

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意見，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。



UISEE Technologies (Beijing) Co., Ltd.

馭勢科技(北京)股份有限公司

(「本公司」)

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的聆訊後資料集

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」)及證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作向香港公眾人士提供資料。

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、其獨家保薦人、保薦人兼整體協調人、整體協調人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其獨家保薦人、保薦人兼整體協調人、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的任何責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 聆訊後資料集並非最終的上市文件，本公司可能不時根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不在旨在邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬公司、其獨家保薦人、保薦人兼整體協調人、整體協調人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；
- (j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資訊的發佈可能受到法律限制，閣下同意自行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經香港公司註冊處處長登記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

閣下如對本文件任何內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見。

UISEE

UISEE Technologies (Beijing) Co., Ltd.

馭勢科技(北京)股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]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(可予重新分配且視乎[編纂]行使與否而定)
[編纂]：每股H股[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費(須於[編纂]時以港元繳足，多繳股款可予退還)
面值：每股H股人民幣0.10元
[編纂]：[編纂]

獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、
[編纂]及[編纂]



中信证券

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亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件連同「附錄七一送呈公司註冊處處長文件及展示文件」所述的文件已根據香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會以及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。

除非另行公布，[編纂]將為每股H股[編纂]港元。[編纂]的申請人可能須於[編纂]時(視乎申請渠道而定)繳付最高發售價每股H股[編纂]港元，連同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。

[編纂](為其本身及代表[編纂])經我們同意後，可於遞交[編纂]申請截止日期上午前隨時調減[編纂]項下提呈發售的[編纂]數目及/或調低[編纂]至低於本文件所述者。在此情況下，有關調減[編纂]項下提呈發售的[編纂]數目及/或調低[編纂]的通告將不遲於遞交[編纂]申請截止日期上午在聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.uisee.com刊發。有關進一步詳情，見「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」。

倘於[編纂]上午8時正前出現若干理由，則[編纂](為其本身及代表[編纂])可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。見「[編纂]」。謹請閣下參閱該節了解進一步詳情。

[編纂]並無亦不會根據[編纂]或美國任何州證券法登記，且不得於美國境內或向美籍人士或代表美籍人士或為其利益提呈發售、出售、質押或轉讓，惟獲豁免遵守[編纂]登記規定或不受其規限的交易則另作別論。[編纂]依據[編纂]於美國境外以離岸交易方式提呈發售及出售。

本公司為特專科技公司(定義見上市規則第十八C章)。特專科技公司的證券附帶較高的[編纂]風險，包括[編纂]波動及因難以對該等公司進行估值而導致估值過高的風險。[編纂]在作出[編纂]決定前，應充分了解特專科技公司的[編纂]風險及本公司所披露的風險。

[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[編纂]的重要提示

本文件由我們僅就[編纂]而刊發，並不構成出售本文件所載根據[編纂]提呈發售的[編纂]以外任何證券的要約或要約購買該等證券的招攬。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法權區或在任何其他情況下認購或購買任何證券的要約或要約招攬。我們並無採取任何行動以獲准於香港境外的任何司法權區[編纂][編纂]或派發本文件。在其他司法權區派發本文件以及[編纂]及銷售[編纂]均受限制，除非已根據該等司法權區的適用證券法向相關證券監管機關登記或獲其授權或豁免，否則不得進行上述活動。

閣下應僅倚賴本文件所載資料作出[編纂]決定。我們並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載資料的資料。對於任何並非載於本文件的資料或聲明，閣下不得視為已獲我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、[編纂]、我們或其各自的任何董事、高級職員或代表或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以倚賴。

頁次

預期時間表	iii
目 錄	vi
概要	1
釋義	21
技術詞彙表	32
前瞻性陳述	35
風險因素	37
豁免嚴格遵守上市規則	65
有關本文件及[編纂]的資料	67
董事及參與[編纂]的各方	71
公司資料	74
行業概覽	76
監管概覽	90
歷史、發展及公司架構	102
業務	128
董事及高級管理層	214
與控股股東的關係	223
主要股東	226

目 錄

股本	229
財務資料	232
未來計劃及[編纂]	275
[編纂].....	279
[編纂]的架構.....	288
如何申請[編纂]	296
附錄一 — 會計師報告.....	I-1
附錄二 — [編纂]財務資料	II-1
附錄三 — 稅項及外匯.....	III-1
附錄四 — 主要法律及監管規定概要	IV-1
附錄五 — 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文件及展示文件	VII-1

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此屬概要，故並無載列對閣下可能屬重要的所有資料。閣下於決定[編纂][編纂]前，務請閱覽本文件全文。尤其是，由於我們未能符合上市規則第8.05(1)、(2)或(3)條的規定，故我們屬根據上市規則第十八C章尋求在香港聯交所主板[編纂]的已商業化公司。[編纂]我們這類公司涉及獨特挑戰、風險及不確定因素。此外，我們自成立以來產生虧損淨額，且於可見未來可能產生虧損淨額。於往績記錄期間，我們的經營活動產生負現金流量淨額。我們於往績記錄期間並無宣派或派付任何股息，且於可見未來未必派付任何股息。閣下作出[編纂]決策前應考慮該等因素。

任何[編纂]均涉及風險。[編纂][編纂]的部分特定風險載於「風險因素」一節。閣下於決定[編纂][編纂]前，務請細閱該節。

概 覽

我們是大中華區專注於無人化L4級技術的自動駕駛解決方案供應商。我們目前專注於封閉場景(特別是在機場及廠區)中的商用車，旗下解決方案為全場景通用，已應用於各種開放及封閉場景，覆蓋物流、營運及機動車輛，囊括L2級至L4級自動駕駛級別。特別是，根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2025年按收益計在大中華區封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場的市場份額達3.1%。於2023年、2024年及2025年，我們收益的99.6%、98.6%及99.0%自中國內地及香港產生。我們的市場地位建基於：

- 於2025年按收益計，於大中華區機場場景及廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案供應商中均穩居首位，市場份額分別為90.5%及31.7%，志在促進研究及擴大於各類封閉及開放場景中的應用；
- 作為唯一一家為全球機場提供大型商業營運L4級自動駕駛解決方案的供應商，符合最高國際安全標準；
- 通過覆蓋乘用車及商用車，於不同的應用場景中提供具有成本效益的擴展，並借助我們的技術基礎、行業數據、專門知識以及廣泛的標準自動駕駛車輛及套件，覆蓋我們所開發的不同應用場景；
- 服務藍籌客戶群，包括35家《財富》中國及世界500強公司，證明我們的自動駕駛解決方案獲各行各業的領先知名企業高度認可。

多年來，我們致力於L4級自動駕駛解決方案的研發、發展及創新，所付出的研發努力造就多項重大成就，核心技術內部研發卓越往績(涵蓋車端及雲端AI能力以及安全框架)、U-Drive®系統及解決方案多次迭代並拓展至新場景及領域、知識產權創造及行業認可即為明證。

我們的業務

我們的核心產品包括向機場、廠區等企業客戶以及商用車及乘用車製造商提供自動駕駛解決方案。該等解決方案包括搭載L4級自動駕駛功能的商用車、自動駕駛套件、軟件解決方案及租賃服務。我們的L4級車輛設計為無需配備後備安

概 要

全員即可運行，從而在適用場景中實現無人駕駛功能。我們將自動駕駛部署用於封閉場景以至開放作業等多元化環境，以切合特定行業的個性化商業應用，賦能業務合作夥伴。

自成立以來，我們一直致力於提供AI賦能自動駕駛解決方案，尤其專注於封閉場景(如機場、廠區、港口及礦區)及開放場景(如物流、巴士及其他領域)。我們亦致力於將自動駕駛解決方案擴展至其他行業單位及場景。我們的L4級自動駕駛技術為應付人手短缺以及克服複雜運作狀況及嚴峻環境所帶來的挑戰而設計。主要應用領域包括：

- **機場：**根據弗若斯特沙利文的資料，我們是唯一一家為全球機場提供大型商業營運L4級自動駕駛解決方案的供應商。我們已成功在香港國際機場實行無人電動牽引車(「**無人電動牽引車**」)、無人接駁車(「**無人接駁車**」)和無人巡邏車(「**無人巡邏車**」)及相關軟硬件，以實現無人行李及貨物牽引、接駁及巡邏服務。香港國際機場項目的成功經驗以及我們與香港國際機場的長期合作關係證明我們有能力提供符合國際機場嚴格安全及技術標準的自動駕駛解決方案。截至最後可行日期，我們已與17個中國機場及3個海外機場展開合作，並一直在探索與中國及全球4個機場的合作機會，雄踞機場運輸領域，展現我們解決方案及服務的可擴展性及適配性。於2023年、2024年及2025年，機場場景的收益分別佔自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務總收益的71.2%、58.7%及38.9%。自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案的收益無法按應用場景細分，原因為相關產品通用於不同應用場景，且其在交付客戶後的實際最終用途超出我們的控制或知悉範圍。
- **廠區：**我們提供端到端無人化物流解決方案，實現從室內到室外，以及從室外到室內對原材料、樣品、零件、半成品及製成品的無人化交付，由受控廠區環境發展至開放道路應用。在室內運作方面，我們的無人車無需GPS而使用場景記憶運作。至於室外運作，我們的無人車可在多種交通及全天候條件下運作。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，我們為提供可實現室內室外自主運作自動駕駛解決方案的**最大L4級自動駕駛解決方案供應商之一**，有關解決方案需要運用大量行業經驗及數據解決許多困難極端情況。我們的解決方案及服務涵蓋各行各業，包括汽車、化工、光伏及鋰電池製造。於2023年、2024年及2025年，廠區場景的收益分別佔自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務總收益的22.2%、25.8%及21.4%。自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案的收益無法按應用場景細分，原因解釋如上。
- **其他場景：**除我們已提供多功能自動駕駛車輛解決方案的機場及廠區外，我們已通過自動駕駛套件解決方案將自動駕駛解決方案的應用場景擴展至城市、港口、礦山、農場及牧場。

於中國內地、香港及新加坡等我們有業務營運的其他海外國家，於封閉場景中進行室外作業一般並無監管限制，但於開放場景中進行室外作業則必須獲監管機關頒發批文或牌照，而該等批文或牌照應由營運實體(即我們的客戶)獲取。我們的法律部一直密切監察我們營運所在國家及地區的監管規定，且我們於往績記錄期間及直至最後可行日期在此方面並無發生任何不合規事件。

我們的業務及收益模式

我們是大中華區專注於無人化L4級技術的自動駕駛解決方案供應商，志在促進研究及擴大於各類場景中的應用。我們的業務主要包括針對企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商的自動駕駛解決方案，主要提供(i)針對企業客戶的自動駕駛車輛解決方案；(ii)針對企業客戶、商用車製造商或乘用車製造商的自動駕駛軟件解決方案；及(iii)針對企業客戶、商用車製造商或乘用車製造商的自動駕駛軟件租賃服務；及(iv)自動駕駛車輛租賃服務，主要提供向企業客戶出租搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車。我們的所有自動駕駛解決方案均屬於「先進硬件及軟件—電動及自動駕駛汽車—自動駕駛汽車—設有自動駕駛解決方案的汽車及貨車」可接納領域。有關詳情，見「業務—我們的解決方案及服務」。

下圖說明業務及收益模式的整體情況：

特專科技產品	所售出 產品的性質	客戶類型	應用	所應用的 自動駕駛 技術等級	收益模式/ 收費基準	於往續記錄期間 的累計合約數目 及持續時間	付款時間表	知識產權 所有權
自動駕駛 解決方案	自動駕駛車輛 解決方案	企業客戶	於機場、廠區、港口、 礦山、產業園及 城市的商用車	L4級	交易型/ 訂購型 ⁽ⁱ⁾	數目：276份； 持續時間： 按逐個項目及/或經常性，通常介乎1個月至7年	(i)於簽訂合約時付款；(ii)於交付及驗收時付款；(iii)在若干情況下，運維服務每月或每年付款；及/或(iv)於保修期結束時付款	• 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權，如與我們的產品及相關軟件技術相關的知識產權； • 客戶通常對彼等的背景知識產權擁有唯一所有權
	自動駕駛套件 解決方案	企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商	於廠區的商用車、 城市巴士及 乘用車	主要為L4級，並有若干L2級/L2+級解決方案	交易型 ⁽ⁱ⁾	數目：68份； 持續時間： 按逐個項目及/或經常性，通常介乎3個月至3年	(i)於簽訂合約時付款；(ii)於交付及驗收時付款；(iii)在若干情況下，運維服務每月或每年付款；及/或(iv)於保修期結束時付款	• 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權，如與我們的產品及相關軟件技術相關的知識產權； • 客戶通常對彼等的背景知識產權擁有唯一所有權

概 要

特專科技產品	所售出 產品的性質	客戶類型	應用	所應用的 自動駕駛 技術等級	收益模式/ 收費基準	於往績記錄期間 的累計合約數目 及持續時間	付款時間表	知識產權 所有權
自動駕駛軟件解 決方案	定制化軟件 開發服務	企業客戶、商用車製 造商及乘用車製 造商	擬通用於各種場景 (不限於特定應 用場景)的軟件	主要為L4 級、並有 若干L2 級/L2+ 級解決方案	交易型	數目：52份； 持續時間： 按逐個項目，通常 介乎9個月至1年	於(i)簽訂合約；(ii)交付及驗 收；及/或(iii)有保修期的 少數情況下，保修期結束 時付款	• 我們通常對背景知識產權 擁有唯一所有權； • 客戶通常對根據服務開發 的知識產權擁有唯一所有 權
自動駕駛車輛租 賃服務	租賃根據自動 駕駛車輛解決方案即時 交付的車輛，作為向潛在 自動駕駛車輛解決方案 客戶提供的先試後買選 擇	企業客戶	於機場及城區的商用 車	L4級	交易型	數目：25份； 持續時間： 經常性，通常介乎 3個月至1年	每月租金付款	• 我們通常對背景知識產權 擁有唯一所有權； • 客戶通常對履行與我們訂 立的相關協議期間向我們 提供的數據、材料及信息涉 及的知識產權擁有唯一所 有權

附註：

- (1) 我們根據自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛套件解決方案提供運維服務以換取服務費用。客戶可將定制化服務作為解決方案的一部分，與車輛或套件搭配購買；亦可於初始採購協議協定的保修期或服務期屆滿後只購買服務。於往績記錄期間，我們已與數名自動駕駛車輛解決方案客戶訂立有關僅提供運維服務的協議。於2023年、2024年及2025年，運維服務產生的收益分別為人民幣1.1百萬元、人民幣3.3百萬元及人民幣7.4百萬元，均歸屬於自動駕駛車輛解決方案。有關詳情，見本文件附錄一會計師報告附註5。未來，我們預期有關服務將逐步發展為「AI司機訂購服務」，有望成為針對不同類型客戶設計的標準服務套餐，而非按個別情況磋商商酌的定制化服務。我們相信，有關訂購型服務在本質上具有高毛利率，在客戶群達到一定規模後，當較高比例的客戶重續僅訂購AI司機服務的合約時，整體毛利率最終會有所提升。

概 要

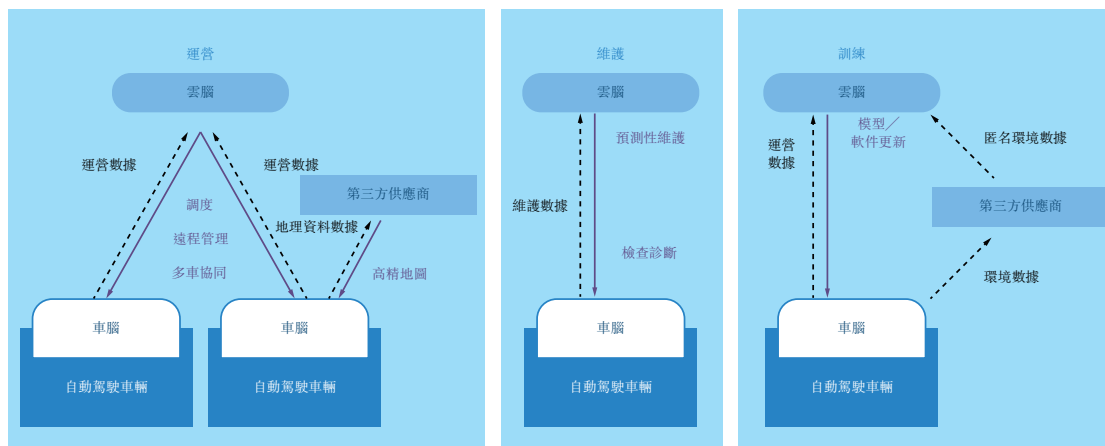
我們的所有解決方案及服務均為上市規則第十八C章界定的指定特專科技產品，於往績記錄期間產生的所有收益均來自銷售該等特專科技產品。我們的自動駕駛解決方案屬於「先進硬件及軟件—電動及自動駕駛汽車—自動駕駛汽車：設有自動駕駛解決方案的汽車及貨車」可接納領域。有關詳情，見「業務—我們的解決方案及服務」。

L4級自動駕駛技術一直為我們的業務重心，且採用L4級技術的解決方案於往績記錄期間為我們貢獻絕大部分的總收益。出於戰略理由，我們亦向乘用車製造商提供若干L2級及L2+級自動駕駛套件及軟件解決方案，原因為測試數據對我們增強算法極有價值。

應用場景方面，我們專注於商用車在封閉場景中的應用，特別是在機場及廠區。於往績記錄期間，在該等場景中應用解決方案所帶來的收益貢獻即體現我們的重心所在。見「業務—我們的業務及收益模式—收益—按自動駕駛車輛類型、場景及應用場景類型劃分的收益」。

我們的自動駕駛操作平台

我們自行開發的自動駕駛操作平台包括兩大組成部分，即車腦及雲腦。車腦主要由軟件(即我們的U-Drive®系統)及硬件(即自動駕駛域控制器)組成。雲腦是一種集中式雲服務，由大量微服務組成，用作3個不同目的，即運營(管理無人車隊)、維護(應用數據分析為無人車提供預測性維護服務)及訓練(根據車輛／場景數據持續訓練新AI算法／模型)。下圖描述車腦與雲腦之間的交互與協同作用：



U-Drive®系統

我們的U-Drive®系統為統一自動駕駛平台，支持多場景，包括封閉場景及開放道路以及多個車型，採用高泛化設計，算法及數據具有最佳重用性，可針對不同場景進行優化，應付各種特定需求。我們已採用多冗餘架構的系統設計，在算法、軟件、硬件及控制層面納入冗餘及容錯機制，以提高安全性及運行效率。

我們過往已完成U-Drive® 4個主要版本的迭代升級。我們的最新版本U-Drive® 5.0引入更高水平的泛化、自學習及適應能力，可降低對高精地圖的倚賴，提高於動態場景中的容錯性。該系統的特色在於設有超過100個場景的場景庫和超過50

概 要

款車型，域控制器及傳感器每1至2年迭代一次。通過結合高度自動化的工具鏈和全產品生命週期的數據閉環，新車型及場景的開發週期可縮短到1個月以內，以便更妥善支持車型多元化和場景碎片化。

自動駕駛域控制器

自動駕駛域控制器為車腦的主要硬件部件，可讓自動駕駛車輛處理來自不同傳感器的資料，包括攝像頭、雷達及激光雷達。我們早在2017年就開始自主開發域控制器，根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國自動駕駛行業中最早自主開發域控制器的公司之一。我們於過往已完成自動駕駛域控制器三條產品線的研發，UC3200/5200系列為針對開放L4級自動出行場景的高端系列；UC2200/4200/6200系列針對L4級無人化物流場景，且我們已自UC4200起由國際芯片轉用國產芯片，實現100%國內採購，並將該等芯片整合至高端L2+級智能駕駛；而UC1000系列面向低端L2+級智能駕駛，例如UC1200控制器，其設計為低成本、全國產的集成電路解決方案，可與先進駕駛輔助系統搭配使用，支持所有基本的L2級自動駕駛功能，例如自適應巡航控制、車道保持輔助、盲區偵測及自動泊車。此外，我們已就第一及第二條產品線實現引腳兼容不同類型的域控制器。於2022年12月，基於ISO 26262:2018標準，我們榮獲TÜV Rheinland頒發ASIL-D級功能安全認證。

雲腦：雲端管理系統

我們的專有雲腦由多個雲端管理系統組成，是實現自動駕駛商業化及落地的核心基礎設施。自2019年我們的雲腦研發項目獲得上海市人工智能創新發展專項資金支持以來，我們的雲腦已完成多次重大技術升級，目前已具備支持大規模商業化的成熟能力。經過多年的持續迭代升級，我們已建立完整的自動駕駛技術系統，集遠程操作、智能調度、車隊協同及整體管控功能於一身。

見「業務－我們的自動駕駛操作平台」。

我們的解決方案及服務

我們的自動駕駛解決方案主要部署用於商用車及乘用車。我們設計牽引車、巴士、卡車及乘用車／輕型卡車等各類車輛，將製造外包予汽車製造商，並在我們位於浙江省嘉興市的倉庫、組裝及測試中心部署以自研自動駕駛系統U-Drive®賦能的車腦硬件。我們根據客戶需求提供單獨或組合形式的解決方案或服務。由於客戶的需求常有變化且存在差異，我們亦交叉銷售不同的解決方案及服務。憑藉我們優質的解決方案及服務，我們亦有能力向現有客戶進行向上銷售。在我們提供解決方案及服務的35家《財富》中國及世界500強公司中，多數為我們的忠實客戶。我們的自動駕駛解決方案包括：

自動駕駛車輛解決方案

我們的自動駕駛車輛解決方案為多功能解決方案，其結合我們的標準化、無人化、全天候商用車以及可定制的L4級自動駕駛功能組合，以滿足企業客戶的特定業務需求，例如多種應用場景下的配送及通勤接駁需求，以及相關自動駕駛服務，例如部署服務、車輛技術維護及軟件更新服務。

自動駕駛套件解決方案

我們的自動駕駛套件解決方案為多功能解決方案，包括由綜合硬件及軟件系統組成的L4級自動駕駛套件(可為客戶的車輛搭建自動駕駛能力)或L2+級自動

概 要

駕駛套件(可為乘用車製造商及商用車製造商提供車輛的一系列自主導航、跟隨及泊車功能)以及相關自動駕駛服務，例如部署服務、套件的技術維護及軟件更新服務。

自動駕駛軟件解決方案

我們為客戶提供自動駕駛軟件解決方案，主要包括按逐個項目的軟件開發服務，其中我們為客戶定制符合其特定需求的自動駕駛軟件(如L2級駕駛輔助技術)、全面的AI數據基礎設施、自動駕駛操作系統、雲腦軟件及軟件工具，以及漏洞修復服務等售後技術支持。我們亦能夠按客戶要求升級軟件的功能及性能，並對其分開計費。

自動駕駛車輛租賃服務

為爭取新客戶，我們亦出租搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車，作為先試後買的選擇。

見「業務－我們的解決方案及服務」。

我們的競爭優勢

- 率先在機場實現大規模自動駕駛運作
- 以基於統一技術基礎的全場景自動駕駛操作系統，全面覆蓋乘用車及商用車自動駕駛解決方案
- 強大的自動駕駛相關算法及系統研發及工程能力
- 自動駕駛能力可實現可規模化商業應用，達到無人化操作、全天候無間斷運作能力及優化營運成本
- 雲集知名客戶及合作方以及信譽良好的投資者
- 富有遠見的高級管理團隊及具備科學專業知識的優秀主要僱員

見「業務－我們的競爭優勢」。

我們的策略

- 繼續加大研發投資，推動技術創新與突破
- 鞏固我們於關鍵領域的領先市場地位，執行「出海」戰略
- 將業務拓展至新領域，促進AI司機訂購模式發展成熟及維持生態定位
- 加強團隊建設，確保可持續發展
- 尋求戰略投資／收購以增強競爭優勢

見「業務－我們的策略」。由於上述增長策略與我們在往績記錄期間所採用的增長策略大致相似，即(i)強勁收益增長；(ii)維持相對較高的毛利率；及(iii)隨

概 要

著收益增加，提升經營開支效率，我們認為，未來3年內，增長策略不會引致按終端用戶行業／使用案例／應用場景劃分的收益組合及／或成本結構出現任何重大變動。

競爭格局

自動駕駛解決方案市場瞬息萬變，競爭激烈，並有許多開發中的潛在應用。我們面臨一眾為該等應用開發自動駕駛解決方案(其中部分可能與我們類似)公司的競爭。我們的主要競爭對手包括其他自動駕駛解決方案供應商。我們相信，我們在市場上處於有利策略地位，憑藉性能及質量出眾的先進自動駕駛技術、豐富多樣的解決方案及服務以及強大的研發實力，能在與其他公司的競爭中脫穎而出。見「行業概覽」。

客戶及供應商

我們的主要客戶包括企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商。於2023年、2024年及2025年各年，來自五大客戶的收益分別為人民幣106.5百萬元、人民幣122.7百萬元及人民幣123.9百萬元，分別佔同年總收益的66.0%、46.2%及37.8%。於2023年、2024年及2025年各年，來自最大客戶的收益分別為人民幣61.3百萬元、人民幣49.0百萬元及人民幣31.7百萬元，分別佔同年總收益的38.0%、18.5%及9.7%。

主要業務營運的供應商主要包括汽車製造商、軟硬件製造商以及測試服務供應商。於2023年、2024年及2025年各年，我們向五大供應商作出的採購額分別為人民幣39.7百萬元、人民幣64.8百萬元及人民幣113.1百萬元，分別佔同年總採購額的35.5%、33.7%及38.8%。於2023年、2024年及2025年各年，向最大供應商作出的採購額分別為人民幣18.2百萬元、人民幣17.8百萬元及人民幣45.6百萬元，分別佔同年總採購額的16.2%、9.3%及15.7%。

見「業務－銷售及營銷－我們的客戶」及「業務－採購與供應－我們的供應商」。

研發

我們已於北京市、上海市及重慶市成立研發中心，分別專注於AI及L4級自動駕駛、硬件及雲腦以及乘用車的智能駕駛。截至2025年12月31日，我們的研發團隊由227名成員組成，包括221名研發人員及6名管理人員，其中50.2%持有碩士或以上學位。我們的研發團隊由聯合創始人、執行董事兼首席執行官吳甘沙先生領導，彼於自動駕駛行業擁有豐富經驗。我們的核心研發團隊成員均擁有超過8年行業經驗及於全球知名科技公司的工作經驗。我們利用研發中心，積極克服自動駕駛技術設計及開發相關挑戰，以增強解決方案及服務的整體競爭力。

於我們的研發成果中，U-Drive® 5.0系統擁有的AI算法庫具有高度泛化性，可按需配置及組合算法。我們預期，日後基於U-Drive®系統的產品將進一步擴展其知識型技術，從受限於車側算力的車雲協同視覺－語言模型到車側蒸餾的自成一體的視覺－語言模型，持續提升車側的認知能力。同時，我們預期整合模仿學習(例如端到端模仿學習)、世界模型及強化學習方法的研發。例如，我們計劃將視覺－語言模型與端到端模仿學習結合，形成視覺－語言－動作模型。我們的目標是經過兩次迭代後，U-Drive® 7.0系統可逐漸接近人員的認知能力，並最終在安

概 要

全性、效率、體驗、可操作性、成本及壽命方面超越最佳駕駛人員表現100倍以上。所有該等核心技術均由我們自行開發，目前用於產品研發。

於往績記錄期間，我們於2023年、2024年及2025年的研發開支分別為人民幣184.4百萬元、人民幣196.4百萬元及人民幣233.7百萬元，彰顯我們對解決方案、服務及技術研發的努力不懈。

見「業務－研發」及「財務資料－綜合損益表選定項目說明」。

知識產權

我們認為，知識產權對我們持續成功至關重要。我們已採取以下主要措施保護知識產權，包括：(1)實施一套全面的內部政策，以建立對知識產權的穩健管理；(2)適時登記、備案及申請知識產權的所有權；(3)積極追蹤知識產權的註冊及授權狀況，如發現與我們的知識產權存在任何潛在衝突，及時採取行動；及(4)於我們所訂立的僱傭協議中清楚述明與知識產權所有權及保護有關的所有權利及責任。

截至最後可行日期，我們獲授661項專利並提交216項專利申請。截至同日，我們已於中國註冊75項軟件著作權。我們絕大部分的知識產權為自行開發，過去並無引進授權的任何知識產權。截至最後可行日期，在所有877項專利及專利申請中，858項為內部開發，15項為通過與合作方的研究項目共同開發及共同擁有，以及4項為由第三方開發並由我們購入及獨家擁有。各共有人對該等專利擁有全面所有權，且該等專利並無合約期限，亦無規定與該等共同擁有專利相關的重大付款責任。儘管我們認為待審批申請載列的具體及一般性權利要求能夠為我們的解決方案、服務及技術各方面提供足夠保障，惟第三方仍可能就該等權利要求提出質疑。董事確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團並無發生任何侵犯第三方知識產權的情況。見「業務－知識產權」。

風險因素

我們的營運及投資我們的[編纂]涉及若干風險及不確定因素，其中部分非我們所能控制。我們認為，我們面臨的最重大風險包括(但不限於)以下各項：(i)倘我們無法及時以具成本效益的方式開發並推出新解決方案及服務或改進現有解決方案及服務，我們的競爭地位會受到負面影響，而我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響；(ii)我們大力投資研發，倘我們的研發工作未能取得成功，我們的競爭地位會受到不利影響，而我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響；(iii)我們是一家過去曾錄得虧損的公司，因此難以評估目前業務及預測未來表現；我們的過往財務資料及經營業績未必反映我們日後的表現；(iv)我們解決方案及服務商業化的往績記錄相對較短，並可能於管理增長及擴大營運方面遭遇困難；(v)由於自動駕駛解決方案中若干原材料及主要部件來自單一或少數供應商來源，我們可能易受到供應短缺、部件交貨時間長、供應變動及業務關係變動的影響，任何該等情況均可能中斷供應鏈，並可能導致我們延遲向客戶交付解決方案及服務；(vi)我們於往績記錄期間錄得經營現金流出淨額，且日後可能繼續錄得經營現金流出淨額；及(vii)我們的商業成功很大程度上取決於我們能夠在不侵犯、盜用或以其他方式侵犯第三方知識產權的情況下營運。見「風險因素」。

我們的控股股東

緊隨[編纂]完成後(並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份)，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將直接於合共本公司股本總額的[編纂]%

概 要

中擁有權益。根據一致行動協議，姜先生、周先生及彭先生各自同意按與吳先生一致的方式行使其投票權。因此，根據上市規則，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將為一組控股股東。見「與控股股東的關係」。

[編纂]投資

我們獲得知名私募股權及戰略投資者的大量投資與鼎力支持，所籌資金達人民幣1,735百萬元以上。見「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資」。

根據本公司與當時股東於2016年4月至2023年3月訂立的增資協議，本公司以總代價約人民幣1,746.4百萬元發行普通股。根據上述增資協議以及本公司與當時股東訂立的合營協議及本公司於2023年5月採用的公司章程(經於2024年10月訂立的股東協議取代)，[編纂]投資者獲本公司授予贖回權及清算優先權。於往績記錄期間，本公司所授出的贖回權及清算優先權並無獲行使。

於2025年5月26日，本公司與[編纂]投資者隨後訂立終止協議，同意本公司授予[編纂]投資者的若干特別權利(包括贖回權及清算優先權)已隨即終止並應自始無效。經計及本公司所在司法權區的法律及監管框架以及規管終止協議的法律，董事認為，於往績記錄期間將[編纂]投資呈列為權益屬恰當。

倘本公司向[編纂]投資者授出的贖回權及清算優先權於訂立終止協議前作為按公平值計量的金融負債入賬，則(i)按公平值計量的金融負債、流動負債總額、流動負債淨額及負債淨額將為：

	2023年 12月31日 人民幣千元	2024年 12月31日 人民幣千元	2025年 12月31日 人民幣千元
按公平值計量的金融負債	3,358,748	3,484,343	—
流動負債總額	3,547,683	3,674,428	350,811
流動資產淨值及／ (負債淨額)	(2,829,001)	(3,113,958)	173,316
資產淨值及／(負債淨額)	(2,727,087)	(3,034,054)	267,603

；及(ii)與按公平值計量的金融負債相關的公平值變動、於往績記錄期間的虧損淨額以及每股基本及攤薄虧損將為：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
與按公平值計量的金融負債 相關的公平值變動	95,790	125,595	169,449
總虧損淨額	(308,916)	(337,174)	(399,619)
每股基本及攤薄虧損 (以人民幣元列示)	(2.15)	(2.26)	(2.68)

有關財務影響的進一步詳情，見會計師報告附註30。

過往財務資料概要

下表載列於往績記錄期間的綜合財務資料的財務數據概要，乃摘錄自附錄

概 要

一所載的會計師報告。閣下於閱讀本概要時，應與附錄一會計師報告所載的綜合財務資料(包括隨附附註)及「財務資料」所載資料一併閱讀。

綜合損益表選定項目說明

	2023年		截至12月31日止年度 2024年		2025年	
	人民幣 千元	佔收益 百分比	人民幣 千元	佔收益 百分比	人民幣 千元	佔收益 百分比
收益	161,363	100.0	265,496	100.0	328,257	100
銷售成本	(82,546)	(51.2)	(149,489)	(56.3)	(160,380)	(48.9)
毛利	78,817	48.8	116,007	43.7	167,877	51.1
其他收入及收益	22,553	14.0	20,748	7.8	7,308	2.2
銷售及營銷開支	(68,721)	(42.6)	(76,110)	(28.7)	(83,349)	(25.4)
行政開支	(57,440)	(35.6)	(63,254)	(23.8)	(66,415)	(20.0)
研發開支	(184,396)	(114.3)	(196,447)	(74.0)	(233,690)	(71.2)
貿易應收款項及合約 資產減值虧損淨額	(572)	(0.4)	(7,550)	(2.8)	(16,966)	(5.2)
其他開支及虧損	(140)	(0.1)	(1,516)	(0.6)	(566)	(0.2)
融資成本	(2,980)	(1.8)	(3,076)	(1.2)	(3,158)	(1.0)
應佔一家合營企業虧損	(247)	(0.1)	(381)	(0.1)	(1,211)	(0.4)
除稅前虧損	(213,126)	(132.1)	(211,579)	(79.7)	(230,170)	(70.1)
年內虧損	(213,126)	(132.1)	(211,579)	(79.7)	(230,170)	(70.1)

有關[編纂]投資的贖回權及清算優先權的會計處理詳情，見上文「—[編纂]投資」及本文件附錄一所載會計師報告附註30。

非國際財務報告準則計量

於評估我們的業務時，我們考慮及使用經調整虧損淨額(非國際財務報告準則財務計量)以補充對經營表現的審閱及評估。我們認為，該非國際財務報告準則計量消除若干項目的潛在影響，有助對各期間的經營表現進行比較。我們認為，該計量為投資者提供有用資料，以與協助管理層相同的方式幫助彼等理解及評估我們的綜合經營業績。該非國際財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應將其視為獨立於國際財務報告準則呈報的經營業績或財務狀況，可替代對按照國際財務報告準則呈報的經營業績或財務狀況的分析，或優於按照國際財務報告準則呈報的經營業績或財務狀況。此外，非國際財務報告準則財務計量的定義可能與其他公司使用的類似詞彙不同，亦未必可與其他公司所用其他類似名稱的計量比較。

我們將經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)界定為通過加回以股份為基礎的報酬開支及[編纂]而進行調整的虧損淨額。以股份為基礎的報酬開支主要指就[編纂]激勵計劃所產生的開支，為非現金項目。[編纂]為與[編纂]有關的開支。下表載列我們於所示年度的經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)：

	截至12月31日止年度		2025年
	2023年	2024年 (人民幣千元)	
年內虧損淨額	(213,126)	(211,579)	(230,170)
加：			
以股份為基礎的報酬開支	32,566	41,707	49,945
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整虧損淨額 (非國際財務報告準則計量)	[編纂]	[編纂]	[編纂]

概 要

虧損淨額及經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)由2023年的人民幣180.6百萬元收窄至2024年的人民幣160.9百萬元，主要歸因於：(i)自動駕駛軟件解決方案毛利增加，主要歸因於自動駕駛軟件解決方案的平均合約價值上升帶動自動駕駛軟件解決方案收益增加；及(ii)自動駕駛套件解決方案毛利增加，主要歸因於客戶數目及平均合約價值增加帶動自動駕駛套件解決方案收益增加。虧損淨額及經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)由2024年的人民幣160.9百萬元略微上升至2025年的人民幣168.9百萬元，主要歸因於產生更高的研發開支。

我們預期將借助於往績記錄期間採用的類似增長策略實現盈利。見「業務－盈利途徑」。

收益

按業務線劃分的收益

下表載列我們於所示年度按業務線劃分的收益絕對金額及佔收益百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣 千元	百分比	人民幣 千元	百分比	人民幣 千元	百分比
自動駕駛車輛解決方案	96,301	59.7	146,623	55.2	195,171	59.5
自動駕駛套件解決方案	27,383	17.0	48,738	18.4	10,497	3.2
自動駕駛軟件解決方案	34,428	21.3	67,462	25.4	121,318	37.0
自動駕駛車輛租賃服務	3,251	2.0	2,673	1.0	1,271	0.3
總計	<u>161,363</u>	<u>100.0</u>	<u>265,496</u>	<u>100.0</u>	<u>328,257</u>	<u>100.0</u>

我們整個往績記錄期間由自動駕駛車輛解決方案產生的收益增加，主要由於下游需求不斷增長以及客戶對自動駕駛車輛解決方案的認可度提高及我們專注於業務發展推動自動駕駛車輛解決方案業務的客戶數量及合約價值增加。

我們於2024年由自動駕駛套件解決方案產生的收益較2023年有所增加，原因為隨著我們不斷探索各種應用場景中的新客戶，對自動駕駛套件的需求不斷增加；該收益於2025年減少主要由於2025年交付訂單的交易價值相對較低，此情況主要由於我們向一名已下達30,000份大宗套件訂單的新客戶提供相對較低的價格，其中約7,800套於2025年交付。

我們於整個往績記錄期間由自動駕駛軟件解決方案產生的收益增加主要由於平均合約價值增加所致。

我們提供的自動駕駛車輛租賃服務是我們爭取新客戶的一種途徑。我們將搭載各種L4級自動駕駛功能的商用車租予客戶，作為先試後買的選擇，期望可能將其轉為我們自動駕駛車輛解決方案的客戶。我們於往績記錄期間由自動駕駛車輛租賃服務產生的收益減少，原因為有關客戶決定購買我們的自動駕駛車輛解決方案。

見「財務資料－綜合損益表選定項目說明」。

概 要

綜合財務狀況表若干項目的說明

下表載列截至所示日期的若干綜合財務狀況表選定項目：

	截至12月31日			截至2026年
	2023年	2024年	2025年	2月28日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產總值	127,812	107,312	105,662	104,647
非流動負債總額	25,898	27,408	11,375	10,605
流動資產總值	718,682	560,470	524,127	483,863
流動負債總額	188,935	190,085	350,811	359,608
流動資產淨值	529,747	370,385	173,316	124,255
資產淨值	631,661	450,289	267,603	218,297
非控股權益	(724)	(4,792)	(2,320)	(2,572)

有關[編纂]投資的贖回權及清算優先權的會計處理詳情，見上文「—[編纂]投資」及本文件附錄一所載會計師報告附註30。

於非流動資產中，物業、廠房及設備由截至2023年12月31日的人民幣32.7百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣36.1百萬元，主要由於增購新服務器以支持業務增長，使相關的電子設備及其他增加所致，部分被(i)機器設備減少及(ii)租賃物業裝修減少所抵銷。物業、廠房及設備減少至截至2025年12月31日的人民幣28.0百萬元，主要由於折舊所致。

流動資產淨值由截至2025年12月31日的人民幣173.3百萬元減少至截至2026年2月28日的人民幣124.3百萬元。流動資產總值由截至2025年12月31日的人民幣524.1百萬元減少至截至2026年2月28日的人民幣483.9百萬元，主要由於貿易應收款項及應收票據減少人民幣57.8百萬元，部分被存貨增加人民幣10.7百萬元所抵銷。流動負債總額由截至2025年12月31日的人民幣350.8百萬元增加至截至2026年2月28日的人民幣359.6百萬元，主要由於計息銀行貸款增加人民幣15.9百萬元，部分被其他應付款項及應計費用減少人民幣12.4百萬元所抵銷。

流動資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣370.4百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣173.3百萬元。流動資產總值由截至2024年12月31日的人民幣560.5百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣524.1百萬元，主要由於(i)按公平值計入損益(「按公平值計入損益」)的金融資產減少及(ii)現金及現金等價物減少，部分被貿易應收款項及應收票據增加所抵銷。流動負債總額由截至2024年12月31日的人民幣190.1百萬元至截至2025年12月31日的人民幣350.8百萬元，主要由於(i)計息銀行貸款增加及(ii)貿易應付款項及應付票據有所增加所致。資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣450.3百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣267.6百萬元，主要由於(i)年內虧損淨額導致母公司擁有人應佔累計虧損增加及非控股權益減少；及(ii)按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值儲備減少，部分被確認以權益結算的股份基礎付款儲備使資本儲備增加所抵銷。

概 要

流動資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣529.7百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣370.4百萬元。流動資產總值由截至2023年12月31日的人民幣718.7百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣560.5百萬元，主要由於(i)現金及現金等價物減少；(ii)按公平值計入損益的金融資產減少；及(iii)存貨減少所致，部分被貿易應收款項及應收票據增加所抵銷。流動負債總額由截至2023年12月31日的人民幣188.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣190.1百萬元，主要由於計息銀行貸款減少所致，部分被(i)其他應付款項及應計費用增加；及(ii)貿易應付款項及應付票據增加所抵銷。資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣631.7百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣450.3百萬元，主要由於(i)年內虧損淨額導致母公司擁有人應佔累計虧損增加及非控股權益減少；及(ii)按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值儲備減少，部分被(i)確認以權益結算的股份基礎付款儲備使資本儲備增加；(ii)失去對一家實體的控制權使資本儲備增加；及(iii)投資者出資使實繳資本增加所抵銷。

見「財務資料—綜合財務狀況表若干項目的說明」。

由於我們仍處於解決方案商業化的早期，我們大力投資研發活動及於業務營運中耗費大量開支，故我們於往績記錄期間錄得虧損淨額，以致產生累計虧損。

流動資金及資本資源

下表載列於所示年度的綜合現金流量表的概要：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
經營活動所用現金流量淨額	(119,948)	(208,503)	(173,867)
投資活動所得／(所用)現金流量淨額	(57,363)	24,264	17,417
融資活動所得／(所用)現金流量淨額	326,772	(8,302)	46,804
現金及現金等價物(減少)／增加淨額	149,461	(192,541)	109,646
年初現金及現金等價物	263,423	412,968	221,733
外匯匯率變動的影響淨額	84	1,306	1,262
年末現金及現金等價物	412,968	221,733	113,349

由於我們仍處於解決方案商業化的早期，我們大力投資研發活動及於業務營運中耗費大量開支，故我們於往績記錄期間錄得除稅前虧損(我們經營現金流出淨額的主要原因)。

見「財務資料—流動資金及資本資源」。

概 要

現金轉換週期較長及現金流量錯配

於往績記錄期間，我們留意到我們於營運中將存貨變現需時較長，這可能導致現金流量錯配。於2023年、2024年及2025年，存貨週轉天數分別為302.1天、138.6天及119.2天；於2023年、2024年及2025年，貿易應收款項及應收票據週轉天數分別為295.1天、263.6天及310.8天；及於2023年、2024年及2025年，貿易應付款項及應付票據週轉天數分別為125.2天、122.7天及194.6天。

展望未來，我們將(i)繼續遵守現行存貨管理措施，並期望透過優先使用現有存貨和密切監察主要原材料的市價進一步改善存貨管理，從而促進更有效的採購計劃；及(ii)審慎檢討貿易應收款項及長賬齡貿易應收款項的可收回性，並在與客戶訂立新合約時努力磋商更有利的信貸條款。見「財務資料—綜合財務狀況表若干項目的說明—存貨」、「財務資料—綜合財務狀況表若干項目的說明—貿易應收款項及應收票據」。

主要財務比率

下表載列截至所示日期或於所示年度的若干主要財務及營運比率：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
收益增長率 ⁽¹⁾	146.4%	64.5%	23.6%
毛利率 ⁽²⁾	48.8%	43.7%	51.1%

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
資產負債比率 ⁽³⁾	25.4%	32.6%	57.5%
流動比率 ⁽⁴⁾	3.8	2.9	1.5
現金比率 ⁽⁵⁾	2.6	1.3	0.3

見「財務資料—主要財務比率」。

主要營運數據

客戶及新客戶總數

於2023年、2024年及2025年，我們分別有合共88名、100名及110名客戶。於2023年、2024年及2025年，我們分別有64名、72名及73名新客戶。我們的客戶群不斷擴大，體現市場對我們解決方案及服務的信心和接受度。

附註：

- (1) 收益增長率按相關年度的收益除以上一年度的收益，再乘以100%計算。
- (2) 毛利率按相關年度的收益除以相關年度的毛利，再乘以100%計算。
- (3) 資產負債比率按截至年末的資產總值除以負債總額，再乘以100%計算。
- (4) 流動比率按截至年末的流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (5) 現金比率按截至年末的現金及現金等價物、受限制現金及按公平值計入損益的金融資產的總和除以流動負債總額計算。

概 要

關鍵客戶留存率及關鍵客戶淨收益留存率

於2023年、2024年及2025年各年，關鍵客戶的平均留存率⁽¹⁾分別為75.0%、75.0%及66.7%，足以證明我們的解決方案及服務質量。於2023年、2024年及2025年各年，該等關鍵客戶的淨留存率⁽²⁾分別為122.9%、124.9%及68.3%。關鍵客戶留存率及關鍵客戶淨收益留存率於2025年有所下跌，主要由於一名於2024年購買自動駕駛套件解決方案的客戶並無於2025年下達訂單，原因是其正開發新車輛底盤，需要更多時間再適應產品，而其他兩名購買自動駕駛車輛軟件解決方案的客戶於2025年維持穩定營運，並無新定制化服務要求。該等關鍵客戶對我們產品的持續接納亦可令我們的已上市產品贏得大眾正面觀感。

按業務線劃分的主要營運及財務指標

自動駕駛車輛解決方案

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目 ⁽¹⁾	56	94	126
車輛數目	117	204	216
客戶數量	45	66	83
收益(人民幣千元)	96,301	146,623	195,171

附註：

(1) 於特定年度，部分交易僅與運維服務有關。

自動駕駛套件解決方案

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目	26	28	12
套件數目	86	168	7,829
客戶數量	19	27	10
收益(人民幣千元)	27,383	48,738	10,497

我們於2023年及2024年的套件解決方案客戶為商用車製造商，而於2025年下半年，我們獲得一名新客戶，該客戶為乘用車製造商且因其目標客戶而有顯著更大的需求。由於該客戶為新客戶且已下達30,000份大宗套件訂單，故我們向其提供相對較低的價格，導致套件解決方案收益有所減少。

自動駕駛軟件解決方案

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目	18	13	23
客戶數量	15	12	16
收益(人民幣千元)	34,428	67,462	121,318

(1) 關鍵客戶留存率按於當前年度及上一年度均貢獻收益的關鍵客戶數量除以上一年度貢獻收益的關鍵客戶數量計算。關鍵客戶指於往績記錄期間累計貢獻收益人民幣10百萬元以上的客戶。

(2) 按留存關鍵客戶在特定年度產生的收益除以該等客戶在上一年度產生的收益計算。

概 要

自動駕駛車輛租賃服務

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目	11	8	6
車輛數目	35	13	15
客戶數量	9	7	3
同年後續購買自動駕駛車輛 解決方案的客戶數量	4	3	2
收益(人民幣千元)	3,251	2,673	1,271

於往績記錄期間，我們部分客戶購買超過1款解決方案或服務。彼等於上表業務線各自計作一名客戶。

未完成訂單

於2025年，我們已訂立交易價值約人民幣519百萬元的訂單(我們於截至2025年12月31日已就此確認收益約人民幣270百萬元)，餘下訂單將於2026年交付，而於2025年12月31日後及直至最後可行日期，我們進一步獲得交易價值約人民幣73.5百萬元的額外訂單，其主要涉及自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案銷售，該等訂單預期將於2026年及2027年交付。

根據弗若斯特沙利文的資料，所有主要營運指標的計算基準均符合行業慣例，且於往績記錄期間的關鍵客戶平均留存率與其同業相比被視為高水平。

消耗率

現金消耗率指(i)經營活動所用現金淨額；(ii)資本開支；及(iii)租賃付款的平均每月總金額。於2023年、2024年及2025年，過往每月平均現金消耗率分別為人民幣13.0百萬元、人民幣21.1百萬元及人民幣15.7百萬元。截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物、按公平值計入損益的金融資產及未動用銀行融資合共為人民幣298.0百萬元。假設[編纂]未獲行使並假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元，經扣除就[編纂]應付的[編纂]後，我們估計將收取[編纂]約[編纂]百萬港元。

為審慎起見，我們假設日後的平均現金消耗率將與2025年的現金消耗水平相若，惟現金消耗率可能因各種因素(包括但不限於業務發展、行業趨勢及客戶需求)而發生變化，且我們估計，截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物、按公平值計入損益的金融資產及未動用銀行融資將能維持約18.9個月的財務能力，或倘我們計及[編纂]估計[編纂]的10%(即分配用於營運資金及其他一般用途的部分)，則將能維持約[編纂]個月，或倘我們計及[編纂]估計[編纂](根據[編纂]計算)的100%，則將能維持約[編纂]個月。董事及管理層將繼續監察我們的營運資金、現金流量及業務發展狀況。

經計及可用現金、[編纂][編纂]及基於現金消耗率，於[編纂]後，我們並無就本文件披露的商業化計劃進行未來融資的即時計劃。然而，隨著我們不斷擴張業務及開發解決方案或服務，或倘我們發現合適的收購或業務合作目標，我們不排除需要透過公開或私募股權發行、債務融資及其他資源以獲取更多資金的可能性。在進行該等融資時，我們將遵守適用法律及法規，包括上市規則的規定。

見「財務資料—營運資金充足性」。

概 要

申請於聯交所[編纂]

我們已向[編纂]申請批准已發行及根據[編纂]將予發行的H股(包括因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股)在聯交所主板[編纂]及[編纂]，以及將未上市股份轉換為H股，基準為(其中包括)經參考我們於[編纂]時的預期市值(按本文件所述[編纂]計算超過40億港元)，我們符合上市規則(經日期為2024年8月23日證監會與聯交所就特專科技公司及特殊目的收購公司併購交易規定作短期修改的聯合公告所修改)第18C.03條作為已商業化公司的規定。

[編纂]統計數據

按[編纂]
每股[編纂]
[編纂]港元

股份於[編纂]完成時的市值(假設[編纂]未獲行使)⁽¹⁾ [編纂]
每股[編纂][編纂]經調整有形資產淨值⁽²⁾ [編纂]

附註：

- (1) 市值按預期緊隨[編纂](假設[編纂]未獲行使)完成後將予發行的[編纂]股股份計算。
- (2) 有關所用假設及計算方法的進一步詳情，見「附錄二—[編纂]財務資料」。

[編纂]開支

基於[編纂]每股股份[編纂]，有關[編纂]的估計[編纂]總額為[編纂](假設[編纂]未獲行使)，佔[編纂]約[編纂]。估計[編纂]總額包括(i)[編纂]相關開支[編纂]；及(ii)非[編纂]相關開支[編纂]，其中包括(a)應付法律顧問及申報會計師的費用[編纂]及(b)其他費用及開支(包括應付[編纂]費用及其他專業人士(如財經印刷公司、行業顧問、背景調查機構及證券[編纂])費用)[編纂]。於往績記錄期間，[編纂]已於綜合損益表中確認為開支。於往績記錄期間後，我們預期[編纂]將於綜合損益表中確認為開支，而[編纂]將於[編纂]後入賬列作權益扣減。上述[編纂]開支為最後可行估計，僅供參考，且實際金額可能與該估計不同。

概 要

未來計劃及[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂]股份[編纂]，經扣除我們就[編纂]已付或應付的[編纂]及估計開支，且假設[編纂]未獲行使，我們估計將收取[編纂][編纂]約[編纂]百萬[編纂]。

為配合我們的策略，我們擬於未來3至4年將[編纂][編纂]按下文所載金額作以下用途：

- [編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元將用於持續增強我們的研發能力及提供解決方案；
- [編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元將用於我們的海內外業務拓展及提高商業化能力；
- [編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元將用作進行戰略投資；及
- [編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元將用作營運資金及一般企業用途。

見「未來計劃及[編纂]」。

股息

本公司於往績記錄期間概無派付或宣派股息。概不保證將於任何年度宣派或分派任何金額的股息。雖然目前我們並無正式的股息政策或固定的股息分派比例，但董事會可能在考慮各項因素後於未來宣派股息，包括我們的未來盈利及現金流入、未來資金使用計劃、長遠業務發展、法定儲備、任意公積金、法律及監管限制以及董事認為屬相關的其他因素。股息分派將由董事會酌情決定，並須經股東批准。此外，我們的股息政策亦將受公司章程、《中國公司法》、任何其他中國適用法律及法規所規限。於任何情況下，我們於作出以下分配後，方會自除稅後溢利派付股息：

- (a) 彌補累計虧損(如有)；
- (b) 將根據財政部發布的企業會計準則(「中國公認會計原則」)釐定的除稅後溢利的10%撥入法定公積金，直至有關公積金達致註冊資本的50%以上為止；及
- (c) 將股東於股東大會上批准的金額(如有)撥入任意公積金。

派付股息受中國法律限制。根據中國法律，股息僅可自可分派溢利中派付。因此，據中國法律顧問所告知，鑒於存在累計虧損，我們無法派付股息。可分派溢利為根據中國公認會計原則釐定的純利減任何累計虧損彌補金額以及我們須作出的法定及其他儲備撥款。

概 要

近期發展及無重大不利變動

近期發展

下表載列於2026年1月1日至2026年3月31日期間我們向客戶交付的解決方案及服務數目：

	交易數目	車輛／ 套件數目
自動駕駛車輛解決方案	36 ⁽¹⁾	12
自動駕駛套件解決方案	3	1,811
自動駕駛軟件解決方案	4	不適用
自動駕駛車輛租賃服務	2	7

附註：

(1) 包括我們僅提供服務的交易。

於2025年12月31日後及直至2026年3月31日，我們已獲得額外銀行融資人民幣210百萬元，以進一步增強營運資金充足性。

近期全球貿易政策的轉變，包括地緣政治緊張局勢的加劇，以及中美等主要經濟體之間關稅措施的升級，均對許多行業的法規增加了不確定因素。截至最後可行日期，該等發展尚未對我們的業務營運或財務表現造成任何重大不利影響。此乃主要由於我們並未從美國採購關鍵材料，亦未向美國市場進行任何直接銷售。有關與國際貿易緊張局勢及政策變動相關潛在風險及影響的進一步討論，見「風險因素－與我們行業及業務營運有關的風險－國際關係及貿易政策的變動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響」及「業務－貿易限制、關稅政策及國際制裁的影響」。

截至最後可行日期，中東近期地區衝突及戰事並無對我們的業務營運或財務表現造成任何重大不利影響，原因是截至最後可行日期，我們於中東並無進行中的項目且我們仍正與當地合作夥伴磋商中。由於當前形勢，我們於中東地區的業務擴張將以審慎態度推行。有關該等地區衝突及戰事的潛在風險及影響的進一步討論，見「風險因素－我們的「出海」戰略將涉及多項成本以及法律、監管、政治及經濟風險」及「風險因素－與我們行業及業務營運有關的風險－全球或地區經濟嚴重或長期低迷可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響」。

無不利變動

董事確認，直至本文件日期，我們的財務或貿易狀況或前景自2025年12月31日（即本文件所載會計師報告所載的報告年末）起及直至本文件日期並無重大不利變動。

由於我們仍處於商業化的早期，且我們為進一步加強研發實力、開發、升級及迭代技術及解決方案預期將耗費大量研發開支，同時我們會繼續擴大銷售及營銷團隊以實施業務擴張計劃，故我們預期於2026年錄得年內虧損。

釋 義

於本文件，除文義另有所指外，下列詞彙具有下文所載涵義。若干其他詞彙於「技術詞彙表」中闡釋。

「會計師報告」	指	本公司於往績記錄期間的會計師報告，其詳情載於本文件附錄一
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「一致行動安排」	指	吳先生、姜先生、周先生與彭先生所訂立日期為2019年12月17日的一致行動協議項下的安排，其詳情載於「歷史、發展及公司架構—一致行動及投票代理安排」
「公司章程」或「章程」	指	本公司的公司章程(經修訂)，將於[編纂]生效，其概要載於本文件附錄五
「管理資產總值」	指	管理資產總值
「北京司馬駒」	指	北京司馬駒科技中心(有限合夥)，於2016年4月19日在中國成立的有限合夥企業，由(i)吳先生(其普通合夥人)實益擁有18.53%權益；及(ii)吳先生及周先生(其有限合夥人)為[編纂]激勵計劃項下購股權承授人的利益擁有61.47%及20%權益
「董事會」	指	董事會
「營業日」	指	香港銀行一般向公眾人士開放辦理正常銀行業務的日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)
「複合年增長率」	指	複合年增長率，按期末數值除以期初數值，將所得結果取一除以期間年數次方，再從其後所得值中減去一計算
[編纂]		
「中央結算系統」	指	由香港結算設立及營運的中央結算及交收系統
「董事長」	指	董事會主席

釋 義

「中國」	指	中華人民共和國，僅就本文件而言及作為地理參考，不包括香港、澳門特別行政區及台灣
「聯合創始人」	指	本公司的聯合創始人，即吳先生、姜先生、周先生、彭先生及趙先生
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「本公司」或「我們」	指	馭勢科技(北京)股份有限公司，於2016年2月3日在中國成立的有限責任公司，於2024年11月8日轉制為股份有限公司
「《公司法》」或「《中國公司法》」	指	《中華人民共和國公司法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改；
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義，除非文義另有所指，否則指由吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒組成的一組股東
「核心研發團隊」	指	我們的核心研究團隊，其背景載於「業務－研發－我們的研發團隊」
「企業管治守則」	指	上市規則附錄C1所載企業管治守則
「中國結算」	指	中國證券登記結算有限責任公司
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會

[編纂]

「格靈深瞳」	指	北京格靈深瞳信息技術股份有限公司，於2013年8月16日在中國成立的公司，其股份於上海證券交易所科創板上市(證券代碼：688207.SH)，為我們的股東之一。截至最後可行日期，趙先生於其已發行股份數目的25.98%中擁有權益
「董事」	指	本公司董事

釋 義

「《企業所得稅法》」	指	《中華人民共和國企業所得稅法》，由全國人大於2007年3月16日頒布並於2008年1月1日生效，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「交易所參與者」	指	符合以下條件的人士：(a)根據交易所規則可在聯交所或透過聯交所進行買賣；及(b)其姓名或名稱已記入在由聯交所保管、以記錄可在聯交所或透過聯交所進行買賣的人士的列表、登記冊或名冊內
「極端情況」	指	香港政府宣布發生「極端情況」，即當超強颱風或其他大規模自然災害嚴重影響上班族復工能力，或長期引發安全隱憂時

[編纂]

「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司，全球市場研究及諮詢公司，為獨立第三方
「弗若斯特沙利文報告」	指	我們就本文件委託弗若斯特沙利文編製的獨立市場研究報告
「全球發售」	指	香港公開發售及國際發售
「大中華區」	指	僅就本文件而言及作為地理參考，包括中國內地、香港特別行政區、澳門特別行政區及台灣
「本集團」或「我們」	指	本公司、其附屬公司及我們先前控制的實體(其財務業績透過合約安排作為本公司的附屬公司綜合入賬)或任何該等公司或實體
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣0.10元的普通股，將以港元[編纂]及[編纂]並將於聯交所[編纂]
「H股股東」	指	H股持有人

[編纂]

釋 義

[編 纂]

「香港結算代理人」	指	香港中央結算(代理人)有限公司，為香港結算的全資附屬公司
「香港結算運作程序規則」	指	不時生效的有關中央結算系統的香港結算運作程序規則，當中載有關於中央結算系統運作及功能的慣例、程序及行政規定
「香港結算參與者」	指	獲准以直接結算參與者、全面結算參與者或託管商參與者身份參與中央結算系統的參與者
「香港」	指	中國香港特別行政區
「港元」	指	香港法定貨幣港元
「香港會計師公會」	指	香港會計師公會

[編 纂]

釋 義

[編 纂]

「國際會計準則理事會」	指	國際會計準則理事會
「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則會計準則，包括國際會計準則理事會頒布的準則、修訂及詮釋，以及國際會計準則委員會頒布的國際會計準則及詮釋

[編 纂]

釋 義

[編纂]

「最後可行日期」 指 2026年4月17日，即本文件付印前為確定其中所載若干資料的最後實際可行日期

[編纂]

「上市指南」 指 聯交所刊發的新上市申請人指南，經不時修訂或補充或以其他方式修改

「上市規則」 指 香港聯合交易所有限公司證券上市規則，經不時修訂、補充或以其他方式修改

「主板」 指 由聯交所營運的證券交易所(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM(前稱創業板)並與其並行運作

「工信部」 指 中華人民共和國工業和信息化部

「財政部」 指 中華人民共和國財政部

「商務部」 指 中華人民共和國商務部

「江先生」 指 江宗哲先生，我們的執行董事、首席財務官、董事會秘書及聯席公司秘書

「姜先生」 指 姜岩先生，其中一名聯合創始人及其中一名控股股東

「彭先生」 指 彭進展先生，其中一名聯合創始人及其中一名控股股東、創新業務事業部負責人兼副總經理

釋 義

「吳先生」	指	吳甘沙先生，其中一名聯合創始人及其中一名控股股東、董事長、執行董事兼首席執行官
「趙先生」	指	趙勇先生，其中一名聯合創始人
「周先生」	指	周鑫先生，其中一名聯合創始人及其中一名控股股東、執行董事、首席產品官兼副總經理
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會

[編纂]

「《境外上市試行辦法》」	指	中國證監會於2023年2月17日頒布並於2023年3月31日生效的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及5項配套指引
「領航資深獨立投資者」	指	具有上市指南第2.5章所賦予該詞的涵義，除文義另有所指外，指「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資—有關[編纂]投資者的資料—我們的領航資深獨立投資者」所載的[編纂]投資者
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行
「《中國公司法》」	指	《中華人民共和國公司法》

釋 義

「中國政府」	指	中國中央政府及所有政府分支機構(包括省級、市級及其他地區或地方政府單位)及其組織，或(如文義所指)任何該等政府分支機構及組織
「中國法律顧問」	指	金杜律師事務所，我們有關[編纂]的中國法律顧問
「[編纂]激勵計劃」	指	本公司於2017年3月生效的2017年激勵計劃，及本公司於2020年4月29日生效並取代2017年激勵計劃的2020年激勵計劃
「[編纂]投資」	指	[編纂]投資者於本公司作出的投資，其主要條款於「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資」概述
「[編纂]投資者」	指	參與[編纂]投資的投資者，其詳情載於「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資—有關[編纂]投資者的資料」
[編纂]		
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「申報會計師」	指	安永會計師事務所，我們的申報會計師
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局
「國家市場監管總局」	指	中華人民共和國國家市場監督管理總局
「證券及期貨事務監察委員會」或「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
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元(股份拆細前)及每股面值人民幣0.10元(股份拆細後)的普通股
「股東」	指	股份持有人
「股份拆細」	指	根據當時股東於2025年5月15日通過的決議案將每股面值人民幣1.00元的股份拆細為10股每股面值人民幣0.10元的股份
「獨家保薦人」	指	中信證券(香港)有限公司

釋 義

「資深獨立投資者」	指	具上市指南第2.5章所賦予該詞的涵義，除文義另有所指外，指「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資—有關[編纂]投資者的資料—我們的領航資深獨立投資者」及「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資—有關[編纂]投資者的資料—我們的資深獨立投資者」所載的[編纂]投資者
		[編纂]
「平方米」	指	平方米
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
		[編纂]
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「收購守則」	指	證監會頒布的公司收購及合併守則，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「往績記錄期間」	指	截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度
「馭勢北京」	指	馭勢未來(北京)科技有限公司，於2019年1月24日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭勢重慶」	指	馭勢天下(重慶)汽車科技有限公司，於2023年3月17日在中國成立的有限公司，為本公司的直接非全資附屬公司，由本公司及馭勢天津管理分別擁有93.02%及6.98%權益
「馭勢香港」	指	馭勢科技(香港)有限公司，於2022年6月7日在香港註冊成立的有限公司，為本公司的間接全資附屬公司
「馭勢卡塔爾」	指	UISEE Technologies Ltd，於2024年10月8日在卡塔爾註冊成立的一人有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭勢上海」	指	馭勢(上海)汽車科技有限公司，於2016年11月1日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司

釋 義

「馭勢深圳」	指	馭勢未來(深圳)科技有限公司，於2021年5月17日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭勢新加坡」	指	馭勢科技(新加坡)有限公司，於2024年4月16日在新加坡註冊成立的有限公司，為本公司的間接全資附屬公司
「馭勢天津」	指	馭勢科技(天津)有限公司，於2019年6月27日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭勢天津管理」	指	天津馭勢企業管理合夥企業(有限合夥)，於2021年4月16日在中國成立的有限合夥企業，由吳先生全資擁有的公司天津大莽科技有限公司(作為普通合夥人)擁有0.01%權益，以及由吳先生及彭先生(作為有限合夥人)分別擁有99.98%及0.01%權益
「馭勢武漢」	指	馭勢科技(武漢)有限公司，於2020年10月15日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭勢亦智」	指	馭勢亦智(北京)科技有限公司，於2025年3月10日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭勢浙江」	指	馭勢科技(浙江)有限公司，於2017年7月18日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司

[編纂]

「未上市股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣0.10元的普通股，尚未於任何證券交易所上市或買賣
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及美國任何州及哥倫比亞特區
「美元」	指	美國法定貨幣美元

[編纂]

釋 義

「增值稅」	指	增值稅；除另有說明外，本文件所有金額均不含增值稅
「可變利益實體」	指	可變利益實體
「投票代理安排」	指	吳先生、新鼎華麒、科源申能與嘉興嘉耀所訂立日期為2020年9月9日、2020年11月5日及2020年12月30日的協議項下的安排，其詳情載於「歷史、發展及公司架構—一致行動及投票代理安排」
「馭嘉浙江」	指	馭嘉貿易(浙江)有限公司，於2017年11月7日在中國成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「馭行浙江」	指	馭行科技(浙江)有限公司，於2019年6月28日在中國成立的有限公司，截至最後可行日期由獨立第三方張紅濤先生全資擁有

除文義另有所指外，本文件中對「2023年」、「2024年」及「2025年」的提述分別指我們截至該年度12月31日止財政年度。

除文義另有所指外，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「核心關連人士」、「附屬公司」、「主要股東」及「庫存股份」等詞應具有上市規則所賦予的涵義；而下列詞彙「已商業化公司」、「特專科及」、「特專科技公司」、「特專科技行業」及「特專科技產品」則具有上市規則第十八章C所賦予的涵義。

本文件所載若干金額及百分比數字已作約整。因此，若干表格所示總計未必為其之前數字的算術總和。

為便於參考，本文件中的中國法律及法規、政府機關、機構、自然人或其他實體(包括我們的若干附屬公司)的名稱以中英雙語載列，如有任何歧義，概以中文名稱為準。公司名稱及其他中文詞彙的英文譯本僅供識別。

就本文件而言，對中國「省份」的提述包括省、中央政府直轄市及省級自治區。

技術詞彙表

於本文件內，除文義另有所指外，本文件所用有關本集團及我們業務的若干詞彙的解釋及定義具有下文所載涵義。該等詞彙及其涵義未必與該等詞彙的標準行業涵義或用法相符。

「先進駕駛輔助系統」	指	先進駕駛輔助系統，由多個部件、傳感器及控制器組成的系統，與駕駛人員共同確保車輛正確安全行駛，實現L1級至L2級自動化
「自動駕駛系統」	指	自動駕駛系統，即支持L3級至L5級自動化的系統
「無人電動牽引車」	指	無人電動牽引車
「AI」	指	人工智能，使用機器(尤其是計算機系統)模擬人類行為的智能程序
「算法」	指	清晰指令的有限序列，通常用於解決某類特定問題或進行計算
「全天候」	指	駕駛人員能安全操作車輛的所有天氣條件，包括雨、雪、霧及沙塵暴等極端天氣
「全場景」	指	自動駕駛車輛運作場景，包括物流、營運及出行車輛適用並搭載L2級至L4級自動駕駛技術的開放及封閉場景
「無人巡邏車」	指	無人巡邏車
「無人接駁車」	指	無人接駁車
「ASIL」	指	汽車安全完整性等級，一種用於規定汽車系統達到ISO 26262道路車輛功能安全標準定義的可接受風險水平所需必要安全要求的風險分類方案，分為A至D級四個級別，其中A級為最低，D級為最高
「自動駕駛」	指	汽車無需人工干預就可運行的概念，汽車在運行過程中其運動由人工智能控制，決策則根據傳感器及地理信息系統收集的實時數據作出
「貝葉斯網絡」	指	一種使用概率以決定事件發生機率的圖形模型
「BEV」	指	鳥瞰圖
「芯片」	指	在單顆半導體芯片上嵌入多個互連部件的小型電子裝置，亦稱集成電路或微芯片

技術詞彙表

「雲」	指	支持雲計算的計算機及連接
「雲計算」	指	將計算機數據及程序存儲在可通過互聯網訪問的多個服務器上的做法
「商用車」	指	主要為載運人員(不包括乘用車)及貨物，或進行專項作業而設計製造的車輛
「深度學習」	指	機器學習的一種形式，使計算機能夠從經驗中學習並根據概念層次來理解世界
「域控制器」	指	控制特定區域或域內一組汽車功能的中央計算機
「線控」	指	使用電子或機電系統取代機械連接控制駕駛功能的技術
「L2級」	指	L2級自動駕駛(亦稱部分自動駕駛)，車輛可協助完成部分駕駛任務，但駕駛員須保持注意力並加以控制的自動駕駛級別
「L2+級」	指	L2+級自動駕駛，車輛可處理較L2級自動駕駛車輛更複雜的駕駛任務(如自動變道、自動導航及特定情況下的免手扶駕駛)的自動駕駛級別
「L3級」	指	L3級自動駕駛(亦稱有條件自動駕駛)，車輛能夠在無需駕駛人員主動控制的情況下執行若干駕駛任務的自動駕駛級別
「L4級」	指	L4級自動駕駛(亦稱高度自動駕駛)，車輛可獨立處理大部分駕駛情況而無需駕駛人員的自動駕駛級別
「L5級」	指	L5級自動駕駛(亦稱完全自動駕駛)，車輛可在所有情況下自動駕駛而無需駕駛人員的自動駕駛級別
「機器學習」	指	對算法及統計模型的科學研究，計算機系統可利用該等算法及統計模型在並無明確編程的情況下有效執行特定任務
「兆瓦時」	指	兆瓦時
「空中下載」	指	使用蜂窩網絡而非電纜或其他本地連接進行無線數據傳輸或交易的任何方法

技術詞彙表

「乘用車」	指	主要為載運乘客及其個人物品而設計製造的車輛(包括駕駛人座位在內不超過九個座位)
「概念驗證」	指	用以證明一個想法或技術很可能成功的早期開發階段
「研發」	指	研究及開發
「無人巴士」	指	L4級無人接駁車，無需駕駛人員即可運行
「無人的士」	指	L4級無人車，在網約車服務中以的士形式營運
「基於規則的模型」	指	一類機器學習模型，通過將一套預先定義規則應用於輸入特徵來進行預測
「基於規則的系統」	指	基於知識的系統，用一套規則表示領域知識，並通過使用基於規則的推理方法提出問題的解決方案或結論
「SoC」	指	片上系統，一種將電子裝置各組件整合到單顆芯片上，而非使用獨立部件的集成電路設計
「TOPS」	指	每秒萬億次運算
「V2X」	指	車聯網，即車輛與周邊環境中任何其他實體之間的數據交換，或電動汽車與其他設備之間的電力交換
「VectorNet」	指	一種層次化的圖神經網絡，其首先利用以矢量表示的各道路組件的空間局部性，隨後對所有組件之間的高階互動進行建模
「視覺－語言－動作模型」	指	視覺－語言－動作模型，為可透過視覺及語言指令控制機器人動作的基礎模型
「視覺－語言模型」	指	視覺－語言模型，是視覺與自然語言模型的融合。其將圖像及其各自的文本描述作為輸入，並學習將兩種模式的知識關聯起來

前 瞻 性 陳 述

本文件載有前瞻性陳述。並非過往事實的陳述(包括關於我們對未來的意向、看法、期望或預測的陳述)即屬前瞻性陳述。

本文件載有有關本公司的若干前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料基於我們的管理層的看法、所作假設及目前所得資料而作出。於本文件使用「旨在」、「預計」、「相信」、「能」、「預期」、「未來」、「擬」、「可能」、「應當」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「應」、「將」、「會」等詞語及其相反字詞及其他類似表述時，倘與本公司或管理層有關，則擬表示前瞻性陳述。該等陳述反映管理層對未來事件、營運、流動資金及資金來源的目前觀點，其中若干觀點可能不會實現或可能會改變。該等陳述涉及若干風險、不確定因素及假設(包括本文件所述其他風險因素)。閣下務請注意，倚賴任何前瞻性陳述涉及已知及未知風險以及不確定因素。本公司所面臨可影響前瞻性陳述準確性的風險及不確定因素包括但不限於以下各項：

- 我們的業務前景以及業務未來發展的性質及潛力；
- 我們經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們的策略、計劃、目的及目標以及我們加以成功實施的能力；
- 我們經營所在市場的整體經濟、政治及營商狀況；
- 監管環境轉變；
- 我們的財務狀況以及經營業績及表現；
- 全球金融市場及經濟危機的影響；
- 我們削減成本及提供具競爭力價格的能力；
- 我們吸引客戶及塑造品牌形象的能力；
- 我們的股息政策；
- 我們吸引及留聘高級管理層及主要僱員的能力；
- 我們的業務量、業務性質及潛力以及未來發展；
- 資本市場發展；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 利率、外匯匯率、股價、交易量、經營、利潤、風險管理及整體市場趨勢的變動或波動；
- 「業務」及「財務資料」所載有關價格、經營、利潤趨勢、整體市場趨勢及風險管理的若干陳述；及
- 本文件內並非過往事實的其他陳述。

前 瞻 性 陳 述

本文件亦載有基於多項假設的市場數據及預測。市場未必按市場數據預測的速度增長，或根本不會增長。市場未能按預期速度增長可能會對我們的業務及H股市價造成重大不利影響。此外，由於中國經濟及自動駕駛行業性質多變，有關市場增長前景或未來狀況的預測或估計存在重大不確定性。倘市場數據相關的任何假設被證實為並不正確，則實際結果可能與基於該等假設的預測不同。閣下不應過分倚賴該等前瞻性陳述。

我們概不保證本文件中前瞻性陳述所述的交易及事件將如所述般發生，或根本不會發生。由於多項因素，包括但不限於「風險因素」所載的風險及不確定因素，實際結果可能與前瞻性陳述所載資料大相逕庭。閣下應閱讀本文件全文，並應了解實際未來業績可能與我們的預期大相逕庭。本文件所作出的前瞻性陳述僅與截至該等陳述作出當日或(如摘錄自第三方研究或報告)有關研究或報告的日期的事件有關。由於我們經營所在環境不斷變化，可能不時出現新風險及不確定因素，因此閣下不應倚賴前瞻性陳述作為對未來事件的預測。除法律規定外，即使我們的情況可能已出現變化，我們並無責任更新任何前瞻性陳述以反映作出陳述之日後的事件或情況。

風險因素

[編纂]H股涉及重大風險。於[編纂]H股前，閣下務請審慎考慮本文件所載全部資料，包括下文所述風險及不確定因素。尤其是，我們為根據上市規則第十八C章尋求於聯交所主板[編纂]的已商業化公司。我們的業務及我們營運所在特專科技行業涉及若干風險及不確定因素，其中部分非我們所能控制，並可能導致閣下失去於H股的全部[編纂]。

以下為我們認為屬重大風險的描述。我們的業務、財務狀況及經營業績可能因任何該等風險及不確定因素而受到重大不利影響。H股的[編纂]可能因任何該等風險而下跌，而閣下可能損失全部或部分[編纂]。該等因素為未必會發生的或然事項，而我們無法就發生任何有關或然事項的可能性發表意見。除非另有指明，否則所提供的資料為截至最後可行日期，不會於本文件日期後更新，且「前瞻性陳述」的警示聲明適用於有關資料。

與我們行業及業務營運有關的風險

倘我們無法及時以具成本效益的方式開發並推出新解決方案及服務或改進現有解決方案及服務，我們的競爭地位會受到負面影響，而我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響。

自動駕駛技術已經並將繼續快速發展及演變。自動駕駛行業的技術日新月異可能使我們開發的技術及解決方案過時或在商業上不可行。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況取決於我們持續改良現有自動駕駛解決方案及開發新解決方案的能力，該等解決方案採用及整合傳感器、處理器及域控制器等硬件、軟件、製圖及AI技術的最新技術。例如，我們將需要完成開發新一代搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車，並以具成本效益的方式實現此車型的系列量產，以及升級自動駕駛操作系統。我們目前正在開發並升級自動駕駛車輛及套件以及全場景L4級自動駕駛操作系統U-Drive®系統。我們無法保證我們目前正在開發的新解決方案及服務將會如期及時發布或根本不會發布，亦無法保證獲得市場認可。

自動駕駛行業的特點是充斥著各種技術及商業挑戰，包括對超越人員駕駛表現的預期、高昂的資本需求、漫長的車輛開發週期、對人員專業技能及專長的要求、各不相同且不斷變化的監管框架、建立公眾信任及品牌形象的需要以及全新技術在現實世界運作。因此，我們可能遇到重大意外技術及商業挑戰，亦可能在完成該等及其他解決方案及服務的開發及以具成本效益方式對解決方案及服務進行商業化方面出現延誤。倘我們無法克服該等挑戰，我們不僅會在業務、前景、財務狀況及經營業績方面受到負面影響，亦可能根本無法打造在商業上可行的業務。開發該等及其他新改良解決方案及服務需要我們投入資源進行研發，亦需要我們(其中包括)：(i)實現充分安全的自動駕駛性能，並獲得監管機構、客戶、用戶及普羅大眾的認可；(ii)設計與競爭對手相比更加創新、精確、安全舒適的功能；(iii)不斷提高我們的自動駕駛技術的可靠性；及(iv)以具成本效益的方式迅速應對技術變革、不斷變化的客戶要求、市況以及監管及評級標準。

風險因素

倘我們現有及新開發計劃出現延誤，或未能如期完成或根本無法完成，我們可能無法滿足客戶的要求、獲得現有或新客戶的額外提名函、獲得新採購訂單，亦可能無法使我們的解決方案及服務獲得更廣泛的市場認可，而我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

我們大力投資研發，倘我們的研發工作未能取得成功，我們的競爭地位會受到不利影響，而我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響。

我們必須持續成功地進行研發工作，開發新解決方案及服務，並改進於市場具備競爭力的現有解決方案及服務，以保持我們於行業中的領先地位，而這需要我們大力投資研發活動。於2023年、2024年及2025年，研發開支分別為人民幣184.4百萬元、人民幣196.4百萬元及人民幣233.7百萬元。作為我們設計、開發、製造及商業化新解決方案及服務以及加強現有解決方案及服務工作的一部分，我們可能產生大量研發成本。我們正集中人工智能、自動化及自動駕駛技術等若干關鍵技術的研發工作。我們無法保證以上所有工作將帶來預期利益，或如預期得到認可。儘管我們大力投資研發，但可能無法從該等研發工作中實現回報。我們必須根據我們認為最有效的方法作出研發投資，以滿足快速發展市場中未來客戶需求，而我們無法確定我們將進行適當的精準研發投資，亦無法確定將正確預計該等市場的發展方向。倘我們的研發工作不能適時改良實用性、準確性、安全性、成本及營運效率，我們的競爭地位將受損。新解決方案及服務的若干開發工作未必奏效，而我們投資及開發的解決方案及服務可能會遭監管機構質疑，亦可能不獲採用競爭性技術的客戶所接納。此外，隨著我們推出新解決方案及服務並改進現有解決方案及服務，我們預期將進一步增加研發投資。有關貢獻有時可能未如預期，甚至無法彌補有關投資的成本，這會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

倘我們的關鍵研發僱員終止與我們的關係，或與競爭對手建立關係，或延遲提交足夠研究成果，我們進行研發的能力、研發計劃進展及保護知識產權的能力可能會受到不利影響。

為推進我們的自研自動駕駛操作平台發展，提高我們於提供自動駕駛解決方案方面的能力，我們與許多關鍵研發僱員合作。開發我們的自動駕駛解決方案需要研發人員具備高水平的專業技能及專業知識。概不保證我們能吸引及留聘大量日益增加的關鍵研發人員，亦不保證關鍵研發僱員會提交足夠成果以支持我們的研發。於2023年、2024年及2025年，我們研發人員的流失率分別為16.0%、28.6%及20.6%。鑒於自動駕駛仍處於發展階段，且市場其他參與者可能提供更優厚薪酬以吸引研發人才，我們於往績記錄期間的流失率相對較高。此外，於2024年流失率相對較高乃由於我們精簡研發部門組織架構，導致研發人員離職；於2025年流失率相對較高乃由於我們出售馭行浙江所致。因此，這可能對我們改進自動駕駛操作平台及進一步開發自動駕駛解決方案的能力產生不利影響。再者，滿足我們對專業知識需求的能力(包括在控制成本時物色合資格人員以填補研發部職位空缺的能力)一般受多項外部因素影響，例如市場上是否有合資格人員及現行工資水平。倘吸引或留聘關鍵研發人員的人工成本或維持與研究合作方關係的有關成本因其他原因增加，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們在研發過程中收集的數據及資料可能不準確或不完整，這可能損害我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績。

我們收集、匯總、處理及分析來自研發活動的數據及資料。倘我們在獲取、輸入或分析該等數據時出現失誤，我們開發及提供優質自動駕駛解決方案的能力可能會受到重大損害。更重要的是，有關研發數據不準確及不完整可能導致我們的自動駕駛解決方案或服務存在缺陷，可能造成人身傷害事故等不良後果。此外，我們可能會與其他第三方合作，對我們的進行中及未來研發計劃進行數據監

風險因素

測及管理，並僅控制其活動的若干方面。倘任何該等第三方於數據準確性或完整性方面未能達標，來自該等研發計劃的數據可能受到影響，而我們對該等各方的倚賴可能使我們面臨監管或其他責任，這可能會對我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們是一家過去曾錄得虧損的公司，因此難以評估目前業務及預測未來表現；我們的過往財務資料及經營業績未必反映我們日後的表現。

我們於往績記錄期間快速增長。收益由2023年的人民幣161.4百萬元增加至2024年的人民幣265.5百萬元，並進一步增加至2025年的人民幣328.3百萬元。影響業績及增長的因素眾多，例如客戶的預算、整體經濟以及市場對我們解決方案及服務的接受程度，其中諸多因素非我們所能控制。我們無法向閣下保證，我們將能維持與過往相同的增長速度，亦無法保證可於未來避免任何倒退。此外，於2023年、2024年及2025年，我們錄得虧損淨額人民幣213.1百萬元、人民幣211.6百萬元及人民幣230.2百萬元。我們的營運歷史相對有限，因此難以評估目前的業務、未來前景以及我們可能面對的風險及挑戰。我們面對或預期將面對的風險及挑戰包括我們於以下方面的能力(其中包括)：(i)提供性能理想的解決方案及服務；(ii)吸引及留住客戶；(iii)遵守業務適用的法律及法規；(iv)預測收益以及預算及管理開支；及(v)規劃及管理資本開支，以及管理與現有及未來解決方案及服務有關的供應鏈及供應商關係。倘我們無法應對所面臨的風險及困難，或有關該等風險及不確定性因素的假設並非準確或發生變動，我們的經營業績可能與預期大相逕庭，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

我們的潛在市場規模以及對我們的解決方案及服務的需求上升速度可能因各種因素而未如我們預期，這可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們於瞬息萬變(包括技術及監管變動)的市場中尋求機遇，且難以預測我們的關鍵特專科技解決方案及服務所面臨機遇的時機及規模。我們未來的財務表現將取決於我們能否適時作出投資以把握正確的市場機遇。倘其中一個或多個市場的客戶需求出現變動，我們的解決方案及服務未必能有效競爭，或根本無法競爭。鑒於我們營運所在市場不斷發展的性質，難以預測客戶對我們解決方案及服務的需求或市場接受程度，亦難以預測我們營運所在市場的未來增長。即使我們的潛在市場大幅增長，概不保證對我們解決方案及服務的需求將與此增長相關，亦不保證我們的業務將僅因我們潛在市場的增長趨勢而取得成功。

我們面臨且日後可能面臨來自擁有更雄厚資源的市場參與者或若干應用場景的知名競爭對手的競爭。

我們面臨且日後可能面臨為該等應用開發自動駕駛解決方案的一系列公司的競爭，其中部分解決方案可能與我們的解決方案類似，以及來自成熟及新興科技公司、汽車製造商及在若干應用場景(如港口)的其他競爭對手。我們的部分競爭對手可能於設計、開發、製造、分銷、推廣、銷售及支持其產品方面投入比我們更完善的資源。我們未來成功與否將取決於(其中包括)我們繼續開發卓越先進技術的能力，以保持與我們現有及任何新競爭對手相當的競爭力。競爭為基於(其中包括)成本效益、可靠性、開發及部署日益複雜的技術以提供車輛、乘客及行人安全的能力、收集或獲取大量驗證數據集的能力、將技術和硬件與整體車輛設計和生產融合的能力、獲不同行業採用的程度，以及開發及維持策略關係的能力。

風險因素

此外，競爭加劇可能導致定價壓力及利潤率下降，並可能阻礙我們預測未來收益及營運、提高解決方案及服務銷售額的能力，亦可能導致我們失去市場份額，任何以上情況將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們解決方案及服務商業化的往績記錄相對較短，並可能於管理增長及擴大營運方面遭遇困難。

我們於解決方案及服務推出、商業化、銷售及營銷方面的經驗相對有限。因此，我們成功商業化解決方案及服務的能力可能會涉及更多固有風險、耗時更長及花費更多成本。我們的銷售及營銷工作成功與否取決於我們能否吸引、激勵及挽留商業化團隊中的合資格專業僱員，該等僱員擁有(其中包括)足以與行業專業人士進行有效溝通的行業知識、銷售及營銷我們領先解決方案及服務的充足經驗，以及與汽車製造商以及學術及研究機構建立廣泛的行業關係。

此外，我們的未來經營業績相當取決於我們成功管理拓展及增長的能力。我們進行拓展時面臨的風險包括：(i)管理我們的供應鏈，以支持業務的快速增長；(ii)管理更大型企業；(iii)控制擴大業務的開支及投資；(iv)建立或擴大新產品開發、集成、銷售及服務設施；(v)改進營運、財務及管理控制、合規計劃及報告系統；及(vi)應對新市場及可能構成的不可預見挑戰。倘我們未能有效管理增長，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到重大不利影響。

我們一般按逐個項目提供自動駕駛解決方案。倘我們未能挽留現有客戶、吸引新客戶或提高客戶支出，我們的業務及經營業績可能受到重大不利影響。

我們挽留現有客戶、吸引新客戶及提高客戶支出的能力取決於多項因素，包括我們以具競爭力的價格提供更多或新穎的自動駕駛解決方案以滿足客戶需求的能力、我們的技術實力以及我們銷售及營銷工作的成效。於2023年、2024年及2025年各年，關鍵客戶(即於往績記錄期間累計貢獻收益人民幣10百萬元以上的客戶)的留存率分別為75.0%、75.0%及66.7%。該關鍵客戶留存率按於當前年度及上一年度均貢獻收益的關鍵客戶數量除以上一年度貢獻收益的關鍵客戶數量計算。

此外，由於我們的客戶通常按逐個項目購買解決方案，我們無法保證現有客戶將向我們採購更多自動駕駛解決方案，亦無法保證我們能夠擴張業務或吸引新客戶，或能為客戶提供滿足每名客戶特定需求的高度個性化解決方案及服務以及及時客戶支援。若未能達成上述任何一項，我們可能出現增長放緩、毫無增長或收益減少，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。我們無法滿足客戶服務期望亦可能損害我們的聲譽，並可能因此限制我們挽留現有客戶及吸引新客戶的能力，繼而會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

風 險 因 素

倘自動駕駛行業有任何負面報道，我們的業務、前景、經營業績及財務狀況可能嚴重受損。

監管、安全性及可靠性問題或對該等問題的認識(其中許多問題超出我們的控制範圍)亦可能導致整個自動駕駛行業出現負面報道及導致公眾人士或潛在業務合作夥伴及終端用戶整體對自動駕駛解決方案失去信心。該技術的安全性部分取決於無人車的終端用戶，以及道路上的其他駕駛員、行人、其他障礙物或其他不可預見事件。即使涉及無人車的意外全因終端用戶導致，可能導致無人車被暫停或禁止使用，從而可能對我們的業務及自動駕駛行業整體產生負面影響。倘不能妥善解決自動駕駛技術的安全性及可靠性問題，我們的業務、前景、經營業績及財務狀況可能受到嚴重損害。

自動駕駛解決方案屬高技術含量及相當複雜。我們無法保證我們的解決方案將達到預期的性能，這可能降低解決方案及服務的市場採用率，損害我們在現有或潛在客戶中的聲譽，使我們面臨產品責任及其他申索，並對我們的經營業績造成不利影響。

我們的大部分自動駕駛解決方案均售予機場及廠區。該等解決方案及服務技術含量高且複雜，製造標準高，且日後可能在不同開發階段出現缺陷、誤差或可靠性問題。我們可能無法及時糾正已出現的問題或糾正有關問題令客戶滿意。此外，於新產品推出或發布新版本時未有偵測的誤差、缺陷或安全漏洞，可能導致搭載我們解決方案及服務的車輛乘客或附近人士嚴重傷亡、對我們提起訴訟、負面宣傳及其他後果。該等風險於自動駕駛行業尤為普遍。部分產品誤差或缺陷可能僅在客戶對其進行測試、商業化及部署後被發現，在此情況下，我們可能招致重大額外開發成本以及產品召回、維修或更換成本。該等問題亦可能導致客戶或其他人士對我們提出申索，包括集體訴訟。我們的聲譽或品牌可能因該等問題而受損，客戶可能拒絕購買我們的解決方案及服務，繼而可能對我們挽留現有客戶及吸引新客戶的能力產生不利影響，並可能對我們的財務業績產生不利影響。此外，市場參與者提供的自動駕駛解決方案若有任何缺陷或重大故障，均可能削弱客戶對自動駕駛解決方案的信心，進而可能對該等市場未來的整體發展(特別是對我們的業務前景)產生重大不利影響。

我們的解決方案及服務可能未如預期般出色，或需要較目前預計更長的時間方能實現商業化。

鑒於自動駕駛解決方案的技術及複雜性質，故我們必須達到極高的技術性能及系統安全標準方可將其投入商業應用。我們可能無法適時發布、開發或部署滿足預期商業使用場景的新解決方案及服務，因此，技術商業化進展可能較預期慢。實現自動駕駛技術的廣泛應用將需要進一步技術改進，包括應付不合規或意外極端情況及惡劣天氣狀況等。我們進行該等改進措施所需的時間可能較預期長，繼而會增加我們的技術開發資金需求，延遲我們的商業化時間表，並減少可能預期從業務中獲得的潛在財務回報。

我們對自動駕駛技術的持續改進在現時及未來面臨的風險包括但不限於我們能否：(i)實現充分安全的自動駕駛系統性能；(ii)開發尖端自動駕駛解決方案從而實現汽車自動駕駛功能；(iii)獲客戶及潛在客戶以及公眾人士普遍接受我們

風 險 因 素

的自動駕駛解決方案及自動駕駛技術；(iv)持續提高數據分析及軟件技術；(v)順利完成系統測試、驗證及獲得安全認證的能力；(vi)於必要時從監管機構獲得及維持批准、牌照或認證；(vii)按可接受條款適時設計、開發及獲得必要零部件；及(viii)拓展及加強與業務合作夥伴的合作關係。

我們繼續實施旨在發展業務的策略舉措，包括開發新技術、解決方案及服務。我們無法向閣下保證，我們的重點技術、解決方案及服務選擇將證明屬正確之舉，亦無法保證我們的舉措將取得成功，並帶來充足收益增長以抵銷成本及開支。

我們繼續進行投資並實施旨在發展業務的舉措。具體而言，我們已制定計劃，將研發工作集中在我們認為對未來增長至關重要的若干新技術、解決方案及服務。例如，我們正在開發及升級無人車(如UiBox、無人電動牽引車及無人接駁車)及全場景L4級自動駕駛操作系統U-Drive®系統。有關更多詳情，見「業務－研發－主要研發項目」。然而，由於自動駕駛行業相對較新且發展迅速，而我們的經營歷史較短及經驗有限，我們無法向閣下保證我們的重點技術、解決方案或服務選擇將證明屬正確之舉。倘我們的新技術、解決方案或服務未獲市場採用，我們的業務前景及財務狀況可能受到重大不利影響。

此外，我們的策略舉措可能比目前預期更耗費資金，且我們可能無法成功提高收益(如有)，使其數額足以抵銷該等成本及開支增幅，並實現及保持盈利。我們尋求的若干市場機遇處於開發初期，故難以預測目標市場的規模及增長率、客戶對我們解決方案及服務的需求、商業化時間表、技術發展、競爭解決方案及服務的進入或現有競爭解決方案及服務會否成功。倘我們的長期收益未有增長，我們實現及保持盈利的能力可能受到不利影響。

無論我們或其他第三方實際或被視為、有意或無意的行為導致AI技術的任何缺陷或濫用，均可能對我們的聲譽、業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

AI技術仍處於發展初期，並持續發展。一如眾多創新技術，AI技術涉及風險及挑戰，如第三方出於不當目的可能濫用有關技術或進行偏頗應用違反公眾信任或違反中國及其他司法權區的適用法律及法規，或由聲稱被侵犯隱私權或人格權等合法權利的若干人士提起的訴訟或其他程序。該等濫用情況可能影響客戶認知、公眾輿論、政策制定機構及監管機構的看法，並導致減少採用AI技術。

我們的L4級自動駕駛操作系統由AI技術驅動。AI技術的缺陷或不足情況可能損害自動駕駛操作系統所作決定及分析的準確性及全面性，繼而可能削弱自動駕駛操作系統的安全性、可靠性及靈活性，並可能導致財產損失、受傷甚至死亡。概無法保證我們能夠及時發現並糾正該等缺陷或不足情況，或根本無法發現並糾正。AI技術及相關解決方案及服務的任何實際或被認為缺陷或不足情況可能對我們的業務、聲譽、經營業績及前景產生重大不利影響。

由於自動駕駛解決方案中若干原材料及主要部件來自單一或少數供應商來源，我們可能易受到供應短缺、部件交貨時間長、供應變動及業務關係變動的影響，任何該等情況均可能中斷供應鏈，並可能導致我們延遲向客戶交付解決方案及服務。

我們自動駕駛解決方案(尤其是搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車)中，芯片及激光雷達等部分原材料及主要部件的供應來源有限。我們的部分芯片供

風 險 因 素

應商可能對其產品採用不可取消及不可退款政策，亦可能要求我們提供具約束力的採購預測。因此，我們可能面臨該等部件供應短缺及交付週期長的風險，亦可能面臨供應商停止供應或修改我們汽車所用部件的風險。我們的供應商可能投放更多資源至包括我們競爭對手在內的其他公司。因此，我們未來可能面臨若干主要部件及材料的重大部件短缺及價格波動，且可能無法掌控該等部件的供應及定價。倘該等部件的供應商出現部件短缺、供應中斷或材料定價變化，在來源有限的情況下，我們可能無法及時發掘替代來源。任何供應中斷或延遲，或無法以可接受的價格及時從替代來源獲得該等零件或部件，會對我們如期向客戶交付解決方案及服務的能力產生不利影響，進而損害我們與客戶的關係。即使我們能夠將增加的部件成本轉嫁予客戶，轉嫁亦可能需要一段時間方能實現，因此我們於初期必須承擔增加的成本。倘我們無法及時採購足以應付要求數量的部件，我們將無法滿足客戶需求，繼而可能導致該等客戶放棄我們的解決方案及服務，改用具競爭力的解決方案及服務。

此外，我們可能向國際供應商採購若干部件。任何流行病及疾病爆發可能對我們及時或以具成本效益的方式採購部件的能力產生不利影響。例如，我們的解決方案及服務仍然倚賴第三方的芯片。未來芯片供應的任何短缺可能導致芯片價格上漲，並可能導致芯片供應商在該等行業的客戶中更嚴格篩選分配可用的芯片。我們可能無法以商業上可接受的條款獲得足夠的芯片供應，或根本無法獲得芯片供應，因此可能無法履行客戶的訂單，並導致我們的銷售額下降及客戶流失。我們採購芯片亦可能受美國實施的制裁及出口管制所規限。見「我們可能因與已或將受到美國及其他相關機構實施的制裁及出口管制或投資限制的若干實體或於若干有關行業進行任何交易而受到不利影響」。

我們已參與並可能繼續尋求合作安排、合營企業、戰略聯盟、合作夥伴關係或其他戰略投資或安排，其可能無法產生預計效益，並對我們的營運造成不利影響。

我們已參與並可能繼續尋求我們認為會推動發展的合作、合營企業、業務或技術收購、戰略聯盟或合作夥伴關係等機會。然而，提出、磋商及實施該等機會可能屬漫長而繁複的過程，可能擾亂我們的目前營運，導致產生重大開支，削弱我們的盈利能力或分散原本可用於現有業務的管理資源。我們可能無法在具成本效益的基礎上按可接受的條款適時識別、獲得、完成任何有關交易或安排或實現其預期效益，或根本無法識別、獲得或完成有關交易或安排或實現其預期效益。

此外，有關交易或安排的合作夥伴、合作方或其他方可能因各種原因而無法全面履行其責任或符合我們的預期或與我們合作取得滿意成果，從而使我們面臨潛在風險，包括但不限於合作夥伴、合作方或其他方：(i)就決定其對一項交易或安排將投入的精力及資源擁有重大酌情權；(ii)可能獨立或與第三方開發與我們的解決方案或服務直接或間接構成競爭的解決方案及服務；(iii)可能無法適當維護、捍衛或使用我們的知識產權；(iv)可能與我們發生糾紛，導致延遲或終止與我們合作開發的解決方案或服務的研究、開發或商業化，或導致成本不菲的訴訟或仲裁，進而分散管理層的注意力及資源；及(v)可能拒絕就我們可能擁有或根據合作共同擁有的知識產權授予我們將知識產權商業化的獨家權利。

任何有關交易或安排亦可能需要監管機構、政府部門、債權人、相關人士、供應商、分銷商、股東或其他利益相關方或有利益關係的人士等第三方採取行動、

風 險 因 素

同意、批准、豁免、參與或不同程度的參與。概不保證該等第三方將按我們的意願合作，或根本無法合作，於此情況下，我們可能無法執行相關交易或安排。

與我們收購事項及投資有關的各種風險包括如下：(i)有關收購或投資的固有評估風險；(ii)與將被收購公司或投資對象的業務整合至我們業務有關的挑戰；(iii)超出我們控制範圍的事件，包括法規、技術及經濟狀況的變動，可能對我們從有關交易中實現預期利益、協同效應、成本節約或效率的能力產生不利影響；(iv)債務可能增加，從而可能限制我們的營運；(v)面臨可能需要大量開支及注資的未知或或然負債；(vi)未能培訓、激勵、整合及留住被收購公司或投資對象的僱員；(vii)將管理層的時間及精力從現有營運轉移至應對交易及相關挑戰或與整合過程有關的挑戰；及(viii)意外撤銷或費用以及商譽減值。倘我們未能解決上述任何風險，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。

倘我們無法保護或推廣我們的品牌及聲譽，我們的業務可能受到重大不利影響。有關我們、我們的解決方案或服務、我們的管理層、董事、僱員、股東、客戶、業務合作夥伴或其聯屬人士或本行業整體的負面宣傳或謠言可能對我們的聲譽及業務產生不利影響。

我們必須維持及提升品牌形象，同時提高業務、解決方案及服務的市場知名度。品牌推廣成功與否將取決於我們為實現解決方案及服務廣獲接納、吸引及留住客戶、維持目前市場領先地位及成功使產品組合於競爭對手中脫穎而出所作努力。該等工作導致高昂支出，而未必帶來收益提升，且我們預計，隨著市場競爭日益激烈及我們涉足新市場，開支將會增加。此外，與我們、我們的管理層、董事、僱員、股東、業務合作夥伴或其聯屬人士、行業或與我們類似的解決方案或服務有關的事件或活動的不利報道（無論是否具理據）可能損害我們的聲譽，並削弱我們的品牌價值。此外，品牌價值取決於我們提供符合市場車規級標準的安全解決方案及服務的能力。聲譽受損及品牌資產虧損可能減少對我們解決方案及服務的需求，亦可能需要額外資源重建聲譽及恢復品牌價值。倘我們無法成功提升及保護聲譽，我們的業務營運、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

我們的業務可能受到與（其中包括）解決方案及服務的實際或指稱缺陷有關的申索，或倘我們的解決方案及服務實際或指稱未能達到預期性能，與該等申索有關的報道可能損害我們的聲譽，減少對解決方案及服務的需求或收緊對解決方案及服務的監管審查。

我們的大部分解決方案及服務與汽車有關。汽車應用自動駕駛解決方案可能涉及重大傷害的風險，包括死亡，而交通碰撞或其他意外的潛在嚴重後果可能使我們面臨重大訴訟索賠，即使我們的解決方案及服務或其功能或故障並無導致有關意外。此外，事故涉及的其他各方可能就事故原因持有不同看法，並可能向我們提出索賠，而此類索賠的最終結果將取決於調查、協商或法律程序（如有）。即使我們的解決方案及服務並非導致該等事故的原因，我們亦無法確保有關結果將始終對我們有利。例如，我們於往績記錄期間曾遭遇若干事件。有關詳情，見「業務－質量控制」。此外，涉及有關技術的交通碰撞或其他意外對新興自動駕駛技術供應商的 legal 影響仍然涉及重大不確定性，特別是考慮到不同司法權區的法律及監管制度存在差異，隨著監管及法律形勢發展，我們可能須承擔超出目前行業慣例的損失。再者，倘有關部門認定，整體使用我們的解決方案及服務或若干自動駕駛應用增加所有或部分客戶、終端用戶及乘客受傷的風險，其可能通過法律或採用法規限制使用我們的解決方案及服務，或增加與使用我們的解決方案及服務有關的責任，或規範自動駕駛技術的使用或延遲部署自動駕駛技術。任何該等事件均可能對我們的品牌、與客戶的關係、經營業績或財務狀況產生不利影響。

風險因素

我們通常向產品客戶提供標準一年產品保修。倘我們的解決方案及服務出現任何重大缺陷，我們可能須承擔損害賠償及保修索賠。倘因我們產品的任何質量缺陷造成人身或財產損害，我們亦有法律責任承擔產品責任。我們可能因糾正任何缺陷、保修索賠或其他問題而招致大量成本，包括與產品召回有關的成本。任何與我們的解決方案及服務質量認知有關的負面宣傳均可能影響我們的品牌形象、合作夥伴及客戶需求，並對我們的經營業績及財務狀況產生不利影響。

此外，我們可能會因為該等問題導致的違約、產品責任、欺詐、侵權或違反保證而面臨重大法律索賠。不論勝訴與否，為訴訟辯護均可能所費不菲，並可能分散管理層的注意力，令市場對我們及我們的解決方案及服務的看法產生不利影響。此外，我們的投保範圍可能證實不足以應付索賠，且未來的承保範圍可能無法以可接受的條款取得或根本無法取得。該等與產品有關的問題可能導致對我們提出索賠，進而可能對我們的業務造成不利影響。

我們可能因與已或將受到美國及其他相關機構實施的制裁及出口管制或投資限制的若干實體或於若干有關行業進行任何交易而受到不利影響。

國際貿易法規

我們對全球市場的倚賴使我們面臨與國際貿易法規及地緣政治發展有關的風險。例如，近期的貿易緊張局勢(如持續的中美貿易爭端)導致高關稅、出口管制及其他針對高科技貨品(包括我們營運所在行業)的限制措施。該等政策對全球供應鏈帶來不確定性，限制關鍵原材料及部件的供應，並使在受影響行業營運的公司的生產及合規成本上漲。中美地緣政治緊張局勢可能會加劇，美國未來可能會採取更多限制措施，包括對中資企業實施額外制裁或進一步限制美國於該等公司的投資。

對外投資規則

於2023年8月，前總統拜登發布第14105號行政命令，即《關於解決美國對受關注國家的特定國家安全技術和產品投資的行政命令》(「**該行政命令**」)。根據該行政命令，於2024年10月28日，美國財政部發布新法規(「**最終規則**」)，禁止或要求申報美國對半導體與微電子技術、量子信息技術及人工智能領域營運的若干中國相關企業(「**受管轄外國實體**」)的對外投資。最終規則於2025年1月2日生效。最終規則對美籍人士及其控制的外國實體施加額外的盡職調查責任、記錄保存及申報規定及限制。具體而言，視乎受管轄外國實體的特定活動，美籍人士被禁止對受管轄外國實體進行若干類型的投資，或必須向美國財政部申報受管轄投資。

據國際制裁法律顧問所告知，由於我們的業務活動(特別是與開發擬用於控制機器人系統的AI系統有關的業務活動)使然，我們符合「受管轄外國實體」的定義。然而，根據最終規則，透過[編纂]收購我們的股份不屬於被禁止的交易，原因為我們的產品不擬亦不會用於軍事最終用途、政府情報或大規模監控最終用途及網絡監控與信息安全應用。此外，我們產品所用的算力未達到最終規則中規定的禁止交易門檻。根據國際制裁法律顧問的意見，我們了解到，鑒於我們業務的性質，無論是產品的擬定用途或所涉及的算力水平，均不在禁止交易的範圍內。美籍人士須就其參與[編纂]向美國財政部申報。我們亦得悉，倘美國財政部日後修

風險因素

訂或重新詮釋相關法規，則參與[編纂]的美籍人士可能受限於額外通知規定或其他合規責任。因此，最終規則可能增加美國投資者的合規負擔。例如，美國投資者在投資我們時可能需要採取更審慎的方式，這可能會對我們籌集資金的能力造成負面影響。

最終規則將若干[編纂]排除在受管轄交易的範圍外，包括對並未賦予美籍人士超出標準少數股東保障的[編纂]證券的[編纂]。因此，由於現行最終規則，於[編纂]完成時，儘管我們為受管轄外國實體，但美籍人士獲允許在香港聯交所[編纂]我們的[編纂]股份而無需履行通知責任，前提是有關交易並不賦予美籍人士超出最終規則項下「標準少數股東保障」的權利。然而，即使美籍人士自聯交所購買我們的股份將被排除在最終規則的受管轄交易範圍外，但因相關法律、法規及政策仍在不斷演變，我們無法排除最終規則可能會有修訂，以致進一步限制美籍人士投資的可能性。有關美國對外投資的規則及法規可能進一步發展。例如，於2025年2月21日，總統唐納德·特朗普發布名為《美國優先投資政策》的國家安全總統備忘錄（「**備忘錄**」）。備忘錄（其中包括）指示美國財政部部長考慮擴大對華投資的限制至新行業，並擴大該等限制以覆蓋更多交易類型，可能包括公開交易證券。倘我們籌集有關資金的能力受到重大負面影響，可能會對我們的業務、財務狀況及前景造成重大不利影響。

出口管制法規

於2022年10月7日，美國商務部的美國工業與安全局（「**工業與安全局**」）發布對中國內地、香港特區或澳門特區的半導體、半導體製造、超級計算機及先進計算物項及最終用途實行新限制（「**美國芯片出口限制**」）的規定。工業與安全局先進計算和半導體製造規定針對兩個關鍵領域實行。首先，該等規定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（Entity List）內若干實體的交易實行限制出口管制。其次，該等規定對若干半導體製造物項和若干集成電路（「**集成電路**」）最終用途的交易實施新管制。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，(i)對於名列工業與安全局實體清單、拒絕貿易者清單（Denied Persons List）、未經驗證清單（Unverified List）或任何其他制裁清單的客戶，或總部或常駐地點位於受美國出口管制下全面貿易禁運的任何國家或地區（目前包括克里米亞地區、古巴、伊朗、北韓、敘利亞、盧甘斯克人民共和國（「**盧甘斯克人民共和國**」）及頓涅茨克人民共和國（「**頓涅茨克人民共和國**」），統稱「**受制裁目標國家**」）的客戶或由該等國家或地區政府所擁有或控制的客戶，我們並無向其出售受出口管制條例規限的任何產品；及(ii)我們的活動不涉及違反或將違反(a)對受制裁目標國家的限制；及(b)出口管理條例所載的美國芯片出口限制的業務或交易。

工業與安全局於2025年1月16日發布最終規則（「**工業與安全局最終規則**」），禁止向美國銷售來自中國或俄羅斯或與中國或俄羅斯有聯繫的若干汽車軟硬件以及集成網聯技術的「**網聯汽車**」，或將有關產品進口到美國。最終規則已於2025年3月17日生效。具體而言，工業與安全局最終規則(i)禁止在知情的情況下，將由與中國或俄羅斯有聯繫的人士設計、開發、製造或供應的車輛連接系統（「**車輛連接系統**」）硬件進口到美國；(ii)禁止在知情的情況下，將含有由與中國或俄羅斯有聯繫的人士設計、開發、製造或供應的車輛連接系統或自動駕駛軟件的網聯汽車整車進口到美國或在美國境內銷售；及(iii)賣方如與中國或俄羅斯有聯繫，禁止在知情的情況下在美國境內銷售或分銷含有車輛連接系統硬件或受管轄軟件

風險因素

的網聯汽車整車，而不論有關車輛是否在美國製造或組裝。然而，我們認為我們不會受到工業與安全局最終規則的重大影響，原因為我們並無向美國銷售、分銷或出口商品。

我們的產品(即自動駕駛解決方案)於中國生產，不含任何受管制美國原產商品或技術，亦無捆綁受管制美國原產軟件。具體而言，併入我們產品的若干美國原產電動線性致動器受出口管制條例規限，但歸類為EAR99物品。此外，我們採購若干並非美國原產的美國品牌芯片，其出口至中國無需出口許可證，故不屬於受出口管制條例規限的物品。因此，我們採購美國原產線性致動器及美國品牌芯片均毋須取得出口許可證。根據國際制裁法律顧問的意見，在我們的產品中併入美國原產線性致動器及美國品牌芯片不會導致該產品受出口管制條例規限。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無向工業與安全局所列任何實體出售受出口管制條例規限的任何物品。在此基礎上及據國際制裁法律顧問所告知，概無跡象表明我們於往績記錄期間及直至最後可行日期的業務活動可能導致任何違反美國工業與安全局出口管制的情況。然而，隨著實體清單以及其他美國出口管制法律及法規不斷擴大範圍及發展，未來美國出口管制可能嚴重影響或針對我們部分重要供應商或客戶、營運所需的原材料及主要部件，在此情況下，倘我們未能及時以我們可接受的條款獲得替代的供應或需求來源，我們的業務可能受到影響。我們於控制器採用的若干部件(包括芯片及軟件)受出口管制條例規限。該等制裁及出口管制可能對我們及／或我們的供應鏈、業務合作夥伴或客戶產生不利影響，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到國際貿易及政治局勢持續緊張的重大影響。我們無法保證未來業務將不會面對制裁及出口管制風險，亦無法保證我們的業務將符合美國或任何其他司法權區有關機構的預期及規定。倘發生上述任何情況，我們可能需要採購新產品或與其他供應商合作作為替代方案，而有關方案未必成功。鑒於出口管制限制，倘我們須為控制器所用芯片及／或軟件物色相若替代品，則現有或潛在客戶未必會接受由此產生的任何新產品。因此，我們無法保證能夠成功推廣有關新產品，而我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響。

倘我們解決方案及服務使用的材料及其他部件的成本上漲，我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響。

倘我們為生產解決方案及服務而購買材料、部件及用品的市場發生重大變動，盈利能力可能受到不利影響。由於全球半導體短缺及通脹壓力，於往績記錄期間前，我們的原材料成本上漲，且無法確定未來不會發生類似價格波動。毛利率至少於短期內仍可能因成本上漲而下降。競爭及市場壓力限制我們通過提高對客戶的收費價格收回成本增幅的能力。即使我們能夠通過提高價格抵銷成本增幅，在若干情況下，我們在能夠提高價格前可能有所延遲。當原材料或部件價格急速上漲或遠高於過往水平，而我們無法將價格增幅轉嫁予客戶時，我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

倘我們未能維持足夠存貨，或倘我們的存貨管理不當，我們的銷售額可能會減少或會產生高額的存貨相關開支，從而對我們的財務狀況及經營業績造成負面影響。

我們的存貨主要包括原材料、在製品及製成品。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的存貨分別為人民幣68.9百萬元、人民幣44.6百萬元及人民幣60.1百萬元。我們按照需求預測作出採購原材料的決策，並調整生產進度以管理存貨。由於需求不時因多種不受我們控制的因素(例如市況、新產品上市、定價及

風 險 因 素

折扣)而可能不時出現重大變化，故我們未必能準確地預測有關需求。此外，我們可能無法就我們日後開發的任何新解決方案或服務的原材料成功建立穩定且有利的供應商關係或準確預測需求，而有關採購可能需要花費大量前置時間及預付款項。我們無法保證我們的存貨水平將能迅速滿足客戶需求，亦無法保證我們的所有存貨均能在合理期間內作為產品出售。倘我們未能有效管理存貨，我們可能面臨存貨倉儲成本增加、存貨陳舊風險上升、存貨價值下跌及大量存貨撇銷。上述任何情況均可能對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

市場或我們的解決方案及服務的變動可能影響我們的定價模式，並對我們的經營業績造成不利影響。

隨著我們的解決方案及服務市場發展，競爭對手推出與我們的解決方案或服務構成競爭的新解決方案或服務或下調價格，或我們進入新垂直領域或國際市場，我們可能無法按照過往定價模式吸引新客戶或留住現有客戶。我們可能無法準確預測客戶會否續約或留存。部分客戶亦可能要求更高的價格折扣。因此，我們可能須調低價格、提供較短合約期限或提供替代定價模式，繼而可能對我們的收益、毛利率、盈利能力、財務狀況及現金流量造成不利影響。此外，我們的解決方案及服務的價格取決於具體解決方案及服務中包含的套餐，故解決方案及服務之間的價格大相逕庭。倘我們調整業務組合或未能維持解決方案及服務的毛利率及經營利潤率，我們的業務、經營業績及財務狀況會受到不利影響。

我們的「出海」戰略將涉及多項成本以及法律、監管、政治及經濟風險。

我們的業務及經營業績受我們執行出海戰略的能力影響，而全球化策略主要涉及擴張至新國際市場。經營國際業務使我們面臨額外的風險及挑戰，例如：(i) 匯率波動；(ii) 政治及經濟不穩；(iii) 可能違反反貪污法律及法規；(iv) 對當地品牌解決方案及服務的偏好以及有利於當地競爭的法律及商業慣例；(v) 更難以管理存貨；(vi) 收益確認延遲；(vii) 嚴格監管使用我們解決方案及服務的自動化或其他系統或產品，以及嚴格的消費者保護及產品合規法規；(viii) 進出口法律以及關稅影響；及(ix) 當地稅法及海關稅法的修改。

我們的國際擴張計劃將對我們的營運、管理及行政資源施加更多要求。尤其是，當我們進入新的海外市場，我們面臨監管不確定性及可能產生大量的合規成本。不同海外市場的監管可能大相逕庭。遵守一個司法權區的法律及法規未必表示我們的商業慣例會符合另一個司法權區的法律及法規，可能需要對我們的業務進行相應調整以遵守當地法律。不合規行為可能使我們遭受監管機構施加制裁、罰款，或限制我們的活動或撤銷牌照，這可能對我們於相關海外市場的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。我們亦須密切監察當地法律的變動以及相應辦理一切必要的程序及備案。超出我們控制範圍的因素及事件亦會對我們的海外擴張造成不利影響。例如，中東近期地區衝突及戰事可能影響我們發展與當地客戶的業務關係，尤其是我們的目標客戶為機場，而由於該等超出我們控制的因素，我們無法保證我們的業務計劃將按計劃一如既往地及時執行。

為應對任何ESG風險，我們可能產生額外成本，繼而可能對我們的財務表現產生重大不利影響。

為識別、管理及減輕ESG風險，我們可能產生額外成本及開支，繼而影響我們的財務表現。我們監控環境及氣候相關風險以及耗電量、耗水量及廢物產生等

風 險 因 素

廣泛指標，並致力為僱員提供足夠支援，以建立友善及具啟發性的企業文化，而此舉可能產生大量額外成本，並會對盈利能力帶來潛在影響。見「業務－環境、社會及管治(「ESG」)」。此外，日益增加的ESG相關監管規定(包括我們營運所在司法權區的各项ESG披露規定)可能導致合規成本上升，而銷售成本可能增加。未能適應新法規或滿足不斷變化的行業預期及標準可能導致消費者選擇其他公司的解決方案及服務，這可能對我們的經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

部分租賃物業涉及法律缺陷可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

根據中國法律，所有租賃協議須在當地土地及房地產管理局登記。截至最後可行日期，我們尚未完成中國9項租賃物業的租賃登記。儘管未登記本身不會使租賃失效，惟倘我們於收到相關中國政府機構的通知後，未能在規定的期限內糾正有關不合規行為，我們可能遭罰款。每項未登記租賃的罰款範圍介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元，由相關機構酌情決定，故我們未登記租賃的罰款總額將介乎人民幣8,000元至人民幣80,000元。倘我們因未登記租賃協議而處以任何罰款，我們可能無法從出租人收回有關損失。此外，我們無法向閣下保證，我們能夠在租賃到期後按商業上可接受的條款重續，或根本無法重續。倘任何租賃物業的所有權引起爭議，或相關租賃的有效性遭任何第三方質疑，或倘我們未能於租賃到期後重續，我們可能被迫遷出受影響物業。有關搬遷可能導致額外開支或業務中斷，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。

我們一般倚靠主要管理層以及具才幹的資深人員，倘未能吸引、激勵及留聘員工，可能嚴重阻礙我們維持及發展業務的能力。

我們未來取得成功相當倚靠主要行政人員及其他主要僱員的持續服務。具體而言，我們倚靠高級管理團隊核心成員的專長及經驗。我們可能因非我們所能控制的原因(例如其個人情況或行業人才競爭加劇)而失去任何管理層成員或主要人員的服務，且我們可能無法及時或根本無法物色到合適或合資格的替代人員，亦可能產生高額的招聘及培訓成本。倘我們未能吸引或留聘主要管理層以及具備適當專長的人員或維持足夠人手，我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

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

我們為經營業務而收集、使用、存儲或轉交的營運數據被盜竊、丟失或濫用可能導致業務及安全成本大幅增加，亦可能在第三方不當獲取及使用營運數據或我們因其他原因面臨營運數據方面的數據丟失等情況下產生與法律索賠抗辯相關的成本，我們可能須花費大量資源遵守數據洩露規定。嚴重破壞我們的網絡安全及系統可能導致罰款、處罰及損害賠償、聲譽受損，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們須遵守適用於營運所在不同司法權區的個人數據收集、使用、保留、保護、安全、披露、轉交及其他處理的各项地方、國家及國際法律、指令及法規(「數

風險因素

據保護法」)。該領域的全球隱私立法、執法及政策活動正在迅速擴展，從而構成複雜的監管合規環境。由於多項新數據保護法或近期曾經修訂或更新，因此對其的詮釋或最佳合規慣例有時不大明確，且缺乏執法範圍的先例。遵守數據保護法的成本高昂，可能需要我們改變業務慣例及合規方式。倘我們或供應商或其他業務合作夥伴未能遵守有關數據保護法，可能導致針對我們的監管或訴訟相關行動、法律責任、罰款、損害賠償、持續審計要求及其他高額成本。

我們的操作系統、安全系統、基礎設施、解決方案及服務中的集成軟件，以及我們或第三方廠商或供應商處理的客戶數據，均面臨網絡安全風險。任何重大故障、缺陷、中斷、網絡事件、事故或安全漏洞，均可能會妨礙我們有效經營業務，並降低對我們及我們解決方案及服務的信心。

我們面臨以下各項中斷、故障及損壞風險：我們或第三方廠商或供應商擁有的操作系統(包括業務、財務、會計、產品開發、數據處理或生產流程)；我們或第三方廠商或供應商擁有的設施安全系統；我們或第三方廠商或供應商擁有的產品技術；我們產品中的集成軟件(如車載系統)；或我們處理的操作數據，或第三方廠商或供應商代我們處理的操作數據。該等網絡事件可能嚴重破壞操作系統；導致知識產權、商業秘密或其他專有或競爭敏感信息丟失；洩露若干營運數據；危及我們設施的安全；或影響產品技術及產品中的集成軟件的性能。為保護我們免受知識產權盜竊、數據洩露及其他網絡事件侵害，我們的信息技術措施需要更新及改進，而我們無法保證該等措施足以偵測、預防或緩和網絡事件。該等系統的實施、維護、分離及改進需要管理層投入大量時間、支援及成本。倘我們無法按計劃成功實施、維護或擴展該等系統，我們的營運可能會中斷，我們準確按時匯報財務業績的能力可能受損，我們對財務報告的內部監控可能出現缺陷，這可能影響我們核實財務業績的能力。此外，我們的專有資料或知識產權可能被洩露或盜用，我們的聲譽可能受到不利影響。倘該等系統並無按照預期運作，我們可能須花費大量資源進行糾正或物色替代資源以履行該等功能。

重大網絡事件可能影響產能，損害我們的聲譽，導致我們違反與其他方的合約或使我們面臨監管行動或訴訟，其中任何一項均可能嚴重影響我們的業務、前景、財務狀況及經營業績。此外，我們對網絡攻擊的投保範圍未必足以覆蓋我們因網絡事件而可能遭受的所有損失。

具體而言，我們的自動駕駛解決方案包含複雜的信息技術。該等系統可能影響不同車輛功能的控制，包括發動機、轉向及制動。日後黑客可能試圖通過未經授權的訪問修改、更改及使用該等系統，以控制或更改整合我們解決方案及服務的車輛的功能、用戶接口及性能特點，或訪問存儲在車輛中或由車輛產生的數據。此外，由於我們亦提供涉及雲增強及支持空中下載的解決方案及服務，解決方案及服務面臨的網絡威脅可能日增。我們亦於第三方雲端上傳輸及存儲若干數據，並倚賴第三方雲端保護存儲於其中的數據。黑客可能試圖滲透、竊取、破壞或操縱雲端數據，這亦可能導致我們的車載系統故障。針對與汽車安全及相關數據(如前句所述數據)相關的車載系統的惡意網絡安全攻擊可能導致終端用戶、乘客及其他人士傷亡。任何未經授權訪問或控制使用解決方案及服務或其系統的車輛均可能對該等車輛的安全產生不利影響，亦可能引致法律或監管索賠或訴訟、責任或監管處罰。

風險因素

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

與我們有業務往來的第三方(如供應商及其他業務合作夥伴)可能因未有遵守相關監管規定而遭受監管罰款或處罰，或可能侵犯其他方的合法權利，繼而可能直接或間接對我們的業務造成干擾。我們無法確定有關第三方是否違反任何監管規定或侵權或不會違反或侵犯任何其他人士的合法權利。此外，我們不能排除因有關第三方的任何違規行為可能產生的潛在法律責任或損失。例如，我們自與業務合作夥伴合作取得的數據可能欠妥，且可能無法識別知識產權侵權的所有情況，亦可能須就有關侵權承擔責任及支付賠償金。影響我們業務中涉及的第二方的任何法律責任及監管行動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。

我們的投保範圍可能不足以覆蓋業務風險。

我們可能無法為我們面臨的所有類型風險投購保險，而投保範圍可能不足以彌補隨時可能發生的所有損失或索賠。我們並無投購任何業務中斷保險(根據中國內地相關法律並非強制性)，我們認為其符合一般市場慣例。於往績記錄期間，我們並無投購主要人員人壽保險。任何業務中斷、重大訴訟、監管行動、疫情爆發、惡劣天氣狀況或自然災害可能使我們面臨重大成本及分散資源，而我們並無投購保險以彌補有關損失，亦不保證將能夠根據現有保單及時或根本無法就我們的損失索賠。倘我們產生保單涵蓋範圍以外的任何損失，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受到重大不利影響。

我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到自然災害、流行病及疫情、內亂及社會動盪以及其他疫情爆發的不利影響。

任何未來重大自然災害，包括地震、極端天氣狀況以及流行病相關健康恐慌均可能對我們的業務產生重大影響。倘自然災害、公共衛生流行病或疫情或人為問題(如電力中斷、計算機病毒、數據安全漏洞或恐怖主義)造成重大中斷，我們或客戶可能無法繼續營運，並可能面臨系統中斷、聲譽受損、開發活動延遲、服務長時間中斷、數據安全漏洞及關鍵數據丟失，其中任何一種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。此外，未來的任何疫情爆發均可能限制受影響地區的經濟活動，導致業務量減少，暫時關閉辦事處或以其他方式干擾我們的業務營運，並對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

全球或地區經濟嚴重或長期低迷可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

近年來，全球宏觀經濟環境面臨重重挑戰。烏克蘭戰爭和對俄羅斯實施廣泛的經濟制裁可能提高能源價格，擾亂全球市場。中東及其他地區的動盪、恐怖主義威脅以及地區衝突及戰事可能使全球市場的波動更大。我們營運所在國家或地區與其他國家或地區在貿易政策、條約、政府法規及關稅等方面的關係可能影響國內外的宏觀經濟環境，並可能對我們營運所在的市場產生影響。全球或地區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。

國際關係及貿易政策的變動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

資本管制或關稅等任何不利的政府國際貿易政策可能影響對解決方案及服務的需求，影響我們的競爭地位或阻止我們於若干國家開展業務。倘實施任何新

風險因素

關稅、立法或法規，或重新談判現有的貿易協定，該等變化可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。近期，國際經濟關係(例如美國與中國之間的關係)日趨緊張。最近的中美貿易緊張局勢已導致對兩國之間貿易的各種商品徵收更高的關稅。倘美國及中國不達成協議以解決問題，貿易限制可能擴大。概不保證中美貿易緊張局勢可能如何發展，亦不保證目前或將受到關稅或兩國推出的新不利貿易政策影響的商品範圍及程度是否將發生任何變動。我們無法預測中美貿易緊張局勢持續的影響以及對我們行業及全球經濟的影響。特別是，於2025年前，根據1974年美國貿易法第301條，原產地為中國的產品出口至美國須繳納介乎7.5%至50%的關稅，而根據1930年美國關稅法，倘中國及香港進口產品的公平零售總值低於每日每人800美元，則可透過非正式入境程序免繳該等關稅(「最低豁免」)。自2025年初以來，美國政府已頒布多項行政命令，對來自多個司法權區的進口產品實施額外關稅。截至最後可行日期，繼美國最高法院下達裁決後，根據美國政府發布的相關行政命令及官方通知，此前根據國際緊急經濟權力法(「IEEPA」)徵收的關稅於2026年2月24日已告失效。取而代之的是，根據1974年貿易法第122條，臨時加徵為期150天的關稅。因此，截至最後可行日期，自中國進口至美國的商品在IEEPA項下關稅撤銷後，適用該10%的臨時關稅。該關稅安排屬臨時性質，仍可能會受到不斷演變的地緣政治動態、經濟優先事項及法規議程的影響而持續變更，且該等政策可能於幾乎沒有或毫無事先通知的情況下修訂、擴大或取代。緊張局勢加劇可能降低中國與其他國家之間的貿易、投資、技術交流及其他經濟活動的水平，這將對全球經濟狀況、全球金融市場的穩定及國際貿易政策產生影響。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們概無直接或間接向美國出口。因此，據國際制裁法律顧問告知，中美關稅政策尚未且預期不會對我們的營運或財務表現造成任何重大不利影響。

儘管當前國際貿易及其他緊張局勢以及該等緊張局勢的任何升級對中國自動駕駛行業的直接影響正在演變，惟對中國整體經濟及社會狀況的影響可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

與我們的知識產權有關的風險

我們的商業成功很大程度上取決於我們能夠在不侵犯、盜用或以其他方式侵犯第三方知識產權的情況下營運。

我們營運所在的市場面臨快速的技術變革，以及大量專利及其他知識產權訴訟。我們的競爭對手可能擁有更雄厚的資源，可大舉投資專利組合及競爭性技術，並可能申請或獲得專利，從而可能妨礙、限制或以其他方式干擾我們製造、使用及銷售解決方案、服務或技術的能力。在與我們技術相關的領域存在大量第三方專利，行業參與者(包括我們)難以識別與我們的解決方案、服務或技術相關的所有第三方專利權。此外，由於部分專利申請於一定期間內處於保密狀態，因此我們無法確定第三方是否已提交涵蓋我們的解決方案、服務及技術的專利申請。

專利可能被授予第三方，而我們最終可能被裁定侵犯該等專利。第三方可能擁有或獲得可強制執行的有效專利或專有權，這可能阻礙我們使用自身的技

風險因素

術。倘我們無法獲得或維持我們所需的任何第三方知識產權許可，可能嚴重損害我們的業務、財務狀況及經營業績。此外，我們亦將面臨訴訟風險。

即使我們的技術、解決方案及服務已獲得專利及其他知識產權保護，第三方知識產權持有人亦可能積極針對我們提起侵權或其他知識產權相關申索。無論第三方針對我們提起的侵權、盜用或侵犯其知識產權的申索是否具依據，該等第三方均可能尋求並獲得禁令或其他衡平法上的救濟，這可能有效阻止我們繼續提供解決方案或服務的能力。此外，倘針對我們提起專利或其他知識產權侵權訴訟，我們可能被迫停止或延遲研發活動以及提供解決方案或服務、監管批准流程、使用受質疑商標，或作為該訴訟標的的其他活動。在為自身進行抗辯的過程中，任何不利裁決或不利裁決的觀點均可能對我們的現金狀況及股份價格造成重大不利影響。有關訴訟或訴訟程序可能產生重大開支，使營運成本大幅增加，減少研發活動或任何未來業務活動的可用資源。與部分競爭對手相比，我們未必有充足的財務或其他資源，可用於充分進行有關訴訟或訴訟程序。

此外，由於美國知識產權訴訟需提供大量披露，訴訟期間的披露要求可能危及我們的部分機密資料。聆訊、動議或其他臨時程序或發展結果亦可能公開宣布，倘證券分析員或投資者認為該等結果屬負面，則可能對股份價格造成重大不利影響。發生任何該等事件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。

為保護或強制執行專利或其他知識產權，我們可能捲入訴訟而支付高昂成本、耗費大量時間且未必勝訴，且有關訴訟的任何不利結果均可能限制我們的研發活動及／或我們實現解決方案或服務商業化的能力。

競爭對手可能侵犯我們的專利權，亦可能盜用或以其他方式侵犯我們的知識產權。為打擊侵權或未經授權使用情況，我們可能須提起侵權申索，此舉可能成本高昂且耗時良久，並分散管理層及科研人員的時間及注意力。任何訴訟程序中出現任何不利結果，可能使我們的專利面臨被宣告無效、裁定不可強制執行或作狹義詮釋的風險。發生任何上述事件均可能對我們的商業競爭地位、業務前景及財務狀況造成不利影響。同樣，倘我們提出商標侵權申索，法院可能裁定我們主張的商標無效或不可執行，或被我們指控商標侵權的一方對相關商標擁有優先權。在此情況下，我們最終可能被迫停止使用有關商標。

鑒於知識產權訴訟需要披露大量文件，訴訟期間的披露要求可能危及我們的部分機密資料。再者，有關侵權申索通常持續數年方能結案，概無法保證我們將擁有充足的財務或其他資源提起及進行有關申索。即使我們最終於有關申索中勝訴，有關訴訟的財務成本以及管理層及科研人員分散的注意力可能超過我們自訴訟獲得的任何利益。

我們可能因專利申請遭拒絕而無法成功為技術、解決方案或服務獲得或維持專利或其他充分知識產權保護。

我們於商業上的成功將在很大程度上取決於我們獲得、維持及捍衛與自動駕駛操作平台有關的專利及其他知識產權保護的能力，例如AI算法、自動駕駛及其他技術。截至最後可行日期，我們獲授661項專利，包括於中國的597項、於南韓的11項、於香港的6項、於美國的24項、於日本的13項及於歐洲的10項；並提交216項專利申請，包括於中國的202項、於歐洲的7項、於美國的4項、於南韓的2項

風 險 因 素

及於新加坡的1項。截至同日，我們已於中國註冊75項軟件著作權。有關更多資料，見「附錄六—法定及一般資料—B.有關我們業務的進一步資料—2.我們的知識產權」。倘我們無法獲得或維持有關任何專有技術、解決方案或服務的專利保護，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能受到嚴重損害。

我們無法確定目前待批專利會否獲授權或頒發，或已授權或頒發的專利其後不會被視作無效及／或不可執行，以未能充分保護技術、解決方案及服務的方式作出詮釋，或以其他方式為我們提供任何競爭優勢。此外，我們的若干專利及專利申請目前已經及日後可能與第三方共同擁有。倘我們無法就任何有關第三方共有人於有關專利或專利申請的權益取得獨家許可，則該等共有人可能向競爭對手等其他第三方授予或轉讓權利，而我們的競爭對手可推銷競爭解決方案或服務及／或使用相同技術。此外，我們可能需要與任何有關專利共有人合作，以向第三方執行有關專利，而我們可能無法達成有關合作。再者，若干專利被用作抵押品以確保融資活動，倘我們未能償還若干貸款，我們可能無法維持該等專利權。任何上述事件均可能對我們的競爭地位、業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。因此，我們並不知悉技術、解決方案及服務日後所受保護(如有)的程度，而無法為技術、解決方案及服務獲得足夠知識產權保護可能對我們的業務造成重大不利影響。

無法保證知識產權的存續、有效性、可執行性或範圍不會受到第三方質疑，亦無法保證我們能夠就該等專利獲得充足的權利主張範圍，以防止第三方利用我們的技術或與我們的解決方案或服務競爭。法院可能裁定我們擁有的專利權或其他知識產權無效或不可執行，亦可能以我們的專利權或其他知識產權未涵蓋有關技術為由拒絕頒令禁止另一方使用有關技術。任何訴訟或行政訴訟的不利結果均可能導致我們的專利以及日後可能自我們的待批專利申請中獲授的任何專利面臨被宣告無效、無法執行或被狹義詮釋的風險。此外，鑒於知識產權訴訟需要披露大量文件，訴訟期間的披露要求可能危及我們的部分機密資料。

我們限制使用可能對我們的業務構成特定風險的開源軟件。

我們可能會在極少數非核心模塊中使用開源軟件，如我們的解決方案及服務接入第三方軟件。若干開源軟件授權可能規定我們披露專有軟件的全部或部分源代碼，導致我們的專有軟件以源代碼形式提供及／或根據開源授權授權予其他人士，從而可能使我們的競爭對手或其他第三方無需耗費開發努力即可自由使用及修改我們的專有軟件。這可能導致我們失去專有技術的競爭優勢，從而導致我們解決方案及服務的銷售下滑。開源軟件授權的詮釋方式可能使我們提供解決方案及服務或保留專有知識產權所有權的能力遭遇難以預計的情況，尤其是考慮到我們須遵守的許多開源授權的條款尚未獲得法院的詮釋。此外，我們可能面臨第三方的申索，指稱擁有我們使用有關開源軟件開發的衍生作品(可能包括我們的專有源代碼)的所有權或要求發布該等衍生作品，或以其他方式尋求強制執行適用的開源授權條款或指稱違反有關授權。該等申索可能導致成本高昂的訴訟，並可能使我們須免費提供我們的專有軟件源代碼、購買昂貴的授權或停止提供相關解決方案及服務，除非及直至我們可對其進行重新設計以規避使用或開發基於任何開源軟件的解決方案，或以其他方式避免違反適用的開源軟件授權或潛在侵權行為。該重新設計過程可能使我們耗費大量額外研發資源，且我們無法保證我們將會成功。

風 險 因 素

此外，與使用第三方商業軟件相比，使用若干開源軟件可能導致更高的安全及營運風險，原因為開源授權人一般並不提供保證或控制軟件的來源。開源軟件通常不提供支援，且我們無法確保有關開源軟件作者將實施或推送更新以解決安全風險或不會停止進一步開發及維護。我們所倚賴的開源軟件中任何未偵測錯誤或缺陷可能妨礙我們解決方案及服務的部署或損害其功能、延遲推出新解決方案及服務，從而導致我們的解決方案及服務失靈，並損害我們的聲譽。此外，開源軟件中未偵測錯誤或缺陷可能使其容易遭受數據洩露或網絡攻擊，以致我們的系統更易於遭受有關攻擊及洩露。無法確保所有與我們解決方案及服務有關的開源軟件在使用前已獲識別或申請批准。任何該等風險均可能難以消除或管理，且倘未獲解決，則可能對我們的專有技術所有權、使用該等技術的系統及車輛的安全性或我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們可能面臨質疑我們專利及其他知識產權的發明權或所有權的申索。

我們可能面臨前僱員、合作方或其他第三方作為發明者或共同發明者於我們的專利或其他知識產權擁有權益的申索。此外，即使我們努力不懈，我們仍無法向閣下保證已經或將會識別所有發明者。於專利申請中未載明正確的發明者可能導致就此授權的專利無法執行。發明權爭議可能源於對不同發明者個人的貢獻的觀點存在衝突、外國法律的影響(倘外國公民參與開發專利標的)、參與開發我們技術、解決方案及服務的第三方的責任存在衝突或因潛在共同發明的共同所有權問題。該等及其他質疑發明權及／或所有權的申索可能須通過訴訟解決。除此之外，我們亦可訂立協議以釐清我們對該知識產權所擁有權利的範圍。倘我們未能就任何該等申索進行抗辯，除支付損害賠償金外，我們亦可能失去寶貴的知識產權，例如該等寶貴知識產權的獨家所有權或執行權。有關結果可能對我們的業務造成重大不利影響。即使我們成功就該等申索進行抗辯，訴訟可能產生重大成本，且分散管理層及其他僱員的注意力。

我們的合作方及業務合作夥伴可能倚賴顧問或其他第三方，因此我們的合作方及業務合作夥伴並非我們引進授權或使用的專利的唯一及獨家擁有人。倘該等第三方對我們的引進授權或使用的專利擁有所有權或其他權利，彼等可能將該等專利授權予我們的競爭對手，而我們的競爭對手可能推銷競爭技術、解決方案或服務。這可能對我們的競爭地位、業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

除專利技術外，我們倚賴我們未獲得專利權的專有技術、商業秘密、流程及專業知識以及我們的著作權。我們可能無法與所有僱員及第三方訂立發明轉讓及保密協議。該等協議可能無法防止所有權糾紛或未經授權披露商業秘密及其他專有信息。

我們倚賴未獲得專利權的商業秘密、專有技術以及持續技術創新以發展及維持競爭地位。我們尋求在一定程度上透過與可接觸到該等商業秘密及專有技術的各方訂立協議(包括專利或發明轉讓協議、保密協議及不披露協議)，以保護商業秘密及專有技術。然而，無法保證僱員或第三方不會未經授權披露我們的專有機密信息。以上情況可能有意或無意發生。競爭對手可能利用有關信息，從而令我們的競爭地位受到損害。此外，倘我們的僱員、顧問或承包商在為我們工作時使用其他人士擁有的知識產權，可能就有關或所產生的專有技術及發明的權利產生爭議。

商業秘密難以得到保護。僱員、顧問、承包商或業務夥伴可能有意或無意向競爭對手披露我們的商業秘密信息，或我們的商業秘密可能以其他方式被盜用。

風險因素

向非法獲取及正在使用我們任何商業秘密的第三方提出申索既昂貴又費時，且結果無法預測。

我們可能就贊助個人或研究機構日後進行與我們業務相關的研究訂立協議。該等個人或研究機構發表或以其他方式公開披露其研究過程中產生的數據及其他資料的能力受到若干合約限制。該等合約條款可能不充分或不足以保護我們的機密資料。倘我們於發表有關資料前並未提交專利申請，或我們無法以其他方式保持我們專有技術及其他機密資料的機密性，則我們獲得專利保護或保護我們商業秘密或專有信息的能力可能受到損害，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們未必能在所有情況下從僱員及顧問取得發明轉讓協議，且該等協議項下的知識產權轉讓未必自動生效。與我們業務相關的技術可能由屬或並非該協議訂約方的人士自行開發。此外，倘作為該等協議訂約方的僱員、顧問或合作方違反或違背該等協議的條款，我們可能無法就任何該等違反或違背行為採取足夠的補救措施，並可能因該等違反或違背行為而失去商業秘密及發明。上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們可能面臨被指控我們的僱員、顧問及／或諮詢人不當使用或披露其前僱主商業秘密的申索。

我們部分僱員、顧問及／或諮詢人過往曾受僱於大學或其他公司，該等人士可能是我們的競爭對手。儘管我們設法確保僱員在為我們工作時不會使用其他人士的專有資料或技術，惟我們仍可能面臨我們或僱員使用或披露任何該等僱員的前僱主的知識產權(包括商業秘密或其他專有資料)的申索。我們可能須提起訴訟就該等申索進行抗辯。倘我們未能就任何該等申索進行抗辯，除支付損害賠償金外，我們可能失去寶貴的知識產權或人員。即使我們成功就該等申索進行抗辯，訴訟可能產生重大成本，並分散管理層的注意力。

知識產權未必能夠使我們免受競爭優勢方面的所有潛在威脅。

由於知識產權有其局限，且可能無法充分保護我們的業務，或使我們保持競爭優勢，故知識產權所提供的未來保護程度尚未明確。例子包括：(i)其他人士可能能夠獨立開發與我們的解決方案或服務類似但不屬於我們所擁有或已獲得獨家授權的專利權申索範圍的類似或替代技術或設計；(ii)我們可能並非首名作出我們擁有的專利或待審批專利申請所涵蓋發明或提交涵蓋若干發明專利申請的人士，這可能導致專利申請不獲發出或於發出後失效；(iii)待審批專利申請可能不會獲得授權專利，而已頒發專利的專利期限亦有限；(iv)由於競爭對手提出的法律質疑，我們擁有或已獲得獨家授權的授權專利可能無法為我們提供任何競爭優勢，亦可能失效或不可強制執行；(v)我們可能在經營所在的所有司法權區未能申請或獲得足夠知識產權保護，而競爭對手可能在有關國家進行研發活動，並開發具競爭力的解決方案及服務以於我們的主要市場進行商業化；(vi)我們可能無法開發出可申請專利的額外專有技術；及(vii)其他人士的專利可能對我們的業務造成不利影響，例如阻止我們將一項或多項解決方案及服務商業化。

上述對我們競爭優勢的任何威脅均可能對我們的業務造成重大不利影響。

風險因素

與我們的財務前景及額外資本需求有關的風險

未能及時或完全無法收回貿易應收款項及應收票據可能對我們的業務、財務狀況、流動資金及前景造成重大不利影響。

我們的現金流量及盈利能力取決於客戶及時結算款項與否。我們通常授予客戶30至180天的信貸期。在特定情況下，我們可視乎個別情況授予較長的信貸期。貿易應收款項一般根據相關合約的條款結算，惟部分客戶未嚴格遵守規定的付款時間表，導致貿易應收款項及應收票據的週轉天數較合約項下的一般信貸期更長。截至2023年、2024年及2025年12月31日，貿易應收款項及應收票據分別為人民幣140.2百萬元、人民幣243.3百萬元及人民幣315.5百萬元。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，貿易應收款項及應收票據週轉天數為295.1天、263.6天及310.8天。

我們無法向閣下保證，在達到協定的計劃付款里程碑後，我們將能夠按時收回全部或任何貿易應收款項及應收票據或收回任何未開票工作的款項或完全無法收回該等款項。我們的客戶可能面臨意外情況，例如其可能延遲甚至不履行其付款責任。因此，我們可能無法悉數收取該等客戶的未收回債務款項或根本無法收取該等款項，並可能需要就貿易應收款項及應收票據作出撥備。發生該等事件將對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們於同年的貿易應收款項及應收票據減值分別為人民幣9.6百萬元、人民幣14.8百萬元及人民幣31.1百萬元。

我們於往績記錄期間錄得經營現金流出淨額，且日後可能繼續錄得經營現金流出淨額。

於往績記錄期間，我們錄得經營現金流出淨額。於2023年、2024年及2025年，我們的經營現金流出淨額分別為人民幣119.9百萬元、人民幣208.5百萬元及人民幣173.9百萬元。倘我們未能及時收回貿易應收款項，則我們自經營活動產生正現金流量的壓力可能進一步加劇。我們無法向閣下保證，我們日後可自經營活動中產生正數現金流量，原因包括對我們解決方案及服務的需求不足、有關自動駕駛行業的政府政策發展、市場競爭加劇、未能及時收回或根本無法收回貿易應收款項以及本節所述的其他風險。

我們於往績記錄期間錄得虧損淨額及累計虧損，此情況可能於未來持續。

於2023年、2024年及2025年，我們分別錄得虧損淨額人民幣213.1百萬元、人民幣211.6百萬元及人民幣230.2百萬元。於2023年、2024年及2025年，通過加回以股份為基礎的報酬開支及[編纂]開支計算的經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)分別為人民幣180.6百萬元、人民幣160.9百萬元及人民幣168.9百萬元。我們於可見未來可能繼續產生虧損淨額。由於過往虧損淨額，截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得累計虧損人民幣1,224.8百萬元、人民幣698.0百萬元及人民幣924.7百萬元。我們無法向閣下保證，我們於短期內將彌補累計虧損。

我們可能無法縮短現金轉換週期及管理現金流量錯配。

營運資金、未來營運及現金流量在很大程度上取決於我們能否及時將存貨變現，能否縮短存貨週轉天數及貿易應收款項週轉天數，以及能否延長貿易應付款項週轉天數。於往績記錄期間，於2023年、2024年及2025年，存貨週轉天數分別為302.1天、138.6天及119.2天，貿易應收款項及應收票據週轉天數分別為295.1天、263.6天及310.8天，以及貿易應付款項及應付票據週轉天數分別為125.2天、122.7天及194.6天。見「財務資料 — 綜合財務狀況表若干項目的說明」。概不保證我們的營運資金管理措施將能有效達到預期目標。若我們未能有效實施策略以縮短

風險因素

現金轉換週期並管理現金流量錯配，由於內部產生的資金並不充足，我們將繼續使用外部融資為營運提供資金。

我們的銷售及財務表現可能受到季節性因素的影響。

由於與新客戶磋商及新客戶完成簽立購買協議的內部程序一般於一年的首幾個月進行，隨後再下達訂單，且大部分產品計劃於下半年交付，故我們通常於下半年確認較大比例的收益及銷售成本，我們一年中的財務表現也呈現季節性特點。

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

我們可能需要額外的現金資源，以進一步提高研發能力、擴大產能，並尋求投資機會、撥付資本開支或類似行動，或應付我們的業務狀況發生變化或出現其他意料之外的發展。於2023年，我們就投資活動產生大量現金流出。由於我們於往績記錄期間並無自經營活動錄得純利或持續正數現金流量，我們可能繼續以股本或債務融資滿足營運資金及資本開支需求。我們日後取得外部融資的能力受限於多項不確定性因素。對於任何未來股本融資，我們須遵守當地政府機構及其他監管機構的若干監管批准及／或備案程序，該等程序需時，可能導致我們錯過進行債務或股本發行的最佳市場機遇。此外，產生債務會使我們承擔更多償債責任，並可能導致會限制我們營運的經營及融資契諾。我們進入國際資本及借貸市場的能力可能在我們有意或需要如此行事時受到限制，特別是全球金融市場及股票市場波動加劇及流動性下降時，這可能限制我們籌集資金的能力。概無法保證我們能夠適時或以我們可接受的金額或條款獲得融資，或根本無法獲得融資，且我們的業務計劃可能無法實施或經營活動可能受到干擾，我們的業務、財務狀況及經營業績會受到重大不利影響。此外，發行任何股本或股本掛鉤證券均可能對現有股東造成嚴重攤薄。

該等按公平值計入損益的金融資產公平值變動波動會影響我們的財務業績。

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得按公平值計入損益的金融資產人民幣82.0百萬元、人民幣27.1百萬元及人民幣1.7百萬元。該等按公平值計入損益的金融資產包括我們於銀行所發行理財產品的投資。該等由銀行管理的理財產品在表現方面如有任何變化均可能導致金融資產的公平值出現變動，進而可能對我們的財務狀況及業績產生負面影響。

我們未能履行有關合約負債的責任可能對流動資金及財務狀況產生重大不利影響。

我們的合約負債主要包括就解決方案及服務向客戶收取的預付款項。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得合約負債人民幣3.9百萬元、人民幣4.7百萬元及人民幣8.7百萬元。有關進一步詳情，見「財務資料—有關綜合財務狀況表若干主要項目的論述—合約負債」。由於研發工作的完成以及解決方案及服務的交付受多項因素影響，包括材料及零部件的供應以及正常業務營運，故概不保證我們將能夠履行有關合約負債的責任。倘我們無法履行有關合約負債的責任，合約負債金額將不會確認為收益，且我們的流動資金及財務狀況可能受到不利影響。

倘我們享受的稅收優惠待遇或政府補助終止或出現任何變動，均可能對我們的盈利能力產生不利影響。

於往績記錄期間，我們就營運享受若干優惠稅率及政府補助。我們、馭勢上海及馭勢浙江分別於2021年、2022年（已於2025年重續）及2020年（已於2023年重續）獲得高新技術企業認定，故目前享受15%（而非25%）的稅收優惠待遇。然而，相

風 險 因 素

關政府機構可決定取消或修改對高新技術企業的優惠待遇。於2023年、2024年及2025年，我們亦主要因研發活動而分別錄得政府補助人民幣5.1百萬元、人民幣4.2百萬元及人民幣2.8百萬元作為其他收入。政府補助主要指地方政府提供的獎勵，用於補償研發開支、地方經濟貢獻及額外進項增值稅抵免，由有關政府機關酌情發放，屬非經常性質。倘我們目前享受的任何稅收優惠待遇或政府補助終止、追溯、日後減免或退還，可能對我們的經營業績產生不利影響。

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

[編纂]激勵計劃為董事、高級管理層及核心僱員的利益而設立，作為彼等向我們提供服務的薪酬，並激勵及獎勵為本公司成功作出貢獻的合資格人士。有關[編纂]激勵計劃的主要條款，見「附錄六—法定及一般資料—D.[編纂]激勵計劃」。於2023年、2024年及2025年，我們分別錄得以股份為基礎的付款合共人民幣32.6百萬元、人民幣41.7百萬元及人民幣49.9百萬元。截至最後可行日期，[編纂]激勵計劃項下可購買合共16,294,928個激勵單位的購股權已獲授出。為進一步激勵僱員，我們未來可能產生額外以股份為基礎的付款開支。就該等以股份為基礎的付款產生的開支亦可能增加我們的經營開支，從而對我們的財務表現產生負面影響。就該等以股份為基礎的付款發行額外H股可能攤薄股東的股權，並可能導致H股價值下跌。

與於我們經營所在的司法權區開展業務有關的風險

政治及經濟政策發展以及不斷演變的法律、規則及法規，可能影響我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。

我們的業務遍布中國，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景受到中國經濟、政治及法律發展影響。整體經濟增長受有關資源分配、貨幣政策、金融服務及機構法規、特定行業或公司優惠待遇及其他政府法規及政策影響。任何前述情況均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成影響。

有關經濟事務的法律、規則及法規(包括與外商投資、公司組織及管治、商業、稅收、金融、外匯及貿易等有關的法律、規則及法規)不時頒布，從而形成全面商法體系。此外，有關自動駕駛行業的法律及法規的詮釋及實施亦不時變動。

根據中國政府機構所頒布有關海外發行及上市的新法律及法規，我們可能須遵守額外監管規定。

有關海外發行及上市的法律、規則及法規不時頒布。於2021年7月6日，中國相關機關發布《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》。該意見強調加強對證券違法活動的管理，以及對設於中國的公司的境外上市監管。於2023年2月17日，中國證監會頒布《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(「《境外上市試行辦法》」)及5項相關指引，均於2023年3月31日生效。根據《試行辦法》，尋求境外發行

風 險 因 素

或上市證券的境內公司須向中國證監會備案。我們亦須遵守《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》。見「監管概覽－有關境外證券發行及上市的法規」。[編纂]後，我們可能須遵守中國政府機關不時就海外發行及上市頒布的新法律法規項下的額外監管規定。

我們須遵守外匯管理制度。

在中國，兌換人民幣須遵守適用法律及法規。概無法保證根據特定匯率，我們將擁有充足的外匯以滿足外匯需求。根據中國現行外匯管理制度，我們進行經常項目下的外匯交易(包括派付股息)毋須取得國家外匯管理局批准，惟須出示有關交易的文件憑證，並於中國境內持有外匯經營業務許可證的指定外匯銀行進行有關交易。

根據現行外匯法規，於[編纂]完成後，一經符合若干程序規定，我們將能夠以外幣派付股息，而毋須事先取得國家外匯管理局批准。然而，概不保證有關以外幣派付股息的外匯政策日後將繼續生效。此外，外匯如有任何不足，可能限制我們向股東派付股息或滿足任何其他匯兌需求、為資本開支計劃提供資金的能力，以至可能對我們的業務、前景、經營業績、財務狀況及現金流量構成不利影響。

H股持有人可能須繳納中國所得稅。

根據《中華人民共和國個人所得稅法》及其實施條例，非中國居民個人從中國境內取得的任何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。根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施條例，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，減按10%的稅率徵收。根據《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。但是，如果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%資本的公司，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，非中國居民H股股東務請注意，其可能有責任就股息及通過出售或其他方式轉讓H股所得的收益繳納中國所得稅。有關更多詳情，見「附錄三－稅項及外匯－證券持有人稅項－中國稅項」。

雖然此可能亦適用於其他司法權區，可能難以向我們或身處中國內地的執行董事及高級管理層送達法律程序文件、執行外國判決。

我們的絕大部分資產均位於中國內地，且大多數執行董事及高級管理層均居於中國內地。因此，投資者可能難以在中國內地境外其他地方直接向我們或執行董事或高級管理層送達法律程序文件。

風 險 因 素

於2006年7月14日，中國最高人民法院與香港政府簽署《最高人民法院關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「該安排」），該安排於2008年8月1日生效。根據該安排，如果任何指定的中國內地人民法院或香港法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出須支付款項的具有執行力的終審判決，當事人可以向相關中國內地人民法院或者香港法院申請認可和執行有關判決。於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（「新安排」），旨在就香港與中國內地兩地之間相互認可和執行更廣泛的民商事案件判決建立更清晰和明確的機制。新安排取消相互認可和執行判決須具有管轄協議的要求。新安排已於2024年1月29日生效並取代該安排。新安排生效後，即使爭議各方不同意簽訂管轄協議，香港法院仍可在中國內地作出判決。

儘管如此，於中國內地並無與之訂立條約並規定相互承認及執行司法判決及判決的司法權區作出的判決可能無法在中國內地得到承認或予以執行。

匯率波動可能導致外匯虧損或毛利率下降。

人民幣兌其他貨幣的價值可能因相關政府政策變動而出現波動，並在很大程度上取決於國內外經濟與政治發展以及地方市場的供需情況。難以預測市場力量或政府政策日後可能對人民幣兌港元、美元或其他貨幣的匯率產生的影響。於2023年及2024年，外匯收益淨額分別為人民幣0.1百萬元及人民幣1.3百萬元，而於2025年則錄得外匯虧損人民幣0.4百萬元。**[編纂][編纂]**將以港元收取。因此，人民幣兌港元的任何升值均可能導致**[編纂][編纂]**的價值降低。反之，人民幣任何貶值亦可能對以外幣計值的股份及有關應付任何股息價值造成不利影響。此外，可供我們以合理成本用於降低外匯風險的工具有限。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，並可能減低以外幣計值的H股及有關應付股息價值。

與[編纂]**有關的風險**

H股過往並無公開市場，且H股的流動性及市場價格可能波動。

於**[編纂]**前，H股並無公開市場。H股的**[編纂]**由我們與**[編纂]**（為其本身及代表**[編纂]**）磋商釐定，且**[編纂]**可能與H股於**[編纂]**後的**[編纂]**相距甚遠。我們已申請批准H股於聯交所**[編纂]**及**[編纂]**。概不保證**[編纂]**將形成H股活躍、具流動性的公開交易市場。我們的收益、盈利及現金流量變動或任何其他發展等因素可能影響將進行買賣H股的交易量及價格。此外，H股的價格及交易量可能出現波動。以下因素可能導致H股於**[編纂]**後的市場價格與**[編纂]**大相逕庭，其中包括：(i)我

風 險 因 素

們的財務業績；(ii)自然災害或電力短缺導致的意外業務中斷；(iii)主要人員或高級管理層重大變動；(iv)我們營運所在地區法律及法規的發展；(v)我們無法在自動駕駛行業有效競爭；(vi)我們無法獲得或維持營運監管批准；(vii)股票市場價格及交易量波動；(viii)分析員對我們財務表現估計的變動；(ix)我們營運所在地區的政治、經濟、財務及社會發展以及全球經濟的發展情況；及(x)捲入重大訴訟的情況。

因此，H股可能受並非與我們的表現直接相關的價格變動的影響，故H股投資者可能蒙受重大損失。

我們一直並將繼續受控股股東的重大影響，其權益可能有別於其他股東。

我們的控股股東對我們的業務具有重大影響力，包括與我們關於併購、擴張計劃、合併及出售我們所有或絕大部分資產、推選董事以及其他重大企業行動的管理、政策及決策有關的事項。緊隨[編纂]完成後(並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份)，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將於本公司股本總額合共[編纂]中直接擁有權益。因此，緊隨[編纂]完成後(並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份)，根據上市規則，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將為一組控股股東。見「與控股股東的關係」。所有權集中可能阻礙、延遲或妨礙本公司控制權變動，這可能會剝奪其他股東就其H股收取溢價(作為出售本公司的一部分)的機會，並可能令H股價格下跌。即使其他股東提出反對意見，該等事件仍可能發生。此外，本公司控股股東可能行使彼等對我們的重大影響力，促使我們訂立交易、採取或不採取行動或作出與其他股東最佳利益抵觸的決策。

未來未上市股份向H股的任何可能轉換均可能增加市場上H股的供應，並對H股[編纂]造成負面影響。

根據國務院證券監管機構規定及公司章程，未上市股份可轉換為H股，且該等經轉換H股可於境外證券交易所上市或買賣，前提是於轉換及買賣該等經轉換股份前，須辦妥必要的內部審批流程(毋須股東批准)，並已完成向中國證監會備案。此外，有關轉換、買賣及上市必須遵守國務院證券監管機構訂明的法規以及相關境外證券交易所訂明的法規、規定及程序。我們可在任何擬議轉換前申請將全部或任何部分未上市股份作為H股於聯交所上市，以確保在知會聯交所後可儘快完成轉換程序，並將股份記入H股股東名冊。此舉可能增加市場上H股的供應，經轉換H股日後的銷售或預期出售可能對H股買賣價格產生不利影響。

風 險 因 素

公開市場上H股供應日後的大幅增加或預期大幅增加，包括董事及／或現有股東任何實際或被認為大量拋售H股或有大量H股可供出售，可能導致H股市場價格大幅下跌及／或攤薄H股持有人的股權。

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

我們的未來融資可能攤薄 閣下的股權或限制我們的營運。

為籌集資金及擴張業務，我們可能考慮於日後提呈發售及發行額外股份或可轉換或可交換為股份的其他證券，而非按比例向當時的現有股東發售及發行股份。因此，該等股東於每股資產淨值方面的股權可能被攤薄。倘通過債務融資籌得額外資金，則我們的業務可能受到若干限制，繼而可能會：(i)進一步限制我們派付股息的能力或酌情權；(ii)增加我們在不利經濟狀況下的風險；(iii)對我們的現金流量造成不利影響；或(iv)限制我們在業務發展及策略規劃方面的靈活性。

由於H股的[編纂]高於每股H股綜合有形資產賬面淨值，故[編纂]中的H股買家於H股的持股比例可能面臨即時攤薄。

由於H股的[編纂]高於我們於緊接[編纂]前的每股綜合有形資產淨值，故[編纂]的H股買家可能面臨即時攤薄。此外，我們可能考慮於日後[編纂]及發行額外股份或股本相關證券，以籌集額外資金、進行融資收購或作其他用途。倘我們日後以低於每股綜合有形資產淨值的價格發行額外股份或股本掛鈎證券，則H股買家可能面臨每股有形資產淨值的進一步攤薄。

概無法保證我們日後會否及何時派付股息，且派付股息受我們營運所在地區的法律及法規所規限。

於往績記錄期間，我們並無就股份宣派或派付任何股息。我們預期繼續投資技術創新，以實行發展策略，並認為此舉將有助為客戶、僱員及股東創造價值。董事會將審閱我們的股息政策，並計及多項因素，包括我們不斷調整的策略、經營業績、財務狀況、營運及資本投資需求以及其可能視為相關的其他因素。宣派及派付任何股息以及股息金額受章程以及中國相關法律及法規所規限，據此，股息僅可以根據中國公認會計原則或國際財務報告準則釐定的可分配利潤(以較低者為準)派付，惟中國公認會計原則與國際財務報告準則就此並無重大差異。此外，我們倚賴附屬公司的股息及其他權益分派滿足我們派付股息的現金需求。倘我們的附屬公司因其各自的資金需求而未能及時足額向我們派付股息及作出其他分派，我們派付股息的能力可能受到不利影響。因此，概無法保證我們日後會否派付股息、派付股息的時間及方式，亦無法保證我們將根據股息政策派付股息。有關股息政策的更多詳情，見「財務資料—股息」。

風 險 因 素

閣下應細閱文件全文，而不應在未審慎考慮本文件所載風險及其他資料的情況下，對本文件或媒體刊登報道或其他公開可得資料中的任何特定聲明加以考慮或倚賴。

在本文件刊發前及在本文件日期後但於[編纂]完成前，報章及媒體可能已經及可能對我們及[編纂]作出報道。我們概不對該等報章或其他媒體報道的任何資料或其他公開可得資料的準確性或完整性，以及報章或其他媒體發表或以其他方式公開可得與H股或[編纂]或我們有關的任何估計／預測、觀點或意見的公平性或適當性承擔任何責任。我們概不就任何有關資料或刊物的適當性、準確性、完整性或可信性作出聲明。因此，準投資者在決定是否投資H股或[編纂]時不應倚賴任何有關資料、報告或刊物。閣下在作出有關H股的投資決定時應僅倚賴本文件及我們所刊發任何正式公告所載資料。

本文件的前瞻性資料涉及風險及不確定因素。

本文件載有與我們及我們的營運及前景有關的前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料基於我們目前理念及假設以及我們目前可獲得的資料。於本文件中，「預計」、「相信」、「估計」、「預期」、「計劃」、「前景」、「展望未來」、「擬」等類似表述，在與我們或我們業務有關的情況下，均擬識別為前瞻性陳述。該等陳述反映我們對未來事件的目前觀點，並涉及風險、不確定因素及各種假設，包括本文件所述的風險因素。倘一項或多項該等風險或不確定因素實現，或倘任何相關假設證實為不正確，則實際結果可能與本文件所載的前瞻性陳述大相逕庭。實際結果會否符合我們的預期及預測取決於多項風險及不確定因素，其中許多風險及不確定因素非我們所能控制，並視乎可能出現變動的未來業務決策而定。鑒於該等及其他不確定因素，本文件所載前瞻性陳述不應被視為我們的計劃或目標將獲達成的聲明，投資者亦不應過分倚賴該等前瞻性陳述。本節所載的警示聲明適用於本文件所載的一切前瞻性陳述。

我們無法保證本文件所載政府官方來源的事實、預測及其他統計數據的準確性。

本文件(尤其是行業概覽一節)載有與本行業有關的資料及統計數據。若干資料及統計數據乃源自各種政府官方刊物。我們認為，資料來源為有關資料的適當來源，且已合理審慎地摘錄及轉載有關資料。我們、董事及[編纂]未對政府官方來源的資料及統計數據進行獨立核實，對其準確性亦不發表聲明。在任何情況下，閣下應審慎考慮有關資料或統計數據的重要性。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，我們已尋求在以下方面豁免嚴格遵守上市規則的相關條文：

管理層留駐香港

根據上市規則第8.12及19A.15條，發行人須有足夠的管理層人員在香港，且一般情況下，發行人至少須有兩名執行董事通常居於香港。

本公司現時及於可見將來不會有通常居於香港的執行董事，以符合上市規則第8.12及19A.15條的規定。本集團的業務營運及資產主要位於香港境外，調派執行董事至香港或委任額外執行董事以符合上市規則第8.12及19A.15條的規定就我們而言存在實際困難，且於商業上亦無必要。因此，我們已向聯交所申請而聯交所[已授出]豁免，基於我們已採取以下措施，豁免我們嚴格遵守上市規則第8.12及19A.15條的規定：

- (a) 根據上市規則第3.05條，我們已委任兩名授權代表，分別為吳先生(董事長、執行董事兼首席執行官，並為聯合創始人及控股股東之一)及江先生(執行董事、首席財務官兼聯席公司秘書)，彼等將作為我們與聯交所的主要溝通渠道。各授權代表均可應聯交所要求，於合理期限內於香港與聯交所會面，並將可隨時以電話、傳真及／或電郵聯絡。各授權代表均獲授權代表我們與聯交所溝通。本公司已根據公司條例第16部註冊為非香港公司，且聯席公司秘書岑影文女士(「岑女士」)亦已獲授權代表本公司於香港接收法律程序文件及通知；
- (b) 當聯交所欲就任何事宜聯絡董事，授權代表均有方法隨時迅速聯絡所有董事(包括獨立非執行董事)。並非通常居於香港的董事均擁有或可申請有效的訪港旅遊證件，且可於需要時在合理期限內與聯交所會面。各董事已向授權代表提供其各自的手機號碼、傳真號碼及電郵地址(如有)。倘董事預期外遊，其將盡力向授權代表提供其住宿地點的電話號碼，或可通過其手機保持聯絡。各董事及授權代表已向聯交所提供其手機號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼及電郵地址(如有)；
- (c) 根據上市規則第3A.19條，我們已委任新百利融資有限公司為我們的合規顧問(「合規顧問」)，其可隨時聯繫我們的授權代表、董事、高級管理層及本公司的其他高級職員，並將充當聯交所與我們之間的額外溝通渠道；及
- (d) 聯交所與董事之間的會面可通過我們的授權代表或合規顧問安排，或於合理期限內直接與董事會面。倘授權代表及／或合規顧問有任何變動，我們將即時通知聯交所。

聯席公司秘書

根據上市規則第3.28及8.17條以及聯交所發布的指南第3.10章，發行人的秘書必須具備履行公司秘書職責所需的知識和經驗，並且是(i)香港公司治理公會

豁免嚴格遵守上市規則

會員、香港法例第159章法律執業者條例所界定的律師或大律師或者香港法例第50章專業會計師條例所界定的會計師；或(ii)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。

根據上市指南第3.10章，上市規則第3.28條批准的豁免適用於指定期間，但無論如何不超過自[編纂]起三年(「豁免期」)，並附帶條件如下：(i)有關公司秘書在整個豁免期內須獲得擁有第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(ii)若本公司嚴重違反上市規則，有關豁免可被撤銷。

我們已委任江先生及岑女士為聯席公司秘書。江先生於2017年2月加入本集團擔任首席財務官，並自2017年10月起一直擔任董事會秘書。彼於2024年10月獲委任為董事(於2025年5月獲調任為執行董事)及於2025年4月獲委任為聯席公司秘書。江先生自2017年2月加入本集團以來，一直主要負責本集團的財務、企業管治及公司秘書事宜。董事認為，鑒於江先生對本集團整體業務營運及企業管治事宜的全面了解，其被視為擔任本公司公司秘書的合適人選。此外，由於我們的總部實質上位於中國，主要業務營運實質上亦在中國開展，董事認為有必要委任江先生為公司秘書，其在本集團總部任職可便於其處理本集團的日常公司秘書事宜，並以有效及高效的方式採取必要的行動。

然而，由於江先生不具備上市規則第3.28(1)條規定的資格，亦不具備上市規則第3.28(2)條載列的「有關經驗」，其未能完全符合上市規則第3.28及8.17條所訂明對上市發行人公司秘書的規定。為向江先生提供支持，我們已委任岑女士(特許秘書、公司治理師以及香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員，根據上市規則第3.28條有資格擔任另一聯席公司秘書職位)於豁免期內與江先生緊密合作並向江先生提供支持，以便江先生獲取上市規則第3.28(2)條要求的有關經驗，從而妥為履行其作為上市發行人公司秘書的職責。

因此，就委任江先生為我們的聯席公司秘書而言，我們已向聯交所申請且聯交所[已授出]豁免，豁免我們嚴格遵守上市規則第3.28及8.17條的規定，條件是江先生在整個豁免期內將由岑女士協助擔任我們的聯席公司秘書。鑒於岑女士具備從事公司秘書工作的經驗，董事認為岑女士為向江先生提供協助的合資格及適當人選，可使江先生獲取上市規則第3.28(2)條要求的有關經驗，從而妥為履行其職責。此外，江先生將遵守上市規則第3.29條的年度專業培訓要求，並將在豁免期內加強對上市規則的了解。本公司將進一步確保江先生可獲得有關培訓及支持，從而加強其對上市規則及聯交所上市發行人公司秘書職責的理解。

倘於豁免期內岑女士不再提供有關協助或本公司嚴重違反上市規則，有關豁免將即時撤銷。於三年期限屆滿前，我們必須證明並尋求聯交所確認，江先生經過岑女士提供的三年期限協助後，將獲得上市規則第3.28條註2項下的有關經驗並能夠履行公司秘書的職能，從而毋須獲得進一步豁免。

有關江先生及岑女士的履歷資料，見「董事及高級管理層」。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	地址	國籍
執行董事		
吳甘沙先生	中國北京市 順義區 金地中央世家 20號院 1號樓307室	中國
周鑫先生	中國北京市 朝陽區 西壩河北里 26號院3-1809	中國
江宗哲先生	中國北京市 朝陽區 西壩河東里2號院 9號樓5單元202	中國(台灣)

非執行董事

吳軍先生	14632 Carnelian Glen Ct. Saratoga, CA95070 United States of America	美國
周軍先生	中國北京市 朝陽區 華嚴北里 70棟1單元502室	中國
高曉虎先生	中國北京市 朝陽區 望京 季景沁園小區 214號樓A單元2101室	中國

獨立非執行董事

周明笙先生	香港九龍 葵涌 荔枝嶺路 翠瑤苑2011室	中國(香港)
白蕊女士	中國吉林省 長春市 朝陽區 明德路8號	中國
杜子德先生	中國北京市 海淀區 新科祥園 2號樓1608	中國

有關董事及高級管理層的進一步詳情，見「董事及高級管理層」。

董事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

獨家保薦人

中信證券(香港)有限公司
香港
金鐘道88號
太古廣場一期18樓

[編纂]

本公司的法律顧問

有關香港及美國法律
盛德律師事務所
香港中環
金融街8號
國際金融中心二期39樓

董事及參與[編纂]的各方

有關中國法律及國際制裁法律
金杜律師事務所
中國北京市
朝陽區
東三環中路1號
環球金融中心
東塔18層

有關香港法律(就本集團的營運而言):
柯伍陳律師事務所
香港中環
康樂廣場8號
交易廣場第三期19樓

有關新加坡法律(就本集團的營運而言):
Lee & Lee LLP
25 North Bridge Road
Level 7
Singapore, 179104

有關卡塔爾法律(就本集團的營運而言):
Hassan Al Khater Law Office
No 6 Saha 952, Arab League Street, Jelaiah
Doha, Qatar

獨家保薦人及
[編纂]的法律顧問

有關香港及美國法律
史密夫斐爾律師事務所
香港
中環皇后大道中15號
告羅士打大廈23樓

有關中國法律
君合律師事務所
中國北京市
東城區
建國門北大街8號
華潤大廈20層

核數師兼申報會計師

安永會計師事務所
執業會計師及
會計及財務匯報局條例項下的
註冊公眾利益實體核數師
香港鰂魚涌
英皇道979號
太古坊一座27樓

獨立行業顧問

弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司
上海分公司
中國
上海市靜安區
南京西路1717號
會德豐國際廣場2504室

[編纂]

公 司 資 料

總部及中國註冊辦事處

中國北京市
房山區
弘安路85號院
1號樓1層101室

香港主要營業地點

香港
新界
赤鱗角
暢達路9號
富豪機場酒店2樓
202-203號舖

公司網站

www.uisee.com
(該網站所載資料不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

江宗哲先生
中國北京市
朝陽區
西壩河東里2號院
9號樓5單元202號

岑影文女士
(特許秘書、公司治理師以及香港公司治理
公會及英國特許公司治理公會會員)
香港
銅鑼灣
希慎道33號
利園一期
19樓1910室

授權代表

吳甘沙先生
中國北京市
順義區
金地中央世家
20號院
1號樓307室

江宗哲先生
中國北京市
朝陽區
西壩河東里2號院
9號樓5單元202號

審核委員會

周明笙先生(主席)
白蕊女士
吳軍先生

薪酬與考核委員會

杜子德先生(主席)
周明笙先生
江宗哲先生

提名委員會

吳甘沙先生(主席)
杜子德先生
白蕊女士

公 司 資 料

戰 略 委 員 會

吳甘沙先生(主席)
周鑫先生
杜子德先生

[編 纂]

H 股 證 券 登 記 處

卓佳證券登記有限公司
香港
夏慤道16號
遠東金融中心17樓

主 要 往 來 銀 行

北京中關村銀行股份有限公司
中國北京市
海淀區西北旺鎮
豐豪東路9號院
2號樓2單元
301-306室、4層至10層

杭州銀行股份有限公司嘉興嘉善支行
中國
浙江省嘉興市
嘉善縣羅星街道
陽光東路185號201室

行業概覽

本節及本文件其他章節所載的若干資料及統計數據來自各項政府官方及其他公開可得來源，以及我們委託獨立行業顧問弗若斯特沙利文編製的市場研究報告（「弗若斯特沙利文報告」）。本公司及獨家保薦人認為，有關資料來自適當來源，且已合理審慎地進行編製、摘錄及轉載。本公司及獨家保薦人並無理由相信有關資料在任何重大方面屬虛假或具誤導性或遺漏任何事實，導致該等資料在任何重大方面屬虛假或具誤導性。我們、獨家保薦人、[編纂]、聯席[編纂]、聯席[編纂]、[編纂]、[編纂]、資本市場中介人或參與[編纂]的任何其他各方（弗若斯特沙利文除外）或其各自的董事、高級職員、僱員、顧問或代理人並未對來自政府官方來源的資料進行獨立核實，對其準確性亦不發表任何聲明。

資料來源及研究方法

我們委聘弗若斯特沙利文就中國及全球自動駕駛市場編製獨立行業報告。本文件所披露的弗若斯特沙利文資料摘錄自弗若斯特沙利文報告，該報告受我們委託擬備，費用為人民幣800,000元，並經弗若斯特沙利文同意披露。於編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文採納以下假設：(i)目前所論述的中國及全球社會、經濟及政治狀況於預測期間將維持穩定；(ii)中國及全球有關自動駕駛行業的政府政策於預測期間將保持一致；(iii)中國及全球自動駕駛行業於預測期間將受弗若斯特沙利文報告所述因素推動。弗若斯特沙利文報告由弗若斯特沙利文獨立編製，不受我們或任何其他有利益關係的人士影響。

弗若斯特沙利文為獨立全球諮詢公司，於1961年在紐約成立，其服務包括行業諮詢、市場策略諮詢及企業培訓等。弗若斯特沙利文已進行(i)一手研究，當中涉及與若干領先行業參與者討論行業狀況，並盡最大努力訪問行業專家，以收集資料輔助深入分析；及(ii)二手研究，涉及根據其自有研究數據庫檢視公司報告、獨立研究報告及數據。

中國及全球自動駕駛市場概覽

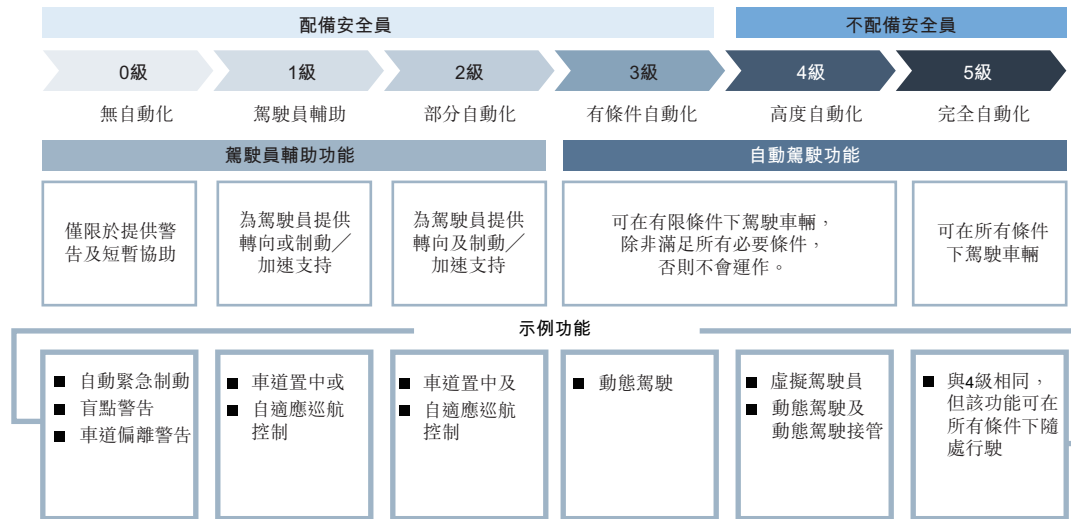
自動駕駛的定義及分類

自動駕駛技術指集成先進軟件及硬件，使車輛能夠在極少或無人工干預的情況下行駛。根據人工干預程度及自動處理的駕駛場景範圍，自動駕駛分為L0級至L5級。

L1級至L2級提供安全功能、駕駛輔助功能，並改善使用者體驗，廣獲消費者認可。另一方面，L3級至L5級則提供自動駕駛功能，使車輛能夠在極少甚至無人工干預的情況下運作，未來有望為個人出行體驗及運輸系統帶來變革。目前，L2級自動駕駛車輛在市場上迅速普及，而L4級自動駕駛車輛仍處於開發中。具體而言，L4級自動駕駛商用車已在封閉場景中部署。展望未來，由於新能源汽車具有更先進的電子及電氣架構、持續的電源供應以及快速的系統響應等固有優勢，故新能源汽車被視為集成自動駕駛功能的最佳平台。隨著新能源汽車市場擴大及自動駕駛技術發展，L4級自動駕駛市場的潛力相當可觀。

行業概覽

自動駕駛適用於乘用車及商用車兩者。下圖說明各級別自動駕駛的分類及特點：



附註：實現L1級至L2級自動化的系統通稱為先進駕駛輔助系統（「先進駕駛輔助系統」），而支持L3級至L5級自動化的系統則稱為自動駕駛系統（「自動駕駛系統」）。

資料來源：國際自動機工程師學會、弗若斯特沙利文報告

商用車自動駕駛的優勢

紓緩勞動力短缺

由於工作條件苛刻，交通運輸與物流業面臨就業意欲低及勞動力短缺的挑戰。一般而言，在機場，停機坪環境極不適合僱員工作，於最極端情況下，夏季溫度高達攝氏50度，而冬季則驟降至攝氏-30度。飛機引擎發出的巨大噪音亦嚴重影響工人的聽力。在廠區，連續生產的需求迫使工人長時間從事重複性勞動。通過實施L4級自動駕駛技術，在該等場景中均可以實現自動化，有效紓緩勞動力短缺問題。

增強安全性

由於商用車沉重、體積大、制動距離長，加上盲點多，極容易發生意外。長時間高強度駕駛亦可能導致疲勞、超速或其他不安全行為。約90%意外由人為因素導致，而自動駕駛車輛可通過感知周圍環境、迅速識別潛在危害並快速反應，可防止90%以上的意外發生。此外，實施自動駕駛技術可減少人工干預，增強操作過程中的隱私及數據安全，並加強資產保護及防止盜竊。

減省成本

機場及廠區的嚴苛工作環境導致僱員流失率高，從而造成培訓成本上升。整體擁有成本（「**整體擁有成本**」）是衡量商用車經濟可行性的重要指標。整體擁有成本指車輛於全生命週期內產生的總成本，包括購車成本、能源成本、人工成本、維護成本及其他相關開支。由於人工成本通常佔卡車整體擁有成本約20%，故實施L4級自動駕駛技術可減少整體擁有成本。此外，工作時數有限及駕駛員不遵守適用法規不僅降低生產力，亦增加能源消耗。能源成本佔卡車整體擁有成本近

行業概覽

30%。通過採用L4級自動駕駛技術學習最節能的駕駛行為，使車輛持續運行，可大幅減少能源成本，從而降低整體擁有成本。

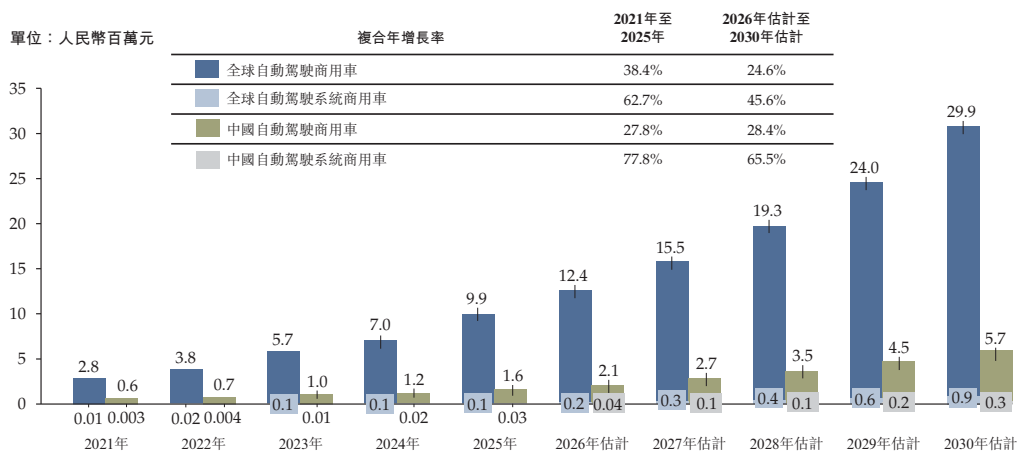
中國及全球自動駕駛市場規模

自2023年以來，自動駕駛車輛風靡全球。於2025年，中國自動駕駛車輛銷量達27.6百萬輛，其中先進駕駛輔助系統汽車佔97.6%，而自動駕駛系統汽車佔2.4%。於2025年，全球自動駕駛車輛銷量達68.0百萬輛，其中先進駕駛輔助系統汽車佔98.5%以上，而自動駕駛系統汽車佔不足1.6%。

於2025年，中國自動駕駛乘用車銷量為26.0百萬輛，其中先進駕駛輔助系統乘用車佔中國市場的97.6%以上。於2025年，全球自動駕駛乘用車銷量為58.1百萬輛，其中先進駕駛輔助系統乘用車佔全球市場的98.3%。隨著技術成本更低廉及客戶接受度越來越高，自動駕駛乘用車得到廣泛應用。到2030年，預計中國自動駕駛乘用車銷量將達49.5百萬輛，全球銷量將達82.2百萬輛。近年來，越來越多商用車採用自動駕駛技術。於2025年，中國自動駕駛商用車銷量為1.6百萬輛，其中自動駕駛系統商用車佔中國市場的1.9%。於2025年，全球自動駕駛商用車銷量為9.9百萬輛，其中自動駕駛系統商用車佔全球市場的1.0%。由於自動駕駛系統技術可有效解決勞動力短缺、安全事故及商用車運作成本高昂等問題，故自動駕駛系統汽車有望在短期內得到廣泛應用。預計全球自動駕駛系統商用車銷量到2030年將達0.9百萬輛，佔全球自動駕駛商用車市場的3.0%。中國自動駕駛系統商用車銷量將達0.3百萬輛，佔中國自動駕駛商用車市場的5.3%。

下圖說明按銷量計中國及全球自動駕駛商用車的市場規模：

全球及中國自動駕駛商用車的銷量



資料來源：國際汽車製造商協會、中國汽車工業協會及弗若斯特沙利文報告

附註：

- (1) 自動駕駛車輛指搭載L1級至L5級自動駕駛技術的汽車。
- (2) 商用車包括巴士、卡車及專用車。

行業概覽

L3級應用仍處於試行驗證階段，且因以下原因尚未實現大規模商業化：(i) 監管框架與法律責任制度尚不完善，主要市場中涉及事故責任分配、營運許可及數據治理的關鍵法規仍在制定中。多數司法權區的現行法規主要允許測試或試點運營，而非全面商業化部署L3級功能；(ii) 複雜真實世界營運狀況下的安全風險依然存在，因系統須於L3級模式下完全接管駕駛控制，惟其應對多樣且不可預測交通環境的表現仍有待進一步驗證；及(iii) L3級系統仍需駕駛員保持待命和隨時準備接管的狀態，意味著在商業營運中無法有效地降低人力成本。相比之下，L4級車隊營運無需駕駛員，能提供更顯而易見的結構性成本優勢，使L4級具備更高的商業可行性。與此同時，L5級商用車目前缺乏商業化基礎，主要由於技術、法規、成本及社會接受度方面存在未解決的系統性挑戰。因此，根據弗若斯特沙利文的資料，實際上難以收集L3級與L5級商用車的所有相關資料，因而自動駕駛系統商用車的市場規模指L4級商用車的市場規模。

自動駕駛市場現況

自動駕駛已獲市場認可並應用於封閉場景

隨著對自動駕駛商用車及技術開發的需求不斷增加，大眾對自動駕駛的接受度穩定提高。具體而言，L4級自動駕駛商用車已在機場、廠區、港口及礦區等封閉場景落地，大大提高營運效率、優化物流流程、減省成本及提高安全性。

多元化自動駕駛商用車提高客戶忠誠度及利潤率

自動駕駛商用車的特點是車型多元化，可用於碎片化的應用場景，按非標準業務實踐營運，從而促成更高的客戶粘性及利潤率。具體而言，不同的自動駕駛商用車型號滿足不同的應用場景及差異化的客戶需求。供應商需要提供定制化解決方案，以滿足不同客戶的特定要求，提高客戶忠誠度及利潤率。

在確保高安全性、效率、業務不受干擾及低里程成本方面，自動駕駛商用車應用面臨挑戰

自動駕駛商用車在運作過程中需確保高安全性、效率、運作不受干擾及低里程成本。高安全性指降低在危險場景下發生意外的風險。效率方面，車輛在遇到複雜路況時避開擁堵交通。業務不受干擾指在極端天氣狀況或基礎設施網絡故障時能維持持續運作。低里程成本要求車輛每英里產生相對較低的運輸成本。通過累積廣泛的業務數據及營運經驗，早期涉足此市場的企業將搶佔先機，從而能夠進一步完善自動化技術，並有效緩解該等挑戰。

自動駕駛市場的驅動因素及趨勢

自動駕駛廣受認可

自動駕駛蘊藏潛力，可通過利用全面感知能力提供即時反應，大幅減少人為失誤及交通事故。由於配備先進駕駛輔助系統功能的車輛越來越吸引，原始設備製造商(與自動駕駛公司頻繁合作)等自動駕駛行業參與者紛紛投資進一步開發自動駕駛功能。在供需共同推動下，自動駕駛車輛市場現正快速增長。

行業概覽

利好政府政策

自動駕駛技術在獲得全球政府推動智慧出行發展的支持下，政策支持力度持續增加。在中國，政策積極支持自動駕駛於特定場景的測試與部署。主要舉措包括：2022年發布的《「十四五」現代綜合交通運輸體系發展規劃》，推動自動駕駛與車路協同試點；2023年發布的《國家車聯網產業標準體系建設指南》（智能網聯汽車）（2023版），以加速建立產業標準；以及2023年11月發布的《關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》，明確L3級及L4級自動駕駛的准入要求。國際層面，諸如2024年推出的《沙特道路法》等政策亦支持自動駕駛基礎設施的部署。

新能源汽車助力自動駕駛行業發展

新能源汽車因其更先進的電子及電氣架構、更穩定的電源系統以及更快的響應時間而被公認為是搭載自動駕駛功能的最佳選擇。相較內燃機的結構，新能源汽車的電驅系統反應更快，不僅易於集成自動駕駛，更有利於實現更精確、更快速、更安全的控制。因此，鑒於新能源汽車對自動駕駛系統的高適配性，新能源汽車市場的增長與自動駕駛市場的增長息息相關。作為全球領先的新能源汽車市場，中國的新能源汽車銷量由2019年的1.2百萬輛增加至2024年的12.9百萬輛，新能源汽車的普及率由2019年的4.7%上升至2024年的40.9%。中國新能源汽車市場的增長為擴展自動駕駛市場奠定堅實的基礎。

持續技術發展

技術進步不斷推動自動駕駛市場的發展。AI技術進步，如強化學習、模仿學習及基於知識的學習，使車輛能夠以越來越高的效率和可靠性執行複雜的任務。先進AI算法的開發及車雲協同的整合進一步提高自動駕駛系統的能力。

業務模式不斷演變

汽車行業的業務模式正從傳統的整車銷售轉變為結合汽車、軟件及相關服務的綜合方案，為自動駕駛解決方案供應商帶來新機遇。隨著電氣化及智能技術進步，企業日益採用多元化的變現模式，包括訂購型服務、與里程或作業時間掛鉤的按使用量計費，以及汽車租賃模式。此外，部分供應商向原始設備製造商提供自動駕駛系統，並透過硬件銷售、軟件更新及保養服務創造收益。該等不斷演進的商業模式，預計將進一步支持自動駕駛行業的商業化與發展。

商用車L4級自動駕駛解決方案市場概覽

商用車L4級自動駕駛解決方案的定義及應用

L4級自動駕駛定義為高度自動化的駕駛，是指車輛在有限條件下能夠實現完全自動化的駕駛。目前，商用車L4級自動駕駛解決方案已在機場、廠區、礦區及港口等封閉場景中得到商業應用。該等環境的路況及交通狀況通常固定，更容

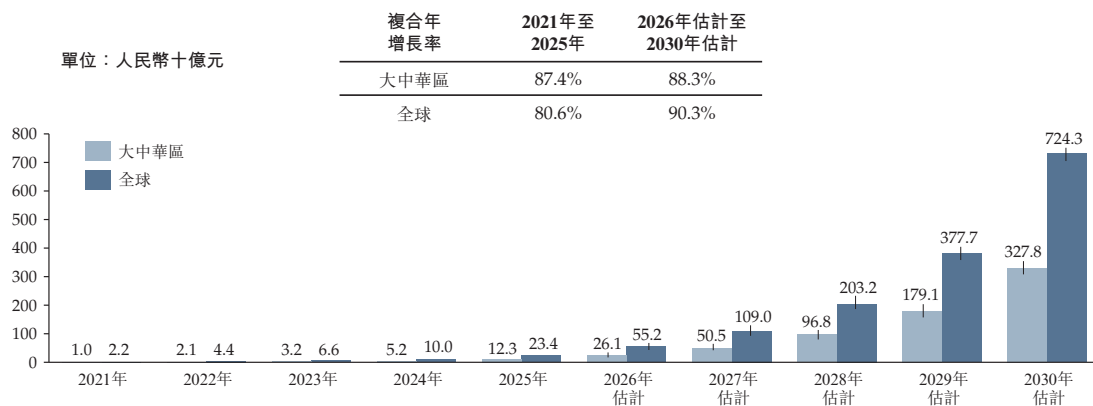
行業概覽

易進行自動駕駛系統測試及部署。由於該等封閉環境屬非標準、多元化及分散性質，L4級自動駕駛解決方案供應商通常專注於提供綜合汽車解決方案。

同時，巴士及物流等開放場景處於開發中，數家公司已在相關領域進行試點計劃。儘管尚有監管障礙及公眾接受度等挑戰，但技術持續進步及試點計劃為更廣泛的應用鋪路。隨著該等技術持續發展，預期商用車L4級自動駕駛將擴展至更多開放場景及複雜環境，從而加速物流、公共交通及其他行業轉型。

下圖說明按收益計大中華區及全球商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模：

全球及大中華區商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模



資料來源：弗若斯特沙利文報告

下表呈列2025年按收益計大中華區三大商用車L4級自動駕駛解決方案市場的排名：

2025年中國商用車L4級自動駕駛解決方案(按收益計)

排名	公司	背景	市場份額
1	公司G	一家總部位於中國福建省的自動駕駛公司，專注於礦山場景L4級無人駕駛技術。該公司成立於2018年，為露天礦山開發及營運自動運輸解決方案，已於多個大型礦區實現L4級商業化部署。	11.6%
2	公司M	一家總部位於中國安徽省的自動駕駛公司，專注於為市政環衛、城市物流及出行服務提供L4級自動駕駛解決方案。該公司成立於2015年，開發及運營AI驅動的機器人服務，已於全球50多個城市實現L4級商業化部署。	10.5%
3	公司N	一家總部位於中國北京市的L4級自動駕駛配送車的全球領先者，專注於透過其RoboVan解決方案，提供最後一英里及城市物流服務。該公司成立於2018年，已於全球交付超過10,000輛L4級車輛，為服務中國所有主要物流集團的RoboVan提供商。	6.5%

本公司於大中華區商用車L4級自動駕駛解決方案市場佔據約2.6%的市場份額。

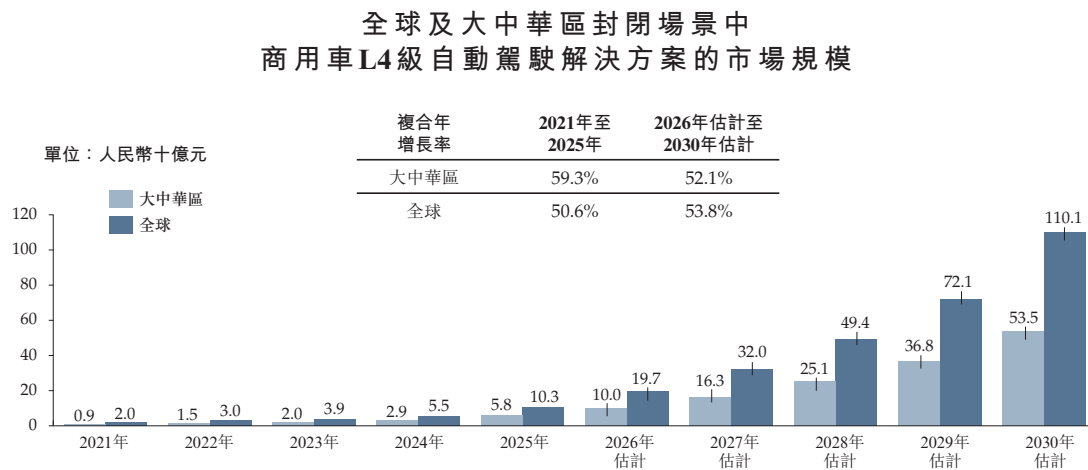
行業概覽

封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模

商用車L4級自動駕駛解決方案於封閉場景中逐步廣泛採用。由於該等場景環境相對可控，對於測試及應用商用車L4級自動駕駛解決方案為理想之選。於礦區、港口、機場以及涉及苛刻工作環境及高僱傭成本的其他封閉場景中，商用車L4級自動駕駛解決方案不僅可提升營運效率及安全性，亦可減少營運成本。

大中華區引領商用車L4級自動駕駛解決方案市場。根據弗若斯特沙利文的資料，大中華區封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場擴張顯著，市場規模由2021年的人民幣9億元增長至2025年的人民幣58億元，複合年增長率為59.3%。受益於利好政府政策、下游市場的需求增加及降低營運成本的需求，預計此升勢持續。預期市場規模於2030年將達致人民幣535億元，2026年至2030年的複合年增長率為52.1%。就全球市場而言，根據弗若斯特沙利文的資料，全球封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模由2021年的人民幣20億元增長至2025年的人民幣103億元，複合年增長率為50.6%，預期到2030年將達致人民幣1,101億元，2026年至2030年的複合年增長率為53.8%。

下圖說明按收益計大中華區及全球封閉場景中L4級自動駕駛商用車的市場規模：



資料來源：弗若斯特沙利文報告

下表呈列2025年按收益計大中華區封閉場景中十大商用車L4級自動駕駛解決方案市場的排名：

排名	公司	公司背景	收益 (人民幣十億元)	市場份額 (%)
1	公司G	一家總部位於中國福建省的自動駕駛公司，專注於礦山場景L4級無人駕駛技術。該公司成立於2018年，為露天礦山開發及營運自動運輸解決方案，已於多個大型礦區實現L4級商業化部署。	1.4	24.7%
2	公司O	一家總部位於中國湖南省、在香港聯交所上市的自動駕駛公司，專注於為包括礦用卡車及物流車輛等商用車提供L4級自動駕駛解決方案。該公司成立於2017年，為礦區及物流園區等封閉環境開發自動駕駛系統、V2X技術及智能感知解決方案。	0.8	14.3%

行業概覽

排名	公司	公司背景	收益 (人民幣十億元)	市場份額 (%)
3	公司P	一家總部位於中國上海的自動駕駛公司，專注於礦業場景的L4級無人駕駛技術。該公司成立於2015年，為露天礦山開發並營運「無人駕駛+無人換電」解決方案，涵蓋煤礦、金屬礦及骨料礦，已於全國超過30個礦場實現L4級商業化部署。	0.7	12.1%
4	公司H	一家總部位於中國北京市的非上市自動駕駛公司，專注於露天礦卡無人運輸解決方案及全礦區自動化系統。該公司成立於2016年，開發並部署大規模「車-地-雲」協同解決方案，用於礦業運輸作業。	0.4	7.1%
5	公司J	一家總部位於中國北京市的非上市自動駕駛與智慧礦業公司，由研究機構孵化，專注於無人化智慧礦山系統。該公司成立於2019年，核心產品包括採礦操作系統、無人礦車、V2X車路協同系統及遠程駕駛平台，已於多個礦區部署系統。	0.2	4.1%
6	本公司	不適用	0.2	3.1%
7	公司C	一家專注於通過智能化及綠色化轉型，賦能全球物流行業實現更高效率及更多可持續價值提升的非上市L4級自動駕駛解決方案提供商。其於2015年成立，業務營運覆蓋全球28個國家及地區。	0.2	2.9%
8	公司I	一家總部位於中國北京市的非上市自動駕駛公司，專注於L4級自動貨運與物流應用。該公司成立於2017年，開發自動駕駛卡車、終端物流系統及車隊營運平台，為港口、高速幹線及城市配送提供服務。	0.2	2.6%
9	公司Q	一家總部位於中國浙江省德清縣的未上市L4級自動駕駛公司，專注於透過「車路雲」一體化智能解決方案為全球物流行業提供賦能。該公司成立於2020年，開發自動駕駛系統，涵蓋港口、散裝貨物、冶金、工業園區、卡車幹線及大宗商品等領域，為超過100名客戶提供服務。	0.2	2.6%
10	公司R	一家總部位於中國杭州的未上市L4級自動駕駛公司，由一位AI學者於2017年創立。該公司為港口、物流及大眾運輸提供全棧式自動駕駛解決方案，營運業務涵蓋寧波舟山、新加坡Tuas、納皮爾及南通等港口。	0.1	2.1%

資料來源：弗若斯特沙利文報告

行業概覽

開放場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模

商用車L4級自動駕駛解決方案於開放場景中的應用主要包括物流、巴士及其他領域。鑒於開放環境及監管合規的複雜性，開放場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的發展仍處於早期商業化階段。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，大中華區及全球開放場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模分別達人民幣65億元及人民幣131億元。憑藉技術進步及政策支持，基於高精地圖的無人貨車及無人巴士已部署於若干指定路線，印證市場未來的增長潛力。預計到2030年，大中華區及全球開放場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模會分別達人民幣2,743億元及人民幣6,142億元，2026年至2030年的複合年增長率分別為103.2%及103.9%。

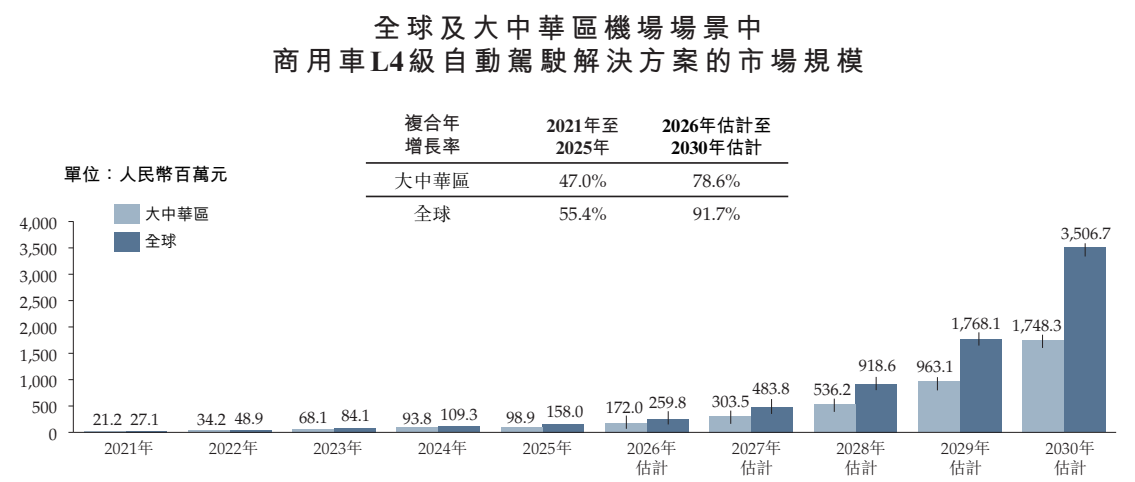
機場場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模

機場業務受高安全標準及嚴格的准入程序規管，獨特的駕駛環境對服務車輛的駕駛及營運管理構成挑戰。員工通常須於各種極端天氣狀況下工作，面臨高強度的工作量，以致出現勞動力短缺及勞動成本上漲。此外，倚賴人力的物流作業於部分極端天氣狀況下面臨重大安全風險。人員及車輛的調度及管理亦尤為複雜。於機場應用商用車L4級自動駕駛解決方案可大大減輕上述挑戰，因其可提高工作效率及降低手動操作相關風險與成本。

根據弗若斯特沙利文的資料，近年來大中華區市場出現強勁增長，市場規模由2021年的人民幣21.2百萬元急升至2025年的人民幣98.9百萬元，複合年增長率為47.0%。未來，預期市場規模於2030年將達致人民幣1,748.3百萬元，2026年至2030年的複合年增長率為78.6%。同時，全球機場場景商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模由2021年的人民幣27.1百萬元增加至2025年的人民幣158.0百萬元，2021年至2025年的複合年增長率為55.4%。由於人工成本上漲及招聘更添困難，商用車L4級自動駕駛解決方案於全球市場的未來發展潛力將更大，於2030年的市場規模將達人民幣3,506.7百萬元，2026年至2030年的複合年增長率為91.7%。

行業概覽

下圖說明按收益計大中華區及全球機場場景中L4級自動駕駛商用車的市場規模：



資料來源：中國民用航空局及弗若斯特沙利文報告

機場場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，大中華區機場場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模於2025年達人民幣98.9百萬元。於2025年，在全球商用車L4級自動駕駛解決方案市場上，機場場景佔比0.7%；在大中華區商用車L4級自動駕駛解決方案市場上，機場場景佔比0.8%。我們是大中華區首家於機場場景中實現L4級自動駕駛商用車大規模商業部署的公司，於2025年在大中華區機場場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的所有解決方案供應商中位列榜首，市場份額為90.5%。

下表呈列2025年按收益計大中華區機場場景中五大商用車L4級自動駕駛解決方案供應商的排名：

排名	公司	公司背景	自機場場景 產生的收益 (人民幣 百萬元)	市場份額 (%)	商業化階段
1	本公司	不適用	89.5	90.5%	大規模 商業化
2	公司C	一家專注於通過智能化及綠色化轉型，賦能全球物流行業實現更高效率及更多可持續價值提升的非上市L4級自動駕駛解決方案提供商。其於2015年成立，業務營運覆蓋全球28個國家及地區。	4.0	4.0%	試驗階段
3	公司A	一家專注於人工智能和自動駕駛技術研發的非上市L4級自動駕駛公司，提供優質無人駕駛清掃車。其於2017年成立。其業務營運覆蓋中國、歐洲、北美及中東。	<2.0	<2.0%	試驗階段
4	公司B	一家專注於工業級場間物流的非上市L4級自動駕駛公司。該公司於2018年成立，為汽車主機廠及上下游供應商、快消品公司、機場等眾多全球客戶提供服務。	<2.0	<2.0%	試驗階段

行業概覽

排名	公司	公司背景	自機場場景 產生的收益 (人民幣 百萬元)	市場份額 (%)	商業化階段
5	公司D	一家領先的納斯達克上市自動駕駛公司，專營自動駕駛出租車、自動駕駛小巴、自動駕駛貨運車、自動駕駛環衛車等一系列產品及先進的駕駛解決方案。其於2017年成立，專注於L2級至L4級自動駕駛技術，業務營運覆蓋全球10個國家。	<2.0	<2.0%	試驗階段

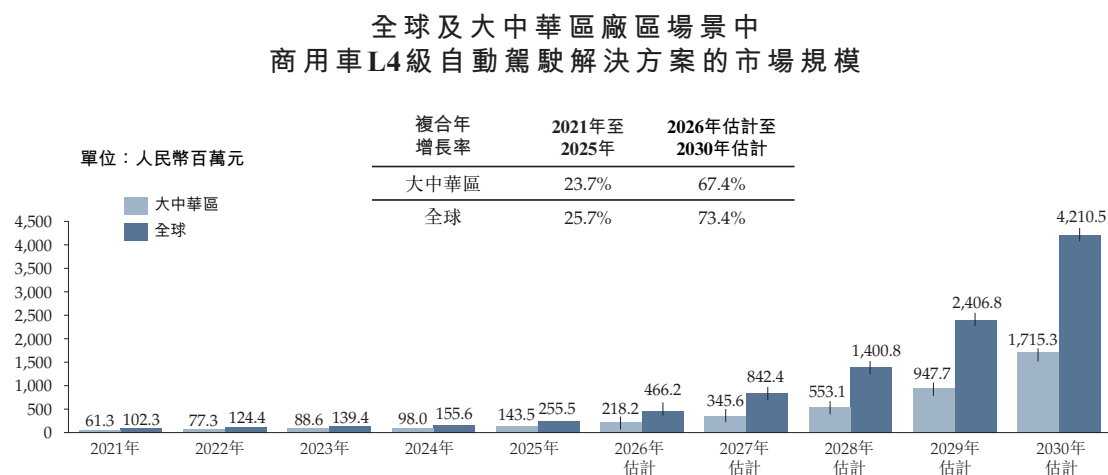
資料來源：上述公司的官方網站及弗若斯特沙利文報告

廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模

L4級自動駕駛解決方案於廠區場景的應用主要包括無人牽引車、無人配送車及無人卡車，主要用於廠區內的材料運輸及生產線協調等工作。廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案可縮短人工處理所需時間，通過智能調度平台，實現各種設備的統一調度及協同運作。

根據弗若斯特沙利文的資料，隨著智慧廠區及智能製造概念的普及，大中華區廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場亦迅速發展，市場規模由2021年的人民幣61.3百萬元增加至2025年的人民幣143.5百萬元。於預測期內，預期市場於2030年將達致人民幣1,715.3百萬元，2026年至2030年的複合年增長率為67.4%。同時，於2025年，全球廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模達人民幣255.5百萬元，預期於2030年將達人民幣4,210.5百萬元，2026年至2030年的複合年增長率為73.4%。

下圖說明按收益計大中華區及全球廠區場景中L4級自動駕駛商用車的市場規模：



資料來源：中國國家統計局及弗若斯特沙利文報告

行業概覽

廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，大中華區廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模達人民幣143.5百萬元。於2025年，在全球商用車L4級自動駕駛解決方案市場上，廠區場景佔比1.1%；在大中華區商用車L4級自動駕駛解決方案市場上，廠區場景佔比1.2%。於2025年按收益計，我們在大中華區廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案中排名第一，市場份額為31.7%。

下表呈列2025年按收益計大中華區廠區場景中五大商用車L4級自動駕駛解決方案供應商的排名：

排名	公司	公司背景	自廠區場景 產生的收益 (人民幣 百萬元)	市場份額 (%)
1	本公司	不適用	45.5	31.7%
2	公司E	一家領先的非上市移動測量系統公司，主要業務涵蓋機器人、L4級自動駕駛、移動測量及數字孿生。其於1999年成立。	16.2	11.3%
3	公司C	一家專注於通過智能化及綠色化轉型，賦能全球物流行業實現更高效率及更多可持續價值提升的非上市L4級自動駕駛解決方案提供商。其於2015年成立，業務營運覆蓋全球28個國家及地區。	8.3	5.8%
4	公司B	一家專注於工業級場間物流的非上市L4級無人駕駛公司。該公司於2018年成立，為汽車主機廠及供應商、快消品公司、機場等眾多全球客戶提供服務。	6.2	4.3%
5	公司F	一家非上市L4級自動駕駛技術與智能物流產品領先供應商，提供全面的自動駕駛解決方案，並具備底盤、結構、硬件及軟件的自主研發與設計能力。其於2017年成立。	2.6	1.8%

資料來源：上述公司的官方網站及弗若斯特沙利文報告

商用車L4級自動駕駛解決方案市場的准入壁壘

大量數據積累能力

L4級自動駕駛解決方案的發展依賴於大量高質量的真實營運數據。領先公司透過長期測試及商業部署積累此類數據，從而能夠持續優化算法，並提升系統在多元商用車場景下的可靠性。

行業概覽

技術研發及專利

該市場在自動駕駛算法、感知系統及車載運算平台等領域存在較高的技術壁壘。商用車應用需要能夠應對更大車體尺寸、更重載荷及更複雜作業環境的解決方案。核心技術通常受專利保護，增加了開發成本，並提高了新參與者的准入壁壘。

專才需求

開發L4級自動駕駛解決方案需要高端專才，其須同時具備自動駕駛技術與商用車營運的專業知識。此類人才供給有限，加上既有企業提供優渥的研究資源與薪酬方案所引發的競爭，使得新進入者更難組建合資格的團隊。

轉換成本

轉換自動駕駛解決方案供應商，對技術開發商及商業營運商而言均涉及顯著成本。這些成本包括新設備投資、系統集成、軟件替換、數據遷移及人員培訓。該等轉換成本創造強大的客戶黏性，並進一步提高市場准入壁壘。

商用車L4級自動駕駛解決方案市場的增長驅動因素及趨勢

需求受下游自動化及數字化驅動

隨著生產自動化及數字化加速，自動駕駛物流解決方案於產業園、港口及機場等場景的需求亦正不斷上升。L4級自動駕駛技術使在該等環境實現自動化運輸貨物及以數據為驅動的物流管理，提高營運效率並降低人力依賴。隨著生產自動化及智能物流系統持續擴張，預計將進一步推動商用車L4級自動駕駛解決方案的普及。

技術進步帶動減省成本

技術進步及規模經濟使自動駕駛關鍵部件(包括芯片、激光雷達、攝像頭及運算平台)的成本已大幅下跌。與此同時，若干營運場景中人力成本上升及人手短缺，加大自動化解決方案的經濟吸引力。隨著營運成本下降，相較於人工操作，L4級自動駕駛解決方案變得愈具成本競爭力，可推動其商業化。

將封閉場景發展至更廣泛的應用

隨著技術成熟、市場接受度及監管框架不斷提高，預計L4級自動駕駛解決方案的商業化將由機場、廠區及港口等封閉場景發展至市政衛生、幹線物流及最後一英里配送等開放場景。預計朝著更加複雜及分散的環境發展，將會創造更多市場機遇。

車路雲融合，加強系統智能化

未來，預計自動駕駛解決方案將實現車輛、道路基礎設施及雲端平台的深度融合。車輛手機及處理實時環境數據，道路基礎設施提供智能連接，而雲端平台支援大數據分析及路線優化。該車路雲融合加強系統智能化，提升複雜交通環境中的營運效率及安全性。

行業概覽

本集團主要原材料及主要部件的過往及預測價格趨勢

汽車半導體涵蓋作用各不相同且價格存在差異的計算芯片、記憶芯片及傳感器芯片等多個類別，是本集團所提供解決方案的主要組成部分。近年，全球平均每輛汽車半導體成本穩定上漲的兩大推動因素為：新能源汽車不斷普及，其一般比傳統內燃機汽車需要更多芯片；自動駕駛技術整合加速，其涉及更高的芯片成本。

然而，汽車半導體的平均價格已越來越穩定。受COVID-19疫情的影響，汽車半導體市場出現嚴重供應短缺，推動全球汽車半導體平均價格於2022年上漲10.4%。自2023年下半年起，隨著芯片產能逐漸恢復，價格上揚趨勢漸見緩和。到2025年，全球平均價格溫和上升2.2%。展望未來，隨著製造流程日益成熟、供應鏈效率提升、整體供需趨勢趨於更平衡，汽車半導體價格有望逐步回落。

監管概覽

中國法律及法規

有關公司設立及外商投資的法規

全國人民代表大會常務委員會(「全國人大常委會」)於2023年12月頒布的《中華人民共和國公司法》，適用於中國境內公司及外商投資企業的設立、經營及管理。根據《中華人民共和國公司法》，有關外商投資的法律另有規定的，從其規定。

外國投資者在中國境內的投資活動主要受《外商投資准入特別管理措施(負面清單)(2024年版)》(「負面清單」)及《鼓勵外商投資產業目錄(2025年版)》(「鼓勵目錄」)規管。負面清單統一系列出有關外商投資准入的特別管理措施(限制或禁止)，而鼓勵目錄列明鼓勵外商投資的產業。負面清單涵蓋12個產業，負面清單之外的領域，按照內外資一致原則實施管理。於往績記錄期間，我們透過合約安排控制馭行浙江，而馭行浙江主要從事屬於負面清單範圍內的測繪活動。然而，我們已於2024年12月31日出售馭行浙江，並不再持有任何股權。馭行浙江現由一名獨立第三方擁有。我們目前開展的業務並不屬於負面清單的範圍，不受特別管理措施的規限。

《中華人民共和國外商投資法》(「外商投資法」)由全國人民代表大會頒布，而《中華人民共和國外商投資法實施條例》(「外商投資法實施條例」)則由國務院頒布，兩者為現行規範中國外商投資的主要法律及法規。頒布外商投資法及外商投資法實施條例旨在進一步擴大開放、積極促進外商投資、保護外商投資的合法權益，並規範外商投資管理。根據外商投資法及外商投資法實施條例，中國在外商投資管理方面採用國民待遇加負面清單制度。對於國務院核准頒布或發布的負面清單範圍外的行業，外商投資與國內投資將獲得同等待遇。

《外商投資信息報告辦法》由商務部和國家市場監督管理總局(「國家市場監督管理總局」)於2019年12月30日發布。外國投資者直接或者間接在中國境內進行投資活動，應當通過提交初始報告、變更報告、註銷報告、年度報告等方式向商務主管部門報送投資信息。

有關自動駕駛及智能網聯汽車行業的法規及行業標準

於2006年，為推動中國汽車產品安全技術水平快速發展，降低道路交通事故傷亡率，實現構建和諧汽車社會的目標，中國汽車技術研究中心正式制定中國新車評價規程。隨著中國新車評價規程的順利實施和對中國新車評價規程研究的深入，中國汽車技術研究中心亦對中國新車評價規程的管理規範進行多次完善升級，先後於2006年、2009年、2012年、2015年、2018年、2021年及2024年進行修訂。根據中國新車評價規程，原始設備製造商負責進行測試。

於2021年3月12日，中國全國人民代表大會通過《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》(2021—2025年)，當中闡明中國應培育先進製造業集群及推動產業創新發展。

監管概覽

於2020年12月20日，中國交通運輸部(「**交通運輸部**」)頒布《交通運輸部關於促進道路交通自動駕駛技術發展和應用的指導意見》，明確了發展目標。具體而言，到2025年，自動駕駛基礎理論研究取得積極進展，道路基礎設施智能化、車路協同等關鍵技術及產品研發和測試驗證取得重要突破；出台一批自動駕駛方面的基礎性、關鍵性標準；建設一批國家級自動駕駛測試基地和先導應用示範工程，在部分場景實現規模化應用，推動自動駕駛技術產業化落地。

於2021年7月27日，工信部、公安部、交通運輸部聯合發布《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範(試行)》。擬進行自動駕駛汽車道路測試的實體須取得道路測試證明，且每輛測試汽車均須取得臨時行駛車號牌。為取得上述測試證明以及臨時行駛車號牌，申請實體須符合相關條件，其中包括：(1)須為在中國境內登記註冊的獨立法人單位、具備汽車及零部件製造、技術研發、試驗檢測等智能網聯汽車相關業務能力、具有自動駕駛功能測試評價規程，具備對道路測試車輛進行實時遠程監控的能力、具備對道路測試車輛進行事件記錄、分析和重現的能力、具備對道路測試車輛及遠程監控平台的網絡安全保障能力；(2)道路測試車輛須具備能夠以安全、快速、簡單的方式實現自動駕駛和人工操作兩種模式轉換的控制系統，保證在任何情況下都能將車輛實時轉換為人工操作模式；(3)測試車輛須具備車輛狀態記錄、存儲及在線監控功能，能實時回傳車輛信息，例如車輛駕駛模式、位置及速度；(4)申請實體須與測試車輛駕駛員簽訂勞動合同或勞務合同，而測試車輛駕駛員必須已取得駕駛證並具有3年以上駕駛經歷和安全駕駛記錄，且熟悉自動駕駛系統測試規程，掌握系統操作方法；(5)申請實體須為每輛測試車輛購買不低於人民幣5百萬元交通事故責任保險或等額賠償保函。此外，在測試過程中，測試實體應在每輛測試車輛上張貼明顯的自動駕駛測試標識，且除非在道路測試證明指定的允許測試區域內，否則不得使用自動駕駛模式。測試實體若擬在發證機關行政區域外的地區進行道路測試，須向該地區監管自動駕駛汽車道路測試的相關部門申請單獨的道路測試證明和單獨的臨時行駛車號牌。

於2021年3月24日，公安部頒布《道路交通安全法(修訂建議稿)》，規定具有自動駕駛功能的車輛開展道路測試應當在封閉道路、場地內測試合格，取得臨時行駛車號牌，並按規定在指定的時間、區域、路線進行。經測試合格的，依照相關法律規定准予生產、進口、銷售，需要上道路通行的，應當申領機動車號牌。此外，具有自動駕駛功能且具備人工直接操作模式的車輛開展道路測試或上道路通行時，應當實時記錄行駛數據；駕駛員應當處於車輛駕駛座位上，監控車輛運行狀態及周圍環境，隨時準備接管車輛。發生道路交通安全違法行為或者交通事故，應當依法確定駕駛員和自動駕駛系統開發單位的責任，並依照有關法律、法規確定損害賠償責任。構成犯罪的，依法追究刑事責任。具有自動駕駛功能但不具備人工直接操作方式的車輛上道路通行的，由國務院有關部門另行規定。此

監管概覽

外，自動駕駛功能應當經具有相應資質的從事汽車相關業務的第三方檢測機構檢測合格。截至最後可行日期，《道路交通安全法(修訂建議稿)》的上述規定尚未正式通過。

於2021年7月30日，工信部發布《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及確保產品生產一致性。此外，企業應加強產品管理：(a)企業應嚴格履行告知義務；(b)企業應加強組合駕駛輔助功能產品的安全管理；(c)企業應加強自動駕駛功能產品的安全管理；(d)企業確保可靠的時空信息服務。

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

此外，L0級要求駕駛自動化系統具有對部分物體和事件進行持續檢測和響應的能力，當駕駛員請求駕駛自動化系統退出時，立即解除系統控制權。L1級要求駕駛自動化系統在動態駕駛任務中在L0級的基礎上持續進行車輛橫向或縱向運動控制，並要求駕駛自動化系統具備與車輛橫向或縱向運動控制相適應的部分物體和事件探測與響應的能力。L2級進一步要求駕駛自動化系統滿足車輛橫向和縱向運動控制相適應的能力。L3級主要要求駕駛自動化系統在激活後能夠在其設計運行條件下執行全部動態駕駛任務。L4級主要要求駕駛自動化系統在相關事件發生且用戶未響應干預請求時自動執行最小風險策略。再者，L5級要求駕駛自動化系統沒有限制設計運行範圍，並能夠實現全自動駕駛。

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，並加快建設汽車強國，工信部、國家標準化管理委員會根據智能網聯汽車技術行業發展，修訂完善《國家車聯網產業標準體系建設指南(智能網聯汽車)》，進一步形成《國家車聯網產業標準體系建設指南(智能網聯汽車)(2023年版)》，規定政府根據智能網聯汽車技術現狀、產業需要及未來發展趨勢，分階段建立適應中國國情並與國際標準接軌的智能網聯汽車標準體系。

於2020年2月10日，國家發展和改革委員會、中央網絡安全和信息化領導小組辦公室、科學技術部連同八部委頒布《智能汽車創新發展戰略》。到2025年，中國標準智能汽車的技術創新、產業生態、基礎設施、法規標準、產品監管和網絡安全體系基本形成。實現有條件自動駕駛的智能汽車達到規模化生產，實現高度自動駕駛的智能汽車在特定環境下市場化應用。智能交通系統和智慧城市相關設施建設取得積極進展，車用無線通信網絡(LTE-V2X等)實現區域覆蓋，新一代

監管概覽

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

《工業和信息化部、公安部、住房和城鄉建設部、交通運輸部關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》(「《智能網聯汽車試點工作的通知》」)於2023年11月17日生效。根據上述通知，通過開展試點工作，引導智能網聯汽車生產企業和使用主體加強能力建設，在保障安全的前提下，促進智能網聯汽車產品的功能、性能提升和產業生態的迭代優化，推動智能網聯汽車產業高質量發展。

有關數據安全、網絡安全及數據隱私保護的法規

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

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

2016年11月7日，全國人大常委會頒布《中華人民共和國網絡安全法》(「**網絡安全法**」)，自2017年6月1日起生效。此後，根據2025年10月28日第十四屆全國人民代表大會常務委員會第十八次會議通過的《關於修改〈中華人民共和國網絡安全法〉的決定》，該法進行了修訂，修訂後版本截至2026年1月1日已施行。網絡安全法適用於在中國境內建設、運營、維護和使用網絡，以及網絡安全的監督管理。網絡安全法將「網絡」定義為由計算機或者其他信息終端及相關設備組成的按照一定的規則和程序對信息進行收集、存儲、傳輸、交換、處理的系統，將「網絡運營者」定義為網絡的所有者、管理者和網絡服務提供者。網絡運營者需要承擔各種網絡安全保護責任，包括但不限於：(i)按照網絡安全等級保護制度的要求，履行各種安全保護義務，包括制定內部安全管理規則和操作規程，確定網絡安全責任人及其職責，採取防範計算機病毒、網絡攻擊、網絡入侵等危害網絡安全行為的技術措施，採取監測、記錄網絡運行狀態和網絡安全事件的技術措施；(ii)制定應急預案，及時應對和處置安全風險，在發生危害網絡安全的事件時啟動應急預

監管概覽

案，採取適當的補救措施，並向監管部門報告；及(iii)收集、使用個人信息時，應當遵循合法、正當、必要的原則，公開收集、使用規則，明示收集、使用信息的目的、方式和範圍，並經被收集者同意。

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

2021年9月15日，工信部發布《工業和信息化部關於加強車聯網網絡安全 and 數據安全工作的通知》，據此，各智能網聯汽車生產企業、車聯網服務平台運營企業要建立網絡安全和數據安全管理制度，加強安全防護，監測和防範網絡安全風險和威脅，加強車聯網網絡設施和網絡系統安全防護能力，保障車聯網通信安全，開展車聯網安全監測預警，做好車聯網安全應急處置，做好車聯網網絡安全防護定級備案等。

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

2024年9月24日，國務院頒布了《網絡數據安全管理條例》，該條例將於2025年1月1日生效。該條例詳盡指導數據處理各方面的現有規定，包括處理者公告數據處理規則、取得同意及單獨同意、重要數據安全及數據出境，以及網絡平台服務提供者的其他義務。

此外，於2022年7月7日，網信辦頒布《數據出境安全評估辦法》，並於2022年9月1日生效。該辦法規定，任何數據處理者處理或向境外提供的個人信息超過該辦法所規定數量的，在向境外轉移任何個人信息前，有下列情形之一的，應當向網信辦申報安全評估：(i)數據處理者向境外提供重要數據；(ii)關鍵信息基礎設施運營者和處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(iii)自

監管概覽

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

於2024年3月22日，網信辦發出《促進和規範數據跨境流動規定》。根據該規定，數據處理者向境外提供數據，符合下列條件之一的，應當通過數據處理者所在地省級網信部門向國家網信部門申報出境安全評估：(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，或者自當年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。

有關商品進出口的法規

中國海關總署於2018年5月29日頒布《中華人民共和國海關報關單位註冊登記管理規定(2018年修訂)》已被中國海關總署於2021年11月19日頒布的《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》所取代。截至目前，地方海關不再發行「中國海關報關單位註冊登記證書」，往後，企業應遵循《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》。

有關知識產權的法規

專利

根據《中華人民共和國專利法》及其實施細則，專利分為發明專利、外觀設計專利及實用新型專利。發明專利權、外觀設計專利權及實用新型專利權的保護期限分別為20年、15年及10年，均自申請日起計算。發明或實用新型要獲得專利權，必須符合三項條件：新穎性、創造性及實用性。國家知識產權局負責審查及核准專利申請。未經專利權人授權而實施專利，即構成對專利權的侵害，應向專利權人承擔賠償責任，並可能被處以罰款，甚至負上刑事責任。

商標

根據《中華人民共和國商標法》及其實施細則，註冊商標的有效期為十年，商標權人可申請辦理續展手續，每次續展註冊的有效期為十年。商標許可協議必須向商標局備案。構成侵犯註冊商標專用權的行為包括但不限於：未經商標註冊人許可，在相同或類似商品上使用與註冊商標相同或近似的商標；侵權人將被命令立即停止侵權行為，並可能被處以罰款。侵權人亦須對權利人的損害承擔賠償責任，賠償金額相等於侵權人因侵權所獲得的利益，或權利人因侵權行為所受到的損失，包括權利人為制止侵權行為所支付的合理開支。

域名

根據工信部於2017年8月24日頒布、自2017年11月1日起施行的《互聯網域名

監管概覽

管理辦法》，工信部負責中國境內互聯網域名的管理。域名註冊遵循「先申請先註冊」原則。申請者在註冊成功後成為域名持有者。

著作權及軟件登記

根據《中華人民共和國著作權法》及其實施細則，中國公民、法人或其他組織，無論其作品是否發表，均享有著作權，該等作品包括但不限於藝術、工程技術及計算機軟件。受保護作品的著作權人享有人身權及財產權，包括發表權、署名權、修改權、保護作品完整權、複製權、發行權、出租權、展覽權、表演權、放映權、廣播權、信息網絡傳播權、攝製權、改編權、翻譯權、彙編權及其他權利。

根據《計算機軟件保護條例》及《計算機軟件著作權登記辦法》，國家版權局主要負責中國境內計算機軟件著作權的登記與管理，並指定中國版權保護中心為計算機軟件登記機構。中國版權保護中心應依照上述法規，向計算機軟件著作權申請人頒發登記證書。

商業秘密

根據《中華人民共和國反不正當競爭法》，「商業秘密」是指不為公眾所知悉、具有實用性、能為權利人帶來經濟利益並經權利人採取保密措施的技術信息和經營信息。根據《中華人民共和國反不正當競爭法》，經營者不得採用下列手段侵犯他人商業秘密。第三方明知或者應知違法行為，但仍獲取、使用或者披露他人的商業秘密，視為侵犯商業秘密。商業秘密被侵權方可請求行政整改措施，而監管機構應當責令停止違法行為並對侵權方處以罰款。

有關產品責任的法規

根據全國人大常委會於1993年2月22日頒布，於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國產品質量法》，國務院市場監督管理部門主管全國產品質量監督工作。因產品存在缺陷造成人身或他人財產損害的，受害人可以向產品的生產者或銷售者要求賠償。不合格產品的生產者和銷售者可能會被責令停止生產、銷售，沒收產品，並處罰款；有違法所得的，並處沒收違法所得；情節嚴重的，吊銷其營業執照；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

有關生產安全的法規

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

監管概覽

有關物業租賃的法規

根據住房和城鄉建設部於2010年12月1日頒布並於2011年2月1日生效的《商品房屋租賃管理辦法》，房屋租賃合同訂立後30日內，房屋租賃當事人應當到租賃房屋所在地的中央政府直轄市、市、縣人民政府建設(房地產)主管部門辦理房屋租賃登記備案。違反規定的，由中央政府直轄市、市、縣人民政府建設(房地產)主管部門責令限期改正；個人逾期不改正的，處以人民幣1,000元以下罰款；單位逾期不改正的，處以人民幣1,000元以上人民幣1萬元以下罰款。

有關外匯的法規

中國管理外匯的主要法規是《中華人民共和國外匯管理條例》，該條例於2008年8月5日最新修訂。根據中國外匯法規，只要符合若干程序規定，經常項目款項(如利潤分配、利息支付及貿易服務相關外匯交易)可使用外幣支付，無需事先獲得國家外匯管理局批准，而要將人民幣兌換成外幣並匯出中國以支付資本項目(如直接投資、償還外幣貸款、投資回流及在中國境外投資證券)的，則須獲得相關政府機關批准或向其辦理登記。

國家外匯管理局於2015年3月30日發布《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》(「**國家外匯管理局19號文**」)，其自2015年6月1日起施行，部分條文已於2019年12月30日廢止，並於2023年3月23日最新修訂。國家外匯管理局19號文將外商投資企業外匯資本項目結匯管理的試點改革範圍擴大至全國。於2016年6月，國家外匯管理局進一步發布《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16號文**」)，其中修訂國家外匯管理局19號文的若干條款。根據國家外匯管理局19號文及國家外匯管理局16號文，外商投資企業將外幣註冊資本兌換為人民幣資本的流向及用途受到管制，除非其經營範圍所允許，否則該等資本不得用於其經營範圍以外的業務。

於2019年10月，國家外匯管理局發布《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(「**國家外匯管理局28號文**」)，其取消非投資性外商投資企業資本金境內股權投資的限制，允許非投資性外商投資企業在不違反負面清單且境內所投項目真實、合規的前提下，依法以資本金進行境內股權投資。根據國家外匯管理局於2020年4月頒布的《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告》(「**國家外匯管理局8號文**」)，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。經辦銀行應依照相關規定進行事後抽查。

監管概覽

有關對外直接投資的法律及法規

2017年12月26日，國家發改委頒布了《企業境外投資管理辦法》（「**國家發改委第11號令**」）。根據國家發改委第11號令，非敏感類項目需要向國家發改委地方分局備案。2014年9月6日，商務部頒布了《境外投資管理辦法(2014)》。根據該等規定，中國內地企業的境外投資涉及非敏感國家和地區以及非敏感行業，必須向商務部當地分支機構備案。國家外匯管理局於2012年11月19日發布了《國家外匯管理局關於進一步改進和調整直接投資外匯管理政策的通知》，並分別於2015年5月4日、2018年10月10日和2019年12月30日進行了修訂，規定中國內地企業必須在當地銀行進行境外直接投資登記。身為中國內地實體的股東或實益擁有人須遵守有關海外投資的規定。未完成境外直接投資法規要求的備案或登記的，有關部門可責令其暫停或停止實施該項投資，並限期改正。

勞動和社會保障

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

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

根據最高人民法院於2025年7月31日頒布並於2025年9月1日實行的《最高人民法院關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋(二)》，用人單位與勞動者約定或者勞動者向用人單位承諾無需繳納社會保險費的，人民法院應當認定該約定或者承諾無效。

上述司法解釋並未廢止中國現行生效的社會保險法律及法規。鑒於本公司及相關僱員從未簽署任何有關本公司無需繳納社會保險費的協議，故董事認為，該司法解釋的實行不會對我們的業務或財務業績造成重大不利影響。

監管概覽

稅收法規

企業所得稅(「企業所得稅」)

根據全國人大於2007年3月16日頒布並分別於2017年2月24日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》(「**企業所得稅法**」)，以及國務院於2007年12月6日頒布並於2024年12月6日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，依法在中國境內成立或根據外國(地區)法律成立但實際管理機構在中國境內的境內企業被視為居民企業。居民企業在中國境內或境外產生的任何收入須繳納25%的企業所得稅。國家對重點扶持和鼓勵發展的產業和項目，給予企業所得稅優惠。國家扶持的高新技術企業，減按15%的稅率徵收企業所得稅。

增值稅(「增值稅」)

根據全國人大常委會於2024年12月25日頒布並自2026年1月1日起施行的《中華人民共和國增值稅法》以及財政部頒布的於2011年10月28日最新修訂並自2011年11月1日起施行的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》，在中國境內銷售貨物或者提供加工、修理修配勞務，以及進口貨物的單位和個人，均為增值稅的納稅人。

有關境外證券發行及上市的法規

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

根據境外上市試行辦法，中國境內企業(無論直接或間接進行境外證券發售或上市)必須於提交首次公開發行或上市申請後3個工作日內，向中國證監會提交備案。違規行為(例如未能完成備案、隱瞞重大事實或偽造備案文件)可能導致該公司及其控股股東、實際控制人及直接負責人員面臨行政處罰(包括責令改正、警告及罰款)。

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

監管概覽

與我們在香港開展業務有關的法例及規例

普通法

(a) 合約責任

儘管我們在香港從事提供電動汽車相關貨品及服務，我們對客戶負有的權利及責任一般受我們與其訂立合約的條款所規管。該等合約受香港法例第71章管制免責條款條例規限，據此，任何限制因訂約方疏忽而引致財產損失或損害的法律責任的免責條款，必須符合合理標準驗證，方屬有效。

(b) 侵權責任

當我們從事貨品銷售時，根據侵權法產生產品責任。倘我們銷售的產品有瑕疵或謹慎標準未達預期，且對購買者或其他終端使用者造成損失或傷害，則彼等可根據侵權法對我們提起訴訟。

除普通法責任外，本集團在香港的業務亦受多項法例規管。下文載列我們在香港的業務相關主要法例及規例概要：

商品說明條例

由於本集團在香港從事提供貨品及服務，我們受香港法例第362章商品說明條例（「商品說明條例」）規管，該條例規管在營商過程中提供的貨品說明。商品說明條例禁止商戶使用某些不良營商手法。根據商品說明條例，對任何貨品應用虛假商品說明或供應已應用虛假商品說明的貨品，均屬刑事犯罪。

貨品售賣條例

香港法例第26章貨品售賣條例（「貨品售賣條例」）規定貨品售賣合約隱含的若干條款，該條例訂明，凡賣方在業務運作中售貨，有一項隱含的條件：(i)憑貨品說明購買，貨品必須與貨品說明相符；(ii)供應的貨品具可商售品質；及(iii)貨品對購買該種貨品所作用途具有適用性。買方有權拒絕有缺點的貨品，除非買方有合理的驗貨機會。

電動汽車

電動汽車需遵守香港法例第374章道路交通條例（「道路交通條例」）及其附屬法例的規定，以及保持在良好及可使用的狀態。特別是，其須符合道路交通條例及其附屬法例所載的規格及規定。

自動車

根據道路交通條例第135至136條，任何人不得使用或准許使用自動車（「自動車」），除非運輸署署長已根據香港法例第374AA章道路交通（自動駕駛車輛）規例就自動車計劃發出牌照，或根據香港法例第374E章道路交通（車輛登記及領牌）規例第53條，就該車發給車輛行駛許可證。

根據道路交通條例第134(3)條，為施行第136(1)(b)條，如某自動車被使用，則除實際上准許有關使用的人之外，有關使用亦視為經以下人士准許：

- (a) 如該車是先導自動車，有關先導營辦人（即獲發先導牌照以進行先導計劃的人，而自動車是根據先導計劃在道路上操作的）；或如有關先導營辦人並非該車的登記車主，該先導營辦人及有關登記車主；

監管概覽

(b) 如該車並非先導自動車，該車的車主(不論是否登記車主)。

由於本集團在香港並非任何自動車的先導營辦人、登記車主或車主，故毋須根據道路交通條例就其製造並供應予客戶的自動車獲取牌照。

進口及出口

由於馭勢香港從本集團於中國的其他公司進口車輛，我們受香港法例第60E章進出口(登記)規例(「**規例**」)規限，其規定進出口商須向海關完成報關。

根據香港法例第60章進出口條例(「**進出口條例**」)第6C條，任何人除非根據並按照進口許可證的規定，否則不得輸入香港法例第60A章進出口(一般)規例(「**進出口規例**」)附表1所指明的任何物品。有關進口許可證根據進出口條例第3條發出。由於本集團並無輸入進出口條例附表1所訂明的任何物品，故毋須取得該進口許可證。

根據規例第4及5條，輸入或輸出任何並非豁免物品的物品的人在有關進口或出口的14天內，須按照海關關長(「**關長**」)的規定，使用指明團體提供的服務，就該物品呈交準確而完整的進口或出口報關單。任何須呈交進口或出口報關單的人士卻無合理辯解而未有呈交該報關單，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪，可處罰款2,000港元，而由定罪日期的翌日起，如該人仍然未有呈交報關單，則每日罰款100港元。

根據汽車(首次登記稅)條例第3B條，任何(不論是否為貿易或其他目的)進口供在香港使用的汽車的進口者，均須在某輛汽車進口後30天內以及(如該輛汽車是為貿易目的而輸入的)在該輛汽車交付前至少5個工作天或之前，以訂明的格式向運輸署署長提交一份申報表。

歷史、發展及公司架構

概覽

我們的歷史可追溯至2016年2月，當時本公司由(其中包括)我們的聯合創始人吳先生、姜先生、周先生、彭先生及趙先生創立。吳先生於自動駕駛行業擁有豐富經驗，引領我們發展為大中華區專注於無人化L4級自動駕駛技術的自動駕駛解決方案提供商。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年按收益計，我們成為最大的機場及廠區等封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案供應商之一，且我們的自動駕駛解決方案獲各行各業的眾多領先知名企業高度認可。

我們的里程碑

下表載列主要發展里程碑：

年份	里程碑事件
2016年	本公司於中國成立為有限責任公司。
2017年	本公司設計師團隊設計的「城市移動包廂無人車」獲得紅點設計概念大獎。
2018年	我們攜手知名汽車製造商於柳州市向大眾展示業內首款L4級自主代客泊車產品原型。
2019年	我們在香港國際機場推出無人物流項目。
2020年	我們於重慶市汽車工廠的廠區物流中應用自動駕駛技術。
2021年	我們在中國西北的一家大型國際機場開始提供自動駕駛車輛解決方案。
2022年	我們於沙特阿拉伯及阿拉伯聯合酋長國的試點項目提供無人配送車及無人接駁車，進軍中東市場。
2023年	我們自香港國際機場接獲大量訂單，並開始為機場提供L4級無人接駁車。
2024年	我們作為25家戰略企業之一，與香港引進重點企業辦公室簽署合作協議。
2025年	我們與山東省的一個主要港口建立戰略合作，提供無人化物流解決方案及拓展至港口物流市場。 我們於卡塔爾的一個主要國際機場的試點項目部署L4級無人物流車及無人接駁車。

本公司的主要公司發展

本公司成立及向北京司馬駒轉讓股權

本公司於2016年2月3日在中國成立為有限責任公司，初始註冊資本為人民幣1,000,000元。截至我們的成立日期，本公司由吳先生、姜先生、周先生、彭先生、趙先生及格靈深瞳分別擁有54.5%、10%、5%、5%、3%及22.5%權益。格靈深瞳為一家於2013年8月16日在中國成立的公司，主要從事基於人工智能的計算機視覺、數據智能及測溫應用軟件的開發。截至我們的成立日期，其由趙先生間接擁有35.20%權益。該公司自2022年3月17日起於上海證券交易所科創板上市(證券

歷史、發展及公司架構

代碼：688207.SH)。截至最後可行日期，趙先生於格靈深瞳已發行股份數目中擁有25.98%的權益，因此格靈深瞳並非趙先生的緊密聯繫人。

於2016年4月25日，吳先生向北京司馬駒無償轉讓本公司的20%股權。有關北京司馬駒的詳情，見「-[編纂]激勵計劃」。

於2016年6月，我們完成天使融資，籌集總投資額11,250,000美元。天使融資完成後，本公司的註冊資本由人民幣1,000,000元增加至人民幣1,176,470元。

於2017年11月，本公司的註冊資本由人民幣1,176,470元增加至人民幣8,300,667元，方式為將資本儲備人民幣7,124,197元轉為註冊資本，由本公司當時股東按彼等於本公司的股權比例擁有。同時，於2017年12月，我們完成A輪融資，籌集總投資額36,000,000美元。A輪融資完成後，本公司的註冊資本由人民幣8,300,667元增加至人民幣10,336,986元。

於2021年2月，我們完成B-1輪融資，籌集總投資額人民幣615,880,000元。B-1輪融資完成後，本公司的註冊資本由人民幣10,336,986元增加至人民幣12,739,380元。

於2021年5月，我們完成B-2輪融資，籌集總投資額人民幣220,000,000元。B-2輪融資完成後，本公司的註冊資本由人民幣12,739,380元增加至人民幣13,454,346元。

於2021年10月，我們完成B-3輪融資，籌集總投資額人民幣274,900,000元。B-3輪融資完成後，本公司的註冊資本由人民幣13,454,346元增加至人民幣14,194,065元。

於2023年5月，我們完成C輪融資，籌集總投資額人民幣300,000,000元。C輪融資完成後，本公司的註冊資本由人民幣14,194,065元增加至人民幣14,802,382元。

於2024年11月8日，本公司由有限責任公司轉制為股份有限公司，註冊資本為人民幣14,802,382元，分為14,802,382股每股面值人民幣1.00元的股份。根據當時股東於2025年5月15日通過的決議案，本公司每股面值人民幣1.00元的股份拆細為10股每股面值人民幣0.10元的股份。

我們的主要附屬公司

以下為我們的主要附屬公司：

名稱	成立日期	成立地點	本公司應佔股權	主要業務／職能
馭勢浙江	2017年7月18日	中國	100%	無人物流車組裝及標定測試
馭勢上海	2016年11月1日	中國	100%	雲計算技術研發
馭勢武漢	2020年10月15日	中國	100%	面向主要客戶的交付、維修及服務中心
馭勢重慶	2023年3月17日	中國	由本公司及馭勢天津管理分別擁有93.02%及6.98%權益	無人乘用車研發

歷史、發展及公司架構

出售馭行浙江

作為我們業務模式的一部分，我們向測繪服務提供商獲取高精地圖和數據服務用於運作自研自動駕駛操作平台，其車腦(主要由軟件(即U-Drive®系統)及硬件(即自動駕駛域控制器)組成)向測繪服務提供商傳輸地理資料數據，並從該等服務提供商接收高精地圖。有關詳情，見「業務—我們的自動駕駛操作平台」。

於往績記錄期間，有關測繪服務主要由馭行浙江提供，其作為內部支持單位運作。由於馭行浙江主要從事的測繪業務屬於禁止外商投資准入的負面清單範圍，而自完成天使融資後我們的股東包括若干外國投資者，故根據中國相關法律，我們被禁止直接持有馭行浙江的股權。有關詳情，見「監管概覽—中國法律及法規—有關公司設立及外商投資的法規」。鑒於有關外商投資限制，我們與吳先生及周先生訂立合約安排，使我們可以有效控制權，並享有自營運馭行浙江產生的全部經濟利益。

然而，鑒於中國對提供測繪服務的公司設有外資所有權限制及隨著本集團發展，我們決定專注於提供AI賦能自動駕駛解決方案的核心業務。為精簡公司架構以便[編纂]，於2024年12月31日，我們通過與吳先生及周先生訂立安排以終止合約安排，出售馭行浙江。因此，馭行浙江不再為本公司附屬公司。鑒於馭行浙江的主要業務並不屬於本公司的核心業務，出售馭行浙江並未對我們的業務營運及財務表現造成任何重大不利影響。據中國法律顧問告知，終止與馭行浙江有關的合約安排屬有效及具有效力。我們目前開展的業務不屬於負面清單限制範圍，亦不受限於特別管理措施。我們承諾，我們不會於緊隨[編纂]完成後進行任何屬於負面清單限制範圍的業務。

於2025年4月27日，為投入時間參與我們的管理及營運，吳先生及周先生向馭行浙江的總經理及獨立第三方張紅濤先生無償(原因為馭行浙江的註冊資本尚未實繳，且馭行浙江錄得負債淨額)轉讓其於馭行浙江的全部股權。除受聘於馭行浙江外，張紅濤先生過去或現時與本公司及附屬公司、股東、董事或高級管理層或彼等各自的任何聯繫人並無關係(包括家族、僱傭、信託、業務、融資或其他關係)。

根據馭行浙江的未經審核管理賬目，其於2024年12月31日出售前截至2023年及2024年12月31日止年度分別錄得收益(為集團內公司間收益，已於綜合入賬時對銷)人民幣23.2百萬元及人民幣16.3百萬元，以及虧損淨額人民幣2.7百萬元及人民幣2.5百萬元；並於截至2023年及2024年12月31日分別錄得負債淨額人民幣6.1百萬元及人民幣5.2百萬元。

我們根據出售馭行浙江前訂立的現有合約，按正常商業條款依據個別項目，繼續向馭行浙江獲取測繪服務，其中大部分服務處於後期，且已於2025年下半年完成。截至2025年12月31日止年度，本集團與馭行浙江的相關交易金額達人民幣13.4百萬元。我們預期，統一自動駕駛平台最新版本U-Drive® 5.0具備更高水平的泛化、自學習及適應能力和最佳算法及數據重用性，其推出將減少我們對任何測繪服務提供商的依賴，因此，我們並無與馭行浙江訂立新協議，且其出售不會對

歷史、發展及公司架構

業務營運及財務表現產生任何重大不利影響。展望未來，我們承諾將自2025年12月1日起終止與馭行浙江的業務關係。我們將僅於需要時向其他第三方服務提供商獲取測繪服務，根據弗若斯特沙利文的資料，本集團可隨時於市場上委聘該等服務提供商以相若條款滿足我們的營運需求。

誠如中國法律顧問所告知，於往績記錄期間及直至張紅濤先生收購其權益當日，馭行浙江已於所有重大方面遵守所有適用法律及法規。據董事經作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，董事概不知悉馭行浙江於往績記錄期間及直至其出售日期有任何不遵守任何中國適用法律及法規的情況而對本集團的業務營運及財務表現造成重大不利影響。

[編纂]激勵計劃

我們已採納[編纂]激勵計劃，以為我們的發展吸引、挽留及嘉獎人才。根據[編纂]激勵計劃，我們已授出購股權以收購吳先生及周先生於[編纂]激勵計劃指定持股平台北京司馬駒所持81.47%合夥權益中的16,294,928個單位（「激勵單位」）。北京司馬駒就[編纂]激勵計劃持有11,496,984股股份，佔緊隨[編纂]及[編纂]股份轉H股完成後（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股）已發行股份數目的6.99%。根據《中華人民共和國合夥企業法》及北京司馬駒的合夥協議，北京司馬駒的管理權（包括行使其所持股份的表決權）僅歸屬於吳先生（作為其普通合夥人），而有限合夥人無權向普通合夥人發出管理指示，包括關於其所持股份的投票指示。餘下18.53%合夥權益由吳先生實益持有。

截至最後可行日期，已根據[編纂]激勵計劃向301名承授人授出購股權，可收購合共16,294,928個激勵單位，包括(i)向3名董事授出的1,148,953個激勵單位；(ii)向1名高級管理層成員授出的58,000個激勵單位；(iii)向6名前顧問授出的750,000個激勵單位，彼等的身份載於「附錄六—法定及一般資料—D. [編纂]激勵計劃」，均曾於我們的科技委員會任職，為我們的科學及研發活動向我們提供指導及見解；(iv)向劉洋先生授出的305,352個激勵單位、向周小成博士授出的912,748個激勵單位及向張丹博士授出的878,758個激勵單位，彼等均為我們的核心研發團隊成員；及(v)向288名並非我們董事、高級管理層成員、現任或前任顧問及核心研發團隊成員的僱員授出12,241,117個激勵單位。任何尚未行使購股權獲行使僅會導致轉讓吳先生及周先生於北京司馬駒所持的合夥權益，而不會引致發行新股份或將北京司馬駒就[編纂]激勵計劃持有的11,496,984股現有股份轉讓予相關承授人。

於[編纂]後概不會根據[編纂]激勵計劃授出進一步獎勵，且[編纂]激勵計劃的條款不受上市規則第十七章的條文所規限。有關[編纂]激勵計劃及激勵單位承授人的進一步資料，見「附錄六—法定及一般資料—D. [編纂]激勵計劃」。

歷史、發展及公司架構

[編纂]投資

我們已完成6輪[編纂]投資，詳情載列如下：

	天使融資 ¹	A輪融資 ²	B-1輪融資 ³	B-2輪融資 ⁴	B-3輪融資 ⁵	C輪融資 ⁶
協議日期 ⁷	2016年4月29日	2017年11月8日	2020年12月28日	2021年3月29日	2021年8月23日	2023年3月13日
已發行股份數目 ⁸	12,451,000股股份	20,363,190股股份	24,023,940股股份	7,149,660股股份	7,397,190股股份	6,083,170股股份
已付代價金額 ⁹	11,250,000美元 (相當於 人民幣77,199,750元)	36,000,000美元 (相當於 人民幣247,039,200元)	人民幣615,880,000元	人民幣220,000,000元	人民幣274,900,000元	人民幣300,000,000元
結清代價日期	2017年3月13日	2018年2月22日	2021年2月3日	2021年5月11日	2021年9月15日	2023年3月17日
每股成本 ⁸	0.90美元(相當於 人民幣6.20元)	1.77美元(相當於 人民幣12.13元)	人民幣25.64元	人民幣30.77元	人民幣37.16元	人民幣49.32元
本公司的投前估值 ¹⁰	63.8百萬美元 (相當於 人民幣437.8百萬元)	164.0百萬美元 ¹² (相當於 人民幣1,125.4百萬元)	人民幣2,650.0百萬元 ¹³	人民幣3,920.0百萬元 ¹⁴	人民幣5,000.0百萬元 ¹⁵	人民幣7,000.0百萬元 ¹⁶
本公司的投後估值 ¹¹	75.0百萬美元 (相當於 人民幣514.7百萬元)	200.0百萬美元 (相當於 人民幣1,372.4百萬元)	人民幣3,265.9百萬元	人民幣4,140.0百萬元	人民幣5,274.9百萬元	人民幣7,300.0百萬元
較[編纂]價折讓 ¹⁷	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

本公司收取的[編纂]

用於發展本集團業務。

緊隨[編纂]完成後於
本公司的股權

[編纂]投資者
為本公司帶來的戰略裨益

禁售期

截至最後可行日期，本公司自[編纂]投資收取的[編纂]已獲悉數動用。

進行[編纂]投資時，董事認為，本公司可受益於[編纂]投資者投資本公司所提供的額外資本以及[編纂]投資者的知識及經驗。[編纂]投資亦標誌著[編纂]投資者對本公司的認可及信心。

根據中國適用法律，所有現有股東(包括[編纂]投資者)於[編纂]後12個月內不得出售彼等持有的任何股份。

歷史、發展及公司架構

附註：

1. 天使融資的投資者包括Sinovation Fund III, L.P.、陝西西科天使參創商務信息諮詢合夥企業(有限合夥)(「西科天使參創基金」)、Zhen Partners IV (HK) Limited、蕪湖科啟汽車科技有限公司(「蕪湖科啟」)及北京青山基業天使投資合夥企業(有限合夥)(「青山基業基金」)。

於2017年5月16日，由於進行轉讓時蕪湖科啟並無償付投資額，蕪湖科啟將其於本公司的0.32%及0.11%股權(於天使輪融資完成後)，以名義代價人民幣1元及人民幣1元分別向王彥敏及陳雪濤(各為獨立第三方)轉讓。承讓人其後已償付投資額。

2. A輪融資的投資者包括寧波瀾亭視聆投資合夥企業(有限合夥)(「寧波瀾亭」)、拉薩知行創新科技有限公司(「拉薩知行」)、Century Gateway Investment Limited、珠海廣發雲意智能汽車產業基金(有限合夥)(「廣發雲意」)、陝西大數據產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「陝西大數據產業基金」)、北京銀泰嘉禾創業投資有限公司(「銀泰嘉禾」)、珠海廣發信德環保產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「廣發信德環保」)、Zhen Partners IV (HK) Limited、珠海康遠投資企業(有限合夥)(「珠海康遠」)。

於2017年12月28日，Century Gateway Investment Limited亦自格靈深瞳收購本公司2.30%股權，代價為3,480,000美元，乃經參考本公司於A輪融資項下的估值後公平磋商釐定。於2018年4月2日，格靈深瞳向CAS-Tech Fund I L.P.轉讓本公司1.76%股權(於A輪融資完成後)，代價為3,000,000美元，乃經參考本公司於A輪融資項下的估值後公平磋商釐定。

3. B-1輪融資之投資者包括共青城新鼎華祺壹號股權投資合夥企業(有限合夥)(「新鼎華祺」)、國開製造業轉型升級基金(有限合夥)(「國開製造業基金」)、北京中關村龍門基金投資中心(有限合夥)(「中關村龍門」)、北京二期中科創星硬科技創業投資合夥企業(有限合夥)(「北京硬科技二期基金」)、寧波梅山保稅港區騰雲源晟股權投資合夥企業(有限合夥)(「騰雲源晟」)、南京中金啟泓投資基金合夥企業(有限合夥)(「中金啟泓」)、深圳市創新投資集團有限公司(「深創投」)、天津海河紅土投資基金合夥企業(有限合夥)(「天津紅土」)、深創投鴻瑞(珠海)產業投資基金(有限合夥)(「深創投鴻瑞」)、上海金山紅土創業投資中心(有限合夥)(「上海紅土」)、深陽紅土新經濟創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「深陽紅土」)、常州紅土人才投資合夥企業(有限合夥)(「常州紅土」)、江蘇中德服貿產業投資基金(有限合夥)(「江蘇中德」)、嘉興嘉耀創業投資合夥企業(有限合夥)(「嘉興嘉耀」)、廈門橡樹林節能環保創投基金合夥企業(有限合夥)(「廈門橡樹林」)、重慶兩江新區戰新服務業股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「重慶兩江戰新基金」)、河南科源申能潔淨能源股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「科源申能」)、蘇州亨通達泰大數據產業基金合夥企業(有限合夥)(「亨通達泰」)及廈門達泰芯石創業投資合夥企業(有限合夥)(「廈門達泰」)。

於2020年4月27日，拉薩知行向中金啟泓及博世(上海)創業投資有限公司(「博世上海」)轉讓本公司2.04%及2.03%股權(於B-1輪融資完成後)，代價分別人民幣36,000,000元及人民幣37,196,082元，乃經參考拉薩知行的投資成本及本公司於B-1輪融資項下的估值後公平磋商釐定。於2020年8月25日，亨通達泰亦自Sinovation Fund III, L.P.收購本公司0.37%股權(於B-1輪融資完成後)，代價為人民幣9,000,000元，乃經參考

歷史、發展及公司架構

Sinovation Fund III, L.P.的投資成本及本公司於B-1輪融資項下的估值後公平磋商釐定。於2022年9月1日，深創投的聯屬人士深創投鴻瑞向深創投轉讓本公司1.37%股權（於B-3輪融資完成後），代價為人民幣20,000,000元，相當於深創投鴻瑞於B-1輪融資項下的投資成本。

4. B-2輪融資的投資者包括上海國企改革發展股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「上海國企改革基金」）及北京智慧雲城投資基金中心（有限合夥）（「北京智慧雲城」）、湘江產業投資有限公司（「湘江投資」）及嘉興嘉耀。
5. B-3輪融資的投資者包括湖北高質量發展產業投資基金合夥企業（有限合夥）（「湖北高質量」）、台州盛升股權投資合夥企業（有限合夥）（「台州盛升」）、中信証券投資有限公司（「中信証券投資」）及馭勝未來（珠海）股權投資合夥企業（有限合夥）（「馭勝未來」）。
6. C輪融資的投資者包括重慶科學城投資控股有限公司（「重科控股」）及信之風（武漢）股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「信之風」）。
7. 如就某一輪[編纂]投資訂立多於1份協議，則該日期基於最後一份協議的日期。
8. 基於本公司轉制為股份有限公司及股份拆細完成後向相關[編纂]投資者發行的股份數目。
9. 指於各輪[編纂]投資中就本公司股權向本公司支付的總投資成本。代價經參考我們的資金需求以及本集團的前景及發展潛力後公平磋商釐定。其並無計及現有股東轉讓股權所支付的投資成本。
10. 指各輪[編纂]投資下的每股成本乘以本公司緊接相應輪次[編纂]投資結束前的市值（按悉數攤薄基準）。
11. 指各輪[編纂]投資下的每股成本乘以本公司緊隨相應輪次[編纂]投資結束後的市值（按悉數攤薄基準）。
12. 天使融資至A輪融資的估值增加，主要由於本集團成功開發L4級無人駕駛小巴。
13. A輪融資至B-1輪融資的估值增加，主要由於開始與商用車原始設備製造商合作開發用於巴士的L4級自動駕駛解決方案，以及成功開發用於機場的L4級無人物流車。
14. B-1輪融資至B-2輪融資的估值增加，主要由於我們的自動駕駛系統獲得國家認可，以及自動駕駛車輛解決方案的客戶及應用場景增加。
15. B-2輪融資至B-3輪融資的估值增加，主要由於與一家大型汽車製造商合作推出搭載我們自動駕駛套件及解決方案的無人的士，增強我們交付能夠應對城市交通場景的產品及解決方案的能力。
16. B-3輪融資至C輪融資的估值增加，主要由於我們用於乘用車的L2+級自動駕駛套件及解決方案實現商業化。
17. [編纂]折讓基於[編纂]每股H股[編纂]計算。

歷史、發展及公司架構

[編纂]投資者的權利

根據本公司與當時股東於2016年4月至2023年5月訂立的增資協議及合營協議以及本公司於2023年5月採用的公司章程(經於2024年10月訂立的股東協議取代)，[編纂]投資者獲授予若干特別權利，其中包括知情權、贖回權、優先購買權、優先取捨權、共同出售權、拖售權、董事提名權、董事會否決權、股東大會否決權、最惠國待遇條款、清算優先權及反攤薄權等。[編纂]投資者於簽立終止協議(定義見下文)前已行使知情權及董事提名權。

為籌備[編纂]，本公司與股東於首次向聯交所遞交上市申請前在2025年5月26日訂立終止協議(「終止協議」)，據此，雙方同意並確認，授予[編纂]投資者的特別權利按以下方式終止：

- (i) 由本公司授予的贖回權、清算優先權及反攤薄權(「本公司贖回權」)已隨即終止並應自始無效。於往績記錄期間，並無任何[編纂]投資者行使贖回權。有關詳情，見附錄一所載會計師報告附註30；
- (ii) 由聯合創始人授予的贖回權(「聯合創始人贖回權」)已終止，但直至於首次遞交[編纂]申請前一日才生效，並僅於下列情況(以最早者為準)下回復：(i)本公司撤回[編纂]申請；(ii)適用監管機構(包括聯交所及中國證監會)終止或拒絕我們的[編纂]申請；及(iii)[編纂]申請失效後3個月內未獲續期，且須於遞交任何後續[編纂]申請前一日再次終止。本公司、聯合創始人與[編纂]投資者之間並無有關聯合創始人贖回權的附帶協議，且本公司並無就聯合創始人違約情況下的聯合創始人贖回權提供任何擔保。考慮到本公司並無責任[編纂][編纂]投資者持有的股份，故於往績記錄期間內並無錄得任何贖回責任。有關詳情，見附錄一所載會計師報告附註36。

《中華人民共和國民法典》第143條規定，民事法律行為應當由具有民事行為能力的行為人在意思表示真實，不違反法律、行政法規的強制性規定，不違背公序良俗的情況下實施，方為有效。基於意思自治原則，本公司與[編纂]投資者明確同意並確認由本公司授予的本公司贖回權應隨即終止並自始無效。透過簽立終止協議，儘管有關本公司贖回權的條款從未獲行使，所有訂約方協定終止有關條款並視其自執行之時起即不具法律效力，從而使各方的權利及責任回復原狀，猶如從未協定該條款一般。此安排未違反任何法律、行政法規的強制性規定或公序良俗，故具有法律效力。基於上述，中國法律顧問認為，由本公司授予的本公司贖回權已不可撤回地終止並應自始無效，不受[編纂]投資者於簽立終止協議前行使知情權及董事提名權所影響；及

- (iii) 根據[編纂]第4.2章須予終止的所有其他特別權利(包括知情權、優先購買權、優先取捨權、共同出售權、拖售權、董事提名權、董事會否決權、

歷史、發展及公司架構

股東大會否決權及最惠國待遇條款)將予終止，於[編纂]前一日生效。

有關[編纂]投資者的資料

我們的領航資深獨立投資者

我們已自以下領航資深獨立投資者獲得相當數額的投資：

中科創星

截至最後可行日期，受中科創星科技投資有限公司(「**中科創星投資**」)最終管理的基金為西科天使叁期基金、北京硬科技二期基金及陝西大數據產業基金(「**中科創星資深獨立投資者**」)。

西科天使叁期基金為於中國成立的有限合夥企業，其普通合夥人陝西西科天使投資管理有限公司持有0.96%合夥權益。西科天使叁期基金有14名有限合夥人，彼等概無持有30%或以上合夥權益。

北京硬科技二期基金為於中國成立的有限合夥企業，其普通合夥人北京中科創星科技有限公司持有1.11%合夥權益。北京硬科技二期基金有27名有限合夥人，彼等概無持有30%或以上合夥權益。

陝西大數據產業基金為於中國成立的有限合夥企業，其普通合夥人陝西金控天使投資管理合夥企業(有限合夥)持有1%合夥權益。陝西大數據產業基金有3名有限合夥人，由中信証券股份有限公司(「**中信証券**」，其H股及A股分別於聯交所(股份代號：6030)及上海證券交易所(證券代碼：600030)上市)擁有67%權益，其他2名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)擁有31%權益。

陝西西科天使投資管理有限公司及北京中科創星科技有限公司為中科創星投資的附屬公司。陝西金控天使投資管理合夥企業(有限合夥)由普通合夥人西安關天天使企業管理合夥企業(有限合夥)(其普通合夥人為中科創星投資及其唯一有限合夥人為北京中科創星科技有限公司)、有限合夥人中科創星投資及獨立第三方陝西投資基金管理有限公司分別持有10%、60%及30%權益。

西科天使叁期基金、北京硬科技二期基金及陝西大數據產業基金為中科創星品牌旗下的投資基金，而中科創星投資為其投資管理平台。中科創星為於2013年9月成立的中國創投公司，由其兩名創始合夥人領導及管理，即米磊博士(持有光學博士學位，曾任職於中國科學院轄下西安光學精密機械研究所，是「硬科技」理念提出者)及李浩先生(資深首席經濟學家及擁有逾20年經驗的資深投資者)。其為圍繞光電子與半導體、人工智能、生物技術、航空航天、先進製造、信息科技、新能源及新材料等重點核心科技領域進行早期投資的創業投資公司，主要投向具有成長潛力、擁有自主創新能力的早期科技型中小企業。自成立以來，中科創星規模隨時間發展壯大，管理資產總值多年來亦逐步上升。截至2024年12月31日，中科創星投資超過480個項目，相關管理資產總值共達人民幣127億元。

截至2016年4月19日(即中科創星資深獨立投資者就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)、2020年11月5日(即中科創星資深獨立投資者就其於本公司的投資簽署最後一份最終協議日期前六個月內的日期)及2024

歷史、發展及公司架構

年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，中科創星的管理資產總值分別為人民幣7億元、人民幣50億元及人民幣104億元，其價值主要來自特專科技投資，包括對從事新一代信息科技、先進軟硬件、先進材料以及新能源及環境保護行業的公司及基金的投資，均屬於中科創星的光電子與半導體、人工智能、生物技術、航空航天、先進製造、信息科技、新能源及新材料等關鍵核心投資領域。由於西科天使叁期基金、北京硬科技二期基金及陝西大數據產業基金為截然不同的基金，由中科創星透過其投資管理平台中科創星投資最終管理及最終負責投資決策，故根據上市指南第2.5章，中科創星資深獨立投資者應合併為一名領航資深獨立投資者。

截至2024年5月28日(即申請前12個月期間的開始日期)及2025年5月28日(即我們提交首次[編纂]申請的日期)，中科創星資深獨立投資者分別共同於已發行股份總數的5.94%及5.94%中擁有權益。

上海國盛

受上海國盛(集團)有限公司(「上海國盛」)最終管理的基金為上海國企改革基金及台州盛升(「上海國盛資深獨立投資者」)。

上海國企改革基金及台州盛升為於中國成立的有限合夥企業，專注於股權投資及由上海國盛資本管理有限公司作為各自的普通合夥人管理，上海國盛資本管理有限公司於上海國企改革基金持有0.2%合夥權益及於台州盛升持有0.65%合夥權益。上海國企改革基金有9名有限合夥人，由上海國盛(由上海市國有資產監督管理委員會全資擁有)擁有40.27%權益，其他8名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)擁有59.53%權益。台州盛升有6名有限合夥人(均為獨立第三方)，由廈門沃侖景榮股權投資合夥企業(有限合夥)、台州市國有資產投資集團有限公司及其他4名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有40%、38.71%及20.65%權益。

上海國盛資本管理有限公司為資產管理公司，由上海國盛控制。上海國盛為於中國成立的有限公司，由上海市國有資產監督管理委員會全資擁有，主要從事以非金融為主、金融為輔的投資，包括投資、資本運作與資產管理、產業研究及社會經濟諮詢。

截至2020年12月31日(即上海國盛資深獨立投資者就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，上海國盛的可供出售金融資產、長期股權投資及其他股本工具投資金額分別為人民幣1,017億元及人民幣1,487億元。由於上海國企改革基金及台州盛升為截然不同的基金，均由上海國盛最終管理及最終負責投資決策，故根據上市指南第2.5章，上海國盛資深獨立投資者應合併為一名領航資深獨立投資者。由於上海國盛的管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，故上海國盛資深獨立投資者共同符合資深獨立投資者的資格。

歷史、發展及公司架構

截至2024年5月28日(即申請前12個月期間的開始日期)及2025年5月28日(即我們提交首次[編纂]申請的日期)，上海國盛資深獨立投資者分別共同於已發行股份總數的3.56%及3.56%中擁有權益。

深創投

受深創投最終管理的基金為深創投、天津紅土、上海紅土、溧陽紅土及常州紅土(「深創投資深獨立投資者」)。

深創投最初由深圳市人民政府國有資產監督管理委員會與一組私營合夥人於1999年共同創立，前者仍直接持有深創投28.20%股權，為其最大股東。深創投現為國有及獨立管理的創業投資機構，主要專注於投資新興產業處於初創期、成長期或[編纂]階段的創新高科技公司，所涉投資包括但不限於IT、新媒體、醫療健康、新能源、環保、化工、新材料、先進製造消費品等。深創投的其他主要股東包括(1)深圳市星河房地產開發有限公司，一家由獨立第三方商人黃楚龍先生最終控制的公司，持有深創投的20.00%股權；(2)深圳市資本運營集團有限公司，由深圳市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有，持有深創投的12.79%股權；及(3)上海大眾公用事業(集團)股份有限公司，一家於聯交所上市(股份代號：1635)及上海證券交易所上市(證券代碼：600635)的公司，持有深創投的10.80%股權。除上文所披露者外，深創投概無其他股東個別持有深創投的10%以上股權。

天津紅土為於中國成立的有限合夥企業，專注於私募股權投資，其普通合夥人天津紅土創新投資管理有限公司於其中持有0.2%合夥權益，而天津紅土創新投資管理有限公司由深創投間接全資擁有。天津紅土有3名有限合夥人，由獨立第三方五礦國際信託有限公司、深創投及其他1名有限合夥人分別擁有50%、29.8%及20%權益。

上海紅土為於中國成立的有限合夥企業，專注於私募股權投資，其普通合夥人鷹潭紅土優創投資管理有限合夥企業(「鷹潭紅土」)於其中持有0.96%合夥權益，而鷹潭紅土由深創投間接全資擁有。上海紅土有10名有限合夥人，由獨立第三方上海績亮創業投資有限公司、深創投及其他8名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有31.95%、28.75%及38.34%權益。

溧陽紅土為於中國成立的有限合夥企業，專注於私募股權投資，其普通合夥人鷹潭紅土於其中持有1.04%合夥權益，而鷹潭紅土由深創投間接全資擁有。溧陽紅土有9名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)。

常州紅土為於中國成立的有限合夥企業，專注於私募股權投資，其普通合夥人鷹潭紅土於其中持有0.99%合夥權益，而鷹潭紅土由深創投間接全資擁有。常州紅土有15名有限合夥人，由最大有限合夥人深創投及其他14名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有29.7%及69.31%權益。

截至2018年12月31日(即深創投資深獨立投資者就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，深創投的管理資產總值分別為人民幣3,334億元及人

歷史、發展及公司架構

人民幣4,956億元。由於天津紅土、上海紅土、溧陽紅土及常州紅土為截然不同的基金，均由深創投最終管理及最終負責投資決策，故根據上市指南第2.5章，深創投資資深獨立投資者應合併為一名領航資深獨立投資者。由於深創投的管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，故深創投資資深獨立投資者共同符合資深獨立投資者的資格。

截至2024年5月28日(即申請前12個月期間的開始日期)及2025年5月28日(即我們提交首次[編纂]申請的日期)，深創投資資深獨立投資者分別共同於已發行股份總數的2.77%及2.77%中擁有權益。

中金啟泓

中金啟泓為於中國成立的有限合夥企業，專注於私募股權投資。中金啟泓的普通合夥人為中金資本運營有限公司，為中國國際金融股份有限公司(「中金公司」)的全資附屬公司。中金公司為一家於聯交所(股份代號：3908)及上海證券交易所(證券代碼：601995)上市的公司，主要從事投資銀行業務、股票業務、固定收益、商品及貨幣業務、資產管理業務、私募股權業務、財富管理業務等業務活動。中金啟泓有6名有限合夥人，均為私人投資者及機構投資者，其中獨立第三方廈門瓏耀投資有限公司(「廈門瓏耀」)持有39.52%合夥權益，其他5名有限合夥人各自持有30%以下合夥權益。

截至2019年6月30日(即中金啟泓就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次上市申請日期前六個月內的日期)，中金公司私募股權業務的管理資產總值分別為人民幣3,237億元及人民幣4,576億元。由於管理中金啟泓的普通合夥人為中金公司的全資附屬公司，而中金公司的管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，且中金公司最終管理及控制中金啟泓的投資決策，故中金啟泓符合資深獨立投資者的資格。

截至2024年5月28日(即申請前12個月期間的開始日期)及2025年5月28日(即我們提交首次[編纂]申請的日期)，中金啟泓分別於已發行股份總數的2.91%及2.91%中擁有權益。

根據上市指南第2.5章的規定，截至我們[編纂]申請當日及於整個申請前12個月期間，我們的領航資深獨立投資者合共持有已發行股份總數的10%或以上，其中2名領航資深獨立投資者各自持有已發行股份總數的3%或以上。有關各領航資深獨立投資者於本公司持股的詳情，見下文「一資本化」。

我們的資深獨立投資者

我們亦已自以下資深獨立投資者獲得相當數額的投資：

廣發信德

受廣發證券最終管理的基金為廣發雲意及廣發信德環保(「廣發信德資深獨立投資者」)。

廣發雲意為於中國成立的有限合夥企業。其為私募股權基金，主要專注於智能汽車及新能源汽車相關行業的投資。廣發雲意由普通合夥人廣發信德投資管理有限公司(「廣發信德」)、有限合夥人江蘇雲意電氣股份有限公司(一家於深圳證券交易所上市的公司，證券代碼：300304)及有限合夥人廣發乾和投資有限

歷史、發展及公司架構

公司分別擁有20%、68.65%及11.35%權益。廣發信德及廣發乾和投資有限公司由廣發證券股份有限公司(「廣發證券」，一家於深圳證券交易所(證券代碼：000776)及聯交所(股份代號：01776)上市的公司)全資擁有。廣發信德主要從事私募股權投資管理業務。廣發證券的主營業務可分為四大業務板塊，分別為投資銀行、財富管理、交易及機構客戶服務和投資管理。其投資組合包括股票、基金、債券、信託產品、衍生品及其他證券投資等。

廣發信德環保為於中國成立的有限合夥企業。其為私募股權基金，主要於中國從事環保行業投資、股權投資及提供股權投資相關諮詢服務。廣發信德環保亦已投資多家公司，包括僑銀城市管理股份有限公司(一家於深圳證券交易所上市的公司，證券代碼：2973)等主要從事水利工程、環保及公共設施管理行業的公司，以及無錫國芯微電子系統有限公司等從事信息傳輸、軟件及信息技術服務行業的公司。廣發信德環保由普通合夥人廣發信德、獨立第三方有限合夥人尚浦產投發展(橫琴)有限公司及其他11名有限合夥人(概無持有廣發信德環保30%以上合夥權益)分別擁有16.11%、34.64%及49.25%權益。

截至2016年12月31日(即廣發信德資深獨立投資者就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，廣發證券的資產管理業務規模分別為人民幣7,164億元及人民幣2,535億元。由於廣發雲意及廣發信德環保為廣發信德所管理的截然不同的基金，而廣發信德為廣發證券的全資附屬公司並由其最終管理及控制投資決策，故根據上市指南第2.5章，廣發信德資深獨立投資者應合併為一名資深獨立投資者。由於廣發證券的管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，故廣發信德資深獨立投資者共同符合資深獨立投資者的資格。

國開製造業基金

國開製造業基金為於中國成立的有限合夥企業。其為投資基金，專注於新一代信息技術及電力裝備製造業的投資，基金規模為人民幣501億元，其投資組合公司包括商湯集團股份有限公司、海爾卡奧斯股份有限公司。國開投資基金管理有限責任公司(「國開基金管理」，於中國成立的有限公司)為國開製造業基金的普通合夥人，持有其0.2%合夥權益，由國開金融有限責任公司(「國開金融」)全資擁有，並由財政部最終控制。國開製造業基金有1名有限合夥人，即國家製造業轉型升級基金股份有限公司，於國開製造業基金持有99.8%合夥權益，而國開製造業基金由國開金融及19名其他股東(概無持有30%或以上權益)分別持有13.59%及86.41%權益。

根據國開金融截至2019年12月31日(即國開製造業基金就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前最新刊發的財務報表)及2024年12月31日(即其在我們提交首次[編纂]申請日期前最新刊發的財務報表)止年度各年的經審核綜合財務報表，截至2019年12月31日及2024年12月31日，國開金融的投資組合(包括交易性金融資產、債務投資、其他股權工具投資及長期股權投資)分別為人民幣1,329億元及人民幣1,656億元。由於管理國開製造業基金的普通合夥人為國開金融的全資附屬公司，而國開金融的投資組合規模符合上市指南第2.5章所載門檻，且國開金融最終管

歷史、發展及公司架構

理及控制國開製造業基金的投資決策，故國開製造業基金符合資深獨立投資者的資格。

湖北高質量

湖北高質量為於中國成立的有限合夥企業。湖北高質量有4名獨立第三方有限合夥人，其中武漢經開投資有限公司持有41.96%合夥權益及國開製造業基金持有29.37%合夥權益，而其他有限合夥人概無持有30%以上合夥權益。武漢經開投資有限公司由中國國有企業武漢經開產業投資集團有限公司全資擁有。湖北高質量的基金經理為獨立第三方北京洪泰同創投資管理有限公司(連同其聯屬人士統稱「洪泰同創」)。

洪泰同創由俞敏洪先生及盛希泰先生於2014年共同創立，由青島鑫宸科創實業有限公司(由盛希泰先生及俞敏洪先生分別擁有60%及10%權益的公司)全資擁有。洪泰同創為從事股權投資的投資公司，聚焦於智能生產、人工智能、信息科技、半導體、新材料、新能源及生命科學的高科技行業。

截至最後可行日期，洪泰同創已投資超過300家公司。截至2021年6月30日(即湖北高質量就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，洪泰同創的管理資產總值分別為人民幣192億元及人民幣501億元。由於湖北高質量由洪泰同創管理，而洪泰同創負責湖北高質量的投資決策且管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，故湖北高質量符合資深獨立投資者的資格。

博世上海

博世上海為於中國成立的有限公司，從事風險投資。其由羅伯特·博世有限公司(Robert Bosch GmbH,「博世集團」)最終全資擁有。博世集團為一家全球領先的技術及服務供應商，其業務劃分為汽車與智能交通技術解決方案、工業技術、消費品以及能源與建築技術4個業務領域。其亦於世界各地投資外部技術初創公司，以儘早獲得前沿技術。博世集團的投資集中於涉及高度自動化駕駛、人工智能、物聯網、汽車與智能交通技術解決方案及未來計算機體系結構的項目。

慈善基金Robert Bosch Stiftung GmbH持有博世集團的92%股本。大部分投票權由工業信託Robert Bosch Industrietreuhand KG持有。該信託行使企業家股東的職能。其餘股份由Bosch家族持有。

截至2019年12月31日(即博世上海就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，博世集團的投資組合分別為150億歐元及187億歐元，入賬列作按公平值計入損益或其他全面收益計量的金融資產，主要包括合夥權益、應佔投資基金、若干計息證券及衍生產品，以及按權益計量的投資。由於博世上海為博世集團的全資附屬公司，而博世集團的管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，且博世集團最終管理及控制博世上海的投資決策，故博世上海符合資深獨立投資者的資格。

歷史、發展及公司架構

信之風

信之風為於中國成立的有限合夥企業。其主要從事汽車行業「新四化」(電動化、智能化、網聯化、共享化)相關領域的股權投資，以及智能製造、AI、雲計算、大數據、物聯網、移動通信、多形式動力源等汽車行業改革核心領域的股權投資。其普通合夥人轅憬(武漢)投資管理有限公司持有0.03%合夥權益，而轅憬(武漢)投資管理有限公司由東風資產管理有限公司(「東風資產管理」)全資擁有。東風資產管理亦為信之風的唯一有限合夥人，持有99.97%合夥權益。

東風資產管理為於中國註冊成立的公司，其業務包括資產管理、產業投資、創業投資、投資管理與諮詢、土地與房地產開發、國際經濟技術合作以及相關技術諮詢、技術服務、信息服務及售後服務。東風資產管理為東風汽車集團有限公司(「東風汽車」)的全資附屬公司，該公司為一家大型國有企業，從事製造商用車、乘用車、汽車零部件、部件及裝備以及其他汽車相關業務，由國有資產監督管理委員會最終擁有。

根據弗若斯特沙利文的資料，按中國汽車集團所有車型的銷量計，東風汽車於2022年及2024年分別排名第三及第七，佔市場份額的9.2%及7.9%。由於管理信之風的普通合夥人東風資產管理為東風汽車的全資附屬公司，而東風汽車截至2022年12月31日(即信之風就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)按中國汽車集團所有車型的銷量計分別為下游汽車行業的主要參與者，故根據上市指南第2.5章，信之風符合資深獨立投資者的資格。

中信證券投資

中信證券投資為於中國成立的有限公司，由中信證券全資擁有。中信證券投資為中信證券的另類投資附屬公司，其投資組合包括金融產品投資、證券投資及股權投資。

中信證券為於中國成立的股份有限公司，其H股於聯交所上市(股份代號：6030)及A股於上海證券交易所上市(證券代碼：600030)，主要從事證券經紀、證券投資諮詢、與證券交易、投資活動有關的財務顧問、證券承銷與保薦、證券自營、證券資產管理、融資融券、證券投資基金代銷、為期貨公司提供中間介紹業務、代銷金融產品及股票期權做市。

截至2021年6月30日(即中信證券投資就其於本公司的投資簽署首份最終協議日期前六個月內的日期)及2024年12月31日(即我們提交首次[編纂]申請日期前六個月內的日期)，中信證券的管理資產總值分別為人民幣13,910億元及人民幣15,424億元。由於中信證券投資為中信證券的全資附屬公司，而中信證券的管理資產總值符合上市指南第2.5章所載門檻，且中信證券最終管理及控制中信證券投資的投資決策，故中信證券投資符合資深獨立投資者的資格。

歷史、發展及公司架構

鑒於預期將於[編纂]完成後發行[編纂]股股份(假設[編纂]未獲行使)，[編纂]後，資深獨立投資者(包括領航資深獨立投資者)將合共持有已發行股份總數不少於[編纂](假設[編纂]未獲行使)。

我們的其他[編纂]投資者

除領航資深獨立投資者及資深獨立投資者外，[編纂]投資者亦包括以下各方：

Century Gateway Investment Limited

Century Gateway Investment Limited為投資控股公司，由Advantech Capital L.P. (「尚城資本」)全資擁有。尚城資本為私募股權投資資金，專注於創新增長投資。

寧波瀾亭

寧波瀾亭為於中國成立的有限合夥企業。其為風險投資基金，由其普通合夥人上海瀾亭投資管理有限公司管理，而上海瀾亭投資管理有限公司則由4名獨立第三方人士最終擁有。寧波瀾亭有4名有限合夥人，分別為歐雅青女士、翁利中先生及其他2名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)，彼等分別擁有59.90%、34%及6%權益。

Sinovation Fund III, L.P.

Sinovation Fund III, L.P.為於開曼群島註冊成立的有限合夥企業，為創新工場品牌旗下的投資基金。Sinovation Fund Management III, L.P.為Sinovation Fund III, L.P.的普通合夥人，由李開復博士最終控制。Sinovation Fund III, L.P.有約50名有限合夥人，而彼等概無持有30%以上合夥權益。

創新工場由李開復博士帶領的團隊成立於2009年，為一家技術型創業投資機構，專注於AI及硬科技、機器人及自動化、企業服務軟件、醫療科技以及可持續科技，目前管理超過10個美元及人民幣基金，在中國投資400多家科技領域公司。

重科控股

重科控股為於中國成立的公司，專注於資本管理及投資。其由重慶高新開發建設投資集團有限公司(「重慶高新投資」)最終全資擁有。重慶高新投資為一家國有企業，由重慶市財政局及重慶高新技術產業開發區管理委員會分別擁有99.01%及0.99%權益，從事重慶高新技術開發區的城市開發。重科控股及重慶高新投資的投資組合包括於自動化系統、物聯網技術、新能源汽車、新能源存儲與輸配技術等多個行業的股權及基金投資。

新鼎華麒

新鼎華麒為於中國成立的有限合夥企業。其為風險投資基金，主要專注於股權投資。新鼎華麒由其普通合夥人北京新鼎榮盛資本管理有限公司管理。北京新鼎榮盛資本管理有限公司為根據中國法律成立的有限公司，由北京新鼎榮輝資本管理有限公司全資擁有，而北京新鼎榮輝資本管理有限公司由獨立第三方張馳實益控制98.58%權益。新鼎華麒有20名有限合夥人，彼等概無持有30%或以上合夥權益。

歷史、發展及公司架構

中關村龍門

中關村龍門為於中國成立的有限合夥企業，專注於投資信息技術、高端製造、醫療保健及消費升級領域。其總管理人為北京中關村龍門投資有限公司。中關村龍門有9名有限合夥人，由全國社會保障基金理事會及其他8名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有39.87%及59.14%權益。

騰雲源晟

騰雲源晟為於中國成立的有限合夥企業，由獨立第三方普通合夥人世紀騰雲投資管理有限公司及有限合夥人西藏騰雲投資管理有限公司分別擁有1.00%及99.00%權益。騰雲源晟主要從事私募股權投資，投資消費、醫療、環保及科技等新經濟領域。

北京智慧雲城

北京智慧雲城為於中國成立的有限合夥企業，主要從事專注於人工智能、大數據及雲計算等技術領域的私募股權及創業投資。其由普通合夥人北京華易力鼎投資管理有限公司管理並持有1.14%合夥權益。北京智慧雲城有8名有限合夥人，由獨立第三方廈門戴移企業管理顧問有限公司及其他7名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有31.79%及67.08%權益。

CAS-Tech Fund I L.P.

CAS-Tech Fund I L.P.為於開曼群島成立的獲豁免有限合夥企業，由普通合夥人CAS-Tech Management, Ltd.管理，而CAS-Tech Management, Ltd.由上海國檀投資中心(有限合夥)擁有94%權益。CAS-Tech Fund I L.P.主要專注於投資醫療及技術領域的早期項目。

嘉興嘉耀

嘉興嘉耀為於中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資。其由普通合夥人北京淳信宏圖投資管理有限公司管理並持有0.39%合夥權益。嘉興嘉耀有2名有限合夥人，由馬魁蘭女士及楊顯軍先生分別擁有60.55%及39.06%權益。

Zhen Partners IV (HK) Limited

Zhen Partners IV (HK) Limited為於香港註冊成立的有限公司，由Zhen Partners Fund IV, L.P.全資擁有。Zhen Partners Fund IV, L.P.為一家開曼群島獲豁免有限合夥企業，從事對主要處於初創階段的公司進行創業投資，由其頂尖普通合夥人Zhen Partners Management (TTGP) IV, Ltd.控制。徐小平、王強、方愛之及戴雨森持有Zhen Partners Management (TTGP) IV, Ltd.的投票權。

歷史、發展及公司架構

馭勝未來

馭勝未來為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資，由其普通合夥人深圳前海宏兆基金管理有限公司管理並持有0.99%合夥權益。馭勝未來有5名有限合夥人，由李新保先生及其他4名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有32.0792%及66.93%權益。

湘江投資

湘江投資為於中國成立的有限公司，主要從事高技術項目和企業的投資以及資本及資產管理。其由湖南省人民政府國有資產監督管理委員會及湖南省人民政府透過湖南能源集團股份有限公司最終擁有。

江蘇中德

江蘇中德為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。江蘇中德的普通合夥人為獨立第三方無錫國聯金投啟源私募基金管理有限公司，持有0.01%合夥權益。江蘇中德有14名有限合夥人，彼等持有的合夥權益介乎0.14%至16.97%，其中無錫市太湖愛思創業投資合夥企業(有限合夥)為江蘇中德的最大有限合夥人。

銀泰嘉禾

銀泰嘉禾為於中國註冊成立的有限公司，主要從事私募股權投資。其由獨立第三方銀泰華盈投資有限公司及其他3名股東(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有30.79%及69.21%權益。

亨通達泰

亨通達泰為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。其由普通合夥人蘇州達泰創業投資管理有限公司管理並持有4%合夥權益。亨通達泰有12名有限合夥人，由江蘇亨通光電股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司(證券代碼：600487))及其他11名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有40.1%及55.89%權益。

科源申能

科源申能為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。其由獨立第三方普通合夥人洛陽豫申企業管理合夥企業(有限合夥)管理並持有2%合夥權益。科源申能有2名有限合夥人，由獨立第三方河南科源產業投資基金合夥企業(有限合夥)及上海申能能創能源發展有限公司分別擁有49%權益。

歷史、發展及公司架構

廈門橡樹林

廈門橡樹林為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。其由獨立第三方普通合夥人廈門橡果創業投資管理有限公司管理並持有3%合夥權益。廈門橡樹林有9名有限合夥人，彼等概無持有30%或以上合夥權益。

重慶兩江戰新基金

重慶兩江戰新基金為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。其由獨立第三方普通合夥人重慶承運企業管理有限公司及有限合夥人重慶市江北嘴中央商務區投資集團有限公司分別擁有0.1%及99.9%權益。

廈門達泰

廈門達泰為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。其由獨立第三方普通合夥人廈門達泰清石股權投資管理有限公司管理並持有1.06%合夥權益。廈門達泰有5名有限合夥人，由獨立第三方廈門惠炬峰拓股權投資合夥企業(有限合夥)及其他4名有限合夥人(概無持有30%或以上合夥權益)分別擁有38.22%及60.72%權益。

青山基業基金

青山基業基金為在中國成立的有限合夥企業，主要從事大眾消費品行業及科技、媒體和電信(TMT)行業初創公司的股本證券投資。其由普通合夥人北京青山同創投資有限公司(獨立第三方)管理並持有20%合夥權益。青山基業基金有11名有限合夥人，彼等概無持有30%或以上合夥權益。

王彥敏女士

王彥敏女士為個人投資者，並於2016年認識本公司。據董事所深知，王彥敏女士為獨立第三方。

陳雪濤先生

陳雪濤先生為個人投資者，並於2017年認識本公司。據董事所深知，陳雪濤先生為獨立第三方。

珠海康遠

珠海康遠為於中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權投資。其由獨立第三方普通合夥人許一寧先生管理並持有20%合夥權益。珠海康遠有36名有限合夥人，彼等概無持有30%或以上合夥權益。

據董事經作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，[編纂]投資者均為獨立第三方。

歷史、發展及公司架構

遵守上市指南第4.2章

基於(i)[編纂]投資的代價已於首次向聯交所遞交[編纂]申請的日期前不少於28個整日償付；及(ii)上文所載授予[編纂]投資者的所有特別權利已或將於[編纂]時終止，獨家保薦人確認，[編纂]投資符合上市指南第4.2章。

一致行動及投票代理安排

為鞏固控制權及訂明統一戰略規劃及決策流程，聯合創始人於2019年12月17日訂立一致行動協議，據此，姜先生、周先生、彭先生及趙先生各自同意，只要彼直接或間接持有本公司的任何股權，則彼應按與吳先生一致的方式行使投票權。該協議將維持有效，直至經各方共同同意終止為止，惟於格靈深瞳在2021年6月22日向上海證券交易所科創板遞交上市申請時，趙先生的責任已告終止。終止趙先生作為該協議的訂約方已計及趙先生的主要業務權益格靈深瞳預計將於科創板上市，而趙先生作為格靈深瞳的董事長兼董事，認為使其於本公司的投票權益與格靈深瞳保持一致且不受該協議限制，將符合格靈深瞳的最佳利益。

此外，吳先生分別於2020年9月9日、2020年11月5日及2020年12月30日與新鼎華麒、科源申能與嘉興嘉耀(B-1輪融資項下[編纂]投資者)訂立協議，據此，新鼎華麒、科源申能及嘉興嘉耀各自同意，只要其持有本公司的任何股權，其將授權吳先生代其行使所有投票權。協議將維持有效，直至(i)經各方共同同意終止；及(ii)[編纂]完成(以較早者為準)為止。本公司認為，有關安排符合現行市場慣例，可讓吳先生維持其於本公司私人公司階段時在股東大會的投票影響力，從而確保吳先生能夠以其遠見及領導能力持續向本公司作出貢獻，同時讓機構投資者於[編纂]後可維持對彼等投票權的直接控制。

歷史、發展及公司架構

資本化

下表載列本公司截至最後可行日期及緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)的股權架構：

股東	截至最後可行日期 股份數目 ¹	持股比例 ²	未上市股份數目	緊隨[編纂]完成後 H股數目	股份總數	持股比例 ²
聯合創始人						
吳先生 ³	24,341,740	16.44%	[編纂]	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
姜先生 ³	7,055,560	4.77%	[編纂]	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
周先生 ³	3,527,780	2.38%	[編纂]	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
彭先生 ³	3,527,780	2.38%	[編纂]	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
趙先生	2,116,680	1.43%	[編纂]	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
初始股東						
北京馬駒 ⁴	14,111,120	9.53%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
格靈深瞳	11,677,930	7.89%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
領航資深獨立投資者						
西科天硬大數企升	5,110,390	3.45%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
北京二期產業基金	1,950,370	1.32%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
陝西二產改革基金	1,729,310	1.17%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
上海國企	3,249,840	2.20%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
台灣盛投	2,015,460	1.36%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
深創紅土	1,950,380	1.32%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
天津紅土	1,170,230	0.79%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
上海紅土	390,070	0.26%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
溧陽紅土	390,070	0.26%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
常州紅土	195,040	0.13%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
中金泓	4,314,230	2.91%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
資深獨立投資者						
廣發雲信製高上風	2,305,740	1.56%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
廣發信環業量	1,083,700	0.73%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
國開德造質海	3,120,600	2.11%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
湖北世之	2,690,870	1.82%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
博信	2,590,020	1.75%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]
	2,027,720	1.37%	[編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]	[纂 編纂]

歷史、發展及公司架構

股東	截至最後可行日期 股份數目 ¹	持股百分比 ²	未上市股份數目	緊隨[編纂]完成後 H股數目	股份總數	持股百分比 ²
中信証券投資	1,345,430	0.91%	–	[編纂]	[編纂]	[編纂]
其他[編纂]投資者						
Century Gateway Investment Limited	5,742,770	3.88%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
寧波瀾亭	5,187,920	3.50%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
Sinovation Fund III, L.P.	5,065,700	3.42%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
重科控股	4,055,450	2.74%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
新鼎華麒 ⁵	3,740,040	2.53%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
中關村龍門	1,950,370	1.32%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
騰雲源晟	1,950,370	1.32%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
北京智慧雲城	1,949,910	1.32%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
CAS-Tech Fund I L.P.	1,824,170	1.23%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
嘉興嘉耀 ⁵	1,820,200	1.23%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
Zhen Partners IV (HK) Limited	1,383,450	0.93%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
馭勝未來	1,345,430	0.91%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
湘江投資	1,299,940	0.88%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
銀蘇泰達	1,170,230	0.79%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
亨通源	1,152,870	0.78%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
科廈	897,170	0.61%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
重慶兩江戰新基金	780,150	0.53%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
廈門達基業基金	780,150	0.53%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
青島山王	780,150	0.53%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
陳海康遠	390,080	0.26%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
珠	350,030	0.24%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	262,540	0.18%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	87,490	0.06%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	69,180	0.05%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
[編纂]投資者	–	–	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
總計	148,023,820	100%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

歷史、發展及公司架構

附註：

1. 指本公司轉制為股份有限公司及完成股份拆細時向相關股東發行的股份數目。
2. 上表所載百分比數字已作約整。因此，表內所示總數未必為其之前數字的算術總和。
3. 吳先生、姜先生、周先生及彭先生為一致行動安排的訂約方。
4. 北京司馬駒為[編纂]激勵計劃的指定持股平台，其中根據[編纂]激勵計劃，吳先生(其普通合夥人)及周先生(其有限合夥人)為購股權承授人的利益持有61.47%的合夥權益及20%的合夥權益。北京司馬駒餘下18.53%的合夥權益由吳先生實益持有。
5. 吳先生、新鼎華麒、科源申能及嘉興嘉耀為投票代理安排的訂約方，其將維持有效，直至(i)經各方共同同意終止；及(ii)[編纂]完成(以較早者為準)為止。

歷史、發展及公司架構

公眾持股量

上市規則第19A.13A條規定，倘上市時股份的預期市值超過6,000,000,000港元但不超過30,000,000,000港元，則須為公眾人士持有H股的股份最低指定百分比按以下兩者中的較高者釐定：(i)使公眾人士持有的H股於[編纂]時的預期市值達1,500,000,000港元的百分比；及(ii) 15%。

根據預期於緊隨[編纂]完成後發行的[編纂]股股份(假設[編纂]未獲行使)及[編纂][編纂]港元，於[編纂]時，股份的市價將為[編纂]百萬港元，且已發行股份總數中至少[編纂]%是必須由公眾人士持有的H股。

[編纂]後，由(i)執行董事吳先生及周先生持有的[編纂]股H股；(ii)控股股東姜先生及彭先生持有的[編纂]股H股；及(iii)北京司馬駒(吳先生的緊密聯繫人)持有的[編纂]股H股，概不會被視為公眾持股量的一部分。其餘股東包括趙先生、格靈深瞳及所有[編纂]投資者，均為獨立第三方，而彼等持有的[編纂]股H股於[編纂]完成後將計入本公司的公眾持股量。

因此，考慮到將根據[編纂]發行的[編纂]股H股，且該等H股不會[編纂]予本公司的任何核心關連人士或上市規則第8.24條中的不視為公眾人士者(假設[編纂]未獲行使)，預期[編纂]股H股(佔我們已發行股份總數的[編纂])將由公眾人士持有，此將符合上市規則第19A.13A條的公眾持股量規定。

禁售及自由流通量

下表載列根據上市規則第18C.14條及中國適用法律於[編纂]時須遵守出售限制的股份：

人士	職位	受規定 所限的 股份數目 ¹	受規定 所限的 持股 ¹
禁售期由本文件日期起至[編纂]起計12個月屆滿時為止：			
吳先生	聯合創始人、董事長、 執行董事兼首席執行官	[編纂]	[編纂]
姜先生	聯合創始人	[編纂]	[編纂]
周先生	聯合創始人、執行董事、 首席產品官兼副總經理	[編纂]	[編纂]
彭先生	聯合創始人、創新業務 事業部負責人兼副總經理	[編纂]	[編纂]
趙先生	聯合創始人	[編纂]	[編纂]
北京司馬駒 ²	吳先生的緊密聯繫人	[編纂]	[編纂]
西科天使叁期基金	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
北京硬科技二期 基金	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]

歷史、發展及公司架構

人士	職位	受規定 所限的 股份數目 ¹	受規定 所限的 持股 ¹
陝西大數據產業 基金	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
上海國企 改革基金	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
台州盛升 深創投	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
天津紅土	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
上海紅土	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
溧陽紅土	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
常州紅土	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]
中金啟泓	領航資深獨立投資者	[編纂]	[編纂]

附註：

- 基於預期緊隨[編纂]完成後有[編纂]股將予發行股份，並假設[編纂]未獲行使。
- 北京司馬駒由(i)吳先生(其普通合夥人)實益擁有[編纂]權益；及(ii)吳先生及周先生(其有限合夥人)為[編纂]激勵計劃項下購股權承授人的利益擁有61.47%及20%權益。由於(i)吳先生及周先生須遵守自本文件日期起至[編纂]起計12屆滿之日止的禁售期，彼等承諾，彼等於上述禁售期內將不會根據上市規則第18C.14條出售彼等於上述合夥企業的權益。

此外，由於[編纂]激勵計劃項下的若干購股權承授人，即(i)周先生及彭先生；(ii)我們的董事江宗哲先生及吳軍先生；及(iii)我們核心研發團隊成員劉洋先生、周小成博士及張丹博士，須遵守自本文件日期起至[編纂]起計12個月屆滿之日止的禁售期，彼等承諾，彼等於上述禁售期內將不會根據上市規則第18C.14條出售授予彼等的購股權權益，以及於行使彼等已歸屬的購股權後將轉讓予彼等的合夥權益。

根據北京司馬駒的合夥協議，有限合夥人作出的任何合夥權益轉讓均須經普通合夥人吳先生及多數合夥權益持有人批准。吳先生將確保禁售限制將就上述人士作為有限合夥人所持有的間接權益得到有效執行。

此外，根據中國適用法律，所有現有股東(包括[編纂]投資者)於[編纂]後12個月內不得出售彼等持有的任何[編纂]股內資股及[編纂]股H股。

上市規則第19A.13C條規定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[編纂]時必須符合以下其中一項條件：(a)佔於[編纂]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[編纂]時的預期市值不少於50,000,000港元；或(b)[編纂]時的預期市值不少於600,000,000港元。

基於不會根據[編纂]向本公司任何核心關連人士或上市規則第8.24條中的不視為公眾人士者分配H股，假設[編纂]未獲行使且按[編纂][編纂]港元，於[編纂]完成後及[編纂][編纂][編纂]股股份(詳情載於「[編纂]」)，該等股份將受於自[編纂]起計六個月期間將受禁售規定所限，預期[編纂]股H股(即[編纂]未[編纂]的所有[編纂]，市值為[編纂]百萬港元)於[編纂]時將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，此將符合上市規則第19A.13C條項下的自由流通量規定。

中國法律合規

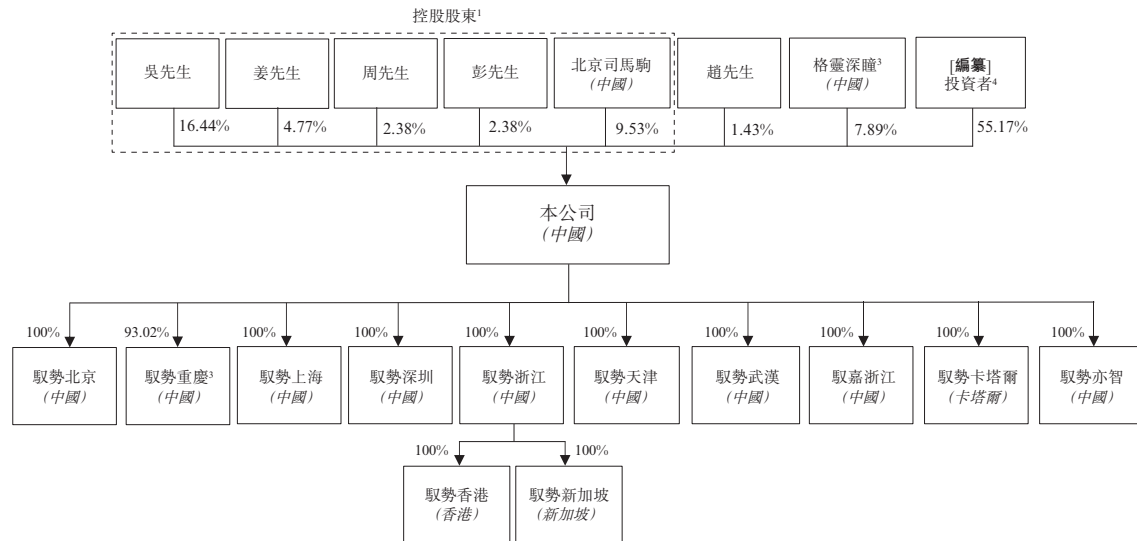
中國法律顧問已確認，根據中國適用法律及法規，本節所載股權轉讓及本集團註冊資本變更已妥為合法完成，且本集團已取得所有必要批准及辦理所有必要備案，並已於所有重大方面遵守與本節所載股權變動有關的中國適用法律及法規。

歷史、發展及公司架構

公司架構

緊接[編纂]前的公司架構

下圖載列我們緊接[編纂]前的公司架構：

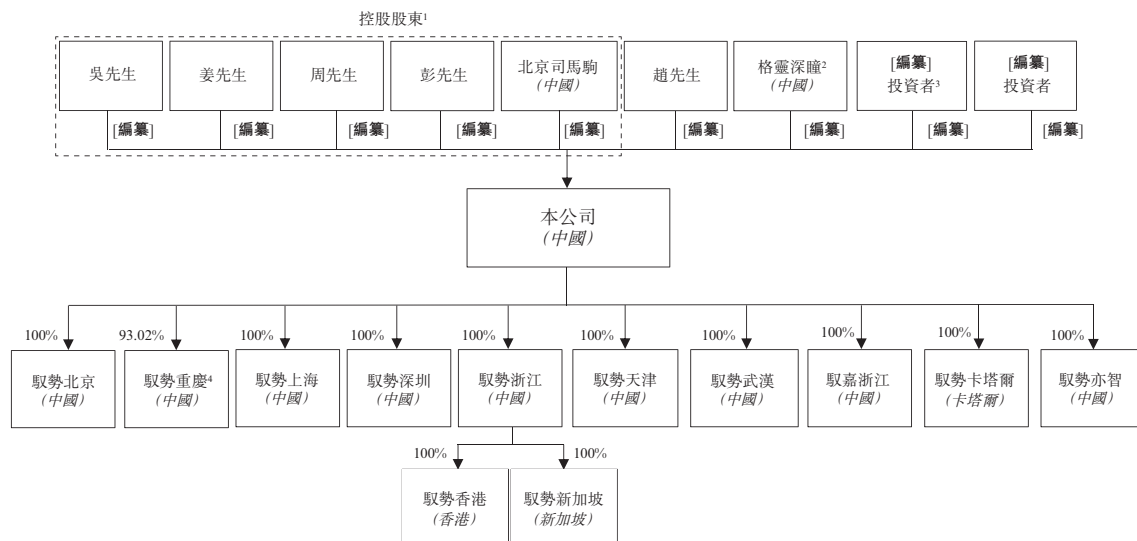


附註：

- 吳先生、姜先生、周先生及彭先生為一致行動安排的訂約方。此外，吳先生為北京司馬駒的普通合夥人。因此，根據上市規則，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將為一組控股股東。
- 格靈深瞳於上海證券交易所科創板上市（證券代碼：688207）。
- 馭勢重慶的餘下6.98%股權由馭勢天津管理擁有。

緊隨[編纂]完成後的公司架構

下圖載列我們緊隨[編纂]完成後的公司架構（假設[編纂]未獲行使）：



附註：

見上文「一公司架構—[編纂]的公司架構」所載附註。

業 務

概 覽

我們是大中華區專注於無人化L4級技術的自動駕駛解決方案供應商。我們目前專注於封閉場景(特別是在機場及廠區)中的商用車，旗下解決方案為全場景通用，已應用於各種開放及封閉場景，覆蓋物流、營運及機動車輛，囊括L2級至L4級自動駕駛級別。特別是，根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2025年按收益計在大中華區封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場的市場份額達3.1%。於2023年、2024年及2025年，我們收益的99.6%、98.6%及99.0%自中國內地及香港產生。我們的市場地位建基於：

- 於2025年按收益計，於大中華區機場場景及廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案供應商中均穩居首位，市場份額分別為90.5%及31.7%，志在促進研究及擴大於各類封閉及開放場景中的應用；
- 作為唯一一家為全球機場提供大型商業營運L4級自動駕駛解決方案的供應商，符合最高國際安全標準；
- 通過覆蓋乘用車及商用車，於不同的應用場景中提供具有成本效益的擴展，並借助我們的技術基礎、行業數據、專門知識以及廣泛的標準自動駕駛車輛及套件，覆蓋我們所開發的不同應用場景；
- 服務藍籌客戶群，包括35家《財富》中國及世界500強公司，證明我們的自動駕駛解決方案獲各行各業的領先知名企業高度認可。

多年來，我們致力於L4級自動駕駛解決方案的研發、發展及創新，所付出的研發努力造就多項重大成就，核心技術內部研發卓越往績(涵蓋車端及雲端AI能力以及安全框架)、U-Drive®系統及解決方案多次迭代並拓展至新場景及領域、知識產權創造及行業認可即為明證。

我們成功完成香港國際機場(「香港國際機場」)無人物流項目，並於8年前開始在香港國際機場部署自動駕駛車輛，為其過渡至無人化運作鋪平道路。此舉涉及我們與香港國際機場緊密合作，投入大量努力，以達到機場極高的安全標準。自此，我們與香港國際機場維持穩定的業務關係，並一直為香港國際機場提供額外車種及相關服務，以滿足其不斷變化的業務需求。憑藉我們在香港國際機場的彪炳往績，我們已獲得在其他機場實施自動駕駛解決方案的商機。我們的部署及實施時間從中國西北一個主要國際機場的3年大大縮短至新加坡樟宜機場的1年半。就香港國際機場而言，我們的部署及實施期限由2019年約2年縮短至2023年的1年，並於2025年進一步縮短至僅0.5年。同時，自成立以來，我們嚴格遵守國際標準制定技術、文件處理及業務流程，從而能夠順暢即時地在全球部署自動駕駛解決方案。

我們的核心產品包括向機場、廠區等企業客戶以及商用車及乘用車製造商提供自動駕駛解決方案。該等解決方案包括搭載L4級自動駕駛功能的商用車、自動駕駛套件、軟件解決方案及租賃服務。我們的L4級車輛設計為無需配備後備安全員即可運行，從而在適用場景中實現無人駕駛功能。我們將自動駕駛部署用於封閉場景以至開放作業等多元化環境，以切合特定行業的個性化商業應用，賦能業務合作夥伴。

業 務

自成立以來，我們一直致力於提供AI賦能自動駕駛解決方案，尤其專注於封閉場景(如機場、廠區、港口及礦區)及開放場景(如物流、巴士及其他領域)。我們亦致力於將自動駕駛解決方案擴展至其他行業單位及場景。我們的L4級自動駕駛技術為應付人手短缺以及克服複雜運作狀況及嚴峻環境所帶來的挑戰而設計。主要應用領域包括：

- **機場：**根據弗若斯特沙利文的資料，我們是唯一一家為全球機場提供大型商業營運L4級自動駕駛解決方案的供應商。我們已成功在香港國際機場實行無人電動牽引車(「**無人電動牽引車**」)、無人接駁車(「**無人接駁車**」)和無人巡邏車(「**無人巡邏車**」)及相關軟硬件，以實現無人行李及貨物牽引、接駁及巡邏服務。香港國際機場項目的成功經驗以及我們與香港國際機場的長期合作關係證明我們有能力提供符合國際機場嚴格安全及技術標準的自動駕駛解決方案。截至最後可行日期，我們已與17個中國機場及3個海外機場展開合作，並一直在探索與中國及全球4個機場的合作機會，雄踞機場運輸領域，展現我們解決方案及服務的可擴展性及適配性。於2023年、2024年及2025年，機場場景的收益分別佔自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務總收益的71.2%、58.7%及38.9%。自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案的收益無法按應用場景細分，原因為相關產品通用於不同應用場景，且其在交付客戶後的實際最終用途超出我們的控制或知悉範圍。
- **廠區：**我們提供端到端無人化物流解決方案，實現從室內到室外，以及從室外到室內對原材料、樣品、零件、半成品及製成品的無人化交付，由受控廠區環境發展至開放道路應用。在室內運作方面，我們的無人車無需GPS而使用場景記憶運作。至於室外運作，我們的無人車可在多種交通及全天候條件下運作。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，我們為提供可實現室內室外自主運作自動駕駛解決方案的**最大L4級自動駕駛解決方案供應商之一**，有關解決方案需要運用大量行業經驗及數據解決許多困難極端情況。我們的解決方案及服務涵蓋各行各業，包括汽車、化工、光伏及鋰電池製造。於2023年、2024年及2025年，廠區場景的收益分別佔自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務總收益的22.2%、25.8%及21.4%。自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案的收益無法按應用場景細分，原因解釋如上。
- **其他場景：**除我們已提供多功能自動駕駛車輛解決方案的機場及廠區外，我們已通過自動駕駛套件解決方案將自動駕駛解決方案的應用場景擴展至城市、港口、礦山、農場及牧場。

於中國內地、香港及新加坡等我們有業務營運的其他海外國家，於封閉場景中進行室外作業一般並無監管限制，但於開放場景中進行室外作業則必須獲監管機關頒發批文或牌照，而該等批文或牌照應由營運實體(即我們的客戶)獲取。我們的法律部一直密切監察我們營運所在國家及地區的監管規定，且我們於往績記錄期間及直至最後可行日期在此方面並無發生任何不合規事件。

業 務

一直以來，我們的自動駕駛解決方案遵照國際標準制定，設計著重零延遲，以向全球擴張。作為首批加入一帶一路倡議及追求全球化的自動駕駛公司，根據弗若斯特沙利文的資料，我們自2018年起一直與香港國際機場保持合作。我們的機場場景解決方案及服務自此擴展至頂尖國際機場，包括新加坡樟宜機場及卡塔爾一個主要國際機場。此外，我們的無人城市巴士、配送及巡邏車已擴展至多個國家及地區，如新加坡、卡塔爾、阿拉伯聯合酋長國及沙特阿拉伯。根據弗若斯特沙利文的資料，我們在中國擁有大量自動駕駛部署場景標桿客戶，為首家在機場及廠區特定使用場景推廣及實現商業規模部署自動駕駛解決方案的初創企業。

截至最後可行日期，我們的無人自動駕駛里程總數已達約9.0百萬公里。經過9年以上的不懈創新，我們已開發出一系列無人化、高安全性、多場景及不斷運作的自動駕駛解決方案。截至最後可行日期，我們已為6個國家及地區的249名客戶部署解決方案及服務，當中包括35家《財富》中國及世界500強公司。截至最後可行日期，我們已研發及推出52款車型，可用於廣泛場景。我們的收益快速增長，由2023年的人民幣161.4百萬元增加至2024年的人民幣265.5百萬元，並進一步增加至2025年的人民幣328.3百萬元，複合年增長率為23.6%。於2023年、2024年及2025年，我們的毛利率分別為48.8%、43.7%及51.1%。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2025年的毛利率高於大多數在香港或美國主要交易所上市的中國自動駕駛解決方案供應商。我們已在客戶群及收益方面錄得大幅增長，印證我們的技術於不同行業越趨普及，並取得成功。我們在機場行業佔據先機，通過積累無人車傳感器數據、交通行為數據、故障案例及性能記錄等大量特定場景操作數據，建立強大的競爭優勢，藉此鞏固領導地位及創造長遠價值。

我們的業務及收益模式

我們的自動駕駛解決方案主要部署用於商用車及乘用車。我們設計牽引車、巴士、卡車及乘用車／輕型卡車等各類車輛，將製造外包予汽車製造商，並在我們位於浙江省嘉興市的倉庫、組裝及測試中心部署以自研自動駕駛系統U-Drive®賦能的車腦硬件。我們的自動駕駛解決方案包括(i)自動駕駛車輛解決方案；(ii)自動駕駛套件解決方案；(iii)自動駕駛軟件解決方案；及(iv)自動駕駛車輛租賃服務。

自動駕駛車輛解決方案

我們的自動駕駛車輛解決方案為多功能解決方案，其結合我們的無人化、全天候商用車以及可定制的L4級自動駕駛功能標準化組件組合，以滿足企業客戶的特定業務需求。該等商用車均搭載多項L4級自動駕駛功能。我們的商用車主要用於解決機場及廠區等場景中出現的物料及客運需求，實現智能調度、遠程監控、電池電量監控、電池管理、嚴格的安全機制、自動充電，以及實時狀態顯示／傳輸功能。

我們的商用車已獲香港國際機場、新加坡樟宜機場及廣東省機場集團物流有限公司等各大機場營運商採用。我們亦服務十多家中國領先的汽車製造商及汽車製造商的物流服務供應商，以及多家跨國或中國領先的化工公司及電信公司等重要客戶，協助該等公司在其製造設施中實現無人化物流，以降低人工成本，同時提高物流效率。

業 務

對於每項交易，客戶通常會在簽訂合約時付款、交付及接收車輛時付款、按月付款及／或在保修期結束前付款。於2023年、2024年及2025年，我們自提供自動駕駛車輛解決方案產生的收益分別為人民幣96.3百萬元、人民幣146.6百萬元及人民幣195.2百萬元。

自動駕駛套件解決方案

我們向企業客戶、商用車製造商或乘用車製造商提供自動駕駛套件解決方案。我們的自動駕駛套件解決方案為多功能解決方案，包括由綜合硬件及軟件系統組成的L4級自動駕駛套件(可為客戶的車輛搭建自動駕駛能力)或L2+級自動駕駛套件(可為乘用車製造商及商用車製造商提供車輛的一系列自主導航、跟隨及泊車功能)以及相關自動駕駛服務，例如部署服務、技術維護服務及軟件更新服務。

我們的L4級自動駕駛套件提供包括自動駕駛車輛(惟不包括車身)車腦及傳感器套件的完整套件。其由關鍵硬件部件及軟件部件組成，使客戶車輛能夠自動運行。我們亦已開拓變電站、地下礦山及生豬養殖場等領域的新應用，以進一步拓展市場覆蓋範圍。該等套件主要提供予尋求技術創新的公司，如一家總部位於中國的生豬養殖業全球領先企業。

此外，我們為乘用車製造商提供L2+級自動駕駛套件。該等L2+級自動駕駛套件可實現自適應巡航控制、車道保持輔助、盲區偵測及自動泊車等特點，目前足以應付乘用車所需。我們過往服務的乘用車領域客戶公司包括中國西南的一家領先新能源汽車製造商。

對於每項交易，客戶通常會在簽訂合約付款、交付及接收套件時付款、按月付款以及／或在保修期結束前付款。於2023年、2024年及2025年，我們自提供自動駕駛套件解決方案產生的收益分別為人民幣27.4百萬元、人民幣48.7百萬元及人民幣10.5百萬元。

自動駕駛軟件解決方案

我們為企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商提供自動駕駛軟件解決方案，主要包括按逐個項目提供的軟件開發服務，其中我們量身定制自動駕駛軟件(如L2級及L4級自動駕駛模塊)、全面的AI數據基礎設施、雲腦軟件及軟件工具，以滿足企業客戶的特定要求。我們能夠按客戶要求為客戶升級軟件的功能及性能，並分開計費。

對於每項交易，客戶會在簽訂合約時付款、交付及接收所開發的軟件時以及／或有保修期的少數情況下，在保修期結束前作出付款。於2023年、2024年及2025年，我們自提供自動駕駛軟件解決方案產生的收益分別為人民幣34.4百萬元、人民幣67.5百萬元及人民幣121.3百萬元。

自動駕駛車輛租賃服務

視乎企業客戶的需要及為爭取新客戶，我們亦為少量信譽良好的企業客戶提供搭載多項L4級自動駕駛功能商用車的租賃服務，作為先試後買的選擇並收取每月租金付款。企業客戶可於購買自動駕駛車輛解決方案前一段特定期間使用我們的自動駕駛車輛。於2023年、2024年及2025年，我們自出租商用車產生的收益分別為人民幣3.3百萬元、人民幣2.7百萬元及人民幣1.3百萬元。

業 務

我們的研發及技術

整個自動駕駛操作平台由車腦及雲腦組成。車腦即AI司機，由軟件(即我們的U-Drive®系統)及硬件(即自動駕駛域控制器)組成。雲腦由一系列雲端管理系統組成，涵蓋營運、維護及研發功能。

我們的U-Drive®系統是具有高度跨場景擴展能力的自動駕駛系統，從乘用車L2+級到用於出行、物流及營運的商用車L4級，實現從封閉場景到開放道路的無人化、全天候運作。根據弗若斯特沙利文的資料，此系統為全球唯一一款既能滿足機場最嚴格的安全及全天候業務連續性標準，又能經得起中國最複雜交通場景考驗的自動駕駛系統。

我們的U-Drive®系統已發展至5個版本。截至最後可行日期，基於其高度可複製的算法庫、數以百計的場景參數模板、數十個車輛／傳感器配置模板，以及高度自動化、自適應交付的工具鏈，我們的U-Drive®系統支持3大類、6小類共計52款車型，部署1,000套以上L4級自動駕駛車輛或套件，合共實現無人化、全天候運作約9.0百萬公里。根據弗若斯特沙利文的資料，在機場場景方面，截至2025年12月31日，我們在全球擁有的企業客戶最多，自動駕駛車輛海外出貨量最高。我們成功大幅減少開發新款型及部署新應用場景的成本。U-Drive®系統最新版本將演進為預設—底線—監護三模式系統，能夠融合強化學習、端到端、視覺—語言模型(「**視覺—語言模型**」)與視覺—語言—動作模型(「**視覺—語言—動作模型**」)。截至最後可行日期，基於車雲協同的視覺—語言模型已應用至實際項目。

我們的域控制器覆蓋高端的高度國產化系列，支持從L2+級(10萬億次運算／秒(「**TOPS**」))至L4級(1,000 TOPS)自動駕駛的不同應用場景。我們的雲腦可被視為AI司機的管理者，包括運作(調試及管理AI司機)、維護(確保AI司機妥為運行)及訓練(基於算法—數據閉環持續升級AI司機)。我們已構建無間斷的雲端綜合維護系統，確保客戶所需的服務性能水平在任何極端條件下均能以低營運成本達成，而不會中斷業務。

我們深明研發對推動增長至關重要。我們以自動駕駛系統平台作為強大的技術基礎，使我們能夠以顯著降低的邊際成本開展未來的研發工作。於2023年、2024年及2025年，研發開支分別為人民幣184.4百萬元、人民幣196.4百萬元及人民幣233.7百萬元。截至2025年12月31日，研發團隊成員絕大部分持有碩士或以上學位。截至最後可行日期，我們在中國、歐洲、美國及南韓等地區獲授661項專利，並提交216項專利申請。截至同日，我們擁有75項在中國註冊的軟件著作權。有關更多詳情，見「一知識產權」。

我們的獎項及認可

自成立以來，我們獲得多個榮譽獎項，包括福布斯中國最具創新力企業榜、《財富》中國最具社會影響力的創業公司及畢馬威中國領先汽車科技企業50。我們亦獲《胡潤百富》認可為全球獨角獸企業及獲《科創板日報》評為科創好公司。除該等榮譽外，我們於2021年榮獲國家重點專精特新小巨人企業稱號，我們的區域物流運輸自動駕駛關鍵技術研發及產業化應用項目於2022年榮獲北京市科學技術進步獎二等獎。有關更多詳情，見「一獎項與認可」。

業 務

行業機遇

全球商用車及乘用車自動駕駛市場

全球封閉場景中商用車L4級自動駕駛市場正大幅增長。根據弗若斯特沙利文的資料，於2021年，市場規模估值為人民幣20億元，並於2025年增長至人民幣103億元，預計由2026年的人民幣197億元進一步增長至2030年的人民幣1,101億元，2026年至2030年的複合年增長率為53.8%。此外，自動駕駛乘用車近年來在全球大受歡迎。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，全球自動駕駛乘用車的銷量達58.1百萬輛，其中先進駕駛輔助系統（「先進駕駛輔助系統」）乘用車佔98.3%。根據同一資料來源，到2030年，預期全球自動駕駛乘用車的銷量將達82.2百萬輛。

大中華區商用車及乘用車自動駕駛市場

根據弗若斯特沙利文的資料，大中華區封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場已大幅擴張，市場規模已由2021年的人民幣9億元增長至2025年的人民幣58億元，複合年增長率為59.3%。市場規模預期於2030年將達人民幣535億元，2026年至2030年的複合年增長率為52.1%。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，自動駕駛乘用車的銷量為26.0百萬輛，其中先進駕駛輔助系統乘用車佔大中華區市場97.6%以上。根據同一資料來源，到2030年，預期大中華區自動駕駛乘用車的銷量將達49.5百萬輛。

全球機場及廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場

全球機場場景中商用車L4級自動駕駛解決方案的市場規模由2021年的人民幣27.1百萬元增加至2025年的人民幣158.0百萬元，於2021年至2025年的複合年增長率為55.4%。未來，預期市場規模於2030年將達致人民幣3,506.7百萬元，2026年至2030年的複合年增長率為91.7%。根據弗若斯特沙利文的資料，隨著智慧廠區及智能製造概念日益普及全球廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場的規模在2025年達人民幣255.5百萬元，並預期於2030年達人民幣4,210.5百萬元，於2026年至2030年的複合年增長率為73.4%。

有關中國及全球自動駕駛市場的市場規模、增長驅動因素及未來趨勢的更多詳情，見「行業概覽」。

我們的競爭優勢

率先在機場實現大規模自動駕駛運作

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是全球唯一一家在機場實現大規模自動駕駛運作的自動駕駛解決方案供應商。自成立以來，我們一直按照國際標準開發自動駕駛系統，實現於全球順暢即時地部署自動駕駛解決方案。我們的自動駕駛解決方案根據極高的安全標準設計，支持全天候不間斷運作。我們大力投資開發逾100個軟件版本，並解決逾9,600個極端情況。截至最後可行日期，我們已於機場場景中積累逾4.3百萬公里的實際運行數據，創建全球最大的機場自動駕駛數據庫。該數據庫包含逾3,200個長尾場景，包括各種機場設備及通行權的管理、臨時道路維護。

於2018年，我們開始與香港國際機場合作，以商業規模部署自動駕駛車輛，這是已知最早在主要國際機場應用有關技術的案例之一。經過對解決方案及服

業 務

務的全面評估和測試，我們在與全球其他強大自動駕駛解決方案供應商的激烈競爭中脫穎而出，憑藉與香港國際機場的共同願景贏得該里程碑項目。截至最後可行日期，該項目的營運里程已超過3.5百萬公里，並已覆蓋多個業務場景及模型，包括自動行李搬運、旅客接送及貨物運輸。此項目的成功為我們帶來顯著競爭優勢，彰顯我們在不同的複雜環境提供自動駕駛車輛的能力。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是唯一一家為全球機場提供大型商業營運L4級自動駕駛解決方案的供應商。與香港國際機場的商業合作為我們帶來與其他機場的合作機遇，進一步鞏固我們作為機場場景自動駕駛領域領導者的地位。截至最後可行日期，我們已與17個中國機場及3個海外機場展開合作，並一直在探索與中國及全球4個機場的合作機會，雄踞機場運輸領域，展現我們解決方案及服務的可擴展性及適配性。與其他為機場提供自動駕駛解決方案的公司相比，我們的車輛以更佳可擴展性、更快部署速度及與現有機場基礎設施全面集成而脫穎而出。我們運用統一U-Drive®系統，可快速滿足各機場的特定要求，提供合格車輛，使運作效率及旅客體驗得到提升。此外，我們的全自研技術在成本效益及長期可持續發展方面具有競爭優勢，確保我們的車輛可應付航空業的獨特需求。我們立足於機場，並將客戶群擴展至其他類型的客戶。

我們通過實際操作獲取的大量數據及經驗增強技術專業知識，帶來強大的競爭優勢，從而成為機場及廠區無人化物流領域的自動駕駛翹楚。此外，我們在機場等重要交通樞紐的客戶中獲得的市場認可及領導地位足證我們的技術、解決方案及服務優質。這增強我們吸引其他領域新客戶的能力，以技術贏得彼等的信任，並擴展至其他應用場景，進一步鞏固我們的市場地位。作為行業領導者，我們亦能夠與上游供應商建立緊密夥伴關係，共同發掘及開發新業務模式以及解決方案及服務，以滿足下游客戶日益變化的需求。我們的領導地位讓我們能夠積極為行業標準及政策制定作出貢獻，確保我們的解決方案及服務足以適應未來發展。

此外，於商用車領域，採用全新L4級自動駕駛解決方案相關的轉換成本尤其高昂。我們已作出大量資本投資、累積研發與測試工作，且已產生相關成本及開支，而機場及廠區等商業營運商已於其目前的車隊及相關基礎設施作出大量投資，亦已產生測試成本。轉向新的自動駕駛解決方案不僅涉及新設備成本，亦涉及測試新技術、更換雲腦及有關系統軟件、遷移數據、培訓人員的成本以及其他相關開支。該等高昂轉換成本會為我們創造市場粘性，進一步提高新進入者的門檻。

以基於統一技術基礎的全場景自動駕駛操作系統，全面覆蓋乘用車及商用車自動駕駛解決方案

我們的自研全場景自動駕駛操作系統U-Drive®系統使自動駕駛解決方案及服務能夠在各車種及應用場景中快速複製及大規模定制，實現行業和場景的全覆蓋。憑藉車腦的最關鍵部分U-Drive®系統，我們能高效開發及部署自動駕駛車輛解決方案及服務，滿足廣泛的使用場景。相關平台技術及基礎設施促使以更快、更優質的方式在各行業應用，大大縮短開發週期及提高可擴展性。自開發出U-Drive®系統以來，我們已擴展解決方案及服務，利用統一技術涵蓋各類乘用車及商用車，包括巴士、配送車、巡邏車、零售車、環衛車，以至變電站營運及農業

業 務

等行業的特種車輛。U-Drive®系統的靈活性使我們能夠交付滿足該等行業特定需求的定制化解決方案，確保相同的相關技術可有效應用至大量不同使用場景。

我們的自動駕駛解決方案覆蓋乘用車及商用車(包括巴士、物流車及營運車)，並部署於機場及工業園等封閉場景，以及城市巴士、物流配送、巡邏及環衛等開放場景。我們的解決方案採用統一且可擴展的自動駕駛操作系統，支持L2級至L4級的自動駕駛，並能於汽車、重工業、化工、光伏及鋰電池、食品及飲料、製藥、煙草、電力及畜牧業等各個行業全場景通用。截至最後可行日期，我們致力於構建一個開放協作的生態圈，並與6大商用車製造商建立合作夥伴關係，針對不同規格及功能的巴士及卡車開發L4級自動駕駛套件。透過與不同的商用車製造商合作，我們可以快速開發出適用於新應用場景及行業的自動駕駛套件。

強大的自動駕駛相關算法及系統研發及工程能力

我們自主開發自動駕駛操作系統及核心技術，其構成我們自動駕駛解決方案的支柱。我們致力於保護我們的自動駕駛操作系統及核心技術，截至最後可行日期，我們已在中國、歐洲、美國、香港及南韓等地區獲授661項專利，並提交216項專利申請。我們的U-Drive®系統在工信部首屆人工智能產業創新揭榜掛帥「自動駕駛操作系統」類別中表現突出，榮獲「優勝」獎，而我們的區域物流運輸無人駕駛關鍵技術研發及產業化應用獲得北京市科學技術進步獎二等獎。我們亦受委託負責大型項目，如工信部的人工智能與實體經濟深度融合創新項目、港澳台「戰略性科技創新合作」重點專項以及北京市及上海市的多個大型科技研發項目。

作為北京市企業技術中心，我們出戰多項國際比賽，多次奪取冠軍寶座，並於權威期刊發表14篇論文。值得注意的是，我們在KITTI 3D目標檢測基準及semanticKITTI基準—全景分割，神經信息處理系統基金會(Neural Information Processing Systems Foundation)舉辦的NeurIPS 2021全景分割競賽—nuScenes競賽，以及IEEE機器人與自動化學會(IEEE Robotics and Automation Society)舉辦的ICRA 2024 RoboDrive競賽賽道三—語義佔用預測(Challenge Track 3 – Robust Occupancy Prediction)中均摘下冠軍。我們亦已取得多項國際資格認證，如ISO 9001、ISO 26262、ISO 27001、國際汽車工作組16949(「IATF 16949」)認證。

自動駕駛能力可實現可規模化商業應用，達到無人化操作、全天候無間斷運作能力及優化營運成本

憑藉強大的自動駕駛能力，我們已取得以下成果：

- 截至最後可行日期，經驗證無人自動駕駛里程達約9.0百萬公里。
- 我們的自動操作系統全天候無間斷運作能力確保在暴雨、暴風雪、濃霧及沙塵暴等極端條件下的安全運作。我們的系統亦可在網絡不穩定或斷網期間保持運作，並可在雲服務中斷時實現瞬時故障切換或快速恢復，確保滿足主要客戶對不間斷運作的服務表現要求。
- 於我們的主要客戶場景中，我們注意到每名AI司機可代替3.5名駕駛人員，系統可用性達99.8%，計算方法為以正確接收訂單的次數除以訂

業 務

單總數，或在特定單位時間內能正確參與的車輛數目除以車輛總數。

- 我們已開發出無縫集成且成本優化的維護系統，每名後台支援專員可管理100輛以上車輛。

雲集知名客戶及合作方以及信譽良好的投資者

我們與客戶建立互惠互利的長期良好關係。自成立以來，我們一直向知名客戶提供服務並與之合作，包括35家《財富》中國及世界500強公司，特別是香港國際機場及多家汽車製造和化工行業的龍頭企業。我們強大且多元化的股東網絡亦為我們的發展提供強大動力，推動我們於自動駕駛領域取得增長。東風資產管理及博世上海等戰略投資者支持我們獲取關鍵資源及制定戰略方向。國開基金管理及其他戰略投資者(如中金公司)等國有資本投資者加強我們的資本及信用。深創投及上海國盛等當地政府引導基金為業務擴張提供重要支持。此外，洪泰同創、尚城資本及創新工場等金融投資者提高我們的知名度及市場認可度，加速我們的增長。知名客戶及知名投資者不僅為我們的營運及增長提供充足的資源、資本或其他支持，亦通過彼等強大的全球網絡及口碑推薦，加強我們的品牌、可靠性及獲得未來機遇的能力。

富有遠見的高級管理團隊及具備科學專業知識的優秀主要僱員

我們的核心管理團隊由聯合創始人、董事長、執行董事兼首席執行官吳甘沙先生領導，彼於自動駕駛行業擁有豐富經驗，而核心管理團隊為我們帶來卓見，並匯聚來自學術界及業界的深厚經驗。我們的管理團隊涵蓋研發設計、生產製造、營銷及服務支援等所有基本職能。我們秉承使命，積極實現願景，團隊價值理念與企業文化緊密扣連。

其中，執行董事兼首席執行官吳先生是英特爾(中國)研究中心有限公司(「英特爾」)前總經理兼首席工程師。彼領導英特爾的大數據技術戰略長期規劃。吳先生現為多個政府以及行業委員會及組織的成員、北京市人民政府特別顧問及北京市自動駕駛車輛道路測試專家委員會成員。彼亦為中國電動汽車百人會理事、中國電子學會理事、中國數字經濟百人會執行委員會成員以及中國計算機學會傑出會員。

此外，吳先生擔任中國自動化學會智能車工作委員會副主任、中國人工智能學會理事、中國通信學會車聯網專委會成員及國際計算機學會人工智能特別興趣組中國理事會副主席等要職。彼獲得多項行業榮譽，包括於2024年獲評AI金雁獎及AI領軍人物獎。吳先生作為發明人於中國已申請8項專利，於全球已申請51項專利，並已發表29篇研究論文。彼主要專注研究自動駕駛及數據處理。於2016年，彼創立本公司，矢志將其打造為自動駕駛領域的領導者，尤其在機場及廠區無人化物流領域。吳先生畢業於中國復旦大學，分別於1997年7月及2000年7月獲得計算機科學與工程學士學位及碩士學位。

業 務

有關管理團隊及主要員工的其他資料，見「董事及高級管理層」。

此外，我們的主要僱員來自知名學術及研究機構、自動駕駛公司及金融機構。截至2025年12月31日，我們的全球團隊中約146名僱員持有計算機科學、軟件工程、電氣工程及自動化、汽車工程以及機械設計與理論等多個領域的碩士或以上學位，約14名僱員已獲認定為青年科技領軍人才培養資助專項下的「青年科技領軍人才」，以及2名核心工程師躋身福布斯30位30歲以下精英榜。

我們的策略

繼續加大研發投資，推動技術創新與突破

我們已於乘用車、無人接駁車、無人化物流等多個領域部署自動駕駛解決方案，以及城市解決方案。未來，我們將繼續加大創新投資、優化自動駕駛算法，提高感知、定位、預測、決策、規劃及控制方面的準確性及可靠性。我們的目標是推動自動駕駛技術高效適配各種場景，降低每輛車或每份套件成本，同時降低新車型及場景創新及突破的邊際成本。

我們計劃進一步加大技術投資，提高自動駕駛操作系統(特別是U-Drive®)的可複製性。我們已完成通用自動駕駛模型U-Drive® 5.0的優化，並部署用於一批車型中。U-Drive® 5.0的總開發開支為人民幣117.4百萬元。我們目前正在開發U-Drive® 6.0及U-Drive® 7.0。我們預期，U-Drive® 6.0及U-Drive® 7.0將解決從長期來看最複雜場景中的問題。具體而言：

- **於2025年至2026年：通用自動駕駛6.0。** U-Drive® 6.0將通過擴大視覺－語言模型的模型規模，提升世界認知，構建自動駕駛的世界模型，以解決廣譜通用性和極端情況無法收斂的問題。其可於算力500 TOPS的域控制器上運行，亦可透過車雲協同應用於相對低速的場景。截至最後可行日期，我們已完成車雲協同視覺－語言模型(可準確理解罕見長尾場景並為自動駕駛提供決策輔助)的原型開發，目前正在開發可部署於汽車的視覺－語言模型。我們預期U-Drive® 6.0的總開發開支約為人民幣75.0百萬元，截至2025年12月31日已產生人民幣24.3百萬元。
- **於2025年至2028年：通用自動駕駛7.0。** U-Drive® 7.0將是三套模型融合的最終模型，其搭載基於規則的模型以確保安全，而端到端模型提供擬人化的駕駛體驗，亦搭載視覺－語言模型處理長尾極端情況。有關融合將解決可預測性、可解釋性及可控性的情況，亦解決複雜場景規則無法處理的問題。預期U-Drive® 7.0將部署於無人的士等最複雜的場景。該系統將為自動駕駛構建雲腦，能夠支持數以百萬計的車輛，提高大規模數據增量訓練能力、基於世界模型的仿真能力及實時車輛行為分析、診斷及預測性維護，從而實現大規模回歸測試，減少大規模軟硬件升級的成本及降低誤差概率。截至最後可行日期，我們已完成端到端規劃算法的相關研究及可行性分析。截至同日，我們亦完成針

業 務

對十字路口的多車測試用例自動生成的研發。此技術已應用於實際項目的測試用例開發，實現開發效率提升數千倍，並顯著縮短交付週期及降低人工成本。我們預期U-Drive® 7.0的總開發開支約為人民幣191.8百萬元，截至2025年12月31日已產生人民幣9.8百萬元。

此外，憑藉U-Drive®系統的多場景應用優勢，我們計劃拓展商用車應用場景，同時逐步推動高端智能駕駛在乘用車領域的突破及快速增長。

我們將通過多項主要措施實現技術及解決方案的進步：

- **場景及工具鏈優化：**我們將通過擴大場景庫、完善工具鏈及提高U-Drive®的泛化、自學習及適應能力，確保快速適配新車型及應用場景，如從用於廠區的輕型卡車擴展至用於城市配送的輕型卡車和用於港口及礦區的重型卡車，支持多元化模型組合及碎片化場景。
- **通用自動駕駛模型向視覺－語言模型過渡：**我們將擴展自動駕駛模型，擴大範圍及提升世界認知，以解決廣譜通用性及極端情況無法收斂的問題。
- **混合方法(基於規則及數據驅動)：**在基於規則的系統向受數據驅動的方法(神經網絡、端到端學習)與基於規則的方法兩者驅動的混合系統過渡時，我們能夠解決可解釋性問題以及無法使用規則描述複雜場景的情況，從而賦能更複雜的場景。
- **乘用車向商用車的技術遷移：**借助鳥瞰圖(BEV)感知、基於變換器的神經網絡及佔用網絡(occupancy network)等適用於乘用車的成熟技術，我們協助客戶降低商用車的成本，提高容錯性及提升性能極限，省卻額外研發開支。
- **增強仿真及測試：**我們將繼續提高仿真及測試能力，通過集成生成式AI能力，建立自動駕駛的世界模型，以支持大規模回歸測試。此舉將降低大規模軟件升級的成本及誤差概率，並確保系統的可靠性。

我們相信，對研發持續投資以推動業務的可持續擴張及實現盈利將使我們受惠。

我們預期，加快標準化無人車於機場及廠區等高需求垂直領域的銷售可推動收益增長，原因為預期U-Drive®系統的未來版本可適配更複雜的場景，以滿足機場及廠區等關鍵領域的客戶需求，且能夠支持數百萬輛至數千萬輛汽車，滿足本集團快速增長的業務規模。儘管不同應用場景可能涉及不同類型的無人車，我們將嘗試對同一類無人車的技術解決方案進行標準化處理，以及於不同車種之間應用標準化技術解決方案，從而於擴大客戶群時降低研發成本。我們亦預期，納入新工業車種以擴大產品組合將推動業務增長，並借助研發能力開發新解決方案及服務，以迎合市場的動態需求。此外，我們的U-Drive® 6.0及7.0為開放道路而設計，能夠擴大產品組合及潛在市場。見「一盈利途徑」。

業 務

就該等目的而言，我們預期將[編纂][編纂]的[編纂]用於進一步開發U-Drive®系統及擴大雲計算資源，以及將[編纂]用於建立海外研發中心，以開發專門解決當地問題或情況的本地化／新產品。見「未來計劃及[編纂]」。

鞏固我們於關鍵領域的領先市場地位，執行「出海」戰略

機場及廠區為我們業務發展的主要重點領域。我們計劃進一步深化於該等領域的擴張，藉以推動業務創新、擴大市場普及率及保持高毛利率。我們亦計劃保持技術差異化，同時提供無人平衡叉車及輕型卡車等高銷量的商用車，以進一步實現解決方案及服務的多元化。我們預期開展業務拓展活動及招聘專業銷售人員，以推動在該等關鍵領域的業務擴張，同時繼續受益於我們為香港國際機場等知名客戶交付優質解決方案的驕人往績，以於關鍵領域高效獲取客戶。

於機場領域，我們旨在於未來數年內覆蓋中國二十大機場(按年旅客吞吐量或貨運量排名)，並進軍多個全球領先機場，包括亞洲、歐洲及澳洲的主要地點。於製造領域，我們專注於建立包括代理及工業車輛經銷商的多元化銷售渠道。我們的目標是在未來3年內大幅提升無人牽引車的年銷量。目前，我們的產品線主要集中在牽引車，惟我們正積極拓展至更多類型的工業車輛，包括輕型卡車及無人叉車。我們預計，於5年內，借助技術的不斷進步及市場拓展，我們各類車型的年銷量將達5,000輛，大大提高我們於製造領域的市場份額及影響力。我們的目標是建立重大的自動駕駛套件裝機量，以促進未來過渡至AI司機訂購模式。

我們將繼續執行「出海」戰略，讓我們的AI司機服務於全球千行百業。為加快將業務擴展至歐洲，我們於2022年12月取得TÜV Rheinland基於ISO 26262:2018標準頒發的汽車安全完整性等級(「ASIL」)D級功能安全產品認證。ASIL為由ISO 26262標準所界定針對道路車輛功能安全的風險分類系統，而ASIL-D級為適用於安全保證的最嚴苛等級，因為其失效帶來的風險最高。ISO 26262為輕便摩托車以外所有道路車輛的電氣電子系統功能安全的國際標準。我們亦正在獲取CE標誌認證。具體而言，我們已在全球推出各種自動駕駛解決方案，涉足香港、卡塔爾及新加坡市場，並打造多個標桿案例。展望未來，我們計劃進軍亞洲及歐洲，尤其是於機場及製造領域，該等領域將是我們海外市場拓展的重點。同時，我們致力確保解決方案及服務滿足不同地區客戶的多元化需求，從而在國際舞台上建立強大的品牌競爭地位。就該等目的而言，我們預期將[編纂][編纂]的[編纂]用於建立海外研發中心，以開發專門解決當地問題或情況的本地化／新產品，及將[編纂]用於建立數據中心，以滿足來自海外業務的大量數據處理及存儲需求，以及將[編纂]用於招聘銷售及營銷人員，以實現海外業務拓展舉措。見「未來計劃及[編纂]」。

業 務

下表載列我們預期進軍國家／地區的詳情、預期時間表及與「出海」戰略同步的最新進展：

預期進軍

國家／地區	時間表	最新進展
東南亞(新加坡及馬來西亞)及澳洲	未來3年，我們於該區域的擴張計劃將重點聚焦機場。	我們已於2025年7月就提供自動駕駛車輛租賃服務與Changi Airport Group (Singapore) Pte. Ltd. 訂立協議，據此我們將於新加坡樟宜機場提供20輛車輛的租賃服務，期限至2027年底為止。 我們預期於2026年與新加坡及馬來西亞當地的合作夥伴訂立協議。 我們正與澳洲的潛在合作代理或合作夥伴進行商業溝通。
東亞(南韓及日本)	未來3年，我們於該區域的擴張計劃將重點聚焦機場、廠區及城市。	我們透過海外業務拓展及當地合作夥伴已在日本接觸潛在客戶。 我們正與日本主要機場及製造商就潛在合作進行溝通。 我們正與南韓的潛在合作代理或合作夥伴進行商業溝通。
中東(卡塔爾、阿拉伯聯合酋長國、沙特阿拉伯及土耳其)	未來3年，我們於該區域的擴張計劃將重點聚焦機場、城市及港口。由於中東近期地區衝突及戰事，我們將審慎在該地區實施擴張計劃。	我們正與卡塔爾當地合作夥伴就建議商業化安排進行磋商。 在阿拉伯聯合酋長國及沙特阿拉伯，正就涉及城市及機場中使用的大型巴士項目以及於最後一英里配送場景中的應用進行磋商。小型概念驗證合約截至最後可行日期已完成。我們正與當地代理商磋商，以促進其與阿拉伯聯合酋長國潛在客戶的磋商。在土耳其，我們正與當地合作夥伴磋商，機場項目磋商亦在進行中。
歐洲(德國、意大利、西班牙、瑞士及匈牙利)	未來3年，我們於該區域的擴張計劃將重點聚焦港口及城市。	我們正與意大利及匈牙利潛在合作代理商或合作夥伴進行商業溝通。 我們已與德國、西班牙及瑞士主要機場展開磋商。
北美(美國)	未來3年，我們於該區域的擴張計劃將重點聚焦機場及廠區。 我們預期於未來3年內確認概念驗證計劃並開始接收訂單。	我們已開始探索在美國許可的渠道及場景(即封閉場景)。

將業務拓展至新領域，促進AI司機訂購模式發展成熟及維持生態圈定位

我們計劃借助全場景U-Drive®系統進一步將業務拓展至新領域，以維持收益增長勢頭。我們的業務已由機場及廠區擴展至城市、港口、礦山及農業，應用例子包括乘用車、巡邏車、配送機器人及無人叉車。我們擬深化於該等垂直領域的影響力，同時亦探索電力公用事業營運及環境衛生等相關行業。通過於分散行業中標準化及複製我們的核心平台，我們旨在實現快速產品部署，保持相對較低的邊際研發成本，並通過AI司機訂購服務推動長期產生經常性收益。就該等目的

業 務

而言，我們預期將[編纂][編纂]的[編纂]用於開發U-Drive®系統及擴大雲計算資源，亦可能考慮收購目標公司或對其少數股權權益進行投資，以提升研發競爭力及效率，為此我們擬將[編纂][編纂]的[編纂]用於此目的。見「未來計劃及[編纂]」。

根據北京市交通局的統計資料，乘用車的行車里程佔總行車里程不足20%，而商用車行車里程則佔80%以上。因此，我們視AI司機服務廣泛應用為長期業務策略的一環。我們亦相信，擴展乘用車解決方案的應用將有利於AI司機訂購模式推動下的業務增長。

由於我們與越來越多汽車製造商合作，適配更多車型，所應用的行業、客戶及場景日益擴大，我們自動駕駛套件的裝機量將迅速增長，使我們於業內別具一格，並加快向AI司機訂購模式過渡。此外，預期AI司機成本不斷下降與駕駛人員成本增加之間的剪刀差將自然帶來溢利增長。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，商用車AI司機的全球整體潛在市場已達人民幣6.4萬億元。憑藉領先的行業地位，我們相信，我們將能夠從該重大市場機遇中獲益。

下表載列我們計劃進一步切入的主要行業單位詳情：

預計進入的 行業單位	時間線	最新進展
封閉場景－ 港口	未來3年，我們將逐步擴大內部集裝箱卡車組合，為中國領先的重型設備／汽車製造商等客戶提供額外型號，並推出升級智能導引型號。	於2024年第四季度，我們在封閉場景中提供用於港口的內部集裝箱卡車。截至最後可行日期，我們已於山東省、海南省及廣西省完成測試或為客戶投入營運。我們亦已啟動新車型(即智能導引車)的測試。
開放場景－ 環境衛生	未來3年，我們的目標是與更多中國大型環衛設備製造商發展合作夥伴關係，為彼等提供套件及服務。	於往績記錄期間，我們已投資小型環衛設備研發，實現小規模發展。截至最後可行日期，我們正在與北京市及廣東省的潛在客戶磋商。

目前，於車輛及／或套件部署於客戶地點後，我們能夠提供自動駕駛服務，包括營運服務、技術維護服務及軟件更新服務，並就此向客戶收取服務費。於往績記錄期間，我們有數名自動駕駛車輛解決方案客戶，彼等僅向我們購買運維服務，我們將此類服務視為AI司機訂購模式的原型。展望未來，我們將通過推廣搭載AI司機的解決方案及服務，繼續推動AI司機訂購模式發展成熟，賦能業務合作夥伴製造車輛、開發創新應用及管理營運。隨著我們的自動駕駛車輛及套件普及率提升，我們預期AI司機訂購服務將進一步擴展。在此過程中，我們將進一步鞏固我們作為標準化AI司機訂購服務供應商在生態圈中的地位，與傳統汽車製造商及營運商展開合作，而不必自行構建或營運車輛。

業 務

長遠而言，我們亦預期受益於AI司機訂購模式，實現毛利率擴大。「AI司機」(即U-Drive®系統支持的服務)在本質上帶來高毛利率，原因為U-Drive®是全場景系統，具備高度自動化、標準化及自適應性，能夠以高度可擴展的方式交付成果，目前以運維服務的形式整合至自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛套件解決方案，我們則就此收取服務費。考慮到解決方案具有高競爭力且採用新L4級自動駕駛解決方案的相關轉換成本高會帶來預期高客戶粘性，我們預期，自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛套件解決方案的客戶於彼等的初始協議(期限可能介乎數個月至數年)屆滿後，很有可能與我們重續合約。重續合約將僅包括AI司機訂購，帶來更高的毛利率。由於我們仍處於解決方案商業化的相對早期，而此階段的收益增長主要受獲得新客戶及向現有客戶銷售新車輛或套件解決方案影響，我們預期會繼續產生與車身、硬件有關的成本以及與部署及維護有關的人工成本，且預期該成本結構於未來3年不會出現任何重大變動。然而，在未來客戶群達到一定規模後，隨著較高比例的客戶重續僅訂購AI司機的合約，預期整體毛利率將會有所提升。見「一盈利途徑」。

加強團隊建設，確保可持續發展

我們致力建立及維持人才庫，集中招聘及留聘於視覺—語言—動作建模、端到端模仿與強化學習及其他關鍵技術等高泛化AI算法具有深厚專業知識及實踐經驗的頂尖研發專家。該策略旨在加強及提升我們的技術領先地位。

同時，為支持海外業務的持續發展，我們計劃於海外成立附屬公司以處理國際業務及滿足海外市場的需求。為推動我們的全球擴張、減輕風險及促進文化融合，我們將繼續吸引國際銷售及營銷專業人士，以及具備優秀國際業務管理能力的跨境人力資源管理專家。

我們預期招聘以下人才，並將[編纂][編纂]按以下方式分配：

- [編纂]約[編纂]將用於在未來4年為算法開發團隊招聘10至15名技術專家；
- [編纂]約[編纂]將用於在未來4年為海外研發中心招聘10至15名產品本地化領域的專家；
- [編纂]約[編纂]將用於在未來4年為海外業務拓展中心招聘超過80名從事業務拓展、售前及售後服務提供、項目管理、銷售等領域的僱員；及
- [編纂]約[編纂]將用於在未來4年內為中國業務拓展招聘20名從事售前及售後服務提供、銷售管理、營運支援、銷售等領域的僱員。

業 務

在人力資源發展方面，我們銳意加大投資，通過更廣泛的招聘渠道以及具競爭力的薪金及福利待遇吸引及挽留行業領先人才。此外，我們將借助內外培訓項目增強僱員的專業技能，為其提供多元化的職業發展機遇。

尋求戰略投資／收購以增強競爭優勢

為支持我們成為全球首選AI司機的長期願景，我們積極尋求戰略投資及收購，以增強技術競爭力及商業可行性。我們尋求以少數權益股東身份於規模相對較大及高價值的選定公司從事股權投資。我們會從技術角度考慮與核心芯片或傳感器開發公司結盟，亦會從商業策略及關係角度考慮與可能增強我們商業競爭優勢(例如增加客戶粘性)的公司結盟。此外，為鞏固市場地位及提升技術優勢，我們擬收購規模相對較小但可滿足我們研發需求的目標實體。例如，我們會考慮收購擁有10至20名僱員、具備獨特單一模塊相關技術且符合我們潛在研發方向的公司，以提升我們的研發效率。就該等用途而言，我們預期分配[編纂][編纂]的[編纂]。截至最後可行日期，我們並無具體的潛在目標或時間線。

我們預期將結合使用[編纂][編纂]及本身可用營運資金為上述增長策略提供資金。經考慮[編纂][編纂]約[編纂](假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元)，以及本集團截至2025年12月31日的現金及現金等價物、按公平值計入損益(「按公平值計入損益」)的金融資產及未動用銀行融資合共人民幣298.0百萬元，我們預期擁有的資金將足以實現上述增長策略。

我們的業務及收益模式

我們是大中華區專注於無人化L4級技術的自動駕駛解決方案供應商，志在促進研究及擴大於各類場景中的應用。我們的業務主要包括(i)針對企業客戶的自動駕駛車輛解決方案；(ii)針對企業客戶、商用車製造商或乘用車製造商的自動駕駛套件解決方案；(iii)針對企業客戶、商用車製造商或乘用車製造商的自動駕駛軟件解決方案；及(iv)自動駕駛車輛租賃服務，主要包括向企業客戶出租搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車。我們的所有解決方案及服務均為上市規則第十八C章界定的指定特專科技產品，於往績記錄期間產生的所有收益均來自銷售該等特專科技產品。

業務

下圖說明業務及收益模式的整體情況：

特專科技產品	所售出產品的性質	客戶類型	應用	所應用的自動駕駛技術等級	收益模式／收費基準	於往績記錄期間的累計合約數目及持續時間	付款時間表	知識產權所有權
自動駕駛車輛解決方案	多功能解決方案，包括車身、硬件及運維服務	企業客戶	於機場、廠區、港口、礦山、產業園及城市的商用車	L4級	交易型／訂購型 ⁽¹⁾	數目：276份； 持續時間：按逐個項目及／或經常性，通常介乎1個月至7年	(i)於簽訂合約時付款；(ii)於交付及驗收時付款；(iii)在若干情況下，運維服務每月或每年付款；及／或(iv)於保修期結束時付款	- 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權，如與我們的產品及相關軟件技術相關的知識產權； - 客戶通常對彼等的背景知識產權擁有唯一所有權
自動駕駛套件解決方案	硬件及運維服務	企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商	於廠區的商用車、城市巴士及乘用車	主要為L4級，並有若干L2級／L2+級解決方案	交易型 ⁽¹⁾	數目：68份； 持續時間：按逐個項目及／或經常性，通常介乎3個月至3年	(i)於簽訂合約時付款；(ii)於交付及驗收時付款；(iii)在若干情況下，運維服務每月或每年付款；及／或(iv)於保修期結束時付款	- 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權，如與我們的產品及相關軟件技術相關的知識產權； - 客戶通常對彼等的背景知識產權擁有唯一所有權
自動駕駛軟件解決方案	定制化軟件開發服務	企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商	擬適用於各種場景（不限制於特定應用場景）的軟件	主要為L4級，並有若干L2級／L2+級解決方案	交易型	數目：52份； 持續時間：按逐個項目，通常介乎9個月至1年	於(i)簽訂合約；(ii)交付及驗收；及／或(iii)有保修期的少數情況下，保修期結束時付款	- 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權； - 客戶通常對根據服務開發的知識產權擁有唯一所有權
自動駕駛車輛租賃服務	租賃根據自動駕駛車輛解決方案即時交付的車輛，作為向潛在自動駕駛車輛解決方案客戶提供的先試後買選擇	企業客戶	於機場、廠區及城市的商用車	L4級	交易型	數目：25份； 持續時間：經常性，通常介乎3個月至1年	每月租金付款	- 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權； - 客戶通常對履行與我們訂立的相關協議期間向我們提供的數據、材料及信息涉及的知識產權擁有唯一所有權

附註：

(1) 我們根據自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛套件解決方案提供運維服務以換取服務費用。客戶可將定制化服務作為解決方案的一部分，與車輛或套件搭配購買；亦可於初始採購協議協定的保修期或服務期屆滿後只購買運維服務。於往績記錄期間，我們已與數名自動駕駛車輛解決方案客戶訂立有關僅提供運維服務的協議。於2023年、2024年及2025年，運維服務產生的收益分別為人民幣1.1百萬元、人民幣3.3百萬元及人民幣7.4百萬元，均歸屬於自動駕駛車輛解決方案。有關詳情，見本文件附錄一會計師報告附註5。未來，我們預期有關服務將逐步發展為「AI司機訂購服務」，有望成為針對不同類型客戶設計的標準服務套餐，而非按個別情況磋商定制化服務。我們相信，有關訂購型服務在本質上具有高毛利率，在客戶群達到一定規模後，當較高比例的客戶重續僅訂購AI司機服務的合約時，整體毛利率最終會有所提升。

業 務

收 益

按業務線劃分的收益

下表載列按業務線劃分的收益明細詳情：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	收益		收益		收益	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
自動駕駛車輛解決方案	96,301	59.7	146,623	55.2	195,171	59.5
自動駕駛套件解決方案	27,383	17.0	48,738	18.4	10,497	3.2
自動駕駛軟件解決方案	34,428	21.3	67,462	25.4	121,318	37.0
自動駕駛車輛租賃服務	3,251	2.0	2,673	1.0	1,271	0.3
總計	161,363	100.0	265,496	100.0	328,257	100.0

有關收益於往績記錄期間重大波動的詳細分析，見「財務資料－綜合損益表選定項目說明－收益－按業務線劃分的收益」。

按自動駕駛技術等級劃分的收益

L4級自動駕駛技術一直為我們的業務重心，且採用L4級技術的解決方案於往績記錄期間為我們貢獻絕大部分的總收益。出於戰略理由，我們亦向乘用車製造商提供若干L2級及L2+級自動駕駛套件及軟件解決方案，原因為獲取的測試數據對我們增強算法極有價值。

- 我們於往績記錄期間提供的所有自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務均歸屬於L4級技術，合共分別佔於2023年、2024年及2025年總收益的61.7%、56.2%及60.8%；
- 於2023年、2024年及2025年，99.8%、99.9%及15.1%（按收益貢獻計）的自動駕駛套件解決方案歸屬於L4級技術，其餘則歸屬於L2級／L2+級。於2023年、2024年及2025年，自動駕駛套件解決方案的收益貢獻分別佔總收益的17.0%、18.4%及3.2%；及
- 由於我們根據自動駕駛軟件解決方案開發的軟件可靈活應用，後期根據客戶自身需求可融合L4級及L2級／L2+級技術，且我們可能無法完全了解客戶最終如何應用有關軟件解決方案，故我們無法提供該業務線按駕駛技術等級劃分的準確收益明細。此外，特定軟件解決方案的價格取決於多項因素，包括但不限於軟件的複雜度（例如所需功能的數量與複雜度，以及最終投入解決方案開發的人手）；因解決方案具有高度定制化性質，所涉及的技術是否屬於L4級或L2級／L2+級並非關鍵因素，且我們無法依據解決方案售價區分所應用的駕駛技術等級。

業 務

儘管如此，據我們所深知及根據相關客戶的主要業務，我們估計，自動駕駛軟件解決方案收益的絕大部分歸屬於L4級，其餘則估計歸屬於L2級／L2+級，或難作區分。於2023年、2024年及2025年，自動駕駛軟件解決方案的收益貢獻分別佔總收益的21.3%、25.4%及37.0%。

按自動駕駛車輛類型、場景及應用場景類型劃分的收益

應用場景方面，我們專注於商用車在封閉場景中的應用，特別是在機場及廠區。於往績記錄期間，在該等場景中應用解決方案所帶來的收益貢獻即體現我們的重心所在。開放場景方面，我們主要透過自動駕駛車輛解決方案於城市提供巴士及環衛車，並於產業園提供最後一英里配送。

於往績記錄期間，我們來自自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務的所有收益均源自為商用車提供的解決方案。下表載列自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務按場景類型劃分的合共收益明細：

	2023年		截至12月31日止年度 2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
封閉場景	98,161	98.6	149,295	100.0	175,047	89.1
開放場景	1,391	1.4	–	0.0	21,394	10.9
總計	99,552	100.0	149,295	100.0	196,441	100.0

我們來自開放場景的收益於2025年增加主要由於用於城市場景的巴士交付增加所致。

下表載列按以下應用場景劃分的自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛車輛租賃服務合共收益明細：

	2023年		截至12月31日止年度 2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
機場	70,850	71.2	87,584	58.7	76,430	38.9
廠區	22,090	22.2	38,503	25.8	41,950	21.4
城市及其他 ⁽¹⁾	6,612	6.6	7,898	5.2	63,275	32.2
港口	–	0.0	15,310	10.3	14,787	7.5
總計	99,552	100.0	149,295	100.0	196,441	100.0

附註：

- (1) 城市及其他主要包括我們為城市及產業園物流提供卡車解決方案，為產業園、地下礦山的最後一英里配送提供電動平板車，為城市提供環衛車，以及為城市公眾與個人出行提供車輛的場景。

主要營運數據

客戶及新客戶總數

於2023年、2024年及2025年，我們分別有合共88名、100名及110名客戶。於2023年、2024年及2025年，我們分別有64名、72名及73名新客戶。我們的客戶群不斷擴大，體現市場對我們解決方案及服務的信心和接受度。

業 務

關鍵客戶留存率及關鍵客戶淨收益留存率

於2023年、2024年及2025年各年，關鍵客戶的平均留存率⁽¹⁾分別為75.0%、75.0%及66.7%，足以證明我們的解決方案及服務質量。於2023年、2024年及2025年各年，該等關鍵客戶的淨留存率⁽²⁾分別為122.9%、124.9%及68.3%。關鍵客戶留存率及關鍵客戶淨收益留存率於2025年有所下跌，主要由於一名於2024年購買自動駕駛套件解決方案的客戶並無於2025年下達訂單，原因是其正開發新車輛底盤，需要更多時間再適應產品，而其他兩名購買自動駕駛車輛軟件解決方案的客戶於2025年維持穩定營運，並無新定制化服務要求。該等關鍵客戶對我們產品的持續接納亦可令我們的已上市產品贏得大眾正面觀感。

按業務線劃分的主要營運及財務指標

自動駕駛車輛解決方案

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目 ⁽¹⁾	56	94	126
車輛數目	117	204	216
客戶數量	45	66	83
收益(人民幣千元)	96,301	146,623	195,171

附註：

(1) 於特定年度，部分交易僅與運維服務有關。

自動駕駛套件解決方案

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目	26	28	12
套件數目	86	168	7,829
客戶數量	19	27	10
收益(人民幣千元)	27,383	48,738	10,497

我們於2023年及2024年的套件解決方案客戶為商用車製造商，而於2025年下半年，我們獲得一名新客戶並向其交付數量龐大的套件，該客戶為乘用車製造商且因其目標客戶而有顯著更大的需求。由於該客戶為新客戶且已下達30,000份大宗套件訂單，故我們向其提供相對較低的價格，導致套件解決方案收益有所減少。

(1) 關鍵客戶留存率按於當前年度及上一年度均貢獻收益的關鍵客戶數量除以上一年度貢獻收益的關鍵客戶數量計算。關鍵客戶指於往績記錄期間累計貢獻收益人民幣10百萬元以上的客戶。

(2) 按留存關鍵客戶在特定年度產生的收益除以該等客戶在上一年度產生的收益計算。

業 務

自動駕駛軟件解決方案

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目	18	13	23
客戶數量	15	12	16
收益(人民幣千元)	34,428	67,462	121,318

自動駕駛車輛租賃服務

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
交易數目	11	8	6
車輛數目	35	13	15
客戶數量	9	7	3
同年後續購買自動駕駛車輛 解決方案的客戶數量	4	3	2
收益(人民幣千元)	3,251	2,673	1,271

於往績記錄期間，我們部分客戶購買超過1款解決方案或服務。彼等於上表業務線各自計作一名客戶。

未完成訂單

於2025年，我們已訂立交易價值約人民幣519百萬元的訂單(我們於截至2025年12月31日已就此確認收益約人民幣270百萬元)，餘下訂單將於2026年交付，而於2025年12月31日後及直至最後可行日期，我們進一步獲得交易價值約人民幣73.5百萬元的額外訂單，其主要涉及自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案銷售，該等訂單亦預期將於2026年及2027年內交付。

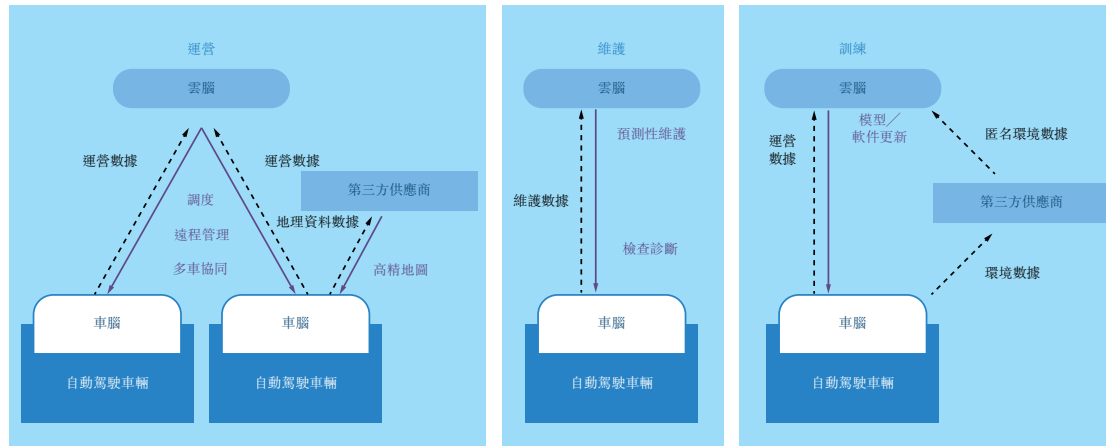
根據弗若斯特沙利文的資料，所有主要營運指標的計算基準均符合行業慣例，且於往績記錄期間的關鍵客戶平均留存率與其同業相比被視為高水平。

我們的自動駕駛操作平台

我們自行開發的自動駕駛操作平台包括兩大組成部分，即車腦及雲腦。車腦主要由軟件(即我們的U-Drive®系統)及硬件(即自動駕駛域控制器)組成。雲腦是一種集中式雲服務，由大量微服務組成，用作3個不同目的，即運營(管理無人

業 務

車隊)、維護(應用數據分析為無人車提供預測性維護服務)及訓練(根據車輛／場景數據持續訓練新AI算法／模型)。下圖描述車腦與雲腦之間的交互與協同作用：



第一項功能為運營。雲腦對車隊中的多部車輛進行管理。其將調度指令傳輸至車腦，允許遠程管理員進行遠程管理。多部自動駕駛車輛協同可通過雲腦實現，有序解決道路優先通行權。車腦將地理資料數據傳輸至我們委聘的合資格第三方測繪服務提供商，並從有關服務提供商接收高精地圖。

第二項功能為維護。車腦定期將維護數據傳輸至雲腦。同時，雲腦亦定期對車腦及自動駕駛車輛進行檢查及診斷，形成數據閉環。雲腦中的數據分析引擎在分析維護數據後計算車腦及自動駕駛車輛的健康狀態。當核心部件接近失靈時，雲腦可啟動預測性運維，亦可定期發出維護指令，確保車輛得到適時維護，保持健康狀態。

第三項功能為訓練。根據車腦(尤其是傳感器)上傳的運營數據及自動駕駛數據，雲腦可再訓練AI及自動駕駛算法模型。絕大部分訓練數據經我們與客戶協定，並遵照我們的內部監控程序以及適用法律及法規自車輛運行收集；而就出租人而言，第三方服務供應商亦於地理位置及隱私資料被消除後提供經處理的環境數據，以強化算法識別環境特徵的能力。經過充分測試後，供車腦及自動駕駛車輛通過空中下載技術接收，完成模型及軟件更新。

車腦

車腦主要由U-Drive®系統及自動駕駛域控制器組成。

U-Drive®系統

我們的U-Drive®系統為統一自動駕駛平台，支持多場景，包括封閉場景及開放道路以及多個車型，採用高泛化設計，算法及數據具有最佳重用性，可針對不同場景進行優化，應付各種特定需求。我們已採用多冗餘架構的系統設計，在算法、軟件、硬件及控制層面納入冗餘及容錯機制，以提高安全性及運行效率。

業 務

我們過往已完成U-Drive® 4個主要版本的迭代升級。我們的最新版本U-Drive® 5.0引入更高水平的泛化、自學習及適應能力，可降低對高精地圖的倚賴，提高於動態場景中的容錯性。該系統的特色在於設有超過100個場景的場景庫和52款車型，域控制器及傳感器每1至2年迭代一次。通過結合高度自動化的工具鏈和全產品生命週期的數據閉環，新車型及場景的開發週期可縮短到1個月以內，以便更妥善支持車型多元化和場景碎片化。

有關U-Drive®系統特點及相關技術的詳情，見「研發—我們的核心技術—我們的AI能力」。

自動駕駛域控制器

自動駕駛域控制器為車腦的主要硬件部件，可讓自動駕駛車輛處理來自不同傳感器的資料，包括攝像頭、雷達及激光雷達。我們早在2017年就開始自主開發域控制器，根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國自動駕駛行業中最早自主開發域控制器的公司之一。我們於過往已完成自動駕駛域控制器三條產品線的研發，UC3200／5200系列為針對開放L4級自動出行場景的高端系列；UC2200／4200／6200系列針對L4級無人化物流場景，且我們已自UC4200起由國際芯片轉用國產芯片，實現100%國內採購，並將該等芯片整合至高端L2+級智能駕駛；而UC1000系列面向低端L2+級智能駕駛，例如UC1200控制器，其設計為低成本、全國產的集成電路解決方案，可與先進駕駛輔助系統搭配使用，支持所有基本的L2級自動駕駛功能，例如自適應巡航控制、車道保持輔助、盲區偵測及自動泊車。此外，我們已就第一及第二條產品線實現引腳兼容不同類型的域控制器。於2022年12月，基於ISO 26262:2018標準，我們榮獲TÜV Rheinland頒發ASIL-D級功能安全認證。

雲腦：雲端管理系統

我們的專有雲腦由多個雲端管理系統組成，是實現自動駕駛商業化及落地的核心基礎設施。自2019年我們的雲腦研發項目獲得上海市人工智能創新發展專項資金支持以來，我們的雲腦已完成多次重大技術升級，目前已具備支持大規模商業化的成熟能力。經過多年的持續迭代升級，我們已建立完整的自動駕駛技術系統，集遠程操作、智能調度、車隊協同及整體管控功能於一身。有關更多詳情，見「—研發—我們的核心技術—我們的雲計算技術」。

業 務

我們的解決方案及服務

憑藉我們自行開發的多場景自動駕駛操作平台，我們主要自提供以下自動駕駛解決方案產生收益。我們根據客戶需求提供單獨的解決方案或服務，或解決方案或服務組合。由於客戶的需求常有變化且存在差異，我們亦交叉銷售不同的解決方案及服務。通過於不同的解決方案及服務中成功實施交叉銷售策略，我們相信我們能夠盡量提高營銷工作的效率，並提高銷售額及盈利能力。憑藉我們的優質解決方案及服務，我們亦佔據優勢，向現有客戶進行向上銷售。

- **自動駕駛車輛解決方案。**我們的自動駕駛車輛解決方案為多功能解決方案，其結合我們的標準化、無人化、全天候商用車以及可定制的L4級自動駕駛功能組合，以滿足企業客戶的特定業務需求，例如多種應用場景下的配送及通勤接送需求，以及相關自動駕駛服務，例如部署服務、車輛技術維護及軟件更新服務；
- **自動駕駛套件解決方案。**我們的自動駕駛套件解決方案為多功能解決方案，包括由綜合硬件及軟件系統組成的L4級自動駕駛套件(可為客戶的車輛搭建自動駕駛能力)或L2+級自動駕駛套件(可為乘用車製造商及商用車製造商提供車輛的一系列自主導航、跟隨及泊車功能)以及相關自動駕駛服務，例如部署服務、套件的技術維護及軟件更新服務；
- **自動駕駛軟件解決方案。**我們為客戶提供自動駕駛軟件解決方案，主要包括按逐個項目提供的軟件開發服務，其中我們為客戶定制符合其特定需求的自動駕駛軟件(如L2級及L4級自動駕駛模塊)、全面的AI數據基礎設施、雲腦軟件及軟件工具，以及漏洞修復服務等售後技術支持。我們亦能夠按客戶要求升級軟件的功能及性能，並對其分開計費；及
- **自動駕駛車輛租賃服務。**為爭取新客戶，我們亦出租搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車，作為先試後買的選擇。

業務

我們的自動駕駛及AI技術支撐自動駕駛解決方案，分別屬於上市指南第2.5章所載特專科技行業清單中「先進硬件及軟件」可接納領域。下表載列我們的解決方案、服務及技術如何歸入各可接納領域的分析：

特專科技產品	特專科技	可接納領域	應用	相關主要知識產權的來源及所有權
自動駕駛解決方案	自動駕駛車輛解決方案	自動駕駛汽車	先進硬件及軟件—電動及自動駕駛汽車—自動駕駛汽車：設有自動駕駛解決方案的汽車及貨車	我們的商用車由自動駕駛操作平台 ¹ 驅動，通常具備的自動駕駛功能例子包括智能調度、遠程監控、電池電量監控、電池管理、嚴格的安全機制、自動充電及實時狀態顯示／傳輸。 • 自2016年3月起自行開發 • 專有
自動駕駛軟件解決方案	自動駕駛套件解決方案	自動駕駛汽車	先進硬件及軟件—電動及自動駕駛汽車—自動駕駛汽車：設有自動駕駛解決方案的汽車及貨車	我們的L4級自動駕駛套件由自動駕駛操作平台 ¹ 驅動，提供包括自動駕駛車輛車腦及傳感器套件(惟不包括車身)的全面套件；而我們的L2+級自動駕駛套件可以支持所有類型的L2級自動駕駛要求，包括自適應巡航控制、車道保持輔助、盲區偵測及自動泊車。 • 自2016年7月起自行開發 • 專有
自動駕駛軟件解決方案	自動駕駛軟件解決方案	自動駕駛汽車	先進硬件及軟件—電動及自動駕駛汽車—自動駕駛汽車：設有自動駕駛解決方案的汽車及貨車	我們可根據客戶的特定要求及需要，協助彼等開發適用於不同應用場景的自動駕駛相關軟件、集成L4級及L2級／L2+級技術的系統及技術，如駕駛輔助技術、全面AI數據基礎設施、自動駕駛操作系統、雲腦軟件及軟件工具，並將有關軟件、系統及技術嵌入其自有系統中。見「—我們的解決方案及服務—自動駕駛軟件解決方案」。 • 自2016年10月起自行開發 • 專有
自動駕駛車輛租賃服務	自動駕駛車輛租賃服務	自動駕駛汽車	先進硬件及軟件—電動及自動駕駛汽車—自動駕駛汽車：設有自動駕駛解決方案的汽車及貨車	我們的商用車由自動駕駛操作平台 ¹ 驅動，通常具備的自動駕駛功能例子包括智能調度、遠程監控、電池電量監控、電池管理、嚴格的安全機制、自動充電及實時狀態顯示／傳輸。 • 自2016年3月起自行開發 • 專有

(1) 我們自行開發的自動駕駛操作平台包括兩大組成部分，即車腦及雲腦。車腦主要由我們的U-Drive®系統及自動駕駛域控制器組成。雲腦由一系列雲端管理系統組成，涵蓋營運、維護及研發功能。U-Drive®系統及雲腦從感知階段(如BEV、變換器、佔用網絡)到預測階段(如貝葉斯網絡、多層感知器/VectorNet及變換器)及決策階段(如部分可觀察馬爾可夫決策過程(POMDP))、博弈論、強化學習及多智能體強化學習)，乃至最終的規劃及控制階段(如基於模型的或優化的規劃與控制算法，以及確保精準控制的算法)，應用包括模塊化AI算法在內的各種AI技術。於即將推出的版本中，U-Drive® 6.0將加入新AI算法，如大語言模型及世界模型，而U-Drive® 7.0將加入最先進的算法，包括基於模仿學習的端到端算法、視覺—語言—動作模型。見「—我們的解決方案及服務—自動駕駛車輛解決方案」及「—我們的自動駕駛操作平台」。

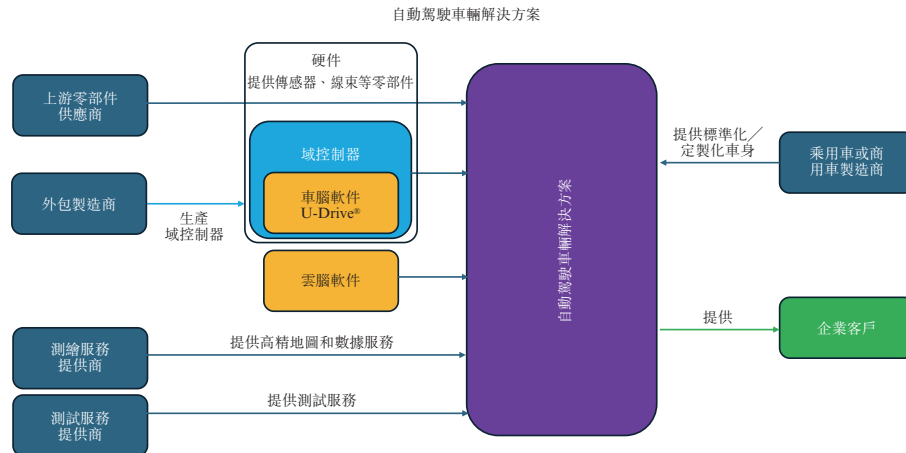
業 務

自動駕駛解決方案

自動駕駛車輛解決方案

我們的自動駕駛車輛解決方案為多功能解決方案，均為封閉場景及開放道路而設計。我們為客戶提供標準化、無人化、全天候商用車以及可定制的L4級自動駕駛功能組合，以滿足企業客戶的特定業務需求，例如多種應用場景下的配送及通勤接送需求，以及相關自動駕駛服務，例如車輛技術維護及軟件更新服務。

下圖說明自動駕駛車輛解決方案的業務模式：



截至最後可行日期，我們多項L4級自動駕駛功能證實主要可用於商用車的3大類、6小類，共計52款車型。第一大類為物流車輛，包括無人牽引車、無人電動卡車及無人電動平板車。第二大類為營運車，包括專用營運車輛。第三大類為出行車輛，包括個人出行車輛及公共出行車輛。我們向汽車製造商採購各類車身，該等車身為標準化產品或根據所需技術規格進行改裝，以實現我們所提供的各種自動駕駛功能，使我們能夠快速擴展至新場景。隨後，我們在位於浙江省嘉興市的倉庫、組裝及測試中心，將車身與我們的自研套件進行組裝，並安裝自動駕駛系統及相關軟件。我們亦致力於自動駕駛車輛的持續改進及迭代。有關進行中自動駕駛車輛研發項目，見「一研發—主要研發項目」。

我們的商用車通常配備前置激光雷達攝像頭傳感器模塊、後置激光雷達攝像頭傳感器模塊及集成車頂裝置(包括單頻全球導航衛星系統實時運動定位、喇叭、燈及攝像頭)。我們的商用車通常具備以下特點：(i)毋須待命安全員干預的完全無人駕駛；(ii)不間斷運作；(iii)適應複雜路況(包括封閉場景及開放道路)；(iv)360度無盲點感應；(v)完善的功能安全設計，包括冗餘和故障監控與處理；(vi)對車輛及其運作環境的多重安全保護；(vii)全天候運作(包括雨、雪、霧及沙塵暴等惡劣天氣條件)；(viii)自動充電功能；(ix)智能調度；(x)遠程監控及操作；(xi)電池電量監控及管理；(xii)實時狀態顯示／傳輸；及(xiii)自主研發的雲端運維平台，支持無間斷運作，並在混合交通環境中發揮最高的營運效率。

業 務

我們已建立分級維護系統，並開發智能工具鏈。通過我們的維護系統，我們能夠為自動駕駛車輛實施結合現場與遠程操作的高效維護管理模式。該系統以「預防性監測+分級響應」為核心邏輯，支持技術驅動的快速迭代，可保障大規模運行，同時滿足複雜場景的可靠性要求。

下文載列維護系統的3個層面：

- **現場維護**。現場維護團隊(通常為我們的業務合作夥伴或終端客戶人員)使用我們專有的移動操作終端對自動駕駛設備進行日常檢查、數據收集及故障排除。
- **區域支持**。通過使用我們的無間斷遠程監控及專家系統，我們的區域支持中心可以執行複雜的故障排除，並根據需要派遣工程師提供現場支持。
- **中心維護**。我們的無間斷監控及大數據分析平台可以對自動駕駛車輛的潛在問題進行預警，並及時響應客戶的故障排除，同步並推動自動駕駛算法的不斷發展，以降低長期運維成本。

截至最後可行日期，我們的系統已支持超過1,000輛自動駕駛車輛的維護管理，累計營運里程約9.0百萬公里。

對於每項交易，客戶通常會在簽訂合約時付款、交付及接收車輛時付款、按月付款及／或在保修期結束前付款。

業務

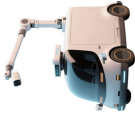
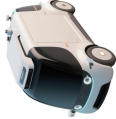
下表載列涉及我們技術的主要自動駕駛車輛詳情：

車種	無人電動牽引車			無人電動卡車			無人電動平板車			
	最大牽引容量 5／10噸	最大牽引容量 30／45噸	最大牽引容量 14噸以上的 重型卡車	6噸至14噸 的中型卡 車	1.8噸至6噸 的輕型卡 車	1／3／5／ 10立方	10至20立方	50噸以上		
產品規格										
場景	廠區	機場及港口	幹線／支線 物流、礦 山及港口	支線物流及 機場餐食 服務	城市及產業 園物流	產業園、 廠區及 地下礦山 的最後一 英里配送	城市或產業 園物流	港口或產業 園重載物 流		
相關自動 駕駛平台	牽引車 U-Drive®	牽引車 U-Drive®	卡車 U-Drive®	卡車 U-Drive®	卡車 U-Drive®	用於UiBox的卡車 U-Drive®	卡車 U-Drive®	卡車 U-Drive®		

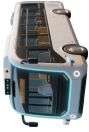
業務

營運

專用營運車輛

車種				
產品規格	中大型環衛車	小型環衛車	小型巡邏車	零售車
場景	城市	城市	城市、車站、油氣管道	城市
				
				
				
				引導車
				大型巡邏車
				機場、城市及邊境
				機場

相關自動駕駛平台

卡車U-Drive®	用於UiBox的U-Drive®	用於UiBox的U-Drive®	用於UiBox的U-Drive®	乘用車U-Drive®	乘用車U-Drive®
					

出行

個人出行車輛

公共出行車輛

車種				
產品規格	無人的士	8座巴士	13座巴士	19座巴士
場景	城市	城市	城市	城市
相關自動駕駛平台	乘用車U-Drive®	巴士U-Drive®	巴士U-Drive®	巴士U-Drive®
				22座巴士
				城市
				巴士U-Drive®

業 務

個案研究：香港國際機場自動駕駛項目

客戶背景

香港國際機場（「香港國際機場」）為全球知名航空樞紐。於2025年，其客運量達61百萬人次，貨物吞吐量高踞全球之首。香港國際機場連接全球超過200個目的地，多次獲評為全球最佳機場之一。其營運規模、技術基礎設施及服務質素均代表航空業的最高標準，令其成為亞太區客貨運輸的關鍵節點。

項目挑戰

在香港國際機場部署我們的自動駕駛產品需要克服諸多航空特有挑戰。首先，項目必須符合航空業的嚴格安全標準，遠高於對標準物流場景的標準。其次，集成須考慮到機場運作的高度複雜性。我們的無人車需無縫整合至行李分揀、航班調度及地勤作業等工作流程中，同時保持兼容現有機場系統及設備。由於香港常遭遇颱風及暴雨天氣，環境可靠性亦構成嚴峻挑戰。車輛須在長隧道、低能見度及強降雨等場景下維持高運作穩定性。最後，項目需遵守民航法規。

解決方案及克服行業壁壘

自2018年進行初步測試到2023年開始大規模營運，我們在香港國際機場部署3大類逾70輛無人車。此項合作為期6年，使我們得以在此垂直領域建立獨特優勢。為確保在惡劣天氣及停機坪網絡狀況較弱的情況下不間斷運作，我們達到香港國際機場的安全及持續運作標準。於2019年12月獲香港民航處批准無人駕駛運作後，我們克服重大挑戰，如在複雜的機場狀況下使用長拖車進行安全牽引。我們的解決方案實現精準定位，即使在機場禁區亦能確保無越界事件發生。我們的車輛於颱風及風暴期間持續運行，維持全年無休不間斷的物流服務。

為便於標準化複製及提高部署效率，我們根據航空業規定定制開發標準自動駕駛平台。我們亦實施具成本效益的綜合運維系統，其符合機場領域嚴格的SLA標準。其包括實時警報、分鐘級遠程支持及雲端數據分析系統，該系統每日計算各車輛的健康指數，並相應觸發預測性維護。香港國際機場已執行逾70次軟件迭代，已形成標準化及符合最佳實踐的空中下載系統升級流程。我們開發自研工具鏈及仿真測試系統，將軟件升級效率提高10倍以上。

該項目亦建立深厚的生態系統優勢。我們為香港國際機場提供廣泛的技術支持及培訓服務，使機場人員能夠熟練操作及保養無人電動牽引車及駕駛系統。

價值創造

該項目為香港國際機場創造重大及多元化價值。就安全性提升而言，截至最後可行日期，我們的無人車隊實現3.5百萬公里的安全運行。我們的無人車的速度及準時性接近手動駕駛汽車，更具備持續運行及即時響應能力。從可持續發展角度而言，改用電動無人車加上駕駛人員碳足跡減少，大幅降低碳排放量。該項目為航空業實施自動駕駛設定基準，現已準備在全球50大機場快速複製。其將新機場項目的部署週期縮短至6個月以內，確保我們在機場領域的長期競爭優勢。

業 務

個案研究：通威無人化物流項目

客戶背景

通威太陽能(四川)有限公司(「通威」)為全球光伏(「光伏」)行業的龍頭企業，於高純晶硅及太陽能電池生產方面擁有雙重市場領先地位。通威的晶硅年產能為900,000噸，太陽能電池產量超過140吉瓦，已連續8年位居全球太陽能電池出貨量榜首。作為中國國家雙碳戰略的標桿企業，通威為全球新能源製造的重要標準制定者及巨頭。其生產基地橫跨長江三角洲及成渝經濟區等核心工業區，且其營運系統代表全球光伏製造發展的最高水平。

項目挑戰

通威的數字化轉型面臨光伏行業公認為「三重困境」的三大核心挑戰。首先，需要極高的精準度及工業級安全性。玻璃基板及焊帶等材料異常敏感，要求運輸系統的停靠精度須在10厘米內及避障成功率達99.9%以上。其次，系統須在極端生產需求下以高吞吐量運行。各生產基地每天處理逾1,800個托盤的轉運，運輸次數超過300次。該等運作須於降雨及夜間黑暗等不利條件下持續運行，接近零容忍系統故障。最後，通威需要突破系統不兼容的傳統障礙。有關挑戰在於需與不同的第三方視覺系統、叉車及其他異構設備實現對接，建立跨品牌及供應商的統一通信協議，以解決工業自動化中的長期數據孤島問題。

解決方案及克服行業壁壘

為應對該等多方面的挑戰，我們實施「技術－數據－生態系統」三重戰略。我們的端到端無人化物流系統將無人叉車、無人牽引車及智能調度整合為全自動化物流鏈，涵蓋從原材料倉庫到生產線的全材料過程，實現真正的端到端物流自動化。透過確保在通威的工業4.0升級中發揮關鍵作用，我們在新興智能光伏製造生態系統中建立戰略據點。我們的決定性優勢之一為快速部署及迭代。從2023年6月簽訂合約至2023年12月最終交付項目，我們完成超過70次算法迭代，將平均行業部署時間縮短40%。過程中，我們保持緊密的閉環技術週期，確保各版本逐步提高精度、效率及系統韌性。

價值創造

該項目提供的價值遠超財務指標，為光伏領域的製造提供新解決方案。在商業方面，我們減少對40名戶外物流司機的需求，從而直接減少人工成本每年人民幣5百萬元。系統亦增強過程同步性及協調性，將生產線集成效率提高30%，並於兩年內實現投資回報。

就安全性而言，截至最後可行日期，我們實現10,000小時以上無事故運行記錄。即使在降雨及夜間低能見度等極端天氣狀況下，物流系統故障率亦維持在0.1%以下，確保全年無休的無間斷生產。

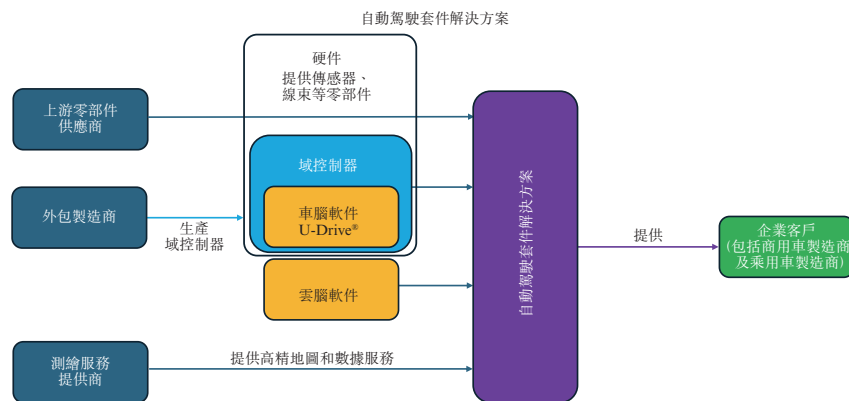
業務

於行業層面，該項目成為光伏領域首個全端對端自動化物流標桿，並在通威的南通及眉山基地獲成功複製。此外，透過該項目獲得的經驗及技術模式已獲其他頂尖光伏製造商採納，包括晶科能源及晶澳科技。透過引領此次轉型，我們助力中國光伏行業在全球技術格局中實現表現躍升，為其在效率及自動化標準方面確立領先地位作出貢獻。

自動駕駛套件解決方案

除我們的多功能解決方案(即自動駕駛車輛解決方案)外，我們亦提供自動駕駛套件解決方案，可用於現有場景以外的更廣泛場景。該方法使我們能夠迅速擴大自動駕駛解決方案的應用場景，並將其銷售予企業客戶以及商用車製造商及乘用車製造商。我們的自動駕駛套件解決方案為多功能解決方案，包括由綜合硬件及軟件系統組成的L4級自動駕駛套件(可為客戶的車輛搭建自動駕駛能力)或L2+級自動駕駛套件(可為乘用車製造商及商用車製造商提供車輛的一系列自主導航、跟隨及泊車功能)以及相關自動駕駛服務，例如部署服務、套件的技術維護及軟件更新服務。我們的自動駕駛套件提供包括自動駕駛車輛(惟不包括車身)車腦及傳感器套件的全面套件。

下圖說明自動駕駛套件解決方案的業務模式：



對於每項交易，客戶通常會在簽訂合約時付款、交付及接收套件時付款、按月付款及／或在保修期結束前付款。

L4級自動駕駛套件

於2020年7月，我們開始向企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商提供L4級自動駕駛套件。我們的L4級自動駕駛套件由關鍵硬件部件組成，主要包括傳感器以及自動駕駛系統及相關算法等軟件部件，使客戶車輛能夠自動運行。

具體而言，截至最後可行日期，我們與6家主要商用車製造商合作，為各種尺寸及功能的巴士及卡車開發L4級自動駕駛套件。截至同日，我們已將L4級自動駕駛套件應用於為多種應用場景而設計的車輛，包括：物流(如產業園、廠區、生豬養殖場及地下礦山的最後一英里配送)；出行(如機場及園區的公共及個人出行)；及營運(如機場及城市的巡邏、環衛及零售)。我們亦正在開拓新應用領域，以進一步拓展我們的市場覆蓋範圍。於往績記錄期間，我們的L4級自動駕駛套件已提

業 務

供予企業客戶(如香港國際機場)、商用車製造商及乘用車製造商(如開沃新能源汽車集團股份有限公司)以及汽車製造商的物流服務供應商。

L2+級自動駕駛套件

我們的L2+級自動駕駛套件採用以服務導向架構(「服務導向架構」)為基礎的集成軟件架構。我們開發L2+級自動駕駛套件的模塊化方法易於調整至各類計算平台，靈活滿足所有類型的L2級自動駕駛要求，包括自適應巡航控制、車道保持輔助、盲區偵測及自動泊車。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們於業內率先開發採用單顆芯片(而非通常所需的兩顆芯片)實現高速自動導航的控制器之一，即我們的UC1200A控制器。此外，根據同一資料來源，我們是少數能夠在低端自動駕駛域控制器(我們的UC1200A)上採用基於規則及數據驅動的混合設計方法的公司之一。預期UC1200控制器可提供多功能中間駕駛及泊車功能，包括高速公路自動導航、通勤記憶導航、視覺及超聲波融合自動泊車、數據脫敏及回傳、空中下載技術、影子模式及其他輔助功能。此外，預期其將向後兼容全系列的L2級自動駕駛基礎功能。我們亦為業內第一家於單顆芯片上使用時分複用技術實現全時間訪問視覺傳感器的公司，為乘用車製造商進一步提供行車記錄儀功能，並降低成本。憑藉我們在UC1200A控制器上採用基於規則及數據驅動的混合設計方法的能力，我們能夠提供L2+級自動駕駛套件，其功能可媲美行業領軍企業，但成本卻低於行業平均水平，使我們更靈活地定價。於往績記錄期間，我們向多家中國領先商用車製造商及乘用車製造商提供L2+級自動駕駛套件。

個案研究：無人化生豬轉運項目

客戶背景

我們為一家中國生豬養殖業的龍頭企業客戶(「客戶A」)提供自動駕駛套件解決方案。客戶A名列《財富》中國500強及中國農業企業500強，並於2022年入選胡潤世界500強。客戶A的一體化經營模式以生豬養殖為核心，集飼料加工、養殖、屠宰於一體。作為中國現代農業的旗艦企業，客戶A在養殖規模、技術能力及產業整合方面處於全球領先地位。

於生豬銷售過程中，將生豬從豬舍轉運至裝運點一直為物流鏈中勞動力及成本最密集的環節之一。自2022年起，我們開始與客戶A進行技術交流，專注於開發為生豬運輸車輛定制的自動駕駛系統。到2023年第二季度，我們已進入試點合作，並開始在客戶A位於南陽市的平頂豬舍設施測試自動生豬裝載作業。於2023年第三季度成功驗證並持續優化後，於2024年第二季度開始大規模部署。截至目前，我們已交付近60套系統，該等系統已於客戶A的一體化生豬養殖場全面運行。

項目挑戰

於生豬養殖業部署自動駕駛技術涉及克服多個特定領域的挑戰。首先，系統需實現高精度停靠，生豬轉運的取貨點與車輛之間的定位精度須在±5厘米範圍內，遠超典型物流場景的標準。其次，生物安全為關鍵考量。於生豬養殖中，防疫成本佔總生產管理開支的半數以上。為滿足生物安全協議，所有進入的車輛須經高溫消毒，這對車載系統的耐腐蝕性及穩定性的要求極高。第三，該項目需

業 務

要在夜間能見度欠佳、雨、雪、霧、未知障礙物及行人交通等惡劣條件下可靠地無間斷運行。最後，我們的解決方案須與密切匹配的操作流程無縫集成，包括自動化閘門、現場交通控制基礎設施、專業消毒裝置以及企業生產及銷售系統，以確保全面的信息流自動化。

解決方案及克服行業壁壘

透過該項目的大規模部署，我們已建立可提供持久優勢的多維能力及行業壁壘。為解決系統協調方面的挑戰，我們將物理層及數據層與客戶A現有的生豬轉運輸設備進行整合，實現豬舍到裝運門的全自動化過程。透過車雲協同、智能調度及動態路徑規劃，我們確保各設備間的無縫運行。此外，與生產管理系統的集成使信息流實現全面自動化。

該項目為業內大規模實施及營運的首個畜牧業領域的自動駕駛項目。我們從該等部署中獲得的經驗目前為我們提供先發優勢及豐富的標準化數據，為畜牧業的進一步商業化鋪平道路。系統可靠性為另一項關鍵成就。透過在實際作業現場使用數十輛車輛進行大量驗證，我們反覆迭代及優化系統組件。因此，整體系統目前已達致99.5%的運作穩定性，完全滿足生豬運輸的高峰期轉運需求。

我們亦在該項目中實現快速部署。通過對車身及自動駕駛套件採用模塊化設計，我們精簡軟件部署流程，使我們能夠在短短3至5天內完成一輛無人生豬轉運車從組裝到部署的完整週期。效率提升為穩定供應及交付奠定堅實基礎，尤其於生豬養殖業的銷售旺季。

價值創造

該項目為客戶A提供多維度的戰略價值。在生物安全方面，我們的解決方案大幅加強防疫，並削減成本。由於生物安全相關開支佔整體生產管理成本的一半以上，我們的系統減少91%的人豬接觸，顯著降低非洲豬瘟等疾病的傳播風險。在營運效率方面，每輛車的日轉運量提升40%，而人工成本下降50%。每年可節省營運成本人民幣10百萬元以上。

此外，該項目成為行業領導地位的戰略槓桿。通過向其他五大生豬養殖公司輸出技術解決方案，我們推動無人化技術在畜牧業實現更廣泛的發展。最後，該項目鞏固客戶A在「智慧生豬養殖」領域的先行者優勢。其使客戶A的15%生產成本保持低於行業平均水平，發揮重要作用，從而支持其在快速現代化的農業領域中保持長期競爭力。

自動駕駛軟件解決方案

在獲取新客戶的過程中，我們有時會先提供自動駕駛軟件解決方案，以滿足客戶在實現真正自主運作不同階段的需求。我們藉此贏得客戶信任並展示自身自動駕駛能力，從而交叉銷售我們的多功能自動駕駛車輛解決方案或自動駕駛套件解決方案。我們為企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商提供自動駕駛軟件解決方案，主要包括按逐個項目提供的軟件開發服務，其中我們為企業客戶定制符合其特定需求的自動駕駛軟件。更具體而言，我們可根據客戶的特定要求及需要，協助彼等開發適用於不同應用場景的自動駕駛相關軟件、系統及技術、

業 務

自動駕駛模塊(主要為L4級，其次為L2級)、全面的AI數據基礎設施、雲腦軟件及軟件工具，並將有關軟件、系統及技術嵌入其自有系統中。

我們開發雲腦時採用模塊化方法，使我們能夠通過組合及修改不同模塊，以較低成本快速為客戶開發適用於新應用場景的軟件。因此，我們通常可在6個月至1年內完成開發，並向客戶交付所需軟件，較客戶從零開始開發軟件所需的時間更短，後者可能需時數年。我們亦可能收取來自按客戶要求升級軟件的功能及性能服務的服務費。下圖說明自動駕駛軟件解決方案的業務模式：

自動駕駛軟件解決方案



在大多數情況下，我們僅根據自動駕駛軟件解決方案交付軟件。於2023年，我們亦於自動駕駛軟件解決方案業務(亦包括我們採購、由客戶指定及直接交付予客戶的硬件)下的若干項目產生成果。根據會計政策及管理層的判斷，產生的相關收益按淨額確認，而相應的貿易應收款項及應收票據(以及貿易應付款項及應付票據)則按總額入賬。

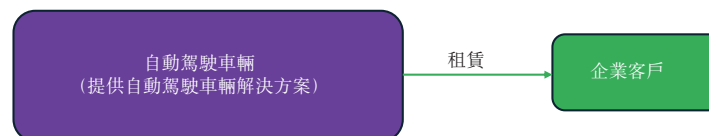
對於每項交易，客戶會在簽訂合約時付款、交付及接收所開發的軟件時及／或有保修期的少數情況下，在保修期結束前付款。

自動駕駛車輛租賃服務

視乎企業客戶的需要及為爭取新客戶，我們亦提供搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車租賃服務，作為先試後買的選擇。企業客戶於購買自動駕駛車輛解決方案前可使用自動駕駛車輛一段時間。例如，中國西北一個主要國際機場於租賃自動駕駛車輛3年後，採購我們的自動駕駛車輛解決方案，包括65輛自動駕駛車輛。由於在交付該等服務的初期階段需要進行部署，因此我們通常於此階段產生相對較高的銷售成本。於部署階段之後，我們的毛利率普遍上升。

下圖說明自動駕駛車輛租賃解決方案的業務模式：

自動駕駛車輛租賃服務解決方案



我們向自動駕駛車輛租賃服務的客戶收取每月租金付款。

業 務

經營摘要

下表載列各項解決方案及服務的運作時間表，其均為我們自動駕駛解決方案的部份，並屬於特專科技產品：

	自動駕駛車輛 解決方案	自動駕駛套件 解決方案	自動駕駛軟件 解決方案	自動駕駛車輛 租賃服務
開始研發	2016年3月	2016年7月	2016年10月	2016年3月
概念驗證	2017年3月 ⁽¹⁾	2017年2月	2018年4月	2017年3月
投入商業化	2019年7月	2018年5月	2018年6月	2021年4月
產生收益	2020年7月	2018年6月	2018年6月	2021年6月

附註：

- (1) 我們在為香港國際機場項目進行自動駕駛車輛安全駕駛路測的概念驗證階段產生收益。我們於2020年7月開始錄得認證產品收益。

於2023年、2024年及2025年，我們分別有合共88名、100名及110名客戶。於2023年、2024年及2025年，我們分別有64名、72名及73名新客戶。我們的客戶群不斷擴大，體現市場信心以及我們解決方案及服務的接受度。於2023年至2025年，自動駕駛解決方案的交易量整體呈上升趨勢，與我們的業務增長一致。

盈利途徑

我們為一家已商業化公司，已於往績記錄期間成功實現特專科技產品的商業化。我們取得強勁收益增長，維持相對較高的毛利率，並實現經營開支效率（於往績記錄期間的經營開支／收益比率持續降低即可證明）。未來3年，我們預期業務模式、業務重點（按以業務線／用戶行業／應用場景劃分的收益貢獻計）或成本結構不會有任何重大變動；我們預期將借助於往績記錄期間採用的類似增長策略實現盈利，即(i)強勁收益增長；(ii)維持相對較高的毛利率；及(iii)隨著收益增加，提升經營開支效率。

強勁增長勢頭及收益可見性

我們目前處於商業化的相對早期階段，惟已展現出持續的收益增長及不斷擴大的客戶覆蓋。我們的收益由2023年的人民幣161.4百萬元上升64.5%至2024年的人民幣265.5百萬元，並進一步上升23.7%至2025年的人民幣328.3百萬元。有關增長得益於成功推出新解決方案及服務、部署新行業及積極拓展市場。

我們服務的客戶群持續增長且地域分布多元化，客戶數量由2023年的88名擴展至2025年的110名。截至最後可行日期，我們為6個國家及地區的領先客戶提供服務，包括於香港國際機場及客戶A等旗艦地點的經常性部署項目。該等部署正向更多地點複製，為我們提供可觀的收益儲備及未來可見性。

借助行業利好因素及我們的可持續增長策略，我們預期未來3年將保持增長勢頭。

行業有利因素及商業潛力

我們營運所在潛在市場蘊藏龐大增長空間，且我們已制定增長策略以把握市場機遇。

業 務

根據弗若斯特沙利文的資料，預期於2026年至2030年大中華區及全球機場場景商用車L4級自動駕駛解決方案市場規模的複合年增長率分別為78.6%及91.7%；預期於2026年至2030年大中華區及全球廠區場景商用車L4級自動駕駛解決方案市場規模的複合年增長率分別為67.4%及73.4%。我們相信，憑藉已建立的市場領導地位，在增長策略支持下，我們有能力把握該兩大領域的快速市場增長。

根據弗若斯特沙利文的資料，預期於2026年至2030年大中華區及全球開放場景商用車L4級自動駕駛解決方案市場規模的複合年增長率分別為103.2%及103.9%。因應市場趨勢，除進一步鞏固在封閉場景(主要包括機場及廠區)商用車市場的地位和普及率外，我們亦有望擴展至開放場景。例如，專為開放道路設計的U-Drive® 6.0及7.0，具備擴展我們產品種類及潛在市場的能力。

由於2026年至2030年全球封閉及開放場景商用車L4級自動駕駛解決方案市場規模的複合年增長率均高於大中華區市場(分別為53.8%對52.1%及103.9%對103.2%)，我們預期將受惠於「出海」計劃，實現強勁的收益增長。

我們的業務模式強調在半封閉場景中的可複製部署，其客戶需求緊迫且轉換成本高。該等條件使我們能建立更深入關係、擴大錢包份額並鞏固市場地位。

增長及市場領導力戰略路線圖

為保持增長並實現盈利，我們正執行多重發展戰略，包括：(i)加速高需求垂直領域(如機場及廠區)標準化自動駕駛車輛的銷售；(ii)擴展產品組合以納入無人叉車及輕型卡車等新型工業車輛，並開發迎合市場動態需求的新解決方案及服務；及(iii)放眼全球一流機場及製造樞紐的「出海」戰略深化國際布局。

業 務

下表載列我們為實現收益增長所採取措施的相應增長策略，以及就此對[編纂][編纂]的建議分配：

推動收益增長的措施	增長策略	建議[編纂]
加速高需求垂直領域 (如機場及廠區)的 標準化自動駕駛車輛的 銷售	鞏固我們於關鍵領域的市場領先地位：透過留住現有客戶及獲取新客戶，在機場及廠區場景中進行深度擴張。我們亦預期開展業務拓展活動及招聘專業銷售人員，以推動在該等關鍵領域的業務擴張，同時繼續受益於我們為香港國際機場等知名客戶交付優質解決方案的驕人往績，以於現有關鍵領域高效獲取客戶。	- 進一步開發U-Drive[®]系統及擴大雲計算資源：以適應業務量的指數級增長 - 實現中國的業務拓展舉措：於中國開展業務拓展活動並招聘銷售人員
	繼續加大研發投資，推動技術創新與突破：持續對U-Drive[®]進行升級迭代。預期U-Drive[®] 7.0可適應更複雜的場景，以滿足機場及廠區等關鍵領域的客戶需求，且能夠支持數百萬輛至數千萬輛汽車，滿足我們快速增長的業務規模。儘管不同應用場景可能涉及不同類型的無人車，我們將嘗試對同類無人車的技術解決方案進行標準化處理，以及於不同車種之間應用標準化技術解決方案，從而於擴大客戶群時降低研發成本。	
	加強團隊建設，確保可持續發展：招聘專業銷售及營銷人員以支持業務拓展活動。	

業務	
推動收益增長的措施 增長策略	建議[編纂] - 繼續加大研發投資，推動技術創新與突破：開發新產品及解決方案(如新車型)；拓展至更複雜的新場景以滿足現有及新客戶的需求；持續對U-Drive®進行升級迭代。U-Drive® 6.0及7.0為開放道路設計，能夠擴大產品組合及目標市場。 - 深化在現有領域的布局：擴大於機場及廠區等關鍵垂直領域，以及電力公用事業營運及環境衛生等相關行業的影響力。我們已與中國主要公用事業合作夥伴共同開發多款產品，包括基於標準化UiBox產品的變電站巡檢產品及「巡檢車+機器狗」協同巡檢解決方案。於此場景中，L4級無人巡檢車經由開放道路運送L4級機器狗至巡檢站，到站後放下機器狗，讓其進行巡檢，巡檢畢後召回機器狗並將其送往下一站。我們亦已就該等電力公用事業營運產品訂立框架訂單。針對環境衛生領域，我們基於標準UiBox產品開發小型環衛產品(即應用於開放道路清潔非機動車道及人行道的L4級自動駕駛環衛車)，並已與數家大型環衛設備製造商就潛在合作進行磋商。通過於分散行業中對我們的核心平台進行標準化處理及複製，我們旨在實現快速產品部署，並通過AI司機訂購服務推動長期產生經常性收益。 - 加強團隊建設，確保可持續發展：招聘研發專家以及專業銷售及營銷人員 - 尋求戰略投資／收購以增強競爭優勢：以更具成本效益的方式提升研發競爭優勢 - 執行「出海」戰略：重點聚焦機場及廠區／製造領域，以善用我們在該兩個領域的領先地位及卓越往績。我們預期於香港、新加坡／馬來西亞、卡塔爾、歐洲、日本／南韓及美國設立當地銷售團隊及研發中心，並於新加坡／馬來西亞及卡塔爾建立兩個數據中心。由於中東地區當前形勢，我們於卡塔爾擴張計劃將以審慎態度推行。 - 加強團隊建設，確保可持續發展：招聘研發專家以及專業銷售及營銷人員

見「—我們的策略」及「未來計劃及[編纂]」。

業務

於2025年，我們已訂立交易價值約人民幣519百萬元的訂單（我們於截至2025年12月31日就此確認收益約人民幣270百萬元），而於2025年12月31日後及直至最後可行日期，我們進一步獲得交易價值約人民幣73.5百萬元的額外訂單，其主要涉及自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案銷售。該等訂單已經或將根據協定時間表於2025年、2026年及2027年交付予客戶。

成本管控

相對較高的毛利率

於往績記錄期間，儘管4條業務線各自的收益貢獻或毛利率有所波動，我們成功維持相對較高的整體毛利率，於2023年、2024年及2025年分別為48.8%、43.7%及51.1%。未來3年，我們預期業務模式或按業務線／行業單位場景／地理位置劃分的收益貢獻不會發生重大變動，故成本結構亦不會發生重大變化。因此，我們估計整體毛利率於未來3年將繼續保持相對較高水平。

儘管如此，我們認為我們已準備就緒，未來能進一步優化銷售成本。舉例而言，隨著我們自動駕駛車輛解決方案的銷量增長，以及車身、激光雷達、域控制器、攝像頭及線束等若干主要部件可同時應用於商用車及乘用車，我們預期能藉由大宗訂單所帶來的議價優勢，就主要部件獲得更優惠的價格，並與供應商協商更長的信貸期。截至2025年，我們已透過實施多項措施，成功降低若干主要部件的成本。具體而言，透過增加採購量，我們就車身及激光雷達獲得約5%至18%的折扣；透過直接向製造商採購，我們就車載顯示器獲得約29%的折扣；以及透過與相關供應商建立長期業務關係，我們就電子駐車制動系統及5G工業物聯網網關獲得約7%至26%的折扣。此外，我們預期與交付解決方案相關的成本將進一步降低，原因為自2025年下半年起，針對提供予回頭客或適用於類似場景或類似客戶需求的自動駕駛車輛解決方案，我們可實施相對標準化的部署計劃，其部署週期已從一個月縮短至一至兩週。

長遠而言，隨著客戶群達到一定規模後，較高比例的客戶訂立僅訂購AI司機服務的重續合約，整體毛利率將會提升。見「我們的策略」將業務拓展至新領域，促進AI司機訂購模式發展成熟及維持生態圈定位」。

高經營開支效率

於往績記錄期間，我們的經營開支（即研發開支、銷售及營銷開支以及行政開支總額）佔收益的比例由2023年的192.5%下降至2024年的126.5%，並進一步下降至2025年的116.8%。經營開支效率持續提升，主要歸因於我們的研發以及銷售及營銷活動富有成效。

未來3年，預期收益增長將大幅超過研發開支、銷售及營銷開支以及一般及行政開支的增長。

- 高研發開支效率透過U-Drive®系統實現，其為全場景系統，能以高度可擴展方式交付成果。我們亦預期加速高需求垂直領域標準化自動駕駛車輛的銷售，但不會就此產生重大研發開支（通常就開發新／定制化解決方案產生）。由於我們研發活動的主要目標之一是持續提升全場景自動駕駛系統（特別是在複雜場景（例如開放道路）中的能力、通用性（適應新場景，同時盡量降低邊際成本）及容錯能力（例如，即使交付或

業 務

合作夥伴提供的地圖不準確，或發生道路施工，系統仍可運作))，故我們向新行業單位或領域擴張預計會帶動收益增長，但不會產生高昂的邊際研發成本。此外，我們主要透過將AI工具與平台更廣泛地應用於編程、產品及解決方案設計與測試持續提升營運效率，以期實現更高的研發流程成本效益。

我們計劃進一步(i)在內部倡導廣泛採用AI驅動編程工具，以提升軟件開發效率；及(ii)提升問題分析、數據標註及測試用例生成等任務的自動化，具體而言：(1)鑒於問題分析通常需要大量工程人力，我們正持續開發問題分析工具，以期在未來大幅降低問題分析的人力成本；(2)數據標註在自動駕駛算法的決策過程中發揮至關重要的作用，惟其需要大量及持續的人手投入。我們正持續推動數據標註自動化。這包括運用視覺－語言模型等大語言模型、在雲端部署多個規模更大、精度更高的模型以及應用時序融合方法，以生成高精度的預標註結果，從而大幅減少對人工標註的需求；及(3)仿真測試對於自動駕駛至關重要，且比實車測試更具成本效益。我們正運用啟發式方法、基於優化的方法及基於大語言模型的方法，以自動化生成大量測試用例。我們認為，此舉將進一步提升我們研發活動的成本效益。

- 預期未來3年銷售及營銷開支的增長速度亦將大幅低於收益／毛利。於往績記錄期間，我們的關鍵客戶粘性高，主要歸因於解決方案及服務質素，以及在業內客戶的轉換成本高昂。此外，我們亦將持續受益於為香港國際機場等知名客戶提供高品質解決方案的卓越往績，在現有核心領域高效獲取新客戶。因此，由於我們有望透過本地合作夥伴獲取新客戶，並向回頭客進行追加銷售／交叉銷售，我們預期將維持相對較低的客戶獲取成本。具體而言，我們計劃與原始設備製造商合作夥伴及當地合作夥伴更緊密地合作，共同推廣我們的解決方案及服務，從而降低銷售及營銷開支。
- 預期未來3年行政開支的增長較收益／毛利增長更為穩健。我們預期將在海外市場產生與出海戰略相符的額外員工成本及辦公室租金開支，同時將以審慎態度推進業務擴張，例如將隨業務擴張有序增加海外行政人員及辦公空間。因此，我們預期行政開支於未來3年將處於可控水平。我們已於日常營運中實施多項節能措施，例如對高耗能設備進行實時監控、將電腦設定為休眠模式，以及逐步淘汰過時及耗能的設備。此外，我們定期查看雲服務訂閱情況，並及時終止未使用的雲資源，從而確保僅根據實際營運需求購買軟件授權，並降低行政開支。

總括而言，我們已實施上文所述的成本優化及經營開支效率提升措施，以將整體毛利率維持於相對穩定水平，並提升經營開支效率。然而，鑒於我們預期

業 務

的業務增長，我們預期銷售成本及營運開支的絕對金額不會下降。儘管如此，我們將繼續探討可行的成本控制措施。例如，我們相信，透過運用[編纂][編纂]支持業務營運，從而降低未償還銀行貸款水平，我們能夠靈活降低融資成本。我們亦將持續加強貿易應收款項管理，以盡量減少減值。詳細討論見下文「— 盈虧平衡及盈利展望」。

U-Drive®系統助力盈利能力提升

我們預期將借助專有U-Drive®系統的持續技術迭代及創新實現以下目標：

- **推動自動駕駛技術高效適配各種場景：**我們將繼續增強及升級自研U-Drive®系統，以在實現對廣泛場景及行業的高效適配，從而滿足客戶及合作方快速發展及多樣化的需求，進一步擴大業務規模。例如，我們已對新一代U-Drive®系統加大研發力度，使其針對更廣泛的場景及行業更具適應性及更高效。新一代U-Drive®系統將主要針對(i)複雜場景，例如開放道路；(ii)適應性，以於適配新場景時將邊際成本降至最低；及(iii)容錯性，以確保於交付或合作夥伴地圖構建不準確或發生道路施工時仍能運作。我們相信，長遠而言，擴大自動駕駛解決方案的行業覆蓋範圍將進一步擴大其業務規模及提高曝光率。
- **降低創新及突破新車型及場景的邊際成本：**我們一直持續投資研發以進一步提升研發能力，同時亦積極採取行動，從不同方面解決研發邊際成本。舉例而言，U-Drive® 5.0加強不同種類的車型之間的關聯性，簡化新車型開發流程。鑒於完善的數據及AI基礎架構功能，我們設法顯著降低人手處理的自動化成本，同時提升訓練新模型的效率。隨著逐步部署海外計算中心，我們預期構成研發成本中最昂貴部分的新型大模型訓練時長將從數週縮短至數天，甚至更短。展望未來，我們計劃增加採用AI編程及數據驅動模型部署，以進一步優化研發邊際成本，同時提升整體研發效率。
- **銷售成本優化：**我們預期，U-Drive® 6.0及7.0兩者均將透過以下方式進一步優化銷售成本：(i)降低應用於封閉場景中新車型的開發成本，此主要歸因於有關新系統的多功能性卓越。U-Drive® 6.0及7.0將顯著減少項目所需的研發人員總數並縮短開發週期；(ii)降低應用於開放道路的新車型的開發成本。U-Drive® 5.0於應對開放道路場景時需要進行大量定制，而U-Drive® 6.0及7.0則為開放道路設計，能夠擴大產品組合及目標市場；及(iii)降低所有車種及場景的運維成本。U-Drive® 6.0配備通過遠程大模型識別及診斷問題的功能，與現有U-Drive® 5.0相比，將減少每條線路的人員配置需求。展望未來，我們正努力進一步升級U-Drive®系統並優化銷售成本，以提高整體盈利能力。

業 務

盈虧平衡及盈利展望

我們於2023年、2024年及2025年分別錄得虧損淨額人民幣213.1百萬元、人民幣211.6百萬元及人民幣230.2百萬元，虧損收窄反映營運槓桿持續改善。我們相信，基於當前銷售勢頭、訂單儲備及利潤率提升策略，我們於未來3年內可實現純利盈虧平衡。我們預計繼續投資戰略研發及商業化，惟仍對中期實現可持續盈利的能力保持信心。我們對於達成盈虧平衡的預期取決於我們截至最後可行日期的合理估計和信念以及各種假設(當中多數非我們所能控制)，包括但不限於下列假設：(i)我們的業務計劃及發展策略不會遭遇重大延誤或阻礙；(ii)我們將能夠以預期的方式及質量提供解決方案及服務；(iii)我們將能夠履行與解決方案及服務有關的合約承諾，並確保其按照相關合約條款履行；(iv)交易對手將按照相關合約條款履行其責任；(v)客戶自身的財務及營運表現不會出現任何重大不利變化；(vi)我們的營運以及我們與主要客戶及供應商的業務關係不會受到重大影響；(vii)概無任何監管制度削弱我們的業務；(viii)我們的營運狀況概無任何重大變動；(ix)概無其他重大不利影響會削弱我們的業務及財務表現；(x)我們的業務及財務業績整體增長將符合我們的預期；及(xi)概不會發生「風險因素」所披露的任何事件。得益於我們已建立的穩固基礎及我們已把握的市場機遇，我們相信能夠維持可持續業務增長。

除通過可持續增長實現純利盈虧平衡外，我們亦持續改善營運資金管理，包括：

- (i) 進一步加強貿易應收款項管理。我們將繼續審慎檢討貿易應收款項及長賬齡貿易應收款項的可收回性，當中考慮的因素包括但不限於客戶的持續業務表現及財務狀況、客戶於短期內的預期業務表現及財務狀況、相關客戶結算相應貿易應收款項及長賬齡貿易應收款項的計劃及與相關客戶進行磋商的結果。在與客戶訂立新合約時，我們亦將努力磋商更有利的信貸條款。例如，於2024年及2025年，我們在與自動駕駛車輛解決方案客戶訂立的若干新合約中獲得更有利付款時間表，簽署協議時的預付款比例亦有提高。我們已經並將積極與客戶就貿易應收款項收回事宜進行溝通。上述管理措施使貿易應收款項及應收票據週轉天數由2023年的295.1天減少至2024年的263.6天；有關週轉天數增加至2025年的310.8天，主要由於我們於2025年底交付約人民幣107百萬元的解決方案，導致截至2025年12月31日貿易應收款項及應收票據的水平相對較高；

業 務

- (ii) 進一步改善存貨管理。我們認為我們不會遇到重大存貨可回收性問題，原因為：(a)我們已採取有效的存貨管理措施，主要包括實施「先進先出」法，根據訂單或銷售協議的明確且具約束力的交付時間表制定採購計劃；及(b)我們的存貨一般並無到期日，且較早類型的原材料會在維護早期銷售型號時使用。由於採取上述管理措施，存貨週轉天數由2023年的302.1天減少至2024年的138.6天，並進一步減少至2025年的119.2天。展望未來，我們將繼續遵守現行存貨管理措施，並期望透過優先使用現有存貨和密切監察主要原材料的市價進一步改善存貨管理，從而促進更有效的採購計劃。此外，於往績記錄期間，我們的解決方案並無重大波動，且已錄得較高毛利率(整體高於40%)，即我們並無發生售價無法彌補相關成本以致存貨減值的情況；及
- (iii) 進一步加強貿易應付款項管理。貿易應付款項及應付票據週轉天數由2023年的125.2天輕微減少至2024年的122.7天，並因我們於2025年自若干供應商獲得更有利的付款條款(如信貸期更長或接受賒銷而非全額預付)而增加至2025年的194.6天。展望未來，我們擬主要透過與現有及潛在供應商磋商更有利的信貸條款，以改善貿易應付款項的週轉狀況。

截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物、按公平值計入損益(「按公平值計入損益」)的金融資產及未動用銀行融資合共為人民幣298.0百萬元。於2025年12月31日後及直至2026年3月31日，我們已獲得額外銀行融資人民幣210百萬元，以進一步增強營運資金充足性。

研發

概覽

多年來，我們一直致力於L4級自動駕駛解決方案的研發、發展及創新。我們已於北京市、上海市及重慶市成立研發中心，分別專注於AI及L4級自動駕駛、硬件及雲腦以及乘用車的智能駕駛。我們利用研發中心，積極克服自動駕駛技術設計及開發相關挑戰，以增強解決方案及服務的整體競爭力。

於往績記錄期間，我們於2023年、2024年及2025年的研發開支分別為人民幣184.4百萬元、人民幣196.4百萬元及人民幣233.7百萬元，彰顯我們對解決方案、服務及技術研發的努力不懈。

我們的核心技術

經過多年研發投入及實踐，我們已掌握多項核心技術，涵蓋我們的車端及雲端AI能力以及安全框架。所有該等核心技術均由我們自行開發，目前用於產品研發。

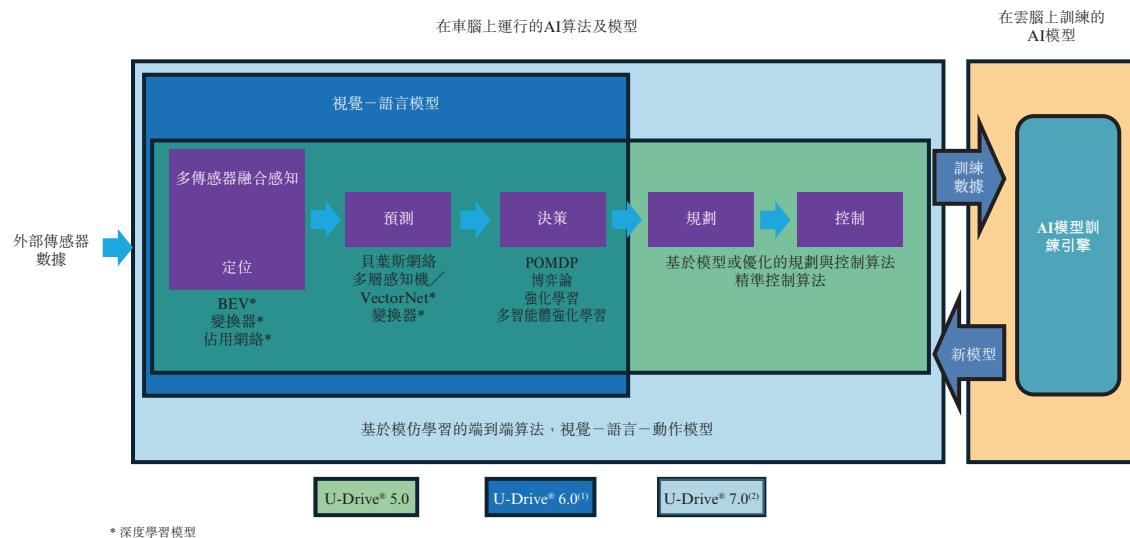
業務

我們的AI能力

我們相信，具身智能已向三大方向發展。第一個方向是強化學習，AI通過獎懲機制進行學習，使AlphaGo Zero及DeepSeek-R1-Zero等模型能夠超越專家人員而無需指引。第二個方向為模仿學習，AI通過映射大規模數據集，訓練輸入輸出推理的神經網絡，從範例而非明確的規則中學習。第三個方向為基於知識的學習，即將問題分解為更小的組成部分，並教導AI逐一解決。

同樣地，自動駕駛亦有三大方法。模塊化方法將駕駛分為感知、定位等由專家規則指導的模塊，結合深度學習，並日益採用視覺－語言模型取代傳統規則。模仿學習直接從傳感器數據及控制信號學習輸入－輸出映射，無需逐步處理；而強化學習則在動態交通仿真中從零開始，透過獎懲訓練人工智能，以超越人員駕駛表現。

通過學術合作及行業趨勢追蹤，我們研究所有三種方法。U-Drive®系統是我們自動駕駛操作系統中的核心，基於傳統方法開發而成。下圖展示其中所應用的AI算法、模型及底層AI技術：



附註：

- (1) 預期U-Drive® 6.0將透過在感知、預測與決策AI算法及模型中集成視覺－語言模型，對U-Drive® 5.0進行升級。
- (2) 預期U-Drive® 7.0將透過在感知、預測、決策、規劃與控制AI算法及模型中集成基於模仿學習的端到端算法及視覺－語言－動作模型，對U-Drive® 6.0進行進一步升級。

業 務

U-Drive® 5.0系統由AI算法及底層AI技術支持的模型共同驅動。傳感器收集的外部數據將傳入感知／定位模塊，繼而傳輸至預測模塊、決策模塊、規劃模塊及控制模塊（運行於車腦）。各模塊功能詳述如下：

- **感知及定位。**我們的感知模塊採用基於深度學習的多傳感器時序融合方法，結合BEV、卷積神經網絡或變換器以及佔用網絡(occupancy network)算法，實現目標檢測及跟蹤能力。此方法可確保高精度，符合道路安全標準及特定環境的最嚴格安全標準。此方法亦具備較強的可複製性，可檢測飛機、閘口、捲簾門、各類專用車及特殊目標，以及拖車隊列的姿態及人員與拖車隊列的安全互動。此外，其針對雨、雪、霧及沙塵暴等各種極端天氣進行高度優化，以滿足全天候運作可靠性。
- 我們的定位模塊融合來自多傳感器(如如激光雷達定位及攝像頭)的6至7種量測數據，防止在極端情況下發生定位失效或誤入非駕駛區域。與傳統的基於特徵方法相比，我們運用深度學習以穩健處理光線、天氣及季節變化的影響，使無人車能夠適配多元場景，包括隧道、天橋下、城市峽谷、地下多層停車場及開闊停機坪。我們的多模態融合策略可在廣泛環境下實現厘米級定位，支持與站台及設備的超高精度停靠，能夠滿足物流智能系統集成的需求，定位精度可達±3厘米。
- **預測。**我們的預測算法採用多種算法及融合策略。其特點包括基於貝葉斯網絡、具備數據驅動型迭代及高度可解釋性的動態意向預測模型；使用VectorNet的障礙物速度預測模型；以及基於變換器、具強大可複製性及通用性的多目標軌跡預測模型。該等模型能準確預測突發事件及危害，包括機場等高安全性要求的物流場景中特種車輛、飛機及人員的行為，以實現主動預防。
- **決策。**我們的決策模塊採用多種方法，包括部分可觀察馬爾可夫決策過程(PMODP)、博弈論、強化學習及多智能體強化學習，以對不確定情況下的連續決策進行建模。通過橫向及縱向的協同決策，系統能夠安全靈活地應對從封閉環境到開放道路的複雜場景(例如迴旋處、十字路口、匯流／分流區域)，同時提升安全性、舒適性及交通效率。
- **規劃。**我們的規劃算法支持大部分全局及局部路徑規劃方法，以及軌跡規劃以及速度規劃算法。其實現多層級集成，利用神經網絡實現靈活避障。其亦支持精準停靠、平行停車、狹窄空間駛經等特殊場景下的路徑規劃，確保物流應用中的安全性及效率。
- **控制。**我們的控制算法涵蓋經典方法(PID、LQR)、模型預測控制及神經網絡等數據驅動方法，能夠針對不同速度及場景進行定向優化。

業 務

車腦將傳輸選定的訓練數據至雲腦，供AI模型於雲腦進行訓練。雲腦將訓練產生的新AI模型傳回車腦，從而升級車腦的AI能力。

日後基於U-Drive®的產品將推進知識型技術，從車雲協同視覺－語言模型演進為車側蒸餾的自成一體的視覺－語言模型，持續提升車側的認知能力。將於U-Drive® 6.0的感知、定位、預測及決策中集成視覺－語言模型，以大幅提升對真實世界場景的理解。我們亦計劃結合模仿學習、世界模型及強化學習。例如，我們計劃於U-Drive® 7.0中將視覺－語言模型與端到端模仿學習結合，形成視覺－語言－動作模型。經過兩次迭代後，U-Drive® 7.0系統有望接近人員的認知能力，並最終在安全性、效率、體驗、可操作性、成本及耐久性方面超越最佳駕駛人員表現100倍以上。

我們的雲計算技術

我們的自動駕駛系統基於車雲協同的概念，車腦擔任司機，而雲腦則管理、訓練及維護司機的健康。我們的雲腦由一系列雲端管理系統組成，涵蓋調度、營運、AI訓練及維護功能。我們已採用多項雲計算技術以構建雲腦。具體而言：

- **客戶業務系統集成。**我們的雲腦配備應用程序編程接口，允許第三方開發者開發特定業務系統(例如機場營運系統)的集成程序，涵蓋用戶接口、業務程序接口及各類報告的生成。
- **車隊調度及多車協同。**我們已開發車隊調度模塊，與車輛決策及控制系統協作，以管理多車之間的互動，特別是在產業園等多路線場景下的路權協調。其提升車隊效率，使其達到超越人工車隊的水平。
- **車輛的雲端遠程操作。**我們亦開發業務接口，作為用戶在雲端管理及操作無人車的操作接口，支持與第三方調度平台集成。該接口可作為用戶操作L4+級無人車的主要接口，提供遠程車輛啟動、發出操作指令以及顯示車輛使用及狀況數據等功能。
- **空中下載軟件及數據更新。**我們的車輛配備用於更新軟件及地圖的接口，其連接雲端的相關軟件及數據版本管理系統，負責管理雲端到車輛的軟件及地圖資源，執行資源更新及檢查，並追蹤車輛資源的狀況。
- **車輛數據分析與預測性維護。**我們的數據平台匯總車載數據及日誌，供雲腦進行近實時的分析。其監控車輛的運行狀況並提供維護建議。
- **數據－算法閉環實現接近全自動的標註、訓練、驗證及迭代。**我們的訓練平台可匯總傳感器數據、駕駛路線及複雜路況下的周邊交通狀況。對數據進行清洗及標註後，我們可於雲端進行定位模型、感知模型、預測模型及規劃算法的訓練、驗證及迭代。

業 務

- **仿真及測試。**我們的仿真及測試系統支持基於真實路網的雲端車型仿真，得以對新算法及模型進行全面評估(包括安全性、通過性及及平穩性測試)，從而加速系統迭代。
- **雲端部署多模態大模型。**我們雲端部署的視覺—語言模型提供多項先進功能：自動標註傳感器數據以訓練小模型及模型蒸餾以為車端進行部署。其可作為AI遠程控制器，以支持車輛脫困、用戶查詢及場景解釋。此外，其運用生成式AI來生成低概率的測試個案，並分析車輛日誌及診斷，以協助故障分類及維修建議。

我們的安全框架

我們的自動駕駛系統採用五大核心安全框架：被動安全、功能安全、預期功能安全、行為安全及網絡安全。其滿足滿足L4級自動駕駛於車端及雲端的安全要求。弗若斯特沙利文認可我們的車雲協同安全設計具獨特性及業界領先地位，支持我們L4級無人車於機場停機坪安全作業，此為全球少數實現部署的應用。

此安全設計支持車端及雲端的無車載監督員(「NOME」)機制。系統分為工作域及安全監控域，後者具有更高安全優先級及權限。於整個鏈路的關鍵節點上具備冗餘，盡可能降低單點故障的可能性。安全監控域獨立評估各模塊狀態(包括線控、域控制器、通信、傳感器及算法棧)並執行安全動作。其亦監控碰撞等被動安全事件，並利用預期安全行為模式實現故障安全停車或故障運行降級性能。

雲側的安全設計接收車輛安全數據，並監控車輛安全監控域。其利用內置的安全行為模式評估車輛的安全狀態，發出安全指令，並確保車輛安全停靠。車輛配備網絡安全機制，包括加密、認證、隔離、沙盒保護及防火牆，以防止黑客攻擊及劫持，並於遭受攻擊時即時觸發安全應變響應。

我們亦已加強雲腦的數據及雲端安全能力，符合ISO 27001及MLPS 2.0三級認證等安全標準。我們與機場行業的主要客戶已進行逾10次滲透測試演習及認證。此外，我們已整合數據及隱私合規設計，並與多國雲服務供應商合作，確保遵守當地的法律及法規。

我們的研發過程

我們的研發團隊負責並領導我們的日常研發活動。我們考慮整體業務策略、技術可行性論證及客戶需求，開展新解決方案及服務、新技術的研發及其他前沿技術研究活動。

研發過程的主要階段包括以下各項：

- 制定研發計劃，包括(i)了解潛在客戶需求及技術趨勢以及進行市場研究；(ii)進行技術可行性研究；及(iii)進行車型篩選及預先評估。

業 務

- 前期項目設立工作，包括(i)組建項目組合管理團隊；及(ii)進行市場評估、技術可行性及商業可行性研究。
- 設計及開發，包括(i)成立產品開發團隊；(ii)制定具體開發計劃及進行投資回報分析；(iii)落實上市計劃、產品定義及開發計劃；(iv)設立項目；及(v)進行產品開發及試產。
- 量產及產品推出，包括(i)產品迭代、定型及量產；及(ii)產品發布。

我們的研發團隊

截至2025年12月31日，我們的研發團隊由227名成員組成，包括221名研發人員及6名管理人員，其中50.2%持有碩士或以上學位。於2023年、2024年及2025年，研發人員的流失率分別為16.0%、28.6%及20.6%。於2024年流失率相對較高乃由於我們精簡研發部門組織架構，導致研發人員離職所致。於2025年流失率相對較高乃由於我們出售馭行浙江所致。自成立以來，我們尚未出現任何關鍵研發人員流失的情況，故並未對我們構成重大不利影響。我們的研發團隊由聯合創始人、執行董事兼首席執行官吳甘沙先生領導，彼於自動駕駛行業擁有豐富經驗。我們的核心研發團隊成員均擁有超過8年行業經驗及於全球知名科技公司的工作經驗。

下圖說明核心研發團隊成員的概況：

核心研發團隊成員	概況
周鑫先生	周先生為我們的執行董事、首席產品官兼聯合創始人之一。彼畢業於中國復旦大學，取得計算機科學與工程學士學位及碩士學位。周先生於自動駕駛行業擁有逾17年經驗。彼於無人接駁車、無人電動牽引車及域控制器的開發過程中發揮重要作用，為我們日後的研發方向奠定基礎。
劉洋先生	劉先生持有清華大學機械工程專業博士學位、密歇根大學安娜堡分校(University of Michigan, Ann Arbor)電子工程碩士學位及東南大學電子工程學士學位。憑藉在智能駕駛領域近14年經驗，彼曾於泛亞汽車技術中心有限公司及本公司擔任主動安全系統工程師及系統管理員等職位。彼目前負責多傳感器數據融合算法開發及工程團隊管理。在其領導下，團隊完成融合軟件的ASIL-D級功能安全認證，並開發L3級自動駕駛AI感知產品。
周小成博士	周博士為我們的海外業務首席技術架構師。彼畢業於中國湘潭大學及中國科學院大學，分別取得計算機科學與技術學士學位及計算機系統結構博士學位。周博士曾於2007年7月至2016年3月在英特爾中國研究院擔任高級研究員。周博士負責多場景自動駕駛技術商業化過程中的系統架構開發及算法設計。
張丹博士	張博士為我們的基礎平台研發部門主管。彼畢業於中國西安交通大學，取得計算機科學與技術博士學位。於2016年加入我們前，張博士任職於英特爾研究院，專攻編譯技術、數據私隱保護及機器人技術。張博士負責開發與定位、感知、規劃及控制相關的算法，以及相關框架及產品。

業 務

為支持我們的業務拓展，我們將繼續招聘及培訓頂尖人才，特別是具有相關行業領先公司經驗及相關領域專長的人才。為進一步激勵研發人員開發及保護知識產權，我們亦已設立知識產權激勵計劃，據此，倘僱員成功開發職務發明創造且該等職務發明創造歸我們所有，則我們可向其發放現金獎勵。我們一般會在提交知識產權申請及獲授知識產權時發放現金獎勵。於2023年、2024年及2025年，我們根據該計劃向僱員發放的現金獎勵總額分別為人民幣0.5百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.4百萬元。

為挽留核心研發人員，我們採用側重於各種激勵模式及職業發展路徑的綜合性策略，其主要組成部分為長期股權激勵，以使個人利益符合我們的增長目標。年度表現花紅等中期激勵將戰略目標分拆為可落實的目標，而短期激勵則通過定期表彰，對重大貢獻及創新解決方案給予認可。此外，通過多重晉升途徑，優先保證職業發展，讓僱員選擇管理與技術方向。再者，我們透過相關培訓課程及跨部門技術交流，提供技能提升機會，促進合作與創新。我們亦提供具競爭力的薪酬待遇。最後，我們所构建的工作環境能夠激發創意，提供靈活的工作安排及充足的資源，從而支持高效工作和提高僱員的歸屬感。

我們與研發人員訂立保密及發明轉讓協議以及不競爭協議，或於與研發人員的僱傭合約中載入保密、發明轉讓及不競爭條款。有關我們與主要管理人員及技術人員訂立的僱傭合約的主要條款，見「董事及高級管理層－僱傭合約的主要條款」。我們亦與客戶及合作方訂立保密協議或於相關協議中加入保密條款。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無任何可能對主要研發項目及業務營運產生重大不利影響的法律申索或訴訟。

研發合作

於往績記錄期間，我們的絕大部分研發活動在內部進行。我們亦與商用車製造商合作，為各種尺寸及功能的巴士及卡車開發L4級自動駕駛套件，截至最後可行日期已與6家主要商用車製造商建立合作夥伴關係。透過與不同的商用車製造商合作，我們可以就新應用場景及行業快速開發自動駕駛套件。

典型研發合作協議的主要條款通常包括下列各項：(i)合作協議的期限通常介乎15至18個月；(ii)我們通常負責提供硬件、相關軟件、中間件及系統集成；而我們的合作汽車製造商負責提供用於測試的車輛。我們的絕大部分研發工作一般由內部研發人員進行。我們亦與合作汽車製造商合作設計解決方案、挑選傳感器以及開發算法軟件及數據閉環功能；(iii)雙方應共同制定全面的書面研究計劃；(iv)我們與車輛製造商通常擁有各自背景知識產權的唯一所有權。倘汽車製造商為開發相關產品承擔研發的全部成本，或將全部開發成本分攤至相關產品，或倘開發技術要求有明確規定，則汽車製造商亦可擁有或分享自研究計劃產生的知識產權。軟件代碼通常由雙方共同擁有。研究項目開發階段的數據通常亦由雙方共同擁有，而汽車量產後的數據則由汽車製造商單獨擁有；及(v)通常情況下，倘我們未能於通知期限內糾正違約行為，例如未能在規定期限內交付符合相關協議所規定標準的所需成果產品，則汽車製造商有權提前終止。

業 務

主要研發項目

通用自動駕駛系統—U-Drive® 5.0

我們已於2025年底完成U-Drive® 5.0系統的優化。U-Drive® 5.0系統是我們的首個全場景自動駕駛操作系統，專為迅速適配商用車在跨行業場景中的不同需求而設計。其擁有的AI算法庫具有高度泛化性，可按需配置及組合算法。為提高其性能，我們集成BEV、多傳感器時序融合、變換器及佔用網絡(occupancy network)等先進算法，從而提高在動態環境下的容錯性，增強於擠塞交通情況下的可操作性及效率，並減輕對高精地圖的倚賴。針對極端天氣，我們基於多傳感器融合與深度學習，實施更穩健、更安全的感知及定位算法，可應對雨、雪、霧及沙塵暴，支持全天候運作。此外，我們在交通情境中納入專為商用車定制的特定算法，進一步為使用者優化功能。U-Drive® 5.0的優化提升其在機場等場景的整體性能，亦使其能夠處理公共道路上更為複雜的場景，支持全場景運作。

截至最後可行日期，我們成功適配52款車型，為多個場景及車型類別創建優化參考配置。於轉向新場景或車型時，我們只需簡單評估其與數據庫中現有場景及模型的適配性，即可快速微調及建立初始適配參數。該等參數可於真實及仿真車輛環境下進行驗證。我們的綜合工具鏈有助於在整個產品生命週期內進行部署、診斷及維護，從而實現對適配參數的持續反饋及優化。此為各場景提供最佳配置，確保性能及適配性的提升。截至最後可行日期，我們能夠於1人月內完成新車型及場景的開發週期。

通用自動駕駛系統—U-Drive® 6.0

於2024年12月，我們啟動U-Drive® 6.0系統的研發，預期有關工作將於2026年12月前完成。我們旨在通過整合視覺—語言模型增強現有知識型方法。特別是，我們將重點開發雲端視覺—語言模型，將其作為具有長遠價值的基礎演進模型，同時重點進行將雲端視覺—語言模型集成至U-Drive® 5.0系統的工作。該等進展有望顯著提高自動駕駛於極端情況場景下的性能，並實現車雲在中低速情況下的協同駕駛。

此外，U-Drive® 6.0系統將搭載具有20億至30億個參數的視覺—語言模型，能夠在具有400至500 TOPS算力的車端域控制器上實現即時感知及認知。該視覺—語言模型可獨立於U-Drive® 5.0系統運行，提高通用性並加快在各種複雜路況(包括不熟悉的開放道路及機場營運)下對極端情況的收斂。此外，利用多模態大模型技術，我們亦期望於雲端建立世界模型，以競爭方式生成各種真實複雜的交通場景，供自動駕駛模型使用。

業務

通用自動駕駛三套模型融合系統－U-Drive® 7.0

於2025年3月，我們啟動U-Drive® 7.0系統的研發，預期有關工作將於2028年12月前完成。預期U-Drive® 7.0系統將集成多個先進部件，包括通過基於U-Drive® 6.0系統世界模型的強化學習訓練U-Drive® Zero系統，期間使用基於神經網絡的線上學習方法，以提高其對開放世界環境的適配性，以及通過利用過往數據的端到端模仿學習訓練U-Drive® E2E系統，期間倚賴針對封閉環境設計的端到端模型，而無需廣泛倚賴雲計算。此外，預期將對U-Drive® 6.0系統進行擴展，在域控制器上搭載實時操作參數達100億的視覺－語言模型，增強車輛的視覺－語言－行動能力。

該綜合模型將集成三種不同模式：「預設模式」，靈活及擬人化；「底線模式」，通過備份機制解決低置信度情景；及「監護模式」，修正任何異常駕駛決策以確保安全性。該綜合方法旨在為開發全場景、全天候的L5級自動駕駛操作系統奠定基礎。

大雲腦3.0

自2024年3月起，我們一直開發大雲腦3.0，預期有關工作將於2027年3月前完成。其預期在運作、維護及研發支持方面將較之前的版本有顯著改進。其旨在對由10,000輛車組成的車隊進行智能管理，使90%以上的遠端支持呼叫由AI客戶服務利用雲視覺及視覺－語言模型處理。營運效率在真人駕駛及無人駕駛的車輛的混合作業中有望大幅提高，在自動充電及調度方面亦會顯著改善。

具體而言，大雲腦3.0的研發將主要集中在(i)提高大規模數據算法的自動化能力，實現數據清洗、標註、訓練及驗證的近全自動流程；(ii)通過車輛影子模式及性能探針實現性能反饋優化閉環，實現關鍵績效指標的視覺化及自動化分析，並為研發提供優化建議；(iii)通過升級至U-Drive® 6.0系統提高仿真能力，該系統採用生成式AI促進大規模測試用例生成，以進行算法回歸測試及U-Drive® Zero系統的開發；及(iv)進行大規模軟件在環及硬件在環測試，以降低與大規模軟件升級相關的成本及風險。

第三代UiBox

我們正在開發完全基於國內供應鏈的第三代UiBox，用於自動駕駛域控制器、低成本傳感器配置及經濟型底盤。我們的域控制器具備業內最高的集成度，將功能強大的芯片系統、實時微控制器、慣性測量單元、實時動態全球定位系統、5G調制解調器、車載乙太網交換機以及用於攝像頭及激光雷達的端口集成在最小的空間內。我們預計該設計將成本效益提高30%以上，同時在更複雜的交通環境中提高自動駕駛性能，包括在倒車過程中的避障及恢復能力。此外，其有望滿足特定行業及地區對耐腐蝕、防潮及防爆功能的要求。我們預期將於2026年6月完成第三代UiBox的開發。

業 務

無人電動牽引車

我們目前正在對無人電動牽引車進行升級，以加強牽引能力及範圍，同時降低成本。我們正在提升感知能力及算力，能夠實現更複雜的自動駕駛功能，如跑道穿越、飛機動態識別、多拖車運作精確對接。此外，預期升級後的無人電動牽引車的全天候運作能力將會更強大，確保能在沙塵暴及極端氣溫等嚴峻條件下提供支援。我們亦正在擴展其業務功能，以涵蓋自動充電、智能調度、航班信息系統接口、智能頂端裝載功能。截至最後可行日期，我們已完成無人電動牽引車的全線控底盤升級。我們目前正在推進無人電動牽引車的全面功能測試及最終測試，預期於2026年5月前完成。

無人接駁車

我們目前正在開發40座無人接駁車、低成本觀光巴士及雙層觀光巴士。此外，我們正在通過採用傳感器與車身整合、標準化車輛設計等方式對無人接駁車的外觀進行升級，提升無人接駁車的線控驅動及智能駕駛能力，並繼續迭代遠程操作以及數據閉環雲平台及相關工具。我們預期將於2026年12月前完成40座巴士、低成本觀光巴士及雙層觀光巴士的開發。

知識產權

截至最後可行日期，我們獲授661項專利，包括於中國的597項、於南韓的11項、於香港的6項、於美國的24項、於日本的13項及於歐洲的10項；並提交216項專利申請，包括於中國的202項、於歐洲的7項、於美國的4項、於南韓的2項及於新加坡的1項。截至同日，我們已於中國註冊75項軟件著作權。有關更多資料，見「附錄六—法定及一般資料—B.有關我們業務的進一步資料—2.我們的知識產權」。我們絕大部分的知識產權為自行開發，過去並無引進授權的任何知識產權。截至最後可行日期，在所有877項專利及專利申請中，858項為內部開發，15項為通過與合作方的研究項目共同開發及共同擁有，以及4項為由第三方開發並由我們購入及獨家擁有。各共有人對該等專利擁有全面所有權，且該等專利並無合約期限，亦無規定與該等共同擁有專利相關的重大付款責任。儘管我們認為待審批申請載列的具體及一般性權利要求能夠為我們的解決方案、服務及技術各方面提供足夠保障，惟第三方仍可能就該等權利要求提出質疑。

業 務

下表載列於往績記錄期間對我們業務營運至關重要的主要已註冊專利的詳情：

序號	專利	註冊所有人 名稱	來源及所有權	特專科技產品 ⁽ⁱ⁾	對我們特專科技的 重要性	註冊地點	註冊日期	屆滿日期
1.	全掛汽車列車、拖斗 位姿確定方法、 裝置、設備和介質	馮勢北京	自行開發；專有	自動駕駛軟件 解決方案	對涉及牽引車的物流場景中中國 的自動駕駛產品屬重要	中國	2022年6月23日	2042年6月23日
2.	三維點雲數據的全景 分割方法、裝置、 設備及介質	馮勢北京	自行開發；專有	自動駕駛車輛 解決方案	降低數據配置的複雜性，在 高效準確地 實現全景分割時 保證運行效率	中國	2022年3月29日	2042年3月29日
3.	多車協同方法、裝置、系統、 設備、介質和產品	馮勢北京	自行開發；專有	自動駕駛套件 解決方案	改善同一車道內車輛互相擁擠 堵的問題	中國	2021年9月22日	2041年9月22日
4.	半掛汽車列車、倒車 控制方法、裝置、 設備和介質	馮勢北京	自行開發；專有	自動駕駛軟件 解決方案	牽引車倒車的控制 算法，對涉及 牽引車的物流 場景中的自動 駕駛產品屬重要	中國	2021年8月31日	2041年8月31日
5.	避讓障礙物的決策 方法、裝置、設備及介質	馮勢北京	自行開發；專有	自動駕駛車輛 解決方案	對無人車決策算法 屬重要	中國； 歐洲； 日本； 南韓； 美國	2021年8月25日	2041年8月25日
6.	關鍵目標物的識別 方法、裝置、計算機設備 及存儲介質	馮勢上海	自行開發；專有	自動駕駛套件 解決方案	對乘用車目標選擇 屬重要的行業 領先技術	中國	2021年8月17日	2041年8月17日
7.	一種車輛定位方法、 裝置、電子設備和 存儲介質	馮勢上海	自行開發；專有	自動駕駛套件 解決方案	乘用車車輛定位 方法，為重要基礎 專利	中國； 歐洲； 日本； 南韓； 美國	2021年6月28日 (中國)； 2022年6月1日 (歐洲、日本、南 韓及美國)	2041年6月28日 (中國)； 2042年6月1日 (歐洲、日本、南 韓及美國)
8.	自動脫掛鉤裝置、 牽引車和車輛	馮勢北京	自行開發；專有	自動駕駛軟件 解決方案	於物流場景中 實現自動脫掛鉤	中國	2021年3月24日	2041年3月24日

業 務

序號	專利	註冊所有人名稱	來源及所有權	特專科技產品 ⁽ⁱ⁾	對我們特專科技的重要性	註冊地點	註冊日期	屆滿日期
9.	一種地圖匹配方法、裝置、電子設備和存儲介質	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛車輛解決方案	實現無人車的視覺語義定位	中國； 歐洲； 日本； 南韓； 美國	2020年9月27日	2040年9月27日
10.	基於多傳感器數據融合的護欄估計方法和車載設備	馭勢上海	自行開發；專有	自動駕駛套件解決方案	使用多傳感器數據實現護欄估計，屬行業領先技術	中國	2019年11月22日	2039年11月22日
11.	前向目標選擇方法、裝置及車載設備	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛套件解決方案	乘用車L2+級自動駕駛功能(例如高速駕駛)的前向目標選擇，為重要基礎專利	中國	2019年11月14日	2039年11月14日
12.	一種自動駕駛系統升級的方法、自動駕駛系統及車載設備	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛套件解決方案	與影子模式相關，可持續優化決策算法	中國； 歐洲 (實質性 複審中)； 日本； 南韓； 美國	2019年3月19日 (中國)； 2019年5月28日(歐洲、日本、南韓及美國)	2039年3月19日 (中國)； 2039年5月28日(歐洲、日本、南韓及美國)
13.	一種確定網絡結構精度和延時優化點的方法和裝置	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛車輛解決方案	提高數據傳輸的效率和穩定性，確保無人車在各種複雜環境下穩定運行	中國	2019年3月11日	2039年3月11日
14.	視覺定位方法以及裝置	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛車輛解決方案	實現車輛定位，為重要基礎專利	中國	2018年11月28日	2038年11月28日
15.	一種視覺定位地圖加載方法、裝置、系統和存儲介質	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛套件解決方案	大幅降低車輛側存儲需求及提升性能	中國； 美國	2018年11月21日	2038年11月21日
16.	一種多傳感器數據融合方法、裝置、車載設備及存儲介質	馭勢上海	自行開發；專有	自動駕駛車輛解決方案	多傳感器數據融合的基礎，為重要基礎專利	中國	2018年6月19日	2038年6月19日

業 務

序號	專利	註冊所有人 名稱	來源及所有權	特專科技產品 ⁽¹⁾	對我們特專科技的 重要性	註冊地點	註冊日期	屆滿日期
17.	自動駕駛中的威脅度 計算方法、目標選擇方法 及應用	馭勢上海	自行開發；專有	自動駕駛套件 解決方案	實現處理毫米波雷達目標，中國 屬行業領先 方法	中國	2017年6月6日	2037年6月6日
18.	拖車拖斗檢測方法、系統和 無人駕駛拖車	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛軟件 解決方案	能夠準確檢測 拖車位置狀態	香港	2019年4月3日	2039年4月3日

下表載列於往績記錄期間對我們業務營運至關重要的主要已註冊軟件著作權的詳情：

序號	軟件著作權	註冊所有人 名稱	來源及所有權	特專科技產品 ⁽¹⁾	對我們特專科技的 重要性	註冊地點	註冊日期	屆滿日期
1.	用於遠端監控無人設備和 車輛運營的平台 (v1.0)	馭勢上海	自行開發；專有	自動駕駛車輛 解決方案	實現無人車遠程管理與 調度以高效完成運營 任務	中國	2024年1月24日	不適用
2.	無人駕駛系統 診斷工具 (CN)	馭勢北京	自行開發；專有	自動駕駛軟件 解決方案	實現對自動駕駛系統的 運行狀態、車輛 狀態及傳感器狀態進 行診斷及問題分析	中國	2021年10月27日	不適用

附註：

(1) 指我們已應用及／或我們預期將應用主要知識產權的領域。

業務

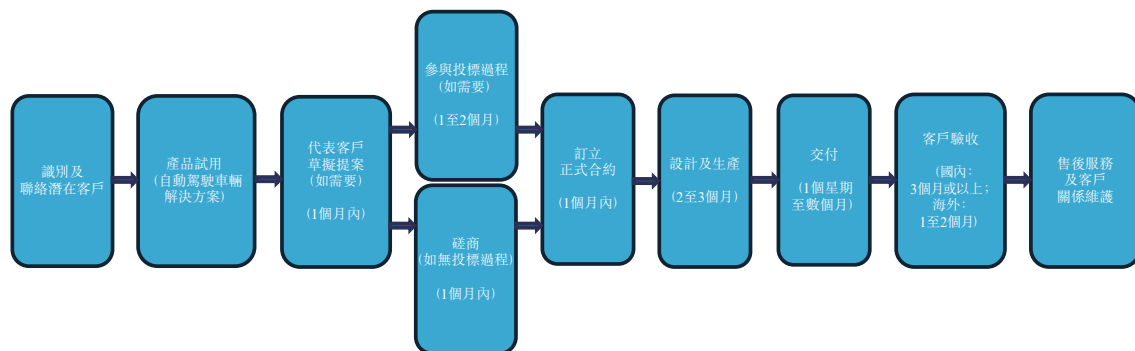
有關知識產權的進一步詳情，見本文件「附錄六—法定及一般資料—B.有關我們業務的進一步資料—2.我們的知識產權」。

我們已採取以下主要措施保護知識產權：(i)實施一套全面的內部政策，以建立對知識產權的管理；(ii)適時登記、備案及申請知識產權的所有權；(iii)積極追蹤知識產權的註冊及授權狀況，如發現與我們的知識產權存在任何潛在衝突，及時採取行動；及(iv)委聘專業的知識產權服務供應商。

於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們並無牽涉任何知識產權嚴重侵權的申索（不論作為原告或被告），亦無面臨此類威脅。董事確認，截至最後可行日期，彼等並不知悉有關我們侵犯第三方知識產權的任何未決法律、仲裁或行政訴訟。然而，我們可能無法充分保護我們的知識產權。見「風險因素—與我們的知識產權有關的風險—我們可能因專利申請遭拒絕而無法成功為技術、解決方案或服務獲得或維持專利或其他充分知識產權保護。」

銷售及營銷

我們已成立銷售及營銷團隊，負責物色合適的潛在市場及客戶，並維持與現有客戶的關係。我們的銷售及營銷成員具備有關我們解決方案、服務及技術的知識及專業技能，能夠識別現有客戶及新客戶的需求。下圖說明我們的典型銷售流程：



下文載列我們銷售流程的不同步驟：

- **識別及聯絡潛在客戶。**為制定銷售策略，銷售及營銷團隊會對相關行業的整體市場規模、增長趨勢、競爭格局、政策及法規等進行深入研究，以了解市場的宏觀環境及發展動點。根據市場調研及分析，銷售及營銷團隊隨後確定目標客戶的特徵，包括其規模、行業類型、地理位置、業務狀況及技術要求，並透過各種線上線下營銷渠道收集潛在客戶資料。營銷人員與潛在客戶接洽，推介解決方案及服務，建立初步溝通，以及了解彼等進一步溝通的意願；隨後，銷售人員與該等潛在客戶進行深入溝通，詳細了解彼等的業務需求、痛點及期望，以便提供精準解決方案及服務。

業 務

- **產品試用。**為爭取新客戶，我們亦可能向潛在客戶出租無人車以供使用一段時間，作為先試後買的選擇。
- **解決方案開發及演示。**根據客戶的特定需求及業務場景，銷售人員牽頭定制解決方案及服務，包括產品選擇、功能配置、實施計劃及服務承諾，隨後，向客戶演示解決方案及服務的優點及價值。
- **投標、商業磋商及合約簽署。**在適用情況下，我們可能參與投標流程或與客戶就價格、支付方式、交付時間及售後服務進行磋商，並最終與之訂立正式合約。
- **設計及生產。**銷售人員將訂單資料轉交有關部門，並協調各部門確保訂單按時完成。
- **交付。**產品隨後運送至客戶的指定地點。對於需要實施及安裝的解決方案或服務，我們將安排專業技術人員進行現場實施及故障排除，以確保解決方案或服務能夠正常運作並滿足客戶需求。
- **檢驗。**隨後，我們將向客戶確認其是否滿意產品或服務的品質、功能及性能。
- **售後服務及客戶關係維護。**我們為客戶的僱員提供培訓，助其了解如何使用我們的解決方案或服務並掌握相關技能。我們解決方案的標準基礎保修期一般為1年，該保修期屆滿後，我們不再提供免費的技術支援及保修服務；若客戶要求延長保修期，我們將收取額外費用。我們已建立售後服務渠道，並為客戶提供技術支持及維護服務，確保解決方案或服務穩定運作，定期拜訪客戶，收集彼等的反饋及建議。

截至2025年12月31日，我們的銷售及營銷團隊由32名成員組成，彼等與我們的研發團隊緊密合作以執行營銷策略。於2023年、2024年及2025年，我們的銷售及營銷開支分別為人民幣68.7百萬元、人民幣76.1百萬元及人民幣83.3百萬元，分別佔同年收益的42.6%、28.7%及25.4%。

業 務

定價

我們對解決方案及服務定價時考慮多項因素，如我們的銷售成本、解決方案及服務為客戶帶來的價值、解決方案及服務在市場上的稀缺性、交付解決方案及服務的迫切性及確定性、我們的交付能力、市場競爭、市場的支付意願、整體市況及競爭對手的定價策略。於往績記錄期間，自動駕駛車輛解決方案的價格一般介乎每輛車人民幣100,000元以上至數百萬元，取決於多項因素，包括但不限於車輛類型及所需運維服務的範圍(如適用)；自動駕駛套件解決方案的價格一般介乎每套人民幣數千元至數百萬元，取決於多項因素，包括但不限於所交付套件的類型及所需運維服務的範圍(如適用)；自動駕駛軟件解決方案的價格一般介乎每項解決方案約人民幣10,000元至數百萬元，取決於多項因素，包括但不限於所開發軟件的複雜度，更具體而言，取決於特定軟件開發項目預期消耗的人手；及自動駕駛車輛租賃服務價格一般介乎每個項目每月人民幣數千元至200,000元以上，取決於單一解決方案下所租賃車輛的數量及類型。我們的成功將取決於我們以符合成本效益的方式擴展解決方案及服務以及提高現有解決方案及服務的質量及效率的能力。此外，於各類解決方案及服務中，我們提供滿足不同客戶需求的各種選擇。有關詳情，見「業務－我們的解決方案及服務－自動駕駛解決方案」。該等解決方案或服務通常在定價、原材料及成本結構方面有所不同，故毛利率各異。各項產品均定位獨特，營銷策略分明。因此，解決方案及服務組合對我們的收益及盈利能力舉足輕重。

營銷及品牌推廣

我們擁有專責客戶關係經理團隊，為現有客戶提供軟件更新、客戶服務及定期檢查，以維持與客戶的關係，同時發掘新商機。我們亦通過電郵及通訊與潛在客戶維持聯繫，並提供電話熱線諮詢服務。為爭取新客戶，我們可能向潛在客戶出租無人車供其使用一段時間，作為先試後買的選擇。此外，我們的銷售團隊主動拜訪潛在客戶。我們綜合運用線上渠道進行營銷與品牌推廣，包括通過社交媒體與客戶互動和建立品牌、優化搜尋引擎提升官方網站的曝光率，並設有簡單易用的官方網站，帶動查詢。我們亦與傳媒公司合作，透過廣告及新聞報道推廣我們的品牌，並積極參與行業活動及展覽。

我們的客戶

我們的主要客戶包括企業客戶、商用車製造商及乘用車製造商。於2023年、2024年及2025年各年，來自五大客戶的收益分別為人民幣106.5百萬元、人民幣122.7百萬元及人民幣123.9百萬元，分別佔同年總收益的66.0%、46.2%及37.8%。於2023年、2024年及2025年各年，來自最大客戶的收益分別為人民幣61.3百萬元、人民幣49.0百萬元及人民幣31.7百萬元，分別佔同年總收益的38.0%、18.5%及9.7%。

業 務

我們觀察到收益確認存在季節性因素，原因為大部分產品一般於下半年交付。與新客戶磋商及新客戶完成簽立購買協議的內部程序通常於一年中的首數個月進行，下達訂單則在此後進行，故較高比例的產品計劃於下半年交付。見「風險因素—與我們的財務前景及額外資本需求有關的風險—我們的銷售及財務表現可能受到季節性因素的影響」。同時，由於我們絕大部分的解決方案為交易型而非訂購型，故收益將受交易數量及有關交易的價值影響。我們當前收益模式的季節性因素及交易型性質可能導致收益波動，而根據弗若斯特沙利文的資料，此情況在業內並不罕見。

下表載列按收益貢獻計於往績記錄期間各年度五大客戶的詳情：

截至2023年12月31日止年度

排名	客戶	背景	所提供 解決方案/ 服務	與我們 開始業務 關係的 年份	信貸期	支付方式	收益 (人民幣 千元)	佔總 收益的 百分比 (%)
1	香港機場管理局	香港政府全資擁有的法定機構，負責香港國際機場的營運及發展，截至2025年12月31日的資產總值為280.8百萬港元	自動駕駛車輛解決方案	2023年	30天	銀行轉賬	61,303	38.0
2	客戶A	一家總部位於武漢市的公司，主要從事L4級自動駕駛產品的開發及製造，截至2025年9月30日的資產總值約為人民幣320,435百萬元	自動駕駛套件解決方案	2022年	30天	銀行轉賬	20,628	12.8
3	客戶B	一家總部位於北京市的公司，主要從事提供煤礦智能技術研發及諮詢、設備客製化及升級、系統集成及營運等專業服務，為註冊資本達人民幣370億元的大型國有企業	自動駕駛軟件解決方案	2023年	30天	銀行轉賬	9,396	5.8
4	客戶C	一家總部位於上海市的公司，主要從事雲端計算及智能製造解決方案的提供，為註冊資本約人民幣37.04百萬元的國有企業	自動駕駛軟件解決方案	2023年	30或90天	銀行轉賬	8,724	5.4
5	中集天達控股有限公司	一家總部位於英國的智慧物流解決方案提供商；其附屬公司為總部位於深圳的機場、物流及消防救援設備供應商，為註冊資本達166,380百萬港元的私人公司	自動駕駛車輛解決方案	2023年	30天	銀行轉賬或承兌匯票	6,475	4.0
總計							106,526	66.0

業 務

截至2024年12月31日止年度

排名	客戶	背景	所提供解決 方案／服務	與我們 開始業務 關係的 年份	信貸期	支付方式	收益 (人民幣 千元)	佔總 收益的 百分比 (%)
1	香港機場 管理局	香港政府全資擁有的法定機構，負責香港國際機場的營運及發展，截至2025年12月31日的資產總值為280.8百萬港元	自動駕駛車輛解決方案	2023年	30天	銀行轉賬	49,035	18.5
2	上海保馳 汽車機械 有限公司	一家總部位於上海市的特種車輛及設備提供商，為註冊資本達人民幣10.0百萬元之私人公司	自動駕駛車輛租賃服務及自動駕駛車輛解決方案	2021年	30或180天	銀行轉賬	30,325	11.4
3	海南滬能 新能源汽車 銷售有限公司	一家總部位於海口市的公司，主要從事汽車銷售，為註冊資本達人民幣5.0百萬元之私人公司	自動駕駛車輛解決方案	2024年	3至6個月	銀行轉賬	15,310	5.8
4	深圳市四通 科技控股 有限公司	一家總部位於深圳市的公司，主要提供服務器及存儲設備等IT產品及服務，為註冊資本達人民幣60.0百萬元之私人公司	自動駕駛軟件解決方案	2024年	15個 工作日	銀行轉賬	15,000	5.6
5	客戶D	一家總部位於桐鄉市的滑板底盤及自動駕駛解決方案提供商，為註冊資本約人民幣8.2百萬元之私人公司	自動駕駛套件解決方案	2024年	零或5個 工作日	銀行轉賬	13,009	4.9
總計							122,679	46.2

業 務

截至2025年12月31日止年度

排名	客戶	背景	所提供 解決方案/ 服務	與我們 開始業務 關係的 年份	信貸期	支付方式	收益 (人民幣 千元)	佔總 收益的 百分比
1	上海翔燭新語科技有限公司	一家總部位於上海市的公司，主要從事汽車銷售，為註冊資本達人民幣10.0百萬元的私人公司	自動駕駛車輛解決方案	2025年	180天	銀行轉賬	31,681	9.7%
2	客戶E	一家總部位於上海市的公司，主要從事汽車銷售，為註冊資本達人民幣1.0百萬元的私人公司	自動駕駛車輛解決方案	2025年	90天	銀行轉賬	27,154	8.3%
3	客戶F	一家總部位於中國北京市的私人軟件開發企業，註冊資本達人民幣14.3百萬元	自動駕駛軟件解決方案	2025年	180天	銀行轉賬	22,776	6.9%
4	客戶G	一家總部位於中國深圳市的私人軟件開發企業，註冊資本達人民幣1.0百萬元	自動駕駛車輛解決方案	2025年	2至13個月	銀行轉賬	21,394	6.5%
5	客戶H	一家位於四川省成都市的國有智能裝備及軟件開發公司，註冊資本達人民幣98.0百萬元	自動駕駛車輛解決方案； 自動駕駛軟件解決方案	2025年	60天	銀行轉賬	20,910	6.4%
總計							<u>123,915</u>	<u>37.8%</u>

我們就自動駕駛車輛解決方案所訂立典型協議的主要條款通常包括下列各項：(i)期限通常介乎1至7年；(ii)我們通常有責任(a)向客戶提供自動駕駛車輛；(b)安裝並測試我們的產品；及(c)於保修期內提供技術支持；(iii)我們通常有權(a)於簽署協議時；(b)於交付及接收產品時；(c)每月分批；及／或(d)於保修期(通常為1年)結束時收取付款；(iv)我們一般授予客戶自發票日期起計30至180天的信貸期；在特定情況下，我們可視乎個別情況授予較長的信貸期。我們通常與客戶以銀行轉賬方式結算；(v)我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權，例如與我們的產品及相關軟硬件技術有關的知識產權；而客戶通常對彼等的背景知識產權擁有唯一所有權；(vi)我們及客戶均有責任對與履行協議有關的任何信息保密，包括但不限於從另一方收到的保密信息；及(vii)倘一方破產或解散、無力支付所需費用，或於收到書面履約要求後仍違反協議，則另一方通常可以書面通知單方面終止協議。

我們就自動駕駛套件解決方案所訂立典型協議的主要條款通常包括下列各項：(i)期限通常為3個月至3年；(ii)我們通常有責任(a)向客戶提供無人駕駛套件；(b)在客戶的車輛上安裝套件；及(c)提供培訓及技術支持；(iii)我們通常有權(a)於簽署協議時；(b)於交付及接收產品時；(c)每月；及／或(d)於保修期(通常為1年)結束時收取付款；(iv)我們一般授予客戶自發票日期起計5至30天的信貸期，並與彼等以銀行轉賬方式結算。

業 務

我們就自動駕駛軟件解決方案所訂立典型協議的主要條款通常包括下列各項：

- (i) 期限通常為9個月至1年；
- (ii) 我們通常有責任(a)根據客戶的規格開發軟件或提供技術系統；(b)於保修期內為客戶提供遠程及現場培訓及技術支持；及／或(c)提供軟件開發過程中所產生的源代碼、使用說明書及其他信息或材料；
- (iii) 我們通常有權(a)於簽署協議時；(b)於交付及接收產品及／或服務時；及／或(c)有保修期(可能介乎3個月至1年)的少數情況下，於保修期結束時收取付款；
- (iv) 信貸期。我們一般授予客戶自發票日期起計15至180天的信貸期，並與彼等以銀行轉賬方式結算；
- (v) 知識產權。我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權；而客戶通常對根據該等服務開發的知識產權擁有唯一所有權；
- (vi) 我們及客戶均有責任對與履行協議有關的任何信息保密，包括但不限於從另一方收到的保密信息；及
- (vii) 倘我們違反協議或未能糾正違反協議的行為，我們的客戶通常可單方面終止協議。

我們就自動駕駛車輛租賃服務所訂立典型協議的主要條款通常包括下列各項：

- (i) 期限通常為1至3年，小部分為1年以內；
- (ii) 我們通常有責任向客戶出租自動駕駛車輛以及操作我們車輛所需的設備及軟件；
- (iii) 我們通常有權收取每月付款；
- (iv) 我們一般授予客戶自發票日期起計30天的信貸期，並與彼等以銀行轉賬方式結算；
- (v) 我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權；而客戶通常對履行與我們訂立的相關協議期間向我們提供的數據、材料及信息涉及的知識產權擁有唯一所有權；
- (vi) 我們及客戶均有責任對與履行協議有關的任何信息保密，包括但不限於從另一方收到的保密信息；及
- (v) 倘客戶未能於指定期限內根據相關協議付款，我們一般有權提前終止。倘一方未能糾正其違約行為，另一方通常可以書面通知終止協議。

據我們所深知，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們於往績記錄期間各年度的五大客戶均為獨立第三方。據董事所深知，董事或彼等各自的緊密聯繫人或據董事所知擁有我們已發行股本5%以上的任何人士概無於截至最後可行日期各年度的任何五大客戶中擁有任何權益。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們與客戶並無任何重大糾紛，亦無收到客戶的任何重大投訴。

採購與供應

原材料及採購

我們搭載多項L4級自動駕駛功能的商用車及自動駕駛套件的原材料主要包括AI及其他芯片、激光雷達、模塊、GPU服務器及攝像頭。此外，我們的商用車原材料亦包括自第三方汽車製造商採購的定制車身，如牽引車、巴士及巡邏車。我們比較潛在供應商的價格及產品，並與選定供應商訂立正式合約，我們會進行全面檢查，以確保品質和數量均符合指定要求。

業 務

在採購或定制車身時，我們先與汽車製造商溝通，確認對車身的具體要求，如設計、材料及功能等。汽車製造商須提交初步設計圖紙供我們審核，以確保其符合技術規格。經審核後，汽車製造商應開發一輛樣車並對樣車進行廣泛的驗證測試，包括續航及碰撞測試，以確保其符合我們的高安全及性能標準。樣車通過初步驗證後，我們將與汽車製造商訂立正式合約。然後，汽車製造商應按照合約製造車身，定期提供進度報告，並按時交付車身。

我們將域控制器的製造外包予第三方，並提供產品設計及規格，第三方製造商則生產符合我們標準的產品。於2023年、2024年及2025年，我們就域控制器的製造分別向該等外包第三方製造商支付人民幣3.0百萬元、人民幣1.5百萬元及人民幣3.9百萬元。在域控制器成品交付予我們(或交付至所協定的指定地點)並經我們驗收後，有關產品的擁有權及風險由外包製造商轉移至我們。我們於驗收後開具發票，並通常於介乎30至90天的協定信貸期內支付全款。根據弗若斯特沙利文的資料，域控制器製造外包符合行業慣例。於往績記錄期間，已付外包製造商的成本入賬列作銷售成本。

我們的存貨主要包括原材料、在製品及製成品。我們使用企業資源規劃系統協助我們規劃及管理存貨控制。我們按數量及價值對存貨進行分類，並定期進行存貨審查、實物存貨盤點及庫齡分析。我們的團隊會適時監察存貨水平、存貨年限、存貨構成和存貨週轉率等存貨情況。此外，我們採用「先進先出」的存貨管理方法，以避免原材料報廢或過期。於2023年、2024年及2025年，存貨週轉天數分別為302.1天、138.6天及119.2天。有關更多詳情，見「財務資料」。

我們的供應商

在選擇供應商時，我們主要考慮其能否確保穩定的供應，以及提供良好品質的產品、雄厚的技術能力、有競爭力的價格及優質的售後服務。就車身而言，由於車身是我們自動駕駛車輛的最重要部件，因此我們在選擇汽車製造商時會設定較高的標準。其中，我們通常會考慮(i)其技術開發能力，以定制車身滿足我們在安全冗餘、實時監控及電磁相容性方面的特定要求；(ii)其在質量控制管理及環境管理等方面相關認證，以確保其生產流程符合國際標準；及(iii)其售後服務的有效性。此外，我們與多家汽車製造商保持穩固的關係，以確保我們能滿足客戶各式各樣的需求，並確保供應穩定。我們在委聘供應商前一般要求彼等提供相關資格證書、填寫問卷並提交產品樣品。我們已制定供應商評估措施及供應商評估計劃。我們定期進行供應商表現評估，並根據我們的參與及評估機制，在合格供應商名單上將其分為不同等級。我們一般每半年或每年對供應商進行一次審查。截至最後可行日期，我們與主要供應商平均維持約5年的穩定業務關係。

於往績記錄期間，主要業務營運的供應商主要包括汽車製造商、軟硬件製造商以及測試服務供應商。於2023年、2024年及2025年各年，我們向五大供應商作出的採購額分別為人民幣39.7百萬元、人民幣64.8百萬元及人民幣113.1百萬元，分別佔同年總採購額的35.5%、33.7%及38.8%。於2023年、2024年及2025年各年，向最大供應商作出的採購額分別為人民幣18.2百萬元、人民幣17.8百萬元及人民幣45.6百萬元，分別佔同年總採購額的16.2%、9.3%及15.7%。

業 務

下表載列按採購額計於往績記錄期間各年度五大供應商的詳情：

截至2023年12月31日止年度

排名	供應商	背景	所購買 產品/服務	與我們 開始業務 關係的 年份	信貸期	支付方式	採購額 (人民幣 千元)	佔總 採購額 百分比 (%)
1	浙江吉鑫祥 新能源裝備 製造有限公司	一家總部位於台州市的機械製造企業，專門生產叉車、物流搬運設備及航空地面設備，為註冊資本達人民幣21.0百萬元的私人公司	物流牽引車 車身	2021年	30天	銀行轉賬	18,152	16.2
2	供應商A	一家總部位於北京市的激光雷達技術公司，其為一家總部位於硅谷的激光雷達技術公司(曾於納斯達克證券交易所上市)的附屬公司。該硅谷公司與一家總部位於舊金山的激光雷達技術公司(於納斯達克證券交易所上市)合併，截至2025年12月31日的資產總值為349.5百萬美元	激光雷達 產品	2018年	30天	銀行轉賬	7,973	7.1
3	開沃新能源汽車 集團股份 有限公司	一家總部位於南京市汽車製造商，為註冊資本達人民幣15億元的私人公司	車身配件	2019年	30天	銀行轉賬	4,753	4.3
4	供應商B	一家總部位於上海市的人力資源提供商，在香港聯交所上市，截至2025年12月31日的資產總值為人民幣31億元	人力資源服務， 以促進若干 現場部署員工 的勞務外包 安排	2019年	60天	銀行轉賬	4,600	4.1
5	浙江吉鑫祥叉車 製造有限公司	一家總部位於台州市的機械製造企業，專門生產叉車，為註冊資本達人民幣50.0百萬元的私人公司	牽引車車身	2018年	30天	銀行轉賬	4,224	3.8
總計							<u>39,702</u>	<u>35.5</u>

業 務

截至2024年12月31日止年度

排名	供應商	背景	所購買 產品／服務	與我們 開始業務 關係的年份	信貸期	支付方式	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 百分比 (%)
1	浙江吉鑫祥新能 源裝備製造 有限公司	一家總部位於台州市的機 械製造企業，專門生產 叉車、物流搬運設備及 航空地面設備，為註冊 資本達人民幣21.0百萬 元的私人公司	物流牽引車車身	2021年	30天	銀行轉賬	17,814	9.3
2	灰石科技 (深圳) 有限公司	一家總部位於深圳市的公 司，從事軟件及信息技 術服務行業，為註冊資 本達人民幣10.0百萬元 的私人公司	服務器	2024年	30天	銀行轉賬	15,900	8.3
3	深圳市麥芒智訊 科技有限公司	一家總部位於深圳市的科 技公司，為註冊資本達 人民幣20.0百萬元的私 人公司	服務器	2024年	30天	銀行轉賬	11,040	5.7
4	湖南汽車製造 有限責任公司	一家總部位於湖南省的機 械製造企業，提供智算 解決方案，為註冊資本 達人民幣100.0百萬元的 私人公司	物流牽引車及車 身	2024年	提前付款	銀行轉賬	10,200	5.3
5	供應商C	一家總部位於北京市的 公司，主要從事智能網 聯汽車仿真測試技術 開發，於香港聯交所上 市，截至2025年12月31 日的資產總值為人民幣 1,035.9百萬元	仿真軟件 服務	2023年	90天	銀行轉賬	9,845	5.1
總計							64,799	33.7

截至2025年12月31日止年度

排名	供應商	背景	所購買 產品／服務	與我們 開始業務 關係的年份	信貸期	支付方式	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 百分比
1	開沃新能源汽車 集團股份有限 公司	一家總部位於南京市汽 車製造商，為註冊資本 達人民幣15億元的私人 公司	物流牽引車	2019年	驗收後 24個月內	銀行轉賬	45,607	15.7%

業 務

排名	供應商	背景	所購買 產品／服務	與我們 開始業務 關係的年份	信貸期	支付方式	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 百分比
2	供應商D	一家總部位於常州市的工業互聯網平台公司，專門從事智能製造及供應鏈管理，為註冊資本達人民幣21.3百萬元之私人公司	軟件算法服務	2024年	30天	銀行轉賬	20,720	7.1%
3	供應商E	一家總部位於中國天津市的信息系統集成研發公司，為註冊資本達人民幣200百萬元之私人公司	軟件算法服務	2025年	90天至 120天	銀行轉賬	17,755	6.1%
4	浙江吉鑫祥新能 源裝備製造 有限公司	一家總部位於台州市的機械製造企業，專門生產叉車、物流搬運設備及航空地面設備，為註冊資本達人民幣21.0百萬元之私人公司	物流牽引車及車身	2021年	3天至90天	銀行轉賬	16,143	5.5%
5	湖南汽車製造 有限責任公司	一家總部位於湖南省的機械製造企業，提供智算解決方案，為註冊資本達人民幣100.0百萬元之私人公司	物流牽引車及車身	2024年	提前付款	銀行轉賬	13,443	4.6%
總計							113,083	38.8%

與汽車製造商供應商所訂立典型協議的主要條款通常包括：(i) 汽車製造商供應商根據我們的要求及技術規格，為我們提供定制車身及／或零件及／或協議中規定的服務；(ii) 期限通常介乎2至6個月，或直至雙方履行彼等於協議項下的責任為止；(iii) 我們須根據訂約方協定的付款時間表向汽車製造商供應商付款；(iv) 汽車製造商供應商一般以電匯方式與我們結算，並授予我們自發票日期起3至90天的信貸期，而若干供應商亦要求預付款項；(v) 汽車製造商供應商通常負責將車輛及／或零件交付至我們在協議中規定的指定地點，而相關物流成本可能由我們或汽車製造商供應商承擔；(vi) 我們有權根據共同協定的標準進行檢查。汽車製造商供應商須對不符合要求的任何產品質量問題負責；(vii) 我們通常對我們獨立開發的技術及相關零件擁有唯一所有權，而汽車製造商供應商通常對其獨立開發的技術及相關零件擁有唯一所有權。對於我們與汽車製造商供應商根據協議共同開發的技術及相關零件的知識產權，我們通常擁有唯一所有權；(viii) 我們及汽車製造商供應商有責任對與履行協議有關的任何信息保密，包括但不限於從另一方收到的保密信息；及(ix) 倘汽車製造商供應商的設計、開發及質量保證能力未能達到我們的要求或倘延遲交付超過30天，我們一般有權提前終止。

與其他供應商所訂立典型協議的主要條款通常包括：(i) 供應商根據協議規定向我們提供產品及／或服務；(ii) 有效期通常為一年，或直至雙方履行彼等於協

業 務

議項下的責任為止；(iii)我們須根據訂約方協定的付款時間表向供應商支付款項；(iv)供應商一般以電匯方式與我們結算，並授予我們自發票日期起5至120天的信貸期。若干供應商亦要求預付款項；(v)供應商通常負責將產品交付至我們協議中規定的指定地點，並承擔任何相關物流成本；(vi)我們有權根據共同協定的標準進行檢查。供應商須對不符合要求的任何產品質量問題負責；(vii)我們通常對背景知識產權擁有唯一所有權；而供應商通常對彼等的背景知識產權擁有唯一所有權。我們通常擁有協議項下項目所衍生的知識產權，並有權就該知識產權申請專利；(viii)我們及供應商有責任對與履行協議有關的任何信息保密，包括但不限於從另一方收到的保密信息；及(ix)通常情況下，倘一方未能於通知期限內糾正違約行為，另一方可終止協議，或在無需提供理由的情況下以事先30天書面通知終止協議。協議亦可經訂約雙方共同協定終止。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無遭遇供應商所定價格出現任何重大波動、供應商一方嚴重違約或供應商延遲交付訂單的情況。

據我們所深知，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們於往績記錄期間各年度的五大供應商均為獨立第三方。據董事所深知，董事或彼等各自的緊密聯繫人或據董事所知擁有我們已發行股本5%以上的任何人士概無於截至最後可行日期各年度的任何五大供應商中擁有任何權益。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們與供應商並無任何重大糾紛。

客戶與供應商重疊

於2023年、2024年及2025年各年，重疊客戶及供應商的數目分別為7名、4名及8名。於2023年、2024年及2025年，該等重疊方產生的收益為人民幣31.8百萬元、人民幣61.0百萬元及人民幣22.5百萬元，佔各年總收益約19.7%、23.0%及6.9%。於2023年、2024年及2025年，該等收益產生的毛利分別為人民幣22.3百萬元、人民幣30.5百萬元及人民幣11.3百萬元，而毛利率分別為70.1%、50.0%及50.4%。該等毛利率與我們其他客戶產生的毛利率相符。於2023年、2024年及2025年，我們向重疊客戶及供應商的採購額分別為人民幣23.6百萬元、人民幣1.9百萬元及人民幣18.5百萬元，佔各年總採購額的14.7%、1.0%及6.4%。

根據弗若斯特沙利文的資料，該等重疊安排在自動駕駛及先進製造行業實屬常見，其中供應鏈整合、共同開發及交叉授權屬常見做法。行業參與者通常同時兼具上游組件供應商與下游解決方案整合商的雙重角色。就我們而言，當汽車製造商為我們的自動駕駛解決方案提供車身或組件，同時亦購買我們的自動駕駛套件、軟件或整車，以整合到其自身產品線時，通常會出現重疊關係。這種雙重角色反映生態系統驅動的商業化模式，以及自動駕駛行業的協作結構。董事確認，與該等重疊客戶及供應商的所有交易均於日常業務過程中按正常商業條款進行，且並非互為條件。該等合約條款與其他客戶及供應商的合約條款大致相同。據董事所深知，所有該等訂約方均為獨立第三方。

我們的嘉興組裝及測試中心

我們通過於2017年在浙江省嘉興市設立的1家組裝及測試中心將製造商生產的車身與我們自動駕駛車輛解決方案所用自動駕駛套件進行組裝，並對成品車輛進行測試。嘉興組裝及測試中心物業租自一名獨立第三方，建築面積為10,000平方米。

業 務

物流及存貨管理

我們的倉庫位於浙江省嘉興市及北京市房山區。我們位於浙江省的倉庫、組裝及測試中心用於自動駕駛車輛及套件的存儲及組裝，以及於交付前進行路測；而位於北京市的倉庫則用於存儲電子部件及其他零件。我們根據銷售預測管理存貨，並直接負責原材料及產品的倉儲及貯存。其中，通過質量檢驗的原材料及產品運送至我們位於浙江省的倉庫、組裝及測試中心，由我們實施嚴格的存貨管理及控制措施。

我們的產品由合資格第三方物流供應商運送至客戶指定的地點。我們一般與物流供應商訂立為期1年或以上的框架服務協議，據此，我們按訂單發送交付指示，並每月結算物流費用。信貸期一般介乎2至3個月。目前，我們能夠於2至3天內將產品運送至華北、華東及華南的大部分地區。

質量控制

我們致力為客戶提供一貫優質可靠的高性能產品。我們已建立一套全面的質量控制及保證程序，監控我們的營運以確保遵守相關監管規定、客戶要求及內部質量要求。例如，我們按照一套嚴格的標準甄選供應商，確保其始終符合我們的要求。此外，我們根據質量管理標準對已交付產品進行檢驗。於交付無人車前，我們進行全面安全評估及車輛環境測試。在向中國內地及其他地區或國家的客戶交付前，我們通常須分別進行100公里及500公里的路測，根據弗若斯特沙利文的資料，此舉符合我們國際標準，並符合行業慣例。我們制定嚴格的質量控制標準，並根據該等標準對浙江省嘉興市的設施進行一系列質量檢驗。我們擁有質量控制團隊，其負責處理所有車輛質量及安全問題，並與我們的售後部門緊密合作，在出現任何質量或安全問題的情況下提供解決方案及服務以及補救措施。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無發生任何重大產品召回或退回、質量問題、安全問題或車禍。

截至最後可行日期，我們已取得ISO 9001及IATF 16949認證。ISO 9001是全球認可的質量管理標準，而IATF 16949屬汽車管理體系的國際標準，是汽車行業廣泛採用的規範質量管理體系。於往績記錄期間，我們能夠滿足中國內地及世界各地客戶的不同標準及要求。我們將繼續定期監控營運，以確保嚴格遵守認證規則及標準。

於2025年6月22日，於香港國際機場禁區內，用於運送機場員工的兩輛無人接駁車發生輕微碰撞，當時兩輛巴士均無載客，亦無上報人員受傷。據調查發現，事故發生時，相關巴士尚未配備車對車通信功能，原因為根據巴士時間表及行駛路線，該等巴士本應不會在事發十字路口相遇，故為其配備車對車功能被視為並無必要。該事故與我們的算法準確性無關。事故發生後，我們已通過加強通行優先權判斷邏輯、降低車速以及延長接駁車接近十字路口時的剎車緩衝時間，優化接駁車系統。於2025年7月28日，相關兩條巴士路線恢復正常營運。

於2025年8月19日，一輛沒有機場員工乘搭的無人巴士於香港國際機場禁區內與一輛飛機牽引車發生輕微碰撞，並無上報人員受傷，機場運作亦未受影響。該事故與自動駕駛系統無關，而是由於我們所聘遠端操作人員誤判該車輛在遇到障礙物停下後仍可繼續行駛所致。相關車輛於完成檢查後即已恢復正常運作。

業 務

於2025年9月30日，一輛由我們供應、在車輛檢查期間暫由駕駛人員操作的無人巴士於香港國際機場與兩輛停泊車輛及一台電動車充電設備發生碰撞。此事故中無人受傷。據我們了解，該巴士當時處於全手動駕駛模式，碰撞事故乃因我們的駕駛員駕駛不慎所致，故本事故與我們的自動駕駛系統無關。涉事巴士已由我們修復，並已於最後可行日期恢復營運。該事故發生後，我們已解僱涉事駕駛員，並為全體駕駛員進行安全培訓。截至最後可行日期，並無發生類似事故。

基於以下原因，我們認為該等事故對我們的整體經營及財務狀況並無重大不利影響：(i)上述事故並不構成我們於香港機場管理局與我們所訂立的銷售協議下的違約；(ii)截至最後可行日期，我們已同意承擔無人巴士暫停營運期間香港機場管理局因聘請駕駛員所產生的人工成本約168,000港元，且並未接獲香港機場管理局的任何其他索償；(iii)事故發生後，我們向香港機場管理局所提供產品及服務類型與範圍並無變動；(iv)事故發生後，香港機場管理局與我們的商業安排及合作模式並無變動；(v)我們將繼續維繫與香港機場管理局的業務關係；及(vi)香港機場管理局與我們之間並無任何現有或潛在的爭議、仲裁、訴訟或其他法律程序。

安全控制

我們已實施嚴格的安全控制政策，以確保所有使用者及利益相關方的最高安全標準。我們進行全面的風險評估，重點識別與我們的自動駕駛解決方案相關的潛在危險。根據風險評估的結果，我們實施健全的安全措施，例如冗餘系統、故障安全機制和先進防撞系統。例如，我們的車輛搭載激光雷達、雷達及攝像頭等多種傳感器，以提供周遭環境的全面視野，即使一個傳感器發生故障，亦確保能可靠運行。我們亦為所有參與自動駕駛解決方案部署及維護的人員提供全面的安全培訓。此培訓不僅涵蓋系統的技術層面，亦包括應急程序及網絡安全最佳實務。我們對分析及報告事故設有一套明確的流程。我們的營運團隊迅速調查事故，隨後，我們會出具一份詳細的報告，列明調查結果、所採取的糾正行動，以及防止未來發生事故的措施。

我們遵循ISO 26262道路車輛—功能安全標準以及各種其他產品及行業標準(包括機場產品特定行業標準)進行產品開發。特別是，我們已成立特別產品安全部門，負責於所有產品的開發過程中落實功能安全，並組織問題分析及討論，形成問題報告、解決方案及修復的閉環。我們亦於必要時為我們的產品取得ISO 26262認證，且截至最後可行日期，我們的多傳感器數據融合軟件已取得ISO 26262認證。

數據隱私及信息安全風險管理

於我們的自動駕駛車輛解決方案、自動駕駛車輛租賃服務以及我們提供部署、運維服務的若干自動駕駛套件解決方案中，自動駕駛車輛上的定位、感知、預測、規劃及控制模塊會在運作及路測期間收集並產生若干類型的數據，如車輛信息及狀態、關鍵硬件信息、維護記錄、營運數據(例如里程、訂單)、車雲物聯網數據以及車輛日誌數據。車輛在運行期間不收集個人資料。通過測試車輛所收集的各類數據僅供安全運作、訓練及完善自動駕駛系統之用，且僅限於必要的範圍內。該等數據的收集、存儲及處理已獲客戶同意，並在所有重要方面遵照我們的內部監控程序以及適用法律及法規進行，具體如下：

- (i) 於中國內地及新加坡收集的數據存儲於相應司法權區的第三方雲服務平台；

業 務

- (ii) 於香港收集的數據存儲於香港服務器及設在上海市的香港項目專用且與其他數據隔離的雲服務平台。於上海市服務器的有關數據為評估車輛健康狀況的基礎信息，原因為並無在香港設置單獨的計算機集群處理有關數據，故已獲客戶同意傳輸至上海市。當中不涉及地理、視頻或個人數據。由於有關數據不包括個人數據，且香港並無其他法律或法規禁止將該等數據傳輸至香港境外，因此，據我們就本集團營運而言有關香港法律的法律顧問告知，將該等數據從香港傳輸至上海市並不違反香港任何法律或法規；
- (iii) 就於2025年1月至5月在卡塔爾進行的項目而言，車輛運行產生的數據存儲於本地服務器，緊隨該項目終止後已被刪除；及
- (iv) 就於2022年在阿拉伯聯合酋長國進行的試點項目(共2輛車)而言，有關數據存儲於本地服務器，並已於項目完成後於2023年刪除。

就中國項目而言，我們亦與一名合資格服務供應商合作，該名服務供應商依照相關法律及法規向我們提供數據收集與保存、數據標註、數據清洗及其他必要的技術處理服務。基於與數據服務供應商的協議安排，我們委託其收集及存儲自動駕駛車輛運行期間產生的車外地理信息數據及音／視頻數據。服務供應商所提供的數據僅限於清除地理位置及隱私資料後的經處理環境數據，是我們AI模型的訓練數據來源之一，而絕大部分訓練數據經我們與客戶協定，並遵照我們的內部監控程序以及適用法律及法規收集。根據合約，服務供應商亦負責執行數據匿名化等合規處理。同時，數據服務供應商向我們訂約承諾：(i)確保指定數據存儲環境的安全性及穩定性；(ii)防止數據泄露或未經授權存取；及(iii)不得使用協議界定範圍外的數據。我們並不直接擁有、存取或處理由自動駕駛車輛上的傳感器套件所擷取車外交通參與者的車牌號碼或人臉等個人信息。有關個人信息由服務供應商在其環境中進行脫敏處理。

我們亦實施嚴格的資料控制系統，以確保僅授權人員方能閱覽及檢索該等視頻片段，且閱覽及檢索方式必須符合安全、隱私及合規要求。我們在中國境內進行業務營運的過程中所收集及產生的數據均在本地部署的服務器及中國境內雲服務器上存儲及處理。我們不會向境外接收方跨境提供任何個人信息、重要數據或地理信息數據。在此基礎上，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們的業務並無涉及將任何重要數據或個人資料傳輸至中國以外的任何境外接收方。中國法律顧問認為，於往績記錄期間及截至最後可行日期毋須進行網絡安全審查，原因如下：(i)我們未獲通知被分類為關鍵信息基礎設施運營者；(ii)我們並無接獲中國任何政府機關的任何問詢或通知，亦未接獲任何網絡安全審查通知；及(iii)本文件中「國外」的定義並不包括香港，且於香港上市不屬於「國外上市」範疇，故並無明確要求於香港上市必須進行網絡安全審查。

業 務

我們主要透過雲腦控制系統提供自動駕駛車輛的監控、維護及管理服務，截至最後可行日期，我們已就該系統獲得網絡安全等級保護制度（「**MLPS**」）2.0三級認證。**MLPS**是一項複雜的技術標準，要求公司評估位於中國的服務器信息及網絡系統的現況以及相關風險。根據**MLPS**，基於系統一旦遭到破壞或攻擊而對國家安全、社會秩序及經濟利益所造成的相對影響，公司須評估及確定公司的信息及網絡系統所屬的等級（從最低等級一級至最高等級五級）。在向客戶提供解決方案及服務前，我們亦會進行滲透測試，即對電腦系統進行授權的模擬網絡攻擊，以評估系統的安全性。

我們設有專人負責網絡安全、數據安全及隱私。我們已建立一套全面的系統以規範數據處理活動，有關系統包括各種政策及程序，其指導我們的信息安全及合規措施，明確數據分類與管理系統，規定管理與合規要求，強制相關人員接受培訓，並制定數據安全及合規風險的評估及審核程序。我們亦已建立信息安全事故應急機制。我們要求所有僱員嚴格遵守內部規則、政策及規程，以保障數據的完整性。我們定期向人員提供數據隱私培訓以提高其合規意識，並要求彼等與我們簽署保密協議。

為確保數據安全，我們採用嚴格的加密算法存儲敏感數據，並嚴格執行數據存取和傳輸政策，以確保數據機密。我們亦通過在雲端、本地和遠程位置為相同的信息及數據設置多個長時間維度的存儲空間，為服務器建立遠程災難復原系統。即使服務器因地震、泥石流及其他不可抗力自然災害等最高級別災難而受損，我們相信其可保障及保證在24小時內完全恢復服務及數據。

截至最後可行日期，我們已取得ISO 27001信息安全管理體系及ISO 27701隱私信息管理認證。ISO 27001是信息安全領域知名且廣泛應用的管理體系標準，以信息資產安全及業務風險管理為核心。ISO 27701是建基於ISO 27001的數據隱私框架。見「風險因素—與我們行業及業務營運有關的風險—我們的操作系統、安全系統、基礎設施、解決方案及服務中的集成軟件，以及我們或第三方廠商或供應商處理的客戶數據，均面臨網絡安全風險。任何重大故障、缺陷、中斷、網絡事件、事故或安全漏洞，均可能會妨礙我們有效經營業務，並降低對我們及我們解決方案及服務的信心。」及「監管概覽—中國法律及法規—有關數據安全、網絡安全及數據隱私保護的法規」。

中國法律顧問認為，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在所有重大方面一直遵守有關網絡安全及數據保護的中國相關法律、規則及法規，依據如下：(i)我們並無就提供自動駕駛解決方案而收集或處理大量個人數據，原因是我們不直接與個人開展業務；(ii)我們已實施全面的網絡安全及數據保護政策、程序及措施，以確保數據存儲和傳輸安全，防止數據遭未經授權訪問或使用及應對網絡安全事故；(iii)我們並未因違反網絡安全及數據保護法律、規則及法規而遭任何主管監管機構處以任何重大罰款或行政處罰、強制整改或其他制裁；(iv)並未發生重大網絡安全和數據保護事故或侵犯任何第三方權利的情況，亦無未決或（據董事所深知）威脅將針對我們提起或與我們有關的其他法律訴訟、行政或政府訴訟；及(v)我們並未遭遇任何重大數據洩露、任何機密商業數據洩露或違反網絡安全和數據保護及隱私法律、規則及法規而將對業務營運造成重大不利影響的情況。

業 務

經計及我們就本集團營運而言分別有關香港、新加坡及卡塔爾法律的法律顧問的意見，且我們並不知悉就我們於阿拉伯聯合酋長國的過往試點項目遭到任何調查、處罰或紀律行動，我們認為，於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團已於所有重大方面遵守香港、新加坡、卡塔爾及阿拉伯聯合酋長國有關數據隱私及安全的適用法律及法規。

獎項與認可

截至最後可行日期，本集團、解決方案、服務及技術已獲得多個獎項與認可，包括以下各項：

獲獎年份	獎項／認可	頒發機構／部門
2025年	國泰附屬服務數碼領導力獎	國泰附屬服務
2025年	金牛科創企業獎－人工智能	《中國證券報》
2025年	2024－2025年度智能駕駛領域創新領軍企業	融中財經
2025年	2025 ISC.AI・胡潤中國數智化先鋒人物－吳甘沙	胡潤研究院
2024年	2024年全球獨角獸榜	胡潤研究院
2024年	RoboDrive競賽(賽道三：語義佔用預測)第一名	國際機器人與自動化會議
2024年	2024科創好公司	《科創板日報》
2023年	畢馬威中國領先汽車科技企業50	畢馬威中國
2022年	中國最具社會影響力的創業公司	《財富》
2022年	與區域物流運輸無人駕駛關鍵技術研發及產業化應用相關的北京市科學技術進步獎二等獎	北京市人民政府
2021年	國家級專精特新「小巨人」企業	工信部
2018年	2018福布斯中國最具創新力企業	福布斯

競爭

自動駕駛解決方案市場瞬息萬變，競爭激烈，並有許多開發中的潛在應用。因此，儘管我們認為我們擁有市場領先的自動駕駛技術，我們仍面臨一眾為該等應用開發自動駕駛解決方案(其中部分可能與我們類似)公司的競爭。我們的主要競爭對手包括其他自動駕駛解決方案供應商。我們相信，我們在市場上處於有利策略地位，憑藉性能及質量出眾的先進自動駕駛技術、豐富多樣的解決方案及服務以及強大的研發實力，能在與其他公司的競爭中脫穎而出。有關本行業競爭格局的更多資料，見「行業概覽」。董事認為，通過鞏固及提高競爭優勢(於本節「我們的競爭優勢」一段著重說明)，我們將維持相對於其他競爭對手的競爭力及市場地位。

業 務

僱員

截至2025年12月31日，我們共有443名全職僱員，其中約92.3%、6.3%、1.1%及0.2%分別身處中國、香港、新加坡及卡塔爾。下表載列截至2025年12月31日按職能分類的僱員明細。

職能	人數	百分比 (%)
研發	227	51.2
營運 ⁽¹⁾	143	32.3
一般管理及行政	41	9.3
銷售及營銷	32	7.2
	<u>443</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 當我們的營運僱員未被分配直接與我們的解決方案及服務交付相關的任務時，彼等可視需要履行銷售及營銷職能。我們根據所記錄彼等履行相應職能的工作時數，將僱員成本分攤至銷售成本或銷售及營銷開支。

作為人力資源策略的一部分，我們為僱員提供具競爭力的薪金、績效掛鉤花紅及其他激勵措施。我們通常與主要僱員訂立知識產權轉讓協議、保密協議及不競爭協議。我們每季或每年基於僱員達成既定績效目標的能力等標準對其進行檢視。因此，我們一般能夠吸引及留聘合資格僱員，並維持穩定的核心業務及營運團隊。

我們主要通過校園招聘、線上招聘渠道及專業獵頭公司招聘僱員。我們為所有僱員提供入職培訓，並定期舉辦培訓或研討會，確保僱員實現自我發展。我們亦努力創設多項激勵機制及營造友善工作環境，讓僱員盡展潛能。我們已採納[編纂]激勵計劃，以為我們的發展吸引、挽留及嘉獎人才。有關詳情，見「歷史、發展及公司架構」-[編纂]激勵計劃及「附錄六—法定及一般資料—D. [編纂]激勵計劃」。

我們認為，我們一般與僱員保持良好的工作關係。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無遭遇與僱員的任何重大糾紛。

保險

於往績記錄期間，我們根據中國社會保險法規的規定為僱員提供養老保險、失業保險、工傷保險及醫療保險等強制性社會保險。我們亦按逐個項目為自動駕駛車輛購買財產險及第三者責任險。

據中國法律顧問告知，基於我們與客戶簽訂的商業合約，保險公司根據《中華人民共和國產品質量法》及《智能網聯汽車准入和上路通行試點實施指南》，應在適用保險責任限額範圍內賠償我們的產品所導致的人身傷害或財產損失，倘有關損失是因產品缺陷導致，我們作為最終責任方可能承擔保險未覆蓋的任何賠償差額。此外，因缺陷或故障而召回產品(根據弗若斯特沙利文的資料，不受保

業 務

險覆蓋，符合行業慣例)時，我們或需就受影響產品承擔維修、更換或退款責任，並向客戶賠償因有關召回所產生的損失。

對於出售予客戶的車輛，我們慣常投購涵蓋特定合約期限(通常介乎3個月至1年，視乎具體磋商而定)的車輛財產險及第三者責任險。根據相關合約條款，客戶有責任於保險期滿後續保，部分客戶亦可不通過我們直接投保。若客戶未履行上述續保及投保責任，須承擔因此引致的任何主要受保事件損失。對於出租予客戶的車輛，我們通常就整個租期購買商業險以減輕相關營運及資產風險。

此外，為降低可能遭受針對IT基礎設施及系統的網絡攻擊的風險，我們已投購網絡保險，覆蓋(其中包括)網絡風險、拒絕服務引起的責任。就我們的海外營運而言，我們已進一步投保職業責任險，以覆蓋任何因僱員的不法行為、錯誤、疏忽及其他不當行為而產生的責任。我們亦嘗試通過對自動駕駛車輛進行嚴格測試及在產品設計中加入安全功能降低責任及申索風險。為提升產品及營運的安全等級，我們開發遠程維護系統，以管理及監控運作中的自動駕駛車輛，偵測異常狀況，並在必要時進行干預。我們亦能為客戶提供自動駕駛車輛例行檢查，以確保運作安全。董事認為，我們的保單整體符合一般市場慣例，並符合相關規則及法規。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的投保範圍符合市場慣例。見「風險因素－與我們行業及業務營運有關的風險－我們的投保範圍可能不足以覆蓋業務風險」。截至最後可行日期，我們並未遭遇任何對我們的業務造成重大不利影響的業務中斷。

物業

我們的總部位於中國北京市。截至最後可行日期，我們於中國並無擁有任何物業，以及於中國自第三方租賃11項物業，總建築面積約為17,411.46平方米。該等物業主要用作辦公、組裝、測試及研發場所。有關上述租賃物業租賃協議的租期一般介乎1至10年。為支持我們的海外業務營運，我們亦於香港租賃1項總建築面積約120平方米的物業用作辦公場所。

截至最後可行日期，我們尚未就我們在中國租賃主要作辦公室及組裝／測試場所的其中9項物業取得租賃登記。見「一法律訴訟及合規」。根據弗若斯特沙利文的資料，即使發生搬遷(導致產生若干搬遷成本，本公司估計此成本合共約為人民幣1.0百萬元，主要包括與租賃新場所、設施翻新及改裝以及設備搬遷及校準有關的開支)，同時搬遷期間可能會面臨員工適應及營運調整等挑戰，惟預期在按照周詳規劃進行有序搬遷的情況下，我們的整體營運不會受到重大不利影響。根據弗若斯特沙利文的資料及據董事所深知，市場上有足夠的可替代場所。根據上文所述，董事預期，搬遷(雖然不會因未完成租賃登記而發生)不會對我們的整體營運造成重大干擾。見「風險因素－與我們行業及業務營運有關的風險－部分租賃物業涉及法律缺陷可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響」。

於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們在重續租賃協議或為設施物色新場所方面並無遭遇任何重大困難。我們預期於相關租賃屆滿後在重續方面不會遭遇任何重大挑戰或障礙。

業 務

牌照、許可證及證書

截至最後可行日期，據中國法律顧問所告知，我們已取得在中國經營業務所需的所有重要牌照及許可證，該等牌照及許可證均具有十足效力。中國法律顧問已告知我們，截至最後可行日期，重續重大牌照及許可證並無重大法律障礙。

下表載列截至最後可行日期就營運獲得的重大牌照、許可證及批准的清單：

牌照／許可證	持證實體	發證機關	發證日期	屆滿日期
高新技術企業證書	本公司	北京市科學技術委員會、 北京市財政局、國家稅務 總局北京市稅務局	2024年12月19日	2027年12月18日
高新技術企業證書	馭勢浙江	浙江省科學技術廳、浙江省 財政廳、國家稅務總局 浙江省稅務局	2023年12月8日	2026年12月7日
高新技術企業證書	馭勢上海	上海市科學技術委員會、 上海市財政局、國家稅務 總局上海市稅務局	2025年12月25日	2028年12月25日

行業標準與主管機關規定

L4級自動駕駛技術於機場、廠區、港口、公共交通、環衛及礦山等國內場景中的應用，須遵循多項國家標準、行業法規及監管批准。主要原則包括：

監管責任

- 就車輛相關事項而言，合作製造商負責合規事宜，我們則處理自動駕駛系統認證。
- 倘我們銷售車輛解決方案，則須取得必要的監管批准，而就駕駛套件而言，此責任通常由車輛集成商承擔。
- 我們無須就向客戶提供自動駕駛解決方案供其在開放場景營運而獲得牌照、許可證或證書，而營運實體(即我們的客戶)須獲得相關牌照、許可證或證書。

數據採集合規

我們要求客戶於當地行業當局進行登記，並取得自動駕駛示範運營牌照。我們亦可委託合資格第三方服務供應商進行數據收集與地圖構建管理。

業 務

特定場景標準與牌照

機場：無人車(如行李牽引車、接駁車)須達到民航特定標準，並通過由我們車輛供應商管理的適航性評估。我們亦正在制定無人設備的新技術規定，而向民航機關辦理登記的事宜一般由機場處理。

廠區／園區：於封閉場景(如廠區、物流園區)中，L4級車輛一般毋須公共道路牌照，但須遵守相關行業標準與安全要求，如自動導引車標準GB/T 30029-2013。危險區域的特殊許可證則須取得應急管理部的額外認證，可由我們或車輛集成商取得。

港口：交通運輸部對自動化集裝箱碼頭與無人集裝箱運輸車提出特定設計標準與技術規定。營運商須申請港口經營許可證，並可能需向當地交通機關取得自動駕駛設備經營許可。流程通常涉及封閉測試、聯合驗收及試行許可，我們將與港口管理及營運商協作。

巴士：城市公共交通車輛標準包括緊急制動與遠程監控的技術規定。地方試點項目(例如北京市、上海市及深圳市)須申請智能網聯汽車示範運營牌照，而我們將協助車輛供應商及終端客戶取得必要認證。

環衛車：須符合特種作業車輛的技術規範，並遵守地方政府採購標準。部分城市正在試行L4級自動駕駛環衛車而必須取得測試牌照及經營許可證。主要作為套件供應商，我們協助車輛製造商取得認證，並協助終端客戶取得當地牌照。

卡車(長途物流／礦山)：交通運輸部法規草案對高速公路自動駕駛卡車營運的基礎設施作出規定。於礦山場景中，國家礦山安全監察局規定須對無人駕駛礦用卡車進行特定安全審查。

環境、社會及管治(「ESG」)

ESG管治

董事會為我們有關ESG方向的最高決策機構。其負責審批ESG策略、監督氣候相關風險，並確保管理方針支持本集團的可持續發展和配合低碳經濟轉型。

為執行董事會策略，我們已成立ESG工作小組。該小組由董事領導，並由產品、營運、人力資源及財務部門的高級管理層組成，負責推動ESG框架的實施。其核心職能包括：

- 識別重大ESG風險及機遇並對其進行優先排序；
- 制定行動計劃並根據設定的目標監督表現；
- 促進利益相關方參與並緊貼市場趨勢；
- 編製年度ESG資料及報告，供董事會審閱及批准。

業 務

據中國法律顧問告知，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們已於所有重大方面遵守中國ESG相關法律及法規，包括編製環境影響評價報告書、執行環境保護設施驗收、實施職業危害因素監測以及為僱員匯繳法定社會保險供款及住房公積金撥款。於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無遭到任何重大ESG相關行政處罰。

ESG相關風險及機遇的識別及管理

ESG工作小組負責識別、評估及管理重大ESG相關風險及機遇。評估報告須至少每年向董事會提交，董事會則對本集團的風險管理活動保留最終監督權。

評估過程結合我們的業務知識、行業研究及國際報告框架。風險根據其可能性及對業務、策略及財務的潛在影響進行評估。首先釐定固有風險等級，其後進行能夠反映現有控制措施有效性的殘留風險評級。評估ESG機遇亦採用類似方法。

本集團已識別以下重大ESG風險：

- **氣候相關物理風險**，包括可能損壞資產或擾亂營運的極端天氣事件。該等風險通過天氣監測及應急程序應對。
- **氣候相關轉型風險**，如不斷變化的低碳法規及客戶偏好等，該等風險可能會增加合規或生產成本。該等方面通過法規追蹤及採用節能設備管理。
- **產品質量及安全性風險**，通過對研發、生產及售後流程實施嚴格監控予以減輕。
- **供應鏈風險**，包括供應商質量及穩定性問題，該等風險通過供應商評估政策及長期合作夥伴關係加以控制。
- **知識產權及數據安全風險**，通過專利註冊、保密協議、ISO認證(27001及27701)、加密協議及災難恢復系統予以保護。

此外，本集團通過投資創新及實施節能措施，積極把握各種ESG機遇，包括電動汽車技術及節能解決方案日益增長的需求。

ESG政策

我們致力將ESG因素納入我們的業務決策過程。因此，我們已制定集團層面的ESG政策，輔以一系列措施及舉措，為我們的行動及措施提供指引，從而加強可持續發展工作。

業 務

環 境

我們的環境政策概述我們的綠色實踐及切實可行的各項措施，聚焦減排減廢、節約資源、保護環境及自然資源，以及應對氣候變化。此外，我們已就營運設施取得ISO 14001:2015環境管理體系認證，以確保環境管理實務符合國際標準，並持續提升環境表現。

於往績記錄期間，我們並無遭遇任何與環保有關的不合規事件或投訴。於2023年、2024年及2025年，我們產生的環境合規費用分別為人民幣13,300元、人民幣9,600元及人民幣16,600元。

可持續交通

憑藉AI賦能L4級自動駕駛操作系統，我們致力促進安全性、效率及促進低碳發展。我們主要將新能源汽車作為解決方案的一部分進行部署，並保持專注減少自身業務營運、客戶價值鏈及整個社會的碳排放。

我們的自動駕駛系統採用多重安全冗餘及全面的故障處理，並擁有道路安全與信息安全的國際認證。我們的車腦與雲腦架構可透過真實世界數據收集實現技術持續迭代，雲腦則借助大數據分析優化駕駛策略及運作效率。

排放、能源及溫室氣體管理

由於業務性質使然，我們在營運過程中不會產生硫氧化物、氮氧化物及顆粒物排放。我們的主要能源消耗及溫室氣體排放(範圍1及2)來自外購電力。為管理能源消耗，我們已實施節能措施，包括採用節能設備、LED照明、利用自然光，以及關於照明及空調使用的僱員指引。

水及廢物管理

水消耗來自市政供水，通過及時維修、節水設備、消耗監測及僱員意識提升舉措進行管理。

我們的無害廢物主要來自辦公室及倉庫的生活廢物，通過廢物分類回收及雙面打印等減紙措施進行管理。我們亦鼓勵僱員內部溝通如何盡量減少產生廢物。我們的營運不產生有害廢物。

業 務

環境指標及目標

下表載列我們業務營運的主要環境指標^{1、2}：

		截至12月31日止年度		
	單位	2023年	2024年	2025年
排放				
溫室氣體排放 ³				
總計(範圍1、2、3)	噸二氧化碳當量	1,895.98	1,616.46	1,551.32
(i) 直接排放(範圍1)	噸二氧化碳當量	0.28	—	—
(ii) 能源間接排放(範圍2)	噸二氧化碳當量	731.78	655.75	605.39
(iii) 其他間接排放(範圍3) ⁴	噸二氧化碳當量	1,163.93	960.71	945.92
資源使用				
能源				
總計	兆瓦時	1,199.44	1,343.07	1,315.00
(i) 外購電力	兆瓦時	1,199.44	1,077.16	995.68
(ii) 太陽能	兆瓦時	—	265.91	319.32
水資源				
總計	立方米	1,515.36	2,536.47	2,583.54

社會

我們致力建立互相關懷的工作場所文化，維護多元化、平等機會、健康與安全以及僱員福祉。我們的社會政策概述社會責任實踐及措施。

僱傭及勞工常規

我們旨在建立一支包容及多元化的員工隊伍。我們在薪酬、招聘、晉升、福利及福祉等各個僱傭方面秉持機會平等、多元化及包容性的原則。我們尊重勞工權利，嚴禁招聘及使用童工。

我們致力於持續投資我們的員工隊伍。為此，我們積極提供僱員發展計劃，使僱員獲得專業知識、技能及能力。我們亦鼓勵僱員積極參與各類培訓計劃，以提升其個人及專業技能。

此外，我們致力建立及維持人才庫，集中招聘及留聘於AI研究及開發高泛化算法等關鍵技術領域具備深厚專業知識及實務經驗的頂尖研發專家。為吸引及留聘人才，培養其技能，我們為其提供合理的職業發展路徑以及充足的培訓、醫療及意外保險，並公平評估其表現。

1 該數據涵蓋本集團的主要業務營運。

2 由於約整，總數可能並非此處所列數字的準確總和。

3 溫室氣體排放參考世界可持續發展工商理事會(「世界可持續發展工商理事會」)及世界資源研究所發布的《溫室氣體核算體系》計算。範圍1(直接)排放涵蓋本集團擁有或控制的業務直接產生的溫室氣體排放，範圍2(能源間接)排放涵蓋我們營運所消耗的外購電力產生的間接能源的溫室氣體排放，而範圍3(其他間接)排放則產生於本集團的價值鏈。

4 範圍3排放包括產生自第6類：差旅以及第7類：僱員通勤的排放。

業 務

此外，我們通過定期為僱員安排休閒活動及與僱員保持雙向溝通，努力加強僱員敬業度，提高其整體工作滿意度。

職業健康與安全

維持健康及安全的工作場所為我們的首要任務之一。我們已制定健康與安全政策，包括提供個人防護裝備，定期巡查工作場所及相關培訓。已落實應急程序和事故記錄及處理制度，並明確對火災等事故的部門責任。

供應鏈管理

我們的供應鏈ESG風險管理政策及採購程序將僱傭常規、健康與安全、商業道德、數據隱私及環境保護等可持續發展預期納入供應商甄選及定期評估。根據嚴格的標準對供應商進行評估並相應分級。綠色採購措施包括優先考慮節能產品，以及鼓勵供應商採用環保做法。主要供應商一般須簽署可持續發展承諾書，並在適用情況下提供相關認證(如ISO 14001)。

產品責任

我們致力提供優質、安全及環保的產品。我們已取得ISO 26262:2018(道路車輛功能安全)及IATF 16949認證。質量措施包括安全評估、車輛環境測試，以及技術維護、軟件更新及故障修復等售後服務。於往績記錄期間，已落實客戶投訴處理程序，且未接獲重大投訴。我們的營銷及廣告政策確保宣傳材料及產品標籤準確且合規。

技術及知識產權

我們通過專利申請、委聘專業的知識產權服務供應商以及對潛在衝突及時採取行動，以保護知識產權。內部政策包括知識產權激勵計劃及保護指引。主要僱員須訂立知識產權轉讓、保密及不競爭協議。

數據隱私及信息安全

我們維持高標準的數據隱私及安全。透過自動駕駛系統收集的數據(如街景影像)僅供系統訓練及安全運作之用，並遵照適用法律處理。我們與持牌測繪服務提供商合作，不直接存取交通參與者的個人信息。

內部政策及嚴格存取控制防止數據遭未經授權使用。我們設有專人負責網絡安全及數據隱私，並已取得ISO 27001(信息安全)及ISO 27701(隱私信息)認證。全體人員定期接受數據隱私培訓。於往績記錄期間，我們並無重大數據洩露或違規事件。

商業道德

我們秉持最高標準的商業道德，嚴格禁止賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢。預防措施包括針對董事會及僱員的反貪污政策，以及舉報潛在不當行為的渠道。董事會監督該等措施及程序。於往績記錄期間，我們並不知悉任何嚴重違反相關法律或法規的情況。

業 務

社區投資

我們力求以科技回饋社會。我們已制定社區參與政策，並通過內部溝通鼓勵僱員參與社區服務。

社會指標

下表載列我們業務營運的關鍵社會指標。

員工

	單位	2023 年	截至 12 月 31 日 2024 年	2025 年
按性別				
男性	人數	392	343	362
女性	人數	100	94	81
按僱傭類型				
全職	人數	466	437	443
兼職	人數	26	—	—
按年齡組別				
30 歲或以下	人數	242	184	178
31 歲至 50 歲	人數	243	243	254
51 歲或以上	人數	7	10	11
按地區				
中國內地	人數	482	413	410
香港	人數	10	22	28
新加坡	人數	—	1	4
卡塔爾	人數	—	1	1

職業健康與安全

於往績記錄期間，我們並無發生任何涉及僱員的重大工作安全相關事故。

	單位	2023 年	截至 12 月 31 日止年度 2024 年	2025 年
因工傷損失工作日數	天	37	—	65

於往績記錄期間，其中兩名僱員遭遇意外，其中一名於回家途中遭遇車禍，另一名則從自行車跌落，屬於工作後受傷。儘管該等事故並非因作業過程引起且與作業過程無關，惟根據中國勞動法律及法規仍被視為工傷。截至最後可行日期，我們並無收到該等僱員提出與該等事故有關的任何索賠。

法律訴訟及合規

於往績記錄期間及直至最後可行日期，據董事所深知，我們不曾且並無捲入我們認為會對我們的業務、經營業績、財務狀況或聲譽及合規產生重大不利影響的任何法律、仲裁或行政程序，亦不知悉任何針對我們或董事的未決或構成威脅的法律、仲裁或行政程序。據董事所深知，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們的業務營運在所有重大方面均遵照適用法律及法規開展。

業 務

截至最後可行日期，我們位於中國的9項租賃物業尚未辦妥租賃登記，主要原因為部分出租人未能充分配合提供辦理租賃登記所需的文件，此情況非我們所能控制。倘主管部門要求，我們將採取所有切實可行及合理的步驟，以確保完成未登記租賃的登記，包括要求相關出租人配合我們完成租賃登記。該9項未登記租賃物業主要用作辦公室及組裝／測試場所。若我們在收到中國有關政府機關通知後未能按指定限期改正該不合規情況，可能面臨罰款。每項未登記租賃的罰款金額介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元，由有關機關酌情決定。由於本公司對租賃物業的實際使用符合其指定用途，因此據中國法律顧問告知，並未違反當地適用安全規定。根據《中華人民共和國民法典》，當事人未依照法律、行政法規規定辦理租賃合同登記備案手續的，不影響合同的效力。因此，未辦妥租賃登記不會導致搬遷。

根據獨家保薦人進行的盡職審查，獨家保薦人並無注意到任何重大事宜與中國法律顧問就上述地方安全規定所披露的意見抵觸。

於往績記錄期間，由於少數員工在我們未設立附屬公司的城市工作，我們委託第三方人力資源機構代辦該等員工的社會保險費及住房公積金供款。然而，中國法規要求用人單位必須使用自身賬戶直接繳納該等供款，而非透過第三方中介機構。因此，透過第三方賬戶作出的供款可能不被政府機關視為合規。故此，我們可能須就任何欠繳供款支付額外款項，亦可能面臨滯納金或強制執行措施。截至最後可行日期，我們已終止委聘第三方人力資源機構，且尚未因該做法而遭到任何行政處罰或牽涉勞資糾紛。

基於上文所述，我們認為該等不合規情況不會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響。我們認為，我們已實施足夠內部監控措施，以確保持續遵守適用法律及法規。

風險管理及內部監控

我們在營運中面臨各種風險，並已建立風險管理系統，包括我們認為切合業務營運的相關政策及程序，如財務申報、合規、反賄賂及回扣。該等風險管理政策由董事會根據中國現行法律及法規以及我們的大綱及公司章程制定。

為監督我們於[編纂]後風險管理政策及企業管治措施持續實施情況，我們已採取並將繼續採取(其中包括)：(i)設立審核委員會，以審閱並監督我們的財務申報過程及內部監控系統。有關該等委員會成員資格及經驗的詳情，見「董事及高級管理層」；(ii)採納各項政策，以確保遵守上市規則，包括但不限於與內部監控及風險管理有關的政策及程序，並定期檢討其成效以及遵守相關規則及法規的情況；及(iii)持續為董事及高級管理層舉辦有關上市規則相關規定及香港上市公司董事職責的培訓課程。

業 務

財務申報風險管理

我們已實施一套與財務申報風險管理有關的會計政策及實施程序。我們亦為財務團隊成員提供定期培訓，以確保其了解財務管理和會計政策，並在日常營運中加以執行。

合規風險管理

為有效管理我們承受的合規及法律風險，我們已採用嚴格的內部程序，以確保業務營運符合適用規則及法規。於我們訂立任何合約或業務安排前，內部法務團隊審查合約條款，並審閱業務營運的全部相關文件，包括交易對手為履行其業務合約責任而取得的牌照及許可證，以及所有必要相關盡職審查資料。特別是，截至最後可行日期，儘管我們並無因針對美國若干芯片及其他外國直接產品的美國芯片出口限制以及持續的地緣政治緊張局勢而受到任何影響，但我們自2023年6月起已開始研發基於進口及國內設計芯片的新一代控制器，以管理未來潛在合規風險。

反賄賂及回扣風險管理

在反賄賂及防止回扣方面，我們已針對賄賂及回扣實施一系列政策及內部監控措施，其中載列實施相關反賄賂程序的程序，並列明相關人員的反賄賂責任。根據我們的反賄賂及防止回扣政策，我們嚴禁在任何業務營運中涉及賄賂或其他不適當付款，例如賄賂、回扣、偽造及變造會計及業務文件。此外，我們存置能夠合理詳細地反映交易及資產處置的準確賬冊及記錄。我們為僱員提供足夠的溝通渠道、制定舉報政策並鼓勵僱員主動向我們尋求有關實施反賄賂政策的指引。內部審計團隊負責調查舉報事件，並根據相關法律及反賄賂政策在必要時採取適當措施。

貿易限制、關稅政策及國際制裁的影響

我們在生產過程中僅採購少量美國原產物品（美國電動線性致動器）。於往績記錄期間，美國原產物品的採購比例極低（合計人民幣497,144元），且我們已覓得替代國內供應商。再者，於往績記錄期間及直至最後可行日期，我們並無直接或間接直接向美國出口。因此，根據國際制裁法律顧問的意見，中美關稅政策對我們的進口活動並無重大負面影響，且我們的進出口業務未受到美國對中國原產商品加徵關稅的影響。

此外，根據我們法律部提供的資料，相關美國原產物品不受《出口管制條例》（「出口管制條例」）項下特定出口管制分類編號（「出口管制分類編號」）管制，且被歸類為EAR99。被指定為EAR99的物品通常並非受管制物品，而是低敏感度物品，其出口、再出口或轉讓一般毋須取得許可證，惟目的地為被禁運或制裁國家、受關注最終用戶或用於被禁止最終用途則除外。具體而言，併入我們產品的若干美國原產電動線性致動器受出口管制條例規限，但歸類為EAR99物品。此外，我們採購若干並非美國原產的美國品牌芯片，其出口至中國無需出口許可證，故不屬於受出口管制條例規限的物品。因此，我們採購美國原產線性致動器及美國品牌芯片均毋須取得出口許可證。

業 務

我們的產品為自動駕駛解決方案，於中國生產，不含任何受出口管制條例規限商品或技術，亦無捆綁受該條例規限的軟件。此外，我們在產品中併入EAR99物品本身不會導致該等產品受出口管制條例規限。於往績記錄期間，我們並無向工業與安全局實體清單所列的任何實體出售受出口管制條例規限的任何物品，包括商品、技術或軟件。此外，採購我們自動駕駛車輛租賃服務的兩名客戶被列入工業與安全局實體清單。誠如上文所述，我們的產品不受出口管制條例規限，亦從未向該等客戶銷售或轉讓任何受出口管制條例規限的物品。因此，我們認為，與該等工業與安全局指定實體的交易未被適用美國出口管制法規禁止。在此基礎上及據國際制裁法律顧問所告知，美國原產物品及美國品牌芯片並非受出口管制條例規限的物品，故我們的產品不受出口管制條例規限。因此，並無任何跡象表明我們的業務於往績記錄期間及直至最後可行日期可能觸發任何違反美國工業與安全局出口管制的情況。此外，關於採購美國原產電動線性致動器，倘該等美國原產物品日後受到貿易限制或無法獲得，我們能夠以相若價格採購替代產品。事實上，於往績記錄期間，我們曾嘗試向一名中國替代供應商(能維持類似水平的產品性能，同時提供可媲美的單價)採購相若產品，且有關產品的原產地為中國。因此，儘管我們因上述美國原產產品仍可購得而尚未停止採購，但如有需要，亦可轉而採購替代產品。

於往績記錄期間，我們銷往海外的產品僅出售予位於香港、新加坡、阿拉伯聯合酋長國及卡塔爾的客戶。我們曾向一名目前被列入美國財政部海外資產控制辦公室(「海外資產控制辦公室」)存置的美國非特別指定國民—中國軍事綜合體企業(「NS-CMIC」)清單以及美國國防部公布及存置的中國涉軍企業(「中國涉軍企業」)清單的客戶和1名僅被列入中國涉軍企業清單的客戶作出銷售。於往績記錄期間，我們與該2名客戶僅訂立並履行3份合約，所產生的收益於2023年、2024年及2025年分別為人民幣0.5百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣3.0百萬元，佔同年總收益約0.3%、0.03%及0.9%。此外，於往績記錄期間，我們曾向4家目前被指定為中國涉軍企業實體的供應商採購。所採購的物品包括(i)電池模塊，於2023年、2024年及2025年，有關金額為零、人民幣0.3百萬元及零，佔各年度總採購額約零、0.2%及零；(ii)激光雷達產品，於2023年、2024年及2025年，有關金額為人民幣4.4百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣16.0百萬元，佔各年度總採購額約2.9%、4.5%及5.1%；及(iii)互聯網服務，於2023年、2024年及2025年，有關金額為人民幣0.3百萬元、人民幣0.3百萬元及人民幣0.3百萬元，佔各年度總採購額約0.2%、0.2%及0.1%。該等供應商並非我們相關商品的唯一來源。我們也曾於往績記錄期間向若干替代供應商以相若價格採購類似產品。我們並無遇到與該等銷售及採購有關的任何出口許可證要求。

據本公司確認及國際制裁法律顧問告知，本集團於往績記錄期間的業務(特別是與客戶及供應商等交易對手的業務往來)並不構成一級被制裁活動或次級被制裁活動，理由如下：(i)我們目前於中國內地設有多個境內辦事處，並分別在香港、新加坡及卡塔爾設有3家海外附屬公司。該等實體的所在地、註冊成立所在地、組織運作所在地及本籍地均非位於受全面制裁的國家或地區；(ii)本公司及其任何附屬公司均非受制裁目標；(iii)概無股東位於受全面制裁的國家或地區，亦不會被視為受制裁目標；(iv)本公司並未被美國、英國或任何歐盟成員國的任何國民擁有50%或以上權益或控制權；(v)於往績記錄期間，上述國家及地區不受全面制裁所規限，且本集團位於該等司法權區的客戶未被認定為特別指定國民(「特別指定國民」)；(vi)我們並未向列入工業與安全局實體清單的客戶出口或轉讓任何受出口管制條例規限的物品，亦未向任何列入工業與安全局實體清單的供應

業 務

商採購任何受出口管制條例規限的物品，且我們與NS-CMIC及中國涉軍企業實體的交易僅限於日常業務過程中的銷售或採購活動，不涉及對該等實體的任何投資或所有權權益；及(vii)本集團已實施制裁與出口管制合規措施，旨在系統性地審查並確保持續遵循下列核心原則：(a)適時識別交易對手是否被任何有關制裁機關列為受制裁目標；(b)確認相關交易不會引致國際制裁風險；及(c)核實本集團所採購的受出口管制條例規限物品不會銷售至可能觸發國際制裁風險的國家、地區或客戶。

基於上文所述及據國際制裁法律顧問所告知，董事認為，貿易限制、關稅政策及國際制裁法律對我們的業務營運及財務表現以及[編纂]並無重大不利影響。根據獨家保薦人進行的盡職審查，獨家保薦人並無注意到任何重大事項與上文所披露的董事就貿易限制、關稅政策及國際制裁法律的看法抵觸。

為管理有關監管及政策風險，我們已建立內部程序以確保遵守出口管制及制裁。董事及高級管理層負責制定風險管理及內部監控系統，並監督其實施情況及成效，該等系統旨在確保我們持續遵守適用的法律及法規。

我們的內部監控政策包括交易對手盡職審查、潛在管制項目分類及相關交易審批流程。我們亦成立出口管制及管理團隊，由首席執行官、首席財務官及法律部組成，負責監控和減輕制裁及出口管制風險。該管理團隊的職責包括(i)透過實施特定內部監控措施監督並預防本集團面臨制裁及出口管制相關風險，確保業務營運合規；(ii)編製風險管控報告供董事會審閱；(iii)透過審查商業合約及業務活動中獲取的資料，評估擬進行業務活動的潛在風險，並適時於商業合約中增設特定條款及條件，要求交易對手遵守適用的法律及法規；及(iv)適時為董事、高級管理層及其他相關人員提供有關制裁法律及貿易限制的培訓課程。

我們相信，我們的風險管理及內部監控系統以及現行程序足以保障全面性、實用性及有效性。基於上文所述，國際制裁法律顧問認為，該等措施將提供合理充分且有效的內部監控框架，協助我們識別及監察與出口管制及制裁法律有關的任何重大風險。經計及上文國際制裁法律顧問的意見後，董事認為，相關措施提供合理充分且有效的內部監控框架，協助我們識別及監察與制裁法律有關的任何重大風險，從而保障股東及我們的權益。

董事及高級管理層

董事會

下表載列有關董事的主要資料：

姓名	年齡	加入本集團日期	獲委任為董事日期	於本集團的現任職位	角色及職責	與其他董事及高級管理層的關係
執行董事						
吳甘沙先生	50歲	2016年2月6日	2016年4月29日 (於2025年5月15日獲調任為執行董事)	本公司執行董事、董事長兼首席執行官	負責本集團的整體戰略規劃、業務方針及營運管理	無
周鑫先生	48歲	2016年2月22日	2017年9月8日 (於2025年5月15日獲調任為執行董事)	執行董事、副總經理兼首席產品官	負責本集團的整體產品及發展	無
江宗哲先生	42歲	2017年2月21日	2024年10月31日 (於2025年5月15日獲調任為執行董事)	執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書	負責財務、企業管治及公司秘書事宜	無
非執行董事						
吳軍先生	58歲	2017年11月8日	2017年11月8日 (於2025年5月15日獲調任為非執行董事)	非執行董事	負責就本集團的戰略及業務發展提供指引	無
周軍先生	52歲	2020年4月27日	2020年4月27日 (於2025年5月15日獲調任為非執行董事)	非執行董事	負責就本集團的戰略及業務發展提供指引	無
高曉虎先生	45歲	2024年10月31日	2024年10月31日 (於2025年5月15日獲調任為非執行董事)	非執行董事	負責就本集團的戰略及業務發展提供指引	無
獨立非執行董事						
周明笙先生	52歲	2024年10月31日	2024年10月31日 (於2025年5月15日獲調任為獨立非執行董事)	獨立非執行董事	負責向董事會提供獨立意見	無

董事及高級管理層

姓名	年齡	加入本集團日期	獲委任為董事日期	於本集團的現任職位	角色及職責	與其他董事及高級管理層的關係
白蕊女士	37歲	2024年10月31日	2024年10月31日 (於2025年 5月15日獲 調任為獨立 非執行董事)	獨立非執行董事	負責向董事會提 供獨立意見	無
杜子德先生	70歲	2024年10月31日	2024年10月31日 (於2025年 5月15日獲 調任為獨立 非執行董事)	獨立非執行董事	負責向董事會提 供獨立意見	無

執行董事

吳甘沙先生，50歲，為我們的聯合創始人、董事長、執行董事兼首席執行官。彼亦於本集團擔任若干董事職務。

吳先生於信息技術行業擁有逾25年經驗。於創立本集團前，吳先生於2000年7月至2016年3月在英特爾(中國)研究中心有限公司(「英特爾」)任職，最後職位為總經理。彼領導英特爾的大數據技術長期戰略規劃。吳先生現為多個政府及行業委員會及組織成員、北京市人民政府特別顧問及北京市自動駕駛車輛道路測試專家委員會成員。彼亦為中國電動汽車百人會理事、中國電子學會理事、中國數字經濟百人會執行委員會成員以及中國計算機學會傑出會員。彼亦為中國自動化學會智能車工作委員會副主任委員、中國人工智能學會理事、中國通信學會車聯網專業委員會委員及國際計算機學會人工智能特別興趣組(ACM SIGAI)中國理事會副主席。

吳先生畢業於中國復旦大學，分別於1997年7月及2000年6月取得計算機科學與工程學士學位及碩士學位。於2024年，彼獲得多項行業榮譽，包括AI金雁獎及AI領軍人物獎。

周鑫先生，48歲，為我們的聯合創始人、執行董事、副總經理兼首席產品官。

周先生於自動駕駛行業擁有逾23年經驗。於創立本集團前，周先生於2002年7月至2016年2月任職於英特爾。彼於英特爾任職期間曾任英特爾中國研究院大數據實驗室總監及中國英特爾物聯技術研究院(China-Intel Internet of Things Research Institute)首席架構師。周先生亦曾擔任英特爾的高級架構師。彼目前致力開發自動駕駛綜合解決方案。此外，周先生擔任中國計算機學會大數據專家委員會通訊委員。

周先生畢業於中國復旦大學，分別於1999年7月及2002年7月取得計算機科學與工程學士學位及碩士學位。

董事及高級管理層

江宗哲先生，42歲，為我們的執行董事、副總經理、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書。彼於2017年2月加入本集團，擔任首席財務官。

江先生於審計、企業管治及財務管理方面擁有逾15年經驗。彼於2家台灣公眾上市公司積累寶貴的財務及營運管理經驗。江先生於2009年9月至2012年9月任職於KPMG安侯建業會計師事務所(一家台灣會計師事務所)審計部。彼於2012年9月至2013年6月任職於台橡股份有限公司(前稱台灣合成橡膠股份有限公司，一家台灣合成橡膠製造商，其股份於臺灣證券交易所上市(TPE：2103))。江先生於2013年10月至2016年7月擔任鎧勝集團的附屬公司日沛電腦配件(上海)有限公司、鎧勝控股有限公司(一家台灣輕金屬機殼製造商，其股份於臺灣證券交易所上市，但其後於2021年1月15日撤銷上市)的會計部門經理。

江先生於2006年6月獲頒成功大學會計學學士學位，並於2008年6月獲頒台灣大學會計學碩士學位。

非執行董事

吳軍先生，58歲，於2017年11月8日獲委任為董事，並於2025年5月15日獲調任為非執行董事。

吳先生為風險投資公司豐元創投(主要從事大數據及數據驅動技術投資)的創始合夥人，並擔任該公司的顧問。他曾擔任谷歌資深研究員。彼於2012年8月至2014年8月亦擔任騰訊副總裁及工信部顧問。

吳先生於2003年5月獲頒美國約翰斯·霍普金斯大學(Johns Hopkins University)計算機科學博士學位，現為約翰斯·霍普金斯大學懷廷工程學院(Whiting School of Engineering)顧問委員會成員。吳博士獲頒「2019年約翰斯·霍普金斯大學傑出校友獎(2019 Johns Hopkins University Distinguished Alumnus Award)」。彼擁有10項以上專利，並為《硅谷之謎》、《大學之路》、《浪潮之巔》、《數學之美》、《文明之光》及《智能時代》等十餘本書籍的作者。

周軍先生，52歲，於2020年4月27日獲委任為董事，並於2025年5月15日獲調任為非執行董事。

周先生自2007年6月起擔任深圳市創新投資集團有限公司執行總經理及東北區總經理。周先生於2013年6月至2022年4月擔任山西科達自控股股份有限公司(一家工業互聯網行業解決方案供應商，其股份於北京證券交易所上市，證券代碼：831832)董事。

周先生於2006年7月獲頒清華大學工商管理碩士學位。

高曉虎先生，45歲，於2024年10月31日獲委任為董事，並於2025年5月15日獲調任為非執行董事。彼主要負責就本集團的戰略及業務發展提供指引。

彼自2022年12月起亦擔任杭州美登科技股份有限公司(一家在北京證券交易所上市的電子商務信息科技公司，證券代碼：838227)監事，負責監督該公司的業務營運及財務資料。高先生自2011年2月起加入北京創新工場私募基金管理有限公司，現任監事，負責投資及資產管理。彼於2008年4月至2011年1月擔任阿里巴巴集團高級分析員。

高先生於2003年7月獲頒西安交通大學科技英語學位，並於2007年7月獲頒中國傳媒大學新聞與傳播碩士學位。

董事及高級管理層

獨立非執行董事

周明笙先生，52歲，於2024年10月31日獲委任為董事，並於2025年5月15日獲調任為獨立非執行董事。

周先生於會計、公司財務管理及企業管治方面擁有逾26年經驗。彼於2007年1月至2018年9月擔任安永(中國)企業諮詢有限公司諮詢合夥人，主要負責管理中國多個地區風險諮詢分部的戰略增長及發展。彼於2018年9月至2019年6月擔任泰禾集團股份有限公司(一家中國物業開發商，其股份於深圳證券交易所上市，證券代碼：000732)北京分公司風險控制部總經理，主要負責該公司的風險管理。周先生於2019年7月至2024年2月擔任北京信實安業管理諮詢有限公司(一家中國諮詢公司)董事兼總經理。

周先生於2014年至2016年曾擔任中國財政部內部控制標準委員會委員。

周先生於1995年11月取得香港的香港科技大學會計學士學位。彼自2003年11月起成為註冊內部審計師，並於2019年4月獲得中國證券投資基金業協會的基金從業資格證書。彼目前為香港會計師公會及英國特許公認會計師公會資深會員。

周先生目前擔任下列上市公司的董事：

任職期間	公司名稱	主要業務	上市地點及股份代號	職位
2019年6月21日至2025年8月30日	Teamway International Group Holdings Limited	包裝產品及結構件、物業投資、過濾媒介及設備以及紅木傢具業務	聯交所(股份代號：1239)	獨立非執行董事
2020年12月1日至2022年8月31日	中國潤東汽車集團有限公司 ¹	汽車經銷商	聯交所(股份代號：1365，於2022年10月26日撤銷上市)	獨立非執行董事
2021年7月1日至至今	中國現代牧業控股有限公司	生產及銷售牛奶，買賣、生產及銷售飼料	聯交所(股份代號：1117)	獨立非執行董事
2022年3月14日至至今	力高健康生活有限公司	在中國提供物業管理服務	聯交所(股份代號：2370)	獨立非執行董事
2023年12月21日至至今	牧原食品股份有限公司	生豬養殖業務	深圳證券交易所(證券代碼：002714)及聯交所(股份代號：2714)	獨立董事

附註：

- 周先生確認，其並無任何導致潤東汽車提交清盤呈請的不當行為，亦不知悉其因上文所述而面對或將面對任何實際或潛在申索。彼參與潤東汽車事務乃其擔任潤東汽車獨立非執行董事所固有的一部分，其並不知悉潤東汽車清盤呈請牽涉的任何失當行為或不當行為。

董事及高級管理層

任職期間	公司名稱	主要業務	上市地點及股份代號	職位
2024年3月1日至今	中國楓葉教育集團有限公司	國際學校營運商	聯交所(股份代號：1317)	獨立非執行董事
2024年5月28日至今	晶泰控股有限公司	基於量子物理、以人工智能及機器人驅動的研發平台	聯交所(股份代號：2228)	獨立非執行董事

白蕊女士，37歲，於2024年10月31日獲委任為董事，並於2025年5月15日獲調任為獨立非執行董事。

於加入本公司前，白女士自2020年8月16日起擔任聯交所上市公司醫渡科技有限公司(股份代號：2158)聯席公司秘書。白女士於2018年5月至2020年5月為達維律師事務所執業律師，並於2017年2月至2018年3月為長盛律師事務所執業律師。

白女士於2015年8月獲頒愛荷華大學法律博士學位及於2011年11月獲頒香港大學經濟與金融學士學位。白女士於2016年7月獲得紐約州律師資格。

杜子德先生，70歲，於2024年10月31日獲委任為董事，並於2025年5月15日獲調任為獨立非執行董事。

杜先生於計算機科學行業擁有逾40年經驗。杜先生於2006年2月至2015年9月擔任中國科學院計算技術研究所(一家專門從事計算機科學技術綜合性研究的學術機構)研究員(三級)。杜先生於1984年7月至退休前擔任中國科學院計算技術研究所系統軟件工程師，負責計算系統的研發。彼於1996年9月至2021年2月任職於中國計算機學會，最後職位為秘書長。杜先生曾擔任香港中文大學(深圳)校長顧問。

杜先生於1981年1月獲頒北京鋼鐵學院(現稱北京科技大學)計算機應用學士學位，並於1984年7月獲頒中國科學院計算技術研究所計算機體系結構碩士學位。

各董事已確認，彼與任何其他董事、本公司高級管理層、主要股東或控股股東概無其他關係，亦無董事於緊接本文件日期前3年內於上市公司擔任任何其他董事職務。

除上文所披露者外，各董事已確認，概無有關其獲委任為董事的其他事宜需提請股東垂注，亦無有關其獲委任的其他資料根據上市規則第13.51(2)條須予披露。

各董事已確認，其已於2025年4月8日就上市規則項下適用於其作為上市發行人董事的規定及上市規則第3.09D條所載向聯交所作出虛假聲明或提供虛假信息所可能引致的後果取得法律意見，並明白作為上市發行人董事的責任。

各執行董事及非執行董事已確認，截至最後可行日期，除本集團業務外，彼於與我們的業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的業務中並無擁有根據上

董事及高級管理層

市規則第8.10條須予披露的任何權益。各獨立非執行董事已確認其就上市規則第3.13(1)至(8)條所載各項因素的獨立性，且於其獲委任時，並無可能影響其獨立性的其他因素。

高級管理層

我們的高級管理層包括吳先生、周先生、江先生及彭先生。有關吳先生、周先生及江先生的履歷，見上文「一董事會一執行董事」。下表載列有關彭先生的主要資料。

姓名	年齡	加入本集團日期	獲委任為高級管理層日期	於本集團的現任職位	角色及職責	與其他董事及高級管理層的關係
彭進展先生	49歲	2016年2月24日	2016年2月24日	副總經理兼創新業務事業部負責人	負責監督本集團的創新業務事業部	無

彭進展先生，49歲，為我們的聯合創始人，於2016年2月24日獲委任為副總經理兼創新業務事業部負責人。彼主要負責監督本集團的創新業務事業部。彭先生曾任英特爾Edison芯片平台開發的主要系統架構師，該平台曾獲4項CES 2014大獎。於聯合創立本公司前，彭先生亦曾任英特爾中國研究院機器人系統實驗室主任。

彭先生於1999年6月獲頒華中科技大學計算機科學與技術學位，並於2002年3月獲頒北京航空航天大學計算機科學與技術碩士學位。

聯席公司秘書

江宗哲先生，為執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書。有關其履歷，見上文「一董事會一執行董事」。

岑影文女士，為卓佳專業商務有限公司的公司秘書服務部高級經理。彼於公司秘書領域擁有逾25年經驗。

岑女士現時於多家香港上市公司擔任公司秘書或聯席公司秘書職務，包括海隆控股有限公司(股份代號：1623)、本間高爾夫有限公司(股份代號：6858)及藥明生物技術有限公司(股份代號：2269)。

岑女士於嶺南學院(現稱嶺南大學)取得工商管理學士學位。彼為特許秘書、公司治理師以及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

董事會已成立審核委員會、薪酬與考核委員會、提名委員會及戰略委員會。

審核委員會

審核委員會已於2025年4月8日根據上市規則第3.21條成立，其書面職權範圍符合企業管治守則第二部分守則條文D.3。審核委員會由3名成員組成，分別為周

董事及高級管理層

明笙先生、白蕊女士及吳軍先生。審核委員會主席為獨立非執行董事周明笙先生，彼具備上市規則第3.10(2)條規定的適當專業資格或相關財務管理專長。

審核委員會的主要職責包括(i)檢討及監察外聘核數師的核數程序以及就內部審計工作提供指引；(ii)就外聘核數師的委任、重新委任及罷免向董事會提供建議；(iii)監督財務匯報制度、風險管理及內部監控系統的有效性；(iv)審閱財務報告，並就此提供建議及意見；(v)協調管理團隊、內部審計部門、相關部門與外聘核數師；及(vi)履行企業管治職能。

薪酬與考核委員會

我們已根據上市規則第3.25條於2025年4月8日成立薪酬與考核委員會，其書面職權範圍符合企業管治守則第二部分守則條文E.1。薪酬與考核委員會由3名成員組成，分別為杜子德先生、周明笙先生及江宗哲先生。杜子德先生為薪酬與考核委員會主席。

薪酬與考核委員會的主要職責包括(i)建立、檢討董事與高級管理層的薪酬政策及架構，及就設立正規而具透明度的程序制定薪酬政策，就此向董事會提出建議；(ii)釐定各董事及高級管理層的具體薪酬待遇條款並就此檢討及批准；(iii)就非執行董事的薪酬向董事會提出建議；及(iv)審閱及／或批准上市規則第十七章所述有關股份計劃的事宜。

提名委員會

我們已根據上市規則第3.27A條於2025年4月8日成立提名委員會，其書面職權範圍符合企業管治守則第二部分守則條文B.3。提名委員會由3名成員組成，分別為吳甘沙先生、杜子德先生及白蕊女士。吳甘沙先生為提名委員會主席。

提名委員會的主要職責包括(i)至少每年及定期檢討董事會的架構、人數及組成(包括技能、知識及經驗)，並協助董事會維持董事會技能表；(ii)物色、挑選提名董事人選或就此向董事會提出建議，並確保董事會成員的多元化；(iii)評估獨立非執行董事的獨立性；(iv)就董事委任、重新委任及罷免以及董事繼任計劃的有關事宜向董事會提出建議；及(v)支持定期評估董事會的表現。

戰略委員會

我們已於2025年4月8日成立戰略委員會。戰略委員會由3名成員組成，分別為吳甘沙先生、周鑫先生及杜子德先生。吳甘沙先生為戰略委員會主席。

戰略委員會的主要職責包括但不限於(i)對本公司長期戰略發展規劃進行研究並就此提出建議；(ii)對主要投資融資方案進行研究並就此提出建議；(iii)對主要資本運作及資產管理項目進行研究並就此提出建議；及(iv)對任何其他影響本公司發展的重大事項進行研究並就此提出建議。

董事及高級管理層

董事會多元化政策

董事會已採納董事會多元化政策，當中載列達致及維持董事會多元化的方針。本公司透過考慮多項因素力求董事會多元化，包括但不限於才幹、技能、性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、獨立性及知識。我們將根據董事會候選人的優點，並對照客觀標準和在充分考量董事會多元化的裨益以及其對董事會的潛在貢獻後，考慮董事會多元化政策及其他因素進行甄選。我們亦將不時考慮自身的業務模式及具體需求。

董事會具備均衡的性別、年齡、知識、技能及經驗組合，包括但不限於信息技術、整體管理及策略發展、業務、計算機科學、投資、會計、法律及諮詢。董事會成員已取得專業學術資格，包括持有計算機科學及工程以及工商管理博士學位。3名獨立非執行董事具有會計、法律及計算機科學等不同行業背景。此外，董事的年齡範圍廣泛，介乎37歲至70歲。

我們將繼續採取措施以促進及增強本集團所有層面的性別多元化。[編纂]後，我們將致力於達致董事會性別均衡。[編纂]時，其中一名董事為女性。為進一步確保董事會長期性別多元化，本集團亦將不時物色及甄選數名於不同領域具有廣泛技能、經驗及知識的女性成員，並保留具備成為董事會成員特質的女性成員名單，提名委員會將定期檢視該名單，以建立潛在董事會繼任人管道，促進董事會性別多元化。

提名委員會負責檢討董事會的多元化情況及協助董事會維持董事會廣泛的技能矩陣。[編纂]後，提名委員會將繼續不時監察及評估董事會多元化政策的實施情況，確保其繼續行之有效，我們亦將每年於企業管治報告中披露其實施情況，包括訂立的任何可衡量目標及實現該等目標的進展。

企業管治

本公司以達致高水平的企業管治為目標，對我們的發展及保障股東利益而言至關重要。除下文所述的偏離情況外，我們預期將於[編纂]後遵守企業管治守則及相關上市規則。

根據企業管治守則第二部分守則條文C.2.1，主席與行政總裁的角色應有區分，並不應由一人同時兼任。吳先生現時擔任本公司董事長兼首席執行官。鑒於吳先生自我們成立以來一直承擔整體戰略規劃、業務方針及營運管理的責任，董事會認為由吳先生兼任董事長及首席執行官以進行有效管理及營運符合我們的最佳利益。因此，董事認為偏離該守則條文情況屬適當。董事認為董事會可高效運作及履行其職責，並適時商討所有重要及適當議題。此外，由於所有主要決策均在諮詢董事會及相關董事委員會成員後作出，且有3名獨立非執行董事提供獨立意見，故我們的保障措施足以確保董事會權力平衡。儘管如此，董事會將因應現況不時檢討董事會及高級管理層的架構及組成，以維持本公司高水平的企業管治常規。

由於董事長吳先生並非獨立非執行董事，根據企業管治守則第二部分第C.1.8段，本公司已指定周明笙先生擔任首席獨立非執行董事，其將(a)擔任其他董事與

董事及高級管理層

股東的中間人；及(b)於主席或管理層的正常溝通渠道不足時，可與其他董事及股東聯絡。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任新百利融資有限公司為合規顧問。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將於(a)刊發任何受規管公告、通函及財務報告之前；(b)擬進行交易(可能是須予公布的交易或關連交易)，包括發行股份、出售或轉讓庫存股份及購回股份；(c)本公司擬運用[編纂][編纂]的方式與本文件所詳述者不同，或我們的業務、發展或業績與本文件所載任何預測、估計或其他資料不同；及(d)聯交所就股份的價格或成交量的異常波動向本公司作出查詢的情況向本公司提供意見。

任期應於[編纂]開始，至本公司就[編纂]後開始的首個完整財政年度的財務業績派發年報當日為止。

僱傭合約的主要條款

下文載列我們與高級管理層及其他主要人員訂立的僱傭合約及／或保密、不競爭及知識產權保護協議的主要條款。

保密

於受僱於本集團期間及之後，僱員應對屬於本公司或本集團對其負有保密責任的其他第三方的所有技術、經營資料或商業秘密保密。未經本集團事先同意，僱員不得以任何方式洩露、披露、發表或以其他方式使任何第三方(包括對該等商業秘密並不知情的僱員)獲得任何有關商業秘密，亦不得將該商業秘密用於其工作範疇之外。

知識工作產品的所有權

僱員確認並同意，其(i)受僱於本集團期間為履行其職責及責任以及(ii)使用本集團資源而製作的所有知識工作產品應歸本集團所有。

不競爭

於受僱於本公司期間，除非事先獲得本集團同意，否則僱員不得從事任何與本集團業務構成競爭或類似的業務。在終止僱傭關係前，我們亦可要求僱員作出承諾，在終止僱傭關係後的特定期間內不得以任何身份任職於任何所從事業務與本集團業務構成競爭或類似的公司。

違反契諾的補償

如僱員違反保密、知識產權及不競爭協議下的責任，本集團有權向僱員追討因僱員違約造成的任何損失及其由此賺取的任何利潤。

與控股股東的關係

概覽

截至最後可行日期，本公司由吳先生、姜先生、周先生及彭先生分別擁有16.44%、4.77%、2.38%及2.38%權益。此外，吳先生為北京司馬駒的普通合夥人，而北京司馬駒由(i)吳先生實益擁有18.53%權益；及(ii)吳先生及周先生為[編纂]激勵計劃項下購股權承授人的利益擁有61.47%及20%權益。

吳先生為我們的董事長、執行董事兼首席執行官。周先生為我們的執行董事、副總經理兼首席產品官。彭先生為我們的副總經理兼創新業務事業部負責人。姜先生為聯合創始人之一兼科學顧問，不時向我們提供研發發展方面的指導及見解。有關吳先生、周先生及彭先生的進一步背景，見「董事及高級管理層」。

根據一致行動協議，姜先生、周先生及彭先生各自同意按與吳先生一致的方式行使其投票權。根據投票代理安排，吳先生亦有權行使新鼎華麒、科源申能及嘉興嘉耀所持本公司4.28%股權附帶的投票權，直至[編纂]完成。有關詳情，見「歷史、發展及公司架構—一致行動及投票代理安排」。

緊隨[編纂]完成後(並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份)，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將於本公司股本總額直接擁有合共[編纂]權益。因此，緊隨[編纂]完成後(並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份)，根據上市規則，吳先生、姜先生、周先生、彭先生及北京司馬駒將為一組控股股東。

控股股東及其緊密聯繫人於其他業務的權益

截至最後可行日期，除我們的業務外，控股股東及其緊密聯繫人概無於直接或間接與我們的業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有根據上市規則第8.10條須予披露的任何權益。

獨立於控股股東及其緊密聯繫人

我們認為，我們有能力於[編纂]後獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人(本集團除外)開展業務。

管理獨立性

董事會由3名執行董事、3名非執行董事及3名獨立非執行董事組成。概無董事或高級管理團隊成員(控股股東成員自身除外)於控股股東或其各自的緊密聯繫人的業務中擔任任何職務。

我們的日常管理及營運由高級管理團隊負責，彼等全部於本公司所從事行業擁有豐富的經驗，因此能夠作出符合本集團最佳利益的業務決策。

與控股股東的關係

各董事均知悉其作為董事的受信責任，該等責任要求(其中包括)其為本公司的利益及以符合本公司最佳利益的方式行事，且其作為董事的職責不得與個人利益出現任何衝突。倘任何合約或安排或任何其他建議(董事或其任何緊密聯繫人於其中擁有任何重大權益)產生任何潛在利益衝突，則有利益關係的董事須於就有關交易於相關董事會會議上投票前申報有關權益的性質，並須就批准其或其任何緊密聯繫人於其中擁有重大權益的任何合約或安排或任何其他建議的任何決議案放棄投票(亦不得計入有關法定人數內)。

我們已委任3名於其各自專業領域中擁有豐富經驗的獨立非執行董事，以確保董事會的決策經審慎考慮獨立及公正意見後作出，並符合本公司及股東的整體最佳利益。關連交易等事宜須轉交我們的獨立非執行董事審閱及批准。此外，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)，此舉將有助我們的獨立管理。見「—企業管治措施」。

基於以上原因，董事認為，於[編纂]完成後，董事會整體及高級管理層成員有能力獨立於控股股東管理我們的業務。

營運獨立性

我們可全權作出所有決定及獨立開展本身的業務營運。本集團持有相關監管機構所授出對營運屬重要的相關執照、批准及許可證。我們有充足的資本、設施及僱員，可獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人經營業務。我們亦能獨立接觸客戶及供應商，並擁有一支獨立的管理團隊經營我們的業務。

基於以上所述，董事認為，於[編纂]完成後，本集團有能力獨立於控股股東及其各自的緊密聯繫人經營業務。

財務獨立性

我們擁有自身的內部監控及會計系統、會計及財務部門、現金收支的獨立庫務職能以及獨立的第三方融資渠道。截至最後可行日期，概無銀行借款以控股股東或彼等各自的緊密聯繫人提供的抵押品或擔保作為抵押，且本集團並無任何應付或應收控股股東或其各自緊密聯繫人的未償還或未收回貸款、墊款或結餘。

基於以上所述，董事認為，於[編纂]完成後，本集團能夠保持對控股股東及其各自緊密聯繫人的財務獨立性。

與控股股東的關係

企業管治措施

各控股股東已確認，其充分理解自身責任，以符合股東的整體最佳利益方式行事。董事深明良好企業管治對保障股東權益的重要性。我們會採取以下措施維護良好的企業管治標準，避免本集團與控股股東之間出現潛在利益衝突：

- (a) 作為籌備[編纂]的一部分，我們已修訂公司章程以遵守上市規則。具體而言，除非另有規定，公司章程訂明董事不得就批准其自身或其任何聯繫人於其中擁有重大權益的任何合約或安排或任何其他建議的任何決議案投票，亦不得計入出席會議的法定人數；
- (b) 我們致力於維持董事會的均衡組成，其中獨立非執行董事佔不少於三分之一，以確保董事會在決策過程中能夠有效作出獨立判斷，並向股東提供獨立意見。我們已委任3名獨立非執行董事，我們相信獨立非執行董事具備充足經驗，並無任何業務或其他關係可能對其作出獨立判斷造成任何重大干擾，且彼等將能夠提供公正的外部意見，以保障公眾股東的利益。有關獨立非執行董事的詳情，見本文件「董事及高級管理層－董事會－獨立非執行董事」一節；
- (c) 我們已建立內部監控機制以識別關連交易。於[編纂]時及其後，倘本公司與控股股東或其任何聯繫人訂立關連交易，則本公司將遵守適用的上市規則；
- (d) 我們已委任新百利融資有限公司為合規顧問，其將就遵守適用法律及上市規則(包括有關董事職責及企業管治的各項規定)向我們提供意見及指引；及
- (e) 根據上市規則的規定，獨立非執行董事須每年審閱任何持續關連交易，並於年報內確認該等交易已於我們的日常及一般業務過程中按正常商業條款或按就我們而言不遜於獨立第三方獲提供或所提供的條款訂立，且該等條款屬公平合理並符合股東的整體利益。

主 要 股 東

據董事所知，緊接[編纂]及未上市股份轉換為H股完成前及緊隨其後(不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股)，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分部的條文須向我們披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有本公司任何類別已發行具投票權股份面值10%或以上的權益：

於本公司股份的好倉¹

股東	權益性質	股份數目	佔相關類別 股份百分比	佔已發行股本 總額百分比
吳先生	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		[編纂]	[編纂]	[編纂]
	受控法團權益 ²	[編纂]	[編纂]	[編纂]
北京司馬駒	實益擁有人 ²	[編纂]	[編纂]	[編纂]
格靈深瞳	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
中科創星科技投資有限公司 (「 中科創星投資 」)、 西安慧科企業管理諮詢股份 有限公司及米磊先生	受控法團權益 ³	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海國企改革基金	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
台州盛升	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
廈門沃侖景榮股權投資合夥 企業(有限合夥)及台州市國 有資產投資集團有限公司	受控法團權益 ⁵	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東	權益性質	股份數目	佔相關類別 股份百分比	佔已發行股本 總額百分比
上海國盛資本管理有限公司、 上海國盛(集團)有限公司	受控法團權益 ⁴	[編纂]	[編纂]	[編纂]
國開製造業基金	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
國開投資基金管理有限責任 公司、國開金融有限責任公司 及國家製造業轉型升級基金 股份有限公司	受控法團權益 ⁶	[編纂]	[編纂]	[編纂]
深創投	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
周先生	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
彭先生	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

1. 載列的所有權益均為好倉。表格內所載百分比數字已作約整。因此，表格所示總數未必為其之前數字的算術總和。
2. 北京司馬駒由吳先生作為普通合夥人擁有80%權益。根據證券及期貨條例，吳先生被視為於北京司馬駒擁有權益的H股中擁有權益。
3. 西科天使叁期基金為於中國成立的有限合夥企業，陝西西科天使投資管理有限公司為其普通合夥人。北京硬科技二期基金為於中國成立的有限合夥企業，北京中科創星科技有限公司為其普通合夥人。陝西西科天使投資管理有限公司及北京中科創星科技有限公司均為中科創星投資的附屬公司。

中科創星投資由西安慧科企業管理諮詢股份有限公司擁有49.93%權益，而西安慧科企業管理諮詢股份有限公司則由米磊先生擁有47.99%權益。根據證券及期貨條例，米磊先生、西安慧科企業管理諮詢股份有限公司及中科創星投資各自被視為於西科天使叁期基金及北京硬科技二期基金擁有權益的H股中擁有權益。

主要股東

4. 上海國盛資本管理有限公司為上海國企改革基金及台州盛升的普通合夥人。根據證券及期貨條例，上海國盛資本管理有限公司被視為於上海國企改革基金及台州盛升擁有權益的未上市股份中擁有權益。

上海國盛資本管理有限公司由上海國盛(集團)有限公司控制。根據證券及期貨條例，上海國盛(集團)有限公司被視為於上海國企改革基金及台州盛升擁有權益的未上市股份中擁有權益。

5. 台州盛升由廈門沃侖景榮股權投資合夥企業(有限合夥)及台州市國有資產投資集團有限公司分別擁有40%及38.71%權益。根據證券及期貨條例，廈門沃侖景榮股權投資合夥企業(有限合夥)及台州市國有資產投資集團有限公司各自被視為於台州盛升擁有權益的未上市股份中擁有權益。
6. 國開投資基金管理有限責任公司為國開製造業基金的普通合夥人，並由國開金融有限責任公司全資擁有。此外，國開製造業基金由國家製造業轉型升級基金股份有限公司擁有99.8%權益。根據證券及期貨條例，國開投資基金管理有限責任公司、國開金融有限責任公司及國家製造業轉型升級基金股份有限公司各自被視為於國開製造業基金擁有權益的未上市股份中擁有權益。

除上文所披露者外，董事概不知悉任何人士將於緊接[編纂]及未上市股份轉換為H股完成前及緊隨其後(不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股)，於任何股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向我們披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有本公司任何類別已發行具投票權股份面值10%或以上的權益。董事概不知悉任何可能於其後日期導致本公司控制權變更的安排。

股 本

截至最後可行日期，本公司的註冊股本為人民幣14,802,382元，分為148,023,820股每股面值人民幣0.10元的未上市股份。

本公司緊隨[編纂]及未上市股份轉換為H股完成後的股本將如下：

假設[編纂]未獲行使：

股份數目	股份說明	佔股本總額的百分比
[編纂]	股未上市股份	[編纂]
[編纂]	股由未上市股份轉換的H股 ¹	[編纂]
[編纂]	股根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]
<u>[編纂] 總計</u>		<u>100.00%</u>

假設[編纂]獲悉數行使：

股份數目	股份說明	佔股本總額的百分比
[編纂]	未上市股份	[編纂]
[編纂]	由未上市股份轉換的H股	[編纂]
[編纂]	根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]
<u>[編纂] 總計</u>		<u>100.00%</u>

附註：

- 有關其股份將於[編纂]時轉換為H股的股東身份的詳情，見「歷史、發展及公司架構」的「公眾持股量」。

地位

待[編纂]及未上市股份轉換為H股完成後，股份將包括未上市股份及H股。未上市股份及H股均為本公司股本中的普通股，並根據公司章程被視為同一類別股份。

除若干合資格中國境內機構投資者、滬港通及深港通下的合資格中國投資者以及根據中國相關法律及法規或經任何主管機關批准有權持有H股的其他人士(例如其所持未上市股份將根據中國證監會備案轉換為H股的若干現有股東)外，中國法人或自然人一般不可認購或買賣H股。

未上市股份及H股將於所有其他方面附帶同等權利，具體而言，於宣派、派付或作出的股息或分派方面享有同等地位。所有H股股息將以人民幣計值及宣派，並以港元或人民幣派付，而所有未上市股份的股息將以人民幣派付。除現金外，股息亦可以股份或結合現金及股份的形式派付。

股 本

須召開股東大會及類別股東大會的情況

本公司於[編纂]完成後將僅有1類股份(即普通股)，且每股股份均附帶與其他股份相同的權利。

有關須召開股東大會情況的詳情，見本文件「附錄五—公司章程概要」。

未上市股份轉換為H股

根據國務院證券監管機構訂明的法規及公司章程，未上市股份持有人可自行決定授權本公司向中國證監會進行備案，以將其未上市股份轉換為境外上市股份。該等經轉換股份可作為H股於聯交所上市或買賣，前提是於轉換及買賣該等H股前，已辦妥任何必要的內部審批程序，並已向相關監管機構(包括要求就轉換及買賣該等經轉換股份進行行政備案程序的中國證監會)完成所有備案程序。此外，有關轉換及買賣須遵守聯交所訂明的法規、規定及程序。

向中國證監會備案及全流通申請

根據中國證監會公布的《境外上市試行辦法》及相關指引，H股上市公司申請將未上市股份轉換為H股於聯交所上市流通的，應當根據《境外上市試行辦法》規定的行政備案程序向中國證監會提交申請。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。

我們[已]就登記境外[編纂]及「全流通」向中國證監會[申請]將未上市股份轉換為H股，據此，(i)本公司應發行不超過[編纂]股H股，均為普通股，發行後本公司可於聯交所主板[編纂]；(ii)若干股東(「參與股東」)所持合共[編纂]股未上市股份應於[編纂]後按一比一基準轉換為H股，且相關股份可於轉換完成後在聯交所[編纂]。

聯交所批准[編纂]

我們[已]向聯交所[申請]批准根據[編纂]將予發行的H股及將由[編纂]股未上市股份轉換的H股於聯交所[編纂]及[編纂]，惟須待聯交所批准。

接獲聯交所批准後，我們將就未上市股份轉換為H股進行以下程序：(a)就經轉換H股的相關股票向H股[編纂]發出指示；及(b)促使經轉換H股獲[編纂]接納為[編纂]，以於[編纂]寄存、結算及交收。

轉讓於[編纂]前的已發行股份

《中國公司法》規定，就公司的[編纂]而言，公司[編纂]股份前已發行的股份，自公司股票在證券交易所[編纂]交易之日起一年內不得轉讓。因此，本公司於[編纂]前的已發行股份須遵守此法定限制，於[編纂]起一年內不得轉讓。

股 本

董事及高級管理層成員在任職期間每年轉讓的股份不得超過其各自所持本公司股份總數的25%。上述人士於本公司持有的股份自[編纂]起一年內不可轉讓，在其離任本公司董事或高級管理層成員職務後半年內亦不得轉讓所持有的本公司股份。

有關控股股東向聯交所作出禁售承諾的詳情，見本文件「[編纂]—[編纂]安排及開支—根據上市規則及[編纂]作出的承諾—控股股東作出的承諾」。

增加股本

根據公司章程以及在中國相關法律及法規規定的規限下，於H股[編纂]後，本公司合資格通過發行新H股或新未上市股份擴大其股本，前提是有關建議發行應由股東於根據公司章程條文召開的股東大會上藉特別決議案批准，且有關發行符合上市規則及香港其他相關法律及法規的規定。股東特別決議案須獲出席股東大會的股東(包括受委代表)以所持投票權三分之二以上票數贊成，方可於股東大會上獲採納。見本節「—地位」。

未於境外證券交易所上市的股份的登記

根據中國證監會公布的《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》，境內未上市股份股東應當按照中國證券登記結算有限責任公司的有關業務規則，辦理股份轉登記業務。此外，H股公司應於申請所涉及的未上市股份在中國證券登記結算有限責任公司完成轉登記後15日內向中國證監會報送相關情況報告。

股東批准[編纂]

本公司發行H股及尋求H股於聯交所[編纂]，須獲得股份持有人的批准。本公司已於2025年5月15日舉行的股東大會上獲得有關批准。

財務資料

閣下應將以下有關我們綜合財務報表的討論及分析與本文件附錄一會計師報告所載隨附附註一併閱讀。我們的綜合財務報表根據國際財務報告準則編製，而國際財務報告準則在若干方面可能有別於其他司法權區的公認會計原則。閣下應閱讀會計師報告全文，而非僅倚賴本節所載資料。

以下討論及分析載有反映我們現時對未來事件及財務表現看法的前瞻性陳述。該等陳述基於我們依據經驗及對過往趨勢、現時狀況及預期未來發展的看法以及我們認為在有關情況下屬適當的其他因素而作出的假設及分析。然而，實際結果及發展會否符合我們的預期及預測視乎多項風險及不確定因素而定，當中大部分非我們所能控制或預測。於評估我們的業務時，閣下應仔細考慮本文件提供的全部資料，包括「風險因素」及「業務」各節。

就本節而言，除非文義另有所指，否則對2023年、2024年及2025年的提述指截至該等年度12月31日止財政年度。

概覽

我們是大中華區專注於無人化L4級技術的自動駕駛解決方案供應商。我們目前專注於封閉場景(特別是在機場及廠區)中的商用車，旗下解決方案為全場景通用，已應用於各種開放及封閉場景，覆蓋物流、營運及機動車輛，囊括L2級至L4級自動駕駛級別。特別是，根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2025年按收益計在大中華區封閉場景中商用車L4級自動駕駛解決方案市場的市場份額達3.1%。於2023年、2024年及2025年，我們收益的99.6%、98.6%及99.0%自中國內地及香港產生。我們的市場地位建基於：

- 於2025年按收益計，於大中華區機場場景及廠區場景中商用車L4級自動駕駛解決方案供應商中均穩居首位，市場份額分別為90.5%及31.7%，志在促進研究及擴大於各類封閉及開放場景中的應用；
- 作為唯一一家為全球機場提供大型商業營運L4級自動駕駛解決方案的供應商，符合最高國際安全標準；
- 通過覆蓋乘用車及商用車，於不同的應用場景中提供具有成本效益的擴展，並借助我們的技術基礎、行業數據、專門知識以及廣泛的標準自動駕駛車輛及套件，覆蓋我們所開發的不同應用場景；
- 服務藍籌客戶群，包括35家《財富》中國及世界500強公司，證明我們的自動駕駛解決方案獲各行各業的領先知名企業高度認可。

於往績記錄期間，我們錄得快速增長。於2023年、2024年及2025年，我們自提供自動駕駛解決方案及服務產生的收益分別為人民幣161.4百萬元、人民幣265.5百萬元及人民幣328.3百萬元。

財務資料

影響我們經營業績的主要因素

我們的經營業績受且預期繼續受多項因素的重大影響，包括下列各項：

自動駕駛技術的創新能力

收益於往績記錄期間有所增加，彰顯我們擴展至新應用場景並獲取不同領域的新客戶的能力。我們的財務表現相當取決於我們保持領先地位的能力，而這進一步取決於我們在研發方面的持續投資。我們大舉投資自動駕駛技術的研發。我們可能承擔設計、開發、製造及優化新解決方案及服務以及提升現有解決方案及服務過程中的大量且可能不斷增加的研發開支。我們正集中人工智能、雲計算及自動化技術等若干關鍵技術的研發工作。

我們認為，隨著我們成功實施研發計劃，不斷提升並優化我們的自動駕駛解決方案及服務至關重要。有關核心技術的詳情，見「業務－研發－我們的核心技術」。我們可能繼續投資技術開發及升級，以及吸引及挽留關鍵人才，以提升技術優勢，支持業務增長及推動整體長遠發展。倘我們無法持續創新，我們的市場地位及經營業績可能受到不利影響。

擴展及成功優化解決方案及服務組合的能力

於往績記錄期間，我們的收益大幅增長，主要原因是我們擴展解決方案及服務。憑藉我們自行開發的多場景自動駕駛操作平台，我們通過提供以下各項產生收益：(i)自動駕駛車輛解決方案；(ii)自動駕駛套件解決方案；(iii)自動駕駛軟件解決方案；及(iv)自動駕駛車輛租賃服務。我們對解決方案及服務定價時考慮多項因素，如我們的銷售成本、解決方案及服務為客戶帶來的價值、解決方案及服務在市場上的稀缺性、交付解決方案及服務的迫切性及確定性、我們的交付能力、市場競爭、市場的支付意願、整體市況及競爭對手的定價策略。該等解決方案或服務在定價、原材料及成本結構上有所不同，故毛利率各異。因此，解決方案及服務組合的組成會影響我們的整體毛利率。隨著我們擴大各種解決方案及服務銷售以及提升品牌知名度，我們能夠為各類商用車開發及提供性能更強、功能更多、定制化程度更高的解決方案及服務。展望未來，我們預期隨著我們擴大營運，規模經濟效益將不斷改善，從而降低成本及提高解決方案及服務的採用率。

我們相信，日益多元化的產品組合可讓我們迅速適應不斷變化的市況及客戶偏好。我們一直優化產品組合，以提升收益及盈利能力。

有效管理成本與開支及提高營運效率的能力

我們未來的盈利能力相當取決於我們控制成本及經營開支的能力，該等成本及經營開支受部件、原材料及其他用品成本以及營運效率等多種因素的影響。我們相信，隨著我們加大解決方案及服務的銷售力度並在各種不同的場景中使用更多標準化解決方案，我們將實現規模經濟，從而使我們降低成本及經營開支佔總收益的百分比。此外，我們亦將與合約製造商合作探索不同的方式，以滿足大規模生產需求，同時控制成本及資本開支。我們的經營開支(包括研發開支、銷售及營銷開支以及行政開支)佔收益的百分比由2023年的192.5%下降至2024年的

財務資料

126.5%，並進一步下降至2025年的116.8%。我們不斷提高於各個領域的營運效率。例如，我們已簡化項目管理流程，以提高研發效率並縮短解決方案及服務的上市時間。我們的銷售及營銷團隊已準備就緒，將根據客戶需求物色及把握商機，且能夠提供精準的解決方案及服務的設計及交付建議，從而盡量減少後續變動。

挽留現有客戶及擴大客戶群的能力

我們挽留現有客戶、吸引新客戶及提高客戶支出的能力取決於多項因素，包括我們以具競爭力的價格提供更多滿足客戶需求的自動駕駛解決方案及服務的能力、我們的技術實力以及銷售及營銷工作的成效。受市場增長及行業的競爭優勢所影響，我們的客戶數量由2023年的88名增加至2024年的100名，並進一步增加至2025年的110名，我們與其中多名客戶建立互惠互利的長期良好關係。於2023年、2024年及2025年各年，關鍵客戶（即於往績記錄期間累計貢獻收益人民幣10百萬元以上的客戶）的留存率分別為75.0%、75.0%及66.7%。該關鍵客戶留存率按於當前年度及上一年度均貢獻收益的關鍵客戶數量除以上一年度貢獻收益的關鍵客戶數量計算。關鍵客戶留存率於2025年有所下跌，主要由於一名於2024年購買自動駕駛套件解決方案的客戶正開發新車輛底盤，需要再適應，因而並無下達新訂單，而其他兩名購買自動駕駛車輛軟件解決方案的客戶於2025年維持穩定營運，並無新定制化服務要求。我們一直為眾多知名客戶提供服務並與其合作，包括香港國際機場、新加坡樟宜機場、廣東省機場集團物流、通威及若干中國領先的新能源汽車公司，以及跨國或中國領先化工公司及電信公司的若干重要客戶。此外，由於我們積極開拓海外市場，並產生以港元及美元計值的收益，外幣匯率的波動可能會影響我們的財務表現。

我們已成立專責銷售及營銷團隊，其牽頭制定及協調營銷活動及推廣活動。我們的銷售及營銷團隊成員具備有關我們解決方案、服務及技術的知識及專業技能，能夠識別與現有客戶及新客戶合作的機遇。為爭取新客戶，我們可能向潛在客戶出租無人車以供使用一段時間，作為先試後買的選擇。此外，我們的銷售團隊主動拜訪潛在客戶。我們綜合運用線上渠道進行營銷與品牌推廣，包括通過社交媒體與客戶互動和建立品牌、優化搜尋引擎提升官方網站的曝光率，並設有簡單易用的官方網站，帶動查詢。我們亦與傳媒公司合作，透過廣告及新聞報道推廣我們的品牌，並積極參與行業活動及展覽。

基於我們的優質客戶群以及銷售及營銷舉措，我們相信我們能夠強化品牌及聲譽，並進一步擴大客戶群。

影響我們經營所在行業的一般條件

我們的業務及經營業績亦受影響自動駕駛行業的一般因素所影響，其中包括：(i)自動駕駛解決方案、車輛、套件及服務的市場需求；(ii)自動駕駛技術的發展及市場接受程度；(iii)競爭格局；及(iv)相關法律及法規以及政府政策及舉措。該等一般行業條件如有變動，均可能嚴重影響對解決方案及服務的需求，從而嚴重影響我們的經營業績。

財務資料

編製基準

我們的過往財務資料已根據國際會計準則理事會頒布的國際財務報告準則會計準則(包括所有國際財務報告準則、國際會計準則(「國際會計準則」)及詮釋)編製。於編製整個往績記錄期間的過往財務資料時，我們已提早採納於2025年1月1日開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則會計準則連同相關過渡條文。

過往財務資料根據歷史成本慣例編製，惟按公平值計入損益(「按公平值計入損益」)的金融資產及指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資按公平值計量。

就向[編纂]投資者發行的普通股而言，根據本公司與[編纂]投資者就終止本公司授出的若干特別權利(包括如本報告附註30所述已隨即終止並應自始無效的贖回權、清算優先權及反攤薄權)訂立的終止協議，經計及本公司所在司法權區的法律及監管框架以及規管補充協議的法律，董事認為，於往績記錄期間將[編纂]投資呈列為權益屬恰當。有關財務影響的詳情，見本文件附錄一所載會計師報告附註30。

重大會計政策資料

我們已識別多項對編製財務資料以及了解財務狀況及經營業績屬重大的會計政策。有關會計政策的詳情，見本文件附錄一會計師報告附註2.3。

編製符合國際財務報告準則會計準則的過往財務資料須使用若干關鍵會計估計，亦要求管理層在應用會計政策的過程中作出判斷。涉及高度判斷或極為複雜的範疇或對過往財務資料屬重大的假設及估計的範疇於本文件附錄一會計師報告附註3披露。

以下各段論述(其中包括)用於編製財務資料的關鍵會計政策、估計及判斷：

收益確認

客戶合約收益

客戶合約收益於貨品或服務控制權轉移至客戶時確認，確認的金額反映本集團預期就交換該等貨品或服務而有權收取的代價。

我們根據多項因素的持續性評估決定收益應按總額或淨額呈報。於釐定本集團作為主事人或代理向客戶提供貨品或服務時，我們需要首先確定於特定貨品或服務轉移至客戶前控制特定貨品或服務的人士。我們遵循主事人與代理考量的會計指引評估本集團於特定貨品或服務轉移至客戶前是否控制特定貨品或服務，指標包括但不限於(a)該實體是否主要負責履行提供特定服務的承諾；(b)實體在特定服務轉移至客戶前有否存貨風險；及(c)實體在確定特定貨品或服務的價格方面有否酌情權。由於概無因素單獨被視為推定或具決定性，故管理層對上述因素進行整體考慮，並在評估該等指標時根據各種不同情況應用判斷。

財務資料

於合約開始時，我們評估已向客戶承諾的貨品或服務，並在(a)一項(或一組)明確貨品或服務；或(b)一系列大致相同且具有相同模式的明確貨品或服務轉移至客戶時，將其識別為履約責任。

我們從事提供自動駕駛相關解決方案及服務，包括自動駕駛車輛解決方案、自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案。

自動駕駛車輛解決方案

提供自動駕駛車輛解決方案(主要包括提供自動駕駛車輛解決方案)產生的收益於客戶合約條款下的履約責任達成且解決方案的控制權已轉移至客戶的時間點(一般為接收解決方案時)確認。

同時，部分標準化車輛合約根據客戶的需求提供後續維護服務。有關維護服務隨時間轉移，其收益於服務期間確認。

自動駕駛套件解決方案

銷售自動駕駛套件解決方案(主要包括自動駕駛域控制器及智能前置攝像頭等產品)產生的收益於客戶合約條款下的履約責任達成且產品的控制權已轉移至客戶的時間點(一般為接收產品時)確認。

自動駕駛軟件解決方案

我們向客戶提供自動駕駛軟件解決方案。收益於定制軟件的控制權轉移至客戶時確認。向客戶交付軟件前，客戶無法同時獲取及消耗我們的利益以及控制定制軟件。

可強制執行的付款權利不會在將定制軟件轉移至客戶前產生。因此，收益於定制軟件轉移至客戶並獲雙方核實的時間點確認。

其他來源的收益

自動駕駛車輛租賃服務於租期內按時間比例確認。不取決於指數或利率的可變租賃付款在產生的會計期間內確認為收入。

其他收入

利息收入按應計基準使用實際利率法以將金融工具預期年期或較短期間(倘適用)內的估計未來現金收入準確折現至金融資產的賬面淨值的利率確認。

非金融資產減值

倘出現減值跡象或當資產須進行年度減值測試(存貨、合約資產、遞延稅項資產及金融資產除外)，則估計資產的可收回金額。資產的可收回金額為資產或現金產生單位(「現金產生單位」)的使用價值與其公平值減出售成本的較高者，並

財務資料

就個別資產釐定，除非該資產並不產生很大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下，就資產所屬現金產生單位釐定可收回金額。

減值虧損僅於資產賬面值超過其可收回金額時確認。評估使用價值時，估計未來現金流量按可反映金錢時間值及資產特定風險的現時市場評估的稅前折現率折現至現值。減值虧損於其產生期間在綜合損益表中自與已減值資產功能一致的開支類別扣除。

於各報告期間結束時進行評估，以決定過往已確認的減值虧損是否有不再存在或可能已經減少的跡象。倘存在該跡象，則對可收回金額作出估計。過往已確認的資產(商譽除外)減值虧損僅會於用以釐定該資產可收回金額的估計改變時撥回，惟撥回後的金額不得高於在過往年度並無就資產確認減值虧損情況下原應釐定的賬面值(扣除任何折舊／攤銷)。減值虧損的撥回於產生期間計入綜合損益表。

截至2023年、2024年及2025年12月31日，非金融資產(包括物業、廠房及設備、使用權資產以及無形資產)的賬面值分別為人民幣70.1百萬元、人民幣67.7百萬元及人民幣58.8百萬元。

物業、廠房及設備主要包括機器設備、電子設備及租賃物業裝修。使用權資產主要包括寫字樓租賃。無形資產主要為辦公軟件。上述所有長期資產均用於本集團營運。

於往績記錄期間，管理層認為，儘管本集團於往績記錄期間產生虧損，惟並無有關非金融資產(如物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產)的減值跡象。此觀點乃基於以下考慮因素：

- a) 於期內，概無可觀察跡象顯示資產價值的下跌程度因時間推移或正常使用而遠超預期；
- b) 實體營運所在地或資產投放市場的現有技術、市場、經濟或法律環境於期內並無而於不久將來亦不會出現對實體具有不利影響的重大變動；
- c) 本行業經營環境並無實質轉差，雖然本集團於往績記錄期間處於虧損，惟虧損金額逐年減少；此外，持續虧損主要由於高昂研發開支所致，而該等開支金額不菲，原因是技術仍處於迭代與導入階段，撇除研發開支，本集團於2023年及2024年分別錄得虧損淨額人民幣28.7百萬元及人民幣15.1百萬元，而於2025年錄得純利人民幣3.5百萬元。
- d) 參考往績記錄期間的最新一輪融資，本集團市值為人民幣7,300百萬元，遠高於本集團於往績記錄期間的資產淨值，即人民幣631.7百萬元、人民幣450.3百萬元及人民幣267.6百萬元。

基於上述分析，於往績記錄期間，本集團並未對長期資產進行減值測試，亦未計提減值。

財務資料

判斷

除涉及估計的判斷外，管理層於應用本集團的會計政策的過程中已作出下列對過往財務資料所確認的金額構成最重大影響的判斷：

研發成本

本集團產品及服務所產生的開發開支僅會在本集團可顯示下列各項時撥充資本，並作遞延處理：完成該項無形資產以作使用或出售用途在技術上可行；本集團有意完成並能夠使用或出售該項資產；該項資產將如何產生未來經濟利益；完成該項目計劃的可用資源；以及有能力在開發過程中可靠地計量開支。不符合該等標準的開發開支於產生時支銷。釐定資本化金額要求管理層對資產的預期未來產生現金、所採用的折現率及預期收益期作出假設。於往績記錄期間，研發活動產生的所有開支於產生時支銷。

於往績記錄期間，我們並無將任何研發成本撥充資本。由於自動駕駛行業技術更新迅速，國際會計準則第38.57(d)號所載標準(即上文所述「資產將如何產生未來經濟利益」)並非即時顯現，原因為項目能否順利完成、估計成本及未來市況存在重大不確定性，或會對預期未來經濟利益可否視為可能實現產生疑慮。自動駕駛技術是新興技術，具備應用於廣泛的不同場景的潛力，本集團能否成功開發其自動駕駛技術平台及自動駕駛車輛並(更重要的是)實現商業化面臨重大挑戰及不確定性，原因為對超越人員駕駛表現的預期、高昂的資本需求、漫長的開發週期、對人員專業技能及專長的要求、各不相同且不斷變化的監管框架、建立公眾信任及品牌形象的需要以及全新技术在現實世界運作。儘管部分自動駕駛場景已進入商業化早期，且本集團自2018年起已開始產生收益，但隨著本集團的開發活動轉向應對更具挑戰和更複雜的場景，上述收益來源仍有較大不確定性。因此，本集團無法證明該等業務將帶來潛在未來經濟利益。

估計不確定性

下文載述於各往績記錄期間結束時有關未来的主要假設及估計不確定性的其他主要來源，其具有導致下一財政年度資產及負債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撥備

本集團使用撥備矩陣計算貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率按具有類似虧損模式的多個客戶群體組別(即按客戶類別及評級劃分)的逾期天數得出。

撥備矩陣初步按本集團的過往觀察違約率得出。本集團將以前瞻性資料校正矩陣以調整過往信貸虧損經驗。舉例而言，倘預測經濟狀況(即國內生產總值)預期將於下一年度轉差而可能導致違約數目增加，則會調整過往違約率。於各往績記錄期間結束時更新過往觀察違約率，並分析前瞻性估計的變動。

財務資料

評估過往觀察違約率、預測經濟狀況及預期信貸虧損之間的關係屬於重大估計。預期信貸虧損的金額容易受情況及預測經濟狀況的變動影響。本集團的過往信貸虧損經驗及經濟狀況預測亦未必代表客戶於日後的實際違約情況。有關本集團貿易應收款項預期信貸虧損的資料於本文件附錄一會計師報告附註20披露。

以股份為基礎的付款

本集團為本公司董事及顧問以及本集團僱員制定股份報酬計劃。估計以股份為基礎的付款交易的公平值須釐定最適當的估值模型，而此模型取決於授出的條款及條件。此估計亦須釐定估值模型的最適當輸入值，包括無風險利率、波幅及行使倍數，並對其作出假設。

就於授出日期與僱員的權益結算交易的公平值計量而言，本集團使用二項式模式。用於估計以股份為基礎的付款交易的公平值的假設及模型於本文件附錄一會計師報告附註32披露。

非上市股權投資公平值

非上市股權投資根據市場法及資產基礎法進行估值。該估值要求本集團決定可資比較公眾公司(同業)及選擇價格倍數。此外，本集團估計因流通性不足及規模差異造成的折現。本集團將該等投資的公平值分類為第三級。有關進一步詳情載於本文件附錄一會計師報告附註38。

綜合損益表選定項目說明

下表載列我們於所示年度的綜合損益表的概要，當中項目以收益絕對金額及佔收益百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣 千元	佔收益 百分比	人民幣 千元	佔收益 百分比	人民幣 千元	佔收益 百分比
收益	161,363	100.0	265,496	100.0	328,257	100.0
銷售成本	(82,546)	(51.2)	(149,489)	(56.3)	(160,380)	(48.9)
毛利	78,817	48.8	116,007	43.7	167,877	51.1
其他收入及收益	22,553	14.0	20,748	7.8	7,308	2.2
銷售及營銷開支	(68,721)	(42.6)	(76,110)	(28.7)	(83,349)	(25.4)
行政開支	(57,440)	(35.6)	(63,254)	(23.8)	(66,415)	(20.0)
研發開支	(184,396)	(114.3)	(196,447)	(74.0)	(233,690)	(71.2)
貿易應收款項及 合約資產減值						
虧損淨額	(572)	(0.4)	(7,550)	(2.8)	(16,966)	(5.2)
其他開支及虧損	(140)	(0.1)	(1,516)	(0.6)	(566)	(0.2)
融資成本	(2,980)	(1.8)	(3,076)	(1.2)	(3,158)	(1.0)
應佔一家合營企業 虧損	(247)	(0.1)	(381)	(0.1)	(1,211)	(0.4)
除稅前虧損	(213,126)	(132.1)	(211,579)	(79.7)	(230,170)	(70.1)
年內虧損	<u>(213,126)</u>	<u>(132.1)</u>	<u>(211,579)</u>	<u>(79.7)</u>	<u>(230,170)</u>	<u>(70.1)</u>

財務資料

有關[編纂]投資的贖回權及清算優先權的會計處理詳情，見下文「一股本及權益總額」及本文件附錄一所載會計師報告附註30。

非國際財務報告準則計量

於評估我們的業務時，我們考慮及使用經調整虧損淨額(非國際財務報告準則財務計量)以補充對經營表現的審閱及評估。我們認為，該非國際財務報告準則計量消除若干項目的潛在影響，有助對各期間的經營表現進行比較。我們認為，該計量為投資者提供有用資料，以與協助管理層相同的方式幫助彼等理解及評估我們的綜合經營業績。該非國際財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應將其視為獨立於國際財務報告準則呈報的經營業績或財務狀況、可替代對按照國際財務報告準則呈報的經營業績或財務狀況的分析，或優於按照國際財務報告準則呈報的經營業績或財務狀況。此外，非國際財務報告準則財務計量的定義可能與其他公司使用的類似詞彙不同，亦未必可與其他公司所用其他類似名稱的計量比較。

我們將經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)界定為通過加回以股份為基礎的報酬開支及[編纂]開支而進行調整的虧損淨額。以股份為基礎的報酬開支主要指就[編纂]激勵計劃所產生的開支，為非現金項目。[編纂]開支為與[編纂]有關的開支。下表載列我們於所示年度的經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
年內虧損淨額	(213,126)	(211,579)	(230,170)
加：			
以股份為基礎的報酬開支	32,566	41,707	49,945
[編纂]開支	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)	<u><u>[編纂]</u></u>	<u><u>[編纂]</u></u>	<u><u>[編纂]</u></u>

虧損淨額及經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)由2023年的[編纂]收窄至2024年的[編纂]，主要歸因於：(i)自動駕駛軟件解決方案毛利增加，主要歸因於自動駕駛軟件解決方案的平均合約價值上升帶動自動駕駛軟件解決方案收益增加；及(ii)自動駕駛套件解決方案毛利增加，主要歸因於客戶數目及平均合約價值增加帶動自動駕駛套件解決方案收益增加。

虧損淨額及經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)由2024年的[編纂]增加至2025年的[編纂]，主要由於研發開支有所增加。

財務資料

收益

按業務線劃分的收益

於往績記錄期間，我們自提供自動駕駛解決方案及服務(包括(i)自動駕駛車輛解決方案；(ii)自動駕駛套件解決方案；(iii)自動駕駛軟件解決方案；及(iv)自動駕駛車輛租賃服務)產生收益。下表載列我們於所示年度按業務線劃分的收益絕對金額及佔收益百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
自動駕駛車輛解決方案	96,301	59.7	146,623	55.2	195,171	59.5
自動駕駛套件解決方案	27,383	17.0	48,738	18.4	10,497	3.2
自動駕駛軟件解決方案	34,428	21.3	67,462	25.4	121,318	37.0
自動駕駛車輛租賃服務	3,251	2.0	2,673	1.0	1,271	0.3
總計	<u>161,363</u>	<u>100.0</u>	<u>265,496</u>	<u>100.0</u>	<u>328,257</u>	<u>100.0</u>

按地理位置劃分的收益

下表載列我們於所示年度按客戶地理位置劃分的收益絕對金額及佔收益百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	佔收益百分比	人民幣千元	佔收益百分比	人民幣千元	佔收益百分比
中國內地	92,086	57.1	208,856	78.7	310,148	94.5
香港	68,626	42.5	52,774	19.9	14,704	4.5
其他 ⁽¹⁾	651	0.4	3,866	1.4	3,405	1.0
總計	<u>161,363</u>	<u>100.0</u>	<u>265,496</u>	<u>100.0</u>	<u>328,257</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要包括阿拉伯聯合酋長國、新加坡及卡塔爾。

於2023年、2024年及2025年，我們自中國內地及香港產生大部分收益，分別佔總收益的99.6%、98.6%及99.0%，原因為客戶對我們的自動駕駛解決方案及服務的了解更加深入、我們的自動駕駛解決方案及服務更加成熟以及有關地區的自動駕駛行業不斷發展，使客戶的接納程度有所提高。我們正在努力拓展至新加坡等新的海外市場，並正於卡塔爾等中東地區的機場進行測試。於2023年、2024年及2025年，我們錄得來自其他地區的收益分別為人民幣0.7百萬元、人民幣3.9百萬元及人民幣3.4百萬元，反映我們積極開拓新海外市場，例如我們於2023年在中東地區通過自動駕駛車輛解決方案產生收益，以及於2024年及2025年在新加坡通過向新加坡樟宜機場提供自動駕駛車輛解決方案產生收益。

財務資料

L4級自動駕駛技術一直為我們的業務重心，且採用L4級技術的解決方案於往績記錄期間為我們貢獻絕大部分的總收益。出於戰略理由，我們亦向乘用車製造商提供若干L2級及L2+級自動駕駛套件及軟件解決方案，其測試數據對我們增強算法極具價值。

在應用場景方面，我們專注於商用車在封閉場景中的應用，特別是在機場及廠區。於往績記錄期間，在該等場景中應用解決方案所帶來的收益貢獻體現我們的重心所在。見「業務—我們的業務及收益模式—收益」。

銷售成本

銷售成本主要包括(i)所用原材料及消耗品；(ii)僱員福利開支；(iii)部署開支；及(iv)保修開支。下表載列我們於所示年度按業務線劃分的銷售成本絕對金額及佔總銷售成本百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
自動駕駛車輛解決方案	62,872	76.1	114,856	76.9	134,954	84.2
自動駕駛套件解決方案	11,059	13.4	16,762	11.2	9,673	6.0
自動駕駛軟件解決方案	5,431	6.6	15,458	10.3	14,903	9.3
自動駕駛車輛租賃服務	3,184	3.9	2,413	1.6	850	0.5
總計	<u>82,546</u>	<u>100.0</u>	<u>149,489</u>	<u>100.0</u>	<u>160,380</u>	<u>100.0</u>

下表載列我們於所示年度按性質劃分的銷售成本絕對金額及佔總銷售成本百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
所用原材料及消耗品	49,066	59.4	106,267	71.1	120,311	75.1
僱員福利開支	22,887	27.7	20,656	13.8	21,524	13.4
部署開支	9,997	12.1	14,272	9.5	14,446	9.0
保修開支	255	0.3	8,059	5.4	3,864	2.4
其他	341	0.5	235	0.2	235	0.1
總計	<u>82,546</u>	<u>100.0</u>	<u>149,489</u>	<u>100.0</u>	<u>160,380</u>	<u>100.0</u>

所用原材料及消耗品主要包括(i)提供解決方案及服務(例如AI及其他芯片、激光雷達、模塊、GPU服務器及攝像頭以及自第三方汽車製造商採購的定制車身)所用原材料及消耗品以及(ii)存貨減值。僱員福利開支主要包括工資、薪金及花紅及退休金成本以及住房福利。部署開支主要包括差旅開支、快遞費用及保險費用。保修開支主要包括主要與自動駕駛車輛解決方案有關的保修撥備。我們的保修開支由2024年的人民幣8.1百萬元減少至2025年的人民幣3.9百萬元，主要由於2025年實際動用保修低於截至2024年12月31日的保修撥備，導致2025年撥回有關差額所致。其他主要包括產生的稅費。

財務資料

毛利及毛利率

毛利指收益減銷售成本。毛利率指毛利除以收益，以百分比表示。毛利及毛利率在很大程度上取決於解決方案及服務組合。下表載列我們於所示年度按業務線劃分的毛利及毛利率的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	毛利 人民幣千元	毛利率 百分比	毛利 人民幣千元	毛利率 百分比	毛利 人民幣千元	毛利率 百分比
自動駕駛車輛解決方案	33,429	34.7	31,767	21.7	60,217	30.9
自動駕駛套件解決方案	16,324	59.6	31,976	65.6	825	7.9
自動駕駛軟件解決方案	28,997	84.2	52,004	77.1	106,415	87.7
自動駕駛車輛租賃服務	67	2.1	260	9.7	420	33.0
總計	<u>78,817</u>	<u>48.8</u>	<u>116,007</u>	<u>43.7</u>	<u>167,877</u>	<u>51.1</u>

其他收入及收益

其他收入包括利息收入及政府補助。其他收益主要包括(i)匯兌差額淨額；(ii)按公平值計入損益的金融資產的公平值收益；及(iii)出售物業、廠房及設備的收益。

下表載列我們於所示年度其他收入及收益絕對金額及佔其他收入及收益總額百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
其他收入						
利息收入	13,571	60.2	9,993	48.2	4,193	57.5
政府補助	<u>5,075</u>	<u>22.5</u>	<u>4,192</u>	<u>20.2</u>	<u>2,809</u>	<u>38.3</u>
	<u>18,646</u>	<u>82.7</u>	<u>14,185</u>	<u>68.4</u>	<u>7,002</u>	<u>95.8</u>
收益						
匯兌差額淨額	136	0.6	1,336	6.4	–	–
按公平值計入損益的金融資產的公平值收益	2,831	12.5	1,700	8.2	224	3.1
出售物業、廠房及設備的收益	860	3.8	3,386	16.3	16	0.2
其他	<u>80</u>	<u>0.4</u>	<u>141</u>	<u>0.7</u>	<u>66</u>	<u>0.9</u>
	<u>3,907</u>	<u>17.3</u>	<u>6,563</u>	<u>31.6</u>	<u>306</u>	<u>4.2</u>
總計	<u>22,553</u>	<u>100.0</u>	<u>20,748</u>	<u>100.0</u>	<u>7,308</u>	<u>100.0</u>

財務資料

利息收入指銀行存款利息收入。利息收入於2024年較2023年有所減少，原因為國有銀行實施利率下調政策。其於2025年進一步減少，主要由於存款減少及存款利率下降所致。

政府補助主要指地方政府提供的獎勵，用於補償研發開支及地方經濟貢獻及額外進項增值稅抵免等，由有關政府機關酌情發放，屬非經常性質。政府補助於往績記錄期間有所減少，主要由於我們於2024年及2025年申請的激勵項目數目減少。概無有關該等政府補助的未達成條件或者或然事項。

於2023年、2024年及2025年，我們分別錄得匯兌差額淨額人民幣0.1百萬元、人民幣1.3百萬元及零，主要由於匯率波動所致，當時的商業交易以非本集團相關實體功能貨幣的貨幣計值，主要涉及人民幣兌美元、人民幣兌港元及人民幣兌新加坡元。

我們錄得按公平值計入損益的金融資產的公平值收益，即我們自中國內地商業銀行購買的理財產品的公平值計量。

我們主要就出售用於測試目的的自有車輛分別錄得出售物業、廠房及設備的收益。

銷售及營銷開支

銷售及營銷開支主要包括(i)僱員福利開支；(ii)廣告開支；(iii)業務開發及營銷部門的營銷服務及差旅開支；及(iv)折舊及攤銷。下表載列我們於所示年度的銷售及營銷開支絕對金額及佔銷售及營銷開支百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
僱員福利開支	45,063	65.6	55,880	73.4	62,143	74.6
廣告開支	3,699	5.4	2,055	2.7	2,525	3.0
營銷服務及差旅開支	13,515	19.7	10,717	14.1	10,342	12.4
折舊及攤銷	2,099	3.1	2,390	3.1	3,175	3.8
其他 ⁽¹⁾	4,345	6.2	5,068	6.7	5,164	6.2
總計	68,721	100.0	76,110	100.0	83,349	100.0

附註：

- (1) 其他主要包括銷售及營銷員工以及彼等活動產生的辦公室租金、辦公室消耗品及培訓費用。

行政開支

行政開支主要包括(i)管理層及行政人員的僱員福利開支；(ii)辦公室及差旅開支；(iii)折舊及攤銷開支；及(iv)專業服務費。

財務資料

下表載列我們於所示年度的行政開支絕對金額及佔行政開支百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
僱員福利開支	30,882	53.8	35,251	55.7	33,989	51.2
辦公室及差旅開支	6,661	11.6	6,463	10.2	10,718	16.1
折舊及攤銷開支	6,117	10.6	7,585	12.0	6,211	9.4
專業服務費 ⁽¹⁾	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
其他 ⁽²⁾	2,268	4.0	1,714	2.7	210	0.3
總計	[編纂]	100.0	[編纂]	100.0	[編纂]	100.0

附註：

- (1) 專業服務費主要包括已付第三方法律、諮詢及其他專業服務供應商的費用，包括於2023年產生與[編纂]投資有關的該等費用，以及於2024年及2025年產生與[編纂]有關的[編纂]開支。
- (2) 其他主要包括行政員工及彼等活動產生的快遞費用、辦公室消耗品及培訓費用。

研發開支

於往績記錄期間，研發開支主要就我們在中國進行與自動駕駛解決方案及服務有關的研發活動而產生。研發開支主要包括(i)研發人員的僱員福利開支；(ii)研發人員的辦公室及差旅開支；(iii)折舊及攤銷開支；(iv)網絡及IT開支；及(v)專業服務費，由技術與數據標註服務費及專利費組成。於往績記錄期間，研發開支增加，反映我們對研發工作的重大投入和承諾，以維持處於技術開發前沿的地位，從而持續推動自動駕駛行業的技術變革。於往績記錄期間，我們並無將研發開支資本化。

下表載列我們於所示年度的研發開支絕對金額及佔研發開支總額百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
僱員福利開支	150,424	81.6	140,566	71.6	123,237	52.7
辦公室及差旅開支	4,386	2.4	4,297	2.2	4,608	2.0
折舊及攤銷開支	14,335	7.8	13,737	7.0	10,970	4.7
網絡及IT開支	3,679	2.0	2,379	1.2	698	0.3
專業服務費	11,165	6.1	34,453	17.5	92,904	39.8
技術服務費 ⁽¹⁾	8,905	4.9	32,901	16.7	91,606	39.2
專利費 ⁽²⁾	2,260	1.2	1,552	0.8	1,298	0.6
其他	407	0.1	1,015	0.5	1,273	0.5
總計	184,396	100.0	196,447	100.0	233,690	100.0

附註：

- (1) 我們的技術服務費主要包括算力租賃、數據標註及測繪服務。

財務資料

- (2) 於往績記錄期間，我們委聘第三方代理辦理專利申請手續，因此產生專利費。我們認為，委聘專業代理辦理專利申請手續的後勤工作更具成本效益，原因為可按需求靈活購買有關服務，且專業服務能提高申請效率。

研發開支項下的僱員福利開支於2024年較2023年有所減少，主要由於精簡研發部門組織架構而暫時減少研發人員所致。研發開支項下的僱員福利開支於2025年較2024年有所減少，主要由於我們於2024年底出售馭行浙江後，研發人員減少所致。

研發開支項下的專業服務費於2024年較2023年有所增加，主要由於我們對相關服務的需求增加，引起技術服務費增加所致。研發開支項下的專業服務費於2025年大幅增加，主要由於就技術平台迭代增加採購算力租賃服務，以及(在較小程度上)我們繼續向馭行浙江採購測繪服務(在我們失去對該實體的控制權後，有關交易不再屬於集團內公司間交易)，加上技術服務需求亦有所增加所致。

貿易應收款項及合約資產減值虧損淨額

貿易應收款項及合約資產減值淨額主要由貿易應收款項減值虧損組成，其於往績記錄期間的波動由於貿易應收款項結餘變動及收回貿易應收款項的時間所致。於往績記錄期間增加的主要原因是(i)貿易應收款項結餘因業務增長而增加；及(ii)若干城市場景客戶延遲結算2025年的未結款項。我們正與該等客戶保持密切溝通。

融資成本

融資成本主要包括銀行貸款及租賃付款利息開支。下表載列我們於所示年度的融資成本明細：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比
銀行貸款利息	1,771	59.4	2,006	65.2	2,293	72.6
租賃負債利息	1,209	40.6	1,070	34.8	865	27.4
總計	<u>2,980</u>	<u>100.0</u>	<u>3,076</u>	<u>100.0</u>	<u>3,158</u>	<u>100.0</u>

應佔一家合營企業虧損

應佔一家合營企業虧損與我們於一家合營企業的投資有關，我們於該合營企業持有39%權益。我們與海南滬能新能源汽車銷售有限公司(我們2024年的主要客戶，持有該合營企業餘下61%權益)於海南註冊成立該合營企業(即滬能馭勢(海南)智慧服務有限公司)，以利用合作夥伴成熟的銷售渠道。於往績記錄期間，我們向該合營企業銷售自動駕駛車輛解決方案，該合營企業隨後將該等解決方案供應予當地客戶。有關該等關聯方交易的詳情，見本文件附錄一會計師報告附註36。應佔一家合營企業虧損波動主要由於該合營企業的經營及財務業績有所變動所致。

財務資料

所得稅開支

我們於往績記錄期間並無錄得任何所得稅開支。我們須就於本集團成員公司註冊及經營所在司法權區產生或賺取的溢利按實體基準繳納所得稅。我們的主要適用稅項及稅率如下：

香港

我們於香港的附屬公司(即馭勢香港)自2022年6月7日成立以來須繳納香港利得稅，稅率為16.5%，而當利得稅兩級制生效時，其項下首2百萬港元應課稅溢利的稅率為8.25%，超出部分的任何應課稅溢利的稅率為16.5%。由於該附屬公司於往績記錄期間並無錄得應課稅溢利，故並無就香港利得稅計提撥備。

新加坡

我們於新加坡的附屬公司須繳納新加坡利得稅，稅率為17%。由於我們在往績記錄期間並無於新加坡產生任何應課稅溢利，故並無就新加坡利得稅計提任何撥備。

中國

根據我們的中國附屬公司須遵守的《中華人民共和國企業所得稅法》(「《企業所得稅法》」)及相關法規，適用稅率為25%。於往績記錄期間，我們及我們的另外兩家主要附屬公司獲認定為「高新技術企業」，有權享有15%的優惠所得稅稅率。該資格須由中國相關稅務機構每三年審核一次。於往績記錄期間，若干附屬公司獲認定為「小型微利企業」，有權享有5%的優惠所得稅稅率。

根據中國國家稅務局於2022年9月22日發布的2022年第28號公告，原可享受合資格研發費用加計扣除比例75%的企業，於2022年10月1日至2022年12月31日(即2022年第四季度)可進一步提高加計扣除比例至100%。此外，根據中國國家稅務局於2023年3月26日發布的2023年第7號公告，符合條件的企業於2023年1月1日至2023年12月31日可享受100%合資格研發費用加計扣除。我們於往績記錄期間已申報有關加計扣除。

由於我們的中國實體於往績記錄期間均處於虧損狀況，且並無產生任何估計應課稅溢利，故概無就中國所得稅計提撥備。

經營業績討論

截至2025年12月31日止年度與截至2024年12月31日止年度比較

收益

收益由2024年的人民幣265.5百萬元上升23.6%至2025年的人民幣328.3百萬元，原因為自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案的收益大幅上升，部分被自動駕駛套件解決方案的收益下降所抵銷。

自動駕駛車輛解決方案：自動駕駛車輛解決方案產生的收益由2024年的人民幣146.6百萬元上升33.1%至2025年的人民幣195.2百萬元，主要由於(i)我們於2025年下半年向兩名新客戶交付約人民幣58.8百萬元的解決方案；及(ii)我們的客戶群擴大所致。

自動駕駛套件解決方案：自動駕駛套件解決方案產生的收益由2024年的人民幣48.7百萬元大幅下降78.5%至2025年的人民幣10.5百萬元，主要原因為2025年

財務資料

交付訂單的交易價值相對較低。我們於2025年下半年獲得30,000套自動駕駛套件的新訂單，其中約7,800套已於2025年內交付。我們於2025年下半年獲得並交付的套件數量遠高於2023年至2024年的數量，原因為2023年至2024年的客戶為商用車製造商，且我們獲得一家乘用車製造商的新訂單，據信該乘用車製造商鑒於其目標客戶的情況而對自動駕駛套件擁有較大需求。

自動駕駛軟件解決方案：自動駕駛軟件解決方案產生的收益由2024年的人民幣67.5百萬元大幅增長79.8%至2025年的人民幣121.3百萬元，主要由於客戶下達更為複雜的軟件解決方案，帶動2025年的交易價值增加所致。

自動駕駛車輛租賃解決方案：自動駕駛軟件解決方案產生的收益由2024年的人民幣2.7百萬元下降52.5%至2025年的人民幣1.3百萬元，主要由於一名主要租賃客戶在租用我們搭載多項L4級自動駕駛功能的車輛後，決定購買我們的自動駕駛車輛解決方案所致。

銷售成本

銷售成本由2024年的人民幣149.5百萬元增加7.3%至2025年的人民幣160.4百萬元，主要由於銷售自動駕駛車輛解決方案的成本有所增加所致。

毛利及毛利率

毛利由2024年的人民幣116.0百萬元大幅上升44.7%至2025年的人民幣167.9百萬元。毛利率由截至2024年的43.7%上升至2025年的51.1%。

自動駕駛車輛解決方案：自動駕駛車輛解決方案的毛利由2024年的人民幣31.8百萬元增加89.6%至2025年的人民幣60.2百萬元，主要由於解決方案銷量增加及毛利率提高所致。毛利率由2024年的21.7%上升至2025年的30.9%，主要由於2024年我們在若干複雜程度較高的項目上產生更高的成本但為與該等機場領域關鍵回頭客戶維持良好關係而並無提高價格，2025年則並未發生此情況。

自動駕駛套件解決方案：自動駕駛套件解決方案的毛利由2024年的人民幣32.0百萬元大幅減少至2025年的人民幣825,000元，主要原因為我們於2025年下半年交付大量毛利率較低的乘用車套件。由於該客戶是新客戶，且已批量下單30,000套，約7,800套已於2025年交付，我們向其提供相對較低的價格。基於相同原因，銷售自動駕駛套件解決方案的毛利率由2024年的65.6%下降至2025年的7.9%。

自動駕駛軟件解決方案：自動駕駛軟件解決方案的毛利由2024年的人民幣52.0百萬元上升104.6%至2025年的人民幣106.4百萬元，主要由於軟件解決方案的交易價值因下單的解決方案複雜程度提高而上升所致。銷售自動駕駛軟件解決方案的毛利率由2024年的77.1%上升至2025年的87.7%，主要由於更複雜自動駕駛軟件解決方案的交易價值上升，而有關軟件解決方案受益於我們的可擴展技術，並無招致重大開發成本所致。

自動駕駛車輛租賃解決方案：自動駕駛車輛租賃解決方案的毛利由2024年的人民幣0.3百萬元增加至2025年的人民幣0.4百萬元，主要由於2025年新租賃合約產生的毛利增加所致。銷售自動駕駛車輛租賃解決方案的毛利率由2024年的9.7%大幅上升至2025年的33.0%，主要由於我們通常就短期租賃收取較高的租賃價格，故與新客戶訂立的若干新短期合約的租賃價格上漲所致。

財務資料

其他收入及收益

我們於2024年及2025年分別錄得其他收入及收益人民幣20.7百萬元及人民幣7.3百萬元，主要由於(i)利息收入減少人民幣5.8百萬元及(ii)出售物業、廠房及設備(與出售過往用於測試目的車輛有關)的收益減少人民幣3.4百萬元所致。

銷售及營銷開支

銷售及營銷開支由2024年的人民幣76.1百萬元上升9.5%至2025年的[編纂]，主要由於以股份為基礎的付款增加所致。

行政開支

行政開支由2024年的人民幣63.3百萬元上升5.0%至2025年的[編纂]，主要由於產生[編纂]開支及以股份為基礎的付款增加所致。

研發開支

研發開支由2024年的人民幣196.4百萬元上升19.0%至2025年的人民幣233.7百萬元，主要由於技術服務費及以股份為基礎的付款增加所致。

貿易應收款項及合約資產減值虧損淨額

與2024年相比，我們於2025年錄得貿易應收款項及合約資產減值虧損淨額增加，主要由於2025年貿易應收款項結餘因業務增長而增加及若干城市場景客戶延遲結算所致。

融資成本

融資成本由2024年的人民幣3.1百萬元上升2.7%至2025年的人民幣3.2百萬元，主要反映借款及租賃負債利息的正常波動。

應佔一家合營企業虧損

應佔一家合營企業虧損由2024年的人民幣0.4百萬元大幅上升217.8%至2025年的人民幣1.2百萬元，主要由於我們的合營企業就投資多個尚未盈利的新項目產生虧損所致。

期內虧損

由於上述因素，我們於2024年及2025年分別錄得期內虧損人民幣211.6百萬元及人民幣230.2百萬元。

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度比較

收益

收益由2023年的人民幣161.4百萬元上升64.5%至2024年的人民幣265.5百萬元。

自動駕駛車輛解決方案。自動駕駛車輛解決方案產生的收益由2023年的人民幣96.3百萬元上升52.3%至2024年的人民幣146.6百萬元，主要由於機場場景中自動駕駛車輛解決方案業務增長，特別是來自中國西北一個機場的收益人民幣29.0百萬元，以及我們開拓新應用場景，特別是來自中國兩個港口的收益人民幣15.3百萬元。

財務資料

自動駕駛套件解決方案。自動駕駛套件解決方案產生的收益由2023年的人民幣27.4百萬元上升78.0%至2024年的人民幣48.7百萬元，主要由於我們的業務擴展至新應用場景(特別是礦業物流市場)帶動自動駕駛套件解決方案客戶數量由2023年的22名增加至2024年的27名所致。此外，部分客戶於2024年採購的解決方案數量較2023年有所增加。

自動駕駛軟件解決方案。自動駕駛軟件解決方案產生的收益由2023年的人民幣34.4百萬元大幅上升96.0%至2024年的人民幣67.5百萬元，主要由於自動駕駛軟件解決方案的平均合約價值增加所致。

自動駕駛車輛租賃服務。自動駕駛車輛租賃服務產生的收益由2023年的人民幣3.3百萬元下降17.8%至2024年的人民幣2.7百萬元，主要由於若干客戶於租賃搭載多項L4級自動駕駛功能的車輛後，決定購買我們的自動駕駛車輛解決方案所致。自動駕駛車輛租賃服務的客戶數量由2023年的9名減少至2024年的7名。

銷售成本

由於業務擴張，銷售成本由2023年的人民幣82.5百萬元上升81.1%至2024年的人民幣149.5百萬元。我們不同解決方案及服務的銷售成本增幅未必與相應收益增長一致，從而導致有關特定類別的解決方案或服務的毛利及毛利率發生變動。見「一經營業績討論—截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度比較—毛利及毛利率」。

毛利及毛利率

毛利由2023年的人民幣78.8百萬元上升47.2%至2024年的人民幣116.0百萬元。毛利率由2023年的48.8%下降至2024年的43.7%。

自動駕駛車輛解決方案。自動駕駛車輛解決方案的毛利由2023年的人民幣33.4百萬元減少至2024年的人民幣31.8百萬元。銷售自動駕駛車輛解決方案的毛利率由2023年的34.7%下降至2024年的21.7%。毛利及毛利率的下降主要由於(i)與我們擬提供相對較低價格的若干重要客戶提出的特定要求(包括一個中國西北機場項目)相關的額外成本，原因為我們認為，彼等在我們展現強大解決方案交付能力後可能會大幅增加採購量；及(ii)與我們向中國兩個港口提供解決方案相關的原材料成本相對較高所致。

自動駕駛套件解決方案。自動駕駛套件解決方案的毛利由2023年的人民幣16.3百萬元增加至2024年的人民幣32.0百萬元，主要由於客戶數量及平均合約價值增加帶動自動駕駛套件解決方案的收益增加所致。銷售自動駕駛套件的毛利率由2023年的59.6%上升至2024年的65.6%，主要由於對現有客戶的銷量增加以及提供礦業物流行業的解決方案產生相對較高的毛利率所致。

自動駕駛軟件解決方案。自動駕駛軟件解決方案的毛利由2023年的人民幣29.0百萬元增加至2024年的人民幣52.0百萬元，主要由於自動駕駛軟件解決方案的收益增加所致。自動駕駛軟件解決方案的毛利率由2023年的84.2%下降至2024年的77.1%，主要由於若干客戶提出特定要求(例如開發新功能)，而考慮到該等客戶可能會複購，我們擬向該等客戶提供相對較低的價格所致。

財務資料

自動駕駛車輛租賃服務。自動駕駛車輛租賃服務的毛利由2023年的人民幣67,000元輕微增加至2024年的人民幣0.3百萬元，而自動駕駛車輛租賃服務的毛利率由2023年的2.1%上升至2024年的9.7%，主要由於在2023年一名毛利率較低的客戶(其為中國知名電動汽車製造商)開始購買我們的自動駕駛車輛解決方案，而非自動駕駛車輛租賃服務。

其他收入及收益

我們於2023年錄得其他收入及收益人民幣22.6百萬元，而於2024年的其他收入及收益則為人民幣20.7百萬元，主要由於利息收入減少所致，部分被出售物業、廠房及設備的收益(與出售過往用於測試目的車輛收益有關)增加所抵銷。

銷售及營銷開支

銷售及營銷開支由2023年的人民幣68.7百萬元上升10.8%至2024年的人民幣76.1百萬元，主要由於分配予增加銷售及營銷活動的勞動力資源增加，導致僱員福利開支增加人民幣10.8百萬元所致。我們於2024年的收益增長為64.5%，遠超銷售及營銷開支的增加，證明我們的客戶留存及獲取策略的效率。

行政開支

行政開支由2023年的人民幣57.4百萬元上升10.3%至2024年的人民幣63.3百萬元，主要由於行政員工人數增加所致。

研發開支

研發開支由2023年的人民幣184.4百萬元輕微增加至2024年的人民幣196.4百萬元，原因為我們向第三方服務提供商支付與我們增加專利申請及算力租賃有關的費用。

貿易應收款項及合約資產減值淨額

貿易應收款項及合約資產減值淨額由2023年的人民幣0.6百萬元增加至2024年的人民幣7.6百萬元，主要由於2024年收益增加令貿易應收款項有所增加。

融資成本

融資成本維持相對穩定，於2023年及2024年分別為人民幣3.0百萬元及人民幣3.1百萬元。

應佔一家合營企業虧損

應佔一家合營企業虧損由2023年的人民幣0.2百萬元上升100.0%至2024年的人民幣0.4百萬元，主要由於我們合營企業就投資於早期階段尚未盈利的新項目而產生虧損所致。

年內虧損

由於上述因素，虧損淨額由2023年的人民幣213.1百萬元減少至2024年的人民幣211.6百萬元。

財務資料

流動資金及資本資源

現金流量

下表載列於所示年度的綜合現金流量表的概要：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元		
經營活動所用現金流量淨額	(119,948)	(208,503)	(173,867)
投資活動所得／(所用)現金流量淨額	(57,363)	24,264	17,417
融資活動所得／(所用)現金流量淨額	326,772	(8,302)	46,804
現金及現金等價物(減少)／增加淨額	149,461	(192,541)	(109,646)
年初現金及現金等價物	263,423	412,968	221,733
外匯匯率變動的影響淨額	84	1,306	1,262
年末現金及現金等價物	412,968	221,733	113,349

經營活動所用現金流量淨額

於2025年，經營活動所用現金流量淨額為人民幣173.9百萬元，主要歸因於除稅前虧損人民幣230.2百萬元，並經以下各項調整所致：(i)非現金及非經營項目，主要包括以股份為基礎的付款開支人民幣49.9百萬元、貿易應收款項減值人民幣16.9百萬元以及物業、廠房及設備折舊人民幣13.4百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括(a)貿易應收款項及應收票據增加人民幣90.7百萬元；(b)貿易應付款項及應付票據增加人民幣62.3百萬元；(c)其他應付款項及應計費用增加人民幣28.2百萬元。

於2024年，經營活動所用現金流量淨額為人民幣208.5百萬元，主要歸因於除稅前虧損人民幣211.6百萬元，並經以下各項調整：(i)非現金及非經營項目，主要包括以股份為基礎的付款開支人民幣41.7百萬元、物業、廠房及設備折舊人民幣19.6百萬元以及利息收入人民幣10.0百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括(a)貿易應收款項及應收票據增加人民幣110.8百萬元，與業務增長一致；(b)存貨減少人民幣22.7百萬元，主要由於我們加強存貨管理所致；(c)其他應付款項及應計費用增加人民幣15.7百萬元，原因為保修撥備隨業務增長而增加；及(d)貿易應付款項及應付票據增加人民幣8.2百萬元，與業務增長一致。

於2023年，經營活動所用現金流量淨額為人民幣119.9百萬元，主要歸因於除稅前虧損人民幣213.1百萬元，並經以下各項調整：(i)非現金及非經營項目，主要包括以股份為基礎的付款開支人民幣32.6百萬元、物業、廠房及設備折舊人民幣17.0百萬元以及利息收入人民幣13.6百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括(a)貿易應付款項及應付票據增加人民幣35.7百萬元，原因為業務增長；(b)其他應付稅項及其他應付款項增加，令其他應付款項及應計費用增加人民幣11.7百萬元，與業務增長一致；(c)貿易應收款項及應收票據增加人民幣20.0百萬元，與所有業務線的整體收益增長一致；及(d)預付款項、其他應收款項及其他資產減少人民幣9.4百萬元，原因為我們與供應商的議價能力提升。

財務資料

我們計劃主要通過進一步推動收益增長的措施改善經營現金流出淨額狀況。例如，我們將積極在中國及海外開展營銷及業務拓展活動，基於現有優質客戶群拓展新客戶。此外，我們將積極與客戶就有利付款條款進行磋商。另外，我們計劃通過持續提供優質自動駕駛解決方案及服務，保持並提升客戶留存率，提高向現有客戶的追加銷售。我們相信，客戶群擴大及每名客戶採購額增加將促進銷售額提升和帶來更多現金流入。再者，為更妥善管理營運資金，我們亦將繼續實施信貸風險管理措施，包括：(a)進行信用記錄審查，盡量降低信貸及收款風險；(b)設定基準收款目標，確保規範及監控貿易應收款項回收情況，以穩定經營現金流入；(c)與客戶進行定期對賬，就逾期貿易應收款項啟動跟進程序，密切監控貿易應收款項收款狀況並主動與客戶跟進結算事宜；及(d)隨著我們繼續擴大業務規模及增加供應商採購額，與供應商磋商更佳的付款及信貸條款。

投資活動所得／(所用)現金流量淨額

於2025年，投資活動所得現金流量淨額為人民幣17.4百萬元，主要由於(i)出售按公平值計入損益的金融資產所得款項人民幣40.6百萬元，部分被(i)購買按公平值計入損益的金融資產人民幣15.0百萬元所抵銷。

於2024年，投資活動所得現金流量淨額為人民幣24.3百萬元，主要由於(i)出售按公平值計入損益的金融資產所得款項338.8百萬元；(ii)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣5.7百萬元所致，部分被(i)購買按公平值計入損益的金融資產人民幣282.2百萬元；及(ii)購買物業、廠房及設備人民幣37.7百萬元所抵銷。

於2023年，投資活動所用現金流量淨額為人民幣57.4百萬元，主要由於(i)購買按公平值計入損益的金融資產人民幣50.0百萬元；及(ii)購買物業、廠房及設備人民幣29.8百萬元所致，部分被出售按公平值計入損益的金融資產所得款項人民幣21.5百萬元所抵銷。

融資活動所得／(所用)現金流量淨額

於2025年，融資活動所得現金流量淨額為人民幣46.8百萬元，主要由於(i)新增銀行貸款人民幣104.2百萬元，部分被(i)償還銀行貸款人民幣48.4百萬元；及(ii)租賃付款本金及利息部分人民幣6.7百萬元所抵銷。

於2024年，融資活動所用現金流量淨額為人民幣8.3百萬元，主要由於(i)償還銀行貸款人民幣77.9百萬元；(ii)租賃付款本金及利息部分人民幣6.8百萬元；及(iii)已付利息人民幣2.0百萬元所致，部分被(i)新增銀行貸款人民幣78.2百萬元；及(ii)股東出資人民幣0.2百萬元所抵銷。

於2023年，融資活動所得現金流量淨額為人民幣326.8百萬元，主要由於(i)股東出資人民幣300.0百萬元；及(ii)新增銀行貸款人民幣73.0百萬元所致，部分被(i)償還銀行貸款人民幣38.4百萬元；(ii)租賃付款本金及利息部分人民幣6.0百萬元；及(iii)已付銀行借款利息人民幣1.9百萬元所抵銷。

現金轉換週期較長及現金流量錯配

於往績記錄期間，我們留意到我們於營運中將存貨變現需時較長，這可能導致現金流量錯配。於2023年、2024年及2025年，存貨週轉天數分別為302.1天、138.6天及119.2天；於2023年、2024年及2025年，貿易應收款項及應收票據週轉天數分別為295.1天、263.6天及310.8天；及於2023年、2024年及2025年，貿易應付款項及應付票據週轉天數分別為125.2天、122.7天及194.6天。

財務資料

展望未來，我們將(i)繼續遵守現行存貨管理措施，並期望透過優先使用現有存貨和密切監察主要原材料的市價進一步改善存貨管理，從而促進更有效的採購計劃；及(ii)審慎檢討貿易應收款項及長賬齡貿易應收款項的可收回性，並在與客戶訂立新合約時努力磋商更有利的信貸條款。見「一綜合財務狀況表若干項目的說明一存貨」及「一綜合財務狀況表若干項目的說明一貿易應收款項及應收票據」。

現金經營成本

下表載列我們於所示年度有關現金經營成本的主要資料：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
僱用人手 ⁽¹⁾	221,953	219,396	178,416
研發成本 ⁽²⁾	21,117	42,243	110,679
直接服務及生產成本(包括材料) ⁽³⁾	4,784	109,848	68,693
服務／解決方案營銷 ⁽⁴⁾	21,354	19,170	17,208
非所得稅及其他費用	342	236	235
總計	<u>269,550</u>	<u>390,893</u>	<u>375,231</u>

附註：

- (1) 與僱用人手有關的現金經營成本指研發開支、一般及行政開支、銷售成本以及銷售及營銷開支項下的僱員福利開支之和(不包括非現金性質的以股份為基礎的報酬)，並就上述經營開支項下截至過往及當前年度結束與僱員福利開支有關的營運資金變動作出調整。
- (2) 現金經營成本項下的研發成本指研發開支(不包括研發開支項下的僱員福利開支及非現金項目)，並就截至過往及當前年度結束與研發活動有關的營運資金變動作出調整。
- (3) 與直接服務及生產成本(包括材料)有關的現金經營成本指銷售成本(不包括銷售成本項下的僱員福利開支及非現金項目)，並就截至過往及當前年度結束與銷售成本有關的營運資金變動作出調整。
- (4) 與營銷有關的現金經營成本指銷售及營銷開支(不包括銷售及營銷開支項下的僱員福利開支及非現金項目)，並就截至過往及當前年度結束與銷售及營銷活動有關的營運資金變動作出調整。
- (5) 非現金項目指物業、廠房及設備折舊、使用權資產、長期遞延開支及無形資產攤銷以及存貨撥備／(撥備撥回)。

我們將實行可持續增長策略，預料現金經營成本水平於未來3年不會有重大上漲，原因為我們預期業務模式、業務重點(按以業務線／用戶行業／應用場景劃分的收益貢獻計)或成本結構不會有任何重大變動。見「業務一盈利途徑」。作出有關估計的依據是我們截至最後可行日期的合理估計和信念以及各種假設(當中大多數非我們所能控制)，包括但不限於下列假設：(i)我們的業務計劃及發展策略不會遭遇重大延誤或阻礙；(ii)我們將能夠以預期的方式及質量提供解決方案及服務；(iii)我們將能夠履行與解決方案及服務有關的合約承諾，並確保其按照相關合約條款履行；(iv)交易對手將按照相關合約條款履行其責任；(v)客戶自身的財務及營運表現不會出現任何重大不利變化；(vi)我們的營運以及我們與主要客

財務資料

戶及供應商的業務關係不會受到重大影響；(vii)概無任何監管制度削弱我們的業務；(viii)我們的營運狀況概無任何重大變動；(ix)概無其他重大不利影響會削弱我們的業務及財務表現；(x)我們的業務及財務業績整體增長將符合我們的預期；及(xi)概不會發生「風險因素」所披露的任何事件。

綜合財務狀況表若干項目的說明

非流動資產及負債

下表載列截至所示日期的非流動資產及負債：

	2023年	截至12月31日 2024年 (人民幣千元)	2025年
非流動資產			
物業、廠房及設備	32,703	36,113	27,968
使用權資產	24,583	21,137	16,209
無形資產	12,809	10,414	14,578
於一家合營企業的投資	717	—	—
指定為按公平值計入 其他全面收益的股權投資	55,300	37,600	35,200
預付款項、其他應收款項及 其他資產	1,700	2,048	10,033
合約資產	—	—	1,674
非流動資產總值	127,812	107,312	105,662
非流動負債			
租賃負債	20,103	17,508	11,375
計息銀行貸款	—	9,900	—
其他應付款項及應計費用	5,000	—	—
遞延稅項負債	795	—	—
非流動負債總額	25,898	27,408	11,375

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備主要包括(i)用作運輸、測試及辦公的機器設備；(ii)主要用作研發的電子設備及其他；及(iii)辦公室的租賃物業裝修。下表載列截至所示日期的物業、廠房及設備賬面淨值：

	2023年	截至12月31日 2024年 (人民幣千元)	2025年
機器設備	27,492	21,030	16,655
電子設備及其他	2,625	13,140	10,097
租賃物業裝修	2,586	1,943	1,216
總計	32,703	36,113	27,968

財務資料

物業、廠房及設備由截至2023年12月31日的人民幣32.7百萬元增加人民幣3.4百萬元至截至2024年12月31日的人民幣36.1百萬元，主要由於增購新服務器以支持業務增長相關的電子設備及其他增加人民幣10.5百萬元所致，部分被(i)機器設備減少人民幣6.5百萬元及(ii)租賃物業裝修減少人民幣0.6百萬元所抵銷。截至2025年12月31日，物業、廠房及設備減少至人民幣28.0百萬元，主要由於(i)機器設備減少人民幣4.4百萬元及(ii)電子設備及其他減少人民幣3.0百萬元所致。

使用權資產

使用權資產主要包括租賃辦公室。使用權資產由截至2023年12月31日的人民幣24.6百萬元減少人民幣3.5百萬元至截至2024年12月31日的人民幣21.1百萬元，主要由於租賃辦公室累計折舊增加所致。截至2025年12月31日，使用權資產減少至人民幣16.2百萬元，主要由於租賃辦公室累計折舊增加所致。

指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資

指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資主要與我們於一家專門設計、研發、製造及銷售現代化農業設備的非上市企業的股權投資有關。指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資由截至2023年12月31日的人民幣55.3百萬元減少人民幣17.7百萬元至截至2024年12月31日的人民幣37.6百萬元，主要由於被投資方的收益減少拖累其估值下降所致。截至2025年12月31日，指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資減少至人民幣35.2百萬元，反映被投資方的估值受其收益下滑影響而減少。

指定為按公平值計入其他全面收益的非上市股權投資的公平值，已根據並非由可觀察市場價格或利率支持的假設使用基於市場的估值技術估算。估值要求董事根據行業及上市地位確定可資比較公眾公司(同業)，並就所識別的各可資比較公司計算適當價格倍數(例如市銷率)。該倍數通過可資比較公司的企業價值除以銷售額計算。該倍數隨後就非流通性等因素予以折讓。董事相信，使用估值技術得出的估計公平值(計入綜合財務狀況表)，以及公平值的相關變動(於其他全面收益入賬)均屬合理，並為最適當的價值。有關詳情，見本文件附錄一會計師報告附註38。

財務資料

流動資產淨值

下表載列截至各所示日期的綜合財務狀況表的流動資產淨值：

	2023年	截至12月31日 2024年 人民幣千元	2025年	截至 2026年 2月28日 人民幣千元 (未經審核)
流動資產				
存貨	68,870	44,646	60,090	70,741
貿易應收款項及應收票據	140,222	243,319	315,515	257,739
合約資產	6,740	13,231	9,551	8,881
預付款項、其他應收款項及 其他資產	7,558	9,959	22,700	23,543
按公平值計入損益的金融資產	81,968	27,124	1,710	1,715
受限制現金	356	458	1,212	1,695
現金及現金等價物	412,968	221,733	113,349	119,549
流動資產總值	718,682	560,470	524,127	483,863
流動負債				
貿易應付款項及應付票據	46,179	54,334	116,654	122,248
其他應付款項及應計費用	65,329	67,884	95,791	83,411
合約負債	3,923	4,660	8,675	8,319
計息銀行貸款	68,039	58,461	124,200	140,081
租賃負債	5,465	4,746	5,491	5,549
流動負債總額	188,935	190,085	350,811	359,608
流動資產淨值	529,747	370,385	173,316	124,255

有關[編纂]投資的贖回權及清算優先權的會計處理詳情，見下文「股本及權益總額」及本文件附錄一所載會計師報告附註30。

流動資產淨值由截至2025年12月31日的人民幣173.3百萬元減少至截至2026年2月28日的人民幣124.3百萬元。流動資產總值由截至2025年12月31日的人民幣524.1百萬元減少至截至2026年2月28日的人民幣483.9百萬元，主要由於貿易應收款項及應收票據減少57.8百萬元，部分被存貨增加人民幣10.7百萬元所抵銷。流動負債總額由截至2025年12月31日的人民幣350.8百萬元增加至截至2026年2月28日的人民幣359.6百萬元，主要由於計息銀行貸款增加人民幣15.9百萬元，部分被其他應付款項及應計費用減少人民幣12.4百萬元所抵銷。

流動資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣370.4百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣173.3百萬元。流動資產總值由截至2024年12月31日的人民幣560.5百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣524.1百萬元，主要由於(i)按公平值計入損益的金融資產減少人民幣25.4百萬元；及(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣72.2百萬元所致。流動負債總額由截至2024年12月31日的人民幣190.1百萬元增加至截至2025年12月31日的人民幣350.8百萬元，主要由於(i)計息銀行貸款增加人民幣65.7百萬元及(ii)合約負債增加人民幣4.0百萬元所致。

流動資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣529.7百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣370.4百萬元。流動資產總值由截至2023年12月31日的人民幣

財務資料

718.7百萬元減少人民幣158.2百萬元至截至2024年12月31日的人民幣560.5百萬元，主要由於(i)現金及現金等價物減少人民幣191.2百萬元；(ii)按公平值計入損益的金融資產減少人民幣54.8百萬元；及(iii)存貨減少人民幣24.2百萬元所致，部分被貿易應收款項及應收票據增加人民幣103.1百萬元所抵銷。流動負債總額由截至2023年12月31日的人民幣188.9百萬元增加人民幣1.2百萬元至截至2024年12月31日的人民幣190.1百萬元，主要由於計息銀行貸款減少人民幣9.6百萬元所致，部分被(i)其他應付款項及應計費用增加人民幣2.6百萬元；及(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣8.2百萬元所抵銷。

存貨

存貨指原材料、在製品及製成品的總和，扣除減值。下表載列截至所示日期的存貨：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元		
原材料	22,234	17,872	22,322
在製品	13,375	6,100	16,427
製成品	34,467	22,098	24,030
	70,076	46,070	62,779
減：減值	(1,206)	(1,424)	(2,689)
總計	68,870	44,646	60,090

存貨於2024年有所減少，主要由於我們於2024年加快製造及交付所致。存貨於2025年增加，主要由於因應2026年的預期銷售額而提前儲備車輛，以及若干項目因實施週期相對較長尚未驗收而被列為在建工程所致。

下表載列於所示年度的存貨週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
存貨週轉天數 ⁽¹⁾	302.1	138.6	119.2

附註：

- (1) 存貨週轉天數按年度存貨的年初結餘及年末結餘的平均值除以有關年度的銷售成本，再乘以365天計算。

下表載列截至所示日期基於取得存貨控制權的日期的存貨賬齡分析。

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1年內	50,851	27,163	35,387
1至2年	14,924	8,210	12,820
2至3年	3,003	7,756	7,329
3年以上	92	1,517	4,554
	68,870	44,646	60,090

財務資料

於往績記錄期間，受若干因素的影響，存貨週轉天數相對較高。原材料採購、生產及產品交付(包括客戶驗收)的過程通常需耗時數月。此外，部分客戶通常會執行冗長的內部程序，包括在確認驗收前檢查和熟悉我們的解決方案，這一般是由於我們的解決方案新穎所致。然而，我們預期隨著更多客戶複購，存貨週轉天數未來會有所改善。存貨週轉天數由2023年的302.1天減少至2024年的138.6天，並進一步減少至2025年的119.2天，主要由於我們加強存貨管理及訂單量增加導致存貨消耗加快所致。

我們認為其不會遇到重大存貨可回收性問題，原因為：(a)我們已採取有效的存貨管理措施，主要包括實施加「先進先出」法，根據訂單或銷售協議中明確且具約束力的交付時間表制定採購計劃；及(b)我們的存貨一般並無到期日，且較早類型的原材料會在維護早期銷售型號時使用。由於採取上述管理措施，存貨週轉天數於往績記錄期間有所減少。展望未來，我們將繼續遵守現行存貨管理措施，並期望透過優先使用現有存貨和密切監察主要原材料的市價進一步改善存貨管理，從而促進更有效的採購計劃。此外，於往績記錄期間，我們的解決方案並無重大波動，且已錄得相對較高的毛利率(整體高於40%)，即我們並無發生售價無法彌補相關費用以致存貨減值的情況。根據國際會計準則第2號，存貨按成本與可變現淨值(「可變現淨值」)兩者中的較低者列賬。可變現淨值指日常業務過程中估計售價減去完成估計成本及進行銷售所需的估計成本。管理層於各往績記錄期間結束時進行可變現淨值測試。估計可變現淨值時，我們考慮以下因素：(a)作出估計時可獲得的最可靠證據；(b)與期末後發生事件直接有關的價格或成本波動(以該等事件證實期末存在的情況為限)；及(c)持有存貨的目的。

基於上述考慮因素，截至2023年、2024年及2025年12月31日，存貨撇減撥備分別為人民幣1.2百萬元、人民幣1.4百萬元及人民幣2.7百萬元，佔減值前存貨總額的1.7%、3.1%及4.3%。管理層認為於各報告期間結束時已計提足夠撥備。

截至2026年2月28日，截至2025年12月31日的存貨人民幣15.2百萬元或25.4%已於2025年12月31日後消耗或出售。

貿易應收款項及應收票據

貿易應收款項及應收票據主要指於日常業務過程中就提供自動駕駛解決方案及服務的應收客戶款項。給予客戶的信貸期通常為自發票日期起計介乎30至180天；在特定情況下，我們可視乎個別情況授予較長的信貸期。下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項及應收票據：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元		
貿易應收款項	148,396	254,500	342,439
應收票據	1,472	3,580	4,171
減值	(9,646)	(14,761)	(31,095)
總計	<u>140,222</u>	<u>243,319</u>	<u>315,515</u>

財務資料

貿易應收款項及應收票據由截至2023年12月31日的人民幣140.2百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣243.3百萬元，並進一步增加至截至2025年12月31日的人民幣315.5百萬元，大致與整體收益增長相符，乃由於若干城市場景客戶延遲結算。經計及客戶的過往信貸記錄及財務表現，同時我們一直積極與彼等溝通以收回貿易應收款項及應收票據，我們並無發現該等款項的可收回性涉及重大風險，且並無計提具體的虧損撥備。

我們於各往績記錄期間結束時進行減值分析，以計量貿易應收款項及應收票據的預期信貸虧損及評估信貸風險。我們根據具有類似虧損的不同客戶群體的賬齡計算撥備率。該計算反映概率加權結果、金錢時間價值以及於各往績記錄期間結束時可獲得有關過往事件、現況及未來經濟狀況預測的合理及有理據資料。此外，當有跡象顯示與某特定債務人有關的信貸風險出現重大差異時，則按個別債務人基準就相應的未收回應收款項結餘進行減值分析。

基於上述考慮因素，截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們就計提應收賬款錄得的貿易應收款項及應收票據減值虧損撥備分別為人民幣9.6百萬元、人民幣14.8百萬元及人民幣31.1百萬元，佔減值前貿易應收款項及應收票據總額的6.4%、5.7%及9.0%。管理層認為於各往績記錄期間結束時已計提足夠撥備。

截至2026年2月28日，貿易應收款項及應收票據約人民幣65.3百萬元(或截至2025年12月31日的貿易應收款項及應收票據約21.0%)其後已結付。因此，我們並不知悉貿易應收款項及應收票據存在任何重大可收回性問題。

下表載列我們於所示年度的貿易應收款項及應收票據週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
貿易應收款項及應收票據週轉天數 ⁽¹⁾	295.1	263.6	310.8

附註：

- (1) 貿易應收款項及應收票據週轉天數按年度貿易應收款項及應收票據的年初結餘及年末結餘的平均值除以有關年度的收益／有關期間的年化收益，再乘以365天計算。

下表載列截至所示日期基於所交付產品或提供服務日期及扣除虧損撥備的貿易應收款項及應收票據賬齡分析：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元		
1年內	124,104	208,316	233,026
1至2年	11,525	29,413	75,719
2至3年	4,593	4,558	4,626
3年以上	—	1,032	2,144
總計	<u>140,222</u>	<u>243,319</u>	<u>315,515</u>

財務資料

貿易應收款項及應收票據週轉天數指我們收取現金付款所需的平均時間。貿易應收款項及應收票據週轉天數自2023年的295.1天減少至2024年的263.6天。貿易應收款項及應收票據週轉天數增加至2025年的310.8天，主要由於根據解決方案交付時間表，較大比例的解決方案(金額約人民幣107百萬元，約佔2025年總收益三分之一)於2025年下半年交付(即較大比例的收益於該期間確認)，導致貿易應收款項及應收票據年末結餘增加，而有關結餘截至2025年12月31日尚未到期。於往績記錄期間，貿易應收款項及應收票據週轉天數相對長於在客戶的合約中協定的一般信貸期，主要由於部分客戶在發票開具後並無嚴格遵守付款時間表。例如，若干城市場景客戶延遲結算2025年的未結款項。據我們所深知，該等客戶因其自身內部財務規劃而延遲付款。我們已向該等客戶妥為交付解決方案，且截至最後可行日期，我們並不知悉與該等客戶就解決方案質量存在任何爭議。我們正與該等客戶保持密切溝通以促成結付。此因素亦導致2025年貿易應收款項及應收票據週轉天數增加。

我們將繼續審慎檢討貿易應收款項及長賬齡貿易應收款項的可收回性，當中考慮的因素包括但不限於客戶的持續業務表現及財務狀況、客戶於短期內的預期業務表現及財務狀況、相關客戶結算相應貿易應收款項及長賬齡貿易應收款項的計劃及與相關客戶進行磋商的結果。在與客戶訂立新合約時，我們亦將努力磋商更有利的信貸條款。例如，於2024年及2025年，我們在與自動駕駛車輛解決方案客戶訂立的若干新合約中獲得更有利的付款時間表，簽署協議時的預付款比例亦有提高。我們已經並將積極與客戶就貿易應收款項收回事宜進行溝通。考慮到上述情況，我們認為貿易應收款項及應收票據週轉天數較高的情況將會得到改善，不會對整體營運及財務狀況構成重大不利影響。

合約資產

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元		
提供自動駕駛解決方案產生的合約資產 ⁽¹⁾	7,009	13,672	11,706
減值	(269)	(441)	(481)
賬面淨值	6,740	13,231	11,225

附註：

- (1) 提供自動駕駛解決方案產生的合約資產為與我們就自動駕駛車輛解決方案、自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案於保修期內出現缺陷進行一般維修的若干產品銷售及服務提供計提保修撥備有關的應收保證金。

合約資產由截至2023年12月31日的人民幣6.7百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣13.2百萬元，與整體收益增長一致。由於保修期屆滿，其於截至2025年12月31日減少至人民幣11.2百萬元。

財務資料

截至2026年2月28日，截至2025年12月31日的合約資產人民幣700,000元或約6.3%其後已收取。

預付款項、其他應收款項及其他資產

下表載列截至所示日期的預付款項、其他應收款項及其他資產：

	2023年	截至12月31日 2024年 人民幣千元	2025年
流動			
預付款項	6,305	3,583	13,141
按金	716	405	3,111
應收關聯方款項	34	2,130	12
可收回增值稅	376	2,699	2,587
其他	127	1,142	3,849
	<u>7,558</u>	<u>9,959</u>	<u>22,700</u>
非流動			
預付款項	221	213	8,863
按金	1,479	1,835	1,170
	<u>1,700</u>	<u>2,048</u>	<u>10,033</u>

預付款項指主要就採購原材料、算力服務及固定資產向若干供應商支付的預付款。預付供應商款項的流動部分由截至2023年12月31日的人民幣6.3百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣3.6百萬元，主要由於我們與供應商建立穩定的關係，從而提升議價能力所致。預付款項的流動部分增加至截至2025年12月31日的人民幣13.1百萬元，主要由於我們向有特定預付款項要求的供應商加大採購所致。預付款項中的非流動部分於2025年由人民幣0.2百萬元增加至人民幣8.9百萬元，主要由於我們採購研發用途的服務器需支付預付款項；該等服務器其後已於2026年4月交付。

按金指我們租賃辦公室的租賃按金及合約履行按金。按金(包含租賃辦公室的按金)維持相對穩定，截至2023年12月31日及2024年12月31日為人民幣2.2百萬元，並增加至截至2025年12月31日的人民幣4.3百萬元，主要由於若干客戶於2025年要求合約履行按金所致。

應收關聯方款項指產生自向一名關聯方馭行浙江出售固定資產的應收款項及產生自向一名關聯方出租辦公室的按金，均屬非貿易性質。於合約安排終止後，於2024年12月31日，馭行浙江不再為本公司的附屬公司，而是成為關聯方。有關我們失去馭行浙江控制權的詳情，見本文件附錄一會計師報告附註33。在吳先生及周先生向第三方出售彼等於馭行浙江的股權後，於2025年4月27日，馭行浙江不再為關聯方，而是成為第三方。見「歷史—本集團的主要公司發展—出售馭行浙江」。截至2023年12月31日，應收關聯方款項為人民幣34,000元，隨後增加至截至2024年12月31日的人民幣2.1百萬元，並減少至截至2025年12月31日的人民幣12,100元。該增幅涉及於2024年就終止合約安排向馭行浙江出售與我們業務無關的固定資產，而其後的減幅則主要由於馭行浙江於2025年結算該筆款項。就截至2025年12月31日的餘下結餘而言，我們預計有關款項將於上市前結算。

財務資料

可收回增值稅指與增值稅有關的待抵扣進項稅。由於在2024年就重慶市的新附屬公司營運的業務增加採購服務器及數據庫，可收回增值稅由截至2023年12月31日的人民幣0.4百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣2.7百萬元。其維持相對穩定，截至2025年12月31日為人民幣2.6百萬元。

其他主要指資本化[編纂]開支及待償付僱員費用。由於資本化[編纂]開支增加，其他由截至2023年12月31日的人民幣0.1百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣1.1百萬元。其他進一步增加至截至2025年12月31日的人民幣3.8百萬元，主要由於資本化[編纂]開支增加及應收馱行浙江款項(截至2024年12月31日入賬為應收關聯方款項)重新分類所致。

截至2026年2月28日，截至2025年12月31日的預付款項、其他應收款項及其他資產人民幣6.1百萬元或約18.7%其後已償付。

按公平值計入損益的金融資產

按公平值計入損益的金融資產指中國內地銀行發行的理財產品。由於有關理財產品的合約現金流量並非僅為本金及利息付款，故其分類為按公平值計入損益的金融資產。按公平值計入損益的金融資產由截至2023年12月31日的人民幣82.0百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣27.1百萬元，主要由於贖回到期理財產品所致。按公平值計入損益的金融資產進一步減少至截至2025年12月31日的人民幣1.7百萬元，主要由於到期贖回理財產品所致。

我們已採納內部投資管理政策並建立一套內部監控措施，讓我們能在減輕高投資風險的同時實現合理投資回報。該投資管理政策規範我們的內部投資決策程序及記錄保存做法。根據投資管理政策，首席財務官負責全面監督及管理我們的投資活動。視乎(其中包括)投資金額而定，股東、董事會及／或首席執行官擔任投資活動的決策機構。舉例而言，下列情況的投資須經董事會批准：(i)相關交易資產的賬面值或估值(以較高者為準)超過我們最近期經審核資產總值的10%；(ii)交易代價超過我們最近期經審核資產總值的10%，且絕對金額超過人民幣10百萬元；或(iii)交易產生的溢利超過我們最近期經審核純利的10%，且絕對金額超過人民幣1百萬元。其他公司部門或個別僱員均無權就我們的投資活動作出決策。財務部門負責分析及研究潛在投資機會，並保存與投資活動相關的財務記錄。董事、高級管理層及各附屬公司財務經理，均曾從事金融服務行業，有豐富的管理專長及技能。我們過往的投資活動得益於此等投資經驗及相關知識。有關董事及高級管理層的專業資格及經驗，見「董事及高級管理層」。我們相信，有關投資的內部政策及相關風險管理機制均屬充分。我們按公平值計入損益的金融資產的投資須遵守上市規則第十四章。

財務資料

現金及現金等價物

現金及現金等價物主要包括現金及銀行結餘以及於收購時原到期日為3個月或以內的無抵押定期存款。

下表載列截至所示日期的現金及現金等價物明細：

	2023年	截至12月31日 2024年 人民幣千元	2025年
現金及銀行結餘	101,612	44,687	44,444
定期存款	311,712	177,504	70,117
減：受限制現金	413,324 (356)	222,191 (458)	114,561 (1,212)
現金及現金等價物	<u>412,968</u>	<u>221,733</u>	<u>113,349</u>

現金及現金等價物於往績記錄期間有所減少，原因為我們將可用資金用於支持業務營運。有關於往績記錄期間現金流量的分析，見「一流動資金及資本資源」。

貿易應付款項及應付票據

貿易應付款項及應付票據主要指應付我們供應商的未收回款項。我們的貿易應付款項及應付票據為不計息，通常於發票日期起3至120天內結算，而我們由供應商收到產品或服務的時間與我們開具相關發票的時間之間通常存在時間差。我們與供應商協商發票開具的時間，使發票日期與我們的現金流量需求一致，從而改善我們的流動資金管理。截至最後可行日期，我們與供應商並無任何糾紛。下表載列截至所示日期基於收取貨品或服務日期的貿易應付款項及應付票據賬齡分析：

	2023年	截至12月31日 2024年 人民幣千元	2025年
1年內	45,248	53,021	112,865
1至2年	677	988	3,464
2至3年	13	102	81
3年以上	241	223	244
	<u>46,179</u>	<u>54,334</u>	<u>116,654</u>

貿易應付款項及應付票據由於往績記錄期間有所增加，原因為採購量隨著業務增長而增加所致。

財 務 資 料

下表載列於所示年度的貿易應付款項及應付票據週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
貿易應付款項及應付票據週轉天數 ⁽¹⁾	125.2	122.7	194.6

附註：

- (1) 貿易應付款項及應付票據週轉天數按年度貿易應付款項及應付票據的年初結餘及年末結餘的平均值除以有關年度的銷售成本／有關期間的年化銷售成本，再乘以365天計算。

貿易應付款項及應付票據週轉天數於2024年輕微減少，隨後於2025年有所增加，原因為我們於2025年從供應商獲得更有利信貸條款。

截至2026年2月28日，截至2025年12月31日的貿易應付款項及應付票據人民幣14.9百萬元或約12.8%其後已結付。

其他應付款項及應計費用

其他應付款項及應計費用主要包括(i)應付工資及福利；(ii)其他應付稅項；(iii)其他應付款項；(iv)撥備；及(v)遞延收入：

	2023年	截至12月31日 2024年 人民幣千元	2025年
流動			
應付工資及福利	34,834	26,084	38,616
其他應付稅項	11,524	14,060	22,110
其他應付款項	12,847	7,312	10,642
撥備	3,124	11,715	13,842
遞延收入	3,000	8,000	8,000
其他	—	713	2,581
	<u>65,329</u>	<u>67,884</u>	<u>95,791</u>
非流動			
遞延收入	5,000	—	—
	<u>5,000</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

應付工資及福利指應付僱員的薪金及福利。應付工資及福利由截至2023年12月31日的人民幣34.8百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣26.1百萬元，原因為我們優化人員結構以及減少應付員工的薪金及福利。應付工資及福利增加至截至2025年12月31日的人民幣38.6百萬元，主要由於僱員人數及應計但尚未支付的年末花紅增加所致。

其他應付稅項指增值稅、印花稅及僱員預扣所得稅付款。其他應付稅項由截至2023年12月31日的人民幣11.5百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣14.1百萬元，並進一步增加至截至2025年12月31日的人民幣22.1百萬元，主要由於增值稅增加所致，與整體業務增長一致。

其他應付款項指購買長期資產的應付款項及IT軟件服務費以及[編纂]開支。其他應付款項由截至2023年12月31日的人民幣12.8百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣7.3百萬元，主要由結算其他應付款項所致。截至2025年12月31日，其他應付款項有所增加，原因為有關[編纂]開支的應付款項增加所致。

財務資料

撥備主要指提供基於主要部分的成本估計的自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛套件解決方案時的保修撥備，其通常於往績記錄期間隨著該等解決方案銷售增長而增長。儘管我們2025年的收益增長率有所上升，惟保修撥備僅由截至2024年12月31日的人民幣11.7百萬元輕微增加至截至2025年12月31日的人民幣13.8百萬元，主要由於(i)我們的保修撥備主要基於主要部分的成本，而並非收益的特定百分比；及(ii)2025年實際動用保修低於截至2024年12月31日的保修撥備，導致2025年撥回有關差額所致。

遞延收入指我們已收到惟於相關條件獲達成前未確認為其他收入的政府補助。截至往績記錄期間各年末，我們錄得遞延收入(包括即期及非即期部分)人民幣8.0百萬元。

截至2026年2月28日，截至2025年12月31日的其他應付款項及應計費用人民幣31.7百萬元或約33.1%其後已償付。

合約負債

本集團根據解決方案及服務的銷售合約確立的付款安排向客戶收取付款。部分付款通常於根據合約履行責任前預先收取。

合約負債由截至2023年12月31日的人民幣3.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣4.7百萬元，並進一步增加至截至2025年12月31日的人民幣8.7百萬元，主要由於整體業務增長所致。

截至2026年2月28日，截至2025年12月31日的合約負債人民幣2.2百萬元或約25.3%其後已確認。

債務

債務包括(i)計息銀行貸款及(ii)租賃負債。下表載列我們截至所示日期的債務：

	截至12月31日			截至2026年
	2023年 (人民幣千元)	2024年 (人民幣千元)	2025年 (人民幣千元)	2月28日 (人民幣千元)
流動				
計息銀行貸款	68,039	58,461	124,200	140,081
租賃負債的即期部分	5,465	4,746	5,491	5,549
小計	<u>73,504</u>	<u>63,207</u>	<u>129,691</u>	<u>145,630</u>
非流動				
計息銀行貸款(非即期)	—	9,900	—	—
租賃負債的非即期部分	20,103	17,508	11,375	10,605
小計	<u>20,103</u>	<u>27,408</u>	<u>11,375</u>	<u>10,605</u>
總計	<u>93,607</u>	<u>90,615</u>	<u>141,066</u>	<u>156,235</u>

除上表所披露者外，截至2026年2月28日及直至最後可行日期，我們概無任何重大按揭、押記、債權證、借貸資本、債務證券、貸款、銀行透支或其他類似債務、融資租賃或租購承擔、承兌負債(一般貿易票據除外)、承兌信貸(有擔保、無擔保、有抵押或無抵押)或擔保或其他或然負債。

財務資料

計息銀行貸款

	2023年	截至12月31日 2024年 人民幣千元	2025年
分析為：			
應償還銀行貸款：			
一年內或按要求	68,039	58,461	124,200
於第二年	—	9,900	—
總計	68,039	68,361	124,200

於往績記錄期間，我們的銀行貸款以人民幣計值，實際利率介乎2.5%至5.18%，用於為我們的營運資金需求提供資金。我們的銀行貸款一般為無抵押；惟截至2023年及2024年12月31日分別為人民幣2.0百萬元及人民幣10.0百萬元的銀行貸款由我們自行開發的知識產權作抵押。計息銀行貸款於往績記錄期間有所增加，主要用於支持業務擴張。

我們的銀行貸款協議包含商業銀行貸款的標準條款、條件及契諾。董事確認，截至最後可行日期，任何未償還債務均無重大契諾，且於往績記錄期間及直至最後可行日期概無違反任何重大契諾。董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後可行日期，本集團於獲得銀行貸款及其他借款方面並無面臨任何困難，亦無拖欠銀行貸款及其他借款或違反契諾。

截至2026年2月28日，我們的已承諾未動用銀行融資為人民幣356.7百萬元。

租賃負債

租賃負債指辦公場所租賃協議項下未償還租賃付款的現值。物業租賃租期一般為2至3年。流動及非流動租賃負債由截至2023年12月31日的人民幣25.6百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣22.3百萬元，並進一步減少至截至2025年12月31日的人民幣16.9百萬元，主要由於本集團支付的租賃付款所致。

董事確認，自2025年12月31日起及直至最後可行日期，本集團債務並無重大變動。

股本及權益總額

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的股本分別為零、人民幣14.8百萬元及人民幣14.8百萬元。此外，截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的權益總額分別為人民幣631.7百萬元、人民幣450.3百萬元及人民幣267.6百萬元。

根據本公司與當時股東於2016年4月至2023年3月訂立的增資協議，本公司以總代價約人民幣1,746.4百萬元發行普通股，相應的面值入賬為股本，餘下則入賬為儲備。根據上述增資協議以及本公司與當時股東訂立的合營協議及本公司於2023年5月採用的公司章程（經於2024年10月訂立的股東協議取代），[編纂]投資者獲本公司授予特別權利包括（贖回權及清算優先權）。

財務資料

於往績記錄期間，本公司所授出的贖回權及清算優先權並無獲行使。

於2025年5月26日，本公司與[編纂]投資者隨後訂立終止協議，同意本公司授予[編纂]投資者的若干特別權利(包括贖回權及清算優先權)已不可撤回地終止並應自始無效。經計及本公司所在司法權區的法律及監管框架以及規管終止協議的法律，董事認為，於往績記錄期間將[編纂]投資呈列為權益屬恰當。

倘本公司向[編纂]投資者授出的贖回權及清算優先權於訂立終止協議前作為按公平值計量的金融負債入賬，則(i)按公平值計量的金融負債、流動負債總額、流動負債淨額及負債淨額將為：

	2023年 12月31日 人民幣千元	2024年 12月31日 人民幣千元	2025年 12月31日 人民幣千元
按公平值計量的金融負債	3,358,748	3,484,343	—
流動負債總額	3,547,683	3,674,428	350,811
流動資產淨值／(負債淨額)	(2,829,001)	(3,113,958)	173,316
資產淨值／(負債淨額)	(2,727,087)	(3,034,054)	267,603

；及(ii)與按公平值計量的金融負債相關的公平值變動、於往績記錄期間的虧損淨額以及每股基本及攤薄虧損將為：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
與按公平值計量的 金融負債相關的 公平值變動	95,790	125,595	169,449
總虧損淨額	(308,916)	(337,174)	(399,619)
每股基本及攤薄虧損 (以人民幣元列示)	(2.15)	(2.26)	(2.68)

有關財務影響的進一步詳情，見會計師報告附註30。

或然負債

於往績記錄期間，我們並無預期對財務狀況或經營業績造成重大不利影響的重大或然負債。董事確認，自2025年12月31日起至本文件日期，或然負債並無重大變動。

財務資料

主要財務比率

下表載列截至所示日期或於所示年度的若干主要財務比率：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
收益增長率 ⁽¹⁾	146.4%	64.5%	23.6%
毛利率 ⁽²⁾	48.8%	43.7%	51.1%
	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
資產負債比率 ⁽³⁾	25.4%	32.6%	57.5%
流動比率 ⁽⁴⁾	3.8	2.9	1.5
現金比率 ⁽⁵⁾	2.6	1.3	0.3

附註：

- (1) 收益增長率按相關年度的收益增長除以上一年度的收益，再乘以100%計算。
- (2) 毛利率按相關年度的收益除以相關年度的毛利，再乘以100%計算。
- (3) 資產負債比率按截至年末的資產總值除以負債總額，再乘以100%計算。
- (4) 流動比率按截至年末的流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (5) 現金比率按截至年末的現金及現金等價物、受限制現金及按公平值計入損益的金融資產的總和除以流動負債總額計算。

收益增長率

有關影響各年度收益增長率因素的討論，見「一經營業績討論」。

毛利率

有關影響各年度毛利率因素的討論，見「一經營業績討論」。

資產負債比率

資產負債比率由截至2023年12月31日的25.4%進一步上升至截至2024年12月31日的32.6%，原因為資產總值減少，主要由於截至2024年12月31日指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資以及現金及現金等價物減少所致。資產負債比率上升至截至2025年12月31日的57.5%，主要由於計息銀行貸款以及貿易應付款項及應付票據增加使負債總額增加所致。

財務資料

流動比率

流動比率由截至2023年12月31日的3.8下降至截至2024年12月31日的2.9，原因為流動資產總值減少，而流動負債總額於2024年輕微增加。流動資產減少主要由於現金及現金等價物減少所致。

流動比率進一步下降至截至2025年12月31日的1.5，主要由於流動資產減少，而流動負債增加所致。流動資產總值減少的主要原因為現金及現金等價物減少，部分被貿易應收款項及應收票據增加所抵銷。流動負債總額增加的原因為計息銀行貸款以及貿易應付款項及應付票據增加。

現金比率

現金比率由截至2023年12月31日的2.6下降至截至2024年12月31日的1.3，主要由於現金及現金等價物、受限制現金及按公平值計入損益的金融資產的總和減幅超過流動負債總額減幅所致。

現金比率進一步下降至截至2025年12月31日的0.3，主要由於現金及現金等價物與按公平值計入損益的金融資產之和的減幅及流動負債總額增加所致。

研發開支及經營開支總額

於往績記錄期間，研發開支主要包括通過加回自第三方收購並資本化的無形資產，以及資本化為無形資產的內部開發成本及扣除計入研發開支的資本化無形資產攤銷開支而調整的研發開支。所有研發開支與特專科技產品有關。下表載列我們於所示年度的研發開支：

	截至12月31日止年度		
	2023年 (人民幣千元)	2024年 (人民幣千元)	2025年 (人民幣千元)
研發開支	184,396	196,447	233,690
調整：			
加：自第三方收購並資本化的無形資產	9,771	—	—
加：資本化為無形資產的內部開發成本	—	—	—
減：計入研發開支的資本化無形資產攤銷開支	(126)	(652)	(141)
研發開支	194,041	195,795	233,549
[編纂]前三個財政年度的研發開支總額			623,385

財務資料

下表載列於所示年度的經營開支總額：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(人民幣千元)
銷售及營銷開支	68,721	76,110	83,349
行政開支	57,440	63,254	66,415
研發開支	184,396	196,447	233,690
調整：			
加：自第三方收購並資本化的無形資產	9,771	—	—
加：資本化為無形資產的內部開發成本	—	—	—
減：計入研發開支的資本化無形資產攤銷開支	(126)	(652)	(141)
經營開支總額	320,202	335,159	383,313
[編纂]前三個財政年度的經營開支總額			1,038,674

下表載列於所示年度的研發開支比率：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
研發開支比率 ⁽¹⁾	60.6%	58.4%	60.9%
研發開支總額比率 ⁽²⁾			60.0%

附註：

(1) 按研發開支除以經營開支總額計算。

(2) 按[編纂]前三個財政年度的研發開支總額除以[編纂]前三個財政年度的經營開支總額計算。

資本開支及承擔

資本開支

我們定期產生資本開支，以擴張業務及升級設施。於往績記錄期間，資本開支主要包括購買物業、廠房及設備、無形資產及其他長期資產。於2023年、2024年及2025年，我們產生的資本開支分別為人民幣29.8百萬元、人民幣37.7百萬元及人民幣8.2百萬元。

我們過往主要透過銀行貸款及股東注資撥付資本開支。我們擬透過我們的業務營運產生的現金及銀行貸款以及[編纂][編纂]為計劃資本開支提供資金。有關詳情，見「未來計劃及[編纂]」。

實際資本開支因各項因素可能與上文所載金額有所不同，有關因素包括我們的未來現金流量、經營業績及財務狀況、中國的經濟狀況、按我們可接受的條款獲得融資的能力以及中國監管環境的變動。此外，由於我們尋求新機遇以擴大業務，我們可能不時產生額外資本開支。

資本承擔

於往績記錄期間，我們並無重大資本承擔。

財務資料

關聯方交易

於往績記錄期間，我們不時與關聯方訂立交易。該等交易主要包括(i)我們向合營企業銷售自動駕駛解決方案；(ii)向最高行政人員控制的一家公司支付辦公室租金開支；及(iii)本集團主要管理人員的報酬。有關關聯方交易的詳情，見本文件附錄一會計師報告附註35。

董事認為，我們於往績記錄期間與關聯方進行的交易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關聯方交易不會使過往業績扭曲，亦不會使過往業績未能反映未來表現。

資產負債表外承擔及安排

截至最後可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外承擔或安排。

財務風險披露

我們的主要金融工具包括現金及現金等價物、定期存款、受限制現金及計息銀行貸款。該等金融工具的主要目的是為我們的營運籌集資金。我們有多項其他金融資產及負債，如貿易應收款項及應收票據以及貿易應付款項及應付票據、計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產，以及計入其他應付款項及應計費用以及租賃負債的金融負債，該等款項直接自營運產生。

金融工具產生的主要風險為信貸風險、市場風險及流動資金風險。董事會審閱及同意管理該等風險的政策，該等政策於下文概述。

信貸風險

我們僅與獲認可及信譽良好的第三方進行交易，且有意按信貸條款進行交易的所有客戶均須接受信貸審核程序。此外，我們持續監控應收款項結餘，故面臨的壞賬風險並不重大。有關進一步詳情，見本文件附錄一會計師報告附註39。

外匯風險

我們承受交易貨幣風險。有關風險因營運單位以其功能貨幣以外的貨幣進行銷售產生。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，假設所有其他變量維持不變，倘人民幣兌港元的匯率下降／上升5%，本集團的除稅前虧損將分別減少／增加人民幣5.6百萬元、人民幣3.4百萬元及人民幣511,000元。有關進一步詳情，見本文件附錄一會計師報告附註39。

流動資金風險

我們透過監測流動比率監控流動資金風險，流動比率透過比較流動資產與流動負債計算得出。

我們的目標是透過使用計息貸款維持資金連續性與靈活性之間的平衡。根據我們的政策，所有借款應由首席財務官批准。有關進一步詳情，見本文件附錄一會計師報告附註39。

財務資料

股息

本公司於往績記錄期間概無派付或宣派股息。概不保證將於任何年度宣派或分派任何金額的股息。雖然目前我們並無正式的股息政策或固定的股息分派比例，但董事會可能在考慮各項因素後於未來宣派股息，包括我們的未來盈利及現金流入、未來資金使用計劃、長遠業務發展、法定儲備、任意公積金、法律及監管限制以及董事認為屬相關的其他因素。股息分派將由董事會酌情決定，並須經股東批准。此外，我們的股息政策亦將受公司章程、《中國公司法》、任何其他中國適用法律及法規所規限。於任何情況下，我們於作出以下分配後，方會自除稅後溢利派付股息：

- (a) 彌補累計虧損(如有)；
- (b) 將根據財政部發布的企業會計準則(「中國公認會計原則」)釐定的除稅後溢利的10%撥入法定公積金，直至有關公積金達致註冊資本的50%以上為止；及
- (c) 將股東於股東大會上批准的金額(如有)撥入任意公積金。

派付股息受中國法律限制。根據中國法律，股息僅可自可分派溢利中派付。可分派溢利為根據中國公認會計原則釐定的純利減任何累計虧損彌補金額以及我們須作出的法定及其他儲備撥款。

營運資金充足性

董事認為，經計及[編纂]估計[編纂]及現金及現金等價物、受限制現金、按公平值計入損益的金融資產以及銀行借款等我們可動用的其他財務資源，我們有充足的營運資金應付自本文件日期起計未來12個月的成本，包括研發開支、銷售及營銷開支、行政開支及其他經營成本。

現金消耗率指(i)經營活動所用現金淨額；(ii)資本開支；及(iii)租賃付款的平均每月總金額。於2023年、2024年及2025年，過往每月平均現金消耗率分別為人民幣13.0百萬元、人民幣21.1百萬元及人民幣15.7百萬元。截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物、按公平值計入損益的金融資產及未動用銀行融資合共為人民幣298.0百萬元。假設[編纂]未獲行使並假設[編纂]為每股[編纂][編纂]，經扣除就[編纂]應付的[編纂]開支後，我們估計將收取[編纂]約[編纂]。

為審慎起見，我們假設日後的平均現金消耗率將與2025年的現金消耗水平相若，惟現金消耗率可能因各種因素(包括但不限於業務發展、行業趨勢及客戶需求)而發生變化，且我們估計，截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物、按公平值計入損益的金融資產及未動用銀行融資將能維持約18.9個月的財務能力，或倘我們計及[編纂]估計[編纂]的10%(即分配用於營運資金及其他一般用途的部分)，則將能維持約[編纂]個月，或倘我們計及[編纂][編纂](根據[編纂]計算)的100%，則將能維持約[編纂]個月。董事及管理層將繼續監察我們的營運資金、現金流量及業務發展狀況。於2025年12月31日後及直至2026年3月31日，我們已獲得額外銀行融資人民幣210百萬元，以進一步增強營運資金充足性。

財務資料

經計及我們的可用現金、[編纂][編纂]及基於現金消耗率，於[編纂]後，我們並無就本文件披露的商業化計劃進行未來融資的即時計劃。然而，隨著我們不斷擴張業務及開發解決方案或服務，或倘我們發現合適的收購或業務合作目標，我們不排除需要透過公開或私募股權發行、債務融資及其他資源以獲取更多資金的可能性。在進行該等融資時，我們將遵守適用法律及法規，包括上市規則的規定。

可供分派儲備

截至2025年12月31日，本公司並無任何可供分派儲備。

[編纂]開支

基於[編纂]每股股份[編纂]，有關[編纂]的估計[編纂]開支總額為[編纂]開支([編纂]百萬港元)(假設[編纂]未獲行使)，佔[編纂]約[編纂]。估計[編纂]開支總額包括(i)[編纂]相關開支[編纂]；及(ii)非[編纂]相關開支[編纂]，其中包括(a)應付法律顧問及申報會計師的費用[編纂]及(b)其他費用及開支(包括應付[編纂]費用及其他專業人士(如財經印刷公司、行業顧問、背景調查機構及證券登記處)費用)[編纂]。於往績記錄期間，[編纂]已於綜合損益表中確認為開支。於往績記錄期間後，我們預期[編纂]將於綜合損益表中確認為開支，而[編纂]將於[編纂]後入賬列作權益扣減。上述[編纂]開支為最後可行估計，僅供參考，且實際金額可能與該估計不同。

[編纂]經調整綜合有形資產淨值

根據上市規則第4.29條編製的本集團[編纂]經調整有形資產淨值報表旨在闡述[編纂]對截至2025年12月31日本公司擁有人應佔本集團綜合有形資產淨值的影響，猶如[編纂]已於2025年12月31日完成，請參閱本文件附錄二。

無重大不利變動

董事已確認，自2025年12月31日(即我們最近期經審核財務報表的截止日期)起直至本文件日期，我們的財務或經營狀況或前景並無重大不利變動，且自2025年12月31日起直至本文件日期，並無發生會對本文件附錄一所載會計師報告所示資料造成重大影響的事件。

根據上市規則第13.13至13.19條作出的披露

董事確認，截至最後可行日期，概無任何情況會導致根據上市規則第13.13至13.19條項下的規定須作出披露。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關未來計劃的詳細描述，見「業務－我們的策略」。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]，經扣除我們就[編纂]已付或應付的[編纂]佣金及估計開支，且假設[編纂]未獲行使，我們估計將收取[編纂][編纂]約[編纂]。

為配合我們的策略，我們擬於未來4年將[編纂][編纂]按下文所載金額作以下用途：

- [編纂]約[編纂]或[編纂]將用於持續增強我們的研發能力及提供解決方案，包括：

- (1) [編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元將用於進一步開發我們的U-Drive®系統。具體而言，我們擬擴大U-Drive® 6.0及7.0的算法開發團隊，以配合我們未來數年強勁增長的業務量。我們亦尋求擴大實時AI算法推理、仿真測試、數據及業務邏輯分析所需的雲計算資源，以及維持及優化叢集資源的相關人員。

於甄選U-Drive®系統算法開發團隊的合資格人員時，我們尋求招聘雲腦、系統算法、數據安全、操作工具及仿真系統等領域的10至15名技術專家、多名測試工程師及開發工程師。我們預期潛在候選人持有計算機科學、自動化、電氣工程、人工智能等專業的碩士或博士學位，並在深度學習、模仿學習、強化學習及視覺－語言模型／視覺－語言－動作方面擁有至少3年經驗。我們將提供具有市場競爭力的薪金。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]，以支付彼等於未來4年的薪金。

為獲得上述計劃所需的軟硬件，我們擬採購移動計算終端等設備、高性能開發工作站、AI及雲服務，以及數據及系統相關設備等軟硬件。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

- (2) [編纂]約[編纂]或[編纂]將用於建立我們的海外研發中心。我們預期於香港、新加坡／馬來西亞、卡塔爾、匈牙利／意大利／法國、日本／南韓及美國等地區成立6個研發中心，主要進行海外產品的本地化及相關研發，以及就本地化產品實現更有效的本地合規及知識產權保護。

以在中國設立的研發中心為共同技術基地，我們期望我們的海外研發中心能發揮當地分支機構的作用，開展基於場景的應用層面研發工作，以促進專門針對當地獨特問題或條件(如中東的沙塵暴及北歐的極端氣候)的產品開發。憑藉當地研發中心，我們能更好地應對歐洲的CE標誌及《通用數據保障條例》等合規要求，並有效地建立當地的知識產權組合。此外，我們亦能夠利用從該等海外研發中心收集到的一手資料，快速調整我們的解決方案及服務，以滿足當地的需求。考慮到上

未來計劃及[編纂]

述裨益，我們已根據目前的業務發展及策略確定海外研發中心的建議選址。由於該等地區大多擁有深厚的人才資源，我們預期在當地招聘研發人才不會面臨重大困難。儘管如此，我們在海外設立研發中心的計劃可能會面臨多項不穩定因素，尤其是考慮到中東近期地區衝突及戰事。由於多項因素，尤其是超出我們控制範圍的因素，有關計劃可能會延後或調整。

我們預期於尋求設立海外研發中心的各地區租賃辦事處及營運空間。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

於甄選海外研發中心的合資格專家時，我們尋求招聘產品本地化領域的10至15名專家。我們預期潛在候選人持有計算機科學、自動化、電氣工程、人工智能等專業的碩士或博士學位，並在車雲軟件開發方面擁有至少3年經驗。我們將提供具有市場競爭力的薪金。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]，以支付彼等於未來4年的薪金。

再者，我們尋求購買海外研發中心所需的硬件及其他設備，包括測試車輛、雷達。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

- (3) [編纂]約[編纂]或[編纂]將用於在新加坡／馬來西亞及卡塔爾建立海外數據中心，擴大我們的海外布局，這需要大量數據循環及大模型算法訓練所需的算力及存儲基礎設施。

我們預期於新加坡／馬來西亞及卡塔爾租賃辦事處及營運空間，為我們的數據中心提供場所。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

此外，我們計劃採購海外數據中心營運必要的設備及服務，其中包括管理節點、筆記本電腦、工作站、高速互聯網服務。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

- [編纂]約[編纂]或[編纂]將用於我們的海內外業務拓展及提高商業化能力，包括：

- (1) [編纂]約[編纂]或[編纂]將用於完成我們在海外的業務拓展計劃。我們預期將於香港、新加坡／馬來西亞、卡塔爾、匈牙利／意大利／法國、日本／南韓及美國成立6個海外業務拓展中心，以實現我們積極在海外探索出海機遇的增長策略。

為應付我們海外業務拓展中心營運(包括租金成本)及海外業務拓展活動(例如參加展覽、舉辦新聞發布會、搭建網站、數字營銷及廣告)所需的開支，我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

對於海外業務拓展中心，我們尋求招募超過80名僱員，分布於業務拓展、售前及售後服務提供、項目管理、銷售等領域。我們預期潛在候選人於航空、製造、港口、物流行業方面及／或當地市場擁有至少5年業務拓展經驗。我們將提供具有市場競爭力的薪金。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]，以支付彼等於未來4年的薪金。

未來計劃及[編纂]

- (2) [編纂]約[編纂]或[編纂]將用於完成我們在中國的業務拓展計劃。

對於在中國的業務拓展活動，例如參加展覽、舉辦新聞發布會、推出新產品演示及開展數字營銷，我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

對於在中國的業務拓展，我們尋求招聘約20名僱員，分布於售前及售後服務提供、銷售管理、營運支援、銷售等領域。我們預期潛在候選人於知名同行公司積累至少5年航空、製造、港口、物流行業業務拓展經驗。我們將提供具有市場競爭力的薪金。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元，以支付彼等於未來4年的薪金。

- [編纂]約[編纂]或[編纂]將用作戰略投資；及

- (1) 為鞏固市場地位及提升技術優勢，我們擬收購規模相對較小但可滿足我們研發需求的目標實體。例如，我們會考慮收購擁有10至20名僱員，估值不超過人民幣200百萬元，已營運的往績記錄期間至少有2年，具備獨特單一模組相關技術且符合我們潛在研發方向的一家公司，以提升我們的研發效率、降低邊際研發成本及改善財務表現。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]。

- (2) 此外，為提升我們的營運可持續性，我們尋求以少數權益股東身份於規模相對較大及高價值的選定公司從事股權投資。我們會從技術角度考慮與我們預期在核心部件採購方面受益的核心芯片或傳感器開發公司結盟，亦會從商業策略及關係角度考慮與可能增強我們商業競爭優勢(例如增加客戶粘性及促進收益增長)的公司結盟。我們預期潛在目標的往績記錄期間至少有3年，期間其具備相對較大的營運規模且估值至少為人民幣10億元。我們預期將就此分配[編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元。截至最後可行日期，我們並無具體的目標或時間線。我們已測試1款新芯片、3款激光雷達及5款攝像頭，並將於制定潛在投資的初步計劃前進行更多測試。

董事認為，根據弗若斯特沙利文的資料，按上述標準，市場上的潛在目標數量充足。

- [編纂]約[編纂]或[編纂]百萬港元將用作營運資金及一般企業用途。

未 來 計 劃 及 [編 纂]

下表載列預期擴張計劃的時間表及[編纂]擬定用途：

	2026年至2027年	2028年至2029年
持續增強研發能力及提供解決方案	- 完成U-Drive® 6.0的開發，並投入應用視覺－語言模型及世界模型 - 於香港、新加坡／馬來西亞、卡塔爾、匈牙利／意大利／法國、日本／南韓及美國成立6個海外研發中心 - 新加坡／馬來西亞及卡塔爾建立2個海外數據中心 - 預期[編纂]約[編纂]或[編纂]將於此階段動用	- 完成U-Drive® 7.0的開發，並投入應用端到端模仿學習算法及視覺－語言－動作模型 - 繼續營運6個海外研發中心及2個海外數據中心 - 預期[編纂]約[編纂]或[編纂]將於此階段動用
拓展海外及國內業務及提高商業化能力	- 於香港、新加坡／馬來西亞、卡塔爾、匈牙利／意大利／法國、日本／南韓及美國成立6個海外業務拓展中心，業務覆蓋15個海外國家，並拓展至機場、製造、港口及城市領域 - 實現在物流、環衛及乘用車等開放場景中的商業銷售，並加入新型工業車輛(例如用於中國廠區的無人叉車)，擴充產品組合 - 預期[編纂]約[編纂]或[編纂]將於此階段動用	- 繼續營運6個海外業務拓展中心，覆蓋30個海外國家，並拓展至機場、製造、港口及城市領域 - 進一步切入物流、環衛及乘用車等開放場景，並加入新型工業車輛(例如用於中國廠區的無人叉車)，擴充產品組合 - 客戶開始訂購AI司機服務 - 預期[編纂]約[編纂]或[編纂]將於此階段動用
戰略投資	- 完成1至2項投資及／或收購 - 預期[編纂]約[編纂]或[編纂]將於此階段動用	- 完成3至4項投資及／或收購 - 預期[編纂]約[6.6%]或[編纂]將於此階段動用

倘[編纂]獲悉數行使，則我們將收取額外[編纂]約[編纂](假設[編纂]為每股[編纂][編纂])。倘[編纂]獲行使，我們擬按比例將額外[編纂]用作上述用途。

倘[編纂]不足以為上文所載用途提供資金，我們擬結合營運所得現金、銀行貸款及其他借款等多種途徑撥付餘款。

倘因會造成我們任何計劃不可行的政府政策變動或發生不可抗力事件等，我們計劃的任何部分未能如期進行，董事將審慎評估有關情況，並可能重新分配[編纂][編纂]。倘上述建議[編纂]發生任何重大變動，我們將刊發適當公告。

倘[編纂][編纂]未有即時用作上述用途，在相關法律及法規許可的情況下，我們僅會將[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其他司法權區的適用法律及法規)的短期計息賬戶。

[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]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

附 錄 一

會 計 師 報 告

致馭勢科技(北京)股份有限公司董事及中信證券(香港)有限公司有關過往財務資料的會計師報告

緒 言

我們就第[I-3]至[I-78]頁所載的馭勢科技(北京)股份有限公司(「**貴公司**」)及其附屬公司(統稱「**貴集團**」)的過往財務資料作出報告，該等財務資料包括截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度(「**有關期間**」)的 貴集團綜合損益表、全面收益表、權益變動表及現金流量表以及於2023年、2024年及2025年12月31日的 貴集團綜合財務狀況表及 貴公司財務狀況表，以及重大會計政策資料及其他闡釋資料(統稱「**過往財務資料**」)。載於第[I-3]至[I-78]頁的過往財務資料構成本報告的一部分，本報告為載入 貴公司日期為[日期]有關 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)主板[**編纂**]的文件(「**文件**」)而編製。

董事對過往財務資料的責任

貴公司董事負責根據過往財務資料附註2.1所載的編製基準編製真實而中肯的過往財務資料，並負責落實董事認為必要的內部監控，以使過往財務資料的編製不存在因欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

申報會計師的責任

我們的責任是對過往財務資料發表意見，並向 閣下報告我們的意見。我們根據香港會計師公會(「**香港會計師公會**」)頒布的香港投資通函呈報準則第200號**投資通函內就過往財務資料出具的會計師報告**進行工作。該準則要求我們遵守道德準則並計劃及開展工作，以就過往財務資料是否不存在重大錯誤陳述獲取合理保證。

我们的工作涉及執程序以獲取與過往財務資料所載金額及披露有關的證據。所選取的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估因欺詐或錯誤而導致過往財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在進行該等風險評估時，申報會計師考慮與該實體根據過往財務資料附註2.1所載的編製基準編製真實而中肯的過往財務資料相關的內部監控，以設計於有關情況下適當的程序，但並非旨在對實體內部監控的有效性發表意見。我们的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價過往財務資料的整體呈列方式。

我們認為，我們所獲得的證據屬充分及適當，可為我們的意見提供基礎。

意 見

我們認為，就會計師報告而言，過往財務資料已根據過往財務資料附註2.1所載的編製基準真實而中肯地反映 貴集團及 貴公司於2023年、2024年及2025年12月31日的財務狀況以及 貴集團於各有關期間的財務表現及現金流量。

附 錄 一

會 計 師 報 告

有關聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例項下事項的報告

調 整

於編製過往財務資料時，概無對第I-3頁所界定的相關財務報表作出調整。

股 息

我們提述過往財務資料附註11，當中載述 貴公司概無就有關期間派付任何股息。

●

執業會計師

香港

[日期]

附 錄 一

會 計 師 報 告

I 過 往 財 務 資 料

編 製 過 往 財 務 資 料

下文所載過往財務資料構成本會計師報告的一部分。

過往財務資料所依據 貴集團於有關期間的過往財務資料(「**相關財務報表**」)由安永會計師事務所根據香港會計師公會頒布的香港審計準則(「**香港審計準則**」)進行審計。

過往財務資料以人民幣(「**人民幣**」)呈列，除另有說明者外，所有數值均約整至最接近千位數(人民幣千元)。

綜 合 損 益 表

	附 註	截至12月31日止年度		
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
收 益	5	161,363	265,496	328,257
銷售成本		<u>(82,546)</u>	<u>(149,489)</u>	<u>(160,380)</u>
毛 利		<u>78,817</u>	<u>116,007</u>	<u>167,877</u>
其他收入及收益	5	22,553	20,748	7,308
銷售及營銷開支		(68,721)	(76,110)	(83,349)
行政開支		(57,440)	(63,254)	(66,415)
研發開支		(184,396)	(196,447)	(233,690)
貿易應收款項及合約資產 減值虧損淨額		(572)	(7,550)	(16,966)
其他開支及虧損		(140)	(1,516)	(566)
融資成本	7	(2,980)	(3,076)	(3,158)
應佔一家合營企業虧損	16	<u>(247)</u>	<u>(381)</u>	<u>(1,211)</u>
除稅前虧損	6	(213,126)	(211,579)	(230,170)
所得稅開支	10	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
年內虧損		<u><u>(213,126)</u></u>	<u><u>(211,579)</u></u>	<u><u>(230,170)</u></u>
下列人士應佔虧損：				
母公司擁有人		(212,402)	(207,511)	(226,725)
非控股權益		<u>(724)</u>	<u>(4,068)</u>	<u>(3,445)</u>
		<u><u>(213,126)</u></u>	<u><u>(211,579)</u></u>	<u><u>(230,170)</u></u>
母公司普通權益持有人 應佔每股虧損				
基本及攤薄(人民幣元)	12	<u><u>(1.48)</u></u>	<u><u>(1.41)</u></u>	<u><u>(1.53)</u></u>

有關[編纂]投資的詳情，請參閱本報告附註30。

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合全面收益表

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年內虧損	<u>(213,126)</u>	<u>(211,579)</u>	<u>(230,170)</u>
其他全面虧損			
其後期間可能重新分類至損益的			
其他全面虧損：			
匯兌差額：			
換算海外業務的匯兌差額	<u>—</u>	<u>(21)</u>	<u>(61)</u>
其後期間可能重新分類至損益的			
其他全面虧損淨額	<u>—</u>	<u>(21)</u>	<u>(61)</u>
其後期間不會重新分類至損益的			
其他全面虧損：			
指定為按公平值計入其他全面收益			
的股權投資：			
公平值變動	<u>(300)</u>	<u>(17,700)</u>	<u>(2,400)</u>
所得稅影響	<u>45</u>	<u>795</u>	<u>—</u>
其後期間不會重新分類至損益的			
其他全面虧損淨額	<u>(255)</u>	<u>(16,905)</u>	<u>(2,400)</u>
年內其他全面虧損，扣除稅項	<u>(255)</u>	<u>(16,926)</u>	<u>(2,461)</u>
年內全面虧損總額	<u>(213,381)</u>	<u>(228,505)</u>	<u>(232,631)</u>
下列人士應佔全面虧損總額：			
母公司擁有人	<u>(212,657)</u>	<u>(224,437)</u>	<u>(229,186)</u>
非控股權益	<u>(724)</u>	<u>(4,068)</u>	<u>(3,445)</u>
	<u><u>(213,381)</u></u>	<u><u>(228,505)</u></u>	<u><u>(232,631)</u></u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合財務狀況表

	附註	2023年 人民幣千元	於12月31日 2024年 人民幣千元	於2025年 人民幣千元
非流動資產				
物業、廠房及設備	13	32,703	36,113	27,968
使用權資產	14(a)	24,583	21,137	16,209
無形資產	15	12,809	10,414	14,578
於一家合營企業的投資	16	717	—	—
指定為按公平值計入其他全面收益 的股權投資	18	55,300	37,600	35,200
預付款項、其他應收款項及其他資產	22	1,700	2,048	10,033
合約資產	21	—	—	1,674
非流動資產總值		127,812	107,312	105,662
流動資產				
存貨	19	68,870	44,646	60,090
貿易應收款項及應收票據	20	140,222	243,319	315,515
合約資產	21	6,740	13,231	9,551
預付款項、其他應收款項及其他資產	22	7,558	9,959	22,700
按公平值計入損益的金融資產	23	81,968	27,124	1,710
受限制現金	24	356	458	1,212
現金及現金等價物	24	412,968	221,733	113,349
流動資產總值		718,682	560,470	524,127
流動負債				
貿易應付款項及應付票據	25	46,179	54,334	116,654
其他應付款項及應計費用	26	65,329	67,884	95,791
合約負債	27	3,923	4,660	8,675
計息銀行貸款	28	68,039	58,461	124,200
租賃負債	14(b)	5,465	4,746	5,491
流動負債總額		188,935	190,085	350,811
流動資產淨值		529,747	370,385	173,316
總資產減流動負債		657,559	477,697	278,978
非流動負債				
租賃負債	14(b)	20,103	17,508	11,375
計息銀行貸款	28	—	9,900	—
其他應付款項及應計費用	26	5,000	—	—
遞延稅項負債	29	795	—	—
非流動負債總額		25,898	27,408	11,375
資產淨值		631,661	450,289	267,603
權益				
股本	30	—	14,802	14,802
實繳資本	30	14,602	—	—
儲備	31	617,783	440,279	255,121
母公司擁有人應佔權益		632,385	455,081	269,923
非控股權益		(724)	(4,792)	(2,320)
權益總額		631,661	450,289	267,603

有關[編纂]投資的詳情，請參閱本報告附註30。

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜 合 權 益 變 動 表

截 至 2023 年 12 月 31 日 止 年 度

	母 公 司 擁 有 人 應 佔								
	股 本	實 繳 資 本	資 本 儲 備	以 股 份 為 基 礎 的 付 款 儲 備	按 公 平 值 計 入 其 他 全 面 收 益 的 金 融 資 產 的 公 平 值 儲 備	累 計 虧 損	總 計	非 控 股 權 益	權 益 總 額
	人 民 幣 千 元 (附 註 30)	人 民 幣 千 元 (附 註 30)	人 民 幣 千 元 (附 註 31)	人 民 幣 千 元 (附 註 31)	人 民 幣 千 元 (附 註 31)	人 民 幣 千 元	人 民 幣 千 元	人 民 幣 千 元	人 民 幣 千 元
於 2023 年 1 月 1 日	–	13,994	1,411,058	95,031	4,760	(1,012,367)	512,476	–	512,476
年 內 虧 損	–	–	–	–	–	(212,402)	(212,402)	(724)	(213,126)
年 內 其 他 全 面 虧 損：									
按 公 平 值 計 入 其 他 全 面 收 益 的 股 權 投 資 的 公 平 值 變 動，扣 除 稅 項	–	–	–	–	(255)	–	(255)	–	(255)
年 內 全 面 虧 損 總 額	–	–	–	–	(255)	(212,402)	(212,657)	(724)	(213,381)
出 資	–	608	299,392	–	–	–	300,000	–	300,000
以 權 益 結 算 以 股 份 為 基 礎 的 付 款 安 排	–	–	–	32,566	–	–	32,566	–	32,566
於 2023 年 12 月 31 日	–	14,602	1,710,450*	127,597*	4,505*	(1,224,769)*	632,385	(724)	631,661

附 錄 一

會 計 師 報 告

截至2024年12月31日止年度

	母公司擁有人應佔									
	股本	實繳資本	資本儲備	以股份 為基礎的 付款儲備	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產的 公平值儲備	匯兌波動 儲備	累計虧損	總計	非控股權益	權益總額
	人民幣千元 (附註30)	人民幣千元 (附註30)	人民幣千元 (附註31)	人民幣千元 (附註31)	人民幣千元 (附註31)	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	-	14,602	1,710,450	127,597	4,505	-	(1,224,769)	632,385	(724)	631,661
年內虧損	-	-	-	-	-	-	(207,511)	(207,511)	(4,068)	(211,579)
年內其他全面虧損：										
按公平值計入其他全面 收益的股權投資的 公平值變動， 扣除稅項	-	-	-	-	(16,905)	-	-	(16,905)	-	(16,905)
與海外業務有關的 匯兌差額	-	-	-	-	-	(21)	-	(21)	-	(21)
年內全面虧損總額	-	-	-	-	(16,905)	(21)	(207,511)	(224,437)	(4,068)	(228,505)
出資	-	200	-	-	-	-	-	200	-	200
轉制為股份有限公司 失去一家實體的控制權 (附註33)	14,802	(14,802)	(670,158)	(71,154)	7,000	-	734,312	-	-	-
以權益結算以股份 為基礎的付款安排	-	-	5,226	-	-	-	-	5,226	-	5,226
於2024年12月31日	-	-	-	41,707	-	-	-	41,707	-	41,707
於2024年12月31日	14,802	-	1,045,518*	98,150*	(5,400)*	(21)*	(697,968)*	455,081	(4,792)	450,289

附 錄 一

會 計 師 報 告

截至2025年12月31日止年度

	母公司擁有人應佔									
	股本	實繳資本	資本儲備	以股份為 基礎的 付款儲備	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產的 公平值儲備	匯兌 波動儲備	累計虧損	總計	非控股	
									權益	權益總額
	人民幣千元 (附註30)	人民幣千元 (附註30)	人民幣千元 (附註31)	人民幣千元 (附註31)	人民幣千元 (附註31)	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2025年1月1日	14,802	–	1,045,518	98,150	(5,400)	(21)	(697,968)	455,081	(4,792)	450,289
年內虧損	–	–	–	–	–	–	(226,725)	(226,725)	(3,445)	(230,170)
年內其他全面虧損：										
按公平值計入其他全面 收益的股權投資的 公平值變動，扣除稅項 與海外業務有關的 匯兌差額	–	–	–	–	(2,400)	–	–	(2,400)	–	(2,400)
	–	–	–	–	–	(61)	–	(61)	–	(61)
年內全面虧損總額	–	–	–	–	(2,400)	(61)	(226,725)	(229,186)	(3,445)	(232,631)
一家附屬公司所有權權益的 變動(附註34)	–	–	(5,347)	–	–	–	–	(5,347)	5,347	–
以權益結算以股份為基礎的 付款安排	–	–	–	49,375	–	–	–	49,375	570	49,945
於2025年12月31日	14,802	–	1,040,171*	147,525*	(7,800)*	(82)*	(924,693)*	269,923	(2,320)	267,603

* 該等儲備賬分別構成於2023年、2024年及2025年12月31日的綜合財務狀況表中的綜合儲備人民幣617,783,000元、人民幣440,279,000元及人民幣255,121,000元。

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合現金流量表

	附註	截至12月31日止年度		
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
經營活動所得現金流量				
除稅前虧損		(213,126)	(211,579)	(230,170)
就下列各項作出調整：				
融資成本	7	2,980	3,076	3,158
利息收入	5	(13,571)	(9,993)	(4,193)
按公平值計入損益的金融資產的				
公平值收益	5	(2,831)	(1,700)	(224)
出售物業、廠房及設備的收益	5	(860)	(3,386)	(16)
應佔一家合營企業虧損		247	381	1,211
因與一家合營企業交易				
產生之未變現收益		1,023	336	—
匯兌差額淨額		(136)	(1,336)	400
以股份為基礎的付款開支	32	32,566	41,707	49,945
物業、廠房及設備折舊	6	17,042	19,560	13,393
使用權資產折舊	6	5,365	5,839	5,463
來自出租人的酌情租金優惠	14	(46)	(12)	—
無形資產攤銷	6	857	2,395	2,522
長期遞延開支攤銷		2,323	779	—
貿易應收款項減值	6	504	7,378	16,926
合約資產減值	6	68	172	40
存貨撥備／(撥備撥回)	6	(696)	218	1,616
		(168,291)	(146,165)	(139,929)
貿易應收款項及應收票據增加		(19,965)	(110,847)	(90,653)
合約資產增加／(減少)		(4,650)	(6,663)	1,966
預付款項、其他應收款項及				
其他資產減少／(增加)		9,412	(2,108)	(20,962)
存貨減少／(增加)		(395)	22,730	(22,309)
受限制現金增加		(356)	(102)	(754)
貿易應付款項及應付票據增加		35,746	8,211	62,320
其他應付款項及應計費用增加		11,657	15,711	28,246
合約負債增加		3,323	737	4,015
		(133,519)	(218,496)	(178,060)
已收利息		13,571	9,993	4,193
經營活動所用現金流量淨額		(119,948)	(208,503)	(173,867)

附 錄 一

會 計 師 報 告

	附 註	截至12月31日止年度		
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
投資活動所得現金流量				
出售物業、廠房及設備所得款項		936	5,679	16
購買物業、廠房及設備、 無形資產及其他長期資產		(29,762)	(37,734)	(8,237)
購買按公平值計入損益的 金融資產		(50,000)	(282,207)	(15,000)
出售按公平值計入損益的 金融資產的所得款項		21,463	338,750	40,638
失去一家實體的控制權	33	—	(224)	—
投資活動(所用)／所得現金流量淨額		(57,363)	24,264	17,417
融資活動所得現金流量				
出資		300,000	200	—
新增銀行貸款		73,009	78,200	104,197
銀行貸款還款		(38,405)	(77,876)	(48,401)
已付利息		(1,862)	(2,010)	(2,250)
租賃付款的利息部分		(1,209)	(1,070)	(865)
租賃付款本金部分		(4,761)	(5,746)	(5,877)
融資活動所得／(所用)現金流量淨額		326,772	(8,302)	46,804
現金及現金等價物增加／(減少)淨額		149,461	(192,541)	(109,646)
年初現金及現金等價物		263,423	412,968	221,733
外匯匯率變動的影響淨額		84	1,306	1,262
年末現金及現金等價物	24	412,968	221,733	113,349
現金及現金等價物結餘分析				
現金及銀行結餘		101,256	44,229	43,151
於收購時原到期日於3個月內的非抵押 定期存款		35,748	12,278	8,030
於收購時原到期日超過3個月 且具有類似活期存款的 選擇權於要求時提取的 非抵押定期存款		275,964	165,226	62,168
年末現金及現金等價物	24	412,968	221,733	113,349

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司 財 務 狀 況 表

	附 註	2023 年 人民 幣 千 元	於 12 月 31 日 2024 年 人民 幣 千 元	2025 年 人民 幣 千 元
非 流 動 資 產				
物 業、廠 房 及 設 備	13	9,223	8,201	9,529
使 用 權 資 產	14(a)	14,026	11,240	6,422
無 形 資 產	15	6,070	4,438	8,128
於 一 家 公 司 營 企 業 的 投 資		2,156	1,776	564
於 附 屬 公 司 的 投 資	17	958,366	1,030,401	1,110,053
指 定 為 按 公 平 值 計 入 其 他 全 面 收 益 的 股 權 投 資	18	55,300	37,600	35,200
預 付 款 項、其 他 應 收 款 項 及 其 他 資 產	22	813	907	693
非 流 動 資 產 總 值		1,045,954	1,094,563	1,170,589
流 動 資 產				
存 貨	19	15,971	11,791	8,975
貿 易 應 收 款 項 及 應 收 票 據	20	84,087	98,044	151,499
合 約 資 產	21	4,451	8,232	5,851
預 付 款 項、其 他 應 收 款 項 及 其 他 資 產	22	4,902	10,612	19,960
按 公 平 值 計 入 損 益 的 金 融 資 產	23	30,679	1,680	1,710
受 限 制 現 金	24	356	458	122
現 金 及 現 金 等 價 物	24	127,430	33,598	24,933
流 動 資 產 總 值		267,876	164,415	213,050
流 動 負 債				
貿 易 應 付 款 項 及 應 付 票 據	25	44,142	17,913	68,562
其 他 應 付 款 項 及 應 計 費 用	26	64,904	135,339	217,065
合 約 負 債	27	1,053	109	528
計 息 銀 行 貸 款	28	48,123	48,545	104,384
租 賃 負 債	14(b)	2,676	2,657	2,120
流 動 負 債 總 額		160,898	204,563	392,659
流 動 資 產 淨 值 / (負 債 淨 額)		106,978	(40,148)	(179,609)
總 資 產 減 流 動 負 債		1,152,932	1,054,415	990,980
非 流 動 負 債				
租 賃 負 債	14(b)	11,781	9,124	4,391
其 他 應 付 款 項 及 應 計 費 用	26	5,000	—	—
遞 延 稅 項 負 債	29	795	—	—
非 流 動 負 債 總 額		17,576	9,124	4,391
資 產 淨 值		1,135,356	1,045,291	986,589
權 益				
股 本	30	—	14,802	14,802
實 繳 資 本	30	14,602	—	—
儲 備	31	1,120,754	1,030,489	971,787
權 益 總 額		1,135,356	1,045,291	986,589

附 錄 一

會 計 師 報 告

II 過往財務資料附註

1. 公司資料

貴公司為於2016年2月3日在中華人民共和國(「中國」)成立的有限責任公司。 貴公司的註冊辦事處位於中國北京市房山區弘安路85號1號樓1層101室。

貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)主要於中國及海外從事提供自動駕駛解決方案。

根據 貴公司於2024年10月31日的股東決議案， 貴公司轉制為股份責任有限公司，股份數目為14,802,382股，每股面值為人民幣1元。

根據 貴公司於2025年5月15日的股東決議案， 貴公司每股面值人民幣1.00元的股份拆細為10股每股面值人民幣0.10元的股份。該股份拆細完成後， 貴公司的註冊資本為人民幣14,802,382元，分為148,023,820股每股面值人民幣0.10元的股份。

於本報告日期， 貴公司於其附屬公司擁有直接及間接權益，該等公司均為私人有限公司， 貴公司主要附屬公司的詳情載列如下：

名稱	附註	註冊成立/註冊的地點及日期以及營業地點	已發行普通/註冊實繳股本面值	貴公司應佔股權百分比		主要活動
				直接	間接	
馭勢(上海)汽車科技有限公司	(a)/(d)/(e)	中國/中國內地 2016年11月1日	人民幣50,000,000元	100%	—	提供自動駕駛解決方案及研發中心
馭勢科技(浙江)有限公司	(a)/(d)/(e)	中國/中國內地 2017年7月18日	人民幣50,000,000元	100%	—	提供自動駕駛解決方案
馭勢科技(香港)有限公司	(b)/(f)	香港 2022年6月7日	50,000港元	—	100%	提供自動駕駛解決方案
馭勢科技(新加坡)有限公司	(c)/(f)	新加坡 2024年4月16日	150,000美元	—	100%	提供自動駕駛解決方案

上表列出 貴公司附屬公司，而董事認為，該等附屬公司於有關期間主要影響業績或構成 貴集團資產淨值的重大部分。

附註：

- 根據中國企業會計準則編製該等實體截至2023年及2024年12月31日止年度法定財務報表已由東審鼎立國際會計師事務所有限責任公司蘇州分公司審核，其為於中國/中國內地註冊的註冊公眾會計師事務所。
- 自2022年6月7日(註冊成立日期)至2023年12月31日期間及截至2024年12月31日止年度的法定財務報表根據香港會計師公會頒布的香港中小企業財務報告準則編製，由香港註冊的註冊會計師TC-Professional CPA Limited審核。
- 於2024年4月16日(註冊成立日期)至2024年12月31日期間的法定財務報表根據新加坡1967年公司法條文及財務報告準則編製，由新加坡註冊的註冊會計師Alliance Assurance PAC審核。
- 該等實體尚未聘請會計師事務所審核其2025年財務報表。
- 該等實體已聘請會計師事務所審核截至2025年12月31日止年度的財務報表。於本報告日期，審計報告尚未發出。

附 錄 一

會 計 師 報 告

2.1 編製基準

就向[編纂]投資者發行的普通股而言，根據 貴公司與[編纂]投資者就終止 貴公司授出的若干特別權利(包括如本報告附註30所述自始無效的贖回權、清算優先權及反攤薄權)訂立的終止協議，經計及 貴公司所在司法權區的法律及監管框架以及規管終止協議的法律，董事認為，於有關期間將[編纂]投資呈列為權益屬恰當。有關財務影響的詳情，見本報告附註30。

過往財務資料根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒布的國際財務報告準則會計準則編製，當中包括所有國際財務報告準則、國際會計準則(「國際會計準則」)及詮釋。於編製整個有關期間的過往財務資料時，貴集團已提早採納自2025年1月1日開始的會計期間生效的所有國際財務報告準則會計準則連同相關過渡條文。

過往財務資料根據歷史成本慣例編製，惟按公平值計入損益的金融資產及指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資按公平值計量。

儘管 貴公司於2025年12月31日錄得流動負債淨額人民幣179,609,000元，過往財務資料仍按持續經營基準編製。董事認為，貴公司將擁有充足的營運資金，以滿足到期的金融負債及責任，並維持其未來12個月的營運。

綜合入賬基準

過往財務資料包括 貴公司及其附屬公司的財務報表。附屬公司為 貴公司直接或間接控制的實體(包括結構性實體)。當 貴集團因參與被投資方而對可變回報承擔風險或享有權利，並有能力透過其對被投資方的權力(即賦予 貴集團現有能力主導被投資方相關活動的既存權利)影響該等回報時，即取得控制權。

一般情況下，假設擁有大多數投票權者擁有控制權。當 貴公司持有少於被投資方大多數的投票權或類似權利，則 貴集團於評估其對被投資方是否擁有權力時會考慮所有相關事實及情況，包括：

- (a) 與被投資方的其他具投票權持有人的合約安排；
- (b) 其他合約安排產生的權利；及
- (c) 貴集團的投票權及潛在投票權。

附屬公司按與 貴公司相同的報告期間編製財務報表，並使用一致的會計政策。附屬公司的業績自 貴集團取得控制權之日起綜合入賬，並繼續綜合入賬，直至有關控制權終止之日為止。

損益及其他全面收益各組成部分歸屬於 貴集團母公司擁有人及非控股權益，即使此舉導致非控股權益出現虧絀結餘。所有與 貴集團成員公司之間的交易有關的集團內公司間資產及負債、權益、收入、開支及現金流量均於綜合入賬時悉數對銷。

倘有事實及情況顯示上述控制權三個要素中的一個或以上要素發生變動，則 貴集團重新評估其是否對被投資方擁有控制權。未失去控制權的附屬公司的所有權權益變動按股權交易入賬。

倘 貴集團失去對一家附屬公司的控制權，則其終止確認相關資產(包括商譽)、負債、任何非控股權益及匯兌波動儲備；以及於損益表確認任何保留投資的公平值及由此產生的任何盈餘或虧絀。過往於其他全面收益確認的 貴集團應佔部分按 貴集團已直接出售有關資產或負債的情況下原須採用的相同基準重新分類至損益表或保留溢利(如適用)。

附 錄 一

會 計 師 報 告

2.2 已頒布但尚未生效的國際財務報告準則會計準則

貴集團並無於過往財務資料應用下列已頒布但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則。貴集團擬於該等新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則(倘適用)生效時應用該等準則。

國際財務報告準則第18號	財務報表的呈列及披露 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)	對金融工具的分類及計量的修訂 ¹
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)	依賴自然能源生產電力的合約 ¹
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 ³
國際會計準則第21號(修訂本)	換算為惡性通貨膨脹呈列貨幣 ²
國際財務報告準則會計準則年度改進—第11冊	國際財務報告準則第1號、國際財務報告準則第7號、國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第10號及國際會計準則第7號的修訂 ¹

¹ 於2026年1月1日或之後開始的年度期間生效

² 於2027年1月1日或之後開始的年度/報告期間生效

³ 尚未釐定強制生效日期，惟可供採納

有關預期適用於貴集團的該等國際財務報告準則會計準則的進一步資料於下文載述。

國際財務報告準則第18號取代國際會計準則第1號財務報表的呈列。儘管多個章節沿用自國際會計準則第1號且變動有限，國際財務報告準則第18號引入於損益表內呈列的新規定，包括指定總計及小計。實體須將損益表內所有收入及開支分類至以下5個類別之一：經營、投資、融資、所得稅及已終止經營業務，並呈列2項新界定小計。其亦規定於單一附註中披露管理層界定的績效計量，並對主要財務報表及附註中資料的分組(匯總及分類)及位置提出更高要求。過往載於國際會計準則第1號的部分規定遷移至國際會計準則第8號會計政策、會計估計更改及錯誤更正內，其已更名為國際會計準則第8號財務報表的編製基準。由於頒布國際財務報告準則第18號，對國際會計準則第7號現金流量表、國際會計準則第33號每股盈利及國際會計準則第34號中期財務報告作出有限但廣泛適用的修訂。此外，對其他國際財務報告準則會計準則作出相應細微修訂。國際財務報告準則第18號及其他國際財務報告準則會計準則的相應修訂於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效並允許提早應用，須追溯應用。預期應用國際財務報告準則第18號不會對貴集團的財務狀況產生重大影響，惟預期將影響損益表及現金流量表的呈列以及未來財務資料的披露。貴集團將繼續評估國際財務報告準則第18號對貴集團財務資料的影響。

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)對金融工具的分類及計量的修訂釐清金融資產或金融負債終止確認的日期，並引入一項會計政策選擇權，即倘符合特定標準，可終止確認於結算日期前透過電子支付系統結算的金融負債。該等修訂本釐清如何評估具有環境、社會及管治及其他類似或然特徵的金融資產的合約現金流量特徵。此外，該等修訂本釐清具有無追索權特徵的金融資產及合約掛鈎工具的分類規定。該等修訂本亦包括對指定為按公平值計量且變動計入其他全面收益的權益工具及具有或然特徵的金融工具的投資的額外披露。該等修訂本應追溯應用，並對首次應用日期的期初保留溢利(或其他權益組成部分)作出調整。過往期間毋須重列，並僅可在不使用事後證明的情況下重列。允許同時提早應用所有修訂本或僅提早應用與金融資產分類有關的修訂本。預期該等修訂本不會對貴集團的財務資料產生任何重大影響。

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)依賴自然能源生產電力的合約釐清範圍內合約「自用」規定的應用，並修訂範圍內合約現金流量對沖關係中被對沖項目的指定規定。該等修訂本亦包括額外披露，使財務報表使用者能夠了解該等合約對實體財務表現及未來現金流量的影響。與自用例外情況有關的修訂本應追溯應用。過往期間毋須重列，並僅可在不使用事後證明的情況下重列。與對沖會計有關的修訂本應前瞻性應用至首次應用之日或之後指定的新對沖關係，並允許提早應用。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)應同時應用。預期該等修訂本不會對貴集團的財務資料產生任何重大影響。

國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號(修訂本)針對國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號有關投資者與其聯營公司或合營企業之間資產出售或注資規定的不一致

附 錄 一

會 計 師 報 告

情況。該等修訂本規定，資產出售或注資構成一項業務時，須悉數確認下游交易產生的收益或虧損。就交易涉及不構成一項業務的資產而言，由該交易產生的收益或虧損於該投資者的損益內確認，僅以不相關投資者於該聯營公司或合營企業的權益為限。該等修訂本將前瞻性應用。國際會計準則理事會無限期推遲該等修訂本的生效日期。然而，該等修訂本現時可供採納。預期該等修訂本不會對 貴集團的財務資料產生任何重大影響。

國際會計準則第21號(修訂本)換算為惡性通貨膨脹呈列貨幣規定，須按期末匯率將非惡性通貨膨脹功能貨幣換算為惡性通貨膨脹呈列貨幣。該等修訂本亦規定，若實體功能貨幣及呈列貨幣均為惡性通貨膨脹經濟中的貨幣，則須根據國際會計準則第29號惡性通貨膨脹經濟中的財務報告第34段，對功能貨幣屬非惡性通貨膨脹經濟中的貨幣的境外業務比較數字採用一般價格指數進行重列。該等修訂本引入若干額外披露要求。允許提前應用。預期該等修訂本不會對 貴集團的財務報表產生任何影響。

國際財務報告準則會計準則年度改進—第11冊載列國際財務報告準則第1號、國際財務報告準則第7號(及隨附國際財務報告準則第7號實施指引)、國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第10號及國際會計準則第7號(修訂本)。預期適用於 貴集團的該等修訂本詳情如下：

- 國際財務報告準則第7號金融工具：披露：該等修訂本已更新國際財務報告準則第7號第B38段及國際財務報告準則第7號實施指引第IG1、IG14及IG20B段內的若干措辭，以簡化或與準則中其他段落及／或其他準則中所用的概念及術語保持一致。此外，該等修訂本釐清，國際財務報告準則第7號實施指引未必說明國際財務報告準則第7號所述各段的全部規定，亦不產生額外規定，並允許提早應用。預期該等修訂本不會對 貴集團的財務資料產生任何重大影響。
- 國際財務報告準則第9號金融工具：該等修訂本釐清，當承租人已釐定租賃負債已根據國際財務報告準則第9號終止，承租人須應用國際財務報告準則第9號第3.3.3段，並於損益確認任何產生的收益或虧損。然而，該等修訂並未處理承租人如何區分國際財務報告準則第16號所界定的租賃修訂與根據國際財務報告準則第9號終止租賃負債。此外，該等修訂本已更新國際財務報告準則第9號第5.1.3段及國際財務報告準則第9號附錄A內的若干措辭，以解決潛在混淆情況，並允許提早應用。預期該等修訂本不會對 貴集團的財務資料產生任何重大影響。
- 國際財務報告準則第10號綜合財務報表：該等修訂本釐清，國際財務報告準則第10號第B74段所描述的關係僅為投資者與作為投資者實際代理人的其他各方可能存在的各種關係的一個範例，其已剔除與國際財務報告準則第10號第B73段規定的不一致之處，並允許提早應用。預期該等修訂本不會對 貴集團的財務資料產生任何重大影響。
- 國際會計準則第7號現金流量表：於過往刪除「成本法」的界定後，該等修訂本將國際會計準則第7號第37段的「成本法」替換為「按成本計」，並允許提早應用。預期該等修訂本不會對 貴集團的財務資料產生任何影響。

2.3 重大會計政策

於合營企業的投資

合營企業為一類合營安排，據此，擁有該安排的共同控制權的各方均有權享有該合營企業的資產淨值。共同控制權指訂約協定共享安排控制權，僅在相關活動決策須經共享控制權的各方一致同意的情況下存在。

貴集團於合營企業的投資根據權益會計法按 貴集團應佔資產淨值減任何減值虧損於綜合財務狀況表列賬，並作出調整使可能存在任何不一致的會計政策保持一致。

貴集團應佔合營企業的收購後業績及其他全面收益分別計入綜合損益表及綜合全面收益表。此外，當直接於合營企業的權益確認變動時，貴集團於綜合權益變動表中確認其應佔的任何變動(倘適用)。除未變現虧損證明所轉讓資產出現減值外，貴集團與其合營企業進行交易所產生的未變現收益及虧損均予以對銷，以 貴集團於合營企業的投資為限。收購合營企業產生的商譽計入作為 貴集團於合營企業的投資的一部分。

於失去對合營企業的共同控制權後，貴集團按其公平值計量及確認任何保留投資。於失去共同控制權後合營企業賬面值與保留投資及出售所得款項的公平值之間的任何差額於損益表中確認。

附錄一

會計師報告

公平值計量

貴集團於各有關期間結束時計量其按公平值計入損益的金融資產及指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資。公平值為市場參與者於計量日期於有序交易中出售資產原應收取或轉讓負債原應支付的價格。公平值計量假設出售資產或轉讓負債的交易於資產或負債的主要市場進行，或如無主要市場，則在對資產或負債最有利的市場進行。主要或最有利市場必須為貴集團可進入的市場。假設市場參與者以彼等的最佳經濟利益行事，資產或負債的公平值基於市場參與者為該資產或負債定價時會採用的假設計量。

非金融資產的公平值計量計及市場參與者從使用該資產的最高及最佳用途，或將該資產售予另一名會使用該資產的最高及最佳用途的市場參與者可產生經濟效益的能力。

貴集團使用適用於相關情況的估值方法，而其有足夠數據計量公平值，以盡量利用相關可觀察輸入數據及盡量減少使用不可觀察輸入數據。

公平值於過往財務資料計量或披露的所有資產及負債基於對公平值計量整體屬重要的最低層輸入數據按如下所述在公平值層級中分類：

- 第一層 — 按相同資產或負債於活躍市場的報價(未經調整)計算
- 第二層 — 按估值方法計算(其就計量公平值而言屬重大的最低層輸入數據可直接或間接觀察)
- 第三層 — 按估值方法計算(其就計量公平值而言屬重大的最低層輸入數據不可觀察)

對於在過往財務資料以經常基準確認的資產及負債，貴集團於各有關期間結束時根據就公平值計量整體而言屬重大的最低層輸入數據，通過重新評估分類以確定各層級之間是否出現轉移。

非金融資產減值

倘出現減值跡象或當資產須進行年度減值測試(存貨、合約資產及金融資產除外)，則估計資產的可收回金額。資產的可收回金額為資產或現金產生單位的使用價值與其公平值減出售成本的較高者，並就個別資產釐定，除非該資產並不產生很大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下，就資產所屬現金產生單位釐定可收回金額。

減值虧損僅於資產賬面值超過其可收回金額時確認。評估使用價值時，估計未來現金流量按可反映金錢時間值及資產特定風險的現時市場評估的稅前折現率折現至現值。減值虧損於其產生期間在損益表中自與已減值資產功能一致的開支類別扣除。

於各有關期間結束時進行評估，以決定過往已確認的減值虧損是否有不再存在或可能已經減少的跡象。倘存在該跡象，則對可收回金額作出估計。過往已確認的資產(商譽除外)減值虧損僅會於用以釐定該資產可收回金額的估計改變時撥回，惟撥回後的金額不得高於在過往年度並無就資產確認減值虧損情況下原應釐定的賬面值(扣除任何折舊／攤銷)。減值虧損的撥回於產生期間計入損益表。

關聯方

倘任何一方符合以下條件，則視為與貴集團有關聯：

- (a) 該方屬以下人士或該人士的家庭近親成員
 - (i) 控制或共同控制貴集團；
 - (ii) 對貴集團有重大影響力；或
 - (iii) 擔任貴集團或貴集團母公司的主要管理層成員；

或

- (b) 該方為下列任何條件適用的實體：

附 錄 一

會 計 師 報 告

- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團的成員公司；
- (ii) 一家實體為另一家實體(或為另一家實體的母公司、附屬公司或同系附屬公司)的聯營公司或合營企業；
- (iii) 該實體與 貴集團均為同一第三方的合營企業；
- (iv) 一家實體為第三方實體的合營企業，而另一家實體為該第三方實體的聯營公司；
- (v) 該實體是為 貴集團或 貴集團關聯實體的僱員利益的離職後福利計劃；
- (vi) 該實體受(a)項所識別人士控制或共同控制；
- (vii) (a)(i)項所識別人士對該實體有重大影響力或屬該實體(或該實體母公司)的主要管理層成員；及
- (viii) 該實體或其所屬集團的任何成員公司向 貴集團或 貴集團母公司提供主要管理人員服務。

物業、廠房及設備以及折舊

物業、廠房及設備按成本減累計折舊及任何減值虧損列賬。物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及使資產達致擬定用途的運作狀況及地點所產生的任何直接應佔成本。

於物業、廠房及設備項目投入營運後產生的支出(如維修及保養)通常於其產生期間自損益表扣除。倘符合確認標準，重大檢查的支出作為重置於資產賬面值中撥充資本。倘物業、廠房及設備的重要部分須定期更換，貴集團確認該等部分為具有特定可使用年期的個別資產，並相應進行折舊。

折舊使用直線法計算，以將物業、廠房及設備各項目的成本於其估計可使用年期限內撇銷至其剩餘價值。就此所用的主要年度比率如下：

機器設備	10%至25%
電子設備及其他	5%至33%
租賃物業裝修	1.75年至8.25年

倘物業、廠房及設備項目部分的可使用年期不同，則該項目的成本按合理基準在各部分中分配，而各部分單獨計算折舊。剩餘價值、可使用年期及折舊方法至少會於各財政年度末進行檢討及調整(如適用)。

物業、廠房及設備項目(包括已初步確認的任何重大部分)於出售時或預期其使用或出售不會產生任何未來經濟利益時終止確認。於終止確認資產年度的損益表中確認的任何出售或報廢收益或虧損為相關資產的出售所得款項淨額與其賬面值的差額。

無形資產(商譽除外)

單獨取得的無形資產於初步確認時按成本計量。其他無形資產的可使用年期評估為有限或無限。具有有限年期的無形資產其後於可使用經濟年期中攤銷，並於有跡象顯示無形資產可能出現減值時評估減值。具有有限可使用年期的無形資產的攤銷期及攤銷方法至少於各財政年度末進行檢討。

軟件

已購買軟件按成本減任何減值虧損列賬，並按其估計可使用年期5至10年(主要參考所購買軟件的許可期釐定)以直線法攤銷。

商標

商標按成本減任何減值虧損列賬，並按其估計可使用年期10年(主要參考已註冊商標的有效期釐定)以直線法攤銷。

附 錄 一

會 計 師 報 告

研發成本

所有研究成本於產生時自損益表扣除。

開發新產品項目產生的支出僅會在 貴集團可顯示下列各項時撥充資本，並作遞延處理：完成該項無形資產以作使用或出售用途在技術上可行； 貴集團有意完成並能夠使用或出售該項資產；該項資產將如何產生未來經濟利益；完成該項目的可用資源；以及有能力在開發過程中可靠地計量開支。不符合該等標準的產品開發開支於產生時支銷。

租賃

貴集團於合約開始時評估合約是否屬或包含租賃。倘合約為換取代價而給予在一段時間內控制已識別資產使用的權利，則該合約屬或包含租賃。

貴集團作為承租人

貴集團就所有租賃應用單一確認及計量方法，惟短期租賃及低價值資產租賃除外。 貴集團確認租賃負債以作出租賃付款，而使用權資產指使用相關資產的權利。

(a) 使用權資產

使用權資產於租賃開始日期(即相關資產可供使用當日)確認。使用權資產按成本減任何累計折舊及任何減值虧損計量，並就任何重新計量租賃負債作出調整。使用權資產成本包括已確認租賃負債的金額、產生的初始直接成本及於開始日期或之前作出的租賃付款，扣減任何已收租賃優惠。使用權資產使用直線法於資產的租期與估計可使用年期(以較短者為準)內折舊如下：

樓宇	1.08年至9.58年

倘於租期結束時租賃資產的所有權轉讓至 貴集團或成本反映行使購買選擇權，折舊則根據資產估計可使用年期計算。

(b) 租賃負債

租賃負債於租賃開始日期按租期內作出的租賃付款現值確認。租賃付款包括定額付款(含實質定額款項)減任何應收租賃優惠、取決於指數或利率的可變租賃付款以及剩餘價值擔保下預期支付的金額。租賃付款亦包括 貴集團合理確定行使的購買選擇權的行使價及倘租期反映 貴集團行使終止租賃選擇權，有關終止租賃支付的罰款。不取決於指數或利率的可變租賃付款在出現觸發付款的事件或條件的期間內確認為開支。

於計算租賃付款現值時，由於租賃內所含利率無法輕易釐定，故 貴集團於租賃開始日期使用其增量借款利率。於開始日期後，租賃負債金額增加，以反映利息增值及就所作租賃付款減少。此外，倘出現修改、租期變動、租賃付款變動(例如指數或利率變動引致的未來租賃付款變動)或購買相關資產的選擇權評估變更，租賃負債賬面值將重新計量。

(c) 短期租賃

貴集團對其樓宇的短期租賃(即該等自開始日期起租期為12個月或以內且不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以直線法於租期內確認為開支。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴集團作為出租人

當 貴集團作為出租人時，於租賃開始時(或發生租賃修訂時)將其每一項租賃分類為經營租賃或融資租賃。

貴集團並未轉移資產所有權所附帶的絕大部分風險及回報的租賃分類為經營租賃。租金收入於租期內按直線法入賬，並根據其經營性質計列綜合損益表內。於磋商及安排經營租賃時產生的初始直接成本加入至租賃資產的賬面值，並於租期內按與租金收入相同的基準確認。或然租金於所賺取的期間內確認為收益。

投資及其他金融資產

初步確認及計量

金融資產於初步確認時分類為其後按攤銷成本、按公平值計入其他全面收益及按公平值計入損益計量。

金融資產的分類在初步確認時取決於金融資產的合約現金流量特徵及 貴集團管理該等金融資產的業務模式。除並無重大融資部分或 貴集團已應用不就重大融資部分影響作出調整的可行權宜方法的貿易應收款項外， 貴集團按其公平值加(倘並非按公平值計入損益的金融資產)交易成本初步計量金融資產。並無重大融資部分或 貴集團根據下文「收益確認」所載政策應用可行權宜方法的貿易應收款項按照國際財務報告準則第15號釐定的交易價格計量。

為使金融資產按攤銷成本或按公平值計入其他全面收益進行分類及計量，其需產生純粹為支付本金及未償還本金的利息(「純粹為支付本金及利息」)的現金流量。現金流量並非純粹為支付本金及利息的金融資產分類為按公平值計入損益計量而不論業務模式。

貴集團管理金融資產的業務模式指其如何管理其金融資產以產生現金流量。業務模式釐定現金流量是否來自收取合約現金流量、出售金融資產，或兩者兼具。按攤銷成本分類及計量的金融資產於目的為持有金融資產以收取合約現金流量的業務模式內持有，而按公平值計入其他全面收益分類及計量的金融資產於目的為持有金融資產以收取合約現金流量及出售的業務模式內持有。非於上述業務模式內持有的金融資產按公平值計入損益分類及計量。

購買或出售須在一般由法規或市場慣例確定的期間內交付資產的金融資產於交易日(即 貴集團承諾購買或出售該資產日期)確認。

其後計量

金融資產的其後計量取決於以下分類：

按攤銷成本計量的金融資產(債務工具)

按攤銷成本計量的金融資產其後使用實際利率法計量，並須予減值。當資產終止確認、修訂或出現減值時，收益及虧損於損益表中確認。

指定為按公平值計入其他全面收益的金融資產(股權投資)

於初步確認時， 貴集團可選擇於股權投資符合國際會計準則第32號金融工具：呈列項下的股權定義且並非持作買賣時，將其股權投資不可撤回地分類為指定為按公平值其他全面收益的股權投資。有關分類按個別工具基準釐定。

該等金融資產的收益及虧損概不撥回至損益表。當支付權確立時，與股息相關的經濟利益很可能會流入 貴集團，而股息金額能夠可靠地計量，股息於損益表中確認為其他收入，惟當 貴集團於作為收回金融資產一部分成本的所得款項中獲益時則除外，於此情況下，該等收益於其他全面收益入賬。指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資毋須進行減值評估。

按公平值計入損益的金融資產

按公平值計入損益的金融資產按公平值於財務狀況表內列賬，而公平值變動淨額於損益表內確認。

此類別包括 貴集團並無不可撤回地選擇按公平值計入其他全面收益進行分類的衍生工具及股權投資。股權投資股息在支付權確立時亦於損益表中確認為其他收入。

附 錄 一

會 計 師 報 告

終止確認金融資產

金融資產(或(如適用)金融資產的一部分或一組類似金融資產的一部分)主要於下列情況下終止確認(即自 貴集團的綜合財務狀況表移除)：

- 收取該項資產所產生現金流量的權利已屆滿；或
- 貴集團已轉讓其收取該項資產所產生現金流量的權利，或根據「轉遞」安排已承擔責任，須在無重大延誤的情況下向第三方悉數支付所收取的現金流量；及(a) 貴集團已轉讓該項資產的絕大部分風險及回報；或(b) 貴集團既無轉讓亦無保留該項資產的絕大部分風險及回報，但已轉讓該項資產的控制權。

當 貴集團已轉讓其收取資產所產生現金流量的權利或已訂立轉遞安排，貴集團評估是否保留該項資產所有權的風險及回報以及其程度。當 貴集團並無轉讓或保留該項資產的絕大部分風險及回報，亦無轉讓該項資產的控制權，則 貴集團繼續確認已轉讓資產，以其持續參與程度為限。在此情況下，貴集團亦確認相關負債。已轉讓資產及相關負債按反映 貴集團所保留權利及責任的基準計量。

以擔保形式對已轉讓資產的持續參與，按該項資產的原賬面值與 貴集團可能被要求償還的最高代價金額中的較低者計量。

金融資產減值

貴集團就並非以按公平值計入損益持有的所有債務工具確認預期信貸虧損(「**預期信貸虧損**」)撥備。預期信貸虧損基於根據合約到期的合約現金流量與 貴集團預期收取的所有現金流量之間的差額，並以原實際利率的概約值折現。預期現金流量將包括出售所持抵押品或組成合約條款的其他信貸提升措施的現金流量。

一般方法

預期信貸虧損分兩階段確認。就自初步確認以來未有大幅上升的信貸風險而言，預期信貸虧損就未來12個月內可能發生的違約事件導致的信貸虧損計提(12個月預期信貸虧損)。就自初步確認以來已經大幅上升的信貸風險而言，不論違約時間，須就風險的剩餘年期內預期發生的信貸虧損計提虧損撥備(全期預期信貸虧損)。

於各有關期間結束時，貴集團評估自初步確認以來金融工具的信貸風險是否大幅上升。進行評估時，貴集團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步確認日期發生違約的風險，同時考慮毋須付出過多成本或努力即可獲得的合理及有據資料，包括過往及前瞻性資料。貴集團認為於合約付款逾期超過30日時信貸風險大幅增加。

當合約付款逾期90日時，貴集團將金融資產視為違約。然而，在若干情況下，當內部或外部資料表明 貴集團在計及其持有的任何信貸提升措施前，不大可能悉數收取未償還合約金額時，貴集團亦可能將金融資產視為違約。

金融資產於並無合理預期收回合約現金流量時撇銷。

除下文詳述應用簡化方法的貿易應收款項外，按攤銷成本計量的金融資產須按一般方法進行減值，並分類至以下階段以計量預期信貸虧損。

第一階段	—	信貸風險自初步確認以來並無大幅上升的金融工具，其虧損撥備按相當於12個月預期信貸虧損的金額計量
第二階段	—	自初步確認以來信貸風險已大幅上升但不屬於信貸減值金融資產的金融工具，其虧損撥備按相當於全期預期信貸虧損的金額計量
第三階段	—	於報告日期已出現信貸減值(但並非購買或源生信貸減值)的金融資產，其虧損撥備按相當於全期預期信貸虧損的金額計量

附 錄 一

會 計 師 報 告

簡化方法

就並無重大融資成分或 貴集團已應用可行權宜方法不調整重大融資組成部分影響的貿易應收款項及合約資產而言， 貴集團應用簡化方法計算預期信貸虧損。根據簡化方法， 貴集團不會追蹤信貸風險的變化，而是於各報告日期根據全期預期信貸虧損確認虧損撥備。 貴集團已根據其過往信貸虧損經驗建立撥備矩陣，並根據債務人特定的前瞻性因素及經濟環境作出調整。

金融負債

初步確認及計量

金融負債於初步確認時分類為貸款及借款或應付款項(視適用情況而定)。

所有金融負債初步按公平值確認，倘為貸款及借款以及應付款項，則扣除直接應佔交易成本。

貴集團的金融負債包括貿易及其他應付款項以及計息銀行貸款。

其後計量

金融負債其後計量取決於以下分類：

按攤銷成本計量的金融負債(貿易及其他應付款項以及借款)

於初步確認後，貿易及其他應付款項以及計息銀行貸款其後使用實際利率法按攤銷成本計量，除非折現的影響並不重大，於此情況下，則按成本列賬。當負債終止確認以及按實際利率法進行攤銷程序時，其收益及虧損於損益表中確認。

計算攤銷成本時考慮收購所產生的任何折現或溢價，以及作為實際利率組成部分的費用或成本。實際利率攤銷於損益表計入融資成本。

終止確認金融負債

當負債項下的責任獲解除、取消或屆滿，則終止確認金融負債。

當現有金融負債被來自同一貸款人的另一項按極不相同條款的負債替代，或現有負債的條款大幅修訂，則該項交換或修改視作終止確認原有負債及確認新負債，而各自賬面值之間的差額於損益表中確認。

存貨

存貨按成本與可變現淨值中的較低者列賬。成本以加權平均基準釐定，就在製品及製成品而言，包括直接材料、直接勞工及適當比例的間接開支。可變現淨值按估計售價減完成及出售將產生的任何估計成本而定。

現金及現金等價物

財務狀況表內的現金及現金等價物包括手頭及銀行現金，以及可隨時轉換為已知數額的現金、價值變動風險不大及為履行短期現金承諾持有而一般於3個月內到期的短期高流動性存款。

就綜合現金流量表而言，現金及現金等價物包括手頭現金及銀行現金，以及上文界定的短期存款。

撥備

撥備於因過往事件產生現時責任(法定或推定)且可能需要未來資源流出以清償該責任時予以確認，前提是可就該責任金額作出可靠估計。

當折現的影響屬重大時，就撥備確認的金額為於各有關期間結束時預期償付該責任所需未來開支的現值。隨時間流逝而增加的已折現現值金額於損益表中計入融資成本。

貴集團就保修期內出現缺陷進行一般維修的若干產品銷售及服務提供計提保修撥備。 貴集團就該等保證類保修作出的撥備基於銷量以及有關維修及退貨量的過往經驗折現至其現值(如適用)初步確認。與保修有關的成本會每年修訂。

附 錄 一

會 計 師 報 告

所得稅

所得稅包括即期及遞延稅項。與在損益外確認的項目有關的所得稅於損益外的其他全面收益或直接於權益內確認。

即期稅項資產及負債按預期向稅務機關收回或支付的金額根據截至各有關期間結束時已頒布或實質上已頒布的稅率(及稅法)計量，當中考慮 貴集團營運所在國家的現行詮釋及慣例。

遞延稅項採用負債法就各有關期間結束時資產及負債稅基與就財務申報而言賬面值之間的所有暫時差額計提撥備。

遞延稅項負債就所有應課稅暫時差額確認，惟以下情況除外：

- 因初步確認業務合併以外交易中資產或負債產生的遞延稅項負債，而進行有關交易時既不會影響會計溢利及應課稅損益，亦不會產生等額應課稅及可扣稅暫時差額；及
- 就與於附屬公司及合營企業的投資有關的應課稅暫時差額而言，暫時差額的撥回時間可受控制，而暫時差額於可見未來很可能不會撥回。

遞延稅項資產就所有可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及任何未動用稅項虧損結轉予以確認。遞延稅項資產於可能有應課稅溢利用以抵銷可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉的情況下予以確認，惟以下情況除外：

- 因初步確認業務合併以外交易中資產或負債產生的與可扣稅暫時差額有關的遞延稅項資產，而進行有關交易時既不會影響會計溢利及應課稅損益，亦不會產生等額應課稅及可扣稅暫時差額；及
- 就與於附屬公司及合營企業的投資有關的可扣稅暫時差額而言，遞延稅項資產僅於暫時差額很可能於可見未來撥回及可能有應課稅溢利用以抵銷暫時差額的情況下，方予確認。

遞延稅項資產的賬面值於各有關期間結束時審閱，並於不再可能有充足應課稅溢利以動用全部或部分遞延稅項資產時作出相應扣減。未確認遞延稅項資產於各有關期間結束時重新評估，並在可能有充足應課稅溢利以收回全部或部分遞延稅項資產的情況下予以確認。

遞延稅項資產及負債按預期於資產變現或清償負債期間適用的稅率根據截至各有關期間結束時已頒布或實質上已頒布的稅率(及稅法)計量。

當且僅當 貴集團擁有可強制執行的合法權利抵銷即期稅項資產及即期稅項負債，且遞延稅項資產及遞延稅項負債與同一稅務機關對同一課稅實體或不同課稅實體(擬以淨額基準結算即期稅項負債及資產，或同時變現資產及償付負債)於各未來期間(預期將結算或收回巨額遞延稅項負債或資產)徵收的所得稅有關時，遞延稅項資產及遞延稅項負債方予抵銷。

政府補助

於能夠合理保證將收到政府補助且將符合所有附帶條件時，有關補助按公平值確認。當補助與開支項目有關時，政府補助於擬補償成本支銷的期間有系統地確認為收入。

收益確認

客戶合約收益

客戶合約收益於貨品或服務控制權轉移至客戶時確認，確認的金額反映 貴集團預期就交換該等貨品或服務而有權收取的代價。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴集團根據多項因素的持續性評估決定收益應按總額或淨額呈報。於釐定 貴集團作為主事人或代理向客戶提供貨品或服務時，貴集團需要首先確定於特定貨品或服務轉移至客戶前控制特定貨品或服務的人士。貴集團遵循主事人與代理考量的會計指引評估 貴集團於特定貨品或服務轉移至客戶前是否控制特定貨品或服務，指標包括但不限於(a)該實體是否主要負責履行提供特定服務的承諾；(b)實體在特定服務轉移至客戶前有否存貨風險；及(c)實體在確定特定貨品或服務的價格方面有否酌情權。由於概無因素單獨被視為推定或具決定性，故管理層對上述因素進行考慮，並在評估該等指標時根據不同情況應用判斷。

於合約開始時，貴集團評估已向客戶承諾的貨品或服務，並在(a)一項(或一組)明確貨品或服務；或(b)一系列大致相同且具有相同模式的明確貨品或服務轉移至客戶時，將其識別為履約責任。

貴集團從事提供自動駕駛相關解決方案及服務，包括自動駕駛車輛解決方案、自動駕駛套件解決方案及自動駕駛軟件解決方案。

(a) 自動駕駛車輛解決方案

提供自動駕駛車輛解決方案(主要包括提供自動駕駛車輛解決方案)產生的收益於客戶合約條款下的履約責任達成且解決方案的控制權已轉移至客戶的時間點(一般為接收解決方案時)確認。

同時，部分標準化車輛合約根據客戶的需求提供後續維護服務。有關維護服務隨時間轉移，其收益於服務期間確認。

(b) 自動駕駛套件解決方案

銷售自動駕駛套件解決方案(主要包括自動駕駛域控制器及智能前置攝像頭等產品)產生的收益於客戶合約條款下的履約責任達成且產品的控制權已轉移至客戶的時間點(一般為接收產品時)確認。

(c) 自動駕駛軟件解決方案

貴集團向客戶提供自動駕駛軟件解決方案。收益於定制軟件的控制權轉移至客戶時確認。向客戶交付軟件前，客戶無法同時獲取及消耗 貴集團的利益以及控制定制軟件。

可強制執行的付款權利不會在將定制軟件轉移至客戶前產生。因此，收益於定制軟件轉移至客戶並獲雙方核實已獲得的時間點確認。

其他來源的收益

自動駕駛車輛租賃服務於租期內按時間比例確認。不取決於指數或利率的可變租賃付款在產生的會計期間內確認為收入。

其他收入

利息收入按應計基準使用實際利率法以將金融工具預期年期或較短期間(倘適用)內的估計未來現金收入準確折現至金融資產的賬面淨值的利率確認。

合約資產

倘 貴集團在無條件收取合約條款下的代價前已履約向客戶轉讓貨品，則就有條件已賺取代價確認合約資產。合約資產須進行減值評估，詳情載於有關金融資產減值的會計政策。當收取代價的權利成為無條件時，合約資產重新分類為貿易應收款項。

合約負債

合約負債於 貴集團轉移相關服務前收取客戶付款或付款到期(以較早者為準)時確認。合約負債於 貴集團根據合約履行責任(即將相關服務的控制權轉移至客戶)時確認為收益。

附錄一

會計師報告

以股份為基礎的付款

貴集團運作一項購股權計劃，目的為向為貴集團業務成功作出貢獻的合資格參與者提供激勵及獎勵。貴集團僱員(包括董事)通過以股份為基礎的付款方式收取薪酬，據此僱員提供服務作為權益工具的代價(「**權益結算交易**」)。與僱員的權益結算交易的成本參考權益工具於授出日期的公平值計量。公平值由外部估值師使用二項式模型釐定，該模型的進一步詳情載於過往財務資料附註32。

權益結算交易的成本連同權益相應增幅在達成表現及／或服務條件的期間於僱員福利開支確認。於歸屬日期前在各有關期間結束時就權益結算交易確認的累計開支反映歸屬期的屆滿程度及貴集團對最終將歸屬權益工具數目的最佳估計。就某一期間自損益表扣除或計入損益表指於該期初及期末確認的累計開支變動。

釐定獎勵的授出日期公平值時並無計及服務及非市場表現條件，但貴集團評估達成該等條件的可能性，作為對最終歸屬權益工具數目的最佳估計的一部分。市場表現條件於授出日期公平值反映。獎勵所附帶但並無相關服務要求的任何其他條件視為非歸屬條件。除非亦有服務及／或表現條件，否則非歸屬條件於獎勵的公平值反映，且獎勵即時支銷。

因未達成非市場表現及／或服務條件而並無最終歸屬的獎勵不會確認開支。倘授出包括市場或非歸屬條件，有關交易視為歸屬，而不論市場或非歸屬條件是否獲達成，前提是所有其他表現及／或服務條件均已獲達成。

倘修改權益結算獎勵的條款，而授出的原條款已達成，則至少確認開支，猶如有關條款未經修改。此外，倘任何修改導致以股份為基礎的付款於修改日期計量的公平值總額增加或於其他方面對僱員有利，則就該等修改確認開支。倘權益結算授出被註銷，則視作已於註銷日期歸屬，而尚未確認的任何授出開支即時確認。

其他僱員福利

退休金計劃

貴集團的中國內地業務的僱員須參加由當地市政府所營運的中央退休計劃。貴集團須按其工資成本的若干比例向中央退休金計劃作出供款。供款自損益表中扣除，原因為根據中央退休金計劃的規定，供款屬應付款項。

貴集團位於香港的附屬公司根據強制性公積金計劃條例為其全體僱員實施一項定額供款強積金退休福利計劃(「**強積金計劃**」)。供款按僱員基本薪金的一定百分比計算，並根據強積金計劃的規則於應付時自損益表扣除。強積金計劃的資產與貴集團的資產區分，以獨立管理的基金持有。貴集團向強積金計劃作出僱主供款時，供款即全數歸僱員所有。

借款成本

收購、建設或生產合資格資產(即需要一段長時間方可達致擬定用途或出售的資產)直接應佔的借款成本會撥充資本，作為該等資產的部分成本。當資產已大致可作擬定用途或出售時，不再將該等借款成本撥充資本。將待用於合資格資產的特定借款臨時投資所賺取的投資收入須自撥充資本的借款成本扣除。所有其他借款成本於其產生期間支銷。借款成本包括實體就借入資金而產生的利息及其他成本。

報告期後事項

倘貴集團於報告期後但於授權刊發日期之前接收有關報告期末已存在狀況的資料，其將評估有關資料是否影響其於財務報表中確認的金額。貴集團將調整其財務報表中確認的金額，以反映報告期後的任何調整事件，並因應新資料更新與該等狀況有關的披露。對於報告期後的非調整事項，貴集團將不會更改其財務報表中確認的金額，但會披露非調整事件的性質及其估計財務影響，或無法作出有關估計的聲明(如適用)。

附 錄 一

會 計 師 報 告

股息

末期股息獲股東於股東大會批准時確認為負債。

外幣

過往財務資料以人民幣(為貴公司的功能貨幣)呈列。貴集團各實體自行釐定其功能貨幣，而載於各實體財務報表的項目均使用該功能貨幣計量。貴集團實體記錄的外幣交易初步採用其各自在交易日期現行的功能貨幣匯率入賬。以外幣計值的貨幣資產及負債按報告期末適用的功能貨幣匯率換算。結算或換算貨幣項目產生的差額於損益表內確認。

以外幣按歷史成本計量的非貨幣項目使用初始交易日期的匯率換算。以外幣按公平值計量的非貨幣項目使用計量公平值當日的匯率換算。換算按公平值計量的非貨幣項目產生的收益或虧損按與確認項目公平值變動收益或虧損一致的方式處理(即於其他全面收益或損益確認公平值收益或虧損的項目，其換算差額亦分別於其他全面收益或損益確認)。

並非在中國內地經營的若干附屬公司的功能貨幣為人民幣以外的貨幣。於各有關期間結束時，該等實體的資產及負債按各有關期間結束時的現行匯率換算為人民幣，其損益表則按與交易當日的現行匯率相若的匯率換算為人民幣。

由此產生的匯兌差額於其他全面收益確認及於外匯波動儲備累計，惟歸屬於非控股權益的差額除外。出售並非在中國內地經營的業務時，儲備中與該特定業務相關的累計金額於損益表內確認。

就綜合現金流量表而言，並非在中國內地經營的若干附屬公司的現金流量按現金流量日期的匯率換算為人民幣。並非在中國內地經營的若干附屬公司於整個年度內產生的經常性現金流量則按該年度的加權平均匯率換算為人民幣。

3. 重大會計判斷及估計

編製過往財務資料時，管理層須作出判斷、估計及假設，有關判斷、估計及假設影響所呈報收益、開支、資產及負債金額以及其相關披露及或然負債披露。有關該等假設及估計的不確定因素可能導致日後須就受影響資產或負債的賬面值作出重大調整。

判斷

除涉及估計的判斷外，管理層於應用貴集團的會計政策的過程中已作出下列對過往財務資料所確認的金額構成最重大影響的判斷：

遞延稅項資產

遞延稅項資產就所有可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉予以確認，惟需在可能有應課稅溢利用以抵銷可扣稅暫時差額以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損結轉的情況下予以確認。釐定可予確認的遞延稅項資產金額時，管理層須根據日後應課稅溢利可能產生的時間及水平以及未來稅務規劃策略作出重大判斷。有關進一步詳情載於過往財務資料附註29。

研發成本

貴集團產品及服務產生的開發開支僅會在貴集團可顯示下列各項時撥充資本，並作遞延處理：完成該項無形資產以作使用或出售用途在技術上可行；貴集團有意完成並能夠使用或出售該項資產；該項資產將如何產生未來經濟利益；完成該項目計劃的可用資源；以及有能力在開發過程中可靠地計量開支。不符合該等標準的開發開支於產生時支銷。釐定資本化金額要求管理層對資產的預期未來產生現金、所採用的折現率及預期收益期作出假設。於有關期間，研發活動產生的所有開支於產生時支銷。

有關釐定附帶重續選擇權合約租期的重大判斷

貴集團擁有若干包含延長及終止選擇權的租賃合約。貴集團於評估是否行使重續或終止租賃選擇權時運用判斷。貴集團考慮產生決定重續或終止的經濟誘因的所有相關因素。於開

附 錄 一

會 計 師 報 告

始日期後，倘於 貴集團控制範圍內發生影響其行使或不行使重續或終止租賃選擇權能力的重大事件或情況變動(例如重大租賃物業裝修工程或重大租賃資產定制)， 貴集團將重新評估租期。

由於重大租賃物業裝修支出， 貴集團將重續期列入租賃辦公室樓宇租期的一部分。

估計不確定性

下文載述於各有關期間結束時有關未来的主要假設及估計不確定性的其他主要來源，其具有導致下一財政年度資產及負債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撥備

貴集團使用撥備矩陣計算貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率按具有類似虧損模式的多個客戶群體組別(即按客戶類別及評級劃分)的逾期天數得出。

撥備矩陣初步按 貴集團的過往觀察違約率得出。 貴集團將以前瞻性資料校正矩陣以調整過往信貸虧損經驗。舉例而言，倘預測經濟狀況(即國內生產總值)預期將於下一年度轉差而可能導致違約數目增加，則會調整過往違約率。於各有關期間結束時更新過往觀察違約率，並分析前瞻性估計的變動。

評估過往觀察違約率、預測經濟狀況及預期信貸虧損之間的關係屬於重大估計。預期信貸虧損的金額容易受情況及預測經濟狀況的變動影響。 貴集團的過往信貸虧損經驗及經濟狀況預測亦未必代表客戶於日後的實際違約情況。有關 貴集團貿易應收款項預期信貸虧損的資料於過往財務資料附註20披露。

以股份為基礎的付款

貴集團為 貴公司董事及顧問以及 貴集團僱員制定股份報酬計劃。估計以股份為基礎的付款交易的公平值須釐定最適當的估值模型，而此模型取決於授出的條款及條件。此估計亦須釐定估值模型的最適當輸入值，包括無風險利率、波幅及行使倍數，並對其作出假設。

就於授出日期與僱員的權益結算交易的公平值計量而言， 貴集團使用二項式模式。用於估計以股份為基礎的付款交易的公平值的假設及模型於過往財務資料附註32披露。

非上市股權投資公平值

非上市股權投資根據市場法及資產基礎法進行估值。該估值要求 貴集團決定可資比較公眾公司(同業)及選擇價格倍數。此外， 貴集團估計因流通性不足及規模差異造成的折現。 貴集團將該等投資的公平值分類為第三級。有關進一步詳情載於過往財務資料附註38。

非金融資產(商譽除外)減值

貴集團於各有關期間結束時評估所有非金融資產(包括使用權資產)是否出現任何減值跡象。當有跡象顯示非金融資產賬面值可能無法收回時進行減值測試。當資產或現金產生單位的賬面值超過其可收回金額(即其公平值減出售成本與其使用價值中的較高者)時則存在減值。公平值減出售成本根據來自類似資產的公平交易中具捆綁銷售交易的可得數據或可觀察市場價格減出售資產的增量成本計算得出。計算使用價值時，管理層必須估計來自資產或現金產生單位的預期未來現金流量，並選取合適的折現率，以計算該等現金流量的現值。

租賃—估計增量借款利率

貴集團無法輕易釐定租賃隱含的利率，因此，使用增量借款利率(「**增量借款利率**」)計量租賃負債。增量借款利率為 貴集團於類似經濟環境中為取得與使用權資產價值相近的資產，而以類似抵押品於類似期間借入所需資金應支付的利率。因此，增量借款利率反映 貴集團「應支付」的利率，當無法獲得可觀察利率(如就並無訂立融資交易的附屬公司而言)或需對利率進行調整以反映租賃的條款及條件(如當租賃並非以附屬公司的功能貨幣訂立)，則須作出利率估計。當可獲得可觀察輸入數據時， 貴集團使用可觀察輸入數據(如市場利率)估計增量借款利率，並須作出若干實體特定的估計(如附屬公司的獨立信譽評級)。

附 錄 一

會 計 師 報 告

4. 經營分部資料

就管理而言，於有關期間，貴集團僅有1個可報告經營分部，即提供自動駕駛解決方案，原因為貴集團的首席營運決策者(即首席執行官)於作出資源分配決策及評估貴集團整體表現時定期審閱綜合業績。由於此為貴集團的唯一可報告經營分部，故並無呈列進一步經營分部分析。

地區資料

(a) 來自外部客戶的收益

收益根據客戶所在地點的地區劃分。於各有關期間按客戶所在地點的地理分部劃分的收益呈列如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
地理市場			
中國內地	92,086	208,856	310,148
香港	68,626	52,774	14,704
其他	651	3,866	3,405
總計	161,363	265,496	328,257

(b) 非流動資產

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
地理市場			
中國內地	70,660	62,674	63,888
香港	373	4,006	3,193
其他	—	1,197	2,211
總計	71,033	67,877	69,292

上述非流動資產資料按資產所在地點劃分及不包括金融工具。

有關主要客戶的資料

於有關期間，佔貴集團收益10%或以上的主要客戶收益載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
客戶A	20,628	—	—
客戶B	61,303	49,035	不適用*
客戶C	不適用*	30,325	不適用*
總計	81,931	79,360	—

* 與該客戶的交易收益於所示年度佔貴集團收益不足10%。

附 錄 一

會 計 師 報 告

5. 收益、其他收入及收益

收益分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
客戶合約收益			
自動駕駛車輛解決方案	96,301	146,623	195,171
自動駕駛套件解決方案	27,383	48,738	10,497
自動駕駛軟件解決方案	34,428	67,462	121,318
小計	158,112	262,823	326,986
其他來源的收益			
租金收入	3,251	2,673	1,271
總計	161,363	265,496	328,257

客戶合約收益

(a) 分拆收益資料

	自動駕駛 車輛 解決方案 人民幣千元	自動駕駛 套件 解決方案 人民幣千元	自動駕駛 軟件 解決方案 人民幣千元	總計 人民幣千元
截至2023年12月31日止年度				
地理市場				
中國內地	28,084	27,311	33,440	88,835
香港	67,638	—	988	68,626
其他	579	72	—	651
總計	96,301	27,383	34,428	158,112
收益確認時間				
於某一時間點	95,226	27,383	34,428	157,037
隨時間	1,075	—	—	1,075
總計	96,301	27,383	34,428	158,112

附 錄 一

會 計 師 報 告

	自動駕駛 車輛 解決方案 人民幣千元	自動駕駛 套件 解決方案 人民幣千元	自動駕駛 軟件 解決方案 人民幣千元	總計 人民幣千元
截至2024年12月31日止年度				
地理市場				
中國內地	98,404	46,559	61,220	206,183
香港	44,353	2,179	6,242	52,774
其他	3,866	—	—	3,866
總計	146,623	48,738	67,462	262,823
收益確認時間				
於某一時間點	143,355	48,738	67,462	259,555
隨時間	3,268	—	—	3,268
總計	146,623	48,738	67,462	262,823
截至2025年12月31日止年度				
地理市場				
中國內地	177,062	10,497	121,318	308,877
香港	14,704	—	—	14,704
其他	3,405	—	—	3,405
總計	195,171	10,497	121,318	326,986
收益確認時間				
於某一時間點	187,767	10,497	121,318	319,582
隨時間	7,404	—	—	7,404
總計	195,171	10,497	121,318	326,986

下表列示於各有關期間的已確認收益金額，有關金額於各期初計入合約負債：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初計入合約負債的 已確認收益 自動駕駛車輛解決方案	600	3,923	3,015

(b) 履約責任

有關 貴集團履約責任的資料概述如下：

自動駕駛車輛解決方案

履約責任於交付及驗收自動駕駛車輛解決方案時履行。付款一般於發票日期起計三個月內到期。客戶保留付款的若干百分比，直至保留期結束為止，原因為 貴集團獲得最終付款的權利須待客戶於合約規定的一定期間內對解決方案質素表示滿意後方可作實。

附 錄 一

會 計 師 報 告

維護服務的履約責任隨時間履行，原因為客戶同時收到並耗用 貴集團履約所提供的利益，且付款一般於發票日期起計三個月內到期。

自動駕駛套件解決方案

履約責任於交付自動駕駛套件解決方案時履行。客戶通常於交付時支付全部合約金額。

自動駕駛軟件解決方案

履約責任於交付自動駕駛軟件解決方案時履行。客戶通常於驗收後支付全部合約金額。

分配予餘下履約責任的所有交易價格金額一般預期將於1年內確認為收益。按國際財務報告準則第15號所允許，分配予該等未履行合約的交易價格無需披露。

其他收入及收益分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
其他收入			
利息收入	13,571	9,993	4,193
政府補助*	5,075	4,192	2,809
其他收入總額	18,646	14,185	7,002
收益			
匯兌差額淨額	136	1,336	—
按公平值計入損益的			
金融資產的公平值收益	2,831	1,700	224
出售物業、廠房及設備收益	860	3,386	16
其他	80	141	66
收益總額	3,907	6,563	306
其他收入及收益總額	22,553	20,748	7,308

* 政府補助主要指地方政府提供的獎勵，用於補償研發開支及地方經濟貢獻。概無有關該等補助的未達成條件或者或然事項。

附 錄 一

會 計 師 報 告

6. 除稅前虧損

貴集團除稅前虧損經扣除／(計入)以下各項後達致：

	附註	截至12月31日止年度		
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
所提供解決方案成本*		73,951	131,619	144,626
所提供服務成本		8,595	17,870	15,754
物業、廠房及設備折舊**	13	17,042	19,560	13,393
使用權資產折舊**	14	5,365	5,839	5,463
無形資產攤銷***	15	857	2,395	2,522
未計入租賃負債計量的租賃付款	14	208	1,450	1,928
核數師酬金		109	38	66
[編纂]開支		[編纂]	[編纂]	[編纂]
僱員福利開支(不包括董事、 最高行政人員及監事薪酬 (附註8))**				
工資、薪金及社會福利		176,894	174,473	158,564
酌情績效花紅		18,248	14,452	10,018
退休金計劃供款		20,184	19,765	18,847
以權益結算的股份支付開支		32,566	40,760	42,997
總計		[編纂]	[編纂]	[編纂]
匯兌差額淨額		(136)	(1,336)	400
貿易應收款項減值	20	504	7,378	16,926
合約資產減值	21	68	172	40
存貨撥備／(撥備撥回)*		(696)	218	1,616

* 所披露的所提供解決方案成本金額包括存貨撥備／(撥備撥回)。

** 物業、廠房及設備折舊、使用權資產折舊及僱員福利開支計入綜合損益表的「銷售成本」、「銷售及分銷開支」、「行政開支」及「研發開支」。

*** 無形資產攤銷計入綜合損益表的「行政開支」及「研發開支」。

有關[編纂]投資的詳情，請參閱本報告附註30。

7. 融資成本

融資成本分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
銀行貸款利息	1,771	2,006	2,293
租賃負債利息	1,209	1,070	865
小計	2,980	3,076	3,158

附 錄 一

會 計 師 報 告

8. 董 事 及 監 事 薪 酬

於有關期間錄得的董事及監事薪酬如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
袍金	—	—	584
其他酬金：			
薪金、津貼及實物福利	1,058	1,392	2,200
酌情績效花紅	187	401	540
退休金計劃供款	119	163	195
以權益結算的股份支付 開支	—	947	6,948
小計	1,364	2,903	9,883
總計	1,364	2,903	10,467

於有關期間前及於有關期間，根據貴集團以股份為基礎的付款計劃，若干董事就其向貴集團提供的服務獲授貴公司的購股權，進一步詳情載於過往財務資料附註32。已於綜合損益表確認有關購股權的公平值於授出日期釐定，而計入有關期間過往財務資料的金額列入上述董事、最高行政人員及監事的薪酬披露。

(a) 獨立非執行董事

於有關期間支付予獨立非執行董事的袍金如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
周明笙先生(xiii)	不適用	—	350
白蕊女士(xiv)	不適用	—	117
杜子德先生(xv)	不適用	—	117
總計	不適用	—	584

附 錄 一

會 計 師 報 告

(b) 執行董事、非執行董事及監事

就 貴公司最高行政人員、執行董事、非執行董事及監事於有關期間為 貴集團提供服務已付或應付彼等的酬金詳情如下：

	袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情績效 花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款 人民幣千元	以權益 結算的股份 支付開支 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
截至2023年12月31日止年度						
最高行政人員及執行董事：						
吳甘沙先生(i)	-	471	85	67	-	623
姜岩先生(ii)	-	587	102	52	-	741
米磊先生(iii)	-	-	-	-	-	-
吳軍先生(iv)	-	-	-	-	-	-
周軍先生(v)	-	-	-	-	-	-
小計	-	1,058	187	119	-	1,364
監事：						
葛紹華先生(vi)	-	-	-	-	-	-
總計	-	1,058	187	119	-	1,364

附 錄 一

會 計 師 報 告

	袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情績效 花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款 人民幣千元	以權益 結算的股份 支付開支 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
截至2024年12月31日止年度						
最高行政人員及執行董事：						
吳甘沙先生(i)	–	503	–	75	–	578
姜岩先生(ii)	–	440	–	55	–	495
米磊先生(iii)	–	–	–	–	–	–
吳軍先生(iv)	–	–	–	–	–	–
周軍先生(v)	–	–	–	–	–	–
周鑫先生(vii)	–	84	100	11	85	280
江宗哲先生(viii)	–	110	129	–	526	765
小計	–	1,137	229	141	611	2,118
非執行董事：						
吳軍先生(iv)	–	–	–	–	–	–
周軍先生(v)	–	–	–	–	–	–
高曉虎先生(ix)	–	–	–	–	–	–
小計	–	–	–	–	–	–
監事：						
葛紹華先生(vi)	–	–	–	–	–	–
閻頌秋女士(x)	–	106	88	11	294	499
高晨女士(xi)	–	71	36	–	6	113
曹陽女士(xii)	–	78	48	11	36	173
小計	–	255	172	22	336	785
總計	–	1,392	401	163	947	2,903

附 錄 一

會 計 師 報 告

	袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情績效 花紅 人民幣千元	退休金 計劃供款 人民幣千元	以權益 結算的股份 支付開支 人民幣千元	薪酬總額 人民幣千元
截至2025年12月31日止年度						
最高行政人員及執行董事：						
吳甘沙先生(i)	-	499	151	78	-	728
周鑫先生(vii)	-	502	112	68	653	1,335
江宗哲先生(viii)	-	659	277	-	4,824	5,760
小計	-	1,660	540	146	5,477	7,823
非執行董事：						
吳軍先生(iv)	-	-	-	-	-	-
周軍先生(v)	-	-	-	-	-	-
小計	-	-	-	-	-	-
監事：						
閻頌秋女士(x)	-	238	-	25	1,365	1,628
高晨女士(xi)	-	127	-	-	43	170
曹陽女士(xii)	-	175	-	24	63	262
小計	-	540	-	49	1,471	2,060
總計	-	2,200	540	195	6,948	9,883

附 註：

- (i) 吳甘沙先生於2016年6月22日獲委任為 貴公司董事，於2024年10月31日獲重新委任為 貴公司董事，並於2025年5月15日獲委任為 貴公司執行董事。吳甘沙先生亦為 貴公司最高行政人員。
- (ii) 姜岩先生於2016年6月22日獲委任為 貴公司董事，並已辭任 貴公司董事，自2024年10月31日起生效。
- (iii) 米磊先生於2016年6月22日獲委任為 貴公司董事，並已辭任 貴公司董事，自2024年10月31日起生效。
- (iv) 吳軍先生於2017年6月28日獲委任為 貴公司董事，於2024年10月31日獲重新委任為 貴公司董事，並於2025年5月15日獲委任為 貴公司非執行董事。
- (v) 周軍先生於2020年4月27日獲委任為 貴公司董事，於2024年10月31日獲重新委任為 貴公司董事，並於2025年5月15日獲委任為 貴公司非執行董事。
- (vi) 葛紹華先生於2017年11月23日獲委任為 貴公司監事，並已辭任 貴公司監事，自2024年10月31日起生效。
- (vii) 周鑫先生於2024年10月31日獲委任為 貴公司董事，並於2025年5月15日獲委任為 貴公司執行董事。
- (viii) 江宗哲先生於2024年10月31日獲委任為 貴公司董事，並於2025年5月15日獲委任為 貴公司執行董事。
- (ix) 高曉虎先生於2024年10月31日獲委任為 貴公司董事，並於2025年5月15日獲委任為 貴公司非執行董事。
- (x) 閻頌秋女士於2024年10月31日獲委任為 貴公司監事及監事會主席。於2025年5月15日， 貴公司解散監事會。
- (xi) 高晨女士於2024年10月31日獲委任為 貴公司監事。於2025年5月15日， 貴公司解散監事會。

附錄一

會計師報告

- (xii) 曹陽女士於2024年10月31日獲委任為 貴公司監事。於2025年5月15日， 貴公司解散監事會。
- (xiii) 周明笙先生於2024年10月31日獲委任為 貴公司獨立非執行董事。
- (xiv) 白蕊女士於2024年10月31日獲委任為 貴公司獨立非執行董事。
- (xv) 杜子德先生於2024年10月31日獲委任為 貴公司獨立非執行董事。

於有關期間，概無董事或監事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

9. 五名最高薪酬僱員

於有關期間， 貴集團五名最高薪酬人士分別包括零名、零名及1名董事，其薪酬詳情載於上文附註8。於有關期間，非 貴公司董事或最高行政人員的其餘5名、5名及4名最高薪酬僱員的薪酬詳情如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
薪金、津貼及實物福利	3,568	3,877	3,677
酌情績效花紅	1,145	275	538
退休金計劃供款	258	263	192
以權益結算的股份支付開支	6,749	7,493	3,875
總計	11,720	11,908	8,282

薪酬在以下範圍的非董事及非最高行政人員最高薪酬僱員人數如下：

	僱員人數 截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
1,500,001 港元至 2,000,000 港元	—	1	3
2,000,001 港元至 2,500,000 港元	2	1	—
2,500,001 港元至 3,000,000 港元	3	2	1
3,000,001 港元至 3,500,000 港元	—	1	—
總計	5	5	4

於有關期間前及於有關期間，根據 貴集團以股份為基礎的付款計劃，若干非董事及非最高行政人員最高薪酬僱員就其向 貴集團提供的服務獲授 貴公司的購股權，進一步詳情載於過往財務資料附註32。已於綜合損益表確認有關購股權的公平值於授出日期釐定，而計入有關期間過往財務資料的金額列入上述非董事及非最高行政人員最高薪酬僱員的薪酬披露。

10. 所得稅

貴集團須就於 貴集團成員公司註冊及經營所在司法權區產生或賺取的溢利按實體基準繳納所得稅。

香港

於有關期間，香港利得稅率為16.5%。由於 貴集團於有關期間在香港並無產生任何應課稅溢利，故概無就香港利得稅計提撥備。

新加坡

於有關期間，新加坡利得稅率為17%。由於 貴集團於有關期間在新加坡並無產生任何應課稅溢利，故概無就新加坡利得稅計提撥備。

附 錄 一

會 計 師 報 告

中國內地

根據《中華人民共和國企業所得稅法》（「《企業所得稅法》」）及相關法規，適用稅率為25%。於有關期間，貴公司及貴集團的兩家附屬公司獲認定為「高新技術企業」，可享受15%的優惠所得稅稅率。該資格須由中國相關稅務機構每三年審核一次。若干附屬公司獲認定為「小型微利企業」，於有關期間可享受5%的優惠所得稅稅率。

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
年內即期及遞延稅項開支總額	—	—	—

按法定稅率計算適用於除稅前虧損的稅項開支與按實際稅率計算的稅項開支之間的對賬如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
除稅前虧損			
中國內地	(211,207)	(193,446)	(210,194)
香港	(1,919)	(17,301)	(18,547)
新加坡	—	(832)	(1,429)
總計	(213,126)	(211,579)	(230,170)
按法定稅率計算的稅項			
中國內地	(52,802)	(48,362)	(52,549)
香港	(317)	(2,855)	(3,060)
新加坡	—	(141)	(243)
總計	(53,119)	(51,358)	(55,852)
當地機關制定的較低稅率	18,716	15,361	16,397
合營企業應佔虧損	37	57	182
不可扣稅開支	439	449	420
研發開支的其他可扣減撥備	(25,466)	(22,946)	(19,148)
未確認稅項虧損	53,493	51,803	48,721
未確認暫時差額	6,706	9,889	10,916
動用上一年度稅項虧損	(806)	(3,255)	(1,636)
按貴集團實際稅率計算的稅項開支	—	—	—

11. 股息

貴公司於有關期間概無宣派或派付股息。

12. 母公司普通權益持有人應佔每股虧損

於有關期間，每股基本虧損金額分別根據母公司擁有人應佔虧損人民幣212,402,000元、人民幣207,511,000元及人民幣226,725,000元，以及被視為發行在外的普通股加權平均數分別為143,540,553股、147,541,628股及148,023,820股計算。

於計算有關期間每股基本虧損金額時已計入附註1所述的股份拆細，猶如股份拆細於有關期間初已生效。於轉制為股份有限責任公司前被視為發行在外的普通股加權平均數，通過假設實繳資本已按轉制為股份有限責任公司時的相同轉換比率悉數轉換為股本而釐定。

由於貴集團並無已發行潛在攤薄普通股，故並無就有關期間所呈列的每股基本虧損金額作出有關攤薄的調整。

有關[編纂]投資的詳情，請參閱本報告附註30。

附錄一

會計師報告

13. 物業、廠房及設備

貴集團

	機器設備 人民幣千元	電子設備 及其他 人民幣千元	租賃物業 裝修 人民幣千元	總計 人民幣千元
2023年12月31日				
於2023年1月1日：				
成本	66,449	13,882	4,165	84,496
累計折舊	(35,505)	(11,721)	(1,444)	(48,670)
賬面淨值	30,944	2,161	2,721	35,826
於2023年1月1日，扣除累計折舊	30,944	2,161	2,721	35,826
添置	10,695	2,815	486	13,996
出售／撇銷	(77)	—	—	(77)
年內計提折舊(附註6)	(14,070)	(2,351)	(621)	(17,042)
於2023年12月31日，扣除累計折舊	27,492	2,625	2,586	32,703
於2023年12月31日：				
成本	77,042	16,689	4,651	98,382
累計折舊	(49,550)	(14,064)	(2,065)	(65,679)
賬面淨值	27,492	2,625	2,586	32,703
2024年12月31日				
於2024年1月1日：				
成本	77,042	16,689	4,651	98,382
累計折舊	(49,550)	(14,064)	(2,065)	(65,679)
賬面淨值	27,492	2,625	2,586	32,703
於2024年1月1日，扣除累計折舊	27,492	2,625	2,586	32,703
添置	12,460	16,662	217	29,339
出售／撇銷	(2,664)	(1,742)	—	(4,406)
失去一家實體的控制權	(179)	(1,784)	—	(1,963)
年內計提折舊(附註6)	(16,079)	(2,621)	(860)	(19,560)
於2024年12月31日，扣除累計折舊	21,030	13,140	1,943	36,113
於2024年12月31日：				
成本	79,910	24,877	4,868	109,655
累計折舊	(58,880)	(11,737)	(2,925)	(73,542)
賬面淨值	21,030	13,140	1,943	36,113
2025年12月31日				
於2025年1月1日：				
成本	79,910	24,877	4,868	109,655
累計折舊	(58,880)	(11,737)	(2,925)	(73,542)
賬面淨值	21,030	13,140	1,943	36,113

附 錄 一

會 計 師 報 告

	機器設備 人民幣千元	電子設備 及其他 人民幣千元	租賃物業 裝修 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2025年1月1日，扣除累計折舊	21,030	13,140	1,943	36,113
添置	4,484	764	—	5,248
出售／撇銷	—	—	—	—
年內計提折舊(附註6)	(8,859)	(3,807)	(727)	(13,393)
於2025年12月31日，扣除累計折舊	<u>16,655</u>	<u>10,097</u>	<u>1,216</u>	<u>27,968</u>
於2025年12月31日：				
成本	77,633	24,526	4,868	107,027
累計折舊	<u>(60,978)</u>	<u>(14,429)</u>	<u>(3,652)</u>	<u>(79,059)</u>
賬面淨值	<u>16,655</u>	<u>10,097</u>	<u>1,216</u>	<u>27,968</u>
貴 公 司				
	機器設備 人民幣千元	電子設備 及其他 人民幣千元	租賃物業 裝修 人民幣千元	總計 人民幣千元
2023年12月31日				
於2023年1月1日：				
成本	14,465	5,829	251	20,545
累計折舊	<u>(9,122)</u>	<u>(5,125)</u>	<u>(8)</u>	<u>(14,255)</u>
賬面淨值	<u>5,343</u>	<u>704</u>	<u>243</u>	<u>6,290</u>
於2023年1月1日，扣除累計折舊	5,343	704	243	6,290
添置	4,345	1,437	—	5,782
出售／撇銷	(41)	(8)	—	(49)
年內計提折舊	<u>(2,169)</u>	<u>(534)</u>	<u>(97)</u>	<u>(2,800)</u>
於2023年12月31日，扣除累計折舊	<u>7,478</u>	<u>1,599</u>	<u>146</u>	<u>9,223</u>
於2023年12月31日：				
成本	18,768	7,258	251	26,277
累計折舊	<u>(11,290)</u>	<u>(5,659)</u>	<u>(105)</u>	<u>(17,054)</u>
賬面淨值	<u>7,478</u>	<u>1,599</u>	<u>146</u>	<u>9,223</u>
2024年12月31日				
於2024年1月1日：				
成本	18,768	7,258	251	26,277
累計折舊	<u>(11,290)</u>	<u>(5,659)</u>	<u>(105)</u>	<u>(17,054)</u>
賬面淨值	<u>7,478</u>	<u>1,599</u>	<u>146</u>	<u>9,223</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

	機器設備 人民幣千元	電子設備 及其他 人民幣千元	租賃物業 裝修 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2024年1月1日，扣除累計折舊	7,478	1,599	146	9,223
添置	4,087	31	—	4,118
出售／撤銷	(1,020)	(832)	—	(1,852)
年內計提折舊	(2,511)	(680)	(97)	(3,288)
於2024年12月31日，扣除累計折舊	<u>8,034</u>	<u>118</u>	<u>49</u>	<u>8,201</u>
於2024年12月31日：				
成本	20,657	5,373	251	26,281
累計折舊	<u>(12,623)</u>	<u>(5,255)</u>	<u>(202)</u>	<u>(18,080)</u>
賬面淨值	<u>8,034</u>	<u>118</u>	<u>49</u>	<u>8,201</u>
2025年12月31日				
於2025年1月1日：				
成本	20,657	5,373	251	26,281
累計折舊	<u>(12,623)</u>	<u>(5,255)</u>	<u>(202)</u>	<u>(18,080)</u>
賬面淨值	<u>8,034</u>	<u>118</u>	<u>49</u>	<u>8,201</u>
於2025年1月1日，扣除累計折舊	8,034	118	49	8,201
添置	3,847	585	—	4,432
年內計提折舊	<u>(2,955)</u>	<u>(100)</u>	<u>(49)</u>	<u>(3,104)</u>
於2025年12月31日，扣除累計折舊	<u>8,926</u>	<u>603</u>	<u>—</u>	<u>9,529</u>
於2025年12月31日：				
成本	22,390	4,994	251	27,635
累計折舊	<u>(13,464)</u>	<u>(4,391)</u>	<u>(251)</u>	<u>(18,106)</u>
賬面淨值	<u>8,926</u>	<u>603</u>	<u>—</u>	<u>9,529</u>

14. 租賃

貴集團作為承租人

貴集團就其經營中使用的各物業訂有租賃合約。物業的租期一般為1.08至9.58年。一般而言，貴集團不得向貴集團對外轉讓及轉租租賃資產。

附錄一

會計師報告

(a) 使用權資產

貴集團

於有關期間內物業使用權資產的賬面值及變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初的賬面值	27,293	24,583	21,137
添置	2,655	2,393	1,442
租賃修訂	—	—	(904)
折舊開支	(5,365)	(5,839)	(5,463)
匯兌調整	—	—	(3)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(3)</u>
於年末的賬面值	<u>24,583</u>	<u>21,137</u>	<u>16,209</u>

貴公司

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初的賬面值	17,271	14,026	11,240
租賃修訂	—	—	(2,473)
提早終止租賃	(367)	—	—
折舊開支	(2,878)	(2,786)	(2,345)
	<u>(2,878)</u>	<u>(2,786)</u>	<u>(2,345)</u>
於年末的賬面值	<u>14,026</u>	<u>11,240</u>	<u>6,422</u>

(b) 租賃負債

於有關期間內租賃負債的賬面值及變動如下：

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初的賬面值	27,705	25,568	22,254
新租賃	2,655	2,393	1,442
年內確認的利息增量	1,209	1,070	865
租賃修訂	—	—	(904)
來自出租人的酌情租金優惠	(46)	(12)	—
付款	(5,970)	(6,816)	(6,742)
匯兌調整	15	51	(49)
	<u>15</u>	<u>51</u>	<u>(49)</u>
於年末的賬面值	<u>25,568</u>	<u>22,254</u>	<u>16,866</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
分析為：			
即期部分			
須於1年內償還	5,465	4,746	5,491
非即期部分			
須於第2年償還	4,276	5,003	4,276
須於第3至5年償還	11,565	11,504	7,099
須於5年後償還	4,262	1,001	—
租賃負債總額	25,568	22,254	16,866

貴公司

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
於年初的賬面值	17,497	14,457	11,781
年內確認的利息增量	713	588	416
付款	(3,364)	(3,264)	(3,213)
提早終止租賃	(398)	—	—
匯兌調整	9	—	—
租賃修訂	—	—	(2,473)
於年末的賬面值	14,457	11,781	6,511

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
分析為：			
即期部分			
須於1年內償還	2,676	2,657	2,120
非即期部分			
須於第2年償還	2,657	3,060	1,661
須於第3至5年償還	6,922	5,570	2,730
須於5年後償還	2,202	494	—
租賃負債總額	14,457	11,781	6,511

租賃負債的到期分析於過往財務資料附註39披露。

(c) 於損益中扣除／(計入)有關租賃的金額如下：

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
租賃負債利息	1,209	1,070	865
使用權資產的折舊開支	5,365	5,839	5,463
來自出租人的酌情租金優惠	(46)	(12)	—
與短期租賃有關的開支	208	1,450	1,928
於損益確認的總額	6,736	8,347	8,256

附 錄 一

會 計 師 報 告

(d) 租賃的現金流出總額於過往財務資料附註35(b)披露。

貴集團作為出租人

貴集團根據經營租賃安排出租其於中國內地的部分物業、廠房及設備。貴集團於有關期間確認的租金收入詳情載於過往財務資料附註5。

於各有關期間結束時，根據與租戶的經營租賃，貴集團於未來期間的應收未折現租賃付款如下。

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
1年內	1,131	263	98

15. 無形資產

貴集團

	軟件 人民幣千元	商標 人民幣千元	總計 人民幣千元
2023年12月31日			
於2023年1月1日			
成本	1,999	35	2,034
累計攤銷	(731)	(18)	(749)
賬面淨值	1,268	17	1,285
於2023年1月1日，扣除累計攤銷	1,268	17	1,285
添置	12,381	—	12,381
年內計提攤銷(附註6)	(854)	(3)	(857)
於2023年12月31日，扣除累計攤銷	12,795	14	12,809
於2023年12月31日			
成本	14,380	35	14,415
累計攤銷	(1,585)	(21)	(1,606)
賬面淨值	12,795	14	12,809
2024年12月31日			
於2024年1月1日			
成本	14,380	35	14,415
累計攤銷	(1,585)	(21)	(1,606)
賬面淨值	12,795	14	12,809
於2024年1月1日，扣除累計攤銷	12,795	14	12,809
年內計提攤銷(附註6)	(2,392)	(3)	(2,395)
於2024年12月31日，扣除累計攤銷	10,403	11	10,414
於2024年12月31日			
成本	14,380	35	14,415
累計攤銷	(3,977)	(24)	(4,001)
賬面淨值	10,403	11	10,414

附 錄 一

會 計 師 報 告

	軟 件 人 民 幣 千 元	商 標 人 民 幣 千 元	總 計 人 民 幣 千 元
2025年12月31日			
於2025年1月1日			
成本	14,380	35	14,415
累計攤銷	(3,977)	(24)	(4,001)
賬面淨值	10,403	11	10,414
於2025年1月1日，扣除累計攤銷	10,403	11	10,414
添置	6,686	—	6,686
年內計提攤銷(附註6)	(2,518)	(4)	(2,522)
於2025年12月31日，扣除累計攤銷	14,571	7	14,578
於2025年12月31日			
成本	21,066	35	21,101
累計攤銷	(6,495)	(28)	(6,523)
賬面淨值	14,571	7	14,578
貴 公 司			
	軟 件 人 民 幣 千 元	商 標 人 民 幣 千 元	總 計 人 民 幣 千 元
2023年12月31日			
於2023年1月1日			
成本	170	35	205
累計攤銷	(107)	(18)	(125)
賬面淨值	63	17	80
於2023年1月1日，扣除累計攤銷	63	17	80
添置	6,611	—	6,611
年內計提攤銷	(618)	(3)	(621)
於2023年12月31日，扣除累計攤銷	6,056	14	6,070
於2023年12月31日			
成本	6,780	35	6,815
累計攤銷	(724)	(21)	(745)
賬面淨值	6,056	14	6,070
2024年12月31日			
於2024年1月1日			
成本	6,780	35	6,815
累計攤銷	(724)	(21)	(745)
賬面淨值	6,056	14	6,070
於2024年1月1日，扣除累計攤銷	6,056	14	6,070
年內計提攤銷	(1,629)	(3)	(1,632)
於2024年12月31日，扣除累計攤銷	4,427	11	4,438

附 錄 一

會 計 師 報 告

	軟 件 人民幣千元	商 標 人民幣千元	總 計 人民幣千元
於2024年12月31日			
成本	6,780	35	6,815
累計攤銷	(2,353)	(24)	(2,377)
賬面淨值	4,427	11	4,438
2025年12月31			
於2025年1月1日			
成本	6,780	35	6,815
累計攤銷	(2,353)	(24)	(2,377)
賬面淨值	4,427	11	4,438
於2025年1月1日，扣除累計攤銷	4,427	11	4,438
添置	5,408	—	5,408
年內計提攤銷	(1,714)	(4)	(1,718)
於2025年12月31日，扣除累計攤銷	8,121	7	8,128
於2025年12月31日			
成本	12,188	35	12,223
累計攤銷	(4,067)	(28)	(4,095)
賬面淨值	8,121	7	8,128

16. 於一家合營企業的投資

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
應佔資產淨值	717	—	—

於有關期間及於各有關期間結束時，該合營企業不被視為個別重大。下表列示相關財務資料：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
貴集團應佔該合營企業 年內虧損	(247)	(381)	(1,211)
貴集團於該合營企業的投資賬面值	717	—	—

附 錄 一

會 計 師 報 告

17. 於附屬公司的投資

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
投資，按成本計	958,366	1,030,401	1,110,053

於本報告日期的主要附屬公司詳情載於過往財務資料附註1。

18. 指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資

貴集團及 貴公司

	股權百分比	截至12月31日止年度		
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
非上市股權投資，按公平值計				
東風井關農業機械有限公司	2.0%	55,300	37,600	35,200

由於 貴集團認為上述股權投資屬策略性質，故有關投資不可撤回地指定為按公平值計入其他全面收益。

19. 存貨

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
原材料	22,234	17,872	22,322
在製品	13,375	6,100	16,427
製成品	34,467	22,098	24,030
小計	70,076	46,070	62,779
減值	(1,206)	(1,424)	(2,689)
賬面淨值	68,870	44,646	60,090

貴公司

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
原材料	4,138	3,348	3,754
在製品	1,188	1,293	1,255
製成品	10,981	7,731	4,804
小計	16,307	12,372	9,813
減值	(336)	(581)	(838)
賬面淨值	15,971	11,791	8,975

附 錄 一

會 計 師 報 告

20. 貿易應收款項及應收票據

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收款項	148,396	254,500	342,439
減值	(9,646)	(14,761)	(31,095)
小計	138,750	239,739	311,344
應收票據	1,472	3,580	4,171
賬面淨值	140,222	243,319	315,515

貴公司

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收款項	87,316	102,963	159,598
減值	(4,107)	(6,839)	(9,835)
小計	83,209	96,124	149,763
應收票據	878	1,920	1,736
賬面淨值	84,087	98,044	151,499

貴集團與其客戶的交易條款以信貸為主，惟不包括小型客戶，彼等通常須提前付款。貴集團致力保持嚴格控制其未收回的應收款項，而逾期結餘由高級管理層定期審閱。貿易應收款項根據各合約的條款結付。儘管貴集團的信貸風險集中(進一步詳情載於過往財務資料附註39)，貴公司董事認為，由於該等款項來自還款記錄良好的客戶，故並無重大違約信貸風險。貴集團並無對其貿易應收款項結餘持有任何抵押品或其他信貸增強措施。貿易應收款項為不計息。

應收票據為短期銀行承兌，貴集團有權於到期時向開證行收取票據金額，自開證日期起計為期6至12個月。

於2023年、2024年及2025年12月31日，貴集團的貿易應收款項包括應收貴集團合營企業的款項，分別約為人民幣12,272,000元、人民幣23,294,000元及人民幣9,459,000元，該等款項須以貴集團其他客戶獲提供的類似信貸條款償還。

於各有關期間結束時，貴集團基於所交付產品或提供服務日期及扣除虧損撥備的貿易應收款項及應收票據賬齡分析如下：

貴集團

	12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
12個月內	124,104	208,316	233,026
13個月至24個月	11,525	29,413	75,719
25個月至36個月	4,593	4,558	4,626
超過36個月	—	1,032	2,144
總計	140,222	243,319	315,515

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司

	2023 年	12 月 31 日 2024 年	2025 年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
12 個月內	77,935	80,600	117,934
13 個月至 24 個月	3,502	17,444	33,211
25 個月至 36 個月	2,650	—	354
	<u>84,087</u>	<u>98,044</u>	<u>151,499</u>
總 計	<u>84,087</u>	<u>98,044</u>	<u>151,499</u>

貿易應收款項減值的虧損撥備變動如下：

貴 集 團

	截至 12 月 31 日止年度		
	2023 年	2024 年	2025 年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初	16,895	9,646	14,761
減值虧損淨額(附註 6)	504	7,378	16,926
撇銷為不可收回的款項	<u>(7,753)</u>	<u>(2,263)</u>	<u>(592)</u>
於年末	<u>9,646</u>	<u>14,761</u>	<u>31,095</u>

貴 公 司

	截至 12 月 31 日止年度		
	2023 年	2024 年	2025 年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初	6,230	4,107	6,839
減值虧損淨額	(2,057)	6,599	2,996
撇銷為不可收回的款項	<u>(66)</u>	<u>(3,867)</u>	<u>—</u>
於年末	<u>4,107</u>	<u>6,839</u>	<u>9,835</u>

截至 2023 年 12 月 31 日止年度的虧損撥備減少主要由於結清貿易應收款項及產生新貿易應收款項後賬面總值淨減少所致。截至 2024 年及 2025 年 12 月 31 日止年度的虧損撥備增加主要由於賬齡超過 12 個月的貿易應收款項增加及撇銷若干貿易應收款項的淨影響所致。

於各有關期間結束時進行減值分析。撥備率基於具有類似虧損模式的多個客戶群體組別的眼齡釐定。該計算反映概率加權結果、貨幣時值以及於各有關期間結束時可獲得有關過往事件、目前狀況及未來經濟狀況預測的合理及有理據的資料。此外，當出現與特定債務人有關的信貸風險存在大幅差異的跡象時，則會按個別債務人基準就相應的尚未償還應收款項結餘進行減值分析。

附 錄 一

會 計 師 報 告

下文載列貿易應收款項的信貸風險資料：

貴集團

於2023年12月31日

	賬 齡					總 計
	12個月內	13個月 至 24個月	25個月 至 36個月	37個月 至 48個月	超 過 48個月	
個別評估：						
預期信貸虧損率						9.3%
賬面總值(人民幣千元)						26,872
預期信貸虧損(人民幣千元)						<u>2,498</u>
集體評估：						
預期信貸虧損率	3.3%	17.2%	26.4%	—	—	5.9%
賬面總值(人民幣千元)	102,827	12,458	6,239	—	—	121,524
預期信貸虧損(人民幣千元)	<u>3,358</u>	<u>2,144</u>	<u>1,646</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>7,148</u>

於2024年12月31日

	賬 齡					總 計
	12個月內	13個月 至 24個月	25個月 至 36個月	37個月 至 48個月	超 過 48個月	
個別評估：						
預期信貸虧損率						5.1%
賬面總值(人民幣千元)						43,414
預期信貸虧損(人民幣千元)						<u>2,193</u>
集體評估：						
預期信貸虧損率	2.9%	14.6%	29.1%	50.1%	—	6.0%
賬面總值(人民幣千元)	168,825	35,225	4,969	2,067	—	211,086
預期信貸虧損(人民幣千元)	<u>4,938</u>	<u>5,148</u>	<u>1,447</u>	<u>1,035</u>	<u>—</u>	<u>12,568</u>

於2025年12月31

	賬 齡					總 計
	12個月內	13個月 至 24個月	25個月 至 36個月	37個月 至 48個月	超 過 48個月	
個別評估：						
預期信貸虧損率						38.8%
賬面總值(人民幣千元)						14,552
預期信貸虧損(人民幣千元)						<u>5,646</u>
集體評估：						
預期信貸虧損率	4.1%	12.6%	28.8%	57.7%	100.0%	7.8%
賬面總值(人民幣千元)	229,353	87,544	6,494	3,319	1,177	327,887
預期信貸虧損(人民幣千元)	<u>9,420</u>	<u>11,069</u>	<u>1,868</u>	<u>1,915</u>	<u>1,177</u>	<u>25,449</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司

於 2023 年 12 月 31 日

	賬 齡					
	12個月內	13個月 至 24個月	25個月 至 36個月	37個月 至 48個月	超 過 48個月	總 計
個別評估：						
預期信貸虧損率						—
賬面總值(人民幣千元)						5,302
預期信貸虧損(人民幣千元)						1
集體評估：						
預期信貸虧損率	3.3%	17.2%	26.4%	—	—	5.0%
賬面總值(人民幣千元)	74,184	4,230	3,600	—	—	82,014
預期信貸虧損(人民幣千元)	2,428	728	950	—	—	4,106

於 2024 年 12 月 31 日

	賬 齡					
	12個月內	13個月 至 24個月	25個月 至 36個月	37個月 至 48個月	超 過 48個月	總 計
個別評估：						
預期信貸虧損率						49.9%
賬面總值(人民幣千元)						3,064
預期信貸虧損(人民幣千元)						1,529
集體評估：						
預期信貸虧損率	2.9%	14.6%	—	—	—	5.3%
賬面總值(人民幣千元)	79,469	20,430	—	—	—	99,899
預期信貸虧損(人民幣千元)	2,324	2,986	—	—	—	5,310

於 2025 年 12 月 31 日

	賬 齡					
	12個月內	13個月 至 24個月	25個月 至 36個月	37個月 至 48個月	超 過 48個月	總 計
個別評估：						
預期信貸虧損率						—
賬面總值(人民幣千元)						—
預期信貸虧損(人民幣千元)						—
集體評估：						
預期信貸虧損率	4.0%	12.6%	28.8%	—	—	6.2%
賬面總值(人民幣千元)	121,083	38,018	497	—	—	159,598
預期信貸虧損(人民幣千元)	4,885	4,807	143	—	—	9,835

應收票據須根據一般方式使用低信貸風險簡化方法予以減值。於各有關期間結束時，貴集團使用毋須耗費過多成本或努力即可取得的所有合理及有理據的資料，評估應收票據是否被視為具有信貸風險。於作出該評估時，貴集團重新評估應收票據承兌銀行的信貸評級。於各有關期間結束時，貴集團並無就應收票據確認任何減值虧損。

附錄一

會計師報告

並非完全終止確認的已轉讓金融資產

貴集團向其若干供應商背書由中國內地銀行接納若干應收票據(「背書票據」)，以結清應付該等供應商的貿易應付款項(「背書」)，於2023年、2024年及2025年12月31日的總額分別為零、零及人民幣3,161,000百萬元。董事認為，貴集團已保留絕大部分風險及回報，其包括該等與背書票據相關的違約風險，並因此，其繼續確認背書票據及相關已結清貿易應付款項的全部賬面值。於作出背書後，貴集團並無保留使用背書票據的任何權利，包括出售、轉讓或抵押背書票據予任何其他第三方。

完全終止確認的已轉讓金融資產

貴集團向中國內地若干銀行貼現若干銀行承兌票據，於2023年、2024年及2025年12月31日的總額分別為零、零及人民幣26,000元。根據中國票據法，上述票據的持有人可對上述票據的任何、數名或全部責任人(包括貴集團)行使追索權，而不論排名優次為何(「持續參與」)。董事認為，貴集團被持有該等終止確認票據的銀行索償的風險極低。在承兌銀行並無違約的情況下，貴集團已轉讓與終止確認票據有關的絕大部分風險及回報。因此，其已終止確認已終止確認票據的全數賬面值。貴集團因持續參與終止確認票據及購回該等終止確認票據的未貼現現金流量而面臨的最大虧損風險與其賬面值相等。董事認為，貴集團持續參與終止確認票據的公平值並不重大。

貴集團向其若干供應商背書由中國內地銀行接納的若干應收票據(「終止確認票據」)，以結清應付該等供應商的貿易應付款項，於2023年、2024年及2025年12月31日的總額為零、零及人民幣3,215,000元。終止確認票據的屆滿期限由報告期末的1至6個月不等。根據中國票據法，終止確認票據的持有人可向任何、數名或所有終止確認票據負責人(包括貴集團)行使追索權，而不論排名優次為何。董事認為，在承兌銀行並無違約的情況下，貴集團被終止確認票據持有人索償的風險極低。貴集團已轉讓與終止確認票據有關的絕大部分風險及回報。因此，其已終止確認已終止確認票據及相關貿易應付款項的全數賬面值。貴集團因持續參與終止確認票據及購回該等終止確認票據的未貼現現金流量而面臨的最大虧損風險與其賬面值相等。董事認為，貴集團持續參與終止確認票據的公平值並不重大。

21. 合約資產

貴集團

	2023年 1月1日 人民幣千元	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
流動				
來自提供自動駕駛解決方案的 合約資產	2,359	7,009	13,672	9,960
減值	(201)	(269)	(441)	(409)
非流動				
來自提供自動駕駛解決方案的 合約資產	—	—	—	1,746
減值	—	—	—	(72)
賬面淨值	2,158	6,740	13,231	11,225

貴公司

	2023年 1月1日 人民幣千元	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
流動				
來自提供自動駕駛解決方案的 合約資產	1,008	4,602	8,481	6,102
減值	(86)	(151)	(249)	(251)
賬面淨值	922	4,451	8,232	5,851

附錄一

會計師報告

合約資產初步按提供自動駕駛解決方案所賺取的收益確認，原因為收取代價須待成功完成保證條件後方可作實。提供解決方案的合約資產包括應收保證金。待保證條件完成及客戶驗收後，確認為合約資產的金額重新分類為貿易應收款項。於2023年及2024年合約資產的增加是由於持續提供自動駕駛解決方案的增加。於2025年合約資產的減少是由於重新分類為貿易應收款項，或於保證條件完成後收到代價。

貴集團與客戶的貿易條款及信貸政策於過往財務資料附註20披露。

於2023年、2024年及2025年12月31日，貴集團合約資產包括來自貴集團合營企業款項分別約人民幣1,008,000元、人民幣435,000元及人民幣892,000元。

貴集團於各有關期間結束時的合約資產根據相關合約條款預計於一年內或一年至三年內收回或清償。

合約資產減值的虧損撥備變動如下：

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初	201	269	441
減值虧損淨額(附註6)	68	172	40
於年末	269	441	481

貴公司

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年初	86	151	249
減值虧損淨額	65	98	2
於年末	151	249	251

於2023年及2024年12月31日的虧損撥備增加主要由於合約資產賬面值增加所致。於2025年12月31日的虧損儲備增加主要由於合約資產的預期信貸虧損率上升所致。

於各有關期間結束時採用撥備矩陣進行減值分析，以計量預期信貸虧損。由於合約資產及貿易應收款項均來自相同客戶群，故用於計量合約資產預期信貸虧損的撥備率基於貿易應收款項的撥備率。合約資產的撥備率按虧損模式相若的多個客戶群體組合的貿易應收款項賬齡而定。該計算反映概率加權結果、貨幣時值以及於各有關期間結束時可獲得有關過往事件、現況及未來經濟狀況預測的合理及有理據的資料。

下文載列合約資產信貸風險資料：

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
預期信貸虧損率	3.8%	3.2%	4.1%
賬面總值(人民幣千元)	7,009	13,672	11,706
預期信貸虧損(人民幣千元)	269	441	481

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
預期信貸虧損率	3.3%	2.9%	4.1%
賬面總值(人民幣千元)	4,602	8,481	6,102
預期信貸虧損(人民幣千元)	151	249	251

22. 預付款項、其他應收款項及其他資產

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
流動			
預付款項	6,305	3,583	13,141
按金	716	405	3,111
應收關聯方款項	34	2,130	12
可收回增值稅	376	2,699	2,587
其他	127	1,142	3,849
	<u>7,558</u>	<u>9,959</u>	<u>22,700</u>
非流動			
預付款項	221	213	8,863
按金	1,479	1,835	1,170
	<u>1,700</u>	<u>2,048</u>	<u>10,033</u>

貴 公 司

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
預付款項	3,129	4,225	7,414
按金	137	53	118
應收關聯方款項	34	983	12
應收附屬公司款項	1,602	4,261	9,727
其他	—	1,090	2,689
	<u>4,902</u>	<u>10,612</u>	<u>19,960</u>
非流動			
預付款項	—	—	106
按金	813	907	587
	<u>813</u>	<u>907</u>	<u>693</u>

該等結餘並無以抵押品作抵押。

計入上述結餘的金融資產與近期並無拖欠記錄的應收款項及逾期款項有關。於各有關期間結束時，虧損撥備被評為微乎其微。

於2023年、2024年及2025年12月31日，貴集團的預付款項、其他應收款項及其他資產包括應收貴公司最高行政人員控制的實體款項分別約人民幣34,000元、人民幣2,130,000元及人民幣12,000元，該等款項須按向貴集團其他債務人提供的類似信貸條款償還。

附錄一

會計師報告

23. 按公平值計入損益的金融資產

貴集團

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
按公平值列賬的理財產品	81,968	27,124	1,710

貴公司

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
按公平值列賬的理財產品	30,679	1,680	1,710

理財產品由中國內地的銀行發行。該等理財產品因產生的合約現金流量並非純粹為本金及利息付款，故強制分類為按公平值計入損益的金融資產。

24. 現金及現金等價物、受限制現金及定期存款

貴集團

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
現金及銀行結餘	101,612	44,687	44,444
定期存款	311,712	177,504	70,117
減：受限制現金	413,324 (356)	222,191 (458)	114,561 (1,212)
現金及現金等價物	412,968	221,733	113,349

貴公司

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
現金及銀行結餘	14,512	24,048	25,055
定期存款	113,274	10,008	—
減：受限制現金	127,786 (356)	34,056 (458)	25,055 (122)
現金及現金等價物	127,430	33,598	24,933

於有關期間結束時，貴集團於2023年、2024年及2025年12月31日以人民幣計值的現金及銀行結餘分別為人民幣94,030,000元、人民幣33,932,000元及人民幣41,301,000元。人民幣不可自由兌換為其他貨幣，然而，根據中國內地的《外匯管理條例》和《結匯、售匯及付匯管理規定》，貴集團獲批准通過授權辦理外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。

銀行現金按基於每日銀行存款利率的浮動利率計息。定期存款的期限為1天至1年內，視乎貴集團的即時現金需求而定，並按各定期存款利率賺取利息。銀行結餘及定期存款存放在近期並無違約記錄的信譽良好銀行。

附 錄 一

會 計 師 報 告

25. 貿易應付款項及應付票據

於各有關期間結束時基於收取貨品或接受服務日期的貿易應付款項及應付票據賬齡分析如下：

貴集團

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
12個月內	45,248	53,021	112,865
13個月至24個月	677	988	3,464
25個月至36個月	13	102	81
超過36個月	241	223	244
總計	46,179	54,334	116,654

貴公司

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
12個月內	43,607	17,245	67,781
13個月至24個月	521	631	722
25個月至36個月	13	37	57
超過36個月	1	—	2
總計	44,142	17,913	68,562

貿易應付款項及應付票據不計息，通常於180天期限內清償。

26. 其他應付款項及應計費用

貴集團

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
流動			
應付工資及福利	34,834	26,084	38,616
其他應付稅項	11,524	14,060	22,110
其他應付款項	12,847	7,312	10,642
撥備	3,124	11,715	13,842
遞延收入	3,000	8,000	8,000
其他	—	713	2,581
總計	65,329	67,884	95,791
非流動			
遞延收入	5,000	—	—
總計	5,000	—	—

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司

	2023 年 人民幣千元	12 月 31 日 2024 年 人民幣千元	2025 年 人民幣千元
流 動			
應付工資及福利	14,487	11,057	16,276
其他應付款項	3,176	4,412	6,750
其他應付稅項	2,498	3,821	7,182
撥備	519	1,722	3,979
遞延收入	3,000	8,000	8,000
應付附屬公司款項	41,224	106,327	174,878
總計	64,904	135,339	217,065
非 流 動			
遞延收入	5,000	—	—
總計	5,000	—	—

其他應付款項不計息，並須按要求償還。

27. 合約負債

已收來自客戶的短期墊款產生的合約負債的分析如下：

貴 集 團

	2023 年 1 月 1 日 人民幣千元	2023 年 人民幣千元	12 月 31 日 2024 年 人民幣千元	2025 年 人民幣千元
向客戶收取的短期墊款				
自動駕駛車輛解決方案	322	2,929	2,348	7,682
自動駕駛套件解決方案	278	59	267	—
自動駕駛軟件解決方案	—	935	2,045	993
合約負債	600	3,923	4,660	8,675

貴 公 司

	2023 年 1 月 1 日 人民幣千元	2023 年 人民幣千元	12 月 31 日 2024 年 人民幣千元	2025 年 人民幣千元
向客戶收取的墊款				
自動駕駛車輛解決方案	125	509	109	415
自動駕駛套件解決方案	272	43	—	—
自動駕駛軟件解決方案	—	501	—	113
合約負債	397	1,053	109	528

合約負債指於 貴集團轉讓相關貨品或服務前，向客戶收取的預付代價。 貴集團於截至 2023 年及 2024 年 12 月 31 日止年度的合約負債增加主要由於於相關年度末就提供自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案向客戶收取的短期墊款增加所致。 貴集團於截至 2025 年 12 月 31 日止年度的合約負債增加主要由於就提供自動駕駛車輛解決方案向客戶收取的短期墊款大幅增加，以及就提供自動駕駛軟件解決方案向客戶收取的短期墊款減少所產生的淨影響所致。 貴公司於截至 2024 年 12 月 31 日止年度的合約負債減少主要由於就於年末提供自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案向客戶收取的短期墊款減少所致。 貴公司於截至 2025 年 12 月 31 日止年度的合約負債增加主要由於就提供自動駕駛車輛解決方案及自動駕駛軟件解決方案向客戶收取的短期墊款增加所致。

附 錄 一

會 計 師 報 告

28. 計息銀行貸款

貴集團

2023年12月31日			
	實際利率 (%)	到期日	人民幣千元
流動			
銀行貸款－有抵押*	4.20	2024年	2,000
銀行貸款－無抵押	3.15至3.70	2024年	66,039
總計			68,039

2024年12月31日			
	實際利率 (%)	到期日	人民幣千元
流動			
銀行貸款－有抵押*	3.80	2025年	10,000
銀行貸款－無抵押	2.80至5.18	2025年	48,461
小計			58,461
非流動			
銀行貸款－無抵押	3.50	2026年	9,900
總計			68,361

2025年12月31日			
	實際利率 (%)	到期日	人民幣千元
流動			
銀行貸款－無抵押	2.50至3.80	2026年	124,200
非流動			
銀行貸款－無抵押	—	—	—
總計			124,200

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
分析為：			
應償還銀行貸款：			
於1年內或按要求	68,039	58,461	124,200
於第2年	—	9,900	—
總計	68,039	68,361	124,200

* 該等銀行貸款以 貴集團自行開發的知識產權作抵押，已支銷並計入綜合損益表。

附 錄 一

會 計 師 報 告

按利率類型劃分的銀行貸款賬面值分析如下：

	2023 年 人民幣千元	12 月 31 日 2024 年 人民幣千元	2025 年 人民幣千元
浮動利率	29,963	9,960	59,244
固定利率	38,076	58,401	64,956
總計	68,039	68,361	124,200

貴 公 司

	實際利率 (%)	2023 年 12 月 31 日 到期日	人民幣千元
流動			
銀行貸款－有抵押*	4.20	2024 年	2,000
銀行貸款－無抵押	3.20 至 5.18	2024 年	46,123
總計			48,123

	實際利率 (%)	2024 年 12 月 31 日 到期日	人民幣千元
流動			
銀行貸款－有抵押*	3.80	2025 年	10,000
銀行貸款－無抵押	3.00 至 3.80	2025 年	38,545
總計			48,545

	實際利率 (%)	2025 年 12 月 31 日 到期日	人民幣千元
流動			
銀行貸款－無抵押	2.80 至 2.95	2026 年	104,384
總計			104,384

	2023 年 人民幣千元	12 月 31 日 2024 年 人民幣千元	2025 年 人民幣千元
分析為：			
應償還銀行貸款：			
於 1 年內或按要求	48,123	48,545	104,384

* 該等銀行貸款以 貴公司自行開發的知識產權(於 貴公司的損益表中支銷及入賬)作抵押。 貴公司的貸款同時亦由其附屬公司擔保。

附 錄 一

會 計 師 報 告

按利率類型劃分的銀行貸款賬面值分析如下：

	2023 年 人民幣千元	12 月 31 日 2024 年 人民幣千元	2025 年 人民幣千元
浮動利率	20,046	—	49,337
固定利率	28,077	48,545	55,047
總計	48,123	48,545	104,384

貴集團及 貴公司的計息銀行貸款以人民幣計值。

29. 遞延稅項

遞延稅項資產／(負債)於有關期間的變動如下：

貴集團

	租賃負債 人民幣千元	使用權資產 人民幣千元	指定為 按公平值 計入其他 全面收益的 股權投資的 公平值變動 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2023年1月1日	4,460	(4,460)	(840)	(840)
(扣除自)／計入損益的遞延稅項	(374)	374	—	—
計入其他全面收益的遞延稅項	—	—	45	45
於2023年12月31日及2024年1月1日	4,086	(4,086)	(795)	(795)
(扣除自)／計入損益的遞延稅項	(578)	578	—	—
計入其他全面虧損的遞延稅項	—	—	795	795
於2024年12月31日及2025年1月1日	3,508	(3,508)	—	—
(扣除自)／計入損益的遞延稅項	(757)	757	—	—
於2025年12月31日	2,751	(2,751)	—	—

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司

	租賃負債 人民幣千元	使用權資產 人民幣千元	指定為 按公平值 計入其他 全面收益的 股權投資的 公平值變動 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2023年1月1日	2,590	(2,590)	(840)	(840)
(扣除自)/計入損益的遞延稅項	(486)	486	—	—
計入其他全面收益的遞延稅項	—	—	45	45
於2023年12月31日及2024年1月1日	2,104	(2,104)	(795)	(795)
(扣除自)/計入損益的遞延稅項	(420)	420	—	—
計入其他全面虧損的遞延稅項	—	—	795	795
於2024年12月31日及2025年1月1日	1,684	(1,684)	—	—
(扣除自)/計入損益的遞延稅項	(721)	721	—	—
於2025年12月31日	963	(963)	—	—

並無就 貴集團以下項目確認遞延稅項資產：

	2023年 人民幣千元	12月31日 2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
稅項虧損			
1至5年內可用	156,188	201,562	250,147
1至10年內可用	1,435,395	1,670,478	1,889,752
無限期可用	1,713	19,501	40,296
小計	1,593,296	1,891,541	2,180,195
可抵扣暫時差額	43,688	58,333	58,880
總計	1,636,984	1,949,874	2,239,075

在中國內地產生的稅項虧損一般可按1至5年的期限抵扣，而 貴公司及若干獲高新技術企業認定的附屬公司則延期至10年。海外附屬公司或位於香港的附屬公司產生的稅項虧損不設無限期到期日。 貴公司及其全部附屬公司並未就上述項目確認遞延稅項資產，原因為 貴公司及若干附屬公司認為不大可能有應課稅溢利可用作抵銷上述項目。

附 錄 一

會 計 師 報 告

30. 實繳股本及股本

貴公司於有關期間的已發行實繳股本及股本變動概述如下：

	已發行 股份數目	股本 人民幣千元	實繳股本 人民幣千元
於2023年1月1日	—	—	13,994
股東出資	—	—	608
於2023年12月31日及2024年1月1日	—	—	14,602
股東出資	—	—	200
於轉制為股份有限責任公司時 發行普通股	14,802,382	14,802	(14,802)
於2024年12月31日及2025年1月1日	14,802,382	14,802	—
股份拆細	133,221,438	—	—
於2025年12月31日	148,023,820	14,802	—

截至2023年12月31日止年度

於2023年1月及3月，貴公司與若干投資者訂立兩份增資協議，並於2023年3月收到該等投資者出資人民幣300,000,000元，其中人民幣608,000元及人民幣299,392,000元分別於實繳股本及資本儲備中確認。

截至2024年12月31日止年度

於2024年1月，貴公司一名股東向貴公司出資，繳付過往認繳的註冊資本人民幣200,000元。

於2024年10月，貴公司根據《中國公司法》轉制為股份有限公司。貴公司於轉制基準日的資產淨值(包括實繳股本及儲備)人民幣1,052,000,000元按每股人民幣1.00元轉換為14,802,382股普通股。轉換後的資產淨值超過已發行普通股面值的部分計入貴公司的資本儲備。

截至2025年12月31日止年度

於2025年5月15日，貴公司每股面值人民幣1.00元的股份拆細為10股每股面值人民幣0.10元的股份。該股份拆細完成後，貴公司的註冊資本為人民幣14,802,382元，分為148,023,820股每股面值人民幣0.10元的股份。

於有關期間前及於2023年1月及3月，貴公司與多名[編纂]投資者(統稱「[編纂]投資者」)訂立增資協議，並以總代價約[編纂]發行普通股(統稱「[編纂]投資」)，相應的面值入賬為股本，餘下則入賬為儲備。根據上述增資協議，以及本公司、聯合創始人與當時[編纂]投資者訂立的合營協議及本公司於2023年5月的公司章程(統稱「[編纂]投資者協議」)，[編纂]投資者獲貴公司授予特別權利(包括贖回權、反攤薄權及清算優先權)。

於有關期間，貴公司所授出的贖回權及清算優先權並無獲行使。

於2025年5月26日，貴公司與[編纂]投資者隨後訂立終止協議，同意貴公司授予[編纂]投資者的若干特別權利(包括贖回權、清算優先權及反攤薄權)已不可撤回地終止並應自始無效。經計及貴公司所在司法權區的法律及監管框架以及規管終止協議的法律，董事認為，於有關期間將[編纂]投資呈列為權益屬恰當。

附 錄 一

會 計 師 報 告

倘 貴公司向[編纂]投資者授出的贖回權及清算優先權於訂立終止協議前作為按公平值計量的金融負債入賬，則(i)按公平值計量的金融負債、流動負債總額、流動負債淨額及負債淨額將為：

	2023年 12月31日 人民幣千元	2024年 12月31日 人民幣千元	2025年 12月31日 人民幣千元
按公平值計量的金融負債	3,358,748	3,484,343	—
流動負債總額	3,547,683	3,674,428	350,811
流動資產淨值／(負債淨額)	(2,829,001)	(3,113,958)	173,316
資產淨值／(負債淨額)	(2,727,087)	(3,034,054)	267,603

；及(ii)與按公平值計量的金融負債相關的公平值變動、於有關期間的虧損淨額以及每股基本及攤薄虧損將為：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
與按公平值計量的金融負債相關的			
公平值變動	95,790	125,595	169,449
總虧損淨額	(308,916)	(337,174)	(399,619)
每股基本及攤薄虧損(以人民幣元列示)	(2.15)	(2.26)	(2.68)

31. 儲 備

貴集團

貴集團於有關期間的儲備金額及其變動於過往財務資料中的綜合權益變動表呈列。

(a) 資本儲備

貴集團的資本儲備主要包括已收股東代價與繳足股本價值之間的差額，以及 貴公司轉制為股份有限公司及失去一家實體的控制權所產生的影響。

(b) 以股份為基礎的付款儲備

以股份為基礎的付款儲備包括 貴集團以權益結算的股份基礎付款。進一步詳情載於過往財務資料附註32。

(c) 按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值儲備

按公平值計入其他全面收益的金融資產的公平值儲備指指定為按公平值計入其他全面收益的股權投資的公平值變動(扣除稅項)。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴 公 司

貴公司於有關期間的儲備金額及其變動呈列如下：

截至2023年12月31日止年度：

	資本儲備 人民幣千元	以股份 為基礎的 付款儲備 人民幣千元	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產的 公平值儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2023年1月1日	1,411,058	48,199	4,760	(562,980)	901,037
年內虧損	—	—	—	(94,693)	(94,693)
年內其他全面收益：					
按公平值計入其他全面 收益的股權投資的 公平值變動(扣除稅項)	—	—	(255)	—	(255)
年內全面虧損總額	—	—	(255)	(94,693)	(94,948)
注資	299,392	—	—	—	299,392
以權益結算的股份基礎 付款安排	—	15,273	—	—	15,273
於2023年12月31日	<u>1,710,450</u>	<u>63,472</u>	<u>4,505</u>	<u>(657,673)</u>	<u>1,120,754</u>

截至2024年12月31日止年度：

	資本儲備 人民幣千元	以股份 為基礎的 付款儲備 人民幣千元	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產的 公平值儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2024年1月1日	1,710,450	63,472	4,505	(657,673)	1,120,754
年內虧損	—	—	—	(91,902)	(91,902)
年內其他全面虧損：					
按公平值計入其他全面 虧損的股權投資的 公平值變動(扣除稅項)	—	—	(16,905)	—	(16,905)
年內全面虧損總額	—	—	(16,905)	(91,902)	(108,807)
轉制為股份有限公司 以權益結算的股份基礎 付款安排	(670,158)	(71,154)	7,000	734,312	—
	—	18,542	—	—	18,542
於2024年12月31日	<u>1,040,292</u>	<u>10,860</u>	<u>(5,400)</u>	<u>(15,263)</u>	<u>1,030,489</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

截至2025年12月31日止年度：

	資本儲備 人民幣千元	以股份 為基礎的 付款儲備 人民幣千元	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產的 公平值儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2025年1月1日	1,040,292	10,860	(5,400)	(15,263)	1,030,489
年內虧損	—	—	—	(73,191)	(73,191)
年內其他全面虧損：					
按公平值計入其他全面虧損的股 權投資的公平值變動(扣除稅 項)	—	—	(2,400)	—	(2,400)
年內全面虧損總額	—	—	(2,400)	(73,191)	(75,591)
以權益結算的股份基礎 付款安排	—	16,889	—	—	16,889
於2025年12月31日	<u>1,040,292</u>	<u>27,749</u>	<u>(7,800)</u>	<u>(88,454)</u>	<u>971,787</u>

32. 激勵計劃

貴公司運作兩項激勵計劃，分別於2017年3月8日（「**2017年激勵計劃**」）及2020年4月29日（「**2020年激勵計劃**」），連同2017年激勵計劃統稱「**激勵計劃**」生效，旨在向為貴集團營運成功作出貢獻的合資格參與者提供激勵及獎勵。激勵計劃的合資格參與者包括貴公司及貴公司附屬公司的僱員、董事、監事及顧問（「**承授人**」）。除非另行註銷或修訂，激勵計劃將自其生效之日起計10年內有效。

為實施激勵計劃，貴公司控股股東成立北京司馬駒科技中心(有限合夥)（「**北京司馬駒**」），指定為激勵平台，以持有貴公司股份。貴集團並無擁有對股份激勵平台的控制權。

根據激勵計劃將予授出的獎勵（「**獎勵**」）將以可認購北京司馬駒的合夥權益單位的購股權（「**激勵單位**」）形式作出。根據激勵計劃而可能向承授人發行的激勵單位總數上限為20,000,000個激勵單位(按比例調整以反映任何股份股息、股份分拆或類似交易)。激勵計劃經董事會批准，其管理及進一步更新(如適用)已永久及不可撤銷地授權予貴公司其中一名聯合創始人吳甘沙先生，其有權酌情選擇計劃項下可能不時獲授獎勵的承授人，以釐定是否授予獎勵及授予程度以及釐定計劃項下授出各項獎勵所涵蓋的激勵單位數目、歸屬價格、服務期限或其他代價金額。

授予承授人的所有購股權須符合服務條件，即就已發行購股權總數而言，承授人須遵守至少4或5年的歸屬時間表，自適用的授出日期起計其歸屬不得早於以下時間：購股權所涉及股份的12%或20%應於授出日期起計首12個月結束時歸屬，餘下部分於未來48個月內按每年22%或20%分批歸屬，或購股權所涉及股份的34%應於授出日期起計首24個月結束時歸屬，餘下部分於未來36個月內按每年22%分批歸屬（「**原歸屬期**」）。

除服務條件外，根據2020年激勵計劃授予部分新員工的若干購股權須達成表現條件，即根據承授人的表現評估調整將予歸屬的購股權數目。

於2024年8月31日，吳甘沙先生批准對激勵計劃作出以下修訂：(i)根據承授人的不同類別調低激勵計劃的每單位行使價；及(ii)服務期限更新為原歸屬期結束及貴公司估計[**編纂**]日期中的較後者（「**[編纂]條件**」）。貴公司普通股於認可證券交易所成功[**編纂**]時，即達成[**編纂**]條件。2024年8月對激勵計劃的修訂帶來人民幣79.6百萬元的增量公平值，該金額於修訂日期至各批次授予的歸屬期或預期合資格[**編纂**]日期中的較後者期間進行攤銷。

附 錄 一

會 計 師 報 告

概無現金結算替代方案。貴集團並無以現金結算該等購股權的過往慣例。貴集團將激勵計劃入賬列作股權結算計劃。

購股權並無賦予持有人收取股息或於股東大會上投票的權利。行使任何尚未行使的購股權將僅會導致轉讓北京司馬駒的合夥權益，而不會導致貴公司發行新股份或北京司馬駒將所持貴公司現有股份轉讓予相關承授人。

於有關期間，激勵計劃項下的以下購股權尚未行使：

	每份購股權 的加權 平均行使價 人民幣元	購股權數目 千股
於2023年1月1日	5.13	12,511
年內授出	17.83	1,968
年內沒收	—	—
年內行使	—	—
於2023年12月31日及2024年1月1日	6.85	14,479
年內授出	21.70	2,344
年內沒收	15.99	(385)
年內行使	—	—
於2024年12月31日及2025年1月1日	1.84	16,438
年內授出	3.37	1,514
年內沒收	4.19	(1,770)
年內行使	—	—
於2025年12月31日	1.73	16,182

於各有關期間結束時，可行使的購股權數目分別為1,870,000份、1,870,000份及2,513,968份。於有關期間概無行使購股權。

於各有關期間尚未行使購股權的行使價及行使期如下：

授出日期	每激勵單位 行使價* 人民幣元	尚未行使購股權數目 12月31日		
		2023年 千份	2024年 千份	2025年 千份
2017年3月31日	0.01至5.4527	5,320	5,320	5,320
2017年12月31日	0.01至5.4527	1,855	1,855	1,815
2018年12月31日	0.01至6.0299	1,224	1,224	1,089
2019年12月31日	11.76	175	159	129
2020年12月31日	11.76	1,280	1,267	1,148
2021年12月31日	0.01至17.04	1,146	1,110	949
2022年12月31日	0.01至17.04	1,511	1,467	1,198
2023年12月31日	0.01至22.62	1,968	1,916	1,747
2024年8月31日	10.44至22.62	—	2,120	1,652
2025年6月30日	2.26至6.79	—	—	328
2025年12月31日	2.26至4.52	—	—	807
		14,479	16,438	16,182

* 購股權的行使價於供股或紅股發行或貴公司股本發生其他類似變動時予以調整。

附錄一

會計師報告

購股權的行使期自歸屬期結束及 貴公司估計[編纂]日期中的較後者開始，並於激勵計劃生效之日起計10年內有效。於各有關期間結束時，尚未行使購股權的加權平均剩餘合約年期為4.15年、3.67年及3.89年。

於有關期間授出的購股權的公平值為人民幣43,347,000元(每股人民幣23.28元)、人民幣71,889,000元(每股人民幣30.93元)及人民幣51,235,000元(每股人民幣34.22元)。於有關期間，貴集團分別確認購股權開支人民幣32,566,000元、人民幣41,707,000元及人民幣49,945,000元。

貴集團使用市場法釐定 貴集團的相關股權公平值及普通股公平值。基於相關普通股的公平值，於授出日期使用二項式模型估計購股權的公平值，當中計及授出購股權的條款及條件。下表載列估計於有關期間授出的購股權公平值所用模型的輸入數據：

	12月31日		
	2023年	2024年	2025年
無風險利率(%)	2.56	2.17	1.65至1.85
購股權預期年期(年)	10	10	10
預期波幅(%)	50.96至52.03	52.20	96.93至107.24
行使倍數	2.2至2.8	2.2至2.8	2.2至2.8
預期沒收率(%)	5至10	5至10	5至10

購股權的預期年期基於合約條款而定。預期波幅透過使用可比較公司股份價格的平均歷史波幅釐定，其未必為實際結果。無風險利率基於中國內地10年期國庫債券的收益率而定。概無將已授出購股權的其他特性納入公平值計量。

33. 失去一家實體的控制權

於2019年8月20日，貴公司與馭行科技(浙江)有限公司(「馭行浙江」)及其當時的登記股東(即 貴公司董事吳甘沙先生及 貴公司當時僱員並於2024年10月31日獲委任為 貴公司執行董事的周鑫先生)簽訂一系列合約安排(統稱為「合約安排」，包括授權書、貸款協議、股權協議、股權質押協議及獨家技術諮詢服務協議)。

根據合約安排，貴公司透過控制投票權、規管財務及營運政策、委任或罷免其控制機構的大部分成員以及於其機構會議上行使大多數投票權，從而獲得對馭行浙江的控制權。此外，合約安排亦將馭行浙江的風險及回報轉移至 貴公司。因此，馭行浙江被視為 貴公司的附屬公司，且其財務報表於 貴公司綜合入賬。

於2024年12月31日，合約安排已終止。因此，馭行浙江不再為 貴公司附屬公司且代價為零。馭行浙江終止綜合入賬的虧絀淨額與代價之間的差額人民幣5,226,000元已於資本儲備入賬。

34. 一家附屬公司所有權權益的變動

於2025年4月，貴公司非全資附屬公司馭勢天下(重慶)汽車科技有限公司(「馭勢重慶」)股東通過一項決議案，以修訂公司章程並將馭勢重慶的註冊資本從人民幣50,000,000元增加至人民幣215,000,000元，其中 貴公司及非控股股東分別認繳人民幣200,000,000元及人民幣15,000,000元，據此，於2025年增加註冊資本人民幣165,000,000元，由 貴公司從全數注入的資本儲備轉入馭勢重慶。截至2025年12月31日，尚未收到馭勢重慶非控股股東認繳的註冊資本。因此，貴集團於截至2025年12月31日止年度確認非控股權益變動。

附 錄 一

會 計 師 報 告

35. 綜合現金流量表附註

(a) 主要非現金交易

於有關期間，貴集團的非現金使用權資產添置及租賃負債分別為人民幣2,655,000元、人民幣2,393,000元及人民幣1,442,000元。

(b) 融資活動所產生負債變動

	租賃負債 人民幣千元	計入 其他應付 款項及 應計費用的 計息銀行 貸款及 應付利息 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2023年1月1日	27,705	33,526	61,231
融資現金流量變動	(5,970)	32,742	26,772
新租賃	2,655	—	2,655
利息開支	1,209	1,771	2,980
來自出租人的酌情租金優惠	(46)	—	(46)
匯兌調整	15	—	15
於2023年12月31日及 2024年1月1日	<u>25,568</u>	<u>68,039</u>	<u>93,607</u>
融資現金流量變動	(6,816)	(1,684)	(8,500)
新租賃	2,393	—	2,393
利息開支	1,070	2,006	3,076
來自出租人的酌情租金優惠	(12)	—	(12)
匯兌調整	51	—	51
於2024年12月31日及 2025年1月1日	<u>22,254</u>	<u>68,361</u>	<u>90,615</u>
融資現金流量變動	(6,742)	53,546	46,804
新租賃	1,442	—	1,442
租賃修訂	(904)	—	(904)
利息開支	865	2,293	3,158
匯兌調整	(49)	—	(49)
於2025年12月31日	<u>16,866</u>	<u>124,200</u>	<u>141,066</u>

(c) 租賃現金流出總額

計入綜合現金流量表的租賃現金流出總額如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
於經營活動內	208	1,450	1,928
於融資活動內	<u>5,970</u>	<u>6,816</u>	<u>6,742</u>
總計	<u>6,178</u>	<u>8,266</u>	<u>8,670</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

36. 關 聯 方 交 易

(a) 除過往財務資料附註33披露的交易外，貴集團於有關期間內與關聯方有以下交易：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
合營企業			
提供自動駕駛車輛解決方案	8,923	11,035	7,262
貴公司最高行政人員控制的公司			
辦公室租金開支			
研發服務	—	—	6,246

上述交易根據有關訂約方共同協定的條款及條件進行。

(b) 與關聯方的未收回結餘

	2023年	12月31日	2025年
	人民幣千元	2024年	人民幣千元
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易性質：			
合營企業			
貿易應收款項	12,272	23,294	9,459
合約資產	1,008	435	892
非貿易性質：			
貴公司最高行政人員控制的實體			
預付款項、其他應收款項及			
其他資產	34	2,130	12

與合營企業的結餘屬貿易性質。貴公司最高行政人員控制的實體結餘屬非貿易性質。管理層估計該等結餘將於[編纂]前償付。該等結餘無抵押及不計息。

(c) 貴集團主要管理人員的報酬

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
薪金、津貼及實物福利	2,053	2,197	2,183
酌情績效花紅	467	274	627
退休金計劃供款	193	158	214
以權益結算的股份支付開支	3,077	4,047	5,947
總計	5,790	6,676	8,971

董事及監事酬金的進一步詳情載於過往財務資料附註8。

聯合創始人授予的[編纂]投資者贖回權

於有關期間之前及期間內，若干[編纂]投資者已獲聯合創始人授予贖回權。本公司並非聯合創始人贖回權的當事方，亦未就任何潛在違約或聯合創始人未能履行其與聯合創始人授予的贖回權有關的責任提供任何形式的擔保。因此，於有關期間，本公司並未就聯合創始人授予的贖回權錄得財務負債。

附錄一

會計師報告

37. 按類別劃分的金融工具

於各有關期間結束時，貴集團各類別金融工具的賬面值如下：

金融資產

於2023年12月31日

	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產— 股權投資 人民幣千元	按公平值 計入損益的 金融資產— 強制指定 人民幣千元	按攤銷成本 計量的 金融資產 人民幣千元	總計 人民幣千元
指定為按公平值計入其他全面 收益的股權投資	55,300	—	—	55,300
按公平值計入損益的金融資產	—	81,968	—	81,968
貿易應收款項及應收票據	—	—	140,222	140,222
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產	—	—	2,339	2,339
受限制現金	—	—	356	356
現金及現金等價物	—	—	412,968	412,968
	<u>55,300</u>	<u>81,968</u>	<u>555,885</u>	<u>693,153</u>

於2024年12月31日

	按公平值 計入其他 全面收益的 金融資產— 股權投資 人民幣千元	按公平值 計入損益的 金融資產— 強制指定 人民幣千元	按攤銷成本 計量的 金融資產 人民幣千元	總計 人民幣千元
指定為按公平值計入其他全面 收益的股權投資	37,600	—	—	37,600
按公平值計入損益的金融資產	—	27,124	—	27,124
貿易應收款項及應收票據	—	—	243,319	243,319
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產	—	—	4,405	4,405
受限制現金	—	—	458	458
現金及現金等價物	—	—	221,733	221,733
	<u>37,600</u>	<u>27,124</u>	<u>469,915</u>	<u>534,639</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

於 2025 年 12 月 31 日

	按公平值計入其他 全面收益的金融資產		按公平值 計入損益的 金融資產— 強制指定	按攤銷成本 計量的 金融資產	總計
	債務投資	股權投資			
	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
指定為按公平值計入其他全面 收益的股權投資	—	35,200	—	—	35,200
按公平值計入損益的金融資產	—	—	1,710	—	1,710
貿易應收款項及應收票據	962	—	—	314,553	315,515
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產	—	—	—	4,281	4,281
受限制現金	—	—	—	1,212	1,212
現金及現金等價物	—	—	—	113,349	113,349
	<u>962</u>	<u>35,200</u>	<u>1,710</u>	<u>433,395</u>	<u>471,267</u>

金 融 負 債

	按攤銷成本計量的金融負債 12月31日		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
貿易應付款項及應付票據	46,179	54,334	116,654
計入其他應付款項及應計費用的金融負債	11,692	5,919	7,769
計息銀行貸款	<u>68,039</u>	<u>68,361</u>	<u>124,200</u>
	<u>125,910</u>	<u>128,614</u>	<u>248,623</u>

有關[編纂]投資的詳情，請參閱本報告附註30。

38. 金融工具公平值及公平值層級

貴集團金融工具(賬面值與公平值合理相若者除外)的賬面值及公平值如下所示：

金 融 資 產

	賬面值 12月31日			公平值 12月31日		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
指定為按公平值計入其他全面收益的 股權投資	55,300	37,600	35,200	55,300	37,600	35,200
按公平值計入損益的金融資產	81,968	27,124	1,710	81,968	27,124	1,710
按公平值計入其他全面收益計量的 應收票據	—	—	962	—	—	962
計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金 融資產	<u>1,479</u>	<u>1,835</u>	<u>1,170</u>	<u>1,314</u>	<u>1,690</u>	<u>1,068</u>
	<u>138,747</u>	<u>66,559</u>	<u>39,042</u>	<u>138,582</u>	<u>66,414</u>	<u>38,940</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

金 融 負 債

	賬面值 12月31日			公平值 12月31日		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
計息銀行貸款-非即期	-	9,900	-	-	9,886	-

管理層已評估，貿易應收款項及應收票據、計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產、現金及現金等價物、受限制現金、定期存款、貿易應付款項及應付票據、計入其他負債及應計費用的金融負債及計息銀行貸款的即期部分的公平值與其賬面值相若，主要由於該等工具於短期內到期。

貴集團高級管理層負責釐定金融工具公平值計量的政策及程序。財務部門於各有關期間結束時分析金融工具價值的變動，並釐定於估值應用的主要輸入數據。估值已由高級管理層審閱及批准。

金融資產及負債的公平值計入以自願訂約方於目前交易(強迫或清盤銷售除外)中交換該工具的金額。

下列方法及假設用於估計公平值：

計入其他應付款項及應計費用的金融負債的非即期部分及計息銀行貸款的公平值已透過使用具有相似條款及風險的工具的當前市場利率折現預期未來現金流量計算。因 貴集團就應收票據所承擔的不履約風險而產生的公平值變動評估為不重大。

於中國內地營運的商業銀行發行的理財產品(計入按公平值計入損益的金融資產)的公平值已使用相關商業銀行提供的報價進行估計。

指定為按公平值計入其他全面收益的非上市股權投資的公平值，已根據並非由可觀察市場價格或利率支持的假設使用基於市場的估值技術估算。估值要求董事根據行業及上市地位確定可資比較公眾公司(同業)，並就所識別的各可資比較公司計算適當價格倍數(例如市銷(「市銷」)率)。該倍數通過可資比較公司的企業價值除以銷售額計算。該倍數隨後就非流通性等因素予以折現。董事相信，使用估值技術得出的估計公平值(計入綜合財務狀況表)，以及公平值的相關變動(於其他全面收益入賬)均屬合理，並為最適當的價值。

附 錄 一

會 計 師 報 告

下表載列於各有關期間結束時金融工具估值的重大不可觀察輸入數據概要。

	估值技術	重大不可觀察 輸入數據	價值	公平值對輸入數據 的敏感度
指定為按公平值計入其他 全面收益的股權投資－ 非上市股權投資	市場法	缺乏市場流通性 折讓(「缺乏市場 流通性折讓」)	2023年12月31日： 23.8%	缺乏市場流通性 折讓上升／(下降) 5% 會導致公平值(減少)／ 增加人民幣3,630,000元
			2024年12月31日： 22.4%	缺乏市場流通性 折讓上升／(下降) 5% 會導致公平值(減少)／ 增加人民幣2,400,000元
			2025年12月31日： 25.7%	缺乏市場流通性 折讓上升／(下降) 5% 會導致公平值(減少)／ 增加人民幣2,400,000元
		股權價值(「股權 價值」)／銷售額	2023年12月31日： 8.8	折讓上升／(下降) 5% 會導致公平值(減少)／ 增加人民幣2,795,000元
			2024年12月31日： 9.3	折讓上升／(下降) 5% 會導致公平值(減少)／ 增加人民幣2,100,000元
			2025年12月31日： 12.2	折讓上升／(下降) 5% 會導致公平值(減少)／ 增加人民幣2,000,000元

附 錄 一

會 計 師 報 告

公平值層級

下表說明 貴集團金融工具的公平值計量層級：

按公平值計量的金融資產：

	活躍市場 報價 (第1級) 人民幣千元	公平值計量使用 重大可觀察 輸入數據 (第2級) 人民幣千元	重大不可 觀察 (第3級) 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2023年12月31日				
指定為按公平值計入其他全面 收益的股權投資	—	—	55,300	55,300
按公平值計入損益的金融資產	—	81,968	—	81,968
	<u>—</u>	<u>81,968</u>	<u>—</u>	<u>81,968</u>
	<u>—</u>	<u>81,968</u>	<u>55,300</u>	<u>137,268</u>
於2024年12月31日				
指定為按公平值計入其他全面 收益的股權投資	—	—	37,600	37,600
按公平值計入損益的金融資產	—	27,124	—	27,124
	<u>—</u>	<u>27,124</u>	<u>—</u>	<u>27,124</u>
	<u>—</u>	<u>27,124</u>	<u>37,600</u>	<u>64,724</u>
於2025年12月31日				
指定為按公平值計入其他 全面收益的股權投資	—	—	35,200	35,200
按公平值計入損益的金融資產	—	1,710	—	1,710
	<u>—</u>	<u>1,710</u>	<u>—</u>	<u>1,710</u>
	<u>—</u>	<u>1,710</u>	<u>35,200</u>	<u>36,910</u>

於各有關期間結束時， 貴集團並無任何按公平值計量的金融負債。

於有關期間第3級公平值計量變動如下：

	截至12月止年度		
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
指定為按公平值計入其他全面收益的 股權投資			
於1月1日	55,600	55,300	37,600
公平值虧損	<u>(300)</u>	<u>(17,700)</u>	<u>(2,400)</u>
於年末	<u>55,300</u>	<u>37,600</u>	<u>35,200</u>

於有關期間，第1級及第2級公平值計量之間並無轉撥，亦無轉入及轉出第3級公平值計量。

附錄一

會計師報告

已披露公平值的資產：

	活躍市場 報價 (第1級) 人民幣千元	公平值計量使用 重大可觀察 輸入數據 (第2級) 人民幣千元	重大不可觀察 輸入數據 (第3級) 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2023年12月31日				
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產	—	1,314	—	1,314
於2024年12月31日				
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產	—	1,690	—	1,690
於2025年12月31日				
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產	—	1,068	—	1,068

已披露公平值的負債：

	活躍市場 報價 (第1級) 人民幣千元	公平值計量使用 重大可觀察 輸入數據 (第2級) 人民幣千元	重大不可觀察 輸入數據 (第3級) 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2024年12月31日				
計息銀行貸款—非即期部分	—	9,886	—	9,886

39. 金融風險管理目標及政策

貴集團的主要金融工具包括現金及現金等價物、定期存款、受限制現金以及計息銀行貸款。該等金融工具的主要目的為貴集團的營運籌集資金。貴集團有多項其他金融資產及負債，如貿易應收款項及應收票據以及貿易應付款項及應付票據、計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產、計入其他應付款項及應計費用的金融負債以及租賃負債，該等款項直接自其營運產生。

貴集團金融工具產生的主要風險為信貸風險、外幣風險及流動資金風險。董事會審閱及同意管理該等風險的政策，該等政策於下文概述。

信貸風險

貴集團僅與獲認可及信譽良好的第三方進行交易。貴集團的政策為所有有意按信貸條款進行交易的客戶均須接受信貸核實程序。此外，貴集團持續監控應收款項結餘，故面臨的壞賬風險並不重大。

最高風險及年終階段

下表顯示於各有關期間結束時基於貴集團信貸政策(主要基於逾期資料，除非其他資料在無需付出過多成本或努力下即可獲得)的信貸質素及最高信貸風險以及年終階段分類。所呈列金額為金融資產的賬面總值。

附 錄 一

會 計 師 報 告

於 2023 年 12 月 31 日

	12個月預期 信貸虧損 第一階段 人民幣千元	第二階段 人民幣千元	全期預期信貸虧損 第三階段 人民幣千元	簡化方法 人民幣千元	總計 人民幣千元
貿易應收款項及應收票據*	1,472	—	—	148,396	149,868
合約資產*	—	—	—	7,009	7,009
計入預付款項、其他應收款項 及其他資產的金融資產					
—正常**	2,339	—	—	—	2,339
受限制現金					
—並無逾期	356	—	—	—	356
現金及現金等價物					
—並無逾期	412,968	—	—	—	412,968
	<u>417,135</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>155,405</u>	<u>572,540</u>

於 2024 年 12 月 31 日

	12個月預期 信貸虧損 第一階段 人民幣千元	第二階段 人民幣千元	全期預期信貸虧損 第三階段 人民幣千元	簡化方法 人民幣千元	總計 人民幣千元
貿易應收款項及應收票據*	3,580	—	—	254,500	258,080
合約資產*	—	—	—	13,672	13,672
計入預付款項、其他應收款項 及其他資產的金融資產					
—正常**	4,405	—	—	—	4,405
受限制現金					
—並無逾期	458	—	—	—	458
現金及現金等價物					
—並無逾期	221,733	—	—	—	221,733
	<u>230,176</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>268,172</u>	<u>498,348</u>

於 2025 年 12 月 31 日

	12個月預期 信貸虧損 第一階段 人民幣千元	第二階段 人民幣千元	全期預期信貸虧損 第三階段 人民幣千元	簡化方法 人民幣千元	總計 人民幣千元
貿易應收款項及應收票據*	4,141	—	—	342,469	346,610
合約資產*	—	—	—	11,706	11,706
計入預付款項、其他應收款項及其 他資產的金融資產					
—正常**	4,281	—	—	—	4,281
受限制現金					
—並無逾期	1,212	—	—	—	1,212
現金及現金等價物					
—並無逾期	113,349	—	—	—	113,349
	<u>122,983</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>354,175</u>	<u>477,158</u>

* 就 貴集團應用減值簡化方法的貿易應收款項、合約資產及若干應收票據而言，基於撥備矩陣的資料分別披露於過往財務資料附註20及21。

附錄一

會計師報告

** 當計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產並無逾期，且概無資料表明金融資產自初步確認以來信貸風險顯著增加，則其信貸質素被視為「正常」。否則，金融資產的信貸質素被視為「可疑」。

有關 貴集團面臨貿易應收款項及應收票據所產生信貸風險的進一步定量資料於過往財務資料附註20及21披露。

由於 貴集團僅與獲認可及信譽良好的第三方進行交易，故毋須抵押品。信貸集中風險按客戶／交易對手及地區進行管理。於各有關期間結束時， 貴集團有若干集中信貸風險，下表概述 貴集團的最大債務人及五大債務人佔 貴集團貿易應收款項及應收票據總額(扣除虧損撥備)結餘的百分比：

	12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	%	%	%
最大債務人	16	17	10
五大債務人	66	51	45

匯率風險

貴集團主要於中國內地及海外經營業務，而 貴集團大部分貨幣資產、負債及交易主要以人民幣及港元計值。 貴集團並無使用任何衍生工具以對沖其外幣風險敞口。

下表列示在所有其他變量維持不變的情況下，我們的除稅前虧損及權益於有關日期對外幣匯率合理可能變動的敏感度。

	港元／ 人民幣匯率 上升／(下降) %	除稅前虧損 增加／(減少) 人民幣千元	權益 增加／(減少) 人民幣千元
2023年			
倘人民幣兌港元貶值	(5%)	(5,612)	(5,612)
倘人民幣兌港元升值	5%	5,612	5,612
2024年			
倘人民幣兌港元貶值	(5%)	(3,358)	(3,358)
倘人民幣兌港元升值	5%	3,358	3,358
2025年			
倘人民幣兌港元貶值	(5%)	(511)	(511)
倘人民幣兌港元升值	5%	511	511

流動資金風險

貴集團透過監測流動比率監控流動資金風險，流動比率透過比較流動資產與流動負債計算得出。

貴集團的目標是透過使用租賃負債及計息銀行貸款維持資金連續性與靈活性之間的平衡。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴集團金融負債於各有關期間結束時按合約未折現付款劃分的到期情況如下：

於2023年12月31日

	按 要 求 或 1 年 內 人 民 幣 千 元	1 至 5 年 人 民 幣 千 元	超 過 5 年 人 民 幣 千 元	總 計 人 民 幣 千 元
貿易應付款項及應付票據	46,179	—	—	46,179
計入其他應付款項及 應計費用的金融負債	11,692	—	—	11,692
租賃負債	6,475	17,927	4,379	28,781
計息銀行貸款	69,153	—	—	69,153
	<u>133,499</u>	<u>17,927</u>	<u>4,379</u>	<u>155,805</u>

於2024年12月31日

	按 要 求 或 1 年 內 人 民 幣 千 元	1 至 5 年 人 民 幣 千 元	超 過 5 年 人 民 幣 千 元	總 計 人 民 幣 千 元
貿易應付款項及應付票據	54,334	—	—	54,334
計入其他應付款項及 應計費用的金融負債	5,919	—	—	5,919
租賃負債	5,614	17,999	1,006	24,619
計息銀行貸款	59,676	9,907	—	69,583
	<u>125,543</u>	<u>27,906</u>	<u>1,006</u>	<u>154,455</u>

於2025年12月31日

	按 要 求 或 1 年 內 人 民 幣 千 元	1 至 5 年 人 民 幣 千 元	超 過 5 年 人 民 幣 千 元	總 計 人 民 幣 千 元
貿易應付款項及應付票據	116,654	—	—	116,654
計入其他應付款項及 應計費用的金融負債	7,769	—	—	7,769
租賃負債	6,057	11,536	529	18,122
計息銀行貸款	126,185	—	—	126,185
	<u>256,665</u>	<u>11,536</u>	<u>529</u>	<u>268,730</u>

資 本 管 理

貴集團資本管理的主要目的是確保維持良好的信貸狀況及穩健的資本比率，以支持其業務及盡量提升股東價值。

貴集團管理其資本架構，並就經濟狀況變動及相關資產的風險特徵作出調整。為維持或調整資本架構，貴集團可能調整向股東退還資本或發行新股份。貴集團毋須受任何外部資本要求規限。於有關期間，管理資本的目標、政策或程序概無變動。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴集團採用債務／資產比率(即負債總額除以資產總值)監察資本水平。於各有關期間結束時的資產負債比率如下：

	2023年 人民幣千元	於12月31日 2024年 人民幣千元	於2025年 人民幣千元
負債總額	214,833	217,493	362,186
資產總值	<u>846,494</u>	<u>667,782</u>	<u>629,789</u>
債務／資產比率	<u>0.25</u>	<u>0.33</u>	<u>0.58</u>

40. 有關期間後事項

貴集團於有關期間結束後並無重大事項。

41. 期後財務報表

貴公司、貴集團或貴集團現時旗下任何公司概無就2025年12月31日後的任何期間編製經審核財務報表。

附錄二

[編纂]財務資料

下列資料並不構成本文件附錄一所載由本公司申報會計師安永會計師事務所(香港執業會計師)所編製會計師報告的一部分，載入本文件僅供說明用途。

[編纂]財務資料應與本文件「財務資料」一節及文件附錄一所載會計師報告一併閱讀。

A. [編纂]經調整綜合有形資產淨值

根據上市規則第4.29條並參考香港會計師公會頒布的會計指引第7號編製備考財務資料以供載入投資通函編製的下列母公司擁有人應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表僅供說明用途，旨在闡述[編纂]對於2025年12月31日母公司擁有人應佔綜合有形資產淨值的影響，猶如[編纂]已於2025年12月31日進行。

母公司擁有人應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值僅為說明用途而編製，且因其假設性質使然，其未必能真實反映假設[編纂]於2025年12月31日或任何未來日期完成時母公司擁有人應佔本集團綜合有形資產淨值。其根據文件附錄一會計師報告所載於2025年12月31日的母公司擁有人應佔綜合有形資產淨值編製，並作出下文所述調整。

於2025年 12月31日 母公司 擁有人應佔 綜合有形 資產淨值 人民幣千元 (附註1)		[編纂] 估計 [編纂] 人民幣千元 (附註2、4)		母公司 擁有人應佔 [編纂] 經調整 綜合有形 資產淨值 人民幣千元 (附註3)		母公司擁有人應佔 [編纂]經調整 每股綜合有形資產淨值 人民幣元 (附註4)		港元 (附註4)	
按[編纂]每股[編纂]港元	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附錄二

[編纂]財務資料

附註：

- (1) 於2025年12月31日母公司擁有人應佔綜合有形資產淨值摘錄自本文件附錄一所載會計師報告，其基於2025年12月31日母公司擁有人應佔經審核綜合資產淨值人民幣269,923,000元(扣除無形資產[編纂]後)計算。
- (2) [編纂]估計[編纂]基於[編纂]每股[編纂]港元計算，當中扣除本集團應付的[編纂]費用及其他相關開支(不包括於往績記錄期間已自損益扣除的[編纂]開支)，且並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份。
- (3) 母公司擁有人應佔[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值經作出前段所述調整後，按緊隨[編纂]完成後已發行及發行在外的[編纂]股股份計算得出，當中假設[編纂]就[編纂]財務資料而言已於2025年12月31日完成，且並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或本公司可能發行或購回的任何股份。
- (4) 就此[編纂]經調整綜合有形資產淨值而言，[編纂]估計[編纂]以1.00港元兌人民幣0.87697元的匯率由港元換算為人民幣(「人民幣」)，而母公司擁有人應佔[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值以相同匯率由人民幣換算為港元。概不表示人民幣數額已經、可能已經或可能按該匯率換算為港元，反之亦然。
- (5) 概無作出任何調整，以反映本集團於2025年12月31日後的任何經營業績或所訂立的其他交易。

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

●
執業會計師
香港
[日 期]

附錄三

稅項及外匯

證券持有人稅項

H股持有人的所得稅及資本利得稅受中國及H股持有人所居住的司法權區的法律及慣例或其他稅務條文所規限。以下若干相關稅務條文概要以現行法律及慣例為依據，可予以改動且不構成法律或稅務意見。有關討論並不涉及H股投資可能造成的一切稅務後果，亦無考慮任何特定投資者的特定情況，其中部分情況可能受特別法規所規限。因此，閣下應就H股投資的稅務後果諮詢本身稅務顧問的意見。有關討論基於最後可行日期生效的法律及相關詮釋作出，所有有關法律及詮釋可能變動，且可能具有追溯效力。

此討論並不涉及中國或香港稅務中所得稅、資本增值及利得稅、營業稅／增值稅、印花稅及遺產稅以外的任何方面。準投資者務請就擁有及出售H股所涉及的中國、香港及其他稅務後果諮詢其財務顧問。

中國稅項

股息稅項

個人投資者

根據第十三屆全國人大常務委員會於1980年9月10日頒布及於2018年8月31日修訂，並於2019年1月1日生效的《中華人民共和國個人所得稅法》(以下簡稱「《個人所得稅法》」)及國務院於2018年12月18日修訂並於2019年1月1日生效的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，中國企業向個人投資者派付股息一役按統一稅率20%繳納預扣所得稅。此外，根據財政部、國家稅務總局、中國證監會於2015年9月7日發布的《財政部、國家稅務總局、證監會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市場取得的上市公司股票，持股期限超過1年的，股息所得暫免徵收個人所得稅；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，暫減按50%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。實際上，非居民個人股息的預扣稅稅率在若干情況下可能低於20%。然而，根據《財政部、國家稅務總局關於個人所得稅若干政策問題的通知》，外籍個人從外商投資企業取得的股息、紅利所得暫免徵收當時的個人所得稅。於2013年2月3日，國務院批准及頒布《國務院批轉發展改革委等部門關於深化收入分配制度改革若干意見的通知》。於2013年2月8日，國務院辦公廳頒布《國務院辦公廳關於深化收入分配制度改革重點工作分工的通知》。根據上述兩份文件，中國政府計劃就從外商投資企業獲得的股息取消外籍個人稅項豁免，財政部及國家稅務總局應負責制定及執行有關計劃細節。然而，財政部及國家稅務總局尚未頒布相關實施條例或規則。根據國家稅務總局於2011年6月28日頒布的《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》，在香港發行股份的境內非外商投資企業在向稅收協定相關司法權區的境外居民個人派發股息時一般可按10%稅率扣繳個人所得稅。對於身為協定國家居民而收取股

附錄三

稅項及外匯

息的H股個人持有人，若其居民身份所屬國家已與中國訂立稅率低於10%的稅收協定，則股份於香港上市的非外商投資企業可代表該等持有人辦理享受較低稅收優惠待遇申請，經稅務機關審核批准後，對多扣繳稅款予以退還。對於身為協定國家居民而收取股息的H股個人持有人，若其國家已與中國訂立稅率高於10%但低於20%的稅收協定，則非外商投資企業須根據該稅收協定的協議稅率扣繳稅款，毋須辦理申請。對於身為境外居民而收取股息的H股個人持有人，若其國家並無與中國訂立任何稅收協定或其他情況，則非外商投資企業須按20%稅率扣繳稅項。

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》，中國政府可就中國公司向香港特別行政區居民(包括自然人和法律實體)支付的股息徵稅，但該稅額不得超過應付股息總額的10%。若一名香港居民在一家中國公司直接持有25%或以上股權，則有關稅額不得超過該中國公司應付股息總額的5%。2019年12月6日生效的《〈內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排〉第五議定書》規定，以取得上述稅收利益為主要目的之一而作出的安排或交易不適用上述規定。

企業投資者

根據2018年12月29日修訂及生效的《企業所得稅法》及2019年4月23日修訂及生效的《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、場所但從中國境內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(包括在香港發行股票及上市的中国居民企業派發的股息)繳納企業所得稅，適用企業所得稅稅率一般為10%。對非居民企業應繳納的上述所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人。為避免雙重徵稅，可根據適用協定減少或取消預扣稅。

國家稅務總局頒布並於2008年11月6日生效的《國家稅務總局關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》進一步闡明，中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發2008年1月1日以後產生的利潤的股息時，統一按10%的稅率代扣代繳企業所得稅。國家稅務總局於2009年7月24日發布的《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》進一步規定，於境外證券交易所上市的任何中國居民企業須就其向非中國居民企業股東派發的股息按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權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》，中國政府可就中國公司向香港居民(包括自然人和法律實體)支付的股息徵稅，但該稅額不得超過應付股息總額的10%。若一名香港居民

附錄三

稅項及外匯

在一家中國公司直接持有25%或以上股權，則有關稅額不得超過該中國公司應付股息總額的5%。2019年12月6日生效的《〈內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排〉第五議定書》規定，以取得上述稅收利益為主要目的之一而作出的安排或交易不適用上述規定。稅收協定股息條款的應用須受《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》等中國稅收法律及法規規限。

稅收協定

居住在已與中國簽訂避免雙重徵稅協定的國家或居住在香港或澳門特別行政區的非中國居民投資者可就中國企業派付的股息享有優惠稅率。中國已分別與香港及澳門特別行政區簽訂避免雙重徵稅安排，並與若干其他國家(包括但不限於澳洲、加拿大、法國、德國、日本、馬來西亞、荷蘭、新加坡、英國及美國)簽訂避免雙重徵稅協定。根據相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預扣稅額與根據協定稅率計算的稅額之間的差額。

根據國家稅務總局於2019年10月14日頒布並於2020年1月1日生效的《非居民納稅人享受協定待遇管理辦法》，非居民納稅人享受協定待遇，採取「自行判斷、申報享受、相關資料留存備查」的方式辦理。非居民納稅人自行判斷符合享受協定待遇條件的，可在納稅申報時，或通過扣繳義務人在扣繳申報時，自行享受協定待遇，同時按照規定歸集和留存相關資料備查，並接受稅務機關的後續管理。

股權轉讓的所得稅

增值稅及地方附加

根據財政部及國家稅務總局於2016年3月23日頒布並分別於2017年7月11日、2017年12月25日及2019年3月20日修訂的《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》(「**第36號通知**」)，在中國境內銷售服務、無形資產或不動產的企業及個人為增值稅的納稅人，由繳納營業稅改為繳納增值稅。第36號通知亦規定，轉讓金融產品(包括轉讓有價證券的所有權)須就應課稅收入繳付6%增值稅。

同時，增值稅納稅人亦須繳付城市維護建設稅、教育費附加及地方教育附加。

附 錄 三

稅 項 及 外 匯

所得稅

個人投資者

根據《個人所得稅法》及其實施條例，個人出售中國居民企業股權所得，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日頒布的《財政部及國家稅務總局關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》(下稱「61號文」)，從1997年1月1日起，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。根據財政部及國家稅務總局於2018年12月29日頒布的《財政部、國家稅務總局關於繼續有效的個人所得稅優惠政策目錄的公告》，61號文將繼續有效。

根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2009年12月31日頒布的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》，對個人在上海證券交易所、深圳證券交易所轉讓從上市公司公開發行和轉讓市場取得的上市公司股票所得，繼續免徵個人所得稅，惟上述三個部門於2010年11月10日聯合發布的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》所界定的相關限售股除外。

於最後可行日期，上述條文並未明確規定對非居民個人出售在海外證券交易所(例如聯交所)上市的中國居民企業的股份徵收個人所得稅。

企業投資者

根據《企業所得稅法》及其實施條例，非中國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份所得)繳納企業所得稅，稅率一般為10%。有關稅項可根據適用稅收協定或安排減徵或免徵。

滬港通稅收政策

於2014年10月31日，財政部、國家稅務總局及中國證監會聯合頒布《關於滬港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知》(下稱「滬港通稅收政策」)。根據滬港通稅收政策，對內地企業投資者通過滬港通投資聯交所上市股票取得的轉讓差價所得，計入其收入總額，依法徵收企業所得稅。對內地企業投資者通過滬港通投資聯交所上市股票取得的股息紅利所得，計入其收入總額，依法計徵企業所得稅。其中，內地居民企業連續持有H股滿12個月取得的股息紅利所得，依法免徵企業所得稅。H股公司對內地企業投資者不代扣股息紅利所得稅款，應納稅款由企業自行申報繳納。

附錄三

稅項及外匯

對內地個人投資者通過滬港通投資聯交所上市H股取得的股息紅利，H股公司應向中國證券登記結算有限責任公司(下稱「中國結算」)提出申請，由中國結算向H股公司提供內地個人投資者名冊，H股公司按照20%的稅率代扣個人所得稅。

深港通稅收政策

於2016年11月5日，財政部、國家稅務總局及中國證監會聯合發布《關於深港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知》(下稱「深港通稅收政策」)。根據深港通稅收政策，對內地企業投資者通過深港通投資聯交所上市股票取得的轉讓差價所得，計入其收入總額，依法徵收企業所得稅。對內地企業投資者通過深港通投資聯交所上市股票取得的股息紅利所得，計入其收入總額，依法計徵企業所得稅。內地居民企業連續持有H股滿12個月取得的股息紅利所得，依法免徵企業所得稅。H股公司對內地企業投資者不代扣股息紅利所得稅款，應納稅款由企業自行申報繳納。

對內地個人投資者通過深港通於中國投資聯交所上市股票取得的股息紅利，H股公司應向中國結算提出申請，由中國結算向H股公司提供內地個人投資者名冊，H股公司按照20%的稅率代扣個人所得稅。

中國印花稅

根據於2021年6月10日頒布並於2022年7月1日生效的《中華人民共和國印花稅法》，在中國境內書立應稅憑證、進行證券交易的單位和個人，為印花稅納稅人，應當依照本法規定繳納印花稅。在中國境外書立在境內使用的應稅憑證的單位和個人，應當依照該法規定繳納印花稅。

遺產稅

於本文件日期，中國目前尚未徵收任何遺產稅。

本集團於中國的主要稅項

企業所得稅

根據《企業所得稅法》，中國的企業所得稅稅率為25%，與適用於外商投資企業和外國企業的稅率一致。

根據於2023年8月2日頒布並於2023年1月1日實施的《財政部、國家稅務總局關於進一步支持小微企業和個體工商戶發展有關稅費政策的公告》，對小型微利企業減按25%計算應納稅所得額，按20%的稅率繳納企業所得稅，政策延續執行至2027年12月31日。

附 錄 三

稅 項 及 外 匯

根據中華人民共和國科學技術部、財政部及國家稅務總局於2008年4月14日頒布、於2016年1月29日修訂及於2016年1月1日生效的《高新技術企業認定管理辦法》，高新技術企業可根據《企業所得稅法》申請15%的企業所得稅優惠稅率。

增值稅

根據於2017年11月19日修訂並生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》，在中國境內從事銷售貨物、加工、修理修配勞務或進口貨物的所有單位及個人均須繳納增值稅。就銷售或進口貨物的納稅人而言，除上述法規另有規定外，一般稅率為17%。

根據財政部及國家稅務總局於2016年3月23日頒布並於2016年5月1日生效的第36號通知，經國務院批准，自2016年5月1日起，在全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。根據與上述通知同時頒布及生效的《營業稅改徵增值稅試點實施辦法》，納稅人銷售服務、無形資產或者不動產所適用的稅率分別為17%、11%、6%及零。

根據財政部及國家稅務總局於2018年4月4日頒布並於2018年5月1日生效的《關於調整增值稅稅率的通知》，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%、10%。

根據財政部、國家稅務總局及中華人民共和國海關總署於2019年3月20日頒布並於2019年4月1日施行的《關於深化增值稅改革有關政策的公告》，納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用16%和10%稅率的，稅率分別調整為13%、9%。

根據財政部及國家稅務總局於2023年8月1日頒布及實施的《關於增值稅小規模納稅人減免增值稅政策的公告》，對月銷售額人民幣10萬元以下(含本數)的增值稅小規模納稅人，免徵增值稅，該公告執行至2027年12月31日。

中國外匯法規

監管中國外匯的主要法規為國務院於1996年1月29日頒布並於1996年4月1日生效的《外匯管理條例》，隨後於1997年1月14日及2008年8月5日修訂，以及中國人民銀行於1996年6月20日頒布並於1996年7月1日生效的《結匯、售匯及付匯管理規定》。根據該等法規及有關貨幣兌換的其他中國規則及法規，人民幣一般可就支付經常賬戶項目自由兌換，例如貿易及服務相關的外匯交易及股息支付，但不可就資本賬戶項目自由兌換，例如直接投資、貸款或中國境外證券投資，除非獲得國家外匯管理局或其分支機構事先批准。

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，可毋須經外匯管理機關批准，通過在從事結匯及售匯業務的金融機構開設外匯賬戶進行支付，但須提供有效憑證。需要外匯向股東分配利潤的外商投資企業及根據法規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，自外匯賬戶進行支付或使用在指定外匯銀行購買的外匯支付。

於2014年12月26日，國家外匯管理局發布《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，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，持所需材料到其註冊所在地外匯局辦理境外上市登記。境內公司境外上市募集資金可調回境內或存放境外，資金用途應與公開披露檔案(如本文件)所列相關內容一致。

於2015年2月13日，國家外匯管理局發布《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》，該通知於2015年6月1日生效並於2019年12月30日部分廢除。該通知取消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兩項行政審批事項，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。

根據國家外匯管理局於2016年6月9日發布的《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》，境內機構資本項目外匯收入實行意願結匯政策。相關政策已經明確實行意願結匯的資本項目外匯收入(包括外匯資本金、外債資金和境外上市調回資金等)，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。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

中 國 的 法 律 體 系

中國的法律體系由憲法、法律、行政法規、地方性法規、單行條例、國務院部門規章、地方政府規章、自治區的自治條例和單行條例及中國政府簽署的國際條約組成。法院判例並不構成具約束力之先例，但可作為司法參考和指引。

根據《中華人民共和國憲法》（下稱「《憲法》」，於1982年12月4日頒布並於2018年3月11日最新修訂及生效）及《中華人民共和國立法法》（於2000年7月1日採納及於2023年3月15日修訂）（下稱「《立法法》」），全國人大和全國人大常務委員會行使國家立法權。全國人大有權制定和修改刑事、民事、國家機構的和其他的基本法律。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。

國務院是國家最高行政機關，根據憲法和法律制定行政法規。

由中央政府直接管轄的省、自治區、直轄市的人民代表大會及其常務委員會根據地方行政區域的具體情況及需要，在不同憲法、法律、行政法規相抵觸的前提下，可以制定地方性法規。

具有行政管理職能的各部、委員會、中國人民銀行、中華人民共和國審計署及中華人民共和國國家監察委員會，可以根據法律和國務院的行政法規、決定及裁定，在其各部門的司法權限範圍內制定規章及條例。為貫徹執行法律、行政法規及國務院的決定及裁定，在其司法權限範圍內，制定規章及條例的規定。

設區的市的人民代表大會及其常務委員會根據具體情況及實際需要，在不與憲法、法律及行政法規相抵觸的前提下，可以制定地方性法規，報省、自治區的人民代表大會常務委員會批准後生效。

自治區的人民代表大會可根據當地民族的政治、經濟及文化特點，制定自治條例及單行條例，報全國人大常委會批准後生效。自治條例及單行條例可以對法律和行政法規的規定作出變通修訂，但不得違背法律或行政法規的基本原則，以及不得對憲法和民族區域自治法的規定以及其他有關法律、行政法規專門就民族自治地方所作的規定作出變通修訂。

由中央政府直接管轄的省、自治區、直轄市及較大城市的人民政府可根據法律、行政法規及有關地方性法規制定規章。

《憲法》是中國的根本大法，由全國人大制定，具有最高的法律效力，任何法律、行政法規、地方性法規、自治條例或單行條例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。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

地方性法規的效力高於本級和下級地方政府規章。省、自治區的人民政府制定的規章的效力高於省、自治區的行政區域內設區的市、自治州的人民政府所制定的規章。

全國人大有權改變或者撤銷任何由其常務委員會制定的不適當法律，亦有權撤銷任何由其常務委員會批准但違背《憲法》或《立法法》的自治條例或單行條例。全國人大常委會有權撤銷任何與《憲法》、法律或行政法規相抵觸的地方性法規，亦有權撤銷任何由中央政府直接管轄的省、自治區或直轄市的人民代表大會常務委員會批准但違背《憲法》和《立法法》的自治條例或單行條例。國務院有權改變或者撤銷任何不適當的部門規章和地方政府規章。由中央政府直接管轄的省、自治區或直轄市的人民代表大會常務委員會有權改變或者撤銷任何由各自的常務委員會制定或批准的不適當地方法性法規。省、自治區的人民政府有權改變或者撤銷任何下級人民政府制定的不適當規章。

根據《憲法》，全國人大常委會行使法律解釋權。根據1981年6月10日通過的《全國人民代表大會常務委員會關於加強法律解釋工作的決議》，凡屬於法院審判和檢察院檢察工作中具體應用法律、法令的問題，分別由最高人民法院及中華人民共和國最高人民檢察院進行解釋。不屬於審判和檢察工作中的其他法律、法令如何具體應用的問題，由國務院及主管部門及委員會進行解釋。

凡屬於地方性法規條文本身需要明確界限或作補充規定的，由制定該等法規的中央政府直接管轄的省、自治區、直轄市人民代表大會常務委員會進行解釋或作出補充規定。凡屬於地方性法規如何具體應用的問題，由受中央政府直接管轄的省、自治區、直轄市人民政府主管部門進行解釋。

中國司法制度

根據《憲法》及於1979年7月5日制定、於1980年1月1日實行並於2018年10月26日最新修訂及於2019年1月1日生效的《中華人民共和國人民法院組織法》，中國司法制度由最高人民法院、地方人民法院、軍事法院及其他專門人民法院組成。

地方各級人民法院由基層人民法院、中級人民法院和高級人民法院組成。基層人民法院可以設民事、刑事、經濟審判庭。中級人民法院與基層人民法院的結構類似，可以根據需要設其他法庭。高級人民法院監督下級人民法院。最高人民法院是中國的最高審判機關，有權監督地方各級人民法院及所有專門人民法院的審判工作。人民檢察院亦有權對同級和下級人民法院的審判活動行使法律監督權。

在案件審判中，人民法院實行「兩審終審」制度。當事人可按照法律規定的程序就地方人民法院的一審判決和裁定向上一級人民法院提起上訴。人民檢察院可以按照法律規定的程序向上一級人民法院抗訴。地方各級人民法院第一審

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

案件的判決和裁定，如果在上訴期限內當事人不上訴或人民檢察院不抗訴，就是發生法律效力的最終判決和裁定。中級人民法院、高級人民法院和最高人民法院審判的第二審案件的判決和裁定，最高人民法院審判的第一審案件的判決和裁定，都是終審的判決和裁定。但是，最高人民法院發現各級人民法院已經發生法律效力的判決、裁定、調解書確有錯誤的，或上級人民法院發現下級人民法院已經發生法律效力的判決、裁定、調解書有錯誤的，其有權自行覆核或者責令下級人民法院再審。各級人民法院主審法官發現已經發生法律效力的判決、裁定或調解書確有錯誤，並認為應當進行再審的，則該案件須報送同級人民法院審判委員會討論決定。除由最高人民法院判決的以外，死刑應當報請最高人民法院核准。

於1991年4月9日頒布並於2023年9月1日最新修訂及於2024年1月1日生效的《中華人民共和國民事訴訟法》（下稱「《民事訴訟法》」）規定民事案件的起訴、人民法院司法管轄權、進行民事訴訟須遵守的程序及民事判決或裁定執行程序的各項標準。中國境內的民事訴訟各方當事人須遵守《民事訴訟法》。一般而言，民事案件由被告居住地所在人民法院一審。合約各方當事人可通過明文協議選擇民事訴訟的管轄法院，惟該管轄法院應為原告或被告的居住地、合約簽訂地或履行地或標的物所在地等與糾紛有實質關聯的地點的管轄法院。然而，上述選擇在任何情況下均不得違反級別管轄和專屬管轄的規定。

外國人、無國籍人、外國企業或外國組織在中國法院起訴、應訴，同中國公民、法人或其他組織有同等的訴訟權利義務。外國法院對中國公民、法人或其他組織的訴訟權利加以限制的，中國法院對該國公民、企業和組織的訴訟權利，實行對等原則。外國人、無國籍人、外國企業或外國組織在中國法院起訴、應訴，需要委託律師代理訴訟的，必須委託中國律師。根據中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行動。民事訴訟的所有當事人須履行已有法律效力的判決及裁定。民事訴訟一方當事人對人民法院在中國作出的判決、裁定或者仲裁庭作出的裁決不服的，另一方當事人可以在兩年內向人民法院申請強制執行該判決、裁定或裁決，但可以申請延期執行或者撤銷。一方當事人未在規定期限內履行法院批准執行的判決的，法院可根據另一方當事人的申請對該方強制執行判決。

當事人尋求對並非身處中國境內且在中國並無擁有任何財產的一方執行人民法院的判決或裁定時，可向有正式司法管轄權的外國法院申請承認並執行該判決或裁定。人民法院對申請或者請求承認和執行的外國法院作出的具有法律效力的判決、裁定，依照中國締結或者參加的國際條約，或者按照互惠原則進行審查後，認為不違反中國法律的基本原則且不損害國家主權、安全、社會公共利益的，裁定承認其效力；需要執行的，發出執行令，依照該法的有關規定執行。申請或請求違反中國法律的基本原則或損害國家主權、安全、社會公共利益者，人民法院裁定不予承認和執行。

附錄四

主要法律及監管規定概要

《中國公司法》、《境外上市試行辦法》及《章程指引》

《中國公司法》於1993年12月29日由全國人大常委會頒布，於2023年12月29日最新修訂並於2024年7月1日生效，規範公司的組織和行為，保護公司、股東和債權人的合法權益。2013年《中國公司法》修正案取消對最低註冊資本的限制，並以註冊資本認繳制取代註冊實繳股本制。

中國證監會於2023年2月17日頒布並於2023年3月31日生效的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「《境外上市試行辦法》」）適用於中國境內公司證券的境外發售及上市。

中國證監會於2023年12月15日最新修訂並於同日生效的《上市公司章程指引》（「《章程指引》」），為公司的公司章程提供指引。因此，《章程指引》內規定的內容已載於本公司的公司章程，其概要載於本文件附錄五。

下文載列適用於本公司的《公司法》、《境外上市試行辦法》及《章程指引》的主要條文概要。

總則

股份有限公司（下稱「公司」）指依照《中國公司法》在中國成立的企業法人，有獨立法人財產，享有法人財產權。公司以所擁有全部資產總值為限對公司的債務承擔責任，股東以其認購的股份為限對公司承擔責任。

註冊成立

公司可以採取發起設立或者募集設立的方式註冊成立。註冊成立公司，應當有一人以上二百人以下為發起人，其中應當有半數以上的發起人在中國境內有住所。以發起設立方式註冊成立的公司是指註冊資本全部由發起人認購的公司。如公司以募集設立方式註冊成立，則發起人須認購不少於公司股份總數35%的股份（法律和法規另有規定者除外），其餘股份可向公眾或特定人士提呈發售，惟法律另有規定者除外。

就以發起設立方式註冊成立的公司而言，註冊資本為在公司登記機關登記的全體發起人認購的股本總額。發起人須以書面形式認購其須認購的股份，並根據公司章程繳納出資。倘以非貨幣資產出資，則須辦妥非貨幣資產所有權的轉移手續。未按前述規定繳納出資的發起人須按照發起人協議的約定承擔違約責任。發起人根據公司章程認繳出資額後，須進行董事會和監事會選舉，董事會須向公司登記機關報送公司章程及法律或行政法規所規定的其他文件，申請公司註冊成立。在發起人認購的股本繳足前，不得向他人募集資本。倘公司採取公開募集方式設立，則註冊資本為在公司登記機關登記的實繳股本總額。

已發行股份繳足股款後，須委託根據中國法律成立的驗資機構驗資並出具

附錄四

主要法律及監管規定概要

證明。發起人須在已發行股份繳足股款後30天內召開成立大會，並須於成立大會召開前15天將會議日期通知各認股人或者予以公告。

成立大會僅在持有公司已發行股份總數超過50%的股東出席的情況下方可召開。成立大會處理的事宜包括採納發起人提呈的公司章程草擬本及選舉公司董事會和監事會成員。大會的所有決議均須經出席大會的認股人所持表決權的過半數通過。

董事會應當授權代表，於公司成立大會結束後30天內向公司登記機關申請設立登記。經有關登記機關核准註冊並發出營業執照後，公司即告正式成立，並具有法人資格。公司註冊成立後，發起人未按照公司的公司章程的規定繳足出資的，應當補繳；其他發起人承擔連帶責任。發現作為設立公司出資的非貨幣資產的實際價額顯著低於公司的公司章程所定價額的，應當由發起人補足其差額；其他發起人承擔連帶責任。

公司設立時應發行的股份未募足，或者發行股份的股款繳足後，發起人在30天內未召開成立大會的，認股人可以按照所繳股款並加算銀行同期存款利息，要求發起人返還。

倘公司未成立，法律責任由成立時的股東承擔；倘成立時有兩名或以上股東，彼等須共同及個別作出賠償，並承擔連帶責任。

設立時的股東因履行公司設立職責造成他人損害的，公司或者無過錯的股東承擔賠償責任後，可以向有過錯的股東追償。

股本

發起人可以用貨幣出資，也可以用實物、知識產權、土地使用權等可以用貨幣估價並可以依法轉讓的非貨幣資產作價出資；但是，法律、行政法規規定不得作為出資的資產除外。以非貨幣資產出資的，應當根據法律或行政法規有關作價的規定評估作價，不得高估或者低估作價。

股份的發行，實行公平、公正的原則，同類別的每一股份應當具有同等權利。同次發行的同類別股份，每股的發行條件和價格應當相同；認購人、實體或個人所認購的股份，每股應當支付相同價格，價格可以等於或大於股份的面值，且不得低於股份面值。

中國境內企業境外發行股份上市的，須向中國證監會備案。根據《境外上市試行辦法》，境內企業境外發行上市的發行對象應當為境外投資者，但符合《境外上市試行辦法》規定或者國家另有規定的除外。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

根據《中國公司法》，公司應當製作股東名冊並置備於公司。股東名冊應當記載下列事項：

- (i) 各股東的姓名或者名稱及住所；
- (ii) 各股東所認購的股份種類及股份數；
- (iii) 發行紙面形式的股票的，股票的編號；及
- (iv) 各股東取得股份的日期。

增加股本

根據《中國公司法》，倘公司擬發行新股，則應根據公司章程於股東大會上通過決議，釐定新股類別及數額以及新股發行價格。

除上述股東批准規定外，《中國證券法》規定公司公開發行新股，應當符合下列條件：

- (i) 具備健全且運行良好的組織機構；
- (ii) 具有持續經營能力；
- (iii) 核數師為公司過去三年財務會計文件出具無保留意見的審計報告；
- (iv) 公司及其控股股東、實際控制人過去三年不存在貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序的犯罪記錄；及
- (v) 國務院批准的國務院證券監督管理機構規定的其他要求。

根據《中國公司法》，倘公司經國務院證券監督管理機構批准公開發行新股，應公告文件和財務會計報告，並編製股份認購表。已發行新股繳足股款後，公司須在公司登記機關辦理變更登記，並發出相應公告。

減少股本

公司可根據《中國公司法》規定的以下程序減少其註冊資本：

- (i) 公司應當編製資產負債表及財產清單；
- (ii) 減少註冊資本應當經股東大會批准；
- (iii) 公司應當自批准減少註冊資本的決議通過之日起十(10)天內通知債權人有關減資，並於三十(30)天內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告減資；
- (iv) 公司債權人可在法定的期限內，要求公司清償債務或提供債務擔保；債權人自接到書面通知之日起三十(30)天內，未接到書面通知的自公告之日起四十五(45)天內，可以要求公司清償債務或者提供相應的債務擔保；及

附錄四

主要法律及監管規定概要

- (v) 公司應向有關登記管理機構申請登記減少註冊資本。

股份購回

公司不得收購本公司股份。但是，有下列情形之一的除外：

- (i) 減少公司註冊資本；或
- (ii) 與持有本公司股份的其他公司合併；或
- (iii) 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；或
- (iv) 股東因對股東會作出的公司合併、分立決議持異議，要求公司收購其股份；或
- (v) 將股份用於轉換公司發行的可轉換為股票的公司債券；或
- (vi) 上市公司為維護公司價值及股東權益所必需。

公司因上述條文第(i)項、第(ii)項規定的情形收購本公司股份的，應當經股東會決議。公司依照上述條文第(iii)項、第(v)項、第(vi)項規定的情形收購本公司股份的，可以依照細則的規定或者股東會的授權，經三分之二以上公司董事出席的董事會會議決議。

公司依照規定收購本公司股份後，屬於第(i)項情形的，應當自收購之日起十日內註銷；屬於第(ii)項、第(iv)項情形的，應當在六個月內轉讓或者註銷；屬於第(iii)項、第(v)項、第(vi)項情形的，公司合計持有的本公司股份數不得超過本公司已發行股份總數的百分之十，並應當在三年內轉讓或者註銷。

上市公司購買本身股份時須履行信息披露責任。倘上市公司於第(iii)項、第(v)項、第(vi)項所載任何情形下購買本身股份，則須通過公開集中交易的方式進行。

公司不接受本公司的股份作為質權的標的。

股份轉讓

股份可根據相關法律及法規轉讓。

根據《中國公司法》，股東轉讓其股份，應當在依法設立的證券交易場所進行或按照國務院規定的其他方式進行。股票的轉讓，由股東以背書方式或者法律、行政法規規定的其他方式進行；轉讓後由公司將受讓人的姓名或者名稱及住所記載於股東名冊。股東會會議召開前二十日內或公司決定分配股利的基準日前五日內，不得變更股東名冊。法律條文對上市公司股東名冊變更另有規定的，從其規定。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

根據《中國公司法》，公司公開發行股份前已發行的股份，自公司股票在證券交易所上市交易之日起一年內不得轉讓。法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司的股東、實際控制人轉讓其所持有的本公司股份另有規定的，從其規定。公司董事、監事、高級管理人員應當向公司申報其所持有的本公司的股份及其變動情況，在就任時確定的任職期間每年轉讓的股份不得超過其所持有本公司股份總數的百分之二十五；所持本公司股份自公司股票上市交易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本公司股份。公司章程可以對公司董事、監事、高級管理人員轉讓其所持有的本公司股份作出其他限制性規定。

股 東

根據《中國公司法》及《章程指引》，股份有限公司的普通股持有人的權利包括：

- (i) 出席或者委派受委代表出席股東會會議並行使表決權；
- (ii) 根據法律、行政法規及公司章程轉讓股份；
- (iii) 查閱公司的公司章程、股東名冊、公司債券存根、股東會會議記錄、董事會決議案、監事會決議案及財務會計報告，以及就公司營運提出建議或質詢；
- (iv) 如股東會或董事會會議通過的決議案的任何內容違反公司章程，請求人民法院撤銷任何有關決議案；
- (v) 根據所持股份數目收取股息及其他形式的利益分派；
- (vi) 公司終止或清算時，按持股比例參與公司剩餘財產的分配；及
- (vii) 法律、行政法規、其他監管文件及公司章程所賦予的任何其他股東權利。

股東的責任包括遵守公司的公司章程，就所認購的股份支付認購股款，以其同意就所接納股份支付的認購股款為限承擔公司的債務及負債，以及法律、行政法規、監管文件及公司章程規定的任何其他股東責任。

股 東 會

股東會是公司的權力機構，依照《中國公司法》行使職權。股東會行使下列職權：

- (i) 選舉和更換董事、監事，決定有關董事、監事的報酬事項；
- (ii) 審議批准董事會的報告；
- (iii) 審議批准監事會的報告；

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

- (iv) 審議批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (v) 對公司增加或者減少註冊資本作出決議；
- (vi) 對發行公司債券作出決議；
- (vii) 對公司合併、分立、解散、清算或變更公司形式作出決議；
- (viii) 修改公司的公司章程；及
- (ix) 公司章程規定的其他職權。

股東會可以授權董事會對發行公司債券作出決議。

股東會應當每年召開一次。有下列情形之一的，應當在兩個月內召開臨時股東會會議：

- (i) 董事人數不足法律規定人數或者公司章程所定人數的三分之二時；
- (ii) 公司未彌補的虧損達公司實繳股本總額三分之一時；
- (iii) 單獨或者合計持有公司10%或以上股份的股東請求召開臨時股東會會議時；
- (iv) 董事會認為必要時；
- (v) 監事會提議召開時；或
- (vi) 公司章程規定的其他情形。

股東會由董事會召集，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，由副主席主持；副主席不能履行職務或者不履行職務的，由過半數的董事共同推舉一名董事主持。董事會不能履行或不履行召集股東會職責的，監事會應當及時召集和主持；監事會不召集和主持的，連續九十日或以上單獨或者合計持有公司百分之十或以上股份的股東可以自行召集和主持。

根據《中國公司法》，召開股東會，應當將會議召開的時間、地點和審議的事項於會議召開二十日前通知各股東；臨時股東會臨時股東會應當於會議召開十五日前通知各股東。

根據《中國公司法》，單獨或合計持有公司百分之一或以上股份的股東，可以在股東會召開前十日提出臨時提案並書面提交董事會。董事會應當在收到提案後二日內通知其他股東，並將該臨時提案提交股東會審議。臨時提案的內容應當屬於股東會職權範圍，並有明確議題和具體決議事項。

附錄四

主要法律及監管規定概要

股東會不得對通知中未列明的事項作出決議。

《中國公司法》並無關於股東會所需出席的股東法定人數的具體規定。

股東出席股東會，所持每一股份有一表決權，類別股股東除外。公司持有的本公司股份沒有表決權。除涉及公司合併、分立或解散、增加或減少註冊資本、變更公司形式或修改公司章程的決議案應當經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過外，股東會作出決議案，應當經出席會議的股東所持表決權過半數通過。倘《中國公司法》及公司章程規定公司重大資產轉讓或收購或對外提供擔保須經股東會決議案批准，則董事應及時召集股東會對該等事項進行表決。股東會選舉董事及監事時，可依據公司章程規定或股東會決議案採用累積投票制。根據累積投票制，每一股擁有與股東會上應選董事或監事人數相同的表決權，股東可將表決權集中投選一名或數名董事或監事。

股東會應當就所議事項編製會議記錄，並由出席會議的股東簽署確認。會議記錄應當與出席股東的簽名冊及代表委任表格一併保存。

董事會

公司董事會成員為三人或以上，其成員中可以由公司職工代表。職工人數三百人或以上的公司，除依法設監事會並有公司職工代表的外，其董事會成員中應當有公司職工代表。董事會中的職工代表由公司職工通過職工代表大會、職工會或者其他形式民主選舉產生。董事任期由公司章程規定，但每屆任期不得超過3年。董事任期屆滿，連選可以連任。董事任期屆滿未及時改選，或者董事在任期內辭任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、行政法規和公司章程的規定，履行董事義務。

根據《中國公司法》，董事會行使下列職權：

- (i) 召集股東會，並向股東會報告工作；
- (ii) 執行股東會的決議；
- (iii) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (iv) 制定公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (v) 制定公司增加或者減少註冊資本以及發行公司債券的方案；
- (vi) 制定公司合併、分立、解散或者變更公司形式的方案；

附錄四

主要法律及監管規定概要

- (vii) 決定公司內部管理機構的設置；
- (viii) 決定聘任或者解聘公司總經理及其報酬事項，並根據總經理的提名決定聘任或者解聘公司副總經理、財務負責人及其報酬事項；
- (ix) 制定公司的基本管理制度；及
- (x) 公司章程或者股東會授予的其他職權。

董事會每年度至少召開兩次會議，每次會議應當於會議召開十日前通知全體董事和監事。代表十分之一以上表決權的股東、三分之一以上董事或者監事會，可以提議召開臨時董事會會議。主席應當自接到提議後十日內，召集和主持董事會會議。董事會召開臨時會議，可以另定召集董事會的通知方式和通知時限。董事會會議應當有過半數的董事出席方可舉行。董事會作出決議，應當經全體董事的過半數通過。董事會決議的表決，應當一人一票。董事會會議，應當由董事本人出席。董事因故不能出席，可以書面委託其他董事代為出席，委託書應當載明授權範圍。董事會應當對所議事項的決定作成會議記錄，出席會議的董事應當在會議記錄上簽名。

董事會的決議違反法律、行政法規或者公司章程、股東會決議，給公司造成嚴重損失的，參與決議的董事對公司負賠償責任；經證明在表決時曾表明異議並記載於會議記錄的，該董事可以免除責任。

根據《中國公司法》，有下列情形之一的，不得擔任公司董事：

- (i) 無民事行為能力或者限制民事行為能力；
- (ii) 因貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序，被判處刑罰，或者因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾五年，被宣告緩刑的，自緩刑考驗期滿之日起未逾二年；
- (iii) 擔任破產清算的公司、企業的董事或者廠長、經理，對該公司、企業的破產負有個人責任的，自該公司、企業破產清算完結之日起未逾三年；
- (iv) 擔任因違法被吊銷營業執照、責令關閉的公司、企業的法定代表人，並負有個人責任的，自該公司、企業被吊銷營業執照、責令關閉之日起未逾三年；及
- (v) 個人因所負數額較大債務到期未清償被人民法院列為失信被執行人。

附錄四

主要法律及監管規定概要

倘公司選舉或委任有上述情形之一的人士為董事，則該選舉或委任無效。倘董事在任期內發生上述情形，則公司須解除其職務。

根據《中國公司法》，董事會須委任主席一名，可以設副主席。主席和副主席由董事會以全體董事的過半數選舉產生。主席召集和主持董事會會議，檢查董事會決議案的實施情況。副主席協助主席工作，主席不能履行職務或者不履行職務的，由副主席履行職務；副主席不能履行職務或者不履行職務的，由過半數的董事共同推舉一名董事履行職務。

公司可按其公司章程規定，成立董事會審核委員會，由董事組成，行使依照該法就監事會規定的職責及職權，而不設立監事會或監事。

監事會

公司須設立監事會，監事會成員為三人或以上。監事會成員應當包括股東代表和適當比例的公司職工代表，其中職工代表的比例不得低於三分之一，具體比例由公司章程規定。監事會中的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、高級管理人員不得兼任監事。監事會設主席一名，並可設副主席一名。監事會主席及副主席由全體監事過半數選舉產生。

根據《中國證監會海外上市部、國家體改委生產體制司關於到香港上市公司對公司章程作補充修改的意見的函》，監事會主席須由三分之二以上監事委任。

監事會主席召開和主持監事會會議。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，由過半數的監事共同推舉一名監事召開和主持監事會會議。董事、高級管理人員不得兼任監事。

監事的任期每屆為三年。監事任期屆滿，連選可以連任。監事任期屆滿未及時改選，或者監事在任期內辭任導致監事會成員低於法定人數的，在改選出的監事就任前，原監事仍應當依照法律、行政法規和公司章程的規定，履行監事職務。

監事會行使下列職權：

- (i) 檢查公司財務；
- (ii) 對董事、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、公司章程或者股東決議案的董事、高級管理人員提出解任的建議；

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

- (iii) 當董事、高級管理人員的行為損害公司的利益時，要求董事、高級管理人員予以糾正；
- (iv) 提議召開臨時股東會會議，在董事會不履行《中國公司法》規定的召集和主持股東會職責時召集和主持股東會；
- (v) 向股東會提出提案；
- (vi) 根據《中國公司法》的有關規定，對董事、高級管理人員提起訴訟；及
- (vii) 公司章程規定的其他職權。

監事可列席董事會會議，並對董事會決議案提出質詢或者建議。監事會發現公司經營情況異常，可以進行調查；必要時，可以聘請會計師事務所等協助其工作，費用由公司承擔。

經理和高級管理人員

公司須設總經理一名，由董事會決定聘任或者解聘。總經理對董事會負責，根據公司章程的規定或者董事會的授權行使職權。

總經理列席董事會會議。然而，除非總經理兼任董事，否則在董事會會議上並無表決權。

根據《中國公司法》，高級管理人員是指總經理、副經理、財務負責人、上市公司董事會秘書和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層的職責

根據《中國公司法》，董事、監事、總經理、副經理及高級管理層須遵守相關法律、法規及公司章程，忠誠並勤勉履行職責。

董事、監事、高級管理層不得收受賄賂或者其他非法收入，不得挪用公司的財產。

董事及高級管理層不得：

- (i) 侵佔公司財產或挪用公司資金；
- (ii) 將公司資金存入以其個人名義或以其他個人名義開立的賬戶；
- (iii) 接受他人與公司交易的佣金歸為己有；
- (iv) 擅自披露公司機密信息；及
- (v) 違反對公司忠實義務的其他行為。

附錄四

主要法律及監管規定概要

董事或高級管理層違反上述規定取得的收入歸公司所有。

如董事、監事或高級管理層在履行本身職責時違反任何法律、法規或公司的公司章程而對公司造成任何損失，則須對公司承擔賠償責任。

股東大會要求董事、監事或高級管理層列席會議，董事、監事或高級管理層應當列席會議並接受股東的質詢。董事及高級管理層應當如實向監事會(倘有限責任公司並無監事會，則向監事提供)提供全部真實資料及數據，不得妨礙監事會或監事行使職權。

倘董事或高級管理層在履行職責時違反法律、行政法規或公司章程而對公司造成任何損失，連續180日以上單獨或合共持有公司1%以上股份的股東，可以書面請求監事會代為向人民法院提起訴訟。倘監事會於履行職責時違反法律、行政法規或者公司章程的規定而對公司造成任何損失，股東可以書面請求董事會代為向人民法院提起訴訟。倘監事會或董事會在收到股東書面請求後拒絕提起訴訟，或自收到請求之日起30日內未提起訴訟，或緊急情況下不能立即提起訴訟將使公司利益受到難以彌補的損害，則該等股東有權為公司的利益以自己的名義直接向人民法院提起訴訟。就其他方侵犯公司合法權益而導致公司產生損失，該等股東可依照上述規定的程序向人民法院提起訴訟。倘董事或高級管理層因違反任何法律、行政法規或者公司章程侵害股東利益，股東亦可向人民法院提起訴訟。

財務及會計

公司應當依照法律、行政法規和國務院財政部門的法規建立本公司的財務、會計制度。公司應當在每一財政年度終了時編製財務報告，並依法經會計師事務所審計。財務會計報告應當依照法律、行政法規和國務院財政部門的法規編製。

公司的財務報告須在股東週年大會召開前20日置備於公司，供股東查閱。公開發行股票的股份有限公司必須公布其財務報告。

公司分配每年稅後溢利時，須將其除稅後溢利的10%撥入公司的法定公積金直至公積金達公司註冊資本50%或以上。倘公司的法定公積金不足以彌補公司以前年度虧損，在提取法定公積金之前，須先以當年年溢利彌補虧損。公司從除稅後溢利中提取法定公積金後，經股東大會決議案通過後可從除稅後溢利中再提取任意公積金。公司彌補虧損和提取任意公積金後所餘除稅後溢利按照股東持有的股份比例分配，除非公司章程另有規定。

倘股東大會或董事會決議案違反前述規定向股東分配溢利，則股東必須將獲分配的溢利退還公司。公司持有的股份無權獲分派任何溢利。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

公司以超過股票面值的價格發行股份所收取的溢價、發行無面值股份取得的資本不計入註冊資本，以及國務院財政部門規定計入資本公積金的其他項目，應計入資本公積金。公司的公積金須用於彌補公司的虧損、擴大公司業務經營或增加公司資本。公司動用公積金以彌補虧損時，應優先使用任意公積金及法定公積金餘額彌補虧損；仍有缺口的，可以按照法規使用資本公積金。法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金不得少於轉增前公司註冊資本的25%。

除法定會計賬簿外，公司不得另立會計賬簿。公司資產不得存入以任何個人名義開立的賬戶。

核數師的委任及退任

根據《中國公司法》，公司任命或解聘負責公司審計的會計師事務所，須經股東於股東大會或董事會或監事會依照公司章程的規定決定。在股東大會或董事會於各自召開的會議上就解聘會計師事務所進行投票時，須允許會計師事務所陳述意見。公司須向受委任的會計師事務所提供真實及完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計資料，不得拒絕、隱匿及謊報資料。

溢利分配

根據《中國公司法》，公司不得在彌補虧損及提取法定公積金之前分配溢利。

修改公司章程

根據《中國公司法》，股東大會有關修改公司的公司章程的決議案須經出席大會的股東所持投票權的三分之二以上通過。

解散和清算

根據《中國公司法》，公司因下列原因解散：

- (i) 公司章程規定的營業期限屆滿或者公司章程規定的其他解散事由出現；
- (ii) 股東於股東大會決議解散公司；
- (iii) 因公司合併或分立需要解散公司；
- (iv) 公司營業執照被吊銷或公司被責令關閉或根據法律被解散；或
- (v) 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，持有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，人民法院依照情況解散公司。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

倘公司發生上述第(i)或(ii)項所列情形，且尚未將其資產分派予股東，則可通過修改公司章程或以股東大會決議案而繼續存續。依照上述規定修改公司章程，須經出席股東大會的股東所持投票權的三分之二以上通過。

倘公司因發生上述第(i)、(ii)、(iv)或(v)段情形而解散，須在解散事由發生之日起計15日內成立清算組。清算組成員須由董事或股東大會決定的任何其他人士組成。倘於規定期限內仍未成立清算組，則公司的債權人可向人民法院申請，要求法院指定相關人員組成清算組進行清算。人民法院須受理有關申請，並及時成立清算組進行清算。

清算組在清算期間可行使以下權力：

- (i) 處置公司資產，編製資產負債表和資產清單；
- (ii) 通知公司的債權人或刊發公告；
- (iii) 處理與清算有關的任何未了結業務；
- (iv) 清繳任何逾期稅款以及清算過程中產生的稅款；
- (v) 清算公司的財務債權及債務；
- (vi) 處理清償債務後公司的剩餘資產；及
- (vii) 代表公司參與民事訴訟。

清算組須自其成立之日起計10日內通知公司的債權人，並於60日內在報章或國家企業信用信息公示系統上刊發公告。

債權人須自接到通知之日起計30日內或未接到任何通知的債權人自公告日期起計45日內，向清算組申報其債權。債權人須在債權申報中說明有關其債權的所有事項，並提供相關憑證。清算組須登記相關債權人的債權。在申報債權期間，清算組不得對債權人進行清償。

清算組在處置公司財產及編製所需資產負債表和資產清單後，須制定清算方案，並提交股東大會或人民法院確認。公司在分別支付清算費用、職工工資、社會保險費用和法定補償金，清繳所欠稅款及清償公司債務後的剩餘資產，按照股東持有的股份比例分配。清算期間，公司仍然存續，但不得參與與清算無關的經營活動。公司財產在未按前述規定清償前，不得分配給股東。

倘清算組在清算公司財產及編製所需資產負債表和資產清單時發現公司資產不足以清償債務，須根據法律向人民法院申請宣告破產。經人民法院裁定宣告公司破產後，清算組須將清算事務移交給人民法院。

附錄四

主要法律及監管規定概要

清算結束後，清算組須將清算報告向股東大會或人民法院提交供彼等確認清算已結束。獲得有關確認後，報告須報送公司登記機關以註銷公司登記，並發布有關公司終止的公告。清算組成員須忠於職守，並遵守相關法律。清算組成員不得利用職權收受賄賂或其他非法收入，亦不得侵佔公司財產。倘清算組成員因故意或重大過失引致公司或其債權人產生任何損失，須負責對公司或其債權人賠償。

公司依法宣告破產的，依照有關企業破產的法律實施破產清算。

境外上市

根據《境外上市試行辦法》，如中國境內公司向境外監管機構或境外證券交易所提交首次公開發售申請，該發行人須於提交申請後3個工作日內向中國證監會備案。

遺失股票

如股票遺失、失竊或毀壞，股東可按照《民事訴訟法》公示催告程序，向人民法院申請宣判該等股票作廢。獲得該聲明後，股東可向公司申請補發新的股票。

暫停及終止上市

《中國公司法》已刪除規管暫停及終止上市的條例。《中國證券法》亦已刪除暫停上市的相關條例。倘已上市證券屬於證券交易所規定的終止上市情形，則證券交易所須按業務規則終止有關上市證券的上市及買賣。

根據《境外上市試行辦法》，在主動或強制終止上市的情況下，發行人須自相關事項發生及公告之日起3個工作日內向中國證監會報告具體情況。

合併及分立

根據《中國公司法》，合併公司須簽訂合併協議而相關公司須編製各自資產負債表及資產清單。公司須自通過合併決議案之日起計10日內通知其各自的債權人，並在30日內公布合併事宜。債權人自接到通知之日起計30日內或未接到通知的債權人自公告日期起計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。倘進行合併，合併各方的債權和債務須由存續的公司或新設公司承擔。

倘進行分立，公司資產須作出分割，並須編製資產負債表及資產清單。倘公司分立的決議案獲通過，公司須自通過上述決議案之日起計10日內通知其所有債權人，並於30日內在報章作出公布。除非債權人就債務清償達成書面協議，否則公司分立前的應計負債須由分立後的公司承擔連帶責任。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

中國證券法律及法規

中國已頒布有關股份發行及交易以及信息披露的多項法規。於1992年10月，國務院設立國務院證券委員會及中國證監會。國務院證券委員會負責協調起草證券法規，制訂有關證券的政策，規劃證券市場的發展，指導、協調及監管中國所有有關證券的機構，並管理中國證監會。中國證監會是國務院證券委員會下設的監管機構，負責草擬規管證券市場的監管法規，監督證券公司，監管中國公司在中國及境外公開發行證券，管理證券交易，編製與證券有關的統計資料，並進行相關研究及分析。於1998年3月29日，國務院合併上述兩個機構，並對中國證監會進行改革。

於1993年4月22日，國務院頒布《股票發行與交易管理暫行條例》以規管股本證券公開發售的申請及審批程序、股本證券的買賣、收購上市公司、已上市股本證券的存放、結算及轉讓以及上市公司的信息披露、調查、處罰及爭議解決。

於1995年12月25日，國務院頒布《國務院關於股份有限公司境內上市外資股的規定》，該等法規主要規管境內上市外資股的發行、認購、買賣及股息宣派以及擁有境內上市外資股的股份有限公司的信息披露。

《中國證券法》於1999年7月1日生效並先後於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日、2014年8月31日及2019年12月28日修訂，為中國第一部全國性的證券法律，分為14章及226條，規管(其中包括)證券發行及買賣、上市公司收購、證券交易所、證券公司及國務院證券監督管理機構的職責。中國證券法全面規範中國證券市場活動。《中國證券法》第224條規定，境內企業直接或者間接到中國境外發行證券或者將其證券在中國境外上市交易，應當符合國務院的有關規定。目前，境外發行股份(包括H股)的發行及買賣主要受國務院及中國證監會頒布的規則及法規規管。

於2023年8月10日，中國證監會頒布《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》([2023]50號)，並於同日生效。該條例旨在規範於香港聯交所上市的H股公司的未上市內資股(包括境內股東於境外上市前持有的未上市內資股、境外上市後於境內增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份)在聯交所上市和流通(下稱「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，境內未上市股份股東可自主協商確定申請流通的股份數量和比例，並委託H股公司向中國證監會備案。尚未上市的境內股份有限公司可在境外首次公開發行上市時一併就「全流通」向中國證監會備案。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

仲 裁 及 執 行 仲 裁 裁 決

《中華人民共和國仲裁法》(「《仲裁法》」)於1994年8月31日通過，於1995年9月1日生效，並於2009年8月27日及2017年9月1日修訂。倘當事人於根據《仲裁法》組成仲裁委員會前已訂立書面協議將事項提交仲裁，《仲裁法》適用於自然人、法人和其他組織之間發生的合同糾紛和其他財產糾紛。根據《仲裁法》，中國仲裁協會制定仲裁規則前，仲裁委員會依照《仲裁法》和《民事訴訟法》的有關規定可以制定仲裁暫行規則。倘當事人通過協議規定採用仲裁方式解決糾紛，人民法院不予受理，但仲裁協議無效的除外。

根據《仲裁法》和《民事訴訟法》，仲裁機構作出的裁決應為最終定論且對各方有約束力。一方當事人不履行裁決的，裁決的另一方當事人可以向人民法院申請執行。受申請的人民法院應當於收到申請時執行仲裁裁決。倘於程序上有任何不合法行為(包括但不限仲裁庭的組成或仲裁的程序違反法定程序、仲裁委員會無權仲裁或者裁決的事項不屬於仲裁協議的範圍)，人民法院可在經人民法院組成合議庭審查核實的情況下拒絕執行由仲裁庭作出的仲裁裁決。

尋求執行中國仲裁庭就並非身在或其財產不在中國境內的一方作出的仲裁裁決的當事人，可以向對案件有司法管轄權的外國法院申請執行。同樣地，外國仲裁機構作出的仲裁裁決也可以按照互惠原則或中國簽訂或參與的任何國際條約由中國法院承認和執行。根據1986年12月2日全國人大常委會通過的決議案，中國承認1958年6月10日採納的《承認及執行外國仲裁裁決公約》(「《紐約公約》」)。《紐約公約》規定，《紐約公約》締約國作出的所有仲裁裁決須得到《紐約公約》所有其他締約國的承認和執行，但是在某些情況下，締約國有權拒絕執行，包括執行仲裁裁決與向其提出執行仲裁申請的所在國的公共政策存在衝突等。全國人大常委會於中國加入《紐約公約》時宣布：(i)只在互惠的基礎上對在另一締約國領土內作出的仲裁裁決的承認和執行適用《紐約公約》；及(ii)只對根據中國法律認為屬於契約性和非契約性商事法律關係所引起的爭議適用《紐約公約》。

根據最高人民法院於2000年1月24日頒布並於2000年2月1日生效的《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》及於2020年11月26日頒布的《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》(第一及四條於2020年11月27日生效以及第二及三條於2021年5月19日生效)，香港法院同意執行內地仲裁機構(名單由國務院法制辦公室經國務院港澳事務辦公室提供)依據《仲裁法》所作出的裁決，內地人民法院同意執行在香港按香港仲裁條例所作出的裁決。內地人民法院認定在內地執行香港仲裁機構所作出的裁決違反內地社會公共利益，或者香港法院決定在香港執行該仲裁裁決違反香港的公共政策，則可不予執行該裁決。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

司 法 判 決 及 其 執 行

根據最高人民法院於2024年1月25日頒布並於2024年1月29日實施的《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民商事案件判決的安排》，除根據該安排第三條不適用的民商事案件判決外，於兩地相互認可及執行的判決為於2024年1月29日或之後由內地與香港特別行政區法院作出的判決。相互認可和執行的判決包括金錢判項、非金錢判項。於實施該安排後，最高人民法院審判委員會於2006年6月12日採納並於2008年8月1日生效的《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》已被廢止。

附錄五

公司章程概要

本附錄載有本公司於●採納並將於H股於香港聯交所[編纂]之日起生效的公司章程的主要條文概要。本附錄主要目的在於為有意[編纂]提供本公司的公司章程概覽，因此未必載有就有意[編纂]而言重要的所有資料。

股份發行

本公司股份的發行，實行公開、公平、公正的原則，同類別的每一股份具有同等權利。

同次發行的同類別股份，每股的發行條件和價格應當相同；認購人所認購的股份，每股應當支付相同價格。

股份增減和回購

增加資本

本公司根據經營和發展的需要，依照法律、法規的規定，經股東會分別作出決議，可以採用下列方式增加資本：

- (i) 向不特定對象發行股份；
- (ii) 向特定對象發行股份；
- (iii) 向現有股東派送紅股；
- (iv) 以公積金轉增股本；
- (v) 法律、行政法規以及有權機關規定的其他方式。

減少資本

本公司可以根據公司章程的條文減少註冊資本。本公司減少註冊資本，應當按照《中國公司法》以及其他有關規定和公司章程規定的程序辦理。

股份購回

本公司不得收購本公司股份。但是，有下列情形之一的除外：

- (i) 減少公司註冊資本；
- (ii) 與持有本公司股份的其他公司合併；
- (iii) 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；
- (iv) 股東因對股東會作出的公司合併、分立決議持異議，要求公司收購其股份；
- (v) 將股份用於轉換本公司發行的可轉換為股票的公司債券；
- (vi) 本公司為維護公司價值及股東權益所必需；
- (vii) 法律、法規、本公司股份[編纂]地監管規則等規定許可的其他情形。

附 錄 五

公 司 章 程 概 要

本公司因前段第(i)項、第(ii)項規定的情形收購本公司股份的，應當經股東會決議。本公司依照前段第(iii)項、第(v)項、第(vi)項規定的情形收購本公司股份的，可以依照公司章程的規定或者股東會的授權，經三分之二(2/3)以上董事出席的董事會會議決議。

本公司依照第一段規定收購本公司股份後，屬於第(i)項情形的，應當自收購之日起十(10)日內註銷；屬於第(ii)項、第(iv)項情形的，應當在六(6)個月內轉讓或者註銷；屬於第(iii)項、第(v)項、第(vi)項情形的，本公司合計持有的本公司股份數不得超過本公司已發行股份總數的百分之十，並應當在三(3)年內轉讓或者註銷。

股份轉讓

本公司[編纂]股份前已發行的股份，自公司股票在證券交易所[編纂][編纂]之日起一(1)年內不得轉讓。

董事、本公司高級管理人員應當向公司申報所持有的本公司的股份及其變動情況，在就任時確定的任職期間每年轉讓的股份不得超過其所持有本公司股份總數的百分之二十五；所持本公司股份自公司股票[編纂]起一(1)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本公司股份。公司股票[編纂]地證券交易所的相關規定對公司股份的轉讓限制另有規定的，從其規定。

本公司不接受本公司的股份作為質權的標的。

股東的權利及義務

股東

公司依據證券登記結算機構提供的憑證建立股東名冊，股東名冊是證明股東持有公司股份的充分證據。股東按其所持有股份的類別享有權利，承擔義務；持有同一類別股份的股東，享有同等權利，承擔同種義務。

股東的權利及義務

本公司股東享有如下權利：

- (i) 依照其所持有的股份份額獲得股利和其他形式的利益分配；
- (ii) 依法請求召開、召集、主持、參加或者委派股東代理人參加股東會，並行使相應的表決權；
- (iii) 對本公司的經營進行監督，提出建議或者質詢；
- (iv) 依照法律法規、本公司股票[編纂]地監管規則及公司章程的規定轉讓、贈與或者質押其所持有的股份；

附錄五

公司章程概要

- (v) 查閱、複製本公司章程、股東名冊、股東會會議記錄、董事會會議決議、財務會計報告，符合規定的股東可以查閱公司的會計賬簿、會計憑證；
- (vi) 本公司終止或者清算時，按其所持有的股份份額參加本公司剩餘財產的分配；
- (vii) 對股東會作出的本公司合併、分立決議持異議的股東，在滿足公司章程及相關法律法規對本公司購回股份的程序要求的前提下，要求本公司收購其股份；
- (viii) 查閱股東名冊香港分冊，但本公司可按《公司條例》（香港法例第622章）第632條等同的條款暫停辦理股東登記手續；及
- (ix) 法律法規及公司章程規定的其他權利。

股東要求查閱、複製本公司有關材料的，應當遵守《中國公司法》、《中國證券法》等法律、行政法規的規定。股東提出查閱、複製前條所述有關信息或者索取資料的，應當向本公司提供證明其持有公司股份的種類以及持股數量的書面文件，本公司經核實股東身份後按照股東的要求予以提供。

本公司股東承擔以下義務：

- (i) 遵守法律、法規和公司章程；
- (ii) 依其所認購的股份和入股方式繳納股款；
- (iii) 除法律、法規規定的情形外，不得抽回其股本；
- (iv) 應當遵守法律、行政法規和公司章程，依法行使股東權利，不得濫用股東權利損害本公司或者其他股東的利益；不得濫用本公司法人地位和股東有限責任損害本公司債權人的利益；
- (v) 法律、法規及公司章程規定應當承擔的其他義務。

公司股東濫用股東權利給本公司或者其他股東造成損失的，應當依法承擔賠償責任。公司股東濫用本公司法人獨立地位和股東有限責任，逃避債務，嚴重損害本公司債權人利益的，應當對本公司債務承擔連帶責任。

附 錄 五

公 司 章 程 概 要

股 東 會

股 東 會 的 一 般 規 定

股東會由全體股東組成。股東會是本公司的權力機構，依法行使下列職權：

- (i) 選舉和更換董事，決定有關董事的報酬事項；
- (ii) 審議批准董事會的報告；
- (iii) 審議批准本公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (iv) 對本公司增加或者減少冊資本和發行任何種類股票、認股證和其他類似證券作出決議；
- (v) 對發行本公司債券作出決議；
- (vi) 對本公司合併、分立、解散、清算或者變更本公司形式作出決議；
- (vii) 修改公司章程；
- (viii) 對公司聘用、解聘承辦本公司審計業務的會計師事務所作出決議；
- (ix) 審議批准細則第五十條規定的擔保事項；
- (x) 審議本公司在一年內購買及／或出售重大資產超過本公司最近一期經審計總資產30%的事項；
- (xi) 審議批准本公司與關連方發生的交易(本公司獲贈現金資產和提供擔保除外)金額在人民幣3,000萬元以上且佔公司最近一期經審計淨資產絕對值百分之五(5%)以上的關連交易事項；
- (xii) 審議批准變更募集資金用途事項；
- (xiii) 審議股權激勵計劃和員工持股計劃；
- (xiv) 審議法律、行政法規、部門規章、公司章程規定應當由股東會決定的其他事項。

有下列情形之一的，公司在事實發生之日起兩(2)個月以內召開臨時股東會：

- (i) 董事人數不足《中國公司法》規定的人數或者公司章程所定人數的三分之二(2/3)時；
- (ii) 本公司未彌補的虧損達實收股本總額三分之一(1/3)時；
- (iii) 單獨或者合計持有公司百分之十(10%)以上有表決權股份的股東請求時；
- (iv) 董事會認為必要時；

附錄五

公司章程概要

- (v) 審核委員會提議召開時；
- (vi) 法律、法規、本公司股票[編纂]地的上市規則或公司章程規定的其他情形。

股東會的召集

經全體獨立非執行董事過半數同意，獨立非執行董事有權向董事會提議召開臨時股東會。董事會應當根據法律、法規、香港上市規則和公司章程的規定，在收到提議後十(10)日內提出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。董事會同意召開臨時股東會的，將在作出董事會決議後的五(5)日內發出召開股東會的通知。

審核委員會有權向董事會提議召開臨時股東會，並應當以書面形式向董事會提出。董事會應當根據法律、法規、香港上市規則和公司章程的規定，在收到提議後十(10)日內提出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。

單獨或者合計持有公司百分之十(10%)以上股份的股東可以書面形式請求董事會召開臨時股東會。董事會應當根據法律、法規、香港上市規則和公司章程的規定，在收到請求後十(10)日內提出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。

董事會同意召開臨時股東會的，應當在作出董事會決議後的五(5)日內發出召開股東會的通知，通知中對原請求的變更，應當徵得相關股東的同意。

董事會不同意召開臨時股東會，或者在收到請求後十(10)日內未作出反饋的，單獨或者合計持有公司百分之十(10%)以上股份的股東有權向審核委員會提議召開臨時股東會，並應當以書面形式向審核委員會提出請求。

審核委員會同意召開臨時股東會的，應在收到請求五(5)日內發出召開股東會的通知，通知中對原請求的變更，應當徵得相關股東的同意。

審核委員會未在規定期限內發出股東會通知的，視為審核委員會不召集和主持股東會，連續九十(90)日以上單獨或者合計持有本公司百分之十(10%)以上股份的股東可以自行召集和主持。在股東會決議作出前，召集股東會的股東合計持股比例不得低於百分之十(10%)。

股東會的通知

召集人將在年度股東會召開二十(20)日前通知各股東，臨時股東會將於會議召開十五(15)日前通知各股東。

附錄五

公司章程概要

股東會的通知包括以下內容：

- (i) 會議的時間、地點和會議期限；
- (ii) 提交會議審議的事項和提案；
- (iii) 以明顯的文字說明：全體股東均有權出席股東會，並可以書面委託代理人出席會議和參加表決，該股東代理人不必是本公司的股東；
- (iv) 有權出席股東會股東的股權登記日；
- (v) 會務常設連絡人姓名，電話號碼；
- (vi) 網絡或其他方式的表決時間及表決程序；
- (vii) 法律、法規、本公司股票[編纂]地監管規則、公司章程等規定的其他要求。

股東會的決議

股東會決議分為普通決議和特別決議。

股東會作出普通決議，應當由出席股東會的股東所持表決權的過半數(1/2)通過。

股東會作出特別決議，應當由出席股東會的股東所持表決權的三分之二(2/3)以上通過。

下列事項由股東會以普通決議通過：

- (i) 董事會的工作報告；
- (ii) 董事會擬定的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (iii) 董事會成員的任免及其報酬和支付方法；
- (iv) 除法律、法規、本公司股票[編纂]地的證券監管規則或者公司章程規定應當以特別決議通過以外的須經股東會批准的一切事項。

下列事項由股東會以特別決議通過：

- (i) 本公司增加或者減少註冊資本和發行任何種類股票、認股證和其他類似證券；
- (ii) 本公司的合併、分拆、分立、解散清算；
- (iii) 公司章程的修改；
- (iv) 本公司在一年內購買、出售重大資產或者向他人提供擔保的金額超過本公司最近一期經審計總資產百分之三十的；

附錄五

公司章程概要

(v) 股權激勵計劃；

(vi) 法律、法規、本公司股票[編纂]地的證券監管規則或公司章程規定以特別決議通過的，以及股東會以普通決議認定會對公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項。

股東以其所代表的有表決權的股份數額行使表決權，每一股份享有一票表決權。

公司持有的股份沒有表決權，且該部分股份不計入出席股東會的股東所代表有表決權的股份總數。

股東會審議有關關連交易事項時，關連股東不應當參與投票表決，其所代表的有表決權的股份數不計入有效表決總數。

如香港上市規則規定任何股東須就某決議事項放棄表決權或限制任何股東只能夠投票支持(或反對)某決議事項，若有任何違反有關規定或限制的情況，由該等股東或其代表投下的票數不得計算在內。

董事和董事會

董事

董事由股東會選舉或更換，任期為三(3)年，任期屆滿可連選連任。

董事可以由高級管理人員兼任，但兼任高級管理人員職務的董事以及由職工代表擔任的董事，總計不得超過本公司董事總數的二分之一(1/2)。

董事會

公司董事會由九(9)名董事組成，其中設董事長一(1)人及三(3)名獨立非執行董事。

董事會對股東會負責，行使下列職權：

- (i) 召集股東會，並向股東會報告工作；
- (ii) 執行股東會的決議；
- (iii) 決定本公司的經營計劃和投資方案；
- (iv) 制訂本公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (v) 制訂本公司增加或者減少註冊資本、發行債券或本公司其他證券及本公司股份[編纂]的方案；
- (vi) 擬訂本公司重大收購、收購本公司股票或者合併、分立、解散及變更本公司形式的方案；

附錄五

公司章程概要

- (vii) 在股東會授權範圍內，決定本公司對外投資、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；
- (viii) 決定本公司內部管理機構的設置；
- (ix) 決定聘任或者解聘本公司總經理、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，決定聘任或者解聘本公司副總經理、財務負責人等高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；
- (x) 制定本公司的基本管理制度；
- (xi) 制定公司章程的修改方案；
- (xii) 管理本公司信息披露事項；
- (xiii) 向股東會提請聘請或更換為本公司審計的會計師事務所；
- (xiv) 聽取本公司總經理的工作彙報並檢查經理的工作；
- (xv) 法律、法規、本公司股票[編纂]地的上市規則、公司章程或股東會授予的其他職權。

董事長行使下列職權：

- (i) 主持股東會和召集、主持董事會會議；
- (ii) 督促、檢查董事會決議的執行；
- (iii) 簽署董事會重要文件和其他應由本公司法定代表人簽署的文件；
- (iv) 在發生特大自然災害等不可抗力的緊急情況下，對本公司事務行使符合法律規定和本公司利益的特別處置權，並在事後向本公司董事會和股東會報告；
- (v) 董事會授予的其他職權。

董事會每年度至少召開四(4)次會議。於會議召開十(10)日以前通知全體董事。

代表十分之一(1/10)以上表決權的股東、三分之一(1/3)以上董事或者審核委員會，可以提議召開董事會臨時會議。董事長應當自接到提議後十(10)日內，召集和主持董事會會議。

附錄五

公司章程概要

董事會會議應有過半數的董事出席方可舉行。董事會作出決議，必須經全體董事的過半數通過。

審核委員會

董事會設置審核委員會，行使《中國公司法》規定的監事會的職權。

審核委員會負責審核公司財務資料及其披露、監督及評估內外部審計工作和內部監控，下列事項應當經審核委員會全體成員過半數同意後，提交董事會審議：

- (i) 披露財務會計報告及定期報告中的財務資料、內部監控評價報告；
- (ii) 聘用或者解聘承辦本公司審計業務的會計師事務所；
- (iii) 聘任或者解聘本公司財務負責人；
- (iv) 因會計準則變更以外的原因作出會計政策、會計估計變更或者重大會計差錯更正；
- (v) 法律、行政法規、中國證監會規定和公司章程規定的其他事項。

總經理

本公司設總經理一(1)人，由董事會決定聘任或者解聘。

本公司設副總經理兩(2)名，由董事會聘任或解聘。

總經理直接對董事會負責，行使下列職權：

- (i) 主持本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；
- (ii) 組織實施本公司年度經營計劃和投資方案；
- (iii) 擬訂本公司內部管理機構設置方案；
- (iv) 擬訂本公司的基本管理制度；
- (v) 制定本公司的具體規章；
- (vi) 提請董事會聘任或者解聘本公司副總經理、財務負責人；
- (vii) 決定聘任或者解聘除應由董事會決定聘任或者解聘以外的管理人員；
- (viii) 公司章程及董事會授予的其他職權。

附 錄 五

公 司 章 程 概 要

董 事 會 秘 書

本公司設一(1)名董事會秘書，負責本公司股東會和董事會會議的籌備、文件保管以及本公司股東資料管理，辦理本公司信息披露事務等事宜。

財 務 會 計 制 度

本公司依照法律、行政法規和國家有關部門的規定，制定本公司的財務會計制度。

本公司在每一財政年度結束之日起四(4)個月內向中國證監會(如適用)和公司股票上市地證券交易所報送並披露年度報告，在每一財政年度上半年結束之日起兩(2)個月內向中國證監會(如適用)和公司股票[編纂]地證券交易所報送並披露中期報告，並可根據本公司股票[編纂]地證券交易所的相關規定，報送並披露季度報告。本公司股票[編纂]地證券交易所監管規則另有規定的，從其規定。上述年度及中期報告按照有關法律、行政法規以及中國證監會及證券交易所的規定進行編製。

利 潤 分 配

本公司實行連續穩定的利潤分配政策。本公司利潤分配應重視對投資和合理投資的匯報。現金股利政策目標為穩定增長股利。

本公司可以進行中期現金分紅。

利潤分配形式：本公司可以採取現金、股票或現金和股票結合的形式進行利潤分配。在保證正常生產經營及發展所需資金的前提下，公司應當進行適當比例的現金分紅。

當本公司出現如下情形時，可以不進行利潤分配：

- (i) 本公司最近一年審計報告為非無保留意見或帶與持續經營相關的重大不確定性段落的無保留意見；
- (ii) 最近一個會計年度年末資產負債率高於70%的；
- (iii) 最近一個會計年度經營性現金流為負；
- (iv) 出現本公司認為不適宜分配的其他情況。

本 公 司 解 散 和 清 算

本公司因下列原因解散：

- (i) 公司章程規定的營業期限屆滿或者公司章程規定的其他解散事由出現；
- (ii) 股東會決議解散；
- (iii) 因本公司合併或者分立需要解散；
- (iv) 由於違反法律法規，依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；

附 錄 五

公 司 章 程 概 要

- (v) 根據《中國公司法》第二百三十一條的規定；
- (vi) 本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，持有本公司全部股東表決權十分之一(1/10)以上的股東，可以請求人民法院解散公司。

本公司有第(i)項及第(ii)項所訂明情形，且尚未向股東分配財產的，可以通過修改公司章程或者經股東會決議而存續。

本公司因上文第(i)項、第(ii)項、第(iv)項、第(v)項規定而解散的，應當在解散事由出現之日起十五(15)日內組成清算組進行清算。清算組成員由董事或股東會釐定。

清算組應當自成立之日起十(10)日內通知債權人，並於六十(60)日內在報紙上公告。債權人應當自接到通知書之日起三十(30)日內，未接到通知書的自公告之日起四十五(45)日內，向清算組申報其債權。

清算組在清理本公司財產、編製資產負債表和財產清單後，發現本公司財產不足清償債務的，應當依法向人民法院申請破產清算。

人民法院受理破產申請後，本公司清算組應當將清算事務移交給人民法院。

本公司清算結束後，清算組應當製作清算報告，報股東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。

修改公司章程

有下列情形之一的，本公司應當修改公司章程：

- (i) 《中國公司法》或有關法律法規、本公司股票[編纂]地監管規則修改後，公司章程規定的事項與修改後的規定相抵觸；
- (ii) 本公司的情況發生變化，與公司章程記載的事項不一致；
- (iii) 股東會決定修改公司章程。

附錄六

法定及一般資料

A. 有關本集團的進一步資料

1. 本公司成立

本公司於2016年2月3日在中國成立為有限責任公司，並根據《公司法》轉制為股份有限公司，自2024年11月8日起生效。本公司已於香港新界赤鱗角暢達路9號富豪機場酒店2樓202-203號舖設立香港主要營業地點，並於2025年6月6日根據公司條例第16部向香港公司註冊處處長註冊為非香港公司。岑影文女士已獲委任為本公司授權代表，代表本公司於香港接收法律程序文件及通知。

由於本公司於中國成立，我們的公司架構及公司章程受中國相關法律及法規所規限。公司章程的相關條文概要載於本文件「附錄五—公司章程概要」。

2. 本公司股本變動

截至成立日期，我們的註冊資本為人民幣1,000,000元。於2024年11月8日，本公司根據《中國公司法》轉制為股份有限公司。於有關轉制完成後，本公司註冊資本為人民幣14,802,382元，分為14,802,382股每股面值人民幣1.00元的股份。

根據當時股東於2025年5月15日通過的決議案，本公司每股面值人民幣1.00元的股份已拆細為10股每股面值人民幣0.10元的股份。於有關股份拆細完成後，本公司的註冊資本為人民幣14,802,382元，分為148,023,820股每股面值人民幣0.10元的股份。

假設[編纂]未獲行使，於[編纂]及未上市股份轉換為H股完成後，本公司註冊股本將增加至[編纂]，分為[編纂]股未上市股份及[編纂]股H股。

除下文「4. 於2025年5月15日通過的股東決議案」所述者外，於緊接本文件日期前兩年內，股本概無更改。

3. 於2025年5月15日通過的股東決議案

於2025年5月15日舉行的本公司股東特別大會上，下列決議案已獲股東通過，其中包括：

- (a) 批准股份拆細；
- (b) 批准發行H股，其數目不得超過本公司於[編纂]完成及H股獲批准於聯交所[編纂]後已發行股本總額的25%；

附錄六

法定及一般資料

- (c) 批准授出不超過根據[編纂]所發行H股數目[編纂]%的[編纂]；
- (d) 批准待向中國證監會完成備案程序及[編纂]完成後，將合共[編纂]股未上市股份按一比一基準轉換為H股；
- (e) 待[編纂]完成後，批准及採納公司章程，其將於[編纂]生效，並授權董事會根據聯交所及相關中國監管機構的任何意見修訂公司章程；及
- (f) 授權董事會處理有關(其中包括)[編纂]、發行H股及[編纂]的所有相關事宜。

4. 我們的附屬公司的詳情

截至最後可行日期，我們的附屬公司的若干資料載列如下：

序號	附屬公司名稱	股東名稱	所持股權百分比
1	馭勢浙江	本公司	100%
2	馭勢上海	本公司	100%
3	馭勢武漢	本公司	100%
4	馭勢天津	本公司	100%
5	馭勢北京	本公司	100%
6	馭勢深圳	本公司	100%
7	馭嘉浙江	本公司	100%
8	馭勢重慶	本公司	93.02%
9	馭勢香港	馭勢浙江	100%
10	馭勢新加坡	馭勢浙江	100%
11	馭勢卡塔爾	本公司	100%
12	馭勢亦智	本公司	100%

5. 附屬公司的註冊資本變動

於2025年4月25日，馭勢重慶的註冊資本由人民幣50,000,000元增加至人民幣215,000,000元。

除上文及「歷史、發展及公司架構」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，任何附屬公司的註冊資本概無其他更改。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

於緊接本文件日期前兩年內，我們已訂立以下屬或可能屬重大的合約(並非於日常業務過程中訂立的合約)：

- (a) [編纂]。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

2. 我們的知識產權

(a) 商標

截至最後可行日期，本集團為下列我們的董事認為就我們的業務而言屬重大的商標的註冊所有人：

序號	商標	註冊編號	類別	註冊所有人 名稱	註冊 地點	註冊日期	屆滿日期
1		304309911	7、9、12、35、37、 39、42	本公司	香港	2017年10月20日	2027年10月19日
2		304309902	7、9、12、35、37、 39、42	本公司	香港	2017年10月20日	2027年10月19日
3		306374331	7、9、12、37、42	本公司	香港	2023年10月16日	2033年10月15日
4		306374340	7、9、12、37、42	本公司	香港	2023年10月16日	2033年10月15日
5		36799718	39	本公司	中國	2019年11月14日	2029年11月13日
6		36816249	42	本公司	中國	2019年10月28日	2029年10月27日
7		36817771	38	本公司	中國	2019年11月21日	2029年11月20日
8		36774565	39	本公司	中國	2019年11月21日	2029年11月20日
9		36792903	37	本公司	中國	2019年12月14日	2029年12月13日
10		36800406	9	本公司	中國	2020年1月21日	2030年1月20日
11		36788151	9	本公司	中國	2020年3月28日	2030年3月27日
12		36774551	39	本公司	中國	2019年11月14日	2029年11月13日
13		36781700	42	本公司	中國	2020年2月21日	2030年2月20日
14		36774542	9	本公司	中國	2020年4月14日	2030年4月13日
15		36803731	12	本公司	中國	2019年11月28日	2029年11月27日
16		59393752	9	本公司	中國	2022年5月21日	2032年5月20日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序 號	商 標	註 冊 編 號	類 別	註 冊 所 有 人 名 稱	註 冊 地 點	註 冊 日 期	屆 滿 日 期
17	UiBOX	59381289	12	本公司	中國	2022年3月21日	2032年3月20日
18	UiBOX	59378607	37	本公司	中國	2022年3月28日	2032年3月27日
19	UiBOX	59373940	39	本公司	中國	2022年3月21日	2032年3月20日
20	UiBox	59490754	9	本公司	中國	2022年5月21日	2032年5月20日
21	UiBox	59476894	12	本公司	中國	2022年3月21日	2032年3月20日
22	UiBox	59475687	37	本公司	中國	2022年3月21日	2032年3月20日
23	UiBox	59468713	39	本公司	中國	2022年3月21日	2032年3月20日
24	驭势	72520521	12	本公司	中國	2023年12月7日	2033年12月6日
25	驭势	72537673	35	本公司	中國	2024年2月21日	2034年2月20日
26	驭势	72525687	37	本公司	中國	2023年12月14日	2033年12月13日
27	驭势	72523559	38	本公司	中國	2023年12月14日	2033年12月13日
28	驭势	72523568	39	本公司	中國	2023年12月14日	2033年12月13日
29	驭势	72519663	41	本公司	中國	2023年12月14日	2033年12月13日
30	驭势	72515495	42	本公司	中國	2023年12月14日	2033年12月13日
31	UISEE	72541423	7	本公司	中國	2023年12月21日	2033年12月20日
32	UISEE	72520479	35	本公司	中國	2024年2月21日	2034年2月20日
33	UISEE	75316354	9	本公司	中國	2024年8月21日	2034年8月20日
34	UISEE	72523812	41	本公司	中國	2023年12月14日	2033年12月13日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

(b) 專 利

於最後可行日期，本集團已註冊下列董事認為就我們的業務而言屬重大的專利：

專利	類別	專利編號	註冊所有人 名稱	註冊地點	註冊日期
1. 全掛汽車列車、拖斗位姿確定方法、裝置、設備和介質	發明	2022107237807	馭勢北京	中國	2024年8月27日
2. 三維點雲數據的全景分割方法、裝置、設備及介質	發明	2022103242914	馭勢北京	中國	2024年8月2日
3. 多車協同方法、裝置、系統、設備、介質和產品	發明	2021111093175	馭勢北京	中國	2023年12月1日
4. 半掛汽車列車、倒車控制方法、裝置、設備和介質	發明	2021110161546	馭勢北京	中國	2023年4月11日
5. 避讓障礙物的決策方法、裝置、設備及介質	發明	2021109842683	馭勢北京	中國	2023年9月15日
6. 關鍵目標物的識別方法、裝置、計算機設備及存儲介質	發明	2021109447970	馭勢上海	中國	2023年9月26日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

專利	類別	專利編號	註冊所有人 名稱	註冊地點	註冊日期
7. 一種車輛定位方法、 裝置、電子設備和 存儲介質	發明	2021107200865	馭勢上海	中國	2022年6月28日 (中國)； 2022年6月1日 (歐洲、日本、 韓國及美國)－ 2041年6月28日 (中國)； 2042年6月1日 (歐洲、日本、 韓國及美國)
8. 自動脫掛鉤裝置、牽 引車和車輛	實用新型	2021206017571	馭勢北京	中國	2021年11月2日
9. 一種地圖匹配方法、 裝置、電子設備和 存儲介質	發明	2020110314570	馭勢北京	中國	2022年9月23日
10. 基於多傳感器數據融 合的護欄估計方法 和車載設備	發明	2019800026074	馭勢上海	中國	2023年1月20日
11. 前向目標選擇方法、 裝置及車載設備	發明	2019111113909	馭勢北京	中國	2022年1月14日
12. 一種自動駕駛系統升 級的方法、自動駕 駛系統及車載設備	發明	2019102072878	馭勢北京	中國	2021年7月2日 (中國)； 2019年5月28日 (歐洲、日本、 韓國及美國)－ 2039年3月19日 (中國)； 2039年5月28日 (歐洲、日本、 韓國及美國)

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

專利	類別	專利編號	註冊所有人 名稱	註冊地點	註冊日期
13. 一種確定網路結構精 度和延時優化點的 方法和裝置	發明	201910181390X	馭勢北京	中國	2021年12月14日
14. 視覺定位方法以及裝 置	發明	2018114338395	馭勢北京	中國	2021年12月14日
15. 一種視覺定位地圖加 載方法、裝置、系統 和存儲介質	發明	2018113931017	馭勢北京	中國	2024年6月14日
16. 一種多傳感器資料融 合方法、裝置、車載 設備及存儲介質	發明	2018106324591	馭勢上海	中國	2021年4月16日
17. 自動駕駛中的威脅度 計算方法、目標選 擇方法及應用	發明	2017104200373	馭勢上海	中國	2020年11月20日
18. 一種拖車系統位元姿 預測方法、裝置及 存儲介質	發明	2018106643281	馭勢北京	中國	2021年1月29日

附錄六

法定及一般資料

(c) 軟件著作權

截至最後可行日期，我們為下列董事認為就我們的業務而言屬重大的軟件著作權的註冊所有人：

軟件著作權	註冊編號	註冊所有人 名稱	註冊地點	註冊日期
1. 用於遠程監控 無人設備和車 輛運營的平台 (v1.0)	2024SR0158793	馭勢上海	中國	2024年1月24日
2. 無人駕駛系統診 斷工具(v1.0)	2021SR1568866	馭勢北京	中國	2021年10月27日

(d) 域名

截至最後可行日期，本集團已註冊下列董事認為就我們的業務而言屬重大的域名：

序號	域名	註冊所有人 名稱	註冊日期	屆滿日期
1.	uisee.com	馭勢北京	2013年12月 18日	2027年12月 18日
2.	uisee.cn	馭勢北京	2016年1月 3日	2030年1月 3日

C. 有關董事及主要股東的進一步資料

1. 權益披露

(a) 董事及本公司最高行政人員於本公司及其相聯法團的股本中的權益及淡倉

H股一經[編纂]，緊隨[編纂]及未上市股份轉換為H股完成後(不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股)，董事或本公司最高行政人員於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括彼等根據證券及期貨條例的有關條文被當作或視為擁有的權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所指登記冊的權益或淡倉，或根據上市規則附錄十所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則(「標準守則」)須知會本公司及聯交所的權益或淡倉將如下：

附錄六

法定及一般資料

於本公司股份中的權益

董事／ 最高行政人員	權益性質	股份數目	佔相關 類別股份 百分比	佔已發行 股本總額 百分比
吳先生	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		[編纂]	[編纂]	[編纂]
	受控法團權益 ²	[編纂]	[編纂]	[編纂]
周先生	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		[編纂]	[編纂]	[編纂]

於相聯法團股份中的權益

董事／最高行政人員	相聯法團	權益性質	股權
吳先生	馭勢重慶	受控法團權益 ³	6.98%

附註：

- 載列的所有權益均為好倉。表格內所載百分比數字已作約整。因此，表格所示總數未必為其之前數字的算術總和。
- 北京司馬駒由吳先生作為普通合夥人擁有80%權益。根據證券及期貨條例，吳先生被視為於北京司馬駒擁有權益的H股中擁有權益。
- 馭勢重慶由本公司及馭勢天津管理分別擁有93.02%及6.98%權益，而馭勢天津管理由天津大莽科技有限公司（由吳先生全資擁有的公司）擁有99.98%權益。根據證券及期貨條例，吳先生被視為於馭勢天津管理及天津大莽科技有限公司擁有權益的馭勢重慶股份中擁有權益。

(b) 主要股東

除「主要股東」所披露者外，董事並不知悉任何人士（董事及本公司最高行政人員除外）將於緊隨[編纂]及未上市股份轉換為H股完成後（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股），於股份或相關股份中擁有或被視為或當作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及聯交所披露的權益及／或淡倉，或直接或間接擁有本集團任何成員公司任何類別已發行具投票權股份面值10%或以上權益。

附錄六

法定及一般資料

2. 董事服務合約及委任函的詳情

各董事[已]與本公司訂立服務協議或委任函。該等服務協議及委任函的主要詳情包括(a)服務期限；(b)終止條款；及(c)爭議解決條款。服務協議及委任函可根據公司章程以及不時適用的法律、規則及法規予以重續。

除上文所披露者外，概無董事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立服務協議(於一年內屆滿或相關僱主可於一年內終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)的合約除外)。

3. 董事及高級管理層薪酬

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，董事的薪酬總額(包括薪金、績效花紅、津貼、實物福利、退休金計劃供款及以權益結算的股份支付開支)分別錄得人民幣1.4百萬元、人民幣2.1百萬元及人民幣7.8百萬元。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，本公司五名最高薪酬人士(非本公司董事或行政總裁)的薪金、花紅、津貼、實物福利、退休金計劃供款及以權益結算的股份支付開支總額分別為人民幣11.7百萬元、人民幣11.9百萬元及人民幣8.3百萬元。

根據現行安排，截至2026年12月31日止年度，董事的薪酬總額(包括薪金、津貼、實物福利及酌情花紅)估計不超過人民幣3.0百萬元。

4. 已收代理費用或佣金

除「[編纂]」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，概無就發行或出售本集團任何成員公司的任何資本而授出佣金、折扣、代理費用、經紀佣金或其他特別條款。

5. 免責聲明

- (a) 於緊接本文件日期前兩年內，概無董事或「-E.其他資料-5.專家資格及同意書」中所提述的任何專家於本公司的發起中，或於本集團任何成員公司收購或出售或租賃或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) 概無董事或「-E.其他資料-5.專家資格及同意書」中所提述的任何專家在於本文件日期仍然存續且對本集團整體業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。
- (c) 除本節所披露者外，概無董事與本集團任何成員公司訂有或擬訂立任何服務合約(不包括於一年內屆滿或僱主可於一年內終止而毋須支付賠償(法定賠償除外)的合約)。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

D. [編纂]激勵計劃

以下為[編纂]激勵計劃(即於2017年3月8日生效的2017年激勵計劃及於2020年4月29日生效並取代2017年激勵計劃的2020年激勵計劃)的主要條款概要。

(a) 目的

[編纂]激勵計劃的目的是吸引、挽留及嘉獎本公司發展所需的人才。

(b) 獎勵

根據[編纂]激勵計劃授出的獎勵(「獎勵」)應以購股權(「購股權」)形式授出，以收購吳先生及周先生於[編纂]激勵計劃指定持股平台北京司馬駒(「激勵平台」)所持81.47%合夥權益中的單位(「激勵單位」)，該平台於截至最後可行日期就[編纂]激勵計劃持有11,496,984股股份。根據[編纂]激勵計劃可供授出的購股權數目不得超過[編纂]個激勵單位。因此，每個激勵單位代表北京司馬駒所持0.706股股份的經濟利益(包括但不限於收取股息、溢利及分派的權利，但不包括投票權、參與管理的權利及有關股份的其他股東權利)。

(c) 資格

本集團的任何僱員(試用或實習期僱員除外)、非僱員董事、顧問或服務供應商，或其他視為對本集團發展有貢獻的個人，均為合資格接受[編纂]激勵計劃項下獎勵的參與者(「合資格參與者」)。

(d) 管理

由3名成員組成的委員會(「激勵計劃委員會」)對[編纂]激勵計劃進行管理，並擁有全權酌情權及授權，可：

- (i) 確認獲授獎勵合資格參與者的名單；
- (ii) 釐定獎勵條款(包括激勵單位數目、行使價及歸屬時間表)；
- (iii) 批准加速或延遲購股權歸屬；
- (iv) 詮釋或修改[編纂]激勵計劃的規則；
- (v) 釐定購股權的購回價；及
- (vi) 就[編纂]激勵計劃採取任何必要或適當行動。

截至最後可行日期，激勵計劃委員會成員由吳先生(其中一名聯合創始人及其中一名控股股東、董事長、執行董事兼首席執行官)、江宗哲先生(執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書)及米磊先生(持股量最高的[編纂]投資者中科創星所提名的代表)組成。

附錄六

法定及一般資料

(e) 獎勵的授予

合資格參與者應與激勵平台簽署獎勵協議(「**獎勵協議**」)以獲授獎勵，協議訂明激勵單位的數目以及授出獎勵所依據的任何其他條款及條件(包括但不限於行使獎勵須以達到任何績效目標為條件)。獎勵協議應作為向合資格參與者(「**獎勵承授人**」)授予獎勵的憑證，而所有獎勵應根據[**編纂**]激勵計劃規則的條款授予並歸屬。

(f) 歸屬

購股權應根據激勵計劃委員會釐定的以下其中一個時間表歸屬：

時間表A：

歸屬期	待歸屬購股權的比例	歸屬日期
第1個期間	12%	獎勵授予日期的第1個週年日
第2個期間	22%	獎勵授予日期的第2個週年日
第3個期間	22%	獎勵授予日期的第3個週年日
第4個期間	22%	獎勵授予日期的第4個週年日
第5個期間	22%	獎勵授予日期的第5個週年日

時間表B：

歸屬期	待歸屬購股權的比例	歸屬日期
第1個期間	34%	獎勵授予日期的第2個週年日
第2個期間	22%	獎勵授予日期的第3個週年日
第3個期間	22%	獎勵授予日期的第4個週年日
第4個期間	22%	獎勵授予日期的第5個週年日

購股權須待下列條件達成後，方可於各歸屬期歸屬：

- (i) 獎勵承授人並無採取對本集團的業務、管理、聲譽或財務狀況造成重大不利影響的行動；

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

- (ii) 獎勵承授人繼續合資格擔任其現有職位，且不被降職；
- (iii) 獎勵承授人未提出辭職；
- (iv) 獎勵承授人未違反與本集團訂立的僱傭協議、保密及不競爭協議以及知識產權歸屬協議的條款；
- (v) 達到適用於獎勵承授人的績效目標；及
- (vi) 達成相關獎勵協議中規定的其他條件。

如未達成任何該等條件，則本公司有權延遲購股權的歸屬、減少激勵單位數目或終止相關歸屬期的全部或部分獎勵。

(g) 年期

[編纂]激勵計劃將自其生效之日起10年內維持有效。自[編纂]起不得授出任何獎勵。

(h) 終止僱傭關係或服務的影響

倘出於以下原因，獎勵承授人不再為本集團的僱員或服務供應商：

- (i) 如屬除身故、殘疾或因行為不當而終止僱傭關係或服務外的任何原因，則本公司及激勵平台有權按董事會根據[編纂]激勵計劃條款釐定的公平市價購回任何已歸屬購股權，而任何未歸屬購股權將予沒收及註銷；及
- (ii) 如屬身故、殘疾或因行為不當而終止僱傭關係或服務的原因，則不論已歸屬或未歸屬，任何購股權均將予沒收及註銷。

(i) 控制權變動的影響

倘本公司的控制權發生變動，本公司及激勵平台均有權按董事會根據[編纂]激勵計劃條款釐定的公平市價購回任何已歸屬購股權。激勵計劃委員會亦可規定任何未歸屬購股權的加速歸屬及按董事會根據[編纂]激勵計劃條款釐定的公平市價購回有關激勵單位。

(j) [編纂]的影響

[編纂]完成後，激勵計劃委員會可批准行使任何已歸屬購股權或按董事會根據[編纂]激勵計劃條款釐定的公平市價購回有關激勵單位。

(k) 清盤的影響

倘本公司清盤，激勵計劃委員會有權根據[編纂]激勵計劃的條款，按本公司清盤委員會批准的價格購回任何已歸屬的購股權。

附錄六

法定及一般資料

(l) 購股權的行使

任何已歸屬購股權均可根據[編纂]激勵計劃的條款，按預先釐定的價格在相關獎勵協議所載期限內行使，以換取激勵平台中相應的合夥權益。

任何獎勵於[編纂]完成前一概不得行使。

(m) 獎勵承授人的權利

不論已歸屬或未歸屬，購股權均不會賦予獎勵承授人可獲得任何股份或激勵平台合夥權益的權利，除非及直至於激勵平台中的相應合夥權益於購股權獲行使時轉讓予有關獎勵承授人。

(n) 轉讓限制

除非及直至激勵平台中的相應合夥權益於購股權獲行使時轉讓予獎勵承授人，否則該獎勵承授人一概不得出讓、讓渡、銷售、質押或轉讓有關購股權，惟激勵計劃委員會允許則作別論。

(o) 尚未行使購股權

截至最後可行日期，已根據[編纂]激勵計劃向301名獎勵承授人授出購股權，以收購合共16,294,928個激勵單位，包括(i)向3名董事授出的1,148,953個激勵單位；(ii)向1名高級管理層成員授出的58,000個激勵單位；(iii)向6名前顧問授出的750,000個激勵單位；(iv)向3名核心研發團隊成員授出的2,096,858個激勵單位；及(v)向288名並非我們董事、高級管理層成員、現任或前任顧問及核心研發團隊成員的僱員授出12,241,117個激勵單位。

任何尚未行使購股權獲行使僅會導致轉讓吳先生及周先生於激勵平台所持合夥權益，而不會引致發行新股份或將北京司馬駒就[編纂]激勵計劃持有的11,496,984股現有股份轉讓予相關獎勵承授人。因此，本公司的股權於[編纂]完成後不會受到攤薄影響，且根據[編纂]激勵計劃授出的任何有關尚未行使購股權獲行使後，每股盈利亦不會受到影響。

概不會於[編纂]後根據[編纂]激勵計劃進一步授出任何獎勵，且[編纂]激勵計劃的條款概不受限於上市規則第十七章的條文。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

下表載列根據[編纂]激勵計劃授予本公司關連人士、高級管理層及顧問的購股權詳情：

獎勵承授人姓名	於本集團的職位	授予日期	行使價	歸屬期	尚未行使激勵單位數目	尚未行使激勵單位所代表的經濟利益的股份數目	尚未行使激勵單位所代表的經濟利益的股份百分比 ¹
根據2017年[編纂]激勵計劃							
1. 江宗哲	執行董事、首席財務官、 董事會秘書兼聯席公司秘書	(1) 2017年2月21日 (2) 2018年1月2日	(1) 人民幣0.2元 (2) 人民幣0.52582元	時間表A	(1) 300,000 (2) 16,364	[編纂]	[編纂]
2. 吳軍	非執行董事及前顧問	2017年1月12日	人民幣0.01元	時間表A	150,000	[編纂]	[編纂]
3. 王飛躍	前顧問 ²	2016年4月16日	人民幣0.01元	時間表A	200,000	[編纂]	[編纂]
4. 于夫	前顧問 ²	2018年8月1日	人民幣0.01元	時間表A	150,000	[編纂]	[編纂]
5. 曹東璞	前顧問 ²	2016年4月10日	人民幣0.01元	時間表A	100,000	[編纂]	[編纂]
6. 程明明	前顧問 ²	2018年8月4日	人民幣0.01元	時間表A	100,000	[編纂]	[編纂]
7. 李力	前顧問 ²	2016年4月16日	人民幣0.01元	時間表A	100,000	[編纂]	[編纂]
8. 張長水	前顧問 ²	2016年4月16日	人民幣0.01元	時間表A	100,000	[編纂]	[編纂]
根據2020年[編纂]激勵計劃							

附錄六

法定及一般資料

獎勵承授人姓名	於本集團的職位	授予日期	行使價	歸屬期	尚未行使激勵單位數目	尚未行使激勵單位所代表經濟利益的股份數目	尚未行使激勵單位所代表經濟利益的股份百分比 ¹
1. 周鑫	執行董事兼首席產品官	(1) 2021年1月2日 (2) 2022年1月2日 (3) 2023年1月2日 (4) 2024年1月8日	(1) 人民幣1.757元 (2) 人民幣1.7043元 (3) 人民幣1.7043元 (4) 人民幣2.262元	時間表A	(1) 15,000 (2) 25,000 (3) 25,000 (4) 10,000	[編纂]	[編纂]
2. 江宗哲	執行董事、首席財務官、 董事會秘書兼聯席公司秘書	(1) 2019年1月10日 (2) 2020年1月1日 (3) 2021年1月2日 (4) 2021年1月3日 (5) 2022年1月2日 (6) 2023年1月2日 (7) 2024年1月8日	(1) 人民幣1.1757元 (2) 人民幣1.1757元 (3) 人民幣1.1757元 (4) 人民幣9,0439元 (5) 人民幣1.7043元 (6) 人民幣1.7043元 (7) 人民幣2.262元	時間表A	(1) 200,000 (2) 100,000 (3) 30,000 (4) 7,589 (5) 120,000 (6) 100,000 (7) 50,000	[編纂]	[編纂]
3. 彭進展先生	副總經理兼創新業務事業部負責人	(1) 2021年1月2日 (2) 2021年1月3日 (3) 2022年1月2日 (4) 2023年1月2日	(1) 人民幣1.757元 (2) 人民幣11.757元 (3) 人民幣1.7043元 (4) 人民幣1.7043元	時間表A	(1) 15,000 (2) 3,000 (3) 25,000 (4) 15,000	[編纂]	[編纂]

附註：

- 基於將由北京司馬駒就[編纂]激勵計劃持有11,496,984股股份及[編纂]完成後將發行[編纂]股股份(未計及[編纂]獲行使後將予發行的H股)。
- 王飛躍、于夫、曹東璞、程明明、李力、張長水均為我們的前顧問，曾於2016年至2023年在我們發展初期於科技委員會任職，為我們的科學及研發活動提供指導及見解。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

E. 其他資料

1. 遺產稅

董事已獲告知，本公司或任何中國附屬公司目前不大可能須承擔重大遺產稅責任。

2. 獨家保薦人

截至最後可行日期，(i)已發行股份總數約0.91%由中信證券投資有限公司(「**中信證券投資**」，為中信證券股份有限公司(「**中信證券**」，於聯交所(股份代號：6030)及上海證券交易所(證券代碼：600030)上市的公司)的全資附屬公司)持有；及(ii)已發行股份總數約1.17%由陝西大數據產業投資基金合夥企業(有限合夥)(為於中國成立的有限合夥企業，並由中信證券擁有67%權益)持有。有關進一步詳情，見「歷史、發展及公司架構」。

獨家保薦人為中信證券的間接全資附屬公司。因此，中信證券、中信證券投資及獨家保薦人為上市規則所界定的保薦人集團成員。儘管如上文所述，(i)獨家保薦人、其董事或其董事的緊密聯繫人概無合共持有及將於緊隨[**編纂**]完成後直接或間接持有本公司已發行股份數目5%以上；及(ii)經計及上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準對其自身進行評估後，獨立保薦人認為其自身根據上市規則第3A.07條屬獨立。獨家保薦人將就擔任[**編纂**]的保薦人收取費用合共500,000美元。

3. 開辦費用

截至最後可行日期，本公司並無產生任何重大開辦費用。

4. 發起人

本公司於成立日期的發起人為吳先生、姜先生、周先生、彭先生、趙先生及格靈深瞳。

除「歷史、發展及公司架構」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，概無就[**編纂**]及本文件所述關聯交易向上述任何發起人支付、配發或給予或擬支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

附錄六

法定及一般資料

5. 專家資格及同意書

以下為提供本文件所載意見或建議的專家資格：

名稱	資格
中信證券(香港)有限公司	從事證券及期貨條例項下第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
安永會計師事務所	執業會計師及會計及財務匯報局條例項下的註冊公眾利益實體核數師
金杜律師事務所	本公司有關中國法律及國際制裁法律的法律顧問
柯伍陳律師事務所	本公司就本集團營運而言有關香港法律的法律顧問
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司	行業顧問

上述各專家[已]就刊發本文件發出同意書，表示同意按本文件所載的形式及內容轉載其報告、函件、意見、意見概要及／或提述其名稱，且[迄今]並無撤回其同意書。

6. 專家於本公司中的權益

除「歷史、發展及公司架構」及「[編纂]」所披露者及[編纂]於[編纂]項下的責任外，名列上文「-6.專家資格及同意書」的人士概無於任何股份或本集團任何成員公司的股份中實益或以其他方式擁有權益或擁有任何可認購或提名他人認購本集團任何成員公司的任何股份或證券的權利或購股權(不論可否依法強制執行)。

7. 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)公平值的0.1%。有關稅項的進一步資料，見「附錄三—稅項及外匯」。

8. 物業估值

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6(2)條，本文件獲豁免遵守有關公司(清盤及雜項條文)條例附表三第34(2)段的公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條的規定，該條規定就土地或樓宇的一切權益編製估值報告，據此，截至本集團最近期經審核綜合資產負債表日期，我們的任何租賃物業賬面值概未達到綜合資產總值的15%或以上。

附錄六

法定及一般資料

9. 約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具效力，在適用情況下令所有有關人士受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條的所有條文(罰則除外)約束。

10. 其他事項

- (a) 於緊接本文件日期前兩年內：
 - (i) 本公司或任何附屬公司概無發行或同意發行或建議繳足或繳入股份或借貸資本以換取現金或現金以外的代價；
 - (ii) 本公司或任何附屬公司的股份或借貸資本概無附帶購股權或有條件或無條件同意附帶購股權；
 - (iii) 除「[編纂]」所披露者外，概無就發行或出售本公司或任何附屬公司的任何股份或借貸資本而授出或同意授出佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；及
 - (iv) 除「[編纂]」所披露者外，概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或任何附屬公司的任何股份而已付或應付任何佣金。
- (b) 本公司或任何附屬公司概無創始人、管理層或遞延股份或任何債權證。
- (c) 於本文件日期前12個月內，本集團的業務並無出現任何中斷而可能或已經對本集團的財務狀況造成重大影響。
- (d) 本集團旗下公司現時概無於任何證券交易所上市或於任何交易系統買賣。
- (e) 本公司概無任何未行使可換股債務證券或債權證。
- (f) 概無放棄或同意放棄未來股息的安排。
- (g) 本公司的股本及債務證券(如有)概無於任何其他證券交易所上市或買賣，亦無尋求或擬尋求任何上市或批准買賣。

11. 雙語文件

本文件的中英文版本依據香港法例第32L章公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第4條規定的豁免分開刊發。本文件中英語言版本如有任何歧義，概以英文版為準。

附錄七

送呈公司註冊處處長文件及展示文件

A. 送呈公司註冊處處長文件

隨附本文件送呈香港公司註冊處處長登記的文件為：(a)「附錄六—法定及一般資料—E.其他資料—5.專家資格及同意書」所述的同意書；及(b)「附錄六—法定及一般資料—B.有關我們業務的進一步資料—1.重大合約概要」所述的各份重大合約。

B. 展示文件

以下各份文件將於本文件日期起計14日(包括該日)內於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.uisee.com)登載：

- (a) 公司章程；
- (b) 申報會計師發出的會計師報告，其全文載於附錄一；
- (c) 申報會計師有關[編纂]財務資料的報告，其全文載於附錄二；
- (d) 本集團截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的經審核綜合財務報表；
- (e) 中國法律顧問金杜律師事務所就本集團若干一般公司事宜出具的法律意見；
- (f) 國際制裁法律顧問金杜律師事務所就有關國際制裁法律、貿易限制及關稅政策的若干事宜出具的法律備忘錄；
- (g) 本公司就本集團營運而言有關香港法律的法律顧問柯伍陳律師事務所出具的法律意見；
- (h) 「附錄六—法定及一般資料—E.其他資料—5.專家資格及同意書」所述的同意書；
- (i) 「附錄六—法定及一般資料—B.有關我們業務的進一步資料—1.重大合約概要」所述的重大合約；
- (j) 「附錄六—法定及一般資料—C.有關董事及主要股東的進一步資料—2.董事服務協議及委任函的詳情」所述本公司與各董事(倘適用)訂立的服務協議及委任函；
- (k) 弗若斯特沙利文出具的行業報告；及
- (l) 《中國公司法》、《中國證券法》、《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》以及其非官方英文譯本。