

---

## 概 要

---

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此乃概要，並不包含閣下可能認為重要的所有資料。閣下決定投資於[編纂]前，應細閱本文件全文。任何投資均涉及風險。投資於[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下決定投資於[編纂]前，應細閱該節。閣下應基於該等考慮作出投資決定。

### 概覽

#### 我們的願景

讓智慧出行更美好

#### 我們的使命

以創新驅動全球汽車智能化，為客戶和用戶創造價值

#### 我們的理念

汽車正以前所未有的速度變得越來越智能。隨著汽車智能化升級，汽車功能的複雜性和數量不斷增加，導致了汽車信息與數據的爆發式增長。傳統上，汽車製造商通過不斷疊加獨立控制器(ECU)來響應這些不斷增長的數據和功能需求。然而，由於多個ECU是獨立運行的，傳統的增量模式雖實現了局部功能的完善，卻最終導致系統整體陷入效率低下、協同困難的狀態。為此，汽車行業正將E/E架構從獨立ECU分佈式形態重塑為集中式計算架構。在更強算力、更高帶寬通信及更先進算法的驅動下，這種向集中式架構的轉變使車輛能夠更高效地處理數據，並降低整體系統複雜度。基於對行業持續發展的理解，我們建立了以下核心業務發展理念：

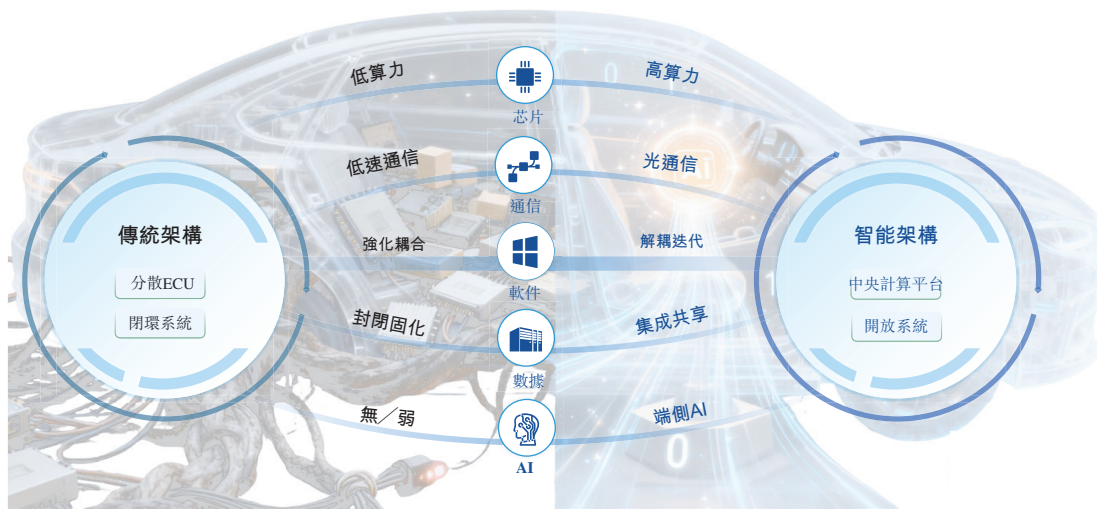
**硬件整合，化繁為簡。** 隨著汽車E/E架構的演進，我們推動硬件向標準化、模塊化、平台化演進，將分散的ECU集成於少量高性能物理平台，從根本上減少系統複雜度，為算力與數據高效流動奠定物理基礎。

## 概 要

**軟硬解耦，提升效率。**我們在智能域控制器中採用分層架構，將硬件與芯片(SoC)及軟件(包括底層軟件)、中間件及應用層分離。該分層架構實現軟硬件各自獨立迭代和加速交互。解耦機制全面提升軟硬件的複用效率並降低成本。同時，此機制支持算法模型及軟件的持續優化，通過空中下載(OTA)實現功能的持續升級與終端用戶體驗進化，確保系統具備持續進化能力。

**智車重構，范式引領。**引領以終端用戶為中心和場景為導向的設計，確保智能汽車帶來具意義的體驗。通過部署AI技術處理由感知模塊所捕獲的視覺、言語和行為數據，我們力求全面理解環境因素，並準確推斷終端用戶的真實意圖。通過持續推動智能化進階，我們的目標是讓車輛發展成為主動式出行夥伴，確保科技真正成為提升終端用戶價值與參與度的驅動力。

基於前述理念，我們戰略性地選擇汽車計算平台作為起點，打造整車智能的中樞與人工智能驅動下終端用戶體驗升級的關鍵觸點。通過我們的產品矩陣和技術能力，具象化探索汽車智能化的有序演進。



---

## 概 要

---

### 我們是誰

我們是汽車E/E架構演進進程的先行者、領先者和推動者。憑藉我們在智能汽車系統全域集成方面的專業技術，我們打造從硬件平台、底層軟件、應用生態到服務架構的全棧解決方案。我們的產品組合包括車載計算解決方案及區域控制器解決方案。在車載計算解決方案下，我們為整車廠提供智能座艙域控制器、艙駕融合域控制器及Autosee OS軟件平台等多種選擇。根據弗若斯特沙利文的資料，按收入計，我們2024年在中國智能座艙域控制器領域位居全國第二。

我們以開放協作的態度，與國內外合作夥伴建立戰略合作生態。透過在域內和跨域整合架構中採用模組化結構，我們使汽車整車廠合作夥伴能夠參與SoC和算法的選擇，從而實現定制化的智能升級。這種協作方式使我們的解決方案能夠適應不斷變化的技術格局並滿足多樣化的客戶需求。隨著技術演進，我們始終以行業頂尖資源驅動產品快速創新及發展。作為我們的核心戰略之一，我們積極選擇與多個全球領先硬件合作夥伴（如博世、四維圖新及東軟）及多個芯片廠商（如高通、瑞薩、芯馳及傑發科技）展開合作，開發出兼容所有主流SoC生態系統的多樣化產品系列，我們已分別於2021年和2025年成功實現基於高通驍龍SA8155P平台及高通驍龍Ride Flex SA8775P艙駕融合域控制器的智能座艙域控制器的全球首發與量產。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2025年6月30日，以出貨量計算，我們位居全球高通驍龍SA8155P平台智能座艙域控制器第一位。同時，我們攜手行業頭部的算法廠商（如卓馭）合作，推動艙駕融合域控制器落地。我們已與多家主流整車廠建立合作的關係，以穩固我們在多元化客戶群中的強大行業地位。截至2025年6月30日，我們作為一級供應商，已獲得超過100款車型的智能座艙域控制器量產定點項目。

## 概 要



附註:

1. 截至2025年6月30日及根據弗若斯特沙利文的資料
2. 於2024年及根據弗若斯特沙利文的資料
3. 截至2025年6月30日

### 我們的技術及解決方案

我們深刻把握汽車E/E架構的前瞻發展趨勢，並具備覆蓋技術鏈全週期的全棧式自主研發能力。我們的技術優勢體現在軟硬件架構設計、跨域智能技術、車端AI部署以及E/E架構設計能力。

- 我們構建了平台化技術架構體系，將標準化硬件平台與分層化、模塊化的軟件設計深度融合。在硬件融合層面，我們基於平台的架構將標準化硬件平台與分層化、模塊化的軟件設計融合。在軟件設計層面，我們的分層架構完整覆蓋操作系統、中間件及應用層。
- 我們具備跨域智能能力，可實現座艙、智駕、車身、動力總成及底盤域的實時協同。通過將自動駕駛輔助系統與智能座艙技術相融合，我們在統一計算框架上實現了集成感知、駕駛員監測及座艙交互功能，顯著提升了系統協同效率與終端用戶體驗。

---

## 概 要

---

- 我們具備端側AI解決方案部署的成熟落地能力，可針對不同車載場景需求，實現跨芯片的端側AI部署解決方案，形成標準化產品形態，提供從模型優化到車規級集成的完整交付。
- 我們具備卓越的整車EEA設計開發能力，覆蓋面向場景的功能開發、整車架構設計、SOA服務化設計、網絡通信設計、診斷系統設計等全鏈路開發設計能力，為客戶提供領先的整車E/E架構全鏈路設計解決方案和體系流程建設能力。

依託這些核心技術，我們的產品組合已從域控制器發展到包括智能座艙域控制器、艙駕融合域控制器以及區域控制器。值得注意的是，我們在智能座艙域控制器方面的設計定點顯著增加，與前一年相比，2022年增加了12個及2024年增加了45個。在不斷增長的產品訂單、成功啟動大規模生產以及對域控制器不斷增長的需求的支持下，我們的業務規模持續擴大。於往績記錄期間，我們累計交付了超過2.0百萬套車載計算解決方案和約2,000台區域控制器。因此，我們的收入從2022年的人民幣368.6百萬元增長到2024年的人民幣2,655.6百萬元。我們的毛利潤從2022年的人民幣34.9百萬元增長到2024年的人民幣429.6百萬元。

### 我們的優勢

我們相信以下競爭優勢為我們的成功奠定基礎，並使我們在競爭對手中脫穎而出。

- 全球汽車智能化推動者，域控制器生態先行者，智能座艙域控制器領導者；
- 全面的產品矩陣與先進製造能力；
- 以全棧自研與平台化能力，實現降本增效；
- 開放且靈活的合作夥伴生態；
- 圍繞價值鏈建立深度客戶夥伴關係，建立汽車生態空間的無限可能；及
- 卓越的團隊效能及實力雄厚的管理團隊。

請參閱「業務－我們的競爭優勢」。

---

## 概 要

---

### 我們的策略

我們致力於通過以下增長策略，在全球汽車E/E架構演進中來強化我們的前瞻優勢與領先地位：

- 持續技術創新推動行業變革；
- 擴容核心產品與解決方案；
- 深化並拓展開放產業生態中的客戶參與度；及
- 加速國際化佈局。

請參閱「業務－我們的增長策略」。

### 我們的業務模式

我們採用一體化的商業模式，將自主軟件、車規級硬件與系統工程深度融合，為整車廠客戶提供智能汽車融合解決方案。我們的產品涵蓋智能汽車從平台設計、產品研發到量產交付與全週期服務的整個開發週期。通過與整車廠緊密合作，我們提供定制化、可擴展和軟件定義的解決方案，持續提升車輛的智能化水平、駕乘舒適度與互聯體驗。

我們的業務由兩個相互關聯的產品線組成，即車載計算解決方案和區域控制器，這些產品線共同構成跨域且可擴展的車輛計算框架，助力整車廠實現從分佈式域控制架構向集中式和軟件定義汽車的轉型升級。我們的產品既可單獨供應，也可根據整車廠車輛項目的要求，定制軟硬件組合方案。依託平台化開發能力，我們針對各整車廠的技術規格，設計並交付定制化的產品組合與開發方案，從而滿足各類車型差異化的需求。

### 車載計算解決方案

我們的車載計算解決方案整合了智能座艙、ADAS及其他關鍵車輛功能領域的軟硬件能力。此產品線涵蓋智能座艙域控制器、艙駕融合域控制器、Autosee OS軟件平台及顯示器組件。該等元件共同構建了車輛跨域可擴展的E/E架構，並支持向軟件定義架構的轉型。

---

## 概 要

---

- **智能座艙域控制器**。它作為信息娛樂、人機交互及車載連接的控制器，可將多個分佈式ECU功能整合到單一計算平台中，提高系統穩定性並降低接線複雜性。
- **艙駕融合域控制器**。該產品將智能座艙與ADAS功能集成至單一計算單元，實現跨域協同與計算資源共享。這種集成方式不僅提升了能效，還支持L2+高速和城市NOA。
- **Autosee OS軟件平台**。我們的專有車規級操作系統，實現了硬件層與各類智能應用之間的高效連接與協同。它提供標準化的操作環境、中間件、API框架及應用層應用程序，能讓整車廠構建定制化的人機界面設計和差異化的車內體驗。
- **顯示器部件**。我們將高品質的自產顯示器整合至車載計算解決方案中，以確保系統層級的兼容性與卓越性能。

### 區域控制器解決方案

我們的區域控制器作為分佈式控制節點，負責車輛不同區域的車身電子、照明、配電及舒適系統的管理。區域控制器構成了區域E/E架構的硬件基礎，支持模塊化功能部署與集中式軟件管理。通過靈活配置與標準化接口，我們的區域控制器可幫助整車廠簡化線束佈局、提升可靠性並降低整車成本。

所有產品線均共用平台化架構和標準化接口，可無縫整合到統一的人工智能汽車系統中。通過利用共享軟件和硬件框架，我們提高了研發效率、產品可擴展性和跨項目可複用性。

我們從早期設計階段就參與整車廠車輛項目，共同定義系統需求、完成軟硬件適配，並在量產條件下進行性能驗證。通過這種共同開發方法，我們將技術路線圖與整車廠產品策略整合一致，從而加速商業化。

我們從硬件銷售、軟件許可和研發服務的組合中產生收入。我們通過將硬件、軟件和部件整合為可升級的協同化系統，助力整車廠降低開發成本、加快產品上市時間，並通過OTA軟件更新和功能升級實現持續的價值創造。我們的業務模式使我們成為整車廠在向製造軟件定義汽車轉型過程中的長期戰略合作夥伴。

---

## 概 要

---

### 銷售及營銷

我們已建立全面的銷售及營銷管理系統，整合客戶關係管理、項目定價管理及品牌推廣。我們依賴經驗豐富的銷售及技術團隊，專注於與整車廠客戶保持密切合作，以了解他們不斷變化的需求、提供量身定制的解決方案並持續提升客戶滿意度。我們的市場營銷舉措進一步強化品牌認知度，確保業務發展的穩定性與可持續性。

### 競爭

智能網域控制器是汽車行業智能轉型的重要組成部分，能夠為終端用戶帶來汽車智能技術最切實可見的效益。我們主要在智能域控制器和區域控制器市場開展業務。我們所處的市場尚處於發展初期，競爭異常激烈。該等市場的特點是技術快速變革、客戶需求不斷變化以及新服務和產品的頻繁推出。我們預期競爭將持續存在，既包括現有競爭對手（其可能實力雄厚，擁有更強大的資源或其他策略優勢），亦包括未來可能成為市場重要參與者的新進者。有關詳情，請參閱「行業概覽」。

### 我們的客戶及供應商

於往績記錄期間，我們主要向設計、開發及製造乘用車的整車廠銷售車載計算解決方案。我們目前的客戶包括一些中國頂級品牌，例如吉利、奇瑞及廣汽。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們分別向5家、9家、11家及14家客戶提供解決方案。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們五大客戶的收入分別佔我們總收入的95.3%、99.5%、98.7%及99.2%。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們最大客戶的收入分別佔我們總收入的40.1%、59.0%、58.7%及42.7%。

我們主要採購電子元件，如芯片及成品和半成品印刷電路板以及結構部件。我們與供應商保持穩定的關係，以確保材料供應和交付的穩定性。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們向五大供應商的採購額分別佔我們總採購額的89.2%、89.0%、85.0%及82.6%。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們向最大供應商進行的採購額分別佔我們總採購額的79.1%、82.9%、80.3%及75.4%。

---

## 概 要

---

### [編纂]前投資

自成立以來，我們已吸引若干[編纂]前投資者並完成多輪融資，為業務發展籌集資金。有關[編纂]前投資的主要條款以及主要[編纂]前投資者的身份及背景的進一步信息，請參閱「歷史、發展及公司架構—[編纂]前投資」。

### 申請於聯交所上市

我們根據上市規則第8.05(3)條申請上市，並滿足市值／收入測試等要求，其中包括參考(i)我們截至2024年12月31日止年度的收入為人民幣[2,655.6]百萬元，超過上市規則第8.05(3)條規定的500百萬港元；及(ii)我們預計上市時的市值根據[編纂]區間的下限計算，將超過上市規則第8.05(3)條規定的40億港元。

### 風險因素

投資我們的H股涉及若干風險及不確定因素，其中部分風險超出我們的控制範圍。該等風險詳載於本文件「風險因素」。我們面臨的部分主要風險包括：

- 倘我們的產品及解決方案未能跟上汽車行業不斷變化的市場需求，或我們的產品及解決方案的採用率下降，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。
- 倘我們未能留住現有客戶、吸引新客戶或增加客戶支出，則我們的業務及經營業績可能會受到重大不利影響。
- 車載計算解決方案市場正在迅速發展。銷售、生產及市場需求的變化可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。
- 我們依賴博世（我們的最大供應商）採購PCBA及相關服務，而任何有關供應中斷或我們與博世的關係惡化均可能對我們的營運造成重大不利影響。
- 我們目前依賴少數主要客戶貢獻大部分收入。倘任何該等客戶減少採購或終止與我們的業務，我們的收入及後續經營業績或會受到不利影響。

## 概 要

- 我們的過往表現可能並不代表未來的增長或財務業績。倘我們未能有效管理業務增長或挽留主要客戶，我們的業務、財務狀況及經營業績或會惡化。
- 我們於往績記錄期間產生淨虧損及經營現金流出淨額，且我們無法對未來財務狀況作出任何保證。
- 我們的負債淨額可能使我們面臨流動資金風險。
- 倘客戶選擇自行開發車載計算解決方案而非繼續向我們採購，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

### 主要財務資料概要

下表載列我們於往績記錄期間的綜合財務報表摘要，該等資料摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告及附錄一A所載的簡明綜合財務報表。下文所載的綜合財務數據概要應與本文件其他章節所載的綜合財務報表（包括相關附註）一併參閱，以保證其完整性。

### 綜合損益表概要

下表載列我們綜合損益表概要，各項目以絕對金額及佔所示期間收入百分比列示。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
	(未經審計)									
	(人民幣千元，百分比除外)									
收入 .....	368,577	100.0	2,297,665	100.0	2,655,571	100.0	1,046,691	100.0	1,039,011	100.0
營業成本 .....	(333,690)	(90.5)	(1,894,526)	(82.5)	(2,225,957)	(83.8)	(871,907)	(83.3)	(870,710)	(83.8)
毛利 .....	34,887	9.5	403,139	17.5	429,614	16.2	174,784	16.7	168,301	16.2
其他收入 .....	4,364	1.2	48,199	2.1	37,578	1.4	8,988	0.9	21,129	2.0
其他收益及虧損 .....	308	0.1	(93)	-	5,511	0.2	(67)	-	1,534	0.1
預期信用損失模型下 的減值虧損 .....	(1,176)	(0.3)	(13,050)	(0.6)	(18,189)	(0.7)	16,167	1.5	12,711	1.2
銷售及營銷開支 .....	(16,333)	(4.4)	(31,798)	(1.4)	(51,709)	(1.9)	(25,551)	(2.4)	(21,326)	(2.1)

## 概 要

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	估收入 百分比	金額	估收入 百分比	金額	估收入 百分比	金額	估收入 百分比	金額	估收入 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)									
行政開支.....	(78,870)	(21.4)	(77,464)	(3.4)	(94,979)	(3.6)	(41,365)	(4.0)	(39,599)	(3.8)
研發開支.....	(341,162)	(92.6)	(406,584)	(17.7)	(367,664)	(13.8)	(141,510)	(13.5)	(141,993)	(13.7)
附有優先權的實繳資本 的公允價值變動....	(100,712)	(27.3)	(92,379)	(4.0)	(157,817)	(5.9)	(48,617)	(4.6)	(248,042)	(23.9)
應佔聯營公司業績	-	-	-	-	(2,530)	(0.1)	-	-	(1,622)	(0.2)
財務成本.....	(14,911)	(4.0)	(31,167)	(1.4)	(32,954)	(1.2)	(21,230)	(2.0)	(13,022)	(1.3)
除稅前虧損.....	<b>(513,605)</b>	<b>(139.3)</b>	<b>(201,197)</b>	<b>(8.8)</b>	<b>(253,139)</b>	<b>(9.5)</b>	<b>(78,401)</b>	<b>(7.5)</b>	<b>(261,929)</b>	<b>(25.2)</b>
所得稅開支.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
期內虧損及本公司 擁有人應佔期內 全面開支總額.....	<b><u>(513,605)</u></b>	<b><u>(139.3)</u></b>	<b><u>(201,197)</u></b>	<b><u>(8.8)</u></b>	<b><u>(253,139)</u></b>	<b><u>(9.5)</u></b>	<b><u>(78,401)</u></b>	<b><u>(7.5)</u></b>	<b><u>(261,929)</u></b>	<b><u>(25.2)</u></b>
每股虧損.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
基本及攤薄(人民幣)...	<u>(6.00)</u>	-	<u>(1.99)</u>	-	<u>(2.48)</u>	-	<u>(0.77)</u>	-	<u>(2.57)</u>	-

### 非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦採用經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量指標，其並非國際財務報告準則規定或按其呈列。我們相信，該等非國際財務報告準則計量有助於通過去除若干項目的潛在影響，比較不同期間的經營表現。我們認為，有關計量為投資者及其他人士提供有用資料，以按其協助管理層的相同方式了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列的經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）可能無法與其他公司呈列的類似計量指標進行比較。將該等非國際財務報告準則計量用作分具析工存在局限性，閣下不應將其視為獨立於或可代替我們根據國際財務報告準則所呈報之經營業績或財務狀況作出的分析。

## 概 要

我們將經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）界定為不包括附有優先權的實繳資本公允價值變動的影響的年／期內虧損。有關調整已於往績記錄期間貫徹作出。下表載列所示期間我們的年／期內虧損與經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）的對賬。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	(未經審計)
	(人民幣千元)				
年／期內虧損 .....	(513,605)	(201,197)	(253,139)	(78,401)	(261,929)
加：					
附有優先權的實繳資本的 公允價值變動 .....	100,712	92,379	157,817	48,617	248,042
經調整虧損（非國際財務 報告準則計量） .....	<b>(412,893)</b>	<b>(108,818)</b>	<b>(95,322)</b>	<b>(29,784)</b>	<b>(13,887)</b>

### 收入

於往績記錄期間，我們自車載計算解決方案及區域控制器解決方案產生收入。下表載列於所示期間按業務分部劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
車載計算解決方案 .....	368,577	100.0	2,297,665	100.0	2,655,571	100.0	1,046,691	100.0	1,036,734	99.8
區域控制器解決方案 .....	-	-	-	-	-	-	-	-	2,277	0.2
總計 .....	<b>368,577</b>	<b>100.0</b>	<b>2,297,665</b>	<b>100.0</b>	<b>2,655,571</b>	<b>100.0</b>	<b>1,046,691</b>	<b>100.0</b>	<b>1,039,011</b>	<b>100.0</b>

我們的收入整體保持穩定，截至2024年6月30日止六個月為人民幣1,046.7百萬元，而截至2025年6月30日止六個月為人民幣1,039.0百萬元。

我們的收入由2023年的人民幣2,297.7百萬元增加15.6%至2024年的人民幣2,655.6百萬元。該增長主要受若干車型因市場反響良好而車載計算解決方案銷量增加所帶動。

## 概 要

我們的收入由2022年的人民幣368.6百萬元大幅增加至2023年的人民幣2,297.7百萬元。我們的車載計算解決方案收入增加受新能源汽車行業的整體擴張及對汽車智能化的需求增加所帶動。具體而言：(i)我們過往獲得定點項目的若干車型於2023年開始量產，帶動車載計算解決方案的銷量增加；及(ii)就若干過往開始量產的車型而言，由於該等車型獲得強勁的市場認可及歡迎，我們車載計算解決方案的銷量於2023年大幅增長。

### 毛利及毛利率

下表載列於往績記錄期間按產品線劃分的我們的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	毛利/毛損	毛率	毛利/毛損	毛率	毛利/毛損	毛率	毛利/毛損	毛率	毛利/毛損	毛率
	(未經審計)						(未經審計)			
	(人民幣千元，百分比除外)									
車載計算解決方案 . . . . .	34,887	9.5%	403,139	17.5%	429,614	16.2%	174,784	16.7%	169,175	16.3%
區域控制器解決方案 . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	(874)	(0.1%)
總計 . . . . .	<u>34,887</u>	<u>9.5%</u>	<u>403,139</u>	<u>17.5%</u>	<u>429,614</u>	<u>16.2%</u>	<u>174,784</u>	<u>16.7%</u>	<u>168,301</u>	<u>16.2%</u>

我們的毛利率於截至2024年6月30日止六個月及截至2025年6月30日止六個月整體保持穩定，分別為16.7%及16.2%。具體而言，車載計算解決方案的毛利率整體保持穩定，截至2024年6月30日止六個月為16.7%及截至2025年6月30日止六個月為16.3%。我們於截至2025年6月30日止六個月錄得區域控制器解決方案的毛損。由於這是一條相對較新的業務線，我們在區域控制器解決方案的生產方面產生了大量的前期成本。我們在本期間的產量相對較低，且尚未實現規模經濟，導致本期間出現毛損。

我們的毛利率由2023年的17.5%略微下降至2024年的16.2%，主要由於車載計算解決方案的毛利率下降。有關減少主要是由於我們若干車型的車載計算解決方案銷量因其市場接受度高而大幅增加，同時由於相關整車廠面臨行業競爭加劇，將定價壓力轉嫁予供應商，導致我們略微降低該等車型車載計算解決方案的平均售價。

我們的毛利率由2022年的9.5%增加至2023年的17.5%，主要是由於多個車型開始量產，讓我們得以實現規模經濟，並更有效地分攤製造成本。因此，車載計算解決方案的收入增長速度超過營業成本的增長速度。

## 概 要

有關進一步詳情，請參閱「財務資料－歷史經營業績討論」。

### 綜合財務狀況表概要

下表載列我們截至所示日期的綜合財務狀況表概要。

	截至12月31日			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	6月30日
	(人民幣千元)			(未經審計)
非流動資產總值 . . . . .	107,767	172,673	262,771	309,765
流動資產總值 . . . . .	449,211	2,087,241	2,390,090	1,812,912
<b>資產總值 . . . . .</b>	<b>556,978</b>	<b>2,259,914</b>	<b>2,652,861</b>	<b>2,122,677</b>
流動負債總額 . . . . .	1,035,476	2,760,112	2,891,914	4,309,484
非流動負債總額 . . . . .	994,683	1,172,503	1,686,787	962
<b>負債總值 . . . . .</b>	<b>2,030,159</b>	<b>3,932,615</b>	<b>4,578,701</b>	<b>4,310,446</b>
<b>流動負債淨額 . . . . .</b>	<b>(586,265)</b>	<b>(672,871)</b>	<b>(501,824)</b>	<b>(2,496,572)</b>
<b>負債淨額 . . . . .</b>	<b>(1,473,181)</b>	<b>(1,672,701)</b>	<b>(1,925,840)</b>	<b>(2,187,769)</b>

我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣501.8百萬元增加至截至2025年6月30日的人民幣2,496.6百萬元，主要由於(i)附有優先權的實繳資本增加人民幣1,932.7百萬元；(ii)貿易應收款項減少人民幣497.5百萬元，部分被應付關聯方款項減少人民幣152.0百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣672.9百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣501.8百萬元，主要由於(i)應付關聯方款項減少人民幣223.7百萬元；(ii)應收票據增加人民幣361.1百萬元；及(iii)現金及現金等價物增加人民幣109.8百萬元，部分被(i)銀行借款增加人民幣387.3百萬元及(ii)存貨減少人民幣205.2百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣586.3百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣672.9百萬元，主要由於(i)銀行借款增加人民幣744.5百萬元；(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣132.9百萬元；及(iii)應付關聯方款項增加人民幣823.7百萬元，部分被(i)應收票據增加人民幣400.6百萬元及(ii)貿易應收款項增加人民幣961.5百萬元所抵銷。

有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合財務狀況表若干主要項目的討論」。

## 概 要

### 綜合現金流量表概要

下表載列我們於所示期間的綜合現金流量表概要。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	(未經審計)
	(人民幣千元)				
營運資金變動前經營					
現金流量.....	(381,784)	(37,545)	(12,301)	(8,986)	6,893
營運資金變動.....	131,673	(660,172)	(999,982)	(872,199)	(343,207)
已收利息.....	144	747	1,224	854	1,098
經營活動所用現金淨額 ..	(249,967)	(696,970)	(1,011,059)	(880,331)	(335,216)
投資活動(所用)/所得					
現金淨額.....	(9,275)	(108,517)	(200,175)	(71,574)	36,444
融資活動所得/(所用)					
現金淨額.....	262,643	836,474	1,321,034	900,564	262,936
現金及現金等價物					
增加/(減少)淨額....	<b>3,401</b>	<b>30,987</b>	<b>109,800</b>	<b>(51,341)</b>	<b>(35,836)</b>
年/期初現金及現金					
等價物.....	41,266	44,667	75,654	75,654	185,454
現金及現金等價物的匯兌					
(虧損)/收益.....	-	-	-	-	-
年/期末現金及現金					
等價物.....	<b>44,667</b>	<b>75,654</b>	<b>185,454</b>	<b>24,313</b>	<b>149,618</b>

有關進一步詳情，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」。

## 概 要

於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的負經營現金流量分別為人民幣250.0百萬元、人民幣697.0百萬元、人民幣1,011.1百萬元、人民幣880.3百萬元及人民幣335.2百萬元。負經營現金流量可能會給我們的業務帶來一定的風險，包括與營運資金充足性相關的風險。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們於往績記錄期間產生淨虧損及經營現金流出淨額」。

我們計劃採取多項措施以提升盈利能力。請參閱「業務－業務可持續性及盈利路徑」。儘管於往績記錄期間錄得經營現金流出，但我們於往績記錄期間後通過銀行借款及[編纂]前融資進一步補充營運資金。考慮到我們可用的財務資源，包括我們的手頭現金及現金等價物、未動用銀行融資、內部產生的資金及[編纂]的估計[編纂]，董事認為我們擁有充足的營運資金以滿足我們目前及自本文件日期起計未來12個月的需求。董事確認，我們於往績記錄期間及直至本文件日期並無任何嚴重拖欠支付貿易及非貿易應付款項及借款的情況，或違反借款契約。於向我們的管理層就我們的營運資金作出合理查詢後，聯席保薦人並不知悉有任何可能對我們董事的意見產生質疑的材料。

### 主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或於所示期間的主要財務比率。

	截至12月31日止年度／截至該日			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	6月30日 止六個月／ 截至2025年 6月30日
毛利率(%) <sup>(1)</sup> . . . . .	9.5	17.5	16.2	16.2
流動比率 <sup>(2)</sup> . . . . .	0.43	0.76	0.83	0.42
速動比率 <sup>(3)</sup> . . . . .	0.31	0.64	0.79	0.39

附註：

- (1) 毛利率等於年／期內毛利除以收入再乘以100%。
- (2) 流動比率按年／期末流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (3) 速動比率按年／期末流動資產減存貨再除以流動負債計算。

## 概 要

### [編纂]統計數據

	基於[編纂]每股 H股[編纂]港元	基於[編纂]每股 H股[編纂]港元
我們股份的市值 <sup>(1)</sup> .....	[編纂]港元	[編纂]港元
本公司擁有人應佔每股未經審計[編纂] 經調整綜合有形淨資產淨值 <sup>(2)</sup> .....	[編纂]港元	[編纂]港元

#### 附註：

- (1) 市值基於以下假設計算得出：(i) 股份拆細已完成；(ii) [編纂]已完成，且於[編纂]中新發行[編纂]股H股為新發行股份；(iii) [編纂]股非上市股份將於[編纂]完成後轉換為H股；(iv) [編纂]未獲行使，且根據[編纂]前購股權計劃授出的購股權未獲行使；及(v) [編纂]完成後發行及流通在外的股份數目為[編纂]股。
- (2) 截至[2025年6月30日]，本公司擁有人應佔每股未經審計[編纂]經調整綜合有形淨資產淨值乃參考本文件「附錄二－未經審計[編纂]財務資料」所述調整後計算得出。有關更多詳情，請參閱本文件「附錄二－未經審計[編纂]財務資料」章節。

### 股息

於往績記錄期間及之後，我們並無就H股宣派或支付股息。我們目前預期將保留所有未來盈利，以用於我們業務的運營及擴張，且預期在可預見將來不會派付任何現金股息。未來任何股息的宣派及派付將由我們的董事會決定並受我們的公司章程及中國公司法的規限，並將取決於多項因素，包括我們的盈利及財務狀況、經營需求、資本需求及董事可能認為相關的任何其他條件。根據中國現行法規，中國公司僅可根據其公司章程及中國會計準則及規例，從累計可分配稅後利潤中（扣除對累計虧損的任何彌補及按規定作出對法定及其他儲備的撥款後）進行股息派付。根據中國法律顧問的意見，根據中國法律及法規，本公司須在彌補累計虧損並計提規定儲備金後，方可宣派及派付股息。因此，無法保證每年或任一年度均能宣派或分配特定金額或任何金額的股息。

---

## 概 要

---

### 未來計劃及[編纂]用途

假設每股[編纂]的[編纂]為[編纂]港元（即本文件所載[編纂]範圍的中位數），我們估計在扣除與[編纂]有關的[編纂]佣金及其他估計開支後（假設[編纂]未獲行使），我們將自[編纂]收取約[編纂]百萬港元的[編纂]。我們擬將[編纂]按下述用途及金額使用。

- 約[50.0]%（或[編纂]港元）將用於智能網聯汽車解決方案的研發，其中：
  - 約[31.0]%（或[編纂]港元）將分配予車載計算解決方案的開發；
  - 約[11.0]%（或[編纂]港元）將用於加強AI能力，專注於AI工程和產品能力、數據處理平台以及整合雲邊協同的AI智能體產品，以提供個性化和實時的用戶體驗；
  - 約[8.0]%（或[編纂]港元）將用於開發下一代區域控制器，以增強車輛各區域的分佈式數據處理、信號控制和配電能力，支持安全、高效及協調的智能車輛操作；
- 約[23.0]%（或[編纂]港元）將用於加強我們的國際化能力；
- 約[17.0]%（或[編纂]港元）將用於提升我們的生產能力；及
- 約[10.0]%（或[編纂]港元）將用作營運資金及其他一般企業用途。

### 上市開支

按[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算，與[編纂]有關的估計上市開支總額約為人民幣[編纂]元（假設[編纂]未獲行使），佔[編纂][編纂]總額約[編纂]港元（相當於人民幣[編纂]元）的[編纂]%。截至2025年6月30日，我們並無產生上市開支。我們預期將產生上市開支約人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元預期將於我們的綜合全面收益表扣

---

## 概 要

---

除，人民幣[編纂]元將從股權中扣除。[編纂]相關開支約人民幣[編纂]元（主要包括[編纂]）預期將於[編纂]完成後列作股權扣減。非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]元，主要包括法律顧問及會計師費用及開支人民幣[編纂]元以及其他費用及開支人民幣[編纂]元。

### 近期發展

於2025年10月，我們基於高通驍龍SA8775P平台的艙駕融合域控制器解決方案已實現量產，根據弗若斯特沙利文的資料，其為全球首個量產的基於單芯片的艙駕融合域控制器解決方案。

於往績記錄期後，我們在擴大我們的量產產品線方面持續取得進展，及我們的AL-C2、AL-M1及AL-M2智能座艙域控制器解決方案進入量產階段。此外，我們已獲得六個定點項目，包括三個基於我們的AL-C1系列的定點項目、兩個基於我們的AL-C2系列的定點項目以及一個基於我們的AL-M2系列的定點項目。這進一步增強了我們在多個產品線及SoC平台上的量產組合。

儘管我們的產品組合多元化，但根據我們未經審計的管理賬目，我們預計截至2025年10月31日止十個月的收入較2024年同期會有所下降。我們預計此趨勢將於2025年持續。這主要反映了我們持續調整產品組合和實施業務戰略，以促進長期增長。

### 無重大不利變動

董事確認，除上文所披露者外，截至本文件日期止，自2025年6月30日（即本文件附錄一會計師報告及附錄一A簡明綜合財務報表所呈報期間的截止日期）以來，我們的財務狀況、經營狀況或前景並無發生任何重大不利變動，且自2025年6月30日以來並無任何會對本文件附錄一會計師報告及附錄一A簡明綜合財務報表所載資料構成重大影響的事件。

### 中國證監會備案

我們已於2025年[●]日向中國證監會提交備案，申請於聯交所上市H股及進行[編纂]。中國證監會已於[●]日[確認]我們完成備案。