

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本節為概要，故並未載列對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下於決定[編纂][編纂]前，應閱讀整份文件。

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，應細閱該節。本節所使用的各種詞彙於本文件「釋義」及「技術詞彙表」章節中進行了定義。

概述

關於我們

我們是一家技術驅動的電控解決方案供應商，主要面向新能源汽車領域。電控作為電驅動或電源系統的核心子系統，通過將電能轉化為可控功率輸出，實現對電機或電源的精準調控，從而保障高效、可靠的車輛性能表現。

在電動化與智能化持續深化的驅動下，新能源汽車行業正在經歷深刻的結構轉型。這一轉變從根本上重塑了主機廠對電控系統的要求，其核心訴求已聚焦於具備易於集成、可跨平台複用且能夠支撐整車開發週期縮短的解決方案。我們把握這一機遇，聚焦新能源汽車，憑藉我們的正向設計能力，從零開始設計電控解決方案，並針對主機廠新一代電子架構作出針對性優化。不受內燃機車傳統設計範式或固有供應鏈依賴的束縛，我們針對系統集成、熱管理、可靠性及可製造性進行嚴謹的評估。這些底層研判助力打造出模塊化技術平台，使我們的解決方案能夠高效、可快速擴展地部署於各類項目中。

在此基礎上，我們構建了分層解決方案組合，涵蓋功率模塊、電機控制器及功率磚。與傳統供應商提供的獨立功率模塊或電機控制器不同，我們的組合使客戶能夠根據車輛設計、成本目標及工程要求，選擇具備相應系統集成度的解決方案。根據弗若斯特沙利文的資料，基於對行業趨勢的前瞻和精準把握，我們率先提出了功率磚概念，並在2021年實現了主驅功率磚的量產，此舉確立了行業未來發展方向。功率磚架構顯著簡化了電控系統的組裝流程，提升了平台複用性並縮短了開發週期。我們亦已將功率磚架構擴展至動力域和底盤域中的低功率汽車控制器，包括離合器控制器、電源單元（如OBC及DC-DC）、空調壓縮機控制器等子系統，並進一步提供域控制器解決方案，集成多個電子控制單元的控制功能，優化系統聯調，實現更高的整車控制效率。

概 要

截至2025年9月30日，我們直接或通過一級供應商贏得13家主機廠的50個定點。贏得主機廠的定點通常意味著我們的解決方案將集成到主機廠開發的多個車型中，並貫穿每個車型的生命週期。截至2025年9月30日，我們的解決方案已應用於82款車型，其中54款車型已進入量產階段。根據弗若斯特沙利文的資料，按裝機量計，我們的主要解決方案均處於中國市場的領先地位：

- **電機控制器**：就電機控制器而言，2024年及截至2025年9月30日止九個月，我們分別排名第11及第8。就雙電機控制器而言，截至2025年9月30日止九個月，我們排名第三；
- **主驅功率磚**：就主驅功率磚而言，2024年及截至2025年9月30日止九個月，我們分別排名第一及第二。就雙電機控制器中安裝的功率磚而言，截至2025年9月30日止九個月，我們排名第一；
- **功率模塊**：2024年及截至2025年9月30日止九個月，我們分別排名第八及第七。

除汽車應用外，依托相同的核心技術基礎，我們已將技術拓展至新興領域，例如電動垂直起降飛行器（「eVTOL」）和具身智能。這使我們的解決方案組合能夠支持新一代飛行器與機器人系統，進而拓展了我們的目標市場。

下表載列我們的主要業務摘要：



概 要

附註：

- (1) 根據弗若斯特沙利文的資料。
- (2) 截至2025年9月30日。
- (3) 我們的海外收入僅包括與海外客戶直接交易的收入。

我們的電控解決方案

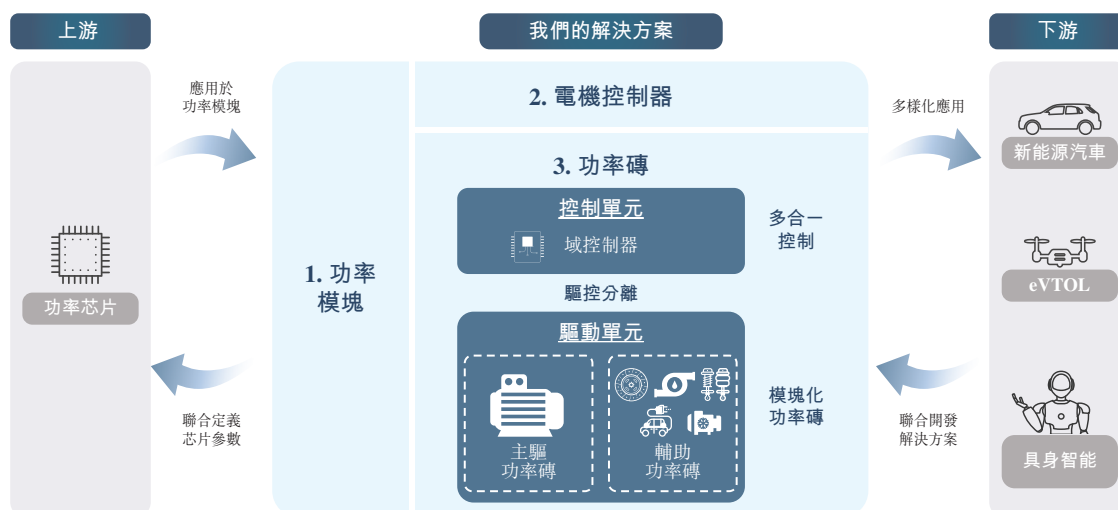
順應行業向多合一集成、驅控分離發展的趨勢，我們聚焦新能源汽車，提供靈活的電控解決方案以滿足不斷變化的市場需求。多合一集成超越傳統三合一架構，實現與輔助子系統的更深層次的機電融合，從而提高功率密度、減少零部件數量及重量，並提高系統效率。為實現這一目標，控制單元與驅動單元實現功能解耦，並將硬件標準化為模塊化單元，同時將控制功能集中於更高層級的域控制器。該架構賦予主機廠更強的靈活性，借助模塊化驅動單元外採，將內部資源更多聚焦於整車集成與軟件開發，從而加速平台迭代、降低系統成本並優化車輛性能。本質上，驅控分離確立了模塊化開發理念，為下一代多合一集成奠定基礎，形成緊湊、標準化且具備成本效益的驅動單元，與行業向平台化開發和軟件定義車輛架構的整體轉型趨勢相契合。

在此背景下，我們的解決方案組合已從傳統的功率模塊和電機控制器擴展至全面的功率磚組合，包括主驅功率磚、部署於動力域和底盤域的輔助功率磚，以及集成式域控制器。我們所有的解決方案均可靈活部署、配置並集成至新能源汽車動力總成系統，從而實現高效的跨平台複用，並加速客戶的系統開發。

在汽車領域，我們的電控解決方案主要應用於乘用車，並已拓展至商用車領域，支持多種新能源汽車動力系統架構，包括純電動汽車（「BEV」）、混合動力電動汽車（「HEV」）、插電式混合動力汽車（「PHEV」）及增程式電動汽車（「REEV」）。無論採用何種能源形式或動力架構，電氣控制系統始終是新能源汽車不可或缺的核心系統，承擔著電力轉換、電機控制及系統級協調功能。我們進一步將電控解決方案拓展至eVTOL及具身智能等新興領域，為新一代飛行器和機器人系統提供高性能、高可靠的電控解決方案，持續拓展電控技術的應用領域。

概 要

下圖列示我們的解決方案組合及其在行業價值鏈中的定位：



我們的電控解決方案及其所展現的競爭優勢，主要體現在以下幾個方面：

功率模塊。作為我們業務模式及解決方案組合的基石，功率模塊是電機控制器中最關鍵的功能零部件，負責高效處理、轉換和控制電能。我們提供的功率模塊支持各種架構和功率等級的新能源汽車。我們的功率模塊具有高功率密度、卓越的熱穩定性及易於在電機控制器及功率磚中裝配等特點，從而能夠提高系統效率和輸出功率，確保在嚴苛工況下穩定運行，並降低整體系統集成成本與複雜度。

電機控制器。我們的電機控制器基於自主研發的功率模塊，是電控系統的核心執行單元。我們的電機控制器在滿足嚴格的安全要求的同時具備高度集成、緊湊尺寸及高可靠性。依托先進的自研控制軟件，我們的電機控制器可在各類工況下實現高效的能源利用、精準的扭矩控制與穩定的性能，有助於延長續航里程、提升駕乘舒適性和適配更廣泛的使用場景。我們提供適用於單電機和雙電機配置的電機控制器。其中，我們的雙電機控制器支持在高功率密度及複雜的操作條件下對多個驅動單元進行協調控制，這需要先進的系統架構設計、更高的集成能力及可靠的控制算法，這些共同構成了更高的技術門檻。

概 要

功率磚。功率磚是一種標準化、模塊化且獨立的功率變換單元，其將核心電力電子元件集成至一個緊湊的子系統中，以實現靈活的系統級部署，為主機廠提供具成本效益、高複用性的解決方案，而非基本的功率模塊或完全定制的電機控制器。順應行業向多合一集成和驅控分離方向發展的趨勢，我們提供全面的功率磚組合，包括主驅功率磚、部署於動力域和底盤域的輔助功率磚，以及集成式域控制器。

- **主驅功率磚**。我們在業內率先推出了主驅功率磚。基於我們自主研發的功率模塊，主驅功率磚集成散熱水道、直流母線電容、電流傳感器與銅排，並可靈活配置驅動板卡及控制板卡，以形成標準化、可配置的電控系統核心模塊。我們的主驅功率磚具有高功率密度、高集成度與寬功率覆蓋度的特徵。根據弗若斯特沙利文的資料，通過持續的結構創新，我們在雙電機控制器中部署的主驅功率磚體積已壓縮至僅1.7升，較常規市場解決方案降低約30%。
- **輔助功率磚**。依托大功率主驅應用的封裝和製造技術，我們已將功率磚架構擴展至動力域和底盤域中的低功率車輛控制器，包括離合器控制器、電源單元（如OBC及DC-DC）、空調壓縮機等子系統。功率磚架構在保持高可靠性、高功率密度及易裝配性的同時，有效減少了零部件數量並簡化了製造流程。截至最後實際可行日期，我們集成離合器功率磚的電機控制器已進入量產，其他輔助功率磚已完成早期開發並穩步邁向量產。
- **域控制器**。基於功率磚架構，我們進一步提供域控制器解決方案，集成多個電子控制單元的控制功能，包括主驅電機控制器、離合器控制器、OBC和DC-DC等電源系統、油泵、懸架和空調壓縮機。域控制器的更高集成度實現了電子控制單元間的協同控制與系統級優化，在減少硬件冗餘的同時保持成本可控，進一步提升整車能效表現並優化駕駛體驗。

請參閱「業務－我們的解決方案」。

我們的研發能力

截至2025年9月30日，我們已建立一支由335名經驗豐富的研發人員組成的強大研發團隊。我們擁有行業頂尖的專家團隊，並與國內外知名機構形成長期穩定合作。我們採用平台化研發模式，實現核心技術與專業經驗在團隊內的傳承與迭代。我們依

概 要

托自主研發的設計與仿真工具鏈提升平台開發效率，通過全流程一站式測試驗證體系保障產品在各開發階段的可靠性，並建立完善的產品設計與驗證標準體系以支持複雜的全球應用場景。截至2025年9月30日，我們在中國及海外持有275項已獲授權專利，包括111項發明專利，另有116項正在審核的專利申請。

自研PEDA工具鏈。我們自主研發的高效專有工具鏈顯著提升了研發效率，並為卓越的平台化研發能力奠定基礎。憑藉此專有工具鏈，我們實現了電力電子設計自動化（「PEDA」），其中包含FreqScreen（頻域電磁兼容性建模工具）、ScanTool（系統分析與設計工具）及EMTool（模塊基板電磁設計工具）等自主研發的工具。我們的專有PEDA工具具有高計算精度、顯著快於商用軟件的處理速度以及用戶友好的數據後處理能力。這使我們能夠定義最佳工程設計閾值，在過度設計導致成本高企和設計不足損害解決方案可靠性之間取得平衡。其亦有助大幅縮短開發週期並降低研發成本，從而強化客戶項目執行能力與加速業務擴張，同時將累積的know-how轉化為代碼，推動知識標準化並提升團隊間的知識傳遞效率。

一站式測試驗證平台。我們運營著全面的一站式測試驗證平台，提供覆蓋功率芯片、功率模塊、功率磚、電機控制器及動力總成系統的端到端測試、技術分析及報告服務。我們的測試驗證中心已獲得中國合格評定國家認可委員會（「CNAS」）的認可，並已為客戶完成超過100個測試項目。我們的多個測試台架亦獲得了國際頭部主機廠的額外認證，被認可用於其嚴格的內部標準下的性能測試、可靠性驗證及部分特種測試。

嚴格的產品設計及驗證標準體系。根據弗若斯特沙利文的資料，我們亦制定了一套超過行業標準的嚴格產品設計及驗證標準體系，涵蓋高溫高濕環境、冷卻液通道磨損、加速振動測試及功率模塊可靠性驗證等領域。該企業標準旨在確保解決方案與複雜的全球應用場景兼容，助力我們的產品獲得國際客戶的廣泛認可。我們的企業標準持續迭代升級，使我們的產品質量性能保持行業領先，不斷提升我們產品在海外主機廠中的認可度。

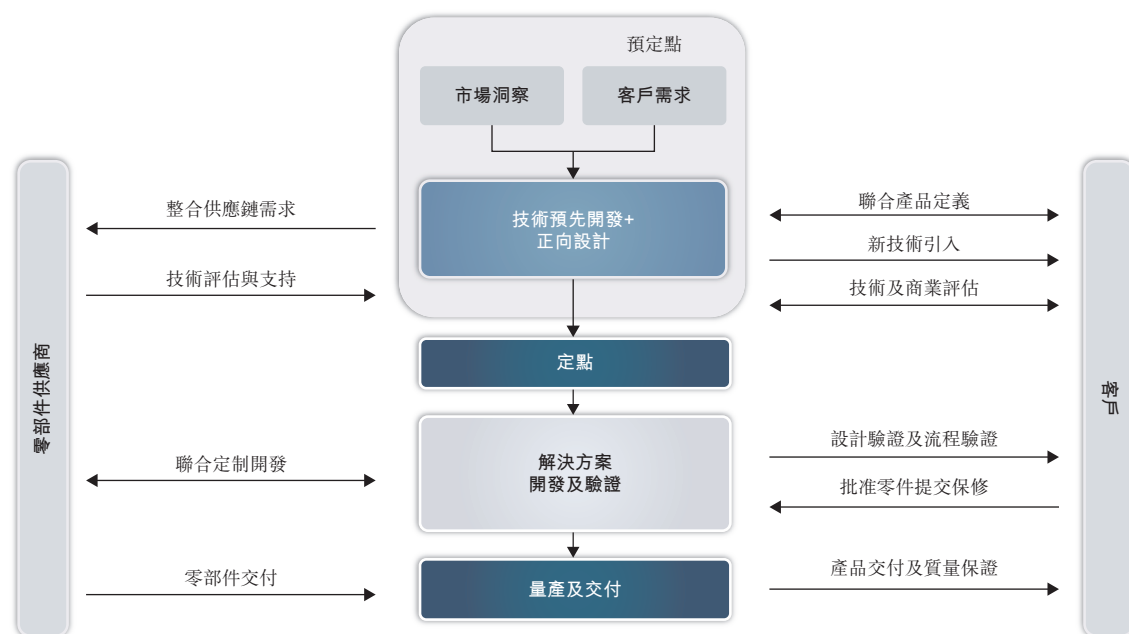
請參閱「業務－研發」。

概 要

我們的業務模式

我們的業務模式以靈活的分層解決方案組合為基礎，可精準滿足客戶的需求。功率磚出現之前，行業的電控系統解決方案主要分為兩類：其一是對內部集成能力要求極高的獨立功率模塊；其二是高度集成但定制空間有限的集成電機控制器。從功率模塊及電機控制器到模塊化功率磚，我們的產品組合讓客戶能夠選擇最適合其車型及成本要求的集成水平。對於具有內部電機控制開發能力的客戶，我們的功率模塊及功率磚可能被作為核心構件採用，以支持系統開發及平台部署。尋求一站式解決方案的主機廠及其他客戶可採購我們的系統級電機控制器，以便立即實施。此分層組合使客戶能夠在成本、性能及產品開發週期等考量因素中取得平衡，擴大我們的潛在客戶基礎，並提高我們在整個行業價值鏈中的戰略地位。

下圖列明我們提供解決方案的一般業務流程：



我們以市場洞察及客戶需求為導向，利用正向設計能力進行技術預研，專注於電控解決方案底層技術的開發。在此階段，我們與客戶緊密合作，共同定義產品、將新技術引入其車輛設計，並進行全面的技術和商業評估，以確保產品的可行性和商業可行性。同時，我們與上游供應商合作進行技術評估，以確保我們的設計得到高質量零部件和一體化供應鏈的支持。

概 要

在獲得定點後，我們將進行解決方案開發及驗證，包括嚴格的設計及工藝驗證，以量身訂製適合整車集成的規格。同時，我們與供應商共同開發定制零部件，以保證供應鏈就緒並與生產需求保持一致。驗證成功後，我們將進行大規模生產及交付，並專注於質量保證、高效生產和及時交付。

請參閱「業務－我們的業務模式」。

我們的技術

我們的正向設計能力，奠定了涵蓋功率模塊、電機控制器及功率磚的分層解決方案組合基礎。依托我們自研設計工具鏈及一站式測試驗證平台，我們形成了具有強大技術優勢的解決方案組合，主要體現在以下幾個方面：

功率模塊。我們的底層創新優化了熱性能和電氣性能，實現了更緊湊且更具成本效益的功率模塊方案設計，為我們的電控系統架構奠定堅實的技術基礎。值得一提的是，我們的功率模塊支持的最高芯片工作溫度為200°C，展現出卓越的耐用性，可在秒級功率循環條件下實現超過440,000次循環壽命，而根據弗若斯特沙利文的資料，該數據的行業平均水平分別為175°C及50,000至60,000次循環壽命，我們的功率模塊為新能源汽車應用提供持續的高輸出功率、更長的使用壽命、更高的駕駛可靠性以及更低的維護需求。以功率模塊為基礎，集成關鍵功能零部件（包括電流傳感器、片上溫度傳感器及驅動電路板），裝配形成功率磚或電機控制器。這種模塊化的裝配形式進一步降低了製造成本並提升下游解決方案的可靠性。

電機控制器及主驅功率磚。以功率模塊為基礎，我們提供電機控制器及主驅功率磚，此類產品需對熱管理、電性能及組裝效率三大核心指標進行並行優化。通過在功率磚中嵌入創新設計的四通道冷卻配置，我們實現了功率模塊和直流母線電容的雙面液冷，從而提高散熱效率並支持更高的功率密度和可靠性。根據弗若斯特沙利文的資料，相較於傳統單面架構，我們的設計可在電容溫度高達120°C的環境下持續運作，此溫度高於業界平均值105°C，且不會影響電容的使用壽命。我們亦採用激光焊接技術減少機械連接接口數量，從而打造出更緊湊、更穩固的系統。我們的無磁芯電流傳感器是一項關鍵的差異化技術。與傳統的霍爾傳感器相比，這種無磁芯電流傳感器的體積更小、帶寬更寬且瞬態響應更快，可實現更緊湊的功率磚設計，從而顯著提高其與整車級系統的組裝兼容性。根據弗若斯特沙利文的資料，通過結構優化，我們雙電機控制器的主驅功率磚實現了僅1.7升的緊湊體積，較傳統市場解決方案縮小約30%。此

概 要

外，我們的功率磚已通過驗證，在嚴苛的驅動工況下具有強大的抗振性，在惡劣的機械環境中維持穩定的性能。憑藉我們優化的系統架構，我們的雙電機控制器實現61.5 kVA/L的標桿級功率密度，可為整車佈局節省更大的空間。這種兼具緊湊性、熱穩定性和機械可靠性的特性，使我們的解決方案於2024年成功獲得了一家全球領先主機廠的定點，在滿足客戶嚴苛技術要求的同時，實現在狹小與不規則空間中的佈局。

域控制器。我們將技術延伸至整車集成，開發的域控制器將多種控制功能（如電機控制、離合器、OBC及懸架控制）整合到高度集成的電路板上。這種多合一架構顯著減少了芯片數量，簡化線束佈局並降低了系統成本。配合統一的多域控制軟件，可在不同的駕駛條件下實現更智能的能源管理、提升乘坐舒適性並增強運行安全性。

請參閱「業務－我們的技術」。

盈利路徑

我們一個充滿活力且結構性擴張的市場中運營，隨著新能源汽車的迅速普及以及電驅動架構不斷向更高集成度發展，對電控系統的需求也隨之增長。通過將我們的能力與行業的發展軌跡相結合，我們已迅速將我們的解決方案商業化，於整個往績記錄期間確保跨車型的廣泛採用及業務快速增長。

下表載列我們在所示期間按業務線劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度				截至9月30日止九個月			
	2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)				(未經審計)		(未經審計)	
電機控制器.....	138,176	86.5	956,539	82.5	548,394	83.4	979,131	80.5
功率磚	9,661	6.0	178,885	15.4	90,584	13.8	158,588	13.0
功率模塊.....	448	0.3	4,310	0.4	1,338	0.2	49,048	4.0
研發服務及其他 ⁽¹⁾ ..	11,551	7.2	19,218	1.7	17,278	2.6	30,641	2.5
總計	159,836	100.0	1,158,952	100.0	657,594	100.0	1,217,408	100.0

附註：

(1) 研發服務及其他主要包括為客戶進行的定制開發項目。

概 要

截至2025年9月30日，我們直接或通過一級供應商贏得13家主機廠的50個定點。同時，我們的解決方案已應用於23個汽車品牌的82款車型，其中54款車型已進入量產。

下表載列我們在所示期間的電控解決方案銷量：

	截至12月31日止年度		截至9月30日
	2023年	2024年	止九個月 2025年
銷量			
— 電機控制器(台).....	31,925	308,619	384,290
— 功率磚(套).....	2,180	87,519	156,312
— 功率模塊(片).....	497	6,608	76,089
各年／期內獲得定點.....	19	15	10
各年／期內進入量產的車型 ⁽¹⁾	5	26	22

附註：

- (1) 各年／期內進入量產的車型數量指該年度或期間新增進入量產的車型數量，不包含先前年度已進入量產的車型以及基於上一代車型升級或迭代的車型。

儘管如上文所述，我們仍處於擴大業務規模的早期階段。在產業鏈中尋求紮根的過程中，我們策略性地將建立長期競爭力的優先級置於短期盈利之上。我們投入了較高的前期成本，主要用於採購及研發活動。這些投資對於滿足嚴苛的技術驗證與認證流程至關重要，同時有助於建立我們在主機廠與一級供應商中的技術公信力與品牌認知度。在我們的早期開發階段，我們有選擇地優先考慮與領先主機廠的合作，因為參與其供應鏈不僅可以增強我們的行業認可度，還可以讓我們在以供應商資格認證流程長及供應商轉換成本高為特點的生態系統中佔據一席之地。

在此基礎上，以下關鍵措施推動我們實現盈利：(i)把握市場擴張機遇，利用解決方案滲透推動有機增長；(ii)通過深化及拓展與主機廠的合作及擴大我們在海外市場的佈局來擴大客戶基礎；(iii)通過擴大跨車輛系統的部署並進入新興的非汽車市場(如

概 要

eVTOL及具身智能)，使我們的解決方案及應用場景多樣化；(iv)通過設計優化、規模擴張增強規模經濟、深化核心零部件本地化與國產化替代實現降本；及(v)通過提升研發及行政效率來提升經營效率。

請參閱「業務－盈利路徑」。

銷售及營銷

遵循市場慣例，我們主要與主機廠客戶及一級供應商合作。在與主機廠客戶的合作中，我們通常簽訂框架協議，據此，由主機廠指定特定的一級供應商直接與我們協作。我們與這些一級供應商共同開發定制化解決方案，以滿足主機廠客戶的特定技術與項目需求。該合作模式使我們能深入理解主機廠客戶的需求，並建立長期、充滿信任的合作關係。

此外，我們亦向一級供應商提供解決方案，使其能將我們的產品整合至其系統級產品中，進而供應給主機廠客戶。通過與這些獨立一級供應商的直接合作，我們得以將解決方案的觸及範圍擴展至更廣泛的主機廠群體，並持續推動全球業務版圖的拓展。

請參閱「業務－銷售及營銷」。

定價

我們採用以市場為導向的定價框架，在確定我們解決方案的報價時綜合考慮多種因素，包括解決方案成本、技術要求、現行市場基準、行業競爭、客戶需求規模、競爭對手定價以及長期合作夥伴關係的戰略價值。我們可能會不時調整定價政策，以確保與技術進步、不斷變化的客戶偏好以及競爭格局變化保持一致。

我們的生產

截至2025年9月30日，我們在中國運營四個生產基地，分別位於柳州、蕪湖、嘉興及重慶。我們的生產基地具備涵蓋功率模塊、功率磚及電機控制器的全方位製造能力，支持我們核心產品的穩定與規模化供應，同時提升生產效率和質量管控水平。

概 要

下表載列截至2025年9月30日的生產基地的主要資料：

生產基地	投產時間	主要產品	生產線數量	建築面積 (平方米)
柳州	2020年5月	電機控制器及功率磚	4	11,426
蕪湖	2024年11月	電機控制器	2	13,890
嘉興	2024年3月	電機控制器、 功率模塊及功率磚	4	55,470
重慶	2025年7月	電機控制器及功率磚	1	9,600

下表載列按業務線劃分我們生產基地在所示期間的設計產能、實際產量及利用率：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月		
	2023年			2024年			2025年		
	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾
	<i>(生產單位：千個/件/包；利用率：百分比)</i>								
電機控制器 ⁽⁴⁾	113	42	37.3	494	374	75.7	683	388	56.8
功率模塊 ⁽⁵⁾	-	-	-	171	69	40.3	190	124	65.3
功率磚 ⁽⁶⁾	-	-	-	62	54	87.3	317	296	93.5
總計⁽⁷⁾	113	42	37.3	727	497	68.3	1,190	808	67.9

附註：

- (1) 各年/期間的設計產能按以下假設計算：(i)所有生產線滿理論負荷運行；(ii)生產設施每年運行天數按每月日曆天數減去四天及法定節假日計算，2023年至2024年為307天，截至2025年9月30日止九個月約為228天，於各年/期間根據生產線的實際投產月數比例減少；見下文附註(5)及(6)；及(iii)各設施每天運行約21小時，已考慮換班及產品型號調整的停機時間，設備綜合效能估計為75%-80%。根據弗若斯特沙利文的資料，此做法符合市場慣例。
- (2) 各年/期間的實際產量指該年/期間內生產的解決方案總量。

概 要

- (3) 各年／期間的產能利用率為實際產量除以同年／期間設計產能。
- (4) 2023年，我們的電機控制器生產仍處於產能爬坡階段。2024年，受業務增長帶動銷售量提升及相應生產需求驅動，我們的電機控制器生產線的設計產能與實際產量均實現增長。截至2025年9月30日止九個月期間，設備利用率出現下滑，主要是由於行業典型的季節性規律，弗若斯特沙利文表示我們通常在每年下半年客戶需求逐步增加。請參閱「業務－季節性」。
- (5) 我們於2024年6月建立了自有功率模組產能，在此之前，我們主要依賴第三方製造商進行功率模組生產。因此，2024年的數據僅反映我們自身業務的前七個月，並無2023年的產能數據。我們自行生產的功率模塊作為獨立解決方案售予客戶，並在內部用於整合至功率磚及電機控制器。隨著產能根據客戶需求逐步爬坡，2025年產能利用率穩步增長。2025年，我們的模塊生產線搬遷，導致停產一個月。因此，2025年的設計產能僅反映八個月的實際產能。
- (6) 我們於2024年10月建立了功率磚的內部產能，在此之前我們主要依賴第三方製造商生產功率磚。因此，2024年的數據僅反映我們自身業務的前三個月，並無2023年的產能數據。2024年至截至2025年9月30日止九個月，利用率持續提高，主要由於我們的功率磚解決方案的客戶需求不斷增加。
- (7) 我們正在通過在嘉興建設新生產基地來擴大製造產能，計劃投資約人民幣130.0百萬元。該基地旨在增強我們在功率模塊、功率磚及電機控制器方面的產能。建成後，預計該基地將配備總年產能達1.2百萬片的下一代功率模塊及電機控制器生產線。上述生產線計劃於2026年第一季度投入運營。

此外，考慮到廠房空間利用、能耗、生產效率及市場需求等因素，我們與部分可靠的第三方製造商合作，協助生產功率模塊及PCBA。我們實行嚴格的供應商管理體系，包括資質審核、現場審核及來料檢驗，以確保產品一致性和合規性。此舉有助於我們優化產能、提升成本效率，並保持對客戶需求的靈活響應能力。

請參閱「業務－我們的生產」。

我們的優勢

我們相信，我們的業務成功及市場領先地位源於以下主要優勢：

- 技術驅動型電控解決方案供應商，具備經市場驗證的商業化成果和平台拓展能力；
- 利用正向設計能力提供技術優勢強大的分層解決方案組合；

概 要

- 深度協同的合作夥伴關係培養客戶忠誠度並推動長期增長；
- 優質供應商生態系統加強技術優勢及供應鏈穩定性；
- 貼近客戶的生產佈局及強大的質量控制系統；及
- 經驗豐富且富有遠見的管理團隊以及強大的股東基礎。

請參閱「業務－我們的優勢」。

我們的戰略

我們計劃實施以下戰略以鞏固及提升我們的行業領先地位：

- 以技術創新推動解決方案多元化；
- 以高效、本地化營運與交付體系實施全球化戰略；
- 優化精益運營，打造成本、質量與交付的持久優勢；及
- 通過戰略投資與生態系統合作，實現可持續發展。

請參閱「業務－我們的戰略」。

我們的客戶及供應商

我們的客戶主要包括汽車主機廠及一級供應商。於往績記錄期間，我們於各年度／期間來自五大客戶的收入分別為人民幣137.5百萬元、人民幣1,066.9百萬元及人民幣1,146.4百萬元，分別佔各年度／期間總收入的86.1%、92.0%及94.0%。於往績記錄期間，我們於各年度／期間來自最大客戶的收入分別為人民幣47.9百萬元、人民幣422.3百萬元及人民幣768.4百萬元，分別佔各年度／期間總收入的30.0%、36.4%及63.1%。有關我們主要客戶相關風險的詳情，請參閱「風險因素－業務及行業相關的風險－鑒於汽車行業本身存在高度集中性以及我們在電控解決方案方面與相對較小的主要客戶群體的深度整合，任何主要客戶合作的損失或減少都可能使我們面臨重大的收入波動和財務風險」。

概 要

我們的供應商主要包括零件供應商。於往績記錄期間，我們於各年度／期間向五大供應商採購的金額分別為人民幣165.2百萬元、人民幣796.3百萬元及人民幣525.2百萬元，分別佔各年度／期間採購總額的66.2%、59.2%及48.5%。於往績記錄期間，我們於各年度／期間向最大供應商採購的金額分別為人民幣95.4百萬元、人民幣297.4百萬元及人民幣186.3百萬元，分別佔各年度／期間採購總額的38.2%、22.1%及17.2%。有關我們主要供應商的風險，請參閱「風險因素－業務及行業相關的風險－我們可能因依賴數量有限的零部件供應商而面臨供應鏈風險」。

我們於2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月的前五大客戶之一客戶D於截至2025年9月30日止九個月亦為我們的供應商。我們截至2025年9月30日止九個月的前五大客戶之一客戶H於2023年及2024年亦為我們的供應商。

請參閱「業務－我們的客戶」、「業務－我們的供應商」及「業務－重疊客戶及供應商」。

競爭

我們所在的電控行業主要受不斷增長的新能源汽車行業需求所推動。根據弗若斯特沙利文的資料，於2020年至2024年，全球電控市場規模由人民幣3,831億元擴大至人民幣4,463億元，並預計於2030年將達至約人民幣6,084億元。根據弗若斯特沙利文的資料，中國新能源汽車電控市場的特點是競爭格局相對分散。該行業的主要競爭驅動因素為系統集成能力、功率器件及控制算法技術的進步以及可靠性驗證體系的穩健性。

憑藉我們的正向設計專長、電控方面堅實的底層技術、強大的製造及質量控制以及對關鍵行業趨勢的積極關注，我們於往績記錄期間實現了快速業務增長並已在把握重大未來機遇上做好充分準備。根據弗若斯特沙利文的資料，按中國裝機量計，就電機控制器而言，2024年及截至2025年9月30日止九個月，我們分別排名第十一及第八；就主驅功率磚而言，2024年及截至2025年9月30日止九個月，分別排名第一及第二；及就功率模塊而言，2024年及截至2025年9月30日止九個月，分別排名第八及第七。憑藉不斷進步的技術、廣泛的解決方案組合以及緊密的客戶合作，我們旨在鞏固我們的市場地位並進軍新興市場，從而實現持續增長。

請參閱「行業概覽」。

概 要

歷史財務資料概要

綜合損益表

下述載列我們於所示年度／期間的經營業績概要：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審計)			
收入	159,836	1,158,952	657,594	1,217,408
銷售成本.....	(173,178)	(1,144,209)	(651,656)	(1,176,168)
(毛損)／毛利.....	(13,342)	14,743	5,938	41,240
其他收入及收益	23,839	30,511	24,426	20,164
銷售及分銷開支	(11,574)	(14,385)	(10,155)	(16,861)
行政開支.....	(100,724)	(134,566)	(86,134)	(132,714)
研發開支.....	(126,477)	(205,699)	(131,758)	(129,815)
金融資產及合同資產減值(虧損)／ 收益淨額.....	(2,739)	(7,966)	(5,175)	790
其他開支.....	(707)	(1,169)	(1,056)	(2,011)
財務成本.....	(5,456)	(16,484)	(9,536)	(37,880)
除稅前虧損.....	(237,180)	(335,015)	(213,450)	(257,087)
所得稅開支.....	—	—	—	—
年／期內虧損	(237,180)	(335,015)	(213,450)	(257,087)

請參閱「財務資料－我們經營業績主要組成部分的描述」。

概 要

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告會計準則呈列的綜合損益及其他全面收益表，我們使用並非國際財務報告會計準則所規定或並非按國際財務報告會計準則所呈列的年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）、EBITDA（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量），並經[編纂]及股份支付所調整，作為額外財務計量以評估我們的經營表現。

我們相信此等非國際財務報告準則計量有助識別我們業務的相關趨勢，並為投資者及其他人士在了解及評估我們的經營業績時提供有用數據。然而，年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）、EBITDA（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）作為分析工具具有重大局限。評估我們經營及財務表現時，閣下不應將該等非國際財務報告準則計量與根據國際財務報告準則會計準則計算的任何財務表現計量分開考慮或視為替代指標。「年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）」、「EBITDA（非國際財務報告準則計量）」及「經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）」並未根據國際財務報告會計準則進行界定，與其他公司所採用相若名稱的計量指標可能不具有可比性。

我們將年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為年／期內虧損，並經[編纂]開支及股份支付所調整。[編纂]開支主要包括就[編纂]和[編纂]所產生的專業費用。我們將EBITDA（非國際財務報告準則計量）定義為年／期內虧損，並就(i)物業、廠房及設備折舊、(ii)使用權資產折舊、(iii)無形資產攤銷、(iv)財務成本、(v)銀行利息收入及(vi)所得稅開支進行了調整。我們將經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）定義為經[編纂]開支及股份支付所調整的EBITDA（非國際財務報告準則計量）。

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年／期內虧損	(237,180)	(335,015)	(213,450)	(257,087)
就以下各項調整：				
[編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
股份支付	28,627	27,821	22,225	20,734
年／期內經調整淨虧損 (非國際財務報告準則計量)	<u>(208,553)</u>	<u>(307,194)</u>	<u>(191,225)</u>	<u>(231,812)</u>

概 要

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審計)			
年／期內虧損	(237,180)	(335,015)	(213,450)	(257,087)
就以下各項調整：				
物業、廠房及設備折舊	21,386	41,041	28,528	47,925
使用權資產折舊	6,863	9,284	6,318	7,663
無形資產攤銷	3,371	3,685	2,810	2,273
財務成本	5,456	16,484	9,536	37,880
銀行利息收入	(1,461)	(2,696)	(2,049)	(1,699)
所得稅開支	—	—	—	—
EBITDA (非國際財務				
報告準則計量)	(201,565)	(267,217)	(168,307)	(163,045)
就以下各項調整：				
[編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
股份支付	28,627	27,821	22,225	20,734
經調整EBITDA (非國際財務				
報告準則計量)	(172,938)	(239,396)	(146,082)	(137,770)

概 要

綜合財務狀況表

下表載列截至所示日期摘選自我們綜合財務狀況表的若干資料：

	截至12月31日		截至9月30日
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)
非流動資產			
物業、廠房及設備	143,807	395,254	664,172
使用權資產	37,202	39,002	30,722
無形資產	5,884	4,171	7,115
以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的債務投資	20,087	-	10,018
以公允價值計量且其變動計入 損益的金融資產	6,725	14,822	20,160
其他非流動資產	17,963	16,788	20,511
非流動資產總值	231,668	470,037	752,698
流動資產			
存貨	190,982	470,469	493,631
貿易應收款項	129,726	518,736	473,714
應收票據	324	22,008	23,522
以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的金融資產	10,263	141,692	425,746
預付款項、其他應收款項及其他資產	67,724	93,157	64,732
合同資產	-	843	6,067
以公允價值計量且其變動計入 損益的金融資產	180,910	-	426,968
現金及現金等價物	231,334	203,847	499,782
流動資產總值	811,263	1,450,752	2,414,162
流動負債			
貿易應付款項及應付票據	103,095	481,703	615,593
其他應付款項及應計費用	61,379	121,022	160,863
對其他投資者的負債	-	91,585	155,961
合同負債	5,775	31,766	58,787
計息銀行借款	121,817	659,700	761,563
租賃負債	7,844	9,400	4,683
流動負債總額	299,910	1,395,176	1,757,450
流動資產淨值	511,353	55,576	656,712
非流動負債			
計息銀行借款	42,066	92,746	619,024
遞延收益	7,697	18,820	38,609
租賃負債	10,234	10,458	7,297
撥備	799	4,377	8,070
非流動負債總額	60,796	126,401	673,000
資產淨值	682,225	399,212	736,410
權益			
母公司擁有人應佔權益			
實收資本／股本	2,942	30,000	34,703
儲備	665,053	365,327	695,124
	667,995	395,327	729,827
非控股權益	14,230	3,885	6,583
總權益	682,225	399,212	736,410

概 要

我們的流動資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣511.4百萬元減少89.1%至截至2024年12月31日的人民幣55.6百萬元，主要是由於以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少，以及貿易應付款項及應付票據、對其他投資者的負債、合同負債及計息銀行借款增加，部分被以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產、預付款項、其他應收款項及其他資產、存貨以及貿易應收款項增加所抵銷。我們的流動資產由截至2023年12月31日的人民幣811.3百萬元增加78.8%至截至2024年12月31日的人民幣1,450.8百萬元，主要是由於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產、預付款項、其他應收款項及其他資產、存貨以及貿易應收款項增加，部分被以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣55.6百萬元大幅增加至截至2025年9月30日的人民幣656.7百萬元，主要是由於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產、以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產以及現金及現金等價物增加，部分被預付款項、其他應收款項及其他資產以及貿易應收款項減少，以及貿易應付款項及應付票據和計息銀行借款增加所抵銷。我們的流動資產由截至2024年12月31日的人民幣1,450.8百萬元增加66.4%至截至2025年9月30日的人民幣2,414.2百萬元，主要是由於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產、以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產以及現金及現金等價物增加，部分被預付款項、其他應收款項及其他資產以及貿易應收款項減少所抵銷。

我們的資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣682.2百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣399.2百萬元，主要是由於貿易應付款項及應付票據、對其他投資者的負債及計息銀行借款增加和以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少，部分被物業、廠房及設備、存貨、貿易應收款項及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產增加所抵銷。我們的資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣399.2百萬元增至截至2025年9月30日的人民幣736.4百萬元，主要是由於物業、廠房及設備、以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產、以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產以及現金及現金等價物增加，部分被貿易應付款項及應付票據以及計息銀行借款增加所抵銷。

請參閱「財務資料－綜合財務狀況表選定項目的討論」。

綜合現金流量表

下表載列我們於所示期間的現金流量：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審計)			
經營活動所用現金流量淨額.....	(253,807)	(635,098)	(420,401)	(214,200)
投資活動(所用)／所得現金淨額 .	(284,203)	(70,007)	25,535	(711,015)
融資活動所得現金淨額	616,224	677,949	488,584	1,219,435
年／期初現金及現金等價物	152,333	231,334	231,334	203,847
年／期末現金及現金等價物	231,334	203,847	324,995	499,782

請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」。

概 要

主要財務比率

下表載列我們於所示期間的主要財務比率：

	截至12月31日		截至9月30日
	2023年	2024年	2025年 (未經審計)
收入增長率(%).....	不適用	625.1	85.1
毛利率／(毛損率)(%) ⁽¹⁾	(8.3)	1.3	3.4
流動比率(倍) ⁽²⁾	2.7	1.0	1.4
速動比率(倍) ⁽³⁾	2.1	0.7	1.1

附註：

- (1) 按年內／期內毛利除以收入計算得出。
- (2) 流動比率指截至相同日期的流動資產除以流動負債。
- (3) 按截至年末／期末的流動資產總值(不含存貨)除以流動負債總額計算得出。

主要風險因素概要

我們的業務及[編纂]涉及本文件「風險因素」一節所載的若干風險。閣下在決定投資我們的股份之前，應細閱整節。我們面臨的部分主要風險包括：

- 我們不能保證未來電控解決方案市場會如我們預期般迅速發展以支持我們的增長，亦不能保證行業趨勢和客戶接受度會朝著對我們有利的方向發展。如果對這些解決方案的需求停滯不前或增長速度慢於預期，我們的業務、財務狀況和經營業績可能會受到不利影響。
- 我們未來的業務和競爭地位取決於我們不斷創新和高效開發先進電控解決方案的能力，以滿足不斷變化的客戶和監管要求。未能及時、具有成本效益地增強現有解決方案或推出新解決方案可能會導致機會損失和行業領導地位減弱。
- 電控行業競爭激烈且變革迅速。未能有效應對競爭壓力或行業趨勢可能會對我們的市場份額、業務、財務狀況和經營業績產生不利影響。

概 要

- 我們已產生淨虧損，且在不久的將來可能無法實現或維持盈利。
- 我們為獲得主要主機廠的定點項目投入了大量資源。然而，無法保證這些努力能夠持續轉化為量產或穩定的業務關係。

請參閱「風險因素」。

與我們單一最大股東集團的關係

截至最後實際可行日期，沈博士(i)直接持有本公司已發行股本總額的約9.54%；及(ii) (作為上海捷驅、上海執驅、上海卓驅、上海捷陸、上海臨頓及上海興驅各自的普通合夥人) 控制本公司投票權合計約21.25%。因此，沈博士截至最後實際可行日期有權行使約30.79%已發行股本總額所附投票權。

緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，沈博士應有權行使約[編纂]%已發行股本總額所附投票權。因此，於[編纂]後，沈博士連同上海捷驅、上海執驅、上海卓驅、上海捷陸、上海臨頓及上海興驅將繼續為我們的單一最大股東集團，且本公司於[編纂]後將不會有任何上市規則所界定的控股股東。

[編纂]前投資

我們已進行多輪[編纂]前投資。請參閱「歷史、發展及公司架構—[編纂]前投資」。

申請於聯交所[編纂]

我們已向上市委員會申請批准根據[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)及將由境內非上市股份轉換的H股[編纂]及買賣，提出申請的依據為(其中包括)我們符合上市規則第8.05(3)條的市值／收入測試，經參照(i)我們截至2025年12月31日止年度的收入超過500百萬港元，及(ii)按[編纂]計算，我們於[編纂]時的預期市值超過40億港元。

概 要

股息及股息政策

於往績記錄期間，本公司未支付或宣派任何股息。任何未來派付股息的決定由董事會酌情決定，並可能基於多項因素，包括我們未來的營運及盈利、資本要求及盈餘、整體財務狀況、合同限制及董事會可能認為相關的其他因素。據我們的中國法律顧問告知，我們所賺取的任何未來利潤淨額均將在董事會制定利潤分配計劃並經股東於股東會上批准後，用於支付或宣派股息。然而，該利潤淨額必須先用於彌補過往累計虧損，之後，我們將有義務提取利潤淨額的10%至法定公積金，直至該法定公積金達到我們註冊資本的50%以上。

[編纂]開支

[編纂]開支包括[編纂]產生的專業費用、[編纂]和其他費用。我們預計將產生約[編纂]百萬港元的[編纂]開支（基於指示性[編纂]範圍的中位數並假設[編纂]未獲行使），該開支約佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%。我們估計[編纂]開支包括約[編纂]百萬港元的[編纂]費用及[編纂]百萬港元的[編纂]開支。在總[編纂]開支中，約[編纂]百萬港元將直接歸屬於股份[編纂]，該部分開支將於[編纂]完成後從權益中扣除；其餘約[編纂]百萬港元將於綜合全面收益表支銷。上述[編纂]開支為最新實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與該估計存在差異。

[編纂]統計數據

下表所載統計數據乃基於假設(i)[編纂]已完成及[編纂]中新[編纂][編纂]股H股；(ii)[編纂]未獲行使；及(iii)於[編纂]完成後已[編纂]及發行在外[編纂]股股份：

基於最高[編纂]
每股股份[編纂]港元

緊隨[編纂]完成後我們股份的市值 ⁽¹⁾	[編纂]百萬港元
我們H股的市值 ⁽²⁾	[編纂]百萬港元
每股未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值 ⁽³⁾	[編纂]港元

概 要

附註：

- (1) 緊隨[編纂]完成後我們股份市值的計算乃基於假設緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）預期將[編纂][編纂]股H股。
- (2) 市值計算乃基於假設緊隨[編纂]完成後預期將[編纂][編纂]股H股。
- (3) 本公司權益持有人應佔本集團每股未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃基於緊隨[編纂]完成後已[編纂][編纂]股股份計算，但不計及可能根據行使[編纂][編纂]的任何股份或本公司可能配發、[編纂]或購回的任何股份。

未來計劃及[編纂]用途

假設[編纂]未獲行使及假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即本文件所載指示性[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數），經扣除我們於[編纂]中已付及應付的[編纂]、費用及估計開支後，我們估計將收到的[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。

我們擬將[編纂]的[編纂]淨額用作以下用途：

- 約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於加速現有產品、新產品以及前瞻性技術的創新及研發，進一步提升研發能力及豐富我們的產品矩陣；
- 約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於提升國內交付能力、優化智能系統、加強精益管理能力及營運效率；
- 約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於推進我們的國際化戰略，深化我們在海外市場影響力及建設本地化能力；
- 約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於與產業價值鏈及新興前沿領域的領先科技企業孵化深度戰略合作；

概 要

- 約[編纂]百萬港元(相當於[編纂]淨額的[編纂]%)將用於償還短期銀行借款及潛在投資；及
- 約[編纂]百萬港元(相當於[編纂]淨額的[編纂]%)將用作營運資金及其他一般公司用途。

請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

近期發展及無重大不利變動

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9月30日(即往績記錄期間結束日期)以來並無重大不利變動，且自2025年9月30日以來概無發生任何嚴重影響本文件附錄一會計師報告所載資料的事件。