

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

Hangzhou Yodosmart Automotive Technology Co., Ltd. 杭州雲動智能汽車技術股份有限公司

(「本公司」)

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的申請版本

警告

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

本申請版本為草擬本，其內所載資料並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即表示閣下知悉、接納並向本公司、其保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員須在香港或任何其他司法權區進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在實際最終的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本申請版本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提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不旨在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦無意構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬公司、顧問或包銷商概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬投資者提出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，即使提出申請亦不予接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州份證券法例註冊；
- (j) 由於本文件的登載或本文件所載任何資料的發佈可能受到法律限制，故閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據呈交香港公司註冊處註冊的本公司招股章程作出投資決定。招股章程的文本將於發售期內向公眾刊發。

重要提示

重要提示：倘若閣下對本文件任何內容如有任何疑問，應獲得獨立專業意見。

Hangzhou Yodosmart Automotive Technology Co., Ltd. 杭州雲動智能汽車技術股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]數目：[編纂]股H股(視乎[編纂]行使與否而定)

[編纂]數目：[編纂]股H股(可予[編纂])

[編纂]數目：[編纂]股H股(可予[編纂]及視乎[編纂]行使與否而定)

最高[編纂]：每股[編纂][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(須於申請時以港元繳足，多繳款項可退還)

面值：每股H股人民幣1.00元

[編纂]：[編纂]

獨家保薦人、[編纂]



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

本文件副本連同附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件」所述文件，已按照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定由香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預計[編纂]將由[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司於[編纂]或前後或訂約方可能協定的較後時間釐定，惟無論如何不遲於[編纂]中午十二時正。[編纂]將不會超過每股[編纂][編纂]港元且目前預計不會低於每股[編纂][編纂]港元。倘[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司因任何理由而未能於截至[編纂]中午十二時正協定[編纂]，則[編纂]將不會進行並告失效。[編纂]的申請人在申請時(視乎申請渠道而定)可能就每股[編纂]支付最高[編纂][編纂]港元，另加1%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費。

[編纂](為其本身及代表[編纂])經本公司同意後，可於截止遞交[編纂]申請當日上午或之前，隨時調低[編纂][編纂]的[編纂]數目及/或本文件所述指示性[編纂]範圍。於該情況下，會於作出有關調減決定後盡早且無論如何不遲於截止遞交[編纂]申請當日上午，在聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.yodosmart.com刊登調減[編纂]數目及/或調低指示性[編纂]範圍的通知。有關詳情請參閱本文件「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」各節。

[編纂]在決定[編纂]前，須仔細考慮本文件所載的全部資料，包括「風險因素」一節所載的風險因素。

若於[編纂]上午八時正前出現若干理由，[編纂](為其本身及代表[編纂])可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。該等情況的進一步詳情載於本文件「[編纂]—[編纂]—[編纂]—[編纂]」一節。

[編纂]並無亦不會根據《美國證券法》或美國任何州證券法登記，且不得於美國境內或向美國人士(定義見S規例)或以其名義或為其利益[編纂]、出售、抵押或轉讓，惟根據《美國證券法》登記豁免則除外。[編纂]可依據S規例在美國境外以離岸交易方式[編纂]、出售或交付。

[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]

預期時間表

[編纂]

目 錄

致[編纂]的重要通知

本文件由本公司僅就[編纂]及[編纂]而刊發，並不構成出售[編纂]以外任何證券的[編纂]或招攬認購或購買上述任何證券的[編纂]。在任何其他司法權區或在任何其他情況下，本文件不得用作亦不構成[編纂]出售或招攬[編纂]或購買任何證券。概無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法權區[編纂][編纂]或派發本文件。於其他司法權區派發本文件以及[編纂]及銷售[編纂]須受限制，除非已根據該等司法權區適用證券法向有關證券監管機構登記或獲其授權或就此獲其豁免，否則不得進行上述活動。

閣下應僅依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與本文件所載者不同的資料。閣下不應將任何並非載於本文件的資料或所作聲明視為已獲我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級人員、僱員、代理或彼等任何代表或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。

頁次

預期時間表.....	iii
目錄.....	vii
概要.....	1
釋義.....	17
技術詞彙表.....	27
前瞻性陳述.....	35
風險因素.....	37
豁免嚴格遵守上市規則.....	67
關於本文件及[編纂]的資料.....	70
董事及參與[編纂]的各方.....	75
公司資料.....	78
行業概覽.....	80

目 錄

	頁次
監管概覽.....	99
歷史、發展及公司架構	118
業務	131
與控股股東的關係	221
董事及高級管理層	224
股本	235
主要股東.....	238
財務資料.....	240
未來計劃及[編纂]用途	283
[編纂]	288
[編纂]的架構	302
如何申請[編纂].....	312
附錄一 – 會計師報告	I-1
附錄二 – 未經審核[編纂]財務資料.....	II-1
附錄三 – 組織章程細則概要	III-1
附錄四 – 法定及一般資料.....	IV-1
附錄五 – 送呈公司註冊處處長及展示文件.....	V-1

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本節為概要，故並不包含所有有可能對閣下而言屬重要的資料。閣下在決定[編纂][編纂]前務請閱讀本文件全文。

任何[編纂]均存在風險。[編纂][編纂]涉及的若干風險詳見「風險因素」章節。在決定[編纂][編纂]前，閣下應細閱該章節內容。

概覽

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國車載智能網聯解決方案行業的領先國產供應商。隨著汽車產業加速向更智能、更安全、更加互聯的汽車方向發展，我們認為我們有望始終站在該變革的最前沿，通過創新解決方案滿足智能網聯汽車（「智能網聯汽車」）日益增長的需求。我們的解決方案對汽車行業向軟件定義汽車的轉型至關重要，而該趨勢正推動著4G、5G、衛星通信等先進通信技術的需求增長，同時車聯網（「V2X」）技術的應用亦日益普及。

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國第三大國產車載通信解決方案供應商（市場份額：7%），按截至2024年12月31日止年度4G車載聯網控制單元出貨量計，我們的4G車載通信解決方案在所有國產供應商中位居市場首位（市場份額：7.8%）。我們在緊急呼叫解決方案領域也具有競爭優勢，按截至2024年12月31日止年度的緊急呼叫終端出貨量計，我們是第三大國產供應商（市場份額：1.0%）。憑藉我們2024年的市場增長，按截至2025年9月30日止九個月的緊急呼叫出貨量計，我們在所有國產供應商中排名第二（市場份額：1.4%）。此外，憑藉我們在車載通信解決方案領域的整體優勢，我們加快了5G車載通信解決方案的開發，截至2025年9月30日止九個月，出貨量達約2.73萬台。根據弗若斯特沙利文報告，我們已確立了國內最大的車載通信解決方案供應商之一的地位，該等解決方案以配備國產芯片的通信模組為特色。

截至2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月，我們的各種解決方案的出貨量分別達約84.86萬件、150.40萬件及129.34萬件。根據弗若斯特沙利文報告，我們已成功與2024年中國前十大整車廠中的六家以及中國前三大國產汽車品牌中的兩家建立合作夥伴關係。

於往績記錄期間，我們亦保持穩定的毛利盈利能力。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的毛利率分別為23.5%、27.4%及24.6%。

概 要

業務模式

隨著汽車行業向更智能、更加互聯汽車方向發展，我們的業務模式旨在提供模塊化、可定製的解決方案，幫助整車廠在日益動態發展且快速變化的市場中保持競爭力。

我們方法的一個關鍵方面是將汽車開放系統架構(「**AUTOSAR**」)框架與模塊化開發策略相結合。**AUTOSAR**是一個標準化框架，可實現車輛內各種軟硬件部件的無縫集成其可理解為一套通用工具集，能讓汽車製造商設計出靈活、可擴展且可靠的車輛系統。該框架對於支持日益複雜的現代車輛架構至關重要，確保通信、控制和安全等不同系統能夠高效交互，即使車輛隨著時間的推移不斷演進亦可如此。通過將**AUTOSAR**與我們的模塊化方法結合，我們為整車廠提供一個兼具高度適應性和可擴展性的平台。這意味著我們不再提供通用的解決方案，而是將複雜的客戶需求分解為可管理、可互換並可根據每款車型的具體需要進行定製的部件。我們的模塊化解決方案可以輕鬆適應不同的車輛平台，使整車廠能夠快速響應不斷變化的消費者需求、技術進步及法規要求，同時保持高性能、安全性及成本效益。該靈活性與可擴展性的結合是我們的獨特之處，使我們能夠支持智能互聯汽車的持續演進。

我們的關鍵產品包括車載聯網控制單元(「**T-Box**」)、緊急呼叫終端、中央網關(「**CGW**」)以及數字鑰匙，該等產品是車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案的關鍵組成部分。該等產品為每個整車廠定製，確保其與車輛更廣泛系統無縫集成。模塊化解決方案使整車廠可靈活選擇集成式或獨立式產品，以適應汽車技術的迭代更新，滿足當前及未來市場需求。

我們優先開展與整車廠的合作，根據其技術規範及功能要求開發定製解決方案。以客戶為中心的靈活服務方式保障了產品品質與性能的高標準，支持解決方案持續迭代優化。通過模塊化設計與深厚技術專長的結合，我們能提供高度定製化的解決方案，並伴隨車輛開發週期同步演進，由此在快速發展的汽車行業中確立戰略合作夥伴地位。

概 要

我們的解決方案

我們提供定製化且先進的汽車網聯解決方案，以滿足智能網聯汽車不斷變化的需求。該等解決方案涵蓋車載通信、緊急呼叫、傳感與域控解決方案，旨在與車輛功能無縫集成，確保安全性、效率及提升用戶體驗。型號是指我們向整車廠客戶提供的解決方案產品編號。針對不同整車廠客戶、不同車型的機械、電氣及協議需求，我們會在系統內進行獨立管理，並賦予獨立的產品編號。這些型號共同構成我們三大核心解決方案，因此交付予整車廠的各個解決方案，實質上均為其基礎型號所組成的配置組合包。我們的解決方案已體現於274個不同的型號中，且該等型號已在整車廠客戶的車輛上投入量產。

我們的解決方案



車載通信解決方案是我們業務的基礎。相關解決方案基於4G、5G、長期演進技術 – 車載(LTE-V)等技術方案，實現車、人、雲平台間的實時通信，對智能汽車的內部參數、行駛信息等數據實時採集、上傳，對指令可靠地下發、控制，達到人機交互、遠程診斷及控制等功能。同時基於5G通信高速率、低時延的特性，設計實現車輛碰撞預警、盲區預警、交叉口碰撞預警、車速引導、交通信號提示等場景V2X協議棧及應用軟件。我們的車載通信解決方案專為滿足各種駕駛場景和整車廠不同車型的需求而量身定製，充分解耦，具備平台化程度高、可靈活適配、開發響應速度快等特點。自成立以來，我們專注於車載通信解決方案的發

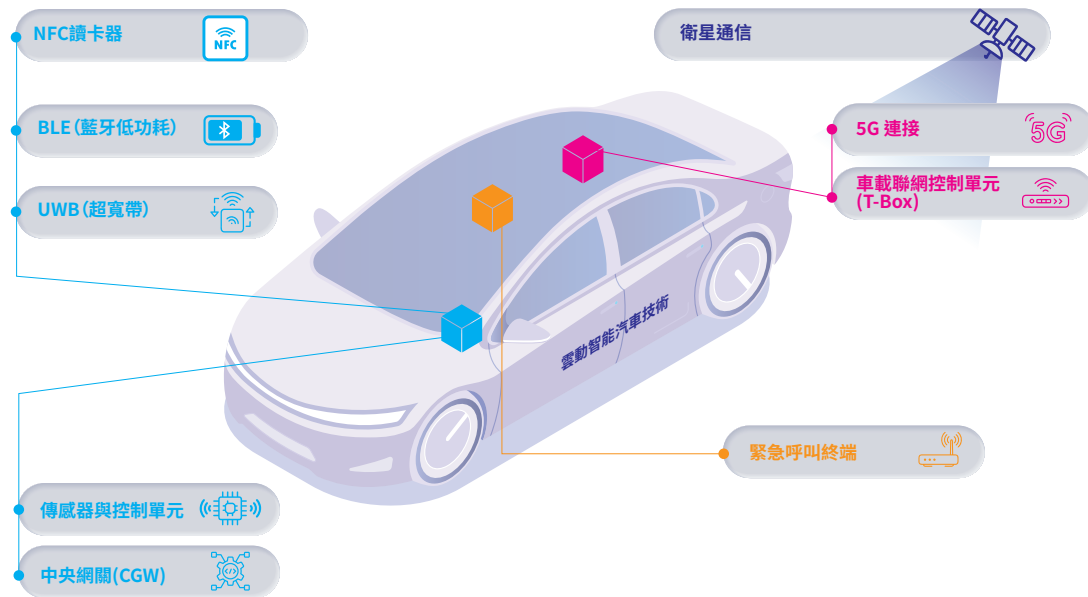
概 要

展，積累了綜合的技術能力、豐富的項目經驗和良好的客戶口碑，為我們未來的發展提供堅實的基礎。截至2023年、2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，車載通信解決方案產品的出貨量分別約為63.11萬台、113.85萬台及66.39萬台，複合年增長率超過200%。

緊急呼叫解決方案作為出口車型必備的關鍵要素，可有效提升駕駛和乘車的安全性，與車載通信解決方案形成協同效應。該產品不僅是歐盟、阿聯酋等國家和地區的法定安全單元，也已成爲中國的強制標準要求，隨著國標《車載事故緊急呼叫系統(「AECS」)》正式頒佈，其將成爲繼安全帶、安全氣囊兩大核心安全部件之後，中國智能汽車最爲重要的被動安全系統單元之一。對比車載通信解決方案，緊急呼叫解決方案作為法定電子器件，對部件的強度及精度要求更高，該系統能夠有效縮短事故救援報警時間，提升交通事故救援及時性，降低交通事故傷亡率，對保障行車安全意義重大。為了實現以上功能，緊急呼叫解決方案需要通過包括碰撞測試、網絡及定位測試、音頻測試、極端惡劣環境測試、以及供電保障測試等多項嚴格、複雜的測試。基於車載通信解決方案的技術積累，以及行業領先的硬件技術，我們的緊急呼叫解決方案已成爲強化與整車廠合作、開拓出口車型市場的核心產品，對我們的業務增長具有重要意義。緊急呼叫解決方案方面，我們於截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月出貨量分別約為0.24萬台、5.58萬台及13.60萬台。

傳感及域控解決方案是實現整體汽車智能化的關鍵要素。我們的中央網關產品已向四家整車廠交付了18種型號。作為智能網聯汽車的核心零部件，該等控制器對汽車電子電氣架構(「EEA」)從分佈式向域集中式和中央集中式轉型至關重要。傳感及域控解決方案方面，我們於截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月出貨量分別約為21.51萬台、30.97萬台及49.34萬台。此外，我們的車型進入模組已批量出貨予某車型，並採用超寬帶技術設計，以實現廣泛應用。超寬帶作為第三代數字鑰匙，可以高精度實現尋車、迎賓、靠近解鎖、遠離閉鎖以及無鑰匙進入與啟動(「PEPS」)功能，具有厘米級定位、對抗多徑干擾等明顯優勢。我們正積極推進具備超寬帶功能產品的量產及商業化，並與整車廠客戶緊密合作，以加快項目落地。

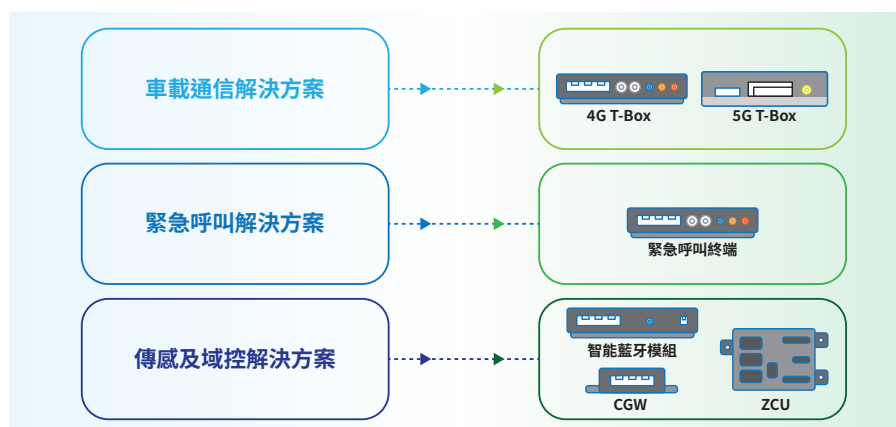
概 要



我們的每項解決方案均對應一組明確界定的產品系列，並與其底層使能技術建立清晰關聯。我們的車載通信解決方案主要通過我們的車載聯網控制單元產品系列交付，包括4G車載聯網控制單元、5G車載聯網控制單元及支持衛星功能的車載聯網控制單元型號，該等產品作為車輛的连接樞紐，支持車內以及車輛與外部平台之間的可靠數據交換。在此連接基礎之上，我們將緊急呼叫解決方案作為車載通信解決方案體系中以安全為導向的延伸進行開發，以滿足特定市場的監管要求。根據整車廠的車輛架構及合規策略，緊急呼叫功能可集成於相關車載聯網控制單元中(利用共享的连接、定位及語音通話能力)，或在功能分離或封裝要求更為合適的情況下，以獨立緊急呼叫終端的形式提供。與此同時，我們的傳感及域控解決方案通過相關產品提供，該等產品用於管理車內數據路由、支持安全接入，並提升車輛層面的安全性及控制能力。儘管該等產品歸屬更廣泛的解決方案類別，但每一項產品均根據各整車廠及其車型的具體技術、功能及合規規格進行設計及驗證。因此，即使屬於同一類別的產品，亦並非旨在於不同整車廠之間保持相同或可互換，反映了我們交付模式的高度定製化特性，以及我們提供靈活、可擴展解決方案並隨整車廠產品規劃及更廣泛行業要求演進的能力。

概 要

產品與解決方案



下表載列於所示年度／期間我們按產品線劃分的收入明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
車載通信解決方案	189,453	92.1	332,466	83.5	216,410	83.9	207,785	69.0
緊急呼叫解決方案	1,887	0.9	28,635	7.2	21,560	8.4	57,340	19.0
傳感及域控解決方案	12,436	6.0	20,706	5.2	10,360	4.0	28,811	9.6
其他	935	0.5	2,694	0.7	1,759	0.7	3,087	1.0
技術服務	1,083	0.5	13,701	3.4	7,751	3.0	4,228	1.4
總計	<u>205,794</u>	<u>100.0</u>	<u>398,202</u>	<u>100.0</u>	<u>257,840</u>	<u>100.0</u>	<u>301,251</u>	<u>100.0</u>

我們的技術優勢

我們已開發強大的研發體系，在軟件協議棧、算法開發、嵌入式軟件及硬件設計領域表現卓越。我們的核心優勢在於打造跨各個平台無縫集成軟硬件的定製化系統化解決方案，通過智能嵌入式軟件平台實現高速驅動加載、強化網絡連接能力及弱網環境下的能效優化。

概 要

我們的中間件及基於AUTOSAR的系統確保硬件與軟件組件間的順暢通信。通過模塊化設計，我們提升了靈活性與可擴展性，可快速適應不同整車廠的多樣化要求。此外，我們已為5G、V2X、UWB和BLE開發專有協議棧與算法套件，確保高精度定位、實時通信及先進車輛控制系統的實現。這些技術(包括FOTA與整車刷新引擎)支持遠程軟件更新，持續優化車輛性能表現。

在硬件設計方面，我們解決散熱及網絡連接弱等難題，優化天線及基帶芯片等關鍵部件。該整體方法不僅提升了我們解決方案的功能性，亦加速了開發流程，降低成本並提高整體效率。通過結合先進技術、創新和全面的研發策略，我們在車載智能網聯解決方案市場中保持競爭優勢。

優勢

我們相信，我們的成功源自於相輔相成的優勢組合，包括(i)受益於中國車載智能網聯市場的持續增長；(ii)經市場驗證的產品解決方案及商業化的能力；(iii)構建完整認證體系，具備走向國際市場的產業基礎；(iv)平台化及軟硬件一體化研發能力，打造差異化優勢和方案高性價比；(v)量產能力、質量控制能力，構建解決方案比較優勢；及(vi)經驗豐富的管理層與富有活力的員工隊伍。

發展戰略

我們旨在通過四項相輔相成的戰略推動可持續增長：(i)持續提升技術創新能力和體系，鞏固並保持我們的技術優勢；(ii)進一步夯實客戶基礎、把握行業增長機遇以鞏固我們在中國的行業地位；(iii)堅定不移推進全球化戰略，目標成為國際領先的中國品牌解決方案領軍者；(iv)圍繞「感知－通信－控制」，持續打造產品創新與商業化體系，培育新的收入增長點；(v)不斷提升高品質製造和全球客戶交付能力，智能化、規模化生產能力，加快商業化進程；及(vi)持續吸引人才推動技術創新。

概 要

風險因素

我們的運營涉及若干風險及不確定性。與我們的業務及行業有關的較重大風險包括：(i)我們在競爭激烈的車載智能網聯解決方案行業中經營，而我們可能無法持續保持在該行業的領先地位；(ii)我們面臨客戶集中度風險；(iii)我們的過往業績未必能反映未來表現，這使得評估我們的業務前景及財務表現存在困難；(iv)供應鏈中斷可能對我們的業務及盈利能力造成重大不利影響；(v)汽車行業銷售、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；及(vi)交付時間壓力可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。詳情請參閱本文件「風險因素」章節。

我們的生產

截至2025年9月30日，我們擁有並運營位於浙江省湖州市的德清工廠，總建築面積約為6,000平方米。該工廠於2022年開始試生產，並於2023年全面投產，主要負責我們專有產品的組裝、集成及系統測試。為加強我們滿足我們一名主要客戶日益增長的需求的能力，我們正準備在安徽省蕪湖市建設一座新工廠（「蕪湖工廠」）。該工廠是蕪湖市政府支持的戰略舉措的一部分，旨在引入龍頭企業進入汽車智能供應鏈，以更好地服務該關鍵客戶。

截至2023年及2024年12月31日止年度，我們德清工廠的車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案的產能利用率分別約為71.9%及91.5%。截至2024年及2025年9月30日止九個月，該產能利用率分別約為92.2%及75.8%。

在高度專業化的汽車行業中，生產需求會因客戶需求和車型規格的差異而波動。為應對該等波動，尤其是在高峰期，我們與外協工廠已建立長期合作夥伴關係。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的外協產量分別佔我們總產量的約45.7%、31.5%及17.0%。我們外協工廠生產的減少主要歸因於德清工廠（於2023年全面投產）完成產能爬坡，使我們能夠在內部完成更大比例的生產活動。因此，隨著我們內部製造能力的增強，我們對外協製造工廠的依賴相應減少。

概 要

銷售及營銷

對整車廠直銷

我們的銷售策略側重於與整車廠的直接接洽，通過協同溝通建立穩固的長期夥伴關係。通過緊密對接整車廠的具體需求，我們為每個項目的獨特需要提供量身定製的解決方案。該直接模式使我們能夠全程把控產品開發週期 – 從初期洽談到最終交付，確保高效執行與高品質成果。我們服務多元車型，並根據汽車市場需求動態調整生產體系，依託軟硬件集成能力提供高度定製化解決方案。

我們的客戶及供應商

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，往績記錄期間內每個年度／期間來自五大客戶的收入分別為人民幣200.8百萬元、人民幣385.0百萬元及人民幣288.1百萬元，分別佔我們總收入的97.6%、96.7%及95.6%。在相同年份／期間，於往績記錄期間內每個年度／期間來自最大客戶的收入分別為人民幣149.3百萬元、人民幣361.7百萬元及人民幣262.7百萬元，分別佔總收入的72.6%、90.8%及87.2%。

客戶集中度

我們的收入結構顯示，我們存在依賴少數主要客戶的情況。有關詳情請參閱本文件「風險因素 – 與我們的業務及行業有關的風險 – 我們面臨客戶集中的風險」。儘管該集中現象反映了國內汽車產業當前的採購及供應鏈結構，我們仍承認過度依賴單一客戶是關鍵的脆弱環節，並致力於降低對單一客戶的依賴度。此項工作已成為我們整體戰略的核心。為實現這一目標，我們正積極拓寬客戶組合的多元化，著力開拓國內外市場的其他領先整車廠客戶。我們在研發及量產領域的卓越實績，強化了我們吸引並確保新整車廠客戶的能力。我們的目標是通過持續向其他大型整車廠擴充產品供應以分散收入來源，降低與最大客戶相關的依賴風險。詳情請參閱本文件「業務 – 我們的客戶 – 主要客戶 – 客戶集中度」一節。

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，往績記錄期間內每個年度／期間來自五大供應商的採購金額分別為人民幣87.9百萬元、人民幣160.6百萬元及人民幣115.5百萬元，分別佔我們採購總額的56.4%、53.5%及52.8%。在相同的年度／期間內，於往績記錄期間內每個年度／期間向最大供應商的採購金額分別為人民幣25.7百萬元、人民幣43.1百萬元及人民幣68.1百萬元，分別佔我們採購總額的16.5%、14.3%及31.1%。

概 要

季節性

我們的財務表現受中國汽車市場的季節性波動影響，原因為我們主要向中國汽車製造商客戶供應產品及解決方案。我們的生產規劃、交付與銷售通常配合整車廠客戶的生產排程及採購計劃。例如在夏季月份(通常為六月至八月)，部分整車廠及供應商可能實施高溫停工或減產運轉，進而降低車輛生產需求及相關採購。

在下半年，中國整車廠客戶通常會增加生產及採購，以配合銷售活動、管理庫存水平並達成年度目標。此外，中國大陸消費者的購車行為往往受重大節日及促銷期影響，例如中國春節、勞動節及國慶節，中國整車廠客戶可能據此調整生產計劃與採購安排。尤其在中國春節前夕，消費者需求通常較為旺盛，中國整車廠客戶可能提前數月啟動生產及採購。第四季度亦可能反映國慶節促銷活動、中國春節需求準備，以及年終結算及存貨積壓等因素的綜合影響。因此，我們通常會在下半年(特別是第三及第四季度)經歷較高的出貨量及銷售活動。這些季節性效應的強度與時機可能逐年有所變化，主要取決於(其中包括)整車廠的生產計劃、車型上市週期、存貨管理策略、宏觀經濟環境及消費者需求趨勢等。

我們的股權架構

我們的控股股東

緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，李先生將(由其本人及通過杭州雲慧及杭州理之)有權行使本公司約[編纂]%已發行總股本所附帶的投票權。因此，就上市規則而言，李先生、杭州雲慧及杭州理之將於[編纂]後成為我們的控股股東。詳情請參閱「歷史、發展及公司架構」及「與控股股東的關係」。

[編纂]投資

我們已完成[編纂]股權融資以為業務擴張撥資，詳情請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]投資」。

概 要

過往財務資料概要

以下數據及討論應與我們的綜合財務資料及相關附註以及「財務資料」一節一併閱讀。

綜合損益及其他全面收益表概要

下表載列我們於所示年度／期間的綜合損益及其他全面收益表的明細項目，以絕對金額及佔收入的百分比列示。

	截至12月31日止年度				截至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 (未經審核)	%	人民幣千元 (未經審核)	%
收入	205,794	100.0	398,202	100.0	257,840	100.0	301,251	100.0
銷售成本	(157,436)	(76.5)	(289,253)	(72.6)	(190,741)	(74.0)	(227,197)	(75.4)
毛利	48,358	23.5	108,949	27.4	67,099	26.0	74,054	24.6
其他收入	3,416	1.7	10,545	2.6	7,338	2.8	3,463	1.1
其他淨(虧損)/收益	(116)	(0.1)	(141)	(0.0)	(115)	(0.0)	113	0.0
銷售及營銷開支	(5,086)	(2.5)	(5,901)	(1.5)	(4,456)	(1.7)	(5,915)	(2.0)
行政開支	(10,636)	(5.2)	(14,915)	(3.7)	(10,450)	(4.1)	(16,107)	(5.3)
研發費用	(30,185)	(14.7)	(32,475)	(8.2)	(22,740)	(8.8)	(23,379)	(7.8)
貿易應收款項及合約資產的 預期信用損失	(2,749)	(1.3)	(10,549)	(2.6)	(835)	(0.3)	(40)	(0.0)
營業利潤	3,002	1.4	55,513	14.0	35,841	13.9	32,189	10.6
財務成本	(1,428)	(0.7)	(2,393)	(0.6)	(1,820)	(0.7)	(1,512)	(0.5)
贖回負債賬面值變動	(4,549)	(2.2)	(9,339)	(2.4)	(6,707)	(2.6)	(6,323)	(2.0)
稅前(虧損)/利潤	(2,975)	(1.5)	43,781	11.0	27,314	10.6	24,354	8.1
所得稅抵免/(開支)	13,910	6.8	(3,636)	(0.9)	(1,769)	(0.7)	(1,373)	(0.5)
年度/期間利潤及全面收益 總額	<u>10,935</u>	<u>5.3</u>	<u>40,145</u>	<u>10.1</u>	<u>25,545</u>	<u>9.9</u>	<u>22,981</u>	<u>7.6</u>

概 要

有關更多詳情，請參閱本文件附錄一所載的會計師報告。

非國際財務報告準則指標

為補充我們根據國際財務報告準則會計準則呈列的綜合財務資料，我們亦採用經調整純利(非國際財務報告準則指標)作為額外財務指標。此指標並非國際財務報告準則會計準則所要求或遵循之呈列方式。我們認為，此類指標能為投資者及其他人士提供有用資料，以協助我們管理層的相同方式，協助彼等理解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列經調整純利(非國際財務報告準則指標)可能與其他公司所呈列之類似名稱指標不可比較。此類非國際財務報告準則指標作為分析工具而加以使用存在局限性，閣下不應將其獨立於我們根據國際財務報告準則會計準則呈報的經營業績或財務狀況之外，亦不應將其視為該等分析之替代。

經調整純利(非國際財務報告準則指標)

我們將經調整純利(非國際財務報告準則指標)定義為：年／期內溢利及全面收益總額，經以下調整項目加回：(i)贖回負債賬面值變動，乃我們授出之贖回權的賬面值變動，屬非現金性質，將於投資者贖回權終止時重新分類至權益；(ii)以權益結算的股份支付開支，屬非現金性質，乃我們授予管理層及核心員工獎勵所產生的員工福利開支；(iii)[編纂]開支，乃與[編纂]相關的開支；及(iv)對上述(i)至(iii)項有個稅項的影響。

下表列示所示年度／期間從年／期內溢利及全面收益總額調整至經調整純利(非國際財務報告準則指標)的調整。

	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
			(未經審核)	(未經審核)
年／期內溢利及全面收益總額				
調整至經調整純利(非國際財務報告準則指標)				
年／期內溢利及全面收益總額	10,935	40,145	25,545	22,981
加：				
贖回負債賬面值變動	4,549	9,339	6,707	6,323
以權益結算的股份支付開支	380	1,017	536	1,221
[編纂]開支	—	—	—	708
稅項影響	—	—	—	(106)
經調整純利(非國際財務報告準則指標)	<u>15,864</u>	<u>50,501</u>	<u>32,788</u>	<u>31,127</u>

倘剔除政府補助等非經常性收入所產生的影響，我們截至2025年9月30日止九個月的經調整純利(非國際財務報告準則指標)較2024年同期將錄得增長。

概 要

綜合財務狀況表概要

下表載列我們於所示期間的綜合財務狀況表概要。

	截至12月31日		截至9月30日	截至11月30日
	2023年	2024年	2025年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)
流動資產總額	252,662	367,278	314,528	335,737
非流動資產總額	38,825	39,426	38,228	38,570
流動負債總額	276,688	351,948	273,928	287,107
非流動負債總額	5,335	3,536	3,406	2,614
流動(負債)／資產淨值	(24,026)	15,330	40,600	48,630
資產淨值	9,464	51,220	75,422	84,586

有關往績記錄期間我們綜合財務狀況表關鍵項目的波動詳情，請參閱本文件「財務資料－節選關鍵資產負債表項目的討論」。

綜合現金流量表概要

下表載列我們於所示期間的現金流量情況。

	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 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)
經營活動(所用)／所得現金淨額	(39,421)	23,374	11,618	34,363
投資活動所得／(所用)現金淨額	5,279	(11,754)	(10,089)	(6,104)
融資活動所得／(所用)現金淨額	35,012	(10,191)	(2,934)	(25,522)
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	870	1,429	(1,405)	2,737
於1月1日的現金及現金等價物	924	1,794	1,794	3,223
於12月31日／9月30日的現金及現金等價物	1,794	3,223	389	5,960

概 要

關鍵財務比率

下表載列我們截至所示日期／於所示期間的關鍵財務比率。

	截至12月31日／截至該日止年度		截至9月30日／ 截至該日 止九個月
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)
毛利率 ⁽¹⁾	23.5%	27.4%	24.6%
流動比率 ⁽²⁾	0.9	1.0	1.2
速動比率 ⁽³⁾	0.8	0.8	0.8
資產負債率 ⁽⁴⁾	1.0	0.9	0.8
資產負債率(不包括贖回負債) ⁽⁵⁾	0.8	0.7	0.6

附註：

- (1) 毛利率的計算方法為年度／期間毛利除以年度／期間收入，再乘以100%。
- (2) 流動比率的計算方法為截至所示日期的流動資產總額除以流動負債總額。
- (3) 速動比率的計算方法為截至所示日期的流動資產減存貨，再除以流動負債。
- (4) 資產負債率的計算方法為截至所示日期的負債總額除以資產總額。
- (5) 資產負債率(不包括贖回負債)的計算方法為截至所示日期的負債總額(不包括贖回負債)除以資產總額。

未來計劃及[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即指示性[編纂]的中位數)，經扣除與[編纂]有關的[編纂]及其他估計開支後，並假設[編纂]均未獲行使，我們預計將從[編纂]獲得[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。為配合本公司之戰略及發展計劃，我們擬將[編纂]淨額分配作下列用途：

- [編纂]淨額約[編纂]%([編纂]百萬港元)將用於產品創新和產業化基地的建設。
- [編纂]淨額約[編纂]%([編纂]百萬港元)將用於產業及技術併購。

概 要

- [編纂]淨額約[編纂]%([編纂]百萬港元)將用於蕪湖工廠的建設。
- [編纂]淨額約[編纂]%([編纂]百萬港元)將用作營運資金及一般企業用途。

詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。

股息

於往績記錄期間，本公司未支付或宣佈任何股息。

無法保證在任何年度會宣佈或分派任何金額的股息。儘管目前我們沒有正式的股息政策或固定的派息率，但董事會可能會在考慮各種因素後宣佈股息，該等因素包括我們未來的盈利及現金流入、未來資金使用計劃、業務的長期發展、法定儲備、酌情公積金、法律及監管限制，以及董事認為相關的其他因素。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限於我們的組織章程細則、《中華人民共和國公司法》以及任何其他適用的中國法律法規。

近期發展

2025年12月19日，中國電子產品可靠性與環境試驗研究所(「中國賽寶實驗室」)授予我們國內首個面向汽車軟件供應商的汽車軟件質量安全標準(「AUTOSQS」)認證。該認證依據T/IAQS A1.1-2024標準核發，證實我們已建立一套系統化的軟件質量與安全管理體系，覆蓋車載信息處理終端軟件(包括車載聯網控制單元、中央網關、域控制器及數字鑰匙系統)的設計、開發、維護及升級。

2025年12月30日，本公司股東會議決宣佈派發股息人民幣15.0百萬元。此乃我們營運歷史上首次宣派股息。截至最後實際可行日期，股息已獲悉數派付。

無重大不利變化

董事確認，截至本文件之日，自2025年9月30日(即本文件附錄一所載會計師報告中所報告最近一個財政年度末)以來，我們的財務或交易狀況或前景未發生任何重大不利變化。

概 要

[編纂]統計數據

下表中的所有統計數據乃基於假設(i)[編纂]已完成，而[編纂]股H股根據[編纂]已獲發行；(ii)[編纂]未獲行使；及(iii)[編纂]完成後已發行流通在外[編纂]股股份。

	按[編纂] 每股H股 [編纂]港元計算	按[編纂] 每股H股 [編纂]港元計算
我們股份的[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
截至2025年9月30日，本公司擁有人應佔本集團 未經審核[編纂]經調整每股有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) [編纂]的計算基於緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)預期將予發行的[編纂]股股份。
- (2) 於完成[編纂]後，截至2025年9月30日，本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整每股有形資產淨值乃根據本文件「附錄二 – 未經審核[編纂]財務資料」所述調整後計算得出。

已發生及將發生的[編纂]相關開支

與[編纂]相關的估計[編纂]開支總額約為人民幣[編纂]百萬元(相當於約[編纂]百萬港元)，約佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%(假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)且[編纂]未獲行使)，其中約人民幣[編纂]百萬元直接歸因於[編纂]的發行，根據相關會計準則，預計將於[編纂]時作為權益扣減入賬。剩餘的估計[編纂]開支約為人民幣[編纂]百萬元，其中(i)截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月分別確認約[編纂]、[編纂]及人民幣[編纂]百萬元；以及(ii)預計從2025年9月30日起至[編纂]將確認約人民幣[編纂]百萬元開支。此類估計[編纂]開支總額包括(i)[編纂]相關開支[編纂]百萬港元；(ii)法律顧問及申報會計師的費用及開支[編纂]百萬港元；以及(iii)其他費用及開支[編纂]百萬港元。上述[編纂]開支為當前估算值，僅供參考，而最終確認計入我們綜合利潤表的金額視乎變量及假設的變動而定。

釋 義

於本文件內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。若干其他詞彙已於本文件「技術詞彙」一節內闡釋。

「聯屬人士」	指	直接或間接控制特定人士或受其控制或與其受直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「安徽雲動智能」	指	安徽雲動智能製造有限公司，前稱杭州雲動智聯軟件技術有限公司及蕪湖雲動智聯軟件技術有限公司，一家於2020年6月24日在中國成立的有限公司及為本公司的全資子公司
「細則」或「組織章程細則」	指	本公司於2026年1月15日有條件採納並將於[編纂]生效的組織章程細則(經不時修訂)，其概要載於本文件附錄三
「東盟」或「東南亞國家聯盟」	指	一個於1967年8月8日在泰國曼谷成立的政治與經濟聯盟。東盟目前由11個成員國組成，包括汶萊、柬埔寨、印尼、老撾、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、緬甸、越南與東帝汶
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港持牌銀行一般正常開展銀行業務的任何日子(星期六、星期日或公眾假期除外)
「複合年增長率」	指	複合年增長率

[編纂]

釋 義

[編纂]

「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「本公司」	指	杭州雲動智能汽車技術股份有限公司，前稱杭州雲動智能汽車技術有限公司，一家於2016年5月23日在中國成立的有限公司，於2025年12月29日改制為股份有限公司
「《公司法》」或 「《中國公司法》」	指	中華人民共和國公司法，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義，指李先生、杭州雲慧及杭州理之
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「企業管治守則」	指	上市規則附錄C1所載企業管治守則
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「德清工廠」	指	我們位於中國浙江省湖州市德清縣的內部生產設施
「董事」	指	本公司董事
「企業所得稅」	指	企業所得稅

釋 義

「《企業所得稅法》」	指	中華人民共和國企業所得稅法，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「ERP」	指	企業資源規劃
「ESG」	指	環境、社會及管治
「歐盟」或「歐洲聯盟」	指	由27個主要位於歐洲的成員國組成的超國家政治及經濟聯盟

[編纂]

「極端情況」	指	香港政府宣佈由超級颱風或其他大規模自然災害所引起嚴重影響公眾復工能力或引發安全隱患的極端情況

[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，一家獨立市場研究及諮詢公司
「弗若斯特沙利文報告」	指	弗若斯特沙利文受委託編製的行業報告

[編纂]

「本集團」或「我們」	指	本公司及其於有關時間的子公司，或倘文義另有所指，就本公司成為其現時子公司的控股公司前之期間而言，指猶如其於有關時間為本公司子公司的該等子公司

釋 義

「《新上市申請人指南》」或「《指南》」	指	聯交所發佈的《新上市申請人指南》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「杭州理之」	指	杭州理之管理諮詢合夥企業(有限合夥)，一家於2025年9月9日在中國成立的有限合夥企業，為控股股東之一
「杭州雲慧」	指	杭州雲慧投資管理合夥企業(有限合夥)，一家於2016年4月28日在中國成立的有限合夥企業，為控股股東之一
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，將以港元[編纂]及[編纂]，並在聯交所[編纂]

[編纂]

「香港」	指	中國香港特別行政區

[編纂]

釋 義

[編纂]

「港元」 指 港元，香港法定貨幣

[編纂]

「國際財務報告準則」或
「國際財務報告準則會計
準則」 指 國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則會計準則

「獨立第三方」 指 並非我們關連人士(定義見上市規則)的任何實體或人士

釋 義

[編纂]

「物聯網」	指	智能網聯物聯
「IT」	指	信息科技
「最後實際可行日期」	指	2026年1月16日，即本文件刊發前確定當中所載若干資料的最後實際可行日期

[編纂]

「上市委員會」	指	聯交所上市委員會

[編纂]

「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則，經不時修訂或補充
「主板」	指	聯交所主板
「MES」	指	製造執行系統

釋 義

「MSD」	指	最小數據集
「財政部」	指	中華人民共和國財政部
「李先生」	指	李巍先生，董事長、執行董事及控股股東之一
「發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「NEV」	指	新能源汽車
「提名委員會」	指	本公司提名委員會

[編纂]

「《境外上市試行辦法》」	指	中國證監會於2023年2月17日頒佈並於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》及五項配套指引

釋 義

「中國」或「中國內地」	指	中華人民共和國，僅就本文件而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「中國公認會計原則」	指	中國公認會計原則
「中國政府」或「國家」	指	中華人民共和國中央人民政府，包括所有政府分部(包括省級、市級及其他地區或地方政府實體)及其機構，或(如文義指明)上述任何一個分部或機構
「中國法律顧問」	指	北京市君合律師事務所，本公司有關中國法律的法律顧問
「《中國證券法》」或「《證券法》」	指	《中華人民共和國證券法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「[編纂]投資」	指	本公司[編纂]投資者作出的投資，有關詳情載於本文件「歷史、發展及公司架構 – [編纂]投資」一節
「[編纂]投資者」	指	本公司[編纂]投資者，有關詳情載於本文件「歷史、發展及公司架構 – [編纂]投資」一節

[編纂]

「S規例」	指	《美國證券法》項下S規例
「薪酬與考核委員會」	指	本公司薪酬與考核委員會
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局，是負責外匯管理事務的中國政府機構，包括地方分支機構(如適用)。

釋 義

「市場監管總局」	指	中華人民共和國國家市場監督管理總局
「全國人大常委會」	指	中華人民共和國全國人民代表大會常務委員會
「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，經不時修訂或補充
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股
「股東」	指	股份持有人

[編纂]

「獨家保薦人」	指	中國國際金融香港證券有限公司
「國務院」	指	中華人民共和國國務院

[編纂]

「聯交所」或「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「子公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「主要股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「往績記錄期間」	指	截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月

釋 義

「阿拉伯聯合酋長國」或「阿聯酋」 指 由七個酋長國組成的聯邦半立憲君主制國家，首都為阿布扎比

[編纂]

「美國」 指 美利堅合眾國、其領土、屬地及受其管轄的所有地區

「未上市股份」 指 本公司發行的每股面值人民幣1.00元且並無於任何證券交易所上市的普通股

「美元」 指 美元，美國的法定貨幣

「《美國證券法》」 指 《1933年美國證券法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改，以及根據該法頒佈的規則和條例

「蕪湖工廠」 指 我們位於安徽省蕪湖市的新生產工廠

「浙江雲動智能」 指 浙江雲動智能科技有限公司，一家於2022年5月20日在中國成立的有限公司及為本公司的全資子公司

「%」 指 百分比

本文件所載若干金額及百分比數字已經約至整數。因此，若干圖表總計一欄所示的數字未必為上列數字算術上的總和。任何表格或圖表中所示總數與所列金額總和之間的任何差異均是由於約整所致。

為便於提述，本文件載有中華人民共和國政府機關、機構、設施、證書、頭銜、國民、個人、公司或實體、法律或法規的中英文名稱，如有歧義，概以中文版本為準。

技術詞彙表

本詞彙表載有本文件所用與本公司及我們業務有關的若干詞彙的解釋。本詞彙表所載術語及其既定涵義未必與該等詞彙的標準行業涵義或用法一致。

「4G/5G」	指	第四代／第五代移動通信技術
「5G NR」或「5G新無線電」	指	第三代合作夥伴計劃為第五代行動通訊網絡定義的全球空中介面標準。它以一种嶄新且具備前向相容性的實體層設計，取代了第四代技術的長期演進無線電，並能在從低於1 GHz到100 GHz的任何頻段中運作
「5G RedCap」	指	5G輕量化，一種專為中速物聯網應用設計的5G通信標準。其保留5G寬帶的關鍵特性，同時降低複雜性、功耗及成本
「ADAS」或「高級駕駛輔助系統」	指	協助駕駛員駕駛及泊車功能的電子技術組合；亦指汽車工程協會定義的1級至3級自動駕駛
「AECS」或「事故緊急呼叫系統」	指	一種可在緊急情況下為用戶提供緊急呼叫救援服務(全球導航衛星系統定位及語音通話服務)的系統，可手動及自動激活
「AOI」或「自動光學檢測」	指	一種全自動系統，利用先進的圖像捕捉及處理技術在質量控制期間(主要是在印刷電路板及其他電子元器件的製造過程中)檢查產品是否存在缺陷
「API」或「應用程序編程接口」	指	允許不同軟件應用程序相互通信及交互的一套規則、協議及工具
「AUTOSAR」或「汽車開放系統架構」	指	一種標準化軟件框架，使汽車製造商能夠在各種車型中開發可擴展、靈活且可靠的軟件。該架構分為兩大平台：經典平台(CP)及自適應平台(AP)。經典平台用於傳統車輛功能，而自適應平台支持現代汽車系統中自動駕駛、網聯車輛及其他先進應用的高性能計算

技術詞彙表

「基帶芯片」	指	通信系統中的基本組件，負責處理信號以便在設備與網絡之間傳輸及接收數據。在汽車應用中，基帶芯片管理射頻(RF)信號，將其轉換為可供其他車輛系統(如信息娛樂、連接及V2X(車聯網))使用的數字數據。該等芯片對於確保5G、Wi-Fi及藍牙等應用的可靠高效通信、促進車輛與外部網絡之間的無縫數據交換至關重要
「BDS」或「北斗」	指	中國的全球導航衛星系統(GNSS)，為全球用戶提供準確的定位、導航及授時服務。其可與全球定位系統(美國)及伽利略(歐盟)等其他全球導航衛星系統相媲美。北斗旨在提高城市及偏遠地區基於位置的服務(包括自動駕駛、智能交通及汽車導航系統)的準確性及可靠性
「BLE」或「藍牙低功耗」	指	一種專為低功耗、短距離通信設計的無線通信標準。其通常用於汽車無鑰匙進入、可穿戴設備、安全系統及健康監測等應用。藍牙低功耗支持低功耗設備在車輛內的無縫集成，有助於靠近解鎖及遠程診斷等系統
「藍牙」	指	一種用於固定設備與移動設備之間短距離數據交換的短距離無線技術標準
「BOM」或「物料清單」	指	製造或組裝產品所需的原材料、組件、子組件及零件的清單
「CAN」或「控制器局域網」	指	一種在汽車及工業應用中廣泛使用的穩健通信協議，允許車輛內的微控制器及電子元器件在未有主機的情況下相互通信
「CAN FD」或「支持靈活數據速率的控制器局域網」	指	一種在電子系統各部分之間發送控制信息及傳感器數據的數據通信協議
「CGW」或「中央網關」	指	現代車輛架構中的關鍵組件，作為管理不同車輛子系統與外部平台(如車聯網或雲服務)之間數據流的通信樞紐。其有助於簡化通信、增強安全性，並通過將多個數據通道的管理整合到一個單元中簡化整體車輛架構

技術詞彙表

「CMMI5」或「能力成熟度模型集成5級」	指	能力成熟度模型集成(CMMI)框架中的最高成熟度等級，要求組織在整個項目生命週期中建立量化管理體系及持續優化機制
「通信中間件」	指	一種促進不同系統或應用程序之間通信的軟件層，確保無縫的數據交換及交互。在汽車系統中，其作為各種車輛組件(如傳感器、電子控制單元(ECU)及外部網絡)之間的中介，使其能夠高效可靠地進行通信
「型號」	指	本公司為每個整車廠項目所建立的獨立編號型號類別。為因應不同整車廠客戶與車型的開發需求，本公司會為特定型號類別的開發分配獨特的內部管控產品代碼
「DIP」或「雙排直插式組件」	指	集成電路(IC)常用的一種電子元器件封裝類型。其特徵是具有矩形外殼，兩側有兩排平行的引腳(或引線)，用於將元器件連接到電路板。引腳通常插入PCB(印刷電路板)的孔中並焊接以建立電氣連接
「域控制器」	指	一種控制與特定區域或域相關的一組汽車功能的計算機。需要域控制器的功能域通常計算密集，並連接到大量輸入及輸出設備
「DSDA」或「雙卡雙通」	指	一種使單一移動設備能夠同時利用兩張SIM卡進行語音及數據服務的技術
「ECU」或「電子控制單元」	指	現代車輛中的重要組件，負責控制及管理車輛內的特定電子功能。其嵌入在各種系統中，如發動機控制、變速箱、安全氣囊、制動、信息娛樂及照明，以監控及調節其運行。其接收來自傳感器的輸入，處理數據並執行指令，以確保系統以最佳狀態運行

技術詞彙表

「EEA」或「電子電氣架構」	指	實現車輛功能(包括配電、通信及控制)的電氣及電子元器件集成系統。其定義車輛電氣系統的佈局及結構，規定傳感器、執行器、控制器及通信網絡等組件如何相互作用
「EV」或「電動汽車」	指	由電力而非汽油驅動汽車中的內燃機驅動發動機的汽車
「FCT」或「功能電路測試」	指	一種印刷電路板組件(PCBA)的測試工藝，用於檢查電路的功能，以確保其在進入下一生產階段前無缺陷
「FOTA」或「固件空中下載」	指	一種利用無線通信網絡遠程更新設備(如車輛車載系統)固件的方法。其允許製造商或服務提供商直接向車輛發送固件更新，而無需物理接觸車輛，確保系統保持最新狀態，包含最新的改進、安全補丁及功能增強
「伽利略」	指	歐洲自有的全球導航衛星系統，在民用控制下提供高精度、有保證的全球定位服務
「GLONASS」或「全球導航衛星系統」	指	全球導航衛星系統，衛星導航是一種利用衛星提供自主地理定位的系統
「GPS」或「全球定位系統」	指	一種基於衛星的導航系統，用於確定精確位置並提供實時方向

技術詞彙表

「ICE」或「內燃機」	指	一種通過燃料(如汽油、柴油或天然氣)在受限空間內燃燒產生動力，創造高壓環境以驅動機械部件的發動機類型。在車輛中，內燃機通常用於驅動傳動系統，將燃料的化學能轉化為機械能以移動車輛。發動機通過點燃氣缸內的燃料－空氣混合物運行，引起一系列爆炸(燃燒)推動活塞，進而旋轉曲軸並為車輛提供動力
「ICT」或「在線測試」	指	一種旨在評估及驗證印刷電路板組裝上單個元器件的測試機制
「ICV」或「智能網聯汽車」	指	配備先進技術的新一代車輛，實現車輛、其系統與外部網絡之間的實時通信及交互
「L3級」	指	L3級駕駛自動化，或有條件自動化，允許車輛在理想條件下並在有限制的情況下(如特定速度下的封閉高速公路及停車場)自動駕駛。駕駛員仍需坐在方向盤後，但雙手可離開方向盤
「LTE」或「長期演進技術」	指	由3GPP開發的一種無線寬帶通信標準，用於蜂窩移動設備及數據終端
「MCU」或「微控制器單元」	指	一種集成中央處理器以及內存及輸入／輸出外設的可編程集成電路
「模塊化」	指	將複雜系統分解為更小的、獨立的且可互換的單元或模塊的設計原則，每個模塊執行特定功能。在汽車系統背景下，模塊化實現車輛組件的靈活性、可擴展性及高效定製
「MPU」或「微處理器單位」	指	一種高性能計算芯片，作為域控制器的核心處理器，負責執行複雜運算並運行操作系統，需外接內存及外設以支持軟件定義汽車的功能實現
「NFC」或「近場通信」	指	一種短距離無線通信技術，可在設備緊靠(通常在幾厘米內)時實現數據交換。在汽車應用中，近場通信通常用於無鑰匙進入、安全車輛訪問及移動支付系統等功能

技術詞彙表

「NTN」或「非地面網絡」	指	依靠衛星及其他天基基礎設施而非傳統地面網絡提供連接的通信網絡。其實現全球覆蓋，包括地面基礎設施有限或不可用的偏遠或服務不足地區。該等網絡利用低地球軌道(LEO)、中地球軌道(MEO)及地球靜止軌道(GEO)衛星提供高速數據、語音及視頻通信服務
「OEM」或「整車廠」	指	汽車整車廠(汽車製造商)，即設計、開發及製造車輛並直接向客戶銷售汽車的公司
「OTA」或「空中下載」	指	向車輛無線發送軟件更新及補丁，而無需物理接觸
「PCB」或「印刷電路板」	指	支撐電子元器件並以從銅板蝕刻出的導電路徑進行電氣連接的平板，對於組裝車輛所用電子系統至關重要
「PEPS」或「無鑰匙進入與啟動」	指	一種基於射頻識別(RFID)的智能汽車控制系統，可自動檢測授權鑰匙的位置，以實現非接觸式車門開關及發動機啟動／停止操作，同時集成個性化設置存儲功能
「平台化」	指	建立統一、可擴展及靈活的基礎，在此基礎上構建及集成多個應用程序、服務或解決方案的戰略方法。在汽車背景下，平台化涉及開發支持各種車型、組件及功能的核心技術框架，從而實現無縫集成並輕鬆適應新要求或創新
「RF」或「射頻」	指	電磁振蕩頻率的特定範圍
「傳感器」	指	一種設備、模塊、機器或子系統，其目的是檢測環境中的事件或變化並將信息發送至其他電子設備(通常為計算機處理器)

技術詞彙表

「SMD」或「表面貼裝器件」	指	專為直接安裝在印刷電路板表面而設計且無需鑽孔的電子元器件
「SMT」或「表面貼裝技術」	指	一種電子元器件組裝方法，其中部件直接安裝在印刷電路板表面，而非如傳統通孔技術插入孔中。表面貼裝技術允許更小、更緊湊的設計，原因為部件通常較通孔元器件更小更輕
「SOA」或「服務導向架構」	指	一種設計範式，其中軟件應用程序被構建為離散、可互操作的服務，通過網絡進行通信以提供功能並實現跨不同系統的集成
「SoC」或「系統級芯片」	指	集成多個計算組件(包括處理器、內存、通信接口及電源管理系統)的單芯片。在現代車輛中，系統級芯片集中關鍵功能，在降低硬件複雜性及成本的同時提高車輛系統的整體性能及可擴展性
「SPI」或「串行外設接口」	指	驗證焊膏是否正確塗覆在印刷電路板上的過程
「汽車軟件過程能力模型2級」	指	軟件過程改進和能力測定2級
「T-Box」或「車載聯網控制單元」	指	現代車輛中的關鍵組件，促進車輛與外部網絡(如雲平台、移動設備及其他車輛)之間的通信。其作為車輛的中央通信單元，為遠程診斷、空中下載(OTA)更新、車輛追蹤及車載服務管理等各種功能實現實時數據交換
「UWB」或「超寬帶」	指	一種使用寬頻率範圍以高精度短距離傳輸數據的無線電技術。與在窄頻段上運行的傳統通信技術不同，超寬帶將其信號擴展至寬頻譜，從而實現快速且高精度的數據傳輸。該特性使超寬帶成為需要精確位置跟蹤的應用(如車內接近檢測、車輛進入系統及室內導航)的理想選擇

技術詞彙表

「V2I」或「車對基礎設施」	指	一種實現車輛與道路基礎設施之間雙向信息交換的通信模式，允許車輛獲取實時交通數據、路況、天氣更新及施工警報
「V2X」或「車聯網」	指	一種使車對車(V2V)、車對基礎設施(V2I)、行人(V2P)及雲端(V2C)交換信息的通信技術。該技術通過實現實時交通警報、碰撞規避、自適應交通信號控制及自動駕駛等先進功能，對於提高車輛安全性至關重要。車聯網在創建更智能、更安全的交通系統方面發揮著重要作用
「V2V」或「車對車」	指	一種基於無線移動通信的實時車間信息交換系統，通過WiFi傳輸行駛速度、相對位置及其他數據，以實現碰撞風險預測
「整車刷新引擎」	指	一種旨在管理及促進車輛各子系統軟件及固件更新與升級過程的系統。該引擎支持空中下載(OTA)更新，允許汽車製造商及服務提供商遠程向車輛中央計算系統(包括信息娛樂、導航、安全功能甚至性能管理)推送軟件更新
「弱網遠控」	指	通信網絡信號強度低、延遲高或連接斷斷續續的情況，此可能會影響車輛遠程控制及數據傳輸系統的性能。在汽車應用中，弱網遠控通常發生在偏遠地區、地下環境或蜂窩或Wi-Fi覆蓋較差的地點
「ZCU」或「區域控制器」	指	現代車輛中使用的一種先進電子組件，用於集中管理及控制指定區域內的特定車輛功能。作為汽車電子電氣(E/E)系統向域集中式或區域架構轉型的一部分，區域控制器通過將各種子系統的控制功能整合至車輛定義區域內的單個單元中，取代對多個離散電子控制單元的需求

前瞻性陳述

本文件載有前瞻性陳述。並非歷史事實的陳述，包括關於我們對未來的意向、信念、期望或預測的陳述，即屬前瞻性陳述。

本文件載有前瞻性陳述，因其性質使然，會受到重大風險和不確定性的影響，包括本文件中描述的風險因素。前瞻性陳述可從「可能」、「將會」、「應」、「會」、「或會」、「相信」、「預期」、「預計」、「擬」、「計劃」、「繼續」、「尋求」、「估計」等用語或此等用語的否定語態或其他相若用語識別。前瞻性陳述的示例包括但不限於我們就預測、業務策略和發展活動以及其他資本支出、融資來源、監管影響、有關未來營運、利潤率、盈利能力和競爭的預期等所作的陳述。前述各項不能盡錄我們作出的所有前瞻性陳述。

前瞻性陳述基於我們當前對我們的業務、經濟和其他未來狀況的預期和假設。我們概不能保證該等預期及假設將證實屬實。由於前瞻性陳述與未來有關，其受制於難以預測的既有不確定性、風險和環境變化。我們的業績可能與前瞻性陳述所預期者大相逕庭。前瞻性陳述既非對歷史事實的陳述，亦非對未來表現的擔保或保證。因此，我們謹請閣下切勿過度倚賴任何該等前瞻性陳述。可能導致實際結果與前瞻性陳述所載者存在重大差異的重要因素，包括地區、國家或全球政治、經濟、商業、競爭、市場及監管狀況以及以下各項：

- 我們的業務策略及實現該等策略的計劃；
- 我們經營所在行業和市場的政治和監管環境的變化；
- 客戶偏好、需求及業務表現的變化；
- 競爭條件的變化以及我們在這些條件下的競爭能力；
- 我們的競爭對手的行動和發展；
- 我們經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們經營所在市場的整體經濟、政治及商業狀況；
- 全球金融市場和經濟狀況的影響；
- 我們未來的債務水平和資本需求；
- 我們的財務狀況及表現；
- 我們的股息政策；及

前瞻性陳述

- 利率、匯率、股票價格、交易量、運營、利潤率、風險管理和整體市場趨勢的變化或波動。

我們在本文件中所作的任何前瞻性陳述僅代表截至陳述之日為止的情況。可能導致實際結果不同的因素或事件可能會不時出現，我們無法預測所有因素或事件。在遵守適用法律、規則和法規規定的情況下，我們不承擔由於新資料、未來發展或其他原因而更新任何前瞻性陳述的義務。本警示聲明適用於本文件所載的所有前瞻性陳述。

風險因素

[編纂]我們的H股涉及重大風險。閣下決定[編纂]於我們的H股前，務請審慎考慮本文件所載所有資料，包括下文所述風險及不確定性。下文所述為我們認為屬重大的風險。以下任何風險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。由於上述任何風險，我們H股[編纂]可能大幅下跌，而閣下可能會損失全部或部分投資。

該等因素為未必會發生的或然事件，且我們概不能就任何該等或然事件發生的可能性發表任何意見。除非另有說明，該等資料乃截至最後實際可行日期作出，而不會於該日期之後更新，並受限於本文件「前瞻性陳述」一節的警告聲明。

與我們的業務及行業有關的風險

我們在競爭激烈的車載智能網聯解決方案行業中經營，而我們可能無法持續保持在該行業的領先地位。

我們在競爭激烈的車載智能網聯解決方案行業中經營，主要提供車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案。在更廣闊的車載智能網聯解決方案價值鏈中，我們的業務聚焦於支持智能汽車網絡化與域集中式電子電氣架構的車載通信及緊急呼叫解決方案。車載智能網聯解決方案行業正經歷快速演進，受到技術迭代、監管發展、宏觀經濟環境及整車廠(OEM)產品策略等多重因素影響，其中諸多因素超出我們可控範圍。

我們能否維持及提升在車載智能網聯解決方案行業的競爭地位將取決於多個因素，包括：

- 我們車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案在性能、質量、安全性、可靠性及技術先進性方面與競爭對手的比較優勢；
- 我們能否緊跟5G與衛星通信應用、向軟件定義汽車的轉型、提高智能網聯汽車(「ICV」)滲透率，以及從分佈式電子控制單元(ECU)向域集中式及區域集中式電子架構遷移等行業趨勢；
- 我們成功開發模塊化、高度定製化平台的能力，該平台使得整車廠能靈活配置不同車型和價格區間的網聯與域控功能；
- 相較於其他國內外供應商，我們在整車廠中的聲譽、量產交付往績記錄及品牌認可度等優勢；

風險因素

- 可能影響車載智能網聯解決方案市場發展與競爭格局的行業法規變化、緊急呼叫強制標準、智能網聯汽車技術規範、網絡安全與數據安全要求、出口管制制度及其他政府政策；
- 我們吸引、留住並激勵精通汽車開放系統架構(AUTOSAR)、通信協議棧(含4G、5G、車聯網(V2X)、超寬帶(UWB)、藍牙低功耗(BLE)及車載以太網)、域控制器及安全關鍵型汽車軟件的技能工程師及研發人才的能力；及
- 我們在嚴控車規級質量及交付整車廠短交付週期大批量訂單的同時，高效擴展自主及外協工廠產能的能力。

我們在車載智能網聯解決方案全價值鏈上面臨著既有供應商與新進入者的雙重競爭。在車載智能網聯市場，我們與跨國及國內車載聯網控制單元(T-Box)和通信模塊供應商展開競爭；在緊急呼叫領域，我們與全球及本土安全系統廠商同台競技；而在域控領域，則與中央網關、車身及座艙域控制器的供應商以及新興區域控制器供應商角逐市場。

此外，整車廠客戶日益重視基於平台的開發、模塊化及軟件定義架構。隨著他們推行全球化平台並致力於減少各平台的供應商數量，他們可能會優先選擇能大規模提供端到端車載智能網聯解決方案、提供跨域控制器或將互聯功能與其他智能駕駛或座艙功能捆綁的合作夥伴。部分整車廠亦在投資內部開發互聯技術、智能座艙及域控制器能力，這可能逐漸降低對我們等外部供應商的依賴。若整車廠採取更垂直整合的模式，或轉向能提供更全面跨域解決方案或更激進商業條款的競爭對手，我們的目標市場及市場份額或將受到不利影響。

來自汽車整車廠的需求正從單純關注價格，轉向更注重開發支持能力、交付時效性和供應鏈可靠性。整車廠高度重視質量、功能安全、網絡安全、符合智能網聯汽車與緊急呼叫監管標準、供應商可靠性，以及滿足國內及出口車型緊密產線排程的能力。鑒於不同車輛平台、地域和配置需要高度定製化，我們必須提供快速迭代的工程響應和現場支持。我們在研發、驗證、認證或量產爬坡階段的延誤，以及零部件供應或物流延遲，對整車廠裝配線的影響可能遠超單位成本增量差異。若我們未能滿足整車廠在這些方面的期望，他們可能削減訂單量、將項目轉給替代供應商或將我們排除在未來平台招標之外。

風險因素

此外，汽車行業面臨不斷變化的出口管制制度、制裁、貿易限制、跨境數據流動規則及地緣經濟供應鏈風險。該等措施可能：

- 限制獲取先進通信芯片、系統級芯片(SoC)或安全模塊的途徑；
- 限定從若干司法權區採購關鍵零部件或軟件的選擇；
- 增加合規、認證及審計成本，特別是銷往智能網聯汽車、緊急呼叫及數據安全法規嚴格的市場的車輛；或
- 對供應商或物流網絡造成干擾，尤其是涉及技術或數據跨境傳輸的環節。

監管和地緣政治環境的加劇可能會嚴重擾亂我們的供應鏈，增加成本基礎，延誤產品交付，限制我們服務某些出口市場的能力，或限定我們與特定技術合作夥伴的合作。

若我們未能在技術、質量、安全、軟件能力、定價、客戶服務及平台支持方面有效競爭；若我們無法及時適應快速發展的智能網聯汽車及域控制器標準、整車廠採購策略及客戶要求；若我們對監管、貿易及數據安全動態反應不力；或若我們未能贏得並留住車載智能網聯解決方案行業的關鍵客戶與項目，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們面臨客戶集中度風險。

由於我們的大部分收入來自於少數客戶，因此存在客戶集中度風險。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月期間，於往績記錄期間內每個年度／期間，我們來自五大客戶的收入分別為人民幣200.8百萬元、人民幣385.0百萬元及人民幣288.1百萬元，約佔同期總收入的97.6%、96.7% 及95.6%。於相同年度／期間，我們於往績記錄期間內各年／期間的最大客戶產生的收入分別為人民幣149.3百萬元、人民幣361.7百萬元及人民幣262.7百萬元，分別佔我們總收入的72.6%、90.8%及87.2%。更多詳情請參閱「業務－我們的客戶－主要客戶」。客戶集中度一直是我們收入結構的顯著特徵，預計該趨勢在可預見的未來將持續存在。

對少數關鍵客戶(尤其是我們的最大客戶)的依賴使我們面臨可能對財務表現造成不利影響的風險。具體而言，由於市場變化、客戶戰略調整或產品偏好等因素導致該等主要客戶對我們產品需求的波動，可能會使我們的收入出現顯著波動。若失去其中任何客戶，或其訂單量減少，均可能對我們的業務造成重大損害。同樣，產品組合的調整或關鍵客戶的整合可能限定我們能夠銷售產品和解決方案的客戶數量，從而降低總體需求並對銷售產生不利影響。

風險因素

此外，由於我們高度依賴與少數主要客戶的持續合作，若因未能滿足定製化規格、客戶商業模式變更或轉向綜合解決方案供應商等問題導致與這些客戶的關係中斷，可能會顯著減少對我們產品的需求。這將進一步加劇我們在市場競爭中面臨的壓力，使得獲取新業務或實現客戶群多元化變得更加困難。

我們的過往業績未必能反映未來表現，這使得評估我們的業務前景及財務表現存在困難。

我們於2016年5月在中國開始運營，此後實現穩步增長。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們實現的收入分別為人民幣205.8百萬元、人民幣398.2百萬元、人民幣257.8百萬元及人民幣301.3百萬元。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們錄得的毛利分別為人民幣48.4百萬元、人民幣108.9百萬元、人民幣67.1百萬元及人民幣74.1百萬元。我們於相同年度／期間的毛利率分別為23.5%、27.4%、26.0%及24.6%。我們預期將繼續發展業務、擴大市場份額並探索新機遇。然而，我們的過往增長未必能反映未來表現，且無法保證我們在未來期間能夠維持或複製過往的增長率。

我們所處的行業正在快速發展，因此，我們的業務面臨動態行業中快速增長的公司通常遇到的諸多挑戰。根據弗若斯特沙利文報告，汽車智能技術供應商通常需要兩至三年時間與整車廠客戶建立全面合作。這一較長的時間框架，加上汽車市場不斷變化的需求，使得預測我們與整車廠合作的未來規模及時間變得困難。這種不可預測性使得有關未來收入及開支的預測更加複雜，而基於我們過往表現作出的任何預測可能無法充分反映不斷變化的行業格局的複雜性。

我們的業務、經營業績及財務狀況將部分取決於我們有效管理增長以及執行我們的戰略舉措的能力。擴大業務規模將對我們的管理、行政、運營、財務及其他資源提出重大要求。隨著我們不斷擴張，我們可能面臨大量開支，包括與基礎設施發展、研發投資及客戶獲取成本有關的開支。管理這一增長所涉及的複雜性可能導致未預見的困難、延誤或額外成本，這可能對我們的財務表現造成重大影響。

供應鏈中斷可能對我們的業務及盈利能力造成重大不利影響。

我們依賴第三方供應商網絡(主要位於海外)提供車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案所需的關鍵材料及部件，包括通信模塊、車載聯網控制單元及其他結構件的供應商。該等材料及部件的供應中斷可能對我們的業務、運營及盈利能力造成重大不利影響。

風險因素

我們的成功部分取決於我們有效管理供應鏈以確保及時製造及交付我們的解決方案的能力。我們依賴於關鍵材料及部件的高效採購，但我們自主選擇供應商的能力受到某些採購決策需獲得整車廠客戶批准的限制。

然而，全球供應鏈日益容易受到地緣政治緊張局勢、貿易制裁、出口管制及其他國際政治挑戰的影響。近年來，不斷增加的貿易壁壘(包括關稅及禁運)已對國際供應商的交付時間造成重大影響。例如，日益加劇的地緣政治緊張局勢(如中美貿易衝突及全球制裁)為我們獲取解決方案所需的關鍵部件帶來了額外的不確定性及風險。該等中斷加劇了我們成本結構的波動性，使得預測供應成本及交付時間變得困難。供應鏈中的任何中斷(如延誤、短缺或價格波動)均可能對我們滿足客戶需求的能力造成不利影響，削弱我們控制成本的能力，並導致機會流失。地緣政治因素(如制裁或技術轉讓限制)可能限制我們獲取關鍵部件的渠道，進一步加劇供應鏈脆弱性。該等挑戰可能增加成本、擾亂生產計劃，或迫使我們以較不利的條件尋求替代供應商。

此外，國際貿易限制及禁運(如美國對先進微芯片及汽車技術的出口管制)可能進一步限制我們為產品獲取必要原材料或部件的能力。該等因素亦可能影響我們的運營效率，迫使我們承擔若干關鍵部件的更高成本，或延遲向客戶交付產品。鑒於汽車供應鏈在全球的相互關聯性，任何出口或進口限制均可能阻礙我們維持所需的產品開發及交付速度，導致潛在延誤及成本增加。

我們對海外供應商的依賴亦使我們面臨與關鍵部件交付週期有關的風險，這限制了我們快速調整產量或交付計劃的能力。例如，倘出現部件短缺或價格不穩定的情況，我們可能面臨無法達成生產目標的延誤，導致存貨過剩積壓及潛在撤銷。為緩解潛在短缺，我們可能被迫維持較高的存貨水平，進一步增加我們的運營資金需求並影響盈利能力。

汽車行業銷售、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。

我們的業務表現與汽車整體銷售及生產密切相關，因為車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案的需求取決於整車廠生產的車型數量以及最終銷售予終端消費者的數量。任何汽車生產或銷售的減少、延遲或波動，皆會直接且顯著影響搭載我們產品的車輛所安裝的解決方案數量。

風險因素

汽車行業本身具有週期性，並受消費者信心、可支配收入、利率、燃油成本及融資可得性等宏觀經濟因素影響。儘管中國仍是全球最大汽車市場，且在新能源汽車(「**NEV**」)和智能網聯汽車普及推動下保持結構性增長，但該行業仍會因全球經濟形勢、法規變革和供應鏈動態而產生週期性波動。於消費者情緒低迷或購買力下降的時期，整車廠可能削減生產計劃、推遲新車型發佈或減少網聯及域控零部件採購，這些皆可能降低對我們解決方案的需求。

此外，不斷發展的結構性趨勢影響著市場需求。快速的電動化轉型和智能網聯汽車功能的迅速採用，已顯著重塑整車廠的採購優先級。雖然長期來看這些趨勢擴大我們的目標市場，但短期內電動汽車(EV)銷量波動、技術迭代或智能網聯汽車部署延遲，可能對採用我們解決方案的車型推出時間表產生不利影響。

市場需求還進一步受到車型結構變化的影響。例如，內燃機汽車(「**內燃機**」)與新能源汽車之間的轉換，或轎車、SUV與出口導向平台之間的切換，可能會改變所需車載互聯、車載聯網控制單元、緊急呼叫、中央網關(CGW)、超寬帶或域控解決方案的類型。由於每個整車廠平台具有獨特的技術規範，跨車型和跨區域的產品組合變化會影響我們解決方案的需求量和定價。

我們的經營業績同樣對整車廠的生產排程、供應鏈規劃及庫存管理決策比較敏感，而這些均非我們所能控制。原材料或半導體供應中斷、產能瓶頸、物流阻滯，或是4G/5G通信芯片等車規級零部件的交付延遲，皆可能導致整車廠調整產量，從而減少對我們產品的需求。過去數年，全球汽車供應鏈持續受到芯片短缺、地緣政治不確定性、跨境監管限制以及國際貿易政策波動的多重衝擊。這些因素不斷為整車廠生產計劃注入不確定性，並可能對我們的交付量產生不利影響。

我們的長期增長依賴於智能網聯汽車的持續普及以及嵌入式車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案的日益採用。如行業概覽章節所述，在基礎設施部署(如5G基站、蜂窩-車聯網(C-V2X)節點)、有利的政策引導以及消費者對安全性、舒適性和無縫連接需求上升的支持下，中國車載智能網聯解決方案市場預計將快速增長。然而，若4G/5G車載聯網控制單元、緊急呼叫、車聯網、中央網關、藍牙低功耗數字鑰匙或區域控制器解決方案等智能網聯汽車技術的應用速度低於預期，或整車廠因成本壓力、競爭態勢或消費者偏好調整而削減智能網聯功能的預算投入，我們的預期增長可能受限。

此外，向軟件定義汽車(「**軟件定義汽車**」)和模塊化平台電子架構的加速轉型可能重塑整車廠採購模式。儘管該等趨勢為具備平台化與軟硬件集成能力的解決方案供應商創造了顯著的長期機遇，但若整車廠調整技術路線圖、整合供應商或加大自研網聯模塊與域控制器的力度，也可能引發短期波動。

風險因素

汽車銷售、生產水平、智能網聯汽車或電動汽車滲透率、出口需求、消費者偏好、監管要求或技術採用曲線的任何不利變化，皆可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

交付時間壓力可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們主要向整車廠客戶提供車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案，由於整車廠的規模、採購集中度及汽車供應鏈的競爭性質，彼等在合同談判中通常擁有重大議價能力。根據行業慣例，整車廠通常要求其供應商滿足嚴格的交付時間要求，這在快節奏的汽車製造環境中可能尤其具有挑戰性。在遵守嚴格的生產計劃及經常變化的車型要求的同時，需要交付高質量、定製化解決方案，這進一步加劇了該等壓力。

為保持我們的競爭力，我們必須確保能夠在要求的時間內交付產品，同時滿足整車廠的規格要求。我們交付計劃的延誤或中斷可能導致客戶的生產停頓，損害彼等的運營並對我們的聲譽造成負面影響。鑒於整車廠通常為不同部件配有多家供應商，我們交付的任何延誤可能導致整車廠選擇交付記錄更可靠的競爭對手，這將對我們的市場份額造成不利影響。我們無法保證我們將始終能夠滿足日益增長的更快交付需求。倘我們未能做到這一點，我們與整車廠的關係可能受損，而我們的整體盈利能力可能受到不利影響。

此外，各種因素(如原材料及部件供應的波動、物流挑戰及技術升級週期)可能進一步限制我們滿足客戶交付預期的能力。倘我們無法有效管理該等挑戰或推出更高效的解決方案以滿足嚴格的截止時間，我們維持客戶關係及市場領先地位的能力可能受到重大影響。

我們的持續成功將依賴於我們的研發工作，而該等投資未必會產生我們預期達成的結果。

我們的持續成功在很大程度上依賴於我們的研發工作，而研發工作是推動技術創新及開發新車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案的核心。我們分配大量資源用於提升現有解決方案及開發滿足客戶不斷變化需求的新技術。該等投資對於保持我們的競爭優勢以及確保我們業務的持續增長及成功至關重要。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的研發開支分別為人民幣30.2百萬元、人民幣32.5百萬元、人民幣22.7百萬元及人民幣23.4百萬元。我們將繼續大力投資於研發，以保持的車載網聯以及傳感及域控解決方案技術進步方面的前沿地位，確保我們業務的長期增長及成功。

風險因素

投資於研發、開發新解決方案及提升現有技術可能成本高昂且耗時。我們無法保證該等活動將產生重大的、可市場化的解決方案或對我們現有產品的改進，亦無法保證其將帶來成本降低、收入增加或其他預期效益。倘我們投入大量資源而未能獲得相應回報，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們面臨供應商集中的風險。

我們面臨供應商集中的風險，因為我們的採購金額有相當部分來自少數供應商。尤其是，我們依賴少數供應商提供包括半導體芯片、通信模組及原材料等關鍵元件。於截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月期間，我們於往績記錄期間內每個年度／期間向前五大供應商的採購金額分別為人民幣87.9百萬元、人民幣160.6百萬元及人民幣115.5百萬元，分別佔我們各年度／期間總採購金額的約56.4%、53.5%及52.8%。此等較高之供應商集中度使我們面臨各種營運風險，包括在供應商出現困難(例如產能受限、原材料短缺或地緣政治緊張)時，可能導致供應中斷、延誤及成本上升。

此外，若我們任何主要供應商流失，或我們與供應商之間的合作條款出現重大變動，可能對我們的供應鏈造成嚴重干擾，導致生產延誤、製造成本上升及未能滿足客戶需求。此外，鑑於我們依賴第三方供應商採購關鍵元件，我們或難以迅速或以具競爭力的價格尋找替代供應商，從而影響我們按時及按預算交付產品之能力。若我們與主要供應商之關係惡化，或關鍵原材料及元件之供應出現任何中斷，均可能對我們之業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

委聘外協工廠開展若干項目使我們面臨與質量、交付及成本控制有關的風險，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

於往績記錄期間，我們已委聘第三方外協工廠，並可能於可預見未來委聘更多第三方外協工廠開展特定項目，尤其是硬件生產，以滿足整車廠客戶的不同需求。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的外協產量分別佔我們總產量的約45.7%、31.5%及17.0%。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－我們的生產－外協工廠生產」一節。該等與外協工廠的外協安排通常以項目為基礎，根據每個項目的獨特要求選擇製造商。儘管外協使我們能夠管理生產成本及提高運營效率，但其亦引入超出我們直接控制範圍的若干風險。

風險因素

該等風險包括製造產能的潛在波動、勞資糾紛、關鍵材料短缺、生產良率的變化，以及我們第三方製造商質量標準的不一致。該等問題中的任何一項均可能導致交付延誤、錯過截止時間、返工增加，以及質保及售後服務成本上升。倘產品或解決方案未能滿足我們嚴格的技術規格或驗收標準，客戶可能會拒收，進一步損害我們的聲譽及客戶關係。

我們的項目日益複雜，加上滿足整車廠客戶時間表的關鍵性，放大了與外協相關的風險。由於汽車行業更加注重交付時間而非僅僅成本控制，製造流程中的任何延誤或中斷均可能對我們滿足客戶期望的能力造成重大負面影響，並可能對我們的收入及盈利能力造成不利影響。

我們經營所在的行業的特點是高速的技術變革及發展。行業的技術迭代及發展可能使我們的解決方案競爭力下降或過時，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

車載智能網聯解決方案行業的特點是高速的技術變革及發展，這既帶來重大機遇也帶來風險。隨著與車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案有關的技術持續迭代，我們的解決方案可能面臨競爭力下降甚至過時的風險。例如，5G集成、車聯網（「V2X」）通信及自動駕駛系統等新興技術可能改變客戶期望及市場動態，使現有解決方案的相關性降低。

為在這個快速發展的市場中保持競爭地位，我們必須持續設計、開發及推出滿足不斷變化的市場需求及技術標準的新解決方案或改進解決方案。然而，創新步伐及我們所依賴技術的複雜性帶來固有風險。產品開發的延誤、技術迭代方面的挑戰，或新進入者或競爭對手造成的市場干擾可能對我們跟上行業進步的能力造成不利影響。例如，倘我們未能及時將人工智能、機器學習或下一代網聯等新一代技術融入我們的解決方案，我們面臨在競爭中落後於更快速採用相關技術的競爭對手的風險。

此外，外部因素(如監管變化、供應鏈中斷及競爭對手意外技術突破)可能進一步加劇我們領先市場趨勢的難度。該等因素在很大程度上超出我們的控制範圍，可能導致延誤、成本增加或消費者偏好轉變，進而可能對我們的市場地位造成負面影響。倘我們未能有效應對該等技術變化，或倘我們的競爭對手成功比我們更快地推出更先進或更具成本效益的解決方案，我們的解決方案可能變得不具競爭力或過時，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

任何生產中斷或事故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。

截至最後實際可行日期，我們擁有並經營位於浙江德清的生產設施（「德清工廠」），負責我們最終解決方案的原材料採購、生產、裝配、測試、包裝及倉儲。我們運營的成功取決於所有該等流程的無縫協調，而任何中斷（無論是由設備故障、勞資糾紛還是供應鏈問題造成）均可能導致生產延誤，並對我們滿足客戶需求的能力造成負面影響。

鑒於我們製造流程的複雜性，我們依賴專業設備及技術來滿足整車廠客戶要求的高質量標準。任何關鍵生產設備的故障或損壞均可能造成重大延誤，導致昂貴的維修費用、長時間的停工及產能降低。該等延誤可能進一步令我們與整車廠客戶的關係緊張，可能導致罰款、客戶不滿或業務機會流失。此外，維護問題或備件供應延誤可能加劇該等中斷，導致進一步的低效率及運營成本增加。

此外，我們的製造運營易受自然災害、惡劣天氣狀況或其他不可預見的災難性事件（如停電、火災或地緣政治衝突）引起的風險影響。該等事件可能導致我們設施的生產停頓、存貨損壞，或中斷履行客戶訂單所需的物流。該等中斷將對我們實現與整車廠約定時間表的能力造成嚴重後果，可能導致財務損失及聲譽受損。

我們生產設施的擴建可能面臨延誤、中斷、成本超支，或可能無法產生預期效益。

我們的增長前景及未來盈利能力取決於（其中包括）我們提升生產能力及增加產能的能力，無論是整體上還是就客戶對若干解決方案的需求而言。為提升生產能力，我們正籌備於安徽省蕪湖市建設一座新工廠（「蕪湖工廠」），該基地將專門用於滿足我們其中一名核心客戶的新增需求。有關詳情，請參閱本文件「業務－我們的生產－生產基地－擴張計劃」。為成功提升生產能力及擴大產能，我們需要制定具成本效益及高效的升級及擴建計劃、擴建及建設新設施、維護及購買生產設備，以及招聘及培訓運營該等設施或設備所需的專業人員，所有該等工作均可能受若干因素影響，包括但不限於以下各項：

- 可用於建設設施或購買設備的運營資金；
- 我們建設項目的延誤、成本超支或質量問題，尤其是政府監督及審批程序造成的任何不可預測的延誤；
- 設備交付的短缺或延誤，尤其是採購對生產流程至關重要的專業生產設備方面的潛在障礙；

風險因素

- 安裝設備時可能出現的困難或延誤；
- 新生產流程的實施。

我們無法保證我們的升級或擴建計劃(倘實施)將在運營或財務上取得成功，且將獲得我們解決方案的充足市場需求或利潤率支撐。倘我們無法以具成本效益及高效的方式實施升級或擴建計劃，我們的業務及盈利能力可能受到不利影響。此外，倘我們未能從客戶處獲得充足訂單以有效利用我們的生產設施，我們可能面臨產能利用率低下或生產設施產能過剩的情況，這可能損害我們的盈利能力及經營業績。此外，倘市場需求未來下降，我們可能無法收回為建設任何新生產設施或擴建任何現有設施以及維持擴大產能而產生的成本。此外，本公司已就我們的擴建計劃訂立且未來可能訂立協議。我們擴建計劃的任何延誤或取消或未能履行相關承諾亦可能導致我們面臨與各交易對手方的罰款或爭議。因此，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。

我們可能因其他汽車子行業集成我們的解決方案而面臨市場蠶食風險。

汽車行業正在快速發展，而若干新興子行業(如智能座艙板塊)開始集成傳統上由我們的解決方案提供的功能，包括車載通信及緊急呼叫系統。例如，部分整車廠及技術供應商現在提供的智能座艙解決方案可能納入通信功能及緊急呼叫功能，而該等功能以前屬於我們的核心理業務領域。這種垂直集成趨勢可能導致我們市場份額的侵蝕，因為競爭對手以可能較低的價格採用該等集成解決方案，從而吸引我們的現有客戶。其他汽車子行業內功能集成的持續趨勢構成競爭威脅。該等集成產品初期可能定價更具競爭力，可能導致客戶流失，不再使用我們的解決方案。

儘管集成解決方案可能具有較低的初始價格點，但與軟件升級、維護及系統重新配置相關的長期成本可能顯著高於我們更具模塊化及可定製性的解決方案。該等隱性成本可能不會立即為客戶所察覺，可能令競爭對手獲得短期優勢。與垂直集成座艙解決方案不同，我們的產品設計為模組化、車規級系統，將通信及緊急呼叫功能與更廣泛的信息娛樂及計算工作負載分離，並根據嚴格的可靠性、功能安全及網絡安全要求進行開發、驗證及維護。雖然與捆綁式解決方案相比，該等架構可能導致初始單價較高，但當需要進行軟件更新、監管變動或平台迭代時，其可縮小下游系統重新設計、重新認證及安全驗證的範圍。因此，短期內看似更具成本競爭力的集成解決方案可能涉及更高的生命週期複雜性及安全相關風險，但這仍可能導致客戶優先考慮前期定價，從而加劇我們產品所面臨的競爭壓力。倘客戶未能認識到我們集成及可定製方法的長期優勢，我們可能面臨競爭加劇及客戶基礎減少的情況。隨著市場轉變及更多參與者採用集成解決方案，我們的業務可能受到重大不利影響。

風險因素

我們於往績記錄期間錄得經營活動現金流出

我們於往績記錄期間錄得經營活動產生之現金淨流出，該情況可能反映潛在之流動資金挑戰。截至2023年12月31日止年度，我們經營活動所用現金淨額為人民幣39.4百萬元。此趨勢主要歸因於我們對產品開發、技術創新及客戶獲取之重大投資，該等投資對擴大我們業務規模至為重要。若我們持續面對經營活動現金淨流出，可能限制我們為營運及增長提供資金之能力。此或導致我們需要額外外部融資，而該等融資可能無法以有利條款獲得或根本無法獲得，從而進一步對我們之財務狀況及營運靈活性造成不利影響。

我們的成功取決於核心管理層及研究人員的持續貢獻，而任何關鍵人才的流失均可能擾亂我們的創新能力並對我們的業務造成不利影響。

我們的成功高度依賴於核心管理團隊及技術人員的持續貢獻。鑒於我們業務的技術驅動型性質，關鍵人才的流失可能嚴重擾亂我們的創新能力並對我們的長期業務前景造成不利影響。為保持競爭優勢並有效執行我們的業務戰略，我們必須吸引、挽留及激勵技術嫺熟的工程師、研究人員及技術領導者。該等人士對於持續開發我們的車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案至關重要，而該等解決方案是我們業務的核心。我們的許多主要高管及核心員工擁有專業經驗及專長，其價值影響深遠且難以替代，鑒於我們行業的高進入壁壘。彼等的獨特技能對於推動持續的技術進步至關重要，而該等技術進步使我們的解決方案在市場上脫穎而出。

外部因素(如人才競爭激烈、勞動力成本上升及勞動力動態變化)超出我們的控制範圍，可能加劇挽留最具價值員工方面所面臨的挑戰。技術嫺熟專業人員的競爭性市場可能推高薪酬成本(包括現金及股權激勵)，而在市場波動時期，股權薪酬的留任價值可能減少。

我們對強大管理團隊的依賴構成另一項重大風險。倘核心管理團隊的一名或多名成員無法或不願繼續擔任其職務，無論在時間還是資源方面，替換成本都將十分高昂。尋找能夠迅速融入公司並領導我們運營的合資格替代人選可能極具挑戰性。此外，倘管理團隊的主要成員轉投競爭對手或創辦自己的企業，影響可能會十分重大，且無法保證我們將能夠全面執行我們挽留彼等的合同權利。

此外，倘我們未能有效招聘、培訓及挽留支持研發及技術創新工作所需的人才，或倘流失速度超出我們填補關鍵職位的能力，我們面臨創新速度放緩的風險，這可能損害服務交付及客戶滿意度。該等結果可能對我們的業務、財務狀況及未來增長潛力造成重大不利影響。

風險因素

我們未必能夠有效或根本無法實施我們的業務計劃及戰略，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務計劃及戰略基於有關未來市場發展、客戶需求及技術進步的若干假設。我們已制定計劃，將研發工作集中於我們的車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案及技術，這對我們的全球業務擴張至關重要。詳情請參閱本文件「業務－發展戰略」。然而，無法保證我們將能夠成功執行該等戰略或實現預期成果。我們增長及維持盈利能力的的能力取決於多項因素，如我們產品的成功開發、市場狀況、監管變化及戰略舉措的執行。倘我們未能有效實施我們的業務計劃及戰略，或倘市場狀況的變化不利於我們的運營，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

未能為客戶提供高質量客戶服務可能損害我們與彼等的關係，並因此損害我們的業務、財務狀況及經營業績。

我們向整車廠客戶提供一系列服務，包括售前活動(如產品樣品提供、測試及定製化)以及售後維護及支持。我們提供的服務水平對於維持牢固的客戶關係及確保對我們解決方案的持續需求至關重要。隨著我們的客戶群不斷增長及日益多元化，提供針對整車廠客戶特定需求量身定製的解決方案以及維持高質量客戶服務可能具有挑戰性。此外，部分客戶為該等服務付費，為我們的服務費收入作出貢獻，而在其他情況下，我們可能承擔相關成本。未能提供高質量服務(無論是由於運營效率低下、資源限制還是與客戶期望不一致)均可能對我們與整車廠的關係造成負面影響並導致客戶不滿。這反過來可能影響我們挽留現有客戶、吸引新業務及達成財務目標的能力，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的產品可能出現缺陷、錯誤或性能問題，這可能影響安全性、市場接受度並導致責任風險。

我們的車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案主要售予整車廠以集成到彼等的車型中。該等解決方案技術性強且複雜，需要嚴格遵守製造標準。然而，由於其性質複雜，彼等可能包含難以檢測及解決的錯誤、缺陷、安全漏洞或軟件問題，尤其是在初始發佈期間或推出新版本或更新時。倘出現該等問題，我們可能在解決該等問題以滿足整車廠客戶期望方面面臨挑戰，這可能損害我們的聲譽並限制未來與其他整車廠的合作機會。無論真實與否，產品錯誤、缺陷或服務中斷均可能削弱消費者信心並損害整車廠客戶對我們解決方案的信任。這可能導致我們客戶的財務損失並損害我們的業務關係。

風險因素

即使努力解決該等問題，我們也未必能夠足夠及時地解決彼等以避免生產中斷或滿足客戶期望。在該等情況下，我們可能需要分配大量資源來糾正問題，這可能進一步限制我們的運營。此外，未解決的問題可能使我們面臨產品責任索賠，可能導致整車廠、消費者或其他方提起訴訟。即使該等索賠最終被證明毫無根據，相關的負面宣傳及對我們品牌的損害可能削弱客戶滿意度並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大損害。

我們面臨與存貨管理相關的風險，以及因汽車行業高度定製化要求而導致的潛在損失。

汽車行業的特點為高度定製化，這對管理我們的存貨構成重大挑戰。我們的整車廠客戶通常在最後一刻才敲定彼等車型及相關解決方案的規格，這意味著確切的硬件配置直到生產已經開始時才得到確認。這造成以下情況：在生產開始後客戶要求的變更或訂單取消可能導致未售或過剩存貨。一旦生產開始，客戶訂單的任何調整或車型的取消可能導致我們擁有無法輕易重新用於其他項目的存貨。該等存貨可能已經裝配完成或處於生產最後階段，在不產生額外成本或浪費的情況下難以重新分配。因此，我們可能被要求承擔該等未售產品的成本，導致撤銷或存貨減值。

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的庫存週轉天數分別為93天、73天及95天。較長的庫存週轉時間，尤其是在需求低迷期間或客戶在生產後更改或取消訂單時，可能嚴重影響我們的運營資金、流動資金及整體財務表現。無法及時有效管理及清算過剩或過時存貨可能對我們的財務狀況及盈利能力造成重大不利影響。

未能充分保護、維持及執行我們的知識產權及機密資料可能削弱我們的競爭優勢、增加成本並損害我們的品牌及經營業績。

我們依賴專利、版權、商標、商業秘密及其他專有權利的組合來保護我們的技術、產品及品牌資產。於2025年9月30日，我們擁有26項專利、五項註冊商標、27項著作權及一個域名。該等知識產權資產對於保護我們的車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案及其他專有技術至關重要。然而，法律保護及合同措施可能無法完全防止未經授權使用、複製或披露我們的知識產權。我們的許多核心創新(如專有算法、設計文件、工藝參數及數據集)主要作為商業秘密受到保護。保護該等資料具有挑戰性，尤其是考慮到員工流動性、遠程工作動態及需要與供應商、製造合作夥伴、顧問及聯合開發合作夥伴共享敏感數據。我們無法保證我們的員工、承包商、供應商或合作夥伴將完全遵守保密、知識產權轉讓或使用限制，或該等義務在所有司法權區均可強制執行。

風險因素

我們的待批准專利申請可能不會獲得授權，可能以較預期範圍更窄的權利要求獲得授權，或可能面臨第三方的異議、覆審或無效。此外，持續維護、續期及記錄我們已授權專利對於彼等的保護至關重要。任何失效、遺漏費用、權屬鏈缺陷，或我們聯合開發或許可安排中的歧義均可能削弱我們的知識產權保護。倘我們無法阻止第三方使用與我們的技術、設計或品牌資產相同或實質上相似的技術、設計或品牌資產，或倘我們必須分配大量資源來監測及執行我們的知識產權，我們的市場差異化、定價權、合作夥伴信心及市場份額可能受到不利影響，導致運營成本增加及管理層注意力分散。

我們面臨因客戶延遲付款及違約所產生的信貸風險。

我們於日常業務過程中亦承擔與客戶或相關方應付貿易應收款項及應收票據的延遲支付及違約相關的信貸風險。

我們向客戶給予的信貸期一般為60至120天。截至2023年、2024年12月31日及2025年9月30日，我們按攤銷成本計量的貿易應收款項及應收票據分別為人民幣127.4百萬元、人民幣153.6百萬元及人民幣33.6百萬元。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的貿易應收款項及應收票據平均週轉天數分別為177天、127天及84天。貿易應收款項及應收票據週轉天數的波動及延長可能對我們的現金流量及流動資金造成不利影響。詳情請參閱「財務資料－節選關鍵資產負債表項目的討論－貿易及其他應收款項」。倘客戶的信貸狀況惡化或客戶因任何原因未能結清其貿易應收款項及應收票據，我們可能產生額外減值虧損。我們或無法及時收回，甚至完全無法收回該等貿易應收款項及應收票據，進而可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

未能或被認為未能遵守數據隱私及安全法律可能使我們面臨潛在責任。

我們受有關數據安全及隱私的各項法律法規約束。近期，全球各國政府日益重視隱私及數據保護法規。中國政府尤其已實施一系列法律、法規及政策以保護個人數據。我們必須在個人信息的整個生命週期內遵守適用的法律法規，包括其收集、存儲、使用、處理、傳輸、提供、披露及刪除。未能遵守中國日益嚴格的數據及個人信息保護法律，以及我們經營或計劃經營的其他司法權區不斷變化的數據安全及隱私法規，可能導致重大法律及監管處罰、聲譽受損，以及對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風險因素

隨著數據隱私法律及行業標準在全球範圍內持續變化，我們將需要實施及維持健全的內部控制、合規機制及風險管理政策。確保遵守該等要求可能需要大量資源、人員及資本投資。未經授權訪問、丟失或濫用數據及個人信息(無論是由我們公司還是我們的合作夥伴造成)可能導致重大後果，包括網絡安全開支增加、監管調查、執法行動、罰款、訴訟、賠償責任、補救成本及運營中斷。此外，針對該等事件引起的潛在法律索賠進行抗辯可能導致進一步的財務及聲譽風險敞口。即使客戶、員工或第三方就我們處理數據及個人信息提出未經證實的擔憂，亦可能損害我們的聲譽並削弱對我們品牌的信任，這反過來可能對我們的業務前景及市場認知造成負面影響。

我們的信息技術系統或第三方服務供應商的信息技術系統遭受中斷及未經授權訪問(如網絡攻擊)可能對我們的業務運營、經營業績、聲譽及財務狀況造成重大不利影響。

我們的解決方案及技術可能使我們能夠訪問敏感及／或機密數據或信息，這對可能試圖對我們或我們的供應商或服務供應商發起網絡攻擊的惡意行為者構成誘人目標。我們無法向閣下保證我們的信息技術系統或第三方服務供應商的信息技術系統能夠完全抵禦第三方入侵、病毒、黑客攻擊、勒索軟件攻擊及其他網絡攻擊、信息或數據盜竊或其他類似威脅。此外，由第三方授權或許可並納入我們技術的軟件可能帶來與網絡安全有關的某些風險，如普遍缺乏對該等軟件的支持可能導致漏洞，從而損害我們系統的安全性。我們的信息技術系統或第三方基礎設施的任何安全缺陷均可能導致安全漏洞，可能造成運營中斷、我們的專有或客戶數據資產遭洩露，以及多方面的法律後果(包括集體訴訟、客戶協議項下的賠償索賠、監管處罰及嚴重的聲譽受損)。該等事件可能引發客戶／合作夥伴流失，並需要大量補救成本。倘我們遭受網絡攻擊或安全漏洞，我們在實施補救計劃以解決風險敞口及未來損害方面可能不成功，而網絡安全保險覆蓋範圍的潛在缺口可能加劇財務風險敞口。該等風險共同對業務持續性、運營穩定性及財務表現構成重大威脅。

我們的員工、承包商或第三方合作夥伴的不當行為、欺詐或其他不道德行為可能使我們面臨法律、運營和聲譽風險。

我們的業務經營依賴員工、承包商及外部合作夥伴(包括供應商、製造商和整車廠客戶)的誠信和專業素養，以遵守適用法律、內部政策和合同義務。然而，我們無法向閣下保證所有該等個人或實體將始終按照我們的準則行事。

風險因素

不當行為可能包括欺詐、賄賂、挪用公款、未經授權披露機密信息、偽造記錄、盜竊資產、濫用公司資源或違反適用的反腐敗、出口管制或數據隱私法。該等行為可能發生在我們的內部運營中，或在與客戶、監管機構或供應商等第三方的交易中。我們的內部控制措施、合規程序和審計機制未必在所有情況下均行之有效，特別是在我們嚴重依賴當地合作夥伴、第三方承包商或項目特定人員的海外市場或遠程部署地點，我們的可見性和控制力可能有限。倘若有任何員工或合作夥伴從事不道德行為，我們可能會受到調查、面臨合同糾紛、監管處罰或承擔民事或刑事責任。此外，該等事件可能導致聲譽受損、內部混亂、失去客戶信任或財務損失，尤其是在敏感數據、機密技術或客戶信息受損的情況下。任何未能發現、預防或妥當應對不當行為的情況都可能對我們的業務經營、財務狀況和品牌聲譽產生重大不利影響。

我們可能不時面臨索賠、糾紛、訴訟及其他法律和行政程序。

我們不時會或可能涉及不同訴訟索賠、法律或仲裁程序、政府和監管問詢及／或法律程序，包括但不限於知識產權、欺詐、不正當商業行為、產品責任、員工相關索賠、違約索賠和證券訴訟。此外，被指控不合規和違反法律法規的行為也可能引致我們面臨訴訟、法律程序、政府和監管問詢及／或程序。我們也可能對嚴重違反合同義務的業務夥伴、存在知識產權侵權或商業機密盜用的第三方、涉及欺詐或貪腐活動的現任或前任員工及其非法行為對我們的實質權利、業務經營或公司聲譽產生重大不利影響的任何當事方提起法律程序。若有任何因該等法律程序、索賠、訴訟或糾紛產生的負面宣傳，不論其是否準確，都有可能損害我們的聲譽和品牌。

就該等法律程序進行辯護及／或處理該等負面宣傳可能相當耗時，不斷產生大額支出，並分散管理層的時間和精力，導致無法專注日常業務運營，這可能對我們的業務經營產生不利影響。由於訴訟過程本身具有不確定性，我們無法保證能成功應對這些索賠或訴訟，亦無法保證管理層對相關事宜重要性的評估(包括據此計提的會計準備金)與最終的判決結果相符。任何程序的不利結果或發展(例如金錢賠償、罰款、禁令、產品召回或牌照或許可證被拒發或撤銷的判決)都有可能對我們的業務、前景和財務狀況產生重大不利影響。我們未能成功就任何訴訟、法律或仲裁程序辯護或達成和解，或未能準確評估索賠的重要性，可能導致須承擔保險未保障或僅部分保障的責任，這可能會對我們的業務、財務狀況和前景產生重大不利影響。

風險因素

我們或會因被指稱侵犯第三方知識產權而面臨訴訟，這可能相當耗時並導致我們產生大額成本。

我們所經營領域的特點是專利密集且快速演變。我們可能面臨指控，聲稱我們的技術、設計、工藝、內容或數據操作侵犯競爭對手、非執業實體或其他權利人擁有的專利、版權、商標、掩膜作品或盜用其商業秘密。不利的結果可能包括禁制令或進口禁令、召回、產品扣留、強制性功能移除、重大損害賠償、律師費、庫存銷毀，以及要求支付過往和持續的特許權使用費或以不利條款接受許可。

為知識產權糾紛進行辯護或提起訴訟本身具有不確定性，費用高昂且耗時，並可能分散我們的管理層和工程師的精力，可能要求對我們的機密信息進行侵入式取證，並導致負面宣傳。未來可能發生類似或更複雜的事宜。即使指控缺乏理據，但也可能耗費高昂成本，並可能促使客戶延遲採購、要求合同保障或選擇替代供應商。任何前述情況都有可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

負面宣傳，無論是否有理據，都有可能損害我們的聲譽並對我們的業務和前景產生不利影響。

我們的業務表現和客戶關係與我們的行業聲譽密切相關。無論是源於實際或被指控的產品缺陷、服務失當、員工不當行為、數據安全問題、監管問詢或與第三方的關聯的任何負面宣傳，均可能損害公眾對我們品牌和信譽的看法，即使該等指控毫無依據或與我們的核心業務無關。在這個可即時線上通信和全球媒體報道的時代，該等事件可能在社交媒體平台或行業論壇被放大，特別是在涉及政府客戶或備受關注的部署時。倘若我們無法有效應對不利的公眾輿論、恢復利益相關者的信心或及時糾正錯誤信息，我們留住客戶、取得新業務或吸引合作夥伴的能力可能會受到重大不利影響。

我們投購的保險可能不足以保障我們的業務風險。

任何未投保的業務中斷、訴訟或自然災害，或我們未投保的設備或設施遭受重大損壞，均可能對我們的經營業績產生重大不利影響。我們目前的保險保障未必足以防止我們遭受任何損失，且我們無法向閣下保證將能夠及時按我們目前的保單成功理賠甚至可能根本無法理賠。倘若我們遭受任何不受保單保障的損失，或者倘若賠償金額遠低於我們的實際損失，我們的業務、財務狀況和經營業績可能會受到重大不利影響。

風險因素

我們的業績取決於與員工的良好勞資關係，任何勞資關係惡化、勞工短缺或工資大幅上漲都有可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們的業務高度依賴技術熟練且合格的員工隊伍，尤其是技術人才，以支持我們解決方案的部署和擴展。隨著我們持續擴大運營規模，我們面臨與勞工可用性和成本相關的日益嚴峻的挑戰。汽車行業，包括車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案領域，正經歷技術工人短缺，尤其是在工程、研發領域。隨著業界對該等人才需求的加劇，上述狀況已導致勞工成本上升，而我們預計，隨著對技術勞工的競爭加劇，這一趨勢將會持續。倘若勞工成本大幅上漲，我們的盈利能力可能會受到重大影響，因我們可能無法在不將增加的費用轉嫁給客戶的情況下消化這些費用，這可能導致定價壓力和競爭力下降。此外，無法留住技術勞工，或未能及時招聘合格人員，可能導致項目完成延遲、運營成本增加，甚至因錯過最後期限或違約賠償金，進而造成財務損失。

與勞工相關的挑戰，如罷工、勞資糾紛或對工資和工作條件的不滿，可能擾亂我們的運營，並對我們在預期時間內滿足客戶需求和履行訂單的能力產生重大影響。該等中斷也可能迫使我們僱用臨時工或實施應急計劃以減輕勞工短缺的影響，從而導致額外的運營開支。倘若無法吸引和留住熟練的工人，也可能影響我們創新、維持質量標準和滿足客戶期望的能力，從而進一步損害我們的財務狀況。

此外，隨著我們的項目變得更加複雜並需要更高水平的專業知識，任何勞工成本的持續上漲或勞資關係的惡化都有可能使我們更難以在確保高質量產出的同時保持有競爭力的定價，這轉而可能導致我們在市場上的競爭地位惡化，從而對我們的業務、財務表現和未來增長前景產生負面影響。

我們面臨與國際貿易政策、地緣政治及貿易保護措施、投資限制相關的風險，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

雖然我們的整車廠客戶主要位於中國，但這些整車廠客戶的許多終端客戶(即購買車輛的消費者)位於海外。因此，我們的業務間接受到國際貿易政策、地緣政治發展以及主要海外市場經濟狀況的影響。例如，海外市場消費者支出的波動、經濟放緩或終端客戶購買力的變化，都可能影響對配備我們的解決方案的車輛的需求。

風險因素

另外，地緣政治緊張局勢，如貿易爭端、政治不穩定或貿易法規變化，可能擾亂全球供應鏈，影響整車廠客戶的生產計劃，最終影響我們的銷售和收入。雖然我們並非直接在海外市場運營，但關稅、制裁或出口管制等國際貿易政策的變化，可能間接影響客戶生產的車輛的競爭力和盈利能力，從而可能導致對我們的產品需求減少。

此外，外匯匯率波動、全球經濟狀況或影響跨境貿易的法規變化等發展，可能對我們整車廠客戶銷售其產品的地區的车辆整體需求產生重大影響。因此，該等國際因素雖然間接影響我們的業務，但仍可能對我們的收入、財務狀況和長期增長前景產生重大影響。

我們的政府補助及稅收優惠待遇的任何減少或終止都可能對我們的財務狀況產生不利影響。

我們過往受益於各種形式的政府支持，包括項目專項補助、人才補貼、設備獎勵以及高新技術企業（「**高新企業**」）資格或地方稅收優惠等稅收優惠待遇。該等形式的財政和政策支持於往績記錄期間對我們的經營業績及現金流量作出積極貢獻。然而，該等政府支持須接受中央和地方層面的定期審查、行政酌情決定和政策變化。我們獲得的許多補助或稅收優惠取決於我們持續遵守特定的資格標準，包括技術資質、研發投入強度、員工人數門檻或地區貢獻評估。我們無法向閣下保證，在未來期間我們將繼續滿足該等要求，尤其是隨著我們的業務模式、運營規模或地理足跡的演變。

此外，由於財政優先事項、政策導向或宏觀經濟狀況的變化，優惠政策可能會被暫停、減少或重新調整。在某些司法管轄區，地方政府可能面臨預算限制或對激勵計劃進行更嚴格的審查，特別是對於跨境企業或高增長科技公司。倘若我們不再符合補助或稅收優惠的資格，或者倘若現有政策被撤銷或削減，我們可能會面臨實際稅率上升、業務成本提高或研發資金減少。這些狀況可能會對我們的財務狀況、盈利能力和投資能力產生不利影響。

風險因素

未能遵守《中國社會保險法》及《住房公積金管理條例》或其他中國勞動相關法規，可能導致我們遭受罰款及其他法律或行政制裁。

於往績記錄期間，我們未為部分僱員足額或按時繳納法定社會保險及住房公積金，此舉並未嚴格遵守適用的中國法律法規。根據我們的中國法律顧問的意見，倘若該等安排的有效性受到中國主管機關的質疑，我們可能因未能履行作為僱主繳納社會保險及住房公積金的義務而被要求額外繳納、支付滯納金及／或相關中國法律法規規定的罰款，或被責令糾正該等做法。我們無法向閣下保證，相關主管政府機關不會認為該等第三方機構安排不符合相關中國法律法規的要求。我們也可能因與相關員工的該等安排而面臨勞動糾紛。詳情請參閱「業務 - 僱員 - 社會保險及公積金繳納」。

此外，由於《勞動合同法》、《社會保險法》及其他勞動相關法規的解釋和實施仍在不斷發展，我們無法向閣下保證我們的僱傭實踐現在及將來均不會違反中國的勞動相關法律法規，這可能使我們面臨勞動糾紛或政府調查，我們無法保證我們可能面臨的該等風險不會對我們的聲譽、業務、經營業績和財務狀況產生不利影響，或以其他方式分散我們在處理任何訴訟、法律程序或投訴方面的資源。

我們的租賃協議未辦理登記備案或會導致罰款。

我們目前在中國租賃多處物業，用於多項經營用途。根據中國法律法規，商品房租賃協議一般須向當地土地及房地產管理部門登記。然而，截至最後實際可行日期，本集團其中一項租賃物業並未於相關中國政府機關登記。倘我們於收到相關中國政府部門的通知後未能於規定的時間內糾正該等違規行為，我們可能會受到罰款。就每項未登記的租賃，罰款金額介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元，由有關當局酌情決定。詳情請參閱本文件「業務 - 物業 - 租賃物業」。

未能遵守相關規例，或未能及時取得及維持所需的牌照、批准及許可，可能會對我們的業務經營產生不利影響，並使我們面臨處罰或執法行動。

我們無法向閣下保證，我們已取得的牌照足以開展我們未來的所有業務。監管我們業務活動的現行及未來法律、法規及政策的詮釋及實施可能會進一步修訂。我們無法向閣下保證，我們將不會因相關部門對該等法律、法規及政策的進一步詮釋而被發現違反任何未來法律、法規及政策或任何現時生效的法律、法規及政策。倘我們未能在經營業務所在的任何司法權區完成、取得或維持任何所需的牌照或批准或進行必要的備案，可能會受到各種處罰，如處以罰款及中止或限制我們的營運。任何該等處罰均可能會影響我們的業務營運，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

風險因素

我們須遵守反腐敗、反洗錢、反賄賂及其他相關法律法規。

我們須遵守我們運營或計劃運營所在司法管轄區的反腐敗、反洗錢、反賄賂及其他相關法律法規。倘若我們的合規流程或內部控制系統未得到妥善執行或運作，我們可能會因被指控違反該等法律而面臨政府機關的調查和法律程序。該等法律程序可能導致罰款或其他責任，並可能對我們的聲譽、業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。倘若我們的任何子公司、員工或其他人士從事欺詐、腐敗或其他不正當商業行為，或以其他方式違反適用法律、法規或內部控制政策，我們可能會面臨一項或多項執法行動，或以其他方式被認定違反該等法律或法規，這可能導致處罰、罰款或制裁，進而對我們的聲譽、業務、財務狀況和經營業績產生不利影響。

我們面臨與自然災害、流行病及其他傳染病爆發相關的風險。

我們的業務可能會受到洪水、地震、沙塵暴、暴風雪、火災或干旱等自然災害、廣泛流行的疫情或任何嚴重流行病(如非典、埃博拉、寨卡或COVID-19)的爆發、戰爭、恐怖主義行為或我們無法控制的其他不可抗力事件的不利影響。該等事件可能擾亂我們的研發、製造和商業化活動及業務經營，所有該等情況都可能對我們的業務、經營業績、財務狀況和前景產生不利影響。特別是，該等自然災害、傳染病爆發及其他不利的公共衛生發展，可能通過損害我們的技術基礎設施或信息技術系統，或影響我們員工的生產力，從而嚴重擾亂我們的業務經營，進而可能對我們的財務狀況和經營業績產生不利影響。

與在中國開展業務相關的風險

我們可能須遵守中國政府機關就[編纂]頒佈的新法律法規下的額外監管規定。

2021年7月6日，中國相關政府機關發佈《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，其中強調需要加強對非法證券活動的管理以及對中國境內公司境外上市的監督。該等意見提出採取有效措施，例如推動建立監管體系，以應對中國境內於境外上市的公司面臨的風險和事件。

風險因素

2023年2月24日，中國證監會、財政部、國家保密局及國家檔案局聯合頒佈《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》（「《檔案規定》」），該規定於2023年3月31日生效。《檔案規定》要求，境內企業以直接或間接方式進行的境外證券發行及上市活動，該等境內企業以及提供相關證券服務的證券公司、證券服務機構必須嚴格遵守保密和檔案管理的要求，建立健全的內部制度，並採取必要措施落實相關管理責任。

由於我們是一家尋求在香港**[編纂]**的中國公司，我們須遵守上述監管框架下的監督制度。該等規則的解釋和實施仍在不斷演變，我們無法向閣下保證我們不會被要求作出進一步的信息披露、調整內部政策或產生額外的合規成本。未能遵守上述要求可能對我們的業務、經營業績或財務狀況產生重大不利影響。

我們未來的融資活動可能須遵循中國證監會或其他中國政府機關的批准、備案或其他規定。

2021年7月6日，中國相關政府機關發佈《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》。該等意見加強了對中國境內公司境外上市的管理和監督，並提出採取有效措施，例如推動相關監管體系的建設，以應對中國境內於境外上市的公司面臨的風險和事件。

2023年2月17日，中國證監會發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「《試行辦法》」）及其五項解釋性指引，該辦法於2023年3月31日生效。《試行辦法》全面完善和改革了先前對中國境內公司證券境外上市的監管制度，並通過採納備案制監管制度，對中國境內公司證券的直接和間接境外上市進行規範。根據《試行辦法》，我們作為一家尋求在**[編纂][編纂]**證券的中國境內公司，須在向境外監管機構提交**[編纂]**文件後三個工作日內向中國證監會申請備案程序並進行相關信息的報備。

此外，我們無法向閣下保證未來頒佈的任何新規則或法規不會對我們或我們的融資活動施加額外的要求或限制。我們可能無法及時或根本無法遵守該等額外要求。此外，我們可能因未就本次**[編纂]**尋求中國證監會備案或其他政府授權而被中國證監會或其他中國監管機構要求作出調整，該等監管機構可能對我們處以罰款和處罰，影響我們在中國的經營活動，影響我們支付股息的能力，延遲或影響**[編纂][編纂]**匯回中國，或採取其他行動影響我們的融資活動，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

風險因素

我們的H股持有人可能須承擔中國所得稅義務。

根據現行中國稅收法律法規，非中國居民個人和非中國居民企業就我們向其支付的股息以及出售或以其他方式處置H股所實現的收益，須承擔不同的稅務義務。

根據《中華人民共和國個人所得稅法》及其實施細則，非中國居民個人就其在中國境內取得的股息或股份轉讓所得，須按20%的稅率繳納中國個人所得稅。因此，我們須從股息支付中代扣該稅款，除非中國與該外國個人居住地所在司法管轄區之間的適用稅收協定減免或豁免相關稅務義務。

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》，中國政府可對中國公司向香港特別行政區居民(包括自然人和法人實體)支付的股息徵稅，但該稅款不得超過該中國公司應付股息總額的10%。倘若香港特別行政區居民直接持有中國公司25%或以上的股權，則該稅款不得超過該中國公司應付股息總額的5%。國家稅務總局發佈的於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，主要目的為獲取上述稅收優惠而作出的安排或交易不適用上述規定。

對於在中國境內未設立機構、場所的非中國居民企業，以及雖在中國境內設立機構、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的非中國居民企業，根據《中華人民共和國企業所得稅法》，我們支付的股息以及該等外國企業出售或以其他方式處置H股所實現的收益，通常須按20%的稅率繳納中國企業所得稅。根據國家稅務總局發佈的《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》，該稅率已降至10%，並可根據中國與相關非中國居民企業居住地所在司法管轄區之間的特殊安排或適用協定進一步降低。

風險因素

儘管有上述安排，但適用中國稅收法律法規的解釋和適用仍受當時相關法律法規的約束，原因包括相關稅收優惠待遇未來是否會被撤銷，從而導致所有非中國居民個人持有人均須按20%的統一稅率繳納中國個人所得稅等多種因素。此外，中國稅務機關對適用中國稅收法律法規的解釋和適用仍在不斷演變，包括對非中國居民企業資本利得的徵稅，以及對非中國居民個人H股持有人的股息和出售或以其他方式處置我們H股所實現收益的個人所得稅。中國的稅收法律、規則和法規也可能發生變化。倘若適用稅收法律法規以及對該等法律法規的解釋或適用發生任何變化，閣下對我們H股的投資的價值可能會受到重大影響。

我們須遵守中國的法律法規，這可能導致我們須修改目前的業務慣例並產生更高的成本。

我們須遵守廣泛的國家、省和地方政府的法規、政策和管制，除特定行業相關法規外，還包括以下方面：(i)消費者保護和產品責任；(ii)網絡安全、數據安全和個人信息保護；(iii)安全法律法規；(iv)外商投資企業的設立或股東變更；(v)外匯；以及(vi)稅收、關稅和費用。

與該等法律法規相關的責任、成本、義務和要求可能導致我們的運營中斷或影響我們的財務狀況和經營業績。在我們的運營中未能遵守相關法律法規可能導致各種處罰，包括但不限於暫停運營，從而對我們的業務、前景、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。此外，無法保證相關政府機構不會更改該等法律法規或施加額外或更嚴格的法律法規。為遵守該等法律法規，我們可能需產生重大的資本支出或承擔其他義務或責任。法律要求經常變化並有待解釋，我們無法預測遵守該等要求的最終成本或其對我們運營的影響。我們可能被要求作出重大支出或修改業務慣例以遵守現有或未來的法律法規，這可能會增加我們的成本並嚴重限制我們經營業務的能力。

閣下可能在送達法律程序文書或強制執行針對我們、我們的董事及高級管理層的境外判決方面追索權有限。

我們是一家根據中國法律註冊成立的公司，我們幾乎全部資產、子公司以及所有董事及高級管理層均位於中國。因此，[編纂]可能無法向我們或居住在中國的董事或高級管理層送達法律程序文書。中國尚未與大多數其他司法管轄區訂立承認及執行其法院所作判決的條約或安排。

風險因素

2006年7月14日，中國最高人民法院與香港訂立《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》（「2006年安排」）。根據2006年安排，凡內地或香港的指定法院根據書面選擇法院協議就民商事案件作出須支付款項的可強制執行終局判決，任何有關方均可向內地或香港的相關法院申請認可及執行該判決。2019年1月18日，中國最高人民法院與香港訂立《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」），旨在建立一個更清晰、更明確的機制，以在內地法院與香港法院之間認可和執行更廣泛的民商事案件判決。新安排僅在中國最高人民法院頒佈司法解釋及香港完成相關立法程序後方會生效。新安排自2024年1月29日起生效，其取代2006年安排。

我們的股息支付須遵守適用法律法規的限制。

我們可能自子公司收取股息以滿足現金需求，包括償還本集團可能產生的任何債務。我們的股息支付須遵守適用法律法規的限制。例如，根據現行中國法律，股息只能從可供分配利潤中支付。我們的可供分配利潤指我們的可供分配淨利潤扣除法定盈餘公積金、一般公積金及酌情盈餘公積金（經股東會批准）後的金額。我們的可供分配淨利潤指(i)根據中國公認會計原則釐定的期間歸屬於權益持有人的淨利潤加上期初可供分配利潤或減去期初累計虧損（如有），與(ii)根據國際財務報告準則會計準則釐定的期間歸屬於權益持有人的淨利潤加上期初可供分配利潤或減去期初累計虧損（如有）兩者中的較低者。因此，我們未來可能沒有足夠的可供分配利潤向股東進行股息分派，包括在錄得會計利潤的期間。任何在特定年度未分配的可供分配利潤將被保留並可用於後續年度的分配。

我們可能面臨稅率變動、新稅法實施或額外稅務責任的風險。

中國《企業所得稅法》對商業企業徵收25%的稅率。我們享有稅收優惠待遇。請參閱本文件「財務資料－綜合損益及其他全面收益表節選組成部分的說明－所得稅抵免／（開支）」一節。有關稅收優惠待遇的法律法規如有任何變動，或因任何其他原因導致我們的實際稅率上升，我們的稅務責任將相應增加。此外，中國政府可能會修訂或重述有關所得稅、預扣稅、增值稅及其他稅項的法規。倘若未能遵守中國稅收法律法規，亦有可能導致相關稅務機關處以處罰或罰款。中國稅收法律法規的調整或變更以及稅務處罰或罰款可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

風險因素

若未能按中國法規要求為各項僱員福利計劃作出足額供款，可能導致我們遭受處罰。

在中國經營的公司須參與各項政府主辦的僱員福利計劃，包括若干社會保險、住房公積金及其他福利性支付義務，並按僱員薪金(包括獎金和津貼)的一定百分比向該等計劃供款，供款基數上限由我們經營業務所在地的當地政府不時規定。鑒於中國各地經濟發展水平不同，當地政府在執行僱員福利計劃要求方面並不一致。相關政府部門可能會審查僱主是否已足額支付規定的僱員福利款項，未能足額支付的僱主可能會被處以滯納金、罰款及／或其他處罰。

與[編纂]有關的風險

H股並無先前[編纂]，H股的流動性及[編纂]可能會波動。

[編纂]前，我們的H股並無[編纂]。H股的首次[編纂]是我們與[編纂](為其本身及代表[編纂])磋商的結果，[編纂]可能與[編纂]後H股的[編纂]有重大差異。我們無法向閣下保證，[編纂]後我們的H股的活躍[編纂]將會發展或持續，或其[編纂]不會跌破[編纂]。我們的H股[編纂]可能會高度波動，並由於多項因素而出現大幅波動，當中部分因素超出我們的控制範圍。

H股的[編纂]可能會波動，可能導致閣下蒙受重大損失。

我們H股的[編纂]可能會波動，並可能因我們無法控制的因素而大幅波動。該等因素包括但不限於我們的收入、盈利及現金流量的變動、經營業績的變動、分析師估計的變動、對我們行業的看法以及中國及其他地區的監管發展。[編纂]不時經歷與特定公司經營表現無關的重大價格及成交量波動。該等市場波動亦可能對我們H股的[編纂]產生重大不利影響。

此外，根據中國法律，所有現有股東於[編纂]後首12個月內不得處置其任何股份。此鎖定期可能會影響[編纂]後不久我們的H股[編纂]及[編纂]。該等獨立於我們實際業務表現的因素可能導致H股[編纂]面臨重大的價格[編纂]及潛在損失。

風險因素

[編纂]中[編纂]的[編纂]可能會遭即時攤薄，且若我們未來發行[編纂]，可能會面臨進一步攤薄。

[編纂]中[編纂]的[編纂]可能高於緊接[編纂]前每股H股的有形資產賬面淨值。因此，[編纂]中[編纂]可能會在有形資產賬面淨值方面遭即時攤薄。此外，我們未來可能需要籌集額外資金，並可能[編纂]或可換股證券。倘若我們未來發行[編纂]，我們的[編纂]可能會在每股有形資產賬面淨值方面遭進一步攤薄。

未來出售或潛在出售大量[編纂]可能對[編纂]產生不利影響並稀釋股東持股。

日後在[編纂]大量出售我們的股份或與[編纂]相關的其他證券、發行[編纂]，或市場認為可能發生該等出售或[編纂]，均可能導致[編纂]的[編纂]下跌。日後出售或預期出售我們大量的[編纂](包括任何未來[編纂])，亦可能對我們在指定時間按有利於我們的條款籌集資本的能力造成重大不利影響。我們所發行的股本相關的[編纂]亦可能具有較股份優先的權利和特權。

此外，[編纂][編纂]的[編纂]可能不受任何對其H股的處置限制，彼等可能出於各種法律、監管、業務或市場原因，已存在在[編纂]後立即出售部分或全部H股的安排或協議。該等出售，特別是在[編纂]後短時間內發生，可能對[編纂]構成下行壓力，並導致我們的H股[編纂]大幅波動。

我們的控股股東對本公司擁有重大控制權，而彼等的權益未必與其他股東的權益一致。

於[編纂]完成前及緊隨[編纂]完成後，我們的控股股東將仍對本公司擁有重大控制權。根據組織章程細則及中國公司法，控股股東將可透過於股東大會及董事會會議上投票的方式，對我們業務或其他對我們及其他股東而言屬重大的事宜行使重大控制權及施加重大影響。控股股東的利益可能與其他股東的利益有別，而彼等可隨意(彼等需要放棄投票的事項除外)按其利益行使表決權。倘控股股東與其他股東有利益衝突，其他股東的利益可能處於劣勢及受損。

風險因素

過往股息未必能反映我們未來的股息政策，且無法保證未來會派付股息。

我們的董事會對是否分派股息擁有酌情權。過往派付的股息金額並不能反映未來的股息政策或股息金額。股息的宣派和派付將由董事會酌情決定，並將取決於多種因素，包括我們的業務前景、財務表現、現金流量、資本要求以及我們的融資安排條款。無法保證我們未來會宣派和派付任何金額的股息。

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

我們的管理層可能會以閣下不同意或無法為我們的股東帶來有利回報的方式使用[編纂]的[編纂]淨額。有關我們使用[編纂][編纂]淨額的計劃的更多詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]用途」一節。然而，管理層將對[編纂]淨額的實際應用擁有酌情權。閣下將資金委託予我們的管理層，而閣下須依賴其有關我們將如何具體使用本次[編纂]的[編纂]淨額的判斷。

本文件所載若干事實、預測及其他統計數據摘錄自公開可得來源，未經獨立核實，未必可靠。

本文件所載若干事實、預測及其他統計數據摘錄自多個公開可得的官方政府來源。儘管我們的董事認為該等來源屬適當，並已在獲取及轉載資料時採取合理審慎措施，但我們無法保證相關來源資料的準確性、質量或可靠性。該等數據未經我們或參與[編纂]的任何其他方獨立核實，我們亦未對其準確性作出任何陳述。

此外，我們無法向[編纂]保證，該等資料的編制基準或準確程度與別處呈列的類似數據相同。因此，[編纂]在評估本文件時，務請審慎考慮彼等對該等事實及統計數據的重視程度及重要性。

我們的前瞻性陳述受不確定因素影響，未來業績可能與明示或暗示的業績存在重大差異。

本文件載有關於我們業務的前瞻性陳述，該等陳述乃基於管理層在當時的現有信念、假設及可用資料。前瞻性陳述可通過「旨在」、「預期」、「相信」、「可能」、「預計」、「擬」、「或會」、「計劃」、「潛在」、「預測」、「尋求」、「將」及類似詞語識別。該等陳述反映了管理層對未來事件、營運、流動資金及資本資源的看法；然而，該等陳述本質上受風險、不確定因素及假設的影響。

風險因素

倘該等風險或不確定因素中的一項或多項成為現實，或倘相關假設證明不正確，我們的實際業績可能與該等前瞻性陳述所建議者有重大差異。我們無法控制的因素及未來的業務決策可能會影響結果，當中許多因素已於本文件「風險因素」一節討論。

鑒於該等不確定因素，前瞻性陳述不應被視為特定計劃或目標的保證，[編纂]務請切勿過分依賴該等陳述。本文件中的所有前瞻性陳述均受該等警示性陳述的規限。在遵守上市規則或香港聯交所規定下的持續披露責任的前提下，我們無意因新資料、未來事件或其他因素而公開發佈更新或修訂前瞻性陳述。

[編纂]在作出投資決定時，應僅依賴本文件，而不應依賴媒體報道。

[編纂]僅依據本文件所載資料及聲明進行，據我們所知及所信，該等資料及聲明真實準確。就[編纂]的[編纂]作出任何[編纂]決定時，不應依賴並非載於本文件的任何資料。

於本文件刊發前，媒體曾對我們及[編纂]作出報道，其可能載述(其中包括)有關我們及[編纂]的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。投資者謹請注意第三方來源公佈的資料及意見可能基於過時、不完整或不準確的資料。該等來源亦可能存在利益衝突，且有關意見可能並非屬獨立或客觀。媒體對本公司和[編纂]的報道可能會受到多種因素的影響，包括個別記者的偏見、媒體的偏好以及廣告商的需求。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，本公司已就嚴格遵守上市規則相關規定尋求以下豁免，並就嚴格遵守公司(清盤及雜項條文)條例尋求以下豁免。

關於管理層留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12及19A.15條，我們必須有足夠的管理層留駐香港。這通常意味著我們至少須有兩名執行董事常居於香港。

本集團的管理總部、高級管理層、業務運營及資產主要位於香港以外地區。我們認為，無論是通過調派現有執行董事還是通過委任額外執行董事，安排兩名執行董事常居於香港在實際操作上存在困難且在商業上亦不合理。因此，我們目前沒有，且在可預見的將來也不會有足夠的管理層人員留駐香港以滿足上市規則第8.12及19A.15條的規定。

因此，我們已向聯交所申請，且聯交所[已授予]我們嚴格遵守上市規則第8.12及19A.15條規定的豁免。我們將通過以下安排確保聯交所與我們之間存在有效的溝通渠道：

- (i) 根據上市規則第3.05條，我們已委任並將繼續維持兩名授權代表，其須隨時擔任與聯交所溝通的主要渠道。獲委任的兩名授權代表分別為李巍先生及關樂欣女士（「關女士」）。聯交所可隨時通過電話、傳真及／或電子郵件聯繫我們的各授權代表，以迅速處理聯交所的查詢。我們的兩名授權代表均獲授權代表本公司與聯交所溝通；
- (ii) 根據上市規則第3.20條，每位董事將向聯交所及授權代表提供其聯繫信息。這將確保聯交所及授權代表在需要時能隨時及時聯繫到所有董事；
- (iii) 我們將盡力確保不常駐香港的每名董事持有或能夠申請有效旅行證件訪港，並能在合理期限內與聯交所會面；及
- (iv) 根據上市規則第3A.19條，我們已委任中國光大融資有限公司作為我們的合規顧問，其將作為除我們授權代表之外與聯交所溝通的另一渠道。合規顧問在其獲委任期間，將隨時能以合理渠道接觸本公司的授權代表、董事及其他高級職員，參與聯交所與本公司之間的溝通，並回應聯交所的問詢。

豁免嚴格遵守上市規則

關於聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第3.28及8.17條，公司秘書必須為具備聯交所認為足以履行公司秘書職責的學術或專業資格或有關經驗的個人。聯交所認為以下學術或專業資格可獲接受：(i)香港特許秘書公會會員；(ii)律師或大律師(定義見法律執業者條例)；及(iii)執業會計師(定義見專業會計師條例)。

在評估某人士是否具備「有關經驗」時，聯交所將會考慮以下因素：(i)該名人士任職於發行人及其他上市公司的年期及其所擔當的角色；(ii)該名人士對上市規則及其他相關法律及法規(包括證券及期貨條例、公司條例、公司(清盤及雜項條文)條例及收購守則)的熟悉程度；(iii)除上市規則第3.29條所指在每個財政年度須參加不少於十五小時的相關專業培訓的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及(iv)該名人士於其他司法權區的專業資格。

我們已委任蘇思懿女士(「蘇女士」)及關女士為我們的聯席公司秘書。蘇女士及關女士的個人履歷載於本文件「董事及高級管理層」一節。蘇女士自2022年3月起一直擔任董事長助理。鑒於蘇女士在企業管治方面的豐富經驗及其對本集團的經驗及熟悉程度，我們相信委任蘇女士為公司秘書將有利於本公司。此外，本集團的主要業務活動在中國進行。居於中國的蘇女士熟悉並透徹瞭解我們的內部業務運營。因此，我們相信委任蘇女士為聯席公司秘書符合本公司及股東的最佳利益，並有利於企業管治。

儘管蘇女士不具備上市規則第3.28條規定的特定資格，但董事認為，考慮到蘇女士在處理企業管治事宜方面的過往經驗，其在關女士(本公司另一位完全符合上市規則第3.28及8.17條要求的聯席公司秘書)的協助下，能夠履行聯席公司秘書的職能。

豁免嚴格遵守上市規則

因此，根據新上市申請人指南第3.10章第11至17段，我們已申請，且聯交所[已授予]我們豁免嚴格遵守上市規則第3.28及8.17條關於委任關女士為聯席公司秘書的要求，自[編纂]起計為期三年，惟前提條件為：(i)蘇女士將盡力參加相關培訓課程，以增強其對適用香港法律法規以及上市規則的認識，並遵守上市規則第3.29條規定的年度專業培訓要求；(ii)關女士(香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員，完全符合上市規則第3.28及8.17條的要求)已獲委任為另一聯席公司秘書，並將自[編纂]起計的初始三年內與蘇女士緊密合作並協助其履行公司秘書職責，以使蘇女士能夠獲取相關經驗(如上市規則第3.28(2)條所要求)以履行公司秘書的職責及責任；及(iii)倘若蘇女士停止提供該等協助或本公司出現嚴重違反上市規則的情況，該豁免將被立即撤銷。在該三年期結束前，我們應向聯交所證明並尋求其確認，蘇女士在受益於關女士於該三年期內提供的協助後，已獲得上市規則第3.28條所定義的有關經驗，並且能夠履行公司秘書的職能，從而無需進一步申請豁免。

關於本文件及[編纂]的資料

[編纂]

關於本文件及[編纂]的資料

[編纂]

關於本文件及[編纂]的資料

[編纂]

關於本文件及[編纂]的資料

[編纂]

關於本文件及[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

李巍先生	中國浙江省 杭州市余杭區 良渚文化村陽光天際 8幢3號	中國

盧朝洪先生	中國浙江省 杭州市西湖區 崇文公寓 4幢1單元801室	中國

陳曦女士	中國浙江省 杭州市余杭區 西溪華東園 31幢2單元801室	中國

獨立非執行董事

盧英傑先生	香港 新界元朗 錦繡花園I段 3街9號	中國(香港)

馬鈞先生	中國上海市 閔行區 古美路58號錦隆別墅45號	德國

汪洋先生	中國浙江省杭州市 蕭山區 銀河小區 68幢1單元602室	中國

有關董事的進一步資料，請參閱本文件「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、[編纂]

中國國際金融香港證券有限公司
香港
中環
港景街1號
國際金融中心一期29樓

本公司的法律顧問

有關香港法律：
君合律師事務所
香港
中環
干諾道中1號
友邦金融中心7樓

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

獨家保薦人及[編纂]的法律顧問

有關香港法律：
歐華律師事務所
香港
中環
康樂廣場8號
交易廣場三期
25樓

有關中國法律：
海問律師事務所
中國上海市
南京西路1515號
靜安嘉里中心一座26樓

獨立核數師兼申報會計師

畢馬威會計師事務所
執業會計師
根據《會計及財務匯報局條例》註冊的公眾利益實體核數師
香港
中環
遮打道10號
太子大廈8樓

董事及參與[編纂]的各方

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

中國註冊辦事處及總部

中國浙江省
杭州市余杭區
五常街道
文一西路998號
4幢807室

香港主要營業地點

[香港銅鑼灣
勿地臣街1號時代廣場
二座31樓]

公司網站

www.yodosmart.com
(該網站所載資料並不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

蘇思懿女士
中國浙江省
杭州市余杭區
五常街道
文一西路998號
4幢807室

關樂欣女士
(香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員)
香港
銅鑼灣
勿地臣街1號時代廣場
2座31樓

授權代表

李巍先生
中國浙江省
杭州市余杭區
良渚文化村陽光天際
8幢3號

關樂欣女士
香港銅鑼灣
勿地臣街1號時代廣場
2座31樓

公司資料

審核委員會

盧英傑先生(主席)
汪洋先生
馬鈞先生

薪酬與考核委員會

汪洋先生(主席)
盧英傑先生
盧朝洪先生

提名委員會

馬鈞先生(主席)
汪洋先生
陳曦女士

戰略與ESG委員會

李巍先生(主席)
馬鈞先生
盧英傑先生

合規顧問

中國光大融資有限公司
香港灣仔
告士打道108號
光大中心12樓

[編纂]

主要往來銀行

中信銀行股份有限公司杭州延安支行
中國浙江省
杭州市上城區
清泰街348號

行業概覽

除非另有說明，否則本節所載資料均源自各項政府官方刊物及其他刊物，以及我們委託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」)。我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]編製弗若斯特沙利文報告。我們已合理審慎摘錄及轉載有關資料。我們並無理由認為有關資料於任何重大方面屬虛假或具有誤導成分，亦無遺漏任何事實導致有關資料於任何重大方面屬虛假或具有誤導成分。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]，或其各自董事、高級管理人員、代表，以及參與[編纂]的任何其他方(弗若斯特沙利文除外)，均未獨立核實各官方政府刊物中的資料，亦不就該等資料的準確性或完整性作出任何陳述。截至最後實際可行日期，本公司董事經採取合理謹慎措施後確認，本節所呈列之市場資料並無重大不利變動。

在汽車智能化浪潮和向「軟件定義汽車」轉型的背景下，汽車電子電氣架構正朝著域集中化設計方向演進。從結構上看，車輛正逐步劃分為六大域：網聯域、座艙域、智能駕駛域、底盤域、動力域和車身域。其中，網聯域作為信息交換的載體，支撐著車內數據流、車聯網、車路聯及車聯網雲端數據流，在汽車智能化進程中具有基礎性與關鍵性作用。

網聯域將其他五大域與雲端及外部環境相連，形成智能協同的整體。通過車聯網技術，網聯域實現車車通信與車路協同，提升自動駕駛安全性。該領域支持車載系統與雲端的無縫連接，提供實時導航、語音助手及流媒體服務。可實現電池與電驅系統的遠程監測，支持空中下載(OTA)升級優化控制策略，保障動力總成與底盤系統安全。此外，其亦支持車門鎖、車窗及空調的遠程控制，並能與智能家居系統集成，實現車身智能功能。車載通信解決方案與域控制器解決方案的融合至關重要，高速連接性為車聯網等關鍵功能提供保障，而域控制器架構則為執行這些複雜、數據密集型任務提供可靠的計算與集成平台。二者協同作用，令整車廠縮短開發週期、降低系統集成成本，並實現從車聯網賦能的自動駕駛到車輛雲協同服務等先進智能功能。

行業概覽

全球與中國車載智能網聯解決方案市場概覽

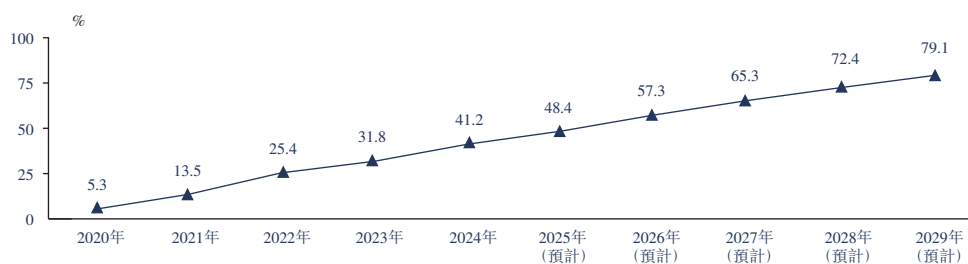
全球及中國電動汽車和智能汽車產業的發展

2020年後，全球經濟因COVID-19防控而緩慢復甦，推動汽車產量逐步回升。2024年，受產業轉型挑戰及消費者信心下滑影響，全球汽車產量出現下滑。全球汽車產量由2020年的76,933.5千輛增至2024年的92,669.3千輛，複合年增長率達4.8%。預計2029年全球汽車產量將增至108,390.9千輛，2025至2029年的複合年增長率為1.5%。

中國是全球最大的汽車市場，2024年汽車總產量達31,282.0千輛，較2020年產量實現5.5%的增長率。此增長主要受惠於購車補貼與以舊換新等政策支持。預計2025至2029年的複合年增長率將達2.2%，產量將進一步增至2029年的38,702.1千輛。2025年至2029年間，汽車產量預計將呈現增長態勢，主要是由於消費習慣轉變帶動的電動汽車快速發展、升級版排放標準的實施，以及芯片短缺問題的逐步緩解。

2024年，中國電動汽車產量達到12,888.0千輛。預測顯示，中國電動汽車產量將於2029年增至30,621.6千輛，2025至2029年的複合年增長率達15.6%。中國電動汽車滲透率預計將由2024年的41.2%躍升至2029年的79.1%，凸顯中國市場的龐大潛力與強勁增長軌跡。此強勁擴張得益於各地區政府推出的購車補貼與稅收優惠等支持性政策，有效加速了電動汽車普及進程。電池技術的進步顯著提升了車輛續航里程並縮短充電時間。此外，技術進步與規模經濟所帶來的成本下降，加上充電基礎設施的持續完善，進一步提升消費者接受度並增強使用便利性。

中國電動汽車的滲透率(2020年-2029年(預計))



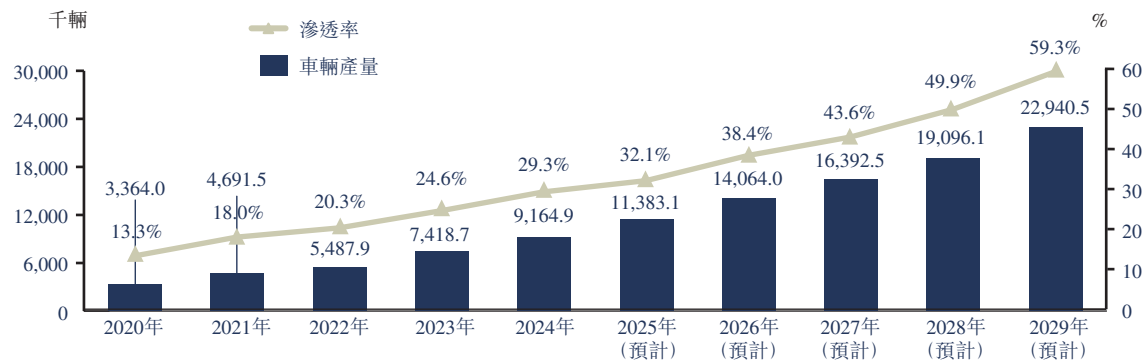
資料來源：中國汽車工業協會、弗若斯特沙利文

行業概覽

智能網聯汽車指配備先進傳感器、控制器、執行器及其他裝置，並整合先進通訊與網路技術，實現汽車與X(如人、車、路、雲端)之間信息交換與共享的新一代汽車。其具備複雜環境感知、智能決策與協同控制等功能，最終實現「安全、高效、舒適、節能」的駕駛體驗，並可達成無人駕駛運作。

自2020年至2024年，中國智能網聯汽車產量穩步攀升，這主要得益於三大相互促進的因素共同作用：政策引導、市場需求與技術進步。政府已推出一系列戰略規劃，積極推動智能汽車發展，為行業發展提供了明確方向與強勁支持，進而吸引眾多企業投入研發與製造領域。與此同時，消費者對智能與網聯汽車功能的接受度穩步提升，促使整車製造商加速推出相關車型。此外，國內在汽車芯片、傳感器及運作系統等關鍵技術領域取得突破，有效降低汽車成本並提升產品可靠性，確保了大規模生產的可行性。該等因素的綜合效應促使中國智能網聯汽車產量持續擴張，於2024年達9,164.9千輛，佔全國汽車總產量的32.1%。

中國智能網聯汽車產量及滲透率*(2020年-2029年(預計))



資料來源：中國汽車工業協會、弗若斯特沙利文

附註：智能網聯汽車可依據聯網類型分為三類：嵌入式聯網、智能手機聯網及有線聯網；此處僅包含嵌入式聯網的數據。以下內容亦同。

行業概覽

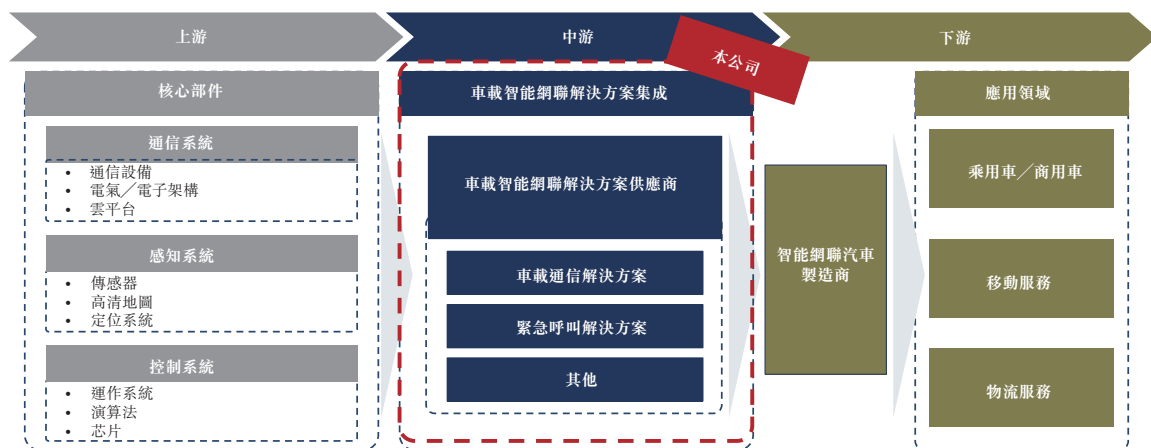
車載智能網聯解決方案行業概覽

車載智能網聯是一種交互式無線網絡，依賴車載設備與感測器運作，將移動車輛視為資訊感知的主體，並在車聯網平台、車對車、車對基礎設施、車對人以及車內系統之間建立全面網絡連結。該系統基於車輛位置、速度、行駛路線等數據，構建出動態交互的無線網絡體系。車載智能網聯功能的落地載體為汽車六大域：其中網聯域為智能網聯提供通信連接；智能駕駛域與座艙域憑藉網聯能力拓展服務邊界；底盤域、動力域及車身域基於網聯技術實現性能優化與智能化升級，共同構成一套完整的車載智能網聯解決方案。

車載智能網聯解決方案價值鏈具有高度跨領域特性，相關參與者涵蓋硬件、軟件、服務及基礎設施等領域。上游供應商提供通訊、感知、決策與執行所需的核心硬件及軟件。中游環節以車載智能網聯解決方案集成為核心。車載智能網聯解決方案供應商主要為智能網聯汽車製造商提供車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案等方案，助力製造商生產具備智能功能的汽車。而該產業的應用領域主要涵蓋乘用車／商用車、移動服務及物流服務三大板塊。

於2024年，以車載聯網控制單元出貨量計，本公司在中國車載通信解決方案行業的所有供應商中排名第四，在國產供應商中排名第三。

車載智能網聯解決方案行業價值鏈



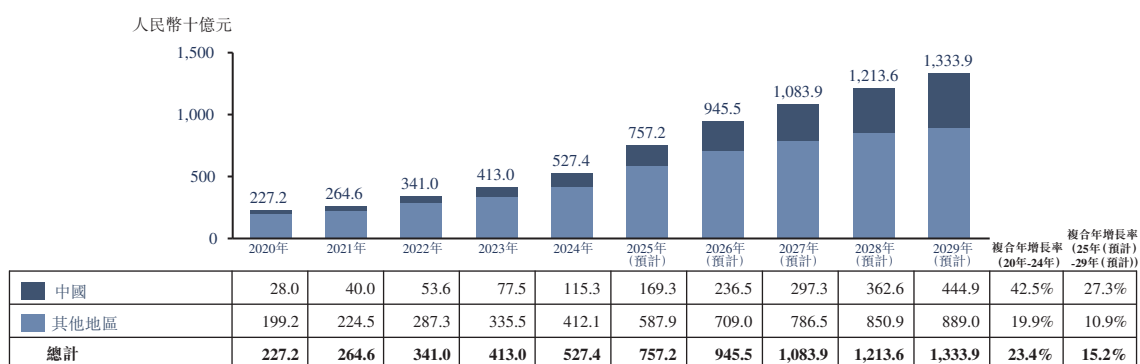
資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

全球與中國智能網聯汽車行業市場規模

車載智能網聯解決方案通常由硬件、軟件及服務三部分構成。硬件層面主要包含通訊模組、車載聯網控制單元及其他硬件設備，軟件層面則涵蓋車載網絡平台及其他有關服務。隨著智能網聯汽車產量持續增長，全球及中國車載智能網聯解決方案的市場規模正不斷擴大，預計將由2024年的人民幣5,274億元及人民幣1,153億元增長至2029年的人民幣13,339億元及人民幣4,449億元。

全球與中國車載智能網聯解決方案收入(2020年–2029年(預計))



資料來源：弗若斯特沙利文

全球與中國車載通信解決方案行業市場規模

車載通信解決方案是車載智能網聯的技術支撐，為車輛網聯化提供通信能力以實現內外部信息交互，進而達成人、車、路、雲之間的協同聯網與智能服務。

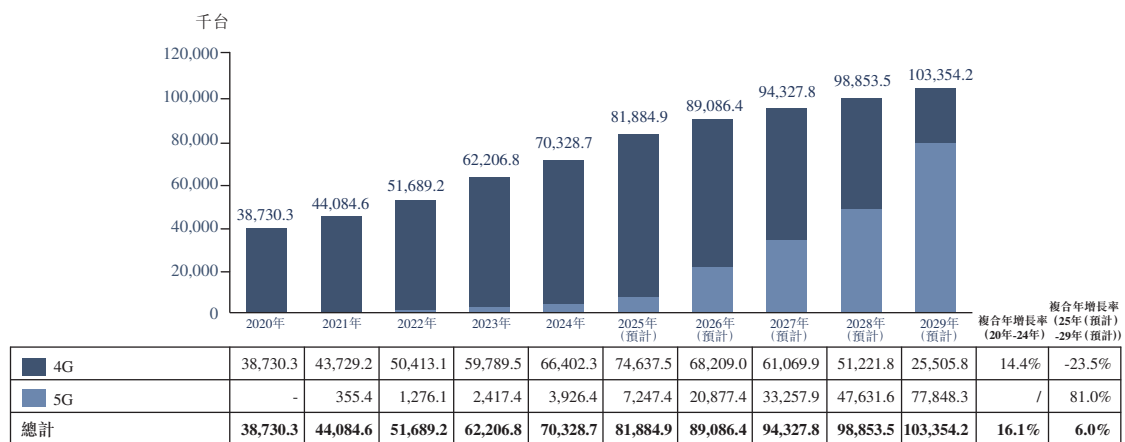
車載通信解決方案構成了實現電車安全、自動化及強化使用者體驗的核心技術體系。隨著電動化、自動駕駛與車聯網需求同步上升，車載運算平台、通訊模組、傳感器與雲端服務的整合深度持續深化，帶動相關產品需求穩步增長。全球與中國市場的出貨量已連續數年穩健上升，預計將使行業需求維持持續上揚態勢。全球與中國出貨量因此連續數年擴增 – 從2020年的38,730.3千台及8,782.6千台增長至2024年的70,328.7千台及16,627.6千台，預計2025至2029年間將分別以6.0%及8.7%的複合年增長率持續增加，至2029年將達103,354.2千台及28,385.6千台。該發展軌跡凸顯了產業鏈上下游對高效能運算、低延遲互聯及安全可靠軟件平台的依賴，同時也反映出政策推動與消費者對智能汽車需求所帶來的同步效益。

行業概覽

車載通信解決方案可依據行動通訊標準分為兩大類：4G與5G。4G解決方案仍佔主導地位，因其具備全球大規模基地台網路、成熟的車載終端標準及相對低廉的成本，使現有及新車型能快速實現連網功能，涵蓋基礎遠端診斷、車載娛樂系統與車載通信服務。於2024年，全球與中國的4G解決方案出貨量分別達到66,402.3千台與14,982.6千台。隨著5G網路部署加速及蜂窩－車聯網技術日趨成熟，5G解決方案的增長率顯著提升。5G提供更高的頻寬、更低的延遲以及更大的連接容量，支援諸如高解析度地圖下載、即時高精度定位、協調車輛控制及先進駕駛輔助系統等數據密集型應用。因此，5G出貨量預計將縮小與4G的差距。2025年至2029年，全球5G解決方案的複合年增長率預測為81.0%，中國市場則為70.4%，至2029年分別達到77,848.3千台與23,456.9千台。

由於5G車載通信模組所需的硬件與技術更為複雜，其單價高於4G替代方案。因此，儘管4G解決方案在出貨量方面仍佔主導地位，但5G產品較高的售價縮小了兩大產品線之間的收入差距。於2024年，就收入而言，全球與中國車載通信解決方案的市場規模分別為人民幣280億元及人民幣65億元。目前，5G解決方案部署的核心驅動力是先進智能駕駛系統對高帶寬及超低延遲的嚴苛需求，因此尚未成為主流配置。於預測期內，由於成本及技術成熟度的差異，預計4G與5G將並存發展。

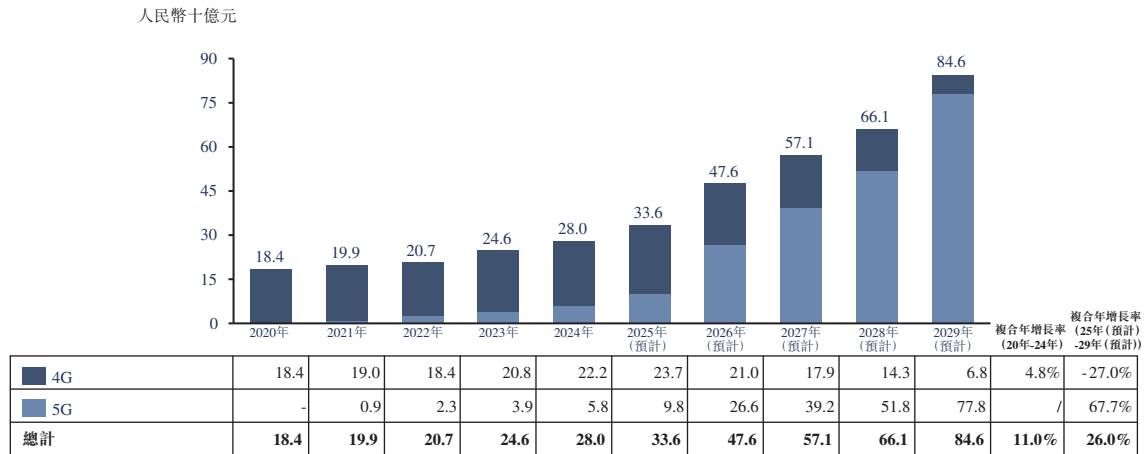
全球車載通信解決方案的市場規模(按出貨量劃分)(2020年–2029年(預計))



資料來源：弗若斯特沙利文

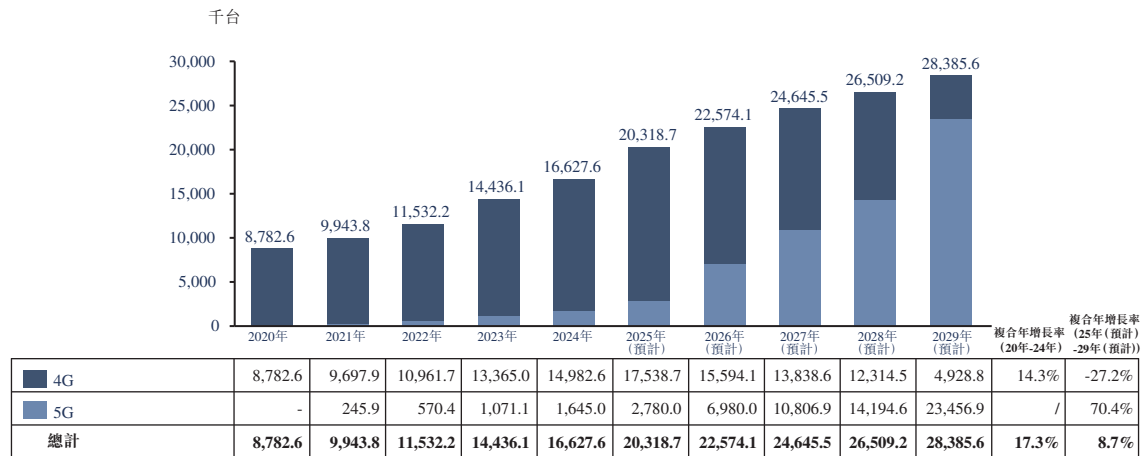
行業概覽

全球車載通信解決方案的市場規模(按收入劃分)(2020年–2029年(預計))



資料來源：弗若斯特沙利文

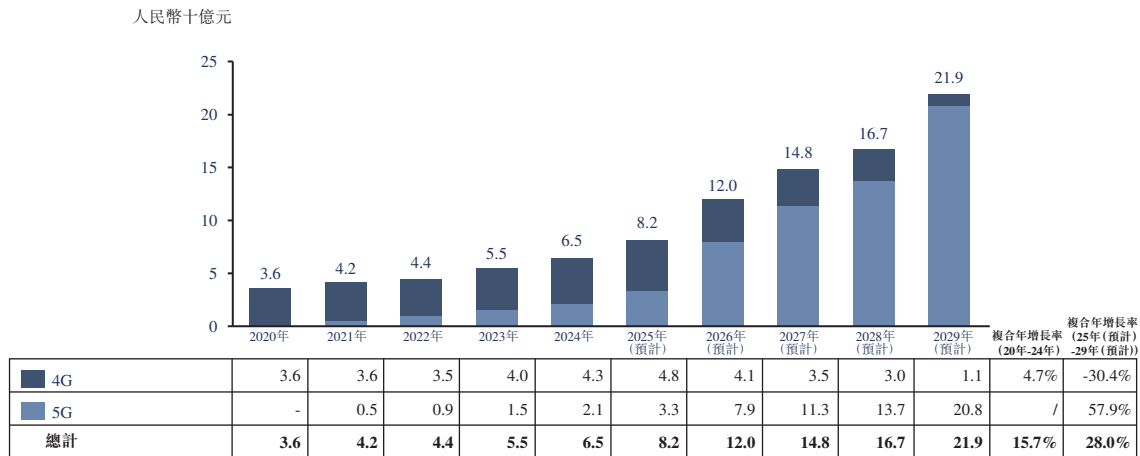
中國車載通信解決方案的市場規模(按出貨量劃分)(2020年–2029年(預計))



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

中國車載通信解決方案市場規模(按收入劃分)(2020年–2029年(預計))



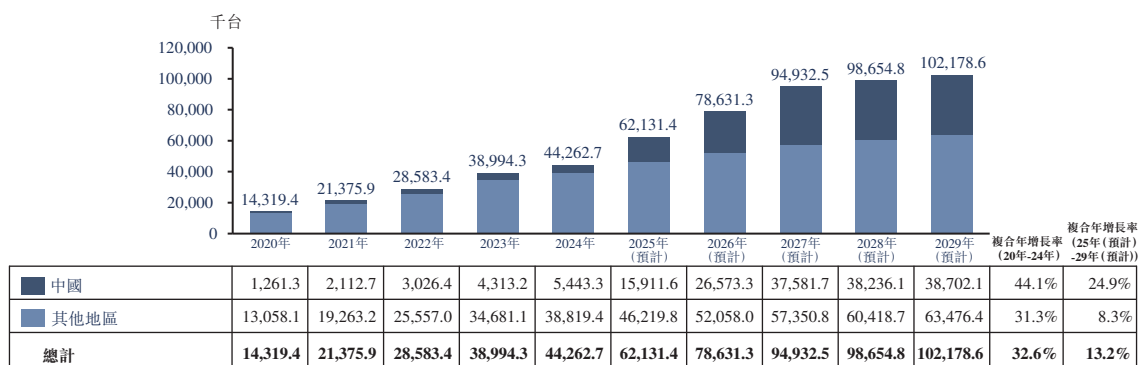
資料來源：弗若斯特沙利文

全球與中國緊急呼叫解決方案行業市場規模

緊急呼叫系統是一種緊急呼叫系統，當車輛發生嚴重碰撞時，可自動或手動啟動語音呼叫至公共安全應答中心，並同步傳輸車輛位置等關鍵數據。全球車輛安全法規日益嚴格：歐盟於2018年通過的(EU)2015/758法規規定，所有新生產的M1及N1類車輛必須配備緊急呼叫系統；2018年，阿聯酋發佈UAE.S 5019:2018標準，要求2021年及以後出廠的總質量不超過3.5噸、座位數不超過9座的新車必須配備緊急呼叫系統作為標配；沙特阿拉伯於2020年發佈SASO 2944:2020標準，要求自2021款起出口至沙特的輕型新車必須配備緊急呼叫系統。中國於2025年頒佈強制性國家標準《車載事故緊急呼叫系統》(GB 45672–2025)，明確緊急呼叫系統的技術要求，計劃於2027年開始實施。中國及其他國家和地區頒佈的緊急呼叫強制性法規通過明確新車的安裝要求與技術標準建立起全球性硬性合規需求，直接帶動緊急呼叫解決方案的大規模部署，推動技術迭代與產業協作，從而有力促進緊急呼叫行業的可持續發展。國內替代、成本降低以及新能源車隊的快速增長，進一步刺激了本地市場需求。自2020年至2024年，全球與中國的緊急呼叫系統交付量持續增長，2024年分別達44,262.7千台與5,443.3千台。於預測期間，受即將實施的強制安裝政策推動，中國緊急呼叫系統出貨量增速預計將超越全球平均水平。

行業概覽

全球與中國緊急呼叫解決方案出貨量(2020年–2029年(預計))



資料來源：弗若斯特沙利文

中國車載智能網聯解決方案市場的驅動因素

基礎設施開發

過去數年間，營運商已在高速公路、主要城市幹道及關鍵交通樞紐部署大量5G基站與蜂窩－車聯網邊緣運算節點，構築出廣覆蓋、低延遲、高頻寬的車路協同網路。此基礎架構為高頻寬、低延遲服務提供關鍵傳輸層，涵蓋即時高解析度地圖更新、協同車輛決策與遠端診斷等服務。這一進展主要加速先進通信解決方案的開發進程及其商業可行性。

全球需求增長

依託中國成熟完善的汽車電子產業鏈以及大規模量產帶來的成本與迭代優勢，中國已具備快速定製化通信解決方案的能力，可適應海外多樣化的法規與應用場景。由此，中國已成為全球通信解決方案及其核心部件的重要供應中心。這種國內供應優勢與國際需求增長形成的良性循環，正成為中國車載通信解決方案市場保持活力的關鍵驅動力之一。

消費者需求升級

隨著旅客愈發重視汽車體驗的品質，諸如語音指令、手勢控制、AR/VR顯示技術及個人化服務等多模態人機互動，已成為購車決策中的關鍵考量因素，需要更強大、更快速的通信解決方案。此外，對安全性的共同追求促使車主更青睞配備先進緊急呼叫系統的車型，從而進一步推動對全面車載智能網聯解決方案的需求。

行業概覽

成本降低

國產芯片、射頻(RF)前端與汽車級天線已進入量產階段。模組廠商透過多功能整合封裝、共用測試平台及大規模採購實現持續成本壓縮，使4G模組價格維持下行趨勢，同時5G模組的溢價幅度正急速縮小。因此，整車廠可在主流車型上將網路性能從4G升級至5G，同時不會大幅增加物料清單(BOM)成本壓力，從而加速車載智能網聯解決方案的全面普及。

政策支持

中國已陸續頒佈發展規劃與定向扶持政策，以推動智能網聯汽車發展，包括《智能汽車創新發展戰略》、《汽車產業中長期發展規劃》、《汽車駕駛自動化分級》及其他相關政策法規。該等措施為關鍵技術研發、標準制定及示範應用提供財政補貼、稅務優惠與專項資金，營造政策驅動的制度環境，鼓勵企業加速部署車載智能網聯解決方案。此外，2025年頒佈了強制性國家標準GB 45672-2025《車載事故緊急呼叫系統》，該標準規定了急呼叫系統的技術要求，計劃於2027年開始實施。

中國車載智能網聯解決方案市場的發展趨勢

模組化與定製化解決方案的需求

整車廠正優先考量平台的靈活性與擴展性，以涵蓋多款車型並適應快速的產品週期。因此，車載智能網聯解決方案正朝向模組化設計發展，透過即插即用介面實現硬件模組(如通信模組、緊急呼叫裝置、運算單元、傳感器)與軟件功能(如空中下載、車聯網服務、高級輔助智能駕駛(ADAS))的標準化。這使整車廠能夠根據車型定位或地區法規快速增減功能，同時保持核心架構不變，從而降低研發成本並縮短產品上市時間。

軟件定義車輛

車輛功能的實現正從硬件驅動轉向軟件驅動，導致整車軟件代碼量大幅增加。基於平台的模組化軟件架構及空中下載遠端更新已成為業界標準。汽車製造商採用統一的軟件架構，實現跨不同車型與平台的功能重複使用，使軟件服務成為差異化競爭與持續獲利的主要來源。該趨勢使製造商得以在不更動硬件的前提下，新增功能、修復缺陷並提供商業增值服務，從而延長產品生命週期，加速新型商業模式的部署。

行業概覽

生態系統協作

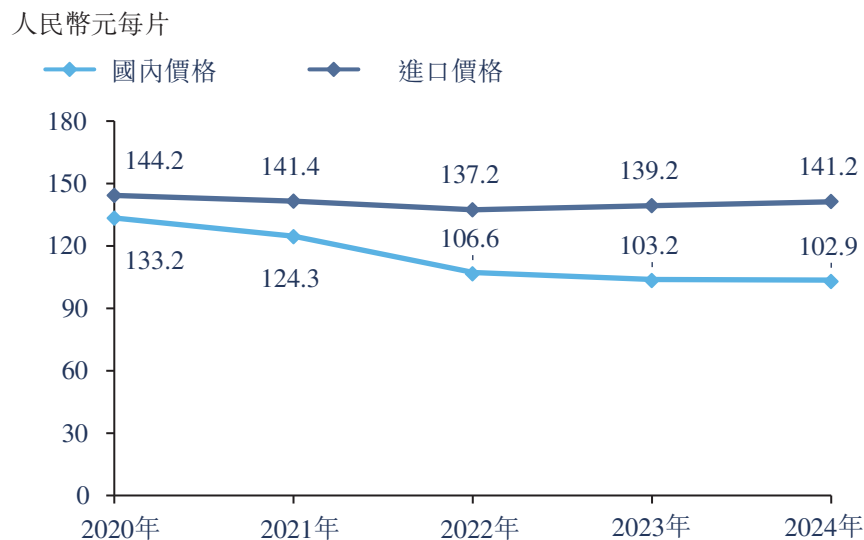
車輛連網所產生的數據 – 包括行駛數據、使用者行為數據及車輛狀態數據，日益被視為商業資產。車載智能網聯解決方案正逐步演進為數據平台，具備數據收集、清理、分析及提供增值服務的能力。這促使汽車製造商、零部件供應商、雲平台與網絡公司展開緊密合作。實現數據價值與構建生態系統，正是擴展解決方案功能性並提升商業回報的核心驅動力。

此外，中國汽車工業協會於2025年9月發佈《汽車整車企業供應商賬款支付規範倡議》，圍繞訂單確認、交付驗收、支付結算及合同期限四大核心環節，系統化、規範化付款慣例，提出了細緻的操作規範，將過往60天付款承諾轉化為可執行的日常流程。該倡議及配套指引明確要求，汽車製造企業須於三個工作日內完成驗收，支付賬期自交貨且驗收合格之日起計算，最長不超過60個自然日；同時鼓勵現金付款方式，並要求合同期限不少於一年，藉以構建穩定協作的整車廠與供應商合作關係。中國內地主流整車廠紛紛公開響應該指引。

中國車載智能網聯解決方案市場的成本分析

通信模組是車載智能網聯解決方案中的關鍵成本組成部分，其價格受芯片製程技術進步、量產規模、供應鏈效率以及原材料成本波動等因素影響。隨著4G與5G芯片製程的持續升級、模組產能的快速擴張以及供應鏈管理的優化，中國市場的4G與5G通信模組單價自2020年至2024年均呈現下滑趨勢，由2020年的每單位人民幣106.6元及人民幣710.4元，分別降至每單位人民幣82.3元及人民幣371.4元。此次降價進一步降低了汽車製造商的採購成本，提升了車輛智能網聯解決方案的整體性價比，並促進相關產品在新車與售後市場領域的廣泛應用。中國光伏模組價格始終低於全球平均水平，這得益於強大的本土化供應鏈及激烈的市場競爭。此外，由於國內技術快速升級及競爭加劇，中國模組價格的下降速度顯著快於全球水平。

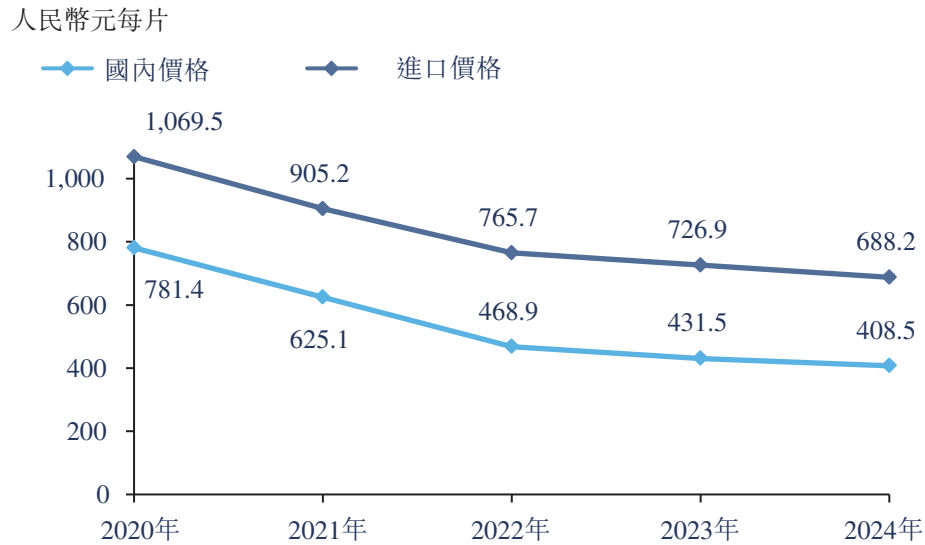
中國4G通信模組平均價格(2020年-2024年)



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

中國5G通信模組平均價格(2020年–2024年)



資料來源：弗若斯特沙利文

中國車載智能網聯解決方案市場的競爭分析

中國車載智能網聯解決方案市場的競爭概況

中國車載智能網聯解決方案市場的參與者主要分為車載通信解決方案供應商與緊急呼叫解決方案供應商兩大類。由於汽車客戶對車載通信解決方案性能與技術迭代要求嚴苛，車載通信解決方案市場呈現相對集中的態勢。頂尖車載通信解決方案供應商憑借其強勁的研發實力與客戶忠誠度，佔有多數市場份額。鑒於中國緊急呼叫解決方案市場仍處於發展初期，儘管領先廠商佔據一定市佔率，仍有眾多市場參與者積極開拓此領域。

行業概覽

中國車載通信解決方案市場排名

於2024年，以車載聯網控制單元出貨量計，車載通信解決方案市場前五大廠商佔整個市場42.7%的份額。本公司於所有供應商及國產供應商中分別位列第四名及第三名，出貨量達1,166.4千台，佔整體市場份額的7.0%。

中國車載通信解決方案行業頂尖企業(按車載聯網控制單元出貨量劃分)，2024年

排名	公司名稱	出貨量(千台)	市場份額	是否MNC
1	公司A	2,498.4	15.0%	是
2	公司B	1,217.6	7.3%	否
3	公司C	1,178.4	7.1%	否
4	本公司	1,166.4	7.0%	否
5	公司D	1,047.4	6.3%	否
	其他	9,519.4	57.3%	
	總計	16,627.6	100.0%	

附註：

公司A為一間總部位於韓國的私人公司，其主營業務包括關鍵電子元器件及材料的研發、生產與銷售。

公司B為一間總部位於中國遼寧的上市公司，其主營業務包括提供軟件技術、產品、解決方案及信息技術服務。

公司C為一間總部位於中國廣東的私人公司，其主營業務包括提供電信設備、智能設備及雲計算服務。

公司D為一間總部位於中國福建的上市公司，其主營業務包括汽車遠程信息處理控制單元(TCU)及相關核心模組的研發、設計與銷售。

「MNC」指跨國公司。

資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

於2024年，按4G車載聯網控制單元出貨量計，車載通信解決方案市場前五大廠商佔整個市場42.2%的份額。本公司於所有供應商及國產供應商中分別位列第二名及第一名，出貨量達1,166.4千台，佔整體市場份額的7.8%。

中國4G車載通信解決方案行業頂尖企業(按車載聯網控制單元出貨量劃分)，2024年

排名	公司名稱	出貨量(千台)	市場份額	是否MNC
1	公司A	2,155.0	14.4%	是
2	本公司	1,166.4	7.8%	否
3	公司D	1,012.6	6.8%	否
4	公司C	1,000.9	6.7%	否
5	公司E	994.7	6.6%	是
	其他	8,653.1	57.8%	
	總計	14,982.6	100.0%	

附註：

公司E為一間總部位於法國的上市公司，其主營業務包括汽車零部件、集成系統及模組的研發、生產與銷售。

資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

中國緊急呼叫解決方案市場排名

於2024年，按緊急呼叫系統出貨量計算，國內緊急呼叫解決方案市場前五名廠商佔19.1%的市場份額。本公司在所有國內緊急呼叫供應商中排名第三，出貨量達55.8千台，佔整體市場份額的1.0%。

中國緊急呼叫解決方案行業頂尖廠商 (按緊急呼叫出貨量劃分)，2024年

排名	公司名稱	出貨量(千台)	市場份額	是否MNC
1	公司D	600.0	11.0%	否
2	公司E	194.9	3.6%	是
3	公司B	137.9	2.5%	否
4	本公司	55.8	1.0%	否
5	公司F	52.6	1.0%	否
	其他	4,402.2	80.9%	
	總計	5,443.3	100.0%	

附註：公司F是一家總部位於中國廣東省的上市公司。其主要業務聚焦於IoT(物聯網)連接產品、模組及解決方案的研發、製造及銷售，同時涵蓋智能城市系統。

資料來源：弗若斯特沙利文

按2025年1月至2025年9月緊急呼叫出貨量計，本公司於所有國產緊急呼叫供應商中排名第二，出貨量達136.0千台，佔整體市場份額的1.4%。

中國車載智能網聯解決方案市場的障礙

定製化能力門檻

隨著軟件定義汽車(SDV)及域集中式電子電氣架構的發展趨勢，定製化能力已成為車載智能網聯解決方案供應商的核心競爭壁壘，市場准入門檻持續提高。各汽車製造商在電子架構、通信協議、功能定義及性能標準等方面存在顯著差異，這要求供應商不僅具備覆蓋硬件、軟件及系統的深度定製化研發能力，亦須實現從芯片、傳感器到應用服務的全棧集成與協同。軟硬件解耦與集中式架構進一步增加了系統適配及持續升級的複雜性，這需要供應商具備跨域技術整合能力、靈敏響應體系及全生命周期支持服務。上述各項綜合要求共同構建市場准入的重大門檻。

行業概覽

資本門檻

開發、測試及部署智能網聯汽車需要龐大且持續的資金投入。企業必須在關鍵組件(如傳感器、運算平台及通信模組)上進行大量投資。彼等亦需承擔數據平台建設與合規成本。缺乏雄厚資金的新進業者將難以持續推動創新與業務擴張。

標準化與合規門檻

智能網聯汽車行業面臨著法規不一致與審批流程嚴苛的挑戰。在國家層級，目前尚無針對更高階自動駕駛(L3及以上)的明確法律框架。事故責任、數據安全及車輛登記等關鍵問題仍未解決。此外，技術標準亦呈現碎片化狀態。通信協定、數據介面及路邊設備規格因地區而異。企業必須遵守不同的當地政策，這為市場進入增添了複雜性及成本。

客戶資源門檻

該行業集中度相對較高，新進業者難以贏得主要製造商的信任。為確保品質與可靠性，汽車製造商傾向與具備成熟技術實力及項目經驗的既有供應商合作。例如，整合智能終端設備需要在車輛設計初期就參與其中，而該角色通常僅限於長期合作夥伴。新供應商缺乏必要的參考項目和客戶信任度，難以參與競爭。此外，有限的數據共享與平台互通性不足，強化了現有參與者的市場地位，為新進者設置了更多障礙。

中國域控解決方案市場概覽

域控解決方案行業概覽

域控解決方案行業是現代車輛架構的核心領域，正經歷快速成長。此發展趨勢源於電子系統日益複雜化，以及對自動駕駛等先進功能的需求日益增長。透過將眾多電子控制單元整合為數量更少、效能更強的中央電腦，域控解決方案不僅降低了系統複雜度、重量與成本，同時實現高速通能信力，並能執行感測器融合與決策等複雜功能。

汽車域控解決方案的演進正從傳統的分佈式電子控制單元向當前主流的「功能域集中化」架構過渡，並進一步向「跨域集成」發展。受限於高性能芯片、複雜軟件集成及供應鏈重構等技術瓶頸，業界預計仍需5至10年才能實現「中央計算+區域控制」的終極架構形態。

行業概覽

於六大域中，網聯域作為基礎性信息基礎設施，不僅為車輛內部，亦為車輛與雲端、基礎設施(車聯網)及外部環境之間的數據交換提供必要傳輸通道，實現其他所有功能域的智能協同。其既是智能駕駛域實時數據傳輸所需的核心支撐，亦為座艙域的交互服務提供支持。

中國域控解決方案市場規模

該劃分基於車輛部件的功能關聯性與核心業務屬性。在五大領域中，車身域、智能座艙域與智能駕駛域構成與車輛智能化關聯度最高的核心域控解決方案類別。彼等各自承擔獨特的車輛控制職責，同時通過研發數據交換形成緊密互聯。隨著市場對車輛智能化的日益關注，這三大類別的市場規模呈現正相關增長態勢。

此外，這三個領域在計算能力、安全等級及實時性能方面的要求存在顯著差異。智能駕駛領域需處理來自多傳感器的海量數據，對計算能力要求極高。相較之下，智能座艙域雖對計算能力需求日益提升，但安全要求較低，更側重操作系統的生態兼容性。車身域控解決方案對計算能力要求最低，卻需具備高度靈活性與開放性，以適配不同車型的個性化配置需求。

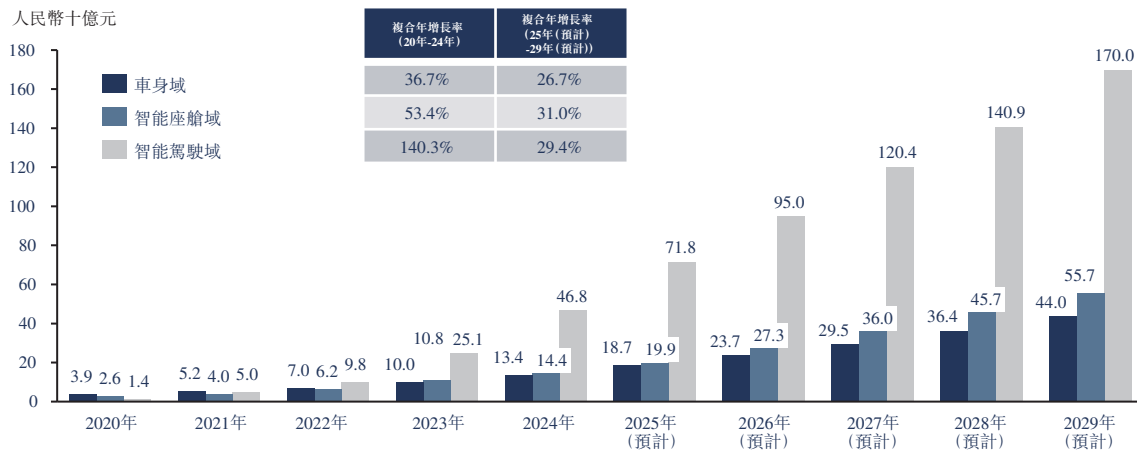
中國車身域控解決方案市場呈現強勁增長態勢，其根本驅動力源於從分散式電子架構向集中式域導向設計的轉型 – 中國汽車製造商對此變革的接納速度尤為迅猛。整車廠間的激烈競爭進一步加速了該趨勢，其中整合車身域控解決方案已成為衡量車輛現代化與智能化程度的關鍵指標。市場規模由2020年的人民幣39億元增長至2024年的人民幣134億元，複合年增長率為36.7%。隨著該技術在新能源車與傳統車領域全面普及，此發展動能預計將持續呈現陡峭上升趨勢。於預測期間內，中國車身域控解決方案市場預計將持續擴張，至2029年規模可達人民幣440億元，2024至2029年的複合年增長率達26.7%，市場增長將從高端電動車型延伸至大眾化車型。

行業概覽

中國智能座艙域控解決方案市場自2020年至2029年持續加速增長，從聚焦高端車型的利基領域逐步發展為橫跨各價位車型的主流市場。此趨勢源於汽車產業快速轉型至集中式電子架構，以及車輛智能化進程的推動。市場規模由2020年的人民幣26億元增長至2024年的人民幣144億元，複合年增長率為53.4%。展望未來，在消費者對先進人機介面技術的期待以及產業向軟件定義車輛轉型的驅動下，預期市場將持續保持強勁擴張態勢。市場發展軌跡凸顯了智能座艙域控解決方案在中國快速變化的移動出行領域中，對實現更智能、更高效汽車系統所發揮的關鍵作用。預計到2029年，中國智能座艙域控解決方案市場規模將達人民幣557億元，2024至2029年的複合年增長率將達31.0%。

自2020年起，中國智能駕駛域控制器的銷售收入呈現指數級增長。在高端車型率先部署後，隨著汽車產業在自動駕駛能力領域的激烈競爭，該市場已進入高速增長階段。市場規模由2020年的人民幣14億元增長至2024年的約人民幣468億元，複合年增長率約為140.3%。預計此增長勢頭將持續保持陡峭上升態勢。驅動力量正從實現基礎高級輔助智能駕駛功能轉向掌握高階自動駕駛特性，使智能駕駛域控制器成為任何渴望在未來汽車領域競爭的整車廠的關鍵組件。預計到2029年，中國智能駕駛域控制器的銷售收入將達人民幣1,700億元，2024年至2029年間的複合年增長率為29.4%。

中國域控解決方案的市場規模(按收入劃分)(2020年-2029年(預計))



資料來源：弗若斯特沙利文

附註：域控解決方案指應用於乘用車的相關方案。

行業概覽

資料來源

就**[編纂]**而言，我們委聘獨立市場研究顧問弗若斯特沙利文，對車載智能網聯解決方案市場及域控解決方案市場進行分析，並編製弗若斯特沙利文報告。弗若斯特沙利文是一家於1961年在紐約成立的獨立全球性諮詢公司，其服務包括(其中包括)行業諮詢、市場戰略諮詢及企業培訓。就所提供的市場研究服務而言，我們已與弗若斯特沙利文協議支付費用人民幣450,000元，我們認為該費用符合市場費率。

於編纂及編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文進行了(i)初步研究，包括訪談行業參與者、競爭對手、下游客戶及公認的第三方行業協會；以及(ii)次要研究，包括審閱公司年報、相關官方機構的數據庫，以及弗若斯特沙利文在過去數十年建立的獨家數據庫。弗若斯特沙利文報告中的市場預測基於預測期內的以下關鍵假設：(i)所討論的全球及中國市場的社會、經濟及政治狀況在預測期內將保持穩定；(ii)全球及中國市場的政府政策在預測期內將保持一致；以及(iii)全球及中國市場將由弗若斯特沙利文報告中所述的因素驅動。除非另有說明，本節所載的所有數據及預測均來自弗若斯特沙利文報告。該委託報告由弗若斯特沙利文獨立編製，不受本公司或其他利益相關方的影響。

我們的董事確認，其已合理審慎挑選及甄別本節所用資料的來源(摘錄自弗若斯特沙利文報告)，編製、摘錄及轉載相關資料，並確保資料無重大遺漏，且據彼等作出合理查詢後所知，自弗若斯特沙利文報告日期以來，市場資料並無重大不利變動，而該等變動可能規限、抵觸或影響本節所載資料。

監管概覽

我們是中國一家車載智能網聯解決方案供應商，我們的業務營運受到中國政府的廣泛監督和監管，本節概述我們認為與我們於中國的業務及營運相關的主要中國法律、法規和政策。

有關公司及外商投資的法規

在中國設立、經營及管理的公司須受公司法(由全國人大常委會於1993年12月29日發佈、於2023年12月29日最新修訂並於2024年7月1日起施行)規管。公司法主要規管兩類公司，即有限責任公司及股份有限公司。兩類公司均具備法人地位，且有限責任公司或股份有限公司股東的責任限於該等股東對註冊資本的出資額。除非外商投資法律另有規定，否則外商投資公司須遵守公司法。

2020年1月1日，《中華人民共和國外商投資法》(「**外商投資法**」)及《中華人民共和國外商投資法實施條例》施行，並同時取代先前有關規管中國外商投資的三項主要法律，即《中華人民共和國中外合資經營企業法》、《中華人民共和國中外合作經營企業法》及《中華人民共和國外資企業法》連同其實施細則及配套規定。根據外商投資法，外商投資是指外國投資者(包括外國的自然人、企業或者其他組織)直接或者間接在中國境內進行的投資活動，包括下列情形：(i)外國投資者單獨或者與其他投資者共同在中國境內設立外商投資企業；(ii)外國投資者取得中國境內企業的股份、股權、財產份額或者其他類似權益；(iii)外國投資者單獨或者與其他投資者共同在中國境內投資新建項目；(iv)法律、行政法規或者國務院規定的其他方式的投資。

監管概覽

根據外商投資法，國家對外商投資實行准入前國民待遇加負面清單管理制度，負面清單由國務院發佈或者批准發佈並不時修訂。外商投資准入負面清單規定禁止投資的領域，外國投資者不得投資；外商投資准入負面清單規定限制投資的領域，外國投資者進行投資應當符合負面清單規定的條件；外商投資准入負面清單以外的領域，按照內外資一致的原則實施管理。由國家發改委和商務部於2024年9月6日發佈並於2024年11月1日起施行的《外商投資准入特別管理措施(負面清單)(2024年版)》(「**負面清單**」)以及由國家發改委和商務部於2022年10月26日發佈並於2023年1月1日起施行的《鼓勵外商投資產業目錄(2022年版)》(「**鼓勵目錄**」)，列出了鼓勵類、限制類和禁止類行業。國家發改委、商務部發佈並將於2026年2月1日起施行的《鼓勵外商投資產業目錄(2025年版)》，對鼓勵類、限制類和禁止類行業進行了調整及更新。《鼓勵外商投資產業目錄(2022年版)》將於2026年2月1日相應廢止。截至最後實際可行日期，根據負面清單和鼓勵目錄，我們的業務不屬於外商投資准入負面清單禁止或限制投資的範圍，不受特殊管理措施的約束。

根據商務部、中國國家市場監督管理總局(「**市場監管總局**」)於2019年12月30日發佈、於2020年1月1日起施行的《外商投資信息報告辦法》，商務部負責規劃、指導全國外商投資信息報告工作。縣級以上地方人民政府商務主管部門以及自由貿易試驗區、國家級經濟技術開發區相關機構負責本地區的外商投資信息報告。外國投資者在中國直接或者間接開展投資活動，應當通過企業登記系統和國家企業信用信息公示系統向商務主管部門報送投資信息，報告方式包括初始報告、變更報告、註銷報告及年度報告。

監管概覽

為了適應推動形成全面開放新格局的需要，在積極促進外商投資的同時有效預防和化解國家安全風險，於2020年12月19日，國家發改委、商務部聯合發佈《外商投資安全審查辦法》，該辦法於2021年1月18日起施行，當中載明有關外商投資安全審查工作機制的條文，部分包括須進行審查的投資類型、審查範圍及程序。根據該辦法，外國投資者及中國境內相關當事方必須在以下情況發生前申報安全審查：(i)投資軍工、軍工配套等關係國防安全的領域，以及在軍事設施和軍工設施外圍地域投資；及(ii)投資關係國家安全的重要農產品、重要能源和資源、重要裝備製造、重要基礎設施、重要運輸服務、重要文化產品與服務、重要信息技術和互聯網產品與服務、重要金融服務、關鍵技術以及其他重要領域；並取得目標企業的實際控制權。

有關車載智能網聯解決方案行業的法律及法規

根據中華人民共和國工業和信息化部(「**工業和信息化部**」)、國家標準化管理委員會於2018年6月發佈的《國家車聯網產業標準體系建設指南(電子產品與服務)》，該指南主要針對電子產品與服務通用規範、核心技術及關鍵應用，指導車聯網產業電子產品與服務領域的標準化工作。電子產品與服務標準體系主要包括基礎、汽車電子產品、網絡設備、服務與平台、網絡與信息安全等標準。其中基礎類標準主要包括術語、汽車電子新型體系架構、標識和編碼等標準；汽車電子產品標準主要包括基礎產品、終端和軟件等標準；網絡設備類標準主要包括固定設備和移動設備的標準；車載服務平台包括平台的架構、接口、數據管理、運營以及信息服務五個方面的標準；汽車電子信息安全類標準指汽車電子產品的入侵檢測防護、訪問控制、安全通信、安全態勢感知等相關技術標準，包括車載系統安全、車載終端安全、車載信息與服務安全、應用軟件和服務運營平台安全、車載操作系統在線升級安全等標準。

監管概覽

為適應中國智能網聯汽車發展的新趨勢、新特徵和新需求，加快構建新型智能網聯汽車標準體系，工業和信息化部與國家標準化管理委員會於2023年7月18日聯合修訂形成《國家車聯網產業標準體系建設指南(智能網聯汽車)(2023版)》。新版標準體系建設指南主要針對智能網聯汽車通用規範、核心技術與關鍵產品應用，構建包括智能網聯汽車基礎、技術、產品及試驗標準等在內的智能網聯汽車標準體系，指導車聯網產業智能網聯汽車領域的相關標準制修訂。

根據國務院於2000年9月25日發佈、於2016年2月6日修訂並即日起施行的《中華人民共和國電信條例》，中國對電信終端設備、無線通信設備和涉及網間互聯的設備實行進網許可制度，接入公用電信網的電信終端設備、無線電通信設備和涉及網間互聯的設備，必須符合國家規定的標準並取得進網許可證。實行進網許可制度的電信設備目錄，由國務院信息產業主管部門會同國務院產品質量監督部門制定並公佈施行。

根據工業和信息化部於2020年3月24日發佈並於即日起施行的《關於推動5G加快發展的通知》，工業和信息化部提出推動將車聯網納入國家新型信息基礎設施建設工程，促進長期演進技術-車聯網(LTE-V2X)規模部署，建設國家級車聯網先導區，豐富應用場景，探索完善商業模式。結合5G商用部署，引導重點地區提前規劃，加強跨部門協同，推動5G及長期演進技術－車聯網納入智慧城市及智能交通建設的重要通信標準和協議。

根據工業和信息化部於2025年8月25日發佈並於即日起施行的《關於優化業務准入促進衛星通信產業發展的指導意見》，工業和信息化部支持探索新型衛星通信業務，研究設立新型衛星通信業務，進一步擴大向民營企業開放。鼓勵民營企業依法依規利用各類高低軌在軌衛星資源，通過租用衛星資源、開展增值服務、分銷代理業務等多種商業化合作方式，盤活存量衛星資源，豐富業務種類，繁榮衛星通信市場。

根據市場監管總局、中國國家標準化管理委員會於2025年4月25日發佈並擬於2027年7月1日起施行的《GB 45672-2025車載事故緊急呼叫系統》，規定了車載事故緊急呼叫系統的技術要求、同一型式判定要求，描述了相應的試驗方法。

監管概覽

我們提供車載智能網聯解決方案，因此，我們必須確保所提供的硬件和軟件符合智能網聯汽車領域的功能安全、軟件升級及預期功能安全等相關法規要求。同時，我們亦需持續關注不斷變化的監管環境，確保我們的產品和服務始終符合最新的法規。

有關安全生產的法規

根據全國人大常委會於2002年6月29日發佈、於2021年6月10日最新修訂並於2021年9月1日起施行的《中華人民共和國安全生產法》(「**安全生產法**」)，在中華人民共和國境內從事生產經營活動的單位必須遵守安全生產法及其他有關安全生產的法律法規。生產經營單位應加強安全生產管理，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。生產經營單位的主要負責人是本單位安全生產第一責任人，對本單位的安全生產工作全面負責。

我們在浙江省德清市設有生產設施，並擬在安徽省蕪湖市建設新工廠。我們的工廠在生產活動中均將遵守有關安全生產的法律法規。

有關環境保護的法規

環境保護法

根據全國人大常委會於1989年12月26日發佈、於2014年4月24日最新修訂並於2015年1月1日起施行的《中華人民共和國環境保護法》，國務院環境保護主管部門對全國環境保護工作實施統一監督管理；縣級以上地方人民政府環境保護主管部門對本行政區域環境保護工作實施統一監督管理。編製有關開發利用規劃，建設對環境有影響的項目，應當依法進行環境影響評價。建設項目中防治污染的設施，應當與主體工程同時設計、同時施工、同時投產使用。防治污染的設施應當符合經批准的環境影響評價文件的要求，不得擅自拆除或者閒置。

監管概覽

環境影響評價

根據國務院於1998年11月29日發佈、於2017年7月16日修訂並於2017年10月1日起施行的《建設項目環境保護管理條例》，國家根據建設項目對環境的影響程度，按照下列規定對建設項目的環境保護實行分類管理：(i)建設項目對環境可能造成重大影響的，應當編製環境影響報告書，對建設項目產生的污染和對環境的影響進行全面、詳細的評價；(ii)建設項目對環境可能造成輕度影響的，應當編製環境影響報告表，對建設項目產生的污染和對環境的影響進行分析或者專項評價；(iii)建設項目對環境影響很小，不需要進行環境影響評價的，應當填報環境影響登記表。

排污許可

根據國務院於2021年1月24日發佈並於2021年3月1日起施行的《排污許可管理條例》，依照法律規定實行排污許可管理的企業事業單位和其他生產經營者，應當依照條例規定申請取得排污許可證；未取得排污許可證的，不得排放污染物。污染物產生量、排放量和對環境的影響程度都很小的企業事業單位和其他生產經營者，應當填報排污登記表，不需要申請取得排污許可證。

根據中華人民共和國生態環境部於2019年12月20日發佈並即日起施行的《固定污染源排污許可分類管理名錄(2019年版)》，實行登記管理的排污單位，不需要申請取得排污許可證，應當在全國排污許可證管理信息平台填報排污登記表，登記基本信息、污染物排放去向、執行的污染物排放標準以及採取的污染防治措施等信息。

我們所有的業務均將遵守有關環境保護的法規。

監管概覽

有關進出口的法規

根據全國人大常委會於1987年1月22日發佈、於2021年4月29日最新修訂並即日起施行的《中華人民共和國海關法》，中國海關是國家的進出關境監督管理機構。進出境運輸工具、貨物、物品，必須通過設立海關的地點進境或者出境。進出口貨物，除另有規定的外，可以由進出口貨物收發貨人自行辦理報關納稅手續，也可以由進出口貨物收發貨人委託報關企業辦理報關納稅手續。進出口貨物收發貨人、報關企業辦理報關手續，應當依法向海關備案。

根據中華人民共和國海關總署（「**海關總署**」）於2021年11月19日發佈並於2022年1月1日起施行的《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》，進出口貨物收發貨人、報關企業申請備案的，應當取得市場主體資格；其中進出口貨物收發貨人申請備案的，還應當取得對外貿易經營者備案。根據海關總署、市場監管總局於2021年12月20日發佈並於2022年1月1日起施行的《關於報關單位備案全面納入「多證合一」改革的公告》，申請人辦理市場監管部門市場主體登記時，需要同步辦理報關單位備案的，應按照要求勾選報關單位備案，並補充填寫相關備案信息。市場監管部門按照「多證合一」流程完成登記，並在市場監管總局層面完成與海關總署的數據共享，企業無需再向海關提交備案申請。

全國人大常委會發佈《全國人民代表大會常務委員會關於修改〈中華人民共和國對外貿易法〉的決定》，刪除了關於從事貨物進出口或者技術進出口的對外貿易經營者應當向國務院對外貿易主管部門或者其委託的機構辦理備案登記的規定。

由於我們計劃拓展國際市場並增加海外銷售，我們將在開展進出口業務時遵守相關法律法規，確保我們的出口活動按照清關程序開展，並遵守國際貿易協定、制裁及其他出口管制措施等。

監管概覽

有關不動產和房屋租賃管理的法規

不動產

根據全國人大常委會於2020年5月28日發佈並於2021年1月1日起施行的《中華人民共和國民法典》，不動產物權的設立、變更、轉讓和消滅，應當依照法律規定登記。經依法登記，發生效力；未經登記，不發生效力，但是法律另有規定的除外。

房屋租賃管理

根據中華人民共和國住房和城鄉建設部於2010年12月1日發佈並於2011年2月1日起施行的《商品房屋租賃管理辦法》，房屋租賃當事人應當依法訂立租賃合同。房屋租賃合同訂立後30日內，房屋租賃當事人應當到租賃房屋所在地直轄市、市、縣人民政府建設(房地產)主管部門辦理房屋租賃登記備案。單位違反前述規定的，由直轄市、市、縣人民政府建設(房地產)主管部門責令限期改正。單位逾期不改正的，處以一千元以上一萬元以下罰款。

根據全國人大常委會於2020年5月28日發佈並於2021年1月1日起施行的《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。

有關知識產權的法規

專利

根據全國人大常委會於1984年3月12日發佈、於2020年10月17日最新修訂並於2021年6月1日起施行的《中華人民共和國專利法》，及國務院於2001年6月15日發佈、於2023年12月11日最新修訂並於2024年1月20日起施行的《中華人民共和國專利法實施細則》，國務院專利行政部門負責管理全國的專利工作；省、自治區、直轄市人民政府管理專利工作的部門負責其各自的行政區域內的專利管理工作。其中規定了三種專利，即「發明」、「實用新型」和「外觀設計」。發明專利權的期限為二十年，實用新型專利權的期限為十年，外觀設計專利權的期限為十五年，均自申請日起計算。任何單位或者個人實施他人專利的，應當與專利權人訂立實施許可合同，向專利權人支付專利使用費。未經專利權人許可，實施其專利，即侵犯其專利權。

監管概覽

商標

根據全國人大常委會於1982年8月23日發佈、於2019年4月23日最新修訂並於2019年11月1日起施行的《中華人民共和國商標法》，及國務院於2002年8月3日發佈、於2014年4月29日最新修訂並於2014年5月1日起施行的《中華人民共和國商標法實施條例》，國務院工商行政管理部門商標局主管全國商標註冊和管理的工作。註冊商標的有效期為十年，自核准註冊之日起計算。註冊商標有效期滿，需要繼續使用的，商標註冊人應當在期滿前十二個月內按照規定辦理續展手續；在此期間未能辦理的，可以給予六個月的寬展期。每次續展註冊的有效期為十年，自該商標上一屆有效期滿次日起計算。期滿未辦理續展手續的，註銷其註冊商標。商標註冊人可以通過簽訂商標使用許可合同，許可他人使用其註冊商標。

著作權

根據全國人大常委會發佈、於2020年11月11日最新修訂並於2021年6月1日起施行的《中華人民共和國著作權法》，及國務院於2002年8月2日發佈、於2013年1月30日最新修訂並於2013年3月1日起施行的《中華人民共和國著作權法實施條例》，中國公民、法人或者非法人組織的作品，不論是否發表，依法享有著作權。除《中華人民共和國著作權法》另有規定外，未經著作權人許可，複製、發行、表演、放映、廣播、彙編、通過信息網絡向公眾傳播其作品的，均構成著作權侵權。

根據國務院於1991年6月4日發佈、於2013年1月30日最新修訂並於2013年3月1日起施行的《計算機軟件保護條例》，中國公民、法人或其他組織對其所開發的軟件，不論是否發表，均享有著作權，包括發表權、署名權、修改權、複製權、發行權、出租權、信息網絡傳播權、翻譯權及應當由軟件著作權人享有的其他權利。

根據中國國家版權局(「**國家版權局**」)於1992年4月6日發佈、於2004年6月18日最新修訂並於2004年7月1日起施行的《計算機軟件著作權登記辦法》，軟件著作權、軟件著作權專有許可合同和轉讓合同應申請登記，國家版權局為軟件著作權登記管理工作的主管機構，並認證中國版權保護中心為軟件登記負責機構。符合規定的申請可獲登記，由中國版權保護中心頒發相關登記證書。

監管概覽

互聯網域名

根據工業和信息化部於2017年8月24日發佈並於2017年11月1日起施行的《互聯網域名管理辦法》，工業和信息化部負責對中國的域名服務實施監督管理，各省、自治區、直轄市通信管理局對其各自行政區域內的域名服務實施監督管理。在中國境內設立域名根服務器及域名根服務器運行機構、域名註冊管理機構和域名註冊服務機構的，應當依據本辦法取得工業和信息化部或者省、自治區、直轄市通信管理局的相應許可。

有關外匯的法規

國務院於1996年1月29日發佈、於2008年8月5日最新修訂並即日起施行的《中華人民共和國外匯管理條例》，為現時生效的主要外匯管理法規。根據該條例，人民幣基於真實及合法的交易所，可自由兌換為其他貨幣用於經常項目(如商品、貿易及服務相關的外匯交易，以及股息分派)；但資本項目(如股本轉讓、直接投資、證券投資、衍生工具或貸款)除非經相關外匯管理部門核准，並已完成相關外匯管理部門的備案登記，否則不得進行兌換。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日發佈並即日起施行的《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個營業日內，到其註冊所在地外匯局辦理境外上市登記。境內公司境外上市募集的所得款項可調回境內賬戶或存放境外賬戶，但所得款項用途應與招股說明文件或公司債券募集說明文件、股東通函及其他披露文件所列相關內容一致。

根據中國人民銀行、國家外匯管理局於2025年12月24日發佈、於2026年4月1日起施行的《關於境內企業境外上市資金管理有關問題的通知》，境內企業境外上市，應在境外上市首個交易日起或超額配售完成後30個工作日內，到其註冊所在地省級或計劃單列市區域內銀行申請辦理境外上市登記。《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》將於2026年4月1日相應廢止。

監管概覽

根據國家外匯管理局於2016年6月9日發佈、於2023年12月4日最新修訂並即日起施行的《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》，意願結匯適用於外匯資本金、外債資金和境外上市調回資金，而相關結匯所得人民幣資金可用於向關聯方發放貸款或償還企業間借貸(含第三方墊款)。

根據國家外匯管理局於2020年4月10日發佈並即日起施行的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，在確保資金使用真實合規並符合法律及遵守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。

有關稅務的法規

企業所得稅

根據全國人大常委會於2007年3月16日發佈、於2018年12月29日最新修訂並即日起施行的《中華人民共和國企業所得稅法》，及國務院於2007年12月6日發佈、於2024年12月6日最新修訂並於2025年1月20日起施行的《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，或者依照外國(地區)法律成立但實際管理機構在中國境內的企業應被視為居民企業。居民企業應當就其來源於中國境內、境外的所得繳納企業所得稅，企業所得稅的稅率為25%。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。國家需要重點扶持的高新技術企業，減按15%的稅率徵收企業所得稅。

增值稅

根據全國人大常委會於2024年12月25日發佈並於2026年1月1日起施行的《中華人民共和國增值稅法》，納稅人銷售貨物、加工修理修配服務、有形動產租賃服務，進口貨物，除上述法律另有規定外，稅率為百分之十三。納稅人銷售服務、無形資產，除上述法律另有規定外，稅率為百分之六。

監管概覽

股息稅項

就個人投資者而言

根據全國人大常委會於1980年9月10日發佈、於2018年8月31日最新修訂並於2019年1月1日起施行的《中華人民共和國個人所得稅法》，及國務院於2018年12月18日發佈並於2019年1月1日起施行的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，中國公司向個人投資者分派股息一般須按20%的統一稅率繳納預提所得稅。

根據財政部、中華人民共和國國家稅務總局(「**國家稅務總局**」)、中國證監會於2015年9月7日發佈並於2015年9月8日起施行的《關於上市公司股息紅利差別化個人所得稅政策有關問題的通知》(該通知部分條款已於2019年7月1日廢止)，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，股息紅利所得暫免徵收個人所得稅；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。

根據財政部、國家稅務總局、中國證監會發佈並於2014年11月17日起施行的《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》，對內地個人投資者通過滬港通投資香港聯交所上市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(「**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。內地個人投資者通過滬港通投資香港聯交所上市的非H股取得的股息紅利，由中國結算按照20%的稅率代扣個人所得稅。個人投資者在國外已繳納的預提稅，可持有效扣稅憑證到中國結算的主管稅務機關申請稅收抵免。

監管概覽

就企業投資者而言

根據全國人大常委會於2007年3月16日發佈、於2018年12月29日最新修訂並即日起施行的《中華人民共和國企業所得稅法》，及國務院於2007年12月6日發佈、於2024年12月6日最新修訂並於2025年1月20日起施行的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，非居民企業在中國境內未設立機構、場所的，或者雖設立機構、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的所得(包括在香港發行並上市股票的中國企業分派的股息)按10%的稅率繳納企業所得稅。上述非居民企業應繳納的所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人。稅款由扣繳義務人在每次支付或者到期應支付時，從支付或者到期應支付的款項中扣繳。

根據財政部、國家稅務總局、中國證監會於2014年10月31日發佈並於2014年11月17日起施行的《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》，對內地企業投資者通過滬港通投資香港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。香港聯交所上市H股公司應向中國結算提出申請，由中國結算向H股公司提供內地企業投資者名冊，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。內地企業投資者自行申報繳納企業所得稅時，對香港聯交所非H股上市公司已代扣代繳的股息紅利所得稅，可依法申請稅收抵免。

此外，根據於2006年8月21日簽訂的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，中國政府可對中國公司向香港居民支付的股息徵稅，但所徵稅款不得超過股息總額的10%。如果一名香港居民在中國公司直接持有25%或以上股權，且該香港居民為股息的實益擁有人並滿足其他條件的情況下，有關稅項不得超過該中國公司應付股息總額的5%。

監管概覽

有關勞工、社會保險及住房公積金的法規

勞動關係

根據全國人大常委會於2009年7月29日發佈、於2012年12月28日最新修訂並於2013年7月1日起施行的《中華人民共和國勞動合同法》(「《勞動合同法》」)，及國務院於2008年9月18日發佈並即日起施行的《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，應當訂立書面勞動合同。用人單位應當依法建立和完善勞動規章制度，保障勞動者享有勞動權利、履行勞動義務。用人單位不得強迫或者變相強迫勞動者加班，用人單位安排加班的，應當按照國家有關規定向勞動者支付加班費。

根據全國人大常委會於1994年7月5日發佈、於2018年12月29日最新修訂並即日起施行的《中華人民共和國勞動法》，僱主應建立健全勞動安全衛生制度並嚴格遵守有關勞動安全衛生的國家規定及標準，對僱員進行勞動安全衛生教育，防止工作中發生事故及減少職業危害。勞動安全衛生設施應符合國家標準。僱主亦須為僱員提供符合國家標準的勞動安全衛生條件及必要的勞動保護用品。

根據中華人民共和國人力資源和社會保障部(「人力資源和社會保障部」)於2014年1月24日發佈並於2014年3月1日起施行的《勞務派遣暫行規定》，用人單位只能在臨時性、輔助性或者替代性的工作崗位上使用被派遣勞動者，並且用工單位應當嚴格控制勞務派遣用工數量，使用的被派遣勞動者數量不得超過其用工總量的10%。

社會保險

根據全國人大常委會發佈、於2018年12月29日最新修訂並即日起施行的《中華人民共和國社會保險法》，及國務院於1999年1月22日發佈、2019年3月24日最新修訂並即日起施行的《社會保險費徵繳暫行條例》，國家建立基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險、生育保險等社會保險制度。用人單位應當向社會保險經辦機構申請辦理社會保險登記。用人單位應當自行申報、按時足額繳納社會保險費，非因不可抗力等法定事由不得緩繳、減免。

監管概覽

根據國務院辦公廳於2018年9月21日發佈並即日起施行的《國務院辦公廳關於全面推進生育保險和職工基本醫療保險合併實施的意見》，生育保險基金併入職工基本醫療保險基金統一徵繳。

根據國家稅務總局於2018年11月16日發佈並即日起施行的《國家稅務總局關於實施進一步支持和服務民營經濟發展若干措施的通知》，對包括民營企業在內的繳費人以前年度欠費，一律不得自行組織開展集中清繳。

根據中華人民共和國最高人民法院(「**最高人民法院**」)於2025年7月31日發佈並於2025年9月1日起施行的《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)》，若用人單位與僱員協議或僱員承諾無需繳納社會保險費，人民法院應認定該協議或承諾無效。此外，倘用人單位未依法繳納社會保險費，而僱員依據《中華人民共和國勞動合同法》第38(3)條規定要求解除勞動合同並向用人單位索取經濟補償，人民法院應予支持。此種情況下，即使先前存在免繳社會保險費的協議，用人單位仍須承擔向僱員支付經濟補償(按工齡乘以月薪計算)的責任。

住房公積金

根據國務院於1999年4月3日發佈、於2019年3月24日最新修訂並即日起施行的《住房公積金管理條例》，單位錄用職工的，應當自錄用之日起30日內向住房公積金管理中心辦理繳存登記，並辦理職工住房公積金賬戶的設立或者轉移手續。單位應當按時、足額繳存住房公積金，不得逾期繳存或者少繳。

監管概覽

有關信息安全及數據合規的法規

隱私數據安全及數據出境

根據全國人大常委會於2021年6月10日發佈並於2021年9月1日起施行的《中華人民共和國數據安全法》，國家建立數據分類分級保護制度，對數據實行分類分級保護。開展數據處理活動的單位，應當依照法律、法規的規定，建立健全全流程數據安全管理制度，組織開展數據安全教育培訓，採取相應的技術措施和其他必要措施，保障數據安全。

國家互聯網信息辦公室(「網信辦」)等十三個中國監管部門聯合發佈的《網絡安全審查辦法》(「網絡審查辦法」)規定：(i)關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，及網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當按照網絡審查辦法進行網絡安全審查；(ii)為網絡平台運營者的發行人，掌握超過100萬用戶個人信息的，該發行人申請其證券境外上市前，必須申報網絡安全審查；以及(iii)相關中國政府部門認為發行人的網絡產品或服務或數據處理活動影響或者可能影響國家安全，可開展網絡安全審查。

根據網信辦於2022年7月7日發佈的《數據出境安全評估辦法》，數據處理者向境外提供數據，符合以下情形之一的，應當通過所在地省級網信部門向國家網信部門申報數據出境安全評估：(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或處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；以及(iv)國家網信部門規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。

根據網信辦發佈並於2023年6月1日起施行的《個人信息出境標準合同辦法》，個人信息處理者通過訂立標準合同的方式向境外提供個人信息的，應當同時符合下列情形：(i)非關鍵信息基礎設施運營者；(ii)處理個人信息不滿100萬人的；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供個人信息不滿10萬人的；以及(iv)自上年1月1日起累計向境外提供敏感個人信息不滿1萬人的。《個人信息出境標準合同辦法》亦規定，2023年6月1日前已經開展的個人信息出境活動，不符合《個人信息出境標準合同辦法》規定的，應當於6個月內完成整改。

監管概覽

根據網信辦於2024年3月22日發佈並於即日起施行的《促進和規範數據跨境流動規定》，未被相關部門、地區告知或者公開發佈為重要數據的，數據處理者不需要作為重要數據申報數據出境安全評估。

個人信息保護

根據全國人大常委會於2020年5月28日發佈並於2021年1月1日起施行的《中華人民共和國民法典》，自然人的個人信息受法律保護。任何組織或者個人需要獲取他人個人信息的，應當依法取得並確保信息安全，不得非法收集、使用、加工、傳輸他人個人信息，不得非法買賣、提供或者公開他人個人信息。全國人大常委會於2021年8月20日發佈並於2021年11月1日起施行的《中華人民共和國個人信息保護法》進一步強調處理者保護個人信息的義務和責任，處理敏感個人信息，應採取高水平保護措施。

有關證券及境外上市的法律及法規

證券法

證券法由全國人大常委會於1998年12月29日發佈、於2019年12月28日最新修訂並於2020年3月1日起施行。證券法全面規範中國內地證券市場的活動，包括證券的發行和交易、上市公司收購、證券交易所、證券公司及證券監督管理機構的職責等。證券法進一步規定，境內企業直接或者間接到境外發行證券或者將其證券在境外上市交易，應當符合國務院的有關規定。

境外上市

於2023年2月17日，經國務院批准，中國證監會發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及五項配套指引(統稱「**備案規則**」)，自2023年3月31日起施行。備案規則全面完善及改革有關中國境內企業證券境外發行上市的現有監管制度，並規範中國境內企業直接或者間接境外發行或上市。中國證監會依法對境內企業境外發行上市活動實施監督管理。中國證監會、國務院有關主管部門在各自職責範圍內，對境外發行上市的境內企業以及在境內為其提供相應服務的證券公司、證券服務機構實施監督管理。

監管概覽

根據備案規則，境內企業境外發行上市活動，應當遵守外商投資、國有資產管理、行業監管、境外投資等法律、行政法規和國家有關規定，不得擾亂境內市場秩序，不得損害國家利益、社會公共利益和境內投資者合法權益。境外發行上市的境內企業，應當依照備案規則向中國證監會備案，報送備案報告、法律意見書等有關材料，真實、準確、完整地說明股東信息等情況。備案規則規定：(i)發行人境外首次公開發行或者上市的，應當在境外提交發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案；(ii)發行人境外發行上市後，在同一境外市場發行證券的，應當在發行完成後3個工作日內向中國證監會備案；(iii)發行人境外發行上市後，在其他境外市場發行上市的，應當在境外提交發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案。

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

此外，備案規則亦明確規定了禁止境外發行上市的情形：(i)法律、行政法規或者國家有關規定明確禁止上市融資的；(ii)經國務院有關主管部門依法審查認定，境外發行上市可能危害國家安全的；(iii)境內企業或者其控股股東、實際控制人最近3年內存在貪污、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刑事犯罪的；(iv)境內企業因涉嫌犯罪或者重大違法違規行為正在被依法立案調查，尚未有明確結論意見的；(v)境內企業控股股東或者受控股股東、實際控制人支配的股東持有的股權存在重大權屬糾紛的。

監管概覽

根據中國證監會、財政部、國家保密局、中華人民共和國國家檔案局於2023年2月24日發佈並於2023年3月31日起施行的《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》，境內企業境外發行上市活動中，境內企業以及提供相應服務的證券公司、證券服務機構應當嚴格遵守中華人民共和國相關法律法規以及本規定的要求，增強保守國家秘密和加強檔案管理的法律意識，建立健全保密和檔案工作制度，採取必要措施落實保密和檔案管理責任，不得洩露國家秘密和國家機關工作秘密，不得損害國家和公共利益。境內企業向有關證券公司、證券服務機構、境外監管機構等單位和個人提供、公開披露，或者通過其境外上市主體等提供、公開披露涉及國家秘密、國家機關工作秘密的文件、資料的，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。

H股全流通

根據中國證監會於2023年8月10日發佈並即日起施行的《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》，「全流通」是指H股公司的境內未上市股份(包括境外上市前境內股東持有的未上市內資股、境外上市後在境內增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份)到香港聯交所上市流通。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。境內未上市股份到香港聯交所上市流通後，不得再轉回境內。境內未上市股份股東可根據相關業務規則減持和增持本公司在香港聯交所流通的股份。

歷史、發展及公司架構

概覽

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國車載智能網聯解決方案行業的領先國產供應商，具備提供綜合解決方案的技術能力。我們提供定製化且先進的汽車網聯解決方案，以滿足智能網聯汽車不斷變化的需求。該等解決方案涵蓋車載通信、緊急呼叫(E-call)、傳感與域控解決方案，旨在與車輛功能無縫集成，確保安全性、效率及提升用戶體驗。

本公司的歷史始於2016年，當時本公司根據中國法律成立為有限責任公司。於2025年12月，本公司改制為股份有限公司。為支持業務發展，我們完成數輪融資。有關詳情，請參閱「-[編纂]投資」。

我們的關鍵里程碑

以下概述本公司的企業及業務發展關鍵里程碑。

年份	里程碑
2016年	本公司在中國註冊成立為有限責任公司。
2018年	我們成功成為中國前十家整車廠之一的合資格供應商。 我們首次被認定為國家高新技術企業。
2020年	我們成功為中國前十家整車廠之一的旗艦SUV車型批量提供車載通信解決方案。
2022年	我們於2022年交付超過500,000台車載通信解決方案產品。 我們在浙江德清投建生產設施。
2023年	本公司被中國工業和信息化部認定為國家級專精特新「小巨人」企業。
2023年	我們與一家國內知名整車廠合作推出其最新款旗艦SUV車型，產品整合了我們緊急呼叫解決方案及車載通信解決方案。
2024年	我們的緊急呼叫解決方案獲得多項國際認證，實現全球範圍內的產品整合。

歷史、發展及公司架構

年份	里程碑
2025年	我們進一步成為中國多家前十家整車廠的合資格供應商，並獲得多個車型的指定供應商資格。 我們與其中一家中國領先的整車廠合作，開發了一款整合我們車載通信解決方案的C級旗艦轎車。 我們改制為股份有限公司。

公司發展及主要股權變動

本公司的成立

我們的前身，杭州雲動智能汽車技術有限公司，於2016年5月23日成立，初始註冊資本為人民幣8.0百萬元。本公司最初登記為由杭州雲慧和盧朝洪先生分別持有50.0%及50.0%的股權。於2017年1月，盧朝洪先生以總代價人民幣787,500元將其持有的本公司21.0%股權轉讓予李先生，該代價乃根據實繳註冊資本確定，並已於2017年1月全額結清。

2016年融資

2016年9月1日，本公司與寧波梅山保稅港區德澤致恒投資管理合夥企業(有限合夥)(「德澤致恒」)訂立增資協議，據此，德澤致恒同意通過認購本公司新增註冊資本對本公司進行投資，金額為人民幣2.0百萬元，佔本公司經擴大股本的20.00%，總代價為人民幣7.0百萬元，已於2016年9月6日全額結清。

2017年融資

2017年2月9日，本公司及其當時股東與張元園女士訂立增資協議，據此，張元園女士同意通過認購本公司新增註冊資本對本公司進行投資，金額為人民幣1.118百萬元，佔本公司經擴大股本的約10.06%，總代價為人民幣11.18百萬元，已於2017年6月12日全額結清。

歷史、發展及公司架構

2018年融資

2018年1月31日，本公司及其當時股東與杭州余杭產業基金有限公司(「**余杭基金**」)訂立增資協議，據此，余杭基金同意通過認購本公司新增註冊資本對本公司進行投資，金額為人民幣0.4百萬元，佔本公司經擴大股本的約3.47%，總代價為人民幣4.0百萬元，已於2018年3月20日全額結清。根據日期為2021年11月29日的股東決議案，余杭基金通過減資方式退出本公司，代價為人民幣4.0百萬元，完成減資後，其不再持有本公司任何股權。

2021年融資

2021年7月16日，本公司及其當時股東與無錫中電海康慧海產業投資合夥企業(有限合夥)(「**海康慧海**」)以及合肥天堂硅谷安博通和泰股權投資合夥企業(有限合夥)(「**天堂硅谷**」)訂立增資協議，據此，海康慧海和天堂硅谷均同意通過各自認購本公司新增註冊資本對本公司進行投資，金額約為人民幣0.92百萬元，各約佔本公司經擴大股本的6.90%，代價均為人民幣10.0百萬元，已於2021年9月16日全額結清。

2022年融資

2022年5月19日，本公司及其當時股東與中電科核心技術研發股權投資基金(北京)合夥企業(有限合夥)(「**研投基金**」)以及揚州乾益投資合夥企業(有限合夥)(「**揚州乾益**」)訂立增資協議，據此，研投基金和揚州乾益同意通過分別認購本公司新增註冊資本對本公司進行投資，金額分別約人民幣1.62百萬元及人民幣7,290元，分別約佔本公司經擴大股本的11.11%和0.05%，代價分別為人民幣30.0百萬元和人民幣135,000元，已於2022年6月16日全額結清。

歷史、發展及公司架構

2025年股份轉讓

於2025年10月至2025年11月期間，(i)研投基金及揚州乾益與浙江余杭轉型升級產業投資有限公司(「**余杭轉型**」)及蕪湖經濟技術開發區偉達創業投資有限公司(「**蕪湖偉達**」)簽訂股份轉讓協議，據此，研投基金及揚州乾益向余杭轉型及蕪湖偉達轉讓了本公司合計人民幣1,627,400元的註冊資本，總代價為人民幣37.37百萬元；及(ii)海康慧海與杭州理之簽訂股份轉讓協議，據此，海康慧海向杭州理之轉讓了本公司人民幣921,440元的註冊資本，總代價為人民幣21.16百萬元。有關該等股份轉讓的詳情載列如下。該等股份轉讓的代價經各方公平磋商後確定，並已於2025年12月12日全額結清。

受讓方名稱	轉讓方名稱	代價	轉讓的註冊資本	轉讓的股權 概約百分比
余杭轉型	研投基金	人民幣24,760,000元	人民幣1,078,256元	7.3912%
余杭轉型	揚州乾益	人民幣110,000元	人民幣4,790元	0.0328%
蕪湖偉達	研投基金	人民幣12,444,000元	人民幣541,854元	3.7143%
蕪湖偉達	揚州乾益	人民幣56,000元	人民幣2,500元	0.0171%
杭州理之	海康慧海	人民幣21,159,035元	人民幣921,440元	6.3163%

改制為股份有限公司

於2025年12月29日，本公司改制為股份有限公司，並更名為杭州雲動智能汽車技術股份有限公司，註冊資本為人民幣50.0百萬元。根據獨立第三方核數師審核的財務資料，截至2025年8月31日，本公司的資產淨值約為人民幣140.4百萬元，其中(i)人民幣50.0百萬元計入股本，並分為50,000,000股每股面值人民幣1.00元的股份；及(ii)剩餘約人民幣90.4百萬元計入本公司的資本儲備。

歷史、發展及公司架構

中國法律顧問的確認

經我們中國法律顧問所告知，上述有關本公司註冊資本及股權變動所需的所有主管機關監管批准均已辦理並取得，且上述本公司註冊資本及股權的變動在所有重大方面均已根據適用的中國法律、法規及規章妥善合法地完成。

我們的子公司

截至最後實際可行日期，我們擁有兩家全資子公司，其詳情如下。

浙江雲動智能

浙江雲動智能科技有限公司於2022年5月20日在中國成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣20.0百萬元。浙江雲動智能主要在中國從事先進汽車通信與控制設備的製造業務。

安徽雲動智能

安徽雲動智能製造有限公司於2020年6月24日在中國成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣20.0百萬元。安徽雲動智能主要在中國從事先進汽車通信與控制設備的製造業務。

歷史、發展及公司架構

員工持股平台

為認可員工的貢獻，我們成立杭州雲慧作為員工持股平台。李先生作為杭州雲慧的獨任執行事務合夥人，根據杭州雲慧的相關合夥人之間訂立的合夥協議，負責杭州雲慧的管理，並行使杭州雲慧所持股份附帶的表決權。下表載列截至最後實際可行日期杭州雲慧的合夥權益架構。

姓名	在本公司擔任職位	在杭州雲慧的身份	合夥權益 概約百分比
李巍先生	董事長兼執行董事	普通合夥人及 執行事務合夥人	28.25%
盧朝洪先生	執行董事兼總經理	普通合夥人	19.00%
陳曦女士	執行董事、副總經理兼董事會秘書	有限合夥人	8.00%
全劍敏先生	副總經理兼研發主管	有限合夥人	8.00%
徐旭女士	副總經理兼供應鏈管理主管	有限合夥人	8.00%
孫毛兵先生	副總經理兼市場營銷主管	有限合夥人	4.00%
陳軼凡女士	財務負責人	有限合夥人	0.75%
26名其他僱員	不適用	有限合夥人	24.00%
總計			100.00%

截至最後實際可行日期，杭州雲慧持有本公司已發行股份總額約27.42%。

[編纂]投資

概覽

自成立以來，我們已完成數輪[編纂]投資，為業務擴張提供資金。有關詳情，請參閱「公司發展及主要股權變動」。

歷史、發展及公司架構

[編纂]投資的主要條款

輪次	協議日期	結算日期	總代價	本公司投資後 估值	每股成本 ⁽¹⁾	較[編纂]折讓 ⁽²⁾
2016年融資	2016年9月1日	2016年9月6日	人民幣7.0 百萬元	人民幣35.0 百萬元	人民幣1.02元	[編纂]%
2017年融資	2017年2月9日	2017年6月12日	人民幣11.18 百萬元	人民幣111.2 百萬元	人民幣2.92元	[編纂]%
2018年融資	2018年1月31日	2018年3月20日	人民幣4.0 百萬元	人民幣115.2 百萬元	人民幣2.92元	[編纂]%
2021年融資	2021年7月16日	2021年9月16日	人民幣20.0 百萬元	人民幣144.9 百萬元	人民幣3.17元	[編纂]%
2022年融資	2022年5月19日	2022年6月16日	人民幣30.135 百萬元	人民幣270.0 百萬元	人民幣5.40元	[編纂]%
2025年股份轉讓 ⁽³⁾	2025年10月16日； 2025年11月21日	2025年12月12日	人民幣37.37 百萬元	人民幣335.0 百萬元	人民幣6.70元	[編纂]%

附註：

- (1) 表中列示的每股成本為通過將相關輪次融資涉及的總代價除以各投資者持有的註冊資本轉換的股份總數而得出。
- (2) 較[編纂]折讓乃根據[編纂]每股[編纂]港元([編纂]範圍的中位數)計算。
- (3) 指2025年研投基金及揚州乾益向余杭轉型及蕪湖偉達進行的股權轉讓。有關詳情，請參閱「公司發展及主要股權變動－2025年股份轉讓」。

禁售期

根據中國公司法，[編纂]前本公司發行的股份(包括[編纂]投資者持有的股份)將受到自[編纂]起計12個月的禁售期限制。

歷史、發展及公司架構

[編纂]投資所得款項的用途

我們將所得款項用於經董事會批准的本集團主要業務，包括但不限於研發活動、公司業務增長和擴張以及董事會批准的預算內的一般營運資金用途。截至最後實際可行日期，我們已動用所有[編纂]投資所得款項。

[編纂]投資者投資帶來的戰略效益

在進行[編纂]投資時，董事認為，本集團可受益於[編纂]投資者向本集團投資所提供的額外資金，以及[編纂]投資者的知識和經驗。此外，本公司董事認為，[編纂]投資者的投資顯示了該等投資者對本集團業務運營的信心，是對我們表現和前景的認可。

代價基準

各輪[編纂]投資的代價均是(i)本公司與[編纂]投資者經公平磋商後確定，考慮因素包括投資時機、本集團業務狀況以及[編纂]投資者可為本公司帶來的業務資源、機會和利益；或(ii)[編纂]投資中的轉讓人與承讓人參考投資成本、業務表現及本集團前景而確定。

[編纂]投資者的特別權利

[編纂]投資者獲授予部分特別權利，其中包括董事委任權、優先購買權、隨售權、知情權、反稀釋權、本公司及／或其控股股東授予的贖回權及清算優先權以及對某些公司行動的事先同意權。所有[編纂]投資項下的特別權利已於提交[編纂]申請前終止，惟該申請被撤回、駁回或於申請失效後並未於訂明期限內續期，或並未於訂明期限內完成[編纂]，則除本公司所授予的贖回權不予恢復外，該等特別權利應自動全面恢復效力。

獨家保薦人的確認

基於(i)[編纂]投資的代價已於我們首次就[編纂]向聯交所提交[編纂]日期前超過28個完整日結清；及(ii)上文「[編纂]投資者的特別權利」中披露的授予[編纂]投資者的特別權利已終止，獨家保薦人確認，[編纂]投資符合《新上市申請人指南》第4.2章的規定。

歷史、發展及公司架構

關於[編纂]投資者的資料

我們各[編纂]投資者截至最後實際可行日期的詳情載列如下。

德澤致恒

我們的天使投資人德澤致恒是在中國成立的有限合夥企業，主要專注於汽車產業鏈上下游的投資。張林作為普通合夥人持有德澤致恒1.0%的合夥權益，任晨霞作為有限合夥人持有99.0%的合夥權益，彼等均為獨立第三方。

張元園女士

張元園女士為個人投資者，為獨立第三方，憑藉自身經驗投資汽車產業相關項目。彼於汽車行業擁有豐富經驗。張女士曾擔任在上海證券交易所上市的浙江德宏汽車電子電器股份有限公司(股票代碼：603701)的副董事長及實際控制人之一。

天堂硅谷

天堂硅谷是在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。天堂硅谷的普通合夥人為合肥天堂硅谷投資管理有限公司，其持有天堂硅谷1.0%的合夥權益，並由天堂硅谷創業投資集團有限公司(「天堂硅谷創業投資」)全資擁有。天堂硅谷有11名有限合夥人，其中，深圳安博通創新投資有限公司、合肥和泰產業投資有限公司及天堂硅谷創業投資分別持有30.0%、24.5%及9.0%的合夥權益。其餘八名有限合夥人均為契約型基金，其有限合夥權益均以其基金管理人天堂硅谷創業投資的名義註冊；且該等有限合夥人中概無持有合夥企業30%或以上的合夥權益。天堂硅谷創業投資成立於2000年11月，主要專注於科技、先進製造及醫療健康行業的風險投資，並由在全國中小企業股份轉讓系統掛牌的硅谷天堂產業集團股份有限公司(股票代碼：833044)控股。

余杭轉型

余杭轉型是在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資。余杭轉型由杭州余杭產業投資發展有限公司全資擁有，後者又由杭州余杭國有資本投資運營集團有限公司全資擁有，該公司最終由杭州市余杭區財政局控制。

歷史、發展及公司架構

燕湖偉達

燕湖偉達是在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資。燕湖偉達由燕湖銀湖實業有限公司全資擁有，後者最終由燕湖經濟技術開發區管理委員會全資擁有。

[編纂]

資本化

下表載列截至最後實際可行日期及緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)本公司的股權架構：

股東姓名／名稱	截至 最後實際 可行日期 持有的 股份總數	截至 最後實際 可行日期 佔公司 股權的 概約百分比	[編纂] 完成後 持有的 未上市股份 數目	[編纂] 完成後 持有的 H股數目	[編纂] 完成後 持有的 股份總數	[編纂] 完成後 佔公司 股權的 概約百分比
杭州雲慧	13,709,635	27.42%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
李先生	7,197,559	14.40%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
德澤致恒	6,854,818	13.71%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
盧朝洪先生	6,512,076	13.02%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
張元園女士	3,831,843	7.66%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
余杭轉型	3,712,042	7.42%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
天堂硅谷	3,158,152	6.32%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
杭州理之	3,158,152	6.32%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
燕湖偉達	1,865,723	3.73%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
其他公眾H股股東	—	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]%
總計	50,000,000	100.00%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	100.00%

歷史、發展及公司架構

[編纂]

歷史、發展及公司架構

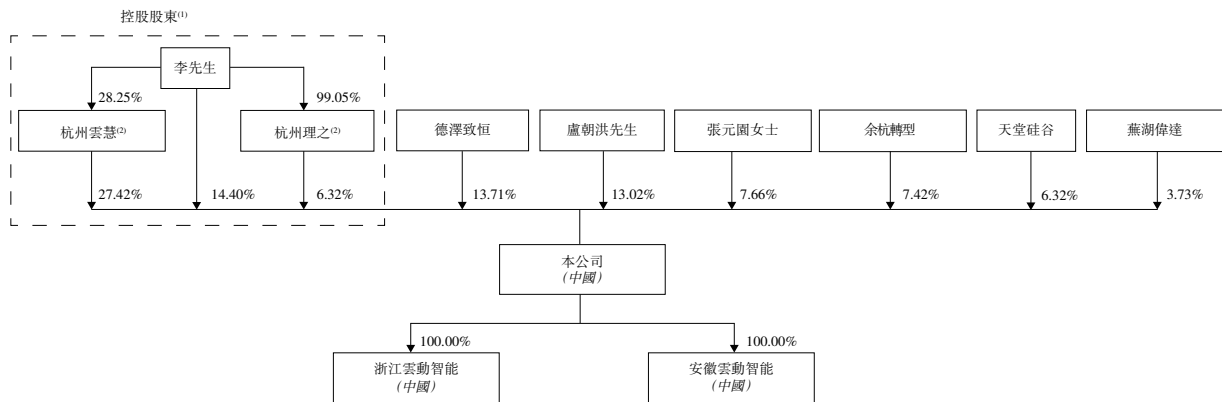
主要收購、出售及合併

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未進行任何我們認為對我們而言屬重大的收購、出售或合併事項。

我們的股權及公司架構

緊接[編纂]前的股權及公司架構

下圖列示本集團截至最後實際可行日期及緊接[編纂]前的股權及公司架構：



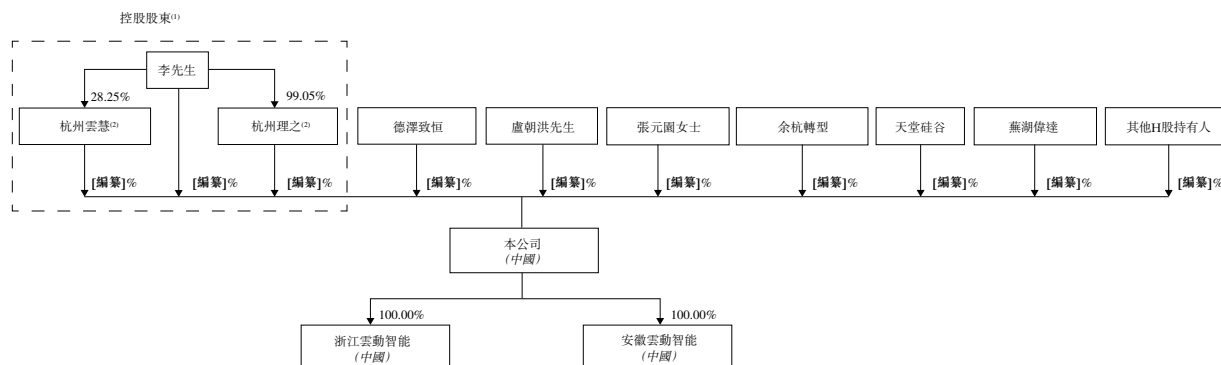
附註：

- (1) 李先生、杭州雲慧及杭州理之，該集團截至最後實際可行日期合計持有我們已發行股本總數的約48.14%，被視為控股股東集團，鑒於：(i)杭州雲慧為員工持股平台，李先生及盧朝洪先生擔任其普通合夥人，李先生擔任其唯一執行事務合夥人。李先生(作為執行事務合夥人)根據杭州雲慧的合夥協議有權行使杭州雲慧所持股份附帶的表決權；及(ii)李先生為杭州理之的唯一普通合夥人及唯一執行事務合夥人，有權根據杭州理之的合夥協議行使杭州理之所持股份附帶的表決權。
- (2) 截至最後實際可行日期，(i)杭州雲慧剩餘的71.75%合夥權益由盧朝洪先生(持有約19.00%權益)及31名有限合夥人(其中包括本集團的一名董事、四名高級管理人員及26名僱員)持有；。詳情參閱「-員工持股平台」；及(ii)杭州理之剩餘的0.95%合夥權益由李先生的配偶陳學新女士作為其有限合夥人持有，其為杭州理之的被動投資者，未參與杭州理之的管理及運營，且未曾在本集團擔任任何管理職位或董事職務。

歷史、發展及公司架構

緊隨[編纂]後的股權及公司架構

下圖列示本集團緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)的股權及公司架構：



附註：

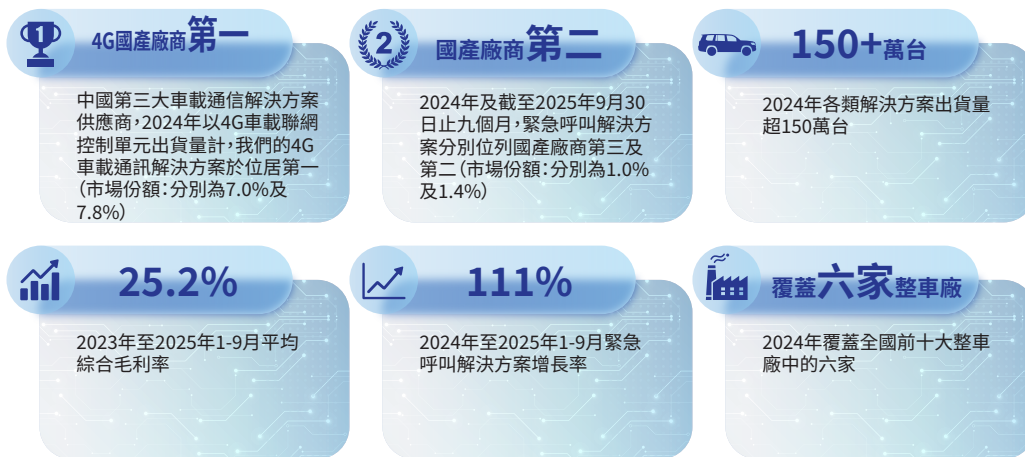
有關(1)至(2)的更多詳情，請參閱上文「我們的股權及公司架構 – 緊接[編纂]前的股權及公司架構」項下有關公司架構的相應附註。

業 務

概覽

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國車載智能網聯解決方案行業的領先國產供應商，具備提供全面解決方案的技術能力。我們提供定製化且先進的汽車網聯解決方案，以滿足智能網聯汽車不斷變化的需求。該等解決方案涵蓋車載通信、緊急呼叫、傳感與域控解決方案，旨在與車輛功能無縫集成，確保安全性、效率及提升用戶體驗。

核心亮點



根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國第三大國產車載通信解決方案供應商(市場份額：7.0%)，按截至2024年12月31日止年度4G車載聯網控制單元出貨量計，我們的4G車載通信解決方案在所有國產供應商中位居市場首位(市場份額：7.8%)。我們在緊急呼叫解決方案領域也具有競爭優勢，按截至2024年12月31日止年度的緊急呼叫終端出貨量計，我們是第三大國產供應商(市場份額：1.0%)。憑藉我們2024年的市場增長，按截至2025年9月30日止九個月的緊急呼叫出貨量計，我們在所有國產供應商中排名第二(市場份額：1.4%)。此外，憑藉我們在車載通信解決方案領域的整體優勢，截至2025年9月30日止九個月，出貨量達約2.73萬台。根據弗若斯特沙利文報告，我們已確立了國內最大的車載通信解決方案供應商之一的地位，該等解決方案以配備國產芯片的通信模組為特色。

業 務

截至2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月，我們的各種解決方案的出貨量分別達約84.86萬件、150.40萬件及129.34萬件。根據弗若斯特沙利文報告，我們已成功與中國前十大整車廠中的六家以及中國前三大國產汽車品牌中的兩家建立合作夥伴關係。

於往績記錄期間，我們亦保持穩定的毛利盈利能力。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的毛利率分別為23.5%、27.4%及24.6%，反映我們的盈利水平相對穩定。

隨著智能網聯汽車技術架構的持續發展完善，網聯域作為汽車對外交互、信息傳輸，對內聯絡、指揮及控制的關鍵樞紐，在汽車技術架構中發揮著愈發重要的作用。與此同時，隨著通信技術的進步，車載智能網聯解決方案正從4G技術向5G及衛星通信技術演進，以期實現低延遲、高質量的聯網體驗，並支持自動駕駛技術的持續迭代升級。此外，緊急呼叫系統在全球範圍內被作為強制性基礎設施推廣，促使更多整車廠將連接域作為獨立單元進行研發與佈局應用。憑藉我們的研發實力與商業化落地執行能力，我們已構建覆蓋多種車型及應用需求的智能網聯與域控解決方案產品組合。這項佈局能夠為智能汽車提供穩定安全的聯網基礎設施，並提升安全性與用戶交互體驗。截至最後實際可行日期，我們的解決方案已體現於274個不同的型號中，且其已在整車廠客戶的車輛上投入量產。

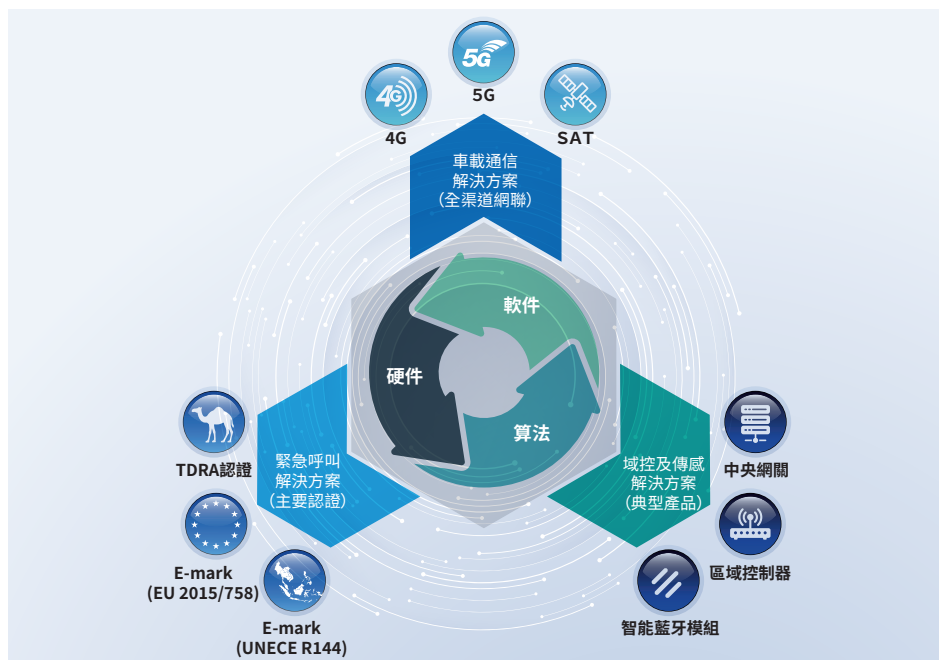
我們持續研發先進的智能網聯汽車技術，推動衛星通信等創新技術迭代升級，旨在提升智能網聯域的技術性能。在完成單車智能與車路協同領域的佈局之後，我們計劃進一步擴充解決方案組合，以滿足客戶的多元化需求，並為智能網聯汽車生態體系的發展貢獻力量。

業 務

我們的解決方案

基於在算法開發、軟件工程以及硬件設計的三大核心優勢，我們戰略性地佈局和推進了三項解決方案，分別為車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案。型號是指我們向整車廠客戶提供的解決方案產品編號。針對不同整車廠客戶、不同車型的機械、電氣及協議需求，我們會在系統內進行獨立管理，並賦予獨立的產品編號。這些型號共同構成我們三大核心解決方案，因此交付予整車廠的各個解決方案，實質上均為其基礎型號所組成的配置組合包。

我們的解決方案



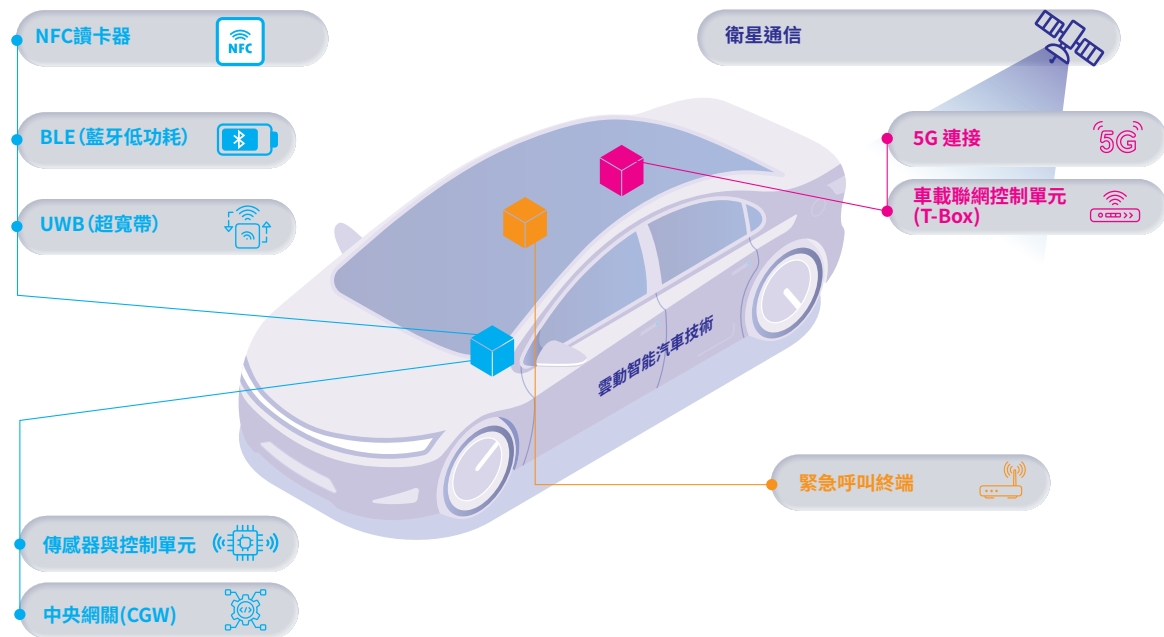
業 務

車載通信解決方案是我們業務的基礎。相關解決方案基於4G、5G、長期演進技術－車載(LTE-V)等技術方案，實現車、人、雲平台間的實時通信，對智能汽車的內部參數、行駛信息等數據實時採集、上傳，對指令可靠地下發、控制，達到人機交互、遠程診斷及自動控制等功能。同時基於5G通信高速率、低時延的特性，設計實現車輛碰撞預警、盲區預警、交叉口碰撞預警、車速引導、交通信號提示等場景車聯網議棧及應用軟件。我們的車載通信解決方案專為滿足各種駕駛場景和整車廠不同車型的需求而量身定製，充分解耦，具備平台化程度高、可靈活適配、開發響應速度快等特點。自成立以來，我們專注於車載通信解決方案的發展，積累了綜合的技術能力、豐富的項目經驗和良好的客戶口碑，為我們未來的發展提供堅實的基礎。截至2023年、2024年12月31日年止年度及截至2025年9月30日止九個月，車載通信解決方案產品的出貨量分別約為63.11萬台、113.85萬台及66.39萬台。

緊急呼叫解決方案作為出口車型必備的關鍵要素，可有效提升駕駛和乘車的安全性，與車載通信解決方案形成協同效應。該產品不僅是歐盟、阿聯酋等國家和地區的法定安全單元，也已成爲中國的強制標準要求，隨著國標《車載事故緊急呼叫系統(「AECS」)》正式頒佈，其將成爲繼安全帶、安全氣囊兩大核心安全部件之後，中國智能汽車最爲重要的被動安全系統單元之一。對比車載通信解決方案，緊急呼叫解決方案作為法定電子器件，對部件的強度及精度要求更高，該系統能夠有效縮短事故救援響應時間，提升交通事故救援及時性，降低交通事故傷亡率，對保障行車安全意義重大。為了實現以上功能，緊急呼叫解決方案需要通過包括碰撞測試、網絡及定位測試、音頻測試、極端惡劣環境測試、以及供電保障測試等多項嚴格、複雜的測試。憑藉我們久經考驗的車載通信及硬件專業技術，我們的緊急呼叫解決方案已成爲強化與整車廠合作。緊急呼叫解決方案方面，我們於截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月出貨量分別約為0.24萬台、5.58萬台及13.60萬台。我們已於全球完成了產品及技術的認證工作，包括E-mark (UNECE R144)認證、E-mark (EU 2015/758)認證、無線電設備指令(2014/53/EU (RED))及阿聯酋電信和數字政府監管局(「TDRA」)認證等，可保證車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案配備各類出口車型，面向不同的海外市場提供產品解決方案。

業 務

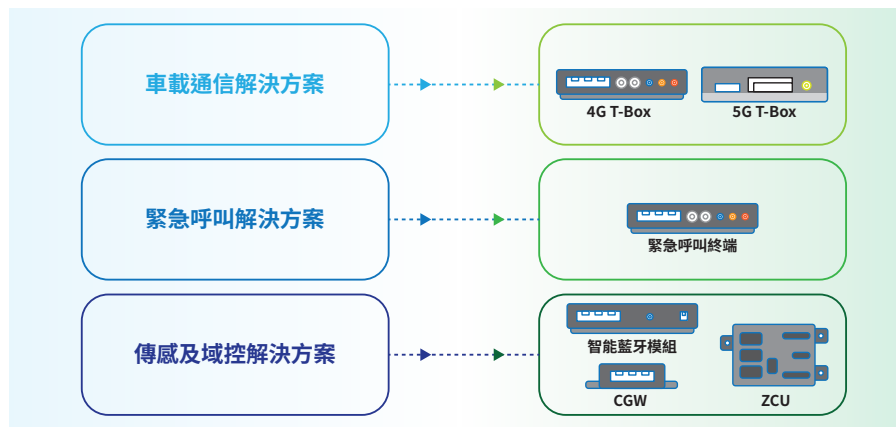
傳感及域控解決方案是實現整體汽車智能化的關鍵要素。我們的中央網關(「CGW」)產品已向四家整車廠交付了18種型號。作為智能網聯汽車的核心零部件，該等控制器對汽車電子電氣架構從分佈式向域集中式和中央集中式轉型至關重要。我們於截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個出貨量分別約為21.51萬台、30.97萬台及49.34萬台，其中中央網關產品方面已實現穩定批量化供貨。我們正在開發和測試智能化級別更高的區域控制器(「ZCU」)產品，並正在與4家整車廠接洽相關產品的測試及供應。超寬帶作為第三代數字鑰匙，可以高精度實現尋車、迎賓、靠近解鎖、遠離閉鎖以及無鑰匙進入與啟動(「PEPS」)功能，具有厘米級定位、對抗多徑干擾等明顯優勢。我們正積極推進具備超寬帶功能產品的量產及商業化，並與整車廠客戶緊密合作，以加快項目落地。



業 務

我們的每項解決方案均對應一組明確界定的產品系列，並與其底層使能技術建立清晰關聯。我們的車載通信解決方案主要通過我們的車載聯網控制單元產品系列交付，包括4G車載聯網控制單元、5G車載聯網控制單元及支持衛星功能的車載聯網控制單元型號，該等產品作為車輛的連接樞紐，支持車內以及車輛與外部平台之間的可靠數據交換。在此連接基礎之上，我們將緊急呼叫解決方案作為車載通信解決方案體系中以安全為導向的延伸進行開發，以滿足特定市場的監管要求。根據整車廠的車輛架構及合規策略，緊急呼叫功能可集成於相關車載聯網控制單元中(利用共享的連接、定位及語音通話能力)，或在功能分離或封裝要求更為合適的情況下，以獨立緊急呼叫終端的形式提供。與此同時，我們的傳感及域控解決方案通過相關產品提供，該等產品用於管理車內數據路由、支持安全接入，並提升車輛層面的安全性及控制能力。儘管該等產品歸屬更廣泛的解決方案類別，但每一項產品均根據各整車廠及其車型的具體技術、功能及合規規格進行設計及驗證。因此，即使屬於同一類別的產品，亦並非旨在於不同整車廠之間保持相同或可互換，反映了我們交付模式的高度定製化特性，以及我們提供靈活、可擴展解決方案並隨整車廠產品規劃及更廣泛行業要求演進的能力。

產品與解決方案



業 務

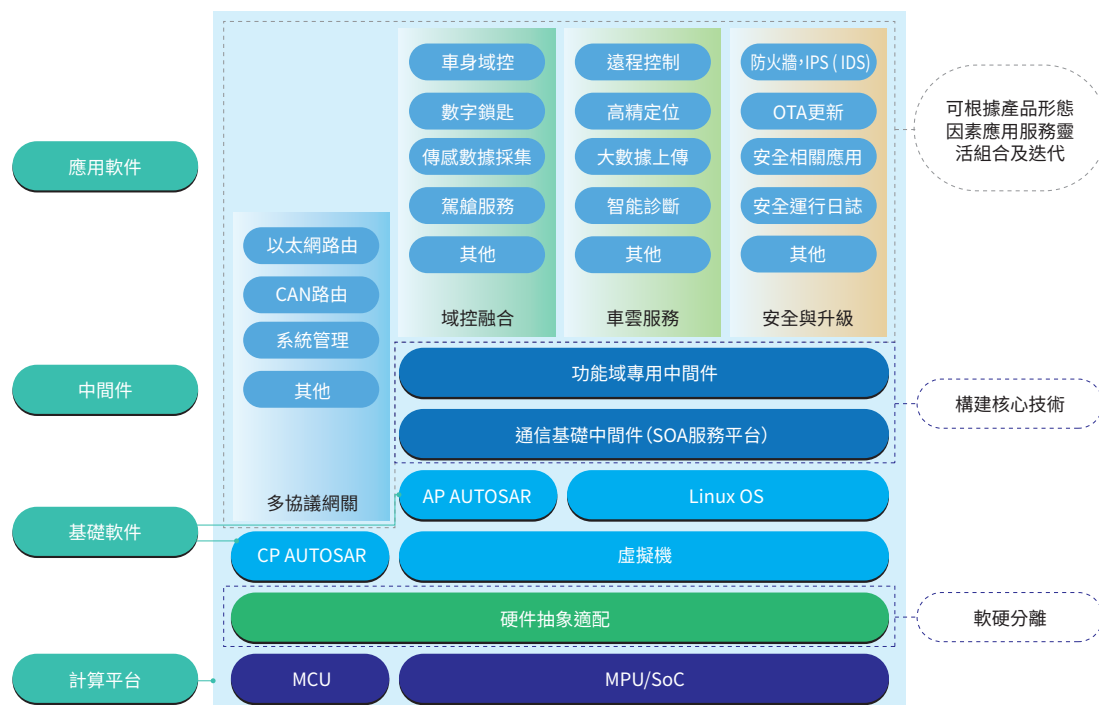
下表載列我們於所示年度／期間按業務線劃分的收入明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元 (未經審核)	%	人民幣千元 (未經審核)	%
車載通信解決方案	189,453	92.1	332,466	83.5	216,410	83.9	207,785	69.0
緊急呼叫解決方案	1,887	0.9	28,635	7.2	21,560	8.4	57,340	19.0
傳感及域控解決方案	12,436	6.0	20,706	5.2	10,360	4.0	28,811	9.6
其他	935	0.5	2,694	0.7	1,759	0.7	3,087	1.0
技術服務	1,083	0.5	13,701	3.4	7,751	3.0	4,228	1.4
總計	<u>205,794</u>	<u>100.0</u>	<u>398,202</u>	<u>100.0</u>	<u>257,840</u>	<u>100.0</u>	<u>301,251</u>	<u>100.0</u>

我們的技術優勢

我們建立了完整的技術研發體系，在軟件協議棧、算法開發、嵌入式軟件開發以及硬件設計等方面均建立了比較優勢。下圖展示我們的技術架構，包括計算平台、基礎軟件、中間件及上層應用軟件。

我們的技術架構



業 務

我們自主研發了智能化、系統化的嵌入式軟件集成平台及開發工具，集成了代碼倉庫、自動化代碼檢查、自動化軟件構建、單元測試、軟件集成測試，系統功能測試等全維度功能，構建了符合汽車軟件過程能力模型2級及能力成熟度模型集成5級標準的嵌入式軟件技術研發體系。在架構平台化方面，我們系統優化了芯片合作方的底層軟件框架，提升了核心模塊的驅動加載速度、提高了弱網環境下駐網能力，降低了休眠環境下功耗水平，並通過彌合不同芯片廠商架構差異，建立了統一的應用程序編程接口(「API」)接口體系，可靈活地供上層軟件開發調用，確保了跨不同硬件平台的兼容性。

在中間件方面，我們開發了通信中間件以針對性滿足不同整車廠的功能需求。中間件作為介於硬件與應用軟件之間的銜接軟件，能夠實現二者的無縫通信。我們將功能充分地進行平台化及模塊化改造，組裝為支持產品平台功能的系統組件和支持不同客戶之間差異功能的應用組件。例如，我們借助模塊化將複雜系統分解為更易於管理的小型單元，每個單元負責承擔特定任務(如數據處理或通信)，以此提升靈活性與運行效率。另外，我們還自主研發實現了CP AUTOSAR(經典平台汽車開放系統架構)基礎軟件以及配套的AP AUTOSAR(自適應平台汽車開放系統架構)功能組件。汽車開放系統架構是一套標準化平台，能夠幫助汽車製造商開發出可跨不同車型及電子系統運行的軟件，從而更易集成各類軟硬件組件。通過平台化及模塊化解耦，極大地提高了產品的穩定性和模塊的可複用性，能夠快速響應不同車型及不同整車廠的定製化應用軟件開發需求。

我們在算法方面堅持對產品所需的協議棧及配套算法進行自主研發、技術創新。我們體系化地研發了5G、車聯網、超寬帶、藍牙低功耗以及車載以太網等關鍵技術相關的協議棧及配套算法。具體而言，我們在車聯網協議棧、基於IP的可擴展面向服務中間件(SomeIP)及基於IP的診斷(DoIP)協議棧、網關路由協議棧、超寬帶高精度定位算法、藍牙低功耗信道探測定位優化算法等領域取得了創新。此外，我們亦開發了遠程固件空中下載(「FOTA」)下載引擎以及整車刷新引擎等技術，彼等均在車載軟件的遠程升級改善中發揮著關鍵作用。此外，我們亦聚焦於信息安全、功能安全解決方案等方面進行了技術創新，保障了產品的安全性與可靠性。

業 務

我們在硬件設計方面，聚焦產品的核心性能構建解決方案。針對發熱散熱難題，我們已打造一套完整的解決方案，整合定製化散熱模組、優化散熱與信號穩定的天線佈局以及緊密耦合的軟硬件組件棧，所有組件均經過調校，確保設備在可靠散熱的同時不影響性能。我們針對弱網環境難題，對天線、饋線、模組及基帶芯片等核心組件進行一站式設計，使得我們的解決方案在網絡恢復及弱網遠控等關鍵場景表現更加優異。這一綜合方案，不僅提升了解決方案在弱網環境下的運行性能，同時極大地縮短了在整車廠整車開發中的適配週期，有效降低了綜合成本，提升了開發效率。

我們的客戶基礎

由於我們一直為領先整車廠提供能夠滿足其需求的高質量解決方案，我們已成為向整車廠提供軟硬一體化解決方案的供應商。截至2025年9月30日，我們已為36家整車廠進行量產項目服務。根據弗若斯特沙利文報告，我們於2024年已成功與中國前十大整車廠中的六家建立合作夥伴關係。我們於2024年也已成功為中國前三大國產汽車品牌中的兩家提供解決方案，在國產汽車品牌業務中建立了比較優勢。

作為國產智能網聯以及傳感及域控解決方案供應商，我們正不斷增強綜合服務能力。截至2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月內，我們的解決方案分別以87個、82個及130個不同的型號投入量產，供應予17家、14家及12家整車廠。隨著5G車載聯網控制單元及緊急呼叫解決方案的採用率持續提升，加之我們的海外業務佈局穩步推進，我們認為自身已具備擴大國際市場的有利條件。與此同時，合資整車廠正積極調整研發架構及供應鏈架構，以更好發揮本土汽車品牌所體現的技術及成本優勢。上述發展趨勢或為我們帶來更多機遇，助力我們拓展與更多整車廠客戶的合作範圍。

優勢

受益於中國車載智能網聯市場的持續增長

我們伴隨中國車載智能網聯解決方案行業的高速發展同步成長，把握這一充滿活力的市場不斷湧現的機遇。技術的不斷進步以及客戶對更安全、更愉悅駕駛體驗的需求不斷增長，促使汽車智能化成為整車廠完善其車型的更重要因素。智能網聯及域控解決方案的需求攀升，與我們的能力契合，為我們的產品帶來了大量需求。

業 務

隨著中國汽車行業核心競爭力的增強，國產汽車品牌在搶佔國內市場份額的同時，也在積極推動海外佈局。中國汽車品牌出口勢頭的日益強勁與持續國際擴張，為我們這類國內智能網聯技術供應商提供了直接的發展機遇。

根據弗若斯特沙利文報告，2024年中國國內汽車銷量約達31.7百萬台，出口量約達6.4百萬台。同年對應的產量為31.3百萬台，佔全球汽車產出的33.8%。2025年預測數據顯示，國內銷售量將攀升至35.6百萬台，出口量增至7.7百萬台。汽車產量預計達35.4百萬台，佔全球汽車產出的34.6%。到2029年，預計產量將達到108.4百萬台，佔全球汽車產量的35.7%。汽車銷量的穩定增長、出海戰略的持續推進及智能網聯解決方案的日益普及預計將為中國車載智能網聯解決方案行業提供更大的市場空間。中國車載智能網聯解決方案行業的市場規模於2024年達到人民幣1,153億元，於2025年預計達到人民幣1,693億元及到2029年預計達到人民幣4,449億元，2025年至2029年的複合年增長率為27.3%。

車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案是車載智能網聯解決方案行業的主要組成部分。根據弗若斯特沙利文報告，2024年全球智能網聯解決方案出貨量達到70.3百萬台，市場規模為人民幣280億元，滲透率約75.9%。預計2025年市場規模將增至人民幣336億元，到2029年達到人民幣846億元，滲透率增至95.4%。2025年至2029年的複合年增長率預計為26.0%。於中國市場，2024年智能網聯解決方案出貨量合共為16.6百萬台，市場規模為人民幣65億元，滲透率約29.3%。預計2025年市場規模將達到人民幣82億元，到2029年增至人民幣219億元，2029年滲透率增至59.3%。

儘管4G產品仍是全球主流的智能網聯解決方案，但5G技術的全球部署正推動著向5G解決方案的快速轉型。同時，部分區域由於法規要求，還需同步配套緊急呼叫解決方案。隨著汽車行業在智能網聯汽車及車聯網技術方面的持續發展，智能汽車對網聯域產品性能要求將日益提高，5G通信、衛星通信等技術的滲透率將持續提升。中國市場2024年5G智能網聯解決方案出貨量1.6百萬台，市場規模人民幣21億元，滲透率約為5.3%，預計2025年市場規模人民幣33億元，至2029年市場規模有望增至人民幣208億元，滲透率增至60.6%，2025年至2029年的複合年增長率為57.9%。同時，中國是汽車領域5G技術應用最早的市場之一，我們在中國市場積累了豐富的5G智能網聯解決方案經驗，相關經驗有望為我們建立先發優勢，在全球5G產品滲透率的提升中獲得更高的市場份額；同時，受到中國汽車緊急呼叫系統標準推出影響，中國市場緊急呼叫解決方案滲透率也將快速提升，預計中國緊急呼叫解決方案市場規模將從2025年的15.9百萬台增長至2029年的38.7百萬台。

業 務

我們量產項目經驗、平台化的研發能力使我們能夠提供車載網聯域解決方案組合。該範圍使我們能夠滿足整車廠的多樣化需求，整車廠通常會在單一車型內提供不同價位的多種配置，也會在不同車型及區域市場中提供多樣化的配置。我們相信，我們的戰略定位與當前的市場趨勢保持一致，為我們把握廣泛的市場機遇奠定了堅實的基礎。隨著中國車載智能網聯解決方案產業鏈的競爭力持續提升，我們已具備有利的市場地位，能夠於不斷演變的行業格局中把握眾多發展機遇。

經市場驗證的產品解決方案及商業化的能力

我們構建並迭代車載智能網聯以及傳感及域控解決方案並將相關產品商業化、量產化的能力已獲市場驗證，並確保我們保持行業領先地位。

我們對市場需求的深入理解

我們堅持以市場為導向、持續順應整車廠客戶不斷變化需求，通過與整車廠密切合作，尤其是與國產汽車品牌的深度合作，我們成長為中國車載智能網聯解決方案行業的領先企業，截至2025年9月30日，我們成功為36家整車廠進行量產，根據弗若斯特沙利文報告，我們也是少有的百萬量級供應量國產供應商。我們採納以市場為導向的方法，持續與整車廠客戶溝通以迅速回應最終用戶的反饋意見，積極把握智能網聯及域控解決方案的新興機遇，進而在汽車行業的增量增長中佔據戰略優勢。

中國市場方面，5G技術乃至衛星通信技術的持續迭代，預計將顯著加速5G車載通信解決方案的應用。我們在國內市場已具備明顯的技術優勢和先發優勢。2024年我們的4G產品解決方案出貨量已排名國產供應商第一，為我們拓展5G類型產品奠定了良好的市場基礎。5G技術方面，截至2025年9月30日止九個月，我們的出貨量已經達到約2.73萬台，實現了快速增長。於某頭部國產汽車品牌的新一代平台開發中，我們與電信巨頭密切合作，牽頭開發了其中的5G車載通信解決方案部分，充分體現了我們的技術先進性；緊急呼叫解決方案方面，我們於2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月出貨量分別為約0.24萬台、5.58萬台及13.60萬台，截至2024年12月31日止年度，按緊急呼叫終端出貨量計，我們在國產緊急呼叫解決方案供應商中排名第三。

業 務

海外市場方面，國產品牌出口汽車中車載通信解決方案或緊急呼叫解決方案的滲透率預計將從2024年的81.5%及75.4%增長至2029年的89.7%及83.6%。截至2025年9月30日，我們為國產汽車品牌的國際擴張提供支持，共有36個緊急呼叫型號獲得關鍵出口市場的認證，如東盟、歐盟、英國、中東、南美等國產品牌的主要出口區域，先發優勢明顯。中國汽車品牌在全球的影響力不斷擴大，為我們車載網聯以及傳感及域控解決方案拓展為國際化業務創造了獨特契機，我們不僅有望獲得增量的緊急呼叫解決方案市場，還有望將國產品牌的智能網聯優勢推廣至國際化整車廠，進而獲得額外機遇，取得合資汽車品牌或外資品牌的境內外訂單。

平台驅動的工程能力

我們擁有卓越工程能力。憑借我們自主研發的軟件中間件、算法、全面的產品矩陣及開發車載智能網聯以及傳感及域控解決方案的經驗，通過採用模塊化方法進行產品開發，我們能快速響應整車廠客戶基於不同車型的多樣化需求。為應對客戶的緊急需求，我們在最快情況下可將自量產訂單變更至產品交付的交期縮短至最短僅10天，反映我們基於平台的研發能力、可擴展的製造能力，以及具備有效端到端協調的優化供應鏈管理，並且短於行業平均水平。

高效的內部生產能力及全面的生產經驗

我們能滿足整車廠的量產交付要求，並通過全時在線的服務體系和輕資產的服務網絡，保持產品質量及成本效益的平衡。憑借自有生產線，我們還能及時生產原型樣件，提升研發活動效率。我們實施面向製造的設計流程，改進、簡化及優化產品設計，以便於製造，最終以更具競爭力的成本提供更好的產品。我們能通過標準自動化製造流程，及時並始終如一地交付滿足整車廠技術規範的產品，保障運營的可靠性與可擴展性。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的內部產量分別佔我們總產量的54.3%、68.5%及87.3%。截至2023年及2024年12月31日止年度，我們德清工廠的車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案的產能利用率分別約為71.9%及91.5%。截至2024年及2025年9月30日止九個月，產能利用率分別約為92.2%及75.8%。

業 務

構建完整認證體系，具備走向國際市場的產業基礎

為了滿足整車廠客戶海外市場開拓的需求，我們從2023年開始，推動緊急呼叫解決方案產品於全球市場的認證。歐盟、英國、印度、阿聯酋等相關國家均有eCall/NGeCall強制標準認證要求，相關產品出口還需要具備CE、FCC等相關認證要求。為支持我們中國整車廠客戶的出口策略，我們已系統性地將我們的認證組合與其目標國際市場的要求相匹配。我們的105項強制認證構成關鍵促成因素，使我們的整車廠客戶能夠將配備我們產品的車輛發往歐盟、東盟及中東等地區。

我們的解決方案已搭載於國內知名整車廠的多款車型，並與國內出口數量最大的整車廠建立了深入的合作關係。截至2025年9月30日，涵蓋我們緊急呼叫解決方案的七家整車廠的36個型號已進入量產階段，而由此產生的出口車型計劃於歐盟、英國、東盟、中東、南美及非洲銷售。該等出口車型涵蓋了從緊湊車型到豪華車型等多種車型。這表明我們滿足國際市場需求的強大能力，以及整車廠客戶對我們針對其全球擴張策略的解決方案的信任。

除了支持中國汽車製造商的海外擴張之外，我們在向合資整車廠或國際整車廠提供解決方案方面也取得了顯著進展。我們針對該等出口型號的解決方案旨在滿足國際市場的監管要求和行業標準。這種適應性得到了主要客戶的認可，我們已經通過兩家外資及合資廠商的供應商評價，相關定點需求正在溝通中。

平台化及一體化研發能力，打造差異化優勢和方案高性價比

我們依託平台化及軟硬件一體化研發能力，建立了一整套基於底層通信技術、中間層操作系統、通信中間件和上層服務導向架構軟件應用服務的產品技術架構。

為了以具成本效益的方式適配不同的芯片平台，需要硬件設計、軟件開發和算法協同之間的無縫整合。我們通過自研的中間件隔離上層應用軟件和底層計算平台以實現平台兼容性。

業 務

我們自研的中間件是一套軟件框架，位於上層應用程序軟件和下層計算平台之間，作為管理、分配和調度軟件和硬件資源的平台。我們的平台化研發方法允許智能網聯及域控解決方案兼容主流芯片平台，並基於我們「算法+軟件+硬件」的一體化解決方案提高智能網聯以及傳感及域控解決解決方案對不同車型的適應性。根據不同的客戶和項目需求，我們基於平台的解決方案可以減少研發資源，為新車型量身定製解決方案而非從頭開始。該方法顯著提升我們的研發效率，原因為我們有能力以相對精簡的團隊為多種車型提供支持。

我們的軟硬件一體化研發能力使我們能夠在預先評估的硬件基礎上開發軟件。我們的嵌入式自研算法與傳感器、控制器和其他硬件融合，可以有效提高各部件的兼容性，最大限度地發揮硬件的性能，提高解決方案的整體穩定性和性能。在解決方案產品開發過程中，我們的研發人員還通過自研軟件替代技術引進、軟件方案替代硬件方案、充分挖掘硬件隱藏性能以及不同產品功能集成等手段進行微創新應用，充分實現技術降本，提升產品性價比。例如：

- 圍繞整車廠在車型生命週期中對高性價比解決方案的訴求，我們從技術研發、硬件設計、供應鏈管理等多個方面推動成本降低。尤其是通過軟件及算法的創新，實現硬件的型號替換或產品設計調整，使用更低成本的硬件實現相同甚至更優的產品性能，同時保證產品的穩定性，相關技術創新對增強客戶粘性、提升公司盈利能力具有積極意義。
- 採用服務導向架構(「**SOA**」)設計理念，自研了高效進程間通信中間件，該中間件配有程序代碼自動生成工具，能夠自動生成業務邏輯通信代碼、測試代碼以及日誌封裝，有效提高了研發團隊的人均開發測試效率。
- 採用網關路由功能作為基礎功能，集成到解決方案的通信終端，實現車內信號路由通信和車外雲端通信一體化集成；同時與芯片廠保持密切合作，優化單核微控制器單元硬件資源，從而提升微控制器單元與微處理器單位核間通信通道帶寬。實現電子控制單元數量的顯著減小，以更低成本實現了整車大數據採集功能。

業 務

- 自研經典平台汽車開放系統架構基礎軟件並擴展診斷通道管理接口，支持UDS客戶端協議，配合自研刷新引擎原生滿足整車遠程智能診斷和遠程空中下載(「OTA」)升級能力，有效提升了整車廠服務團隊的響應速度和定製化服務需求，實現了核心技術的自主研究，有效降低了技術服務費用。

量產能力、質量控制能力，構建解決方案比較優勢

我們擁有智能製造量產能力，已與知名整車廠建立了長期的戰略合作關係。德清工廠的建築面積約為6,000平方米，負責生產流程中的表面貼裝技術(「SMT」)、組裝及測試等各個環節，其設計年產能約為1,200千台，可滿足我們車載通信解決方案、緊急呼叫解決方案、傳感及域控解決方案等各類產品的製造與測試。為滿足不斷增長的生產需求，並進一步加強對整個生產流程的控制，我們已設立蕪湖工廠。我們的蕪湖工廠計劃於[2026年一季度]開始投產。我們的蕪湖工廠總建築面積約為6,000平方米，使我們的總產能能夠擴大至約為2.5百萬台。

2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月，我們的車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案產品的總產量分別約為0.7百萬台、1.1百萬台及0.8百萬台，自主產量分別佔同期總產量的54.3%、68.5%及83.0%，而外協產量分別約佔總產量的45.7%、31.5%及17.0%。我們已具備了百萬量級產品解決方案的批量化生產能力。

我們致力於通過產線自動化、生產智能化和運營數字化構建高度互聯的智能生產基地。我們的生產線擁有高度的自動化水平。通過引入機械手和自動控制技術，結合統一通信接口的車載終端軟硬件測試系統、智能監控和數據分析平台，實現了測試過程的智能化、標準化與高度無人化操作。基於自動化測試平台、並行執行與數據驅動決策，構建了高效、穩定的測試體系和測試能力。

我們的系統能夠自動觸發測試流程、實時採集數據並智能判定測試結果，大幅減少人工干預和人為誤差，顯著提升測試效率與一致性，為產品質量追溯和生產自動化奠定了堅實基礎。我們的生產設施還通過製造執行系統(「MES」)系統實時監控生產流程，管理生產秩序，確保製造過程的控制和可追溯性。同時，還運用製造執行系統監測設備並識別異常情況，全方位提升生產智能化水平。

業 務

整車廠對供應商的產品質量管控系統要求嚴格。質量管控是我們長期發展的核心驅動因素，始終將其視為貫穿企業運營的戰略主線。體系質量方面，我們建立了符合行業標準的一體化綜合管理體系，通過了IATF16949汽車質量管理體系、ISO14001環境管理體系、ISO45001職業健康安全管理體系、ISO27001信息安全管理體系。同時，我們構建了全流程、高成熟度的核心軟件開發能力，軟件能力成熟度達到能力成熟度模型集成5級、汽車軟件過程能力達到汽車軟件過程能力模型2級，同時通過了ISO21434汽車網絡安全流程認證和T/IAQSA汽車軟件質量安全管理體系認證。作為行業領軍者，我們是首批引入了AutoSQS體系的汽車軟件供應商，該體系是全球首個融合質量、功能安全、預期功能安全和信息安全的車規級軟件標準，由國際汽車質量標準化協會（「IAQSA」）於2024年10月正式發佈。此舉體現了我們的戰略前瞻性與技術能力。通過與整車廠完成最新體系要求無縫對接，我們構建了快速響應機制與成熟的管理體系，形成了更為穩固和可靠的供應鏈能力。

此外，我們通過全生命週期的質量管理體系、7×24小時服務網絡及輕資產服務模式，實現了高效運轉。質量管理體系方面，我們覆蓋了「開發－交付－售後－迭代」全流程，確保高效交付與可靠運行，並通過經驗反哺機制持續優化產品質量，獲得了整車廠客戶的高度認可。例如，我們對新平台射頻芯片EOS防護設計進行了升級，並對參數丟失問題進行系統性優化，降低射頻芯片EOS不良率，產品可靠性獲得跨越式提升。我們提供7×24小時多渠道技術支持，並配備了嚴格的服務等級協議，保障問題解決精準、高效。我們的售後服務品質已顯著高效提升，對客戶留存率產生積極影響。

經驗豐富的管理層與富有活力的員工隊伍

我們的管理團隊包括汽車行業的專業人士，具有豐富的行業經驗和學識。我們的管理層與我們富有遠見和經驗的創始人李巍先生、盧朝洪先生密切合作，推動本公司成功、快速增長。我們的董事長李巍先生於嵌入式軟件及智能硬件行業擁有逾30年經驗，擅長創新業務培育和團隊塑造，曾擔任國家級智慧車協同創新中心的智能網聯團隊首席科學家，也曾於一家全球頂尖物聯網企業擔任高級管理職務，監督整體戰略規劃、業務發展。李巍先生獲杭州市政府認定為C類人才。我們的行政總裁盧朝洪先生於汽車行業擁有逾20年經驗，專業領域為智能模式識別，曾在中國500強企業擔任電控業務負責人，主要負責監督技術研發、業務運營。在李巍先生、盧朝洪先生和管理團隊其他人士的領導下，我們佔據有利地位，能夠適應行業動態格局，並把握市場機遇。

業 務

我們的專業團隊具備豐富的研發、銷售與營銷及供應與生產等豐富經驗，使我們能夠同時擁有強大的研發能力和商業化落地能力。我們的高級管理團隊平均擁有逾20年的研發、採購及供應鏈經驗，核心高級管理層成員在嵌入式軟件及智能硬件開發及產業化方面經驗豐富，且曾成功參與管理過規模化的科技創新企業。截至2025年9月30日，我們的研發團隊擁有93名僱員，佔我們僱員總數的37.8%。

發展戰略

持續提升技術創新能力和體系，鞏固並保持我們的技術優勢

隨著汽車智能化的不斷進步，車輛將能夠更好地應對複雜的交通場景。我們將繼續專注於技術創新及優化解決方案，以進一步推動車載智能網聯解決方案行業發展。

我們計劃提升我們的研發能力，以(i)強化對電子電氣架構(EEA)、通信模組、衛星通信等關鍵基礎技術；(ii)改進我們的產品研發能力並加強創新商業化能力；(iii)提高我們研發流程的可延展性、效率和有效性。我們將持續加大研發投入，並基於我們自研技術、軟硬件一體化研發能力、先進的量產能力擴大我們的海外市場。

技術創新。未來用戶對車載智能網聯設備的要求，將從「有無」轉變為「高質量通信」。為了滿足高階智駕的需求，對通信的低時延、高可靠性及傳輸速率平穩均提出了更高的要求。為滿足這些不斷演變的客戶需求，未來的研發方向包括：提升5G產品性能，通過R17上行增強技術、雙卡雙通(「**DSDA**」)技術、業務QOS主動(服務質量)管理方案以及底層IPA硬件加速等技術創新，提升通信質量，滿足高階智駕需求；積極發展智能天線，著重於提升硬件無線射頻性能，改善弱網環境下通信質量，提升用戶體驗。此外，我們計劃推進非地面網絡(「**NTN**」)衛星通信，結合5G技術實現無縫覆蓋，並形成5G Redcap產品等多種產品形態，進一步提升核心競爭力。域控技術方面，為適應下一代汽車電子電氣架構，我們計劃加大對區域控制器產品的研發力度，重點在數據處理算法優化、信號傳輸效率提高、區域供電智能管理等方面加大研發投入。同時，持續投入車身域控制器硬件平台、軟件算法及服務導向架構服務的技術升級，並規劃與5G-車聯網進行產品技術融合。傳感技術方面，數字鑰匙的技術方案在不斷迭代，我們將在藍牙低功耗6.0技術加大投入，重點攻關藍牙低功耗信道探測定位優化算法以及藍牙多節點並行刷寫方案，同時開發「藍牙低功耗+近場通信(NFC)+超寬帶」的綜合解決方案，實現定位方案、管理平台及信息安全等方面技術指標的全面提升。

業 務

對外合作。我們也將加強與外部各方合作，共同推動智能網聯技術的發展。通過與上下游企業、高校和政府，特別是海外對中國電動汽車具有極大市場需求的國家和地區，開展產品國產化合作，持續拓展企業全球化增長空間。我們可以共同應對挑戰、制定政策及進行研發活動，從而推動車載智能網聯解決方案行業發展。

進一步夯實客戶基礎、把握行業增長機遇以鞏固我們在中國的行業地位

根據弗若斯特沙利文報告，我們於2024年已成功與中國前十大整車廠中的六家，以及中國前三大國產汽車品牌中的兩家建立合作夥伴關係。展望2026年至2028年期間，我們計劃專注於深化與該等整車廠客戶的合作，通過支持多款車型的量產及放量，旨在提升出貨量、從量產產品產生收入，並進一步提高我們的市場份額。我們擬通過尋求向中國另外一至兩家提供產品的機會以繼續擴大客戶覆蓋範圍。

我們將根據產品路線圖圈定主要潛在整車廠客戶，並繼續增加銷售及營銷團隊的規模。就潛在整車廠客戶而言，我們均將組建一支由來自銷售、項目管理及研發部門經驗豐富的僱員組成的團隊，彼等將在項目開發過程的早期階段主動與潛在客戶進行溝通，以尋求未來的合作機會。我們亦計劃協助潛在整車廠客戶研發及測試新產品及功能，以展示我們的產品及解決方案能力。此外，我們計劃開展各種營銷活動，包括我們擬組織線下技術活動及參加更多行業展覽以推廣我們的解決方案及產品。

堅定不移推進全球化戰略，目標成為國際領先的中國品牌解決方案領軍者

通過與國產汽車品牌的深度合作，我們早已意識全球化發展的重要性，並已利用我們的國內經驗及優勢拓展海外市場。根據弗若斯特沙利文報告，2024年全球車載通信解決方案出貨量70.3百萬台，市場規模人民幣280.0億元，滲透率約為75.9%，預計2025年市場規模人民幣336.0億元，至2029年市場規模有望達到人民幣846.0億元，2025年至2029年的複合年增長率為26.0%。我們認為，我們將從我們於海外市場的擴張中受益，使我們能夠長期保持高速增長。

我們計劃招聘經驗豐富的銷售和營銷人員，以促進我們與合資整車廠及海外汽車製造商或一級供應商的業務合作，從而提高海外市場的銷售和營銷活動的效率。我們在車載智能網聯以及傳感及域控解決方案方面的豐富經驗和平台化及軟硬一體化研發能力，將支撐我們推進國際化擴張戰略。我們逐步擴大我們的客戶群，由內資、中外合資整車廠循序漸進向全球汽車製造商突破，通過提供豐富及優質的汽車智能化解決方案構建長期競爭力。

業 務

圍繞「感知－通信－控制」，持續打造產品創新與商業化體系，培育新的收入增長點

我們將繼續秉承「鏈接關於車的一切」的願景，專注於車載智能網聯以及傳感及域控解決方案業務，為整車廠提供更為全面的解決方案組合，致力於成為車載智能網聯解決方案行業的領導者。

我們致力增加我們在產業鏈中的參與度。為實現此目標，我們將探索與整車廠共同開發多元化域控產品的業務機會。除了強化於傳感及域控解決方案的研發投入外，我們計劃通過收購可產生協同效應的優質公司(如傳感器及其他自動駕駛域控制器組件的製造商)加強我們的垂直整合。截至最後實際可行日期，我們尚未確定任何特定收購目標。

我們希望將於智能網聯以及傳感及域控解決方案商業化、規模化的成功經驗推廣於其他汽車智能化解決方案領域。通過併購、融合優質團隊，持續打造產品創新與商業化的生態體系，進而為公司培育新的收入增長點。

不斷提升高品質製造和全球客戶交付能力，智能化、規模化生產能力，加快商業化進程

我們計劃從以下主要領域不斷提升智能化生產能力，加快商業化進程：

- **引入先進的自動化生產線：**我們計劃引進更先進的自動化設備和系統，進一步提高生產線及我們的生產設施的智能化程度，從而提高我們的運營和生產效率。
- **升級智能化生產系統：**製造執行系統和企業資源規劃(ERP)系統的採用，促進了對生產流程的實時監控和管理。我們還計劃在生產流程的各個階段實施智能質量控制措施，以確保向客戶提供高質量的解決方案。
- **採購高精度設備：**通過採購先進的表面貼裝設備和自研全自動的軟件燒錄和產品組裝測試線設備，我們旨在確保精確的加工和裝配，從而提高所提供解決方案的整體質量。
- **擴大自主生產能力：**我們非常重視提高現有生產線的效率，並計劃根據客戶需求和市場預測，於蕪湖工廠新建一座生產設施，進一步擴大生產規模。同時，根據整車廠全球化佈局的要求，我們也在籌劃建設海外生產基地。

業 務

不斷吸引技術創新人才

產品及技術創新是我們的成功之本，而優秀人才的引進與培育起到了關鍵作用。我們已建立完善的內部人才培養機制。截至最後實際可行日期，我們已戰略性地在杭州、上海設立兩個研發中心。我們將繼續吸引研發人才，並計劃吸引更多具備國際視野和全球化車型項目開發經驗的技術專家。

我們計劃招聘及挽留相關研發人才，以實現域控制器算法、衛星通信等關鍵前沿技術的持續突破，提高我們研發活動的可延展性、效率和有效性，並優化及豐富我們的解決方案組合。具體而言，我們將通過保持核心人才的穩定、高效保障技術研發能力，並始終堅持圍繞戰略發展需要調整人才戰略，堅持讓員工感受到成長有路徑、付出有回報，保證人才隊伍梯隊不斷層、業務有支撐。

業務模式

我們是一家汽車行業的智能網聯以及傳感及域控解決方案的供應商，專注於先進汽車通信與控制技術的研發、製造及商業化應用。隨著汽車行業加速邁向更智能、更網聯的車輛，整車廠日益尋求既能滿足功能需求，又能應對現代汽車系統複雜性的解決方案。因為整車廠需要能夠快速適應其特定車型、技術規格以及車輛開發過程中持續迭代需求的平台，對高度定製化、靈活且可擴展解決方案的需求正以前所未有的速度增長。我們的商業模式旨在通過提供模塊化、可定製的解決方案來滿足該需求，幫助整車廠在日益複雜且快速變化的市場中保持競爭優勢。

我們通過將汽車開放系統架構與模塊化開發策略相結合，開發出創新方案以滿足整車廠客戶的需求。汽車開放系統架構是一個助力汽車製造商打造更可靠、靈活且可擴展的車輛系統的框架，其可理解為一套通用工具集，能讓汽車的不同軟硬件部件實現無縫協同工作。該框架確保無論車輛系統多麼複雜，都能以高效且靈活的方式實現集成。通過將汽車開放系統架構與我們的模塊化系統相結合，我們將複雜的客戶需求分解為可管理的組件，將其轉化為特定硬件部件及定製化軟件，以滿足每款車型的獨特需求。該方法使我們能夠提供高度專業化的解決方案，而非千篇一律的通用替代方案。通過確保硬件與軟件的無縫協同運作，我們提供的解決方案不僅在技術上實現優化，更能精準契合整車廠的規格要求。我們的集成化方法不僅滿足客戶的即時定製需求，亦支持車型的持續迭代開發。隨著整車廠持續改進其車輛，我們靈活的模塊化框架使我們能夠快速調整及更新解決方案，以適應不斷變化的需求。這使得我們能夠通過提供與車輛開發週期同步演進的解決方案來保持競爭優勢，既確保持續創新又能實現與新技術的無縫集成，同時簡化安裝流程並保障系統穩定運行。

業 務

下圖展示車載智能網聯解決方案行業價值鏈。上游參與者提供關鍵組件，例如芯片、傳感器及通信模組。該等輸入由車載智能網聯解決方案供應商進行整合，並由其封裝為車規級網聯及安全解決方案。於下游，整車廠在車輛層面部署該等解決方案，最終服務於涵蓋乘用車、商用車、出行服務及物流服務的應用場景。

在此行業模式中，我們穩居中游位置，作為車載智能網聯解決方案供應商，連接上游供應商與下游整車廠部署。我們的客戶為整車廠，而我們透過在車型層面刻意高度定製的交付模式為其提供支持。在供應方面，我們透過供應商群體採購關鍵原材料及組件，通常根據框架安排及多供應商策略以增強韌性及交付穩定性，並輔以我們的智能製造及量產能力，以支持穩定的交付及響應式服務。

車載智能網聯解決方案行業模式



業 務

我們的關鍵產品包括車載聯網控制單元(「**T-Box**」)、緊急呼叫終端、中央網關及數字鑰匙，該等產品是車載通信、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控的組成部分。該等產品均經過精心定製，以滿足我們整車廠客戶的獨特需求，確保在車輛的更廣泛系統架構中無縫集成。例如，車載聯網控制單元可用於車載通信及緊急呼叫解決方案，其設計及功能根據各整車廠的特定要求量身定製。儘管該等組件不同型號的外觀可能相似，但其核心芯片、系統設計及軟件配置卻有很大差異。進行該等調整是為了適應各整車廠的技術規格及地區需求，確保我們的解決方案符合其車輛平台的多樣化要求。該等解決方案均屬於更廣泛的類別，例如車載通信、緊急呼叫以及傳感及域控。我們解決方案的模塊化性質為整車廠提供了靈活性，使其可根據車型及特定市場需求選擇集成式或獨立的產品。我們平台的適應性確保我們能夠迅速應對汽車技術的迭代變化，提供不斷發展的解決方案，以滿足當前及未來的需求。

我們與每名整車廠客戶的合作始於彼等提交具體車型，並附上詳細的技術規格、期望功能及性能要求。基於該等資料，我們制定定製化解決方案，並呈現多種設計方案與原型。該等原型經過嚴格的測試及迭代，根據實際性能表現和客戶反饋進行調整。於該階段，我們的技術團隊與整車廠客戶緊密協作，通常常駐其設施現場，以確保系統集成順暢，並持續適應項目不斷變化的需求。該迭代過程可能需要進行多輪測試，確保產品達到客戶的高標準要求後，方可獲得最終批量生產的批准。

與傳統標準化產品不同，後者通常採用通用解決方案即可滿足需求，而在智能汽車的開發領域，滿足消費者的個性化需求已成為關鍵的競爭優勢。在當今的汽車領域，我們的解決方案深度集成且高度定製化，以滿足每名整車廠客戶的獨特需求。最終原型經嚴格測試與調整獲得批准後，我們將進入量產階段，這不僅是規模化的過程，更是定製化開發的延續。於該階段，我們將系統性地調整生產流程，以符合各整車廠制定的具體產品定義及要求。我們生產的每件產品均遵循定製化生產流程，以精準滿足整車廠客戶的技術與質量規範要求。這種生產靈活性確保我們能與整車廠緊密協作，提供高度定製化的解決方案，在個性化需求至關重要的行業中彰顯我們的獨特優勢。

業 務

定製化在汽車行業尤為關鍵，即使是相似功能，不同車型之間亦可能存在顯著差異，這不僅取決於目標使用環境，亦與不同消費群體的使用習慣密切相關。例如，在極端溫度地區(如沙特阿拉伯)銷售的車輛，可能需要對部件進行特殊調整(例如增強冷卻系統或使用耐熱材料)以確保在高溫下的最佳性能。同樣地，針對不同用戶群體或地區設計的車輛，可能基於駕駛習慣、道路狀況或區域偏好等因素而存在差異化的需求。就高端智能駕駛而言，自動駕駛能力及5G連接等先進功能進一步闡明定製化解決方案的必要性。例如，為半自動或自動駕駛應用設計的車輛必須配備5G通信技術，以實現與周圍基礎設施及其他車輛的實時數據交換。這種整合確保防撞、車道保持及自適應巡航控制等高級駕駛輔助系統(「ADAS」)的順暢運行，這對於提高駕駛員的安全性和舒適性至關重要。因此，我們的產品技術規格、功能特性及版本在不同項目間往往存在顯著差異。這充分體現了整車廠客戶多樣化且不斷變化的需求，原因為他們適應智能汽車日益增長所需的複雜性和定製化要求。

我們的核心競爭力在於平衡模塊化開發與定製化服務。依託模塊化架構，我們複用成熟的構建模塊，並快速適應每個整車廠項目的特定需求，在保持開發效率的同時縮短響應時間及交付週期。與此同時，我們的核心開發部件在項目生命週期內持續優化，以提升性能、可靠性及集成準備度。這種靈活性使我們能夠在客戶需求不斷演變的過程中，始終保持高質量及高性能標準。通過將模塊化設計與深厚的系統專業知識相結合，我們能夠快速應對新挑戰，並緊跟汽車市場不斷變化的需求。

我們的業務模式以提供定製化解決方案為核心，針對每名整車廠客戶的獨特需求量身打造，這使我們區別於傳統的通用產品供應商。通過模塊化開發方法與軟硬件無縫集成，我們提供靈活解決方案，既能快速適應不斷變化的需求，又能確保高品質標準。這種對開發流程每個環節的定製化優化能力，加之我們對快速響應的承諾，使我們成為戰略合作夥伴，具備獨特優勢以滿足汽車行業複雜多變的需求。

業務

下文圖表載列我們的業務工作流程。各步驟所需時長及先後次序會因個別項目而有所不同，具體取決於定製化範圍、驗證要求及整車廠的汽車開發進度。

業務工作流程



我們與整車廠客戶的合作通常始於整車廠推出特定汽車項目並提供詳細的技術規格、所需特性及功能要求。基於該等輸入數據，我們的跨職能團隊開發量身定製的解決方案，並制定相應的軟件及硬件設計，然後提交設計方案及原型供整車廠審查。於定製功能初步實施後，我們生產工程樣件並進行迭代測試、實驗、調優及調試，同時根據實際性能及客戶反饋進行設計調整；在此階段，我們的技術團隊與整車廠客戶緊密合作（必要時包括現場合作），以支持系統集成及適應不斷變化的項目需要。於原型滿足整車廠的驗證要求並獲得最終批准後，我們最終確定並凍結設計及關鍵規格，並過渡到批量生產階段，在此期間，我們系統地調整生產流程，以符合各整車廠的特定產品定義、技術要求及質量標準，並根據整車廠的產量計劃進行交付。

業 務

車載通信解決方案

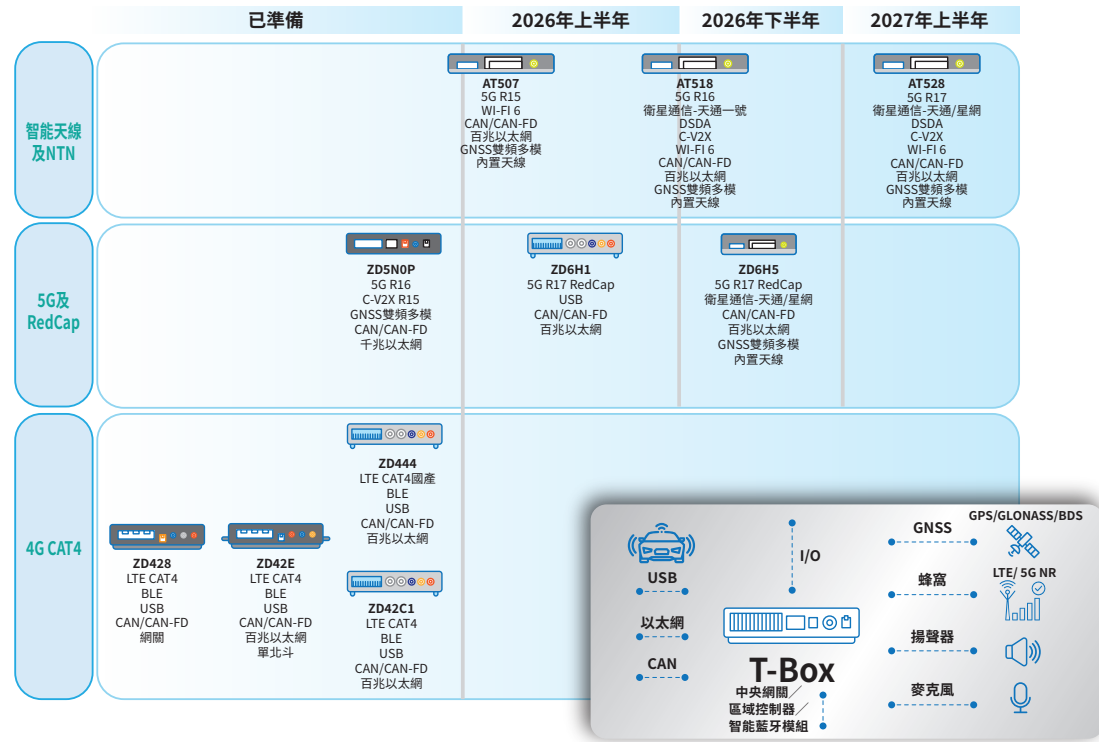
我們的車載通信解決方案以車載聯網控制單元為核心，該設備作為中央單元，實現車輛與外部平台之間的無縫通信。作為核心電子控制單元，車載聯網控制單元實現雙向數據交換，保障遠程診斷、車輛控制、位置追蹤及空中下載升級等功能的持續連接。通過集成多種通信技術與傳感器，車載聯網控制單元在構建「車－雲－人」互聯體系中發揮關鍵作用，其是現代智能汽車的核心支撐。

下文圖表載列我們的車載通信解決方案組合及路線圖，其主要透過我們的車載網聯控制單元產品系列充當車輛的網聯樞紐實現。根據適用的移動通信標準及網絡覆蓋場景，我們的產品分為三大類別，4G(CAT4)、5G(包括5G RedCap)及智能天線及非地面網絡。標註為「已準備」的產品指已完成研發與產業化並已在量產車型項目中實際部署的方案，而2026年及以後推出的產品系列則屬我們的研發管線，表明我們正從4G技術逐步向5G及衛星通信領域演進。

在我們的量產產品組合中，ZD5NOP系列是具代表性的5G及輕量化產品系列。該系列支持5G NR Release 16及C-V2X Release 15，並整合雙頻多模衛星定位系統、控制器局域網／支持靈活數據速率的控制器局域網及高速乙太網等核心定位與車載網絡功能，可為遠程診斷、車輛控制、定位追蹤及空中下載更新等應用場景提供穩定、低延遲且高可靠性的網聯服務。基於此基礎，我們正研發AT507系列等下一代5G RedCap產品，同時拓展全新的智能天線及非地面網絡產品系列，旨在提升弱網絡環境下的射頻性能，並透過衛星通信擴大網聯覆蓋範圍。

業 務

我們的車載通信解決方案



車載通信解決方案支持多種通信協議，包括4G、5G、Wi-Fi及藍牙低功耗。5G作為4G技術的下一代演進，不僅提升了數據傳輸速度、降低了延遲，亦實現了實時通信能力。這對於遠程診斷、空中下載升級及雲端服務等功能至關重要，該等應用場景均需快速可靠的數據傳輸支持。

此外，我們的車載通信解決方案的設計兼具靈活性，支持GNSS(全球導航衛星系統)模塊。全球導航衛星系統指基於衛星的導航系統，可實現精準定位追蹤。我們的車載通信解決方案兼容全球定位系統(GPS)、GLONASS(全球導航衛星系統)、伽利略及北斗等多重系統，確保提供精準可靠的定位數據。該等系統對導航、應急服務及其他基於位置的功能至關重要。多衛星系統集成能力使我們的車載通信解決方案能夠滿足不同整車廠及車型對先進導航或應急通信的特定需求。

業 務

此外，我們的車載通信解決方案配備多種通信接口，包括控制器局域網總線、支持靈活數據速率的控制器局域網(「CAN FD」)總線以及以太網。控制器局域網總線是一種穩健的通信協議，可實現各類車輛系統(如發動機、制動系統和轉向系統)之間的信息交互。以太網則支持高速數據傳輸，這對需要大量數據交換的系統至關重要，例如高級駕駛輔助系統。高級駕駛輔助系統依賴實時數據處理實現安全高效運行，包括在自動駕駛場景中。

我們的車載通信解決方案由微控制器單元(「MCU」)驅動，負責管理車輛子系統(如動力總成、信息娛樂系統和傳感器)之間的雙向低速數據交換信號。微控制器單元處理低速通信數據，確保在該等子系統間實現優化的實時數據處理與系統管理。與專注於高速數據傳輸的通信模塊不同，微控制器單元專精於處理低帶寬數據，支撐車輛的核心功能。其通過UART(通用異步收發器)及SPI(串行外設接口)等協議與通信模塊的內部系統進行交互。

我們的車載通信解決方案的一個重要特徵是其電源系統，該系統包含備用電池。這確保了即使在斷電情況下也能保持不間斷運行，對於關鍵車輛系統而言，這是至關重要的功能。

我們的車載通信解決方案的關鍵技術參數彰顯其滿足現代車輛高要求通信與控制能力：

- **通信速度：**我們的車載通信解決方案搭載4G和5G模塊，支持高速數據傳輸速率，可實現實時診斷、空中下載更新及無縫雲端通信。
- **低功耗：**其低靜態電流消耗確保車輛怠速時能耗極低，使其成為電動汽車和混合動力車的理想選擇。
- **高精度定位追蹤：**集成式全球導航衛星系統模塊可提供精確的車輛定位數據，這對導航及應急響應至關重要，確保在危急時刻及時提供援助。
- **廣泛的连接性支持：**我們的車載通信解決方案支持多種連接選項，包括長期演進技術(LTE)、5G、Wi-Fi及藍牙低功耗，使其能夠支持多種應用，例如車載信息娛樂系統、車聯網通信以及智能無鑰匙進入系統。

業 務

應用場景

我們的車載通信解決方案由我們的車載通信解決方案驅動，擁有廣泛的應用場景，例如：

- **智能駕駛及半智能駕駛車輛：**我們的車載通信解決方案作為自動駕駛所需複雜數據交換的核心通信樞紐，涵蓋車對車(「V2V」)及車對基礎設施(「V2I」)通信。這使得智能駕駛車輛能夠更安全、更高效地運行，確保車輛能夠實時響應外部信號，並與其他車輛及基礎設施進行通信。例如，通過車對車通信，車輛可以交換速度、位置及行駛意圖等信息，從而實現協同駕駛行為、提升情境感知能力並具有規避潛在碰撞的能力。該通信亦為更先進的自動駕駛功能奠定基礎，例如車隊行駛，車輛可形成緊密協調的隊形行駛，從而優化燃油效率並減少交通擁堵。
- **智慧城市與車聯網應用：**我們的車載通信解決方案是智慧城市基礎設施建設的核心組成部分。通過支持車聯網通信，其使車輛能夠與交通信號燈、其他車輛及路側設備進行交互，從而構建更智能、更安全的城市交通系統。這種交互機制能夠實時更新交通狀況，通過碰撞預警提升安全性，並優化城市交通流。

案例研究1

我們為中國一家領先整車廠汽車客戶開發了一個尖端的C級旗艦轎車項目。該車型被設計為智能駕駛與網聯汽車，重點強調無縫通信、實時數據交換及高級駕駛輔助系統。挑戰顯而易見：車輛需要一套可靠的高性能通信系統，既要支持這些先進技術，確保順暢連接，又要實現全套智能駕駛功能。

為滿足該等要求，我們提供了一套全面的車載通信解決方案，重點開發了名為車載聯網控制單元的尖端網絡終端。該設備作為車輛通信系統的核心，確保車輛能夠可靠連接雲端、提供遠程診斷並支持實時更新。其亦支持車輛與外部系統(如交通基礎設施及其他車輛)的交互，這對實現碰撞規避、導航輔助等高級安全功能至關重要。

業 務

該項目於2024年4月啟動，我們隨即與整車廠展開合作，著手開發所需的硬件與軟件系統。在隨後的數月裡，我們的團隊與客戶保持緊密協作，確保解決方案完全契合其特定需求。截至2024年12月，硬件開發全部完成，並進行了包括車輛靜態與動態測試在內的一系列性能驗證。該等測試確保通信系統在極端天氣、高速行駛等嚴苛場景下仍能保持可靠運行。於2024年末，所有必要軟件開發與測試工作全部完成，包括與客戶智能駕駛系統的集成。我們的解決方案實現了半自動駕駛等高級功能，包括車道保持輔助、自適應巡航控制和及智能泊車輔助。該等功能得益於車載聯網控制單元能夠在車輛傳感器、導航系統及高級駕駛輔助系統之間同步數據，從而創造出無縫銜接的駕駛體驗。

我們的解決方案在整合5G技術方面尤為創新，該技術提供了超高速數據傳輸及低延遲特性，這對支持自動駕駛及高清車載娛樂等功能至關重要。與採用4G或更早技術的傳統車載通信系統不同，我們的5G車載聯網控制單元能處理海量數據，支持實時高速傳輸。這使得車輛能夠與其他車輛、基礎設施乃至智慧城市系統快速交換信息，極大提升了駕駛的安全性和效率。

我們亦確保車載聯網控制單元配備了高精度定位追蹤功能，從而實現實時導航、事故檢測和緊急救援等特性。車輛在發生事故時能夠自動向應急響應人員發送包含精確位置的求救信號，從而縮短響應時間，挽救更多生命。

該車型於2025年7月首次公開亮相及客戶正式推出這款全新旗艦轎車。新車憑借卓越的安全性能與智能科技，以及通過無縫互聯和智能功能帶來的升級用戶體驗，贏得了市場熱烈反響。截至2025年12月，已向終端客戶交付逾5.5萬輛，標誌著客戶在市場取得重大成功里程碑。

案例研究2

在汽車創新的動態格局中，某知名國內整車廠致力於提升其最新旗艦SUV的安全性及互聯性。目標明確：集成一套強大的通信系統，支持實時數據交換和緊急響應等先進功能。本次合作催生了綜合解決方案，將我們的專有技術平台與車載通信及緊急呼叫功能有機融合。緊急呼叫解決方案確保車輛發生碰撞時，能自動向應急服務部門發送警報，並提供車輛精確位置及其他關鍵信息。

該項目於2021年4月啟動，我們被指定為項目合作夥伴。在隨後的數月裡，我們與整車廠緊密協作，共同明確項目需求。截至2021年6月，項目範圍擴展至包含緊急呼叫功能，旨在碰撞發生時自動向緊急救援部門發出警報。此項新增功能彰顯了提升車輛安全性能、為駕駛員提供安心保障的承諾。開發過程中實施了嚴格測試，確保系統在各種條件下均能穩定可靠運行。截至2022年8月，硬件開發及所有必要性能驗證測試已全部完成。軟件開發與硬件進度同步推進，並通過靜態測試與動態道路測試等全面驗證，確保系統功能完備。

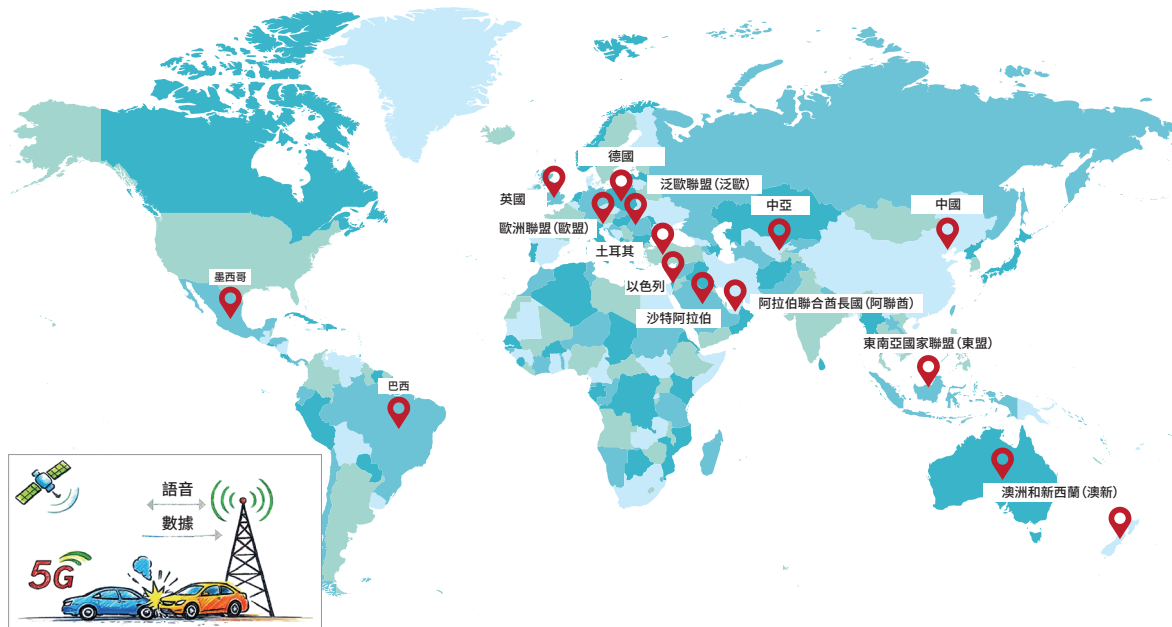
業 務

為滿足項目需求，我們交付了一款與車輛現有系統無縫集成的車載聯網控制單元。車載聯網控制單元基於我們先進的技術平台構建，確保了可靠的通信能力。其配備的4G長期演進技術模塊可實現高速數據傳輸，為實時服務提供關鍵支持。此外，系統亦支持緊急呼叫功能，能夠自動發送緊急警報並附帶精確定位信息。2022年12月，旗艦SUV全球首發，展示了由我們的車載聯網控制單元賦能的先進功能。該車型於2023年2月正式上市，且截至最後實際可行日期，已向終端客戶交付超過100,000輛。

緊急呼叫解決方案

緊急呼叫(簡稱E-call)是緊急呼叫的縮寫，作為歐盟為提升道路安全及交通事故等緊急情況下的應急響應能力而開發的核心服務。該解決方案在歐盟推出，旨在確保事故發生後緊急服務部門能立即收到警報，從而大幅縮短響應時間，提高救生成功率。在歐盟之外，緊急呼叫解決方案正在全球範圍內推廣應用，目前多國法規已要求強制安裝該系統。目前，眾多國家已頒佈或正準備實施車輛強制性緊急呼叫解決方案，這進一步凸顯了該系統在全球道路安全提升中的重要性。我們的緊急呼叫解決方案旨在符合聯合國歐洲經濟委員會第144號條例、歐盟法規(EU)2015/758及其修訂版(EU)2017/79、沙特阿拉伯認證標準以及阿聯酋標準等國際法規與認證，確保配備本系統的車輛滿足全球安全要求。我們的緊急呼叫解決方案整合於車載聯網控制單元中，或在某些情況下以獨立緊急呼叫終端的形式提供。下表按涵蓋國家/地區概述全球主要的緊急呼叫認證要求。

緊急呼叫系統:全球法規認證



業 務

當事故發生時，緊急呼叫解決方案會自動向最近的公共安全服務中心(歐盟為112)發送警報信息，提供關鍵數據包括車輛位置、運動參數、事故發生時間以及車輛識別碼(「**車輛識別碼**」)。這種快速的數據傳輸使緊急服務部門能夠迅速響應，顯著提高了快速救援及醫療救治的成功率。緊急呼叫解決方案的一項關鍵功能是能夠在車輛乘員與緊急救援人員之間建立雙向語音通信。這使操作員能夠核實事故詳情、評估事態嚴重程度，並立即向駕駛員或乘客提供指導。這種實時通信在人員可能喪失行動能力且無法呼救時尤為關鍵，從而能提升救援效率並降低傷亡人數。

在緊急情況下，關鍵信息的傳輸得益於最小數據集(「**MSD**」)的標準化格式，該格式可傳遞事故核心數據，包括車輛全球定位系統定位及其他相關細節。在網絡覆蓋薄弱或無數據網絡的區域，緊急呼叫解決方案仍可通過短信發送數據，確保即使在偏遠或網絡匱乏的地區也能維持通信暢通。

我們的緊急呼叫解決方案在安全性、響應速度及可靠性方面具有優勢，既滿足現代車輛的獨特需求，又能應對緊急狀況帶來的挑戰。該等解決方案經過精心設計，旨在確保在發生碰撞時，盡可能多的關鍵信息能夠及時傳輸給救援及支持團隊。以下為我們的系統區別於其他系統的關鍵優勢：

- **更快速、更精準的救援響應：**當檢測到事故發生時，我們的緊急呼叫解決方案會立即傳輸車輛的精確位置及關鍵數據，包括事故發生時間及車輛識別碼。這種快速的信息傳輸顯著縮短了緊急救援服務定位車輛並啟動救援行動所需的時間，這在乘員受傷或失去意識時尤為關鍵。通過確保必要數據即時送達應急團隊，我們顯著提升了救援響應的速度與精準度。
- **實時雙向語音通信：**除自動警報外，我們的緊急呼叫解決方案亦能實現車內人員與應急調度員的實時雙向通話。調度員可據此確認事故細節、評估情況嚴重性，並向駕駛員或乘客提供及時的救生指導。當乘員可能失去行動能力無法自行求助時，此功能尤為關鍵，確保危急時刻獲得即時援助。
- **堅固耐用的硬件設計：**我們的緊急呼叫裝置在遭受嚴重碰撞後仍能保持完全運行。其採用抗衝擊外殼、耐用內部架構及冗餘供電機制，即使車輛主系統受損仍能確保系統持續可靠運行。這種堅固設計最大限度提升數據傳輸與連接的成功率，這對關鍵時刻的有效應急通信至關重要。
- **惡劣環境下的可靠性優化：**我們的緊急呼叫解決方案融合先進信號完整性技術與自監測功能，確保在極端天氣、偏遠地區或高壓力事故場景等傳統系統可能失效的環境中穩定運行。該等技術經嚴格測試驗證，可保障最佳性能表現，讓整車廠及用戶對系統穩健性充滿信心。

業 務

應用場景

全面符合全球各地的緊急呼叫相關法規要求，包括歐盟、阿聯酋、英國、沙特阿拉伯、以色列以及我們整車廠客戶所進駐的所有市場、我們的緊急呼叫解決方案已預設相關配置，可滿足各地區的交通安全及認證要求。

案例研究

2022年7月，我們與國內市場的領先國內整車廠啟動了一項合作項目。與此同時，該公司啟動全球擴張戰略，計劃將該車型引入歐洲、阿聯酋及以色列等海外核心市場。為確保車輛符合國際安全標準及法規要求，該整車廠尋求一套先進的通信解決方案，不僅要滿足日常聯網需求，更需提供關鍵的緊急救援功能。

我們被選定為該車型提供緊急呼叫解決方案。項目於2022年底啟動及直至2023年2月，產品被定義為信息通信模塊總成，集成了4G網絡通信能力及緊急呼叫功能，作為車輛智能終端系統的核心。截至2023年6月，我們完成硬件開發並成功通過所有設計驗證計劃(「**設計驗證計劃**」)性能測試。2023年7月，我們取得多市場法規認證，包括歐盟2015/758法規及阿聯酋、以色列等地的同類法規認證。緊急呼叫是該等地區法定的新車必備功能，可確保嚴重事故發生時自動通知緊急救援服務。例如歐盟法規要求車輛自動向公共安全接聽點發送包含車輛位置的最小數據集，以促進及時應急響應。2023年9月，首批搭載緊急呼叫解決方案的車輛獲得以色列認證，同時滿足當地法規與安全標準。截至2024年1月，我們在歐洲完成真實路況車輛測試，通過多種場景評估確保系統在不同條件下有效運行。此外，緊急呼叫解決方案於2024年2月通過車輛集成認證，證實系統在事故中仍能正常運作。截至最後實際可行日期，該車輛在全球已交付超過100,000輛，每輛車均運行我們的緊急呼叫解決方案，成功履行了提高車輛安全性的使命。

本案例彰顯了我們滿足全球多元化市場複雜監管要求的能力，確保緊急呼叫解決方案不僅符合當地法律框架，更能為駕駛員和整車廠提供雙重保障。通過駕馭該等差異化的監管環境，我們鞏固了作為先進汽車技術開發領域值得信賴的合作夥伴地位，保障了不同區域車輛的安全合規性。

傳感及域控解決方案

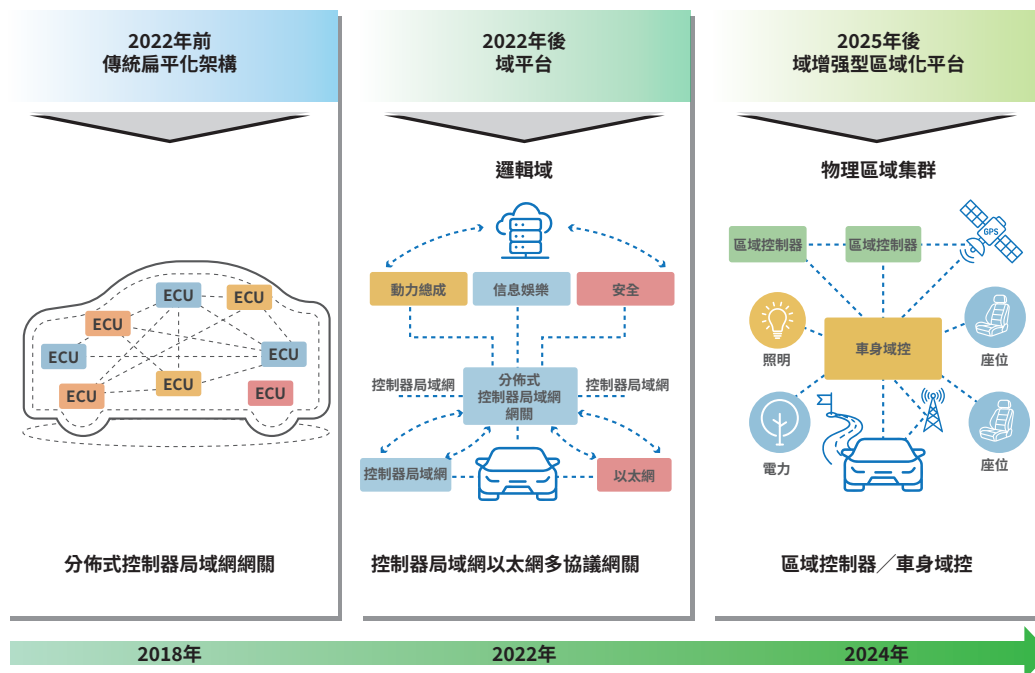
我們的傳感及域控解決方案是實現整車智能化的關鍵一環。該解決方案通過集中管理關鍵車輛功能，整合傳感器、網關及控制單元，優化電子架構。該等技術支撐著從分佈式到域集中式乃至全集中式車輛電子電氣架構的演進，成為L3級(「**L3級**」)及以上自動駕駛系統的核心基石。我們的中央網關產品已向四家整車廠交付18種型號。

業 務

我們的傳感與域控解決方案由多個關鍵硬件模塊組成，該等模塊協同工作，旨在優化車輛內部的通信、數據處理及傳感器集成：

- 中央網關：**作為解決方案的核心，中央網關集中控制並促進車輛各子系統間的高效數據交換，如動力總成、車載娛樂系統、高級駕駛輔助系統和底盤系統。通過將多個控制單元集成至單一域控制器，中央網關確保車內通信的流暢性，減少對多個電子控制單元的依賴。這種集中化簡化了系統架構，提升了整體性能並降低了複雜度。
- 區域控制器：**區域控制器是一款先進的硬件模塊，旨在集中管理車輛特定區域內的車輛功能，在推動汽車架構從分佈式向集中式系統轉型中發揮關鍵作用。區域控制器在特定區域內集中管理車輛功能，作為數據、輸入／輸出(「I/O」)及電力分配的樞紐，可優化子系統間的通信與控制，降低線束複雜度及系統成本，支持燈光控制、空調系統、車載娛樂等功能。該先進模塊具備可擴展性、適應性和高效性，是滿足現代智能汽車發展需求的必備組件。
- 藍牙及超寬帶模塊：**藍牙低功耗模塊支持車輛與智能手機、可穿戴設備和智能鑰匙等外部設備的高效通信，在確保低功耗的同時實現智能無鑰匙進入、車輛診斷等功能。作為第三代數字鑰匙系統一部分而集成的超寬帶模塊提供高精度定位追蹤，實現基於安全距離的遠程解鎖、車輛尋位及個性化用戶體驗功能，其厘米級定位能力和抗多徑干擾特性提升了安全性與便利性。我們正積極推進具備超寬帶功能產品的量產及商業化，並與整車廠客戶緊密合作，以加快項目落地。

傳感及域控解決方案



業 務

如上表所示，傳感及域控解決方案已經歷三個發展階段：

- **第一階段－傳統扁平化(分佈式電子控制單元)架構：**車輛功能由各子系統的獨立電子控制單元管理，主要透過控制器局域網實現連接。此類架構通常會導致線束複雜度高、跨子系統整合能力有限，且隨著功能數量不斷增加，其擴展性亦會受到制約。
- **第二階段－域平台架構：**汽車電子電氣架構開始按域實現運算集中化，由域控制器負責管理特定功能域(例如座艙／信息娛樂、車身、安全)。相較於全分佈式系統，此架構提升了整合度、性能與可管理性，但仍需配置多個域控制器，且往往依賴混合通信棧，制約了簡化與擴展性的進一步提升。
- **第三階段－域增強型區域化平台架構：**該架構透過導入區域控制器得以進一步演進，整合並管理車輛特定區域的多項子系統(例如照明、暖通空調、座椅控制)。

我們針對上述第二階段的傳感與域控解決方案產品已進入量產階段，而第三階段的相關產品大部分仍處於研發階段。

應用場景

我們的傳感與域控解決方案廣泛適用於各類車型及環境，包括：

- **智能駕駛及半智能駕駛車輛：**中央網關提供的集中控制對自動駕駛系統至關重要，其確保車輛系統與外部基礎設施之間能夠高效共享實時數據。
- **智慧城市與車聯網集成：**該解決方案增強了車聯網通信，使車輛能夠與交通信號燈、其他車輛及週邊基礎設施進行交互。
- **增強車輛安全性：**超寬帶與藍牙低功耗技術的融合，通過實現精準定位追蹤與安全訪問功能，顯著增強了車輛安全性。
- **現代車輛中區域控制器驅動的區域控制：**區域控制器在管理特定區域內的車輛子系統(如燈光、空調控制和車載娛樂)方面發揮關鍵作用。其確保了這些區域內的順暢通信和控制，提高了車輛電子電氣架構的效率並降低了複雜性。

業 務

案例研究

2023年6月，某國內領先整車廠旗下品牌推出一款越野混合動力車型，該品牌首次採用中央網關系統。其旨在提升車輛電子架構與通信效率。我們被選定為核心供應商負責中央網關系統開發。

開發進程於2023年7月啟動，團隊與整車廠研發、質量及採購部門緊密協作。歷經十個月的全面測試，包括設計驗證計劃、台架測試、靜態／動態路試及異常場景評估。截至2024年10月，該車型正式上市，截至2025年10月的出貨量已超過3.1萬輛。

為該車型開發的獨立中央網關提升了車輛的通信效率與可靠性。主要創新包括：

- **支持不斷演進的汽車電子電氣架構：**中央網關支持多種通信協議，包括控制器局域網和以太網，從而促進集中式控制器與區域控制器的集成。這種適應性確保了車輛通信系統能夠隨著未來技術進步而不斷發展。
- **提升通信效率：**通過集中化數據處理與通信，中央網關降低延遲並增強車輛系統整體響應能力，為用戶提供更流暢的體驗。
- **跨架構兼容性：**中央網關的設計兼容不同車輛架構，使其能夠應用於原整車廠產品線中的多種車型。

該越野混合動力車型成功實施的傳感與域控解決方案，彰顯了我們交付先進通信系統的能力，該等系統能夠滿足現代車輛不斷變化的需求。

研發

我們的研發部門是公司業務的重要支柱，由超過90名技術精湛的專業人士組成。我們團隊的技術實力令人自豪，其中不乏多位具備浙江大學等知名高校學術背景的優秀專業人才。我們的團隊在關鍵汽車技術方面擁有深厚的專業知識，包括汽車開放系統架構架構開發、智能硬件、軟件開發及大數據應用。

業 務

我們的硬件與軟件團隊亦在優化底層系統、確保順暢銜接以及促進針對我們整車廠客戶需求量身定製解決方案的快速開發方面發揮至關重要的作用。該組織結構令我們能夠採用全面、跨職能的方法進行產品開發，確保我們在瞬息萬變的汽車市場中保持領先地位。我們的協作模式確保我們的產品符合性能、可靠性及適應性的最高標準。

我們計劃招聘及挽留相關研發人才，以實現域控制器算法、衛星通信等關鍵前沿技術的持續突破，提高我們研發活動的可延展性、效率和有效性，並優化及豐富我們的解決方案組合。具體而言，我們將通過保持核心人才的穩定、高效保障技術研發能力，並始終堅持圍繞戰略發展需要調整人才戰略，堅持讓員工感受到成長有路徑、付出有回報，保證人才隊伍梯隊不斷層、業務有支撐。

我們堅定致力於長期技術創新。我們的研發支出一直相當大，這反映了我們的信念：在快速發展的汽車行業中，持續的研究投資對於保持競爭力至關重要。我們的研發支出重點分為兩個方面：

- **項目類開發：**該方法涉及根據特定客戶需求定製我們的解決方案，確保我們的技術直接滿足現有客戶及潛在客戶的需求。
- **解決方案與技術開發：**我們積極開發解決方案及技術，以保持對市場趨勢及技術進步的領先地位，如5G集成、智能天線系統以及其他前沿創新。通過專注於該等新興技術，我們確保解決方案組合始終處於行業前沿，滿足整車廠不斷變化的需求，並保持我們在市場上的競爭優勢。

我們的研發流程旨在提高效率並確保項目有序執行。從初步概念及設計到產品驗證及批量生產，我們遵循系統化的方法，確保及時交付高質量產品。我們維護著一個靈活的模塊化產品開發平台，能夠快速適應不斷變化的客戶需求，令我們能夠以最短的上市時間提供定製化解決方案。此外，我們確保所有新技術及系統皆經過嚴格的測試及驗證，以維持高標準。

業 務

核心技術

我們已開發一個全面且高度自動化的嵌入式軟件集成平台及開發工具。該等工具包括代碼庫管理系統、自動代碼檢查、自動軟件構建、單元測試、軟件集成測試及系統功能測試。該強大平台遵循汽車行業汽車軟件過程能力模型2級及能力成熟度模型集成5級等行業標準，確保我們的軟件開發生命週期既可靠又能持續改進。

此外，我們已優化產品的軟件架構，完善了核心芯片製造商提供的底層框架。該優化包括提升核心模塊驅動加載速度、增強弱信號環境下的網絡可靠性，以及降低睡眠模式下的功耗。此外，我們概括了不同芯片製造商之間的差異，為上層軟件開發創建了統一的應用程序編程接口。

為滿足整車廠多樣化的功能需求，我們已建立通信中間件，並已對產品功能進行模塊化。通過將系統部件(平台功能)與差異化應用部件(特定客戶功能)解耦，我們已顯著提高產品的穩定性及可重用性。該模塊化方法令我們能夠快速響應各種車型及整車廠的定製軟件開發要求。此外，我們已自主研發CP AUTOSAR(經典平台汽車開放系統架構)基礎軟件及一些AP(自適應平台)汽車開放系統架構功能部件。該方法在保持滿足多樣化客戶需求的靈活性的同時，顯著提高軟件開發的效率。

我們持續投資於前沿技術，為5G、車聯網、超寬帶、藍牙低功耗及汽車以太網開發專有協議棧及算法。例如，我們正在進行的超寬帶應用研究項目旨在為第三代數字鑰匙提供厘米級定位能力，從而增強車輛定位、遠程解鎖及無鑰匙進入與啟動等功能，同時具備卓越的多路徑干擾抗性，確保安全可靠的高精度防護。這包括開發車聯網協議棧、基於IP的可擴展面向服務中間件、基於IP的診斷(「DoIP」)、網關路由、超寬帶高精度定位算法、用於定位優化的藍牙低功耗信道探測、遠程固件空中下載引擎以及整車刷新引擎。此外，我們在信息安全、功能安全以及其他自主研發創新方面的持續研究，令我們在市場上具有明顯的競爭優勢。

隨著汽車行業向智能網聯方向發展，我們致力於提升產品的性能，以支持5G自動駕駛、車對車通信及下一代安全功能等先進用例。隨著車聯網技術的不斷進步以及5G及衛星通信的融合，我們有能力提供創新解決方案，塑造智能汽車的未來。

業 務

知識產權

我們依靠專有技術、軟件、技術訣竅及商業機密在市場上有效競爭，並通過持續的研發活動創造知識產權。我們通過專利、版權、商標、商業機密、域名、保密及發明轉讓安排、內部政策以及與員工、顧問、客戶及供應商的合同保障措施保護我們的知識產權及專有權利。

截至2025年9月30日，我們擁有：(i)26項專利，包括16項發明專利、八項實用新型專利及兩項設計專利；(ii)27項著作權，包括一項作品著作權及26項軟件著作權；(iii)五項註冊商標；以及(iv)一個域名。更多詳情，請參閱「附錄四 – 法定及一般資料-B.有關我們業務的進一步資料 – 2.知識產權」。

截至最後實際可行日期，我們未收到與知識產權事宜相關的行政處罰，亦未涉及任何已經或合理預期會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的知識產權訴訟、仲裁或索賠。

我們的生產

我們採用混合生產模式，主要側重於內部製造，同時在需要時通過選擇性外包擴大產能。

生產基地

截至2025年9月30日，我們擁有並運營位於浙江省湖州市的德清工廠，總建築面積約為6,000平方米。該工廠於2022年開始試生產，並於2023年全面投產，主要負責我們專有通信產品的組裝、集成及系統測試。

以下是我們的德清工廠用於車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案的車載聯網控制單元及緊急呼叫終端產品於往績記錄期間的設計產能、實際產量及產能利用率。

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年	2024年	2024年	2025年
設計產能(件／年) ⁽¹⁾	510,000	820,000	540,000	847,500
實際產量(件)	366,664	750,579	497,876	642,073
產能利用率(%) ⁽²⁾	71.9	91.5	92.2	75.8

業 務

附註

- (1) 設計產能為通過將機器的日產能乘以適用的運行天數以及年度／期間內的機器數量而計算及確定。我們假設每年的運行天數為300天，這是基於主要機器每週運行6天、每年運行約50周而計算得出。
- (2) 產能利用率為通過將相關年度／期間的實際產量除以設計產能而計算得出。

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們德清工廠的車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案的產能利用率分別為71.9%、91.5%、92.2%及75.8%。

我們德清工廠的車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案的產能利用率波動，主要是由於我們的設計生產能力相對於實際產量的變化。產能利用率由截至2023年12月31日止年度的71.9%提高到2024年同期的91.5%，主要是由於實際產量的增長以及設計產能的提升。相比之下，截至2025年9月30日止九個月，產能利用率由截至2024年9月30日止九個月的92.2%下降至75.8%，主要是因為設計產能的增長超過了實際產量的增長。

特別是，我們於2024年底增加一條生產線，這使得我們截至2024年12月31日的設計產能與2024年9月30日相比有了顯著提升。隨著新生產線逐步完成爬坡並進行量產調試及優化，我們的設計產能於截至2025年9月30日進一步增加，但增幅較小。此外，我們的生產亦受到中國整車廠客戶的採購及生產計劃以及中國汽車市場的季節性影響。一般而言，我們的銷售及產量在上半年較低，而下半年需求增加，一般從第三季度開始提高，第四季度是旺季，因為中國整車廠客戶旨在在年底前實現年度目標及完成採購計劃。因此，我們的產能利用率可能會因產能增加的時間及季節性訂單增長而在各期間之間出現波動。更多詳情，請參閱「財務資料－季節性」。

擴張計劃

為加強我們滿足我們一名主要客戶日益增長的需求的能力，我們正準備在安徽省蕪湖市建設一座新工廠（「蕪湖工廠」）。該工廠是蕪湖市政府支持的戰略舉措的一部分，旨在引入龍頭企業進入汽車智能供應鏈，以更好地服務該關鍵客戶。該工廠預計總建築面積約為6,000平方米，且專門為迎合該主要客戶的生產需求而設計。

業 務

蕪湖工廠的興建擬分兩期進行。一期計劃於2025年9月30日前成功完成可行性研究並與當地政府簽署投資協議後，開始試生產。首期將重點建立核心業務及基礎設施。二期計劃於2027年開工及預計於2028年全面完成，屆時該工廠將全面投入運營。截至最後實際可行日期，我們已完成所需的投資項目備案，並取得了環境影響評估批准。蕪湖工廠配備了世界一流的生產設備，包括高速貼片機及回流焊爐，產能為1.5百萬套智能網聯車載通信終端。

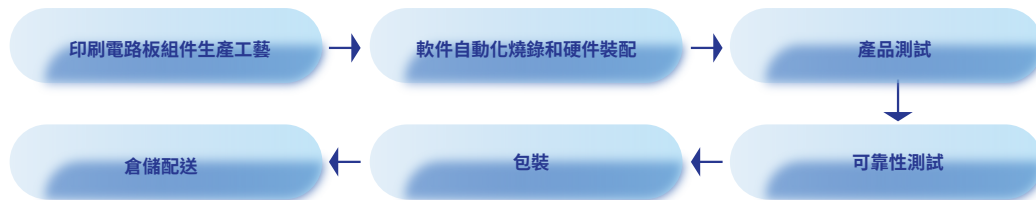
該工廠是支持我們與該主要客戶之間戰略合作夥伴關係的關鍵一步，確保我們能夠滿足其日益增長的生產需求，同時提升我們在智能網聯汽車解決方案方面的能力。

生產流程

我們的生產流程經過精心設計，旨在堅持最高的質量標準，同時提供迅速滿足客戶需求所需的靈活性。該流程確保產品能夠在不犧牲質量的情況下按時交付。

我們致力於推進生產線的自動化及數字化，以提高效率。生產流程包括原材料採購、加工、裝配、產品測試、包裝及倉儲。我們採用標準製造規範及流程，該等流程具有可擴展性，令我們能夠既保持靈活性，又擴大產品組合。

我們的生產流程旨在保持高質量及高效率的標準。從原材料採購到產品最終發貨，我們遵循一套細緻、多步驟的流程，確保在不犧牲質量的前提下及時交付產品。以下是我們生產流程中涉及的關鍵步驟的詳細分解。



業 務

(1) 印刷電路板組裝(「PCBA」)生產工藝

該階段涉及多個關鍵步驟，以確保我們產品的精度及質量。自動化的表面貼裝技術(「SMT」)生產線用於將部件貼裝到印刷電路板上，而MPM Momentum系列高級印刷機則以高精度塗覆焊膏。3D焊膏檢測(「SPI」)設備實時檢測焊膏厚度，確保焊接過程的一致性及可靠性。根據複雜程度及機器利用率，每件的處理時間通常在60到120秒之間。

(2) 軟件自動化燒錄和硬件裝配

印刷電路板組裝生產工藝完成後，每塊裸電路板首先被輸送至自動化軟件燒錄站，約30秒內同步將韌體、開機載入程序及客戶專屬應用軟件寫入記憶體。此時智能電路板才被轉運至最終組裝線，由機器人單元將其與連接器、屏蔽罩、散熱板及外殼等元件整合，組裝成通信終端設備、域控制器及其他整合裝置。典型機械組裝耗時60至120秒，完成後每件成品將送至終端測試台：此閉環測試裝置會驗證射頻、電源、輸入輸出及安全功能，確保預先刷寫的軟件與新組裝的硬見能作為經驗證的完整系統運行。



我們的軟件自動化燒錄實景

業 務

(3) 產品測試

裝配完成後，每件產品皆會經過100%的測試，以驗證其是否符合我們嚴格的質量標準。測試流程包括自動與人工檢測。自動檢測包括採用自動光學檢測(「AOI」)對印刷電路板焊點進行視覺檢查，通過X光檢測隱蔽部件的焊接質量，運用在線測試(「ICT」)驗證單個零部件功能，並執行功能測試(「FCT」)確保產品符合連接性、功耗及用戶界面功能等關鍵性能指標。人工檢測則通過視覺檢查排查表面缺陷，進行連接器完整性測試確保裝配到位，並實施功能性測試 – 由操作員手動交互驗證所有用戶界面部件是否按預期運行。整套測試流程一般每個工件耗時五分鐘，確保每件產品在交付客戶前均符合我們的高標準質量要求。

(4) 可靠性測試

通過初步測試後，所有產品皆會接受可靠性測試，以評估其在各種條件下的性能。該步驟旨在模擬長期使用並驗證其耐用性。產品會接受環境測試，包括高低溫暴露、濕度測試及振動測試，以確保其長期可靠性。

(5) 包裝

產品一旦通過所有測試階段，就會被安全包裝，以便在儲存及運輸過程中保護它們。包裝流程是標準化的，以確保產品的完整性。自動包裝機用於高效地包裝產品，而密封及貼標系統則確保產品標識正確，並符合運輸規定。

(6) 倉儲配送

包裝完成後，產品會被運送到與整車廠客戶合作運營的共管倉庫中，並在此處儲存直至準備發貨。該倉庫採用倉庫管理系統(「WMS」)進行管理，該系統可追蹤產品位置並管理庫存水平。自動化分揀系統被用於優化存儲，並確保高需求物品的快速檢索。

業 務

外協工廠生產

在高度專業化的汽車行業，生產需求可能會因客戶要求、車型規格和偶爾外部因素的不同而出現巨大波動。鑒於每個批次、型號和客戶要求均需要對生產系統和機器進行量身定製的調整，我們的產能並非始終處於滿負荷運轉狀態。不同批次之間的系統重置和機器微調可能會導致效率低下，尤其是在需求高峰期。為應對這些週期性需求波動並保持穩定的產品質量，我們與少數外協製造合作夥伴建立了長期合作關係。借助外協工廠，我們能夠有效管理高峰需求期，尤其是在旺季或處理產量意外飆升的情況下。尤其是，此戰略符合行業規範，原因為眾多整車廠在平衡產能以滿足汽車市場多變且往往不可預測的需求方面面臨類似的挑戰。我們選擇外協合作夥伴的依據是其是否有能力滿足我們嚴格的質量標準及生產進度要求。通過與經驗豐富且可靠的合作夥伴合作，我們確保在調整生產計劃節奏方面的靈活性，提供具成本效益的解決方案，滿足高峰需求及季節性生產激增。這種外協策略使我們能夠優化資源，平衡生產成本和時間效率，同時確保我們保持高產品質量和定製化水平。

於往績記錄期間，我們委聘了兩家外協合作夥伴。我們與我們的外協合作夥伴建立了互惠互利的長期關係，使我們能夠在不影響產品質量和精準度的情況下滿足客戶不斷變化的需求。我們的外協合作夥伴關係所提供的靈活性和響應能力，支持我們保持高水平運營效率的整體目標，同時應對汽車生產行業的週期性。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的外協產量分別佔我們總產量的約45.7%、31.5%及17.0%。我們外協工廠生產的減少主要歸因於德清工廠(於2023年全面投產)完成產能爬坡，使我們能夠在內部完成更大比例的生產活動。因此，隨著我們內部製造能力的增強，我們對外協製造工廠的依賴相應減少。

我們在外協工廠生產方面的合作夥伴選擇及管理流程非常嚴格。我們為外協合作夥伴提供專業設備及操作指南。這確保了設備及工藝僅用於我們的產品，消除了誤用的風險。我們不允許外協合作夥伴使用我們提供的設備及手冊來生產合作範圍之外的產品，從而確保對知識產權及產品完整性的嚴格控制。

此外，我們對外協工廠生產流程實施嚴格監管。質量控制及遵守我們的高標準至關重要，我們與外協合作夥伴緊密合作，確保在生產的每個階段均堅持該等標準。例如，我們的外協合作夥伴必須遵守詳細的質量管理體系(「QMS」)，並接受定期審核，以確保其符合我們的規範。

業 務

該綜合方法確保我們能夠在需要時擴大生產規模，同時保持客戶所期望的高標準，使我們的生產模式既靈活又可靠。

外協工廠生產的重要條款

以下是外協工廠生產協議的重要條款的總結：

- **供應商選擇標準：**供應商的選擇基於既定標準，包括資質、認證、交付能力及價格穩定性。為符合資格，供應商必須持有IATF 16949管理體系認證，具備雄厚的財務及運營能力，並展示出對汽車行業量身定製的全面製造流程。
- **合同與訂單：**我們與外協製造合作夥伴簽訂的合同通常涵蓋預生產準備、材料採購控制、生產規範、發貨安排與收貨驗收、定價機制、知識產權保護、質量保證以及違約解決等內容，這令我們能夠在從預生產到售後管理的整個外協製造過程中保持密切監督，以確保產品質量及及時交貨。我們在發送予外協製造合作夥伴的每份採購訂單中詳細列明產品規格、價格、數量、90天的典型信用期以及其他詳細事項。
- **質量控制：**我們的外協製造合作夥伴一般會與我們簽署單獨的質量保證協議，在人員、材料採購及設備等各個方面實施全面的質量管理及控制。同時，我們要求外協合作夥伴保持至少五年的生產記錄，以便隨時進行驗證及追溯。一般而言，我們要求外協製造合作夥伴為所生產的產品提供12個月的質量保證，確保對任何質量問題皆能及時響應並提供支持。我們已為質量管理建立詳細的獎懲機制，包括針對客戶投訴、批量召回及批量隔離等情形的具體處理協議。每個生產階段皆有專門的質量團隊，確保所有產品符合國內及國際汽車標準，保持我們產品的完整性及可靠性。

業 務

印刷電路板組裝生產機器及設備

以下是我們印刷電路板組裝流程中使用的關鍵機器的概覽，解釋了它們在生產過程中的作用。

- 全自動在線雙面鐳雕設備

該機器用於在產品上鐳雕序列號，確保每一件產品皆能追溯到其生產批次。鐳雕過程無塵無污染，並與我們的製造執行系統(「MES」)集成，以實現實時跟蹤。它確保了準確的識別，並防止最終產品中出現錯誤。該設備的激光波長為10.6 μm ，光斑直徑為110 μm ，鐳雕精度高。該系統在產品可追溯性中發揮著至關重要的作用，並為每個工件提供唯一的「身份」，使其在整個製造過程中皆能被追蹤。

- 表面貼裝技術MPM勁馳系列印刷機

MPM勁馳系列是一款高精度印刷機，用於將焊膏塗覆到印刷電路板上。該機器的印刷精度高達20 μm ，確保焊膏均勻塗覆，這對於後續步驟中實現可靠的焊接及部件貼裝至關重要。該機器的自動化功能降低了人為錯誤的風險，實現了穩定且高質量的生產。它使我們可對每個工件保持穩定可靠的焊接流程。

- 全自動在線點膠設備

該機器負責在組裝過程中向部件精確點膠。其單點精度可達0.01 mg，每小時可處理多達500個工件。通過自動化點膠過程，我們確保每個部件皆能牢固粘合，而不會有多餘的膠水，而多餘膠水會影響產品性能。該設備具有高度的可重複性及精確性，保證了產品的穩定性，並提高了最終產品的整體質量。

- 3D焊膏檢測機器

3D焊膏檢測機器對生產過程中塗覆的焊錫膏進行檢查，以確保使用正確的焊膏量。它實時監測焊膏的厚度、體積及面積，提供有價值的反饋，以確保焊接過程的一致性及可靠性。通過及早發現任何差異，該機器有助於防止後續階段出現問題，確保每件產品皆符合我們嚴格的質量標準。

- 表面貼裝技術高速松下NPM-D3A貼片機

表面貼裝技術高速松下NPM-D3A貼片機用於以高精度及速度將表面貼裝部件貼裝到印刷電路板上。它具有卓越的貼裝精度及穩定性，極其適合大批量生產環境。該機器支持雙格式靈活性，能夠高效處理各種尺寸及形狀的部件，有助於裝配過程的順利進行。

業 務

- 自動光學檢測設備

該機器用於檢查印刷電路板上的焊點及部件，確保不存在諸如錯位或焊接問題等缺陷。它使用高分辨率相機掃描電路板以查找潛在錯誤，一次通過率(「FPY」)超過95%。該設備在流程早期識別缺陷方面至關重要，令我們能夠在產品進入下一階段之前進行修正。

- X射線檢查設備

X射線檢測機用於檢查部件的焊點，尤其是難以通過目視檢查的區域。該無損檢測工具能夠檢測到內部缺陷，如冷焊點或短路，該等缺陷可能無法通過傳統光學方法觀察。通過使用X射線技術，我們確保所有部件牢固連接，並且產品沒有可能影響其性能的隱藏缺陷。

- 雙排直插式組件(「DIP」)爐後自動光學檢測設備

該系統將回流焊接與自動光學檢測相結合，以確保部件的高質量焊接。緊隨焊接過程完成後，系統會立即檢查焊點的質量，並確保所有缺陷工件皆能被識別並從生產線上移除。該流程有助於保持最終產品的可靠性及質量，確保所有部件正確連接且連接牢固。

- 在線測試(「ICT」)設備

在線測試系統用於測試電路板的電氣功能。它能檢測出諸如開路、短路及部件錯位等故障。在線測試設備確保電路板符合所需的性能標準，並在產品進入下一階段之前檢測並糾正任何故障。該步驟有助於確保最終產品的可靠性及安全性。

維護

我們對生產設施及設備進行細緻且及時的維護。我們的每台主要生產設備或機器皆會按照預定的時間表進行定期保養及維護。我們根據每台生產設備或動力機械的獨特特性及要求，制定並不斷更新內部程序。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們概無因設備、機器或其他機械故障而經歷任何重大或長期運營中斷。

業 務

銷售及營銷

與整車廠的直銷

我們的銷售策略以與整車廠的直接接觸為核心，令我們能夠與關鍵行業參與者建立牢固的長期合作關係。我們主動與客戶溝通，深入瞭解他們的具體要求，包括產品規格、型號變化及項目時間表。該協作方式令我們能夠提供與客戶需要完全一致的定製解決方案。

於收集詳細信息後，我們會根據每個項目的複雜性及範圍提出定價方案。我們的直銷模式令我們能夠全面掌控從初步談判到最終交付的整個產品開發週期。通過消除中間商，我們確保所有交易皆直接符合客戶的具體要求，從而提高效率並建立透明的合作關係。

產品開發週期通常約為一年，涵蓋從項目啟動到批量生產的所有環節。該延長的時間線確保我們有充足的機會對每款產品進行完善及優化，從而確保其達到整車廠合作夥伴所期望的嚴格質量標準。

除了有效管理生產時間表外，我們的模型亦納入了靈活、可擴展的解決方案，以滿足客戶不斷變化的需求。這在我們所處理的多樣化項目中得到充分體現，當中我們始終致力於各種車型工作，利用強大的研發及生產能力來滿足市場需求。憑借我們對軟件及硬件解決方案的深度整合，我們提供無與倫比的定製化選項，確保整車廠合作夥伴獲得頂級、量身定製的解決方案。

定價政策

我們的定價政策旨在平衡競爭力與我們解決方案所提供的優質品質及高度的定製化。我們矢志為所有客戶提供公平、透明的定價，確保同類產品在不同客戶之間的一致性。然而，價格可能會根據特定項目要求、產品規格及定製需要而有所不同。定製化是我們產品的重要元素，而定價則與滿足每名客戶獨特需求所需的適配度及創新程度密切相關。

對於大型項目或新產品推出，價格可能會逐個項目進行調整。該調整取決於項目的複雜性、範圍和所需技術水平。以與頭部整車廠的戰略合作為例，尤其是與年產量超一百萬輛的大型製造商的合作，且尤其是年產兩百萬輛車的廠商，我們的定價策略將量身定製，旨在提供高效、具競爭力且技術先進的解決方案。該定價機制會充分考慮客戶作為汽車電動化與智能化領域行業領軍者的地位，確保我們的解決方案與其智能汽車戰略契合。

業 務

此外，對於出口體量龐大且主導國際重點市場的客戶，我們採取更具競爭性的定價策略以鞏固其海外市場領導地位。此類戰略客戶能享受更靈活的定價架構，而該定價架構體現業務規模與全球化生產需要，在符合國際標準的同時保持成本效益優勢。

依照行業慣例，我們通常不會為單一客戶提供大幅折扣。然而，為保持競爭力，我們可能在特定情況下提供靈活的定價方案，尤其是在針對產量變化、客戶特定技術要求或市場環境波動等因素進行調整時。該靈活性既保障我們持續提供高品質創新解決方案，又能穩固市場地位。

我們的主要目標是確保我們的定價反映我們為客戶所提供的價值，同時支持盈利及可持續增長。定價亦受到更廣泛市場條件的影響，包括原材料及勞工成本波動、地理位置、供應鏈動態以及技術進步，如5G集成及智能天線系統。

營銷策略

我們的營銷策略以與整車廠建立牢固、長期的合作關係為核心，並凸顯我們解決方案的價值、質量及靈活性。我們憑借技術專長在市場上脫穎而出，特別是在5G連接、智能天線系統及域控解決方案等領域，該等技術對智能汽車平台而言愈發關鍵。

我們主要通過與整車廠及其他業務客戶(而非終端用戶)直接接洽進行營銷。我們的客戶群僅由企業對企業(「B2B」)客戶組成。我們通過參加行業會議、供應商審核及聯合開發項目，以及在車輛開發週期的早期階段將我們的團隊融入客戶項目來加深合作。這使我們將自身定位為一個值得信賴的合作夥伴，提供量身定製的解決方案，以滿足每個客戶的獨特需求。

除直接與客戶互動外，我們亦通過不斷提升連接及域控解決方案的穩健性及效率、優化客戶服務及售後支持，強化我們的品牌影響力。通過在整個產品生命週期內提供穩定的產品性能及及時的技術支持，我們旨在鞏固我們作為智能車輛互聯及域控解決方案可靠供應商的市場地位。

業 務

作為我們與整車廠整體商業及關係管理戰略的一部分，我們可能不時與若干主要客戶協定年度返利安排。該等安排乃按企業對企業基準磋商，旨在反映整體年度採購量、項目規模、客戶關係的戰略重要性及現行市場競爭等因素，而非個別訂單的簡單一次性價格折扣。根據汽車供應商的共同行業慣例，有關返利通常會定期結算，併入賬列為對收益的直接調整。此慣例常用於整車廠供應商在企業對企業模式項下的汽車行業。

季節性

有關詳情，請參閱本文件「財務資料－季節性」一節。

我們的客戶

截至2025年9月30日，我們共為38家汽車整車廠客戶提供服務，並保持了穩健且長期的合作關係，令我們能夠為每位客戶的獨特需求提供量身定製的解決方案。我們很自豪能與各地區的主要整車廠建立合作關係。

從最初的設計階段到批量生產，我們與整車廠客戶緊密合作，確保我們的產品滿足他們的具體要求。該方法令我們能夠獲得重要的長期合同，並與之建立持續的關係，並在國內外市場均佔據了強勢地位。

我們的客戶群多元化，在國際市場的份額不斷增長。我們重點拓展歐盟、中東及東盟等市場，這體現了我們致力於成為全球領先的智能汽車解決方案供應商的戰略願景。

與整車廠的協議

以下是我們與客戶之間銷售協議的主要條款的概要：

期限 : 通常為一年至三年，除非另有約定。

規格 : 客戶通常會為所訂購的解決方案提出具體的規格要求，如名稱、型號、配置及功能。

業 務

交付	:	我們一般負責將解決方案交付到客戶指定的地點。
風險轉移	:	客戶完成檢查並確認收到我們的解決方案後，風險即轉移至客戶。
付款及信用期	:	客戶通常需要以信用期(收到發票後的60至120天內)結算付款。
保密與知識產權	:	雙方需對合作過程中獲取的技術及商業信息嚴格保密。我們保留產品開發中所用專有技術及知識產權的所有權，同時確保所供貨物不侵犯任何第三方權益。
產品退貨	:	客戶會在收貨後檢查產品，如果產品因質量或規格問題不符合他們的要求，他們一般有權退貨或換貨。
終止	:	該等框架協議可在雙方一致同意的情況下終止，或在某些情況下單方面終止，如一方嚴重違約且未糾正、發生不可抗力事件或一方破產。

主要客戶

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，往績記錄期間內每個年度／期間來自五大客戶的收入分別為人民幣200.8百萬元、人民幣385.0百萬元及人民幣288.1百萬元，分別約佔我們總收入的97.6%、96.7%及95.6%。在相同年份／期間，於往績記錄期間內每個年度／期間來自最大客戶的收入分別為人民幣149.3百萬元、人民幣361.7百萬元及人民幣262.7百萬元，分別約佔總收入的72.6%、90.8%及87.2%。

業 務

下表載列往績記錄期間內每個年度／期間的五大客戶詳情。

截至2023年12月31日止年度

排名	客戶	客戶背景	與我們建立 業務關係的 起始年份	支付方式	信用期	來自客戶 的收入 人民幣千元	佔總收入 的比例 %
1.	客戶A	一家以汽車產業為核心的 中國領先多元化 企業集團	2019年	銀行轉賬	60天	149,332	72.6
2.	客戶B	一家中國新能源汽車整車廠	2016年	銀行轉賬	90天	24,224	11.8
3.	客戶C	一家中國汽車合資企業	2023年	銀行轉賬	60天	20,442	9.9
4.	客戶D	一家中國新興新能源 汽車整車廠	2017年	銀行轉賬	90天	5,240	2.5
5.	客戶E	一家中國汽車整車廠	2023年	銀行轉賬	120天	1,549	0.8
總計						<u>200,787</u>	<u>97.6</u>

業 務

截至2024年12月31日止年度

排名	客戶	客戶背景	與我們建立 業務關係的 起始年份	支付方式	信用期	來自客戶 的收入 人民幣千元	佔總收入 的比例 %
1.	客戶A	一家以汽車產業為 核心的中國領先多元化 企業集團	2019年	銀行轉賬	60天	361,677	90.8
2.	客戶B	一家中國領先 新能源汽車整車廠	2016年	銀行轉賬	90天	10,475	2.6
3.	客戶D	一家中國新興 新能源汽車整車廠	2017年	銀行轉賬	90天	5,209	1.3
4.	客戶F	一家中國汽車零部件 生產商	2023年	銀行轉賬	90天	5,017	1.3
5.	客戶G	一家新能源汽車整車廠	2024年	銀行轉賬	30天	2,621	0.7
總計						384,999	96.7

業 務

截至2025年9月30日止九個月

排名	客戶	客戶背景	與我們建立 業務關係的 起始年份	支付方式	信用期	來自客戶 的收入 人民幣千元	佔總收入 的比例 %
1.	客戶H	一家以汽車產業為核心的 中國領先多元化企業集團	2019年	銀行轉賬	60天	262,703	87.2
2.	客戶I	一家專注於汽車 零部件的中國企業	2025年	銀行轉賬	60天	12,728	4.2
3.	客戶J	一家中國領先的商用車 整車廠	2020年	銀行轉賬	120天	6,378	2.1
4.	客戶K	一家中國汽車零部件 製造商	2025年	銀行轉賬	90天	3,520	1.2
5.	客戶L	一家中國汽車零部件 製造商	2025年	銀行轉賬	90天	2,773	0.9
總計						<u>288,102</u>	<u>95.6</u>

附註：

- (1) 根據於2025年1月進行之重組，作為與我們進行交易之客戶群之一的客戶A經歷了重組，當中公司A(客戶A的最終母公司)通過將其先前持有之公司H全部股份轉讓予公司H之現有股東，從而完全撤出對公司H的持股。作為直接結果，公司A不再持有任何公司H的所有權權益。因此，就本文件之報告目的而言：(i)公司H及其合併子公司現構成新定義之集團「客戶H」；而(ii)公司J(仍由公司A控制之持續營運實體)及其與公司J存在重大交易關係之子公司，則重新定義為「客戶J」。

業 務

客戶集中度

我們營運所處行業通常具有較高的客戶集中度特徵，尤其是主要整車廠對我們的銷售貢獻重大。根據弗若斯特沙利文的資料，這在中國汽車行業尤為普遍，少數規模龐大且歷史悠久的整車廠佔主導市場份額。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，往績記錄期間內每個年度／期間來自五大客戶的收入分別為人民幣200.8百萬元、人民幣385.0百萬元及人民幣288.1百萬元，分別佔我們總收入的97.6%、96.7%及95.6%。此高度集中反映了市場格局，即汽車行業內少數主要參與者(特別是傳統整車廠)控制了絕大部分市場需求，使其成為我們同類供應商至關重要的客戶。根據弗若斯特沙利文報告，2024年中國汽車總產量達3,128.2萬台。其中，前十大整車廠產量為2,753.6萬台，約佔國內汽車產量的88%。此外，前五大整車廠產量達1,750萬台，佔總產量的55%。

於往績記錄期間，我們的收入集中度深受最大客戶客戶A的重大影響。客戶A為一家全球領先的中國汽車公司，專注於設計、開發、製造及銷售全系列內燃機與新能源車輛。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，於往績記錄期間內每個年度／期間來自客戶A的收入分別為人民幣149.3百萬元、人民幣361.7百萬元及人民幣262.7百萬元，分別佔我們總收入的72.6%、90.8%及87.2%。此依賴性主要源於我們與客戶A長期且根深蒂固的合作關係，這對我們作為客戶A智能商用車平台核心供應商的定位至關重要。我們於2019年首次與客戶A展開合作，並逐步成為其智能網聯解決方案領域的最大供應商。此外，整車廠客戶的開發與營收提升通常涉及耗時且資源密集的流程，此過程一般需時兩至三年。雖然此緊密關係推動了我們的增長，但同時亦帶來過度依賴單一客戶的潛在風險。詳情請參閱本文件「風險因素 – 與我們的業務及行業有關的風險 – 我們面臨客戶集中度風險」。

中國汽車行業仍處於發展期，落後於發達國家的產業生態。這一發展差距使國內電子供應商面臨極高的市場進入壁壘：海外整車廠及多家合資車廠品牌依賴數十年構建的供應鏈，且與現有的全球一級合作夥伴關係深厚。對於眾多國內汽車供應商而言，進入外商品牌及合資整車廠的供應鏈往往面臨較大挑戰。這主要是由於現有供應體系根深蒂固，不僅限制了可觸及的客戶群體，更導致銷售額進一步集中於少數具備大規模生產能力的本土領先整車廠手中。

在中國汽車市場，客戶集中度受少數傳統本土整車廠主導所驅動，其憑藉龐大的銷量佔據較大汽車市場份額。客戶A等傳統廠商每年生產數百萬輛汽車，是國內汽車電子製造商最主要的客戶。其規模、長期市場地位及廣泛供應鏈使其成為供應商極具吸引力的客戶。相較之下，新興國產整車廠雖然增長迅速，但往往面臨激烈競爭，導致產量較低。因此，其年產量通常僅數萬輛，遠低於成為國內主要供應商核心客戶所需的規模。例如，儘管新能源電動汽車製造商正快速擴張，但其產量往往未能達到傳統整車廠的水平，制約其作為主要客戶作出貢獻的能力。

我們於2019年開始與客戶A合作。其後，我們成為其智能網聯解決方案領域的最大供應商。我們與客戶A的關係互惠互利，且在汽車市場中，客戶A更換像我們這樣的長期合作夥伴並不常見。2023年前，我們策略性地將資源及團隊工作傾斜於深化與客戶A的合作夥伴關係，成功助力其業務增長並大幅提升了我們在其不同品牌中的市場份額。基於這一堅實基礎，我們於2024年開始接觸其他國內主要整車廠，以期多元化客戶基礎。

業 務

雖然與客戶A的關係乃我們增長的基石，但我們致力降低對任何單一客戶的依賴。這一努力成為我們整體策略的核心環節。為實現此目標，我們正積極拓展客戶組合，目標包括國內及國際市場的其他領先整車廠。汽車行業對靈活、高品質及可定製解決方案的需求，與我們模組化的產品開發方式高度契合。透過持續向其他大型整車廠拓展產品，我們旨在分散收入來源及降低與客戶A相關的風險。

我們已採取重大措施降低對客戶A的依賴及多元化客戶基礎。自2024年起，我們積極鎖定其他國內領先整車廠。相關接洽已促成新協議及進行中的項目，顯示客戶組合拓展取得顯著進展。然而，正如汽車產業的常見情況，將與整車廠的初步合作轉化為穩定收入貢獻通常並非一蹴可幾。整車廠通常採用高度結構化的供應商篩選及導入程序，而「設計導入」流程更與整車廠的車輛開發及上市週期緊密相連。尤其是，供應商在成為整車廠供應鏈中具實質意義的長期合作夥伴之前，通常需經歷多個階段。鑒於我們的車載智能網聯解決方案高度定製化，且必須整合至整車廠客戶的車輛電子與軟件架構中，上述階段通常需要在漫長的開發週期內持續進行工程協作與現場支援。因此，正如弗若斯特沙利文報告所反映，智能網聯汽車技術供應商通常需要兩至三年時間，才能與整車廠客戶建立全面合作關係，並將新客戶開發成果轉化為穩定、規模化的出貨量與實質性的收入貢獻。因此，我們預期至2027年，來自客戶A以外整車廠的業務將大幅增加，有助緩解高客戶集中度帶來的風險。

除鞏固國內客戶基礎外，我們正積極尋求國際市場拓展機遇。我們目前正積極與海外整車廠進行洽談，側重於涉及核心汽車電子設備、技術授權及關鍵產品供應的潛在合作機會。國際化拓展對於多元化收入來源、建立全球影響力、進一步降低對國內市場及客戶A的依賴至關重要。

此外，我們正積極尋求收購策略，以收購新產品類別或具專門技術的團隊。此等收購將豐富我們的產品組合及讓我們得以接觸新整車廠。我們識別並整合與長期目標相符的互補業務。透過拓寬產品組合及強化技術能力，我們預期將與更廣泛的整車廠建立深入關係，從而緩解集中風險及確保持續增長。

於往績記錄期間內每個年度／期間，我們的五大客戶均為獨立第三方。於往績記錄期間內每個年度／期間，我們的董事或其各自緊密聯繫人或持有我們已發行股本5%以上的任何股東，概無於我們的五大客戶中擁有任何權益。

業 務

客戶支持

我們致力於提供卓越的客戶支持，確保我們的整車廠合作夥伴及最終用戶在我們產品的整個生命週期中皆能享受到無縫的服務及支持。我們的客戶支持方法以全面的技術支持、及時的問題解決以及高度重視長期滿意度為核心。

我們的客戶支持服務旨在滿足汽車行業不斷變化的需求，通過結合內部資源及第三方合作，提供快速、高效的解決方案。該等服務包括：

- **技術支持：**我們專業的技術支持團隊隨時準備為整車廠客戶提供任何與產品相關的諮詢或難題幫助。我們通過多種渠道提供全天候(24/7)支持，包括直接電話、電子郵件及線上平台。我們的團隊與客戶緊密合作，及時進行故障排除、診斷及解決問題，確保對運營的干擾降至最低。
- **培訓：**為確保我們的解決方案得到最佳使用及整合，我們為整車廠客戶提供全面的培訓計劃。該等計劃包括產品實施期間的初始培訓以及持續的教育資源，涵蓋從產品安裝到高級技術特性的所有內容。這確保客戶能夠充分利用我們解決方案的潛力。
- **軟件更新：**我們提供定期的軟件更新及硬件維護服務，以確保我們的產品始終符合性能、安全及合規方面的最高標準。我們的空中下載更新功能支持遠程軟件更新，使產品能夠及時獲取最新功能及安全補丁。
- **客戶反饋回路：**我們與整車廠客戶保持開放的溝通渠道，收集他們對使用產品的體驗反饋。該等反饋對於持續的產品改進及創新至關重要。通過積極傾聽客戶的聲音，我們能夠完善解決方案，確保它們可持續滿足汽車市場的動態需求。
- **售後支持：**我們對客戶滿意度的承諾不僅限於銷售環節。我們提供全面的售後支持，包括硬件維護、保修服務、故障排除及系統優化。我們專門的客戶服務團隊確保所有售後諮詢皆能得到高效處理，在初次交付後長期保持牢固的客戶關係。

業 務

供應商

原材料及零部件的採購

我們的採購流程旨在與我們的定製生產計劃相匹配。我們根據整車廠客戶的生產計劃，向供應商發出預測數量，該等預測分為長期預測及短期預測。長期預測涵蓋六個月至一年，每月滾動更新，而短期預測則根據實時需求每月更新。

我們採購的原材料及零部件包括汽車級印刷電路板、主控芯片、結構件以及設備及工裝夾具等輔助材料。我們從國內外廣泛的供應商群體中採購該等材料。鑒於汽車零部件的嚴格要求，關鍵零部件仍主要購自領先的國際供應商。出口車型設計的解決方案和產品方面，我們曾從海外供應商處採購關鍵材料，以確保符合全球標準並保障供應鏈韌性。然而，自2023年以來，在國家政策及行業趨勢的推動下，該等部件的國內替代品已開始接受驗證及採用。該轉變是行業內更廣泛行動的一部分，旨在降低與潛在供應鏈中斷相關的風險，如國際制裁或貿易限制所引發的風險。作為我們加強供應鏈安全戰略的一部分，我們已開始在可行的情況下整合該等國內替代品。

截至2023年及2024年12月31日止年度，以及截至2024年及2025年9月30日止九個月期間，直接原材料的成本分別為人民幣142.5百萬元、人民幣251.7百萬元、人民幣168.1百萬元及人民幣199.1百萬元，分別佔我們相應期間總銷售成本的90.5%、87.0%、88.1%及87.5%。

優化供應鏈管理是我們先進智能製造量產能力提供的另一個關鍵優勢。我們高效的供應鏈管理有助於我們更好地進行計劃、採購、生產、銷售的全流程管理，實現更低的生產成本、更高的生產效率、更穩定的產品交付以及更高的客戶滿意度。量產能力亦為我們帶來了顯著的售後服務優勢，有助於解決方案及配件的及時供應和更換，使我們能夠及時交付高質量的售後服務，有效滿足客戶需求。

我們強大的供應鏈能力是我們業務的基石，確保在滿足整車廠客戶生產需求方面具有高度的安全性及可靠性。即使在COVID-19(新冠肺炎)疫情期間，當運輸及物流受到嚴重干擾時，我們的供應鏈仍保持其效率及靈活性。從2020年到2022年，儘管面臨全球限制帶來的挑戰，我們仍毫不拖延地滿足生產要求。面對此類挑戰時，這種適應及確保連續性的能力對於贏得整車廠客戶的信任至關重要，令我們能夠每年穩定交付超過一百萬件，並鞏固我們在業內作為值得信賴合作夥伴的地位。

業 務

我們與供應商保持穩定的關係，以確保供應水平的一致性及充足性。我們積極應對原材料價格波動，並努力維持庫存的均衡狀態。我們通過嚴格的評估流程選出供應商，該流程包括技術評估、質量檢測以及是否符合我們的運營標準。我們會定期審查供應商的表現，以確保其持續滿足我們的需要。

我們亦每年與供應商進行價格談判，以降低與市場價格波動相關的風險。我們的大部分原材料及部件購自多個供應商，這降低了我們對單一來源的依賴，增強了我們在潛在供應鏈中斷情況下的韌性。

我們與供應商簽訂框架協議，其中規定技術規格、定價、交貨條款及質量控制標準。未經我們同意，供應商不得提價，而我們確保所有產品在投入生產使用前均符合嚴格的質量要求。我們亦保持靈活的、多供應商策略，以確保價格具有競爭力且供應鏈穩定。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未遇到任何導致生產中斷的原材料短缺情況。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的原材料未出現任何對運營產生重大影響的質量問題。

供應商的選擇與合作

在為汽車製造中使用的關鍵原材料、部件及關鍵零件選擇供應商時，本公司遵循嚴格的準則。為確保產品的質量及可靠性，我們對潛在供應商進行全面評估，確保他們符合我們的高標準及具體要求。

我們優先考慮與知名電子部件供應商建立合作關係，以確保我們採購的零件的真實性及可追溯性。我們的供應商通常是原廠製造商的成熟授權代理商，這保證了材料及部件直接購自值得信賴的製造商。我們會定期更新需求預測，尤其是對於交貨週期較長的材料，以便為供應商提供充足的時間備足必要部件，確保及時交貨。該積極主動的方法有助於降低供應鏈中斷的風險，並確保滿足生產時間表。

對於定製及融合材料，我們要求供應商定期接受流程審核。該等審核旨在評估供應商設施的質量管理體系，確保生產流程及成品始終符合我們嚴格的質量標準。該持續的監控有助於我們保持高質量零部件的穩定供應，並確保符合我們的運營預期。

業 務

為簡化供應商關係，我們按照符合電子部件採購行業標準的清晰付款結構進行運營。這包括典型的結算週期，根據供應商及零部件性質的不同，週期介乎於60至120天。我們的大部分主要模組均購自國際知名的芯片製造商，由其授權代理商管理整個採購週期，包括訂單預測、備貨、交貨、開票及最終結算。

我們的採購系統與企業資源規劃(「ERP」)平台完全集成，該平台提供生產訂單、生產計劃、交付及庫存管理的端到端管理。該系統令我們能夠高效地跟蹤採購流程的每一步，從訂單發起到最終交付，確保所有材料在需要時可用，並確保供應鏈活動實現效率優化。該無縫集成提高了我們對客戶需求的響應能力，縮短了交貨時間，並提升了整體供應鏈績效。

此外，我們堅持靈活、動態的採購策略，令我們能夠快速適應不斷變化的市場條件、客戶需求及技術進步。通過與供應商緊密合作，我們不僅確保了所需材料的供應，亦促進了供應鏈的創新及持續改進，確保我們的產品保持競爭力，並滿足汽車行業不斷變化的需要。

與供應商的協議

以下是我們與供應商之間銷售協議的主要條款的概要：

期限	通常為一年至三年，除非另有約定。
規格	我們在發送予供應商的每份採購訂單中，皆會註明產品名稱、規格、價格、數量、交貨日期、交貨地點等詳細信息。
價格調整	框架協議可能包含針對原材料價格波動、海外採購匯率變動或年度採購量層級變化進行價格調整的條款。
付款及信用期	付款是根據採購訂單或協議中列出的條款進行。我們一般享有的信用期為30至90天。
質量控制	我們在收到產品後進行檢查，以確定其質量及數量是否符合我們的要求，如有偏差，會通知供應商。

業 務

交付	供應商一般負責將原材料及／或部件交付到我們在每份採購訂單中指定的地點
產品退貨	我們有權退還或更換任何不符合我們要求的產品，費用由供應商承擔，或要求更換或維修產品。
終止	該等框架協議可在雙方一致同意的情況下終止，或在某些特定情況下單方面終止，如一方嚴重違約且未糾正、發生不可抗力事件或一方破產。
保密性與知識產權	任何一方提供的所有機密信息僅限於根據協議進行合作之目的使用，未經事先書面同意，不得向任何第三方披露。供應商保證所提供的貨物或服務不侵犯第三方知識產權，並應就任何相關索賠向買方作出賠償保證。

主要供應商

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，往績記錄期間內每個年度／期間來自五大供應商的採購金額分別為人民幣87.9百萬元、人民幣160.6百萬元及人民幣115.5百萬元，分別佔我們採購總額的56.4%、53.5%及52.8%。在相同的年度／期間內，於往績記錄期間內每個年度／期間向最大供應商的採購金額分別為人民幣25.7百萬元、人民幣43.1百萬元及人民幣68.1百萬元，分別佔我們採購總額的16.5%、14.3%及31.1%。

業 務

下表載列往績記錄期間內每個年度／期間五大供應商的詳情。

截至2023年12月31日止年度

排名	供應商	供應商背景	所購產品／ 服務類型	與我們建立 業務關係的 起始年份	支付 方式	信用期	採購金額 人民幣千元	佔總採購額 的百分比 %
1.	供應商A	一家中國領先電子製造 服務(EMS)供應商	外協工廠 生產服務	2021年	銀行轉賬	60至90天	25,743	16.5
2.	供應商B	一家中國智能物聯網 解決方案供應商	汽車通信 模塊	2023年	銀行轉賬	90天	24,261	15.6
3.	供應商C	一家中國汽車 電子產品製造商	外協工廠 生產服務	2020年	銀行轉賬	30至60天	20,633	13.2
4.	供應商D	一家中國貿易及報關 服務供應商	半導體芯片 及電子元件	2022年	銀行轉賬	30天	9,312	6.0
5.	供應商E	一家中國半導體品牌 的授權分銷商	半導體 產品	2020年	銀行轉賬	90天	7,952	5.1
總計							87,901	56.4

業 務

截至2024年12月31日止年度

排名	供應商	供應商背景	所購產品／ 服務類型	與我們建立 業務關係的 起始年份	支付 方式	信用期	採購金額 人民幣千元	佔總採購額 的百分比 %
1.	供應商E	一家中國半導體品牌的 授權分銷商	半導體產品	2020年	銀行轉賬	90天	43,080	14.3
2.	供應商B	一家中國智能物聯網 解決方案供應商	汽車通信 模塊	2023年	銀行轉賬	90天	39,870	13.3
3.	供應商A	一家中國領先電子製造 服務(EMS)供應商	外協工廠 生產服務	2021年	銀行轉賬	60天	39,864	13.3
4.	供應商D	一家中國貿易及報關 服務供應商	半導體芯片及 電子元件	2022年	銀行轉賬	30天	29,472	9.8
5.	供應商F	一家中國電子元器件 授權分銷商	電子元器件	2016年	銀行轉賬	90天	8,339	2.8
總計							160,625	53.5

業 務

截至2025年9月30日止九個月

排名	供應商	供應商背景	所購產品／ 服務類型	與我們建立 業務關係的 起始年份	支付 方式	信用期	採購金額 <i>人民幣千元</i>	佔總採購額 的百分比 <i>%</i>
1.	供應商G	一家中國電子元器件 授權分銷商	電子元器件	2022年	銀行轉賬	90天	68,094	31.1
2.	供應商B	一家中國智能物聯網 解決方案供應商	汽車通信 模塊	2023年	銀行轉賬	90天	18,256	8.3
3.	供應商H	一家中國貿易及報關 服務供應商	半導體芯片及 電子元件	2025年	銀行轉賬	30天	11,501	5.3
4.	供應商I	一家中國技術创新型印 刷電路板製造商	印刷電路板	2022年	銀行轉賬	60天	9,216	4.2
5.	供應商F	一家中國電子元器件 授權分銷商	電子元器件	2016年	銀行轉賬	90天	8,432	3.9
總計							<u>115,499</u>	<u>52.8</u>

業 務

倉儲、物流與庫存管理

我們建立了全面的倉儲、物流及庫存管理系統及流程，以規範從材料接收、庫存入庫、製造材料退回到成品交付的整個流程。截至2025年9月30日，我們的德清工廠運營著四個自有倉儲中心：包括高標準電子部件倉庫(配備電子貨架及製造執行系統)、結構件倉庫、包裝材料倉庫及成品倉庫。同時，我們的外協合作夥伴亦配備類似的倉儲管理系統。該等倉庫與我們的製造基地位於同一地點或相鄰，以確保生產及分銷功能之間的實時協調。同時，我們定期審查及更新相關流程，並通過企業資源規劃系統發佈。

我們主要與第三方物流供應商合作運輸產品。該方式能夠實現成本優化及運營可擴展性。我們通過基於服務質量、價格透明度及歷史表現的競爭性評估來選擇物流合作夥伴。該等合作關係受年度框架協議的約束，協議中概述了我們合作的關鍵條款。

我們的存貨包括原材料、在製品及成品。我們的存貨管理與生產計劃緊密相連，並得益於與客戶及供應商的牢固關係，這使我們能夠有效管理存貨水平、降低存貨相關風險並提高整體運營效率。為有效管理存貨，我們已實施一套存貨管理系統，該系統定期記錄及監控進出貨料，以確保維持最佳存貨水平，從而滿足客戶需要，同時最大限度地減少浪費並避免存貨過時。我們密切管理存貨水平以支持生產。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的存貨週轉天數分別為93天、73天及95天。

業 務

- **生產過程監控：**在生產過程中，我們確保所有部件，包括高精密電子及機械零件，均符合既定的質量標準。例如：
 - **表面貼裝器件(SMD)貼裝：**在自動化生產過程中，我們要求所有貼裝部件的良率達到99%。
 - **質量測量(QM)階段：**每個零件皆會在不同質量測量階段接受多次檢查，尤其是在涉及人工干預或敏感工藝的環節。這對於減少人為錯誤及環境影響至關重要。
- **成品檢驗：**每件成品在發貨前皆會經過100%的質量檢查。這包括詳細的目視檢查、功能測試以及在不同環境條件下的壓力測試。
- **售後服務與客戶反饋：**交付後，我們堅持執行嚴格的售後檢查規程。若客戶反饋問題，我們的售後服務團隊會進行詳盡的檢查及質量評估，以解決所發現的問題。該反饋回路機制令我們能夠持續優化產品質量。

為進一步加強質量控制工作，我們正在整合AI缺陷檢測系統等先進技術，這將提高我們生產流程的效率及一致性。

我們非常重視質量控制團隊的發展，該團隊由製造、開發及安全標準方面的專家組成。所有團隊成員皆經過全面培訓，我們會定期更新他們的知識，以符合最新的行業標準、工具及技術。截至2025年9月30日，我們的質量控制團隊由34名員工組成，負責開發質量測試、生產質量確認以及生產流程的整體管理。

業 務

環境、社會及管治(「ESG」)

ESG管治

ESG管理與目標

我們深刻踐行創新、協調、綠色、開放、共享的新發展理念，積極響應並致力於落實聯合國《2030年可持續發展議程》。我們將環境、社會及管治(ESG)原則全面、系統地融入公司整體戰略與日常運營，並不斷強化ESG管治能力與績效表現，積極推動經濟、社會與環境的協同、可持續發展。

為有效平衡可持續發展目標與多元利益相關方訴求，並提升ESG管理的戰略高度與執行水平，我們構建了由董事會決策、可持續發展委員會管理、各職能部門執行的三級ESG管理架構。該架構清晰界定了各層級、部門及崗位的職責權限，形成結構完整、層級分明、權責明確、運行高效的ESG管理體系，為ESG工作的規範、有序和有效推進提供了堅實的組織保障：

- 決策層：董事會作為ESG事務的最高管理機構，決定公司ESG發展方向、戰略和目標，審議和批准公司的ESG管理制度、ESG報告和ESG重大事項，確保ESG理念深度融入公司長期發展戰略；
- 管理層：在董事會的授權和領導下，總經理辦公室下設可持續發展委員會負責統籌和推進公司ESG工作，核心職責包括研究、分析和評估ESG相關事項，制定公司ESG年度工作計劃，指導公司可持續發展工作的執行與實施，為公司ESG發展提供重要支持；
- 執行層：各職能部門作為ESG工作的具體實施主體，積極貫徹落實各項ESG舉措與項目，並系統性地統計、匯總ESG工作進展數據和成效信息。

業 務

重大性議題識別

我們已將ESG風險管理融入常態化風險管理之中，將氣候變化、排放及廢棄物、人力資本、隱私與數據安全等多種ESG風險納入公司的重點管控範圍，並根據與各利益相關方溝通情況，從企業管治、環境、社會三個維度開展實質性議題的調查與評估，以保障公司經營發展與各利益相關方的期望和需求相一致。通過訪談、調查等方式邀請各利益相關方參與調研，並結合公司自身戰略發展需要，識別具有重大影響的重要性議題，並制定ESG議題清單，並優先聚焦在運營中具有重大影響的關鍵領域：

環境	社會	管治
• 大氣污染物管理	• 勞動關係、權益	• 廉潔反腐敗
• 廢棄物處理與利用	• 安全生產與職業健康	• 企業管治
• 能源管理	• 供應鏈管理	• 風險管理
• 水資源管理	• 社會公益	• 信息披露
	• 產品質量與安全	• 股東權益保護
	• 職業發展與員工福利	• 信息安全管理
		• 研發與創新

遵守商業道德

我們嚴格遵守《中華人民共和國反壟斷法》《中華人民共和國反不正當競爭法》《中華人民共和國反洗錢法》《關於禁止侵犯商業秘密行為的若干規定》等法律法規與《聯合國反腐敗公約》，紮實推進反腐敗、反商業賄賂、反欺詐、反洗錢工作。我們在公司內部整合制定了《反腐敗反商業賄賂管理程序》《員工手冊》《負責任採購管理程序》《信息安全事件管理程序》《合規管理程序》等反腐敗與反商業賄賂政策制度，明確禁止相關違法違規行為。上述制度明確要求全體員工及商業合作夥伴不得以任何形式參與或協助賄賂、勒索、欺詐、洗錢等行為，並設立嚴格的審批、報告與監督機制。

業 務

具體舉措方面，我們禁止全體員工(含勞務工、臨時工)在任何地域以任何形式實施或接受腐敗、賄賂、欺詐及洗錢行為；在供應商准入、評估與合作過程中，明確要求其簽署《合作方可持續發展要求承諾書》，承諾遵守反腐敗與反商業賄賂要求，並將其合規表現納入績效評價體系；同時，建立健全財務內部控制與審計機制，對所有資金往來、採購合同及大額交易進行合規審查，防範洗錢及欺詐風險。此外，公司強調高層監督與文化塑造，公司董事會及管理層對反腐敗與反洗錢工作負最終責任，並通過廉潔文化建設、典型案例警示等方式，營造廉政的企業氛圍。

此外，為構建預防機制，公司定期開展反腐敗、反商業賄賂、反洗錢及商業道德專題培訓，2024年開展相關培訓4次，全員覆蓋率100%。同時建立完善的舉報與保護體系：設立專門的舉報渠道(包括保密郵箱)，鼓勵員工及合作夥伴實名或匿名舉報違規行為。所有舉報均由內控部獨立調查，並確保舉報人信息嚴格保密。

報告期內，公司未發生任何賄賂、勒索、欺詐或洗錢相關案件，也未發生內部員工違紀、商業道德違規事件。未來，公司也將持續完善合規管理體系，加強風險預警與過程監督，確保企業運營全程合法、誠信、透明。

綠色發展

環境管理體系

我們嚴格遵守《中華人民共和國環境保護法》《中華人民共和國環境影響評價法》等法律法規，建立全面的環境管理理念，制定《環境目標、指標及管理方案》等內部管理方案，完善環境管理組織體系，確保環境管理與安全工作的有效推進和實施。2024年，公司對環境管理制度文件進行彙編，制定《監控與測量裝置控制程序》《風險和機遇的應對控制程序》等多項程序文件，強化環境管理的體系化建設，規範環境管理工作。

業 務

應對氣候變化

氣候變化是全球共同的挑戰，為積極響應國家綠色低碳發展的號召，深入貫徹國家綠色低碳發展的目標和要求，公司積極採取措施減少產品碳足跡，提高能源效率，推動綠色技術創新，建立健全綠色低碳循環發展體系，加速推動全面綠色轉型，樹立綠色低碳循環發展的新標桿，切實履行社會責任，助力國家「碳達峰、碳中和」目標的實現，有效應對氣候變化帶來的挑戰。

我們將應對氣候變化融入公司ESG管治範疇，基於ESG相關監管及行業先進實踐，我們已構建了戰略層、管理層以及執行層三位一體的治理架構：

- 戰略層：董事會負責監督氣候變化議題的管理和進程，審議年度減排績效目標，並每年審閱涵蓋「應對氣候變化」實質性議題的報告。
- 管理層：公司可持續發展委員會負責識別並管理公司氣候風險和機遇，制定並監督執行溫室氣體減排策略，對各部門執行情況予以定期考核，從而逐步提高公司對氣候變化的適應能力與應對能力，確保公司在日趨嚴峻的全球氣候變化形勢下保持穩健的運營態勢。
- 執行層：各業務部門將既定的風險控制措施融入到日常的生產和運營流程中，並定期計算上報溫室氣體排放績效。

業 務

在應對氣候變化戰略層面，我們貫徹執行國家關於節能減排的相關政策，對運營過程中的溫室氣體排放源進行識別，核算範圍一(直接排放)、範圍二(間接排放)及範圍三(其他間接排放)溫室氣體排放數據，並為制定應對政策、科學規劃減排路徑提供支撐，確保每一步行動都朝著碳達峰碳中和的目標邁進。

	2023年	2024年	2025年9月30日
範圍一溫室氣體排放 (噸二氧化碳當量)	12.0	30.5	18.1
範圍二溫室氣體排放 (噸二氧化碳當量)	343.9	709.0	642.9
範圍三溫室氣體排放 (噸二氧化碳當量)	12,937.5	31,945.6	31,624.4
溫室氣體排放總量 (噸二氧化碳當量)	13,293.3	32,685.1	32,285.4
溫室氣體排放密度 (噸二氧化碳當量／百萬營收)	64.6	82.1	107.2

風險與機遇方面，我們參考氣候相關財務信息披露(TCFD)工作組倡議框架，搭建了全流程風險管理閉環體系，通過審查現有業務活動，細緻評估和分析每個業務流程點可能遭遇的氣候變化風險，深入探究對公司運營和財務的潛在影響，針對風險評估結果制定應對策略和規劃，依託三級管理架構、配套專項制度保障執行。同時通過定期考核、年度報告審閱復盤成效，實現風險系統性管控。此外，公司積極發掘氣候變化所蘊含的機遇，提升在氣候變化管治的表現。

業 務

首先，我們將氣候相關風險整體分類為物理風險與轉型風險，並進一步細化歸納六種風險類型，並從風險類型的潛在影響、影響週期以及應對策略等方面進行了系統評估：

(1) 物理風險

風險類型	描述	影響週期	潛在影響	應對策略
急性風險	頻繁的極端天氣(如暴雨、高溫)可能導致設備損壞、生產中斷、基礎設施高風險暴露、供應鏈與物流受阻	短期	- 影響產品交付與運營連續性 - 能源成本上升，增加運營成本並影響長期產能佈局	- 加強公司資產的安全防護，對關鍵設備和基礎設施進行定期檢查和維護，減少維修費用和運營風險，保障公司的正常運營 - 制定《應急計劃控制程序》，開展極端天氣應急演練 - 加強對生產設施與供應鏈的氣候韌性評估與加固 - 投保相關財產保險以降低財務損失

業 務

風險類型	描述	影響週期	潛在影響	應對策略
慢性風險	全球變暖可能導致部分地區持續高溫，影響電力使用量增加，供應不足以及影響設備性能，影響公司正常經營或增加額外成本	中長期		- 密切關注氣候變化趨勢，優先採用節能設備，採用耐高溫、耐腐蝕的新型材料和技術，提升設備的抗老化性能 - 推動生產設施節水與能源效率提升項目 - 優化供應鏈區域佈局，降低單一區域氣候依賴 - 將氣候韌性納入新基地選址與建設標準
	降水模式變化可能影響區域水資源供應、能源成本上升	中長期		

業 務

(2) 轉型風險

風險類型	描述	影響週期	潛在影響	應對策略
政策和法律風險	國內外碳減排、環保法規趨嚴，可能帶來合規成本上升、產品准入限制、碳關稅等貿易壁壘風險	短中期	運營成本增加：為符合環保政策要求，可能需要投入大量資金提高生產工藝，對高能耗設備進行改造	• 建立政策跟蹤機制，及時調整合規策略； • 推動供應鏈綠色轉型，確保全鏈合規； • 積極參與政策研討與行業對話

業 務

風險類型	描述	影響週期	潛在影響	應對策略
名譽風險	隨著利益相關方對應對氣候變化表現的關注不斷增加，若公司被曝光高碳排、高能耗、缺乏氣候行動，可能引發輿論批評，影響品牌形象與公眾信任	中長期	公司聲譽如果受損，客戶等利益相關方可能會對企業的產品和ESG方面表現產生不信任感，進而影響公司市場競爭力，導致營業收入下降	- 在生產運營過程中貫徹環保理念，及時披露公司在應對氣候變化方面所採取的措施； - 主動披露年度碳減排進展與ESG報告，增強透明度； - 建立媒體溝通機制，及時回應氣候相關關切； - 開展公眾開放日、碳中和主題宣傳，塑造負責任企業形象

業 務

風險類型	描述	影響週期	潛在影響	應對策略
市場風險	客戶對低碳產品需求增加，若公司未能提供綠色解決方案，可能面臨市場份額流失、品牌競爭力下降	中長期	如果公司未滿足市場對低碳產品的需求，可能面臨市場份額流失、品牌競爭力下降	• 持續研發低功耗、輕量化、可回收的綠色產品； • 開展產品碳足跡核算與低碳認證； • 加強與綠色整車廠商的戰略合作
供應鏈風險	公司供應鏈涵蓋多個環節，若供應商未能同步推進綠色低碳轉型，可能增加採購成本	中長期	增加採購成本、導致運營成本增加	• 制定採購策略時，充分考慮綠色低碳轉型因素，優先選擇已經或正在積極推進綠色低碳轉型的供應商

業 務

同時，從氣候變化帶來的潛在機遇來看，我們也識別了產品與市場、能源管理兩種主要機遇。

機遇類型	描述	影響週期	應對措施
產品與市場	新能源汽車與智能網聯汽車市場快速增長，帶動低碳通信終端、綠色網關等產品需求，為公司帶來新增長點	長期	• 加快5G/V2X綠色通信終端產品研發與市場推廣； • 拓展與新能源車企合作，提供低碳解決方案； • 參與政府綠色採購與示範項目
能源管理	通過實施節能減排、循環經濟措施，降低能源與資源消耗，實現運營成本節約，提升盈利能力	長期	• 持續推進生產環節節能改造與廢棄物資源化； • 建設能源管理平台，實現用能實時監控與優化； • 推廣綠色辦公與數字化無紙化運營

能源管理

我們嚴格遵循《中華人民共和國節約能源法》《中華人民共和國清潔生產促進法》等相關法律法規，堅持「低碳環保、清潔製造」的能源方針，明確能源管理職責分工，全面開展能源管理風險識別、評估等工作，持續優化能源管理平台，不斷加強能源管理。

公司按照適用的法律法規及標準要求，結合公司的實際情況，參考ISO50001:2018《能源管理體系要求及使用指南》，採用系統的方法來實現能源績效目標，包括能源利用效率、能源使用和消耗狀況的持續改進。

業 務

為提高能源使用效率，減少能源浪費，公司識別出主要能源種類，制定了《節能降耗管理規範》，通過對優化生產設備、生產工藝、採用節能照明、加強空調溫度管控、節約用水等措施，在公司內部加強人員的節約意識的培訓，以達到節約能源使用的目的。

目前，液氮與外購電力是我們運營過程中使用的主要能源。未來，在不影響業務增長的前提下，我們不斷優化能源結構，提高能源使用效率，同時全力實現節能和減碳排放的目標。

	2023年	2024年	2025年9月30日
能源消耗總量(噸標準煤)	85.7	181.5	156.6
能源消耗密度(噸標準煤／百萬元 營收)	0.4	0.5	0.5

水資源管理

我們嚴格遵循《中華人民共和國水法》等相關法律法規，實施規範化的用水管理，保護飲用水水源，做好節水工作。公司制定《節能降耗管理規範》，規定相關用水管理，要求相關部門每月對水資源耗用情況進行統計匯總、通報，對異常進行分析，持續推進能資源的有效利用和節約。

公司積極倡導節約用水理念，不斷提升員工節約用水意識和習慣，提倡水資源的回收利用，為水資源保護貢獻力量。

	2023年	2024年	2025年9月30日
水資源消耗總量(噸)	440	981	938
水資源消耗密度(噸／百萬元營收)	2.1	2.5	3.1

業 務

廢棄物與污染管理

我們已建立全面的環境管理理念，嚴格落實運營過程中的排放物管理，制定環境管理方案，完善環境管理組織體系，確保環境管理與安全工作的有效推進和實施。為確保持續改善環境表現，我們已就環境保護的不同方面設定目標：固體廢棄物及時分類處置率100%；廢氣、廢水、噪聲達標排放；並定期監察公司各個部門就該等目標方面的表現。

廢棄物排放管理方面，公司將減少或消除廢棄物視作為發展循環經濟的重要基礎，嚴格遵守法律法規，發佈《關於下發廢品回收與處置管理辦法的通知》，建立行之有效的廢棄物管理體系，以「將有害廢棄物及無害廢棄物的產生量控制在較低水平」為目標推進廢棄物處理的減量化、資源化、無害化。具體措施方面，公司採取對廢棄物進行分類的方式，明確將廢棄物區分為一般廢棄物與危險廢棄物兩大類，確保固體廢棄物合法合規處理。對於危險或有害廢棄物以及可以變賣的廢棄物，明確收集、貯存和處置流程，確保危險廢棄物的全過程可追溯性和合法處置。公司危險廢物管理台賬均通過各屬地生態環境部門審批，轉移手續按照環保部門相關規定辦理。報告期內，公司所有廢棄物均依照國家法律法規進行處置，未對週邊環境產生重大影響。

廢氣排放管理方面，在生產運營過程中涉及的廢氣主要有回流焊和波峰焊加工過程產生的酸氣排放以及空調使用時製冷劑逸散，滅火器使用 NaClO_3 的排放等。公司嚴格遵守國家、地方相關廢氣排放標準，以「排放量低於政府允許審批量，排放濃度低於國家的排放限值」為目標，對自身產生的廢氣進行處理達標後排放，並定期出具年度監測報告，監測自身廢氣排放情況，持續採取措施減少自身的廢氣排放以減少對環境的影響。報告期內，公司排放的廢氣中的各類污染物濃度均可達到《中華人民共和國國家標準大氣污染綜合排放標準》《浙江省大氣污染防治條例》等標準限值，未發生廢氣超標排放事件。

業 務

	2023年	2024年	2025年9月30日
固體廢棄物排放量(噸)	7.5	15.2	13.5
廢氣排放量(噸)	2.0	4.0	3.0
廢水排放量(噸)	894.8	1,457.3	1,428.5
固體廢棄物排放密度(噸／百萬元 營收)	0.04	0.04	0.04
廢氣排放密度(噸／百萬元營收)	0.01	0.01	0.01
廢水排放密度(噸／百萬元營收)	4.3	3.7	4.7

責任同行

產品質量與服務

我們始終堅持「創新為先，製造為主，科學管理，團隊合作，持續改進，客戶滿意」的質量方針，「職責明確，部門協作，短板強化，緊迫先行，持續改進，客戶滿意」的網絡安全方針，根據IATF16949:2016《汽車生產件及相關服務件組織的質量管理體系要求》、ISO21434:2021《道路車輛網絡安全工程》，建立了完善質量治理體系，持續提高服務質量管控能力。以優質產品、合理價格及滿意服務，努力為中國汽車工業的快速健康發展做出貢獻。

基於以上戰略方針，公司制定《質量手冊》《產品監視和測量控制程序》《PPAP控制程序》《FMEA控制程序》《質量改進控制程序》《服務管理控制程序》等相關管理程序，充分理解和確定客戶對於汽車生產件及相關服務件以及道路車輛網絡安全的要求，以確保客戶滿意。公司已通過IATF 16949:2016質量管理體系認證，並每年組織外部機構對公司體系進行監督審核。

業 務

此外，公司重視客戶反饋，旨在通過向顧客對產品質量、服務等方面的滿意度進行調查，了解顧客的需求和期望，評估產品質量和服務與顧客要求的符合性，糾正存在缺陷，持續改進，以增強客戶黏性。具體措施方面，公司制定了《滿意度調查控制程序》，由營銷中心策劃每年至少一次，通過電話、電郵、信函、走訪、委託第三方等多種途徑、進行客戶滿意度收集，並利用統計軟件進行分析。通過數據反饋，客觀評估公司在質量與服務方面的表現，識別出其優勢與不足，為進一步提升服務質量、增強客戶滿意度提供決策依據。同時公司制定了《產品召回管理辦法》，規範產品召回處理流程，以確保顧客滿意，消除缺陷產品危及使用者及公眾人身、財產安全的隱患。報告期內，並無產品召回事件發生，客戶綜合滿意度高達94%。

可持續供應鏈

在全球供應鏈日益重視ESG的背景下，我們將ESG融入供應鏈管理，構建陽光、綠色的供應鏈環境，建立健康透明穩定的供應商合作關係，推動行業生態圈發展。

供應鏈管理方面，為確保物料的供應安全、降低供應風險、選擇守法規範的商業合作夥伴、打造負責任的供應鏈、保護企業和商業合作夥伴的合法權益，我們建立了完善的供應商管理規定。公司制定了《供應商開發和管理控制程序》、《供應商績效評價管理辦法》、《負責任採購管理程序》等程序，依據此程序與辦法，對原材料、外購件、外協加工、以及其他外包供應商(含網絡安全供應商)進行管理。公司定期對供應商的資質、能力進行細緻排查，同時對其經營狀況、品質控制能力、環境安全管理等方面實施嚴格監督。

在供應商選擇與評估方面，公司在選擇商業合作夥伴時，由採購部、質量中心、研發中心等多部門多方位對商業合作夥伴的供方管理能力、生產能力、售後服務能力、質量體系資質、環保資質、網絡安全體系資質等按照相關規定進行篩選和評估。

業 務

在採購管理方面，公司規範採購行為，確保供應鏈符合社會責任、環境友好及道德合規要求，提升公司可持續發展能力，依據《聯合國全球契約》、國際勞工組織(ILO)標準及國家相關法律法規，制定了《負責任採購管理程序》，對供應商盡職調查作出了規定。秉承合規優先、全鏈責任、持續改進的基本原則，通過分級評估、能力建設支持、風險監控、信息披露等相關措施，對公司所採購活動包括原材料、設備、服務等供應商的選擇、評估、合作及退出管理，並與供方簽訂《合作方可持續發展要求承諾書》。金屬材料是產品功能運作必要材料，為避免使用來自非法作業取得的衝突礦產，在《合作方可持續發展要求承諾書》中要求供應商承諾交付產品所含金屬均非源自衝突區域，且未通過非法貿易途徑獲取，並建立原料溯源管理制度。

展望未來，我們將持續發力構建高質量供應鏈體系，持續強化核心供應鏈，嚴格管控庫存呆滯，通過實施敏捷製造，達成更低成本、更快響應、更優產品的目標。

員工發展

我們始終堅持以人為本，致力於為員工提供安全、健康、平等、有發展空間的工作環境，持續提升員工滿意度與歸屬感，實現員工與企業共同成長。

在員工權益保障方面，我們嚴格遵守《中華人民共和國勞動法》《中華人民共和國勞動合同法》等國家法律法規及國際勞工組織核心公約，堅決反對任何形式的強制勞工、童工僱傭、歧視與騷擾行為，切實保障員工合法權益。同時，公司制定了《員工手冊》《人力資源管理程序》《勞工權益保護管理程序》《勞動合同管理程序》等制度，並建立正式的《申訴與投訴管理程序》，積極倡導平等僱傭，堅持同工同酬，確保員工在招聘過程中不因種族、性別、年齡、婚姻狀況、宗教信仰等因素而受到歧視，杜絕僱用童工、強迫勞動及性騷擾及任何不當行為，堅決維護每位員工的尊嚴與安全。同時，公司嚴格執行國家工時制度，合理安排工作時間。員工依法享有帶薪年休假、法定節假日、婚喪假、產假等各類假期。

業 務

此外，我們始終關注員工的職業發展，建立公平、公正的晉陞機制，構建科學的員工培訓體系，為員工提供廣闊的職業發展空間。公司制定了《人力資源管理程序》《科技人員培養進修制度》等制度，每年制定《年度培訓計劃表》，覆蓋新員工培訓、企業文化、專業技能、管理能力等多個維度。公司通過「人員技能矩陣表」評估員工能力，並為其制定個性化職業發展規劃。在員工晉陞路徑方面，公司設立「管理序列」與「專業序列」雙重職業發展通道，員工可根據自身能力與職業規劃選擇發展路徑。晉陞機制公開透明，以績效評估和能力素質為依據，每年進行崗位等級評定與晉陞評審。

報告期內，公司未發生僱傭童工、強制勞工、歧視等相關事件，未發生職場性騷擾、職場欺凌等相關投訴事件。未來，公司將持續完善預防與處理機制，確保每一位員工的尊嚴與權益得到充分保護。

	2023年	2024年	2025年9月30日
員工總數	183	239	246
按性別劃分：			
男員工	127	175	179
女員工	56	64	67
按年齡劃分：			
50歲及以上	4	5	5
30-49歲	88	107	99
30歲及以下	91	127	142
按專業劃分：			
研發	78	100	93
管理及行政	14	22	22
財務	6	7	9
銷售	13	21	21
生產製造	72	89	101

業 務

職業健康與安全

我們始終將員工的健康與安全放在首位，嚴格遵守《中華人民共和國安全生產法》《中華人民共和國職業病防治法》《重大危險源辨識》《危險化學品安全管理條例》等法律法規，遵照「遵章守法、以人為本、預防風險、安全生產」的職業健康安全方針，建立完善職業健康安全管理體系。通過制定《應急計劃控制程序》《消防器材管理規範》《固體廢棄物管理辦法》《化學品倉庫管理規範》等制度、建立緊急應變組織架構、以及制定火災、防洪防汛、化學品和油品洩漏等緊急預案及處置方案，從根本上消除或降低職業健康安全風險，並依法為全體員工購買工傷等「五險一金」，覆蓋為100%，以保障員工職業健康與勞動的權益。除此之外，公司還重視員工健康安全培訓，積極開展覆蓋環境、健康、安全三大板塊的全員培訓，提升員工風險防範意識。報告期內，公司未發生重大安全事故及工傷，因公死亡人數0人。

社區貢獻

我們始終將「立足中國、服務社區、回饋社會」視為企業可持續發展的重要組成部分，倡導「三個關懷」文化理念(關懷員工、關懷社區、關懷環境)，積極履行企業社會責任，並將社區關懷納入企業文化建設體系，推動形成全員參與、持續反饋、動態優化的社區共融機制。

教育支持方面，公司一方面積極開展技術普及與助學行動，依託公司技術積累與行業資源，面向社區開展智能網聯汽車技術普及活動，支持本地中小學科技創新教育；另一方面，自2016年起，公司面向社會開放創新創業平台，為高校學生、創業團隊及小微企業提供技術指導、資源共享與孵化支持，助力地方「雙創」生態建設。

環境保護方面，公司積極進行綠色運營推廣，在公司內部全面推行節能減排、廢棄物分類管理及資源循環利用，並向員工及社區居民宣傳環保理念。另一方面，公司還參與行業綠色標準建設，參與制定智能網聯汽車相關環保技術標準，推動產業綠色轉型。

業 務

勞工與社區需求支持方面，公司不僅建立完善的員工福利與困難幫扶機制，還鼓勵員工參與社區志願服務，將「關懷文化」從企業內部延伸至社區。

近年來，公司持續投入資源開展社會公益項目，報告期內未發生重大社區投訴事件，並通過技術賦能、資源開放、志願服務等多種形式，切實支持社區可持續發展。展望未來，公司將持續完善社區貢獻機制，深化與社區的利益共享與價值共創，積極踐行「立足中國、回饋社會」的企業使命。

內部控制與風險管理

我們已精心設計一套內部控制及風險管理方法，旨在保護我們的資產，確保運營的連續性，並促進對行業法規的遵守。我們實施了一個穩健的框架，以主動識別、評估及減輕運營中各個方面的風險。該框架符合行業最佳實踐及監管要求，為我們提供了管理可能影響我們的運營、財務表現及聲譽的潛在風險的工具。

我們已制定明確界定的內部控制制度，該制度會持續更新以適應商業環境的變化及不斷演變的監管要求。該等控制措施對業務戰略實屬重要，並在監控關鍵風險領域(如財務報告、運營效率及遵守法律義務)方面發揮著關鍵作用。我們會定期進行審計及評估，以發現任何漏洞，並採取糾正措施來加強內部控制環境。該框架旨在降低與財務不準確、欺詐、監管不合規及運營效率低下相關的風險。

為確保上述合規文化融入日常工作流程，並在組織範圍內明確界定個人行為準則，我們將定期開展內部合規審查與激勵措施，嚴格落實內部問責機制，並持續開展合規培訓。

業 務

數據隱私、網絡安全

數據安全及保護是我們的首要任務之一。為此，我們已制定嚴格的數據保護及信息安全政策，以確保遵守適用的法律、法規及行業通行做法，包括保密性分類、訪問控制、數據加密及脫敏，以防止未經授權的訪問、洩露、不當使用或修改、損壞或丟失數據。我們已實施保護數據隱私及安全的內部政策，旨在確保數據及信息安全，優化數據治理，保護我們的客戶、業務合作夥伴、員工及其他第三方的利益，並確保遵守所有適用的法律及法規。我們實施了內部認證及授權系統，以確保我們的機密及重要業務數據以及商業機密只能由授權人員訪問並用於授權用途。我們亦已建立數據備份系統，以最大限度地降低數據丟失的風險。我們亦已建立一個與數據安全要求、國家標準及行業最佳實踐相關的信息系統。我們的信息系統採用多層保護措施，包括但不限於內部終端設備安全、外部防火牆及數據流量監控，以識別並保護我們免受安全攻擊。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們根據適用的法律、數據保護及信息安全政策以及隱私政策收集、處理及存儲數據。我們亦已獲得ISO21434及ISO 27001認證，這表明我們在整個車輛生命週期中對網絡安全風險管理採用了系統化的方法。

物業

自有物業

截至2025年9月30日，我們概無任何自有物業。

截至2025年9月30日，我們概無任何單項物業的賬面值佔我們總資產的15%或以上，因此，根據上市規則第5.01A條，我們無需在本文件載入任何估值報告。根據《公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告》第6(2)條，本文件獲豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條中與公司(清盤及雜項條文)條例附表3第34(2)段相關的規定，該段要求就我們在土地或樓宇的所有權益提供估值報告。

租賃物業

截至2025年9月30日，我們租賃的物業總建築面積約為7,945.62平方米，包括位於杭州、德清及上海的物業。該等租賃物業主要用於生產工廠、研發中心、區域辦事處、倉儲或其他業務支持功能。

業 務

截至最後實際可行日期，我們有一項租賃物業尚未根據適用規例辦理登記。根據《商品房屋租賃管理辦法》及相關法律，租賃協議應向當地房屋主管部門辦理登記備案。根據我們的中國法律顧問，未辦理租賃登記不會影響租賃的法律有效性。然而，當地房屋主管部門可就每份未登記的租賃處以最高人民幣10,000元的罰款。截至最後實際可行日期，我們並無收到任何此類處罰。未能辦理租賃登記主要歸因於業主及分租人不願合作，且預計不會導致任何重大法律或營運風險。我們正積極處理該等登記，並確保日後合規。我們的董事認為，該等租賃未予登記不會對我們的業務經營或財務狀況造成重大不利影響。

保險

我們投購多項保險以承保日常運營中的潛在責任，如財產保險及員工意外保險。我們認為我們的保險範圍屬充足，因為我們已購買中國法律法規要求的所有強制性保單，並且根據弗若斯特沙利文的資料，該等保險符合我們所在行業的商業慣例。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未提出任何對我們業務或財務狀況有重大影響的保險索賠，亦未成為任何此類索賠的對象。我們認為我們的保險範圍屬充足，並且與我們經營所在司法權區的行業慣例相符。然而，我們的保險範圍可能並不總是足以覆蓋所有潛在的損失、責任或損害賠償，包括該等由意外或未投保風險引起的損失、責任或損害賠償。詳情請參閱本文件「風險因素 – 與我們業務及行業有關的風險 – 我們可能沒有足夠的保險範圍來覆蓋業務風險。」。

員工

截至2025年9月30日，我們共有246名全職員工，全部位於中國內地。下表載列截至同日按部門或職能劃分的員工明細：

部門／職能	員工人數	百分比%
生產部	36	14.6
銷售部	9	3.7
採購部	13	5.3
質保部	34	13.8
技術部	121	49.2
財務部	12	4.9
行政部	21	8.5
總計	246	100.0

業 務

我們非常重視人才招聘及員工發展。我們的招聘渠道包括線上平台、校園招聘會、本地人才市場，以及內部推薦及第三方獵頭服務。所有應聘者皆會經過多階段篩選，包括視頻或現場面試以及技術評估，以確保其符合我們的工作期望及企業價值觀。

為支持員工入職及融入，我們提供系統的培訓計劃及導師制。我們亦致力於營造一個互助且平衡的工作環境。除了養老金及醫療保險等法定福利外，我們亦為非本地員工及年輕員工提供年假及搬遷支持，如免費宿舍或租房補貼。

我們的員工概無加入工會或簽訂集體談判協議。我們相信我們已與員工建立良好的僱傭關係。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未遭遇任何罷工、停工、勞資糾紛或其他對我們的業務及運營產生重大不利影響的行動。

社會保險及住房公積金繳納

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無完全滿足部分員工的社會保險及住房公積金繳納要求。具體而言，部分員工未及時獲得繳納，而一些情況下，繳納則是基於低於規定標準的繳費基數進行。此外，我們委託第三方人力資源服務提供商為少數員工進行繳付。

據我們的中國法律顧問告知，根據《中華人民共和國社會保險法》，未能及時足額繳納社會保險費可能會受到行政處罰。相關主管部門有權要求我們在規定期限內支付差額，並自繳款不足之日起每日加收0.05%的滯納金。未能在規定時間內履行該等義務亦可能會導致罰款，罰款金額為欠繳金額的一至三倍。同樣，不遵守《住房公積金管理條例》要求可能會受到主管部門的強制執行。截至最後實際可行日期，我們未面臨任何與該等繳款相關的行政處罰，亦無發生任何此類糾紛。於往績記錄期間或直至最後實際可行日期，我們亦未收到相關部門關於追繳或補繳該等繳款的任何通知，亦未遇到任何執法行動。此外，我們密切配合相關部門，以解決任何差異。

我們已採取必要措施糾正以往偏差，包括及時為新入職員工辦理社會保險及住房公積金登記手續，並與主管部門保持密切溝通，及時跟進相關監管變動。根據中國法律顧問的意見，若社會保險及住房公積金政策、法規或地方政府執法及監管要求未發生重大變化，且未出現員工集體投訴或相關訴訟，則面臨社會保險及住房公積金相關罰款或補繳款項的可能性甚小。因此，董事認為此事不會對我們的業務經營及財務狀況產生重大影響。

業 務

牌照、批准及許可證

截至最後實際可行日期，我們已取得我們在中國開展業務營運所需的所有重大牌照、批准及許可證，且該等牌照、批准及許可證仍具有十足效力。我們須不時續期該等證書、許可證及牌照，並持續監察相關法律法規的遵守情況。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們在續期牌照、批准及許可證方面並無遭遇任何重大困難，且目前預期該等續期亦不會出現任何重大困難。

法律程序與合規性

我們可能會不時面臨因日常業務過程中產生的各種法律或行政索賠及法律程序。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未涉及任何實際或未決的法律、仲裁或行政法律程序(包括任何行政處罰、破產或破產管理程序)，我們認為該等程序不會對我們的業務、經營業績或財務狀況產生重大不利影響。截至最後實際可行日期，我們並不知悉任何針對我們或任何董事的未決或具威脅性的法律、仲裁或行政程序，我們認為該等程序不會對我們的業務、經營業績或財務狀況產生重大不利影響。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未曾且並無涉及任何導致罰款、執法行動或其他處罰的重大不合規事件，而該等事件單獨或總體上可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

獎項與表彰

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的產品、解決方案及運營均獲得諸多獎項及表彰。下表載列我們所獲得的一些重要獎項及表彰的詳情：

獎項／表彰	頒發單位	獲獎年份
國家高新技術企業	浙江省經濟和信息化廳、浙江省財政廳、國家稅務總局浙江省稅務局	2018年至2026年
智能汽車供應鏈出海領航獎	高工智能汽車研究院	2025年
質量表現優勝獎	國際汽車質量標準協會	2025年

業 務

獎項／表彰	頒發單位	獲獎年份
中國智能電動汽車核心零部件100強	電車人	2025年
優秀供應商	奇瑞商用車(安徽)有限公司	2025年
優秀供應商	江西江鈴集團新能源汽車有限公司	2025年
中國智能電動汽車核心零部件100強	電車人	2024年
最佳支持獎	奇瑞新能源2023生態夥伴大會	2023年
工信部2023第五批「專精特新小巨人」企業	中華人民共和國工業和信息化部	2023年
浙江省省級研發中心	浙江省經濟和信息化廳	2023年

與控股股東的關係

概覽

截至最後實際可行日期，李先生有權行使本公司約48.14%已發行總股本所附帶的投票權，包括(i)其直接持有的本公司約14.40%已發行總股本所附帶的投票權；及(ii)杭州雲慧及杭州理之合計持有的本公司約33.74%已發行總股本所附帶的投票權。杭州雲慧及杭州理之各自均由李先生作為其執行事務合夥人控制。詳情請參閱「歷史、發展及公司架構 – 我們的股權及公司架構」。

緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，李先生將(由其本人及通過杭州雲慧及杭州理之)有權行使本公司約[編纂]%已發行總股本所附帶的投票權。因此，就上市規則而言，李先生、杭州雲慧及杭州理之將於[編纂]後成為我們的控股股東。

獨立於控股股東

經考慮以下因素後，董事認為，我們在[編纂]後能夠獨立於控股股東及其各自緊密聯繫人經營業務。

管理獨立

我們的業務由董事會及高級管理層管理及執行。[編纂]後，我們的董事會由六名董事組成，包括三名執行董事及三名獨立非執行董事。詳情請參閱「董事及高級管理層」。

董事認為，董事會及高級管理層將獨立於我們的控股股東運作，理由如下：

- (i) 我們的日常管理和運營由一支高級管理團隊負責，所有成員均在本公司所處行業擁有豐富經驗，因此將能夠做出符合本集團最佳利益的業務決策；
- (ii) 各董事均知曉其作為董事的受信責任，其中包括其必須為本公司的利益及最佳利益行事，且不得使其作為董事的職責與其個人利益產生衝突。倘本集團與董事及／或其聯繫人之間擬進行的任何交易可能產生利益衝突，有關利益關係的董事應放棄投票，且不計入投票的法定人數；
- (iii) 倘本集團與控股股東或其各自聯繫人之間擬進行的任何交易可能產生利益衝突，有關利益關係的董事應在本公司相關的董事會會議上就此類交易放棄投票，且不計入投票的法定人數；

與控股股東的關係

- (iv) 我們擁有三名在其各自專業領域擁有廣泛經驗的獨立非執行董事，佔董事會成員人數三分之一以上。本公司的若干事宜(包括持續關連交易)必須始終提交獨立非執行董事審閱及批准；及
- (v) 我們已採納一系列公司治理政策及措施，以管理本集團與控股股東之間的利益衝突(如有)，有助於我們的獨立管理。請參閱「企業管治措施」。

運營獨立

我們在業務發展、人員配備、物流、行政、財務、內部審計、信息技術、銷售及市場推廣或公司秘書職能方面均不依賴控股股東及其各緊密聯繫人。我們設有專門負責該等領域的部門，這些部門一直獨立於控股股東及其各自緊密聯繫人運營，且預計將繼續如此運營。此外，我們本身擁有運營及管理相關的人力資源人員編制。

我們可獨立接觸供應商和客戶。我們持有經營及運營主要業務所需的所有相關許可證、證書、設施及知識產權，並且在資本和員工方面擁有足夠的運營能力以獨立運營。

基於上述情況，董事認為我們能夠獨立於控股股東及其各緊密聯繫人運營。

財務獨立

本集團擁有獨立的財務系統，並根據本集團自身的業務需求作出財務決策。本集團的會計及財務職能部門獨立於控股股東。於往績記錄期間，我們主要利用經營及融資活動所得現金為業務運營提供資金。董事確認，於往績記錄期間，除本文件附錄一所載會計師報告附註31所述擔保外，控股股東或其各自的緊密聯繫人均未向本集團提供任何擔保。截至最後實際可行日期，我們並無任何來自控股股東或其各緊密聯繫人的未償還借款或擔保。

經考慮上述情況後，董事確認，[編纂]後我們將不依賴控股股東進行融資，因為我們預計營運資金將主要來自[編纂]所得款項及經營現金流。因此，我們在財務上並不依賴控股股東及其各緊密聯繫人。

控股股東在其他業務中的權益

控股股東確認，截至最後實際可行日期，除本集團的業務外，彼等並未在任何與本集團業務構成或可能構成直接或間接競爭且需要根據上市規則第8.10條進行披露的業務中擁有任何權益。

與控股股東的關係

企業管治措施

董事深知良好的企業管治對於保護股東權益相當重要。我們已實施足夠的企業管治措施，以管理與控股股東的利益衝突及潛在競爭，並保障股東權益，包括：

- (i) 在召開股東會審議控股股東或其任何各自緊密聯繫人擁有重大權益的建議交易時，控股股東將不會就相關決議投票，且不計入投票的法定人數；
- (ii) 本公司已建立內部控制機制以識別關連交易。於[編纂]後，本公司將遵守上市規則中有關關連交易的規定；
- (iii) 獨立非執行董事將至少每年審閱本集團與控股股東之間是否存在任何利益衝突，並提供公正及專業意見以保護股東權益；
- (iv) 我們的控股股東將為獨立非執行董事的年度審查提供所有必要信息；
- (v) 本公司將在年度報告或公告中披露獨立非執行董事審查事項(如有)的決定；
- (vi) 當董事合理要求徵詢獨立專業人士(如獨立財務顧問)的意見時，該等獨立專業人士的委任費用將由本公司承擔；及
- (vii) 我們已委任中國光大融資有限公司作為合規顧問，就遵守適用法律法規以及上市規則(包括與企業管治相關的各項要求)向我們提供建議及指導。

董事認為已上述企業管治措施足以管理本公司與控股股東之間可能存在的任何利益衝突，並在[編纂]後保護少數股東的權益。

董事及高級管理層

董事會

[編纂]後，本公司董事會將由六名董事組成，其中包括三名執行董事及三名獨立非執行董事。本公司董事任期為三年，任期屆滿後可膺選連任。下表載列有關董事的資料：

姓名	年齡	職位	獲委任為董事日期	加入本集團時間	責任	與其他董事及高級管理層的關係
李巍先生	56歲	董事長兼執行董事	2016年9月1日	2016年9月	負責本集團的整體戰略規劃、業務方向及運營	無
盧朝洪先生	45歲	執行董事兼總經理	2016年5月23日	2016年5月	負責本集團的整體日常運營及管理	無
陳曦女士	52歲	執行董事、副總經理兼董事會秘書	2024年11月12日	2016年5月	負責本集團的日常運營及人力資源管理	無
盧英傑先生	64歲	獨立非執行董事	[編纂]	[編纂]	監督董事會及向其提供獨立意見	無
馬鈞先生	55歲	獨立非執行董事	[編纂]	[編纂]	監督董事會及向其提供獨立意見	無
汪洋先生	53歲	獨立非執行董事	[編纂]	[編纂]	監督董事會及向其提供獨立意見	無

董事及高級管理層

執行董事

李巍先生，56歲，董事長兼執行董事，主要負責本集團的整體戰略規劃、業務方向及運營。

李先生在嵌入式軟件及智能硬件行業擁有逾30年經驗。其為研究員級資深工程師。李先生自2016年9月起擔任董事長兼董事，於2026年1月調任為執行董事。其亦擔任浙江雲動智能及安徽雲動智能的執行董事兼總經理。1991年8月至2016年8月，李先生先後任職於中國電子科技集團公司第52研究所(先後擔任工程師及高級工程師)及中電海康集團(擔任副總經理)。李先生亦曾於2014年5月至2016年8月擔任國家級智能車協同創新中心的智能駕駛感知系統團隊首席科學家。

李先生於1991年7月取得杭州電子科技大學(前稱杭州電子工業學院)電子精密機械學士學位，並於2013年9月取得浙江大學高級工商管理碩士(EMBA)學位。李先生曾擔任全國汽車標準化技術委員會智能網聯汽車分技術委員會第一屆委員。其於2025年1月獲中共杭州市委人才辦及杭州市人力資源和社會保障局頒發杭州市C類人才稱號(省級領軍人才)。李先生現任中國多個省份科技廳的科技專家，負責網聯汽車相關技術項目的評估及制定技術政策。

盧朝洪先生，45歲，本公司執行董事兼總經理，主要負責本集團的整體日常運營及管理。

盧先生於汽車智能解決方案行業擁有逾20年經驗。其為高級工程師。盧先生自2016年5月起擔任本公司董事兼總經理，並於2026年1月調任為執行董事。其亦擔任安徽雲動智能的監事。加入本集團前，盧先生於2011年9月至2016年5月擔任中電海康集團有限公司智能汽車事業部總經理，負責智能汽車架構的戰略可行性研究及論證。在此之前，其於萬向電動汽車有限公司汽車電子開發部擔任主管，負責電動汽車車載信息系統及軟件平台的開發。

盧先生於2002年6月取得武漢大學機械設計、製造及自動化專業學士學位，並於2005年7月取得中國科學院研究生院(現稱中國科學院大學)模式識別與智能系統碩士學位。

董事及高級管理層

陳曦女士，52歲，本公司執行董事、副總經理兼董事會秘書，主要負責本集團的日常運營及人力資源管理。

陳女士於2016年5月加入本集團，自此一直擔任人力資源部主管。其亦自2024年1月起擔任本公司副總經理兼董事會秘書。陳女士於2024年11月獲委任為董事，並於2026年1月調任為執行董事。其亦擔任浙江雲動智能的監事。

加入本集團前，陳女士於2011年8月至2016年4月在中電海康集團有限公司擔任人力資源業務合作夥伴。此前，其於2001年10月至2007年7月在杭州水處理技術研究開發中心有限公司擔任辦公室主任。1999年4月至2000年4月，陳女士擔任杭州香格里拉飯店總經理秘書；1998年1月至1999年3月，於賽諾菲(杭州)製藥有限公司任職；1996年11月至1997年7月，擔任液化空氣(杭州)有限公司項目部秘書。

陳女士於1996年6月畢業於浙江農業大學(現已併入浙江大學)，主修外貿英語專業，取得大專學歷。其於2005年6月通過夜校課程取得浙江大學英語專業專升本證書。陳女士於2011年6月取得上海社會科學院馬克思主義哲學碩士學位。

獨立非執行董事

盧英傑先生，64歲，為獨立非執行董事，主要負責監督並向董事會提供獨立意見。

盧先生曾於2003年至2016年任職新華三技術有限公司(前稱杭州華三通信技術有限公司)，擔任副總裁兼首席財務官，期間於2014年5月至2015年8月同時擔任HP Inc.(紐約證券交易所上市公司，股份代號：HPQ)的中國區副總裁兼首席財務官。盧先生隨後於2016年8月起擔任新華三集團的首席財務官兼聯席總裁，隨後自2021年12月起擔任網易雲音樂股份有限公司(聯交所上市公司，股份代號：9899)的獨立非執行董事及審核委員會主席。

董事及高級管理層

盧先生於1986年7月獲得香港樹仁學院工商管理文憑，並於1991年5月取得Oklahoma City University工商管理碩士學位。盧先生於1995年2月取得伊利諾伊大學之註冊會計師證書，並於1995年10月成為香港註冊會計師。其為美國註冊會計師協會會員，並為香港會計師公會資深會員。其於2021年至2023年擔任浙江省香港商會執行副會長，並於2024年至2027年獲重慶市人民政府港澳事務辦公室委任為重慶市港澳專業諮詢顧問。

馬鈞先生，55歲，為獨立非執行董事，主要負責監督並向董事會提供獨立意見。

馬先生於2005年至2016年擔任同濟大學汽車學院副院長。馬先生自2023年8月、2023年5月及2024年11月起分別擔任上海海立(集團)股份有限公司(上海證券交易所上市公司，股份代號：600619)、科博達技術股份有限公司(上海證券交易所上市公司，股份代號：603786)及興三星雲科技股份有限公司(新三板上市公司，股份代號：874523)的獨立董事。

馬先生於1998年6月獲得德國達姆施塔特工業大學工程學碩士學位。其於2009年11月進一步獲得同濟大學工程學博士學位。

汪洋先生，53歲，為獨立非執行董事，主要負責監督並向董事會提供獨立意見。

汪先生自2025年2月起擔任明康匯生態農業集團有限公司聯席總裁。其自2019年11月起亦擔任海亮集團有限公司海亮明德院院長助理。此前，其自2012年5月起擔任海亮集團有限公司人力資源總監。在此之前，汪先生自2004年5月起先後擔任萬向集團公司財務部副總裁及人力資源總監。

汪先生於1994年6月獲得上海財經大學公共財政學士學位，並於2004年3月獲得浙江大學工商管理碩士學位。

董事及高級管理層

高級管理層

本公司高級管理層負責本公司業務的日常管理。下表載列有關本公司高級管理層成員的資料。

姓名	年齡	職位	獲委任為 高級管理層日期	加入本集團時間	責任	與其他董事及高級 管理層的關係
盧朝洪先生	45歲	執行董事兼總經理	2016年5月23日	2016年5月	負責本集團的 整體日常運營及管理	無
陳曦女士	52歲	執行董事、副總經理兼董事會秘書	2024年1月30日	2016年5月	負責本集團的日常運營及 人力資源管理	無
全劍敏先生	43歲	副總經理兼研發 主管	2016年8月1日	2016年8月	負責本集團的 技術研發	無
徐旭女士	48歲	副總經理兼供應鏈 管理主管	2016年8月1日	2016年8月	負責本集團的 供應鏈管理	無
孫毛兵先生	44歲	副總經理兼市場營 銷主管	2021年1月31日	2021年1月	負責本集團的市場營銷及 銷售	無
陳軼凡女士	38歲	財務負責人	2022年3月25日	2022年3月	負責本集團的整體 財務管理及會計事務	無

盧朝洪先生為本公司執行董事兼總經理。有關其履歷詳情，請參閱「-董事會」一節。

陳曦女士為本公司執行董事、副總經理兼董事會秘書。有關其履歷詳情，請參閱「-董事會」一節。

董事及高級管理層

全劍敏先生，43歲，副總經理兼研發主管，主要負責本集團的技術研發。

全先生於2016年8月加入本集團擔任研發部主管，自2024年1月起擔任本公司副總經理。加入本集團前，其於2007年7月至2014年5月在中國電子科技集團公司第52研究所任職。

全先生於2005年7月取得瀋陽大學材料成型及控制工程學士學位，於2007年7月取得浙江大學控制科學與工程碩士學位。

徐旭女士，48歲，副總經理兼供應鏈管理主管，主要負責本集團的供應鏈管理。

徐女士於2016年8月加入本集團擔任供應鏈管理主管，自2024年1月起擔任本公司副總經理。加入本集團前，其於2014年5月至2016年3月在中電海康集團有限公司擔任汽車事業部供應鏈經理，負責技術工作。2007年7月至2014年3月，其擔任寧波均勝科技有限公司(前稱浙江博聲電子有限公司，為寧波均勝電子股份有限公司(於聯交所(股份代號：0699)及上海證券交易所(股份代號：600699)上市的公司)的全資子公司)的運營總監。1999年7月至2007年6月，其擔任寧波波導股份有限公司(於上海證券交易所上市的公司，股份代號：600130)的採購經理。

徐女士於1999年7月取得武漢科技大學工業電氣自動化學士學位，並於2004年6月完成浙江大學通信與信息系統在職研究生課程。其於2024年5月獲浙江省機械工業聯合會評定為機電製造(系統集成)高級工程師。

孫毛兵先生，44歲，副總經理兼市場營銷主管，主要負責本集團的市場營銷及銷售。

孫先生於2021年1月加入本集團擔任營銷主管，自2024年1月起擔任本公司副總經理。加入本集團前，其於2017年4月至2021年1月擔任華夏幸福基業股份有限公司(於上海證券交易所上市的公司，股份代號：600340)南京區新能源汽車產業招商總經理。此前，其於2014年11月至2017年3月擔任北汽藍穀新能源科技股份有限公司(於上海證券交易所上市的公司，股份代號：600733)常州工廠採購部主管。2002年7月至2014年8月，其先後擔任奇瑞汽車股份有限公司(於聯交所上市的公司，股份代號：9973)採購質量科主管、經理及採購部部長。

董事及高級管理層

孫先生於2002年7月取得合肥工業大學機械電子工程學士學位。

陳軼凡女士，38歲，本公司財務負責人，主要負責本集團的整體財務管理及會計事務。

陳女士於2022年3月加入本集團，自此一直擔任本公司財務負責人。加入本集團前，其於2020年12月至2022年3月在浙江清沄智能系統有限公司任職。再早前，其於2019年8月至2020年11月在杭州啟迪協信鼎匯科技有限公司(前稱杭州恒生鼎匯科技有限公司)任職，於2009年9月至2016年11月於江蘇蘇鋼集團有限公司財務部任職。

陳女士於2009年9月取得成都錦城學院(前稱四川大學錦城學院)會計學學士學位，並於2009年9月取得四川大學管理學學士學位。陳女士於2015年9月獲杭州市人力資源和社會保障局授予中級會計師資格。

聯席公司秘書

蘇思懿女士為本公司董事長助理兼聯席公司秘書。

蘇女士於2022年4月加入本集團，並自那時起擔任董事長助理。加入本集團前，其於2019年6月至2022年3月擔任浙江創然智能科技集團有限公司的項目經理。

蘇女士於2019年6月獲得浙江樹人大學的計算機科學與技術學士學位。

關樂欣女士為本公司之聯席公司秘書。關女士現任達盟香港有限公司之公司秘書服務部高級經理，負責為客戶提供公司秘書及合規服務，於公司秘書領域擁有逾三十年經驗。關女士為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員。彼持有英國布萊佛德大學工商管理學士學位。

監事會

根據我們於2026年1月15日召開的股東特別大會，我們的股東已批准一項決議案，即本公司自[編纂]起將不再設立監事會，其原有職權將由審核委員會行使。因此，我們現任監事及監事會的任期將於[編纂]前立即終止。我們的中國法律顧問已確認，上述安排符合相關中國法律法規。

董事及高級管理層

董事會委員會

董事會向不同的董事會委員會轉授若干責任。根據相關中國法律法規、細則及上市規則，我們[已]成立審核委員會、提名委員會、薪酬與考核委員會及戰略與ESG委員會。

審核委員會

我們[已]根據上市規則第3.21條及上市規則附錄C1所載《企業管治守則》成立訂有書面職權範圍的審核委員會。審核委員會的主要職責為審閱及監督本集團的財務匯報程序及內部監控系統、審閱及批准關連交易，並向董事會提供意見及建議。審核委員會由[三]名成員組成，即盧英傑先生、汪洋先生及馬鈞先生，由盧英傑先生擔任審核委員會主席。

提名委員會

我們[已]根據上市規則附錄C1所載《企業管治守則》成立提名委員會並制定其書面職權範圍。提名委員會的主要職責為就董事的委任及董事會繼任安排的管理向董事會提出建議，以及評估董事會多元化政策。提名委員會由三名成員組成，即馬鈞先生、汪洋先生及陳曦女士，由馬鈞先生擔任提名委員會主席。

薪酬與考核委員會

我們[已]根據上市規則第3.25條及上市規則附錄C1所載《企業管治守則》成立訂有書面職權範圍的薪酬與考核委員會。薪酬與考核委員會的主要職責為就應付董事及其他高級管理人員的薪酬待遇、花紅及其他補償條款進行審閱及向董事會提供建議。薪酬與考核委員會由三名成員組成，即汪洋先生、盧英傑先生及盧朝洪先生，由汪洋先生擔任薪酬與考核委員會主席。

戰略與ESG委員會

我們[已]成立戰略與ESG委員會，並制定書面職權範圍。戰略與ESG委員會的主要職責為就[本公司的長期戰略發展計劃、重大投資、可持續發展及ESG相關政策]向董事會提出建議。戰略與ESG委員會由三名成員組成，即李巍先生、馬鈞先生及盧英傑先生，由李巍先生擔任戰略與ESG委員會主席。

董事及高級管理層

董事的確認

上市規則第8.10條

各董事確認，於最後實際可行日期，其並無於與本公司業務構成競爭或可能構成競爭(不論直接或間接)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。

上市規則第3.09D條

各董事確認，其(i)已於2026年1月10日取得上市規則第3.09D條所述的法律意見；及(ii)明白其作為[編纂]董事根據上市規則所應負的責任。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事已確認：(i)其就上市規則第3.13(1)至(8)條所述各項因素而言屬獨立人士；(ii)截至最後實際可行日期，其過去或現在並無於本公司或其子公司的業務中擁有財務或其他權益，亦無與本公司任何核心關連人士(定義見上市規則)有任何關連關係；及(iii)於其獲委任時並無其他可能影響其獨立性的因素。

董事會多元化

本公司已採納董事會多元化政策，當中載列實現董事會多元化的方針。本公司認同並深信董事會多元化的裨益，認為在董事會層面不斷增加多元化(包括性別多元化)是維持本公司競爭優勢及提高我們從最廣泛的可用人才庫中吸引、留聘及激勵員工的能力的關鍵。根據董事會多元化政策，在審核及評估擔任本公司董事的合適人選時，提名委員會將考慮多個方面，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、專業資格、技能、知識以及行業及地區經驗。具體而言，本公司董事會目前有一名女性董事，將繼續致力提高董事會的性別多元化。我們的董事擁有均衡的知識及技能，而我們亦已採取並將繼續採取措施，在本公司所有層面(包括但不限於董事會及管理層層面)促進性別多元化。本公司董事認為，本公司董事會符合董事會多元化政策。根據董事會多元化政策，提名委員會將不時檢討董事會多元化政策、制定及檢討實施該政策的可計量目標，並監察達致該等可計量目標的進度，以確保該政策持續行之有效。本公司將於其年度企業管治報告內(i)披露每位董事的履歷詳情及(ii)匯報董事會多元化政策的實施情況(包括我們是否已實現董事會多元化)。

董事及高級管理層

薪酬

我們向身為本公司僱員的董事及高級管理層成員提供薪金、津貼、花紅及實物福利形式的酬金。我們的獨立非執行董事根據其職責(包括擔任董事會委員會成員或主席)收取酬金。

截至2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月，向我們董事支付的薪酬總額(包括董事袍金、薪金、津貼及實物福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付開支)分別約為人民幣2.1百萬元、人民幣2.1百萬元及人民幣1.3百萬元。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註8。根據本文件日期的現行安排，估計截至2026年12月31日止年度應付董事的薪酬總額(包括董事袍金、薪金及其他福利、績效花紅、退休福利計劃供款及以權益結算的股份支付開支)約為人民幣2.0百萬元。

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，本集團的五名最高薪酬人士分別包括兩名、兩名及一名董事，其薪酬已計入上文所載我們向相關董事支付的薪酬總額。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，向其餘三名、三名及四名非本公司董事的最高薪酬人士支付的薪酬總額(包括董事袍金、薪金、津貼及實物福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付開支)分別為人民幣2.1百萬元、人民幣2.4百萬元及人民幣2.1百萬元。

於往績記錄期間，本公司概無向董事或本公司五名最高薪酬人士支付或應付任何薪酬，作為招攬加入或加入本公司時的獎勵，或作為往績記錄期間離職的補償。該期間概無董事放棄任何酬金。

除上文披露者外，於往績記錄期間，本公司或其任何子公司概無向董事或本集團五名最高薪酬人士支付或應付任何其他款項。

董事及高級管理層

合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條委任中國光大融資有限公司為合規顧問。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在以下情況下向我們提供意見：

- (a) 刊發任何受規管的公告、通函或財務報告之前；
- (b) 擬進行根據上市規則可能構成須予公佈交易或關連交易的交易(包括發行股份、銷售庫存股份轉讓及回購股份)；
- (c) 我們擬以不同於本文件詳述的方式運用[編纂][編纂]，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) 聯交所根據上市規則第13.10條就[編纂]及[編纂]或任何其他事宜向我們作出查詢。

合規顧問的任期將由[編纂]起，預期至我們遵照上市規則第13.46條就我們在[編纂]起計首個完整財政年度的財務業績結算日止，有關委任可經雙方同意延長。

股 本

股本

緊接[編纂]前

截至最後實際可行日期，本公司的註冊資本為人民幣50,000,000元，包括50,000,000每股面值人民幣1.00元的未上市股份。

於[編纂]完成後

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使，本公司股本將如下：

股份說明	股份數目	佔已發行 股本總額 概約百分比
未上市股份	[編纂]	[編纂]
將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]	[編纂]
總計	[編纂]	100.00 %

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]獲悉數行使，本公司股本將如下：

股份說明	股份數目	佔已發行 股本總額 概約百分比
未上市股份	[編纂]	[編纂]
將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]	[編纂]
總計	[編纂]	100.00 %

地位

未上市股份及H股均為本公司股本中的普通股。未上市股份及H股根據組織章程細則被視為一類股份，在所有其他方面均享有同等地位，特別是在本文件日期後宣派、派付或作出的所有股息或分派方面享有同等地位。我們可以港元或人民幣派付有關股份的股息。除現金外，股息亦可以股份形式分派。

股 本

除若干合格的中國境內機構投資者、滬港通及深港通下的合格中國投資者及根據相關中國法律法規或經任何主管部門批准有權持有H股的其他人士外，中國的法人或自然人一般不得認購或買賣H股。

未上市股份轉換為H股

我們的未上市股份持有人(如有)可將其股份轉換為H股，前提是該轉換已通過任何必要的內部審批程序，符合國務院證券監督管理機構的規定以及境外證券交易所的規定、要求及程序，並已完成向中國證監會的備案程序。該等轉換後的股份於聯交所[編纂]亦需獲得聯交所批准。

根據中國證監會於2019年11月14日發佈實施並於2023年8月10日修訂的《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》(「《全流通業務指引》」)及《境外上市試行辦法》，H股公司境內未上市股份(包括境內股東在境外上市前持有的境內未上市股份、境外上市後在中國境內增發的境內未上市股份及境外股東持有的未上市股份)向中國證監會申請備案後，可以在聯交所上市交易。《全流通業務指引》僅適用於在聯交所上市的境內公司，不適用於在中國境內及聯交所雙重上市的公司。

根據本節所披露未上市股份轉換為H股的程序，我們可以在任何建議轉換前，將未上市股份申請作為H股於聯交所[編纂]，以確保於向聯交所發出通知並交付股份以登記在[編纂]後，轉換程序能夠迅速完成。由於我們於聯交所[編纂]後的任何[編纂][編纂]通常被聯交所視為純粹的行政事項，因此我們[編纂]於香港[編纂]時，聯交所不會要求我們事先提出[編纂]申請。

將經轉換股份在聯交所[編纂]及[編纂]毋須經類別股東作出表決。於我們[編纂]後將經轉換股份在聯交所[編纂]的申請，須以公告方式事先通知股東及公眾有關擬進行轉換。

股 本

[編纂]

股份轉讓限制

根據《中國公司法》，我們於[編纂]前發行的股份於[編纂]起計12個月內不得轉讓。

董事及高級管理人員在任職期間每年轉讓的股份不得超過其各自所持有本公司股份總數的25%。上述人士在離任本公司董事及高級管理人員後六個月內不得轉讓其持有的股份。組織章程細則可以對本公司董事及高級管理人員轉讓所持股份作出其他限制性規定。

非境外證券交易所上市股份的限制

根據《全流通業務指引》，未上市股份的股東應按照中國證監會的相關業務規則辦理股份轉讓登記，按照香港股市的相關規定妥為辦理股份登記及股票上市手續，並根據法律法規進行信息披露。H股上市公司須於上市後15個營業日內向中國證券登記結算有限責任公司辦理登記其未在任何境外證券交易所上市的股份，並向中國證監會報送關於其未上市股份集中登記存管以及[編纂]情況的書面報告。

須召開股東會的情況

有關須召開股東會的情況詳情，請參閱本文件「附錄三－組織章程細則概要」一節所概述的組織章程細則。

主要股東

主要股東

據我們的董事所知，緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]並無獲行使)，下列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，或直接或間接持有附帶權利可在任何情況下於本公司股東會上投票的任何類別股本面值的10%或以上權益：

名稱	權益性質	股份說明	股份數目 ⁽¹⁾	緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使)	
				於我們的 未上市 股份／H股的 概約持股 百分比	於本公司 已發行股本 總額的 概約持股 百分比
李先生 ⁽²⁾	實益權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
	於受控法團的 權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
杭州雲慧	實益權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
寧波梅山保稅港區德澤致恒投資管理合夥企業(有限合夥) ⁽³⁾	實益權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
張林 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
任晨霞 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
盧朝洪	實益權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
張元園	實益權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
浙江余杭轉型升級產業 投資有限公司 ⁽⁴⁾	實益權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
杭州余杭產業投資發展 有限公司 ⁽⁴⁾	於受控法團的 權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%
杭州余杭國有資本投資 運營集團有限公司 ⁽⁴⁾	於受控法團的 權益	[編纂]	[編纂](L)	[編纂]%	[編纂]%

主要股東

附註：

- (1) 字母「L」指該人士於股份的好倉。
- (2) 李先生被視為於以下各項中擁有權益：(i)其直接持有的7,197,559股股份，(ii)李先生作為執行事務合夥人控制的杭州雲慧持有的13,709,635股股份，及(iii)李先生作為執行事務合夥人控制的杭州理之持有的3,158,152股股份。
- (3) 寧波梅山保稅港區德澤致恒投資管理合夥企業(有限合夥)(「**德澤致恒**」)的合夥權益，由張林作為普通合夥人持有其1.0%，任晨霞作為有限合夥人持有其99.0%。因此，根據證券及期貨條例，張林及任晨霞各自均被視為對德澤致恒所持的全部股份中擁有權益。
- (4) 浙江余杭轉型升級產業投資有限公司由杭州余杭產業投資發展有限公司全資擁有，後者又由杭州余杭國有資本投資運營集團有限公司全資擁有，該公司最終由杭州市余杭區財政局控制。

除上文及「附錄四 – 法定及一般資料–C.有關我們董事及主要股東的進一步資料」一節所披露者外，董事並不知悉任何其他人士將在緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]並無獲行使)，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分部的條文須作出披露的權益及／或淡倉，或直接或間接持有附帶權利可在任何情況下於本公司或本集團任何成員公司股東會上投票的任何類別股本面值的10%或以上權益。

財務資料

閣下應結合本文件附錄一會計師報告所載的我們的綜合財務資料及相關附註，閱讀以下關於我們財務狀況及經營業績的討論與分析。我們的綜合財務資料為根據國際財務報告準則會計準則編製。

以下討論及分析包含前瞻性陳述，該等陳述反映了我們目前對未來事件及財務表現的看法。該等陳述基於我們的假設及分析，並結合了我們對歷史趨勢、當前狀況及預期未來發展的經驗及洞察，以及我們認為在特定情況下屬適當的其他因素。然而，實際結果及發展是否符合我們的預期及預測，取決於許多風險及不確定性。於評估我們的業務時，閣下應審慎考慮本文件提供的資料，包括但不限於「風險因素」及「業務」章節。

概覽

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國車載智能網聯解決方案行業的領先國產供應商。隨著汽車產業加速向更智能、更安全、更加互聯的汽車方向發展，我們認為我們始終站在該變革的最前沿，通過創新解決方案滿足智能網聯汽車日益增長的需求。我們的解決方案對汽車行業向軟件定義汽車的轉型至關重要，而該趨勢正推動著4G、5G、衛星通信等先進通信技術的需求增長，同時車聯網技術的應用亦日益普及。

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國第三大國產車載通信解決方案供應商(市場份額：7.0%)，按截至2024年12月31日止年度4G車載聯網控制單元出貨量計，我們的4G車載通信解決方案在所有國產供應商中位居市場首位(市場份額：7.8%)。我們在緊急呼叫解決方案領域也具有競爭優勢，按截至2024年12月31日止年度的緊急呼叫終端出貨量計，我們是第三大國產供應商(市場份額：1.0%)。憑藉我們2024年的市場增長，按截至2025年9月30日止九個月的緊急呼叫出貨量計，我們在所有國產供應商中排名第二(市場份額：1.4%)。此外，憑藉我們在車載通信解決方案領域的整體優勢，我們加快了5G車載通信解決方案的開發，截至2025年9月30日止九個月，出貨量達約2.73萬台。我們還積極推動智能汽車製造的國產化，根據弗若斯特沙利文報告，我們已確立了國內最大的車載通信解決方案供應商之一的地位，該等解決方案以配備國產芯片的通信模組為特色。

截至2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年9月30日止九個月，我們的各種解決方案、緊急呼叫解決方案以及傳感及域控解決方案的出貨量分別達約84.86萬件、150.40萬件及129.34萬件。根據弗若斯特沙利文報告，我們已成功與2024年中國前十大整車廠中的六家以及中國前三大國產汽車品牌中的兩家建立合作夥伴關係。

於往績記錄期間，我們亦保持穩定的毛利盈利能力。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們的毛利率分別為23.5%、27.4%及24.6%。

財務資料

編製基準

過往財務資料乃根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的所有適用國際財務報告準則會計準則編製。過往財務資料編製所用計量基準為歷史成本法，惟金融資產按會計政策中所述按公允價值列示除外。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告的附註1。

影響我們經營業績的主要因素

於往績記錄期間及未來，諸多外部及內部因素已經並預計將繼續影響我們的財務表現。主要考慮因素如下。

一般行業因素

我們業務的成功受到汽車及技術領域幾大行業趨勢的影響，尤其是與智能汽車系統相關的趨勢。影響我們業績的主要因素包括：

宏觀經濟狀況

國內外經濟波動對消費支出、汽車生產以及對我們產品的整體需求產生重大影響。全球主要市場，尤其是汽車或技術領域的下滑，可能導致消費者及企業對新技術(包括構成我們業務核心的智能汽車系統)的投資減少。市場信心的該等轉變可能導致對先進汽車解決方案的需求下降。

此外，全球供應鏈中斷、通脹壓力及利率波動會進一步加劇該等挑戰。例如，供應鏈中斷可能導致關鍵部件(如汽車級芯片)的採購延遲，而通脹則可能增加原材料成本。利率變化會影響消費者及企業的融資成本，從而可能導致購買力下降或創新投資減少。該等宏觀經濟因素共同影響著我們的材料成本、生產計劃及定價策略，直接關係到我們的盈利能力及長期增長前景。

汽車行業亦受到更廣泛的地緣政治及經濟因素的影響，如全球貿易政策、關稅及政治運動。貿易限制及進出口關稅，尤其是在主要市場，可能會影響成本結構及供應鏈動態。這對於擁有國際供應鏈或在多個地區運營的公司尤為重要。地緣政治緊張局勢及政治轉變，如貿易爭端或制裁，亦可能影響市場准入、定價策略及材料流動，所有這些皆可能產生重大的財務影響。此外，隨著全球經濟政策的發展，汽車行業的企業必須保持敏捷，以應對該等挑戰並利用新興機遇。

財務資料

政府法規及政策

汽車行業處於高度監管的环境中，眾多政策影響著汽車製造、安全標準及排放要求。日益嚴格的環保政策令人們更加關注碳排放及可持續性，尤其是對內燃機驅動的車輛產生影響。該等法規正推動著向電動汽車(「**電動汽車**」)及混合動力系統的轉變，從而引發對電動汽車相關部件及智能汽車系統需求的激增。隨著全球各國政府收緊排放標準，汽車製造商愈發轉向更智能、更可持續的技術，以遵守該等法規。

與此同時，安全標準亦在不斷發展，政府新出台的法規正在塑造E-call解決方案的發展方向。該等標準直接影響著汽車產品的設計及技術，確保車輛符合最新的安全要求。該等標準的實施為我們提供了重大機遇，令我們能夠提供滿足國內外市場監管要求的解決方案。

此外，許多政府提供激勵措施及補貼，以鼓勵採用電動汽車及可再生能源技術。該等財政激勵措施，包括減稅及補助，對於支持智能汽車系統的發展至關重要，如車聯網(「**V2X**」)通信、智能座艙解決方案及增強車載連接技術。該等政策有助於加快向更加互聯及可持續的汽車生態系統的轉變，為創新及擴張創造新的機會。

我們順勢而為、適應不斷演變的政府政策以及利用尖端技術的能力，對於推動未來增長及保持市場競爭力至關重要。

公司特定因素

雖然總體行業趨勢發揮著重要作用，但我們的業績主要受幾項公司特定因素的影響，該等因素關乎我們的競爭力及推動增長的能力。我們於下文概述該等對我們的業務表現實屬重要的公司特定因素。

技術創新與發展

技術創新及發展在推動我們的收入增長及提升我們的財務表現方面發揮著關鍵作用。在過往期間，我們持續投資於研發，以增強我們的技術能力，特別是在智能座艙解決方案、汽車互聯及自動駕駛技術等領域。這種對研發的專注已轉化為更豐富的產品組合，進而帶來了多項定點合作及客戶需求的增加。

財務資料

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月期間，我們的研發費用分別為人民幣30.2百萬元、人民幣32.5百萬元、人民幣22.7百萬元及人民幣23.4百萬元，分別佔我們各年度／期間總收入的14.7%、8.2%、8.8%及7.8%。我們整合汽車開放系統架構框架及利用模塊化開發的能力增強了我們的靈活性，令我們能夠快速調整解決方案以適應不同的整車廠規格。該技術能力不僅幫助我們贏得更多的定點，亦令我們能夠以具有競爭力的成本提供高度定製化的解決方案，確保產品既技術先進又具成本效益。

在盈利能力方面，毛利率從2023年的23.5%提升至2024年的27.4%。這得益於更有效的成本控制，尤其是在生產及採購方面，以及我們的5G產品日益得到採用以及配備我們緊急呼叫解決方案的車輛出口，該等產品因其先進技術而獲得更高的利潤率。毛利率的提升及收入的穩步增長直接推動了營業利潤的增長，營業利潤從2023年的人民幣3.0百萬元增至2024年的人民幣55.5百萬元。

客戶獲取與留存

我們吸引新客戶並與現有客戶保持牢固關係的能力，對於我們持續取得成功至關重要。在競爭激烈的汽車行業中，客戶獲取的時間線可能漫長且複雜，我們的方法專注於解決整車廠面臨的、他們無法自行解決的具體難題。結合我們提供更短交付時間的能力，我們成為整車廠尋求高質量、可靠解決方案以滿足其獨特需求的值得信賴的合作夥伴。與許多提供通用解決方案的競爭對手不同，我們專注於提供定製解決方案，該等方案為根據每個整車廠的個性化要求量身定製。我們的主要重點是解決整車廠在開發及集成汽車系統時面臨的問題，特別是在標準產品無法滿足其需要的領域。該方法幫助我們樹立了可靠且靈活合作夥伴的聲譽，尤其在速度及精確性至關重要的情境中。

我們以客戶為中心的理念旨在培養長期的合作夥伴關係。我們優先考慮為整車廠合作夥伴提供高度定製化的解決方案，並在整個產品生命週期中與他們保持互動，從最初的概念設計到量產。該協作式迭代流程確保我們能夠與整車廠客戶不斷變化的需求保持一致，從而隨著他們的規格及要求的變化而迅速調整。

通過在整個開發過程中與整車廠緊密合作，並始終滿足他們的特定需求，我們不僅吸引了新客戶，亦留住了現有客戶，從而實現回頭客業務及持續增長。該策略幫助我們繼續擴大市場佔有率，並與行業內的關鍵參與者保持牢固且持續的關係。

財務資料

成本控制與經營效率

成本控制是影響我們盈利能力及在汽車市場保持競爭力的關鍵因素。隨著我們擴大業務規模以滿足對智能汽車解決方案日益增長的需求，高效管理原材料成本、製造流程及運營工作流程變得愈發重要。

我們成本控制策略的一個重要方面是優化供應鏈。我們已與主要供應商建立長期合作關係，這令我們能夠利用規模經濟並降低採購成本。此外，對關鍵部件(如汽車級芯片、微控制器及傳感器)進行戰略採購，有助於減少我們對單一供應商的依賴，並降低價格波動的風險。該方法令我們能夠在保持價格競爭力的同時，確保生產所需的高質量、可靠材料的供應。

我們在製造執行系統的投資進一步支持成本控制工作。該等系統令我們能夠最大限度地減少浪費及缺陷，從而提高效率及產品質量。該等努力，結合持續的流程改進，確保我們在保持高性能及可靠性的同時，繼續提供具成本效益的解決方案。

展望未來，我們預計我們持續關注的經營效率及成本控制將繼續推動盈利能力的提升。我們業務的成功擴展，加上高效的供應鏈管理及生產流程，令我們能夠在不影響質量或不成比例增加成本的情況下，很好地滿足對智能車輛解決方案日益增長的需求。再者，我們致力於通過外協製造合作夥伴關係保持生產靈活性，確保我們能夠適應高峰需求期，並繼續滿足整車廠客戶不斷變化的需求。

重大會計政策及估計

我們的一些會計政策要求我們對各種會計項目進行估計、假設及複雜的判斷。該等估計、假設及判斷對我們的財務狀況及經營業績有重大影響。我們根據以往經驗、行業慣例及對未來事件的預期，不斷評估該等估計及假設。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告的附註2及3。

重大會計政策

客戶合同收入

當貨品或服務的控制權轉移至客戶時，我們按預期有權獲得的承諾對價金額確認收入，但不包括代第三方收取的款項，如增值稅或其他銷售稅。

財務資料

- **產品銷售**

來自汽車部件(如車載聯網控制單元及域控制器)銷售的收入，在我們將產品控制權轉移至客戶後，一般在客戶驗收貨品時確認。這符合國際財務報告準則第15號中關於規範客戶合同收入確認的規定。

- **提供服務**

我們為客戶提供與軟硬件開發相關的研發服務。當約定的交付成果交至客戶，即符合國際財務報告準則第15號收入確認標準時，此類服務產生的收入即予以確認。

租賃資產

於合同訂立之初，我們會評估合同是否屬於或包含租賃。如果合同授予於一段期間控制已識別資產使用的權利，以換取對價，則該合同被視為租賃。當我們同時擁有以下兩項權利時，即被認為具有控制權：有權指導已識別資產的使用方式；有權從該使用中獲取實質上所有經濟利益。

作為承租人，我們於租賃開始時確認使用權資產及租賃負債，除非租賃期限為12個月或更短，或租賃為低價值物品，如辦公傢俱或筆記本電腦。對於低價值物品的租賃，若未資本化，則相關的租賃付款將在租期內按系統性方法計入損益。

對於資本化的租賃，我們最初按租期內應支付的租賃付款的現值計量租賃負債，使用租賃中隱含的利率進行貼現，或者如果該利率不易確定，則使用相關的增量借款利率。

使用權資產最初按成本確認，該成本包括租賃負債的初始金額、於租賃開始日或之前支付的任何租賃付款、初始直接成本以及估計拆除或移除相關資產或恢復相關資產或其所在地點的任何成本，扣除已收取的任何租賃優惠。隨後，使用權資產按成本減去累計折舊及減值損失列報。

當未來租賃付款因指數或利率變動而發生變化，我們對預期將根據殘值擔保應付的估計數額發生變化，或者我們對我們是否會行使購買、延長或終止選擇權的評估發生變化時，租賃負債將重新計量。如果使用權資產的賬面值已減至零，則應對使用權資產的賬面值進行相應調整，或將其計入損益。

可退還租賃按金與使用權資產分開記賬。名義價值超出按金初始公允價值的任何部分作為額外租賃付款處理，並計入使用權資產的成本。

財務資料

存貨

我們按成本與可變現淨值中的較低者計量存貨。成本採用加權平均成本法計算，包括所有採購成本、轉換成本以及將存貨運至當前地點並使其達到當前狀態所產生的其他成本。

可變現淨值是指在日常經營活動中，存貨的預估售價減去估計完工成本及銷售所需成本後的金額。

當存貨被出售時，該等存貨的賬面值在確認相關收入的期間確認為銷售成本。任何存貨撇減的撥回金額確認為存貨減少額，並於撥回發生期間確認為開支。

信用損失與資產減值

我們對以攤銷成本計量的金融資產(包括現金及現金等價物、受限制銀行存款貿易及其他應收款項、合約資產及按公允價值計入其他全面收益的非權益投資(重分類))確認預期信用損失(「**預期信用損失**」)損失撥備。預期信用損失為經計及合同金額與預期金額之間預期現金短缺的現值，基於概率加權法估算。

我們對報告日信用風險較低或自初始確認以來信用風險未顯著增加的金融工具採用12個月期預期信用損失模型。對於貿易應收款項及合約資產，我們採用存在期預期信用損失模型，該模型計及金融工具整個預期存在期內的違約風險。

我們於各報告日期評估金融資產是否出現信用減值。當發生債務人重大財務困難或違約等事件，從而影響金融資產的估計未來現金流量時，該金融資產被視為發生信用減值。如果收回金融資產的可能性極小，則該金融資產的賬面值將被全額撇銷。

於各報告日期，我們會檢討非金融資產(存貨及遞延稅項資產除外)的賬面值，以評估是否存在任何減值跡象。若存在減值跡象，則會對該資產的可收回金額進行估算。為進行減值測試，資產將劃分為在持續使用中產生現金流入的最小資產組別，該組別的現金流入基本獨立於其他資產或現金產生單位(「**現金產生單位**」)的現金流入。減值損失首先分配至商譽，其後按比例分配至現金產生單位內的其他資產。商譽的減值損失不得撥回。對於其他資產的減值損失，僅在撥回減值損失後資產賬面值不超過假若未曾確認減值損失時原應確定的賬面值(扣除折舊或攤銷後)的前提下，方可撥回減值損失。

財務資料

贖回負債

某些投資者已獲授權利，在發生某些並非完全受我們控制的特定事件時，可要求我們贖回其實繳資本以換取現金。當合同包含有義務以現金或其他金融資產購買我們的權益工具時，我們會將其確認為金融負債。該負債最初按贖回金額的現值確認，該現值指在贖回時預計支付予投資者的最高金額。

初始確認後，我們按攤銷成本計量贖回負債。賬面值的任何變動均計入損益。贖回負債根據投資者是否能在報告期末後12個月內要求贖回，劃分為流動負債或非流動負債。

當贖回義務被解除、取消或到期時，我們終止確認贖回負債。贖回義務終止後，我們將終止確認的金融工具的賬面值計入權益。

員工福利

短期員工福利及定額供款退休計劃供款

我們在提供相關服務時將短期員工福利(包括薪金、工資及社會保險供款)確認為開支。若我們因員工過去提供的服務而承擔現時法定或推定義務需支付款項，且該款項金額能夠可靠估計，則應確認預計支付金額為負債。對定額供款退休計劃的供款義務在提供相關服務時予以支銷。

以權益結算的股份支付

授予員工的以權益結算的股份支付於授予日的公允價值採用柏力克－舒爾斯模式進行計量。相關開支於獎勵的歸屬期內確認，同時權益相應增加。已確認開支會根據預計在歸屬日滿足服務條件的獎勵數量進行調整。歸屬期內估計數的任何變動皆會反映在開支中。權益金額於股份支付儲備中確認，直至受限制股份單位(「**受限制股份單位**」)歸屬或被沒收為止。

辭退福利

當我們不再能夠撤回提供該等福利的承諾時，或者當我們確認與重組相關的成本時(以較早者為準)，辭退福利被確認為一項開支。

財務資料

撥備及或有負債

通常，撥備乃按稅前利率貼現預期未來現金流量而釐定，該稅前利率反映了我們當前對貨幣時間價值的市場評估以及負債特有的風險。

- **保修撥備**

我們在銷售相關產品或服務時確認保修撥備。該撥備基於歷史保修數據以及對可能結果及其相關機率作出的權衡。

- **或有負債**

我們在我們的財務報表中不確認或有負債，但會予以披露，除非經濟利益流出的可能性極小。該等負債源於可能的義務，其存在與否僅取決於一個或多個未來事件的發生或不發生。如果金額無法可靠估計，或者經濟利益流出的可能性不大，我們將該項義務作為或有負債予以披露。

- **撥備的償付**

若我們預計用於結算某項撥備的部分或全部支出將由另一方償付，我們會在該償付幾乎可以確定時確認一項單獨的資產。就償付的確認金額以撥備的賬面值為限。

關鍵判斷與估計

編製我們的過往財務資料需要使用會計估計，根據定義，該等估計很少與實際結果相同。管理層在應用我們的會計政策時亦需要作出判斷。

估計及判斷會持續進行評估。該等評估乃基於過往經驗及其他因素，包括對可能對實體產生財務影響且在有關情況下被認為屬合理的未來事件的預期。

遞延稅項資產

我們就未動用的稅務虧損、結轉稅務抵免及可扣減暫時性差異確認遞延稅項資產，該等遞延稅項資產乃根據資產賬面值的預期變現或結算方式，採用於報告期末已頒佈或實質已頒佈的稅率計量。在釐定遞延稅項資產的賬面值時，須估計預期應課稅溢利，當中涉及多項有關本集團經營環境的假設，並須由董事作出大量判斷。該等假設及判斷的任何變動，將影響將予確認的遞延稅項資產賬面值，從而影響未來年度的純利。

財務資料

存貨可變現淨值

存貨可變現淨值係指在正常業務過程中的估計售價減去估計分銷開支。此估計乃基於當前市場狀況及銷售類似性質產品的過往經驗，可能因競爭對手因應市場變化之行動而產生重大變動。

我們於各報告日期重新評估此等估計，以確保存貨按成本與可變現淨值中的較低者列示。

貿易應收款項及合約資產的信用損失

我們依據對所有預期現金短缺現值之評估，就貿易及其他應收款項與合約資產之預期信用損失釐定虧損撥備。此等估計基於過往事件、當前狀況及未來經濟形勢預測等資料。我們於各報告期末重新評估損虧撥備。

季節性

我們的財務表現受中國汽車市場的季節性波動影響，原因為我們主要向中國汽車製造商客戶供應產品及解決方案。我們的生產規劃、交付與銷售通常配合整車廠客戶的生產排程及採購計劃。例如在夏季月份(通常為六月至八月)，部分整車廠及供應商可能實施高溫停工或減產運轉，進而降低車輛生產需求及相關採購。

在下半年，中國整車廠客戶通常會增加生產及採購，以配合銷售活動、管理庫存水平並達成年度目標。此外，中國大陸消費者的購車行為往往受重大節日及促銷期影響，例如中國春節、勞動節及國慶節，中國整車廠客戶可能據此調整生產計劃與採購安排。尤其在中國春節前夕，消費者需求通常較為旺盛，中國整車廠客戶可能提前數月啟動生產及採購。第四季度亦可能反映國慶節促銷活動、中國春節需求準備，以及年終結算及存貨積壓等因素的綜合影響。因此，我們通常會在下半年(特別是第三及第四季度)經歷較高的出貨量及銷售活動。這些季節性效應的強度與時機可能逐年有所變化，主要取決於(其中包括)整車廠的生產計劃、車型上市週期、存貨管理策略、宏觀經濟環境及消費者需求趨勢等。

財務資料

綜合損益及其他全面收益表節選組成部分的說明

下表載列我們於所示年度／期間的綜合損益及其他全面收益表的明細項目，以絕對金額及佔收入的百分比列示。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一所載的會計師報告。

	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 (未經審核)	%	人民幣千元 (未經審核)	%
收入	205,794	100.0	398,202	100.0	257,840	100.0	301,251	100.0
銷售成本	(157,436)	(76.5)	(289,253)	(72.6)	(190,741)	(74.0)	(227,197)	(75.4)
毛利	48,358	23.5	108,949	27.4	67,099	26.0	74,054	24.6
其他收入	3,416	1.7	10,545	2.6	7,338	2.8	3,463	1.1
其他淨(虧損)/								
收益	(116)	(0.1)	(141)	(0.0)	(115)	(0.0)	113	0.0
銷售及營銷開支	(5,086)	(2.5)	(5,901)	(1.5)	(4,456)	(1.7)	(5,915)	(2.0)
行政開支	(10,636)	(5.2)	(14,915)	(3.7)	(10,450)	(4.1)	(16,107)	(5.3)
研發費用	(30,185)	(14.7)	(32,475)	(8.2)	(22,740)	(8.8)	(23,379)	(7.8)
貿易應收款項及合								
約資產的預期信								
用損失	(2,749)	(1.3)	(10,549)	(2.6)	(835)	(0.3)	(40)	(0.0)
營業利潤	3,002	1.4	55,513	14.0	35,841	13.9	32,189	10.6
財務成本	(1,428)	(0.7)	(2,393)	(0.6)	(1,820)	(0.7)	(1,512)	(0.5)
贖回負債賬面值								
變動	(4,549)	(2.2)	(9,339)	(2.4)	(6,707)	(2.6)	(6,323)	(2.0)
稅前(虧損)/利潤	(2,975)	(1.5)	43,781	11.0	27,314	10.6	24,354	8.1
所得稅抵免/								
(開支)	13,910	6.8	(3,636)	(0.9)	(1,769)	(0.7)	(1,373)	(0.5)
年度/期間利潤及								
全面收益總額	<u>10,935</u>	<u>5.3</u>	<u>40,145</u>	<u>10.1</u>	<u>25,545</u>	<u>9.9</u>	<u>22,981</u>	<u>7.6</u>

非國際財務報告準則指標

為補充我們根據國際財務報告準則會計準則呈列的綜合財務資料，我們亦採用經調整純利(非國際財務報告準則指標)作為額外財務指標。此指標並非國際財務報告準則會計準則所要求或遵循之呈列方式。我們認為，此類指標能為投資者及其他人士提供有用資料，以協助我們管理層的相同方式，協助彼等理解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列經調整純利(非國際財務報告準則指標)可能與其他公司所呈列之類似名稱指標不可比較。此類非國際財務報告準則指標作為分析工具而加以使用存在局限性，閣下不應將其獨立於我們根據國際財務報告準則會計準則呈報的經營業績或財務狀況之外，亦不應將其視為該等分析之替代。

財務資料

經調整純利(非國際財務報告準則指標)

我們將經調整純利(非國際財務報告準則指標)定義為：年／期內溢利及全面收益總額，經以下調整項目加回：(i)贖回負債賬面值變動，乃我們授出之贖回權的賬面值變動，屬非現金性質，將於投資者贖回權終止後重新分類至權益；(ii)以權益結算的股份支付開支，屬非現金性質，乃我們授予管理層及核心員工獎勵所產生的員工福利開支；(iii)[編纂]開支，乃與[編纂]相關的開支；及(iv)對上述(i)至(iii)項有個稅項的影響。

下表列示所示年度／期間從年／期內溢利及全面收益總額調整至經調整純利(非國際財務報告準則指標)的調整。

	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
			(未經審核)	(未經審核)
年／期內溢利及全面收益總額				
調整至經調整純利(非國際財務報告準則指標)				
年／期內溢利及全面收益總額	10,935	40,145	25,545	22,981
加：				
贖回負債賬面值變動	4,549	9,339	6,707	6,323
以權益結算的股份支付開支	380	1,017	536	1,221
[編纂]開支	—	—	—	708
稅項影響	—	—	—	(106)
經調整純利(非國際財務報告準則指標)	<u>15,864</u>	<u>50,501</u>	<u>32,788</u>	<u>31,127</u>

收入

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的收入分別為人民幣205.8百萬元、人民幣398.2百萬元、人民幣257.8百萬元及人民幣301.3百萬元。

財務資料

按產品線劃分的收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來源於(i)車載通信解決方案；(ii)緊急呼叫解決方案及設計服務；(iii)傳感及域控解決方案；(iv)其他，主要包含我們銷售材料所產生的收入；及(v)技術服務，包括我們向整車廠客戶提供研發相關技術服務所獲得的收入，特別是定製化產品開發與集成服務的收入。

下表載列我們於所示年度／期間按產品線劃分的收入明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元 (未經審核)	%	人民幣千元 (未經審核)	%
車載通信解決方案	189,453	92.1	332,466	83.5	216,410	83.9	207,785	69.0
緊急呼叫解決方案	1,887	0.9	28,635	7.2	21,560	8.4	57,340	19.0
傳感及域控解決方案	12,436	6.0	20,706	5.2	10,360	4.0	28,811	9.6
其他	935	0.5	2,694	0.7	1,759	0.7	3,087	1.0
技術服務	1,083	0.5	13,701	3.4	7,751	3.0	4,228	1.4
總計	205,794	100.0	398,202	100.0	257,840	100.0	301,251	100.0

每個新項目從與整車廠客戶的初步溝通到項目定點及量產，開發週期通常約為三年。該過程分為以下三個階段：

- (i) 從與整車廠客戶的項目初期溝通到項目定點，整個過程約需一年時間。該階段包含整車廠與我方就項目需求、可行性及合作條款展開的討論。
- (ii) 從項目啟動到研發完成，預計還需要約一年時間。項目啟動基於前期階段的成功溝通與協議達成，標誌著詳細研發工作的正式開始。
- (iii) 從研發完成到全面量產，時間表可配合整車廠的生產計畫需求進行調整。該階段通常耗時六個月至一年。此階段重點在於完成量產前的產品定型工作，確保所有技術規格最終確定，並擴大生產能力以滿足市場需求。

財務資料

於往績記錄期間，車載通信解決方案一直是收入的主要來源。車載通信解決方案的收入從2023年的人民幣189.5百萬元顯著增長75.5%至2024年的人民幣332.5百萬元。該增加主要歸因於與進入上述第(iii)階段項目相關的產能爬坡期結束，在此期間，我們在早期階段開發並驗證的車載通信解決方案進入量產階段，並實現了穩定的交付量。與2025年同期相比，截至2024年9月30日止九個月的收入錄得略微下降。這主要受我們整車廠客戶的車型組合調整。

緊急呼叫解決方案，尤其是針對出口車型，因多個地區監管標準逐漸成為強制性配置而呈現出顯著增長。該增長得益於向利潤率更高的出口車型解決方案轉型。緊急呼叫解決方案已成為整車廠戰略的關鍵組成部分，更多製造商選擇我們的先進解決方案以滿足監管要求。2023年至2024年間，緊急呼叫解決方案的收入從人民幣1.9百萬元飆升至人民幣28.6百萬元，增幅高達1,417.5%，主要是由於愈發採用該等系統以遵守新的全球安全法規。同樣，截至2024年9月30日止九個月與2025年同期比較時，在相同因素驅動下，緊急呼叫解決方案的收入從人民幣21.6百萬元持續增長至人民幣57.3百萬元。儘管緊急呼叫解決方案的收入計入國內收入，但這些解決方案專為出口車型設計。該等出口車輛由中國境內客戶生產並銷往海外市場，必須符合目的地國家的法律及合規要求，例如歐盟UNECE R144的強制性要求、阿聯酋等地區的其他法規要求。隨著更多地區推行類似法規，預計2025年及未來我們的緊急呼叫解決方案需求將持續增長。

我們的傳感及域控解決方案收入實現溫和增長，從2023年的人民幣12.4百萬元增至2024年的人民幣20.7百萬元，增幅達66.5%。收入從截至2024年9月30日止九個月的人民幣10.4百萬元進一步增加至截至2025年9月30日止九個月的人民幣28.8百萬元。該增長主要源於對集成化車載系統需求的提升，尤其在自動駕駛與高級安全系統領域。對車聯網技術及增強型域控解決方案的需求增長(特別是在中國與歐洲市場)，顯著助推了此增長。中央網關、超寬帶及藍牙低功耗技術的採用正在穩步增長，進一步推動了該業務板塊的上漲。

財務資料

銷售成本

下表載列我們於所示年度／期間按性質劃分的銷售成本明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
直接所用原材料	142,466	90.5	251,708	87.0	168,098	88.1	199,128	87.5
直接員工成本	2,296	1.5	14,997	5.2	8,492	4.5	10,166	4.5
折舊及攤銷	2,896	1.8	4,890	1.7	3,255	1.7	5,352	2.4
其他製造費用	172	0.1	5,213	1.8	2,753	1.4	2,276	1.0
外判加工費用	6,902	4.4	6,078	2.1	4,308	2.3	6,261	2.8
其他	2,704	1.7	6,367	2.2	3,835	2.0	4,014	1.8
總計	157,436	100.0	289,253	100.0	190,741	100.0	227,197	100.0

所用直接原材料在銷售成本中佔比最大，2023年佔總銷售成本的90.5%，2024年佔比87.0%，截至2024年9月30日止九個月佔比88.1%及截至2025年9月30日止九個月佔比87.5%。直接原材料由生產過程中涉及的數百種不同類型材料組成。其中佔比最高的是通信模組，主要以通信芯片為核心。根據弗若斯特沙利文報告，通信模組(作為關鍵部件)的價格於表現期內持續下降，與行業整體通信模組價格趨勢保持一致。從絕對值來看，所用直接原材料成本從2023年的人民幣142.5百萬元增長76.7%至2024年的人民幣251.7百萬元。該增長主要源於我們業務增長，特別是產量提升以及為滿足整車廠客戶增長需求而相應增加的原材料使用量。截至2025年9月30日止九個月，所用直接原材料再次增至人民幣199.1百萬元，較2024年同期增長18.5%。該持續上漲反映了對更高品質材料及部件的需求增長，尤其是在產量隨客戶要求而提升的情況下。

直接員工成本包括產品設計、組裝及製造過程中質量控制的人工成本。增長的主要原因是隨著業務規模擴大，為滿足日益增長的生產需要，進一步擴充員工隊伍。

財務資料

下表載列我們於所示年度／期間按產品線劃分的銷售成本明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元 (未經審核)	%	人民幣千元 (未經審核)	%
車載通信解決方案	145,754	92.5	247,320	85.5	165,888	87.0	158,290	69.6
緊急呼叫解決方案	1,402	0.9	19,973	6.9	14,510	7.6	37,894	16.7
傳感及域控解決 方案	9,313	5.9	16,642	5.8	7,058	3.7	28,474	12.5
其他	715	0.5	1,843	0.6	1,183	0.6	1,498	0.7
技術服務	252	0.2	3,475	1.2	2,102	1.1	1,041	0.5
總計	<u>157,436</u>	<u>100.0</u>	<u>289,253</u>	<u>100.0</u>	<u>190,741</u>	<u>100.0</u>	<u>227,197</u>	<u>100.0</u>

毛利

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年9月30日止九個月期間，我們分別錄得毛利人民幣48.4百萬元、人民幣108.9百萬元、人民幣67.1百萬元及人民幣74.1百萬元。同年／同期，我們的毛利率分別為23.5%、27.4%、26.0%及24.6%。

下表載列我們於所示年度／期間按產品線劃分的毛利及毛利率明細。

	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	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元 (未經審核)	%	人民幣千元 (未經審核)	%
車載通信解決方案	43,699	23.1	85,146	25.6	50,522	23.3	49,495	23.8
緊急呼叫解決方案	485	25.7	8,662	30.2	7,050	32.7	19,446	33.9
傳感及域控解決 方案	3,123	25.1	4,064	19.6	3,302	31.9	337	1.2
其他	220	23.5	851	31.6	576	32.7	1,589	51.5
技術服務	831	76.7	10,226	74.6	5,649	72.9	3,187	75.4
	<u>48,358</u>	<u>23.5</u>	<u>108,949</u>	<u>27.4</u>	<u>67,099</u>	<u>26.0</u>	<u>74,054</u>	<u>24.6</u>

財務資料

就我們的車載通信解決方案而言，毛利及毛利率的變動與該解決方案的收入趨勢大致一致。我們車載通信解決方案的毛利由2023年的人民幣43.7百萬元增加至2024年的人民幣85.1百萬元，且我們車載通信解決方案的毛利率由23.1%提升至25.6%，主要反映比例較高的項目已渡過初始產能爬坡階段，並進入第(iii)階段的量產階段，在此階段，於較早階段開發及驗證的解決方案已按更穩定的交付速度進行規模化量產。截至2025年9月30日止九個月，我們車載通信解決方案的毛利與毛利率維持相對穩定。

緊急呼叫解決方案毛利亦顯著增加，從2023年的人民幣0.5百萬元增至2024年的人民幣8.7百萬元，毛利率從25.7%升至30.2%。毛利及毛利率的增長符合該解決方案的趨勢，這得益於全球監管標準推動下緊急呼叫系統的普及。同樣，比較截至2024年9月30日止九個月與2025年同期數據時，緊急呼叫解決方案的毛利在相同因素驅動下持續增長。緊急呼叫解決方案的毛利率保持穩健，反映出歐盟、阿聯酋等地區對該等解決方案的旺盛需求 – 當地監管要求正促使整車廠採用該等技術。

傳感及域控解決方案毛利從2023年的人民幣3.1百萬元增加至2024年的人民幣4.1百萬元，毛利率從25.1%降至19.6%。毛利率下降反映該分部增速放緩，同時集成自動駕駛等先進技術導致複雜度與成本上升。比較截至2024年9月30日止九個月與2025年同期數據時，毛利率亦有所下降，主要是由於我們對新產品開發的戰略性投入，以及為爭取客戶、贏得市場份額而作出的戰略性降價決定。由於該等解決方案尚處於開發初期，特別是下一代技術的引入，我們選擇通過具競爭力的定價建立市場佈局。

技術服務的毛利則呈現顯著增長，延續了相同趨勢，而該毛利主要來自為整車廠客戶提供研發相關技術服務，尤其是定製化產品開發與集成服務。該業務板塊毛利率保持穩定，得益於我們高效提供滿足客戶動態需要的定製技術服務能力。截至2025年9月30日止九個月，技術服務毛利率持續保持平穩，反映出市場對此類專業化服務的穩定需求。

財務資料

其他收入

我們的其他收入包括(i)政府補助，(ii)利息收入，及(iii)其他。下表載列我們於所示期間按性質劃分的其他收入明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
政府補助	2,983	87.3	10,365	98.3	7,186	98.0	3,220	93.0
利息收入	297	8.7	59	0.6	53	0.7	211	6.1
其他	136	4.0	121	1.1	99	1.3	32	0.9
總計	<u>3,416</u>	<u>100.0</u>	<u>10,545</u>	<u>100.0</u>	<u>7,338</u>	<u>100.0</u>	<u>3,463</u>	<u>100.0</u>

其他淨(虧損)/收益

我們的其他淨(虧損)/收益主要包括(i)按公允價值計入損益的金融資產的已實現及未實現淨(虧損)/收益，及(ii)出售物業、廠房及設備的虧損。

下表載列我們於所示年度/期間按性質分類的其他淨(虧損)/收益明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
按公允價值計入損益的金融資產的已實現及未實現淨(虧損)/收益	(115)	99.1	(66)	46.8	(113)	98.3	133	117.7
出售物業、廠房及設備的虧損	(1)	0.9	(75)	53.2	(2)	1.7	(20)	(17.7)
總計	<u>(116)</u>	<u>100.0</u>	<u>(141)</u>	<u>100.0</u>	<u>(115)</u>	<u>100.0</u>	<u>113</u>	<u>100.0</u>

我們按公允價值計入損益的金融資產的已實現及未實現虧損淨額，由2023年的人民幣115,000元減少至2024年的人民幣66,000元。截至2024年9月30日止九個月，我們錄得已實現及未實現虧損淨額人民幣113,000元，而截至2025年9月30日止九個月，我們錄得已實現及未實現收益淨額人民幣133,000元。有關波動主要源於本公司持有某上市公司股份之公允價值變動。該等股份係因債務重組協議而被動持有，其中股份被用於清償債務。

財務資料

銷售及營銷開支

下表載列我們於所示年度／期間按性質劃分的銷售及營銷開支明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
員工成本	3,632	71.4	3,731	63.2	2,810	63.1	3,678	62.1
差旅及招待開支	555	10.9	1,069	18.1	831	18.6	893	15.1
業務拓展開支	737	14.5	516	8.7	422	9.5	188	3.2
折舊及攤銷	75	1.5	87	1.5	61	1.4	146	2.5
以權益結算的股份								
支付開支	47	0.9	211	3.6	76	1.7	403	6.8
其他	40	0.8	287	4.9	256	5.7	607	10.3
總計	5,086	100.0	5,901	100.0	4,456	100.0	5,915	100.0

- **員工成本：**員工成本指銷售、營銷及客服團隊的薪金、花紅、社會保險及其他員工福利。此類成本亦包括產品推廣、客戶支持及維護與整車廠客戶關係相關人員的薪酬。
- **差旅及招待開支：**差旅及招待開支涉及商務出行相關費用，包括航班、住宿、餐飲以及交通。
- **業務拓展開支：**業務拓展開支主要包括營銷活動、客戶互動項目、行業展會及促銷活動的開支。此類開支亦涵蓋業務擴展、新客戶開發以及現有客戶關係維護的開支。
- **折舊及攤銷：**該類目包括銷售及營銷團隊使用的辦公設備、傢俱及固定裝置等固定資產折舊，以及營銷軟件、客戶關係管理(CRM)系統等無形資產的攤銷開支。
- **以權益結算的股份支付開支：**以權益結算的股份支付開支涉及作為員工激勵方案一部分授予員工的股份。該等開支在員工激勵計劃的歸屬期內分攤。
- **其他：**「其他」包括辦公開支、通訊費用、諮詢服務費及執行營銷策略和維持客戶關係過程中產生的其他雜項開支。

財務資料

行政開支

下表載列我們於所示年度／期間按性質劃分的行政開支明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
員工成本	7,441	70.0	11,117	74.5	7,965	76.2	11,442	71.0
折舊及攤銷	806	7.6	861	5.8	661	6.3	767	4.8
辦公、差旅及招待								
開支	542	5.1	1,074	7.2	459	4.4	967	6.0
以權益結算的股份								
支付開支	259	2.4	322	2.2	210	2.0	381	2.4
專業費用	497	4.7	439	2.9	428	4.1	1,190	7.4
其他	1,091	10.2	1,102	7.4	727	7.0	1,360	8.4
總計	<u>10,636</u>	<u>100.0</u>	<u>14,915</u>	<u>100.0</u>	<u>10,450</u>	<u>100.0</u>	<u>16,107</u>	<u>100.0</u>

- **員工成本：**此員工成本包括行政及管理人員、以及辦公運營、法律、財務及人力資源職能所涉及人員的薪金、花紅、社會保險及其他員工福利。
- **折舊及攤銷：**該類目包括行政人員使用的辦公設備及傢俱的折舊開支，以及與行政職能相關的無形資產攤銷開支。
- **辦公、差旅及招待開支：**辦公、差旅及招待開支涵蓋辦公場所維護費用、商務會議差旅開支、主辦及參加行業活動的費用，同時包括公用事業、用品及其他日常營業費用等一般辦公開支。
- **以權益結算的股份支付開支：**該等開支涉及授予行政團隊員工的股份(作為員工激勵的一部分)，於歸屬期內分攤。
- **專業費用：**專業費用包括法律、諮詢、審計及其他顧問服務等第三方服務產生的費用，以支持行政及運營活動。
- **其他：**「其他」包括招聘費用、軟件許可及行政運營的電信費等一系列雜項支出。

財務資料

研發費用

下表載列我們於所示年度／期間按性質劃分的研發費用明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)		(未經審核)	
員工成本	21,365	70.9	23,531	72.4	17,057	75.1	19,334	82.6
測試開支	3,728	12.3	3,526	10.8	1,848	8.1	716	3.1
折舊及攤銷	2,749	9.1	2,628	8.1	2,080	9.1	1,859	8.0
差旅及招待開支	1,314	4.4	1,157	3.6	882	3.9	393	1.7
材料開支	558	1.8	735	2.3	434	1.9	429	1.8
以權益結算的股份								
支付開支	74	0.2	484	1.5	250	1.1	437	1.9
其他	397	1.3	414	1.3	189	0.8	211	0.9
總計	<u>30,185</u>	<u>100.0</u>	<u>32,475</u>	<u>100.0</u>	<u>22,740</u>	<u>100.0</u>	<u>23,379</u>	<u>100.0</u>

- **員工成本：**研發員工成本包括參與軟件開發、產品設計、工程及測試活動的研發人員的薪金、花紅、社會保險及其他員工福利。
- **測試開支：**測試開支主要指為產品驗證、合規及整車廠資格認證而產生的成本。該等開支主要包括：(i)就根據客戶或法規指定條件(包括在壓力情景下(如高／低溫、振動及電磁兼容性進行的環境及可靠性測試)進行的合規及性能驗證測試而支付予獨立第三方實驗室及認證機構的費用；(ii)作為整車廠供應商准入及產品批准程序的一部分所需的認證、註冊及整車廠資格費用；(iii)於迭代測試及調試週期中產生的成本，期間我們的工程師可能駐守現場進行校準及故障排除，或我們聘請第三方測試服務供應商進行測試並支持調試、整改及重新測試；及(iv)就常規、定義明確且複雜程度相對較低的開發及工程支持任務支付予外部承包商的款項，外判該等任務較內部執行更具成本效益。
- **折舊及攤銷：**折舊及攤銷包括與研發活動中使用的設備及資產的折舊相關開支，以及與研發項目相關的無形資產攤銷。
- **差旅及招待開支：**研發差旅及招待開支包括研發人員參加會議、會見合作夥伴或出差進行實地考察或測試(作為研發活動的一部分)而產生的差旅、餐飲及住宿費用。

財務資料

- **材料開支：**材料開支包括研發過程中使用的原材料、部件及測試用品的費用，涵蓋原型材料、實驗室消耗品及產品開發與測試所需的材料。
- **以權益結算的股份支付開支：**此類開支涉及授予研發人員的股份，於歸屬期內分攤。
- **其他：**「其他」項目包括與研發活動相關的各類雜項開支，如諮詢費及軟件工具。

貿易應收款項及合約資產的預期信用損失

我們的貿易應收款項及合約資產的預期信用損失，主要指就合同項下應收客戶款項相關的虧損撥備及潛在減值計提的撥備。該等撥備乃根據歷史經驗、當前信用狀況以及關於客戶償付未結清結餘的能力方面的前瞻性資料估計。預期信用損失的金額通過採用個體評估及撥備矩陣法對未結清的貿易應收款項及合約資產進行計算。

截至2023年12月31日止年度，我們的貿易應收款項及合約資產的預期信用損失為人民幣2.7百萬元。2024年，貿易應收款項及合約資產的預期信用損失增加至人民幣10.5百萬元，反映出主要由於應收款項數額增加及某位客戶面臨挑戰性經營環境而導致信用違約風險上升。我們的預期信用損失由截至2024年9月30日止九個月的人民幣0.8百萬元下降至截至2025年9月30日止九個月的人民幣0.04百萬元，主要由於我們持續加強客戶信用風險管理及應收款項催收流程，包括自2025年年中起將若干客戶的信用期由採購訂單下達後120天縮短至發票開具後30天。

財務成本

我們的財務成本包括(i)銀行貸款利息；以及(ii)租賃負債利息。下表載列我們於所示年度／期間按性質劃分的財務成本明細。

	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	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
					(未經審核)			
銀行貸款利息	1,091	76.4	2,111	88.2	1,601	88.0	1,323	87.5
租賃負債利息	337	23.6	282	11.8	219	12.0	189	12.5
總計	<u>1,428</u>	<u>100.0</u>	<u>2,393</u>	<u>100.0</u>	<u>1,820</u>	<u>100.0</u>	<u>1,512</u>	<u>100.0</u>

財務資料

贖回負債賬面值的變動

贖回負債賬面值的變動主要指因授予若干早期[編纂]投資者的贖回權所產生的金融負債於各期間的變動情況。該等贖回負債初始按贖回金額的現值確認，隨後按攤銷成本計量。該等金融負債賬面值的任何變動均於損益中確認。截至2023年及2024年12月31日止年度，我們贖回負債賬面值的變動分別為人民幣4.5百萬元及人民幣9.3百萬元。截至2024年及2025年9月30日止九個月，賬面值變動分別為人民幣6.7百萬元及人民幣6.3百萬元。該等金額主要反映根據國際財務報告準則會計準則在贖回時預計應向投資者支付的最高金額變動。

贖回負債與授予若干[編纂]投資者的特殊權利相關，根據該等權利，投資者可要求我們在發生並非完全由我們控制的特定事件時贖回其投資，此類安排在贖回義務獲解除、取消或到期前產生金融負債。於終止本公司授予的有關特殊權利(包括相關贖回義務)後，該等贖回負債將從負債重新分類為權益。有關相關[編纂]投資安排的更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]投資」。

所得稅抵免／(開支)

我們以獨立法人實體的身份，根據我們及子公司註冊或經營所在稅務司法權區內產生的利潤，繳納所得稅。截至2023年12月31日止年度，我們的所得稅抵免為人民幣13.9百萬元。截至2024年12月31日止年度，所得稅開支為人民幣3.6百萬元，而截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的所得稅開支分別為人民幣1.8百萬元及人民幣1.4百萬元。

我們受益於高新技術企業(「**高新技術企業**」)政策下的優惠所得稅稅率。具體而言，根據我們於2021年及2024年續期的高新技術企業資格，我們於2023年至2025年期間享有15%的優惠稅率。此外，我們位於中國內地的子公司一般須按25%的法定企業所得稅(「**企業所得稅**」)稅率納稅。

此外，於往績記錄期間，我們受益於與研發投資相關的稅收激勵政策，該政策允許我們對研發費用應用更高的扣除率。根據中國稅收政策，自2023年1月1日起，對於自2022年10月1日起產生的開支符合100%研發扣除率條件的企業，可享受此類活動的稅收減免。該等優惠稅率有助於減輕我們的整體稅負，對我們於往績記錄期間的財務業績產生了顯著影響。

財務資料

經營業績的期間比較

截至2025年9月30日止九個月與截至2024年9月30日止九個月的比較

收入及毛利

截至2025年9月30日止九個月，我們的收入為人民幣301.3百萬元，較2024年同期的人民幣257.8百萬元增長16.8%。該增長主要得益於對先進解決方案的持續需求，包括車載通信、緊急呼叫及傳感解決方案。新增合同，尤其是緊急呼叫方面，推動了此次增長。有關詳情，請參閱上文「－綜合損益及其他全面收益表節選組成部分的說明－收入」。

截至2025年9月30日止九個月期間，我們的毛利為人民幣74.1百萬元，較2024年同期的人民幣67.1百萬元增長10.4%。我們的毛利率從2024年的26.0%略微下降至2025年的24.6%。利潤率的下降主要是由於產品組合的變化。有關詳情，請參閱上文「－綜合損益及其他全面收益表節選組成部分的說明－毛利」。

銷售成本

截至2025年9月30日止九個月，我們的銷售成本從2024年同期的人民幣190.7百萬元增長約19.1%至人民幣227.2百萬元。該增長主要是由於原材料採購成本上升及產量擴大所致。

其他收入

截至2025年9月30日止九個月，其他收入從2024年同期的人民幣7.3百萬元下降約52.8%至人民幣3.5百萬元。該下降主要是由於政府補助減少所致。

其他淨(虧損)/收益

截至2025年9月30日止九個月，我們錄得其他淨收益人民幣11.3萬元，而2024年同期為其他淨虧損人民幣11.5萬元。該積極轉變主要由於我們的金融資產(尤其是我們持有的權益證券)的公允價值收益所致，反映了該等證券於期間內的市場價格有所上升。

銷售及營銷開支

截至2025年9月30日止九個月，銷售及營銷開支達到人民幣5.9百萬元，較2024年同期的人民幣4.5百萬元增長32.7%。該增長主要是由於業務拓展活動擴大導致的員工成本上升，以及差旅及促銷開支有所增加。

財務資料

行政開支

截至2025年9月30日止九個月，行政開支達到人民幣16.1百萬元，較2024年的人民幣10.5百萬元增長54.1%。該增長是由於人員增多帶來的人工成本上升，以及為支持業務擴張而增加的諮詢費用。

研發費用

截至2025年9月30日止九個月，研發費用為人民幣23.4百萬元，較2024年同期的人民幣22.7百萬元增長2.8%。該增長體現了我們在開發新產品及解決方案上的持續投入。

貿易應收款項及合約資產的預期信用損失

截至2025年9月30日止九個月，貿易應收款項及合約資產的預期信用損失從2024年同期的人民幣0.8百萬元下降約95.2%至人民幣0.04百萬元。此顯著減少主要歸因於持續優化應收款項催收流程及信用風險管理。

財務成本

截至2025年9月30日止九個月，財務成本為人民幣1.5百萬元，較2024年同期的人民幣1.8百萬元下降16.9%。該下降主要是由於還款後銀行貸款利息費用減少。

贖回負債賬面值的變動

截至2025年9月30日止九個月，贖回負債的賬面值變動從2024年同期的人民幣6.7百萬元下降約5.7%至人民幣6.3百萬元。

所得稅抵免／(開支)

所得稅開支從截至2024年9月30日止九個月的人民幣1.8百萬元下降約22.4%至2025年同期的人民幣1.4百萬元，主要是由於研發費用加計扣除增加。

期內利潤及全面收益總額

基於上述情況，截至2025年9月30日止九個月期間的利潤為人民幣23.0百萬元，較2024年同期的人民幣25.5百萬元下降10.0%。

財務資料

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較

收入及毛利

截至2024年12月31日止年度，我們的收入為人民幣398.2百萬元，較截至2023年12月31日止年度的人民幣205.8百萬元增長93.5%。該增長主要得益於我們解決方案的強勁需求。我們解決方案供應的擴展，特別是在緊急呼叫及車載通信系統方面，亦為收入增長做出顯著貢獻。詳情請參閱上文「綜合損益及其他全面收益表節選組成部分的說明－收入」。

截至2024年12月31日止年度，我們的毛利為人民幣108.9百萬元，較截至2023年12月31日止年度的人民幣48.4百萬元增長125.3%。我們的毛利率從2023年的23.5%增長到2024年的27.4%。毛利的增長與車載通信解決方案及緊急呼叫解決方案收入的增長直接相關，這兩項業務佔我們收入增長的大部分。毛利率的提升主要歸因於產品組合的有利轉變，特別是高毛利的緊急呼叫解決方案貢獻的增加。詳情請參閱上文「綜合損益及其他全面收益表節選組成部分的說明－毛利」。

銷售成本

截至2024年12月31日止年度，我們的銷售成本從2023年的人民幣157.4百萬元增加約83.7%至2024年的人民幣289.3百萬元。該增加主要是由於隨著我們擴大生產以滿足客戶日益增長的需求，原材料採購成本上升以及生產規模擴大。

其他收入

截至2024年12月31日止年度，其他收入從2023年的人民幣3.4百萬元增長約208.7%至2024年的人民幣10.5百萬元。該增長主要是由於技術創新及對區域經濟發展的貢獻而令政府補助大幅增加。

其他淨虧損

截至2024年12月31日止年度，其他淨虧損從2023年的人民幣11.6萬元增加約21.6%至2024年的人民幣14.1萬元。該增加主要歸因於資產處置虧損的上升，該損失屬非經常性及偶發性質。2024年此類處置相關損失的增長，主要源於生產規模擴張導致特定設備及工具更換及處置頻率增加。該增加部分被按公允價值計入損益計量的金融資產虧損減少所抵銷。

銷售及營銷開支

截至2024年12月31日止年度，銷售及營銷開支從2023年的人民幣5.1百萬元增長約16.0%至2024年的人民幣5.9百萬元。該增長主要是由於為支持我們的業務增長，員工增多導致員工成本增加。

財務資料

行政開支

截至2024年12月31日止年度，行政開支從2023年的人民幣10.6百萬元增加約40.2%至2024年的人民幣14.9百萬元。該增加主要是由於人員成本、諮詢費的增加及業務擴張。

研發費用

截至2024年12月31日止年度，研發費用從2023年的人民幣30.2百萬元增長約7.6%至2024年的人民幣32.5百萬元。該增長主要是由於持續投資於產品開發及技術進步。

貿易應收款項及合約資產的預期信用損失

截至2024年12月31日止年度，貿易應收款項及合約資產的預期信用損失從2023年的人民幣2.7百萬元增加約283.7%至2024年的人民幣10.5百萬元。該增長主要是由於某主要客戶面臨財務困難，其貿易應收款項發生特定減值。

財務成本

截至2024年12月31日止年度，財務成本從2023年的人民幣1.4百萬元增加約67.6%至2024年的人民幣2.4百萬元。該增長主要是由於為支持我們的業務擴張而新增借款的利息開支增加所致。

贖回負債賬面值的變動

截至2024年12月31日止年度，贖回負債的賬面值變動從2023年的人民幣4.5百萬元增長約105.3%至2024年的人民幣9.3百萬元。

所得稅抵免／(開支)

截至2024年12月31日止年度，所得稅開支為人民幣3.6百萬元，而2023年為所得稅抵免人民幣13.9百萬元。該變動主要歸因於本公司由2023年的稅前虧損轉為2024年的稅前盈利，導致我們於2024年確認所得稅開支。

年內利潤及全面收益總額

基於上述情況，截至2024年12月31日止年度的年內利潤為人民幣40.1百萬元，較截至2023年12月31日止年度的人民幣10.9百萬元增長267.1%。

財務資料

流動性及資本資源

營運資金聲明

董事確認，經計及本集團目前可用的財務資源(包括我們的內部資源、銀行融資額度及[編纂]的估計[編纂]淨額)，本集團擁有充足的營運資金，可滿足本文件日期起未來至少12個月內的現有需要。

現金流量

下表載列我們於所示期間的現金流量概要。

	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
			(未經審核)	(未經審核)
經營活動(所用)／所得現金淨額	(39,421)	23,374	11,618	34,363
投資活動所得／(所用)現金淨額	5,279	(11,754)	(10,089)	(6,104)
融資活動所得／(所用)現金淨額	35,012	(10,191)	(2,934)	(25,522)
現金及現金等價物淨增加／(減少)	870	1,429	(1,405)	2,737
於1月1日的現金及現金等價物	924	1,794	1,794	3,223
於12月31日／9月30日的現金及現金等價物	<u>1,794</u>	<u>3,223</u>	<u>389</u>	<u>5,960</u>

經營活動(所用)／所得現金淨額

截至2025年9月30日止九個月，我們經營活動所得現金淨額為人民幣34.4百萬元。該現金流入主要是由於多項正向調整，包括：(i)貿易及其他應收款項減少人民幣89.2百萬元，反映了未結清結餘的收回；(ii)受限制現金減少人民幣28.6百萬元；及(iii)物業、廠房及設備折舊，為現金流量貢獻人民幣5.3百萬元。部分被負向調整所抵銷，包括：(i)貿易及其他應付款項增加人民幣59.5百萬元；(ii)合約資產增加人民幣54.3百萬元；及(iii)存貨增加人民幣12.4百萬元，反映因生產需求增加導致庫存水平上升。

財務資料

截至2024年12月31日止年度，我們經營活動所得現金淨額為人民幣23.4百萬元。該現金流入主要是由於多項正向調整，包括：(i)貿易及其他應付款項增加人民幣78.7百萬元；(ii)貿易應收款項及合約資產的預期信用損失，為現金流量貢獻人民幣10.5百萬元；及(iii)物業、廠房及設備折舊，金額為人民幣5.4百萬元。部分被負向調整所抵銷，包括：(i)存貨增加人民幣30.7百萬元，反映出因產量增加而令庫存水平提高；(ii)貿易及其他應收款項增加人民幣36.2百萬元；及(iii)合約資產增加人民幣36.4百萬元。

截至2023年12月31日止年度，我們經營活動所用現金淨額為人民幣39.4百萬元。此現金流出主要是由於多項負向調整，包括：(i)存貨增加人民幣4.3百萬元，反映生產庫存增加；及(ii)貿易及其他應收款項增加人民幣54.0百萬元，反映了向客戶收取的款項。此部分被正向調整所抵銷，包括：(i)貿易及其他應付款項增加人民幣50.5百萬元，反映供應商負債增加；(ii)贖回負債賬面值變動，金額為人民幣4.5百萬元；及(iii)物業、廠房及設備折舊人民幣3.9百萬元。

投資活動所得／(所用)現金淨額

截至2025年9月30日止九個月，我們投資活動所用現金淨額為人民幣6.1百萬元。現金流出主要是由於購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款人民幣6.1百萬元，這是該期間最大的現金支出。

截至2024年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為人民幣11.8百萬元。主要流出與購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款有關，總計人民幣11.8百萬元。

截至2023年12月31日止年度，投資活動所得現金淨額為人民幣5.3百萬元。現金流入主要源於處置按公允價值計入損益的金融資產的所得款項，共計人民幣25.7百萬元。此金額部分上被購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款(人民幣4.6百萬元)所抵銷。

融資活動所得現金淨額

截至2025年9月30日止九個月，我們融資活動所用現金淨額為人民幣25.5百萬元。此乃主要由於償還銀行貸款所致，貸款金額為人民幣60.0百萬元，部分被來自銀行貸款人民幣37.0百萬元的所得款項所抵銷。

截至2024年12月31日止年度，我們融資活動所用現金淨額為人民幣10.2百萬元，主要歸因於償還銀行貸款人民幣67.0百萬元，部分被來自銀行貸款人民幣59.6百萬元的所得款項所抵銷。

截至2023年12月31日止年度，我們融資活動所得現金淨額為人民幣35.0百萬元。該增加乃主要由於銀行貸款所得款項人民幣76.4百萬元所致，部分被償還銀行貸款人民幣38.7百萬元所抵銷。

財務資料

節選關鍵資產負債表項目的討論

下表載列我們截至所示日期的綜合財務狀況表的概要。

	截至12月31日		截至9月30日	截至11月30日
	2023年	2024年	2025年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
			(未經審核)	(未經審核)
流動資產				
按公允價值計入損益(「按公允價值計入損益」)的金融資產	335	269	402	402
存貨	40,474	71,222	83,519	74,558
合約資產	66,520	101,812	155,858	97,841
貿易及其他應收款項	131,609	156,489	39,297	103,288
按公允價值計入其他全面收益(「按公允價值計入其他全面收益」)的金融資產	2,800	19	23,892	39,957
受限制銀行存款	9,130	34,244	5,600	6,410
現金及現金等價物	1,794	3,223	5,960	13,281
流動資產總額	252,662	367,278	314,528	335,737
非流動資產總額	38,825	39,426	38,228	38,570
流動負債				
貿易及其他應付款項	168,106	242,133	177,791	174,528
合約負債	807	268	1,729	34
銀行貸款	45,473	38,053	15,028	32,066
租賃負債	1,721	1,799	2,269	2,614
贖回負債	58,722	68,061	74,384	75,228
撥備	1,859	1,634	2,727	2,987
流動負債總額	276,688	351,948	273,928	287,457
非流動負債總額	5,335	3,536	3,406	2,264
淨流動(負債)/資產	(24,026)	15,330	40,600	48,280
資產淨值	9,464	51,220	75,422	84,586

財務資料

截至2023年12月31日，我們錄得流動負債淨額人民幣24.0百萬元，此乃由於截至該日的流動負債總額人民幣276.7百萬元超出流動資產總額人民幣252.7百萬元。流動負債淨額狀況主要是由於流動負債維持在較高水平，尤其是貿易及其他應付款項、銀行貸款，以及因[編纂]投資安排產生的贖回負債。贖回負債在贖回權終止前分類為金融負債，在流動負債中佔比較大，對我們的流動資金淨狀況施加下行壓力。

截至2024年12月31日、2025年9月30日及2025年11月30日，我們分別錄得流動資產淨額人民幣15.3百萬元、人民幣40.6百萬元及人民幣48.3百萬元。於上述日期的流動資產淨額狀況主要依託於流動資產基礎的擴充，涵蓋存貨、合約資產、貿易及其他應收款項、以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產、受限制銀行存款以及現金及現金等價物，與我們業務經營的增長態勢相符。儘管上述期間內流動負債仍維持在較高水平，但整體而言已被流動資產超過。尤其是營運資金管理的優化，以及部分時點銀行貸款餘額的下降，有助於我們維持流動資產淨額為正的狀況。截至2025年11月30日，流動資產淨額進一步增加，主要由於流動資產的增長幅度足以抵消流動負債(主要為銀行借款)的增加。

截至2023年12月31日、2024年12月31日、2025年9月30日及2025年11月30日，我們淨資產分別為人民幣9.5百萬元、人民幣51.2百萬元、人民幣75.4百萬元及人民幣84.6百萬元。淨資產總體呈現增長態勢，主要由於各年度／期間產生的利潤及全面收益總額，體現了我們經營業績的向好趨勢。此外，股東的資本投入以及以權益結算的股份支付交易亦有助於鞏固我們的權益基礎。

物業、廠房及設備(「物業、廠房及設備」)

我們的物業、廠房及設備主要包括機器及設備、辦公設備及傢俱、在建工程及租賃物業裝修。下表載列我們截至所示日期的物業、廠房及設備的明細。

	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
			(未經審核)
機器及設備	11,624	16,666	15,612
辦公設備及傢俱	1,435	2,019	1,994
在建工程	19	916	2,466
租賃物業裝修	2,139	1,861	1,039
總計	<u>15,217</u>	<u>21,462</u>	<u>21,111</u>

財務資料

使用權資產

我們的使用權資產主要為廠房及樓宇。下表載列我們截至所示日期的使用權資產的明細。

	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 (未經審核)
廠房及樓宇	7,338	5,548	5,316
總計	7,338	5,548	5,316

存貨

我們的存貨主要包括原材料、半成品、在製品及成品，所有該等存貨均為持作銷售或是處於生產過程中。存貨水平的增加反映了我們銷售額的增長以及支持更高產量的能力，確保我們能夠滿足客戶需求。

我們定期進行評估，以確保存貨按成本與可變現淨值中的較低者入賬。被視為過時或滯銷的存貨項目會撇減至其可變現淨值。相關的撥備會及時計入我們的損益，以確保我們的財務報表反映出對存貨最準確且最保守的估值。

下表載列我們截至所示日期的存貨明細。

	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 (未經審核)
原材料	20,617	35,544	45,955
半成品	1,300	12,089	7,517
成品	18,557	23,589	30,047
總計	40,474	71,222	83,519

原材料是從供應商處採購的、用於製造產品的基本零部件。半成品及在製品是指目前正在生產但尚未完成或尚未準備好銷售的物品。成品是指在正常業務過程中完全製造完成並準備銷售的貨品。

財務資料

賬齡分析

	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 (未經審核)
1年內	40,474	69,938	81,908
1年至2年	—	1,284	1,611
總計	40,474	71,222	83,519

週轉天數

下表載列我們於往績記錄期間的存貨週轉天數：

	截至12月31日止年度		截至9月30日
	2023年	2024年	止九個月
		天	2025年
存貨週轉天數 ⁽¹⁾	93	73	95

附註：

- (1) 存貨週轉天數按該年度／期間存貨的期初及期末結餘的平均值除以銷售成本，再乘以360/270而計算得出。

週轉天數的變化與銷售的整體增長及運營效率的提高一致。2024年的減少主要是由於我們擴大業務規模，優化供應鏈管理，從而提高了運營效率。

截至2025年11月30日，我們截至2025年9月30日的存貨中約人民幣82.2百萬元或95.5%已被售出或使用。

貿易及其他應收款項

我們的貿易應收款項主要指因銷售貨品而應收第三方客戶的款項。應收票據是指通過銀行承兌匯票結算的貿易應收款項，這是本行業的常見做法。其他應收款項包括按金及應收員工款項。貿易應收款項及應收票據的增加與銷售增長相一致，主要受與客戶交易量增加的推動。

對於與我們建立穩定長期關係的主要客戶，我們主要提供[30至120天]的信用期。我們的信用政策符合行業標準。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的貿易及其他應收款項明細：

	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
			(未經審核)
貿易應收款項 – 第三方	61,172	136,155	32,886
減：貿易應收款項虧損撥備	(2,168)	(11,610)	(11,378)
按攤銷成本計量的應收票據	68,392	29,056	12,062
向員工墊款	85	310	1,084
按金	507	600	570
可收回增值稅	1,923	–	–
預付款項	1,698	1,978	4,073
總計	131,609	156,489	39,297

於往績記錄期間，由於一名客戶陷入財政困難，我們錄得貿易應收款項虧損撥備，且相關金額已全額計提撥備。

下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項賬齡分析。

	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
			(未經審核)
1年內	127,396	153,601	33,570
1年至2年	–	–	*
總計	127,396	153,601	33,570

我們已確認與若干客戶相關的減值，並已對其採取法律行動。該等應收款項的撥備已全額入賬。

* 金額少於人民幣1,000元

財務資料

週轉天數

下表載列我們於往績記錄期間的貿易應收款項及應收票據的週轉天數。

	截至12月31日止年度		截至9月30日
	2023年	2024年	止九個月
		天	2025年
貿易應收款項及應收票據週轉天數 ⁽¹⁾	177	127	84

附註：

- (1) 貿易應收款項及應收票據週轉天數按該年度／期間按攤銷成本計量的貿易應收款項及應收票據的期初及期末結餘的平均值除以收入，再乘以360/270而計算得出。

2024年週轉天數減少是由於運營效率提高及收款週期縮短。2025年前九個月的週轉天數減少，是由於銷售增加(尤其是下半年)，這與本行業的季節性模式相符。

截至2025年11月30日，我們截至2025年9月30日的貿易應收款項中約人民幣14.9百萬元或69.1%已隨後結清。

合約資產

我們經常根據定價策略調整向客戶收取的產品價格，而該等價格須經客戶磋商及確認。因此，合約資產乃就銷售貨物的收入而確認。一旦與客戶確認最終價格，合約資產即重新分類為應收款項，因我們屆時擁有收取固定金額代價的無條件權利，僅需經過時間流逝即可到期付款。下表載列我們截至所示日期的合約資產明細。

	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
			(未經審核)
已完成但未開票的合同	67,347	103,746	158,064
減：虧損撥備	(827)	(1,934)	(2,206)
賬面淨值	<u>66,520</u>	<u>101,812</u>	<u>155,858</u>

財務資料

合約負債

我們的合約負債主要為已收到客戶就我們的解決方案及產品預付的款項，而我們尚未就該等解決方案及產品確認收入。根據國際財務報告準則第15號，當客戶在我們履行相關履約責任前支付不可退還的代價時，該等款項將確認為合約負債，而當相關產品或服務的控制權轉移予客戶時，則確認為收入。下表載列我們截至所示日期的合約負債明細。

	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
			(未經審核)
客戶預付款	<u>807</u>	<u>268</u>	<u>1,729</u>

貿易及其他應付款項

貿易應付款項主要反映因購買原材料及其他貨品以支持業務擴張而應付供應商的款項。隨著業務規模的擴大，我們的採購量亦隨之增加，導致貿易應付款項增加。應計工資及其他福利主要包括員工薪金及花紅，其隨著我們員工隊伍的擴大而增加。其他應付稅項主要反映結欠有關機構的稅款，而其他應付款項則包括各種非貿易負債。

下表載列我們截至所示日期的貿易及其他應付款項明細：

	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
			(未經審核)
貿易應付款項 — 第三方	121,024	177,523	146,517
應付票據	34,875	49,906	18,210
其他應付款項	2,223	379	136
應計工資及其他福利	7,354	9,591	7,691
其他應付稅項	<u>2,630</u>	<u>4,734</u>	<u>5,237</u>
總計	<u>168,106</u>	<u>242,133</u>	<u>177,791</u>

財務資料

賬齡分析

	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
			(未經審核)
1年內	155,806	227,387	164,613
1年至2年	93	42	114
總計	155,899	227,429	164,727

週轉天數

下表載列我們於往績記錄期間的貿易應付款項週轉天數。

	截至12月31日止年度		截至9月30日
	2023年	2024年	止九個月
		天	2025年
貿易應付款項週轉天數 ⁽¹⁾	217	186	193

附註：

- (1) 貿易應付款項週轉天數按該年度／期間貿易應付款項的期初及期末結餘的平均值除以銷售成本，再乘以360/270而計算得出。

依照汽車供應鏈的慣例，戰略性原材料供應商及其客戶通常會同意較長的結算週期，此安排反映既定的商業安排與行業慣例。我們認為與供應商協商的付款條款整體上符合現行市場慣例。2024年週轉天數的減少主要是由於銷售增長，這加快了生產週期並導致更頻繁的採購。

截至2025年11月30日，我們截至2025年9月30日的貿易應付款項中約人民幣69.0百萬元或47.1%已隨後結清。

財務資料

債務

截至2025年11月30日(即就本債務聲明而言的最近可行日期)，除本節「債務」段落中披露的情況外，我們並無任何其他已發行且未償還的貸款、或已同意發行的任何貸款、銀行透支及其他類似債務、承兌負債或承兌信用、公司債、按揭、質押、租購承擔、擔保或其他重大或有負債。

截至最後實際可行日期，我們未動用的信貸額度約為人民幣59.0百萬元。我們同時確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，(i)我們的信貸額度受標準銀行條款及契約的約束，且不存在對獲取額外銀行額度能力構成重大限制的實質性契約條款；(ii)我們概無發生借款償還及契約方面的重大違約事件，及／亦無違反信貸額度下的任何重大契約；(iii)我們概無收到任何銀行發出的表示可能撤銷或縮減授信額度的通知；(iv)在獲取信貸額度及申請提前還款方面概無遭遇任何困難；及(v)我們不存在超出日常業務範圍的重大外部債務融資計劃。

下表載列我們截至所示日期的債務情況。

	截至12月31日		截至9月30日	截至11月30日
	2023年	2024年	2025年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
			(未經審核)	(未經審核)
非即期				
租賃負債	5,335	3,536	3,406	2,264
即期				
贖回負債	58,722	68,061	74,384	75,228
銀行貸款	45,473	38,053	15,028	32,066
租賃負債	1,721	1,799	2,269	2,614
總計	111,251	111,449	95,087	112,172

財務資料

銀行貸款

下表載列我們截至所示日期的銀行貸款情況。

	於12月31日		於9月30日	於11月30日
	2023年	2024年	2025年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
			(未經審核)	(未經審核)
即期				
銀行貸款 — 有抵押(i)	24,670	—	—	—
銀行貸款 — 有擔保(ii)	20,803	23,037	—	—
銀行貸款 — 無抵押	—	15,016	15,028	32,066
總計 — 即期	45,473	38,053	15,028	32,066

於2023年、2024年12月31日及2025年9月30日，銀行貸款的年利率範圍分別介乎3.50%至3.66%、3.12%至3.45%及2.21%至2.40%。

- (i) 於2023年12月31日，銀行貸款人民幣24,670,000元由附追索權的貼現票據提供擔保。
- (ii) 於各報告期末，本集團最終控股股東及其配偶為本集團銀行融資提供擔保。自2025年9月30日起，本集團所有銀行融資擔保均已解除。

租賃負債

我們的租賃負債主要指因租賃我們的生產設施及辦公場所而產生的責任。下表載列我們截至所示日期的租賃負債情況。

	截至12月31日		截至9月30日	截至11月30日
	2023年	2024年	2025年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
			(未經審核)	(未經審核)
1年內	1,721	1,799	2,269	2,614
1年以上但2年內	1,799	1,881	2,066	1,803
2年以上但5年內	3,536	1,655	1,340	461
總計	7,056	5,335	5,675	4,878

財務資料

資本支出

於往績記錄期間，我們的資本支出用於購置物業、廠房及設備以及無形資產。截至2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的資本支出分別為人民幣4.6百萬元、人民幣11.8百萬元及人民幣6.1百萬元。

我們將持續投入資本支出以滿足業務預期增長及擴張計劃。更多詳情請參閱「未來計劃及[編纂]用途 — [編纂]用途」。我們打算通過可用財務資源撥付未來資本支出，包括現有現金結餘、經營活動產生的現金以及[編纂][編纂]淨額。

關聯方交易

我們不時與關聯方進行交易。有關我們關聯方交易的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31。

董事認為，於往績記錄期間，我們與關聯方的交易乃於正常業務過程中基於公平交易原則進行，該等交易並無扭曲我們的經營業績，亦未使我們的歷史業績無法反映我們的未來表現。

或有負債

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無任何或有負債。

資產負債表外安排

截至最後實際可行日期，我們尚未進行任何資產負債表外交易。

期後事項

根據日期為2025年12月26日的股東決議案及發起人協議，我們的當時股東同意將本公司改制為股份有限公司。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註33。

財務資料

關鍵財務比率

下表載列我們於／截至所示日期／期間的關鍵財務比率。

	截至12月31日／ 截至該日止年度		截至 9月30日／ 截至該日 止九個月
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)
毛利率 ⁽¹⁾	23.5%	27.4%	24.6%
流動比率 ⁽²⁾	0.9	1.0	1.2
速動比率 ⁽³⁾	0.8	0.8	0.8
資產負債率 ⁽⁴⁾	1.0	0.9	0.8
資產負債率(不包括贖回負債) ⁽⁵⁾	0.8	0.7	0.6

附註：

- (1) 毛利率的計算方法為年度／期間毛利除以年度／期間收入，再乘以100%。
- (2) 流動比率的計算方法為截至所示日期的流動資產總額除以流動負債總額。
- (3) 速動比率的計算方法為截至所示日期的流動資產減存貨，再除以流動負債。
- (4) 資產負債率的計算方法為截至所示日期的負債總額除以資產總額。
- (5) 資產負債率(不包括贖回負債)的計算方法為截至所示日期的負債總額(不包括贖回負債)除以資產總額。

財務風險披露

於日常業務運營中，我們面臨各種財務風險，包括外匯風險、利率風險、信用風險、流動性風險以及與公允價值計量相關的風險。我們已制定財務風險管理制度來管理及降低該等風險敞口，並由我們的財務團隊定期審查及監控該等制度。

信用風險

信用風險主要來自貿易應收款項及合約資產。我們僅與受認可且信譽良好的第三方進行交易。由於交易對方均為信用質量較高的銀行及金融機構，我們評估其信用風險較低，因此，我們面臨的由現金及現金等價物、受限制銀行存款及應收票據產生的信用風險有限。

我們通過評估需要信貸額度超過一定金額的單個客戶來管理信用風險。該評估審議客戶的付款記錄及付款能力，以及經濟狀況。一般情況下，我們不會向客戶收取抵押品。

財務資料

當我們對個別客戶存在風險敞口時，即會產生信用風險集中情況。截至2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，於往績記錄期間內每個年度／期間，我們應收最大客戶的款項分別佔貿易應收款項及合約資產總額的67.52%、88.62%及76.02%(未經審核)，而於往績記錄期間內每個年度／期間，我們應收五大客戶的款項分別佔比95.79%、95.85%及87.48%。

流動性風險

流動性風險是指我們在債務到期時履行財務義務的能力。我們通過維持充足的現金及現金等價物，以及通過銀行借款及租賃負債的靈活融資策略來管理該風險。我們定期監控流動性需求，確保遵守貸款契約，並保持充足的現金儲備以及來自主要金融機構的承諾性融資額度，以滿足短期及長期的流動性需要。

利率風險

利率風險源於市場利率的波動，該波動會影響金融工具的公允價值或未來現金流。我們面臨的利率風險主要來自已質押銀行存款、銀行存款、銀行貸款、租賃負債及贖回負債。浮動利率金融工具令我們面臨現金流利率風險，而固定利率工具則令我們面臨公允價值利率風險。總體而言，我們面臨的利率風險敞口並不重大。

股息

於往績記錄期間，本公司並未派付或宣派何股息。然而，於2025年12月30日，我們的股東會議決宣派股息人民幣15.0百萬元。此乃我們營運歷史上首次宣派股息。

無法保證在任何年度會宣派或分派任何金額的股息。儘管目前我們並無正式的股息政策或固定的派息率，但董事會可能會在考慮各種因素後在未來宣派股息，該等因素包括我們未來的盈利及現金流入、未來資金使用計劃、業務的長期發展、法定儲備、酌情公積金、法律及監管限制，以及董事認為相關的其他因素。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限於我們的組織章程細則、《中國公司法》以及任何其他適用的中國法律法規。

可分派儲備

截至2025年9月30日，我們的保留利潤約為人民幣37.5百萬元。

未經審核[編纂]經調整有形資產淨值

有關更多詳情，請參閱本文件附錄二所載「未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表」。

財務資料

[編纂]開支

與[編纂]相關的估計[編纂]開支總額約為人民幣[編纂]百萬元(相當於約[編纂]百萬港元)，約佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%(假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)且[編纂]未獲行使)，其中約人民幣[編纂]百萬元直接歸因於[編纂]的發行，根據相關會計準則，預計將於[編纂]時作為權益扣減入賬。剩餘的估計[編纂]開支約為人民幣[編纂]百萬元，其中(i)截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月分別確認約[編纂]、[編纂]及人民幣[編纂]百萬元；以及(ii)預計從2025年9月30日起至[編纂]將確認約人民幣[編纂]百萬元開支。此類估計[編纂]開支總額包括(i)[編纂]相關開支[編纂]百萬港元；(ii)法律顧問及申報會計師的費用及開支[編纂]百萬港元；以及(iii)其他費用及開支[編纂]百萬港元。上述[編纂]開支為當前估算值，僅供參考，而最終確認計入我們綜合利潤表的金額視乎變量及假設的變動而定。

無重大不利變化

董事確認，截至本文件日期，除本文件所披露者外，自[2025年9月30日](即本文件附錄一所載會計師報告中所述報告期間的期末)以來，我們的財務、運營或交易狀況或前景並無重大不利變化。

香港上市規則第13章規定的披露

董事已確認，截至最後實際可行日期，不存在任何根據上市規則第13.13至13.19條需進行披露的情況。

未來計劃及[編纂]用途

未來計劃

有關本公司未來計劃的詳盡討論，請參閱本文件「業務－戰略」一節。

[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)，經扣除與[編纂]有關的[編纂]及其他估計開支後，並假設[編纂]未獲行使，我們預計將從[編纂]獲得[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。

為配合本公司之戰略及發展計劃，我們擬將[編纂]淨額分配作下列用途。

研發擴張及技術創新

我們擬將[編纂][編纂]淨額中約[編纂]%(相當於[編纂]百萬港元)用於建設產品創新及產業化基地。我們計劃通過該等基地的建設，持續提升5G通信的技術性能，加大對智能天線技術、藍牙低功耗6.0技術等其他先進解決方案的研發投入力度，進一步提升傳感及域控解決方案的完整性、創新性。此外，我們計劃戰略性佈局非地面網絡衛星通信技術領域，以保持我們在車載智能網聯解決方案行業的技術創新領先地位。具體而言，投資將集中於以下領域。

- [編纂][編纂]淨額約[編纂]%(相當於[編纂]百萬港元)預期將用於產品創新和產業化基地的建設。我們計劃於杭州市余杭區建設產品創新和產業化基地，該項目預期將顯著提升我們的研發能力，升級基礎研發設施，並吸引頂尖人才。透過此基地的建設，我們旨在完善研發基礎設施、設備與工具，並建立試製生產線，確保創新產品從研發到小批量生產的完整流程。此基地將著重於強化我們的研發能力。具體而言，我們將：
 - (i) 擴建實驗室，提升我們的測試能力。我們預計擴建後的設施能夠容納更多實驗設備，並支持更多研究項目同時進行，從而提高我們整體的研發和測試流程效率。我們擬於未來三年建設總建築面積約6,000平方米的空間用作實驗室；

未來計劃及[編纂]用途

- (ii) 建設試製生產線，通過引入高度自動化、智能化的柔性生產線，支持不同批量產品的試製需求，從而增強我們的產品工程化能力。通過研發、測試與試製環節的無縫銜接，我們將能交付小批量、高度定製化的產品，實現我們的產品從「0」到「1」及「1」到「N」的關鍵過程，進一步強化工程化、體系化創新能力。
 - (iii) 通過引入優秀的軟件開發工程師，升級我們在研發活動過程中使用的硬件和軟件工具鏈，完善我們的平台化研發能力，進一步推動軟硬件產品研發過程中的標準化和可複用性，提升研發效率、降低重複開發成本。
 - (iv) 加強我們的產業化、規模化能力，尤其是為迎合國際市場及合資企業／海外品牌需求。我們將組建專業化市場推廣及技術服務團隊，充分發揮我們「中國智造」的競爭優勢，助力我們將在為國產廠商服務過程中積累的技術專長、服務能力和成本優勢向合資品牌、海外品牌推廣。
- [編纂][編纂]淨額約[編纂]%(相當於[編纂]百萬港元)預計用於產品解決方案的創新及前沿技術的戰略佈局。為支持相關研發及技術創新需求，我們預期在未來三年內將僱傭約150名至180名研發人才。該等專業人才將專注於算法、軟件及硬件開發、項目管理／運營維護等領域。該等人才亦預期將擁有各自相關領域的專業知識及在車載智能網聯解決方案行業擁有多年經驗。具體的研發及技術創新方向如下：

產品解決方案創新

- (i) 通過合作研發與自主研發相結合的方式強化對模組技術研發。我們計劃與行業領先的國產模組及芯片廠商合作，定製我們自主定義、車型適配度高、技術性能領先、性價比優異的模組產品，以直接服務於產品解決方案的研發，提升研發效率及創新能力。

未來計劃及[編纂]用途

- (ii) 通過R17上行增強技術、雙卡雙通(「**DSDA**」)技術等技術創新提升5G產品性能，提升通信質量，滿足先進智駕系統需求。
- (iii) 積極開發智能天線，著重於提升硬件無線射頻性能，改善弱網環境下通信質量，提升用戶體驗。
- (iv) 為適應下一代汽車電子電氣架構，我們計劃加大對區域控制器產品的研發力度，重點放在數據處理算法優化、信號傳輸效率提高、區域供電智能管理以及SOA(服務導向架構)原子服務標準化及兼容性。這有助於完善我們的解決方案，提升其競爭力。
- (v) 重點攻關BLE ChannelSounding定位優化算法以及藍牙多節點並行刷寫方案。我們計劃開發「藍牙低功耗+近場通信+超寬帶」的綜合解決方案，實現定位方案、管理平台及信息安全等方面技術指標的全面提升。

前沿技術佈局

- (i) 加強對下一代汽車電子電氣架構的研究工作，緊跟行業的體系化研發需求。我們將組織專業化團隊，不僅滿足新一代架構的技術要求，同時亦結合我們的競爭優勢，積極挖掘其他解決方案的市場需求。
- (ii) 演進及開發非地面網絡衛星通信產品，實現空天地一體化無縫覆蓋。我們計劃結合5G技術形成5G RedCap產品等多種產品形態，為下一代產品奠定技術基礎。
- (iii) 持續投入車身域控制器硬件計算平台、車身域控軟件算法及服務導向架構服務的技術升級。我們亦計劃將產品技術與5G-車聯網進行融合，滿足整車廠客戶對車身域智能化程度提升的需求。

未來計劃及[編纂]用途

戰略收購，加強垂直整合及拓寬市場覆蓋範圍

我們擬將[編纂][編纂]淨額約[編纂]%(相當於[編纂]百萬港元)用於產業及技術併購。圍繞「感知－通信－控制」的解決方案體系，我們希望於智能網聯及域控解決方案商業化、規模化的成功經驗拓展至其他汽車智能化解決方案領域。我們計劃通過收購可產生協同效應的優質公司或優質團隊，如傳感器及其他自動駕駛域控制器組件的製造商或技術團隊，加強我們的垂直整合。此外，我們致力於通過收購從事海外產業化及市場拓展的營銷團隊，加強我們的國際化能力。我們亦計劃通過收購產品智能化經驗豐富的技術服務供應商或算法團隊，提升我們的智能化能力，並豐富產品解決方案。通過併購、融合優質團隊，我們將持續打造產品創新與商業化的生態體系，進而為公司培育新的收入增長點。截至最後實際可行日期，我們正在跟進多個併購機會，但尚未確定任何特定收購目標。

建設蕪湖工廠，加強規模化生產能力

我們擬將[編纂][編纂]淨額約[編纂]%(相當於[編纂]百萬港元)用於安徽省蕪湖工廠的建設，以加強我們的規模化生產能力。我們計劃於蕪湖市建設重要生產設施，該基地具備明顯的區位優勢，距離我們的其中一名核心整車廠客戶的超級工廠僅10分鐘車程，可有效保證該整車廠客戶的產品供應需求。該基地建設面積約6,000平方米，已由當地政府為生產廠房提供完善的基礎設施，我們計劃通過引入行業領先的貼裝設備和全自動的軟件燒錄設備，形成年產150萬套車載智能網聯設備的生產能力，提升產品解決方案自主生產的比例，有效支持我們產能需求的持續提升。

營運資金及企業用途

[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用作一般營運資金及維持運營靈活性。此項分配將使我們能夠及時且審慎地應對戰略性機遇、不可預見的市場變動及其他財務需求，包括償還貸款或滿足任何其他必要的資金需求。

倘若指定的[編纂]淨額不足以全面撥付上述用途，我們擬動用內部資源或股權債務融資以補足任何差額。反之，若有盈餘資金，將用於符合我們戰略目標的其他項目。

未來計劃及[編纂]用途

倘若[編纂]定於指示性[編纂]範圍的中位數之上或之下，分配予上述用途的[編纂]淨額將按比例調整。因行使[編纂]所獲的額外[編纂]，將按比例分配予上述用途。

倘本公司對[編纂][編纂]淨額的使用與上述用途有重大出入或[編纂]淨額於上述用途間的分配比例發生重大變動，本公司將作出正式公告。

倘[編纂][編纂]淨額未能即時用於上述用途，本公司僅會將[編纂]淨額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他司法管轄區的適用法律法規)的短期計息賬戶。

倘上述[編纂][編纂]用途出現任何重大變動，我們將就此發佈公告。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

附錄一

會計師報告

以下第I-1至I-[•]頁所載為 貴公司申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)所發出的報告全文，以供載入本文件。



致杭州雲動智能汽車技術股份有限公司列位董事及中國國際金融香港證券有限公司有關過往財務資料的會計師報告

緒言

吾等就杭州雲動智能汽車技術股份有限公司(「貴公司」)及其子公司(統稱「貴集團」)載於第I-[•]至I-[•]頁的過往財務資料作出報告，該等過往財務資料包括 貴集團於2023年12月31日及2024年12月31日的綜合財務狀況表及 貴公司的財務狀況表，以及截至2023年12月31日及2024年12月31日止年度(「往績記錄期間」)各年的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及重大會計政策資料及其他說明資料(統稱「過往財務資料」)。第I-4至I-[•]頁所載的過往財務資料為本報告的組成部分，其編製乃為收錄於 貴公司於[日期]就 貴公司股份[編纂]於香港聯合交易所有限公司主板[編纂]而刊發的文件(「文件」)內。

董事就過往財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據過往財務資料附註1所載的編制及呈列基準編製真實而公允的過往財務資料，以及實施 貴公司董事認為必要的內部控制，以使過往財務資料的編制不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

申報會計師的責任

吾等的責任是對過往財務資料發表意見並向 閣下報告。吾等已根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就過往財務資料出具的會計師報告」執行工作。該準則要求吾等遵守道德規範，並計劃及執行工作，就過往財務資料是否不存在任何重大錯報獲得合理保證。

附錄一

會計師報告

吾等的工作涉及執执行程序以獲取有關過往財務資料所載金額及披露事項有關的憑證。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估過往財務資料存在重大錯報(不論是由於欺詐或錯誤)的風險。於作出該等風險評估時，申報會計師考慮與該實體根據過往財務資料附註1所載的編制及呈列基準編製真實而公允的過往財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但並非旨在對該實體的內部控制的有效性發表意見。吾等的工作亦包括評估董事所採用的會計政策是否恰當及所作出的會計估計是否合理，以及評估過往財務資料的整體呈列方式。

吾等相信，吾等所獲得的憑證充足且適當地為吾等的意見提供基礎。

意見

吾等認為，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1所載的編制及呈列基準真實而公允地反映 貴公司及 貴集團於2023年12月31日及2024年12月31日的財務狀況，以及 貴集團於往績記錄期間的財務表現及現金流量。

中期財務資料的審閱

吾等已審閱 貴集團的中期財務資料，其包括 貴集團於2025年9月30日的綜合財務狀況表及 貴公司的財務狀況表，以及截至2024年及2025年9月30日止九個月的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及其他說明資料(「**中期財務資料**」)。 貴公司董事須負責根據過往財務資料附註1所載的編制及呈列基準編製及呈列中期財務資料。吾等的責任是根據吾等的審閱對中期財務資料作出結論。吾等已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱工作準則第2410號「實體的獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。審閱工作包括主要向負責財務及會計事項的人員作出查詢，並應用分析性及其他審閱程序。審閱的範圍遠小於根據香港審計準則進行審核的範圍，因此不能保證吾等將知悉在審核中可能發現的所有重大事項。因此，吾等不會發表審核意見。根據吾等的審閱，就會計師報告而言，吾等並無發現任何事項，令吾等相信中期財務資料在所有重大方面並無根據過往財務資料附註1所載的編制及呈列基準編製。

附錄一

會計師報告

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例須呈報的事項

調整

於編製過往財務資料時，概無對第I-[4]頁界定的相關財務報表作出任何調整。

股息

吾等提述過往財務資料附註28(b)，其中說明 貴公司於往績記錄期間並無派付任何股息。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港

中環

遮打道10號

太子大廈8樓

[日期]

附錄一

會計師報告

過往財務資料

下文載列過往財務資料為本會計師報告的組成部分。

貴集團於往績記錄期間的綜合財務報表(作為過往財務資料的基準)乃由畢馬威會計師事務所根據其與 貴公司另行訂立的委聘條款按照香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審計(「**相關財務報表**」)。

附錄一

會計師報告

綜合損益及其他全面收益表

(以人民幣(「人民幣」)列示)

	附註	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
收入	4	205,794	398,202	257,840	301,251
銷售成本		<u>(157,436)</u>	<u>(289,253)</u>	<u>(190,741)</u>	<u>(227,197)</u>
毛利		48,358	108,949	67,099	74,054
其他收入	5(a)	3,416	10,545	7,338	3,463
其他(虧損)/收益淨額	5(b)	(116)	(141)	(115)	113
銷售及營銷開支		(5,086)	(5,901)	(4,456)	(5,915)
行政開支		(10,636)	(14,915)	(10,450)	(16,107)
研發成本		(30,185)	(32,475)	(22,740)	(23,379)
貿易應收款項及合約資產 的預期信貸虧損		<u>(2,749)</u>	<u>(10,549)</u>	<u>(835)</u>	<u>(40)</u>
經營利潤		3,002	55,513	35,841	32,189
財務成本	6(a)	(1,428)	(2,393)	(1,820)	(1,512)
贖回負債的賬面值變動	24	<u>(4,549)</u>	<u>(9,339)</u>	<u>(6,707)</u>	<u>(6,323)</u>
除稅前(虧損)/利潤		(2,975)	43,781	27,314	24,354
所得稅抵免/(費用)	7	<u>13,910</u>	<u>(3,636)</u>	<u>(1,769)</u>	<u>(1,373)</u>
年內/期內利潤及 全面收益總額		<u>10,935</u>	<u>40,145</u>	<u>25,545</u>	<u>22,981</u>
每股收益					
基本及攤薄(人民幣)	10	<u>0.23</u>	<u>0.82</u>	<u>0.52</u>	<u>0.46</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表

(以人民幣列示)

		於12月31日		於9月30日
	附註	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審核)
非流動資產				
物業、廠房及設備	11	15,217	21,462	21,111
使用權資產	12	7,338	5,548	5,316
無形資產	13	565	347	1,105
遞延稅項資產	25(a)	15,705	12,069	10,696
		<u>38,825</u>	<u>39,426</u>	<u>38,228</u>
流動資產				
按公允價值計入損益(「按公允價值計入損益」)的金融資產				
存貨	15	335	269	402
合約資產	16	40,474	71,222	83,519
貿易及其他應收款項	21(a)	66,520	101,812	155,858
按公允價值計入其他全面收益(「按公允價值計入其他全面收益」)的金融資產	17	131,609	156,489	39,297
受限制銀行存款	18	2,800	19	23,892
現金及現金等價物	19	9,130	34,244	5,600
		<u>1,794</u>	<u>3,223</u>	<u>5,960</u>
		<u>252,662</u>	<u>367,278</u>	<u>314,528</u>

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表(續)

(以人民幣列示)

		於12月31日		於9月30日
	附註	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審核)
流動負債				
貿易及其他應付款項	20	168,106	242,133	177,791
合約負債	21(b)	807	268	1,729
銀行貸款	22	45,473	38,053	15,028
租賃負債	23	1,721	1,799	2,269
贖回負債	24	58,722	68,061	74,384
撥備	26	1,859	1,634	2,727
		<u>276,688</u>	<u>351,948</u>	<u>273,928</u>
流動(負債)／資產淨值		<u>(24,026)</u>	<u>15,330</u>	<u>40,600</u>
總資產減流動負債		<u>14,799</u>	<u>54,756</u>	<u>78,828</u>
非流動負債				
租賃負債	23	<u>5,335</u>	<u>3,536</u>	<u>3,406</u>
		<u>5,335</u>	<u>3,536</u>	<u>3,406</u>
資產淨值		<u>9,464</u>	<u>51,220</u>	<u>75,422</u>
資本及儲備				
實繳資本	28	13,995	14,589	14,589
儲備		<u>(4,531)</u>	<u>36,631</u>	<u>60,833</u>
權益總額		<u>9,464</u>	<u>51,220</u>	<u>75,422</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

公司財務狀況表

(以人民幣列示)

		於12月31日		於9月30日
	附註	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審核)
非流動資產				
物業、廠房及設備	11	3,689	2,505	2,216
使用權資產	12	3,630	2,695	3,106
無形資產		130	65	939
於子公司的投資	14	20,000	20,000	20,000
遞延稅項資產	25(a)	13,890	8,959	7,549
		41,339	34,224	33,810
流動資產				
按公允價值計入損益的金融資產	15	335	269	402
存貨	16	25,582	38,533	46,960
合約資產	21(a)	66,520	101,812	155,858
貿易及其他應收款項	17	105,675	128,804	32,443
按公允價值計入其他全面收益的 金融資產	18	2,800	—	23,892
受限制銀行存款	19	9,130	16,306	5,600
現金及現金等價物	19	432	3,009	5,814
		210,474	288,733	270,969

附錄一

會計師報告

公司財務狀況表(續)

(以人民幣列示)

		於12月31日		於9月30日
	附註	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審核)
流動負債				
貿易及其他應付款項	20	128,916	158,946	133,241
合約負債	21(b)	807	268	1,729
銀行貸款	22	45,473	38,053	15,028
租賃負債	23	899	940	1,380
贖回負債	24	58,722	68,061	74,384
撥備	26	1,859	1,634	2,727
		<u>236,676</u>	<u>267,902</u>	<u>228,489</u>
流動(負債)／資產淨值		<u>(26,202)</u>	<u>20,831</u>	<u>42,480</u>
總資產減流動負債		<u>15,137</u>	<u>55,055</u>	<u>76,290</u>
非流動負債				
租賃負債	23	<u>2,636</u>	<u>1,697</u>	<u>1,996</u>
		<u>2,636</u>	<u>1,697</u>	<u>1,996</u>
資產淨值		<u>12,501</u>	<u>53,358</u>	<u>74,294</u>
資本及儲備				
實繳資本	28	13,995	14,589	14,589
儲備		<u>(1,494)</u>	<u>38,769</u>	<u>59,705</u>
權益總額		<u>12,501</u>	<u>53,358</u>	<u>74,294</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合權益變動表

(以人民幣列示)

貴公司權益股東應佔						
中華人民共和國						
附註	實繳資本 人民幣千元 (附註28(c))	資本儲備 人民幣千元 (附註28(d)(i))	股份支付 儲備 人民幣千元 (附註28(d)(ii))	(「中國」) 法定儲備 人民幣千元 (附註28(d)(iii))	(累計虧損)/ 保留利潤 人民幣千元	(虧絀)/權益 總額 人民幣千元
於2023年1月1日的結餘	13,995	16,842	2,008	—	(34,696)	(1,851)
2023年權益變動						
年內利潤及全面收益						
總額	—	—	—	—	10,935	10,935
以權益結算的股份支付交易	27	—	380	—	—	380
於2023年12月31日及2024年						
1月1日的結餘	13,995	16,842	2,388	—	(23,761)	9,464
2024年權益變動						
年內利潤及全面收益						
總額	—	—	—	—	40,145	40,145
提取法定儲備	28(d)	—	—	1,852	(1,852)	—
股東注資	28(c)	594	—	—	—	594
以權益結算的股份支付交易	27	—	1,017	—	—	1,017
於2024年12月31日的						
結餘	14,589	16,842	3,405	1,852	14,532	51,220

附錄一

會計師報告

綜合權益變動表(續)

(以人民幣列示)

貴公司權益股東應佔						
中華人民共和國						
附註	實繳資本	資本儲備	股份支付	(「中國」)	(累計虧損)/	(虧蝕)/權益
	人民幣千元	人民幣千元	儲備	法定儲備	保留利潤	總額
	(附註28(c))	(附註28(d)(i))	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
			(附註28(d)(ii))	(附註28(d)(iii))		
(未經審核)						
於2024年1月1日的結餘	13,995	16,842	2,388	—	(23,761)	9,464
截至2024年9月30日						
止九個月的						
權益變動：						
期內利潤及全面收益						
總額	—	—	—	—	25,545	25,545
股東注資	28(c) 594	—	—	—	—	594
以權益結算的股份支付交易	27 —	—	536	—	—	536
於2024年9月30日的結餘	14,589	16,842	2,924	—	1,784	36,139
(未經審核)						
於2025年1月1日的結餘	14,589	16,842	3,405	1,852	14,532	51,220
截至2025年9月30日						
止九個月的						
權益變動：						
期內利潤及全面收益總額						
總額	—	—	—	—	22,981	22,981
以權益結算的股份支付交易	27 —	—	1,221	—	—	1,221
於2025年9月30日的結餘	14,589	16,842	4,626	1,852	37,513	75,422

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合現金流量表

(以人民幣列示)

		截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	附註	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
				(未經審核)	(未經審核)
經營活動					
經營(所用)／所得現金	19(b)	(39,421)	23,412	11,656	34,363
已付所得稅		—	(38)	(38)	—
經營活動(所用)／所得現金淨額					
		(39,421)	23,374	11,618	34,363
投資活動					
購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款		(4,622)	(11,755)	(10,090)	(6,104)
出售物業、廠房及設備的所得款項		—	1	1	—
購買按公允價值計入損益的金融資產的付款		(15,800)	—	—	—
出售按公允價值計入損益的金融資產的所得款項		25,701	—	—	—
投資活動所得／(所用)現金淨額					
		5,279	(11,754)	(10,089)	(6,104)

附錄一

會計師報告

綜合現金流量表(續)

(以人民幣列示)

		截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	附註	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
				(未經審核)	(未經審核)
融資活動					
銀行貸款所得款項	19(c)	76,351	59,581	47,170	36,992
償還銀行貸款	19(c)	(38,700)	(67,024)	(48,432)	(60,000)
股東注資	28(c)	—	594	594	—
租賃負債的資本部分付款	19(c)	(1,560)	(1,721)	(1,064)	(975)
租賃負債的利息部分付款	19(c)	(337)	(282)	(219)	(189)
銀行貸款利息付款	19(c)	(742)	(1,339)	(983)	(880)
已付[編纂]開支		—	—	—	(470)
融資活動所得／(所用)現金淨額		<u>35,012</u>	<u>(10,191)</u>	<u>(2,934)</u>	<u>(25,522)</u>
現金及現金等價物增加／(減少)淨額		870	1,429	(1,405)	2,737
於1月1日的現金及現金等價物		924	1,794	1,794	3,223
於12月31日／9月30日的現金及現金等價物	19(a)	<u>1,794</u>	<u>3,223</u>	<u>389</u>	<u>5,960</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

過往財務資料附註

1. 過往財務資料的編制及呈列基準

杭州雲動智能汽車技術股份有限公司(「貴公司」)於2016年在中華人民共和國(「中國」)註冊成立為一家有限責任公司。於[2025年12月29日]，貴公司改制為股份有限公司，詳情載於附註33(i)。

貴公司及其子公司(統稱「貴集團」)主要從事汽車部件(例如車載聯網控制單元(「T-Box」)及域控制器)的研發、製造及銷售，並提供相關服務。

貴公司截至2023年及2024年12月31日止年度之財務報表乃根據中國財政部所頒佈之企業會計準則編製並分別由中審眾環會計師事務所(特殊普通合夥)及中匯會計師事務所(特殊普通合夥)審核。

過往財務資料乃根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的所有適用國際財務報告準則會計準則編製。重大會計政策資料的進一步詳情載於附註2。

國際會計準則理事會已頒佈多項新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則。就編製過往財務資料而言，貴集團已採納往績記錄期間適用的所有新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則，惟於2025年1月1日開始的會計期間尚未生效的任何新準則或詮釋除外。於2025年1月1日開始的會計年度已頒佈但尚未生效的經修訂及新訂會計準則及詮釋載於附註32。

過往財務資料亦符合香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則的適用披露規定。

下文所載會計政策已於過往財務資料所呈列的所有期間貫徹應用。

中期財務資料乃按照與過往財務資料相同的編制及呈列基準編製。

過往財務資料及中期財務資料以人民幣(「人民幣」)呈列，除另有說明外，所有數值均四捨五入至最接近的千位數(人民幣千元)。

2. 重大會計政策資料

(a) 計量基準

編製過往財務資料所採用的計量基準為歷史成本基準，惟金融資產按其公允價值列賬(如下文所載會計政策所闡釋)：

- － 按公允價值計入損益(「按公允價值計入損益」)的金融資產(請參閱附註2(d))；及
- － 按公允價值計入其他全面收益(「按公允價值計入其他全面收益」)的非股本投資(可轉回)(請參閱附註2(d))。

附錄一

會計師報告

(b) 估計及判斷的使用

根據國際財務報告準則會計準則編製過往財務資料要求管理層作出判斷、估計及假設，而該等判斷、估計及假設會影響政策的應用以及資產、負債、收入及開支的呈報金額。該等估計及相關假設乃根據過往經驗及在有關情況下被視為合理的各種其他因素作出，而所得結果構成對並非顯而易見自其他來源得出的資產及負債賬面值作出判斷的基準。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設會持續檢討。倘會計估計的修訂僅影響作出修訂的期間，則有關修訂於該期間確認，或倘修訂影響當前及未來期間，則於作出修訂的期間及未來期間確認。

管理層在應用對過往財務資料有重大影響的國際財務報告準則會計準則時所作的判斷及估計不確定性的主要來源於附註3討論。

(c) 子公司

子公司為 貴集團控制的實體。當 貴集團因參與該實體而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權利，並有能力透過其對該實體的權力影響該等回報時， 貴集團即控制該實體。子公司的財務報表由控制權開始之日起至控制權終止之日止計入綜合財務報表內。

集團內公司間結餘及交易，以及集團內公司間交易所產生的任何未變現收入及開支(外幣交易收益或虧損除外)，均予以對銷。集團內公司間交易所產生的未變現虧損的對銷方法與未變現收益相同，惟僅以並無減值跡象為限。

貴集團於子公司的權益變動(並無導致失去控制權)入賬列作權益交易。

當 貴集團失去對子公司的控制權時，會終止確認該子公司的資產及負債以及其他權益組成部分。由此產生的任何收益或虧損於損益中確認。於該前子公司保留的任何權益於失去控制權時按公允價值計量。

於 貴公司財務狀況表內，於子公司的投資按成本減減值虧損(請參閱附註2(i)(ii))列賬，惟分類為持作出售(或計入分類為持作出售的出售組合)者除外。

(d) 其他證券投資

貴集團有關證券投資(於子公司的投資除外)的政策載列如下。

證券投資於 貴集團承諾購買／出售投資之日確認／終止確認。該等投資初始按公允價值加直接應佔交易成本列賬，惟按公允價值計入損益計量的該等投資的交易成本直接於損益中確認除外。有關 貴集團如何釐定金融工具公允價值的解釋，請參閱附註29(d)。該等投資其後視乎其分類按下文所述入賬。

(i) 非股本投資

非股本投資分類為以下其中一種計量類別：

- 攤銷成本，倘投資持作收取僅代表支付本金及利息的合約現金流量。預期信貸虧損、採用實際利率法計算的利息收入(請參閱附註2(t)(ii)(a))、外匯收益及虧損於損益中確認。終止確認時的任何收益或虧損於損益中確認。

附錄一

會計師報告

- 按公允價值計入其他全面收益 – 可轉回，倘投資的合約現金流量僅包括支付本金及利息，且該投資持有的業務模式的目標是透過收取合約現金流量及出售兩者而達成。預期信貸虧損、利息收入(採用實際利率法計算)及外匯收益及虧損於損益中確認，計算方式與金融資產按攤銷成本計量相同。公允價值與攤銷成本之間的差額於其他全面收益中確認。當投資終止確認時，於其他全面收益累計的金額從權益重新轉回至損益。
- 按公允價值計入損益，倘投資不符合按攤銷成本或按公允價值計入其他全面收益(可轉回)計量的標準。投資公允價值的變動(包括利息)於損益中確認。

(ii) 股本投資

股本證券投資分類為按公允價值計入損益，惟投資並非持作買賣用途且 貴集團於初始確認時作出不可撤回的選擇將投資指定為按公允價值計入其他全面收益(不可轉回)，使其後公允價值變動於其他全面收益中確認除外。該等選擇乃按個別工具基準作出，但僅可於投資從發行人角度符合權益的定義時作出。倘就某項投資作出該選擇，於出售時，於公允價值儲備(不可轉回)累計的金額將轉撥至保留盈利，而不會重新轉回至損益。股本證券投資的股息(不論分類為按公允價值計入損益或按公允價值計入其他全面收益)於損益中確認為其他收入。

(e) 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累計折舊及任何累計減值虧損(請參閱附註2(i)(ii))列賬。

倘物業、廠房及設備項目的重大部分具有不同的可使用年期，則該等部分作為獨立項目(主要組成部分)入賬。

出售物業、廠房及設備項目所產生的任何收益或虧損於損益中確認。

折舊乃採用直線法按物業、廠房及設備項目的成本或估值減其估計剩餘價值(如有)於其估計可使用年期內撇銷而計算，並一般於損益中確認。

往績記錄期間的估計可使用年期如下：

- 機器及設備	2至10年
- 辦公設備及傢俱	3年
- 租賃物業裝修	可使用年期或租期(以較短者為準)

折舊方法、可使用年期及剩餘價值於各報告日期檢討，並在適當時作出調整。

在建工程指正在建造的物業、廠房及設備，按成本減累計減值虧損列賬。當使資產作擬定用途所需的絕大部分活動完成後，在建工程成本的資本化即告停止，而在建工程則轉撥至物業、廠房及設備。在建工程於大致上完成並可作擬定用途前不計提折舊。

(f) 無形資產(商譽除外)

貴集團購入的無形資產按成本減累計攤銷(倘估計可使用年期有限)及減值虧損(請參閱附註2(i)(ii))列賬。

攤銷乃採用直線法按無形資產的成本減其估計剩餘價值(如有)於其估計可使用年期內撇銷而計算，並一般於損益中確認。

附錄一

會計師報告

往績記錄期間的估計可使用年期如下：

– 軟件

1至3年

軟件的可使用年期乃根據相關軟件執行其預期功能的預期服務年期評估。

攤銷方法、可使用年期及剩餘價值於各報告日期檢討，並在適當時作出調整。

(g) 研發成本

研究活動開支於發生時於損益中確認。開發開支僅在開支能可靠計量、產品或工序在技術及商業上可行、未來經濟利益可能產生且 貴集團有意完成開發並有充足資源使用或出售所得資產時方予資本化。否則，開支於發生時於損益中確認。已資本化開發開支其後按成本減累計攤銷及任何累計減值虧損(請參閱附註2(i)(ii))計量。

(h) 租賃資產

於合約開始時， 貴集團評估合約是否為租賃或包含租賃。倘合約為換取對價而給予在一段期間內控制可識別資產使用的權利，則該合約為租賃或包含租賃。倘客戶有權主導可識別資產的使用及從該使用中獲得幾乎所有經濟利益，則表示已轉讓控制權。

作為承租人

倘合約包含租賃組成部分及非租賃組成部分， 貴集團已選擇不分開非租賃組成部分，並就所有租賃將各租賃組成部分及任何相關非租賃組成部分入賬列作單一租賃組成部分。

於租賃開始日期， 貴集團確認使用權資產及租賃負債，惟租賃期為12個月或以下的短期租賃及低價值項目的租賃除外。當 貴集團就低價值項目訂立租賃時， 貴集團按逐項租賃基準決定是否將租賃資本化。倘不資本化，相關租賃付款於租賃期內按系統基準於損益中確認。

倘租賃資本化，租賃負債初始按租賃期內應付租賃付款的現值確認，並使用租賃內含利率或(倘該利率無法輕易釐定)使用相關增量借款利率貼現。初始確認後，租賃負債按攤銷成本計量，而利息開支則使用實際利率法確認。不取決於指數或利率的可變租賃付款不計入租賃負債的計量，並於產生時自損益扣除。

租賃資本化時確認的使用權資產初始按成本計量，包括租賃負債的初始金額，就於開始日期或之前作出的任何租賃付款作出調整，加上所產生的任何初始直接成本及估計拆卸及移除相關資產或恢復相關資產或其所在地點的成本，減任何已收租賃優惠。使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列賬(請參閱附註2(e)及2(i)(ii))。

可退還租賃按金根據適用於按攤銷成本列賬的非股本證券投資的會計政策與使用權資產分開入賬(請參閱附註2(d)(i)、2(t)(ii)(a)及2(i)(i))。按金的名義價值超出初始公允價值的任何部分入賬列作額外租賃付款，並計入使用權資產的成本。

租賃負債於因指數或利率變動而導致未來租賃付款出現變動時、倘 貴集團對預期根據剩餘價值擔保應付金額的估計出現變動時，或倘 貴集團改變其對是否行使購買、延期或終止選擇權

附錄一

會計師報告

的評估時，予以重新計量。當租賃負債以此方式重新計量時，會對使用權資產的賬面值作出相應調整，或倘使用權資產的賬面值已減至零，則於損益中記錄。

租賃負債亦於出現租賃修訂(即租賃範圍或租賃對價出現並非原先於租賃合約中規定的變動)時予以重新計量(倘該修改不作為單獨租賃入賬)。在此情況下，租賃負債根據經修訂租賃付款及租賃期使用於修改生效日期的經修訂貼現率重新計量。

於綜合財務狀況表內，長期租賃負債的流動部分釐定為報告期後十二個月內到期結算的合約付款的現值。

(i) 信貸虧損及資產減值

(i) 金融工具及合約資產的信貸虧損

貴集團就以下各項的預期信貸虧損(「預期信貸虧損」)確認虧損撥備：

- － 按攤銷成本計量的金融資產(包括現金及現金等價物、受限制銀行存款及貿易及其他應收款項)；
- － 合約資產(請參閱附註2(k))；及
- － 按公允價值計入其他全面收益的非股本投資(可轉回)。

預期信貸虧損的計量

預期信貸虧損為信貸虧損的概率加權估計。一般而言，信貸虧損按合約金額與預期金額之間所有預期現金短缺的現值計量。

倘影響重大，預期現金短缺使用以下利率貼現：

- － 固定利率金融資產、貿易及其他應收款項以及合約資產：於初始確認時釐定的實際利率或其近似值；
- － 浮動利率金融資產：當前實際利率。

估計預期信貸虧損時考慮的最長期間為 貴集團面臨信貸風險的最長合約期間。

預期信貸虧損按以下其中一項基準計量：

- － 12個月預期信貸虧損：該等預期信貸虧損為報告日期後12個月內可能發生的違約事件導致的預期信貸虧損部分(或倘工具預期年期少於12個月，則為較短期間)；及
- － 存續期預期信貸虧損：該等預期信貸虧損為預期信貸虧損模式所適用項目的預期年期內所有可能違約事件導致的預期信貸虧損。

貴集團按相等於存續期預期信貸虧損的金額計量虧損撥備，惟以下各項除外(按12個月預期信貸虧損計量)：

- － 於報告日期釐定為具有低信貸風險的金融工具；及
- － 自初始確認以來信貸風險(即金融工具預期年期内發生違約的風險)並無大幅增加的其他金融工具。

貿易應收款項及合約資產的虧損撥備一律按相等於存續期預期信貸虧損的金額計量。

附錄一

會計師報告

信貸風險的大幅增加

在釐定金融工具的信貸風險自初始確認以來是否已大幅增加及計量預期信貸虧損時，貴集團考慮無需付出不必要成本或努力即可獲得的合理及有理據的相關資料。此包括基於貴集團過往經驗及知情信貸評估(包括前瞻性資料)的定量及定性資料及分析。

貴集團在以下情況下認為金融資產違約：

- 債務人不可能在貴集團無追索權採取變現所持抵押品(如有)等行動的情況下向貴集團悉數支付其信貸責任；或

預期信貸虧損於各報告日期重新計量，以反映金融工具自初始確認以來的信貸風險變動。預期信貸虧損金額的任何變動於損益中確認為減值收益或虧損。貴集團就所有金融工具確認減值收益或虧損，並透過虧損撥備賬對其賬面值作出相應調整，惟按公允價值計入其他全面收益計量的非股本證券投資除外(可轉回)，就此而言，虧損撥備於其他全面收益中確認並於公允價值儲備(可轉回)中累計，不會減少財務狀況表內金融資產的賬面值。

信貸減值金融資產

於各報告日期，貴集團評估金融資產是否信貸減值。當發生一項或多項對金融資產估計未來現金流量產生不利影響的事件時，金融資產即屬信貸減值。

金融資產信貸減值的證據包括以下可觀察事件：

- 債務人面臨重大財務困難；
- 違反合約，例如違約；
- 貴集團按其不會另行考慮的條款向債務人重組貸款或墊款；
- 債務人有可能進入破產程序或進行其他財務重組；或
- 由於發行人出現財務困難，證券的活躍市場消失。

撤銷政策

金融資產及合約資產的賬面總值於無實際收回可能性時予以撤銷。一般情況下，當貴集團確定債務人並無資產或可產生足夠現金流量以償還須予撤銷金額的收入來源時，即屬此情況。

先前撤銷的資產的其後收回於收回發生的期間在損益中確認為減值撥回。

(ii) 其他非流動資產的減值

於各報告日期，貴集團審閱其非金融資產(存貨及遞延稅項資產除外)的賬面值，以釐定是否有任何減值跡象。倘存在任何該等跡象，則估計該資產的可收回金額。

就減值測試而言，資產組合為可產生持續使用現金流入並在很大程度上獨立於其他資產或現金產生單位(「現金產生單位」)現金流入的最小資產組合。

附錄一

會計師報告

資產或現金產生單位的可收回金額為其使用價值與其公允價值減出售成本兩者中的較高者。使用價值乃基於估計未來現金流量，並使用反映貨幣時間價值的當前市場評估及該資產或現金產生單位特有風險的稅前貼現率貼現至其現值。

倘資產或現金產生單位的賬面值超過其可收回金額，則確認減值虧損。

減值虧損於損益中確認。減值虧損首先分配以減少分配至現金產生單位的任何商譽的賬面值，然後按比例基準減少現金產生單位內其他資產的賬面值。

有關商譽的減值虧損不予撥回。就其他資產而言，減值虧損僅在所得賬面值不超過倘並無確認減值虧損而釐定的賬面值(扣除折舊或攤銷)的情況下方予撥回。

(j) 存貨

存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低者計量如下：

成本採用加權平均成本公式計算，包括所有採購成本、轉換成本及使存貨達至目前地點及狀況所產生的其他成本。

可變現淨值為在日常業務過程中的估計售價減估計完工成本及進行銷售所需的估計成本。

當存貨售出時，該等存貨的賬面值於確認相關收入的期間在銷售成本中確認。

任何存貨撇減的任何撥回金額於撥回發生的期間確認為已確認為開支的存貨金額的減少。

(k) 合約資產及合約負債

當 貴集團在無條件有權根據合約條款收取對價前確認收入(請參閱附註2(t)(i))時，合約資產予以確認。合約資產就預期信貸虧損進行評估(請參閱附註2(i)(i))，並於收取對價的權利成為無條件時重新分類為應收款項(請參閱附註2(l))。

當客戶在 貴集團確認相關收入(請參閱附註2(t)(i))前支付不可退還對價時，合約負債予以確認。倘 貴集團在確認相關收入前擁有無條件權利收取不可退還對價，亦會確認合約負債。在後一種情況下，亦會確認相應應收款項(請參閱附註2(l))。

當合約包括重大融資組成部分時，合約結餘包括根據實際利率法累計的利息(請參閱附註2(t)(ii)(a))。

(l) 貿易及其他應收款項

當 貴集團擁有無條件權利收取對價且僅需時間推移即可到期支付該對價時，應收款項予以確認。

不包含重大融資組成部分的貿易應收款項初始按其交易價計量。包含重大融資組成部分的貿易及其他應收款項初始按公允價值加交易成本計量。所有應收款項其後採用實際利率法按攤銷成本列賬，並包括信貸虧損撥備(請參閱附註2(i)(i))。

附錄一

會計師報告

(m) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行及手頭現金、銀行及其他金融機構的活期存款、律師持有用於滿足短期現金承諾的物業預售所得款項，以及其他短期高流動性投資，該等投資可隨時轉換為已知金額的現金且價值變動風險不大，並於購入時在三個月內到期。就綜合現金流量表而言，須按要求償還並構成 貴集團現金管理組成部分的銀行透支亦計入現金及現金等價物的組成部分。現金及現金等價物就預期信貸虧損進行評估(請參閱附註2(i)(i))。

(n) 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初始按公允價值確認。於初始確認後，貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬，惟貼現的影響並不重大則除外，在該情況下按發票金額列賬。

(o) 贖回負債

若干投資者獲授權利，可於發生並非全部由 貴集團控制的若干事件時要求 貴集團以現金贖回其實繳資本。包含以現金或另一項金融資產購買 貴集團股本工具義務的合約會產生贖回金額現值的金融負債。於初始確認時，該等金融負債初始按贖回金額的現值確認，該金額代表因預期於贖回時向投資者支付最高金額的事件觸發的結算，並從權益重新分類。其後，贖回負債按攤銷成本計量，賬面值變動於損益中確認。

贖回負債分類為非流動負債或流動負債，視乎投資者能否於報告期末後至少12個月要求 貴公司以現金贖回投資。

貴集團僅在其義務解除、取消或到期時終止確認金融負債。於終止贖回責任時，終止確認的金融工具賬面值將計入權益。

(p) 計息借款

計息借款初始按公允價值減交易成本計量。其後，該等借款採用實際利率法按攤銷成本列賬。利息開支根據附註2(v)確認。

(q) 員工福利

(i) 短期員工福利及定額供款退休計劃的供款

短期員工福利於提供相關服務時列作開支。倘 貴集團因員工提供過往服務而須支付此金額，且該責任能可靠估計，則就預期支付的金額確認負債。

定額供款退休計劃的供款責任於提供相關服務時列作開支。

(ii) 以權益結算的股份支付

授予員工的以權益結算的股份支付的授出日期公允價值採用布萊克－斯科爾斯模型計量。該金額一般於獎勵的歸屬期內確認為開支，並相應增加權益。確認為開支的金額會作出調整，以反映預期符合相關服務條件的獎勵數目，因此最終確認的金額乃基於於歸屬日期符合相關服務條件的獎勵數目。權益金額於股份支付儲備中確認，直至受限制股份單位(「**受限制股份單位**」)獲歸屬或受限制股份單位獲沒收。

附錄一

會計師報告

於歸屬期內，預期將歸屬的股份數目會予以審閱。對於過往期間已確認累計公允價值的任何所得調整，於審閱期間自損益扣除／計入損益。於歸屬日期，確認為開支的金額會作出調整，以反映實際歸屬的股份數目(並相應調整股份支付儲備)。

以權益結算的股份支付安排的修改僅在對員工有利時入賬。倘 貴集團以降低所授出受限制股份單位的公允價值或對員工並非有利的方式修改所授出受限制股份單位的條款或條件，則 貴集團繼續確認按所授出受限制股份單位的授出日期公允價值計量的已收取服務，惟該等受限制股份單位因未能符合於授出日期指定的歸屬條件(市場條件除外)而不歸屬則除外。

(iii) 離職福利

離職福利於 貴集團不能再撤回該等福利要約時及 貴集團確認重組成本時兩者中的較早者列作開支。

(r) 所得稅

所得稅開支包括即期稅項及遞延稅項。除與業務合併或直接於權益或其他全面收益中確認的項目有關者外，所得稅開支於損益中確認。

即期稅項包括年內應課稅收入或虧損的估計應付或應收稅項以及就過往年度應付或應收稅項作出的任何調整。應付或應收即期稅項金額為預期將支付或收取的稅額的最佳估計，反映與所得稅有關的任何不確定性。即期稅項採用於報告日期已頒佈或實質上已頒佈的稅率計量。即期稅項亦包括股息產生的任何稅項。

即期稅項資產及負債僅在符合若干標準時方予以抵銷。

遞延稅項就財務報告目的的資產及負債賬面值與用於稅務目的的金額之間的暫時性差異予以確認。遞延稅項不就以下各項確認：

- 於初始確認一項交易(並非企業合併交易)中的資產或負債時產生的暫時性差異，該交易既不影響會計利潤亦不影響應納稅所得額，且不會產生相等的應納稅及可抵扣暫時性差異；
- 與於子公司、聯營公司及合營企業的投資有關的暫時性差異(以 貴集團能夠控制暫時性差異撥回的時間且該等差額可能不會於可見將來撥回為限)；
- 於初始確認商譽時產生的應課稅暫時性差異；及
- 與根據已頒佈或實質上已頒佈以實施經濟合作與發展組織發佈的支柱二規則範本的税法所產生的所得稅有關的暫時性差異。

貴集團就其租賃負債及使用權資產分別確認遞延稅項資產及遞延稅項負債。

遞延稅項資產就未動用稅項虧損、未動用稅項抵免及可扣減暫時性差異予以確認，惟以可能有未來應課稅利潤可用以抵銷該等項目為限。未來應課稅利潤乃根據相關應課稅暫時性差異的撥回而釐定。倘應課稅暫時性差異的金額不足以全數確認遞延稅項資產，則會基於 貴集團內個別子公司的業務計劃考慮經調整現有暫時性差異撥回的未來應課稅利潤。遞延稅項資產於各報告日期予以審閱，並在相關稅項利益變為不可能變現時予以調減；該等調減會於未來應課稅利潤的可能性改善時撥回。

遞延稅項資產及負債僅在符合若干標準時方予以抵銷。

附錄一

會計師報告

(s) 撥備及或有負債

一般而言，撥備乃通過使用反映貨幣時間價值的當前市場評估及該負債特有風險的稅前利率貼現預期未來現金流量而釐定。

保修撥備於相關產品或服務售出時確認，乃基於過往保修數據及可能結果相對其相關概率的加權而定。

虧損性合約撥備按終止合約的預期成本與繼續履行合約的預期淨成本兩者中的較低者的現值計量，該金額乃基於履行該合約責任的增量成本及與履行該合約直接相關的其他成本分配而釐定。於確立撥備前，貴集團確認與該合約相關的資產的任何減值虧損(請參閱附註2(i)(ii))。

倘不大可能需要流出經濟利益，或金額無法可靠估計，則該責任披露為或有負債，惟流出經濟利益的可能性極低則除外。可能責任(其存在僅可透過一項或多項未來事件的發生或不發生予以確認)亦披露為或有負債，惟流出經濟利益的可能性極低則除外。

倘預期結算撥備所需的部分或全部開支將由另一方償付，則就幾乎確定的任何預期償付確認一項獨立資產。就償付確認的金額以撥備的賬面值為限。

(t) 收入及其他收入

當收入產生自貴集團日常業務過程中的貨品銷售、服務提供時，貴集團將收入分類為收入。

貴集團的收入及其他收入確認政策的進一步詳情如下：

(i) 來自客戶合約的收入

當產品或服務的控制權按貴集團預期有權獲得的已承諾對價金額(不包括代第三方(如增值稅或其他銷售稅，並已扣除任何商業折扣)收取的該等金額)轉移至客戶時，收入予以確認。

貴集團的收入及其他收入確認政策的進一步詳情如下：

(a) 銷售產品

當貴集團將汽車互聯網連接部件的控制權轉移至客戶(即貨品獲客戶接納)時，收入予以確認。

(b) 研發服務

貴集團向其客戶提供與軟件及硬件開發服務有關的研發服務。當已協定交付成果的控制權轉移至客戶時，收入予以確認。客戶不能同時接收及消耗來自貴集團的利益，直至客戶接納已協定交付成果。由於合約限制，已協定交付成果一般對貴集團並無替代用途。因此，收入於已協定交付成果傳遞至客戶的某一時點確認。

附錄一

會計師報告

(ii) 來自其他來源的收入及其他收入

(a) 利息收入

利息收入採用實際利率法於其累計時確認。「實際利率」為將金融資產預期年期內的估計未來現金收入準確貼現至金融資產賬面總值的利率。在計算利息收入時，實際利率適用於資產的賬面總值(當資產並無信貸減值時)。然而，就於初始確認後已信貸減值的金融資產而言，利息收入乃透過將實際利率應用於金融資產的攤銷成本計算。倘資產不再信貸減值，則利息收入的計算會恢復按賬面總值基準進行。

(b) 政府補助

當有合理保證將收取政府補助且 貴集團將遵守其附帶的條件時，政府補助初始於財務狀況表中確認。

補償 貴集團已產生開支的補助於產生開支的相同期間按系統基準於損益中確認為收入。

補償 貴集團資產成本的補助從資產的賬面值中扣除，因此實際上透過減少折舊開支於資產可使用年期內於損益中確認。

(u) 外幣換算

外幣交易按交易日期的匯率換算為集團公司各自的功能貨幣。

以外幣計值的貨幣資產及負債按報告日期的匯率換算為功能貨幣。以外幣按公允價值計量的非貨幣資產及負債於釐定公允價值時按匯率換算為功能貨幣。以外幣按歷史成本計量的非貨幣資產及負債按交易日期的匯率換算。外幣差額一般於損益中確認。

境外業務的資產及負債(包括收購時產生的商譽及公允價值調整)按報告日期的匯率換算為人民幣。境外業務的收入及開支按交易日期的匯率換算為人民幣。

外幣差額於其他全面收益中確認並於匯兌儲備中累計，惟換算差額分配至非控股權益的部分除外。

當境外業務全部或部分出售而導致失去控制權、重大影響或共同控制時，與該境外業務有關的匯兌儲備累計金額重新分類至損益，作為出售收益或虧損的一部分。於出售包括境外業務的子公司時，已歸屬於非控股權益的與該境外業務有關的匯兌差額累計金額應終止確認，但不應重新分類至損益。倘 貴集團出售其於子公司的部分權益但保留控制權，則相關比例的累計金額重新歸屬於非控股權益。當 貴集團僅出售聯營公司或合營企業的部分權益而保留重大影響或共同控制時，相關比例的累計金額重新分類至損益。

(v) 借款成本

直接歸屬於需要大量時間方可作擬定用途或銷售的資產的購置、建造或生產的借款成本資本化為該資產成本的一部分。其他借款成本於產生期間列作開支。

附錄一

會計師報告

(w) 關聯方

(a) 倘若某人士或其直系親屬屬於以下情況，即與 貴集團關聯：

- (i) 對 貴集團擁有控制權或共同控制權；
- (ii) 對 貴集團擁有重大影響；或
- (iii) 為 貴集團或 貴集團母公司的主要管理人員。

(b) 實體如符合以下條件，即與 貴集團關聯：

- (i) 該實體與 貴集團為同一集團的成員(即各母公司、子公司及同系子公司彼此間有關聯)。
- (ii) 一間實體為另一實體的聯營公司或合營企業(或另一實體所屬集團成員的聯營公司或合營企業)。
- (iii) 兩間實體均為同一第三方的合營企業。
- (iv) 一間實體為第三實體的合營企業，而另一實體為該第三實體的聯營公司。
- (v) 該實體為 貴集團或與 貴集團有關聯的實體的僱員福利的離職後福利計劃。
- (vi) 該實體受(a)所述人士控制或共同控制。
- (vii) (a)(i)中所述人士對該實體擁有重大影響或為該實體(或該實體的母公司)的主要管理人員。
- (viii) 該實體或其所屬集團的任何成員向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

某人士的直系親屬為預期可影響該人士或受該人士影響而與該實體進行交易的該等家庭成員。

(x) 分部報告

經營分部及財務報表所呈報各分部項目的金額，乃從定期向 貴集團最高行政管理層提供以用作向 貴集團各業務線及地區分配資源及評估其表現的財務資料中識別。

就財務報告而言，個別重大經營分部不會匯總，惟該等分部具有類似經濟特徵且在產品及服務性質、生產流程性質、客戶類型或類別、分銷產品或提供服務所採用的方法以及監管環境性質方面相似則除外。倘個別非重大經營分部符合該等標準的大部分，則可予以匯總。

3. 會計判斷及估計

附註27及29(d)載有有關以權益結算的股份支付交易及金融工具公允價值的假設及其風險因素的資料。其他重大估計不確定性來源如下：

(i) 確認遞延稅項資產

有關未動用稅項虧損、結轉稅項抵免及可扣減暫時性差異的遞延稅項資產乃根據變現或結算資產賬面值的預期方式，採用於報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率確認及計量。在釐定遞延稅項資產的賬面值時，會對預期應課稅利潤作出估計，當中涉及有關貴集團經營環境的多項假設，並需要董事作出重大判斷。該等假設及判斷的任何變動將影響將予確認的遞延稅項資產的賬面值，進而影響未來年度的淨利潤。

(ii) 存貨的可變現淨值

如附註2(j)所述，存貨的可變現淨值為在日常業務過程中的估計售價減估計分銷開支。該等估計乃基於當前市況及銷售類似性質產品的過往經驗。該等估計可能因競爭對手針對市況變動作出的行動而大幅變動。

管理層於各報告日期重新評估該等估計，以確保存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低者列示。

(iii) 貿易應收款項及合約資產的信貸虧損

貴集團管理層根據對所有預期現金短缺現值的評估，釐定貿易及其他應收款項以及合約資產的預期信貸虧損撥備。該等估計乃基於有關過往事件、當前狀況及未來經濟狀況預測的資料。貴集團管理層於各報告期末重新評估虧損撥備。

附錄一

會計師報告

4. 收入及分部報告

(a) 收入

貴集團的主要業務為汽車部件(例如車載聯網控制單元及域控制器)的研發、製造及銷售，並提供相關服務。

(i) 收入分拆

按主要產品或服務線分拆來自客戶合約的收入如下：

	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
			(未經審核)	(未經審核)
國際財務報告準則第15號				
範圍內來自客戶合約的收入				
於某一時點確認				
按主要產品或服務線分拆				
－ 產品	204,711	384,501	250,089	297,023
－ 技術服務	1,083	13,701	7,751	4,228
總計	205,794	398,202	257,840	301,251

(ii) 有關主要客戶的資料

於往績記錄期間各佔 貴集團收入10%或以上的各主要客戶的收入載列如下：

	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
			(未經審核)	(未經審核)
客戶A	149,332	361,677	229,877	262,703
客戶B	24,224	*	*	*

* 指來自該客戶的收入總額少於相應年度／期間總收入的10%。

附註：上述所示客戶為集團層面，匯總客戶總部、省級、市級及與 貴集團單獨訂立合約的專業子公司。

(iii) 於報告日期現有客戶合約預期未來確認的收入

於往績記錄期間， 貴集團已就其產品銷售合約應用國際財務報告準則第15號第121條的可行權宜方法，因此上述資料不包括有關當 貴集團履行原預期期限為一年或以下的產品銷售合約項下的餘下履約責任時將有權獲得的收入的資料。

附錄一

會計師報告

(b) 分部報告

貴集團由最高行政管理層整體管理其業務，以作資源分配及表現評估。貴集團的首席運營決策者為貴集團首席執行官，其審閱貴集團的綜合經營業績以評估表現及就向該分部作出分配作出決策。因此，並無呈列可報告分部資料。

由於貴集團的業務及資產基本上全部位於中國，故並無呈列地區資料。

5. 其他收入及其他(虧損)／收益淨額

(a) 其他收入

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
政府補助(i)	2,983	10,365	7,186	3,220
利息收入	297	59	53	211
其他	136	121	99	32
	<u>3,416</u>	<u>10,545</u>	<u>7,338</u>	<u>3,463</u>

(i) 貴集團自中國內地多個地方政府機關獲得無條件政府補助，作為對貴集團對技術創新及區域經濟發展所作貢獻的獎勵。

(b) 其他(虧損)／收益淨額

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
按公允價值計入損益的金融資產的 已變現及未變現(虧損)／收益淨額	(115)	(66)	(113)	133
出售物業、廠房及設備的虧損	<u>(1)</u>	<u>(75)</u>	<u>(2)</u>	<u>(20)</u>
	<u>(116)</u>	<u>(141)</u>	<u>(115)</u>	<u>113</u>

附錄一

會計師報告

6. 除稅前(虧損)／利潤

除稅前(虧損)／利潤乃經扣除／(計入)以下各項後達致：

(a) 財務成本

	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
			(未經審核)	(未經審核)
銀行貸款利息	1,091	2,111	1,601	1,323
租賃負債利息	337	282	219	189
	<u>1,428</u>	<u>2,393</u>	<u>1,820</u>	<u>1,512</u>

(b) 員工成本

	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
			(未經審核)	(未經審核)
薪金、工資及其他福利	34,481	50,236	35,330	44,376
定額供款退休計劃的供款(i)	1,313	2,056	1,427	2,001
以權益結算的股份支付開支(附註27)	380	1,017	536	1,221
	<u>36,174</u>	<u>53,309</u>	<u>37,293</u>	<u>47,598</u>

附註：

- (i) 貴公司及其子公司的員工參與地方市政府管理的定額供款退休計劃，據此該等公司須按地方市政府規定的員工薪金的若干比率向該計劃供款。

除上述供款外，貴集團並無支付其他退休福利的進一步重大責任。

附錄一

會計師報告

(c) 其他項目

	附註	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
存貨成本(i)	16(b)	156,302	284,662	187,938	224,751
折舊費用					
– 物業、廠房及設備		3,935	5,434	3,793	5,313
– 使用權資產		1,695	1,790	1,342	1,595
無形資產攤銷成本	13	118	218	165	317
研發成本(ii)		30,185	32,475	22,740	23,379
低價值資產及短期租賃的 租賃相關開支	12	18	51	42	28
[編纂]開支		–	–	–	708

(i) 存貨成本包括員工成本、折舊及攤銷開支，其金額亦計入上文或附註6(b)就各類開支分別披露的相應總額內。

(ii) 於往績記錄期間，研發成本包括員工成本、折舊開支及攤銷開支分別為人民幣24,114,000元、人民幣26,159,000元、人民幣19,137,000元(未經審核)及人民幣21,193,000元(未經審核)，其金額亦計入上文分別披露的相應總額內。

7. 綜合損益及其他全面收益表所得稅

(a) 綜合損益及其他全面收益表的稅項指：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
遞延稅項				
暫時性差異的產生及撥回	(13,910)	3,636	1,769	1,373

貴集團須就於 貴集團成員公司註冊成立及經營所在司法權區產生或來自該等司法權區的利潤按實體基準繳納所得稅。

根據中國內地企業所得稅法(「**企業所得稅**」)， 貴公司的中國內地子公司須按25%的稅率繳納企業所得稅，惟另有規定者除外。

根據中國企業所得稅法及其有關法規，獲認定為高新技術企業(「**高新技術企業**」)的實體有權享有15%的優惠所得稅稅率。 貴公司於2018年11月30日取得高新技術企業證書，並分別於2021年12月16日及2024年12月6日續期，有效期為三年。 貴公司於往績記錄期間享有15%的優惠所得稅稅率。

附錄一

會計師報告

(b) 稅項(抵免)／開支與按適用稅率計算的會計(虧損)／利潤之間的對賬：

貴集團

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
除稅前(虧損)／利潤	(2,975)	43,781	27,314	24,354
按有關司法權區(虧損)／利潤適用 稅率計算的除稅前(虧損)／利潤的 名義稅項	(744)	10,945	6,829	6,089
優惠稅率的稅務影響	1	(4,367)	(2,826)	(2,102)
不可扣稅開支的稅務影響	752	1,520	1,090	1,014
確認過往年度未確認遞延稅項資產的 暫時性差異及稅項虧損的影響	(9,724)	—	—	—
研發成本加計扣除的稅務影響(i)	(4,195)	(4,462)	(3,324)	(3,628)
實際稅項(抵免)／開支	(13,910)	3,636	1,769	1,373

(i) 根據財政部及國家稅務總局[2023]第7號公告，企業自2023年1月1日起有權就研發成本享有100%的當期加計扣除比例。

8. 董事及監事薪酬

(a) 董事及監事薪酬如下：

截至2023年12月31日止年度

	薪金、 津貼及 實物福利			退休計劃 供款		以權益 結算的 股份支付		總計
	董事袍金 人民幣千元	董事袍金 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	供款 人民幣千元	小計 人民幣千元	股份支付 人民幣千元	股份支付 人民幣千元 (附註iv)	
主席兼董事								
李巍先生	—	544	200	26	770	—	—	770
董事								
盧朝洪先生	—	544	300	26	870	—	—	870
賁俊先生	—	—	—	—	—	—	—	—
監事								
陳曦女士	—	299	80	17	396	113	—	509
總計	—	1,387	580	69	2,036	113	—	2,149

附錄一

會計師報告

截至2024年12月31日止年度

	董事袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休計劃 供款 人民幣千元	小計 人民幣千元	以權益 結算的 股份支付 人民幣千元 (附註iv)	總計 人民幣千元
主席兼董事							
李巍先生	—	544	200	27	771	—	771
董事							
盧朝洪先生	—	544	300	27	871	—	871
陳曦女士(於2024年 11月13日獲委任)(i)	—	25	6	2	33	9	42
貢俊先生(於2024年 11月13日辭任)(ii)	—	—	—	—	—	—	—
監事							
陳曦女士(於2024年 11月13日辭任)(i)	—	274	60	16	350	103	453
宋莉麗女士(於2024年 11月13日獲委任)(iii)	—	54	12	2	68	9	77
總計	<u>—</u>	<u>1,441</u>	<u>578</u>	<u>74</u>	<u>2,093</u>	<u>121</u>	<u>2,214</u>

截至2024年9月30日止九個月(未經審核)

	董事袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 實物福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休計劃 供款 人民幣千元	小計 人民幣千元	以權益 結算的 股份支付 人民幣千元 (附註iv)	總計 人民幣千元
主席兼董事							
李巍先生	—	408	150	20	578	—	578
董事							
盧朝洪先生	—	408	225	20	653	—	653
貢俊先生	—	—	—	—	—	—	—
監事							
陳曦女士	—	224	50	14	288	85	373
總計	<u>—</u>	<u>1,040</u>	<u>425</u>	<u>54</u>	<u>1,519</u>	<u>85</u>	<u>1,604</u>

附錄一

會計師報告

截至2025年9月30日止九個月(未經審核)

	董事袍金	薪金、 津貼及 實物福利	酌情花紅	退休計劃 供款	小計	以權益 結算的 股份支付	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (附註iv)	
主席兼董事							
李巍先生	—	403	30	27	460	—	460
董事							
盧朝洪先生	—	403	30	27	460	—	460
陳曦女士	—	223	17	19	259	85	344
監事							
宋莉麗女士	—	348	30	19	397	51	448
總計	<u>—</u>	<u>1,377</u>	<u>107</u>	<u>92</u>	<u>1,576</u>	<u>136</u>	<u>1,712</u>

附註：

- (i) 陳曦女士於2024年11月13日辭任監事並獲委任為 貴公司董事。
- (ii) 賁俊先生於2024年11月13日辭任 貴公司董事。
- (iii) 宋莉麗女士於2024年11月13日獲委任為 貴公司監事。
- (iv) 該等金額指根據 貴公司僱員激勵計劃授予董事的受限制股份單位的估計價值。該等受限制股份單位的價值根據附註2(q)所載 貴集團股份支付交易的會計政策計量，並根據該政策，包括調整以撥回在股本工具歸屬前被沒收的過往年度累計金額。以權益結算的股份支付的詳情(包括主要條款及所授出受限制股份單位的數目)於附註27披露。
- (v) 於往績記錄期間， 貴集團概無向董事及監事支付或應付任何款項，作為加入或於加入 貴集團時的獎勵，或作為與管理 貴集團任何成員公司事務有關的任何職位損失的補償。於往績記錄期間，概無董事或監事作出放棄或同意放棄任何酬金的安排。

附錄一

會計師報告

9. 最高薪酬人士

於往績記錄期間，五位最高薪酬人士中包含的董事／監事及其他僱員人數如下：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人數	2024年 人數	2024年 人數 (未經審核)	2025年 人數 (未經審核)
董事／監事	2	2	2	1
其他僱員	3	3	3	4
	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>

董事／監事的薪酬於附註8披露。其餘最高薪酬的非董事／非監事薪酬總額如下：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
薪金及其他薪酬	1,411	1,516	1,137	1,520
酌情花紅	440	558	419	117
退休計劃供款	43	36	27	58
以股份為基礎的付款	228	287	152	447
	<u>2,122</u>	<u>2,397</u>	<u>1,735</u>	<u>2,142</u>

其餘最高薪酬的非董事／監事的薪酬水平如下：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人數	2024年 人數	2024年 人數 (未經審核)	2025年 人數 (未經審核)
零港元至1,000,000港元	3	1	3	4
1,000,001港元至2,000,000港元	—	2	—	—

於往績記錄期間，貴集團未向上述非董事／監事最高薪酬人士支付或應支付任何款項，作為其加入貴集團的誘因或入職酬金，亦未就其因管理貴集團任何成員公司事務而離任任何職務支付補償。

10. 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利的計算乃基於貴公司普通股權股東應佔的利潤及於往績記錄期內被視為已發行普通股的加權平均數。

如附註33所述，貴公司已於[2025年12月29日]完成股份制改制，註冊資本為人民幣50,000,000元，每股面值人民幣1.00元。為計算每股基本及攤薄盈利，於貴公司轉制為股份制公司前，所確定的視為已發行的普通股加權平均數，乃假設股份制公司轉制自2023年1月1日起生效，並依據[2025年12月]轉制時確立的換股比例進行測算。

附錄一

會計師報告

(i) 貴公司普通股權股東應佔利潤

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
貴公司所有權益股東應佔				
年度／期間利潤	10,935	40,145	25,545	22,981
歸屬於權益股東的年度／期間				
利潤分配(含贖回權)(附註24)	(2,712)	(9,697)	(6,203)	(5,467)
貴公司普通股權				
股東應佔年度／期間利潤	8,223	30,448	19,342	17,514

(ii) 普通股加權平均數

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 千股	2024年 千股	2024年 千股 (未經審核)	2025年 千股 (未經審核)
於年／期初被視為已發行的				
普通股	47,965	47,965	47,965	50,000
被視為發行股份的影響	—	1,273	1,018	—
附帶贖回權普通股的影響				
(附註24)	(11,894)	(11,894)	(11,894)	(11,894)
年末／期末被視為已發行的				
普通股加權平均數	36,071	37,344	37,089	38,106

(b) 每股攤薄盈利

附帶贖回權的普通股(附註24)不計入每攤薄股盈利的計算，原因為將其計入將產生反攤薄影響。貴公司並無其他潛在普通股，因此，每個攤薄盈利的金額與每股基本盈利的金額相同。

附錄一

會計師報告

11. 物業、廠房及設備

貴集團

	機器及設備 人民幣千元	辦公設備 及傢俱 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	租賃裝修 人民幣千元	總計 人民幣千元
成本：					
於2023年1月1日	13,252	1,965	72	2,450	17,739
添置	2,812	589	137	538	4,076
出售	—	(16)	—	—	(16)
在建工程轉入	80	110	(190)	—	—
於2023年12月31日及2024年1月1日	16,144	2,648	19	2,988	21,799
添置	8,722	958	1,326	745	11,751
出售	(112)	(57)	—	—	(169)
在建工程轉入	140	289	(429)	—	—
於2024年12月31日及2025年1月1日	24,894	3,838	916	3,733	33,381
添置(未經審核)	1,667	631	2,606	78	4,982
出售(未經審核)	(30)	(5)	—	—	(35)
在建工程轉入(未經審核)	1,004	52	(1,056)	—	—
於2025年9月30日(未經審核)	27,535	4,516	2,466	3,811	38,328
累計折舊：					
於2023年1月1日	(1,752)	(839)	—	(71)	(2,662)
年內扣減	(2,768)	(389)	—	(778)	(3,935)
出售撥回	—	15	—	—	15
於2023年12月31日及2024年1月1日	(4,520)	(1,213)	—	(849)	(6,582)
年內扣減	(3,751)	(660)	—	(1,023)	(5,434)
出售撥回	43	54	—	—	97
於2024年12月31日及2025年1月1日	(8,228)	(1,819)	—	(1,872)	(11,919)
期內扣減(未經審核)	(3,706)	(707)	—	(900)	(5,313)
出售撥回(未經審核)	11	4	—	—	15
於2025年9月30日(未經審核)	(11,923)	(2,522)	—	(2,772)	(17,217)
賬面淨值：					
於2023年12月31日	11,624	1,435	19	2,139	15,217
於2024年12月31日	16,666	2,019	916	1,861	21,462
於2025年9月30日(未經審核)	15,612	1,994	2,466	1,039	21,111

附錄一

會計師報告

貴公司

	機器及設備 人民幣千元	辦公設備 及傢俱 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	租賃裝修 人民幣千元	總計 人民幣千元
成本：					
於2023年1月1日	4,917	1,750	6	150	6,823
添置	816	288	8	29	1,141
出售	—	(16)	—	—	(16)
於2023年12月31日及2024年1月1日	5,733	2,022	14	179	7,948
添置	44	454	70	—	568
出售	—	(57)	—	—	(57)
於2024年12月31日及2025年1月1日	5,777	2,419	84	179	8,459
添置(未經審核)	90	269	524	78	961
出售(未經審核)	—	(5)	—	—	(5)
於2025年9月30日(未經審核)	5,867	2,683	608	257	9,415
累計折舊：					
於2023年1月1日	(1,610)	(833)	—	(68)	(2,511)
年內扣減	(1,411)	(300)	—	(52)	(1,763)
出售撥回	—	15	—	—	15
於2023年12月31日及2024年1月1日	(3,021)	(1,118)	—	(120)	(4,259)
年內扣減	(1,315)	(392)	—	(42)	(1,749)
出售撥回	—	54	—	—	54
於2024年12月31日及2025年1月1日	(4,336)	(1,456)	—	(162)	(5,954)
期內扣減(未經審核)	(927)	(295)	—	(27)	(1,249)
出售撥回(未經審核)	—	4	—	—	4
於2025年9月30日(未經審核)	(5,263)	(1,747)	—	(189)	(7,199)
賬面淨值：					
於2023年12月31日	2,712	904	14	59	3,689
於2024年12月31日	1,441	963	84	17	2,505
於2025年9月30日(未經審核)	604	936	608	68	2,216

附錄一

會計師報告

12. 使用權資產

貴集團

廠房及樓宇
人民幣千元

成本：

於2023年1月1日	8,851
添置	956

於2023年12月31日及2024年1月1日	9,807
添置	—

於2024年12月31日及2025年1月1日	9,807
添置(未經審核)	1,363

於2025年9月30日(未經審核)	11,170

累計折舊：

於2023年1月1日	(774)
年內扣減	(1,695)

於2023年12月31日及2024年1月1日	(2,469)
年內扣減	(1,790)

於2024年12月31日及2025年1月1日	(4,259)
期內扣減(未經審核)	(1,595)

於2025年9月30日(未經審核)	(5,854)

賬面淨值：

於2023年12月31日	7,338

於2024年12月31日	5,548

於2025年9月30日(未經審核)	5,316

附錄一

會計師報告

貴公司

廠房及樓宇
人民幣千元

成本：

於2023年1月1日

3,717

添置

956

於2023年12月31日及2024年1月1日

4,673

添置

—

於2024年12月31日及2025年1月1日

4,673

添置(未經審核)

1,363

於2025年9月30日(未經審核)

6,036

累計折舊：

於2023年1月1日

(204)

年內扣減

(839)

於2023年12月31日及2024年1月1日

(1,043)

年內扣減

(935)

於2024年12月31日及2025年1月1日

(1,978)

期內扣減(未經審核)

(952)

於2025年9月30日(未經審核)

(2,930)

賬面淨值：

於2023年12月31日

3,630

於2024年12月31日

2,695

於2025年9月30日(未經審核)

3,106

與於損益確認的租賃相關的開支項目分析如下：

貴集團

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
按相關資產類別劃分的使用權資產折舊費用：				
– 廠房及樓宇(i)	1,695	1,790	1,342	1,595
租賃負債利息(附註6(a))	337	282	219	189
與租賃低價值資產及短期租賃有關的費用 (附註6(c))	18	51	42	28

附註：

(i) 貴集團通過租賃協議租賃的廠房及樓宇。租賃期通常為期兩至六年。概無租賃包含可變租賃付款。

租賃的現金流出總額及租賃負債的到期分析分別載於附註19(d)及附註23。

附錄一

會計師報告

13. 無形資產

貴集團

軟件
人民幣千元

成本：

於2023年1月1日	525
添置	546

於2023年12月31日及2024年1月1日	1,071
出售	(310)

於2024年12月31日及2025年1月1日	761
添置(未經審核)	1,075

於2025年9月30日(未經審核)	1,836

累計折舊：

於2023年1月1日	(388)
年內扣減	(118)

於2023年12月31日及2024年1月1日	(506)
年內扣減	(218)
出售	310

於2024年12月31日及2025年1月1日	(414)
期內扣減(未經審核)	(317)

於2025年9月30日(未經審核)	(731)

賬面淨值：

於2023年12月31日	565

於2024年12月31日	347

於2025年9月30日(未經審核)	1,105

於往績記錄期間的攤銷費用計入綜合利潤表及其他綜合收益表中的銷售成本、行政開支及研發成本。

附錄一

會計師報告

14. 於子公司的投資

貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
於子公司的投資	20,000	20,000	20,000

於往績記錄期間各報告期末及於本報告日期，貴公司直接或間接持有以下子公司的權益：

公司名稱	註冊成立／ 成立地點及日期	主要經營 所在國家	註冊資本及 已繳資本詳情	擁有權益比例		法定核數師名稱	主要活動
				貴公司 直接持有	貴公司 間接持有		
浙江雲動智能科技 有限公司	中國／ 2022年5月20日	中國	人民幣 20,000,000元／ 人民幣 20,000,000元	100%	-	2023年：中審眾環會計 師事務所(特殊普通 合夥) 2024年：中匯會計師事 務所(特殊普通合夥)	產品的製造與 銷售
安徽雲動智能製造 有限公司(前稱杭州 雲動智聯軟件技術 有限公司)及蕪湖雲 動智聯軟件技術有 限公司	中國／ 2020年6月24日	中國	人民幣 20,000,000元／ 人民幣 8,000,000元	100%	-	附註(i)	製造

附註：

- (i) 安徽雲動智能製造有限公司尚未編製截至2023年及2024年12月31日止年度的經審核財務報表。

貴集團旗下所有公司現均採用12月31日作為其財政年度結束日。

附錄一

會計師報告

15. 按公允價值計入損益的金融資產

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
流動			
上市股本證券	335	269	402

上述金融資產的公允價值計量分析詳披露於附註29(d)。

16. 存貨

(a) 財務狀況表的存貨包括

貴集團

	於12月31日		於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
			(未經審核)
原材料	20,617	35,544	45,955
半成品	1,300	12,089	7,517
成品	18,557	23,589	30,047
	40,474	71,222	83,519

貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
原材料	6,181	6,893	11,707
半成品	844	8,051	5,206
成品	18,557	23,589	30,047
	25,582	38,533	46,960

附錄一

會計師報告

(b) 已確認為開支及計入損益的存貨金額分析如下：

貴集團

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
已售存貨的賬面值	155,445	284,728	188,662	224,681
存貨撥備／(撥回)	857	(66)	(724)	70
	<u>156,302</u>	<u>284,662</u>	<u>187,938</u>	<u>224,751</u>

17. 貿易及其他應收款項

貴集團

	於12月31日		於9月30日
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審核)
貿易應收款項			
– 第三方	61,172	136,155	32,886
減：貿易應收款項虧損撥備	(2,168)	(11,610)	(11,378)
按攤銷成本列賬的應收票據	<u>68,392</u>	<u>29,056</u>	<u>12,062</u>
按攤銷成本列賬的貿易應收款項及應收票據	127,396	153,601	33,570
預付員工工資	85	310	1,084
按金	<u>507</u>	<u>600</u>	<u>570</u>
按攤銷成本列賬的金融資產	127,988	154,511	35,224
可收回增值稅	1,923	–	–
預付款項	<u>1,698</u>	<u>1,978</u>	<u>4,073</u>
	<u>131,609</u>	<u>156,489</u>	<u>39,297</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		於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 (未經審核)
貿易應收款項			
– 第三方	60,116	136,041	32,781
減：貿易應收款項虧損撥備	(2,168)	(11,610)	(11,378)
按攤銷成本列賬的應收票據	45,568	1,840	5,615
	<u>103,516</u>	<u>126,271</u>	<u>27,018</u>
按攤銷成本列賬的貿易應收款項及應收票據	103,516	126,271	27,018
預付員工工資	84	310	1,040
按金	407	500	470
	<u>104,007</u>	<u>127,081</u>	<u>28,528</u>
按攤銷成本列賬的金融資產	104,007	127,081	28,528
可收回增值稅	142	–	–
預付款項	1,526	1,723	3,915
	<u>105,675</u>	<u>128,804</u>	<u>32,443</u>

所有貿易及其他應收款項預期將於一年內收回。

賬齡分析

於各報告期末，基於收入確認日期且扣除壞賬撥備後的貿易應收款項及應收票據的賬齡分析如下：

貴集團

	於12月31日		於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 (未經審核)
一年內	127,396	153,601	33,570
1年至2年	–	–	*
	<u>127,396</u>	<u>153,601</u>	<u>33,570</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		於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 (未經審核)
一年內	103,516	126,271	27,018
1年至2年	—	—	*
	<u>103,516</u>	<u>126,271</u>	<u>27,018</u>

有關 貴集團信貸政策以及貿易應收款項及應收票據產生的信貸風險的進一步詳情載於附註29(a)。

* 金額少於人民幣1,000元。

18. 以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產

貴集團

	於12月31日		於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 (未經審核)
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的 應收銀行承兌匯票	<u>2,800</u>	<u>19</u>	<u>23,892</u>

銀行承兌匯票管理的商業模式旨在回收合同現金流並用於銷售。因此，於2023年及2024年12月31日及2025年9月30日， 貴集團將應收銀行承兌匯票人民幣2,800,000元、人民幣19,000元及人民幣23,892,000元(未經審核)分類為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收銀行承兌匯票。

貴公司

	於12月31日		於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 (未經審核)
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的 應收銀行承兌匯票	<u>2,800</u>	<u>—</u>	<u>23,892</u>

附錄一

會計師報告

19. 現金及現金等價物以及其他現金流量資料

(a) 現金及現金等價物包括：

貴集團

	於12月31日		於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
			(未經審核)
銀行現金	10,906	37,451	11,557
其他金融機構的現金結餘	18	16	3
減：受限制銀行存款(i)	(9,130)	(34,244)	(5,600)
	<u>1,794</u>	<u>3,223</u>	<u>5,960</u>

貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
銀行現金	9,552	19,315	11,414
其他金融機構的現金結餘	10	—	—
減：受限制銀行存款(i)	(9,130)	(16,306)	(5,600)
	<u>432</u>	<u>3,009</u>	<u>5,814</u>

- (i) 於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，貴集團及貴公司的所有銀行存款作為銀行承兌匯票的保證金存款受到限制。

附錄一

會計師報告

(b) 稅前(虧損)／溢利與經營所用之現金的對賬

	附註	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
		2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
稅前(虧損)／溢利		(2,975)	43,781	27,314	24,354
就以下各項作出調整：					
物業、廠房及設備折舊	11	3,935	5,434	3,793	5,313
無形資產攤銷	13	118	218	165	317
使用權資產折舊	12	1,695	1,790	1,342	1,595
以權益結算的股份支付開支	27	380	1,017	536	1,221
租賃負債利息	6(a)	337	282	219	189
銀行貸款利息		752	1,363	1,065	862
贖回負債賬面值變動	24	4,549	9,339	6,707	6,323
按公允價值計入損益的金融資產的已實現及未實現淨虧損／(收益)	5(b)	115	66	113	(133)
出售物業、廠房及設備的虧損	5(b)	1	75	2	20
貿易應收款項及合約資產的預期信貸虧損	6(c)	2,749	10,549	835	40
存貨撥備的撥備／(撥回)	16(b)	857	(66)	(724)	70
營運資金變動：					
存貨增加		(4,334)	(30,682)	(26,135)	(12,367)
貿易及其他應收款項(增加)／減少		(53,971)	(36,218)	(8,349)	89,174
合約資產增加		(47,444)	(36,399)	(4,437)	(54,317)
貿易及其他應付款項增加／(減少)		50,492	78,740	18,751	(59,493)
合約負債增加／(減少)		461	(539)	142	1,459
撥備增加／(減少)		287	(225)	(356)	1,093
受限制現金減少／(增加)		2,575	(25,113)	(9,327)	28,643
經營(所用)／所得現金		<u>(39,421)</u>	<u>23,412</u>	<u>11,656</u>	<u>34,363</u>

附錄一

會計師報告

(c) 融資活動產生的負債對賬：

下表詳列 貴集團融資活動產生的負債變動，包括現金及非現金變動。融資活動產生的負債為現金流量或未來現金流量負債，其已分類至或將分類至 貴集團綜合現金流量表中融資活動產生的現金流量。

	銀行貸款 人民幣千元 (附註22)	租賃負債 人民幣千元 (附註23)	贖回負債 人民幣千元 (附註24)	總計 人民幣千元
於2023年1月1日	7,811	7,660	54,173	69,644
融資現金流量變動：				
銀行貸款所得款項	76,351	—	—	76,351
償還銀行貸款	(38,700)	—	—	(38,700)
已付利息	(742)	—	—	(742)
租賃負債的資本部分付款	—	(1,560)	—	(1,560)
租賃負債的利息部分付款	—	(337)	—	(337)
融資現金流量變動總額	36,909	(1,897)	—	35,012
其他變動：				
贖回負債賬面值變動(附註24)	—	—	4,549	4,549
利息開支(附註6(a))	753	337	—	1,090
年內來自定義立新租賃之租賃 負債增加(附註12)	—	956	—	956
於2023年12月31日	45,473	7,056	58,722	111,251

附錄一

會計師報告

	銀行貸款 人民幣千元 (附註22)	租賃負債 人民幣千元 (附註23)	贖回負債 人民幣千元 (附註24)	總計 人民幣千元
於2023年12月31日	45,473	7,056	58,722	111,251
融資現金流量變動：				
銀行貸款所得款項	59,581	—	—	59,581
償還銀行貸款	(67,024)	—	—	(67,024)
已付利息	(1,339)	—	—	(1,339)
租賃負債的資本部分付款	—	(1,721)	—	(1,721)
租賃負債的利息部分付款	—	(282)	—	(282)
融資現金流量變動總額	(8,782)	(2,003)	—	(10,785)
其他變動：				
贖回負債賬面值變動(附註24)	—	—	9,339	9,339
利息開支(附註6(a))	1,362	282	—	1,644
於2024年12月31日	38,053	5,335	68,061	111,449
於2025年1月1日	38,053	5,335	68,061	111,449
融資現金流量變動：				
銀行貸款所得款項	36,992	—	—	36,992
償還銀行貸款	(60,000)	—	—	(60,000)
已付利息	(880)	—	—	(880)
租賃負債的資本部分付款	—	(975)	—	(975)
租賃負債的利息部分付款	—	(189)	—	(189)
融資現金流量變動總額	(23,888)	(1,164)	—	(25,052)
其他變動：				
添置	—	—	—	—
贖回負債賬面值變動(附註24)	—	—	6,323	6,323
利息開支(附註6(a))	863	189	—	1,052
年內來自定義立新租賃之租賃負債增加	—	1,315	—	1,315
於2025年9月30日(未經審核)	15,028	5,675	74,384	95,087

附錄一

會計師報告

	銀行貸款 人民幣千元 (附註22)	租賃負債 人民幣千元 (附註23)	贖回負債 人民幣千元 (附註24)	總計 人民幣千元
(未經審核)				
於2024年1月1日	45,473	7,056	58,722	111,251
融資現金流量變動：				
銀行貸款所得款項	47,170	—	—	47,170
償還銀行貸款	(48,432)	—	—	(48,432)
已付利息	(983)	—	—	(983)
租賃負債的資本部分付款	—	(1,064)	—	(1,064)
租賃負債的利息部分付款	—	(219)	—	(219)
融資現金流量變動總額	(2,245)	(1,283)	—	(3,528)
其他變動：				
贖回負債賬面值變動(附註24)	—	—	6,707	6,707
利息開支(附註6(a))	1,066	219	—	1,285
於2024年9月30日(未經審核)	44,294	5,992	65,429	115,715
(d) 租賃現金流出總額				

綜合現金流量表中與租賃相關的金額包括以下內容，該等金額與支付的租賃租金相關：

	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 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)
經營現金流量內	14	74	37	—
融資現金流量內	1,897	2,003	1,283	1,164
	1,911	2,077	1,320	1,164

附錄一

會計師報告

20. 貿易及其他應付款項

貴集團

	於12月31日		於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 (未經審核)
貿易應付款項			
– 第三方	121,024	177,523	146,517
應付票據	34,875	49,906	18,210
貿易應付款項及應付票據	155,899	227,429	164,727
其他應付款項	2,223	379	136
按攤銷成本列賬的金融負債	158,122	227,808	164,863
應計工資及其他福利	7,354	9,591	7,691
其他應付稅項	2,630	4,734	5,237
	168,106	242,133	177,791

所有貿易及其他應付款項預計將在一年內結清或須按要求償還。

截至各報告期末，按交易日期劃分的貿易應付款項及應付票據(計入貿易及其他應付款項)的賬齡分析如下：

	於12月31日		於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 (未經審核)
1年內	155,806	227,387	164,613
1年至2年	93	42	114
	155,899	227,429	164,727

貴公司

	於12月31日		於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 (未經審核)
貿易應付款項			
– 第三方	38,279	25,689	20,861
– 子公司	40,282	88,146	80,103
應付票據	39,475	32,859	24,000
貿易應付款項及應付票據	118,036	146,694	124,964
其他應付款項	2,215	352	136
按攤銷成本列賬的金融負債	120,251	147,046	125,100
應計工資及其他福利	6,061	7,314	4,971
其他應付稅項	2,604	4,586	3,170
	128,916	158,946	133,241

應付子公司的款項為無抵押、不計息且須按要求償還。所有貿易應付款項及其他應付款項預計將在一年內結清或須按要求償還。

附錄一

會計師報告

21. 合約資產及合約負債

(a) 合約資產

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
合約資產			
已完成但未開票的合約(i)	67,347	103,746	158,064
減：虧損撥備	(827)	(1,934)	(2,206)
賬面淨值	<u>66,520</u>	<u>101,812</u>	<u>155,858</u>

- (i) 貴集團經常根據定價策略調整向客戶收取的產品價格，而該等價格須經客戶磋商及確認。因此，合約資產乃就銷售貨物的收入而確認。一旦與客戶確認最終價格，合約資產即重新分類為應收款項，因 貴集團屆時擁有收取固定金額代價的無條件權利，僅需經過時間流逝即可到期付款。

虧損撥備

	於12月31日		於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
			(未經審核)
於年初／期初	(78)	(827)	(1,934)
確認預期信貸虧損(附註6)	(749)	(1,107)	(272)
於年末／期末	<u>(827)</u>	<u>(1,934)</u>	<u>(2,206)</u>

有關 貴集團信貸政策以及合約資產所產生的信貸風險的進一步詳情載於附註29(a)。

附錄一

會計師報告

(b) 合約負債

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
客戶預付款項	807	268	1,729

合約負債變動

	於12月31日		於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
			(未經審核)
於年初／期初	346	807	268
遞延收入減少，乃由於年度／ 期間確認了年初／期初計入遞延收入的 收入所致	(346)	(729)	—
因預先開票導致的遞延收入淨增加	807	190	1,461
客戶預付款項的收據	807	268	1,729

所有合約負債預期將於一年內確認為收入。

22. 銀行貸款

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
即期			
銀行貸款－有抵押(i)	24,670	—	—
銀行貸款－有擔保(ii)	20,803	23,037	—
銀行貸款－無抵押	—	15,016	15,028
總計－即期	45,473	38,053	15,028

於2023年、2024年12月31日及2025年9月30日，銀行貸款的年利率範圍分別介乎3.50%至3.66%、3.12%至3.45%及2.21%至2.40%(未經審核)。

(i) 於2023年12月31日，銀行貸款人民幣24,670,000元由附追索權的貼現票據提供擔保。

附錄一

會計師報告

- (ii) 於各報告期末，貴集團最終控股股東李巍先生及其配偶陳學新女士為貴集團銀行融資提供擔保，具體金額如下：

	於12月31日		於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
			(未經審核)
擔保提供方：			
李巍先生及陳學新女士	50,000	50,000	50,000

於2025年9月30日之後，貴集團所有銀行融資擔保均已解除。

(a) 銀行貸款還款計劃的分析如下：

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
一年內或按要求	45,473	38,053	15,028

23. 租賃負債

截至往績記錄期間末，租賃負債的償還安排如下：

貴集團

	於12月31日		於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
			(未經審核)
一年內	1,721	1,799	2,269
一年後但兩年內	1,799	1,881	2,066
兩年後但五年內	3,536	1,655	1,340
	5,335	3,536	3,406
	7,056	5,335	5,675

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		於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 (未經審核)
一年內	899	940	1,380
一年後但兩年內	940	982	1,136
兩年後但五年內	1,696	715	860
	<u>2,636</u>	<u>1,697</u>	<u>1,996</u>
	<u>3,535</u>	<u>2,637</u>	<u>3,376</u>

24. 贖回負債

於2016年，貴公司與一名投資者(「**2016年系列投資者**」)訂立投資協議，據此，2016年系列投資者同意以人民幣7,000,000元的代價認購貴公司2,000,000實繳股本(簡稱「**2016年系列融資**」)。

於2017年，貴公司與一名投資者(「**2017年系列投資者**」)訂立投資協議，據此，2017年系列投資者同意以人民幣11,180,000元的代價認購貴公司1,118,000實繳股本(簡稱「**2017年系列融資**」)，並享有反攤薄權。

於2021年，貴公司與若干投資者(「**2021年系列投資者**」)訂立投資協議，據此，2021年系列投資者同意以人民幣20,000,000元的代價認購貴公司1,842,900實繳股本(簡稱「**2021年系列融資**」)，並享有贖回權及反攤薄權。

於2022年，貴公司與若干投資者(「**2022年系列投資者**」)訂立投資協議，據此，2022年系列投資者同意以人民幣30,135,000元的代價認購貴公司1,627,400實繳股本(簡稱「**2022年系列融資**」)，並享有贖回權、清算優先權及反攤薄權。

投資者享有與貴公司創始股東相同的表決權及分紅權。歸屬於投資者的主要特殊權利概述如下：

贖回權

貴公司就2021年系列投資者及2022年系列投資者發行的股份將於若干事件發生時由貴公司及／或貴公司創始股東贖回，主要條件為：

- (i) 未於2026年12月31日之前進行合資格[編纂]；
- (ii) 投資者於自身清盤或解散時，並未撤回其投資；
- (iii) 貴公司未能達到2022年至2024年的保證收入；
- (iv) 貴集團或其創始股東發生重大交易文件違約；及
- (v) 貴集團收到任何其他具贖回權投資者的贖回請求。

附錄一

會計師報告

投資中所發行股份的贖回價應等於以下最高者：

- (i) 各系列的原始發行價加上按原始發行價每年8%計算的每日累計金額減去所有已付股息的總和；
- (ii) 基於最新經審核綜合報表，與所贖回股份比例相對應的 貴公司資產淨值的按比例計算金額；及
- (iii) 贖回日相關系列股份的公允市價。

清算優先權

倘 貴公司進行任何清算(包括解散、破產、清盤或其他視作清算事件(如導致 貴公司控股股東變更或 貴公司全部或絕大部分資產或業務的轉讓等))，2022年系列投資者有權優先於其他股東收取 貴公司任何資產或盈餘資金的分派，而金額相當於下文(i)及(ii)中的較高者。

- (i) 各系列的原始發行價加上按原始發行價每年8%計算的每日累計金額減去所有已付股息的總和；及
- (ii) 基於最新經審核綜合報表，對應於贖回股份比例的 貴公司資產淨值的按比例計算金額。

反攤薄權

倘 貴公司增加股本的價格低於該等投資者在進行合資格首次公開發售按每股股本支付的價格，2017年系列投資者、2021年系列投資者及2022年系列投資者有權要求 貴公司及／或 貴公司的創始股東向投資者無償轉讓，使投資者所支付的總金額除以所獲得股本總額等於新發行中每股股本的價格。

呈列及分類

貴公司將向投資者發行的金融工具確認為金融負債，原因是上述關鍵條款中提及的所有觸發事件均不在 貴公司的控制範圍內，且該等金融工具不符合 貴公司對權益的定義。金融負債按預期於贖回時向投資者支付的較高金額計量。該等金融負債隨後按攤銷成本計量。金融負債賬面值的任何變動計入「贖回負債的賬面值變動」。

贖回負債於往績記錄期間的變動載列如下：

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
於年／期初	54,173	58,722	68,061
贖回負債賬面值的變動	4,549	9,339	6,323
	<u>58,722</u>	<u>68,061</u>	<u>74,384</u>
於年／期末	58,722	68,061	74,384

附錄一

會計師報告

於釐定最高贖回金額時，相關系列股份的公允市價乃由 貴公司董事經參考獨立合資格專業估值師所出具的估值報告予以估值。

就[編纂]投資而言，若干[編纂]投資者獲授予若干慣常的特別權利，例如相對於創始股東的清盤優先權。

貴公司董事已確認：(i) 貴公司無須履行創始股東授予上述特別權利之義務；及(ii)倘創始股東違約，貴公司亦未就創始股東授予上述特別權利提供任何擔保。因此，過往財務資料中並未就創始股東授予[編纂]投資者之該等特別權利錄得任何財務負債。

25. 綜合財務狀況表內的所得稅

(a) 已確認的遞延稅項資產及負債：

(i) 遞延稅項資產及負債的各組成部分變動

於綜合財務狀況表確認的遞延稅項資產／(負債)的組成部分及年／期內變動如下：

貴集團

	使用權 人民幣千元	租賃負債 人民幣千元	信用虧損 準備 人民幣千元	存貨撥備 人民幣千元	應計費用及 撥備 人民幣千元	按公允價值 計入損益的 金融資產 的公允價值 變動 人民幣千元	未變現 集團間 利潤 人民幣千元	稅項虧損 人民幣千元	合計 人民幣千元
於2023年1月1日	(527)	503	40	257	537	35	—	950	1,795
(計入)／扣除自損益	(946)	907	409	132	100	22	68	13,218	13,910
於2023年12月31日及 2024年1月1日	(1,473)	1,410	449	389	637	57	68	14,168	15,705
扣除自／(計入)損益	356	(339)	1,583	(6)	120	10	76	(5,436)	(3,636)
於2024年12月31日及 2025年1月1日	(1,117)	1,071	2,032	383	757	67	144	8,732	12,069
扣除自／(計入)損益 (未經審核)	98	10	6	16	346	(20)	187	(2,016)	(1,373)
於2025年9月30日 (未經審核)	(1,019)	1,081	2,038	399	1,103	47	331	6,716	10,696

附錄一

會計師報告

貴公司

	使用權 人民幣千元	租賃負債 人民幣千元	信用虧損 準備 人民幣千元	存貨 撥備 人民幣千元	應計費用及 撥備 人民幣千元	按公允價值 計入損益的 金融資產 的公允價值 變動 人民幣千元	稅項虧損 人民幣千元	合計 人民幣千元
於2023年1月1日	(527)	503	40	257	537	35	950	1,795
(計入)／扣除自損益	(18)	27	409	123	100	22	11,432	12,095
於2023年12月31日及 2024年1月1日	(545)	530	449	380	637	57	12,382	13,890
扣除自／(計入)損益	141	(134)	1,583	(16)	120	10	(6,635)	(4,931)
於2024年12月31日及 2025年1月1日	(404)	396	2,032	364	757	67	5,747	8,959
(計入)／扣除自損益 (未經審核)	(62)	110	6	2	346	(20)	(1,792)	(1,410)
於2025年9月30日 (未經審核)	(466)	506	2,038	366	1,103	47	3,955	7,549

(ii) 綜合財務狀況表對賬

貴集團

	於12月31日		於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 (未經審核)
綜合財務狀況表遞延稅項資產淨值	15,705	12,069	10,696

貴公司

	於12月31日		於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 (未經審核)
綜合財務狀況表遞延稅項資產淨值	13,890	8,959	7,549

附錄一

會計師報告

26. 撥備

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
保修	1,859	1,634	2,727

撥備於往績記錄期間的變動如下：

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於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
			(未經審核)
於年／期初	1,572	1,859	1,634
額外所作撥備	1,722	3,151	2,792
年／期內已動用撥備	(1,435)	(3,376)	(1,699)
於年／期末	1,859	1,634	2,727

根據 貴集團的銷售協議條款， 貴集團就其產品提供保修。因此，撥備乃根據各報告期末前有關銷售協議，基於對預期索賠的估計作出，其已計及 貴集團近期索賠經驗。

27. 以權益結算的股份支付交易

貴公司採用「2016年員工激勵計劃－受限制股份單位」及「2024年員工激勵計劃－受限制股份單位」。員工激勵計劃旨在吸引及挽留人才，提供激勵以將股東、 貴集團及員工利益掛鉤，推動 貴集團的長遠發展。根據員工激勵計劃授出的股份獎勵須受獎勵合約條款規管。

下表載列於往績記錄期間受限制股份單位的股份支付開支：

	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
			(未經審核)	(未經審核)
2016年員工激勵計劃 －受限制股份單位	380	563	422	338
2024年員工激勵計劃 －受限制股份單位	—	454	114	883
	380	1,017	536	1,221

附錄一

會計師報告

該兩項員工激勵計劃項下的相關股份由員工激勵平台所持有。控股股東將其所持有的 貴公司股份貢獻予員工激勵平台，且為該員工激勵平台的普通合夥人。 貴集團擁有以下股份支付安排：

(a) 2016年員工激勵計劃 – 受限制股份單位

2016年員工激勵計劃 – 受限制股份單位的合資格參與者有權以每股人民幣0.29元的購買價*購買受限制股份單位，而彼等須就受限制股份單位權利滿足歸屬期要求，該歸屬期為直至合資格[編纂]完成後3年。

於2024年9月11日(「修改日期」)， 貴公司修改了2016年員工激勵計劃條款，規定合資格參與者須就受限制股份單位權利滿足歸屬期要求，即修改日期或合資格[編纂]完成之日起5年(以較長者為準)。

就2016年員工激勵計劃 – 受限制股份單位項下現有持有者而言，經修改歸屬期較原員工激勵計劃歸屬期為長。該修改對員工而言並無益處，且 貴集團繼續確認按2016年員工激勵計劃 – 受限制股份單位授出日公允價值計量的已收服務。

- (i) 於往績記錄期間，根據2016年員工激勵計劃 – 受限制股份單位授出的受限制股份單位的變動如下：

	於12月31日 2023年	2024年	於9月30日 2025年 (未經審核)
於年／期初	6,135	5,587	5,587
已沒收	(548)	–	(103)
於年／期末	<u>5,587</u>	<u>5,587</u>	<u>5,484</u>

- (ii) 根據2016年員工激勵計劃 – 受限制股份單位授出的受限制股份單位的公允價值

各獎勵受限制股份單位的公允價值乃參考近期市場交易而釐定

附錄一

會計師報告

(b) 2024年員工激勵計劃 – 受限制股份單位

2024年員工激勵計劃 – 受限制股份單位的合資格參與者有權以每股人民幣0.29元的購買*價購買受限制股份單位，而彼等須就受限制股份單位權利滿足歸屬期要求，該歸屬期為授出日或合資格[編纂]完成之日起5年(以較長者為準)。

- (i) 於往績記錄期間，根據2024年員工激勵計劃 – 受限制股份單位授出的受限制股份單位的變動如下：

	於12月31日 2024年	於9月30日 2025年 (未經審核)
於年／期初	–	1,714
已授出	1,714	685
已沒收	–	(377)
	<u> </u>	<u> </u>
於年／期末	<u>1,714</u>	<u>2,022</u>

- (ii) 根據2024年員工激勵計劃 – 受限制股份單位授出的受限制股份單位的公允價值

貴集團已採用市場法的布萊克 – 斯科爾斯法釐定 貴公司的相關股權公允價值，以及釐定於各授出日所授出的受限制股份單位的公允價值。 貴集團釐定的有關於2024年8月31日、2025年6月9日及2025年9月24日授出的受限制股份單位的關鍵假設如下：

	於2024年 8月31日	於2025年 6月9日	於2025年 9月24日
無風險利率	1.49%	1.36%	1.41%
波幅	51.00%	56.00%	55.00%
股息收益率	0.00%	0.00%	0.00%
授出日普通股*的公允價值 (人民幣元)	人民幣4.27元	人民幣5.57元	人民幣5.59元

董事基於政府收益率估計無風險利率。波幅乃於授出日根據可資比較公司與時間相若的平均過往波幅而估計。股息收益率乃根據管理層於授出日或修改日期的估計計算。

- * 股份數目、每股購買價、每股普通股的公允價值、 貴公司改製成股份公司之前每股受限制股份單位的公允價值已按照於2025年12月29日改制時確立的轉換率調整。

附錄一

會計師報告

28. 資本、儲備及股息

(a) 權益部分變動

貴集團綜合權益各部分的年初及年終結餘的對賬載於綜合權益變動表。 貴公司權益個別部分於各年初／期初至各年末／期末的變動詳情載列如下：

貴公司

	附註	實繳資本 人民幣千元 (附註28(c))	資本儲備 人民幣千元 (附註28(d)(i))	股份支付儲備 人民幣千元 (附註28(d)(ii))	中國法定 儲備 人民幣千元 (附註28(d)(iii))	(累計虧損)／ 保留利潤 人民幣千元	(虧蝕)／ 權益總額 人民幣千元
於2023年1月1日的結餘		13,995	16,842	2,008	—	(33,264)	(419)
2023年權益變動							
年內利潤		—	—	—	—	12,540	12,540
以權益結算的股份支付交易	27	—	—	380	—	—	380
於2023年12月31日及2024年 1月1日的結餘		13,995	16,842	2,388	—	(20,724)	12,501
2024年權益變動							
年內利潤		—	—	—	—	—	39,246
提取法定儲備	28(d)	—	—	—	1,852	(1,852)	—
股東注資	28(c)	594	—	—	—	—	594
以權益結算的股份支付交易	27	—	—	1,017	—	—	1,017
於2024年12月31日的結餘		14,589	16,842	3,405	1,852	16,670	53,358
(未經審核)							
於2025年1月1日的結餘		14,589	16,842	3,405	1,852	16,670	53,358
截至2025年9月30日止九個月 的權益變動							
期內利潤		—	—	—	—	19,715	19,715
以權益結算的股份支付交易	27	—	—	1,221	—	—	1,221
於2025年9月30日的結餘		14,589	16,842	4,626	1,852	36,385	74,294

附錄一

會計師報告

	附註	實繳資本 人民幣千元 (附註28(c))	資本儲備 人民幣千元 (附註28(d)(i))	股份支付儲備 人民幣千元 (附註28(d)(ii))	中國法定 儲備 人民幣千元 (附註28(d)(iii))	(累計虧損)/ 保留利潤 人民幣千元	(虧蝕)/ 權益總額 人民幣千元
(未經審核)							
於2024年1月1日的結餘		13,995	16,842	2,388	—	(20,724)	12,501
截至2024年9月30日止九個月 的權益變動							
期內利潤		—	—	—	—	25,707	25,707
股東注資	28(c)	594	—	—	—	—	594
以權益結算的股份支付交易	27	—	—	536	—	—	536
於2024年9月30日的結餘		14,589	16,842	2,924	—	4,983	39,338

(b) 股息

於各報告期，貴公司或其任何子公司概無派付或宣派股息。

於2025年12月30日，貴公司董事會批准並宣派股息，每股人民幣0.30元，總額為人民幣15,000,000元。報告期末後建議派發之股息，於報告期末尚未確認為負債。

(c) 實繳資本

	實繳資本 人民幣千元
於2023年1月1日及2023年12月31日的結餘	13,995
股東注資(i)	594
於2024年12月31日及2025年9月30日的結餘	14,589

(i) 於2024年5月16日，貴公司股東盧朝洪先生完成向貴公司現金注資人民幣594,000元。

(d) 儲備的性質及用途

(i) 資本儲備

資本儲備包括：(i) 貴公司所發行實繳股本的已收代價淨額與名義金額的差額；(ii) 有關贖回負債確認的金額(如附註24所載)。

(ii) 股份支付儲備

股份支付儲備指向貴集團董事、監事及員工授出受限制股份單位授出日公允價值的部分，其已按照附註2(q)(ii)股份支付所採納的會計政策確認。

(iii) 中國法定儲備

根據中國公司法，貴公司中國子公司須將其除稅後溢利的10%(根據中國會計法規釐定)轉撥法定儲備，直至該儲備結餘達至註冊資本的50%。就計算轉撥至儲備的金額而言，除稅後溢利應為按中國會計準則編製的法定財務報表釐定的金額。轉撥至該儲備必須於向股東分派股息之前進行。法定公積金可用作彌補過往年度的虧損(如有)，並可透過按股東現有的持股比例向其發行新股或增加其現時持有之股份面值的方式轉化為股本，惟上述發行後的結餘不低於註冊資本的25%。綜合權益變動表內的法定儲備代表貴公司的法定儲備。

(e) 資本管理

貴集團管理資本的主要目的在於維持貴集團持續經營的能力，從而使其能夠通過根據風險水平就產品及服務設定合適的價格並以合理成本獲得融資，不斷為股東提供回報，同時為其他利益相關者提供裨益。

貴集團積極定期檢討及管理其資本架構，以在維持較高股東回報(可能需較高的借款水平方能實現)與穩健資本狀況所提供的優勢及保障兩者之間取得平衡，並因經濟狀況的變動調整資本架構。

貴公司或其任何子公司均不受外界施加的資本規定所限制。

29. 金融風險管理及金融工具的公允價值

貴集團於日常業務過程中產生信貸、流動資金、利率及貨幣風險。

下文說明貴集團面臨該等風險的狀況及貴集團管理該等風險所採用的金融風險管理政策及慣例。

(a) 信貸風險

信貸風險指對手方不履行其合約責任而造成貴集團財務損失的風險。貴集團的信貸風險主要來自貿易應收款項及合約資產。貴集團來自現金及現金等價物、受限制銀行存款、應收票據及以公允價值計入其他全面收益的金融資產的信貸風險有限，因為對手方為具有較高信用評級的銀行和金融機構，貴集團認為相關信貸風險較低。

貴集團並無提供任何會使貴集團面臨信貸風險的擔保。

貿易應收款項及合約資產

貴集團已制定信貸風險管理政策，據此，信貸要求超過特定金額的所有客戶須進行個別信貸評估。此等評估側重關注客戶過往到期付款記錄及當前支付能力，並考慮客戶的特定資料及與客戶業務所處經濟環境有關的資料。貴集團通常不會從客戶處獲得抵押品。

重大信貸風險集中主要於貴集團面臨重大個人客戶風險時產生。於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，應收貴集團最大客戶款項分別佔貿易應收款項及合約資產總額的67.52%、88.62%及76.02%(未經審核)，而應收貴集團五大客戶款項分別佔貿易應收款項及合約資產總額的95.79%、95.85%及87.48%(未經審核)。

附錄一

會計師報告

於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，由於客戶面臨財務困境，貴集團個別釐定予以悉數減值的貿易應收款項及合約資產分別為人民幣1,985,000元、人民幣12,048,000元及人民幣12,048,000元(未經審核)。就撥備矩陣法而言，鑒於貴集團的過往信貸虧損經驗未表明不同客戶群體虧損模式存在顯著差異，因此未就貴集團不同客戶群體對基於賬齡資料的虧損撥備進行進一步區分。

下表利用撥備矩陣提供有關貴集團就貿易應收款項及合約資產所面臨的信貸風險及預期信貸虧損的資料：

	於2023年12月31日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
一年以內	0.59%	126,273	751
一至兩年	99.23%	261	259
		<u>126,534</u>	<u>1,010</u>
	於2024年12月31日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
一年以內	0.64%	227,809	1,453
一至兩年	94.42%	20	19
兩至三年	100.00%	24	24
		<u>227,853</u>	<u>1,496</u>
	於2025年9月30日		
	預期虧損率 %	總賬面值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
(未經審核)			
一年以內	0.51%	178,272	909
一至兩年	99.45%	608	605
兩至三年	100.00%	22	22
		<u>178,902</u>	<u>1,536</u>

預期虧損率乃根據實際虧損經驗得出。此等比率為反映於收集歷史數據的期間內的經濟狀況差異、目前狀況及貴集團對應收款項預期存續期的經濟狀況之意見，而加以調整。

附錄一

會計師報告

於往績記錄期間，有關貿易應收款項及合約資產的虧損撥備賬戶的變動如下：

	截至12月31日止年度		截至9月30日
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	止九個月 2025年 人民幣千元 (未經審核)
於年／期初	270	2,995	13,544
撇銷金額	(24)	—	—
減值虧損撥備	2,749	10,549	40
	<u>2,995</u>	<u>13,544</u>	<u>13,584</u>
於年／期末	<u>2,995</u>	<u>13,544</u>	<u>13,584</u>

(b) 流動資金風險

貴集團的政策為定期監察其流動資金需求及遵守借款契諾的情況，確保維持充足現金儲備及來自主要金融機構之充足承諾融資額，以滿足其短期及長期流動資金需求。

下表顯示於各報告期末根據合約未貼現現金流量(包括按合約利率或(如為浮息)按各報告期末現行利率計算的利息付款)及要求 貴集團償還的最早日期計算的 貴集團的非衍生金融負債剩餘合約到期日：

	於2023年12月31日				賬面值 人民幣千元
	一年內或 按要求 人民幣千元	一年以上 但兩年以下 人民幣千元	兩年以上 但五年以下 人民幣千元	合計 人民幣千元	
銀行貸款	46,016	—	—	46,016	45,473
貿易應付款項及 其他應付款項	158,122	—	—	158,122	158,122
租賃負債	2,003	2,003	3,698	7,704	7,056
贖回負債	58,722	—	—	58,722	58,722
	<u>264,863</u>	<u>2,003</u>	<u>3,698</u>	<u>270,564</u>	<u>269,373</u>

	於2024年12月31日				賬面值 人民幣千元
	一年內或 按要求 人民幣千元	一年以上 但兩年以下 人民幣千元	兩年以上 但五年以下 人民幣千元	合計 人民幣千元	
銀行貸款	38,803	—	—	38,803	38,053
貿易應付款項及 其他應付款項	227,808	—	—	227,808	227,808
租賃負債	2,003	2,003	1,695	5,701	5,335
贖回負債	68,061	—	—	68,061	68,061
	<u>336,675</u>	<u>2,003</u>	<u>1,695</u>	<u>340,373</u>	<u>339,257</u>

附錄一

會計師報告

於2025年9月30日(未經審核)					
合約未貼現現金流出					
	一年內或 按要求 人民幣千元	一年以上 但兩年以下 人民幣千元	兩年以上 但五年以下 人民幣千元	合計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
銀行借貸	15,284	—	—	15,284	15,028
貿易應付款項及 其他應付款項	164,863	—	—	164,863	164,863
租賃負債	2,584	2,143	1,360	6,087	5,675
贖回負債	74,384	—	—	74,384	74,384
	<u>257,115</u>	<u>2,143</u>	<u>1,360</u>	<u>260,618</u>	<u>259,950</u>

(c) 利率風險

利率風險為一項金融工具的公允價值或未來現金流量將因市場利率改變而波動所帶來的風險。

貴集團利率風險主要來自現金及現金等價物、受限制銀行存款、銀行貸款及租賃負債。貴集團於各報告期末按變動利率計息的金融工具為現金及現金等價物及受限制銀行存款，而市場利率變動不會導致貴集團面臨重大利率風險。總體而言，貴集團所面臨的利率風險並不重大。

(d) 公允價值計量

(i) 以公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

下表呈列貴集團於各報告期末按經常性基準計量的金融工具公允價值，並按國際財務報告準則第13號公允價值計量所界定的三層公允價值等級架構分類。公允價值計量所屬等級乃參考估值技術所用輸入數據的可觀察性及重要性釐定，詳情如下：

- 第一級估值：公允價值僅使用第一級輸入數據計量，即相同資產或負債於計量日期在活躍市場上的未調整報價；
- 第二級估值：公允價值使用第二級輸入數據(即不符合第一級的可觀察輸入數據)計量，且不使用重要的不可觀察輸入數據。不可觀察輸入數據指無法獲得市場數據的輸入數據；
- 第三級估值：公允價值使用重要的不可觀察輸入數據計量。

附錄一

會計師報告

	於2023年 12月31日 的公允價值 人民幣千元	第一級 人民幣千元	第二級 人民幣千元	第三級 人民幣千元
經常性公允價值 計量：				
資產：				
按公允價值計入損益 －上市權益證券	335	335	－	－
按公允價值計入其他 全面收益－應收銀 行承兌票據	2,800	－	2,800	－
	<u>3,135</u>	<u>335</u>	<u>2,800</u>	<u>－</u>
	於2024年 12月31日 的公允價值 人民幣千元	第一級 人民幣千元	第二級 人民幣千元	第三級 人民幣千元
經常性公允價值 計量：				
資產：				
按公允價值計入損益 －上市權益證券	269	269	－	－
按公允價值計入其他 全面收益－應收銀 行承兌票據	19	－	19	－
	<u>288</u>	<u>269</u>	<u>19</u>	<u>－</u>
	於2025年 9月30日的 公允價值 (未經審核) 人民幣千元	第一級 人民幣千元	第二級 人民幣千元	第三級 人民幣千元
經常性公允價值 計量：				
資產：				
按公允價值計入損益 －上市權益證券	402	402	－	－
按公允價值計入其他 全面收益－應收銀 行承兌票據	23,892	－	23,892	－
	<u>24,294</u>	<u>402</u>	<u>23,892</u>	<u>－</u>

於各報告期，第一級及第二級之間並無轉撥，亦無轉入或轉出第三級。貴集團的政策為於產生公允價值層級轉移的各報告期末確認相關轉移。

上市權益證券的公允價值乃基於其於計量日期的最近期可得市場買入價。

就第二級中按公允價值計入其他全面收益計量的應收銀行承兌票據而言，公允價值乃按未來現金流量的現值估計，並根據報告期末的市場利率進行貼現。

附錄一

會計師報告

(ii) 按攤銷成本列賬的金融資產及負債的公允價值

於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，貴集團按攤銷成本列賬的金融工具的賬面值與其公允價值並無重大差異。

30. 承擔

於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，概無重大資本承擔。

31. 重大關聯方交易

(a) 於往績記錄期間與貴集團有重大交易的關聯方的姓名及關係

關聯方姓名	與貴集團的關係
李巍先生	最終控股股東
陳學新女士	李巍先生的配偶
盧朝洪先生	董事兼總經理
陳曦女士	董事
貢俊先生	董事
宋莉麗女士	監事

(b) 主要管理人員薪酬

貴集團主要管理人員的薪酬(包括附註8所披露向貴公司董事支付以及附註9所披露向若干最高薪酬員工支付的金額)如下：

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
薪金及其他酬金	3,016	3,079	2,267	2,649
酌情花紅	1,045	1,165	865	218
退休計劃供款	120	129	94	160
股份支付	385	493	314	565
	<u>4,566</u>	<u>4,866</u>	<u>3,540</u>	<u>3,592</u>

薪酬總額計入「員工成本」(見附註6(b))內。

(c) 與關聯方進行的其他交易

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元 (未經審核)
最終控股股東出具的擔保 － 李巍先生及陳學新女士 (附註22(ii))	50,000	50,000	50,000	50,000

附錄一

會計師報告

(d) 與關聯方的結餘

於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，貴集團與關聯方的結餘如下：

關聯方姓名	於12月31日		於9月30日
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審核)
非貿易性質			
其他應付款項	27	25	—

32. 於往績記錄期間已頒佈但尚未生效的修訂本、新訂準則及詮釋的可能影響

直至本報告刊發日期，國際會計準則理事會已頒佈一系列修訂本、新訂準則及詮釋，其於往績記錄期間尚未生效且於編製過往財務資料時並未採納。以下為可能與貴集團相關的該等發展。

	於下列日期或 之後開始的會計 期間生效
國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號的修訂本， 涉及依賴自然能源生產電力的合約	2026年1月1日
國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號的修訂本， 金融工具分類及計量的修訂	2026年1月1日
國際財務報告準則會計準則的年度改進 – 第11卷	2026年1月1日
國際財務報告準則第18號，財務報表的呈列及披露	2027年1月1日
國際財務報告準則第19號，不具公眾問責性的子公司：披露	2027年1月1日
國際會計準則第21號的修訂本，折算為惡性通貨膨脹經濟中的 列報貨幣	2027年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號的修訂本， 投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售或注資	待定

貴集團正在評估這些發展預計於首次應用期間將產生的影響。迄今，其認為採納這些發展不大可能會對貴集團的過往財務資料造成重大影響，惟以下情況除外。

國際財務報告準則第18號，財務報表的呈列及披露

國際財務報告準則第18號將取代國際財務報告準則第1號財務報表的呈列，旨在提高實體財務報表資料的透明度及可比性。國際財務報告準則第18號於2027年1月1日或之後開始的年度報告期間生效並將追溯應用。

根據國際財務報告準則第18號，實體須(其中包括)於損益表內將所有收入及開支分為五個類別，即經營類、投資類、融資類、已終止經營業務類及所得稅類。實體亦須提供有關管理層界定的績效指標於財務報表的單一附註中的具體披露。

貴集團並無計劃提早採納國際財務報告準則第18號並根據初步評估結果，認為採納該準則不會對貴集團的財務狀況及經營業績造成重大影響。

附錄一

會計師報告

33. 期後事項

- (i) 根據日期為2025年12月26日股東決議及的發起人協議， 貴公司股東同意將 貴公司改制為股份有限公司。 貴公司於改制基準日期的資產淨值包括實繳資本及儲備，均已轉換為每股人民幣1.00元的50百萬股普通股。已轉換資產淨值中超出普通股面值的部分已計入資本儲備。於2025年12月29日向杭州市市場監督管理局完成註冊後， 貴公司根據《中國公司法》改製成股份有限公司。
- (ii) 貴公司董事已批准並宣派股息。進一步詳情披露於附註28(b)。
- (iii) 於2026年1月，根據 貴公司與創始股東、杭州雲慧投資管理合夥企業(有限合夥))及[編纂]投資者所簽署的特殊權利終止協議，於 貴公司提交H股於聯交所[編纂]的[編纂]後，[編纂]投資者不再享有 貴公司授予的贖回權，且在任何情況下， 貴公司先前授予的贖回權均不會恢復。其他由 貴公司授予的特殊權利及創始股東所授予的所有特殊權利(包括贖回權)均於 貴公司提交H股[編纂][編纂]時自動終止，惟若發生以下任何一項情況，部分特殊權利將自動恢復：(a) 貴公司撤回其[編纂]；(b)[編纂]被拒絕或失效，而 貴公司未於三個月內重新提交申請；或(c)自提交[編纂]後18個月內未完成合格[編纂]。

期後財務報表

組成 貴集團的 貴公司及其子公司並無就2025年9月30日後的任何期間編製經審核財務報表。

附錄二

未經審核[編纂]財務資料

本附錄中所載資料概不構成本文件附錄一所載的本公司申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)出具的會計師報告中的一部份，載入本附錄僅供說明之用。

未經審核[編纂]財務資料應與本文件中「財務資料」一節以及本文件附錄一所載的會計師報告一併閱讀。

A. 未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表

以下為根據上市規則第4.29段編製的本集團未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表，並載於下文，旨在說明[編纂]對本公司權益股東於2025年9月30日應佔本集團綜合有形資產淨值的影響，猶如[編纂]已於該日進行。

本集團編製未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表僅供說明之用，由於其假設性質，其未必真實反映倘[編纂]於2025年9月30日或任何未來日期完成時本集團的綜合財務狀況。

	於2025年 9月30日	本公司權益 股東應佔綜合 有形資產淨值 ⁽¹⁾	將贖回負債 重新分類至 權益後對 綜合有形 資產淨值的 估計影響 ⁽⁴⁾	本公司 權益股東 應佔未經審核 [編纂]經調整 綜合有形資 產淨值	本公司權益股東應佔 每股未經審核[編纂]經調整 綜合有形資產淨值 ⁽³⁾⁽⁵⁾	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣元	港元
按[編纂]每股H股[編纂]港元計算	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
按[編纂]每股H股[編纂]港元計算	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附錄二

未經審核[編纂]財務資料

附註：

- (1) 截至2025年9月30日本公司權益股東應佔綜合有形資產淨值乃基於摘錄自文件附錄一所載會計師報告的截至2025年9月30日綜合權益總額人民幣[編纂]元，經扣除無形資產人民幣[編纂]元後計算。
- (2) [編纂]的估計[編纂]淨額乃按[編纂]預期將予發行的[編纂]及指示性[編纂]每股H股[編纂]港元(即下限價)及每股H股[編纂]港元(即上限價)，經扣除本集團已付或應付的與[編纂]有關的估計[編纂]費用及其他估計開支(不包括於往績記錄期間已計入損益的[編纂]開支)，且並無計及因行使[編纂]而可能發行的任何股份計算。
- (3) [編纂]的估計[編纂]淨額及本公司股東應佔每股未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃按1.00港元(「港元」)兌人民幣0.8988元的匯率換算為港元，該匯率乃由中國人民銀行按於2026年1月16日當時的匯率設定。並不代表港元金額已經、可能已經或可按該匯率或任何其他匯率兌換為人民幣，反之亦然。
- (4) 截至2025年9月30日，贖回負債的賬面值為人民幣[編纂]元，該等負債與向投資者發行的贖回權(載於本文件「附錄——會計師報告」附註24)有關。待[編纂]申請獲准後，該等贖回權將告終止，且贖回負債會相應地從負債重新分類至權益。
- (5) 本公司權益股東應佔每股未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃於作出上述調整後，並基於緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]已於2025年9月30日完成)已發行[編纂]股H股的基準計算，且並無計及於2025年9月30日後因行使[編纂]而可能發行的任何股份。
- (6) 除前文各段所作出的調整外，本公司股東應佔未經審核[編纂]經調整綜合有形資產淨值概無作出任何調整，以反映於2025年9月30日後訂立的任何貿易業績或其他交易，包括但不限於在2025年12月宣派的股息人民幣15,000,000元。倘於2025年9月30日宣派該等股息，本公司股東應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值將減少約人民幣[編纂]，而本公司權益股東應佔每股[編纂]經調整綜合有形資產淨值將減少約人民幣[編纂]元(相當於[編纂]港元)。

附錄二

未經審核[編纂]財務資料

[編纂]

附錄二

未經審核[編纂]財務資料

[編纂]

附錄二

未經審核[編纂]財務資料

[編纂]

附錄三

組織章程細則概要

於2026年1月15日舉行的股東會上獲股東採納的公司章程將自本公司H股[編纂]之日起生效。本附錄主要旨在向[編纂]提供本公司章程的概覽。因此，本附錄未必載列[編纂]可能認為屬重要或相關的所有資料。

1. 董事及董事會

(1) 分配及發行股份的權力

公司章程規定，股東可在股東會上通過一般授權授權董事會分配或發行不超過所有已發行在外H股的20%的股份。董事會應擬備股份配發或發行提案，有關提案須以特別決議案形式提交股東會以供股東批准。

任何有關配發或發行均須符合適用法律、行政法規及公司股票[編纂]地證券監管規則所規定的程序。

(2) 處置本公司或任何子公司資產的權力

出售超過最近期經審核財務報表總資產30%的重大資產，須經股東在股東會上以特別決議案形式批准後，方可作實。董事會可根據股東在股東會上的授權決定處置本公司的資產。

(3) 董事離職酬金或補償

公司章程並無關於就董事離職向董事提供酬金或補償的規定。

(4) 向董事提供貸款

公司章程並無關於向董事提供貸款的規定。

(5) 就收購本公司股份提供財務資助

本公司或其子公司(包括本公司的聯屬公司)不得就第三方收購本公司或其母公司的股份(僱員持股計劃除外)以禮品、墊款或貸款的形式提供任何財務資助。

本公司可就第三方收購本公司或其母公司的股份提供財務資助的前提是，有關財務資助乃為本公司的利益而提供，並已在股東會上通過股東決議案或通過董事會根據公司章程項下或獲股東授出的授權作出的決議案正式批准。任何有關財務資助的總額在任何情況下均不得超過本公司已發行股本總額的10%。任何批准有關財務資助的董事會決議案均須獲得當時在任全體董事不少於三分之二的超級大多數通過。

(6) 於與本公司及／或其聯屬公司的合約中的權益披露

董事不得在未遵照公司章程向董事會或在股東會上事先披露並獲得批准的情況下，直接或間接與本公司訂立任何合約或交易。

(7) 薪酬

董事的薪酬須經股東在股東會上以普通決議案形式批准。

(8) 委任、辭任及免職

董事會由6名董事組成，包括3名執行董事、3名獨立非執行董事。

董事由股東會選舉產生或更換。股東會可在不影響任何可能根據任何合約提出的損害賠償申索的情況下，通過普通決議案罷免任何任期尚未屆滿的董事，惟有關罷免須符合相關法律法規。

董事會設有一名董事長。董事長須由過半數董事投票選舉產生及免職。

董事的任期應自履職之日起計算，直至現屆董事會任期屆滿之日為止，為期三年。董事可根據本公司股份[編纂]地的相關監管規則於任期屆滿時連選連任。

倘董事任期屆滿未及時連選連任，或倘董事於任期內辭任，導致董事會人數低於法律規定的最低限額，於獲重選的董事履職前，原有董事仍應依照法律、行政法規、部門規章及公司章程的規定履行董事職責。

附錄三

組織章程細則概要

倘董事辭任，董事應以書面形式通知本公司，而辭任應自本公司收到通知之日起生效；然而，如存在前段所述情形，董事應繼續履行職責。

下列人士不得擔任本公司董事：

- i. 無民事行為能力或限制民事行為能力的人士；
- ii. 因貪污、賄賂、挪用公款、盜竊、破壞社會主義經濟秩序等犯罪行為而被處以刑罰，或因上述犯罪行為而被剝奪政治權利，且刑期屆滿之日起未滿五年(如屬緩刑，則自緩刑期滿之日起未滿兩年)的人士；
- iii. 身為因經營不善而導致破產清算的公司或企業的前任董事、廠長或總經理，並對該公司或企業的破產負有個人責任，且自該公司或企業破產清算完成之日起未滿三年的人士；
- iv. 擔任因違法而被吊銷營業執照或被責令關閉的公司或企業的法定代表，並對該違法行為負有個人責任，且自該公司或企業的營業執照被吊銷之日起未滿三年的人士；
- v. 因所負數額較大債務到期未清償而被人民法院列為失信被執行人的人士；
- vi. 被相關證券監管機構禁止進入證券市場且現仍處於該禁止期間的人士；或
- vii. 已被證券交易所公開認定為不適合擔任上市公司董事或高級管理層的人士，且有關期限尚未屆滿；或
- viii. 任何其他根據法律、行政法規、主管部門的規章、監管文件及公司股票上市地證券監管規則所列其他條件不符合資格的人士。

倘選舉、委任或委聘董事違反上述規定，則有關選舉、委任或委聘無效。倘董事在任期間出現上述情形，將被本公司免職。

(9) 借款權限

公司章程並無關於董事的借款權限的任何具體規定。

董事會應有權就本公司發行債券及將其股份[編纂]制定議案，而有關債券發行必須經股東在股東會上通過特別決議案批准。

2. 修改公司章程

本公司可根據法律、行政法規及公司章程的規定修改公司章程。

倘經股東會通過的公司章程的修訂需要主管部門審批，則該等修訂應提請批准。倘公司章程的修訂涉及登記，應當依法履行所規定的變更登記程序。

3. 修改現有股份或股份類別的權利

公司章程並無關於修改現有股份或股份類別相關權利的規定。

4. 須以絕對大多數票採納的特別決議案

股東會的決議案分為普通決議案及特別決議案。

普通決議案可以出席股東會的股東(包括股東的受委代表)所持有的簡單大多數票採納。

特別決議案可以出席股東會的股東(包括股東的受委代表)所持有的三分之二大多數票採納。

5. 投票權

股東(包括受委代表)在股東會上投票時，根據其所代表的投票權股份數目行使投票權，每股股份享有一票投票權。

本公司本身持有的股份並無投票權，且在股東會上不應計入投票權股份總數。

附錄三

組織章程細則概要

任何股東如根據公司股票[編纂]地證券監管規則規定必須就某一事項放棄投票或限投贊成或反對票，則須放棄投票或按規定投贊成票或反對票；任何由相關股東或其代表作出的投票如違反上述規定或限制，均不計入投票結果。

6. 股東週年大會規則

股東會分為股東週年大會及臨時股東會。股東週年大會須每年召開一次，並於上一財政年度結束後六個月內舉行。

7. 賬目及審計

(1) 財務及會計政策

本公司應根據法律、行政法規及主管部門制定的規章制定其財務會計政策。

本公司應於每個會計年度刊發兩次財務報告。中期財務報告應於每個財政年度的首六個月結束後三個月內刊發，而年度財務報告則應於每個會計年度結束後四個月內刊發。

(2) 委聘及解聘會計師

本公司應委聘符合相關法律、法規及監管規定的適用要求的知名會計師事務所，負責審計其年度財務報告，開展會計報表審計、資產淨值核查及其他相關諮詢服務，且服務年期應為一年，期滿可予重續。

為本公司提供定期審計服務的會計師事務所的委聘及罷免須由股東在股東會上以普通決議案作出決定。

在罷免或不再續聘會計師事務所之前，應提前30日向有關會計師事務所發送有關罷免或不再續聘的通告，而當在股東會上就解聘有關會計師事務所進行投票時，該會計師事務所所有權在股東會上陳述意見。

倘會計師事務所辭任，其應當向股東會清晰說明本公司是否存在任何不當行為。

倘獲委聘的會計師事務所職位出現空缺，董事會可在股東會開始前委聘一家會計師事務所。然而，如在該空缺期間，本公司有其他現任會計師事務所，則該會計師事務所可填補該空缺。

8. 股東會通告及議程

有下列情形之一的，董事會應當於兩個月內召開臨時股東會：

- i. 董事人數少於公司法規定的人數或少於公司章程規定人數的三分之二；
- ii. 本公司未補足虧損達到其實繳註冊資本總額的三分之一；
- iii. 持有本公司10%或以上股份(包括附帶恢復投票權的優先股)的股東單獨或共同以書面形式請求召開臨時股東會；
- iv. 董事會認為有必要召開臨時股東會；
- v. 審核委員會提出有關議案；
- vi. 法律、法規、公司股票[編纂]地證券監管規則、公司章程規定的任何其他情形。

倘召開股東會，董事會、審核委員會、單獨或合共持有本公司1%以上股份(包括附帶恢復投票權的優先股)的股東可提交議案。

當召開股東週年大會時，本公司應當於大會召開21日前以公告形式通知股東。當召開臨時股東會時，本公司應當於大會召開15日前發出書面通告。

股東會通告應當採用書面形式，包括以下內容：

- i. 會議地點、日期及時間；
- ii. 將在會議上審議的事項及議案；
- iii. 明確聲明所有股東均有權出席會議並委任受委代表出席及投票，且受委代表不必是股東；
- iv. 有權出席會議的股東的股權登記日期；
- v. 會議聯絡人的姓名及電話號碼；
- vi. 有關互聯網或其他替代投票方式的投票時間及投票程序；
- vii. 法律、行政法規、部門規章、公司股票[編纂]地證券監管規則或公司章程規定的其他要求。

附錄三

組織章程細則概要

股東會通告及任何補充通告應全面及完整披露每項所提呈決議案的所有實質詳情。

股東會決議案包括普通決議案及特別決議案。下列事項須經股東會通過普通決議案批准：

- i. 董事會的工作報告；
- ii. 董事會擬定的利潤分配方案及虧損補足計劃；
- iii. 董事會成員的委任或免職以及其酬金及支付方式；
- iv. 除通過特別決議案批准的事項以外其他由法律、行政法規、公司股票[編纂]地證券監管規則或公司章程規定的事項。

下列事項須在股東會上通過特別決議案批准：

- i. 公司增加或減少註冊資本；
- ii. 分立、分拆、合併、解散及清算本公司；
- iii. 修訂公司章程；
- iv. 於一年內收購或出售本公司的重大資產或本公司向他人提供擔保，超過本公司最近期經審核總資產的30%；
- v. 股份激勵計劃；
- vi. 股東會的普通決議案認定可能對本公司產生重大影響，且法律、行政法規、公司股票[編纂]地證券監管規則或公司章程規定須通過特別決議案批准的其他事項。

倘股東會的任何決議案或董事會的任何決議案違反法律或行政法規，任何股東均有權請求法院認定其無效。

倘股東會或董事會會議的召開程序或投票方式違反任何法律、行政法規或公司章程或決議案的內容違反公司章程，任何股東均有權於該決議案獲採納後60日內請求法院撤銷有關決議案，除非僅在股東會或董事會會議的召開程序或投票方式方面存在並不嚴重影響該決議案的輕微缺陷，則作別論。

附錄三

組織章程細則概要

9. 股份轉讓

本公司於[編纂]股份前已發行的股份，自本公司股票[編纂]及[編纂]之日起一年內不得轉讓。

本公司董事及高級管理層應當向本公司申報有關其所持本公司股份及有關變動的資料。其在任期內每年可轉讓的股份數目不得超過其所持本公司股份總數的25%。其所持本公司股份自本公司股票[編纂]及[編纂]之日起一年內不得轉讓。上述人士自其辭任之日起六個月內不得轉讓其所持本公司股份。

倘本公司股份[編纂]地證券監管機構及中國證監會(如適用)對H股轉讓限制另有規定，則應從其規定。

10. 本公司購回其股份的權力

本公司不得回購其股份，惟符合下列任何情形且該回購不違反法律、法規、公司股票[編纂]地證券監管規則及公司章程則除外：

- i. 減少本公司的註冊資本；
- ii. 與其他持有我們股份的公司合併；
- iii. 向本公司員工授出股份作為激勵；
- iv. 要求本公司向在股東會上對有關本公司合併及分拆的任何決議案投反對票的股東購回其股份；
- v. 將股份轉換為本公司發行的可轉換為本公司股份的債券；
- vi. 本公司有必要維持本公司的價值及股東利益。

11. 本公司任何子公司擁有其母公司股份的權力

公司章程並無關於子公司擁有其母公司股份的規定。

12. 股息及其他分派方法

本公司可以現金或股份形式分派股息。

附錄三

組織章程細則概要

本公司董事會應在股東會通過關於利潤分派方案的決議案後兩個月內完成股息(或股份)分派，或董事會根據年度股東會批准的下一年度中期股息的條件及上限制定具體方案後進行分派。

13. 股東代理

股東可親身出席股東會或授權非股東代表代其出席股東會並於會上投票。

股東發出任何授權受委代表代其出席股東會的代表委任書，須包括以下詳情：

- i. 委任人的名稱或職銜，所持本公司股份的類別及數目；
- ii. 代理人的名稱或職銜；
- iii. 股東的具體指示，包括就股東會議程上所列各審議項目投贊成，反對或棄權票的指示；
- iv. 代表委任書的簽發日期及有效期；
- v. 委任人的簽名(或蓋章)。若委任人為公司股東，應當加蓋法人單位印鑒。

14. 股份催繳及股份沒收

公司章程並無有關股份催繳及股份沒收的規定。

15. 查閱股東名冊

本公司根據證券登記機構的規定設立股東名冊。股東名冊是證明股東持有本公司股份的充分憑證。股東以其所持有的本公司股份種類及數目承擔相應的義務。

持有同一種類股份的股東享有同等權利並承擔同等義務。

在[編纂]的[編纂]的股東名冊正本應存置在[編纂]。

當本公司召開股東會、派付股息、進入清算程序及其他需要確認身份的行為時，由董事會確定股權登記日期，於股權登記屆滿時名列股東名冊的股東即為享有相關權益的股東。

附錄三

組織章程細則概要

16. 股東會的法定人數

公司章程並無關於股東會法定人數的規定。

17. 少數股東在欺詐或壓迫下的權利

若任何董事或高級管理人員(審核委員會成員除外)在履行職責時違反法律、行政法規或公司章程而給本公司造成任何損失，單獨或合併連續超過180天持有本公司股份1%或以上的股東，有權以書面形式請求審核委員會向人民法院提起訴訟；若審核委員會成員在履行職責時違反法律、行政法規或公司章程而給本公司造成任何損失，則上述股東有權以書面形式要求董事會向人民法院提起訴訟。

若審核委員會或董事會收到上述書面請求後拒絕提起訴訟，或在收到上述書面請求後30日內未提起訴訟，或在緊急情況下，任何延遲提起訴訟可能對本公司利益造成不可挽回的損害，上述股東有權以本公司利益為由，以個人名義直接向人民法院提起訴訟。

若任何其他人士侵犯本公司的合法權益而給本公司造成任何損失，第一款規定的股東可根據前款規定向人民法院提起訴訟。

若公司全資子公司的董事或高級管理人員在履行職責時違反法律、行政法規或公司章程而給本公司造成任何損失，或第三方侵犯該全資子公司的合法權益從而造成損失的，單獨或合併連續超過180天持有本公司股份1%或以上的股東，有權以書面形式請求該全資子公司的監事會或董事會提交書面請求，要求其根據公司法相關規定向人民法院提起訴訟，或以個人名義直接向人民法院提起訴訟。

若本公司的全資子公司未設有監事會或監事但設有審核委員會，則應按照上述第1段及第2段規定的程序辦理。

若任何董事或高級管理人員違反法律、行政法規或公司章程而損害股東利益的，股東可向人民法院提起訴訟。

18. 清算程序

在下列任何情形下，本公司應解散：

- (i) 公司章程規定的營業期限屆滿或發生公司章程規定的其他解散事由；
- (ii) 股東會決議解散本公司；
- (iii) 本公司合併或者分立而需要解散；
- (iv) 本公司被依法被吊銷營業執照、被責令關閉或取消註冊；及
- (v) 本公司經營管理面臨嚴重困難，繼續存續可能對股東利益造成重大損失，且無法通過其他方式解決的，持有本公司全體股東所持有投票權10%或以上的股東可請求人民法院解散本公司。

若本公司出現前段規定的任何解散事由，本公司應當自該事由發生之日起10日內，通過全國企業信用信息公示系統公告相關解散事由。

若本公司因上述第(1)、(2)、(4)或(5)項規定的情形而解散的，應當進行清算。董事應當作為清算義務人，並在解散事由發生之日起15日內成立清算委員會。清算委員會的成員應當由董事或由股東會指定的人員組成。

清算委員會成立之日起10日內，應當通知債權人，並在60日內予以公告。債權人應當自收到通知之日起30日內向清算委員會申報債權，或未收到通知的，應當自公告之日起自公告之日起45日內申報，但未收到通知的債權人除外。

在查明本公司資產並編製資產負債表及資產清單後，清算委員會應制定清算方案，並提交股東會或人民法院確認。

本公司清算完成後，清算委員會應編製清算報告，提交股東會或人民法院確認，並向公司登記機關提交申請，辦理公司註銷登記。

19. 有關本公司或股東的其他重要條文

(1) 總則

本公司為永久存續的股份有限公司。

根據公司章程，任何股東均可對其他股東、董事或高級管理人員提起訴訟，任何股東均可對本公司提起訴訟，本公司亦可對任何股東、董事或高級管理人員提起訴訟。

(2) 增資及減資

本公司可根據法律法規，經股東會批准，為經營及管理需要，通過以下方式增加股本：

- i. 通過公開發售發行股份；
- ii. 通過非公開方式發行股份；
- iii. 向現有股東配發紅股；
- iv. 將儲備金轉為股份；及
- v. 其他經法律、行政法規、部門規章、公司[編纂]地相關監管機構及中國證券監督管理委員會(如需)批准的方式。

本公司可減少註冊資本，但須遵守《中華人民共和國公司法》、公司股票[編纂]地證券監管規則、其他相關法規及公司章程規定的程序。

(3) 股東

股東根據其所持股份的類別享有相應權利並承擔相應義務。持有同一類別股份的股東享有相同權利並承擔相同義務。

我們普通股股東的權利如下：

- i. 根據所持股份數目，享有股息及其他形式的收益分派；
- ii. 依法要求、召開、主持、參加股東會或授權股東代理人參加股東會，在股東會上發言並行使相應的表決權；

附錄三

組織章程細則概要

- iii. 監督及管理本公司的業務及運營活動，並提出建議或提交質詢；
- iv. 根據法律、行政法規、本公司股份[編纂]地的監管規則及公司章程的規定，轉讓、授予或質押所持有的本公司股份；
- v. 根據公司章程的規定獲取相關信息，包括查閱及複製公司章程、股東名冊、股東會會議記錄、董事會會議決議案；合資格股東可以查閱會計賬簿及會計憑證；
- vi. 在本公司終止或清算時，按所持股份比例參與公司剩餘財產的分配；
- vii. 對股東會通過有關本公司合併及分立的決議案投反對票的股東，可要求本公司購回其股份；
- viii. 法律、行政法規、部門規章、公司股票[編纂]地證券監管規則及公司章程賦予的其他權利。

(4) 董事會

董事會對股東會負責。

董事會行使以下職權：

- i. 召開股東會並向股東會報告工作；
- ii. 執行股東會的決議；
- iii. 制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計劃；
- v. 制定公司增加或減少註冊資本、發行公司債券或其他證券及[編纂]方案；
- vi. 擬定本公司重大收購、股份購回、公司合併、分立、解散及變更公司形式的計劃；
- vii. 根據公司章程或在股東會授權範圍內，決定公司對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關聯交易、對外捐贈等事項；

- viii. 決定公司內部管理組織的設立；
- ix. 決定聘任或者解聘公司總經理、董事會秘書及其他高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；根據總經理的提名，決定聘任或者解聘公司副總經理、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. 制定公司的基本管理制度；
- xi. 制定公司章程的修訂方案；
- xii. 管理本公司的信息披露事項；
- xiii. 向股東會提請聘請或更換為公司審計的會計師事務所；
- xiv. 聽取總經理的工作匯報並檢查總經理工作；
- xv. 制定、實施公司股權激勵計劃；
- xvi. 法律、行政法規、部門規章、公司股票[編纂]地證券監管規則及公司章程授予的其他職權及職責。

董事會會議須有二分之一以上董事出席方可舉行。除公司章程另有規定外，董事會決議案應以全體董事的簡單多數通過。

本公司董事會應當就執業會計師對本公司財務報告出具非標準審計報告向股東會作出說明。

(5) 獨立非執行董事

本公司董事會設有三名獨立非執行董事。其中至少一名獨立非執行董事應當具備適用的專業資格，或具備適用的會計或財務管理專業知識。

(6) 董事會秘書

董事會秘書為本公司的高級管理人員，負責組織股東會及董事會會議、保管公司記錄，管理股東信息並處理信息披露事宜，同時遵守所有適用法律、行政法規、部門規章及公司章程的規定。本公司設一名董事會秘書。

(7) 審核委員會

公司設立審核委員會。

審核委員會由三名董事組成。

審核委員會由非本公司高級管理人員的董事組成，至少兩名為獨立董事，並由兩名獨立董事中的會計專業人士擔任召集人。

審核委員會負責審閱本公司財務信息及其披露、監督及評價本公司內外部審計工作及內部控制。下列事項應當經審核委員會全體委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信息、內部控制評價報告；
- ii. 聘用或者解聘承辦[編纂]公司審計業務的會計師事務所；
- iii. 聘請或解聘[編纂]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、公司股票[編纂]地證券監管規則及公司章程規定的任何其他事項。

(8) 總經理

本公司設總經理一名，由董事會聘任或解聘。本公司總經理向董事會負責並行使下列職權：

- i. 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議，並向董事會報告工作；

附錄三

組織章程細則概要

- ii. 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；
- iii. 擬訂公司內部管理機構設置方案；
- iv. 擬訂公司的基本管理制度；
- v. 制定公司的具體規章；
- vi. 提請董事會聘任或解聘公司副總經理、財務負責人及其他高級管理人員；
- vii. 決定聘任或解聘除應由董事會決定聘任或解聘以外的負責管理人員；
- viii. 公司章程及董事會授予的其他職責。

(9) 儲備金

本公司在分配年度稅後利潤時，按照利潤的10%提取本公司的法定儲備金。本公司法定公積金累計金額超過本公司註冊資本50%的情況下，可以不再提取。

若本公司法定儲備金不足以彌補以前年度虧損，應當先用當年利潤彌補虧損，然後再按照上述規定提取法定儲備金。

本公司從稅後利潤中提取法定儲備金後，我們亦可按照股東會上所採納的決議案，將稅後利潤分配至任意儲備金。

本公司彌補虧損並提取法定儲備金後，剩餘利潤按照股東持有的股份比例分配，但公司章程另有規定則除外。

若股東會違反上述規定向股東分配利潤的，股東應當將違反規定分配的利潤退還本公司。若本公司因此受到損失的，股東及負責的董事、高級管理人員應當承擔賠償責任。

本公司持有的股份不參與利潤分配。

本公司的儲備金用於彌補本公司虧損、擴大業務及經營規模或者轉增資本。

附錄三

組織章程細則概要

本公司使用儲備金彌補虧損的，應當優先使用任意儲備金及法定儲備金，若不足以彌補虧損的，可以使用資本儲備金彌補公司虧損。

由法定儲備金轉增註冊資本的，剩餘的法定儲備金不得低於轉增前本公司註冊資本的25%。

附錄四

法定及一般資料

A. 有關本公司的進一步資料

1. 本公司註冊成立

本公司於2016年5月23日根據中國法律成立為有限責任公司，並於2025年12月29日改制為股份有限公司。我們的註冊辦事處及主要營業地點位於中國浙江省杭州市余杭區五常街道文一西路998號4幢807室。

本公司已於香港設立營業地點，地址為[香港銅鑼灣勿地臣街1號時代廣場二座31樓]，並於[•]根據公司條例第16部在香港註冊為非香港公司。關樂欣女士已獲委任為本公司的授權代表，代表本公司在香港接收法律程序文件及通知。在香港向本公司送達法律程序文件的地址與上文所載我們在香港的主要營業地點相同。

由於本公司於中國成立，我們須遵守中國相關法律及法規。中國法律及法規以及我們組織章程細則相關方面的概要載於本文件「監管概覽」及附錄三。

2. 本公司的股本變動

於2016年5月23日，本公司成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣8.0百萬元。

於2025年12月29日，本公司改制為股份有限公司，註冊資本為人民幣50.0百萬元，分為50,000,000股股份，每股面值人民幣1.00元。

除上文及「- 4.股東會通過有關[編纂]的決議案」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，本公司股本並無任何變動。

3. 我們子公司的股本變動

我們子公司的公司資料及詳情概要載列於本文件附錄一所載的會計師報告附註14。

於2025年9月22日，安徽雲動智能的註冊資本透過本公司注資的方式，由人民幣1.0百萬元增加至人民幣20.0百萬元。

除上文所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，本公司子公司的股本並無任何變動。

附錄四

法定及一般資料

4. 股東會通過有關[編纂]的決議案

於2026年1月15日舉行的臨時股東會上，下列決議案(其中包括)獲正式通過：

- (i) 本公司[編纂]每股面值人民幣1.00元的[編纂]且該等[編纂]於聯交所[編纂]；
- (ii) 將予發行的[編纂]數目不得超過[編纂]完成後([編纂]獲行使前)已發行股本總額的[編纂]%，以及授予[編纂]不得超過上述根據[編纂]將予發行的[編纂]數目的[編纂]%；
- (iii) 待完成向中國證監會備案後，於[編纂]完成後，[編纂]將按一比一基準轉換為[編纂]；
- (iv) 待[編纂]完成後，採納組織章程細則(其將於[編纂]生效)，並授權董事會根據相關法律法規及上市規則的要求修訂組織章程細則；及
- (v) 授權董事會及其授權人士處理(其中包括)[編纂]、[編纂]於聯交所[編纂]及[編纂]的所有相關事宜。

5. 股份購回限制

有關本公司股份購回限制的詳情，請參閱本文件「附錄三－組織章程細則概要」。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

我們於緊接本文件日期前兩年內已訂立下列屬重大或可能屬重大的合約(並非於日常業務過程中訂立的合約)：

- (a) [編纂]。

附錄四

法定及一般資料

2. 知識產權

(a) 商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對本集團業務屬重大的商標：

序號	商標	類別	註冊擁有人	註冊地點	註冊編號	到期日
1.		9	本公司	中國	63371581	2032年11月20日
2.		9	本公司	中國	63367584	2032年11月20日
3.		42	本公司	中國	28812874	2029年4月6日
4.		12	本公司	中國	20396889	2027年10月20日
5.		39	本公司	中國	20396889	2027年10月20日

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊下列我們認為對本集團業務屬重大的商標：

序號	商標	類別	申請人	申請地點	申請編號	申請日期
1.		12	本公司	香港	307033851	2025年9月17日
2.		9	本公司	香港	307091190	2025年11月13日
3.		42	本公司	香港	307091181	2025年11月13日

附錄四

法定及一般資料

(b) 專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對本集團業務屬重大的專利：

序號	專利	類型	專利權人	註冊地點	專利編號	授予日期
1.	A vehicle ECU detection method, device and medium based on eCall(一種基於ECALL的車載ECU檢測方法、設備及介質)	發明	本公司	中國	2025112000049	2025年10月28日
2.	A 5G-based vehicle TBOX protocol testing method, device, and medium(一種基於5G的車載TBOX協議測試方法、設備及介質)	發明	本公司	中國	2025111984252	2025年11月11日
3.	A dynamic configuration method, device, and medium for the eCall system(一種ECALL系統動態配置方法、設備及介質)	發明	本公司	中國	2025110550364	2025年10月3日
4.	A vehicle T-Box time synchronization method, electronic device, and storage medium (一種車載T-Box時間同步方法、電子設備及存儲介質)	發明	本公司	中國	2025101856775	2025年5月13日
5.	A multi-channel vehicle communication system and control method, device, and medium (一種多通道車輛通訊系統及控制方法、設備及介質)	發明	本公司	中國	2025100841630	2025年4月11日
6.	A vehicle TBOX signal testing and validation method, device, and medium (一種車載TBOX信號測試驗證方法、設備及介質)	發明	本公司	中國	2024114330922	2025年2月7日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利	類型	專利權人	註冊地點	專利編號	授予日期
7.	A domain controller time synchronization system (一種域控制器時間同步系統)	發明	本公司	中國	2024104216210	2024年6月14日
8.	A method, apparatus, electronic device, and storage medium for detecting NMEA statements (一種NMEA語句檢測方法、裝置、電子設備及存儲介質)	發明	本公司	中國	2023117898143	2024年4月19日
9.	A data storage method, data backup method, and apparatus (一種數據存儲方法、數據備份方法及裝置)	發明	本公司	中國	2023116410749	2024年3月5日
10.	A service-oriented gateway upgrade method (一種服務型網關升級方法)	發明	本公司	中國	2022111304537	2023年7月18日
11.	A gateway secure boot method, apparatus, electronic device, and storage medium (一種網關安全啟動方法、裝置、電子設備及存儲介質)	發明	本公司	中國	202211052661X	2022年12月23日
12.	A vehicle regional controller integrated power distribution module and its power distribution implementation method (車用區域控制器集成電源分配模塊及其配電實現方法)	發明	本公司	中國	2022106611728	2025年8月8日
13.	A method for testing the validity of V2X protocol under boundary conditions (一種測試邊界工況下V2X協議有效性的方法)	發明	本公司	中國	2020101413079	2020年6月16日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利	類型	專利權人	註冊地點	專利編號	授予日期
14.	A method to improve lane matching of vehicle V2X (一種提高車載V2X車道匹配度方法)	發明	本公司	中國	2020101264854	2020年9月4日
15.	A complete vehicle hardware-in-the-loop testing method, device, and system (整車硬件在環測試方法、裝置及系統)	發明	本公司	中國	2019110675612	2021年8月31日
16.	A method for generating test cases (一種測試用例的生成方法)	發明	本公司及上海機動車檢測認證技術研究中心有限公司	中國	2019101380000	2021年4月13日
17.	A TBox power management method (一種TBox 功耗管理方法)	發明	本公司	中國	2018116221784	2020年11月3日
18.	A natural driving data collection device (一種自然駕駛數據採集裝置)	發明	本公司	中國	2018112862591	2021年3月30日
19.	A serial time-division automated production line testing method (一種串行分時自動化產線測試方法)	發明	浙江雲動智能	中國	2024114568358	2025年4月8日
20.	An easily assembled TBOX shell (一種便於組裝的TBOX外殼)	實用新型	本公司	中國	2018207547126	2018年11月9日
21.	A TBOX with multiple interfaces (一種具有多個接口的TBOX)	實用新型	本公司	中國	201820759079X	2018年11月6日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利	類型	專利權人	註冊地點	專利編號	授予日期
22.	A functional testing cabinet for vehicle terminal PCBA(一種車載終端PCBA功能測試機櫃)	實用新型	本公司	中國	2023200201043	2023年6月13日
23.	An online programming device for vehicle terminals(一種車載終端在線燒錄裝置)	實用新型	本公司	中國	2022235148767	2023年6月13日
24.	A fixture for an experimental machine(一種試驗機的工裝夾具)	實用新型	本公司	中國	2024201153997	2024年9月13日
25.	A Bluetooth module finished product testing device(一種藍牙模塊成品測試裝置)	實用新型	浙江雲動智能	中國	2023236362762	2024年11月26日
26.	A variable position reading mechanism and programming detection device(一種可變位讀取機構及燒錄檢測裝置)	實用新型	浙江雲動智能	中國	2023235424422	2024年12月17日
27.	An online programming detection device for Bluetooth modules(一種藍牙模塊在線燒錄檢測裝置)	實用新型	浙江雲動智能	中國	2023235703685	2024年10月11日
28.	Vehicle intelligent terminal shell(5G TBOX)(車載智能終端外殼(5G TBOX))	設計	本公司	中國	2024305938520	2025年6月6日
29.	Connector(4PIN)(接插件(4PIN))	設計	本公司	中國	2021301164688	2021年6月15日

附錄四

法定及一般資料

(c) 著作權

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對本集團業務屬重大的著作權：

序號	著作權名稱	註冊人	註冊地點	註冊編號	註冊日期
1.	Linking Everything About the Vehicle(鏈接車的一切)	本公司	中國	國作登字 -2018-F-00666643	2018年11月16日
2.	Tbox Vehicle Monitoring Terminal Software (雲動Tbox車載監控終端軟件)	本公司	中國	2016SR366059	2016年12月12日
3.	Cloud-based Vehicle Networking TSP Big Data Platform Software (雲動車聯網TSP大數據平台軟件)	本公司	中國	2016SR366235	2016年12月12日
4.	Cloud-Based Electric Vehicle Remote Service and Management System Software (雲動電動汽車遠程服務與管理系統軟件)	本公司	中國	2016SR369286	2016年12月13日
5.	Cloud Vehicle Super Router Software (雲動車載超級路由器軟件)	本公司	中國	2016SR366228	2016年12月12日
6.	Cloud-Based New Energy Vehicle Time-sharing Rental Sharing Platform Software (雲動新能源汽車分時租賃共享平台軟件)	本公司	中國	2016SR366223	2016年12月12日
7.	Cloud-Based Intelligent Vehicle Information System Software(雲動智能汽車信息系統軟件)	本公司	中國	2016SR366257	2016年12月12日

附錄四

法定及一般資料

序號	著作權名稱	註冊人	註冊地點	註冊編號	註冊日期
8.	DTU Data Transmission Gateway Embedded Software (DTU 數據傳輸網關嵌入式軟件)	本公司	中國	2017SR398403	2017年7月26日
9.	Cloud-Based New Energy Vehicle National Standard Compliance Testing Software (雲動新能源汽車國家標準符合性檢測軟件)	本公司	中國	2017SR439658	2017年8月11日
10.	Natural Driving Scenario Data Analysis Software (Android Version) (自然駕駛場景數據分析軟件(android版))	本公司	中國	2018SR154013	2018年3月8日
11.	Natural Driving Scenario Data Analysis Software (Windows Version) (自然駕駛場景數據分析軟件(windows版))	本公司	中國	2018SR157898	2018年3月9日
12.	Natural Driving Scenario Data Platform (自然駕駛場景數據平台)	本公司	中國	2018SR154008	2018年3月8日
13.	Natural Driving Scenario Data Filtering Terminal Software (自然駕駛場景數據篩選終端軟件)	本公司	中國	2018SR153976	2018年3月8日
14.	Cloud-Based Tbox Vehicle Information System Software (雲動Tbox車載信息化系統軟件)	本公司	中國	2018SR311203	2018年5月7日
15.	Cloud-Based Tbox Embedded Platform Software (雲動Tbox嵌入式平台軟件)	本公司	中國	2018SR312853	2018年5月8日

附錄四

法定及一般資料

序號	著作權名稱	註冊人	註冊地點	註冊編號	註冊日期
16.	Intelligent Connected Vehicle Hardware-in-the-loop Testing Control Platform Software (智能網聯汽車整車硬件在環測試控制平台軟件)	本公司	中國	2018SR1084463	2018年12月27日
17.	Hydrogen Fuel Cell Vehicle Remote Data Monitoring App(Android Version)(氫燃料電池汽車遠程數據監控APP(android版))	本公司	中國	2019SR0069361	2019年1月21日
18.	Hydrogen Fuel Cell Vehicle Remote Monitoring Management Platform(氫燃料電池汽車遠程監控管理平台)	本公司	中國	2019SR0118137	2019年1月31日
19.	Hydrogen Fuel Cell Vehicle Remote Data Monitoring App (iOS Version)(氫燃料電池汽車遠程數據監控APP(iOS版))	本公司	中國	2019SR0118146	2019年1月31日
20.	Air Disinfection Machine Main Control Board Embedded Software (空氣消毒機主控板嵌入式軟件)	本公司	中國	2020SR0136037	2020年2月13日
21.	Automatic Label Printing Software (自動適配標籤打印軟件)	本公司	中國	2023SR0369957	2020年3月20日
22.	Work Order Automatic Conversion Software (工單自動轉換軟件)	本公司	中國	2023SR0369958	2020年3月20日
23.	Parallel Anytime Automated Production Line Testing Software(一種並行隨時自動化產線測試軟件)	浙江雲動智能	中國	2024SR0502506	2024年4月15日

附錄四

法定及一般資料

序號	著作權名稱	註冊人	註冊地點	註冊編號	註冊日期
24.	Serial Time-Division Automated Production Line Testing Software (一種串行分時自動化產線測試軟件)	浙江雲動智能	中國	2024SR0109229	2024年1月16日
25.	Parallel Synchronized Automated Production Line Testing Software (一種並行同步自動化產線測試軟件)	浙江雲動智能	中國	2024SR0108123	2024年1月16日
26.	Full Automatic Programming Software for Terminal Programming Station (終端燒錄站全自動燒錄軟件)	浙江雲動智能	中國	2023SR0190836	2023年2月2日
27.	PCBA Station Automation Testing Control Software (PCBA 站自動化檢測控制軟件)	浙江雲動智能	中國	2023SR0190835	2023年2月2日

(d) 域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對本集團業務屬重大的域名：

序號	域名	註冊擁有人	到期日
1.	yodosmart.com	本公司	2032年5月15日

附錄四

法定及一般資料

C. 有關我們董事及主要股東的進一步資料

1. 權益披露

(a) 本公司董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團的股份、相關股份及債權證中的權益及淡倉

下表載列緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，我們的H股一經於聯交所[編纂]，本公司董事及最高行政人員於本公司或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份或債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部將須知會我們及聯交所的權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視為擁有的權益及淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條將須記入該條所提述登記冊的權益及淡倉，或根據上市規則所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則將須知會我們及聯交所的權益及淡倉。

姓名	權益性質	股份說明	股份數目 ⁽¹⁾	佔我們 未上市 股份／H股的 概約股權 百分比	佔本公司 已發行股本 總額的概約 股權百分比
李先生 ⁽²⁾	實益權益	[編纂]	[編纂] (L)	[編纂]%	[編纂]%
	於受控法團的 權益	[編纂]	[編纂] (L)	[編纂]%	[編纂]%
盧朝洪先生	實益權益	[編纂]	[編纂] (L)	[編纂]%	[編纂]%

附註：

(1) 字母「L」指該等人士於該股份持有的好倉。

(2) 詳情請參閱本文件「主要股東」一節。

附錄四

法定及一般資料

(b) 主要股東的權益及淡倉

除本文件「主要股東」一節所披露者外，緊隨[編纂]完成後，我們的董事並不知悉任何其他人士(並非本公司董事或最高行政人員)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分部條文須向我們及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接於本公司或本集團任何成員公司已發行具表決權股份中擁有10%或以上權益。

2. 服務合約詳情

我們已與各董事訂立服務合約。該等服務合約的主要詳情包括(a)服務期限；(b)終止條文；及(c)爭議解決條文。服務合約可根據我們的組織章程細則及適用法律、規則及法規不時重續。

除上文所披露者外，概無董事與本集團任何成員公司訂立任何董事服務合約(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)。

3. 董事薪酬

截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，支付予我們董事的薪酬總額(包括董事袍金、薪金及其他福利、績效獎金、退休福利計劃供款及股份支付開支)分別約為人民幣2.1百萬元、人民幣2.1百萬元及人民幣1.3百萬元。

有關董事的薪酬詳情，請參閱「董事及高級管理層 – 薪酬」及本文件附錄一所載的會計師報告附註8。

4. 免責聲明

- (a) 除本文件所披露者外，概無董事為預期將於H股在聯交所[編纂]後於股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及香港聯交所披露的權益的公司的董事或僱員。
- (b) 概無董事或下文「D.其他資料-8.專家資格及同意書」所列任何一方：
 - (i) 於本集團任何成員公司的發起中，或於緊接本文件日期前兩年內由本集團任何成員公司收購、出售或租賃的任何資產或擬由本集團任何成員公司收購、出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益；或
 - (ii) 於本文件日期存續的對本集團業務屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

附錄四

法定及一般資料

(c) 除與[編纂]有關者外，下文「D.其他資料-8.專家資格及同意書」所列各方概無：

(i) 於本集團任何成員公司的任何證券中合法或實益擁有權益；或

(ii) 擁有任何可認購或提名他人認購本集團任何成員公司任何證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

(d) 據董事所知，董事或其各自的聯繫人或任何於本公司已發行股本中擁有5%或以上權益的股東概無於本集團五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

D. 其他資料

1. 遺產稅

董事獲告知，本集團任何成員公司不大可能須承擔重大遺產稅責任。

2. 訴訟

截至最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何重大訴訟、仲裁或索賠，且據董事所知，我們亦無任何待決或面臨威脅或已提起的重大訴訟、仲裁或索賠而會對我們的營業績或財務狀況造成重大不利影響。

3. 獨家保薦人

獨家保薦人已代表我們向[編纂]申請批准[編纂]及根據[編纂]將予[編纂](包括因[編纂]獲行使而可予[編纂])[編纂]及[編纂]。我們已作出一切必要安排，以使H股獲准納入[編纂]。

獨家保薦人符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性準則。獨家保薦人將就擔任[編纂]的保薦人收取費用550,000美元。

4. 合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條委任中國光大融資有限公司為其合規顧問。

5. 開辦費用

就上市規則而言，本公司並無產生任何重大開辦費用。

附錄四

法定及一般資料

6. H股持有人稅項

如H股的買賣及轉讓經本公司[編纂]辦理(包括於聯交所進行的交易)，則有關買賣及轉讓須繳納香港印花稅。向買方及賣方各自收取的現行稅率為所出售或轉讓股份的代價或公允價值(以較高者為準)的0.1%。此外，任何H股轉讓文書現時須繳付5.00港元的固定印花稅。倘其中一方為非香港居民，且並未繳付其應繳的從價稅，則未繳付的稅款將在轉讓文書(如有)上評定，並由受讓人繳付。如未能於到期日或之前繳納印花稅，則可能被處以最高10倍應繳稅額的罰款。

7. 發起人

本公司於2025年12月29日改制為股份有限公司時的發起人如下：杭州雲慧、李先生、杭州理之、寧波梅山保稅港區德澤致恒投資管理合夥企業(有限合夥)、盧朝洪先生、張元園女士、浙江余杭轉型升級產業投資有限公司、合肥天堂硅谷安博通和泰股權投資合夥企業(有限合夥)及蕪湖經濟技術開發區偉達創業投資有限公司。

於緊接本文件日期前兩年內，概無就[編纂]或本文件所述的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、金額或利益。

附錄四

法定及一般資料

8. 專家資格及同意書

於本文件中提供意見或建議或被提述的專家(定義見上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例)的資格如下：

專家名稱	資格
中國國際金融香港證券有限公司	獲發牌從事第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的法團
畢馬威會計師事務所	執業會計師 根據會計及財務匯報局條例註冊的公眾利益實體核數師
北京市君合律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司	獨立行業顧問

上述各專家已就刊發本文件發出同意書，表示同意以本供股章程所載形式及內容載列其報告及／或函件及／或意見及／或引述其名稱及資格，且迄今並無撤回其同意書。

截至最後實際可行日期，除與[編纂]有關者外，上述專家概無於本公司或我們任何子公司擁有任何股權，亦無擁有認購或提名他人認購本公司或我們任何子公司證券的權利(不論是否可依法強制執行)。

9. 約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具有約束力，致使所有相關人士受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條的所有適用條文(罰則除外)約束。

10. 雙語文件

根據香港法例第32L章公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第4條所載的豁免規定，本文件分別以英文及中文版本刊發。

附錄四

法定及一般資料

11. 無重大不利變動

董事確認，自2025年9月30日以來，本集團財務或貿易狀況或前景並無發生任何重大不利變動而會對載於本文件附錄一會計師報告的我們綜合財務報表所呈列的資料產生重大影響。

12. 其他事項

- (a) 於緊接本文件日期前兩年內，除本文件所披露者外，本公司或我們任何子公司並無發行或同意發行任何繳足或部分繳足的股份或借貸資本，以換取現金或現金以外的代價。
- (b) 除本文件所披露者外，本公司或其任何子公司的股份或借貸資本並無附帶購股權或有條件或無條件同意附帶購股權。
- (c) 本公司或其任何子公司並無發行或同意發行任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份。
- (d) 本公司並無發行在外的可轉換債務證券或債權證。
- (e) 於緊接本文件日期前兩年內，概無就發行或出售本公司或我們任何子公司的任何股份或借貸資本而給予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款(給予[編纂]的佣金除外)。
- (f) 於緊接本文件日期前兩年內，概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或我們任何子公司的任何股份或債權證而已付或應付任何佣金(付予[編纂]的佣金除外)。
- (g) 本公司股本及債務證券並無於任何其他證券交易所[編纂]，亦無尋求或擬尋求於任何證券交易所(聯交所除外)[編纂]或[編纂]。
- (h) 概無有關放棄或同意放棄未來股息的安排。
- (i) 本集團業務於本文件日期前12個月內並無出現任何中斷而可能或已經對本集團的財務狀況產生重大影響。

附錄五

送呈公司註冊處處長及展示文件

1. 送呈香港公司註冊處處長的文件

隨本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為：

- (a) 本文件「附錄四–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」所述的各重大合約副本；及
- (b) 本文件「附錄四–法定及一般資料–D.其他資料–8.專家的資格及同意書」所述的同意書。

2. 展示文件

以下文件的副本將於本文件日期起計14日期間內於聯交所網站www.hkexnews.hk及我們的網站www.yodosmart.com展示：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 畢馬威會計師事務所出具的截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月的會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (c) 畢馬威會計師事務所出具的未經審核[編纂]財務資料報告，全文載於本文件附錄二；
- (d) 本公司截至2023年及2024年止年度的經審核綜合財務報表以及截至2025年9月30日止九個月的經審閱綜合財務報表；
- (e) 我們的中國法律顧問北京市君合律師事務所就(其中包括)一般事宜及本集團於中國的物業權益出具的法律意見；
- (f) 弗若斯特沙利文編製的行業報告；
- (g) 本文件「附錄四–法定及一般資料–C.有關我們董事及主要股東的進一步資料–2.服務合約詳情」所述的服務合約；
- (h) 本文件「附錄四 – 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；
- (i) 本文件「附錄四 – 法定及一般資料–D.其他資料–8.專家資格及同意書」所述的同意書；及
- (j) 《中國公司法》、《中國證券法》及《境外上市試行辦法》，連同其非官方英文譯本。