

## 概 要

本概要旨在向閣下概述本文件所包含的資料。由於其僅為概要，故並未包含對閣下可能屬重要的所有資料，且受本文件全文約束並應與其全文一併閱讀。在閣下決定[編纂]於[編纂]前，應閱讀文件全文。

任何[編纂]均存在相關風險。[編纂][編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」。在閣下決定[編纂]於[編纂]前，應仔細閱讀該節。

## 概覽

我們是中國智能座艙解決方案供應商，擁有軟件開發能力及從端到雲的全面產品覆蓋。根據弗若斯特沙利文的資料，我們合資格成為典型一級智能座艙解決方案供應商，業務模式及收入組成展現出直接服務整車廠客戶的獨特特徵。依託全棧自研軟件平台與多模態AI智能體的車載混合式體系結構，我們提供智能座艙軟件解決方案、軟硬一體化解決方案及全鏈路技術服務，致力於打造以用戶為中心的產品，為用戶帶來個性化前瞻的交互體驗。按配備艙泊一體解決方案的汽車裝機量計算，我們的艙泊一體解決方案的服務量在全國排名第一。於2025年，按出貨量計，我們在基於國產系統級芯片的中國智能座艙解決方案供應商及座艙信息娛樂系統供應商中均排名第五。根據弗若斯特沙利文的資料，截至最後實際可行日期，中國約250家整車廠中的約20%採用我們的智能座艙解決方案。我們具備能力通過迅速推出相關產品應對智能座艙解決方案在豪華、中端及經濟型車型以及兩輪車型中的變化，亦能夠刺激客戶需求，並鞏固自身在智能座艙解決方案行業中的地位。我們已實施雙軌策略，在加強現有客戶本地化工作的同時，積極拓展其他市場的業務佈局。我們致力於在產品功能及性能方面實現突破，為此，我們投放大量資源用於研發，以加強及鞏固我們在智能座艙解決方案方面的競爭優勢。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的研發開支分別為人民幣103.4百萬元、人民幣209.6百萬元及人民幣268.1百萬元。

## 我們的產品

我們為客戶提供智能座艙軟件解決方案及軟硬一體化解決方案，致力於打造以用戶為中心的產品，加強駕駛前、中、後的用戶體驗。舉例而言，在進入車輛之前，我們的智能座艙解決方案能夠透過手機應用程序遠程配置車輛設定，使駕駛者可在駕駛的同時輕而易舉地管理不同的座艙功能。在旅途中，智能座艙解決方案亦可於抵達前連接並調整智能家居裝置。根據弗若斯特沙利文的資料，於2023年、2024年及2025年，我們的智能座艙軟件解決方案及軟硬一體化解決方案服務中國15大最暢銷乘用車品牌中12款車型。

## 智能座艙軟件解決方案

我們提供智能座艙軟件解決方案，包括智能座艙系統、全景影像、地圖導航、AI智能體及影音娛樂等不同組成部分。客戶可以靈活選擇各種軟件功能，並可以定製功能以符合其汽車設計及應用軟件。該等選項亦可供客戶依需單獨選購以整合至解決方案中。

---

## 概 要

---

此外，我們提供專有軟件的定製服務以及根據客戶的具體要求進行二次修改，並為現有產品提供軟件升級。

### **AI智能體**

我們的AI智能體依賴多模態大型模型技術，可了解用戶意圖並主動提供服務建議，而我們的智能場景引擎通過模塊化編排及多源數據融合，實現車輛功能的動態整合及精準執行。兩者結合共同構成閉環系統，當中AI智能體通過高頻交互收集用戶畫像，進而推動智能場景引擎的持續進化。

### **地圖導航**

我們的地圖導航產品使用分別由四維圖新北京及中國另一家主要地圖服務商按情況提供的地圖導航SDK。我們的地圖導航產品迎合多種場景，如先進駕駛輔助系統視圖及寬車道全景視角。

### **WeLink3**

於2024年11月，我們完成了WeLink3的開發，率先拓展有線或無線手機投屏功能，並整合了移動設備支持的公共屏幕投影協議(如DLNA)，可與現有智能座艙功能模塊實現融合與切換，實現了在Android、Apple iOS及鴻蒙等全平台上通過智能座艙螢幕反向控制手機的突破，完善了完整的投屏交互流程，成功將移動應用系統無縫延伸至車載系統中。其亦採用開創性的浮動視窗交互設計，支持靈活拖動及縮放，用戶可隨時調整其位置及尺寸，同時與原車設計無縫融合。

有關我們的智能座艙軟件解決方案的詳情，見「業務 — 我們的產品 — 智能座艙軟件解決方案」。

### **智能座艙軟硬一體化解決方案**

我們的軟硬一體化解決方案整合我們的域控制器、我們的智能座艙軟件(亦可由客戶單獨購買)及我們向供應商採購的各種硬件組件(包括顯示屏及麥克風)。我們的軟硬一體化解決方案基於硬件系統與多功能軟件設置之間的整合。我們的每項軟硬一體化解決方案均由高性能、模組化及集中的域控制器組成，該控制器整合多層軟件及算法功能操作系統以及雲平台連接，有助於最大程度地提高適應性及可擴展性。我們的集中域控制器採用模組化設計，結合標準化軟件界面，以增強我們的解決方案在各種車輛架構中的兼容性。有關我們的軟硬一體化解決方案的詳情，見「業務 — 我們的產品 — 智能座艙軟硬一體化解決方案」。

---

## 概 要

---

### 我們的核心技術

#### 智能座艙軟件解決方案

我們智能座艙的整體軟件依賴我們的磐石底座及天工OS技術，實現軟硬件解耦，並整合分層設計理念，充分考慮本公司眾多過往項目的個別特點及不同車型的操作系統，構建獨立於平台且兼具通用性與靈活性的通訊封裝層。其封裝了上層軟件與座艙系統之間交互所需的所有數據接口，同時引入了模組化設計方法，允許每個應用模組根據實際業務需求靈活調整及自由組合，方便訪問及使用。

#### AI智能體

我們致力於重塑智能座艙交互體驗，構建了以AI智能體與智能場景引擎為核心的AI智能體技術系統。該系統是我們智能座艙軟件解決方案的關鍵交互樞紐，旨在打破傳統被動響應的局限，通過深度理解用戶意圖並主動預見需求，為用戶提供前瞻性、個性化的智能服務。我們通過構建端到雲協同的智能交互樞紐，實現了多模態數據的深度融合與動態決策，為複雜座艙環境下的流暢、自然、主動交互奠定了堅實基礎。

#### 智能座艙雲平台

我們的智能座艙雲平台基於微服務架構，搭配高性能分佈式存儲引擎及容器化集群動態擴展技術。即使在面對高峰流量衝擊或大量數據存儲的巨大壓力時，系統仍能順暢響應並高效運行。多接入網關的設計顯著擴展平台的兼容性界限，使其能夠處理複雜多變的業務場景。通過使用智能網關，該平台可連接各種智能體及多個大模型，提供一體化AI能力。該平台支持一鍵式自動化部署，簡化繁瑣的運維流程，顯著降低人為錯誤風險。

#### 硬件系統

我們的硬件系統配備各種音訊及視訊、攝像頭及數據輸入／輸出接口，為智能座艙中的沉浸式音效以及車輛聯結等功能提供運算平台。我們的硬件系統採用模組化設計概念，將智能座艙功能劃分為不同模組，每個模組均可選擇域控制器規格。標準化模組組件可根據不同項目的不同價位車型的座艙需求靈活組合。

#### 基礎軟件

我們的統一中央計算平台不僅在連接及統一管理底層硬件、中間件及用戶應用程序方面發揮著關鍵作用，亦為智能車輛的軟硬件架構提供了強大的基礎支持。

---

## 概 要

---

### 全棧自主研發及優化的軟件平台

智能座艙軟件平台為整個智能座艙系統的基本骨幹。其主要作用為協調及監督各種硬件資源，確保為較高級的應用程序建立一個穩定高效的運行環境。軟件平台提供一個多功能且可擴展的操作系統框架，有助於精確識別及預防故障，並包括一個容易使用且有效的升級流程。整合至多媒體系統的3D引擎在座艙環境中創造引人入勝的交互體驗，而通信系統與協議棧則確保座艙內信息交換的穩定可靠通道。

有關我們的核心技術的詳情，見「業務 — 我們的核心技術」。

### 我們的競爭優勢

我們相信，以下優勢使我們取得成功，並讓我們從競爭對手中脫穎而出：(i)中國智能座艙解決方案供應商，擁有軟件開發能力及從端到雲的全面產品覆蓋；(ii)全棧自研軟件平台，為整車廠打造定製化產品，並引領市場發展趨勢；(iii)依託自研的AI智能體等核心技術，開發以用戶為中心的智能座艙解決方案，為用戶帶來極致的個性化前瞻交互體驗；(iv)我們的技術專長使我們得以維持龐大的客戶群，並與整車廠建立持久的合作關係；(v)獲得汽車及科技領域的投資者與戰略合作夥伴支持；及(vi)經驗豐富的高級管理層及研發團隊。有關詳情，見「業務 — 我們的競爭優勢」。

### 我們的策略

我們計劃實施以下策略推動未來增長：(i)持續發展以把握行業及市場機遇；(ii)以自身AI生產設施提升營運效率；(iii)加強及擴大客戶群；及(iv)提升管理層及僱員人才庫。有關詳情，見「業務 — 我們的策略」。

### 客戶及供應商

我們的客戶主要由整車廠及一級供應商組成，其中大部分位於中國。憑藉在行業內的良好聲譽及認可度，我們能夠與客戶保持長期業務關係。於2023年、2024年及2025年，我們向五大客戶的總銷售額分別約為人民幣458.6百萬元、人民幣441.5百萬元及人民幣560.6百萬元，分別佔各年度總收入的96.2%、92.2%及79.3%。有關詳情，見「業務 — 我們的客戶」。

於2023年、2024年及2025年，我們向五大供應商的採購總額分別約為人民幣161.0百萬元、人民幣226.4百萬元及人民幣256.4百萬元，分別佔各期間銷售成本總額的37.7%、50.0%及41.0%。有關詳情，見「業務 — 我們的供應商」。就我們所深知，截至最後實際可行日期，除四維圖新北京、本公司非執行董事兼董事長程鵬先生、非執行董事蔣晟先生及黃衛國先生、執行董事王建勤先生外，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人或任何擁有我們的已發行股本5%以上的股東於往績記錄期間在任何五大客戶或供應商擁有任何權益。

---

## 概 要

---

於往績記錄期間，就董事所深知，我們的五大客戶之一亦為我們的五大供應商之一。四維圖新北京為我們於往績記錄期間的最大客戶，亦為我們截至2024年及2025年12月31日止年度的最大供應商及截至2023年12月31日止年度的第二大供應商。有關詳情，見「業務 — 主要客戶與供應商重疊」。

### 競爭格局

通過促進人機交互界面及情境化服務，智能座艙能夠提供更廣泛的以用戶為中心的服務，並推動智能系統的發展。整車廠現已利用大規模AI模型提供高度個性化的駕駛體驗，並靈活處理從車載感應器、車輛狀態及駕駛者偏好的實時數據。這一能力使他們能夠提升智能座艙產品與服務，並探索不同的商業模式。有關該等趨勢的更多資料，見「行業概覽 — 全球及中國智能座艙解決方案行業概覽 — 智能座艙解決方案的定義及分類」。

### 銷售及營銷

我們通常通過直接銷售方式銷售智能座艙軟件解決方案及軟硬一體化解決方案。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並未向任何分銷商銷售我們的解決方案。我們的深圳及北京銷售團隊分別負責銷售硬件產品及智能座艙軟件解決方案。我們的銷售人員平均擁有超過五年的行業經驗，對市場趨勢、客戶需求以及我們產品的特性及優勢有深刻的理解。彼等能為我們的客戶提供專業且值得信賴的指導。有關更多資料，見「業務 — 銷售及營銷」。

### 四維圖新集團

截至最後實際可行日期，四維圖新北京直接和間接透過四維圖新香港、圖吧科技、四維智聯香港（該等公司構成四維圖新集團）共同於本公司已發行股本中擁有約33.97%權益。緊隨[編纂]完成後，四維圖新集團將於已發行股本總額中擁有不超過[編纂]%權益（假設[編纂]未獲行使）。[編纂]後，四維圖新集團將不會成為我們的控股股東（定義見上市規則）。有關詳情，見「與四維圖新集團的關係」。

我們的主要業務與四維圖新北京及其緊密聯繫人的主要業務有明確的劃分。我們是中國的智能座艙解決方案供應商，主要作為智能座艙軟件和軟硬一體化解決方案供應商在行業經營業務；而四維圖新北京是一家汽車智能化軟硬一體全棧解決方案新型一級供應商。我們與四維圖新北京的關係在本質上屬互惠互利，我們能通過整合雙方能力增強彼此的業務優勢，視乎不同項目的特定要求及客戶需求，擔任一級或二級供應商。

### 關連交易

我們已與若干關連人士（定義見上市規則第十四A章）訂立若干交易，其項下擬進行交易將於[編纂]後存續及根據上市規則第十四A章構成關連交易。我們已就有關持續關

## 概 要

連交易向聯交所申請且聯交所[已批准]豁免我們嚴格遵守上市規則第十四A章所載公告、通函、獨立股東批准及年度申報規定(倘適用)。有關關連交易的詳情，見「關連交易」。

### [編纂]前投資

自我們成立以來，我們已吸引若干[編纂]前投資者並完成三輪融資，以為業務發展籌集資金。有關[編纂]前投資主要條款以及主要[編纂]前投資者的身份及背景的更多資料，見「歷史、重組及公司架構—[編纂]前投資」。

### 主要收購、出售及合併

根據本公司與滴滴科技之間達成的商業共識及作為我們的戰略併購擴張的一環，於2024年8月16日，本公司(a)與滴滴科技及睿聯星辰訂立股權轉讓協議；及(b)與(其中包括)滴滴科技訂立增資協議，據此，滴滴科技已同意通過(i)按協定價值人民幣450,000,000元(相對本公司約11.06%股權)注入滴滴科技於睿聯星辰的全部股權；及(ii)注入現金人民幣220,000,000元(相對本公司約5.41%股權)，以收購本公司的額外股權。根據上市規則第4.05A條的規定，收購睿聯星辰將於我們的[編纂][編纂]日期被分類為上市規則第十四章項下的主要交易。有關收購睿聯星辰的詳情，見「歷史、重組及公司架構—主要收購、出售及合併」。

### 歷史財務資料概要

#### 綜合損益表概要

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)					
收入.....	477,232	100.0%	478,756	100.0%	706,355	100.0%
銷售成本.....	(337,034)	(70.6%)	(339,160)	(70.8%)	(533,959)	(75.6%)
毛利.....	140,198	29.4%	139,596	29.2%	172,396	24.4%
其他收入及收益.....	1,725	0.4%	10,259	2.1%	2,424	0.3%
銷售開支.....	(9,725)	(2.0%)	(10,099)	(2.1%)	(11,122)	(1.6%)
行政開支.....	(35,257)	(7.4%)	(43,435)	(9.1%)	(62,464)	(8.8%)
研發開支.....	(103,410)	(21.7%)	(209,623)	(43.8%)	(268,104)	(38.0%)
金融資產減值虧損.....	(32,402)	(6.8%)	(8,984)	(1.9%)	(522)	(0.1%)
其他開支及虧損.....	(19,387)	(4.1%)	(8,108)	(1.7%)	(39,833)	(5.6%)
贖回負債的利息.....	(205,525)	(43.1%)	(243,882)	(50.9%)	(303,078)	(42.9%)
金融成本.....	(1,958)	(0.4%)	(3,088)	(0.6%)	(3,951)	(0.6%)
除稅前虧損.....	(265,741)	(55.7%)	(377,364)	(78.8%)	(514,254)	(72.9%)
所得稅抵免/(開支).....	408	0.1%	(508)	(0.1%)	181	0.0%
年度虧損及年度全面虧損總額.....	<u>(265,333)</u>	<u>(55.6%)</u>	<u>(377,872)</u>	<u>(78.9%)</u>	<u>(514,073)</u>	<u>(72.9%)</u>

## 概 要

### 非香港財務報告準則計量

為補充我們根據香港財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦採用並非香港財務報告準則規定或並非按其呈列的經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，該非香港財務報告準則計量可消除若干項目的潛在影響，方便比較不同期間及不同公司間的經營表現。我們相信，該計量可為[編纂]及其他人士提供有用資料，協助彼等以與管理層相同的方式了解及評估綜合經營業績。然而，我們呈列的經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）可能無法與其他公司呈列的類似名稱計量進行比較。使用該等非香港財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，閣下不應將其與我們根據香港財務報告準則所呈報的經營業績或財務狀況分開考慮，或視其為可取代我們根據香港財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）界定為經(i)贖回負債的利息及(ii)[編纂]開支調整後的年內虧損。贖回負債的利息包括金融工具發行後產生的利息，通過該等金融工具，我們授予若干投資者在特定事件發生時以現金贖回彼等實繳資本的優先權。贖回負債將於[編纂]完成後終止確認，而[編纂]開支為[編纂]相關開支。有關我們贖回負債的進一步資料，請參閱本文件附錄一A會計師報告附註27。

下表呈列我們於往績記錄期間的年度虧損與經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）的對賬。

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
年度虧損	(265,333)	(377,872)	(514,073)
就以下項目調整：			
贖回負債的利息	205,525	243,882	303,078
[編纂]開支	—	[編纂]	[編纂]
非香港財務報告準則計量：			
經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）	<b>(59,808)</b>	<b>(132,709)</b>	<b>(188,179)</b>

### 收入

於往績記錄期間，我們的收入來自銷售(i)智能座艙軟件解決方案及(ii)智能座艙軟硬一體化解決方案及其他。下表載列我們於所示年度的收入明細（以絕對值及佔收入的百分比計）。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入 百分比	金額	佔總收入 百分比	金額	佔總收入 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)					
智能座艙軟件解決方案 <sup>(1)</sup>						
軟件開發費用	71,139	15.0	105,840	22.1	317,710	45.0
軟件許可費用	93,279	19.5	137,578	28.7	89,761	12.7
小計	<b>164,418</b>	<b>34.5</b>	<b>243,418</b>	<b>50.8</b>	<b>407,471</b>	<b>57.7</b>

## 概 要

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入 百分比	金額	佔總收入 百分比	金額	佔總收入 百分比
	(人民幣千元，百分比除外)					
軟硬一體化解決方案 <sup>(2)</sup> .....	312,364	65.4	234,682	49.1	295,174	41.8
其他 <sup>(3)</sup> .....	450	0.1	656	0.1	3,710	0.5
<b>總收入</b> .....	<b>477,232</b>	<b>100.0</b>	<b>478,756</b>	<b>100.0</b>	<b>706,355</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 由包括AI智能體及地圖導航的智能座艙軟件解決方案組成。詳情見「業務 — 我們的產品 — 智能座艙軟件解決方案」。
- (2) 主要包括域控制器及配件。詳情見「業務 — 我們的產品 — 智能座艙軟硬一體化解決方案」。
- (3) 包括轉租已出租辦公室空間及租賃固定資產所產生的收入。

有關詳情，見「財務資料 — 我們經營業績主要組成部分的描述」。

### 淨虧損

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們分別錄得淨虧損人民幣265.3百萬元、人民幣377.9百萬元及人民幣514.1百萬元。

各期間之間的淨虧損波動受到贖回負債利息的重大影響，贖回負債是指就我們在A輪、A+輪及B輪融資中授予投資者的贖回權及清算優先權而購回我們本身的權益工具的義務。有關我們贖回負債的更多資料，見「財務資料 — 綜合財務狀況表選定項目的討論 — 負債 — 贖回負債」及本文件附錄一A所載會計師報告附註27。

贖回負債利息開支資本化是指贖回權持有人允許我們將贖回負債應計利息開支金額計入到隨後應計利息的贖回負債結餘總額，而不是要求我們定期以現金支付贖回負債。我們的贖回負債利息由2023年至2024年增加人民幣38.4百萬元，主要是由於2024年就B輪融資產生人民幣770.0百萬元的新贖回負債。此外，贖回負債利息由2024年至2025年增加人民幣59.2百萬元，同樣主要由於2024年下半年就B輪融資產生大量新贖回負債所致。

對往績記錄期間的淨虧損波動產生重大影響的其他因素在下文「一經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）」一節討論。

### 經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）

我們的經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）由2023年至2024年增加人民幣72.9百萬元乃主要由於研發開支增加人民幣106.2百萬元及行政開支增加人民幣8.1百萬元所

## 概 要

致，其影響部分被(i)金融資產減值虧損減少人民幣23.4百萬元；(ii)其他開支及虧損減少約人民幣11.3百萬元；及(iii)其他收入及收益增加約人民幣8.6百萬元所抵銷。

此外，我們的經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)於2024年至2025年增加人民幣55.5百萬元。經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)增加主要由於研發開支增加人民幣58.5百萬元及銷售開支增加人民幣1.0百萬元，其影響部分被毛利增加人民幣32.8百萬元增加所抵銷。

有關上述收益表項目趨勢相關原因的詳細討論，見「財務資料 — 各年經營業績比較」。

### 綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況表的經選定資料，這些資料摘錄自本文件附錄一A會計師報告。

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
物業及設備 .....	6,586	55,222	39,488
使用權資產 .....	2,941	11,090	13,773
商譽 .....	299,559	585,997	585,997
其他無形資產 .....	1,717	166,879	150,201
預付款項、其他應收款項及其他資產 .....	2,229	4,705	1,302
遞延稅項資產 .....	768	260	441
<b>非流動資產總值 .....</b>	<b>313,800</b>	<b>824,153</b>	<b>791,202</b>
<b>流動資產</b>			
存貨 .....	110,269	144,680	239,396
貿易應收款項及應收票據 .....	237,471	179,469	241,327
預付款項、其他應收款項及其他資產 .....	7,947	28,647	33,096
按公允價值計入其他綜合收益的財務投資 .....	—	50,827	41,980
受限制現金 .....	2,376	—	3,269
已抵押存款 .....	12,120	2,301	17,483
現金及現金等價物 .....	61,732	89,878	65,444
<b>流動資產總值 .....</b>	<b>431,915</b>	<b>495,802</b>	<b>641,995</b>
<b>負債</b>			
<b>流動負債</b>			
貿易應付款項及應付票據 .....	259,329	143,569	273,760
合約負債 .....	4,813	18,180	8,000
其他應付款項及應計費用 .....	74,077	73,350	93,140
計息銀行及其他借款 .....	66,574	103,162	284,034
租賃負債 .....	8,065	4,001	9,001
贖回負債 .....	2,774,585	3,788,467	4,091,545
<b>流動負債總額 .....</b>	<b>3,187,443</b>	<b>4,130,729</b>	<b>4,759,480</b>

## 概 要

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
流動負債淨額	(2,755,528)	(3,634,927)	(4,117,485)
總資產減流動負債	(2,441,728)	(2,810,774)	(3,326,283)
非流動負債			
租賃負債	—	8,826	7,390
非流動負債總額	—	8,826	7,390
資產虧絀	(2,441,728)	(2,819,600)	(3,333,673)
虧絀			
股東應佔虧絀			
股本／繳足資本	117,632	145,080	145,080
儲備	(2,551,280)	(2,956,600)	(3,470,673)
非控股權益	(8,080)	(8,080)	(8,080)
虧絀總額	(2,441,728)	(2,819,600)	(3,333,673)

### 流動負債淨額

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的流動負債淨額分別為人民幣2,755.5百萬元、人民幣3,634.9百萬元及人民幣4,117.5百萬元。我們截至2023年、2024年及2025年12月31日的流動負債淨額狀況是由於截至該等日期贖回負債分別為人民幣2,774.6百萬元、人民幣3,788.5百萬元及人民幣4,091.5百萬元所致，該等贖回負債分類為流動負債。除贖回負債（將通過於[編纂]完成後重新分類至權益而終止確認）對我們的流動負債淨額狀況產生極大影響外，我們的流動負債淨額狀況於往績記錄期間的同比波動主要受以下因素影響：

- 2023年12月31日至2024年12月31日，(i)我們的流動資產總值增加人民幣63.9百萬元，主要是由於按公允價值計入其他綜合收益的金融工具增加人民幣50.8百萬元、存貨增加人民幣34.4百萬元以及現金及現金等價物增加人民幣28.1百萬元，其影響部分被貿易應收款項及應收票據減少人民幣58.0百萬元所抵銷，而(ii)我們的流動負債總額（不包括贖回負債的影響）減少人民幣70.6百萬元，主要是由於貿易應付款項及應付票據減少人民幣115.8百萬元，其影響部分被計息銀行及其他借款增加人民幣36.6百萬元所抵銷。
- 2024年12月31日至2025年12月31日，(i)我們的流動資產總值增加人民幣146.2百萬元，主要是由於存貨增加人民幣94.7百萬元、貿易應收款項及應收票據增加人民幣61.9百萬元以及抵押存款增加人民幣15.2百萬元，其影響部分被按公允價值計入其他綜合收益的金融工具減少人民幣8.8百萬元及現金及現金等價物減少人民幣24.4百萬元所抵銷，而(ii)我們的流動負債總額（不包括贖回負債的影響）增加人民幣325.7百萬元，主要是由於其他應付款項及應計費用增加人民幣19.8百萬元、計息銀行及其他借款增加人民幣180.9百萬元以及貿易應付款項及應付票據增加人民幣130.2百萬元，其影響部分被合約負債減少人民幣10.2百萬元所抵銷。

## 概 要

有關我們於往績記錄期間資產淨值狀況同比波動影響因素的更多詳細資料，請參閱「財務資料—綜合財務狀況表選定項目的討論」。

### 負債淨額(資產虧絀)

截至2023年及2024年12月31日，我們的負債淨額(資產虧絀)分別為人民幣2,441.7百萬元、人民幣2,819.6百萬元及人民幣3,333.7百萬元。

我們截至2023年12月31日的負債淨額乃主要由於(i)截至2023年1月1日的累計虧損人民幣2,233.4百萬元，及(ii)截至2023年12月31日止年度的淨虧損為人民幣265.3百萬元(而淨虧損則受贖回負債的利息人民幣205.5百萬元嚴重影響)。

我們截至2024年12月31日的負債淨額乃主要由於(i)截至2024年1月1日的累計虧損人民幣2,498.7百萬元；(ii)截至2024年12月31日止年度的淨虧損人民幣377.9百萬元；(iii)繳足資本及資本儲備合共增加人民幣770百萬元，包括(a)收購附屬公司(睿聯星辰)合共人民幣450百萬元(反映B輪股份交換)以及權益持有人注資合共人民幣320百萬元(反映B輪現金投資)；及(iv)就B輪融資確認贖回負債人民幣770百萬元。有關贖回負債的更多資料(包括就B輪融資確認者)，見本文件附錄一A會計師報告附註27。

截至2025年12月31日，我們的負債淨額乃主要由於(i)截至2025年1月1日的累計虧損人民幣2,876.6百萬元；及(ii)截至2025年12月31日止年度的淨虧損人民幣514.1百萬元(而淨虧損則受贖回負債的利息人民幣303.1百萬元的嚴重影響)。

考慮到我們截至2025年12月31日通過於[編纂]後重新分類至權益而終止確認贖回負債賬面值為人民幣4,091.5百萬元，我們預期將於[編纂]後恢復至資產淨值狀況。

### 綜合現金流量表概要

下表載列我們於所示年度的綜合現金流量表概要。

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
		(人民幣千元)	
經營活動(所用)現金淨額.....	(47,312)	(190,290)	(208,885)
投資活動所得/(所用)現金淨額.....	(2,981)	(124,911)	15,684
融資活動所得/(所用)現金淨額.....	(13,628)	343,347	168,767
<b>現金及現金等價物增加(減少)淨額.....</b>	<b>(63,921)</b>	<b>28,146</b>	<b>(24,434)</b>
年初現金及現金等價物.....	125,653	61,732	89,878
外匯匯率變動影響.....	—	—	—
<b>年末現金及現金等價物.....</b>	<b>61,732</b>	<b>89,878</b>	<b>65,444</b>

## 概 要

### 經營活動所用現金淨額

於往績記錄期間，我們每一個期間均有現金淨額流出，主要是由於我們已選擇就經營活動產生的現金開支水平(包括計入銷售成本、銷售開支、行政開支及研發開支的現金開支)高於我們就客戶購買我們的產品及服務所收取的現金水平。此做法與許多處於成長階段的科技公司所採取的做法一致，該等公司尤其需要大量的研發開支，方能跟上科技發展的趨勢，並在產品和服務銷量攀升的同時，保持在業界的前沿地位。與許多處於成長階段的科技公司一樣，我們以融資活動所籌集的現金來支付經營所用現金超過經營所得現金流入的部分，如下所討論。於2024年及2025年經營活動所用現金流量大幅增加主要是由於研發開支現金增加，而研發開支現金增加的主要是由於我們就滴滴科技在B輪融資中對本公司的戰略投資而於2024年8月收購了睿聯星辰，這導致僱員薪酬開支增加。

### 投資活動所得／所用現金淨額

2023年的投資活動所用現金流量淨額與日常業務過程中購買物業及設備之付款有關。2023年至2024年的投資活動所用現金流量淨額大幅增加，主要反映我們將B輪融資所得款項用於結清睿聯星辰所欠供應商的未償還款項，涉及物業及設備款項人民幣36.2百萬元及無形資產款項人民幣54.8百萬元。我們亦將B輪融資所得款項中的人民幣50.5百萬元用於購買按公允價值計入其他綜合收益的財務投資，作為中短期投資，以待將該等所得款項投入營運。上述因素的影響部分被我們就收購睿聯星辰100%股權而獲得的睿聯星辰的現金及現金等價物人民幣16.6百萬元所抵銷。我們於2025年的投資活動所得現金淨額主要由於出售定期存款所得款項所致。

### 融資活動所得／所用現金淨額

2023年的融資活動所用現金流量淨額主要為償還銀行借款人民幣84.5百萬元，但部分被新銀行借款人民幣76.5百萬元所抵銷。2024年的融資活動所得現金流量淨額為B輪融資的現金部分(金額為人民幣320百萬元)以及新銀行借款人民幣113.1百萬元，但部分被償還現有銀行借款人民幣76.5百萬元及償還租賃本金人民幣10.2百萬元所抵銷。我們於2025年的融資活動所得現金淨額主要來自新銀行借款人民幣284.0百萬元，扣除償還現有銀行借款人民幣103.1百萬元。

### 業務可持續性

於往績記錄期間，我們的收入出現波動，主要是由於行業動態演變及若干車型需求下滑導致整車廠客戶需求出現波動並面臨市場不確定性。同時，我們投入大量研發支出，戰略性地聚焦於升級我們的軟件基線及芯片平台。該等投資與我們嚴謹的產品組合管理及營銷執行方法相契合，旨在維持與業內同行相比相對較高的毛利率。開發過程需要多元化的研發專業團隊、昂貴的設備及大量的計算資源。

## 概 要

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的淨虧損分別為人民幣265.3百萬元、人民幣377.9百萬元及人民幣514.1百萬元，及經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)分別為人民幣59.8百萬元、人民幣132.7百萬元及人民幣188.2百萬元。儘管我們一直處於虧損，但截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們的收入分別為人民幣477.2百萬元、人民幣478.8百萬元及人民幣706.4百萬元。

我們於往績記錄期間錄得虧損，主要是由於創建智能座艙解決方案的技術要求較高且複雜。由於開發過程需要多元化的研發專業團隊、昂貴的設備、廣泛合作及大量的算力資源，因此必須作出龐大的初期財務投資。導致重大虧損的研發活動的主要方面包括多元化合作及以平台為基礎的研發能力、投資及開發算法以及提升域控制器。我們旨在日後通過以下方式保持可持續性並實現盈利能力：

### 有利的市場趨勢和不斷改進的產品供應

根據弗若斯特沙利文的資料，於2021年至2025年，全球智能座艙解決方案行業市場規模由人民幣1,858億元增長至人民幣3,827億元，複合年增長率為19.8%。在智能座艙系統持續技術升級的驅動下，預期該等產品的滲透率將進一步提升。預期全球智能座艙解決方案行業於2030年將達到人民幣8,424億元，2025年起的複合年增長率約為17.1%。我們相信，我們已準備就緒日後全面抓緊市場潛力及取得可持續重大增長。

### 促進跨產品線的滲透

整車廠經常使用初始項目驗證供應商在技術、生產和服務方面的能力。一經驗證，供應商與整車廠的合作可延伸至其他車型。因此，我們在不同自動化水平的熟悉程度使我們能夠滲透整車廠的多條產品線。舉例而言，於2017年，我們取得一家中國主流整車廠一款車型的地圖導航產品定點項目。我們以此初始項目展示我們的技術能力，特別是滿足整車廠客製化要求的能力，並快速且準確地優化產品功能。我們視此項目為與整車廠建立長遠、互利合作關係的第一步。隨後，我們的智能座艙軟件解決方案及硬件組件自2021年年底起持續取得該整車廠其他車型及其他整車廠的定點項目。

### 留住及擴大客戶群

將我們的智能座艙軟件解決方案及軟硬一體化解決方案應用於某一車型決策，通常涉及整車廠客戶與一級供應商，根據產品類型及產品開發週期階段平衡決策權。鑒於我們與頂級國內和國際整車廠穩定合作的成功往績，我們預期將加深與現有客戶的關係，並在廣度和深度上擴大客戶群。我們在營銷和推廣方面採取了若干措施，包括監測市場發展趨勢，藉助數據驅動研究及行業見解。

## 概 要

### 以高效芯片使用率、自主開發能力以及中間件支援的高適應性提升效率

- 以自主開發運算和高效芯片使用率提升效率。我們的內部研發能力使我們能夠更好地控制產品開發週期並提高靈活性。我們通過獨有算法針對特定場景進行定製，優化運算資源，並全面釋放高效芯片的潛力，不斷提高效率。
- 因自主開發能力而提升效率。可資比較公司缺乏內部研發能力，必須引入外部供應商的算法，特別是與智能座艙解決方案相關的感知、規劃和控制算法。對外部資源的依賴可能會增加開發管理的複雜性，並可能影響項目時間表。我們的內部研發能力使我們能夠在內部解決技術問題，而無需與外部供應商協調。
- 以中間件支援的不同車型高適應性提升效率。我們的智能座艙解決方案對不同車型的適配需要硬件、軟件和算法之間的協調。我們通過使用內部開發的中間件來實現這一協調，中間件本質上屬可擴展的平台，用於管理、分配和調度軟件和硬件資源，且令應用新應用軟件或更新現有應用軟件更為容易，而不必徹底改造整個系統。

### 提高營運槓桿

於往績記錄期間，我們產生重大經營開支，包括研發開支、銷售開支以及一般及行政開支。

經營開支佔總收入的百分比由2023年的31.1%增至2024年的55.0%再減至2025年的48.4%。我們預期，隨著我們持續提高產量、實現收入增長以及提升研發、銷售及營銷以及行政活動的效率以及該等活動的開支，經營開支佔收入的百分比將會下降。

有關我們實現業務可持續性的策略的詳細資料，見「業務 — 業務可持續性」。

### 主要財務比率

	截至12月31日／截至該日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
毛利率 <sup>(1)</sup> .....	29.4%	29.2%	24.4%
研發開支佔收入百分比 <sup>(2)</sup> .....	21.7%	43.8%	38.0%
資產負債比率 <sup>(3)</sup> .....	46.0%	15.6%	41.7%

附註：

- (1) 按年度毛利除以年度收入再乘以100%計算。
- (2) 按研發開支除以年度收入再乘以100%計算。
- (3) 計算方式為(i)貿易應付款項及應付票據、計入其他應付款項及應計費用的金融負債、計息銀行借貸及租賃負債的總和減現金及現金等價物(「淨債務」)除以(ii)贖回負債、權益及淨債務的總和，再乘以100%。有關詳情，見本文件附錄一A會計師報告附註39。

---

## 概 要

---

### 風險因素

我們的業務及[編纂]涉及「風險因素」所載的若干風險。閣下在決定[編纂]我們的股份前，應細閱該節全文。我們面臨的部分主要風險包括：(i)我們經營所在行業競爭激烈。倘我們未能成功與現有或潛在競爭對手競爭，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響；(ii)倘我們無法及時開發及推出適應市場需求變動及客戶需求的新解決方案，會對我們的未來業務、經營業績、財務狀況及競爭狀況造成重大不利影響；(iii)我們已及擬繼續大量投資於研發，可能不會產生預期結果，因而可能會對我們的流動資金及盈利能力造成不利影響；(iv)我們於往績記錄期間錄得淨虧損及經營現金流出淨額；及(v)無法保證我們為解決方案取得定點的工作將會成功。

### 營運資金充足性

根據在手現金及現金等價物、可動用融資額度及我們可從[編纂]獲得的估計[編纂]淨額，以及截至2025年12月31日分類為金融負債的贖回負債的持有人已協定，其贖回權將於[編纂]後自動取消，而相關負債將重新劃分為權益，我們的董事認為，我們的營運資金足以應付目前及自本文件日期起未來至少12個月的需求。

[編纂]

### 股息

我們於往績記錄期間並無宣派或派付任何股息。日後派付股息的任何決定都將由董事酌情決定，並可能基於多項因素，包括我們的未來營運及盈利、資本需求及盈餘、一般財務狀況、合約限制及董事可能認為相關的其他因素。我們並無預設股息支付率。目前中國的法規僅允許中國公司以累積可分派稅後利潤減去任何累積虧損的追償及法

## 概 要

定和其他儲備的撥付(根據組織章程細則及中國的會計準則和法規確定)後的餘額支付股息。據我們的中國法律顧問確認，根據中國法律，我們獲得的任何未來稅後淨利潤將須首先用於補足我們過往的累計虧損，其後我們須分配淨利潤的10%至我們的法定公積金，直至該公積金達到我們註冊資本的50%以上。因此，我們將僅能於(i)我們所有過往累計虧損經已補足，及(ii)我們已按上文所述向法定公積金分配足額淨利潤後宣派股息。概無法保證將會於任何年度宣派任何金額的股息。

### 法律程序及合規

我們可能會不時涉及日常業務過程中產生的各種訴訟、仲裁或行政程序。見「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 「我們可能無法獲得或維持足夠的知識產權保護，或此類知識產權保護的範圍可能不夠廣泛，而且我們可能牽涉第三方聲稱我們侵犯其知識產權而提起的訴訟，任何該等訴訟均可能耗費時間，導致我們產生龐大的成本，並損害我們的業務和競爭地位」及「我們可能面臨與訴訟及行政程序相關的風險，其可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，除百度訴訟外，我們及我們的附屬公司並無任何可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的未決訴訟或仲裁事項。詳情見「風險因素 — 我們可能無法獲得或維持足夠的知識產權保護，或此類知識產權保護的範圍可能不夠廣泛，而且我們可能牽涉第三方聲稱我們侵犯其知識產權而提起的訴訟，任何該等訴訟均可能耗費時間，導致我們產生龐大的成本，並損害我們的業務和競爭地位」。

### 未來計劃及[編纂]用途

假設[編纂]定為每股H股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍每股H股[編纂]港元至[編纂]港元的[編纂])，並假設[編纂]未獲行使，經扣除我們估計應就[編纂]支付的[編纂]及其他費用及開支後，我們估計[編纂][編纂]淨額將約為[編纂]百萬港元。

我們現擬按下文所載用途及金額動用[編纂][編纂]淨額：

- [編纂]淨額約[編纂]%，或[編纂]百萬港元，將分配用作建立我們的產能。我們的目標為投資建設新製造據點，以進一步支持我們的業務擴展。
- [編纂]淨額約[編纂]%，或[編纂]百萬港元，用作技術研發及拓展我們的解決方案組合。我們擬將研發重點投放於開發及優化高算力的智能座艙軟件以及軟硬一體化解決方案。

---

## 概 要

---

- 所得款項淨額約[編纂]%，或約[[編纂]百萬港元，用作營運資金及一般企業用途。

有關詳情，見「未來計劃及[編纂]用途」。

### [編纂]開支

[編纂]開支指與[編纂]有關的專業費用、[編纂]及其他費用。[編纂]的估計[編纂]開支總額(按[編纂]的[編纂]計算，並假設[編纂]未獲行使)約為人民幣[編纂]百萬元(相當於約[編纂]百萬港元)，約佔我們[編纂]總額的[編纂]%。估計[編纂]開支總額包括(i)[編纂]相關開支(包括但不限於佣金及費用)約人民幣[編纂]百萬元(約[編纂]百萬港元)，及(ii)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]百萬元(約[編纂]百萬港元)，其中包括法律顧問及申報會計師的費用及開支約人民幣[編纂]百萬元(約[編纂]百萬港元)，以及其他費用及開支約人民幣[編纂]百萬元(約[編纂]百萬港元)。於估計[編纂]開支總額中，約人民幣[編纂]百萬元(約[編纂]百萬港元)將直接歸因於[編纂]我們的股份，其將於[編纂]完成後從權益中扣除，而餘下約人民幣[編纂]百萬元(約[編纂]百萬港元)將於我們的綜合全面虧損表中支銷。於往績記錄期間，我們已產生[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元，全部已於綜合損益表中確認。截至2025年12月31日，我們在綜合財務狀況表內的預付款項下錄得遞延[編纂]成本人民幣[編纂]百萬元，將於[編纂]後從權益中扣除。此計算可根據實際產生或將產生的金額作出調整。

### [編纂]

### 近期發展

董事確認，直至文件日期，我們的財務、營運或貿易狀況自2025年12月31日(即本文件附錄一A內本集團最近期經審核綜合財務資料的編製日期)概無重大不利變動，且自2025年12月31日以來概無發生任何事件會對本文件附錄一A所載會計師報告內的資料產生重大影響。