

業 務

概覽

我們是誰

我們是全球領先的移動智能化科技平台公司，致力於推動智慧出行及更廣泛智能應用的發展。

我們已經構建起了覆蓋智能座艙和智能駕駛的智能汽車平台化產品和服務體系。憑藉我們在技術規劃、平台開發、產品創新與實現、規模化工程與體系化的綜合能力，我們已成功躋身市場領先地位。截至最後實際可行日期，我們的產品和服務已經覆蓋全球80多家整車廠，觸及主要汽車市場。截至同日，我們與2025年前十大整車廠的九家(按全球銷量計)，以及2025年前十五大整車廠(按中國銷量計)均有業務合作。我們將以在智能汽車行業驗證的核心技術與平台能力進行外延，拓展至更廣泛的智能應用，包括無人配送車與智能機器人等。依託車規級技術的遷移，我們已成功斬獲無人配送車訂單及智能機器人基座定點訂單，率先在該等新興市場實現了從「技術驗證」到「規模化商業交付」的實質性突破。



附註：

- (1) 以2025年收入計。
- (2) 智能座艙域控制器、智能駕駛域控制器及中間件。

自20世紀80年代成立以來，我們奠定了車載電子行業可持續發展的堅實基礎。憑藉製造業的嚴謹傳統，於中國汽車產業鏈從相對較弱到全球競爭力逐漸增強的發展過程中發揮了重要的支持作用；隨後，面對「軟件定義汽車」的時代變革，我們突破單一產品邊界，拓展至智能汽車解決方案，更完成了從製造向全面工程能力的跨越。這些轉變使智能座艙與智能駕駛解決方案得以實現量產，並引領「中國智造」走向全球舞台。如今，我們正邁向系統整合與生態系統發展的全新高度，向無人配送車、智能機器人等其他智能應用延伸。

業 務

我們早期就建立的符合國際標準的製造與質量控制體系為快速發展奠定了堅實基礎。

在智能座艙領域，進入21世紀後，我們敏銳捕捉到了車載電子從「分散的單功能模塊」向「系統級中控集成」的演進，推動顯示、交互、控制的集成化設計。2007年，我們推出首款自主研发車載導航產品，自此逐漸形成覆蓋艙內人機交互（「HMI」）、控制與決策的完整解決方案。

自2014年開展智能駕駛業務以來，我們與中國新勢力電動車企業開展聯合創新，聯合全球頭部芯片及硬件供應商，圍繞感知、計算、控制與決策實現量產落地。我們的產品通過了多項全球主流汽車安全標準。具體而言，我們最新的智能座艙域控制器、智能駕駛域控制器及中間件獲得ISO 26262 ASIL D認證，這是道路車輛電子／電氣架構（「E/E架構」）的最高安全等級，反映了對功能安全架構，開發流程及驗證的嚴格要求。作為我們全棧解決方案的一部分，2019年我們正式發佈藍鯨OS 1.0構建「雲—管—端」全棧解決方案，並已推出多個後續迭代版本。

全球汽車產業持續經歷由功能定義向架構引領轉變。在此趨勢下，我們已前瞻性地躋身於行業極少數能夠提供全鏈路智能化解決方案的領軍陣營。目前，我們的全棧解決方案涵蓋從車端高感知、高性能域控制器、多模態HMI、核心控制決策到高可靠雲端連接的各個領域。依託四十年的實戰沉澱，我們已將核心競爭力從單一的产品交付，構建為跨域系統整合與軟硬協同創新的戰略級能力。這些與我們的工程化能力深度耦合，使我們能夠將不確定的前瞻洞察轉化為確定的技術貨架與可複用的技術平台。在日益複雜的全球產業鏈協同與嚴苛的功能安全標準下，我們不僅實現了產品的快速迭代，更確立了高標準量產交付的確定性，為全球客戶持續創造超越期待的價值賦能。

市場機遇

全球汽車行業日益重視軟件及智能化，智能座艙及智能駕駛解決方案在單車價值量中的佔比不斷提高。通過增強的HMI功能及內容生態系統，智能座艙提供更佳的個性化體驗及更強的情感價值，從而提升整車價值。另一方面，智能駕駛是提升出行效率的關鍵。提高智能駕駛的安全性預期將擴大其應用範圍並提高其滲透率。因此，滲透率提升疊加功能持續升級所帶來的單車價值量擴張，將共同推動汽車智能化市場規模持續增長。根據弗若斯特沙利文的資料，全球智能座艙解決方案市場預計將以20.3%的複合年增長率從2025年的人民幣3,705億元增至2030年的人民幣9,350億元。全球智能駕駛解決方案市場規模預計將以21.2%的複合年增長率從2025年的人民幣4,583億元增至2030年的人民幣11,970億元。

業 務

另一方面，無人配送車和智能機器人等新興智能應用預計在未來幾年加速實現商業化落地。根據弗若斯特沙利文的資料，全球無人配送車市場預計以161.2%的複合年增長率由2025年的人民幣52億元增長至2030年的人民幣6,260億元。無人配送車有望成為未來五到十年內最具確定性的智能駕駛規模化應用場景之一。全球智能機器人市場規模預期以38.1%的複合年增長率由2025年的人民幣1,586億元增長至2030年的人民幣7,975億元。我們作為智能化浪潮的引領者，已在複雜系統架構與智能技術工程化方面構建起堅實基礎，以把握該等市場機遇。伴隨智能化技術向更多產業和場景加速滲透，我們將持續推動核心能力的跨領域複製與泛化應用，並將我們的行業領先地位在更廣泛的智能化生態中得到延續。

我們的業務

我們聚焦於智能座艙和智能駕駛，持續開發系統化的智能硬件和領先的軟件算法，為全球客戶提供安全、舒適、高效的智慧出行解決方案和服務。此外，依託系統級技術底座和工程化經驗，我們正拓展自身能力，打造一個面向更廣泛智能應用的平台。

乘用車智能化全棧解決方案

- **智能座艙：**我們基於對用戶車內偏好演變趨勢的深入洞察，致力於構建滿足未來智慧出行場景下的新人機交互體驗。依託智能座艙域控制器、顯示系統、智能交互系統，連同支持算法及軟件，我們重構車內體驗，滿足用戶在不同場景下的個性需求，為用戶提供安全舒適，輕鬆便利的出行體驗。
- **智能駕駛：**致力於提供行業領先的智能駕駛整體解決方案，整體解決方案涵蓋智駕域控制器及傳感器等硬件，以及相應的算法及軟件，結合AI、大算力芯片、多傳感器及車聯網（「V2X」）技術，為用戶創造安全、舒適和高效的智能駕駛體驗。此外，順應行業趨向進一步集中計算的趨勢，我們已開發出將智能座艙及智能駕駛域控制器整合於統一架構內的解決方案。

展望未來：其他智能應用

- **無人配送車：**我們以在智慧出行領域長期積累的感知、計算、控制和系統工程能力為基礎，面向城市配送打造安全可靠、可規模化落地的無人配送車。2025年9月，我們正式發佈無人配送車品牌「川行致遠」，旨在解決城市配送服務痛點。
- **智能機器人基座：**我們沿用車規級技術架構，發佈了為智能機器人研發的基座AI Cube。與我們的域控制器類似，AI Cube可整合智能機器人的傳感器套件接口、中間件及核心計算功能。該體系採用即插即用的核心板模塊化設計，可靈活連接攝像頭、雷達、激光雷達等傳感器套件，提供包括成熟的底層驅動、中間件、調試等定製化服務，從而幫助客戶大幅縮短開發週期，提升研發效率，降低整體開發成本。

業 務



我們的全球化佈局

我們致力於推進全球化佈局，持續加快業務拓展、產能佈局和運營體系建設，從而提升我們在全球智慧出行市場的國際競爭力。

我們持續拓展全球化的客戶基礎。截至最後實際可行日期，以2025年的銷量計，全球前十大整車廠中有九家已採用我們的產品及服務。在歐洲市場，以2025年的銷量計，我們已經與歐洲前五大整車廠中的3家建立起合作關係。在亞洲市場，我們亦積極進行佈局，在當地建立起了強大的競爭地位，並與以2025年的銷量計亞洲(不包括中國內地)前五大整車廠中的四家保持合作關係。

圍繞本土國際化戰略，我們在全球各主要汽車市場推進研發、製造和供應鏈的本地化佈局。我們在中國、新加坡、日本、德國等地建立了研發中心，並形成覆蓋亞洲、歐洲及其他主要市場的研發與製造網絡，服務於當地的整車廠。

我們全球化的客戶基礎、供應鏈和生產設施佈局為把握全球智能汽車解決方案行業的持續增長機遇奠定了堅實基礎。2024年，我們榮獲豐田汽車公司頒發的「區域貢獻獎」及感謝信，這是豐田汽車公司授予的最高榮譽之一。公司於2025年獲得「2025年度大眾汽車集團獎」，該獎項每年僅授予全球十家重要供應鏈夥伴，公司為當年度唯一獲獎的中國供應商。此外，公司亦取得面向歐洲的直接項目訂單，進一步驗證公司執行本土國際化戰略的能力。

我們的財務表現

經過多年深耕，我們實現了穩健且高質量的財務表現。我們的收入由2023年的人民幣21,908.0百萬元增至2025年的人民幣32,557.2百萬元。在此期間內，我們的盈利能力持續提升，毛利潤持續增長。2023年、2024年及2025年，我們的毛利潤分別為人民幣4,375.9百萬元、人民幣5,489.6百萬元及人民幣6,208.2百萬元。2023年、2024年及2025年，我們的淨利潤分別為人民幣1,541.6百萬元、人民幣2,018.1百萬元及人民幣2,472.9百萬元。於往績記錄期間，我們的平均淨資產收益率為21.1%。

業 務

我們的優勢

全球智能汽車解決方案的先行者和領軍者，具備優勢地位把握多元化智能應用帶來的新興機遇。

我們是國內最早完成從傳統汽車電子向智能座艙轉型的廠商之一。在汽車行業的關鍵轉折點上，我們在智能座艙產品的演進與商業化進程中發揮了關鍵作用。例如，於2017年，我們引入新一代智能座艙理念，圍繞多通道交互設計，以用戶體驗為核心，打造面向智能網聯時代的廣泛智能座艙解決方案。2019年，我們將儀表、中控、車控和副駕娛樂四塊屏幕整合在一起，實現四屏聯動，並量產了搭載全球領先品牌的高性能計算芯片的座艙域控制器。這標誌著我們在中國市場率先實現智能座艙的規模化量產落地，有效推動了行業智能座艙升級的整體節奏。

在智能駕駛領域，我們自2014年開始孵化智能駕駛業務，圍繞L2+輔助駕駛及L3-L4自動駕駛雙主線持續投入研發。2020年，我們的高算力域控制器成功量產，並搭載在一款新勢力電動車製造商的新車型上。這標誌著國內首個能夠支持L2+輔助駕駛的域控制器正式問世。

基於數十年的持續積澱，我們已經在汽車智能化領域建立起全球領先的地位：

- 在智能座艙市場，自2023年起，我們在中國智能座艙域控制器市場連續3年收入穩居第一，2025年的市佔率為17.9%，並於2025年按收入計在全球智能座艙域控制器市場中排名第一，市佔率為8.4%。
- 在智能駕駛市場，按照2025年全球及中國智能駕駛域控制器第三方供應商市場收入計算，我們排名第一，市佔率分別為8.8%及21.2%。

憑藉我們長期積累的技術能力、強大的工程及大規模生產能力，以及與領先整車廠長期穩定的合作關係，我們相信我們處於有利地位，能夠把握汽車行業全行業智能化的機遇。隨著汽車產業由電動化向智能化加速演進，「軟件定義汽車」、「AI定義汽車」正逐步成為行業共識，產品形態也將不斷升級，向更高階、更系統化的智能水平演進。

此外，無人配送車與智能機器人等智能應用正成為智能技術發展的重要新市場。無人配送車在城市配送、園區內部物流、港口集裝箱轉運及高速幹線接駁等場景加速落地。與此同時，智能機器人在工業分揀、倉儲搬運、商業服務等應用場景已完成首批商業化驗證，並開始進入試點應用與規模化部署階段，展現出具體的實用價值。通過模塊化和平台化的架構推動智能技術在該等智能應用領域實現規模化應用。例如，依託我們的技術優勢，我們把複雜汽車場景中測試及打磨成熟的車規級工程能力遷移至該等新興市場。於2025年9月及2025年11月，我們已成功推出無人配送車品牌「川行致遠」，以及為智能機器人設計的基座AI Cube。請參閱「— 我們的產品 — 其他業務」。

業 務

覆蓋整車智能化全鏈路及其他智能應用的平台化體系。

整車智能化系統高度複雜，對軟硬件協同與生態整合能力有極高要求。整車智能化涉及(i)車端多類型傳感器、計算平台、操作系統及應用軟件之間的深度協同，(ii)實現艙內人機交互、控制與決策等關鍵功能的系統級集成，(iii)並與地圖服務、語音交互、音樂及內容服務等外部軟件生態實現穩定、高效的對接。因此，單一功能產品或單一領域的技術能力已難以滿足整車廠對系統可靠性、可擴展性及持續迭代能力的綜合要求。

我們的技術能力覆蓋整車智能化全鏈路，形成了橫貫感知、計算、決策、控制、交互等的完整技術體系。與此同時，我們構建了軟硬件一體的技術平台，實現中央計算平台到感知硬件、再到底層軟件、系統軟件、中間件、OTA與應用軟件算法的深度自研與協同。我們採用平台化和模塊化的設計，支持智能座艙及智能駕駛的能力集成與動態組合，能夠快速適配不同車型定位、E/E架構及用戶場景需求。

例如，2025年4月，我們推出了新智慧出行解決方案，集成空間計算、神經增強交互、環境隱形智能等前沿技術，展現了多感官交互、健康實時監測及環境感知預警等人 — 車 — 場多維交互生態，旨在塑造智能出行的未來。我們還發佈了車路云一體式架構，這是面向未來AI汽車智慧出行的核心底座，其基於「中央計算 — 區域控制 — 多模通信」的解決方案，可滿足未來融合式架構演進及整車計算需求。這兩個產品均以我們統一的平台架構為核心，深度融合智能座艙及智能駕駛，充分體現了其在跨域技術協同與平台化複用方面的能力。

在整車智能化與AI能力長期積累的基礎上，我們正積極推動該等技術向更廣泛的智能應用遷移與複用。

聚焦智能化前沿技術，持續推動解決方案迭代升級的能力。

我們始終走在智能化技術演進的前沿，持續引領整車智能化技術體系的升級與發展。

我們是全球首批實現艙駕一體域控制器量產落地的供應商，標誌著在高複雜度智能汽車計算系統領域的核心技術突破。我們已推出兩大艙駕一體解決方案：「One-Box」方案及「One-Chip」方案。「One-Chip」方案搭載最新一代旗艦芯片，可簡化整車線束，提高計算效率並支持全場景輔助駕駛和主流大模型部署，推動AI智能化場景落地。這些成果源於我們在複雜系統工程、AI技術、車規級可靠性等方面的長期技術深耕，使我們得以穩定、高效地量產具備高階智能化能力的產品，從而加速其在大眾市場車型中的應用。具備高可靠計算能力的「One-Chip」方案預期成為下一代汽車中央計算平台不可或缺的核心路徑。

業 務

我們還積極推動AI大模型上車，我們提出「端側實時、雲側進化」的協同範式，與業內領先的大模型開發商合作，為端側大模型落地提供最優解。2025年5月，我們發佈了一款整合端側大模型語音交互方案的域控制器。

我們緊跟市場趨勢與需求，持續推進產品開發與迭代升級。自2020年以來，我們的智能駕駛產品已基本實現每季度迭代升級。自2019年以來，我們的智能座艙產品已基本實現每一到兩年重大升級。相較於以整車開發週期為主導的傳統迭代模式，我們依託平台化架構、軟件主導的開發體系與「開放式貨架」業務模式，升級節奏更為靈活高效，能夠更好地適應當前智能化功能快速演進、持續升級的市場需求。

我們持續夯實AI驅動的創新基礎，並已建立了覆蓋亞洲、歐洲及其他主要市場的全球研發網絡。秉持「技術驅動」的戰略，我們的研發投入已連續多年快速增長。2023年至2025年期間的研發開支總額達到人民幣69億元，複合年增長率為15%。在知識產權方面，截至2025年12月31日，我們在中國擁有1,433項註冊專利、141項註冊商標及234項軟件著作權。該等專利覆蓋智能座艙交互、高階自動駕駛感知融合、車雲協同大模型及車載網絡安全等關鍵領域。

我們的開放生態系統聯接產業夥伴推動協同價值創造。

我們圍繞整車智能化構建了一個開放、包容且持續演進的產業生態，實現了與下游整車廠、硬件夥伴及軟件夥伴的深度協同。這有助於我們第一時間了解市場需求動態，並快速將前沿技術轉化為可量產的系統級解決方案，在提升產品迭代效率的同時，實現性能、成本與效率的全局最優。

多年來構建起來的開放協同的生態圈為我們構建了多重競爭優勢。一方面，我們和全球頭部客戶的長期合作關係創造了極高的客戶黏性，同時也有助於我們持續吸引新客戶；另一方面，與產業鏈上下游合作夥伴形成的平台化、大規模協同也提升了研發、生產的效率，構成我們長期競爭力的重要來源。

我們提供了廣泛的平台化產品與系統級解決方案，覆蓋硬件、軟件、中間件、算法、系統集成及生產製造等不同層級。通過「開放式貨架」業務模式，我們提供可靈活組合的模塊化解決方案，以滿足客戶的特定需求。我們通過統一的技術架構、接口標準與工程化流程，將分散的軟硬件能力整合為可複用、可擴展、可量產的系統級解決方案，提升客戶開發效率與量產確定性。既滿足整車廠對供應鏈安全可控的核心訴求，又通過模塊化、標準化的產品組合支持高效協同。例如，根據客戶需求，我們可以提供從架構設計到量產落地的全棧式解決方案與服務。

我們已與大量國內外整車廠建立了長期、穩定的合作關係。截至最後實際可行日期，我們與2025年前十大整車廠的九家（按全球銷量計），以及2025年前十五大整車廠（按中國銷量計）均有業務合作。隨著智能化趨勢的不斷演進，我們不斷拓展智能汽車解決方案的客戶群，其範圍已遠超國內新

業 務

勢力電動車品牌。同時，憑藉我們的系統級技術能力和產品能力，我們在單一客戶的業務滲透率也持續提升。我們在單一客戶中的配套範圍從部分車型擴展至多車型，從單一產品延伸至智能座艙及智能駕駛的系統級配套，單車價值量顯著提升。

此外，我們與全球行業主流芯片公司、算法公司、領先自動駕駛軟件公司、機器人廠商等產業鏈夥伴建立了深度合作關係，形成軟硬件深度協同的開放生態體系，可支持不同技術路線和高中低端市場分部不同客戶需求的快速落地。更重要的是，與全球供應商的長期關係確保了供應鏈的韌性。

依託領先的工程化能力，加速智能解決方案從研發到量產落地。

我們在1986年成立之初是一家中外合資企業，自誕生之初便具備汽車電子的嚴謹研發體系、製造標準與品質文化，並最終形成了精益求精的製造傳統。我們是中國首批通過ISO9001認證的汽車電子企業之一，也是國內率先實現高性能智能駕駛域控制器大規模量產的企業之一。

我們經營著全鏈路車規級電子元件製造體系，具備自主設計搭建產線、集成、精益組裝與測試的能力。我們的生產覆蓋材料、器件、模塊到系統的精密加工與車規級工程能力，產品具備高安全性與可靠性。此外，我們打造了國內首批獲得中國合格評定國家認可委員會（「CNAS」）認可、並進一步獲得美國實驗室認可協會（「A2LA」）認可的汽車電子實驗室之一，也是業內首家獲得智能製造能力成熟度模型（「CMMM」）四級認證的企業。在關鍵工藝方面，我們掌握了車規級SiP封裝技術，這是實現高集成度、小型化智能駕駛模塊的關鍵門檻之一。該技術允許我們將多顆芯片、傳感器和被動元件封裝於一體，顯著提升空間利用率與信號穩定性。我們是國內汽車電子領域首家部署SiP業務的企業，也是國內少數在該領域具備量產能力的公司之一，並已成功應用於域控制器等核心產品中。此外，我們已建立標準化的內部交付系統，縮短硬件設計的周期。在算法層面，我們已開發跨平台操作者遷移能力，以減少對特定芯片公司的依賴。我們亦實施了軟件及算法版本的每日自動編譯及部署機制。因此，我們的資產使用效率高於許多同行。

支持我們製造系統的是全流程、車規級的質量控制框架，該框架以IATF 16949為核心，並深度整合了功能安全及網絡安全的相關國際先進標準。自2025年起，我們已榮獲廣汽豐田及沃爾沃等全球領先整車廠頒發的多項知名質量獎項，顯著擴大了我們質量體系的全球影響力。

我們積極推動數字化轉型，推進智能工廠建設。採用最新一代工業機器人代替若干人工作業，

業 務

我們的生產效率得到了提升，顯著降低人力和時間成本。我們已實現核心產線自主研發，自研高精度攝像頭、顯示屏、雷達等關鍵零部件的專用製造裝備，關鍵工藝自主可控。

具備遠見與強執行力的管理團隊，引領我們在行業變革中持續創造價值。

我們的核心管理層團隊長期穩定，具備經過長期實踐的系統化培養體系，已形成有序、可持續的人才發展與接續機制。我們的高級管理團隊平均入職本集團超過15年，具備跨研發、製造、銷售、財務、管理的複合背景。

我們設立了員工持股及股權激勵計劃，將管理團隊和核心技術骨幹的利益與我們的長期發展深度綁定，有效激發了管理層和核心團隊的長期投入意願與創業精神，增強了組織活力與持續創新能力。

我們的管理團隊具備遠見卓識，對行業趨勢及客戶需求有深刻理解，從而在行業關鍵轉折點做出了重大的戰略決策。我們的管理層密切參與核心產品技術路線的確定以及平台化架構的設計。

我們的戰略

深入拓展全球佈局

面向中長期發展，我們將海外市場作為關鍵方向，基於提前於客戶佈局的原則深耕亞洲、歐洲等核心的下游市場。圍繞客戶項目週期，我們將堅持以「本地設點、本地交付、本地服務」的方式，確保跨區域項目的響應速度與量產確定性。

在客戶層面，我們將繼續拓展海外客戶佈局、擴大客戶覆蓋面，積極切入更多海外整車廠的核心供應鏈體系。依託在智能座艙、智能駕駛等領域積累的技術能力、產品成熟度及項目交付經驗，我們將提升在海外客戶中的認知度與信任度，推動從單點項目合作向平台化、規模化合作演進，為海外業務的持續放量奠定基礎。

在產能層面，我們將持續擴大我們在國內外的產能。同時，圍繞海外客戶需求增長及區域市場發展趨勢，我們也將前瞻性並在適當情況下建立海外新生產基地，構建更加靈活、高效的全球製造與供應體系，以支撐海外業務的長期擴張。

推動智能汽車解決方案持續升級迭代

在智能座艙領域，我們計劃全面推進AI化戰略。通過在端側部署輕量化多模態模型，實現語音、視覺與環境感知的深度融合，支持情緒識別、個性化內容推薦、動態車內氛圍調節等高階交互功能。同時，我們將進一步提升車路雲一體化技術體系。通過加強V2X通信能力、部署邊緣計算節點和

業 務

提升雲端數據閉環能力，我們旨在構建高效的端邊雲協同智能座艙系統，為智能座艙功能提供實時、可靠的數據服務和遠程升級能力。我們計劃將該技術方案規模化應用於主流及高端車型，持續提升用戶對智能座艙的體驗與感知。

在智能駕駛方面，我們將繼續推進艙駕一體的技術路徑以推動自動駕駛功能在更廣泛的車型落地。同時，我們將加快高階智駕軟硬件的研發，強化在感知融合、決策規劃與功能安全等環節的核心算法能力，並持續強化我們「開放式貨架」業務模式的優勢，確保技術競爭力。

深入推動車規級智能化技術能力外溢，規模化落地無人配送車與智能機器人等更廣泛的智能應用。

我們計劃將在智能汽車領域積累的車規級研發體系、製造工藝與質量控制能力，拓展並應用於無人配送車與智能機器人等新興智能市場，打造我們業務的第二增長曲線。

在無人配送車方面，我們將構建覆蓋硬件、算法、運營與服務的一體化解決方案，致力於為各行業提供安全、高效、可規模複製的無人配送車。

在智能機器人方面，我們將持續進行智能機器人基座的迭代，並推出更多零部件開拓更多的客戶以推進商業化落地。此外，我們將用機器人領域的能力反哺自身智能製造體系：開發工業機器人應用於物料搬運、精密裝配等產線環節，提升產線自動化與柔性水平。通過此方式，我們盡力形成「車規技術外溢 — 機器人場景驗證 — 製造體系智能化升級」的協同，同時加速推動計算終端從技術驗證走向規模化定點與產業化交付。這將強化第二增長曲線與主業的雙向賦能。

構建以創新驅動戰略為核心的技術平台化增長引擎。

我們將繼續以「創新驅動」為核心戰略，通過在硬件、基礎軟件和應用軟件等關鍵領域的協同部署，構建具有系統級競爭力的全棧技術體系。在此基礎上，我們將不斷推出具有技術領先性、成本競爭力和可擴展交付能力的產品和解決方案，滿足下游客戶在智能座艙、智能駕駛及相關智能場景不斷演進的需求，從而為業務可持續增長奠定技術和產品基礎。

為加快創新落地，提升客戶忠誠度，我們將持續加強與重點客戶及產業鏈上下游合作夥伴的協同協作。通過聯合研發、共建平台和技術標準協同，逐步從單一項目合作向更深更廣的平台化、規模化合作模式演進。同時，我們將積極拓展與整車廠和新興科技公司的合作，提升我們在核心供應鏈體系中的參與度和穩定性。

為響應AI驅動的行業趨勢，我們將推進AI能力在產品和運營管理上的系統化應用。在產品端，我們將以AI為核心驅動力，全面賦能我們的智能座艙和智能駕駛解決方案，提供極致的用戶體驗。

業 務

在運營管理方面，我們將實現「研發、生產、供應、銷售、服務」全鏈條的深度融合，提升研發、生產和決策的效率和運營質量，從而帶動產品創新和運營效率的雙重突破。

業務發展歷程

我們的業務發展與中國汽車工業的演變密不可分，並在行業關鍵的轉型階段中不斷適應與壯大。自我們於1986年成立以來，我們已從傳統的汽車電子供應商轉型為領先的移動智能化科技平台公司，形成以智能座艙和智能駕駛為核心的兩大業務線。

在發展初期，我們主要從事傳統座艙電子產品的設計、開發、製造及銷售，包括音頻系統、導航主機、基礎顯示模組及傳統信息娛樂系統。在此發展過程中，作為中國汽車電子行業的早期參與者及領跑者，我們逐步贏得了全球頭部整車廠的信任和強大的品牌知名度。

隨著智能汽車快速發展，我們把握汽車智能化與電動化加速的趨勢，將產品從單一的傳統座艙零部件升級為集成的智能座艙及智能駕駛解決方案。在智能座艙方面，我們推出智能交互系統及顯示系統和開發智能座艙域控制器，從分佈式ECU模式轉向域集中式架構。通過與全球領先芯片公司的合作，我們實現先後多代高性能座艙域控制器的量產。憑藉這些研發及供應鏈能力，我們拓展至智能駕駛領域，提供以智能駕駛域控制器以及攝像頭、雷達等傳感器為核心的全面解決方案。隨著汽車行業邁向跨域整合與進一步集中式計算，我們亦推出「One-Chip」及「One-Box」方案，在統一的軟硬件框架內集成座艙與駕駛域的中央計算平台，減少硬件冗餘、線束複雜度與成本，同時提升系統級計算效率，並支持更智能的出行體驗。

此外，我們分別於2025年9月及2025年11月推出無人配送車品牌「川行致遠」及為智能機器人設計的基座AI Cube，標誌著我們進軍其他智能應用領域。我們從智能汽車解決方案行業向更廣泛的智能應用領域的轉型，是我們所積累實力的自然延展。從技術端而言，我們已在感知、計算及控制方面累積形成全面的車規級技術棧，其架構與相關智能應用所需架構基本一致。從供應端而言，智能汽車解決方案與相關智能應用的供應鏈高度重合，其中高性能芯片與傳感器等關鍵組件，以及其涉及的算法基本上可共享，從而令我們可在該等相鄰領域沿用現有研發實力、可擴展性及質量。這種核心能力的戰略性複用可令我們在更廣闊的智能應用中捕捉新的增長機遇。

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

我們的產品

我們的產品主要包括智能座艙及智能駕駛。我們具備全棧技術能力，包括頂層應用與算法、中間件及服務層，以及底層基礎驅動與接口。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	(以人民幣千元計，百分比除外)					
智能座艙產品	15,802,084	72.1%	18,229,913	66.0%	20,585,275	63.2%
智能駕駛產品	4,485,228	20.5%	7,313,790	26.5%	9,700,095	29.8%
其他業務 ⁽¹⁾	<u>1,620,691</u>	<u>7.4%</u>	<u>2,074,361</u>	<u>7.5%</u>	<u>2,271,808</u>	<u>7.0%</u>
總計	<u>21,908,003</u>	<u>100.0%</u>	<u>27,618,064</u>	<u>100.0%</u>	<u>32,557,178</u>	<u>100.0%</u>

附註：

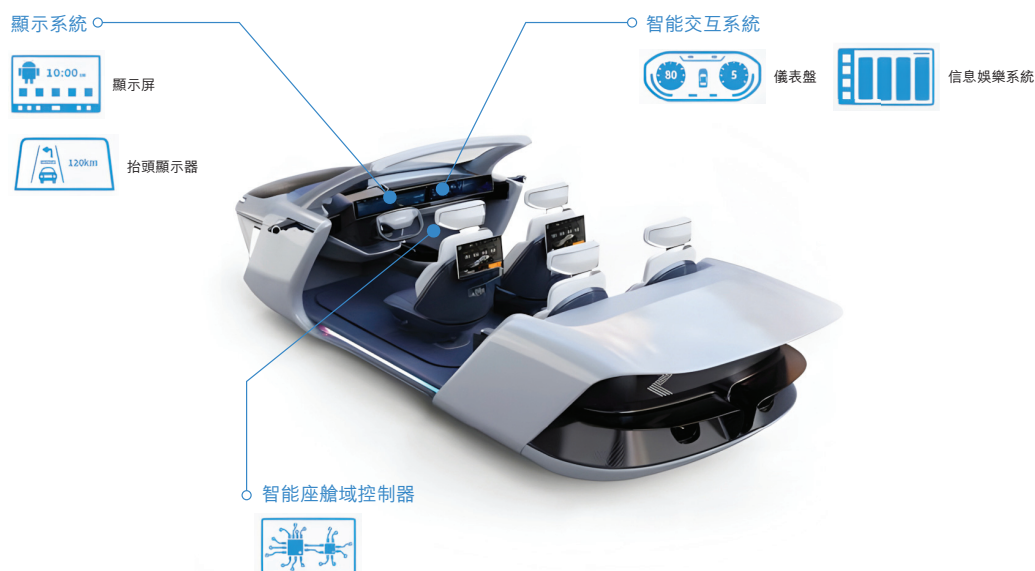
- (1) 主要包括來自定制研發服務及網聯服務的收入。截至2025年底，我們的無人配送車及AI Cube尚未產生任何收入。

智能座艙產品

為滿足用戶在不同車載場景下的個性化需求並提供安全、舒適及便捷的出行體驗，我們的智能座艙解決方案著重於重塑智慧出行的車內人機關係。我們基於數十年行業經驗所積累的對用戶期望演變進程的理解，圍繞三大核心零部件打造了結構化的智能座艙解決方案組合：(i)智能座艙域控制器，為座艙提供集中計算基礎；(ii)顯示系統，作為主要視覺界面，提供多屏及HUD顯示；及(iii)智

業 務

能交互系統，通過儀表系統及信息娛樂系統，實現語音、觸控等多模態交互功能。總而言之，該等全面的軟硬件一體化解決方案，可助力整車廠打造基於場景的全面座艙體驗，從而針對不同車輛细分市场與使用場景進行配置與定製化。



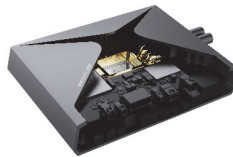
智能座艙域控制器

智能座艙域控制器為智能座艙解決方案的核心組件，且為順應行業從傳統分佈式ECU架構向域集中式E/E架構轉型而設計。在過去，汽車E/E架構依賴大量獨立ECU，每個ECU負責單一功能，如動力總成、車身控制或信息娛樂。這種分佈式佈局增加線束複雜度及重量，導致硬件資源重複且令跨系統協作更加困難。隨著智能汽車對算力、通信帶寬及軟件複雜度提出要求，汽車也逐漸傾向於能將多個功能整合至數量較少的高性能域控制器的架構。在此背景下，我們開發並打造智能座艙域控制器，可提供集中計算、通用軟硬件平台，從而助力整車廠簡化線束，降低硬件冗餘，並為車輛整個生命週期的軟件升級與新增智能功能創建可擴展基礎。

我們的智能座艙域控制器融合了我們專為智能座艙應用開發的中央計算軟件及高性能芯片，充當智能座艙的「大腦」，通過車載網絡集中管理及協調顯示、交互系統等關鍵座艙子系統，而非依賴用於不同子系統的多個ECU。其可提供高性能計算、圖形與互聯資源，支持大屏與多屏顯示、流暢直觀的HMI及智能交互功能集成(包括語音、視覺、手勢等多模態輸入)，使智能座艙功能可在統一的軟硬件平台上順暢運行，實現平台在車輛细分市場的擴展。根據弗若斯特沙利文，按2025年的收入計，我們在全球及中國智能座艙域控制器市場排名第一。

業 務

為滿足整車廠在不同車輛細分市場及配置級別上的不同需求，我們推出分級化的智能座艙域控制器組合，為其提供一系列適合其需求和應用場景的靈活選擇。



智能座艙域控制器

入門級智能座艙域控制器

我們的入門級智能座艙域控制器主要針對大眾市場智能汽車。該等域控制器配備具有8 TOPS算力的NPU，最多可驅動五個車載顯示屏及八個攝像頭，實現基於語音和視覺的多模態座艙交互。該等域控制器專為需要穩定性能、基本信息娛樂功能和智能交互的經濟型車型而設計，為整車廠提供平衡的解決方案，在維持較低系統總成本的同時，支持主流智能座艙功能。

高性能智能座艙域控制器

我們的高性能智能座艙域控制器主要面向中端智能汽車。該等域控制器配備海外領先品牌的芯片，集成的NPU可提供約10至46 TOPS的算力。該控制器能夠驅動多達10個車載顯示屏和10個攝像頭，從而實現基於語音、視覺、觸控和手勢的多模態座艙交互。憑藉增強的AI計算能力，該控制器可以支持端側設備內的離線大語言模型，進一步提升座艙體驗的智能化、響應速度和個性化水平。該等域控制器專為需要更先進座艙功能(如多屏及跨屏交互、多媒體能力、增強語音及視覺交互、更高程度的個性化及連接性，以及端側AI功能)同時保持競爭性整體系統成本的主流中高端車型而設計。

旗艦級智能座艙域控制器

我們的旗艦級智能座艙域控制器主要針對高端智能汽車。其配備海外領先品牌的芯片並集成NPU，可提供約160至320 TOPS的算力，能夠驅動多達16個顯示屏和20個攝像頭，從而支持高度複雜的座艙佈局和多分區交互需求。該等控制器支持通過語音、視覺、觸控及手勢進行的全面多模態交互，並配備集成式的邊緣—雲端大語言模型。核心的生成式AI及感知模型設計旨在於邊緣側獨立運行，並可在需要時與雲端協同進行推理，從而實現高效、可靠及低延遲的智能交互體驗。該等域控制器專為需要高度差異化、AI原生智能座艙體驗及先進個性化服務的高端及旗艦車型而設計。

顯示系統

我們的顯示系統主要包括顯示屏及抬頭顯示。

業 務

就顯示屏而言，我們提供全面的車載顯示解決方案組合，主要包括儀表屏及中控信息屏。這些產品一起形成了座艙的主要視覺界面，支持車輛狀態呈現以及信息娛樂、導航、多媒體等功能的可視化。為滿足整車廠在車輛細分市場及配置級別上的高度個性化需求，我們同時提供各類尺寸、規格的LCD及OLED顯示屏。通常，我們的LCD顯示屏為主流車型提供更具成本效益的選擇，而OLED屏幕則作為高端選擇，為追求更高清晰度、更佳對比度及更優能效表現（儘管價格較高）的客戶提供服務。這種組合使整車廠能夠靈活選擇及配置適合入門級、中端及高端車型的顯示方案。根據弗若斯特沙利文，按2025年的收入計，我們在中國座艙顯示市場排名第一。



顯示屏

就抬頭顯示產品而言，我們主要提供W-HUD及AR-HUD。我們的W-HUD是較為傳統的抬頭顯示，可將車速、導航等關鍵駕駛信息投射至駕駛員前方視野中，使駕駛員視線無需離開道路，從而有助提升駕駛舒適感及安全性。相比之下，我們的AR-HUD依託自研的AR引擎，從空間上將導航和駕駛輔助信息與前方真實道路場景實時校準並融合，提供視野更廣的AR視覺和乘客提醒、實時AR導航等更多駕駛信息。



HUD

智能交互系統

我們的智能交互系統主要包括儀表盤及信息娛樂系統。該等系統共同為用戶帶來豐富、多模態的車內體驗。

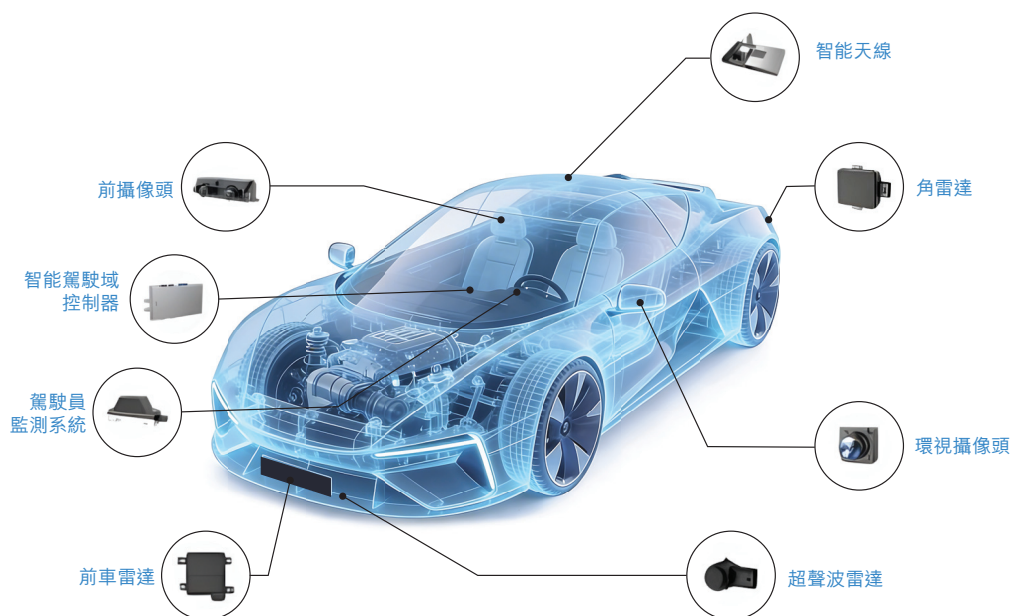
儀表盤提供核心車輛信息及提醒的視覺化呈現，充當駕駛員的主要HMI界面之一。其實時顯示車輛狀況、預警及其他運行數據並基本不再使用傳統機械儀表盤，改用全LCD/OLED儀表盤。

信息娛樂系統乃圍繞車規級芯片和車輛網絡搭建並充當車內綜合信息娛樂平台，支持導航、車輛控制、多媒體、通信及其他應用服務，同時通過觸控、語音及手勢提供主要的人機交互界面。

業 務

智能駕駛產品

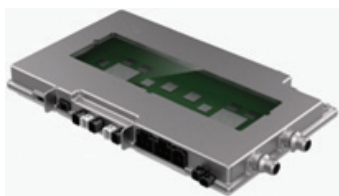
我們的智能駕駛產品主要包括智能駕駛域控制器及傳感器，共同構成全棧式、軟硬件一體的智能駕駛產品。



智能駕駛域控制器

智能駕駛域控制器是一個集中式、高性能計算單元，整合並處理多個傳感器(如攝像頭、雷達)的數據，實現智能駕駛功能。其在集中計算平台而非眾多分佈式ECU中執行感知、決策及控制算法。基於此架構，我們搭建了一個融合智能駕駛算法、軟件及域控制器的綜合智能駕駛解決方案。通過此次迭代開發，我們當前的主要產品能支持從L2+輔助駕駛至L4自動駕駛。根據弗若斯特沙利文，按2025年的收入計，我們在所有智能駕駛域控制器第三方供應商中，全球排名第一，國內排名第一。

為滿足整車廠在不同車輛細分市場及配置級別上的多樣化需求，我們亦與多個芯片供應商合作，開發分級式智能駕駛域控制器，包括應用智能駕駛的經濟型輕量級及具有高性能的旗艦級。



智能駕駛域控制器

業 務

輕量級智能駕駛域控制器

我們的輕量級智能駕駛域控制器專為大眾市場及中端智能汽車設計。其基於領先的國內及海外品牌提供靈活的芯片選擇，讓整車廠能夠選擇更符合其成本和性能要求的解決方案。根據所選芯片方案，這些控制器可提供約8至128 TOPS的AI算力，旨在支持L2+輔助駕駛。其適用於高速NOA、城市NOA和記憶泊車等應用場景，為整車廠在主流車輛平台上部署實用且高價值的智能駕駛功能提供具成本效益的解決方案。

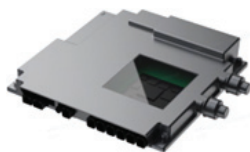
旗艦級智能駕駛域控制器

我們的旗艦級智能駕駛域控制器專為中端及高端智能汽車設計。其採用國內及海外領先品牌的高性能芯片方案，讓整車廠能夠根據其目標定位和成本考慮配置不同的性能水平。根據所選芯片配置，這些控制器可提供約200至2,000 TOPS的AI算力，旨在支持L2+輔助駕駛至L4級自動駕駛。其適用於全場景高速NOA、城市NOA及全自動泊車，為整車廠在其旗艦級與高端車輛平台上部署先進且可持續升級的智能駕駛功能提供高性能平台。

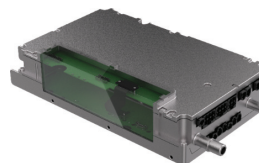
此外，為順應行業內進一步集中計算趨勢，我們已開發解決方案，將智能座艙和智能駕駛功能整合至統一的架構內。我們當前提供兩種落地解決方案：「One-Chip」解決方案及「One-Box」解決方案。

在「One-Chip」方案下，智能座艙與智能駕駛功能均於單一芯片上運行。與傳統的單獨解決方案相比，此方法不僅能減少ECU數量、材料成本並簡化線路佈局，同時還能提升運算效率。我們目前的「One-Chip」解決方案能夠支持全場景輔助駕駛及主流大模型部署，推動AI智能場景的落地應用。我們已與知名整車廠合作部署「One-Chip」方案，並已實現規模化交付。憑藉高可靠性的運算能力，「One-Chip」方案有望成為下一代汽車中央計算平台不可或缺的核心路徑。

相比之下，「One-Box」解決方案採用多芯片中央計算架構，將獨立的高性能芯片置於一個單一的中央計算箱體內。此種高性能配置旨在提供充足的算力與帶寬餘量，以支持ADAS及AI增強型智能座艙體驗。



「One-Chip」方案



「One-Box」方案

業 務

傳感器

我們提供廣泛的車規級傳感器套件，旨在與我們的智能駕駛及座艙域控制器實現無縫對接，在車輛上構建一體化、多傳感器運行平台。我們的傳感器產品組合主要包括攝像頭和雷達，並輔以智能天線等其他互聯及感知類產品，可實現360°感知、高可靠性通信，並與域及中央計算解決方案緊密耦合。

- **攝像頭**。攝像頭的主要功能是探測車輛周圍環境並支持智能駕駛功能的實施，包括自適應巡航控制、車道偏離預警以及行人／車輛碰撞預警。我們的攝像頭產品組合主要包括前視攝像頭、環視攝像頭及艙內攝像頭，一起為智能駕駛功能提供感知輸入並支持智能駕駛平台上的車載監測及駕駛員監測應用。
- **雷達**。我們的雷達包括毫米波雷達及超聲波雷達。毫米波雷達利用高頻電磁波工作，可測量中遠距離物體的距離、相對速度及角度，且在惡劣天氣下表現良好，適用於自適應巡航控制及碰撞預警等功能。超聲波雷達在短距離內使用高頻聲波，可在低速時非常精確地測量附近障礙物，主要用於泊車輔助及車輛周圍的近距離操控。探測到障礙物後，雷達將探測信息發送後端的智能駕駛算法模塊，該模塊與智能駕駛域控制器共同生成相應的車輛控制指令。

其他業務

作為智能汽車解決方案全面組合的一部分，我們提供一系列其他產品和服務。我們向特定汽車客戶提供定制研發服務。請參閱「— 研發 — 我們的研發 — 研發流程」。此外，我們的產品組合還輔以一系列聯網服務，其中包括我們的專有操作系統、其他基於軟件的服務以及智能進入解決方案。2019年我們正式發佈藍鯨OS 1.0構建「雲 — 管 — 端」全棧解決方案，並於2025年發佈最新藍鯨OS 8.0。

憑藉我們的技術及供應鏈優勢，我們已將業務拓展至其他智能應用領域，並推出無人配送車以及專為智能機器人設計的基座。截至2025年12月31日，我們尚未自該等產品中產生任何收入。

無人配送車

利用我們的端到端自動駕駛能力、高可靠性域控制器和廣泛的實路測試數據，我們推出無人配送車品牌「川行致遠」。我們的無人配送車是用於城區配送的自動駕駛物流車，目前處於商業化早期階段。此類配送車正被部署在園區、辦公樓和商業區，以解決末端物流配送痛點，側重於降本增效。

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

截至2025年底，我們已成功獲得多家領先物流公司的無人配送車訂單。我們的無人配送車已在中國多個城市開始測試與營運。



智能機器人基座 — AI Cube

我們為智能機器人設計的AI Cube於2025年推出，作為機器人大腦的硬件基礎。與我們的域控制器類似，AI Cube可整合智能機器人的傳感器套件、中間件及核心計算功能。我們運用自身在智能汽車領域成熟的技術能力確保安全性與可靠性。與傳統解決方案相比，它能夠提高機器人關鍵部件的耐用性和可靠性，同時降低成本並縮短客戶開發週期。截至2025年底，我們已與多家領先的機器人公司簽署戰略合作安排，並正與多家國內物流及服務機器人製造商進行驗證。



智能機器人基座 — AI Cube

業 務

靈活的協作模式

基於全面的產品和解決方案組合，我們與客戶建立平台化、分層式協作架構，涵蓋頂層的應用與算法層、中間件與服務層、到底層基礎驅動與接口層，乃至進一步的硬件設計與製造。這種分層方式使我們能夠提供靈活的協作模式，從所有層面的全棧解決方案到針對特定層面的定點合作，以適應具有不同技術要求和內部研發能力的客戶。



例如，我們可提供端到端解決方案，涵蓋從基礎驅動與接口、中間件、算法及應用設計到最終產品量產的全棧過程。在此模式下，我們承擔系統架構設計、軟硬件集成、測試與驗證以及車規級製造，使此類客戶在降低自身研發負擔和開發風險的同時，加速智能產品的上市。

研發

研發對維持我們的市場領先地位及支持業務的可持續發展至關重要，以確保我們能夠持續響應不斷變化的下游需求和應用場景。我們主要在中國、新加坡、日本及德國設立研發中心，覆蓋亞洲、歐洲及其他主要汽車市場。我們戰略性地將我們的研發中心和團隊設在靠近主要客戶和研發人才的地方，這有利於定點前研發工作和持續的技術支持。該鄰近性使我們能夠參與早期解決方案設計，快速響應不斷變化的技術要求，並提供及時的現場支持，這對於與整車廠保持深厚、長期的合作關係至關重要。

我們採用的研發框架可將主要業務線連入統一的開發流程，其由市場客戶驅動型開發、質量優先、跨部門協作及持續改進的核心原則所主導。在實踐中，我們的研發流程緊密圍繞整車廠的項目生命週期展開，涵蓋從項目獲取前的開發到驗證階段。

業 務

關鍵特徵

我們已制定以市場為導向的研發流程，其具有以下關鍵特徵：

- **平台化及模塊化研發策略。**我們採用平台化和模塊化策略，提高整個項目生命週期的研發效率。在平台化方法下，我們使用統一的技術框架、核心功能以及共享的工具和資源庫，使底層平台能夠被廣泛複用並適應整車廠的不同車型。我們的模塊化策略將複雜的硬件和軟件分解為具有明確定義接口的獨立、功能特定模組，這些模組可以進行單獨的設計、開發、測試和維護。硬件方面，這使得通過標準化設計和開發在通用平台上靈活組合組件成為可能。軟件方面，它允許多個功能模組在統一的開發環境中使用標準工具、框架和API運行。這些方法共同減少了冗餘的開發工作，支持新功能的快速部署和迭代，從而降低開發成本，並提高我們對客戶要求的響應能力。
- **具備深度軟硬件集成的系統化、全面設計能力。**我們擁有涵蓋智能座艙和智能駕駛的全棧研發能力，覆蓋硬件、軟件、中間件、應用程序，而非孤立的組件。這種集成的全棧能力使我們能夠從整車E/E架構的角度規劃和執行研發。

研發流程

我們的研發流程包含新產品開發的四個關鍵階段：(i)定點前研發、(ii)原型開發、(iii)驗證以及(iv)確認。

- **定點前研發。**定點前研發通常始於我們收到汽車客戶的報價請求，此時尚未正式授予訂單。在此階段，我們的銷售團隊與研發及產品團隊緊密合作，詳細討論客戶的需求和要求，將其轉化為明確的技術規範並約定關鍵邊界條件。在此基礎上，我們開發初步的解決方案概念並提交詳細提案，提案通常涵蓋技術規範、研發及驗證進度表、生產計劃和售後支持安排。如果我們的提案通過客戶的技術和商業評估流程被選中，我們可能會被任命為相關產品的定點供應商。
- **原型開發。**一旦與整車廠達成設計概念和技術規範的共識，我們即進入詳細設計、原型開發和初始測試階段，以評估擬議解決方案的可行性和功能。在整個階段中，我們與整車廠保持密切溝通，收集反饋，並在發現缺陷時持續優化設計。在某些情況下，由於項目的不確定性，整車廠僅聘請我們進行定點前研發和原型階段的開發，即使我們的設計被選中，也無法保證會獲得生產訂單。
- **驗證。**在此階段，我們進行全面的功能、性能及可靠性測試，以確保產品符合設計要求。該階段通常涉及實驗室測試以及模擬使用條件下的評估。一旦原型通過這些測試，我們會正式記錄研發過程和結果(包括關鍵發現和產出)，並將這些知識轉移至相關團隊，以支持未來的客戶設計和新項目的獲取。

業 務

- **確認。**我們與整車廠共同進行整車級集成、標定和路測，以在產品進入量產前驗證其在真實駕駛條件下的功能、安全性和可靠性。此過程有助於確保我們的解決方案在實際使用中符合技術規範、適用的監管要求以及目標性能標準。

前瞻性研發活動

除了為客戶開展的特定項目研發外，我們還針對符合行業發展的產品和技術開展前瞻性研發活動，以保持我們的技術優勢和競爭地位。這些活動包括對下一代架構和算法的基礎研究、新產品平台的先期開發、技術可行性研究以及新興領域的原型研發等。此類前瞻性研發通常不與特定客戶項目或短期收入掛鉤，而是旨在建立中長期能力，縮短未來的開發週期，使我們能夠更迅速地響應下游客戶對新功能和技術路線的需求。

過往研發成果

我們研發工作收穫的重大成果助力我們建立品牌知名度和競爭地位。我們部分研發成果受專利保護，而其他成果屬於我們的專屬商業機密。截至2025年12月31日，我們於中國共註冊1,433項有效專利，包括650項發明專利。

未來研發路線

在可預見的未來，我們預計將研發力量集中於智能汽車解決方案，重點開發同樣可應用於無人配送車和智能機器人等更廣泛的智能應用領域的技術。我們擬繼續按照平台化和模塊化策略組織研發，使為智能座艙和智能駕駛應用開發的軟件架構、算法和工程工具可以複用並適配其他智能應用。

對於智能汽車解決方案，我們計劃將研發工作重點放在(i)人機工程學和用戶體驗，包括引入人體工學，以更好地反映用戶的生理特徵和使用習慣，並對座椅、顯示屏和交互佈局進行優化；(ii)功能安全、網絡安全及算法優化；以及(iii)聲學技術及相關算法。就其他智能應用而言，我們擬將無人配送車在城市配送方面的應用場景從快遞物流擴展至工業配送及農產品配送，並計劃進一步升級我們的智能機器人基座，以支持更複雜的感知、決策和控制要求。

研發團隊及開支

截至2025年12月31日，我們有5,063名經驗豐富的研發僱員。於2023年、2024年及2025年，我們的研發開支分別為人民幣1,982.3百萬元、人民幣2,255.8百萬元及人民幣2,642.1百萬元，分別佔各自期間總收入的9.0%、8.2%及8.1%。

銷售及營銷

我們相信，持續按時交付滿足並超越客戶期望的高質量產品是我們最有效的銷售及營銷方法。因此，我們的銷售及營銷活動專注於維持及擴大我們與客戶的戰略關係範圍，因為我們旨在成為並保持與客戶的長期戰略合作夥伴地位。

業 務

除維持及加強與現有客戶的關係外，我們的銷售團隊亦積極探索與潛在客戶的新夥伴關係，尤其是在擴大我們的產品及服務範圍時。

季節性

我們產品的需求及銷售情況，與終端產品的銷售情況遵循相同的季節性特征。因此，由於客戶為應對新車型發佈及節日旺季期間推廣活動增加而進行備貨，我們通常於第三及第四季度錄得較高的銷售額。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們的銷售可能受季節性影響」。

產品定價

我們致力於提供具競爭力的價格，並通過提高生產及運營效率以及利用我們的供應鏈資源，持續優化成本結構。我們通常參考市場價格及競爭對手的報價，並基於對原材料、製造及研發複雜性等成本的估算釐定產品價格。

我們通常與主要客戶訂立框架協議，其中包括定價機制。視乎客戶及項目情況，並考慮到單位增量成本變動以及原材料價格波動等因素，我們可能不時與客戶協商調整價格。根據弗若斯特沙利文的資料，該等價格調整機制符合市場慣例。

客戶協議的主要條款

於往績記錄期間，我們直接向客戶出售產品或提供服務。我們通常與主要客戶簽訂框架協議，同時在各自採購訂單內約定實際價格和數量。該等協議的條款因具體產品或項目以及我們與各個客戶協商的結果而有所不同，但該等協議通常載有以下條款：

- 期限 : 視協議而定，協議可能不設固定期限，或設有固定期限及自動續期機制。
- 定價 : 產品價格通常會在訂單中載明。框架協議通常包含定價機制。考慮到單位增量成本變動以及原材料價格波動等因素，我們可能不時與客戶協商調整價格。
- 產品交付 : 我們一般須於工廠或我們客戶指定的地點、承運商或收貨方處交付產品，並可能承擔相關的交付開支。
- 付款及信貸期 : 我們可能根據客戶信用管理政策，視其經營狀況、財務狀況和預期交易量，為客戶提供通常為120天以內的信貸期。

業 務

- 產品退換** : 通常情況下，如在交付後安裝完成前發現任何因我們的工藝或技術產生的缺陷，客戶有權退換產品。根據弗若斯特沙利文的資料，此類產品退換政策符合市場慣例。
- 知識產權** : 視具體合同條款而定，對於我們在未使用客戶資金、技術、人員或技術參數的情況下獨立開發的技術，我們可能保留知識產權。相反，在某些情況下，客戶可能擁有專門為相關合同目的開發的技術的知識產權。
- 備件** : 通常情況下，我們須在相關協議規定的期限內維持備件供應。
- 終止** : 視協議條款而定，我們可能於雙方同意或在另一方違約時終止協議。

我們的客戶

我們的客戶主要為整車廠。

五大客戶

於2023年、2024年及2025年，我們對五大客戶的銷售額分別為人民幣11,906.4百萬元、人民幣16,370.0百萬元及人民幣18,076.6百萬元，分別佔各自期間銷售總額的54.3%、59.3%及55.5%。於2023年、2024年及2025年，我們對最大客戶的銷售額分別為人民幣4,996.5百萬元、人民幣6,604.3百萬元及人民幣4,727.8百萬元，分別佔各自期間銷售總額的22.8%、23.9%及14.5%。請參閱「風險因素 — 我們產生的絕大部分收益來自數目有限的主要客戶」。截至最後實際可行日期，據董事所深知，我們的董事、其緊密聯繫人或我們任何現有股東(據董事所知，擁有我們超過5%的股份)於往績記錄期間的任何期間內均無於我們五大客戶中擁有任何須根據上市規則披露的權益。

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

下表載列於所示期間我們五大客戶的若干相關資料。

截至2023年12月31日止年度

客戶	交易額 (人民幣千元)	佔銷售額 百分比	自我們採購的主要產品	自以下年份 開始業務 關係
客戶A ⁽¹⁾	4,996,468	22.8%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2017年
客戶B ⁽²⁾	1,880,105	8.6%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2020年
客戶C ⁽³⁾	1,711,089	7.8%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2009年
客戶D ⁽⁴⁾	1,689,918	7.7%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2012年
客戶E ⁽⁵⁾	1,628,777	7.4%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2009年
總計	<u>11,906,357</u>	<u>54.3%</u>		

截至2024年12月31日止年度

客戶	交易額 (人民幣千元)	佔銷售額 百分比	自我們採購的主要產品	自以下年份 開始業務 關係
客戶A	6,604,289	23.9%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2017年
客戶E	3,063,450	11.1%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2009年
客戶C	2,612,060	9.5%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2009年
客戶F ⁽⁶⁾	2,149,758	7.8%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2022年
客戶B	1,940,398	7.0%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2020年
總計	<u>16,369,955</u>	<u>59.3%</u>		

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

截至2025年12月31日止年度

客戶	交易額 (人民幣千元)	佔銷售額 百分比	自我們採購的主要產品	自以下年份 開始業務 關係
客戶E	4,727,846	14.5%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2009年
客戶A	4,335,072	13.3%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2017年
客戶F	3,655,189	11.2%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2022年
客戶C	3,362,818	10.3%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2009年
客戶B	1,995,627	6.1%	智能座艙產品、智能駕駛產品及其他	2020年
總計	<u>18,076,552</u>	<u>55.5%</u>		

附註：

- (1) 客戶A為一家電動車製造商，主要從事電動車的設計、開發、製造及銷售，總部位於中國。其股份於納斯達克及香港聯交所上市。
- (2) 客戶B為一家汽車電子公司的附屬公司，主要從事整車汽車電子系統及相關零部件的研發和製造，總部位於中國。其為我們與一家中國領先整車廠共同成立的合資企業。截至最後實際可行日期，我們持有客戶B的45.0%股權。
- (3) 客戶C為一家控股公司，擁有多元化的汽車附屬公司，主要透過多個國內外品牌從事乘用車及商用車的開發、製造及銷售，總部位於中國。
- (4) 客戶D為一家大型汽車集團，其核心業務包括乘用車及商用車的研發、製造及銷售，總部位於中國。其股份於上海證券交易所及香港聯交所上市。
- (5) 客戶E為一家控股公司，其附屬公司主要從事乘用車、商用車、微型車、特種車、定制車及動力總成系統的研發、製造及銷售，總部位於中國。
- (6) 客戶F為一家消費電子及智能製造公司的附屬公司(其股份在香港聯交所上市)，主要從事智能手機、智能硬件、智能家居產品及電動車的設計、開發及銷售，總部位於中國。

生產

我們所有的產品均在內部生產設施中自行生產，以確保能夠持續按時交付高質量的產品，滿足客戶需求。我們已建立成熟且高效的生產線適配機制，能夠使我們快速調整生產線以滿足客戶的生產要求。

業 務

我們將智能製造融入生產的各環節，顯著提高生產效率和產品良率。我們已建立一系列智能生產線和先進設備，並輔以集成信息系統以實現自動化製造。我們是中國智能汽車解決方案行業中首家獲得CMMM四級智能製造能力成熟度認證的企業。從需求預測、訂單下達到物料規劃、庫存管理、生產調度和出貨，我們已實現端到端數字化管理，廣泛運用MES、WMS、ERP、APS等系統，達成從訂單到出貨的高良率和敏捷、准時交付。

憑藉先進的仿真技術，我們能夠在數字化環境中模擬產品整個生命週期(從設計、工程到生產和應用)的物理和功能特徵。這使我們能夠虛擬評估和完善產品設計，減少對成本高昂且耗時的物理原型製作的依賴，並能更早發現和減輕潛在的設計問題。此外，通過應用數字孿生技術，我們已創建智能工廠的數字副本，接收來自安裝在生產設備和關鍵流程上的傳感器的實時數據輸入。這些數字孿生支持對工廠運行狀況的實時監控、分析和預測，使我們能夠優化生產調度、及早發現異常並提高設備利用率。這些技術共同提升我們的生產效率，改善產品質量，並支持更穩定、可預測的製造運營。

生產流程

域控制器

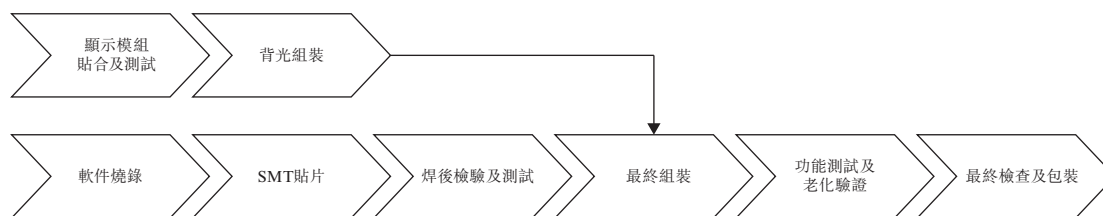
下圖說明我們域控制器的生產流程：



- **軟件燒錄。**核心軟件(包括操作系統、固件及驅動程序)被編程至芯片中，從而使硬件能夠執行其功能。
- **SMT貼片。**通過表面貼裝技術(「SMT」)線，我們將芯片等各種電子零部件貼裝到PCB上，形成PCBA。此過程確保精準的零部件放置和牢固的焊接，為我們的產品和解決方案奠定可靠的基礎。
- **焊後檢驗及測試。**PCBA經過嚴格的自動化檢驗，主要使用AOI探測零部件錯位或焊點不良等外觀缺陷，對具有隱藏連接點的關鍵零部件進行X射線檢測，並採用ICT檢查內部電路的連通性，以確保焊接質量及內部焊點的完整性。
- **PCBA半組裝。**我們在測試後於關鍵芯片周邊塗覆底部填充膠並進行固化。此道工序能強化芯片與PCB之間的連接，提升長期使用的性能及可靠性。
- **最終組裝。**通過檢驗後，PCBA會透過塗層、點膠及螺絲接合等工序集成至其定製的金屬或塑料外殼中。
- **最終檢查及包裝。**通過所有測試後，域控制器接受最終的外觀檢查和清潔。確認無缺陷後，產品方可入箱包裝。

業 務

顯示屏



- **顯示模組貼合及測試。**LCD/OLED與蓋板玻璃採用光學透明膠進行全合。隨後進行光學測試，以確保顯示模組功能正常，且無異物或污染等缺陷。
- **背光組裝及測試。**背光單元通過雙面膠帶或密封膠與顯示模組粘合，為顯示屏提供光源。組裝完成後將進行測試。
- **軟件燒錄。**核心軟件(包括操作系統、固件及驅動程序)被編程至芯片中，從而使硬件能夠執行其功能。
- **SMT貼片。**憑藉SMT線，我們將芯片等各種電子元件貼裝至PCB上，形成PCBA。此過程確保精準的零部件放置和牢固的焊接，為我們的產品和解決方案奠定可靠的基礎。
- **焊後檢驗及測試。**焊接後，PCBA經過嚴格的自動化檢驗，主要使用AOI探測零部件錯位或焊點不良等外觀缺陷，對具有隱藏連接點的關鍵零部件進行X射線檢測，以確保內部焊點的完整性。
- **最終組裝。**通過檢驗後，PCBA及顯示模組通過塗覆、點膠及螺絲緊固等工藝集成至其定製的金屬或塑料外殼中。
- **最終檢查及包裝。**所有功能及性能測試完成後，顯示屏需進行最終外觀檢查與清潔。確認無缺陷後，產品方可入箱包裝。

傳感器



- **軟件燒錄。**核心軟件(包括操作系統、固件及驅動程序)被編程至芯片中，從而使硬件能夠執行其功能。
- **SMT貼片。**憑藉SMT線，我們將芯片等各種電子元件貼裝至PCB上，形成PCBA。此過程確保精準的零部件放置和牢固的焊接，為我們的產品和解決方案奠定可靠的基礎。
- **焊後檢驗及測試。**焊接後，PCBA經過嚴格的自動化檢驗，主要使用AOI探測零部件錯位或焊點不良等外觀缺陷，並採用ICT檢查內部電路的連通性，以確保內部焊點的完整性。

業 務

- **最終組裝。**通過檢驗後，PCBA會透過點膠及螺絲接合等工序集成至其定製的金屬或塑料外殼中。
- **最終檢查及包裝。**通過所有測試後，傳感器會接受最終的外觀檢測及清潔。確認無缺陷後，產品方可入箱包裝。

設備及機械

我們生產流程中使用的主要設備及機械包括：(i)表面貼裝機，用於高速、精準地將電子元件貼裝到座艙及駕駛域控制器以及其他汽車電子模組的PCB上；(ii)檢測設備，包括自動光學檢測、在線測試及其他測試系統，用於探測車級電子元件的缺陷和故障問題，以確保產品質量和可靠性；(iii)自動化生產線，將多個工藝步驟集成至連續流程中，用於實現智能座艙、智能駕駛及相關產品的穩定、高效量產；(iv)壓合設備，用於在受控壓力和真空條件下壓合及黏合車載屏幕的顯示器、觸控屏和蓋板玻璃，確保汽車顯示模組的光學性能和耐用性；及(v)固化爐，對電子元件和顯示模組中使用的黏合劑、封裝劑和塗層應用受控的溫度和固化曲線，從而增強機械強度、耐環境性及長期可靠性。

我們定期檢查和維護生產流程中使用的主要設備及機械，並更換磨損的易耗零部件。我們主要生產設備及機械的預計使用壽命為三至七年。

產能

下表載列於往績記錄期間我們主要產品的產能及利用率。

	產量			設計產能 ⁽¹⁾			利用率		
	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
	(千件)			(千件)			(%)		
智能座艙產品	18,365	18,869	19,037	20,085	21,040	22,395	91.4%	89.7%	85.0%
智能駕駛產品	7,488	8,089	17,526	8,273	9,660	19,376	90.5%	83.7%	90.5%

附註：

(1) 我們產品的產能假設乃基於各業務線的運營時間表，取決於其工作時數及工作日數。

生產計劃

我們通常根據客戶的預測需求和預期的市場趨勢，按月度制定生產計劃。我們持續審查生產計劃和利用率，並至少每週更新一次生產計劃，具體依據工廠前一周的利用率以及客戶訂單的滾動預測和預期利用率。我們還會戰略性地提前規劃生產，以應對客戶訂單的季節性增長。請參閱「— 銷售及營銷 — 季節性」。

質量控制

我們在運營的各個方面均強調質量控制。從產品開發、採購物資到銷售及交付，我們嚴格控制產品質量，確保產品符合嚴格的內部標準以及國際及行業標準。我們制定並執行產品和工藝監控及測量控制程序，涵蓋原材料、零件、在製品和成品，以確保符合檢驗標準或測試規範。此外，我們制

業 務

定了完善的政策和詳細程序，以確保我們從供應商處採購的零部件和原材料的質量，例如在聘用新供應商前進行篩選，並定期評估其表現及所供應貨物的質量。請參閱「— 採購、庫存及物流 — 供應商的選擇及管理」。

我們投入大量資源進行產品質量控制。截至2025年12月31日，我們成立了一個由399名員工組成的專門質量部門。我們建立以IATF 16949為核心的質量控制體系，深度集成相關國際認可標準，包括ISO 26262(功能安全)、ISO 21434(網絡安全)、ISO 37301(合規管理)及責任商業聯盟(RBA)行為準則。我們的實驗室獲得CNAS和A2LA的雙重認證。其測試能力涵蓋汽車電子的全方位領域，包括電氣及光學性能、環境可靠性、失效分析和零部件級可靠性驗證，以及智能駕駛和毫米波雷達等尖端領域。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們從未遭受任何與生產質量相關的重大處罰，也未發生過任何重大的產品質量糾紛。

質保及售後服務

我們的售後服務主要由質量部門負責，該部門負責管理客戶反饋並有效解決產品問題。收到客戶投訴後，我們啟動初步分析。確認投訴後，將組建一個專門的跨職能團隊，成員包括我們的質量工程師以及來自生產、研發、項目管理和供應鏈部門的專家，進行徹底調查並加快解決。對於涉及潛在停產、索賠或召回的重大客戶投訴，質量工程師須編寫詳盡的書面報告，並將其呈報給質量經理及相關高級管理層，以確保迅速採取行動。如分析顯示問題源於採購的原材料或零部件，我們會立即通知採購團隊及受影響的供應商，停止進一步採購，直到根源問題得到解決。同樣，如內部解決方案材料、結構設計、軟件或硬件設計、或加工方案被識別出不合規，我們將進行徹底的內部評估並實施糾正措施。配合我們的全球化戰略，我們正在升級亞洲、歐洲及其他主要汽車市場的售後服務能力，以構建國際化售後網絡並持續提升全球服務水平。

我們根據協議規定的時間或里程為產品和解決方案提供質保期。在質保期內，我們根據產品和解決方案的具體情況，按照適用法律法規為客戶提供維修、更換及退貨等售後服務。

如果我們的產品和解決方案存在任何質量缺陷導致人身傷害、財產損失或其他損失，我們可能須承擔產品責任。這些缺陷可能源於各種因素，包括我們設計或製造過程中的缺陷，或我們從供應商處採購的原材料和零部件中的缺陷。若此類索賠源於歸因於供應商材料或零部件的缺陷，我們通常擁有合同權利，可尋求補償或要求其承擔相應的產品責任。然而，對供應商行使這些權利可能過程漫長、耗時，且未必總能成功，可能使我們須承擔此類索賠的初始或全部費用。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們的產品若出現未經發現的缺陷、錯誤或漏洞，可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響」。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別計提

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

人民幣160.2百萬元、人民幣130.1百萬元及人民幣155.7百萬元的產品質保及索賠撥備。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未經歷有關解決方案質量及安全且會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響的任何投訴、訴訟或其他事件。

採購、庫存及物流

我們主要採用由銷售驅動生產計劃引導的採購模式，採購活動根據生產計劃安排，而生產計劃主要源自客戶需求預測和訂單安排。就若干原材料而言，根據協議條款，我們可能向供應商提供為期6個月或12個月的非約束性的滾動產品需求預測，以協助其產能規劃並確保供應鏈穩定。

為簡化運作並提高效率，我們成立專門的供應鏈管理中心，負責統一規劃及管理採購。採購計劃的制定及執行考慮到生產進度、物料庫存水平及要求的交付時間。

我們的供應商

我們的供應商主要是芯片、顯示模組、PCBA及各種電子元件的供應商。我們已與這些主要供應商建立及保持穩定且長期的合作關係。

供應商的選擇及管理

我們已建立嚴格的供應商選擇、評估及管理流程，以確保供應商符合我們的質量和性能標準。我們在供應商選擇及資質認定過程中考慮多項因素，包括但不限於各供應商的財務狀況、行業聲譽、技術認證以及其提供的產品或原材料的價格與質量。我們會每月／每季度根據品質、交付、成本、技術及服務五項關鍵指標，對供應商進行全面評估，並據此提供反饋。合格供應商須接受年度審核，而未能達到我們既定標準的供應商須在規定時間內進行整改，或若未能完成整改，最終將從認可供應商名單中除名。

供應商協議的主要條款

我們通常與主要供應商簽訂框架協議，實際價格及數量在單個採購訂單中註明。該等協議條款視具體產品或項目以及我們與各供應商的談判結果而異，但這些協議通常包含以下條款：

- 期限 : 通常為五年，設有自動續期機制。
- 定價 : 價格通常在相關採購訂單或單獨的年度定價協議中載明。
- 產品交付 : 供應商通常負責將原材料及／或零部件交付至每個採購訂單中指定的地點。
- 付款及信貸期 : 我們的供應商通常授予我們30天至90天的信貸期。

業 務

質量控制 : 我們通常預先向供應商提供原材料及／或零部件規格，並在收到原材料及／或零部件後根據規格進行檢驗。我們有權拒收及退回任何不符合規格的產品，或要求更換或維修。

終止 : 協議將通過雙方同意或按協議規定的其他方式終止。

五大供應商

於2023年、2024年及2025年，我們自五大供應商的採購額分別為人民幣4,524.2百萬元、人民幣8,112.4百萬元及人民幣10,541.4百萬元，分別佔各自期間採購總額的28.8%、39.1%及41.1%。於2023年、2024年及2025年，我們自最大原材料供應商的採購額分別為人民幣1,264.8百萬元、人民幣2,729.3百萬元及人民幣3,642.2百萬元，分別佔各自期間採購總額的8.0%、13.1%及14.2%。截至最後實際可行日期，據董事所深知，我們的董事、其緊密聯繫人或我們任何現有股東(據董事所知，擁有我們超過5%的股份)於往績記錄期間的任何期間內均無於我們五大供應商中擁有任何須根據上市規則披露的權益。

下表載列於往績記錄期間我們五大供應商的若干資料。

截至2023年12月31日止年度

供應商	交易額 (人民幣千元)	估採購 額百分比	向我們出售的主要產品	自以下年份 開始業務 關係
供應商A ⁽¹⁾	1,264,771	8.0%	芯片	2009年
供應商B ⁽²⁾	1,224,965	7.8%	芯片	2019年
供應商C ⁽³⁾	748,643	4.8%	PCBA和芯片	2022年
供應商D ⁽⁴⁾	692,717	4.4%	芯片	2014年
供應商E ⁽⁵⁾	593,136	3.8%	芯片	2019年
總計	<u>4,524,232</u>	<u>28.8%</u>		

截至2024年12月31日止年度

供應商	交易額 (人民幣千元)	估採購 額百分比	向我們出售的主要產品	自以下年份 開始業務 關係
供應商B	2,729,315	13.1%	芯片	2019年
供應商A	2,314,866	11.2%	芯片	2009年
供應商F ⁽⁶⁾	1,528,619	7.4%	芯片	2018年
供應商D	836,434	4.0%	芯片	2014年
供應商G ⁽⁷⁾	703,185	3.4%	顯示模組	2021年
總計	<u>8,112,419</u>	<u>39.1%</u>		

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

截至2025年12月31日止年度

供應商	交易額 (人民幣千元)	佔採購額 百分比	向我們出售的主要產品	自以下年份 開始業務 關係
供應商B	3,642,165	14.2%	芯片	2019年
供應商A	2,486,657	9.7%	芯片	2009年
供應商F	2,325,199	9.1%	芯片	2018年
供應商G	1,213,617	4.7%	顯示模組	2021年
供應商D	873,748	3.4%	芯片	2014年
總計	10,541,386	41.1%		

附註：

- (1) 供應商A為一家電子零件及電子通訊設備的全球分銷商的附屬公司，其股份於納斯達克上市，總部位於香港。
- (2) 供應商B為一家總部位於美國的全球領先半導體公司的附屬公司，其股份於納斯達克上市，主要從事AI工廠先進芯片、系統及軟件(包括圖形及高性能計算產品)的設計、工程開發及製造。
- (3) 供應商C為一家專注於開發並提供AI驅動整合域控制解決方案的汽車技術公司，總部位於中國。
- (4) 供應商D為一家全球電子元件、企業計算解決方案及智能解決方案提供商的附屬公司，其股份於紐約證券交易所上市，總部位於香港。
- (5) 供應商E為一家總部位於美國的以設計、製造及銷售模擬及嵌入式處理芯片模擬及嵌入式處理產品聞名的全球半導體公司的附屬公司，其股份於納斯達克上市。
- (6) 供應商F為一家總部位於美國的全球半導體公司的附屬公司(其股份在納斯達克上市)，主要從事處理器、調制解調器、平台、射頻系統及連接產品以及基於客戶設計的最終用途應用的產品銷售。
- (7) 供應商G為一家主要專注於智能終端產品及服務的公司，總部位於中國。其股份在深圳證券交易所上市。

供應商與客戶重疊

於往績記錄期間各年，在我們的五大供應商中，供應商F亦為我們於2025年的客戶。我們於2025年向供應商F的銷售額為人民幣34.3百萬元，佔我們相應年度總收益的0.1%。我們主要向供應商F採購芯片，並向其提供系統級封裝。該等交易在日常業務過程中按公平磋商的商業條款進行。除上文所披露者外，就公司所深知，於往績記錄期間各年，我們的五大客戶與供應商之間並無其他供應商與客戶重疊的情況。

請參閱「— 採購、庫存及物流 — 我們的供應商」。

存貨管理

我們非常重視存貨健康狀況。我們在制定採購計劃時會考慮存貨水平。

我們的存貨主要包括原材料、在製品、成品及在途貨物。我們制定了各種政策以確保有效的存貨管理，如採用先進先出法、維持安全存貨水平以應對任何意外的需求增加或供應延遲，以及通過我

業 務

們的WMS追蹤及監控貨物流動及存貨水平。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的存貨結餘分別為人民幣3,259.9百萬元、人民幣3,696.5百萬元及人民幣4,789.3百萬元。於2023年、2024年及2025年，我們的存貨週轉天數分別為69天、57天及59天。請參閱「財務資料 — 選定資產負債表項目 — 存貨」。

物流

我們的產品於交付客戶前，通常儲存在我們自有的或第三方倉庫。我們主要使用第三方物流服務提供商將製成品從我們的生產中心及倉庫運送至客戶指定的地點。我們就第三方物流服務提供商須遵守的產品運輸設定嚴格標準，並定期評估第三方物流服務提供商的表現及是否符合我們的要求，以確保產品順利交付予客戶。在選擇物流服務提供商時，我們通常考慮其專業性及專業資格、價格、聲譽、運輸效率、運輸能力及其往績記錄。我們還要求物流提供商擁有運輸許可證及其他相關資格以及法律要求的其他資格，方可開展業務。我們通常與物流服務提供商簽訂一年期協議，並每月評估其表現。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未曾經歷對我們的業務運營造成重大影響的任何重大交付延遲。

知識產權

截至2025年12月31日，我們的研發工作在中國擁有1,433項註冊專利、141項註冊商標、234項軟件著作權及七項域名。請參閱「附錄四 — 法定及一般資料 — 有關業務的更多數據 — 知識產權」。該等知識產權涵蓋我們的生產過程以及我們產品的設計。

我們依賴於我們所運營的司法轄區內的知識產權保護法律及合約安排(包括保密條款)，以建立並保護我們的專有技術、專業知識及其他知識產權。我們的知識產權部門主要負責保護我們的知識產權。我們積極管理及擴展我們的知識產權組合，並設立知識產權管理制度來保護我們的知識產權及商業機密。儘管我們已經付出努力，我們仍可能面臨與第三方知識產權侵權指控相關的風險，或第三方對我們知識產權的侵權。請參閱「監管概覽」及「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們的專利及其他非專利知識產權均為寶貴資產，倘我們無法保護其免受侵權，我們的業務前景可能會受損」。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們所深知，我們並無面臨任何可能對我們業務或運營造成重大不利影響的重大知識產權索賠。

環境、社會及管治事項

ESG管理框架

為實現系統、規範的ESG體系管理，我們搭建多級ESG管理框架，包括董事會和戰略與可持續發展委員會、可持續發展管理委員會及可持續發展工作組。我們的董事會和戰略與可持續發展委員會充當ESG事項的決策層，指導戰略、評估風險並審批年度可持續發展報告。可持續發展管理委員

業 務

會作為管理層，負責向董事會和可持續發展委員會報告，協調ESG管理資源，監管ESG戰略和年度報告的落實並為可持續發展工作組提供支持。工作組作為執行層，負責執行ESG戰略，組織ESG相關活動及培訓並定期匯報ESG開展情況。

此外，我們已建立ESG管理框架，其中包含利益相關方參與及溝通的主要機制。我們針對關鍵議題，主動與重點利益相關方溝通進展、獲得其反饋，並基於此持續提升管理水平。具體而言，我們針對不同利益相關方群體，實施結構化的參與機制：(i)對於僱員，我們開展年度職工代表大會、僱員問卷調研及定期交流會，涵蓋僱員權益、僱員培訓與發展、職業健康與安全及多元化與包容等議題；(ii)對於股東和投資者，我們召開股東會、業績說明會並設立投資者溝通平台，確保透明的公司治理及直接的投資者關係；(iii)對於客戶，我們開展年度滿意度調研問卷並設立熱線及電子商務平台等多個服務渠道；(iv)對於供應商與業務合作夥伴，我們開展供應商年度評估和合作夥伴大會，側重商業道德和可持續採購；及(v)對於政府和監管機構，行業協會、媒體、NGO及周邊社區，我們通過監管會議、行業研討會及慈善公益活動保持定期溝通，確保合規。

ESG重要性議題

ESG重要性議題是我們可持續發展管理的關鍵關注點。遵循利益相關方參與原則，我們定期通過諮詢內外部利益相關方進行重要性評估，以確定我們的重要性議題矩陣。2025年，關鍵重要性議題包括應對氣候變化、能源管理、研發創新、產品質量、數據隱私與網絡安全以及僱員培訓與發展。

環境

氣候變化

我們針對氣候相關事項制定健全的治理機制，明確界定各級責任。我們已成立碳中和管理委員會，統籌低碳發展戰略規劃，制訂減碳實施路徑，實現碳中和目標。委員會主要負責雙碳目標戰略目標及路徑更新管理、持續推進運營碳中和與價值鏈碳中和、低碳新產品預研及推廣以及低碳供應鏈建設。此外，我們開展氣候相關培訓以提升管理層及員工的氣候知識與技能，並邀請行業專家、專業機構開展氣候相關專題研討，為我們的氣候問題決策提供支持。

我們身處發展迅速的智能汽車解決方案行業，而集成、輕量設計的創新帶來傳統材料節約並減少能耗。我們高度重視研發，特別注重設計和開發具備環保節能效益的產品，以將可持續發展融入產品創新，從而推動行業的節能減排。我們通過提供該等解決方案，延長產品的生命週期，減少終端用戶應用對環境的影響。在設計之初，我們將可持續性與能源效率融入產品設計流程，依託產品減碳計

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

劃與數據庫，推廣輕量化及可回收材料的應用。我們考慮產品使用壽命和應用場景，以盡量減少不必要的電力耗能，降低整體能源消耗，同時統籌各項工作，力爭於2050年實現全價值鏈碳中和目標。

溫室氣體排放

項目	單位	截至12月31日止年度		
		2023年	2024年	2025年
範圍一溫室氣體排放總量	噸二氧化碳當量	9,657.04	945.92	2,362.70
範圍二溫室氣體排放總量	噸二氧化碳當量	50,526.59	55,388.37	75,919.54
範圍三溫室氣體排放總量 ⁽¹⁾	噸二氧化碳當量	879,131.30	899,651.64	1,064,938.07

附註：

(1) 包括來自運輸、產品或服務使用以及製成品的間接排放。

我們的範圍一溫室氣體排放總量由2023年的9,657.04噸二氧化碳當量減至2024年的945.92噸二氧化碳當量，隨後增至2025年的2,362.70噸二氧化碳當量。範圍二溫室氣體排放總量及範圍三溫室氣體排放總量的增加與我們業務規模擴大和生產活動增加相關，從而催升整體用電量和運輸需求。

展望未來，我們計劃持續推進整個價值鏈的碳管理工作，以響應碳中和目標。為積極響應目標，我們將可持續發展融入我們的業務運營和決策中。我們已制定環保目標，以量化我們的工作，並積極監控我們對環境的影響。我們的目標是到2030年實現運營碳中和，到2050年實現全價值鏈碳中和。

能源管理

我們始終將生態環境保護和資源可持續運用放在優先地位，以實現碳中和目標。通過將綠色發展理念貫徹到日常運營中，我們已建立能源治理架構和全週期能源管理體系，從而提升各生產設施的能源效率並加強僱員的節能意識。該等工作已令生產基地的能源使用強度減少並提升了我們運營的整體可持續發展表現。

在業務運營中，我們採取多項舉措來提升能源效率及降低能耗。例如，我們在生產基地新增分佈式光伏裝機。我們致力於到2030年將綠色電力佔內部用電比例提高至100%。

項目	單位	截至12月31日止年度		
		2023年	2024年	2025年
外購電力	MWh	95,795.87	137,709.17	183,089.03
綜合能耗	噸標煤	12,078.82	17,266.38	22,871.68

環境合規、廢棄物及水資源管理

我們密切關注國內外業務運營地環境保護政策，嚴格遵守國家和地方法律法規，包括《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國固體廢棄物污染環境防治法》、《中華人民共和國水污染防治法》、《中華人民共和國大氣污染防治法》及《中華人民共和國噪聲污染防治法》，以及相關國家和地方

業 務

標準。我們已建立內部程序，如《環境健康安全責任制度管理程序》、《管理廢水、噪聲、廢棄物、廢氣》、《管理化學品流程》，並利用我們的EHS信息化管理平台，規範我們運營中的環境風險管理。我們的生產基地已取得並維持ISO 14001環境管理體系認證。此外，我們通過管理原材料上游運輸至成品下游分配的全過程及減少包裝廢棄物，積極推動物流階段的循環經濟。

為了提高用水效益、減少用水量，我們打造了多樣化用水體系，將市政供水與現場污水處理及回用相結合。在惠南和仲愷生產基地，單位產品水耗在2024年至2025年間下降13%，依託污水處理系統持續升級及回用水的應用擴大，所有生產廢水均按適用標準處理，並100%回用於生產工藝。我們還投資於節水改造項目，包括水泵房變頻升級項目及更換為高能型冷卻塔，以減少生產環節水資源損耗。

我們嚴格管理整個生產工藝中的污染物排放和固體廢棄物。清洗廢水經收集後，通過過濾、膜分離及濃縮等工藝處理後達到工藝用水水質標準，再全部重新回用至清洗工序，而生活污水經預處理並經第三方檢測合格後排入當地市政污水管網。工序廢氣經密閉管道收集並經煙塵和油煙淨化設備處理後方可高空排放，同時每年進行第三方檢測，確保符合氣體排放標準。我們根據行業標準和內部程序，將固體廢棄物分為危險廢棄物和一般工業固體廢棄物，並規定廢電路板、廢城液、污泥、廢棄的危險化學品包裝容器等危險廢棄物存放於專門的危險廢物貯存庫或貯存罐區並委託有資質的第三方承包商進行合規處置或回收利用。廢鋼鐵、廢紙、廢塑料等一般工業固體廢棄物存放於一般工業固廢貯存庫並委託下游回收商進行無害化處置或綜合利用。

項目	單位	截至12月31日止年度		
		2023年	2024年	2025年
總用水量	噸	55,099	59,348	68,547

社會責任

可持續供應鏈管理

我們高度重視供應鏈管理並致力於打造覆蓋軟硬件零部件供應商的負責任、可持續供應鏈。我們制定並實施《供應商管理手冊》和《供應商社會責任管理程序》，其中制定了涵蓋合格供應商認證、有害物質管控、潛在供應商審核的標準化要求，涵蓋從准入到日常協作的供應商社會責任管理規範。

- **准入與盡職調查。**在供應商准入前，均須填寫《供應商ESG評估表》進行評價與調查。在通過評估後，符合條件的供應商簽署《供應商CSR社會責任承諾書》並納入合格供應商庫。我們要求所有供應商嚴格遵守《供應商社會責任承諾書》和《陽光協議》，承諾不使用有害物質

業 務

並遵守國際勞工組織（「ILO」）公約及適用勞動法（包括禁止強迫勞動和歧視等）。2025年，我們對161名供應商開展ESG審核且未發現ESG合規風險。此外，我們要求供應商透過填寫衝突礦產調查表，提供錫、鉬、鎢、金等相關礦物的來源信息及產銷監管鏈的情況，共同推動負責任的礦產供應鏈建設。

- **綠色供應鏈。**在推進綠色供應鏈建設方面，我們採用「構建低碳供應鏈評價體系以及持續改善為核心的綠色供應鏈管理制度」的總方針。2025年，我們對19名核心供應商進行提升培訓，推動19名供應商完成綠電建設項目和17名供應商完成能源體系認證工作。於往績記錄期間，我們亦審閱原材料庫存並完成部分替代材料的低碳驗證入庫。
- **平等對待中小企業。**我們始終將平等對待中小企業作為供應鏈協同重要環節，嚴格遵循《中華人民共和國中小企業促進法》。我們以合規公平、協同共贏為核心原則，杜絕在業務合作中設置歧視性條款或實施不公平待遇，並通過透明化准入與招標流程（發佈在我們網站和行業採購平台等）確保中小企業平等參與採購。

職業健康、安全及關懷

我們高度重視僱員健康與安全，並持續強化職業健康安全管理體系，以確保健康安全的工作環境。截至2025年12月31日，我們惠南與仲愷生產基地通過ISO 45001:2018職業健康安全管理體系認證。

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》以及其他適用法律法規。我們亦參照相關國際規範如ILO公約。根據相關法律法規，我們推進《用工管理規範》和《勞動合同》等內部政策的落地執行。該等工作旨在規範企業運營，保護僱員權益並持續優化人才管理機制。

我們還系統地審查並完善了職業健康管理。我們制定了《職業健康管理辦法》《危險源的識別、評價和控制》《職業健康體檢管理辦法》等多項內部政策和程序，規範所有工作場所的健康監護和危險源控制並預防職業病。我們每年進行職業病危害因素檢測，對發現的風險進行整改，定期維護生產設施和裝備，並為僱員提供崗前、在崗、離崗的職業健康體檢。此外，我們通過在線及線下、理論实操相結合的方式定期開展職業健康安全管理培訓、急救培訓和消防安全培訓。

我們還提供具有競爭力的福利待遇，包括社會保險、帶薪休假、節日福利和休閒活動。我們亦積極豐富僱員的文化生活，重點關注僱員的身心健康，我們同時關注面臨困難的員工需求，並努力營造一個和諧、充實的工作環境。

業 務

我們致力於構建一個平等、多元和創新的文化，對歧視零容忍。於往績記錄期間，我們構建了性別、年齡、教育背景及地域結構多元的僱員隊伍，其中在僱員總人數中，女性僱員佔比近30%。通過促進透明、信任、誠實和包容的文化建設，我們創造了一個讓每個人都能感受到被重視和尊重的環境。

社區關係管理

我們積極履行社會責任，持續支持公益事業，致力於服務社會。我們每年編製公益捐贈專項預算，不斷完善公益項目的調研評估、申請立項、實施捐贈、審查、參與和跟蹤統計等流程，提升我們的社會影響力。於往績記錄期間，我們作出人民幣4.0百萬元的捐款，包括向受自然災害影響的社區作出的捐款。

企業管治

商業誠信

我們秉持誠信原則，並在所有運營及商業合作中，均實施高標準的商業道德規範。我們致力於嚴格按照適用法律法規開展業務並對腐敗、商業賄賂及不正當競爭行為保持零容忍態度。為此，我們已建立《商業行為準則》《商業道德管理規範》《反舞弊與舉報機制管理辦法》《舉報管理制度》及《接受、贈送禮品規定》等內部政策，明確規範僱員行為，要求全員堅守誠信，拒絕不正當利益並制止不道德、不正當經營行為。

我們已建立全面、暢通的舉報途徑，包括專設的舉報電郵和舉報電話等。我們鼓勵僱員、業務合作夥伴和社會人士舉報涉嫌違規、違法犯罪行為。於往績記錄期間，我們並未收到任何對我們的業務及運營產生重大不利影響的舉報。

我們還對僱員開展《商業行為準則和舉報管理》課程培訓，開展合規風險排查，並多次參與反舞弊聯盟組織的行業交流，加強廉潔合規經驗的交流、學習。

數據隱私及網絡安全

近年來，數據隱私及網絡安全已成為全球公司的關鍵治理重點。特別是，中國立法及政府機構不定期推出新的網絡安全、數據安全及隱私法律法規。因此，我們有關收集、處理及傳輸各類數據的做法可能會受到更嚴格的行政審查。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 任何未能遵守或被視為未能遵守數據隱私及安全法律的情況均可能使我們面臨潛在責任」。

我們收集及存儲在我們的業務運營過程中產生的或與之相關的業務數據、管理數據及交易數據，包括與我們的客戶、供應商及其他相關方的業務及交易有關的數據。由於我們的客戶基本為企業，因此通常不收集或處理個人客戶的個人信息。我們已建立一套全面的數據合規系統，其中包含組

業 務

織架構及內部政策。我們已按照ISO/IEC 27001及TISAX等國際及行業標準制定內部信息安全管理體系。我們建立並實施了一系列內部管理流程及政策文件，包括但不限於《數據合規管理制度》《數據合規和隱私保護策略》及《信息安全事件管理》。

我們的網絡安全委員會負責制定及實施與網絡安全及數據安全相關的政策及程序。

據我們的中國法律顧問告知，於往績記錄期間，我們在所有重大方面遵守了與網絡安全及數據隱私相關的適用法律及法規。

信息技術

我們的信息技術系統對我們的業務運營至關重要。我們已開發或使用各種信息技術系統，涵蓋我們業務運營的所有重要方面，包括銷售、供應鏈管理、存貨管理、生產及質量控制。我們的信息技術部門負責開發及維護信息技術系統，以支持我們的業務運營及增長。

我們的主要信息技術系統載列如下：

- **製造執行系統(MES)**。我們的MES是一個動態信息系統，可實時監控及控制製造運營。它通過跟蹤數據、調度生產、分配資源及監督質量控制，管理從訂單發佈到生產過程的完整信息流。其定位於上層ERP系統的計劃層與車間現場的設備控制層之間，是車間生產執行、控制與追溯的核心樞紐。其主要設計目標在於確保生產計劃的有效實施、流程透明化、數據管理閉環以及產品品質可控。
- **倉庫管理系統(WMS)**。我們的WMS是一個優化倉庫運作(包括庫存跟蹤、接收、揀貨、包裝及運輸)的軟件應用程序。它管理從入庫到出庫的整個貨物流轉，旨在提高倉庫效率、準確性和可見性。
- **高級計劃排程系統(APS)**。我們的APS是一個基於客戶訂單、物料預測和產能預測的高級排程軟件系統。它考慮到現實中的限制，例如物料可用性、生產線產能和勞動力資源，並實時生成優化且可行的生產計劃，使我們能夠提高其響應能力、降低庫存水平並增強按時交付績效。

競爭

我們在競爭激烈的智能汽車解決方案行業運營。根據弗若斯特沙利文的資料，智能座艙域控制器市場前五大市場參與者佔市場總額的49.4%(按中國收入計)，而在第三方智能駕駛域控制器市場則佔52.4%(按中國收入計)。我們通常與其他大型汽車電子零部件製造商競爭。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年收入計，我們在中國智能座艙域控制器市場排名第一，在中國第三方智能駕駛域控制器市場排名第一。

保險

我們投保了有關產品責任及僱主責任的保險。此外，我們已購買多項與財產相關保險，涵蓋我們的設施、機械、設備、存貨及其他資產。我們不時審查我們的保險單，以評估保障範圍是否足夠及廣泛。我們認為，我們現有的保險保障足以應付我們的業務運營，並符合我們經營所在國家的行業標

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

準。然而，我們可能面臨超出我們保險保障範圍的索賠及責任。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們的保險範圍可能不足以彌補我們所有的潛在損失」。

於往績記錄期間，我們並無提出亦無涉及任何對我們的業務或財務狀況有重大影響的保險索償。

物業

截至2025年12月31日，我們並無賬面值佔總資產15%或以上的單一物業，因此，我們無須根據上市規則第5.01A條於本文件中載入任何估值報告。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)條有關公司（清盤及雜項條文）條例附表三第34(2)段的規定，該段規定須就我們於土地或樓宇的所有權益提供估值報告。

自有物業及土地使用權

截至2025年12月31日，我們擁有建築面積412,866平方米的七項物業及建築面積477,938平方米的五項土地使用權。我們主要將該等物業作為我們的僱員宿舍及生產設施。

截至最後實際可行日期，我們尚未取得總建築面積為142,409平方米的三處自有物業（即生產廠房、員工宿舍及辦公樓）的物業所有權證。我們已就該等自有物業取得《建設用地規劃許可證》、《建設工程規劃許可證》及《建設工程施工許可證》，並已完成建設工程驗收。物業所有權證目前正在辦理中。據我們的中國法律顧問所告知，該等業權瑕疵預期不會對我們的正常生產及業務營運造成重大不利影響。

租賃物業

截至2025年12月31日，我們在中國租賃建築面積30,546平方米的19項物業。我們主要將該等物業作為我們的辦公場所、廠房及員工宿舍。

根據適用的中國法律法規，租賃協議的出租人及承租人須在規定的時間內向相關政府部門備案該租賃協議。截至最後實際可行日期，就16項在中國的租賃物業，尚未備案租賃協議。儘管備案租賃協議本身並不會使租賃失效，但倘我們在收到相關中國政府部門的通知後未能於規定時限內糾正有關不合規情況，則可能面臨罰款。每份未備案租賃協議罰款金額由相關主管部門酌情決定，介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元。倘我們收到相關中國政府部門的通知，要求我們於規定時限內完成登記而未能完成登記，則我們將就16份租賃協議遭受的潛在行政處罰的最高總額為人民幣160,000元。倘我們因未備案租賃協議而被處以任何罰款，我們可能無法向出租人追償有關損失。據我們的中國法律顧問所告知，未登記不會影響租賃協議的有效性，亦不會對我們的運營造成重大不利影響。我們將繼續努力與業主合作以糾正該等不合規情況。

本文件為草擬本。其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節。

業 務

僱員

截至2025年12月31日，我們擁有11,940名全職僱員，其中約96.7%的僱員位於中國。下表載列截至2025年12月31日按職能劃分的全職僱員明細。

職能	截至2025年12月31日	
	人數	%
生產	5,037	42.2%
銷售	328	2.7%
研發	5,063	42.4%
財務	108	0.9%
行政	560	4.7%
物流及採購	844	7.1%
總計	11,940	100%

我們向僱員提供若干福利，包括社會保險及退休福利。我們與僱員訂立個人僱傭合同，內容涵蓋工資、僱員福利、保密要求及解僱理由等事宜。我們的僱員薪酬乃根據其工作職位、技術技能及工作表現以及競爭力而釐定。

我們設計了一系列全面的培訓計劃，以符合我們的戰略方向及人才發展目標。該等項目結合了在線及面授的學習形式，以提升僱員的工作相關技能，發掘彼等的潛力，並加強領導力、專業能力及綜合能力。

我們已於本集團內設立工會。我們的僱員概無參加集體談判協議。我們認為，我們與僱員維持了良好的僱傭關係。於往績記錄期間，我們並未發生任何罷工、停工、勞資糾紛或其他對我們的業務及運營造成重大不利影響的行動。

風險管理及內部控制

我們未來的運營表現可能會受到與我們業務有關的風險所影響。其中一些風險為我們所特有，而其他風險則涉及經濟狀況以及我們經營所在的整體行業。有關這些風險的討論，請參閱「風險因素」。

我們的董事會及高級管理層負責建立及維持充分的風險管理及內部控制系統。風險管理是為識別可能影響我們的潛在事件而設的程序，並將風險管控在我們的風險承受範圍內。內部控制是就達致運營的有效性、效率、財務申報可靠性及遵守適用法律法規提供合理保證而設的程序。

風險管理及內部控制政策

我們未來的運營表現可能會受到與我們業務有關的風險所影響。其中一些風險為我們所特有，而其他風險則涉及經濟狀況以及我們經營所在的整體行業。有關這些風險的討論，請參閱「風險因素」。

我們的董事會及高級管理層負責建立及維持充分的風險管理及內部控制系統。風險管理是為識別可能影響我們的潛在事件而設的程序，並將風險管控在我們的風險承受範圍內。內部控制是就達

業 務

致運營的有效性、效率、相關目標、財務申報可靠性及遵守適用法律法規提供合理保證而設的程序。我們已實施或將在[編纂]時採納一系列政策及措施來管理我們的風險並建立適當的內部控制。該等政策涵蓋以下領域：(i)董事、董事會以及我們高級管理層的職責及角色；(ii)社會及環境事宜，包括多元化政策；(iii)財務報告；(iv)舉報；(v)防止市場不當行為；及(vi)遵守上市規則。根據我們的風險管理及內部控制政策，董事會持續監督風險管理及內部控制系統，並審查該等系統的有效性。於2026年，我們聘請了一家獨立諮詢公司對我們內部控制進行審查。關鍵審查領域包括財務報告及披露、研發管理、銷售政策管理、供應鏈控制、貿易應收及應付款項管理、產品安全控制、庫存管理、固定資產管理、無形資產管理、人力資源及薪酬管理、資本管理、稅務管理、保險管理及信息系統整體控制。

牌照、許可證及批文

我們經營業務須取得並維持各類牌照、許可證及批文。我們認為，我們已持有經營業務所必需的所有重要牌照、許可證及批文。我們持續監控我們是否符合該等規定，以確保我們持有經營業務所需的所有批文、牌照及許可證。

於往績記錄期間，我們在重續重要牌照、許可證或批文方面並無遇到任何重大困難，且預計於該等牌照、許可證或批文到期後重續不會有任何重大困難。

法律訴訟及合規

在日常業務過程中，我們可能不時涉及各類法律訴訟、仲裁或行政程序。截至最後實際可行日期，概無任何針對我們或我們的任何董事提起的可能對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響的未決或存在威脅的訴訟、仲裁或行政程序。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無重大違反或觸犯任何適用於我們的法律或法規，以致預期會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響。