

概 要

本概要旨在概述本文件所載的資料。由於本概要乃屬摘要性質，故其並未載有對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下在決定是否[編纂][編纂]前，務請細閱本文件全文。我們自成立以來已產生經營虧損，且我們於可見將來可能會產生經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）及經營虧損。於往績記錄期間，我們的經營活動產生負現金流量淨額。我們於往績記錄期間並無宣派或派付任何股息，且於可見將來未必會派付任何股息。閣下作出[編纂]決定時應考慮到該等因素。任何[編纂]均附帶風險。[編纂][編纂]的部分特有風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂][編纂]前應仔細通讀該節。

概覽

我們是誰

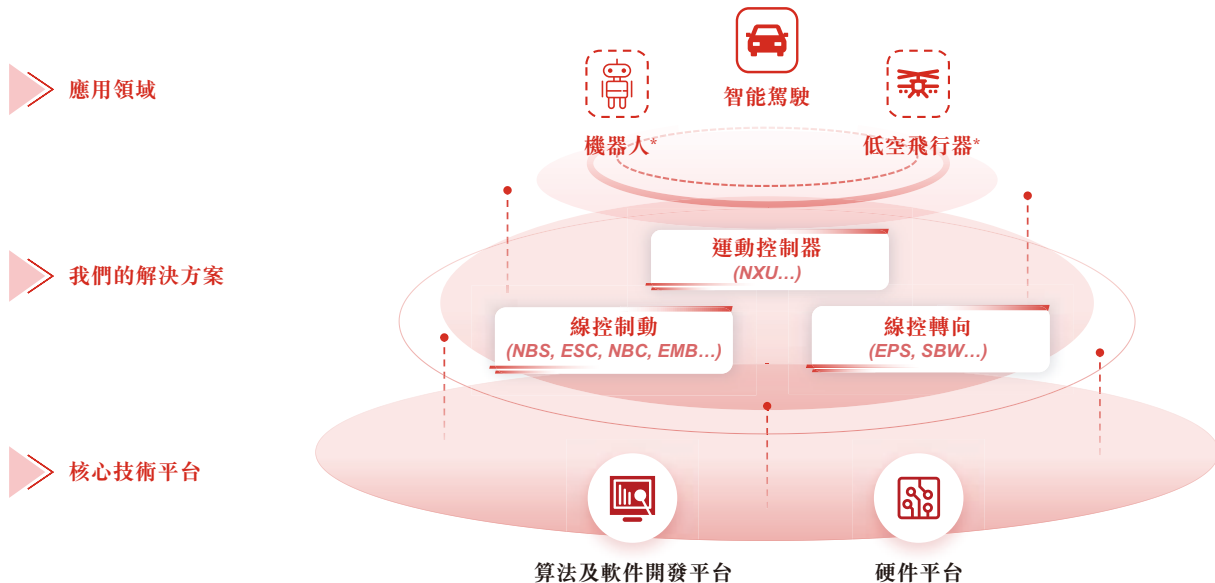
我們開發智能駕駛運動控制技術，目前提供線控制動解決方案。我們聚焦於為智能駕駛提供關鍵任務型線控制動解決方案，「智能駕駛」指應用先進的傳感、計算及控制技術，使車輛能夠輔助或自動化駕駛功能，以提高安全性、舒適性及效率。該領域乃安全要求嚴格、技術壁壘較高的領域，而我們的解決方案集成了全棧自研的控制算法、軟件及硬件。線控制動解決方案屬於線控解決方案，指以電子系統取代傳統機械或液壓控制的先進汽車系統，包括但不限於線控轉向及線控驅動解決方案。於往績記錄期間，我們的線控轉向解決方案仍處於開發階段，且並無產生任何收益。感知、決策與執行是汽車智能化的三大關鍵要素，線控技術（包括線控制動及線控轉向）如同智能駕駛汽車的「小腦」，確保運動控制執行的安全與高階發展，正如小腦在人體中協調自主運動、維持身姿平衡並實現運動學習的功能。我們的線控制動解決方案基於智能駕駛汽車「大腦」（即負責感知與規劃的智能駕駛系統）輸出的控制指令，能精準、快速地實現車輛運動控制，從而顯著提升智能駕駛的安全性、操控性及舒適性。

我們目前提供線控制動解決方案，響應中國國家戰略，提升智能駕駛產業鏈的自主性。作為行業參與者，我們以全棧式解決方案促進線控制動行業的發展，推動該行業實現從無到有，從有到優的跨越。根據灼識諮詢的資料，我們是：

- 中國首家將電控制動助力解決方案（NBS解決方案）應用於L4級無人駕駛汽車商業化運營的企業；
- 最早將自主電控制動助力解決方案（NBS解決方案）向頭部國產電動汽車主機廠供應的中國企業；
- 以2025年線控制動解決方案銷量計，中國前三大內資線控制動解決方案供應商之一；及
- 以2025年線控制動解決方案銷量計，中國第二大內資獨立第三方線控制動解決方案供應商。

概 要

依託在汽車行業線控制動技術領域積澱的成熟研發與量產經驗，以及控制算法、軟件及硬件等核心技術，我們已具備拓展至人形機器人及低空飛行器運動控制領域的良好基礎。我們的技術積累及商業化能力為在這些新興領域的發展奠定了堅實的基礎。我們已構建起全面服務頭部客戶的核心能力，與客戶建立了長期穩固的合作關係。在汽車領域業務高速增長的同時，我們具備跨行業技術部署能力，並在鄰近市場持續培育發展空間巨大的業務增長第二曲線。



* 機器人及低空飛行器乃未來應用領域。

廣闊的市場潛力與戰略機遇

全球汽車產業正加速從輔助駕駛向全場景自動駕駛演進。中國作為全球最大汽車市場及智能電動車領域的領導者，未來必然會孕育出全球領先的龍頭企業。線控解決方案作為高階智能駕駛的核心執行載體，正在不斷增長，其市場規模將隨行業升級持續擴大。根據灼識諮詢的資料，全球線控解決方案的市場規模從2020年的人民幣1,088億元增長至2025年的人民幣3,208億元，期間複合年增長率為24.1%，並預計在2030年達到人民幣6,878億元，期間複合年增長率為16.5%。在中國，該市場規模從2020年的人民幣224億元增長至2025年的人民幣971億元，期間複合年增長率為34.1%，並有望持續增長至2030年的人民幣2,447億元，期間複合年增長率為20.3%。在中國智能駕駛產業鏈中，尤其是線控制動，是國產化率最低的領域。中國國內主機廠正在加速發展安全可控的本地化供應鏈，以確保交付穩定性及成本競爭力。根據灼識諮詢的資料，2025年，中國市場國產線控制動解決方案銷量達730萬套，國產化率僅為22.5%，且國產化率預計將於2030年增至60.6%，預示著巨大的市場機遇。憑藉核心技術積累，我們抓住機遇，通過突破技術壁壘、提供更貼合本土需求的解決方案、持續拓展客戶群，搶佔市場份額，提升該領域國產化率。我們不僅為主機廠提供高品質且具成本效益的解決方案，更以快速響應的迭代開發能力，成為推動行業智能化升級的貢獻者，

概 要

在國家汽車產業自主可控戰略中佔據重要的地位。此外，線控制動、線控轉向及運動控制技術的通用性使其可延伸至機器人、低空飛行器等領域，為其提供穩定的高端智能運動控制，持續拓寬未來市場空間。

我們的競爭優勢

我們認為，我們的競爭優勢如下：(i)中國專注於線控制動解決方案的智能駕駛運動控制專家；(ii)優質客戶群與高價值服務帶來的高客戶粘性；(iii)傑出的研發能力及技術積累支撐持續創新；(iv)模塊化技術平台提升研發效率；(v)智能製造與穩定的供應鏈管理支持的高效生產；及(vi)經驗豐富的管理團隊與強大的產業及機構股東陣容。請參閱「業務 — 我們的競爭優勢」。

我們的戰略

我們計劃通過實施以下業務戰略，進一步鞏固我們的市場地位：(i)持續推進技術創新，豐富解決方案組合；(ii)積極構建以客戶為中心的創新生態系統；(iii)系統性地拓展全球市場；(iv)強化智能製造能力；及(v)持續吸引人才，驅動技術創新。請參閱「業務 — 我們的戰略」。

我們的業務模式

我們致力於開發先進的線控制動技術並提供對智能駕駛至關重要的集成線控解決方案。作為中國少數擁有涵蓋控制算法及軟硬件架構的全棧自研底盤技術的公司之一，我們已成功將多種線控制動解決方案商業化，同時不斷推進下一代線控制動技術創新，以鞏固我們的技術能力和市場競爭力。

我們的解決方案

我們的核心線控解決方案以線控制動技術為中心。其整合專有硬件架構與先進控制算法及軟件，以實現精準的運動執行、智能的系統協調及穩健的安全冗餘。透過支持與各種自動駕駛平台的無縫整合，我們的解決方案使主機廠能夠在不同駕駛場景中實現高性能的車輛動態及可擴展的系統適應性。

NBS解決方案

我們的NBS解決方案NBooster於2018年投入大規模量產，是中國首款大規模量產的電控制動助力系統。作為典型的線控制動解決方案，我們的NBS解決方案(EHB系統中的一個關鍵模塊)旨在取代傳統的制動系統，從而實現更精準、更靈敏及更智能的制動及駐車制動功能，並與主流的智能駕駛平台無縫整合。

概 要

我們的NBS解決方案已取得以下多項技術優勢：(i)獨立串聯能量再生；(ii)更佳的駕駛體驗及舒適性；(iii)能源效率及續航里程延長；及(iv)增強的制動性能。

截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們的NBS解決方案分別自十家、十家、十家及十家中國主機廠獲得25個、26個、26個及26個定點。截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，使用我們的NBS解決方案並已開始大規模量產的車型數量分別達到19款、21款、21款及21款。

ESC解決方案

我們的ESC解決方案於2020年投入大規模量產，旨在確保在各種路況下的最佳駕駛穩定性、精準的動態響應及增強的主動安全性，防止側滑並提高車輛穩定性。其亦支持駐車制動功能。透過自動對單個車輪施加制動以抵銷過度轉向或轉向不足，我們的ESC解決方案使駕駛員能夠保持控制，尤其是在轉彎或緊急制動等關鍵操控中。根據灼識諮詢的資料，於2024年初，我們大規模量產了我們的升級版ESC解決方案，成為業內首個能夠支持整車取消電子駐車棘爪的ESC解決方案，為主機廠減輕重量並改善系統集成。我們的專有電磁閥完全由內部自主研發及生產，累計銷量超過五百萬件。

我們的ESC解決方案提供一套特性及功能，旨在滿足主機廠及智能駕駛平台不斷變化的需求：(i)強大的制動性能；(ii)與智能駕駛的先進整合；及(iii)具成本效益的創新。

截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們的ESC解決方案分別自八家、八家、九家及九家中國主機廠獲得22個、33個、51個及58個定點。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2026年3月31日，使用我們的ESC解決方案並已開始大規模量產的車型數量分別達到14款、17款、25款及27款。

NBC解決方案

於2023年，我們的NBC解決方案首次推出並於2024年8月投入大規模量產，標誌著其商業化的里程碑，並加速其成為主機廠的標準配置。我們的NBC解決方案支持行車制動、駐車制動及車輛穩定性控制等核心功能，同時亦包含協調能量回收制動、平順制動等增值特性。

我們的NBC解決方案已取得以下多項技術優勢：(i)高制動及傳動效率；(ii)增強的NVH性能；(iii)輕量化及緊湊型設計；及(iv)具成本效益的集成。

截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們的NBC解決方案分別自三家、五家、七家及七家中國主機廠獲得四個、14個、40個及47個定點。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及2026年3月31日，使用我們的NBC解決方案並已開始大規模量產的車型數量分別達到一款、八款、19款及20款。

請參閱「業務 — 我們的解決方案」。

概 要

我們的管線解決方案

RBC解決方案

我們的RBC解決方案旨在與NBC協同工作，為L3及以上級別的智能駕駛解決方案構成雙路徑制動架構。其為關鍵制動功能提供獨立冗餘，確保在單系統故障時仍具備有效制動能力，並顯著提高車輛安全性。我們的RBC解決方案採用分佈式控制設計，與下一代域控制器及各種車輛平台兼容。我們的RBC解決方案預計將於2027年底前具備大規模量產能力。

EMB解決方案

我們的EMB解決方案代表了線控制動架構演進的新方向，旨在實現全電子化及高度集成化的制動控制。其採用分佈式控制架構，可實現更快的響應、更高的精度以及與車輛域控制器的可擴展集成，為集中式、軟件定義的汽車平台奠定基礎。我們的首款全乾式EMB解決方案預計將於2027年具備大規模量產能力。

EPS解決方案

EPS解決方案(特別是DP-EPS版本)是一種線控轉向解決方案，旨在滿足L1至L4級自動駕駛平台的功能安全及性能要求。其提供14.5 kN的最大齒條力，支持包括SUV、MPV及皮卡在內的各種乘用車。預計在工程驗證後將於2027年開始量產，並預期將首先應用於即將推出的智能車型。

SBW解決方案

我們的SBW解決方案(一種線控轉向解決方案)乃一套先進的轉向系統，其取消了上、下轉向管柱之間的傳統機械連接，改為以電子方式傳輸轉向指令，並以全冗餘電子架構取代中間軸。我們的SBW解決方案預計將於2027年具備大規模量產能力。

NXU運動控制器

我們的NXU運動控制器是一個集中式控制單元，為應對對智能及軟件定義汽車日益增長的需求而開發。其將轉向、制動及懸架控制集成到統一架構中，實現橫向、縱向及垂向動態的六自由度(6DoF)協調控制，以支持先進的智能駕駛。我們的NXU運動控制器預計將於2027年底前具備大規模量產能力。

概 要

下表載列於所示期間按產品劃分的收益明細（以絕對金額及佔我們總收益的百分比呈列）：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣千元，百分比除外)										
NBS解決方案.....	186,709	68.6	160,846	41.2	119,446	19.4	26,888	26.2	2,361	1.6
ESC解決方案.....	79,826	29.3	180,161	46.1	177,749	28.9	36,156	35.2	41,138	27.3
NBC解決方案.....	108	0.0	39,632	10.1	301,495	49.1	39,371	38.3	106,451	70.6
其他 ⁽¹⁾	5,574	2.1	10,098	2.6	15,816	2.6	250	0.3	866	0.5
總計.....	<u>272,217</u>	<u>100.0</u>	<u>390,737</u>	<u>100.0</u>	<u>614,506</u>	<u>100.0</u>	<u>102,665</u>	<u>100.0</u>	<u>150,816</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 主要包括提供研發服務及銷售原材料產生的收益。

主要營運數據

下表載列我們於往績記錄期間的主要營運數據：

	截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	2023年	2024年	2025年	2026年
客戶總數.....	15	15	18	12
客戶留存率 ⁽¹⁾ (%).....	58.8	53.3	66.7	71.4
客戶淨金額留存率 ⁽²⁾ (%).....	94.2	99.1	98.8	100.0
定點總數.....	51	73	117	131

附註：

(1) 指於本年度重複購買的上一年度客戶所佔百分比。

(2) 指經常性客戶（亦於過往期間作出貢獻的客戶）產生的當期收益佔比與該等相同客戶產生的過往期間收益佔比的比率。該指標反映經常性客戶對總收益的貢獻隨時間的變動。

我們的技術

我們擁有全棧自研的線控制動技術，涵蓋控制算法、軟件和硬件。我們的技術具備以下核心優勢，使我們能夠高效實現商業化。該等優勢乃通過我們橫跨線控制動解決方案的內部研發能力實現。

概 要

控制算法

該軟件最關鍵的部分為核心控制算法，其界定本公司線控制動解決方案的主要功能及性能。作為行車制動的控制器，該系統必須準確解讀駕駛員的制動意圖，並將其與來自ADAS及／或APA控制器的外部制動請求相結合。然後，系統會根據當前路面狀況及可用的制動能力來仲裁合併的制動請求，最終確定最佳制動需求。此外，作為再生制動的協調者，我們已開發出先進的動態閉環控制算法，以融合液壓及再生制動扭矩，確保平穩高效的制動過渡。為解決車輛穩定性問題並確保安全運行，我們開發了一種穩定性估計及控制算法，可管理縱向及橫向穩定性，同時考慮到不同的路面、駕駛條件及駕駛員操作。最後，我們整合了單獨的車輪制動力需求仲裁及估計模塊，以實現各車輪的閉環控制，從而保持最佳的車輛穩定性及安全性。

軟件開發平台

我們的軟件開發平台基於符合AutoSAR標準的架構構建，具有模塊化結構、統一調度及強大兼容性的特點，可集成獨立軟件模塊，例如第三方及客戶開發的軟件。

微控制器單元(MCU)、複雜驅動控制電路及其抽象層軟件構成我們電子控制系統的骨幹，負責執行控制算法、管理執行器輸出，並確保在各種應用中的可靠運行。我們已開發出一套硬件在環仿真環境，能夠模擬各種ECU輸入及輸出，從而可在實驗室環境中進行軟件驗證，而無須僅依賴實車測試。我們對MCU及驅動組件的選擇取決於每個解決方案的具體要求及工作場景。

線控制動技術硬件平台

- 我們的線控制動技術硬件平台在模塊化及平台化的結構設計中，集成了高安全性行程傳感器、電機位置傳感器、壓力傳感器、專用無刷電機、電磁閥，以及冗餘車輛控制模塊及複雜驅動電路。
- 我們的機械結構與液壓系統設計包含自主開發的核心技術，涵蓋踏板腳感模擬器、液壓架構、動力傳輸單元及電磁閥等關鍵部件。

請參閱「業務 — 我們的技術」。

研發

我們的研發能力是我們在線控制動行業中保持技術領先地位及市場競爭力戰略的核心。我們致力於持續創新及自主開發核心技術。於2023年、2024年及2025年以及截至2025年及2026年3月31日止三個月，我們產生研發開支分別為人民幣96.5百萬元、人民幣87.6百萬元、人民幣83.0百萬元、人民幣17.4百萬元及人民幣23.6百萬元，分別佔我們於各期間總經營開支的68.2%、69.8%、52.0%、68.4%及57.0%。截至2026年3月31日，我們的研發部門有163名僱

概 要

員，其中20.3%擁有碩士或以上學位。截至同日，我們的研發團隊佔僱員總數的41.8%。我們的研發團隊由具備豐富行業經驗的專注人才組成，專注於開發及商業化我們的解決方案，這有助於我們保持技術優勢及市場競爭力。我們的核心研發團隊成員各自在汽車研發或底盤工程領域擁有超過10年經驗，並曾在國內外知名科技公司任職。

請參閱「業務 — 研發」。

知識產權

我們認為知識產權對我們的持續成功至關重要，尤其是在研發能力方面，以保持我們在線控制動行業的領先地位。我們依賴我們經營所在司法權區的專利、商標、版權及其他知識產權保護法律、公平貿易慣例、合約安排及保密程序相結合的方式，以建立及保護我們的專有技術、專門知識及其他知識產權。

截至最後實際可行日期，我們已在中國獲得203項註冊專利，包括103項發明專利、95項實用新型專利及5項外觀設計專利。我們亦於中國持有54項軟件版權及54個註冊商標。我們的重要知識產權涵蓋車輛制動及轉向控制系統、傳感器信號驗證、電子駐車制動及輔助制動技術等技術領域。請參閱「業務 — 知識產權」。

我們的客戶

我們的客戶主要為主機廠，其中大部分位於中國。於往績記錄期間，我們絕大部分的收益來自中國內地。我們強大的行業聲譽及認可度使我們能夠與客戶保持長期業務關係。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2026年3月31日止三個月，來自我們五大客戶的收益分別於各年度合共佔我們總收益的97.9%、96.5%、94.4%及96.9%，而我們於各年度的最大客戶分別貢獻我們總收益的59.2%、67.2%、47.2%及43.9%。根據灼識諮詢的資料，線控制動解決方案行業的國內供應商客戶集中度高乃屬常見情況，主要由於下游主機廠市場由少數大型汽車製造商主導，加上主機廠在引入新供應商前需要較長的驗證週期。請參閱「業務 — 我們的客戶」。

我們的供應商

我們的供應商主要包括關鍵汽車零部件的製造商及供應商，包括標準件、電機及電子控制單元等總成件、芯片、機加工件以及橡膠及注塑件等非金屬零部件。我們與國內供應商合作，並日益重視本地採購，以加強成本控制及供應鏈韌性。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度以及截至2026年3月31日止三個月，我們向五大供應商作出的採購額分別於各年度合共佔我們總採購額的36.2%、31.5%、35.8%及41.3%，而於各年度我們向最大供應商作出的採購額則分別佔我們總採購額的14.2%、8.1%、10.6%及11.9%。請參閱「業務 — 我們的供應商」。

概 要

風險因素

- 線控制動行業競爭激烈。倘我們未能及時且具成本效益地改進現有解決方案或推出新解決方案，以滿足不斷演變的客戶需求或跟上行業創新步伐，我們的競爭地位可能會受到不利影響，且我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大影響。
- 倘我們無法以具成本效益和及時的方式開發先進技術及推出新解決方案以適應不斷變化的市場需求、客戶要求及監管標準，我們未來的業務、經營業績、財務狀況及競爭地位將受到重大不利影響。
- 我們無法擔保市場未來會完全採用線控制動解決方案來支持我們的增長，亦無法保證線控制動解決方案的行業發展及市場接受度將朝著對我們有利的方向發展。倘線控制動解決方案市場停滯不前或未能如預期般快速或積極增長，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。
- 我們投入大量資源以爭取主機廠定點，但無法確保該等努力將促成特定車型的大規模量產或持續的業務關係，且收入實現可能面臨重大延遲。
- 即使在獲得定點後，由於主機廠的承諾不具約束力、驗證週期長、潛在的實施延遲以及產量波動，收入的實現仍存在高度不確定性，所有該等因素均可能對我們的業務營運、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

請參閱「風險因素」。

我們的單一最大股東組別

截至最後實際可行日期，陶先生及劉女士分別實益擁有本公司已發行股本總額的15.61%及0.29%。此外，陶先生作為拿森有限合夥的普通合夥人，最終控制拿森有限合夥所持股本附帶的6.68%投票權。詳情請參閱本文件「歷史、發展及公司架構—公司架構」一節。與此同時，陶先生作為普通合夥人最終控制拿森有限合夥的四名有限合夥人，即上海拿智、上海拿恆、上海拿瑞及上海拿晨。因此，於最後實際可行日期，陶先生、劉女士、拿森有限合夥、上海拿智、上海拿恆、上海拿瑞及上海拿晨共同控制本公司22.58%的投票權，並構成單一最大股東組別。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），陶先生、劉女士、拿森有限合夥、上海拿智、上海拿恆、上海拿瑞及上海拿晨將繼續控制本公司[編纂]%的投票權，並將於[編纂]後繼續為我們的單一最大股東組別，於[編纂]完成後本公司將不會有任何控股股東。

概 要

[編纂]投資

自2016年11月至2025年9月，我們已進行數輪[編纂]投資。有關[編纂]投資的詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資」一節。

持續關連交易

本公司已訂立若干交易，而該等交易於[編纂]後根據上市規則第14A章將構成非豁免持續關連交易。有關該等交易的進一步詳情，連同就嚴格遵守上市規則第14A章相關規定的豁免申請，乃載於本文件「關連交易」一節。

過往財務資料概要

綜合損益表選定項目

下表載列於所示期間我們的經營業績概要：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣千元，百分比除外)										
收益.....	272,217	100.0	390,737	100.0	614,506	100.0	102,665	100.0	150,816	100.0
銷售成本	(269,104)	(98.9)	(348,807)	(89.2)	(530,891)	(86.4)	(95,337)	(92.9)	(135,555)	(89.9)
毛利.....	3,113	1.1	41,930	10.7	83,615	13.6	7,328	7.1	15,261	10.1
其他收入及收益.....	26,958	9.9	20,946	5.4	26,441	4.3	10,264	10.0	3,081	2.0
銷售及營銷開支.....	(4,824)	(1.8)	(5,326)	(1.4)	(14,248)	(2.3)	(1,042)	(1.0)	(5,861)	(3.9)
行政開支	(40,270)	(14.8)	(32,571)	(8.3)	(62,379)	(10.2)	(6,970)	(6.8)	(11,998)	(8.0)
研發開支	(96,547)	(35.5)	(87,580)	(22.4)	(82,959)	(13.5)	(17,376)	(16.9)	(23,616)	(15.7)
按公允價值計入損益的金融										
資產的公允價值收益....	485	0.2	673	0.2	717	0.1	346	0.3	513	0.3
金融資產減值撥回/(撥備)										
淨額	1,305	0.5	(7,003)	(1.8)	1,580	0.3	402	0.4	3,682	2.4
其他開支	(803)	(0.3)	(701)	(0.2)	(11,231)	(1.8)	(2,162)	(2.1)	(583)	(0.4)
融資成本	(902)	(0.3)	(652)	(0.2)	(502)	(0.1)	(74)	(0.1)	(426)	(0.3)
與贖回負債相關的融資成本	(89,338)	(32.8)	(99,237)	(25.4)	(130,558)	(21.2)	(30,680)	(29.9)	(34,935)	(23.2)
除稅前虧損	(200,823)	(73.8)	(169,521)	(43.4)	(189,524)	(30.8)	(39,964)	(38.9)	(54,882)	(36.4)
所得稅開支	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
年度虧損及綜合收益總額...	<u>(200,823)</u>	<u>(73.8)</u>	<u>(169,521)</u>	<u>(43.4)</u>	<u>(189,524)</u>	<u>(30.8)</u>	<u>(39,964)</u>	<u>(38.9)</u>	<u>(54,882)</u>	<u>(36.4)</u>

概 要

非國際財務報告準則計量

為補充按國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦採用經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量，而該計量並非國際財務報告準則所規定，亦未按其呈列。我們相信，此項非國際財務報告準則計量可消除若干項目的潛在影響，從而有助於比較各年度的經營表現。

我們相信，該計量為投資者及其他人士提供有用資料，以了解及評估我們的綜合經營業績，其方式與協助我們管理層了解的方式相同。然而，我們呈列的經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）未必可與其他公司呈列的類似名稱的計量作比較。使用此非國際財務報告準則計量作為分析工具有其局限性，閣下不應將其孤立考慮，或視其為對我們根據國際財務報告準則所報告的經營業績或財務狀況進行分析的替代品。此外，該非國際財務報告準則計量的定義可能與其他公司使用的類似術語不同。

我們將經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）界定為經加回(i)以股份支付的開支、(ii)與贖回負債相關的融資成本及(iii)與[編纂]相關的[編纂]調整的年度虧損。該等調整乃於往績記錄期間貫徹作出。下表呈列於所示年度我們的非國際財務報告準則計量。

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	(人民幣千元)				
年度虧損與經調整年度虧損（非國際財務報告準則計量）的對賬：					
年度虧損	(200,823)	(169,521)	(189,524)	(39,964)	(54,882)
加：					
— 以股份支付的開支 ⁽¹⁾	6,068	9,524	12,225	1,214	4,917
— 與贖回負債相關的融資成本 ⁽²⁾ ..	89,338	99,237	130,558	30,680	34,935
— [編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整虧損淨額					
（非國際財務報告準則計量）....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 以股份支付的開支主要指就授予我們管理層及主要僱員的獎勵而產生的非現金僱員福利開支。任何特定期間的該等開支預期不會導致未來現金付款。
- (2) 與贖回負債相關的融資成本指與授予若干股東的贖回權有關的非現金累計開支。於[編纂]後，贖回負債將於公司贖回責任終止後從負債重新指定為權益。

我們的虧損淨額由2023年的約人民幣200.8百萬元減少至2024年的約人民幣169.5百萬元，主要由於收益增長及毛利率改善，而隨著我們持續推進重點項目，研發開支及融資成本仍然龐大。我們的虧損淨額由2024年的人民幣169.5百萬元增加至2025年的人民幣189.5百萬元，

概 要

主要由於(i)與贖回負債相關的融資成本、(ii)銷售及營銷開支以及(iii)行政開支增加，部分被主要由NBC解決方案帶動的收益增加及ESC與NBC解決方案盈利能力改善導致的毛利增加所抵銷。我們的虧損淨額由截至2025年3月31日止三個月的人民幣40.0百萬元增加至截至2026年3月31日止三個月的人民幣54.9百萬元，主要由於(i)其他收入及收益減少、(ii)研發開支增加、(iii)行政開支增加，及(iv)與贖回負債相關的融資成本增加，部分被主要由NBC解決方案帶動的收益增加所抵銷。

綜合財務狀況表選定項目

	截至12月31日			截至3月31日
	2023年	2024年	2025年	2026年
	(人民幣千元)			
流動資產總值	605,762	902,420	948,750	833,979
非流動資產總值	149,281	175,837	269,995	306,826
資產總值	755,043	1,078,257	1,218,745	1,140,805
流動負債總額	1,476,530	1,963,521	2,231,629	2,206,437
非流動負債總額	27,873	21,626	50,667	47,884
流動負債淨額	(870,768)	(1,061,101)	(1,282,879)	(1,372,458)
負債淨額	(749,360)	(906,890)	(1,063,551)	(1,113,516)

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣870.8百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣1,061.1百萬元，並進一步增加至截至2025年12月31日的人民幣1,282.9百萬元。2024年的增加乃主要由於(i)因累計至合約贖回金額導致贖回負債增加，及(ii)因增加原材料採購而導致應付貿易賬款及票據增加，部分被應收貿易賬款及票據隨銷售增長而增加以及因購買額外結構性存款而導致按公允價值計入損益的金融資產增加所抵銷。2025年的進一步增加乃主要由於(i)因累計至合約贖回金額及額外融資活動導致贖回負債增加，及(ii)因增加原材料採購而導致應付貿易賬款及票據增加，部分被應收貿易賬款及票據隨銷售增長而增加所抵銷。我們的流動負債淨額於截至2026年3月31日進一步增加至人民幣1,372.5百萬元，主要由於結算若干結構性存款後按公允價值計入損益的金融資產減少，部分被應付貿易賬款及票據減少所抵銷，此乃由於2026年第一季度的採購水平低於2025年第四季度的旺季。

截至2023年、2024年、2025年12月31日以及2026年3月31日，我們分別錄得負債淨額(即我們的資產虧絀總額)人民幣749.4百萬元、人民幣906.9百萬元、人民幣1,063.6百萬元及人民幣1,113.5百萬元。我們於截至2023年12月31日的負債淨額主要歸因於年度虧損及其他綜合收益人民幣200.8百萬元。我們於2024年的負債淨額增加，主要由於(i)年度虧損及其他綜合收益人民幣169.5百萬元及(ii)授予權益持有人贖回權人民幣280.0百萬元，部分被股東注資人民幣282.5百萬元所抵銷。我們於2025年的負債淨額進一步增加，主要由於(i)年度虧損及其他綜合收益人民幣189.5百萬元及(ii)授予股東贖回權人民幣81.9百萬元，部分被已繳資本／已

概 要

發行股份人民幣102.6百萬元所抵銷。我們於截至2026年3月31日止三個月的負債淨額進一步增加，主要由於(i)期內虧損及其他綜合收益人民幣54.9百萬元，及(ii)權益結算股份支付開支人民幣4.9百萬元。

於[編纂]後，贖回負債將於本公司贖回責任終止後從負債重新分類為權益，因此，我們的負債淨額狀況將轉為資產淨額狀況。

綜合現金流量表選定項目

下表載列我們於所示期間的現金流量：

	截至12月31日止年度			截至3月31日	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	(人民幣千元)				
經營活動(所用)/所得現金流量淨額.....	(88,875)	25,338	(164,614)	(128,335)	(19,078)
投資活動所得/(所用)現金流量淨額.....	5,776	(254,590)	52,127	215,123	75,850
融資活動(所用)/所得現金流量淨額.....	(9,037)	279,055	96,044	(1,880)	(1,282)
現金及現金等價物(減少)/增加淨額.....	(92,136)	49,803	(16,443)	84,908	55,490
年初現金及現金等價物.....	207,101	115,463	165,596	165,596	148,601
外匯匯率變動影響淨額.....	498	330	(552)	(16)	(565)
年末現金及現金等價物.....	115,463	165,596	148,601	250,488	203,526

我們於2023年、2025年、截至2025年3月31日止三個月及截至2026年3月31日止三個月分別錄得經營活動所用現金淨額人民幣88.9百萬元、人民幣164.6百萬元、人民幣128.3百萬元及人民幣19.1百萬元，主要由於該等期間的除稅前虧損及營運資金變動所致。於2023年，該流出主要由於我們的除稅前虧損人民幣200.8百萬元、應付貿易賬款及票據減少及應收貿易賬款及票據增加，部分被保證金減少所抵銷。我們於2024年錄得經營現金流入淨額人民幣25.3百萬元，乃由於因產品需求增加及存貨週轉加快，致使應付貿易賬款及票據增加及存貨減少，惟其部分被因應銷售增長而增加的應收貿易賬款及票據所抵銷。於2025年，該流出主要由於我們的除稅前虧損人民幣189.5百萬元以及應收貿易賬款及票據及存貨增加，部分被應付貿易賬款及票據增加所抵銷。於截至2025年3月31日止三個月，該流出主要由於我們的除稅前虧損人民幣40.0百萬元、應收貿易賬款及票據增加人民幣97.1百萬元、存貨增加人民幣24.4百萬元及其他應付款項及預提費用減少人民幣17.5百萬元，部分被應付貿易賬款及票據增加人民幣15.9百萬元所抵銷。於截至2026年3月31日止三個月，該流出主要由於我們的除稅前虧損人民幣54.9百萬元、應付貿易賬款及票據減少人民幣39.2百萬元、預付款項

概 要

及其他應收款項增加人民幣11.7百萬元，部分被應收貿易賬款及票據減少人民幣54.4百萬元所抵銷。請參閱「財務資料 — 流動資金及資本資源 — 現金流量 — 經營活動所得／(所用)現金淨額」。

於2025年，我們的經營現金流量由流入人民幣25.3百萬元變為流出人民幣164.6百萬元，主要由於(i)因收益強勁增長、客戶組合變動及我們現行結算條款(主要涉及銀行承兌匯票)下的收款時間而導致應收貿易賬款及票據增加，及(ii)因維持較高原材料存貨水平以支持與收益增長一致的生產，以及根據訂單需求及生產計劃維持較高的製成品及在製品結餘，同時若干產品線(包括NBC解決方案)產能爬坡而導致存貨增加。

選定財務比率

	截至12月31日止年度／於12月31日			截至3月31日 止三個月／ 於3月31日
	2023年	2024年	2025年	2026年
收益增長(%)	25.1	43.5	57.3	46.9
毛利率(%)	1.1	10.7	13.6	10.1
流動比率 ⁽¹⁾	0.4	0.5	0.4	0.4
速動比率 ⁽²⁾	0.4	0.4	0.4	0.3

附註：

- (1) 流動比率等於期末的流動資產除以流動負債。
- (2) 速動比率等於期末的流動資產減去存貨後除以流動負債。

盈利路徑

儘管我們的收益快速增長，但我們於往績記錄期間仍錄得虧損。於2023年、2024年及2025年以及截至2025年及2026年3月31日止三個月，我們分別錄得虧損淨額人民幣200.8百萬元、人民幣169.5百萬元、人民幣189.5百萬元、人民幣40.0百萬元及人民幣54.9百萬元。我們的收益於往績記錄期間大幅增加，於2023年、2024年及2025年以及截至2025年及2026年3月31日止三個月，收益分別為人民幣272.2百萬元、人民幣390.7百萬元、人民幣614.5百萬元、人民幣102.7百萬元及人民幣150.8百萬元，2023年、2024年及2025年以及截至2025年及2026年3月31日止三個月的按年收益增長率分別為25.1%、43.5%、57.3%及46.9%。

於往績記錄期間，我們的虧損主要由於：

- 作為一家技術驅動型公司作出重大研發投資；
- 產能處於爬坡階段，規模經濟效益有待完全實現；及
- 因議價能力有限導致原材料採購成本較高；

概 要

於可見未來，我們計劃通過擴大收益規模、降低經營成本及提高毛利率來提升盈利能力。

請參閱「業務 — 盈利路徑」。

法律訴訟及合規

我們或會不時因日常業務過程而面臨法律訴訟及申索。於2025年3月，一家總部位於德國的技術與服務供應商在江蘇省蘇州市中級人民法院對本公司提起五項專利侵權訴訟，指控我們的ESC解決方案構成對原告五項專利的侵權，該等專利據稱涉及我們ESC解決方案中使用的五個零件。有關詳情，請參閱「業務 — 法律訴訟及合規 — 專利訴訟」一節。

我們的董事確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無涉及任何針對我們或我們任何董事的、且可能對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的訴訟、仲裁或行政程序。此外，就我們的董事所知，概無針對我們或我們任何董事的任何未決或可預見的訴訟、仲裁或行政程序可能對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響。

[編纂]統計數字

下表所載的統計數據乃基於以下假設：(i)[編纂]已完成及[編纂]股H股已根據[編纂][編纂]；(ii)[編纂]未獲行使；及(iii)緊隨[編纂]完成後，已[編纂]及發行在外的股份為[編纂]股。

	按每股H股[編纂] [編纂]港元計算	按每股H股[編纂] [編纂]港元計算
本公司H股市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
截至[2026年3月31日]本公司擁有人應佔未經審計 [編纂]經調整每股綜合有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 本公司H股市值的計算乃基於緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)預期將予[編纂]的[編纂]股H股。
- (2) 本公司擁有人應佔未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值乃經作出附錄二所提述的調整後得出。

股息及股息政策

自本公司註冊成立日期起及直至往績記錄期間結束，本公司概無派付或宣派任何股息。我們並無任何正式股息政策，且並無設定任何預定的派息率。派付股息與否及派付金額的決定，乃取決於董事會可能視為相關的因素。任何股息分派亦須經股東於股東會上批准。

概 要

根據中國法律及組織章程細則，一般儲備金須於各年終每年提取10%的稅後利潤，直至結餘達到相關中國實體註冊資本的50%。鑑於我們的累計虧損，誠如我們的中國法律顧問所告知，根據相關中國法律法規及組織章程細則，我們不得宣派或派付股息，直至累計虧損由我們的稅後利潤彌補，且已根據相關法律法規提取足額法定公積金。

[編纂]

[編纂]指就[編纂]產生的專業費用、[編纂]及其他費用。我們估計[編纂]將約為[編纂]港元（假設[編纂]未獲行使及按[編纂][編纂]港元計算），佔[編纂][編纂]總額約[編纂]%。我們估計[編纂]包括[編纂]費用約[編纂]港元及非[編纂]費用約[編纂]港元（當中包括法律顧問及我們的申報會計師的費用及開支約[編纂]港元以及其他費用及開支約[編纂]港元）。於[編纂]總額中，約[編纂]港元將直接歸屬於[編纂]我們的股份，並將於[編纂]完成後自權益中扣除，而餘下約[編纂]港元將於[編纂]時列為開支。

未來計劃及[編纂]用途

假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]及其他估計[編纂]，並假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股股份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），我們估計將自[編纂]收取[編纂]淨額約[編纂]港元。我們擬將[編纂][編纂]作以下用途及按下列金額動用：(i)[編纂]淨額約[編纂]%(即[編纂]港元)將於未來五年用於加強我們的研發能力及進一步擴大我們的產品組合；(ii)[編纂]淨額約[編纂]%(即[編纂]港元)將於未來三年用於擴大及升級我們的生產及製造能力，從而提升我們的交付能力；(iii)[編纂]淨額約[編纂]%(即[編纂]港元)將於未來五年用於提升我們的服務及提高我們的國際品牌知名度；及(iv)[編纂]淨額約[編纂]%(即[編纂]港元)將用作營運資金及其他一般企業用途。

近期發展及無重大不利變動

本公司董事已確認，自2026年3月31日（即本文件附錄一會計師報告所報告期間的結束日期）起直至本文件日期，我們的財務或交易狀況或前景概無任何重大不利變動，且自2026年3月31日以來[概無發生]任何會對本文件附錄一會計師報告所載資料構成重大影響的事件。

概 要

於往績記錄期間後，我們的業務版圖持續擴張。於往績記錄期間後及截至2026年5月31日，我們的ESC及NBC解決方案已取得六個新定點，而我們的ESC及NBC解決方案於2025年4月至5月則取得五個新定點。截至2026年5月31日，我們尚未從於往績記錄期後取得的六個新定點產生收益，此乃由於定點指主機廠經技術評估及競爭性甄選後確認在其未來車輛設計中採用我們的產品，且通常在取得量產訂單前需進行8至18個月的開發及驗證。此外，與2025年同期相比，我們的收益及毛利率於截至2026年5月31日止五個月穩步增長，表明業務持續增長及業務營運穩定。

我們預期我們的收益將持續增加。然而，由於我們的生產運營為滿足日益增長的客戶需求而仍處於產能爬坡階段，且我們為支持產品升級及未來盈利能力而繼續對研發作出必要投資，我們預期將於截至2026年12月31日止年度錄得虧損。

[編纂]於聯交所[編纂]

本公司已向[編纂]申請批准已發行股份以及根據(i)[編纂]及(ii)行使[編纂]將予[編纂]的股份[編纂]及買賣。我們的[編纂]乃基於[編纂]。