

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，因此並未列載可能對閣下而言屬重要的所有資料，其整體受本文件全文規限，並應與本文件全文一併閱讀方屬完整。閣下決定[編纂][編纂]前，應閱讀整份文件。任何[編纂]均涉及風險。[編纂]於[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」。閣下決定[編纂]於[編纂]之前，應細閱該節。

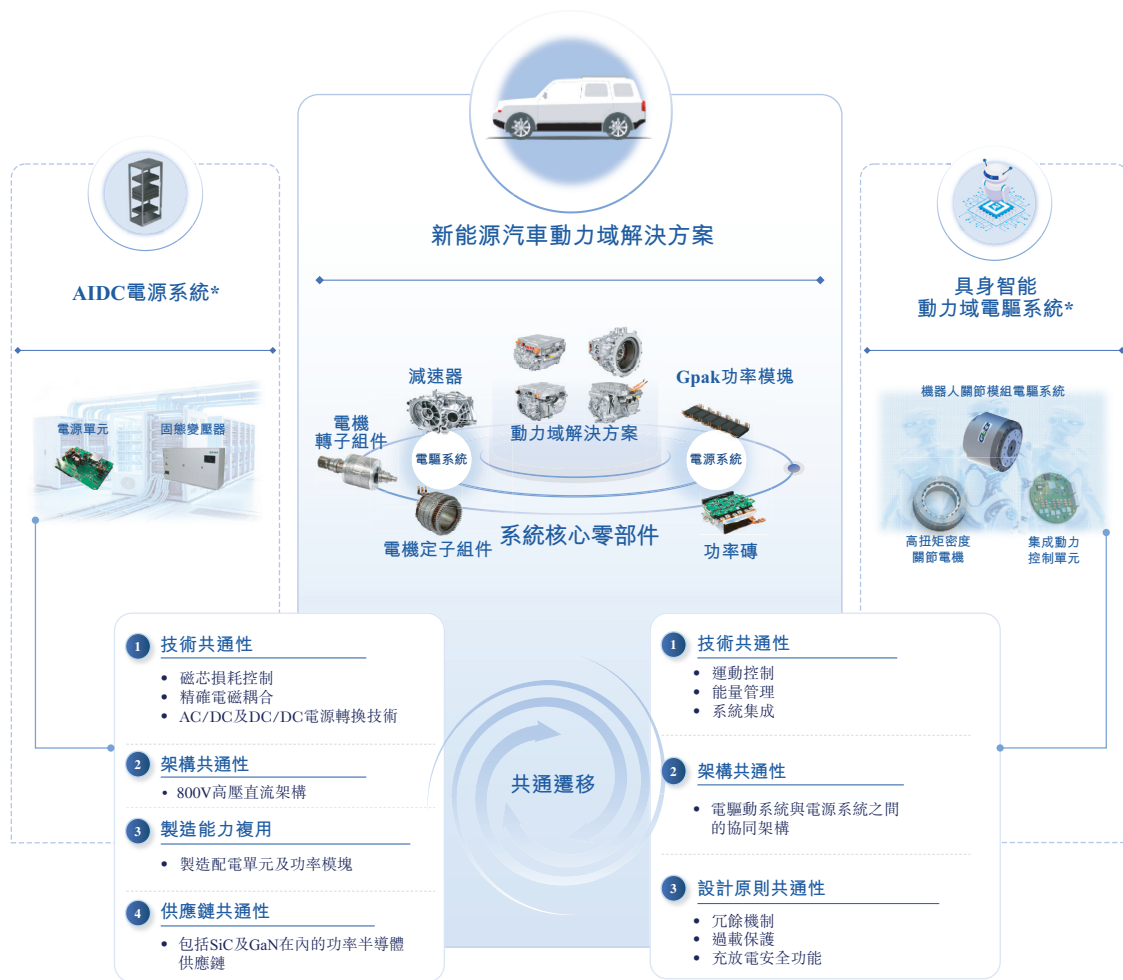
概覽

我們是誰

我們是一家提供智能電動化動力域系統與通用化800V高壓直流供電系統的解決方案之全球提供商。我們以高性能電力電子、電機、軟件、熱管理與平台化集成技術為核心，通過垂直整合與系統優化實現競爭力領先的軟硬件服務一體化方案，於往績記錄期間主要服務於新能源汽車動力域領域，並拓展至AI算力基礎設施供電系統與具身智能動力域電驅系統領域，致力於推動全球能源轉型經濟的低碳化與智能化升級。

於往績記錄期間，我們的主要產品為新能源汽車多合一動力域解決方案，其主要集成電驅系統及電源系統。根據客戶需求，我們的多合一解決方案亦可集成熱管理系統及整車控制系統。

憑藉我們的核心技術，我們正開發：(i)用於AIDC的電源系統；及(ii)用於具身智能的動力域電驅系統。下圖說明我們的主要產品，以及我們的核心技術如何轉移並應用於AIDC及具身智能領域。

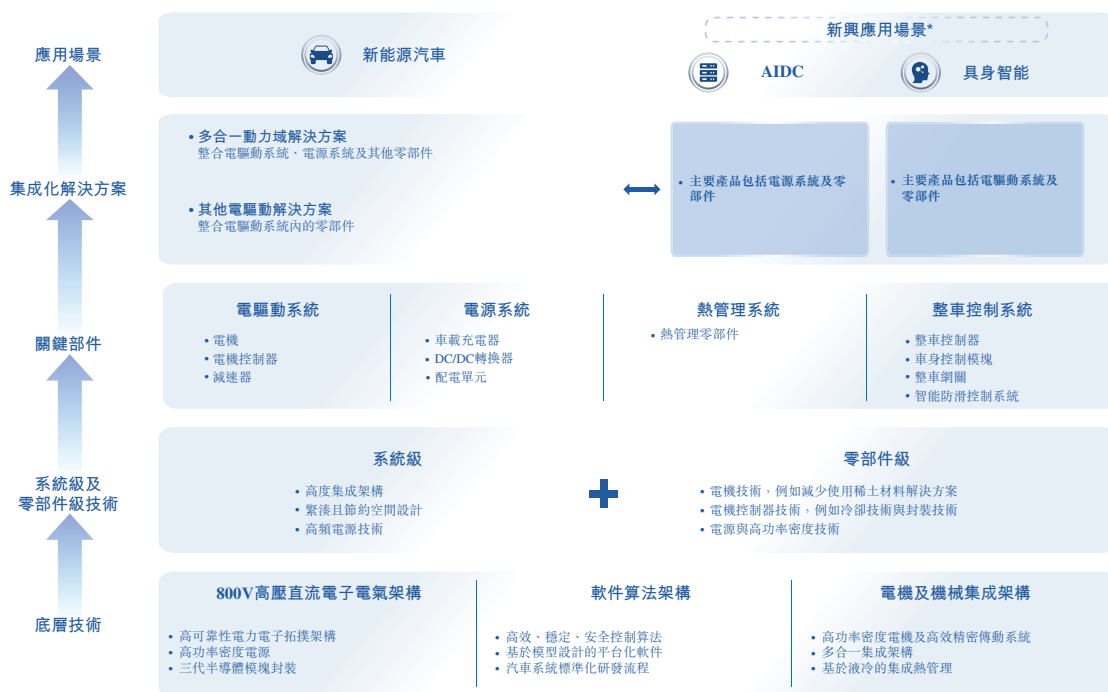


* 於往績記錄期間，我們並無自AIDC電源系統及具身智能動力域電驅系統產生收入。

概 要

我們的技術及解決方案

憑藉在三個核心學科（即(i)電子電氣及電力電子、(ii)軟件及(iii)機械工程）的深厚專業知識，我們已建立以800V高壓直流電子電氣架構、軟件算法架構及電機及機械集成架構為核心的技術架構，具備高度可轉移性與可擴展性。下圖說明我們的主要技術及解決方案。



* 於往績記錄期間，我們並無自AIDC電源系統及具身智能動力域電驅系統產生收入。

我們的優勢

我們相信，以下競爭優勢促成了我們的成功，並將繼續推動我們未來的增長：

- 行業領導者，擁有深厚專業知識，戰略佈局極具前瞻性；
- 高度可遷移及可擴展的平台化技術體系；
- 全面產品矩陣滿足客戶多元需求，具有豐富聯合開發經驗；
- 行業領先的系統集成及自主零部件開發及生產能力；及
- 一支獲知名投資者認可的年輕、富有洞察力且勤勉的管理團隊。

我們的戰略

我們將採取以下戰略以推動進一步增長：

- 聚焦集成化新能源汽車動力域解決方案與關鍵零部件的持續研發；

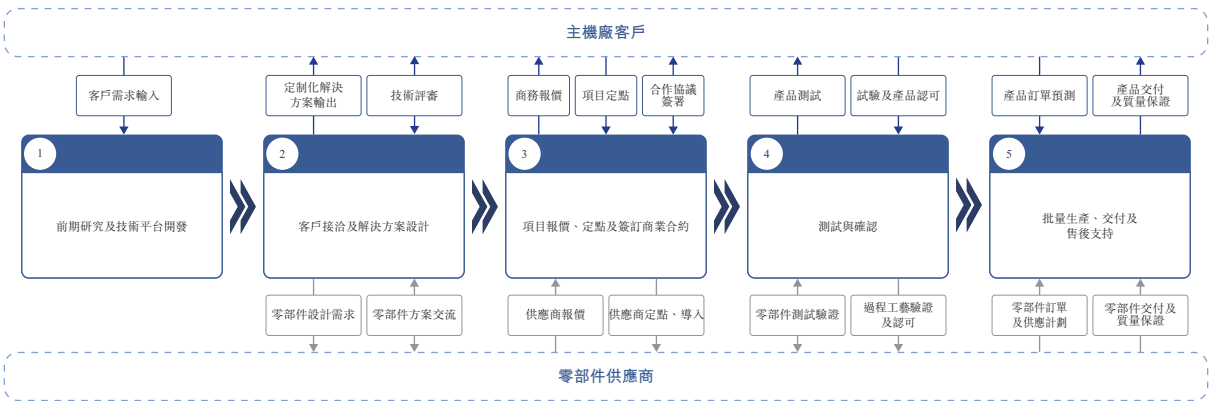
概 要

- 持續的技術複用及向新興應用場景遷移；
- 持續垂直整合供應鏈與智能生產產能擴張；
- 深化策略客戶關係並擴大客戶群體；
- 持續推進全球佈局；及
- 吸引契合企業文化的人才，優化團隊結構，持續提升核心競爭力。

我們的業務模式

我們的新能源汽車板塊業務模式

於往績記錄期間，我們與主機廠客戶深度合作，設計及製造專為特定車型定制的新能源汽車動力域解決方案。我們的合作通常涵蓋以下階段：



截至最後實際可行日期，我們已直接或通過一級供應商累計獲得10名主機廠的40個定點，我們的解決方案已獲12個汽車品牌的16款商業化推出車型採用。截至同日，我們有24個項目處於客戶接洽及解決方案設計階段。下表載列於所示年度我們的定點項目資料、搭載我們解決方案的新增車型，以及搭載我們解決方案並持續商業化推出的車型：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
各年度獲得的定點項目 ⁽¹⁾	3	4	17
各年度開始商業化銷售的搭載 我們解決方案的新增車型 ⁽²⁾	1	3	8
各年度持續商業化推出的搭載 我們解決方案的車型	5	8	15

概 要

附註：

- (1) 我們的定點項目包含已商業化的車型、正在開發且預期將商業化的車型、其後遭客戶終止的車型、車輛平台開發以及概念驗證。
- (2) 於各年內開始商業化銷售的車型數量，指該年內商業化推出並開始銷售的新增車型，不包括過往年度已開始商業化銷售的車型及基於上一代車型升級或迭代的車型。

下表載列於所示年度按解決方案類型劃分的銷量：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	銷量	銷量	銷量
新能源汽車動力域解決方案			
多合一動力域解決方案(套)	—	63,507	548,309
其他電驅動解決方案(套)	69,370	80,992	105,401
小計	69,370	144,499	653,710
新能源汽車動力域解決方案部件(件)	585	2,291	69,700
總計	69,955	146,790	723,410

新興應用場景業務模式

我們涵蓋AIDC電源系統板塊及具身智能動力域電驅系統板塊的新興應用場景業務模式，與我們新能源汽車動力域解決方案業務模式高度相近，一般包含前期科研與技術開發、客戶接洽及解決方案設計及項目報價、定點及簽訂商業合約等階段。

生產

憑藉逾10年的營運經驗，我們建立了穩健的生產能力，能夠滿足主機廠客戶對新能源汽車動力域解決方案大批量及時交付的要求。截至2025年12月31日，我們於徐州及寧波營運兩個生產基地來支持我們解決方案及產品的高質量、大規模穩定交付。

下表載列於所示年度按產品類別劃分的產能、實際產量及產能利用率的詳情：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
新能源汽車動力域解決方案			
產能 ⁽¹⁾ (套)	80,852	159,885	668,993
實際產量 ⁽²⁾ (套)	70,045	147,966	629,639
產能利用率 ⁽³⁾ (%)	86.6	92.5	94.1
新能源汽車動力域解決方案部件⁽⁴⁾			
產能 ⁽¹⁾ (件)	161,704	319,770	1,381,185
實際產量 ⁽²⁾ (件)	140,579	297,924	1,302,613
產能利用率 ⁽³⁾ (%)	86.9	93.2	94.3

概 要

附註：

- (1) 產能是基於以下假設計算得出：(i)所有生產線均按其理論滿負荷產能運作；(ii)我們生產設施的年度運作日數為250日；(iii)各設施每日運作約20小時，並已考慮交接班及產品型號調整所需的停機時間。根據灼識諮詢的資料，該計算方法符合市場慣例。
- (2) 年內實際產量指該年度內所生產的解決方案總量。
- (3) 年內產能利用率等於同年實際產量除以設計產能。
- (4) 新能源汽車動力域解決方案部件的產能及實際產量指各年度生產的部件總數，其中絕大部分在內部用作我們動力域解決方案的部件，而其餘所生產的部件則直接出售。

請參閱「業務－生產」。

競爭格局

於往績記錄期間，我們在競爭激烈的新能源汽車動力域解決方案行業中營運。根據灼識諮詢的資料，全球新能源汽車動力域解決方案行業預計將由2025年的人民幣1,977億元增長至2030年的人民幣4,860億元，2025年至2030年的年複合增長率為19.7%。該行業競爭的主要驅動力為汽車電動化加速、技術創新、高壓平台升級及全球擴張戰略。

我們的主要競爭對手包括獨立第三方供應商及與主機廠關聯的供應商。憑藉我們在新能源汽車動力域解決方案方面的研發及製造能力，以及我們在關鍵部件開發及生產方面的內部能力，按2025年集成新能源汽車動力域解決方案的裝機量計算，我們在全球獨立第三方供應商中排名第三，且按2025年新能源汽車多合一動力域解決方案的裝機量計算，我們在全球獨立第三方供應商中排名第一。基於上述因素，我們相信，我們已做好充分準備進行有效競爭。詳情請參閱「我們的優勢」。然而，倘我們未能進行有效競爭，我們未來可能無法維持目前的市場地位。請參閱「風險因素－有關我們業務及行業的風險－我們於所屬行業面臨激烈競爭」。有關我們所在行業的競爭格局的更多資料，請參閱「行業概覽」。

銷售及市場推廣

我們採用純粹的企業對企業（「B2B」）銷售模式，聚焦全球領先的汽車主機廠。由於我們的解決方案具有高度技術性及定制化特性，我們不依賴大規模傳統銷售團隊或廣泛的市場推廣網絡。客戶拓展與業務開發主要由具備深厚行業經驗的高級管理層及技術團隊主導，其深度參與客戶決策與產品開發全流程。

於往績記錄期間，我們的所有產品均透過中國內地的直接銷售模式進行。在直接銷售模式下，我們通過內部銷售與技術團隊直接接觸客戶，與終端用戶緊密協作以理解其生產需求，並提供定制化的產品配置及自動化解決方案。該模式使我們能更有效掌控定價、產品品質、交付進度及售後服務，同時促進更深入的客戶關係，並建立更快的產品優化反饋循環。

我們的客戶及供應商

於往績記錄期間，我們的客戶主要為汽車主機廠客戶及汽車一級供應商。於2023年、2024年及2025年，各年度五大客戶產生的收入分別為人民幣313.2百萬元、人民幣737.1百萬元及人民幣3,609.8百萬元，分別佔各年度總收入的99.7%、99.9%及99.5%。於往績記錄期間各年度，吉利相關集團一直為我們的最大客戶。於2023年、2024年及2025年，來自吉利相關集團的收入分別為人民幣190.9百萬元、人民幣556.4百萬元及人民幣3,162.1百萬元，分別佔同年總收入的60.8%、75.4%及87.2%。

概 要

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們所知，除吉利相關集團、客戶B及客戶F（即李書福先生的聯繫人）外，我們任何董事、其聯繫人或任何股東（據董事所知，於我們已發行股本中擁有或曾擁有5%以上權益者），均未在我們任何五大客戶中擁有任何權益。

於2023年、2024年及2025年，我們各年向五大供應商的採購額分別為人民幣155.3百萬元、人民幣235.9百萬元及人民幣1,267.6百萬元，分別佔我們總採購額的32.6%、25.2%及33.6%。此外，我們2023年、2024年及2025年向最大供應商的採購額分別為人民幣68.8百萬元、人民幣92.9百萬元及人民幣466.9百萬元，分別佔同年總採購額的14.4%、9.9%及12.4%。

於往績記錄期間，概無董事、彼等各自之聯繫人，亦無任何本公司股東（就董事所知，擁有本公司已發行股本5%以上者）於我們的任何五大供應商中擁有任何權益。我們的主要供應商均非我們的主要客戶，反之亦然。我們往績記錄期間各年的五大供應商均為獨立第三方。

於往績記錄期間，據董事所知，我們的若干主要客戶亦為我們的供應商。具體而言，吉利相關集團（我們於2023年、2024年及2025年各年的最大客戶）以及客戶F（我們於2025年的五大客戶之一）於同期亦為我們的供應商。於2023年、2024年及2025年，我們向吉利相關集團的採購額達人民幣6千元、人民幣1.5百萬元及人民幣83.8百萬元，分別佔我們於同年總採購額的0.001%、0.2%及2.2%。我們向吉利相關集團的採購主要包括新能源汽車動力域解決方案部件。於2025年，我們向客戶F的採購額為人民幣141.0百萬元，佔我們於同年總採購額的3.7%，而於2023年及2024年並無向客戶F採購。我們向客戶F的採購主要包括新能源汽車動力域解決方案部件。除吉利相關集團及客戶F外，我們各年的五大供應商／客戶概無於同年亦為我們的客戶／供應商。

請參閱「業務－我們的客戶」、「業務－供應商」及「業務－重疊的客戶與供應商」。

我們與吉利相關集團的業務關係

自2019年起，我們獲吉利相關集團委任為供應商，提供新能源汽車動力域解決方案及其部件。隨著解決方案表現及技術實力獲得日益認可，於2025年12月31日，我們與吉利相關集團的合作已擴展至覆蓋8款車型，雙方合作關係持續深化。吉利相關集團於2024年及2025年推出的暢銷新能源汽車車型「星願」及「領克900」均搭載了我們的多合一動力域解決方案。吉利相關集團為我們於往績記錄期間各年度的最大客戶。於2023年、2024年及2025年，來自吉利相關集團及李書福先生其他聯營公司的收入分別為人民幣191.2百萬元、人民幣556.5百萬元及人民幣3,267.4百萬元，分別佔我們於往績記錄期間總收入的60.9%、75.4%及90.0%。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們與吉利相關集團維持穩定關係，雙方合作並無出現重大中斷或爭議。此外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未收到吉利相關集團的重大產品退貨要求，亦無發生任何可能觸發雙方協議下吉利相關集團的單方面終止權的事件。

我們認為，我們與吉利相關集團的關係不大可能出現重大不利變動或終止，此乃主要由於以下因素：(i)我們與吉利相關集團的關係基於合作共贏；(ii)我們已與吉利相關集團建立合作關係；及(iii)客戶集中為行業常態。

概 要

我們將透過以下方式有效減輕相關風險敞口：(i)我們已並將持續憑藉產品質量及研發能力，擴大我們的主機廠客戶基礎；及(ii)我們已戰略性拓展至AIDC電源系統及具身智能動力域電驅系統領域，進一步豐富我們的解決方案組合。

截至最後實際可行日期，除吉利相關集團外，我們已向九家主機廠的八款已商業化推出的車型供應新能源汽車動力域解決方案及其部件。截至同日，我們的兩條新業務線已取得初步進展。在我們的AIDC電源系統業務線中，我們已訂立涵蓋聯合研究及試點商業化的戰略合作協議；而在我們的具身智能動力域電驅系統業務線中，我們已進入客戶送樣階段。

然而，我們無法保證吉利相關集團將繼續與我們合作，或不會減少與我們的業務往來。鑒於我們對吉利相關集團的收入高度集中，若吉利相關集團在未來決定終止或減少與我們的合作程度，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。詳情請參閱「風險因素－有關我們業務及行業的風險－我們於新能源汽車動力域解決方案業務方面面臨客戶集中風險」。有關我們與吉利相關集團關係的詳細討論，請參閱「業務－我們與吉利相關集團的業務關係」。

業務可持續性

往績記錄期間，我們實現了業務的持續增長，但一直錄得虧損。在整個往績記錄期間，我們執行了多項增長策略，旨在推動收入增長、提高成本效益並加強營運槓桿。於往績記錄期間，我們觀察到營運指標顯著改善：

- 業務增長：我們獲上市車型採用的解決方案及零部件定點均呈現持續增長。具體而言，每年獲得的定點數目於2023年為3個，於2024年為4個，於2025年則為17個；持續商業化推出的搭載我們的動力域解決方案的車型數目由2023年的5款增加至2024年的8款，並進一步增加至2025年的15款；且截至最後實際可行日期，我們已直接或通過一級供應商累計獲得10名主機廠的40個定點，我們的解決方案已獲12個汽車品牌的16款商業化推出車型採用。這反映了我們業務模式的質量及可持續性；
- 收入增長：我們定點及量產項目的增長帶動了我們收入的強勁增長。我們的收入經歷了快速增長，由2023年的人民幣314.1百萬元增長134.9%至2024年的人民幣737.9百萬元，並進一步增長391.7%至2025年的人民幣3,628.2百萬元。此外，我們強勁的定點項目儲備預計將為未來收入的持續增長作出貢獻，並使我們具備實現未來收入持續擴張的良好條件；及
- 年內虧損減少：儘管我們於往績記錄期間錄得年內虧損，但值得注意的是，我們的財務表現一直穩步改善。就經營利潤／虧損而言，我們於2023年及2024年分別錄得經營虧損人民幣154.1百萬元及人民幣155.5百萬元，其後於2025年扭虧為盈，錄得經營利潤人民幣50.3百萬元。我們的年內虧損由2024年的人民幣345.1百萬元減少約16.5%至2025年的人民幣288.1百萬元，反映隨著我們業務規模的擴大，我們的財務表現持續改善。

概 要

儘管我們於往績記錄期間擁有強勁的收入增長勢頭以及經營業績及財務狀況有所改善，但我們於整個往績記錄期間錄得淨虧損，主要是由於(i)鑒於我們業務的快速擴張，我們的營收成本尚未完全實現規模經濟，因為我們在戰略上優先考慮與信譽良好的供應商建立具韌性的供應鏈，以確保產品的可靠性並支持客戶驗證，這帶來了較高的早期採購成本；(ii)我們產生了研發成本，因為我們進行了早期研發投資以建立堅實的核心技術基礎，並持續投資以提升我們的產品性能及擴展我們的解決方案組合；及(iii)我們錄得按我們可能須向擁有贖回權的投資者支付的最高金額計量的贖回負債賬面值變動。

我們旨在透過專注於以下策略確保長期的財務成功：(i)推動收入增長，(ii)優化成本，及(iii)加強營運槓桿。進一步詳情請參閱「業務－業務可持續性」。

風險因素

我們的業務及[編纂]涉及「風險因素」一節所載的若干風險。我們面臨的部分主要風險包括：(i)我們於新能源汽車動力域解決方案業務方面面臨客戶集中風險；(ii)我們的業務高度依賴下游新能源汽車市場的需求及發展。新能源汽車車型的市場狀況或產量發生任何不利變動，均可能對我們的營運、財務表現及經營業績產生重大影響；(iii)我們於所屬行業面臨激烈競爭；(iv)倘我們未能留住現有客戶或吸引新客戶，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響；及(v)我們於往績記錄期間產生年內虧損，且可能無法於近期維持盈利。

進一步詳情請參閱「風險因素」。

歷史財務資料概要

綜合損益及其他全面收益表概要

下表載列於所示年度我們的經營業績概要，以絕對金額及佔總收入百分比列示：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
收入	314,098	100.0	737,911	100.0	3,628,233	100.0
營收成本	(335,355)	(106.8)	(730,418)	(99.0)	(3,366,715)	(92.8)
(毛損)／毛利	(21,257)	(6.8)	7,493	1.0	261,518	7.2
其他開支淨額	(918)	(0.3)	(2,860)	(0.4)	(427)	(0.0)
銷售及營銷開支	(4,727)	(1.5)	(5,317)	(0.7)	(11,656)	(0.3)
行政開支	(51,290)	(16.3)	(61,013)	(8.3)	(88,156)	(2.4)
研發成本	(77,189)	(24.6)	(93,352)	(12.7)	(111,324)	(3.1)
貿易及其他應收款項 減值虧損撥回／(確認)	1,274	0.4	(428)	(0.1)	350	0.0
經營(虧損)／利潤	(154,107)	(49.1)	(155,477)	(21.1)	50,305	1.4
融資成本	(8,299)	(2.6)	(16,434)	(2.2)	(17,358)	(0.5)
贖回負債賬面值變動	(107,992)	(34.4)	(173,207)	(23.5)	(321,090)	(8.8)
除稅前虧損	(270,398)	(86.1)	(345,118)	(46.8)	(288,143)	(7.9)
所得稅	—	—	—	—	—	—
年內虧損	(270,398)	(86.1)	(345,118)	(46.8)	(288,143)	(7.9)

概 要

進一步詳情請參閱「財務資料－綜合損益及其他全面收益表」。

非國際財務報告準則計量

為補充我們按國際財務報告準則會計準則呈報的綜合損益及其他全面收益表，我們採用年內經調整淨（虧損）／利潤（非國際財務報告準則計量）（界定為經加回贖回負債賬面值變動、[編纂]及以權益結算的股份支付調整的年內虧損）作為額外財務指標以評估我們的經營表現，而該等指標並非由國際財務報告準則會計準則規定，亦非按其編製。

我們認為，該等非國際財務報告準則計量有助識別我們業務的潛在趨勢，並為[編纂]及其他人士了解及評估我們的經營業績提供有用資料。然而，年內經調整淨（虧損）／利潤（非國際財務報告準則計量）作為分析工具存在重大限制。在評估我們的經營及財務表現時，閣下不應孤立地看待該等非國際財務報告準則計量，亦不應將其視為按國際財務報告準則會計準則計算的財務表現指標的替代。「年內經調整淨（虧損）／利潤（非國際財務報告準則計量）」一詞並未在國際財務報告準則會計準則中界定，亦未必可與其他公司使用的其他類似名稱計量作比較。下表載列我們於所示年度的經調整淨（虧損）／利潤（非國際財務報告準則計量）（以絕對金額及佔總收入百分比的形式呈現）的對賬：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
年內虧損.....	(270,398)	(86.1)	(345,118)	(46.8)	(288,143)	(7.9)
加：						
贖回負債賬面值變動 ⁽¹⁾	107,992	34.4	173,207	23.5	321,090	8.8
以權益結算的股份支付 ⁽²⁾	—	—	2,289	0.3	—	—
[編纂] ⁽³⁾	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整淨（虧損）／利潤（非國際財務報告準則計量）.....	<u>(162,406)</u>	<u>(51.7)</u>	<u>(169,622)</u>	<u>(23.0)</u>	<u>36,497</u>	<u>1.0</u>

附註：

- (1) 贖回負債賬面值變動按我們可能須向擁有贖回權的投資者支付的最高金額計量。於向聯交所首次提交[編纂]時，我們授出的贖回權將自動終止，而贖回負債將重新分類為權益，從而使我們的負債淨額狀況轉變為資產淨額狀況。
- (2) 以權益結算的股份支付屬非現金性質，指我們向僱員授予的股份獎勵。預期以權益結算的股份支付不會導致未來現金付款。
- (3) [編纂]為與[編纂]有關的已產生開支。

進一步詳情請參閱「財務資料－綜合損益及其他全面收益表－非國際財務報告準則計量」。

概 要

財務狀況表選定項目概要

下表載列我們截至所示日期財務狀況的若干選定項目概要：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
流動資產總值	382,969	754,251	1,905,254
非流動資產總值	311,574	387,298	568,117
資產總值	694,543	1,141,549	2,473,371
流動負債總額	1,025,346	1,807,438	3,384,604
非流動負債總額	252,050	259,793	305,562
負債總額	1,277,396	2,067,231	3,690,166
流動負債淨額	(642,377)	(1,053,187)	(1,479,350)
負債淨額	(582,853)	(925,682)	(1,216,795)

我們的負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣582.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣925.7百萬元，主要是由於(i)2024年的年內虧損為人民幣345.1百萬元；及(ii)於授出贖回權時確認贖回負債人民幣100.0百萬元，惟部分被有贖回權的投資者出資人民幣100.0百萬元所抵銷。我們的負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣925.7百萬元增加至截至2025年12月31日的人民幣1,216.8百萬元，主要是由於(i)2025年的年內虧損為人民幣288.1百萬元；及(ii)於授出贖回權時確認贖回負債人民幣300.0百萬元，惟部分被有贖回權的投資者出資人民幣300.0百萬元所抵銷。

進一步詳情請參閱「財務資料－選定資產負債表項目」。

合併現金流量表概要

下表載列於所示年度的選定現金流量表資料：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
經營活動(所用)／所得現金淨額	(196,921)	(56,321)	194,999
投資活動所用現金淨額	(130,078)	(75,841)	(217,684)
融資活動所得現金淨額	207,707	173,655	171,185
現金及現金等價物(減少)／增加淨額	(119,292)	41,493	148,500
年初現金及現金等價物	142,129	22,837	64,330
年末現金及現金等價物	22,837	64,330	212,830

進一步詳情請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量分析」。

概 要

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或所示年度的主要財務比率：

	截至12月31日／截至該日止年度		
	2023年	2024年	2025年
毛(損)／利率(%)	(6.8)	1.0	7.2
經調整淨(虧損)／利潤(非國際財務報告準則計量)率 ⁽¹⁾ (%)	(51.7)	(23.0)	1.0
權益回報率 ⁽²⁾ (%)	71.7	45.8	26.9
總資產回報率 ⁽³⁾ (%)	(44.4)	(37.6)	(15.9)
流動比率 ⁽⁴⁾ (倍)	37.4	41.7	56.3

附註：

- (1) 經調整淨(虧損)／利潤(非國際財務報告準則計量)率乃按經調整淨(虧損)／利潤(非國際財務報告準則計量)除以收入再乘以100%計算。
- (2) 權益回報率乃按相關年度的年內虧損除以年初及年末總虧絀結餘的算術平均值再乘以100%計算。
- (3) 總資產回報率乃按相關年度的年內虧損除以年初及年末總資產結餘的算術平均值再乘以100%計算。
- (4) 流動比率乃按相關年度的流動資產總值除以流動負債總額計算。

進一步詳情請參閱「財務資料－主要財務比率」。

股息及股息政策

於往績記錄期間，本公司並無宣派或派付任何股息。截至最後實際可行日期，我們並無正式的股息政策或固定股息派息率。中國法律規定，股息只能從我們的可分配利潤中支付。可分配利潤是指我們的除稅後利潤，減去我們必須劃撥的法定及其他儲備金。根據公司章程，董事會在考慮我們的經營業績、財務狀況、現金需求和可用性，以及其他在當時可能認為相關的因素後，可在未來宣佈派發股息。任何股息的宣派和派付以及股息的金額都將受到我們的章程文件、適用中國法律以及股東批准的限制。

[編纂]前投資

我們已進行多輪[編纂]前投資。有關我們[編纂]前投資者的背景及[編纂]前投資的主要條款詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。

關連交易

我們已訂立並將繼續進行若干於[編纂]後將構成持續關連交易的交易。有關我們持續關連交易的詳情，請參閱「關連交易」。

[編纂]

概 要

[編纂]

未來計劃及[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即本文件所述[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數）且[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]費用及[編纂]以及估計開支後，我們估計將收取[編纂][編纂]淨額約[編纂]港元。根據我們的戰略，我們擬將[編纂][編纂]淨額用於下述用途：

- 約[45.0%]或[編纂]港元，將用於國內產能擴張，以進一步提升我們在新能源汽車動力域解決方案、AIDC電源系統及具身智能領域的交付能力。
- 約[35.0%]或[編纂]港元，將用於新一代新能源汽車動力域解決方案的研發，鞏固我們新能源汽車集成化動力域解決方案和新能源汽車零部件技術的領先地位，並推動核心技術在新興場景複用和商業化。
- 約[10.0%]或[編纂]港元，將用於拓展海外業務佈局，提升我們的全球製造能力，把握全球市場增長機遇。
- 約[10.0%]或[編纂]港元將用於營運資金及一般企業用途。

詳情請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

[編纂]

[編纂]

[編纂]指就[編纂]產生的專業費用、[編纂]及其他費用（例如酌情激勵費）。我們估計，我們的[編纂]將約為人民幣[編纂]元（或[編纂]港元，佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%）（假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即本文件所述[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數）且概無行使[編纂]），其中：(i)約人民幣[編纂]元，與我們[編纂]的[編纂]及[編纂]直接相關，並將於[編纂]後從權益中扣除，(ii)約人民幣[編纂]元預期將於我們的綜合損益表列作開支。按性質劃分，估計[編纂]總額主要包括(i)[編纂]約人民幣[編纂]元及(ii)非[編纂]開支約人民幣[編纂]元，其中包括(a)法律顧問及申報會計師的費用及開支約人民幣[編纂]元，及(b)其他費用及開支約人

概 要

人民幣[編纂]元。於往績記錄期間，我們產生[編纂]人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元已計入我們的綜合損益表，及人民幣[編纂]元與[編纂]的[編纂]及[編纂]直接相關，將於[編纂]後自權益中扣除。

法律程序及合規

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無作為被告或答辯人捲入任何法律、仲裁或行政程序，且我們並不知悉我們或董事面臨待決或遭威脅提起的可能個別或共同對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的任何法律、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，據中國法律顧問告知，我們已在有關營運的所有重大方面遵守一切適用於我們的相關法律法規。

無重大不利變動

我們的董事確認，截至本文件日期，自2025年12月31日（即本文件附錄一所載會計師報告中我們的綜合財務報表的最新資產負債表日期）以來，我們的財務、營運狀況或前景並無發生重大不利變動。

近期發展

除我們的核心新能源汽車動力域解決方案及其部件業務外，我們已戰略性地將業務擴展至(i) AIDC電源系統及(ii)具身智能動力域電驅系統領域。

截至最後實際可行日期，我們在AIDC電源系統業務線的開發及早期商業化方面已取得具體進展，包括(i)已完成AIDC電源系統核心組件——功率半導體器件的交付，(ii)已開始向一家專注於AIDC及電網應用固態變壓器解決方案的美國領先電力電子公司供應輔助電源系統樣品，預計將於2026年第三季度交付樣品；(iii)與一家專注於節能技術的丹麥領先工程公司簽署諒解備忘錄，據此雙方擬在AIDC電源系統領域展開合作；及(iv)與國內一所頂尖大學簽署聯合實驗室合作協議，涵蓋AIDC應用的新型電源系統。

截至最後實際可行日期，我們的具身智能動力域電驅系統已進入客戶送樣階段，且已向客戶交付機器人關節模組電驅系統的樣品。