

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本節為概要，故並未載列對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下於決定[編纂]前，應閱讀整份文件。

任何[編纂]均涉及風險。投資[編纂]的部分特定風險載於「風險因素」一節。閣下於決定[編纂]前，應細閱該節。本節所使用的各種詞彙於本文件「釋義」及「技術詞彙表」章節中進行了定義。

概述

關於我們

我們是一家技術驅動的電控解決方案供應商，主要面向新能源汽車領域。電控作為電驅動或電源系統的核心子系統，通過將電能轉化為可控功率輸出，實現對電機或電源的精準調控，從而保障高效、可靠的車輛性能表現。

在電動化與智能化持續深化的驅動下，新能源汽車行業正在經歷深刻的結構轉型。這一轉變從根本上重塑了主機廠對電控系統的要求，其核心訴求已聚焦於具備易於集成、可跨平台複用且能夠支撐整車開發週期縮短的解決方案。我們把握這一機遇，作為一家新能源汽車原生企業進入該行業，憑藉我們的正向設計能力，從零開始打造專為新一代整車架構優化設計的電控解決方案。不受內燃機車傳統設計範式或固有供應鏈依賴的束縛，我們針對系統集成、熱管理、可靠性及可製造性進行嚴謹的評估。這些底層研判助力打造出模塊化技術平台，使我們的解決方案能夠高效、可快速擴展地部署於各類項目中。

在此基礎上，我們構建了分層解決方案組合，涵蓋功率模塊、電機控制器及功率磚。與傳統供應商提供的獨立功率模塊或電機控制器不同，我們的組合使客戶能夠根據車輛設計、成本目標及工程要求，選擇具備相應系統集成度的解決方案。根據弗若斯特沙利文的資料，基於對行業趨勢的前瞻和精準把握，我們是首批推出功率磚解決方案並將其大規模商業化的公司之一，此舉確立了其後成為行業標誌性路徑的發展方向。功率磚架構顯著簡化了電控系統的組裝流程，提升了平台複用性並縮短了開發週期。我們亦已將功率磚架構擴展至動力域和底盤域中的低功率汽車控制器，包括離合器控制器、電源單元（如OBC及DC-DC）、空調壓縮機控制器等子系統，並進一步提供域控制器解決方案，集成多個電子控制單元的控制功能，優化系統聯調，實現更高的整車控制效率。

截至2026年5月31日，我們直接或通過一級供應商贏得15家主機廠的59個定點。贏得主機廠的定點通常意味著我們的解決方案將集成到主機廠開發的多個車型中，並貫穿每個車型的生命週期。截至2026年5月31日，我們的解決方案已應用於92款車

概 要

型，其中74款車型已進入量產階段。根據弗若斯特沙利文的資料，按銷售收入計，我們的主要解決方案均處於中國市場的領先地位：

- **電機控制器**：2025年，我們的電機控制器排名第六，雙電機控制器排名第一。
- **主驅功率磚**：2025年，我們的主驅功率磚排名第一。
- **功率模塊**：2025年，我們排名第七。

憑藉相同的核心技術基礎，我們已將技術延伸至除汽車應用外的新興的物理AI應用（例如電動垂直起降飛行器（「eVTOL」）及具身智能），以及AI數據中心（「AIDC」）的電力系統。在物理AI應用中，我們的核心電機控制技術作為關鍵的執行層組件，將AI驅動的指令轉化為精確、可靠及高效的物理運動。截至最後實際可行日期，我們正為更廣泛的機器人應用開發產品，包括完整的機械臂及輪式底盤。在AIDC電源系統中，我們的電力電子技術支持高效的電力轉換與分配，包括透過固態變壓器（「SST」），其作為主動能量路由器，用於變壓、電力轉換及智能功率流管理。該等舉措使我們的解決方案組合能夠支持新一代飛行器推進系統、機器人關節執行器及AIDC電力系統，同時在更廣泛以AI驅動的工業轉型浪潮中，擴展長遠的潛在市場。

下表載列我們的主要業務摘要：



附註：

(1) 根據弗若斯特沙利文的資料。

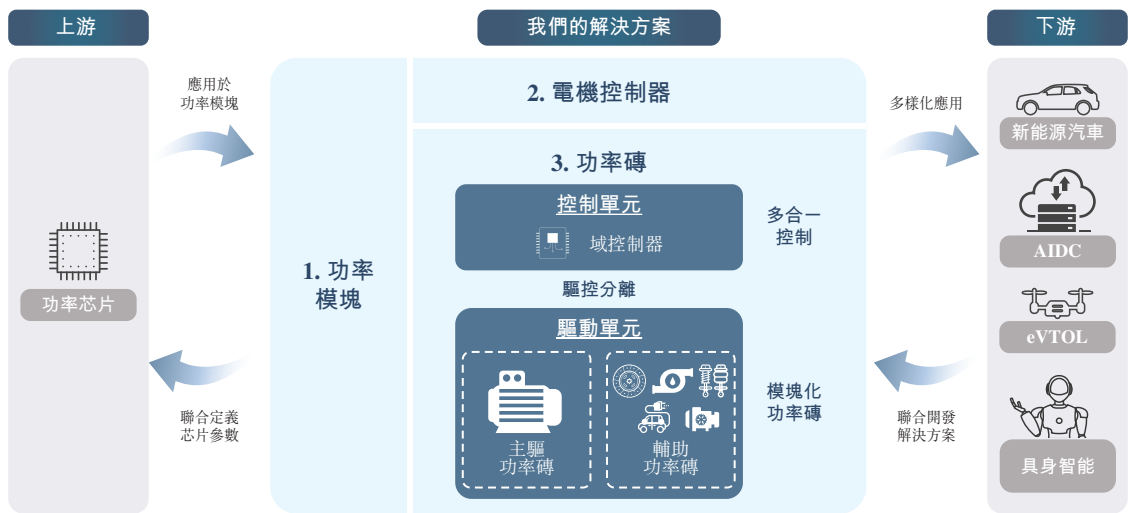
概 要

- (2) 截至2026年5月31日。
- (3) 我們的海外收入僅包括與海外客戶直接交易的收入。

我們的電控解決方案

順應行業向多合一集成、驅控分離發展的趨勢，我們採用新能源汽車原生的方法，提供靈活的電控解決方案，旨在把握不斷變化的市場需求。我們的解決方案組合已從傳統的功率模塊和電機控制器擴展至功率磚組合，包括主驅功率磚、部署於動力域和底盤域的輔功率磚，以及集成式域控制器。我們所有的解決方案均可靈活部署、配置並集成至新能源汽車動力總成系統，從而實現高效的跨平台複用，並加速客戶的系統開發。

下圖列示我們的解決方案組合及其在行業價值鏈中的定位：



下表載列所示年度／期間按業務線劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	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)										
(未經審計)										
電機控制器.....	138,176	86.5	956,539	82.5	1,519,596	76.0	428,936	77.8	776,005	81.1
功率磚	9,661	6.0	178,885	15.4	346,695	17.3	68,827	12.5	165,278	17.3
功率模塊.....	448	0.3	4,310	0.4	69,142	3.5	26,543	4.8	13,151	1.4
研發服務及其他 ⁽¹⁾	11,551	7.2	19,218	1.7	64,781	3.2	27,287	4.9	1,604	0.2
總計	<u>159,836</u>	<u>100.0</u>	<u>1,158,952</u>	<u>100.0</u>	<u>2,000,214</u>	<u>100.0</u>	<u>551,593</u>	<u>100.0</u>	<u>956,038</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 我們應客戶要求提供若干研發服務，以開發、測試及驗證滿足客戶特定要求的電控解決方案。我們的服務主要包括定制開發、設計驗證及產品驗證、相關組件、工具及模具的開發以及提供樣機。

概 要

下表載列我們於所示年度／期間按分部劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026年	
	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率)	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率)	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率)	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率)	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率)
	%		%		%		%		%	
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審計)									
電機控制器.....	(16,452)	(11.9)	(13,630)	(1.4)	37,183	2.4	(18,730)	(4.4)	65,899	8.5
功率磚	3,286	34.0	22,888	12.8	31,419	9.1	8,171	11.9	16,467	10.0
功率模塊.....	15	3.3	160	3.7	10,908	15.8	1,383	5.2	3,448	26.2
研發服務及其他 ⁽¹⁾ ...	(191)	(1.7)	5,325	27.7	32,364	50.0	14,811	54.3	670	41.8
總計	<u>(13,342)</u>	<u>(8.3)</u>	<u>14,743</u>	<u>1.3</u>	<u>111,874</u>	<u>5.6</u>	<u>5,635</u>	<u>1.0</u>	<u>86,484</u>	<u>9.0</u>

附註：

- (1) 我們應客戶要求提供若干研發服務，以開發、測試及驗證滿足客戶特定要求的電控解決方案。我們的服務主要包括定制開發、設計驗證及產品驗證、相關組件、工具及模具的開發以及提供樣機。

儘管我們的解決方案旨在支持廣泛的新能源汽車類型，但我們的解決方案所支持的新能源汽車類型的分佈主要反映主機廠因應市場需求而開發的新能源汽車類型，而非我們對特定新能源汽車類別的任何戰略重點。下表載列我們在所示年度／期間按新能源汽车類別劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	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)									
PHEV.....	55,416	34.7	689,046	59.5	1,368,638	68.4	409,326	74.2	595,042	62.2
BEV.....	15,541	9.7	155,972	13.5	315,826	15.8	90,657	16.4	222,204	23.2
REEV.....	7,039	4.4	151,458	13.1	176,920	8.8	50,626	9.2	88,851	9.3
HEV.....	68,874	43.1	139,744	12.1	1,861	0.1	—	0.0	43,544	4.6
其他 ⁽¹⁾	12,966	8.1	22,732	2.0	136,969	6.9	984	0.2	6,397	0.7
總計.....	<u>159,836</u>	<u>100.0</u>	<u>1,158,952</u>	<u>100.0</u>	<u>2,000,214</u>	<u>100.0</u>	<u>551,593</u>	<u>100.0</u>	<u>956,038</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 主要包括用於eVTOL和具身智能等非汽車應用的模塊、結構件以及產品和零部件。

概 要

我們的電控解決方案及其所展現的競爭優勢，主要體現在以下幾個方面：

功率模塊。作為我們業務模式及解決方案組合的基石，功率模塊是電機控制器中最關鍵的功能零部件，負責高效處理、轉換和控制電能。我們提供的功率模塊支持各種架構和功率等級的新能源汽車。我們的功率模塊具有高功率密度、卓越的熱穩定性及易於在電機控制器及功率磚中裝配等特點，從而能夠提高系統效率和輸出功率，確保在嚴苛工況下穩定運行，並降低整體系統集成成本與複雜度。

電機控制器。我們的電機控制器基於自主研發的功率模塊，是電控系統的核心執行單元。我們的電機控制器在滿足嚴格的安全要求的同時具備高度集成、緊湊尺寸及高可靠性。依托先進的自研控制軟件，我們的電機控制器可在各類工況下實現高效的能源利用、精準的扭矩控制與穩定的性能，有助於延長續航里程、提升駕乘舒適性和適配更廣泛的使用場景。我們提供適用於單電機和雙電機配置的電機控制器。其中，我們的雙電機控制器支持在高功率密度及複雜的操作條件下對多個驅動單元進行協調控制，這需要先進的系統架構設計、更高的集成能力及可靠的控制算法，這些共同構成了更高的技術門檻。

功率磚。功率磚是一種標準化、模塊化且獨立的功率變換單元，其將核心電力電子元件集成至一個緊湊的子系統中，以實現靈活的系統級部署，為主機廠提供具成本效益、高複用性的解決方案，而非基本的功率模塊或完全定制的電機控制器。順應行業向多合一集成和驅控分離方向發展的趨勢，我們提供功率磚組合，包括主驅功率磚及部署於動力域和底盤域的輔助功率磚，以及集成式域控制器。請參閱「業務－我們的解決方案」。

我們的研發能力

截至2026年5月31日，我們已建立一支由373名經驗豐富的研發人員組成的強大研發團隊。我們擁有專家團隊，並與國內外知名機構形成長期穩定合作。我們採用平台化研發模式，實現核心技術與專業經驗在團隊內的傳承與迭代。我們依托自主研發的電力電子設計自動化（「PEDA」）工具鏈提升平台開發效率，通過測試驗證體系保障產品在各開發階段的可靠性，並建立完善的產品設計與驗證標準體系以支持複雜的全球應用場景。截至2026年5月31日，我們在中國及海外持有309項已獲授權專利，包括138項發明專利，另有144項正在審核的專利申請。請參閱「業務－研發」。

我們的技術

我們的正向設計能力，奠定了涵蓋功率模塊、電機控制器及功率磚的分層解決方案組合基礎。依托我們自研設計工具鏈及一站式測試驗證平台，我們形成了具有強大技術優勢的解決方案組合，主要體現在以下幾個方面：

功率模塊。我們在功率模塊層面的底層技術創新（如大面積銅燒結技術、雙面冷卻架構及易於裝配且高度集成的設計）在熱管理和電氣性能方面取得廣泛改進。該等底層創新為我們的電控系統架構奠定堅實的技術基礎，共同助力實現了更高的功率性能和可靠性以及更長的使用壽命，同時降低了更高層次系統解決方案和車輛應用的集成複雜度及製造成本。

概 要

電機控制器及主驅功率磚。我們的主驅功率磚採用四通道並聯冷卻結構以改善熱分佈，支持在更小的封裝中實現穩定的高電流運行。我們自研的無磁芯電流傳感器設計進一步縮窄了功率磚及電機控制器的佈局，同時響應速度更快且傳感穩定性更高，支持更緊密的傳動系統集成。此外，我們的增效技術結合經優化的功率器件封裝技術（可降低傳導及開關損耗）、多變量優化轉矩損失控制等先進控制策略以及系統級功率轉換設計，可在提高系統整體能效的同時保持成本競爭力。

域控制器。我們將技術延伸至整車集成，開發的域控制器將多種控制功能（如電機控制、離合器、OBC及懸架控制）整合到高度集成的電路板上。這種多合一架構顯著減少了芯片數量，簡化線束佈局並降低了系統成本。配合統一的多域控制軟件，可在不同的駕駛條件下實現有效的能源管理、提升乘坐舒適性並增強運行安全性。

請參閱「業務－我們的技術」。

盈利路徑

我們在一個充滿活力且結構性擴張的市場中運營，隨著新能源汽車的迅速普及以及電驅動架構不斷向更高集成度發展，對電控系統的需求也隨之增長。通過將我們的能力與行業的發展軌跡相結合，我們已迅速將我們的解決方案商業化，於整個往績記錄期間確保跨車型的廣泛採用及業務快速增長。

截至2026年5月31日，我們直接或通過一級供應商贏得15家主機廠的59個定點。截至同日，我們的解決方案已應用於25個汽車品牌的92款車型，其中74款車型已進入量產階段。下表載列所示年度／期間的電控解決方案關鍵營運指標：

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2023年	2024年	2025年	2026年
銷量				
－ 電機控制器（台）.....	31,925	308,619	614,436	312,398
－ 功率磚（套）.....	2,180	87,519	305,477	102,423
－ 功率模塊（片）.....	497	6,608	106,152	20,989
平均售價				
－ 電機控制器（人民幣元）.....	4,328	3,099	2,473	2,484
－ 功率磚（人民幣元）.....	4,432	2,044	1,135	1,614
－ 功率模塊（人民幣元）.....	901	652	651	627
各年／期內獲得定點.....	19	15	16	3
各年／期內進入量產的車型 ⁽¹⁾	5	26	27	15

附註：

- (1) 各年／期內進入量產的車型數量指該年度或期間新增進入量產的車型數量，不包含先前年度／期間已進入量產的車型以及基於上一代車型升級或迭代的車型。

概 要

2023年至2025年，我們的平均售價下降主要受新能源汽車市場競爭的加劇，以及我們主要產品線配置及銷售組合的產品特定變化所帶動。於行業層面，持續的定價壓力導致車輛售價下降，該壓力已傳導至上游供應商。根據弗若斯特沙利文的資料，中國新能源乘用車的平均售價由2023年的約人民幣184.0千元下降至2025年的人民幣161.0千元。在此背景下，主機廠對成本進行更嚴格的控制，導致包括電機控制器及功率磚解決方案在內的電控產品面臨廣泛的定價壓力。同時，行業集中度不斷提高，進一步加劇供應商之間的競爭。於2025年，根據弗若斯特沙利文的資料，以安裝量計，中國前十大新能源汽車電控供應商的合計市場份額達到70.4%，而前五大功率磚供應商則佔市場份額的92.9%，反映行業格局更為集中，競爭更趨激烈。

除上述全行業的定價壓力外，2023年至2025年我們的電機控制器平均售價下降亦受單電機控制器的較高銷售貢獻所帶動，該等控制器由於架構較簡單、零部件較少且能源效率較高，日益廣泛應用於日常城市出行的入門級及中端純電動汽車車型。於往績記錄期間，我們單電機控制器的銷量分別佔2023年、2024年、2025年以及截至2026年5月31日止五個月電機控制器總銷量約3.0%、25.8%、30.4%及24.8%。因此，單電機控制器的貢獻增加（其價格通常約為雙電機控制器的一半）相對應電機控制器的平均售價產生攤薄影響。截至2026年5月31日止五個月，我們電機控制器的平均售價維持相對穩定。

除行業競爭外，2023年至2025年我們的功率磚平均售價下降亦歸因於解決方案配置組合的變動。鑒於我們的功率磚解決方案具有高度定制化的特點，定價會因系統架構、整合程度及性能要求而異。我們於2023年的平均售價相對較高，主要由於銷量主要由原型或樣機組成，其並不能代表我們的常態化定價水平。於2024年，功率磚進入更廣泛商業化的初始階段，更多項目推進至早期量產及產能爬坡階段。於2024年及2025年，越來越高比例的客戶選擇結構相對較簡單且功能範圍較窄的功率磚解決方案，以整合至彼等自行開發的動力總成系統中，導致我們的整體平均售價下降。截至2026年5月31日止五個月，產品組合轉向結構更複雜且集成度更高的功率磚解決方案，導致我們的平均售價上升。

功率模塊的平均售價由2023年至2024年有所下降，主要由於2023年的銷售主要由原型或樣機組成，其並不能代表我們的常態化定價水平。於2024年，我們的功率模塊進入量產階段，其後定價趨於穩定，並於2025年及截至2026年5月31日止五個月保持相對穩定。

儘管如上文所述，我們仍處於擴大業務規模的早期階段。在產業鏈中尋求紮根的過程中，我們策略性地將建立長期競爭力的優先級置於短期盈利之上。我們投入了較高的前期成本，主要用於採購及研發活動。這些投資對於滿足嚴苛的技術驗證與認證流程至關重要，同時有助於建立我們在主機廠與一級供應商中的技術公信力與品牌認知度。在我們的早期開發階段，我們有選擇地優先考慮與領先主機廠的合作，因為參與其供應鏈不僅可以增強我們的行業認可度，還可以讓我們在以供應商資格認證流程長及供應商轉換成本高為特點的生態系統中佔據一席之地。

概 要

在此基礎上，以下關鍵措施推動我們實現盈利：(i)把握市場擴張機遇，利用解決方案滲透推動有機增長；(ii)通過深化及拓展與主機廠的合作及擴大我們在海外市場的佈局來擴大客戶基礎；(iii)通過擴大跨乘用車及商用車系統的部署並進入新興的非汽車市場（如eVTOL、具身智能及AIDC），使我們的解決方案及應用場景多樣化；(iv)通過設計優化、規模擴張增強規模經濟、深化核心零部件本地化與國產化替代實現降本；及(v)通過提升研發及行政效率來提升經營效率。請參閱「業務－盈利路徑」。

銷售及營銷

於往績記錄期間，我們主要向位於中國的客戶銷售我們的產品及解決方案，而該等客戶最終向海外市場銷售若干車型。於往績記錄期間，我們亦直接與海外一級供應商合作。下表載列於所示年度／期間我們按客戶所處地理區域（而非我們的產品本應運達的最終目的地）劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	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)						(未經審計)			
中國內地.....	148,485	92.9	1,145,922	98.9	1,897,511	94.9	528,510	95.8	888,125	92.9
其他國家／地區 ⁽¹⁾	11,351	7.1	13,030	1.1	102,703	5.1	23,083	4.2	67,913	7.1
總計	<u>159,836</u>	<u>100.0</u>	<u>1,158,952</u>	<u>100.0</u>	<u>2,000,214</u>	<u>100.0</u>	<u>551,593</u>	<u>100.0</u>	<u>956,038</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 主要包括歐盟及印度。

遵循市場慣例，我們主要與在建造新車期間組裝及安裝汽車零部件的主機廠客戶以及直接向主機廠供應零部件、模塊或系統的一級供應商合作。在與主機廠客戶的合作中，我們通常簽訂框架協議，據此，由主機廠指定特定的一級供應商直接與我們協作。我們與這些一級供應商共同開發定制化解決方案，以滿足主機廠客戶的特定技術與項目需求。該合作模式使我們能深入理解主機廠客戶的需求，並建立長期、充滿信任的合作關係。

此外，我們亦向一級供應商提供解決方案，使其能將我們的產品整合至其系統級產品中，進而供應給主機廠客戶。通過與這些獨立一級供應商的直接合作，我們得以將解決方案的觸及範圍擴展至更廣泛的主機廠群體，並持續推動全球業務版圖的拓展。

下表載列所示年度／期間按客戶類型劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	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)									
主機廠	96,136	60.2	1,030,205	88.9	1,728,369	86.4	474,414	86.0	788,612	82.5

概 要

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	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)									
一級供應商.....	59,831	37.4	128,521	11.1	271,532	13.6	76,631	13.9	166,887	17.5
其他客戶 ⁽¹⁾	3,869	2.4	226	0.0	313	0.0	548	0.1	539	0.1
總計	<u>159,836</u>	<u>100.0</u>	<u>1,158,952</u>	<u>100.0</u>	<u>2,000,214</u>	<u>100.0</u>	<u>551,593</u>	<u>100.0</u>	<u>956,038</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 主要包括eVTOL和具身智能領域、大學及研究機構以及二級和三級汽車零部件供應商等客戶。

請參閱「業務－銷售及營銷」。

定價

我們採用以市場為導向的定價框架，在確定我們解決方案的報價時綜合考慮多種因素，包括解決方案成本、技術要求、現行市場基準、行業競爭、客戶需求規模、競爭對手定價以及長期合作夥伴關係的戰略價值。我們可能會不時調整定價政策，以確保與技術進步、不斷變化的客戶偏好以及競爭格局變化保持一致。

我們的生產

截至2026年5月31日，我們在中國運營四個生產基地，分別位於柳州、蕪湖、嘉興及重慶。我們的生產基地具備涵蓋功率模塊、功率磚及電機控制器的製造能力，支持我們核心產品的穩定與規模化供應，同時提升生產效率和質量管控水平。下表載列按業務線劃分我們生產基地在所示年度／期間的設計產能、實際產量及利用率：

	截至12月31日止年度									截至5月31日止五個月		
	2023年			2024年			2025年			2026年		
	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾
	(生產單位：千台／片／套；利用率：百分比)											
電機控制器 ⁽⁴⁾ ...	113	42	37.3	494	374	75.7	959	631	65.8	455	297	65.3
功率模塊 ⁽⁵⁾	-	-	-	171	69	40.3	264	195	73.9	104	93	89.5
功率磚 ⁽⁶⁾	-	-	-	62	54	87.3	595	561	94.2	480	314	65.4
總計	<u>113</u>	<u>42</u>	<u>37.3</u>	<u>727</u>	<u>497</u>	<u>68.3</u>	<u>1,818</u>	<u>1,386</u>	<u>76.3</u>	<u>1,038</u>	<u>704</u>	<u>67.8</u>

附註：

(1) 各年／期的設計產能按以下假設計算：(i)所有生產線滿理論負荷運行；(ii)生產設施每年運行天數按每月日曆天數減去四天及法定節假日計算，每年為307天，及截至2026年5月31日止五個月為101天；見下文附註(5)及(6)；及(iii)各設施每天運行約21小時，已考慮換班及產

概 要

品型號調整的停機時間，設備綜合效能估計為75%-80%。根據弗若斯特沙利文的資料，此做法符合市場慣例。

- (2) 各年／期的實際產量指該年／期內生產的解決方案總量。
- (3) 各年／期的產能利用率為實際產量除以同年／期設計產能。
- (4) 2023年，我們的電機控制器生產仍處於產能爬坡階段。2024年，受業務增長帶動銷售量提升及相應生產需求驅動，我們的電機控制器生產線的設計產能與實際產量均實現增長。2025年，利用率有所減少，主要是由於蕪湖生產基地在2024年11月建成後進入了產能爬坡階段。
- (5) 我們於2024年6月建立了自有功率模塊產能，在此之前，我們主要依賴第三方製造商進行功率模塊生產。因此，2024年的數據僅反映我們自身業務的前七個月，並無2023年的產能數據。我們自行生產的功率模塊作為獨立解決方案售予客戶，並在內部用於整合至功率磚及電機控制器。隨著產能根據客戶需求逐步爬坡，2025年產能利用率穩步增長。2025年，我們的模塊生產線搬遷，導致停產一個月。因此，2025年的設計產能反映11個月的有效產能。
- (6) 我們於2024年10月建立了功率磚的內部產能，在此之前我們主要依賴第三方製造商生產功率磚。因此，2024年的數據僅反映我們自身業務的前三個月，並無2023年的產能數據。2024年至2025年，利用率持續上升，主要由於我們的功率磚解決方案的客戶需求不斷增加。利用率於截至2026年5月31日止五個月有所下降，主要由於我們銷售模式的季節性。請參閱「業務－季節性」。

請參閱「業務－我們的生產」。

我們的優勢

我們相信，我們的業務成功及市場領先地位源於以下主要優勢：(i)技術驅動型電控解決方案供應商，具備經市場驗證的商業化成果和平台拓展能力；(ii)利用正向設計能力提供技術優勢強大的分層解決方案組合；(iii)深度協同的合作夥伴關係培養客戶忠誠度並推動長期增長；(iv)完善的供應商生態系統加強技術優勢及供應鏈穩定性；(v)貼近客戶的生產佈局及強大的質量控制系統；及(vi)經驗豐富的管理團隊以及強大的股東基礎。請參閱「業務－我們的優勢」。

我們的戰略

我們計劃實施以下戰略以鞏固及提升我們的行業領先地位：(i)以技術創新推動解決方案多元化；(ii)以高效、本地化營運與交付體系實施全球化戰略；(iii)優化精益運營，打造成本、質量與交付的持久優勢；及(iv)通過戰略投資與生態系統合作，實現可持續發展。請參閱「業務－我們的戰略」。

我們的客戶及供應商

我們的客戶主要包括汽車主機廠及一級供應商。於往績記錄期間，我們於各年度／期間來自五大客戶的收入分別為人民幣137.5百萬元、人民幣1,066.9百萬元、人民幣1,871.4百萬元及人民幣878.7百萬元，分別佔各年度／期間總收入的86.1%、92.0%、93.5%及91.9%。於往績記錄期間，我們於各年度／期間來自最大客戶的收入分別為人民幣47.9百萬元、人民幣422.3百萬元、人民幣1,142.8百萬元及人民幣477.8百萬元，分別佔各年度／期間總收入的30.0%、36.4%、57.1%及50.0%。

概 要

客戶D為一家於安徽省註冊成立的國內主機廠。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年，客戶D為中國銷量前五的新能源汽車製造商之一，且自2003年以來連續23年是中國出口量領先的乘用車出口商。我們與客戶D的合作始於2022年，客戶D已成為我們的主要客戶之一，提供穩定及可擴展的產量，是我們加強產品驗證、技術認證及市場認可的重要參考客戶。於2023年、2024年、2025年及截至2026年5月31日止五個月，來自客戶D的收入分別為人民幣17.1百萬元、人民幣422.3百萬元、人民幣1,142.8百萬元及人民幣477.8百萬元，分別佔我們各年度／期間總收入的10.7%、36.4%、57.1%及50.0%。雖然於往績記錄期間我們來自客戶D的收入貢獻相對集中，但這符合電控解決方案供應商的行業規範。鑒於(i)電控解決方案的長期設計導入生命週期；(ii)我們在多個車型項目中與客戶D建立的可靠交付與表現記錄；(iii)持續擴展的中標車型覆蓋範圍；及(iv)合作框架下持續推進的研發管線，我們的董事認為，在可預見的未來，我們與客戶D的業務關係發生任何重大不利變化或終止的可能性很低。我們正積極豐富解決方案組合及客戶基礎，以逐步實現更均衡的收入組合。請參閱「業務－我們的客戶」。

我們的供應商主要包括零件供應商。於往績記錄期間，我們於各年度／期間向五大供應商採購的金額分別為人民幣165.2百萬元、人民幣796.3百萬元、人民幣912.2百萬元及人民幣483.3百萬元，分別佔各年度／期間採購總額的66.2%、59.2%、52.4%及52.7%。於往績記錄期間，我們於各年度／期間向最大供應商採購的金額分別為人民幣95.4百萬元、人民幣297.4百萬元、人民幣309.4百萬元及人民幣153.4百萬元，分別佔各年度／期間採購總額的38.2%、22.1%、17.8%及16.7%。請參閱「業務－我們的供應商」。

有關重疊客戶及供應商，請參閱「業務－重疊客戶及供應商」。

競爭

我們所在的電控市場在新能源汽車增長的推動下快速擴張，根據弗若斯特沙利文的資料，全球市場規模由2020年的人民幣3,831億元增至2025年的人民幣4,699億元，並預計於2030年將持續增至人民幣6,084億元。中國新能源汽車電控市場高度分散，競爭集中於系統集成、功率器件及控制算法技術以及可靠性驗證。憑藉我們的設計能力、核心電控技術、製造實力以及對關鍵行業趨勢的把握，我們於往績記錄期間實現了快速增長。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年銷售收入計，我們的電機控制器在中國排名第六名，主驅功率磚排名第一，功率模塊排名第七。憑藉不斷進步的技術、廣泛的解決方案組合以及緊密的客戶合作，我們努力進一步鞏固我們的市場影響力及把握新興機遇。請參閱「行業概覽」。

歷史財務資料概要

綜合損益表

下述載列我們於所示年度／期間的經營業績概要：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
收入	159,836	1,158,952	2,000,214	551,593	956,038
銷售成本	(173,178)	(1,144,209)	(1,888,340)	(545,958)	(869,554)
(毛損)／毛利	(13,342)	14,743	111,874	5,635	86,484
其他收入及收益	23,839	30,511	29,566	6,636	17,439
銷售及分銷開支	(11,574)	(14,385)	(21,906)	(8,336)	(10,873)

概 要

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
行政開支.....	(100,724)	(134,566)	(184,890)	(69,109)	(95,123)
研發開支.....	(126,477)	(205,699)	(205,827)	(81,687)	(95,062)
金融資產及合同資產					
減值(虧損)/撥回淨額...	(2,739)	(7,966)	(4,994)	4,004	587
其他開支.....	(707)	(1,169)	(2,029)	(274)	(1,634)
財務成本.....	(5,456)	(16,484)	(52,800)	(16,936)	(29,344)
除稅前虧損.....	<u>(237,180)</u>	<u>(335,015)</u>	<u>(331,006)</u>	<u>(160,067)</u>	<u>(127,526)</u>
所得稅開支.....	—	—	—	—	—
年/期內虧損.....	<u>(237,180)</u>	<u>(335,015)</u>	<u>(331,006)</u>	<u>(160,067)</u>	<u>(127,526)</u>

請參閱「財務資料－我們經營業績主要組成部分的描述」。

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告會計準則呈列的綜合損益及其他全面收益表，我們使用並非國際財務報告會計準則所規定或並非按國際財務報告會計準則所呈列的年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）、EBITDA（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量），並經[編纂]開支及股份支付所調整，作為額外財務計量以評估我們的經營表現。

我們將年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為年／期內虧損，並經[編纂]開支及股份支付所調整。[編纂]開支主要包括就[編纂]和[編纂]所產生的專業費用。我們將EBITDA（非國際財務報告準則計量）定義為年／期內虧損，並就(i)物業、廠房及設備折舊、(ii)使用權資產折舊、(iii)無形資產攤銷、(iv)財務成本、(v)銀行利息收入及(vi)所得稅開支進行了調整。我們將經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）定義為經[編纂]開支及股份支付所調整的EBITDA（非國際財務報告準則計量）。

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
年／期內虧損.....	<u>(237,180)</u>	<u>(335,015)</u>	<u>(331,006)</u>	<u>(160,067)</u>	<u>(127,526)</u>
就以下各項調整：					
[編纂]開支.....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
股份支付 ⁽¹⁾	28,627	27,821	26,954	11,044	18,222
年／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）.....	<u>(208,553)</u>	<u>(307,194)</u>	<u>(295,887)</u>	<u>(149,023)</u>	<u>(98,296)</u>
年／期內虧損.....	<u>(237,180)</u>	<u>(335,015)</u>	<u>(331,006)</u>	<u>(160,067)</u>	<u>(127,526)</u>
就以下各項調整：					
物業、廠房及設備折舊.....	21,386	41,041	72,382	25,399	38,092
使用權資產折舊.....	6,863	9,284	10,747	4,387	6,755
無形資產攤銷.....	3,371	3,685	3,327	1,320	1,458
財務成本.....	5,456	16,484	52,800	16,936	29,344
銀行利息收入.....	(1,461)	(2,696)	(2,154)	(794)	(1,092)

概 要

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元	2025年 人民幣千元 (未經審計)	2026年 人民幣千元
所得稅開支.....	—	—	—	—	—
EBITDA (非國際財務 報告準則計量)	(201,565)	(267,217)	(193,904)	(112,819)	(52,969)
就以下各項調整：					
[編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
股份支付 ⁽¹⁾	28,627	27,821	26,954	11,044	18,222
經調整EBITDA (非國際財務 報告準則計量)	(172,938)	(239,396)	(158,785)	(101,775)	(23,739)

附註：

(1) 股份支付指與我們授予若干僱員的股份獎勵有關的非現金開支。

於2023年、2024年、2025年以及截至2025年及2026年5月31日止五個月，我們分別錄得淨虧損人民幣237.2百萬元、人民幣335.0百萬元、人民幣331.0百萬元、人民幣160.1百萬元及人民幣127.5百萬元。我們仍處於擴大業務規模的早期階段。在產業鏈中尋求紮根的過程中，我們策略性地將建立長期競爭力的優先級置於短期盈利之上。我們投入了較高的前期成本，主要用於採購及研發活動。這些投資對於滿足嚴苛的技術驗證與認證流程至關重要，同時有助於建立我們在主機廠與一級供應商中的技術公信力與品牌認知度。與此同時，我們致力與信譽良好的供應商建立一個適應能力強的供應鏈生態系統，以降低品質風險、提升產品可靠性，並支持客戶驗證與准入。請參閱「業務－盈利路徑－歷史虧損分析」。

綜合財務狀況表

下表載列截至所示日期摘選自我們綜合財務狀況表的若干資料：

	截至12月31日			截至5月31日
	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元	2026年 人民幣千元
非流動資產				
物業、廠房及設備	143,807	395,254	744,800	907,766
使用權資產	37,202	39,002	71,836	73,508
無形資產	5,884	4,171	9,224	9,766
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的債務投資	20,087	—	—	10,066
以公允價值計量且其變動計入 損益的金融資產	6,725	14,822	20,478	25,478
其他非流動資產	17,963	16,788	39,230	17,978
非流動資產總值	231,668	470,037	885,568	1,044,562
流動資產				
存貨	190,982	470,469	562,187	727,461
貿易應收款項	129,726	518,736	651,824	600,094
應收票據	324	22,008	39,897	43,904

概 要

	截至12月31日			截至5月31日
	2023年	2024年	2025年	2026年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入				
其他全面收益的金融資產.....	10,263	141,692	347,712	320,340
預付款項、其他應收款項				
及其他資產.....	67,724	93,157	94,531	90,399
合同資產.....	–	843	6,051	18,474
以公允價值計量且其變動				
計入損益的金融資產.....	180,910	–	–	250,785
受限制銀行存款.....	–	–	42,631	30,396
現金及現金等價物.....	231,334	203,847	757,603	628,416
流動資產總值.....	811,263	1,450,752	2,502,436	2,710,269
流動負債				
貿易應付款項及應付票據.....	103,095	481,703	847,497	797,063
其他應付款項及應計費用.....	61,379	121,022	239,631	212,350
對其他投資者的負債.....	–	91,585	158,644	163,147
合同負債.....	5,775	31,766	71,894	90,540
計息銀行借款.....	121,817	659,700	1,135,705	1,326,823
租賃負債.....	7,844	9,400	11,889	14,126
流動負債總額.....	299,910	1,395,176	2,465,260	2,604,049
流動資產淨值.....	511,353	55,576	37,176	106,220
非流動負債				
計息銀行借款.....	42,066	92,746	161,675	474,093
遞延收益.....	7,697	18,820	43,050	63,068
租賃負債.....	10,234	10,458	42,880	45,584
撥備.....	799	4,377	13,038	15,740
非流動負債總額.....	60,796	126,401	260,643	598,485
資產淨值.....	682,225	399,212	662,101	552,297
權益				
母公司擁有人應佔權益				
實收資本／股本.....	2,942	30,000	34,703	34,703
儲備.....	665,053	365,327	621,644	512,411
	667,995	395,327	656,347	547,114
非控股權益.....	14,230	3,885	5,754	5,183
總權益.....	682,225	399,212	662,101	552,297

我們的流動資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣511.4百萬元減少89.1%至截至2024年12月31日的人民幣55.6百萬元，主要是由於以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少，以及貿易應付款項及應付票據、對其他投資者的負債、合同負債及計息銀行借款增加，部分被以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產、預付款項、其他應收款項及其他資產、存貨以及貿易應收款項增加所抵銷。我們的流動資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣55.6百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣37.2百萬元，主要是由於計息銀行借款以及貿易應付款項及應付票據的增加，部分被現金及現金等價物及以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產增加所抵銷。我們的流動資產淨值由截至2025年12月31日的人民幣37.2百萬元增加185.7%至截至2026年5月31日的人民幣106.2百萬元，乃由於以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產及存貨增加，部分被計息銀行借款增加以及現金及現金等價物減少所抵銷。

概 要

我們的流動資產由截至2023年12月31日的人民幣811.3百萬元增加78.8%至截至2024年12月31日的人民幣1,450.8百萬元，主要由於以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產、預付款項、其他應收款項及其他資產、存貨及貿易應收款項增加，部分被以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少所抵銷。我們的流動資產由截至2024年12月31日的人民幣1,450.8百萬元增加72.5%至截至2025年12月31日的人民幣2,502.4百萬元，主要由於現金及現金等價物及以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產增加。我們的流動資產由截至2025年12月31日的人民幣2,502.4百萬元增加8.3%至截至2026年5月31日的人民幣2,710.3百萬元，乃由於以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產及存貨增加，部分被現金及現金等價物減少所抵銷。

我們的淨資產由截至2023年12月31日的人民幣682.2百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣399.2百萬元，主要由於我們的年內虧損為人民幣335.0百萬元，其部分被注資人民幣44.0百萬元所抵銷。我們的淨資產由截至2024年12月31日的人民幣399.2百萬元增加至截至2025年12月31日的人民幣662.1百萬元，主要由於注資人民幣580.0百萬元，其部分被我們的年內虧損人民幣331.0百萬元所抵銷。我們的淨資產由截至2025年12月31日的人民幣662.1百萬元減少至截至2026年5月31日的人民幣552.3百萬元，乃主要由於期內虧損人民幣127.5百萬元，部分被以權益結算的股份支付開支人民幣18.2百萬元所抵銷。

請參閱「財務資料－綜合財務狀況表選定項目的討論」。

綜合現金流量表

下表載列我們於所示年度／期間的現金流量：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
經營活動所用現金流量淨額..	(253,807)	(635,098)	(179,014)	(224,414)	(179,423)
投資活動所用現金淨額	(284,203)	(70,007)	(383,045)	(143,803)	(422,323)
融資活動所得現金淨額	616,224	677,949	1,114,259	705,742	473,688
年／期初現金及現金等價物 .	152,333	231,334	203,847	203,847	757,603
年／期末現金及現金等價物 .	<u>231,334</u>	<u>203,847</u>	<u>757,603</u>	<u>542,732</u>	<u>628,416</u>

於往績記錄期間，我們錄得負經營活動所用現金淨額，主要是因為(i)我們仍處於業務擴張及產能提升階段而產生經營虧損；(ii)為支持收入增長，我們持續增加存貨及應收相關資產，導致佔用相對較高水平的營運資金；及(iii)我們的若干銷售乃通過銀行承兌票據結算，導致現金流量與票據結算之間出現暫時性錯配並反映為經營活動的現金流出淨額。展望未來，我們擬繼續實施多項措施以改善我們的經營現金流狀況及整體流動性，包括：(i)持續加強銀行承兌票據管理及加強現金與票據結算的協調；(ii)根

概 要

據業務收款情況及實際經營需要，優化營運資金管理，以降低資金風險並提高資金使用效率；及(iii)透過逐步降低短期負債水平等措施，進一步優化我們的資本結構。請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」。

主要財務比率

下表載列我們於所示年度／期間的主要財務比率：

	截至12月31日			截至5月31日
	2023年	2024年	2025年	2026年
收入增長率(%).....	不適用	625.1	72.6	73.3
毛利率／(毛損率)(%) ⁽¹⁾	(8.3)	1.3	5.6	9.0
流動比率(倍) ⁽²⁾	2.7	1.0	1.0	1.0
速動比率(倍) ⁽³⁾	2.1	0.7	0.8	0.8
資產負債比率(%) ⁽⁴⁾	34.6	79.2	80.5	85.3

附註：

- (1) 按年／期內毛利除以收入計算得出。
- (2) 流動比率指截至相同日期的流動資產除以流動負債。
- (3) 按截至年／期末的流動資產總值(不含存貨)除以流動負債總額計算得出。
- (4) 按截至同日的負債總額除以資產總額計算。

主要風險因素概要

我們的業務及[編纂]涉及本文件「風險因素」一節所載的若干風險。閣下在決定[編纂]我們的股份之前，應細閱整節。我們面臨的部分主要風險包括：(i)我們不能保證未來電控解決方案市場需求會如我們預期般迅速發展或朝著對我們有利的方向發展以支持我們的增長，且如果對該等解決方案的需求停滯不前或增長速度慢於預期，我們的業務、財務狀況和經營業績可能會受到不利影響；(ii)未能及時、具有成本效益地開發先進電控解決方案以適應不斷變化的客戶和監管要求可能會導致機會損失和行業領導地位減弱；(iii)新能源汽車電控行業競爭激烈，且未能有效應對加劇的新能源汽車市場競爭或技術轉型可能會對我們的市場份額、業務、財務狀況和經營業績產生不利影響；(iv)我們已產生淨虧損，且在不久的將來可能無法實現或維持盈利；及(v)我們為獲得主要主機廠的定點項目投入了大量資源，然而，無法保證這些努力能夠持續轉化為量產或穩定的業務關係。

請參閱「風險因素」。

與我們單一最大股東集團的關係

截至最後實際可行日期，沈博士(i)直接持有本公司已發行股本總額的約9.54%；及(ii)(作為上海捷驅、上海執驅、上海卓驅、上海捷陸、上海臨頓及上海興驅各自的

概 要

普通合夥人)控制本公司投票權合計約21.25%。因此，沈博士截至最後實際可行日期有權行使約30.79%已發行股本總額所附投票權。

緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，沈博士應有權行使約[編纂]%已發行股本總額所附投票權。因此，於[編纂]後，沈博士連同上海捷驅、上海執驅、上海卓驅、上海捷陸、上海臨頓及上海興驅將繼續為我們的單一最大股東集團，且本公司於[編纂]後將不會有任何上市規則所界定的控股股東。

[編纂]前投資

我們已進行多輪[編纂]前投資。請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。於整個往績記錄期間，本公司授出的贖回權概無獲行使。於2024年4月30日，本公司與[編纂]前投資者訂立一項補充協議，同意本公司向[編纂]前投資者授出的贖回權不可撤回地終止，並自始無效。有關本公司授出贖回權的詳情，請參閱「財務資料－編製基準」及本文件附錄一所載的會計師報告附註35。

申請於聯交所[編纂]

我們已向上市委員會申請批准根據[編纂]將予發行的H股(包括因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股)及將由境內非上市股份轉換的H股[編纂]及買賣，提出申請的依據為(其中包括)我們符合上市規則第8.05(3)條的市值／收入測試，經參照(i)我們截至2025年12月31日止年度的收入超過500百萬港元，及(ii)按[編纂]計算，我們於[編纂]時的預期市值超過40億港元。

股息及股息政策

於往績記錄期間，本公司未支付或宣派任何股息。根據我們的公司章程，我們僅在以下情況下可分派利潤：(i)有關年度我們的可分派利潤為正數；(ii)我們的經審計資產負債率(以母公司基準計算)不超過70%；及(iii)預期於未來12個月內並無重大投資計劃或重大現金支出([編纂]除外)。股東會批准利潤分配方案後，或董事會根據股東會批准的有關年度的條件及上限制定特定中期分配方案的，相關股息(或股份)於其後兩個月內派發。任何未來派付股息的決定由董事會酌情決定，並可能基於多項因素，包括我們未來的營運及盈利、資本要求及盈餘、整體財務狀況、合同限制及董事會可能認為相關的其他因素。除上文所披露者外，我們並無任何其他正式的股息政策或預定的派息率。據我們的中國法律顧問告知，我們所賺取的任何未來利潤淨額均將在董事會制定利潤分配計劃且該計劃經股東於股東會上批准後，用於支付或宣派股息。然而，該利潤淨額必須先用於彌補過往累計虧損，之後，我們將有義務提取利潤淨額的10%至法定公積金，直至該法定公積金達到我們註冊資本的50%以上。

概 要

[編纂]開支

[編纂]開支包括[編纂]產生的專業費用、[編纂]和其他費用。我們預計將產生約[編纂]百萬港元的[編纂]開支（基於指示性[編纂]範圍的中位數並假設[編纂]未獲行使），該開支約佔[編纂]總額的[編纂]%。我們估計[編纂]開支包括約[編纂]百萬港元的[編纂]開支及[編纂]百萬港元的[編纂]開支。截至2026年5月31日止五個月，我們產生[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元。在總[編纂]開支中，約[編纂]百萬港元將直接歸屬於股份[編纂]，該部分開支將於[編纂]完成後從權益中扣除；其餘約[編纂]百萬港元將於綜合全面收益表支銷。上述[編纂]開支為最新實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與該估計存在差異。

[編纂]統計數據

下表所載統計數據乃基於假設(i)[編纂]已完成及[編纂]中新[編纂]股H股；(ii)[編纂]未獲行使；及(iii)於[編纂]完成後已[編纂]及發行在外[編纂]股股份：

	基於最低 [編纂] 每股股份 [編纂]港元	基於最高 [編纂] 每股股份 [編纂]港元
緊隨[編纂]完成後我們股份的市值 ⁽¹⁾	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
我們H股的市值 ⁽¹⁾	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
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) 緊隨[編纂]完成後我們股份及H股市值的計算乃基於假設緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）預期將[編纂]股股份（包括[編纂]股H股）。
- (2) 根據日期為2025年12月22日的股東決議案，股份於緊接[編纂]前按一比五基準拆股，股份面值由每股人民幣1.0元改為每股人民幣0.2元（即股份拆細）。於文件日期，決議案尚未生效。倘不考慮該項拆細，且基於[編纂]分別為每股股份[編纂]港元及[編纂]港元，截至2026年5月31日的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屆時將分別為人民幣[編纂]元（[編纂]港元）及人民幣[編纂]元（[編纂]港元）。
- (3) 有關所採用的假設及計算方法詳情，請參閱「附錄二－未經審計[編纂]財務資料」。

未來計劃及[編纂]用途

假設[編纂]未獲行使及假設[編纂]為每股[編纂]港元（即本文件所載指示性[編纂]範圍每股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），經扣除我們於[編纂]中已付及應付的[編纂]、費用及估計開支後，我們估計將收到的[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。

概 要

我們擬將[編纂]淨額用作以下用途：(i)約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於加速現有產品、新產品以及前瞻性技術的創新及研發，進一步提升研發能力及豐富我們的產品矩陣；(ii)約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於提升國內交付能力、優化智能系統、加強精益管理能力及營運效率；(iii)約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於推進我們的國際化戰略，深化我們在海外市場影響力及建設本地化能力；(iv)約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於與產業價值鏈及新興前沿領域的領先科技企業孵化深度戰略合作；(v)約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用於償還短期銀行借款；及(vi)約[編纂]百萬港元（相當於[編纂]淨額的[編纂]%）將用作營運資金及其他一般公司用途。

請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

近期發展及無重大不利變動

自2026年5月31日直至最後實際可行日期，我們的業務經營及財務業績一直保持強勁增長。於往績記錄期間後直至2026年6月30日，我們分別售出82,329台電機控制器、2,584片功率模塊及38,750套功率磚。我們於同期另有三款車型進入量產。隨著銷量增加及業務開發，我們截至2026年6月30日止六個月的收入較2025年同期增加。

我們預計2026年將繼續錄得淨虧損，主要是由於我們持續投資於研發、與業務擴張和組織擴建相關的行政開支、客戶項目擴展及其他支持業務長期增長和擴大規模的舉措。雖然我們於整個往績記錄期間實現了快速的業務擴張及持續的收入增長，但我們目前的收入規模仍未達到足以消化我們的經營成本並於2026年前實現盈利的水平。有關虧損符合我們目前的發展階段及我們建立長期競爭力而非短期盈利能力的戰略重點。請參閱「業務－盈利路徑」。

董事確認，直至本文件日期，我們的財務或貿易狀況或前景自2026年5月31日（即往績記錄期間結束日期）以來並無重大不利變動，且自2026年5月31日以來概無發生任何嚴重影響本文件附錄一會計師報告所載資料的事件。