

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於其屬概要，並未包含對閣下而言可能重要的所有資料，其全部內容受本文件全文所限制，並應與之一併閱讀。閣下決定投資[編纂]前應細閱整份文件。

任何投資均涉及風險。投資[編纂]的若干特定風險載於本文件的「風險因素」。閣下決定投資[編纂]前應細閱該節。

概覽

關於我們

我們是中國智能駕駛及智能座艙解決方案供應商，為駕駛體驗的關鍵環節提供包括領航、泊車和艙內功能在內的解決方案。憑藉先進的研發和商業化能力，我們為智能汽車賦能，在推動汽車自動化的同時，提升安全與駕駛體驗。我們致力於成為汽車智能解決方案行業的領導者，堅持智能駕駛發展的漸進式路線，這意味著我們逐步開發自動化程度不斷提高的智能駕駛解決方案。我們提供定制化L0級至L2+級智能駕駛解決方案，該等解決方案為自研並經過量產驗證，我們還一直積極開發更多先進的自動駕駛技術。截至最後實際可行日期，我們累計為35家汽車原設備製造商（整車廠）進行量產。在單車智能和車路協同領域進行佈局後，我們立志打造更為全面的解決方案組合，滿足客戶的多元化需求，為建立汽車智能化生態系統貢獻力量。我們自研平台化技術、軟硬件一體化研發能力及紮實的量產能力為我們的解決方案提供顯著的技術優勢及成本效益。

我們的解決方案

我們的解決方案包括智能駕駛解決方案、智能座艙解決方案及車路協同。我們在各業務線均取得令人矚目的成就：

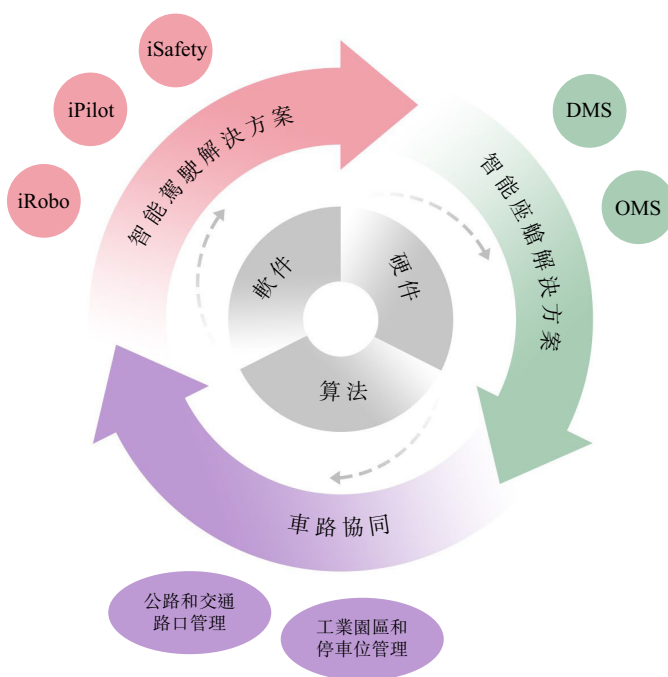
- **智能駕駛解決方案。**我們的智能駕駛解決方案主要包括iSafety和iPilot系列。我們基於高級駕駛輔助系統(ADAS)技術開發的iSafety解決方案具有以下特點：(i)種類豐富且高性價比的功能，提升汽車智能化及安全性；及(ii)與各種車型、單芯片系統(SoC)平台和其他部件高度兼容。憑藉在更高水平智能駕駛技術方面的技術能力，我們提供iPilot解決方案，以滿足整車廠的需求，使其車輛在廣泛的應用場景中實現更創新的自動駕駛功能。此外，

概 要

我們正在開發自動駕駛系統(ADS)功能，預計將在2025年第一季度交付我們的iRobo解決方案（該解決方案目前正處於測試階段）。我們的iRobo解決方案可在特定區域及運行場景下支持全自動駕駛。於2021年、2022年、2023年及截至2024年6月30日止六個月，我們已分別與12、13、14及16家整車廠就18、19、20及25款車型的智能駕駛解決方案開展定點的持續開發，並分別與10、17、20及22家整車廠就22、50、56及67款車型進行了量產。根據灼識諮詢的資料，按2023年L0級至L2+級解決方案的收入計算，我們在中國所有智能駕駛解決方案供應商中的市場份額為0.6%。

- **智能座艙解決方案。**我們的智能座艙解決方案以座艙感知和監控以及座艙內交互為核心，主要包括駕駛員監測系統(DMS)、乘客監測系統(OMS)和其他解決方案。在我們自研的專有算法的支持下，我們的智能座艙解決方案能夠實現高穩定性和高準確性，同時執行各種功能，豐富車內用戶體驗，提高汽車安全性。於2021年、2022年、2023年及截至2024年6月30日止六個月，我們已分別與3、9、9及8家整車廠就4、17、31及16款車型的智能座艙解決方案開展定點的持續開發，並分別與0、2、7及9家整車廠就零、3、10及30款車型進行了量產。根據灼識諮詢的資料，我們是中國首批成功幫助整車廠車型獲得歐盟通用安全法規(GSR)駕駛員疲勞及注意力警告系統(DDAW)認證的DMS解決方案供應商之一。
- **車路協同。**我們一直積極佈局車路協同，有望推動智能交通基礎設施和智慧城市的發展。在單車智能和車路協同領域進行佈局後，我們立志搭建一個汽車智能生態系統，打造更為全面的解決方案組合，滿足客戶的多元化需求。我們提供的車路協同集成了雷達和攝像頭等自主設計傳感器設備、自研算法和先進的「車聯網(V2X)」技術。我們一般是與交通基礎設施領域的客戶合作，從而提高交通安全和交通效率，同時我們還幫助客戶管理工業園區和停車場的通行。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在中國範圍內已參與合共21個典型的車路協同項目。

概 要



基於我們在算法開發、軟件工程以及硬件設計的三大優勢，我們戰略性地佈局和推進了我們的三大業務線。該策略符合汽車智能化解決方案行業的市場需求及技術發展。

智能駕駛解決方案是我們業務的核心和基礎。市場上智能駕駛技術認可與應用是一個循序漸進的過程，我們相應地採取了漸進式路線。我們從基礎的ADAS功能起步，逐步迭代升級。我們的智能駕駛解決方案組合可滿足不同場景和車型的需求。我們這些積累的技術能力、經驗、客戶和口碑，為我們未來的發展提供堅實的基礎。

智能座艙解決方案大大提升了駕駛和乘車的安全性及舒適性，與智能駕駛解決方案形成協同效應。隨著汽車智能化逐步升級，各類駕駛及座艙解決方案聯動的重要性凸顯。智能座艙解決方案一方面通過監測駕駛過程中駕駛員的行為及狀態進行及時干預保障駕駛安全，另一方面，通過提供具備交互智能的座艙功能，向消費者提供差異化的駕駛及乘車體驗。基於雙領域的技術積累，我們能夠順應整車廠「跨域融合」的趨勢，提供先進的解決方案。

概 要

車路協同是實現整體汽車智能化的關鍵要素。隨著智能交通基礎設施和智慧城市的發展，除聚焦於單車智能外，我們亦通過提供與車路協同相關的解決方案進入更廣泛的應用場景和新市場。車路協同通過互聯互通和信息的交互，讓車輛獲得超視距感知，成為智能駕駛規模化應用的推動力。

於往績記錄期間，我們的解決方案部署在越來越多的車型上。截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年6月30日，我們已分別與14、20、21及22家整車廠就20、36、51及41款車型開展定點的持續開發，並分別與9、19、26及29家整車廠就22、53、64及94款車型進行了量產。在智能駕駛解決方案分部，就於2021年、2022年及2023年獲得的定點而言，於往績記錄期間末前開始量產的比率分別為96.2%、83.9%及50.0%；就於2023年及截至2024年6月30日止六個月獲得的定點而言，於最後實際可行日期前開始量產的比率分別為90.9%及58.3%。在智能座艙解決方案分部，就於2021年、2022年及2023年獲得的定點而言，於往績記錄期間末前開始量產的比率分別為100.0%、100.0%及63.2%；就於2023年及截至2024年6月30日止六個月獲得的定點而言，於最後實際可行日期前開始量產的比率分別為89.5%及11.1%。儘管我們於往績記錄期間獲得的定點數量不斷增加，仍無法保證該等項目最終會實現量產，亦無法保證我們解決方案各自的售價及商業條款。

我們的收入從2021年的人民幣175.2百萬元增加至2022年的人民幣279.4百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣476.2百萬元，2021年至2023年的複合年增長率為64.9%。我們的收入由截至2023年6月30日止六個月的人民幣163.8百萬元增加44.5%至2024年同期的人民幣236.7百萬元。

我們經驗豐富、富有遠見的管理層已組建一支包含研發、採購與生產及營銷與銷售的綜合團隊，不斷為股東和客戶創造價值。作為中國漸進式智能駕駛發展的先鋒，我們致力於以技術創新塑造汽車智能化產業生態，以改善道路安全，提升駕駛體驗。

概 要

下圖說明價值鏈中所有利益相關者各自的角色：



我們為行業價值鏈中的解決方案供應商。在上游，我們採購關鍵原材料及部件，包括傳感器、芯片、高精地圖、定位系統及所需的其他必要材料。我們的核心業務包括算法及軟件開發、硬件設計、測試及驗證、系統集成、生產、質量控制及售後服務。該等活動使我們能夠創造全面的智能駕駛及座艙解決方案，以提高車輛的智能性、安全性及車內體驗。有關我們與同行相比的競爭優勢詳細信息，請參閱「業務－我們的優勢」。在下游，我們的解決方案通過兩個主要渠道進入市場。我們直接向整車廠提供解決方案，與彼等密切合作以定制我們的技術並將其集成到彼等的車型中。我們亦向一級供應商提供解決方案，彼等將我們的技術集成到其產品中，然後再供應予整車廠。

我們的技術

我們的自研能力為全面的技術進步和迭代奠定基礎，增強了我們解決方案的自主性，並使我們能夠延伸到不同的業務線。我們的自研能力使我們的研發成果更迅速商業化落地，形成了更靈活的解決方案交付模式。我們相信，自研能力是我們能從汽車智能化解決方案行業中脫穎而出的關鍵要素，亦是我們未來研發成果商業化的基石。得益於自研能力，我們能快速應對市場變化，加強客戶合作，建立競爭優勢，並提升行業口碑。

概 要

我們技術擁有的下述核心優勢使我們能夠高效地實現商業化：

- **核心算法。**我們的自研核心算法涵蓋感知、融合、建圖定位以及規控四大智能駕駛模塊，使我們能夠以具成本效益的方式快速應對客戶的需求。
- **兼容及可移植技術。**我們的算法和中間件可靈活嵌入主流SoC平台，從而確保跨不同車型的高度複用性並簡化開發流程。
- **軟硬件一體化設計能力。**通過同時設計軟件及硬件，我們能夠構建一個更加全面和優化的系統，提高解決方案的兼容性、穩定性和整體性能。

請參閱「業務－我們的技術」。

研發

我們的研發團隊與生產和供應鏈團隊協作，以不斷優化和改進製造流程和供應鏈管理。截至2024年6月30日，我們的研發團隊有304名員工，53.9%擁有學士學位，28.9%擁有碩士或以上學位。於2021年、2022年及2023年以及截至2023年及2024年6月30日止六個月，我們錄得的研發開支分別為人民幣82.2百萬元、人民幣139.3百萬元、人民幣149.8百萬元、人民幣81.4百萬元及人民幣63.3百萬元。請參閱「業務－研發」。

我們的生產

我們於2022年7月開始在寶安生產基地進行生產，其擁有總建築面積約2,500平方米。其設計年產能約為377,400件。於2023年及截至2024年6月30日止六個月，寶安生產基地的產量分別為約212,200件及93,300件，產能利用率分別為56.2%及53.5%。

目前，我們的寶安生產基地主要集中在那三道最終生產工序：三防塗覆、組裝及包裝。為了加強我們對整個生產過程的控制，特別是表面貼裝技術(SMT)、DIP及分板生產工序，我們已設立廣州生產基地，其已於2024年第三季度開始投產。我們的廣州生產基地總建築面積約為3,400平方米。

概 要

於往績記錄期間，若干生產流程由合同製造商負責。寶安生產基地於2022年7月投入使用後，我們已能夠處理部分解決方案的三防塗覆、組裝及包裝等生產流程。於2023年及截至2024年6月30日止六個月，我們以硬件形式交付的解決方案中分別有24.4%及21.0%由我們的自有生產基地生產，其餘則由合約製造商製造。請參閱「業務－我們的生產」。

中國智能駕駛解決方案行業的競爭格局

中國的智能駕駛解決方案行業正在快速增長，吸引了廣泛的參與者參與其中。目前，海外供應商以龐大的市場份額佔據市場主導地位。根據灼識諮詢的資料，按2023年L0級至L2+級解決方案的收入計算，中國市場中主要的八個海外傳統一級供應商的合計市場份額達到約60.0%。中國國內供應商正在通過快速的產品迭代及強大的產品適應性獲得市場份額。國內智能駕駛解決方案供應商的市場份額從2019年的6%增加至2023年的18%。根據灼識諮詢的資料，按2023年L0級至L2+級解決方案的收入計，在中國市場中，我們在國產及在所有智能駕駛解決方案供應商中的市場份額分別為3.2%及0.6%。

我們的優勢

我們相信，以下競爭優勢有助於我們取得成功：(i)作為中國漸進式智能駕駛發展的先鋒，擁有廣泛的發展機會；(ii)全面的解決方案組合滿足客戶需求，具備成熟商業化能力；(iii)全棧自研能力，研發成果商業化落地能力強；(iv)平台化及軟硬件一體化研發能力，打造算法差異化優勢和方案高性價比；(v)紮實的量產能力，構建解決方案競爭優勢；(vi)一流的客戶基礎及良好往績，並在海外擴張方面擁有堅實的基礎；及(vii)擁有強大股東支持的高瞻遠矚的管理層與經驗豐富的員工隊伍，致力於實現我們的使命及價值。請參閱「業務－我們的優勢」。

我們的戰略

我們已根據我們的使命及願景制定以下策略：(i)持續專注技術創新，並優化解決方案；(ii)佈局單車智能和車路協同，賦能汽車智能化生態系統；(iii)堅定不移推進全球化戰略，成為汽車智能化解決方案行業的領導者；(iv)不斷提升智能化生產能力，加快商業化進程；(v)不斷吸引技術創新人才；及(vi)進一步開拓客戶基礎、探索新業務途徑。請參閱「業務－我們的戰略」。

概 要

我們的客戶及供應商

我們的客戶主要包括整車廠及一級供應商，其大多數位於中國。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度以及截至2024年6月30日止六個月，來自我們前五大客戶的收入合共分別佔我們總收入的78.0%、42.7%、37.0%及39.8%，我們的最大客戶分別貢獻我們總收入的31.7%、16.6%、11.4%及10.5%。

我們的供應商主要包括原材料及部件供應商，包括電子元件、結構部件及攝像頭模組等供應商，其大多數位於中國。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度以及截至2024年6月30日止六個月，我們的前五大供應商合共分別佔我們總採購額的41.9%、36.3%、41.7%及38.9%，我們的最大供應商分別佔我們總採購額的15.3%、8.0%、11.7%及3.2%。

歷史財務資料概要

合併綜合虧損表概要

下表概述所示年度／期間的經營業績：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審計)										
收入	175,174	100.0	279,358	100.0	476,206	100.0	163,834	100.0	236,675	100.0
銷售成本	(158,173)	(90.3)	(245,788)	(88.0)	(408,184)	(85.7)	(150,173)	(91.7)	(203,254)	(85.9)
毛利	17,001	9.7	33,570	12.0	68,022	14.3	13,661	8.3	33,421	14.1
銷售開支	(51,717)	(29.5)	(63,374)	(22.7)	(72,735)	(15.3)	(33,118)	(20.2)	(32,015)	(13.5)
一般及行政開支	(45,454)	(25.9)	(54,769)	(19.6)	(74,294)	(15.6)	(30,836)	(18.8)	(50,196)	(21.2)
研發開支	(82,201)	(46.9)	(139,349)	(49.9)	(149,826)	(31.5)	(81,389)	(49.7)	(63,310)	(26.7)
金融資產減值										
虧損淨額	(2,196)	(1.3)	(7,517)	(2.7)	(6,116)	(1.3)	(4,603)	(2.8)	(6,595)	(2.8)

概 要

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比	金額	佔收入 百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審計)										
其他收入.....	23,908	13.6	4,734	1.7	27,922	5.9	3,160	1.9	6,259	2.6
其他收益淨額.....	2,016	1.2	6,334	2.3	1,338	0.3	822	0.5	2,501	1.1
經營虧損.....	(138,643)	(79.1)	(220,371)	(78.9)	(205,689)	(43.2)	(132,303)	(80.8)	(109,935)	(46.4)
財務成本淨額.....	(704)	(0.4)	(287)	(0.1)	(1,406)	(0.3)	(496)	(0.3)	(2,113)	(0.9)
所得稅前虧損.....	(139,347)	(79.5)	(220,658)	(79.0)	(207,095)	(43.5)	(132,799)	(81.1)	(112,048)	(47.3)
所得稅開支.....	(450)	(0.3)	(172)	(0.1)	(60)	(0.0)	(33)	(0.0)	—	—
年內／期內虧損.....	(139,797)	(79.8)	(220,830)	(79.0)	(207,155)	(43.5)	(132,832)	(81.1)	(112,048)	(47.3)
以下各方應佔年										
內／期內虧損：										
本公司擁有人.....	(132,220)	(75.5)	(214,864)	(76.9)	(197,238)	(41.4)	(125,830)	(76.8)	(108,135)	(45.7)
非控股權益.....	(7,577)	(4.3)	(5,966)	(2.1)	(9,917)	(2.1)	(7,002)	(4.3)	(3,913)	(1.6)

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的合併財務報表，我們亦使用經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量，而有關計量並非國際財務報告準則規定或根據國際財務報告準則呈列的計量。我們認為，該等非國際財務報告準則計量與相應的國際財務報告準則計量的一併呈列可消除項目的潛在影響，方便不同期間及不同公司的經營表現對比。

我們認為，該等計量為投資者及其他人士提供有用資料，幫助彼等以與我們管理層相同的方式了解及評估我們的合併經營業績。然而，我們呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）可能無法與其他公司呈列的類似計量進行比較。使用該等非國際財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，閣下不應將其與我們根據國際財務報告準則所呈報的經營業績或財務狀況分開考慮，或將其視為對我們根據國際財務報告準則所呈報的經營業績或財務狀況的替代分析。我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回股份支付費用及[編纂]調整的年內／期內淨虧損，以及將經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）定義為經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）除以收入。該等調整於往績記錄期間持續進行。

概 要

下表為所示年度／期間的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）與根據國際財務報告準則呈列的年內／期內淨虧損或虧損的對賬：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
			(人民幣千元)	(未經審計)	
年內／期內虧損.....	<u>(139,797)</u>	<u>(220,830)</u>	<u>(207,155)</u>	<u>(132,832)</u>	<u>(112,048)</u>
加：					
股份支付費用 ⁽¹⁾	8,802	14,960	22,401	11,200	15,311
[編纂].....	—	—	—	—	14,298
經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）.....	<u>(130,995)</u>	<u>(205,870)</u>	<u>(184,754)</u>	<u>(121,632)</u>	<u>(82,439)</u>
經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量） ⁽²⁾	<u>(74.8)%</u>	<u>(73.7)%</u>	<u>(38.8)%</u>	<u>(74.2)%</u>	<u>(34.8)%</u>

附註：

- (1) 股份支付費用是指授予特定僱員以股份為基礎的獎勵所產生的非現金開支。其主要代表我們從僱員處獲得服務作為我們權益工具的對價的安排。預計股份支付費用不會導致未來的現金支付。股份支付費用記錄在我們的銷售開支、一般及行政開支以及研發開支下；上表中的股份支付費用為各類有關開支下記錄的總和。
- (2) 經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）等於年內／期內經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）除以年內／期內收入，再乘以100%。

詳情請參閱「財務資料－非國際財務報告準則計量」。

我們的收入從2021年的人民幣175.2百萬元增加至2022年的人民幣279.4百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣476.2百萬元，主要是由於：(i)我們的智能駕駛解決方案收入同比成長，主要是由於(a)隨著於2022年及2023年智能駕駛解決方案市場需求的增加，我們自整車廠獲得的定點數量亦有所增加，及(b)於2023年iPilot解決方案的交付項目增加，及(ii) 2023年車路協同收入增加，主要是由於隨著我們的車路協同變得更加成熟和多樣化，與我們於2022年就該業務首次開始交付時所交付的少量小型項目相比，我們於2023年交付更多大型項目。我們的收入從截至2023年6月30日止六個月的

概 要

人民幣163.8百萬元增加至截至2024年6月30日止六個月的人民幣236.7百萬元，主要是由於(i)我們的智能駕駛解決方案收入增加，乃主要由於：(a)隨著智能駕駛解決方案市場需求的增加，我們自整車廠獲得的定點數量亦有所增加及(b)我們的iSafety及iPilot解決方案的交付項目增加；及(ii)我們的智能座艙解決方案和車路協同的加速發展。

於2021年、2022年及2023年以及截至2023年及2024年6月30日止六個月，我們分別產生虧損淨額人民幣139.8百萬元、人民幣220.8百萬元、人民幣207.2百萬元、人民幣132.8百萬元及人民幣112.0百萬元。我們產生虧損淨額主要是由於我們仍處於發展階段，並以汽車智能化解決方案行業的長期業務成功及財務回報為目標，而非以犧牲長期市場潛力為代價尋求短期盈利能力。請參閱「一 業務可持續性」及「財務資料－同期經營業績比較」。

合併資產負債表概要

下表載列截至所示日期的合併財務狀況表概要：

	截至12月31日			截至2024年 6月30日
	2021年	2022年	2023年	
	(人民幣千元)			
非流動資產.....	40,539	58,085	95,701	140,866
流動資產.....	705,146	758,922	992,107	946,893
資產總值.....	745,685	817,007	1,087,808	1,087,759
非流動負債.....	10,457	21,013	50,780	69,150
流動負債.....	318,168	251,921	283,954	362,272
負債總額.....	328,625	272,934	334,734	431,422
流動資產淨值.....	386,978	507,001	708,153	584,621
權益總額.....	417,060	544,073	753,074	656,337
非控股權益.....	(9,543)	14,491	19,574	15,661

概 要

我們的流動資產淨值從截至2021年12月31日的人民幣387.0百萬元增加31.0%至截至2022年12月31日的人民幣507.0百萬元，主要原因是(i)隨著我們的業務增長，貿易應收款項及應收票據增加人民幣116.8百萬元及(ii)其他應付款項及應計費用減少人民幣193.4百萬元，主要是由於在2022年增資完成後，我們於2021年收到的預收融資款減少所致，部分被以下因素抵銷：(i)與我們的結構性存款及理財產品投資相關的按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少人民幣90.6百萬元及(ii)隨著我們的業務增長，貿易應付款項及應付票據增加人民幣79.0百萬元。我們的流動資產淨值從截至2022年12月31日的人民幣507.0百萬元進一步增加39.7%至截至2023年12月31日的人民幣708.2百萬元，主要原因是(i)隨著我們的業務增長，貿易應收款項及應收票據增加人民幣115.9百萬元，及(ii)與我們的結構性存款及理財產品投資相關的按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產增加人民幣166.0百萬元。我們的流動資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣708.2百萬元減少17.5%至截至2024年6月30日的人民幣584.6百萬元，主要是由於(i)與我們的結構性存款及理財產品投資有關的按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少人民幣89.7百萬元及(ii)我們的即期借款增加人民幣59.4百萬元，乃由於我們更好地利用債務融資資源優化債務結構，部分被貿易應收款項及應收票據增加人民幣64.8百萬元所抵銷，這與我們的業務增長一致。

我們的資產淨值由截至2021年12月31日的人民幣417.1百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣544.1百萬元，主要是由於公司擁有人注資人民幣305.9百萬元，部分被2022年虧損淨額人民幣220.8百萬元所抵銷。我們的資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣544.1百萬元進一步增加至截至2023年12月31日的人民幣753.1百萬元，主要由於公司擁有人注資人民幣348.5百萬元，部分被2023年的虧損淨額人民幣207.2百萬元所抵銷。我們的資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣753.1百萬元減少至截至2024年6月30日的人民幣656.3百萬元，主要歸因於截至2024年6月30日止六個月的淨虧損人民幣112.0百萬元，部分被截至2024年6月30日止六個月的股份支付費用人民幣15.3百萬元所抵銷。

概 要

合併現金流量表概要

下表載列所示年度／期間的節選現金流量表資料：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
營運資金變動前的經營虧損.....	(121,327)	(186,842)	(150,302)	(101,565)	(67,299)
營運資金變動.....	(130,516)	(69,380)	(127,943)	(13,822)	(18,934)
已收利息.....	213	1,234	1,967	1,015	1,669
已付所得稅.....	(450)	(172)	(60)	(60)	(15)
經營活動所用現金淨額.....	(252,080)	(255,160)	(276,338)	(114,432)	(84,579)
投資活動(所用)／所得現金淨額.....	(55,405)	75,411	(188,357)	(47,975)	32,653
融資活動產生的現金淨額.....	535,336	150,589	418,870	44,458	74,105
現金及現金等價物(減少)／增加淨額..	227,851	(29,160)	(45,825)	(117,949)	22,179
年／期初現金及現金等價物.....	45,001	272,824	243,785	243,785	197,934
匯率變動對現金及現金等價物的影響..	(28)	121	(26)	68	12
年／期末現金及現金等價物.....	272,824	243,785	197,934	125,904	220,125

概 要

於往績記錄期間，我們有經營現金流出淨額。2021年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣252.1百萬元，表示我們錄得所得稅前虧損人民幣139.3百萬元，經非現金及非經營項目以及營運資金變動調整（主要包括(i)存貨增加人民幣82.2百萬元，主要是由於我們於2021年採購並維持了相對較高水平的半導體芯片庫存，以確保我們的生產不會因任何供應緊張而中斷，請參閱「業務－COVID-19疫情及全球半導體芯片短缺的影響」，及(ii)按公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產增加人民幣35.2百萬元）調整，主要是由於我們於2021年分類為按公允價值計量且其變動計入其他綜合收益（「按公允價值計量且其變動計入其他綜合收益」）的金融資產的應收票據增加，請參閱本文件附錄一會計師報告附註23。2022年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣255.2百萬元，表示我們錄得所得稅前虧損人民幣220.7百萬元，經非現金及非經營項目以及營運資金變動調整（主要包括貿易應收款項及應收票據隨著業務增長增加人民幣127.7百萬元，部分被貿易應付款項增加人民幣79.0百萬元所抵銷，這主要是由於我們隨著業務擴張而增加了原材料採購）。2023年，我們經營活動所用現金淨額為人民幣276.3百萬元，表示我們錄得所得稅前虧損人民幣207.1百萬元，經非現金及非經營項目以及營運資金變動調整（主要包括貿易應收款項及應收票據隨著業務增長增加人民幣120.1百萬元）。截至2024年6月30日止六個月，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣84.6百萬元，表示我們錄得所得稅前虧損人民幣112.0百萬元，經非現金及非經營項目以及營運資金變動調整（主要包括(i)按公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣29.5百萬元，主要由於於2024年上半年分類為按公允價值計量且其變動計入其他綜合收益金融資產的應收票據減少；及(ii)貿易應付款項及應計費用增加人民幣19.4百萬元，主要由於我們隨著業務擴張而增加了原材料採購，部分被貿易應收款項及應收票據增加人民幣68.2百萬元所抵銷，這與我們的業務增長一致）。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們於往績記錄期間錄得虧損淨額及經營現金流出淨額」及「財務資料－流動性及資本資源」。

概 要

主要營運數據

下表載列我們於所示期間的主要營運數據：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
智能駕駛解決方案					
收入(人民幣千元).....	173,019	267,312	386,150	142,617	182,279
<i>iSafety</i>	173,007	231,501	334,780	125,307	152,867
<i>iPilot</i>	12	35,811	51,370	17,310	29,412
毛利(人民幣千元).....	18,496	26,954	53,094	11,398	25,290
<i>iSafety</i>	18,486	18,832	39,694	10,779	15,730
<i>iPilot</i>	10	8,122	13,400	619	9,560
毛利率(%).	10.7%	10.1%	13.7%	8.0%	13.9%
<i>iSafety</i>	10.7%	8.1%	11.9%	8.6%	10.3%
<i>iPilot</i>	85.2%	22.7%	26.1%	3.6%	32.5%
交付量(單位：千).....	207.5	320.1	785.4	386.3	386.0
平均售價(每單位人民幣元)...	833.9	835.0	491.6	369.2	472.2
智能座艙解決方案					
收入(人民幣千元).....	696	1,565	18,346	4,089	30,540
毛利(人民幣千元).....	(12)	712	1,076	(414)	1,607
毛利率(%).	(1.7)%	45.5%	5.9%	(10.1)%	5.3%
交付量(單位：千).....	— ⁽¹⁾	0.4	32.5	11.2	87.0
平均售價(每單位人民幣元)...	— ⁽²⁾	— ⁽²⁾	565.0	366.5	351.1
車路協同					
收入(人民幣千元).....	—	722	71,454	16,965	23,626
毛利(人民幣千元).....	—	74	14,138	2,643	6,885
毛利率(%).	—	10.2%	19.8%	15.6%	29.1%

附註：

(1) 少於50

(2) 鑒於交付量可忽略不計，平均售價並無意義

概 要

	截至12月31日及截至該日止年度			截至 2024年 6月30日及 截至該日 止六個月
	2021年	2022年	2023年	
累計定點數目 ⁽¹⁾	20	36	51	41
累計SOP數目 ⁽²⁾	22	53	64	94
截至最後實際可行日期由				
定點 ⁽³⁾ 到SOP的轉化率	96.4%	87.0%	93.1%	38.1% ⁽⁴⁾

附註：

- (1) 指於各年末或期末的累計定點數目，乃按加上新獲得的定點，再減去於各年度或期間轉化為SOP的定點計算。於2021年12月31日至2023年12月31日，累計定點數目穩步增長。於2023年12月31日至2024年6月30日，累計定點數目減少，原因是我們於該期間有相對較多的定點轉化為SOP。
- (2) 指各年度或期間的累計SOP數目。於往績記錄期間，累計SOP數目穩步增長。
- (3) 指各年度或期間所獲得的定點數目。
- (4) 由於2024年6月30日與最後實際可行日期相距較近，該期間的轉化率相對較低。

智能駕駛解決方案

於往績記錄期間，我們來自智能駕駛解決方案的收入整體增長，主要歸因於(i) 隨著智能駕駛解決方案市場需求的增加，我們自整車廠獲得的定點數量亦有所增加；及(ii) iSafety及iPilot交付的項目增加。由於交付量可忽略不計，我們iPilot解決方案於2021年的收入、毛利及毛利率不具代表性。自此以後，我們iPilot解決方案的收入及毛利大幅增長。我們iSafety解決方案的毛利率於2021年至2022年下降，乃由於產品組合的變化及早期產品系列的單價下降。因此，我們iSafety解決方案的毛利於2021年至2022年略微增加。iSafety的毛利率於2022年至2023年及由截至2023年6月30日止六個月至2024年同期增加，是由於我們於2023年下半年推出了利潤率相對較高的新產品系列。2021年我們iPilot解決方案的毛利率相對較高，主要是由於我們大力開發該等原型樣品且市場上可比產品的供應有限，因此能夠以相對較高的售價出售予客戶。我們iPilot解決方案的毛利率於截至2023年6月30日止六個月至2024年同期大幅增加，乃由於我們升級iPilot解決方案的產品規格及性能，提升了我們的售價及毛利率。

概 要

我們智能駕駛解決方案的平均售價保持相對穩定，是由於我們降低了早期iSafety解決方案系列的單價，同時增加了售價相對更高的iPilot解決方案的交付量。智能駕駛解決方案的平均售價於2022年至2023年下降，主要由於(i)產品結構的變化，我們在2023年提供了大量僅包含控制器且售價相對較低的解決方案，而不是整合控制器和傳感器的解決方案；及(ii)早期產品系列的售價下降。我們的智能駕駛解決方案交付量於2022年至2023年大幅增加，主要是由於我們透過上述產品組合及定價調整把握了該等解決方案的市場需求。智能駕駛解決方案的平均售價於截至2023年6月30日止六個月至2024年同期期間有所提高，主要是因為我們於2024年上半年減少若干售價相對較低的解決方案的交付，同時按需交付若干售價相對較高的高端定制化iPilot解決方案。因此，於截至2023年及2024年6月30日止六個月，智能駕駛解決方案的交付量較為穩定。

智能座艙解決方案

於2021年、2022年及截至2023年6月30日止六個月，智能座艙解決方案業務的經營數據並不具代表性，因為於初始原型樣品階段的交付量十分有限。2022年的毛利率相對較高主要是由於我們大力開發該等原型樣品且該等製成品的供應有限，導致售價相對較高。我們自2023年下半年以來逐漸擴大該業務，同時交付量於截至2023年6月30日止六個月至2024年同期期間大幅增長。

車路協同

2022年車路協同的收入及毛利不高是因為我們於2022年就該業務首次開始交付時僅交付少量小型項目。隨著車路協同業務於2023年下半年愈發成熟且我們獲得並交付更多毛利率相對較高的大型項目，我們的收入、毛利及毛利率於2022年至2023年期間及截至2023年6月30日止六個月至2024年同期期間均有所增長。

於往績記錄期間，我們智能座艙解決方案的毛利率普遍低於我們的智能駕駛解決方案，主要是因為我們的智能駕駛解決方案業務更為成熟且我們已開始從該分部的規模經濟中獲益，而我們仍在逐步擴大智能座艙解決方案業務，並戰略性地降低售價以把握市場機會。於往績記錄期間，我們車路協同的毛利率相對較高，主要是由於該分部的項目普遍規模較大且覆蓋面廣。此外，我們能夠利用就智能駕駛解決方案開發的技術以開發我們的車路協同，因此通過該協同效應實現相對較高的毛利率。

概 要

業務可持續性

我們於往績記錄期間實現強勁的收入增長，由2021年的人民幣175.2百萬元增加至2023年的人民幣476.2百萬元及由截至2023年6月30日止六個月的人民幣163.8百萬元增加至截至2024年6月30日止六個月的人民幣236.7百萬元。然而，我們的收入增長尚未能夠完全覆蓋往績記錄期間產生的各種成本及開支。我們業務所在的汽車智能化解決方案市場競爭激烈，且技術發展迅速。根據灼識諮詢的資料，於2023年，國內十大智能駕駛解決方案供應商合計僅佔14.7%的市場份額，且在過去幾年中，芯片計算能力、更複雜的傳感器套件及高適應性算法等技術提升極大地推動了智能駕駛解決方案的表現。在我們發展的早期階段，我們在研發方面進行了大量戰略投資，以更好地適應這一快速發展的行業所特有的快節奏產品需求迭代及持續的技術創新，並積極增加我們的銷售隊伍以鞏固客戶群，從而推動未來增長。我們始終把重點放在提升我們的核心技術能力，並穩步推出新解決方案以鞏固我們的客戶群，而不是追求短期盈利。

於2021年、2022年及2023年以及截至2023年及2024年6月30日止六個月，我們的虧損淨額分別為人民幣139.8百萬元、人民幣220.8百萬元、人民幣207.2百萬元、人民幣132.8百萬元及人民幣112.0百萬元。我們的虧損狀況主要是由於以下各項的綜合影響：(i)原材料及耗材的採購成本；(ii)研發投資；及(iii)投資吸引及留任人才。我們的淨虧損由2021年的人民幣139.8百萬元增加至2022年的人民幣220.8百萬元，主要是由於我們的原材料及耗材採購成本以及研發開支增加。我們擴大研發團隊，增加特定項目的服務費，旨在支持我們持續提升技術能力及擴大我們的解決方案組合。我們的淨虧損由2022年的人民幣220.8百萬元減少至2023年的人民幣207.2百萬元，主要是由於(i)我們開始受益於規模經濟，因此，我們的收入增長超過我們銷售成本的增長，(ii)毛利率較高的智能駕駛解決方案及車路協同業務解決方案貢獻的收入增加，及(iii)由於我們提高了運營效率，我們的經營開支佔收入總額的百分比下降。我們的淨虧損由截至2023年6月30日止六個月的人民幣132.8百萬元減少至截至2024年6月30日止六個月的人民幣112.0百萬元，主要是由於(i)我們的毛利增加，乃由於(a)隨著我們業務規模的擴大，實現了規模經濟效益及(b)毛利率較高的智能駕駛解決方案（如iPilot）的收入貢獻增加及(ii)我們的研發開支減少，乃由於我們受益於早期的研發成果，於截至2024年6月30日止六個月產生的非項目特定的研發成本（分類為研發開支）減少。

概 要

我們的虧損主要是由於智能駕駛解決方案研發所涉及的複雜性。以下為於往績記錄期間，對我們造成重大虧損的研發活動的主要方面：

- **綜合研發能力建設。**我們成立了多個專業的研發團隊，涵蓋硬件、軟件及算法開發。我們的算法工程師覆蓋整個開發週期的四個專業：感知、融合、建圖與定位、規劃與控制。我們相信，全週期的研發能力使我們能夠在技術升級及產品迭代方面實現高成本效益。
- **投資於尖端實驗室及設備。**智能駕駛對精度和可靠性的要求很高。於往績記錄期間，我們建立了若干先進設施，包括一間可靠性實驗室、一間整車校正設施、一間模擬測試實驗室及若干先進的可視化系統。該等行業領先的設備及設施有助我們在基本研發步驟中實現高精度及準確度。
- **開發創新算法。**我們不斷開發創新算法並增強現有算法，以確保智能駕駛解決方案的競爭力。例如，我們於往績記錄期間開發了鳥瞰圖(BEV)技術及單目3D物體檢測技術，並進一步改進了iPilot解決方案的算法性能。
- **由感知部門和規劃控制部門共同開發。**我們的智能駕駛解決方案提供二十多種功能，每種功能都需要感知部門及規劃控制部門等兩個部門的大量研發人員共同開發及測試。兩個部門的共同開發過程涉及許多棘手問題，需要密切配合。
- **建立新域控平台。**構建新域控平台非常複雜，因為其需要無縫集成各種硬件、軟件及算法，並涉及來自這三個專業領域的數十名工程師的共同努力。我們的工程師投入大量時間對平台設計進行微調，以確保其兼容性以及滿足不同客戶定制要求的能力。

概 要

我們擬通過以下方式保持可持續性並實現盈利：

- **推動收入增長。**我們計劃通過以下方式實現收入的可持續增長：(i)實施漸進式發展路線，推動不同產品線的滲透；(ii)加強自研能力，通過高效芯片利用率、開發自主權和高適應性實現更高效率；(iii)利用跨領域專業知識最大限度提高三個業務分部的協同效應；(iv)利用現有的定點進行大規模生產；(v)加深與現有客戶的關係；(vi)透過多元化策略吸引新客戶；(vii)擴張至新的地區；及(viii)完善我們的解決方案。
- **提高毛利率。**我們打算通過以下方式提高毛利率：(i)不斷創新，優化解決方案的成本結構；(ii)利用強大的供應鏈能力提高規模效應；(iii)通過高利潤解決方案和服務改善產品組合；及(iv)利用智能設施提高生產效率。
- **提升經營槓桿。**於往績記錄期間，我們產生了大量經營開支，包括研發開支、銷售開支以及一般及行政開支。隨著我們繼續提高產量並實現收入增長，並提高我們的研發、銷售及營銷以及行政活動的效率以及改善我們在該等活動上的支出，我們預計我們的經營開支佔收入的百分比將進一步下降。
- **優化營運資金效率。**我們有足夠的現金結餘支持我們的業務運營及未來擴張。截至2024年10月31日，我們未動用銀行融資為人民幣45.0百萬元。我們亦積極尋求優化我們流動性及資本管理的方法。我們預期我們的盈利能力將有所改善，並可進一步鞏固我們的營運資金充足性。

有關詳情，請參閱「業務－業務可持續性」。

概 要

主要財務比率

下表載列截至所示日期或所示年度／期間的主要財務比率：

	截至12月31日及截至該日止年度			截至2024年 6月30日 及截至該日 止六個月
	2021年	2022年	2023年	
毛利率 ⁽¹⁾	9.7%	12.0%	14.3%	14.1%
淨虧損率 ⁽²⁾	(79.8)%	(79.0)%	(43.5)%	(47.3)%
流動比率 ⁽³⁾	2.22倍	3.01倍	3.49倍	2.61倍
經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量） ⁽⁴⁾	(74.8)%	(73.7)%	(38.8)%	(34.8)%
資產負債比率 ⁽⁵⁾	2.27倍	2.99倍	3.25倍	2.52倍

附註：

- (1) 毛利率等於所示年度／期間的毛利除以收入再乘以100%。
- (2) 淨虧損率等於所示年度／期間的虧損淨額除以收入再乘以100%。
- (3) 流動比率等於截至所示日期的流動資產總值除以流動負債總額。
- (4) 經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）等於經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）除以所示年度／期間收入，再乘以100%。
- (5) 資產負債比率等於截至所示日期的資產總值除以負債總額。

詳情請參閱「財務資料－主要財務比率」。

[編纂]

下表呈列的所有統計數據均基於[編纂]未獲行使的假設：

	根據最低 指示性[編纂]計算	根據最高 指示性[編纂]計算
於[編纂]完成後H股的市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
於[編纂]完成後股份的市值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
未經審計備考經調整每股 有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

概 要

附註：

- (1) 市值乃根據緊隨[編纂]完成後預期已發行的[編纂]股H股計算。
- (2) 市值乃根據緊隨[編纂]完成後預期已發行的[編纂]股股份計算。
- (3) 未經審計備考每股有形資產淨值乃經作出前段所述調整後得出，按已發行[編纂]股股份(假設[編纂]於2024年6月30日已完成，但並無計及因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份)計算。就本未經審計備考經調整每股有形資產淨值而言，以人民幣列示的金額按1.00港元兌人民幣[0.92350]元的匯率換算為港元。

COVID-19疫情及全球半導體芯片短缺的影響

於2020年1月30日，世界衛生組織國際衛生條例應急委員會宣佈2019年新型冠狀病毒病(「COVID-19」)為國際關注的突發公共衛生事件，於2020年3月11日，世界衛生組織宣佈COVID-19疫情為全球大流行。2022年，COVID-19病毒在全球範圍內持續快速傳播。而2021年底至2022年下半年的全球供應短缺導致半導體芯片供應緊張。根據灼識諮詢的資料，智能駕駛解決方案常用芯片的平均售價由2021年的每片人民幣307.9元上漲至2022年的每片人民幣351.6元，同比增長14.2%。由於預期會出現供應緊張，我們於2021年採購並維持了相對較高水平的半導體芯片庫存，以避免生產中斷。截至往績記錄期間末，我們於2021年採購的半導體芯片已使用95.1%。於2021年、2022年及2023年以及截至2024年6月30日止六個月，我們的芯片採購成本分別佔我們總採購成本的35.0%、11.3%、12.9%及14.9%。然而，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，COVID-19疫情及全球半導體芯片短缺均未對我們的營運及財務表現產生任何重大不利影響，主要是考慮到(i)我們沒有在確保充足和及時的芯片供應方面遇到任何困難；(ii)我們的銷售成本沒有顯著增加；(iii)我們或我們的合同製造商的生產設施並無因COVID-19疫情而停擺，及(iv)我們沒有遭遇因COVID-19疫情或半導體芯片供應緊張導致的任何實質性的勞動力短缺。根據彼等目前所深知及確信，董事預期未來不會受到COVID-19或半導體芯片供應緊張的任何進一步影響。我們的銷售成本主要指原材料及耗材的採購成本，分別佔我們於2021年、2022年及2023年以及截至2023年及2024年6月30日止六個月總收入的77.5%、73.8%、73.4%、74.9%及69.5%。截至最後實際可行日期，根據灼識諮詢的資料，全球半導體芯片供應已恢復正常。

概 要

[編纂]用途

假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應支付的[編纂]佣金及其他估計[編纂]，並假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即[編纂]港元及[編纂]港元的指示性[編纂]的中位數），我們估計將從[編纂]中收取[編纂]淨額約[編纂]港元。我們擬將[編纂]用於下文所述用途及金額：

- [編纂]淨額約[40]%，或[編纂]港元，用以提升我們的研發能力及招聘及留任相關研發人才，以(i)研究人工智能技術；(ii)改進我們的產品研發能力，並加強我們的創新商業化能力；及(iii)提高我們研發流程的可延展性、效率和有效性；
- [編纂]淨額約[30]%，或[編纂]港元，將通過以下方式用於提升我們的生產效率及解決方案競爭力：(i)將目前由外部完成的部分生產流程轉為內部生產，(ii)引入先進的自動化生產設備和系統，進一步提高生產線的智能化水平，及(iii)垂直整合部分供應鏈，尤其是通過開發內部先進傳感器及建立該等傳感器的生產線；
- [編纂]淨額約[20]%，或[編纂]港元，用以加強銷售和營銷能力；及
- [編纂]淨額約[10]%或[編纂]港元作營運資金和一般企業用途。

詳情請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

股息

於往績記錄期間及之後，我們並無就股份宣派或支付股息。我們目前預計保留所有未來收益，用於業務運營和擴張，預計在可預見未來不會支付現金股息。未來任何股息的宣派和支付將由我們的董事會決定，並受我們的組織章程細則和中國公司法的約束，同時還將取決於一系列因素，包括我們的盈利和財務狀況、運營要求、資本要求以及我們的董事可能認為相關的任何其他條件。據我們的中國法律顧問確認，根據中國法律，我們未來的任何淨利潤都必須用於彌補我們歷史上的累計虧損，之後我們將有義務將利潤的10%分配給我們的法定共同儲備基金，直到該基金達到我們註冊資

概 要

本的50%以上。因此，我們只有在(i)彌補所有歷史累計虧損，以及(ii)按上述規定向法定共同儲備基金分配足夠的利潤之後，才能宣派股息。此外，根據我們的股息政策，任何建議分派股息須符合以下條件：(i)我們認為有關分派不會影響我們的業務可持續性、(ii)我們的核數師於建議年度出具標準無保留意見的審計報告及(iii)未來12個月內並無重大投資計劃或重大資本支出(募集資金投資項目除外)。目前，本公司並無任何預定股息分派比率。

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。閣下在決定投資我們的股份前，應審慎閱讀該節全文。我們面臨的主要風險包括：(i)我們業務所在的行業競爭激烈。倘我們未能成功與現有或潛在競爭對手競爭，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響；(ii)倘我們無法及時開發並推出適應不斷變化的市場需求及客戶需求的新解決方案，我們的未來業務、經營業績、財務狀況和競爭地位將受到重大不利影響；(iii)我們已經並打算繼續大量投資研發，這可能無法實現預期結果，因此我們的短期現金流量、流動性和盈利能力可能會受到不利影響；(iv)我們於往績記錄期間錄得虧損淨額及經營現金流出淨額；及(v)我們無法保證我們為解決方案尋求定點所作的努力不會白費。

[編纂]

[編纂]指與[編纂]有關的專業費用、[編纂]佣金和其他費用。我們將承擔的[編纂]估計約為人民幣[編纂]元([編纂]港元)，包括：(i)[編纂]費用人民幣[編纂]元([編纂]港元)；及(ii)[編纂]相關開支人民幣[編纂]元([編纂]港元)，其進一步分類為：(a)法律顧問及會計師的費用及開支人民幣[編纂]元([編纂]港元)；及(b)其他費用及開支人民幣[編纂]元([編纂]港元)，假設[編纂]未獲行使及按[編纂]每股[編纂]港元(即[編纂]範圍的中位數)計算，其中約人民幣[編纂]元([編纂]港元)已經或預期將扣除自我們的合併損益表，以及約人民幣[編纂]元([編纂]港元)預期將於[編纂]完成後從權益中扣除。假設按[編纂]每股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍的中位數)計算及[編纂]未獲行使，[編纂]預期將佔[編纂]總額的約[編纂]%。上述[編纂]為最新的實際可行的預計，僅供參考，且實際數額可能會與本預計不同。

概 要

申請於聯交所[編纂]

基於我們符合上市規則第8.05(3)條的市值／收益測試，經參考(i)我們截至2023年12月31日止年度的收入為人民幣476.2百萬元，超過5億港元，及(ii)我們於[編纂]時的預期市值超過40億港元，我們已向香港聯交所申請批准我們將由未上市股份轉換的H股及根據[編纂]發行的H股[編纂]。

我們的單一最大股東集團

於2019年6月，劉國清博士、楊廣先生、周翔先生、王啟程先生、閆勝業先生及吳建鑫先生訂立一致行動人士協議，並由其於2024年5月訂立的經修訂一致行動人士協議修訂及取代。經修訂一致行動人士協議旨在重申其一致行動安排，以確認及正式確定一致行動人士安排的生效日期及終止日期，並澄清僅一致行動人士集團成員實益擁有的股份須受一致行動人士安排規限，而根據上市規則第8.05(3)(c)條的規定，其不影響本公司擁有權持續性。根據經修訂一致行動人士協議，劉國清博士、楊廣先生、周翔先生、王啟程先生、閆勝業先生及吳建鑫先生各自同意自彼等成為並繼續擔任本公司的董事或股東起，(i)在本公司董事會會議上一致投票及(ii)在本公司股東大會（股東會）上就彼等各自不時實益擁有的本公司股份一致投票，如有任何異議，一致行動人士集團成員將按照劉國清博士的投票達成一致同意。截至最後實際可行日期，一致行動人士集團持有約24.35%的股份，並將於緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）持有約[編纂]的股份。

劉國清博士擔任各員工持股計劃控股實體的普通合夥人，因此被視為於員工持股計劃控股實體持有的本公司股份中擁有權益。截至最後實際可行日期，員工持股計劃控股實體共同持有約5.86%的股份，並將於緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）持有約[編纂]%的股份。員工持股計劃控股實體並非一致行動人士協議或經修訂一致行動人士協議的訂約方，亦不構成一致行動人士集團的一部分。

因此，一致行動人士集團及員工持股計劃控股實體共同構成單一最大股東集團。截至最後實際可行日期，單一最大股東集團合共持有約30.22%的股份，並將於緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）持有約[編纂]的股份。因此，本公司於[編纂]後將不會擁有上市規則所界定的任何控股股東。

概 要

[編纂]投資

自成立以來，我們已吸引若干[編纂]投資者，並已完成數輪融資以籌集資金用於業務發展。有關[編纂]投資的主要條款以及我們主要[編纂]投資者的身份及背景的進一步資料，請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]投資」。

近期發展

於2024年11月，我們幫助我們的整車廠客戶之一的車型獲得歐盟通用安全法規(GSR)高級駕駛員分心警告(ADDW)系統認證及駕駛員疲勞及注意力警告系統(DDAW)認證。根據灼識諮詢的資料，我們是中國首批成功幫助整車廠車型獲得歐盟GSR ADDW及DDAW認證的駕駛員監測系統(DMS)解決方案供應商之一。

於往績記錄期間後，我們的業務營運有所增長。自2024年7月1日起及直至最後實際可行日期，我們獲得14家整車廠的19款車型的新定點，並就17家整車廠的22款車型實現SOP。基於我們的管理賬目，與2023年同期相比，我們截至2024年9月30日止九個月的收入、毛利及毛利率均有所增加。截至2024年10月31日，我們擁有現金及現金等價物人民幣179.1萬元及未動用銀行融資人民幣45.0百萬元。

我們預期於截至2024年12月31日止年度產生淨虧損，主要是由於我們預期於截至2024年12月31日止年度繼續擴大我們的業務，以實現規模經濟，儘管我們於往績記錄期間不斷努力提高我們的運營效率及毛利率，而我們的淨利潤率預期將受到若干因素的不利影響，包括：(i)大量研發開支，乃由於我們將繼續投入資源研究新的智能駕駛解決方案及尖端技術；(ii)股份支付開支，乃由於我們向僱員提供長期激勵計劃以激勵及挽留人才；及(iii)[編纂]。根據我們目前的發展計劃及管理層估計，我們預計於2026年之前不會產生任何淨利潤。

董事已確認，直至本文件日期，我們自2024年6月30日（即於本文件附錄一所載會計師報告中報告的期末）起的財務或交易狀況或前景概無重大不利變動，且自2024年6月30日起，概無發生可能對本文件附錄一所載會計師報告所示資料產生重大影響的事件。

根據《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》，我們已於[編纂]就申請[編纂]於聯交所[編纂]及[編纂]向中國證監會備案。我們於2024年10月28日收到中國證監會備案批准。