

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於僅為概要，故其並未包含對閣下而言可能屬重要的全部資料。閣下於決定投資[編纂]前，務請閱讀整份文件。

任何投資均存在風險。有關投資[編纂]的若干具體風險已載於「風險因素」一節。閣下於決定投資[編纂]前，務必詳細閱讀該節。

概覽

我們專注於HUD解決方案。於往績記錄期間，我們提供以我們的擋風玻璃HUD（簡稱「W-HUD」）解決方案CyberLens及我們的增強現實HUD（簡稱「AR-HUD」）解決方案CyberVision為主，以測試解決方案和其他創新視覺技術解決方案為輔的綜合解決方案。我們在解決方案定義階段與主機廠深度合作共創，帶來人車交互與智能駕駛體驗更加深入的新車型。



通過創新解決方案，我們推動智能座艙視覺、人車交互系統由2D至3D、AR變革及市場滲透。

概 要

18家 主機廠客戶 ⁽¹⁾	101項 累計定點數量 ⁽¹⁾	1.9百萬套 累計銷量 ⁽¹⁾
------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

附註：

(1) 截至2025年9月30日

依託我們一體化全流程自研技術架構，以及生產與質量管理體系，我們構建開發全流程，始終堅守「用戶體驗設計」的核心理念，我們的HUD解決方案主要向主機廠客戶傳遞穩定性能、高度可靠、高效交付、靈活定制且兼具成本效益的價值主張，我們相信我們提供的價值主張滿足了主機廠在智能汽車市場對成本可控且敏捷、差異化競爭優勢的需求，並為終端用戶帶來更加安全、智能、個性化、具有科技感的駕乘體驗。

我們一體化全流程自研技術架構

我們採取軟硬一體的方式構建了我們一體化全流程自研技術架構，集光學設計、機械工程、電子設計、軟件算法和人機界面(HMI)於一體，並經過嚴格測試驗證，涵蓋了HUD解決方案的核心能力，具備創造可持續市場差異化的獨特能力。

- **光學設計：**光學設計能力是我們技術卓越的基石。我們具備完善的光路佈局與光學設計能力，通過自主開發的核心算法插件，實現了對光學系統的精準分析和優化。此外，我們能夠進行動態畸變可視化、雜散光仿真和陽光倒灌仿真等複雜分析，確保光學系統的成像質量和可靠性。突出的光學設計能力使得我們的解決方案具備更小的動態畸變和雙目視差及更突出的性能參數，實現更優動態效果。同時，我們積極開拓下一代技術，包括全息光學、衍射光學、微納光學、波導等先進方案，使我們處於汽車光學創新的前沿，應對持續迭代的行業需求，同時不斷重新定義性能標準。

概 要

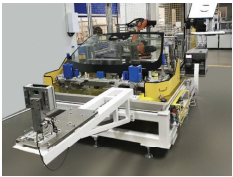
- **機械工程：**我們的機械工程能力能夠實現傳動系統和光機系統的平台化設計。我們通過在車輛有限的空間內對各個系統結構的最佳設計與部署，實現各組件在緊湊集成的同時，避免對其他部件形成干擾，並致力解決散熱性、抗振性、耐用性、適應性等其他HUD解決方案的機械痛點。同時，我們的平台化機械工程極大提高了零件共用率。CyberLens零件共用可達60%以上，CyberVision零件共用可達65%以上，極大提高了開發效率和成本效益。同時，我們利用先進的設計工具和仿真分析，對結構進行強度、模態等分析，確保機械工程的可靠性。
- **電子設計：**我們擁有完善的電子設計平台，能適應不同類型HUD解決方案的需求。我們的解決方案對控制器、光機PGU等部件具有良好的兼容性。在設計過程中，我們注重器件選型並確保器件質量，90%以上的電子器件已實現平台化開發。同時，運用先進的設計工具和仿真分析，以及對器件性能的測試，保證了電子設計的質量和可靠性。
- **軟件算法開發：**我們在軟件算法開發方面積累深厚，覆蓋輸入層、執行層、輸出層等HUD解決方案全鏈條算法。根據灼識諮詢的資料，我們是國內首家導入Automotive SPICE (簡稱「ASPICE」，是汽車行業用於評估和提升軟件開發和系統工程流程能力的國際標準框架) 進行HUD開發的HUD解決方案提供商，搭建了自研軟件算法開發平台，擁有全面的開發工具，充分滿足國際主機廠客戶對於汽車軟件算法過程能力的嚴格評估要求。我們在不同計算平台上都有深入的研究，具備多種圖形開發平台能力，代碼重用率高，架構穩定，滿足不同用戶的多樣化需求。同時，我們在功能特性實現上，如高度調節、亮度調節、AR融合算法等方面具有領先優勢，為用戶提供了深入的交互體驗和高性能的功能支持。

概 要

- **HMI設計：**作為國內車載HMI技術的先行者之一，我們以「場景定義交互」為核心理念，將光學設計與駕駛場景高度融合，以及通過硬件和軟件與交互邏輯的全面革新，實現駕駛場景原生設計。我們與多個主流主機廠深度合作，構建了從技術研發到場景落地的全鏈路能力，打造更直觀的HMI體驗。我們的HMI設計技術佈局聚焦於光學系統創新，推動車載HMI從功能性顯示向智能化、個性化交互的深度進化。
- **測試驗證：**我們搭建了完善的測試驗證平台，具備完善的設備和自動化測試工具，可提供全套視覺應用測試驗證功能。同時，通過該等功能，我們提高了測試驗證效率和準確性，保障了我們的解決方案能夠可靠地滿足用戶需求和期望。

我們的HUD解決方案

我們提供全系列HUD平台化解決方案，包括CyberLens、CyberVision、測試解決方案及其他創新業務解決方案，以滿足客戶多元化的需求。

	光學規格	軟件算法	功能實現	效果示意
CyberLens	- PGU：TFT - VID：2-4.5米	- ZJ Cyber – W平台 - Warping算法 - 支持個性化HMI開發	- 圖像高度、角度、亮度調節 - 車速、檔位、續航等信息顯示 - 電話藍牙、微信、短信顯示 - 娛樂功能、導航、ADAS融合 - 交通信號燈、施工預警等顯示	
CyberVision	- PGU：TFT、DLP及LCoS - VID：≥7米 - FOV：較CyberLens更闊 - 圖像尺寸：較CyberLens更大	- ZJ Cyber – AR平台 - Warping算法 - 多模態融合算法 - 動態光和顏色補償算法、延時和空間配准算法、圖像防抖算法 - 支持個性化HMI開發	在CyberLens基礎上增加： - 精準導航 - 通過AR實現更豐富的ADAS融合 - 通過提升駕駛舒適性、緩解壓力、突出潛在危險、顯示實時車輛信息以及支持個性化設置為駕駛者提供更具吸引力且更直觀的駕駛體驗 - 情景化基礎設置識別	
測試解決方案	- 單目視覺 - 雙目視覺 - 色度識別 - 亮度識別等	- 視覺識別算法 - 視覺處理算法 - 運動控制算法	- HUD測試 - 玻璃校準測試 - 整車測試	
其他創新業務解決方案	- HOE - 光波導 - RISD	- ZJ Cyber平台 - VPA虛擬形象渲染 - 支持個性化HMI開發	- 虛擬顯示 3D顯示 - 多模態交互	

概 要

- **CyberLens**：CyberLens為擋風玻璃HUD (W-HUD)解決方案，利用擋風玻璃投影技術，直接在駕駛員前方的擋風玻璃上顯示基本駕駛信息，如車速、導航方向、駕駛輔助警報和多媒體信息。CyberLens可以自動調節顯示屏的亮度和高度，確保清晰可見。由於其基於相對成熟的技術，我們有能力以具競爭力的成本向客戶提供CyberLense。
- **CyberVision**：CyberVision為更先進的增強現實HUD (AR-HUD)解決方案。它超越了簡單的擋風玻璃投影，利用複雜的AR算法和光學成像，將虛擬信息透過擋風玻璃疊加到現實世界，從而創造出比CyberLens更沉浸、更直觀的駕駛體驗。例如，CyberVision可以提供如同道路一部分的AR導航，集成高級駕駛輔助系統(ADAS)信息，顯示物體的動態追蹤，並根據不同的駕駛場景提供智能交互。
- **測試解決方案**：我們基於對汽車視覺、交互解決方案的深刻理解，向行業提供主要專注於HUD耦合測試的全套視覺應用檢測設備及服務，以驗證HUD解決方案與外部系統之間的協作功能的交互兼容性。我們的測試解決方案主要包括靈活的測試平台、整車EOL檢測設備、HUD協作機器人檢測平台及AR-HUD在線測試系統等。HUD耦合測試的目的在於確保汽車生態系統內的無縫整合。
- **其他創新業務解決方案**：除了我們的HUD解決方案及測試解決方案外，我們還提供電子後視鏡系統、透明車窗顯示解決方案、實像懸浮顯示(RISD)解決方案等其他創新業務解決方案。我們推進探索創新智能座艙視覺、交互技術與應用，旨在依託我們的技術能力，提供更加安全、更加深入且智能化的智能座艙視覺、交互體驗，引領行業變革。

我們的HUD解決方案通過提升HUD成像質量與環境適應性，解決了智能座艙視覺、交互解決方案行業的問題（包括散熱性、抗振性、耐用性和適應性），同時優化了空間、功耗和硬件可靠性。我們還增強了模態融合算法，以實現卓越性能和計算效率，同時，我們為產業價值鏈中的參與者提供了強大的測試解決方案，簡化操作流程並確保質量穩定，以彌補行業在標準化和自動化測試能力方面的短缺。

我們與主機廠深度合作，共創協同開發生態系統，優勢互補，解決複雜挑戰，從單純的專業技術供給到與主機廠深入合作，定義駕駛和交互體驗，賦能主機廠對於智能座艙視覺、交互功能和場景的多樣化需求，滿足終端用戶對更安全、更智能、個性

概 要

化的駕乘體驗的追求。我們與主機廠的深度合作極大提升了客戶忠誠度，把握智能座艙視覺、交互解決方案行業的市場機遇。

憑藉我們的競爭優勢，我們的解決方案通常具有以下特點：

- **性能和可靠性：**依託一體化全流程自研技術架構，HUD解決方案是光機電軟算法集成產品。通過軟件算法與硬件平台有機協同，並且輔以嚴苛的測試驗證，確保在我們的HUD解決方案部署於車內時達到極致性能。我們能夠在車規級的嚴苛要求下，設計可定制的硬件與軟件架構，適應不同車型的個性化需求，實現了顯示效果清晰穩定、控制過程精確、系統體積小、環境智能適配、功耗優化等性能。
- **面向場景的開發：**我們堅守「場景定義交互」的核心理念，將HMI設計與駕駛場景原生設計置於關鍵位置。我們從用戶洞察出發，依次咬合場景定義、技術開發、實測驗證以及持續迭代的每個環節。我們與主機廠共創覆蓋安全、導航、環境適應的多元場景，形成以「人一車一路」交互為核心、緊密相連、高效運轉的全鏈路。面向場景的開發與合作不僅推動了包括AR-HUD在內的新技術規模化應用，更定義了智能汽車時代人機交互的新範式。
- **高效的交付：**我們通過平台化的技術架構及產品架構積累了豐富的研發經驗，能夠支撐我們複用先前的研發成果，開發工具可實現自動化調整，有效降低開發及生產過程中的協調成本，快速地進行開發和適配，最大程度地提升解決方案開發及量產交付的效率。截至目前，我們可實現低至10個月的交付週期，根據灼識諮詢的資料，遠低於18個月的行業平均水平。
- **成本效益：**我們推動HUD解決方案的普及和成本優化，不斷從多角度改進解決方案設計。

概 要

對終端用戶而言，我們的解決方案作為人車交互的橋樑，提供多元化的使用場景、顯示質量突出、穩定性高、視覺衝擊強度大。我們的解決方案不但滿足終端用戶安全駕駛、導航等基本駕駛需求，還能拓展滿足信息交互、個性化體驗及娛樂需求，從而為其帶來更加安全、智能、個性化、具有科技感的差異化駕乘體驗。

我們的財務表現

我們近年來已實現強勁收入增長，為我們日後的持續成功奠定基礎。我們的收入由2022年的人民幣214.1百萬元增至2023年的人民幣549.4百萬元，並進一步增至2024年的人民幣577.6百萬元，2022年至2024年期間複合年均增長率達64.3%。我們的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣429.7百萬元增加11.7%至截至2025年9月30日止九個月的人民幣479.9百萬元。我們於2022年、2023年及2024年分別錄得年內虧損人民幣256.1百萬元、人民幣174.6百萬元及人民幣137.9百萬元。截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們分別錄得期內虧損人民幣127.8百萬元及人民幣343.7百萬元。我們於2022年的年內經調整虧損（非國際財務報告準則計量）為人民幣79.1百萬元，於2023年的年內經調整溢利（非國際財務報告準則計量）為人民幣13.3百萬元，及於2024年的年內經調整虧損（非國際財務報告準則計量）為人民幣7.1百萬元。截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的期內經調整虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣4.4百萬元及人民幣17.5百萬元。請參閱「一 歷史財務資料概要 — 非國際財務報告準則計量」。儘管我們於2022年、2023年及截至2025年9月30日止九個月分別錄得經營活動現金流出淨額人民幣139.9百萬元、人民幣124.5百萬元及人民幣49.0百萬元，但我們截至2024年9月30日止九個月及2024年分別實現經營活動現金流入淨額人民幣14.5百萬元及人民幣29.2百萬元。

我們的競爭優勢

我們認為，以下競爭優勢可幫助我們取得成功並從競爭對手中脫穎而出：

- HUD解決方案的先行者，具有顯著的先發優勢；
- 一體化全流程自研技術架構，打造差異化競爭優勢；
- 全面靈活且性能突出的解決方案，滿足客戶多樣化需求；
- 健全的生產及質量控制體系；
- 多元化且高黏性的客戶群體，支撐業績長期增長；及

概 要

- 兼具豐富經驗及全球化視野的管理團隊及強大的股東陣容。

我們的戰略

我們的增長戰略包括：

- 推動HUD解決方案滲透；
- 推動技術創新和迭代；
- 推進全球化發展戰略；
- 深化上下游產業生態合作，促進創新；及
- 深化全球人才庫。

市場機遇

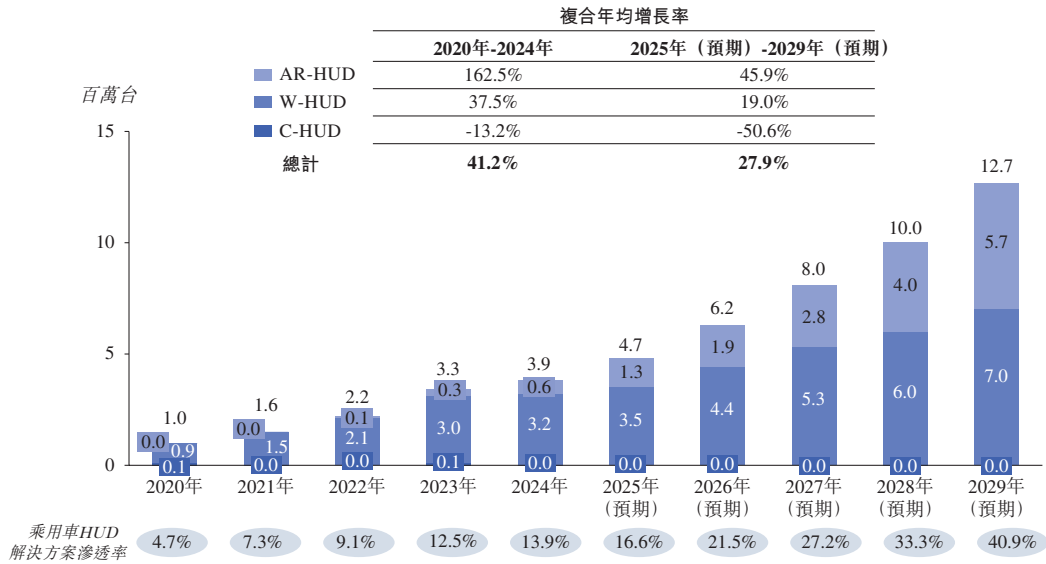
隨著智能汽車從傳統交通工具向集成化出行空間演進，用戶在安全性、可視化及交互方面對座艙體驗的要求持續提升。車載HUD解決方案作為駕駛系統與用戶之間的核心交互界面，能夠增強駕駛過程中的信息獲取效率與安全感，同時提升整車的人機交互水平和體驗感。中國政府也出台了全面的政策支持該行業的發展，為行業發展指明了方向。

車載HUD解決方案在光學設計、圖像處理、AR渲染和人機交互等領域取得重大突破，推動解決方案向智能化、小型化方向演進，同時提升了解決方案的性能、環境適應性與整車集成效率。隨著整車廠日益重視智能化與差異化佈局，這些解決方案成為吸引終端用戶的關鍵因素。

根據灼識諮詢的資料，按銷售量計，中國車載HUD解決方案的市場規模由2020年的1.0百萬台增至2024年的3.9百萬台，複合年均增長率達41.2%，預計2029年將增長至12.7百萬台，2025年至2029年複合年均增長率為27.9%。

概 要

中國車載HUD解決方案行業的市場規模和滲透率， 按解決方案類型區分，以銷量計，2020年-2029年（預期）



在全球市場，W-HUD仍是主流HUD解決方案，預計銷售量將由2024年的10.7百萬台增長至2029年的20.9百萬台。AR-HUD將成為未來的增長動力，預計同期銷售量將從2.0百萬台增至7.6百萬台。中國HUD廠商在光學設計、成像質量與系統集成等方面積累了顯著技術優勢，產品性能和功能已接軌國際標準。作為中國領先的車載HUD解決方案提供商，我們已做好準備，通過與本土汽車主機廠協同出海或與海外主機廠建立直接合作，抓住海外機遇。

我們的客戶及供應商

我們的客戶主要包括中國的汽車主機廠。於2022年、2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月，於往績記錄期間各期間，來自我們五大客戶的收入佔相關期間我們總收入的93.0%、93.8%、80.9%及83.1%，於往績記錄期間各期間，來自我們最大客戶的收入佔相關期間我們總收入的47.6%、26.1%、23.2%及18.3%。請參閱「業務－銷售及營銷－主要客戶」。

我們的供應商主要包括原材料及零部件供應商，包括光學組件、電子元件和機械部件等供應商。於2022年、2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月，於往績記錄期間各期間，向我們五大供應商的採購額佔相關期間我們總採購額的38.9%、

概 要

38.9%、38.5%及32.0%，於往績記錄期間各期間，向我們最大供應商的採購額佔相關期間我們總採購額的11.5%、13.2%、15.2%及9.0%。請參閱「業務－採購及供應鏈管理－主要供應商」。

歷史財務資料概要

下表呈列我們於所示期間或截至所示日期的歷史財務資料概要。此概要乃摘錄自本文件附錄一會計師報告所載歷史財務資料。下文所載歷史財務數據概要的完整資料應參考本文件附錄一會計師報告所載歷史財務資料（包括隨附附註及「財務資料」所載資料）並與之一併閱讀。我們的歷史財務資料乃根據《國際財務報告準則》編製。

綜合損益表概要

下表載列我們於所示年度／期間的綜合損益表概要：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025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)										
收益	214,092	100.0	549,362	100.0	577,620	100.0	429,716	100.0	479,921	100.0
銷售成本	(165,709)	(77.4)	(408,932)	(74.4)	(419,749)	(72.7)	(312,441)	(72.7)	(365,027)	(76.1)
毛利	48,383	22.6	140,430	25.6	157,871	27.3	117,275	27.3	114,894	23.9
其他收入及收益	37,194	17.4	10,362	1.9	11,073	1.9	3,575	0.8	5,784	1.2
銷售及營銷開支	(15,318)	(7.2)	(13,101)	(2.4)	(24,014)	(4.2)	(17,707)	(4.1)	(18,321)	(3.8)
行政開支	(63,239)	(29.5)	(76,597)	(13.9)	(80,334)	(13.9)	(60,951)	(14.2)	(85,191)	(17.7)
研發開支	(83,425)	(39.0)	(54,523)	(9.9)	(62,085)	(10.7)	(43,554)	(10.1)	(48,880)	(10.2)
金融及合約資產減值 (虧損)/撥回										
淨額	(1,987)	(0.9)	(8,542)	(1.6)	(147)	(0.0)	2,306	0.5	137	0.0
其他開支	(3,552)	(1.7)	(3,689)	(0.7)	(7,694)	(1.3)	(4,525)	(1.1)	(244)	(0.1)
財務成本	(1,888)	(0.9)	(2,247)	(0.4)	(3,234)	(0.6)	(1,873)	(0.4)	(2,150)	(0.4)

概 要

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025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)			
權益股份的贖回										
負債公允價值										
虧損前虧損.....	(83,832)	(39.2)	(7,907)	(1.4)	(8,564)	(1.5)	(5,454)	(1.3)	(33,971)	(7.1)
權益股份的贖回負債										
公允價值虧損....	(172,312)	(80.5)	(166,656)	(30.4)	(127,992)	(22.2)	(121,371)	(28.2)	(306,975)	(63.9)
稅前虧損.....	(256,144)	(119.7)	(174,563)	(31.8)	(136,556)	(23.7)	(126,825)	(29.5)	(340,946)	(71.0)
所得稅開支.....	—	—	(55)	(0.0)	(1,295)	(0.2)	(979)	(0.2)	(2,739)	(0.6)
年內／期內虧損....	<u>(256,144)</u>	<u>(119.7)</u>	<u>(174,618)</u>	<u>(31.8)</u>	<u>(137,851)</u>	<u>(23.9)</u>	<u>(127,804)</u>	<u>(29.7)</u>	<u>(343,685)</u>	<u>(71.6)</u>
以下應佔虧損：										
母公司擁有人.....	(252,372)	(117.9)	(181,918)	(33.1)	(143,274)	(24.8)	(130,664)	(30.4)	(351,747)	(73.3)
非控股權益.....	(3,772)	(1.8)	7,300	1.3	5,423	0.9	2,860	0.7	8,062	1.7

下表載列於所示年度／期間我們按解決方案類型劃分的收益明細，以絕對金額及佔我們總收益的百分比列示：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025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)			
銷售HUD解決方案.....	171,186	80.0	494,541	90.0	540,574	93.6	400,635	93.2	448,355	93.4
– CyberLens	169,708	79.3	481,489	87.6	477,659	82.7	358,326	83.4	322,411	67.2
– CyberVision.....	1,478	0.7	13,052	2.4	62,915	10.9	42,309	9.8	125,944	26.2
銷售測試解決方案	8,347	3.9	15,223	2.8	32,407	5.6	24,647	5.8	15,936	3.3
其他 ⁽¹⁾	<u>34,559</u>	<u>16.1</u>	<u>39,598</u>	<u>7.2</u>	<u>4,639</u>	<u>0.8</u>	<u>4,434</u>	<u>1.0</u>	<u>15,630</u>	<u>3.3</u>
總計	<u>214,092</u>	<u>100.0</u>	<u>549,362</u>	<u>100.0</u>	<u>577,620</u>	<u>100.0</u>	<u>429,716</u>	<u>100.0</u>	<u>479,921</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要指我們為客戶提供研發服務及工具開發服務以及銷售若干組件。

於往績記錄期間，我們的收入持續增長，由2022年的人民幣214.1百萬元增至2023年的人民幣549.4百萬元，並進一步增至2024年的人民幣577.6百萬元；由截至2024年9月30日止九個月的人民幣429.7百萬元增至截至2025年9月30日止九個月的人

概 要

人民幣479.9百萬元。我們的收入由2022年的人民幣214.1百萬元大幅增至2023年的人民幣549.4百萬元，主要歸因於HUD解決方案的銷售收入增長，其乃由於我們先前獲得定點的關鍵車型於2023年量產交付，導致CyberVision銷量自2022年至2023年大幅增加。請參閱「財務資料－經營業績各期間的比較」。

下表載列於所示期間HUD解決方案及測試解決方案的銷量及平均售價明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	銷量	平均售價	銷量	平均售價	銷量	平均售價	銷量	平均售價	銷量	平均售價
	(單位或 項目)	(人民幣)	(單位或 項目)	(人民幣)	(單位或 項目)	(人民幣)	(單位或 項目)	(人民幣)	(單位或 項目)	(人民幣)
HUD解決方案	175,714	974.2	534,598	925.1	624,597	865.5	462,969	865.4	608,035	737.4
CyberLens	174,792	970.9	530,841	907.0	570,588	837.1	426,483	840.2	486,921	662.1
CyberVision	922	1,602.8	3,757	3,473.9	54,009	1,164.9	36,486	1,159.6	121,114	1,039.9
測試解決方案 ⁽¹⁾	12	695,576.7	35	434,951.7	73	443,928.1	53	465,034.4	70	227,656.6

附註：

(1) 測試解決方案的價格在很大程度上取決於我們客戶的具體要求。

於往績記錄期間，我們CyberLens HUD解決方案的平均售價由2022年的人民幣970.9元下降31.8%至截至2025年9月30日止九個月的人民幣662.1元，主要由於為提高市場滲透率及獲取更多的市場份額，推出專為更經濟實惠的車型量身打造的低價格CyberLens HUD解決方案。我們的CyberLens HUD解決方案平均售價的下降亦歸因於我們的技術突破以及採購關鍵器件（如PGU及自由曲面鏡）的低成本替代品，這大幅降低了我們的生產成本。

我們的CyberVision HUD解決方案提供多種技術途徑，如DLP、LCoS及創新TFT，其多功能性使我們能夠滿足不同的主機廠需求和汽車市場定位。該等技術途徑使我們能夠滿足主機廠客戶對各種車型及應用場景的不同需求。通過整合光學架構、PGU技術及功能特性，我們提供定制化的CyberVision HUD解決方案，滿足一系列主機廠需求，包括入門級車型的高性價比選擇、車輛在苛刻照明條件下增強亮度和色彩

概 要

表現，以及為有高階技術要求的車型配備高清顯示器。該等技術亦支持產品在顯示器尺寸、清晰度、功耗效率及AR功能方面的持續升級。因此，我們的CyberVision HUD解決方案的平均售價通常會隨主機廠客戶對特定技術和功能偏好的變化而波動。

請參閱「業務－我們的解決方案」。

下表載列於所示年度／期間我們按解決方案類型劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	毛利／損	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)
(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)				
銷售HUD解決方案....	35,530	20.8	131,191	26.5	149,169	27.6	110,752	27.6	105,332	23.5
– CyberLens	35,835	21.1	130,440	27.1	142,800	29.9	105,889	29.6	82,063	25.5
– CyberVision ⁽¹⁾	(305)	(20.6)	751	5.8	6,369	10.1	4,863	11.5	23,269	18.5
銷售測試解決方案	2,080	24.9	3,704	24.3	8,285	25.6	6,118	24.8	4,672	29.3
其他 ⁽²⁾	10,773	31.2	5,535	14.0	417	9.0	405	9.1	4,890	31.3
總計／整體	<u>48,383</u>	<u>22.6</u>	<u>140,430</u>	<u>25.6</u>	<u>157,871</u>	<u>27.3</u>	<u>117,275</u>	<u>27.3</u>	<u>114,894</u>	<u>23.9</u>

附註：

- (1) 我們於2022年錄得CyberVision毛損並於後續年度／期間獲得毛利，這主要是由於初期的爬坡階段及逐步實現的規模經濟效應。
- (2) 其他主要指我們為客戶提供研發服務及工具開發服務以及銷售若干組件。

非國際財務報告準則計量

為補充我們按照國際財務報告準則列報的綜合財務報表，我們亦使用年內／期內經調整（虧損）／溢利（非國際財務報告準則計量）作為額外的財務計量，此並非國際財務報告準則所規定，亦並非按照國際財務報告準則列報。我們認為，這一非國際財務報告準則計量通過消除某些項目的潛在影響，有助於每年及公司間的經營表現比較。我們認為，這一措施為投資者及其他人士提供了有用的資料，以幫助我們的管理層의 相同方式理解及評估我們的經營業績。然而，我們列報該非國際財務報告準則財務計量可能無法與其他公司列報類似計量進行直接比較。使用該非國際財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，閣下不應將其孤立地考慮或作為對我們根據國際財務報告準則報告的經營業績或財務狀況的分析的替代。

概 要

我們將年內／期內經調整（虧損）／溢利（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回(i)權益股份的贖回負債公允價值虧損；(ii)股份支付開支；及(iii)[編纂]開支調整的年內／期內虧損。下表將我們按照國際財務報告準則列報的年內／期內經調整（虧損）／溢利（非國際財務報告準則計量）進行了對賬（即年內／期內虧損）：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
年內／期內虧損與年內／ 期內經調整 （虧損）／溢利的對賬 （非國際財務報告準則計量）					
年內／期內虧損.....	(256,144)	(174,618)	(137,851)	(127,804)	(343,685)
加：					
－ 權益股份的贖回負債 公允價值虧損 ⁽¹⁾	172,312	166,656	127,992	121,371	306,975
－ 股份支付開支 ⁽²⁾	4,700	21,275	2,728	2,046	3,011
－ [編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
年內／期內經調整（虧損）／ 溢利（非國際財務報告 準則計量）.....	<u>(79,132)</u>	<u>13,313⁽³⁾</u>	<u>(7,131)</u>	<u>(4,387)</u>	<u>(17,452)</u>

附註：

- (1) 權益股份的贖回負債公允價值虧損指我們在[編纂]前融資中發行的可轉換優先股的公允價值虧損，並與本公司估值的變動有關。我們預期[編纂]後我們的可轉換優先股的公允價值不再出現任何變動，乃由於該等可轉換優先股將於[編纂]時自動轉換為普通股而由負債重新指定為權益，並預期使我們的負債淨額狀況緊隨[編纂]後轉變為資產淨值狀況。該調節項目為非現金，不會導致現金流出。
- (2) 股份支付開支指我們根據股份激勵計劃向若干合資格參與者授予股份獎勵相關的非現金費用。請參閱本文件附錄一附註33。
- (3) 我們於2023年錄得經調整淨利潤（非國際財務報告準則計量），主要是由於我們的毛利提高，主要歸因於我們自2022年至2023年的HUD解決方案（尤其是CyberLens）銷量激增，這使我們能夠實現顯著的規模經濟效益。

概 要

我們過往累計虧損（例如，截至2022年1月1日，我們錄得累計虧損人民幣194.3百萬元）及經營現金流出是由於我們在實現大規模銷售前研發、產能優化、持續市場擴張及組織結構發展方面進行戰略性投資，以鞏固我們在HUD行業的領先地位。這些投資對於構建可擴展的技術、合作夥伴關係及製造能力至關重要，這使我們現在能夠把握快速增長的市場及客戶需求。

我們的虧損淨額由2022年的人民幣256.1百萬元減至2023年的人民幣174.6百萬元，並於2024年進一步減至人民幣137.9百萬元，主要是由於(i)我們的收入增長與業務發展一致，及(ii)權益股份的贖回負債的公允價值虧損減少。我們的虧損淨額由截至2024年9月30日止九個月的人民幣127.8百萬元增至截至2025年9月30日止九個月的人民幣343.7百萬元，主要是由於權益股份的贖回負債的公允價值虧損增加。值得注意的是，剔除權益股份的贖回負債公允價值虧損、股份支付開支及[編纂]開支的影響後，我們於2022年、2024年及截至2024年及2025年9月30日止九個月的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣79.1百萬元、人民幣7.1百萬元、人民幣4.4百萬元及人民幣17.5百萬元，及於2023年的經調整淨利潤（非國際財務報告準則計量）為人民幣13.3百萬元。

綜合財務狀況表概要

下表載列我們截至所示日期的綜合財務狀況表概要：

	截至12月31日			截至9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
非流動資產總值	77,263	105,072	100,268	169,887
流動資產總值	256,062	460,677	675,868	593,635
流動負債總額	808,484	1,200,738	1,641,829	1,976,474
流動負債淨額	(552,422)	(740,061)	(965,961)	(1,382,839)
資產總值減流動負債	(475,159)	(634,989)	(865,693)	(1,212,952)
非流動負債總額	11,371	8,737	31,697	23,038
負債淨額	(486,530)	(643,726)	(897,390)	(1,235,990)

有關我們於往績記錄期間綜合財務狀況表主要項目波動的詳情，請參閱「財務資料－綜合財務狀況表節選項目討論」。

概 要

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得流動負債淨額人民幣552.4百萬元、人民幣740.1百萬元、人民幣966.0百萬元及人民幣1,382.8百萬元，以及分別錄得負債淨額人民幣486.5百萬元、人民幣643.7百萬元、人民幣897.4百萬元及人民幣1,236.0百萬元，主要是由於我們在[編纂]前融資期間發行的優先股所產生的贖回負債。由於贖回金額與公允價值掛鉤，該等贖回負債反映了本公司於往績記錄期間的估值上升。[編纂]後，該等贖回負債將轉換為普通股並重新分類為權益，從而消除負債。

我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣966.0百萬元增加43.2%至截至2025年9月30日的人民幣1,382.8百萬元，主要是由於(i)權益股份的贖回負債增加人民幣307.0百萬元，代表優先股公允價值的變動；(ii)現金及現金等價物減少人民幣125.7百萬元；及(iii)貿易應收款項及應收票據減少人民幣18.0百萬元；部分被以下各項所抵銷：(i)存貨增加人民幣27.7百萬元；及(ii)當前以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣19.9百萬元。

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣740.1百萬元增加30.5%至截至2024年12月31日的人民幣966.0百萬元，主要乃由於(i)權益股份的贖回負債增加人民幣366.6百萬元，代表我們在[編纂]前融資中發行的優先股，(ii)計息銀行及其他借款增加人民幣49.1百萬元，主要為支持我們的日常運營及預計業務增長，及(iii)貿易應付款項增加人民幣22.9百萬元，與該期間我們的業務增長基本一致，部分被以下各項所抵銷：(i)現金及現金等價物增加人民幣166.5百萬元，(ii)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣34.9百萬元，主要乃由於我們購買結構性存款，以優化我們的資金管理，提高我們的資金使用效率，及(iii)存貨增加人民幣11.1百萬元，與我們的業務增長基本一致。

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣552.4百萬元增加34.0%至截至2023年12月31日的人民幣740.1百萬元，主要乃由於(i)權益股份的贖回負債增加人民幣343.0百萬元，代表我們在[編纂]前融資中發行的優先股，(ii)貿易應付款項增加人民幣55.9百萬元，與該期間我們的業務增長基本一致，及(iii)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產減少人民幣16.1百萬元，主要乃由於我們若干結構性存款屆滿所致，部分被以下各項所抵銷：(i)貿易應收款項及應收票據增加人民幣161.8百萬元，與我們於2023年的銷售顯著增長基本一致，(ii)現金及現金等價物增加人民幣34.0百萬元，及(iii)存貨增加人民幣11.9百萬元，與我們的業務增長基本一致。

我們的負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣486.5百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣643.7百萬元，主要是由於年內虧損人民幣174.6百萬元，部分被(i)股東注資人民幣172.7百萬元及(ii)股份支付人民幣21.3百萬元所抵銷。

概 要

我們的負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣643.7百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣897.4百萬元，主要是由於(i)年內虧損人民幣137.9百萬元，部分被股東注資人民幣119.9百萬元所抵銷，及(ii)股份支付人民幣2.7百萬元。

我們的負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣897.4百萬元增至截至2025年9月30日的人民幣1,236.0百萬元，主要是由於期內虧損人民幣343.7百萬元，部分被(i)股份支付人民幣3.0百萬元所抵銷，及(ii)非控股股東注資人民幣2.2百萬元。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的負債總額分別為人民幣819.9百萬元、人民幣1,209.5百萬元、人民幣1,673.5百萬元及人民幣1,999.5百萬元，其中，截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們錄得的權益股份的贖回負債分別為人民幣651.3百萬元、人民幣994.3百萬元、人民幣1,360.9百萬元及人民幣1,667.9百萬元。我們的權益股份的贖回負債主要為我們在[編纂]前融資中發行的優先股。請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。我們的優先股將因[編纂]後自動轉換為普通股而由負債重新指定為權益，並預期緊隨[編纂]後使我們的負債淨額狀況轉變為資產淨值狀況。

流動資金及資本資源

下表載列我們於所示年度／期間的現金流量詳情：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
經營活動(所用)／所得					
現金流量淨額.....	(139,891)	(124,499)	29,189	14,536	(48,969)
投資活動所得／(所用)					
現金流量淨額.....	789	(1,579)	(55,962)	(52,061)	(74,325)
融資活動所得／(所用)					
現金流量淨額	93,472	159,974	193,234	45,719	(2,328)
現金及現金等價物					
(減少)／增加淨額...	(45,630)	33,896	166,461	8,194	(125,622)
年初／期初現金及現金					
等價物.....	75,743	29,923	63,971	63,971	230,435
匯兌差額影響淨額.....	(190)	152	3	3	(49)
年末／期末現金及現金					
等價物.....	29,923	63,971	230,435	72,168	104,764

概 要

請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」。

於2024年及截至2024年9月30日止九個月，我們經營活動所得現金流量淨額分別為人民幣29.2百萬元及人民幣14.5百萬元，主要是因為(i)我們開始利用與業務擴張相一致的規模經濟；及(ii)通過對貿易應收款項、貿易應付款項及存貨的嚴格管理方法，我們不斷優化營運資金。於2022年、2023年及截至2025年9月30日止九個月，我們錄得經營活動所用現金流量淨額為人民幣139.9百萬元、人民幣124.5百萬元及人民幣49.0百萬元，主要是由於我們的經營費用，這反映了我們技術能力的不斷升級和創新以及我們業務的快速擴張。

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日或截至12月31日止年度			截至9月30日或截至9月30日止九個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(%)			(未經審計)	
資產負債率 ⁽¹⁾	246.0	213.8	215.6	241.8	261.9
毛利率 ⁽²⁾	22.6	25.6	27.3	27.3	23.9
流動比率 ⁽³⁾	31.7	38.4	41.2	34.9	30.0
速動比率 ⁽⁴⁾	23.5	31.9	35.7	30.0	24.1
淨虧損率 ⁽⁵⁾	(119.6)	(31.8)	(23.9)	(29.7)	(71.6)
經調整淨(虧損)／溢利率 (非國際財務報告 準則計量) ⁽⁶⁾	(37.0)	2.4	(1.2)	(1.0)	(3.6)

附註：

- (1) 資產負債率等於截至所示日期的負債總額除以截至同日的資產總值再乘以100%。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的負債總額分別為人民幣819.9百萬元、人民幣1,209.5百萬元、人民幣1,673.5百萬元及人民幣1,999.5百萬元，其中截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們錄得權益股份的贖回負債分別為人民幣651.3百萬元、人民幣994.3百萬元、人民幣1,360.9百萬元及人民幣1,667.9百萬元。我們的權益股份的贖回負債主要指我們在[編纂]前融資中發行的優先股。請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。
- (2) 毛利率等於年內／期內毛利除以同一年度／期間的收益再乘以100%。
- (3) 流動比率等於截至年末／期末的流動資產總值除以截至同日的流動負債總額，再乘以100%。

概 要

- (4) 速動比率等於截至年末／期末的流動資產減去截至同日的存貨除以截至同日的流動負債，再乘以100%。
- (5) 淨虧損率等於年內／期內虧損除以同一年度／期間的收益再乘以100%。
- (6) 經調整淨（虧損）／溢利率等於年內／期內經調整（虧損）／溢利（非國際財務報告準則計量）除以同一年度／期間的收益再乘以100%。我們將年內／期內經調整（虧損）／溢利（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回(i)權益股份的贖回負債公允價值虧損；(ii)股份支付開支；及(iii)[編纂]開支調整的年內／期內虧損。請參閱「財務資料－非國際財務報告準則計量」。

業務可持續性及盈利能力

自成立以來，我們以技術專長和市場洞察力為驅動，不斷聚焦於長期可持續發展。我們在頂尖人才和技術架構方面作出大量戰略投資，以為可持續增長搭建一個可靠平台。我們建立了一支專業的行業專家團隊，並系統地升級了我們的生產設施，同時堅持不懈地探索可實現長期價值創造的最可行的業務模式。從過往來看，我們的資源被戰略性地分配予：(i)研發工作，以開發專有技術和綜合解決方案矩陣；(ii)實施先進的製造協定，以達到行業領先的品質標準；及(iii)通過不斷創新培育全面的技術路線。

該等戰略投資雖然導致於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別產生人民幣256.1百萬元、人民幣174.6百萬元、人民幣137.9百萬元、人民幣127.8百萬元及人民幣343.7百萬元的年內／期內虧損，但賦予我們競爭優勢，助推我們快速發展。值得注意的是，剔除權益股份的贖回負債公允價值虧損、股份支付開支及[編纂]開支，我們2022年、2024年、截至2024年9月30日止九個月及截至2025年9月30日止九個月的年內／期內經調整虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣79.1百萬元、人民幣7.1百萬元、人民幣4.4百萬元及人民幣17.5百萬元，及2023年的調整後年內盈利（非國際財務報告準則計量）為人民幣13.3百萬元。

行業的快速擴張為我們可擴展的解決方案快速實現盈利創造了肥沃的土壤。在智能汽車的快速發展落地和用戶對更安全、便捷的駕駛體驗的需求驅動下，中國車載HUD解決方案滲透率不斷提升，市場規模持續高速增長。按銷量計，中國車載HUD解決方案市場規模由2020年的1.0百萬台增至2024年的3.9百萬台，期間複合年均增長率為41.2%。伴隨座艙全面智能化和車載HUD解決方案滲透率提升等趨勢，預計到2029年，中國車載HUD解決方案將增加至12.7百萬台，2025年至2029年的複合年均增長率為27.9%。在全球市場，W-HUD仍是主流HUD解決方案，預計市場規模將由2024年的10.7百萬台增至2029年的20.9百萬台。AR-HUD將成為未來的增長動力，預計同期市場規模將由2.0百萬台增至7.6百萬台。

概 要

我們相信，我們行業領先的項目定點、廣泛的客戶群、穩健的技術架構和解決方案矩陣以及強大的量產能力，為長期發展和業務可持續發展奠定了堅實的基礎。具體而言，我們預計未來幾年盈利能力將提升，主要通過以下方式：(i)推動收入增長；(ii)提升規模經濟；(iii)強化經營槓桿；及(iv)優化營運資金。隨著行業增長軌跡與我們大規模交付成本優化解決方案的能力相契合，我們已準備好將早期投資轉化為可持續盈利能力，並在市場成熟時獲取價值。

詳情請參閱「業務－業務可持續性及盈利能力」。

[編纂]用途

有關我們未來計劃的詳細討論，請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

經扣除我們就[編纂]和[編纂]已付及應付的[編纂]費用及估計[編纂]以及其他估計[編纂]，假設[編纂]為每股H股[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]範圍[編纂]港元及[編纂]港元的中位數），我們估計我們將收到的[編纂]淨額將約為[編纂]百萬港元。

根據我們的戰略，我們擬將[編纂]按下述金額用於以下用途：

- 預計[編纂]淨額的約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）將用於生產線擴展及自動化、智能化升級。
- 預計[編纂]淨額的約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）將用於提升我們的研發及技術能力，以及升級我們的現有解決方案及開發基於同源技術的新產品。
- 預計[編纂]淨額的約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）將用於與專注於光學成像、近眼顯示、可穿戴產品等其他相關領域的產業價值鏈參與者的潛在戰略合作，旨在鞏固及提升我們的領先市場地位及技術能力。
- 預計[編纂]淨額的約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）將用於營運資金及一般公司用途。

詳情請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

概 要

申請在聯交所[編纂]

我們已向上市委員會申請批准根據[編纂]已發行的H股[編纂]及[編纂]，基於(其中包括)我們符合《上市規則》第8.05(3)條的市值／收入測試，參考(i)我們截至2024年12月31日止年度的收入為人民幣577.6百萬元，超過500百萬港元；及(ii)按指示性[編纂]範圍的下限計算，我們於[編纂]時的預期市值超過40億港元。

股息

於往績記錄期間，本公司並無派付或宣派股息。目前，我們沒有正式股息政策或固定的股息分配比例。任何未來宣派及派付股息將由我們的董事酌情決定，並將取決於我們的實際及預期經營業績、現金流量及財務狀況、一般業務狀況及業務戰略、預期營運資金需求及未來擴張計劃、法律、監管及其他合約限制，以及我們的董事認為相關的其他因素。正如我們的中國法律顧問所告知，在我們的董事會制定利潤分配計劃並經我們的股東在股東大會上批准後，我們未來取得的任何溢利淨額將用於派付或宣派股息。然而，這類溢利淨額必須先用於彌補我們歷史上累計的虧損，之後我們將有義務將溢利淨額的10%撥入我們的法定公積金，直至有關法定公積金達到我們註冊資本的50%以上。

主要風險因素概要

我們的業務及[編纂]涉及「風險因素」所載若干風險。閣下決定投資我們的股份前，務請細閱該節全部內容。我們面臨的主要風險包括：

- 我們所處的行業競爭激烈，而我們可能無法持續保持行業領先地位；
- 我們的過往業績可能並不代表未來表現，因此難以評估我們的業務前景及財務表現；
- 我們於往績記錄期間錄得淨虧損及經營活動淨現金流出，而未來可能無法實現盈利或維持經營活動淨現金流入；
- 我們於往績記錄期間錄得負債淨額及流動負債淨額；
- 我們面臨客戶集中風險。

概 要

- 我們經營所在行業具有技術變革及發展迅速的特點。行業的技術變革及發展迅速可能會降低我們解決方案的競爭力或使其過時，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響；
- 我們可能無法成功有效地實施我們的業務計劃及戰略或根本無法實施，則我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響；
- 我們的成功在很大程度上取決於我們的研發能力。技術和研發工作的失敗可能會影響我們的競爭力及盈利能力；
- 如果我們不能及時、經濟高效地不斷升級、開發和創新我們的解決方案，以滿足客戶不斷變化的需求，可能會對我們的競爭優勢造成重大不利影響，並降低我們的市場份額；及
- 我們處於新興行業，人車交互使用的新興技術可能尚不成熟。任何重大解決方案缺陷、故障或負面新聞均可能損壞我們的聲譽，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。
- 我們生產設施的擴張可能會出現延遲、中斷、成本超支或無法產生預期收益。

我們的控股股東集團

截至最後實際可行日期，控股股東集團（包括張濤先生、張波先生、王正剛先生、呂濤先生、葉靜女士、郭慧女士、呂湘連女士、揚州澤盈及揚州澤燕）根據彼等之間的一致行動安排與關係合共於我們股本總額中擁有約[編纂]%的權益。詳情請參閱本文件「歷史、發展及公司架構——一致行動方集團」。

緊隨[編纂]完成後（假設股份拆細已完成），控股股東集團將繼續控制我們股本總額合共約[編纂]%。因此，彼等將仍為我們的一組控股股東。詳情請參閱「與控股股東集團的關係」。

概 要

[編纂]前投資

自本集團成立直至最後實際可行日期，我們完成了幾輪[編纂]前投資。有關[編纂]前投資者的背景和[編纂]前投資的主要條款的詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。

[編纂]

	按[編纂]每股H股 [編纂]港元計算	按[編纂]每股H股 [編纂]港元計算
股份[編纂] ⁽¹⁾	[編纂] 百萬港元	[編纂] 百萬港元
未經審計[編纂]經調整每股有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) [編纂]乃基於[編纂]完成後預計將發行[編纂]股股份計算得出。
- (2) 本公司擁有人應佔本集團未經審計[編纂]經調整每股綜合有形資產淨值乃於進行本文件附錄二「未經審計[編纂]財務資料－A. 未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表」段落所述調整後，並基於緊隨股份拆細及[編纂]完成後預計將發行[編纂]股股份計算得出。

[編纂]開支

[編纂]開支包括專業費用、[編纂]及與[編纂]及[編纂]有關的其他費用。於往績記錄期間，我們產生[編纂]開支人民幣[編纂]，其中人民幣[編纂]百萬元已於截至2025年9月30日止九個月的綜合損益表中扣除，而發行股份直接應佔的[編纂]開支人民幣[編纂]百萬元，已於截至2025年9月30日的綜合財務狀況表中確認，並預期於[編纂]完成後從權益中扣除。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），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]費用及[編纂]百萬港元的非[編纂]費用（其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]百萬港元及其他費用及開支約[編纂]百萬港元）。在[編纂]

概 要

開支總額中，約[編纂]百萬港元的總額預期將直接歸屬於發行我們的股份，將於[編纂]完成時從權益中扣除，且預期將[編纂]的總額為[編纂]百萬港元，其中[編纂]百萬港元已反映在我們的綜合損益表中。

近期發展及無重大不利變動

近期發展

近期中國汽車主機廠之間爆發了價格戰，部分廠商以擾亂市場公平競爭的定價銷售車輛，並壓縮其上游供應商的利潤空間。

儘管如此，考慮到我們(i)是中國HUD解決方案的先行者；(ii)擁有無縫融合軟硬件的平台化研發能力；(iii)提供多元化的HUD及測試解決方案以滿足客戶對不同價格範圍車型的需求；(iv)依托自有生產設施及質量控制體系具備量產能力；(v)擁有長期且忠誠的汽車主機廠客戶；及(vi)由具遠見且經驗豐富的管理層領導，我們認為自身有能力應對近期行業與監管發展，且我們的業務營運及財務業績不會受到重大不利影響。

中國汽車產業近期監管動態已使市場競爭模式從激進價格戰轉向更注重營運效率、供應鏈韌性與產品價值。此種轉變助推抬頭顯示器等智能座艙解決方案的市場滲透率提升，進一步強化了我們的市場定位。儘管定價壓力與成本波動持續存在，截至目前尚未對我們的營運及財務表現造成重大不利影響。基於強勁的產業成長前景，以及我們在創新能力、客戶開發與供應鏈效率方面的核心優勢，我們的董事認為中國電動車市場價格戰正步入理性階段，預計不會對本公司未來發展產生重大不利影響。

於往績記錄期後，本公司附屬公司澤景吉林於2026年1月26日根據其股東批准，向本公司宣派股息人民幣10.4百萬元，該股息以其累計利潤進行分派，並於2026年2月12日支付。

無重大不利變動

我們的董事已確認，直至本文件日期，我們的業務、財務狀況及經營業績自2025年9月30日（即本文件附錄一會計師報告所報告年度／期間的結束日期）以來並無重大不利變動，且自2025年9月30日以來並無任何事件會對本文件附錄一會計師報告所載的資料產生重大影響。

概 要

我們預計錄得2025年的淨虧損將較2024年大幅增加，主要原因是(i)我們在[編纂]前融資期間發行的優先股所產生的贖回負債令股權贖回負債的公允價值虧損增加。我們預期[編纂]後我們的可轉換優先股的公允價值不再出現任何變動，乃由於該等可轉換優先股將於[編纂]時自動轉換為普通股而由負債重新指定為權益；(ii)我們的行政開支增加，主要歸因於與我們於2025年產生的[編纂]申請相關的非經常性[編纂]開支；及(iii)我們的研發開支增加，主要歸因於(a)由於我們為滿足海外擴張需求而擴大研發團隊，導致員工福利開支增加，及(b)我們的研發活動增加令測試及設計增加。此外，在早期爬坡階段，我們戰略性優先考慮客戶獲取與關係發展，同時亦通過具有競爭力的薪酬方案專注於人才保留。這些早期投資雖為長期增長所必需，卻延遲了我們實現解決方案的經濟效益以及充分利用量產預期帶來的規模經濟效益的能力。

我們預計，由於上述原因導致研發開支增加，於2024年至2025年，我們的調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）將有所增加。該等研發投資旨在促進我們的長期增長，隨著關鍵研發項目逐步邁向商業化，相關支出預計將趨於穩定。我們同時預期，成功的研發計劃將通過提升產品組合與技術的競爭力，在未來逐步改善公司的盈利能力。因此，我們預期隨著業務在未來持續擴大規模，虧損幅度將收窄，而2025年虧損淨額預期的增加，並不意味著長期盈利前景出現惡化。

近期監管發展

美國關稅演變

近期，美國政府陸續推出一系列關稅及相關新政策，影響多個國家和地區以及行業。

2019年，美國政府完成對進口汽車及汽車零部件所構成國家安全威脅的調查。此外，2025年2月至4月期間，現任美國政府對包括中國在內的多個美國主要貿易夥伴加徵多項關稅。截至最後實際可行日期，美國針對我們產品（如進口至美國）合計徵收62.5%的關稅，其中包括2.5%的最惠國關稅，並附加其他關稅：根據《1974年貿易法》（經修訂）第301條徵收的25%關稅、根據《國際緊急經濟權力法》（「IEEPA」）徵收的10%芬太尼相關關稅、根據1962年《貿易擴展法》第232條徵收的25%關稅。根據IEEPA徵收的關稅（含芬太尼相關關稅）雖面臨持續司法挑戰，但截至本文件日期仍維持效力。然而，基於關稅疊加規則，根據IEEPA對中國進口商品徵收的對等關稅（截至最後

概 要

實際可行日期為10%)，將不適用於我們的產品。2025年10月11日，針對中國收緊稀土出口管制，美國總統在社交媒體上宣佈，對所有中國進口商品徵收100%關稅，自2025年11月1日起生效。截至最後實際可行日期，該措施尚未實施。2026年2月20日，美國最高法院裁定依據IEEPA徵收的關稅超出相關法律賦予美國總統的權限。最高法院裁決當日，美國總統隨即簽署行政命令，立即終止前述IEEPA關稅措施，並同步發佈政策說明文件，依據另一法規自2026年2月24日起，對所有進口商品實施為期150天、10%的從價關稅。

鑒於我們正在拓展海外市場且我們的部分汽車主機廠客戶可能對美國進行銷售，美國關稅政策的不確定性可能會影響其對我們HUD解決方案的需求。該等間接影響的程度取決於多項因素，例如我們的汽車主機廠客戶對美國市場的依賴程度，以及其為應對美國關稅政策而作出的業務調整。截至最後實際可行日期，我們的客戶均未因近期中美地緣政治關係緊張而取消與我們的訂單。

出口管制與經濟制裁

於2025年上半年，美國進一步收緊了影響汽車及相關技術的出口管制與經濟制裁，特別針對對於自動駕駛系統及下一代HUD解決方案至關重要的先進光學、半導體及AI驅動的部件。這些新限制聚焦於限制雙用途技術向中國及俄羅斯等特定地區的轉移，並通過擴大實體清單指定範圍，對供應鏈產生影響。汽車主機廠及供應商現在須對出口進行加強的盡職調查，尤其是涉及具備潛在軍事用途的部件。此外，「外國直接產品規則」的更嚴格執行亦影響涉及美國技術的第三國交易。鑒於我們從國際供應商採購原材料及部件，持續監控並遵守與出口管制及經濟制裁相關的法律法規對於我們避免受到處罰和供應鏈中斷仍至關重要。

進口管制與CV規則

2025年1月16日，BIS實施《保障信息和通信技術及服務供應鏈：網聯汽車》（「**網聯汽車規則**」或「**CV規則**」），該規則於2025年3月17日生效。根據CV規則，在特定例外情況下，美國人士禁止在明知的情況下在美國進口或銷售(i)特定受管控車輛連接系統（「**VCS**」）硬件或(ii)搭載了支持VCS功能的軟件或自動駕駛軟件（「**ADS**」）的成品網聯汽車。就CV規則而言，「網聯汽車」是指任何由機械動力驅動或牽引，主要為在公共街道、公路及高速公路上使用而製造的汽車，其車載聯網硬件與汽車軟件系統集成，可通過專用短程通信、蜂窩電信連接、衛星通信或其他無線頻譜連接與任何其他網絡

概 要

或設備進行通信，但僅在鐵路線路上運行的車輛以及總車輛重量超過4,536公斤（10,000磅）的車輛不屬於此定義。此外，根據該規則，凡涉及由中國或俄羅斯擁有、控制或受其管轄或指導的網聯汽車製造商的特定交易將受到禁止，無論該網聯汽車在何處製造。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未直接或間接（如通過將產品集成於成品汽車）向美國或在美國境內銷售我們的產品，且並未直接或間接從美國取得任何收入，因此我們未曾且預計將不受CV規則的限制。即便未來我們向美國境內銷售產品，相關產品也不應受CV規則約束，因為它們不太可能被歸類為VCS硬件，或支持VCS功能或ADS的軟件。因此，我們認為CV規則不適用於我們的HUD解決方案。因此，董事認為CV規則(i)不會對我們的業務運營、財務表現或未來前景產生任何重大不利影響；及(ii)不會對我們拓展海外市場、提升國際銷售額的計劃造成任何負面影響。