

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不就因本公告全部或任何部分內容所產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Minieye Technology Co., Ltd
深圳佑駕創新科技股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：2431)

**截至2025年12月31日止年度的
全年業績公告**

董事會欣然宣佈本集團截至2025年12月31日止年度的經審核合併全年業績，連同截至2024年12月31日止年度的比較數字。

財務摘要

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
	(人民幣千元，百分比除外)	
收入	759,017	654,481
毛利	141,353	104,776
毛利率(%)	18.6	16.0
經營虧損	(414,079)	(222,500)
年內綜合虧損總額	(416,539)	(227,738)
以下各方應佔年內綜合虧損總額：		
本公司擁有人	(400,401)	(216,487)
非控股權益	(16,138)	(11,251)

財務及業務亮點

1. 收入穩步增長，無人車與運營服務嶄露頭角

- 本集團報告期內實現收入達人民幣759.0百萬元，同比穩步增長16.0%。其中，無人車與運營服務正式落地，首年商業化運營已實現收入約人民幣65.0百萬元，業務拓展成效顯著，奠定了良好的商業化落地開局。
- 隨着本集團調整業務結構及實施降本增效的措施，毛利率持續提升，由2024年的16.0%提高至2025年的18.6%，提升了2.6個百分點。

2. L2+與L4雙輪驅動格局成型，構築差異化核心競爭力

經過2025年的實踐與戰略落地，我們已實現從L2+級智能輔助駕駛到L4級自動駕駛的核心能力複用與體系化遷移，L2+級前裝量產與L4級無人車規模化運營雙輪驅動的全新業務格局正式確立，我們成為行業內少數率先完成這一佈局的企業，為長期高質量發展打開了廣闊空間。

3. 無人車業務發展迅速，無人物流車合作規模超過6,000台

- 無人車與運營服務首年商業化，實現從0到人民幣65.0百萬元的突破。
- 無人小巴，中標桐鄉市無人小巴項目千萬元大單，並成為2025世界互聯網大會官方指定用車合作夥伴；斬獲湖北鄂州機場項目，成功進入機場這一對安全、可靠性要求極高的重要場景；截至本公告日期，無人小巴累計斬獲項目十餘個，累計車輛40餘台。

- 無人物流，2025年9月，我們正式發佈「小竹」無人物流車；已在深圳、廣州、長沙、重慶、濟源、大理、南通、常熟、無錫、德州、臨沂、太原等18個城市落地，精準賦能快遞、冷鏈、農批、汽配、商超、酒店等多元化場景需求；截至本公告日期，無人物流車合作規模超過6,000台。

4. 中高階智駕產品實現量產交付，業務邁入發展快車道

- 於2025年，我們的iPilot 4系列產品實現量產交付，收入同比增長39.0%。
- 持續斬獲來自某頭部自主品牌、某央企背景車企、某汽車行業龍頭、某高端SUV造車新勢力和某硬派越野品牌等多家主機廠的項目定點，其中，獲得某頭部自主品牌新增三個iPilot 4系列定點；突破性獲得某央企背景車企平台型項目定點；首次獲得某汽車行業龍頭中高階智駕平台型項目定點，將為其面向國內、國外市場的多款車型進行開發，項目全生命週期訂單總金額預計超人民幣13億元。

5. 智能座艙業務保持強勁增長，AI座艙解決方案打開新增長空間

- 2025年，智能座艙業務保持高速增長，營業收入同比增長80.2%。
- 創新性佈局「能幹活、有溫度、更懂你」的AI智能體，發佈座艙大模型智能管家BamBam，實現智能座艙從基礎功能向高階陪伴的升級。
- 從內資品牌拓展至合資及豪華品牌，2025年斬獲某全球知名車企旗下合資、豪華品牌預計約人民幣3.2億元智能座艙項目定點。

6. 深化海外業務佈局

- 2025年，我們獲得12個來自整車廠及一級供應商的出海項目定點，覆蓋歐盟、澳大利亞、新加坡、馬來西亞、印度、韓國、迪拜、土耳其、墨西哥等多地。
- 持續深化與全球汽車零部件龍頭采埃孚的戰略合作，全面覆蓋智能輔助駕駛與智能座艙領域，相關產品自2025年起進入量產交付階段，滿足歐盟等海外地區基於政策要求帶來的剛需擴容與產業鏈提速。
- 與印度龍頭零部件供應商STERLING集團簽署諒解備忘錄，提供智能輔助駕駛(ADAS)、駕駛員監控系統(DMS)等解決方案，滿足印度新車型強制標配ADAS和DMS的法規要求。
- 推動無人物流車在沙特阿拉伯落地，計劃2030年前完成1,000輛部署，實現L4級自動駕駛業務首次海外拓展。

管理層討論與分析

行業回顧

2025年，國家持續深化人工智能與智能網聯汽車產業鏈戰略佈局，行業頂層設計與標準體系加速完善，智能駕駛、智能座艙及無人物流車等領域迎來規範化、規模化發展的重要機遇期，為公司各項核心業務持續高質量發展營造了良好的政策環境。

行業層面，整車廠智駕平權戰略全面深化，中高階輔助駕駛需求持續快速釋放。在中高階輔助駕駛政策體系方面，2025年9月17日，工信部就《智能網聯汽車組合駕駛輔助系統安全要求》強制性國家標準公開徵求意見，全面規範單車道／多車道／領航輔助等核心功能的安全基線、人機交互與數據記錄要求；同時，《智能網聯汽車自動駕駛系統安全要求》於2026年2月發佈徵求意見稿，首次為L3級有條件自動駕駛、L4級高度自動駕駛劃定統一安全底線，與L3級自動駕駛准入試點政策形成銜接，為中高階智駕量產落地提供清晰合規路徑。在輔助駕駛安全基線建設方面，強制性配置政策實現商用車與乘用車全覆蓋。2025年4月，交通運輸部發佈《營運貨車安全技術條件第1部分：載貨汽車》等5項行業標準修改單，明確營運貨車、營運客車強制搭載自動緊急剎車系統(AEBS)等主動安全功能，自2026年起實施；2025年12月，工信部牽頭制定的《輕型汽車自動緊急制動系統技術要求及試驗方法》正式發佈，將於2028年起實施，覆蓋全部乘用車與輕型貨車，推動AEBS從「選配」走向「標配」，大幅提升智駕基礎滲透率。

在智能座艙業務領域，政策驅動駕駛員監控系統(DMS)加速普及。上述組合駕駛輔助、AEBS強制性標準均明確要求車輛搭載DMS，實現駕駛員狀態實時監測、預警並與智駕功能聯動，成為提升行車安全的關鍵艙內配置。

在無人物流車領域，2025年成為行業從示範測試邁向規模化商用的關鍵一年。國家層面，交通運輸部等七部門印發《「人工智能+交通運輸」實施意見》，明確鼓勵智慧物流與無人配送設備規模化應用；國務院辦公廳、國家郵政局、商務部等部門相繼出台政策，支持無人運輸、無人配送在倉配運一體化場景大規模推廣，完善無人化運營制度支撐。地方層面，北京、深圳、上海、廣州等多地出台專項管理細則，開放道路路權、建立牌照許可與運營監管體系，推動無人物流車在城市配送、郵政快遞等場景規模化落地，為我們的無人車與運營服務業務拓展打開了廣闊空間。

業務回顧

我們是中國領先的智能駕駛、智能座艙與無人車科技公司，以「改善道路安全、優化駕乘體驗、提升交通效率、革新產業生態」為使命，為全球客戶提供安全、高效、普惠的解決方案。我們重點佈局「智能部件與解決方案」和「無人車與運營服務」兩大核心業務板塊，以智能化技術賦能載人、載貨等多元場景。經過十餘年的深耕發展，我們已構建全棧自研技術、規模化量產、場景延伸、生態協同、全球化合規等核心壁壘。

一、智能部件與解決方案

我們聚焦智能汽車領域，將智能駕駛與智能座艙業務整合為「智能部件與解決方案」核心業務板塊，深度契合行業艙駕一體的未來發展趨勢，構建了覆蓋汽車智能化全場景的完整解決方案體系，全方位為智能汽車賦能，致力成為推動行業智能化變革的關鍵力量。

該業務面向主機廠提供產品及服務，涵蓋智能駕駛與智能座艙兩大核心領域，依託全棧自研平台化技術、軟硬件一體化研發能力及先進的量產交付能力，持續迭代升級。其中，智能駕駛解決方案覆蓋從L0級到L2+級，憑藉全棧自研的核心優勢，提供符合不同場景需求的輔助駕駛產品；智能座艙解決方案包含駕駛員監測系統(DMS)、乘客監測系統(OMS)及多模態交互解決方案，兼顧安全與體驗，滿足用戶多元化智能座艙需求，形成「智駕+座艙」協同發力、深度融合的業務格局。

截至報告期末，公司已為超過40家汽車原設備製造商(整車廠)進行量產，並在報告期內新增了43個來自整車廠及一級供應商的項目定點，覆蓋中國主流自主品牌、部分合資及外資品牌等。

報告期內，本集團智能部件與解決方案取得收入為人民幣648.9百萬元，佔本集團報告期內總收入的比例約為85.5%。

1. iSafety輔助駕駛方案

我們的iSafety系列是覆蓋L0級至L2級的智能駕駛解決方案，核心聚焦車輛行駛安全，可實現自適應巡航(ACC)、自動緊急剎車(AEB)等核心安全性輔助駕駛功能。該系列產品高度適配主流單芯片系統(SoC)，可基於低算力消耗的電子控制單元(ECU)落地智能駕駛功能。依託全棧自研優勢，我們可靈活適配不同芯片平台進行方案開發，基於新芯片平台的方案已在進行開發，將為主機廠提供更具性價比的選擇。

客戶佈局方面，在商用車領域，我們已斬獲多家國內主流商用車主機廠的AEBS項目定點，2026年隨著商用車(含營運貨車、客車等)強制安裝自動緊急制動系統的要求落地，我們在手的AEBS定點項目量產規模將持續提升。在乘用車領域，我們持續深化與國內自主品牌合作、斬獲多個項目定點，並進一步加強與合資品牌的合作，成功獲得某全球知名車企旗下合資品牌定點，客戶結構持續優化。同時，2025年《輕型汽車自動緊急制動系統技術要求及試驗方法》正式發佈，標誌著AEBS將從乘用車選配變為標配，將大幅提升乘用車智駕滲透率。行業數據顯示，2025年我國乘用車L2級及以上智駕滲透率約64.9%，這意味著仍有近35.1%的乘用車未裝配L2級及以上級別智駕系統，iSafety系列產品未來仍有較大的市場增長空間。

報告期內，本集團iSafety輔助駕駛方案取得收入為人民幣341.0百萬元，佔本集團報告期內總收入的比例約為44.9%。

2. iPilot 中高階輔助駕駛方案

我們的中高階輔助駕駛iPilot系列，聚焦於L2+級功能，可在城區、高速等行車場景及泊車場景中提供先進的智能駕駛功能，包括領航輔助駕駛(NOA)、記憶泊車(HPA)及自動泊車輔助系統(APA)等。公司具備深厚的算法開發能力，可在單芯片系統(SoC)上自主開發算法，擁有從端到端算法模型到域控制器硬件的全棧開發與適配能力，既能基於芯片提供一站式解決方案，亦可拆分與其他供應商合作，滿足不同車型的不同需求。2025年，我們依託這一核心技術優勢，持續迭代智駕方案、完善產品矩陣，先後推出iPilot 4 Plus及iPilot 4 Max兩款智駕解決方案，進一步提升全場景適配能力與場景應對效率。

2025年全年來看，iPilot系列增長節奏穩健，在深化老客戶合作的基礎上，成功拓展新客戶，新增某央企背景車企、某汽車行業龍頭、某高端SUV造車新勢力和某硬派越野品牌等多家主機廠合作，實現客戶結構的進一步優化。截至2025年底，我們已實現iPilot 4系列產品量產交付，標誌著公司中高階智駕業務正式邁入規模化放量階段，為後續業務增長奠定堅實基礎。

報告期內，本集團iPilot中高階輔助駕駛方案取得收入約為人民幣120.2百萬元，佔本集團報告期內總收入的比例約為15.8%。

3. 智能座艙解決方案

我們的智能座艙解決方案以感知和交互為核心，旨在提升駕駛員和乘客的車內體驗，主要包括駕駛員監測系統(DMS)、乘客監測系統(OMS)和多模態交互解決方案。公司具備深厚的自研算法能力，可深度融合多模態感知技術，實現語音、手勢、表情、生物信息的主動式交互，憑藉高穩定性與高準確性，為駕艙安全、基礎座艙服務提供堅實技術支撐，這一核心能力也為我們孵化高階智能交互產品奠定了基礎。2025年，我們推出座艙大模型解決方案—AI智能體BamBam，依託算法積累，融入大模型理解與泛化能力，借助生成式人工智能為用戶提供個性化服務，落地旅行搭子、生活助理、情感陪護三大應用場景，覆蓋車控、導航、車書、日程助手、情感對話等座艙域核心功能，並加速打通智能駕駛功能聯動，深化艙駕融合協同。

國內外DMS相關政策持續完善，成為業務增長的核心驅動力。海外市場，歐盟GSR法規已明確強制安裝駕駛員監測功能，2026年將進一步升級；國內市場，2025年推出DMS強制性法規徵求意見稿，預計將於2027年開始執行。從國內發展進程來看，DMS仍處於發展初期，行業數據顯示，2025年國內DMS裝配率僅為24.6%，尚存較大提升空間。公司前瞻性佈局新一代法規技術，率先完成ENCAP2026、CNCAP2026、CDA-L2等新規下DMS/OMS功能開發落地，覆蓋駕駛員高級電話使用功能、新增主副駕安全帶檢測、不良姿態檢測、兒童安全座椅檢測等重要功能。同時，公司已啟動2026年L3級法規相關的DMS功能開發與佈局，在法規落地和技術升級方面保持行業領先地位。新法規也強化了智駕與座艙聯動要求，這對供應商的跨域整合能力提出更高要求。公司憑藉智能駕駛和智能座艙雙業務佈局，可實現DMS與輔助駕駛系統高

效協同，築牢人機共駕安全冗餘。目前公司已有數款量產車型同時搭載公司組合輔助駕駛與DMS功能，真正實現「駕艙並進，全域守護」。此外，公司DMS駕駛員監測項目已成功通過Automotive SPICE(ASPICE) V4.0 CL3國際評估，這是國內首個通過車載機器學習模型ML-SPICE評估的項目，彰顯核心技術實力。

客戶拓展與業務出海方面，2025年公司智能座艙業務從國內主機廠穩步拓展至合資品牌和豪華品牌，同時與國際Tier 1供應商深化合作，推進海外本地化拓展，成為公司出海業務的主力板塊。

報告期內，本集團智能座艙解決方案取得收入約為人民幣187.8百萬元，佔本集團報告期內總收入的比例約為24.7%。

二、無人車與運營服務

我們的無人車與運營服務，聚焦開放道路場景下的全自動駕駛解決方案，目前已形成無人小巴與無人物流兩條核心產品路線，依託多傳感器融合、城市NOA算法、端到端大模型等前沿技術，持續推進產品開發與場景拓展，助力智慧出行與智慧物流場景落地。

作為行業內稀缺的L2+及L4雙賽道玩家，公司可實現L2+到L4的技術遷移，這也是我們相較於其他競爭者的突出核心優勢，為無人車與運營服務的快速發展提供了堅實技術支撐，推動業務逐步邁入規模化發展階段。

無人小巴領域，2025年我們實現商業化關鍵突破，項目已在上海、蘇州、杭州、黑龍江等全國多個地區實現落地運營，覆蓋園區、通勤、機場等多元化場景。其中，公司成功中標鄂州花湖國際機場無人駕駛擺渡車項目，在機場場景取得關鍵突破，進一步拓寬了無人小巴的應用邊界，也彰顯了產品的安全可靠與場景適配能力。

在無人物流領域，我們聚焦城市末端運輸與短駁倉配場景，以全棧自研技術，幫助客戶實現安全、高效、可靠的智能運力升級。2025年，無人物流車在政策支持、技術突破與市場需求的多重驅動下進入規模化落地階段，市場規模呈現快速增長態勢，我們精準把握這一市場機遇，於2025年9月正式發佈無人物流品牌「小竹無人車」，包括T5和T8兩款產品。小竹無人車發佈後進展迅猛，目前已在廣州、長沙、重慶、濟源、大理、南通、常熟、無錫、德州、臨沂、太原等18個城市落地，精準賦能快遞、冷鏈、農批、汽配、商超、酒店等多元化場景需求。與此同時，公司斬獲多項重磅合作：與湖南湘江智能全資子公司智芯雲途達成合作，將於2026年底交付100台無人物流車及配套軟件系統；與上海瑪斯特敲定500台小竹T5無人物流車訂單，共建運營團隊與服務閉環，覆蓋江蘇、安徽等地區；與新吉奧、必應貨滴達成800台戰略合作，實現研發、製造、運營全鏈路協同；與地上鐵、壁虎汽車達成3,000台車規級無人物流車合作，三方整合自動駕駛技術、底盤研發與物流運營資源，合力推進產品落地。

我們將持續深化技術遷移與產品迭代。第一代無人物流車主要依託無人小巴的自動駕駛系統遷移而打造，隨著公司在前裝領域智駕技術的積累與突破，為L4無人物流車無圖版本應用提供了技術支持。目前，我們的第二代無人物流車正處於開發階段，將極大地複用前裝智駕的傳感器配置、算法技術、數據資源及量產能力，實現無圖版本升級。無圖技術可有效提升車輛開放道路部署效率、降低後期維護成本、增強複雜場景應對能力，為公司後續開展運營業務創造有利條件。

此外，我們積極深入產業規則構建，參與《2025–2026年無人配送車技術應用與趨勢洞察藍皮書》、《低速無人駕駛設備遠程駕駛安全規範》團體標準編撰，進一步提升公司在L4自動駕駛開放道路應用領域的行業影響力，為無人車和運營服務長期發展奠定堅實基礎。

報告期內，本集團無人車與運營服務取得收入約為人民幣65.0百萬元，佔本集團報告期內總收入的比例約為8.6%。

我們的技術

L2+及L4雙輪驅動的智能駕駛技術底座：我們依託L2+級前裝業務沉澱的技術資產與量產經驗，實現向L4級自動駕駛場景的高效能力複用，形成差異化技術壁壘。

- 在算法層面，我們複用端到端算法架構與城市NOA、前裝主動安全技術積澱，融合仿真世界模型，大幅降低L4場景研發成本，為無人物流車提供高魯棒性的感知與決策能力。
- 在數據層面，依託數千萬公里真實行駛數據、上億公里仿真數據及海量corner case場景，我們構建了覆蓋數據採集、標註、訓練、OTA的全流程數據閉環研發體系，借助城區路徑規劃、行人／非機動車避讓、路口通行等高度重疊場景，實現L2+數據用於L4級模型訓練，加速技術迭代。
- 在工程化層面，我們已服務超40家主機廠、積累多款車型的前裝經驗，以及功能安全開發流程、車規級硬件生產與成本控制、多傳感器集成標定等成熟體系均可複用至L4業務。
- 在應用層面，針對城配物流特有需求，我們亦打造了無人化運營配套能力與智能運力調度體系，並開發了適配貨運站點停靠裝卸、園區／倉庫內部道路通行的專屬場景解決方案，形成「技術研發—產品創新—場景落地」的高效價值閉環。

行、泊、艙全場景覆蓋：我們已實現對行車、泊車與智能座艙的全場景業務覆蓋，積極探索智駕與智艙技術的深度融合，通過分析道路狀況與駕駛員注意力狀態優化人機共駕體驗，為駕駛安全提供雙重保障。在此基礎上，我們構建起堅實的深度學習技術底座，採用同源底層技術解決行、泊、艙的核心技術難題，實現算法研發與算力資源的高度協同共享。同時，面對國內外最新法規對艙駕功能協同的強化要求，我們憑藉「智駕+智艙」雙業務佈局的先發優勢，率先完成DMS/OMS等功能與L2級智駕的深度聯動開發，精準滿足ENCAP2026、CNCAP2026、CDA-L2等新規要求，在法規落地與技術升級上保持行業領先。長期積累的行、泊、艙技術積澱與量產經驗，為我們在駕艙一體化浪潮中搶佔先機奠定了堅實基礎，也為L4級無人車場景的技術遷移與場景適配提供了核心支撐。

算法、軟件、硬件的全棧佈局：我們的核心技術優勢源自於全棧自研能力，覆蓋核心算法、硬件設計與驗證、中間件及綜合工具鏈等關鍵環節，為技術持續迭代與業務延伸奠定堅實基礎。全棧自研不僅強化了解決方案的自主性與靈活性，更支撐我們將成熟技術能力高效複用至多元業務線：在智能部件與解決方案領域，依託自研算法與工程化體系，持續為整車廠提供高穩定性的智能駕駛與智能座艙產品；在無人車與運營服務領域，將前裝業務沉澱的核心算法、硬件設計及工具鏈能力遷移複用，加速無人物流車的技術迭代與商業化落地。這種全棧自研與跨場景能力複用的模式，使我們能快速響應市場變化、高效交付定制化解決方案，進一步鞏固行業競爭優勢，提升品牌影響力，是我們在行業中脫穎而出的核心關鍵。

研發團隊：我們有六個研發中心，以深圳總部為核心，協調統籌北京、上海、武漢、南京、蘇州研發中心的工作方向。我們擁有一支多元化的專業的研發團隊，截至報告期末，研發團隊擁有545名僱員，佔我們僱員總數的約67.0%，包括畢業於國內及海外頂尖大學、專攻各個學科的專業人士。我們還建立了完善的內部人才培養機制，包括對各級員工的定期培訓和研發知識共享機制。

業務展望

一、通過L2+積累賦能L4級自動駕駛技術躍遷

我們將充分依託L2+級智能駕駛系統在全域道路、多交通流及複雜工況下長期積累的海量多模態感知數據、駕駛行為先驗知識、極端場景庫與環境交互經驗，通過數據閉環提供的海量訓練數據和基於無圖的端到端深度學習模型，為L4級無人物流車提供從高精地圖依賴向車端自主認知演進的核心技術動能，強力賦能無圖自動駕駛體系的能力躍遷。以在線實時建圖、動態拓撲定位、環境自監督學習、端到端自主決策為核心架構，依託L2+數據形成的強泛化感知基座與魯棒決策先驗，實現無人物流車在無預定義高精地圖、無外部路網約束、無持續定位增強條件下的自主環境理解、實時路徑推演與自適應安全通行。

L2+數據資產的深度複用，不僅將大幅降低L4無圖系統對地圖採集、更新與運維的剛性依賴，更將通過持續在線學習與場景泛化迭代，顯著提升無人物流車在園區、城區、末端配送等複雜動態場景中的全天候作業能力、全工況可靠性與規模化部署效率，最終實現自動駕駛技術從輔助賦能到自主自治、從限定場景適配到全域泛化落地的跨越式升級。

二、全面升級新一代無人物流車，探索運營新範式

在L2+及L4雙輪驅動技術底座支撐下，我們將全面升級新一代無人物流車產品，通過一段式端到端技術部署，開發更安全、更高效、更易部署的智駕方案，實現系統性提升，強化車輛在園區、社區、城區等末端配送場景的通行效率、安全性與靈活性。此外，以技術突破與產品升級為牽引，我們將進一步延伸業務價值鏈，積極探索並落地商業化運營模式，向「智能裝備+技術方案+場景運營」一體化方向拓展，構建可持續的自動駕駛商業化生態，推動無人物流業務從單路線、單項目向可調度、規模化運營邁進，為智慧物流、城市末端配送等領域提供更高效、更可靠、更具成本優勢的系統性解決方案。

三、攻堅城區NOA技術，以硬核技術打破高階智駕價位壁壘

我們將持續迭代智能駕駛技術，以城區領航輔助駕駛(NOA)研發與量產為核心目標，攻堅複雜城市道路場景，推動智駕體驗向全場景無縫延伸。我們堅持極致性價比、面向海量主流車型的普及路線，採用一段式端到端算法，讓高階智駕真正惠及廣大用戶。目前，我們的智駕產品已實現高速NOA、記憶行車等功能規模量產，將基於中階算力平台，打造功能完整、高可靠的城區NOA方案，持續強化複雜路口、擁堵路況、人車混行等城市場景的適配能力，並依託全棧自研算法與軟硬件深度協同優勢，穩步提高產品成熟度與可靠性。在智駕體驗不降級的前提下，實現系統成本最優，推動高階城區NOA快速向主流價位、海量車型滲透，讓更多消費者享受到全場景智駕的便捷與安全，進一步拓寬智駕產品覆蓋範圍，持續擴大公司智駕業務的市場份額。

四、深化艙駕一體協同，打造高性價比一體化產品

我們將持續深化艙駕一體戰略佈局，依託現階段智能駕駛與智能座艙雙業務並行的核心優勢，推動兩大業務深度協同、融合發展，精準契合行業法規對駕艙聯動的核心要求，同時聚焦艙駕一體產品創新，推出更具性價比、性能更突出的一體化解決方案，築牢業務核心壁壘。目前，我們已實現智能駕駛與智能座艙業務的全面佈局，憑藉跨域整合能力，實現兩大系統的數據互通、指令協同，既築牢人機共駕場景下的安全冗餘，也為用戶打造了流暢的智慧出行體驗，精準適配國內新規對智駕與座艙聯動的發展趨勢，形成了區別於同行的獨特競爭優勢。後續，我們將深度整合智能駕駛算法、座艙交互技術及全棧自研優勢，在優化現有協同體驗的基礎上，聚焦產品性價比與性能提升，開發更貼合市場需求的艙駕一體產品，推動技術優勢轉化為產品競爭力，進一步拓寬市場覆蓋，助力公司在汽車智能化變革中持續搶佔先機。

五、積極推進出海戰略，拓展全球化業務新空間

當前國內汽車市場增長放緩，海外市場已成為中國車企驅動增長的核心戰略支點。依託規模優勢與技術積澱，中國汽車品牌的國際競爭力與市場影響力持續提升，據中汽協數據顯示，2025年中國汽車新車出口達709.8萬輛，同比增長21.1%，連續三年穩居全球第一，為汽車產業鏈上下游企業出海創造了廣闊機遇。未來，我們將積極順應行業出海趨勢，以助力國內主機廠出海為核心抓手，全面推進出海戰略落地。一方面，聚焦海外區域政策差異，開展本地化政策探索與前瞻性佈局，精準適配不同市場的法規要求與行業標準，為國內主機廠出海提供合規、高效的技術支撐，助力客戶突破海外市場壁壘；另一方面，主動推進海外本地化業務合作，深化與海外合作夥伴的協同聯動，借鑒行業先進出海模式，拓展多元化合作場景，不斷拓寬業務邊界，開啟全球化發展的廣闊空間，推動公司業務實現海內外協同增長。

自2025年12月31日起至本公告日期，我們的財務或交易狀況或前景未發生重大不利變動，亦不存在對本公告中本集團合併財務報表所載資料產生重大影響的事件。

財務回顧

收入

我們的收入主要來自智能部件與解決方案、無人車與運營服務及其他業務(包括車路協同和其他業務)。下表載列所示年度按業務線劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度			
	2025年		2024年	
	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)			
智能部件與解決方案	648,937	85.5	587,729	89.8
<i>iSafety</i> 解決方案	340,972	44.9	397,082	60.7
<i>iPilot</i> 解決方案	120,215	15.8	86,470	13.2
智能座艙解決方案	187,750	24.7	104,177	15.9
無人車與運營服務	64,996	8.6	–	0.0
其他	45,084	5.9	66,752	10.2
總計	759,017	100.0	654,481	100.0

我們的智能部件與解決方案收入由2024年的人民幣587.7百萬元增加10.4%至2025年的人民幣648.9百萬元。該增加主要是由於中高階智能駕駛、以及智能座艙的出貨持續增加。

我們的無人車與運營服務於2024年尚未產生收入。主要由於我們的無人車與運營服務於2025年商業化落地，在正式運營的首年，我們錄得無人車與運營服務收入達到人民幣65.0百萬元。

我們的其他業務主要包括車路協同業務和配件銷售業務。其他業務的收入由2024年的人民幣66.8百萬元減少32.5%至2025年的45.1百萬元，主要是由於車路協同業務的減少，這與市場對車路協同的需求放緩相符。

銷售成本

我們的銷售成本由2024年的人民幣549.7百萬元增加12%至2025年的人民幣617.7百萬元，主要由於收入增長帶來相應的銷售成本增加。

毛利和毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2024年的人民幣104.8百萬元增加35%至2025年的人民幣141.4百萬元。

我們的毛利率由2024年的16.0%上升至2025年的18.6%，主要歸因於(i)我們的業務規模在不斷拓展，規模效應越來越好；(ii)在全棧研發能力支持下，產品規格及性能提升，提升了我們的毛利率；及(iii)我們調整了產品結構，高毛利率產品的佔比提升。

銷售開支

我們的銷售開支由2024年的人民幣71.1百萬元增加27%至2025年的人民幣90.4百萬元，主要歸因於股份支付費用、人力費用及廣告宣傳費用增加所致。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2024年的人民幣106.9百萬元增加4%至2025年的人民幣111.1百萬元，主要是由於人力費用、戰略推廣及辦公費增長與上市費用減少相抵。

研發開支

我們的研發開支由2024年的人民幣156.1百萬元增加113%至2025年的人民幣332.6百萬元，主要是由於研發人員成本及技術服務費大幅增加，受業務場景及技術應用場景增加、及客戶對交付要求更高的影響，我們需要投入更多的研發資源來進行開發以滿足市場及客戶的需求。

金融資產減值虧損淨額

我們的金融資產減值虧損淨額由2024年的人民幣22.6百萬元增加31%至2025年的人民幣29.7百萬元，主要是由於我們的貿易應收款項及應收票據撥備增加，主要與我們的業務規模擴張一致。

其他收入

我們的其他收入由2024年的人民幣25.7百萬元減少45%至2025年的人民幣14.1百萬元，主要是由於已收一次性政府補助減少以及退稅減少。

財務成本淨額

我們的財務成本淨額由2024年的人民幣5.2百萬元減少61%至2025年的人民幣2.0百萬元，主要是由於現金及現金等價物的利息收入增加，這與我們的銀行存款日均餘額增加一致。部分被借款的利息開支增加抵銷，主要由於該期間銀行借款增加所致。

年內綜合虧損總額

由於上述原因，我們的年內虧損及綜合虧損總額由2024年的人民幣227.7百萬元增加83%至2025年的人民幣416.5百萬元。

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，我們亦使用經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)及經調整虧損淨額率(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，方便不同年度及不同公司的經營表現對比。

下表為所示年度的經調整虧損淨額(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虧損的對賬：

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
	(人民幣千元)	
年內虧損	<u>(416,267)</u>	<u>(227,738)</u>
加：		
股份支付費用 ⁽¹⁾	39,599	28,711
上市開支	<u>—</u>	<u>32,336</u>
經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)	<u>(376,668)</u>	<u>(166,691)</u>
經調整虧損淨額率(非國際財務報告準則計量) ⁽²⁾	<u>(49.6%)</u>	<u>(25.5%)</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) 經調整虧損淨額率(非國際財務報告準則計量)乃按年／期內經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)除以年／期內收入，再乘以100%計算得出。

流動性及資本資源

我們監控並維持足夠的流動性水平，為我們的營運提供資金並減輕現金流波動的影響。截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物、受限制現金及定期存款為人民幣690.7百萬元，而截至2024年12月31日為人民幣798.8百萬元。我們的現金及現金等價物主要包括以人民幣、美元及港元(少部分為歐元及新加坡元)計值的銀行現金。

我們於2025年的經營現金流出淨額為人民幣424.5百萬元，較2024年的經營現金流出淨額人民幣215.8百萬元有所增加。我們於2025年的經營活動所用現金淨額乃主要通過營運資金變動前經營虧損人民幣285.7百萬元及營運資金減少人民幣147.1百萬元計算。

債項

借款

截至2025年12月31日，我們的借款總額為人民幣372.5百萬元，而截至2024年12月31日則為人民幣191.5百萬元。我們的借款餘額增加主要由於我們的業務擴張對應的現金需求增加及我們持續通過提高債務融資資源利用及以較低成本籌集資金等方式優化我們的債務結構。我們主要向中國的知名商業銀行借款。

租賃負債

我們的租賃負債與我們租賃主要用作辦公室和工廠的物業有關。截至2024年及2025年12月31日，我們分別確認租賃負債總額人民幣21.0百萬元及人民幣28.0百萬元。租賃負債波動主要由於用作辦公室和工廠的租賃發生變動。

主要財務比率

我們的流動比率(按流動資產除以截至同日的流動負債計算)由截至2024年12月31日的3.14倍下降至截至2025年12月31日的2.41倍，主要歸因於(i)經營負債增加；(ii)計息銀行借款增加；及(iii)現金及現金等價物的減少。

我們的資產負債比率(按資產總值除以截至同日的負債總額計算)由截至2024年12月31日的3.14倍下降至截至2025年12月31日的2.26倍，主要歸因於我們的貿易應付款項及借款的增加導致我司總負債規模增加，而高強度的開發投入導致我司現金儲備減少，整體資產負債比率降低。

資產抵押

截至2025年12月31日，我們以若干非核心專利作抵押，取得人民幣30.0百萬元的貸款(2024年財年：人民幣20.0百萬元)。

資本支出及資本承擔

我們的資本支出主要用於收購我們生產基地的土地使用權、建設我們的生產設施以及購買研發及辦公設備，我們的資本支出由2024年的人民幣71.0百萬元增加至2025年的人民幣148.5百萬元。

我們的資本承擔主要與物業、廠房及設備以及無形資產有關。截至2024年及2025年12月31日，我們的資本承擔分別為人民幣3.5百萬元及人民幣114.9百萬元。該增幅主要是因為廠房建設的支出增加。

誠如招股章程所披露，本公司擬將全球發售所得款項淨額約18%用於改善我們的研發基礎設施、設備及工具，擴大我們的研發團隊以增強我們研發流程的可延展性、效率和有效性，及所得款項淨額約30%用於提升我們的生產效率及解決方案競爭力。進一步詳情，請參閱招股章程「未來計劃及所得款項用途」。除上文所披露者外，於本公告日期，本公司並無其他重大資本支出或投資計劃。

或有負債

截至2025年12月31日，本公司並無任何重大或有負債。

財務風險管理

我們的業務活動使我們面臨各種財務風險：市場風險(包括外匯風險、現金流量和公允價值利率風險以及價格風險)、信用風險和流動性風險。我們的風險管理主要由財務部門根據董事會批准的政策進行控制。我們的財務部門與我們的營運單位密切合作，以識別、評估及對沖財務風險。董事會提供全面風險管理的書面原則，以及涵蓋特定領域的政策，如外匯風險、利率風險、信用風險、衍生金融工具及非衍生金融工具的使用以及過剩流動資金的投資。

重大投資以及重大收購及出售附屬公司、聯營公司及合資企業

截至2025年12月31日止年度，本公司並無重大投資及/或重大收購或出售附屬公司、聯營公司及合資企業。

人力資源

截至2025年12月31日，我們有813名全職僱員，均位於中國。我們主要通過招聘網站、校園招聘和內部推薦招聘僱員。我們與僱員簽訂標準勞動合同，與主要管理人員和專業人員簽訂保密和競業禁止協議。除工資和津貼外，我們為僱員提供有競爭力的薪酬待遇，包括基於績效的花紅、長期激勵計劃(例如選定管理者、高潛質人才和關鍵專業技術人員的員工激勵計劃)及員工福利計劃。我們已建立定期考核制度來評估僱員的績效，並以此作為加薪和晉升的決策依據。

我們重視員工培訓和發展的重要性，以提升其技術技能和整體表現，並為新僱員提供有關公司文化、業務和行業的入職培訓，幫助其融入公司，同時提供量身定制的持續培訓課程，不斷提升其技能。我們致力於在全國範圍內進行多元化團隊成員的教育、招聘、發展和推進，並因這些努力而獲得認可。

合併損益及其他綜合虧損表

	附註	截至12月31日止年度	
		2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
收入	3	759,017	654,481
銷售成本	4	<u>(617,664)</u>	<u>(549,705)</u>
毛利		141,353	104,776
銷售開支	4	(90,368)	(71,096)
一般及行政開支	4	(111,133)	(106,887)
研發開支	4	(332,619)	(156,107)
金融資產減值虧損淨額		(29,732)	(22,648)
其他收入	5	14,083	25,736
其他(虧損)/收益淨額	6	(5,487)	3,726
分佔聯營公司業績淨額		<u>(176)</u>	<u>—</u>
經營虧損		(414,079)	(222,500)
財務收入	7	8,399	2,273
財務成本	7	<u>(10,432)</u>	<u>(7,494)</u>
財務成本淨額		(2,033)	(5,221)
所得稅前虧損		(416,112)	(227,721)
所得稅開支	8	<u>(155)</u>	<u>(17)</u>
年內虧損		<u>(416,267)</u>	<u>(227,738)</u>
以下各方應佔年內虧損：			
本公司擁有人		(400,149)	(216,487)
非控股權益		<u>(16,118)</u>	<u>(11,251)</u>
		<u>(416,267)</u>	<u>(227,738)</u>

	截至12月31日止年度	
附註	2025年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元
其他綜合虧損：		
其後可能重新分類至損益的項目		
換算外幣產生的匯兌差額	<u>(272)</u>	<u>—</u>
年內綜合虧損總額	<u>(416,539)</u>	<u>(227,738)</u>
以下各方應佔年內綜合虧損總額：		
本公司擁有人	<u>(400,401)</u>	<u>(216,487)</u>
非控股權益	<u>(16,138)</u>	<u>(11,251)</u>
	<u>(416,539)</u>	<u>(227,738)</u>
本公司擁有人應佔每股虧損(人民幣元)		
每股基本及攤薄虧損	9 <u>(0.99)</u>	<u>(0.61)</u>

合併資產負債表

		於12月31日	
	附註	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
資產			
非流動資產			
物業、廠房及設備		131,134	43,883
使用權資產		85,387	61,101
無形資產		21,063	18,926
投資物業		4,287	4,529
於聯營公司的投資		10,000	–
商譽		3,734	–
其他非流動資產		9,524	10,754
		<u>265,129</u>	<u>139,193</u>
流動資產			
存貨	10	157,667	124,161
貿易應收款項及應收票據	11	648,823	506,490
其他流動資產		98,658	79,756
按公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的金融資產		58,600	29,105
按公允價值計量且其變動計入 損益的金融資產		91,307	800
受限制現金		4,073	4,842
現金及現金等價物		686,603	793,943
		<u>1,745,731</u>	<u>1,539,097</u>
資產總值		<u>2,010,860</u>	<u>1,678,290</u>
權益			
本公司擁有人應佔權益			
股本		420,759	399,190
儲備		1,723,798	1,359,274
累計虧損		(1,023,811)	(623,662)
		<u>1,120,746</u>	<u>1,134,802</u>
非控股權益		<u>2,082</u>	<u>8,323</u>
權益總額		<u>1,122,828</u>	<u>1,143,125</u>

		於12月31日	
	附註	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
負債			
非流動負債			
租賃負債		15,034	5,558
借款	12	71,367	32,100
遞延收入		3,928	7,701
其他負債		73,998	—
		<u>164,327</u>	<u>45,359</u>
流動負債			
貿易應付款項	13	321,687	226,341
合同負債	3	2,721	7,724
借款	12	301,126	159,408
租賃負債		12,950	15,479
其他應付款項及應計費用	14	85,221	80,854
		<u>723,705</u>	<u>489,806</u>
負債總額		<u>888,032</u>	<u>535,165</u>
權益與負債總額		<u>2,010,860</u>	<u>1,678,290</u>

合併財務報表附註

1. 一般資料

深圳佑駕創新科技有限公司(「佑駕創新科技」或「本公司」)於2014年12月10日在深圳註冊成立為有限責任公司。本公司的註冊地址為中華人民共和國(「中國」)廣東省深圳市福田區濱河大道9285號25樓。

本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)主要於中國從事智能駕駛產品及解決方案的開發、製造及銷售。

於2024年12月27日，本公司於香港聯合交易所有限公司主板成功上市。

該等合併財務報表已於2026年3月31日獲董事會批准刊發。

2. 編製基準及會計政策變更

2.1 編製基準

合併財務報表已按照國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則會計準則編製。此外，合併財務報表亦包括香港聯合交易所有限公司證券上市規則及香港公司條例所規定的適用披露。

合併財務報表乃按歷史成本慣例編製，按公允價值計量的若干金融資產及金融負債除外。

2.2 會計政策變更及披露

(a) 本集團採納的新訂及經修訂準則

若干新訂或經修訂準則及詮釋適用於本報告期。採納該等新訂準則及修訂本對本集團的財務狀況或經營業績並無重大影響，亦毋須追溯調整。

準則及修訂本

於以下日期或之後
開始的會計期間生效

國際會計準則第21號修訂本—缺乏可兌換性

2025年1月1日

上述修訂本對過往期間確認的金額並無任何重大影響，且預期不會對當前期間或未來期間造成重大影響。

(b) 未獲採納的新訂及經修訂準則

本集團並無提早採納若干已頒佈且於2025年12月31日報告期內並非強制執行的新訂會計準則、會計準則修訂本及詮釋。

本集團已開始評估該等新訂或經修訂準則的影響。根據本集團作出的初步評估，該等準則、修訂本及詮釋在生效時將不會對本集團的財務表現及狀況造成重大影響。本集團計劃於該等新訂準則、準則修訂本及年度改進生效時採用：

準則及修訂本	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
國際財務報告準則第7號及國際財務報告準則第9號修訂本—修訂金融工具的分類及計量	2026年1月1日
國際財務報告準則第7號及國際財務報告準則第9號修訂本—涉及依賴自然能源生產電力的合約	2026年1月1日
國際財務報告準則的年度改進—國際財務報告準則會計準則的年度改進—第11卷	2026年1月1日
國際財務報告準則第18號—財務報表的呈列及披露	2027年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號修訂本—投資者與其聯營公司或合營公司之間的資產出售或投入	待定
國際會計準則第21號修訂本—換算為惡性通貨膨脹呈報貨幣	2027年1月1日

除下文所述的新訂國際財務報告準則會計準則外，本公司董事預計應用所有新訂國際財務報告準則會計準則修訂本於可見將來將不會對本集團合併財務報表造成重大影響。

國際財務報告準則第18號財務報表的呈列及披露

國際財務報告準則第18號財務報表的呈列及披露載列對財務報表中的呈列及披露要求，將取代國際會計準則第1號財務報表的呈列。本新訂國際財務報告準則會計準則，於延續國際會計準則第1號眾多規定同時，引入於損益表中呈列指定類別及定義小計的新規定；於財務報表附註中提供管理層定義的表現計量的披露，並改善財務報表中將予披露的合併及分類資料。此外，國際會計準則第1號的部份段落已移至國際會計準則第8號及國際財務報告準則第7號。對國際會計準則第7號現金流量表及國際會計準則第33號每股盈利亦作出細微修訂。

國際財務報告準則第18號及其他準則的修訂將於2027年1月1日或之後開始的會計期間生效，允許提早應用。應用國際財務報告準則第18號對本集團的財務狀況及表現並無影響，惟影響合併綜合收益表的呈列方式。

3. 收入及分部資料

(a) 分部及主要活動說明

截至2025年及2024年12月31日止年度，本集團從事智能駕駛產品及解決方案的開發、製造及銷售。本公司執行董事檢討業務的經營業績時將其視為一個經營分部，以作出戰略決策及資源分配。因此，本集團認為，用以作出策略性決定的業務分部僅有一個。

地理資料

本集團大部分業務及營運乃在中國內地開展，而目前本集團的主要市場、大部分收入、經營虧損及非流動資產均源自／位於中國境內。因此，並無呈列地理分部資料。

(b) 於本年度的收入

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
智能化解決方案	681,822	651,069
無人車與運營服務	64,996	—
其他(i)	12,199	3,412
	<u>759,017</u>	<u>654,481</u>

本集團的全部收入均於某個時間點確認。

(i) 其他主要指銷售配件所產生的收入。

(c) 合同負債

本集團確認以下與客戶合同有關的合同負債：

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
合同負債	<u>2,721</u>	<u>7,724</u>

本集團的合同負債主要產生自在尚未提供相關服務或貨物的情況下客戶支付的預付款項。

所確認與合同負債相關的收入

下表列示於截至2025年及2024年12月31日止年度有關結轉合同負債的已確認收入金額。

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
計入年初合同負債結餘的已確認收入	<u>3,610</u>	<u>5,000</u>

(i) 自履行合同產生的成本確認的資產

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
自履行合同產生的成本確認的資產(附註10)	38,891	22,936
履行合同成本撥備(附註10)	<u>(9,819)</u>	<u>(2,921)</u>
	<u>29,072</u>	<u>20,015</u>

截至2025年及2024年12月31日，不存在需要分配交易價格的未履行履約責任。

(d) 有關主要客戶的資料

截至2025年及2024年12月31日止年度，來自佔總收入10%以上的客戶的收入載列如下：

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
客戶1	20.64%	11.60%

4. 按性質分類的開支

銷售成本、銷售開支、一般及行政開支以及研發開支的詳細分析如下：

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元
成品及半成品庫存的變動(附註10)	30,139	13,369
所用原材料及耗材(附註10)	357,735	472,144
服務費	333,355	74,543
僱員福利開支	280,530	196,294
辦公及差旅開支	31,926	19,410
存貨撇減至可變現淨值(附註10)	27,175	4,753
折舊及攤銷	17,493	14,644
使用權資產折舊	16,475	15,904
試驗開支	13,627	5,538
廣告和宣傳開支	8,151	1,248
質保成本	7,115	4,632
委託加工開支	3,950	7,058
法律及專業費用	3,759	3,466
外包安裝開支	2,139	2,192
核數師薪酬	2,000	2,200
測試開支	1,305	1,551
上市開支	–	32,336
其他	14,910	12,513
	1,151,784	883,795

5. 其他收入

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元
遞延政府補助攤銷	3,773	5,184
其他政府補助	2,107	11,830
增值稅(「增值稅」)退稅	8,203	8,722
	14,083	25,736

截至2025年及2024年12月31日止年度，其他政府補助主要包括符合若干特定條件的地方政府部門的財政補貼。已確認的其他政府補助不存在未滿足的條件或其他或有事項。

6. 其他(虧損)/收益淨額

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產的 公允價值收益淨額	22	3,612
出售附屬公司收益淨額	1,877	-
外匯匯兌虧損淨額	(3,683)	(250)
物業、廠房及設備、無形資產以及使用權資產 處置收益/(虧損)淨額	274	(134)
捐贈開支	(911)	-
其他	(3,066)	498
	<u>(5,487)</u>	<u>3,726</u>

7. 財務成本淨額

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
財務收入		
現金及現金等價物的利息收入	8,399	2,188
其他利息收入	-	85
財務收入總額	<u>8,399</u>	<u>2,273</u>
財務成本		
借款的利息開支	(9,257)	(6,170)
租賃負債的利息開支	(1,175)	(1,324)
財務成本總額	<u>(10,432)</u>	<u>(7,494)</u>
財務成本淨額	<u>(2,033)</u>	<u>(5,221)</u>

8. 所得稅開支

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
即期所得稅開支	155	17
遞延所得稅開支	-	-
	<u>155</u>	<u>17</u>

應課稅利潤稅項按相關實體運營所在司法管轄區的現行稅率計算。

(i) 中國企業所得稅(「中國企業所得稅」)

除下文所披露者外，本公司及其在中國的附屬公司須繳納中國企業所得稅，該稅項乃根據中國稅收法律及法規就附屬公司截至2025年及2024年12月31日止年度的應課稅利潤按25%適用稅率計算。

本公司於2017年獲得高新技術企業(「高新技術企業」)資格認定，因此自2017年開始的三年期間可享受15%的優惠稅率。本公司於2020年及2023年重新獲得高新技術企業資格認定，因此自2020年及2023年開始的三年期間可享受15%的優惠所得稅稅率。此外，本集團的附屬公司南京佑駕科技有限公司於2020年取得高新技術企業資格，於2023年重新獲得高新技術企業資格認定。

根據中國國家稅務總局頒佈並自2018年起實施的政策，從事研發(「研發」)活動的企業於確定當年應納稅利潤時，有權就其發生的合資格研發費用申請額外稅收扣除，金額為合資格研發費用的75%(「加計扣除」)。自2021年3月起，製造業的額外扣除比例提高至100%。自2022年10月1日起，其他行業的額外扣除比例提高至100%。

截至2025年及2024年12月31日止年度，若干中國內地附屬公司符合中國企業所得稅法項下的「小型微利企業」資格，享有20%的優惠所得稅稅率。

9. 每股虧損

(a) 每股基本虧損

截至2025年及2024年12月31日止年度的每股基本虧損乃按本公司擁有人應佔虧損除以年內已發行普通股加權平均數計算。

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
本公司擁有人應佔虧損	(400,149)	(216,487)
已發行普通股加權平均數	<u>404,294</u>	<u>353,033</u>
每股基本虧損	<u>(0.99)</u>	<u>(0.61)</u>

(b) 每股攤薄虧損

每股攤薄虧損乃按調整發行在外普通股加權平均數，以假設轉換所有潛在攤薄普通股計算。由於本集團截至2025年及2024年12月31日止年度產生虧損，計算每股攤薄虧損時計入任何潛在普通股將產生反攤薄。因此，截至2025年及2024年12月31日止年度的每股攤薄虧損與各年度的每股基本虧損相同。

10. 存貨

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
原材料	70,301	62,364
半成品	15,429	9,990
成品	72,443	45,508
合同履約成本	38,891	22,936
	<u>197,064</u>	<u>140,798</u>
減：存貨撥備		
— 原材料	(12,202)	(9,672)
— 半成品	(1,849)	(301)
— 成品	(15,527)	(3,743)
— 合同履約成本	(9,819)	(2,921)
	<u>(39,397)</u>	<u>(16,637)</u>
	<u>157,667</u>	<u>124,161</u>

原材料主要包括用於批量生產及研發的材料，並將於產生時分別轉入生產成本及研發費用。

半成品及成品包括為履行客戶訂單在生產廠房中準備銷售，或正在轉運的產品。

存貨撥備按存貨賬面價值超過可收回淨額的金額確認。所有該等開支及減值費用已計入合併損益及其他綜合虧損表的「銷售成本」。截至2025年12月31日止年度確認的存貨撥備為人民幣27,175,000元(2024年：人民幣4,753,000元)。

截至2025年12月31日止年度，已入賬列作銷售成本所用原材料及耗材為人民幣357,735,000元(2024年：人民幣472,144,000元)。

11. 貿易應收款項及應收票據

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
應收票據	<u>41,457</u>	<u>49,681</u>
貿易應收款項		
應收第三方款項	654,723	489,779
減：信用虧損撥備	<u>(47,357)</u>	<u>(32,970)</u>
	<u>607,366</u>	<u>456,809</u>
	<u>648,823</u>	<u>506,490</u>

本集團授予其客戶的信用期一般為一年內。於2025年12月31日，貿易應收款項及應收票據基於確認日期的賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
不超過1年	590,584	459,444
1至2年	71,418	65,479
2至3年	13,345	9,109
3年以上	<u>20,833</u>	<u>5,428</u>
	<u>696,180</u>	<u>539,460</u>

貿易應收款項及應收票據為於日常業務過程中就已售貨品或提供服務而應收客戶的款項。該等款項一般於1年內到期結算，因此分類為流動資產。貿易應收款項及應收票據初步按無條件的對價金額確認，除非其包含重大融資成分，則按公允價值確認。本集團持有貿易應收款項及應收票據以收取合同現金流量，因此其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

本集團應用國際財務報告準則第9號項下的簡化方法，該方法要求自初始確認資產起確認整個存續期預期虧損。

於報告日期，本集團貿易應收款項及應收票據的賬面價值與其公允價值相若。

12. 借款

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
銀行借款計入非流動負債		
銀行借款—無質押及無擔保	154,267	53,500
銀行借款—無質押但有擔保	—	39,796
減：一年內到期的長期借款	(82,900)	(61,196)
	<u>71,367</u>	<u>32,100</u>

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
借款計入流動負債		
一年內到期的長期借款—無質押及無擔保	82,900	21,400
一年內到期的長期借款—無質押但有擔保	—	39,796
銀行借款—無質押及無擔保	188,226	78,212
其他借款—無擔保但有質押(a)	30,000	20,000
	<u>301,126</u>	<u>159,408</u>

(a) 於2025年12月31日，年化利率為3.9%的短期貸款人民幣30,000,000元(2024年：人民幣20,000,000元)以若干非核心專利作為質押品進行質押。

(b) 於2025年12月31日，銀行借款的年化利率分別介乎2.6%至3.9%。

13. 貿易應付款項

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
購買原材料的應付款項	<u>321,687</u>	<u>226,341</u>

- (a) 由於其短期性質，貿易應付款項的賬面價值與其公允價值相若。
- (b) 供應商授予的信用期一般為60天內。於2025年及2024年12月31日，基於確認日期的貿易應付款項賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
1年以內	249,961	181,829
1至2年	44,099	23,787
2年以上	<u>27,627</u>	<u>20,725</u>
	<u>321,687</u>	<u>226,341</u>

14. 其他應付款項及應計費用

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
工資及福利應付款項	41,262	22,860
應計上市開支	-	16,654
質保撥備	18,127	13,292
應計開支	10,356	11,237
應付長期資產款項	2,312	10,801
增值稅及其他應付稅款	2,619	2,659
尚未終止確認及尚未到期的已背書應收票據	9,953	2,494
其他	<u>592</u>	<u>857</u>
	<u>85,221</u>	<u>80,854</u>

於2025年12月31日，本集團的其他應付款項及應計費用的賬面價值主要以人民幣計值。

末期股息

董事會已議決不建議派付截至2025年12月31日止年度的末期股息。

購買、出售或贖回本公司上市證券

於報告期後及直至本公告日期，本公司以對價約99.8百萬港元(不包括交易成本)於聯交所購回合共6,344,200股H股。

購回月份	已購回H股 股份數目	已付每股H股價格		總對價 (千港元)
		最高 (港元)	最低 (港元)	
2026年				
1月	5,011,200	17.50	14.49	79,845
2月	<u>1,333,000</u>	15.00	14.65	<u>19,956</u>
	<u><u>6,344,200</u></u>			<u><u>99,801</u></u>

截至2025年12月31日，本公司並無購回或持有H股作為庫存股份。截至本公告日期，本公司現時無意動用或出售該等庫存股份。

除上文所披露者外，於報告期及直至本公告日期，本公司及其任何附屬公司概無購買、出售或贖回本公司於聯交所上市的任何證券，亦無出售本公司任何庫存股份。

報告期後事項

誠如本公司於2026年2月4日及2026年2月6日作出的公告所披露，本公司已收到中國證券監督管理委員會就合共89,576,892股未上市股份實施H股全流通(「H股全流通」)而出具日期為2026年1月26日的備案通知書，並收到聯交所於2026年2月6日就89,576,892股H股授出於H股全流通完成後上市及買賣的批准。有關H股全流通的進一步詳情，請參閱日期為2025年2月19日的通函以及日期為2025年7月24日、2026年2月4日及2026年2月6日的公告。

除本公告所披露者外，我們並不知悉自報告期末至本公告日期有任何重大期後事項。

遵守企業管治守則

我們致力於實現高標準的企業管治，這對我們的發展及保障股東的利益至關重要，並深明將良好企業管治元素納入本集團管理架構及內部控制程序以實現有效問責的重要性。

本公司已採納以企業管治守則所載原則及守則條文為基礎的企業管治常規，作為其本身的企業管治常規守則。截至2025年12月31日止年度，本公司已遵守上市規則附錄C1第2部所載企業管治守則的適用守則條文*，惟守則條文第C.2.1條除外。

根據企業管治守則守則條文第C.2.1條，主席與首席執行官的職責應有區分，不應由一人兼任，聯交所上市公司應遵守有關規定，但亦可選擇偏離該規定行事。截至2025年12月31日止年度，董事長及總經理的角色目前由我們的聯合創始人、董事長、執行董事兼總經理劉國清博士兼任。鑒於劉博士自我們成立以來對本集團作出的重大貢獻及其豐富的經驗，我們認為由劉博士同時擔任董事長及總經理將為本集團提供強大而一致的領導，促進本集團有效執行業務策略，將對本集團的業務發展及前景屬恰當及有利。董事會相信此架構將不會損害董事會與本集團管理層之間的權力及授權平衡，此乃鑒於(i)董事會有足夠的權力制衡，因為董事會作出的決定須經至少半數董事批准，而董事會由三名獨立非執行董事組成，符合上市規則的規定；(ii)劉博士及其他董事知悉並承諾履行彼等作為董事的受信責任，該等責任要求(其中包括)彼等須為本公司的利益及以符合本公司最佳利益的方式行事，並相應地為本集團作出決定；及(iii)董事會的運作確保權力及授權的平衡，董事會由經驗豐富的優秀人士組成，彼等定期會面以討論影響本公司營運的事宜。此外，本集團的整體策略及其他主要業務、財務及營運政策乃經董事會及／或高級管理層深入討論後共同制定。董事會將繼續檢討本集團企業管治架構的有效性，以評估是否有必要將董事長與總經理的角色分開。

* 企業管治守則的若干修訂規定於2025年7月1日生效，並將應用於本公司於2025年7月1日或之後開始的財政年度的企業管治報告及年報。

遵守標準守則

本公司已採納標準守則作為規管其董事、監事及擁有本集團或本公司證券內幕消息的僱員進行本公司證券交易的行為守則。

應董事會作出的具體查詢，全體董事及監事確認，截至2025年12月31日止年度，彼等均已遵守標準守則的條文。

核數師的工作範圍

核數師容誠(香港)會計師事務所有限公司已就本公告所載有關本集團截至2025年12月31日止年度的合併資產負債表、合併損益及其他綜合虧損表以及相關附註所列的數字與本集團截至2025年12月31日止年度的經審核合併財務報表所列數額核對一致。容誠(香港)會計師事務所有限公司就此執行的工作並不構成按照香港會計師公會頒佈的香港審計準則、香港審閱準則或香港鑒證業務準則而執行的鑒證工作，因此容誠(香港)會計師事務所有限公司並未對公告發出任何鑒證意見。

審計委員會

審計委員會目前由獨立非執行董事項陽博士、譚開國先生及譚明奎博士組成，而譚開國先生為審計委員會主席。審計委員會已與本集團管理層及核數師審閱本集團於報告期的合併財務報表。審計委員會亦已與本集團管理層及核數師討論有關本公司採納的會計政策及慣例以及內部監控、風險管理及財務彙報的事宜。

股東周年大會及暫停辦理股份過戶登記手續

股東周年大會謹訂於2026年6月12日(星期五)舉行。本公司將適時按上市規則規定的方式刊發召開股東周年大會的通告。

為釐定出席股東周年大會並於會上表決的權利，本公司將於2026年6月9日(星期二)至2026年6月12日(星期五)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續，期間本公司任何股份過戶將不予登記。釐定出席股東周年大會並於會上表決的權利的記錄日期為2026年6月12日(星期五)。為符合出席股東周年大會並於會上表決的資格，所有填妥的過戶文件連同有關股票，必須於2026年6月8日(星期一)下午四時三十分前送達本公司於香港的H股證券登記處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。

刊發年報

本全年業績公告已於聯交所網站<http://www.hkexnews.hk>及本公司網站<http://www.minieye.cc>刊載。本公司截至2025年12月31日止年度的年報將適時於聯交所及本公司的上述網站刊載。

釋義

於本公告內，除文義另有所指外，下列詞匯具有以下涵義。

「股東周年大會」	指	本公司謹訂於2026年6月12日(星期五)舉行的股東周年大會或其任何續會
「組織章程細則」	指	本公司組織章程細則，經不時修訂
「審計委員會」	指	本公司審計委員會
「董事會」	指	董事會
「本公司」	指	深圳佑駕創新科技股份有限公司)，一家於2014年12月10日根據中國法律成立的有限責任公司，並於2023年6月7日改制為股份有限公司，其H股於聯交所上市(股份代號：2431)
「企業管治守則」	指	上市規則附錄C1所載的企業管治守則
「董事」	指	本公司董事

「員工激勵計劃」	指	本公司採納的首次公開發售前員工激勵計劃，該計劃毋須遵守上市規則第17章的規定，其主要條款載於招股章程「附錄六—法定及一般資料—D.員工激勵計劃」一節
「歐盟」	指	歐盟
「全球發售」	指	本公司的香港公開發售及國際發售，其詳情請參閱招股章程
「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司
「H股」	指	本公司股本中每股面值為人民幣1.00元的境外上市外資股，於聯交所主板上市，並以港元認購及買賣
「香港」	指	中國香港特別行政區
「港元」	指	香港法定貨幣港元
「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則會計準則，包括國際會計準則理事會頒佈的準則、修訂及詮釋和國際會計準則委員會頒佈的詮釋
「上市」	指	H股於聯交所主板上市
「上市日期」	指	2024年12月27日，H股於聯交所主板上市的日期
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則
「標準守則」	指	上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則

「中國」	指	中華人民共和國，僅就本公告而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「招股章程」	指	本公司日期為2024年12月17日的招股章程，內容有關全球發售及上市
「報告期」	指	截至2025年12月31日止年度
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「研發」	指	研究與開發
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股份」	指	未上市股份及H股
「股東」	指	股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「監事」	指	本公司監事
「庫存股份」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「未上市股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，並未於任何證券交易所上市或買賣
「%」	指	百分比

為便於參考，本公告已載入中國法律法規、政府部門、機構、自然人或其他實體的中文及英文名稱，如有任何不一致之處，應以其中文版本為準。本公告所載的若干金額及百分比數字已作四捨五入調整。任何表格或圖表中若出現總計數與所列金額總和不符，均為四捨五入所致。

本公告載有若干前瞻性陳述。該等前瞻性陳述乃基於本集團目前可獲得的資料或董事會當前的信念、預期及假設而作出。該等前瞻性陳述受風險、不明朗因素及其他非本公司所能控制的因素影響，可能令實際結果或業績與該等前瞻性陳述所明示或暗示的情況有重大差別。鑑於存在風險及不明朗因素，本公告中包含的前瞻性陳述不應被視為董事會或本公司對計劃和目標將實現的陳述，且本公司股東及投資者不應過分依賴該等陳述。

承董事會命
深圳佑駕創新科技股份有限公司
董事長、執行董事兼總經理
劉國清博士

香港，2026年3月31日

於本公告日期，董事會由：(i)執行董事劉國清博士、楊廣先生、周翔先生及王啟程先生；(ii)非執行董事畢壘先生及劉怡然女士；及(iii)獨立非執行董事項陽博士、譚開國先生及譚明奎博士組成。