

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告之內容概不負責，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份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



PATEO CONNECT Technology (Shanghai) Corporation
博泰車聯網科技(上海)股份有限公司
(於中華人民共和國成立的股份有限公司)
(股份代號：2889)

截至2025年12月31日止年度的年度業績公告

博泰車聯網科技(上海)股份有限公司(「本公司」)，連同其附屬公司合稱「本集團」)董事(「董事」)會(「董事會」)謹此公佈本公司截至2025年12月31日止年度(「報告期」)的經審核年度綜合業績，連同2024年相應期間的比較數字。該等年度業績乃摘錄自本公司經審核財務報表，且已由董事會審計委員會(「審計委員會」)審閱。

於本公告內，「我們」或「博泰車聯」指本公司及(倘文義另有所指)本集團。

財務業績摘要

	截至12月31日止年度		同比變動
	2025年	2024年	
	(人民幣千元)(經審核)		
收入	3,509,726	2,557,003	37.26%
毛利	434,191	301,002	44.25%
除稅前虧損	(1,093,701)	(540,793)	102.24%
年內虧損	(1,093,711)	(540,820)	102.23%
非國際財務報告準則計量：			
經調整年內虧損淨額 ^{附註1}	(239,823)	(352,413)	(32%)

附註1：我們將經調整年內虧損界定為加回股份支付及上市開支而調整後的年內虧損。有關非國際財務報告準則計量的詳情，請參閱「管理層討論及分析—非國際財務報告準則計量」小節。我們認為此定義變動對管理層審閱及分析更具意義。

管理層討論及分析

業務回顧及展望

概覽

2025年，中國汽車產業領先優勢持續鞏固，全年產銷分別實現3,453.1萬輛和3,440萬輛，同比分別增長10.4%和9.4%，產銷規模再創歷史新高。與此同時，產業技術範式正經歷深刻演進。中國智能座艙滲透率持續提升，AI座艙解決方案從研發階段進入到上車階段。從「硬件定義」到「軟件定義」，並加速邁向「AI定義汽車」的新階段。在這一進程中，以豆包、通義千問、DeepSeek等為代表的主流大模型正加速向車端部署，AI技術與多模態交互的深度融合，正推動汽車從傳統交通工具向集工作、娛樂、社交於一體的智能移動空間演進，AI正成為引領汽車產業智能化轉型的核心驅動力。

我們是以AI技術為核心，軟硬芯雲一體化汽車和移動終端解決方案提供商及生態構建者。根據灼識諮詢的資料，我們是最早開發智能座艙解決方案的少數企業之一，領先大多數同類企業。與其他智能座艙解決方案供應商主要側重於硬件相比，我們通過提供軟件、硬件及雲端服務相結合的智能座艙解決方案實現差異化，該模式使我們可以提供量身定製的一體化解決方案以滿足客戶的多樣化需求。

截至2025年12月31日止年度，本公司收入為人民幣3,509.7百萬元，毛利為人民幣434.2百萬元，毛利率為12.4%。本公司收入和毛利的增加主要因為全年交付量的顯著提升，2025年本公司智能座艙域控制器交付量達1.3百萬台，較2024年增加超40%，充分反映市場對本公司產品的高度認可與強勁需求，本公司持續深化智能座艙AI化佈局並為本公司進一步爭取市場份額提供有力支撐。

本公司在持續深耕智能座艙核心業務的同時，積極推進以AI為核心的技術戰略佈局，圍繞AI大模型端側部署、端雲協同、多模態交互及AI Agent等方向持續加大研發投入，並在艙駕一體與具身智能等前沿領域深化技術探索，堅持以AI創新驅動價值創造，以技術進步帶動行業變革，為智能汽車產業和更廣泛的科技生態進步注入持續動力。

截至2025年12月31日止年度，本公司來自AI軟件及雲端智能服務的收入(包括為客戶提供的AI相關技術開發服務，以及基於AI技術的雲端數據智能、智能運維及智能客服等服務)約人民幣95.1百萬元，AI技術在研發服務及雲端服務業務中的應用持續深化。

業務回顧

我們的產品

商業化進展

國內市場方面，本公司業務增長態勢強勁，業務落地有序並穩步推進，圍繞下一代AI汽車的智能體系構建已初步形成規模。本公司作為領先的智能座艙解決方案供應商，在聚焦並推動高端旗艦產品的研發落地和生產交付，並帶動中低端產品的放量。在高端市場，我們聚焦於驍龍8295、驍龍8397與麒麟9610A核心平台，是業內少數能同時提供基於這兩大平台的智能座艙解決方案的供應商；在中低端市場，我們正持續拓展市場份額，鞏固競爭優勢。我們將持續強化產品競爭力與市場佔有率，以鞏固領先優勢。

- 2025年，本公司新獲取數個高端座艙定點，涵蓋現有本公司驍龍8295及驍龍8397平台產品。其中，本公司驍龍8295平台產品定點數量持續增加並穩步推進量產進度。驍龍8397平台產品獲得國內排名靠前的汽車集團以及新勢力的定點，本公司高端座艙定點均集成了業內領先的AI應用功能，均將於2026年開始量產。未來，本公司將持續拓展驍龍8295平台在國內OEM的快速適配量產，進一步擴展市場份額，同時力爭獲取更多驍龍8397平台客戶，推動此高端平台在國內的迭代升級，維持本公司國內在高端產品的領先地位。本公司與基於麒麟9610A高端芯片平台的智能座艙合作持續深化，配套車型範圍顯著拓展。同時，為滿足快速增長的市場需求，本公司高端座艙平台的產能已完成規模化提升與佈局，為持續擴大市場份額奠定了堅實的供應鏈基礎。

國際業務方面，本公司積極推動全球化戰略，海外業務取得顯著突破與實質性進展，海外座艙產品生態佈局得到進一步完善。

- 2025年，本公司與一家歐洲的全球豪華汽車製造商的合作進展順利並持續深化合作範圍，交付的座艙產品將涵蓋多種AI應用功能，預計將於2026年交付產品。同時，本公司與一家國際知名OEM合作進展順利，在現有定點基礎上新增涵蓋了更多車型需求，車型已完成超過100個國家的相關資質認證，預計定點車型將率先覆蓋包括澳洲、東南亞、南美、中東等地區。

網聯服務方面，本年度，本公司將AI技術深度融入雲端服務業務全流程，有效突破傳統服務模式瓶頸，推動業務實現高質量、智能化升級，為本公司業績增長注入新動能。截至2025年12月31日止年度，本公司新增定點交付項目24個，其中20個為現有客戶及業務的續簽，體現了客戶對本公司服務質量及交付能力的持續認可，業務基盤保持穩定。與此同時，本公司重點拓展AI驅動的雲端智能應用，與一線大模型廠商建立深度合作，共同打造智能化服務場景，拓展業務客戶並獲得相關項目定點。

智能製造方面，2025年，本公司生產製造板塊在質量深耕、產能擴張與卓越交付上取得顯著成果。通過廣泛採用自動化產線、智能物流系統，實現了全流程數據的互聯互通，覆蓋訂單、生產、物流與銷售等環節，同時，我們通過推動ERP、MES、QMS等核心系統高效協同，構建了統一數據中心與可視化平台，強化數據驅動決策能力，顯著提升生產效能與產品質量。未來，我們將繼續聚焦智能製造前沿領域，向更高等級的智能製造能力不斷提升。

研發創新方面，本公司積極推進以AI作為戰略核心的研發創新，加速邁向「AI定義汽車」的新階段。2025年，本集團產生研發費用人民幣379,332千元，較2024年人民幣207,279千元，大幅增加。截至2025年12月，本公司累計申請專利數超過6,000件，其中授權專利數量為1,909件(包括授權發明專利1,039件)。截至2025年12月31日，我們的研發團隊由709名專家組成，佔員工總數的33.7%，其中86.7%的員工為本科及以上學歷。

- 本公司與一家歐洲的全球豪華汽車製造商的合作打造了大模型智能車書與維保預約一體化AI應用，融合車輛專業知識與大模型技術，打造語音交互+可視化確認的沉浸式體驗，實現智能車書問答、維保預約及異常場景智能化處理，支持多車管理與個性化服務。該應用解決了傳統車書查詢慢、維保預約繁瑣、交互不自然、缺乏個性化服務等痛點，大幅提升服務效率與問題解決能力，重構豪華汽車服務生態。

我們為OEM及一級供應商客戶提供全方位的智能座艙解決方案及網聯服務，為駕駛員及乘客提升車輛的智能性、駕駛安全性、便利性及互聯性。

於報告期內，我們的收入大部分來自智能座艙解決方案，且該業務的收入的絕對金額及佔總收入的百分比均持續增長。除提供域控制器及其他組件外，我們亦向客戶提供獨立的研發服務，並於該等客戶專門聘請我們進行研發活動以根據彼等與我們的合約設計及開發產品或解決方案時向彼等收取研發服務費。同時，我們繼續為主要OEM客戶提供網聯服務，並保持該業務規模穩定。下表載列我們於所示期間按產品及服務組合劃分的收入明細。

截至12月31日止年度

	2025年		2024年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)				
智能座艙解決方案				
域控制器 ⁽¹⁾	3,022,534	86.1	1,959,008	76.6
座艙組件 ⁽²⁾	104,586	3.0	158,507	6.2
研發服務	286,197	8.2	323,893	12.7
小計	3,413,317	97.3	2,441,408	95.5
網聯服務	86,729	2.5	110,228	4.3
其他 ⁽³⁾	9,680	0.2	5,367	0.2
總收入	3,509,726	100.0	2,557,003	100.0

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件(包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件)。
- (3) 主要包括銷售車規級芯片所產生的收入，根據市場狀況及芯片庫存水平，可供OEM進行調試或用作我們自身的貿易用途。

智能座艙解決方案

我們利用在產品設計及開發、功能開發及內部生產方面的核心垂直整合能力，為OEM及一級供應商客戶開發智能座艙解決方案及產品。智能座艙解決方案由域控制器和與其連接的許多其他設備支持，包括顯示屏、T型盒、攝像頭、麥克風、揚聲器、電線和天線。域控制器由操作系統和應用軟件等各層軟件賦能，集車輛交互及控制、導航、AR-HUD、組合儀錶顯示器、DMS、OMS、信息娛樂以及與其他設備和網絡的連接。我們的客戶可以靈活選擇集成智能座艙解決方案，該解決方案結合了部署有我們專有操作系統(即擎OS)的域控制器，以及由我們組裝並針對其車輛設計量身打造的各種硬件元件(例如顯示器及其他裝置)。此外，若干客戶亦會根據其特定需求，選擇向我們購買個別元件，包括域控制器、車載應用軟件、顯示器或其他硬件元件。除提供全方位產品開發能力外，我們亦為若干客戶提供組裝服務，利用彼等供應的原材料及配件生產域控制器。我們亦為智能汽車行業的各類參與者(如OEM、一級供應商客戶、車載應用程序供應商)提供獨立的研發服務，將其對智能座艙硬件及軟件(包括操作系統、應用軟件及雲軟件)的概念需求變為現實。我們的研發服務使我們的客戶能夠增強智能座艙功能並豐富智能汽車生態系統。

AI座艙

做為AI大模型端側落地最重要的載體之一，智能座艙的AI算力正在快速提升，以滿足日漸增長的整車端側的AI需求。我們根據客戶需求，將具備高AI算力的芯片方案整合在智能座艙域控中。

本年度本公司持續深化智能座艙AI化佈局，聚焦於智能座艙垂域的模型優化與應用落地，圍繞下一代AI汽車的智能體系構建，打造專注車載場景的端側大模型。與一眾頭部大模型企業建立深度合作，圍繞端側多模態模型部署、AI功能開發、模型轉換服務、端雲協同架構搭建等方向展開聯合探索，實現多類車載AI場景的落地應用。本公司已構建起「算法—算力—場景」三位一體的核心競

爭力，通過車載場景專屬算法優化、芯片架構級多NPU算力協同、全模態感知與全場景服務的應用構建能力，解決了車載場景下大模型運行的實時性、穩定性與低功耗難題，實現通用AI能力向車載專屬智能服務的精準轉化，為智能座艙、駕艙協同、全場景出行服務提供了堅實的AI技術底座。

網聯服務

我們主要為OEM客戶提供網聯服務解決方案，包括(i)用戶支持服務(該服務協助OEM為車主提供輔助)及(ii)網聯平台的平台維護服務(不論是否由OEM或我們開發)，以提高其穩定性、性能、系統及數據安全性以及適應不斷變化的業務需求。

本年度，本公司將AI技術深度融入雲端服務業務體系，推動傳統車聯網服務向AI驅動的智能化服務模式升級，為業務增長注入新動能。

在數據智能方面，本公司搭建AI智能分析模型，高效處理車聯網場景產生的海量多維度數據，精準刻畫用戶用車習慣與需求畫像，提供個性化服務推薦；同時優化AI意圖識別能力，打通第三方生態API接口，實現用戶需求與服務響應的高效銜接，拓展服務邊界。

在智能運維方面，本公司依託AI算法搭建智能故障預警模型，實時監測終端設備及網絡傳輸等環節的運行狀態，提前預判潛在故障，有效降低故障發生率與人工運維成本；同時借助AI驅動的運維知識庫，快速匹配工單問題的解決方案，提升工單處理效率與準確率。

在智能客服方面，本公司運用AI技術實現客戶訴求的快速分析與精準識別，搭建智能知識檢索系統，構建「AI+人工」協同服務模式，有效減少重複性人工操作，提升客戶諮詢及投訴的處理效能，進一步增強客戶滿意度。

展望與規劃

隨著汽車智能化持續演進，汽車產品正由傳統硬體功能驅動加快向數據驅動與AI深度融合方向發展，AI Agent正逐步成為智能交互與服務升級的重要載體。本公司致力於成為以AI技術為核心，軟硬芯雲一體化汽車和移動終端解決方案提供商及生態構建者，順應行業趨勢，持續推進相關技術、產品及業務能力建設，並重點圍繞AI技術佈局、高端市場拓展、全球化佈局、產業生態協同及運營能力提升等方面開展工作。

持續深化AI技術佈局，把握AI Agent驅動下的發展機遇

在汽車智能化發展趨勢下，AI技術正加快推動產品形態與用戶體驗持續演進。隨著整車智能化程度不斷提升，相關產品正由傳統功能集成向多模態感知、智能交互及場景化服務方向發展，AI Agent在語音交互、視覺感知、場景理解、任務協同及服務調用等方面的應用逐步深化，推動人機交互由被動響應向更自然的協同方式演進。本公司在AI相關技術方向已形成涵蓋端側模型部署、雲端服務協同及多模態交互的技術體系，具備支撐上述趨勢落地的能力基礎。

與此同時，隨著端側AI應用需求持續提升，以豆包、通義千問、DeepSeek等為代表的主流大模型正加速向車端部署。

隨著驍龍8397等下一代芯片方案中AI算力的大幅提升，本公司推動相關的AI座艙方案落地，幫助客戶完成AI大模型在車端的部署以及應用功能的落地。本公司具備相關技術能力儲備，將結合行業趨勢及客戶需求，持續推進相關產品與解決方案能力建設。

本公司將持續推進AI相關技術的研發與產品開發，完善端雲協同能力，推動端側模型部署、雲端服務協同及多模態交互能力持續演進。與此同時，本公司已與中國平安財險簽署戰略合作框架協議，圍繞「AI+車聯網技術+保險服務」開展合作。本公司將繼續在AI算法、多模態感知及AI相關應用等方向保持研發投入，不斷提升產品與技術能力。

深耕鴻蒙生態，把握行業頭部生態協同機遇

鴻蒙生態持續發展，成為中國汽車智能化市場的重要組成部分。根據鴻蒙智行官方信息，在2025年，鴻蒙智行累計交付589,107台車，同比增長32%。預計在2026年，鴻蒙智行仍將保持較高成長動能。

本公司自主研發的擎OS具備高度開放性與兼容性，能夠深度兼容鴻蒙、Linux、Android、QNX等主流操作系統，並與麒麟9610A處理器深度協同，有力支持「國產芯片+自主系統」方案的落地。本公司是開源鴻蒙工作委員會創始成員單位，亦是市場上少數可提供基於麒麟9610A處理器及鴻蒙操作系統完整智能座艙解決方案的供應商之一。本公司已於2022年與華為完成專利交叉授權合作。上述生態卡位使本公司在國產智能座艙方案中具備差異化競爭優勢。

本公司將持續深化與鴻蒙生態的合作，結合既有技術積累與量產交付能力，持續服務鴻蒙智行旗下相關品牌車型，並隨著鴻蒙生態在汽車領域的持續擴展，有望拓展相關業務空間。進一步看，結合本公司在座艙上的軟件、製造、AI等能力，有望協助鴻蒙生態在其他產品形態進行擴張。

推進艙駕一體相關技術佈局，把握跨域融合發展趨勢

在汽車智能化持續演進背景下，艙駕一體化正成為行業關注的重要技術方向。隨著智能座艙、駕駛輔助及整車智能化功能持續融合，相關產品對跨域協同、算力平台、軟件架構及系統集成能力提出了更高要求。與此同時，隨著L3/L4級自動駕駛技術加快進入商業化落地窗口期，Robotaxi等高階自動駕駛應用場景的持續推進，對艙內智能交互與場景化服務能力提出了更高需求——當駕駛員逐步從駕駛任務中解放，汽車座艙正加速從功能載體向「第三空間」演進，智能座艙的體驗價值將進一步凸顯。AI技術在多模態感知、場景理解、駕駛員狀態監測、端到端智能及功能協同等方面的持續發展，也為艙駕一體相關應用提供了新的技術支持。

本公司將結合在智能座艙領域積累的軟硬件研發、系統集成和工程化量產經驗，持續推進艙駕一體相關技術與產品能力建設，並圍繞AI相關應用、跨域融合架構及場景化功能協同等方向開展研發工作。與此同時，本公司亦與商湯智能科技開展戰略合作，圍繞AI大模型在智能座艙及相關前沿技術方向的融合應用進行合作探索，借助商湯在視覺感知與大模型領域的技術積累，加速艙駕一體相關產品和解決方案能力的持續完善。

強化高端市場地位，深化核心客戶戰略合作

本公司持續聚焦中高端汽車智能化領域，在高端智能座艙市場已建立領先地位。根據高工智能汽車研究院數據，2025年博泰車聯在中國市場人民幣25萬元以上中高端價位自主品牌乘用車前裝標配座艙域控市場份額排名第一。

本公司業務覆蓋多家主流整車製造商，核心產品域控制器已服務國內某頭部新能源車企、東風嵐圖等頭部新能源品牌，並與國內某國有大型車企或國內某大型車企、東風汽車集團等建立業務合作關係。一汽集團及東風汽車集團亦為本公司股東，體現了整車企業對本公司技術實力及長期發展的認可。

本公司將持續推進與芯片、操作系統及相關生態夥伴的合作，圍繞主流高算力平台完善產品佈局，並隨著技術平台持續迭代提升產品價值量。同時，本公司將進一步拓展客戶基礎，深化與重點整車製造商在AI智能座艙等前沿方向的合作，鞏固中高端市場的競爭優勢，推動相關業務穩步推進。

加快全球化佈局，拓展海外汽車智能化業務

本公司將持續推進全球化佈局，依託在中國市場積累的汽車智能化相關研發、系統集成和工程交付經驗，穩步拓展海外業務。本公司持續推進與國際汽車客戶的合作，並結合業務需要完善海外本地化研發與服務能力，為海外項目的實施提供支持。

未來，本公司將圍繞高端化、本地化及全球化方向，持續加強海外重點市場的客戶開發、技術支持及交付保障能力建設，進一步提升本公司在國際市場的業務覆蓋與服務能力。

構建產業協同生態，強化價值鏈整合

本公司將積極推動與整車企業、芯片供應商、操作系統及關鍵零部件夥伴的協同合作，持續完善汽車智能化一體化解決方案能力，共同推進技術迭代與生態創新。同時，本公司亦將審慎評估具備技術協同性的潛在投資與合作機會，以支持長期發展戰略的實施。

提升運營效率，強化供應鏈穩定性

本公司將持續推進生產自動化改造與製造流程優化，提升複雜硬體系統的生產效率與產品一致性。在供應鏈管理方面，本公司將深化與關鍵零部件及芯片供應商的合作，建立更具韌性的多元化供應體系，保障核心產品的穩定供貨與規模化交付能力，為本公司業務發展提供支撐。

財務回顧

收入

於報告期內，我們自智能座艙解決方案、網聯服務及其他產生收入。下表載列所示期間按絕對金額及佔收入百分比列示的收入明細：

	截至12月31日止年度			
	2025年		2024年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
	(人民幣千元，百分比除外)			
智能座艙解決方案	3,413,317	97.3%	2,441,408	95.5%
網聯服務	86,729	2.5%	110,228	4.3%
其他 ⁽¹⁾	9,680	0.2%	5,367	0.2%
總收入	<u>3,509,726</u>	<u>100.0%</u>	<u>2,557,003</u>	<u>100.0%</u>

附註：

- (1) 主要包括我們銷售車規級芯片(根據市場狀況及芯片存貨水平用於OEM調試或用於我們自身貿易目的)所產生的收入。

截至2025年12月31日止年度，我們錄得收入人民幣3,509.7百萬元，較截至2024年12月31日止年度的人民幣2,557.0百萬元增加37.26%，此增長主要受益於全年交付量的顯著提升，2025年本公司智能座艙域控制器交付量達1.3百萬台，較2024年增加超40%，充分反映市場對本公司產品的高度認可與強勁需求，本公司持續深化智能座艙AI化佈局並為本公司進一步爭取市場份額提供有力支撐。

我們的大部分收入來自向OEM及一級供應商提供集合了軟件、硬件、雲端服務的智能座艙解決方案。截至2025年12月31日止年度，智能座艙解決方案產生的收入為人民幣3,413.3百萬元，較截至2024年12月31日止年度的人民幣2,441.4百萬元增加39.8%，主要由於(i)智能座艙域控制器全年交付量較2024年有顯著提升；及(ii)本公司持續深化智能座艙AI化佈局。

我們向OEM提供網聯服務，包括多種用戶支持服務及平台維護服務。截至2025年12月31日止年度，網聯服務產生的收入為人民幣86.7百萬元，較截至2024年12月31日止年度的人民幣110.2百萬元減少21.32%，主要由於個別客戶的服務量減少所致。

我們亦通過銷售OEM及一級供應商生產所用的材料及組件（主要包括車規級芯片）獲得收入。截至2025年12月31日止年度，我們其他業務產生的收入為人民幣9.7百萬元，較截至2024年12月31日止年度的人民幣5.4百萬元增加80.4%，主要由於芯片價格波動時，處置了部分芯片。

銷售成本

我們的銷售成本主要包括：(i)材料成本，用於採購生產智能座艙所需的原材料和組件；(ii)製造成本，主要包括能源消耗、製造設備及設施折舊及其他與生產活動相關的雜項成本；及(iii)員工成本，主要包括運營維護人員、生產員工及參與交付智能座艙解決方案的研發人員的工資、獎金、社會保險及其他福利。

截至2025年12月31日止年度，銷售成本為人民幣3,075.5百萬元，同比增加36.3%，主要是由於智能座艙域控制器的銷售成本隨收入規模的增加而相應增加。

我們為生產智能座艙採購的主要原材料及組件包括車規級芯片、集成電路及結構部件。我們向美國、中國臺灣省和中國內地的供應商採購車規級芯片，向中國內地供應商採購其他原材料及組件。材料成本是我們銷售成本的最大組成部分。

毛利及毛利率

我們的毛利指總收入減去總銷售成本，毛利率指毛利除以總收入，以百分比列示。

由於在智能座艙高端化轉型的行業背景下，客戶對搭載高端SoC的智能座艙域控制器的需求增加令高端智能座艙解決方案的出貨量增加，截至2025年12月31日止年度，我們的毛利為人民幣434.2百萬元，較截至2024年12月31日止年度的人民幣301.0百萬元增加44.2%。截至2025年12月31日止年度，我們的整體毛利率為12.4%，較截至2024年12月31日止年度的11.8%增加0.6個百分點。

其他收入

我們的其他收入主要包括(i)研發計劃及業務營運獲得的政府補助以及增值稅加計扣除；(ii)銀行存款利息收入；及(iii)租金收入。

我們的其他收入由截至2024年12月31日止年度的人民幣59.9百萬元增加18.6%至截至2025年12月31日止年度的人民幣71.0百萬元，主要由於本公司獲取的與資產投入相關的財政補貼。

預期信貸虧損模式下的減值虧損(已扣除撥回款項)

我們於預期信貸虧損模式下的減值虧損(已扣除撥回款項)指若干客戶的應收貿易及其他應收款項的減值虧損或減值虧損撥回(若我們預期信貸虧損減少)。

截至2025年12月31日止年度，我們撥回預期信貸虧損模式下確認的減值虧損為人民幣14.3百萬元，而截至2024年12月31日止年度於預期信貸虧損模式下確認的減值虧損為人民幣149.9百萬元，主要由於報告期內未發生上年度確認某OEM客戶的大額減值虧損撥備的情形，同時本集團進一步強化應收賬款全流程管控，持續優化回款機制，長期未回收的應收款項明顯減少。

其他收益及虧損

我們的其他收益及虧損主要包括(i)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動收益或虧損，其主要包括我們於一家智能新能源汽車製造商的股權投資；(ii)主要與海外採購若干原材料及組件有關的外匯收益或虧損淨額；(iii)捐款，主要包括我們向促進開源合作及創新的基金會及向一家慈善機構作出的抗洪救災捐款；及(iv)出售物業、廠房及設備以及提早終止租賃的虧損。

截至2025年12月31日止年度，我們錄得其他虧損人民幣51.8百萬元，截至2024年12月31日止年度則錄得其他收益人民幣50.9百萬元。該變動主要歸因於2025年，我們於一家新能源汽車製造商的股權投資相關的以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動產生的虧損。

銷售開支

我們的銷售開支主要包括(i)員工成本，主要包括銷售及營銷人員以及售後服務人員的工資、獎金、社會保險、以權益結算之股份支付及其他福利；(ii)因維修或更換已售出的智能座艙解決方案而產生的售後服務開支；(iii)與客戶獲取活動有關的推廣、廣告及差旅開支；及(iv)折舊及攤銷開支。

我們的銷售開支由截至2024年12月31日止年度的人民幣148.9百萬元增加34.46%至截至2025年12月31日止年度的人民幣200.2百萬元。該增加主要是由於我們為尋求海外客戶及提高品牌知名度的相關支出增加，同時向銷售團隊人員發行購股權導致以股份為基礎的薪酬開支增加。

行政開支

我們的行政開支主要包括：(i)員工成本，主要包括行政及管理人員的工資、獎金、社會保險、以權益結算之股份支付及其他福利；(ii)與辦公場所及設備有關的折舊及攤銷；(iii)辦公開支，主要包括辦公場所的租賃開支及其他一般辦公開支；(iv)專業服務費，主要為就法律及諮詢服務聘請第三方代理的費用；(v)行政人員相關的業務發展開支；及(vi)知識產權費，主要包括專利申請和維護的代理費。

我們的行政開支由截至2024年12月31日止年度的人民幣370.4百萬元增加130.4%至截至2025年12月31日止年度的人民幣853.5百萬元，主要由於本公司向行政管理人員發行購股權導致以股份為基礎的薪酬開支增加，以及與香港首次公開發售及全球發售有關的專業服務增加。

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)員工成本，主要包括研發人員的工資、獎金、社會保險、以權益結算之股份支付及其他福利；(ii)折舊及攤銷(即研發活動中使用的有形資產和無形資產於其使用年期內的成本分配)；及(iii)與研發活動有關的雜項開支。

我們的研發開支由截至2024年12月31日止年度的人民幣207.3百萬元增加83.0%至截至2025年12月31日止年度的人民幣379.3百萬元，(i)主要是由於我們推進高端芯片平台的商業化適配及開展AI應用相關產品的研發工作；及(ii)研發相關人工開支，尤其是研發人員以股份為基礎的薪酬增加。

分佔聯營公司業績

截至2025年12月31日止年度，我們的分佔聯營公司業績虧損為人民幣7.6百萬元，而截至2024年12月31日止年度分佔聯營公司業績虧損為人民幣0.7百萬元，虧損主要由於相關公司仍處於研發階段，2025年研發開支增加。

分佔合營企業業績

截至2025年12月31日止年度，我們的分佔合營企業業績虧損為人民幣45.0千元。

上市開支

截至2025年12月31日止年度及截至2024年12月31日止年度，我們分別確認上市開支人民幣36.1百萬元及人民幣31.2百萬元，這與我們上市申請的進展相符。

融資成本

我們的融資成本主要包括(i)銀行借款的利息開支；及(ii)租賃負債的利息開支。

我們的融資成本由截至2024年12月31日止年度的人民幣44.1百萬元增加27.4%至截至2025年12月31日止年度的人民幣56.1百萬元，主要由於我們的銀行借款利息開支增加導致，這與我們銀行借款結餘增加一致。

除稅前虧損

由於上述原因，我們的除稅前虧損由截至2024年12月31日止年度的人民幣540.8百萬元增加102.24%至截至2025年12月31日止年度的人民幣1,093.7百萬元。

所得稅

2025年，我們的所得稅開支為人民幣0.01百萬元。

年內虧損

由於上述原因，我們的年內虧損由截至2024年12月31日止年度的人民幣540.8百萬元增加102.23%至截至2025年12月31日止年度的人民幣1,093.7百萬元。

非國際財務報告準則計量

為補充根據國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）呈列的綜合損益表，我們亦使用經調整年內利潤／（虧損）淨額作為非國際財務報告準則的計量方式，即國際財務報告準則並無規定或並非根據國際財務報告準則呈列。我們相信，非國際財務報告準則計量方式的呈列，連同相應國際財務報告準則計量一併呈列時，可以為投資者及管理層提供有用資料，以便比較我們不同期間的經營表現，撇除若干非經營性或非經常性開支（不影響本公司的持續經營表現，包括上市開支及股份支付）。

我們的經調整年內虧損（非國際財務報告準則計量）通過加回股份支付及上市開支，2025年為人民幣239.8百萬元，較2024年的人民幣352.4百萬元有明顯下降。

下表將我們所呈列的經調整年內虧損淨額與按照國際財務報告準則計算及呈列的最直接可比財務計量（即年內虧損）進行對賬。

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
	(人民幣百萬元)	(人民幣百萬元)
年內虧損	(1,093.7)	(540.8)
加：		
上市開支	36.1	31.2
股份支付	817.8	157.2
經調整年內虧損淨額	(239.8)	(352.4)

註：截至2025年12月31日止年度，股份支付同比增加420.3%至人民幣817.8百萬元，主要是由於(i)本公司權益的每股公允價值於授予股份獎勵時上升；及(ii)根據僱員持股計劃額外授予激勵股份。

在未來的期間內，或會有其他項目在我們審閱財務業績時不被包括在內。該項非國際財務報告準則計量在用作分析工具時存在局限性，本公司股東及潛在投資者不應將其與根據國際財務報告準則報告的經營業績或財務狀況分析分開考慮或視作替代或優選方案。此外，該項非國際財務報告準則財務計量的定義或會與其他公司所用類似詞彙定義不同，故未必可與其他公司的類似計量作比較。

流動資金及財務資源

流動資金及營運資金來源

我們現金的主要用途是為我們的營運資金需求及其他經常性開支提供資金。於報告期內，我們主要通過經營活動及融資活動產生的現金為我們的營運提供資金。於可預見的未來，我們相信，我們的流動資金需求將由經營活動所得現金流量、全球發售所得款項淨額及不時自資本市場籌集的其他資金共同滿足。我們將密切監控我們的營運資金水平，並認真審閱未來現金流量需求，並在必要時調整我們的營運及擴張計劃，以確保我們維持足夠的營運資金以支持我們的業務營運。截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物為人民幣1,444.1百萬元，而截至2024年12月31日為人民幣977.0百萬元。

現金流量

下表載列我們於所示期間的現金流量概要：

	截至12月31日止年度	
	2025年 (人民幣千元)	2024年 (人民幣千元)
經營活動所用現金淨額	(525,398)	(705,789)
投資活動所用現金淨額	(338,461)	(315,298)
融資活動所得現金淨額	1,331,267	1,741,065
現金及現金等價物增加淨額	467,408	719,978
年初之現金及現金等價物	977,006	257,038
匯率變動的影響	(271)	(10)
年末之現金及現金等價物	<u>1,444,143</u>	<u>977,006</u>

債務

下表載列我們截至所示日期的債務詳情：

	截至2025年 12月31日 (人民幣千元) (經審核)	截至2024年 12月31日 (人民幣千元) (經審核)
流動		
銀行借款	1,853,587	1,348,159
租賃負債	34,911	57,076
可退還政府補助	92,592	117,592
非流動		
銀行借款	328,493	247,292
租賃負債	33,293	59,859
總計	<u>2,342,876</u>	<u>1,829,978</u>

我們在資金管理方面採取審慎方法，利率風險敞口主要按浮動利率計算。於報告期內，我們並無使用任何利率掉期合約或其他金融工具對沖利率風險。我們將持續監控利率風險敞口，並在必要時考慮對沖重大利率風險敞口。

銀行借款

截至2024年12月31日及2025年12月31日，我們的銀行借款總額分別為人民幣1,595.5百萬元及人民幣2,182.1百萬元。於報告期內，我們的借款主要用於為業務擴張(包括建設生產設施)而增加的營運資金需求提供資金。

資本開支

於報告期內，我們的資本開支主要包括購買物業、廠房及設備以及購買使用權資產。截至2025年12月31日止年度，我們的資本開支為人民幣414.3百萬元。我們擬以股權及債務融資所得款項淨額以及我們的經營現金流為我們的未來資本開支提供資金。

資本承擔

我們的資本承擔主要與收購物業、廠房及設備有關。截至2024年12月31日及2025年12月31日，我們來自生產設施的建設和翻新及設備的採購的已訂約但尚未確認的資本開支分別為人民幣411.2百萬元及人民幣336.5百萬元。

資產負債率

於2024年12月31日及2025年12月31日，我們的資產負債率(即總負債除以總資產再乘以100%)分別為64.1%及63.1%。

所持重大投資

截至2025年12月31日，本集團並無持有任何佔本集團總資產5%或以上的重大投資。

附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

於報告期內，我們並無進行附屬公司、聯營公司及合營企業的任何重大收購或出售。

資產抵押

於2025年12月31日，本集團人民幣437,887,000元(2024年：人民幣287,551,000元)的借款以樓宇、機器、在建工程、租賃土地及應收票據作為質押。於2025年12月31日，本集團人民幣24,086,000元(2024年：人民幣9,009,000元)的借款以已質押銀行存款作為抵押。

有關重大投資及資本資產的未來計劃

除本公告及本公司日期為2025年9月22日的招股章程(「招股章程」)所披露者外，截至2025年12月31日，我們並無有關重大投資及收購資本資產的特定未來計劃。本集團將繼續物色對主營業務與本集團核心業務相關的公司的新投資機會，旨在與本集團現有核心業務產生協同效應，並改善本集團向客戶提供的服務及產品。

貨幣及匯率波動風險

我們收取的大部分收入均以人民幣計值，大部分支出及資本開支亦以人民幣計值。人民幣為有關附屬公司的功能貨幣。我們的外幣風險主要來自若干銀行結餘、若干貿易應收款項及貿易應付款項，其均以外幣計值。截至2025年12月31日，除上述以外幣計值之項目外，我們並無擁有任何其他以外幣計值之貨幣資產或負債。

本集團的外匯風險敞口主要來自美元、歐元兌換人民幣、港元的風險。我們通過定期審查外匯風險敞口淨額管理我們的外匯風險，進行風險管理。本集團的管理層持續關注市場環境及本集團自身的外匯風險狀況，並在必要時考慮採取適當的對沖措施。報告期內，本集團並無進行任何外匯風險對沖交易。

僱員及薪酬政策

截至2025年12月31日，本集團有2,119名僱員。本集團僱用的僱員人數視需要不時變動。截至2025年12月31日止年度，包括董事及本公司監事（「監事」）薪酬在內的員工成本約為人民幣1,484.2百萬元。

我們的成功取決於吸引、挽留及激勵合資格人才的能力。僱員薪酬待遇通常包含薪金、花紅及股份激勵計劃。我們設有統一的薪酬管理系統及僱員內部調動管理方法，以確保薪酬及晉升的公平性，系統規定的薪金及晉升決策均基於僱員職位及績效。除薪金外，僱員亦獲得福利待遇，包括醫療保險、退休福利、工傷保險及其他雜項福利。我們為僱員向法定社會保險基金供款，以提供退休、醫療、工傷、生育及失業福利。我們亦為員工提供培訓和發展計劃以提高彼等的技術技能。

期後事項

自報告期末及直至本公告日期，本集團並無發生任何重大事項。

綜合損益及其他全面收益表
截至2025年12月31日止年度

	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	3,509,726	2,557,003
銷售成本		<u>(3,075,535)</u>	<u>(2,256,001)</u>
毛利		434,191	301,002
其他收入		71,023	59,884
預期信貸虧損(「預期信貸虧損」)模式下的 減值虧損，扣除撥回		(14,294)	(149,945)
其他收益及虧損		(51,792)	50,853
銷售開支		(200,196)	(148,891)
行政開支		(853,450)	(370,379)
研發開支		(379,332)	(207,279)
分佔聯營公司業績		(7,571)	(733)
分佔合營企業業績		(45)	(10)
上市開支		(36,098)	(31,221)
融資成本		<u>(56,137)</u>	<u>(44,074)</u>
除稅前虧損		(1,093,701)	(540,793)
所得稅	4	<u>(10)</u>	<u>(27)</u>
年內虧損		<u><u>(1,093,711)</u></u>	<u><u>(540,820)</u></u>
其他全面開支			
隨後可能重新分類至損益之項目：			
境外業務換算產生的匯兌差額		<u>(211)</u>	<u>(7)</u>
		<u>(211)</u>	<u>(7)</u>
年內全面開支總額		<u><u>(1,093,922)</u></u>	<u><u>(540,827)</u></u>

	截至12月31日止年度	
	2025年	2024年
附註	人民幣千元	人民幣千元
以下各項應佔(虧損)溢利：		
— 本公司擁有人	(1,093,328)	(541,238)
— 非控股權益	<u>(383)</u>	<u>418</u>
	<u>(1,093,711)</u>	<u>(540,820)</u>
以下人士應佔全面(開支)收益總額：		
— 本公司擁有人	(1,093,539)	(541,245)
— 非控股權益	<u>(383)</u>	<u>418</u>
	<u>(1,093,922)</u>	<u>(540,827)</u>
每股虧損	6	
— 基本(人民幣元)	<u>(7.69)</u>	<u>(4.11)</u>
— 攤薄(人民幣元)	<u>(7.69)</u>	<u>不適用</u>

綜合財務狀況表
於2025年12月31日

	於12月31日	
	2025年	2024年
附註	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產		
物業、廠房及設備	812,720	433,229
租賃按金	9,441	13,872
購置物業、廠房及設備的預付款項	108,000	—
使用權資產	123,523	167,170
於合營企業的權益	9,948	9,993
於聯營公司的權益	74,696	102,267
	<u>1,138,328</u>	<u>726,531</u>
流動資產		
存貨及合約成本	764,266	503,915
貿易及其他應收款項	7 2,147,934	1,435,432
合約資產	3,916	8,684
以公允價值計量且其變動計入當期損益(「以公允價值計量且其變動計入當期損益」)的金融資產	187,814	487,785
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益(「以公允價值計量且其變動計入其他全面收益」)的應收票據	102,881	95,266
受限制銀行存款	188	1,424
已質押銀行存款	47,913	71,707
現金及現金等價物	1,444,143	977,006
	<u>4,699,055</u>	<u>3,581,219</u>
流動負債		
應付票據、貿易及其他應付款項	8 1,222,823	891,887
銀行借款	1,853,587	1,348,159
租賃負債	34,911	57,076
合約負債	64,158	34,647
	<u>3,175,479</u>	<u>2,331,769</u>
流動資產淨值	<u>1,523,576</u>	<u>1,249,450</u>
總資產減流動負債	<u>2,661,904</u>	<u>1,975,981</u>

	於12月31日	
	2025年	2024年
附註	人民幣千元	人民幣千元
非流動負債		
銀行借款	328,493	247,292
租賃負債	33,293	59,859
撥備	47,885	39,181
遞延收入	100,460	83,593
	<u>510,131</u>	<u>429,925</u>
資產淨值	<u>2,151,773</u>	<u>1,546,056</u>
資本及儲備		
股本	149,991	139,554
儲備	2,002,176	1,405,223
	<u>2,152,167</u>	<u>1,544,777</u>
本公司擁有人應佔權益	2,152,167	1,544,777
非控股權益	(394)	1,279
	<u>2,151,773</u>	<u>1,546,056</u>
權益總額	<u>2,151,773</u>	<u>1,546,056</u>

綜合財務報表附註

1. 一般資料

博泰車聯網科技(上海)股份有限公司(「**本公司**」)(前稱為「上海博泰悅臻電子設備製造有限公司」)為於2009年10月20日根據中國公司法在中國上海成立的有限責任公司。於2021年12月2日，本公司改制為股份有限公司。本公司股份於2025年9月30日在香港聯合交易所有限公司主板上市(「**上市**」)。本公司的註冊辦事處及主要營業地點的地址位於中國上海市虹口區東長治路866號3701室。本公司創始人為應臻愷先生(「**應先生**」)，其為本公司的控股股東(「**控股股東**」，連同本公司僱員持股平台統稱「**控股股東**」)。應先生亦為本公司總經理、執行董事兼董事長。

本公司及其附屬公司(統稱「**本集團**」)主要從事提供智能座艙及網聯服務。

綜合財務報表以人民幣(「**人民幣**」)呈列，人民幣亦為本公司的功能貨幣。

2. 應用新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則

已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則

本集團並無提前應用下列已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則：

國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號(修訂本)	金融工具的分類及計量的修訂 ²
國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號(修訂本)	涉及依賴自然能源生產電力的合約 ²
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企業之間的資產出售或注資 ¹
國際財務報告準則會計準則(修訂本)	國際財務報告準則會計準則年度改進—第11卷 ²
國際財務報告準則第18號	財務報表的列報和披露 ³
國際會計準則第21號(修訂本)	換算至惡性通貨膨脹呈列貨幣 ³

¹ 於待定日期或之後開始的年度期間生效。

² 於2026年1月1日或之後開始的年度期間生效。

³ 於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效。

國際財務報告準則第18號*財務報表的列報和披露*載列有關財務報表的列報和披露的規定，並將取代國際會計準則第1號*財務報表的列報*。這項新訂國際財務報告準則會計準則繼承國際會計準則第1號的眾多規定，同時引進於損益表列報指定類別和所定義小計的新規定；於財務報表附註披露管理層所界定的績效衡量指標，並改善將於財務報表披露的資料彙總與分類。此外，國際會計準則第1號的部分段落已遷往國際會計準則第8號*會計政策、會計估計變動及錯誤*(其標題將於國際財務報告準則第18號生效後更改為*財務報表的編製基準*)及國際財務報告準則第7號。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*亦作出輕微修訂。

國際財務報告準則第18號及其他準則的修訂本將於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效，並允許提前應用。國際財務報告準則第18號要求追溯應用，並設有特定的過渡條款。預期應用新訂準則將不會對本集團的財務表現以及確認及計量狀況造成重大影響。然而，預期其將影響綜合損益表的結構及列報。本集團的管理層所界定的績效衡量指標所需之額外披露事項將披露於綜合財務報表的獨立附註。

除國際財務報告準則第18號外，本公司董事預期應用所有其他國際財務報告準則會計準則的修訂本在可預見的未來不會對綜合財務報表造成重大影響。

3. 收入及分部資料

(i) 分拆客戶合約收入

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
解決方案／產品線類型		
智能座艙解決方案	3,413,317	2,441,408
網聯服務	86,729	110,228
其他	9,680	5,367
	<u>3,509,726</u>	<u>2,557,003</u>
收入確認時間		
某一時間點	3,422,997	2,446,775
一段時間內	86,729	110,228
	<u>3,509,726</u>	<u>2,557,003</u>

(ii) 客戶合約的履約責任及收入確認政策

有關本集團履約責任的資料概述如下：

本集團銷售智能座艙解決方案並提供網聯服務，並向設計、開發及製造汽車的整車廠（「OEM」）及其供應商出售與彼等乘用車生產有關的原材料及組件。

智能座艙解決方案提供集成軟件、硬件和雲端服務，以增強駕駛安全性、便利性和連接性，最終提供更智能的駕駛體驗；

網聯服務為OEM提供廣泛的用戶支持服務和平台維護服務。

智能座艙解決方案

智能座艙解決方案於產品或解決方案被客戶接受的時間點確認。

本集團根據客戶的信用程度可靠性要求預付款或授予客戶60日至180日的信貸期。合約負債於收到預付款但尚未確認收入時確認。

應收保留金於缺陷責任期屆滿前分類為合約資產，自產品或解決方案獲接受之日起介乎六個月至一年。當收款權成為無條件(即缺陷責任期屆滿)時，合約資產轉移至貿易應收款項。

與銷售相關的保修不能單獨購買，其保證所售產品符合商定的規格要求。因此，本集團根據國際會計準則第37號入賬保修。

網聯服務

網聯服務以直線法隨時間確認，原因為客戶於本集團履約時同時收取及消耗本集團提供的利益。就該等服務收取的預付代價確認為合約負債，並於服務期內以直線法解除。

(iii) 分配至客戶合約餘下履約責任的交易價格

提供智能座艙解決方案及其他的合約大部分為期一年或以下。根據國際財務報告準則第15號，分配至該等未履行合約的交易價格並無披露。

網聯服務合約一般不可撤銷，為期一至十年，於此期間，本集團按提供服務的每小時或每項服務收取固定費用。

(iv) 分部資料

就資源分配及評估目的向本公司執行董事(即主要經營決策者(「主要經營決策者」))報告的資料側重於按產品進行的收入分析。除本集團的整體業績及財務狀況外，概無向主要經營決策者提供其他獨立財務資料。因此，僅呈列實體範圍的披露、主要客戶及地區資料。

地區資料

本集團來自外部客戶之收入資料根據客戶位置呈列如下。

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
中國內地	3,477,957	2,556,897
海外	<u>31,769</u>	<u>106</u>
	<u>3,509,726</u>	<u>2,557,003</u>

本集團非流動資產絕大部分均位於中國。

有關主要客戶的資料

佔本集團於相應年度總收入逾10%之來自客戶之收入如下：

	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A	367,538	365,502
客戶B	不適用 ¹	265,786
客戶C	888,801	998,548
客戶D	563,840	不適用 ¹

¹ 於相關年度，相應收入並未佔本集團總收入的10%以上。

4. 所得稅

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
即期稅項	10	27
	<u>10</u>	<u>27</u>

根據中國企業所得稅法(「企業所得稅法」)及企業所得稅法實施條例，除若干實體享有不同的優惠稅率外，本集團的中國實體於該兩個年度的稅率均為25%。

本公司及上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司均於2020年獲得高新技術企業(「高新技術企業」)資格，並於2023年分別重續其高新技術企業資格，於2020年至2025年享有15%的優惠稅率。博泰車聯網(南京)有限公司(「博泰南京」)於2023年獲得高新技術企業資格，並於2023年至2025年享有15%的優惠稅率。於2023年，博泰南京符合軟件企業資格，並自其首個盈利年度開始有權享受兩年所得稅豁免及三年50%的稅項減免，且於截至2025年12月31日止年度並無產生應課稅溢利。

根據中國國家稅務總局頒佈的自2018年起生效的相關法律法規，從事研發活動的企業於釐定2022年10月1日至2025年12月31日期間的應課稅溢利時，有權要求將其產生的研發開支的200%列作可扣稅開支。

根據企業所得稅法，本集團若干附屬公司享有「小型微利企業」優惠稅率20%。截至2025年及2024年12月31日止年度，合資格集團實體的年度應課稅收入享有75%的減免。

由於本集團於該兩個年度並無於該等司法管轄區產生應課稅溢利，故並無於綜合損益及其他全面收益表就德國利得稅及香港所得稅作出撥備。

於年內的所得稅抵免可與除稅前虧損對賬如下：

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
除稅前虧損	(1,093,701)	(540,793)
按中國企業所得稅稅率25%計算之稅項	(273,425)	(135,198)
分佔聯營公司業績之稅務影響	1,893	183
分佔合營企業業績之稅務影響	11	3
不可扣稅開支之稅務影響	2,139	2,303
未確認暫時差額之稅務影響	213,120	85,793
未確認稅項虧損之稅務影響	92,599	92,439
動用先前未確認稅項虧損	(566)	(10,856)
研發開支的額外扣減	(35,761)	(34,640)
	<u>10</u>	<u>27</u>
年內所得稅		

5. 股息

截至2025年12月31日止年度，並無向本公司普通股股東派付或擬派任何股息，自報告期末起亦無擬派任何股息(2024年：無)。

6. 每股虧損

本公司擁有人應佔每股基本虧損基於以下數據計算：

	截至12月31日止年度	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
虧損：		
就計算本公司擁有人應佔每股基本虧損而言的 虧損(人民幣千元)	<u>(1,093,328)</u>	<u>(541,238)</u>
股份數目(千股)：		
用作計算每股基本虧損之普通股加權平均數	<u>142,214</u>	<u>131,818</u>

計算每股攤薄虧損並無假設於截至2025年12月31日止年度行使本公司尚未行使的購股權或行使超額配股權，因為其影響屬反攤薄。因此，每股攤薄虧損與每股基本虧損相同。

由於並無已發行潛在普通股，故截至2024年12月31日止年度並無每股攤薄虧損。

7. 貿易及其他應收款項

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
貿易應收款項	1,856,533	1,298,471
減：信貸虧損撥備	(187,855)	(173,469)
	<u>1,668,678</u>	<u>1,125,002</u>
出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的 金融資產的應收款項	205,000	120,000
向供應商支付的預付款項	129,631	83,139
可收回增值稅	79,328	74,879
出售聯營公司投資的應收款項	50,000	—
服務預付款項	3,762	13,944
消耗品預付款項	1,856	1,911
可退還按金	3,175	1,742
向員工墊款	435	516
租賃開支預付款項	222	890
遞延發行成本	—	5,194
上市開支預付款項	—	3,527
其他	6,678	5,611
減：信貸虧損撥備	(831)	(923)
	<u>2,147,934</u>	<u>1,435,432</u>

於2024年1月1日，本集團的貿易應收款項為人民幣619,694,000元。

以下為根據發票日期呈列的貿易應收款項(扣除信貸虧損撥備)的賬齡分析：

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
0至90日	1,522,476	910,424
91至180日	58,806	175,670
181至365日	74,653	21,669
1至2年	12,743	17,239
	<u>1,668,678</u>	<u>1,125,002</u>

於2025年12月31日，計入本集團的貿易應收款項結餘的應收賬款總賬面值為人民幣146,673,000元(2024年：人民幣106,977,000元)，該等款項於報告日期已逾期。已過期結餘中，人民幣74,653,000元(2024年：人民幣21,669,000元)已逾期超過90日或以上，但考慮到相關貿易應收款項的過往記錄及預期後續還款，故並無被視為違約。

8. 應付票據、貿易及其他應付款項

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
貿易應付款項	916,727	603,352
應付工資	70,752	72,876
增值稅及其他應付稅項	7,960	7,941
應付上市開支及發行成本	1,611	5,297
物業、廠房及設備的應付款項	42,473	11,207
應計費用	50,106	49,391
應退還政府補助(附註i)	92,592	117,592
其他	40,602	24,231
	<u>1,222,823</u>	<u>891,887</u>

貿易應付賬款的信貸期一般介乎30日至90日。以下為根據發票日期呈列的貿易應付款項的賬齡分析：

	於12月31日	
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
0至60日	843,492	471,894
61至120日	65,491	98,965
121至180日	4,940	17,243
181至365日	195	7,598
1至2年	48	3,105
2至3年	423	2,903
3年以上	2,138	1,644
	<u>916,727</u>	<u>603,352</u>

本集團以相關集團實體的功能貨幣以外的外幣計值的貿易應付款項載列如下：

	於12月31日	
	2025年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元
美元	<u>115,168</u>	<u>110,191</u>

(附註i) 該金額為附帶有關收入和利潤標準條件的政府補助。於2025年12月31日，本集團並未達成該等政府補助所附標準。因此，該等款項須按要求退還予相關中國政府部門。

末期股息

董事會決議不就截至2025年12月31日止年度派付或宣派任何股息。

購買、出售或贖回本公司上市證券

自上市日期起至2025年12月31日止期間，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回本公司任何證券(包括出售庫存股份)。截至2025年12月31日，本公司未持有任何庫存股。

遵守企業管治守則

本公司致力於實現高標準的企業管治，以保障股東權益。本公司的企業管治原則旨在促進有效的內部控制措施，以提高董事會工作的透明度，並加強董事會對全體股東的問責性。

由於本公司H股於2025年9月30日在聯交所主板上市，自上市日期起，本公司已採納企業管治守則，並將其作為自身的企業管治準則。

除下文所披露者外，截至本公告日期，本公司已遵守企業管治守則所載的所有適用守則條文。董事會將繼續定期檢討企業管治架構及常規的成效。

根據企業管治守則第2部守則條文第C.2.1條，預期於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市的公司將遵守董事長與行政總裁角色應有區分且不應由同一人兼任的規定，但可選擇偏離該規定。本公司未設獨立的董事長與行政總裁，應先生目前兼任該等兩個職位。董事會認為，由同一人兼任董事長及行政總裁角色，有助於確保本集團內部領導貫徹一致，並使本集團的整體策略規劃更有效及更具效率。董事會認為，現行安排不會損害權力與權限之間的平衡，而此架構將使本公司能夠迅速及有效地作出並執行決策。董事會將繼續檢討，並會在計及本集團整體情況後於適當時候將董事長與行政總裁角色區分。

本公司將繼續定期審閱及監控其企業管治慣例，以確保遵守企業管治守則，並維持本公司高標準的企業管治慣例。

董事及監事進行證券交易

自上市以來，本公司已採納上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「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，於上市日期起直至報告期末，彼等均已遵守標準守則的條文。

審計委員會

董事會審計委員會（「審計委員會」）包括三位獨立非執行董事，即李遠鵬博士、張曉亮先生及徐黎黎女士。李遠鵬博士為審計委員會主席。審計委員會已與本公司管理層及核數師審閱截至2025年12月31日止年度的經審核綜合財務報表。審計委員會認為，年度業績符合適用的會計準則、法律及法規，且本公司已作出適當披露。審計委員會亦已與本公司高級管理層討論有關本公司所採用的會計政策及常規以及內部控制事宜。

德勤•關黃陳方會計師行工作範圍

初步公告所載本集團截至2025年12月31日止年度之綜合財務狀況表、綜合損益及其他全面收益表及其相關附註的數字已獲本集團核數師德勤•關黃陳方會計師行同意與董事會2026年3月30日批准的本集團年內的經審核綜合財務報表所載數字一致。德勤•關黃陳方會計師行就此進行之工作並不構成核證委聘，因此，德勤•關黃陳方會計師行並無對初步公告發表任何意見或核證結論。

刊發年度業績公告及年度報告

本年度業績公告刊載於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.pateo.com.cn)。本公司截至2025年12月31日止年度的年度報告載有上市規則所規定的所有資料，將於適當時候刊載於上述網站。

技術詞彙表

本詞彙載有本公告所採用與本公司有關的若干技術詞彙。這些術語及其含義可能有別於標準的行業定義或用法。

「AI」	指	人工智能，計算機科學的一個領域，專注於用機器模擬人類的智能
「AR-HUD」	指	增強現實抬頭顯示，一種將數字信息直接投射到駕駛員視野內的透明顯示器(如擋風玻璃)上的技術
「定點」	指	一家公司的產品被一家OEM或OEM一級供應商選中並獲准納入特定車型或模塊化汽車平台的成就
「DMS」	指	駕駛監控系統，一種先進的安全技術，旨在跟蹤和分析駕駛員在駕駛車輛時的行為和生理狀態

「域控制器」	指	在智能汽車領域中，指整合各類軟件與硬件組件以實現針對特定領域(或稱「域」)的車輛功能之無縫高效控制的中央處理器。車輛的功能域主要包括智能座艙、智能駕駛、動力總成、底盤及車身；智能座艙域控制器指管理及控制包括車輛交互與控制、導航、AR-HUD、儀錶顯示屏等在內的客艙相關體驗的各個範疇的中央處理器
「HUD」	指	抬頭顯示器，一種將重要信息投射到擋風玻璃或透明屏幕上的技術
「新能源汽車」	指	新能源汽車
「OEM」	指	整車廠，在汽車行業指設計、開發及製造車輛的公司
「OMS」	指	乘客監測系統，一種可跟蹤及評估車內乘客的存在、位置和狀況的技術
「SoC」	指	片上系統，集成電腦或電子系統的多數或所有重要元件的可編程集成電路，如在單個基板或微芯片上集成CPU、存儲器接口、片上輸入／輸出設備、輸入／輸出接口及輔助存儲接口，通常還包括無線調製解調器及圖形處理單元在內的其他組件
「T-Box」	指	智能車載終端，嵌入車輛的電子設備，通過蜂窩網絡或V2X標準將車輛連接到雲端或其他車輛
「一級供應商」	指	直接向OEM供應汽車部件或系統的公司。除非另有說明，本術語並非指我們的客戶，而是指更廣泛的汽車供應鏈中的供應商

「一級供應商客戶」 指 本集團身為OEM一級供應商的客戶

承董事會命
博泰車聯網科技(上海)股份有限公司
董事長
應臻愷

中國上海，2026年3月30日

於本公告日期，董事會由執行董事應臻愷先生、張富凱先生、徐真慧女士和賴偉林先生，職工董事張毅先生，非執行董事王碧輝先生、馬曉詠先生及顧月坤先生，以及獨立非執行董事李遠鵬博士、龐春霖先生、張曉亮先生、劉功申博士、徐黎黎女士、古金宇博士及黃曉霖博士組成。