

概 要

本概要旨在向閣下概述本文件所載信息。由於本概要屬於概要性質，並未包含所有可能對閣下而言重要的信息。閣下在決定[編纂][編纂]前，應通讀整份文件。尤其需要說明的是，本公司為一家特專科技公司，因未能符合上市規則第8.05(1)、(2)或(3)條的規定，擬根據上市規則第18C章在香港聯合交易所主板[編纂]。[編纂]於我們這樣的公司存在特有的挑戰、風險及不確定性。此外，本公司自成立以來一直錄得經營虧損，且在可預見的未來可能繼續錄得經營虧損。往績記錄期內，本公司經營活動所得現金流量淨額為負。往績記錄期內，本公司未宣派或派付任何股息，且在可預見的未來可能不會派付任何股息。閣下應基於該等考慮因素作出[編纂]決策。

任何投資均存在風險。[編纂]於[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」章節。閣下在決定[編纂][編纂]前，應仔細通讀該章節全文。

概覽

我們是中國領先的L4級自動駕駛卡車及解決方案提供商。於2025年9月，我們被授予國家級專精特新重點小巨人企業，也是自動駕駛卡車領域首批獲得該稱號的企業。

我們以自主研發的自動駕駛系統為核心，構建了「車—端—雲」一體化的產品生態系統，為物流運輸全場景提供全棧解決方案。我們的解決方案包含三大核心產品：AiTruck（智能卡車）、AiBox（智能終端）和AiCloud（智能雲服務）。依託這一通用化架構，我們得以突破單一場景限制，實現從物流樞紐、公路物流到城市交通的技術複用與無縫連接。截至最後實際可行日期，我們已累計交付830輛AiTruck及349套AiBox，並獲得821套AiTruck及920套AiBox的意向訂單。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年的產品銷售收入計，我們是封閉道路場景下中國規模最大的L4級自動駕駛卡車及解決方案提供商。

我們將這些產品戰略性地部署在三大核心商業場景：Trunk Port（物流樞紐）、Trunk Pilot（公路物流）及Trunk City（城市交通）。依託我們自研的AiTrucker自動駕駛系統的強技術複用性，將三大場景連接成為一個具有協同效應的智能物流生態系統。

概 要

作為所有解決方案的通用「人工智能虛擬司機」，AiTrucker建立了統一的算法基礎，利用物流樞紐的複雜數據加速我們公路物流及城市交通解決方案的魯棒性。該技術連接直接轉化為商業可擴展能力，而我們的全鏈服務能力則加深了客戶黏性，促進了內部增長機會。

在我們的解決方案中使用的車輛主要是自動駕駛卡車，並輔以其他類型的商用車。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國首批成功整合以下三項能力的企業之一：(i)L4級自動駕駛技術全棧自研；(ii)跨車型部署能力；及(iii)在物流運輸多場景實現商業化運營。

我們的解決方案與服務

依託「車一端一雲」一體化架構，我們構建了覆蓋智能卡車、智能終端、智能雲服務的綜合產品矩陣。該產品組合為物流樞紐、公路物流、城市交通三大核心場景提供端到端自動駕駛解決方案。我們的產品及解決方案採用項目制模式。

核心產品

我們提供「端到端」一體化產品及解決方案，涵蓋智能卡車(AiTruck)、智能終端(AiBox)及智能雲服務(AiCloud)三大核心模塊。

AiTruck

AiTruck是我們與主流商用車製造商深度合作共同打造的智能卡車產品體系。基於自主研發的自動駕駛系統(AiTrucker)與主機廠強大工程能力相融合，我們正推動我們自動駕駛卡車的大規模生產及部署。

AiTruck產品系列目前主要包括兩大核心車型：T-Truck智能卡車與T-Mover智能運輸機器人。

AiBox

AiBox是我們自主研發的、用以構建「車一路一雲」智能協同體系的核心智能終端。該產品系列為我們的自動駕駛系統(AiTrucker)和智能雲服務(AiCloud)提供了高性能的計算、感知、控制與通信能力。AiBox不僅賦能單車智能，更構建了連接車輛、基礎設施與雲端平台的協同智能網絡。

概 要

AiCloud

AiCloud是我們自主研發的、用以構建「車－路－雲」智能協同體系的智能雲服務產品系列，是實現大規模自動駕駛車隊運營、算法迭代與數據閉環的支撐。AiCloud利用我們的核心AI能力，面向車輛、路側單元及遠程駕駛艙等多類型自動駕駛資產，提供統一的指揮調度、安全管理與數據分析能力。通過AiCloud，我們實現了自動駕駛運營體系從局部自治向全局智能的轉變，構建了高可靠、可擴展的人工智能物流網絡。

三級解決方案

我們旨在提升安全性、效率和環保表現，覆蓋三大核心商業場景：

- **Trunk Port** (物流樞紐)：我們提供完全無人駕駛的運輸解決方案，以滿足海港、河港、陸港、口岸及工業園區的物流需求。根據弗若斯特沙利文的資料，Trunk Port是國內港口首套商業化部署的無人運輸系統解決方案，而我們則是業內首個在重度混行港口環境下實現全無人、全天候、全流程作業的自動駕駛公司。
- **Trunk Pilot** (公路物流)：針對以快遞快運、零擔貨運、大宗貨物、冷鏈服務及短途拖運為主的公路物流的智能運輸解決方案。我們的Trunk Pilot解決方案是中國首批實現跨省自動駕駛卡車編隊運輸的解決方案。
- **Trunk City** (城市交通)：我們提供整合車輛、路側基礎設施和雲平台的智能解決方案，以升級城市配送物流和公共交通。

特專科技產品

我們的自動駕駛解決方案所依賴的AI和自動駕駛技術分別屬於《新上市申請人指南》第2.5章所列特專科技行業名單中「新一代信息技術」和「先進硬件及軟件」的可接納領域。下表分析我們的解決方案、服務和技術如何歸入各自可接納領域：

概 要

特專科技產品	特專科技	可接納領域	應用場景	相關知識產權的來源及所有權
Trunk Port . . .	<ul style="list-style-type: none"> • 人工智能解決方案 	<ul style="list-style-type: none"> • 新一代信息技術 – 人工智能 – 人工智能解決方案 	<p>專為物流樞紐量身定制的一站式無人運輸解決方案。其目標市場涵蓋海港、河港、內陸港、邊境口岸，以及大型工廠、倉儲物流園區和配送中心等生產和商業服務中心。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自研及專有(專利：79/軟件著作權：22)
	<ul style="list-style-type: none"> • 自動駕駛汽車 	<ul style="list-style-type: none"> • 先進的硬件及軟件 – 電動及自動駕駛汽車 – 自動駕駛汽車 		
Trunk Pilot . . .	<ul style="list-style-type: none"> • 人工智能解決方案 	<ul style="list-style-type: none"> • 新一代信息技術 – 人工智能 – 人工智能解決方案 	<p>專為公路物流設計的自動駕駛卡車解決方案，目標核心領域包括快遞、零擔貨運、大宗貨物、冷鏈服務及短途拖運。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自研及專有(專利：136/軟件著作權：43)
	<ul style="list-style-type: none"> • 自動駕駛汽車 	<ul style="list-style-type: none"> • 先進的硬件及軟件 – 電動自動駕駛汽車 		

概 要

特專科技產品	特專科技	可接納領域	應用場景	相關知識產權的來源及所有權
Trunk City . . .	<ul style="list-style-type: none"> 人工智能解決方案 智能運輸系統 	<ul style="list-style-type: none"> 新一代信息技術 – 人工智能 – 人工智能解決方案 先進的硬件及軟件 – 先進運輸技術 – 智能運輸系統 	一種為城市交通設計的智能解決方案，整合了車輛、路側基礎設施和雲平台，以升級城市配送物流和公共交通。	<ul style="list-style-type: none"> 自研及專有(專利：12/軟件著作權：12)

商業化

我們處於商業化的相對早期階段，但我們的收入持續增長、市場份額不斷擴大且客戶採用率持續提升。我們的收入由2022年的人民幣112.4百萬元增長19.3%至2023年的人民幣134.1百萬元，並進一步增長89.5%至2024年的人民幣254.1百萬元。我們的收入亦由截至2024年6月30日止六個月的人民幣5.4百萬元增加1,745.7%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣98.9百萬元。我們的收入增長得益於我們的市場拓展以及自動駕駛解決方案和服務銷售額的增長。

下表載列我們主要產品的關鍵商業化時間線，反映我們對先進技術的持續應用：

特專科技產品	研發啟動時間	發佈時間	開始產生收入時間	量產／規模化 運營時間
Trunk Port	2017年3月	2018年3月	2018年4月	2019年1月
Trunk Pilot	2017年3月	2018年8月	2019年6月	2022年8月
Trunk City	2021年11月	2022年12月	2023年12月	2025年11月

概 要

我們的優勢

我們認為，以下核心優勢助力我們奠定領先市場地位、保障經營成效，並使我們與競爭對手形成差異化競爭優勢：

- 市場領先地位與先發優勢
- 專有的「One Driver」L4系統：可擴展跨域商業化的基礎
- 一體化產品生態系統推動多場景協同和商業化規模落地
- 行業價值鏈戰略協同效應賦能蓬勃發展的生態系統
- 高素質人才隊伍與研發驅動型文化，支撐持續創新

我們的戰略

我們計劃實施以下戰略，以實現我們的使命：

- 投資研發以持續提升自動駕駛及智能交通技術
- 推動批量生產及多場景商業部署
- 擴大銷售生態系統並深化戰略合作夥伴關係
- 加速全球拓展和國際合作
- 吸引及培養世界一流人才

研發

我們的研發實力，以及設計、開發和升級現有及新的解決方案、服務和產品的能力，是我們取得成功及維持市場地位的關鍵。我們的研發團隊由擁有深厚行業專長及紮實技術知識的敬業人才組成，專注於開發及商業化我們的產品及解決方案，以保持我們的技術優勢及市場競爭力。我們的核心研發團隊成員均擁有逾20年行業經驗，且具備在國內外知名科技企業的工作履歷。

概 要

我們的管理層團隊在自動駕駛、人工智能及智能貨運領域擁有資深行業經驗。於2025年6月30日，我們擁有83名研發人員，佔員工總數的61.0%。我們的團隊具備鮮明的「技術+產業」雙重背景：核心成員既有來自清華大學、北京大學等頂尖高校的科研骨幹，亦有曾任職於頭部車企及物流科技企業的資深工程師。這種「產學研」一體化的融合結構，使我們能高效打通從技術研發到產品落地直至商業驗證的全鏈路。

於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的研發開支分別為人民幣147.3百萬元、人民幣119.4百萬元、人民幣115.2百萬元、人民幣28.2百萬元及人民幣60.3百萬元。

知識產權

截至2025年6月30日，我們已獲授227項專利（包括在中國的225項（覆蓋感知融合、低功耗模型壓縮、編隊控制等核心高價值專利）及在美國的2項）及77項軟件著作權。有關更多信息，請參閱「附錄四－法定及一般資料－B. 有關我們業務的進一步資料－2. 知識產權」。

我們主要通過自主研發獲取專利。截至2025年6月30日，209項專利及專利申請為我們內部研發並擁有，18項為與協作夥伴在研究項目中共同研發並共同擁有。各共有人對該等專利擁有完整所有權，且該等共有專利並無相關合約期限及重大付款責任。截至最後實際可行日期，就本公司特專科技產品而言，相關專利及專利申請均由本公司自主持有，及並無與第三方共同擁有或共同分享我們的專利及專利申請的安排。

如董事所確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無任何侵犯第三方知識產權的情況。

客戶及供應商

我們的主要客戶包括從事港口運營及物流等行業的國有企業及民營企業。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，來自最大客戶的收入分別佔該等期間我們總收入的36.8%、20.0%、30.2%及27.9%。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度截至2025年6月30日止六個月，來自五大客戶的收入分別佔該等期間我們總收入的79.4%、64.6%、67.9%及73.7%。我們於往績記錄期間服務的所有客戶位於中國。

概 要

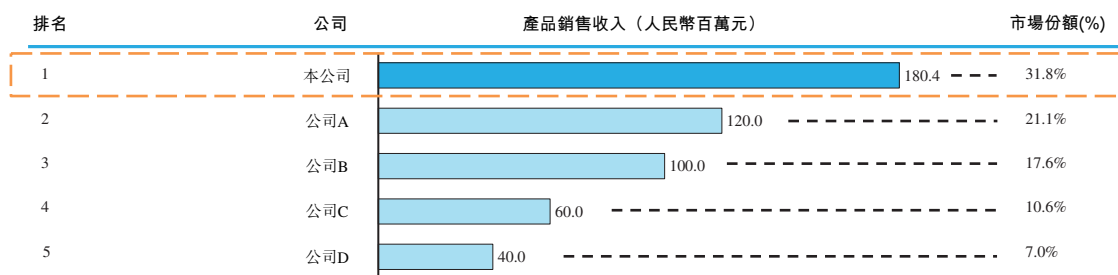
於往績記錄期間，我們的主要供應商主要包括科技及機械公司以及汽車主機廠。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，來自最大供應商的關鍵業務運營採購額分別佔該等期間我們總採購額的20.1%、10.1%、16.1%及33.0%。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，來自五大供應商的關鍵業務運營採購額分別佔該等期間我們總採購額的42.2%、39.6%、54.3%及69.1%。我們於往績記錄期合作的所有供應商均位於中國。

競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，商用車自動駕駛行業目前正經歷從「人駕」到「智駕」營運的根本性範式轉變，標誌著從技術驗證到大規模商業化的關鍵過渡。競爭格局日益取決於實現量產和商業擴展的能力，市場參與者通過在複雜場景中的技術成熟度，以及整合車、路、雲基礎設施的能力來建立差異化優勢。中國自動駕駛解決方案市場發展迅速且高度集中，頭部表現突出。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，在封閉道路場景中，前五名商用車自動駕駛解決方案供應商佔2024年產品銷售市場總收入的88.1%。

我們已成功利用自身的技術能力建立領先的市場地位。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年產品銷售收入計，我們在封閉道路場景的商用車自動駕駛解決方案提供商中位居行業第一，創造了約人民幣180.4百萬元收入，市場份額為31.8%。港口營運的規模驗證了我們系統的可靠性，並為我們擴展至開放道路場景奠定了堅實的基礎。

2024年封閉道路場景下商用車自動駕駛解決方案 提供商按產品銷售收入計前五強排名(中國)



資料來源：弗若斯特沙利文對行業專家的訪談、弗若斯特沙利文

概 要

此外，我們具備全面覆蓋封閉道路和開放道路場景的獨特優勢，能夠滿足多元化的客戶需求。隨著該行業邁向大規模測試及早期商業應用階段，我們亦已在中長途公路物流智能運輸領域建立穩固地位。截至2025年5月，我們是北京市全球首個網聯雲控式高級別自動駕駛示範區獲准參與道路測試的六家公司之一。

我們認為，憑藉在封閉道路場景中經過實踐驗證的商業化成果，我們已具備強勁的市場競爭力。該等經驗為我們拓展至多元化場景奠定了堅實基礎。通過與龍頭主機廠建立量產合作關係，將自研AiBox與AiCloud產品融入實際物流網絡，我們已展現出創造可持續收入來源的獨特能力。

風險因素

我們業務及本次[編纂]涉及本文件「風險因素」部分所述的若干風險。閣下在決定[編纂]我們股份前，應仔細閱讀該部分的全部內容。我們認為，我們面臨的重大風險包括但不限於以下各項：

- 若我們無法以符合成本效益的方式及時開發並推出新解決方案及服務，或改進現有解決方案及服務，我們的競爭地位將受到不利影響，業務、經營業績及財務狀況也將遭受損害。
- 對研發的大量投入可能無法產生預期成果，進而對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。
- 若我們無法留住核心研發人員，將對我們開展研發的能力、研發項目進度及知識產權保護能力產生不利影響。
- 自動駕駛是一項新興且發展迅速的技術，存在重大風險與不確定性。
- 我們在解決方案及服務商業化方面的經驗相對有限，若無法實現技術、產品或服務的大規模商業化，可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。
- 我們所處行業競爭激烈。若無法成功競爭，可能導致市場份額下降或被迫降低定價，進而對經營業績、財務狀況及前景產生不利影響。

概 要

- 若無法為我們的技術及產品獲取並維持充分的知識產權保護，可能削弱我們的競爭力，並對業務、前景及經營業績造成重大不利影響。
- 我們可能無法在需要時以有利條件獲取額外資金，甚至可能無法獲取任何額外資金。

詳情參見「風險因素」章節。

控股股東

截至最後實際可行日期，張天雷先生直接持有本公司約28.25%的股份。此外，張天雷先生擔任天津主線及天津主干的普通合夥人，這兩家公司分別持有本公司4.94%及15.93%的股份。因此，截至最後實際可行日期，張天雷先生通過其直接持有的股份以及天津主線、天津主干持有的股份，合計有權行使本公司約49.12%股份所對應的表決權。

[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），張天雷先生將有權行使本公司[編纂]%的表決權，具體包括：(i)通過其直接持有的股份行使[編纂]%的表決權；及(ii)通過天津主線與天津主干持有的股份行使[編纂]%的表決權。因此，[編纂]完成後，張天雷先生、天津主線及天津主干仍將為本公司的控股股東。

[編纂]投資

為支持本公司戰略發展及擴大股東基礎，自公司成立以來，我們已完成多輪[編纂]投資。有關詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構—[編纂]投資」章節。

歷史財務資料概要

以下表格載列了我們於往績記錄期內的綜合財務資料概要，該等資料源自附錄一所述的會計師報告。下文所列綜合財務資料概要應與本文件中的綜合財務報表（包括相關附註）一併閱讀。我們的綜合財務資料根據香港財務報告準則編製。

概 要

綜合損益表節選項目

下表匯總列示了我們於所示年度／期間的綜合損益表：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔收入比例	金額	佔收入比例	金額	佔收入比例	金額	佔收入比例	金額	佔收入比例
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)			
收入	112,364	100.0	134,112	100.0	254,093	100.0	5,360	100.0	98,927	100.0
銷售成本	(108,201)	(96.3)	(117,716)	(87.8)	(196,480)	(77.3)	(4,805)	(89.6)	(68,937)	(69.7)
毛利	4,163	3.7	16,396	12.2	57,613	22.7	555	10.4	29,990	30.3
其他收入	6,328	5.6	7,179	5.4	3,403	1.3	1,848	34.5	2,466	2.5
其他收益及虧損 ..	1,157	1.0	13,475	10.0	39	0.0	(8)	(0.1)	(92)	(0.1)
其他開支	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
銷售及分銷開支 ..	(24,474)	(21.8)	(19,718)	(14.7)	(19,610)	(7.7)	(8,513)	(158.8)	(9,702)	(9.8)
行政開支	(59,005)	(52.5)	(40,538)	(30.2)	(30,223)	(11.9)	(17,737)	(330.9)	(11,938)	(12.1)
研發開支	(147,327)	(131.1)	(119,407)	(89.0)	(115,162)	(45.3)	(28,179)	(525.7)	(60,255)	(60.9)
財務成本	(58,717)	(52.3)	(69,210)	(51.6)	(81,418)	(32.0)	(38,525)	(718.8)	(43,926)	(44.4)
按預期信用損失 模型計算的減值 (虧損)／收益 (扣除撥回)	(296)	(0.3)	(803)	(0.6)	(1,822)	(0.7)	891	16.6	1,500	1.5
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
除稅前虧損	(278,171)	(247.6)	(212,626)	(158.5)	(187,180)	(73.7)	(89,668)	(1,672.9)	(96,388)	(97.4)
所得稅開支	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
年度／期間虧損及 全面開支總額 ..	<u>(278,171)</u>	<u>(247.6)</u>	<u>(212,626)</u>	<u>(158.5)</u>	<u>(187,180)</u>	<u>(73.7)</u>	<u>(89,668)</u>	<u>(1,672.9)</u>	<u>(96,388)</u>	<u>(97.4)</u>

概 要

我們的收入從2022年的人民幣112.4百萬元增長至2024年的人民幣254.1百萬元，複合年增長率為50.4%。於往績記錄期間，我們的收入增加主要歸因於自動駕駛產品及解決方案的成功商業化和持續改進帶來的銷量增長，以及我們交付能力的提升。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們分別履行了24個項目、28個項目、48個項目及28個項目。

下表按絕對金額及佔總收入的百分比，列示了我們於所示年度/期間各業務板塊的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	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 (除百分比外))						(未經審計)			
Trunk Port	65,826	58.6	39,980	29.8	181,894	71.6	1,932	36.0	15,910	16.1
自動駕駛解決方案銷售...	65,826	58.6	39,980	29.8	180,437	71.0	1,184	22.1	14,692	14.9
提供自動駕駛服務	-	-	-	-	1,457	0.6	748	14.0	1,218	1.2
Trunk Pilot	46,534	41.4	67,329	50.2	42,074	16.6	3,421	63.8	82,615	83.5
自動駕駛解決方案銷售...	18,737	16.7	40,170	30.0	14,431	5.7	709	13.2	72,660	73.4
提供自動駕駛服務	27,797	24.7	27,159	20.3	27,643	10.9	2,712	50.6	9,955	10.1
Trunk City	-	-	26,803	20.0	29,803	11.7	-	-	-	-
自動駕駛解決方案銷售...	-	-	26,803	20.0	29,803	11.7	-	-	-	-
其他⁽¹⁾	4	0.0	-	-	322	0.1	7	0.1	402	0.4
合計	112,364	100.0	134,112	100.0	254,093	100.0	5,360	100.0	98,927	100.0

附註：

(1) 其他指我們向客戶出租AiTruck的收入。

於往績記錄期間，我們的絕大部分收入來源於三大業務板塊，即(i) Trunk Port、(ii) Trunk Pilot及(iii) Trunk City。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們來自該等業務板塊的收入分別為人民幣112.4百萬元、人民幣134.1百萬元、人民幣253.8百萬元、人民幣5.4百萬元及人民幣98.5百萬元，分別佔我們同期收入的99.9%、100.0%、99.9%、99.9%及99.6%。

概 要

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，我們分別錄得毛利人民幣4.2百萬元、人民幣16.4百萬元及人民幣57.6百萬元。截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的毛利分別為人民幣0.6百萬元及人民幣30.0百萬元。2022年至2024年我們毛利的複合年增長率為272.0%，主要是由於往績記錄期間我們產品及解決方案的銷售額增加及成功商業化。

我們於2022年、2023年、2024年以及截至2024年6月30日及2025年6月30日止六個月期間，分別錄得淨虧損人民幣278.2百萬元、人民幣212.6百萬元、人民幣187.2百萬元、人民幣89.7百萬元及人民幣96.4百萬元，主要原因包括：持續投入研發資源、主要由優先權股份相關贖回負債產生的利息支出及借款與租賃負債相關利息成本構成的大額財務費用，以及商業化初期運營費用超過毛利。

綜合財務狀況表節選項目

下表列示我們截至所示日期的綜合財務狀況表節選項目：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
流動資產總值	262,084	279,232	309,215	189,554
流動負債總額	104,835	214,828	289,869	224,544
流動資產／(負債)淨額	157,249	64,404	19,346	(34,990)
非流動資產總值	48,048	32,301	23,691	34,901
非流動負債總額	802,804	895,744	1,024,528	1,077,740
淨負債	(597,507)	(799,039)	(981,491)	(1,077,829)

我們預計於[編纂]後將轉為淨資產狀況，當中經計及(i)贖回負債將因所有優先權自動終止而由負債重新指定為權益及(ii)我們自B5輪投資所收取的所得款項(請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]投資」)。

概 要

綜合現金流量表節選項目

下表列示截至所示年度／期間我們的現金流量概要：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
經營活動所用現金					
淨額	(247,271)	(82,589)	(86,452)	(45,552)	(52,834)
投資活動所得／(所用)					
現金淨額	31,759	(32,923)	29,024	(23,985)	(6,980)
融資活動所得					
現金淨額	306,565	69,434	47,334	48,119	26,468
現金及現金等價物					
增加／(減少)淨額	91,053	(46,078)	(10,094)	(21,418)	(33,346)
年／期初現金及現金					
等價物	29,163	120,216	74,138	74,138	64,044
年／期末現金及現金					
等價物	120,216	74,138	64,044	52,720	30,698

我們的現金消耗率指平均每月(i)經營活動所用淨現金；(ii)購買物業、廠房及設備及無形資產；(iii)預付租賃款項及償還租賃負債；及(iv)已付利息。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月期間，我們的歷史現金消耗率分別為人民幣22.3百萬元、人民幣7.6百萬元、人民幣7.8百萬元及人民幣9.7百萬元。截至2025年10月31日，我們擁有現金及現金等價物、按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、定期存款及未動用銀行授信人民幣337.4百萬元。我們預計，在扣除我們在[編纂]中應付的[編纂]費用及開支後，我們將收到約[編纂]港元的[編纂] (假設未行使[編纂]，且假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元 (即本文件中指示性[編纂]範圍的[編纂]))。假設未來平均現金消耗率為人民幣12.2百萬元，按歷史現金消耗率增速計算為截至2025年6月30日止六個月的現金消耗率水平的1.3倍，並基於以下基本假設：(i)我們的員工人數不會大幅增加，尤其是研發部門；(ii)我們預計不會有大量資本投資；及

概 要

(iii) 我們預計不會進行重大固定資產收購，因此我們估計截至2025年10月31日，我們的現金及現金等價物、按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、定期存款及未動用銀行授信能夠使我們財務穩健維持[編纂]個月（如果我們計及[編纂]估計[編纂]）。我們將繼續密切監控經營活動所得現金流量，並通過多種方式維持財務穩健，包括但不限於銀行授信和外部融資。請參閱「財務資料－負債情況」。我們預計在[編纂]前不會進行下一輪融資。

主要財務比率

下表列示了截至所示年度／期間我們的主要財務比率：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	
收入增長率(%) ⁽¹⁾	不適用	19.4	89.5	不適用	1,745.7
毛利率(%) ⁽²⁾	3.7	12.2	22.7	10.4	30.3
調整後淨虧損率(非香港財務報告準則指標)(%) ⁽³⁾	(177.3)	(111.2)	(41.2)	(923.5)	(50.6)

附註：

- (1) 收入增長率乃按收入的同比增長率，以及截至2025年6月30日止六個月的收入與截至2024年6月30日止六個月的收入相比的增長率計算。
- (2) 毛利率= 毛利÷ 收入× 100%。
- (3) 調整後淨虧損率(非香港財務報告準則指標)= 調整後淨虧損(非香港財務報告準則指標)÷ 收入× 100%。

申請H股在聯交所[編纂]

我們已向聯交所申請批准我們根據[編纂]將予[編纂]的H股（包括因行使[編纂]而可能[編纂]的任何H股）[編纂]及[編纂]，理由是（其中包括）參考我們於[編纂]時的預期市值，我們作為一家已商業化公司（定義見上市規則）符合上市規則第18C.03條的規定。

概 要

[編纂]統計數據

以下表格所載所有統計數據均基於以下事實：(1)[編纂]已完成，且根據[編纂]已[編纂][編纂]股H股；及(2)[編纂]未獲行使。

	基於每股H股[編纂]港元 的[編纂]	基於每股H股[編纂]港元 的[編纂]
本公司股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
每股未經審計[編纂]經調整有形 資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

(1) 市值的計算基於預期緊接[編纂]完成後已發行[編纂]股股份（假設[編纂]未獲行使）。

(2) 每股未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃於作出本文件附錄二附註(5)中所述調整後計算得出。

[編纂]

[編纂]指與[編纂]相關的專業費用、[編纂]及其他費用。我們估計[編纂]約為[編纂]（假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即指示性[編纂]範圍的[編纂]），且[編纂]未獲行使），佔[編纂][編纂]（基於[編纂]的指示性[編纂]範圍[編纂]，並假設[編纂]未行使）的[[編纂]]。於往績記錄期間，我們產生了[編纂]的[編纂]，其中[編纂]已計入綜合損益表，[編纂]將從權益中扣除。

此外，我們預計將產生額外[編纂]約[編纂]，其中約[編纂]預計將在綜合損益表中確認為行政開支，約[編纂]預計將在[編纂]時直接確認為權益扣減。董事預計該等開支不會對我們2025年的經營業績產生重大影響。就性質而言，我們的[編纂]包括(i)[編纂]相關的開支約[編纂]，以及(ii)非[編纂]相關的開支約[編纂]，其中包括法律顧問和申報會計師的費用及開支約[編纂]以及其他費用及開支約[編纂]。

概 要

未來計劃及[編纂]

假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應支付的[編纂]及其他估計開支後，並假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即指示性[編纂]範圍[編纂]至[編纂]的[編纂]），我們估計，我們將收取的[編纂][編纂]約為[編纂]。我們擬按下文所載用途及金額使用[編纂][編纂]：

- [編纂]的約[編纂]%（即[編纂]）將用於持續提升本公司研發能力。
- [編纂]的約[編纂]%（即[編纂]）將用於智能裝備及核心零部件的量產與供應鏈體系建設。
- [編纂]的約[編纂]%（即[編纂]）將用於市場拓展及產品品牌生態構建。
- [編纂]的約[編纂]%（即[編纂]）將用於戰略股權投資及收購。
- [編纂]的約[編纂]%（即[編纂]港元）將用作營運資金及一般企業用途。

詳見「未來計劃及[編纂]」。

股息

於往績記錄期間，本公司或本集團其他實體均未派付或宣派任何股息。任何股息的宣派及支付，以及股息金額，將受本公司章程及相關中國法律的約束。目前，我們並無任何股息政策或固定的股息派付比率。除非從依法可供分配的利潤及儲備中宣派，否則不得宣派或支付任何股息。根據本公司中國法律顧問確認，依據相關中國法律，我們未來所取得的淨利潤須首先用於彌補歷史累計虧損，之後我們必須提取淨利潤的10%作為法定公積金，直至該公積金達到註冊資本的50%以上。因此，我們僅在：(i)彌補所有歷史累計虧損；及(ii)按上述要求提取足夠淨利潤至法定公積金後，方可宣派股息。

概 要

近期發展及無重大不利變化

新加坡港口自動化項目

於2025年9月，我們與一家位於新加坡的港口運營商（「客戶」）簽訂合約，內容為採購自動駕駛系統。該項目位於客戶位於新加坡的港口，為目前在建的全自動化集裝箱碼頭。根據合約，我們將向客戶提供「Trunk Port」解決方案。服務範圍包括在客戶的首批智能導引車(IGV)上部署我們的自動駕駛硬件及軟件系統，以及提供雲端運營管理接口及仿真系統。該解決方案擬與客戶現有的車隊管理系統集成。我們旨在通過現場操作驗證我們系統的安全性、調度效率及混行交通處理能力，以符合客戶要求的驗收標準。

於最後實際可行日期，該項目已進入系統集成測試及情景驗證階段。我們亦相信，從此項目獲得的經驗將有助於進一步發展我們的國際銷售、交付及服務能力。

智慧城市交通示範項目

於2025年11月，我們簽訂一份位於中國東部某主要城市的智慧城市交通示範項目合約。根據該協議，我們將在17個主要交叉口部署Trunk City解決方案，包括RSU、多接入邊緣計算(MEC)系統及區域雲控平台。該基礎設施創建了一個強大的「車—路—雲」環境，為L4級自動駕駛車輛提供超視距感知和冗餘保障，以提高安全性和效率。該里程碑標誌著我們的Trunk City解決方案進入大規模商業化部署階段。

董事確認，截至本文件日期，自2025年6月30日以來，我們的財務狀況、經營狀況或前景並無重大不利變化，且自2025年6月30日以來並無任何會對本文件附錄一所載會計師報告信息產生重大影響的事件。