香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本申請版本的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何意見，並明確表示概不就因本申請版本全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

EACON Group Co., Ltd
易控智駕科技股份有限公司

(「**本公司**」)

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的申請版本

警告

本申請版本乃根據香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)與證券及期貨事務監察委員會(「**證監會**」)的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本申請版本為草擬本，其所載資料並不完整，亦可能會作出重大變動。 閣下閱覽本文件，即代表 閣下知悉、接納並向本公司、其獨家保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員表示同意：

(a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；

(b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其獨家保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法管轄區必須進行發售活動的責任。概不保證本公司會進行發售；

(c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在實際最終的上市文件內全部或部分轉載；

(d) 申請版本並非最終的上市文件，本公司可能不時根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》作出更新或修訂；

(e) 本文件並不構成向任何司法管轄區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通告、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不旨在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；

(f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦無意構成該等勸誘；

(g) 本公司或本公司的任何聯屬公司、顧問或包銷商概無於任何司法管轄區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬投資者提出購買任何證券的要約；

(h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不予接納；

(i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按《1933年美國證券法(經修訂)》或美國任何州份證券法例註冊；

(j) 由於本文件的登載或本文件所載任何資料的發佈可能受到法律限制， 閣下同意了解並遵守任何該等適用於 閣下的限制；及

(k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

本公司招股章程根據香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》呈交香港公司註冊處處長登記前，本公司不會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，潛在準投資者務請僅依據呈交香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定；有關文本將於發售期內向公眾刊發。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件任何內容有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。

EACON Group Co., Ltd
易控智駕科技股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]項下的[編纂]數目	：	**[編纂]股H股(視乎[編纂]行使與否而定)**
[編纂]數目	：	**[編纂]股H股(可予[編纂])**
[編纂]數目	：	**[編纂]股H股(可予[編纂]及視乎[編纂]行使與否而定)**
最高[編纂]	：	**每股H股[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費(須於[編纂]時以港元繳足，多繳股款可予退還)**
面值	：	**每股股份人民幣1.00元**
[編纂]	：	**[編纂]**

獨家保薦人、[編纂]

國泰海通 GUOTAI HAITONG | 海通國際 HAITONG

[編纂]

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文件的內容概不負責，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文件全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件連同附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件」一節指明的文件，已按照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[**編纂**]將由[**編纂**](為其本身及代表[**編纂**])與我們於[**編纂**]協定。預期[**編纂**]將為[**編纂**](香港時間)或之前，且無論如何不遲於[**編纂**]中午十二時正(香港時間)。[**編纂**]不會高於每股[**編纂**][**編纂**]港元，且現時預期不會低於每股[**編纂**][**編纂**]港元。倘[**編纂**](為其本身及代表[**編纂**])與我們因任何理由而未能於[**編纂**]中午十二時正(香港時間)前協定[**編纂**]，則[**編纂**]不會進行並將告失效。

[**編纂**](為其本身及代表[**編纂**])徵得本公司的同意後，可於遞交[**編纂**][**編纂**]截止日期當日上午或之前任何時間，調減本文件所述[**編纂**]數目及／或指示性[**編纂**](即[**編纂**]港元至[**編纂**]港元)。在此情況下，本公司將於實際可行情況下於作出有關調減決定後盡快，惟無論如何不遲於遞交[**編纂**][**編纂**]截止日期當日上午，在本公司網站**www.eacon.com**及香港聯交所網站**www.hkexnews.hk**刊登公告，屆時[**編纂**]將予取消並將按經修訂[**編纂**]數目及／或經修訂[**編纂**]以及根據上市規則第11.13條的規定(包括刊發補充或新文件(如適用))重新進行。進一步詳情載於本文件「[**編纂**]的架構」及「如何申請[**編纂**]」章節。

倘[編纂]當日上午八時正前出現若干事由，則[編纂](為其本身及代表[編纂])可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。請參閱「[編纂]」一節。

於作出[**編纂**]決定前，有意[**編纂**]應審慎考慮本文件所載的所有資料，包括但不限於本文件「風險因素」所載的風險因素。

[**編纂**]不曾亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，亦不得於美國境內或向美國人士或以其名義或為其利益[**編纂**]、出售、質押或轉讓，惟於獲豁免遵守美國證券法登記規定或不受其規限的交易中進行者除外。[**編纂**]可(1)根據美國證券法登記規定豁免，僅向合資格機構買家(定義見第144A條)[**編纂**]及出售；及(2)在美國境外根據S規例以離岸交易方式[**編纂**]及出售。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

預期時間表(1)

[編纂]

目　錄

致潛在[編纂]的重要通知

本文件由我們僅就[編纂]*及*[編纂]*而刊發，並不構成*[編纂]*出售或招攬*[編纂]*購買本文件根據*[編纂]*[*[編纂]*]的*[編纂]*以外任何證券。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或在任何其他情況下的*[編纂]*或邀請。並未採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區*[編纂]*[*[編纂]*]，也並未採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區派發本文件。於其他司法管轄區就*[編纂]*派發本文件以及*[編纂]*及出售*[編纂]*均受到限制，除非根據該等司法管轄區的適用證券法律在相關證券監管機構登記或獲相關證券監管機構授權或獲豁免，否則不得進行該等活動。*

閣下應僅依賴本文件所載資料作出[編纂]*決定。*[編纂]*僅基於本文件所載資料及所作聲明作出。我們並無授權任何人士向　閣下提供與本文件所載者不符的資料。　閣下不應將任何並非本文件所載資料或所作聲明視為已獲我們、獨家保薦人、*[編纂]*、*[編纂]*、*[編纂]*、*[編纂]*、*[編纂]*、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、代理或當中任何一方的代表或參與*[編纂]*的任何其他人士授權而加以依賴。*

預期時間表 iv

目錄 viii

概要 1

釋義 38

技術詞彙表及慣用語 55

前瞻性陳述 67

風險因素 69

有關本文件及[編纂]的資料 118

目　錄

豁免及[編纂] 123

董事、監事及參與[編纂]的各方 136

公司資料 144

行業概覽 147

監管概覽 170

歷史、發展及公司架構 198

業務 241

董事、監事及高級管理層 361

與控股股東的關係 380

持續關連交易 385

主要股東 396

股本 399

財務資料 403

未來計劃及[編纂]用途 489

[編纂] 498

[編纂]的架構 513

如何申請[編纂] 525

附錄一　會計師報告 I-1

附錄二　未經審計[編纂]財務資料 II-1

附錄二－A　[編纂] II-A-1

附錄三　本公司公司章程概要 III-1

附錄四　法定及一般資料 IV-1

附錄五　送呈公司註冊處處長及展示文件 V-1

概　要

本概要旨在向　閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故並無載列可能對　閣下而言屬重要的所有資料。　閣下應於決定[編纂]*我們的H股前閱讀整份文件。任何*[編纂]*均涉及風險。*[編纂]*股份的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。　閣下應於決定*[編纂]*我們的H股前細閱該節。本節所用多個詞彙的定義載於本文件「釋義」及「技術詞彙表及慣用語」章節。*

概覽

我們專注於採礦業L4級無人駕駛解決方案的商業部署，且我們是較早進入自主採礦運輸領域的企業之一。我們的解決方案旨在滿足礦場的特定運營需求，特別是在地形複雜、人力資源有限及安全要求高的環境中。按2024年收入計，我們在中國所有L4級無人駕駛公司中排名第一。根據弗若斯特沙利文的資料，按截至2024年12月31日及2025年9月30日的活躍無人駕駛礦卡數量計，我們是中國最大的礦區無人駕駛解決方案提供商，於2024年，按收入計，我們於該市場的市場份額約為49.2%，亦位列全國第一。於2024年，按收入計，中國為全球最大的礦區無人駕駛解決方案市場，全球市佔率超過40.5%。按無人駕駛採礦車隊規模計，我們亦名列中國第一，截至最後實際可行日期有約2,300輛活躍無人駕駛礦卡。

我們專注於為大型採礦作業提供完全集成的無人駕駛運輸解決方案。我們在大型礦山提供兩套核心解決方案組合，即(i)礦區無人駕駛解決方案*(著山)*及(ii)智能礦區數字化解決方案*(暮野)*。我們與合格的OEM廠商合作，根據我們的專有規格製造無人駕駛礦卡，同時自行開發及集成無人駕駛系統及核心控制部件。完成後的卡車內嵌我們的軟件，並作為綜合解決方案的一部分進行現場部署。我們的客戶通常為經營大型露天礦的礦業公司或其委任的承包商。我們主要從已收客戶的服務費中產生收入。有關業務模式的其他詳情，請參閱「－我們的解決方案和業務模式」。

概　要

我們很早就意識到礦區無人駕駛行業規模化落地的潛力，並快速實現中國礦區無人駕駛解決方案市場的深度佈局。截至2025年9月30日，我們的解決方案部署在中國按年核定產能計12個最大露天煤礦中的七個。

憑藉與頂尖礦企的成功合作，我們贏得了穩定的客戶群：我們於2022年至2024年間連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率。截至2025年9月30日，全國範圍內共有九個單礦超百台無人駕駛礦卡的礦區無人駕駛項目，其中八個部署了我們的解決方案。有關「客戶」、「車輛擴展率」及「終端客戶集團」的定義及其計算方式，請參閱「技術詞彙表及慣用語」。

下圖列示我們的營運及財務成果焦點：



附註：

1. 截至2024年12月31日止年度；

2. 截至最後實際可行日期；

3. 自2024年9月起，我們的預測模型在全球無人駕駛行為預測基準－*Argoverse* 2運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)中均位列第一。

4. 適用於截至2024年12月31日至少連續兩個年度結束時已部署我們解決方案的所有礦場。

我們構建了完全自主開發、專為採礦作業量身定制的L4級無人駕駛技術棧。我們的專有能力涵蓋智能感知、預測、規控等核心領域，以及靈活的軟件定義驅動架構，可在最複雜的採礦環境中實現高度自適應、可擴展和穩定的部署。我們的無人駕駛解決方案旨在管理在實際作業條件下從裝載及運輸到卸載的整個採礦工作流程。該等解決方案的核心是我們的無人駕駛礦卡，其體現我們的核心技術，並展示其在流程中各個階段的應用。在**裝載**過程中，卡車兼容多種裝載方式，能夠自適應精準對接和對位。在**運輸**階段，其具備窄路通行、自動讓行、車隊行駛及避障等能力，即使在複雜地形及混合交通環境下亦能安全作業。在**卸貨**點，卡車亦同樣準確，支持精準定位、定點卸礦、邊坡排礦及混礦，從而提升產出效率和一致性。

規模化的成熟市場

礦業已成為無人駕駛商業化已達到顯著規模的少數幾個應用之一。根據弗若斯特沙利文的資料，礦業在所有垂直領域中商業化應用進程最為領先。

- *國內市場*：2022年至2023年，隨著頭部礦企作為我們的客戶完成無人駕駛技術的早期試用，市場進入了快速規模化階段。預計無人駕駛礦卡的銷量滲透率將從2024年的約6%上升至2030年的50%以上，呈現出爆發式增長。2024年中國礦區無人駕駛解決方案的市場規模達到人民幣20億元，2021年至2024年的複合年增長率為204.7%。截至2024年底，按活躍車輛數量計，中國前三名礦區無人駕駛解決方案提供商的合計市佔率為56.0%。於2024年，按收入計，我們排名第一，市場份額為49.2%及收入約為人民幣9.7億元。我們的已部署無人駕駛礦卡車隊是第二名和第三名提供商的合計規模的兩倍以上。

- *全球市場*：在中國以外的主要礦區(包括澳大利亞、加拿大及智利等)，勞動力成本上升和資源限制的雙重挑戰日益凸顯。我們認為該等市場將迎來新一輪增長。全球礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模預計將從2024年的7億美元增加至2030年的81億美元，複合年增長率為51.0%。僅澳大利亞市場，2030年礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模就有望突破27億美元。

我們不僅提供無人駕駛技術，更致力於解決長期制約礦業效率與安全的結構性難題。

我們的礦區無人駕駛解決方案(品牌名為*著山*)是中國首個專為礦區運輸打造的完全集成的自動駕駛棧。*著山*結合了配備電控系統的線控礦卡、我們專有的L4級無人駕駛系統以及強大的車隊管理和運營平台，均旨在跨越不同的礦區和用例進行規模化擴展。

我們通過*暮野*擴展了我們的能力，*暮野*是我們的智能礦區數字化解決方案，用於升級傳統礦業設備，使其在採、運、排等關鍵操作中具備智能功能。

*著山*和*暮野*使我們能夠全面滿足礦業的自動化及數字化需求。我們的模塊化方法支持針對不同客戶需求的靈活配置，而我們統一的軟件和運營堆棧則支持交叉銷售機會，並長期融入客戶的業務流程中。具體而言，於2024年及2025年上半年，我們新推出的不持車模式及*暮野*的合併收入分別約29%及30%來自我們同年或同期的持車模式的現有客戶。

可靈活擴展的交付模式

我們提供雙產品戰略，並採用靈活的交付模式，以滿足全球礦業客戶的運營實際需求和採購偏好。

- **著山：礦區無人駕駛解決方案。***著山*旨在在標準及極端工作條件下實現礦區無人駕駛運輸，橫跨煤炭、金屬及石灰岩礦。其減輕了對人力駕駛的需求，提高了安全性，並提供一致的規模運營效率。*著山*提供兩種商業模式：

  — *持車(運輸即服務)模式：*我們擁有並運營無人駕駛車隊，提供全生命週期支持，包括部署、日常運營、維護及技術更新，持續提升礦區運營效率。這種模式尤其適合尋求以最少內部資源使用全託管式解決方案的客戶－通常用於戰略性項目及早期基準部署。

– *不持車(無人駕駛即服務)模式：*客戶擁有配備與我們的礦區無人駕駛解決方案完全兼容的線控電控底盤的礦卡。我們為客戶提供全方位的礦區無人駕駛服務，包括必要的軟件和硬件以及持續的運營及技術支持。這種模式降低了我們的前期資本支出，並為客戶提供了更多靈活性，尤其是在車輛選擇方面，同時通過設計驗證確保我們的系統性能和安全標準得到滿足。

- **暮野：智能礦區數字化解決方案。***暮野*旨在升級傳統採礦設備及工作流程。*暮野*可增強主要作業功能，例如生產管理、安全管理、勘察巡視及資產管理，實現無人駕駛礦場與有人駕駛礦場的實時決策。我們於2023年推出*暮野*，其後初期市場反應理想。

下列圖表顯示我們的業務模式以及技術及解決方案架構：



我們的核心能力

我們建立了以下三項核心能力，引領礦區無人駕駛領域：

- *軟硬一體的全棧系統整合。*我們的無人駕駛平台完全為自主研發，從L4級無人駕駛算法到線控平台以及定制車輛電子設備。我們的架構設計旨在實現精準控制、快速響應及高可靠性。其為一個模組化、可擴展平台，支持多種車型及多樣化的礦區條件，截至2025年9月30日，可支持40多種車型。

- *深入的營運洞察力及實地驗證的經驗。*我們是業內唯一一個在多種高價值礦種開採、動態混行車隊作業及高海拔環境中擁有大規模部署經驗的團隊，並能將專業能力延伸至非煤礦領域。我們不僅進行試驗，還在世界上一些最嚴苛的條件下設計、交付及操作無人駕駛系統。我們相信，這讓我們對客戶痛點及工程現實有領先同行的洞察力。

- *自我強化的數據循環。*憑藉若干年的研發及部署歷史，我們不斷收集及處理大量真實世界的採礦作業場景數據，以完善我們的AI模型及控制系統。截至2025年9月30日，我們通過完成超過8百萬趟、約60百萬公里的商業無人駕駛運營趟次累積相關卡車運行數據。我們的核心系統已歷經三次重大迭代及超過100次迭代發佈，每次部署都鞏固了我們的技術領先地位。

商業化能力

我們的商業模式旨在實現靈活性及規模化發展。在早期階段，我們採用持車模式為主導進行部署，擁有車輛並提供一站式運營服務，幫助客戶降低早期採用的風險。隨著我們技術的成熟及客戶信心的增強，我們轉向利潤率更高的不持車模式，允許客戶採購及運營自己的車隊，並由我們的技術提供支持。

2022年至2024年，我們的總收入由人民幣59.9百萬元增長至2024年的人民幣986.2百萬元，複合年增長率達305.8%。尤其值得注意的是，我們於2023年推出輕資產性質的不持車模式，該模式通常降低自有礦區無人駕駛車隊相關的投入。

我們在大型戰略客戶(尤其是中國的領先礦業集團及其承包商)中建立了強大的影響力及良好的往績記錄。截至2025年9月30日，我們擁有12家終端客戶集團，我們的技術已部署在包括國家能源集團、國家電投、特變電工、紫金礦業、首鋼集團、廣匯能源及寶武集團等領先的礦業集團運營的27個礦場。

我們優先與優質客戶建立長期合作夥伴關係。我們與領先礦業公司建立的卓越往績，已贏得穩定的客戶群：於2022年至2024年連續三個年度，我們在終端客戶集團中保持100%的留存率。截至2024年12月31日，我們平均首年車輛擴展率達至457%，該指標囊括了全部部署我們解決方案至少連續兩個年度的礦區。

我們的增長戰略：從試點項目至大規模部署

我們通過一個可複製的模式實現規模化：首先建立標杆項目，證明其經濟效益，擴大車隊規模，然後拓展業務範圍。

- *在核心案例中深化滲透。*於2023年，我們在一個煤礦推出了全球最大的單一礦區無人駕駛運輸車隊，為行業樹立了行業標杆。自此，我們已在八個礦場部署我們的解決方案，每個礦場運營超過100輛無人駕駛礦卡。我們計劃在其他場地複製這項成功經驗，以進一步擴大車隊規模及提高客戶留存率。

- *擴展到更複雜的礦區環境。*感知、規劃及車輛控制方面的進步使我們能夠拓展到金屬及石灰岩礦，該地的地形更複雜且交通狀況更密集。於2024年，我們在紫金礦業的紫金山金銅礦啟動了第一個無人駕駛部署。此外，我們進一步將解決方案部署於紫金的鉛鋅礦、首鋼的鐵礦、寶武的鐵礦運營，及海拔超過5,000米的巨龍銅礦部署了無人駕駛系統，這是迄今為止中國海拔最高的礦區無人駕駛部署。

- *走向全球。*儘管我們主要在中國運營業務，我們積極瞄準高價值的海外市場。澳大利亞是我們第一個國際重點，我們根據其成熟的採礦業、高勞工成本、穩定的客戶基礎及對無人化的開放態度而做出選擇。我們於2023年成立了澳大利亞辦事處，並與澳大利亞最大的端到端採礦服務提供商之一MACA（Thiess集團成員）簽署了諒解備忘錄。於2024年，我們與全球最大的採礦服務提供商之一Thiess簽署了諒解備忘錄，並與諾頓金田（紫金的子公司）合作在澳洲卡爾古利啟動本地化產品試驗項目。該部署預計將作為全球擴張的戰略藍圖。

我們的價值主張－探索礦區無人駕駛的價值

我們提供的不僅僅是無人駕駛解決方案，且為礦業的不同利益相關者提供了堅實的成果，更安全的勞動力、更環保的運營及更具彈性的工業系統。

- *安全。*礦業是高風險的行業。我們的無人駕駛系統使司機無需在最危險的環境中工作，消除了疲勞、分心及人為錯誤的風險。安全融入到從感知及規劃到作業工作流程及系統冗餘的每一層堆棧中。

- *低碳足跡運營。*我們致力於向更清潔、低排放礦業轉型。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國第一家在礦區大規模商業化部署增程式及全純電動無人駕駛礦卡的公司。例如，根據中國計量科學研究院(1)編製及驗證的測試報告，我們的增程式EL100無人駕駛礦卡與傳統柴油車型相比，燃油效率可提升25至30%(2)，每輛車每年可實現3,978.5公斤的二氧化碳減排量(3)。

附註：

(1) 中國計量科學研究院（「中國計量院」）為中華人民共和國的計量科學研究院，負責建立與維護國家計量標準體系，並依據國際計量委員會《互認安排》具備國際認可的校驗及測量能力。

(2) 有關計算乃基於我們的混合動力電動無人駕駛礦卡(EL100)每公里每公斤／有效載荷的平均燃料成本與上一代自身礦卡(MT96L)每公里每公斤／有效載荷的平均燃料成本之間的比較。

(3) 二氧化碳排放量減少乃通過將EL100車型及上一代礦卡的燃油消耗量與可比傳統柴油礦卡進行比較，並採用每消耗一公升柴油排放2.73公斤二氧化碳的標準排放因數而計算得出。

- *提升生產力以應對勞動力短缺。*無人化不僅保障安全及可持續性，更創造了盈利。我們的系統可在夜間、天氣及班次更換時運作，使工作流程更順暢，並提高作業的連續性。在勞工稀缺、地形惡劣的礦區，無人駕駛擴大了可能性。我們使客戶能夠開發較難進入的儲量並擴大產能區域。

- *對產業產生持久積極影響的創新。*我們的技術在該領域樹立了新的基準。我們已完成多項首創部署，並獲得工信部及國家礦山安全監察局等國家部門的認可。我們與頂尖學術機構及研究實驗室合作推動前沿技術的發展，將科研成果轉化為實際運營車隊。我們也是非煤露天礦山安全智能開採國家礦山安全監察局重點實驗室的共建單位，該實驗室是一個專注於推進中國非煤露天開採的安全與自動化的國家級研究機構。

- *參與產業標準制定。*我們為今日創造解決方案，同時為未來做好準備。我們共同撰寫了17項國家、行業及團體標準，為建立更安全、更智能、更規範的行業做出貢獻。我們已獲礦山安全行業標準化技術委員會(負責制定、協調及管理中國礦山安全相關行業標準的專門技術委員會)指定為「露天礦山無人駕駛標準化工作組」的牽頭單位，認可了我們在露天礦山無人駕駛技術應用及標準化方面的領先地位。

我們的優勢

我們擁有奠定持續領先地位的基本優勢：(i)礦區無人駕駛的全球領導者；(ii)世界一流的無人駕駛技術及研發能力；(iii)更安全、更智能、可擴展的全棧式礦區無人駕駛解決方案；(iv)由標杆部署及複製推動的可擴展商業模式；(v)潛在全球擴張釋放新的增長；(vi)與行業領導者合作，建立礦區無人駕駛生態系統；及(vii)高瞻遠矚的領導力和堅實的機構支持。

請參閱「業務－我們的優勢」。

我們的戰略

礦區無人駕駛正隨科技趨勢及快速普及而不斷演進。為把握此市場的巨大商機，我們正實施針對性戰略以強化核心競爭力，加快全球擴張，包括：(i)持續創新強化技術領導力；(ii)拓展應用場景，解鎖新市場；(iii)國際化佈局，搶佔長期發展機遇；(iv)拓展客戶基礎，深化戰略關係；(v)人才投資賦能長效增長；及(vi)戰略性合作及精準併購。

請參閱「業務 – 我們的戰略」。

我們的解決方案和業務模式

我們提供兩套核心解決方案組合(i)礦區無人駕駛解決方案(*著山*)及(ii)智能礦區數字化解決方案(*暮野*)。

下表載列持車模式及不持車模式下的礦區無人駕駛解決方案的概要，包括其各自的費用及收入模式;有關詳情，請參閱「業務 – 我們的業務版圖」。

	礦區無人駕駛解決方案 – 持車模式	礦區無人駕駛解決方案 – 不持車模式
我們的職責	• 我們透過營運我們的無人駕駛礦卡車隊提供一體化自主採礦運輸服務。我們主要專注於自有卡車在礦場範圍內的材料運輸。	• 我們提供與由客戶或其他第三方擁有的無人駕駛礦卡營運有關的服務。我們主要專注於確保無人駕駛車隊在礦場內平穩行駛。
目標客戶	• 主要為傾向不購買及管理自有礦卡車隊的礦業公司或其承包商。	• 已經或傾向擁有或租賃礦卡的礦業公司或其承包商[1]

(1) 主要從事租賃業務的卡車及設備控股公司可能會向我們購買無人駕駛礦卡，然後將該等礦卡租予礦業公司或其承包商，在這種情況下，此類卡車及設備控股公司亦被視為我們的客戶。

	礦區無人駕駛 解決方案－持車模式	礦區無人駕駛 解決方案－不持車模式
費用及收入模式	• 客戶通常就我們的礦區無人駕駛服務定期向我們付款。費用一般與運輸物料量掛鈎，最常見的定價是按每立方米或每噸計算。適用費率可能因不同的礦場部署情況而異，具體取決於運輸距離、斜坡條件、與維持自有車隊相關的成本及場地整體複雜程度等因素。下文所述的「與操作相關服務」通常不會單獨計價，而是整合在我們為每個項目收取的費用中。這些服務作為解決方案內建的支援功能運作，而非獨立收費的單項服務。 於往績記錄期間各期間，我們在此模式下每立方米產生的平均收入分別為人民幣4.2元、人民幣5.0元、人民幣4.4元及人民幣3.6元，其與現行行業範圍基本一致。	• 選擇向我們購買卡車的客戶。在現階段，我們除了收取卡車購置價外還會收取基於使用量的服務費。該等費用一般與運輸物料量掛鈎，定價通常以每立方米為基準計算；費率可能因不同的礦場部署情況而異，包括運輸距離、道路坡度及場地整體複雜程度等因素。 於2024年及2025年，我們開始探索兩種新的收費模式：(i)根據營運所涉及的礦卡數量預定每輛卡車費用，每輛卡車費用因不同的礦場部署情況而異(「按卡車計費模式」)，及(ii)整個部署的一次性收費(「一次性收費模式」，如下文所述)。我們認為，這兩種新的收費模式有助提高定價透明度及提升更廣泛客戶的接受度，同時擴大我們的潛在市場。自2024年底開始，我們在選定項目中測試了按卡車計費模式，以評估

礦區無人駕駛 解決方案－持車模式	礦區無人駕駛 解決方案－不持車模式
	其商業可行性及可擴展性。於往績記錄期間，三名客戶在我們開展推廣活動後採用按卡車計費模式，認可我們的技術能力並認為該模式更符合其商業目標。於2025年上半年，在我們的不持車模式下，我們亦試點了一次性收費模式，據此，費用與運輸量或每輛車收入無關。相反，我們在一名客戶的礦場部署我們的系統，將我們的解決方案整合至其礦卡，並就我們技術的部署及持續使用收取一次性服務費。該模式於2025年上半年產生的收入相對於我們期內的總收入而言並不重大。 於往績記錄期間，(i)不持車模式的收費介乎每立方米人民幣0.44元至人民幣2.65元；及(ii)不持車模式下每輛無人駕駛礦卡的平均售價為人民幣1.4百萬元至人民幣2.4百萬元，其與現行行業範圍一致。

	礦區無人駕駛 解決方案 – 持車模式	礦區無人駕駛 解決方案 – 不持車模式
無人駕駛礦卡的供應及維護	• 我們擁有及控制卡車。於往績記錄期間，所有以持車模式部署的卡車均歸我們所有，惟在極少數情況下，我們直接從第三方租賃少量卡車。 • 我們一般負責在持車模式下營運的卡車的日常維護及維修。	• 我們並無擁有任何按不持車模式營運的卡車。卡車從我們或第三方採購及由客戶擁有，或由客戶向第三方租賃。 • 卡車車主一般負責對按不持車模式營運的卡車進行日常維護及維修。 • 若客戶直接向我們購買卡車，我們承擔合約保修責任。
資金及融資需求	• 我們一般承擔擁有卡車的前期成本及持有卡車的開支(如折舊開支)。 • 於往績記錄期間，在我們直接從第三方租賃卡車的特殊情況下，我們承擔租賃開支，但不承擔持有開支(如折舊開支)。	• 客戶或第三方擁有卡車。彼等須為採購提供資金及承擔與持有卡車有關的開支(如折舊開支)。

概　要

	礦區無人駕駛 解決方案 – 持車模式	礦區無人駕駛 解決方案 – 不持車模式
服務範圍.....	• 我們提供無人駕駛營運相關服務，如遠程駕駛輔助、無人駕駛調度及遠程技術支援。 • 我們負責與卡車有關的營運管理，包括卡車的日常維護及維修。倘我們租賃若干輔助設備(如推土機、灑水車等)，我們亦負責該等輔助設備的管理。 • 我們亦負責無人駕駛車隊的持續軟件更新以及無人駕駛車隊管理平台的維護。	• 我們提供與持車模式所提供者類似的無人駕駛營運相關服務。 • 此外，儘管我們並無擁有以不持車模式營運的卡車，但我們為客戶提供相關支持及服務，如持續軟件更新(因我們的算法會隨各項目累積的訓練數據及運營經驗不斷優化)以及無人駕駛車隊管理平台的維護。 • 與持車模式不同，我們一般不負責卡車的日常維護及維修，我們亦不需要租賃輔助設備。 • 項目完成或終止後，硬件及軟件的處理，包括收回硬件或卸載軟件的任何權利，應受適用協議的約束。

下表載列於往績記錄期間我們的若干主要營運指標。有關詳情，請參閱「業務－我們的業務版圖」。

	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
物料運輸量（百萬立方米）[1]					
持車模式	14.4	30.6	118.7	61.4	126.5
不持車模式	–	–	15.4	4.7	73.0
總計	**14.4**	**30.6**	**134.1**	**66.1**	**199.5**
每輛活躍礦卡的物料運輸量（千立方米）[2]					
持車模式	151.9	153.1	242.8	142.9	158.5
不持車模式	–	–	172.5	90.5	116.2
月均活躍無人駕駛礦卡[3]					
持車模式	31	139	489	430	798
不持車模式	–	20	89	52	628
總計	**31**	**159**	**578**	**482**	**1,426**
每礦場產生的平均收入（人民幣百萬元）[4]	12.0	53.2	60.8	36.8	35.3
部署率(%)[5]	100	100	100	100	100
車隊閒置率(%)[6]	0	0	0	0	5

	截至12月31日			截至9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
活躍無人駕駛礦卡數量[7]				
持車模式	52	248	712	877
不持車模式	–	60	291	1,143
總計	**52**	**308**	**1,003**	**2,020**
每礦場活躍無人駕駛礦卡平均數量[8]				
持車模式	17	41	45	55
不持車模式	–	60	29	54
活躍無人駕駛礦卡平均使用年限（年）[9]	5.0	7.1	7.3	7.0
活躍無人駕駛礦卡平均剩餘使用年限（年）[9]	4.3	6.6	6.6	6.3

附註：

(1) 特定期間的「物料運輸量」指該期間在持車及不持車模式下配備我們解決方案的礦卡的物料運輸量。2022年及2023年的數字亦包括我們在該等年度運營的傳統人工操作礦卡運輸的物料。在我們的技術獲得充分驗證及廣泛採用前我們礦區無人駕駛解決方案商業化的早期階段（特別是2022年及2023年初），我們曾暫時營運傳統人工操作的礦卡車隊（主要集中於一個礦場）。此方法旨在使我們在礦區無人駕駛解決方案仍處於試驗或早期部署階段的同時，累積實際的營運經驗。由於我們的礦區無人駕駛解決方案證明其可靠性並帶來運營效益，我們其後已終止上述過渡性安排，並全面停用該等非無人駕駛的礦卡。有關更多資料，請參閱「技術詞彙表及慣用語」。

(2) 特定期間的「每輛活躍礦卡的物料運輸量」按該期間物料運輸總量除以月均活躍礦卡數量計算。於2022年及2023年，用於此計算的月均礦卡數量亦包括我們於該等年度暫時營運的若干傳統人工操作礦卡。

(3) 特定期間的「月均活躍無人駕駛礦卡數量」按(i)截至該期間內每個月末的活躍無人駕駛礦卡數量總和除以(ii)同一期間內的月數計算得出。為免生疑問，本表中呈列的「月均活躍無人駕駛礦卡數量」的數字不包括我們於2022年及2023年在持車模式下暫時營運的傳統人工操作礦卡。

(4) 特定期間的「每礦場產生的平均收入」按該期間我們礦區無人駕駛解決方案產生的收入除以產生收入的礦場數量計算。

(5) 特定期間的「部署率」指該期間所有在持車模式下被部署於礦區的無人駕駛礦卡所佔比例。我們不會主動追蹤不持車模式下無人駕駛礦卡的部署率，因為該等卡車歸我們的客戶所有，而非歸我們所有。

(6) 特定期間的「車隊閒置率」指於礦場部署但因礦主原因項目暫停而不活躍於礦區採礦作業，且在暫停期間無法調配至其他項目的卡車所佔比例。為免生疑問，因季節性假期(如農曆新年)或礦區基礎設施升級而導致的暫時停工，不屬於此定義下的閒置。於2025年上半年，若干卡車被歸類為閒置，主要是由於礦主出於項目重啟時間表不確定的理由而要求該等卡車留駐礦場。

(7) 截至特定日期的「活躍無人駕駛礦卡數量」指處於運行狀態的無人駕駛礦卡(指其在礦場正常運作)，包括因常規維修或維護而中斷的礦卡。

(8) 截至特定日期的「每礦場活躍無人駕駛礦卡平均數量」按截至該日的活躍無人駕駛礦卡數量除以部署無人駕駛礦卡的礦場數量計算。

(9) 截至特定日期的「活躍無人駕駛礦卡平均使用年限」及「活躍無人駕駛礦卡平均剩餘使用年限」僅指截至該日在持車模式下我們擁有的礦卡。我們無法獲得不持車模式的有關數據，因為相關卡車歸我們的客戶所有，而非歸我們所有。

客戶及供應商

我們的客戶群主要包括礦業公司及其承包商。於往績記錄期間，我們的大部分收入來自礦區無人駕駛解決方案。於往績記錄期間各年度／期間，來自我們五大客戶的合併收入分別為人民幣59.8百萬元、人民幣255.8百萬元、人民幣825.2百萬元及人民幣699.0百萬元，分別佔我們收入的99.9%、94.4%、83.7%及75.9%。於往績記錄期間各年度／期間，來自我們最大單一客戶的收入分別為人民幣31.0百萬元、人民幣112.9百萬元、人民幣537.1百萬元及人民幣404.9百萬元，分別佔我們收入的51.8%、41.7%、54.5%及44.0%。於往績記錄期間，我們的所有收入均來自中國。有關詳情，請參閱「業務－我們的客戶－五大客戶」。

我們與廣泛供應商網絡合作，提供交付解決方案所需的底盤、礦卡、維修配件、控制器、電池及其他關鍵設備等基本組件。於往績記錄期間各年度／期間，我們向五大供應商的採購總額分別為人民幣112.3百萬元、人民幣383.5百萬元、人民幣834.5百萬元及人民幣884.2百萬元，分別佔我們採購總額的53.5%、62.7%、54.3%及62.9%。同期我們向單一最大供應商的採購額分別為人民幣41.2百萬元、人民幣260.5百萬元、人民幣443.8百萬元及人民幣419.3百萬元，分別佔採購總額的19.6%、42.6%、28.9%及29.8%。有關詳情，請參閱「業務－我們的供應商－五大供應商」。

就董事所深知，於往績記錄期間，我們的若干主要客戶亦為我們的供應商，而我們的若干主要供應商亦為我們的客戶。詳情請參閱「業務－客戶與供應商的重疊情況」。我們與該等重疊客戶及供應商就銷售及採購條款進行的磋商，均根據獨立商業條款按交易逐項進行。我們與該等實體的交易按公平基準於日常業務過程中進行。

我們的控股股東

緊接**[編纂]**前，本公司分別由(i)藍先生擁有約26.29%；(ii)張先生、寧波御英及寧波眾英擁持有約6.91%（張先生為寧波御英及寧波眾英的唯一普通合夥人）；及(iii)劉女士及嘉興志韜（劉女士（藍先生的配偶）為其唯一有限合夥人，於其中持有約97.1429%的合夥權益）擁有約9.55%。藍先生與張先生於2025年4月23日訂立一致行動協議。有關詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－一致行動協議」。因此，就上市規則而言，藍先生、張先生、劉女士、嘉興志韜、寧波御英及寧波眾英於本文件日期合共於本公司股本中擁有42.75%的權益及共同構成一組控股股東。

緊隨**[編纂]**完成後，該組控股股東將合共有權控制行使約**[編纂]**%的投票權（假設**[編纂]**未獲行使），因此仍為一組控股股東。有關詳情，請參閱「與控股股東的關係」。

[編纂]投資

我們與[**編纂**]投資者進行多輪[**編纂**]投資，包括但不限於閩西興杭、上海辰韜、紫金礦業、斯道資本、蔚來資本、熙禾投資、無錫星奇、鄭州高新基金、溥泉基金、寧德時代、兗礦資本、同力股份、德賽西威、高成資本及弘毅資本。有關[**編纂**]投資者身份背景的進一步詳情及[**編纂**]投資的主要條款，請參閱「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]投資」。

[編纂]股權激勵計劃

截至本文件日期，根據[**編纂**]股權激勵計劃授出的股份已悉數發行予我們的僱員激勵平台。因此，待[**編纂**]後尚未歸屬的股份獎勵全部歸屬時，將不會對股東之股權造成任何攤薄影響，亦不會對每股盈利構成任何影響。

業務可持續性與盈利路徑

我們於往績記錄期間並無錄得淨利潤，並預期短期內將繼續產生淨虧損。我們於2020年7月首次在礦場向客戶部署我們的解決方案，從資本密集型採礦運輸業務開始。截至2022年1月1日，我們錄得累計虧損，主要由於在初期採用持車模式所需的大額前期投入、我們為建立無人駕駛採礦解決方案的技術基礎而進行的持續研發工作，以及進入新興行業涉及的相對較高的獲客成本。此外，我們在商業化初期採取積極的市場拓展策略，優先進行快速部署及廣泛覆蓋以獲取優質客戶，進一步增加了初始收入成本。此趨勢延續至往績記錄期間的初期，導致我們在2022年及2023年錄得毛損率。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們分別產生虧損人民幣216.0百萬元、人民幣333.7百萬元、人民幣390.1百萬元、人民幣271.8百萬元及人民幣441.7百萬元。我們於該等期間的經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)分別為人民幣154.0百萬元、人民幣283.9百萬元、人民幣303.3百萬元、人民幣223.3百萬元及人民幣415.1百萬元。該等虧損反映我們為在礦區無人駕駛解決方案市場實現長期領先奠定技術及商業基礎而進行的審慎戰略投資。具體而言，我們於2022年及2023年的毛損主要反映以下情況的組合：商業化早期階段的服務費費率相對較低、無人駕駛礦卡相關的折舊開支高昂，以及成本與收入的確認存在時間錯配，原因是若干前期成本是在項目週期的早期產生，而相應的收入是在交付服務時隨時間確認。該等因素亦共同導致我們於2024年及截至2025年9月30日止九個月的毛利率相對較低。

作為無人駕駛、人工智能及重工業物流交叉領域的龍頭企業，我們專注於構建強大的技術能力、確保運營可靠性、培養值得信賴的客戶群及發展規模化的行業生態系統。隨著收入的不斷增加、毛利率的不斷提高、經常性軟件服務貢獻的不斷增加以及向資本效率更高的商業模式的過渡，我們相信我們有能力在中期內實現可持續盈利。

我們認為，我們的過往虧損狀況乃由於以下因素綜合作用所致：(i)為發展全棧礦區無人駕駛能力而作出的重大前期投資；及(ii)通過資本密集型持車模式完成早期商業化。

展望未來，我們預計通過商業模式轉型、收入規模、成本優化相結合的方式實現可持續盈利：

- *通過標杆部署及戰略關係擴大客戶群*。我們的核心業務策略專注於贏得廣受關注的標杆部署，以證明我們解決方案的技術可行性，並作為推動更廣泛客戶採用的實證案例。例如，我們在中國最大煤礦之一的成功部署促使其終端客戶群的礦場組合得到擴展，而紫金礦業已開始將我們的解決方案從紫金山礦場擴展到巨龍高海拔銅礦。這些標杆案例說明我們有能力在各種嚴苛的條件下取得成果。請參閱「業務－案例研究」。

  在業務早期階段，我們利用自身的無人駕駛車隊積極承接運輸項目，以減少客戶對無人駕駛技術的擔憂，加速項目的早期採用。隨著我們的標杆項目擴大規模並取得營運成功，我們的業務由主動拓展轉向以客戶為主導的擴張。如今，我們強大的技術能力、成熟的項目交付及始終如一的服務質量令我們成為整個行業值得信賴的技術合作夥伴。我們相信這一戰略有助於長期盈利，因為客戶信任可促成產生經常性收入的長期合約，同時也有助於我們推出價值更高的基於軟件的服務。

  為進一步深化客戶關係和提升終身價值、我們計劃擴大戰略框架協議、合資經營及場區解決方案部署的應用。我們已與龍頭礦業集團、承包商及能源集團建立深厚的合作夥伴關係，並專注於通過長期戰略協調、運營信任

及無縫整合至客戶的運營體系擴展這些夥伴關係。我們相信，通過產生經常性收入機遇及隨時間推出價值更高的基於軟件的服務，這一戰略將有助於長期盈利。請參閱「－我們的戰略－拓展客戶基礎，深化戰略關係」。

- *提高不持車模式的收入貢獻*。我們正在從重資本的持車模式積極過渡至更輕資本、更高利潤的不持車模式。在不持車模式下，客戶購買或租賃車輛，而我們提供礦區無人駕駛技術、軟件支持及輔助服務。於2024年，不持車佔我們總收入的46.0%，而2023年為41.7%，2022年為零。就結構而言，不持車模式下的毛利率高於持車模式，原因為我們不產生與擁有及使用自身礦區無人駕駛卡車相關的成本，同時保留軟件、集成及服務收入來源。

- *提高規模效益及優化成本*。隨著項目數量及標準化的增加，我們正實現顯著的規模效益。自2022年至2024年，我們每年的總運輸距離從0.6百萬公里增至23.2百萬公里，而每年運輸的總物料量從14.4百萬立方米增至134.1百萬立方米。截至2025年9月30日止九個月，定期運輸的總物料量進一步增加至199.5百萬立方米。此外，隨著我們採購量擴大，我們獲得了與主要供應商更大的議價能力，令我們能夠獲得更有利的商業條款並降低關鍵系統組件的單位成本。該等改進提高了我們的毛利率水平並提高了營運資金效率。

- *優化研發同時維持創新*。於完成核心平台的基礎開發後，我們目前專注於模塊化產品化、跨不同礦場再利用經過驗證的組件及根據客戶需求開發新的創收功能。儘管我們繼續在人工智能算法研究與應用、智能生產管理、硬件開發等領域進行投資，但我們預計隨著部署規模及定制需求的減少，研發費用佔收入的百分比長遠將會下降。

我們相信，該等努力將使我們能夠從當前的大量投入階段跨入更高效、更可持續的增長階段。隨著我們技術標準化的提升，客戶採用率的增加，以及更多收入來自經常性及利潤率較高的服務，預計隨著時間的推移我們的運營效率將會提高，而虧損將會收窄。

歷史財務資料概要

下表載列往績記錄期間內綜合財務資料的摘要財務數據(摘錄自本文件附錄一所載會計師報告)。下文所載的摘要財務數據須與本文件的綜合財務報表(包括相關附註)一併閱讀，且應以該等完整財務報表為準。我們的綜合財務資料乃依據香港財務報告準則會計準則編製。

綜合損益及其他全面收益表概要

下表載列我們於所示年度的綜合損益及其他全面收益表，其摘錄自本文件附錄一所載會計師報告：

	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)	
收入	**59,917**	**270,915**	**986,234**	**451,843**	**921,336**
銷售成本	(77,607)	(321,375)	(911,521)	(446,292)	(856,008)
(毛損)／毛利	**(17,690)**	**(50,460)**	**74,713**	**5,551**	**65,328**
分銷及銷售開支	(3,885)	(16,571)	(31,182)	(19,504)	(32,441)
研發開支	(109,135)	(177,290)	(208,448)	(150,342)	(191,561)
行政開支	(29,328)	(37,159)	(85,663)	(48,526)	(95,442)
其他收入	826	682	1,442	1,339	4,944
其他收益及虧損淨額[1]	(5,921)	(7,400)	(33,280)	(8,035)	(123,988)
財務成本	(550)	(11,600)	(29,398)	(16,025)	(50,966)
按公允價值計入損益(「按公允價值計入損益」)的金融負債的公允價值變動	(50,273)	(33,487)	(66,068)	(31,831)	–
預期信貸虧損模型項下的減值虧損(扣除撥回)	1	(382)	(12,168)	(4,419)	(3,744)
[編纂]開支	–	–	–	–	(15,239)
分佔合營企業業績	–	–	(3)	–	3,257
除税前虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(439,852)**
所得税開支	–	–	–	–	(1,807)
年／期內虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(441,659)**

附註：

(1) 2025年9月下旬，我們就計劃出售190輛上一代礦車訂立意向書，該等礦車最初用於試點測試、展示用途及早期營運驗證。我們將該等車輛分類為持作出售的非流動資產，並根據香港財務報告準則第5號持作出售非流動資產及已終止經營業務，按賬面值與公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並確認減值虧損人民幣118.4百萬元，其已計入其他收益或虧損。有關更多詳情，請參閱「概要－近期發展及無重大不利變動」、「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－分類為持作出售的資產」及本文件附錄一會計師報告附註8。

非香港財務報告準則計量

為補充根據香港財務報告準則會計準則呈列的綜合損益表，我們使用年內經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）、EBITDA（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）作為並無香港財務報告準則會計準則規定或根據該等準則呈列的額外財務計量方法。

我們認為，該等非香港財務報告準則計量有助於比較不同年度、不同公司的經營業績。我們認為，該等計量為[**編纂**]提供有用資料，有助於彼等按有關資料協助管理層的相同方式了解並評估我們的綜合經營業績。然而，呈列年內經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）、EBITDA（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）與其他公司呈列的類似計量未必存在可比性。使用該等非香港財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，[**編纂**]不應將其視為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則會計準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）定義為年內虧損，並就以股份為基礎的付款、[**編纂**]開支及按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動作出調整。以股份為基礎的薪酬與我們授予股份激勵計劃參與者的以股份為基礎的獎勵有關，且為非現金開支。[**編纂**]開支是與[**編纂**]相關的開支。按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動來自我們過往向若干[**編纂**]投資者發行的具優先權的股份，而由於2025年上半年自動轉換為普通股，該等金融負債從負債重新指定為權益。該等變動屬非現金性質。有關該等特別權利股份的詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]投資」。

下表載列我們於所呈列年度的非香港財務報告準則計量與根據香港財務報告準則會計準則編製的最接近計量進行的對賬。

	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)		
年／期內虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(441,659)**
加回：					
以股份為基礎的付款	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動	50,273	33,487	66,068	31,831	–
[編纂]開支	–	–	–	–	15,239
經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）	**(153,982)**	**(283,903)**	**(303,294)**	**(223,269)**	**(415,057)**

	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)		
年／期內虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(441,659)**
加回：					
所得稅開支	–	–	–	–	1,807
淨財務成本	6	11,147	28,111	14,817	46,642
折舊及攤銷	22,653	45,109	99,010	65,170	164,291
EBITDA（非香港財務報告準則計量）	**(193,296)**	**(277,411)**	**(262,934)**	**(191,805)**	**(228,919)**
加回：					
以股份為基礎的付款	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363
[編纂]開支	–	–	–	–	15,239
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動	50,273	33,487	66,068	31,831	–
經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）	**(131,323)**	**(227,647)**	**(176,173)**	**(143,282)**	**(202,317)**

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們分別錄得淨虧損人民幣216.0百萬元、人民幣333.7百萬元、人民幣390.1百萬元、人民幣271.8百萬元及人民幣441.7百萬元。同期，我們分別錄得經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)人民幣154.0百萬元、人民幣283.9百萬元、人民幣303.3百萬元、人民幣223.3百萬元及人民幣415.1百萬元。於往績記錄期間的歷史淨虧損狀況主要源自我們為奠定於礦區無人駕駛解決方案領域長期領導地位的技術及商業基礎所作的經深思熟慮的戰略性投資，包括建設穩健技術能力、確保營運可靠性、培養可信客戶群的投資。於往績記錄期間，我們的經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)有所擴大，主要是由於我們的業務規模擴大以及我們對核心技術能力研發的持續投資導致我們的運營開支大幅增加。有關歷史虧損狀況及未來盈利路徑的詳細討論，請參閱「業務－業務可持續性與盈利路徑」。

下表載列於所示年度我們按解決方案劃分的收入明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
礦區無人駕駛解決方案：										
運輸即服務(持車)模式	59,835	99.9	153,043	56.5	520,129	52.7	315,895	69.9	456,194	49.5
無人駕駛即服務(不持車)模式	–	–	112,938	41.7	453,393	46.0	125,519	27.8	460,729	50.0
小計	59,835	99.9	265,981	98.2	973,522	98.7	441,414	97.7	916,923	99.5
智能礦區數字化解決方案	–	–	1,526	0.6	2,769	0.3	1,977	0.4	554	0.1
其他(1)	82	0.1	3,408	1.2	9,943	1.0	8,452	1.9	3,859	0.4
總計	**59,917**	**100.0**	**270,915**	**100.0**	**986,234**	**100.0**	**451,843**	**100.0**	**921,336**	**100.0**

附註：

(1) 我們於2022年的其他收入來自出售特定材料所得；而2023年及2024年的其他收入主要來自於在部署解決方案的礦場提供輔助維護及維修服務所賺取的費用。

下表載列於所示年度我們按產品及解決方案劃分的毛利／(毛損)及毛利／(毛損)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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
礦區無人駕駛解決方案：										
持車模式	(17,772)	(29.7)	(60,127)	(39.3)	7,049	1.4	(3,142)	(1.0)	2,455	0.5
不持車模式	–	–	6,858	6.1	63,264	14.0	5,499	4.4	60,045	13.0
小計	(17,772)	(29.7)	(53,269)	(20.0)	70,313	7.2	2,357	0.5	62,500	6.8
智能礦區數字化解決方案	–	–	681	44.6	2,192	79.2	1,656	83.8	329	59.4
其他	82	100.0	2,128	62.4	2,208	22.2	1,538	18.2	2,499	64.8
總計	**(17,690)**	**(29.5)**	**(50,460)**	**(18.6)**	**74,713**	**7.6**	**5,551**	**1.2**	**65,328**	**7.1**

我們於2024年扭虧為盈錄得毛利主要是由於我們戰略性地轉向資本效率更高的不持車模式，該模式於2024年貢獻了總收入的46.0%且在結構上利潤率更高。這一扭轉亦得益於規模化部署帶來的強勁收入增長，體現在往績記錄期間活躍無人駕駛礦卡數量持續增加、車隊利用率提升，以及透過提高採購效率實現成本優化，令我們的生產成本(包括無人駕駛礦卡主要車型之一EL100的相關成本)從2023年到2024年顯著下降。此外，我們不斷提升的品牌知名度及在基準礦區的良好往績記錄顯著增強了我們擴張至新礦場及獲取優質客戶的能力，進一步促進利潤率改善。

下表載列截至所示日期來自我們綜合資產負債表的特定資料，該等資料摘錄自本文件附錄一所載會計師報告：

	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	143,490	441,101	920,833	1,135,047
流動資產	138,464	269,199	954,222	2,136,856
總資產	**281,954**	**710,300**	**1,875,055**	**3,271,903**
非流動負債	632,998	1,162,858	475,114	618,133
流動負債	137,608	359,894	1,139,979	1,556,241
總負債	**770,606**	**1,522,752**	**1,615,093**	**2,174,374**
總資產減流動負債	**144,346**	**350,406**	**735,076**	**1,715,662**
流動資產淨值／（負債淨額）	**856**	**(90,695)**	**(185,757)**	**580,615**
(負債淨額)／資產淨值	**(488,652)**	**(812,452)**	**259,962**	**1,097,529**
實繳資本／股本	10,000	10,000	94,956	121,737
儲備	(498,652)	(822,452)	165,006	961,979
非控股權益	–	–	–	13,813
(虧絀)／權益總額	**(488,652)**	**(812,452)**	**259,962**	**1,097,529**

我們的負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣488.7百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣812.5百萬元，主要由於虧損及全面開支總額人民幣333.7百萬元及購回已行使購股權人民幣11.0百萬元；部分被確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣16.3百萬元所抵銷。2024年，我們的財務狀況有所改善，截至2024年12月31日，淨負債已轉為淨資產人民幣260.0百萬元，主要由於絕大部分過往具優先權的股份轉換為普通股，金額為人民幣1,415.7百萬元、就C++輪融資發行的優先權股份、股東額外注資人民幣30.0百萬元，以及確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣20.7百萬元。上述因素部分被虧損及全面開支總額人民幣390.6百萬元及購回已行使購股權人民幣10.3百萬元所抵銷。截至2025年9月30日，我們進一步錄得淨資產人民幣1,097.5百萬元。有關上述股本變動的詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]前投資」。

下表載列截至所示日期我們的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至9月30日	截至10月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
			(人民幣千元)		*(未經審計)*
存貨	3,259	8,500	50,559	120,439	111,941
貿易應收款項及應收票據	29,504	115,409	619,684	916,132	869,845
合約資產	2,326	8,155	7,807	11,753	15,632
預付款項、按金及其他應收款項	24,070	69,169	166,220	273,081	377,536
應收關聯方款項	6,458	–	63,925	57,746	65,549
按公允價值計入損益的金融資產	–	–	–	50,085	148,102
受限銀行存款	–	–	–	33,002	7,367
現金及現金等價物	72,847	67,966	46,027	556,919	340,759
分類為持作出售的資產	–	–	–	117,699	117,699
流動資產總額	138,464	269,199	954,222	2,136,856	2,054,430
貿易及其他應付款項	62,256	188,886	451,428	668,732	678,839
應付關聯方款項	50,169	3,026	3,026	–	–
合約負債	–	–	6,239	9,684	8,911
租賃負債	–	1,483	2,751	54,349	53,384
應付所得稅	–	–	–	1,653	1,209
借款	25,183	166,499	676,535	818,973	748,324
遞延收入	–	–	–	2,850	2,850
流動負債總額	137,608	359,894	1,139,979	1,556,241	1,493,517

截至2023年12月31日及2024年12月31日，我們錄得流動負債淨額，主要由於使用營運資金為購買長期資產提供資金以支持業務發展以及擴大我們的業務規模。我們截至2024年12月31日的流動負債淨額人民幣185.8百萬元轉為截至2025年9月30日的流動資產淨值人民幣580.6百萬元，乃由於我們的流動資產總值增加。為維持我們的流動資產淨值狀況，我們計劃(i)通過先進的技術能力及提高交付效率來增強我們的議價能力，及(ii)增加輕資產短週期服務的佔比，以加快貿易應收款項的周轉速度。我們亦計劃在提高成本效益的同時加強貿易應付款項管理，並通過大規模及針對性的採購實現更長的應付款項期限。此外，我們計劃進一步完善以訂單為基礎的存貨管理措施，在完成訂單的同時，盡量減少過量存貨。我們亦將尋求更低利率的融資產品，以優化我們的債務結構，降低融資成本。

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣90.7百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣185.8百萬元，主要由於(i)我們的借款增加人民幣510.0百萬元，(ii)我們的貿易及其他應付款項增加人民幣262.5百萬元，及(iii)我們的現金及現金等價物減少人民幣21.9百萬元；部分被(i)我們的貿易應收款項及應收票據增加人民幣504.3百萬元，(ii)我們的預付款項、按金及其他應收款項增加人民幣97.1百萬元，及(iii)應收關聯方款項增加人民幣63.9百萬元所抵銷。

我們截至2022年12月31日的流動資產淨值人民幣0.9百萬元轉為截至2023年12月31日的流動負債淨額人民幣90.7百萬元，主要由於(i)我們的借款增加人民幣141.3百萬元，及(ii)貿易及其他應付款項增加人民幣126.6百萬元；部分被(i)貿易應收款項及應收票據增加人民幣85.9百萬元；及(ii)應付關聯方款項減少人民幣47.1百萬元所抵銷。

有關往績記錄期間我們資產及負債的詳細討論，請參閱「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論」。

下表載列所示期間我們的現金流量。

	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)		
經營活動所用現金淨額	(74,511)	(251,179)	(713,245)	(473,595)	(365,041)
投資活動所用現金淨額	(90,108)	(332,403)	(472,817)	(308,349)	(600,380)
融資活動所得現金淨額	172,429	578,701	1,164,542	786,328	1,476,343
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	**7,810**	**(4,881)**	**(21,520)**	**4,384**	**510,922**
年初現金及現金等價物	65,037	72,847	67,966	67,966	46,027
匯率變動的影響	–	–	(419)	42	(30)
年末現金及現金等價物	**72,847**	**67,966**	**46,027**	**72,392**	**556,919**

於2022年至2024年，我們的經營性現金流出淨額有所擴大，主要歸因於我們的銷售及採購業務規模增長所推動的税前虧損增加以及貿易及其他應收款項、預付款項及存款的增加。截至2025年9月30日止九個月，我們經營活動所用現金淨額為人民幣365.0百萬元，而2024年同期經營活動所用現金淨額則為人民幣473.6百萬元。改善主要原因是期內消耗的營運資金水平較低。特別是，雖然我們的業務規模持續擴大，但貿易及其他應付款項的增加有助抵銷應收款項及預付款項增加產生的部分資金需求。有關往績記錄期間我們現金流量的詳細分析，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源」。

關鍵財務比率

下表載列於所示年度／期間我們的部分關鍵財務比率。

	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	2025年
收入增長[(1)]	不適用	352.2%	264.0%	103.9%
毛利率[(2)]	(29.5%)	(18.6%)	7.6%	7.1%
淨利率[(3)]	(360.4%)	(123.2%)	(39.5%)	(47.9%)
流動比率[(4)]	1.01	0.75	0.84	1.37
速動比率[(5)]	0.98	0.72	0.79	1.30
槓桿比率[(6)]	(1.45)	(1.64)	4.45	1.36

附註：

(1) 收入增長等於年／期內總收入增長除以上年度總收入再乘以100%。

(2) 毛利率等於年／期內毛利除以年內收入再乘以100%。

(3) 淨利率等於年／期內淨利潤除以年內收入再乘以100%。截至2025年9月30日止九個月，我們確認減值虧損人民幣118.4百萬元，計入其他收益或虧損，此部分導致我們同期淨虧損。有關該減值虧損的更多資料，請參閱「概要－近期發展及無重大不利變動」、「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－分類為持作出售的資產」及本文件附錄一會計師報告附註8。

(4) 流動比率等於流動資產除以流動負債。

(5) 速動比率等於流動資產(不包括存貨)除以流動負債。

(6) 槓桿比率等於債務總額除以權益總額。

風險因素

我們的業務及[**編纂**]涉及若干風險，詳情載於本文件「風險因素」。 閣下決定[**編纂**]我們股份前，應詳細閱讀該節全文。我們面臨的部分主要風險包括：

- 我們業務的成功依賴於能否留住現有客戶、開拓新客戶以及推動客戶群進一步採用我們的解決方案。倘若未能實現以上目標，可能嚴重損害我們的財務狀況及經營表現；
- 我們的運營歷史有限，因此難以評估業務和前景，以往的增長趨勢未必能反映未來的表現；
- 我們所處行業競爭激烈。如未能有效應對競爭，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響；
- 我們的業務高度依賴於採礦市場應用無人駕駛方面對我們解決方案的採用。受多種因素影響，我們的可觸達市場規模及解決方案需求的增長可能不及預期般迅速。因此，倘若相關市場增長放緩，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響；
- 如我們未能以具成本效益的方式及時開發符合不斷變化的市場需求及客戶需求的新解決方案，我們的未來業務、經營業績、財務狀況及競爭地位將面臨重大不利影響；
- 無人駕駛解決方案市場仍處於增長相對初期且快速演進階段。如該等市場未能持續增長或增長不及預期，可能會對我們的業務、前景、經營業績及財務狀況造成重大損害；
- 我們解決方案的銷售業績取決於成功的部署及運行，包括礦用卡車的整體用戶體驗以及(較小程度上)由第三方處理的部署及運行；
- 我們在往績記錄期間產生重大淨虧損，在不久將來亦可能無法實現盈利或在此之後維持盈利；
- 我們的流動負債淨額可能使我們面臨一定的流動性風險；
- 我們可能面臨存貨過時的風險。

有關詳情，請參閱「風險因素」。

競爭格局

於2024年，中國L4級無人駕駛解決方案市場達到約人民幣54億元。2024年前三大參與者的合計市場份額為36.8%。本集團按收入計的市場份額在所有L4級無人駕駛解決方案提供商中排名第一，佔整體市場的約18.2%。

截至2024年底，按活躍車輛數量計，前三名礦區無人駕駛解決方案提供商的合計市佔率為56.0%。本集團排名第一，擁有1,000輛活躍無人駕駛車輛，市佔率達40.0%。本集團的已部署車隊是第二名和第三名提供商的合計規模的兩倍以上。

詳情請參閱「行業概覽」。

營運資金

經計及我們可得的財務資源，包括預期來自經營活動的現金流量、現有現金及現金等價物、可得銀行授信及[**編纂**]估計[**編纂**]淨額，董事認為我們有充足的營運資金應對我們當前以及自本文件日期起未來12個月的經營所需。經就我們的營運資金狀況向我們的管理層進行合理查詢後，獨家保薦人認同董事的觀點。

我們擬主要通過經營活動預期所得現金、銀行授信及融資活動籌集資金(包括我們將從[**編纂**]收取的[**編纂**]淨額)為我們未來的營運資金需求及資本開支提供資金。

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派及派付股息。

我們支付的任何股息將由董事會全權酌情決定，這將受限於企業股東的批准程序，並考慮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策略、預期營運資金需求及未來擴展計劃、法律、監管及其他合約限制等因素以及董事會不時認為適當的其他因素。股東於股東大會上可批准董事會建議的任何股息宣派。根據中國法律，我們須先將賺取的任何未來淨利潤用於彌補我們的過往累計虧損，然後將淨利潤的10%分配至法定公積金，直至該等公積金達到我們註冊資本的

50%以上為止。可分派利潤為我們的除税後利潤減任何撥回累計虧損及我們按法定規定作出的撥款。因此，鑒於我們的累計虧損，根據適用的中國法律法規，截至2024年12月31日，我們無法派付股息。截至最後實際可行日期，我們尚未採納正式的股息政策。

[編纂]開支

按[**編纂**]中位數[**編纂**]港元(即[**編纂**]每股[**編纂**][**編纂**]港元至[**編纂**]港元的中位數)計算，假設[**編纂**]未獲行使，本公司應付的[**編纂**]開支總額(包括[**編纂**])估計約為[**編纂**]港元(相當於約人民幣[**編纂**]元)，佔[**編纂**][**編纂**]總額約[**編纂**]%。在該等估計[**編纂**]開支總額中，(i)[**編纂**]開支(包括[**編纂**])預期約為[**編纂**]港元，及(ii)[**編纂**]開支約為[**編纂**]港元，其中包括(a)法律顧問及申報會計師的費用及開支約[**編纂**]港元，以及(b)其他費用及開支約[**編纂**]港元。

截至2025年9月30日，我們已就[**編纂**]產生[**編纂**]開支及發行成本人民幣[**編纂**]元且該等費用已於往績記錄期間在損益或遞延發行成本內確認。我們估計，本集團將進一步產生額外[**編纂**]開支及發行成本人民幣[**編纂**]元(包括[**編纂**]人民幣[**編纂**]元，假設[**編纂**]未獲行使及基於[**編纂**]每股[**編纂**][**編纂**]港元)，佔我們[**編纂**]總額的[**編纂**]%，其中人民幣[**編纂**]元預期將於[**編纂**]後自綜合損益表扣除，人民幣[**編纂**]元預期將從權益中扣除。

申請於聯交所[編纂]

我們已向聯交所上市委員會申請批准我們根據[**編纂**]將予[**編纂**]的H股(包括因[**編纂**]獲行使而可能發行的任何H股)及將由非上市股份轉換的H股[**編纂**]及買賣，基準為(其中包括)我們符合上市規則第8.05(3)條項下的市值／收益測試，當中參考：(a)我們截至2024年12月31日止年度的收入超過500百萬港元，及(b)我們於[**編纂**]時的預期市值超過40億港元。

[**編纂**]

未來計劃及[編纂]用途

我們估計，於扣除我們就[**編纂**]應付的估計[**編纂**]以及其他費用及開支後，[**編纂**][**編纂**]淨額將約為[**編纂**]港元（假設[**編纂**]為每股H股[**編纂**]港元）。

我們計劃將[**編纂**][**編纂**]淨額用於以下用途：

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於加強我們的軟件研發工作，尤其是通過升級自動駕駛算法，以提升我們部署解決方案的現有礦區的運輸效率和安全，進一步鞏固我們於核心領域的競爭優勢。我們亦計劃擴大我們的解決方案在日益複雜的礦區無人駕駛場景中的適應性；

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於加強我們的硬件研發工作；

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於支持我們的信息技術開發。我們旨在加強軟件系統的開發、年度運營與升級，同時擴大技術支持功能、獲得必要的認證、增加對基於雲的服務的使用及聘請額外的技術人才以加強我們的信息技術及工程能力；

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於支持我們的全球業務擴張及客戶獲取計劃，我們持續擴大在主要國際市場的業務佈局並構建更廣泛、更多元化的客戶群體；

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於支持人才發展及組織發展，重點為吸引、保留及賦能一支高效能的跨領域團隊；

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於尋求符合我們長期增長目標的戰略投資；及

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用作營運資金及其他一般企業用途。

有關詳情，請參閱「未來計劃及[**編纂**]用途」。

法律訴訟及合規

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未涉及任何我們認為會對我們的業務、經營業績、財務狀況或聲譽及合規產生重大不利影響的任何實際或待決法律、仲裁或行政訴訟，包括任何破產或破產管理程序。

據中國法律顧問告知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們所從事的業務營運已在所有重大方面符合適用的中國法律法規。

近期發展及無重大不利變動

董事確認，截至本文件日期，我們的財務或貿易狀況、債務、抵押、或有負債、擔保或前景自2025年9月30日(即本文件附錄一會計師報告呈報的期間末)起並無重大不利變動；且自2025年9月30日以來，概無發生會對本文件附錄一會計師報告所呈列資料產生重大影響的事件。

於2025年，一名探索新業務線的獨立第三方客戶就潛在購買礦卡的事宜與我們接洽。該客戶亦表示有興趣委聘我們提供無人駕駛技術服務。為支持該商業關係的發展，以及我們向輕資產轉型和提高該客戶採用我們服務的可能性，我們同意按二手車的公允價值出售多輛礦卡。涉及的卡車主要由上一代車型組成，該等卡車最初部署作試點測試、展示用途及早期營運驗證。隨著我們的技術與產品組合持續進化，該等車輛已不再完全符合我們當前的技術路線圖。於2025年9月，我們就建議銷售190輛礦卡訂立意向書，我們預期此舉將有助於加強我們於相關地區的影響力。詳情請參閱「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－分類為持作出售的資產」。

簽訂意向書後，擬交易的卡車預計分批交付。因此，我們將該等車輛重新分類為持作出售的非流動資產，且根據*香港財務報告準則第5號持作出售的非流動資產及已終止經營業務*，按其賬面值及公允價值減出售成本中的較低者計量，並確認減值虧損人民幣118.4百萬元。

於往績記錄期後，我們的業務及營運持續展現正面發展趨勢，體現在無人駕駛礦山運營的擴展及經營規模的提升。截至2025年10月31日，不持車模式下的活躍無人駕駛礦卡數量增加至1,414輛，截至2025年11月30日進一步增至1,429輛。我們的增長進一步體現在同期物料運輸量總額的增加，由截至2024年11月30日止11個月約110.2百萬立方米增加至2025年同期約267.8百萬立方米。截至最後實際可行日期，我們已分別向中國西北部的項目C及項目D部署我們最大的車隊(由509輛及488輛無人駕駛礦卡組成)。

我們預期截至2025年12月31日止年度將錄得淨虧損增加，主要由於(i)我們建議出售若干礦卡而產生減值虧損人民幣118.4百萬元，計入其他收益或虧損（更多資料請參閱「－近期發展及無重大不利變動」、「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－分類為持作出售的資產」及本文件附錄一會計師報告附註8）；(ii)所產生的龐大的研發開支，旨在加強我們的技術能力及核心競爭力；(iii)銷售成本上升，因為我們的大部分收入仍將來自高資產投資；及(iv)有關[**編纂**]的一次性[**編纂**]開支，而於2025年前並無該等開支。

[**編纂**]

釋　義

於本文件內，除非文義另有所指，否則下列詞彙及詞語具有以下所載涵義。若干其他詞彙於本文件「技術詞彙表及慣用語」一節解釋。

「會計師報告」	指	德勤•關黃陳方會計師行編製的會計師報告，其詳情載於本文件附錄一
「聯屬人士」	指	就任何指定人士而言，任何直接或間接控制指定人士或受其控制或與其直接或間接受共同控制的其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「公司章程」或「章程」	指	本公司公司章程(經修訂)，將於[**編纂**]生效，其概要載於附錄三
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義
「審計委員會」	指	董事會審計委員會
「Australia Eacon」	指	Eacon Mining Technology Australia Pty Ltd，一間於2023年12月18日根據澳大利亞法律註冊成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「寶武集團」	指	中國寶武鋼鐵集團有限公司
「北京易控」	指	北京易控智駕科技有限公司，一間於2024年3月13日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司

「北京易澳」	指	北京易澳科技有限公司，一間於2024年5月20日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行通常向公眾開門營業辦理正常業務的任何日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)

[編纂]

「寧德時代」	指	寧德時代新能源科技股份有限公司，一間A股於深圳證券交易所上市(股份代號：300750)及H股於聯交所上市(股份代號：3750)的公司，並為我們的間接股東
「溥泉基金」	指	時代澤遠及綠水長青的統稱，兩者定義見「歷史、發展及公司架構」一節

[編纂]

「華中」	指	由湖南、湖北及河南省組成的地理區域
「中國」	指	中華人民共和國，惟就本文件而言及僅供地域參考之用，除文義另有所指外，本文件所提述的「中國」、「中國內地」及「中國」並不適用於香港、中華人民共和國澳門及台灣地區

釋　義

「國家能源集團」	指	國家能源投資集團有限責任公司，一間於中國成立的國有企業
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義
「公司條例」	指	香港法例第622章《公司條例》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「本公司」	指	易控智駕科技股份有限公司，一間於2018年5月11日在中國成立的有限責任公司，於2025年3月25日在中國改制為股份有限公司
「合規顧問」	指	國泰君安融資有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義，及除文義另有所指外，指藍先生、張先生、劉女士、嘉興志韜、寧波御英及寧波眾英。請參閱「與控股股東的關係」
「非上市股份轉換為H股」	指	於[**編纂**]完成後按一比一基準將境內非上市股份轉換為H股，進一步詳情載於「股本」
「企業管治守則」	指	上市規則附錄C1所載企業管治守則

釋　義

「中國結算」	指	中國證券登記結算有限責任公司
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「華東」	指	由山東、江蘇、浙江、安徽、江西、福建及上海組成的地理區域
「董事」	指	本公司董事
「企業所得税」	指	企業所得税
「企業所得税法」	指	《中華人民共和國企業所得税法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「僱員激勵平台」	指	本集團[**編纂**]僱員激勵平台，即寧波御英、寧波眾英及寧波南英

[**編纂**]

「極端情況」	指	香港政府宣佈的極端情況，即發生超強颱風或其他大規模自然災害，嚴重影響在職市民有效復工或造成長時間安全隱患的情況

[**編纂**]

「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司，一間市場研究及諮詢公司及獨立第三方，弗若斯特沙利文報告由其編製
「弗若斯特沙利文報告」	指	弗若斯特沙利文受我們委託就本文件編製的獨立市場研究報告
「福建易控」	指	福建易控智駕工程技術有限公司，一間於2024年4月15日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司

[**編纂**]

「本集團」或「我們」	指	本公司及其子公司，或(視文義而定)其中任何一家公司，及倘文義需要，本公司及／或其子公司及彼等的前身公司(如有)經營的業務
「新上市申請人指南」	指	聯交所刊發的《新上市申請人指南》，自2024年1月1日起生效，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的境外上市外資股，將以港元認購及[**編纂**]，並將於聯交所[**編纂**]

[**編纂**]

「海南石梅」	指	海南石梅科技有限公司，一間於2024年12月20日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「河南易控」	指	河南易控智駕科技有限公司，一間於2022年8月31日在中國成立的有限責任公司，並為本公司全資子公司
「香港財務報告準則」	指	香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則(包括香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋)

[編纂]

釋　義

[編纂]

「香港」	指	中國香港特別行政區
「港元」	指	香港法定貨幣港元

[編纂]

「香港聯交所」或「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司，為香港交易及結算所有限公司的全資子公司
「香港收購守則」或「收購守則」	指	證監會頒佈的《公司收購、合併及股份回購守則》，經不時修訂、補充或以其他方式修改

[編纂]

釋　義

[編纂]

「獨立第三方」	指	據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，並非本公司關連人士(具有上市規則所賦予該詞的涵義)的任何實體或個人

[編纂]

[編纂]

「嘉興友鴻」	指	嘉興友鴻創業投資合夥企業(有限合夥)，一間於2022年11月23日在中國成立的有限合夥企業，劉女士於最後實際可行日期擁有其中約99.33%的有限合夥權益
「嘉興志韜」	指	嘉興志韜創業投資合夥企業(有限合夥)，一間於2020年4月27日在中國成立的有限合夥企業，並為我們的控股股東之一

[編纂]

「藍邦貿易」	指	新疆藍邦工程機械設備貿易有限公司，一間於2025年1月3日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的非全資子公司

「最後實際可行日期」	指	2025年12月22日，即刊發本文件前確定其中所載若干資料的最後實際可行日期
「臨工重機」	指	臨工重機股份有限公司，一間於中國成立的有限公司

[編纂]

「上市委員會」	指	聯交所上市委員會

[編纂]

「上市規則」或「香港上市規則」	指	《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「主板」	指	聯交所營運的證券交易所(不包括期權市場)，其獨立於聯交所GEM並與之並行營運
「工信部」	指	中華人民共和國工業和信息化部
「財政部」	指	中華人民共和國財政部
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「藍先生」	指	藍水生先生，聯席董事長、執行董事、總經理、首席執行官及我們的控股股東之一

「張先生」	指	張磊先生，董事長、執行董事及我們的控股股東之一
「劉女士」	指	劉冬梅女士，為藍先生的配偶及我們的控股股東之一
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「北方股份」	指	內蒙古北方重型汽車股份有限公司，一間於中國成立的國有企業
「寧波南英」	指	寧波梅山保稅港區南英投資管理合夥企業(有限合夥)，一間於2017年7月12日在中國成立的有限合夥企業，並為僱員激勵平台
「寧波御英」	指	寧波梅山保稅港區御英企業管理合夥企業(有限合夥)，一間於2024年7月10日在中國成立的有限合夥企業，並為僱員激勵平台及我們的控股股東之一
「寧波眾英」	指	寧波梅山保稅港區眾英企業管理合夥企業(有限合夥)，一間於2024年7月10日在中國成立的有限合夥企業，並為僱員激勵平台及我們的控股股東之一
「提名委員會」	指	董事會提名委員會
「華北」	指	由河北、山西、內蒙古、北京及天津組成的地理區域
「中國西北部」	指	由甘肅、陝西、寧夏、青海及新疆組成的地理區域

[編纂]

「鄂爾多斯易控」	指	鄂爾多斯市易控智駕工程有限公司，一間於2020年1月22日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「鄂爾多斯易澳」	指	鄂爾多斯市易澳科技有限公司，一間於2024年10月28日在中國成立的有限責任公司，並為本公司全資子公司

[編纂]

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，為中國的中央銀行

釋　義

「中國公司法」	指	《中華人民共和國公司法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「中國公認會計準則」	指	中國公認會計準則
「中國政府」或「國家」	指	中國中央政府，包括所有政府分支部門(包括省級、市級及其他地區或地方政府單位)及組織機構
「中國法律顧問」	指	中倫律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問
「中國證券法」	指	《中華人民共和國證券法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「[**編纂**]股權激勵計劃」	指	本公司於2019年1月採納，且於2024年10月及2025年6月修訂的[**編纂**]股權激勵計劃，其主要條款載於本文件附錄四「法定及一般資料－5.[**編纂**]股權激勵計劃」一節
「[**編纂**]投資」	指	[**編纂**]投資者進行的本公司投資，其詳情載於「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]投資」一節
「[**編纂**]投資者」	指	「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]投資」所述的[**編纂**]投資者

[**編纂**]

[**編纂**]

「省」	指	省份，或倘文義需要，受中國中央政府直接監管的省級自治區或直轄市
「合資格機構買家」	指	美國證券法第144A條所指的合資格機構買家
「S規例」	指	美國證券法S規例
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「第144A條」	指	美國證券法第144A條
「國家外匯管理局」	指	中國國家外匯管理局
「國家稅務總局」	指	中國國家稅務總局
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「上海易澳」	指	上海易澳科技有限公司，一間於2021年1月21日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，於[**編纂**]後包括非上市股份及H股
「股東」	指	股份持有人
「首鋼集團」	指	首鋼集團有限公司

「Singapore Eacon」	指	Eacon Mining Technology Singapore Pte. Ltd.，一間於2023年12月11日根據新加坡法律註冊成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「獨家保薦人」	指	名列「董事、監事及參與[**編纂**]的各方」一節的[**編纂**]獨家保薦人
「中國西南」	指	由四川、重慶、貴州、雲南及西藏組成的地理區域
「國家電投」	指	國家電力投資集團有限公司
「保薦人兼整體協調人」		名列「董事、監事及參與[**編纂**]的各方」一節的保薦人兼整體協調人

[**編纂**]

「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「子公司」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義
「主要股東」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義
「監事」	指	我們的監事會成員
「監事會」	指	本公司監事會
「特變電工」	指	特變電工股份有限公司
「同力」	指	陝西同力重工股份有限公司，A股於北京證券交易所上市的公司（股票代碼：834599），為[**編纂**]投資者
「往績記錄期間」	指	截至2022年、2023年及2024年12月31日止三個財政年度以及截至2025年9月30日止九個月

「庫存股」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義

[編纂]

「非上市股份」	指	本公司發行的每股面值人民幣1.00元的普通股，有關股份並未於任何證券交易所上市
「烏魯木齊易控」	指	烏魯木齊易控海信工程技術有限公司，一家於2023年10月27日於中國註冊成立的有限公司，並為本公司的全資子公司
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地以及受其司法管轄的所有地區
「美元」	指	美國法定貨幣美元
「美國證券法」	指	1933年《美國證券法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)及據此頒佈的規則及規例
「增值税」	指	增值税

[編纂]

釋　義

「新疆易控」	指	新疆易控智駕智能科技有限公司，一間於2024年5月15日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的非全資子公司
「新疆易控智駕」	指	新疆易控智駕技術服務有限公司，一間於2022年8月2日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「宇通」	指	鄭州宇通礦用裝備有限公司
「鄭州易控」	指	鄭州易控智駕科技有限公司，一間於2024年3月18日在中國成立的有限責任公司，並為本公司的全資子公司
「紫金礦業」	指	紫金礦業集團股份有限公司，一間A股於上海證券交易所上市(股票代碼：601899)、H股於聯交所上市(股份代號：2899)的公司，並為我們的間接股東及關連人士
「%」	指	百分比

為便於提述，本文件載有中國法律法規、政府機關、機構、自然人或其他實體(包括我們的子公司)的中英文名稱，如有任何不一致之處，應以中文版本為準。

* *僅供識別*

技術詞彙表及慣用語

本詞彙表載有本文件所用有關我們及我們業務的若干技術詞彙釋義。因此，部分相關詞彙及其涵義未必與該等詞彙的業內標準涵義或用法相同，亦可能無法與其他公司採用的類似詞彙作比較。

「『30-60』減碳目標」	指	中國國家層面的規劃，旨在於2030年前實現碳排放量停止增長，並於2060年前達成碳中和
「3DGS」或「三維高斯潑濺」	指	一種將三維點數據轉換為流暢逼真影像的電腦圖形處理方法，該技術普遍應用於自動駕駛技術的模擬訓練領域
「3速變速箱」	指	具備三個速度擋位的傳動裝置，該系統能使電動車輛在不同行駛條件下實現更高效能運轉
「ADC」或「智能駕駛控制器」	指	無人駕駛車輛中負責接收傳感器數據並控制車輛行駛的電腦
「基於智能體的仿真」	指	構建由多個自主決策實體組成的模型，並模擬其在特定環境中的交互行為，以研究複雜系統的動態演化模式的一種仿真方法。
「APU」或「輔助動力裝置」	指	為混合動力或增程式配置提供電力的次級能源子系統，主要用於驅動空調系統及電子設備等車載組件
「ASIL D」	指	ISO 26262標準下定義的最高汽車安全完整性等級，代表相關功能若失效可能導致危及生命的傷害，因而須實施嚴格的安全設計及驗證流程

「ASPICE」	指	專為汽車產業定制的過程優化框架，用於評估並提升軟件開發及系統工程實踐的成熟度，以符合國際標準要求
「ASR」	指	防滑轉調節，一種實時調節引擎扭矩及制動力的牽引力控制系統，用於在低附著力條件下防止車輪打滑
「核定年產能」	指	礦場的核定年產能指官方授權於單一曆年開採的最高礦產數量
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「CCC」	指	中國強制性產品認證(China Compulsory Certification)；一項強制性法規認證，旨在確保產品安全並符合中國市場標準，適用於車輛零部件及系統
「CD」	指	一種DevOps方法，自動將經驗證的代碼變更發佈至生產環境，以支援敏捷開發週期及快速迭代
「CDC」或「底盤域控制器」	指	一種集中式運算模組，負責協調制動、轉向及懸掛等底盤相關功能，以支援先進駕駛輔助及自動控制
「集中式密鑰管理」	指	一種網絡安全機制，透過中央授權機構統一生成、分發及管理加密密鑰，以確保跨系統存取控制的一致性及加密完整性

「CI」或「持續集成」	指	一種軟件工程實踐，開發人員需頻繁將代碼更新合併至共享儲存庫，並透過自動化建構與測試流程，以確保系統可靠性與可追溯性
「閉環」	指	一種系統或過程，其中輸出作為輸入反饋到系統中，以不斷調整及優化性能
「雲端連接」	指	車輛與遠端雲端基礎設施通信的能力，支援實時數據交換、診斷、空中下載技術升級及車隊整體協調
「C-V2X」	指	一種促進車輛、基礎設施、行人及網絡間實時互動的通信技術，藉此提升行車安全與環境感知能力
「深度學習」	指	一類基於人工神經網絡的機器學習算法，能使自主系統從複雜的高維度數據中提取特徵與模式，以實現感知及決策功能
「DevOps」	指	一種整合開發與作業團隊的軟件開發方法，以建立更精簡、更有效率的軟件生命週期
「數字孿生」	指	一種物理資產(如車輛或基礎設施)的虛擬複製體，能實時反映其狀態與性能，用於模擬、監測及預測性維護應用
「DLP」或「數據丟失防護」	指	一套用於監測、偵測及防止敏感數據在網絡、系統與終端設備間未經授權傳輸或外洩的工具與協議

「域控制器」	指	車輛中用於管理特定功能域(如動力總成、底盤或信息娛樂系統)的高性能運算單元
「線控」	指	以電子信號取代機械控制系統的先進控制方法，藉此實現自動及半自動駕駛功能的整合
「雙冗餘芯片」	指	採用雙平行處理器架構的容錯系統，透過同步運算任務鏡像，確保在硬件故障時仍能維持持續運作及安全性能
「E/E架構」或「電子電氣架構」	指	車輛內所有電子電氣系統的整合設計，包含傳感器、線束、ECU及軟件接口等組件，用以實現智能車輛功能
「ECU」或「電子控制器單元」	指	車輛中用於控制特定子系統(如引擎管理、制動或照明系統)的專用嵌入式計算裝置
「邊緣計算」	指	一種計算模式，其數據處理於裝置或車輛端本地執行，而非透過遠端雲端伺服器進行，藉此降低延遲並提升即時響應能力
「EDS」或「電驅動系統」	指	電動車輛的完整推進裝置總成，通常包含電動馬達、逆變器、變速裝置及控制電子元件
「EEA」或「電子電氣架構」	指	與E/E架構同義，專指車輛嵌入式系統及電氣網絡的結構與邏輯設計
「端到端」	指	繞過傳統的模塊化分解，通過統一模型或流程將原始感知輸入與車輛控制輸出直接聯繫的系統或方法

「增程式」	指	一種車輛配置，其透過加裝輔助發電機或更大容量電池組，使行駛里程超越純電動動力系統的標準續航能力
「FOTA」或「固件空中升級」	指	一種無線升級車輛系統底層嵌入式軟件的方法，可實現遠程維護、安全修補及功能強化
「全棧式」	指	涵蓋硬件設計、軟件工程、系統整合及數據基礎設施的端到端開發能力，通常由企業內部自主掌控以確保高度協調與性能優化
「GB/T2589-2020」	指	一項中國國家標準，提供計算工業系統綜合能源消耗的方法，用於可持續性報告及合規性
「GB/T29490」	指	一項中國國家標準，規定了管理和評估知識產權資產的企業級實踐，包括專利質量及投資組合實力
「溫室氣體」	指	導致全球變暖的二氧化碳及甲烷等大氣氣體，通常由公司跟蹤及報告，以符合氣候相關監管或ESG框架
「GNSS」或「全球導航衛星系統」	指	提供全球地理定位及授時服務的衛星星座
「硬件解耦」	指	描述與多個硬件平台或配置兼容並可在其中運行的軟件，無需定制或依賴於特定組件

「ISO 14001」	指	一項國際標準，規定了有效環境管理體系(EMS)的標準，支持組織最大限度地減少對環境的影響並遵守法規
「ISO 26262」	指	針對安裝在量產道路車輛(不含輕便摩托車)上的電氣及／或電子系統的功能安全所制定的國際標準
「ISO 45001」	指	職業健康和安全管理體系的國際標準，旨在減少工作場所的傷害及創造更安全的工作條件
「ISO/IEC 20000」	指	適用於雲服務的信息安全控制指南，為更廣泛的ISO/IEC 27000系列安全雲作業提供補充
「ISO/IEC 27017」	指	一個為雲端服務提供商和用戶所制定的安全標準，以打造更安全的雲端環境，並降低安全問題的風險
「ISO/IEC 27001」	指	一個信息安全標準，規定了建立、實施、維護和持續改進信息安全管理體系(ISMS)的要求
「ISO」	指	國際標準化組織，一個全球性機構，負責制定各行各業的自願性國際標準，包括安全、質量及技術
「延遲」	指	命令輸入及系統響應之間的時間延遲，是自動化控制系統實時處理的一個關鍵因素

「激光雷達」	指	一種遙感技術，可以發射激光脈衝來測量到周圍物體的距離，從而實現自動化系統的高分辨率3D環境感知能力
「中間件」	指	作為操作系統及應用程序之間橋樑的軟件，促進分佈式車輛功能或服務之間的數據交換和集成
「混行」	指	集成了人類駕駛及自動駕駛車輛的運營環境，需要先進的交互策略來保持安全性和效率
「網聯域控制器」	指	一種高性能計算單元，可協調車輛內的跨域功能，實現子系統之間的集中決策及通信
「NOA」或「領航輔助駕駛」	指	一種高級駕駛功能，結合了高精地圖、車道級導航及自適應巡航控制，可實現免手持駕駛
「OCC」或「佔用網絡」	指	一種基於深度學習的空間表示方法，通過估計不同點的佔用概率來建模3D環境，增強自動駕駛的感知
「OEM廠商」	指	於描述我們的業務營運時，「OEM廠商」指礦卡製造商
「OTA」或「空中升級」	指	一種向已部署系統無線傳送軟件更新和修補程序的方法，允許持續增強性能和安全性

「PCT」	指	簡化通過單一申請在多個司法管轄區尋求專利保護過程的國際法律機制
「感知」	指	自動駕駛架構中負責解釋傳感器數據以實時識別路況的子系統
「RDC」或「後域控制器」	指	位於車輛後部的域控制器，負責管理照明、後傳感器及後備箱控制等系統
「紅隊演練」	指	一種主動的網絡安全實踐，涉及模擬攻擊，以在系統中的漏洞被現實威脅利用之前識別它們
「冗餘系統」	指	並行系統或備分組件的實現，確保在硬件或軟件故障的情況下繼續系統功能，這對於自動駕駛的安全性至關重要
「RoHS」	指	限制在電氣及電子設備中使用特定有毒物質的一項歐盟指令
「基於職位的訪問控制」	指	一種網絡安全策略，根據用戶在組織中的職位授予訪問權限，確保安全及操作隔離
「RTK」或「實時動態技術」	指	一種高精度的衛星定位技術，通過固定基站向移動接收器傳輸實時改正數據，提高全球導航衛星系統信號的準確性，實現厘米級定位精度
「SOTA」或「軟件空中升級」	指	一種向已部署系統無線傳送軟件更新及修補程序的方法，允許持續增強性能及安全性

「噸二氧化碳當量」	指	噸二氧化碳當量；一種標準化單位，用於表示一個實體或活動排放的溫室氣體的全球升溫潛力總和
「TOPS」	指	用於衡量AI加速器在處理大容量機器學習工作負載時的計算能力的性能指標
「扭矩」	指	發動機或馬達產生的旋轉力，對確定車輛的加速度及承載能力至關重要
「趟次」	指	一輛礦卡將物料由裝載點運輸到指定卸載點後空車返回，並重複整個循環的過程
「V2X」	指	一種通信框架，使車輛能夠與基礎設施、其他車輛、行人及網絡交換信息，以提高交通安全和效率
「車雲協同的無人駕駛系統架構」	指	一種系統架構，其中數據處理、模型訓練及決策分佈在車載車輛系統及雲基礎設施之間，以優化資源使用及性能

除非文義另有所指，否則本文件中：

- 「**礦卡**」一詞廣泛包括無人駕駛礦卡及傳統、人工操作的礦卡；「**無人駕駛礦卡**」特指配備礦區無人駕駛解決方案的卡車。在我們的技術獲得充分驗證及廣泛採用前我們礦區無人駕駛解決方案商業化的早期階段(特別是2022年及2023年初)，我們曾暫時營運傳統人工操作的礦卡車隊(主要集中於一個礦場)。此方法旨在使我們在礦區無人駕駛解決方案仍處於試驗或早期部署階段的同時，累積實際的營運經驗。由於我們的礦區無人駕駛解決方案證明其可靠性並帶來運營效益，我們其後已終止上述過渡性安排，並全面停用該等非無人駕駛的礦卡；

- 「**活躍無人駕駛礦礦卡**」或「**活躍礦卡**」指處於運行狀態的無人駕駛礦卡或礦卡(視情況而定)(指其在礦場正常運作)，包括因常規維修或維護而中斷的礦卡；

- 截至特定日期「*無人駕駛礦卡*」的數量提述(一個曆月的最後一天除外)指截至最近一個曆月末的無人駕駛礦卡的數量；截至一個曆月的最後一天「無人駕駛礦卡」的數量提述指截至該日的數量；

- 特定期間的「**月均活躍無人駕駛礦卡數量**」按(i)截至該期間內每個月末的活躍無人駕駛礦卡數量總和除以(ii)同一期間內的月數計算得出；「**活躍礦卡的每月平均數量**」乃使用相同的方法計算，但包括無人駕駛及傳統非無人駕駛礦卡(如適用)；

- 我們使用「**車輛擴展率**」評估客戶繼續採用我們的解決方案並擴展使用範圍的意願。

  - 以一個部署了我們解決方案的礦場為例，「**首年車輛擴展率**」指首次部署一年後，礦場內配備我們解決方案的活躍無人駕駛礦卡比例，按首次部署年份後首個年末有關活躍無人駕駛礦卡數量除以首次部署年度末的活躍無人駕駛礦卡數量計算。例如，如果一個礦場於2022年首次採用我們的解決方案，並於截至2022年12月31日及2023年12月31日分別有10輛及20輛活躍無人駕駛礦卡，則該礦場的首年車輛擴展率為200%。

  - 我們截至特定日期的「**平均首年車輛擴展率**」指截至該日期在我們已部署解決方案至少兩個連續年末的所有礦場的平均首年車輛擴展率。

- 所使用「**持車(運輸即服務)**」及「**不持車(無人駕駛即服務)**」描述兩種常見的業務模式，礦區無人駕駛解決方案提供商(如我們)透過兩種業務模式向客戶提供解決方案及服務。持車解決方案提供商擁有並運營無人駕駛礦卡，提供全生命週期支持，包括部署、日常運營、維護及技術更新。不持車指客戶(而非解決方案提供商)擁有無人駕駛礦卡，而解決方案提供商提供礦區無人駕駛服務(包括必要的軟件和硬件及持續的運營與技術支持)的業務模式；

- 「**客戶**」一詞，在描述我們的業務關係時，泛指礦業公司(即部署我們解決方案的礦場所有人)及其承包商(由礦業公司聘用以運營有關礦場)。此釋義反映了一個事實，即實際上我們的解決方案可能由礦業公司本身直接採購，亦可能由其指定的承包商採購，視乎特定項目的合約安排而定。根據弗若斯特沙利文的資料，即使如本公司這樣已與礦業公司建立業務關係的供應商，供應商就有關礦業公司擁有的特定礦場與承包商而非直接與礦業公司簽訂合約的情況也屢見不鮮；

- 倘我們解決方案所部署的多個礦場據我們所深知均屬同一礦業集團(例如國家能源集團、國家電投、特變電工及紫金礦業)，則該企業集團統稱為「**終端客戶集團**」；及

- SAE分級，即國際自動機工程師學會的標準，將駕駛自動化劃分為0級至5級共六個等級，稱為SAE J3016。其中「**4級**」／「**L4**」指車輛的高度自動化，車輛在特定條件下可完全無人駕駛執行所有駕駛任務，無需人為干預。SAE分級為全球公認的框架，用作基於所需人為介入程度對自動駕駛系統進行分類。

前瞻性陳述

我們已在本文件中載入前瞻性陳述。非歷史事實陳述(包括但不限於有關我們的意向、信念、對未來的預期或預測的陳述)均為前瞻性陳述。

本文件載有關於我們及我們子公司的前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料乃基於管理層的信念、管理層作出的假設及現時掌握的資料而作出。當用於本文件時，「旨在」、「預計」、「相信」、「能夠」、「預期」、「日後」、「有意」、「或會」、「應該」、「計劃」、「預料」、「尋求」、「應」、「將會」、「會」、「願景」、「渴望」、「目標」、「時間表」等詞語及其否定式及其他類似表述，若與我們或管理層有關，則為前瞻性陳述。該等陳述反映管理層目前對未來事件、營運、流動資金及資本資源的觀點，其中部分觀點可能不會實現或可能會改變。該等陳述會受若干風險、不確定因素及假設的影響，包括本文件所述的風險因素，其中部分因素並非我們所能控制及可能導致我們的實際業績、表現或成就或行業業績與前瞻性陳述所表述或暗示的任何未來業績、表現或成就存在重大差異。 閣下應審慎注意，倚賴任何前瞻性陳述涉及已知及未知的風險及不確定因素。我們面對的風險及不確定因素可能會影響前瞻性陳述的準確性，有關風險及不確定因素包括但不限於下列各項：

- 我們的營運及業務前景；
- 我們與主要客戶及供應商維持關係的能力，以及影響主要客戶及供應商的行動及發展；
- 我們經營或計劃經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們經營所在市場的整體經濟、政治及商業狀況；
- 我們經營所在行業及市場的監管環境變化；
- 我們維持市場領導地位的能力；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 我們有效控制成本及優化定價的能力；

- 第三方根據合約條款及要求履約的能力；
- 我們留住高級管理層及關鍵人員並招聘合格員工的能力；
- 我們的業務策略及實現該等策略的計劃，包括我們的服務及地域擴張計劃；
- 我們捍衛知識產權及保護機密性的能力；
- 我們質量控制系統的成效；
- 利率、匯率、股票價格、交易量、商品價格及整體市場趨勢的變動或波動；包括該等與中國及我們經營所在行業及市場有關者；及
- 資本市場發展。

由於性質使然，有關該等及其他風險的若干披露資料僅為估計，倘(其中包括)一項或多項不確定因素或風險出現，則實際業績可能與該等估計、預計或預料者以及過往業績產生重大差異。具體而言(但不限於)，銷量可能下降、成本可能上升、資本成本可能增加、資本投資可能延遲並可能無法完全實現預期的表現提升。

根據適用法律、規則及法規規定，我們概無任何因新資料、未來事件或其他方面而更新或以其他方式修訂本文件所載前瞻性陳述的責任，亦概不就此承擔任何責任。基於該等及其他風險、不確定因素及假設，本文件討論的前瞻性事件及情況未必會如我們所預期般出現，甚至根本不會出現。因此， 閣下不應過於依賴任何前瞻性資料。本節所載的警告聲明以及「風險因素」一節所討論的風險及不確定因素適用於所有載於本文件的前瞻性陳述。

於本文件內，我們或董事意向的陳述或有關提述乃於截至本文件日期作出。任何該等資料可能因未來發展而出現變動。

*[**編纂**]我們的H股涉及各類風險。敬請　閣下於[**編纂**]H股前仔細考慮本文件所載全部資料，尤其是下文所述的風險及不確定因素。*

*發生下述任何事項均可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況或前景造成重大不利影響。倘發生任何該等事項，我們H股的[**編纂**]價可能會下跌，且　閣下可能會損失全部或部分[**編纂**]。　閣下應根據個人具體情況就可能作出的[**編纂**]向有關顧問尋求專業意見。*

*除本文件中的其他資料外，　閣下在就我們的H股作出任何[**編纂**]決策前，應仔細考慮以下風險因素。下列任何風險可能會對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響，或以其他方式導致我們H股的[**編纂**]價下跌，並導致　閣下損失[**編纂**]我們H股的部分或全部投資價值。*

與業務及行業有關的風險

我們業務的成功依賴於能否留住現有客戶、開拓新客戶以及推動客戶群進一步採用我們的解決方案。倘若未能實現以上目標，可能嚴重損害我們的財務狀況及經營表現。

我們能否留住現有客戶、吸引新客戶以及擴大客戶使用的解決方案範圍對我們的收入增長至關重要。客戶的合作意願可能會因各種原因下降，包括客戶對我們解決方案及服務的滿意度、我們的定價、競品解決方案或服務的定價及質量、整體經濟狀況或客戶業務需求或運營的變化。如若我們不能有效適應不斷變化的行業趨勢，創新產品供應或開發新解決方案來滿足客戶不斷變化的需求，我們可能難以維持現有合作關係或吸引新合作關係。

此外，我們的增長有賴於擴大銷售能力，拓寬客戶群。倘若我們無法吸引、激勵及挽留技術過硬的銷售及營銷團隊，則會阻礙我們將解決方案商業化並獲取新客戶的能力。

我們的運營歷史有限，因此難以評估業務和前景，以往的增長趨勢未必能反映未來的表現。

我們的運營歷史有限，業務主要集中於開發採礦應用的無人駕駛技術、建立我們的知識產權組合、開展研發活動以及將我們的解決方案及服務商業化。儘管我們的收入在往績記錄期間持續增長，但考慮到礦區無人駕駛技術領域的快速發展，可能很難評估我們當前的業務並可靠預測我們的未來表現。以往的增長可能無法為評估我們的財務表現、業務軌跡或長期前景提供有意義的基準，因為我們可能會面臨不可預見的挑戰，包括預期外成本、技術障礙及運營延誤。此等挑戰可能會阻礙我們實現未來增長的能力，我們無法保證定能成功克服該等挑戰。客戶的大量流失，或客戶放慢採用或擴展我們的解決方案，均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。我們的業務增長部分取決於現有客戶是否繼續使用或擴大使用我們的解決方案。然而，客戶概無義務繼續使用我們的解決方案，我們概不保證彼等會繼續使用。倘若我們無法留住客戶並確保彼等繼續使用或擴大使用我們的解決方案，或倘若客戶的業務表現下降，我們的增長速度可能會放緩或下降，我們的業務亦可能會受到重大不利影響。

我們所處行業競爭激烈。如未能有效應對競爭，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們所處行業競爭激烈。我們主要與其他專注於開發採礦應用專用無人駕駛技術並將其商業化的公司競爭。根據弗若斯特沙利文的資料，僅2024年，全球礦區無人駕駛解決方案行業的市場參與者超過50家，而全球無人駕駛解決方案行業的市場參與者則超過500家。倘若我們面臨運營歷史更長或財力更雄厚、技術能力更先進、客戶群和關係更廣泛的公司的競爭，我們可能無法對新機遇、不斷演變的技術、不斷變化的監管要求或客戶需求的變化作出快速或有效的應對。

我們還可能面臨行業新進入者的競爭，彼等或會作出更低定價或提供創新技術和解決方案，繼而可能增加我們未來面臨的競爭壓力。競爭加劇可能導致銷售下降、價格下降、利潤減少或市場份額流失。此外，我們可能需在研究、開發、營銷及銷售、人才招聘以及技術擴展方面進行大量額外投資，這可能會使我們的資源緊張。我們無法保證這些措施能有效緩解競爭或帶來更優結果。

倘若我們無法成功競爭，或者成功競爭需要我們採取代價高昂的行動來應對競爭對手的行動，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們的業務高度依賴於採礦市場應用無人駕駛方面對我們解決方案的採用。受多種因素影響，我們的可觸達市場規模及解決方案需求的增長可能不及預期般迅速。因此，倘若相關市場增長放緩，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們主要為客戶提供無人駕駛解決方案。對我們解決方案的需求與該等終端市場的發展和擴張密切相關，而終端市場的發展和擴張又取決於該等行業對無人駕駛技術的相關需求。此外，我們正在尋求採礦運輸礦區無人駕駛市場的機遇，該市場正經歷技術、監管和競爭的快速演變。很難預測在不同採礦場景中進行無人駕駛技術商業化的時間和規模。我們未來的財務表現將取決於我們能否及時發現並投資符合客戶自動化需求和數字化轉型戰略的機會。若客戶偏好、礦山開發計劃或當地對智能採礦基礎設施的政策支持發生變化，我們的解決方案可能無法保持競爭力，或無法達到我們預期的採用規模。

影響終端市場增長的因素非我們所能控制。倘若未來出現任何因素，導致任何或所有主要終端市場出現重大放緩，或終端市場無法持續增長，則我們的業務、財務狀況、經營業績及前景均可能受到重大不利影響。例如，倘若對採礦相關產品的需求因任何原因下降，採礦行業的客戶對其產品的需求可能會相應減少，繼而又會大大降低對我們解決方案的需求，並對我們的業務表現、財務狀況及前景造成重大損害。

鑒於市場不斷演變，特別是處於發展中的採礦地區，無人駕駛技術的應用仍處於起步階段，因此很難預測客戶需求、部署時間表或採用率。我們解決方案的可觸達市場可能比我們目前估計的要小，實際增長可能會受到基礎設施限制、當地對新技術的接受程度或採礦企業預算限制的制約。即使整個採礦自動化市場大幅增長，亦無法保證我們的解決方案需求會隨之增加，尤其是在倘若我們不能提供有競爭力的價格、可靠的服務或本地化支持的情況下。此外，礦山數字化和智能設備部署的趨勢並不意味著我們的特定產品定能獲得商業成功。倘若客戶需求未能如期實現，或者我們無法準確預測部署時間表，我們的實際服務市場規模、生產規劃及未來經營業績均可能受到不利影響。

如我們未能以具成本效益的方式及時開發符合不斷變化的市場需求及客戶需求的新解決方案，我們的未來業務、經營業績、財務狀況及競爭地位將面臨重大不利影響。

我們的未來業務、經營業績、財務狀況及競爭地位取決於我們是否有能力開發新增強型智能採礦及相關解決方案。無人駕駛是一項新興技術，我們可能會遇到不可預見的重大技術和生產挑戰，或在完成新增強型解決方案的開發過程中出現延誤，需要我們在研發方面投入大量資源，亦要求我們：

- 設計創新、準確且能提升安全性和效率的功能，使我們的解決方案從競爭對手中脫穎而出；
- 不斷提高礦區無人駕駛及高性能感知技術的可靠性；
- 與客戶、供應商及合作夥伴就新解決方案的設計和開發開展有效合作；
- 有效應對競爭對手的技術變革及產品發佈；
- 快速、經濟高效地適應不斷變化的客戶需求、市場狀況及監管標準；
- 投資人才發展，培養創新文化；及
- 通過卓越的服務及客戶支持，加強我們的品牌影響力和客戶忠誠度。

倘若開發新增強型解決方案出現延誤，或者我們無法按期完成或根本無法完成有關開發，我們就可能無法滿足不斷變化的客戶需求或應對新出現的市場需求。這可能會阻礙我們從現有客戶獲得更多銷售、獲取新客戶或使我們的解決方案獲得更廣泛市場認可的能力。有關開發延誤或失敗亦可能導致成本增加、運營中斷或競爭優勢喪失，進一步削弱我們的市場地位。因此，我們的業務增長、財務表現及市場聲譽可能會受到嚴重損害，我們可能難以在日益活躍且競爭日益激烈的行業中保持或擴大我們的競爭地位。倘若我們不能提供創新且及時的解決方案，我們留住客戶及利用新市場機會的能力可能會受到嚴重影響，從而對我們的業務、經營業績、財務狀況及整體市場競爭力造成重大不利影響。

無人駕駛解決方案市場仍處於增長相對初期且快速演進階段。如該等市場未能持續增長或增長不及預期，可能會對我們的業務、前景、經營業績及財務狀況造成重大損害。

無人駕駛解決方案的需求在很大程度上取決於各個市場的整體、經濟、政治及社會狀況，以及客戶對無人駕駛技術的看法。我們所尋求的市場機遇正處於早期發展階段，因此很難預測市場需求或我們解決方案的採用率，亦難以預測我們所運營市場的未來增長。儘管我們在研發方面持續進行大量投資，惟L4級無人駕駛所需的技術仍需持續進行大量投資，且在實現廣泛採用、可擴展性或盈利能力以達到維持長期增長所需水平方面可能面臨挑戰。

此外，即使我們成功地擴大商業運營規模，但因我們的技術具有顛覆性，我們仍然面臨主要行業參與者可能抵制採用我們的解決方案的風險。該等行業參與者可能會開發競爭性技術或採取措施阻礙我們的發展。任何此等事態發展均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大損害。此外，我們面臨監管、安全及可靠性方面的潛在挫折，其中很多非我們能控制。公眾認知起著重要作用，對無人駕駛技術失去信心可能會影響潛在客戶和合作夥伴。若對無人駕駛系統的安全性或可靠性失去信心，可能會降低潛在客戶和合作夥伴採用我們解決方案的意願。涉及無人駕駛汽車的事故，即使與我們的技術無關，也可能會招致巨大的負面輿論，引發呼聲要求制定更嚴格法規或暫停無人駕駛車輛運營。此類事件還可能引致更嚴格的行業標準及公眾監

督。倘若圍繞安全性、可靠性和公眾接受度的更廣泛行業挑戰不能得到圓滿解決，我們拓展市場、實現增長目標以及保持投資者信心的能力可能會受到嚴重影響，繼而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們解決方案的銷售業績取決於成功的部署及運行，包括礦用卡車的整體用戶體驗以及(較小程度上)由第三方處理的部署及運行。

我們解決方案的銷售業績將部分取決於客戶和合作夥伴未來能否在車輛、道路及系統上有效部署及運行我們的解決方案，而彼等未能部署及運行可能由我們無法控制的因素造成。我們的解決方案技術複雜，包含眾多創新功能，通常需要經過嚴格的安全測試。因此，在部署及運行我們的解決方案之前，客戶通常須投入大量資源對其進行測試和驗證。這一部署前階段可能需要我們投入大量資源。

例如，我們的部分解決方案控制著發動機、變速箱、安全、轉向、導航及制動等關鍵車輛功能，因此必須與客戶及OEM廠商開發的其他系統無縫集成。即使在與客戶合作後，我們在實現解決方案與特定車型之間所需的互操作性方面亦可能面臨挑戰，可能會阻礙成功實施。即使部署及運行得到有效執行，客戶對我們解決方案的糟糕體驗亦會對我們的整體銷售業績產生不利影響。

此外，我們的礦用卡車礦區無人駕駛解決方案經過專門設計，在感知、預測和應對實際駕駛情況方面具有卓越能力。我們專有的人工智能和感知系統可滿足採礦環境的獨特需求。然而，在某些情況下，這些專門的保護措施和行為可能會導致車輛以習慣於傳統、非無人駕駛礦卡的操作員所不熟悉的方式運行。我們無法保證客戶能夠快速適應無人駕駛礦卡所需的不同操作流程。例如，彼等可能無法快速調整其業務運營，以完成調度卡車、進行行前檢查、遠程監控及卡車維護等任務。由於無法適應新流程而不當操作我們的無人駕駛礦卡所導致的任何事件或事故都可能嚴重損害我們的品牌聲譽，引發負面輿論，並導致產品責任索賠，所有這些均可能對我們的業務、前景、財務狀況和經營業績造成重大不利影響。

我們的解決方案可能存在缺陷、錯誤或漏洞，從而引發安全問題及產品召回，降低市場接受度，損害我們在現有及潛在客戶和合作夥伴中的聲譽，使我們面臨產品責任及其他訴訟風險，或對我們的業務造成重大不利影響。

我們的礦區無人駕駛解決方案具有高度的技術性及複雜性，在不同的開發階段都可能存在缺陷、錯誤或漏洞。我們可能無法及時糾正問題，使客戶滿意。此外，特別是在我們推出新系統或發佈新版本時，可能會出現未被發現的錯誤或缺陷。解決方案中的錯誤或缺陷可能只有在經過測試、商業化及部署後才會被發現。在此情況下，我們可能會產生大量額外的開發成本以及產品召回、維修或更換成本。

我們的技術用於無人駕駛，包括地形複雜、重型車輛作業的封閉及半封閉礦區，此類場景存在導致重大傷害(包括致命事故)的風險。倘若我們的卡車或客戶的卡車發生事故，導致人員受傷或聲稱受傷或財產受損，我們可能會面臨索賠。我們投保的任何保險可能都不足以，或者並不適用於所有情況。倘若我們發生此類事件或多起事件，我們的保險費或會大幅增加，或者我們根本無法獲保險承保。此外，若無法以商業上合理的條件或根本無法投保，我們可能需要自行承擔風險。進一步而言，立法者或政府機構可能會通過法律或採納法規來限制無人駕駛卡車運輸技術的使用或增加與之使用相關的責任。在工業安全受嚴密監控的採礦作業中，監管審查可能會更加嚴格。任何此等事件均可能對我們的品牌、與用戶的關係、經營業績或財務狀況產生不利影響。

此外，我們還可能因這些問題而面臨違約、產品責任、人身傷害或違反保證等重大法律索償。鑒於許多客戶在對其業務至關重要的流程中使用我們的解決方案，解決方案中的任何錯誤、缺陷、安全漏洞、服務中斷或軟件問題均可能給客戶造成損失。特別是，若我們的礦區無人駕駛系統在礦區造成嚴重的運營停機或安全事故，由此引發的索償或合約終止可能會非常嚴重。客戶可能會就其遭受的任何損失向我們尋求巨額賠償，或完全停止與我們開展業務。此外，我們的客戶可能會在社交媒體上分享其負面經歷，可能會損害我們的聲譽，並導致未來銷售損失。任何客戶對我們提出索賠，均可能讓我們耗費大量時間和金錢進行辯護，並可能對我們的聲譽和品牌造成重大不利影響，使我們更難銷售解決方案。

我們的發展策略可能無法如願實現，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們採取了一系列業務戰略，包括開發新技術、增強產品組合以及擴大運營。我們有意繼續推出新解決方案並完善現有方案，以滿足不斷變化的市場需求和客戶期望。然而，概不保證我們的戰略能夠始終與更廣泛的行業趨勢、新興技術或客戶偏好保持一致。倘若我們的戰略跟不上市場發展，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到負面影響。

此外，我們可能無法獲得執行計劃所需的資源，如資本投資或支持我們發展的合資格人員。我們在擴大部署規模、在複雜多變的採礦環境中保持穩定性能以及拓展可能具有不同技術標準、監管要求或客戶需求的國際市場方面，亦面臨著運營挑戰。倘若我們無法以經濟高效的方式及時開發及推出新解決方案或增強現有解決方案，我們的競爭力和整體業務表現可能會受到重大不利影響。

我們的國際化戰略及境外業務拓展能力可能會受到法律、監管、政治及經濟等諸多風險的不利影響。

國際擴張乃我們增長戰略的重要組成部分，未來可能需要大量資本投資，這可能會使我們的資源緊張，並對當前表現產生不利影響。這種擴張亦將增加運營複雜性，因為我們將需管理規模更大、地域更廣泛的業務。在我們經營所在海外司法管轄區，我們將面臨法律和監管要求、政治不確定性以及不同的社會、環境及經濟形勢。有關海外市場的法律和監管框架可能與中國的框架大相徑庭，從而帶來與遵守當地法律、合約執行及市場慣例相關的額外風險。我們還將面臨建立本地運營實體、招聘及管理外籍員工以及在非熟悉市場吸引本地客戶等挑戰。

此外，我們還需要應對外國政府法規、税收政策、貿易限制、海關法規、數據隱私合規、關税、價格控制及潛在匯率波動等複雜問題。若干國外市場對國產產品的偏好可能會帶來競爭挑戰，限制我們搶佔市場份額的能力。

若我們的任何海外業務未能遵守有關司法管轄區的法律法規，我們可能會面臨制裁、處罰或其他法律後果，這可能會嚴重損害我們的聲譽及品牌。此類事件可能會導致我們的運營中斷、失去商業機會，並對我們的財務狀況造成不利影響。

我們可能在收購、投資或戰略合作中遭遇失敗，進而對我們的聲譽、業務及經營業績造成重大不利影響。

我們未來可能會與多個第三方建立戰略聯盟。雖然此等合作關係有助拓展業務，但也存在風險，包括可能暴露專有信息、合作夥伴可能無法達到預期表現的風險以及啟動和維護此類合作關係的成本較高。我們對其運營的控制可能有限，倘若合作夥伴身陷負面輿論或聲譽問題，我們的業務亦可能因與其合作而受到影響。

我們亦可能尋求收購與我們現有業務互補的資產、技術或業務。整合新收購的業務需要我們的管理團隊投入大量時間及精力，可能會佔用我們核心業務的資源，從而可能擾亂現有業務。概不保證所收購的資產或業務將達到預期效果。此外，收購可能涉及大量現金支出、稀釋現有股東的股權發行、新的債務義務以及未來無形資產產生減值費用或攤銷的風險。此外，亦可能使我們承擔不可預見的債務。

倘若我們無法成功管理與收購或投資相關的風險，我們可能無法實現預期收益，業務也可能受到不利影響。使用股權作為代價可能會稀釋我們的股份價值，而債務融資可能會帶來限制性契約，包括對股息分配的限制。收購亦可能產生重大會計費用，如無形資產攤銷或減值。此外，確定、商議及完成收購交易可能既費錢又費時。我們可能還須獲得股東批准、監管部門許可並遵守各種法律要求，從而可能進一步增加此類交易的成本及複雜性。

我們的信息技術網絡和系統可能會遭遇故障、意外系統故障、中斷、不足或安全漏洞。

我們的信息技術網絡和系統對於業務的順利運作至關重要，包括員工、客戶、製造商、供應商與物流供應商之間的電子溝通。該等系統對於同步需求預測、訂單下達、生產和服務狀態更新，以及確保與主要利益相關者進行實時溝通和數據共享至關重要。其中若干信息技術系統由第三方管理，可能會使我們面臨額外風險。

我們的信息技術網絡和系統可能會遭遇故障、意外故障、中斷、不足或安全漏洞。有關系統可能會因軟件升級、硬件故障、停電、網絡攻擊、電腦病毒、電信故障、用戶錯誤或其他不可預見的災難性事件而遭到破壞或中斷。倘若我們的信息技術系統遭到破壞或中斷，我們可能會產生大量成本來修復或更換關鍵基礎設施。

由於我們在礦區無人駕駛解決方案市場開展業務，因此風險更大。信息技術系統的故障，尤其是與車輛安全功能或與我們無人駕駛系統相關的數據管理有關的系統故障，可能會導致嚴重的安全事故，有可能造成採礦環境中的操作員、乘客和其他人員的人身傷亡。系統故障還可能危及數據完整性或車輛控制系統，從而嚴重影響我們礦區無人駕駛解決方案的可靠性。

倘若我們不能快速有效地解決該等問題，其或會嚴重擾亂我們的運營，損害我們的聲譽，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生負面影響。

我們的運營受不斷演變的監管要求約束，汽車安全及無人駕駛相關法規的變化可能對我們的運營及財務前景帶來重大不確定性。

我們的經營行業備受監管，我們須遵守監管我們運營的適用法律、法規及規章。請參閱「監管概覽 — 無人駕駛與智能網聯汽車產業相關法規政策」。有關我們為監控及確保合規性而採取的內部控制措施詳情，請參閱「業務 — 風險管理與內部控制」。由於監管機構在解釋、實施和執行相關法律、法規和規章時擁有較大的酌情權，加之我們無法控制的其他因素，我們無法保證我們已經獲得或能夠獲得並維持所有必要的牌照、許可、備案及註冊。

最重大的監管挑戰當屬安全法規，有關法規在我們的運營中發揮著重要作用。該等法規通常規定嚴格的合規和報告要求，並會因新的技術數據、有關行業召回的負面報道以及無人駕駛的安全風險而迅速演變。影響礦區無人駕駛解決方案的製造、使用和銷售的意料外新法規可能會嚴重擾亂我們的業務、經營業績及財務狀況。

此外，立法變化或對現有法規的解釋的演變亦會帶來更多風險。有關無人駕駛和安全要求的新訂或經修訂法律可能要求我們對運營、技術及合規實踐進行重大調整，這就要求我們對法律法規進行持續監控，並持續開展合規流程，確保我們在所有運營市場完全合規。鑒於監管環境的複雜性和快速演變，合規成本或會很高，並可能隨時間推移而增加。

未能遵守現有法規或不符合新的監管標準，可能會導致我們產生巨額違規補救成本以及運營中斷。

如未能在運營所在司法管轄區取得並持續持有必要的牌照及批准，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們運營所涉行業(尤其是礦區無人駕駛技術行業)受到嚴格監管。我們還須獲得並持續持有我們開展業務的司法管轄區所需的牌照及批准。

此外，就在中國的若干研發及業務活動而言，我們與一家具測繪及掃描資質的服務提供商開展合作。合作範圍涵蓋進行需要該等資質的相關活動，以支持本集團的研發及業務運作。該服務提供商負責為地理空間數據的收集、傳輸、存儲、使用及其他處理活動提供解決方案。然而，倘我們與該服務提供商的合作關係終止，或未能及時與市場上其他合資格服務提供商達成合作，或根本無法達成合作，我們的研發活動及與客戶的合作或會受到影響，此類情況均可能對本集團的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

經我們的中國法律顧問確認，截至最後實際可行日期，我們已從中國相關政府部門取得對我們現有業務活動而言屬重要的所有牌照、許可證及批准，且該等牌照、許可證及批准仍然生效。然而，我們概不保證我們能在有需要之時順利續新或更新有關牌照，或現有牌照將足以開展我們當前或未來全部業務活動。

此外，鑒於我們市場的不斷發展，特別是在礦區無人駕駛仍處於起步階段的發展中礦區，與我們市場運營相關的法律法規持續快速發展，多項法律、法規及規則的解釋及執行可能會發生變化，可能會影響我們的業務或致使我們受到新的許可或許可證要求所限。規管我們業務活動的現行及未來法律、法規和政策的解釋及實施存在很大的不確定性。我們無法保證，我們不會被認定違反任何未來法律、法規及政策，或不會因有關當局對現行法律、法規及政策的解釋發生變化而被認定違反現行法律、法規及政策。新的法律法規可能隨時出台，要求我們在目前擁有的牌照或許可之外取得更多牌照或許可。

倘若我們未能獲得、更新或持續持有所需牌照及批准，或未能在我們經營所在任何司法管轄區進行必要的備案，我們或會受到處罰，如沒收通過無照經營產生的收入、罰款，甚至暫停或限制我們的業務運營。有關處罰可能會擾亂我們的業務運營，對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

有關我們業務運營所需牌照及批准的更多詳情，請參閱「業務」及「監管概覽」。

我們的成功依賴於關鍵管理層及其他具備專業技能的高素質人才。如未能吸引、留住並激勵關鍵人員，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

聘用及留住管理層、技術人員、合資格行政人員、開發人員、工程師和銷售代表等關鍵人員對業務的成功至關重要，尤其是對我們解決方案的研發及商業化而言。具體而言，我們的關鍵研發人員對於我們技術的不斷進步及新型創新解決方案的開發不可或缺。請參閱「業務－技術與研發」。倘若我們的任何關鍵研發人員離職或與競爭對手建立關係，我們繼續推進技術進步及開發新解決方案的能力或會受到嚴重損害，從而可能對我們的競爭地位和長期增長前景造成重大不利影響。

行業對技術精湛員工的競爭日益加劇。礦區無人駕駛技術行業對高端人才的需求均很大，而具有專業經驗的合格人才的短缺可能會使關鍵職位的填補面臨挑戰。管理團隊或高級領導層的變動會擾亂我們的運營。我們目前的管理團隊擁有豐富的行業經驗，彼等的知識和關係難以取代。請參閱「董事、監事及高級管理層」。

我們的管理團隊可能會不時發生變動，我們無法預測是否會發生重大人事變動，亦無法預測我們是否能夠招聘合資格人員。此外，就業相關法律在我們勞動力實踐方面的解釋及適用性變化可能會導致運營成本增加，並降低我們滿足不斷變化的勞動力需求的靈活性。我們在招聘具有適當資質的員工時可能會遇到困難。與我們爭奪經驗豐富的員工的許多公司擁有更多資源，並能提供更具吸引力的薪酬待遇。這使得我們在爭奪頂尖人才時面臨挑戰，尤其是在無人駕駛、人工智能和採礦自動化領域擁有專業知識的人才。倘若我們從競爭對手或其他公司僱傭員工，前僱主可能會聲稱有關員工違反法律義務，從而可能引致訴訟，分散我們的時間及資源。

我們吸引、留住和激勵關鍵人員的能力亦取決於我們能否打造具有競爭力的職場文化並獲認同為首選僱主。倘若我們的薪酬待遇(包括股權激勵或其他激勵計劃)不再被視為具有競爭力，我們可能無法留住或招聘到推動業務發展所需的人才，進而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們可能面臨與國際貿易政策、地緣政治及貿易保護措施相關的風險，包括貿易限制及制裁措施，進而對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們的業務因主要經濟體之間政治和經濟關係惡化而日益受到影響，特別是美中不斷升級的貿易緊張局勢。美國政府大幅擴大貿易限制，包括加強對半導體技術的出口管制，並對關鍵礦產展開國家安全調查。上述措施，加上中國的報復行動，加劇全球貿易的不確定性。此外，美國擴大對敏感領域外國投資的審查，並設置可能會影響

跨境交易的新監管障礙。地緣政治格局繼續演變，中國採取更加強硬的立場，誓言抵制美國的貿易政策。兩國經濟進一步脫鈎的風險仍然很高，可能會影響我們獲取關鍵技術，與國際合作夥伴維持關係的能力。

自2018年起，美國政府對自中國進口商品實施關稅措施，並建議加徵額外、新增或更高關稅，旨在懲罰中國所謂的不公平貿易行為並解決其他雙邊問題，而自2025年2月起，該等措施持有所增加。於2018年實施的首批新增關稅包括特定商品關稅以及影響所有自中國進口商品的較廣泛措施。中國對自美國進口的若干商品實施並建議實施額外、新增或提高關稅。於2025年2月，美國政府通過一系列措施，建議將進口中國商品總關稅水平提升至145%，而於2025年4月11日，中國將美國進口商品關稅提高至125%作為回應。其後，雙方同意在截至2025年8月12日的90天內撤銷大部分加徵關稅。於2025年8月11日，在持續磋商的背景下，雙方同意將暫停加徵關稅的期限再延長90天，直至2025年11月10日。除對中國商品徵收關稅外，美國政府亦對幾乎所有貿易夥伴大幅提高關稅率。有關及類似發展可能標誌貿易緊張局勢加劇及關稅率提高的時期，不僅可對中國與美國的貿易及其他經濟關係造成負面影響，亦將可能對全球經濟整體狀況造成負面影響。於2025年11月4日，美國總統簽發「根據美利堅合眾國與中華人民共和國經濟與貿易安排修改互惠關稅稅率」的行政命令，繼續暫停針對中國的較高互惠關稅，直至2026年11月10日。在此暫停期間，對原產於中國的商品徵收的10%互惠關稅仍然有效。於2025年11月7日，美國政府發佈聯邦公報通告，將販運關稅從20%降至10%，自2025年11月10日起生效。因此，在暫停期間，適用於許多原產於中國的商品的綜合關稅負擔包括10%互惠關稅加10%販運關稅，但受限於上文概述的其他適用關稅、例外情況及產品特定分類。目前尚不清楚美國政府是否會對進口商品徵收額外新關稅，且倘若徵收，徵稅的水平及期限將如何。

例如，隨著我們探索國際市場擴張機會，特別是向澳大利亞和智利等資源豐富的市場擴張，我們出口某些硬件組件或軟件模塊的能力可能會受全球貿易政策變化、國家安全問題或保護主義抬頭的影響。此外，美國政府還實施一系列直接或間接影響中國科技公司的經濟及貿易制裁，並可能在未來出台更多限制措施。除現有的關稅和制裁措施外，美國政府還可能專門針對中國公司實施新的出口管制或其他監管措施。這些法律法規變化頻繁，其解釋和執行涉及重大不確定性，尤其是在我們無法控制的國家安全問題或地緣政治因素驅動下。因此，美國或其他司法管轄區當前或未來實施的限制措施可能難以遵守或遵守成本高昂，並可能對我們或我們的技術合作夥伴獲取對我們的基礎設施、服務供應或營運至關重要的技術、系統、設備或組件的能力造成重大不利影響。倘若發現我們或我們的任何股東、董事、高管、員工或業務夥伴違反此類法律或法規，我們或會受到調查、處罰或其他制裁，其中任何一項均可能損害我們的聲譽、業務、財務狀況及經營業績。此外，在對中國汽車和無人駕駛系統技術的監管審查日益嚴格的背景下，包括美國及其盟國在內的多個司法管轄區可能會針對網聯汽車軟件、空中通信模塊或實時數據處理基礎設施出台新的限制措施。雖然我們的無人駕駛礦卡在封閉工業場地運行，且並非為消費者車輛使用而設計，但未來若相關法規對「無人駕駛系統」或「網聯基礎設施」採用寬泛模糊的定義，我們的技術堆棧可能會受到影響。

近年來，美國通過美國商務部工業和安全局管理的《出口管理條例》(「EAR」)加強對中國的出口管制。EAR包括被施加若干貿易限制的外國實體清單，該清單涵蓋企業、研究機構、政府及私人組織、個人以及其他類型法人實體(「實體清單」)。凡被列入實體清單的外國實體，除非滿足特定的許可要求，否則一般禁止出口、再出口及／或(境內)轉讓受EAR管制的物項。倘若我們的某些客戶及供應商被列入實體清單，並受到自／向我們採購或銷售技術、軟件或解決方案的相關限制，我們無法保證我們能夠獲得、延續及維持與該等客戶及供應商交易所需的監管許可，也無法保證有關許可將涵蓋我們與該等客戶及供應商的所有現有和潛在交易。因此，我們與該等客戶及供應商的業務關係可能受影響。關於美國對特定產品、貨物、技術及服務的具體出口管制，於2022年10月，BIS發佈了一項臨時最終規則(「2022年10月BIS臨時最終規則」)，旨在限制中國獲得先進計算集成電路、開發和維護超級電腦以及製造先進半

導體的能力。於2023年10月，BIS發佈了另一項臨時最終規則(「2023年10月BIS臨時最終規則」)，更新並擴展了2022年10月BIS臨時最終規則實施的美國出口管制(與對2023年10月BIS臨時最終規則作出技術更正和澄清的2024年4月BIS臨時最終規則合稱「2022/23 BIS臨時最終規則」)。除其他措施外，2022/23 BIS臨時最終規則還將某些先進的高性能計算集成電路以及包含這些集成電路的電腦商品列入《商品管制清單》(即受EAR更嚴格管制的商品、軟件和技術清單)，並對受EAR管制、最終用於在若干司法管轄區(包括中國)開發或生產超級電腦、某些類型的先進節點集成電路以及先進或半導體製造設備的物項，實施新的或擴展後的許可證要求。我們認為，EAR及2022/23 BIS臨時最終規則尚未影響我們獲得用於解決方案或業務運營的半導體和其他技術的能力，也未影響我們向現有客戶或業務擴展過程中預期向其銷售產品的潛在客戶進行銷售的能力。然而，隨著該等出口管制法律法規的不斷擴展和演變，未來的制裁及出口管制可能會對我們部分重要客戶或供應商、運營所需的原材料或關鍵部件或技術產生重大影響或針對性限制。在此情況下，倘若我們不能及時以我們可接受的條款獲得替代客戶或供應來源，我們的研發流程及對客戶的交付週期可能會因此而延誤，進而可能會導致我們的業務受到影響。我們無法確定美國政府可能會採取哪些額外的出口管制措施來影響我們的解決方案、供應商或客戶。美國政府可能進一步擴大EAR的管轄範圍，將我們的解決方案納入其中。美國政府還可能通過增加實體清單列入對象等方式實施管制，若交易涉及這些被列名實體，我們的解決方案在某些交易中就可能受到EAR管轄。此外，其他國家可能會繼續採取可能對我們的解決方案及營運造成影響的類似出口管制。上述限制及類似或更廣泛的限制或制裁，包括美國財政部外國資產控制辦公室或其他司法管轄區其他相關機構目前實施或將來可能實施的制裁，可能會對我們的客戶和供應商獲取或使用對其產品、服務供應及業務運營至關重要的技術、系統、軟件、設備或組件的能力造成重大不利影響，進而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

美國政府已制定一項新的針對中國的對外投資計劃，該計劃於2025年1月2日生效，對美國人士涉及特定技術領域(包括半導體、量子信息技術和人工智能系統)運營實體的若干交易實施投資禁令及申報規定。根據該計劃，在[**編纂**]中購買我們股份的美國人士或須向美國財政部提交申報。此外，特朗普總統於2025年2月21日發佈美國優先投資政策備忘錄(America First Investment Policy Memorandum)，建議進一步擴大所涉技術和投資類型。此外，於2025年12月18日頒佈的《2026財年國防授權法案》(「2026財年國防授權法案」)包含一項立法(通常被稱為《2025年全面對外投資國家安全法案》(「COINS法案」))，對對外投資框架作出編纂和擴展。總之，有關對外投資計劃的發展可能會限制我們從事若干業務運作的能力；若我們從事所涉技術的開發，該等規則亦可能會限制我們從美國和其他來源籌集資金的能力。我們無法保證我們未來的業務及營運不會受到不利影響。倘若未來美國或其他司法管轄區採取任何類似或更嚴格的限制措施，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響。

其他國家或地區也可能採取或考慮採取類似的貿易限制或監管措施，這可能會影響我們開展跨境貿易的能力。因此，新的制裁、出口管制或其他貿易相關政策均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

根據美國政府針對中國的對外投資計劃，在[編纂]中購買我們股份的美國人士或須向美國財政部提交申報，我們可能因該計劃的潛在變動而受到不利影響。該等規定以及未來對該計劃的任何修改均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及股份價值造成不利影響。

2023年8月9日，美國政府發佈題為《處理美國在特定國家安全技術與產品領域的投資問題》的第14105號行政命令(「E.O. 14105」)，及美國財政部(「財政部」)公佈一項擬議規則制定預先通知，針對中國(包括香港及澳門特別行政區)的對外投資管制提供擬議框架。2024年6月21日，財政部就對該框架發佈一項擬議規則。2024年10月28日，財政部發佈一項最終規則(「最終規則」；於該日根據最終規則生效的有關計劃，為「對外投資計劃」)，載列實施E.O. 14105的對外投資計劃規例。對外投資計劃於2025年1月2日生效。最終規則乃針對美國人士就涉及與「受關注國家」(當前為中國(包括香港及澳門特別行政區))相關的人士及實體進行的投資。對外投資計劃對美國人士就其

本身或其非美國人士子公司參與或尋求參與一系列有關(i)半導體與微電子；(ii)量子信息技術；及(iii)人工智能系統這三個技術領域的交易進行的若干行動實施(1)投資禁令及(2)申報規定，而有關美國人士包括(其中包括)美國註冊成立實體、美國公民與永久居民(不限居住地)、美國實體境外分支機構及美國境內的任何人士。根據對外投資計劃，該等投資禁令及申報規定適用於若干涉及「受管轄外國人士」的美國人士交易，包括但不限於(i)從事上述三個技術領域之一且總部、註冊地或主要營業地點位於「受關注國家」的公司；(ii)從事上述三個技術領域之一且由「受關注國家」政府或由與「受關注國家」有關的若干個人或實體直接或間接擁有的公司；及(iii)與(i)或(ii)項所述公司有重大財務關聯的公司。根據最終規則適用於美國人士購買「任何公開交易、以任何貨幣計值，以及在任何司法管轄區…… 證券交易所交易的證券(「證券」定義見《美國證券交易法》)」的一項免除，美國人士購買若干公開交易證券不受禁止，亦無需向財政部申報，前提是有關美國人士或其非美國人士子公司未就相關受管轄外國人士享有超出標準少數股東保障的權利。

儘管我們預期不會被視為從事對外投資計劃項下「禁止交易」定義所述活動的受管轄外國人士，但我們的活動仍可能符合「須申報交易」的定義。美國人士與受管轄外國人士進行的特定交易，若符合「須申報交易」標準，則須遵守對外投資計劃的申報要求，除非適用豁免條款。倘美國人士(i)在[**編纂**]中購買我們的股份，或屬(ii)在[**編纂**]中購買我們股份的非美國人士的母公司不適用免除情況，則有關美國人士或須在不遲於相關購買後30日向財政部提交有關該等購買的申報。

投資者(包括美國人士及美國人士的子公司)應諮詢其本身的法律顧問，以了解對外投資計劃項下的任何免除情況是否適用於其參與[**編纂**]、根據對外投資計劃可能觸發的任何申報規定，以及提交任何有關申報的程序。

我們可能面臨與貿易限制(包括經濟制裁和出口管制)相關的風險與不確定性。

我們須遵守我們經營或計劃擴展市場所在司法管轄區政府部門管理實施的各種經濟制裁、出口管制制度及其他限制性貿易措施，相關監管機構包括中國外交部、美國財政部海外資產控制辦公室(OFAC)、美國國務院、美國商務部工業和安全局、歐盟委員會及聯合國安理會等。該等法律法規對多項商業活動實施限制，包括向特定個人、實體、國家或最終用戶出口、再出口、銷售或提供某些技術、軟件、硬件或服務。

特別是，我們的礦區無人駕駛解決方案採用高性能計算單元、傳感器、激光雷達、車載連接模塊和嵌入式控制軟件等先進技術，其中部分技術可能源自受出口管制的司法管轄區，或基於這些地區的技術構建。隨著我們擴大生產規模或進軍海外市場，尤其是澳大利亞及南美等資源豐富的地區，我們面臨的國際貿易限制和跨境合規風險或會隨之增加。

我們也可能因供應商、合約製造商、研發合作夥伴或客戶所受到的制裁或出口管制限制而受到間接影響。倘若其中任何第三方被列入制裁或出口管制名單，我們可能會面臨法律禁止或實質上無法繼續相關業務的情況，或難以獲得必要的許可、批准或替代解決方案。倘若我們無法維繫穩定且合規的供應鏈，可能會導致交付計劃延誤、成本增加，乃至影響技術發展路線的實施。

儘管我們持續開展合規建設，包括進行盡職調查、內部控制程序及員工培訓，但我們無法保證我們的所有員工、承包商或代理商在任何時候均會遵守相關法律法規。我們亦面臨無意違規或被指控違規的風險，尤其是在涉及複雜供應鏈或涉及第三方國家交易的情況下。倘若不遵守適用的出口管制和制裁，我們或會受到行政、民事及刑事處罰，包括罰款、監禁、沒收非法所得、剝奪出口特權或禁止參與公共採購。即使僅是啟動調查，也可能對我們的聲譽造成重大損害，增加合規成本，干擾運營。此外，有關法規不斷演變，而且往往具有治外法權性質，使得長期合規規劃具有挑戰性。倘若我們或業務合作夥伴被發現違反該等法律，或無法快速應對新出台的限制措施，我們的聲譽、業務、財務狀況及發展前景均可能受到重大不利影響。

全球及區域宏觀經濟形勢的變化、自然災害、流行病與大流行病以及社會動蕩等事件，可能會影響我們的業務增長和經營業績。

經濟及行業的不確定性或變化，包括經濟衰退或增長放緩、通脹、財政、貨幣或貿易政策的變化或不確定性、資本市場動蕩、匯率波動、利率上升、信貸緊縮、企業(尤其是採礦業)資本支出減少、勞動力短缺、失業率上升以及投資者或客戶信心及支出下降，均可能對我們的業務造成重大不利影響。特別需要指出的是，由於我們的礦區無人駕駛解決方案主要部署於大型採礦部署，若大宗商品價格持續低迷或礦區運營商資本投資減少，可能導致我們延遲或取消採購解決方案。

此外，自然災害(如洪水、地震、沙塵暴、雪災、火災或乾旱)或流行病的大範圍爆發或任何嚴重流行病(例如SARS、埃博拉、寨卡或COVID-19)，以及戰爭或恐怖主義等不可抗力事件，均可能擾亂我們的研發、製造及商業化活動以及業務運營，所有這些均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及發展前景造成不利影響。例如，我們服務的許多礦區位於偏遠的高海拔地區，該等地區可能尤為容易受到季節性天氣干擾及極端氣候事件影響，從而可能延遲車輛部署或影響現場維護及營運。

此外，突發公共衛生事件可能導致人員或設備流動受限、供應鏈中斷，或系統調試及現場整合工作長期延誤。旅行禁令、當地封鎖或隔離措施也可能影響我們提供技術支持或按計劃完成測試及交接流程的能力。

此外，更廣泛的地緣政治衝突或軍事緊張局勢，尤其是涉及主要市場或貿易夥伴的衝突或軍事緊張局勢，可能導致全球供應鏈波動，減少全球工業設備需求，或增加投入及物流成本。任何有關宏觀經濟或外部衝擊均可能擾亂我們或客戶的營運，削弱部署融資能力，進而對我們的收入、現金流量及長期增長前景產生不利影響。

我們現有的保險覆蓋範圍可能不足以承擔所有損失或客戶可能提出的索賠，進而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們已投保多項保險，包括為我們的設施、機器及關鍵設備投保的財產一切險。儘管我們認為我們的保險安排整體符合行業慣例，但我們的承保範圍可能不足以完全保障我們免受與營運相關的所有潛在風險。尤其是，我們的解決方案部署在複雜、重型採礦環境中，其中營運中斷、設備損壞或第三方傷害的風險可能增加。若干高嚴重程度事件(例如導致運營中斷的車輛故障、涉及人員的安全事故或偏遠礦區自然災害造成的損害)的保險覆蓋範圍可能不適用、承保範圍有限或存在重大除外責任。如果我們遭受意外損失(尤其是涉及產品責任、現場事故或嚴重設備損壞的損失)，我們的現有保險覆蓋範圍可能不足以減輕財務影響。這可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及發展前景造成重大不利影響。

我們的業務及前景依賴於品牌建設及聲譽積累，而負面宣傳可能會對業務及前景造成不利影響。

我們認為，維護及提升品牌認知度及聲譽對於我們業務的長期成功至關重要，尤其由於我們服務於採礦業等相對保守且風險敏感的大型工業客戶。鑒於我們身處競爭激烈且技術要求極高的行業，我們的品牌認知度直接影響我們獲得及保留部署的能力，尤其是與國有企業及大型礦業集團的部署。我們的品牌建設工作不僅依賴於市場營銷活動，也依賴於我們解決方案在複雜運營環境中的成功表現以及現有客戶的積極反饋。為此，我們可能會產生額外市場營銷或業務發展開支，以加強我們的品牌及客戶信任。然而，我們無法保證該等投入將成功或達到預期效果。

此外，任何有關本公司、董事、管理層、僱員、聯屬公司、品牌或無人駕駛技術及解決方案的負面宣傳，無論其真實性，均可能損害我們的聲譽，降低客戶信心，並對我們吸引新業務或留住現有客戶的能力產生不利影響。有關宣傳可能來自系統故障、安全事故、部署延誤、客戶糾紛，甚至第三方的惡意行為或不正當競爭，均超出我們的控制範圍。任何對我們品牌或聲譽的損害均可能對我們的業務、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們很大一部分收入來自少數客戶。

我們的客戶群主要包括礦業公司及其承包商。我們於往績記錄期間的大部分收入都來自有限數量的客戶。於往績記錄期間各年度／期間，來自最大單一客戶的收入分別佔我們總收入的51.8%、41.7%、54.5%及44.0%。於往績記錄期間各年度／期間，來自五大客戶的收入合計分別佔我們同期收入的99.9%、94.4%、83.7%及75.9%。在可預見的未來，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會持續依賴於在特定年度或期間內向相對較少數的客戶銷售。

此外，歸屬於任何單一主要客戶的收入金額，或我們主要客戶的整體收入集中度，可能會在任何特定期間波動。這些波動可能來自客戶需求、部署時間表或訂單規模變化等因素。此類波動可能會影響我們的業務穩定性、現金流量及財務業績，且倘我們失去一名主要客戶或客戶群出現重大變動，則可能使我們面臨更大的風險。

市場對我們技術應用合規性產生疑慮(包括我們產品中整合的AI技術)，可能導致聲譽受損、財務損失及潛在法律責任。

我們不斷將人工智能及數據驅動決策算法融入我們的礦區無人駕駛及調度解決方案，包括感知、規劃及實時遠程監控。因此，與合規使用該等新興技術相關的疑慮可能會使我們面臨聲譽受損及財務損害以及潛在責任，且亦可能導致解決或補救有關擔憂的額外成本。

AI技術帶來全新倫理、法律及社會挑戰，尤其是在採礦作業等安全攸關的場景中。如我們的任何AI輔助系統導致或造成事故、意外營運結果或決策中存在的偏見，無論其根本原因是否涉及用戶失誤、外部環境因素或第三方集成，我們均可能面臨客戶、監管機構或公眾審查。

此外，如我們的解決方案被認為損害重要社會價值，例如安全、隱私、就業或營運透明度，或若我們未能實施及執行有效的內部管治框架以合乎倫理開發、測試及部署AI模型，我們的品牌及聲譽可能會受到影響。

我們亦可能面臨該領域日益嚴格的監管規定。於我們營運或計劃擴展的司法管轄區，AI相關法律法規(尤其是與算法安全、可解釋性、數據使用或道德設計相關者)正在迅速演變。遵守該等規定可能會增加我們的研發投入成本，而監管變動則可能迫使我們調整技術架構、推遲產品發佈或採取更為保守的商業慣例，均可能對我們的經營業績產生不利影響。

若未能妥善應對倫理問題，無論是源於我們的自有系統或我們解決方案中嵌入的第三方技術，均可能導致利益相關方的信任流失，無人駕駛系統的推廣放緩，並對我們的業務、財務狀況及增長前景產生重大不利影響。

如我們未能遵守或被認為未能遵守數據保護及信息安全相關法律，或外界對我們在數據收集、使用、存儲、保留、傳輸、披露及其他處理方面的做法或政策產生疑慮，可能會損害我們的聲譽，並影響現有及潛在客戶對我們解決方案的採用。

近年來，數據保護及信息安全保護已成為全球政府機構日益關注的監管重點。過去幾年，中國政府頒佈了一系列保護數據的法律、法規及政府政策。我們須遵守有關數據保護及信息安全的多項法律法規，此乃由於我們的業務運營涉及數據的收集、使用、存儲、保留、轉移、披露及其他處理。與網絡安全、數據保護及隱私相關的法律、法規及標準的解釋及應用仍然不確定且不斷變化，而有關法規亦受到潛在重大變化的影響，導致我們在這方面的責任範圍存在不確定性。詳情請參閱「監管概覽－網絡安全、數據安全及個人信息保護相關法規」。我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，有關網絡安全、數據安全及個人信息保護的適用中國法律法規不會對我們的業務營運或擬[**編纂**]產生重大不利影響。

儘管我們致力於遵守我們的隱私準則以及所有適用的網絡安全、數據安全及個人信息保護法律法規，惟任何不合規或被認為不合規的行為均可能導致政府實體或其他人士對我們提出訴訟或採取行動，並可能損害我們的聲譽。此外，遵守有關數據保護及信息安全的新訂法律法規，可能導致我們產生重大成本，或需要我們改變業務運作方式，從而對我們的業務造成重大不利影響，並可能阻礙現有及潛在客戶使用我們的解決方案。

如未能識別或防範員工、客戶、供應商或其他第三方的欺詐、違法行為或其他不當行為，可能會對我們的業務造成重大不利影響。

我們在我們的礦區無人駕駛解決方案的研究、製造、部署及支持方面依賴廣泛的僱員、供應商、分包商、物流供應商及其他第三方服務合作夥伴網絡。因此，我們面臨有關人士欺詐、腐敗或其他不當行為的風險，從而可能使我們面臨監管審查、法律責任、經濟處罰或聲譽損害。我們無法保證我們的內部控制系統、合規培訓或監督機制會有效發現或預防所有形式的不當行為。不當行為可能包括賄賂、回扣、串通、偽造記錄、濫用公司資產、挪用公款或違反安全或數據處理協議。我們的僱員或第三方合作夥伴若違反任何適用法律法規，例如反腐敗、反賄賂、公平競爭、出口管制或數據保護法，均可能導致重大財務損失、業務中斷及監管制裁。此外，即使我們不對有關行為負法律責任，捲入有關不當行為可能嚴重損害我們的品牌及聲譽，尤其是在高知名度或政府相關部署中。如我們的任何僱員、承包商或商業夥伴被發現存在不當行為，我們亦可能面臨負面宣傳、被禁止參與若干投標程序或面臨額外合規要求。因此，如我們未能發現或阻止僱員、客戶、供應商或其他第三方的欺詐或非法活動或其他不當行為，可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們的風險管理及內部控制制度可能存在不足或效果不佳的情況。

儘管我們持續評估並致力提升內部控制，但我們無法保證該等制度在識別、管理及降低所有風險(包括欺詐、不合規或操作失誤)方面足夠全面或持續有效。請參閱「業務－風險管理與內部控制」。我們的內部控制與風險管理制度依賴各部門及部署現場僱員的有效執行。鑒於我們業務的規模及複雜性，包括於偏遠礦區部署無人駕駛解決方案、定制部署交付及持續技術支持，我們依賴員工的跨職能協調及實時判斷。我們無法保證所有參與有關流程的僱員或承包商均接受充分培訓，或實施過程中並無人為錯誤、疏忽或規避。任何未能根據不斷變化的監管規定、業務擴展或營運變動更

新、調整或執行我們的內部控制制度，均可能導致內部流程中斷或控制失誤。此外，如我們無法分配充足合資格人員或技術資源監察及維護這些制度，尤其是在採購、數據安全、安全合規及部署執行等關鍵風險領域，我們的業務、經營業績、財務狀況及發展前景可能受到重大不利影響。

我們可能因未辦理租賃協議登記而被處以罰款。

根據中國適用法律法規，房地產租賃協議須向中國有關主管部門辦理備案登記。截至最後實際可行日期，我們於中國內地承租物業之租賃協議尚未向有關主管部門完成備案登記。據中國法律顧問告知，未辦理租賃登記並不影響該等租賃協議之有效性及可執行性，亦不會導致我們須撤離承租物業。然而，有關政府部門可要求協議各方於指定期限內完成備案登記，並就可能按每份限期未登記之租賃協議處以人民幣1,000元至人民幣10,000元之罰款。基於截至最後實際可行日期我們在中國內地擁有11項租賃物業，我們面臨有關罰款的最高潛在風險將為合共人民幣110,000元。此外，根據租賃協議，若我們無法繼續使用該等租賃物業，我們有權要求出租人賠償因出租人違約而因此遭受的損失。搬遷不會導致業務中斷或帶來過度負擔，因為我們相信，我們能夠(如有需要)在其他區域找到替代租賃物業，且不會對業務運營造成重大不利影響，預計搬遷成本亦不會高昂。

我們可能會捲入法律程序及商業或合同糾紛，從而對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們於日常業務中可能會捲入法律程序及商業或合同糾紛。由於我們持續在監管嚴格且競爭激烈的礦區無人駕駛技術領域營運，我們無法向　閣下保證未來能夠避免可能使我們面臨更多風險(包括潛在財務損失及營運中斷)的法律或其他糾紛。除有關糾紛的直接成本外，我們可能須承擔與評估、拍賣、執行及法律諮詢服務相關的法律費用。訴訟及其他法律糾紛亦可能導致監管機構及其他政府機構問詢、調查及訴訟程序。這可能會損害我們的聲譽，增加營運成本，分散資源及管理層對核心業務營運的注意力。

如因針對我們或董事、高級管理層或關鍵僱員的不利判決、仲裁結果或法律訴訟而導致我們的業務中斷，可能對我們的聲譽、業務營運、財務狀況及發展前景造成重大不利影響。尤其是，任何涉及我們領導層或技術的法律事務的公開報道均可能損害投資者信心及客戶關係，從而影響當前及未來商機。

未能於若干員工的試用期內根據中國法律法規的要求為該等員工繳納住房公積金，可能會使我們受到相關政府部門的遲繳罰款和罰款。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們未能於若干員工的試用期內根據適用的中國法律法規的要求為該等員工繳納住房公積金。根據適用的中國法律法規，僱主逾期未繳納或少繳住房公積金的，住房公積金管理中心應當命令其在限期內繳納；逾期仍不繳納的，住房公積金管理中心可以向人民法院申請強制執行。於往績記錄期間，欠繳住房公積金約人民幣562,432元。倘我們被住房公積金中心指令繳足供款，我們將須支付的最高金額約為人民幣562,432元。截至最後實際可行日期，不論是否因為前述未作出住房公積金全額供款，我們尚未收到任何地方政府通知，亦未接獲任何受影響僱員的索賠或要求，要求我們糾正或就該等過往供款不足對我們處以行政處罰。我們無法向　閣下保證相關部門其後將不會要求我們進行補繳，或繳納滯納金或作出行政罰款。如我們被要求額外繳款或受到處罰，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們一直並計劃繼續大力投入研發，但相關投入可能對我們的盈利能力及經營現金流量造成不利影響，且未必能夠實現預期成效。

我們開發新技術、設計新解決方案以及增強現有解決方案的能力對於保持我們的市場地位至關重要。我們一直大力投入研發，以推動技術進步，並確保我們的礦用卡車礦區無人駕駛解決方案在快速發展的市場中保持競爭力。於2022年、2023年及2024年，我們的研發開支分別為人民幣109.1百萬元、人民幣177.3百萬元及人民幣208.4百萬元。截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的研發開支分別為人民幣150.3百萬元及人民幣191.6百萬元。我們營運所在行業技術瞬息萬變，我們須持續投入研發，以緊跟技術創新。尤其是，礦區無人駕駛技術領域正快速發展，我們需要投入大量資源(包括財力及人力)推進技術並增強解決方案。因此，我們未來可能繼續產生巨額研發開支，以確保我們解決方案在市場上的競爭力。

然而，巨額研發及資本支出存在固有風險。我們的投資可能無法獲得預期回報或技術突破。開發活動本身就具有不確定性，概不保證我們能夠獲得並留住必要資源，包括符合資格的研發人員，以支持我們的工作。即使我們的研發計劃取得成功並取得預期成果，短期現金流量及流動資金亦可能因高昂的研發成本而受到不利影響。此外，在將技術成果商業化的過程中，我們可能會面臨實際挑戰，從而可能進一步推遲實現預期收益。再者，新興技術可能使我們現有技術或解決方案過時或缺乏吸引力，從而限制我們收回產品開發成本的能力。這可能導致收入、盈利能力及市場份額下降。此外，監管機構可能針對我們的技術創新出台新規則或限制，從而可能增加我們的營運開支，或阻礙我們成功將若干解決方案或技術商業化。

我們的研發投入可能於未來數年內均不會對我們未來的業務表現產生任何貢獻。如我們的創新未能達到預期，或未能產生與投入成本相符的回報，則可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及市場競爭地位造成重大不利影響。

我們在快速變化和不斷演進的行業中商業化自身解決方案的經驗有限，因此面臨諸多挑戰。我們無法保證現有的銷售及市場推廣策略能夠取得成功。

我們是一家成立時間較短的公司。因此，我們在礦區無人駕駛技術解決方案的開發、商業化及市場推廣方面經驗有限。相較一家擁有更悠久歷史且成功推出及推廣類似解決方案的公司，我們解決方案的商業化可能面臨更大不確定性，耗時更長，且需要更多資金。

尤其是，新型無人駕駛技術及採礦解決方案的商業化需要大量額外資源。我們銷售及市場推廣的成功取決於我們能否吸引、激勵及留住商業化團隊中符合資格及專業的僱員，他們具備(其中包括)充足技術知識以有效與潛在客戶溝通、豐富的解決方案銷售及市場推廣經驗及廣泛的行業人脈及經驗。鑒於我們技術的高度專業化特性，我們可能難以快速擴大規模以產生可觀收入或實現盈利。我們亦可能需要籌集額外資金支持我們的發展，而鑒於我們當前的發展階段，這可能充滿挑戰。

我們仍面臨許多初創公司通常會面臨的風險及困境，包括有效推廣解決方案、擴大營運規模及員工隊伍以及管理成本。隨著業務發展，我們可能會產生不可預見的開支、面臨延誤或遭遇營運困難，從而可能會進一步妨礙我們成功將產品商業化的能力。

鑒於我們於礦區無人駕駛解決方案商業化方面的往績有限，我們無法保證我們推廣及銷售解決方案的努力將取得成功。銷售業績可能無法達到我們預期，或第三方客戶可能無法有效部署或利用我們的解決方案。從初步聯絡潛在客戶到彼等決定購買或將我們的解決方案納入其車輛或系統，我們可能投入大量時間及資源，卻未能獲得訂單。即使我們獲得客戶訂單，從產品設計到大規模應用所需的時間可能冗長，且我們仍然面臨合約終止、延期或實施失敗的風險。

此外，我們可能延遲推出新解決方案或功能，從而可能阻礙我們按預期迅速捕獲市場份額。上述任何挑戰(無論個別或整體)均可能對我們成功實現解決方案商業化的能力造成重大不利影響，並可能導致無法收回銷售及市場推廣開支，從而進一步損害我們的業務、營運業績及財務狀況。

如未能向客戶提供優質的維護及支持服務，可能會損害客戶關係，進而對我們的業務造成不利影響。

隨著我們的客戶群不斷擴大(尤其是在礦區無人駕駛解決方案行業)，我們需確保我們能夠提供高效且可擴展的客戶支持及維護服務。我們可能無法招聘或挽留充足豐富經驗的合資格支持人員為客戶提供解決方案。因此，我們可能無法及時滿足客戶對技術支持或維護協助的短期增長需求。此外，隨著我們解決方案的不斷發展，我們可能難以調整維護服務及技術支持方案，以保持與競爭對手所提供技術服務的競爭力。未能保持高質量維護及支持服務可能損害我們與現有客戶的關係，並對我們的市場聲譽造成負面影響。

如客戶對支持及維護的需求增加，我們可能面臨成本上升，從而可能損害我們的經營業績。任何服務能力提升或車輛高效維修的延遲、車輛可靠性的不可預見問題或未能為客戶提供優質維護及支持服務，均可能損害我們與客戶的關係，因而損害我們的業務。我們吸引新客戶的能力在很大程度上取決於我們的聲譽以及現有客戶群的積極推薦。市場認為我們未能持續提供優質維護及支持服務可能損害我們挽留客戶、擴大客戶群及維持市場份額的能力。

我們依賴第三方供應商進行產品的製造、組裝和測試，這在一定程度上削弱了我們對產品數量和質量的控制，可能對業務產生不利影響。

我們的業務依賴第三方供應商進行無人駕駛礦卡的製造、組裝及測試，從而削弱我們對產品數量、質量及時效性的直接控制。有關依賴性可能使我們面臨重大風險，且可能對我們的業務產生不利影響。尤其是，我們主要依賴OEM廠商組裝整車，並將大多數其他核心部件及產品的生產外包予外部製造商。這項安排有助於我們擴大生產規模，但亦增加第三方參與我們供應鏈的潛在風險。

我們委聘第三方供應商提供解決方案所需的各種零部件。我們亦與合約製造商合作製造、組裝及測試車輛以及解決方案。如我們無法維持與該等第三方的合約關係，或無法繼續以商業上屬合理的條款使用或獲得該等服務，我們可能無法及時或根本無法獲得替代方案，從而可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及競爭地位造成重大不利影響。

以下與我們的第三方供應鏈相關的風險可能對我們滿足客戶需求及擴大營運的能力產生不利影響：

- 我們的合約製造商未能採購原材料或未能為我們的解決方案提供充足製造或測試能力；
- 在若干關鍵材料和組件方面，依賴有限數目的供應商或製造商，使我們面臨更大的供應中斷風險；
- 國際貿易政策及制裁的影響，可能限制可用供應商數目或增加成本；
- 失去主要供應商，可能導致開支增加或生產延誤；
- 缺乏對產品質量、數量及交付時間表的直接控制，使我們更難以達致客戶預期；
- 供應商或其分包商未能提供優質產品，或在未獲得適當資格或批准情況下對其產品進行更改；
- 如我們的供應商優先考慮競爭對手或其他客戶的訂單，則會導致產品發貨延遲、短缺或產品質量下降；
- 供應商的欺詐行為、不當行為或未能遵守道德或法律標準；
- 由於產品設計問題或合約製造商的生產程序故障導致產量低；及
- 由於自然災害或其他不可預見事件(如流行病或勞工罷工)導致製造或裝配程序中斷。

如影響零部件或解決方案的生產或採購的供應鏈發生重大中斷，可能導致產品供應中斷，並嚴重延誤我們的開發計劃或商業化進程。如不及時處理有關中斷，可能會延誤我們的研發計劃，導致訂單及客戶流失，並導致訴訟、監管行動、經濟處罰以及聲譽受損。這可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及長期增長前景造成重大不利影響。

我們產品所用材料及其他零部件成本上升，可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們就解決方案採購的材料、零部件及耗材的市場發生重大變化，可能對我們的盈利能力產生不利影響。如出現供應短缺或通脹壓力，我們的解決方案成本可能上升，故我們的毛利率至少於短期內可能因成本上漲而下降。競爭及市場壓力限制我們通過提高向客戶收取的價格彌補成本上漲的能力。當原材料或零部件價格快速上漲或大幅高於歷史水平時，我們無法將價格上漲轉嫁給客戶將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們可能無法就解決方案獲得或維持充分的知識產權保護，或有關知識產權保護的範圍可能不夠廣泛。

我們的成功很大程度上取決於我們能否通過獲取、維護及執行知識產權(包括專利)保護我們的專有技術及解決方案免受競爭。我們致力透過於中國及其他司法管轄區遞交專利申請等方式保護我們認為具有商業重要性的技術。請參閱「業務－知識產權」。然而，獲得專利可能成本高昂且耗時，且我們可能無法及時或以具成本效益的方式申請所有必要或適當專利，或完全無法申請。在若干情況下，我們可能無法及早發現潛在可獲得專利的發明以獲得保護，從而可能令競爭對手有機會開發及商業化類似解決方案。

專利申請可能被駁回，而已獲授專利可能受到質疑或被宣告無效。發生有關情況可能出於多種原因，包括先前未被發現的現有技術、程序問題或發明本身缺乏新穎性。由於專利申請涉及複雜的法律及技術考量，我們無法保證任何申請均將獲頒發專利，或已頒發專利將獲得有效保護。

即使我們的專利申請獲得批准，其範圍可能不足以阻止競爭對手開發類似或替代解決方案，或為我們帶來顯著的競爭優勢。競爭對手可能會繞過我們的專利進行設計，或於中國或其他司法管轄區的法院或行政機構質疑其有效性。

此外，專利權屬受時間限制。例如，在中國，發明專利通常自申請日期起有效期為20年，及實用新型專利自申請日期起有效期為10年。一旦專利到期，我們可能面臨基於類似技術的產品或解決方案的競爭。

任何該等風險均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、市場地位及未來前景產生重大不利影響。

我們可能需要通過訴訟保護或執行知識產權，相關訴訟可能耗時費力、成本高昂，且未必取得成功。

競爭對手可能侵犯我們的專利或盜用其他形式的知識產權。為應對未經授權使用，我們可能需提起訴訟，以強制執行或維護我們的權利，保護我們的商業秘密，或確定我們自有或他人知識產權的範圍及有效性。該等訴訟通常涉及巨額開支，且可能耗費大量時間才能解決。此外，向第三方提出索賠可能會促使彼等向我們提起反訴，指控我們侵犯彼等知識產權。

我們多個現有或潛在競爭對手於主張、強制執行或捍衛其知識產權方面擁有遠超我們的資源。因此，儘管我們付出努力，我們仍可能無法有效阻止第三方侵犯或盜用我們的知識產權。任何有關糾紛的不利結果均可能導致我們的專利(或未來可能獲授的專利)變為無效、被認定為不可強制執行，或被解釋過於狹隘而無法提供有效保護。

知識產權糾紛亦可能產生自合作關係，於我們所處行業中通常較為複雜。例如，就共同開發的技術或其他知識產權的所有權可能存在分歧。該等糾紛可能延誤我們的研發或商業化進程，並可能導致訴訟或仲裁，代價高昂且耗時。

此外，涉及知識產權的訴訟通常需要大量證據開示，從而可能導致我們的機密資料披露。於有關訴訟中，被告通常會基於各種法律依據提起反訴，質疑相關專利的有效性或可執行性。有關質疑亦可能於中國或其他司法管轄區(訴訟範圍外)的行政訴訟中提出。該等訴訟可能導致我們的專利被撤銷或範圍縮小，從而削弱其保護我們解決方案的能力。

如法院或行政機關認定我們的任何專利無效或不可強制執行，我們可能會失去受影響產品或解決方案的全部或部分專利保護，從而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

如第三方聲稱我們侵犯其知識產權，我們可能面臨法律責任及經濟賠償，甚至被迫重新設計或停止銷售相關解決方案。

我們所在行業的公司經常為其產品及技術尋求專利保護。我們的若干競爭對手擁有大量專利組合，且可能聲稱我們解決方案的開發、使用或銷售侵犯彼等專利。由於許多有關專利包含廣泛申索，因此我們解決方案的若干功能可能被指控屬於該等專利的保護範圍。因此，我們的競爭對手可能提起訴訟或其他法律行動，聲稱我們侵犯、盜用或以其他方式侵犯彼等知識產權。

我們所在行業中，公司利用知識產權訴訟作為獲取競爭優勢的手段並非罕見。某個解決方案是否侵犯專利通常涉及複雜的法律及事實分析，且有關糾紛結果可能高度不確定。此外，我們可能委聘曾就職於競爭對手公司的員工，且概不保證該等人員不會無意中使用其前僱主專有知識或商業機密，從而可能使我們面臨侵權申索。

此外，我們的競爭對手可能已提交尚未公開披露的專利申請或商標權，而該等權利可能無法通過常規檢索發現。儘管我們致力避免侵犯第三方知識產權，但我們並非總能成功識別潛在風險。

任何聲稱我們侵犯第三方知識產權(無論是否有根據)均可能：

- 產生昂貴辯護費用且耗時；
- 造成重大損害或和解；
- 阻止我們製造、使用或銷售包含有爭議的知識產權的解決方案；
- 要求我們重新設計、重新製造或重新打造我們的解決方案；

- 迫使我們向第三方尋求許可，而該等許可可能無法以商業合理的條款獲得，或根本無法獲得；

- 分散我們管理層的注意力及資源；或

- 於爭議解決期間，導致客戶推遲、減少或取消購買受影響解決方案。

此外，授予我們競爭對手的新專利可能進一步威脅我們現有解決方案的持續可行性，即使該等解決方案已實現商業化。

我們可能無法有效保護商業秘密，亦可能因僱員或第三方不當使用或揭露他人擁有的商業秘密而面臨索賠。

除已頒發專利及待決專利申請外，我們依賴商業秘密(包括未獲專利的專有技術、技術及其他專有資料)保護我們的解決方案並保持競爭優勢。我們致力通過與可能訪問有關資料的僱員、承包商、供應商及其他第三方簽訂保密協議、非揭露協議、非競業契約及其他合約責任保護有關資料。然而，概不保證該等措施獎防止未經授權披露或濫用我們的機密資料，無論有意或無意。儘管我們已竭盡全力，但競爭對手仍可能獲取並利用我們的專有資料，從而可能損害我們的競爭地位，即使我們向責任方尋求法律救濟。此外，如我們的僱員或業務合作夥伴將第三方知識產權納入彼等為我們開展的工作中，由此產生的發明或專有技術的所有權可能引發爭議。

商業秘密本質上難以保護。僱員或合作夥伴可能無意或故意將我們的機密資料洩露予第三方，而機密資料亦可能以其他方式被盜用。維護我們的商業秘密權利(尤其於對涉嫌盜用他人資料的行為提起法律訴訟時)，可能成本高昂、耗時，且結果充滿不確定性。

我們亦尋求與僱員達成協議，規定彼等有義務將其於受僱期間開發的任何發明轉讓予我們。然而，我們未必總能成功達成有關協議，即使達成，該等轉讓的可強制執行性及有效性可能有限。此外，類似或相關技術可能由不受有關責任規限的第三方獨立開發。如僱員或其他交易對手違反其保密或轉讓責任，我們可能無法獲得充足法律救濟，並可能因此失去商業秘密保護或所有權。我們亦可能捲入於受僱或合作期間開

發的知識產權所有權的糾紛，無論作為原告或被告。如我們於有關糾紛中敗訴，我們可能失去寶貴權利並須支付賠償金。即使我們勝訴，法律成本及管理干擾仍可能對我們的業務運營及研發工作產生不利影響。

我們可能無法有效控制運營相關成本及開支。

我們有效管理和控制成本的能力對我們業務的成功運營及可持續發展至關重要。我們面臨各類成本相關挑戰和不確定性因素，其可能會影響我們的財務表現和整體可行性。

開發與強化無人駕駛技術和解決方案需要大量研發投入。為保持在技術進步的前沿，我們須分配大量資源。不可預見的技術難題、產品開發延遲或產品上市不利，均可能導致研發費用增加，並在短期內對我們的盈利能力和經營現金流量造成負面影響。此外，礦區無人駕駛解決方案市場受不斷演化的監管規定和標準所限，遵守此等法規可能涉及額外的合規相關開支，如認證、檢測及報告。此外，自然災害、網絡安全漏洞或全球經濟衰退等突發事件亦可能擾亂我們的營運，並導致無法預見的成本。未能有效控制此等成本，可能會導致盈利能力下降、營運效率低下、財務緊張，並對我們的業務前景造成不利影響。最後，任何嚴重的成本超支均可能影響我們向戰略計劃、產品開發和增長機遇分配資源的能力。我們可能無法將增加的成本轉嫁予客戶，而這可能會進一步影響我們的財務表現。

我們面臨外匯匯率波動風險，有關波動可能對業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們的國際業務令我們受貨幣匯率波動的影響。人民幣兑美元及其他貨幣的價值過去曾大幅波動，並且日後可能繼續大幅波動，並受政治和經濟狀況的變動以及各國政府採用的外匯政策等的影響。隨著中國持續發展外匯市場及推動利率市場化以及人民幣國際化，政府可能宣佈進一步變更匯率制度，故我們無法向　閣下保證人民幣兑美元日後不會出現大幅升值或貶值。我們難以預測市場力量或中國或美國的政府政策日後可能以何種方式影響人民幣與美元之間的匯率。

我們可能無法按需獲得額外融資，或無法以有利條件獲得。

我們需要大量資金支持業務的各個方面，包括礦區無人駕駛技術的研發、技術人才的招募與挽留、新車型的開發、無人駕駛功能的強化、車隊維護與擴編、客戶獲取以及高質量技術支援服務的提供。我們的資金需求取決於多項因素，其中包括但不限於：

- 技術開發與升級；
- 市場對我們解決方案及未來迭代或升級版本的接受度；
- 我們的研發支出水平；
- 基礎架構、系統及設施方面的投資；
- 我們與客戶及供應商的合作關係；
- 我們有效管理成本的能力；
- 銷售及營銷支出；
- 潛在的業務或產品線收購；及
- 影響我們行業的整體經濟狀況、通貨膨脹、利率走勢及地緣政治風險。

若我們的實際資本需求與當前的預期出現重大偏差，我們可能需要較預期更早取得額外融資。然而，我們可能無法及時以有利條件獲得額外融資，或根本無法獲得融資。若我們無法按需籌得足夠資金，我們或會被迫縮減或延遲營運、研發工作、產品開發或營銷行動。我們亦可能因而錯失戰略性機遇或無法有效應對競爭壓力，凡此種種均可能對我們的業務、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們在往績記錄期間產生重大淨虧損，在不久將來亦可能無法實現盈利或在此之後維持盈利。

自成立以來，我們一直錄得淨虧損。於2022年、2023年及2024年，我們的淨虧損額分別為人民幣216.0百萬元、人民幣333.7百萬元及人民幣390.1百萬元。由於我們尚處於業務拓展階段，並將繼續在研發方面投入大量資金，我們預計短期內仍會繼續錄得淨虧損。

我們無法保證日後能盈利，或即便能實現盈利，也無法保證能長期維持盈利能力。我們日後能否盈利取決於多項因素，其中包括：

- 新技術和解決方案的成功開發及商業化；
- 客戶體驗及滿意度提升；
- 商業化策略有效落實；
- 在不斷演化且競爭激烈的產業環境中脫穎而出；及
- 獲取並維持住不斷增長的客戶群。

[**編纂**]不應視我們的過往收入或表現為未來業績的指標。我們亦預期我們的開支在可預見未來會有所增加，原因是我們將繼續擴展業務、拓寬地域覆蓋面以及投資於產品創新及研發。此外，我們預期會產生與我們上市公司地位相關的額外成本及開支，包括合規、報告及企業管治要求。

若我們無法大力增加收入或有效管理成本，我們或會持續錄得重大虧損，亦可能無法實現盈利或維持盈利能力。

我們於2023年及2024年12月31日錄得流動負債淨額，並於2022年及2023年12月31日錄得負債淨額。

截至2023年及2024年12月31日，我們分別錄得流動負債淨額人民幣90.7百萬元及人民幣185.8百萬元。我們亦於2022年及2023年12月31日分別錄得負債淨額人民幣488.7百萬元及人民幣812.5百萬元。有關進一步詳情，請參閱「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論」。產生流動負債淨額及負債淨額可能會令我們的財務靈活性受限，限制我們執行業務計劃的能力，並使我們面臨流動性風險。我們無法保證未來不會錄得流動負債淨額或負債淨額。我們履行義務的能力，包括支付到期的貿易及其他應付款項，主要取決於我們產生足夠營運現金流量及在必要時取得外部融資的能力。我們的流動資金狀況受多重因素影響，包括我們日後的營運及財務表現、行業狀況及更廣泛的經濟與資本市場環境，其中許多因素均不在我們的控制範圍。若我們無法維持足夠的營運資金，我們可能會尋求外部融資來支持我們的營運及成長計劃。若未能及時以有利條件獲得外部融資，或完全無法獲得融資，可能會迫使我們推遲或放棄部分商業計劃，並可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們可能面臨存貨過時的風險。

我們的業務擴張要求我們對大量存貨實施有效管理。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的存貨分別為人民幣3.3百萬元、人民幣8.5百萬元、人民幣50.6百萬元及人民幣120.4百萬元。於往績記錄期間，我們的存貨主要包括電驅動系統、線控電控系統及其他礦區無人駕駛硬件，製成品則主要包括可供交付的礦區無人駕駛系統及智能硬件等原材料。我們的存貨周轉天數由2022年的7.7天減少至2023年的6.7天，其後2024年增加至11.9天，並增加至截至2025年9月30日止九個月的27.4天。我們已錄得且日後可能錄得存貨減值。我們無法保證所有存貨都能在其預期壽命內使用、出售或轉換。由於我們的存貨結餘和周轉天數會因應業務增長速度而波動，我們所面臨的存貨過時風險、減值風險或撇減風險可能會增大。任何重大的存貨撇減或損失均可能對我們的成本結構、經營業績及財務狀況造成不利影響。

如果我們未能有效管理或維持合理的存貨水平，可能會導致銷售損失或存貨積壓，從而對財務狀況及經營造成不利影響。

我們的存貨主要包括電驅動系統、線控電控系統及其他礦區無人駕駛硬件，製成品則主要包括可供交付的礦區無人駕駛系統及智能硬件。不斷變化的客戶需求及新技術帶來的不確定性可能使我們面臨存貨風險。無人駕駛解決方案市場的需求可能會發生意外變化，而我們可能無法採購存貨以及時滿足市場需求。我們無法向　閣下保證我們能夠準確預測市場需求，以避免我們的解決方案存貨不足，這可能導致我們失去銷售，從而對我們的業務運營、經營業績及財務狀況產生不利影響。

為確保充足的存貨供應，我們必須預測存貨需求及開支，提前向供應商及業務合作夥伴下達訂單，並根據我們對特定解決方案的未來需求的估計儲備存貨。採用我們的解決方案的波動可能會影響我們預測未來經營業績的能力。我們準確預測解決方案需求的能力可能受多種因素影響，包括我們經營所在市場的快速變化性質、各類解決方案的市場接受度及商業化的不確定性、新市場的出現、客戶對我們的解決方案或競爭對手的解決方案的需求增加或減少、健康流行病和疫情爆發以及任何相關的停工或中斷、整體市場狀況的意外變化以及經濟狀況疲軟或消費者對未來經濟狀況的信心減弱。隨著我們的解決方案變得或繼續商業化，我們可能面臨以令人滿意的速度滿足客戶需求的挑戰，這將對我們的收入產生負面影響。倘我們未能準確預測客戶需求，我們可能會面臨存貨水平過剩或可供銷售的解決方案短缺的情況。

存貨水平超出客戶需求可能導致存貨撇減或撇銷及以折扣價出售過剩存貨，這將對我們的業務運營及財務狀況造成不利影響。相反，倘我們低估了客戶對我們解決方案的需求，我們可能無法提供滿足彼等要求的解決方案，這可能會損害我們的品牌和客戶關係，並對我們的收入及經營業績產生不利影響。

我們過往曾錄得經營現金流出淨額，概不保證我們於未來將不會錄得經營活動所得現金流出淨額。

於2022年、2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月，我們分別錄得經營活動所用現金淨額人民幣74.5百萬元、人民幣251.2百萬元、人民幣713.2百萬元及人民幣365.0百萬元。請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－經營活動所用現金淨額」。我們無法向　閣下保證日後將能夠自經營活動產生正現金流量。倘我們日後繼續錄得經營現金流出淨額，我們的營運資金可能會受到限制，這可能會對我們的財務狀況造成不利影響。我們的未來流動資金主要取決於我們自經營活動維持足夠現金流入及維持足夠外部融資(如發售及發行證券及／或其他來源(如外債))的能力，而該等融資可能無法以對我們有利或商業上合理的條款獲得，或根本無法獲得。倘我們無法及時按合理條款獲得充足資金或根本無法獲得資金，我們將無法履行付款責任，並可能無法擴張業務。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況或會受到不利影響。

我們面臨客戶或關聯方延期付款或違約的信用風險，而這可能對我們的流動資金和財務狀況造成不利影響。

我們面臨客戶或關聯方延期付款及違約的信用風險。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年9月30日止九個月，我們的貿易應收款項及應收票據分別為人民幣29.5百萬元、人民幣115.4百萬元、人民幣619.7百萬元及人民幣964.4百萬元，而預付款項、按金及其他應收款項則分別為人民幣25.1百萬元、人民幣74.0百萬元、人民幣173.6百萬元及人民幣283.1百萬元。該等應收款項(包括任何已背書或貼現但尚未到期的票據)的可收回性可能會受超出我們控制範圍的因素影響，包括部署驗收及結算期延長、客戶財務狀況不佳或經營困難、客戶無法或不願及時付款等。倘我們的任何客戶延期付款或違約，我們或須確認減值虧損或撇銷相關應收款項，這可能會對我們的流動資金、現金流量及財務狀況造成重大不利影響。

我們面臨若干與部分融資租賃安排相關的風險，其可能給我們的財務狀況和經營業績帶來重大不利影響。

在我們的業務模式中，我們利用融資租賃安排變現自有的礦卡，從而實現商業化。該等安排讓我們能夠在持續提供礦區無人駕駛解決方案的同時回收資本並提高資產利用效率。

然而，我們面臨與該等融資租賃安排的簽訂及可持續性有關的重大風險。特別是，如果我們的合作夥伴融資租賃公司遇到挑戰，如金融不穩定、流動性限制或信貸可用性變化，彼等可能不願或無法接受新車輛，我們將這些資產變現及減少資本支出的能力可能會受到限制。此外，我們違反任何合約責任(包括但不限於延遲付款或未能達到議定資產狀況)均會導致被罰款、潛在合約終止或失去未來租賃機會。此外，監管環境的轉變或租賃市場的變化可能會限制該等公司採用我們車輛的能力或意願。這些事件可能導致我們的營運資金壓力增加，並限制我們的車輛持有業務模式的可擴展性。

如果我們在尋找新租賃協議的合作夥伴方面遇到延誤或中斷，或者如果租賃公司未能履行其在現有合同下的義務，我們從資產中產生資本的能力可能會嚴重受損。這可能導致我們的營運資金高度緊張，限制我們的營運靈活性，並影響我們的整體資本效率。因此，我們擴大車輛持有業務模式的能力可能受到限制，這可能會嚴重阻礙我們的業務增長及運營效率。

如未能獲得或維持政府補助，可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

於往績記錄期間，我們收到多項政府補助，以支持我們在礦車自動駕駛領域的研發活動、技術創新及產業化工作。其中多項補助屬非經常性質，或須經相關政府部門審核及批准。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們確認為其他收入的政府補助分別為人民幣0.3百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.6百萬元。概不保證我們日後會繼續合資格享有此類政府補助。中國有關部門可能會酌情減少、終止或調整該等獎勵的範圍，或要求我們退還已獲得的補貼。由於此等政府補助的授予通常為一次性或非保證性，因此我們若無法取得或維持該等補助金，可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

我們已授出且可能繼續授出以股份為基礎的獎勵，而這可能產生以股份為基礎的薪酬開支並可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們已採納且可能繼續實施以股份為基礎的激勵計劃，以吸引、挽留及激勵對我們的成長與創新至關重要的管理層及關鍵人員。根據行業慣例，我們相信以股份為基礎的獎勵是我們整體薪酬結構的重要組成部分。然而，確認與此等獎勵相關的以股份為基礎的薪酬開支可能會對我們的經營業績和財務狀況造成不利影響。此類開支的金額可能會隨著我們日後授予額外獎勵而增加，且可能會視乎相關股份的公允價值以及授出的數量和時間而波動。

我們須遵守反腐敗、反賄賂、反洗錢、金融與經濟制裁、出口管制等法律，而若未遵守該等法律，我們或須承受重大處罰及其他不利後果。

我們須遵守我們經營或日後可能經營所在司法管轄區的反貪污、反賄賂、反洗錢(「反洗錢」)、金融與經濟制裁、出口管制等法律法規。若我們、我們的子公司、員工或業務合作夥伴未能遵守與反洗錢、反恐怖主義、反賄賂、出口管制或貿易及經濟制裁相關的適用法律法規，我們或須承受嚴重的民事、行政或刑事處罰、聲譽損害及合規成本上升。

為遵守上述規定，我們及我們的業務合作夥伴須實施有效的內部控制政策和合規程序，而這可能涉及大量的資源投入。然而，該等政策未必能有效執行，或無法發現或防止不當行為，尤其是當我們拓展國際業務或與新的交易對手開展往來時。

若我們或我們的任何聯屬人士、員工或業務合作夥伴被發現有意或無意違反適用法律或內部政策，我們或須接受調查、罰款、制裁、監管審查升級或其他強制行動。任何此類事件均可能對我們的品牌和聲譽、業務營運、財務狀況、經營業績、現金流量和前景造成重大不利影響。

監管及利益相關方對環境、社會及企業管治(ESG)事宜的關注日益提高可能會影響我們的營運及聲譽。

政府、監管機構、投資者、客戶及其他利益相關方對ESG相關事宜日益重視。因此，我們預計將遵守我們經營所在司法管轄區不斷演變的ESG法規、行業標準及披露要求。該等發展可能要求我們分配額外資源用於數據收集、報告、內部治理及運營實踐，從而可能會增加我們的合規及行政成本。

我們持續關注可能會對我們短期、中期及長期營運、戰略及財務表現產生影響的環境及氣候相關風險。作為更廣泛可持續發展工作的一環，我們跟蹤及管理各種環境指標，如用電量、溫室氣體排放量、耗水量及廢棄物。我們亦致力促進支持性及負責任的工作場所文化。

我們符合ESG預期及要求的能力可能會影響我們的聲譽以及對客戶、合作夥伴及投資者的吸引力。未能及時或有效地應對相關ESG發展，可能會對我們的業務、財務表現及長期增長前景造成不利影響。

與在我們經營所在司法管轄權區開展業務有關的風險

我們可能須就未來的融資活動遵守中國證監會或其他中國政府部門的批准、備案或其他要求。

於2023年2月17日，中國證監會頒佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(「**試行辦法**」)及五項配套指引，於2023年3月31日生效。試行辦法全面改進及改革了中國境內企業境外[**編纂**]證券和[**編纂**]的原有監管制度，並通過採用備案監管制度對中國境內企業直接及間接境外[**編纂**]證券和[**編纂**]進行監管。根據試行辦法，我們作為尋求在境外市場[**編纂**]證券和[**編纂**]的中國境內企業，須於向海外監管機構提交[**編纂**]申請文件後三個工作日內向中國證監會辦理備案手續，並申報相關資料。然而，我們不確定能否及時或根本無法就未來的融資活動完成備案程序或取得批准。

此外，我們無法向　閣下保證日後頒佈的任何新規則或法規不會對我們或我們的融資活動施加額外規定或限制。我們可能無法及時或根本無法遵守相關額外規定。未能遵守相關規定可能對我們為業務發展進行融資的能力造成不利影響，並可能會對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

閣下在對我們及我們的管理層送達法律程序文件或執行判決時可能會面臨困難。

我們是一家根據中國法律註冊成立的公司，且我們近乎所有業務、資產及運營均位於中國內地。此外，我們的大多數董事、監事或高級管理層成員居住在中國內地，且相關董事、監事或高級管理層成員的大部分資產位於中國內地。因此，在中國內地以外地區向我們或相關董事、監事或高級管理層成員送達法律程序文件可能困難、繁瑣且耗時。此外，只有在中國法律不要求將相關訴訟提交仲裁，且根據中國民事訴訟法滿足提起訴訟的條件時，方可在中國向我們或董事、監事及高級管理層提起原訴。因中國民事訴訟法中規定的條件以及中國法院可酌情決定條件是否符合以及是否會受理訴訟，　閣下是否能夠以此種方式在中國提起原訴尚存在不確定因素。此外，中國內地並未與美國在內的許多國家訂立相互認可和執行法院判決的條約。再者，香港並未與美國訂立相互執行判決的安排。因此，於美國及上述任何其他司法管轄區獲得的法院判決可能較難甚至無法在中國內地或香港獲得認可及執行。

根據最高人民法院頒佈、自2024年1月29日起生效的《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》，當事人持有中國內地任何指定人民法院或香港特別行政區任何指定法院就任何民商事案件作出的可執行最終法院判決(特定類別除外)，可向中國內地相關人民法院或香港特別行政區法院申請認可和執行該判決。

儘管我們的H股於香港聯交所[**編纂**]後，我們須遵守香港上市規則及香港收購守則，H股持有人仍將無法以違反香港上市規則為由提起訴訟，而必須依靠香港聯交所執行有關規則。香港上市規則及香港收購守則在香港並無法律效力。

作為一家中國企業，我們須就全球收入繳納中國稅項，投資者出售H股所得及我們向投資者支付的H股股息亦可能需繳納中國稅項。

根據適用的中國稅務法律、規則及法規，非中國居民個人及非中國居民企業須就自我們收取的股息或出售或以其他方式處置H股所變現的所得承擔不同的稅務責任。

根據《中華人民共和國個人所得稅法》，非中國居民個人須就從中國境內取得的股息所得繳納20%的中國個人所得稅，而我們須從所支付的股息中預扣該稅項。若中國與外國個人所居住的司法管轄區簽訂避免雙重徵稅和防止偷稅漏稅的適用稅收協定，則適用稅率將按相關稅收協定確定。鑒於稅收協定或稅收協議規定的股息適用稅率通常為10%，而上市公司股東數目龐大，故為了簡化稅收管理，股份於香港上市的境內非外商投資企業一般可按10%稅率預扣股息所得稅。非中國居民個人處置H股變現所得是否須繳納中國個人所得稅仍存在不確定性。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》以及其他中國適用稅務規則及法規，非中國居民企業在中國境內未設立機構、場所的，或者雖設立機構、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就從中國公司取得的股息所得以及因出售或以其他方式處置中國公司股權變現所得繳納10%的中國企業所得稅。10%的稅率可根據中國與非居民企業所屬司法管轄區簽訂的任何特別安排或適用協定作出調減。根據適用法規，我們擬按10%的稅率就派付予H股的非中國居民企業持有人(包括香港結算代理人)的股息預扣稅款。根據適用所得稅協定有權按較低稅率繳稅的非中國居民企業須向中國稅務機關申請退還超過適用協定稅率預扣的任何款項，而有關退款的支付須經中國稅務機關核實。

中國稅務機關對《中華人民共和國企業所得稅法》以及中國其他適用稅務規則及法規的解釋及實施仍存在重大不確定性，包括是否及如何向非中國居民H股股東通過出售或以其他方式處置H股變現所得徵收個人所得稅或企業所得稅。此外，若中國稅務機關目前規定的適用稅率發生不利變動，則　閣下於我們H股的投資價值可能會受到重大影響。

派發股息受中國法律限制。

根據中國法律，股息僅可從可分派利潤中派付。可分派利潤指我們的可分派淨利潤扣除按中國公認會計準則確定的未經合併淨利潤的一定比例提取的法定盈餘儲備、一般儲備和任意盈餘儲備(由股東大會批准)。上述可分派淨利潤為以下各項的最低者：(i)根據中國公認會計準則確定的權益持有人在某期間的應佔淨利潤，加上該期間的期初可分派利潤或扣除累計虧損(如有)；及(ii)根據香港財務報告準則確定的權益持有人在該期間的應佔淨利潤，加上該期間的期初可分派利潤或扣除累計虧損(如有)。因此，日後(包括我們有會計利潤的期間)我們未必有足夠的可分派利潤(如有)向股東分派股息。某一年度未作分派的任何可分派利潤會被保留，並可於未來年度內分派。

與[編纂]有關的風險

H股過往並無公開[編纂]市場，其流動性及[編纂]可能出現波動。

於[**編纂**]前，H股並無公開市場。我們無法向　閣下保證[**編纂**]完成後將能就H股形成並維持流動性及[**編纂**]量充足的公開市場。此外，H股的[**編纂**]可能並不代表H股於[**編纂**]完成後的[**編纂**]。倘若在[**編纂**]完成後並未就H股形成活躍的公開市場，則H股的[**編纂**]及流動性可能會受到重大不利影響。

未來如有大量H股在或預期將在公開市場出售，可能導致H股價格下跌。

儘管如本文件「[**編纂**]」所述，控股股東於[**編纂**]起計12個月內出售H股受到限制，惟控股股東或其他現有股東未來在[**編纂**]後於公開市場大量出售H股，或認為可能會大量出售，均可能導致H股[**編纂**]下跌，並可能嚴重損害我們日後透過[**編纂**]H股籌集資金的能力。我們無法向　閣下保證，控股股東或其他現有股東不會在上述限制到期後出售其持有的H股，亦無法保證我們不會根據授予我們董事的發行股份的一般授權發行H股。我們無法預測控股股東或其他現有股東未來出售股份、控股股東或其他現有股東可供出售的股份或本公司發行股份可能對H股[**編纂**]產生的影響(如有)。控股股東或我們出售或發行大量股份，或市場認為可能會出售或發行大量股份，可能會對H股的現行[**編纂**]造成重大不利影響。

我們可能需要額外資本，而出售或發行更多H股或其他股權證券可能對股東產生進一步攤薄影響。

儘管我們目前擁有現金及現金等價物以及[**編纂**][**編纂**]淨額，惟我們可能需要額外的現金資源來為持續增長或其他未來發展提供資金。我們無法向　閣下保證能以我們可接受的金額或條款獲得融資，甚或根本無法獲得融資。倘若我們無法籌集更多資金，我們可能需出售更多股權證券，繼而可能對股東產生進一步攤薄。

由於H股的[編纂]高於我們的每股綜合有形賬面淨值，[編纂]的H股買家可能會在購買後遭到即時攤薄。

由於H股的[**編纂**]高於緊接[**編纂**]前的綜合每股有形資產淨值，[**編纂**]的H股買家可能會遭到即時攤薄。現有股東的H股每股[**編纂**]經調整綜合有形資產淨值將增加。此外，倘若[**編纂**]行使[**編纂**]，或者倘若我們在未來增發H股以籌集更多資金，H股持有人的權益或會被進一步攤薄。

我們對如何使用[編纂][編纂]淨額擁有重大酌情權，而　閣下未必會認同我們使用[編纂]的方式。

管理層可能會以　閣下可能不贊同或可能不會產生有利回報的方式使用[**編纂**][**編纂**]淨額。有關目前的[**編纂**]使用計劃詳情，請參閱「未來計劃及[**編纂**]用途」。然而，管理層將對最終如何使用[**編纂**]淨額擁有廣泛的酌情權。[**編纂**]我們的股份即意味著　閣下相信我們的管理層對該等資金分配的判斷。若本文件中披露的[**編纂**]用途發生任何變化，我們將發佈適當公告，並遵守上市規則項下所有適用規定。

我們於可預見未來可能無法派付任何現金股息。

我們能否宣派及派付股息將取決於多項因素，包括我們的盈利能力、財務狀況、現金流量及資本需求。未來任何股息的宣派及派付均將由董事會酌情決定，並取決於我們是否遵守公司審批程序。此外，股息金額、時間及形式的確定取決於一系列因素，包括但不限於我們的經營業績、現金流量、財務狀況、預期資本支出、根據中國公認會計準則或香港財務報告準則確定的可分配利潤、我們的組織章程細則規定、中國公司法和其他適用法律法規，以及市場狀況、我們的業務戰略、合約義務、稅務考慮以及董事會認為相關的任何其他因素。概不保證未來是否、何時或以何種形式派發股息。受上述限制，我們可能無法按照既定的股息政策派付股息。請參閱「財務資料－股息」。

本文件所載部分事實、預測及統計數據摘自第三方報告及公開官方資料來源，而該等資料來源未必可靠。

本文件所載若干事實、預測及統計數據(包括與我們經營所處行業相關者)摘自各種官方政府出版物。我們並未獨立核實從該等資料來源獲得的資料，亦不保證相關材料的準確性或可靠性。有關資料並非經我們、[**編纂**]或彼等各自的任何聯屬人士或顧問編製或獨立核實，因此，我們對其準確性或完整性不發表任何聲明。

此外，有關統計數據可能存在局限性，包括數據收集方法過時或無效、方法存在差異或公佈的數據與實際市場慣例不一致。因此，本文件中提供的部分統計數據可能不準確、不完整，或無法與其他資料來源或司法管轄區的類似數據直接比較。

有意[**編纂**]在作出投資決策時，應仔細考慮此類資料的相關性和可靠性，並確定其適當的權重。

本文件所載前瞻性陳述涉及風險和不確定性。

本文件包含若干前瞻性陳述及資料，並使用前瞻性術語，如「相信」、「預期」、「估計」、「預測」、「旨在」、「擬」、「將」、「可能」、「計劃」、「考慮」、「預計」、「尋求」、「應該」、「可能」、「會」、「繼續」以及其他類似表述。敬請　閣下注意，對任何前瞻性陳述的依賴均涉及風險和不確定性，任何或所有該等假設均可能被證明不準確，因此，基於有關假設的前瞻性陳述亦可能不正確。鑒於該等及其他風險和不確定性，本文件包含前瞻性陳述不應被視為我們對將實現計劃和目標作出聲明或保證，且該等前瞻性陳述應根據各種重要因素加以考慮，包括本節所列因素。在上市規則規定的規限下，我們無意公開更新或以其他方式修訂本文件中的前瞻性陳述，無論是否因新資料、未來事件或其他原因所致。因此，　閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本文件中的所有前瞻性陳述均以本警示聲明為準。

投資者應仔細閱讀整份文件，在未仔細考慮本文件所載風險及其他資料的情況下，不應僅依據本文件或公開媒體報道中的任何特定陳述。

於本文件刊發前，媒體對我們及[**編纂**]進行相關報道，其中包括有關我們及[**編纂**]的若干財務資料、預測、估值和其他前瞻性資料。我們概無授權新聞或媒體披露任何此類資料，亦不對此類媒體報道或前瞻性陳述的準確性或完整性承擔任何責任。我們對媒體傳播的任何資料的適當性、準確性、完整性或可靠性不發表任何聲明。若媒體報道的任何資料與本文件所載資料不一致或有衝突，我們概不對媒體資料承擔任何責任。因此，有意[**編纂**]應僅根據本文件所載資料作出投資決策，而不應依賴任何其他資料。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

為籌備[**編纂**]，我們已尋求以下豁免嚴格遵守上市規則的相關條文以及豁免嚴格遵守公司(清盤及雜項條文)條例。

有關管理層留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條，本公司須有足夠的管理層人員留駐香港。此一般是指至少須有兩名執行董事通常居於香港。上市規則第19A.15條進一步規定，在考慮到我們對維持與聯交所的定期溝通方面所作的安排等因素後，上市規則第8.12條的規定可予豁免。

本集團的管理、業務營運及資產主要位於香港以外。本集團的主要管理總部及高級管理層主要位於中國。董事認為，無論是通過重新安置現任執行董事或委任常駐香港的執行董事，均對本集團無益或不合適，因此不符合本公司及股東的整體最佳利益。因此，我們並無且於可預見的未來並不擬安排足夠的管理層留駐香港以滿足上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。

因此，根據上市規則第19A.15條，我們已向聯交所申請且聯交所[已批准]我們豁免嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。我們將確保通過以下安排與聯交所保持定期及有效的溝通：

(a) 根據上市規則第3.05條，我們已委任並將繼續維持兩名授權代表(「**授權代表**」)，授權代表將充當我們與聯交所的主要溝通渠道，並確保本公司始終遵守上市規則。兩名授權代表為藍先生及吳東澄先生(「**吳先生**」)。各授權代表均已向聯交所提供其聯絡詳情，並將應聯交所要求可在合理時間與聯交所會面，及隨時可通過電話、傳真(如適用)及電子郵件進行溝通。各授權代表獲授權代表我們與聯交所溝通；

(b) 當聯交所希望就任何事項聯絡董事，各授權代表均可隨時立即聯繫所有董事(包括我們的獨立非執行董事)及高級管理層團隊。為加強聯交所、我們的授權代表與董事之間的溝通，我們已確保：(i)各董事已向授權代表提供彼等各自的聯絡詳情(包括電話號碼及電郵地址)；(ii)倘董事預期將會出差或因其他原因不在辦公室，彼將爭取向授權代表提供其住所的電話號碼或通過其移動電話隨時聯絡；及(iii)各董事已向聯交所提供彼等各自的移動電話號碼、電郵地址、辦公室電話號碼及傳真號碼(如適用)；

(c) 並非常駐香港的董事均持有或可申請有效的訪港旅遊證件，並可於必要時於合理時間內與聯交所會面；

(d) 我們已根據上市規則第3A.19條委任國泰君安融資有限公司作為我們的合規顧問，任期由[**編纂**]起至我們就[**編纂**]起計首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條的日期為止。根據上市規則第3A.23條規定，當無法聯繫授權代表時，合規顧問將作為與聯交所的額外溝通渠道，隨時與授權代表、董事及高級管理層聯繫。本公司將確保授權代表、董事及高級管理層成員及時提供合規顧問就履行上市規則所載的合規顧問職責所需或合理要求的有關資料及幫助。在合理可行且法律允許的條件下，我們將令合規顧問知悉聯交所與我們之間的所有溝通及交易；

(e) 我們已向聯交所提供至少兩名合規顧問職員的姓名、手機號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼(如適用)及電郵地址，此等人員將作為合規顧問與聯交所及本公司之間的聯繫人。在合理可行且法律允許的條件下，聯交所與董

事間的會面將通過我們的授權代表或合規顧問安排，或於合理期間內直接與董事會面。如授權代表及／或合規顧問有任何變動，我們將於可行情況下盡快知會聯交所；

(f) 我們將於[**編纂**]後委任其他專業顧問(包括香港法律顧問)，協助我們處理聯交所可能提出的任何問題，並確保與聯交所保持及時有效的溝通；及

(g) 本公司已指派員工於[**編纂**]後擔任本公司總部的通訊主任，負責與授權代表及本公司於香港的專業顧問(包括我們於香港的法律顧問及合規顧問)保持日常溝通，以及時了解聯交所的任何函件及／或問詢，並向執行董事匯報，以進一步促進聯交所與本公司之間的溝通。

有關聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第3.28條及8.17條及新上市申請人指南第3.10章，我們必須委任一名公司秘書，該名人士必須為聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面足以履行公司秘書職責的人士。上市規則第3.28條附註1規定，聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

(a) 香港公司治理公會會員；

(b) 香港法例第159章《法律執業者條例》所界定的律師或大律師；及

(c) 香港法例第50章《專業會計師條例》所界定的執業會計師。

上市規則第3.28條附註2進一步規定，評估有關人士是否具備「有關經驗」時，聯交所會考慮以下因素：

(a) 該名人士於發行人及其他發行人的任職年期及其所擔當的角色；

(b) 該名人士對上市規則以及其他相關法律法規(包括證券及期貨條例、公司條例、公司(清盤及雜項條文)條例及收購守則)的熟悉程度；

(c) 除上市規則第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及

(d) 該名人士於其他司法管轄區的專業資格。

本公司已委任廖璡先生(「**廖先生**」)及吳先生為我們的聯席公司秘書。有關彼等的履歷詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層－聯席公司秘書」。

本公司認為，委任廖先生為其聯席公司秘書，符合本公司及本集團企業管治的最佳利益。廖先生為本公司投融資部負責人，且熟悉本公司日常運營事宜，與董事會有必要聯繫及與本公司管理層有緊密工作關係，因此能以最有效及高效的方式履行聯席公司秘書的職責，並採取必要的行動。然而，廖先生目前並不具備上市規則第3.28條及第8.17條規定的任何資格，可能無法完全符合上市規則的要求。因此，我們已委任吳先生(香港公司治理公會及英國特許公司治理公會(前稱特許秘書及行政人員公會)資深會員，且完全符合上市規則第3.28條及第8.17條所規定的要求)擔任另一名聯席公司秘書，並向廖先生提供協助，初步任期自[**編纂**]起計三年，使廖先生獲得上市規則第3.28條附註2所規定的「有關經驗」，以完全符合上市規則第3.28條及第8.17條所規定的要求。

因此，我們已向聯交所申請，且聯交所[已授出]豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，令廖先生可獲委任為本公司聯席公司秘書。

豁免初步於[**編纂**]起計三年期間內有效，獲授出條件為：吳先生將與廖先生緊密合作，共同履行公司秘書的職務及職責，並協助廖先生獲得上市規則第3.28條及第8.17條規定的有關經驗。吳先生亦將協助廖先生組織本公司的董事會會議及股東大會，以及本公司與公司秘書職務有關的其他事宜。預計吳先生將與廖先生緊密合作，並與廖

先生、董事、監事及本公司高級管理層定期聯絡。此外，自[**編纂**]起三年期間，廖先生將遵守上市規則第3.29條項下的年度專業培訓規定，提高其對上市規則的了解。廖先生亦將獲得(a)本公司合規顧問(特別是有關遵守上市規則)；及(b)本公司香港法律顧問(就本公司持續遵守上市規則及適用法律及法規相關事宜)的協助。

根據新上市申請人指南第3.10章，倘吳先生在[**編纂**]後三年期間不再作為聯席公司秘書向廖先生提供協助，或倘本公司嚴重違反上市規則，則該豁免將被立即撤銷。

三年期屆滿前，本公司必須證明並尋求聯交所確認，廖先生在三年期間曾獲得吳先生的協助，已取得上市規則第3.28條附註2所規定的有關技能及經驗，並有能力履行公司秘書的職能，因此無需進一步取得豁免。

有關廖先生及吳先生的履歷資料，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

有關[編纂]股權激勵計劃的豁免

上市規則第17.02(1)(b)條規定，本文件須清晰列明本公司於[**編纂**]前採納的計劃的所有重大條款，且要求[**編纂**]申請人須於本文件內全面披露(其中包括)有關所有未行使購股權及獎勵的詳情、該等購股權及獎勵於[**編纂**]後對股權造成的潛在攤薄影響以及就該等未行使購股權或獎勵發行股份對每股盈利的影響。

根據新上市申請人指南第3.6章第6至7段，倘申請人能證明其披露有關資料為不相關，或會構成不適當的負擔，香港聯交所一般會豁免其披露若干承授人的姓名或名稱及地址，惟須符合該指南指明的若干條件。

截至最後實際可行日期，本公司已根據[**編纂**]股權激勵計劃以我們僱員激勵平台直接及間接合夥權益的形式向148名承授人(「**承授人**」)授出尚未歸屬的股份獎勵(「**股份獎勵**」)，以認購合共2,299,566股股份，相當於緊隨[**編纂**]完成後已發行股本總額的約[**編纂**]%(假設[**編纂**]未獲行使)。股份獎勵乃授予四名關連人士、一名高級管理層成員及並非本公司董事、監事、高級管理層或關連人士的其他承授人。截至最後實際可行日期，股份獎勵項下7,700,434股股份已歸屬。

除上文所披露者外，根據[**編纂**]股權激勵計劃，概無授予本公司任何其他董事、監事、高級管理層人員或顧問股份獎勵。根據[**編纂**]股權激勵計劃，於[**編纂**]後概無進一步授出股份獎勵。

我們已向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條項下關於披露與[**編纂**]股權激勵計劃及承授人有關的若干詳情的規定，原因為全面遵守該等披露規定會對本公司造成過於沉重的負擔，理由如下：

(a) 鑒於根據[**編纂**]股權激勵計劃授出股份獎勵涉及148名承授人，董事認為若於本文件中披露我們向每名承授人授出的所有股份獎勵的全部詳情將造成過於沉重的負擔，由於本公司需收集並核實大量承授人的個人資料以滿足披露規定，因此有關披露將大幅增加為嚴格遵守相關披露規定所需的資料匯編及文件編製的成本與時間；

(b) 披露各承授人的個人資料(包括彼等姓名或名稱及獲授的股份獎勵數目)須取得所有承授人的同意書以遵守個人資料隱私法律及原則，但由於承授人的數量，本公司要獲取同意書將造成過於沉重的負擔。此外，披露各承授人的個人資料並不會向公眾[**編纂**]提供任何重大資料；

(c) 授予及完全歸屬[**編纂**]股權激勵計劃項下的股份獎勵將不會對本集團的財務狀況造成任何重大不利影響；

(d) 概無任何新股份將根據[**編纂**]股權激勵計劃發行；

(e) 董事認為，未完全遵守上述披露規定，不會阻礙本公司向潛在[**編纂**]提供充足的資料以供彼等對本集團業務活動、資產、負債、財務狀況、管理及前景作出知情評估；

(f) 有關承授人詳情(包括彼等姓名或名稱及職位)的完全披露及授予彼等各自的股份獎勵將為本集團的競爭者提供本集團僱員的薪酬詳情並使彼等的招募活動更加便利，這可能會對本集團招聘及留住有價值人員的能力造成影響；

(g) [**編纂**]股權激勵計劃項下股份獎勵的重大資料已於本文件附錄四「法定及一般資料－5.[**編纂**]股權激勵計劃」中披露，以為有意[**編纂**]在作出彼等[**編纂**]決策時對潛在攤薄效應及對股份獎勵的每股盈利做出知情評估提供充足資料，且有關資料包括但不限於：

(i) [**編纂**]股權激勵計劃的條款概述；

(ii) 尚未行使的股份獎勵所涉及的股份總數及其佔[**編纂**]完成後已發行股份總數的百分比；及

(iii) 按相關股份數量區間劃分的根據[**編纂**]股權激勵計劃授出的尚未行使的股份獎勵的詳情，包括授出日期及佔[**編纂**]完成後本公司已發行總股本的百分比。

鑒於上述各項，董事認為，於本次申請項下所尋求豁免的批准及不披露所需資料將不會妨礙潛在[**編纂**]對本集團的業務活動、資產與負債、財務狀況、管理及前景作出知情評估，亦不會損害公眾[**編纂**]的利益。

聯交所[已]就根據[**編纂**]股權激勵計劃授出的股份獎勵[授予]我們豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條項下的披露規定，條件為：

(a) 以個人為基準披露本公司根據[**編纂**]股權激勵計劃向本公司各董事、監事及高級管理層人員授出的尚未行使的股份獎勵的所有詳情，包括上市規則第17.02(1)(b)條所要求的所有詳情，將於本文件中披露；

(b) 就本公司根據[**編纂**]股權激勵計劃向上文(a)分段所述承授人以外的餘下承授人(「**其他承授人**」)授出的股份獎勵，下列詳情將於本文件中作出合併披露，並根據每個個別承授人的相關股份數目分組：(i) 10,000股或以下；(ii) 10,001股至20,000股；及(iii) 20,001股或以上，各組別股份的詳情將於本文件中披露，包括：(i)股份獎勵數量及相關股份獎勵對應的股份數量；(ii)授出日期及股份獎勵授出價格，及(iii)該等組別佔[**編纂**]完成後本公司已發行總股本的百分比(假設[**編纂**]未獲行使，且最後實際可行日期至[**編纂**]期間本公司已發行股本無其他變動)；

(c) 尚未行使的股份獎勵對應的股份總數及佔[**編纂**]完成後本公司已發行總股本的百分比將於本文件中披露；

(d) [**編纂**]股權激勵計劃的主要條款概要將於本文件附錄四「法定及一般資料－5.[**編纂**]股權激勵計劃」中披露；

(e) 本文件載列的本豁免的詳情；及

(f) 根據上市規則第17.02(1)(b)條要求載列所有詳情的[**編纂**]股權激勵計劃項下股份的尚未行使的股份獎勵的所有承授人完整名單，將按照本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件－展示文件」一節規定，供公眾查閱。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

豁免及[編纂]

[編纂]

[編纂]

持續關連交易

我們已訂立若干交易，該等交易將於[**編纂**]完成後構成上市規則第十四A章項下的非豁免持續關連交易。有關該等交易及申請豁免嚴格遵守上市規則第十四A章有關規定的進一步詳情載於「持續關連交易」一節。

董事

姓名	地址	國籍
執行董事		
藍水生先生	中國 上海市 浦東新區 花木路 1983弄70號	中國
張磊先生	中國 河南省 鄭州市 二七區 連雲路 128號院6號樓72號	中國
林巧博士	中國 浙江省 杭州市 西湖區 曙光新村 14號樓4單元602室	中國
陳慧勇博士	中國 上海市 閔行區 疏影路 601號	中國
曲曉燕女士	中國 北京市 海淀區 交大東路 31號院3號樓 4層1門401號	中國

姓名	地址	國籍
非執行董事		
賴盛民先生	中國 福建省 廈門市 湖里區 和寧里109號201室	中國
獨立非執行董事		
龔焱博士	中國 上海市 浦東新區 黃楊路515號 銀杏苑 103號大樓	美國
韓踐博士	中國 北京市 海淀區 褐石園 27號樓1單元102號	美國
王宇山先生	香港 西貢 大涌口41號	中國

監事*

姓名	地址	國籍
黃希哲先生	中國 福建省 廈門市 思明區 鐵路家園 26號602室	中國
李機智先生	中國 北京市 海淀區 海悅梧桐苑 2號院 5號樓2105室	中國
楊曉光先生	中國 北京市 朝陽區 望京西園 4區 419號樓504室	中國

有關我們董事及監事的詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

附註： 鑒於[**編纂**]後將設立審計委員會，而根據中國公司法，審計委員會可行使(其中包括)監事會的權力，故本公司[**編纂**]後將無須再設置監事或監事會。因此，我們的監事將於[**編纂**]後自本公司離職。

參與[編纂]的各方

獨家保薦人

海通國際資本有限公司
香港
中環
港景街1號
國際金融中心一期
3001-3006室及3015-3016室

[編纂]

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

[編纂]

本公司法律顧問

有關香港法例及美國法律

Davis Polk & Wardwell
香港
中環
遮打道三號A
香港會所大廈十樓

有關中國法律

中倫律師事務所
中國
上海市
浦東新區
世紀大道8號國金中心二期
10/11/16/17層
郵編：200120

獨家保薦人及[編纂]的法律顧問

有關香港法例及美國法例

天元律師事務所(有限法律責任合夥)
香港
中環
康樂廣場1號
怡和大廈33樓
3304-3309室

有關中國法律

天元律師事務所
中國
北京市
西城區
金融大街35號
國際企業大廈
A座5層

申報會計師及獨立核數師	**德勤•關黃陳方會計師行** *註冊會計師及公眾利益實體核數師* 香港 金鐘道88號 太古廣場一期 35樓
行業顧問	**弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司** 中國 上海市 南京西路1717號 會德豐國際廣場2504室 郵編：200040
合規顧問	**國泰君安融資有限公司** 香港 中環 皇后大道中181號 新紀元廣場 低座27樓

[編纂]

公司資料

註冊辦事處	中國 福建省 上杭縣 三環北路1號 紫金礦業總部大樓 8樓
總部及中國主要營業地點	中國 福建省 上杭縣 三環北路1號 紫金礦業總部大樓 8樓
香港主要營業地點	香港 灣仔 皇后大道東183號 合和中心46樓
本公司網站	**www.eacon.com** *(該網站所載資料並不構成本文件的一部分)*
聯席公司秘書	**廖璡先生** 中國 北京市 海淀區 中關村東路8號 東升大廈A/B座 701B室 **吳東澄先生** *(ACG、HKACG)* 香港 灣仔 皇后大道東183號 合和中心46樓

公司資料

授權代表	**藍水生先生** 中國 北京市 海淀區 中關村東路8號 東升大廈A/B座 701B室 **吳東澄先生***(ACG、HKACG)* 香港 灣仔 皇后大道東183號 合和中心46樓
審計委員會	王宇山先生*(主席)* 賴盛民先生 龔焱博士
薪酬委員會	韓踐博士*(主席)* 張磊先生 王宇山先生
提名委員會	龔焱博士*(主席)* 藍水生先生 韓踐博士

[編纂]

主要往來銀行

興業銀行股份有限公司
上杭支行
中國
福建省
龍岩市
上杭縣
建設路
紫金財富中心A期
1樓3號舖

中國工商銀行股份有限公司
上杭縣支行
中國
福建省
龍岩市
上杭縣
北環路226號

中國銀行股份有限公司
北京科創中心支行
中國
北京市
海淀區
上地十街
1號院6號樓

招商銀行股份有限公司
酒仙橋支行
中國
北京市
朝陽區
酒仙橋路
6號院7號樓

杭州銀行股份有限公司
北京東城支行
中國
北京市
東城區
北華市大街4號

除另有指明外，本節所提供資料來自各種政府刊物及其他出版物，以及我們委託弗若斯特沙利文編製的弗若斯特沙利文報告。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]、任何[編纂]、我們及彼等各自的任何董事、監事、高級職員、代表、僱員或顧問，或參與[編纂]的任何其他人士或各方，均未獨立核實來自政府官方來源的資料，亦未就其準確性發表任何聲明。

中國無人駕駛市場

中國無人駕駛市場的演變

無人駕駛技術，是指通過先進的傳感器、控制系統和人工智能，使車輛能夠在無需人類干預的情況下運行的技術，通常特指分別實現高度自動化和完全自動化的L4級及L5級無人駕駛系統。根據SAE分類，無人駕駛分為L0級（無自動化）到L5級（完全自動化）。L0級代表手動駕駛，人類駕駛員完全負責掌控車輛。L1級及L2級引入了駕駛輔助技術，系統可以輔助加速、轉向或制動等特定任務，但仍需要人工監督。L3級可進行有條件自動化，車輛在若干條件下可接管駕駛，但駕駛員必須隨時準備在出現提示時介入。L4級代表高度自動化，車輛在特定的運行設計域內能夠自動駕駛，無需人類干預，但仍僅限於若干環境。L5級為完全自動化，無需任何人工監督或控制，使車輛能夠在所有環境中自動運行。儘管在公共道路上實現無人駕駛，特別是L5級(完全自動化)仍是長期目標，但已在礦區、港口、工廠等受控環境中實現L4級無人駕駛，在這些環境中，車輛可於特定條件下在無需人類干預的情況下運行。

各駕駛自動化等級介紹

0級	1級	2級	3級	4級	5級
無自動化	駕駛輔助	部分自動化	有條件自動化	高度自動化	完全自動化
車輛並無駕駛自動化功能。	車輛配備單一自動化系統作為駕駛輔助，例如為駕駛員提供轉向或制動／加速支持。	車輛可以為駕駛員提供轉向及制動／加速支持。	車輛備有環境偵測功能，且可作出決定，但僅限於特定條件下運作。	車輛可以在限定條件下自動駕駛，無需人類干預。	車輛可以在各種條件下行駛，無需人類干預。

商用車無人駕駛可根據其運行環境大致分為三種類型：城市道路、城際道路及封閉環境。城市道路應用主要集中在自動駕駛出租車和最後一公里物流，在交通狀況多樣、停車頻繁的複雜城市街道上駕駛。城際道路主要涉及長途物流，在交通模式更易預測的高速公路上使用無人駕駛卡車。礦區及港口等封閉環境的特點是專用車輛在受控、結構化的環境中運行，對外交通極少，因而能夠更早實現商業應用。每個類別在技術及部署方面均面臨獨特的挑戰及機遇。

- **城市道路**：典型車輛包括自動駕駛出租車、自動客運班車及小型電動貨車。這些車輛在市中心及市郊社區運行，為乘客出行及最後一公里貨物配送提供服務。運行環境高度複雜、行人交通密集、自行車騎手穿插、停車頻繁、交通信號以及道路狀況多變。無人駕駛系統必須處理不可預測的互動場景及動態障礙。部分城市地區正在進行商業部署，但大部分仍處於試點階段。

- **城際道路**：城際物流卡車主要用於高速公路及快速道路上的貨物運輸。其應用主要集中在城際貨物配送及貨車物流，在交通模式穩定的明確路線上行駛。城際道路的環境較城市道路簡單，但由於速度高、距離遠，因此對安全標準的要求較高。商業試運行及有限部署正在不斷擴展，並朝著更廣泛的運行規模邁進。

- **封閉環境**：車輛包括無人駕駛礦卡、無人駕駛起重機、無人駕駛配送車輛及其他專用工業車輛。這些車輛在礦區及港口等封閉、結構化的場地內行駛。鑒於環境受控、與公共交通的互動極少且路線易於預測，因此操作複雜度相對較低。這些環境中的無人駕駛解決方案最為成熟，並已廣泛實施全面的商業運行。

L4級無人駕駛技術在商用車上的普及速度快於乘用車，主要由於乘用車無人駕駛必須面對城市交通的不可預測性、複雜的人際互動，以及仍在不停演變的監管環境。相比之下，商用車，特別是在密閉或半結構化環境中運行的車輛，面臨更有利的發展道路。此外，企業用戶傾向於更注重生產力和成本節約，亦更願意為能帶來可計量投資回報的成熟礦區無人駕駛解決方案付費。這些差異就是無人駕駛(尤其是L4級無人駕駛系統)能更成功地在多種商業應用中獲採用的原因。

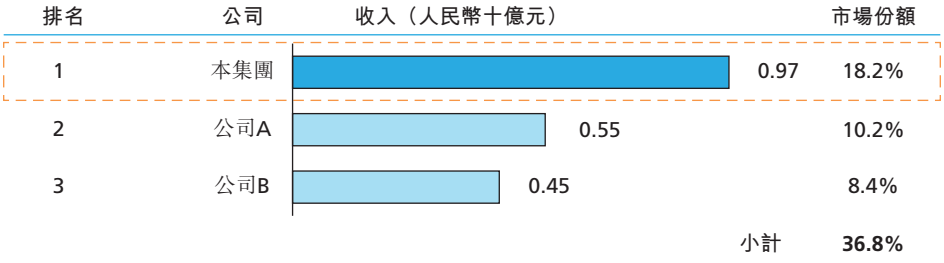
以礦區為例，無人駕駛礦卡已成為變革性工具，減少了對人類操作員的依賴，提升了危險環境中的安全性，並能在長時間作業中始終保持精準作業。在港口，無人駕駛牽引車和起重機助力優化集裝箱流轉，縮短船舶周轉時間。在工廠，無人駕駛牽引車、無人駕駛配送車輛及無人駕駛卡車實現自動作業，且將誤差和停機時間降至最低。

無人駕駛的商業效益顯而易見：駕駛員人數減少、通過優化駕駛使燃料成本降低、事故減少、生產效率提高，以及設備利用率提高。隨著技術不斷成熟及擴展，我們預計L4級無人駕駛系統將擴展至環境衛生、長途貨運及最後一公里配送等領域，勞動力短缺和運營效率低問題仍然是該等領域面對的長期挑戰。

中國L4級無人駕駛解決方案市場的競爭格局

於2024年，中國L4級無人駕駛解決方案市場達到約人民幣54億元。2024年前三大參與者的合計市場份額為36.8%。本集團的市場份額在所有L4級無人駕駛解決方案提供商中排名第一，佔整體市場的約18.2%。

2024年中國L4級無人駕駛解決方案市場排名



資料來源：行業專家訪談，弗若斯特沙利文

附註：

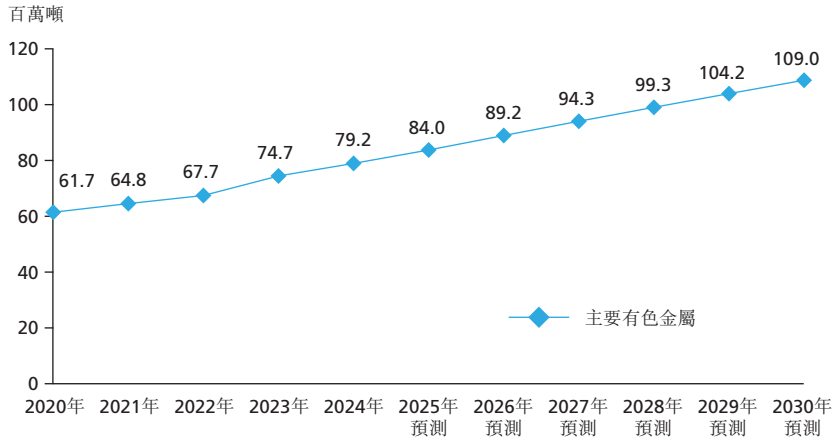
1. **公司A**成立於2016年，在納斯達克股票市場上市，是一家總部位於中國的無人駕駛技術提供商。該公司開發適用於城市道路及城際道路的無人駕駛解決方案，包括無人駕駛出租車服務、無人駕駛貨運和智能出行平台。

2. **公司B**成立於2000年，在香港聯交所上市，是一家總部位於中國的互聯網科技公司。該公司的智能出行業務提供適用於城市道路的無人駕駛解決方案和車輛智能平台。

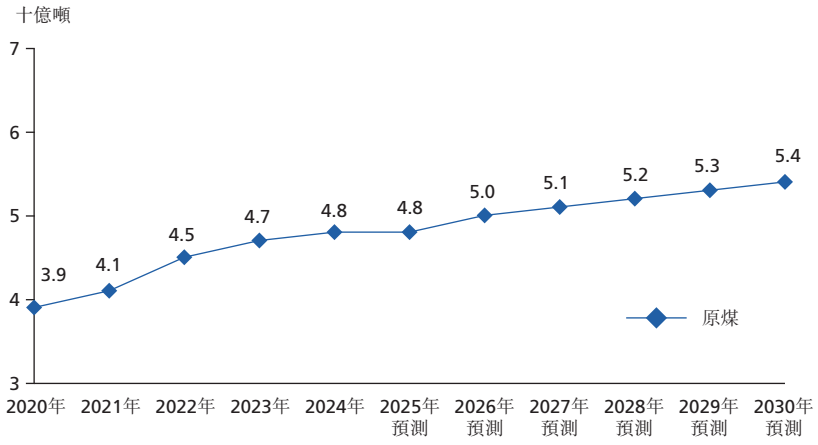
礦區：無人駕駛規模化商業落地的高潛力應用

作為全球資源供應鏈的重要支柱，中國採礦業在持續的工業需求、製造業升級及持久基礎設施建設的推動下保持穩定增長。根據中國有色金屬工業協會的資料，在新能源及高端製造業擴張的支持下，中國主要有色金屬的產量由2020年的61.7百萬噸增加至2024年的79.2百萬噸。根據國家統計局的資料，於2020年至2024年，大型工業企業的原煤產量由39億噸增加至48億噸，反映在工業及電力需求不斷增長的情況下，煤炭在國家能源供應中的重要性持續增強。同時，根據中國砂石協會的資料，由於房地產市場低迷，石灰岩礦產量由199億噸減少至152億噸，但隨著基礎設施投資及城市更新項目的推進，需求有望逐漸恢復。隨著採礦業務的規模不斷擴大、人工成本不斷上漲、安全及環境標準日益嚴格，對智能及無人駕駛採礦技術的需求正在快速增長，旨在降低成本、提高安全性並推動全行業的高質量發展。

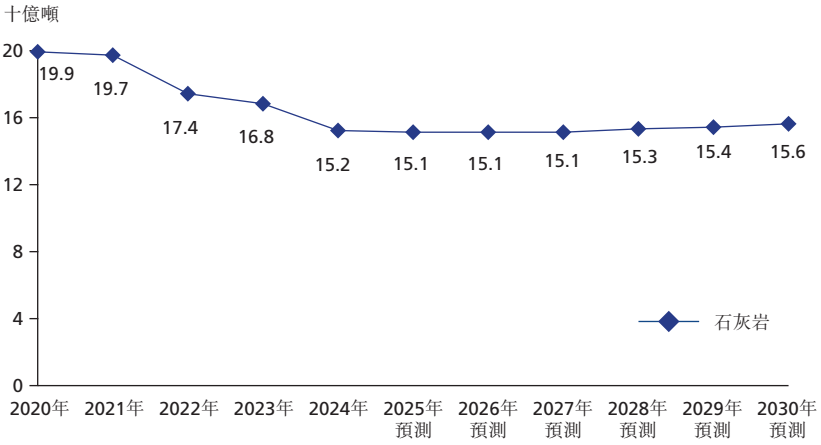
中國主要有色金屬、原煤、石灰岩產量，2020年至2030年預測



資料來源：中國有色金屬工業協會、弗若斯特沙利文



資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文



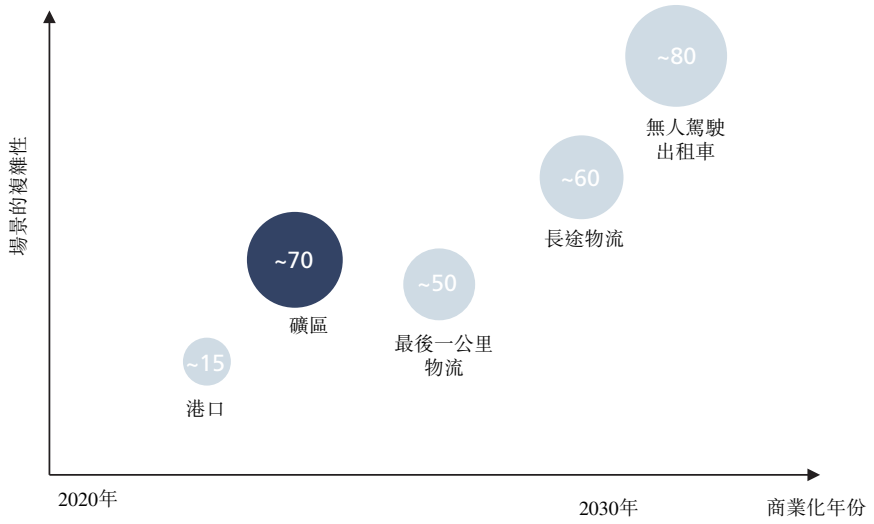
資料來源：中國石材協會、弗若斯特沙利文

礦區是無人駕駛技術最具商業化可行性和規模潛力的應用場景之一。礦山作為封閉、高度結構化的運營環境，非常適合無人駕駛車輛部署。無人駕駛礦卡可全天候運行，大幅提高生產效率並縮短停工時間。然而，礦區亦面臨技術挑戰。揚塵、眩光和強烈光線變化會干擾傳感器的感知精度，需依賴先進的傳感器融合與抗干擾算法，以確保可靠的感知能力。崎嶇不平的地勢與複雜地形則需要高精度感知能力、實時避障技術及強大車輛控制系統，以維持安全穩定的作業。

該行業正迅速從概念驗證走向主流部署。行業里的領先企業已證明，採礦時採用無人駕駛不再屬試驗性的，而是可操作的。例如，截至最後實際可行日期，本集團已部署一支由約2,300輛活躍無人駕駛礦卡組成的車隊，大幅降低人工成本和礦區停工時間。

隨著中國加速推動智能化、零事故、低碳採礦，預計無人駕駛的作用越來越大。未來幾年，採礦業仍是高級別無人駕駛區最早、最具影響力的試驗場地之一，亦是規模化商業落地的最大潛在市場之一。中國礦區無人駕駛解決方案潛在市場總規模為人民幣1,850億元。

L4級無人駕駛的主要應用場景與商業化狀況概覽



附註：

1. 圓形大小及相應數字表示2030年各個應用場景的中國市場規模(人民幣十億元)。

中國礦區無人駕駛解決方案行業

對智能化礦山運營的需求不斷增長

- **礦山的智能化、無人駕駛轉型。**無人駕駛正逐漸成為中國採礦行業營運轉型的主要推動力。礦區無人駕駛解決方案依託無人駕駛礦卡、物聯網基礎設施、雲控平台和即時調度系統，實現礦山運營現代化。這些解決方案通過實現自動化現場運輸、智能排程、監測和車隊協調，減少人工干預、降低事故風險、提高物流效率，同時為成本控制、安全和環境表現等更廣泛目標提供有力支持。

在中國推動數字化和智能化產業升級的浪潮下，「智慧礦山」建設成為國家重點工作。礦區運營商正投資於在整個價值鏈中能提高生產效率和安全水平的技術。其中，運輸起著至關重要的作用。作為採掘與加工之間的橋樑，礦區運輸直接影響產量、交貨時間和經濟效益。無人駕駛系統能夠確保礦石持續、精確、高效率輸送，減少閒置時間和生產損失，從而最終提高盈利能力和資源利用率。

- **無人駕駛正重塑礦山運營。**無人駕駛正迅速崛起，成為礦山作業的新質生產力。以無人駕駛礦卡和智能控制系統取代人工運輸，運營商可減少高風險環境下的作業，實現全天候運營，並提高排班精度。隨著領先技術提供商針對露天礦複雜多變的條件提供量身定制的解決方案，中國各地正在加速採用無人駕駛解決方案。這些技術不僅使運輸實現現代化，亦為礦山提供更廣泛的運營模式。

- **露天開採是主要的應用場景。**在所有礦區場景中，露天礦作業尤其適合部署無人駕駛。露天礦因其成本效益和高資源回收率(通常超過80%)在中國的煤炭和金屬開採領域佔據主導地位。這些環境下的運輸性質(例如沿著預定路線的點對點運輸)提供了理想的運行環境，使無人駕駛系統更易規模化落地。由於運輸是露天開採中勞動力和成本最密集的環節之一，無人駕駛可在安全性、運行時間和降低成本方面提供直接且可計量的收益。儘管發展勢頭強勁，露天礦場的無人駕駛運營仍面臨著重大技術障礙。惡劣多變的環境使系統經常受到干擾：暴雨沖毀運輸道路，沙塵暴造成能見度低於五米，極寒導致電池效能衰減並延遲執行器的反應速度。這些狀況要求系統在感知、決策和控制方面具有較高的彈性。

行業痛點

- **無人駕駛成為必然要求。**採礦作業面臨持續不斷的挑戰，包括事故率高、勞工成本上升、作業效率低，以及綠色低碳轉型的壓力與日俱增。根據中國國家統計局的資料，於2024年，中國每百萬噸煤礦開採的死亡人數達0.059人。礦區無人駕駛解決方案能夠提供直接的應對方法，使操作人員離開危險的環境，提升礦區安全性。人力成本是另一個關鍵問題。傳統礦山運輸每輛車需要2至4名駕駛員，每名司機每年的人工成本通常介乎人民幣100,000元至人民幣150,000元。高海拔或偏遠地區的礦山往往難以招募到合格的駕駛員，因此常常不得不招到資歷較淺的駕駛員，這些駕駛員可能在動態高頻的駕駛情景下表現不佳。此外，嚴苛的工作條件加上巨大的安全壓力，導致駕駛員流失率高，部分露天煤礦的每年流失率超過50%。相比之下，無人駕駛礦卡可實現7x24全天候連續作業，從而提高效率、降低燃料和維護成本，並減少總體員工人數。結合智能調度及電氣化，該等系統亦有助礦區實現低碳與可持續發展的目標。

- **惡劣環境中的技術挑戰。**儘管商業落地需求旺盛，礦區無人駕駛仍面臨相當多的技術障礙。不同於高速或結構化城市道路，礦區道路通常是未鋪設路面、地形多變、缺乏車道標記或邊界。此環境複雜性使為公共道路開發的無人駕駛算法不太適合用於採礦場景。此外，揚塵、雪和光線弱等惡劣環境因素會嚴重降低光學和雷達傳感器的效能。無人駕駛系統必須具備處理各種動態危險的能力，包括臨時工程車輛活動、山崩和落石。這需要強大的傳感器融合、抗干擾感知算法，以及使用高精地圖與慣性導航系統實現厘米級定位。在能見度低或不穩定的地形中保持可靠的感知和路徑規劃，對於全天候安全作業而言至關重要。

- **缺乏能夠提供全棧解決方案的提供商。**在礦區部署無人駕駛不僅僅是車輛控制，亦需要硬件、軟件及運營層面的深度融合。市場上提供真正端對端功能的提供商寥寥可數。大多數提供商專注於算法、傳感器或車輛平台等個別模塊，使得礦區運營者難以實現系統的無縫協同。相比之下，具備全棧開發能力的公司能夠更好地提供可靠、可擴充的解決方案，通過對底層控制架構、傳感器配置與軟件算法的協同設計，提升系統響應速度並降低故障率。緊密融合的堆疊亦可盡量減少人工干預、改善運行時間的連續性，並提升整體作業安全性與效率。

礦區無人駕駛解決方案行業的價值鏈

礦區無人駕駛解決方案行業的價值鏈涵蓋零部件供應、系統集成和現場作業。

- **在上游**，生態系統包括零部件製造商、軟件供應商和雲服務商，提供關鍵硬件、算法和運算基礎設施。

- **在中游**，礦區無人駕駛解決方案提供商與OEM緊密合作，通過聯合開發及系統定制化，將無人駕駛系統集成至車輛平台。這些合作通常通常涉及根據礦區環境的特定需求量身定制無人駕駛功能。OEM支持量產和驗證測試，而礦區無人駕駛解決方案提供商則牽頭進行軟件集成、傳感器校準和系統優化。雙方共同開發可規模化部署的標準化無人駕駛礦卡。

- **在下游**，礦業公司或總承包商購買無人駕駛礦卡，並將其部署到礦區作業中。其真實反饋，包括性能、安全性和使用數據，有助於驅動礦區無人駕駛系統的持續迭代及改進。

部分領先的礦區無人駕駛解決方案提供商亦通過提供車隊管理服務，參與下游運營。這不僅擴大其於價值鏈中的角色，亦有助於礦業公司提高生產效率、降低成本，並加速向智能化礦山運營轉型。

礦區無人駕駛解決方案提供商在礦區自動駕駛生態系統中佔重要地位，其處於軟件、硬件和運營部署的交叉點，在將先進駕駛技術轉化為可擴展的實際應用方面扮演著核心角色。除開發感知、路徑規劃和系統安全等核心無人駕駛堆疊技術外，這些公司亦負責技術適配以符合礦區環境的獨特需求。這些公司與OEM、礦區運營商和基礎設施提供商緊密合作，使產品開發速度更快、系統集成更緊密、行業應用更廣泛。作為上游創新與下游部署之間的橋樑，礦區無人駕駛解決方案提供商是實現無人駕駛規模化商業部署的關鍵。

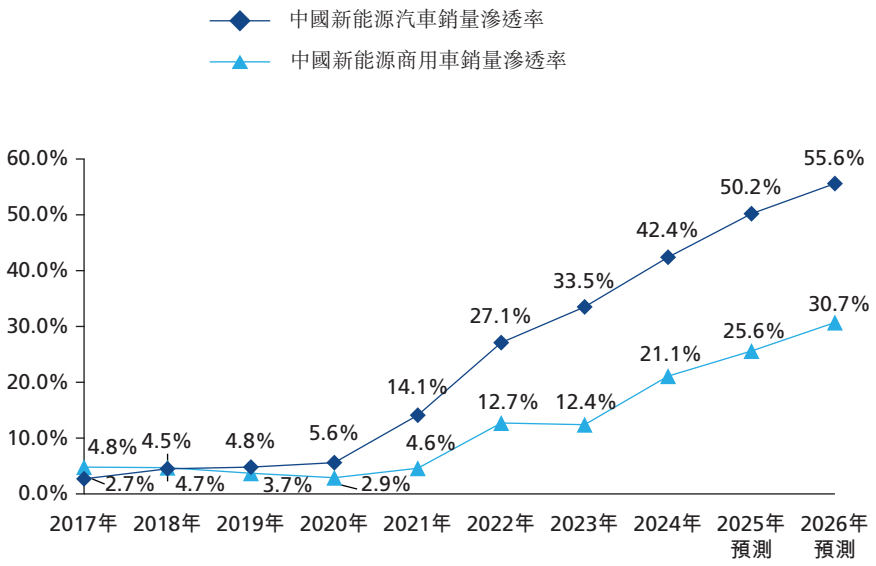
中國礦區無人駕駛解決方案市場規模

在中國，礦區無人駕駛正在接近關鍵拐點。隨著整個汽車行業出現從電氣化走向自動化的更廣泛轉型，針對注重安全性、效率和降低成本的行業環境所打造的無人駕駛汽車愈來愈關注。尤其是，礦區是最具前景的早期規模化商業部署市場之一。

預計在未來五年內無人駕駛礦卡的部署將大幅加速。預計到2025年，其滲透率將突破10%，而到2030年，其滲透率將達到50%。監管支持持續加強、技術不斷進步及採礦環境固有的適合性，共同推動無人駕駛礦卡在中國的銷售滲透率快速增長。一方面，中國煤炭工業協會發佈的《露天煤礦高質量發展指導意見》鼓勵露天煤礦開採能力達80%，到2030年實現智能化，明確地有力推動行業轉型。另一方面，日趨成熟的無人駕駛技術降低了硬件成本並增強了軟件標準化程度，從而提高了解決方案的成本效益及可擴展性。同時，與城市或高速公路的環境相比，礦場固有的封閉及受控特性使無人駕駛在礦區中更為可行。該等因素的協同作用為中國未來無人駕駛礦卡採用率持續增長奠定了堅實的基礎。

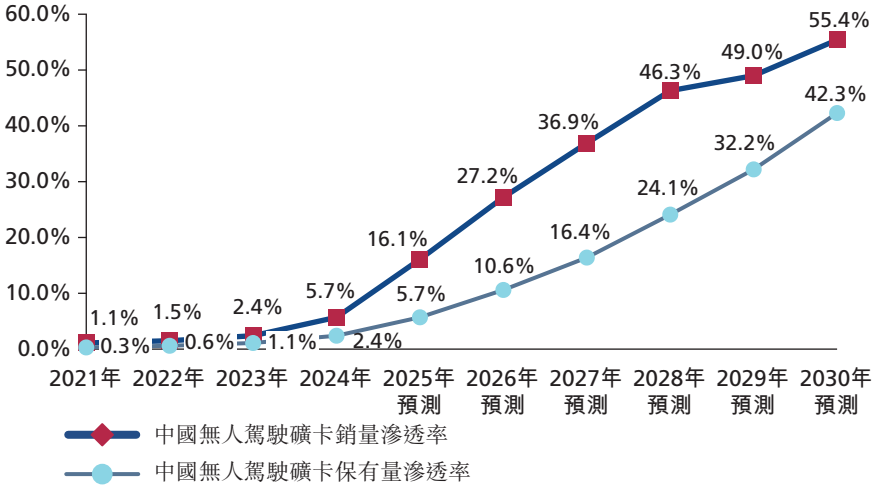
從這個角度來看，預計中國無人駕駛礦卡的銷量將由2025年的約4,000輛增至2030年的約16,340輛，複合年增長率為32.5%。這一增長軌跡與新能源汽車在中國的快速發展相似，當滲透率超過10%，其銷量便會激增。鑒於運營及經濟激勵措施因素，礦區無人駕駛的規模化進程可能比新能源汽車更快，採用率曲線相似但較為陡峭。

中國新能源汽車及新能源商用車銷量滲透率，2017年至2026年預測



資料來源：行業專家訪談、弗若斯特沙利文

中國無人駕駛礦卡銷量滲透率及保有量滲透率，2021年至2030年預測



資料來源：行業專家訪談、弗若斯特沙利文

附註：

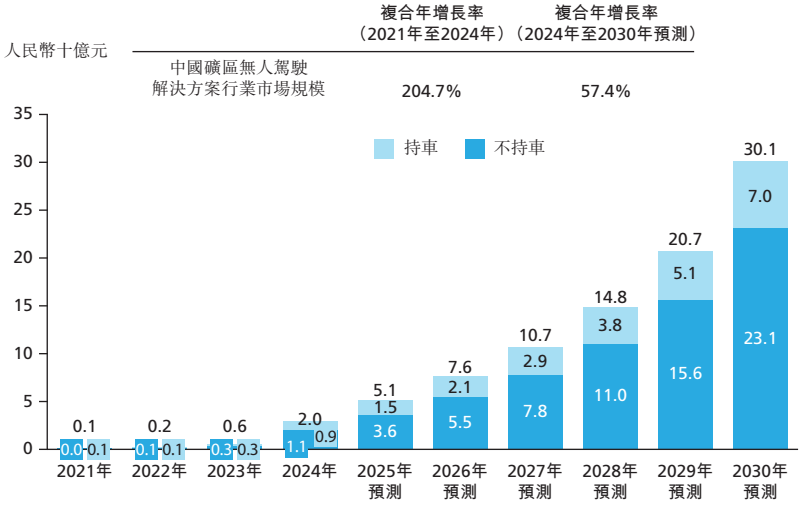
1. 中國新能源汽車銷量滲透率=中國新能源汽車銷量／中國汽車總銷量；新能源汽車包括新能源乘用車及新能源商用車。

2. 中國無人駕駛礦卡銷量滲透率=中國無人駕駛礦卡銷量／中國礦卡總銷量；銷量滲透率反映無人駕駛礦卡的短期市場擴張；銷量指於特定期間內售出的車輛數量。

3. 中國無人駕駛礦卡保有量滲透率=中國無人駕駛礦卡保有量／中國礦卡總保有量；保有量滲透率反映長期滲透深度及佔總車隊的份額；保有量指目前在用的車輛總數。

得益於強有力的監管趨勢、技術進步以及礦區運營商對更安全、更高效運營的需求的提升，中國礦區無人駕駛解決方案市場呈現爆發式增長。中國礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模從2021年較小的體量增至2024年的約人民幣20億元，複合年增長率約為204.7%。儘管早期階段主要進行試點計劃和初步部署，但目前該行業正進入規模化部署階段。隨著在不同礦山類型和地域實現無人駕駛落地，預計市場將保持強勁增長。於2024年，國家礦山安監局與國家發改委聯合發佈《關於深入推進礦山智能化建設促進礦山安全發展的指導意見》，明確指出到2026年，建立完整的礦山智能化標準體系，全國煤礦智能化工作面數量佔比不低於30%，智能化工作面常態化運行率不低於80%。在智能礦山監管規定及降本增效需求的雙重壓力所驅動下，礦業公司及總承包商對礦區無人駕駛解決方案的需求將不斷擴大。預計中國礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模將從2024年的約人民幣20億元增至2030年的人民幣301億元，期間複合年增長率為57.4%。中國有望成為全球最大、最先進的礦區無人駕駛解決方案市場，且隨著商業部署規模的擴大，預計市場將繼續保持增長勢頭。

按業務模式劃分的中國礦區無人駕駛解決方案市場規模，按收入計，2021年至2030年預測



資料來源：行業專家訪談、弗若斯特沙利文

在礦區無人駕駛解決方案行業中，商業模式包括**持車（運輸即服務）模式**和**不持車（無人駕駛即服務）模式**兩種。持車模式由礦區無人駕駛解決方案提供商持有無人駕駛礦卡資產，並作為完整解決方案的一部分，提供涵蓋車輛、運營管理及技術支持的綜合服務，客戶無需購車即可部署無人駕駛系統，適合希望快速落地、降低初期投入、偏好託管式運營的客戶。在該模式下，客戶通常會定期付款。費用一般與運輸的材料量掛鈎，定價通常按每立方米或每噸計算。不同礦場的具體費率各異，視乎運輸距離、斜坡條件及場地整體複雜程度等因素而定；而不持車模式下，客戶通過採購已搭載無人駕駛解決方案的無人駕駛礦卡實現技術部署，而服務提供者則為客戶提供與營運相關的服務，例如軟件更新、平台維護及遠程協助。不持車模式專為已經建立運營團隊、需要量身定制的解決方案或優先考慮長期成本效益的客戶而設。在該模式下，礦業公司或承包商一次性購買無人駕駛礦卡，或通過與卡車及設備公司的租賃安排獲得無人駕駛礦卡。此外，服務供應商可在卡車購買價之外按使用量收取服務費，該費用通常與物料運輸量掛鈎，定價通常按每立方米基準計算。適用費率可能因不同的礦場部署情況而異，具體取決於運輸距離、道路坡度及場地整體複雜程度等因素。同時，服務供應商推出了兩種備選定價模式：一種是基於部署卡車數量的預定每輛卡車費用，費率因項目而異，另一種是針對整個部署的一次性費用。這兩種模式體現了礦區無人駕駛解決方案服務在資產配置與服務深度上的靈活性，滿足不同客戶在成本管理、運營能力及系統集成需求上的差異化選擇。2024年，中國礦區無人駕駛解決方案行業按持車模式和不持車模式收入計的市場規模佔比分別為44.9%和55.1%。

中國的無人駕駛礦卡主要分為增程寬體車、純電動寬體車、燃油寬體車和剛性礦卡四種類型，截至2024年分別佔中國無人駕駛礦卡總數的約57.2%、18.3%、12.9%及11.6%。寬體車的載重噸位往往在100噸及以下，而剛性礦卡的載重噸位普遍超過100噸。其中，增程寬體車憑藉靈活補能、全場景適應性與經濟性，成為當前露天礦無人駕駛部署的主流選擇。

整個行業的載重噸位介乎約45噸至330噸。百噸級已成為中國無人採礦轉型的核心平台。這些車輛結合了自動化、電氣化、大尺寸設計和國內製造等特點。與較小車型相比，百噸級無人駕駛礦卡的載重顯著提高，且每噸英里成本降低，非常適合大體積、大場地作業。2024年，按載重噸位劃分，百噸級車輛佔中國所有無人駕駛礦卡的約50%。

中國本土企業，例如本集團已經實現百噸級無人駕駛平台的規模化生產，與國際同行相比具有結構性成本優勢，同時通過標準化和模塊化設計可高效適配海外市場，加速推動國產無人駕駛採礦技術全球輸出。中國大型露天煤礦正加速產能升級，疊加中國政府提出的「2025年底大型煤礦基本實現智能化」目標，百噸級無人駕駛礦卡滲透率有望在未來幾年內顯著提升。

中國礦區無人駕駛解決方案行業驅動因素分析

若干結構性及政策趨勢正在加速中國礦區無人駕駛解決方案行業的增長：

政策引導加速規模化應用

近年來，中國在中央及地方層面出台多項舉措，以推進智能採礦、無人駕駛技術及低碳發展，並加速無人駕駛解決方案在採礦行業的部署，為礦區無人駕駛解決方案提供商提供廣闊的市場空間。

在國家層面，《煤礦智能化建設指南》、《關於支持建設新一代人工智能示範應用場景的通知》、《關於進一步加快煤礦智能化建設促進煤炭高質量發展的通知》等政策文件中，中國政府明確要求加快無人駕駛技術在礦山運輸領域的應用，鼓勵企業推廣無人駕駛礦卡，提升安全性和運營效率。國家礦山安監局、國家發改委等部門在2024年4月聯合發佈的《關於深入推進礦山智能化建設促進礦山安全發展的指導意見》定下明確目標：到2026年，預期所有煤礦工作面中有超過30%採用智能化體系，其中至少80%預計將實現智能化常態化運行，煤礦、非煤礦危險繁重崗位作業智能裝備或機器人替

代率分別不低於30%、20%。此外，於2024年，自然資源部及其他六部委聯合發佈《關於進一步加強綠色礦山建設的通知》，鼓勵先進綠色低碳技術應用，加速向可持續採礦轉型。該政策亦呼籲加快融合5G、大數據、互聯網、人工智能等數字化技術，推動礦山企業智能化、綠色化發展，提升資源開發利用效率與生產管理能力。這些利好政策將進一步促進中國礦區無人駕駛解決方案行業的增長。

同時，地方政府也通過財政補貼、產業扶持、示範項目等方式，助力礦企引入礦區無人駕駛方案。例如，新疆、內蒙古等煤礦大省已率先佈局無人駕駛礦卡示範區，推動行業規模化應用。《新疆維吾爾自治區煤礦智能化建設三年行動計劃(2023-2025年)》明確要求：根據開採工藝類型不同，建設不同智能化作業模式，其中包括採用無人駕駛礦卡，以協同整體礦區的高效運行。內蒙古自治區人民政府辦公廳發佈《內蒙古自治區人民政府關於進一步加強全區露天煤礦安全管理若干措施的通知》，明確鼓勵現有儲量大、現場管理好、技術人員配備強的露天煤礦，推動無人駕駛、邊坡雷達監測等先進技術應用，通過智能化、數字化轉型，進一步提升安全生產水平。

AI推動自動化和生產力方面的顯著提升

AI正在重塑無人駕駛礦卡在充滿挑戰、瞬息萬變的礦區環境中的運作方式。通過深度學習模型和即時數據處理，礦卡的感知水平、路線規劃能力及決策準確性正在不斷提升。這些改進有助於減少事故，最大限度地減少人為干預，並實現更智能的調度及維護。

然而，真正的突破在於AI如何實現快速學習和系統迭代。例如，本集團使用來自真實礦山的100多個高頻作業場景開發了一個專有的培訓引擎。這使公司能夠將新地點的部署時間從三個月縮短到僅三天。通過提供AI驅動的平台解決方案，本集團正在將孤立的試點項目轉變為可擴展的互聯網絡，從而使行業從實驗轉向基礎設施。

技術突破解決長期存在的行業痛點

無人駕駛礦卡的線控電控性能不足、故障診斷與自動駕駛系統不匹配等問題，是無人駕駛礦卡落地的關鍵之一。行業領先企業通過自研線控電控平台實現技術突破，例如，本集團研發了百噸級無人駕駛線控電控平台，深度融合車輛控制與自動駕駛算法，支持複雜運營場景下的高精度轉向、制動和動力分配，為無人駕駛礦卡提供了關鍵技術支持。該平台通過數據閉環系統、故障自檢系統實時優化作業流程，顯著降低故障率並提升運行連續性。這些技術突破不僅提升了無人駕駛礦卡的無人駕駛決策能力、作業安全性和可靠性，還增強了其在複雜工況下的適應性，為礦山無人駕駛方案的規模化應用奠定了堅實基礎。

中國礦區無人駕駛解決方案行業發展趨勢分析

中國礦區無人駕駛解決方案行業的發展趨勢包括以下：

從露天煤礦向多元化場景延伸

無人駕駛礦卡的應用場景正從傳統露天煤礦加速拓展至金屬礦、石灰岩礦等領域。這一趨勢得益於技術的成熟與商業化驗證。截至2024年底，中國露天煤礦無人駕駛礦卡落地數量超2,000輛，標誌著技術可行性得到廣泛認可。

隨著無人駕駛系統更加適用多變的地形、作業流程和安全條件，金屬礦(如銅礦、鐵礦)和石灰岩礦對無人駕駛的需求顯著上升。此外，政策支持也進一步推動場景的拓展，中國及多國政府通過智能化礦山建設規劃，推動礦區逐步實現無人化運輸，進一步加速技術跨場景滲透。

***中國礦區無人駕駛*技術出海**

儘管澳洲和智利等礦產資源豐富的地區是無人駕駛部署的理想選擇，但實際應用仍相當有限，主要是由於設備與營運成本高昂，以及缺乏本地化支援。許多國際無人駕駛礦卡提供商不僅收取高額溢價，售後服務響應時間也較長。

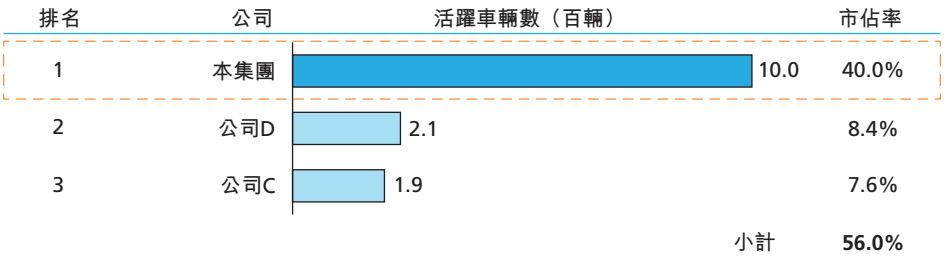
相比之下，中國的領先參與者受益於大規模的產能和成本優勢，在海外市場的競爭中佔有一席之地。與此同時，中國大型礦業公司正在進行國際擴張，為國內礦區無人駕駛解決方案提供商創造了機會。隨著中國在海外大規模採礦項目的投資不斷增加，對於智能、高成本效益設備的需求也日益增加。中國礦業集團更傾向於採用熟悉的中國無人駕駛系統，這些系統具有更強的整合能力、更好的成本控制以及本地化服務能力，降低了海外部署的門檻和投資風險。

境外礦業投資與無人駕駛技術出口之間的協同作用形成一個自我強化的循環。隨著越來越多的中國參與者積累了國際項目的經驗，他們加快了產品迭代和技術適應。與此同時，中國供應商亦採取更積極的策略，在海外擴大專利組合，並與國際總承包商建立戰略合作關係，打造海外標杆項目，鞏固其在全球的地位。

中國礦區無人駕駛解決方案行業競爭格局

截至2024年底，按活躍車輛數量計，前三名礦區無人駕駛解決方案提供商的合計市佔率為56.0%。市場上有20多家參與者，當中本集團排名第一，擁有1,000輛活躍無人駕駛車輛，市佔率達40.0%。本集團的已部署車隊是第二名和第三名提供商的合計規模的兩倍以上。

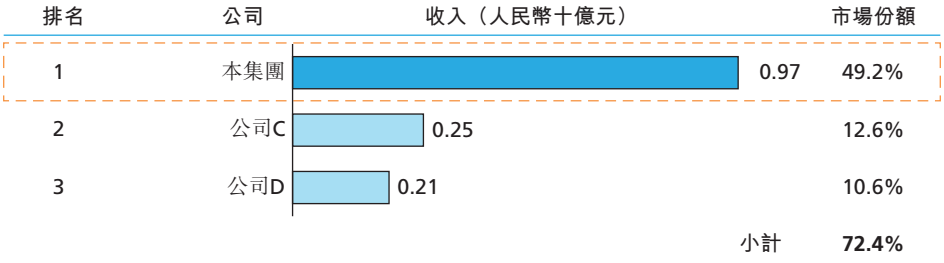
中國礦區無人駕駛解決方案行業排名，按車輛數，截至2024年底



資料來源：行業專家訪談、弗若斯特沙利文

2024年，中國礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模達到約人民幣20億元。前三名參與者的合計市佔率為72.4%，市場份額較為集中，其中本集團在2024年收入達約人民幣9.7億元，排名第一，市佔率達49.2%。

中國礦區無人駕駛解決方案行業排名，按2024年收入計



資料來源：行業專家訪談、弗若斯特沙利文

附註：

1. **公司C**成立於2017年，是一家總部位於中國的無人駕駛技術公司，提供礦區無人駕駛解決方案，包括無人駕駛礦卡及物流卡車、V2X技術及智能感知解決方案。

2. **公司D**成立於2016年，是一家總部位於中國的無人駕駛公司，專注於為採礦作業提供無人駕駛解決方案。

礦區無人駕駛解決方案領域的成功取決於四個關鍵因素：先發者優勢、客戶黏性、深厚的技術能力以及平台的可擴展性。與領先礦主合作的早期進入者可獲得大規模的運營數據，從而實現真實世界的算法訓練和持續迭代。隨著時間的推移，這為新進入者創造了較高的技術和運營壁壘。礦卡的開發週期長，且更換供應商的成本高昂，這也導致客戶鎖定性較強。礦業公司通常會青睞具有成熟的大規模交付能力和緊密合作往績記錄的礦區無人駕駛解決方案提供商。該等關係一旦建立，通常很難被取代。技術差異化取決於在算法開發與特定情境數據之間建立閉環系統的能力，以在管理成本的同時持續改善性能。與此同時，可擴展的平台設計能力可令已驗證的軟件模組在不同的車輛類型和礦場中重複使用，使提供商能夠縮短整合時間，並快速回應不同的作業需求。

全球礦區無人駕駛解決方案需求增加

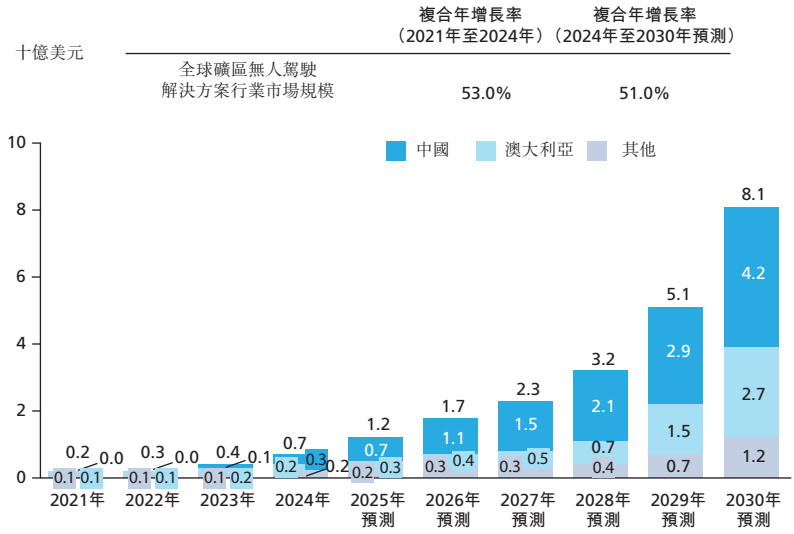
全球礦業公司正面臨兩項持續挑戰的壓力：勞工短缺及成本上升。在澳大利亞、加拿大及智利等主要資源地區，為偏遠、高風險的作業安排員工變得越來越困難，成本也越來越高。人工駕駛不僅限制了生產力，還帶來了安全及成本風險，而這些風險難以消除。

無人駕駛礦卡提供了令人信服的替代方案。這些系統能夠全天候運作、遵循優化路線，並最大限度地降低燃料或電力使用量，從而大幅提升效率，同時降低總營運成本。隨著全球礦區擴展到較難進入的礦藏，及產業加速能源轉型，自動化正從單純的選項轉變為戰略重點。

全球政府都注意到了這一趨勢。於2025年，西澳大利亞礦業部更新了其正式的礦區無人駕駛作業實踐守則，針對系統安全、監控及作業人員培訓設定標準。這種明確的法規讓礦區運營方有信心規模化部署無人駕駛，將自動化從試驗階段推向全面商業化。在ESG倡議、數字化轉型及對更安全且更可持續作業的不斷增長的需求驅動

下，無人駕駛正從試驗項目轉向大規模部署。全球礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模預計將從2024年的約7億美元增加至2030年的81億美元，複合年增長率約為51.0%。預計澳大利亞礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模將於2030年達至27億美元，反映該國在採礦自動化領域的先發優勢及規模優勢。全球礦區無人駕駛解決方案潛在市場總規模逾1,100億美元。全球無人駕駛礦卡保有量滲透率預計將從2025年的約3.9%增加至2030年的30.0%以上。截至2024年，剛性礦卡、增程寬體車、純電動寬體車及燃油寬體車分別佔全球無人駕駛礦卡總數的約46.1%、34.9%、11.2%及7.9%。

按區域劃分的全球礦區無人駕駛解決方案行業市場規模明細，2021年至2030年預測



資料來源：行業專家訪談、弗若斯特沙利文

*附註：*其他包括加拿大、智利、美國及其他國家。

中國領先的礦業無人駕駛公司不僅正迎頭趕上全球競爭對手，而且在實際商業化部署的關鍵領域超越了他們。多年在中國複雜多變的礦區環境中作業，迫使本土開發商打造出極具適應性的系統，能夠應對複雜地形、不可預測的條件及各類礦卡類型，這使中國供應商在感知、控制與決策方面擁有技術優勢，而在這些環境中，無人駕駛是最難規模化的。

中國成熟的製造業基礎與規模化部署經驗，亦已轉化為更快的推廣週期與顯著的成本優勢。在礦主面臨無人駕駛轉型壓力，卻難以承擔傳統國際解決方案高昂價格的市場上，中國高性能且具成本效益的解決方案正日益受到青睞。

這種經過實地測試技術與生產規模的獨特結合，正為中國企業的全球擴張創造了機遇之窗，特別是在資源豐富的市場，這些市場迫切希望實現自動駕駛，但需要實用、成熟且價格合理的解決方案。

全球及中國礦區無人駕駛解決方案行業的進入壁壘

礦區無人駕駛解決方案行業具有高進入壁壘，主要驅動因素包括技術複雜性、客戶預期、營運整合要求及資本密集度等特性。主要進入壁壘包括：

- *技術壁壘*。礦區無人駕駛解決方案高度依賴無人駕駛、人工智能、物聯網、大數據等前沿技術。供應商必須具備強大的算法開發能力、傳感器融合技術、遠程運維管理能力。例如，無人駕駛礦卡通常需要整合高精度定位、激光雷達感知及AI決策，在極端天氣、複雜地形及時間緊迫的生產條件下保持穩定運行。只有具備深厚且經過驗證的技術底蘊的企業，才能滿足該等需求並實現規模化落地。

- *客戶採納壁壘*。礦區運輸作為生產核心環節，要求極高的穩定性、安全性和作業持續性。礦業公司對新技術的接受較為謹慎，通常須經歷長期測試、示範項目，並經過多輪優化後才會進行規模化部署。缺乏成功落地案例或成熟商業化解決方案的供應商，在取得客戶信任與實現銷售轉化方面將面臨重大挑戰。

- *解決方案整合壁壘*。礦區無人駕駛並非單一產品業務，而是涉及無人駕駛、智能調度、遠程監控及系統協調等多個環節的整合生態系統。新進入者如果僅具備單點解決方案(如自動駕駛算法)而缺乏全域整合能力，則難以在行業立足。礦業公司更傾向於選擇能夠提供一站式解決方案的供應商，這進一步提高了行業進入壁壘。

- *行業經驗壁壘*。採礦作業具有高度專業性，與一般道路無人駕駛存在顯著差異。礦場環境涉及複雜多變的作業模式、陡峭坡度及持續變化的地形。深入掌握礦業特殊工況並從實際操作中獲得深刻見解，是開發具適應性與可靠性系統的關鍵。具備礦業物流經驗的企業，更能協助客戶在行業低谷期降低成本，並在上升期提升效率。相對地，缺乏領域專業知識的供應商，往往在部署時長、系統調校及長期性能表現方面面臨挑戰。

- *資本壁壘*。開發與部署礦區無人駕駛解決方案需大量前期投資，包括礦卡、無人駕駛硬件、軟件開發、測試基礎建設及部署等成本。此外，部分客戶傾向於通過自有車隊提供服務的礦區無人駕駛解決方案提供商，這也進一步提升了資金門檻。這種資金要求對新進入者構成顯著進入壁壘。

智能礦區數字化解決方案市場概覽

傳統採礦作業往往受制於過時的調度方法、低運營效率及持續存在的安全風險。各項任務之間協調不力導致閒置時間頻繁及工作流程不一致。例如，卡車等待裝載的時間過長，而挖掘機則因車輛調度延遲而閒置。此外，規劃效率低下(例如卸載場地佈局設計不當)可導致運輸距離過長，進一步推高燃料消耗及勞工成本。該等低效率情況，加上資源分配不平衡及經營開支上升，突顯對礦區管理及營運方式進行系統性轉型的迫切需要。

智能礦區數字化解決方案以智能感知、集成平台和全系統協調為基礎，正在將礦業重塑為一個數字化、自動化和智能化的生態系統。透過利用先進數據分析、物聯網技術及實時監控，該等解決方案增強挖掘、運輸及傾倒等核心作業環節，並支持無人駕駛礦場與有人駕駛礦場的智能調度及數字化管理。此外，智能礦區平台可實現實時決策並簡化關鍵功能，包括生產規劃、安全監督、資產追蹤及現場巡檢。這種端到端的數字化轉型不僅提高了效率和安全性，亦為可持續的彈性採礦作業奠定了基礎。中國礦區數字化解決方案市場規模按收入計於2024年達到人民幣350億元及預計到2030年將突破人民幣800億元。於2024年，本集團佔據中國礦區數字化解決方案市場約0.01%的份額。

領先的礦區無人駕駛解決方案提供商正在利用其在運輸領域的專業知識，提供智能礦區數字化解決方案，以優化核心生產工作流程。該等提供商利用數據分析、物聯網整合及實時監控等先進技術，推出模塊化及可擴展的平台，支持傳統作業及礦區發展至更高的自動化水平。例如，部分解決方案提供有人駕駛與無人駕駛車隊的統一編排、智能調度及關鍵採礦設備的整合控制等解決方案。通過連接分散的系統並實現端到端數據流，該等解決方案有助礦業公司提高運營效率、降低成本並加強安全管理，推動行業轉型至數字化、彈性和高性能的礦業生態系統。

資料來源

我們委託弗若斯特沙利文對全球及中國礦區無人駕駛解決方案行業進行市場研究，並編製弗若斯特沙利文報告。弗若斯特沙利文是一家於1961年在紐約成立的獨立全球諮詢公司，提供行業研究及市場策略。我們已簽約就編製弗若斯特沙利文報告向弗若斯特沙利文支付人民幣480,000元。

於編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文進行了詳細的初步研究，包括與若干領先行業參與者討論行業狀況及與相關人士進行面談。弗若斯特沙利文亦進行二次研究，包括審閱公司報告、獨立研究報告及基於其自身研究數據庫的數據。弗若斯特沙利文根據宏觀經濟數據繪製的歷史數據分析得出估計市場總規模的數字，並考慮上述行業主要驅動因素。其市場工程預測方法將多種預測技術與基於市場工程計量的系統相結合，並依賴分析員團隊的專業知識整合在項目研究階段所調查的關鍵市場要素。該等要素主要包括專家意見預測方法、整合市場驅動因素及限制因素、市場挑戰、市場工程計量趨勢及計量經濟變量。

弗若斯特沙利文報告乃根據以下假設編製：(i)全球及中國內地的社會、經濟及政治環境於預測期內可能保持穩定；及(ii)相關行業關鍵驅動因素可能會在預測期內推動市場。

本節載有與我們業務營運相關的部分法律法規概要。

有關促進礦山安全發展和智能化建設的法規和政策

為確保礦山安全生產，防止事故發生，保護礦山工人和員工的人身安全，促進礦業發展，全國人民代表大會常務委員會在1992年11月頒佈了《中華人民共和國礦山安全法》(「**中國礦山安全法**」)，並於2009年8月27日進行了修訂。原勞動部在1996年10月30日頒佈了《中華人民共和國礦山安全法實施條例》。中國礦山安全法規定，礦山企業必須配備保證安全生產的設施，建立健全安全管理制度，採取有效措施改善工人和員工勞動條件，加強礦山安全監管工作，確保安全生產。國家鼓勵礦山安全科學技術研究，推廣先進技術，完善安全設施，提高礦山安全生產水平。根據實施條例，設備(包括但不限於裝載／輸送、運輸設備)、器具、防護用品和安全檢測儀器應符合國家安全標準或行業安全標準；不符合國家安全標準或行業安全標準的，不得使用。

2023年8月9日，為加強智能礦山建設的頂層設計，國家礦山安監局制定了《礦山智能化標準體系框架》。框架系統地確定了各採礦部門的標準化需求，率先將煤礦和非煤礦的標準整合到一個統一的系統中，並確定了智能礦山分部的具體研發重點。

2024年4月24日，為進一步促進智能礦山的建設以及礦山的安全發展，出台了《國家礦山安監局、應急管理部、國家發展改革委、工業和信息化部、科技部、財政部、教育部關於印發<關於深入推進礦山智能化建設促進礦山安全發展的指導意見>的通知》，當中聲明截至2030年，將建成完整的智能採礦技術、設備及管理體系，實現礦業數據深度整合與共享應用，推進少人化、無人化採礦作業，有效防控重大安全風險，顯著提升礦山根本安全水平。加快研發制約智能化建設的「卡脖子」技術。重點攻

克透明地質、井下精準定位導航、礦岩識別、採掘設備姿態精準控制、智能穿爆、自主鏟裝、複雜條件無人駕駛、智能裝備集群協同控制、災害精準感知預警、工業軟件等關鍵技術。推進5G、工業互聯網、大數據、雲計算、人工智能、數字孿生等新技術與傳統礦山開採融合應用。加快礦山智能裝備核心零部件、傳感器、關鍵控制單元和操作系統的研發應用，加快礦山機器人研發及迭代更新。研製分佈式光學監測、高精度微震監測、三維激光掃描等高端礦用傳感器和專用儀器設備。加強智能快掘成套裝備、硬岩截割掘進裝備、智能鑽探裝備、千萬噸級智能工作面綜採成套裝備、薄煤層和薄礦脈智能開採裝備、智能化鏟裝及運輸裝備、智能化尾礦充填成套裝備、無人化智能鑽爆裝備、露天礦山大型智能採剝裝備、重載作業機器人、新型礦用無人駕駛車輛等核心裝備研發應用。

2024年5月21日，國家能源局頒佈了《國家能源局關於進一步加快煤礦智能化建設促進煤炭高質量發展的通知》。為貫徹落實黨中央、國務院關於發展新質生產力和推動數字智能技術與煤炭行業深度融合的決策部署，該通知明確了加快推進智能煤礦建設、促進高質量發展的具體措施。通知強調，露天煤礦應著力提升多工藝智能協同作業能力，重點推進挖掘裝載無人駕駛作業、礦用卡車無人駕駛、裝－運－卸全流程機器人化協同作業，並鼓勵實施無人運輸編隊行駛技術。

無人駕駛與智能網聯汽車產業相關法規政策

無人駕駛與智能網聯汽車產業相關政策

2023年7月18日，中華人民共和國工業和信息化部(「**工信部**」)與國家標準化管理委員會聯合發佈了《國家車聯網產業標準體系建設指南(智能網聯汽車)(2023年版)》，當中明確，政府將立足智能網聯汽車技術發展現狀、產業需求及未來發展趨勢，分階段建立既適應中國國情又符合國際標準的智能網聯汽車標準體系。

根據國家市場監督管理總局(「**市場監管總局**」)與國家標準化管理委員會於2021年8月20日聯合發佈並於2022年3月1日正式生效的《汽車駕駛自動化分級》，該標準將自動駕駛等級劃分為：L0級(應急輔助)、L1級(部分駕駛輔助)、L2級(組合駕駛輔助)、L3級(有條件自動駕駛)、L4級(高度自動駕駛)和L5級(完全自動駕駛)。

根據國家發展和改革委員會(「**國家發改委**」)、中央網絡安全和信息化委員會辦公室、中華人民共和國科學技術部(「**科技部**」)等八部委聯合頒佈的《智能汽車創新發展戰略》，中國標準智能汽車體系將在2035至2050年間全面建立並更加完善。安全、高效、綠色、文明的智能汽車強國願景將逐步實現，智能汽車將充分滿足人民日益增長的美好生活需要。

2022年1月，交通運輸部與科技部聯合頒佈了《交通領域科技創新中長期發展規劃綱要(2021-2035年)》，其中明確提出推動無人駕駛技術研發與規模化應用的相關舉措。

智能網聯汽車道路測試相關法規

2021年7月27日，工信部、中華人民共和國公安部(「**公安部**」)與交通運輸部聯合頒佈了《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範(試行)》，該規範於2021年9月1日生效。當中規定擬開展無人駕駛汽車道路測試的主體，應按照《機動車登記規定》要求準備相關證明材料，向公安機關交通管理部門為每輛測試機動車申領臨時行駛車號牌。根據《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範(試行)》規定，道路測試主體、道路測試車輛及道路測試駕駛員須符合相關要求，方可獲取上述證明文件及臨時行駛車號牌。若道路測試主體擬在發證機關行政管轄區域外開展相同或相似功能的道路測試，可向擬開展道路測試所在省、市相關主管部門提交原始材料，申請單獨核發行駛車號牌。如相關省、市政府允許道路測試主體持有其他省、市核發的臨時行駛車號牌在其行政區域內開展道路測試，該道路測試主體提交相關材料後即可進行相應測試。

2021年7月30日，工信部頒佈了《工業和信息化部關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》，當中規定企業應當加強數據安全管理能力、提升網絡安全保障水平、完善管理能力及確保產品生產一致性。此外，企業應加強產品管理：(i)企業應嚴格履行告知義務。生產具備駕駛輔助和無人駕駛功能汽車產品的企業，應當明確告知車輛功能及性能限制、駕駛人責任、人機交互設備指示信息、功能激活及退出方法與條件等內容；(ii)企業應當加強組合駕駛輔助產品安全管理；(iii)企業應當強化無人駕駛功能產品安全管控；及(iv)企業應當確保時空信息服務可靠性。

2023年11月17日，工信部、公安部、住房城鄉建設部及交通運輸部聯合發佈了《關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》(「**2023年試點**」)，該通知自發佈之日起生效。根據2023年試點，擬量產具備無人駕駛功能(根據《汽車駕駛自動化分級》標準，配備有條件自動駕駛(L3級)和高度自動駕駛(L4級)功能)的智能網聯汽車的整車生產企業，在通過主管部門產品檢測與安全評估並獲得工信部准入許可後，方可在限定區域內開展道路測試。

此外，交通運輸部於2023年11月21日頒佈的《自動駕駛汽車運輸安全服務指南(試行)》，對符合國家標準要求、能夠在設計運行條件下完成全部動態駕駛任務且已獲工信部准入許可的車輛，從(包括但不限於)無人駕駛車輛的應用場景、運營主體、安全保障、監督及整體管理等方面提供了指導。

公司相關法規

中國公司實體的設立、營運及管理須遵守《中華人民共和國公司法》(「**中國公司法**」)，該法由全國人民代表大會常務委員會(「**全國人大常委會**」)於1993年12月頒佈，並相繼於1999年12月、2004年8月、2005年10月、2013年12月、2018年10月及2023年12月進行了修訂。根據2024年7月1日起實施的最新修訂版中國公司法，公司一般分為有限責任公司和股份有限公司兩類。中國公司法同樣適用於外商投資有限責任公司及股份有限公司。根據中國公司法，若外商投資法律另有特別規定的，則應優先適用特別規定。

一般事項

股份有限公司(「**股份有限公司**」)是指依照中國公司法在中國設立的企業法人，具有獨立的法人財產和法人財產權，其註冊資本可劃分為等額面值股份或無面值股份。公司以其全部財產對自身債務承擔有限責任，股東以其所認購的股份為限對公司承擔責任。

股東大會

根據中國公司法，股份有限公司的股東會(「**股東會**」)由全體股東組成，是股份有限公司的權力機構，其職權行使應遵循中國公司法的規定。

根據中國公司法，股東大會原則上由董事會召集，年度股東大會應當每年召開一次；出現中國公司法規定的特定情形時，應當在兩個月內召開臨時股東會。中國公司法未對股東大會法定出席人數作出具體規定，股東可委託受委代表出席股東大會，但授權委託書須載明表決權行使範圍。

根據中國公司法，出席股東大會的股東每持有一股享有一表決權，但公司持有的公司股份不享有表決權，而股東所持類別股份亦不享有表決權。根據公司法，股東大會決議案須經出席會議股東(包括委任受委代表的股東)以所持表決權的過半數通過，但涉及公司合併、分立、解散、增加或減少註冊資本、變更公司形式及修改組織章程等事項的決議，必須經出席會議股東(包括委任受委代表的股東)以所持表決權的三分之二以上通過。

股份轉讓

根據中國公司法，除公司章程另有規定外，股份有限公司股東可依法轉讓其股份。股東轉讓其股份，應當在依法設立的證券交易所進行或者按照國務院規定的其他方式進行。登記股份的轉讓應當採用背書方式或者法律、行政法規規定的其他方式；轉讓後，公司應當將受讓人的姓名或者名稱及住所記載於股東名冊。股東大會召開前二十日內或者公司確定的股息分派基準日前五日內，不得變更上述股東名冊的登記。

根據中國公司法，股份有限公司在公開發行股份前已發行的股份，自公司在證券交易所[**編纂**]之日起一年內不得轉讓。公司董事、監事及高級管理層應當向公司申報其持股情況及持股變動。上述人員任職期間，每年可轉讓所持公司股份不得超過其持

股總數的25%；且自公司在證券交易所[**編纂**]之日起一年內，以及離職後六個月內，均不得轉讓其所持股份。公司章程可對董事、監事及高級管理層所持公司股份的轉讓設定其他限制性規定。

外商投資與境外投資相關法規

外商投資相關法規

外商在中國進行投資主要受《鼓勵外商投資產業目錄(2022年版)》(由中華人民共和國商務部(「**商務部**」)與國家發改委會於2022年10月26日聯合頒佈，並於2023年1月1日起生效)及《外商投資准入特別管理措施(負面清單)》(2024年版)(「**負面清單**」)(商務部與國家發改委於2024年9月6日聯合頒佈，並於2024年11月1日起生效)規管。負面清單以統一形式列明多項限制性措施，如負面清單所列行業外資准入的股權比例要求、管理層要求，以及禁止外商投資產業目錄等。未列入負面清單的行業，按照內外資一致原則實施管理。智能傳感交互研發、生產及運營行業未列入負面清單，這意味著外資在本公司中國境內業務中的投資將不受限制或禁止。

根據負面清單，對於從事外商投資禁止領域的境內公司，在獲得中國相關主管部門批准後，可在境外市場發行並交易相關股份，在此情形下，外資投資者不得參與該公司經營管理，且其持股比例須遵守外國投資者境內證券管理的相關規定。根據國家發改委有關負責人就2021年版負面清單舉行新聞發佈會時的解讀，前述規定是指外資通過合格境外機構投資者(QFII)、人民幣合格境外機構投資者(RQFII)及股票市場互聯互通機制投資境內證券市場的規定，以及現行關於單個境外投資者及其聯屬人持有上市公司股份比例不超過總數10%，所有境外投資者及其聯屬人持有上市公司股份比例不超過總數30%的規定。

根據全國人大於2019年3月15日頒佈並於2020年1月1日生效的《中華人民共和國外商投資法》(「**外商投資法**」)，其適用於外國自然人、企業或其他組織在中國直接或間接進行的投資活動。國務院於2019年12月26日頒佈並於2020年1月1日生效的《中華人民共和國外商投資法實施條例》進一步明確，國家鼓勵和促進外商投資，保護外國投資者合法權益，規範外商投資管理，持續優化外商投資環境，推動更高水平對外開放。根據商務部與市場監管總局於2019年12月30日聯合頒佈並於2020年1月1日生效的《外商投資信息報告辦法》，外國投資者在中國直接或間接開展投資活動時，市場監管部門應當將外國投資者或外商投資企業提交的投資信息遞交至商務主管部門。

境外投資相關法規

根據商務部於2014年9月6日頒佈並於2014年10月6日生效的《境外投資管理辦法》，商務部及省級商務主管部門應根據不同情形，對企業境外投資實行核准或備案管理。任何涉及敏感國家和地區、敏感行業的境外投資實行核准管理；其他情形的境外投資實行備案管理。

根據國家發改委於2017年12月26日頒佈並於2018年3月1日生效的《企業境外投資管理辦法》，中國境內企業(「**投資者**」)開展境外投資項目(「**項目**」)時，應根據不同情形向國家發改委或省級發展改革部門辦理核准或備案手續，上報有關信息，並配合監督檢查。投資者直接或通過其控制的境外企業開展的任何敏感國家和地區、敏感行業項目，實行核准管理。投資者直接開展的其他非敏感項目，實行備案管理。國家發改委於2018年1月31日頒佈並於2018年3月1日生效的《境外投資敏感行業目錄(2018年版)》對敏感行業作出了詳細列舉。

我們在中國業務的相關法規

進出口貨物相關法規

根據全國人大常委會於1994年5月12日頒佈並於2022年12月30日最新修訂的《中華人民共和國對外貿易法》以及中華人民共和國海關總署於2023年1月3日頒佈的《企業管理和稽查司關於進出口貨物收發貨人備案有關事宜的通知》，進出口貨物收發貨人申請備案時，應當具備市場主體資格，且無需另行辦理對外貿易經營者備案登記。

根據全國人大常委會於1987年1月22日頒佈並於2021年4月29日最新修訂的《中華人民共和國海關法》，除另有規定外，進出口貨物可由收發貨人或其委託的報關企業向海關申報。在辦理海關申報手續時，進出口貨物收發貨人及報關單位應當依法向海關備案。

根據海關總署於2021年11月19日頒佈並於2022年1月1日實施的《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》，已在海關備案的進出口貨物收發貨人或報關單位(「**報關單位**」)，可在中華人民共和國海關境內辦理報關業務。進出口貨物收發貨人或報關單位申請備案時，應當具備市場主體資格。

產品質量相關法規

《中華人民共和國產品質量法》(「**產品質量法**」)載有規管產品責任的主要法律條文，該法於1993年9月1日生效並於2018年12月29日最新修訂。違反產品質量法可能會被處以罰款，此外，相關銷售商或生產商可能會被勒令停業，並吊銷營業執照。情節嚴重的可能會被追究刑事責任。

根據產品質量法及全國人大於2020年5月28日頒佈並於2021年1月1日生效的《中華人民共和國民法典》(「**民法典**」)，產品投入流通市場後發現存在缺陷的，生產者、銷售商應當及時採取停止銷售、發出警示告知、召回產品等補救措施。責任方未及時採取補救措施或者未採取有效補救措施，導致損害擴大的，還應當對擴大的損害承擔侵權責任。根據上述規定採取召回措施時，生產者或銷售商應承擔對被侵權者造成的必要費用。若產品在明知存在缺陷的情況下仍被生產或銷售，或負責人未根據上述規定採取有效補救措施，並因此造成他人死亡或健康嚴重損害的，被侵權人有權請求相應的懲罰性賠償。

勞動相關法規

規管僱傭關係的主要中國法律法規包括全國人大常委會於1994年7月5日出台並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國勞動法》及全國人大常委會於2007年6月29日出台並於2012年12月28日最新修訂的《中華人民共和國勞動合同法》(「**勞動合同法**」)以及其實施條例，對僱主簽訂定期勞動合同、僱傭臨時員工和解僱員工等方面做出了嚴格的規定。

根據勞動合同法，勞資雙方建立或已經建立勞動關係的，應當訂立書面勞動合同，訂立勞動合同應當遵循合法、公正、平等、自願、協商同意和誠實信用的原則。僱主應當依法建立和完善勞動規章制度，保障僱員享有勞動權利、履行僱傭義務。僱主不得強迫僱員超時工作，並應按照國家規定支付加班工資。此外，僱員工資不得低於當地最低工資標準，並應及時足額支付。

社會保險與住房公積金相關法規

根據國務院於2004年1月1日首次施行、2010年12月20日最新修訂並於2011年1月1日生效的《工傷保險條例》、於1995年1月1日生效的《企業職工生育保險試行辦法》、於1997年7月16日發佈的《國務院關於建立統一的企業職工基本養老保險制度的決定》、於1998年12月14日頒佈的《國務院關於建立城鎮職工基本醫療保險制度的決定》、於1999年1月22日頒佈的《失業保險條例》、全國人大常委會於2010年10月28日頒佈、於2011年7月1日生效並隨後於2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》以及國務院修訂並於2019年3月24日生效的《社會保險費徵繳暫行條例》，企業須在當地社會保險經辦機構辦理社會保險登記，並須為中國員工辦理基本養老保險、失業保險、生育保險、工傷保險和基本醫療保險等福利計劃。這些繳款應當向當地社會保險費徵收機構繳納。任何未繳款的僱主均可能被處以罰款，並被責令在規定期限內補繳。

根據國務院於1999年4月3日出台且於同日生效，並於2019年3月24日由國務院最新修訂並生效的《住房公積金管理條例》，僱主應當到住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記，並按照國家有關規定為員工辦理住房公積金賬戶開戶手續，為員工繳存住房公積金。於2018年9月18日，國務院常務會議宣佈，在2019年1月1日社保費徵收職能由人力資源和社會保障部劃轉至國家稅務總局的改革完成前，社會保險政策維持不變。於2018年9月21日，人力資源和社會保障部辦公廳發佈了《關於貫徹落實國務院常務會議精神切實做好穩定社保費徵收工作的緊急通知》，要求在社保費徵收職責劃轉改革完成前，各地必須保持社保費繳費比例和繳費基數政策穩定不變。於2018年11

月16日，國家税務總局出台了《關於實施進一步支持和服務民營經濟發展若干措施的通知》，當中規定社保費徵收方式保持穩定，且國家税務總局將協同有關部門研究降低社保費率方案，確保企業社保繳費實際負擔有實質性下降。

安全生產相關法規

根據全國人大常委會於2021年6月10日最新修訂的《中華人民共和國安全生產法》，生產經營單位應當遵守《中華人民共和國安全生產法》及有關安全生產的其他法律法規，通過建立和優化全員安全生產責任制和安全生產規章制度，加大安全生產資金、物資、技術及人員的投入和保障力度，加倍努力做好安全生產工作、改善安全生產條件，加強安全生產標準制定和信息技術應用，構建安全風險分級管控和隱患排查治理雙重預防機制，完善風險防範化解機制，提高安全生產水平，確保安全生產。

根據前國家安全生產監督管理總局(現稱應急管理部)於2010年12月14日頒佈、於2015年4月2日最新修訂並於2015年5月1日生效的《建設項目安全設施「三同時」監督管理辦法》，新建、改建、擴建建設項目中的安全設施必須與項目主體同時設計、同時施工、同時投產使用。企業應當對安全生產條件和設施進行綜合分析並製成書面報告備查，或者開展建設項目安全預評價，並編製安全預評價報告。企業在建設項目初步設計階段，應同時委託具有相應資質的設計單位對建設項目安全設施進行設計，並編製安全設施設計專篇。建設項目竣工投產前，企業應組織安全設施竣工驗收，並編製書面驗收報告備查。安全設施竣工驗收合格後，方可投入生產和使用。企業違反相關要求的，可能被責令停產整頓、限期改正，並處罰款。

消防相關法規

根據全國人大常委會於1998年4月29日頒佈、於2021年4月29日最新修訂並於同日生效的《中華人民共和國消防法》，國務院應急管理部及縣級或以上地方人民政府應急管理部門監督管理消防工作、建設項目的消防設計、施工必須符合國家工程建設消防技術標準。根據住房和城鄉建設部於2020年4月1日頒佈、於2023年8月21日最新修訂並於2023年10月30日正式實施的《建設工程消防設計審查驗收管理暫行規定》，暫行規定內明確的特殊建設項目應進行消防設計審查和消防驗收，而此外的其他建設項目應當向主管部門申報項目消防驗收。

知識產權相關法規

商標法規

商標受《中華人民共和國商標法》(該法由全國人大常委會於1982年8月23日頒佈，於2019年4月23日經最新修訂並於2019年11月1日生效)及《中華人民共和國商標法實施條例》(該法由國務院於2002年8月3日頒佈並於2014年4月29日經修訂)保護，據此，國家知識產權局商標局(或商標局)主管商標註冊與管理工作，對註冊商標授予十年有效期，期滿可申請續期，每次續展有效期同樣為十年。此外，《中華人民共和國商標法》對商標註冊採用「申請在先」原則。

專利法規

根據全國人大常委會於2020年10月17日最新修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》以及國務院於2023年12月11日最新修訂並於2024年1月20日生效的《中華人民共和國專利法實施細則》，國家知識產權局與省、自治區、直轄市人民政府管理專利工作的部門共同構成負責管理中國專利的監管機構。《中華人民共和國專利法》及其實施細則規定，專利分為「發明」、「實用新型」和「外觀設計」三種類型，其保護期限自申請日起計算，分別為二十年、十年和十五年。

著作權法規

根據全國人大常委會於2020年11月11日最新修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國著作權法》以及國務院於2013年1月30日最新修訂並於2013年3月1日生效的《中華人民共和國著作權法實施條例》，中國公民、法人及其他組織的作品，不論是否發表(包括文學、藝術和科學領域內具有原創性並能以一定形式表現的智力成果)，均享有著作權。著作權所有者享有各種權利，包括發表權、創作權和複製權等。

根據國務院於2001年12月20日頒佈、於2013年1月30日最新修訂並於2013年3月1日生效的《電腦軟件保護條例》以及中華人民共和國國家版權局(「**國家版權局**」)於2002年2月20日頒佈的《電腦軟件著作權登記辦法》，國家版權局負責全國電腦軟件著作權登記管理工作，並指定中國版權保護中心為軟件登記機構。中國版權保護中心應依照《電腦軟件保護條例》和《電腦軟件著作權登記辦法》的規定，向符合條件的計算器軟件著作權申請人發放登記證書，並予以公告。

域名法規

互聯網域名註冊及相關事項主要受由工信部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》及由中國互聯網絡信息中心(「**CNNIC**」)於2019年6月18日頒佈並於同日生效的《國家頂級域名註冊實施細則》(「**ccTLD註冊細則**」)規管。據此，工信部負責全國互聯網域名管理工作，而CNNIC負責「.CN」及「.中國」等國家頂級域名的日常運行和管理。域名註冊遵循「申請在先」原則。申請人完成註冊程序後即成為該域名持有人。

集成電路佈圖設計法規

為保護集成電路佈圖設計專有權，鼓勵集成電路技術創新，促進科學技術發展，國務院於2001年4月2日頒佈了《集成電路佈圖設計保護條例》(「**保護條例**」)，當中規定了佈圖設計擁有人對其符合保護條例規定的佈圖設計享有專有權。佈圖設計專有權自在國務院知識產權行政部門登記之日起產生，未經登記的佈圖設計不受保護條例保護。佈圖設計專有權的保護期為10年，自佈圖設計登記申請之日或者在世界各地首次投入商用之日起計，以較早日期為準。然而，無論佈圖設計是否登記或投入商用，自其創作完成之日起15年後，便不再受保護條例保護。

稅務相關法規

本公司在中國的主要稅務

企業所得稅

根據全國人大常委會於2007年3月16日頒佈並於2018年12月29日最新修訂及生效的《中華人民共和國企業所得稅法》(「**企業所得稅法**」)以及國務院於2007年12月6日頒佈並於2024年12月6日最新修訂及於2025年1月1日生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(「**企業所得稅法實施條例**」)，中國境內和外商投資企業的企業所得稅稅率統一為25%，但存在部分例外情況。企業分為「居民企業」和「非居民企業」兩類。居民企業通常按25%的稅率繳納企業所得稅，而在中國境內未設立機構、場所，或者雖設立機構、場所，但所得或應計收入與其所設機構、場所沒有實際聯繫的非居民企業，應就其來自中國的收入按10%的優惠稅率繳納企業所得稅。依照外國或地區法律成立，但其「實際管理機構」位於中國的企業，被視為中國居民企業。實際管理機構是指對企業的業務、生產、人員、賬目和財產實行全面和實質性控制及整體管理的管理機構。此類企業的全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅。

科技部、財政部及國家稅務總局於2008年4月14日頒佈並於2008年1月1日生效、再於2016年1月29日修訂及於2016年1月1日生效的《高新技術企業認定管理辦法》，以及企業所得稅法明確了可享受稅收減免的企業類型。根據於2017年6月19日頒佈及於同日生效的《國家稅務總局關於實施高新技術企業所得稅優惠政策有關問題的公告》，需要國家重點扶持的高新技術企業，可按減至15%的稅率繳納企業所得稅。

增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈並於2017年11月19日經最新修訂及生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》(「**增值稅條例**」)，以及財政部(「**財政部**」)於1993年12月25日頒佈、於2011年10月28日最新修訂並於2011年11月1日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》，在中國境內銷售貨物、提供加工、維修和修配服務、銷售服務、無形資產或者不動產以及進口貨物的所有企業和個人，應當繳納增值稅(「**增值稅**」)。增值稅稅率的任何調整均由國務院決定，而根據《財政部、國家稅務總局關於簡併增值稅稅率有關政策的通知》、《財政部、稅務總局關於調整增值稅稅率的通知》以及《財政部、稅務總局、海關總署關於深化增值稅改革有關政策的公告》，現行增值稅稅率分別為13%、9%、6%和0%，小規模納稅人適用增值稅稅率為3%。

中國證券持有人的稅務處理

股息稅

－個人投資者

根據於2018年8月31日最新修訂並於2019年1月1日生效的《中華人民共和國個人所得稅法》(「**個人所得稅法**」)以及於2018年12月18日最新修訂並於2019年1月1日生效的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，中國企業向個人投資者分派的股息按

20%的統一税率繳納個人所得税。對於非中國居民的外籍個人而言，從中國企業收取股息通常須繳納20%的個人所得税，除非國務院税務機關明確規定免税或根據相關税收協定享受減税。

根據國家税務總局於2011年6月28日頒佈並於同日生效的《國家税務總局關於國税發[1993]045號文件廢止後有關個人所得税徵管問題的通知》，在香港發行股份的境內非外商投資企業在派發股息時，(i)可一般按10%的税率預扣個人所得税；(ii)對於收取股息的H股個人股東，如其為與中國簽訂税率低於10%的税收協定的國家或地區居民，由香港上市公司代為申請享受較低的税收優惠待遇，經税務機關批准後，可退還其多預扣的款項；(iii)對於收取股息的H股個人股東，如其為與中國簽訂税率高於10%但低於20%的税收協定的外國居民，上市公司應按照適用税收協定釐定的税率預扣個人所得税而無需辦理申請手續；及(iv)對於收取股息的H股個人股東，如其所居住國家或地區與中國並未簽訂税收協定及其他情況，非外商投資企業必須按20%的税率預扣税款。然而，根據財政部與國家税務總局於1994年5月13日頒佈並於同日生效的《關於個人所得税若干政策問題的通知》，外籍個人從外商投資企業的股息和紅利中獲得的收入暫免徵收個人所得税。

同時，根據財政部、國家税務總局和中國證監會於2015年9月7日頒佈並於2015年9月8日生效的《關於上市公司股息紅利差別化個人所得税政策有關問題的通知》，個人通過上市公司[**編纂**]和轉讓市場取得上市公司股票，持股期限超過1年的，其股息紅利所得暫免徵收個人所得税。個人通過上市公司[**編纂**]和轉讓市場取得上市公司股票的，若持股期在一個月以內(含一個月)的，其股息收入悉數計入應納税所得額；若持股期一個月以上至一年(含一年)的，暫減按50%計入應納税所得額；上述所得統一適用20%的税率繳納個人所得税。

根據國家税務總局於2006年8月21日頒佈並於2006年12月8日生效的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵税和防止偷漏税的安排》，中國政府可對中國公司支付給香港居民(包括自然人和法人實體)的股息徵税，税額不超過中國公司應付股息總額的10%。若香港居民直接持有一家中國公司25%或以上的股權，則該税額不得超過中國公司應付股息總額的5%。

－企業投資者

根據企業所得税法及企業所得税法實施條例，自2008年1月1日起，中國外商投資企業向作為非居民企業的外國投資者支付的股息(包括從在香港特別行政區發行上市股票的中國居民企業取得的股息)，按10%的税率繳税，除非該外國投資者所在司法管轄區與中國訂立的税收協定規定了不同的預扣税安排(包括但不限於《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵税和防止偷漏税的安排》)。非居民企業應繳納的上述所得税必須從源頭扣繳，所得支付人為扣繳義務人。扣繳義務人在付款時或付款到期應付時，應從付款或到期應付金額中扣繳所得税。

國家税務總局於2008年11月6日頒佈並實施的《國家税務總局關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得税有關問題的通知》進一步明確了中國居民企業向境外非居民企業H股股東派發2008年及之後的股息時，須按10%税率預扣企業所得税。此外，由國家税務總局頒佈並於2009年7月24日生效的《關於非居民企業取得B股等股票股息徵收企業所得税問題的批覆》進一步規定了股票在海外證券交易所上市的任何中國居民企業在向非居民企業股東派發2008年及之後的股息時，須按10%的税率代扣代繳企業所得税。有關税率可能會根據中國與相關國家或地區簽訂的税收協定或協議(如適用)作進一步修改。

轉讓股票所得的稅務處理

－個人投資者

根據個人所得稅法及其實施條例，個人出售於中國居民企業股權所實現的收益須按20%的稅率繳納個人所得稅。根據財政部與國家稅務總局頒佈並於1998年3月30日生效的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，自1997年1月1日起，個人轉讓上市公司股票所得繼續暫免徵收個人所得稅。截至最後實際可行日期，國家稅務總局並未明確是否繼續對個人轉讓上市公司股票所得免徵個人所得稅，亦無明確是否對非中國居民轉讓中國居民企業在海外證券交易所上市股票所得徵稅。

－企業投資者

根據企業所得稅法及其實施條例，在中國未設立機構、場所，或者雖設立機構、場所，但所得收入與其所設機構、場所無關的非居民企業，應當就其源自中國的所得(包括轉讓中國居民企業股票所得)繳納企業所得稅，適用稅率一般為10%。有關稅款可能會根據適用稅收協定或安排予以減少或免除。

轉讓股票相關增值稅

根據由財政部與國家稅務總局於2016年3月23日頒佈並於2019年4月1日最新修訂的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》，在中國從事銷售服務的實體和個人應繳納增值稅，「在中國從事銷售服務」是指應納稅的銷售方或者購買方位於中國。通知亦規定，對於一般納稅人或外國增值稅納稅人，轉讓金融商品(包括有價證券所有權轉讓)的應課稅收入(即扣除購買價後的銷售價餘額)按6%的稅率繳納增值稅。然而，個人轉讓金融產品免徵增值稅，此亦在《財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》附件三(即《營業稅改徵增值稅試點過渡政策的規定》)中有

所明確。根據這些法規，若持有人為非居民個人，其銷售或處置H股可免徵中國增值稅；若持有人為非居民企業且H股買方為境外個人或實體，則通常無需繳納中國增值稅，但若H股買方為中國境內個人或實體，則該買方須繳納中國增值稅。然而，在實踐中，非中國居民企業處置H股是否需要繳納中國增值稅，目前仍不確定。

外匯相關法規

中國外匯條例主要受由國務院於1996年1月29日頒佈並於2008年8月5日最新修訂並生效的《中華人民共和國外匯管理條例》(「**外匯條例**」)規管。根據外匯條例，人民幣在經常賬戶項目下可自由兌換，包括股息分派、利息、特許權使用費的支付、貿易和服務相關外匯交易，前提是交易真實合法。人民幣資本賬戶項目下的兌換，如直接投資、貸款、證券投資及投資劃轉等，仍須遵守國家外匯管理局(「**國家外匯管理局**」)的審批或登記管理規定。

國務院於2014年10月23日頒佈的《關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》取消了國家外匯管理局及其分支機構對境外上市外資股募集資金調回及結匯的審批規定。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》(「**國家外匯管理局54號文**」)，境內公司應於境外上市發行完成後15個工作日內，向其註冊地的國家外匯管理局分支機構辦理境外上市登記手續。境內公司境外上市募集資金可調回境內賬戶或留存境外使用，但資金用途必須與招股章程及其他披露文件載明的內容保持一致。2025年5月23日，中國人民銀行及國家外匯管理局頒佈了《關於境內企業境外上市資金管理有關問題的通知(徵求意見稿)》(「**通知草擬本**」)，將於其生效時取代國家外匯管理局54號文。根據通知草擬本，境外上市募得資金或股份削減或轉讓產生的收入可以外幣或人民幣匯回中國，而參與「全流通」的上市公司向其內資股股東分派的股息應透過中國結算於中國境內以人民幣支付。境外上市募得及以

外幣形式匯回的資金可自由兑換為人民幣以供動用，上市公司可按其酌情選擇外匯風險管理方式，以及透過銀行或證券公司進行即期外匯結算或對沖交易。通知草擬本訂明境內企業赴境外上市的國家外匯管理局登記程序由授權銀行直接處理，過往則由國家外匯管理局地方分局處理，首次公開發售及股份發行的國家外匯管理局登記時限由15個營業日延長至30個營業日，而股份削減的國家外匯管理局登記時限由擬定股份削減前20個工作天調整為股份削減後30個工作天。公司資料變更及部分股權架構調整的國家外匯管理局登記時限規定亦有所放寬。此外，境外上市、股份削減或股份轉讓所得款項應主要匯回中國，倘股東就額外境外股份認購匯款資金出現盈餘，或倘交易尚未完成，餘下資金應即時匯回中國。然而，倘公司於赴境外上市前已取得國家發改委或財政部等監管機關批准或備案文件，資金可於境外保留，用於境外直接投資或境外貸款等活動。

2015年2月13日，國家外匯管理局頒佈了《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(「**國家外匯管理局13號文**」)，2015年6月1日起生效。國家外匯管理局13號文明確規定，取消國家外匯管理局及其地方分支機構對境內直接投資和境外直接投資相關外匯登記核准的行政審批程序，改由合資格銀行在國家外匯管理局或其地方分支機構監督下直接辦理相關外匯登記業務。

2015年3月30日，國家外匯管理局頒佈了《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》(「**國家外匯管理局19號文**」)，2015年6月1日起生效並取代原規定。根據國家外匯管理局19號文，外商投資企業的外幣資本可根據企業的實際經營情況，在經營範圍內將所有資本任意折算為人民幣資本，外商投資企業外幣註冊資本折算後的人民幣資本可用於境內股權投資(但應屬於外商投資企業的經營範

圍），視為外商投資企業的再投資。儘管國家外匯管理局19號文允許外商投資企業將外幣資本金折算的人民幣用於境內股權投資，但對於外商投資企業將折算後的人民幣用於經營範圍以外的用途、證券投資、人民幣信託貸款或企業間人民幣貸款仍有限制。於2016年6月9日，國家外匯管理局頒佈了《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》(「**國家外匯管理局16號文**」)，在重申了19號文內部分規則的同時，將原「禁止外商投資企業外幣註冊資本結匯所得人民幣資金用於發放人民幣信託貸款」調整為「禁止將有關資本用於向非關聯企業發放貸款(企業經營範圍明確許可的除外)」。

此外，國家外匯管理局於2019年10月23日頒佈了《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(「**國家外匯管理局28號文**」)，當中明確允許，未在核准經營範圍內進行股權投資的外商投資企業，在投資真實且符合外商投資相關法律法規的前提下，可使用結匯所得資金進行境內股權投資。

於2020年4月10日，國家外匯管理局頒佈了《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》(「**國家外匯管理局8號文**」)，據此，在確保資金使用真實合規且符合現行資本項目收入使用管理規定的前提下，符合條件的企業可將資本金、外債資金及境外上市等資本項目收入用於境內支付，且無需在每筆交易時向銀行提供真實性證明材料。

股權激勵計劃相關法規

根據2012年2月15日頒佈的《國家外匯管理局關於境內個人參與境外上市公司股權激勵計劃外匯管理有關問題的通知》(「**國家外匯管理局7號文**」)及其他法規，參與境外上市公司股權激勵計劃的董事、監事、高級管理層和其他員工，若是中國公民或在中國連續居住不少於一年的非中國公民，除某些例外情況外，都必須通過國內機構向

國家外匯管理局登記。此外，須聘請境外受託機構處理與股票期權行使或出售，以及股份和權益買賣及相關資金轉移等事宜。中國居民根據股權激勵計劃出售股份所得外匯收入及境外上市公司分配的股息，應匯入境內代理機構開設的中國銀行賬戶後，向中國居民進行分配。

證券及境外上市相關法規

《中華人民共和國證券法》(「**中國證券法**」) 於1999年7月1日生效，並分別於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日、2014年8月31日及2019年12月28日作出了修訂。於2019年12月28日修訂並於2020年3月1日生效的中國證券法共分14章226條，對證券發行與交易、證券上市、上市公司收購等事項進行了規範。中國證券法第224條規定，境內企業直接或者間接在境外發行證券或者上市交易證券的，應當遵守國務院的有關規定。當前，境外發行證券(含股票)的發行與交易活動，主要由國務院和中國證監會頒佈的法規和規則規管。中國證監會是國務院設立的證券監管機構，依法對證券市場實施監督管理，維護市場秩序，保障市場合法運行。目前，H股的發行和交易主要受國務院和中國證監會頒佈的法規和規則規管。

2023年2月17日，中國證監會頒佈了《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(「**試行辦法**」) 及多項適用指引，於2023年3月31日起生效，並取代了《國務院關於股份有限公司境外募集股份及上市的特別規定》及《國務院關於進一步加強在境外發行股票和上市管理的通知》，後兩者是之前境內企業海外發行和上市的主要制度基礎。

根據試行辦法，中國境內企業通過直接或間接方式在境外市場發行並上市證券的，應當依法向中國證監會辦理備案手續並提交相關材料。中國證監會及國務院有關主管部門應依法在各自職責範圍內，對在境外發行上市證券的境內企業以及為相關活

動提供境內服務的證券公司和證券服務機構實施監督管理。中國證監會應與國務院有關主管部門建立監管協作機制，以強化政策銜接、協調監管及跨部門信息共享。

境內企業未依法履行備案程序，或在存在禁止境外發行上市的情況下境內企業仍如此行事的，中國證監會應責令其改正，給予警告，並處人民幣1百萬元以上人民幣10百萬元以下的罰款，對直接負責的主管人員和其他直接責任人員給予警告，並處人民幣500,000元以上人民幣5百萬元以下的罰款。有下列情況之一的，不得進行境外發行和上市：(i)法律、行政法規和有關國家規定明令禁止證券發行和上市的；(ii)擬發行上市的證券經國務院有關主管部門依法審查認定可能危及國家安全的；(iii)擬進行證券發行上市的境內公司或者其控股股東及實際控制人在過去三年內有貪污、賄賂、侵佔、挪用財產、破壞社會主義市場經濟秩序等犯罪事實的；(iv)擬進行證券發行上市的境內公司涉嫌犯罪或重大違法違規，正在依法接受調查，但尚未有定論的；及(v)境內公司控股股東或受控股股東及／或實際控制人控制的其他股東持有的股權存在重大所有權糾紛。

於2023年2月24日，中國證監會、財政部、國家保密局和國家檔案局聯合頒佈了《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》，並於2023年3月31日起生效，據此，境外證券監督管理機構及有關主管部門提出就境內企業境外發行上市相關活動對境內企業以及為該等企業境外發行上市提供相應服務的境內證券公司、證券服務機構進行檢查或調查取證的，應當通過跨境監管合作機制進行，中國證監會或有關主管部門依據雙多邊合作機制提供必要的協助。境內有關企業、證券公司和證券服務機構，在配合境外證券監督管理機構或境外有關主管部門檢查、調查或

為配合檢查、調查而提供文件、資料前，應當經中國證監會或有關主管部門同意。具體而言，境內公司擬直接或通過其境外上市主體向證券公司、證券服務機構、境外監管機構等相關個人或實體公開披露或提供：(i)含有國家秘密或政府機關工作秘密的文件材料，應先經主管部門批准，並向保密行政主管部門備案；(ii)其他洩露後會對國家安全或者公共利益造成不利影響的文件、資料的，應當按照國家有關規定，嚴格履行相應程序。向證券公司和證券服務機構提供文件和材料的境內公司在處理此類文件和材料時應遵守適用的國家保密規定，並應同時提供書面聲明。

H股「全流通」相關法規

「全流通」指H股上市公司的境內未上市股份(包括境外上市前境內股東持有的未上市內資股、境外上市後在境內增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份)到香港聯交所上市流通，其主要受由中國證監會於2023年8月10日最新修訂的《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》(「**全流通」指引**)、中國證券登記結算有限責任公司(「**中國結算**」)與深圳證券交易所於2019年12月31日聯合發佈的《H股「全流通」業務實施細則》、中國結算深圳分公司於2024年9月發佈的《中國證券登記結算有限責任公司深圳分公司H股「全流通」業務指南》以及中國證券登記結算(香港)有限公司於2024年9月發佈的《中國證券登記結算(香港)有限公司H股「全流通」業務指南》規管。

根據「全流通」指引，境內未上市股份股東在符合相關法律法規及國有資產管理、外商投資、行業監管等政策要求的前提下，可自行協商確定擬申請流通的股份數量及比例，並委託對應的H股上市公司向中國證監會申報「全流通」。境內未上市股份公司首次公開發售並在境外上市時，可向中國證監會申報「全流通」。境內未上市股

份在聯交所上市流通後，不得轉回境內。根據2023年3月31日生效的境外上市試行辦法，境內公司直接在境外發行上市的，其境內未上市股份的股東申請將該股份轉換為在境外交易場所上市交易的，應當符合中國證監會頒佈的相關規定，並授權境內公司代為向中國證監會備案。

網絡安全、數據安全及個人信息保護相關法規

網絡安全、數據安全及個人信息保護相關法規

2016年11月7日，全國人大常委會頒佈了《中華人民共和國網絡安全法》，並於2017年6月1日生效。網絡安全法規定，網絡運營者開展經營和服務活動，必須遵守法律、行政法規，履行網絡安全保護義務。網絡安全法進一步規定，網絡運營者根據適用的法律法規和國家強制性要求，採取技術措施和其他必要措施，保障網絡安全穩定運行，有效應對網絡安全事件，防範網絡違法犯罪活動，維護網絡數據的完整性、保密性和可用性。

全國人大常委會於2021年6月10日頒佈並於2021年9月1日生效的《中華人民共和國數據安全法》規定，中國應建立數據分類分級保護制度，制定重要數據目錄，加強對重要數據的保護。開展數據處理活動應當遵守法律和行政法規的規定，建立健全全流程數據安全管理制度，組織開展數據安全教育培訓，採取相應的技術措施和其他必要措施，保障數據安全，加強風險監測，發生數據安全事件時立即採取處置措施並及時向有關部門報告。重要數據處理者應明確數據安全負責人和管理機構，落實數據安全保護責任，定期對有關數據處理活動進行風險評估，並向有關部門提交風險評估報告。有關部門將制定重要數據跨境傳輸的措施。如有任何公司違反《中華人民共和國數據安全法》和其他適用措施並向境外提供重要數據，該公司可能會受到行政處罰，包括處罰、罰款和／或暫停相關業務或吊銷營業執照。

全國人大常委會於2021年8月20日頒佈並於2021年11月1日生效的《中華人民共和國個人信息保護法》(「**個人信息保護法**」)整合了此前零碎的個人信息權益與隱私保護相關規範。個人信息保護法旨在保護個人信息權益，規範個人信息的處理，確保個人信息依法有序自由流動，促進個人信息的合理利用。根據個人信息保護法的定義，個人信息是指以電子或其他方式記錄的與已識別或者可識別的自然人有關的各種信息，但不包括匿名化處理後的信息。個人信息保護法規定了個人信息處理者可以處理個人信息的條件，包括但不限於已徵得相關個人的同意，以及有必要訂立或履行個人作為合同一方的合同。該法還規定了有關個人信息處理者義務的部分具體規則，如告知個人處理信息的目的和方法，以及通過共同處理或委託處理的方式獲取個人信息的第三方的義務。

2024年9月24日，國務院頒佈了《網絡數據安全管理條例》，並於2025年1月1日起生效。《網絡數據安全管理條例》規定，網絡數據處理者的網絡數據處理活動影響或者可能影響國家安全的，應當按照國家有關規定接受國家安全審查。

網絡安全審查相關法規

2021年12月28日，中華人民共和國國家互聯網信息辦公室(「**網信辦**」)、國家發改委、工信部等十家中國監管機構聯合發佈了《網絡安全審查辦法》，自2022年2月15日起生效。《網絡安全審查辦法》規定(i)關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，影響或者可能影響國家安全的，(ii)網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，(iii)掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市的，應當進行網絡安全審查。

跨境數據傳輸相關法規

2022年7月7日，網信辦頒佈了《數據出境安全評估辦法》，於2022年9月1日起生效。《數據出境安全評估辦法》規定，數據處理者向境外提供數據，有下列情形之一的，應當通過所在地省級網絡安全行政主管部門申報數據出口安全評估：(i)數據處理者向境外提供重要數據；(ii)關鍵信息基礎設施運營者和處理1,000,000人以上個人信息

的數據處理者向境外提供個人信息；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供100,000人個人信息或10,000人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；及(iv)網信辦規定的其他需要申報數據跨境傳輸安全評估的情形。

根據網信辦於2023年2月22日頒佈並於2023年6月1日生效的《個人信息出境標準合同辦法》，個人信息處理者通過訂立標準合同的方式向境外提供個人信息的，應當同時符合下列情形：(i)非關鍵信息基礎設施運營者；(ii)處理個人信息不滿100萬人的；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供個人信息不滿10萬人的；及(iv)自上年1月1日起累計向境外提供敏感個人信息不滿1萬人的。法律、行政法規或者國家網信部門另有規定的，從其規定。

於2024年3月22日，網信辦頒佈了《促進和規範數據跨境流動規定》。根據此規定，向境外提供數據的數據處理者，符合下列條件之一的，須通過所在地省級網絡安全行政主管部門向國家網絡安全行政主管部門申報數據出口安全評估：(i)關鍵信息基礎設施運營者向境外提供個人信息或者重要數據；(ii)關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者向境外提供重要數據，或者自當年1月1日起累計向境外提供100萬人以上個人信息（不含敏感個人信息）或者1萬人以上敏感個人信息。此外，通過執行標準合同或個人信息保護認證向境外接收方提供個人信息的個人信息處理者應符合以下標準：(i)自當年1月1日起累計出口的個人信息（不包括敏感個人信息）超過100,000條但少於1百萬條；或(ii)自當年1月1日起累計出口的敏感個人信息少於10,000條。除上述規定外，《促進和規範數據跨境流動規定》還明確了數據處理人可免予辦理數據出境安全評估或訂立標準合同／進行個人信息保護認證的多種情形，放寬了對個人信息數據跨境傳輸的監管要求。

概覽

本公司於2018年5月11日根據中國法律成立為有限責任公司，並於2025年3月25日改制為股份有限公司。多年來，在藍先生及張先生的領導下，我們已成為全球領先的L4級無人駕駛技術公司，實現了大規模商業應用，為較早進入礦區運輸領域的先行者。有關藍先生及張先生的履歷，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

里程碑

下表概述本集團的主要業務發展里程碑：

年份	事件
2018年	本公司成立。
2019年	於5月，我們開始於礦山開採中進行無人駕駛技術實地測試。
2020年	我們推出持車(運輸即服務)模式。
	我們於國家能源集團的准東露天煤礦及特變電工的南露天煤礦部署業務。
2021年	我們成為中國礦區無人駕駛解決方案市場首家於採礦環境中實現全天候無人駕駛作業的公司。
2023年	根據弗若斯特沙利文的資料，我們在單個礦區同時運營超過200輛無人駕駛礦卡，創造了成為全球單一礦區最大無人駕駛礦卡車隊規模的記錄。
	我們推出不持車(無人駕駛即服務)模式。
	我們推出暮野：智能礦區數字化解決方案。
2024年	我們已部署並運行的無人駕駛礦卡數量超過1,000輛。

2025年 .... 本公司於3月改制為股份有限公司。

我們成為國內第一家於澳洲市場部署無人駕駛採礦解決方案的公司。

我們攜手紫金礦業巨龍銅礦，打造海拔超過5,000米的無人駕駛礦山標杆項目。

截至最後實際可行日期，我們已分別向中國西北部的兩個採礦項目(即項目C及項目D)部署我們最大的車隊(由509輛及488輛無人駕駛礦卡組成)。

我們的主要子公司

下文載列於往績記錄期間對我們的經營業績作出重大貢獻的各主要子公司的詳情。

子公司名稱	註冊股本	註冊成立及開展業務日期	主營業務
上海易澳.....	人民幣10百萬元	2021年1月21日	礦區無人駕駛技術研發
鄭州易控.....	人民幣5百萬元	2024年3月18日	礦區無人駕駛技術研發
北京易控.....	人民幣1百萬元	2024年3月13日	礦區運輸服務及技術服務
福建易控.....	人民幣10百萬元	2024年4月15日	礦區運輸服務及技術服務
新疆易控智駕.....	人民幣50百萬元	2022年8月2日	礦區運輸服務及技術服務

子公司名稱	註冊股本	註冊成立及開展業務日期	主營業務
烏魯木齊易控.....	人民幣1百萬元	2023年10月27日	礦區運輸服務及技術服務
藍邦貿易(1).....	人民幣20百萬元	2025年1月3日	建造機器及設備的銷售及租賃

附註：

(1) 根據本集團截至2025年9月30日止九個月的財務資料，藍邦貿易不再屬於上市規則第14A.09條下的非重大子公司。

有關子公司於緊接本文件日期前兩年的股權變動，請參閱「法定及一般資料－1.有關本公司的進一步資料－我們的子公司股本變動」。除下文所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，子公司的股權概無變動。

據中國法律顧問所告知，本公司中國子公司的成立及其後股權變動在所有重大方面符合相關中國法律及法規。

公司發展及主要股權變動

本公司成立、首次增資及股權轉讓

於2018年5月11日，本公司根據中國法律成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣10百萬元。本公司成立後分別由藍先生及劉女士(藍先生的配偶)持有70%及30%。

於2019年6月19日，劉女士訂立股權轉讓協議，將其於本公司的全部30%股權無償轉讓予張先生。該股權轉讓的代價乃經各方公平磋商釐定且經考慮張先生於採礦業的經驗及洞察力，將就其為本公司所作貢獻向其提供獎勵。有關股權轉讓的工商登記已於2019年6月25日完成，其後，藍先生及張先生分別於本公司持有70%及30%。

於2020年1月19日，藍先生與張先生訂立增資協議，據此，藍先生認購額外註冊資本人民幣28百萬元，張先生認購額外註冊資本人民幣12百萬元。藍先生及張先生認購額外註冊資本乃按面值作出，面值乃計及本公司前景後經各方公平磋商釐定。有關增資的工商登記已於2020年1月19日完成。

於2020年5月至2025年8月期間，我們經歷多輪[**編纂**]投資及現有股東與[**編纂**]投資者之間的股權轉讓。詳情請參閱下文「－[**編纂**]投資」。

改制為股份有限公司

於2025年3月25日，我們當時的股東決議（其中包括）：(i)根據中國法律將本公司由有限責任公司改制為股份有限公司；(ii)將我們的公司名稱由易控智駕科技有限公司變更為易控智駕科技股份有限公司；及(iii)將本公司截至2024年11月30日資產淨值轉換為股份及資本公積。

改制後，本公司註冊資本為人民幣95,568,564元，分為95,568,564股每股面值人民幣1.00元的股份，由當時全體股東按緊接改制前各自於本公司的股權比例認購。

據中國法律顧問告知，本公司已取得改制為股份公司所需的所有必要同意、批准、授權及許可，且所有改制步驟已根據適用的中國法律、法規及規則妥為完成。

改制為股份有限公司後，我們經歷多輪[**編纂**]投資及現有股東與[**編纂**]投資者之間的股權轉讓。詳情請參閱下文「－[**編纂**]投資」。有關緊隨[**編纂**]投資完成後的本公司股權，請參閱下文「－資本化」。

重大收購、出售及合併

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們概無進行我們認為屬重大的任何重大收購、出售或合併。

一致行動協議

於往績記錄期間，藍先生及張先生作為統一的團體股東共同對本集團實施控制。儘管彼等已於2025年4月23日前並無訂立任何正式一致行動協議，自張先生於2019年6月25日成為我們的股東起，彼等就有關本集團業務運營、管治及主要事項的決定在所有股東大會及董事會會議上作出一致投票。

於2025年4月23日，藍先生與張先生訂立一致行動協議(「**一致行動協議**」)，據此，藍先生與張先生(i)承認並確認自2019年6月25日起的過往一致行動關係及(ii)自一致行動協議日期起及至本公司股份於證券交易所[**編纂**]後72個月期間，在適用法律法規允許範圍內，同意(就張先生而言)並促使張先生的控制實體於董事會會議及股東大會上採取一致行動。倘藍先生與張先生經協商後就任何事宜無法達成一致，張先生須(並須促使其控制實體)按照藍先生的指示行事。根據一致行動協議的條款，於一致行動協議屆滿後，並無自動續期安排。

僱員激勵平台

為表彰現任或前任僱員及顧問的貢獻並激勵彼等進一步促進我們的發展，寧波南英、寧波眾英及寧波御英作為僱員激勵平台在中國成立，以實施[**編纂**]股權激勵計劃。

根據[**編纂**]股權激勵計劃的條款，參與者在其股份獎勵歸屬前不享有相關股份附帶的任何股息權利。有關[**編纂**]股權激勵計劃的詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料－5.[**編纂**]股權激勵計劃」。

[**編纂**]後，將不會根據[**編纂**]前股權激勵計劃授予進一步的股份獎勵。

據我們的中國法律顧問所告知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在所有重大方面已遵守與[**編纂**]股權激勵計劃有關的所有適用中國法律及法規。

[編纂]理由

本公司正尋求其H股在聯交所[**編纂**]，以便為業務發展籌集更多資金，提升我們的業務形象及全球影響力。有關我們未來計劃的詳情，請參閱本文件「未來計劃及[**編纂**]用途」。

[編纂]投資

1. 概覽

我們的[**編纂**]投資的詳情載列如下：

序號	輪次[4]	投資方式	投資協議日期	代價結算（最後一筆付款）日期	[編纂]投資者[1]	已認繳註冊資本／股份數目	已付代價金額	本公司籌集的資金總額	每股成本[2]（概約）	較H股[編纂]折讓[3]
							（人民幣元）	*（人民幣百萬元）*	*（人民幣元）*	
1.....	Pre-A輪[5]	以現金認繳新增註冊資本	2020年6月12日	2020年7月1日	閩西興杭	1,069,518.72	10,000,000	50	9.35	[編纂]%
					興杭朝智	4,278,074.87	40,000,000			
2.....	A輪[6][12]	以現金認繳新增註冊資本	2020年11月23日	2021年1月8日	天津斯道[12]	3,948,992.18	40,000,000	80	10.13	[編纂]%
					Platinum Decade Limited[6]	3,948,992.18	40,000,000			
3.....	B1輪[12]	以現金認繳新增註冊資本	2021年6月29日	2021年8月2日	紫牛投資	1,134,351.11	30,000,000	94	26.45	[編纂]%
					平潭嘉翼	604,987.26	16,000,000			
					興杭朝風	604,987.26	16,000,000			
					天津斯道	604,987.26	16,000,000			
					Magic Academy Limited	604,987.26	16,000,000			

序號	輪次[4]	投資方式	投資協議日期	代價結算（最後一筆付款）日期	[編纂]投資者[1]	已認繳註冊資本／股份數目	已付代價金額	本公司籌集的資金總額	每股成本[2]（概約）	較H股[編纂]折讓[3]
							（人民幣元）	*（人民幣百萬元）*	*（人民幣元）*	
4.....	B2輪	以現金認繳新增註冊資本	2022年5月17日	2022年5月18日	湖州越誠	1,185,826.77	44,000,000	44	37.10	[編纂]%
5.....	B3輪[7]	以現金認繳新增註冊資本	2023年2月15日	2023年4月28日	興杭朝光	1,024,123.12	40,000,000	61	39.06	[編纂]%
					無錫中瑞[8]	537,664.64	21,000,000			
6.....	C輪[9][11]	以現金認繳新增註冊資本	2023年9月28日	2023年10月13日	嘉興科隆[10]	1,009,026.91	41,200,000	107.2	40.83	[編纂]%
					興杭啟光	1,004,128.72	41,000,000			
					申萬創投[9]	612,273.61	25,000,000			
7.....	C+輪	以現金認繳新增註冊資本	2023年11月7日	2023年11月24日	辰韜興杭	1,885,802.72	77,000,000	127	40.83	[編纂]%
					興富數智	1,224,547.22	50,000,000			

序號	輪次[4]	投資方式	投資協議日期	代價結算（最後一筆付款）日期	[編纂]投資者[1]	已認繳註冊資本／股份數目	已付代價金額	本公司籌集的資金總額	每股成本[2]（概約）	較H股[編纂]折讓[3]
							（人民幣元）	*（人民幣百萬元）*	*（人民幣元）*	
8.	C++輪	以現金認繳新增註冊資本	2024年3月4日	2024年3月13日	紫地投資	3,183,822.77	130,000,000	320	40.83	[編纂]%
					閩西興杭	4,163,460.55	170,000,000			
					鄭州高新基金	489,818.89	20,000,000			
9.	D輪	以現金認繳新增註冊資本	2025年6月22日	2025年6月24日	雲際創遠[6]	318,562	14,000,000	65.05	43.95	[編纂]%
					寧波問鼎	682,633	30,000,000			
					綠水長青[11]	8,940	392,890			
					時代澤遠[11]	469,975	20,654,204			
10.	D+輪	以現金認繳新增註冊資本	2025年6月23日	2025年8月6日	無錫星奇[12]	646,991	30,000,000	396.8	46.37	[編纂]%
					趙大鵬	862,655	40,000,000			
					熙禾投資	452,894	21,000,000			
					Ocean EW15 Limited	232,917	10,800,000			
					同力	646,991	30,000,000			

序號	輪次[4]	投資方式	投資協議日期	代價結算（最後一筆付款）日期	[編纂]投資者[1]	已認繳註冊資本／股份數目	已付代價金額	本公司籌集的資金總額	每股成本[2]（概約）	較H股[編纂]折讓[3]
							（人民幣元）	*（人民幣百萬元）*	*（人民幣元）*	
11	D++輪	以現金認繳新增註冊資本	2025年8月8日	2025年8月13日	王曉申	107,832	5,000,000	713.76	47.35	[編纂]%
					李承霖	323,496	15,000,000			
					上海方廣[12]	594,393	27,561,126			
					常州方廣[12]	807,421	37,438,874			
					山東新能源	1,078,319	50,000,000			
					CSO FUND	844,850	40,000,000			
					海南道翼	211,212	10,000,000			
					興杭啓信	1,980,328	93,760,000			
					洛陽基金	1,056,062	50,000,000			
					雲際創遠	422,425	20,000,000			
					福岩高新	380,182	18,000,000			
					華福投資	211,212	10,000,000			
					龍岩睿投	1,056,062	50,000,000			
					上海興富	211,212	10,000,000			
					青島惠鑫	1,056,062	50,000,000			
					共青城資本	673,345	31,880,000			
					葛衛東	2,112,124	100,000,000			
					西威產投	1,267,275	60,000,000			

序號	輪次[4]	投資方式	投資協議日期	代價結算（最後一筆付款）日期	[編纂]投資者[1]	已認繳註冊資本／股份數目	已付代價金額	本公司籌集的資金總額	每股成本[2]（概約）	較H股[編纂]折讓[3]
							（人民幣元）	*（人民幣百萬元）*	*（人民幣元）*	
					安徽弘興	1,478,487	70,000,000			
					湖南泊富	211,212	10,000,000			
					啟航投資	211,212	10,000,000			
					高成德億	1,056,062	50,000,000			
					福建省級基金	633,637	30,000,000			
					創享創業	422,425	20,000,000			
					易韜創業	636,172	30,120,000			

附註：

(1) 有關[**編纂**]投資者及最終實益擁有人（包括[**編纂**]投資者的有限合夥人及普通合夥人）的身份及股權的詳情，請參閱下文「－5.[**編纂**]投資者的資料」。

(2) 各[**編纂**]投資者支付的註冊資本或股份的單位成本是根據[[**編纂**]投資者於緊隨[**編纂**]投資後所作投資金額及所持註冊資本金額或股份數目]計算。

(3) 較H股[**編纂**]折讓是基於假設[**編纂**]為每股[**編纂**][**編纂**]港元（即指示性[**編纂**]每股[**編纂**][**編纂**]港元至[**編纂**]港元的中位數）計算。

在D輪、D+輪和D++輪融資之前，由於我們的關鍵業務取得突破、業務的持續擴張、自主採礦的技術進步，因而使投資者信心不斷增強，並憑藉廣泛的車隊部署及採礦自動化領域的市場份額不斷擴大，保持市場領先地位，本公司的估值穩步上升。

本公司的D輪及D+輪融資的貼現率（與2023年[**編纂**]前投資的貼現率相似）乃基於公平磋商釐定，並經當時全體股東同意，因為D輪、D+輪及D++輪的新戰略和行業投資者不僅提供出資，同時補充及強化我們的技術、供應鏈和市場資源，表明對本公司技術可行性和商業前景的信心。

(4) 於2020年5月27日，藍先生、張先生、寧波南英、嘉興志韜及本公司訂立增資協議，據此，嘉興志韜以人民幣64.2百萬元的代價認購本公司新增註冊資本人民幣8,823,529.41元。該代價已於2020年6月2日結清。於2023年9月28日，嘉興友鴻、嘉興科隆、興杭啟光、申萬創投、本公司、藍先生、張先生及寧波南英訂立增資協議，據此，嘉興友鴻、嘉興科隆、興杭啟光及申萬創投以人民幣255.2百萬元的總代價認購本公司新增註冊資本人民幣6,250,089.01元，其中嘉興友鴻以人民幣148百萬元的代價認購本公司新增註冊資本人民幣3,624,659.77元。該等代價已於2023年10月20日結清。嘉興友鴻已處置其於本公司的全部股權。詳情請參閱下文附註(11)。截至最後實際可行日期，嘉興志韜的唯一有限合夥人為劉女士，持有合夥權益約97.1429%。劉女士及嘉興志韜均為控股股東集團的成員。

本公司目前正處於快速成長階段，具備巨大的發展潛力，鑒於公司在研發、應用拓展和國際市場方面持續投入的需求，因此採用估值方法。本公司估值基於(其中包括)我們未來數年的預計收入，體現了預期的成長軌跡，並與領先的上市無人駕駛解決方案供應商以及採礦機械和無人駕駛領域的領先企業進行對標。這估值方法與投資者對本公司增長潛力和市場定位的共識一致。

(5) 於2025年1月21日，張先生與嘉興辰易訂立股權轉讓協議，據此，張先生將其持有的本公司股權(註冊資本人民幣507,141.37元)轉讓予嘉興辰易，轉讓代價為人民幣14,858,380.02元。嘉興辰易已於2025年1月24日向張先生結清代價，並作為Pre-A輪投資者承擔有關注冊資本相對應的所有權利(贖回權除外)和義務。

(6) 於2021年5月24日，Platinum Decade Limited與Magic Academy Limited訂立股權轉讓協議，據此，Platinum Decade Limited將其持有的本公司股權(註冊資本人民幣3,948,992.18元)以零代價轉讓予與其處於同一控制下的Magic Academy Limited作為內部重組，並退出本公司。Magic Academy Limited承擔Platinum Decade Limited作為A輪投資者有關注冊資本相對應的所有權利和義務。

雲際創遠通過認購上表所載增加的注冊資本而成為我們的D輪投資者。此外，於2025年4月15日，Magic Academy Limited通過受同一控制的中國實體上海蔚智雲途企業管理有限公司將其於本公司的股權(註冊資本人民幣636,765元)轉讓予雲際創遠，代價為相等於人民幣26百萬元的美元，為Magic Academy Limited一般投資變現過程中的市場導向退出策略。有關代價已於2025年4月10日結算，雲際創遠承擔Magic Academy Limited作為A輪投資者有關注冊資本相對應的權利和義務。

(7) 於2024年11月15日，無錫中瑞企業管理合夥企業(有限合夥)(「**無錫中瑞**」)與馬徽訂立股權轉讓協議，據此，無錫中瑞將其持有的本公司股權(註冊資本人民幣537,664.64元)轉讓予馬徽，代價為人民幣21,953,384.92元，並退出本公司以調整其投資組合，避免潛在競爭並變現投資。馬徽已於2024年11月28日向無錫中瑞結清代價，並承擔無錫中瑞作為B-3輪投資者有關注冊資本相對應的所有權利和義務。

(8) 於2023年2月15日，興杭朝光、寶麥科技有限公司、本公司、藍先生、張先生、寧波南英、鄂爾多斯易控、上海易澳、新疆易控智駕及河南易控訂立增資協議，據此，寶麥科技有限公司同意認購本公司新發行註冊資本人民幣537,664.64元，代價為相等於人民幣21百萬元的美元。寶麥科技有限公司並無支付認購代價，並於2023年4月25日與無錫中瑞訂立股權轉讓協議，據此，寶麥科技有限公司以零代價將其於本公司的全部已認購註冊資本轉讓予無錫中瑞（與寶麥科技有限公司處於共同控制下）作為內部重組。無錫中瑞於2023年4月28日向本公司支付全部認購代價人民幣21百萬元。

(9) 於2025年3月5日，申萬創投與嘉興辰智訂立股權轉讓協議，據此，申萬創投將其持有的本公司股權（註冊資本人民幣612,273.61元）轉讓予嘉興辰智，代價為人民幣25.15百萬元，並退出本公司。轉讓部分投資是由於申萬創投的投資策略調整。嘉興辰智已於2025年3月10日向申萬創投結清代價，並承擔申萬創投作為C輪投資者有關注冊資本相對應的所有權利和義務。

(10) 於2023年9月5日，嘉興科隆與本公司訂立協議，據此，嘉興科隆同意向本公司一次性認購本金為人民幣41,200,000元的可換股債券，若該可換股債券全部轉換為股權，則可換股債券應計利息全部免除。其後，嘉興科隆於2023年9月28日與本公司訂立增資協議，據此，其同意認購本公司新發行的註冊資本人民幣1,009,026.91元，方式為將其現有可換股債券本金額全數轉換。

(11) 於2025年6月22日，嘉興友鴻與時代澤遠及綠水長青訂立股份轉讓協議，據此，嘉興友鴻同意以總代價人民幣126,545,795.96元向時代澤遠轉讓3,557,000股股份，及以總代價人民幣2,407,109.52元向綠水長青轉讓67,660股股份。時代澤遠及綠水長青於2025年6月23日與嘉興友鴻悉數結清各自的代價。於股份轉讓予時代澤遠及綠水長青後，嘉興友鴻出售其於本公司的全部股權以優化本公司的股東結構，並促成寧德時代及溥泉基金的戰略投資。交割完成後，時代澤遠及綠水長青應就轉讓股份行使C輪投資者的權利並履行C輪投資者的義務。

時代澤遠及綠水長青收取的代價由劉女士用於彼同時於本公司的投資，涉及以總代價人民幣130,000,000元（已於2025年6月24日結清）認購2,803,628股股份。時代澤遠、綠水長青及劉女士支付的代價基準乃參考本公司於關鍵時間的估值及業務前景、保留戰略投資者的重要性以及新能源及高端製造領域供應鏈參與者（如我們的D輪及D+輪投資者）進行戰略投資的預期協同效應經公平磋商而定。

(12) 於2025年6月23日，天津斯道與上海方廣、常州方廣及寧波熙禾訂立股份轉讓協議，據此，天津斯道以人民幣14,840,606元向上海方廣轉讓393,971股股份、以人民幣20,159,394元向常州方廣轉讓535,168股股份及以人民幣9,000,000元向寧波熙禾轉讓238,921股股份。相關代價已於2025年6月24日悉數結清。上海方廣應行使52,338股股份的B輪投資者權利及341,633股股份的A輪投資者權利；常州方廣應行使71,096股股份的B輪投資者權利及464,072股股份的A輪投資者權利；及寧波熙禾應行使31,740股股份的B輪投資者權利及207,181股股份的A輪投資者權利。該轉讓由天津斯道主要為實現投資回報而作出。

於2025年8月4日，天津斯道與CSO FUND、福州盛創、興杭啓信及紫興投資訂立股份轉讓協議，據此，其轉讓(i)530,936股本公司股份予CSO FUND，代價為人民幣20,000,000元，其中CSO FUND應行使460,402股股份的A輪投資者權利及70,534股股份的B輪投資者權利；(ii)53,094股本公司股份予福州盛創，代價為人民幣2,000,000元，其中福州盛創應行使46,041股股份的A輪投資者權利及7,053股股份的B輪投資者權利；(iii)749,682股本公司股份予興杭啓信，代價為人民幣28,240,000元，其中，興杭啓信應行使650,088股股份的A輪投資者權利及99,594股股份的B輪投資者權利；及(iv)179,457股本公司股份予紫興投資，代價為人民幣6,760,000元，其中紫興投資應行使155,616股股份的A輪投資者權利及23,841股股份的B輪投資者權利。相關代價已由CSO FUND於2025年8月15日、由福州盛創於2025年8月4日、由興杭啓信於2025年8月6日及紫興投資於2025年8月8日悉數結清。該等轉讓由天津斯道主要為實現投資回報而作出。

2. [編纂]投資的主要條款

估值及已付代價的釐定依據	估值及代價由有關雙方參考(其中包括)(i)投資／股權轉讓的時間和市況及可資比較公司於有關時間的市值；(ii)本集團於有關時間／期間的業務營運、財務表現；(iii)我們的業務前景；及(iv)若干產業投資者的戰略重要性及業務協同效應經公平磋商後釐定。
禁售	根據適用中國法律，於[**編纂**]後12個月內，本公司於[**編纂**]前發行的股份(包括[**編纂**]投資者緊接[**編纂**]前持有的股份)禁止轉讓。
[**編纂**]投資所得款項用途	我們將[**編纂**]投資所得款項用於本集團營運、業務擴張、研發及一般營運資金用途。截至最後實際可行日期，通過[**編纂**]投資(包括D輪、D+輪及D++輪)籌集的資金約89.0%已被使用。
[**編纂**]投資對本集團的戰略裨益	在進行各項[**編纂**]投資時，鑒於投資者多樣的背景及投資經驗，董事認為本公司可受益於[**編纂**]投資者於本集團的投資及彼等於相關行業的知識及經驗。[**編纂**]投資反映[**編纂**]投資者對本集團經營及發展的信心。

3. [編纂]投資者的特別權利

[**編纂**]投資者已獲授予與本公司相關的若干特別權利，包括但不限於贖回權、反攤薄權、共同出售權、優先購買權、信息權及推薦權。

- **本公司授予的特別權利**：於2020年至2024年，本公司就Pre-A輪至C++融資輪（不包括D輪、D+輪及D++輪）向[**編纂**]前投資者發行附帶優先權之股份（包含贖回權、反攤薄權及清算優先權）。根據本公司會計政策，該等股份產生承擔的債務義務，並初始確認為按公允價值計入損益的金融負債。

  於2024年11月，本公司與除申萬創投以外的所有當時股東訂立股東協議，據此，本公司授予相關[**編纂**]前投資者的所有贖回權、反攤薄權及清算優先權均告終止並失效，且不得恢復，即刻生效。因此，除申萬創投持有的612,274股股份外，所有具優先權的股份均已於2024年12月31日按一比一基準轉換為普通股。於2025年3月，於轉制為股份有限公司前，申萬創投將其持有的612,274股股份轉讓予嘉興辰智。完成上述轉讓後，剩餘具優先權的股份於優先權解除時按一比一基準轉換為普通股，相關按公允價值計入損益的金融負債已於2025年6月30日悉數終止確認。詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註31。

- **控股股東授予的特別權利**：控股股東已授予所有[**編纂**]前投資者贖回權（嘉興辰易除外）、反攤薄權及整體出售優先分配權。該等贖回權已於首次向聯交所提交[**編纂**]前終止，而所有其他據此授予的特別權利將於[**編纂**]時終止。本公司並非該等贖回權的訂約方，亦未就控股股東授予的贖回權提供任何擔保；及就此亦無任何附帶協議。由於本公司並非相關安排的訂約方，故並無錄得任何金融負債。詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註31。

4. 遵守[編纂]投資指引

基於(i)[**編纂**]投資的代價預計將於[**編纂**]前不少於120個整日不可撤回地結清；及(ii)[**編纂**]投資者的特別權利應按照上文「－[**編纂**]投資者的特別權利」所披露終止，獨家保薦人確認[**編纂**]投資符合指引(定義見聯交所發佈的新上市申請人指南第4.2章)。

5. [編纂]投資者的資料

於本文件日期，[**編纂**]投資者的背景資料載列如下。

閩西興杭

閩西興杭國有資產投資經營有限公司(「**閩西興杭**」)是一家於2000年6月29日在中國成立的有限公司，主要從事股權投資。該公司由上杭縣財政局(「**上杭財政局**」)全資擁有。除透過辰韜興杭及紫金實體於本公司的權益(詳情如下文所披露)外，閩西興杭連同下文載列的實體持有本公司的股權。

- **興杭朝光**：上杭興杭朝光創業投資合夥企業(有限合夥)(「**興杭朝光**」)為一家於2023年1月3日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。興杭朝光的普通合夥人為上杭縣興杭創業投資有限公司(「**興杭投資**」)，於其中持有約0.7407%的合夥權益。興杭投資由閩西興杭全資擁有。興杭朝光擁有20名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **興杭啟光**：上杭興杭啟光創業投資合夥企業(有限合夥)(「**興杭啟光**」)為一家於2023年4月4日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。興杭啟光的普通合夥人為興杭投資，於其中持有約1.9347%的合夥權益。興杭啟光擁有21名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **興杭朝風**：上杭興杭朝風創業投資合夥企業(有限合夥)(「**興杭朝風**」)為一家於2021年5月26日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。興杭朝風的普通合夥人為興杭投資，於其中持有約17.8788%的合夥權益。興杭朝風擁有九名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **興杭朝智**：上杭縣興杭朝智創業投資合夥企業(有限合夥)(「**興杭朝智**」)為一家於2020年4月14日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。興杭朝智的普通合夥人為興杭投資，於其中持有約26.8293%的合夥權益。興杭朝智擁有兩名有限合夥人，包括(i)嘉興辰易創業投資合夥企業(有限合夥)(「**嘉興辰易**」)，於其中持有約48.7805%的合夥權益；及(ii)閩西興杭，於其中持有約24.3902%的合夥權益。嘉興辰易的普通合夥人為上海辰韜資產管理有限公司(「**上海辰韜**」)，而上海辰韜由徐海英及林新正分別擁有51.20%及48.80%。嘉興辰易擁有六名有限合夥人，包括(a)海南凌諾眾合商貿有限公司(「**海南凌諾**」)，於其中持有約40.4297%的合夥權益，由崔長斌及黃海科分別擁有90.0%及10.0%；及(b)其他五名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **興杭啓信**：上杭興杭啓信創業投資合夥企業(有限合夥)(「**興杭啓信**」)為一家於2025年7月8日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。興杭啓信的普通合夥人為興杭投資，於其中持有約0.4055%的合夥權益。興杭啓信擁有34名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

待[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]並無獲行使)，閩西興杭將成為本公司的主要股東(定義見上市規則)。因此，閩西興杭及受控實體將不獨立於我們。除上文所披露者及下文有關上海辰韜及紫金礦業的進一步披露外，就本公司所深知及盡悉，上述所有該等實體及個人均為獨立第三方。

上海辰韜

上海辰韜為一間於2014年10月28日在中國成立的有限公司，主要從事股權投資，由徐海英及林新正分別擁有51.20%及48.80%權益。徐海英及林新正為獨立個人投資者，除於本公司的持股權益外，彼等與本集團並無商業、家族或其他關係。彼等均為經驗豐富的私人投資者，擁有多元化的投資組合，亦投資於新能源+電動汽車產業鏈、人工智能+無人駕駛以及高端智能製造。除其透過辰韜興杭於本公司的權益(詳情如下文所披露)外，上海辰韜透過下文所載的實體持有本公司的股權。

- **嘉興辰易**：嘉興辰易為一家於2025年1月14日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。嘉興辰易的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有約0.6510%的合夥權益。嘉興辰易擁有六名有限合夥人，包括(i)海南凌諾，於其中持有40.4297%的合夥權益；及(ii)其他五名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。上述五名有限合夥人中，內蒙古瀚祥土石方工程有限公司(持有合夥權益約6.5755%)為潘亞茹女士(于海波先生的配偶)的聯繫人，根據上市規則第14A.06(9)條為本公司附屬公司層面的一名關連人士，因而為本集團一名關連人士。嘉興辰易餘下四名有限合夥人均為獨立第三方。

- **平潭嘉翼**：平潭嘉翼創業投資合夥企業(有限合夥)(「**平潭嘉翼**」)為一家於2021年4月14日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。平潭嘉翼的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有約3.3333%的合夥權益。平潭嘉翼擁有七名有限合夥人，包括(i)王曉紅，於其中持有37.50%的合夥權益；及(ii)六名其他有限合夥人(均為獨立第三方)，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **嘉興辰智**：嘉興辰智創業投資合夥企業(有限合夥)(「**嘉興辰智**」)為一家於2025年2月25日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。嘉興辰智的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有約1.6667%的合夥權益。嘉興辰智擁有四名有限合夥人，包括(i)林新正，於其中持有76.7000%的合夥權益；及(ii)三名其他有限合夥人(均為獨立第三方)，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **嘉興科隆**：嘉興科隆創業投資合夥企業(有限合夥)(「**嘉興科隆**」)為一家於2022年2月22日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。嘉興科隆的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有約6.6667%的合夥權益。嘉興科隆擁有11名有限合夥人，包括(i)范桂華，於其中持有約45.3074%的合夥權益；及(ii)其他十名有限合夥人(均為獨立第三方)，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **湖州越誠**：湖州越誠股權投資合夥企業(有限合夥)(「**湖州越誠**」)為一家於2021年4月13日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。湖州越誠的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有1.0%的合夥權益。湖州越誠擁有三名有限合夥人，包括(i)胡東霞，持有90.0%的合夥權益；及(ii)其他兩名有限合夥人(均為獨立第三方)，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **創享創業**：上海辰韜創享創業投資合夥企業(有限合夥)(「**創享創業**」)為一家於2024年6月12日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。創享創業的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有0.9804%的合夥權益。創享創業有六名有限合夥人，包括(i)重慶分享投資有限公司，持有約30.3922%的合夥權益；及(ii)其他五名有限合夥人(均為獨立第三方)，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。重慶分享投資有限公司由周琦、周與詩及周真華分別擁有45.0%、30.0%及25.0%。

- **易韜創業**：上杭易韜創業投資合夥企業(有限合夥)(「**易韜創業**」)為一家於2025年8月5日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。易韜創業的普通合夥人為上海辰韜，於其中持有約3.2052%的合夥權益。易韜創業有八名有限合夥人，包括(i)張祥斌，持有約32.3728%的合夥權益；及(ii)其他七名有限合夥人(均為獨立第三方)，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

此外，上海辰韜為嘉興志韜的普通合夥人，於其中持有約2.8571%的合夥權益。嘉興志韜的獨家有限合夥人為劉女士，於其中持有約97.1429%的合夥權益。

待[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]未獲行使)，徐海英及上海辰韜將成為本公司的主要股東(定義見上市規則)。因此，徐海英、上海辰韜及其上述受控實體將不獨立於我們。此外，劉女士及嘉興志韜均為我們的控股股東成員。除上文所披露者外，就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

辰韜興杭

上杭辰韜興杭創業投資合夥企業(有限合夥)(「**辰韜興杭**」)為一家於2022年1月10日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。辰韜興杭的普通合夥人為興杭投資及上海辰韜，分別於其中持有約14.2857%及0.9524%的合夥權益。

辰韜興杭擁有三名有限合夥人，包括(i)劉女士，於其中持有約47.6190%的合夥權益；(ii)閩西興杭，於其中持有約33.3333%的合夥權益；及(iii)寧波炬興創業投資合夥企業(有限合夥)，於其中持有約3.8095%的合夥權益。

待[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]並無獲行使)，上海辰韜及閩西興杭將成為本公司的主要股東(定義見上市規則)。因此，彼等及其緊密聯繫人(定義見上市規則)將不獨立於我們。此外，劉女士為我們的控股股東之一。除上文所披露者外，就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

紫金實體

紫金礦業為上海證券交易所(股票代碼：601899)及聯交所(股份代號：2899)上市公司，為閩西興杭的子公司。紫金礦業主要從事銅、金、鋅、鋰、銀、鉬等金屬礦產資源的勘探、採礦、選礦、冶煉及銷售業務，是一家以黃金、有色金屬生產為主的大型綜合性礦業集團。紫金礦業透過下文所載的實體控制本公司約3.87%的股權。

- **紫地投資**：紫金礦業紫地(廈門)投資合夥企業(有限合夥)(「**紫地投資**」)為一家於2021年1月27日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。紫地投資的普通合夥人為紫金礦業股權投資管理(廈門)有限公司(「**紫金股權**」)，於其中持有0.10%的合夥權益，紫地投資的獨家有限合夥人為紫金礦業集團資本投資有限公司(「**紫金資本**」)，於其中持有99.90%的合夥權益。紫金股權及紫金資本均由紫金礦業全資擁有。

- **紫牛投資**：紫金礦業紫牛(廈門)產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**紫牛投資**」)為一家於2021年4月8日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。紫牛投資的普通合夥人為紫金股權，於其中持有約92.3318%的合夥權益。紫牛投資擁有十名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **紫興投資**：紫金礦業紫興(廈門)投資合夥企業(有限合夥)為一家於2021年1月27日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。紫興投資的普通合夥人為紫金股權，於其中持有約0.1214%的合夥權益。紫興投資擁有12名有限合夥人，包括(i)紫金礦業投資(上海)有限公司(「**紫金上海**」)，於其中持有約48.5437%的合夥權益，該公司為紫金礦業的全資子公司，(ii)其他11名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30%的合夥權益。

- **啟航投資**：紫金礦業產投海峽啟航(福州)股權投資合夥企業(有限合夥)為一家於2024年9月26日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。啟航投資的普通合夥人為紫金股權，於其中持有約0.4808%的合夥權益。啟航投資擁有四名有限合夥人，包括(i)紫金上海，於其中持有約47.1154%的合夥權益；及(ii)其他三名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30%的合夥權益。

據本公司所深知及盡悉，閩西興杭將於[**編纂**]後成為我們的主要股東(定義見上市規則)。因此，紫金礦業、紫地投資、紫牛投資、紫金股權、紫興投資、啟航投資及紫金資本(閩西興杭的緊密聯繫人(定義見上市規則))均不會獨立於本公司。

斯道資本

斯道(天津)股權投資合夥企業(有限合夥)(「**天津斯道**」)為一家於2019年6月19日在中國成立的有限合夥企業，主要從事中國醫療健康及科技行業的創業投資。天津斯道的普通合夥人為富達成長(上海)股權投資管理有限公司，其由Eight Roads GP的全資子公司斯道資本(香港)有限公司全資擁有。Eight Roads GP由Eight Roads Management Limited間接全資擁有，而Eight Roads Management Limited由Cliff Trail LLC及Crow Lane Limited各自擁有超過三分之一的權益。天津斯道的三名有限合夥人中，僅Asia Ventures II QF L.P.持有其30%以上的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

蔚來資本

Magic Academy Limited為一家於2021年4月7日在香港成立的有限公司，主要從事股權投資。其由Eve One L.P.及Star Celestial Holdings Limited分別持有99%及1%權益。

Eve One L.P.為一家於開曼群島成立的有限合夥企業，為一家專注於投資出行、能源、物流及其他相關行業的私募股權投資基金，其普通合夥人為NIO Capital LLC。Eve One L.P.並無持有其中超過30.0%合夥權益的有限合夥人。Star Celestial Holdings Limited為一家於英屬維京群島註冊成立的公司，其由一個無實際控制人的員工激勵平台全資持有。NIO Capital LLC由李斌及ZHU YAN最終控制。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

興富實體

興富投資管理有限公司(「**興富投資**」)成立於2015年5月，是一家中國私募股權投資機構，累計管理規模超過人民幣110億元。興富投資透過下列實體控制本公司約1.18%的股權。

- **上海興富**：上海興富雛鷹私募投資基金合夥企業(有限合夥)(「**上海興富**」)為一家於2023年3月1日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。上海興富的普通合夥人為上海興富平龍創業投資有限公司，持有約5.0%的合夥權益，由興富投資全資擁有。除寧波興富創贏投資合夥企業(有限合夥)(「**寧波興富**」)持有70.0%的股權外，興富投資管理有限公司的其他股東概無於其中持有超過30%的股權。寧波興富的普通合夥人為寧波象保合作區興富創鼎企業管理諮詢有限公司(「**興富創鼎**」)，其由王廷富及劉華分別擁有75.0%及25.0%。寧波興富擁有五名有限合夥人，包括(i)王廷富，持有約85.4837%的合夥權益，及(ii)其他四名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。上海興富擁有25名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

- **興富數智**：蘇州中新興富數智創業投資合夥企業(有限合夥)(「**興富數智**」)為一家於2020年8月11日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。興富數智的普通合夥人為興富投資，持有興富數智0.4200%的合夥權益。興富投資擁有五名股東，包括(i)寧波興富，持有興富投資70.0%的股權；及(ii)四名其他股東，彼等概無於其中持有超過30.0%的股權。寧波興富的普通合夥人為興富創鼎，持有寧波興富約1.0619%的合夥權益，而興

富創鼎由王廷富及劉華分別擁有75.0%及25.0%。寧波興富擁有五名有限合夥人，包括(i)王廷富，持有寧波興富約85.4837%合夥權益；及(ii)四名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。興富數智擁有20名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有該等實體及個人均為獨立第三方。

鄭州高新基金

鄭州天健人才創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**鄭州高新基金**」)為一家於2023年11月15日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。鄭州高新基金的普通合夥人為鄭州高新產業投資基金有限公司，持有鄭州高新基金9.0%的合夥權益，而鄭州高新產業投資基金有限公司又由鄭州高新技術產業開發區管理委員會(「**鄭州高新區管委會**」)控股。鄭州高新區管委會為中國河南省鄭州市人民政府的派出機構。

鄭州高新基金擁有六名有限合夥人，包括(i)鄭州產投股權投資引導基金合夥企業(有限合夥)，持有鄭州高新基金30.0%的合夥權益，而鄭州產投股權投資引導基金合夥企業(有限合夥)又由鄭州高新區管委會最終全資控制；及(ii)五名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有該等實體均為獨立第三方。

馬徵

馬徵為一名私人投資者及一名獨立第三方。

雲際創遠

寧波雲際創遠企業管理諮詢合夥企業(有限合夥)(「**雲際創遠**」)為一家於2025年3月11日在中國成立的有限合夥企業，主要從事企業諮詢管理。雲際創遠的普通合夥人為上海雲際天澤企業管理有限公司，持有雲際創遠0.25%的合夥權益，而上海雲際天澤企業管理有限公司又由王曉東、山東中際投資控股有限公司(「**中際控股**」)、朱型檑及張宗輝分別擁有50.0%、30.0%、10.0%及10.0%。中際控股由王偉修、龍口中際致遠投資管理中心(有限合夥)及王曉東分別擁有約52.0644%、28.6606%及19.2750%。

雲際創遠擁有四名有限合夥人，包括(i)中際控股，持有雲際創遠49.75%的合夥權益；(ii)王曉東，持有雲際創遠43.75%的合夥權益；及(iii)兩名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有該等實體及個人均為獨立第三方。

無錫星奇

無錫星奇昱正創業投資合夥企業(有限合夥)(「**無錫星奇**」)為一家於2023年8月3日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。無錫星奇的普通合夥人為蘇州脩正創業投資管理有限公司，持有無錫星奇約0.9174%合夥權益，而蘇州脩正創業投資管理有限公司又由(i)廈門市獵鷹投資管理有限公司(「**廈門獵鷹**」)持有其中約40.80%股權，(ii)五名其他股東持有，彼等概無於其中持有超過30.0%的股權。廈門獵鷹由(i)謝建華(持有32.0%股權)；及(ii)五名其他股東持有，彼等概無於其中持有超過30.0%的股權。

無錫星奇擁有15名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有該等實體及個人均為獨立第三方。

華測導航

寧波熙禾投資管理合夥企業(有限合夥)(「**熙禾投資**」)為一家於2018年5月25日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。熙禾投資的獨家普通合夥人為上海華測衛星導航技術有限公司(持有其1%的合夥權益)，該公司由上海華測導航技術股份有限公司(「**華測導航**」)(於深圳證券交易所上市，股票代碼：300627)全資擁有。華測導航作為其唯一有限合夥人持有熙禾投資99%的合夥權益。

據本公司所深知及盡悉，上述實體均為獨立第三方。

溥泉基金及寧德時代

溥泉基金

- **時代澤遠**：福建時代澤遠股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「**時代澤遠**」)為一家於2024年9月20日在中國成立的有限合夥企業。時代澤遠的普通合夥人為廈門溥泉私募基金管理合夥企業(有限合夥)(「**廈門溥泉**」)和深圳溥泉投資有限公司(「**深圳溥泉**」)。廈門溥泉及深圳溥泉分別持有時代澤遠約0.2765%及0.0197%的合夥權益。廈門溥泉的唯一普通合夥人為胡殿君，直接持有廈門溥泉25.00%的合夥權益。廈門溥泉擁有四名有限合夥人，包括(i)寧德時代的全資子公司寧德時代新能源產業投資有限公司，持有廈門溥泉45.00%的合夥權益；及(ii)三名其他有限合夥人，概無持有當中超過30.0%的合夥權益。深圳溥泉由(i)廈門溥泉擁有99.0%的股權，以及(ii)胡殿君擁有1.0%的股權。時代澤遠有25名有限合夥人，概無持有當中超過30.0%的合夥權益。其中，寧德時代為持有其約6.9115%合夥權益的有限合夥人。

  時代澤遠專注於新能源及高端製造領域的投資。寧德時代作為有限合夥人參與時代澤遠，以借助市場化機制、結合專業投資機構的優勢，通過股權

投資擴大其於碳中和生態系統中的佈局，以及通過更加市場化的投資管理團隊拓展其投資渠道，挖掘業務合作和發展機會，並獲取合理的投資回報。

- **綠水長青**：深圳市綠水長青創業投資合夥企業(有限合夥)(「**綠水長青**」)為一家於2024年6月28日在中國成立的有限合夥企業。綠水長青的唯一普通合夥人為深圳溥泉，持有綠水長青約7.8947%的合夥權益。綠水長青有八名有限合夥人，該等人士概無持有當中超過30.0%的合夥權益。

寧德時代

寧波梅山保稅港區問鼎投資有限公司(「**寧波問鼎**」)為一家於2017年4月6日在中國成立的有限公司，主要從事投資管理，並由寧德時代全資擁有，寧德時代為一間A股於深圳證券交易所上市(股票代碼：300750)及H股於聯交所上市(股份代號：3750)的公司。

據本公司所深知及盡悉，上述實體及個人均為獨立第三方。

方廣投資

上海方廣投資管理有限公司(「**方廣投資**」)為一家於2012年2月24日在中國註冊成立的有限責任公司，主要從事股權投資管理，並由洪天峰及曹鵬利分別擁有55.0%及45.0%。方廣投資透過下列實體控制本公司約2.23%股權。

- **上海方廣**：中小方廣(上海)私募基金合夥企業(有限合夥)(「**上海方廣**」)為一家於2023年4月26日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。上海方廣的唯一普通合夥人為上海方廣思圻企業管理中心(有限合夥)(「**上海思圻**」)，持有上海方廣1.0%的合夥權益。上海思圻的唯一普通合夥人為方廣投資，持有上海思圻約0.4507%的合夥權益。上海思圻共有五位有限合夥人，包括(i)上海方圭企業管理有限公司，持有上海思圻約46.0188%的

合夥權益，而上海方圭企業管理有限公司由洪天峰擁有約99.92%股權；及(ii)四名其他有限合夥人，概無持有當中超過30.0%的合夥權益。上海方廣共有八名有限合夥人，概無持有當中超過30.0%的合夥權益。

- **常州方廣**：常州方廣四期創業投資合夥企業(有限合夥)(「**常州方廣**」)為一家於2023年7月24日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。常州方廣的唯一普通合夥人為上海思圻，持有常州方廣約1.0231%的合夥權益。常州方廣共有29名有限合夥人，概無持有當中超過30.0%的合夥權益。

據本公司所深知及盡悉，上述實體及個人均為獨立第三方。

李承霖

李承霖為私人投資者及獨立第三方。

王曉申

王曉申為私人投資者及獨立第三方。

同力

同力於2005年2月1日成立，為一家於北京證券交易所上市A股的公司(股票代碼：834599)，專門製造礦用卡車。

Ocean EW15 Limited

Ocean EW15 Limited為一家境外公司，於2019年7月26日在英屬維京群島註冊成立，由私人投資者Wang Donghui全資擁有。

據本公司所深知及盡悉，上述實體及個人均為獨立第三方。

趙大鵬

趙大鵬為私人投資者及獨立第三方。

山東新能源

山東省綠色新能源產業股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「**山東新能源**」)為一家於2024年5月15日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為上海兗礦資產管理有限公司及廈門國貿鑫新投資發展有限公司，分別持有0.60%及0.40%的合夥權益。上海兗礦資產管理有限公司由山東省人民政府國有資產監督管理委員會及山東省財政廳最終控制，分別擁有89.576%及10.424%。廈門國貿鑫新投資發展有限公司由福建省廈門市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有。

山東新能源擁有三名有限合夥人，包括(i)山東能源集團有限公司，於其中持有約59.40%的合夥權益，其由山東省人民政府國有資產監督管理委員會及山東省財政廳最終控制，分別擁有89.576%及10.424%，及(ii)兩名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

福州盛創

福州經濟技術開發區盛創投資合夥企業(有限合夥)(「**福州盛創**」)為一家於2017年10月19日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為福建中億瑞合投資管理有限公司，持有2%的合夥權益，該公司由塗是樂、張麗、陳小芳分別擁有70%、28%及2%。

福州盛創擁有九名有限合夥人，該等人士概無持有當中超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

CSO FUND

China Special Opportunity Fund SPC為一家於2022年7月22日在開曼群島註冊成立的獨立投資組合公司，專注於權益投資。

China Special Opportunity Fund SPC代表其一個獨立投資組合(EM-PILOT SP，為在開曼群島註冊成立的一隻基金)行事。EM-PILOT SP的基金管理人為DOY Capital Limited(「**DOY Capital**」)。DOY Capital為一家於英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為獲准投資經理，由Dao Yi Capital Limited擁有90.0%權益，JINYI (SINGAPORE) MINING PTE. LTD.擁有10.0%權益。Dao Yi Capital Limited為一家於英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，持有China Special Opportunity Fund SPC 100%的管理層股份，並由Chong Qin全資擁有。

持有EM-PILOT SP 30.0%以上權益的投資者為XI WANG DEVELOPMENTS LIMITED，其最終實益擁有人為KE JIA QI，概無其他最終實益擁有人持有超過EM-PILOT SP 30.0%或以上的權益。

就本公司所深知及盡悉，所有上述實體及個人均為獨立第三方。

海南道翼

海南道翼中芯投資合夥企業(有限合夥)(「**海南道翼**」)為一家於2023年3月6日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為海南道翼私募股權投資基金管理合夥企業(有限合夥)，持有0.0981%的合夥權益，其唯一普通合夥人及唯一有限合夥人分別為凌潔(持有約33.0%的合夥權益)及上海瑞爾福渥企業管理合夥企業(有限合夥)(「**上海瑞爾福渥**」，持有67.0%的合夥權益)。上海瑞爾福渥的普通合夥人為凌潔，持有約13.6364%的合夥權益。上海瑞爾福渥擁有三名有限合夥人，包括(i)李鵬，持有約59.0909%的合夥權益，及(ii)兩名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

海南道翼擁有32名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

洛陽基金

洛陽市產業發展基金合夥企業(有限合夥)為一家於2023年3月16日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其唯一有限合夥人為洛陽國宏投資控股集團有限公司(「**國宏投控集團**」)，持有99.98%的合夥權益。其唯一普通合夥人為洛陽國宏資本創業投資有限公司，持有0.02%的合夥權益，由國宏投控集團全資擁有。

國宏投控集團由洛陽工業控股集團有限公司(「**洛陽工控集團**」)持股94.76%、河南省財政廳持股5.24%，洛陽工控集團由河南省洛陽市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有，是一家以產業發展為使命的國有資本投資運營企業。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

福建實體

福建省財政廳是中華人民共和國福建省人民政府的財務主管部門。福建省財政廳透過下列實體控制本公司約1.00%的股權。

- **華福投資**：華福成長投資有限公司(「**華福投資**」)為一家於2013年6月27日在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資。華福投資由華福證券有限責任公司(「**華福證券**」)全資擁有。華福證券擁有19名股東，包括(i)福建省金融投資有限責任公司，持有約46.7226%的股權，由福建省財政廳全資擁有，及(ii)18名其他股東，彼等概無於其中持有超過30.0%的股權。

- **福岩高新**：福岩高新(龍岩)私募創業投資合夥企業(有限合夥)(「**福岩高新**」)為一家於2023年12月27日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。福岩高新的唯一普通合夥人為華福資本管理有限公司，持有40.0%合夥權益，為華福證券的全資子公司。福岩高新擁有四名有限合夥人，包括(i)龍岩市戰新股權投資合夥企業(有限合夥)(「**龍岩股權**」)，持有30.0%合夥權益；及(ii)三名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%合夥權益。龍岩股權的唯一普通合夥人為龍岩金岩創業投資基金管理有限公司，於其中持有約0.9901%合夥權益，並由龍岩投資及福建省廈門市財政局分別持有51.0%及49.0%股權。龍岩股權的11名有限合夥人概無於其中持有超過30.0%股權。

- **福建省級基金**：福建省省級政府投資基金有限公司(「**福建省級基金**」)為一家於2022年3月15日在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資。福建省級基金由福建省財政廳全資控制。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

龍岩睿投

龍岩睿投股權投資合夥企業(有限合夥)(「**龍岩睿投**」)為一家於2025年2月10日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。

龍岩睿投擁有四名有限合夥人，包括(i)龍岩投資發展集團有限公司(「**龍岩投資**」)，於其中持有49.0%的合夥權益，並由福建省龍岩市人民政府國有資產監督管理委員會及福建省財政廳分別最終擁有約86.2556%及13.7444%的股權；及(ii)三名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

其唯一普通合夥人為龍岩岩鑫創業投資基金管理有限公司，持有1.0%的合夥權益，由龍岩投資全資擁有。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

青島惠鑫

青島惠鑫投資合夥企業(有限合夥)(「**青島惠鑫**」)為一家於2020年11月20日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。

青島惠鑫的唯一普通合夥人為山東國惠資產管理有限公司，其持有約0.0010%的合夥權益，並由山東省人民政府國有資產監督管理委員會及山東省財政廳分別最終控制97.88%及2.12%。

青島惠鑫的唯一有限合夥人為山東國惠改革發展基金合夥企業(有限合夥)(「**山東國惠**」)，於其中持有約99.9990%的合夥權益。山東國惠的普通合夥人為山東國惠基金管理有限公司，於其中持有約0.1667%的合夥權益。山東國惠擁有十名有限合夥人，包括(i)山東發展投資控股集團有限公司，於其中持有約12.33333%的合夥權益，由山東省人民政府國有資產監督管理委員會持有97.88%，山東省財鑫資產運營有限公司持有2.12%股權，及(ii)九名其他有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

天岸馬一號創投

共青城天岸馬一號創業投資合夥企業(有限合夥)(「**天岸馬一號創投**」)為一家於2025年7月17日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。

天岸馬一號創投擁有15名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

天岸馬一號創投的唯一普通合夥人為廈門晶耀私募基金管理有限公司，持有約0.0308%的合夥權益，由廣州天岸馬投資管理有限公司(「**天岸馬投資**」)及晶朗(廣州)企業管理合夥企業(有限合夥)(「**廣州晶朗**」)分別擁有70.0%及30.0%。天岸馬投資由(i)范俊彬擁有41.0%；(ii)廣州合利創興集團有限公司擁有39.0%，而廣州合利創興集團有限公司由鄭炎坤及鄭志璇分別擁有95.0%及5.0%；及(iii)兩名其他股東，彼等概無於其中持有超過30.0%的股權。廣州晶朗的唯一普通合夥人為李炯，持有約31.6667%的合夥權益，而廣州晶朗的有限合夥人概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

葛衛東

葛衛東為私人投資者及獨立第三方。

西威產投

深圳市德賽西威產業投資有限公司(「**西威產投**」)為一家於2022年12月23日在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資。

西威產投由惠州市德賽西威汽車電子股份有限公司(一家於深圳證券交易所上市的公司，股票代碼：002920)全資擁有。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

安徽弘興

弘興綠色創業投資產業基金(安徽)(有限合夥)(「**安徽弘興**」)為一家於2022年5月11日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。安徽弘興的唯一普通合夥人為天津弘興企業管理合夥企業(有限合夥)(「**天津弘興**」)，於其中持有0.1%的合夥權益。安徽弘興的七名有限合夥人概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

天津弘興的唯一有限合夥人為天津弘鑫企業管理合夥企業(有限合夥)(「**天津弘鑫**」)，持有45.0%的合夥權益，其中唯一普通合夥人為曹永剛，於其中持有約20.8333%的合夥權益。天津弘鑫擁有三名有限合夥人，包括(i)陳文，持有57.5%的合夥權益，及(ii)其他兩名有限合夥人，彼等概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

天津弘興的唯一普通合夥人為弘毅私募基金管理(天津)合夥企業(有限合夥)(「**弘毅資本**」)，於其中持有55.0%的合夥權益。弘毅資本的普通合夥人為弘毅企業控股(深圳)有限公司(「**弘毅深圳**」)，持有約0.6623%的合夥權益。弘毅深圳為弘毅投資管理有限公司(由HONY PE FUND MANAGEMENT, L.P.全資擁有)的全資子公司。HONY PE FUND MANAGEMENT, L.P.由曹永剛先生、徐敏生先生及趙令歡先生最終控制。

弘毅資本的唯一有限合夥人為弘毅控股(深圳)企業(有限合夥)，於其中持有約99.3377%的合夥權益。弘毅控股(深圳)企業(有限合夥)由其普通合夥人弘毅深圳及其有限合夥人United Strength Silver Limited分別擁有0.1996%及99.8004%。United Strength Silver Limited由曹永剛先生、徐敏生先生及趙令歡先生最終控制。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

湖南泊富

湖南泊富文化產業投資基金企業(有限合夥)(「**湖南泊富**」)為一家於2016年1月4日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。

湖南泊富的唯一普通合夥人為湖南泊富基金管理有限公司，持有約2.4390%的合夥權益，並由中南出版傳媒集團股份有限公司全資擁有。湖南泊富的唯一有限合夥人為中南出版傳媒集團股份有限公司，於其中持有約97.5610%的合夥權益，該公司於上海證券交易所上市(股票代碼：601098)。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

高成德億

天津高成德億投資合夥企業(有限合夥)(「**高成德億**」)為一家於2020年10月21日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。

高成德億的唯一普通合夥人為三亞高成華柏投資有限公司，持有0.10%的合夥權益，並由洪婧作為控股股東持有80.0%的股權。高成德億的唯一有限合夥人為高成行至(北京)股權投資合夥企業(有限合夥)(「**高成行至**」)，於其中持有99.90%的合夥權益。高成行至的普通合夥人為三亞高成華柏投資有限公司，於其中持有2.3529%的合夥權益。高成行至的九名有限合夥人概無於其中持有超過30.0%的合夥權益。

就本公司所深知及盡悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

公眾持股量及自由流通量

於非上市股份轉換為H股後及待[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]未獲行使)：

(a) 我們的核心關連人士(包括控股股東、由控股股東控制的實體、興杭實體(包括閩西興杭、興杭朝智、興杭朝光、興杭啟光、興杭朝風及興杭啓信)、由上海辰韜控制的實體(包括湖州越誠、嘉興科隆、嘉興辰智、平潭嘉翼、嘉興辰易、創享創業及易韜創業)、由紫金礦業控制的實體(包括紫地投資、紫牛投資、紫興投資及啟航投資)以及辰韜興杭)持有的合共[**編纂**]股H股(合共佔我們股本的[**編纂**]%)。有關詳情，請參閱下文「－資本化」；

(b) 餘下現有股東所持有的合共[**編纂**]股非上市股份將轉換為H股並於聯交所[**編纂**]，因此將計入公眾持股量，合共佔[**編纂**]完成後我們股本的[**編纂**]%。就董事所深知，該等餘下現有股東均不慣於接受我們的任何核心關連人士有關其股份的收購、出售、投票或其他處置的指示，且其收購股份的資金均非由我們的核心關連人士直接或間接提供；及

(c) 根據[**編纂**]發行的合共[**編纂**]股H股將計入公眾持股量，合共佔[**編纂**]完成後我們股本的[**編纂**]%。

[**編纂**]

[**編纂**]

資本化

本公司[已]就H股全流通向中國證監會提交申請，以於[**編纂**]時將所有非上市股份轉換為H股。

下表概述截至本文件日期以及緊隨[**編纂**]完成(假設[**編纂**]未獲行使)及非上市股份轉換為H股後本公司的資本化情況：

	截至本文件日期		緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)			
股東	所持非上市股份數目	擁有權百分比(概約)	所持非上市股份數目	所持H股數目	佔已發行股份總數的擁有權百分比(概約)	H股是否將計入公眾持股量
控股股東						
藍先生	32,000,000	26.29%	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	否
劉女士	2,803,628	2.30%	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	否
嘉興志韜	8,823,529	7.25%	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	否
張先生	7,492,858	6.15%	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	否
寧波御英[1]	487,990	0.40%	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	否
寧波眾英[1]	433,233	0.36%	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	否
小計	**52,041,238**	**42.75%**	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]%	

股東	截至本文件日期		緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）			
	所持非上市股份數目	擁有權百分比(概約)	所持非上市股份數目	所持H股數目	佔已發行股份總數的擁有權百分比(概約)	H股是否將計入公眾持股量
興杭實體						
閩西興杭	5,232,980	4.30%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
興杭朝智	4,278,075	3.51%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
興杭朝光	1,024,123	0.84%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
興杭啟光	1,004,129	0.82%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
興杭朝風	604,987	0.50%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
興杭啓信	2,730,010	2.24%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
小計	**14,874,304**	**12.22%**	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	
上海辰韜						
湖州越誠	1,185,827	0.97%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
嘉興科隆	1,009,027	0.83%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
嘉興辰智	612,274	0.50%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
平潭嘉翼	604,987	0.50%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
嘉興辰易	507,141	0.42%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
創享創業	422,425	0.35%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
易韜創業	636,172	0.52%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
小計	**4,977,853**	**4.09%**	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	
紫金礦業						
紫地投資	3,183,823	2.62%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
紫牛投資	1,134,352	0.93%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
紫興投資	179,457	0.15%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
啟航投資	211,212	0.17%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
小計	**4,708,844**	**3.87%**	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	
其他股東						
寧波南英[1]	9,078,777	7.46%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
辰韜興杭	1,885,803	1.55%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	否
Magic Academy Limited	3,917,214	3.22%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
天津斯道	1,872,750	1.54%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
興富數智	1,224,547	1.01%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
馬徵	537,665	0.44%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
鄭州高新基金	489,819	0.40%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
雲際創遠	1,377,752	1.13%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
無錫星奇	646,991	0.53%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
熙禾投資	691,815	0.57%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
寧波問鼎	682,633	0.56%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是

股東	截至本文件日期		緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）			
	所持非上市股份數目	擁有權百分比(概約)	所持非上市股份數目	所持H股數目	佔已發行股份總數的擁有權百分比(概約)	H股是否將計入公眾持股量
綠水長青	76,600	0.06%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
時代澤遠	4,026,975	3.31%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
趙大鵬	862,655	0.71%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
Ocean EW15 Limited	232,917	0.19%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
同力	646,991	0.53%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
王曉申	107,832	0.09%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
李承霖	323,496	0.27%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
上海方廣	988,364	0.81%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
常州方廣	1,342,589	1.10%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
山東新能源	1,078,319	0.89%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
福州盛創	53,094	0.04%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
CSO FUND	1,375,786	1.13%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
海南道翼	211,212	0.17%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
洛陽基金	1,056,062	0.87%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
福岩高新	380,182	0.31%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
華福投資	211,212	0.17%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
龍岩睿投	1,056,062	0.87%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
上海興富	211,212	0.17%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
青島惠鑫	1,056,062	0.87%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
天岸馬一號創投	673,345	0.55%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
葛衛東	2,112,124	1.73%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
西威產投	1,267,275	1.04%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
安徽弘興	1,478,487	1.21%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
湖南泊富	211,212	0.17%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
高成德億	1,056,062	0.87%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
福建省級基金	633,637	0.52%	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	是
參與[編纂]的其他公眾投資者	**–**	**–**	[編纂]	[編纂]	[編纂]%	**是**
總計	**121,737,769**	**100.00%**	**[編纂]**	**[編纂]**	**100.00%**	—

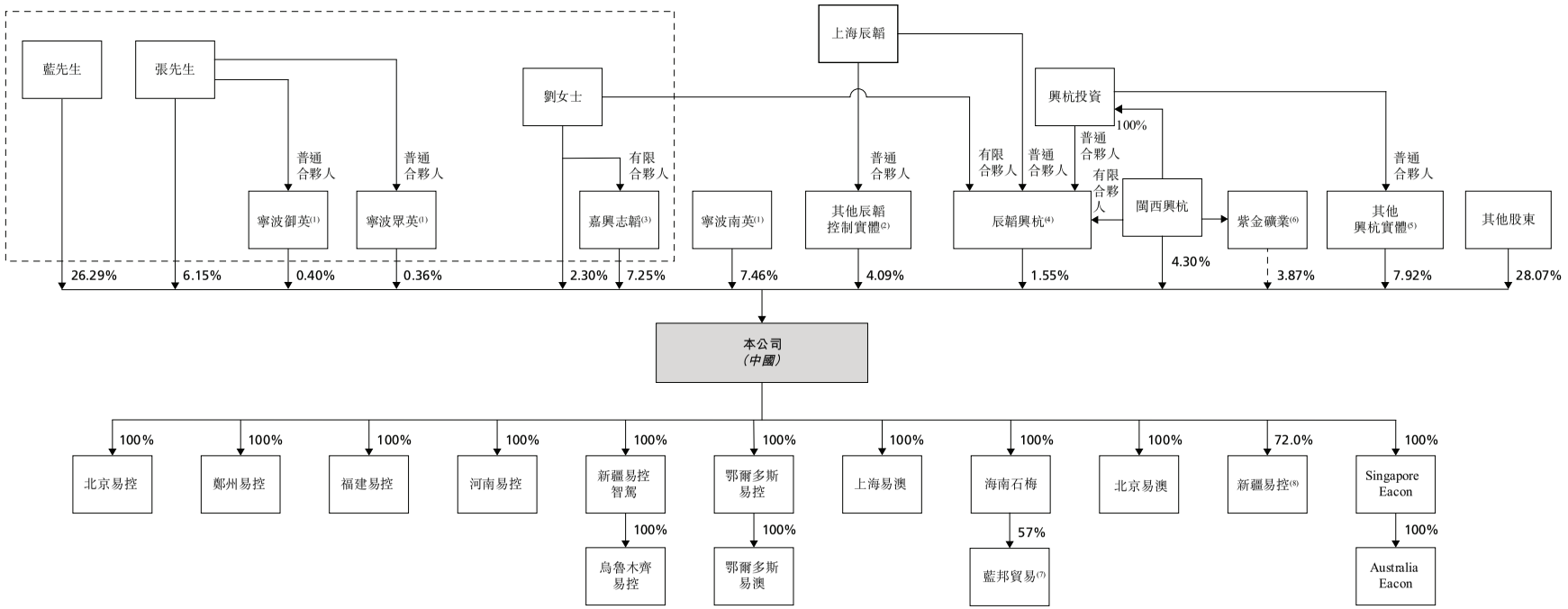
附註：

(1) 寧波南英、寧波眾英及寧波御英為我們的僱員激勵平台。請參閱上文「－僱員激勵平台」。

我們的公司架構

緊接[編纂]完成前的公司架構

下圖載列本集團於緊接[**編纂**]完成前的公司結構：



附註：

(1) 寧波南英、寧波眾英及寧波御英為我們的僱員激勵平台。請參閱上文「－僱員激勵平台」。

(2) 其他辰韜控制實體包括：(a)嘉興科隆；(b)嘉興辰智；(c)平潭嘉翼；(d)嘉興辰易；(e)湖州越誠；(f)創享創業及(g)易韜創業。詳情請參閱「－[**編纂**]投資者的資料」。

(3) 上海辰韜為嘉興志韜的普通合夥人，持有約2.86%的合夥人權益。劉女士為嘉興志韜的獨家有限合夥人，持有約97.14%的合夥人權益。

(4) 上海辰韜及興杭投資均為辰韜興杭的普通合夥人，分別於其中持有約0.95%及14.29%的合夥人權益。閩西興杭為辰韜興杭的有限合夥人，持有約33.33%的合夥人權益。劉女士為辰韜興杭的有限合夥人，持有約47.62%的合夥人權益。

(5) 其他興杭實體包括：(a)興杭朝智；(b)興杭朝光；(c)興杭啟光；(d)興杭朝風及(e)興杭啓信。詳情請參閱「－[**編纂**]投資者的資料」。

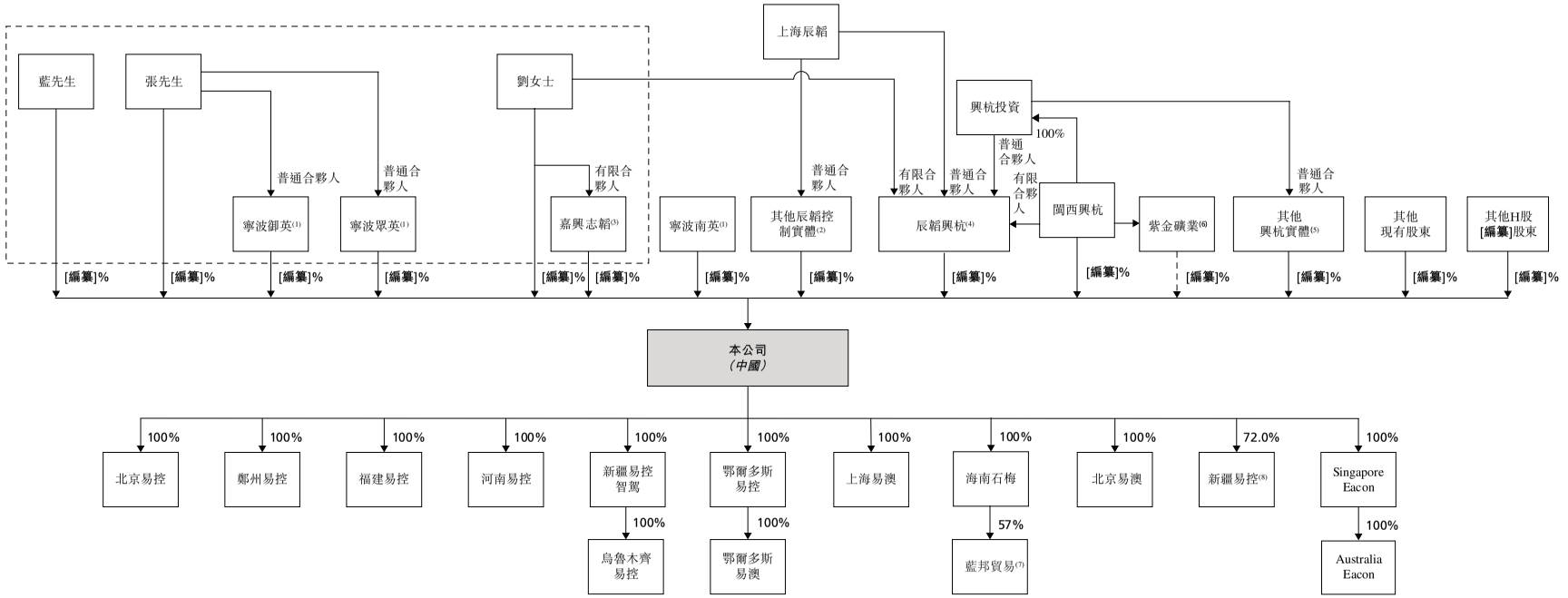
(6) 紫金礦業為閩西興杭之子公司。於本文件日期，紫金礦業所控制的紫地投資、紫牛投資、紫興投資及啟航投資分別持有本公司2.62%、0.93%、0.15%及0.17%權益。有關進一步詳情，請參閱「－[**編纂**]投資者資料」。

(7) 海南石梅(本公司的全資子公司)持有藍邦貿易57%的股權並控制66%的股東大會投票權，並根據藍邦貿易的組織章程細則主導其經營活動。於本文件日期，藍邦貿易由海南眾鑫凱投資有限公司(「**海南眾鑫凱**」)及海南弘龍科技股份有限公司(「**海南弘龍**」)分別持有34%及9%。海南眾鑫凱由于海波先生、蘭小雲分別持有80%及20%。海南弘龍由李曉鵬及崔豔波分別持有90%及10%。根據上市規則第14A.07條，海南眾鑫凱(根據本集團截至2025年9月30日止九個月的財務數據，為我們重要子公司藍邦貿易的主要股東)連同于海波先生及其聯繫人，均為本公司的關連人士。

(8) 新疆易控的其他股東包括：(a)楊靈(持有其20%股權)；(b)白亮亮(持有其5%股權)；及(c)趙會軍(持有其3%股權)，其均為獨立第三方。

緊隨[編纂]完成後的公司架構

下圖載列本集團於緊隨[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]未獲行使)的公司架構：



附註：

有關附註(1)至(8)，請參閱「緊接[**編纂**]完成前的公司架構」的附註。

概覽

我們專注於採礦業L4級無人駕駛解決方案的商業部署，且我們是較早進入自主採礦運輸領域的企業之一。我們的解決方案旨在滿足礦場的特定運營需求，特別是在地形複雜、人力資源有限及安全要求高的環境中。

根據弗若斯特沙利文的數據：

- 按2024年收入計，我們在中國所有L4級無人駕駛公司中排名**第一**；
- 按截至2024年12月31日及2025年9月30日的活躍無人駕駛礦卡數量計，我們是中國**最大**的礦區無人駕駛解決方案提供商；按無人駕駛採礦車隊規模計，我們亦名列中國第一，截至最後實際可行日期有約2,300輛活躍無人駕駛礦卡；
- 我們是世界**首家**，也是目前**唯一**一家部署一支由逾1,000輛活躍無人駕駛礦卡組成的車隊的公司；
- 截至2025年9月30日，按累計無人運輸量、無人運營里程和已完成運輸週期以及我們的解決方案已部署超過六年且具有連續的安全記錄計算，我們領先同業；及
- 於2024年，按收入計，我們於中國礦區無人駕駛解決方案市場的市場份額約為49.2%，位列全國第一；按同期收入計，中國為全球最大的礦區無人駕駛解決方案市場，全球市佔率超過40.5%。

我們很早就意識到礦區無人駕駛行業規模化落地的潛力，並快速實現中國礦區無人駕駛解決方案市場的深度佈局。截至2025年9月30日，我們的解決方案部署在中國按年核定產能計12個最大露天煤礦中的七個。

憑藉與頂尖礦企的成功合作，我們贏得了穩定的客戶群：我們於2022年至2024年間連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率。截至2025年9月30日，全國範圍內共有九個單礦超百輛無人駕駛礦卡的礦區無人駕駛項目，其中八個部署了我們的解決方案。有關「客戶」、「車輛擴展率」及「終端客戶集團」的定義及其計算方式，請參閱「技術詞彙表及慣用語」。

下圖列示我們的營運及財務成果焦點：



附註：

1. 截至2024年12月31日止年度；

2. 截至最後實際可行日期；

3. 自2024年9月起，我們的預測模型在全球無人駕駛行為預測基準－*Argoverse* 2運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)中均位列第一。

4. 適用於截至2024年12月31日至少連續兩個年度結束時已部署我們解決方案的所有礦場。

我們構建了完全自主開發、專為採礦作業量身定制的L4級無人駕駛技術棧。我們的專有能力涵蓋智能感知、預測、規控等核心領域，以及靈活的軟件定義驅動架構，可在最複雜的採礦環境中實現高度自適應、可擴展和穩定的部署。根據弗若斯特沙利文的資料，在中國礦區無人駕駛解決方案市場中：

- 我們是礦區無人駕駛業界**率先**實現多模態融合感知的公司之一。

- 我們是**唯一**一家能夠完全L4級無人、即時協調混行、混裝、混卸作業的公司，解決了無人駕駛物流中最棘手的問題之一：露天礦場多主體動態交互。自2024年9月起，我們的預測模型在全球無人駕駛行為預測基準－*Argoverse 2*運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)中均位列第一。

- 我們為100噸級的電動無人駕駛礦卡開發了量產的線控電控平台，降低了整合的複雜性和成本，亦提高了可靠性、模組化以及可擴展性。在我們的平台支持下，我們的無人駕駛礦卡能夠增加運輸效率及降低能源消耗，從而有助於客戶降低總擁有成本。

- 憑藉標準化、模塊化架構，我們可於最短三天內完成新礦場解決方案部署，使無人駕駛礦卡在三天內以完全無人駕駛模式[3]運作，相較之下，中國行業常規需要6至12週。

市場挑戰、趨勢以及我們的解決方案

礦山作業是一個高風險、高成本的行業，以惡劣的環境和偏遠的地理位置為特徵。礦業運營通常位於高海拔或崎嶇的地形中，司機面臨著極端天氣、地質複雜以及顛簸路面下高強度重複勞動，導致長期勞動力短缺、高流動率、安全事故以及運營成本不斷上升。

政府、監管機構及礦區運營商一致認為，向無人化運營的轉型是實現安全、成本效益和長期可持續性的必然選擇。

然而，打造礦區無人駕駛解決方案需要從硬件到感知再到控制的全棧解決方案以及深厚的專業知識。大多數無人駕駛公司缺乏在該環境中成功所需的技術穩定性、適應性和平台級集成能力。與此同時，大部分傳統的礦區設備製造商並非軟件原生企業，難以大規模提供智能無人駕駛。因此，全球能大規模提供礦區無人駕駛解決方案的企業鳳毛麟角。

3　「完全無人駕駛模式」定義為每日運作時長超過95%無需人工操作，其餘不足5%的人工操作時間主要用於非運輸類活動，例如維護、燃料補給或其他支援工作。

規模化的成熟市場

礦業已成為無人駕駛商業化已達到顯著規模的少數幾個應用之一。根據弗若斯特沙利文的資料，礦業在所有垂直領域中商業化應用進程最為領先。

- *國內市場*：2022年至2023年，隨著頭部礦企作為我們的客戶完成無人駕駛技術的早期試用，市場進入了快速規模化階段。預計無人駕駛礦卡的銷量滲透率將從2024年的約6%上升至2030年的50%以上，呈現出爆發式增長。2024年中國礦區無人駕駛解決方案的市場規模達到人民幣20億元，2021年至2024年的複合年增長率為204.7%。

- *全球市場*：在中國以外的主要礦區(包括澳大利亞、加拿大及智利等)，勞動力成本上升和資源限制的雙重挑戰日益凸顯。我們認為該等市場將迎來新一輪增長。全球礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模預計將從2024年的7億美元增加至2030年的81億美元，複合年增長率為51.0%。僅澳大利亞市場，2030年礦區無人駕駛解決方案按收入計的市場規模就有望突破27億美元。

我們不僅提供無人駕駛技術，更致力於解決長期制約礦業效率與安全的結構性難題。

我們的礦區無人駕駛解決方案(品牌名為*著山*)是中國首個專為礦區運輸打造的完全集成的自動駕駛棧。*著山*結合了配備電控系統的線控礦卡、我們專有的L4級無人駕駛系統以及強大的車隊管理和運營平台，均旨在跨越不同的礦區和用例進行規模化擴展。

我們通過*暮野*擴展了我們的能力，*暮野*是我們的智能礦區數字化解決方案，用於升級傳統礦業設備，使其在採、運、排等關鍵操作中具備智能功能。

*著山*和*暮野*使我們能夠全面滿足礦業的自動化及數字化需求。我們的模塊化方法支持針對不同客戶需求的靈活配置，而我們統一的軟件和運營堆棧則支持交叉銷售機會，並長期融入客戶的業務流程中。

可靈活擴展的交付模式

我們提供雙產品戰略，並採用靈活的交付模式，以滿足全球礦業客戶的運營實際需求和採購偏好。

- **著山：礦區無人駕駛解決方案。***著山*旨在在標準及極端工作條件下實現礦區無人駕駛運輸，橫跨煤炭、金屬及石灰岩礦。其減輕了對人力駕駛的需求，提高了安全性，並提供一致的規模運營效率。*著山*提供兩種商業模式：

  — *持車(運輸即服務)模式：*我們擁有並運營無人駕駛車隊，提供全生命週期支持，包括部署、日常運營、維護及技術更新，持續提升礦區運營效率。這種模式尤其適合尋求以最少內部資源使用全託管式解決方案的客戶－通常用於戰略性項目及早期基準部署。

  — *不持車(無人駕駛即服務)模式：*客戶擁有配備與我們的礦區無人駕駛解決方案完全兼容的線控電控底盤的礦卡。我們為客戶提供全方位的礦區無人駕駛服務，包括必要的軟件和硬件以及持續的運營及技術支持。這種模式降低了我們的前期資本支出，並為客戶提供了更多靈活性，尤其是在車輛選擇方面，同時通過設計驗證確保我們的系統性能和安全標準得到滿足。

- **暮野：智能礦區數字化解決方案。***暮野*旨在升級傳統採礦設備及工作流程。*暮野*可增強主要作業功能，例如生產管理、安全管理、勘察巡視及資產管理，實現無人駕駛礦場與有人駕駛礦場的實時決策。我們於2023年推出*暮野*，其後初期市場反應理想。

下列圖表顯示我們的業務模式以及技術及解決方案架構：



我們的核心能力

我們建立了以下三項核心能力，引領礦區無人駕駛領域：

- *軟硬一體的全棧系統整合。*我們的無人駕駛平台完全為自主研發，從L4級無人駕駛算法到線控電控平台以及定制車輛電子設備。我們的架構設計旨在實現精準控制、快速響應及高可靠性。其為一個模組化、可擴展平台，支持多種車型及多樣化的礦區條件，截至2025年9月30日，可支持40多種車型。詳情請參閱「－技術與研發－柔性軟件平台－「御石」：專為礦業自動化打造的統一線控電控平台」。

- *深入的營運洞察力及實地驗證的經驗。*我們是業內唯一一個在多種高價值礦種開採、動態混行車隊作業及高海拔環境中擁有大規模部署經驗的團隊，並能將專業能力延伸至非煤礦領域。我們不僅進行試驗，還在世界上一些最嚴苛的條件下設計、交付及操作無人駕駛系統。我們相信，這讓我們對客戶痛點及工程現實有無可比擬的洞察力。

- *自我強化的數據循環。*憑藉若干年的研發及部署歷史，我們不斷收集及處理大量真實世界的採礦作業場景數據，以完善我們的AI模型及控制系統。截至2025年9月30日，我們通過完成超過8百萬趟、約60百萬公里的商業無人駕駛運營趟次累積相關卡車運行數據。我們的核心系統已歷經三次重大迭代及超過100次迭代發佈，每次部署都鞏固了我們的技術領先地位。

商業化能力

我們的商業模式旨在實現靈活性及規模化發展。在早期階段，我們採用持車模式為主導進行部署，擁有車輛並提供一站式運營服務，幫助客戶降低早期採用的風險。隨著我們技術的成熟及客戶信心的增強，我們轉向利潤率更高的不持車模式，允許客戶採購及運營自己的車隊，並由我們的技術提供支持。

2022年至2024年，我們的總收入由人民幣59.9百萬元增長至2024年的人民幣986.2百萬元，複合年增長率達305.8%。尤其值得注意的是，我們於2023年推出輕資產性質的不持車模式，該模式通常降低自有礦區無人駕駛車隊相關的投入。

我們在大型戰略客戶(尤其是中國的領先礦業集團及其承包商)中建立了強大的影響力及良好的往績記錄。截至2025年9月30日，我們擁有12家終端客戶集團，我們的技術已部署在包括國家能源集團、國家電投、特變電工、紫金礦業、首鋼集團、廣匯能源及寶武集團等領先的礦業集團運營的27個礦場。

我們優先與優質客戶建立長期合作夥伴關係。我們與領先礦業公司建立的卓越往績，已贏得穩定的客戶群：於2022年至2024年連續三個年度，我們在終端客戶集團中保持100%的留存率。截至2024年12月31日，我們平均首年車輛擴展率達至457%，該指標囊括了全部部署我們解決方案至少連續兩個年度的礦區。

我們的增長戰略：從試點項目至大規模部署

我們通過一個可複製的模式實現規模化：首先建立標杆項目，證明其經濟效益，擴大車隊規模，然後拓展業務範圍。

- *在核心案例中深化滲透。*於2023年，我們在一個煤礦推出了全球最大的單一礦區無人駕駛運輸車隊，為行業樹立了行業標杆。自此，我們已在八個礦場部署我們的解決方案，每個礦場運營超過100輛無人駕駛礦卡。我們計劃在其他場地複製這項成功經驗，以進一步擴大車隊規模及提高客戶留存率。

- *擴展到更複雜的礦區環境。*感知、規劃及車輛控制方面的進步使我們能夠拓展到金屬及石灰岩礦，該地的地形更複雜且交通狀況更密集。於2024年，我們在紫金礦業的紫金山金銅礦啟動了第一個無人駕駛部署。此外，我們進一步將解決方案部署於紫金的鉛鋅礦、首鋼的鐵礦、寶武的鐵礦運營，及海拔超過5,000米的巨龍銅礦部署了無人駕駛系統，這是迄今為止中國海拔最高的礦區無人駕駛部署。

- *走向全球。*儘管我們主要在中國運營業務，我們積極瞄準高價值的海外市場。澳大利亞是我們第一個國際重點，我們根據其成熟的採礦業、高勞工成本、穩定的客戶基礎及對無人化的開放態度而做出選擇。我們於2023年成立了澳大利亞辦事處，並與澳大利亞最大的端到端採礦服務提供商之一MACA（Thiess集團成員）簽署了諒解備忘錄。於2024年，我們與全球最大的採礦服務提供商之一Thiess簽署了諒解備忘錄，並與諾頓金田（紫金的子公司）合作在澳洲卡爾古利啟動本地化產品試驗項目。該部署預計將作為全球擴張的戰略藍圖。

我們的價值主張－探索礦區無人駕駛的價值

我們提供的不僅僅是無人駕駛解決方案，且為礦業的不同利益相關者提供了堅實的成果，更安全的勞動力、更環保的運營及更具彈性的工業系統。

- *安全。*礦業是高風險的行業。我們的無人駕駛系統使司機無需在最危險的環境中工作，消除了疲勞、分心及人為錯誤的風險。安全融入到從感知及規劃到作業工作流程及系統冗餘的每一層堆棧中。

- *低碳足跡運營。*我們致力於向更清潔、低排放礦業轉型。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國第一家在礦區大規模商業化部署增程式及全純電動無人駕駛礦卡的公司。例如，我們的增程式EL100無人駕駛礦卡與傳統柴油車型相比，燃油效率可提升25至30%(1)，每輛車每年可實現3,978.5公斤的二氧化碳減排量(2)。

- *提升生產力以應對勞動力短缺。*無人化不僅保障安全及可持續性，更創造了盈利。我們的系統可在夜間、天氣及班次更換時運作，使工作流程更順暢，並提高作業的連續性。在勞工稀缺、地形惡劣的礦區，無人駕駛擴大了可能性。我們使客戶能夠開發較難進入的儲量並擴大產能區域。

附註：

(1) 有關計算乃基於我們的混合動力電動無人駕駛礦卡(EL100)每公里每公斤／有效載荷的平均燃料成本與上一代自身礦卡(MT96L)每公里每公斤／有效載荷的平均燃料成本之間的比較。

(2) 二氧化碳排放量減少乃通過將EL100車型及上一代礦卡的燃油消耗量與可比傳統柴油礦卡進行比較，並採用每消耗一公升柴油排放2.73公斤二氧化碳的標準排放因數而計算得出。

- *對產業產生持久積極影響的創新。*我們的技術在該領域樹立了新的基準。我們已完成多項首創部署，並獲得工信部及國家礦山安全監察局等國家部門的認可。我們與頂尖學術機構及研究實驗室合作推動前沿技術的發展，將科研成果轉化為實際運營車隊。我們也是非煤露天礦山安全智能開採國家礦山安全監察局重點實驗室的共建單位，該實驗室是一個專注於推進中國非煤露天開採的安全與自動化的國家級研究機構。

- *參與產業標準制定。*我們為今日創造解決方案，同時為未來做好準備。我們共同撰寫了17項國家、行業及團體標準，為建立更安全、更智能、更規範的行業做出貢獻。我們已獲礦山安全行業標準化技術委員會(負責制定、協調及管理中國礦山安全相關行業標準的專門技術委員會)指定為「露天礦山無人駕駛標準化工作組」的牽頭單位，認可了我們在露天礦山無人駕駛技術應用及標準化方面的領先地位。

我們的優勢

我們擁有奠定持續領先地位的基本優勢：

礦區無人駕駛的全球領導者

根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年收入計，我們在全球所有L4級無人駕駛汽車公司中排名第一。在採礦業，我們不僅在收入方面領先，更在車隊規模、總運輸量及運營里程領先。

截至2025年9月30日，我們已達成以下里程碑，我們認為這充分反映本集團於市場上的穩健地位：

- 交付超過2,020輛活躍無人駕駛礦卡投入持續運營，進一步增加至截至最後實際可行日期的約2,300輛；

- 累計無人駕駛里程約60百萬公里；

- 完成超過八百萬趟商業無人駕駛運營趟次；及

- 我們的解決方案已在領域內部署超過六年且具有一致的安全記錄。

截至2024年12月31日，在中國核定年產能最大的露天煤礦，我們運營著全球最大的單礦無人駕駛車隊，部署超過230輛活躍的無人駕駛礦卡。從總里程到運輸量，該項目均為整個行業樹立行業標杆。

我們與客戶構建的並非短期合作，而是深度融合運營、著眼長遠的戰略夥伴關係。截至2025年9月30日，我們的解決方案在中國部署於41個核定年產能超過1,000萬噸的露天煤礦中的18個及12個最大(就核定年產能而言)露天煤礦中的七個。截至2025年9月30日，中國所有九座運營超過100輛無人駕駛礦卡的礦場中，有八座採用我們的解決方案。我們與領先礦業公司建立的卓越往績，已贏得穩定的客戶群：我們於2022年至2024年間連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率，並於截至2024年12月31日在我們已部署解決方案至少連續兩個年底的所有礦場保持457%的平均首年車輛擴展率。這些指標不僅是客戶忠誠度的印證，更構築起競爭對手難以逾越的真正進入壁壘。

我們已獲中國工信部、國家礦山安全監察局等權威部門及頭部行業協會認可。我們的認證覆蓋ISO 26262 (ASIL D)及ISO 9001，並榮獲國家級專精特新「小巨人」企業等榮譽。

隨著行業在中外市場同步進入高速擴張期，我們相信，憑藉先發優勢、深厚場景積澱與穩固客戶根基，我們可以把握全球採礦自動化轉型巨大增長機遇。

世界一流的無人駕駛技術及研發能力

我們打造了垂直整合的自動化平台，集精密的感知、先進車輛控制與可擴展系統架構於一體，專為礦山規模化作業而生。我們的系統是業內率先融合視覺優先多模態感知、BEV(鳥瞰視角)激光雷達融合與基於佔據柵格推理的系統之一。這種獨特組合在極端能見度條件下實現了無與倫比的感知性能，並實現跨地形通用障礙物識別能力。

於交互性方面，我們同樣引領行業。基於模型的軌跡預測，配合基於搜索的決策與優化驅動的運動規劃，使我們在動態多智能體協同環境中佔據獨特優勢。我們率先在業內實現完全無人駕駛「混行」運作－即不同車型在裝載、運輸、卸料環節的實時協同調度。自2024年9月起，我們自主研發的聯合預測框架在*Argoverse 2*運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)中一直排名全球第一，彰顯了我們在行為預測領域的全球頂尖實力。

無人駕駛的根基在於控制，而控制始於底盤。我們打造了行業首個百噸級電動無人駕駛礦卡線控電控底盤平台，依託自研電子電氣架構及線控制動、轉向系統，實現了精準、靈敏、安全的車輛控制，同時降低系統複雜度與成本。該底盤平台支持跨車型快速軟件迭代，適配多樣化礦山應用場景。截至最後實際可行日期，基於該平台量產的活躍無人駕駛礦卡達約2,300輛，覆蓋40種定制化配置，構成全球規模最大的無人駕駛礦卡車隊。

這一技術體系由300餘名橫跨無人駕駛、軟件、車輛系統、仿真、基礎設施及安全等領域的工程師與科學家團隊共同構建。團隊成員涵蓋電腦科學、電氣與電子系統、車輛工程、新能源動力總成設計等領域的頂尖專家，以攻克礦區無人駕駛複雜技術難題為共同使命。我們與頂尖高校、國家實驗室及科研機構深度協同，推動學術研究與場景落地融合。我們相信這些合作構建起開放、可擴展的創新引擎基礎，將持續賦能無人駕駛技術突破與礦山安全、智能化發展。

截至2025年9月30日，我們在中國擁有227項授權專利及40項PCT申請。我們的研發投入持續與我們的願景匹配，於2022年、2023年及2024年，我們的研發開支分別為人民幣109.1百萬元、人民幣177.3百萬元及人民幣208.4百萬元。

更安全、更智能、可擴展的全棧式礦區無人駕駛解決方案

我們提供業界最完整、可量產化的礦區無人駕駛全棧解決方案，其核心由*著山*與*暮野*兩大部分構成。

*著山*是我們的礦區無人駕駛解決方案。這些解決方案由我們的無人駕駛技術、模塊化線控電控底盤平台、專有電子電氣架構及雲端調度協同平台驅動，實現從環境感知、車輛執行到礦區級調度的端到端無人化作業閉環。

我們的線控電控平台支持無人駕駛控制密切相關的制動、轉向、加速系統，實現了與超過30款不同車型的軟件協議適配，從而能夠以最小改造成本將自動駕駛技術擴展至各類混合車隊。依託行業最豐富的場景庫和商業部署案例數據，我們可為特定作業場景提供快速定制方案，從而縮短無人駕駛落地週期並提升運營韌性。*暮野*通過增強礦區核心流程來補充*著山*，為採、運、排等環節提供AI輔助智能決策、協同調度及可視化管理工具。

安全始終是採礦作業的重中之重。正因如此，我們的解決方案在每一層級都進行了安全專項設計：

- *內置冗餘。*平台採用四層冗餘感知系統、六重制動保護，在感知、決策、控制執行及計算平台實現雙路徑冗餘。

- *標準合規設計。*我們是礦區無人駕駛行業首批通過ISO 26262 (ASILD)級功能安全流程認證、ISO 27001信息安全管理體系認證的公司，我們的研發流程遵循ASPICE框架。

- *先進安全管理制度。*基於多年現場部署經驗，我們已搭建了完善的安全管理框架，將30餘項設備安全操作規程、8套運營標準作業程序和11項專項安全方案納入標準作業體系。

我們的技術不僅旨在實現自動化，更致力於超越傳統作業模式。裝備我們解決方案的無人駕駛礦卡單車日均作業時長超過21小時，較人工駕駛提升約10%。通過*暮野*系統的智能調度、動態協同和持續模型優化，我們在商業部署中達到人工運輸效率的108%。

*著山*的模組化操作系統及底盤開發平台可快速兼容不同噸位卡車、能源系統、傳感器組合及部署環境，使本集團能將交付到無人駕駛去安全員運營部署週期縮短至僅三天。*暮野*中央控制平台支持國家標準通信接口，可無縫整合不同噸位級別、能源類型及OEM廠商之各類礦卡，實現單一集成系統。

由標杆部署及複製推動的可擴展商業模式

我們的擴張戰略植根於可複製的商業模式，且我們專注於打造可擴展的標杆部署。

經過實地驗證的模塊化技術可適配各類採礦環境，憑藉在車隊、礦區及場景間的高度可移植性，我們已快速實現全國市場覆蓋。例如於中國核定年產能最大的露天煤礦，我們打造了行業首個承接多個煤礦作業標段，實現7*24小時連續無人化生產作業的無人駕駛車隊，並保持全球最大單礦無人駕駛車隊記錄。我們也將該標杆項目的示範效應推廣到全行業，截至2025年9月30日，中國所有九座運營超過100輛無人駕駛礦卡的礦場中，有八座採用我們的解決方案。同樣地，我們的解決方案成功應用於世界上海拔最高的銅礦。該銅礦由中國的一家全球礦業集團運營。儘管環境條件極端惡劣，我們的無人駕駛車隊仍可在該礦繼續可靠地運行。在另一個項目，在一家龍頭上市礦業公司的子公司經營的礦山中，我們在中國首次實現了無人干預的全自動化作業。我們認為該等項目乃我們的標杆部署，主要原因是其充分展現了我們的無人駕駛解決方案在極具挑戰性的運營環境中具備穩健性、可擴展性及成熟商業價值。然而，我們通常提供與其他項目相若的商業條款和定價。

我們認為這些標杆部署不僅是我們的工程里程碑，更成為市場模板，推動系統性規模化複製。

潛在全球擴張釋放新的增長

根據弗若斯特沙利文的資料，我們成為中國首個在全球最成熟的礦業市場之一－澳大利亞設立本地團隊和落地項目的礦山無人駕駛公司。我們的國際化戰略始於2022年，有著明確的願景，並堅持將全球擴張作為公司長期的業務發展重點。我們於2023年正式在澳洲成立辦事處並組建本土團隊。2024年，我們與Thiess（全球最大的採礦服務提供商之一）及紫金礦業澳洲子公司諾頓金田(Norton Gold Fields)三方在澳洲卡爾古利地區共同開展本地化產品試驗項目。我們認為這不僅是一次市場突破，更是我們在全球高價值市場規模化推廣無人駕駛的戰略藍圖。此舉充分驗證我們的技術具備適應性及擴展能力，確證其能在全球最嚴苛礦業環境中持續交付預期成效。

與行業領導者合作，建立礦區無人駕駛生態系統

我們服務於中國規模最大、最具影響力且最具前瞻性的礦業公司，包括國家能源集團、國家電投、特變電工、紫金礦業、首鋼集團、廣匯能源及寶武集團。截至2025年9月30日，我們的解決方案已部署於12個終端客戶集團所營運的27座礦場。我們與領先礦業公司建立的卓越往績，已贏得穩定的客戶群：我們於2022年至2024年間連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率，並於截至2024年12月31日在我們已部署解決方案至少連續兩個年底的所有礦場保持457%的平均首年車輛擴展率。

我們戰略性選擇對無人駕駛技術需求穩定的大型礦企、承包商及能源企業。我們認為這些合作關係不僅是營收基石，更是共同制定行業標準與部署實踐的長期發展夥伴。

除客戶外，我們亦與礦區無人駕駛價值鏈其他參與方建立了長期的深入合作，包括OEM廠商、零部件供應商及基礎設施提供商：

- 與**臨工重機**攜手打造中國首款百噸級增程式無人駕駛礦卡EL100，是行業首個單礦超百輛應用的無人駕駛礦卡。

- 與**同力**聯合打造ET100、ET90、ET70M等其他針對特定平台的無人駕駛礦卡。

- 與**宇通**攜手打造的全球首個純電動無人駕駛礦卡車隊YTK90E已實現全礦區運營。

- 我們已與**北方股份**建立了戰略合作關係，並積極展開無人駕駛礦卡的共同開發。

- 針對採煤運輸場景，我們推出了多款較長使用壽命和大噸位電動無人駕駛車型。

通過與關鍵生態合作夥伴的深度協同，我們不僅實現零部件集成，更在共同塑造礦區無人駕駛的未來。這些深入的戰略合作擴展平台能力、強化我們的競爭優勢，並為全產業價值鏈創造增值空間。

高瞻遠矚的領導力和堅實的機構支持

[**編纂**]卓越執行力。我們的首席執行官兼聯合創始人藍水生作為連續創業者，聚焦礦區無人駕駛這一非共識但市場潛力巨大的賽道，並主導公司發展的各個關鍵階段。董事長兼聯合創始人張磊擁有10餘年無人駕駛車輛研發經驗，深耕礦區無人駕駛領域及商用車平台。研發副總裁陳慧勇博士作為電動汽車系統專家，曾擔任宇通首席工程師。戰略生態副總裁林巧博士擁有浙江大學本碩博學位，曾領導阿里巴巴菜鳥無人駕駛開發部門及航天科工控制系統研發，兼具前沿技術與產業落地能力。首席財務官曲曉燕具備豐富的資本運作經驗，曾主導多家行業龍頭企業的融資與[**編纂**]項目。

在彼等的帶領下，我們建立了一支穩定而富有執行力的管理團隊，覆蓋從產品和工程到財務、運營和商業戰略的完整運營架構。截至2025年9月30日，我們的研發團隊包括約400名僱員，三分之一以上持有碩士以上學位。

我們的股東匯聚了實力強勁的產業與金融界翹楚，包括寧德時代、紫金礦業、興杭投資及斯道資本等。他們不僅提供資金支持，還提供產業資源、長期思維和戰略規劃。

我們的戰略

礦區無人駕駛正隨科技趨勢及快速普及而不斷演進。為把握此市場的巨大商機，我們正實施針對性戰略以強化核心競爭力，加快全球擴張。

持續創新強化技術領導力

我們正深化全棧研發佈局，持續鞏固軟硬件領域的雙重領先優勢。

- *軟件與數據：*我們正朝下一代無人駕駛架構持續演進，包括端到端感知系統和兩階段規劃系統。以上升級旨在提升系統在異常或意外場景下的性能。此外，我們還將持續推進車載數據與V2X（車路協同）通信輸入的深度融合，並擴展礦區AI管理平台，以支持規模化、產品化部署。為支撐技術演進，我們將持續積累實際見解以優化模型，提升我們的運營能力，尤其在數據稀缺的礦區場景中。

- *硬件與集成：*我們正加速線控電控平台及核心零部件的創新，與OEM廠商深度協同實現系統級無縫集成。技術路線涵蓋：下一代電控制動系統、更快速的電子轉向控制技術及域控制器。我們計劃在未來三年內以增程式混動、純電動車型為主，同時探索氫能動力配置作為未來技術路線。此外，我們還計劃開發一款針對礦山無人駕駛設計的無駕駛室礦卡。

拓展應用場景，解鎖新市場

我們正從三個方面推進規模化落地：深化核心場景滲透、拓展複雜新興作業場景、以及將無人駕駛解決方案延伸至礦區外場景。

我們正著力將標杆部署轉化為行業標準實踐，重點深化在露天煤礦及維運的應用滲透。通過優化「採掘－運輸－排土」全週期作業效能，助力礦區實現從試點到規模化常態化運營的升級。我們的產品路線圖包含日益精細的專業化配置方案，在提升成本效益和生產靈活性的同時，持續打造更多礦區示範案例，從而逐步提高客戶複購率及市場佔有率。

我們正加大投資以提升場景變化適應力，以拓展更多新的礦區無人駕駛應用場景。我們的平台採用模塊化設計及基於平台的部署方案，能顯著縮短各類礦場及地形環境的投產週期。憑藉行業領先的極端環境感知能力，我們從低海拔礦區拓展至高海拔、氣候惡劣礦區，這些區域傳統作業方式的安全性和生產效率均難以保障。長期來看，我們計劃加速金屬礦商業化落地並向國際採礦市場拓展。我們的市場進入策略優先選擇產量大、生產穩定、經濟可行且自動化潛力高的礦區，初期聚焦高海拔礦區，待技術提升後逐步推廣至規模較小或分佈更分散的礦區。

國際化佈局，搶佔長期發展機遇

我們正制定明確的國際化擴張戰略，重點佈局全球核心礦業市場。澳大利亞作為首個目標市場，憑藉對礦區無人駕駛的強勁需求和有利的早期應用環境，已成為我們國際化的起點。我們已組建本土團隊，並成功落地該區域首個礦區無人駕駛項目。隨著業務擴展，我們將通過本土企業合作、組建合資公司及建設屬地化支持基礎設施，打造可靠的實地技術服務能力。長遠來看，我們將從改裝解決方案逐步轉向全集成無人駕駛系統，並依託中國電動汽車製造優勢，助力礦用車輛出口及海外規模化部署。

在澳大利亞市場取得初步成效後，我們計劃進軍加拿大和智利等高價值礦區。同時，我們也發現了蒙古、蘇里南、哈薩克斯坦、中東及非洲部分地區等新興市場的重大機遇，我們將依託本土合作夥伴推動這些地區的技術落地。這些舉措預計將與中國礦業公司的對外投資形成協同效應，使我們能夠為持續增長的海外客戶群提供可規模化、高性價比的礦區無人駕駛解決方案。

拓展客戶基礎，深化戰略關係

我們致力於通過長期戰略協同與品牌領導力，構建可規模化擴張的忠誠客戶網絡。

我們目前已與頭部礦業公司、承包商及能源集團建立深度合作夥伴關係。為增強客戶黏性，我們計劃擴大戰略框架協議、合資經營及一體化部署等合作模式的應用。同時，我們正積極拓展業務邊界，攜手新銳企業客戶與生態合作夥伴，將解決方案更深層次地嵌入產業價值鏈。

我們還將著力提升品牌影響力與行業話語權，包括深度參與全球礦業與自動化峰會，通過技術展覽、實景演示及標杆案例展示解決方案；同步深化與學術機構及領域專家的合作，強化我們在科研與商業領域的雙重影響力，持續鞏固礦區無人駕駛全棧解決方案首選合作夥伴的市場地位。

人才投資賦能長效增長

我們將人才視為實現戰略落地、技術創新與規模擴張的核心引擎。為支撐長期發展目標，我們正在打造一支涵蓋戰略管理、商業運營與技術研發的高績效跨學科團隊。

我們持續擴大管理層陣容，引進來自科技、礦業與工業領域的資深專業人士，以強化跨職能協同執行力。同時，我們正在招募研發、供應鏈及客戶運營等領域的頂尖人才，為未來全球發展提供強力支撐。

在技術人才建設方面，我們正通過引進無人駕駛、人工智能及車輛系統領域的專家級工程師與科學家，持續深化核心技術能力。同時，我們將與頂尖高校及科研機構進一步加強合作，特別設立博士後專項計劃，推動學術創新向產業應用轉化。

為維持並擴充人才儲備，我們還構建了分層發展項目，聚焦實踐培訓、導師指導和明確的晉升路徑，以確保核心崗位的人才連續性，並不斷增強組織的人才儲備厚度。

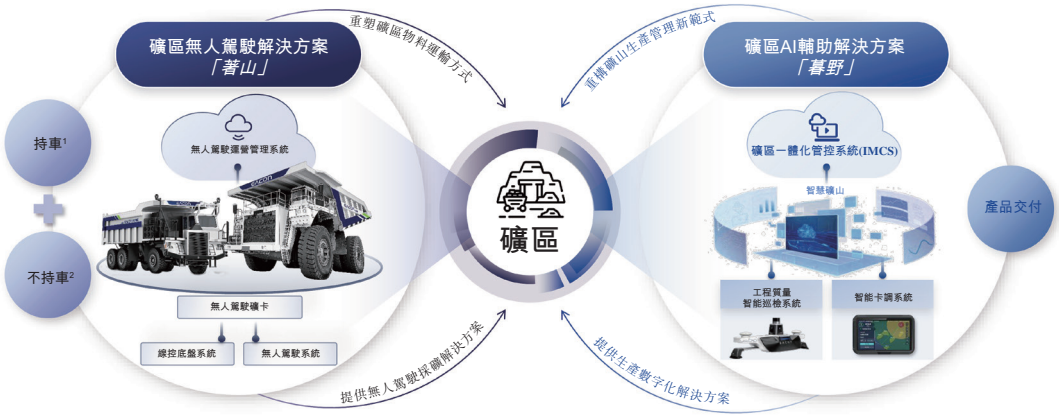
戰略性合作及精準併購

我們計劃通過精準併購及戰略投資完善技術體系、拓展解決方案組合並加速市場佈局。基於核心無人駕駛技術，我們正探索具有戰略協同效應的相鄰領域發展機遇，包括其他工業場景無人駕駛解決方案、礦區機器人、新一代能源技術。為推進這些計劃，我們擬組建專項跨職能團隊，負責機會識別、評估及落地執行，確保每項舉措都能強化戰略目標並完善產業生態。截至2025年9月30日，我們尚未簽訂任何明確的協議，也未確定具體收購標的。

我們的業務版圖

我們的解決方案

我們構建了覆蓋全棧解決方案、軟硬件一體化技術底座與全域安全架構的完整體系，如下圖所示。



附註：

1. 指運輸即服務(持車)模式。

2. 指無人駕駛即服務(不持車)模式。

採礦作業面臨極端環境－安全風險、偏遠地區、高海拔、惡劣天氣及揚塵－導致人力操作困難、成本高昂且效率低下。此等挑戰使自動化技術成為營運商、監管機構及政府的共同優先發展方向。

然而，採礦業並非自動化技術的普通應用場景，其需要一套根本不同的技術方案。與結構化道路環境不同，礦場涉及定制車輛、多變環境及場地特定的生產流程。要在如此環境實現真正的自動化，必須具備全技術堆棧能力：不僅需要感知與路徑規劃，更需可擴展的部署系統、先進算法，以及與工業用車平台的深度整合。

該等要求構成了極高的准入門檻。大多數針對城市駕駛場景的乘用車無人駕駛公司，由於缺乏礦業所需的營運深度及軟硬件整合能力，難以在採礦領域競爭。因此，目前市場上具備規模化提供全面礦區無人駕駛解決方案能力的企業寥寥可數，這為專用解決方案提供商創造了市場缺口。

為應對上述挑戰，我們專門為礦區無人駕駛開發了兩套核心解決方案組合，旨在加速行業向智能化、自動化運營轉型。

- **礦區無人駕駛解決方案(*著山*)**:我們的採礦區無人駕駛解決方案(統稱「著山」)專注於通過部署無人駕駛礦卡來優化採礦作業中的運輸環節。該等卡車可適應各類採礦環境(包括煤礦、金屬礦及石灰岩礦)，無論在簡單或極複雜的礦場條件下均能高效運作。通過減少對人工駕駛的需求，我們的解決方案能夠提升安全性、降低勞動成本，並全面提高運營效率。

- **智能礦區數字化解決方案(*暮野*)**:我們的智能礦區數字化解決方案透過先進數據分析、物聯網整合及實時監控技術，全面提升採礦作業各環節效能。從智能車隊管理到預測性維護，該等解決方案能有效簡化運營流程、實現生產力最大化並降低成本。

我們的兩套解決方案均依託於統一的技術底座及全域安全架構：

- *技術底座*：我們的技術基礎架構專為支援礦區無人駕駛解決方案的規模化拓展、可靠運行及長期演進而設計。該架構整合了全技術堆棧的核心系統，包括：專用無人駕駛算法、柔性軟件平台、人工智能開發工具鏈、礦山場景智能運營及我們安全且可信的雲基礎設施等關鍵能力。各系統均採用無縫整合及快速迭代的工程設計，可在各類採礦環境中實現快速部署與穩定運行。此架構使我們能靈活應對客戶需求，同時保持工業級運營所需的穩健性。

- *全域安全架構*：我們的解決方案建基於自主研發的全域安全架構(USF)，為一套穩健的系統，專為確保採礦作業在最惡劣環境下仍能保持安全、穩定及可靠運作而設計。USF涵蓋解決方案架構的各個層面，從硬件、軟件到連接性及運營協議，確保安全性深度融入每個組件與流程。該框架以冗餘性為核心原則，即所有關鍵功能均設有多重保護機制。

有關我們的技術底座及USF的更多資料，請參閱「－技術與研發」。

我們業務模式－解決方案交付方式與收入來源

我們提供多種交付模式，以滿足客戶的不同需求，讓他們能夠以最符合其營運目標、財務計劃及管理策略的方式採用我們的解決方案。具體而言，針對礦區無人駕駛解決方案，客戶可選擇以下兩種模式：

- ***持車(運輸即服務)模式***：我們擁有並運營無人駕駛車隊，提供全生命週期支持，包括部署、日常運營、維護及技術更新，持續提升採礦運營效率。該模式尤其適合尋求以最少內部資源使用全託管式解決方案的客戶，通常用於戰略性項目及早期基準部署。

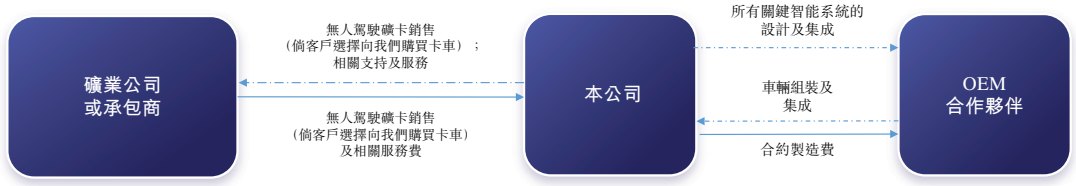
- ***不持車（無人駕駛即服務）模式***：客戶擁有配備與我們的礦區無人駕駛解決方案完全兼容的線控電控底盤的礦卡。我們為客戶提供全方位的礦區無人駕駛服務，包括必要的軟件和硬件以及持續的運營及技術支持。該模式可降低我們的前期資本支出，並為客戶提供更高的靈活性－尤其是在車輛選擇方面－同時通過設計驗證確保達到我們的系統性能及安全標準。

下圖說明我們如何交付解決方案。如圖所示，作為礦區無人駕駛解決方案提供商，我們處於更廣泛價值鏈的中心。上游方面，我們獲得簽約OEM廠商的支持，他們負責生產及供應無人駕駛礦卡。下游方面，礦業公司或其承包商利用該等解決方案執行關鍵採礦運輸作業。我們作為此價值鏈核心的系統集成商，將設備供應與應用落地相連接，實現現場採礦自動化。

持車模式：



不持車模式：



*附註：*在不持車模式下，僅在客戶選擇向我們購買卡車時，流程為OEM合作夥伴向我們提供車輛組裝及集成服務，而我們則向其支付合約製造費。

我們的持車模式與不持車模式的主要區別在於是否由我們擁有及控制無人駕駛礦卡，還是由我們的客戶擁有及控制。在持車模式下，我們擁有或租賃無人駕駛礦卡，為客戶提供礦區無人駕駛解決方案；在不持車模式下，我們不持有無人駕駛礦卡，僅

在客戶自行採購或租賃的卡車上部署礦區無人駕駛解決方案。我們的客戶可能直接向我們採購可無人駕駛的卡車，或僅委聘我們提供無人駕駛解決方案及相關技術服務。無論何種情況，我們均與OEM廠商合作，通過加工及組裝安排，採購及集成關鍵硬件及軟件組件，如控制器、線控電控平台及動力系統。在此模式下，承包商作為礦山運營者，通常擁有無人駕駛車隊，而我們則向承包商提供無人駕駛解決方案及服務，用於礦場內運輸礦石。在此類情況下，礦場所有者即礦業公司才是最終使用者。

我們正探索降低資本密集度及提升資產效率的方案。一方面，在持車模式下，我們於往績記錄期間為融資目的進行若干售後租回交易。詳情請參閱本文件內的「與控股股東的關係－獨立於控股股東－財務獨立性」及附錄一附註32。此外，於往績記錄期間，在極少數情況下，為補充自營車隊，我們直接從主要從事卡車及設備租賃業務的第三方租賃無人駕駛採礦卡。另一方面，為支持我們向輕資產營運模式轉型，提高營運效率並降低資產持有風險，我們積極推動輕資產的不持車模式。除選擇購買及擁有無人駕駛礦卡的礦業公司及承包商外，我們亦積極探索與從事租賃業務的第三方公司的業務關係，這類公司購買無人駕駛礦卡進行租賃。

在兩種模式下，我們均主導所有智能車輛系統的設計與整合。該等系統通常包括：動力總成(例如電池、電機及電控系統)、底盤(包括自研制動系統及轉向系統)，以及車輛電子架構中的核心域控制器。該等硬件組件由第三方供應商根據我們的技術規範製造。我們同時自主開發並提供完整軟件系統，包括無人駕駛軟件、底盤控制系統及熱管理系統。我們的OEM廠商合作夥伴則提供非動力底盤平台，並按我們的整合要求完成整車組裝。我們向OEM廠商支付合約製造費。

我們使用持車作為客戶邁向無人化礦山運營的第一步。此策略既可培養客戶對我們技術的信任，亦能提升其對運營的熟悉度。此舉不僅增強客戶黏性，更為後續擴大部署毛利較高的技術及解決方案(特別是不持車)奠定基礎，逐步拓展至更多應用場景。有關客戶關係建立與維護策略的詳情，請參閱「－我們的客戶」。

下表載列我們的持車及不持車模式摘要，包括其各自的收費及收入模式：

	礦區無人駕駛解決方案－持車模式	礦區無人駕駛解決方案－不持車模式
我們的職責.....	• 我們透過營運我們的無人駕駛礦卡車隊提供一體化自主採礦運輸服務。我們主要專注於自有卡車在礦場範圍內的材料運輸。	• 我們提供與由客戶或其他第三方擁有的無人駕駛礦卡營運有關的服務。我們主要專注於確保無人駕駛車隊在礦場內平穩行駛。
目標客戶.....	• 主要為傾向不購買及管理自有礦卡車隊的礦業公司或其承包商。	• 已經或傾向擁有或租賃礦卡的礦業公司或其承包商(1)

(1) 主要從事租賃業務的卡車及設備控股公司可能會向我們購買無人駕駛礦卡，然後將該等礦卡租予礦業公司或其承包商，在這種情況下，此類卡車及設備控股公司亦被視為我們的客戶。

	礦區無人駕駛 解決方案－持車模式	礦區無人駕駛 解決方案－不持車模式
費用及收入模式	• 客戶通常就我們的礦區無人駕駛服務定期向我們付款。費用一般與運輸物料量掛鈎，最常見的定價是按每立方米或每噸計算。適用費率可能因不同的礦場部署情況而異，具體取決於運輸距離、斜坡條件、與維持自有車隊相關的成本及場地整體複雜程度等因素。下文所述的「與操作相關服務」通常不會單獨計價，而是整合在我們為每個項目收取的費用中。這些服務作為解決方案內建的支援功能運作，而非獨立收費的單項服務。 於往績記錄期間各期間，我們在此模式下每立方米產生的平均收入分別為人民幣4.2元、人民幣5.0元、人民幣4.4元及人民幣3.6元，其與行業範圍基本一致。	• 選擇向我們購買卡車的客戶。在現階段，我們除了收取卡車購置價外還會收取基於使用量的服務費。該等費用一般與運輸物料量掛鈎，定價通常以每立方米為基準計算；費率可能因不同的礦場部署情況而異，包括運輸距離、道路坡度及場地整體複雜程度等因素。 於2024年及2025年，我們開始探索兩種新的收費模式：(i)根據營運所涉及的礦卡數量預定每輛卡車費用，每輛卡車費用因不同的礦場部署情況而異(「按卡車計費模式」)，及(ii)整個部署的一次性收費(「一次性收費模式」，如下文所述)。我們認為，這兩種新的收費模式有助提高定價透明度及提升更廣泛客戶的接受度，同時擴大我們的潛在市場。自2024年底開始，我們在選定項目中測試了按卡車計費模式，以評估

礦區無人駕駛 解決方案－持車模式	礦區無人駕駛 解決方案－不持車模式
	其商業可行性及可擴展性。於往績記錄期間，三名客戶在我們開展推廣活動後採用按卡車計費模式，認可我們的技術能力並認為該模式更符合其商業目標。於2025年上半年，在我們的不持車模式下，我們亦試點了一次性收費模式，據此，費用與運輸量或每輛車收入無關。相反，我們在一名客戶的礦場部署我們的系統，將我們的解決方案整合至其礦卡，並就我們技術的部署及持續使用收取一次性服務費。該模式於2025年首九個月產生的收入相對於我們期內的總收入而言並不重大。 於往績記錄期間，(i)不持車模式的收費介乎每立方米人民幣0.44元至人民幣2.65元；及(ii)不持車模式下每輛無人駕駛礦卡的平均售價為人民幣1.4百萬元至人民幣2.4百萬元，其與現行行業範圍基本一致。

	礦區無人駕駛 解決方案 – 持車模式	礦區無人駕駛 解決方案 – 不持車模式
無人駕駛礦卡的供應及維護	• 我們擁有及控制卡車。於往績記錄期間，所有以持車模式部署的卡車均歸我們所有，惟在極少數情況下，我們直接從第三方租賃少量卡車。 • 我們一般負責在持車模式下營運的卡車的日常維護及維修。	• 我們並無擁有任何按不持車模式營運的卡車。卡車從我們或第三方採購及由客戶擁有，或由客戶向第三方租賃。 • 卡車車主一般負責對按不持車模式營運的卡車進行日常維護及維修。 • 若客戶直接向我們購買卡車，我們承擔合約保修責任。
資金及融資需求	• 我們一般承擔擁有卡車的前期成本及持有卡車的開支(如折舊開支)。 • 於往績記錄期間，在我們直接從第三方租賃卡車的特殊情況下，我們承擔租賃開支，但不承擔持有開支(如折舊開支)。	• 客戶或第三方擁有卡車。彼等須為採購提供資金及承擔與持有卡車有關的開支(如折舊開支)。

	礦區無人駕駛 解決方案－持車模式	礦區無人駕駛 解決方案－不持車模式
服務範圍.....	• 我們提供無人駕駛營運相關服務，如遠程駕駛輔助、無人駕駛調度及遠程技術支援。 • 我們負責與卡車有關的營運管理，包括卡車的日常維護及維修。倘我們租賃若干輔助設備(如推土機、灑水車等)，我們亦負責該等輔助設備的管理。 • 我們亦負責無人駕駛車隊的持續軟件更新以及無人駕駛車隊管理平台的維護。	• 我們提供與持車模式所提供者類似的無人駕駛營運相關服務。 • 此外，儘管我們並無擁有以不持車模式營運的卡車，但我們為客戶提供相關支持及服務，如持續軟件更新(因我們的算法會隨各項目累積的訓練數據及運營經驗不斷優化)以及無人駕駛車隊管理平台的維護。 • 與持車模式不同，我們一般不負責卡車的日常維護及維修，我們亦不需要租賃輔助設備。 • 項目完成或終止後，硬件及軟件的處理，包括收回硬件或卸載軟件的任何權利，應受適用協議的約束。

我們的無人駕駛解決方案旨在最大限度地減少現場人工參與，同時維持高水準的營運可靠性、可擴展性及成本效益。憑藉我們在無人駕駛系統、標準化流程管理以及技術及運營團隊之間的密切協調方面的專業知識，我們能夠安全有效地管理多個無人駕駛礦卡項目。

在我們的營運模式下，由寥寥數人到近百人駐守於現場，視乎所涉及項目的複雜程度、規模及持續時間而定。這些人員主要包括無人駕駛協調員、運營工程師、售後維護人員及少量管理人員。無人駕駛協調員負責協調我們的現場技術及運營團隊，簡化我們的現場服務提供。運營工程師負責監督新項目的部署、準備技術文件以及監控項目進展及質量。售後維護人員負責維護現場監控系統及其他設備、回應客戶要求，並確保系統部署後穩定運作。

我們的研發及技術團隊通常在場外工作，為不同項目的無人駕駛車輛提供集中遙距管理。駐場全職僱員專注於核心技術及管理職能，例如系統調度、監控、效能優化及項目交付，確保無人駕駛作業的穩定性、安全性及效率。相較之下，外包人員則主要在內部團隊監督下協助執行現場任務，包括設備檢查、維護及應急處理。

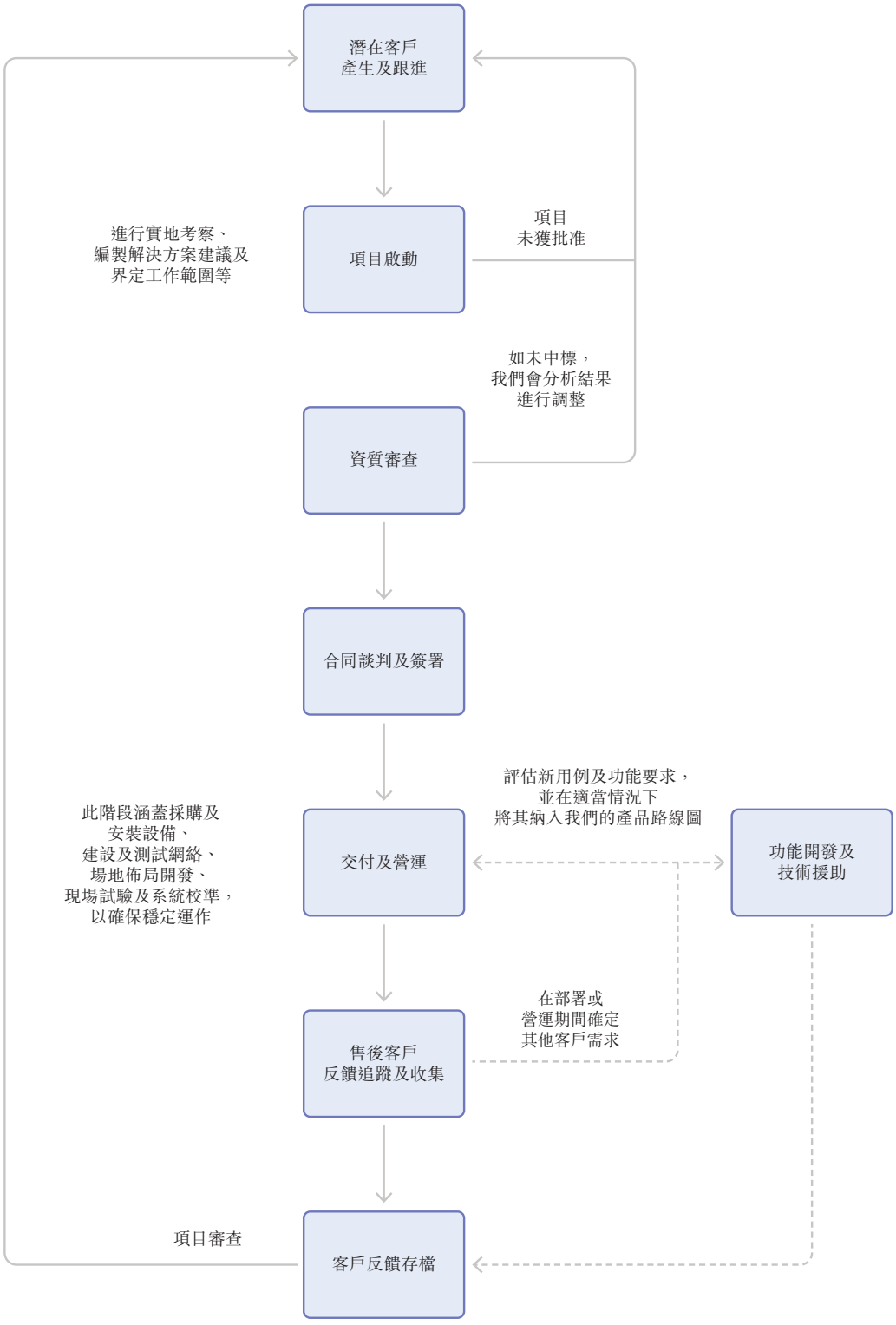
於往績記錄期間，每個礦場派駐的員工人數(包括全職僱員及外包人員)視乎項目規模、正在進行的作業數量及具體現場要求，由寥寥數人到近百人不等。

根據相關合約，我們一般只對因我們的過失所導致的損失、事故及損害承擔責任。

我們的無人駕駛營運相關服務一般包括遠程駕駛輔助、無人駕駛調度及遠程技術支援。「遠程駕駛輔助」指通過部署在礦場的遠程駕駛艙提供的遠程操作支持，使現場人員能夠在特殊情況下(例如從意外停機中恢復)手動控制無人駕駛車輛。「無人駕駛調度」是我們基於雲控制平台的核心功能，該平台可根據預定配置及實時演算法決策自動分配運輸任務並協調車隊運營，而無需人工干預。「遠程技術支援」指由我們的研發及技術團隊對無人駕駛車輛和系統進行異地監控、診斷及故障排除，他們集中管理營運及提供無需現場人員的支援。

在我們的礦區無人駕駛解決方案商業化的早期階段，尤其是在2022年及2023年初，當時我們的技術還未獲得充分驗證及廣泛應用，我們曾在一個礦場臨時運營一支採用持車模式的傳統人工操作礦卡車隊。此舉旨在使我們在礦區無人駕駛解決方案仍處於試點或早期部署階段時，累積實際作業經驗。隨著該等解決方案的可靠性得到驗證並帶來營運效益，我們隨後終止上述臨時安排，並自此終止營運此類傳統人工操作的礦卡。

以下流程圖說明我們三個業務分部(持車、不持車及礦區數字化解決方案)的項目週期：



我們的項目週期遵循清晰的流程，其始於識別及尋求潛在機會。我們收集市場情報、進行實地考察、編製量身定制的解決方案建議，並與潛在客戶界定工作範圍。一旦潛在客戶取得進展，便會建立正式項目。倘項目未取得進展，我們會檢討原因並改進我們的方法以把握未來機會。

當項目推進時，我們進行資質審查。然後我們進行合同談判及簽署階段，而未中標者將用於未來調整。合同簽立後，我們進入交付及營運階段，包括採購及安裝設備、建設及測試網絡、開發數字化場地模型、進行現場試驗及校準系統以確保性能穩定。

部署後，我們將繼續與客戶保持密切聯繫，追蹤營運經驗、收集反饋並監控系統性能。該等反饋意見會整合至內部項目檢討，並用於持續產品開發。客戶的見解及不斷變化的市場需求將指導新功能、技術支持及更廣泛的用例開發，形成持續改進的循環，從而加強我們的技術及客戶關係。

下表呈列於所示期間我們的收入明細。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
礦區無人駕駛解決方案：										
運輸即服務(持車)模式	59,835	99.9	153,043	56.5	520,129	52.7	315,895	69.9	456,194	49.5
(無人駕駛即服務(不持車)模式	–	–	112,938	41.7	453,393	46.0	125,519	27.8	460,729	50.0
小計	59,835	99.9	265,981	98.2	973,522	98.7	441,414	97.7	916,923	99.5
智能礦區數字化解決方案	–	–	1,526	0.6	2,769	0.3	1,977	0.4	554	0.1
其他	82	0.1	3,408	1.2	9,943	1.0	8,452	1.9	3,859	0.4
總計	**59,917**	**100.0**	**270,915**	**100.0**	**986,234**	**100.0**	**451,843**	**100.0**	**921,336**	**100.0**

於往績記錄期間，我們實現了強勁的收入增長及顯著的利潤率擴張，而此得益於我們的礦區無人駕駛解決方案規模的快速擴大以及對高利潤、服務產品的戰略關注。在我們的早期階段，我們採用了重資產持車模式，即自營車隊，以減少客戶採用障礙，並確保早期部署成功。隨著我們的標杆部署的成功以及我們的車隊足跡擴大，客戶信任和解決方案標準化均有所提高。因此，我們的輕資產不持車模式以及新近推出的智能礦區數字化解決方案在收入中的佔比開始愈發擴大。我們預期，此趨勢將延續，業務定位為更可持續、高利潤的模式，並建立在經常性收入及長期客戶關係基礎上。

我們的定價模式可根據不同礦區部署的作業複雜度與規模量身定制。定價一般通過與承包商協商釐定，同時受運輸距離、地形、場地複雜程度、預期使用量及服務強度等因素影響。

下表載列於往績記錄期間我們的若干主要營運指標。

	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
物料運輸量(百萬立方米)[1]					
持車模式	14.4	30.6	118.7	61.4	126.5
不持車模式	–	–	15.4	4.7	73.0
總計	**14.4**	**30.6**	**134.1**	**66.1**	**199.5**
每輛活躍礦卡的物料運輸量(千立方米)[2]					
持車模式	151.9	153.1	242.8	142.9	158.5
不持車模式	–	–	172.5	90.5	116.2
月均活躍無人駕駛礦卡[3]					
持車模式	31	139	489	430	798
不持車模式	–	20	89	52	628
總計	**31**	**159**	**578**	**482**	**1,426**
每礦場產生的平均收入(人民幣百萬元)[4]	12.0	53.2	60.8	36.8	35.3
部署率(%)[5]	100	100	100	100	100
車隊閒置率(%)[6]	0	0	0	0	5

	截至12月31日			截至9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
活躍無人駕駛礦卡數量(7)				
持車模式	52	248	712	877
不持車模式	–	60	291	1,143
總計	**52**	**308**	**1,003**	**2,020**
每礦場活躍無人駕駛礦卡平均數量(8)				
持車模式	17	41	45	55
不持車模式	–	60	29	54
活躍無人駕駛礦卡平均使用年限(年)(9)	5.0	7.1	7.3	7.0
活躍無人駕駛礦卡平均剩餘使用年限(年)(9)	4.3	6.6	6.6	6.3

附註：

(1) 特定期間的「物料運輸量」指該期間在持車及不持車模式下配備我們解決方案的礦卡的物料運輸量。2022年及2023年的數字亦包括我們在該等年度運營的傳統人工操作礦卡運輸的物料。在我們的技術獲得充分驗證及廣泛採用前我們礦區無人駕駛解決方案商業化的早期階段(特別是2022年及2023年初)，我們曾暫時營運傳統人工操作的礦卡車隊(主要集中於一個礦場)。此方法旨在使我們在礦區無人駕駛解決方案仍處於試驗或早期部署階段的同時，累積實際的營運經驗。由於我們的礦區無人駕駛解決方案證明其可靠性並帶來運營效益，我們其後已終止上述過渡性安排，並全面停用該等非無人駕駛的礦卡。有關更多資料，請參閱「技術詞彙表及慣用語」。

(2) 特定期間的「每輛活躍礦卡的物料運輸量」按該期間物料運輸總量除以月均活躍礦卡數量計算。於2022年及2023年，用於此計算的月均礦卡數量亦包括我們於該等年度暫時營運的若干傳統人工操作礦卡。

(3) 特定期間的「月均活躍無人駕駛礦卡數量」按(i)截至該期間內每個月末的活躍無人駕駛礦卡數量總和除以(ii)同一期間內的月數計算得出。為免生疑問，本表中呈列的「月均活躍無人駕駛礦卡數量」的數字不包括我們於2022年及2023年在持車模式下暫時營運的傳統人工操作礦卡。

(4) 特定期間的「每礦場產生的平均收入」按該期間我們礦區無人駕駛解決方案產生的收入除以產生收入的礦場數量計算。

(5) 特定期間的「部署率」指該期間所有在持車模式下被部署於礦區的無人駕駛礦卡所佔比例。我們不會主動追蹤不持車模式下無人駕駛礦卡的部署率，因為該等卡車歸我們的客戶所有，而非歸我們所有。

(6) 特定期間的「車隊閒置率」指於礦場部署但因礦主原因項目暫停而不活躍於礦區採礦作業，且在暫停期間無法調配至其他項目的卡車所佔比例。為免生疑問，因季節性假期(如農曆新年)或礦區基礎設施升級而導致的暫時停工，不屬於此定義下的閒置。於2025年上半年，若干卡車被歸類為閒置，主要是由於礦主出於項目重啟時間表不確定的理由而要求該等卡車留駐礦場。

(7) 截至特定日期的「活躍無人駕駛礦卡數量」指處於運行狀態的無人駕駛礦卡(指其在礦場正常運作)，包括因常規維修或維護而中斷的礦卡。

(8) 截至特定日期的「每礦場活躍無人駕駛礦卡平均數量」按截至該日的無人駕駛礦卡數量除以部署無人駕駛礦卡的礦場數量計算。

(9) 截至特定日期的「活躍無人駕駛礦卡平均使用年限」及「活躍無人駕駛礦卡平均剩餘使用年限」僅指截至該日在持車模式下我們擁有的礦卡。我們無法獲得不持車模式的有關數據，因為相關卡車歸我們的客戶所有，而非歸我們所有。

礦區無人駕駛解決方案 – *著山*

我們的礦區無人駕駛解決方案(統稱*著山*)旨在重塑礦場物料運輸模式。該解決方案整合兩大核心組件：無人駕駛礦卡及我們自主研發的無人駕駛車隊管理系統。

我們的無人駕駛車隊管理系統作為礦場自動化的數字指揮中樞，能夠連接無人駕駛礦卡、輔助設備、控制中心及雲端平台，實現全礦區作業的實時監控、動態調度及數據化決策。該系統與車載無人駕駛系統(ADS)無縫整合，使礦區營運商得以減少人工干預，同時優化車隊效能及場區物流運作效率。

以下為我們礦區無人駕駛解決方案於露天礦場的典型部署場景示意圖：



上圖所示關鍵介面、功能及部件概述如下：

1.　雲及控制層：

- **控制室**：整合雲端的中央調度中心，可進行遠程監控、路線規劃及生產管理。
- **無人駕駛及生產管理系統**：集成調度、掃描及設備控制的實時管理平台。
- **遠程駕駛輔助**：用於在極少數邊緣情況下提供遠程干預的人在迴路系統。
- **5G基站**：實現車輛與雲平台之間的高帶寬、低延遲通信。

2.　路邊及基礎設施層：

- **自動泊車及調度**：無人駕駛礦卡的全自動泊車及調度。
- **自動繞避障**：具有實時物體檢測和重新規劃路線功能的動態導航。
- **高效裝載入換**：算法驅動的裝載區車輛排隊和排列。
- **動態邊界更新**：實時更新高精度地理柵欄以反映場地變化。
- **常規設備儀表**：能夠實現部分自動化或與自動駕駛車隊協調的改裝套件。
- **礦巡(全場景工程智能掃描)**：實時地形掃描及巡檢，以支持裝載及傾倒決定。
- **智能充電**：支持多種車型的自動充電站。
- **5G基站(冗餘節點)**：為大型礦區的作業提供持續連接。

3.　車輛層：

- **無人駕駛礦卡**：於礦區內運行以執行礦區運輸作業的無人駕駛卡車。

無人駕駛礦卡

下表列示截至2025年9月30日，我們解決方案所用無人駕駛礦卡主要型號，所有車型均專為滿足採礦業不同負載類型、地形條件及作業需求而設計。詳情請參閱「－無人駕駛礦卡的開發、製造及組裝」。

車型	應用	動力模式	單車載重約數(噸)
EL100	剝離	增程式	100
ET100	剝離	增程式	100
ET90E	剝離	純電	90
ET90	剝離	增程式	90
TLE138C	剝離	換電	90
RTH136	剝離	增程式	90
TLE120C	剝離	換電	80
YTK90E	剝離	純電	60
YTK136REM	採煤	純電	90
TLH138M	採煤	增程式	90
TLE138CM	採煤	增程式	90
ET80M	採煤	增程式	80
ET70EM	採煤	純電	70
EY70M	採煤	增程式	70
ET70M	採煤	增程式	70

以下圖表顯示我們的無人駕駛礦卡如何針對實際性能而設計—整合高精度傳感器、穩健控制系統，以及安全耐用的智能化作業優化設計。



我們的無人駕駛礦卡由三大核心系統驅動：

- *無人駕駛系統(ADS)*：作為車輛的「大腦」，ADS是一套基於AI的車載軟件棧，能夠實時感知環境、路徑規劃及動態決策。該系統全面協調無人駕駛從障礙物規避到路線優化的各個環節。

- *線控電控底盤平台*：相當於礦卡的「肌肉」，該系統以極高精度及敏捷度執行轉向、制動及動力指令，對於在惡劣且高強度的礦場環境中維持安全與操控至關重要。

- *電子電氣架構(EEA)*：相當於礦卡的「神經系統」，EEA將傳感器、控制器、信號網絡及數據傳輸通道整合為統一架構，實現硬件與軟件組件之間的無縫通訊。

三大系統緊密集成，共同構建了高度智能、穩定且經實地驗證的礦區無人駕駛解決方案，成為整個運作體系的核心骨幹。

除上述三大核心系統外，無動力底盤作為每輛礦卡的機械基礎。我們與領先礦卡OEM廠商緊密合作，共同開發專為無人駕駛性能優化的底盤平台，充分發揮我們在車輛電控及系統集成方面的優勢，結合OEM廠商在結構工程與重型設備設計的專業經驗。此合作確保我們的無人駕駛礦卡能滿足複雜礦區環境下的嚴苛運作要求。

無人駕駛系統(ADS)

我們的ADS專為真實礦場環境打造，在這些作業場景中，道路無標記、通訊不穩定、天氣多變且運作條件極不規範。我們設計的系統較少依賴固定路線、高精地圖或穩定網絡即可運行，此獨特性能使其能有效應對現代礦場特有的複雜多變作業環境。

ADS支持混合運作模式，即人工操作卡車與無人駕駛礦卡在裝載區、傾卸點等關鍵區域並行作業。憑藉我們專有的預測及意圖識別演算法，車輛能夠精準應對多車型混行，在狹窄空間安全作業，實現厘米級精準停泊，即使在受限條件下仍能穩定發揮上述性能。

我們的核心優勢不僅在於自動化技術，更在於協同作業能力。我們已建立智能裝載、彈性調度及協作傾卸等深度技術能力，實現高產出工作流程。由於ADS無需依賴完善基建或完美數據，故能輕鬆適應各種礦場類型、地質條件及運營模式。此特性不僅加快系統部署速度，更拓展應用場景範圍，加快無人駕駛解決方案於整個採礦業的普及進程。

我們的ADS由三個關鍵技術要素驅動：

- *先進算法*。我們的無人駕駛技術核心在於自主研發的感知、預測、決策、規劃及控制演算法。該等演算法使車輛能在最嚴苛的礦區環境下，實時「感知」、「預測」並「決策」。更多詳情請參閱「－ 技術與研發 － 針對礦場環境特製的演算法」。

- *傳感器與域控制單元*。我們的傳感器組件配備雷達、激光雷達、攝像頭及全球導航衛星系統(GNSS)，所有數據均透過專為無人駕駛而設的車載域控制器進行融合處理。該控制器作為車輛的決策核心，能夠持續解讀感測數據、了解周邊環境、規劃行駛路線並下達控制指令。

- *內置多層安全冗餘設計*。我們的系統以安全為首要設計原則，每輛礦卡均配備多重冗餘感測及運算系統。該系統透過多組攝像頭、激光雷達及毫米波雷達實現360°全環境監測，探測距離最遠達200米。各獨立感知算法並行運作，確保即使單一模組失效仍能維持功能運作。在低能見度環境下，我們的無人駕駛礦卡裝備的系統於80米範圍內的障礙物檢測準確率超過95%。內置診斷系統可模擬超過4,000種故障情境，主動識別及處理潛在問題。關鍵在於，所有安全邏輯均在車載層面處理，故障檢測及安全停機程序均無需依賴雲端連接。

線控電控底盤

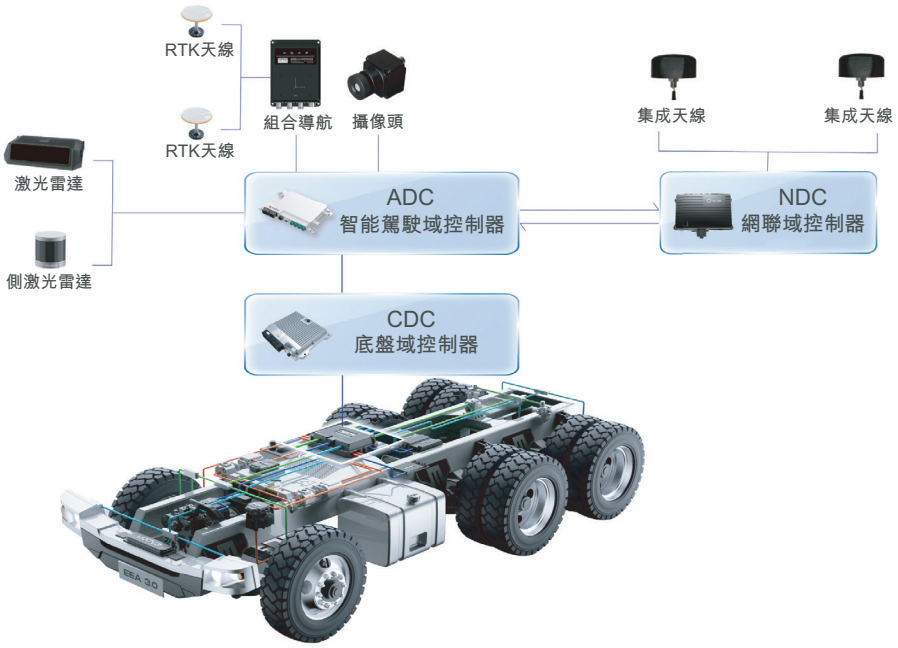
線控電控底盤系統

我們的線控電控系統作為無人駕駛礦卡的核心執行層，以全電子化驅動裝置取代傳統機械及液壓控制，實現對轉向、制動及加速的精準實時控制，確保在高強度礦區環境下不僅實現無人駕駛功能，更兼具安全可靠性。

與通用底盤系統不同，我們的線控電控系統專為採礦而設計。該系統直觀易整合，能適應惡劣條件，並針對礦區作業的特殊需求進行精細調校。憑藉我們在商用車輛控制系統領域的多年經驗，我們的線控電控系統具備高精度、快速響應、節能高效及系統級容錯等優勢特點。

無論是應對陡峭坡道、崎嶇路面還是狹窄裝載區域，該系統均能確保平穩可靠的控制，顯著提升車輛性能，充分釋放無人駕駛運作潛力。

下圖展示我們的線控電控系統如何連接及支持無人駕駛礦卡的關鍵部件。



DCS由以下關鍵要素驅動：

- *自研制動系統*。我們的智能制動控制系統採用雙冗餘架構設計，整合行車與駐車雙重制動功能。該系統專為礦區無人駕駛研發，配備ABS、ASR及ESC等先進功能，能在低附著力、彎道或重載下坡等工況下確保車輛穩定性。

- *自研轉向系統*。我們採用電動助力與全液壓混合方案，專為高速作業下的響應速度與方向精度進行優化。根據弗若斯特沙利文的資料，其響應時間少於400毫秒，顯著優於業界600-800毫秒的平均水平，使大型礦車平台能夠實現精準的實時路徑修正。

- *自研軟件平台*。本系統採用模組化架構，具備跨車型適應能力及快速部署優勢。平台支持不同礦用卡車型號的即插即用功能，可根據各類礦場環境需求靈活擴展及定制。

- *自研故障診斷平台*。本系統配備全棧式診斷引擎，可同步監控雲端平台、車載系統及部件層級的運作狀態。透過實時監測超過4,000種故障模式，系統能提供預警提示、支持自主故障修復，並藉持續反饋機制提升長期運作可靠性。

- *線控安全架構*。本系統採用全電子化設計處理所有運動控制指令(包括轉向、制動及加速操作)，透過冗餘電路設計、實時狀態檢測及智能故障切換協議，確保關鍵功能在發生故障時仍能維持運作。此多層式安全設計體現我們對車規級控制完整性的承諾。

電驅動系統(EDS)

在百噸級礦卡領域，卓越性能不僅體現於動力輸出，更關鍵在於複雜工況下的運作效率、控制精度及耐久表現。我們全新研發的下一代電驅動系統(EDS)從底層設計開始，即針對這些核心需求進行優化。有別於傳統柴油動力平台，本系統專為無人駕駛運作、模組化配置及全生命週期效能而設計。

EDS的核心創新包括：

- *大噸位輔助動力裝置(APU)*：本系統配備400千瓦APU，摒棄傳統發電機及冷卻風扇等機械組件，有效降低能耗及維護需求。其控制系統具備動態啟停循環及實時功率優化功能，確保引擎在不同負載條件下均能維持最佳效率區間運作。

- *集成式熱管理系統*：本系統整合電池組、電機及控制器冷卻功能，採用一體化設計，較傳統熱管理系統減少約30%零組件數量，顯著提升整體可靠性。系統可在-40°C至55°C極端環境下穩定運作，不僅能應對長距離上坡運輸等高負荷作業，更能回收廢熱提升能源效益。

- *優化動力系統架構*：我們採用雙電機佈局搭配簡化型3速變速箱，取代傳統複雜齒輪系統，實現更平順的換擋體驗、降低機械損耗，並提升燃油效率。此設計能有效減少車輛全生命週期的運營成本。

- *智能能量管理策略*：我們自主研發能源管理策略透過實時車輛數據動態調校動力分配，精準優化扭矩輸出、制動效能、熱管理及發電機功率。實地測試顯示，該系統較傳統熱管理系統可實現超過20%的燃油節省效益，有效降低運營成本並延長車輛保養週期。

電子電氣架構(EEA)

電子電氣架構(EEA)作為現代礦卡的神經系統，在無人駕駛運作中尤為關鍵，其性能、安全及整合度均直接影響核心運營效能。隨著礦卡日益智能化、互聯化及電動化，傳統基於孤立組件的系統已難以支撐無人駕駛作業的複雜需求。舊有架構既無法滿足實時數據傳輸要求，亦難以實現無縫系統整合或模組化升級擴展。

我們專為礦區無人駕駛研發的新一代電子架構，創新整合三大核心功能域－驅動智能、車輛控制及車聯網模組，構建統一運算平台。相較採用孤立組件的傳統EEA，本系統透過關鍵功能整合，成功減少約30%控制器單元數量，顯著提升整體可靠性。

我們的平台採用模塊化軟件架構，可便捷實現跨車型功能的開發、更新及定制化配置。這意味著部署週期縮短、客戶靈活性提高以及產品迭代能力提升，其在快速變化的市場中至關重要，乃由於適應能力將鑄就長期競爭優勢。

我們的EEA採用三域式架構，即底盤域、網聯域及智能駕駛域，各域均搭載專為滿足無人駕駛大噸位採礦作業需求而研發的定制控制器。核心零部件包括：

- *智能駕駛域控制器(ADC)*。ADC是智能駕駛的中央計算平台，支持感知、規劃及決策。ADC配備200-TOPS處理器，支持激光雷達、毫米波雷達及攝像系統的多傳感器接入，並能處理高速NOA（領航輔助駕駛）等複雜功能。該控制器符合ASIL D安全標準，具備抗振、防水及防凝露性能，適用於複雜礦區環境。

- *底盤域控制器(CDC)*。CDC是專為我們的線控電控底盤平台設計的，可精準管理制動、轉向及加速，起到決策與執行的連接作用。該單元採用雙冗餘芯片設計，符合嚴格的安全與環境標準，能夠適應露天礦區塵多、水多、溫差大的惡劣環境。

- *自研後域控制器(RDC)*。RDC整合了剎車、胎壓監測、稱重及遠程操控等多項車輛功能，集成於單一完整性模塊。通過減少電子控制器單元(ECU)數量並降低線路複雜度，RDC可簡化系統架構，同時提升穩定性並優化成本結構。

- *網聯域控制器(NDC)*。作為車輛的通信中樞，NDC支持5G和V2X（車路協同）通信，可實現車與車、車與指揮中心及車與現場人員的實時信息交換。該技術結合高精度實時動態技術（RTK）與慣性導航系統，即使在信號不佳的環境下仍可實現精準定位。該控制器幾乎沒有通信盲區，為編隊行駛、遠程控制及人機協作作業提供穩定、低時延的技術保障。

無人駕駛礦卡的開發、製造及組裝

除若干選定關鍵控制單元由我們自主組裝以確保與我們的專有算法及硬件系統無縫兼容外，我們主要與老牌OEM廠商合作夥伴合作，以組裝我們運營或交付予客戶的無人駕駛礦卡。該等自主組裝單元主要包括底盤域控制器、自研後域控制器及智能網聯終端，用於車輛控制和無線通信。於往績記錄期間，該等單元的年產能分別約為8,000、6,000及4,000個。

在大多數情況下，我們指定設計及技術標準，而OEM廠商則提供無動力底盤並進行總裝。我們率先設計並集成所有關鍵智能系統，包括電動動力總成(電池、電機、控制單元及熱管理)、底盤系統(制動及轉向)及核心域控制器。該等組件均來自根據我們的技術標準審查通過的第三方供應商，而OEM廠商則收取組裝及整合加工費。

為滿足客戶的特殊營運需求，我們亦與OEM廠商共同開發定制車型。該等車型在工廠集成，並預先配置好，可實現自主部署。對於偏好標準化平台的客戶，我們調整線控底盤系統適應現有車型，並與OEM廠商合作於生產期間進行整合。為確保始終如一的質量，所有無人駕駛礦卡在交付予客戶之前，均根據我們的內部驗收標準經過嚴格的交付前檢查。

根據職責分工，我們與OEM廠商的合作模式可分為五類：

- **A類**：我們發起及主導車輛的整體規劃，包括選擇無人駕駛系統、電動系統及線控系統。OEM廠商提供底盤並負責整車製造。

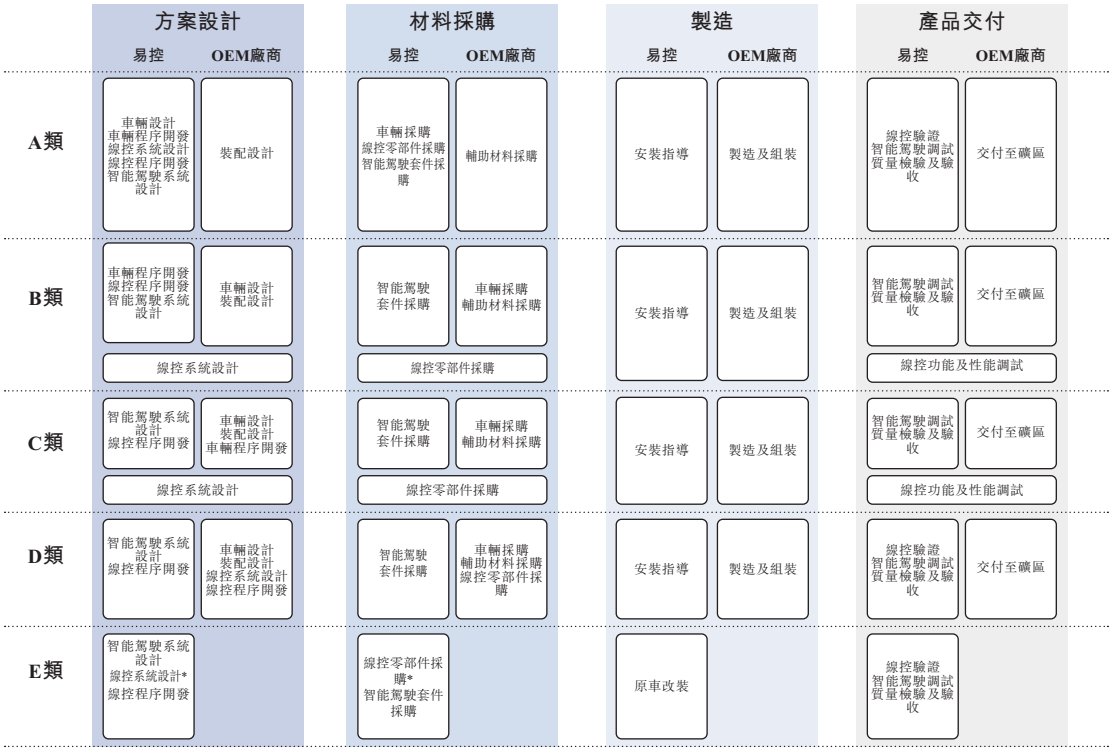
- **B類**：OEM廠商主導車輛的整體規劃及設計，而我們在其中開發無人駕駛及線控硬件及軟件。

- **C類**：OEM廠商主導車輛規劃、設計及底盤控制編程。我們提供無人駕駛適配服務，並與OEM廠商共同開發線控硬件。

- **D類**：OEM廠商全權負責車輛的規劃、設計及線控開發。我們的職責僅限於安裝我們的無人駕駛套件及進行適配工作。

- **E類**：我們對已交付礦山的車輛進行改裝，為其配備無人駕駛功能。

下圖說明以上五個類別：



**附註：* 就出廠後再製造車輛，是否需對原車的線控部分進行再製造，取決於原有底盤的線控化程度

我們相信，在該等靈活的合作模式下與OEM廠商合作－而非自主生產整車－能使我們專注於創新、產品開發和系統集成，同時充分借助OEM廠商的規模優勢、生產效率及專業製造經驗。與此同時，我們持續投入關鍵零部件的自主開發，特別是底盤平台及域控制器，以強化技術優勢、加速產品迭代，並增加對核心技術的掌控。

對於我們解決方案所用關鍵組件的開發及製造，我們從規劃到設計以至最終生產均遵循嚴格的流程。在規劃過程中，我們通過對標行業同行、評估客戶需求並配合我們的長期戰略，建立無人駕駛套件及線控礦卡的技術路線圖。我們隨後進入設計及開發階段，在此界定產品要求，完成詳細的硬件及軟件設計，獲得知識產權，並進行原型製作及測試，直至設計完成。最後階段為量產，涵蓋製造工藝設計、生產線建設、材料採購、員工培訓、試運行及質量認證。

無人駕駛車隊管理系統(「AFMS」)

我們的無人駕駛車隊管理系統(「AFMS」)專為支持複雜礦區環境下無人車隊的大規模部署而設計。該系統由三大集成零部件組成：

- *智能調度系統*。該系統對挖掘、運輸及傾倒全流程生產任務進行集中管控，使操作人員能夠通過作業可視化實時監控設備狀態、路徑分配及任務進度。該系統支持車隊級規模調度，可協調管理數千輛車輛，並能根據生產計劃、現場工況、天氣及路況動態調整路徑規劃與任務分配。同時集成充電、加油等能源補給物流體系，支持無人駕駛及有人駕駛車輛的統一調度管理。

- *協同作業系統*。該系統通過V2X(車路協同)通信與智能邊緣計算，實現無人駕駛礦卡與挖掘機、裝載機、灑水車等其他現場設備，以及破碎機、交通管控系統等固定設施之間的實時協同作業。該系統支持多智能體信息交互，可實時檢測潛在作業衝突並優化任務排序，在保障作業安全的同時，減少設備閒置時間，提升整體作業效率。

- *遠程接管系統*。該系統可實現高風險或複雜工況下的實時人工干預。操作人員通過配備360度全景視覺系統、HUD駕駛交互系統及力反饋控制系統的專用控制中心進行作業。該系統具備超低時延通信(視頻傳輸延遲＜200毫秒)、跨型號兼容及多車監管功能。單名操作人員可同時監控管理多達60台設備，顯著提升安全覆蓋與異常處置能力。

智能礦區數字化解決方案(*暮野*)

基於我們在實際礦區環境中運營無人駕駛車隊的深厚經驗，我們研發了AI輔助數字化解決方案－*暮野*，該平台旨在加速現代礦業的數字化轉型。*暮野*深度適配實際生產流程，全面支持挖掘、運輸及傾倒等核心作業環節，同時實現有人駕駛車隊的數字化管理與協同調度。

*暮野*提供覆蓋生產管理、任務協調、資產追蹤、實時定位服務、路徑規劃及車隊集中監管的全棧式智能能力。該平台作為可擴展的控制編排層，能隨客戶自動化水平彈性伸縮，同時服務於傳統採礦作業及正處於漸進式自動化轉型的礦區。

*暮野*支持分階段靈活部署。於初期部署階段，其可實現有人駕駛車輛與輔助系統的智能調度及協同作業。隨著無人駕駛運輸引入，*暮野*與我們的「*著山*」無人駕駛解決方案實現無縫集成，確保混合車流工作流程的一致性與集中管控。

截至2025年9月30日，*暮野*仍處於商業化早期階段，而我們的銷售主要包括硬件部件。然而，於同日，我們已訂立正式合約並取得項目，該項目擬部署完整的智能礦區數字化解決方案，涵蓋提高運營效率及整合調度指揮功能的服務。

IMCS(礦區一體化管控系統)

在AFMS的基礎上，我們開發了一個更為廣泛的控制平台－IMCS，用於管理整個礦業工作流程。IMCS旨在將多種系統和設備類型整合到一個統一的視圖中，幫助礦業公司及其承包商更高效地管理生產，並實時應對問題。IMCS協調整個礦場的所有設備(包括自動化與人工作業)，實現對運輸、裝載以及輔助作業的統一控制。作為我們智能礦區數字化解決方案的數字核心，IMCS旨在實現全場景自動化和一體化運營。

除了已經由AFMS提供的核心調度和協調功能外，IMCS還包括以下關鍵模塊：

- *數據管理*。收集並連接來自車輛、基礎設施和後端系統的實時數據的模塊。其通過整合來自不同來源的數據並支持對運營和能源使用的深入分析，幫助操作人員作出更明智的決策。

- *智能維護系統*。跟蹤每一輛自動化卡車及其關鍵部件的全生命週期。其利用數據提前發現問題，在故障發生之前安排維護，並保持零部件庫存的同步，從而減少停機時間，提高設備可用性。

- *安全管理系統*。提供全天候的現場監控。其結合來自車輛、路邊系統和控制中心的數據來標識風險，在需要時支持遠程干預，並幫助在事故發生之前進行預防。

- *運營可視化儀表盤*。提供超過200個生產和設備指標的清晰、交互式視圖。其為管理者提供了實時可視性，並支持對性能趨勢進行長期回溯，有助於支持日常運營和長期規劃。

「礦巡」– 智能巡檢系統

我們的智能巡檢系統，產品名為「*礦巡*」，是一款無人礦區巡檢系統，結合了高精度傳感器與智能軟件，支持包括施工質量監測、設備診斷和安全檢查在內的多種任務。其被設計用於在多樣化的礦業區域運營，包括露天採礦坑、運輸道路和卸載場地，並且能夠與我們的礦區自動駕駛和控制平台無縫整合，實現實時測量、質量驗證和視覺數據報告。

礦巡支持以高達每小時20公里的速度進行數據採集，水平精度在10公分以內，坡度偏差控制在0.3%以內。截至2025年9月30日，我們的智能巡檢系統已經部署於中國超過27個礦區。

高精度巡檢模組



智能巡檢交互終端



智能巡檢系統由兩個核心部分構成：

- *高精度巡檢模組*：一款車載模組，結合了激光雷達、全球導航衛星系統(GNSS)和視覺傳感器，能夠實現移動中的連續數據採集，無需人員下車。即使在崎嶇或變化的環境中，其能提供可靠的厘米級別的感知能力和結構評估。

- *智能巡檢交互終端*：一款實時操作員界面，可在數據採集過程中顯示地面狀況、坡度角度和高程指標。該終端直接與我們的集中控制和自動化生產系統同步，提供即時反饋和現場級數據集成。

智能卡車調度終端

我們的智能卡車調度終端是安裝在有人操作設備(如裝載機、推土機和指揮車輛)上的高度集成感測與控制單元。通過實時監測位置、操作範圍和任務狀態，我們的智能卡車調度終端支持有人設備與無人設備(包括無人駕駛礦卡(通過車對車通信))之間的無縫協調、有人卡車的調度，並與IMCS相連接。

與傳統的系統相比，我們的智能卡車調度終端提供了更高的定位精度及多級訪問控制，這顯著提高了自動化的覆蓋範圍、安全性以及系統級的整合。

案例研究

中國西北部 – 部署大規模露天煤礦

該露天煤礦位於中國西北部，按核定年產能計為全國最大露天煤礦之一。截至2024年12月31日，我們在該煤礦部署超過230輛無人駕駛礦卡，運營著全球單一礦區最大無人駕駛車隊。

我們的系統促使可在高度動態條件下的真正混合車隊自動化運營的全過程煤炭開採得以進行。該場地已經實現了全天候的連續無人運輸，並成為中國露天礦智能運營的標杆。此次部署不僅每班減少逾200名現場員工，使工人遠離危險作業環境，而且與人工作業相比，整體生產力提高超過95%。同時，碳排放量減少估計每年每輛150噸。隨著該項目的成功，該客戶已將我們的解決方案擴展到其投資組合中的其他礦場。

中國建材集團 – 鳧山石灰岩礦

於2023年啟動的鳧山石灰岩礦，由中國建材集團(CNBM)運營，配備了20輛全電動無人駕駛寬體礦卡，並已實現穩定的全天候運營超過兩年。這是中國石灰岩礦行業首次實現全場地新能源自動化運輸的部署，並在運營規模上位居全國前列。

我們在鳧山石灰岩礦的部署整合了電動驅動系統、自動化技術和高速連接性，形成了一個以安全、智能和低排放為核心的現代化礦業運營。通過減少對勞動力的依賴，該石灰岩礦節省了約80%的人工成本，相當於每年約人民幣4.4百萬元。與此同時，全電動卡車的使用已使每輛車輛每年的標準煤耗減少估計約140噸，從而顯著降低碳排放量。該場地成功應對了現實挑戰，例如混行協調、適應性生產計劃安排以及狹窄區域運營，展現了我們的解決方案在複雜且空間受限環境中的強大能力和靈活性。

紫金礦業－巨龍銅礦

位於海拔4,000至5,400米之間的巨龍銅礦，是中國最大的斑岩銅礦床，截至2024年，已探明的銅資源儲量超過25.88百萬噸。該礦亦位列世界海拔最高的三大銅礦之一，並且擁有世界上最長的運輸帶，該礦還伴生有價值的銀和鉬礦床。

作為向綠色、智能礦業運營轉型的一部分，紫金礦業已在巨龍開始擴大自動化運輸的規模。在東山區，我們部署了五輛ET100增程式寬體卡車和六輛剛性車架自動化礦用卡車，並得到基於雲端的控制、定位站、路邊基礎設施以及遠程接管系統的支持。此部署的影響顯著。無人駕駛作業減少對人工操作卡車的需求，每年節省約人民幣5.5百萬元的人工成本。由於無需駕駛員在高海拔環境工作，該系統在提高整體效率的同時亦增強安全性。

我們廣泛且具有戰略性的用例覆蓋

我們已經在中國多個礦區實現了我們的礦區無人駕駛解決方案的廣泛且不斷增長的部署。我們採用了一種有重點且分階段的擴張策略，最初瞄準大型露天煤礦，以確立商業可行性與技術穩定性，隨後進一步擴展到其他礦產類別中更複雜、價值更高的場景。

截至2025年9月30日，我們的解決方案已在中國四大區域共27個礦場部署，即：中國西北部(13個礦場)、華北地區(9個礦場)、華東地區(2個礦場)及西南地區(3個礦場)。該等部署涵蓋四大類礦場，包括：

- 煤礦：已部署21個礦場；
- 金屬礦：已部署4個礦場；及
- 石灰岩礦：已部署2個礦場。

截至同日，我們已在上述礦場合共部署逾2,020輛活躍的無人駕駛礦卡，進一步增加至截至最後實際可行日期的約2,300輛。此外，截至2025年9月30日，根據弗若斯特沙利文的資料，我們的解決方案在中國部署於41個核定年產能超過1,000萬噸的露天煤礦中的18個。

露天煤礦仍然是我們最大且最成熟的市場領域。在這一領域，我們成功交付了覆蓋礦山作業所有主要階段的大規模部署，包括清除覆蓋層、煤炭運輸及礦區內部物流。截至2025年9月30日，根據弗若斯特沙利文的資料，我們的解決方案已部署在中國前12大露天煤礦(按核定年產能計)中的7座。截至2024年12月31日，在上述礦場中最大的露天煤礦，我們部署超過230輛活躍的無人駕駛礦卡，運營著全球單一礦區最大無人駕駛車隊。根據弗若斯特沙利文的資料，該項目在無人駕駛累計行駛里程、運輸物料量和單礦無人調度次數方面，均實現了行業領先水平。

隨著技術持續成熟，我們解決方案在極端天氣及能見度條件下的運行能力大幅提升。通過整合先進的軌跡預測與交互算法，我們的解決方案在有人及無人設備混行的密集車流環境中表現可靠，能夠在複雜作業區域實現安全高效的混行協調。這些技術進步使我們解決方案的可應用場景由煤礦擴展到更多樣化的項目場景，這些場景在調度複雜性、運行條件及運輸強度方面具有不同的要求。

除煤礦之外，我們還擴展至石灰岩礦及金屬礦，這些領域是無人作業的高潛力市場。例如，在山東鄒城的鳧山石灰岩礦，我們已經部署了20輛全電動無人駕駛礦用卡車，進行端到端無人運輸作業。截至2025年9月30日，該項目已穩定商業運營超過18個月，作業效率顯著提升，包括通過遠程管理車隊的方式，每班僅需兩名現場人員管理20輛卡車。我們相信，該項目驗證了我們解決方案在非煤礦應用場景中的適應性和可靠性，並支持我們向建築材料和建築石灰岩礦等新石灰岩礦類型擴展的能力。

自2024年起，我們一直與紫金礦業合作，在其運營中部署採礦自動化運輸解決方案。我們率先在紫金山金銅礦啟動無人駕駛項目。隨後，我們的解決方案陸續在紫金礦業的其他礦區應用，包括銅礦、金礦及鋅礦，以及獲首鋼集團及寶武集團等其他大型運營商在其各自的鐵礦中採用。於2025年，我們在海拔超過5,000米的紫金礦業巨龍銅礦項目順利完成部署，進一步驗證了我們技術平台在多樣化及極具挑戰性環境中的穩健性及適應性。

我們的主要項目

下表載列我們於往績記錄期間各年度／期間按收入貢獻計的最大項目詳情。我們將「項目」定義為部署我們解決方案的礦場。截至最後實際可行日期，項目工期(從開始部署直至終止，或就進行中項目而言，直至2025年8月末計量)約九個月至67個月不等。我們獨立運營所有項目，並具備在無需任何第三方無人駕駛解決方案供應商參與或協作的情況下，滿足客戶需求的能力。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月，我們分別擁有5個、5個、16個及26個產生收入的礦場。特定期間的「產生收入的礦場數量」指於該期間錄得持車或不持車模式礦區無人駕駛解決方案收入貢獻的礦場數量。於同期內，我們分別新增零、3個、14個及8個新礦場。特定期間的「新礦場數量」指於該期間首次部署配備我們解決方案的無人駕駛礦卡的礦場數量。

下表載列於往績記錄期間我們以總收入計的十大項目，乃分別按該年／期的收入貢獻金額呈列。該等大項目合計佔我們同年／期產生的大部分項目收入。

項目	地點	項目規模（核定年產量，千噸／年）	客戶背景	項目開始／結束日期	礦區類型	解決方案類型	年／期內收入貢獻
							（人民幣千元）
截至2022年12月31日止年度							
項目H	中國西北部	3,500	私營企業	2022年-2023年	煤礦	持車	31,046
項目A	中國西北部	4,000	私營企業	2021年至今	煤礦	持車	19,383
項目F	中國西北部	3,500	私營企業	2020年至今	煤礦	持車	5,975
截至2023年12月31日止年度							
項目A	中國西北部	4,000	私營企業	2021年至今	煤礦	持車及不持車	188,981
項目H	中國西北部	3,500	國有企業	2022年-2023年	煤礦	持車	58,935
項目F	中國西北部	3,500	私營企業	2020年至今	煤礦	持車	6,641
項目E	中國西北部	1,800	私營企業	2023年至今	煤礦	持車	1,089
截至2024年12月31日止年度							
項目A	中國西北部	4,000	私營企業	2021年至今	煤礦	持車及不持車	336,290
項目E	中國西北部	1,800	私營企業	2023年至今	煤礦	持車及不持車	123,318
項目B	中國西北部	3,500	上市公司附屬公司、私營企業、國有企業	2024年至今	煤礦	持車及不持車	122,971
項目F	中國西北部	3,500	私營企業	2020年至今	煤礦	持車	103,195
項目G	中國西北部	3,000	私營企業	2024年至今	煤礦	持車及不持車	70,750
項目J	中國西北部	2,000	私營企業	2024年至今	煤礦	持車及不持車	70,680
項目I	中國西北部	3,000	私營企業	2024年至今	煤礦	持車	39,799

項目	地點	項目規模（核定年產量，千噸／年）	客戶背景	項目開始／結束日期	礦區類型	解決方案類型	年／期內收入貢獻
							（人民幣千元）
截至2025年9月30日止九個月							
項目C	中國西北部	3,500	私營企業	2025年至今	煤礦	持車及不持車	201,580
項目D	中國西北部	1,000	私營企業、上市公司、國有企業	2025年至今	煤礦	持車及不持車	198,196
項目B	中國西北部	3,500	私營企業、國有企業	2024年至今	煤礦	持車及不持車	88,142
項目A	中國西北部	4,000	私營企業	2021年至今	煤礦	持車及不持車	86,680
項目E	中國西北部	1,800	私營企業	2023年至今	煤礦	持車	36,430
項目I	中國西北部	3,000	私營企業	2024年至今	煤礦	持車及不持車	32,963
項目G	中國西北部	3,000	私營企業	2024年至今	煤礦	持車及不持車	22,187

我們的持續海外擴張

我們正圍繞明確的戰略佈局加速國際擴張，將無人駕駛技術引入高潛力全球市場。我們的目標是通過可擴展、成熟的無人駕駛採礦解決方案，提升全球礦山作業人員的安全性與效率。

我們選擇澳洲作為首個國際市場，基於其獨特的營運成熟度、經濟效益及戰略能見度優勢。澳大利亞礦業高度發達，不僅具備嚴謹的安全標準、穩定的營運商，且對無人駕駛接受度高。澳大利亞於全球礦業佔據核心地位，其採礦作業與創新標準更廣獲國際認可。在澳大利亞取得成功，不僅可帶來收入外，更有助確立本公司的全球行業公信力。根據弗若斯特沙利文的資料，澳大利亞礦區無人駕駛解決方案市場的市場規模超過27億美元，代表一個重大的近期商機，並對2030年全球礦區無人駕駛解決方案行業超過81億美元的市場規模具有更廣泛的影響。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2022年開始組建出海團隊，2023年在澳洲成立辦公室，成為首個也是唯一設立澳洲辦公室的中國無人駕駛公司。我們在澳洲成立一家全資子公司，並組建了一支涵蓋項目交付、本地化產品定義、業務開發和品牌建設的本地化團隊，由在無人駕駛領域擁有超過十年經驗的專家組成。我們於2023年與澳洲最大端到端採礦服務提供商之一MACA（Thiess集團成員）簽訂諒解備忘錄，於2024年與全球最大採礦服務提供商之一Thiess訂立諒解備忘錄，同時與紫金集團的子公司諾頓金田(Norton Gold Fields)建立合作關係，於澳洲卡爾古利啟動本地化產品試驗項目。於此項目中，我們為目前正在運營的澳洲主流品牌的五輛剛性礦車升級礦區無人駕駛解決方案。通過此項目，我們旨在為澳洲市場標準化我們的交付流程和售後支持模式。我們認為，這一部署不僅是商業里程碑，更是向其他高價值全球市場擴張的戰略據點。

為支持長期國際化發展，我們建立了完善的跨境運營框架，其中包括符合當地法律法規的合規體系，重點覆蓋礦山安全、合同履約及數據治理，並得到本地法律顧問的支持。同時，我們配備駐地服務與運營團隊，確保及時響應售後需求。

我們的國際擴張策略進一步包括提供更先進的解決方案以適應日益複雜的工作條件，提供更具競爭力的定價以幫助我們的客戶降低成本及提高效率，實現更快更精簡的部署以降低客戶的使用門檻，與國內OEM廠商共同推廣新能源無人駕駛解決方案，並與Thiess等生態系統合作夥伴合作，提供更可靠的本地支持。我們認為，在與當地現有供應商的競爭中，我們具有以下優勢：(i)我們的礦用無人駕駛解決方案採用分佈式架構，卡車與雲之間的通信極少，因此網絡依賴性較低，並進一步降低採礦自動化的基礎設施投資成本；(ii)我們的分佈式架構可實現卡車的實時運輸決策，從而實現更靈活的路線選擇和更高效的調度，並提高整體交通效率和通行能力；(iii)我們的卡車配備了自動算法，可以在新礦井中快速部署並隨著時間的推移提高智能化水平；(iv)我們的系統已在各種規模、地形、氣候和溫度的礦山中得到驗證，能夠充分利用現有的採礦環境實現自主運輸，並在全球採礦作業中具有廣泛的適用性；及(v)我們的解決方案在全球採礦業的綠色轉型中利用中國強大的新能源產業鏈提供了顯著優勢。

未來三至五年，我們將結合國家戰略，並與中國礦山企業合作參與國際礦業項目，以推動海外市場拓展。我們的長期目標是在未來成為全球領先的礦區無人駕駛解決方案提供商，促進海外業務在我們整體業務中佔據重要份額。

技術與研發

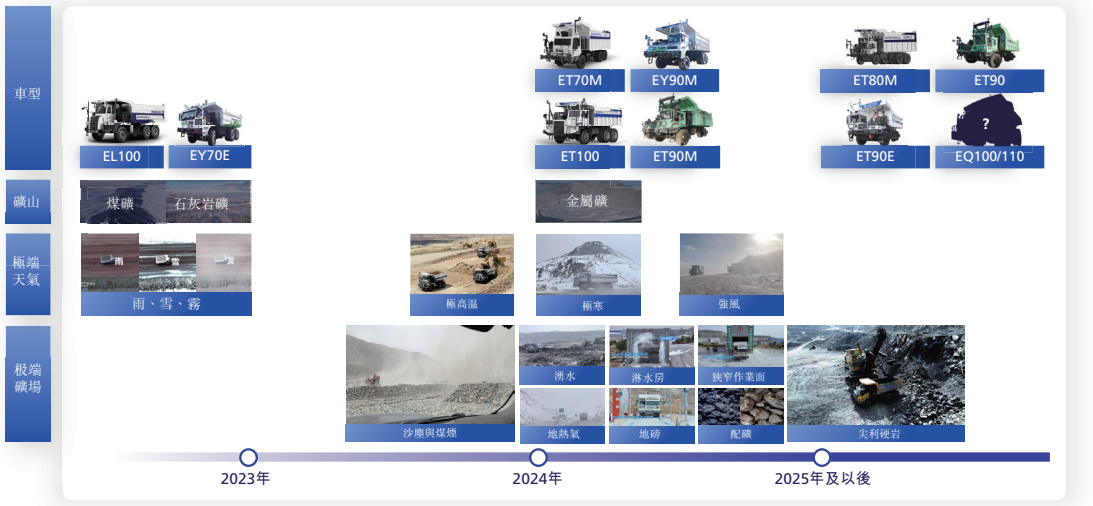
我們在無人駕駛採礦技術領域保持領先地位，在多個關鍵技術方向具備系統性優勢。

我們已在自動化技術的關鍵領域建立起深厚且具備防禦性的核心能力，涵蓋以下核心支柱：可擴展的開發框架、先進AI演算法、智能採礦軟件、安全的雲端基礎架構及全域安全架構。

柔性軟件平台

我們開發了專有的模塊化軟件平台，可簡化礦區無人駕駛系統在不同礦場和車型間的部署流程。初期，每次部署均需大量定制化工作，但隨著規模擴大，我們在控制邏輯、工作流程和調度行為中發現了共通模式。基於此，我們構建了統一的核心架構，搭配可配置模塊，無需從頭重寫系統即可適應不同地形、車輛規格和環境條件。因此，我們大幅縮短了整合時間，部分部署案例在車輛抵達後三天內即可實現完全自動化、無安全員作業的狀態。

下圖概述了我們彈性開發平台的演化歷程與功能架構：



我們的柔性軟件平台包含兩大主要功能：(i)專有統一線控電控平台*「御石」*；及(ii)智駕操作系統。

「御石」：專為礦業自動化打造的統一線控電控平台

礦卡市場因設計差異而高度分散，不同OEM廠商採用不同的電氣／電子架構，使用專有控制協議，且很少遵循集成標準。這使得自動化難以擴大規模。隨著卡車體型越來越大、智能化程度越來越高，這種複雜性只會與日俱增。傳統模式下，自動化系統必須為每款車型定制適配，從而導致集成成本上升和漫長的部署週期。

我們創立*御石*正是為了打破這個循環。*御石*於2023年推出，是業內首個也是唯一專為礦區無人駕駛車隊打造的可擴充線控電控平台。*御石*在OEM廠商供應的底盤(無論是動力或無動力底盤)基礎上，通過提供統一的開放式標準架構，實現硬件層與軟件層解耦分離。該系統抽象化硬件專用協議，讓無人駕駛軟件開發者能夠專注於無人駕駛研發，無需分心機械集成問題。基於模塊化框架構建的*御石*，不僅支持快速功能迭代，並可在無人駕駛與人工駕駛模式之間無縫切換，以滿足礦區運營商的不斷變化需求。

截至最後實際可行日期，*御石*平台已成功適配40餘款車型。該平台已獲得近10家OEM廠商合作夥伴採用，包括同力、臨工重機、宇通及北方股份等知名廠商，充分體現了*御石*平台的高適應性、高兼容性與可擴展性。

例如，在中國核定年產能最大的露天煤礦，搭載*御石*平台的百噸級無人駕駛電動礦卡已實現車隊規模部署，故障率低於5%，遠低於傳統人工無人駕駛礦卡。實測該平台節油率穩定在20%以上，且安全性與生產力幾乎未受影響。多輛車輛已達成超10萬公里的完全無人運行里程，充分驗證了搭載*御石*平台系統在高負荷、連續使用環境下的耐久性及可靠性。

智駕操作系統：可擴展柔性軟件開發平台

第三代智駕操作系統為模塊化軟件開發平台，旨在支持自動駕駛系統跨車型、硬件平台及礦區環境的迅速部署。該平台專為柔性與擴展性構建，賦能快速迭代、硬件無縫集成及跨平台部署複用能力。

主要功能包括：

- *模組化架構*。我們的內部中間件支持採礦無人駕駛堆棧內的模組化部署和模組間通信，此架構簡化了系統升級、功能擴展和跨不同產品線的集成。

- *靈活的硬件集成*。該平台硬件解耦，支持廣泛的計算模組、傳感器類型(包括激光雷達、毫米波雷達、攝像頭、全球導航衛星系統(GNSS))和通信協議，包括4G/5G/C-V2X。

- *集中式配置管理*。內置的配置中心允許操作員根據部署要求、實際情況，簡單地修改系統參數，實現跨部署的快速上線。

- *算法適應性*。該平台支持快速算法更新、特定任務優化，提高跨環境的響應能力和通用性。

- *空中升級(OTA)*。支持FOTA（固件空中升級）和SOTA（軟件空中升級）更新，提供完整或模組級別升級選項。參數集可以批量部署，加快適應新站點和部署。

針對礦場環境特製的演算法

就實際環境條件而言，採礦環境本質上比高速公路或城市街道更加混亂，其特點有：能見度低、地形崎嶇，且需與有人設備持續交互。傳感器要面對灰塵、霧氣、雨水；道路未鋪砌、變化莫測且非結構化；而車輛須在推土機、水車與突發障礙物之間穿梭，上述條件將無人駕駛系統推向極限，對感知、規劃與即時控制提出了更高標準。

我們的無人駕駛堆棧正是為解決有關挑戰而生。我們整合了專為不穩定、高互動環境設計的定制化感知、定位、預測、規劃與控制系統，各子系統均追求高效運作，有關核心能力驅動著安全、可靠且高效的車隊規模部署，並構成了新一代智能礦業的軟件基礎。

我們針對礦場環境特製的演算法包括：(i)車雲協同的無人駕駛系統架構；(ii)多模態感知系統；及(iii)預測式規劃結合多模態軌跡預測。

車雲協同的無人駕駛系統架構

傳統的礦區無人駕駛系統歷來高度依賴集中式雲端調度。我們採取了一種截然不同的方法，設計新一代車雲協同的無人駕駛系統架構，在整合戰略協調雲端智能功能的同時，優先實現邊緣無人駕駛。

該設計的核心在於分層決策框架：實時感知、定位、預測及控制功能均於車輛端執行，確保在低連接環境下仍可持續運作。雲端層則專注於高階任務調度、車隊協調及長期規劃。相較於依賴雲端的傳統架構，我們的系統具備更高運營韌性、更佳容錯能力及顯著提升的適應能力，尤其適用於網絡基礎設施受限或間歇性連接的偏遠礦區。該架構專為實現大規模無人駕駛而設計。

多模態感知系統

我們自研的多模態感知系統可整合激光雷達、攝像頭及其他傳感器數據，構建採礦環境的統一實時視圖。其關鍵能力包括：

- *多模態融合架構。*系統採用深度學習框架整合異構傳感器數據流，即使處於遮擋或惡劣天氣條件下，仍能可靠檢測地形特徵、障礙物、人員及設備。其融合佔用網絡(OCC)技術，構建全場景三維語義地圖，實現各種能見度條件下的實時精準環境重構。

- *基於深度學習的環境理解。*我們的算法專為採礦環境優化設計，能夠區分不平整地面與安全路徑，減少誤判及不必要制動或繞行。其還可通過分析尺寸、位置與方位，辨識外形相似的機械設備，從而實現更精準路徑規劃與安全交互。

- *極端條件下的強化韌性。*多模態感知系統專為野外可靠性設計，在粉塵瀰漫、雨雪天氣、光照不足或劇烈震動等環境下，仍能保持高精度物體檢測能力。此確保無人礦卡能在傳統視覺系統可能失效的工況下持續安全穩定運行。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國礦業率先大規模應用基於OCC技術的實時三維場景感知企業之一。

基於多模態預測軌跡的決策規劃技術

我們基於深度學習的預測引擎能預判超過20個動態目標(包括有人駕駛車輛及移動設備)在交叉路口、多車交匯、非結構化道路等高交互場景中的運動軌跡與意圖。該系統整合軌跡預測、衝突解決、盲區規避與具能源感知功能的路徑規劃技術，支持礦區高速變化環境下的安全穩定決策。此能力使礦卡可突破封閉場景限制，驅動裝－運－卸全流程的混行協作。自2024年9月起，我們的演算法於*Argoverse 2*運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)一直位列第一，使我們成為行業內唯一擁有「混行、混裝、混卸」採運排全流程混編能力的供應商。

車輛姿態穩定技術

為確保車輛在濕滑、顛簸、坡道等工況的防滑與行駛穩定性，我們開發的實時車身穩定系統整合防滑控制與自適應驅動力分配功能。該系統動態監測抓地力、坡度及負載狀況，即時調整車速與車身姿態，使礦卡能在冰雪或鬆軟地質環境中保持穩定。此系統在惡劣工況環境下可降低打滑與倒溜風險，同時維持作業效率。

高可靠性定位技術，降低對高精地圖的依賴度

傳統無人駕駛系統依賴高精地圖及實時動態技術，在高海拔或低通訊環境中可靠性不足。本系統採用混合定位方案，融合激光雷達、視覺與慣性數據及學習軌跡，實時建構可通行區域，顯著降低對靜態地圖的依賴性，提升對動態地形適應能力。

AI研發工具

AI基於智能體的仿真

我們構建的仿真框架令虛擬車輛高度擬真實體行為，具備自主決策、障礙物響應及密集車流協同能力。相較於規則驅動型仿真，我們的智能體驅動系統可生成逼真高危場景，助力在真實部署前暴露極端案例並對自動駕駛系統進行壓力測試。

基於3DGS的三維場景生成技術

為加速模型訓練，我們採用3DGS技術生成礦區環境的高擬真數字孿生體，完整複現動態地形、光照變化及氣象條件。該方法可快速生成海量高質量訓練數據，使模型能適應真實工況複雜度，且無需人工標注場景。

閉環數據引擎

我們的數據引擎建立在多年大規模現實世界運營的基礎上，在複雜的採礦環境中完成了超過六百萬次無人駕駛趟次。這種規模至今已經支持了三代主要軟件和100餘次迭代更新。我們的閉環數據引擎包括：

- *多傳感器數據捕獲*。我們從激光雷達、毫米波雷達、攝像頭、車輛控制和調度系統收集和構建大量數據，推動感知、預測和決策的持續改進。

- *大規模高效標記*。使用內部模型進行預標記可以加快卡車和零碎礦物等關鍵對象的註釋。人工審查人員決定準確性，大大提高標記效率。

- *智能場景挖掘*。我們的系統標記邊緣情況，如冰上打滑或突然遮擋，並建立一個場景庫用於再訓練。其亦模擬變體，以涵蓋罕見和難以預測的情況。

- *模擬*。在邊緣條件、濕滑道路、設備故障、路徑受阻的情況下，在模擬中重現真實案例，以對算法進行壓力測試，從而在部署前實現安全、快速的迭代。

持續集成和部署渠道

我們的工具鏈將從代碼到部署的整個軟件生命週期自動化。其支持計劃構建和按需構建(CI)，運行自動化模擬和硬件在環測試(CT)，並將經過驗證的版本直接推送到部署環境以進行預生產或發行(CD)。該閉環系統提高了所有部署的速度、一致性和質量。

智能化礦山運營

我們使用實時分析和數字孿生技術來增強車隊協調、調度效率、設備維護和能源規劃。我們的系統集成了實時地理空間、設備和運營數據以支持採礦運營的智能決策。

中央儀錶盤將站點活動可視化、實現路線規劃、標記異常並預測風險。路線和視頻數據的歷史回放進一步支持事故回顧和安全分析。

- *時空可視化*。通過結合大數據、地理信息系統和數字孿生，我們建立了一個以2D和3D技術動態繪製礦坑、垃圾場、道路和加油區域的平台。它可以回放過去15天內任何時間的車輛運動，支持多車輛跟蹤和遠程視頻訪問以進行操作審查。

- *預測性維護*。我們的雲車輛維護系統使用人工智能來監控關鍵部件、預測故障並觸發自動化任務。例如，根據里程和現場條件優化輪胎更換，減少停機時間並提高可靠性。

可靠的雲基礎架構

- *加密合規性*。2024年，我們採用了中國的商用密碼標準保護數據傳輸，並支持採礦環境中安全、大規模的數據流。我們還加強密鑰管理，確保複雜網絡條件下的安全無人駕駛運營。

- *統一數據平台*。該核心樞紐收集和處理來自無人駕駛礦卡和現場設備的數據。它提供實時見解來支持調度、診斷和規劃，從而推動更智能、更高效的礦山運營。

- *模塊化業務平台*。我們的模塊化平台連接了提取、運輸、安全和維護的工作流程。標準化組件可實現快速部署，而實時跨模塊響應(例如由安全警報觸發的自動調度調整)可提高整體運營效率和彈性。

我們的全域安全架構(USF)

對於無人駕駛而言，安全性和可靠性至關重要。為此，我們建立了涵蓋技術、程序和操作維度的全棧全域安全架構(USF)，以確保我們的無人採礦車在複雜和高風險的環境中可靠運行。其為「全棧」的，因為它跨越了我們每一層的解決方案架構，從硬件和軟件到連接和操作協議，確保安全性深入集成到每個組件和流程中。該框架圍繞「冗餘」的核心原則構建，這意味著每個關鍵功能都有多層保護支持。例如，我們的無人駕駛礦卡集成了重疊的傳感器，包括激光雷達、毫米波雷達和攝像頭，以保持360度的全視野，無盲點。這些傳感器與獨立的檢測算法一起運作，實時交叉驗證危險識別。如果組件出現故障，冗餘系統會立即接管，以保持安全運行而不會中斷。通過在整個系統中加入冗餘工程，即使在不可預測的環境中，我們也能保持高運營彈性和安全性。

在技術上，我們的無人駕駛系統為自研，採用冗餘線控電控架構和根據ISO 26262標準設計的安全關鍵軟件，解決了功能安全以及傳感或系統設計限制帶來的風險。我們的開發流程遵循符合ISO 26262的工作流程，在研發的每個階段都集成了安全設計原則和嚴格驗證。在運營方面，我們實施標準化的現場安全邊界、結構化的操作程序和強大的應急響應協議，以支持礦場整體安全和可擴展部署。

我們的無人駕駛礦卡應用柔性軟件平台、採礦自主算法和人工智能開發工具鏈，而我們的智能化礦山運營和可靠的雲基礎架構增強了我們的車隊管理，兩者均對我們的礦區無人駕駛解決方案的不斷發展提供支持。我們的智能礦區數字化解決方案進一步應用智能化礦山運營及可靠的雲基礎架構。我們的全域安全架構涵蓋我們從結構設計到操作協議的整個操作。

研發團隊及能力

我們建立了一個專注於自主創新的強大研發平台。該平台與領先大學、研究機構和OEM廠商合作夥伴合作。憑藉在無人駕駛和新能源技術方面的深厚專業知識，我們

在全行業構建了顯著的技術優勢。目前，我們的研發工作集中在自動駕駛和車輛開發領域，並特別關注以下關鍵領域：

- **提升無人駕駛服務的營運能力及表現。**

該區域致力於透過模型及軟件的優化，使我們的解決方案能基於對車輛環境及更廣泛礦區交通動態的深入理解，做出更明智的決策，從而全面提升營運效率。

- **底盤及車輛控制技術的持續創新及硬件可靠性的提升。**

為提升無人駕駛礦卡的整體可靠性，我們正致力於優化線控電控系統、核心硬件元件(如車規級控制器與安全關鍵模組)，以及其他相關硬件設備，以實現更安全、更流暢的無人駕駛礦卡運作。

- **軟件及硬件的精簡整合。**

我們目前正致力於提升整合式採礦管理與控制系統(IMCS)及地面監督員智能巡檢系統，該等系統支持現場層級的協調調度、監測與例行檢查，以強化暮野的整體競爭力。

截至2025年9月30日，我們的研發團隊由約400名僱員組成，當中三分之一以上成員持有碩士以上學位。截至同日，我們在中國擁有227項授權專利及40項PCT申請，涵蓋無人駕駛系統、線控電控平台、雲控、調度算法等核心技術。

我們的研發能力得到了全球的認可。在Argoverse 2運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)(一項由Waymo和Nvidia等參與的領先國際競賽)中，我們在運動預測排行榜中排名第一，這凸顯了我們在預測算法、模型優化和數據利用方面的領先地位。

我們構建了涵蓋前期研究、部署評估、產品設計、算法開發的全週期研發框架：

- 在早期研究中，我們探索無人駕駛、智能控制和邊緣計算的新興趨勢。

- 在部署評估中，我們將新計劃與市場機會和戰略重點相結合。

- 在產品設計上，我們採用場景驅動和模塊化的方式，確保工程可行性和客戶相關性。

- 在算法開發上，我們聚焦關鍵礦運需求，驅動感知準確率、運營效率、安全性能持續提升。

我們所有的核心算法皆為自研。在硬件端，我們戰略性地與OEM廠商合作夥伴共同開發核心整車平台。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月，我們分別與兩家、四家、五家及11家OEM廠商合作。我們有限的部分研發工作(主要與數據測試相關)外包給外部服務提供商。我們的共同開發安排一般規定，因履行合約目標而產生的所有知識產權及利益均歸我們所有，任何一方違反其保密義務均須承擔洩密責任。

為保護我們的專有技術和解決方案以及商業秘密，我們實施企業級知識產權管理政策，確保所有僱員遵守知識產權保護程序。我們在任何公開使用和披露之前完成專利申請和商標註冊。我們部署專門的知識產權專業人員，以有效識別專有技術並確保對其進行適當和合規的保護。我們進一步部署了專業的知識產權管理體系，以科學、系統的方式管理知識產權的整個生命週期。

於往績記錄期間，我們推進一系列強化我們的雲平台及車載智能的研發舉措。我們開發新一代整合數據管理系統，能夠實時分析無人駕駛礦卡的生產及營運數據，使礦區運營商能夠提高效率、質量及安全性。同時，我們構建閉環數據平台，持續獲取現場車輛的感知和運行數據，並將此資料反饋至研發，支持無人駕駛算法的持續改進。我們亦引入遠程駕駛系統，旨在當車輛遇到硬件或軟件問題但仍具備線控駕駛功能時提供低延遲遠端操作。此外，我們創建可視化平台，用於顯示關鍵生產指標和實時車隊數據，以及數據共享中心以將多個礦場端系統整合到統一界面，以便更好地作

出決策。我們進一步發展專為露天礦場設計的高精度掃描平台，為運營商提供準確的導航及規劃工具。為保護敏感信息，我們亦開發符合國家安全標準的加密平台，確保運營及客戶數據的安全傳輸及存儲。在上述系統的研發及應用過程中，我們已與一家具備測繪及掃描資質的服務提供商合作。合作範圍涵蓋須具備相關資質方可開展的業務活動，以確保我們研發及業務運營的順利進行。該服務提供商負責提供地理空間數據在傳輸、存儲、使用及其他處理活動方面的解決方案。

營銷和品牌

我們主要通過直銷模式推動客戶獲取，與礦業公司和承包商建立長期合作夥伴關係。

我們經證實的往績記錄及不斷增長的品牌資產鞏固了我們的市場地位。在我們業務的早期階段，我們使用自己的自動駕駛車隊積極進行運輸部署，以減少客戶對無人駕駛技術的擔憂並加速早期採用。隨著我們的標杆項目擴大規模並取得運營成功，我們的業務從主動拓展轉向以客戶為主導的擴張。如今，我們強大的技術能力、久經考驗的部署交付和始終如一的服務質量使我們成為整個行業值得信賴的技術合作夥伴。我們從2022年至2024年連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率，並於截至2024年12月31日在我們已部署解決方案至少連續兩個年底的所有礦場保持457%的平均首年車輛擴展率。

我們將品牌實力視為可持續增長的關鍵驅動力。我們的品牌發展策略結合了技術領先、多管道曝光和戰略傳播，以擴大我們的行業影響力並加強客戶信任。我們積極與領先的大學和研究機構合作，以加強我們的專業信譽，同時在主要的行業展覽和會議以及各種國際新能源礦業博覽會上展示我們的能力。我們還與全球行業領導者合作，深化技術交流，擴大影響力。

我們的客戶

我們的客戶群主要包括礦業公司及其承包商。就本節而言，「客戶」指與我們有直接合約關係的實體。

礦業公司通常是我們礦區無人駕駛解決方案的最終用戶，負責現場運營和長期部署。該分部高度整合，主要礦業公司通常是大型國有企業或大型私營礦業公司。礦業公司可直接經營礦場，亦可委聘承包商代為管理礦場。

在實踐中，我們與礦業公司或其承包商合作，提供和支持我們的解決方案。我們的客戶以其嚴格的技術標準、苛刻的供應商資格認證流程以及對運營績效的高期望而聞名。

我們的目標客戶對大規模自動化解決方案有巨大需求，並致力於實現採礦自動化和數字化轉型。通過專注於技術接受度高且財務狀況穩健的客戶，我們能夠更好地將試點部署擴展到多個地點更廣泛的商業推廣，從而加速我們礦區無人駕駛解決方案的採用。我們還優先考慮與具備強大本地實力的客戶建立合作夥伴關係，使用標杆部署來建立本地參考站點並推動更廣泛的客戶採用。於往績記錄期間，我們主要通過客戶／合作夥伴推薦及市場推廣獲得新客戶。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月來自轉介的收入分別約佔總收入的99.9%、97.9%、95.0%及88.7%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月，我們分別為五名、13名、24名及41名客戶提供服務。

採礦運輸系統需要卓越的安全性、正常運行時間和特定地點的定制，這導致更換供應商成本高昂並產生運營風險。我們的解決方案與車輛硬件緊密集成，一旦部署，就會成為日常運營的關鍵部分。因此，我們的系統往往具有高保留率和高重複購買率。截至2025年9月30日，我們幾乎所有已部署系統均已進入多階段業務，同一客戶的車隊規模不斷擴大。我們於2022年至2024年間連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率，並於截至2024年12月31日在我們已部署解決方案至少連續兩個年底的所有礦場保持457%的平均首年車輛擴展率。

以下載列我們與客戶在持車模式下訂立的標準協議的主要條款：

- ***礦用卡車和解決方案規格***。我們的客戶通常會在合約中就其訂購的卡車及解決方案提出特定的車輛及解決方案規格要求，例如型號、數量、配置及功能。

- ***定價***。客戶通常就採礦無人駕駛服務定期向我們付款。費用通常與運輸的材料量掛鈎，價格通常按每立方米或每噸計算。有關費率可能會根據運輸距離、坡度條件和整體場地複雜性等因素因應不同部署而異。運輸量由客戶和我們雙方通過月度報表共同計量、核實及確認，作為開具賬單的依據。

- ***付款***。我們的服務通常於服務期內分期收費，客戶須於每月結算後不久付款。

- ***服務期***。我們的服務期通常取決於特定的採礦部署。我們的合約通常於每年訂立及續期。

- ***終止***。如果另一方嚴重違約，或經雙方同意，各方有權終止合約。

以下載列我們與客戶在不持車模式下訂立的標準協議的主要條款：

- ***礦用卡車和解決方案規格***。根據我們的不持車模式，客戶可直接向我們採購卡車，或向客戶選擇的OEM廠商採購卡車，前提是該等卡車由我們與OEM廠商共同定義及驗證，以確保系統兼容性。在這兩種情況下，卡車都配備了我們的礦區無人駕駛解決方案和系統。合約通常規定礦用卡車的型號、數量、配置和功能特點以及要部署的解決方案。

- ***定價***。於往績記錄期間，在大部分情況下，我們不持車模式下的解決方案按運輸物料量收費。運輸量由客戶與我們共同透過月結單進行測量、核實及確認，該結單即為計費依據。我們亦正在嘗試就解決方案按每輛卡車收取固定價格的新收費模式。有關詳情，請參閱「－我們的業務版圖－我們業務模式－解決方案交付方式與收入來源」。

- ***付款***。我們的服務按照合約中的規定定期計費，並在每次結算後的協定時間內到期付款。我們卡車的付款應根據合約中規定的時間表進行，通常涉及初始預付款，然後在我們確認訂單準備交付時支付剩餘餘額。

- ***服務期***。我們服務期通常與相關採礦部署的時間表和要求一致。

- ***交付***。對於解決方案銷售，我們在合約規定的指定採礦地點處理現場部署和系統配置。對於卡車銷售，我們監督卡車向訂約礦場的交付。

- ***保修***。如果客戶向我們購買的無人駕駛礦卡存在質量問題(不包括因顧客使用不當造成的損壞)，我們將為礦卡或相關零部件提供免費的保修、檢查及維修或更換服務。

- ***機密***。未經事先書面同意，任何一方披露的所有機密信息不得與任何第三方共用。

- ***知識產權***。我們保留我們持有或根據合約開發的所有知識產權的所有權。客戶被授予根據需要使用此類知識產權以獲得合約服務的權利。

- ***終止***。合約只有在雙方同意的情況下才能終止。

五大客戶

於往績記錄期間，我們的絕大部分收入來自礦區無人駕駛解決方案。於往績記錄期間各年度／期間，來自我們五大客戶的合併收入分別為人民幣59.8百萬元、人民幣255.8百萬元、人民幣825.2百萬元及人民幣699.0百萬元，分別佔我們收入的99.9%、94.4%、83.7%及75.9%。同期來自我們最大單一客戶的收入分別為人民幣31.0百萬元、人民幣112.9百萬元、人民幣537.1百萬元及人民幣404.9百萬元，分別佔我們收入的51.8%、41.7%、54.5%及44.0%。

於往績記錄期間，我們收入的重大部分來自少數客戶。具體而言，我們與客戶H建立了牢固的商業關係，根據弗若斯特沙利文的資料，客戶H是中國西北部最大露天煤礦總承包商之一，並於目前為我們貢獻大部分收入。根據公開可得的公司提交文件及客戶H提供的資料，客戶H為一家從事採礦工程／作業承包及相關服務的中國私人公司。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的收入集中度符合行業規範，因為有限數量的客戶通常會貢獻礦區無人駕駛解決方案市場總收入的很大一部分。

根據公開可得資料，客戶H的最終實益擁有人為崔長斌先生，彼為一名獨立第三方及持有客戶H約90%的股權。客戶H餘下10%的股權由獨立第三方黃海科先生擁有。據我們所深知，概無其他個人或實體對客戶H行使控制權。此外，誠如文件其他章節所披露者（請參閱「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]前投資－5.[**編纂**]前投資者的資料」），截至本文件日期，崔先生透過海南凌諾眾合商貿有限公司（「**海南凌諾**」，由其擁有90.0%）於本公司兩名股東中持有權益，即(i)嘉興辰易創業投資合夥企業（有限合夥）（「**嘉興辰易**」），其中海南凌諾作為有限合夥人，持有約40.4297%的合夥權益，及(ii)上杭縣興杭朝智創業投資合夥企業（有限合夥）（「**興杭朝智**」），其中嘉興辰易作為有限合夥人，持有約48.7805%的合夥權益，而嘉興辰易則如上文所述由海南凌諾持有40.4297%。

我們相信，我們與客戶H的關係屬互惠互利且以業績為導向。作為中國西北部多個大型礦區的主要總承包商，客戶H在礦區無人駕駛解決方案的地區部署中發揮著關鍵作用。我們認為要參與該地區的主要項目，須與客戶H進行商業及營運合作。再者，客戶H亦繼續選擇我們的解決方案，乃由於我們的解決方案已證明具有可靠性、可擴展性及成本效益。

於2023年至2024年間，來自客戶H的收入大幅增加可歸因於若干因素。合作由試點計劃演變成全面規模化部署。於2023年以較小的規模初步採用我們的解決方案後，客戶H於2024年擴大其合作夥伴關係，在彼等作為總承包商的多個礦場部署配備規模顯著擴大的無人駕駛礦卡車隊。該增長亦反映客戶H對我們的技術能力及可靠的往績記錄的認可，此乃由於我們的解決方案在複雜的礦區環境中貫徹表現出可靠性、可擴展性及成本效益。此外，客戶H作為中國西北部大型露天採礦項目的主要總承包商，提供了在其礦場擴展我們解決方案的機會，從而推動部署和收入。該增幅符合我們的商業化策略，該策略優先考慮與優質客戶的深度技術集成而非追求分散的客戶獲取。

於往績記錄期間，我們在客戶H作為總承包商的多個露天煤礦部署了兩種解決方案，即(i)礦區無人駕駛解決方案（包括持車模式及不持車模式）及(ii)智能礦區數字化解決方案。該等礦場的活躍無人駕駛礦卡數量有所不同，取決於各礦場的營運能力及部署階段。具體而言，截至2023年、2024年12月31日及2025年9月30日，該等礦場部署了143輛、347輛及731輛活躍無人駕駛礦卡。此外，截至2023年及2024年12月31日止年度，這些礦場運輸的累計年度物料量分別約為3.4百萬立方米及81.4百萬立方米；截至2024年及2025年9月30日止九個月則分別為44.3百萬立方米及100.0百萬立方米。

相較於截至2023年、2024年12月31日及2025年9月30日，活躍無人駕駛礦卡數量的增長，2023年、2024年及截至2025年9月30日止九個月物料運輸量顯著提升，主要是由於(i)項目營運逐步擴展，因2023年屬初期部署階段，我們的解決方案於客戶H礦場僅於下半年啟動；及(ii)隨著項目於2024年及2025年進入穩定營運階段，已部署無人駕駛礦卡的營運效率與使用率得以提升。與大多數新客戶相似，客戶H在擴大部署

前，花費時間熟悉並建立對我們技術的信心。在我們的解決方案於初期概念驗證及早期運營階段展現穩定可靠性後，客戶H將應用範圍擴展至更多礦場。鑒於客戶H的採礦業務規模龐大，本次擴張導致總物料運輸量大幅攀升，儘管活躍無人駕駛礦卡數量增長速度相對放緩。

我們相信，在商業化的早期階段，收入集中主要源於我們有意採取的市場推廣策略，這反映行業性質及礦區無人駕駛部署的規模動態，而非對單一客戶的結構性過度依賴。鑒於無人駕駛作業對安全性及可靠性的高要求，我們的商業化策略著重於與精選優質客戶群達成深度技術集成及成功交付。與快速的客戶擴張相比，我們優先建立可重複、可擴展的成功案例。我們的客戶參與模式遵循螺旋式成長路徑，從小規模的實施開始，並在驗證營運及成本效率後進行擴展。我們相信，該內生增長軌跡必然造成早期階段的收入集中，而隨著我們客戶群的擴大，這種情況預期逐漸正常化。

我們不認為該客戶集中度反映結構性依賴或引入重大風險。此外，我們已與中國西北部的數名新客戶簽訂戰略合作協議，並積極拓展主要海外市場。隨著該等項目的規模擴大，我們預期收入基礎將日益多元化，而客戶集中度將相應下降。

據我們所深知，上海辰韜為普通合夥人，林新正先生為有限合夥的唯一有限合夥人，截至最後實際可行日期，其於下文客戶F中擁有約28%的權益。此外，截至最後實際可行日期，客戶J為我們擁有5.00%股權的投資對象，其最終實益擁有人為獨立第三方。客戶L為我們與另外兩家實體共同成立之合營企業，截至最後實際可行日期，我們擁有其33.33%股權，且我們及另外兩家實體均無對客戶L之控制權。此外，客戶K的主席兼控股股東為于海波先生，根據上市規則第14A.06(9)條，其為本公司子公司層面的關連人士。客戶O（為于先生的聯繫人）亦為本公司的關連人士。除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至2025年9月30日，(i)我們的其他五大客戶均為獨立第三方，且

我們的董事、彼等的緊密聯繫人或我們的任何其他股東(據董事所知擁有我們已發行股本5%以上者)概無於我們的五大客戶中擁有任何權益；及(ii)我們的五大客戶均彼此獨立。

排名	客戶	銷售類型	客戶背景	開始業務關係的年份	收入	佔總收入的百分比
					(人民幣千元)	*%*
截至2022年12月31日止年度						
1	客戶A	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事採礦及建築工程以及其他相關服務的公司，於1998年在華東註冊成立，註冊資本為人民幣198.2百萬元。	2022年	31,046	51.8
2	客戶B	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事採礦及銷售採礦機械的公司，於2015年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣105.0百萬元。	2021年	19,383	32.3
3	客戶C	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事露天採煤及原煤提煉的公司，於2009年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣101.0百萬元。	2020年	5,975	10.0
4	客戶D	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事採礦及建築工程的公司，於2011年在華北註冊成立，註冊資本為人民幣127.5百萬元。	2021年	3,048	5.1
5	客戶E	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事土石方工程及礦建工程的公司，於2016年在華北註冊成立，註冊資本為人民幣10.0百萬元。	2021年	382	0.6

排名	客戶	銷售類型	客戶背景	開始業務關係的年份	收入	佔總收入的百分比
					(人民幣千元)	*%*
截至2023年12月31日止年度						
1	客戶F	礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事銷售一體化智能採礦服務的公司，於2023年在華東註冊成立，註冊資本為人民幣25.8百萬元。	2023年	112,938	41.7
2	客戶G	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事礦建工程的公司，於2014年在華南註冊成立，註冊資本為人民幣500.0百萬元。	2023年	56,542	20.9
3	客戶B	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事採礦及銷售採礦機械的公司，於2015年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣105.0百萬元。	2021年	53,443	19.7
4	客戶H	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事礦建工程的公司，於2010年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣120.0百萬元。	2023年	22,600	8.3
5	客戶I[1]	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家於2020年在華中註冊成立的公司，主要從事採礦設備的開發、生產及銷售，是一家在上海證券交易所上市的集團的子公司。	2022年	10,281	3.8

排名	客戶	銷售類型	客戶背景	開始業務關係的年份	收入	佔總收入的百分比
					(人民幣千元)	*%*
截至2024年12月31日止年度						
1	客戶H	礦區無人駕駛解決方案(持車模式及不持車模式)及智能礦區數字化解決方案	一家主要從事礦建工程的公司，於2010年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣120.0百萬元。	2023年	537,143	54.5
2	客戶J[2]	礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事工程技術服務及機械銷售的公司，於2024年在華北註冊成立，註冊資本為人民幣10.0百萬元。	2024年	91,593	9.3
3	客戶K[3]	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事建築工程及相關服務的公司，於2023年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣20.0百萬元。	2024年	78,971	8.0
4	客戶L[4]	礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事工程管理服務及設備銷售的公司，於2024年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣20.0百萬元。	2024年	65,230	6.6
5	客戶M	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事礦建工程的公司，於1993年在華中註冊成立，註冊資本為人民幣310.0百萬元。	2023年	52,251	5.3

排名	客戶	銷售類型	客戶背景	開始業務關係的年份	收入	佔總收入的百分比
					(人民幣千元)	*%*
截至2025年9月30日止九個月						
1 . . .	客戶H	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)及礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事礦建工程的公司，於2010年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣120.0百萬元。	2023年	404,939	44.0
2 . . .	客戶N	礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事電腦及通訊設備、機械車輛設備租賃業務的公司，於2012年在北京註冊成立，註冊資本為人民幣1,615.1百萬元。	2025年	146,011	15.8
3 . . .	客戶O	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)及礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事建築工程及建築裝修業務的公司，於2023年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣20.0百萬元。	2025年	62,674	6.8
4 . . .	客戶P	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)及礦區無人駕駛解決方案(不持車模式)	一家主要從事土木工程及建築行業的公司，於2016年註冊成立，註冊資本為人民幣280.0百萬元。	2025年	46,791	5.1
5 . . .	客戶M	礦區無人駕駛解決方案(持車模式)	一家主要從事礦建工程的公司，於1993年在華中註冊成立，註冊資本為人民幣310.0百萬元。	2024年	38,540	4.2

(1) 客戶I及供應商D為同一實體。有關詳情，請參閱「－五大客戶與供應商的重疊情況」。

(2) 我們持有客戶J的5%股權，而客戶J由我們與客戶J的控股股東(「客戶J控股股東」，為獨立於本集團的個人)共同成立，作為加強與客戶J控股股東合作夥伴關係的專用平台，此乃基於我們共同相信無人駕駛將成為礦區運輸的主導方式。我們參與的理由為受益於客戶J控股股東的豐富營運經驗及對當地採礦項目的深入接觸，而對於客戶J控股股東而言，合營企業提供一個平台，使其可與其視為最先進且經過商業驗證的無人駕駛解決方案提供商合作，應用及擴展其於採礦行業的能力。客戶J的成立反映了相輔相成的關係：對我們而言，是可加深與主要行業夥伴合作的戰略渠道；而對於客戶J控股股東而言，則是一個通過與我們的合作展示及提升其營運專長的機會。

(3) 客戶K貢獻的收入大幅增加乃主要由於對我們收入作出重大貢獻的位於中國西北部的一個主要礦場的承包安排的結構性變化，其中礦場承包商從第三方改為客戶K，導致客戶K在2024年直接擔任向我們採購礦區運輸解決方案的角色。客戶K是一家為提供上述礦場的採礦服務而成立的工程公司，由其董事長兼控股股東(亦為根據上市規則第14A.06(9)條屬本公司子公司層面的關連人士的于海波先生)帶領，彼擁有豐富的礦場營運經驗，包括礦場運輸。該董事長兼控股股東亦與多家採礦公司及其總承包商維持長期業務關係，使客戶K得以將其參與範圍擴大至上述礦場以外的大型採礦項目。

(4) 客戶L註冊成立為一家合營企業，其明確目的是為其股東獲得的項目支持部署無人駕駛礦卡及相關解決方案。我們持有客戶L的33%股權，且對合營企業並無控制權。合營企業的其他股東為(i)客戶H及(ii)潘亞茹女士(為客戶K的董事長兼控股股東于海波先生的配偶)。潘亞茹女士是客戶L的註冊股東，根據客戶L成立所依據的合資協議由其配偶指定。根據同一協議，合營企業將委聘我們按獨家基準提供無人駕駛技術服務，合營企業(或訂約方共同指定的其他實體)與我們訂立相關協議，而合營企業(或有關指定實體)向我們支付相應服務費。

如客戶L成立所依據的合資協議所規定，客戶L由客戶H擁有34%及由潘亞茹女士(根據上市規則第14A.06(9)條屬本公司子公司層面的關連人士)擁有33%。在客戶L之外，我們亦與潘亞茹女士(直接或透過其控制的實體)成立公司，以進行特定工程及建設項目。其中包括：(i)新疆瀚祥工程有限公司；及(ii)本公司的非全資子公司新疆藍邦工程機械設備貿易有限公司。此外，潘亞茹女士持有50%股權的內蒙古瀚祥土石方工程有限公司為嘉興辰易的有限合夥人，而後者已投資於我們，包括通過興杭朝智的間接投資。我們亦於日常業務過程中與潘亞茹女士若干聯繫人及其配偶(即根據上市規則第14A.06(9)條為本公司子公司層面的關連人士)訂立交易，有關交易將於[**編纂**]後繼續進行，構成我們於上市規則下的持續關連交易。有關該等交易的進一步詳情，請參閱「持續關連交易」。除上文所披露者外，據我們所深知，我們過去或現在與潘亞茹女士及于海波先生並無其他關係(不論是業務、僱傭、信託、融資或類似性質)。有關我們與潘亞茹女士、于海波先生及其聯繫人的關係的其他資料，請參閱「歷史、發展及公司架構－我們的公司架構」及「持續關連交易」。

我們與五大客戶交易的主要條款與我們與其他獨立客戶交易的主要條款相若。該等交易乃按公平基準及一般商業條款進行。與該等客戶的合約條款須符合我們的標準內部審查及批准程序，並符合我們的日常慣例。特別是，該等客戶並無獲授其他獨立客戶通常不享有的額外重大優惠條款，且與該等客戶的合約概無載有任何保證毛利率安排或類似條款。

我們的供應商

我們與廣泛供應商網絡合作，提供交付解決方案所需的底盤、礦卡、維修配件、控制器、電池及其他關鍵設備等基本組件。

我們透過與頂級礦業設備製造商及專業零件供應商合作，建立多層級供應商體系，使我們能夠為客戶交付穩定可靠的解決方案。

下文載列我們與供應商之間標準協議的主要條款：

- ***產品與服務規格***。合約中列明所訂購產品的具體名稱、型號、價格、數量及其他詳細特徵，以及所提供的製造、設備和其他配套服務的價格和範圍。

- ***付款***。我們的付款條款通常包括在合約生效後支付初始預付款，剩餘款項在按照約定時間表進行交付並驗收後支付。

- ***交付與驗收***。供應商須按照合約所載的地點和時間表交付已完成製造、設備或其他服務的產品，而我們需對產品進行驗收。

- ***質保***。供應商一般負責在質保期內提供免費維修服務，並根據合約約定的條款提供持續的技術支持與諮詢。主要供應商通常依據既定質保時程表提供質保服務，而原始設備製造商則提供通常基於時間限制的元件級質保或通常基於里程限制的質保(通常上限為200,000公里)，其他主要供應商則普遍提供約36個月的質保服務。

- ***質量控制***。供應商須確保所提供產品為全新產品，並符合適用的國家、行業及雙方約定的標準。若產品不符合相關標準，我們有權拒收、退貨或要求更換或修理，相關費用由供應商承擔。

- ***保密***。訂約方之間交流的保密信息，未經事先書面同意不得向任何第三方披露。

- ***終止***。任何一方可因另一方嚴重違約或經雙方協商一致終止合約。

於若干情況下，我們向第三方出租人租賃卡車以用於向客戶交付我們的礦區無人駕駛解決方案。相關租賃合約通常詳列卡車型號、租賃期限及租金支付安排以及許可用途。我們仍需對租用卡車在租賃期內引起的任何事故負責。

供應鏈管理

於往績記錄期間，我們並無遇到任何材料供應短缺或延遲的情況，且我們的解決方案所使用的材料不受額外關稅、進口制裁、出口管制或其他供應限制所規限。為減低有關風險及提升營運彈性，我們積極管理供應鏈，以降低集中度風險並提升運營靈活性。多年來，我們逐步從跟隨供應商主導的產品設計轉向自行主導設計流程並與合作夥伴緊密協作，以開發出我們需要的產品。在2021年至2024年期間，我們將關鍵系統接口標準化，其中許多基於自主通信協議開發，從而提升跨不同硬件平台的集成效率，減少定制化需求。隨著系統的日益標準化，我們越來越專注於軟件、算法及整體系統性能的優化，而非對硬件進行調整。

我們採用嚴格的供應商篩選及績效管理流程，評估交付記錄、財務實力及風險承受能力等因素。對於服務類採購，我們通常採用競爭性招標程序，至少邀請三家供應商參與，以確保透明度、質量及成本效益。我們的供應商管理計劃涵蓋從採購、資格審查到績效審查和終止合作的整個生命週期，並由詳細的內部政策和標準作業程序管理。

存貨管理

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的存貨分別為人民幣3.3百萬元、人民幣8.5百萬元、人民幣50.6百萬元及人民幣120.4百萬元。於往績記錄期間，我們的存貨主要包括原材料及在建合約成本。我們定期檢視存貨，以識別銷售或使用價值較低的項目，並根據訂單計劃管理存貨，存貨採購及儲存緊密追蹤我們的銷售及生產需求。有關詳情，請參閱「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－存貨」。

五大供應商

於往績記錄期間各年度／期間，我們向五大供應商的採購總額分別為人民幣112.3百萬元、人民幣383.5百萬元、人民幣834.5百萬元及人民幣884.2百萬元，分別佔我們採購總額的53.5%、62.7%、54.3%及62.9%。同期我們向單一最大供應商的採購額分別為人民幣41.2百萬元、人民幣260.5百萬元、人民幣443.8百萬元及人民幣419.3百萬元，分別佔採購總額的19.6%、42.6%、28.9%及29.8%。

於往績記錄期間，我們並無出現供應商設定的價格大幅波動或部分供應商嚴重違約的情況。據我們所深知，(i)我們的董事、彼等的緊密聯繫人或我們的任何股東(據董事所知擁有我們已發行股本5%以上者)概無於我們任何五大供應商中擁有任何權益；(ii)我們的五大供應商均彼此獨立。

排名	供應商	採購類型	供應商背景	信貸期	開始業務關係的年份	採購額	佔採購總額的百分比
						(人民幣千元)	*%*
截至2022年12月31日止年度							
1.....	供應商A	卡車及維修配件	一家主要從事工程機械銷售及維修的公司，於2021年在華北註冊成立，註冊資本為人民幣10.0百萬元。	於交付時；銀行轉賬及／或商業票據	2021年	41,177	19.6
2.....	供應商B	挖掘機及配件	一家主要從事機械設備批發零售及相關技術服務的公司，於2006年在華北註冊成立，註冊資本為49.0百萬美元。	於交付時；銀行轉賬及／或商業票據	2020年	23,306	11.1
3.....	供應商C	底盤及維修配件	一家於2009年在中國西北部註冊成立的公司，主要從事工程設備製造，並在北京證券交易所上市。	60天；銀行轉賬及／或商業票據	2019年	17,677	8.4
4.....	供應商D	底盤及維修配件	一家於2020年在華中註冊成立的公司，主要從事採礦設備的開發、生產及銷售，是一家在上海證券交易所上市的集團的子公司。	合同約定；銀行轉賬及／或商業票據	2019年	15,180	7.2
5.....	供應商E	石油	一家於1985年在華北註冊成立的公司，主要從事石油產品零售，是一家在紐約證券交易所、上海證券交易所及聯交所上市的集團的子公司。	預付款項；銀行轉賬及／或商業票據	2021年	14,916	7.1

排名	供應商	採購類型	供應商背景	信貸期	開始業務關係的年份	採購額	佔採購總額的百分比
						(人民幣千元)	*%*
截至2023年12月31日止年度							
1.....	供應商F	底盤及維修配件	一家主要從事採礦設備及高空作業機械製造的公司，於2012年在華東註冊成立，註冊資本為人民幣554.0百萬元。	10天；銀行轉賬	2022年	260,459	42.6
2.....	供應商G	電池	一家主要從事新能源設備及電池生產的公司，於2016年在華北註冊成立，註冊資本為人民幣252.5百萬元。	1年；銀行轉賬；及／或商業票據	2023年	44,653	7.3
3.....	供應商E	石油	一家於1985年在華北註冊成立的公司，主要從事石油產品零售，是一家在紐約證券交易所、上海證券交易所及聯交所上市的集團的子公司。	預付款項；銀行轉賬及／或商業票據	2021年	44,310	7.2
4.....	供應商H	電機	一家主要從事新能源汽車及工程機械電機生產的公司，於2006年在華東註冊成立，註冊資本為人民幣112.8百萬元。	60天；銀行轉賬及／或商業票據	2023年	18,006	2.9
5.....	供應商I	控制器	一家於2008年在華東註冊成立的公司，主要從事工業自動化控制軟硬件的生產及銷售，是一家在深圳證券交易所上市的集團的子公司。	60天；銀行轉賬及／或商業票據	2023年	16,093	2.6

排名	供應商	採購類型	供應商背景	信貸期	開始業務關係的年份	採購額	佔採購總額的百分比
						(人民幣千元)	*%*
截至2024年12月31日止年度							
1.....	供應商C	底盤及維修配件	一家於2009年在中國西北部註冊成立的公司，主要從事工程設備製造，並在北京證券交易所上市。	60天；銀行轉賬及／或商業票據	2019年	443,815	28.9
2.....	供應商F	底盤及維修配件	一家主要從事採礦設備及高空作業機械製造的公司，於2012年在華東註冊成立，註冊資本為人民幣554.0百萬元。	10天；銀行轉賬；及／或商業票據	2022年	149,889	9.7
3.....	供應商D	底盤及維修配件	一家於2020年在華中註冊成立的公司，主要從事採礦設備的開發、生產及銷售，是一家在上海證券交易所上市的集團的子公司。	預付款項；銀行轉賬及／或商業票據	2019年	90,003	5.9
4.....	供應商G	電池	一家主要從事新能源設備及電池生產的公司，於2016年在華北註冊成立，註冊資本為人民幣252.5百萬元。	60天；銀行轉賬及／或商業票據	2023年	82,099	5.3
5.....	供應商J	石油	一家於1999年在華北註冊成立的公司，主要從事石油及天然氣的勘探、生產及銷售，並在紐約證券交易所、上海證券交易所及聯交所上市。	預付款項；銀行轉賬及／或商業票據	2024年	68,725	4.5

排名	供應商	採購類型	供應商背景	信貸期	開始業務關係的年份	採購額	佔採購總額的百分比
						(人民幣千元)	*%*
截至2025年9月30日止九個月							
1.....	供應商C	底盤及維修配件	一家於2009年在中國西北部註冊成立的公司，主要從事工程設備製造，並為一家北京證券交易所上市公司的附屬公司。	60天；銀行轉賬及／或商業票據	2019年	419,257	29.8
2.....	供應商K	卡車或底盤	一家主要從事工程機械設備租賃、礦山設備銷售業務的公司，於2021年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣10百萬元。	收到貨品及開具發票後15個營業日；銀行轉賬及／或商業票據	2025年	336,283	23.9
3.....	供應商L	石油	一家主要從事煤炭產品銷售及製造、新材料技術研發的公司，於2018年在中國西北部註冊成立，註冊資本為人民幣600百萬元。	3個月；銀行轉賬及／或商業票據	2025年	47,139	3.4
4.....	供應商J	石油	一家於1999年在華北註冊成立的公司，主要從事石油及天然氣的勘探、生產及銷售，並在紐約證券交易所、上海證券交易所及聯交所上市。	預付款項；銀行轉賬及／或商業票據	2024年	44,443	3.2
5.....	供應商M	卡車部件及配件	一家主要從事智能車載設備製造及銷售、雲計算設備技術服務的公司，於2022年在中國西南部註冊成立，註冊資本為人民幣200百萬元。	預付款項；銀行轉賬及／或商業票據	2024年	37,072	2.6

客戶與供應商的重疊情況

就董事所深知，於往績記錄期間，我們的若干主要客戶亦為我們的供應商，而我們的若干主要供應商亦為我們的客戶。下表載列該等重疊方的詳情及彼等各自與我們進行的交易性質。

客戶／供應商	年份／期間	收入	採購額	重疊原因
		(人民幣千元)	*(人民幣千元)*	
客戶B.....	2022年	19,383	–	我們在客戶B運營的礦場向其提供礦區無人駕駛解決方案，同時，我們向客戶B租借必要輔助設備並採購相關服務，以支援我們解決方案的部署及運行。
	2023年	53,443	3,801	
	2024年	2,068	223	
	截至2025年9月30日止九個月	–	–	
客戶C.....	2022年	5,975	14,452	我們在客戶C運營的礦場向其提供礦區無人駕駛解決方案，同時，我們向客戶C租借推土機等必要輔助設備並採購柴油及相關服務，以支援我們解決方案的部署及運行。
	2023年	6,641	8,036	
	2024年	12,570	9,667	
	截至2025年9月30日止九個月	482	1,039	

客戶／供應商	年份／期間	收入	採購額	重疊原因
		(人民幣千元)	*(人民幣千元)*	
客戶F.....	2022年	–	–	客戶F是一家於深圳證券交易所上市的公司的被投資公司，成立為作為該上市公司的持車平台，以支持其在礦區無人駕駛業務的潛在發展。於2023年7月及10月，客戶F購買無人駕駛礦卡，據我們所知，該等礦卡此後主要被客戶F用作租賃用途。於2024年，我們自客戶F租賃若干車輛一段相對較短的期間，以補充我們當時在若干營運礦場的現有車隊。
	2023年	112,938	–	
	2024年	–	31,521	
	截至2025年9月30日止九個月	–	–	
客戶H.....	2022年	–	–	我們在客戶H運營的礦場向其提供礦區無人駕駛解決方案，同時，我們向客戶H租借推土機等必要輔助設備，以支援我們解決方案的部署及運行。
	2023年	22,600	–	
	2024年	537,143	17,889	
	截至2025年9月30日止九個月	404,939	5,510	

客戶／供應商	年份／期間	收入	採購額	重疊原因
		(人民幣千元)	*(人民幣千元)*	
客戶I／供應商D	2022年	–	15,180	我們在客戶I／供應商D運營的礦場向其提供礦區無人駕駛解決方案，同時，我們向客戶I／供應商D採購無動力底盤、不同組件及組裝服務，以生產無人駕駛礦卡。
	2023年	10,281	15,342	
	2024年	8,755	90,003	
	截至2025年9月30日止九個月	12,283	7,739	
客戶J／供應商L	2022年	–	–	我們向客戶J(經驗豐富的車隊運營商)提供礦區無人駕駛解決方案，並聘請其在部署我們解決方案的礦場提供車隊運營支持以補充我們的產品供應。
	2023年	–	–	
	2024年	91,593	19,513	
	截至2025年9月30日止九個月	755	27,419	
客戶G	2022年	–	–	我們向客戶G提供礦區無人駕駛解決方案；於2025年，我們贊助由客戶G舉辦的會議，被入賬為向該名客戶的採購。
	2023年	56,542	–	
	2024年	27,594	–	
	截至2025年9月30日止九個月	–	47	
供應商C	2022年	–	17,677	我們向供應商C提供線控及電氣／電子系統，並向供應商C採購無動力底盤及其他零部件和組裝服務，用於生產我們的無人駕駛礦卡。
	2023年	–	–	
	2024年	17,159	443,815	
	截至2025年9月30日止九個月	10,018	419,257	

客戶／供應商	年份／期間	收入	採購額	重疊原因
		(人民幣千元)	*(人民幣千元)*	
供應商F	2022年	–	13,539	我們向供應商F採購無動力底盤及其他組件，用於生產無人駕駛礦卡，同時，我們向供應商F提供維護及維修服務。
	2023年	2,366	260,459	
	2024年	8,689	149,889	
	截至2025年9月30日止九個月	–	5,778	
客戶P／供應商K	2022年	–	–	我們向供應商K(我們其中一家供應商的分銷商(為獨立第三方))採購線控設備，同時我們在客戶P運營的礦場向該客戶提供礦區無人駕駛解決方案。
	2023年	–	–	
	2024年	–	–	
	截至2025年9月30日止九個月	46,791	336,283	

我們與上表所述客戶及供應商就銷售及採購條款進行的磋商，均根據獨立商業條款按交易逐項進行。我們與該等實體的交易按公平基準於日常業務過程中進行。

除上表所披露者外，就董事所深知，於往績記錄期間內各期的五大客戶均非供應商，且往績記錄期間內各期的五大供應商於均非客戶。

環境、社會及管治

ESG管治框架

我們深刻認識到環境及社會責任對企業成功的重要影響。為促進ESG政策的執行，我們已建立專門的ESG工作小組，由內控部統籌協調並由跨功能團隊參與。

我們計劃在[**編纂**]後設立ESG委員會，該委員會將向董事會匯報工作，負責監督ESG政策的有效執行，跟蹤ESG績效指標達成情況，適時調整戰略方向，並確保ESG披露符合適用法律及法規。

董事會多元化

我們的董事會由九名成員組成。基於當前董事會結構，我們已建立起兼具專業深度與多元視角的決策機制，以實現高效治理。未來，我們旨在進一步強化多元包容性，以促進管治水平的持續提升及可持續發展目標的實現。董事會成員在年齡、性別、教育及專業經驗方面呈現多元化特徵。他們集合了投資、科技及企業管理等關鍵領域的專業知識，並積累了豐富的行業經驗。

產品責任與客戶價值

作為礦區無人駕駛領域的引領者，我們始終以客戶價值創造為核心，通過智能自動化實現運營升級。

- *更安全*：礦區極端惡劣的作業環境伴隨著不可預測的地形風險及作業隱患。通過將自動駕駛技術與智能安全系統深度融合，我們消除了人為風險因素。根據弗若斯特沙利文的資料，我們已創造了連續六年「零傷亡事故」的行業領先安全紀錄，真正實現了「無人則安、少人則安」的安全理念。

- *更高效*：我們的全天候無人化作業模式配合智能調度算法，動態優化運輸路徑，較人工駕駛縮短運距。每輛無人駕駛卡車的工作效率可達人工駕駛的110%，並具備在雨、霧、雪、沙塵暴等惡劣氣候條件下穩定運行的能力，確保作業連續與高效。通過部署礦區無人駕駛解決方案，相較非無人駕駛礦山運營模式，我們於2024年實現人力成本節約80%，礦山整體運營效率得到大幅提升。

- *綠色轉型*：我們採用新能源動力系統，結合人工智能驅動的路徑優化與智能能量管理，實現了可持續地礦區運輸。例如，我們的增程式EL100無人駕駛礦卡較傳統柴油車型的燃油效率提升25%至30%，而我們的純電動礦用車型比自有礦用增程式無人駕駛礦卡進一步節省能源成本60%以上。

- *可持續的勞動力轉型*：礦山通常位於偏遠地區，且需保持連續生產。勞動力短缺一直是長期存在的問題，而勞動力老齡化更使問題雪上加霜。通過自動化改造，我們系統性地解決了勞動力短缺問題，在減少現場駕駛員需求的同時，將人員轉崗至調度中心遠程駕駛、設備運維等更高價值的崗位。

氣候行動戰略

管治與監察

我們將綠色發展理念融入企業戰略及運營，人力行政部、工程部及研發部協同開展減排計劃。我們將進一步完善氣候管治架構，明確董事會及管理層在環境風險管理中的監察職責。

風險與機遇

氣候風險(包括物理及轉型風險)分析直接影響我們的運營足跡，並對基礎設施韌性及財務規劃產生影響。隨著全球脱碳進程加速，我們須增加低碳技術研發投入，並通過資產升級來緩解轉型風險。

指標與目標

在全球日益關注氣候變化與能源轉型的背景下，我們持續優化節能技術，加速新能源自動駕駛解決方案的研發。這些舉措不僅與中國的「30-60」減碳目標深度契合，更為全行業脱碳減排作出實質性貢獻。

下表載列於所示期間我們的溫室氣體排放總量、溫室氣體排放密度及範圍1和範圍2排放量明細。

類型	**2022年**	**2023年**	**2024年**
溫室氣體排放總量(噸二氧化碳當量)	18,830.47	62,619.76	148,872.15
溫室氣體排放密度(噸二氧化碳當量／人民幣百萬元)	303.57	229.62	155.16
範圍1－直接溫室氣體排放量[1]（噸二氧化碳當量）	18,805.71	62,514.19	148,750.77
範圍2－間接溫室氣體排放量[2]（噸二氧化碳當量）	24.77	105.58	121.37

附註1： 範圍1排放量的計算範圍包括公司通勤用車和作業用車的柴油、汽油使用以及液化天然氣的使用產生的直接排放量。

附註2： 範圍2排放量的計算範圍包括外購電力造成的間接排放量。

於2026年，我們計劃將溫室氣體監測框架擴展至涵蓋範圍三排放(即價值鏈中的間接排放)，同時持續強化碳排放披露系統。此舉將實現更有效的排放管理，並進一步推進企業氣候治理。

我們將脱碳視為核心戰略任務，並將氣候因素全面納入長期運營規劃。作為本集團可持續發展路線圖的部分，我們已設定兩項關鍵的2030年氣候目標。

首先，我們計劃大幅提高新能源礦卡在運營車隊中的佔比，加快推進清潔能源運輸解決方案的應用。其次，以2024年為基準年，我們旨在於2030年前實現溫室氣體排放密度降低30%的目標。這些目標彰顯了我們推動業務增長與環境責任相融合的承諾，並將助力採礦行業實現更廣泛的低碳轉型。

我們已設定長期減碳目標，以降低我們營運的能源消耗及排放強度為中心。此計劃的關鍵要素之一是大規模採用新能源礦卡及設定2030年的可計量減排里程碑。我們亦致力提升資源效率及營運表現。在實踐中，此意味著減少每單位產出的能耗、投資優化電力消耗的技術，以及提高僱員的節能意識。例如，我們使用醒目標識鼓勵負責任的行為，並及時維修水管以防止浪費。展望未來，我們計劃實施額外的環保措施，以提高能源及用水效率。

環境合規與資源效率

我們嚴格遵守適用環境法規，積極響應國家及地方的能效倡議。於2025年4月，我們取得ISO 14001環境管理體系認證，這進一步印證了我們對負責任、可持續運營的承諾。

儘管業務快速增長導致短期能耗上升，我們正採用數據驅動的環境管理方法，重點推進資源利用優化、運營效率提升，系統性地降低全業務鏈的能源消耗強度。

下表載列於所示期間我們的能源及水資源消耗量，以及相應的強度指標：

類型	2022年	2023年	2024年
柴油(萬升)	683.64	2,274.27	5,338.82
汽油(萬升)	4.46	12.73	22.77
液化天然氣(立方米)	不適用	不適用	1,625
外購電力(萬千瓦時)	4.62	19.68	22.62
綜合能源消耗量(噸標煤)	8,720.51	28,993.23	69,239.58
能源消耗強度(噸標煤／人民幣百萬元)	140.59	106.32	72.16
耗水量(噸)	不適用	617.65	2,595.73
耗水強度(噸／人民幣百萬元)	不適用	2.26	2.71

*附註：*綜合能源消耗量是按照中國的《綜合能耗計算通則》(GB/T2589-2020)進行計算。

空氣污染物排放與清潔運輸

車輛排放直接影響採礦作業中的空氣質量。我們正推進車隊能源結構轉型，通過減少對化石燃料車輛的依賴及增加新能源卡車的使用來降低空氣污染。下表概述於2024年我們運營車隊產生的主要空氣污染物排放量及相應的排放物密度。

污染物	排放量(噸)
氮氧化物(NOx)	116.67
硫氧化物(SOx)	0.54
顆粒物(PM)	8.39
排放物總量	125.61
排放物密度(噸／人民幣百萬元)	0.13

我們已採納一系列涵蓋環境合規、資源效率、清潔運輸及廢棄物管理的ESG政策：

- *資源效率：*我們翻新並再利用故障的無人駕駛汽車零件，運作集中倉庫以更好地分配物料，並利用可重複使用的包裝。閒置的備件會重新分配，以減少浪費。

– *清潔運輸及空氣質量：*我們正在工地的停車場興建電動車充電站。油罐車已配備自動抽油系統，以防止洩漏和殘餘污染。我們亦通過安裝抑制系統、在工作區灑水以及嚴格控制車輛廢氣排放，來減少粉塵及廢氣排放。

– *廢棄物管理及回收：*生產過程中產生的有害及一般固體廢棄物均完全遵照適用法規處置。報廢的零件將接受翻新評估，而潤滑油、輪胎和金屬等材料則交由獲得許可的合作夥伴進行處理。我們亦會維修電氣零件以供再利用，並盡可能回收有價值的零件，以減少整體浪費。

人才發展與培訓

我們致力於構建完善的人才發展體系，為員工提供具有市場競爭力的薪酬福利，並通過設立博士後工作站，打造高端人才儲備平台。我們建立了清晰的職業發展通道，確保員工獲得明確的晉升機會，組織開展全員滿意度調查，及時響應並解決員工訴求。此外，我們注重員工身心健康管理，定期組織體育活動，並提供涵蓋住房補貼、健康檢查、節日慰問等全方位的福利支持。

職業健康與安全

採礦運輸向來是事故高風險領域。我們已建立基於風險分級與責任明確的全方位安全生產責任制體系。我們的安全框架覆蓋四大運營場景的風險識別，包括有人及無人駕駛車輛混合作業、電動卡車操作及自動駕駛運輸。我們自主研發的自動駕駛系統旨在徹底消除在深坑、斜坡等高風險區域對駕駛者的需求，從一開始就保障人員安全。透過建構連接車輛、能源、道路與雲端的智慧系統，我們消除駕駛員面臨的傳統安全風險，並顯著降低事故發生率。於2025年4月，我們取得了ISO 45001職業健康與安全管理體系認證。此外，為保障員工福祉，我們提供具競爭力且穩定增長的薪酬，以及五項社會保險、一項住房基金、商業保險、假期福利及計劃補貼等多種福利。我們致力於營造簡潔、專注且充滿活力的工作環境。為了支持公司與員工的共同發展，並幫助員工將知識及技能與不斷變化的技術及外部環境互相適應，我們提供在職培訓、大學課程、行業參觀以及免費的進修及考試等培訓與教育福利。

負責任供應鏈管理

我們的供應商管理計劃涵蓋全生命週期，從尋源和准入到績效評估和退出，均遵循詳盡的內部政策與標準作業程序。ESG已納入我們採購流程的考慮因素，尤其關注產品質量、能源效益、道德勞工慣例及反貪污。新供應商須通過3C、RoHS、ISO認證等標準進行篩選，並須提供有關人權與商業道德的聲明。

反貪污及道德操守

我們已建立穩健的合規基礎設施，並制定明確的反賄賂及反洗錢政策。關鍵管控措施包括職責分離、定期風險評估以及跨採購和銷售工作流程的審計機制。

全體員工均須簽署道德承諾函，我們在與業務合作夥伴的合同中強制規定反貪污條款。在整個組織內定期開展合規培訓和測試，並定期進行反賄賂稽查，結果在公司內部公佈。

我們亦維持健全的合規框架，旨在防止賄賂、欺詐及洗錢。該框架包括我們的反賄賂及反欺詐管理系統及反洗錢管理系統。我們提供電子郵件、信函、公司網站及官方微信賬號等多種舉報渠道，方便僱員及業務合作夥伴舉報潛在的不當行為。舉報由專責內部團隊調查，並有權採取適當行動。

質量控制

我們將產品與解決方案質量視為我們競爭優勢的核心組成部分，並為此實施覆蓋產品全生命週期的全面質量管理體系，涵蓋研發、系統集成、交付及售後服務。我們的體系以標準化流程與持續改進方法為基礎，結合定期管理評審，確保與不斷發展的業務需求及技術進步保持一致。

我們在解決方案交付的所有關鍵階段均保持嚴格的質量控制。我們的質量與測試團隊密切協作，在整車組裝、礦區部署、部署驗收及運營安全評估等關鍵檢查點執行嚴苛檢測標準。我們為每個步驟制定了清晰的流程及基準，確保我們的產品在複雜礦業環境中始終滿足可靠性、安全性及性能的期望。

在採礦自動駕駛領域，安全與可靠性至關重要，因此我們格外關注交付精度與真實環境下的性能驗證。所有系統均需經過多層次測試與認證，涵蓋功能性能、壓力條件下的系統穩定性、核心模塊的互操作性及應急響應機制。測試環境旨在模擬活躍礦區惡劣及多變的條件，包括高塵、陡坡及混合交通場景。這些質量控制實踐使我們能夠提供高度一致、可靠的解決方案，滿足嚴格的安全與性能標準，鞏固我們在市場中的聲譽，並確保我們的礦業客戶及合作夥伴的信心。我們是中國礦區無人駕駛解決方案行業內，首批獲得ISO 26262功能安全認證(ASIL D最高汽車安全完整性等級)的企業之一。我們的系統集成超過4,000項智能診斷檢查，實現五重安全冗餘，確保在高風險環境中穩定可靠的性能。

產品退貨及保固政策

就部署於客戶自有卡車上的礦區無人駕駛解決方案而言，我們會根據合約所載範圍及條件，提供例行維護及檢查服務，以確保我們的礦區無人駕駛解決方案持續穩定運行。

如果客戶向我們購買無人駕駛礦卡，我們根據銷售合約所載保固條款提供優質的售後服務。在接獲客戶通知後，我們會與其確認相關信息，並安排檢查、維修或更換。如果我們的無人駕駛礦卡或相關硬件經確認存在質量問題，我們會提供免費的維護、維修或更換服務。我們與OEM廠商的協議中通常包含保修條款，要求OEM廠商按照與我們向客戶提供的條款相若的條款向我們的客戶提供維護及維修服務。於往績記錄期間，我們並無因產品質量問題而出現任何重大產品退貨或保固事宜。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無發生與我們的解決方案或無人駕駛礦卡相關的安全事故、向我們或當局正式提出的投訴、產品召回或傷亡報告。

信息安全與數據管理

由於我們為大型礦業企業服務，而非個人消費者，除必要的聯繫信息外，我們不會出於研發目的向第三方收集個人信息。在我們的研發活動中，特別是在自動駕駛及系統優化的背景下，我們可能偶爾會嚴格按照適用法律法規處理數據。我們與負責數據集進行脱敏處理及任何個人標識符進行匿名處理的合資格合作夥伴合作，確保我們開發過程中使用的所有數據均得到妥善保護並符合現行隱私標準。

我們已建立全面的信息安全及數據管理框架，涵蓋政策制定、訪問控制、技術保障及風險評估。該框架旨在確保所有系統中關鍵業務及運營數據的機密性、完整性及可用性。

在政策層面，我們已實施詳細的內部規程，明確員工訪問權限、文件處理要求及系統使用範圍。全體員工均負有保密義務，敏感崗位員工則需簽訂競業禁止協議。我們亦設有嚴格的合規政策，禁止使用未經授權或盜版軟件。根據網信辦就《網路安全審查辦法》答記者問：(i)網路安全審查辦事處為網信辦的下屬代理機構，其工作委託予CCRC；(ii)CCRC負責收理申請資料及對資料進行正式的審查；(iii)就網路安全審查設立諮詢熱線。基於以上所述，我們的中國法律顧問認為，CCRC為就《網路安全審查措施》適用於本公司在香港[**編纂**]提供意見的主管機構。根據於2025年6月10日向CCRC的電話諮詢，CCRC確認「於香港上市」並不構成在「海外上市」。倘我們並未接獲中國政府機關分類為關鍵信息基礎設施的任何通知，則我們被認定為關鍵信息基礎設施的可能性相對較低。截至最後實際可行日期，(i)我們並未接獲任何我們被任何中國政府機關分類為關鍵信息基礎設施的通知；(ii)我們並未接獲任何中國政府機關要求我們進行網路安全審查的通知；(iii)我們並未接獲任何中國政府機構的任何查詢、通知或警告，且並未受到任何中國政府機關就我們的業務營運或[**編纂**]造成國家安全風險作出的任何調查、制裁或罰款；(iv)我們認為我們並未從事任何數據處理活動或購買影響或可能影響國家安全風險的任何網路產品或服務。基於以上所述，我們的董事及中國法

律顧問認為我們或[**編纂**]須受網路安全審查的可能性偏低。此外，根據前述與CCRC進行的電話諮詢，被諮詢的職員確認，我們無須提交申請以根據《網路安全審查辦法》進行網路安全審查，亦及無須提交網路安全審查申請符合《網路安全審查辦法》。

據董事確認，我們的數據存儲於中國內地的伺服器，有關系統在嚴格的訪問控制下運行。截至最後實際可行日期，我們並無發現任何透過中國境內運作收集或產生的數據出境轉移將會觸發適用《出境數據轉移的安全評估辦法》的情況。基於上述情況，我們的中國法律顧問認為，截至最後實際可行日期，我們無須就出境數據轉移進行安全評估。

在技術層面，我們已部署覆蓋全公司的數據丟失防護(DLP)加密系統，可自動對終端上生成的所有文件進行加密，包括源代碼及技術文件。未經授權，該等加密文件無法向外部傳輸，並受基於職位的訪問控制及集中式密鑰管理的保護。DLP系統亦支持對軟件使用及文件訪問的集中監控，進一步增強系統層面的數據保護。

我們主要自自動駕駛車輛系統收集運營數據，包括車輛性能指標、系統日誌及場景相關算法數據。該等數據在現實世界使用過程中生成，並通過本地基礎設施進行處理。我們與客戶的協議通常訂明，為履行協議及確保我們的解決方案高效穩定運行，我們的客戶須同意並配合我們就礦區無人駕駛解決方案進行必要的數據收集及使用。此外，在收集任何數據之前，我們所有的線上平台均會根據適用法律及平台條款，通過隱私政策及用戶協議向客戶及用戶作出明確的說明。由於我們主要服務大型礦業企業而非個人消費者，除客戶自願向我們提供的必要聯繫信息外，我們不會為研發或營運目的向第三方收集個人資料。在收集任何數據前，所有線上平台均透過隱私政策及用戶協議明確告知客戶與用戶，確保其依據適用法律及平台條款授予授權與同意。此外，我們在與客戶簽訂的協議中，已明確載明關於相關營運數據收集與處理的授權條款。

此外，就我們業務運營過程中涉及的地理空間數據的收集、傳輸、儲存、使用及其他處理活動，我們已與一家具備測繪及掃描資質的服務提供商合作。該服務提供商負責向我們提供數據合規解決方案，以滿足我們的業務需要並確保遵守相關法律法規。

我們亦已實施內部控制措施，以保障數據的儲存、傳輸及使用。該等措施包括將營運及系統數據儲存在我們的專有閉環平台內、採用符合國家標準的加密技術以及實施嚴格的內部保密及權限存取控制，使人員僅可存取與其職責相關的數據。截至最後實際可行日期，我們未就海外業務跨境傳輸個人數據，亦未向第三方提供用戶個人數據。

我們對核心系統的開發及運行保持完全控制，從而確保長期安全性及運行穩定性。為持續改善我們的網絡安全狀況，我們定期委聘合資格第三方安防公司進行滲透測試、安全審計及紅隊演練。該等審查的結果用於為進行針對性的系統升級及補救措施提供指引。我們擬繼續加強IT基礎設施的適應性及彈性，以支持業務擴張、提高運營效率，並推進我們的長期數字化轉型戰略。

為持續強化網絡安全狀況並確保數據安全，我們針對數據存儲、數據加密及數據保密方面實施一系列措施，包括但不限於：(i)建立一套完善的內部管理系統，規範個人數據與營運數據的安全性；(ii)對範圍內的個人及營運信息採取安全保護措施，例如加密儲存、存取控制設定、部署防火牆、雲安全中心及數據備份系統，並在整個數據處理生命周期中實施相應的安全與技術保障措施；(iii)於項目執行期間僅為必要最低限度的目的與期間收集及處理個人與營運數據，且該等數據均儲存於客戶數據中心或第三方監管的雲環境；(iv)與合作實體訂立協議，明確規範數據儲存、數據加密及數據保密相關義務；(v)定期委聘合格第三方安全公司執行滲透測試、安全稽核及紅隊演練。透過上述審查所得的發現，將作為系統升級與改善措施的依據。我們擬持續強化IT基礎設施的適應性及韌性，以支持業務擴張、提升營運效率，並推動長遠數字轉型策略。

我們的中國法律顧問認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們業務營運中涉及的所有個人及營運數據收集與處理程序，在重大方面均符合數據私隱、網絡安全及個人數據保護的相關適用的中國法律法規的要求。

業務可持續性與盈利路徑

我們於往績記錄期間並無錄得淨利潤，並預期短期內將繼續產生淨虧損。我們於2020年7月首次在礦場向客戶部署我們的解決方案，從資本密集型採礦運輸業務開始。截至2022年1月1日，我們錄得累計虧損，主要由於在初期採用持車模式所需的大額前期投入、我們為建立無人駕駛採礦解決方案的技術基礎而進行的持續研發工作，以及進入新興行業涉及的相對較高的獲客成本。由於我們的項目地點地處偏遠，且運行我們的自動駕駛解決方案所需的現場人力水平相對較低，COVID-19疫情並無對我們的業務運營或財務表現造成重大影響。我們的項目主要位於人煙稀少的礦區，並通過集中的遠程管理進行運營，從而大大降低了旅行限制、隔離規定和勞動力短缺等疫情相關干擾的風險。此外，我們在商業化初期採取積極的市場拓展策略，優先進行快速部署及廣泛覆蓋以獲取優質客戶，進一步增加了初始收入成本。此趨勢延續至往績記錄期間的初期，導致我們在2022年及2023年錄得毛損率。於2022年、2023年及2024年，我們分別產生虧損人民幣216.0百萬元、人民幣333.7百萬元及人民幣390.1百萬元。我們於該等期間的經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)分別為人民幣154.0百萬元、人民幣283.9百萬元及人民幣303.3百萬元。該等虧損反映我們為在礦區無人駕駛解決方案領域實現長期領先奠定技術及商業基礎而進行的審慎戰略投資。具體而言，我們於2022年及2023年的毛損主要反映以下情況的組合：商業化早期階段的服務費費率相對較低、無人駕駛礦卡相關的折舊開支高昂，以及成本與收入的確認存在時間錯配，原因是若干前期成本是在項目週期的早期產生，而相應的收入是在交付服務時隨時間確認。該等因素亦共同導致我們於2024年及截至2025年9月30日止九個月的毛利率相對較低。

作為無人駕駛、人工智能及重工業物流交叉領域的龍頭企業，我們專注於構建強大的技術能力、確保運營可靠性、培養值得信賴的客戶群及發展規模化的行業生態系統。隨著收入的不斷增加、毛利率的不斷提高、經常性軟件服務貢獻的不斷增加以及向資本效率更高的商業模式的過渡，我們相信我們有能力在中期內實現可持續盈利。

我們認為，我們的過往虧損狀況乃由於以下因素綜合作用所致：

- *為發展全棧礦區無人駕駛能力而作出的重大前期投資*。礦區無人駕駛並非簡單的功能升級，而是需要對礦場運作方式作出徹底改變。我們的解決方案必須適用於高度可變、非結構化及惡劣的環境，例如高海拔的露天礦區。為了在該等條件下提供L4級無人駕駛性能，我們進行了大量前期投資以構建集成技術堆棧，包括專為採礦應用設計的專有線控電控平台*御石*；模塊化智駕操作系統；冗餘車輛控制系統；及通用安全框架。該等能力無法通過商業解決方案獲得，且需要多年的內部開發及迭代改進。截至2025年9月30日，我們的研發團隊包括約400名僱員，當中三分一以上成員持有碩士或以上學位。截至同日，我們在中國擁有227項授權專利及40項PCT申請，並完成100多款跨主要架構代際的軟件發佈。

- *通過資本密集型持車模式完成早期商業化*。為加速提早採用並減少客戶對無人駕駛運營的擔憂，我們初始採用運輸即服務(持車)模式，在該模式下，我們供應及運營自身的無人駕駛卡車車隊。這使客戶能夠以最少的前期投入採用我們的解決方案，同時使我們能夠在真實狀況下驗證性能。然而，持車模式為資本及勞動力密集型模式，需要在車輛採購方面進行大量前期投資，並承擔與油耗、車輛折舊、現場工程團隊及技術支持相關的持續成本。因此，該模式下的利潤率相對較低。2024年，持車佔我們總收入的52.7%。

展望未來，我們預計通過商業模式轉型、收入規模、成本優化相結合的方式實現可持續盈利：

- *通過標杆部署及戰略關係擴大客戶群*。我們的核心業務策略專注於贏得廣受關注的標杆部署，以證明我們解決方案的技術可行性，並作為推動更廣泛客戶採用的實證案例。例如，我們在中國最大煤礦之一的成功部署促使其終端客戶群的礦場組合得到擴展，而紫金礦業已開始將我們的解決方案從紫金山礦場擴展到巨龍高海拔銅礦。這些標杆案例說明我們有能力在各種嚴苛的條件下取得成果。請參閱「－案例研究」。

  在業務早期階段，我們利用自身的無人駕駛車隊積極承接運輸項目，以減少客戶對無人駕駛技術的擔憂，加速項目的早期採用。隨著我們的標杆項目擴大規模並取得營運成功，我們的業務由主動拓展轉向以客戶為主導的擴張。如今，我們強大的技術能力、成熟的項目交付及始終如一的服務質量令我們成為整個行業值得信賴的技術合作夥伴。我們相信這一戰略有助於長期盈利，因為客戶信任可促成產生經常性收入的長期合約，同時也有助於我們推出價值更高的基於軟件的服務。

  我們正在積極推動應用戰略框架協議、合資經營及場區解決方案部署，旨在支持客戶擴展及加深與區域礦業合作夥伴的合作。於2025年上半年，我們與區域礦業承包商及項目運營商訂立多項戰略框架協議。該等協議通常載列針對特定礦區的長期合作意向，並為項目討論及解決方案推出奠定基礎。同時，我們正在與若干當地合作夥伴探索股權合資經營，共同參與項目執行，這將使我們能夠更深入地參與現場運營並更貼近客戶需求。此外，其中許多合作涉及部署全方位的無人駕駛採礦解決方案，不僅涵蓋車輛，還涵蓋調度系統和數字基礎設施。該等努力預期將提高項目轉換效率、增強服務連續性、運營本地化，並隨著前述戰略合作安排中的客戶將我們的解決方案擴展至其擁有的其他礦場，進而擴大我們在不同礦區的客

戶基礎。我們已與龍頭礦業集團、總承包商及能源集團建立深厚的合作夥伴關係，並專注於通過長期戰略協調、運營信任及無縫整合至客戶的運營體系擴展這些夥伴關係。我們相信，通過產生經常性收入機遇及隨時間推出價值更高的基於軟件的服務，這一戰略將有助於長期盈利。具體而言，戰略框架協議能加速將潛在商機轉化為訂立合約與多年期部署計劃，提升收入的可預測性，並實現硬件設備、軟件訂閱服務及技術支持的捆綁銷售。於合資企業中，我們可確認來自項目執行及營運的項目層級收入份額，同時亦能捕捉來自綜合生命週期服務(如維護、升級及數據／分析服務)所產生的增量收入。請參閱「－我們的戰略－拓展客戶基礎，深化戰略關係」。

- *提高不持車模式的收入貢獻*。我們正在從重資本的持車模式積極過渡至更輕資本、更高利潤的不持車模式。在不持車模式下，客戶購買或租賃車輛，而我們提供礦區無人駕駛技術、軟件支持及輔助服務。於2024年，不持車佔我們總收入的46.0%，而2023年為41.7%，2022年為零。就結構而言，不持車模式下的毛利率高於持車模式，原因為我們不產生與擁有及使用自身礦區無人駕駛卡車相關的成本，同時保留軟件、集成及服務收入來源。展望未來，我們擬繼續向傾向不購買及管理自有車輛且具有戰略重要性的客戶提供持車模式。就大多數其他新項目而言，鑒於不持車模式相較於持車模式屬輕資本性質，我們預期將優先採用不持車模式。

- *提高規模效益及優化成本*。隨著項目數量及標準化的增加，我們正實現顯著的規模效益。自2022年至2024年，我們每年的總運輸距離從0.6百萬公里增至23.2百萬公里，而每年運輸的總物料量從14.4百萬立方米增至134.1百萬立方米。截至2025年9月30日止九個月，每年運輸的總物料量進一步增加至199.5百萬立方米。我們計劃利用不斷擴大的業務規模優化我們的成本及運營開支。我們亦正優化銷售及營銷架構，透過擴充主要客戶專屬服務

人員、強化區域化管理，以及拓展與潛在OEM的商業開發及合作渠道，以提升生產力及轉換效率。該本地化結構使我們的銷售代表能夠發展更深入的客戶關係、縮短響應時間及因地制宜地提出方案以適合當地採礦條件，從而降低獲客成本。每個區域團隊均接受有針對性的培訓，以更好地應對其領域特定的行業慣例和客戶需求。為了控制行政開支，我們旨在通過減少不同項目之間的冗餘職能及加強集中支援來簡化內部流程。具體而言，我們旨在隨著項目成熟度提升及實現項目管理集中化，逐步減少現場人員及遠程操作人員的數量。我們亦將致力提高負責設備及物料的現場管理人員作業效率，將該等職責移交區域管理中心以實現更完善的集中化管理。我們亦將優化我們的售後服務，以反映效率的大規模提升。我們亦將實施更嚴格的預算及支出政策，以減少不必要的成本。研發方面，我們計劃建立一個技術共享平台，該平台支持多應用場景，並減少跨項目的重複開發工作。我們將追蹤關鍵效率指標(例如每輛卡車的收入、每立方米運輸成本、每輛卡車能耗以及費用佔總收入的百分比)，以改善成本控制及資源配置。此外，隨著我們採購量擴大，我們獲得了與主要供應商更大的議價能力，令我們能夠獲得更有利的商業條款並降低關鍵系統組件的單位成本。我們預期通過增加採購量和更緊密的技術合作，提高與主要供應商的議價能力。由於我們不斷擴大無人駕駛車隊規模及承接額外項目，系統部署工作量也將相應增加，從而實現批量採購，並改善與感測器、控制器和計算單元等核心零部件供應商的定價條款。例如，2024年，我們的礦區無人駕駛卡車主要車型之一EL100的三電系統、線控系統及無人駕駛系統的單價較2023年下降約21.7%。該減少主要是由於採購量增加、供應商協調加強以及內部研發驅動的硬件優化。展望未來，由於我們持續拓展業務，尤其是在不持車模式下，我們預計主要零部件的採購量將進一步增加，從而加深與供應商的關係並提高成本效率。預計這些進展將提高毛利率，並增強整體經營槓桿率。

- *優化研發同時維持創新*。於完成核心平台的基礎開發後，我們目前專注於模塊化產品化、跨不同礦場再利用經過驗證的組件及根據客戶需求開發新的創收功能。儘管我們繼續在人工智能算法研究與應用、智能生產管理、硬件開發等領域進行投資，但我們預計隨著部署規模及定制需求的減少，研發費用佔收入的百分比長遠將會下降。

我們相信，該等努力將使我們能夠從當前的大量投入階段跨入更高效、更可持續的增長階段。隨著我們技術標準化的提升，客戶採用率的增加，以及更多收入來自經常性及利潤率較高的服務，預計隨著時間的推移我們的運營效率將會提高，而虧損將會收窄。

獎項與認可

多年來，我們因技術領先性及行業影響力獲得多項重要獎項與榮譽：

獎項／認可	授獎機構	授予年份
國家級專精特新「小巨人」企業	工信部	2023年
非煤露天礦山安全智能開採國家礦山安全監察局重點實驗室（籌）共建單位	國家礦山安全監察局	2024年
博士後科研工作站	人力資源和社會保障部	2022年
2024年中國煤炭工業科學技術獎	中國煤炭工業協會及中國煤炭學會	2024年
2024年綠色礦山科學技術獎	中關村綠色產業聯盟	2024年

獎項／認可	授獎機構	授予年份
2023年工信部第五屆中國工業互聯網大賽全國總決賽新銳組	中國工業互聯網大賽	2023年
2024年「創響福建」中小企業創新創業全省總決賽	福建省工業和信息化廳	2024年
2023年工信部第六屆「綻放杯」5G應用徵集大賽5G+能源有色專題賽	工信部	2023年
未來商業之王年度企業	36氪	2023年
GTM2024第七屆科技出行產業創新榜：2024中國無人駕駛商業化發展先鋒企業TOP10	EqualOcean	2024年
全球露天礦山無人駕駛行業領軍企業獎	全球工程機械50強峰會；工程機械雜誌	2024年
2024年度智能製造系統解決方案「揭榜掛帥」項目	工信部	2024年
2024年度人工智能賦能新型工業化典型應用案例	工信部	2024年
2024年物聯網賦能行業發展典型案例	工信部	2024年
2024年數字礦山融合發展提升本質安全典型應用案例	國家礦山安全監察局	2024年

許可證、牌照及其他批准

下表載列截至2025年9月30日，我們在中國開展主要業務運營所需的重要標準、認證及要求的詳情。

標準、認證及要求	牌照／許可證持有實體	頒發日期	到期日
信息系統建設和服務能力CS2認證	易控	2024年11月11日	2028年11月10日
ISO 26262:2018 (ASIL D)功能性安全開發流程認證	易控	2024年11月6日	不適用
ISO/IEC 20000-1:2018信息技術－服務管理	易控	2024年9月29日	2027年9月28日
ISO/IEC 27017:2015與露天礦山無人駕駛系統平台開發相關的雲服務信息安全管理活動	易控	2024年8月27日	2027年8月26日
ISO/IEC27001:2022與無人駕駛系統軟件開發相關的信息安全管理活動	易控	2024年8月26日	2027年8月25日
信息系統安全等級保護備案證明－第3級露天礦無人駕駛系統	易控	2024年8月16日	不適用

標準、認證及要求	牌照／許可證持有實體	頒發日期	到期日
GB/T29490-2013與礦山無人駕駛系統的設計開發相關的知識產權管理	易控	2024年4月2日	2028年4月1日
建築業企業資質證書(礦山工程施工總承包貳級)	新疆易控智駕	2023年7月25日	2028年7月25日
安全生產許可證	新疆易控智駕	2023年5月19日	2026年5月19日
ISO14001:2015環境管理系統	易控	2022年5月24日	2028年4月26日
ISO 9001:2015品質管理系統認證證書	易控	2025年4月27日	2028年4月26日

我們相信，截至最後實際可行日期，我們已取得在經營所在司法管轄區開展業務所需的所有必要牌照及許可證。截至最後實際可行日期，據中國法律顧問告知，我們所有對我們在中國的業務經營至關重要的牌照及許可證仍然完全有效，且我們在所有重大方面均遵守該等牌照及許可證的條款。

競爭

在技術進步、不斷變化的客戶需求以及採礦作業中自動化採用率不斷提高的推動下，中國的礦區無人駕駛解決方案行業正在快速發展。我們主要與從事採礦和工業用例的無人駕駛技術和無人駕駛汽車解決方案的設計、開發和部署的公司競爭。

儘管我們相信我們的技術是市場上最先進的技術之一，但我們面臨著來自一系列公司的競爭，這些公司可能擁有更多的財務資源、更廣泛的解決方案組合、更廣泛的車輛設計和製造能力，或在某些領域(例如無人駕駛系統、硬件集成或客戶體驗管理)擁有更深入的專業知識。我們的競爭對手包括成熟的工業設備製造商、專業的無人駕駛解決方案提供商以及通過戰略合作夥伴關係或投資擴展到採礦自動化領域的公司。

我們相信，我們在戰略上處於有利地位，可以在這個快速發展的市場中競爭。我們的競爭優勢包括我們完全集成的軟件和硬件解決方案、我們的全棧研發能力、我們跨越OEM廠商、硬件供應商和採礦客戶的戰略合作夥伴的強大生態系統，以及我們成熟的商業化往績記錄。我們專注於提供高性能、高度可靠的解決方案，滿足客戶的全面運營需求，使我們能夠吸引新客戶、深化現有客戶關係，並擴大我們在中國乃至全球礦區無人駕駛解決方案領域的市場份額。根據弗若斯特沙利文的資料，按產生的收入計，我們是2024年全球最大的L4級無人駕駛解決方案提供商。請參閱「行業概覽」。

物業

截至2025年9月30日，我們於中國內地並無自有物業。截至最後實際可行日期，我們在中國租賃了11處物業，總建築面積約12,037.6平方米，主要用於辦公、研發活動。

截至2025年9月30日，由於需要出租人的合作，而出租人通常不願意承擔行政負擔，我們尚未完成9份租賃協議的登記。根據適用中國法律及法規，房地產租賃協議須向相關房地產管理局登記。誠如我們的中國法律顧問所告知，缺乏登記並不影響訂約方之間租賃協議的有效性及可執行性。然而，未能登記或會令我們就每份未登記的租賃協議被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元不等的罰款。我們的中國法律顧問進一步告知，倘我們於相關政府機關發出命令後的合理期間內完成該等租賃協議的登記，則我們受到任何重大處罰的風險極低。截至最後實際可行日期，我們並無因租賃協議登記而受到任何行政處罰。董事認為，我們在中國擁有充足的物業供應，且我們的業務營運並不依賴現有租賃。

知識產權

知識產權對我們的業務至關重要。我們的未來發展部分依賴於獲取和維護專利及其他知識產權和專有保護，以保障與業務相關的重要商業技術、發明及專有知識，同時捍衛並執行我們的專利權，保護商業機密的機密性，並確保運營過程中不侵犯、盜用或以其他方式違反第三方的有效且可執行的知識產權。

截至2025年9月30日，我們已在中國獲得227項授權專利，其中包括117項發明專利。此外，截至2025年9月30日，我們在中國擁有51項軟件著作權及83項商標。截至同一日期，我們還在中國擁有三個重要域名，用於公司網站。有關我們重大知識產權的詳情，請參閱「附錄四－法定及一般資料－2.有關我們業務的進一步資料－知識產權」。於往績記錄期間及直至2025年9月30日，我們並無與第三方發生任何有關侵犯知識產權的重大糾紛或申索。

我們認為，該等知識產權對於我們增強競爭優勢至關重要，且我們將持續研發更先進的無人駕駛技術，以豐富解決方案組合，提高性能及效率。有關我們知識產權的保護及相關風險的更多詳情，請參閱「風險因素－我們可能無法就解決方案獲得或維持充分的知識產權保護，或有關知識產權保護的範圍可能不夠廣泛」。

對於與外部各方共同開發的技術及知識產權，我們通常會訂立開發協議，明確界定所有權及保密責任。該等協議一般規定：

- *成果的所有權：*除非另有協定，否則就項目的目的而產生的知識產權及相關權利(包括專利、專利申請、商業秘密及技術知識)通常由我們所有。就我們與OEM廠商共同開發的底盤平台而言，各方獨立開發的任何成果及知識產權應歸各自所有。

- *保密及責任：*合約要求各方對合作過程中獲得的任何專有信息保密。違約方按照協議條款需對任何未經授權的披露所造成的損失承擔責任。

我們已採取一系列政策及措施以保障我們的專有技術、解決方案及商業秘密。在內部政策方面，我們已實施有關知識產權及信息安全的內部政策，包括對敏感數據及文件的分類及訪問控制規程。此外，在對外披露或使用專有技術前，我們會提交專利及商標申請。我們亦設有專門的知識產權團隊，通過集中系統管理知識產權資產的全生命周期。

在有關我們技術的僱員義務方面，所有僱員在其僱傭合同中均受保密及競業限制條文約束。另行簽署的保密及知識產權歸屬協議進一步規範在僱傭期間開發的知識產權的保護及歸屬。

最後，我們在涉及委託開發或與第三方技術合作的合同中，均載有明確的知識產權歸屬及保密條款。所有此類協議均由我們的法律部審核，以確保對我們專有資產的充分保護。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無與第三方就知識產權發生任何重大糾紛或任何其他未決法律訴訟。

員工

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別擁有179名、278名、522名及694名中國境內的全職員工。下表列出了截至2025年9月30日，我們中國的員工按業務職能分類的數量明細。

職能	人數
行政管理	116
技術與服務	399
生產與供應	151
銷售與營銷	28
總計	**694**

下表載列截至所列日期的員工明細。

	截至12月31日			截至9月30日
職能	2022年	2023年	2024年	2025年
行政管理	21	41	67	116
技術與服務	143	203	363	399
生產與供應	7	18	70	151
銷售與營銷	8	16	21	28
總計	**179**	**278**	**521**	**694**

我們的員工絕大部分在中國境內工作。我們的成功取決於吸引、留住及激勵高素質人才的能力，我們認為高質量人才儲備是我們的核心優勢之一。我們在招聘過程中遵循高標準及嚴格流程，包括校園招聘、內部推薦及獵頭招聘，以滿足不同崗位的人才需求。我們根據教育背景、在類似崗位的相關經驗及專業資質、以及我們的擴張策略及職位空缺情況招聘員工。我們為員工提供具有競爭力的薪酬。此外，我們定期評估員工的表現，並對表現優秀的員工給予更高薪酬或晉升機會。我們還提供定期及專業培訓，以滿足不同部門員工的具體需求。員工可通過技術研發及同事間的相互學習不斷提升技能。

根據中國法律法規，我們參與市級及省級政府組織的各類員工社會保險計劃，包括養老保險、生育保險、失業保險、工傷保險、醫療保險及住房公積金。我們須根據中國法律法規按照員工薪金、花紅及若干津貼的指定百分比向員工社會保障計劃作出供款，具體上限由當地政府不時規定。

我們認為，行業領導地位是留住人才的關鍵因素，員工因與我們共事的機會而受到吸引及激勵。然而，我們亦與高管及全職員工簽署標準合同及協議，涵蓋保密義務、競業限制、知識產權、僱傭關係及商業倫理。這些合同通常包含競業限制條款及保密條款。

我們認為，我們與員工保持良好合作關係，且於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，未曾經歷重大勞動糾紛或員工招聘困難。

保險

我們根據中國法規以及對運營需求和行業慣例的評估投保保單。我們為在中國工作的員工提供社會保險，包括養老保險、失業保險、工傷保險、生育保險及醫療保險。

根據一般市場慣例，我們並無投購任何業務中斷保險或產品責任險(根據中國法律並非強制性)。我們並無投購關鍵人物人壽保險、涵蓋礦區無人駕駛解決方案或車輛損壞的保單或任何物業保單。請參閱「風險因素－我們現有的保險覆蓋範圍可能不足以承擔所有損失或客戶可能提出的索賠，進而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響」一節。我們相信，我們現有的保險範圍足以應付我們目前的業務。於往績記錄期間，我們並無就業務提出任何重大保險索償。

風險管理與內部控制

我們已建立且目前維護風險管理及內部控制體系，其中包括我們認為適用於業務運營的政策與流程，並致力於不斷優化這些體系。我們已在業務運營的各個方面制定並實施風險管理政策。董事會負責制定及更新內部控制體系，高級管理層則負責監測各子公司及職能部門內部控制程序和措施的日常實施情況。

財務報告風險管理

我們已採納與財務報告風險管理(例如財務管理、預算管理及財務報表編製)有關的全面會計政策。我們亦制定程序以執行該等會計政策，而我們的財務部會根據有關程序審閱我們的管理賬目。此外，我們為財務人員提供持續培訓以確保該等政策得以嚴格遵守及有效實施。

信息系統風險管理

數據及其他有關信息的充分維護、存儲及保護對我們的成功至關重要。我們已實施相關內部程序與控制，以確保數據安全並避免數據洩露或丟失。

我們已制定全面的內部數據隱私及安全保護政策，並聘請外部法律顧問審查和更新這些內部政策，確保持續符合所有適用法律法規。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未發現任何重大信息洩露或數據損失事件。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的IT系統未曾遭受重大第三方入侵、病毒攻擊、黑客入侵、勒索軟件攻擊或其他網絡攻擊、信息或數據被盜或其他類似威脅。有關我們的信息安全程序及政策的更多資料，請參閱「－信息安全與數據管理」。

合規及知識產權風險管理

我們已設計並採用嚴格的內部程序，以確保業務運營符合相關規則及法規，並有效保護知識產權。在簽訂任何合同或商業安排前，我們的法務部就我們的業務運營審查合同條款及審核所有相關文件，包括對手方或我們為履行合同義務所取得的牌照及許可證，以及所有必要的相關盡職調查材料。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，公司未發生重大系統性不合規事件。

我們設立詳細的內部流程，確保內部法務部門在解決方案及服務發佈前對其進行審查，其中包括對現有解決方案升級的監管。法務部門還負責獲取任何必要的政府預先審批或許可，包括在規定的監管時限內編製及提交所有必要文件以向相關政府部門備案，以及確保所有商標、版權及專利註冊的申請、續期及備案均及時向主管部門辦理。

內部控制風險管理及措施

我們已制定並實施嚴格的內部程序，以確保業務運營符合相關規則及法規。我們維持內部程序以確保我們已就業務營運取得所有重大必要牌照、許可證及批文，並進行定期檢討以監察該等牌照及批文的狀態及有效性。我們取得必要的政府批准或同意，包括在規定的監管時限內編製及提交所有必要文件以向相關政府部門備案。

人力資源風險管理

我們設立了涵蓋人力資源管理各方面的內部控制及風險管理政策，例如招聘、培訓、職業道德及法律合規。我們嚴格執行招聘標準，以確保新聘人員的素質，並針對不同部門員工提供專項培訓。我們亦定期開展員工績效評估，並採用基於績效的薪酬制度。我們還在集團層面定期監控內部風險管理政策的執行情況，以識別、管理並減少可能違反行為準則、職業道德及內部政策或違法行為的風險。

投資風險管理

投資部門負責投資項目的物色、篩選、執行及投資組合管理，並按照投資策略物色投資項目，並進行徹底的投資前盡職審查，以評估投資項目的風險、業務協同及潛在回報。

審計委員會的經驗及資質與董事會監管

我們將設立審計委員會，以持續監控本公司風險管理政策的實施情況，確保內部控制制度能夠有效識別、管理及降低我們的業務運營中涉及的風險。有關審計委員會成員的專業資質及經驗，請參閱「董事、監事及高級管理層－董事委員會」。

我們亦設有內部審計部門，負責審核內部控制的有效性，並向審計委員會報告所發現的任何問題。內部審計部門定期與管理層召開會議，討論我們面臨的內部控制問題及為解決該等問題而實施的相應措施。

季節性

由於我們的解決方案所部署地區的採礦業務性質，我們的業務受季節性模式影響。我們的解決方案所部署的大部分礦場位於偏遠地區，且通常位於高緯度地區，嚴酷的冬季條件限制礦場進入並減緩採礦活動。因此，在第一季度，我們的解決方案部署及收入確認通常較為緩慢。此季節性反映當地經營限制，而非需求減弱，且與採礦業的行業動態一致。

法律訴訟及合規

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未涉及任何我們認為會對我們的業務、經營業績、財務狀況或聲譽及合規產生重大不利影響的任何實際或待決法律、仲裁或行政訴訟，包括任何破產或破產管理程序。

據中國法律顧問告知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們所從事的業務營運已在所有重大方面符合適用的中國法律法規。

董事會

於[**編纂**]後，我們的董事會將由九名董事組成，包括五名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事任期三年，可膺選連任。董事會負責本公司業務的管理及經營，並就此擁有全面權力。

下表載列於[**編纂**]後有關董事會成員的若干資料：

姓名	年齡	現任職位	加入本集團的時間	獲委任為董事之日	職務及職責
執行董事					
藍水生先生.....	[45]歲	本公司聯席董事長、執行董事、總經理兼首席執行官	2018年5月	2018年5月11日	負責本集團的整體戰略規劃及組織架構管理
張磊先生.....	[39]歲	董事長兼執行董事	2018年5月	2020年9月4日	負責本集團的整體戰略、業務發展及市場戰略，包括商業化運營、產品戰略及長期戰略規劃
林巧博士.....	[41]歲	本公司執行董事兼副總裁	2020年4月	2020年9月4日	負責本集團的供應鏈、品牌宣傳及產品研發
陳慧勇博士.....	[44]歲	本公司執行董事兼副總裁	2022年9月	2025年6月22日	負責車輛和無人駕駛技術研發

姓名	年齡	現任職位	加入本集團的時間	獲委任為董事之日	職務及職責
曲曉燕女士.....	[47]歲	本公司執行董事、副總裁兼財務總監	2023年10月	2025年6月22日	負責本集團的公司財務、法務及政府關係事項
非執行董事					
賴盛民先生.....	[38]歲	非執行董事	2023年10月	2023年10月31日	負責參與公司戰略決策、監督本集團的管理工作及就戰略發展提供意見
獨立非執行董事					
龔焱博士.....	[52]歲	獨立非執行董事	2025年6月	[**編纂**]	負責向董事會提供獨立意見及判斷
韓踐博士.....	[53]歲	獨立非執行董事	2025年6月	[**編纂**]	負責向董事會提供獨立意見及判斷
王宇山先生.....	[56]歲	獨立非執行董事	2025年6月	[**編纂**]	負責向董事會提供獨立意見及判斷

董事

執行董事

藍水生先生，[45]歲，為我們的創始人、聯席董事長、總經理、執行董事兼首席執行官。彼亦擔任上海易澳的董事、總經理及法人代表。藍先生負責本集團整體戰略規劃及組織架構管理。彼於2018年5月11日獲委任為董事，並於2025年6月24日獲重新委任為執行董事。

在創辦本公司前，藍先生於2012年11月創辦廣州易幻網絡科技有限公司(「**廣州易幻**」)，擔任其執行董事兼董事長，亦於2010年8月創辦廣州易申游商務諮詢有限公司(「**廣州易申游**」)。藍先生自大學畢業至2010年間投身創業活動。廣州易幻從事移動遊戲的海外發行。其由無錫寶通科技股份有限公司於2017年收購，而藍先生於2020年辭任董事長，並自此不再參與管理。廣州易申游從事網絡遊戲發行，並於2015年註銷。上述兩家實體的業務並不構成與本集團的任何直接或間接競爭。

藍先生於2003年7月獲得中國江西財經大學管理學學士學位。

張磊先生，[39]歲，為我們的執行董事兼董事長。彼亦擔任鄂爾多斯易控的董事、總經理及法人代表。張先生負責本集團的整體戰略、業務發展及市場戰略，包括商業化運營、產品戰略及長期戰略規劃。彼於2020年9月4日獲委任為董事，並於2025年6月24日獲重新委任為執行董事。

在加入本公司前，張先生於2011年5月至2017年8月期間在鄭州宇通客車股份有限公司擔任智能化技術研究工程師。

張先生於2008年7月獲得中國鄭州輕工業學院(現稱鄭州輕工業大學)工學學士學位。

林巧博士，[41]歲，為本公司執行董事兼副總裁。彼亦擔任鄭州易控及河南易控的董事、總經理及法人代表。林博士主要負責本公司供應鏈、品牌宣傳及產品研發。彼於2020年9月4日獲委任為董事，並於2025年6月24日獲選為職工代表董事並獲重新委任為執行董事。

在加入本公司前，林博士曾於2017年10月至2020年4月在浙江菜鳥供應鏈管理有限公司擔任無人車工程及應用技術產品專家。在此之前，彼曾於2025年至2017年6月任職於杭州鑼卜科技有限公司。

林博士於2006年6月獲得中國浙江大學信息工程學士學位，並於2011年6月獲得浙江大學光學工程博士學位。

陳慧勇博士，[44]歲，為本公司執行董事兼副總裁。陳博士於2025年6月22日獲委任為執行董事，主要負責車輛和無人駕駛技術研發。

在加入本公司前，陳博士於2010年4月至2022年9月在宇通客車股份有限公司擔任多個職務，最後職位為新能源整車控制專業首席工程師。

陳博士於2003年6月獲得中國長沙理工大學工學學士學位，並於2006年6月獲得長沙理工大學工學碩士學位，後於2010年5月獲得中國同濟大學車輛工程專業博士學位。

曲曉燕女士，[47]歲，為本公司執行董事、財務總監兼副總裁。曲女士於2025年6月22日獲委任為執行董事，主要負責本集團的公司財務、法務及政府關係事項。

在加入本公司前，曲女士於2021年5月至2023年7月擔任北京創新工廠私募基金管理有限公司的投資合夥人，於2015年12月至2016年6月在江蘇傳智播客教育科技有限公司擔任副總裁兼財務總監，並於2016年6月至2021年5月在江蘇傳智播客教育股份有限公司擔任副總經理、財務總監兼董事會秘書。彼於2007年7月至2015年11月在北京春騰網絡科技股份有限公司擔任財務總監，於2004年9月至2007年7月在北京金山軟件有限公司擔任審計經理，並於2001年7月至2004年8月在山東省中魯遠洋(煙台)食品有限公司擔任財務主管。

曲女士於2001年7月獲得中國煙台大學管理學專業學士學位，並於2020年11月在香港獲得香港中文大學會計學專業碩士學位。

非執行董事

賴盛民先生，[38]歲，為我們的非執行董事。賴先生於2023年10月31日獲委任為董事，並於2025年6月24日獲重新委任為非執行董事。彼主要負責參與本公司的戰略決策、監督本集團的管理工作及就戰略發展提供意見。

自2020年12月起，賴先生擔任興杭投資(一家由我們的主要股東之一閩西興杭控制的公司)總經理。在此之前，彼於2017年7月至2020年12月任職於納斯特投資管理有限公司，及於2017年8月至2020年2月任職於廣東中著信息諮詢服務有限公司。賴先生亦曾於2013年8月至2017年7月任職於閩西興杭，及於2011年7月至2013年7月任職於興業證券股份有限公司。

賴先生於2010年7月獲得中國廈門大學嘉庚學院經濟學學士學位。

獨立非執行董事

龔焱博士，[52]歲，於2025年6月24日獲委任為本公司獨立非執行董事，任期自[**編纂**]生效。龔博士主要負責向董事會提供獨立意見及判斷，並為審計委員會及提名委員會的成員。

龔博士自2013年7月起任職於中歐國際工商學院，現為該學院管理實踐學教授。彼自2025年1月起擔任家遊控股有限公司(納斯達克：GMHS)獨立董事，並於2016年5月至2023年5月擔任巨人網絡集團股份有限公司(深交所：002558)獨立董事。在此之前，彼曾自2007年7月起任教於加利福尼亞大學爾灣分校，擔任助理教授，專攻企業戰略轉型、精益創業及商業模式創新。

龔博士於1994年7月取得中國湖南大學工學學士學位，2001年3月取得中國浙江大學工商管理碩士學位，並於2007年8月取得美國威斯康星大學麥迪遜分校博士學位。

韓踐博士，[53]歲，於2025年6月24日獲委任為本公司獨立非執行董事，任期自[**編纂**]生效。彼主要負責向董事會提供獨立意見及判斷，並為薪酬委員會及提名委員會的成員。

自2008年3月起，韓博士任職於中歐國際工商學院，現為該學院管理學教授。彼自2022年8月起擔任達達集團(Dada Nexus Limited)(納斯達克：DADA)獨立董事，自2022年4月起擔任常州星宇車燈股份有限公司(上交所：601799)獨立董事，自2022年3月起擔任金茂物業服務發展股份有限公司(港交所：0816)獨立非執行董事。此前，彼曾於2019年8月至2024年7月擔任美的集團(港交所：0300；深交所：000333)獨立董事，於2015年6月至2018年6月擔任深圳市傑恩創意設計股份有限公司(深交所：300668)獨立董事。

韓博士於1995年7月在中國取得中國人民大學英語語言文化學士學位，1997年5月取得美國伊薩卡學院碩士學位，並於2005年1月取得美國康奈爾大學博士學位。

王宇山先生，56歲，於2025年6月24日起獲委任為本公司獨立非執行董事，任期自[**編纂**]生效。彼主要負責向董事會提供獨立意見及判斷，並為審計委員會及薪酬委員會的成員。

王先生於會計及金融行業擁有豐富經驗。彼自2010年3月起一直在中國內地經營本身的投資顧問及管理顧問業務。彼亦為中永眾合(香港)會計師事務所有限公司的創辦合夥人兼總經理，於2009年至2024年提供公共會計及顧問服務。彼自2025年2月起擔任聖諾醫藥(港交所：2257)獨立非執行董事，且自2020年5月起擔任CMON Limited(港交所：1792)獨立非執行董事。此外，彼於2022年4月至2023年7月擔任上緯新材料科技股份有限公司(上交所：688585)獨立董事。在此之前，王先生曾於1993年至2008年在安永會計師事務所不同辦事處擔任多個職務，並於2008年12月退任安永會計師事務所(中國)合夥人。

王先生於1993年11月在香港取得香港理工大學會計專業學士學位。彼為英格蘭及威爾斯特許會計師協會資深會員。

監事會

我們的監事會由三名監事組成，其中李機智先生擔任主席。監事會的職能及職責包括(其中包括)檢討董事會編製的定期報告、監督本集團的財務狀況以及監督董事和高級管理層成員的表現。

於最後實際可行日期，黃希哲先生、李機智先生及楊曉光先生為本公司監事。鑒於董事會審計委員會將於[**編纂**]後成立，而根據中國公司法，審計委員會可行使(其中包括)監事會的權力，故本公司於[**編纂**]後將毋須再設有監事或監事會。因此，我們的監事將於[**編纂**]後自本公司離職。

下表載列有關監事的資料。

姓名	年齡	職位／頭銜	加入本集團的時間	獲委任為監事之日	職務及職責
黃希哲先生.....	[47]歲	監事	2021年5月	2021年5月	負責監事會的日常管理及監督本集團的日常運營
李機智先生.....	[38]歲	監事會主席	2018年10月	2020年9月	負責監事會的日常管理及監督本集團的日常運營
楊曉光先生.....	[43]歲	監事	2019年4月	2025年3月	負責監事會的日常管理及監督本集團的日常運營

監事

黃希哲先生，[47]歲，自2021年5月起擔任監事，主要負責監事會的日常管理及監督本集團的日常運營。

自2017年8月起，黃先生擔任紫金礦業股權投資管理(廈門)有限公司總經理。黃先生曾於2015年6月至2016年3月任職於廈門天玖投資有限公司，於2008年12月至2015年5月任職於廈門火炬集團融資擔保有限公司，於2007年12月至2008年11月任職於廈門火炬集團創業投資有限公司及於2007年8月至2007年11月任職於廈門火炬集團有限公司。

黃先生於2001年7月獲得中國集美大學經濟學學士學位，並於2007年6月獲得中國廈門大學經濟學碩士學位。

李機智先生，[38]歲，於2018年10月加入本公司擔任感知算法工程師，並於2020年9月獲委任為監事，目前為監事會主席，主要負責監事會的日常管理及監督本集團的日常運營。

在加入本公司前，李先生於2016年8月至2017年6月任職於智車優行科技(北京)有限公司。2013年8月至2016年7月，李先生任職於宇通客車股份有限公司。

李先生於2010年6月獲得中國吉林大學工程學學士學位，並於2013年6月獲得吉林大學工程學碩士學位。

楊曉光先生，[43]歲，於2019年4月加入本公司擔任雲控技術部負責人，並於2025年3月獲委任為監事，主要負責監事會的日常管理及監督本集團的日常運營。

在加入本公司前，楊先生於2016年11月至2019年3月任職於博創聯動科技股份有限公司，於2010年12月至2012年10月任職於北京中交興路信息科技股份有限公司，於2010年6月至2010年11月任職於北京千方城市信息科技有限公司，於2009年3月至2010年5月任職於北京千方信息科技集團有限公司，及於2006年12月至2009年2月任職於北京圖盟科技有限公司。

楊先生於2012年7月完成電腦科學與技術課程並畢業於中國中央廣播電視大學(現稱為國家開放大學)。

高級管理層

我們的高級管理層負責本公司的日常管理及業務運營。下表載列有關高級管理層的主要資料：

姓名	年齡	現任職位	加入本集團的時間	獲委任為高級管理層之日	職務及職責
藍水生先生.....	[45]歲	本公司聯席董事長、執行董事兼首席執行官	2018年5月	2018年5月	負責本集團的整體戰略規劃及組織架構管理
張磊先生.....	[39]歲	董事長兼執行董事	2018年5月	2018年5月	負責本集團的整體戰略、業務發展及市場戰略，包括商業化運營、產品戰略及長期戰略規劃

姓名	年齡	現任職位	加入本集團的時間	獲委任為高級管理層之日	職務及職責
林巧博士.....	[41]歲	本公司執行董事兼副總裁(職工代表董事)	2020年4月	2020年4月	負責本集團的供應鏈、品牌宣傳及產品開發
陳慧勇博士.....	[44]歲	本公司執行董事兼副總裁	2022年9月	2022年9月	負責車輛和無人駕駛技術研發
曲曉燕女士.....	[47]歲	本公司執行董事、副總裁兼財務總監	2023年10月	2023年10月	負責本集團的公司財務、法務及政府關係事項
劉煜冬博士.....	[32]歲	董事會秘書	2025年4月	2025年4月	負責本公司投資者關係及資本市場相關工作

藍水生先生，45歲，為本公司創始人、聯席董事長、總經理、執行董事兼首席執行官。有關其履歷詳情，請參閱本節「－董事會－執行董事」一段。

張磊先生，39歲，為本公司執行董事兼董事長。有關其履歷詳情，請參閱本節「－董事會－執行董事」一段。

林巧博士，41歲，為本公司執行董事、職工代表董事兼副總裁。有關其履歷詳情，請參閱本節「－董事會－執行董事」一段。

陳慧勇博士，44歲，為本公司執行董事兼副總裁。有關其履歷詳情，請參閱本節「－董事會－執行董事」一段。

曲曉燕女士，47歲，為本公司執行董事、財務總監兼副總裁。有關其履歷詳情，請參閱本節「－董事會－執行董事」一段。

劉煜冬博士，[32]歲，自2025年4月起擔任本公司董事會秘書，主要負責投資者關係及資本市場相關工作。

在加入本公司前，劉博士於2023年3月至2025年3月在寧波辰韜智駕股權投資基金合夥企業(有限合夥)擔任執行總經理。彼於2021年11月至2023年2月在奇心(上海)資訊技術有限公司擔任智能駕駛高級產品工程師，並於2019年6月至2021年11月在吉利汽車研究院(寧波)有限公司擔任智能駕駛項目管理經理。

劉博士於2014年6月獲得中國上海交通大學理學學士學位，並於2019年3月獲得英國牛津大學材料科學博士學位。

聯席公司秘書

廖璡先生，為本公司投融資部負責人及聯席公司秘書，自[**編纂**]起生效。

在加入本公司前，廖先生曾於2019年7月至2021年3月任職於上海昱林投資管理有限公司，於2015年12月至2019年7月任職於興業證券股份有限公司上海分公司，於2012年8月至2015年11月任職於中國金谷國際信託有限責任公司，並於2011年7月至2012年7月任職於埃森哲(中國)有限公司。

廖先生於2008年7月獲得中國上海海事大學工程學學士學位，並於2011年3月獲得中國上海交通大學工程學碩士學位。

吳東澄先生，於2025年6月獲委任為聯席公司秘書。吳先生為香港中央證券登記有限公司實體解決方案助理副總裁。彼為一名經驗豐富的專業人士，於法律及公司秘書領域擁有逾14年的廣泛經驗，尤其擅長企業管治及合規方面的工作。

吳先生獲曼徹斯特城市大學法學學士學位、香港中文大學中國商法碩士學位及香港城市大學專業會計及公司管治碩士學位。吳先生為香港公司治理公會(「香港公司治理公會」前身為香港特許秘書公會)及英國特許公司治理公會會員，並獲得香港公司治理公會的執業資格。

董事、監事及高級管理層權益

除上文所披露者外，據董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，於最後實際可行日期，本公司董事、監事及高級管理層於緊接本文件日期前三年概無擔任任何公眾公司(其證券於香港或海外任何證券市場上市)的董事。概無其他有關委任董事及監事的事項需提請股東注意，亦無任何有關董事及監事的資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條的規定予以披露。

截至最後實際可行日期，董事、監事或高級管理層概無與本公司其他董事、監事或高級管理層有任何關係。

除「與控股股東的關係」、「主要股東」及「附錄四－法定及一般資料－4.權益披露－董事及監事的權益披露」各節所披露者外，截至最後實際可行日期，董事及監事概無持有證券及期貨條例第XV部所界定的任何證券權益。

董事委員會

董事會將某些職責委派予多個委員會。根據中國相關法律法規及上市規則附錄C1所載企業管治守則，本公司已成立三個董事委員會，即審計委員會、薪酬委員會及提名委員會。

審計委員會

我們[已]根據上市規則第3.21條及上市規則附錄C1企業管治守則第2部第C.4及D.3段成立審計委員會，並制定書面職權範圍。審計委員會由三名董事組成，即王宇山先生、賴盛民先生及龔焱博士。王宇山先生擔任審計委員會主席，持有上市規則第3.10(2)及3.21條所規定的適當專業資格。審計委員會的主要職責包括但不限於以下內容：

- 向董事會提議委任或更換外部核數師，監督外部核數師的獨立性並評估其表現；
- 指導內部審計工作；
- 審查本公司的財務資料，審閱本公司財務報告和報表，並就相關事項提出意見；
- 評估內部控制的有效性；
- 協調管理層、內部審計部門、相關部門和外部核數機構之間的溝通；及
- 處理董事會授權或相關法律法規涉及的其他事項。

薪酬委員會

我們[已]根據上市規則第3.25條及企業管治守則第2部第E.1段成立薪酬委員會，並制定書面職權範圍。薪酬委員會由三名董事組成，即韓踐博士、張磊先生及王宇山

先生。韓踐博士擔任薪酬委員會主席。薪酬委員會的主要職責包括但不限於以下內容：

- 根據工作職責範圍、職位重要性以及其他可比公司相關職位的薪酬基準，制定董事、監事及高級管理層成員的個人薪酬計劃；
- 審查本公司董事及高級管理層的績效評估標準，並進行年度績效評估；
- 監督本公司薪酬計劃的實施；
- 根據上市規則第十七章檢討及／或批准與股份計劃有關的事宜；及
- 處理董事會授權的其他事項。

提名委員會

我們[已]根據上市規則第3.27A條及企業管治守則第2部第B.3段成立提名委員會，並制定書面職權範圍。提名委員會由三名董事組成，即龔焱博士、藍水生先生及韓踐博士。龔焱博士擔任提名委員會主席。提名委員會的主要職責包括但不限於以下內容：

- 根據本公司的業務運營、資產規模及股權結構，就董事會的規模及組成向董事會提出建議；
- 研究和制定董事會成員、總經理及高級管理層成員的選舉標準和程序，並向董事會提出建議；
- 廣泛物色並向董事會提供董事、總經理及其他高級管理層成員的合適人選；

- 審查董事會候選人、總經理及高級管理層成員，並向董事會提出建議；
- 評估及檢討獨立非執行董事的獨立性；及
- 處理董事會授權的其他事項。

董事、監事及高級管理層報酬

本公司董事、監事及高級管理層的薪酬形式包括酬金、薪金、津貼和實物福利、表現相關花紅、以股份為基礎的付款開支以及養老金計劃供款。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們當時的董事應計薪酬總額分別約為人民幣3.78百萬元、人民幣5.81百萬元、人民幣6.45百萬元及人民幣10.70百萬元。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，我們當時的監事應計薪酬總額分別約為人民幣1.21百萬元、人民幣1.97百萬元、人民幣1.74百萬元及人民幣2.36百萬元。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，本集團向五位最高薪酬人士(包括董事及監事)支付的酬金總額分別約為人民幣10.45百萬元、人民幣21.08百萬元、人民幣26.56百萬元及人民幣12.63百萬元。

根據現行安排，我們估計截至2026年12月31日止年度，本集團任何成員公司應向董事支付的薪酬及董事應收取的實物福利總額約為人民幣12.04百萬元。

於往績記錄期間，本公司並無向董事、監事或五名最高薪酬人士支付任何薪酬或董事、監事或五名最高薪酬人士並無應收任何薪酬，作為彼等加入本公司的獎勵或加入後的獎勵，或作為與本公司任何子公司管理職位有關的離職補償。

有關往績記錄期間董事薪酬的更多資料以及最高薪酬人士的資料，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註13及14。有關授予董事及高級管理層的激勵獎勵的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－5.[**編纂**]股權激勵計劃」一節，以了解進一步詳情。

除上文所披露者外，概無董事或監事於有關期間放棄其薪酬。董事、監事及高級管理層的薪酬乃參考本公司經營業績、市場可比較數據及本公司主要經營指標完成情況等多項因素後釐定。

董事確認

上市規則第8.10條

各董事確認，截至最後實際可行日期，彼在與本公司的業務直接或間接競爭或可能競爭的業務中概無持有任何根據上市規則第8.10條須披露的權益。

上市規則第3.09D條

各董事確認，彼(i)已於2025年6月取得上市規則第3.09D條所述的法律意見；及(ii)明白其根據上市規則作為聯交所[**編纂**]發行人董事的責任。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事確認(i)其有關上市規則第3.13(1)至(8)條所述因素的獨立性；(ii)截至最後實際可行日期，其過往或現時並無於本公司或其子公司的業務中擁有任何財務或其他權益，亦無與上市規則所定義的本公司任何核心關連人士存有任何關連；及(iii)在其獲委任時並無其他可能影響其獨立性的因素。

[編纂]股權激勵計劃

我們於2019年1月採納[**編纂**]股權激勵計劃，並於2024年10月及2025年6月作出修訂，其主要條款載於本文件附錄四「法定及一般資料－5.[**編纂**]股權激勵計劃」一節。

企業管治

本公司致力實現高標準的企業管治，以保障股東利益。為此，本公司擬在[**編纂**]後遵守上市規則附錄C1所載企業管治守則及上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則。

董事會多元化政策

我們致力於促進本公司的多元化文化。我們在企業管治架構中考慮多項因素，努力在可行範圍內促進多元化。

我們[已採用]董事會多元化政策(「**董事會多元化政策**」)，當中載列了實現並保持董事會多元化的目標及方法，以提高董事會效率。根據董事會多元化政策，我們力求通過考慮一系列因素來實現董事會多元化，有關因素包括但不限於性別、年齡、種族、文化背景、教育背景、行業經驗和專業經驗。董事擁有均衡的知識和技能組合，包括汽車、金融、企業管理及治理領域的知識和經驗。彼等已獲不同領域的學位，包括汽車、工程、管理和工商管理。董事會多元化政策執行良好，董事會由兩名女性董事和七名男性董事組成，而董事年齡則介乎[39]歲至[56]歲。根據董事會多元化政策，我們將保持董事會中至少有一名女性代表，目前董事會的組成符合這一目標。我們將繼續採取措施，在本公司各個層面(包括但不限於董事會和高級管理層)促進多元化，以提高本公司整體的企業管治效率。展望未來，我們將繼續努力，在甄選和推薦合適的董事會候選人時，加強董事會性別多元化。

提名委員會負責確保董事會成員的多元化。[**編纂**]後，提名委員會將不時檢討董事會多元化政策，制定及檢討實施政策的可衡量目標，並監督可衡量目標的達成進展，以確保其持續有效。我們每年均會在企業管治報告中披露董事會多元化政策的實施情況。

合規顧問

根據上市規則第3A.19條，我們已委任國泰君安融資有限公司為合規顧問。合規顧問將為我們提供有關遵守上市規則及其他適用法律、規則、守則及指引的指導和建議。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在若干情況下向本公司提供建議，其中包括：

(a) 於發佈任何監管公告、通函或財務報告之前；

(b) 擬進行可能屬須予公佈交易或關連交易的交易，包括發行股份、出售或轉讓庫存股以及股份回購；

(c) 我們擬動用[**編纂**][**編纂**]的方式與本文件詳述的方式不同，或我們的業務活動、發展或業績偏離本文件的任何預測、估計或其他資料；及

(d) 倘聯交所根據上市規則第13.10條就本公司[**編纂**]證券的價格或[**編纂**]量出現不尋常變動或任何其他事宜向本公司作出查詢。

根據上市規則第3A.24條，合規顧問將向本公司及時告知聯交所公佈的上市規則的任何修訂或補充。合規顧問亦將通知本公司任何適用於本公司的新訂或經修訂香港法律、法規或守則，並就上市規則及適用法律法規的持續要求向我們提供建議。

任期將於[**編纂**]開始，預計將於本公司就[**編纂**]後開始的首個完整財政年度的財務業績符合上市規則第13.46條的規定之日結束。

我們的控股股東

緊接[**編纂**]前，本公司由(i)藍先生擁有約26.29%；(ii)張先生及張先生控制實體(張先生為其唯一普通合夥人)擁有約6.91%；及(iii)劉女士及嘉興志韜(劉女士(藍先生的配偶)為其唯一有限合夥人，於其中持有約97.1429%的合夥權益)擁有約9.55%。劉女士並無於本集團擔任任何職務。

於2025年4月23日，藍先生與張先生訂立一致行動協議。有關一致行動協議的詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構—一致行動協議」。

因此，就上市規則而言，截至本文件日期，藍先生、張先生、張先生控制實體、劉女士及嘉興志韜共同於本公司股本中擁有42.75%的權益，構成一組控股股東。

緊隨[**編纂**]完成後，該組控股股東將合共有權控制行使約[**編纂**]%的投票權(假設[**編纂**]未獲行使)，因此仍為一組控股股東。

藍先生及張先生的自願禁售承諾

於2025年6月24日，藍先生及張先生各自承諾，除適用法律法規所載的任何限制外，彼等截至該日直接持有的股份將在[**編纂**]後遵守三年禁售期的限制，並於[**編纂**]後的每個週年屆滿時分別解除該等股份的三分之一。

獨立於控股股東

經考慮下列因素，董事信納我們於[**編纂**]後能獨立於控股股東及彼等的緊密聯繫人開展業務。

管理獨立性

我們在管理方面能夠獨立於控股股東開展業務。[**編纂**]後，我們的董事會將由九名董事組成，包括五名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事。

我們的執行董事及高級管理層團隊負責我們業務的日常管理。儘管藍先生及張先生於我們董事會及高級管理層團隊擔任職務，董事認為本公司能夠獨立於控股股東運作，理由如下：

(a) 所有獨立非執行董事均獨立於控股股東。我們的獨立非執行董事擁有不同領域的豐富經驗。我們相信彼等能夠行使獨立判斷，並將可在董事會決策中提供公正的意見，以保護股東權益；

(b) 各董事知悉其作為董事的受託責任，該等責任要求(其中包括)董事為本公司的裨益及利益行事，且不容許其董事職責與個人利益之間出現任何衝突；

(c) 我們的日常管理及營運由高級管理層團隊開展，其所有成員在本公司所從事的行業中均擁有深厚經驗，因而將能夠作出符合本集團最佳利益的業務決策；

(d) 倘董事或控股股東或彼等各自的任何緊密聯繫人於董事會會議或股東大會考慮的建議交易中擁有重大權益，相關董事或控股股東及彼等各自的緊密聯繫人將放棄就有關決議案投票，並將不會計入投票的法定人數；及

(e) 根據章程、相關企業管治政策及上市規則以及其他適用規則、法律及法規，我們已採納一系列企業管治措施以管理本集團與控股股東之間的利益衝突(如有)，從而為我們的獨立管理提供支持。

基於上述情況，董事信納，於[**編纂**]後，我們的董事會整體，連同高級管理層能獨立於控股股東及彼等的緊密聯繫人履行彼等於本集團的管理職務。

經營獨立性

本公司有充分的權利決定及開展自己的業務發展、人員配置、後勤、行政、財務、內部審計、信息技術、銷售及市場營銷或公司秘書職能。我們可以獨立接觸供應商及客戶，並擁有獨立的管理層團隊來處理我們的日常運營。我們還擁有開展及經營主要業務所需的所有相關牌照，且我們在資金及僱員方面有足夠的運營能力獨立運營。我們有自己的專門從事各自領域的部門，這些部門一直且預計將繼續與控股股東及彼等的緊密聯繫人分開獨立運營。此外，我們有自己的人員編制，負責我們的運營及管理人力資源。

基於上文，我們的董事認為，我們能夠獨立於控股股東及彼等的緊密聯繫人運作。

財務獨立性

本集團設有獨立於控股股東及彼等各自緊密聯繫人的財務部門。我們還建立了獨立的財務體系，根據自身的業務需求進行決策。此外，本集團獨立開立及管理銀行賬戶，從未與控股股東共用任何銀行賬戶。本集團根據相關法律擁有獨立的稅務登記，並根據適用的中國稅務法律法規獨立進行納稅。

截至本文件日期，控股股東及／或其緊密聯繫人概無向我們提供未償還貸款。控股股東及／或其緊密聯繫人先前為我們利益提供的任何擔保經已解除。

鑒於我們的內部資源、尚未提取的銀行融資、經營活動所得現金淨額及[**編纂**]的估計[**編纂**]淨額，董事確認，我們將不會於[**編纂**]後依賴控股股東提供融資支持。董事亦認為，於[**編纂**]後，我們業務的可持續性(如我們於往績記錄期間的經營業績及財務狀況所證明)將增強我們獨立取得或重續銀行貸款及借款的能力，而毋須控股股東的支持。

基於上文所述，董事認為我們能夠與控股股東及彼等的緊密聯繫人保持財務獨立。

上市規則第8.10條項下的披露

截至最後實際可行日期，我們的控股股東概無在任何與本公司的業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有須根據上市規則第8.10條予以披露的任何權益。

企業管治

本公司將遵守上市規則附錄C1企業管治守則的規定，該守則載有良好企業管治的原則。

我們的董事認識到良好的企業管治對保障股東權益的重要性。我們將採取以下措施來維護良好的企業管治標準，避免本集團與控股股東之間的潛在利益衝突：

(a) 倘控股股東或彼等各自的任何聯繫人於股東大會考慮的建議交易中擁有重大權益，控股股東將放棄就有關決議案投票，並將不會計入投票的法定人數；

(b) 本公司已建立內部控制機制，以識別關連交易。[**編纂**]後，倘本公司與控股股東或其任何聯繫人之間訂立關連交易，本公司將遵守適用上市規則的規定，包括(如適用)申報、獨立非執行董事的年度審核、公告及獨立股東批准的規定；

(c) 我們的董事會結構均衡，包括執行董事、非執行董事及獨立非執行董事，其中獨立非執行董事在董事會中的比例不少於三分之一，可確保董事會能夠在決策過程中有效進行獨立判斷，並為股東提供獨立意見。我們的獨立非執行董事個別及共同擁有履行其職責所需的知識及經驗。彼等將審查本集團與控股股東之間是否存在任何利益衝突，並提供公正和專業的建議，以保障我們少數股東的利益；

(d) 倘我們的董事合理要求獨立專業人士(如財務顧問)的建議，則將由本公司承擔有關獨立專業人士的委託費用；及

(e) 我們已委任國泰君安融資有限公司為我們的合規顧問，以就遵守上市規則(包括與企業管治有關的各種規定)向我們提供建議及指導。

基於上文，我們的董事信納我們已制定完善的企業管治措施，以管理本集團與控股股東之間的利益衝突，並在[**編纂**]後保障少數股東的利益。

我們於日常業務過程中與若干關連人士訂立交易，且我們預期該等交易將於[**編纂**]後繼續進行，將構成我們於上市規則下的持續關連交易。本集團於[**編纂**]後的預期持續關連交易詳情載於下文。

我們的關連人士概要

於[**編纂**]後，以下各方將為本公司的關連人士，而我們預期將持續與該等人士進行交易：

關連人士身份	關連關係
紫金礦業及其聯繫人	閩西興杭將於[**編纂**]後成為我們的主要股東(定義見上市規則)。由於紫金礦業為閩西興杭的子公司，故紫金礦業於[**編纂**]後為本公司的關連人士。
于海波先生(「**于先生**」)及其聯繫人	海南眾鑫凱(由于海波先生擁有80%)為藍邦貿易的主要股東，而根據本集團截至2025年9月30日止九個月的財務數據，藍邦貿易為我們的重要子公司。因此，根據上市規則第14A.06(9)條，于先生及其聯繫人(包括新疆藍邦工程建築有限公司(「**新疆藍邦**」)、新疆瀚祥工程有限公司(「**新疆瀚祥**」)、新疆旺鑫土石方工程有限責任公司(「**新疆旺鑫**」)及新疆翔竣土石方工程有限公司(「**新疆翔竣**」，連同新疆藍邦、新疆瀚祥、新疆旺鑫以及于先生的其他聯繫人(如有)統稱為「**藍邦關連實體**」)為本公司子公司層面的關連人士。
藍先生、劉女士及彼等各自的聯繫人	藍先生及劉女士為我們的控股股東成員，因此於[**編纂**]後為我們的關連人士。

持續關連交易概要

交易	適用上市規則	尋求豁免	截至12月31日止年度的建議年度上限		
			2026年	2027年	2028年
			(人民幣百萬元)		
不獲豁免持續關連交易					
向紫金礦業及其聯繫人提供產品和服務					
產品及服務銷售框架協議	第14A.35條、第14A.36條、第14A.52條、第14A.53條和第14A.105條	豁免遵守公告、通函和獨立股東批准規定	104.7	106.8	106.8
部分獲豁免持續關連交易					
向藍邦關連實體提供產品及服務					
產品及服務銷售框架協議	第14A.35條、第14A.52條、第14A.53條、第14A.101條及第14A.105條	豁免遵守公告規定	324.2	101.2	101.2

不獲豁免持續關連交易

紫金產品及服務銷售框架協議

於[●]，為規範本集團與紫金礦業及其聯繫人之間的持續交易，本公司與紫金礦業訂立產品及服務銷售框架協議(「**紫金產品及服務銷售協議**」)，據此，我們將向紫金礦業及其聯繫人提供無人駕駛礦卡及相關產品及服務(統稱「**相關產品及服務**」)。

紫金產品及服務銷售框架協議的期限將[由[**編纂**]起開始，至2028年12月31日到期]。紫金產品及服務銷售框架協議將於雙方同意及遵守上市規則規定的情況下磋商重續。

在紫金產品及服務銷售框架協議條款的規限下，本集團將根據紫金產品及服務銷售框架協議規定的原則和範圍，於必要時與紫金礦業及其聯繫人訂立特定協議，以載列特定條款和條件。

交易的理由和裨益

紫金礦業是一家以黃金、有色金屬生產為主的大型綜合性礦業集團。自2024年以來，我們一直與紫金礦業及其聯繫人進行業務合作，當時我們開始在彼等的若干礦場中部署礦區無人駕駛解決方案。鑒於我們提供的相關產品及服務的適用性、質量和可靠性，紫金礦業及其聯繫人一直向我們購買相關產品及服務。隨著紫金礦業及其聯繫人的業務持續擴大，向紫金礦業及其聯繫人提供相關產品及服務將為本集團帶來經常性的收入來源。

本公司認為，訂立紫金產品及服務銷售框架協議以規範其項下擬進行的持續關連交易乃屬有利，因該等交易將有助於本集團整體業務的營運和增長。

定價基準

紫金產品及服務銷售框架協議項下的相關產品及服務的購買價和服務費將由本集團與紫金礦業及其聯繫人按公平基準釐定，按與本公司與其他獨立第三方所協定條款相若的正常商業條款訂立。為確保本集團所收取的費用符合正常商業條款，本集團在與客戶(包括紫金礦業及其聯繫人)就任何新項目訂立任何特定協議前，將會比較及分析就相同或類似類型的相關產品及服務向獨立第三方提供的費用報價。

過往金額、年度上限和年度上限基準

下表載列截至2024年12月31日止三個年度以及截至2025年9月30日止九個月的過往金額：

	過往交易金額			
	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	2025年
	(人民幣百萬元)			
提供相關產品及服務 . . .	0	0	1.7	3.2

本公司建議設定截至2028年12月31日止三個年度的年度上限如下：

	截至12月31日止年度的建議年度上限		
	2026年	2027年	2028年
	(人民幣百萬元)		
提供相關產品及服務	104.7	106.8	106.8

截至2028年12月31日止三個年度，紫金礦業及其聯繫人就本集團向紫金礦業及其聯繫人提供相關產品及服務而應付費用的年度上限乃經參考(其中包括)下列各項後釐定：

(i) 往績記錄期間提供該等相關產品及服務的過往交易金額；

(ii) 紫金礦業及其聯繫人為滿足其日常業務過程中的需要預計對相關產品及服務的需求，並計及國內外有關礦山的營運規模及預期產量增長。例如，我們已與紫金礦業及其聯繫人就開發及利用知不拉銅多金屬礦、朱諾銅礦、中國巨龍銅礦以及紫金山金銅礦的潛在合作事宜展開討論。據紫金礦業截至2024年12月31日止年度的年報披露，(i)知不拉銅多金屬礦連同巨龍銅礦(「**巨龍銅業**」)有保留資源25.61百萬噸銅、15千噸銀及1.65百萬噸鉬。巨龍銅業於2025年計劃產出礦產銅170千噸，預期後續產能將提升至300千噸至350千噸，屆時將成為中國開採與加工規模最大的銅礦；(ii)朱諾銅礦有資源2.94百萬噸銅，並預計於2026年底建成投產並達到設計產能後，年均礦產銅產量約達76千噸；及(iii)紫金山金銅礦為紫金礦業其中一項主要銅業務。於2024年，其產出礦產銅86,094噸，佔紫金礦業截至2024年12月31日止年度的礦產銅總產量約8.06%。上述項目反映本公司向紫金礦業及聯繫人提供相關產品及服務的巨大商機。根據當前對巨龍銅業、朱諾銅礦、紫金山金銅礦以及紫金礦業及其聯繫人的其他潛在管道項目開採需求的估算，我們預計於2025至2028年向紫金礦業及其聯繫人新提供的無人駕駛礦卡數量將分別為25輛、173輛、168輛及168輛。相比2025年，2026年至2028年年無人駕駛礦卡供應的預計增加亦反映出我們不斷擴大產品種類為紫金礦業及其聯繫人經營的更多礦山帶來的潛在貢獻；

(iii) 本集團的預期戰略發展，包括全球擴張及與紫金礦業及／或其聯繫人合作的計劃，載於「業務－概覽－我們的增長戰略：從試點項目至大規模部署」一節。具體而言，於2024年，我們與全球最大的採礦服務提供商之一Thiess簽署了諒解備忘錄，並與諾頓金田(紫金的子公司)合作在澳洲卡爾古利啟動本地化產品試驗項目。我們預期通過與紫金礦業及其聯繫人的深入合作及戰略夥伴關係，進一步加強我們的國內及海外佈局；及

(iv) 其他因素，包括但不限於產品及服務單價可能出現的波動，以及我們部署的無人駕駛礦卡數量或型號的變動。

上市規則的涵義

紫金產品及服務銷售框架協議項下擬進行的交易是於日常和一般業務過程中按正常商業條款進行，董事現時預期上市規則項下有關該等交易的最高適用百分比率將超過5%。因此，該等交易將須遵守上市規則第十四A章項下的年度審閱、申報、公告和獨立股東批准的規定。

申請豁免

我們已向香港聯交所申請，而香港聯交所[已]根據上市規則第14A.105條授予我們就紫金產品及服務銷售框架協議項下擬進行的交易豁免嚴格遵守公告、通函和獨立股東批准規定的豁免，條件為截至2026年、2027年及2028年12月31日止各年度紫金產品及服務銷售框架協議項下交易的總值將不會超過上文所載的有關建議年度上限。除已根據上市規則第14A.105條獲授豁免的公告、通函和獨立股東批准規定外，本公司將遵守上市規則第十四A章項下的相關規定。

部分獲豁免持續關連交易

藍邦產品及服務銷售框架協議

於[●]，為規範本集團與藍邦關連實體之間的持續交易，本公司與藍邦關連實體訂立產品及服務銷售框架協議(「**藍邦產品及服務銷售協議**」)，據此，我們將向藍邦關連實體提供無人駕駛礦卡及相關產品及服務(統稱「**相關產品及服務**」)。

藍邦產品及服務銷售框架協議的期限將[由[**編纂**]起開始，至2028年12月31日到期]。藍邦產品及服務銷售框架協議將於雙方同意及遵守上市規則規定的情況下磋商重續。

在藍邦產品及服務銷售框架協議條款的規限下，本集團將根據藍邦產品及服務銷售框架協議規定的原則和範圍，於必要時與藍邦關連實體訂立特定協議，以載列特定條款和條件。

交易的理由和裨益

鑒於我們提供的相關產品及服務的適用性、質量和可靠性，藍邦關連實體一直向我們採購相關產品及服務。隨著藍邦關連實體的業務持續擴大，向藍邦關連實體提供相關產品及服務將為本集團帶來經常性的收入來源。

本公司認為，訂立藍邦產品及服務銷售框架協議以規範其項下擬進行的持續關連交易乃屬有利，因該等交易將持續助力本集團整體業務的營運和增長。

定價基準

藍邦產品及服務銷售框架協議項下的相關產品及服務的購買價和服務費將由本集團與藍邦關連實體按公平基準釐定，按與本公司與其他獨立第三方所協定條款相若的正常商業條款訂立。為確保本集團所收取的費用符合正常商業條款，本集團在與客戶(包括藍邦關連實體)就任何新項目訂立任何特定協議前，將會比較及分析就相同或類似類型的相關產品及服務向獨立第三方提供的費用報價。

過往金額、年度上限及年度上限的基準

下表載列截至2024年12月31日止三個年度以及截至2025年9月30日止九個月的過往金額：

	過往交易金額			
	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	2025年
	(人民幣百萬元)			
提供相關產品及服務	0	0	159.1	118.1

本公司建議設定截至2028年12月31日止三個年度的年度上限如下：

	截至12月31日止年度的建議年度上限		
	2026年	2027年	2028年
	(人民幣百萬元)		
提供相關產品及服務	324.2	101.2	101.2

截至2028年12月31日止三個年度，藍邦關連實體就本集團向藍邦關連實體提供相關產品及服務而應付費用的年度上限乃經參考(其中包括)下列各項後釐定：

(i) 往績記錄期間提供該等相關產品及服務的過往交易金額；

(ii) 藍邦關連實體為滿足其日常業務過程中的需要預計對相關產品及服務的需求，並計及國內外有關礦山的營運規模及預期產量增長。具體而言，我們估計，隨著藍邦關連實體於截至2025年9月30日止九個月收購及運營更多採礦項目，並於2026年將該等卡車交付及部署至礦場，向藍邦關連實體新提供的無人駕駛礦卡數量將會增加；及

(iii) 其他因素，包括但不限於產品及服務單價可能出現的波動，以及我們部署的無人駕駛礦卡數量或型號的變動。

整體而言，藍邦產品及服務銷售框架協議項下擬進行交易的年度上限預計於2026年至2028年下降。2027年及2028年的年度上限預計維持廣泛一致。此穩定性反映我們將重心轉移至提供相關產品及服務以支持無人駕駛礦卡的運營，而非從銷售無人駕駛礦卡產生收入。2026年至2027年以及整個2026年至2028年期間，年度上限的下降更為明顯，主要反映出由於相關各方在相對較長期間內收購及運營的採礦項目管道存在不確定性，預計2027年無人駕駛礦卡的一次性銷售將下降。然而，於2026年、2027年及2028年，本集團將繼續以穩定的水平為無人駕駛礦卡的運營提供相關產品及服務，預計相較於無人駕駛礦卡的一次性銷售而言不會出現重大波動。

上市規則的涵義

基於藍邦關連實體均為本公司子公司層面的關連人士，董事會(包括獨立非執行董事)[已批准]藍邦產品及服務銷售協議及其項下擬進行交易，且全體獨立非執行董事[確認]，藍邦產品及服務銷售協議的條款屬公平合理、按正常或更佳商業條款訂立，並符合本公司及股東整體利益，根據上市規則第14A.101條，藍邦產品及服務銷售協議及其項下擬進行交易應獲豁免遵守通函、獨立財務顧問意見及獨立股東批准規定。

申請豁免

我們已向香港聯交所申請，而香港聯交所[已]根據上市規則第14A.105條[授予]我們就藍邦產品及服務銷售框架協議項下擬進行的交易豁免嚴格遵守公告規定的豁免，條件為截至2026年、2027年及2028年12月31日止各年度藍邦產品及服務銷售框架協議項下交易的總值不會超過上文所載的有關建議年度上限。除已根據上市規則第14A.105條獲授豁免的公告規定外，本公司將遵守上市規則第十四A章項下的相關規定。

獲全面豁免的持續關連交易

根據弗若斯特沙利文的資料，礦區無人駕駛解決方案業屬資本及資產密集性質，且附帶股東擔保的債務融資及融資租賃為礦區無人駕駛解決方案提供商的常見做法。

在我們的一般及日常業務過程中，我們的關連人士(包括藍先生及劉女士)應相關債權人的不時要求，為我們的融資便利提供個人擔保，預計該等個人擔保將於[**編纂**]後持續。更多詳情請參閱「與控股股東的關係」一節。由於該等擔保按正常商業條款或更佳條款進行，且並無以本集團資產作為抵押，故根據上市規則第14A.90條，該等擔保將獲全面豁免遵守公告、通函及獨立股東批准的規定。

董事的確認

我們的董事(包括獨立非執行董事)認為，上文所載不獲豁免持續關連交易及部分獲豁免持續關連交易已經及將在日常和一般業務過程中按照正常或更佳商業條款訂立，並且有關條款及建議年度上限屬公平合理，符合本公司和股東的整體利益。

保薦人的確認

根據對本公司提供的文件和資料的審閱，獨家保薦人認為(i)上文所載不獲豁免持續關連交易及部分獲豁免持續關連交易是在日常和一般業務過程中按正常或更佳商業條款訂立，屬公平合理且符合本公司和其股東的整體利益；及(ii)該等不獲豁免持續關連交易及部分獲豁免持續關連交易的建議年度上限屬公平合理，符合本公司和股東的整體利益。

本公司就持續關連交易協議採納的內部控制程序

為進一步保障股東整體(包括少數股東)的權益，本集團已實施以下與持續關連交易有關的內部控制措施：

- 本集團已審批內部指引，其中規定倘任何建議關連交易的價值預期會超出特定金額，有關員工須向相關負責人員報告建議交易，以便本公司開展必要的額外評估及審批程序，並確保我們將遵守上市規則第十四A章項下的適用規定。

- 本公司將向獨立非執行董事及核數師提供資料及證明文件，以供其對本公司訂立的持續關連交易進行年度審核。根據上市規則的規定，獨立非執行董事將每年就持續關連交易是否於本集團日常及一般業務過程中按一般商業條款訂立、是否根據以公平合理且符合股東整體利益的條款規管交易的協議進行，向董事會作出確認，而核數師將每年就其是否注意到任何使其認為持續關連交易未獲董事會審批、於所有重大方面並無按照本集團的定價政策、於所有重大方面並非按照規管交易的相關協議訂立或已超出上述上限的事宜，向董事會作出確認。

- 於[**編纂**]後考慮重續或修訂協議時，有利益關係的董事及股東須於董事會會議或股東會(視情況而定)上就批准該等交易的決議案放棄投票。倘無法獲得獨立董事或獨立股東的批准，如框架協議項下交易構成上市規則第14A.35條項下的不獲豁免持續關連交易，則我們不會繼續進行該等交易。

主要股東

據董事所知，緊隨[**編纂**]完成後且假設[**編纂**]未獲行使，下列人士將於本公司股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須披露的權益及／或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下在本公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

		截至本文件日期		緊隨[編纂]後(假設[編纂]未獲行使)				
股東姓名／名稱	權益性質	股份數目	於股本總額的概約持股百分比(1)	H股數目	於H股的概約持股百分比(2)	非上市股份數目	於非上市股份的概約持股百分比(2)	於股本總額的概約持股百分比(2)
			(%)		*(%)*		*(%)*	*(%)*
藍先生(3)(4).....	實益擁有人	32,000,000	26.29	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
	配偶權益	13,512,960	11.10	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
劉女士(3).....	配偶權益	32,000,000	26.29	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
	實益擁有人	2,803,628	2.30	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
	受控法團的權益	10,709,332	8.80	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
嘉興志韜(3).....	實益擁有人	8,823,529	7.25	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
張先生(4)(5).....	實益擁有人	7,492,858	6.15	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
	受控法團的權益	921,223	0.76	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
白芳芳女士(6).....	受控法團權益	9,078,777	7.46	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
寧波南英(6).....	實益擁有人	9,078,777	7.46	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]

主要股東

股東姓名／名稱	權益性質	截至本文件日期		緊隨[編纂]後(假設[編纂]未獲行使)				
		股份數目	於股本總額的概約持股百分比[1]	H股數目	於H股的概約持股百分比[2]	非上市股份數目	於非上市股份的概約持股百分比[2]	於股本總額的概約持股百分比[2]
			(%)		*(%)*		*(%)*	*(%)*
徐海英[7]	受控法團權益	19,965,260	16.40	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
林新正[7]	受控法團權益	19,965,260	16.40	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
上海辰韜[7]	受控法團權益	19,965,260	16.40	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
閩西興杭[8]	實益擁有人	5,232,980	4.30	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]
	受控法團權益	16,235,971	13.34	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]	[**編纂**]

附註：

1. 所有權益均為好倉。

2. 由所有現有股東持有的[**編纂**]股非上市股份將於[**編纂**]後轉換為H股。

3. 劉女士為嘉興志韜的唯一有限合夥人(持有其合夥權益約97.14%)及辰韜興杭的有限合夥人(持有其合夥權益約47.62%)。因此，就證券及期貨條例而言，劉女士被視為分別於嘉興志韜及辰韜興杭所持8,823,529股及1,885,803股股份中擁有權益。由於劉女士為藍先生的配偶，藍先生被視為於劉女士根據證券及期貨條例擁有權益的股份中擁有權益，而劉女士則被視為於藍先生根據證券及期貨條例擁有權益的股份中擁有權益。

4. 根據一致行動協議，藍先生及張先生同意自一致行動協議日期起至直至本公司股份於證券交易所[**編纂**]後72個月止期間就(其中包括)召開董事會會議及股東大會的權利、提出決議案的權利、提名權、表決權、高級管理層的提名及其他須經股東大會或董事會會議批准的事項一致行動。詳情請參閱本文件「歷史、發展及公司架構——一致行動協議」。因此，藍先生及張先生各自被視為在彼此擁有權益的股份中擁有權益。

5. 張先生為寧波御英及寧波眾英的普通合夥人。因此，就證券及期貨條例而言，張先生被視為分別於寧波御英及寧波眾英所持487,990股及433,233股股份中擁有權益。

6. 寧波南英的普通合夥人為白芳芳女士，寧波南英的有限合夥人均未持有其中超過三分之一的合夥權益。因此，就證券及期貨條例而言，白芳芳女士被視為於寧波南英所持股份中擁有權益。

7. 上海辰韜為辰韜興杭、嘉興志韜、湖州越誠、嘉興科隆、嘉興辰智、平潭嘉翼、創享創業、易韜創業及嘉興辰易的普通合夥人。此外，嘉興辰易為興杭朝智的有限合夥人，持有興杭朝智約48.7805%的合夥權益。上海辰韜由徐海英及林新正分別擁有51.20%及48.80%。因此，就證券及期貨條例而言，徐海英、林新正及上海辰韜被視為分別於辰韜興杭、嘉興志韜、湖州越誠、嘉興科隆、嘉興辰智、平潭嘉翼、創享創業、易韜創業、嘉興辰易及興杭朝智所持1,885,803股、8,823,529股、1,185,827股、1,009,027股、612,274股、604,987股、422,425股、636,172股、507,141股及4,278,075股股份中擁有權益。

8. 閩西興杭持有興杭投資100%權益，而興杭投資為辰韜興杭、興杭朝智、興杭朝光、興杭啟光、興杭啓信及興杭朝風的普通合夥人。紫金礦業為閩西興杭的子公司，其透過紫地投資、紫牛投資、紫興投資及啟航投資控制本公司約3.87%的股權。因此，根據證券及期貨條例，上杭財政局被視為分別於辰韜興杭、閩西興杭、興杭朝智、興杭朝光、興杭啟光、興杭啓信、興杭朝風、紫地投資、紫牛投資、紫興投資及啟航投資所持1,885,803股、5,232,980股、4,278,075股、1,024,123股、1,004,129股、2,730,010股、604,987股、3,183,823股、1,134,352股、179,457股及211,212股股份中擁有權益。根據證券及期貨條例，閩西興杭被視為分別於辰韜興杭、興杭朝智、興杭朝光、興杭啟光、興杭啓信、興杭朝風、紫地投資、紫牛投資、紫興投資及啟航投資所持1,885,803股、4,278,075股、1,024,123股、1,004,129股、2,730,010股、604,987股、3,183,823股、1,134,352股、179,457股及211,212股股份中擁有權益。閩西興杭由上杭財政局全資擁有。

有關將直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下在本集團任何成員公司股東大會上投票的任何類別股份價值10%或以上的權益的主要股東的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－權益披露－主要股東權益披露」。

除本文件所披露者外，我們的董事並不知悉緊隨[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]未獲行使)，有任何人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須予以披露的權益及／或淡倉。

本節呈列有關我們於[**編纂**]完成之前及之後的股本的若干資料。

[編纂]前

截至本文件日期，本公司註冊資本為人民幣104,527,892元，包含104,527,892股每股面值人民幣1.00元的已發行非上市股份。

[編纂]完成後

緊隨[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]未獲行使)，本公司緊隨[**編纂**]完成後的股本將如下所示：

股份說明	股份數目	佔股本總額的概約百分比
		(%)
已發行非上市股份	[**編纂**]	[**編纂**]
將由非上市股份轉換的H股	[**編纂**]	[**編纂**]
根據[**編纂**]將予[**編纂**]的H股	[**編纂**]	[**編纂**]
總計	**[編纂]**	**100.00**

緊隨[**編纂**]完成後(假設[**編纂**]獲悉數行使)，本公司緊隨[**編纂**]完成後的股本將如下所示：

股份說明	股份數目	佔股本總額的概約百分比
		(%)
已發行非上市股份	[**編纂**]	[**編纂**]
將由非上市股份轉換的H股	[**編纂**]	[**編纂**]
根據[**編纂**]將予[**編纂**]的H股	[**編纂**]	[**編纂**]
總計	**[編纂]**	**100.00**

地位

[**編纂**]完成後，我們將僅擁有一類股份。H股及非上市股份均為本公司股本中的普通股。然而，除了若干符合資格的中國境內機構投資者、滬港通或深港通的合資格中國投資者以及其他根據相關中國法律法規或任何主管部門批准有權持有我們H股的其他人士之外，H股通常不得由中國法人或自然人認購或[**編纂**]。

非上市股份與H股在所有方面將享有同等地位，特別是在本文件日期之後宣派、派付或作出的所有股息或分派均享有同等地位。所有H股股息均由我們以港元或H股形式支付。

我們的非上市股份轉換為H股

本公司已按照中國證監會的要求，向中國證監會提交將[**編纂**]股非上市股份轉換為H股的申請。

按一比一基準將現有股東持有的[**編纂**]股非上市股份轉換為H股的相關備案、登記及批准程序[已]於[●]完成，且[已]向上市委員會作出申請，以使有關H股將於聯交所[**編纂**]。

[**編纂**]完成後，如我們的任何股份未在任何證券交易所[**編纂**]或[**編纂**]，我們非上市股份的持有人可將其股份轉換為H股，但該轉換須經過任何必要的內部審批程序，並符合國務院證券監管部門所載規定和境外證券交易所所載規定、要求和程序，並已向包括中國證監會在內的國務院證券監管部門完成所需備案。該等經轉換股份於香港聯交所[**編纂**]，亦須經香港聯交所批准。

根據本節所披露的有關我們的非上市股份轉換為H股的程序，我們可於建議進行任何轉換前申請將所有或任何部分的非上市股份作為H股於香港聯交所[**編纂**]，以確保轉換程序可於通知香港聯交所及交付H股於H股股東名冊登記後及時完成。由於香港聯

交所通常會認為，我們在香港聯交所完成[**編纂**]後，任何額外H股的[**編纂**]僅屬行政事項，因此我們在香港[**編纂**]時無須進行有關事先[**編纂**]申請。

經轉換股份於香港聯交所[**編纂**]及[**編纂**]無須類別股東投票。於我們[**編纂**]後將經轉換股份在香港聯交所[**編纂**]的任何申請，須以公告方式事先通知股東及公眾人士有關建議轉換。

在取得一切必需的批准後，進行轉換將須完成下列程序：相關非上市股份將在股份股東名冊中撤銷登記，而我們將於在香港存置的H股股東名冊中重新登記有關股份，並指示[**編纂**]發出H股股票。在我們的H股股東名冊登記須待(a)我們的[**編纂**]向香港聯交所遞交函件，確認相關H股已於H股股東名冊妥善登記及已正式寄發H股股票；及(b)H股獲准在香港聯交所[**編纂**]將符合不時生效的上市規則、香港結算一般規則及香港結算運作程序規則後方能作實。待經轉換股份在我們的H股股東名冊上重新登記後，有關股份方可作為H股[**編纂**]。

有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與[**編纂**]有關的風險－未來如有大量H股在或預期將在[**編纂**]市場出售，可能導致H股價格下跌」。

[編纂]前已發行股份的轉讓限制

根據中國公司法，我們於[**編纂**]前發行的股份自[**編纂**]起一年內不得轉讓。

有關控股股東根據上市規則第10.07條作出的禁售承諾的詳情，請參閱「[**編纂**]」一節。

登記未於境外證券交易所上市的股份

根據境外上市試行辦法、中國結算頒佈的《境外上市公司非境外上市股份登記存管業務實施細則》，以及《中國證券登記結算有限責任公司深圳分公司境外上市公司非境外上市股份登記存管業務指南》，境外上市公司須於境外上市時，依據中國證監會相關規定，將其非境外上市股份向中國結算深圳分公司辦理登記。

股東大會

有關須召開股東大會的情形詳情，請參閱本文件附錄三「本公司公司章程概要」。

發行股份、出售及／或轉讓庫存股的一般授權及購回授權

待[**編纂**]成為無條件後，我們的董事已獲授予一般無條件授權以發行股份及出售及／或轉讓持作庫存股的股份以及購回股份。有關進一步詳情請參閱「附錄四－法定及一般資料－有關本公司的進一步資料－股東決議案」一節。

閣下應將以下討論及分析與本文件附錄一所載會計師報告所包含的綜合財務資料(包括其附註)及相關隨附附註一併閱讀。綜合財務資料乃根據香港財務報告準則編製而成，而香港財務報告準則可能在重要方面與其他司法管轄區普遍接受的會計原則有所不同。

以下討論及分析載有前瞻性陳述，反映我們當前對涉及風險及不確定性的未來事件及財務業績的看法。該等陳述乃以我們基於對過往事件的經驗和理解、現況及預期日後發展，以及我們認為在有關情況下適合的其他因素作出的假設及分析為依據。然而，實際結果及發展能否達致我們的預期及預測取決於多項風險及不確定性，其中諸多風險及不確定性為我們無法控制或預見。於評估我們的業務時， 閣下應審慎考慮本文件所提供的所有資料，包括「風險因素」及「業務」章節。

就本節而言，除文義另有規定外，對2022年、2023年及2024年的提述乃指我們截至該等年度12月31日止的財政年度。除文義另有規定外，本節所述財務資料乃按綜合基準呈列。

概覽

我們專注於採礦業L4級無人駕駛解決方案的商業部署，且我們是較早進入自主採礦運輸領域的企業之一。我們的解決方案旨在滿足礦場的特定運營需求，特別是在地形複雜、人力資源有限及安全要求高的環境中。

根據弗若斯特沙利文的數據：

- 按2024年收入計，我們在中國所有L4級無人駕駛公司中排名**第一**；
- 按截至2024年12月31日及2025年9月30日的活躍無人駕駛礦卡數量計，我們是中國**最大**的礦區無人駕駛解決方案提供商；按無人駕駛採礦車隊規模計，我們亦名列中國第一，截至最後實際可行日期有約2,300輛活躍無人駕駛礦卡；
- 我們是世界**首家**，也是目前**唯一**一家部署一支由逾1,000輛活躍無人駕駛礦卡組成的車隊的公司；

- 截至2025年9月30日，按累計無人運輸量、無人運營里程和已完成運輸週期以及我們的解決方案已部署超過六年且具有連續的安全記錄計算，我們領先同業；及

- 於2024年，按收入計，我們於中國礦區無人駕駛解決方案市場的市場份額約為49.2%，位列全國第一；按同期收入計，中國為全球最大的礦區無人駕駛解決方案市場，全球市佔率超過40.5%。

我們很早就認識到了大規模採用礦區無人駕駛的潛力，並快速實現行業的深度佈局。截至2025年9月30日，我們的解決方案部署在中國按年核定產能計12個最大露天煤礦中的七個。

我們與領先礦業公司的良好往績記錄已贏得穩定的客戶群：我們於2022年至2024年連續三年在所有終端客戶組中保持100%的留存率。截至2025年9月30日，中國所有九座運營超過100輛無人駕駛礦卡的礦場中，有八座均採用我們的解決方案。

我們構建了完全自主開發、專為採礦作業量身定制的L4級無人駕駛技術棧。我們的專有能力涵蓋智能感知、預測、規控等核心領域，以及靈活的軟件定義驅動架構，可在最複雜的採礦環境中實現高度自適應、可擴展和穩定的部署。根據弗若斯特沙利文的資料，在中國礦區無人駕駛解決方案市場：

- 我們是礦山無人駕駛業界**率先**實現「多模態融合感知」的公司之一。

- 我們是**唯一**一家能夠完全無人、即時協調混行、混裝、混卸作業的公司，解決了無人駕駛物流中最棘手的問題之一：開放露天礦場多主體動態交互。自2024年9月起，我們的預測模型在全球無人駕駛行為預測基準－*Argoverse 2*運動預測挑戰賽的多世界預測排行榜(Multi World Forecasting leaderboard)中均位列第一。

- 我們為100噸級的電動無人駕駛礦卡開發了量產的線控電控平台，降低了整合的複雜性和成本，亦提高了可靠性、模組化以及可擴展性。在我們的平台支持下，我們的無人駕駛礦卡能夠增加運輸效率及降低能源消耗，從而有助於客戶降低總擁有成本。

- 憑藉標準化、模塊化架構，我們可於最短三天內完成新礦場解決方案部署，使無人駕駛礦卡在三天內以完全無人駕駛模式[4]運作，相較之下，中國行業常規需要6至12週。

於往績記錄期間，我們的財務表現取得強勁增長及重大進展。我們的總收入由2022年的人民幣59.9百萬元大幅增加至2023年的人民幣270.9百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣986.2百萬元，截至2024年9月30日止九個月的收入為人民幣451.8百萬元以及截至2025年9月30日止九個月的收入為人民幣921.3百萬元，此反映出我們業務運營的持續勢頭。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別錄得虧損人民幣216.0百萬元、人民幣333.7百萬元、人民幣390.1百萬元、人民幣271.8百萬元及人民幣441.7百萬元。同期，我們的EBITDA（非香港財務報告準則計量）分別為負人民幣193.3百萬元、負人民幣277.4百萬元、負人民幣262.9百萬元、負人民幣191.8百萬元及負人民幣228.9百萬元；我們的經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）分別為負人民幣131.3百萬元、負人民幣227.6百萬元、負人民幣176.2百萬元、負人民幣143.3百萬元及負人民幣202.3百萬元；而我們的經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）分別為人民幣154.0百萬元、人民幣283.9百萬元、人民幣303.3百萬元、人民幣223.3百萬元及人民幣415.1百萬元。有關該等非香港財務報告準則計量與其最直接可比的香港財務報告準則財務計量的對賬，請參閱「－非香港財務報告準則財務計量」。

呈列及編製基準

歷史財務資料所依據的本集團於往績記錄期間的綜合財務報表乃根據符合香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）的會計政策編製，並由德勤•關黃陳方會計師行根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則審計（「相關財務報表」）。有關編製基準的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註2。

編製符合香港財務報告準則的歷史財務資料需要使用若干關鍵會計估計。其亦要求管理層在應用本集團會計政策的過程中行使其判斷。涉及高度判斷或複雜性的範疇，或假設及估計對歷史財務資料屬重大的範疇，於本文件附錄一所載會計師報告附註5披露。

4 「完全無人駕駛模式」定義為每日運作時長超過95%無需人手操作，其餘不足5%的人手操作時間主要用於非運輸類活動，例如維護、燃料補給或其他支援工作。

影響我們經營業績的主要因素

我們的業務、財務狀況及經營業績受多種因素影響，其中許多因素並非我們所能控制。這些因素已經並預計將繼續對我們的業績產生重大影響。

一般因素

我們的表現部分取決於採礦及礦區無人駕駛行業的整體發展，包括：

- 中國和全球的宏觀經濟狀況，以及採礦業的整體投資和生產趨勢；
- 鼓勵無人駕駛和採礦作業自動化轉型的政府政策、行業倡議和激勵措施；
- 礦區無人駕駛和技術的市場接受度和採用度；
- 無人駕駛技術、採礦自動化和新能源運輸系統的進步；及
- 礦區無人駕駛行業的競爭格局和市場動態。

本公司特定因素

我們擴大客戶群和深化現有關係的能力

我們的增長取決於我們擴大客戶群及加強與主要礦業公司及承包商關係的能力。

我們為中國最大、最著名及最具前瞻性的礦業公司提供服務，包括國家能源集團、國家電投、特變電工、紫金礦業、首鋼集團、廣匯能源及寶武集團。截至2025年9月30日，我們擁有12家終端客戶集團，累計落地27座礦場。終端客戶集團數量由截至2022年12月31日的3家增加至截至2023年12月31日的5家，並進一步增加至截至2024年12月31日的10家，較強的客戶黏性體現在2022年至2024年間連續三年在所有終端客戶集團中保持100%的留存率，並於截至2024年12月31日在我們已部署解決方案至少連續兩個年底的所有礦場保持457%的平均首年車輛擴展率，表現出較強的客戶滿意度及忠誠度。我們的解決方案已經過商業驗證，並定位於可持續的規模增長。

於往績記錄期間，我們實現了強勁的收入增長及顯著的利潤率擴張，而此得益於我們的礦區無人駕駛解決方案規模的快速擴大以及對高利潤、服務產品的戰略關注。在我們的早期階段，我們採用了重資產持車模式，即自營車隊，以減少客戶採用障礙，並確保早期部署成功。隨著我們的標杆部署的成功以及我們的車隊足跡擴大，客戶信任和解決方案標準化均有所提高。因此，我們的輕資產不持車模式在收入中的佔比開始愈發擴大。我們預期，此趨勢將延續，業務定位為更可持續、高利潤的模式，並建立在經常性收入及長期客戶關係基礎上。

我們專注於提高解決方案在現有戰略客戶中的滲透率，並加速向帶有高價值部署的新礦場擴張。憑藉將我們的解決方案產品擴展到系統交付、運營支援及智能採礦運營，我們旨在加深客戶對我們解決方案的依賴，並加強經常性收入來源。我們預期，此戰略將提高我們的收入能見度，改善單位經濟效益，並通過規模化的服務驅動業務模式支持我們的長期盈利能力。

我們創新和升級技術和解決方案的能力

科技創新及持續優化解決方案，乃維持我們行業領導地位、擴大市場份額及推動長期盈利增長的核心。我們持續創新升級的能力，將從以下多個維度直接影響財務表現：

- *加強解決方案競爭力，支持收入增長*：卓越技術令我們能提供更高性能的解決方案，滿足大型複雜採礦部署的要求。此舉不僅鞏固我們與領先礦業客戶的競爭地位，並推動了收入增長。

- *提高客戶忠誠度及複購率*：通過提高運營績效、減少系統停機時間及增強安全效果，我們提高了客戶滿意度，從而提高了續訂率及更深的客戶滲透率。

- *降低技術替代及競爭風險*：持續創新能延長我們技術平台的生命週期，增強客戶對我們解決方案的依賴性，並對現有及潛在競爭者構築更高的市場准入壁壘。

- *拓展應用場景以擴大潛在市場*：持續的技術進步使我們能將解決方案延伸至更複雜的採礦環境，如高海拔、極端氣候及崎嶇地形等作業場景，從而釋放額外客戶需求並擴大總潛在市場。

- *提升交付效率及盈利能力*：通過提高標準化、模塊化程度及系統穩定性，我們得以減少定制化需求、縮短部署週期並提升營運效率，從而優化部署層面利潤率及整體經營槓桿效益。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的研發開支分別為人民幣109.1百萬元、人民幣177.3百萬元、人民幣208.4百萬元、人民幣150.3百萬元及人民幣191.6百萬元，分別佔同期總收入的182.1%、65.4%、21.1%、33.3%及20.8%。在完成了核心無人駕駛功能的基礎開發後，我們目前專注於模塊化產品化，在不同場地重複使用已驗證的組件，並根據客戶需求開發新的創收功能。儘管我們繼續在AI算法研究及應用、智能生產管理及硬件開發等領域進行投資，但我們預期，隨著我們的部署規模和定制需求的減少，我們的研發開支佔總收入的百分比將隨著時間的推移而長期下降。亦請參閱「業務－業務可持續性與盈利路徑」。

隨著礦業智能化轉型進程加速，我們在算法升級、系統穩定性提升及新一代軟硬件平台開發方面的能力，將成為鞏固競爭地位、深化客戶合作、支撐收入增長及維持長期盈利能力的關鍵要素。

我們管理硬件生產和供應鏈成本的能力

硬件系統(包括無人駕駛礦卡、線控電控底盤平台、核心傳感器模塊和自動駕駛域控制器)是我們解決方案不可或缺的一部分。硬件性能、可靠性及成本效益直接影響我們按時交付部署、保持運營穩定性和保護利潤的能力。

我們在保持對關鍵硬件技術自主掌控的同時，與精選的OEM廠商建立合作夥伴關係進行生產製造。我們的自主開發專注於純電動傳動系統、電子轉向及電控制動平台、域控制器以及其他性能關鍵組件等核心系統。非動力底盤及整車總裝工序則由OEM廠商合作夥伴按我們的規範完成。

我們的供應鏈橫跨電力傳動系統、熱管理系統、高精度定位、感知硬件和通信模塊，支持大規模、連續的無人操作。原材料成本的波動和更廣泛的供應鏈中斷可能會對我們的毛利率、交付時間和部署經濟效益產生不利影響。採購成本增加或關鍵部件採購延遲可能會提高部署成本並推遲收入確認。

為降低該等風險，我們已建立長期供應商關係、多元化採購基礎，並加強對硬件開發及系統整合的內部控制。隨著我們部署基礎的增長，我們預計規模效率和更深層次的供應鏈整合將降低單位生產成本、提高定價靈活性並增強我們的盈利能力。此外，隨著我們的部署數和標準化的提升，我們正在實現顯著的規模經濟。隨著我們的採購量擴大，我們與主要供應商的議價能力亦隨之提高，使我們能夠獲得更有利的商業條款及降低主要系統組件的單位成本。有關改進提高了我們的毛利率水平並提高了營運資金效率。

我們有效管理成本及營運開支的能力

我們的財務表現在很大程度上取決於我們隨著業務規模擴大有效管理成本及運營開支的能力。部署數量、地理覆蓋範圍和國際擴張的增長增加了運營的複雜性，並對交付、成本控制、供應鏈協調和組織管理提出了更高的要求。

就成本而言，隨著我們技術的不斷成熟，我們的解決方案逐漸提升成本效益，及減少資本投資。具體來說，我們於2023年下半年推出具有輕資產性質的不持車模式通常可顯著降低擁有及使用我們的自有礦卡車隊的相關成本。展望未來，我們預計將持續增加不持車模式在我們產品組合中的比例，以進一步提高我們的成本效益及毛利狀況。我們亦已部署智能運營平台，使用實時數據監控來跟蹤車輛健康狀況、運營效率以及系統性能。這可實現預測性維護，減少意外停機時間，降低維護成本，並增強了採礦作業的穩定性。此外，隨著部署量的擴大，我們正在通過標準化部署流程、模塊化產品設計和構建本地化支持基礎設施，來提高交付效率以及資產利用率。有關工作縮短了部署交付週期，降低了單位交付和運營成本，並改善了部署層面的盈利能力。

就運營開支而言，儘管我們銷售及行政支持開支的絕對金額預期將隨著業務擴張而增加，但我們預期，通過運營槓桿和流程優化，分銷及銷售開支以及行政開支佔收入的百分比長期而言將逐步下降。此外，在完成核心無人駕駛開發後，我們當前專注於模塊產品化和客戶需求所驅動的功能擴展。儘管我們持續投入AI培訓及智能調度等領域，但我們預期，隨著部署規模和定制需求的減少，研發開支佔收入的百分比將隨著時間的推移而下降。

我們認為，隨著我們繼續擴大規模並提高運營效率，我們將能夠在中長期內降低單位成本和運營費用率，增強我們的盈利能力，改善現金流生成並支持可持續業務增長。

關鍵會計政策、判斷及估計

編製歷史財務資料須使用會計估計，而根據定義，該等估計很少與實際結果相等。管理層在應用我們的會計政策時亦需要作出判斷。估計及判斷獲持續評估。其乃基於歷史經驗及其他因素，包括對可能對我們產生財務影響及於有關情況下認為屬合理的未來事件的預期。有關該等估計及判斷的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註5。

管理層已識別以下其認為對編製財務報表至關重要的會計政策、估計及判斷：

客戶合約收入

本集團於完成履約責任時(或就此)確認收入，即當特定履約責任相關的商品或服務的「控制權」轉移至客戶時。

履約責任指可明確區分的商品或服務(或一組商品或服務)，或一系列實質上相同的可明確區分的商品或服務。

倘以下其中一項標準獲達成，則控制權會隨著時間轉移，而收入經參考完成履行相關履約責任的進度後隨時間確認：

- 客戶於本集團履約時同時接受及使用本集團履約所提供的利益；
- 本集團的履約創造或增強一項於本集團履約時由客戶控制的資產；或
- 本集團的履約並無創造對本集團而言具替代用途的資產，且本集團對迄今完成的履約具有可執行付款權利。

否則，於客戶獲得可明確區分的商品或服務控制權時的某一時間點確認收入。

特別是，在交付持車模式下的礦區無人駕駛解決方案時，收入於服務期間按產出法確認，通常與運輸物料量掛鈎，定價基準主要按每立方米計算。在不同的採礦部署中，該定價基於運輸距離、斜坡條件及場地整體複雜程度等因素而有所不同。在不持車模式下，硬件銷售的收入於交付予客戶時確認，而持續性服務收入則按產出法於服務期間隨著提供服務而確認。在提供智能礦區數字化解決方案時，收入於解決方案(主要包括其硬件產品)的控制權轉移至客戶時(通常於部署獲接納時)確認。

合約合併

倘滿足以下一項或多項標準，則本集團將與同一客戶(或客戶的關聯方)同時或幾乎同時訂立的兩份或多份合約合併，並將該等合約作為同一合約入賬：

- 合約作為具有單一商業目標的一籃子合約進行磋商；
- 一份合約中將予支付的代價金額取決於另一份合約的價格或履約情況；或
- 合約中承諾的商品或服務(或每份合約中承諾的若干商品或服務)屬於同一履約責任。

可變代價

就包含可變代價的合約而言，本集團使用預期價值法估計其將有權獲得的代價金額，該方法可更好地預測本集團將有權獲得的代價金額。

可變代價的估計金額僅在以下情況方會計入交易價格：於計入交易價格時未來很大可能不會導致其後關乎可變代價的不確定因素獲得解決時出現收入大幅撥回。

於各報告期末，本集團更新估計交易價格(包括更新評估有關可變代價的估計是否受到限制)，以真實反映於報告期末存在的情況以及於報告期內該等情況發生的變化。

委託人與代理人

當另一方參與提供商品或服務予客戶時，本集團釐定其應允之性質是否為一項提供特定商品或服務本身的履約責任(即本集團為委託人)，或有關應允之性質是否為由其他方提供該等商品或服務的安排(即本集團為代理人)。

倘於特定商品或服務轉讓予客戶前，本集團對有關商品或服務擁有控制權，本集團即為委託人。

有關本集團有關各類收入的會計政策的資料載於附註6B。

租賃

租賃的定義

倘合約賦予權利於一段時間內控制可識別資產的用途以換取代價，則該合約為租賃或包含租賃。

本集團於訂立合約時評估合約是否屬於或包含租賃。除非合約的條款及條件其後有所變動，否則不會重新評估該合約。

本集團作為承租人

短期租賃

本集團將短期租賃確認豁免應用於自開始日期起租賃期為12個月或以下且不包含購買選擇權的若干汽車、物業及辦公設備的租賃。短期租賃的租賃付款在租賃期內按直線法確認為開支。

使用權資產

使用權資產的成本包括：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 於開始日期或之前作出的任何租賃付款，減任何已收租賃優惠；及
- 本集團產生的任何初始直接成本。

使用權資產乃按成本減任何累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債任何重新計量作出調整。

使用權資產按直線基準於其估計可使用年期及租期(以較短者為準)內計提折舊。

本集團在綜合財務狀況表中將使用權資產作為單獨項目呈列。

可退回租賃按金

已付可退回租賃按金乃根據香港財務報告準則第9號*金融工具*入賬，初步按公允價值計量。初始確認時對公允價值作出的調整被視為額外租賃付款且計入使用權資產成本。

租賃負債

於租賃開始日期，本集團按該日未付的租賃付款現值確認及計量租賃負債。於計算租賃付款現值時，倘租賃隱含的利率難以釐定，則本集團使用租賃開始日期的增量借款利率計算。

租賃付款包括固定付款(包括實質固定付款)及終止租賃的罰款金額(倘租賃期反映出本集團行使終止租賃選擇權)。

於開始日期後，租賃負債就應計利息及租賃付款作出調整。

本集團在綜合財務狀況表中將租賃負債呈列為單獨項目。

外幣

於編製各個別集團實體的財務報表時，以該實體功能貨幣以外的貨幣(外幣)進行的交易均按交易日期的現行匯率確認。於各報告期末，以外幣計值的貨幣項目均按該日現行匯率重新換算。

因結算貨幣項目及重新換算貨幣項目而產生的匯兑差額於其產生期間在損益內確認。

政府補助

除非能合理保證本集團將符合有關附帶條件及將會收取有關補助，否則政府補助不予確認。

政府補助於本集團確認補助擬補償的相關成本開支期間，有系統地於損益內確認。

收入相關政府補助是作為支出或已發生的虧損補償或是以給予本集團即時財務支援為目的而發放，且無未來相關成本，則在該等補助應收期間內於損益中確認。有關補助在「其他收入」下呈列。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備指持有用作生產或提供商品或服務或作行政用途的有形資產。物業、廠房及設備乃按成本減其後累計折舊及其後累計減值虧損(如有)於綜合財務狀況表列賬。

折舊乃以撇銷資產(在建工程除外)項目的成本減去其殘值後在估計可使用年期使用直線法確認。估計可使用年期、殘值及折舊方法於各報告期末檢討，任何估計變動的影響按前瞻基準入賬。

物業、廠房及設備項目於出售或預期不會因持續使用該資產產生未來經濟利益時終止確認。因出售或報廢物業、廠房及設備項目所產生的任何收益或虧損按資產的出售所得款項與賬面值的差額釐定並於損益中確認。

持作出售的非流動資產

倘非流動資產賬面值將主要透過銷售交易而非持續使用收回，則有關非流動資產(及出售組別)分類為持作出售。僅在資產(或出售組別)可按其當時的情況並根據出售此類資產(或出售組別)的通常及慣用條款即時出售及出售很可能進行時，此條件方可作實。管理層必須致力於出售，出售預期在從分類當日起一年內確認為已完成。分類為持作出售的非流動資產(及出售組別)按賬面值與公允價值減出售成本兩者中的較低者計量。

無形資產

單獨收購、具有限可使用年期的無形資產按成本減累計攤銷及任何累計減值虧損列賬。具有限可使用年期的無形資產攤銷按直線基準於其估計可使用年期內確認。估計可使用年期及攤銷法會於各報告期末檢討，任何估計變動的影響按前瞻基準入賬。

研發開支

研究活動開支於產生期間內確認為開支。

因開發項目而產生的開支，當且僅當同時滿足下列條件後方予資本化為無形資產：

- 完成該無形資產以使其能夠使用或出售在技術上具有可行性；

- 具有完成該無形資產並使用或出售的意圖；
- 有能力使用或出售該無形資產；
- 無形資產未來可能產生經濟利益的方式；
- 有足夠的技術、財務資源和其他資源支持，以完成該無形資產的開發，並有能力使用或出售該無形資產；及
- 歸屬於該無形資產開發階段的支出能夠可靠地計量。

不符合該等條件的開發支出於其產生時支銷。截至2022年、2023年及2024年12月31日，並無開發開支符合該等條件並被資本化為無形資產。

物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產減值

於各報告期末，本集團檢討其物業、廠房及設備、使用權資產及具有限可使用年期的無形資產的賬面值，以釐定是否有任何跡象顯示該等資產已經出現減值虧損。倘存在任何有關跡象，則會估計相關資產的可收回金額，以釐定減值虧損(如有)的程度。

物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產的可收回金額乃個別地估計。當無法個別地估計可收回金額，本集團會估計該資產所屬的現金產生單位(「現金產生單位」)的可收回金額。

可收回金額為公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量乃使用除稅前貼現率貼現至其現值，該貼現率反映現時市場對貨幣時間值的評估及該資產(或現金產生單位)(其估計未來現金流量未予調整)的特有風險。

倘估計資產(或現金產生單位)的可收回金額少於其賬面值，則該資產(或現金產生單位)的賬面值會減至其可收回金額。於分配減值虧損時，減值虧損按比例根據現金產生單位各資產的賬面值分配至資產。資產賬面值不得減少至低於其公允價值減出售成本(如可計量)、其使用價值(如可釐定)及零之中的最高值。可另行分配至資產的減值虧損數額按比例分配至現金產生單位的其他資產。減值虧損會即時於損益內確認。

倘其後撥回減值虧損，資產(或現金產生單位)的賬面值會增加至其經修訂的估計可收回金額，惟增加後的賬面值不得超過於過往年度未就該資產(或現金產生單位)確認減值虧損而原應釐定的賬面值。減值虧損的撥回會即時於損益確認。

存貨

存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低者列賬。存貨成本採用加權平均法釐定。可變現淨值指存貨估計售價減完工估計成本及促成銷售所需的成本。促成銷售所需的成本包括銷售直接應佔的增量成本及本集團就促成銷售所須產生的非增量成本。

金融工具

當集團實體成為有關工具合約條款的訂約方時，方會確認金融資產及金融負債。所有以常規方式買賣的金融資產按照交易日期基準確認及終止確認。以常規方式買賣指須按照市場規定或慣例所設定的時限交付資產的金融資產買賣。

除客戶合約產生的貿易應收款項初始按香港財務報告準則第15號計量外，金融資產及金融負債初始按公允價值計量。直接歸屬於購置或發行金融資產及金融負債(按公允價值計入損益的金融資產或金融負債除外)的交易成本，在初始確認時按適用情況計入或扣除自金融資產或金融負債的公允價值。直接歸屬於購置按公允價值計入損益的金融資產或金融負債的交易成本即時於損益中確認。

實際利率法指於有關期間計算金融資產或金融負債的攤銷成本以及分配利息收入及利息開支的方法。實際利率指在金融資產或金融負債的預期年期內或(如適用)更短期間內，將估計未來現金收款及付款(包括所支付或收取屬實際利率組成部分的所有費用及點數、交易成本及其他溢價或折讓)準確貼現至初始確認時賬面淨值的利率。

金融資產

金融資產的分類及其後計量

符合以下條件的金融資產其後按攤銷成本計量：

- 以收取合約現金流量為目標的業務模式下所持有的金融資產；及
- 合約條款規定，在特定日期產生的現金流量，僅為對本金和以未償付本金金額為基礎的利息的支付。

(i) 攤銷成本及利息收入

其後按攤銷成本計量的金融資產的利息收入採用實際利率法確認。利息收入按對金融資產的總賬面值應用實際利率的方式計算，惟其後出現信貸減值的金融資產除外(見下文)。有關其後出現信貸減值的金融資產，利息收入自下個報告期起按對金融資產的攤銷成本應用實際利率的方式確認。如果出現信貸減值的金融工具的信貸風險有所改善，使金融資產不再出現信貸減值，則在確定資產不再出現信貸減值後的報告期開始時，利息收入按對金融資產的總賬面值應用實際利率的方式確認。

(ii) 指定為按公允價值計入其他全面收入的權益工具

按公允價值計入其他全面收入的權益工具投資其後按公允價值計量，其公允價值變動產生的收益及虧損於其他全面收入中確認，並於按公允價值計入其他全面收入儲備中累計；且毋須作減值評估。累計收益或虧損不會於出售權益投資時重新分類至損益，而是轉撥至保留溢利。

當本集團收取股息的權利獲確立時，該等權益工具投資的股息於損益中確認，除非股息明確為收回的部分投資成本。股息計入損益中「其他收入」項目。

根據香港財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產減值

本集團根據預期信貸虧損(「預期信貸虧損」)模型就須根據香港財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產(包括貿易應收款項及應收票據、合約資產、應收關聯方款項、按金及其他應收款項以及現金及現金等價物)進行減值評估。預期信貸虧損金額乃於各報告日期更新，以反映信貸風險自初始確認以來的變動。

全期預期信貸虧損指在有關工具預計年期內發生所有可能的違約事件而導致的預期信貸虧損。相反，12個月預期信貸虧損(「12個月預期信貸虧損」)則指預期可能於報告日期後12個月內發生的違約事件而導致的部分全期預期信貸虧損。評估乃根據本集團的歷史信貸虧損經驗(根據債務人特定因素作出調整)、一般經濟狀況及於報告日期的當前條件以及未來條件預測的評估作出。

本集團通常就貿易應收款項及應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項確認全期預期信貸虧損。有關收回應收款項存在重大疑慮的客戶的貿易應收款項、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的預期信貸虧損乃單獨評估，而對於其他應收款項，則採用具有相似信貸風險特徵的適當分組的撥備矩陣進行集體評估。

就所有其他工具而言，本集團應用與12個月預期信貸虧損相同的方式計量虧損撥備，除非當信貸風險自初始確認以來顯著增加，則本集團確認全期預期信貸虧損。應否確認全期預期信貸虧損乃根據自初始確認以來出現違約的可能性或風險顯著增加而進行評估。

(i) 信貸風險顯著增加

在評估自初始確認以來信貸風險有否顯著增加時，本集團將報告日期金融工具發生的違約風險與於初始確認日期金融工具發生的違約風險進行比較。在進行該評估時，本集團會考慮合理且有理據支持的定量和定性資料，包括歷史經驗及無需付出不必要的成本或努力即可獲得的前瞻性資料。

特別是，在評估信貸風險有否顯著增加時，會考慮以下資料：

- 預計會導致債務人履行債務責任能力大減的業務、財務或經濟狀況的現有或預測不利變化；
- 債務人經營業績實際或預期顯著惡化；
- 導致債務人履行債務責任能力大減的債務人監管、經濟或技術環境的實際或預期重大不利變化。

儘管上文所述，倘債務工具於報告日期被釐定為屬於低信貸風險，則本集團假設債務工具的信貸風險自初始確認以來並無顯著增加。倘符合以下條件，則債務工具被釐定為屬於低信貸風險：(i)具有低違約風險，(ii)借款人擁有雄厚實力，可於短期內履行其合約現金流量責任，及(iii)經濟及業務狀況的長期不利變動可能但未必會削弱借款人履行其合約現金流量責任的能力。

本集團定期監察用以識別信貸風險是否顯著增加的準則成效，並會在適用情況下加以修訂，以確保有關準則能夠在有關金額逾期前識別信貸風險的顯著增加。

(ii) 違約定義

就內部信貸風險管理而言，內部形成或自外部來源獲得的資料表明債務人不大可能向其債權人(包括本集團)悉數付款(不計及本集團所持有的任何抵押品)時，本集團認為發生了違約事件。

(iii) 信貸減值金融資產

當發生對金融資產估計未來現金流量構成不利影響的一項或多項事件時，該金融資產即出現信貸減值。金融資產出現信貸減值的證據包括有關以下事件的可觀察數據：

(a) 發行方或債務人發生重大財務困難；

(b) 違反合約，如欠付；

(c) 債權人出於與債務人財務困難有關的經濟或合約考慮，給予債務人在任何其他情況下都不會做出的讓步；或

(d) 債務人很可能破產或進行其他財務重組。

(iv) 撇銷政策

倘有資料顯示交易方陷入嚴重財務困難且無實際可收回的期望(如債務人已進行清盤或進入破產程序)，本集團則撇銷金融資產。經考慮法律意見(如適用)後，已撇銷的金融資產仍可根據本集團的收回程序實施強制執行。撇銷構成終止確認事件。其後的任何收回均於損益確認。

(v) 計量及確認預期信貸虧損

計量預期信貸虧損取決於違約概率、違約損失率(即倘發生違約的損失程度)及違約風險的函數。違約概率及違約損失率的評估乃基於過往數據及前瞻性資料。估計預期信貸虧損反映無偏概率加權金額，以發生違約的風險為權重釐定。本集團使用可行權宜方法，採用計及過往信貸虧損經驗的撥備矩陣來估計貿易應收款項、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的預期信貸虧損，並就無需付出不必要的成本或努力即可獲得的前瞻性資料作出調整。

一般而言，預期信貸虧損為根據合約應付本集團的所有合約現金流量與本集團預期將收取的現金流量之間的差額，並按初始確認時釐定的實際利率貼現。

經考慮債務人的賬齡及相關信貸資料(如前瞻性宏觀經濟資料)，在收款並無重大疑慮的情況下，若干貿易應收款項及應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的全期預期信貸虧損乃按集體基準考慮。

就整體評估而言，本集團於制定分組時考慮以下特點：

- 債務人的性質、規模及行業；及
- 外部信貸評級(如合適)。

管理層定期審查分組，以確保各組別的構成要素繼續具有類似的信貸風險特徵。

本集團通過調整所有金融工具的賬面值於損益中確認減值收益或虧損，惟貿易應收款項及應收票據、合約資產、按金及其他應收款項以及應收關聯方交易的款項除外，其相應調整為透過虧損撥備賬確認。

終止確認金融資產

本集團僅在自資產收取現金流量的合約權利屆滿時，或當本集團向另一實體轉移金融資產及該資產所有權的絕大部分風險及回報時，方會終止確認金融資產。

於終止確認按攤銷成本計量的金融資產時，資產賬面值與已收及應收代價總和之間的差額在損益內確認。

金融負債及權益

分類為債務或權益

債務及權益工具根據合約安排的內容以及金融負債及權益工具的定義分類為金融負債或權益。

權益工具

權益工具為證明實體資產於扣除其所有負債後存在剩餘權益的任何合約。本公司發行的權益工具按已收所得款項扣除直接發行成本確認。

金融負債

所有金融負債其後按攤銷成本使用實際利率法或按公允價值計入損益計量。

按攤銷成本計量的金融負債

包括借款、貿易及其他應付款項以及應付關聯方款項在內的金融負債其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

按公允價值計入損益的金融負債

當金融負債(i)為香港財務報告準則第3號「業務合併」適用的業務合併中收購方的或有代價；(ii)持作交易；或(iii)指定為按公允價值計入損益處理，則分類為按公允價值計入損益處理。

倘發生下列情況，則持作交易用途的金融負債或業務合併中收購方的或有代價除外的金融負債可於初始確認時指定為按公允價值計入損益處理：

- 該指定消除或大幅減少可能另外產生的計量或確認不一致；或
- 金融負債構成金融資產或金融負債或兩者的組別的一部分，並根據本集團的已定風險管理或投資策略按公允價值基準管理及評估其表現，而該組別的資料按該基準內部提供；或
- 其構成包括一個或以上嵌入式衍生工具的合約的一部分，且香港財務報告準則第9號允許全部合併合約指定為按公允價值計入損益處理。

就指定為按公允價值計入損益的金融負債而言，該負債信貸風險變動導致的金融負債公允價值變動金額於其他全面收入中確認，除非於其他全面收入中確認負債信貸風險變動的影響會造成或擴大損益的會計錯配。對於包含嵌入式衍生工具的金融負債，在釐定將在其他全面收入中呈列的金額時，不包括嵌入式衍生工具的公允價值變動。屬於在其他全面收入中確認的金融負債信貸風險的公允價值變動其後不會重新分類至損益；相反，其於終止確認該金融負債時轉撥至保留溢利／累計虧損。本公司將其具優先權的股份指定為按公允價值計入損益的金融負債，其條款詳述於附註31。

終止確認金融負債

當及僅當本集團的責任獲解除、取消或屆滿時，本集團方會終止確認金融負債。已終止確認的金融負債賬面值與已付及應付代價之間的差額在損益內確認。

綜合損益及其他全面收益表概要

下表載列我們於所示年度的綜合損益及其他全面收益表，其摘錄自本文件附錄一所載會計師報告：

	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)	
收入	**59,917**	**270,915**	**986,234**	**451,843**	**921,336**
銷售成本	(77,607)	(321,375)	(911,521)	(446,292)	(856,008)
(毛損)／毛利	**(17,690)**	**(50,460)**	**74,713**	**5,551**	**65,328**
分銷及銷售開支	(3,885)	(16,571)	(31,182)	(19,504)	(32,441)
研發開支	(109,135)	(177,290)	(208,448)	(150,342)	(191,561)
行政開支	(29,328)	(37,159)	(85,663)	(48,526)	(95,442)
其他收入	826	682	1,442	1,339	4,944
其他收益及虧損淨額	(5,921)	(7,400)	(33,280)	(8,035)	(123,988)
財務成本	(550)	(11,600)	(29,398)	(16,025)	(50,966)
按公允價值計入損益(「按公允價值計入損益」)的金融負債的公允價值變動	(50,273)	(33,487)	(66,068)	(31,831)	–
預期信貸虧損模型項下的減值虧損(扣除撥回)	1	(382)	(12,168)	(4,419)	(3,744)
[編纂]開支	–	–	–	–	(15,239)
分佔合營企業業績	–	–	(3)	–	3,257
除税前虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(439,852)**
所得税開支	–	–	–	–	(1,807)
年／期內虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(441,659)**

非香港財務報告準則財務計量

為補充根據香港財務報告準則會計準則呈列的綜合損益表，我們使用年內經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）、EBITDA（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）作為並無香港財務報告準則會計準則規定或根據該等準則呈列的額外財務計量方法。

我們認為，該等非香港財務報告準則計量有助於比較不同年度、不同公司的經營業績。我們認為，該等計量為[**編纂**]提供有用資料，有助於彼等按有關資料協助管理層的相同方式了解並評估我們的綜合經營業績。然而，呈列年內經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）、EBITDA（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）與其他公司呈列的類似計量未必存在可比性。使用該等非香港財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，[**編纂**]不應將其視為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則會計準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量）定義為年內虧損，並就以股份為基礎的付款、[**編纂**]開支及按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動作出調整。以股份為基礎的薪酬與我們授予股份激勵計劃參與者的以股份為基礎的獎勵有關，且為非現金開支。[**編纂**]開支是與[**編纂**]相關的開支。按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動來自我們過往向若干[**編纂**]投資者發行的具優先權的股份，而由於有關股份於2025年上半年完成自動轉換為普通股，該等金融負債從負債重新指定為權益。該等變動屬非現金性質。有關該等特別權利股份的詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]投資」。

下表載列我們於所呈列年度的非香港財務報告準則計量與根據香港財務報告準則會計準則編製的最接近計量進行的對賬。

	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／期內虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(441,659)**
加回：					
以股份為基礎的付款	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動	50,273	33,487	66,068	31,831	–
[**編纂**]開支	–	–	–	–	15,239
經調整淨虧損(非香港財務報告準則計量)	**(153,982)**	**(283,903)**	**(303,294)**	**(223,269)**	**(415,057)**

	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)		
年／期內虧損	**(215,955)**	**(333,667)**	**(390,055)**	**(271,792)**	**(441,659)**
加回：					
所得稅開支	–	–	–	–	1,807
淨財務成本	6	11,147	28,111	14,817	46,642
折舊及攤銷	22,653	45,109	99,010	65,170	164,291
EBITDA(非香港財務報告準則計量)	**(193,296)**	**(277,411)**	**(262,934)**	**(191,805)**	**(228,919)**
加回：					
以股份為基礎的付款	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363
[**編纂**]開支	–	–	–	–	15,239
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動	50,273	33,487	66,068	31,831	–
經調整EBITDA(非香港財務報告準則計量)	**(131,323)**	**(227,647)**	**(176,173)**	**(143,282)**	**(202,317)**

綜合損益表主要組成部分的說明

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自(i)礦區無人駕駛解決方案及(ii)智能礦區數字化解決方案。我們的收入由2022年的人民幣59.9百萬元大幅增加至2023年的人民幣270.9百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣986.2百萬元，複合年增長率為305.8%。

按解決方案劃分的收入

下表載列於所示期間我們按解決方案劃分的收入明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
							(未經審計)			
礦區無人駕駛解決方案：										
運輸即服務(持車)模式	59,835	99.9	153,043	56.5	520,129	52.7	315,895	69.9	456,194	49.5
無人駕駛即服務(不持車)模式	–	–	112,938	41.7	453,393	46.0	125,519	27.8	460,729	50.0
小計	59,835	99.9	265,981	98.2	973,522	98.7	441,414	97.7	916,923	99.5
智能礦區數字化解決方案	–	–	1,526	0.6	2,769	0.3	1,977	0.4	554	0.1
其他[(1)]	82	0.1	3,408	1.2	9,943	1.0	8,452	1.9	3,859	0.4
總計	**59,917**	**100.0**	**270,915**	**100.0**	**986,234**	**100.0**	**451,843**	**100.0**	**921,336**	**100.0**

附註：

(1) 我們於2022年的其他收入來自出售特定材料所得；而2023年及2024年的其他收入主要來自於在部署解決方案的礦場提供輔助維護及維修服務所賺取的費用。

礦區無人駕駛解決方案

於整個往績記錄期間，我們的礦區無人駕駛解決方案產生的收入一直是我們總收入的主要貢獻者。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們來自礦區無人駕駛解決方案的收入分別為人民幣59.8百萬元、人民幣266.0百萬元、人民幣973.5百萬元、人民幣441.4百萬元及人民幣916.9百萬元，分別佔同期總收入的99.9%、98.2%、98.7%、97.7%及99.5%。這一收入流的強勁持續增長是由我們兩種解決方案交付模式的擴展推動的，這得益於市場採用率的提高、更大規模的部署以及我們對解決方案性能、客戶關係和服務能力的持續投資。具體而言：

- *運輸即服務(持車)模式*：我們推出持車模式開展業務。在此模式下，我們提供包括自主擁有及運營的無人駕駛礦卡在內的全套自動化運輸解決方案。除車輛供應外，我們全面負責無人駕駛運營的各個環節，涵蓋系統管理、現場支持及技術服務。客戶通常就使用我們的車輛及無人駕駛服務定期向我們付款。收費標準主要與運輸量掛鈎，主要按每立方米計價。費率可能根據運輸距離、坡度條件及現場作業複雜度等因素的部署而有所不同。從業務發展角度考量，我們通常將持車模式作為客戶接觸無人採礦運營的切入點，此舉創造了一個早期接觸點，既能建立技術信任度，又可培養操作熟悉度。該策略不僅增強客戶黏性，更為後續推廣利潤率更高的解決方案(包括不持車)創造更多應用場景，實現業務縱深發展。

  我們來自持車模式的收入與活躍礦卡的月均數量密切相關，該月均數量由2022年的95輛大幅增長至2023年的200輛，並增至2024年的489輛。截至2024年9月30日止九個月，我們活躍礦卡月均數量增至430輛，而於2025年同期則增至798輛。該活躍礦卡的月均數量強勁增長反映我們已從技術驗證階段成功過渡至全面商業運營。我們車隊的增長軌跡與我們在礦區的技術及服務規模直接相關。

相應地，我們的持車模式產生的收入大幅增長，由2022年的人民幣59.8百萬元增至2023年的人民幣153.0百萬元，並進一步增至2024年的人民幣520.1百萬元。截至2024年及2025年9月30日止九個月，來自持車模式的收入分別為人民幣315.9百萬元及人民幣456.2百萬元。該收入大幅增加的主要原因是隨著我們的自動採礦技術成熟並獲得更廣泛的行業認可，客戶的採用快速擴張及卡車車隊加速部署。

於2022年，我們的業務仍處於早期商業驗證階段，在營卡車數量有限，以證明我們解決方案的有效性為重點。然而，到2023年，我們的解決方案已展現明顯的運營效率並獲得主要客戶信任。因此，我們大幅拓闊客戶群，並將營運足跡拓展至多個礦區。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，持車模式下的活躍礦卡數量分別為122輛、248輛、712輛及877輛。

於往績記錄期間，持車模式下的收入增加主要受運輸量影響。總運輸量增長超過八倍，由2022年的14.4百萬立方米增至2023年的30.6百萬立方米，並於2024年增至118.7百萬立方米。截至2025年9月30日止九個月，我們錄得總運輸量126.5百萬立方米，較2024年同期的61.4百萬立方米增加逾一倍，這與業務規模的擴大及活躍無人駕駛礦卡數量的增加基本一致。每立方米平均費率大致保持穩定，約為人民幣3.6元至人民幣5.0元，並於截至2025年9月30日止九個月略為下降。

- *無人駕駛即服務(不持車)模式*：在不持車模式下，我們的收入來自兩個來源：(i)部署及營運無人駕駛系統以及提供相關技術服務所收取的費用；及(ii)銷售配備我們解決方案的無人駕駛礦卡的一次性收入。於整個往績記錄期間，後者佔我們不持車收入的絕大部分。

  借助在持車模式下積累的運營專業知識及客戶關係，我們於2023年下半年推出不持車模式，讓客戶可透過更靈活、更具可擴展性的方式，運用其自有車隊採用自動採礦技術。來自不持車模式的收入由2023年的人民幣112.9百萬元增至2024年的人民幣453.4百萬元。該增加的主要原因是更多市場接受我們的技術，且客戶車隊與我們系統的兼容性增加。於2024年，不持車模式下的活躍無人駕駛礦卡的月均數量增至89輛，高於2023年的20輛。我

們來自不持車模式的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣125.5百萬元增至截至2025年9月30日止九個月的人民幣460.7百萬元，乃由於我們在不持車模式下運行的活躍無人駕駛礦卡月均數量顯著增加，由截至2024年9月30日止九個月的52輛增加至截至2025年9月30日止同期的628輛。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，不持車模式下的活躍無人駕駛礦卡分別為零、60輛、291輛及1,143輛。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，不持車模式下每個礦場部署的無人駕駛礦卡平均數量分別為零、60輛、29輛及54輛。儘管該等數字逐年波動，但總體軌跡呈上升趨勢，得益於我們持續推出不持車模式。每個礦場部署的無人駕駛礦卡平均數量的變動主要歸因於兩個因素的共同作用：(i)第三方無人駕駛礦卡的使用增加及改裝二手卡車以適用於不持車模式；及(ii)啟動新開發礦場的若干項目，其中部署第三方無人駕駛礦卡及經改裝的卡車。部署該等第三方及經改裝的無人駕駛礦卡大多需要相對較長的設置及測試週期，才能實現穩定的單車產出。

不持車模式下的收入由2023年的人民幣112.9百萬元增加至2024年的人民幣453.4百萬元及截至2025年9月30日止九個月的人民幣460.7百萬元。該增長乃由於新的不持車部署快速擴張，配備我們解決方案的無人駕駛礦卡銷量相應增加，以及市場更廣泛採用該模式而導致運輸量由2024年的15.4百萬立方米增加至截至2025年9月30日止九個月的73.0百萬立方米。於往績記錄期間，不持車模式下的費率因項目而異，介乎約每立方米人民幣0.44元至人民幣2.65元之間。

智能礦區數字化解決方案(暮野)

基於我們在活躍礦山環境中運營自營車隊的豐富經驗，我們於2023年下半年推出了名為「暮野」的智能礦區數字化解決方案，以加速現代採礦的數字化轉型以及提高礦區的運營效率、安全性和數據透明度。由於「暮野」於近期推出且仍處於商業化早期階段，其收入貢獻按絕對金額計算並不大，於往績記錄期間佔總收入比重較小。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，「暮野」產生的收入分別為零、人民幣1.5百萬元、人民幣2.8百萬元、人民幣2.0百萬元及人民幣0.6百萬元，分別佔同期總收入的零、0.6%、0.3%、0.4%及0.1%。

其他

我們2022年的其他收入來自出售若干材料，而2023年及2024年的其他收入則主要來自我們在已部署我們的解決方案的礦場提供輔助維護及維修服務所賺取的費用。該收入一般於提供服務期間確認。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的其他收入分別為人民幣0.1百萬元、人民幣3.4百萬元、人民幣9.9百萬元、人民幣8.5百萬元及人民幣3.9百萬元，分別佔我們總收入的0.1%、1.2%、1.0%、1.9%及0.4%。我們的其他收入於2023年至2024年大幅增加，乃由於我們提供了更多的維護及維修服務。截至2025年9月30日止九個月，我們的其他收入主要來自出售若干材料。

銷售成本

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的銷售成本分別為人民幣77.6百萬元、人民幣321.4百萬元、人民幣911.5百萬元、人民幣446.3百萬元及人民幣856.0百萬元。於往績記錄期間，我們的銷售成本主要包括材料及採購成本、卡車使用成本、維修及維護成本以及員工成本。我們亦產生其他成本，主要包括物流運輸成本、低值易耗品成本、基礎設施相關開支以及與交付及實施礦區無人駕駛解決方案相關的其他日常運營開支。

按性質劃分的成本

下表載列於所示期間我們按性質劃分的銷售成本明細(按絕對金額及佔總收入的百分比列示)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
材料及採購成本	12,180	20.3	155,622	57.4	610,561	61.9	277,215	61.4	499,373	54.2
卡車使用成本	34,443	57.5	50,740	18.7	164,641	16.7	97,858	21.7	150,297	16.3
維修及維護成本	7,786	13.0	28,400	10.5	52,176	5.3	32,637	7.2	81,511	8.8
員工成本	18,900	31.5	59,658	22.0	42,599	4.3	31,914	7.1	78,794	8.6
其他	4,298	7.2	26,955	10.0	41,544	4.2	6,668	1.4	46,033	5.0
總計	**77,607**	**129.5**	**321,375**	**118.6**	**911,521**	**92.4**	**446,292**	**98.8**	**856,008**	**92.9**

於往績記錄期間，本集團的材料及採購成本主要包括關鍵部件的採購成本(如用於製造及組裝無人礦卡的線控電控底盤)，以及在我們的持車模式下運作的無人駕駛礦卡的能源消耗。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的業務版圖－礦區無人駕駛解決方案－*著山*－無人駕駛礦卡的開發、製造及組裝」。材料及採購成本於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為人民幣12.2百萬元、人民幣155.6百萬元、人民幣610.6百萬元、人民幣277.2百萬元及人民幣499.4百萬元，分別佔我們相應年度總收入的20.3%、57.4%、61.9%、61.4%及54.2%。於2022年至2024年期間，材料及採購成本按絕對金額及佔總收入的百分比有所增加乃主要由於我們擴張部署規模，此反映在已部署的無人駕駛礦卡數量增長以及來自我們持車及不持車模式的收入相應增加。有關我們於整個往績記錄期間的無人駕駛礦卡數量的更多資料，請參閱「業務－我們的業務版圖－我們的解決方案」。

於往績記錄期間，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別錄得卡車使用成本人民幣34.4百萬元、人民幣50.7百萬元、人民幣164.6百萬元、人民幣97.9百萬元及人民幣150.3百萬元，主要由於用以支援我們解決方案的無人駕駛礦卡及相關設備數量增加。卡車使用成本主要包括折舊開支，其次為租賃採礦設備費用。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，卡車使用成本分別佔我們總收入的57.5%、18.7%、16.7%、21.7%及16.3%。在若干項目現場，鑒於我們的無人駕駛礦卡主要設計用於運輸，我們會直接自客戶所在地或其附近租用採礦設備，以支援運輸以外的作業。例如，我們可能租用推土機及水罐車，以協助裝卸及其他必要的現場作業。此方法使我們能夠利用現有的現場資源，避免不必要的設備轉移。租金通常按行業慣例以時間或使用為基礎訂價，並視乎設備性質及雙方協議的具體條款而定。

於往績記錄期間，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月錄得維修及維護成本分別為人民幣7.8百萬元、人民幣28.4百萬元、人民幣52.2百萬元、人民幣32.6百萬元及人民幣81.5百萬元，主要為無人駕駛礦卡的維護成本。該等成本分別佔我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月總收入的13.0%、10.5%、5.3%、7.2%及8.8%。

於往績記錄期間，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別錄得員工成本人民幣18.9百萬元、人民幣59.7百萬元、人民幣42.6百萬元、人民幣31.9百萬元及人民幣78.8百萬元，分別佔我們總收入的31.5%、22.0%、4.3%、7.1%及8.6%。2023年員工成本按年增加主要是由於人員增長，以支持我們礦區無人駕駛解決方案的營運。2024年員工成本(不論以絕對金額計或佔我們總收入的百分比計)下降，乃由於我們的業務組合轉向相比持車模式更為輕資產模式且所需履約及實施人員相對較少的不持車模式，以及我們的勞動效率提升所致。而勞動效率提升則由我們的技術日趨成熟、標準化程度提高及累積的營運經驗所帶動。自2024年9月30日至2025年同期，按絕對金額計，員工成本增加乃由於我們營運擴張所致。儘管員工成本有所增加，但我們於同期的強勁收入增長及勞動效率提升，使員工成本佔總收入的百分比僅輕微上升。

作為我們整體成本管理策略的一部分及為應對持車模式下的毛損情況，我們實施了一系列技術及營運措施提升效率。在技術層面，我們引入了無人駕駛車輛協調系統來減少車輛的非必要等候時間及能耗，部署人工智能算法優化路線規劃流程，並優化維護計劃以盡量減少卡車的停機時間及維護週期。從管理的角度來看，我們通過完善內部管理系統、優化維護計劃及加強人員配置，進一步降低持車模式下的成本及提高經營效益。

我們的其他成本於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為人民幣4.3百萬元、人民幣27.0百萬元、人民幣41.5百萬元、人民幣6.7百萬元及人民幣46.0百萬元，分別佔我們總收入的7.2%、10.0%、4.2%、1.4%及5.0%。該等成本主要包括物流及運輸成本及低值易耗品成本。截至2025年9月30日止九個月，其他成本同比顯著增加，乃由業務擴張推動。

按解決方案劃分的成本

下表載列於所示期間我們按解決方案劃分的銷售成本明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
							(未經審計)			
礦區無人駕駛解決方案：										
持車模式	77,607	129.5	213,170	78.7	513,079	52.0	319,037	70.6	453,739	49.2
不持車模式	–	–	106,080	39.2	390,129	39.6	120,020	26.6	400,684	43.5
小計	77,607	129.5	319,250	117.9	903,208	91.6	439,057	97.2	854,423	92.7
智能礦區數字化解決方案	–	–	845	0.3	577	0.1	321	0.1	225	0.1
其他[(1)]	–	–	1,280	0.4	7,736	0.7	6,914	1.5	1,360	0.1
總計	**77,607**	**129.5**	**321,375**	**118.6**	**911,521**	**92.4**	**446,292**	**98.8**	**856,008**	**92.9**

附註：

(1) 我們其他服務相關成本主要包括我們於2023年及2024年提供輔助保養及維修服務所產生的員工相關開支及所使用的物料。截至2025年9月30日止九個月，我們其他服務相關成本主要包括已處置物料的成本。

礦區無人駕駛解決方案

於往績記錄期間，與我們的礦區無人駕駛解決方案相關的銷售成本仍然是我們銷售成本總額的最大組成部分，於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為人民幣77.6百萬元、人民幣319.3百萬元、人民幣903.2百萬元、人民幣439.1百萬元及人民幣854.4百萬元，分別佔我們於有關年度總收入的129.5%、117.9%、91.6%、97.2%及92.7%。這一增長主要是由於我們持車及不持車模式下的收入增長。

持車模式下的銷售成本主要包括與我們自營無人駕駛卡車車隊相關的開支，主要包括能源消耗、折舊、維護及修理以及日常運營及服務成本，由2022年的人民幣77.6百萬元增加至2024年的人民幣513.1百萬元，以及由截至2024年9月30日止九個月的人民幣319.0百萬元增加至截至2025年9月30日止九個月的人民幣453.7百萬元，主要由於我們運營的卡車數目增加，導致更多的運營成本。

不持車模式下的銷售成本主要包括(i)與採購用於製造及組裝無人礦卡的線控電控底盤等關鍵部件的相關成本；及(ii)在解決方案部署期間產生有關維修及維護成本。不持車模式下的銷售成本由2022年的零增加至2024年的人民幣390.1百萬元，以及由截至2024年9月30日止九個月的人民幣120.0百萬元增加至截至2025年9月30日止九個月的人民幣400.7百萬元，主要由於該模式成功商業化。詳情請參閱「－經營業績討論」。

智能礦區數字化解決方案

與銷售我們的智能礦區數字化解決方案相關的成本主要包括用於生產該等解決方案運營所需裝置的關鍵硬件組件採購成本。於往績記錄期間，智能礦區數字化解決方案應佔銷售成本於2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為人民幣0.8百萬元、人民幣0.6百萬元、人民幣0.3百萬元及人民幣0.2百萬元，分別佔我們同期總收入的0.3%、0.1%、0.1%及0.1%。

其他

我們其他服務相關成本主要包括我們於2023年及2024年提供輔助保養及維修服務所產生的員工相關開支及所使用的物料。自截至2025年9月30日止九個月期間起，該等成本主要包括處置物料所產生的開支。於往績記錄期間，該等服務應佔的銷售成本於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為零、人民幣1.3百萬元、人民幣7.7百萬元、人民幣6.9百萬元及人民幣1.4百萬元，分別佔我們於相關期間總收入的零、0.4%、0.7%、1.5%及0.1%。

毛利／(毛損)及毛利／(毛損)率

下表載列於所示期間我們按產品及解決方案劃分的毛利／(毛損)及毛利／(毛損)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	
	人民幣元	%	人民幣元	%	人民幣元	%	人民幣元	%	人民幣元	%
					(以千計，百分比除外)					
							(未經審計)			
礦區無人駕駛										
解決方案：										
持車模式	(17,772)	(29.7)	(60,127)	(39.3)	7,049	1.4	(3,142)	(1.0)	2,455	0.5
不持車模式	–	–	6,858	6.1	63,264	14.0	5,499	4.4	60,045	13.0
小計	(17,772)	(29.7)	(53,269)	(20.0)	70,313	7.2	2,357	0.5	62,500	6.8
智能礦區數字化解決方案	–	–	681	44.6	2,192	79.2	1,656	83.8	329	59.4
其他	82	100.0	2,128	62.4	2,208	22.2	1,538	18.2	2,499	64.8
總計	**(17,690)**	**(29.5)**	**(50,460)**	**(18.6)**	**74,713**	**7.6**	**5,551**	**1.2**	**65,328**	**7.1**

我們的毛利率由2022年的虧損轉為2024年的毛利，截至2024年及2025年9月30日止九個月持續錄得毛利。此變動主要受業務組合優化以及成本架構更為有效所帶動，成本增長速度較收入慢。

礦區無人駕駛解決方案

我們的礦區無人駕駛解決方案於2022年及2023年分別錄得毛損人民幣17.8百萬元、人民幣53.3百萬元，而於2024年及截至2025年9月30日止九個月則分別錄得毛利人民幣70.3百萬元及人民幣62.5百萬元。我們於2022年及2023年的毛損乃由於商業化早期階段的服務費費率相對較低、無人礦卡相關的折舊開支高昂，以及成本與收入的確認存在時間錯配，原因是若干前期成本是在項目週期的早期產生，而相應的收入是在交付服務時隨時間確認的共同影響所致。該等因素亦共同導致我們於2024年及截至2025年9月30日止九個月的毛利率相對較低。我們的礦區無人駕駛解決方案的毛損率於2022年及2023年分別為29.7%及20.0%，其後於2024年以及截至2025年9月30日止九個月改善至毛利率7.2%及6.8%。2024年出現該轉變主要歸因於我們解決方案的規模擴大、經營效益提高、技術成熟度提高以及2024年下半年業務組合更加有利，這得益於我們固有的輕資產性質的不持車模式貢獻的增加，與持車模式相比，該不持車模式具有更高的結構性利潤率。

具體而言，持車模式的毛損由2022年的人民幣17.8百萬元增加至2023年的人民幣60.1百萬元，毛損率由29.7%增加至同期的39.3%。這主要是由於2023年業務擴張而產生的大量運營成本，加上於我們進入大規模部署階段之前成本結構相對較高。於2024年，我們在持車模式下錄得毛利人民幣7.0百萬元，毛利率為1.4%。該改善主要受到大規模部署帶來的規模經濟效益增加以及隨著我們的解決方案不斷成熟而提高的交付效率所推動。於2024年，持車模式下的合併運輸量達118.7百萬立方米，而於2023年為30.6百萬立方米，反映業務大幅增長，而每月平均活躍礦卡數量的增長更為溫和，由2023年的139輛增至2024年的489輛。這顯示我們已達致更高的運營效率，因為我們能夠在溫和擴充車隊規模的情況下管理更龐大的數量。我們於截至2025年9月30日止九個月錄得毛利，而於2024年同期則錄得毛損率1.0%。此改善乃由規模效益及更高的經營效率所帶動，因為我們運輸的物料顯著增加，而車隊規模僅適度增加，該期間持車模式下每輛活躍無人駕駛礦卡的運輸量由142.9千立方米增加至158.5千立方米即可為證。

不持車模式的毛利由2023年的人民幣6.9百萬元增至2024年的人民幣63.3百萬元。我們的不持車模式的毛利由截至2024年9月30日止九個月的人民幣5.5百萬元增加至2025年同期的人民幣60.0百萬元。2025年同期的不持車模式的毛利率為13.0%，而截至2024年9月30日止九個月為4.4%。截至2025年9月30日止九個月，不持車模式項下的毛利率大幅增加，主要受不持車模式成熟令效率提高所帶動。隨著我們對模式的不斷完善及擴張，我們得以優化運營，從而更好地控制成本並提高盈利能力。

智能礦區數字化解決方案

於往績記錄期間，我們的智能礦區數字化解決方案於2023年、2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月的毛利分別為人民幣0.7百萬元、人民幣2.2百萬元、人民幣1.7百萬元及人民幣0.3百萬元，相應毛利率分別為44.6%、79.2%、83.8%及59.4%。於2024年，毛利增長乃由於我們智能礦區數字化解決方案的部署持續擴大，而毛利率的上升則主要由於我們智能礦區數字化解決方案組合轉向價格較高的組件所致。截至2024年9月30日止九個月至2025年同期毛利率有所減少，乃主要由於截至2025年9月30日止九個月毛利較低的硬件銷售增加。

其他

2022年我們其他服務的毛利為人民幣0.1百萬元，2022年出售若干材料的毛利率為100.0%。由於我們提供更多維護及維修服務，我們其他服務的毛利由2023年的人民幣2.1百萬元增至2024年的人民幣2.2百萬元。截至2025年9月30日止九個月，我們其他服務的毛利為人民幣2.5百萬元，出售若干材料的毛利率為64.8%。於2023年、2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們其他服務的毛利率分別為62.4%、22.2%、18.2%及64.8%。

分銷及銷售開支

於往績記錄期間，我們的分銷及銷售開支主要包括(i)員工成本(包括薪金)及有關的以股份為基礎的薪酬；(ii)廣告開支；(iii)差旅開支；(iv)其他雜項開支。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的銷售及分銷開支分別為人民幣3.9百萬元、人民幣16.6百萬元、人民幣31.2百萬元、人民幣19.5百萬元及人民幣32.4百萬元，分別佔我們總收入的6.5%、6.1%、3.2%、4.3%及3.5%。於往績記錄期間，我們的分銷及銷售開支增加主要是由於我們的員工成本及廣告開支有所增加，這是由於我們為支持業務擴張而擴大運營規模並拓寬銷售及營銷覆蓋範圍。

下表載列於所示期間我們按性質劃分的分銷及銷售開支明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
							(未經審計)			
員工成本	1,792	3.0	8,429	3.1	13,850	1.4	9,944	2.2	15,832	1.7
廣告開支	2,011	3.4	4,380	1.6	8,448	0.9	5,050	1.1	9,540	1.0
差旅開支	–	–	1,111	0.4	2,722	0.3	1,528	0.3	2,321	0.3
其他雜項開支	82	0.1	2,651	1.0	6,162	0.6	2,982	0.7	4,747	0.5
總計	**3,885**	**6.5**	**16,571**	**6.1**	**31,182**	**3.2**	**19,504**	**4.3**	**32,441**	**3.5**

研發開支

於往績記錄期間，我們的研發開支主要包括(i)員工成本，包括薪金及以股份為基礎的付款；(ii)第三方服務費，包括知識產權服務、軟硬件開發及其他研發支持的開支；(iii)差旅開支；(iv)折舊及攤銷；及(v)其他雜項開支。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的研發開支分別為人民幣109.1百萬元、人民幣177.3百萬元、人民幣208.4百萬元、人民幣150.3百萬元及人民幣191.6百萬元，分別佔我們收入的182.1%、65.4%、21.1%、33.3%及20.8%。研發開支的絕對金額增加主要是由於(i)員工成本增加，這反映了我們持續投資以增強我們的技術能力；及(ii)用於技術支援的第三方服務費增加。於往績記錄期間，我們的研發開支佔總收入的百分比下降，主要是由於收入快速增長，超過了研發開支的增長速度。

下表載列於所示期間按性質劃分的研發開支明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
							(未經審計)			
員工成本	92,359	154.1	147,144	54.3	175,637	17.8	127,501	28.2	149,061	16.2
第三方服務費	1,440	2.4	8,426	3.1	17,942	1.8	10,662	2.4	21,821	2.4
差旅開支	5,866	9.8	6,492	2.4	5,542	0.6	2,717	0.6	4,925	0.5
折舊及攤銷	5,606	9.4	6,844	2.5	2,926	0.3	4,572	1.0	4,831	0.5
其他雜項開支	3,864	6.4	8,384	3.1	6,401	0.6	4,890	1.1	10,923	1.2
總計	**109,135**	**182.1**	**177,290**	**65.4**	**208,448**	**21.1**	**150,342**	**33.3**	**191,561**	**20.8**

行政開支

於往績記錄期間，我們的行政開支主要包括(i)員工成本，包括薪金及以股份為基礎的付款；(ii)第三方服務費，主要與第三方提供的招聘服務、財務及法律服務、諮詢服務、網絡服務及其他服務有關；(iii)與行政活動所用資產有關的辦公及折舊開支；(iv)差旅開支；及(v)其他雜項開支。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的行政開支分別為人民幣29.3百萬元、人民幣37.2百萬元、人民幣85.7百萬元、人民幣48.5百萬元及人民幣95.4百萬元，分別佔我們收入的48.9%、13.7%、8.7%、10.7%及10.4%。於往績記錄期間，我們的行政開支增加主要由於(i)員工成本增加，反映行政僱員增加以支持業務增長；及(ii)我們經營需求產生的辦公及折舊開支增加。

下表載列於所示期間按性質劃分的行政開支明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
					(以千計，百分比除外)					
							(未經審計)			
員工成本	18,540	30.9	21,863	8.1	62,197	6.3	34,720	7.7	44,878	4.9
第三方服務費	5,384	9.0	7,252	2.7	9,149	0.9	4,606	1.0	14,676	1.6
辦公及折舊開支	2,022	3.4	4,519	1.7	7,482	0.8	5,048	1.1	20,324	2.2
差旅開支	429	0.8	1,739	0.6	3,868	0.4	2,288	0.5	3,013	0.3
其他雜項開支(1)	2,890	4.8	1,786	0.6	2,967	0.3	1,864	0.4	12,551	1.4
總計	**29,328**	**48.9**	**37,159**	**13.7**	**85,663**	**8.7**	**48,526**	**10.7**	**95,442**	**10.4**

(1) 「其他雜項行政開支」包括運輸成本、與商務活動、會議、研討會及其他一般行政事務有關的成本。

其他收入

於往績記錄期間，我們的其他收入主要包括(i)銀行及其他存款利息收入；及(ii)政府補助。截至2025年9月30日止九個月的其他收入亦包括若干貿易應收款項產生的利息收入。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們的其他收入分別為人民幣0.8百萬元、人民幣0.7百萬元、人民幣1.4百萬元、人民幣1.3百萬元及人民幣4.9百萬元。

其他收益及虧損淨額

於往績記錄期間，我們的其他收益及虧損淨額主要包括：(i)出售物業、廠房及設備虧損淨額，主要與我們陳舊礦卡及相關運營中設備的報廢或出售有關；(ii)就物業、廠房及設備確認的減值虧損，是由於我們評估舊代無人駕駛礦卡及相關設備的價值隨著技術持續進步而降低；(iii)就分類為持作出售的資產確認的減值虧損；(iv)出售無形資產虧損；及(v)其他。

下表載列於所示期間我們按性質劃分的其他收益及虧損淨額明細(按絕對金額)。

	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)	
出售物業、廠房及設備虧損淨額	(5,547)	(7,355)	(13,906)	(6,345)	(6,045)
就物業、廠房及設備確認的減值虧損	–	–	(18,450)	–	–
就分類為持作出售的資產確認的減值虧損(1)	–	–	–	–	(118,357)
出售無形資產虧損	(47)	–	–	–	–
其他	(327)	(45)	(1,088)	(2,384)	414
總計	(5,921)	(7,400)	(33,280)	(8,035)	(123,988)

附註：

(1) 2025年9月下旬，我們就計劃出售190輛上一代礦車訂立意向書，該等礦車最初用於試點測試、展示用途及早期營運驗證。我們將該等車輛分類為持作出售的非流動資產，並根據香港財務報告準則第5號持作出售非流動資產及已終止經營業務，按賬面值與公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並確認減值虧損人民幣118.4百萬元，其已計入其他收益或虧損。有關更多詳情，請參閱「概要－近期發展及無重大不利變動」、「財務資料－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－分類為持作出售的資產」及本文件附錄一會計師報告附註8。

財務成本

於往績記錄期間，我們的財務成本主要包括：(i)借款利息(包括融資租賃及銀行貸款)；(ii)租賃負債利息，主要與租賃辦公室有關；及(iii)附追索權的貼現票據利息，主要指將我們的商業票據轉換為現金而產生的成本。

下表載列於所示期間我們按性質劃分的財務成本明細(按絕對金額及佔總收入的百分比)。

	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	
	人民幣元	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*	*人民幣元*	*%*
	(以千計，百分比除外)									
							(未經審計)			
借款利息	550	0.9	11,429	4.2	28,843	2.9	15,708	3.5	49,806	5.4
租賃負債利息	–	–	7	0.0	125	0.0	48	0.0	238	0.0
附追索權的貼現票據利息	–	–	164	0.1	430	0.1	269	0.0	922	0.1
總計	**550**	**0.9**	**11,600**	**4.3**	**29,398**	**3.0**	**16,025**	**3.5**	**50,966**	**5.5**

按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動

於往績記錄期間，我們按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為人民幣50.3百萬元、人民幣33.5百萬元、人民幣66.1百萬元、人民幣31.8百萬元及零。該等公允價值變動主要反映於轉換日期2024年12月31日後分類為金融負債的具優先權的股份的公允價值變動，且乃由於我們具優先權的股份於2025年3月轉換為普通股所致。

預期信貸虧損模型項下的減值虧損(扣除撥回)

於往績記錄期間，我們於2022年錄得預期信貸虧損模型項下的減值虧損撥回人民幣1,000元，並於2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別錄得預期信貸虧損模型項下的減值虧損淨額人民幣0.4百萬元、人民幣12.2百萬元、人民幣4.4百萬元及人民幣3.7百萬元，主要由於我們就貿易應收款項及應收票據以及合約資產確認減值虧損所致。

[編纂]開支

於往績記錄期間，我們於截至2025年9月30日止九個月錄得[**編纂**]開支[**編纂**]。

分佔合資企業業績

於往績記錄期間，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月分別錄得分佔合資企業業績零、零、負人民幣3.0千元、零及人民幣3.3百萬元。

所得稅開支

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年9月30日止九個月，我們的所得稅開支均為零。截至2025年9月30日止九個月，我們的所得稅開支為人民幣1.8百萬元。

年／期內虧損

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們分別錄得年內虧損人民幣216.0百萬元、人民幣333.7百萬元、人民幣390.1百萬元、人民幣271.8百萬元及人民幣441.7百萬元。

稅項

中國

我們在中國成立的子公司通常根據中國相關所得稅法按25%的稅率繳納法定所得稅，但若干合資格企業可享受優惠稅收待遇。由於我們符合高新技術企業(「高新技術企業」)的資格，截至2022年及2023年12月31日止年度我們可享有15%優惠所得稅稅率。高新技術企業資格已獲批並由2020年7月31日至2023年7月30日止3年期間有效。由於上海易澳符合高新技術企業資格，其高新技術企業資格已獲批並由2023年12月12日至2026年12月11日止三年期間有效，截至2023年及2024年12月31日止年度上海易澳可享有15%優惠所得稅稅率。根據中國有關法律法規，從事研發活動的企業在計算當年應納稅所得時，有權就其發生的研發開支作為可扣稅開支享有150%加計扣除(「加計扣除」)。根據中國國家稅務總局於2018年9月及其後發佈的公告，自2018年1月1日起，加計扣除比例提高至研發費用的175%，並於2022年10月1日至2024年12月31日期間進一步提高至200%。符合條件的高新技術企業所產生的未動用稅項虧損可自虧損年度起10年內結轉使用。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施規則，中國境外成立而「實際管理機構」位於中國的企業被視為居民企業，須就其全球收入繳納25%的企業所得稅。於2009年4月，國家稅務總局發佈一份通知，稱為82號文，規定有關釐定境外註冊成立中資控股企業的「實際管理機構」是否在中國境內的若干特定標準。儘管該通知所載標準僅適用於中國企業或中國企業集團控制的境外企業，而非中國個人或外國人（如我們）控制的企業，但通知中所載標準可反映國家稅務總局就釐定所有境外企業稅收居民身份時如何應用「實際管理機構」測試的總體立場。根據82號文，中國企業或中國企業集團控制的境外註冊企業將被視為中國稅務居民，因其「實際管理機構」位於中國，且須就其全球收入繳納中國企業所得稅，惟須滿足以下全部條件：(i)企業負責日常營運管理的部門主要位於中國境內；(ii)有關企業財務及人事的決策由位於中國境內的機構或人員決定，或需要得到位於中國境內的機構或人員批准；(iii)企業的主要資產、賬簿及記錄、公司印章、董事會及股東決議等位於或存放於中國境內；及(iv)至少50%的有投票權的董事會成員或高級行政人員日常居住在中國。

我們認為，就中國稅收而言，我們在中國境外的實體均非中國居民企業。然而，如果中國稅務部門認定我們或我們在中國境外的任何子公司就中國企業所得稅而言屬中國居民企業，則我們或該子公司可能須就我們或該子公司的全球收入按25%的稅率繳納中國稅項。此外，我們亦將須履行中國企業所得稅申報義務。

經營業績論述

截至2025年9月30日止九個月與截至2024年9月30日止九個月的比較

收入

我們的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣451.8百萬元增加人民幣469.5百萬元至2025年同期的人民幣921.3百萬元，主要由於我們自礦區無人駕駛解決方案產生的收入增加。

礦區無人駕駛解決方案

我們的礦區無人駕駛解決方案產生的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣441.4百萬元大幅增加人民幣475.5百萬元至截至2025年9月30日止九個月的人民幣916.9百萬元，主要受持車及不持車模式的收入增長所帶動。

- **持車模式。**隨著我們的技術不斷成熟並獲得市場認可，我們的持車模式下所產生的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣315.9百萬元增加人民幣140.3百萬元至2025年同期的人民幣456.2百萬元，這是由於進一步的客戶接受度及車隊部署擴大。截至2025年9月30日止九個月，在成功展示了解決方案的可靠性及運營價值之後，我們擴大了客戶群及部署規模。持車模式下在營活躍礦卡的月均數量由截至2024年9月30日止九個月的430輛增至2025年同期的798輛，反映該模式的擴展。

- **不持車模式。**我們在不持車模式下礦區無人駕駛解決方案產生的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣125.5百萬元大幅增加至2025年同期的人民幣460.7百萬元，主要由於更多客戶採用，其原因為於2024年下半年更多客戶選用我們的不持車模式。不持車模式下活躍無人駕駛礦卡的月均數量由截至2024年9月30日止九個月的52輛增至2025年同期的628輛。

智能礦區數字化解決方案

我們的智能礦區數字化解決方案所產生的收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣2.0百萬元減少人民幣1.4百萬元至2025年同期的人民幣0.6百萬元。由於該等解決方案僅於近期推出且仍處於商業化早期階段，因此其收入貢獻不大。

其他

我們的其他收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣8.5百萬元大幅減少人民幣4.6百萬元至截至2025年9月30日止九個月的人民幣3.9百萬元，主要由於我們作出戰略決定，即自2024年9月起逐步減少提供維護服務。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2024年9月30日止九個月的人民幣446.3百萬元大幅增加人民幣409.7百萬元至截至2025年9月30日止九個月的人民幣856.0百萬元，主要由於期內的整體業務增長。

礦區無人駕駛解決方案

我們礦區無人駕駛解決方案的銷售成本由截至2024年9月30日止九個月的人民幣439.1百萬元大幅增加人民幣415.3百萬元至2025年同期的人民幣854.4百萬元，由於我們為應對不斷增長的客戶需求及更廣泛的市場採用而擴大營運規模，導致持車及不持車模式下的成本增加。

持車模式下的銷售成本由截至2024年9月30日止九個月的人民幣319.0百萬元增加人民幣134.7百萬元至2025年同期的人民幣453.7百萬元，主要由於我們擴大自營車隊以支持不斷增長的客戶需求。持車模式下每月平均在營礦卡由截至2024年9月30日止九個月的430輛增至2025年同期的798輛。因此，我們因卡車部署增加及利用率提高而產生更高的能源消耗成本；隨著我們繼續投資於無人駕駛礦卡及相關硬件，車輛資產折舊增加；以及維護及現場作業支持費用增加，反映我們的服務覆蓋範圍擴大至更多礦場和更大車隊。

不持車模式下的銷售成本由截至2024年9月30日止九個月的人民幣120.0百萬元大幅增加人民幣280.7百萬元至2025年同期的人民幣400.7百萬元，主要由於設備及硬件銷售額增長令材料採購成本上升，反映我們的不持車模式持續商業化及規模化，以及客戶對我們的無人採礦解決方案的信心及採用率的不斷提高。

智能礦區數字化解決方案

我們智能礦區數字化解決方案的銷售成本於截至2024年及2025年9月30日止九個月分別為人民幣321,000元及人民幣225,000元。

其他

我們的其他銷售成本由截至2024年9月30日止九個月的人民幣6.9百萬元大幅減少至2025年同期的人民幣1.4百萬元。銷售成本減少是由於2024年9月停止向一名客戶提供維護服務。

毛利／(毛損)及毛利／(毛損)率

由於上述因素，我們於截至2025年9月30日止九個月錄得毛利人民幣65.3百萬元，而於2024年同期則錄得毛損人民幣5.6百萬元。我們於截至2024年9月30日止九個月的毛利率為1.2%，而我們於2025年同期的毛利率則為7.1%。毛利狀況的變化主要是由於不持車模式的收入貢獻增加，其利潤率在結構上比持車模式更高，且在較小程度上亦受時間錯配的影響，即成本在過往年度產生，但收入僅能於以後確認。

礦區無人駕駛解決方案

我們礦區無人駕駛解決方案的毛利由截至2024年9月30日止九個月的人民幣2.4百萬元大幅上升至2025年同期的人民幣62.5百萬元。相應地，我們的毛利率由截至2024年9月30日止九個月的0.5%上升至2025年同期的6.8%。改善主要是由於我們的持車及不持車模式下的毛利能力提升，這得益於銷量增長、營運效率提升及規模經濟效應增強。此外，不持車模式貢獻持續增長，進一步支持整體利潤率改善。

持車模式下的毛損由截至2024年9月30日止九個月的人民幣3.1百萬元扭虧為盈至2025年同期的毛利人民幣2.5百萬元。我們於截至2024年9月30日止九個月錄得毛損率1.0%，而於2025年同期則錄得毛利率0.5%。此改善乃由規模效益及更高的經營效率所帶動，因為我們運輸的物料顯著增加，而車隊規模僅適度增加。

不持車模式下的毛利由截至2024年9月30日止九個月的人民幣5.5百萬元大幅增至2025年同期的人民幣60.0百萬元，而該模式下的毛利率由截至2024年9月30日止九個月的4.4%上升至2025年同期的13.0%。截至2025年9月30日止九個月，不持車模式下的毛利率上升主要由於不持車模式日趨成熟而實現更高效率所致。隨著我們完善及擴展該模式，我們得以優化營運，從而改善成本控制並提升盈利能力。

智能礦區數字化解決方案

截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們銷售智能礦區數字化解決方案的毛利分別為人民幣1.7百萬元及人民幣0.3百萬元，而毛利率則分別為83.8%及59.4%。

其他

截至2024年及2025年9月30日止九個月，我們其他銷售的毛利分別為人民幣1.5百萬元及人民幣2.5百萬元。

分銷及銷售開支

我們的分銷及銷售開支由截至2024年9月30日止九個月的人民幣19.5百萬元增加人民幣12.9百萬元或66.2%至2025年同期的人民幣32.4百萬元。該增幅主要由於員工成本及廣告開支增加，因為我們加強促銷活動以支持我們解決方案開展商業業務，與我們的業務增長一致。

研發開支

我們的研發開支由截至2024年9月30日止九個月的人民幣150.3百萬元增加人民幣41.3百萬元或27.5%至2025年同期的人民幣191.6百萬元。該增幅主要由於(i)員工成本上升，反映我們持續投資以提升技術能力；及(ii)用於技術支援的第三方服務費增加所致。

行政開支

我們的行政開支由截至2024年9月30日止九個月的人民幣48.5百萬元大幅增加人民幣46.9百萬元至2025年同期的人民幣95.4百萬元，乃由於(i)員工成本增加，反映行政僱員增加以支持業務增長；及(ii)經營需要所產生的辦公及折舊開支增加。

其他收入

我們的其他收入由截至2024年9月30日止九個月的人民幣1.3百萬元大幅增加人民幣3.6百萬元至2025年同期的人民幣4.9百萬元，主要是由於就客戶分期付款所產生的貿易應收款項確認的利息收入增加。

其他收益及虧損淨額

我們的其他虧損淨額由截至2024年9月30日止九個月的人民幣8.0百萬元大幅增加人民幣116.0百萬元至2025年同期的人民幣124.0百萬元，主要是由於因2025年9月建議出售礦卡而將該等車輛重新分類為持作出售的非流動資產，令就分類為持作出售的資產確認的減值虧損增加人民幣118.4百萬元。有關建議出售的更多資料，請參閱「概要－近期發展及無重大不利變動」、「－綜合資產負債表特定項目的討論－資產－分類為持作出售的資產」及本文件附錄一會計師報告附註8。

財務成本

我們的財務成本由截至2024年9月30日止九個月的人民幣16.0百萬元大幅增加人民幣35.0百萬元至2025年同期的人民幣51.0百萬元，主要是由於業務擴張需要更多營運資金及資本支出，導致借款利息開支增加。

按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動

我們按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動由截至2024年9月30日止九個月的人民幣31.8百萬元減少至2025年同期的零，原因是於2024年12月31日的轉換日期後，我們具優先權的股份於2025年6月底前轉換為普通股。

所得稅開支

我們於截至2024年及2025年9月30日止九個月分別錄得所得稅開支零及人民幣1.8百萬元。

期內虧損

由於上述因素，我們錄得的期內虧損由截至2024年9月30日止九個月的人民幣271.8百萬元增加人民幣169.9百萬元或62.5%至2025年同期的人民幣441.7百萬元。

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2023年的人民幣270.9百萬元大幅增加人民幣715.3百萬元至2024年的人民幣986.2百萬元，主要是由於礦區無人駕駛解決方案的收入增加。

礦區無人駕駛解決方案

我們的礦區無人駕駛解決方案產生的收入由2023年的人民幣266.0百萬元大幅增加人民幣707.5百萬元至2024年的人民幣973.5百萬元，主要受持車及不持車模式的收入增長所帶動。

- *持車模式*。隨著我們的技術不斷成熟並獲得市場認可，我們的持車模式下所產生的收入由2023年的人民幣153.0百萬元大幅增加人民幣367.1百萬元至2024年的人民幣520.1百萬元，這是由於進一步的客戶接受度及車隊部署擴大。於2024年，在成功展示了解決方案的可靠性及運營價值之後，我們擴大了客戶群及部署規模。在持車模式下於運營中的每月平均活躍礦卡數目從2023年的200輛增加至2024年的489輛，反映了該模式擴大。上述活躍礦卡的每月平均數量包括在我們商業化早期階段主要在一個礦場部署的非無人駕駛礦卡，尤其是於2022年及2023年初。我們認為在計算中包括該等非自動駕駛卡車屬恰當，此乃由於其亦為持車模式項下的收入作出貢獻。有關該臨時安排的更多資料，請參閱「技術詞彙表及慣用語」及「業務－我們的業務版圖」。

- *不持車模式*。我們在不持車模式下礦區無人駕駛解決方案產生的收入從2023年的人民幣112.9百萬元大幅增加人民幣340.5百萬元至2024年的人民幣453.4百萬元，主要由於客戶採用範圍更廣，原因為越來越多客戶選擇採用我們的不持車模式。由於我們自2024年下半年起逐漸轉向不持車模式，在不持車模式下，月均活躍無人駕駛礦卡數量從2023年的20輛增長至2024年的89輛。

智能礦區數字化解決方案

我們的智能礦區數字化解決方案所產生的收入由2023年的人民幣1.5百萬元增加人民幣1.3百萬元或81.5%至2024年的人民幣2.8百萬元。由於我們不斷致力升級解決方案及提升技術能力，我們為智能礦區數字化解決方案配備更先進且性能更高的組件，導致2024年的價格有所提高。

其他

我們的其他收入從2023年的人民幣3.4百萬元大幅增加人民幣6.5百萬元至2024年的人民幣9.9百萬元，主要是由於我們提供更多輔助維護及維修服務。

銷售成本

我們的銷售成本由2023年的人民幣321.4百萬元大幅增加人民幣590.1百萬元至2024年的人民幣911.5百萬元，主要與我們期內的整體業務增長一致。

礦區無人駕駛解決方案

我們礦區無人駕駛解決方案的銷售成本由2023年的人民幣319.3百萬元大幅增加人民幣583.9百萬元至2024年的人民幣903.2百萬元，主要由於我們為應對不斷增長的客戶需求及更廣泛的市場採用而擴大營運規模，導致持車及不持車模式下的成本增加。

持車模式下的銷售成本由2023年的人民幣213.2百萬元大幅增加人民幣299.9百萬元至2024年的人民幣513.1百萬元，主要由於我們擴大自營車隊以支持不斷增長的客戶需求。因此，我們因卡車部署增加及利用率提高而產生更高的能源消耗成本；隨著我們繼續投資於無人駕駛礦卡及相關硬件，車輛資產折舊增加；以及維護及現場作業支持費用增加，反映我們的服務覆蓋範圍擴大至更多礦場和更大車隊。

不持車模式下的銷售成本由2023年的人民幣106.1百萬元大幅增加人民幣284.0百萬元至2024年的人民幣390.1百萬元，主要由於相關設備及硬件銷量增加導致材料採購成本增加。該增長反映了我們不持車模式的持續商業化及規模化，以及客戶信任度提高及更樂意採納我們的礦區無人駕駛解決方案。

智能礦區數字化解決方案

我們智能礦區數字化解決方案的銷售成本由2023年的人民幣0.8百萬元減少人民幣0.2百萬元或25.0%至2024年的人民幣0.6百萬元。該變動主要反映我們於2024年升級至更先進的檢測終端，為客戶提供更強的功能及價值，並帶動整體毛利率改善。

其他

我們的其他成本由2023年的人民幣1.3百萬元大幅增加人民幣6.4百萬元至2024年的人民幣7.7百萬元，主要是由於我們提供更多輔助維護及維修服務。

毛利／(毛損)及毛利／(毛損)率

由於上述因素，我們於2024年錄得毛利人民幣74.7百萬元，而於2023年則錄得毛損人民幣50.5百萬元。我們於2023年的毛損率為18.6%，而我們於2024年的毛利率則為7.6%。毛利狀況的變化主要是由於不持車模式的貢獻增加，其利潤率在結構上比持車模式更高，以及持車模式毛利率大幅改善，其於2023年錄得虧損後於2024年轉為正數。

礦區無人駕駛解決方案

我們礦區無人駕駛解決方案由2023年的毛損人民幣53.3百萬元轉為2024年的毛利人民幣70.3百萬元。相應地，我們的毛損率由2023年的20.0%改善至2024年的毛利率7.2%。該轉變主要受銷量增加、運營效率提高和規模經濟擴大導致我們的持車及不持車模式下的毛利率均有所提高所推動。由於我們的不持車模式屬輕資產性質，因此其比例和數量的增加亦導致整體毛利率上升。

我們由2023年持車模式下的毛損人民幣60.1百萬元轉為2024年的毛利人民幣7.1百萬元。相應地，由毛損率39.3%轉為2024年的毛利率1.4%。該轉變主要是由於現有車隊部署的持續毛利貢獻，以及隨著我們的礦區無人駕駛技術持續進步和解決方案日益成熟，新部署的成本效益得以提高。

我們在不持車模式下的毛利由2023年的人民幣6.9百萬元大幅增加人民幣56.4百萬元至2024年的人民幣63.3百萬元，而我們在該模式下的毛利率由2023年的6.1%增至2024年的14.0%。該改善主要是由於我們解決方案的銷售額增加，加上關鍵零部件成本隨著我們的技術成熟而下降、規模部署引致的運營效率提升及規模經濟擴大，導致成本架構及整體盈利能力改善。

智能礦區數字化解決方案

我們銷售智能礦區數字化解決方案的毛利由2023年的人民幣0.7百萬元大幅增加人民幣1.5百萬元至2024年的人民幣2.2百萬元，而我們銷售智能礦區數字化解決方案的毛利率由2023年的44.6%增至2024年的79.2%。該改善主要歸因於我們不斷努力提升技術能力，導致產品組合中高利潤率解決方案所佔比例增加，繼而優化了我們的利潤結構。

其他

我們其他銷售的毛利由2023年的人民幣2.1百萬元增加人民幣0.1百萬元或3.8%至2024年的人民幣2.2百萬元，而我們其他銷售的毛利率由2023年的62.4%降至2024年的22.2%，主要由於使用了一些利潤率相對較低的維修材料及維修人員成本的增加。

分銷及銷售開支

我們的分銷及銷售開支由2023年的人民幣16.6百萬元增加人民幣14.6百萬元或88.2%至2024年的人民幣31.2百萬元。該增長主要受員工成本及廣告開支增加所推動，因為我們擴大銷售團隊及加強促銷活動以支持我們解決方案開展商業業務，從而進一步促進業務增長。

研發開支

我們的研發開支由2023年的人民幣177.3百萬元增加人民幣31.1百萬元或17.6%至2024年的人民幣208.4百萬元。該增長主要是由於我們的研發人員人數不斷增長，反映了我們持續致力於加強技術能力及加速產品創新。

行政開支

我們的行政開支由2023年的人民幣37.2百萬元大幅增加人民幣48.5百萬元至2024年的人民幣85.7百萬元，主要是由於行政人員規模擴大及新增新子公司令員工成本增加，以及辦公相關折舊開支及差旅開支增加。

其他收入

我們的其他收入由2023年的人民幣0.7百萬元大幅增加人民幣0.7百萬元至2024年的人民幣1.4百萬元，主要是由於銀行及其他存款餘額增加，其利息收入增加。

其他收益及虧損淨額

我們的其他虧損淨額由2023年的人民幣7.4百萬元大幅增加人民幣25.9百萬元至2024年的人民幣33.3百萬元，主要是由於我們評估前代無人駕駛礦卡及相關設備因我們的技術持續進步而價值下降，導致就物業、廠房及設備確認的減值虧損增加。

財務成本

我們的財務成本由2023年的人民幣11.6百萬元大幅增加人民幣17.8百萬元至2024年的人民幣29.4百萬元，主要是由於隨著我們業務擴張所需的營運資金及資本開支增加，借款利息開支增加。

按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動

我們按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動由2023年的人民幣33.5百萬元增加人民幣32.6百萬元或97.3%至2024年的人民幣66.1百萬元，主要是由於受與我們不斷改善的業務前景、更高的預期業績以及[**編纂**]等流動性事件發生概率的增加有關的估值假設調整所推動，我們分類為金融負債的具優先權的股份公允價值變動。

所得稅開支

我們於2023年及2024年錄得的所得稅開支分別為零及零。

年內虧損

由於上述因素，我們錄得的年內虧損由2023年的人民幣333.7百萬元增加人民幣56.4百萬元或16.9%至2024年的人民幣390.1百萬元。

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2022年的人民幣59.9百萬元大幅增加人民幣211.0百萬元至2023年的人民幣270.9百萬元，主要是由於我們礦區無人駕駛解決方案的收入增加。

礦區無人駕駛解決方案

我們礦區無人駕駛解決方案的銷售收入由2022年的人民幣59.8百萬元大幅增加人民幣206.2百萬元至2023年的人民幣266.0百萬元，這受我們持車模式及不持車模式的收入增長所推動。

- *持車模式*。我們持車模式的收入由2022年的人民幣59.8百萬元大幅增加人民幣93.2百萬元至2023年的人民幣153.0百萬元。該增長主要受我們的礦區無人駕駛解決方案已進入大規模驗證階段所推動。2022年，我們的業務仍處於早期驗證階段，商業應用規模有限。隨著我們的解決方案被證明有效並贏得客戶信任，我們於2023年開始規模化的技術部署，在此期間，我們顯著拓寬客戶基礎並擴大運營範圍。我們在持車模式下運營的活躍礦卡月平均數量由2022年的95輛增加至2023年的200輛。

- *不持車模式*。我們於2023年推出不持車模式。同年，我們在不持車模式下錄得收入人民幣112.9百萬元。

智能礦區數字化解決方案

我們於2023年推出智能礦區數字化解決方案，以支持客戶採礦運營的數字化及智能化轉型。同年我們自該等解決方案的初步商業化產生收入人民幣1.5百萬元。

其他

我們於2022年錄得其他收入人民幣0.1百萬元，原因是我們出售若干材料。我們於2023年錄得其他收入人民幣3.4百萬元，主要來自我們提供的輔助維護及維修服務。

銷售成本

我們的銷售成本由2022年的人民幣77.6百萬元大幅增加人民幣243.8百萬元至2023年的人民幣321.4百萬元，與我們同期整體業務增長基本一致。

礦區無人駕駛解決方案

我們礦區無人駕駛解決方案的銷售成本由2022年的人民幣77.6百萬元大幅增加人民幣241.7百萬元至2023年的人民幣319.3百萬元，主要是由於我們持車及不持車模式下成本增加。

我們在持車模式下的銷售成本由2022年的人民幣77.6百萬元大幅增加人民幣135.6百萬元至2023年的人民幣213.2百萬元，主要是由於我們擴大自營車隊，以支持客戶需求增長。因此，我們因卡車部署增加及利用率提高而產生更高的能源消耗成本；隨著我們繼續投資於無人駕駛礦卡及相關硬件，車輛資產折舊增加；以及維護及現場作業支持費用增加，反映我們的服務覆蓋範圍擴大至更多礦場和更大車隊。

我們於2023年推出不持車模式，同年錄得銷售成本人民幣106.1百萬元，主要包括有關不持車模式下交付解決方案的材料及採購成本。

智能礦區數字化解決方案

我們於2023年錄得智能礦區數字化解決方案銷售成本人民幣0.8百萬元，主要包括為生產該等解決方案所需設備而採購的關鍵部件。

其他

我們的其他成本由2022年的零大幅增加人民幣1.3百萬元至2023年的人民幣1.3百萬元，原因為我們提供維護及維修服務。

毛損及毛損率

由於上述因素，我們的毛損由2022年的人民幣17.7百萬元大幅增加人民幣32.8百萬元至2023年的人民幣50.5百萬元。我們的毛損率由2022年的29.5%減至2023年的18.6%，這主要是由於我們引入了輕資產不持車模式，該模式在結構上的利潤率高於持車模式，我們的礦區無人駕駛解決方案成功實現商業化。

礦區無人駕駛解決方案

我們銷售礦區無人駕駛解決方案的毛損由2022年的人民幣17.8百萬元大幅增加人民幣35.5百萬元至2023年的人民幣53.3百萬元，而我們銷售礦區無人駕駛解決方案的毛損率由2022年的29.7%降至2023年的20.0%。

我們在持車模式下的毛損由2022年的人民幣17.8百萬元大幅增加人民幣42.3百萬元至2023年的人民幣60.1百萬元，主要受我們擴大自營卡車車隊規模以支持更廣泛的部署，導致持車模式下銷售成本大幅增加所推動。我們在持車模式下的毛損率由2022年的29.7%增至2023年的39.3%。這主要由於我們於確認收入前已產生較大的前期成本及開支，因為新近部署的礦卡通常需要一段產能爬坡期(自運抵礦區至全面運營)，於該期間運載量有限而效率正逐步提升。作為我們整體成本管理策略的一部分及為應對持車模式下的毛損情況，我們實施了一系列技術及營運措施提升效率。在技術層面，我們引入了無人駕駛車輛協調系統來減少車輛的閒置時間及能耗，部署人工智能算法優化路線規劃流程，並優化維護計劃以盡量減少卡車的停機時間及維護週期。從管理的角度來看，我們通過完善內部管理系統、優化維護計劃及加強人員配置，進一步降低持車模式下的成本及提高經營效益。

我們於2023年錄得不持車模式下的毛利人民幣6.9百萬元，毛利率為6.1%。該正向利潤率表現反映了我們輕資產不持車模式的初步成功。

智能礦區數字化解決方案

我們2023年智能礦區數字化解決方案的毛利為人民幣0.7百萬元，2023年的毛利率為44.7%。

其他

於2022年及2023年，我們其他的毛利分別為人民幣0.1百萬元及人民幣2.1百萬元，毛利率分別為100%及62.4%。

分銷及銷售開支

我們的分銷及銷售開支由2022年的人民幣3.9百萬元大幅增加人民幣12.7百萬元至2023年的人民幣16.6百萬元，主要是由於與分銷及銷售活動有關的員工成本及廣告開支增加，這與我們業務擴張及商業化過程中銷售團隊的增長相一致。

研發開支

我們的研發開支由2022年的人民幣109.1百萬元增加人民幣68.2百萬元或62.5%至2023年的人民幣177.3百萬元，主要是由於隨著我們繼續大力投資於推進礦區無人駕駛技術並擴大研發能力，新聘研發僱員的員工成本增加。

行政開支

我們的行政開支由2022年的人民幣29.3百萬元增加人民幣7.9百萬元或26.7%至2023年的人民幣37.2百萬元，主要是由於員工成本因業務擴張而增加。

其他收入

我們的其他收入由2022年的人民幣0.8百萬元減少人民幣0.1百萬元或12.5%至2023年的人民幣0.7百萬元，主要是由於與平均結餘減少有關的銀行及其他存款利息收入減少。

其他收益及虧損淨額

我們的其他虧損淨額由2022年的人民幣5.9百萬元增加人民幣1.5百萬元或25.4%至2023年的人民幣7.4百萬元，主要是由於出售物業、廠房及設備虧損淨額增加。

財務成本

我們的財務成本由2022年的人民幣0.6百萬元大幅增加人民幣11.0百萬元至2023年的人民幣11.6百萬元，主要是由於為支持我們的資本需求，借款金額增加，導致借款利息增加。

按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動

我們按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動由2022年的人民幣50.3百萬元減少人民幣16.8百萬元或33.4%至2023年的人民幣33.5百萬元，主要由於我們分類為金融負債的具優先權的股份的公允價值變動，這是因我們的業務前景改善、預期業績上升及年內進行新融資活動而作出估值假設調整所推動。

所得稅開支

我們於2022年及2023年錄得的所得稅開支分別為零及零。

年內虧損

由於上述因素，我們錄得的年內虧損由2022年的人民幣216.0百萬元增加人民幣117.7百萬元或54.5%至2023年的人民幣333.7百萬元。

綜合資產負債表特定項目的討論

下表載列截至所示日期來自我們綜合資產負債表的特定資料，該等資料摘錄自本文件附錄一所載會計師報告：

	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	143,490	441,101	920,833	1,135,047
流動資產	138,464	269,199	954,222	2,136,856
總資產	**281,954**	**710,300**	**1,875,055**	**3,271,903**
非流動負債	632,998	1,162,858	475,114	618,133
流動負債	137,608	359,894	1,139,979	1,556,241
總負債	**770,606**	**1,522,752**	**1,615,093**	**2,174,374**
總資產減流動負債	**144,346**	**350,406**	**735,076**	**1,715,662**
流動資產淨值／(負債淨額)	**856**	**(90,695)**	**(185,757)**	**580,615**
(負債淨額)／資產淨值	**(488,652)**	**(812,452)**	**259,962**	**1,097,529**
實繳資本／股本	10,000	10,000	94,956	121,737
儲備	(498,652)	(822,452)	165,006	961,979
非控股權益	–	–	–	13,813
(虧絀)／權益總額	**(488,652)**	**(812,452)**	**259,962**	**1,097,529**

我們的負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣488.7百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣812.5百萬元，主要由於年內虧損及全面開支總額人民幣333.7百萬元及購回已行使購股權人民幣11.0百萬元，部分被確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣16.3百萬元所抵銷。截至2024年12月31日，我們錄得資產淨值人民幣260.0百萬元，而截至2023年12月31日分別錄得負債淨額人民幣812.5百萬元，乃由於我們在2024年就C++輪融資發行具優先權的股份，以及將絕大部分過往具優先權的股份轉換為普通股。有關更多詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]前投資」。

我們的資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣260.0百萬元增至截至2025年9月30日的人民幣1,097.5百萬元，主要是由於將具優先權的股份轉換為普通股人民幣26.3百萬元、股東出資人民幣1,225.6百萬元及確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣11.4百萬元；部分被期內虧損及全面開支總額人民幣441.5百萬元所抵銷。

流動資產及流動負債

下表載列截至所示日期我們的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至9月30日	截至10月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
			(人民幣千元)		
					(未經審計)
存貨	3,259	8,500	50,559	120,439	111,941
貿易應收款項及應收票據	29,504	115,409	619,684	916,132	869,845
合約資產	2,326	8,155	7,807	11,753	15,632
預付款項、按金及其他應收款項	24,070	69,169	166,220	273,081	377,536
應收關聯方款項	6,458	–	63,925	57,746	65,549
按公允價值計入損益的金融資產	–	–	–	50,085	148,102
受限制銀行存款	–	–	–	33,002	7,367
現金及現金等價物	72,847	67,966	46,027	556,919	340,759
分類為持作出售的資產	–	–	–	117,699	117,699
流動資產總額	**138,464**	**269,199**	**954,222**	**2,136,856**	**2,054,430**
貿易及其他應付款項	62,256	188,886	451,428	668,732	678,839
應付關聯方款項	50,169	3,026	3,026	–	–
合約負債	–	–	6,239	9,684	8,911
租賃負債	–	1,483	2,751	54,349	53,384
應付所得稅	–	–	–	1,653	1,209
借款	25,183	166,499	676,535	818,973	748,324
遞延收入	–	–	–	2,850	2,850
流動負債總額	**137,608**	**359,894**	**1,139,979**	**1,556,241**	**1,493,517**

截至2023年12月31日及2024年12月31日，我們錄得流動負債淨額，主要由於使用營運資金為購買長期資產提供資金以支持業務發展以及擴大我們的業務規模。截至2024年12月31日，我們錄得流動負債淨額為人民幣185.8百萬元，而因我們流動資產總值增加令截至2025年9月30日轉為流動資產淨值人民幣580.6百萬元。為維持我們的流動資產淨值狀況，我們計劃(i)通過先進的技術能力及提高交付效率來增強我們的議價能力，及(ii)增加輕資產短週期服務的佔比，以加快貿易應收款項的周轉速度。我們亦計劃在提高成本效益的同時加強貿易應收款項管理，並通過大規模及針對性的採購實現更長的應付款項期限。此外，我們計劃進一步完善以訂單為基礎的存貨管理措施，在完成訂單的同時，盡量減少過量存貨。我們亦將尋求更低利率的融資產品，以優化我們的債務結構，降低融資成本。

我們截至2024年12月31日的流動負債淨額人民幣185.8百萬元轉為截至2025年9月30日的流動資產淨值人民幣580.6百萬元，乃由於我們的流動資產總值增加。我們的流動負債總額由截至2024年12月31日的人民幣1,140.0百萬元增加至截至2025年9月30日的人民幣1,556.2百萬元，主要由於(i)我們的貿易及其他應付款項由截至2024年12月31日的人民幣451.4百萬元增加人民幣217.3百萬元至截至2025年9月30日的人民幣668.7百萬元，原因是我們的採購增加以支持於2025年初在若干大型礦場的新部署；(ii)借款的流動部分由截至2024年12月31日的人民幣676.5百萬元增加人民幣142.5百萬元至截至2025年9月30日的人民幣819.0百萬元，原因是增加融資以支持我們的業務增長，及(iii)我們的流動租賃負債由截至2024年12月31日的人民幣2.8百萬元增加人民幣51.5百萬元至截至2025年9月30日的人民幣54.3百萬元。我們的流動資產總額由截至2024年12月31日的人民幣954.2百萬元增加至截至2025年9月30日的人民幣2,136.9百萬元，主要由於(i)融資活動及收回貿易應收款項令現金及現金等價物增加人民幣510.9百萬元；(ii)我們的貿易應收款項及應收票據由截至2024年12月31日的人民幣619.7百萬元增加人民幣296.4百萬元至截至2025年9月30日的人民幣916.1百萬元，乃由於隨著業務規模不斷擴大而加強貿易應收款項管理；(iii)將無人駕駛礦卡重新分類，令分類為持作出售的資產由截至2024年12月31日的零增加人民幣117.7百萬元至截至2025年9月30日的人民幣117.7百萬元；(iv)預付款項、按金及其他應收款項由截至2024年12月31日的人民幣166.2百萬元增加人民幣106.9百萬元至截至2025年9月30日的人民幣273.1百萬元；(v)存貨由截至2024年12月31日的人民幣50.6百萬元增加人民幣69.8百萬元至截至2025年9月30日的人民幣120.4百萬元；(vi)按公允值計入損益的金融資產由截至2024年12月31日的零增加人民幣50.1百萬元至截至2025年9月30日的人民幣50.1百萬元，主要由於我們增購理財產品。

截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日，我們的應收票據已以全額追索權背書方式轉讓予供應商。由於我們並未轉讓與應收票據相關的重大風險及報酬，因此我們繼續確認應收票據的全部賬面值及相關貿易應付款項，於截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日分別為人民幣7.5百萬元、人民幣45.9百萬元、人民幣78.3百萬元及人民幣333.8百萬元。

2024年，我們的流動短期借款大幅增加，以為我們不斷擴大的業務規模提供資金。選擇短期融資產品而非長期借款乃我們在降息週期中管理利率風險的戰略性融資計劃。因此，我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣90.7百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣185.8百萬元，乃由於我們流動負債總額的增幅超過流動資產總額的增幅。我們的流動負債總額由截至2023年12月31日的人民幣359.9百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣1,140.0百萬元，主要是由於(i)我們的借款由截至2023年12月31日的人民幣166.5百萬元增加人民幣510.0百萬元至截至2024年12月31日的人民幣676.5百萬元，以支持我們的營運需求，(ii)我們的貿易及其他應付款項增加人民幣262.5百萬元，主要由於採購及成本相關應付款項因受收入增長而增加，以及僱員花紅的計提增加，及(iii)我們的合約負債由截至2023年12月31日的零增加人民幣6.2百萬元至截至2024年12月31日的人民幣6.2百萬元。這部分被我們流動資產總額由截至2023年12月31日的人民幣269.2百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣954.2百萬元所抵銷，主要是由於(i)我們的貿易應收款項及應收票據由截至2023年12月31日的人民幣115.4百萬元增加人民幣504.3百萬元至截至2024年12月31日的人民幣619.7百萬元，反映年內我們業務收入大幅增長，其中我們的應收票據於2024年增加至人民幣211.7百萬元，按年增長232.9%，主要受業務擴張及新設實體所帶動，(ii)我們的預付款項、按金及其他應收款項由截至2023年12月31日的人民幣69.2百萬元增加人民幣97.0百萬元至截至2024年12月31日的人民幣166.2百萬元，主要由於我們於2024年營運擴張，導致向供應商的預付款項及預付費用增加，(iii)應收關聯方款項由截至2023年12月31日的零增加人民幣63.9百萬元至截至2024年12月31日的人民幣63.9百萬元，主要歸因於向2024年末新設立的關連方新疆藍邦工程建築有限公司銷售硬件及其他設備而產生的貿易應收款項，及(iv)存貨由截至2023年12月31日的人民幣8.5百萬元增加人民幣42.1百萬元至截至2024年12月31日的人民幣50.6百萬元；部分被現金及現金等價物由截至2023年12月31日的人民幣68.0百萬元減少人民幣22.0百萬元至截至2024年12月31日的人民幣46.0百萬元所抵銷。

我們截至2022年12月31日的流動資產淨值人民幣0.9百萬元轉為截至2023年12月31日的流動負債淨額人民幣90.7百萬元，乃由於我們流動負債總額的增加幅度超過流動資產總額的增加。我們的流動負債總額由截至2022年12月31日的人民幣137.6百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣359.9百萬元，主要是由於(i)借款由截至2022年12月31日的人民幣25.2百萬元增加人民幣141.3百萬元至截至2023年12月31日的人民幣166.5百萬元，(ii)貿易及其他應付款項由截至2022年12月31日的人民幣62.3百萬元增加人民幣126.6百萬元至截至2023年12月31日的人民幣188.9百萬元，以支持我們的營運需求，及(iii)租賃負債由截至2022年12月31日的零增加人民幣1.5百萬元至截至2023年12月31日的人民幣1.5百萬元；部分被應付關聯方款項由截至2022年12月31日的人民幣50.2百萬元減少人民幣47.2百萬元至截至2023年12月31日的人民幣3.0百萬元所抵銷。這部分被我們的流動資產總額由截至2022年12月31日的人民幣138.5百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣269.2百萬元所抵銷，主要是由於(i)貿易應收款項及應收票據由截至2022年12月31日的人民幣29.5百萬元增加人民幣85.9百萬元至截至2023年12月31日的人民幣115.4百萬元，(ii)預付款項、按金及其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣24.1百萬元增加人民幣45.1百萬元至截至2023年12月31日的人民幣69.2百萬元，主要由於我們的研發投資活動及其他採購導致供應商較高，(iii)合約資產由截至2022年12月31日的人民幣2.3百萬元增加人民幣5.9百萬元至截至2023年12月31日的人民幣8.2百萬元；部分被現金及現金等價物由截至2022年12月31日的人民幣72.8百萬元減少人民幣4.8百萬元至截至2023年12月31日的人民幣68.0百萬元所抵銷。

資產

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要包括(i)生產用車，(ii)無人駕駛智能設備，如無人駕駛礦卡標準硬件，(iii)機器、設備及其他車輛，及(iv)辦公設備、電腦及其他。下表載列截至所示日期我們的物業、廠房及設備明細。

	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)		
物業、廠房及設備				
生產用車	116,097	401,763	826,448	865,436
無人駕駛智能設備	13,884	11,198	33,561	88,683
機器、設備及其他車輛	8,886	17,088	23,995	23,223
辦公設備、電腦及其他	2,116	3,136	13,775	30,259
總計	**140,983**	**433,185**	**897,779**	**1,007,601**

我們的物業、廠房及設備由截至2022年12月31日的人民幣141.0百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣433.2百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣897.8百萬元及截至2025年9月30日的人民幣1,007.6百萬元。為支持我們的增長並滿足日益增加的客戶需求，我們持續投資於自營無人礦卡車隊、相關生產用車輛及其他智能設備。儘管我們的長期目標是轉向更為輕資產的模式，但鑒於行業仍處於早期階段且持車模式在拓展我們的市場覆蓋方面發揮關鍵作用，我們預期於可見未來仍將持有相對較高水平的物業、廠房及設備。我們的管理層認為，當現金產生單位的財務表現未達預期，或生產用車輛的利用率未達預期時，即存在減值跡象。因此，管理層基於管理層的最佳估計編製現金流量預測，並已確定該等物業、廠房及設備並無減值，並針對生產用車輛的利用率未達預期，估計資產的公允價值減去出售成本，並確定相關資產減值至其可收回金額約人民幣42.4百萬元，約人民幣18.5百萬元的減值於截至2024年12月31日止年度的損益中確認。

使用權資產

我們的使用權資產主要指我們用於運營的辦公場所租賃。我們的使用權資產由截至2022年12月31日的零增加至截至2023年12月31日的人民幣1.7百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣5.8百萬元，主要是由於我們擴大業務規模時新租賃的辦公場所。截至2025年9月30日，我們的使用權資產增加至人民幣53.7百萬元，主要是由於與我們為支持我們業務擴張而新租賃的額外無人駕駛礦卡相關的使用權資產增加。

無形資產

我們的無形資產主要指我們的電腦軟件。我們的無形資產由截至2022年12月31日的人民幣1.5百萬元略微減少至截至2023年12月31日的人民幣1.4百萬元，然後減少至截至2024年12月31日的人民幣1.3百萬元並且進一步減少至截至2025年9月30日的人民幣1.2百萬元，主要是由於軟件攤銷所致。

於合營企業的投資

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們於合營企業新疆藍邦工程建築有限公司(「新疆藍邦」)的投資分別為零、零、人民幣6.6百萬元及人民幣9.9百萬元。有關我們於上述實體的權益的更多詳情，請參閱本文件附錄一附註21。有關我們與新疆藍邦的關係詳情，請參閱「業務－我們的客戶－五大客戶」。

按公允價值計入其他全面收入的權益工具

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得按公允價值計入其他全面收入的權益工具零、零、人民幣2.0百萬元及人民幣4.4百萬元，主要是由於我們對非上市公司普通股的權益投資。有關詳情，請參閱本文件附錄一附註27。

預付款項、按金及其他應收款項－非流動

我們的非流動預付款項及其他應收款項主要指租賃協議按金。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，餘額分別為人民幣1.0百萬元、人民幣4.8百萬元、人民幣7.4百萬元及人民幣10.0百萬元。

存貨

我們的存貨包括原材料(包括用於製造及組裝無人駕駛礦卡的關鍵部件(如電子驅動系統、線控電控系統及其他無人駕駛採礦硬件))以及在建合約成本。

下表載列截至所示日期我們存貨的賬面值：

	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)			
原材料	3,259	8,500	50,090	121,372
在建合約成本	–	–	879	1,152
減：撥備	–	–	(410)	(2,085)
總計	**3,259**	**8,500**	**50,559**	**120,439**

我們的存貨由截至2022年12月31日的人民幣3.3百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣8.5百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣50.6百萬元以及截至2025年9月30日的人民幣120.4百萬元，主要是由於增產無人駕駛礦卡，以滿足客戶訂單量增長及部署。進一步詳情，請參閱「業務－我們的業務版圖－礦區無人駕駛解決方案－*著山*－無人駕駛礦卡的開發、製造及組裝」。截至2024年及2025年9月30日，我們就被視為過時的原材料確認存貨撥備人民幣0.4百萬元及人民幣2.1百萬元。截至2025年9月30日，我們的存貨增加至人民幣120.4百萬元，主要是由於我們根據客戶訂單補充智能硬件的庫存，以及為年內新展開的數個大型項目增加了運營物料儲備。

下表載列截至所示日期的存貨總額的賬齡分析：

	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)			
存貨				
1年內	3,259	8,500	50,559	119,288
1至2年	–	–	410	3,236
減：撥備	–	–	(410)	(2,085)
總計	**3,259**	**8,500**	**50,559**	**120,439**

我們相信我們已設立全面且充分的系統，以識別存貨風險，並將減值撥備入賬。我們定期檢視存貨，以識別銷售或使用價值較低的項目，並作出相應的減值撥備。我們按成本或可變現淨值之間的較低者進一步評估存貨，以計提任何額外的減值撥備。

我們根據積壓訂單、技術陳舊程度、質量評級、近期及預期銷售／使用率等相關資料，估計可變現淨值，從而對一年以上的滯銷存貨計提減值。在原材料中，備件主要用於生產設備的維護及升級，被視為耐用易耗品，具有較長的轉換週期和轉換潛力。

下表載列於所示期間我們的存貨周轉天數：

	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	2025年
存貨周轉天數(1)	7.7	6.7	11.9	27.4

附註：

(1) 按有關期間存貨的期初結餘及期末結餘總額的平均值除以有關期間的銷售成本再乘以有關期間的天數(財政年度為365天及期間為270天)計算。

我們的存貨周轉天數主要受多種因素影響，包括我們的部署計劃、客戶交付時間表及其他旨在於礦場執行週期內維持穩定供應的營運考慮因素。我們的存貨周轉天數由2023年的6.7天增加至2024年的11.9天，並進一步增加至截至2025年9月30日止九個月的27.4天，主要是由於我們決定儲存額外原材料，以在業務顯著擴張期間支持合約的穩定履行。於往績記錄期間，我們維持相對較短的存貨周轉天數，主要由於我們有效的採購策略密切追蹤我們的銷售及生產需求。我們已對淨變現價值低於賬面值的存貨作出適當減值，並認為剩餘存貨餘額具有可收回性，因相關存貨主要包含用於製造

及組裝無人駕駛礦卡的關鍵部件，例如無人駕駛智能硬件、線控電控系統，該等部件均屬(i)根據現有客戶合約預定交付，或(ii)預計將運用於已確認部署計劃的未來項目。

截至2025年10月31日，人民幣80.0百萬元的存貨(佔截至2025年9月30日存貨的65.3%)已隨後使用。

貿易應收款項及應收票據

貿易應收款項及應收票據指在日常業務過程中就銷售貨品及提供服務應收客戶的款項。我們的貿易應收款項及應收票據由截至2022年12月31日的人民幣29.5百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣115.4百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣619.7百萬元及截至2025年9月30日的人民幣964.4百萬元，主要受我們收入及業務規模大幅增長所推動。下表載列截至所示日期我們的貿易應收款項及應收票據明細：

	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)		
貿易應收款項	20,057	52,372	417,306	587,058
應收票據	9,660	63,573	211,672	390,431
減：信貸虧損撥備	(213)	(536)	(9,294)	(13,131)
總計	**29,504**	**115,409**	**619,684**	**964,358**

於往績記錄期間，我們向若干客戶授出信貸期。該等信貸期最多為90天。我們對未結清的應收款項維持嚴格內部控制。我們的業務部門及財務部門監控信貸風險及定期檢討逾期結餘。截至2024年12月31日及截至2025年9月30日，我們錄得預期信貸虧損模型項下的重大減值虧損分別為人民幣9.3百萬元及人民幣13.1百萬元，而截至2022年12月31日及截至2023年12月31日分別為人民幣0.2百萬元及人民幣0.5百萬元。這主要與2024年及截至2025年9月30日止九個月貿易應收款項及應收票據結餘隨著業務擴張而大幅增長有關。根據預期信貸虧損模型相對穩定的參數，我們因此於2024年及截至2025年9月30日止九個月錄得符合比例的大額減值虧損。截至最後實際可行日期，我們並無重大信貸風險集中。

下表載列截至所示日期我們的貿易應收款項賬齡分析：

	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)		
6個月內	18,627	52,348	411,848	438,308
6個月至12個月	1,417	11	4,490	147,761
1至2年	13	–	968	989
2年以上	–	13	–	–
總計	**20,057**	**52,372**	**417,306**	**587,058**

下表載列於所示期間我們的貿易應收款項周轉天數：

	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	2025年
貿易應收款項周轉天數(1)	132.4	48.8	86.9	147.2

附註：

(1) 某一期間的貿易應收款項周轉天數等於期初及期末貿易應收款項結餘總額的平均值除以有關期間的收入再乘以有關期間的天數(財政年度為365天及期間為270天)。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月，我們的貿易應收款項周轉天數分別為132.4天、48.8天、86.9天及147.2天。於往績記錄期間，我們的貿易應收款項周轉天數大幅波動，乃受到我們加強貿易應收款項管理及收入大幅增長的綜合影響。於2022年，我們仍處於業務基礎建立的早期階段，當時收入增長及貿易應收款項的變化相對較小，加上我們的議價能力有限，導致貿易應收款項的周轉率較慢。於2023年，由於我們的議價能力不斷增強，加上我們於2023年大規模部署礦區無人駕駛解決方案取得初步成功，我們加強了貿易應收款項的收款力度，並實施更嚴格的信貸控制。其後於2024年的貿易應收款項周轉天數大幅增加，主要是由於我們的不持車模式(包括銷售具有相對較長信貸期的硬件)的推出及迅速擴展。應收款項周轉天數於2025年前三季度進一步增加，主要是因為應收款項大幅增加，連同我們業務規

模及客戶基礎的擴大，儘管我們持續努力收款，但仍導致貿易應收款項周轉天數有所增加。截至2025年9月30日的周轉天數增加是由於自2024年底以來新項目增加。該等新項目的付款期和周期各不相同，導致現金流入延遲。我們已評估貿易應收款項的可收回性，並確認並無重大減值或可收回性問題。逾期超過一年的應收款項在我們的貿易應收款項總額中所佔比例並不重大，我們已根據會計政策就該等應收款項計提全額減值撥備。對於逾期超過一年的應收款項，管理層已審閱客戶資料、評估收回的可能性，並檢視後續的結算記錄。我們通常為精選的高知名度客戶提供延長付款期限，以支持項目執行並維持戰略合作關係。我們設有專責的收款團隊，密切監控應收款項的賬齡狀況，定期審查未結餘額，並主動聯繫客戶以促進及時結清款項。展望未來，我們計劃透過採用更多數據驅動的信貸評估，並聚焦於擁有穩定付款紀錄的客戶，進一步強化收款措施。基於上述措施及我們的整體信貸管理措施，我們認為貿易應收款項的賬面值並無可收回性問題。

我們於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月分別錄得現金轉換週期84.8天、34.1天、62.2天及114.5天。現金轉換週期的計算方法為將存貨周轉天數與貿易應收款項及應收票據周轉天數相加，再減去應付賬款周轉天數。為縮短貿易應收款項及應收票據的周轉天數，我們計劃加強技術能力，以提高項目執行效率，從而提升我們與客戶的議價地位，並有可能獲得更有利的收款條款。我們亦完善了產品組合，納入更高比例的輕資產項目，例如不持車模式下通常會產生更高毛利率、付款週期也更短的項目。此外，我們擬加強收款管理，確保及時收回應收款項。就貿易應付款項而言，我們計劃利用更大的採購量及採用更靈活的付款安排，與核心供應商磋商更長的支付週期。我們亦致力於改善開支計劃及提升勞動生產力，以契合我們當前發展階段。最後，我們尋求透過更精準、數據驅動的存貨管理來降低存貨水平，實現最優的物料儲備量，以提高資本效率及減輕營運資金壓力。

截至2025年10月31日，我們截至2025年9月30日的貿易應收款項人民幣48.5百萬元或8.3%已隨後結清。

合約資產

我們的合約資產主要指銷售合約項下預期於質保期末一年內收取的餘下付款。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得合約資產人民幣2.3百萬元、人民幣8.2百萬元、人民幣7.8百萬元及人民幣11.8百萬元。

預付款項、按金及其他應收款項－流動

下表載列截至所示日期我們預付款項、按金及其他應收款項的流動部分明細：

	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)		
預付款項(1)	19,532	49,677	127,888	197,328
按金(2)	2,723	8,741	33,816	50,578
其他應收款項(3)	1,815	10,751	4,516	25,175
總計	**24,070**	**69,169**	**166,220**	**273,081**

(1) 預付款項主要包括可抵扣進項增值稅(「增值稅」)、購買原材料、服務及其他流動資產的預付款項。

(2) 按金主要包括於日常業務過程中支付予供應商及服務提供者之保證金及其他按金。

(3) 其他應收款項主要包括應收其他第三方款項、員工公積金、為員工繳納的社會保險及住房公積金供款。

我們的流動預付款項及其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣24.1百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣69.2百萬元，然後增加至截至2024年12月31日的人民幣166.2百萬元，再進一步增加至截至2025年9月30日的人民幣273.1百萬元，主要是由於與我們業務運營擴張有關的可抵扣進項增值稅、預付開支及按金增加。

截至2025年10月31日，我們截至2025年9月30日的預付款項、按金及其他應收款項中的人民幣31.3百萬元或11.1%已隨後結清。

應收關聯方款項

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年9月30日，我們分別錄得應收關聯方款項人民幣6.5百萬元、零、人民幣63.9百萬元及人民幣57.7百萬元。於2022年應收關聯方款項人民幣6.5百萬元屬非貿易性質、無抵押、免息及須按要求償還。於2024年應收關聯方款項人民幣63.9百萬元屬貿易性質、無抵押、免息及信貸期為一年以內。截至2025年9月30日，我們應收關聯方款項為人民幣57.7百萬元，貿易性質及非貿易性質皆有。特別是，截至2025年9月30日應收關聯方款項人民幣9.9百萬元屬非貿易性質，並預期將於[**編纂**]時收回。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一附註41。

分類為持作出售的資產

於2025年9月下旬，我們訂立意向書，建議出售190輛礦卡，該等卡車最初按持車模式於正常營運中使用，並訂有持續合約。於簽立意向書後，有關建議交易的卡車預計將於十二個月內分批交付。涉及的卡車主要由上一代車型組成，該等卡車最初部署作試點測試、展示用途及早期營運驗證。隨著我們的技術與產品組合持續進化，該等車輛已不再完全符合我們當前的技術路線圖。

因此，我們將該等車輛分類為持作出售的非流動資產，並根據香港財務報告準則第5號持作出售非流動資產及已終止經營業務，按賬面值與公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並確認減值虧損人民幣118.4百萬元，其已計入本文件附錄一附註8所載的其他收益或虧損。此後，截至2025年9月30日分類為持作出售資產的賬面值為人民幣117,699,000元，其中包括屬於我們的人民幣1,857,000元。

負債

貿易及其他應付款項

我們的貿易及其他應付款項主要包括(i)與用於礦區無人駕駛解決方案的無人駕駛礦卡及相關原材料有關的貿易應付款項，(ii)應付薪金、福利及花紅，(iii)其他應付款項，及(iv)其他應付稅項。餘額由截至2022年12月31日的人民幣62.3百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣188.9百萬元，然後增至截至2024年12月31日的人民幣451.4百萬元，再進一步增至截至2025年9月30日的人民幣668.7百萬元，主要是由於為支持我們的業務擴張，原材料及服務採購增加。

下表載列截至所示日期我們的貿易及其他應付款項：

	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)		
貿易應付款項	32,026	92,527	344,642	595,618
應付薪金、福利及花紅	28,325	50,659	79,046	57,075
其他應付款項(1)	1,127	43,225	25,205	14,064
其他應付稅項	778	2,475	2,535	1,975
貿易及其他應付款項	**62,256**	**188,886**	**451,428**	**668,732**

(1) 其他應付款項主要包括應付經營開支，如僱員差旅及其他可報銷開支、[**編纂**]開支及發行成本、廣告及推廣開支以及裝修成本。

下表載列截至所示日期我們的貿易應付款項賬齡分析：

	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)		*人民幣千元*
1年內	32,026	92,387	344,012	594,162
1至2年	–	140	630	1,430
2年以上	–	–	–	26
總計	**32,026**	**92,527**	**344,642**	**595,618**

下表載列我們於所示期間的貿易應付款項周轉天數：

	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	2025年
貿易應付款項周轉天數(1)	84.7	70.7	87.5	148.3

附註：

(1) 貿易應付款項周轉天數乃按期初及期末貿易應付款項結餘總額的平均值除以有關期間的銷售成本再乘以有關期間的天數(財政年度為365天及期間為270天)計算。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月，我們的貿易應付款項周轉天數分別為84.7天、70.7天、87.5天及148.3天。於合作初期，主要OEM廠商及材料供應商通常要求部分或全額預付款，尾款在交付後一定時間內結清。我們於2023年的貿易應付款項周轉天數下降，乃由於我們加快向OEM廠商付款，因此2023年末的結餘相對較低。於2024年，隨著商業關係成熟，特定OEM廠商已逐步延長授予我們的信貸期，導致2024年的貿易應付款項周轉天數下降。截至2025年9月30日止九個月，主要由於期末貿易應付款項大幅增加。我們能逐步與部分供應商達成更長期限的付款條款。長期而言，隨著我們繼續擴大業務規模、逐步實現規模經濟並加強與供應商的關係，我們將能夠磋商更長期限的付款條款，因此我們預期貿易應付款項周轉天數將隨時間而逐步增加。

截至2025年10月31日，我們截至2025年9月30日的貿易應付款項中的人民幣159.1百萬元或26.7%已隨後結清。

應付關聯方款項

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年9月30日，我們分別錄得應付關聯方款項人民幣50.2百萬元、人民幣3.0百萬元、人民幣3.0百萬元及零元，該等款項屬非貿易性質、無抵押及須按要求償還。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一附註41。

合約負債

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年9月30日，我們錄得合約負債分別為零、零、人民幣6.2百萬元及人民幣9.7百萬元。我們的合約負債主要指已收預付款項，包括若干部署的里程碑付款及設備及硬件銷售的首期付款。有關詳情，請

參閱本文件附錄一附註6B。截至2025年10月31日，截至2025年9月30日的合約負債中的人民幣5.6百萬元或57.7%已確認為收入。

租賃負債

我們的租賃負債與我們租賃物業有關。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的流動租賃負債分別為零、人民幣1.5百萬元、人民幣2.8百萬元及人民幣54.3百萬元，我們的非流動租賃負債分別為零、人民幣0.4百萬元、人民幣2.2百萬元及人民幣12.9百萬元。我們的租賃負債於2024年12月31日至2025年9月30日期間大幅增加，主要是由於我們為支持業務增長而新租賃了額外的無人駕駛礦卡及新租賃北京總部辦公室。

按公允價值計入損益的金融負債

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得按公允價值計入損益的金融負債人民幣579.2百萬元、人民幣1,055.9百萬元、人民幣26.3百萬元及零。該等金融負債主要反映截至各期間末已發行及發行在外具優先權的股份的公允價值。於2022年12月31日至2023年12月31日，按公允價值計入損益的金融負債增加，主要是由於2023年完成新融資及公司估值上升，導致附帶特別權利的具優先權的股份公允價值增加。截至2024年12月31日的結餘大幅減少主要是由於年內絕大部分具優先權的股份的特別權利被終止後，該等金融負債按賬面值重新分類至權益。由於有關股份於2025年上半年完成自動轉換為普通股，上述金融負債已由負債重新指定為權益。有關詳情，請參閱本文件附錄一附註31。

借款

我們的借款主要包括銀行貸款及融資租賃協議下的借款。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得流動借款人民幣25.2百萬元、人民幣166.5百萬元、人民幣676.5百萬元及人民幣819.0百萬元。截至同日，非流動借款分別為人民幣53.8百萬元、人民幣106.6百萬元、人民幣446.6百萬元及人民幣605.2百萬元。有關詳情，請參閱「－債務」及本文件附錄一附註32。

流動資金及資本資源

我們的主要流動資金來源為融資活動所得現金。

下表呈列於所示年度我們的綜合現金流量數據。

	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)		
經營活動所用現金／現金淨額	(74,511)	(251,179)	(713,245)	(473,595)	(365,041)
投資活動所用現金淨額	(90,108)	(332,403)	(472,817)	(308,349)	(600,380)
融資活動所得現金淨額	172,429	578,701	1,164,542	786,328	1,476,343
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	**7,810**	**(4,881)**	**(21,520)**	**4,384**	**510,922**
年初現金及現金等價物	65,037	72,847	67,966	67,966	46,027
匯率變動的影響	–	–	(419)	42	(30)
年／期末現金及現金等價物	**72,847**	**67,966**	**46,027**	**72,392**	**556,919**

經營活動所用現金／現金淨額

截至2025年9月30日止九個月，我們經營活動所用現金淨額為人民幣365.0百萬元，主要歸因於我們除税前虧損人民幣439.9百萬元，並進一步就非現金及非經營項目作出調整，主要包括(i)物業、廠房及設備折舊人民幣140.3百萬元、(ii)分類為持作出售的資產確認減值虧損人民幣118.4百萬元、(iii)財務成本人民幣51.0百萬元、(iv)使用權資產折舊人民幣23.8百萬元及(v)確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣11.4百萬元。這亦經營運資金變動進一步調整，主要包括：(i)貿易及其他應收款項、預付款項及按金增加人民幣453.9百萬元、(ii)存貨增加人民幣71.6百萬元及(iii)受限制銀行現金增加人民幣33.0百萬元，部分被貿易及其他應付款項增加人民幣258.2百萬元

所抵銷。存貨及貿易及其他應收款項、預付款項及按金增加，反映我們於多個礦區進行無人礦卡生產與部署。同時，我們的貿易及其他應付款項增加人民幣258.2百萬元，乃得益於開始在關鍵硬件合作夥伴中進行規模化採購。

於2024年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣713.2百萬元，主要是由於我們的除税前虧損人民幣390.1百萬元，經非現金及非經營項目進一步調整，主要包括(i)物業、廠房及設備折舊人民幣96.6百萬元，(ii)按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動人民幣66.1百萬元，(iii)財務成本人民幣29.4百萬元，(iv)確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣20.7百萬元，及(v)就物業、廠房及設備確認的減值虧損人民幣18.5百萬元；部分被利息收入人民幣1.3百萬元所抵銷。這亦經營運資金變動進一步調整，主要包括(i)貿易及其他應收款項、預付款項及按金增加人民幣612.6百萬元，其反映我們持車及不持車模式下的部署交付增加，(ii)應收關聯方款項增加人民幣65.2百萬元，及(iii)存貨增加人民幣42.5百萬元，是由於為應付預計車輛交付及部署時間而提前採購核心部件(如自動控制系統及線控電控硬件)所致；部分被(i)貿易及其他應付款項增加人民幣133.9百萬元，及(ii)合約負債增加人民幣6.2百萬元所抵銷。

於2023年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣251.2百萬元，主要是由於我們的除税前虧損人民幣333.7百萬元，經非現金及非經營項目進一步調整，主要包括(i)物業、廠房及設備折舊人民幣44.7百萬元，(ii)按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動人民幣33.5百萬元，(iii)確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣16.3百萬元，(iv)財務成本人民幣11.6百萬元，及(v)出售物業、廠房及設備虧損人民幣7.4百萬元；部分被利息收入人民幣0.5百萬元所抵銷。這亦經營運資金變動進一步調整，主要包括(i)貿易及其他應收款項、預付款項及按金增加人民幣135.3百萬元，及(ii)合約資產增加人民幣5.9百萬元，及(iii)存貨增加人民幣5.2百萬元；部分被貿易及其他應付款項增加人民幣115.1百萬元所抵銷。存貨以及貿易及其他應收款項、預付款項及按金增加，反映多個礦區生產及部署無人駕駛礦卡。同時，我們的貿易及其他應付款項增加人民幣115.1百萬元，這得益於開始在關鍵硬件合作夥伴中進行規模化採購。

於2022年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣74.5百萬元，主要是由於我們的除税前虧損人民幣216.0百萬元，經非現金及非經營項目進一步調整，主要包括(i)按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動人民幣50.3百萬元，(ii)物業、廠房及設備折舊人民幣22.5百萬元，(iii)確認以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣11.7百萬元，及(iv)出售物業、廠房及設備虧損人民幣5.5百萬元；部分被利息收入人民幣0.5百萬元所抵銷。這亦經營運資金變動進一步調整，主要包括(i)存貨增加人民幣3.3百萬元及(ii)合約資產增加人民幣2.0百萬元；部分被(i)貿易及其他應付款項增加人民幣39.0百萬元，及(ii)貿易及其他應收款項、預付款項及按金減少人民幣17.4百萬元所抵銷。

我們亦計劃通過改善應付款項週期來加強現金流管理。具體而言，我們將(i)通過規模採購與主要供應商磋商更優惠的付款條款；(ii)通過區分必要開支和酌情開支，執行更嚴格的預算紀律；(iii)根據當前發展階段調整員工隊伍結構，增加績效薪酬比例，從而提高勞動生產力；及(iv)透過基於訂單進行更精準的規劃、設定適當的最低存貨門檻及降低主要物料類別的整體存貨水平，以優化存貨管理。

投資活動所用現金淨額

截至2025年9月30日止九個月，我們投資活動所用現金淨額為人民幣600.4百萬元，主要歸因於(i)購置物業、廠房及設備人民幣552.4百萬元，(ii)購買按公允價值計入損益的金融資產人民幣260.0百萬元及(iii)關聯方墊款人民幣9.9百萬元；部分被(i)贖回按公允價值計入損益的金融資產人民幣210.0百萬元及(ii)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣13.7百萬元所抵銷。

於2024年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣472.8百萬元，主要是由於(i)購買物業、廠房及設備人民幣480.5百萬元，(ii)收購於合營企業的投資人民幣6.6百萬元，(iii)購買按公允價值計入其他全面收入的金融資產人民幣2.0百萬元，及(iv)購買無形資產人民幣0.6百萬元；部分被(i)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣15.6百萬元，及(ii)已收利息人民幣1.3百萬元所抵銷。

於2023年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣332.4百萬元，主要是由於(i)購買物業、廠房及設備人民幣356.6百萬元，及(ii)購買無形資產人民幣0.1百萬元；部分被出售物業、廠房及設備所得款項人民幣23.9百萬元所抵銷。

於2022年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣90.1百萬元，主要是由於(i)購買物業、廠房及設備人民幣119.7百萬元，及(ii)購買無形資產人民幣0.6百萬元；部分被(i)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣21.8百萬元；及(ii)贖回理財產品人民幣7.8百萬元所抵銷。

融資活動所得現金淨額

截至2025年9月30日止九個月，我們融資活動所得現金淨額為人民幣1,476.3百萬元，主要歸因於借款所得款項人民幣1,139.7百萬元，反映我們為支持大規模部署交付而擴大的營運資金及資本開支需求。我們亦通過股東出資籌集人民幣1,225.6百萬元。該等流入部分被(i)償還借款人民幣838.8百萬元，(ii)已付利息人民幣50.0百萬元所抵銷。

於2024年，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣1,164.5百萬元，主要是由於借款所得款項人民幣1,139.4百萬元，反映我們為支持大規模部署交付而擴大的營運資金及資本開支需求。我們亦透過發行具優先權的股份籌集人民幣320.0百萬元及通過股東出資籌集人民幣30.0百萬元。該等流入部分被(i)償還借款人民幣289.3百萬元，(ii)已付利息人民幣29.0百萬元，及(iii)購回已行權購股權人民幣10.3百萬元所抵銷。

於2023年，我們的融資活動所得現金淨額合共為人民幣578.7百萬元，主要反映發行具優先權的股份所得款項人民幣443.2百萬元及為支持我們的早期規模擴張而新增借款人民幣307.2百萬元。我們亦收到關聯方墊款人民幣120.9百萬元。該等款項部分被(i)向關聯方還款人民幣168.0百萬元，(ii)償還借款人民幣113.2百萬元，及(iii)利息付款人民幣11.4百萬元所抵銷。

於2022年，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣172.4百萬元，主要是由於(i)借款所得款項人民幣79.0百萬元，(ii)關聯方墊款人民幣50.2百萬元，及(iii)發行具優先權的股份所得款項人民幣44.0百萬元；部分被已付利息人民幣0.6百萬元所抵銷。

營運資金

經計及我們可得的財務資源，包括預期來自經營活動的現金流量、現有現金及現金等價物、可得銀行授信及[**編纂**]估計[**編纂**]淨額，董事認為我們有充足的營運資金應對我們當前以及自本文件日期起未來12個月的經營所需。經就我們的營運資金狀況向我們的管理層進行合理查詢後，獨家保薦人認同董事的觀點。

我們擬主要通過經營活動預期所得現金、銀行授信及融資活動籌集資金(包括我們將從[**編纂**]收取的[**編纂**]淨額)為我們未來的營運資金需求及資本開支提供資金。

債務

下表載列截至所示日期我們的財務債務明細。

	截至12月31日			截至9月30日	截至10月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
			(人民幣千元)		
					(未經審計)
流動					
借款	25,183	166,499	676,535	818,973	748,324
租賃負債	–	1,483	2,751	54,349	53,384
應付關聯方款項	50,169	3,026	3,026	–	–
非流動					
借款	53,817	106,557	446,648	605,150	611,611
租賃負債	–	433	2,199	12,881	12,881
按公允價值計入損益的金融負債	579,181	1,055,868	26,267	–	–
總計	**708,350**	**1,333,866**	**1,157,426**	**1,491,353**	**1,426,200**

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的債務分別為人民幣708.4百萬元、人民幣1,333.9百萬元、人民幣1,157.4百萬元及人民幣1,491.4百萬元。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們的借款分別為人民幣79.0百萬元、人民幣255.9百萬元、人民幣1,030.4百萬元及人民幣1,073.3百萬元，並獲擔保及／或抵押。我們的借款均以人民幣計值。於往績記錄期間，我們借

款的合約利率介乎0.8%至7.2%。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，有追索權的貼現票據相關的銀行借款分別為零、人民幣17.2百萬元、人民幣72.8百萬元及人民幣5.0百萬元。有關我們於往績記錄期間借款的進一步詳情，請參閱本文件附錄一附註32。

截至2025年10月31日，我們的承諾未動用銀行融資為人民幣1,174.2百萬元。

經充分審慎考慮後，董事確認自2025年9月30日起及直至最後實際可行日期，我們的債務情況並無重大變動。董事確認，截至最後實際可行日期，並無有關我們任何未償還債務的重大契約，且於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，並未發生違反任何契約的情況。董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在獲得銀行貸款及其他借款方面並未遭遇任何困難，並未拖欠銀行貸款及其他借款，也並未違反任何契約。

租賃負債指我們租賃協議項下未償還租賃付款的現值。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得非流動租賃負債零、人民幣0.4百萬元、人民幣2.2百萬元及人民幣12.9百萬元。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們分別錄得流動租賃負債零、人民幣1.5百萬元、人民幣2.8百萬元及人民幣54.3百萬元。

我們過往曾向投資者發行多輪具優先權的股份。截至2025年9月30日，所有該等享有優先權的股份均已轉換為普通股。有關進一步詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[**編纂**]投資」及附錄一所載會計師報告附註31。

除上文所述外，截至2025年9月30日(即我們的債務聲明日期)，我們並無未償還債務或任何已發放且未償還或同意發放的貸款資本、銀行透支、貸款或類似債務、承兑負債(一般貿易票據除外)、承兑信用證、債權證、抵押、押記、融資租賃或租購承諾、擔保或其他或有負債或與之相關的任何契約。經充分審慎考慮後，董事確認，自2025年9月30日起及直至最後實際可行日期，我們的債務並無重大變動。

資本開支

下表載列我們於所示期間的資本開支。

	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	2025年
		(人民幣千元)		
購買物業、廠房及設備	120,626	368,150	609,143	505,923
使用權資產的付款	–	1,956	6,259	71,788
購買無形資產	568	117	81	50
總計	**121,194**	**370,223**	**615,483**	**577,761**

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年9月30日止九個月，我們的資本開支分別為人民幣121.2百萬元、人民幣370.2百萬元、人民幣615.5百萬元及人民幣577.8百萬元，主要是由於購買物業、廠房及設備的相關資本開支。我們擬使用可用財務資源為我們的未來資本開支提供資金，包括我們的現有現金結餘、經營活動所得現金、可得銀行授信及[**編纂**][**編纂**]。我們將繼續作出資本開支以滿足我們業務的預期增長需求。請參閱「未來計劃及[**編纂**]用途－[**編纂**]用途」。

合約義務

資本開支相關承擔

我們的資本承擔與向被投資方注資有關。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年9月30日，我們已訂約但尚未產生的資本開支分別為零、零、人民幣0.5百萬元及零。截至2024年12月31日已訂約但尚未產生的資本開支人民幣0.5百萬元已於最後實際可行日期前全數支付。

資產負債表外安排

截至最後實際可行日期，我們並無任何重大資產負債表外承擔或安排。

或有負債

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們並無任何或有負債。董事確認，截至最後實際可行日期，我們的或有負債並無重大變動。

關聯方交易

我們不時與我們的關聯方訂立交易。董事認為各項關聯方交易均由相關方按公平基準及正常商業條款於日常業務過程中進行。董事亦認為我們於往績記錄期間的關聯方交易不會扭曲我們的既往業績或導致我們的歷史業績不能反映我們的日後表現。

我們於2022年及2023年並無訂立關聯方交易。我們於2024年及截至2025年9月30日止九個月分別訂立金額為人民幣65.2百萬元及人民幣32.0百萬元的關聯方交易，主要與銷售無人駕駛礦卡有關。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，我們應收關聯方款項分別為人民幣6.5百萬元、零、人民幣63.9百萬元及人民幣57.7百萬元。於2022年的應收關聯方款項人民幣6.5百萬元屬貿易性質，且為無抵押、免息及信貸期在一年內。於2024年的款項人民幣63.9百萬元屬貿易性質，且為無抵押、免息及須按要求償還。截至2025年9月30日的款項人民幣57.7百萬元(i)屬貿易性質，且為無抵押、免息及且信貸期在一年內；及(ii)屬非貿易性質，且為無抵押、免息及須按要求償還。截至同日，我們應付關聯方款項分別為人民幣50.2百萬元、人民幣3.0百萬元、人民幣3.0百萬元及零，屬非貿易性質，且為無抵押及須按要求償還。截至最後實際可行日期，有關應付關聯方款項已結清。詳情請參閱本文件附錄一附註41。

關鍵財務比率

下表載列於所示期間我們的部分關鍵財務比率。

	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	2025年
收入增長[(1)]	不適用	352.2%	264.0%	103.9%
毛利率[(2)]	(29.5%)	(18.6%)	7.6%	7.1%
淨利率[(3)]	(360.4%)	(123.2%)	(39.5%)	(47.9%)
流動比率[(4)]	1.01	0.75	0.84	1.37
速動比率[(5)]	0.98	0.72	0.79	1.30
槓桿比率[(6)]	(1.45)	(1.64)	4.45	1.36

附註：

(1) 收入增長等於年／期內總收入增長除以上年度／期間總收入再乘以100%。

(2) 毛利率等於年／期內毛利除以年／期內收入再乘以100%。

(3) 淨利率等於年／期內淨利潤除以年／期內收入再乘以100%。

(4) 流動比率等於流動資產除以流動負債。

(5) 速動比率等於流動資產(不包括存貨)除以流動負債。

(6) 槓桿比率等於債務總額除以權益總額。

有關於往績記錄期間影響我們關鍵財務比率的因素的更全面討論，請參閱「一 經營業績論述」。

市場風險的定量及定性披露

我們的業務使我們面臨多種財務風險，主要為利率風險、信貸風險、流動資金風險、股權價格風險及外幣風險。我們的整體風險管理計劃專注於管理金融市場的不可預測性及尋求將對我們財務表現的潛在不利影響降至最低。

市場風險

流動資金風險

我們致力於為業務發展及擴張維持充足的現金及現金等價物。我們會監控並維持我們認為能滿足營運資金需求及減輕現金流量波動影響所需的合理水平的現金及現金等價物。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一附註39。

信貸風險

信貸風險指交易對手違反合約責任導致我們產生財務虧損的風險。我們的信貸風險主要來自貿易應收款項及應收票據、合約資產及其他應收款項。我們所面臨的信貸風險主要受各客戶的個別特點影響。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一附註39。

利率風險

利率風險是指金融工具之公允價值或未來現金流量因市場利率變化而波動的風險。我們的利率風險主要來自按現行市場利率計息的銀行結餘利率波動。我們透過根據利率水準及前景評估任何利率變動產生的潛在影響來管理利率風險。我們的董事認為，我們所面臨的利率風險並不重大。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄一附註39。

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派及派付股息。

我們支付的任何股息將由董事會全權酌情決定，這將受限於我們的公司章程及中國公司法以及企業股東的批准程序，並考慮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策略、預期營運資金需求及未來擴展計劃、法律、監管及其他合約限制等因素以及董事會不時認為適當的其他因素。股東於股東大會上可批准董事會建議的任何股息宣派。根據中國法律，我們須先將賺取的任何未來淨利潤用於彌補我們的過往累計虧損，然後將淨利潤的10%分配至法定公積金，直至該等公

積金達到我們註冊資本的50%以上為止。可分派利潤為我們的除税後利潤減任何撥回累計虧損及我們按法定規定作出的撥款。因此，鑒於我們的累計虧損，根據適用的中國法律法規，截至2024年12月31日，我們無法派付股息。截至最後實際可行日期，我們尚未採納正式的股息政策。

可供分派儲備

截至2025年9月30日，我們並無可供分派予權益股東的保留盈利。

[編纂]

按[**編纂**]中位數[**編纂**]港元(即[**編纂**]每股[**編纂**][**編纂**]港元至[**編纂**]港元的中位數)計算，假設[**編纂**]未獲行使，本公司應付的[**編纂**]總額(包括[**編纂**])估計約為[**編纂**]港元(相當於約人民幣[**編纂**]元)，佔[**編纂**][**編纂**]總額約[**編纂**]%。在該等估計[**編纂**]總額中，(i)[**編纂**]相關開支(包括[**編纂**])預期約為[**編纂**]港元，及(ii)非[**編纂**]相關開支約為[**編纂**]港元，其中包括(a)法律顧問及申報會計師的費用及開支約[**編纂**]港元，以及(b)其他費用及開支約[**編纂**]港元。

截至2025年9月30日，我們已就[**編纂**]產生[**編纂**]及發行成本人民幣[**編纂**]元且該等費用已於往績記錄期間在損益或遞延發行成本內確認。[我們估計，本集團將進一步產生額外[**編纂**]及發行成本人民幣[**編纂**]元(包括[**編纂**]人民幣[**編纂**]元，假設[**編纂**]未獲行使及基於[**編纂**]每股[**編纂**][**編纂**]港元)，佔我們[**編纂**]總額的[**編纂**]%，其中人民幣[**編纂**]元預期將於[**編纂**]後自綜合損益表扣除，人民幣[**編纂**]元預期將從權益中扣除。]

財務資料

[編纂]

[編纂]

無重大不利變動

董事確認，截至本文件日期，我們的財務或貿易狀況、債務、抵押、或有負債、擔保或前景自2025年9月30日(即本文件附錄一會計師報告呈報的期間末)起並無重大不利變動；且自2025年9月30日以來，概無發生會對本文件附錄一會計師報告所呈列資料產生重大影響的事件。

根據上市規則須作出的披露

我們確認，截至最後實際可行日期，概無任何會導致根據上市規則第13.13至13.19條規定須作出披露的情況。

未來計劃

有關我們未來計劃的詳情，請參閱「業務－我們的戰略」。

[編纂]用途

我們估計，於扣除我們就[**編纂**]應付的估計[**編纂**]以及其他費用及開支後，[**編纂**][**編纂**]淨額將約為[**編纂**]港元（假設[**編纂**]為每股H股[**編纂**]港元）。

我們計劃將[**編纂**][**編纂**]淨額用於以下用途：

(1) *持續創新強化技術領導力－軟件研發。*約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於加強我們的軟件研發工作。我們將專注於推進自動駕駛算法，以提升我們解決方案已投入運行的礦區的運輸效率和安全性。通過深化該等能力，我們旨在鞏固我們在核心領域的領導地位，並擴大系統的適配性以應付更複雜的運行條件。這些工作將涉及多項關鍵舉措，包括：

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於升級我們的礦區無人駕駛算法。我們的目標是提升系統在露天採礦中常見的非典型或突發情況下的表現。為推動上述演進，我們將持續積累真實世界洞察，以完善我們的模型，提升營運能力，尤其是在數據稀缺的礦區環境，傳統模型在該環境下的可靠性較低。我們預計該等工作將使我們的解決方案能夠基於對車輛環境的更深入了解及更廣泛的礦區交通動態做出更明智的決策，從而提升我們的整體運營效率。為達致上述目標，我們擬自信譽良好的供應商購置計算硬件、開發工具、雲服務及測試硬件。我們亦計劃於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名工程師及相關專業人士以擴大技術團隊，每名僱員的估計年薪成本為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[**編纂**]

- 約[**編纂**]港元（或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%）將用於拓寬我們的技術於更廣泛環境（包括礦區及非礦區場景）的適用性。具體而言，我們擬：(i)繼續戰略性專注於開發不足且技術要求較高的領域，包括高海拔礦山及其他特種礦場，同時逐步擴大技術版圖至過往無人化配置較少的中小企礦業業務；(ii)加快轉變礦區自動駕駛能力至標準化、可重用性模化的進程，以支持跨不同礦場類型、地質條件及礦山佈局的快速部署；及(iii)升級我們的感知系統，包括激光雷達、毫米波雷達及傳感器融合算法，以增強在低能見度、多塵或極端天氣條件等惡劣或複雜操作環境中的檢測能力及系統恢復能力；及(iv)探索我們解決方案於物流等非礦區場景的潛在應用。為實行該等舉措，我們擬自知名供應商採購閉環數據服務（包括收集、標記及訓練回饋）、研發軟件工具以及數據採集及處理服務。我們亦計劃於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名工程師及相關專業人士，每名僱員的估計年薪成本為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[**編纂**]

(2) *持續創新強化技術領導力－硬件研發。*約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於加強我們的硬件研發工作，特別是(i)在提升線控電控底盤及車輛控制產品的研發與迭代能力及(ii)持續升級地面支持設備系列，進一步增強我們的智能礦區數字化解決方案*暮野*的整體競爭力；

- 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將支持我們的硬件產品開發計劃。具體而言，我們計劃：(i)聯合開發新能源驅動的線控底盤平台，作為我們持續努力改善線控電控系統及配備該系統的無人駕駛礦卡的一部分；及(ii)自行或與OEM合作夥伴合作開發核心硬件部件，如車規級控制器及安全關鍵模塊，以降低對第三方供應商的依賴；該等關鍵零部件包括支持下一代無人駕駛礦卡車型的零部件，該車型完全取消駕駛艙，專為全面自動駕駛運輸而設計，使我們能夠降低機械複雜性和硬件成本、簡化操作並實現更快的周轉。為實行該等舉措，我們擬購買研究及測試設備、開發軟件及相關工具，並委聘專業工程及認證服務提供商。我們亦計劃於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名硬件工程師及相關專業人士，每名僱員的估計年薪成本為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[**編纂**]

- 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於繼續改進車輛及場地控制的關鍵組件。我們亦將投資於持續改進礦區一體化管控系統(IMCS)及*礦巡*智能巡檢系統，該等系統支持現場協調、監控及例行檢查，從而加強我們*碁野*的整體競爭力。為實行該等舉措，我們擬購買研究及測試設備、開發軟件及相關工具，並委聘專業工程及認證服務提供商。我們亦計劃於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名工程師及相關專業人士，每名僱員的估計年薪成本為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[編纂]

(3) *持續創新強化技術領導力－信息技術開發。*約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於支持我們的信息技術開發。我們旨在加強軟件系統的開發、年度運營與升級，同時擴大技術支持功能、獲得必要的認證、增加對基於雲的服務的使用及聘請額外的技術人才以加強我們的信息技術及工程能力。具體而言，該等投資將用於升級我們的(i)軟件、數字合規及信息安全系統；(ii)端到端數字供應鏈系統；(iii)數字化生產及製造系統；(iv)無人駕駛設備的綜合售後平台；(v)人力資源信息系統；(vi)綜合商業智能系統；及(vii)智能財務系統。為實行該等舉措，我們擬自知名供應商採購研發軟件工具及雲服務。我們亦計劃於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名IT及工程專業人士，每名僱員的估計年薪成本為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[編纂]

(4) *拓展應用場景，解鎖新市場。*約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於支持我們的全球業務擴張及客戶獲取計劃。隨著我們持續擴大在主要國際市場的業務佈局並構建更廣泛、更多元化的客戶群體：

- 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於在戰略性海外市場建立本地化運營。我們擬與當地領先企業成立合資公司或建立戰略合作關係，以共同開發針對特定市場的解決方案、擴充海外專利組合，並組建本地技術支持及服務團隊。我們預期此等措施有助為客戶提供

高效優質的支持，並縮短我們的市場准入時間。同時，我們計劃推出翻新礦區無人駕駛解決方案，並逐步延伸至提供完全定制的OEM廠商集成無人駕駛車輛解決方案，以滿足國際客戶的多元化需求。為達致上述目標，我們擬開展海外推廣活動、設立海外子公司並購置海外研發設備。我們亦預期於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名本地化人員，每名人員的估計年薪為人民幣[**編纂**]元。

我們目前的海外擴張策略專注於與領先的國際礦業服務提供商建立戰略合作夥伴關係。2024年8月，我們與一家總部位於澳大利亞的全球採礦服務承包商訂立諒解備忘錄(「諒解備忘錄」)，以探索在自主採礦項目中的潛在合作。我們認為，該合作關係具有商業可行性及戰略意義。憑藉該全球採礦服務承包商在全球採礦業務的廣泛經驗以及我們成熟的商業化經驗及全面的技術能力，合作旨在促進下一代智能採礦解決方案於海外市場的應用。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[編纂]

- 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於擴展中國及全球客戶群體及強化品牌定位。具體而言，我們計劃：(i)深化與現有客戶的互動以提升留存率及透過戰略性框架協議、合營企業及一體化部署增加重複業務；(ii)通過與OEM廠商、礦業公司及其承包商建立長期合作夥伴關係，推動價值鏈上的全生態系統協作；(iii)透過增加參與國內外主要行業展會、貿易博覽及技術論壇，提升品牌認知度及信譽；

及(iv)與學術機構及技術專家合作建立思想領導地位，鞏固我們在研究界及更廣泛行業生態圈的影響力。為達致上述目標，我們擬參與國際會議並開展推廣活動。我們亦預期於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名銷售人員，每名人員的估計年薪為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[編纂]

(5) *人才投資賦能長效增長*。約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於支持人才發展及組織成長，重點為吸引、保留及賦能一支高效能的跨領域團隊：

- 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於吸引經驗豐富的專業人士及強化內部人才儲備。我們計劃招募技術及管理方面行業公認的領導者，以加強我們的能力並加速增長。同時，我們擬投資於內部培訓及職業發展計劃，包括針對新入職員工的結構化入職培訓與導師計劃、高潛質人才的輪調職務安排、實踐部署培訓，以及由高級管理層主導的定制化領導力發展舉措。該等舉措均旨在提升全員的技術深度、跨職能協作及領導力。為達致上述目標，我們擬投資於僱員發展及培訓，並預期於2025年至2030年期間僱用約[**編纂**]名管理人員，每名人員的估計年薪為人民幣[**編纂**]元。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[編纂]

- 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於加強行業、學術界及研究機構的協作。我們計劃設立博士後科研工作站及學術合作關係，以推動基礎創新、支持應用研發，並加速尖端技術的商業化。為達致上述目標，我們預期於2025年至2030年期間投資於維護我們的知識產權及內部研發能力。

下表載列我們按年度列示的本類別[**編纂**]擬定用途的明細：

[編纂]

(6) *戰略性合作及精準併購*。約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用於尋求符合我們長期增長目標及商業化策略的戰略投資，原因是根據弗若斯特沙利文的資料，鑒於在全球自動駕駛解決方案行業中，有超過500家公司正推動該行業技術快速進步，展現出巨大的發展潛力，其中包括但不限於與經我們的技術及專家團隊評估的以下類型公司合作：(i)於礦區無人駕駛、無人駕駛或物流領域擁有一項或多項關鍵技術(包括但不限於算法、系統平台、調度系統、車輛工程及其他相關技術)者；(ii)擁有行業領先且具

備學術或產業往績實績的研發人員，或其他與我們所涉領域相關研發能力者；及(iii)可協助加速或擴大我們在中國及海外的商業化進程，並加強我們在相關市場的競爭地位，同時在資本配置方面保持嚴謹且審慎的方式；及

(7) 約[**編纂**]港元(或佔[**編纂**]淨額約[**編纂**]%)將用作營運資金及其他一般企業用途。

倘[**編纂**]獲悉數行使，[**編纂**][**編纂**]淨額將增加約[**編纂**]港元(根據[**編纂**]中位數每股[**編纂**]港元計算)。我們擬按上述比例將額外[**編纂**]淨額應用於上述用途。

倘[**編纂**]釐定高於或低於估計[**編纂**]的中位數，上述[**編纂**]的分配將相應調整。若[**編纂**]定為每股[**編纂**]港元(即所述[**編纂**]的上限)，(i)假設[**編纂**]未獲行使，[**編纂**]淨額將增加約[**編纂**]港元，或(ii)假設[**編纂**]獲悉數行使，[**編纂**]淨額將增加約[**編纂**]港元。在此情況下，我們現時擬按比例將額外[**編纂**]用於增加用於上文所述相同用途的[**編纂**]淨額。若[**編纂**]定為每股[**編纂**]港元(即所述[**編纂**]的下限)，(i)假設[**編纂**]未獲行使，[**編纂**]淨額將減少約[**編纂**]港元，或(ii)假設[**編纂**]獲悉數行使，[**編纂**]淨額將增加約[**編纂**]港元。在此情況下，我們現時擬按比例縮減或增加用於上文所述相同用途的[**編纂**]淨額。

倘[**編纂**]淨額未即時用於上述用途，且在適用法律及法規允許的範圍內，我們會將[**編纂**]淨額專門存放於持牌商業銀行及／或認可金融機構(定義見證券及期貨條例或其他司法管轄區適用法律及法規)的短期計息賬戶。

[編 纂]

[編纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編纂]

[編 纂]

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

[編纂]的架構

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

如何申請[編纂]

[編纂]

以下I-1至I-[78]頁載列本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載入本文件。

就歷史財務資料向易控智駕科技股份有限公司列位董事及海通國際資本有限公司提交的會計師報告

序言

我們謹此就易控智駕科技股份有限公司(「**貴公司**」)及其子公司(統稱「**貴集團**」)的歷史財務資料作出報告(載於第I-4至I-78頁)，該等歷史財務資料包括於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日之 貴集團綜合財務狀況表、於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日之 貴公司財務狀況表以及截至2024年12月31日止三個年度各年以及截至2025年9月30日止九個月(「往績記錄期間」)之 貴集團綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及主要會計政策資料和其他解釋資料(統稱「**歷史財務資料**」)。第I-4至I-78頁所載歷史財務資料構成本報告不可或缺的一部分，其編製以供收錄於 貴公司於[**編纂**]就 貴公司在香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)主板進行股份[**編纂**]而刊發的文件(「**文件**」)內。

董事對歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2所載的編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任為就歷史財務資料發表意見，並向　閣下報告我們的意見。我們已按照香港會計師公會(「**香港會計師公會**」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就過往財務資料出具之會計師報告」執行了我們的工作。該準則要求我們須遵從道德準則並計劃及執行工作，以就歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

我們的工作涉及執行程序以獲取與歷史財務資料所載金額及披露事項有關的憑證。所選定程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註2所載的編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價　貴公司董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們所取得的證據屬充分及恰當，可為我們的意見提供基準。

意見

我們認為，就會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2所載的編製基準，真實而中肯地反映　貴集團於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日的財務狀況、　貴公司於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日的財務狀況，以及　貴集團於往績記錄期間的財務表現及現金流量。

審閱追加期間的比較財務資料

我們已審閱　貴集團追加期間的比較財務資料，該等財務資料包括截至2024年9月30日止九個月的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表以

及其他解釋資料(「追加期間的比較財務資料」)。 貴公司董事負責根據歷史財務資料附註2所載編製基準編製追加期間的比較財務資料。我們的責任是根據我們的審閱，對追加期間的比較財務資料作出結論。我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱委聘準則第2410號「由實體獨立核數師審閱中期財務資料」進行審閱。審閱包括主要向負責財務及會計事務的人員作出查詢，以及應用分析性及其他審閱程序。審閱的範圍遠小於根據香港審計準則進行審核的範圍，故我們無法保證將會知悉在審核中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不發表審核意見。根據我們的審閱，我們並無發現任何事項令我們相信就會計師報告而言，追加期間的比較財務資料在各重大方面未有根據歷史財務資料附註2所載編製基準編製。

根據聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例須呈報的事宜

調整

於編製歷史財務資料時，概無對第I-[4]頁所界定的相關財務報表作出調整。

股息

我們參考歷史財務資料附註16，該附註說明 貴公司並無就往績記錄期間宣派或派付任何股息。

德勤•關黃陳方會計師行
執業會計師
香港
[**編纂**]

貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料構成本會計師報告不可或缺的一部分。

歷史財務資料所依據的 貴集團於往績記錄期間的綜合財務報表乃根據與香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則會計準則相一致的會計政策編製，並已由我們根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審計(「**相關財務報表**」)。

歷史財務資料以人民幣(「**人民幣**」)呈列，除另有說明外，所有數值均約整至最接近的千位數(人民幣千元)。

綜合損益及其他全面收益表

	附註	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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
收入	6B	59,917	270,915	986,234	451,843	921,336
銷售成本		(77,607)	(321,375)	(911,521)	(446,292)	(856,008)
(毛損)／毛利		(17,690)	(50,460)	74,713	5,551	65,328
分銷及銷售開支		(3,885)	(16,571)	(31,182)	(19,504)	(32,441)
研發開支		(109,135)	(177,290)	(208,448)	(150,342)	(191,561)
行政開支		(29,328)	(37,159)	(85,663)	(48,526)	(95,442)
其他收入	7	826	682	1,442	1,339	4,944
其他收益及虧損淨額	8	(5,921)	(7,400)	(33,280)	(8,035)	(123,988)
財務成本	9	(550)	(11,600)	(29,398)	(16,025)	(50,966)
按公允價值計入損益(「按公允價值計入損益」)的金融負債的公允價值變動		(50,273)	(33,487)	(66,068)	(31,831)	–
預期信貸虧損模型項下的減值虧損(扣除撥回)	10	1	(382)	(12,168)	(4,419)	(3,744)
[**編纂**]開支		–	–	–	–	(15,239)
分佔合營企業業績	21	–	–	(3)	–	3,257
除税前虧損		(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(439,852)
所得税開支	11	–	–	–	–	(1,807)
年／期內虧損	12	(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(441,659)
其他全面收入／(開支)						
不會重新分類至損益的項目：						
按公允價值計入其他全面收入(「按公允價值計入其他全面收入」)的權益工具投資的公允價值收益		–	–	–	–	408
與不會重新分類至損益的項目相關的所得税		–	–	–	–	(102)
其後可能重新分類至損益的項目：						
換算海外業務產生的匯兑差額		–	–	(501)	(305)	(151)
年／期內其他全面(開支)／收入(扣除所得税)		–	–	(501)	(305)	155
年／期內全面開支總額		(215,955)	(333,667)	(390,556)	(272,097)	(441,504)
以下人士應佔年／期內(虧損)／利潤：						
貴公司擁有人		(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(446,977)
非控股權益		–	–	–	–	5,318
		(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(441,659)
以下人士應佔年／期內全面(開支)／收入總額：						
貴公司擁有人		(215,955)	(333,667)	(390,556)	(272,097)	(446,822)
非控股權益		–	–	–	–	5,318
		(215,955)	(333,667)	(390,556)	(272,097)	(441,504)
每股虧損(以人民幣元列示)						
基本及攤薄	15	(4.32)	(6.67)	(7.25)	(5.44)	(4.39)

綜合財務狀況表

	附註	於12月31日			於9月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產					
物業、廠房及設備	*17A*	140,983	433,185	897,779	1,007,601
使用權資產	*18*	–	1,689	5,771	53,729
無形資產	*19*	1,484	1,429	1,317	1,184
於合營企業的投資	*21*	–	–	6,597	9,854
按公允價值計入其他全面收入的權益工具	*27*	–	–	2,000	4,408
貿易應收款項	*23*	–	–	–	48,226
預付款項、按金及其他應收款項	*26*	1,023	4,798	7,369	10,045
		143,490	441,101	920,833	1,135,047
流動資產					
存貨	*22*	3,259	8,500	50,559	120,439
貿易應收款項及應收票據	*23*	29,504	115,409	619,684	916,132
合約資產	*25*	2,326	8,155	7,807	11,753
預付款項、按金及其他應收款項	*26*	24,070	69,169	166,220	273,081
應收關聯方款項	*41*	6,458	–	63,925	57,746
按公允價值計入損益的金融資產	*28B*	–	–	–	50,085
受限制銀行存款	*28A*	–	–	–	33,002
現金及現金等價物	*28A*	72,847	67,966	46,027	556,919
		138,464	269,199	954,222	2,019,157
分類為持作出售資產	*17B*	–	–	–	117,699
		138,464	269,199	954,222	2,136,856
流動負債					
貿易及其他應付款項	*29*	62,256	188,886	451,428	668,732
應付關聯方款項	*41*	50,169	3,026	3,026	–
合約負債	*6B*	–	–	6,239	9,684
租賃負債	*30*	–	1,483	2,751	54,349
應付所得稅		–	–	–	1,653
借款	*32A*	25,183	166,499	676,535	818,973
遞延收入	*32B*	–	–	–	2,850
		137,608	359,894	1,139,979	1,556,241
流動資產淨值／(負債淨額)		856	(90,695)	(185,757)	580,615
總資產減流動負債		144,346	350,406	735,076	1,715,662
非流動負債					
租賃負債	*30*	–	433	2,199	12,881
遞延稅項負債	*20*	–	–	–	102
按公允價值計入損益的金融負債	*31*	579,181	1,055,868	26,267	–
借款	*32A*	53,817	106,557	446,648	605,150
		632,998	1,162,858	475,114	618,133
(負債淨額)／資產淨值		(488,652)	(812,452)	259,962	1,097,529
資本及儲備					
實收資本／股本	*33*	10,000	10,000	94,956	121,737
儲備		(498,652)	(822,452)	165,006	961,979
貴公司擁有人應佔(虧絀)／權益		(488,652)	(812,452)	259,962	1,083,716
非控股權益		–	–	–	13,813
(虧絀)／權益總額		(488,652)	(812,452)	259,962	1,097,529

貴公司財務狀況表

	附註	於12月31日			於9月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產					
物業、廠房及設備	*17A*	69,291	245,489	289,334	253,794
使用權資產	*18*	–	1,579	1,547	16,165
無形資產	*19*	1,484	1,429	1,252	1,114
於子公司的投資	*43*	54,674	112,629	119,785	134,575
貿易應收款項	*23*	–	–	–	48,226
預付款項、按金及其他應收款項	*26*	1,011	4,798	3,778	6,720
		126,460	365,924	415,696	460,594
流動資產					
存貨	*22*	2,855	6,841	27,593	84,928
貿易應收款項及應收票據	*23*	21,860	95,125	351,920	450,758
合約資產	*25*	1,098	4,095	7,807	10,699
應收關聯方款項	*41*	27,662	161,891	942,765	1,698,924
預付款項、按金及其他應收款項	*26*	19,632	42,524	58,490	78,788
按公允價值計入損益的金融資產	*28B*	–	–	–	50,085
受限制銀行存款	*28A*	–	–	–	30,002
現金及現金等價物	*28A*	57,104	61,041	29,915	481,538
		130,211	371,517	1,418,490	2,885,722
分類為持作出售資產	*17B*	–	–	–	1,857
		130,211	371,517	1,418,490	2,887,579
流動負債					
貿易及其他應付款項	*29*	51,925	150,495	335,289	233,459
應付關聯方款項	*41*	50,169	46,016	315,264	768,545
合約負債	*6B*	–	–	12,837	7,127
租賃負債	*30*	–	1,442	996	5,123
借款	*32A*	10,000	106,094	390,375	472,835
遞延收入	*32B*	–	–	–	2,850
		112,094	304,047	1,054,761	1,489,939
流動資產淨值		18,117	67,470	363,729	1,397,640
總資產減流動負債		144,577	433,394	779,425	1,858,234
非流動負債					
租賃負債	*30*	–	401	606	11,683
按公允價值計入損益的金融負債	*31*	579,181	1,055,868	26,267	–
借款	*32A*	20,000	15,690	25,191	39,500
		599,181	1,071,959	52,064	51,183
(負債淨額)／資產淨值		(454,604)	(638,565)	727,361	1,807,051
資本及儲備					
股本	*33*	10,000	10,000	94,956	121,737
儲備	*44*	(464,604)	(648,565)	632,405	1,685,314
(虧絀)／權益總額		(454,604)	(638,565)	727,361	1,807,051

綜合權益變動表

	貴公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2022年1月1日	10,000	8,582	–	–	5,486	–	–	(310,244)	(286,176)	–	(286,176)
年內虧損及全面開支總額	–	–	–	–	–	–	–	(215,955)	(215,955)	–	(215,955)
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支 *(附註34)*	–	–	–	–	11,700	–	–	–	11,700	–	11,700
購回已行使購股權	–	(180)	–	–	–	–	–	–	(180)	–	(180)
行使購股權	–	6,290	–	–	(4,331)	–	–	–	1,959	–	1,959
於2022年12月31日	10,000	14,692	–	–	12,855	–	–	(526,199)	(488,652)	–	(488,652)
年內虧損及全面開支總額	–	–	–	–	–	–	–	(333,667)	(333,667)	–	(333,667)

	本公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(附註1)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支											
(附註34)	–	–	–	–	16,277	–	–	–	16,277	–	16,277
購回已行使購股權	–	(11,021)	–	–	–	–	–	–	(11,021)	–	(11,021)
行使購股權	–	15,812	–	–	(11,201)	–	–	–	4,611	–	4,611
專項安全基金的撥款	–	–	–	–	–	–	237	–	237	–	237
專項安全基金的使用	–	–	–	–	–	–	(237)	–	(237)	–	(237)

	歸公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (附註1)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2023年12月31日	10,000	19,483	–	–	17,931	–	–	(859,866)	(812,452)	–	(812,452)
年內虧損	–	–	–	–	–	–	–	(390,055)	(390,055)	–	(390,055)
年內其他全面開支	–	–	–	(501)	–	–	–	–	(501)	–	(501)
年內虧損及全面開支總額	–	–	–	(501)	–	–	–	(390,055)	(390,556)	–	(390,556)
股東出資 *(附註33)*	40,000	(10,000)	–	–	–	–	–	–	30,000	–	30,000
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支 *(附註34)*	–	–	–	–	20,693	–	–	–	20,693	–	20,693
購回已行使購股權	–	(10,313)	–	–	–	–	–	–	(10,313)	–	(10,313)
行使購股權	–	23,344	–	–	(16,423)	–	–	–	6,921	–	6,921
專項安全基金的撥款	–	–	–	–	–	–	997	–	997	–	997

	本公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (附註1)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
專項安全基金的使用	–	–	–	–	–	–	(997)	–	(997)	–	(997)
將具優先權的股份轉換為普通股	44,956	1,370,713	–	–	–	–	–	–	1,415,669	–	1,415,669
於2024年12月31日	94,956	1,393,227	–	(501)	22,201	–	–	(1,249,921)	259,962	–	259,962
期內（虧損）／利潤	–	–	–	–	–	–	–	(446,977)	(446,977)	5,318	(441,659)
期內其他全面收入／(開支)	–	–	306	(151)	–	–	–	–	155	–	155
期內利潤／(虧損) 及全面收入／(開支) 總額	–	–	306	(151)	–	–	–	(446,977)	(446,822)	5,318	(441,504)
股東出資 *(附註33)*	26,169	1,199,438	–	–	–	–	–	–	1,225,607	–	1,225,607
非控股股東出資	–	–	–	–	–	–	–	–	–	17,600	17,600

	本公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (附註1)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
收購非控股股東的額外權益	–	1,878	–	–	–	–	–	–	1,878	(6,705)	(4,827)
非控股股東減資	–	–	–	–	–	–	–	–	–	(2,400)	(2,400)
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支 *(附註34)*	–	–	–	–	11,363	–	–	–	11,363	–	11,363
受限制股份單位歸屬	–	11,776	–	–	(11,776)	–	–	–	–	–	–
專項安全基金的撥款	–	–	–	–	–	–	167	–	167	–	167
專項安全基金的使用	–	–	–	–	–	–	(167)	–	(167)	–	(167)
將具優先權的股份轉換為普通股	612	25,655	–	–	–	–	–	–	26,267	–	26,267
改制為股份公司 *(附註44)*	–	(875,571)	–	–	–	–	–	875,571	–	–	–

	本公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(附註1)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
與股東的其他權益交易	–	(1,384)	–	–	–	6,845	–	–	5,461	–	5,461
於2025年9月30日	121,737	1,755,019	306	(652)	21,788	6,845	–	(821,327)	1,083,716	13,813	1,097,529
於2024年1月1日	10,000	19,483	–	–	17,931	–	–	(859,866)	(812,452)	–	(812,452)
期內虧損	–	–	–	–	–	–	–	(271,792)	(271,792)	–	(271,792)
期內其他全面開支	–	–	–	(305)	–	–	–	–	(305)	–	(305)
期內虧損及全面開支總額	–	–	–	(305)	–	–	–	(271,792)	(272,097)	–	(272,097)
股東出資	25,000	–	–	–	–	–	–	–	25,000	–	25,000
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支 *(附註34)*	–	–	–	–	16,692	–	–	–	16,692	–	16,692
購回已行使購股權	–	(7,722)	–	–	–	–	–	–	(7,722)	–	(7,722)
行使購股權	–	9,631	–	–	(6,668)	–	–	–	2,963	–	2,963

	貴公司擁有人應佔										
	實收資本／股本	股份溢價	按公允價值計入其他全面收入儲備	匯兑儲備	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	小計	非控股權益	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
專項安全基金的撥款	–	–	–	–	–	–	532	–	532	–	532
專項安全基金的使用	–	–	–	–	–	–	(532)	–	(532)	–	(532)
於2024年9月30日(未經審計)	35,000	21,392	–	(305)	27,955	–	–	(1,131,658)	(1,047,616)	–	(1,047,616)

附註：

(i) 根據中華人民共和國(「中國」)相關法規， 貴集團已將若干保留利潤撥入專項安全基金，用作安全設施的安裝、維修及保養。 貴集團安全生產費用在實際發生時計入損益，同時動用專項安全資金相應金額。

綜合現金流量表

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
經營活動					
除税前虧損	(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(439,852)
就下列各項作出調整：					
利息收入	(544)	(453)	(1,287)	(1,208)	(4,324)
財務成本	550	11,600	29,398	16,025	50,966
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動	–	–	–	–	(199)
物業、廠房及設備折舊	22,501	44,670	96,640	63,881	140,285
使用權資產折舊	–	267	2,177	1,145	23,830
無形資產攤銷	152	172	193	144	176
出售物業、廠房及設備虧損	5,547	7,355	13,906	6,345	6,045
出售無形資產虧損	47	–	–	–	–
外匯收益淨額	–	–	(82)	(347)	(121)
分佔合營企業業績	–	–	3	–	(3,257)
物業、廠房及設備已確認減值虧損	–	–	18,450	–	–
就分類為持作出售資產確認的減值虧損	–	–	–	–	118,357
預期信貸虧損模式下的(減值虧損撥回)／減值虧損淨額	(1)	382	12,168	4,419	3,744
存貨減值虧損淨額	–	–	410	–	1,675
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動	50,273	33,487	66,068	31,831	–
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363
售後租回交易中的使用權資產相關收益	–	–	–	–	8,129
營運資金變動前經營現金流量	(125,730)	(219,910)	(131,318)	(132,865)	(83,183)
存貨增加	(3,259)	(5,241)	(42,469)	(208,461)	(71,555)
受限制銀行存款增加	–	–	–	–	(33,002)
貿易及其他應收款項、預付款項及按金減少／(增加)	17,413	(135,266)	(612,614)	(280,817)	(453,861)
合約資產(增加)／減少	(1,954)	(5,888)	(1,757)	1,829	(4,182)
應收關聯方款項(增加)／減少	–	–	(65,230)	(6,448)	16,408
合約負債增加	–	–	6,239	2,103	3,445
貿易及其他應付款項增加	39,019	115,126	133,904	151,064	258,193
遞延收入增加	–	–	–	–	2,850
經營活動所用現金	(74,511)	(251,179)	(713,245)	(473,595)	(364,887)

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
已付所得稅	–	–	–	–	(154)
經營活動所用現金淨額	(74,511)	(251,179)	(713,245)	(473,595)	(365,041)
投資活動					
已收利息	544	453	1,287	1,208	748
購買物業、廠房及設備	(119,729)	(356,646)	(480,505)	(333,077)	(552,352)
出售物業、廠房及設備所得款項	21,839	23,923	15,553	23,567	13,715
購買無形資產	(568)	(117)	(552)	(47)	(712)
出售無形資產所得款項	6	–	–	–	7
預付租金	–	(16)	–	–	–
購買按公允價值計入其他全面收入的金融資產	–	–	(2,000)	–	(2,000)
收購於合營企業的投資	–	–	(6,600)	–	–
向關聯方墊款	–	–	–	–	(9,900)
購買按公允價值計入損益的金融資產	–	–	–	–	(260,000)
贖回按公允價值計入損益的金融資產	7,800	–	–	–	210,114
投資活動所用現金淨額	(90,108)	(332,403)	(472,817)	(308,349)	(600,380)
融資活動					
非控股股東出資	–	–	–	–	17,600
關聯方墊款	50,159	120,864	–	–	–
借款所得款項	79,000	307,213	1,139,385	619,011	1,139,745
償還借款	–	(113,157)	(289,258)	(155,923)	(838,805)
向關聯方還款	–	(168,007)	–	–	(3,026)
已付利息	(550)	(11,436)	(28,968)	(15,756)	(50,044)
股東出資	–	–	30,000	25,000	1,225,607
行使購股權	–	11,069	6,921	2,963	–
購回已行使購股權	(180)	(11,021)	(10,313)	(7,722)	–
發行具優先權的股份所得款項	44,000	443,200	320,000	320,000	–
償還租賃負債	–	(24)	(3,225)	(1,245)	(17,637)
支付股份發行成本	–	–	–	–	(2,558)
與股東的其他權益交易	–	–	–	–	5,461
融資活動所得現金淨額	172,429	578,701	1,164,542	786,328	1,476,343
現金及現金等價物增加／(減少)淨額	7,810	(4,881)	(21,520)	4,384	510,922
年／期初現金及現金等價物	65,037	72,847	67,966	67,966	46,027
匯率變動的影響	–	–	(419)	42	(30)
年／期末現金及現金等價物	72,847	67,966	46,027	72,392	556,919

歷史財務資料附註

1. 一般事項

易控智駕科技股份有限公司(「貴公司」)於2018年5月11日於中國成立為有限責任公司，並於2025年3月25日根據中國公司法改制為股份有限公司。 貴公司註冊辦事處及主要營業地點的地址載於文件「公司資料」一節。

於2025年4月23日，藍水生先生與張磊先生訂立一致行動協議，據此，藍水生先生與張磊先生承認並確認彼等自2019年6月25日起的歷史性一致行動關係。因此，藍水生先生、張磊先生及劉冬梅女士(藍水生先生的配偶)共同構成控股股東集團(「控股股東」)。

貴公司及其子公司(統稱「貴集團」)主要於中國從事為採礦運輸及生產提供自動駕駛解決方案。

歷史財務資料以人民幣(「人民幣」)呈列，人民幣亦為 貴公司的功能貨幣。

2. 歷史財務資料的編製基準

歷史財務資料乃根據符合香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港財務報告準則會計準則的會計政策編製。就編製歷史財務資料而言，倘有關資料被合理預期會影響主要使用者的決策，則視為重要資料。此外，歷史財務資料包括香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則及香港公司條例規定的適用披露。

於2025年9月30日， 貴集團有流動資產淨值人民幣580,615,000元，累計虧損人民幣821,327,000元及經營活動所用現金淨額人民幣365,041,000元。根據 貴集團對未來十二個月的營運資金預測並考慮到 貴集團可動用的財務資源，包括預期現金流量、現有現金及現金等價物、未動用銀行信貸及擁有充足的資產可用於抵押借款， 貴公司董事(「董事」)相信， 貴集團將擁有充足的現金資源應付自本報告日期起未來十二個月的日後營運資金。因此，董事認為按持續經營基準編製歷史財務資料乃屬適當。

貴公司截至2022年及2023年12月31日止年度的法定財務報表乃根據適用於中國企業的有關會計原則及財務法規編製，並分別經北京弘昌泰會計師事務所(普通合夥)及北京中玉天晟會計師事務所有限責任公司審核。

3. 採納新訂香港財務報告準則會計準則及其修訂本

就編製往績記錄期間的歷史財務資料而言， 貴集團於整個往績記錄期間貫徹應用與香港財務報告準則會計準則(於2025年1月1日開始的會計期間生效)一致的會計政策。

已頒佈但尚未生效之新訂香港財務報告準則會計準則及其修訂本

於本報告日期，下列香港財務報告準則會計準則之修訂本已頒佈但尚未生效：

香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第7號(修訂本).....	金融工具分類與計量的修訂[2]
香港財務報告準則第9號及香港財務報告準則第7號(修訂本).....	涉及依賴自然能源生產電力的合約[2]
香港財務報告準則第10號及香港會計準則第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出資[1]
香港財務報告準則會計準則(修訂本).....	香港財務報告準則會計準則的年度改進－第11卷[2]
香港財務報告準則第18號	財務報表的呈列及披露[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。

香港財務報告準則第18號*財務報表的呈列及披露*載列財務報表的呈列及披露規定，將取代香港會計準則第1號*財務報表呈列*。該新訂香港財務報告準則會計準則於延續香港會計準則第1號多項規定的同時引入新規定，要求於損益表呈列指定類別及經界定小計，於財務報表附註中提供管理層界定績效衡量的披露，並改進財務報表中披露的匯總及分類資料。此外，香港會計準則第1號若干段落已移至香港會計準則第8號*會計政策、會計估計變動及錯誤*及香港財務報告準則第7號*金融工具：披露*。香港會計準則第7號*現金流量表*及香港會計準則第33號*每股盈利*亦有輕微修訂。

香港財務報告準則第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，允許提前應用。應用香港財務報告準則第18號預期將不會對 貴集團的財務狀況或表現造成重大影響，但可能會影響 貴集團損益表的呈列及披露。 貴集團正在詳細評估香港財務報告準則第18號的影響。

除香港財務報告準則第18號外，董事預計應用上述香港財務報告準則會計準則修訂本於可預見未來不會對 貴集團的綜合財務報表造成重大影響。

4. 主要會計政策資料

合併基準

歷史財務資料包括 貴公司以及 貴公司及其子公司控制的實體的財務報表。於下列情況下， 貴公司取得控制權：

- 有權控制被投資方；
- 對參與被投資方業務之可變回報承擔風險或享有權利；及
- 擁有運用其權力影響其回報的能力。

如有事實及情況顯示上述三項控制因素中有一項或多項出現變動， 貴集團將重新評估其是否對被投資方擁有控制權。

子公司於 貴集團取得有關子公司之控制權起開始綜合入賬，並於 貴集團失去該子公司之控制權時終止綜合入賬。具體而言，於往績記錄期間所收購或出售子公司之收入及開支乃自 貴集團取得控制權之日起計入綜合損益及其他全面收益表，直至 貴集團不再控制該子公司之日為止。

損益及各項其他全面收入乃歸屬於 貴公司擁有人及非控股權益。子公司之全面收入總額歸屬於 貴公司擁有人及非控股權益，即使此舉會導致非控股權益產生虧絀結餘。

如需要，將會就子公司財務報表作出調整，使其會計政策與 貴集團之會計政策一致。

所有與 貴集團成員公司間交易相關的集團內公司間資產、負債、權益、收入、開支及現金流量於綜合入賬時悉數抵銷。

於子公司的投資

於子公司的投資按成本減累計減值虧損(如有)於 貴公司財務狀況表列示。

於合營企業的投資

合營企業為一項合營安排，據此，對該安排擁有共同控制權的訂約方對該合營安排的資產淨值擁有權利。共同控制權為合約協定分享一項安排的控制權，僅當有關相關活動的決定需要分享控制權的各方一致同意時才存在。

合營企業的業績及資產與負債採用權益會計法於該等綜合財務報表內入賬。採用權益會計法編製的合營企業財務報表採用與 貴集團就類似情況下的類似交易及事件所採用的會計政策一致的會計政策編製。根據權益法，於合營企業之投資初步按成本於綜合財務狀況表確認，並於其後作出調整以確認 貴集團分佔合營企業之損益及其他全面收入。合營企業資產淨值(損益及其他全面收入除外)的變動不會入賬，除非該等變動導致 貴集團持有的所有權權益發生變動。當 貴集團分佔一間合營企業的虧損超過 貴集團於該合營企業的權益(包括實質上構成 貴集團於該合營企業投資淨額一部分的任何長期權益)時， 貴集團終止確認其應佔的進一步虧損。額外虧損僅於 貴集團已產生法定或推定責任或代表合營企業作出付款時確認。

於合營企業的投資自被投資方成為合營企業當日起採用權益法入賬。於收購合營企業之投資時，投資成本超過 貴集團應佔被投資方可識別資產及負債公允價值淨額之任何差額確認為商譽，並計入投資之賬面值。 貴集團應佔可識別資產及負債之公允價值淨額超過投資成本之任何差額，於重新評估後即時於收購投資期間於損益中確認。

貴集團評估是否有客觀證據顯示於合營企業的權益可能出現減值。當存在任何客觀證據時，投資(包括商譽)的全部賬面值將根據香港會計準則第36號*資產減值*作為單一資產進行減值測試，方法是將其可收回金額(使用價值與公允價值減出售成本兩者中的較高者)與其賬面值進行比較。任何已確認的減值虧損不會分配至構成投資賬面值一部分的任何資產(包括商譽)。該減值虧損之任何撥回乃根據香港會計準則第36號確認，惟以投資之可收回金額其後增加為限。

當 貴集團實體與 貴集團的合營企業進行交易時，與合營企業交易所產生的損益僅以與 貴集團無關的合營企業權益為限於綜合財務報表確認。

客戶合約收入

貴集團於完成履約責任時(或就此)確認收入，即當特定履約責任相關的商品或服務的「控制權」轉移至客戶時。

履約責任指可明確區分的商品或服務(或一組商品或服務)，或一系列實質上相同的可明確區分的商品或服務。

倘以下其中一項標準獲達成，則控制權會隨著時間轉移，而收入經參考完成履行相關履約責任的進度後隨時間確認：

- 客戶於 貴集團履約時同時接受及使用 貴集團履約所提供的利益；
- 貴集團的履約創造或增強一項於 貴集團履約時由客戶控制的資產；或
- 貴集團的履約並無創造對 貴集團而言具替代用途的資產，且 貴集團對迄今完成的履約具有可執行付款權利。

否則，於客戶獲得可明確區分的商品或服務控制權時的某一時間點確認收入。

合約合併

倘滿足以下一項或多項標準，則 貴集團將與同一客戶(或客戶的關聯方)同時或幾乎同時訂立的兩份或多份合約合併，並將該等合約作為同一合約入賬：

- 合約作為具有單一商業目標的一籃子合約進行磋商；
- 一份合約中將予支付的代價金額取決於另一份合約的價格或履約情況；或
- 合約中承諾的商品或服務(或每份合約中承諾的若干商品或服務)屬於同一履約責任。

可變代價

就包含可變代價的合約而言，貴集團使用預期價值法估計其將有權獲得的代價金額，該方法可更好地預測 貴集團將有權獲得的代價金額。

可變代價的估計金額僅在以下情況方會計入交易價格：於計入交易價格時未來很大可能不會導致其後關乎可變代價的不確定因素獲得解決時出現收入大幅撥回。

於各報告期末， 貴集團更新估計交易價格(包括更新評估有關可變代價的估計是否受到限制)，以真實反映於報告期末存在的情況以及於報告期內該等情況發生的變化。

重大融資成分

於釐定交易價格時，倘協定的付款時間為客戶或實體提供向客戶轉讓商品或服務的重大融資利益，則 貴集團就貨幣時間價值的影響而調整已承諾的代價金額。於該等情況下，合約含有重大融資成分。不論於合約中以明示呈列或合約訂約方協定的支付條款暗示融資承諾，均存在重大融資成分。

委託人與代理人

當另一方參與提供商品或服務予客戶時， 貴集團釐定其應允之性質是否為一項提供特定商品或服務本身的履約責任(即 貴集團為委託人)，或有關應允之性質是否為由其他方提供該等商品或服務的安排(即 貴集團為代理人)。

倘於特定商品或服務轉讓予客戶前， 貴集團對有關商品或服務擁有控制權， 貴集團即為委託人。

有關 貴集團各類收入的會計政策的資料載於附註6B。

租賃

租賃的定義

倘合約賦予權利於一段時間內控制已識別資產的用途以換取代價，則該合約為租賃或包含租賃。

貴集團於訂立合約時評估合約是否屬於或包含租賃。除非合約的條款及條件其後有所變動，否則不會重新評估該合約。

貴集團作為承租人

短期租賃

貴集團將短期租賃確認豁免應用於自開始日期起租賃期為12個月或以下且不包含購買選擇權的若干汽車、物業及辦公設備的租賃。短期租賃的租賃付款在租賃期內按直線法確認為開支。

使用權資產

使用權資產成本包括：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 於開始日期或之前作出的任何租賃付款，減任何已收租賃優惠；及
- 貴集團產生的任何初始直接成本。

使用權資產乃按成本減任何累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債任何重新計量作出調整。

使用權資產按直線基準於其估計可使用年期及租期(以較短者為準)內計提折舊。

貴集團在綜合財務狀況表中將使用權資產作為單獨項目呈列。

可退還租賃按金

已付可退還租賃按金根據香港財務報告準則第9號*財務工具*入賬，並初步按公允價值計量。於初始確認時對公允價值的調整被視為額外租賃付款，並計入使用權資產成本。

租賃負債

於租賃開始日期， 貴集團按於該日未支付之租賃付款現值確認及計量租賃負債。於計算租賃付款現值時，倘租賃隱含利率難以釐定，則 貴集團使用於租賃開始日期的增量借款利率計算。

租賃付款包括固定付款(包括實質固定付款)及終止租賃的罰款金額(倘租賃期反映出 貴集團行使終止租賃選擇權)。

於開始日期後，租賃負債乃就利息增值及租賃付款作出調整。

貴集團在綜合財務狀況表將租賃負債呈列為個別項目。

售後租回交易

貴集團作為賣方－承租人

貴集團應用香港財務報告準則第15號*與客戶訂立的合約收入*的要求以評估售後租回交易是否構成 貴集團的一項銷售。對於不符合銷售要求的轉讓， 貴集團作為賣方－承租人繼續確認資產，並將轉讓所得款項入賬為香港財務報告準則第9號範圍內的借款。

就符合銷售規定的轉讓而言， 貴集團作為賣方－承租人，按與賣方－承租人保留的使用權有關的資產先前賬面值比例計量租回所產生的使用權資產，並確認僅與轉讓予買方－出租人的權利有關的任何收益或虧損。固定付款的使用權資產及租賃負債其後按照香港財務報告準則第16號的一般規定計量。在計量租賃負債時， 貴集團釐定「租賃付款」或「經修訂租賃付款」(包括固定或可變的租賃付款)的方式是， 貴集團不會確認與 貴集團保留的使用權資產有關的任何收益或虧損金額。

外幣

於編製各個別集團實體的財務報表時，以該實體功能貨幣以外的貨幣(外幣)進行的交易均按交易日期的現行匯率確認。於各報告期末，以外幣計值的貨幣項目均按該日現行匯率重新換算。

因結算貨幣項目及重新換算貨幣項目而產生的匯兑差額於其產生期間在損益內確認。

政府補助

除非能合理保證 貴集團將符合有關附帶條件及將會收取有關補助，否則政府補助不予確認。

政府補助於 貴集團確認補助擬補償的相關成本開支期間，有系統地於損益內確認。

收入相關政府補助是作為支出或已發生的虧損補償或是以給予 貴集團即時財務支援為目的而發放，且無未來相關成本，則在該等補助應收期間內於損益中確認。有關補助在「其他收入」下呈列。

僱員福利

短期僱員福利

當僱員已提供服務時，短期僱員福利以預期支付的未貼現金額確認。除非香港財務報告準則會計準則要求或許可將短期僱員福利計入資產成本，否則該等福利確認為開支。

就確認僱員福利的負債而言，按應付僱員的福利(包括工資、薪金及年假)扣除任何已支付金額確認。

退休福利成本

貴集團在中國的全職僱員參與政府管理的強制定額供款計劃，中國勞動法規要求 貴集團根據僱員薪金的若干比例就該等福利向政府作出供款，最多為地方政府指定的最高金額。除作出供款外， 貴集團並無與該等福利有關的法定責任。 貴集團向定額供款計劃作出的供款於產生時支銷，不會以供款悉數歸屬前退出計劃的僱員的被沒收供款作出扣減。

以權益結算以股份為基礎的付款交易

授予僱員的購股權／受限制股份單位

支付予僱員及提供類似服務其他人士的以權益結算以股份為基礎的付款按權益工具於授出日期的公允價值計量。

不計及所有非市場歸屬條件，於授出日期釐定的以權益結算以股份為基礎的付款的公允價值以直線基準於歸屬期內根據 貴集團估計將最終歸屬的權益工具支銷，權益(以股份為基礎的付款儲備)會相應增加。於各報告期末， 貴集團修訂預期最終會基於所有相關非市場歸屬條件評估歸屬的權益工具數目的估計。修訂原始估計的影響(如有)於損益確認，以便累計開支反映經修訂的估計，並對以股份為基礎的付款儲備作出相應調整。

當受限制股份單位獲歸屬時，先前於以股份為基礎的付款儲備確認的金額將轉撥至股份溢價。

授予非僱員的受限制股份單位

與僱員以外的其他方進行的以權益結算以股份為基礎的付款的交易乃按收到的商品或服務的公允價值計量，公允價值不能可靠估計的除外，在這種情況下，按授予權益工具的公允價值計量，以實體獲得商品或對手方提供服務之日計量。收到的商品或服務的公允價值確認為開支(除非商品或服務符合確認為資產的條件)。

修訂以股份為基礎的付款安排的條款及條件

當以權益結算以股份為基礎的付款安排的條款及條件有所修改時， 貴集團會至少確認按授出日期已授出權益工具的公允價值計量的已獲得服務，除非該等權益工具因無法滿足於授出日期所指定的歸屬條件(市場條件除外)而未有歸屬則作別論。此外，倘 貴集團以有利僱員的方式(如透過縮短歸屬期等)修改歸屬條件(市場條件除外)，則 貴集團可於剩餘歸屬期內考慮經修改的歸屬條件。

所授出的增量公允價值(如有)為經修訂權益工具公允價值與原有權益工具公允價值之間的差額(均於修訂日期估計)。

倘修訂於歸屬期內發生，除根據原有權益工具於授出日期的公允價值(於原始歸屬期餘下時間確認)外，已授出的增量公允價值計入自修訂日期起至經修訂權益工具歸屬日期止期間就已獲取服務確認的金額的計量。

如該修改減少以股份為基礎安排的公允價值總額，或對僱員並無其他益處， 貴集團繼續對已授出的原有權益工具進行會計處理，猶如有關修改並無發生。

稅項

所得稅開支指即期應付稅項及遞延稅項的總和。

即期應付稅項乃按於年內的應課稅利潤計算。由於其他年度應課稅或可扣減的收入或開支，以及不課稅或不可扣減的項目，故應課稅利潤有別於除稅前利潤╱(虧損)。 貴集團的即期稅項負債乃採用於各報告期末已制定或實際制定的稅率計算。

遞延稅項乃按歷史財務資料中資產及負債的賬面值與其用於計算應課稅利潤的相應稅基的暫時性差額確認。遞延稅項負債一般就所有應課稅暫時性差額確認。遞延稅項資產一般於可能有應課稅利潤可用於抵銷該等可扣減暫時性差額時就所有可扣減暫時性差額確認。倘暫時性差額乃在不影響應課稅利潤及會計利潤的交易中初始確認資產及負債(業務合併除外)而產生，及在交易時並無產生同等的應課稅及可扣減暫時性差額，有關遞延稅項資產及負債將不予確認。此外，倘商譽的初始確認產生暫時性差額，遞延稅項負債則不予確認。

遞延稅項負債就與於子公司的投資及於合資企業的權益相關的應課稅暫時性差額予以確認，惟倘 貴集團有能力控制暫時性差額的撥回，而暫時性差額很可能不會於可見將來撥回則除外。該等投資及權益相關的可扣減暫時性差額產生的遞延稅項資產在可能有足夠應課稅利潤用作抵銷其暫時性差額利益及預期在可見將來撥回的情況下，方會予以確認。

遞延稅項資產的賬面值乃於各報告期末檢討並予以扣減，直至並無足夠應課稅利潤可供收回全部或部分資產為止。

遞延稅項資產及負債按預期適用於清償負債或變現資產期間的稅率，按於各報告期末已制定或實際制定的稅率(及稅法)計量。

遞延稅項負債及資產的計量反映 貴集團預期於各報告期末收回或清償其資產及負債賬面值的方式所產生的稅務影響。

就稅項扣減歸因於租賃負債的租賃交易而言， 貴集團將香港會計準則第12號*所得稅*的規定分別應用於租賃負債及相關資產。倘有應課稅利潤可能用以抵扣可扣減暫時性差額， 貴集團確認與租賃負債相關的遞延稅項資產，並就所有應課稅暫時性差額確認遞延稅項負債。

遞延稅項資產及負債於可依法強制以即期稅項資產與即期稅項負債抵銷時，及於該等遞延稅項資產及負債與由同一稅務機關向同一課稅實體徵收的所得稅相關時抵銷。

即期及遞延稅項乃於損益內確認，惟倘若其與於其他全面收益內或直接於權益內確認的項目有關則除外，於此情況下，即期及遞延稅項亦分別於其他全面收益或直接於權益內確認。

物業、廠房及設備

生產或供應商品或服務中持作使用或持作管理用途的物業、廠房及設備為有形資產。物業、廠房及設備乃按成本減去其後累計折舊及其後累計減值虧損(如有)於綜合財務狀況表入賬。

折舊乃按物業、廠房及設備項目的估計可使用年期經扣減其殘值後採用直線法確認以撇銷資產成本。估計可使用年期、殘值及折舊法乃於各報告期末審閱，而任何估計變動的影響按未來適用法入賬。

物業、廠房及設備項目於出售時或當繼續使用該資產預期不會產生任何日後經濟利益時終止確認。出售或報廢物業、廠房及設備項目所產生的任何收益或虧損(按該資產出售所得款項與賬面值的差額釐定)於損益內確認。

持作出售非流動資產

倘非流動資產(及出售組別)的賬面值將主要以出售交易收回而並非持續使用，此資產便分類為持作出售。僅當資產(或出售組別)可按其現況即時出售，惟須受限於出售相關資產(或出售組別)的一般及慣常條款，且其出售極有可能發生時，則被視為符合該條件。管理層須致力於此出售，並應預期此出售於分類日期後一年內合資格被確認為已完成出售。

分類為持作出售的非流動資產(及出售組別)按其賬面值與公允價值減出售成本兩者中的較低者計量。

無形資產

單獨收購、具有限可使用年期的無形資產按成本減累計攤銷及任何累計減值虧損列賬。具有限可使用年期的無形資產攤銷按直線基準於其估計可使用年期內確認。估計可使用年期及攤銷法於各報告期末檢討，任何估計變動的影響按前瞻基準入賬。

研發開支

研究活動開支於產生期間內確認為開支。

因開發項目而產生的開支，當且僅當同時滿足下列條件後方予資本化為無形資產：

- 完成該無形資產以使其能夠使用或出售在技術上具有可行性；
- 具有完成該無形資產並使用或出售的意圖；
- 有能力使用或出售該無形資產；

- 無形資產未來可能產生經濟利益的方式；
- 有足夠的技術、財務資源和其他資源支持，以完成該無形資產的開發，並有能力使用或出售該無形資產；及
- 歸屬於該無形資產開發階段的支出能夠可靠地計量。

不符合該等條件的開發支出於其產生時支銷。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，並無開發開支符合該等條件並被資本化為無形資產。

物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產減值

於各報告期末， 貴集團檢討其物業、廠房及設備、使用權資產及具有限可使用年期的無形資產的賬面值，以釐定是否有任何跡象顯示該等資產已經出現減值虧損。倘存在任何有關跡象，則會估計相關資產的可收回金額，以釐定減值虧損(如有)的程度。

物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產的可收回金額乃個別地估計。當無法個別地估計可收回金額， 貴集團會估計該資產所屬的現金產生單位(「**現金產生單位**」)的可收回金額。

可收回金額為公允價值減出售成本與使用價值兩者中的較高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量乃使用除稅前貼現率貼現至其現值，該貼現率反映現時市場對貨幣時間值的評估及該資產(或現金產生單位)(其估計未來現金流量未予調整)的特有風險。

倘估計資產(或現金產生單位)的可收回金額少於其賬面值，則該資產(或現金產生單位)的賬面值會減至其可收回金額。於分配減值虧損時，減值虧損按比例根據現金產生單位各資產的賬面值分配至資產。資產賬面值不得減少至低於其公允價值減出售成本(如可計量)、其使用價值(如可釐定)及零之中的最高值。可另行分配至資產的減值虧損數額按比例分配至現金產生單位的其他資產。減值虧損會即時於損益內確認。

倘其後撥回減值虧損，資產(或現金產生單位)的賬面值會增加至其經修訂的估計可收回金額，惟增加後的賬面值不得超過於過往年度未就該資產(或現金產生單位)確認減值虧損而應釐定的賬面值。減值虧損的撥回會即時於損益確認。

存貨

存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低者列賬。存貨成本採用加權平均法釐定。可變現淨值指存貨估計售價減完工估計成本及促成銷售所需的成本。促成銷售所需的成本包括銷售直接應佔的增量成本及 貴集團就促成銷售所須產生的非增量成本。

金融工具

當集團實體成為有關工具合約條款的訂約方時，方會確認金融資產及金融負債。所有以常規方式買賣的金融資產按照交易日期基準確認及終止確認。以常規方式買賣指須按照市場規定或慣例所設定的時限交付資產的金融資產買賣。

除客戶合約產生的貿易應收款項初始按香港財務報告準則第15號計量外，金融資產及金融負債初始按公允價值計量。直接歸屬於購置或發行金融資產及金融負債(按公允價值計入損益的金融資產或金融負債除外)的交易成本，在初始確認時按適用情況計入或扣除自金融資產或金融負債的公允價值。直接歸屬於購置按公允價值計入損益的金融資產或金融負債的交易成本即時於損益中確認。

實際利率法指於有關期間計算金融資產或金融負債的攤銷成本及分配利息收入及利息開支的方法。實際利率指在金融資產或金融負債的預期年期內或(如適用)更短期間內，將估計未來現金收款及付款(包括所支付或收取屬實際利率組成部分的所有費用及點數、交易成本及其他溢價或折讓)準確貼現至初始確認時賬面淨值的利率。

金融資產

金融資產的分類及其後計量

符合以下條件的金融資產其後按攤銷成本計量：

- 以收取合約現金流量為目標的業務模式下所持有的金融資產；及
- 合約條款規定，在特定日期產生的現金流量，僅為對本金和以未償付本金金額為基礎的利息的支付。

符合以下條件的金融資產其後按公允價值計入其他全面收入(「按公允價值計入其他全面收入」)計量：

- 以出售及收取合約現金流量為目的的經營模式下持有的金融資產；及
- 合約條款於指定日期產生的現金流量純粹為支付本金及未償還本金之利息。

所有其他金融資產其後按公允價值計入損益計量，但在初步確認金融資產時除外，倘該股本投資並非持作買賣，亦非由收購方在國際財務報告準則第3號業務合併所適用的業務合併中確認的或然代價， 貴集團可不可撤銷地選擇於其他全面收入呈列股本投資的其後公允價值變動。

在下列情況下，金融資產分類為持作買賣：

- 該項資產主要為在短期內出售而收購；或
- 於初步確認時其屬於 貴集團所共同管理的可識別金融工具組合的一部分且近期有短期獲利實例；或
- 並非指定為有效對沖工具的衍生工具。

此外， 貴集團可不可撤銷地將須按攤銷成本或按公允價值計入其他全面收入計量的金融資產指定為按公允價值計入損益計量(倘此舉可消除或顯著減少會計錯配情況)。

(i) 攤銷成本及利息收入

其後按攤銷成本計量的金融資產的利息收入採用實際利率法確認。利息收入按對金融資產的總賬面值應用實際利率的方式計算，惟其後出現信貸減值的金融資產除外(見下文)。有關其後出現信貸減值的

金融資產，利息收入自下個報告期起按對金融資產的攤銷成本應用實際利率的方式確認。如果出現信貸減值的金融工具的信貸風險有所改善，使金融資產不再出現信貸減值，則在確定資產不再出現信貸減值後的報告期開始時，利息收入按對金融資產的總賬面值應用實際利率的方式確認。

(ii) 指定為按公允價值計入其他全面收入的權益工具

按公允價值計入其他全面收入的權益工具投資其後按公允價值計量，其公允價值變動產生的收益及虧損於其他全面收入中確認，並於按公允價值計入其他全面收入儲備中累計；且毋須作減值評估。累計收益或虧損不會於出售權益投資時重新分類至損益，而是轉撥至保留利潤。

當 貴集團收取股息的權利獲確立時，該等權益工具投資的股息於損益中確認，除非股息明確為收回的部分投資成本。股息計入損益中「其他收入」項目。

(iii) 按公允價值計入損益的金融資產

不符合按攤銷成本或按公允價值計入其他全面收益入計量或指定按公允價值計入其他全面收入計量準則的金融資產乃按公允價值計入損益計量。

按公允價值計入損益的金融資產於各報告期末按公允價值計量，任何公允價值收益或虧損於損益內確認。於損益確認的收益或虧損淨額計及就金融資產賺取的任何股息或利息，並計入「其他收益及虧損」項目。

根據香港財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產及其他項目減值

貴集團根據預期信貸虧損(「**預期信貸虧損**」)模型就須根據香港財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產(包括貿易應收款項及應收票據、合約資產、應收關聯方款項、按金及其他應收款項以及現金及現金等價物)進行減值評估。預期信貸虧損金額乃於各報告日期更新，以反映信貸風險自初始確認以來的變動。

全期預期信貸虧損指在有關工具預計年期內發生所有可能的違約事件而導致的預期信貸虧損。相反，12個月預期信貸虧損(「**12個月預期信貸虧損**」)則指預期可能於報告日期後12個月內發生的違約事件而導致的部分全期預期信貸虧損。評估乃根據 貴集團的歷史信貸虧損經驗(根據債務人特定因素作出調整)、一般經濟狀況及於報告日期的當前條件以及未來條件預測的評估作出。

貴集團通常就貿易應收款項及應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項確認全期預期信貸虧損。有關收回應收款項存在重大疑慮的客戶的貿易應收款項、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的預期信貸虧損乃單獨評估，而對於其他應收款項，則採用具有相似信貸風險特徵的適當分組的撥備矩陣進行集體評估。

就所有其他工具而言， 貴集團應用與12個月預期信貸虧損相同的方式計量虧損撥備，除非當信貸風險自初始確認以來顯著增加，則 貴集團確認全期預期信貸虧損。應否確認全期預期信貸虧損乃根據自初始確認以來出現違約的可能性或風險顯著增加而進行評估。

(i) 信貸風險顯著增加

在評估自初始確認以來信貸風險有否顯著增加時， 貴集團將報告日期金融工具發生的違約風險與於初始確認日期金融工具發生的違約風險進行比較。在進行該評估時， 貴集團會考慮合理且有理據支持的定量和定性資料，包括歷史經驗及無需付出不必要的成本或努力即可獲得的前瞻性資料。

特別是，在評估信貸風險有否顯著增加時，會考慮以下資料：

- 預計會導致債務人履行債務責任能力大減的業務、財務或經濟狀況的現有或預測不利變化；
- 債務人經營業績實際或預期顯著惡化；
- 導致債務人履行債務責任能力大減的債務人監管、經濟或技術環境的實際或預期重大不利變化。

儘管上文所述，倘債務工具於報告日期被釐定為屬於低信貸風險，則 貴集團假設債務工具的信貸風險自初始確認以來並無顯著增加。倘符合以下條件，則債務工具被釐定為屬於低信貸風險：(i)具有低違約風險，(ii)借款人擁有雄厚實力，可於短期內履行其合約現金流量責任，及(iii)經濟及業務狀況的長期不利變動可能但未必會削弱借款人履行其合約現金流量責任的能力。

貴集團定期監察用以識別信貸風險是否顯著增加的準則成效，並會在適用情況下加以修訂，以確保有關準則能夠在有關金額逾期前識別信貸風險的顯著增加。

(ii) 違約定義

就內部信貸風險管理而言，內部形成或自外部來源獲得的資料表明債務人不大可能向其債權人(包括 貴集團)悉數付款(不計及 貴集團所持有的任何抵押品)時， 貴集團認為發生了違約事件。

(iii) 信貸減值金融資產

當發生對金融資產估計未來現金流量構成不利影響的一項或多項事件時，該金融資產即出現信貸減值。金融資產出現信貸減值的證據包括有關以下事件的可觀察數據：

(a) 發行方或債務人發生重大財務困難；

(b) 違反合約，如違約或過期未付事件；

(c) 債權人出於與債務人財務困難有關的經濟或合約考慮，給予債務人在任何其他情況下都不會做出的讓步；或

(d) 債務人很可能破產或進行其他財務重組。

(iv) 撇銷政策

倘有資料顯示交易方陷入嚴重財務困難且無實際可收回的期望(如債務人已進行清盤或進入破產程序)， 貴集團則撇銷金融資產。經考慮法律意見(如適用)後，已撇銷的金融資產仍可根據 貴集團的收回程序實施強制執行。撇銷構成終止確認事件。其後的任何收回均於損益確認。

(v) 計量及確認預期信貸虧損

計量預期信貸虧損取決於違約概率、違約損失率(即倘發生違約的損失程度)及違約風險的函數。違約概率及違約損失率的評估乃基於過往數據及前瞻性資料。估計預期信貸虧損反映無偏概率加權金額，以發生違約的風險為權重釐定。 貴集團使用可行權宜方法，採用計及過往信貸虧損經驗的撥備矩陣來估計貿易應收款項、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的預期信貸虧損，並就無需付出不必要的成本或努力即可獲得的前瞻性資料作出調整。

一般而言，預期信貸虧損為根據合約應付 貴集團的所有合約現金流量與 貴集團預期將收取的現金流量之間的差額，並按初始確認時釐定的實際利率貼現。

經考慮債務人的賬齡及相關信貸資料(如前瞻性宏觀經濟資料)，在收款並無重大疑慮的情況下，若干貿易應收款項及應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的全期預期信貸虧損乃按集體基準考慮。

就整體評估而言， 貴集團於制定分組時考慮以下特點：

- 債務人的性質、規模及行業；及
- 外部信貸評級(如合適)。

管理層定期審查分組，以確保各組別的構成要素繼續具有類似的信貸風險特徵。

貴集團通過調整所有金融工具的賬面值於損益中確認減值收益或虧損，惟貿易應收款項及應收票據、合約資產、按金及其他應收款項以及應收關聯方交易的款項除外，其相應調整為透過虧損撥備賬確認。

終止確認金融資產

貴集團僅在自資產收取現金流量的合約權利屆滿時，或當 貴集團向另一實體轉移金融資產及該資產所有權的絕大部分風險及回報時，方會終止確認金融資產。

於終止確認按攤銷成本計量的金融資產時，資產賬面值與已收及應收代價總和之間的差額在損益內確認。

金融負債及權益

分類為債務或權益

債務及權益工具根據合約安排的內容以及金融負債及權益工具的定義分類為金融負債或權益。

權益工具

權益工具為證明實體資產於扣除其所有負債後存在剩餘權益的任何合約。 貴公司發行的權益工具按已收所得款項扣除直接發行成本確認。

金融負債

所有金融負債其後按攤銷成本使用實際利率法或按公允價值計入損益計量。

按攤銷成本計量的金融負債

包括借款、貿易及其他應付款項以及應付關聯方款項在內的金融負債其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

按公允價值計入損益的金融負債

當金融負債(i)為香港財務報告準則第3號「業務合併」適用的業務合併中收購方的或有代價；(ii)持作交易；或(iii)指定為按公允價值計入損益處理，則分類為按公允價值計入損益處理。

倘發生下列情況，則持作交易用途的金融負債或業務合併中收購方的或有代價除外的金融負債可於初始確認時指定為按公允價值計入損益處理：

- 該指定消除或大幅減少可能另外產生的計量或確認不一致；或
- 金融負債構成金融資產或金融負債或兩者的組別的一部分，並根據 貴集團的已定風險管理或投資策略按公允價值基準管理及評估其表現，而該組別的資料按該基準內部提供；或
- 其構成包括一個或以上嵌入式衍生工具的合約的一部分，且香港財務報告準則第9號允許全部合併合約指定為按公允價值計入損益處理。

就指定為按公允價值計入損益的金融負債而言，該負債信貸風險變動導致的金融負債公允價值變動金額於其他全面收入中確認，除非於其他全面收入中確認負債信貸風險變動的影響會造成或擴大損益的會計錯配。對於包含嵌入式衍生工具的金融負債，在釐定將在其他全面收入中呈列的金額時，不包括嵌入式衍生工具的公允價值變動。屬於在其他全面收入中確認的金融負債信貸風險的公允價值變動其後不會重新分類至損益；相反，其於終止確認該金融負債時轉撥至保留溢利／累計虧損。

貴公司將其具優先權的股份指定為按公允價值計入損益的金融負債，其條款詳述於附註31。

終止確認金融負債

當及僅當 貴集團的責任獲解除、取消或屆滿時， 貴集團方會終止確認金融負債。已終止確認的金融負債賬面值與已付及應付代價之間的差額在損益內確認。

5. 關鍵會計判斷及估計不確定性之主要來源

於應用附註4所載 貴集團之會計政策時，董事須於無法依循其他途徑即時得知資產與負債之賬面值時作出判斷、估計及假設。該等估計及相關假設是根據過往經驗及被認為相關的其他因素而作出。實際結果或會與該等估計有所不同。

估計及相關假設按持續基準審閱。倘對會計估計的修訂僅影響修訂估計的期間，則於該期間確認，或倘修訂影響目前及未來期間，則於修訂期間及未來期間確認。

估計不確定因素的主要來源

以下為各報告期末有重大風險可能導致下一財政年度內須對資產及負債賬面值作出重大調整的有關未來的主要假設及估計不確定因素的其他主要來源。

折舊及攤銷

在資產估計可使用年期內，使用權資產、物業、廠房及設備以及無形資產按直線基準折舊或攤銷。 貴集團定期檢討資產的估計可使用年期以確定任何報告期間將錄得的折舊及攤銷開支金額。可使用年期基於 貴集團對類似資產的歷史經驗。倘先前估計有重大變動，未來期間的折舊及攤銷開支將進行調整。

若干物業、廠房及設備以及使用權資產的減值評估

釐定若干物業、廠房及設備以及使用權資產是否減值時，須估計若干物業、廠房及設備以及使用權資產已被分配到現金產生單位的可收回金額，以公允價值減出售成本與其使用價值兩者中的較高者為準，其需使用假設及估計。

減值評估詳情載於附註17。

貿易應收款項的預期信貸虧損撥備

貿易應收款項的預期信貸虧損撥備經考慮各貿易應收款項的賬齡、貿易債務人的內部信貸評級、還款歷史及／或逾期狀況後，根據將具類似虧損模式的各債務人分類後得出的撥備矩陣估計。估計虧損率按貿易應收款項預期年期內的歷史觀察違約率進行估計，並就無需付出過多成本或努力即可得的前瞻性資料作出調整。此外，出現信用減值(如有)的貿易應收款項將個別評估預期信貸虧損。在各報告日期， 貴集團會重新評估過往觀察到的違約率，並考慮前瞻性資料變動。

預期信貸虧損撥備易受估計變動的影響。有關 貴集團貿易應收款項的預期信貸虧損資料披露於附註39。

按公允價值計入損益的金融負債的公允價值

如附註31所載， 貴集團已於往績記錄期間之前及之內發行一系列具優先權的股份。 貴集團將該等金融工具列為按公允價值計入損益的金融負債，因為其於活躍市場並無報價。金融工具的公允價值乃運用倒推法的估值技術確立，當中涉及多項參數及輸入數據。在實施估值之前，估值技術由獨立合資格專業估值師認證，並進行校準以確保輸出數據反映市況。然而，須注意若干輸入數據(如缺乏市場流通性貼現(「缺乏市場流通性貼現」))以及在不同場境下的可能性(如合資格[**編纂**]、贖回、清算、無風險利率及預期波動值)均需要董事進行估計。董事的估計及假設定期接受檢討，並在必要時進行調整。倘任何估計及假設發生變動，均可能導致按公允價值計入損益的金融負債公允價值發生變動。於往績記錄期間， 貴集團具優先權的股份的公允價值載列於附註31。

確認以股份為基礎的付款開支

如附註34所載， 貴集團已向僱員授出購股權及受限制股份單位。董事採用二項式期權定價模型釐定授予僱員的購股權的總公允價值，並將於歸屬期內支銷。董事在應用二項式期權定價模型時須對無風險利率及預期波幅等假設作出重大估計。受限制股份單位的公允價值乃基於普通股的價值(使用缺乏市場流通性貼現倒推法釐定)。董事亦估計於購股權及受限制股份單位歸屬期結束時會留任 貴集團的承授人的預期百分比(「預期留存率」)，以釐定計入綜合損益及其他全面收益表的以股份為基礎的付款開支金額。預期留存率乃根據過往留存模式及董事的最佳估計作出評估。

6A. 收入及分部資料

貴集團主要在中國從事為採礦運輸及生產提供無人駕駛解決方案。

貴公司執行董事(即主要經營決策者)於作出分配資源決策及評估 貴集團整體表現時審閱綜合業績，因此， 貴集團僅有一個運營及可呈報分部，且並無呈列該單一分部的進一步分析。

貴集團的非流動資產主要位於中國內地，且 貴集團絕大部分收入均來自中國內地。來自相應年度佔 貴集團總收入10%以上的客戶收入如下：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
客戶A	31,046	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*
客戶B	19,383	53,443	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*
客戶C	不適用*(附註)*	112,938	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*
客戶D	不適用*(附註)*	56,542	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*
客戶E	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	537,143	337,318	404,939
客戶F	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	不適用*(附註)*	146,011

附註： 相應收入並無佔 貴集團總收入10%以上。

6B. 收入

(a) 來自客戶合約的收入按主要產品或服務線細分如下：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (未經審計)*	*人民幣千元*
礦區無人駕駛解決方案：					
－運輸即服務(「持車」)模式	59,835	153,043	520,129	315,895	456,194
－無人駕駛即服務(「不持車」)模式	–	112,938	453,393	125,519	460,729
智能礦區數字化解決方案	–	1,526	2,769	1,977	554
其他	82	3,408	9,943	8,452	3,859
總計	59,917	270,915	986,234	451,843	921,336
地區市場					
中國內地	59,917	270,915	986,234	451,843	921,336
總計	59,917	270,915	986,234	451,843	921,336
收入確認時間					
於某個時間點	82	115,506	444,201	126,872	394,529
於一段時間內	59,835	155,409	542,033	324,971	526,807
總計	59,917	270,915	986,234	451,843	921,336

在提供持車模式的礦區無人駕駛解決方案時， 貴集團擁有並控制無人駕駛礦卡，同時向客戶提供相關無人駕駛服務。在此模式下， 貴集團提供無人駕駛營運相關功能，如遠程駕駛輔助、無人駕駛調度操作員及遠程技術支援專家。持車模式的收入於服務期間按產出法確認，通常與運輸物料量掛鈎，定價基準一般按每立方米或每噸計算。在不同的採礦部署中，該定價基於運輸距離、斜坡條件及場地整體複雜程度等因素而有所不同。

在不持車模式下， 貴集團向客戶銷售無人駕駛礦卡、線控電控底盤平台、核心傳感器模塊和自動駕駛域控制器(統稱「硬件系統」)，而 貴集團亦可能向客戶提供相關的支援及服務，如軟件更新、平台維護及遠程支援。硬件系統收入於交付客戶的時間點確認，而持續性服務收入則按產出法於服務期間隨服務提供確認。

在提供智能礦區數字化解決方案時， 貴集團向客戶提供硬件產品(例如高精度巡檢模組及智能巡檢交互終端)。該等解決方案旨在無縫整合定制化系統組件，包括平台、控制系統及配套設備，專為滿足特定客戶需求而量身定制。部署完成後，客戶將全權負責系統的日常運營。解決方案收入於解決方案的控制權轉移至客戶的時間點(通常於部署獲接納時)確認。

其他收入來自銷售若干材料及提供服務(包括服務期間的維護服務及其他服務等)。 貴集團於某個時間點確認材料銷售收入並按產出法於服務期間按已獲客戶確認的 貴集團服務時間表於一段時間內確認服務收入，因客戶於整個期間同時接收並消耗相關利益。

貴集團選擇應用可行權宜方法，按 貴集團有權開具發票的金額確認收入。誠如香港財務報告準則第15號所允許，分配至該等未履行合約的交易價格並無披露。

(b) 合約負債

於往績記錄期間，合約負債增加主要由於提前收取履行履約義務的現金，而合約負債餘額減少主要由於履行履約義務後確認收入。

貴集團

於2024年12月31日及2025年9月30日， 貴集團錄得合約負債人民幣6,239,000元及人民幣9,684,000元。董事預期該等合約負債將於一年內確認為收入。

於2022年1月1日， 貴集團並無合約負債。

貴公司

於2024年12月31日及2025年9月30日， 貴公司確認合約負債人民幣12,837,000元及人民幣7,127,000元。董事預期該等合約負債將於一年內確認為收入。

7. 其他收入

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (未經審計)*	*人民幣千元*
以下各項的利息收入：					
－銀行及其他存款	544	453	1,287	1,208	748
－貿易應收款項*(附註23)*	–	–	–	–	3,576
政府補助*(附註)*	282	229	155	131	620
	826	682	1,442	1,339	4,944

附註： 該等金額代表從地方政府收取用於支持 貴集團發展的補貼。該等補助並無附帶特定條件，且相關金額已於收到補助時於損益確認。

8. 其他收益及虧損淨額

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (未經審計)*	*人民幣千元*
出售物業、廠房及設備虧損淨額	(5,547)	(7,355)	(13,906)	(6,345)	(6,045)
就物業、廠房及設備確認的減值虧損	–	–	(18,450)	–	–
就分類為持作出售資產確認的減值虧損	–	–	–	–	(118,357)
出售無形資產虧損	(47)	–	–	–	–
外匯收益淨額	–	–	82	347	121
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動	–	–	–	–	199
其他	(327)	(45)	(1,006)	(2,037)	94
總計	(5,921)	(7,400)	(33,280)	(8,035)	(123,988)

9. 財務成本

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
借款利息	550	11,429	28,843	15,708	49,806
租賃負債利息	–	7	125	48	238
附追索權的貼現票據利息	–	164	430	269	922
	550	11,600	29,398	16,025	50,966

10. 預期信貸虧損模型項下的減值虧損(扣除撥回)

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
就以下各項確認的減值虧損(扣除撥回):					
– 貿易應收款項	(21)	323	8,758	4,144	3,417
– 應收票據	–	–	–	–	420
– 應收關聯方款項	–	–	1,305	–	(329)
– 合約資產	20	59	2,105	275	236
總計	(1)	382	12,168	4,419	3,744

11. 所得稅開支

根據《中華人民共和國企業所得稅法》(「**企業所得稅法**」)及企業所得稅法實施條例，中國子公司於往績記錄期間的法定稅率為25%。

貴公司於截至2022年及2023年12月31日止年度合資格享有15%的優惠所得稅稅率，此乃由於 貴公司獲認定為高新技術企業(「高新技術企業」)。該高新技術企業資格已獲批准，自2020年7月31日至2023年7月30日止，有效期為3年。

上海易澳科技有限公司(「上海易澳」)於截至2023年及2024年12月31日止年度合資格享有15%的優惠所得稅稅率，此乃由於上海易澳獲認定為高新技術企業，且該高新技術企業資格已獲批准，自2023年12月12日起至2026年12月11日止，有效期為3年。

新疆藍邦工程機械設備貿易有限公司(「藍邦貿易」)位於新疆維吾爾自治區，根據財稅[2021]27號的地區所得稅優惠政策，該公司自2025年至2029年可免徵企業所得稅。該政策授予符合條件的地區內企業自產生營業收入首年起五年免徵所得稅優惠。

根據中國相關法律及法規，從事研發活動的企業在釐定其年度應課稅利潤時，有權將其產生的研發費用的150%申報為可扣稅費用(「加計扣除」)。誠如中國國家稅務總局於2018年9月及其後日期所公告，加計扣除申報額自2018年1月1日起上調至研發費用的175%，且於自2022年10月1日至2025年9月30日期間內該申報額進一步增加至200%。

合資格高新技術企業產生的未動用稅項虧損可於虧損年度起計10年內動用。

貴集團的所得稅開支為人民幣1,807,000元。

往績記錄期間的所得稅開支可與綜合損益及其他全面收益表的除稅前虧損對賬如下：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
除稅前虧損	(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(439,852)
按中國法定所得稅率25%計算的稅項	(53,989)	(83,417)	(97,514)	(67,948)	(109,963)
不同稅率的影響	(4,808)	3,935	30,043	6,417	9,338
不可扣稅開支的稅務影響	7,949	5,477	17,760	8,991	1,892
動用此前未確認的稅項虧損	–	–	2,884	6,135	6,492
未確認稅項虧損的稅務影響	62,543	92,718	80,300	75,521	101,298
未確認可扣減暫時性差額的稅務影響	1,958	2,845	9,842	4,671	32,486
企業所得稅法加計扣除項目	(13,653)	(21,558)	(43,315)	(33,787)	(39,736)
年／期內所得稅開支	–	–	–	–	1,807

12. 年／期內虧損

貴集團年／期內虧損乃經扣除／(計入)下列各項後達致：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
物業、廠房及設備折舊	22,501	44,670	96,640	63,881	140,285
使用權資產折舊	–	267	2,177	1,145	23,830
無形資產攤銷	152	172	193	144	176
折舊及攤銷總計	22,653	45,109	99,010	65,170	164,291
核數師薪酬	110	463	321	–	–
短期租賃開支	1,905	19,943	79,628	64,283	17,760
[**編纂**]開支	–	–	–	–	15,239
僱員福利開支(包括附註13中所列的董事、最高行政人員及監事薪酬)					
－薪金、花紅及其他津貼	81,951	189,805	228,864	155,867	196,140
－以股份為基礎的付款開支	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363
－退休福利計劃供款	6,629	11,183	16,799	11,848	16,891
－福利、醫療及其他僱員福利	8,959	15,404	22,121	16,317	21,173
員工成本總額	109,239	232,669	288,477	200,724	245,567
確認為開支的存貨成本	14,545	190,382	666,212	304,228	576,824
存貨減值撥備	–	–	410	–	1,675

13. 董事、最高行政人員及監事薪酬

於往績記錄期間，已付或應付　貴公司董事、最高行政人員及監事的薪酬如下：

	截至2022年12月31日止年度				
	薪金、津貼、福利及其他福利	績效掛鈎花紅	退休福利計劃	以權益結算以股份為基礎的付款	總計
	人民幣千元	*人民幣千元 (附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
執行董事：					
藍水生先生（最高行政人員）	515	105	65	–	685
張磊先生	1,058	240	60	–	1,358
林巧先生	1,014	240	60	419	1,733
小計	2,587	585	185	419	3,776
監事：					
黃希哲先生	–	–	–	–	–
李機智先生	806	225	60	120	1,211
小計	806	225	60	120	1,211
總計	3,393	810	245	539	4,987

	截至2023年12月31日止年度				
	薪金、津貼、福利及其他福利	績效掛鈎花紅	退休福利計劃	以權益結算以股份為基礎的付款	總計
	人民幣千元	*人民幣千元 (附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
執行董事：					
藍水生先生（最高行政人員）	527	175	70	–	772
張磊先生	1,087	400	65	–	1,552
林巧先生	1,020	2,191	65	206	3,482
小計	2,634	2,766	200	206	5,806
非執行董事：					
賴盛民先生	–	–	–	–	–
Shen Xiao先生*(附註v)*	–	–	–	–	–
小計	–	–	–	–	–
監事：					
黃希哲先生	–	–	–	–	–
李機智先生	866	1,005	65	31	1,967
小計	866	1,005	65	31	1,967
總計	3,500	3,771	265	237	7,773

	截至2024年12月31日止年度				
	薪金、津貼、福利及其他福利	績效掛鈎花紅	退休福利計劃	以權益結算以股份為基礎的付款	總計
	人民幣千元	*人民幣千元 (附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
執行董事：					
藍水生先生（最高行政人員）	1,547	360	73	–	1,980
張磊先生	1,067	960	68	–	2,095
林巧先生	1,075	1,168	68	63	2,374
小計	3,689	2,488	209	63	6,449
非執行董事：					
賴盛民先生	–	–	–	–	–
Shen Xiao先生*(附註v)*	–	–	–	–	–
小計	–	–	–	–	–
監事：					
黃希哲先生	–	–	–	–	–
李機智先生	977	679	68	13	1,737
小計	977	679	68	13	1,737
總計	4,666	3,167	277	76	8,186

	截至2025年9月30日止九個月				
	薪金、津貼、福利及其他福利	績效掛鈎花紅	退休福利計劃	以權益結算以股份為基礎的付款	總計
	人民幣千元	*人民幣千元 (附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
執行董事：					
藍水生先生（最高行政人員）	1,079	270	55	–	1,404
張磊先生	720	180	52	–	952
林巧先生	799	180	52	9	1,040
陳慧勇先生*(附註ii、vi)*	780	176	55	1,356	2,367
曲曉燕女士*(附註iii、vi)*	1,339	315	52	3,233	4,939
小計	4,717	1,121	266	4,598	10,702
非執行董事：					
賴盛民先生	–	–	–	–	–
Shen Xiao先生*(附註v)*	–	–	–	–	–
小計	–	–	–	–	–
監事：					
黃希哲先生	–	–	–	–	–
李機智先生	747	162	52	2	963
楊曉光先生*(附註iv、vi)*	884	198	52	261	1,395
小計	1,631	360	104	263	2,358
總計	6,348	1,481	370	4,861	13,060

	截至2024年9月30日止九個月（未經審計）				
	薪金、津貼、福利及其他福利	績效掛鈎花紅	退休福利計劃	以權益結算以股份為基礎的付款	總計
	人民幣千元	*人民幣千元 (附註i)*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
執行董事：					
藍水生先生（最高行政人員）	1,161	270	54	–	1,485
張磊先生	800	720	51	–	1,571
林巧先生	798	876	51	57	1,782
小計	2,759	1,866	156	57	4,838
非執行董事：					
賴盛民先生	–	–	–	–	–
Shen Xiao先生*(附註v)*	–	–	–	–	–
小計	–	–	–	–	–
監事：					
黃希哲先生	–	–	–	–	–
李機智先生	730	509	51	10	1,300
小計	730	509	51	10	1,300
總計	3,489	2,375	207	67	6,138

附註：

i. 績效掛鈎花紅根據 貴集團的業績及 貴集團內相關個人的表現確定。

ii. 陳慧勇先生自2025年6月22日起獲委任為 貴公司執行董事。

iii. 曲曉燕女士自2025年6月22日起獲委任為 貴公司執行董事。

iv. 楊曉光先生自2025年3月起獲委任為 貴公司監事。

v. Shen Xiao先生於2023年11月7日獲委任為 貴公司非執行董事並於2025年6月辭任。

vi. 該僱員於2025年1月1日前一直在 貴公司任職，此處披露的金額為截至2025年9月30日止九個月的薪酬總額。

上述執行董事及監事的薪酬主要就其為 貴公司及 貴集團的事務管理提供服務而提供。上述非執行董事的薪酬主要由 貴公司股東提供。

於往績記錄期間，若干董事及監事就其為 貴集團提供服務獲授股份，詳情載於歷史財務資料附註34。

於往績記錄期間，並無 貴公司董事、監事或最高行政人員放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

14. 五位最高薪酬僱員

於往績記錄期間， 貴集團五名最高薪酬僱員分別包括截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及2024年及2025年9月30日止九個月的1名、2名、1名、1名(未經審計)及3名董事及／或監事，彼等的薪酬詳情載於上文附註13。往績記錄期間其餘4名、3名、4名、4名(未經審計)及2名非 貴公司董事、最高行政人員或監事人士的薪酬詳情如下：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
薪金、津貼、福利及其他福利	3,500	2,689	5,950	4,454	2,488
績效掛鈎花紅	1,471	4,493	6,008	4,506	573
退休福利計劃	201	152	282	211	107
以權益結算以股份為基礎的付款開支	3,546	8,295	11,947	9,879	746
	8,718	15,629	24,187	19,050	3,914

非 貴公司董事、最高行政人員或監事且薪酬屬於以下組別的最高薪酬僱員數目如下：

	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
	僱員數目	僱員數目	僱員數目	僱員數目 *(未經審計)*	僱員數目
零港元(「**港元**」)至2,500,000港元	2	–	–	1	2
2,500,001港元至3,000,000港元	2	1	1	–	–
4,000,001港元至4,500,000港元	–	1	–	1	–
4,500,001港元至5,000,000港元	–	–	–	1	–
5,000,001港元至5,500,000港元	–	–	1	–	–
5,500,001港元至6,000,000港元	–	–	1	–	–
10,000,001港元至10,500,000港元	–	1	–	1	–
12,000,001港元至12,500,000港元	–	–	1	–	–
總計	4	3	4	4	2

於往績記錄期間， 貴集團並無向任何 貴公司董事、監事、最高行政人員或五位最高薪酬僱員支付酬金作為加入或加盟 貴集團的獎勵或作為離職賠償。

於往績記錄期間，若干非董事、非最高行政人員及非監事的最高薪酬僱員因其為 貴集團提供的服務而獲授股份，詳情載於附註34。

15. 每股虧損

貴公司擁有人應佔每股基本及攤薄虧損乃根據以下數據計算：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
				(未經審計)	
用於計算每股基本及攤薄虧損的 貴公司擁有人應佔年／期內虧損	(215,955)	(333,667)	(390,055)	(271,792)	(446,977)

股份數目

	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
				(未經審計)	
用於計算每股基本及攤薄虧損的普通股加權平均數	50,000,000	50,000,000	53,818,205	50,000,000	101,888,125

貴公司擁有具優先權的潛在普通股(附註31)。於往績記錄期間，潛在普通股並未計入每股攤薄虧損的計算，因將其全部納入會產生反攤薄效應。因此，於往績記錄期間的每股攤薄虧損與相關年度／期間的每股基本虧損相同。

16. 股息

於往績記錄期間， 貴公司並無派發及宣派股息。

17A. 物業、廠房及設備

貴集團

	生產用車	無人駕駛智能設備	機器、設備及其他汽車	辦公設備、電腦及其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本					
於2022年1月1日	67,919	7,985	2,731	1,125	79,760
添置	99,695	9,986	8,147	2,798	120,626
出售	(34,284)	–	–	(912)	(35,196)
於2022年12月31日	133,330	17,971	10,878	3,011	165,190
添置	350,744	2,762	12,590	2,054	368,150
出售	(47,407)	–	(190)	–	(47,597)
於2023年12月31日	436,667	20,733	23,278	5,065	485,743
添置	542,922	33,032	17,356	15,833	609,143
出售	(45,544)	(13,129)	(5,675)	–	(64,348)
於2024年12月31日	934,045	40,636	34,959	20,898	1,030,538
添置	387,467	79,796	10,704	27,956	505,923
出售	(20,874)	(8,762)	(4,858)	(858)	(35,352)
重新分類為持作出售	(324,283)	–	–	–	(324,283)
於2025年9月30日	976,355	111,670	40,805	47,996	1,176,826
折舊及減值					
於2022年1月1日	6,912	1,683	517	404	9,516
年內扣除	17,546	2,404	1,475	1,076	22,501
出售時對銷	(7,225)	–	–	(585)	(7,810)
於2022年12月31日	17,233	4,087	1,992	895	24,207
年內扣除	33,890	5,448	4,298	1,034	44,670
出售時對銷	(16,219)	–	(100)	–	(16,319)
於2023年12月31日	34,904	9,535	6,190	1,929	52,558
年內扣除	77,667	6,714	7,065	5,194	96,640
出售時對銷	(23,424)	(9,174)	(2,291)	–	(34,889)
於損益確認的減值虧損	18,450	–	–	–	18,450
於2024年12月31日	107,597	7,075	10,964	7,123	132,759
期內扣除	105,547	16,374	7,674	10,690	140,285
出售時對銷	(13,997)	(462)	(1,056)	(76)	(15,591)
重新分類為持作出售	(88,228)	–	–	–	(88,228)
於2025年9月30日	110,919	22,987	17,582	17,737	169,225
賬面值					
於2022年12月31日	116,097	13,884	8,886	2,116	140,983
於2023年12月31日	401,763	11,198	17,088	3,136	433,185
於2024年12月31日	826,448	33,561	23,995	13,775	897,779
於2025年9月30日	865,436	88,683	23,223	30,259	1,007,601

上述物業、廠房及設備項目，乃經考慮殘值後以直線法按下列年率折舊：

生產用車	11.88%至19.00%
無人駕駛智能設備	31.67%
機器、設備及其他汽車	19.00%至31.67%
辦公設備、電腦及其他	11.88%至40.00%

於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日，賬面值分別為人民幣51,206,000元、人民幣165,942,000元、人民幣602,151,000元及人民幣809,345,000元的物業、廠房及設備已質押予其他金融機構作為 貴集團與售後租回交易有關的借款的抵押品。

減值評估

當現金產生單位的財務表現不如預期或生產用車的利用狀況不符合預期時， 貴集團管理層得出有減值跡象的結論。因此，分別就若干現金產生單位及生產用車進行減值評估。

就現金產生單位而言， 貴集團管理層基於管理層的最佳估計編製現金流量預測，並釐定物業、廠房及設備以及使用權資產並無減值。關鍵假設的合理可能變動將不會導致截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日物業、廠房及設備以及使用權資產減值虧損。 貴集團管理層亦認為生產用車的利用狀況不符合預期，生產用車的可收回金額根據公允價值減出售成本釐定。 貴集團管理層基於類似物業的近期交易價格估計資產的公允價值減出售成本，並根據物業的性質、位置及狀況進行調整。公允價值計量被歸類為第三層級公允價值層級。截至2024年12月31日止年度，相關資產已減值至其可收回金額人民幣42,411,000元，其中減值人民幣18,450,000元於損益確認。

貴公司

	生產用車	無人駕駛智能設備	機器、設備及其他汽車	辦公設備、電腦及其他	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本					
於2022年1月1日	11,069	7,985	1,165	1,070	21,289
添置	47,996	9,986	2,117	2,737	62,836
出售	–	–	–	(912)	(912)
於2022年12月31日	59,065	17,971	3,282	2,895	83,213
添置	189,794	2,751	7,433	2,041	202,019
出售	(2,673)	–	–	–	(2,673)
於2023年12月31日	246,186	20,722	10,715	4,936	282,559
添置	156,431	30,889	2,577	8,807	198,704
出售	(134,686)	(12,605)	(2,346)	–	(149,637)
於2024年12月31日	267,931	39,006	10,946	13,743	331,626
添置	45,265	79,723	6,742	18,225	149,955
出售	(133,805)	(8,762)	(2,494)	(593)	(145,654)
重新分類為持作出售	(5,467)	–	–	–	(5,467)
於2025年9月30日	173,924	109,967	15,194	31,375	330,460
折舊及減值					
於2022年1月1日	2,745	1,683	333	400	5,161
年內扣除	5,319	2,404	576	1,047	9,346
出售時對銷	–	–	–	(585)	(585)
於2022年12月31日	8,064	4,087	909	862	13,922
年內扣除	15,720	5,448	1,730	998	23,896
出售時對銷	(748)	–	–	–	(748)
於2023年12月31日	23,036	9,535	2,639	1,860	37,070
年內扣除	19,379	6,641	3,009	4,283	33,312
出售時對銷	(18,983)	(9,160)	(847)	–	(28,990)
於損益確認的減值虧損	900	–	–	–	900
於2024年12月31日	24,332	7,016	4,801	6,143	42,292
期內扣除	19,420	16,284	1,895	7,753	45,352
出售時對銷	(7,981)	(462)	(259)	(22)	(8,724)
重新分類為持作出售	(2,254)	–	–	–	(2,254)
於2025年9月30日	33,517	22,838	6,437	13,874	76,666
賬面值					
於2022年12月31日	51,001	13,884	2,373	2,033	69,291
於2023年12月31日	223,150	11,187	8,076	3,076	245,489
於2024年12月31日	243,599	31,990	6,145	7,600	289,334
於2025年9月30日	140,407	87,129	8,757	17,501	253,794

上述物業、廠房及設備項目，乃經考慮殘值後以直線法按下列年率折舊：

生產用車	11.88%至19.00%
無人駕駛智能設備	31.67%
機器、設備及其他汽車	19.00%至31.67%
辦公設備、電腦及其他	11.88%至40.00%

於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日，物業、廠房及設備賬面值分別為人民幣零元、人民幣35,802,000元、人民幣34,133,000元及人民幣14,940,000元，並以質押予其他金融機構作為 貴公司與售後租回交易有關借款的抵押品。

17B. 分類為持作出售資產

貴集團

於2025年9月下旬， 貴集團訂立意向書，建議出售190輛礦卡，該等卡車最初按持車模式於正常營運中使用，並訂有持續合約。於簽立意向書後，有關建議交易的卡車預計將於十二個月內分批交付。涉及的卡車主要由上一代車型組成，該等卡車最初部署作試點測試、展示用途及早期營運驗證。隨著 貴集團的技術與產品組合持續進化，該等車輛已不再完全符合 貴集團當前的技術路線圖。

因此， 貴集團將該等車輛分類為持作出售的非流動資產，並根據香港財務報告準則第5號持作出售非流動資產及已終止經營業務，按賬面值與公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並確認減值虧損人民幣118.4百萬元，其已計入附註8所載的其他收益或虧損。此後，於2025年9月30日， 貴集團分類為持作出售資產的賬面值為人民幣117,699,000元，其中包括屬於 貴公司的人民幣1,857,000元。

18. 使用權資產

貴集團

	租賃物業	生產用車	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2022年1月1日及2022年12月31日的賬面值	–	–	–
添置	1,956	–	1,956
折舊開支	(267)	–	(267)
於2023年12月31日的賬面值	1,689	–	1,689
添置	6,259	–	6,259
折舊開支	(2,177)	–	(2,177)
於2024年12月31日的賬面值	5,771	–	5,771
添置	18,060	53,728	71,788
折舊開支	(4,797)	(19,033)	(23,830)
於2025年9月30日的賬面值	19,034	34,695	53,729

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
與短期租賃相關的開支	1,905	19,943	79,628	64,283	17,760
租賃現金流出總額	1,905	19,990	82,978	65,576	35,635

於往績記錄期間， 貴集團就營運租賃多個辦公室及多輛生產用車。所訂立的租賃合約固定期限為13個月至4年。租賃條款乃按個別基準磋商，包含各種不同條款及條件。在釐定租期及評估不可撤銷的期限時， 貴集團應用合約的定義並釐定合約可執行的期限。

貴集團定期就若干車輛、物業及辦公設備訂立短期租賃。於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日，短期租賃組合與上述所披露短期租賃開支的短期租賃組合類似。

貴集團運用判斷就其作為承租人且包括續租選擇權的租賃合約(特別是與生產用車有關的租賃)釐定租期。對 貴集團是否合理確定行使續租選擇權的評估會影響租期，而租期會嚴重影響已確認的租賃負債及使用權資產的金額。於發生重大事件或出現 貴集團可控範圍內並影響評估的重大變動時進行重新評估。

貴集團的租賃協議不包含任何可變租賃付款或承租人的購買選擇權。

貴集團管理層按附註17所披露的方式對相關使用權資產進行減值評估，且並無確認任何減值。

貴公司

	租賃物業
	人民幣千元
於2022年1月1日及2022年12月31日的賬面值	–
添置	1,828
折舊開支	(249)
於2023年12月31日的賬面值	1,579
添置	1,508
折舊開支	(1,540)
於2024年12月31日的賬面值	1,547
添置	18,060
折舊開支	(3,442)
於2025年9月30日的賬面值	16,165

19. 無形資產

貴集團

	軟件
	人民幣千元
成本	
於2022年1月1日	1,227
添置	568
出售	(66)
於2022年12月31日	1,729
添置	117
於2023年12月31日	1,846
添置	81
於2024年12月31日	1,927
添置	50
出售	(7)
於2025年9月30日	1,970
攤銷	
於2022年1月1日	106
年內扣除	152
出售時對銷	(13)
於2022年12月31日	245
年內扣除	172
於2023年12月31日	417
年內扣除	193
於2024年12月31日	610
期內扣除	176
於2025年9月30日	786
賬面值	
於2022年12月31日	1,484
於2023年12月31日	1,429
於2024年12月31日	1,317
於2025年9月30日	1,184

上述無形資產具有限使用年期，並按三至十年以直線法攤銷：

貴公司

	軟件
	人民幣千元
成本	
於2022年1月1日	1,227
添置	568
出售	(66)
於2022年12月31日	1,729
添置	117
於2023年12月31日	1,846
添置	14
於2024年12月31日	1,860
添置	33
於2025年9月30日	1,893
攤銷	
於2022年1月1日	106
年內扣除	152
出售時對銷	(13)
於2022年12月31日	245
年內扣除	172
於2023年12月31日	417
年內扣除	191
於2024年12月31日	608
期內扣除	171
於2025年9月30日	779
賬面值	
於2022年12月31日	1,484
於2023年12月31日	1,429
於2024年12月31日	1,252
於2025年9月30日	1,114

上述無形資產具有限使用年期，並按三至十年以直線法攤銷：

20. 遞延税項資產／負債

貴集團

以下項目未確認遞延税項資產：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
税項虧損	383,575	754,446	1,064,113	1,443,338
可扣減暫時性差額	13,223	24,605	63,974	188,573

下表披露未確認稅項虧損及其到期日。

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
2026年	8,191	8,191	8,191	3,064
2027年	36,869	36,869	35,681	15,460
2028年	1,335	57,294	46,947	46,947
2029年	19,700	19,700	289,450	288,830
2030年	28,516	28,516	28,516	433,709
2031年	75,660	75,660	75,660	75,660
2032年	213,304	213,304	213,304	213,304
2033年	–	314,912	314,912	314,912
2034年	–	–	51,452	51,452
總計	383,575	754,446	1,064,113	1,443,338

貴公司

以下項目未確認遞延稅項資產：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
稅項虧損	338,515	588,482	737,651	1,024,151
可扣減暫時性差額	8,593	12,434	23,240	31,953

下表披露未確認稅項虧損及其到期日。

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
2028年	1,335	1,335	1,335	1,335
2029年	19,700	19,700	168,869	168,869
2030年	28,516	28,516	28,516	315,016
2031年	75,660	75,660	75,660	75,660
2032年	213,304	213,304	213,304	213,304
2033年	–	249,967	249,967	249,967
總計	338,515	588,482	737,651	1,024,151

21. 於一家合資企業的投資

貴集團

	於2024年12月31日	於2025年9月30日
	人民幣千元	*人民幣千元*
於合資企業的投資成本	6,600	6,600
應佔投資後(虧損)／利潤及其他綜合開支	(3)	3,254
	6,597	9,854

截至2024年12月31日及2025年9月30日，合資企業的投資情況如下：

實體名稱	註冊成立及主要經營地點	主要業務	貴集團所持所有權權益比例	貴集團所持有投票權比例
新疆藍邦工程建築有限公司(「新疆藍邦」)	中國內地	工程管理服務	33%	33%

以下為合資企業的財務資料概要。以下財務資料概要反映合資企業根據香港財務報告準則會計準則編製的財務報表所示金額。該合資企業於該等綜合財務報表中採用權益法入賬。

新疆藍邦

	於2024年12月31日	於2025年9月30日
	人民幣千元	*人民幣千元*
財務狀況表概要		
流動資產	19,997	88,751
非流動資產	65,230	100,389
流動負債	65,235	159,280
以上資產及負債金額包括以下各項：		
現金及現金等價物	19,745	2,667

	截至2024年12月31日止年度	截至2025年9月30日止九個月
	人民幣千元	*人民幣千元*
損益及其他全面開支表概要		
收入	–	92,669
年／期內(虧損)／利潤	(8)	9,869
年／期內全面(開支)／收益總額	(8)	9,869

上述財務資料概要與本綜合財務報表所確認合資企業權益賬面值的對賬：

	於2024年12月31日	於2025年9月30日
	人民幣千元	*人民幣千元*
新疆藍邦的淨資產	19,992	29,860
貴集團所持新疆藍邦所有權權益比例	33%	33%
貴集團應佔新疆藍邦淨資產及賬面值	6,597	9,854

22. 存貨

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
原材料	3,259	8,500	50,090	121,372
進行中的合約成本	–	–	879	1,152
減：撥備	–	–	(410)	(2,085)
總計	3,259	8,500	50,559	120,439

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
原材料	2,855	6,841	27,613	84,852
進行中的合約成本	–	–	253	552
減：撥備	–	–	(273)	(476)
總計	2,855	6,841	27,593	84,928

23. 貿易應收款項及應收票據

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動：				
貿易應收款項	20,057	52,372	417,306	537,848
應收票據*(附註ii)*	9,660	63,573	211,672	390,431
減：信貸虧損撥備	(213)	(536)	(9,294)	(12,147)
流動資產總計	29,504	115,409	619,684	916,132
非流動資產：				
貿易應收款項*(附註i)*	–	–	–	49,210
減：信貸虧損撥備	–	–	–	(984)
非流動資產總計	–	–	–	48,226

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
總計	29,504	115,409	619,684	964,358

附註i： 截至2025年9月30日，現值為人民幣49,210,000元的非流動貿易應收款項來自符合銷售要求的售後租回交易的長期分期收款安排。非流動貿易應收款項將於未來四十四個月分五期收取，每期金額為人民幣12,000,000元。董事認為，由於非流動貿易應收款項尚未到期，因此所披露的賬齡均為六個月內。

附註ii： 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴集團的應收票據通過按全面追索權形式貼現／背書轉至銀行或供應商。由於 貴集團並無轉讓有關應收票據的重大風險及回報， 貴集團繼續全額確認應收票據的賬面值，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日分別為人民幣7,500,000元、人民幣63,073,000元、人民幣151,070,000元及人民幣338,778,000元。

於2022年1月1日，來自客戶合約的貿易應收款項賬面值為人民幣23,183,000元。

貴集團主要給予最多90天的信貸期，惟就若干信譽良好的客戶延長信貸期限至一段較長時間。以下為於各報告期末按收到客戶確認交付或提供服務的日期呈列的貿易應收款項賬齡分析。

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
6個月內	18,627	52,348	411,848	438,308
6個月至12個月	1,417	11	4,490	147,761
1至2年	13	–	968	989
2年以上	–	13	–	–
總計	20,057	52,372	417,306	587,058

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，於報告日期已逾期的賬面總值分別為人民幣6,648,000元、人民幣1,654,000元、人民幣113,942,000元及人民幣269,690,000元的應收賬款乃計入 貴集團的貿易應收款項結餘。逾期結餘中，人民幣1,403,000元、人民幣11,000元、人民幣4,400,000元及人民幣144,806,000元分別逾期90天以上。該等逾期款項並未被視為違約，因為信貸質素概無發生重大變化且金額被視為可收回。

於往績記錄期間的貿易應收款項及應收票據減值評估詳情載於附註39。

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動				
貿易應收款項	14,012	41,479	264,019	364,406
應收票據	8,000	54,073	94,130	94,978
減：信貸虧損撥備	(152)	(427)	(6,229)	(8,626)
流動資產總計	21,860	95,125	351,920	450,758
非流動資產				
貿易應收款項	–	–	–	49,210
減：信貸虧損撥備	–	–	–	(984)
非流動資產總計	–	–	–	48,226
總計	21,860	95,125	351,920	498,984

於2022年1月1日，來自客戶合約的貿易應收款項賬面值為人民幣13,918,000元。

以下為於各報告期末按收到客戶確認交付或提供服務的日期呈列的貿易應收款項賬齡分析。

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
6個月內	12,583	41,456	258,561	328,446
6個月至12個月	1,417	11	4,490	84,181
1至2年	12	–	968	989
2年以上	–	12	–	–
總計	14,012	41,479	264,019	413,616

24. 轉讓金融資產

貴集團

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴集團的應收票據通過按全面追索權形式貼現／背書轉至銀行或供應商。由於 貴集團並無轉讓與應收票據有關的重大風險及回報，其繼續確認於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日的應收票據(分別為人民幣17,160,000元、人民幣72,785,000元及人民幣5,000,000元)及相關銀行借款的全部賬面值，亦繼續確認於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日的應收票據(分別為人民幣7,500,000元、人民幣45,913,000元、人民幣78,285,000元及人民幣333,778,000元)及相關貿易應付款項的全部賬面值。

貴公司

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴公司的應收票據通過按全面追索權形式貼現／背書轉至銀行或供應商。由於 貴公司並無轉讓與應收票據有關的重大風險及回報，其繼續確認於2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日的應收票據(分別為人民幣17,160,000元、人民幣26,086,000元及人民幣5,000,000元)及相關銀行借款的全部賬面值，亦繼續確認於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日的應收票據(分別為人民幣7,500,000元、人民幣36,413,000元、人民幣41,416,000元及人民幣55,184,000元)及相關貿易應付款項的全部賬面值。

25. 合約資產

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
賬面值	2,349	8,237	9,994	14,176
減：信貸虧損撥備	(23)	(82)	(2,187)	(2,423)
總計	2,326	8,155	7,807	11,753

合約資產一般指於質量保證期一年內結束時應付的最終收入合約付款。當確認收入時，合約資產予以列賬，由於 貴集團並無無條件權利獲得該等代價金額。

於2022年1月1日，合約資產的賬面值為人民幣395,000元。

於往績記錄期間，合約資產減值評估詳情載於附註39。

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
賬面值	1,109	4,136	8,577	13,101
減：信貸虧損撥備	(11)	(41)	(770)	(2,402)
總計	1,098	4,095	7,807	10,699

26. 預付款項、按金及其他應收款項

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動：				
其他應收款項				
－從僱員扣除的福利	595	992	1,496	1,850
－員工墊款	1,220	159	967	2,777
－供應商取消採購的退款	–	8,800	–	–
－股權工具被投資方的應收款項	–	–	2,000	2,000
－回扣應收款項	–	800	–	–
－應收其他第三方款項	–	–	–	18,526
－其他	–	–	53	22
減：信貸虧損撥備	–	–	–	–
其他應收款項總額	1,815	10,751	4,516	25,175
按金	2,723	8,741	33,816	50,578
預付供應商款項	5,874	6,918	38,601	41,871
預付開支	1,343	2,210	6,133	15,084
預付其他稅項開支	–	36	90	1,075
可抵扣進項增值稅(「**增值稅**」)	12,315	40,513	83,064	136,027
遞延發行成本	–	–	–	3,271
流動資產總計	24,070	69,169	166,220	273,081
非流動：				
按金	1,023	4,798	6,898	8,912
無形資產採購預付款項	–	–	471	1,133
減：信貸虧損撥備	–	–	–	–
非流動資產總計	1,023	4,798	7,369	10,045
總計	25,093	73,967	173,589	283,126

於往績記錄期間，按金及其他應收款項的減值評估詳情載於附註39。

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動：				
其他應收款項				
－從僱員扣除的福利	473	644	739	948
－員工墊款	452	24	687	2,055
－回扣應收款項	–	800	–	–
－應收其他第三方款項	–	–	–	18,526
減：信貸虧損撥備	–	–	–	–
其他應收款項總額	925	1,468	1,426	21,529
按金	48	857	8,359	3,597
預付供應商款項	5,704	4,853	24,157	37,820
預付開支	1,318	2,042	5,735	8,381
預付其他稅項開支	–	36	36	839
可抵扣進項增值稅	11,637	33,268	18,777	3,351
遞延發行成本	–	–	–	3,271
流動資產總計	19,632	42,524	58,490	78,788
非流動：				
按金	1,011	4,798	3,307	5,587
無形資產採購預付款項	–	–	471	1,133
減：信貸虧損撥備	–	–	–	–
非流動資產總計	1,011	4,798	3,778	6,720
總計	20,643	47,322	62,268	85,508

27. 按公允價值計入其他全面收入的權益工具

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非上市權益投資	–	–	2,000	4,408

上述權益投資指非上市公司的普通股。該等投資並非持作買賣，而是持作長期戰略用途。董事已選擇指定該權益投資按公允價值計入其他全面收入，因其認為於損益內確認該等投資公允價值的短期波動將有別於 貴集團將該等投資持作長期用途的戰略，且將無法實現其長遠的表現潛力。

28A. 現金及現金等價物以及受限制銀行存款

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
現金及現金等價物				
－銀行結餘*(附註i)*	72,847	67,966	46,027	556,896
－線上支付平台餘額	–	–	–	23
－受限制銀行存款 *(附註ii)*	–	–	–	33,002
總計	72,847	67,966	46,027	589,921

附註：

i. 於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日， 貴集團銀行結餘按年利率0.01%至0.30%的市場利率計息。

ii. 金額為人民幣3,000,000元的受限制銀行存款已用作抵押與固定年利率0.05%售後租回相關的其他借款及金額為人民幣30,000,000元已被凍結及免息，因為 貴集團於2025年9月30日正處於購買按公允價值計入損益的金融資產的過程中。

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
現金及現金等價物				
－銀行結餘*(附註i)*	57,104	61,041	29,915	481,517
－線上支付平台餘額	–	–	–	21
－受限制銀行存款 *(附註ii)*	–	–	–	30,002
總計	57,104	61,041	29,915	511,540

附註：

i. 於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日， 貴公司銀行結餘按年利率0.01%至0.30%的市場利率計息。

ii. 金額為人民幣30,000,000元的受限制銀行存款已被凍結及免息，因為 貴集團於2025年9月30日期間正處於購買按公允價值計入損益的金融資產的過程中。

28B. 按公允價值計入損益的金融資產

金額為人民幣50,085,000元的按公允價值計入損益的金融資產為銀行發行的結構性存款金融產品，屬短期投資，預期回報率介乎0.65%至1.80%，視乎相關金融工具的市場價格，包括信用評級較高的債券、結構性存款及其他金融資產。由於金融產品的合約現金流量不只是本金和利息的付款，故被分類為按公允價值計入損益的金融資產。有關公允價值計量的詳情載於附註39。

29. 貿易及其他應付款項

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項*(附註i)*	32,026	92,527	344,642	595,618
其他應付稅項	778	2,475	2,535	1,975
應付薪金、福利及花紅	28,325	50,659	79,046	57,075
其他應付款項				
－應付按金	40	32	9,697	1
－應付經營開支	604	870	1,870	1,203
－應付服務費	75	2,069	474	374
－應付[**編纂**]開支及發行成本	–	–	–	4,035
－退款負債	–	39,600	12,296	–
－購買非控股權益的應付款項	–	–	–	7,227
其他	408	654	868	1,224
	62,256	188,886	451,428	668,732

附註i： 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴集團的應收票據通過按全面追索權形式背書轉至供應商。由於 貴集團並無轉讓有關應收票據的重大風險及回報， 貴集團繼續全額確認應收票據的賬面值及相關貿易應付款項，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日分別為人民幣7,500,000元、人民幣45,913,000元、人民幣78,285,000元及人民幣333,778,000元。

於各報告期末， 貴集團基於發票日期的貿易應付款項賬齡分析如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
1年內	32,026	92,387	344,012	594,162
1至2年	–	140	630	1,430
2年以上	–	–	–	26
	32,026	92,527	344,642	595,618

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項	27,235	68,806	239,374	188,803
其他應付稅項	606	926	1,700	1,398
應付薪金、福利及花紅	23,017	37,702	69,232	36,423
其他應付款項				
－應付按金	40	23	9,585	1
－應付經營開支	546	721	1,868	1,203
－應付服務費	75	2,069	431	374
－應付[**編纂**]開支及發行成本	–	–	–	4,035
－退款負債	–	39,600	12,296	–
其他	406	648	803	1,222
	51,925	150,495	335,289	233,459

於各報告期末， 貴公司基於發票日期的貿易應付款項賬齡分析如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
1年內	27,235	68,740	238,977	188,371
1至2年	–	66	397	406
2年以上	–	–	–	26
	27,235	68,806	239,374	188,803

30. 租賃負債

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
應付租賃負債：				
一年內	–	1,483	2,751	54,349
於超過一年但不超過兩年的期間內	–	433	1,959	7,788
於超過兩年但不超過五年的期間內	–	–	240	5,093
	–	1,916	4,950	67,230
分析為：				
流動負債項下列示的一年內到期償還款項	–	1,483	2,751	54,349
非流動負債項下列示的一年後到期償還款項	–	433	2,199	12,881

於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日，租賃負債約為人民幣零元、人民幣1,916,000元、人民幣4,950,000元及人民幣67,230,000元，該等負債已分別由約人民幣零元、人民幣503,000元、人民幣986,000元及人民幣6,251,000元的租賃按金作為抵押。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日止年度／期間，租賃負債所採用的增量借款利率分別介乎3.35%至8.77%。

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
應付租賃負債：				
一年內	–	1,442	996	5,123
於超過一年但不超過兩年的期間內	–	401	533	6,590
於超過兩年但不超過五年的期間內	–	–	73	5,093
	–	1,843	1,602	16,806
分析為：				
流動負債項下列示的一年內到期償還款項	–	1,442	996	5,123
非流動負債項下列示的一年後到期償還款項	–	401	606	11,683

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，租賃負債約為人民幣零元、人民幣1,843,000元、人民幣1,602,000元及人民幣16,806,000元，該等負債已分別由約人民幣零元、人民幣503,000元、人民幣593,000元及人民幣861,000元的租賃按金作為抵押。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日止年度／期間，租賃負債所採用的增量借款利率分別介於3.35%至4.20%。

31. 按公允價值計入損益的金融負債

貴集團及 貴公司

貴公司於2020年至2024年期間與獨立投資者訂立股份認購協議，並發行九輪(分別為「天使輪」、「Pre-A輪」、「A輪」、「B-1輪」、「B-2輪」、「B-3輪」、「C輪」、「C+輪」及「C++輪」)具優先權的股份。於往績記錄期間各年度， 貴公司已分別收取人民幣44.0百萬元、人民幣443.2百萬元及人民幣320.0百萬元的代價。

於往績記錄期間各年末，各輪股份的公允價值如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動負債				
天使輪	155,552	172,823	–	–
Pre-A輪	99,832	108,993	–	–
A輪	163,657	174,156	–	–
B-1輪	113,752	111,199	–	–
B-2輪	46,388	44,852	–	–
B-3輪	–	60,231	–	–
C輪	–	256,614	26,267	–
C+輪	–	127,000	–	–
總計	579,181	1,055,868	26,267	–

天使輪

於2020年5月， 貴公司與一名控股股東訂立天使輪股份認購協議。 貴公司發行8,823,530股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣64.20百萬元，佔 貴公司所有權的15.00%（按全面攤薄基準計）。天使輪股份在初始確認時僅享有清算優先權，惟後續已以A輪投資的認購協議中列明的優先權予以補充。

Pre-A輪

於2020年6月， 貴公司與第三方投資者訂立Pre-A輪股份認購協議。 貴公司發行5,347,594股每股價格為人民幣1.00元的普通股，所得現金總額為人民幣50.00百萬元，佔 貴公司所有權的8.34%（按全面攤薄基準計）。Pre-A輪股份在初始確認中並無優先權，惟於後續已以A輪投資的認購協議中列明的優先權予以補充。

A輪

於2020年11月， 貴公司與第三方投資者訂立A輪股份認購協議。 貴公司發行7,897,984股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣80.00百萬元，佔 貴公司所有權的10.96%（按全面攤薄基準計）。

B-1輪

於2021年6月， 貴公司與第三方投資者訂立B-1輪股份認購協議。 貴公司發行3,554,300股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣94.00百萬元，佔 貴公司所有權的4.70%（按全面攤薄基準計）。

B-2輪

於2022年5月， 貴公司與第三方投資者訂立B-2輪股份認購協議。 貴公司發行1,185,827股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣44.00百萬元，佔 貴公司所有權的1.54%（按全面攤薄基準計）。

B-3輪

於2023年2月， 貴公司與第三方投資者訂立B-3輪股份認購協議。 貴公司發行1,561,788股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣61.00百萬元，佔 貴公司所有權的1.99%（按全面攤薄基準計）。

C輪

於2023年9月， 貴公司與一名控股股東及第三方投資者訂立C輪股份認購協議。 貴公司發行6,250,089股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣255.20百萬元，佔 貴公司所有權的7.39%（按全面攤薄基準計）。

C+輪

於2023年11月， 貴公司與第三方投資者訂立C+輪股份認購協議。 貴公司發行3,110,350股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣127.00百萬元，佔 貴公司所有權的3.55%（按全面攤薄基準計）。

C++輪

於2024年3月， 貴公司與第三方投資者訂立C++輪股份認購協議。 貴公司發行7,837,102股每股價格為人民幣1.00元的具優先權的股份，所得現金總額為人民幣320.00百萬元，佔 貴公司所有權的8.20%（按全面攤薄基準計）。

於往績記錄期間，具優先權的天使輪、Pre-A輪、A輪、B-1輪、B-2輪、B-3輪、C輪、C+輪及C++輪股份所附權利、優惠及特權一致，詳情如下：

(a) 反攤薄權

貴公司擬通過增資擴股、發行新股份或發行可轉換債券等方式增加註冊資本時，倘該等後續增資的每股人民幣註冊資本的認購價低於各輪投資者投入的每人民幣註冊資本所對應的認購價，投資者有權要求(i) 貴公司以法律允許的最低價格向投資者發行新的實繳資本；或(ii)控股股東共同及個別向投資者無償轉讓一定比例的 貴公司股份，以調整投資者每人民幣註冊資本的認購價。

(b) 清算優先權

倘 貴公司出現任何清算、清盤或解散，具優先權的股份投資者將有權在將 貴公司的資產或盈餘資金分派予普通股持有人前，優先獲得清算優先金額。清算價格應為(i)已付股份認購代價，另加按年單利計算的應計利息，連同已宣派但尚未分派的累計股息；及(ii) 貴公司所有合法可供分派的資產及資金乘以投資者所持股份佔具優先權股份總數的比例的乘積（以較高者為準）。

(c) 贖回權

在下列情況下，具優先權的股份投資者有權要求 貴公司或控股股東共同或個別購回股份：

(i) 於2028年12月31日前未在證券交易市場完成合資格[**編纂**]；

(ii) 任何具優先權的股份持有人已行使贖回權；

(iii) 貴集團及控股股東的任何公司嚴重違反任何交易文件或嚴重違反適用法律，或對 貴集團或投資者造成重大不利影響；

(iv) 發生其他嚴重違約行為，且自投資者請求書面通知之日起30日後未更正；

各輪具優先權股份的贖回價應為(A)該輪發行價的百分百；(B)自發行日起按相應發行價計算的每年百分之十單利（C++輪為百分之八）；及(C)就該等投資者當時持有的各輪具優先權股份已宣派但未支付的全部股息的總和。

呈列及分類

具優先權的股份由董事參照獨立合格的專業估價師艾華迪評估諮詢有限公司的估值進行估值，該估值師具備評估類似工具的適當資格及經驗。 貴公司於截至2022年、2023年及2024年12月31日採用倒推法釐定 貴公司的相關股份價值，並根據期權定價模型進行股權配置，截至發行日期至往績記錄期間各年末，實現具優先權股份的公允價值。

董事參考接近估值日期的第三方融資的發行價採用倒推法。董事參照各輪具優先權股份的發行價，釐定截至2022年、2023年及2024年12月31日的相關股份價值。

主要估值假設載列如下：

	於12月31日		
	2022年	2023年	2024年
無風險利率	2.53%	2.30%	1.55%
預期波動值	51.13%	47.95%	50.62%
清盤情況下的缺乏市場流通性貼現	20.00%	18.00%	18.00%
贖回情況下的缺乏市場流通性貼現	20.00%	18.00%	18.00%
[**編纂**]情況下的缺乏市場流通性貼現	20.00%	18.00%	18.00%
清盤情況下的可能性	27.50%	27.50%	27.50%
贖回情況下的可能性	27.50%	27.50%	27.50%
[**編纂**]情況下的可能性	45.00%	45.00%	45.00%

於往績記錄期間，按公允價值計入損益的金融負債變動載於附註39。

董事基於到期年期與於2022年、2023年及2024年12月31日的相關估值日期至預期清算日期、贖回日期及[**編纂**]期間相若的中國國債的收益率估計無風險利率。於各估值日期的波幅乃根據於各自估值日期至預期清算日期、贖回日期及[**編纂**]期間業內可資比較公司的平均過往波幅而估計。根據期權定價方法估計缺乏市場流通性貼現。

於2024年11月30日，除C輪投資人持有的612,274股具優先權股份外，各輪具優先權股份的上述權利、優惠及特權均已解除， 貴公司已完成股份改制，44,956,290股具優先權股份已按1:1轉換比例轉換為 貴公司普通股。

於2025年3月，由於優先權隨股東之間的股份轉讓而獲解除，截至2024年12月31日具優先權的餘下612,274股股份隨後已按1:1轉換比率轉換為普通股，且按公允價值計入損益的金融負債於2025年9月30日並無結餘。

32A. 借款

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
銀行借款	30,000	48,671	393,790	499,326
附追索權的貼現票據相關的銀行借款	–	17,160	72,785	5,000
與售後租回交易相關的其他借款	49,000	177,225	656,608	919,797
來自其他金融機構的借款	–	30,000	–	–
	79,000	273,056	1,123,183	1,424,123
有擔保	10,000	28,553	373,790	153,500
有抵押	20,000	–	–	–
有擔保且有抵押	49,000	227,343	656,608	919,797
無擔保且無抵押	–	17,160	92,785	350,826
	79,000	273,056	1,123,183	1,424,123

附註：

i. 有抵押借款以物業、廠房及設備、貿易應收款項、 貴公司部分股份及藍水生先生持有的銀行存款、於子公司的投資及劉冬梅女士擁有的其他第三方的股權投資作抵押。

ii. 有擔保借款由 貴公司控股股東藍水生先生及／或劉冬梅女士、張磊先生、Hong Weiqi女士及 貴集團若干子公司提供擔保。董事認為，由藍水生先生、劉冬梅女士、張磊先生及Hong Weiqi女士提供的擔保將於 貴公司於聯交所[**編纂**]後解除。

上述借款的賬面值基於合約還款日期分析如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
借款的賬面值須於以下期限償還：				
一年內	25,183	166,499	676,535	818,973
於超過一年但不超過兩年的期間內	16,305	71,677	257,696	386,461
於超過兩年但不超過五年的期間內	37,512	34,880	188,952	218,689
	79,000	273,056	1,123,183	1,424,123

貴集團借款的風險敞口如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
固定利率借款	59,000	134,491	597,384	570,187
浮動利率借款	20,000	138,565	525,799	853,936
	79,000	273,056	1,123,183	1,424,123

貴集團借款的實際利率範圍如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
固定利率借款	3.95%至7.20%	1.60%至7.20%	0.80%至6.20%	1.30%至6.19%
浮動利率借款	3.90%	6.10%	3.00%至6.10%	2.10%至6.10%

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	**2023年**	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
銀行借款	30,000	48,671	373,790	499,326
附追索權的貼現票據相關的銀行借款	–	17,160	26,086	5,000
與售後租回交易相關的其他借款	–	25,953	15,690	8,009
來自其他金融機構的借款	–	30,000	–	–
	30,000	121,784	415,566	512,335
有擔保	10,000	28,553	353,790	153,500
有抵押	20,000	–	–	–
有擔保且有抵押	–	76,071	15,690	8,009
無擔保且無抵押	–	17,160	46,086	350,826
	30,000	121,784	415,566	512,335

附註：

i. 有抵押借款以物業、廠房及設備、貿易應收款項、 貴公司部分股份及藍水生先生持有的銀行存款、於子公司的投資及劉冬梅女士擁有的其他第三方的股權投資作抵押。

ii. 有擔保借款由 貴公司控股股東藍水生先生及／或劉冬梅女士及 貴集團若干子公司提供擔保。董事認為，由藍水生先生及劉冬梅女士提供的擔保將於 貴公司於聯交所[**編纂**]後解除。

上述借款的賬面值基於合約還款日期分析如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	**2023年**	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
借款的賬面值須於以下期限償還：				
一年內	10,000	106,094	390,375	472,835
於超過一年但不超過兩年的期間內	–	10,299	5,391	19,700
於超過兩年但不超過五年的期間內	20,000	5,391	19,800	19,800
	30,000	121,784	415,566	512,335

貴公司借款的風險敞口如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
固定利率借款	10,000	67,855	299,886	348,500
浮動利率借款	20,000	53,929	115,680	163,835
	30,000	121,784	415,566	512,335

貴公司借款的實際利率範圍如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
固定利率借款	3.95%	1.60%至7.00%	0.80%至4.00%	1.30%至4.00%
浮動利率借款	3.90%	6.10%	3.00%至6.10%	2.10%至6.10%

32B. 遞延收入

2025年9月， 貴集團收到政府補助人民幣2.85百萬元，用以支持高新技術企業的高質量發展。由於合資格支出尚未產生，而該補助旨在補償未來成本，因此已將該款項確認為遞延收入。遞延收入將於相關支出產生的期間內有系統地轉至損益表。

33. 實繳資本／股本

	已發行股份數目	繳足股份數目	實繳資本／股本
	千股	*千股*	*人民幣千元*
每股面值人民幣1.00元的普通股			
已發行／繳足：			
於2022年1月1日、2022年12月31日及2023年12月31日	50,000	10,000	10,000
股東出資*(附註ii)*	–	40,000	40,000
轉換具優先權股份*(附註i)*	44,956	44,956	44,956
於2024年12月31日	94,956	94,956	94,956
股東出資*(附註iii)*	26,169	26,169	26,169
轉換具優先權股份*(附註31)*	612	612	612
於2025年9月30日	121,737	121,737	121,737

附註：

i. 於2024年11月30日，面值人民幣1.00元的具優先權股份已按1:1的轉換比例轉換為44,956,290股普通股，詳見附註31。根據具優先權股份於轉換日期的公允價值(以估值價格釐定)，轉換產生的股本金額約為人民幣44,956,290元及股份溢價約為人民幣1,370,713,000元。

ii. 2020年1月，控股股東藍水生先生及張磊先生按每股人民幣1.00元認購40,000,000股股份。誠如附註34所載，2020年4月，控股股東將上述持有的10,000,000股股份轉讓予寧波梅山保稅港區南英投資管理合夥企業(有限合夥)，用作員工激勵平台。於2024年11月30日前，張磊先生曾任寧波梅山保稅港區南英投資管理合夥企業(有限合夥)的普通合夥人，而張磊先生所收取的購股權計劃行權款項於2023年前尚未繳付予 貴集團作為股本。於2024年11月30日，寧波梅山保稅港區南英投資管理合夥企業(有限合夥)已完成10,000,000股已認購股份的出資。

控股股東已於2024年內悉數繳足30,000,000股已認購股份的出資額，總計人民幣30,000,000元。

iii. 於2025年6月， 貴公司與控股股東及第三方投資者訂立新投資協議(「D輪及D+輪融資」)，發行8,959,327股普通股，總代價為人民幣411,847,000元。

於2025年7月， 貴公司以總代價人民幣50,000,000元向新的第三方投資者發行1,078,319股普通股，作為D+輪融資的一部分。於2025年8月， 貴公司以總代價人民幣763,760,000元向其他D++輪融資的新第三方投資者發行16,131,558股普通股。

截至2025年9月30日， 貴集團已收取所有投資代價。

34. 以權益結算以股份為基礎的付款

於2019年1月， 貴集團批准並採納包括購股權計劃及受限制股份單位計劃在內的股份激勵計劃(「股份激勵計劃」)。計劃授予員工及業務顧問合共10,000,000股股份，其中包括9,513,010份購股權及486,990份受限制股份單位。於2024年11月30日，原購股權計劃由受限制股份單位計劃所取代，而受限制股份單位計劃納入同一安排。股份激勵計劃的條款與原購股權計劃及受限制股份單位計劃項下條款相同。受限制股份單位計劃與原購股權計劃的參與者相同，發行受限制股份單位計劃的公允價值與取代日期所釐定的被取代購股權計劃的公允價值大致一致。

自2020年起，寧波梅山保稅港區南英投資管理合夥企業(有限合夥)被用作員工激勵平台，持有於股份激勵計劃下的普通股。

下表載列於往績記錄期間購股權及受限制性股份單位以股份為基礎的付款開支：

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
購股權	10,323	15,550	18,985	16,379	–
受限制股份單位	1,377	727	1,708	313	11,363
	11,700	16,277	20,693	16,692	11,363

(a) 貴公司僱員購股權計劃的詳情

截至2024年11月30日，根據授予承授人的購股權計劃，合共9,299,178股股份將分四年按每年25%的比例分期歸屬，條件是相關僱員在職且無需達成任何績效要求。根據購股權計劃，行使期為購股權歸屬後六個月，行使價為授予日股價的20%。

下表披露 貴集團現有僱員持有的購股權詳情及相關持股變動情況：

	購股權數目	加權平均授予日期公允價值
		人民幣元
截至2022年1月1日未行使	4,265,481	2.74
已授出	3,207,240	10.08
已行使	(1,339,878)	2.79
已沒收	(682,570)	5.17
截至2022年12月31日未行使	5,450,273	5.86
已授出	2,202,815	13.17
已行使	(1,936,487)	8.80
已沒收	(564,387)	7.41
截至2023年12月31日未行使	5,152,214	7.74
已授出	1,145,710	12.30
已行使	(1,535,760)	11.03
已沒收	(580,153)	9.19
轉換為受限制股份單位	(4,182,011)	14.54
截至2024年12月31日未行使	–	

(b) 已授出購股權的公允價值

購股權評估乃由董事經參考獨立合資格的專業估值師艾華迪評估諮詢有限公司估值後進行，該公司於評估類似工具方面具有適當資格及經驗。購股權乃使用二項式期權定價模型定價。用於評估授出日期公允價值的主要輸入數據如下：

	截至2022年12月31日止年度	截至2023年12月31日止年度	截至2024年12月31日止年度
無風險利率	2.23%至2.58%	2.16%至2.32%	1.38%至1.60%
預期波動率	49.00%至53.92%	41.18%至48.61%	48.36%至52.04%

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年9月30日止九個月，購股權的以股份為基礎的付款開支人民幣10,323,000元、人民幣15,550,000元、人民幣18,985,000元及人民幣16,379,000元(未經審計)分別於損益確認。

(c) 受限制股份單位詳情

授予承授人受限制股份單位計劃下的合共486,990股股份，將於四年內按每年25%的比例分期歸屬，條件是相關業務顧問在職且無需達成任何績效要求。

下表披露 貴集團現有僱員及業務顧問持有的受限制股份單位詳情及相關持股變動情況：

	受限制股份單位數目	加權平均授予日期公允價值
		人民幣元
截至2022年1月1日未行使	433,513	8.02
已行使	(121,748)	8.02
截至2022年12月31日未行使	311,765	8.02
已行使	(121,748)	8.02
截至2023年12月31日未行使	190,017	8.02
已授出	91,870	12.30
已行使	(435,250)	10.85
已沒收	(40,034)	9.19
由購股權轉換	4,182,011	14.54
截至2024年12月31日未行使	3,988,614	10.44
已授出	184,090	35.78
已歸屬	(1,135,712)	9.76
已沒收	(165,672)	10.58
截至2025年9月30日未行使	2,871,320	14.07

(d) 已授出受限制股份單位的公允價值

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，受限制股份單位評估乃由董事經參考獨立合資格的專業估值師艾華迪評估諮詢有限公司估值後進行，該公司於評估類似工具方面具有適當資格及經驗。授予承授人的受限制股份單位，乃按 貴公司普通股價值(採用倒推法並計及缺乏市場流通性貼現釐定)進行定價。用於評估受限制股份單位於授予日期公允價值的主要輸入數據如下：

	截至2022年12月31日止年度	截至2023年12月31日止年度	截至2024年12月31日止年度	截至2025年9月30日止九個月
缺乏市場流通性貼現	20%	18%	18%	–

截至2025年9月30日止九個月， 貴公司普通股價值乃基於D輪、D+輪及D++輪融資的新融資價格釐定。

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9月30日止九個月，受限制股份單位的以股份為基礎的付款開支人民幣1,377,000元、人民幣727,000元、人民幣1,708,000元、人民幣313,000元(未經審計)及人民幣11,363,000元分別於損益確認。

35. 退休福利計劃

貴集團中國僱員為中國政府營運的國家管理退休福利計劃成員。 貴公司及其中國子公司須按工資成本的特定百分比向退休福利計劃供款，為該等僱員福利提供資金。就退休福利計劃而言， 貴集團僅有責任作出特定供款。

貴集團就該等退休福利計劃作出的供款金額披露於附註12。

於往績記錄期間， 貴集團並無根據上述退休福利計劃產生任何可供用作抵減現有供款水平的沒收供款。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，該計劃下亦無任何可供用作抵減未來年度應付供款的沒收供款。

36. 融資活動所產生的負債對賬

下表詳述了 貴集團融資活動所產生的負債變動(包括現金及非現金變動)。融資活動所產生的負債為相關現金流量已於或未來現金流量將於 貴集團綜合現金流量表內分類為融資活動所得現金流量的負債：

	按公允價值計入損益的金融負債	應付關聯方款項	借款	租賃負債	發行成本應付款項	購買非控股權益的應付款項	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2022年1月1日	484,908	10	–	–	–	–	484,918
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值虧損	50,273	–	–	–	–	–	50,273
財務成本*(附註9)*	–	–	550	–	–	–	550
融資現金流量*(附註24)*	44,000	50,159	78,450	–	–	–	172,609
於2022年12月31日	579,181	50,169	79,000	–	–	–	708,350
添置	–	–	–	1,940	–	–	1,940
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值虧損	33,487	–	–	–	–	–	33,487
財務成本*(附註9)*	–	–	11,429	7	–	–	11,436
融資現金流量*(附註24)*	443,200	(47,143)	182,627	(31)	–	–	578,653
於2023年12月31日	1,055,868	3,026	273,056	1,916	–	–	1,333,866
添置	–	–	–	6,259	–	–	6,259
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值虧損	66,068	–	–	–	–	–	66,068
財務成本*(附註9)*	–	–	28,843	125	–	–	28,968
具優先權的股份轉換為普通股	(1,415,669)	–	–	–	–	–	(1,415,669)
融資現金流量*(附註24)*	320,000	–	821,284	(3,350)	–	–	1,137,934
於2024年12月31日	26,267	3,026	1,123,183	4,950	–	–	1,157,426
添置	–	–	–	79,917	3,271	7,227	90,415
財務成本*(附註9)*	–	–	49,806	238	–	–	50,044
具優先權的股份轉換為普通股	(26,267)	–	–	–	–	–	(26,267)
融資現金流量*(附註24)*	–	(3,026)	251,134	(17,875)	(2,558)	–	227,675
於2025年9月30日	–	–	1,424,123	67,230	713	7,227	1,499,293
於2024年1月1日	1,055,868	3,026	273,056	1,916	–	–	1,333,866
添置	–	–	–	842	–	–	842
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值虧損	31,831	–	–	–	–	–	31,831
財務成本*(附註9)*	–	–	15,708	48	–	–	15,756
融資現金流量*(附註24)*	320,000	–	447,380	(1,293)	–	–	766,087
於2024年9月30日(未經審計)	1,407,699	3,026	736,144	1,513	–	–	2,148,382

37. 承擔

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴集團擁有以下承擔：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
其他股權投資的資本承擔	–	–	500	–

38. 資產質押

貴集團

貴集團借款已以其資產質押作為抵押，相關資產的賬面值如下：

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
以下各項的賬面值：				
受限制銀行存款	–	–	–	3,000
物業、廠房及設備	51,206	165,942	602,151	809,345
貿易應收款項*(附註)*	6,045	8,420	58,638	150,895
於子公司的投資	50,000	100,000	50,000	–
	107,251	274,362	710,789	963,240

附註： 貴集團已將其若干子公司收取礦區自動駕駛解決方案收入的權利質押予其他金融機構，作為與授予 貴集團的售後租回交易相關的其他借款的擔保。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，該等借款金額分別為人民幣49,000,000元、人民幣143,830,000元、人民幣333,128,000元及人民幣502,576,000元。

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
物業、廠房及設備的賬面值	–	35,802	34,133	14,940
貿易應收款項*(附註)*	–	4,095	3,440	124,679
	–	39,897	37,573	139,619

附註： 貴公司已將其若干子公司收取礦區自動駕駛解決方案收入的權利質押予其他金融機構，作為與授予 貴公司的售後租回交易相關的其他借款的擔保。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，該等借款金額分別為人民幣0元、人民幣25,953,000元、人民幣15,690,000元及人民幣8,248,000元。

39. 金融工具及金融風險管理

金融工具類別

貴集團

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
金融資產：				
按攤銷成本計量的金融資產	112,555	206,514	772,821	1,692,041
按公允價值計入損益的金融資產	–	–	–	50,085
按公允價值計入其他全面收入的金融資產	–	–	2,000	4,408
金融負債：				
按攤銷成本計量的金融負債	162,322	411,834	1,496,056	2,033,805
按公允價值計入損益的金融負債	579,181	1,055,868	26,267	–
租賃負債	–	1,916	4,950	67,230

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
金融資產：				
按攤銷成本計量的金融資產	107,685	324,512	1,336,737	2,737,158
按公允價值計入損益的金融資產	–	–	–	50,085
金融負債：				
按攤銷成本計量的金融負債	108,471	279,667	995,187	1,476,518
按公允價值計入損益的金融負債	579,181	1,055,868	26,267	–
租賃負債	–	1,843	1,602	16,806

金融風險管理目標與政策

貴集團的主要金融工具包括貿易應收款項及應收票據、應收關聯方款項、按公允價值計入其他全面收入的權益工具、按金及其他應收款項、現金及現金等價物、受限制銀行存款、按公允價值計入損益的金融資產、貿易及其他應付款項、應付關聯方款項、借款及按公允價值計入損益的金融負債。 貴公司的主要金融工具包括貿易應收款項及應收票據、應收關聯方款項、若干按金及其他應收款項、現金及現金等價物、受限制銀行存款、貿易及其他應付款項、應付關聯方款項、借款及按公允價值計入損益的金融負債。該等金融工具之詳情披露於各附註。與該等金融工具相關之風險包括市場風險(即利率風險、信貸風險及流動資金風險)。減輕該等風險的相關政策載於下文。董事對該等風險進行管理及監察，務求及時而有效地採取適當措施。

市場風險

利率風險

貴集團及 貴公司的公允價值利率風險主要與固定利率借款(附註32)、應收關聯方非貿易性質款項及租賃負債(附註30)有關。 貴集團及 貴公司亦面對與銀行結餘及浮動利率借款有關的現金流量利率風險(附註32)。 貴集團及 貴公司的現金流量利率風險主要集中於銀行結餘利率及浮動利率借款所產生的貸款基準利率的波動。 貴集團及 貴公司根據利率水平及預測評估任何利率變動所產生的潛在影響，從而管理利率風險。董事將審閱固定利率與浮動利率借款的比例，並確保其在合理範圍內。 貴集團對利率風險的敏感度已根據借款利率的風險敞口釐定。銀行結餘及租賃負債不進行敏感度分析，乃由於董事認為因銀行結餘及租賃負債產生的利率風險敞口微不足道。

倘利率高於／低於50個基點且所有其他變量保持不變， 貴集團於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月的稅後虧損將會分別上升／下跌人民幣75,000元、人民幣520,000元、人民幣1,972,000元及人民幣2,402,000元。該分析乃假設於往績記錄期間各年末的未償還借款金額於整個年度並未償還。

其他價格風險

貴集團就其於銀行發行的金融產品計量為按公允價值計入損益的金融資產，因而面臨價格風險。上述金融工具因市場價格變動而面臨價格風險，其變動乃由個別金融工具或其發行人的特定因素，或影響市場上交易的所有類似金融工具的因素引起。 貴集團已委任專門團隊監控價格風險，必要時可考慮避險風險敞口。由於銀行發行的金融產品的公允價值變動被認為微不足道，因此 貴集團的其他價格風險並不重要。

信貸風險

貴集團所面臨的信貸風險為交易方未能履行責任而導致 貴集團蒙受金融虧損的風險，其主要歸因於貿易應收款項及應收票據、合約資產、應收關聯方款項、按金及其他應收款項以及現金及現金等價物。

貴集團對預期信貸虧損模型項下的金融資產及其他項目進行減值評估。有關 貴集團信貸風險管理、最大信貸風險敞口及相關減值評估(如適用)的資料概述如下：

貴集團的現金及現金等價物以及部分應收票據存放於信用評級較高的銀行或在線支付平台， 貴集團對任何單一金融機構或交易方的風險敞口有限。

貴集團貿易應收款項存在信貸風險集中的情況。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，貿易應收款項總額分別有45.70%、48.39%、35.00%及49.17%來自 貴集團最大客戶，而貿易應收款項總額分別有100.00%、84.79%、79.35%及81.19%來自 貴集團五大客戶。

為將信貸風險降至最低，董事已指定一個團隊負責釐定信貸限額、信貸審批及其他監控程序，以確保採取後續行動收回逾期債務並匯總信貸減值資料，從而進行進一步減值評估。

貴集團的內部信貸風險等級評估包括以下類別：

內部信貸評級	說明	貿易應收款項及應收票據／合約資產／應收關聯方貿易性質款項	須進行預期信貸虧損評估的其他金融資產
低風險	交易方違約風險低且並無擁有任何逾期款項	全期預期信貸虧損－並無出現信貸減值	12個月預期信貸虧損
存疑	信貸風險自透過內部制定的資料或外部資源初始確認以來出現大幅增加	全期預期信貸虧損－並無出現信貸減值	全期預期信貸虧損－並無出現信貸減值
虧損	有證據顯示資產出現信貸減值	全期預期信貸虧損－出現信貸減值	全期預期信貸虧損－出現信貸減值
撇銷	有證據顯示債務人陷入嚴重財務困難且 貴集團並無實際收回款項可能	金額撇銷	金額撇銷

下表詳列 貴集團須進行預期信貸虧損評估的金融資產及合約資產的信貸風險：

			賬面總值			
			於12月31日			於9月30日
	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	2022年	2023年	2024年	2025年
			人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
按攤銷成本計量的金融資產						
貿易應收款項*(附註23)*	低風險*(附註i)*	全期預期信貸虧損（撥備矩陣）	20,057	52,372	417,306	587,058
應收票據*(附註23)*	低風險*(附註i)*	全期預期信貸虧損（撥備矩陣）	9,660	63,573	211,672	390,431
合約資產*(附註25)*	低風險*(附註i)*	全期預期信貸虧損（撥備矩陣）	2,349	8,237	9,994	14,176
應收關聯方貿易性質款項*(附註41)*	低風險*(附註i)*	全期預期信貸虧損（撥備矩陣）	–	–	65,230	48,822
應收關聯方非貿易性質款項*(附註41)*	低風險	12個月預期信貸虧損	6,458	–	–	9,900
按金及其他應收款項*(附註26)*	低風險	12個月預期信貸虧損	3,746	23,139	42,767	80,038
現金及現金等價物*(附註28)*	低風險	12個月預期信貸虧損	72,847	67,966	46,027	556,919
受限制銀行存款*(附註28)*	低風險	12個月預期信貸虧損	–	–	–	33,002

附註：

i. 就貿易應收款項、應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項而言， 貴集團已應用香港財務報告準則第9號的簡化方法計量全期預期信貸虧損的虧損撥備。除與就收取應收款項有重大疑問的客戶相關的貿易應收款項外， 貴集團按集體基準就該等項目釐定預期信貸虧損，並按債務人的賬齡及信貸評級分類。

作為 貴集團信貸風險管理的一環， 貴集團使用債務人的賬齡評估減值，此乃由於債務人包括有共同風險特徵的客戶，而該風險特徵代表客戶根據合約條款悉數支付到期款項的能力。下表提供有關貿易應收款項、應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項的信貸風險資料，該等項目均採用撥備矩陣進行集體評估，惟信貸評級較高的應收票據除外，該等項目已視為無減值。此外，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日，概無債務人獲個別評估。

	於2022年12月31日			於2023年12月31日			於2024年12月31日			於2025年9月30日		
賬齡	虧損率	賬面總值	虧損撥備	虧損率	賬面總值	虧損撥備	虧損率	賬面總值	虧損撥備	虧損率	賬面總值	虧損撥備
		人民幣千元	*人民幣千元*		*人民幣千元*	*人民幣千元*		*人民幣千元*	*人民幣千元*		*人民幣千元*	*人民幣千元*
1年內	1%	22,393	(223)	1%	60,596	(605)	2%	489,534	(9,790)	2%	667,903	(13,357)
1至2年	100%	13	(13)	100%	–	–	100%	2,996	(2,996)	100%	3,173	(3,173)
2年以上	100%	–	–	100%	13	(13)	100%	–	–	100%	–	–
		22,406	(236)		60,609	(618)		492,530	(12,786)		671,076	(16,530)

虧損率乃按債務人預期年期內的歷史觀察違約率進行估計，並就無需付出不必要的成本或努力即可得的前瞻性資料作出調整。歸類工作由董事定期檢討，以確保更新與特定債務人相關的資料。

下表顯示 貴集團已按簡化方法就貿易應收款項及應收票據、合約資產及應收關聯方貿易性質款項確認的全期預期信貸虧損變動。

	全期預期信貸虧損（並無出現信貸減值）	全期預期信貸虧損（出現信貸減值）	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2022年1月1日	237	–	237
已確認減值虧損	236	–	236
已撥回減值虧損	(237)	–	(237)
於2022年12月31日	236	–	236
已確認減值虧損	618	–	618
已撥回減值虧損	(236)	–	(236)
於2023年12月31日	618	–	618
已確認減值虧損	12,786	–	12,786
已撥回減值虧損	(618)	–	(618)
於2024年12月31日	12,786	–	12,786
已確認減值虧損	16,530	–	16,530
已撥回減值虧損	(12,786)	–	(12,786)
於2025年9月30日	16,530	–	16,530

董事認為自初始確認以來，該等按金及其他應收款項以及應收關聯方非貿易性質款項的信貸風險並無顯著增加，且 貴集團及 貴公司根據12個月預期信貸虧損計提虧損撥備。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月， 貴集團及 貴公司評估其他應收款項及按金以及應收關聯方非貿易性質款項的預期信貸虧損並不重大。

流動資金風險

於管理流動資金風險時， 貴集團監管及維持董事視為充足的現金及現金等價物合理水平，以為 貴集團營運提供資金並減輕現金流量波動所造成的影響。

經考慮 貴集團可用的財務資源(包括手頭現金及現金等價物、借款及新增融資)，董事認為， 貴集團將有足夠的財務資源滿足自報告日期起計未來十二個月內的日後營運資金需求。

下表詳述 貴集團金融負債的剩餘合約到期日。該表格乃根據 貴集團可能須予支付的最早日期金融負債的未貼現現金流量而編製。

	加權平均利率	應要求或一年內	一年以上但於兩年內	兩年以上但於五年內	未貼現現金流量總額	賬面總值
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2022年12月31日						
金融負債						
貿易及其他應付款項	–	33,153	–	–	33,153	33,153
應付關聯方款項	–	50,169	–	–	50,169	50,169
按公允價值計入損益的金融負債	10.00%	–	–	535,548	535,548	579,181
借款	3.90%-7.20%	28,633	19,480	39,099	87,212	79,000
小計		111,955	19,480	574,647	706,082	741,503
租賃負債	–	–	–	–	–	–
總計		111,955	19,480	574,647	706,082	741,503

	加權平均利率	應要求或一年內	一年以上但於兩年內	兩年以上但於五年內	未貼現現金流量總額	賬面總值
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2023年12月31日						
金融負債						
貿易及其他應付款項	–	135,752	–	–	135,752	135,752
應付關聯方款項	–	3,026	–	–	3,026	3,026
按公允價值計入損益的金融負債	10.00%	–	–	1,125,369	1,125,369	1,055,868
借款	1.60%-7.20%	179,938	80,281	36,242	296,461	273,056
小計		318,716	80,281	1,161,611	1,560,608	1,467,702
租賃負債	4.20%	1,524	451	–	1,975	1,916
總計		320,240	80,732	1,161,611	1,562,583	1,469,618

	加權平均利率	應要求或一年內	一年以上但於兩年內	兩年以上但於五年內	未貼現現金流量總額	賬面總值
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2024年12月31日						
金融負債						
貿易及其他應付款項	–	369,847	–	–	369,847	369,847
應付關聯方款項	–	3,026	–	–	3,026	3,026
按公允價值計入損益的金融負債	10.00%	–	–	38,158	38,158	26,267
借款	0.80%-6.20%	716,792	285,648	195,611	1,198,051	1,123,183
小計		1,089,665	285,648	233,769	1,609,082	1,522,323
租賃負債	4.20%-8.77%	2,905	2,025	243	5,173	4,950
總計		1,092,570	287,673	234,012	1,614,255	1,527,273

	加權平均利率	應要求或一年內	一年以上但於兩年內	兩年以上但於五年內	未貼現現金流量總額	賬面總值
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2025年9月30日						
金融負債						
貿易及其他應付款項	–	609,682	–	–	609,682	609,682
借款	1.30%-6.19%	996,032	444,888	272,897	1,713,817	1,424,123
小計		1,605,714	444,888	272,897	2,323,499	2,033,805
租賃負債	3.35%-8.77%	55,889	8,340	5,616	69,845	67,230
總計		1,661,603	453,228	278,513	2,393,344	2,101,035

公允價值及公允價值層級的確定

香港財務報告準則第13號「*公允價值計量*」將公允價值界定為「於計量日期市場參與者之間按有序交易出售一項資產時將收取之價格或轉讓負債時將支付之價格」。對於按規定或經允許以公允價值入賬的資產和負債，在確定其公允價值計量方法時， 貴集團會考慮其主要交易市場或對其最有利的交易市場，也會考慮市場參與者在為資產或負債定價時會採用的假設。

香港財務報告準則第13號制定了公允價值層級，要求在對公允價值進行計量時最大程度使用可觀察輸入值並最低程度使用不可觀察輸入值。金融工具所屬的公允價值層級取決於對公允價值計量具有重大意義的最低層級輸入值。香港財務報告準則第13號將可用於公允價值計量的輸入值劃分為三個層級。

公允價值計量的層級取決於對整體計量具有重大意義的最低層級輸入值。因此，輸入值的重要程度應從公允價值計量整體角度考慮。

對於第三層級的金融工具，價格乃使用市場法等估值方法和其他類似技術釐定。劃分為估值層級第三層級的公允價值計量一般根據不可觀察因素對整體公允價值計量的重要程度釐定。

下表載列　貴集團金融資產及負債的公允價值計量層級：

貴集團

	第一層級	第二層級	第三層級	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
截至2022年12月31日				
負債：				
按公允價值計入損益的金融負債	–	–	579,181	579,181
截至2023年12月31日				
負債：				
按公允價值計入損益的金融負債	–	–	1,055,868	1,055,868
截至2024年12月31日				
資產：				
按公允價值計入其他全面收入的權益工具	–	–	2,000	2,000
負債：				
按公允價值計入損益的金融負債	–	–	26,267	26,267
截至2025年9月30日				
資產：				
按公允價值計入其他全面收入的權益工具	–	–	4,408	4,408
銀行發行的金融產品	–	–	50,085	50,085

下表對　貴集團金融資產的公允價值如何釐定(尤其是已使用估值方法及輸入數據)提供資料。具優先權的股份的公允價值釐定詳情載於附註31。

	於以下日期的公允價值					
	12月31日			9月30日		
金融資產	2022年	2023年	2024年	2025年	公允價值層級	估值方法及主要輸入數據
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*		
按公允價值計入其他全面收入的權益工具	–	–	2,000	4,408	第三層級	市場法－根據可比較上市公司的市盈率及流動性貼現率估計的公允價值
銀行發行的金融產品	–	–	–	50,085	第三層級	貼現現金流量－根據估算回報估算未來現金流量

由於董事認為流動性貼現率的敏感度並不重大，因此並無呈列按公允價值計入其他全面收入的權益工具及銀行發行的金融產品的重大不可觀察輸入數據的敏感度分析。

由於具優先權的股份按公允價值計入損益的金融負債的公允價值乃通過回溯法釐定。具優先權的股份估值中使用的主要假設載列於附註31。

具優先權的股份的公允價值受　貴公司股權價值變動的影響。倘　貴公司股權價值增加／減少5%而所有其他變量保持不變，則截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的除所得稅前虧損將分別增加／減少約人民幣23,639,000元、人民幣42,326,000元及人民幣1,115,000元。

對於按經常性基準於公允價值計量之資產及負債， 貴集團於往績記錄期間各年末通過重新評估分類(根據對公允價值計量整體而言屬重大之最低水平輸入數據)，確定是否於兩個層級間發生轉移。於往績記錄期間，不同層級間的公允價值計量並無發生轉移。

第三層級公允價值計量的對賬：

貴集團

	按公允價值計入其他全面收入的權益工具	具優先權的股份	銀行發行的金融產品
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
截至2022年1月1日	–	484,908	–
發行具優先權的股份	–	44,000	–
公允價值變動	–	50,273	–
截至2022年12月31日	–	579,181	–
發行具優先權的股份	–	443,200	–
公允價值變動	–	33,487	–
截至2023年12月31日	–	1,055,868	–
購買	2,000	–	–
發行具優先權的股份	–	320,000	–
具優先權的股份轉換為普通股	–	(1,415,669)	–
公允價值變動	–	66,068	–
截至2024年12月31日	2,000	26,267	–
購買	2,000	–	260,000
贖回	–	–	(210,114)
具優先權的股份轉換為普通股	–	(26,267)	–
公允價值變動	408	–	199
截至2025年9月30日	4,408	–	50,085

並非按經常性基準以公允價值計量的金融資產及金融負債的公允價值

就並非按經常性基準以公允價值計量的金融資產及金融負債而言，董事認為金融資產及金融負債按攤銷成本於綜合財務報表入賬的賬面值與其公允價值相若。

40. 資本風險管理

貴集團會管理其資本，以確保 貴集團旗下實體將能持續經營，並同時透過優化債務及股權結餘，將股東回報最大化。 貴集團的整體策略於往績記錄期間保持不變。

貴集團的資本結構由債務淨額構成，包括於附註32披露的借款、於附註31披露的按公允價值計入損益的金融負債、於附註30披露的租賃負債，扣除現金及現金等價物以及 貴公司擁有人應佔(虧絀)／權益(包括股本、累計虧損及其他儲備)。

董事定期審閱資本結構。作為該審閱的一部分，董事考慮資本成本及與各類資本有關之風險。基於董事的之推薦意見， 貴集團將透過新股份發行及籌集借款以平衡其整體資本結構。

41. 關聯方披露

(A) 關聯方的名稱及與關聯方的關係

以下公司為於往績記錄期間與 貴集團進行交易及／或存在結餘的 貴集團重要關聯方。

關聯方名稱	關係
藍水生先生	控股股東
劉冬梅女士	藍水生先生的配偶
張磊先生	控股股東
林巧先生	貴集團主要管理層人員
李機智先生	貴集團主要管理層人員
新疆藍邦	貴集團的合資企業

(B) 關聯方交易

於往績記錄期間， 貴集團及 貴公司已與關聯方簽訂以下交易：

貴集團

		截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
關聯方名稱	交易性質	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元* *(未經審計)*	*人民幣千元*
新疆藍邦	汽車銷售	–	–	65,230	–	17,699
新疆藍邦	服務收入	–	–	–	–	14,302
		–	–	65,230	–	32,001

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴集團的銀行借款分別為人民幣30,000,000元、人民幣48,671,000元、人民幣373,790,000元及人民幣153,500,000元，由 貴公司控股股東藍水生先生及／或劉冬梅女士及 貴集團若干子公司擔保，及／或以質押藍水生先生所持部分 貴公司股份及銀行存款及劉冬梅女士所擁有其他第三方的權益投資作抵押。

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日， 貴集團有關售後租回交易的其他借款為人民幣49,000,000元、人民幣177,225,000元、人民幣656,608,000元及人民幣919,797,000元，由 貴公司控股股東藍水生先生及／或劉冬梅女士、張磊先生及 貴集團若干子公司擔保。

於2023年12月31日， 貴集團向其他金融機構的借款為人民幣30,000,000元，由 貴公司控股股東藍水生先生及劉冬梅女士提供擔保。

董事認為，藍水生先生、劉冬梅女士及張磊先生提供的擔保將在 貴公司於聯交所[**編纂**]後解除。

貴公司

於2022年、2023年及2024年12月31日及2025年9月30日， 貴公司的銀行借款分別為人民幣30,000,000元、人民幣48,671,000元、人民幣353,790,000元及人民幣153,500,000元，由 貴公司控股股東藍水生先生及／或劉冬梅女士及 貴集團若干子公司擔保，及／或以質押藍水生先生所持部分 貴公司股份及銀行存款及劉冬梅女士所擁有其他第三方的權益投資作抵押。

於2023年及2024年12月31日及2025年9月30日， 貴公司有關售後租回交易的其他借款分別為人民幣25,953,000元、人民幣15,690,000元及人民幣8,009,000元，由 貴公司控股股東藍水生先生及／或劉冬梅女士及 貴集團若干子公司擔保。

於2023年12月31日， 貴公司向其他金融機構的借款為人民幣30,000,000元，由 貴公司控股股東藍水生先生及劉冬梅女士擔保。

董事認為，藍水生先生、劉冬梅女士及張磊先生提供的擔保將在 貴公司於聯交所[**編纂**]後解除。

(C) 關聯方結餘

貴集團

應收關聯方款項：

		於12月31日			於9月30日
關聯方名稱	**結餘性質**	**2022年**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
新疆藍邦.....	貿易*(附註i)*	–	–	63,925	47,846
新疆藍邦.....	非貿易*(附註iii、iv)*	–	–	–	9,900
張磊先生.....	非貿易*(附註iii)*	6,458	–	–	–
		6,458	–	63,925	57,746

應付關聯方款項：

		於12月31日			於9月30日
關聯方名稱	**結餘性質**	**2022年**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
藍水生先生.....	非貿易*(附註ii)*	50,163	3,026	3,026	–
張磊先生.....	非貿易*(附註iii)*	3	–	–	–
林巧先生.....	非貿易*(附註iii)*	2	–	–	–
李機智先生.....	非貿易*(附註iii)*	1	–	–	–
		50,169	3,026	3,026	–

貴公司

應收關聯方款項：

		於12月31日			於9月30日
關聯方名稱	**結餘性質**	**2022年**	**2023年**	**2024年**	**2025年**
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
張磊先生.....	非貿易*(附註iii)*	6,458	–	–	–
新疆藍邦.....	貿易*(附註i)*	–	–	63,925	29,775
貴公司的子公司....	貿易*(附註iii)*	–	50,201	114,357	110,324
貴公司的子公司....	非貿易*(附註iii)*	21,204	111,690	764,483	1,558,825
		27,662	161,891	942,765	1,698,924

應付關聯方款項：

關聯方名稱	結餘性質	於12月31日			於9月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
藍水生先生.....	非貿易*(附註ii)*	50,163	3,026	3,026	–
張磊先生.....	非貿易*(附註iii)*	3	–	–	–
林巧先生.....	非貿易*(附註iii)*	2	–	–	–
李機智先生.....	非貿易*(附註iii)*	1	–	–	–
貴公司的子公司....	非貿易*(附註iii)*	–	28,454	7,124	–
貴公司的子公司....	貿易*(附註iii)*	–	14,536	305,114	768,545
		50,169	46,016	315,264	768,545

附註：

i. 貿易性質結餘屬無抵押、免息及信貸期為一年以內。

ii. 結餘屬無抵押、按3.65%利率計息及須按要求償還。董事認為，該金額將在 貴公司於聯交所[**編纂**]後結清。

iii. 結餘屬無抵押、免息及須按要求償還。

iv. 董事認為，該金額將在 貴公司於聯交所[**編纂**]後收取。

(D) 貴集團主要管理層人員的薪酬

	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	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元 (未經審計)*	*人民幣千元*
薪金及其他津貼.....	2,929	4,130	6,542	4,899	5,122
績效掛鈎花紅.....	665	6,671	5,343	4,007	1,254
退休福利計劃.....	208	287	350	261	303
以權益結算以股份為基礎的付款開支.....	2,596	8,061	10,892	9,040	4,934
	6,398	19,149	23,127	18,207	11,613

42. 貴公司的子公司詳情

於往績記錄期間及於本報告日期， 貴公司於下列子公司擁有直接或間接股權：

子公司名稱	註冊成立／成立地點及日期	已發行及繳足普通股股本／註冊資本	貴公司於下列日期持有之擁有權權益及／(投票權(如不同))比例					主要業務
			2022年12月31日	2023年12月31日	2024年12月31日	2025年9月30日	本報告日期	
鄂爾多斯市易控智駕工程有限公司	中國 2020年1月22日	人民幣 50,000,000.00／ 50,000,000.00元	100%	100%	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
新疆易控智駕技術服務有限公司	中國 2022年8月2日	人民幣 50,000,000.00／ 50,000,000.00元	100%	100%	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
北京易澳科技有限公司	中國 2024年5月20日	人民幣 零／1,000,000.00元	–	–	100%	100%	100%	礦區自動駕駛技術研究及開發
鄭州易控智駕科技有限公司....	中國 2024年3月18日	人民幣 零／5,000,000.00元	–	–	100%	100%	100%	礦區自動駕駛技術研究及開發
河南易控智駕科技有限公司....	中國 2022年8月31日	人民幣 零／10,000,000.00元	100%	100%	100%	100%	100%	礦區自動駕駛技術研究及開發
上海易澳科技有限公司	中國 2021年1月21日	人民幣 零／ 10,000,000.00元	100%	100%	100%	100%	100%	礦區自動駕駛技術研究及開發
新疆易控智駕智能科技有限公司.....	中國 2024年5月15日	人民幣 1,800,000.00／ 10,000,000.00元	–	–	100%	62%	72%	礦區運輸服務及技術服務
福建易控智駕工程技術有限公司.....	中國 2024年4月15日	人民幣 10,000,000.00／ 10,000,000.00元	–	–	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
EACON MINING TECHNOLOGY SINGAPORE PTE. LTD.	新加坡 2023年12月11日	10,000.00／10,000.00 新加坡元	–	100%	100%	100%	100%	投資及投資管理

子公司名稱	註冊成立／成立地點及日期	已發行及繳足普通股股本／註冊資本	貴公司於下列日期持有之擁有權權益及／(投票權(如不同))比例					主要業務
			2022年12月31日	2023年12月31日	2024年12月31日	2025年9月30日	本報告日期	
EACON MINING TECHNOLOGY AUSTRALIA PTY. LTD.	澳大利亞 2023年12月18日	4,930,000.00／4,930,000.00澳元	–	100%	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
海南石梅科技有限公司	中國 2024年12月20日	人民幣 1,000,000.00／1,000,000.00元	–	–	100%	100%	100%	技術服務
鄂爾多斯市易澳科技有限公司	中國 2024年10月28日	人民幣 6,900,000.00／7,500,000.00元	–	–	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
北京易控智駕科技有限公司	中國 2024年3月13日	人民幣 零／1,000,000.00元	–	–	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
烏魯木齊易控海信工程技術有限公司	中國 2023年10月27日	人民幣 零／1,000,000.00元	–	100%	100%	100%	100%	礦區運輸服務及技術服務
新疆藍邦工程機械設備貿易有限公司*(附註ii)*	中國 2025年1月3日	人民幣 20,000,000.00／20,000,000.00元	–	–	–	57%/(66%)	57%/(66%)	建造機器及設備的銷售及租賃

貴集團旗下的所有子公司均為有限公司，並已採納12月31日為其財政年結日。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年9月30日或往績記錄期間內任何時間，概無子公司有任何尚未償還的債務證券。

附註：

i 由於並無法定審計要求，故並無就該等子公司於往績記錄期間編製經審計財務報表。

ii 根據藍邦貿易的公司章程， 貴集團持有11,400,000股股份，直至2025年9月30日佔藍邦貿易總投票權的66%並能夠控制藍邦貿易的股東大會的決議案。

43. 於子公司的投資

貴公司

	於12月31日			於9月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
投資成本	54,674	112,629	119,785	134,575

對子公司的投資按成本扣除累計減值虧損(如有)列賬。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，投資成本餘額包括以股份為基礎的付款，分別為人民幣4,674,000元、人民幣12,629,000元、人民幣19,731,000元及人民幣23,521,000元。

44. 貴公司的儲備

	股份溢價	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2022年1月1日	8,582	5,486	–	–	(302,426)	(288,358)
年內虧損及全面開支總額	–	–	–	–	(189,725)	(189,725)
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支	–	11,700	–	–	–	11,700
購回已行使購股權	(180)	–	–	–	–	(180)
行使購股權	6,290	(4,331)	–	–	–	1,959
於2022年12月31日	14,692	12,855	–	–	(492,151)	(464,604)
年內虧損及全面開支總額	–	–	–	–	(193,828)	(193,828)
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支	–	16,277	–	–	–	16,277
購回已行使購股權	(11,021)	–	–	–	–	(11,021)
行使購股權	15,812	(11,201)	–	–	–	4,611
專項安全基金撥用	–	–	–	223	–	223
使用專項安全基金	–	–	–	(223)	–	(223)

	股份溢價	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
於2023年12月31日	19,483	17,931	–	–	(685,979)	(648,565)
年內虧損及全面開支總額	–	–	–	–	(97,044)	(97,044)
股東注資*(附註33)*	(10,000)	–	–	–	–	(10,000)
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支	–	20,693	–	–	–	20,693
購回已行使購股權	(10,313)	–	–	–	–	(10,313)
行使購股權	23,344	(16,423)	–	–	–	6,921
專項安全基金撥用	–	–	–	185	–	185
使用專項安全基金	–	–	–	(185)	–	(185)
具優先權的股份轉換為普通股	1,370,713	–	–	–	–	1,370,713
於2024年12月31日	1,393,227	22,201	–	–	(783,023)	632,405
期內虧損及全面開支總額	–	–	–	–	(189,008)	(189,008)
股東注資*(附註33)*	1,199,438	–	–	–	–	1,199,438
確認以權益結算以股份為基礎的付款開支	–	11,363	–	–	–	11,363
受限制股份單位歸屬	11,776	(11,776)	–	–	–	–
專項安全基金撥用	–	–	–	121	–	121
使用專項安全基金	–	–	–	(121)	–	(121)
具優先權的股份轉換為普通股	25,655	–	–	–	–	25,655
改制為股份公司*(附註)*	(875,571)	–	–	–	875,571	–

	股份溢價	以股份為基礎的付款儲備	其他儲備	專項安全基金	累計虧損	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
與股東的其他權益交易	(1,384)	–	6,845	–	–	5,461
於2025年9月30日	1,753,141	21,788	6,845	–	(96,460)	1,685,314

附註：

於2025年3月25日， 貴公司由有限責任公司改制為股份有限公司，並更名為易控智駕科技股份有限公司。轉換後的淨資產超過普通股面值的部分入賬 貴公司的股份溢價。

45. 期後事項

於2025年9月30日後並無重大事項。

46. 期後財務報表

貴集團、 貴公司或其任何子公司均未就2025年9月30日後的任何期間編製經審計的財務報表。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

本附錄載有本公司於2025年[●]月[●]日通過的公司章程主要條文概要，該公司章程將於本公司H股在香港聯交所[**編纂**]之日起生效。本附錄主要目的在於為潛在[**編纂**]提供本公司的公司章程的概覽，未必載有對於潛在[**編纂**]而言重要的所有信息。

董事及董事會

配發及發行股份的權力

公司章程規定，股東會可以依照公司章程的規定作出特別決議，授權董事會自特別決議作出之日起三年內決定發行不超過已發行股份百分之五十的股份。但股東擬以非貨幣資產作價出資的應當經股東會另行作出特別決議批准。董事會依照股東會決議授權決定發行股份導致本公司註冊資本、已發行股份數發生變化的，由董事會修改公司章程相關條款及辦理資本變更登記手續，股東會無需另行通過決議批准修改公司章程。

處置本公司或任何子公司資產的權力

董事會在股東會授權範圍內及符合本公司股票[**編纂**]地證券監管規則的前提下，決定對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關聯交易、對外捐贈等事項。

董事會應當確定對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關聯交易、對外捐贈等權限，建立嚴格的審查和決策程序；重大投資項目應當組織有關專家、專業人員進行評審，並報股東會批准。

為董事提供貸款

公司章程中並無向董事提供貸款的具體條文。

就購買本公司或任何子公司股份而提供財務資助

本公司或者本公司的子公司(包括附屬企業)不得以贈予、墊資、擔保、借款等方式，為他人取得本公司或者其母公司的股份提供任何形式的財務資助，本公司實施員工持股計劃的除外。

為本公司利益，在遵守本公司股票[**編纂**]地證券監管規則的前提下，經股東會決議，或者董事會按照本公司章程或者股東會的授權作出決議，本公司可以為他人取得本公司股份或者以間接獲得本公司股份權益為目的而取得本公司股東的股權、股份或合夥權益提供財務資助，但財務資助的累計總額不得超過本公司已發行股本總額的百分之十。董事會就前述事項作出決議時應當經全體董事的三分之二以上通過。

報酬

決定有關董事的報酬事項由股東會以普通決議通過。

委任、辭任及罷免

本公司設董事會，董事會由九名董事組成，設董事長一人、聯席董事長一人。董事長和聯席董事長由全體董事的過半數選舉產生。本公司董事分為執行董事、非執行董事和獨立非執行董事，其中至少包括三名獨立非執行董事、一名職工代表董事。

董事由股東會選舉或者更換，並可在任期屆滿前由股東會解除其職務。董事任期三(3)年，任期屆滿可連選連任。董事任期從就任之日起計算，至本屆董事會任期屆滿時為止。

股東會在遵守有關法律、行政法規和《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(以下簡稱「**香港上市規則**」)規定的前提下，可以以普通決議的方式將任何任期未屆滿的董事(包括執行董事)罷免(但罷免不影響董事根據任何合同要求損害賠償的申索)。

董事任期屆滿未及時改選，或者董事在任期內辭任導致董事會成員低於法定人數的，在改選出的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規、部門規章、香港上市規則和公司章程的規定，履行董事職務。

本公司董事為自然人，有下列情形之一的，不能擔任本公司的董事：

(1) 無民事行為能力或者限制民事行為能力；

(2) 因貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序，被判處刑罰，或者被剝奪政治權利，執行期滿未逾5年，被宣告緩刑的，自緩刑考驗期滿之日起未逾2年；

(3) 擔任破產清算的公司、企業的董事或者廠長、經理，對該公司、企業的破產負有個人責任的，自該公司、企業破產清算完結之日起未逾3年；

(4) 擔任因違法被吊銷營業執照、責令關閉的公司、企業的法定代表人，並負有個人責任的，自該公司、企業被吊銷營業執照、責令關閉之日起未逾3年；

(5) 個人因所負數額較大的債務到期未清償被人民法院列為失信被執行人；

(6) 被中國證監會處以證券市場禁入處罰，期限未滿的；

(7) 因涉嫌犯罪被司法機關立案偵查或者涉嫌違法違規被中國證監會立案調查，尚未有明確結論意見；

(8) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構規定的其他情形。

違反上述規定選舉、委派董事的，該選舉、委派或者聘任無效。董事在任職期間出現上述情形的，本公司將解除其職務。

借貸權力

董事會有權制訂本公司發行債券或其他證券及上市方案，該等方案必須經股東會批准。股東會可以授權董事會對發行公司債券作出決議。

責任

董事應當遵守相關法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構和公司章程的規定，對本公司負有忠實義務，應當採取措施避免自身利益與本公司利益衝突，不得利用職權牟取不正當利益。董事對本公司負有下列忠實義務：

(1) 不得侵佔本公司財產、挪用本公司資金；

(2) 不得將本公司資金以其個人名義或者其他個人名義開立賬戶存儲；

(3) 不得利用職權收受賄賂或者其他非法收入；

(4) 未向董事會或者股東會報告，並按照公司章程的規定經董事會或者股東會決議通過，不得直接或者間接與本公司訂立合同或者進行交易；

(5) 不得利用職務便利，為自己或者他人謀取本應屬於本公司的商業機會，但向董事會或者股東會報告並經股東會決議通過，或者本公司根據法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構或者公司章程的規定，不能利用該商業機會的除外；

(6) 未向董事會或者股東會報告，並經股東會決議通過，不得自營或者為他人經營與本公司同類的業務；

(7) 不得接受他人與本公司交易的佣金歸為己有；

(8) 不得擅自披露本公司秘密；

(9) 不得利用其關聯關係損害本公司利益；

(10) 相關法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構及公司章程規定的其他忠實義務。

董事違反前述規定所得的收入，應當歸本公司所有；給本公司造成損失的，應當承擔賠償責任。

董事應當遵守相關法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構和公司章程的規定，對本公司負有勤勉義務，執行職務應當為本公司的最大利益盡到管理者通常應有的合理注意。董事對本公司負有下列勤勉義務：

(1) 應謹慎、認真、勤勉地行使本公司賦予的權力，以保證本公司的業務活動符合適用法律、行政法規以及國家各項經濟政策的要求，不超過本公司營業執照規定的業務範圍；

(2) 應公平對待所有股東；

(3) 及時了解本公司業務經營管理狀況；

(4) 應當對本公司定期報告簽署書面確認意見，保證本公司所披露的信息真實、準確、完整；

(5) 應當如實向審計委員會提供有關情況和資料，不得妨礙審計委員會行使職權；

(6) 相關法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構及公司章程規定的其他勤勉義務。

公司章程的修改

有下列情形之一的，本公司應當修改公司章程：

(1) 《中華人民共和國公司法》(以下簡稱「**公司法**」)或者有關法律、行政法規、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構相關要求修改後，公司章程規定的事項與修改後的上述法規規定相抵觸的；

(2) 本公司的情況發生變化，與公司章程記載的事項不一致的；

(3) 本公司依法申請發行優先股；

(4) 股東會決定修改公司章程的。

股東會決議通過的公司章程修改事項應經主管機關審批的，須報原審批的主管機關批准；涉及本公司登記事項的，依法辦理變更登記。

需要絕對多數票通過的特別決議

股東會決議分為普通決議和特別決議。

股東會作出普通決議，應當由出席股東會的股東所持表決權的過半數通過。

股東會作出特別決議，應當由出席股東會的股東所持表決權的2/3以上通過。

下列事項由股東會以普通決議通過：

(1) 董事會的工作報告；

(2) 董事會擬定的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(3) 董事會成員的任免及其報酬和支付方法；

(4) 聘用或解聘會計師事務所；

(5) 除法律、行政法規、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地的證券監管規則及相關監管機構或者公司章程規定應當以特別決議通過者以外的其他事項。

下列事項由股東會以特別決議通過：

(1) 本公司增加或減少註冊資本；

(2) 本公司的分立、分拆、合併、解散和清算(包括自願清盤)或者變更公司形式；

(3) 公司章程的修改；

(4) 本公司在一年內購買、出售重大資產或者擔保金額超過本公司最近一期經審計總資產30%的；

(5) 法律、行政法規、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地的證券監管規則或

者公司章程規定的，或股東會以普通決議認定會對本公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項。

表決權

除公司章程另有規定以外，股東(包括股東代理人)以其所代表的有表決權的股份數額行使表決權，每一股份享有一票表決權。在投票表決時，有兩票或者兩票以上的表決權的股東(包括股東代理人)，不必把所有表決權全部投贊成票、反對票或者棄權票。

出席股東會的股東，應當對提交表決的提案發表以下意見之一：同意、反對或者棄權。

未填、錯填、字跡無法辨認的表決票、未投的表決票均視為投票人放棄表決權利，其所持股份數的表決結果應計為「棄權」。

如香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構規定任何股東須就某決議事項放棄表決權、或限制任何股東只能夠投票支持(或反對)某決議事項，若有任何違反有關規定或限制的情況，由該等股東或其代表投下的票數不得計算在內。

股東會規則

股東會分為年度股東會和臨時股東會。年度股東會每年召開1次，應當於上一會計年度結束後的6個月內舉行。

股東會通知及議程

臨時股東會召開情形

有下列情形之一的，本公司在事實發生之日起2個月以內召開臨時股東會：

(1) 董事人數不足公司法規定人數或者公司章程所定人數的三分之二時；

(2) 本公司未彌補的虧損達股本總額三分之一時；

(3) 單獨或者合計持有本公司百分之十以上股份的股東請求時；

(4) 董事會認為必要時；

(5) 審計委員會提議召開時；

(6) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構或公司章程規定的其他情形。

股東會召集與主持

董事會應當在規定的期限內按時召集股東會。經全體獨立非執行董事過半數同意，獨立非執行董事有權向董事會提議召開臨時股東會。對獨立非執行董事要求召開臨時股東會的提議，董事會應當根據法律、行政法規、香港上市規則和公司章程的規定，在收到提議後十(10)日內提出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。董事會同意召開臨時股東會的，應在作出董事會決議後的五日內發出召開股東會的通知；董事會不同意召開臨時股東會的，說明理由並公告。

審計委員會有權向董事會提議召開臨時股東會，並應當以書面形式向董事會提出。董事會應當根據法律、行政法規、香港上市規則和公司章程的規定，在收到提案後十日內提出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。董事會同意召開臨時股東會的，應在作出董事會決議後的五日內發出召開股東會的通知；董事會不同意召開臨時股東會的，說明理由並公告。董事會不同意召開臨時股東會的，或者在收到提案後十日內未作出反饋的，視為董事會不能履行或者不履行召集股東會會議職責，審計委員會可以自行召集和主持。

單獨或者合計持有本公司百分之十或以上股份的股東向董事會請求召開臨時股東會，應當以書面形式向董事會提出。董事會應當根據法律、行政法規、香港上市規則和公司章程的規定，在收到請求後十日內提出同意或者不同意召開臨時股東會的書面

反饋意見。董事會同意召開臨時股東會的，應當在作出董事會決議後的五日內發出召開股東會的通知，通知中對原請求的變更，應當徵得前述股東的同意。董事會不同意召開臨時股東會，或者在收到請求後十日內未作出反饋的，單獨或合計持有本公司百分之十或以上股份的股東有權向審計委員會提議召開臨時股東會，並應當以書面形式向審計委員會提出請求。法律、法規、部門規章、香港上市規則及本公司股票[**編纂**]地其他證券監管規則另有規定的，從其規定。審計委員會同意召開臨時股東會的，應在收到請求五日內發出召開臨時股東會的通知，通知中對原請求的變更，應當徵得前述股東的同意。審計委員會未在規定期限內發出股東會通知的，視為審計委員會不召集和主持股東會，連續九十日以上單獨或合計持有本公司百分之十或以上股份的股東可自行召集和主持。

股東會提案與通知

本公司召開股東會，董事會、審計委員會以及單獨或合計持有本公司百分之一以上股份的股東，有權向本公司提出提案。

單獨或者合計持有本公司百分之一以上股份的股東，可以在股東會召開十日前提出臨時提案並書面提交召集人。召集人應當在收到提案後兩日內發出股東會補充通知，公告臨時提案的內容，並將該臨時提案提交股東會審議。但臨時提案違反法律、行政法規、香港上市規則或者本公司公司章程的規定，或者不屬於股東會職權範圍的除外。

除前段規定的情形外，召集人在發出股東會通知公告後，不得修改股東會通知中已列明的提案或增加新的提案。

召集人應在年度股東會召開二十日前通知各股東，臨時股東會應於會議召開十五日前通知各股東。計算前述「二十日」及「十五日」的起始期限時，不包括會議召開當日，但包括通知發出當日。

會計與審計

財務與會計政策

本公司依照法律、行政法規和國家有關部門的規定，制定本公司的財務會計制度。

本公司的會計年度為公曆年度，即公曆1月1日至12月31日。本公司應在每個會計年度結束之日起按照有關法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、本公司股票[**編纂**]地其他證券監管規則及相關監管機構的要求及時編製年度財務會計報告。本公司採取人民幣為記賬本位幣，賬目用中文書寫。

本公司除法定會計賬簿外，將不另立會計賬簿。本公司資產，不以任何個人名義開立賬戶存儲。

會計師的聘任及撤職

本公司聘用符合《中華人民共和國證券法》及本公司股票[**編纂**]地證券監管規則規定的會計師事務所進行會計報表審計、淨資產驗證及其他相關的諮詢服務等業務，聘期一年，可以續聘。

本公司聘用、解聘會計師事務所，由董事會審議，並由股東會決定。董事會不得在股東會決定前委任會計師事務所。

本公司應當保證向聘用的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計材料，不得拒絕、隱匿、謊報。

本公司解聘或者不再續聘會計師事務所時，應當由股東會做出決定，提前十日事

先通知會計師事務所，本公司股東會就解聘會計師事務所進行表決時，允許會計師事務所陳述意見。會計師事務所提出辭聘的，應當向股東會說明本公司有無不當情形。

股份轉讓

本公司公開發行股份前已發行的股份，自本公司在證券交易所[**編纂**]交易之日起一年內不得轉讓。法律、行政法規或者股票[**編纂**]地證券監管規則對本公司的股東、實際控制人轉讓其所持有的本公司股份另有規定的，從其規定。

本公司董事、高級管理人員應當向本公司申報其所直接和間接持有的本公司的股份及其變動情況，在本公司任職期間每年通過直接和間接方式轉讓／減持的股份不得超過其所直接和間接持有本公司股份總數的百分之二十五，因司法強制執行、繼承、遺贈、依法分割財產等導致股份變動的除外。所持本公司股份自本公司股票[**編纂**][**編纂**]之日起一年內不得轉讓；上述人員離職後半年內，不得轉讓其所持有的本公司股份。

本公司股票[**編纂**]地證券監督管理機構的相關規定對本公司H股的轉讓限制另有規定的，從其規定。

本公司購回其發行在外股份的權利

本公司不得收購自身的股份。但是，有下列情形之一的除外：

(1) 減少本公司註冊資本；

(2) 與持有本公司股份的其他公司合併；

(3) 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；

(4) 股東因對股東會作出的本公司合併、分立決議持異議，要求本公司收購其股份；

(5) 將股份用於轉換本公司發行的可轉換為股票的公司債券；

(6) 本公司為維護本公司價值及股東權益所必需；

(7) 法律、行政法規、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則等規定許可的其他情形。

本公司因上述第(1)項、第(2)項的原因收購本公司股份的，應當經股東會決議；本公司因上述第(3)項、第(5)項、第(6)項規定的情形收購本公司股份的，應當經2/3以上董事出席的董事會會議決議。

本公司因上述第(3)項、第(5)項、第(6)項規定的情形收購本公司H股的，應當在符合本公司股票[**編纂**]地適用證券監管規則的前提下，通過公開的集中[**編纂**]方式和本公司股票[**編纂**]地證券監督管理機構認可的其他方式進行。

就境內未上市股份而言，本公司依照上述規定收購本公司股份後，在符合本公司股票[**編纂**]地適用證券監管規則的前提下，屬於第(1)項情形的，應當自收購之日起10日內註銷；屬於第(2)項、第(4)項情形的，應當在6個月內轉讓或者註銷；屬於第(3)項、第(5)項、第(6)項情形的，本公司合計持有的本公司股份數不得超過本公司已發行股份總額的10%，並應當在3年內轉讓或者註銷。

本公司收購本公司股份，可以通過協議收購或要約收購方式，或者法律、行政法規、本公司股票[**編纂**]地證券監督管理機構認可的其他方式進行。

股息及其他分派方式

本公司重視對股東的合理投資回報，利潤分配應遵循重視對股東的合理投資回報和有利於本公司長遠發展的原則，充分聽取和考慮股東的意見，確保本公司利潤分配政策應保持連續性和穩定性，並符合法律、行政法規、部門規章、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則的相關規定。

本公司股東會作出利潤分配的決議的，董事會應當在股東會決議作出之日起2個月內完成股利(或股份)的派發事項。

股東代理人

股權登記日登記在冊的所有股東或其代理人，均有權出席股東會，並依照有關法律、行政法規及本公司公司章程行使表決權(除非個別股東受本公司股票[**編纂**]地證券監管規則規定須就個別事宜放棄表決權)。

股東可以親自出席股東會，也可以委託代理人代為出席和表決。該代理人無需是本公司的股東。如股東為根據香港法律不時制定的有關條例或本公司股票[**編纂**]地證券監管規則所定義的認可結算所(或其代理人)，該股東可以授權其公司代表或其認為合適的一名或以上人士在任何股東會上擔任其代理人。

個人股東親自出席會議的，應出示本人身份證或其他能夠表明其身份的有效證件或證明；代理他人出席會議的，應出示本人有效身份證件、股東授權委託書。

法人股東或其他非自然人股東應由其法定代表人(或其委託的代理人)或負責人(或其委託的代理人)出席會議。法定代表人或負責人出席會議的，應出示本人身份證、能證明其具有法定代表人或負責人資格的有效證明；代理人出席會議的，代理人應出示本人身份證、法人股東或其他非自然人股東單位的法定代表人或負責人依法出具的書面授權委託書。股東為根據香港法律不時制定的有關條例或本公司股票[**編纂**]地證券監管規則所定義的認可結算所或其代理人的除外。

對於H股股東，股東應當以書面形式或其他受董事會認可之指定電子地址委託代理人，由委託人簽署或者由其以書面形式委託的代理人簽署或以指定電子地址或電子

方式呈交；委託人為法人的，應當加蓋法人印章或者由其正式委任的代理人簽署或以指定電子地址或電子方式呈交。

如該股東為本公司股票[**編纂**]地的認可結算所或其代理人，該股東可以授權其認為合適的一名或以上人士在任何股東會或債權人會議上擔任其代表或其代理人；但是，如果一名以上的人士獲得授權，則授權書應載明每名該等人士經此授權所涉及的股份數目和種類，授權書由認可結算所授權人員簽署。經此授權的人士可以代表認可結算所(或其代理人)出席會議(應當出示本人身份證明，不用出示持股憑證、經公證的授權和／或進一步的證據證實其獲正式授權)行使權利，猶如該人士是本公司的個人股東一樣，享有等同其他股東享有的法定權利，包括發言及投票的權利。

股東可以委託代理人出席股東會，代理人應當向公司提交股東授權委託書，並在授權範圍內行使表決權。委託書應當註明如果股東不作具體指示，股東代理人是否可以按自己的意思表決。香港上市規則對授權委託書有特別規定的，從其規定。

表決代理委託書至少應當在該委託書委託表決的有關會議召開前二十四小時，或者在指定表決時間前二十四小時，備置於本公司住所或者召集會議的通知中指定的其他地方。委託書由委託人授權他人簽署的，授權簽署的授權書或者其他授權文件應當經過公證。經公證的授權書或者其他授權文件，和投票代理委託書均需備置於本公司住所或者召集會議的通知中指定的其他地方。

查閱股東名冊

本公司根據證券登記機構提供的憑證並根據法律、行政法規、規範性文件及香港上市規則等規定建立股東名冊。

本公司可以依據中國證監會與境外證券監管機構達成的諒解、協議，將H股股東名冊存放在境外，並委託境外代理機構管理。

股東名冊包括下列部分：

(1) 存放在本公司住所的，除下述(2)、(3)項規定以外的股東名冊；

(2) 存放在本公司股票[**編纂**]地的本公司H股股東名冊，須可供股東查閱，但本公司可按與公司條例(香港法例第622章)第632條等同的條款暫停辦理股東登記手續；

(3) 董事會為本公司股票[**編纂**]的需要而決定存放在其他地方的股東名冊。

受委託的境外代理機構，應隨時保證H股股東名冊正、副本的一致性。H股股東名冊正、副本的記載不一致時，以正本為準。

任何登記在股東名冊上的股東或者任何要求將其姓名(名稱)登記在股東名冊上的人，如果其股票遺失，可以向本公司申請就該股份補發新股票。境內未上市股份股東遺失股票，申請補發的，依照公司法相關規定處理。H股股東遺失股票，申請補發的，可以依照H股股東名冊正本存放地的法律、本公司股票[**編纂**]地證券交易所監管規則或者其他有關規定處理。

股東會法定人數

公司章程並未規定股東會出席法定人數。

少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使的權利

審計委員會成員以外的董事、高級管理人員執行本公司職務時違反法律、行政法規或者公司章程的規定，給本公司造成損失的，應當承擔賠償責任。連續一百八十日

以上單獨或合併持有本公司百分之一以上股份的股東有權書面請求審計委員會向人民法院提起訴訟；審計委員會成員執行本公司職務時違反法律、行政法規或公司章程的規定，給本公司造成損失的，前述股東可以書面請求董事會向人民法院提起訴訟。

董事會、審計委員會收到前款規定的書面請求後拒絕提起訴訟，或者自收到請求之日起三十日內未提起訴訟，或者情況緊急、不立即提起訴訟將會使本公司利益受到難以彌補的損害的，前款規定的股東有權為了本公司的利益以自己的名義直接向人民法院提起訴訟。

他人侵犯本公司合法權益，給本公司造成損失的，上述股東可以依照前述規定向人民法院提起訴訟。

董事、高級管理人員違反法律、行政法規或者公司章程的規定，損害股東利益的，股東可以向人民法院提起訴訟。

清算程序

本公司因下列原因解散：

(1) 公司章程規定的營業期限屆滿或者公司章程規定的其他解散事由出現；

(2) 股東會決議解散；

(3) 因本公司合併或者分立需要解散；

(4) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；

(5) 本公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有本公司百分之十或以上表決權的股東，可以請求人民法院解散本公司。

本公司有上述第(1)、(2)項情形，且尚未向股東分配財產的，可以通過修改公司章程或經股東會決議而存續。依照前述規定修改公司章程或經股東會決議，須經出席股東會會議的股東所持表決權的2/3以上通過。

本公司因上述第(1)項、第(2)項、第(4)項、第(5)項規定而解散的，應當清算。董事為本公司清算義務人，應當在解散事由出現之日起15日內成立清算組，開始清算。清算組由董事組成，但是公司章程另有規定或者股東會決議另選他人的除外。清算義務人未及時履行清算義務，給本公司或者債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。

清算組應當自成立之日起十日內通知債權人，並於六十日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。債權人應當自接到通知之日起三十日內，未接到通知的自公告之日起四十五日內，向清算組申報其債權。

債權人申報債權，應當說明債權的有關事項，並提供證明材料。清算組應當對債權進行登記。在申報債權期間，清算組不得對債權人進行清償。

清算組在清理本公司財產、編製資產負債表和財產清單後，應當制訂清算方案，並報股東會或者人民法院確認，本公司財產在分別支付清算費用、職工的工資、社會保險費用和法定補償金，繳納所欠稅款，清償本公司債務後的剩餘財產，本公司按照股東持有的股份比例分配。

本公司清算結束後，清算組應當製作清算報告，報股東會或者人民法院確認，並報送公司登記機關，申請註銷本公司登記。

本公司或股東的其他重要規定

一般規定

本公司為永久存續的股份有限公司。

股東以其認購的股份為限對本公司承擔責任，本公司以其全部資產對本公司的債務承擔責任。

公司章程自生效之日起，即成為規範本公司的組織與行為、本公司與股東、股東與股東之間權利義務關係的具有法律約束力的文件，對本公司、股東、董事、高級管理人員具有法律約束力的文件。依據公司章程，股東可以起訴股東，股東可以起訴本公司董事、高級管理人員，股東可以起訴本公司，本公司可以起訴股東、董事和高級管理人員。

增資及減資

本公司根據經營和發展的需要，依照法律、行政法規、部門規章、規範性文件、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構規定，經股東會作出決議，可以採用下列方式增加資本：

(1) 向不特定對象發行股份；

(2) 向特定對象發行股份；

(3) 向現有股東派送紅股；

(4) 以公積金轉增股本；

(5) 法律、行政法規、中國證監會以及香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構規定的其他方式。

本公司發行股份或增加註冊資本，需按照公司章程、中國證監會等國務院主管部門、本公司股票[**編纂**]地證券監督管理機構的有關規定批准、註冊或備案後，根據

中國有關法律、行政法規、部門規章、規範性文件以及香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構規定的程序辦理。

本公司可以減少註冊資本。本公司減少註冊資本，應當按照公司法等有關法律、行政法規、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構和公司章程規定的程序辦理。

股東

本公司股東享有下列權利：

(1) 依照其所持有的股份份額獲得股利和其他形式的利益分配；

(2) 依法請求召開、召集、主持、參加或者委派股東代理人參加股東會，並行使相應的發言權及表決權(根據本公司股票[**編纂**]地證券監管規則的規定須就相關事宜放棄表決權的情況除外)；

(3) 對本公司的經營進行監督，提出建議或者質詢；

(4) 依照法律、行政法規、公司章程、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構的規定轉讓、贈與或質押其所持有的股份；

(5) 查閱、複製公司章程、股東名冊、股東會會議記錄、董事會會議決議和財務會計報告。連續一百八十日以上單獨或者合計持有本公司百分之三以上股份的股東可以要求查閱本公司會計賬簿、會計憑證；

(6) 本公司終止或者清算時，按其所持有的股份份額參加本公司剩餘財產的分配；

(7) 對股東會作出的本公司合併、分立決議持異議的股東，可以要求本公司收購其股份；

(8) 查閱本公司的股東名冊香港分冊，但本公司可按公司條例(香港法例第622章)第632條等同的條款暫停辦理股東登記手續；

(9) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則或公司章程規定的其他權利。

本公司股東承擔下列義務：

(1) 遵守法律、行政法規和公司章程；

(2) 依其所認購的股份和入股方式繳納股款；

(3) 除法律、法規規定的情形外，不得抽回其股本；

(4) 不得濫用股東權利損害本公司或者其他股東的利益；不得濫用本公司法人獨立地位和股東有限責任損害本公司債權人的利益；

(5) 法律、行政法規、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則和相關監管機構及公司章程規定應當承擔的其他義務。

本公司股東濫用股東權利給本公司或者其他股東造成損失的，應當依法承擔賠償責任。本公司股東濫用本公司法人獨立地位和股東有限責任，逃避債務，嚴重損害本公司債權人利益的，應當對本公司債務承擔連帶責任。

董事會

董事會行使下列職權：

(1) 召集股東會，並向股東會報告工作；

(2) 執行股東會的決議；

(3) 決定本公司的經營計劃和投資方案；

(4) 制訂本公司的年度財務預算方案和決算方案；

(5) 制訂本公司增加或者減少註冊資本、發行債券或者其他證券及上市方案；

(6) 擬訂本公司重大收購、收購本公司股份或者合併、分立、解散及變更公司形式的方案；

(7) 在股東會授權範圍內及符合本公司股票[**編纂**]地證券監管規則的前提下，決定本公司對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關聯交易、對外捐贈等事項；

(8) 決定本公司內部管理機構的設置；

(9) 決定聘任或者解聘本公司經理、董事會秘書及其他高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；根據經理的提名，決定聘任或者解聘本公司副經理、財務負責人等高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；

(10) 制定本公司的基本管理制度；

(11) 制訂公司章程的修改方案；

(12) 管理本公司信息披露事項；

(13) 向股東會提請聘請或者更換為本公司審計的會計師事務所；

(14) 聽取本公司經理的工作匯報並檢查經理的工作；

(15) 制定及檢討本公司的企業管治政策及常規，並向董事會提出建議；

(16) 檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展；

(17) 檢討及監察本公司在遵守法律及監管規定方面的政策及常規；

(18) 制定、檢討及監察僱員及董事的操守準則及合規手冊(如有)；

(19) 檢討本公司遵守《企業管治守則》(香港上市規則附錄一)的情況及在企業管治報告內的披露；

(20) 審批根據法律法規、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則和相關監管機構及公司章程規定應由董事會審批的交易；

(21) 在股東會授權範圍內制定、修改、中止或終止本公司的員工股權激勵計劃，以及決定對前述計劃的實施；

(22) 負責環境、社會及治理(以下簡稱「**ESG**」)工作，包括識別ESG風險、制定和審閱ESG戰略、目標及內部控制；

(23) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則等本公司股票[**編纂**]地證券監管規則及相關監管機構或者公司章程授予的其他職權。

本公司重大事項應當由董事會集體決策，不得將法定由董事會行使的職權授予董事長、聯席董事長、經理等行使。

超過股東會授權範圍的事項，應當提交股東會審議。

董事會秘書

本公司設董事會秘書，負責股東會和董事會會議的籌備、文件保管以及股東資料管理、辦理信息披露事務等事宜。

審計委員會

本公司董事會設立審計委員會，並由獨立非執行董事出任主席。審計委員會行使公司法規定的監事會的職權。

經理

本公司設經理一名，由董事會決定聘任或者解聘。本公司設副經理若干名，由董事會決定聘任或者解聘。副經理按照其各自的職責分工協助經理相關工作。

經理對董事會負責，行使下列職權：

(1) 主持本公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議，並向董事會報告工作；

(2) 組織實施本公司年度經營計劃和投資方案；

(3) 擬訂本公司內部管理機構設置方案；

(4) 擬訂本公司的基本管理制度；

(5) 制定本公司的具體規章；

(6) 提請董事會聘任或者解聘副經理、財務負責人；

(7) 決定聘任或者解聘除應由董事會決定聘任或者解聘以外的管理人員；

(8) 審議批准未達到公司章程規定的股東會及董事會審批權限的交易事項；

(9) 法律、行政法規、部門規章、本公司股票[**編纂**]地證券監管規則、公司章程或者董事會授予的其他職權。

總經理列席董事會會議。

公積金

本公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的百分之十列入本公司法定公積金。本公司法定公積金累計額為本公司註冊資本的百分之十以上時，可以不再提取。

本公司的法定公積金不足以彌補以前年度虧損的，在依照前段規定提取法定公積金前，應當先用當年利潤彌補虧損。

本公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東會決議，還可以從稅後利潤中提取任意公積金。

本公司彌補虧損和提取公積金後所餘稅後利潤，按照股東持有的股份比例分配，但公司章程規定不按持股比例分配的除外。

股東會違反公司法向股東分配利潤的，股東應當將違反規定分配的利潤退還本公司；給本公司造成損失的，股東及負有責任的董事、高級管理人員應當承擔賠償責任。

本公司的公積金用於彌補本公司的虧損、擴大本公司生產經營或者轉為增加本公司註冊資本。使用公積金彌補本公司虧損的，應當以本公司年度財務會計報告為依據，以未分配利潤負數沖減至零為限，依次沖減任意盈餘公積金和法定盈餘公積金；仍不能彌補的，可以沖減股東投入形成的金額確定、由全體股東共享且未限定用途的資本公積金。彌補虧損後，資本公積金餘額不得為負。使用特定股東專享或限定用途的資本公積金彌補虧損的，應當取得權屬方或用途設定方的同意。

法定公積金轉為增加註冊資本時，所留存的該項公積金將不少於轉增前本公司註冊資本的百分之二十五。

1. 有關本公司的進一步資料

註冊成立

本公司為一間於2018年5月11日在中國成立的有限責任公司，並於2025年3月25日改制為股份有限公司。我們的註冊辦事處位於中國福建省上杭縣三環北路1號紫金礦業總部大樓8樓。

我們已根據公司條例第16部登記為非香港公司，且吳東澄先生獲委任為代表本公司在香港接收法律程序文件及通知的授權代表。本公司於香港接收法律程序文件的地址與上文所載我們的香港主要營業地點相同。

由於本公司在中國成立，我們須遵守中國相關法律法規。有關中國法律法規的相關方面及我們的公司章程概要分別載於本文件「監管概覽」及附錄三。

本公司股本變動

本公司於緊接本文件日期前兩年內的股本變動載列如下：

(a) 於2025年8月13日，由於若干[**編纂**]投資者在我們D++輪融資中的股份認購，本公司的註冊資本由人民幣115,821,287元增至人民幣121,737,769元；

(b) 於2025年8月8日，由於若干[**編纂**]前投資者在我們D+輪及D++輪融資中的股份認購，本公司的註冊資本由人民幣104,527,892元增至人民幣115,821,287元；

(c) 於2025年6月24日，由於若干[**編纂**]投資者在我們D輪及D+輪融資中的股份認購，本公司的註冊資本由人民幣95,568,564元增至人民幣104,527,892元；

(d) 於2025年3月25日，本公司的註冊資本由人民幣95,568,563.20元增至人民幣95,568,564元；及

(e) 於2024年4月9日，由於若干[**編纂**]投資者在我們C++輪融資中的股份認購，本公司的註冊資本由人民幣87,731,461元增至人民幣95,568,563.20元。

除上文所述者外，我們的股本於本文件刊發日期前兩年內並無任何變動。

我們的子公司股本變動

我們於2025年9月30日的子公司公司資料概要及詳情載列於附錄一會計師報告內。

於緊接本文件日期前兩年內，本公司子公司股本的變動詳情載列如下：

(a) 於2025年10月27日，鄂爾多斯易澳的註冊資本由人民幣10,000,000元減少至人民幣7,500,000元；

(b) 於2025年9月11日，Australia Eacon的註冊資本由3,230,000澳元增至4,930,000澳元；

(c) 於2025年7月28日，新疆易控的註冊資本由人民幣100,000元增至人民幣10,000,000元；

(d) 於2025年5月16日，Australia Eacon的註冊資本由2,230,000澳元增至3,230,000澳元；

(e) 於2025年3月14日，鄂爾多斯易澳的註冊資本由人民幣300,000元增至人民幣10,000,000元；

(f) 於2025年1月3日，藍邦貿易作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣20,000,000元；

(g) 於2024年12月20日，海南石梅作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣1,000,000元；

(h) 於2024年10月28日，鄂爾多斯易澳作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣300,000元；

(i) 於2024年6月12日，Australia Eacon的註冊資本由2,000,000澳元增至2,230,000澳元；

(j) 於2024年5月20日，北京易澳作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣1,000,000元；

(k) 於2024年5月15日，新疆易控作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣100,000元；

(l) 於2024年4月15日，福建易控作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣10,000,000元；

(m) 於2024年3月18日，鄭州易控作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣5,000,000元；及

(n) 於2024年3月13日，北京易控作為本公司子公司在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣1,000,000元。

除上文所述者外，截至最後實際可行日期，於本文件日期前兩年內，我們的子公司股本並無任何其他變動。

股東決議案

根據於2025年6月24日召開的股東大會，以下決議案（其中包括）獲（受限於相關監管批准、備案及登記）正式通過：

(a) [**編纂**]每股面值人民幣1.00元的H股及該等H股於聯交所[**編纂**]；

(b) 根據[**編纂**]將予[**編纂**]的H股數目，及向[**編纂**][**編纂**]（或其代表）授予的[**編纂**]不超過根據[**編纂**][**編纂**]的H股數目的15%；

(c) 待[**編纂**]完成後，若干現有股東持有的[**編纂**]股非上市股份將按一比一基準轉換為H股；

(d) 待[**編纂**]完成後，批准及採納於[**編纂**]生效的公司章程，並授權董事會根據相關監管機構的任何意見對公司章程進行必要修訂；

(e) 待[**編纂**]完成後，授予董事會一般授權，以購回於聯交所已[**編纂**]的H股，總數不超過於[**編纂**]已發行H股總數的10%；

(f) 待[**編纂**]完成後，向董事會授予一般授權，以於直至下屆股東週年大會結束日期或股東通過特別決議案撤銷或更改有關授權當日(以較早者為準)止的期間，按有關條款及條件以及有關目的，隨時向董事會全權酌情認為合適的有關人士配發及發行股份，並對公司章程作出必要修訂，惟將發行的股份數目不得超過於[**編纂**]已發行股份數目的20%；及

(g) 授權董事會處理(其中包括)落實H股發行及[**編纂**]的一切相關事宜。

有關購回本身證券的說明函件

以下各段載有(其中包括)聯交所規定就我們購回本身證券須收錄於本文件的若干資料。

(a). 購回理由

董事會認為購回H股將對本公司及其股東整體有利且符合本公司及其股東的整體最佳利益。購回股份可增強投資者對本公司信心，及對維護本公司在資本市場的聲譽起到正面的作用。董事會僅會於其相信有關購回將對本公司及其股東整體有利的情況下方會作出有關購回。

(b). 行使一般授權購回股份

待批准授出購回股份的一般授權的特別決議案於股東週年大會通過後，董事會將獲授予購回股份的一般授權，直至有關期間結束為止。購回股份的一般授權將於以下較早日期屆滿：

(i) 本公司下屆股東週年大會完結之日，屆時該項授權將告失效，除非該會議通過特別決議案無條件或有條件地予以延續；

(ii) 本公司下屆股東大會通過特別決議案撤銷或更改決議案項下的授權之日；或

(iii) 本公司在任何股東大會上通過特別決議案撤銷或更改決議案項下的授權之日。

此外，我們需要向相關政府部門完成登記及批准程序，以向董事會實際授出購回授權（如適用）。悉數行使購回H股的一般授權（按截至[**編纂**]已發行[**編纂**]股股份計算，且本公司舉行下屆股東週年大會當日或之前將不會配發及發行或購回H股）將令本公司於有關期間購回最多[**編纂**]股H股（即最多為緊隨[**編纂**]完成後已發行H股總數的10%（不包括(i)因[**編纂**]獲行使而可能發行的額外股份））。

(c). 資金來源

於購回H股時，本公司計劃使用根據公司章程及中國適用法律、規則及規例可合法撥作此用途的本公司內部資源（可能包括盈餘資金及保留溢利）撥付。

根據公司章程之授權，本公司可購回其股份。任何將予購回之股份須在公司章程及適用法律法規允許的情況下被註銷或轉讓。本公司任何購回僅可透過本公司原應用作股息或分派的資金或就此目的而發行新股所得的款項撥付。本公司不得以現金以外的代價或根據聯交所不時發佈的交易規則規定以外的結算方式在聯交所購買證券。

(d). 暫停購回

[**編纂**]公司在知悉內幕消息後任何時間均不得在聯交所購回其股份，直至內幕消息予以公佈為止。尤其是於緊接以下兩者(以較早者為準)前一個月期間內：(i)召開董事會會議以批准公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(無論是否為上市規則所規定者)的日期(以按上市規則首次知會聯交所的日期為準)；及(ii)發行人按照上市規則規定公佈其任何年度或半年度業績的最後限期，或公佈季度或任何其他中期業績(無論是否為上市規則所規定者)的最後限期，直至業績公佈日期止，公司不可於聯交所購回其股份，惟屬特殊情況者除外。

(e). 緊密聯繫人及核心關連人士

概無董事或(經其作出一切合理查詢後所深知)彼等任何緊密聯繫人現時擬在購回股份的一般授權獲批准的情況下將任何股份出售予本公司。

概無本公司的核心關連人士知會本公司，表示如果購回股份的一般授權獲批准，其現時擬向本公司出售股份，或承諾如此行事。

[**編纂**]公司不得在知情的情況下於聯交所向核心關連人士(即公司或其任何子公司的董事、監事、最高行政人員或主要股東或彼等中任何一位人士的緊密聯繫人)購回其股份，而核心關連人士不得在知情的情況下向公司出售其於公司股份中的權益。

(f). 購回股份的地位

在遵守公司章程、上市規則以及其他任何適用法律法規的情況下，本公司購回的任何股份將會註銷或作為庫存股持有。

(g). 收購涵義

倘若因任何購回股份而導致一名股東於本公司所佔投票權權益比例增加，則就收購守則而言，有關增加將被視為收購。因此，一名股東或一組一致行動股東或會取得或鞏固對本公司的控制權，並須根據收購守則規則26作出強制要約。

除上文所述者外，我們的董事並不知悉因根據購回股份的一般授權進行的任何購回將造成收購守則所指的任何後果。

(h). 一般事項

倘購回股份的一般授權隨時獲全面行使，將可能對我們的營運資金或資本負債狀況(與我們最新刊發的經審計賬目所披露的狀況相比較)產生重大不利影響。然而，倘對我們的營運資金或資本負債狀況產生重大不利影響，董事無意行使購回股份的一般授權。

我們的董事已向聯交所承諾，彼等將根據上市規則及中國適用法律行使購回股份的一般授權。

2. 有關我們業務的進一步資料

重大合約概要

我們於本文件日期前兩年內訂立屬重大或可能屬重大的合約(並非在日常業務過程中訂立的合約)如下，各合約副本已送交公司註冊處處長登記：

(a) 本公司、藍先生、張先生、寧波南英、寧波御英、寧波眾英、嘉興志韜、興杭朝智、閩西興杭、嘉興辰易、天津斯道、Magic Academy Limited、紫地投資、紫牛投資、平潭嘉翼、興杭朝風、湖州越誠、興杭朝光、馬徽、嘉興科隆、興杭啟光、嘉興辰智、辰韜興杭、興富數智、鄭州高新基金、雲際創遠、無錫星奇、熙禾投資、寧波問鼎、綠水長青、時代澤遠、趙大鵬、Ocean EW15 Limited、同力、王曉申、李承霖、上海方廣、常州方廣、劉女士、創享創業、易韜創業、紫興投資、啟航投資、山東新能源、福州盛創、CSO FUND、海南道翼、洛陽基金、福岩高新、華福投資、龍岩睿投、上海興富、青島惠鑫、共青城資本、葛衛東、西威產投、安徽弘興、湖南泊富及高成德億所訂立日期為2025年8月8日的股東協議，據此協定前述各方的股東權利；及

[編纂]

知識產權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大的知識產權：

商標

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊下列我們認為對我們業務而言屬重大的商標：

序號	商標	擁有人	註冊編號	註冊地點
1	蜂群指挥官	本公司	40350343	中國
2	eacon	本公司	51371117	中國
3	eacon	本公司	51360945	中國
4	eacon	本公司	51382254	中國
5	eacon	本公司	51372371	中國
6	蜂群指挥官	本公司	54259777	中國
7	蜂群指挥官	本公司	54264058	中國
8	蜂群指挥官	本公司	54247379	中國
9	eacon	本公司	58034104	中國
10	eacon	本公司	61190126	中國
11	eacon	本公司	63537100	中國
12	EACON	本公司	66041344	中國
13	易控智驾	本公司	66048483	中國
14	易控智驾	本公司	66048024	中國
15	EACON	本公司	66049650	中國
16	EACON	本公司	66048046	中國
17	EACON	本公司	66052501	中國
18	易控智驾	本公司	66052162	中國

序號	商標	擁有人	註冊編號	註冊地點
19	易控智驾	本公司	66052188	中國
20	eacon	本公司	66061426	中國
21	EACON	本公司	66061482	中國
22	EACON	本公司	66040096	中國
23	著山	本公司	67800157	中國
24	著山	本公司	67815188	中國
25	著山	本公司	67797259	中國
26	易控智驾	本公司	68771579	中國
27	易控智驾	本公司	68780162	中國
28	易控智驾	本公司	70684666	中國
29	易控智驾	本公司	73604027	中國
30	御石	本公司	74665999	中國
31	御石	本公司	74663662	中國
32	著山	本公司	74754481	中國
33	著山	本公司	74734582	中國
34	著山	本公司	74744536	中國
35	易控智驾	本公司	66038652	中國

著作權

截至最後實際可行日期，我們擁有下列我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的著作權：

序號	著作權名稱	註冊擁有人	註冊編號	註冊日期
1	礦區無人駕駛運營分析平台V1.0	本公司	2019SR1413836	2019年12月23日
2	易控智駕露天礦山無人駕駛仿真平台V1.0	上海易澳	2022SR1620604	2022年12月28日
3	易控智駕仿真分析驗證平台V1.0	本公司	2024SR1658857	2024年10月31日
4	一體化綜合管控平台V1.0	本公司	2025SR0172011	2025年1月24日
5	智慧機務系統(移動客戶端)V1.0	本公司	2025SR0182509	2025年1月26日
6	實時直播平台V1.0	本公司	2025SR0656869	2025年4月22日
7	數據閉環平台V1.0	本公司	2025SR0656834	2025年4月22日
8	數據共享中心軟件V1.0	本公司	2025SR0662520	2025年4月23日
9	易控智駕數據管理平台V1.0	本公司	2025SR0662472	2025年4月23日

序號	著作權名稱	註冊擁有人	註冊編號	註冊日期
10	遠程遙控駕駛系統V1.0	本公司	2025SR0768255	2025年5月13日
11	智能預警系統V1.0	本公司	2025SR0672597	2025年4月24日
12	智慧機務平台V1.0	本公司	2025SR0757315	2025年5月9日
13	人機協同系統(礦卡)V1.0	本公司	2025SR0686967	2025年4月27日
14	人機協同系統(挖機)V1.0	本公司	2025SR0690806	2025年4月27日
15	智能協同終端V1.0	本公司	2025SR0691213	2025年4月27日
16	後台管理系統V1.0	本公司	2025SR0707234	2025年4月29日
17	露天礦場無人駕駛數據共享服務軟件V1.0.0	本公司	2025SR1855808	2025年9月24日

域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊或獲授權使用以下我們認為對我們業務而言屬重大的域名：

序號	域名	註冊擁有人	到期日
1.	eqfleetcmder.com	本公司	2026年7月17日
2.	yikongzhijia.com	本公司	2026年7月1日
3.	eacon.com	本公司	2027年4月19日

專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊或獲授權使用以下我們認為對我們業務而言屬重大的專利：

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
1	排土位生成方法、裝置、電子設備及存儲介質	本公司	ZL202211199963.X	2022年9月29日
2	無人車的調度平台、無人車、調度方法和存儲介質	本公司	ZL202211182112.4	2022年9月27日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
3.....	用於礦山無人駕駛路網交通流優化的模型構建方法及裝置	本公司	ZL202110284320.4	2021年3月17日
4.....	用於礦山無人駕駛的待裝車輛裝載位生成方法和裝置	本公司	ZL202110284102.0	2021年3月17日
5.....	排土位自動化檢測補充方法、裝置、存儲介質和電子設備	本公司	ZL202110267280.2	2021年3月12日
6.....	一種多線激光雷達的地面分割方法及裝置	本公司	ZL201910374929.3	2019年5月7日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
7.....	用於露天礦的車輛調度方法、裝置、存儲介質和電子設備	本公司	ZL202011585361.9	2020年12月28日
8.....	開放區域多無人車避讓方法、裝置、存儲介質和電子設備	本公司	ZL202011345600.3	2020年11月25日
9.....	雙向單車道智能駕駛車輛的管制方法、裝置、設備及介質	本公司	ZL202010629177.3	2020年7月2日
10.....	碰撞消除方法、裝置、電子設備及可讀存儲介質	本公司	ZL202010465147.3	2020年5月27日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
11	智能駕駛礦車最小安全系統、控制方法、裝置及存儲介質	本公司	ZL202110470705.X	2021年4月28日
12	智能駕駛礦用車輛失穩狀態檢測方法、裝置、設備及介質	本公司	ZL202010689085.4	2020年7月16日
13	一種智能駕駛礦車的制動控制方法以及控制裝置	本公司	ZL202110470878.1	2021年4月28日
14	一種故障處理方法、裝置、電子設備和存儲介質	上海易澳	ZL202110364616.7	2021年4月2日
15	一種故障處理方法、裝置、電子設備和存儲介質	上海易澳	ZL202110364618.6	2021年4月2日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
16	無人駕駛車輛及其終點橫向穩態控制方法、電子設備	本公司	ZL202011053897.6	2020年9月29日
17	無人駕駛礦車檔位限制的控制系統及控制方法	本公司	ZL201911050768.9	2019年10月31日
18	一種無人駕駛商用車轉向安全冗餘系統及控制方法	本公司	ZL201910990987.9	2019年10月17日
19	路徑規劃方法及車輛、電腦可讀介質	本公司	ZL201911421601.9	2019年12月31日
20	無人駕駛縱向運動控制模式切換方法、裝置、設備及介質	本公司	ZL202011012077.2	2020年9月23日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
21	多傳感器數據融合方法及系統	本公司	ZL201910391929.4	2019年5月10日
22	礦山作業區的控制方法、控制裝置、電子設備和存儲介質	本公司	ZL202211700455.5	2022年12月29日
23	無人車的貨箱控制系統、無人車以及控制器	上海易澳	ZL202211236917.2	2022年10月10日
24	無人駕駛車輛的控制方法、裝置、電子設備及存儲介質	本公司	ZL202310145528.7	2023年2月22日
25	礦山場景仿真方法、系統、電子設備及存儲介質	本公司	ZL202310145526.8	2023年2月22日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
26	自動駕駛車輛的遠程駕駛方法和裝置	本公司	ZL202310744536.3	2023年6月25日
27	熱管理系統、熱管理方法、電子設備和車輛	本公司	ZL202310499617.1	2023年5月6日
28	激光雷達點雲數據的壓縮傳輸方法、裝置及電子設備	本公司	ZL202311031445.1	2023年8月16日
29	作業車輛的控制方法和裝置、電子設備及存儲介質	本公司	ZL202310777074.5	2023年6月29日
30	無人駕駛車輛控制方法、系統、電子設備和存儲介質	本公司	ZL202310657735.0	2023年6月6日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
31	無人駕駛車輛的控制方法、裝置、電子設備及存儲介質	本公司	ZL202311465036.2	2023年11月7日
32	車輛碰撞檢測方法、裝置、電子設備及存儲介質	本公司	ZL202410171535.9	2024年2月7日
33	一種無人駕駛車輛的貨箱角度檢測方法及裝置	本公司	ZL202410591589.0	2024年5月14日
34	車輛控制方法及裝置、存儲介質及電子設備	本公司	ZL202410675513.6	2024年5月29日
35	無人車的控制方法以及裝置	本公司	ZL202410749489.6	2024年6月12日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
36	一種無人車的定位方法、設備以及存儲介質	本公司	ZL202410591462.9	2024年5月14日
37	無人駕駛車輛實際車速的檢測方法、裝置和無人駕駛車輛	本公司	ZL202411364460.2	2024年9月29日
38	智能體交互場景構建方法、行為預測模型訓練方法及裝置	本公司	ZL202411433703.3	2024年10月15日
39	面向礦山無人駕駛全流程的仿真方法及分佈式仿真系統	本公司	ZL202210262086X	2025年8月8日

序號	專利說明	註冊擁有人	註冊編號	申請日期
40	一種無人車的點雲數據處理方法、裝置及無人車	本公司	ZL2024113236637	2025年9月19日

除上文披露者外，截至最後實際可行日期，概無對我們的業務而言屬重大或可能屬重大的其他商標、域名、著作權、知識產權或個人產權。

3. 有關我們董事的進一步資料

董事合約及委任函詳情

(i). 執行董事

我們的執行董事藍先生、張先生、林巧博士、陳慧勇博士及曲曉燕女士各自[已]於[●]與本公司訂立服務合約。每份服務合約的初始年期為[三]年。服務合約可按照公司章程及適用的法律、法規、規章進行續約。

(ii). 非執行董事

我們的非執行董事賴先生[已]於[●]與本公司訂立委任函。各委任函的初始年期為三年。委任函可按照公司章程及適用的法律、法規、規章進行續約。

(iii). 獨立非執行董事

我們的獨立非執行董事龔焱博士、韓踐博士及王宇山先生各自[已]於[●]與本公司訂立委任函。每份委任函的初始年期為三年。委任函可按照公司章程及適用的法律、法規、規章進行續約。

董事及監事薪酬

除「董事、監事及高級管理層」以及「附錄一－會計師報告－13.董事、最高行政人員及監事薪酬」所披露者外，截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月，概無董事或監事取得我們提供的其他薪酬或實物福利。

根據現行有效的安排，我們估計截至2025年12月31日止年度本集團任何成員公司應付我們的董事的薪酬總額及彼等應收的實物福利為約人民幣13.9百萬元。

除上文披露者外，於往績記錄期間，任何董事或監事概無已放棄或同意放棄任何薪酬或實物福利的安排。

4. 權益披露

董事及監事的權益披露

除「主要股東」一節所披露者外，緊隨[**編纂**]完成後（假設[**編纂**]未獲行使），董事或監事概無於本公司或其任何相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份或債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉（包括根據證券及期貨條例的有關條文彼等被當作或視為擁有的權益或淡倉），或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條例所指登記冊的權益及／或淡倉，或根據上市規則附錄C3所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》須於股份在聯交所[**編纂**]後立刻知會本公司的權益及／或淡倉。

主要股東權益披露

除「主要股東」一節所披露者外，緊隨[**編纂**]完成後及未計及因[**編纂**]獲行使而可能發行的任何H股，我們的董事並不知悉任何其他人士（董事、監事或本公司最高行政人員除外）將於我們的股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向我們及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接於本公司已發行投票權股份擁有10%或以上權益。

主要股東於本集團其他成員公司的權益

據董事所知，下列人士(本公司及本集團任何子公司除外)有權在本集團其他成員公司的股東大會上行使或控制行使10%或以上的投票權：

子公司名稱	股東姓名	於子公司的權益百分比
		(%)
新疆易控	楊靈[(1)]	20
藍邦貿易	海南眾鑫凱投資有限公司[(2)]	34

附註：

(1) 楊靈為新疆易控(一間由本公司擁有72%股份的子公司)的少數股東。楊靈為獨立第三方。

(2) 海南眾鑫凱投資有限公司(「**海南眾鑫凱**」)由于海波先生及蘭小雲分別擁有80%及20%權益。有關我們與于先生的關係的其他資料，請參閱「歷史、發展及公司架構－我們的公司架構」。

免責聲明

除本文件披露者外：

(a) 概無董事、彼等各自的緊密聯繫人(定義見上市規則)或擁有本公司5%以上已發行股份數目的股東於本集團的五大客戶或五大供應商中擁有任何權益；及

(b) 董事、監事或本附錄「專家資格」所列的任何一方概無：

(i) 於我們的發起，或於緊接本文件日期前兩年內我們已收購或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有權益；或

(ii) 於本文件日期存續且對我們業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

5. [編纂]股權激勵計劃

截至最後實際可行日期，本公司已根據[**編纂**]股權激勵計劃向148名承授人授出尚未行使的股份獎勵，以認購合共2,299,566股股份，佔緊隨[**編纂**]完成後已發行股本總額的約[**編纂**]%（假設[**編纂**]未獲行使）。該等股份獎勵授予四名關連人士、一名高級管理層成員及其他並非本公司董事、監事、高級管理層或關連人士的承授人。截至最後實際可行日期，股份獎勵項下7,700,434股股份已歸屬。

除本文件所披露者外，根據[**編纂**]股權激勵計劃，概無授予本公司任何其他董事、監事、高級管理層人員或顧問或關連人士股份獎勵。於[**編纂**]後，將不會根據[**編纂**]股權激勵計劃進一步授出股份獎勵。

僱員激勵平台乃為實施[**編纂**]股權激勵計劃而設立。截至最後實際可行日期，僱員激勵平台合共持有10,000,000股股份，佔本公司股本的9.57%。僱員激勵平台的詳情載列如下。

寧波南英

寧波南英於2017年7月12日在中國成立為有限合夥企業。截至本文件日期，寧波南英擁有本公司約7.46%股權。白芳芳女士為我們的人力資源經理及獨立第三方，為寧波南英的普通合夥人。

截至最後實際可行日期，寧波南英由普通合夥人白芳芳女士持有約0.10%，剩餘權益由七名有限合夥人持有，即：(i)張先生（持有約9.82%的合夥權益），及(ii)寧波梅山保稅港區將恩企業管理合夥企業（有限合夥）（「**將恩合夥企業**」）（持有約3.90%的合夥權益）、寧波梅山保稅港區探砂企業管理合夥企業（有限合夥）（「**探砂合夥企業**」）（持有約1.50%的合夥權益）、寧波梅山保稅港區白音企業管理合夥（「**白音合夥企業**」）（持有

約16.28%的合夥權益)、寧波梅山保稅港區探金企業管理合夥企業(有限合夥)(「**探金合夥企業**」)(持有約47.97%的合夥權益)、寧波梅山保稅港區紅泉企業管理合夥(有限合夥)(「**紅泉合夥企業**」)(持有約17.39%的合夥權益)及寧波梅山保稅港區馬朗自有資金投資合夥企業(有限合夥)(「**馬朗合夥企業**」)(持有約3.03%的合夥權益)。

將恩合夥企業、探砂合夥企業、白音合夥企業、探金合夥企業、紅泉合夥企業及馬朗合夥企業均為在中國成立的有限合夥企業，且白芳芳女士擔任彼等各自的普通合夥人。截至最後實際可行日期，將恩合夥企業、探砂合夥企業、白音合夥企業、探金合夥企業、紅泉合夥企業及馬朗合夥企業的有限合夥人均為本集團現任及前任僱員，彼等並非本公司董事、監事、高級管理層或關連人士(藍先生、張先生、林巧博士、陳慧勇博士、曲曉燕女士、李機智先生、楊曉光先生、劉煜冬博士及劉坤先生除外)。具體而言，藍先生為探金合夥企業、紅泉合夥企業、白音合夥企業、將恩合夥企業及馬朗合夥企業的有限合夥人，分別持有3.78%、3.15%、1.87%、25.02%及23.41%的合夥權益。林巧博士為探金合夥企業的有限合夥人，持有23.79%的合夥權益。曲曉燕女士為白音合夥企業的有限合夥人，持有71.64%的合夥權益。陳慧勇博士為紅泉合夥企業及馬朗合夥企業的有限合夥人，分別持有61.52%及3.61%的合夥權益。李機智先生為探金合夥企業的有限合夥人，持有11.06%的合夥權益。楊曉光先生為探金合夥企業及馬朗合夥企業的有限合夥人，分別持有5.90%及3.61%的合夥權益。劉坤先生為探金合夥企業及馬朗合夥企業的有限合夥人，分別持有2.63%及6.25%的合夥權益。劉煜冬博士為紅泉合夥企業的有限合夥人，持有2.28%的合夥權益。

寧波眾英

寧波眾英於2024年7月10日於中國成立為有限合夥企業。截至本文件日期，寧波眾英擁有本公司約0.36%的股權。張先生為寧波眾英的普通合夥人，負責管理寧波眾英並行使其寧波眾英所持有股份所附的投票權。

截至最後實際可行日期，寧波眾英由張先生作為普通合夥人持有約0.23%，由白芳芳女士作為有限合夥人持有約0.002%，其餘權益由五名有限合夥人，彼等均為本集團的前僱員，且並非為本公司的董事、監事、高級管理層或關連人士，包括：(1)付文亮（持有其中約40.18%的合夥權益）；(2)楊丹（持有其中約40.0581%的合夥權益）；(3)趙磊（持有其中約9.83%的合夥權益）；(4)黃加勇（持有其中約6.92%的合夥權益）；及(5)汪青青（持有其中約2.78%的合夥權益）。

寧波御英

寧波御英於2024年7月10日在中國成立為有限合夥企業。截至本文件日期，寧波御英擁有本公司約0.40%的股權。張先生為寧波御英的普通合夥人，負責管理寧波御英，並行使寧波御英所持股份所附的表決權。

截至最後實際可行日期，寧波御英由普通合夥人張先生持有約0.2029%的股權，由有限合夥人白芳芳女士持有約0.002%的股權，剩餘股權由三名有限合夥人持有，彼等均為本集團外部顧問或其配偶，且非本公司董事、監事、高級管理層或關連人士，包括：(1)郝世榮（持有其中約43.83%的合夥權益）；(2)郭曉玉（持有其中約40.46%的合夥權益）；及(3)彭雪嬌（持有其中約15.50%的合夥權益）。

我們已向香港聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條項下披露規定。有關更多詳情，請參閱「豁免－有關[**編纂**]股權激勵計劃的豁免」。

以下為本公司2019年1月採納並於2024年10月及2025年6月修訂的[**編纂**]股權激勵計劃主要條款概要。因[**編纂**]後本公司不會進一步授出任何獎勵，因此其[**編纂**]股權激勵計劃不受上市規則第十七章所規限。

1. 目的

[**編纂**]股權激勵計劃旨在通過共享創新平台增強公司治理、吸引並留住優秀人才、激勵具有創業精神的僱員，使長期貢獻者得以受益於公司發展，從而實現股東、公司與僱員利益的統一。

2. 合資格參與者

本公司將依據適用法律及公司章程的相關規定，並結合本公司實際情況確定合資格參與者範圍。

合資格參與者應為與本公司(包括分支機構／子公司)簽訂勞動關係及僱傭合約的僱員。

3. 管理

董事會負責制定及修訂[**編纂**]股權激勵計劃。

應根據[**編纂**]股權激勵計劃設立管理委員會(「**管理委員會**」)且其應負責該計劃的日常管理工作，包括但不限於管理合資格參與者名單及處理股份獎勵登記事宜。

4. 股份來源

[**編纂**]股權激勵計劃相關股份的來源為本公司註冊資本人民幣10,000,000元對應的本公司股權。

5. 股份總數

根據[**編纂**]股權激勵計劃，股份獎勵總數合共10,000,000股，佔緊接[**編纂**]完成後已發行股份總數(假設[**編纂**]未獲行使)的約[**編纂**]%。

6. 期限

[**編纂**]股權激勵計劃概無屆滿日期。

7. 歸屬期、禁售期及服務期

[**編纂**]股權激勵計劃項下股份獎勵的歸屬期為四年，載列如下：

(a) 股份獎勵總數的25%將於相關股份獎勵已登記至相關承授人名下(以股份獎勵協議記載為準(「**授出日期**」))滿12個月後歸屬；

(b) 股份獎勵總數的25%將於授出日期後滿24個月歸屬；

(c) 股份獎勵總數的25%將於授出日期後滿36個月歸屬；及

(d) 股份獎勵總數餘下的25%將於授出日期後滿48個月歸屬。

於歸屬期內，倘合資格參與者未能持續滿足[**編纂**]股權激勵計劃規定的歸屬條件，則股份獎勵不得歸屬。倘承授人雖滿足歸屬條件但未能按時足額支付已授股份獎勵所需款項，其持有的相應股份獎勵亦不得歸屬。

根據[**編纂**]股權激勵計劃授予的股份獎勵，自承授人獲授股份獎勵全部歸屬之日起至公司完成於聯交所[**編纂**]之日止，合資格參與者不得以任何方式出售、轉讓或以其他方式處置其獲授股份獎勵。於整個禁售期，承授人持有的股份獎勵不得用於質押、償債或設定任何其他股份權利。

根據[**編纂**]股權激勵計劃授予的股份獎勵，所有合資格參與者的服務期均為四年，自授出日期起計。在無履職要求的情況下，合資格參與者必須持續為本公司服務滿四年，方可按上述時間表實現股份獎勵的全部歸屬。倘激勵對象獲多次授予，其服務期將按各批次授出日期分別計算。

8. 轉讓及回購股份獎勵

於禁售期內，合資格參與者不得以任何方式出售、轉讓或處置其股份獎勵；禁售期屆滿後，經管理委員會批准，合資格參與者可將其股份獎勵轉讓予其他合資格參與者，或要求由回購權持有人(定義見下文)回購其股份獎勵。未經管理委員會書面批准，合資格參與者對股份獎勵的任何出售、轉讓或處置均屬無效。

倘合資格參與者在離開本公司時觸犯任何重大違法行為或違反[**編纂**]股權激勵計劃規定的任何適用法律及法規(無論其持有的股份獎勵是否已全部或部分解除禁售，亦無論本公司股份於相關時間是否已[**編纂**])，其所持股份獎勵須由回購權持有人(定義見下文)回購。回購價為人民幣1元或相關時間適用法律規定的最低價格。倘合資格參與者離開本公司時不存在[**編纂**]股權激勵計劃規定的過錯情形，則其所持股份獎勵應由回購權持有人(定義見下文)參照本公司最新估值計算的回購價進行回購。除[**編纂**]股權激勵計劃條款規定的情況外，承授人的合夥權益亦須受若干轉讓限制。

[**編纂**]股權激勵計劃項下的回購權持有人為藍先生及張先生(「**回購權持有人**」)。藍先生為第一順位回購權持有人。倘其根據[**編纂**]股權激勵計劃累計回購股份獎勵對應的出資額達到股份獎勵總額的30%時，剩餘股份獎勵將由張先生進行回購。

9. 尚未行使的獎勵

下文載列授予並非本公司董事、監事、高級管理層或關連人士的四名關連人士、一名高級管理層成員及其他承授人的尚未行使股份獎勵詳情：

承授人姓名	於本公司所擔任職位	已授出但尚未行使的股份獎勵所涉及的股份數目	授出日期	每股購買價	歸屬期	緊隨[編纂]完成後的概約持股百分比[1]
				(人民幣元)		
董事						
陳慧勇博士....	本公司執行董事兼副總裁	280,536	2022年9月6日及2025年3月1日	1.00至8.17	自相關授出日期起計4年	[編纂]%
曲曉燕	本公司執行董事、副總裁兼首席財務官	587,781	2023年10月7日	1.00至8.17	自相關授出日期起計4年	[編纂]%
關連人士						
劉坤	新疆易控智駕總經理	114,630	2024年1月1日及2025年3月1日	8.17	自相關授出日期起計4年	[編纂]%
監事						
楊曉光	監事	58,619	2022年3月1日；2023年4月15日；2024年3月1日及2025年3月1日	5.29至8.17	自相關授出日期起計4年	[編纂]%
高級管理層						
劉煜冬博士....	董事會秘書	40,000	2025年4月1日	8.17	自相關授出日期起計4年	[編纂]%

按相關股份數目分類	承授人數目	已授出尚未行使股份獎勵所涉股份數目	授出日期	每股購買價 *(人民幣元)*	歸屬期	緊隨[編纂]完成後的概約持股百分比(1)
現有僱員						
10,000或以下.....	112	493,320	2021年6月15日至2025年3月1日	1.00至8.17	自相關授出日期起計4年	[**編纂**]%
10,001至20,000...	19	251,595	2021年6月15日至2025年3月1日	1.00至8.17	自相關授出日期起計4年	[**編纂**]%
超過20,001.....	12	473,085	2021年6月15日至2025年3月1日	1.00至8.17	自相關授出日期起計4年	[**編纂**]%

附註：

(1) 假設[**編纂**]未獲行使。

10. 攤薄效應及對每股盈利的影響

截至本文件日期，根據[**編纂**]股權激勵計劃授出的所有股份均已發行至僱員激勵平台。因此，[**編纂**]後尚未發行的股份獎勵獲全部歸屬時，將不會對股東的股權產生攤薄效應，亦不會對每股盈利產生影響。

6. 其他資料

訴訟

截至最後實際可行日期，本集團成員公司並無參與任何重大訴訟或仲裁，且據董事所知，概無尚未了結或對本集團任何成員公司構成威脅的重大訴訟或申索。

獨家保薦人

獨家保薦人已代表我們向聯交所上市委員會申請批准本文件所述的所有將予發行H股的[**編纂**]及買賣。本公司已作出一切必要安排以使H股獲准納入[**編纂**]。

獨家保薦人確認其滿足上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。本公司應付獨家保薦人合共600,000美元的保薦費。

合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條委任國泰君安融資有限公司作為合規顧問。

開辦費用

截至最後實際可行日期，本公司並未產生重大開辦費用。

發起人

本公司的發起人為截至2025年3月10日(即本公司改制為股份有限公司的方案最終確定之日)本公司當時全部25名股東。除本文件所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，概無就[**編纂**]及本文件所述關聯交易而已向或擬向任何發起人支付、配發或給予現金、證券或其他利益。

專家資格

以下為於本文件提供意見的專家(定義見上市規則)資格：

名稱	資質
海通國際資本有限公司	一家可進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動(定義見證券及期貨條例)的持牌法團
德勤•關黃陳方會計師行.....	執業會計師及《會計及財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
中倫律師事務所	中國法律顧問
弗若斯特沙利文	獨立行業顧問

截至最後實際可行日期，上述專家概無持有本公司或其任何子公司的任何股權或認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(無論是否可依法強制執行)。

專家同意書

本附錄「專家資格」一段所載專家已各自就刊發本文件發出書面同意書，同意按本文件所載形式及內容分別摘錄於本文件日期做出的其報告及／或函件及／或意見及／或提述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

除本文件披露者外，上述專家概無持有本集團任何成員公司的任何股權或認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利(無論是否可依法強制執行)。

H股持有人的稅項

買賣及轉讓登記於香港股東名冊分冊中的H股須繳納香港印花稅。對各買方及賣方徵收的現行稅率為所出售或轉讓的股份的代價或公允價值(以較高者為準)的0.1%。

股份購回限制

有關本公司購回股份限制的詳情，請參閱「附錄三－本公司公司章程概要」。

約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具效力，令所有有關人士受香港公司(清盤及雜項條文)條例(如適用)第44A及44B條的所有條文(罰則除外)約束。

關聯方交易

本集團於緊接本文件日期前兩年內訂立關聯方交易，載於「附錄一－會計師報告－關聯方披露」。

遺產稅

我們的董事獲告知，本公司或我們任何主要子公司不大可能承擔任何重大遺產稅責任。

雙語文件

本文件的中英文版本乃根據香港法例第32L章《公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告》第4條所規定的豁免而分開刊發。

其他事項

除本文件披露者外：

(a) 於緊接本文件日期前兩年內：

(i) 概無發行或同意發行或擬繳足或繳付部分本公司或其任何子公司的股份或借貸資本，以換取現金或非現金代價；

(ii) 本公司或其任何子公司的股份或借貸資本並不附屬於股票期權或有條件或無條件同意附屬於股票期權；

(iii) 本公司或其任何子公司概無就發行或出售任何股份而授予或同意授予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款；及

(iv) 並未就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司任何股份或債權證而支付或應付任何佣金；

(b) 本公司或其任何子公司並無任何創始人股份、管理層股份或遞延股份或任何債權證；

(c) 並無訂立為期一年以上與我們業務有重大關係的廠房租用或租購合約；

(d) 於本文件日期前12個月本集團的業務並無出現可能對或已經對本集團財務狀況構成重大影響的中斷情況；

(e) 概無影響我們自香港境外向香港匯寄利潤或匯回資本的限制；

(f) 本公司並無任何發行在外的可轉換債務證券或債權證；

(g) 概無放棄或同意放棄未來股息的安排；

(h) 我們的股本證券或債務證券概無於任何其他證券交易所[**編纂**]或買賣，亦無正尋求或建議尋求任何[**編纂**]或獲准買賣；

(i) 本公司為股份有限公司，並受中國公司法規限；及

(j) 本公司已採納香港上市規則附錄C3所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》規定的董事及監事進行證券交易的操守守則。

送呈香港公司註冊處處長文件

隨同本文件副本一同送呈香港公司註冊處處長登記的文件為：

(a) 附錄四「法定及一般資料－5.其他資料－專家同意書」所述書面同意書；及

(b) 附錄四「法定及一般資料－2.有關我們業務的進一步資料－重大合約概要」所述的各重大合約副本。

展示文件

下列文件將自本文件日期起計14日期間內於聯交所網站**www.hkexnews.hk**及我們的網站**www.eacon.com**展示：

1. 公司章程；

2. 本集團截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月的經審計綜合財務報表；

3. 德勤•關黃陳方會計師行截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年9月30日止九個月的會計師報告，其全文載於附錄一；

4. 德勤•關黃陳方會計師行就本集團於2025年9月30日的未經審計[**編纂**]財務資料發出的報告，其全文載於附錄二；

5. 附錄四「法定及一般資料－2.有關我們業務的進一步資料－重大合約概要」所述的重大合約；

6. 附錄四「法定及一般資料－6.其他資料－專家同意書」所述的書面同意書；

7. 附錄四「法定及一般資料－3.有關我們董事及監事的進一步資料」所述的服務合約及委任函；

8. 我們的中國法律顧問中倫律師事務所就(其中包括)本集團於中國法律項下的一般事宜及物業權益出具的法律意見；

9. 弗若斯特沙利文出具的行業報告，其概要載於「行業概覽」一節；

10. 中國公司法、中國證券法、《上市公司章程指引》及《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》連同其各自非官方英譯本；及

11. [**編纂**]股權激勵計劃的條款。

備查文件

[**編纂**]股權激勵計劃項下所有承授人的完整名單副本將於本文件日期起計14日(包括該日)的正常營運時間內，於本公司的香港法律顧問辦事處(地址為香港中環遮打道三號A香港會所大廈十樓)供公眾查閱。