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聲明，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。

DeepWay Technology Co., Ltd.
深向科技股份有限公司

(「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。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；

(c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容未必會在實際最終的上市文件內全部或部分轉載；

(d) 本文件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) 本公司或其任何聯屬人士、顧問或包銷商概無於任何司法管轄區通過刊發本文件而發售任何證券或徵求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，有意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：*閣下如對本文件的任何內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見。*

DeepWay Technology Co., Ltd.
深向科技股份有限公司
(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]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(可予調整)**
[編纂]數目	**：**	**[編纂]股H股(可予調整及視乎[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，多繳款項可予退還)**
面值	**：**	**每股H股人民幣1.00元**
[編纂]	**：**	**[編纂]**

聯席保薦人**、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]**

[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]

[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，並表明不會就因本文件全部或任何部分內容而產生或因依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」一節所列文件，[已]遵照香港法例第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]**(本身及代表**[編纂]**)與我們於**[編纂]**協定。預期**[編纂]**為**[編纂]**(香港時間)或前後，且無論如何不遲於**[編纂]**(香港時間)。**[編纂]**將不會超過每股**[編纂][編纂]**港元，且目前預期不低於每股**[編纂][編纂]**港元。如**[編纂]**(本身及代表**[編纂]**)與我們因任何原因截至**[編纂]**(香港時間)未能協定**[編纂]**，則**[編纂]**不會進行並將告失效。

[編纂](代表**[編纂]**)經本公司同意後，可於遞交**[編纂][編纂]**截止日期上午或之前隨時將**[編纂]**數目及／或指示性**[編纂]**下調至低於本文件所述者(即**[編纂]**港元至**[編纂]**港元)。在此情況下，我們將於作出有關調減決定後在可行情況下盡快(且無論如何不遲於遞交**[編纂][編纂]**截止日期上午)在本公司網站***www.deepway.com***及聯交所網站***www.hkexnews.hk***刊發公告，取消**[編纂]**並按經修訂**[編纂]**數目及／或經修訂**[編纂]**以及上市規則第11.13條的規定重新啟動**[編纂]**(包括發行補充文件或新文件(如適用))。詳情載於本文件「**[編纂]**的架構」及「如何申請**[編纂]**」章節。

若於[編纂]上午八時正前發生若干事件，聯席保薦人及[編纂](代表[編纂])可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。請參閱「[編纂]」一節。

作出[編纂]決定前，有意[編纂]應審慎考慮本文件所載全部資料，包括「風險因素」一節所載的風險因素。

[編纂]未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籍人士或代表美籍人士或為其利益**[編纂]**、**[編纂]**、抵押或轉讓，但獲豁免遵守美國證券法登記規定或不受其規限的交易除外。**[編纂]**(1)僅可根據美國證券法第144A條或其他可獲得的豁免登記規定向第144A條所界定的合資格機構買家**[編纂]**及**[編纂]**；及(2)根據S規例於美國境外以離岸交易方式**[編纂]**及**[編纂]**。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

預期時間表

[編纂]

目　錄

致有意[編纂]的重要通知

本文件由我們僅就[編纂]及[編纂]而刊發，並不構成出售本文件根據[編纂][編纂]的[編纂]以外任何證券的[編纂]或[編纂]購買上述任何證券的招攬。本文件不得用作亦不構成於任何其他司法管轄區或任何其他情況下的[編纂]或邀請。我們並無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法管轄區[編纂][編纂]，亦無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法管轄區派發本文件。在其他司法管轄區派發本文件以進行[編纂]及[編纂]和[編纂][編纂]須受到限制，且可能無法進行，除非已根據該等司法管轄區的適用證券法向相關證券監管機構登記或獲其授權或就此獲其豁免而獲准進行。

閣下應僅依賴本文件所載資料作出[編纂]決定。[編纂]僅基於本文件所載的資料和所作的陳述進行。我們並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載內容的資料。閣下不應將任何並非載於本文件的資料或聲明視作已獲我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何我們或彼等各自的任何董事、高級職員、員工、代理或彼等的任何代表或參與[編纂]的任何其他人士授權而加以依賴。

預期時間表 i

目錄 iv

概要 1

釋義 11

技術詞匯表 24

前瞻性陳述 26

風險因素 28

有關本文件及[編纂]的資料 55

豁免嚴格遵守上市規則 59

董事及參與[編纂]的各方 64

公司資料 69

行業概覽 72

監管概覽 83

目　錄

歷史、發展及公司架構 99

業務 130

董事及高級管理層 185

關連交易 197

主要股東 205

股本 207

財務資料 210

未來計劃及[編纂]用途 247

[編纂] 252

[編纂]的架構 263

如何申請[編纂] 272

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

附錄三 — 組織章程細則概要 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

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料之概覽。由於僅為概要，故並不包含所有可能對閣下屬重要之資料。在決定[編纂]我們的H股前，閣下務請閱讀整份文件。任何[編纂]均涉及風險。[編纂]我們股份的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂]我們的H股前，務請細閱該節。本節所用多個詞匯於本文件「釋義」及「技術詞匯表」章節內界定。

概覽

我們是一家技術驅動的新能源重卡及智能公路貨運技術提供商，專注於以電動化與智能化技術，推動公路貨運行業向零碳、高效、安全的物流躍遷。根據灼識諮詢的資料，按2025年銷量計，我們在中國新能源重卡市場位居第九。

目前，我們的主要業務線及收入來源是銷售新能源重卡，包括深向星辰及深向星途，佔總收入的99.9%、99.6%及99.2%。於2023年、2024年及2025年，我們分別交付509輛、3,002輛及8,020輛新能源重卡。我們亦自零部件銷售錄得收入，並開始按年度或終身訂閱模式，將我們的兩項智能公路貨運技術天璣•隨行及天璣•雁行商業化。於往績記錄期間，該等智能公路貨運技術仍處於商業化早期階段，所貢獻收入佔比較少，而其商業化時間表受限於具體業務計劃及未來監管發展。請參閱「業務—概覽—我們的產品」、「風險因素—與我們的業務及行業有關的風險—有關智能網聯車輛及自動駕駛技術的中國法規、監管政策或審批常規的變動可能影響智能公路貨運技術的發展及商業化」及「監管概覽—有關智能網聯汽車及自動駕駛的法規」。根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們是全球首家及唯一一家通過智能公路貨運技術實現訂閱收入的新能源重卡公司。根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們是中國僅有的兩家通過新能源重卡實現L4級技術商業化的公司之一。

全球公路貨運市場規模龐大，長期受高碳排放、高總擁有成本和安全風險制約。我們致力於以電動化及技術解決該等痛點。我們採用「兩段式」的策略解決這些痛點以實現目標。在第一階段，我們提供正向定義理念的新能源重卡。在第二階段，我們旨在通過利用技術進一步推動公路貨運行業的整體效率提升，以最小化成本及減少人為失誤，從根本上提高安全性。

我們的競爭優勢

我們相信以下核心競爭優勢將使我們能夠進一步鞏固市場地位：(i)具備經驗證的大規模交付能力的主要參與者；(ii)強大的電動化核心技術自研能力；(iii)貼合公路貨運行業需求的智能化技術；(iv)產品有效地解決了行業痛點；(v)公路貨運服務生態系統，創造協同價值；及(vi)經驗豐富的管理團隊，以及強大的戰略股東支持。詳情請參閱「業務 — 競爭優勢」。

我們的戰略

為實現我們的願景及使命，我們擬採取以下戰略：(i)推進核心零部件自研自產；(ii)加快智能化技術研發；(iii)持續提升國內銷售覆蓋，拓展海外佈局；(iv)持續拓展產品矩陣，推動業務規模增長；及(v)進一步拓展生態體系，提供一站式解決方案。詳情請參閱「業務 — 我們的戰略」。

供應鏈及定製模式

於往績記錄期間，我們就卡車定製及組裝與江淮汽車及山東雷馳等卡車定製合作夥伴合作。我們向其採購成品車輛，同時保留對車輛工程、系統架構、核心零部件選型及系統集成的控制權。我們向位於中國的供應商採購多種原材料及核心零部件，如電芯、電力驅動、電子控制組件、高壓電纜等。有關我們的卡車定製合作夥伴及核心零部件供應商的詳情，請參閱「業務 — 供應鏈及定製模式」。於早期階段，我們以白盒模式就若干駕駛技術與百度開展合作，此後我們已建立自身的研發能力及技術棧。我們現有的智能公路貨運技術乃基於商用卡車及貨運場景的產品專有開發。請參閱「業務 — 研發」。

銷售及營銷

於往績記錄期間，我們的收入主要來自中國主要地區，海外銷售的收入佔比較少。請參閱「業務 — 概覽 — 我們的產品」。我們通過線上推廣和線下活動提升品牌影響力，接觸潛在客戶。請參閱「業務 — 我們的客戶及銷售 — 營銷策略」。

於往績記錄期間，我們主要依靠直銷推廣我們的新能源重卡銷售。2025年，我們在若干省份引入經銷商以補充銷售渠道，同年經銷商銷售額佔我們總收入的2.5%。截至最後實際可行日期，所有經銷商均為獨立第三方，且我們未曾聘用或許可任何次級經銷商。

我們的客戶及供應商

我們的供應商主要包括卡車定製合作夥伴以及電芯、汽車電子、研發服務和設備(如與硬件開發及相關功能有關的配套研發服務)的供應商。於往績記錄期間各年度，我們向五大供應商的採購額分別為人民幣839.1百萬元、人民幣3,372.1百萬元及人民幣6,903.4百萬元，佔我們各年度總採購額的88.1%、92.3%和79.4%。於往績記錄期間各年度，我們向最大供應商的採購額分別為人民幣607.6百萬元、人民幣2,229.7百萬元和人民幣2,336.0百萬元，分別佔我們各年度總採購額的63.8%、61.0%和26.9%。

於往績記錄期間，我們的客戶主要包括工業和消費品快遞服務提供商、物流公司、港口和礦區運營商及可轉售、租賃或使用我們提供的新能源重卡的銷售及服務提供商以及若干電池租賃公司。於往績記錄期間各年度，自五大客戶產生的總收入分別為人民幣351.1百萬元、人民幣998.5百萬元和人民幣1,564.4百萬元，分別佔我們各年度總收入的82.5%、50.7%和39.5%。於往績記錄期間各年度，自最大客戶產生的收入分別為人民幣147.9百萬元、人民幣504.9百萬元和人民幣501.4百萬元，分別佔我們各年度總收入的34.8%、25.7%和12.7%。

客戶與供應商重疊

於往績記錄期間，據我們的董事所知，按綜合基準計，我們其中一名五大客戶亦為我們其中一名五大供應商。具體而言，客戶A(供應商B的附屬公司)向我們購買電池，用於向終端用戶出租電池，而供應商B則向我們供應電池，用於我們的新能源重卡。這種重疊來自我們的電池經營租賃模式。請參閱「業務 — 我們的客戶及銷售 — 客戶與供應商重疊」。

競爭

中國及全球新能源重卡行業仍處於大規模商業化的早期階段，但在推動脫碳、物流效率及智能出行的政策驅動下正快速擴張。根據灼識諮詢的資料，該市場特徵在於向電動化轉型的傳統OEM與聚焦車輛智能化及新能源技術的新興科技公司的競爭加劇。競爭對手主要包括開發純電或氫電車型的成熟重卡製造商，以及提供動力總成系統、電池及智能公路貨運技術的科技驅動型企業。亦請參閱「業務 — 競爭」。

歷史財務資料概要

下表載列我們於往績記錄期間綜合財務資料的財務數據概要，摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告。下文載列的綜合財務數據概要應與本文件的綜合財務報表(包括相關附註)一併閱讀，以保證其完整性。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告會計準則編製。

概　要

綜合損益表概要

下表載列我們於所示期間的經營業績概要(以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
收入	425,640	100.0	1,968,562	100.0	3,961,106	100.0
銷售成本	(423,818)	(99.6)	(1,958,777)	(99.5)	(3,766,211)	(95.1)
毛利	**1,822**	**0.4**	**9,785**	**0.5**	**194,895**	**4.9**
其他收入	5,957	1.4	12,916	0.7	23,700	0.6
其他收益及虧損淨額	65,242	15.3	(55,792)	(2.8)	(63,581)	(1.6)
銷售及市場開支	(30,736)	(7.2)	(119,676)	(6.1)	(223,263)	(5.6)
行政開支	(75,124)	(17.6)	(120,794)	(6.1)	(135,470)	(3.4)
研發開支	(351,968)	(82.7)	(364,760)	(18.5)	(386,619)	(9.8)
金融資產減值虧損	(2,615)	(0.6)	(10,701)	(0.5)	(4,713)	(0.1)
[編纂]開支	—	—	(9,761)	(0.5)	(27,231)	(0.7)
融資成本	(1,565)	(0.4)	(16,412)	(0.8)	(26,721)	(0.7)
除税前虧損	**(388,987)**	**(91.4)**	**(675,195)**	**(34.3)**	**(649,003)**	**(16.4)**
所得税開支	—	—	—	—	(63)	(0.0)
年內虧損	**(388,987)**	**(91.4)**	**(675,195)**	**(34.3)**	**(649,066)**	**(16.4)**

於往績記錄期間，我們確認了若干非經常性項目，包括(i)**[編纂]**開支及(ii)就若干**[編纂]**前投資發行的優先股相關的按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動虧損(收益)。該等非經常性項目的金額主要反映**[編纂]**相關開支及由估值假設變動及相關市況所驅動的優先股估計公允價值變動。我們認為該等項目屬非經常性，因為彼等與**[編纂]**前架構及**[編纂]**流程相關的特定事項及公允價值重新計量流程有關，預期不會於我們的日常業務過程中再次發生。

收入

下表載列我們於所示年度的收入明細(以絕對金額及佔總收入的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
新能源重卡銷售	425,196	99.9	1,961,182	99.6	3,927,491	99.2
零部件銷售	444	0.1	7,380	0.4	32,358	0.8
其他	—	—	—	—	1,257	0.0
總計	**425,640**	**100.0**	**1,968,562**	**100.0**	**3,961,106**	**100.0**

於往績記錄期間，我們的收入主要來自新能源重卡的銷售。新能源重卡銷售收入的快速增長得益於我們新能源重卡自2023年起的商業化，加上新能源重卡於市場的滲透程度一直上升。我們的其他收入來自提供天璣•隨行及天璣•雁行。展望將來，我們預計新能源重卡的銷售收入將繼續增加。

毛利及毛利率

於2023年、2024年及2025年，我們的毛利分別為人民幣1.8百萬元、人民幣9.8百萬元及人民幣194.9百萬元。於2023年、2024年及2025年，我們的整體毛利率分別為0.4%、0.5%及4.9%，整體呈現上升趨勢。詳情請參閱「財務資料 — 經營業績主要組成部分」。

綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期的綜合財務狀況表的節選資料。

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動資產	537,240	567,910	753,015
流動資產	810,503	1,988,201	5,023,353
總資產	**1,347,743**	**2,556,111**	**5,776,368**
非流動負債	116,053	98,874	225,204
流動負債	1,804,060	3,704,813	7,447,835
總負債	**1,920,113**	**3,803,687**	**7,673,039**
總資產減流動負債	**(456,317)**	**(1,148,702)**	**(1,671,467)**
流動負債淨額	**(993,557)**	**(1,716,612)**	**(2,424,482)**
負債淨額	**(572,370)**	**(1,247,576)**	**(1,896,671)**
股本	—	130,584	153,438
實繳股本	104,184	—	—
儲備	(676,554)	(1,378,160)	(2,050,109)
虧絀總額	**(572,370)**	**(1,247,576)**	**(1,896,671)**

我們將若干**[編纂]**前投資相關贖回負債入賬為按公允價值計入損益的金融負債。截至2025年12月31日，我們將附贖回權的投資人民幣2,959.8百萬元入賬列作負債。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註27。該等贖回負債將因上市後自動轉換為普通股而由負債重新指定為權益。

有關我們於往績記錄期間流動資產及流動負債的詳細討論，尤其是對於往績記錄期間流動負債淨額及負債淨額波動的分析，請參閱「財務資料 — 綜合財務狀況表節選項目的討論」。

綜合現金流量表概要

下表載列所示年度我們的綜合現金流量數據。

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
經營活動(所用)／所得現金淨額	(714,615)	(429,627)	835,242
投資活動(所用)現金淨額	(451,682)	(255,476)	(1,163,572)
融資活動所得現金淨額	1,180,051	871,991	1,626,827
現金及現金等價物增加淨額	**13,754**	**186,888**	**1,298,497**
年初現金及現金等價物	113,209	126,963	313,851
年末現金及現金等價物	**126,963**	**313,851**	**1,612,348**

我們於2025年錄得經營活動所得現金淨額人民幣835.2百萬元，而於2023年及2024年分別錄得經營活動所用現金淨額人民幣714.6百萬元及人民幣429.6百萬元。

於2024年，我們經營活動所用現金淨額主要由於我們除税前虧損人民幣675.2百萬元，經非現金及非經營項目調整，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虧損人民幣56.3百萬元，(ii)物業、廠房及設備折舊人民幣25.9百萬元，及(iii)無形資產攤銷人民幣20.3百萬元。有關款項經營運資金變動而進一步調整，主要包括貿易及其他應收款項增加人民幣864.8百萬元；被貿易及其他應付款項增加人民幣913.3百萬元所抵銷。

於2023年，我們經營活動所用現金淨額主要由於我們除税前虧損人民幣389.0百萬元，經非現金及非經營項目調整，主要包括按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動收益人民幣44.8百萬元。有關款項經營運資金變動而進一步調整，主要包括(i)貿易及其他應收款項增加人民幣284.9百萬元，及(ii)存貨增加人民幣144.9百萬元；部分被貿易及其他應付款項增加人民幣96.9百萬元所抵銷。

我們於2023年及2024年錄得經營活動所用現金淨額，主要是由於我們當時正處於商業化初期及產能爬坡階段，期間的銷量及客戶收款尚未達到足夠規模，而我們持續產生經營成本、產能提升開支及其他營運資金流出。上述期間的經營現金流出亦受營運資金需求驅動，特別是隨著銷售及採購規模擴大，貿易及其他應收款項以及存貨均有所增加。2024年，儘管貿易及其他應付款項以及合同負債有所增加，但現金流出於快速商業化期間仍然受到應收款項大幅增加的影響。2025年，隨著業務規模擴大及營運資金管理通過嚴格控制存貨水平及增強與供應商的付款條款匹配度而改善，我們的經營現金流量轉為正值。有關更全面的討論，請參閱「財務資料 — 經營業績主要組成部分」。

非國際財務報告準則計量

為補充我們按照國際財務報告會計準則呈列的綜合財務報表，我們亦使用經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)及加回**[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(收益)虧損的經調整淨虧損率(非國際財務報告準則計量)作為非國際財務報告準則財務計量。我們認為，通過撇除若干不被視為反映我們核心運營的項目，該等計量有助於**[編纂]**更好理解我們經營表現的相關趨勢，並便於進行各期間之間的比較。然而，該等非國際財務報告準則計量具有限制性，未必可與其他公司所採用的類似指標作比較，亦不應視其為獨立於或可代替我們根據國際財務報告會計準則呈報的經營業績。於2023年、2024年及2025年，我們的經調整淨虧損分別為人民幣433.8百萬元、人民幣609.1百萬元及人民幣564.9百萬元，我們的經調整淨虧損率分別為101.9%、30.9%及14.3%。詳情請參閱「財務資料 — 經營業績主要組成部分 — 非國際財務報告準則計量」。

主要財務比率

下表載列所示期間／截至所示日期我們的若干主要財務比率。詳情請參閱「財務資料 — 主要財務比率」。

	截至12月31日止年度／截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
收入增長*(%)*	不適用	362.5	101.2
毛利率*(%)*	0.4	0.5	4.9
淨虧損率*(%)*	(91.4)	(34.3)	(16.4)
流動比率	0.4	0.5	0.7

盈利路徑

我們於往績記錄期間處於虧損狀態，於2023年、2024年及2025年，虧損淨額分別為人民幣389.0百萬元、人民幣675.2百萬元及人民幣649.1百萬元。這主要反映我們正從尚未產生收入的研發階段過渡至全面商業化及產能爬坡階段，原因為我們於2023年才開始量產及商業銷售。此外，我們的歷史虧損受到因**[編纂]**前投資發行的優先股所產生的按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動的影響。我們的財務表現亦受到市場競爭加劇及價格下降趨勢的影響。我們的收入由2023年的人民幣425.6百萬元增長約9.3倍至2025年的人民幣3,961.1百萬元，反映出商業化後規模快速擴張。儘管我們持續錄得淨虧損，但經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)佔收入的百分比已由2023年的101.9%收窄至2024年的30.9%，並進一步收窄至2025年的14.3%。我們計劃透過增加收入、結構性提升毛利率及運用營運槓桿的綜合方法實現盈利。討論詳情請參閱「財務資料 — 盈利路徑」。

風險因素

我們的業務及**[編纂]**涉及「風險因素」一節所載若干風險。閣下在決定**[編纂]**我們的股份前，務請細閱該節全文。我們面臨的主要風險包括：(i)我們的過往表現未必能作為未來增長的指標；(ii)新能源重卡及智能公路貨運技術市場競爭十分激烈。我們面臨眾

多既有競爭者與新進市場者的雙重競爭；(iii)我們對關鍵戰略合作夥伴(包括江淮汽車、山東雷馳及主要供應商)的依賴，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響；(iv)我們的收入來源於少數新能源重卡車型的銷售；及(v)我們面臨客戶集中的風險。

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派及支付股息。經我們的中國法律顧問確認，根據相關中國法律，我們未來所獲之任何淨利潤須首先用於彌補歷史累積虧損，其後須將淨利潤之10%撥入法定公積金，直至公積金達到註冊資本的50%以上。因此，我們僅能夠在：(i)已彌補所有歷史累積虧損；及(ii)已按上文所述將足夠淨利潤撥入法定公積金後宣派股息。任何股息的宣派、派付及金額均須遵循我們的組織章程細則及相關中國法律。我們目前並無任何股息政策或固定股息派付比率。除非以依法可供分配的利潤及儲備為來源，否則不得宣派或派付股息。

營運資金充足性

考慮到我們可動用的財務資源(包括經營活動預期現金流量、現有的現金及現金等價物、可用銀行融資以及**[編纂]**估計**[編纂]**淨額)，董事認為，我們擁有足夠的營運資金，可滿足我們目前的需求以及自本文件日期起未來12個月的需求。

於評估我們的營運資金是否充足時，董事已考慮我們的營運資金管理及流動資金狀況。儘管我們於往績記錄期間錄得淨虧損，我們於2025年錄得經營活動所得現金淨額，並完成重大融資，從而加強我們的流動資金狀況。我們計劃主要以經營活動預期所得現金、銀行融資及融資活動籌集的資金(包括我們將從**[編纂]**收取的**[編纂]**淨額)，為我們未來營運資金需求及資本開支撥付資金。

[編纂]開支

假設**[編纂]**未獲行使，則按**[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，本公司應付**[編纂]**開支總額估計約為**[編纂]**港元(相當於約人民幣**[編纂]**元，佔**[編纂]**[**編纂]**總額**[編纂]**%)。上述估計**[編纂]**開支總額包括(i)**[編纂]**相關開支(包括但不限於佣金及費用)約人民幣**[編纂]**元；(ii)法律顧問及申報會計師費用及開支約人民幣**[編纂]**元；及(iii)其他費用及開支約人民幣**[編纂]**元，其中人民幣**[編纂]**元預期將於我們的綜合損益表中扣除及人民幣**[編纂]**元預期將於**[編纂]**後自權益扣減。

截至2025年12月31日，我們已就**[編纂]**產生**[編纂]**開支人民幣**[編纂]**元，其中人民幣**[編纂]**元於我們的綜合損益表中扣除及人民幣**[編纂]**元自權益扣減。我們預期將產生額外**[編纂]**開支約人民幣**[編纂]**元，其中約人民幣**[編纂]**元預期將於我們的綜合損益表中扣除及約人民幣**[編纂]**元預期將於**[編纂]**後自權益扣減。

[編纂]

單一最大股東集團

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，萬鈞先生、上海鈞緯、北京成岳及員工激勵平台構成我們的單一最大股東集團，截至最後實際可行日期，彼等共同擁有並有權控制我們的已發行股本總額約20.44%的權益。緊隨**[編纂]**完成後以及假設**[編纂]**未獲行使，彼等將擁有我們的已發行股本總額約**[編纂]**%。有關詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構 — 單一最大股東集團」分節。

[編纂]前投資

我們已進行多輪**[編纂]**前投資。有關我們**[編纂]**前投資者的背景及**[編纂]**前投資的主要條款詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構 — **[編纂]**前投資」。

聯交所[編纂][編纂]

我們已向聯交所申請批准根據**[編纂]**已發行及將予發行的H股（包括可能因**[編纂]**獲行使而發行的任何股份）及將由非上市股份轉換的H股**[編纂]**及買賣。我們的**[編纂]**乃基於（其中包括）我們滿足上市規則第8.05(3)條的市值／收入測試規定，並參考(i)我們截至2024年12月31日止年度的收入超過500百萬港元；及(ii)我們於**[編纂]**時的預期市值（按指示性**[編纂]**的下限計算）超過40億港元作出。

較短的營業紀錄期

本公司於2020年7月成立。我們於2023年6月開始交付深向星辰一代，並自此相應錄得深向星辰一代銷售收入。因此，本公司自2023年6月起才有營業紀錄，不能計入2023年首五個月，以滿足上市規則第8.05(3)條所規定的營業紀錄要求。根據上市規則第8.05A條，我們已向聯交所申請，且聯交所[已批准]豁免我們嚴格遵守上市規則第8.05(3)條的規定。有關詳情，請參閱「豁免嚴格遵守上市規則」一節。

未來計劃及[編纂]用途

我們估計，經扣除與**[編纂]**相關的**[編纂]**費用及佣金以及我們應付的估計開支後，按**[編纂]**中位數計算，我們將收取**[編纂]**的**[編纂]**淨額約**[編纂]**港元。

根據我們的策略，我們現擬按下列目的使用**[編纂]**淨額，但須視乎我們不斷發展的業務需求及不斷變化的市況而有所變動：(i)約**[編纂]**(**[編纂]**港元)將用於新能源重卡的持續研發及智能公路貨運技術的商業化；(ii)約**[編纂]**(**[編纂]**港元)將用於加強我們的銷售及售後網絡覆蓋；(iii)約**[編纂]**(**[編纂]**港元)將用於基礎設施擴建；及(iv)約**[編纂]**(**[編纂]**港元)將用於營運資金和一般公司用途。有關詳情，請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。

法律訴訟及合規

我們可能會不時捲入日常業務過程中產生的各種法律、仲裁或行政程序。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無涉及未決或據我們所知對我們或任何董事構成威脅且可能對我們的業務、聲譽、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的任何重大法律、仲裁或行政程序。

近期發展及無重大不利變動

截至最後實際可行日期，我們有516個積壓訂單，其中416個訂單已確認並收取訂金，合同價值約人民幣215.6百萬元。我們亦分別於2026年1月及2026年4月完成兩輪**[編纂]**前融資。儘管我們持續努力改善經營表現，但預計2026年的淨虧損將增加，主要是由於(i)**[編纂]**前對分類為按公允價值計入損益的金融負債的優先股進行重新計量所產生的公允價值虧損；及(ii)與先前授予的員工激勵相關的以股份為基礎的薪酬開支。

我們的董事進一步確認，截至本文件日期，自2025年12月31日(即我們最近期經審計財務報表的結束日期)起，我們的財務、營運或交易狀況、債務、或然負債或前景均無重大不利變動；自2025年12月31日起，亦無發生會對本文件附錄一所載會計師報告所示資料造成重大影響的事件。

釋　義

在本文件中，除非文義另有所指，否則以下詞匯及詞語具有下列涵義。若干其他詞匯於本文件「技術詞匯表」一節解釋。

「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
「工商行政管理機關」	指	中國工商行政管理機關(現稱市場監督管理局)或(如文義需要)中華人民共和國國家工商行政管理總局或其在省、市或其他地方層級的派出機構
「組織章程細則」或「細則」	指	經修訂的本公司組織章程細則，將於**[編纂]**生效，其摘要載於附錄三
「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
「北京成岳」	指	北京成岳信息諮詢合夥企業(有限合夥)，於2022年5月10日在中國成立的有限合夥企業，普通合夥人是萬鈞先生，有限合夥人為獅橋汽車服務有限公司
「北京深向」	指	北京深向新能源有限公司，於2024年3月7日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「北京京深智運」	指	北京京深智運科技有限公司，於2025年4月11日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行通常開門為公眾人士辦理正常業務的日子，星期六、星期日或香港公眾假期除外

釋　義

[編纂]

「長興深向」	指	長興深向科技有限公司，於2024年10月22日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「長興深向汽車」	指	長興深向汽車有限公司，於2025年11月25日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「長興智能」	指	長興深向智能科技有限公司，於2026年1月15日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「長興星垣」	指	長興星垣汽車零部件有限公司，於2026年2月12日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「長興智運」	指	長興深向智運技術服務有限公司，於2026年1月21日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「常州創磐」	指	常州創磐能源科技有限公司，於2024年10月14日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「常州深向」	指	常州深向汽車有限公司，於2024年8月20日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「中國」或「中國內地」	指	中華人民共和國，就本文件而言，僅供地理參考之用，不包括中華人民共和國香港特別行政區、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣地區
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義

釋　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	深向科技股份有限公司，一家於2020年7月31日在中國註冊成立的有限責任公司，並於2024年12月23日轉制為股份有限公司，前稱北京京深深向科技有限公司、安徽深向科技有限公司及安徽深向科技股份有限公司
「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
「非上市股份轉換為H股」	指	**[編纂]**完成後，將**[編纂]**股非上市股份一對一轉換為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所載的企業管治守則
「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
「深向汽車」	指	深向汽車銷售有限公司，於2023年1月5日在香港註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「深向銷售」	指	深向香港銷售有限公司，一家於2025年7月7日在香港註冊成立的有限公司，是本公司的全資附屬公司
「董事」	指	本公司董事
「企業所得稅」	指	企業所得稅
「企業所得稅法」	指	中華人民共和國企業所得稅法

「員工激勵平台」	指	本集團**[編纂]**前的員工激勵平台，即上海鈞盛及上海鈞遠
		[編纂]
「極端情況」	指	香港政府宣佈的極端情況，例如發生超強颱風或其他大規模自然災害，嚴重影響在職市民的復工能力或造成長時間安全隱患的情況
「肥西深向」	指	肥西深向汽車有限公司，於2023年11月9日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
		[編纂]
「新上市申請人指南」	指	香港聯交所發佈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
		[編纂]
「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司(或按文義所指，其中之一)，以及按文義所指，本公司及／或其附屬公司及彼等的前身(如有)所經營的業務
「廣州深向」	指	廣州深向汽車有限公司，於2024年4月25日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，將以港元認購及交易，並將於聯交所**[編纂]**

釋　義

[編纂]

「杭州深向」	指	杭州深向智能科技有限公司，於2026年1月23日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「合肥深向」	指	合肥深向汽車有限公司，於2023年7月11日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司

[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]

釋　義

[編纂]

「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則，包括國際會計準則理事會頒佈及刊發的準則、修訂及詮釋以及國際會計準則
「獨立第三方」	指	經董事作出一切適當而審慎的查詢後所知，並非本公司關連人士(具有上市規則所賦予的涵義)的任何實體或人士

[編纂]

釋　義

[編纂]

「江淮汽車」	指	安徽江淮汽車集團股份有限公司重型車分公司，我們於往績記錄期間的卡車定製合作夥伴之一，從事各種重型商用車的生產與銷售及提供技術服務。其母公司安徽江淮汽車集團股份有限公司是中國領先的綜合性汽車製造商，於上海證券交易所上市(證券代碼：600418)
「京深深向」	指	京深深向(北京)技術有限公司，於2023年12月22日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司

[編纂]

「聯席保薦人」	指	名列「董事及參與**[編纂]**的各方」一節的聯席保薦人
「鈞晟景誠」	指	上海鈞晟景誠企業管理有限責任公司，於2022年1月19日在中國成立的有限責任公司，由萬鈞先生持股98%，員工劉薇持股2%
「最後實際可行日期」	指	2026年5月3日，即在刊發本文件前為確定當中所載若干資料的最後實際可行日期
「臨沂深向」	指	臨沂深向國際貿易有限公司，於2025年2月13日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司

釋　義

[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	由聯交所營運的證券交易所(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM並與其並行運作
「工業和信息化部」	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
「萬鈞先生」	指	萬鈞先生，我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官
「南京深向」	指	南京深向汽車有限公司，於2023年12月11日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「南通深向」	指	南通深向汽車有限公司，於2022年12月25日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「國家發展改革委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「提名委員會」	指	董事會提名委員會

[編纂]

釋　義

[編纂]

「境外上市試行辦法」	指	中國證監會於2023年2月17日頒佈並於2023年3月31日起生效的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》，以及中國證監會不時頒佈的相關配套指引

[編纂]

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行
「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	中國公認的會計準則
「中國政府」或「國家」	指	中國中央政府，包括所有政府部門(包括省級、市級及其他地區或地方政府單位)及其執行機構
「中國法律顧問」	指	海問律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問
「**[編纂]**前投資」	指	**[編纂]**前投資者對本公司進行的投資，詳情載於「歷史、發展及公司架構」一節
「**[編纂]**前投資者」	指	「歷史、發展及公司架構 — **[編纂]**前投資」所述的**[編纂]**前投資者

[編纂]

釋　義

[編纂]

「文件」	指	就**[編纂]**刊發的本文件
「省」	指	省份，或按文義所指，中國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條所界定的合資格機構買家
「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	人民幣，中國的法定貨幣
「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
「山東雷馳」	指	山東雷馳新能源汽車有限公司，於往績記錄期間為本公司卡車定製合作夥伴之一，是一家在中國註冊成立的新能源商用車製造企業，主要從事新能源物流車和重卡的研發和生產
「上海深向」	指	上海深向汽車有限公司，於2024年9月3日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司

釋　義

「上海鈞緯」或「管理層持股平台」	指	上海鈞緯企業管理合夥企業(有限合夥)，一家於2022年1月26日在中國成立的有限合夥企業，為本集團的管理層持股平台，其普通合夥人為鈞晟景誠，鈞晟景誠由萬鈞先生持股98%，員工劉薇持股2%
「上海鈞遠」	指	上海鈞遠世誠企業管理合夥企業(有限合夥)，一家於2022年1月29日在中國成立的有限合夥企業，為本集團**[編纂]**前員工激勵平台，其普通合夥人為鈞晟景誠，鈞晟景誠由萬鈞先生持股98%，員工劉薇持股2%
「上海鈞盛」	指	上海鈞盛禾創企業管理合夥企業(有限合夥)，一家於2022年1月29日在中國成立的有限合夥企業，為本集團**[編纂]**前員工激勵平台，其普通合夥人為鈞晟景誠，鈞晟景誠由萬鈞先生持股98%，員工劉薇持股2%
「滬港通」	指	香港聯交所、上海證券交易所、**[編纂]**及中國結算為香港與上海股市互通而設立的證券交易及結算互聯互通機制，包括港股通及滬股通
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「深港通」	指	聯交所、深圳證券交易所、**[編纂]**及中國結算為香港與深圳股市互通而設立的證券交易及結算互聯互通機制
「單一最大股東集團」	指	具有上市規則所賦予該詞的涵義，除非文義另有所指，否則指萬鈞先生、上海鈞緯、北京成岳、上海鈞盛及上海鈞遠
		[編纂]
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「聯交所」或「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司，香港交易及結算所有限公司的全資附屬公司

釋　義

「附屬公司」	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
「蘇州深向」	指	蘇州深向汽車有限公司，於2022年10月13日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「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)
「天津深向」	指	天津深向汽車有限公司，於2024年3月6日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「天津薈成源」	指	天津薈成源道路運輸有限公司，於2023年5月9日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「往績記錄期間」	指	截至2023年、2024年及2025年12月31日止財政年度
「庫存股份」	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元且未於任何證券交易所上市的普通股
「美國」	指	美利堅合眾國，其領土、屬地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)以及據此頒佈的規則及規例

[編纂]

「烏海深向」	指	烏海深向技術服務有限公司，於2026年4月23日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「無錫深向」	指	無錫深向汽車有限公司，於2022年11月25日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司
「西安深向」	指	西安深向汽車有限公司，於2025年4月18日根據中國法律註冊成立的有限責任公司，是本公司的全資附屬公司

為方便參照，本文件載有中國法律法規、政府部門、機構、自然人或其他實體(包括我們的附屬公司)的中英文名稱，中英文版本如有不符，概以中文版為準。

技術詞匯表

本詞匯表載有本文件所用有關我們及我們業務的若干技術詞匯的解釋。因此，部分該等詞匯及其涵義未必與該等詞匯的業內標準釋義或用法相同，亦可能無法與其他公司採用的類似詞匯作比較。

「ACC」	指	自適應巡航控制，一種透過調整跟隨車輛車速來與領航車輛保持安全車距的技術
「AI」或「人工智能」	指	人工智能
「BMS」	指	電池管理系統
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「ECU」	指	電子控制單元
「建築面積」	指	建築面積
「GVWR」	指	車輛全負載最大允許重量
「ICA」	指	集成式巡航輔助，一項整合自適應巡航控制、車道維持輔助及環境感知能力的駕駛輔助功能，使車輛能夠維持預設車速，根據周遭交通狀況自動調整車速，並保持在車道中央行駛
「IPTS」	指	智能編隊運輸系統，一套透過車對車通信與自動駕駛技術，使多輛卡車能協調運作形成車隊的系統，其中領航車輛由人類駕駛員操控，跟隨車輛則透過自動控制維持同步行駛，從而提升駕駛效率、安全性及車隊級營運表現
「新能源汽車」	指	新能源汽車
「OEM」	指	原始設備製造商
「OTA」	指	空中傳送
「PKI」	指	公鑰基礎設施
「研發」	指	研究及開發
「平方米」	指	平方米

技術詞匯表

「三電技術」	指	包括電池、電力驅動及電子控制，均為新能源汽車的核心電氣系統：(i)電池系統提供儲能與熱管理；(ii)電力驅動系統將電能轉化為機械能驅動車輛；及(iii)電子控制系統協調管理整個動力總成的配電、能量回收及系統安全；在低壓系統中，各種控制器之間的協同確保有效控制整車，保障車輛安全
「總擁有成本」	指	總擁有成本，即車輛全生命週期內的擁有及操作總成本
「3D」	指	寬度、高度及深度三個維度

前瞻性陳述

我們已在本文件載入前瞻性陳述。非歷史事實的陳述(包括但不限於有關我們對未來的意向、信念、期望或預測的陳述)均屬於前瞻性陳述。

本文件載有關於我們及我們附屬公司的前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料基於管理層的信念以及管理層所作假設及目前可獲得的資料作出。本文件所使用的詞語「旨在」、「預計」、「相信」、「能夠」、「預期」、「日後」、「擬」、「或會」、「應該」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「應當」、「將會」、「會」、「願景」、「追求」、「目標」、「安排」及其否定形式及其他類似表達，在涉及我們或我們的管理層時，即指前瞻性陳述。該等陳述反映我們的管理層對未來事件、運營、流動性及資金來源的當前觀點，其中部分觀點可能不會實現或可能改變。該等陳述受若干風險、不確定因素及假設影響，包括本文件所述的風險因素，其中部分因素超出我們的控制範圍，且可能會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達或暗示的任何未來業績、表現或成就大相徑庭。敬請閣下注意，依賴任何前瞻性陳述涉及已知及未知的風險及不確定因素。我們所面臨可能會影響前瞻性陳述的準確性的風險及不確定因素包括但不限於以下各項：

- 我們的運營及業務前景；
- 我們與主要客戶及供應商保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的行業及市場的未來發展、趨勢和狀況；
- 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動；
- 我們保持市場地位的能力；
- 我們競爭對手的行動和發展；
- 我們有效控制成本及優化定價的能力；
- 第三方按照合同條款及規範履行職責的能力；
- 我們留住高級管理人員及關鍵人員以及招聘合格員工的能力；
- 我們的業務戰略以及實現有關戰略的計劃，包括我們的服務及地區擴張計劃；
- 我們捍衛知識產權及保護機密的能力；
- 我們的質量控制體系的有效性；

- 利率、外匯匯率、股票價格、交易量、商品價格及整體市場趨勢的變動或波動；包括與中國以及我們經營所在的行業和市場有關的變動或波動；及

- 資本市場發展。

就其性質而言，與該等風險及其他風險相關的若干披露僅為估計，若該等不確定因素或風險中的一項或多項實現，則實際結果可能會與該等估計、預期或預測以及歷史結果大相徑庭。具體而言(但不限於)，銷售額可能會減少，成本可能會增加，資本成本可能會增加，資本投資可能會被推遲，且預期績效提升可能無法完全實現。

根據適用法律、規則及法規的規定，我們沒有也不承擔任何義務更新或以其他方式修改本文件中的前瞻性陳述，不論是由於新增資料、未來事件或其他原因。由於該等及其他風險、不確定因素及假設，本文件中討論的前瞻性事件及情況未必會以我們預期的方式發生，甚至根本不會發生。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須參考本節中的警示性陳述以及「風險因素」一節所討論的風險及不確定因素。

在本文件中，有關我們或我們董事的意向的陳述或提述是於本文件刊發日期作出。任何有關資料可能會因未來發展而出現變動。

[編纂]我們的H股涉及重大風險。閣下於決定[編纂]H股前，應審慎考慮本文件所載全部資料，包括下文所述的風險及不確定因素，以及我們的財務報表及相關附註及「財務資料」一節。下文載述我們認為屬重大的風險。下述任何風險均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及增長前景造成重大不利影響。在任何有關情況下，H股的[編纂]可能會下跌，而閣下可能會損失全部或部分[編纂]。除另有註明外，所提供資料均以最後實際可行日期為限，本文件日期過後不會再予更新，而且受本文件「前瞻性陳述」一節的提示聲明約束。

與我們的業務及行業有關的風險

我們的過往表現未必能作為未來增長的指標。

我們仍處於商業化的較早階段。我們實現未來增長的能力主要取決於我們能否持續開發並成功商業化我們的產品及／或服務。目前，我們在發展上述能力方面的經驗有限，而我們過往在這些能力領域的運營表現，未必能準確預測未來在任何上述領域的表現。若我們無法持續提升任何此類能力，可能無法實現未來的可持續增長。概不保證市場會接受我們的技術，在此情況下，我們未來的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

新能源重卡及智能公路貨運技術市場競爭十分激烈。我們面臨眾多既有競爭者與新進市場者的雙重競爭。

我們經營所處市場競爭十分激烈。許多企業正尋求開發新能源重卡及智能公路貨運技術。該等市場的競爭主要在於技術、創新、質量、安全、聲譽及價格。我們日後的成功將取決於能否及時進一步開發並保護自身技術，且保持對現有和新競爭對手的領先優勢。我們於該市場的競爭對手正推進新能源重卡及／或輔助駕駛技術的商業化進程，且可能擁有雄厚的財務、營銷、研發及其他資源。有關討論詳情，請參閱「行業概覽」。此外，隨著我們計劃擴大全球業務版圖，預期將與現有及未來市場參與者展開角逐。我們現有及潛在競爭對手可能擁有比我們更雄厚的財務、技術、製造、營銷及其他資源，並可能投入大量資源於產品的設計、開發、製造、分銷、推廣、銷售及支援。汽車產業的市場領導者可能開始或已開始具規模的自主部署新能源重卡及智能公路貨運技術。這些企業可能擁有比我們更雄厚的運營與財務資源。我們無法保證能與他們有效競爭。若供應商及其他科技與汽車供應商(其中部分供應商的資源實力遠超我們)決定垂直擴張並自主研發新能源或自動駕駛卡車，我們亦可能面臨來自他們的競爭。我們目前尚不清楚這些競爭者距離實現此類商業化策略的進程有多接近。

根據灼識諮詢的資料，鑑於電動化需求增長與監管推動、全球化持續推進以及產業整合趨勢，我們預期未來行業競爭將會加劇。競爭加劇可能導致車輛銷量下降及庫存增加，進而引發價格下調，對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成不利影響。我們無法保證能夠成功應對競爭。競爭對手可能推出超越我們產品質量或性能的新車款式或服務，進而對我們在市場的競爭地位造成不利影響。他們亦可能提供更能滿足客戶運營需求及更顯著提升其運營與成本效益的增值服務。他們還可能以更具競爭力的價格提供車輛或服務，這將對我們的銷量與盈利能力造成不利影響。

我們對關鍵戰略合作夥伴(包括江淮汽車、山東雷馳及主要供應商)的依賴，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們依賴少數供應商提供特定的關鍵材料、設備及服務。於往績記錄期間各年度，我們向五大供應商的採購額分別為人民幣839.1百萬元、人民幣3,372.1百萬元及人民幣6,903.4百萬元，佔我們各年度總採購額的88.1%、92.3%和79.4%。於往績記錄期間各年度，我們向最大供應商的採購額分別為人民幣607.6百萬元、人民幣2,229.7百萬元和人民幣2,336.0百萬元，佔我們各年度總採購額的63.8%、61.0%和26.9%。有關供應商的背景及交易金額的詳情，請參閱「業務 — 供應鏈及定製模式 — 五大供應商」。

此外，於往績記錄期間，我們依賴卡車定製合作夥伴江淮汽車及山東雷馳進行汽車定製。儘管我們參與定製流程與質量保證，但無法保證合作夥伴所定製的所有卡車皆能持續符合我們的標準。任何被認為或實際的質量問題均可能損害我們的品牌形象與客戶信任。若我們無法以合理條款維持與江淮汽車或山東雷馳的合作關係，我們可能需另尋合作夥伴，且我們無法保證能夠及時找到此類合作夥伴，甚至根本無法找到，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的關鍵戰略合作夥伴(包括江淮汽車、山東雷馳及主要供應商)出現任何延誤、停工、質量問題或未能履行合同義務，都可能對我們的準時生產及交貨造成不利影響。我們同時依賴其技術專長、產能及市場經驗，且無法保證對他們卡車生產過程的監督始終有效。此外，若我們與關鍵戰略合作夥伴的合作縮減、終止，或商業條款發生重大不利變動，或他們直接與我們競爭，我們的業務可能會受到負面影響。若其中一方遭遇財務困境、產能限制、監管制裁或重大負面輿論，無論有關事件是否與我們的合作相關，我們的業務及聲譽亦可能受到間接影響。此外，有關我們與關鍵戰略合作夥伴進行合作的適用法律法規的變動可能對我們運營造成不利影響。尤其是，有關汽車生產資格、許可證規定、環境或安全標準，或汽車製造商與科技公司之間合作模式的監管變更，可能對我們或我們的關鍵戰略合作夥伴造成額外的合規負擔或營運限制。

我們日後可能需要就這些合作或合夥的各個層面重新磋商協議。這些合作關係的不確定性，以及在競爭環境下可能出現的不利結果，可能會對我們的業務運營、經營業績及財務狀況造成重大負面影響。

我們的收入來源於少數新能源重卡車型的銷售。

於往績記錄期間，我們來自兩款量產型新能源重卡車型(即深向星辰及深向星途)的收入為人民幣425.2百萬元、人民幣1,961.2百萬元及人民幣3,927.5百萬元，佔各年度總收入的99.9%、99.6%及99.2%。我們的業務仍高度依賴該等少數車型的銷售。若因競爭、質量、法規或其他因素導致市場對這些車型的接受度出現重大不利變化，可能引發顯著的定價壓力及╱或交付量下滑，進而對我們的收入及經營業績造成重大不利影響。

我們面臨客戶集中的風險。

於往績記錄期間各年度，來自五大客戶的總收入分別為人民幣351.1百萬元、人民幣998.5百萬元及人民幣1,564.4百萬元，分別佔各年度總收入的82.5%、50.7%及39.5%。於往績記錄期間各年度，來自最大客戶的收入分別為人民幣147.9百萬元、人民幣504.9百萬元及人民幣501.4百萬元，分別佔各年度總收入的34.8%、25.7%及12.7%。請參閱「業務 — 我們的客戶及供應商」。我們無法控制的因素可能導致客戶對我們產品的需求出現波動。我們的客戶基礎可能因市場及策略變化而出現波動。我們與任何主要客戶的關係中斷均可能對我們的業務造成不利影響。

此等客戶將來可能決定購買較以往更少的解決方案，或以若干其他方式改變購買模式，這可能對我們的業務、經營業績、財務表現及前景造成不利影響。

我們已產生虧損淨額，且在可預見的未來可能會繼續產生虧損淨額。

我們於2023年、2024年及2025年分別產生虧損淨額人民幣389.0百萬元、人民幣675.2百萬元及人民幣649.1百萬元。我們預期2026年將持續產生虧損淨額。請參閱「財務資料 — 盈利路徑」。我們能否實現盈利取決於多項因素，包括產品與服務的接受度、成本管控能力、我們產品的價格水平，以及業務策略的成功執行。我們無法保證將實現或維持盈利能力，持續虧損可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

經銷模式可能使我們面臨經銷商行為失當的風險，這可能會導致聲譽受損，並對我們的業務造成重大不利影響。

儘管我們於往績記錄期間與經銷商的合作有限，但經銷模式本身就存在風險。我們對經銷商業務運營的控制可能有限。我們無法保證經銷商的財務利益及其為銷售我們的產品所作的努力。作為獨立公司，經銷商自主作出的業務決策未必始終符合我們

的利益。經銷商在銷售或推廣我們的產品時作出的任何不當行為(如貪污、賄賂或其他一般被視為有損我們品牌價值的違法行為)，將使我們面臨聲譽風險。於往績記錄期間，經銷商並無委聘次級經銷商，我們亦未與任何次級經銷商合作。

過往第三方付款安排可能使我們面臨監管審查及潛在責任，這可能對我們的業務及聲譽造成不利影響。

於往績記錄期間，本集團若干客戶(「**相關客戶**」)透過其指定的第三方向本集團結算其部分款項(「**第三方付款安排**」)。於往績記錄期間，透過該等安排結算的款項總額分別為人民幣2.3百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣2.8百萬元，佔各年度總收入的0.6%、0.4%及0.1%。我們無法向閣下保證該等過往安排未來不會受到監管審查或引發糾紛。我們已於2025年7月31日前全面停止所有第三方付款安排。請參閱「業務 — 第三方付款安排」。

概不保證任何過往第三方付款安排不會引發追溯審查或潛在責任，進而可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及聲譽造成不利影響。

我們的新能源重卡及相關技術可能存在未被發現的缺陷、錯誤或漏洞，這可能會導致安全問題、產品召回、責任索賠或聲譽損害。

我們的新能源重卡及相關技術複雜，融合多項技術創新。在開發、測試、商業化及部署的各階段，產品可能存在未被發現的缺陷、錯誤或漏洞。此類問題可能引發安全風險、降低客戶接受度，或延遲市場普及進程。設計、製造或與第三方組件整合的缺陷可能在產品上市後才顯現，導致額外開發成本、召回、維修或更換，並引發人身傷害或財產損害責任。任何此類問題亦可能招致產品責任、違約或質保索賠，相關辯護成本高昂且可能分散管理層注意力。此外，我們的保險覆蓋範圍可能不足以彌補潛在損失。這些風險可能會對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們可能無法跟上產業技術的快速演進，這可能會導致對我們產品的需求下降。

公路貨運行業的特性在於技術發展日新月異，且消費者期望不斷演變。我們無法保證自身技術能達到大規模商業化所需的可靠性與性能水準，亦無法確保能預先洞察市場需求並成功開發出下一代技術。若我們未能及時升級產品，或競爭技術更為先進，我們現有產品的市場可能萎縮，進而導致競爭力、市場份額及收入減少。若我們未能為未來技術發展制定策略規劃，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

政府針對新能源重卡的激勵措施與政策變動可能會對我們的業務造成不利影響。

我們的業務受益於政府針對新能源重卡提供的補貼、稅收減免及其他扶持政策。這些政策包括但不限於免徵車輛購置稅，以及支持新能源重卡推廣與充電基礎設施的補貼。然而，此類激勵措施可能由相關政府部門定期調整、縮減或終止，此類變動非我們所能控制。我們無法保證未來政策將持續對我們的行業或產品有利。若上述激勵措施遭削減、逐步取消或終止，可能導致新能源重卡的市場競爭力下降，進而會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

此外，政府政策變動可能加劇我們的市場競爭。例如，中國已取消對外商持股汽車製造商的限制，允許外國新能源重卡製造商在中國設立全資運營機構。此類政策變動導致的競爭加劇，可能會對我們的業務及經營業績造成不利影響。

我們過往錄得負現金流量，且未來可能出現現金流出。

我們的經營活動於過往產生重大現金流出。於2023年及2024年，我們經營活動所用現金淨額分別為人民幣714.6百萬元及人民幣429.6百萬元，而2025年經營活動所得現金淨額為人民幣835.2百萬元。我們無法保證未來將實現正現金流。持續經營業務成本可能會進一步削減我們的現金狀況，而經營活動產生的現金流出淨額增加可能會通過減少經營及業務擴張可用現金金額對我們的經營產生不利影響。未能從經營活動中產生正現金流可能會對我們以合理條款為業務籌集資金的能力產生不利影響，甚至根本無法籌集資金。

我們的業務將需要大量營運資金以支持增長。我們未來的流動性及進行額外資本投資的能力將主要取決於我們能否維持充足的經營活動所得現金及獲得充足外部融資。概不能保證我們將能夠獲得股權融資或其他融資來源。

於往績記錄期間，我們錄得負債淨額及流動負債淨額。

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得負債淨額人民幣572.4百萬元、人民幣1,247.6百萬元及人民幣1,896.7百萬元。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得流動負債淨額人民幣993.6百萬元、人民幣1,716.6百萬元及人民幣2,424.5百萬元。詳情請參閱「財務資料 — 綜合財務狀況表節選項目的討論」。存在負債淨額及流動負債淨額可能會限制我們的財務靈活性、制約業務計劃執行能力，並使我們面臨流動性風險。我們無法向閣下保證未來不會錄得負債淨額及流動負債淨額。存在大量負債淨額及流動負債淨額可能限制我們的經營靈活性，並對拓展業務的能力產生不利影響。若我們無法從經營活動產生足夠現金流量以滿足當前及未來的流動資金需求，則可能需要依賴額外外部借款撥付資金。若無法獲得足夠資金(不論是否以令我們滿意的條款獲得或根本無法獲得)，我們可能被迫推遲或放棄我們的增長計劃，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們可能無法維持足夠的現金或融資資源以支持運營與增長。

截至2025年12月31日，我們的現金及現金等價物為人民幣1,612.3百萬元。過往我們主要通過股權融資與客戶訂金撥付運營，並預期未來需籌措大量額外資金以支持研發活動、卡車定製能力擴充、銷售與營銷投入，以及營運資金需求。若我們無法從運營中產生充足現金流量，或無法以可接受的條款獲得額外融資(甚至完全無法獲得融資)，我們可能無法滿足資本需求，進而會對我們的流動性、業務、財務狀況及前景造成不利影響。

新能源重卡的市場需求可能會出現波動。

新能源重卡行業的波動性可能會對我們的業務、前景、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。對我們的新能源重卡的需求，在很大程度上取決於特定市場的整體經濟、政治與社會環境，以及新型車輛與技術的推出。對我們的新能源重卡的需求亦可能受直接影響商用車價格的因素所影響，例如銷售與融資優惠、電力及組件價格、燃油車輛成本、增值服務的供應與質量，以及包含關稅、進口管制與銷售稅在內的政府法規。需求波動可能導致車輛銷量下降及存貨增加，進而引發進一步的價格下行壓力，對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績造成不利影響。相較於眾多傳統商用車企業，我們規模較小且財務資源有限，此類影響對業務的衝擊可能更為顯著。

我們面臨存貨過時的風險。

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的存貨分別為人民幣148.9百萬元、人民幣157.7百萬元及人民幣578.7百萬元。同年，我們的存貨週轉天數分別為66天、29天及36天。隨著業務擴張，我們的存貨過時風險亦可能隨著存貨及存貨週轉天數增加而上升。我們無法保證能夠維持適當的存貨水平。若我們的預測需求高於實際需求，我們可能因積壓過多存貨而面臨更高的存貨風險。我們亦可能不時採購若干即將停產的產品，這將增加存貨過時風險。基於上述因素，我們可能無法避免存貨過時相關損失，這可能會對我們的業務造成負面影響。

我們未來的增長取決於市場對新能源重卡的接受程度。

新能源重卡市場仍處於快速演變階段，其特徵包括技術、價格與競爭格局的急速變化、政府法規與行業標準的持續更新，以及客戶需求與行為模式不斷變化。我們所追求的市場機會尚處發展初期階段，難以預測用戶對我們產品的需求或採用率，亦難以預測我們經營所處市場的未來增長。利用人力駕駛運作的傳統車隊及其他運輸商仍為市場的主要營運商。由於有關傳統公路貨運運輸公司在公路貨運市場有長久歷史，市場上可能存在不少利益相關者對轉用新能源重卡或公路貨運持抵制態度。此外，即使我們成功實現商業規模運營，但由於業務對公路貨運行業的顛覆性影響，關鍵行業參與者仍可能拒絕接受我們的新能源重卡，可能開發競爭性服務，或企圖以其他方式破壞我們的努力。

此外，法規、安全與可靠性問題或相關認知(其中許多因素超出我們的控制範圍)亦可能導致公眾或潛在合作夥伴與用戶對輔助駕駛解決方案整體失去信心。此類技術的安全性部分取決於用戶互動，以及其他駕駛人、行人、其他道路障礙物或其他不可預見事件。例如，已有數起涉及其他製造商的汽車的事故，在自動駕駛功能啟用時導致死亡或人身傷害。儘管這些事件與我們的新能源重卡及技術無關，但此類案例仍引發重大負面輿論，未來可能導致輔助駕駛技術遭暫停或禁止使用。

上述任何因素都可能導致現有或潛在客戶不購買我們的新能源重卡或使用我們的服務。若新能源重卡市場的發展未如預期，或發展速度低於預期，將對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績造成影響。

有關智能網聯車輛及自動駕駛技術的中國法規、監管政策或審批常規的變動可能影響智能公路貨運技術的發展及商業化。

中國有關智能網聯車輛、自動駕駛技術、道路測試、示範應用及商業試點運營的監管框架正在演變。更高階智能公路貨運技術(包括智能編隊運輸系統及單車自動駕駛技術)或須遵守多項監管規定，包括測試許可證、路線審批、示範應用批准、商業試點批准、車輛安全規定、數據及網絡安全規定及主管機關施加的其他條件。

我們無法保證能夠及時或完全取得、續期或維持所有相關許可證、批准或監管許可。主管機關可能會調整適用的監管要求、實施更嚴格的安全審查標準、暫停或延遲核發新許可證或批准、限制許可路線、車輛或營運條件的範圍，或要求進行額外的測試、整改、報告或合規措施。此外，涉及智能網聯車輛或自動駕駛產業中其他公司的事故、服務中斷、安全疑慮或其他不利發展，可能導致監管審查加劇、核准程序更為嚴格，或引發公眾對整個產業的擔憂加劇，即使該等公司所處的市場、使用案例或應用場景與我們不同。任何此類發展都可能增加我們的合規成本、延長測試與驗證流程、限制我們拓展至其他路線或地區的能力，或延遲我們更高階智能公路貨運技術的示範應用、商業試點運營或更廣泛的商業化。

特別是，儘管我們目前的業務及短期營收主要來自新能源重卡銷售，但我們的智能編隊運輸系統及其他更高階的智能公路貨運技術，對於我們的長期技術藍圖及產品差異化至關重要。若監管批准延遲、監管審查收緊或批准程序的變動持續一段較長時間，我們可能需要調整這些技術的新路線申請、試點擴展、車隊部署及商業化推出的時機、順序或地理範圍。因此，此類技術的商業化時間表可能延遲，預期來自此類技術的收入貢獻可能無法如期實現，且我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能受到不利影響。

任何網絡攻擊、未經授權訪問或控制我們的產品，以及信息系統故障，都可能會導致市場對我們及我們的新能源重卡失去信心，並會損害我們的業務。

我們的新能源重卡搭載複雜的信息技術系統，用以支持智能科技功能並接收及安裝定期更新。我們已設計、實施並測試安全措施，旨在防止未經授權訪問我們的信息技術網絡及新能源重卡的技術系統。然而，黑客仍可能試圖未經授權訪問以修改、篡改及使用此類網絡與系統。我們鼓勵各界通報新能源重卡潛在的安全漏洞，並致力於修復所有經通報且確認的漏洞。然而，無法保證日後漏洞在被識別前不會遭利用，亦無法保證我們的修復措施目前或未來皆能成功。任何針對我們的信息技術網絡或新能源重卡系統的網絡攻擊、未經授權訪問、干擾、破壞或控制行為，或系統內儲存的數據或信息遭遺失或洩漏，均可能導致法律索賠或訴訟程序。此外，無論其真實性如何，有關我們的信息技術網絡或新能源重卡系統或數據遭受網絡攻擊的報導，以及其他可能導致外界認為我們的信息技術網絡或新能源重卡系統或數據易受「黑客攻擊」的因素，均可能對我們的品牌造成負面影響，並損害我們的業務、前景、財務狀況及經營業績。

我們的新能源重卡車型的特定功能，在某種程度上依賴於與信息技術系統的連線能力。因此，服務的可用性與有效性取決於信息技術及通訊系統的持續運作。我們的系統容易因火災、恐怖攻擊、自然災害、電力中斷、通訊故障、電腦病毒或其他蓄意破壞系統等情況而遭受損毀或中斷。我們使用的數據中心亦可能面臨入侵、破壞活動及蓄意破壞行為，並存在潛在中斷風險。部分系統未完全具備冗餘設計，且災難復原計劃無法涵蓋所有突發狀況。數據中心任何問題都可能導致服務長期中斷。此外，我們的產品與服務技術含量高且複雜，可能存在錯誤或漏洞，進而引發服務中斷或系統故障。

我們在研發方面大量投入，若研發工作未能成功，可能會對我們的競爭地位造成負面影響，並會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

為在競爭中取得成功，我們必須持續推動成功的研發工作，開發新解決方案並改進現有方案，以保持領先於競爭對手。我們無法保證所有這些努力都能帶來預期效益。我們必須按我們認為最有前景的方式進行研發投資，以應對快速變化的市場中未來客戶需求，但無法確保研發投資方向完全準確，亦無法精準預測市場演變模式。若研發成果未能及時提升產品的實用性、精準度、安全性、成本效益及運營效率，將損害我們的競爭地位。我們預期並非所有研發投資都能成功。部分開發與推廣新解決方案的努力可能失敗，所投入開發的解決方案可能遭監管機構駁回，或未能獲得客戶青睞，導致客戶轉而採用競爭技術。我們在研發方面投入大量資金，這些投資有時可能數年

內無法為未來經營業績帶來貢獻，即使最終有貢獻，此類貢獻有時也可能未達預期，甚至無法覆蓋相關投資成本，這將對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們的產品所用材料及其他組件成本的增加，將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們的產品所用材料及其他組件成本的增加，將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。若採購新能源重卡生產所需材料、組件及供應品的市場發生重大變化，可能降低我們的盈利能力。例如，全球半導體短缺與通脹壓力已經且可能繼續導致關鍵材料及組件(特別是系統所用材料及組件)成本上漲。競爭態勢與市場動態可能限制我們完全抵銷成本上漲的能力，或導致成本調整生效存在時間滯後。此外，新能源汽車產業的廣泛中斷可能降低客戶對車輛及增值服務的需求，加劇成本上升的影響。上述任何因素皆可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

產品交付延遲可能對我們的業務運營及客戶滿意度造成重大不利影響。

目前，我們的新能源重卡在卡車定製合作夥伴的工廠進行定製，若這些工廠出現任何延遲、中斷或停工，都可能對定製生產及交付計劃造成負面影響。此外，我們依賴第三方供應商提供及開發新能源重卡的多個關鍵組件。若供應商遇到生產延遲、產能短缺或質量問題，我們的生產及交付計劃可能會面臨中斷。任何此類交付延遲均可能導致客戶不滿、訂單取消及品牌聲譽受損，從而對我們的業務及發展前景造成重大不利影響。

新產品上市出現任何延遲可能對我們的業務增長及市場競爭力造成不利影響。

我們新型卡車及其他產品或服務的推出可能會因非我們所能控制的因素而延遲。例如，在推出新車型或相關服務前，我們的卡車定製合作夥伴可能需要取得相關主管機關的批准或認證，而該等批准或認證可能無法及時取得或根本無法取得。取得批准延遲可能會導致新產品延遲推出，甚至無法推出。此外，協調新產品的設計、供應鏈、生產及營銷流程可能會為推出計劃增添額外變數。任何該等延遲均可能削弱我們的競爭力，限制我們擴大市場份額的能力，並對我們的經營業績及前景造成重大不利影響。

因我們無法控制的因素導致訂單取消或調整，可能對我們的業務造成重大不利影響。

客戶可能基於許多我們無法控制的原因取消訂單，即使已支付訂金。許多因素可能影響並最終改變客戶購買我們的新能源重卡的決策，當中不少因素為我們無法控制，包括但不限於價格波動、是否存在表現相若或更具競爭力的可資比較解決方案，以及

客戶特定需要的改變。若我們的新能源重卡交付延遲，可能導致大量訂單取消。隨著我們拓展國際市場，跨境交付涉及更長的物流週期、各國特定的監管審批及額外合規要求，這些因素均可能增加訂單取消或調整的風險。此類取消行為可能損害我們的業務、品牌、財務狀況、經營業績及前景。

我們面臨與應收賬款相關的信貸風險，向客戶收款可能會遭遇拖欠。

於往績記錄期間，我們的貿易及其他應收款項由截至2023年12月31日的人民幣321.2百萬元增至截至2025年12月31日的人民幣1,583.1百萬元，主要是由於新能源重卡的銷售迅速增長所致。隨著客戶群不斷擴大，我們面臨的信貸風險可能增加。任何未能及時收回未償還應收款項的行為均可能會對我們的現金流、營運資金和經營業績產生不利影響。

若我們的客戶無法取得充足融資以購買車輛，我們的銷售可能會受到不利影響。

我們的銷售部分取決於我們的客戶取得融資的能力。我們有相當比例的客戶依賴融資解決方案或租賃安排以購買我們的新能源重卡及╱或相關電池包。因此，我們的銷售表現取決於客戶能否取得合適的融資解決方案或租賃安排、整體信貸環境以及相關金融機構與電池經營租賃公司的放貸政策。若任何金融機構或電池經營租賃公司遭遇流動資金限制、信貸評級惡化或集資困難，客戶可能減少或延遲向我們採購，進而對銷量造成負面影響。若宏觀經濟情況、監管收緊或利率上升導致客戶可得的融資減少，彼等可能延遲或取消購買車輛，進而可能對我們的銷量、收入增長及盈利能力產生不利影響。

我們可能需要調升資本支出以興建或擴充設施，或我們日後可能需要額外集資，而我們未必能以可接受的條款獲得該等資本，或根本無法獲得。

我們正興建長興三電智慧工廠，以擴展產能。日後我們會考慮建造其他組裝線、製造工廠或組件設施，或向第三方收購此類設施以支持內部生產。在此情況下，我們需大幅增加資本支出，且商業模式將轉變為資產密集型模式。此外，我們目前尚無獨立運營此類設施的經驗。

我們日後的資本要求可能與目前的計劃有異，而我們可能會較預期更快地需要額外資本。若通過發行股權或可轉換債務證券籌集額外資金，則我們的股東權益可能會被稀釋。額外融資可能無法按有利條款及時獲得，或根本無法獲得。若無法獲得充足資金或無法按可接受的條款獲得資金，我們可能無法按規劃繼續運營、開發或增強我們的解決方案、擴大我們的銷售及營銷計劃、把握未來機遇或應對競爭壓力。

未經授權的改裝、超載或不當使用我們的新能源重卡，可能會造成安全風險，並會對我們的品牌及業務造成不利影響。

部分客戶可能試圖以損害車輛安全系統的方式「黑入」或改裝我們的新能源重卡，或使用降低可靠性的副廠零件。客戶亦可能涉及不當使用行為，例如超載超過設計承載量、採用錯誤充電方式或使用不安全充電插座，此類行為可能損壞車輛或造成安全隱患。我們未測試亦不認可此類可能會降低新能源重卡的安全性的改裝或不當使用行為。任何因上述行為導致的事故、傷害或損害，皆可能引發負面輿論，進而損害我們的品牌、業務、財務狀況及經營業績。

若我們無法吸引、留住並激勵關鍵員工，包括優秀的開發人員、工程師及技術人員，則我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

聘用並留任合格的高階主管、開發人員、工程師、技術人員及銷售代表，對我們的業務至關重要。隨著我們持續擴展及發展業務組合與品類，可能需要增加專業人才與員工的多樣性。業界對高技能人才的競爭日益激烈。與僱傭相關的法律對我們人力資源實務的詮釋與應用變化，亦可能導致運營成本上升，並降低我們應對人力需求變化的靈活性。為吸引、留住並激勵合格員工，我們計劃採用股份獎勵等員工激勵措施。我們的員工招聘與留任亦取決於能否建立並維持多元包容的職場文化，以及我們能否被視為首選僱主。若我們基於股份或其他薪酬計劃及職場文化喪失競爭力，將削弱吸引、留任及激勵員工的能力，進而損害經營業績。若我們未能有效招聘、培訓、留任及激勵關鍵員工，將對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

管理團隊的變動亦可能對業務造成干擾。我們管理層與資深領導團隊的知識及人脈關係難以取代。領導層更迭時有發生，且我們無法預測是否會出現重大離職，亦無法預測能否招募合格人才。

我們可能需協助卡車定製合作夥伴進行產品召回或作出其他類似行動，這可能會對我們的品牌形象、業務及經營業績造成不利影響。

我們現有及未來推出的新能源重卡，其性能表現可能未達預期或需進行維修。其表現取決於眾多供應商提供的各類複雜的組件。無法保證我們的新能源重卡所有產品規格(反映了我們當前的預期與開發目標)都能實際實現。操作新能源重卡的軟件較為複雜且可能存在缺陷與錯誤。我們的質量管理系統未必有效或充足，而有缺陷的車輛數量可能遠高於預期。

此外，根據《缺陷汽車產品召回管理條例》的規定，銷售商或服務提供商若發現產品缺陷，應立即停止銷售、租賃或使用有關缺陷產品，並配合製造商實施召回程序。因此，我們可能有法定義務協助卡車定製合作夥伴發起的召回行動，這可能會導致額

外的運營和財務負擔，而任何大規模召回或負面宣傳均可能會對我們的品牌形象、業務運營和經營業績產生重大不利影響。我們的新能源重卡未來可能會被召回。因此，我們可能面臨負面輿論、品牌損害及相關成本責任。未來若發現任何新能源重卡(包括供應商提供的系統或零件)存在缺陷或不符合相關法律法規，我們可能在不同時期主動或被迫協助卡車定製合作夥伴進行召回。無論主動或被迫召回，亦無論是源於供應商或我們自身，此類召回皆可能產生重大支出，並對品牌形象、業務及經營業績造成不利影響。

中國或全球經濟嚴重或持續低迷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。

於往績記錄期間，我們的大部分收入來自中國。因此，我們的收入和財務業績在很大程度上受到中國經濟狀況的影響。中國與其他亞洲國家之間的關係也引發關注，這可能導致或加劇與領土爭端相關的潛在衝突。美中持續的貿易緊張局勢，不僅可能對兩國經濟造成巨大負面衝擊，更將波及全球整體經濟。這些挑戰與不確定性能否獲得控制或解決尚不明朗，其對全球政治經濟環境的長期影響也難以預料。

中國經濟狀況容易受到全球經濟環境、國內經濟與政治政策的變動，以及中國預期或認為的整體經濟增長速度的影響。儘管過去數十年中國經濟實現顯著增長，但增長態勢在地域與經濟各個領域均呈現不均衡態勢，且近年增長速度持續放緩。儘管中國經濟增長仍相對穩定，但未來可能出現波動甚至下滑。中國經濟發展若長期放緩，可能導致信貸市場趨緊、市場波動加劇、企業與消費者信心驟降，以及商業與消費行為劇烈改變。潛在的經濟不利狀況可能對我們以可接受條款及時籌措資金(如需要)的能力造成重大影響，甚至根本無法籌措資金。

我們的質保準備金可能不足以涵蓋未來的質保索賠及其他責任，這可能會對我們的財務表現造成不利影響。

我們提供具競爭力的質保條款，涵蓋維修車身、底盤、懸架、內飾、電氣系統、電池、動力總成及制動系統材料或工藝瑕疵所需的所有零部件及人工費用。有關討論詳情，請參閱「業務 — 我們的客戶及銷售 — 售後服務和保修」。

我們無法向閣下保證我們的質保準備金足以支付未來的質保索賠。尤其是，我們於2023年6月才開始交付深向星辰一代，目前在新能源重卡質保索賠處理或估計質保準備金方面的經驗有限。我們未來可能會面臨重大意外質保索賠，導致巨額費用，進而對我們的財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

較高的人工成本及通脹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。

通貨膨脹上升可能會反映在我們供應商的原材料價格上。最低工資法的變動、勞工市場動態或行業內對熟練勞工的競爭加劇等因素均可能導致勞工開支增加。有關增加可能會使我們支付予員工或其他第三方服務提供商的費用承受上漲壓力。我們通過提高運營效率、改進流程或技術創新來管理和減輕人工成本上升的影響的能力，亦將對我們的競爭力和財務表現產生重大影響。然而，無法保證我們將成功有效管理人工成本上升的影響。此外，勞工及原材料成本上升可能需要調整我們的定價，繼而可能降低我們的新能源重卡在市場上的競爭力。試圖通過提高價格將增加的人工成本轉嫁至客戶可能導致需求減少或市場份額流失。

由於我們的知識產權可能到期且無法續期，我們的申請可能未獲批准，且我們的知識產權可能遭到質疑、規避、失效或範圍受限，因此知識產權可能無法有效保護我們。尤其是，我們可能無法阻止他人開發或運用競爭性技術，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

截至2025年12月31日，我們及中國附屬公司在中國擁有265個註冊商標、195項授權專利及108項註冊軟件著作權，以及19個註冊域名。我們依賴商標及專利法律、商業秘密保護及與聯屬人士、員工及其他人士訂立的保密與授權安排或協議保護我們的知識產權。此外，如第三方未經授權使用我們的知識產權，可能會對我們目前及未來的收入及聲譽造成不利影響。

我們無法保證我們向政府主管部門註冊有關現有或未來業務的商標及其他知識產權的申請均會獲得批准，或我們的知識產權將不會受第三方質疑或被相關政府或司法機關認定為無效或不可執行。我們可能不時面臨知識產權註冊困難，或與第三方就知識產權產生爭議。若無法註冊相關商標或其他知識產權，我們可能無法阻止他人使用這些知識產權，我們的業務、財務狀況及經營業績可能遭受重大不利影響。

尤其是，根據任何已授權專利授予的權利可能無法為我們提供有意義的保護或競爭優勢。我們專利申請所衍生的任何專利下的權利要求都可能不足以阻止他人開發類似技術或取得類似成果。他人的知識產權還可能阻止我們許可及利用待審批專利申請所衍生的專利。在我們已開發及正在開發技術的領域中，存在大量他人擁有的專利及待審批專利申請。這些專利與專利申請可能優先於我們的專利申請，並可能使我們的專利申請無效。最後，除可能主張優先權者外，我們的任何現有或待審批專利亦可能因其他理由被他人質疑其有效性或可執行性。

我們通過專利、著作權、商標及商業秘密法，並輔以信息披露限制等措施來保護知識產權。儘管我們致力維護專有權利，第三方仍可能試圖複製或以其他方式取得並使用我們的知識產權，或向法院聲稱其行為不構成對我們知識產權的侵權。對未經授權使用知識產權的監督既困難又耗費成本，且我們無法保證已採取或將採取的措施能防止他人濫用我們的知識產權。為維護知識產權，我們可能不時訴諸訴訟程序，此舉可能導致巨額成本支出並分散我們的資源。

此外，由於我們的專利可能到期且無法續期，且我們的專利權可能遭到質疑、規避、失效或範圍受限，因此我們的專利權可能無法有效保護我們。尤其是，我們可能無法阻止他人開發或運用競爭性技術，這可能對我們的業務運營、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

針對我們的知識產權侵權申索可能導致昂貴的訴訟費用，分散管理資源，並可對我們的業務、財務狀況、經營業績及聲譽造成重大不利影響。

我們可能會收到知識產權侵權申索，無論該申訴是否屬實。任何有關我們的服務侵犯第三方權利的索賠，包括我們與客戶簽訂的合同引起的索賠，無論是否有理據或得到解決，均可能代價高昂，並可能分散我們管理層及技術人員的精力及注意力。鑑於知識產權訴訟中複雜的技術問題及固有的不確定性，我們可能無法在有關訴訟中獲勝。若有關訴訟導致不利結果，我們可能須(其中包括)支付巨額損害賠償、停止使用侵權技術、花費大量資源開發非侵權技術、從聲稱侵權的第三方獲得有關技術的許可(有關許可可能無法以商業上合理的條款獲得甚或根本無法獲得)及╱或停止侵權行為或提供侵權產品，其中任何一項均可能對我們的業務產生重大不利影響。任何針對我們的重大知識產權侵權索賠，都可能會對我們的聲譽、業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

公司、組織或個人(包括我們的競爭對手)可能持有或獲得阻止、限制或干擾我們使用、開發、銷售或營銷我們的新能源重卡的能力的專利、商標或其他專有權利，因而可能使我們更加難以運營業務。我們可能不時收到專利、著作權或商標持有人關於其專有權利的通信。持有專利、著作權、商標或其他知識產權的公司可能提起訴訟，指控我們或我們的員工侵犯此類權利或以其他方式主張其權利並敦促我們取得授權。任何這些知識產權侵權申索可能導致昂貴的訴訟費用，分散管理層的注意力及資源。

若我們遭到成功的侵權申索且無法或未能取得使用侵權技術或其他知識產權的授權，我們的業務、前景、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。此外，任何訴訟或索賠(無論是否屬實)都可能導致重大開支、負面報導以及分散資源及管理層的注意力，進而對我們的品牌產生負面影響，並損害我們的業務、前景、財務狀況及經營業績。

我們可能無法充分保護可能無法取得專利權的知識產權，這可能會對我們的業務產生重大不利影響。

我們依賴專有資料(例如商業秘密、專業技術及機密資料)來保護可能無法取得專利權，或我們認為通過無需公開披露的方式保護最為妥當的知識產權。我們通常透過與員工、顧問、承包商及第三方訂立保密協議，或訂立包含保密條款與禁止使用條款的諮詢、服務或僱傭協議，來保護這些專有資料。然而，我們可能未能訂立必要的協議，且即使已訂立，這些協議亦可能遭違反或可能因其他原因而無法阻止我們的專有資料被披露、被第三方侵犯或盜用，其條款可能受到限制及可能無法在出現未經授權披露或使用專有資料時提供足夠的補救措施。我們對第三方合作夥伴所使用的商業秘密的保護管控有限，若發生任何資料未經授權披露，我們可能會失去對日後商業秘密的保護。此外，我們的專有資料可能會以其他方式被我們的競爭對手或其他第三方所知悉或獨立開發。若我們的員工、顧問、承包商及其他第三方在其為我們工作的過程中使用他人擁有的知識產權，則可能會就相關或由此產生的技術知識及發明的權利產生爭議。執行及確定我們的專有權利的範圍可能需要進行成本高昂且耗時的訴訟，而未能取得或維持對專有資料的保護可能會對我們具競爭力的商業地位產生不利影響。此外，在我們所經營的若干市場中有關商業秘密權利的法律可能對我們的商業秘密提供很少保護或毫無保護。

就軟件的知識產權而言，我們在若干情況下有選擇地註冊著作權。儘管國際公約及國際條約可能提供有意義的保護以防止未經授權複製軟件，但若干國外司法管轄區的法律可能無法如國際公約或國際條約一般對專有權利提供同等程度的保護。鑑於缺乏國際統一的知識產權法律，確保我們的專有權利得到一致的保護難上加難。

我們還依賴物理及電子安全措施來保護我們的專有資料，但我們無法保證這些安全措施不會遭破壞或能為我們的財產提供充分保護。由於存在第三方可能會獲取並不當使用我們的專有資料的風險，這會使我們失去競爭優勢。我們可能無法偵測或阻止未經授權使用該等資料或採取適當及時的措施來保護我們的知識產權。

我們面臨與制裁和出口管制法律及法規以及國際貿易政策相關的風險。

我們的業務及運營可能受到針對中國的貿易及監管措施所影響。包括美國及歐盟在內的若干司法管轄區已對中國特定行業或實體實施關稅、制裁及出口管制限制，包括技術及新能源汽車行業。例如，歐盟近期對中國生產的新能源汽車加徵關稅。未來，我們的營運可能依賴跨境供應鏈及國際技術合作，有關措施的應用範圍擴大或收緊，均可能影響我們採購組件、與國際合作夥伴合作，或於若干市場出售產品的能力，進而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

更廣泛而言，多個司法管轄區的國際制裁及出口管制日益複雜及經常更新。日後不同國家可能實施類似或更廣泛的限制。由於我們持續在全球擴展，我們可能受更嚴謹的合規責任及審查所限。國際貿易限制的任何升級均可能對我們的全球營運及財務表現造成重大不利影響。

我們可能會不時面臨申索、糾紛、訴訟及其他法律及行政訴訟。

我們目前並無涉及任何重大法律或行政訴訟。我們及若干董事及管理層成員將來可能不時面臨或涉及各種申索、糾紛、訴訟及其他法律及行政訴訟。訴訟及起訴可能令我們產生抗辯費用、投入大量資源及從日常運營中分散管理層的注意力，任何一種情況均可能會損害我們的業務。客戶、業務夥伴、供應商、競爭對手、員工或政府部門在調查及法律訴訟中可能針對我們提起因實際或指稱違反法律、違約或侵權相關的索償。

為應對任何環境、社會及管治風險，我們可能會產生額外成本，這可能會對我們的財務表現產生重大不利影響。

為識別、管理及降低環境、社會及管治風險，我們可能會產生額外的成本及開支，這可能會影響我們的財務表現。我們監控可能影響我們業務、策略及財務表現的環境及氣候相關風險，並評估由此產生的短期、中期及長期影響的程度。我們監控廣泛的指標，如電力消耗、溫室氣體排放、水消耗及廢物產生，以管理我們運營產生的環境及氣候相關風險，並致力為員工提供足夠支持，以營造友好和鼓舞人心的企業文化。該承諾可能會產生大量額外成本，並可能影響我們的盈利能力。請參閱「業務 — 環境、社會及管治」。

此外，日益增加的環境、社會及管治相關監管規定可能導致合規成本上升，銷售成本亦可能上升。未能適應新法規或滿足不斷變化的行業期望及標準可能導致消費者選擇其他公司的產品，這可能會對我們的經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

與在中國開展業務有關的風險

未能取得或重續必要的執照、批文或登記均可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

我們可能在及時取得或重續業務營運所需的必要執照、批文或登記時遭遇困難及延誤，或未能甚至無法取得或重續有關執照、批文或登記。如發生任何有關情況，我們的持續營運可能會遭到中斷，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

根據《道路機動車輛生產企業及產品准入管理辦法》(「**辦法**」)，道路機動車輛的生產企業須取得相關製造資質方可進行生產或銷售。由於我們的新能源重卡在卡車定製合作夥伴的工廠進行定製，故由其負責取得並維持必需的車輛製造資質及認證。然而，

若任何卡車定製合作夥伴未能取得、維持或更新必要的製造資質，或道路機動車輛生產企業及產品准入相關法規發生不利變動，我們的生產與銷售可能嚴重中斷。在此情況下，我們或須暫停交付、物色替代的合格合作夥伴，或自行申請相關資質，而此舉可能涉及大量時間、成本及監管不確定性。

根據適用的中國法律及法規，汽車經銷商須向全國汽車流通信息管理系統登記。實際上，有關登記須(其中包括)於商務部地方分支機構接納登記，並遵守規管汽車銷售的相關規則後，方告完成。我們可能不時被要求採取額外步驟以完成或重續有關登記。若我們未能於規定時限內完成登記，相關機關可處以警告至最高人民幣10,000元罰款的處罰。截至最後實際可行日期，我們並無因未有進行登記而受到任何處罰。然而，我們無法向閣下保證我們日後不會受到處罰或被要求進行整改，而有關處罰或整改可能增加行政負擔及合規成本。

此外，中國規管新能源重卡及智能公路貨運技術的監管框架正急速變化。日後適用法律、法規或政策的變動可能會導致就汽車製造、分銷或營運服務引入新資格、許可或認證要求。若我們的業務須取得額外執照或批文，或重續條件更為嚴謹，我們可能產生額外合規成本，或在取得必要批文時遭遇延誤。任何無法取得、維持或重續有關執照或批文可能對我們經營業務的能力造成不利影響，並最終對我們的經營業績造成不利影響。

中國的數據隱私與數據安全法律正處於快速且不斷演變的過程，對我們施加了重大的合規要求，任何未能遵守或被視為未能遵守有關法律的情況，或對我們數據處理措施或政策的其他疑慮，均可能對我們的業務、財務狀況、聲譽及經營業績造成重大不利影響。

近年來，數據隱私與數據安全已日益成為中國政府機構監管的重點。過去數年間，中國政府頒佈了一系列法律法規及政府政策，以保障數據隱私與數據安全。例如，於2016年11月7日，全國人民代表大會常務委員會頒佈《中華人民共和國網絡安全法》，自2017年6月1日起施行，為「網絡運營者」構建了首個國家級數據保護框架，該框架可能涵蓋中國所有通過互聯網或其他類型信息網絡提供服務的組織。於2021年6月10日，全國人民代表大會常務委員會頒佈《中華人民共和國數據安全法》，自2021年9月1日起施行。《數據安全法》對從事數據相關活動的實體與個人須承擔的多項數據安全及隱私義務作出了規定。於2024年9月24日，國務院頒佈《網絡數據安全管理條例》，自2025年1月1日起施行，進一步規範網絡數據安全規則。詳情請參閱「監管概覽 — 有關網絡安全、數據保護、個人信息保護和汽車數據安全的法規」。

我們於業務運營過程中收集和處理的數據類型主要包括姓名、地址、電話號碼、產品或售後服務請求，以及與產品銷售相關的其他必要數據。請參閱「業務 — 數據安全」。因此，上述數據隱私及數據安全相關監管發展，可能普遍影響商用車行業企業(包括我們)進行的數據收集、使用、存儲及其他數據處理活動。我們已採取多項措施確保合法合規。詳情請參閱「業務 — 數據安全」。然而，我們無法向閣下保證現行及未來的數據隱私與數據安全保護措施在適用法律法規下始終被視為屬充分。此外，我們的保護措施成效亦可能受系統故障、中斷、不足、安全漏洞或網絡攻擊的影響。

此外，於2021年12月28日，網信辦、國家發展改革委、工業和信息化部等多部門聯合頒佈《網絡安全審查辦法》(「**《網絡安全審查辦法》**」)，自2022年2月15日起施行，該辦法規定符合特定標準之實體須接受網絡安全審查。詳情請參閱「監管概覽 — 有關網絡安全、數據保護、個人信息保護和汽車數據安全的法規」。儘管根據《網絡安全審查辦法》，我們無須就擬議**[編纂]**申請網絡安全審查，但由於相關法律法規就網絡安全審查的詮釋與實施持續演變，因此我們無法向閣下保證將不會出現與新法律法規有關的額外網絡安全審查監管規定。

此外，於2022年7月7日頒佈並自2022年9月1日起實施的《數據出境安全評估辦法》、於2024年3月22日頒佈並施行的《促進和規範數據跨境流動規定》規定了數據處理者在傳輸達到特定規模門檻或其他規定標準的個人信息及重要數據時，須申請安全評估、備案跨境數據傳輸標準合同或取得個人信息保護認證。截至最後實際可行日期，我們尚未進行任何跨境數據傳輸活動。隨著我們業務持續增長，我們可能會存在進行涉及此類跨境數據傳輸的情況。在該情況下，為符合法律法規要求，我們須遵守前述規定，以及當時適用之中國法律的任何其他限制。遵守相關法律規定可能導致我們產生重大開支，或導致我們須以可能損害我們業務的方式改變或變更我們的措施。

除政府監管外，隱私倡導者與行業團體曾提出且未來可能不時提出自我監管標準。該等標準及其他行業標準可能依法或依合同適用於我們，或我們可選擇遵守此類標準。我們預計將不斷出現涉及網絡安全、數據保護及個人信息保護的新法律法規提案，且我們尚無法確定此類未來法律法規與標準對我們業務可能產生的影響。新法律、對現行法律法規及標準的修訂或重新詮釋，以及其他義務要求，可能導致我們產生額外成本並限制業務運營。若出現此類情況，除可能面臨罰款、訴訟、監管調查、公開譴責、其他索賠及處罰，以及巨額補救成本與聲譽損害外，若相關立法或法規擴大範圍，要求我們變更數據處理措施及政策，或適用立法或法規的詮釋與實施方式對我們的業務、財務狀況及經營業績造成負面影響，我們可能受到重大不利影響。若我們未能充分解決網絡安全、數據保護或個人信息保護方面的疑慮(即使缺乏依據)，或未能遵守有關

網絡安全、數據保護或個人信息保護的適用法律法規、標準及其他義務，均可能需要投入大量資源及精力，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大影響。

向我們、我們的董事及高級管理層送達法律程序文件、於中國對相關人士執行外國判決可能存在不確定性。

我們主要在中國開展運營，且我們的資產主要位於中國。此外，我們的大多數董事和高級管理層均居於中國境內。因此，在中國境外司法管轄區向我們、我們的董事及高級管理層送達法律程序文件可能困難或無法實現。即使閣下在中國境外法院取得針對我們、我們的董事、高級管理層或本文件所列專家的判決，除非兩國間存在關於法院判決相互承認與執行的條約，否則閣下可能無法在中國境內對我們或他們執行該判決。例如，中國並未與美國、英國、日本或大多數其他西方國家及地區簽訂相互承認及執行法院判決的條約。因此，對於在中國境內承認及執行任何此類非中國司法管轄區的法院判決，並無既定機制。此外，閣下可能無法依據外國法律在中國對我們、董事、高級管理層或本文件所列專家提起原訴。根據2020年3月生效的《中華人民共和國證券法》第177條，任何境外證券監管機構均不得直接於中國境內進行調查或證據收集活動。因此，未經中國主管證券監管機構及相關部門同意，任何組織或個人不得向境外提供涉及證券業務活動的文件及資料。儘管《中華人民共和國證券法》第177條的詳細解釋或實施細則尚未頒佈，但境外證券監管機構無法直接在中國境內進行調查或證據收集活動，可能進一步增加**[編纂]**維護自身權益的難度。

我們未來的融資活動可能須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，且若需要，我們無法預測是否能夠獲得這些批准或完成這些備案。

2021年7月6日，國務院辦公廳會同另一監管部門聯合頒佈《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，其中要求加強對境外上市中國公司的管理及監督，提議修訂有關這些公司境外發行及上市股份的相關規定，並明確國內行業主管部門及政府機構的職責。

2023年2月17日，中國證監會發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及五項配套指引(統稱「**試行辦法**」)，自2023年3月31日起生效。根據試行辦法，境內企業直接或間接境外上市，須向中國證監會履行備案程序並報送相關信息。備案須在向境外監管機構提交首次公開發售及境外上市申請後三個工作日內進行。中國證監會將對備案申請進行審核，可能提出疑問並諮詢其他相關監管機構。中國證監會核准的備案有效期為一年，發行人須在該期限內完成發行。境外上市後的後續進一步發售亦須在發售完成後三個工作日內進行備案，且上市公司須在發生及公開披露某些重大事項(如控制權變更、受到境外證券監管機構或中國相關監管機構的處罰、上市狀態變更及終

止上市)時向中國證監會報告。有關詳情，請參閱「監管概覽」。尚不確定我們能否及時完成備案程序或為本次**[編纂]**取得批准，甚至根本無法完成備案或取得批准。若境內企業未完成備案程序，或在備案文件中隱瞞任何重大事實或偽造任何主要內容，該境內企業可能會面臨行政處罰(如責令改正、警告、罰款)，其控股股東、實際控制人、直接負責人員及其他直接責任人員亦可能會面臨行政處罰(如警告、罰款)。

我們的中國法律顧問認為，本次**[編纂]**應被視為中國境內企業進行直接境外**[編纂]**及**[編纂]**，且我們須於提交本次**[編纂][編纂]**後三個營業日內向中國證監會提交備案。任何失敗或將限制我們完成**[編纂]**或任何未來股權籌資活動的能力。

我們H股的持有人可能須繳納中國所得稅。

名列本公司H股股東名冊的H股持有人(即非中國居民個人或非中國居民企業)須就自我們獲取的股息及這些股東通過出售或其他方式轉讓H股所得的收益根據適用稅務法律法規繳納中國所得稅。根據於2019年1月1日起生效的《中華人民共和國個人所得稅法》以及《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，非中國居民個人從中國境內取得的股息或轉讓股份所得的收益，適用稅率為20%，由扣繳義務人代扣代繳稅款。對於未在中國境內設立機構或場所的非中國居民企業，以及在中國境內設立機構或場所但其所得與該機構或場所無關的非中國居民企業，根據企業所得稅法及其實施條例，我們支付的股息以及此類外國企業因出售或以其他方式處置H股所獲得的收益，須按10%的稅率繳納中國所得稅。我們擬從支付給屬於非中國居民企業的H股持有人(包括**[編纂]**)的股息中扣繳10%的稅款。符合適用的稅收協定或安排而享有扣減稅率的非中國居民企業，將需要向中國稅務機關申請退還超出適用協定稅率的扣繳稅款，而支付有關退款需經中國稅務機關批准。根據於2006年8月21日簽署的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，中國政府可就中國公司支付給香港居民的股息按照中國法律徵稅，但所徵稅款(在股息受益所有人並非直接擁有支付股息公司至少25%股權的公司的情形下)不應超過股息總額的10%。根據於2018年12月29日最新修訂並實施的《中華人民共和國企業所得稅法》以及於2019年4月23日最新修訂並實施的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，非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，應當就其來源於中國境內的所得繳納企業所得稅，但減按10%的稅率徵收。根據《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，中國居民企業支付給香港居民的股

息，可以在香港徵稅，也可以按照中國法律徵稅。然而，如果股息受益所有人是香港居民，則所徵稅款不應超過：(i)如果香港居民是直接擁有支付股息的中國居民企業至少25%股權的公司，股息總額的5%；(ii)在其他情況下，股息總額的10%。鑑於上文所述，我們的非中國居民H股股東務請注意，其可能有義務就股息及通過出售或其他方式轉讓H股所得的收益繳納中國所得稅。

派付股息受適用中國法律所限制。

根據適用的中國法律及本公司章程文件，股息僅可自可分派利潤中派付，可分派利潤指根據中國公認會計準則釐定的稅後利潤扣除任何累計虧損回撥及須撥入法定公積金的金額。由於這些中國法律及法規，我們各中國附屬公司以股息方式向我們轉讓淨利潤的能力受到限制，而我們日後可能並無足夠或任何可分派利潤向我們的股東作出股息分派，包括財務報表顯示業務運營錄得盈利的期間。對我們在中國運營的附屬公司向我們派付股息的能力的限制可能會對我們分派股息的能力有重大不利限制。此外，根據中國公認會計準則計算的可分派利潤在若干方面與根據國際財務報告準則計算者有所不同。因此，若我們並無根據中國公認會計準則釐定的可分派利潤(即使根據國際財務報告準則釐定具有利潤)，我們可能無法在指定年度派付股息。

新能源重卡須遵守機動車輛標準，若未能滿足此類強制性安全標準，將會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

在中國，汽車必須符合甚至高於所有強制性安全標準。嚴格測試及使用經批准材料及設備是達到這些標準的條件之一。汽車於出廠、銷售或用於任何商業活動前，必須通過各項測試及進行認證程序，以及附有中國強制性產品認證(CCC)，而該認證亦須定期續期。儘管我們目前出售的車輛已獲得CCC認證，但我們無法向閣下保證我們未來出售的各款車型將可獲得這些認證。此外，政府定期對已認證汽車進行監督及定期與不定期檢查。若我們的認證屆滿後不獲續期、認證汽車出現導致質量或安全事故的缺陷，或認證汽車於後續檢查中被發現持續無法符合認證規定，CCC可能會被吊銷甚至撤銷。自CCC撤銷日期起或於吊銷期間，任何未能符合認證規定的汽車不得繼續交付、銷售或用於任何商業活動。若我們任何出售的車輛未能符合汽車標準，將對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

遵守環境保護及健康與安全的法律及法規可能成本高昂，而不遵守這些法律及法規則可能會導致巨額金錢損失、罰款及其他處罰。

我們的運營須遵守多項有關環境保護及健康與安全的全國性及地方法律，包括但不限於處理及向環境中排放污染物以及製造過程中實施的安全措施。此外，我們的建設項目只有在負責環境保護及安全的相關行政主管部門對相關設施進行審查及批准後才能投入運營。由於這些法律及法規所施加的規定可能發生變化及可能採納更嚴格的法律或法規，我們未必能夠遵守這些法律及法規，或無法準確預測遵守這些法律及法規的任何潛在巨大成本。若我們未能遵守環境保護及健康與安全的法律及法規，我們可能會被責令整改、被處以巨額罰款、招致潛在的重大損害賠償金，或我們的業務運營暫時停產。因此，任何此類違規行為都可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們面臨與社會保險及住房公積金供款有關的風險。

根據《中華人民共和國社會保險法》及《住房公積金管理條例》，我們須根據相關中國法律及法規為我們的員工繳納社會保險計劃及住房公積金供款。於往績記錄期間，我們應相關員工要求委聘第三方人力資源機構繳納社會保險費及住房公積金。根據有關第三方人力資源機構與我們訂立的協議，第三方人力資源機構將代表我們為這些員工繳納社會保險費及住房公積金。截至2025年12月31日，第三方人力資源機構為我們的95名員工繳納這些款項。截至最後實際可行日期，(i)這些員工並無就由第三方人力資源機構代表我們為他們繳納社會保險費及住房公積金提出任何異議，亦無提出任何反對意見；(ii)我們、這些員工及第三方人力資源機構之間並無就有關安排產生任何糾紛；及(iii)我們並無因有關安排而收到相關政府部門發出的任何整改通知，亦無受到任何行政處罰。誠如我們中國法律顧問所告知，鑑於上述因素，我們因通過第三方機構繳納社會保險費及住房公積金而受到重大處罰的可能性極小。然而，若相關政府部門認為有關安排不符合有關住房公積金的中國法律法規的規定，我們可能會被責令限期向相關地方部門支付欠繳數額，否則相關政府部門可向人民法院申請強制執行，但相關中國法律法規並無規定處罰；就社會保險費而言，我們可能會被責令限期補足欠繳金額，並自欠繳之日起，按日加收萬分之五的滯納金；逾期仍不繳納的，由有關行政部門處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。若相關政府部門不認可我們通過第三方機構繳納的社會保險費及住房公積金金額，我們可能被視為未能足額供款，而2023年、2024年及2025年，第三方人力資源機構為我們代繳的社會保險費及住房公積金金額分別為人民

幣2,249千元、人民幣3,490千元及人民幣4,531.9千元。這可能對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響。

此外，根據於2025年7月31日頒佈及自2025年9月1日起施行的《最高人民法院關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋(二)》(「**新司法解釋**」)，用人單位與勞動者約定或者勞動者向用人單位承諾無需繳納社會保險費的，人民法院應當認定該約定或者承諾無效。有關更多詳情，請參閱「監管概覽 — 有關僱傭的法規」。

據我們的中國法律顧問告知，新司法解釋並未擴大我們的處罰風險，亦未廢除現行有效的中國社會保險法律法規。然而，隨著中國勞動法律及監管指引持續演變，我們無法保證未來發展將會如何影響我們的營運。若我們被認定違反相關勞動法律法規，可能面臨相關處罰、罰款或法律費用，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。此外，我們無法向 閣下保證未來不會出現員工就社會保險或住房公積金提出任何索賠或糾紛，以及此類索賠或糾紛可能對我們的業務表現及財務狀況造成不利影響。

我們面臨與租賃物業有關的若干風險。

我們面臨與租賃物業有關的若干風險，包括業主未能提供有效所有權或授權文件、出租人與業主之間關於缺少轉租同意的分歧、實際與註冊物業用途不符、既有抵押貸款以及缺乏租賃登記備案。請參閱「業務 — 物業」。如業主未能證明擁有權或授權有效，或業主反對轉租，我們或會被要求搬出受影響物業及承擔搬遷費用。此外，實際與註冊物業用途不符可能會招致行政命令或罰款，而強制執行抵押貸款可能會導致租賃提前終止。雖然未能登記租約不會影響其有效性，但我們可能會受到輕微行政處罰。

此外，當我們租賃到期時，我們可能很難以商業可接受條款續租，或根本無法續租。我們未能以可接受條款訂立新租約或重續現有租賃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。請參閱「業務 — 物業」。

與[編纂]有關的風險

我們的H股目前並無任何[編纂]，且我們的H股可能不會形成活躍的[編纂]。

[編纂]完成前，我們的H股並無**[編纂]**。向公眾**[編纂]**H股的初始**[編纂]**將由我們與**[編纂]**(為其本身及代表**[編纂]**)協定，**[編纂]**可能與**[編纂]**後的H股**[編纂]**存在重大差異。我們[已]向聯交所[申請]批准**[編纂]**[**編纂**]及**[編纂]**。然而，在聯交所**[編纂]**並不保證H股將會形

成活躍及具流動性的**[編纂]**，或者即使形成此**[編纂]**，亦不保證其在**[編纂]**後將得以維持，或H股的**[編纂]**在**[編纂]**後不會下跌。

根據適用中國法律，於**[編纂]**後12個月內，所有現有股東(包括**[編纂]**前投資者)不得出售其持有的任何股份。由於有關禁售規定，**[編纂]**後短期內H股的流動性及**[編纂]**可能會受到重大影響。無論我們的實際經營表現如何，這些因素均可能對H股的**[編纂]**及波幅產生重大影響。

我們的H股[編纂]及[編纂]可能波動，這可能導致[編纂]蒙受重大損失。

H股的**[編纂]**及**[編纂]**可能因應多項超出我們控制範圍的因素(包括香港及世界其他地區證券市場的整體市況)而發生大幅波動。尤其是，其他從事類似業務的公司的業務及表現以及股份**[編纂]**或會影響H股的**[編纂]**及**[編纂]**。除市場及行業因素外，我們的H股的**[編纂]**及**[編纂]**可能由於特定業務原因而大幅波動，例如我們的收入、盈利、現金流量、投資、支出波動、分析師對我們的財務表現預估的變動、因自然災害或停電導致的意外業務中斷、監管發展、我們未能取得或維持運營所需的監管批准、涉及重大訴訟、我們行業的競爭發展、收購或策略聯盟的公佈、與我們供應商的關係、主要人員的變動或活動、整體市場狀況、中國與香港及全球經濟的政治、經濟、金融與社會發展，或其他影響我們或我們的行業的發展或競爭對手採取的行動。

此外，在聯交所上市的其他公司的股份在過去曾遭遇價格波動，因此我們的H股可能會出現與我們的表現並無直接關係的價格變動。

主要股東於[編纂]的未來銷售或預期銷售H股可能會對H股的[編纂]造成重大不利影響。

於**[編纂]**前，我們的H股並無**[編纂]**。我們現有股東於**[編纂]**後的未來銷售或預期銷售H股，可能會導致H股的現行**[編纂]**大幅下跌。緊隨**[編纂]**後，由於出售及新發行受限於合同及監管限制，故僅少數的現有流通H股可用於出售或發行。然而，於這些限制失效或這些限制被豁免後，日後於**[編纂]**大量出售我們的H股或預期進行這些出售，可能導致我們H股現行**[編纂]**大幅下跌並削弱我們於日後籌集股資的能力。

任何可能將非上市股份轉換為H股均可能增加市場上H股的供應以及對我們的H股[編纂]造成負面影響。

根據國務院證券監管機構及組織章程細則的規定，我們的非上市股份可轉換為H股，經轉換的H股可在境外證券交易所**[編纂]**或**[編纂]**，前提是在相關經轉換股份轉換及**[編纂]**前，已妥為完成必要內部審批程序並已完成向中國證監會備案。此外，相關轉換、**[編纂]**及**[編纂]**必須遵守國務院證券監管機構規定的法規及相關境外證券交易所規定的法規、

規定及程序。我們可以在任何建議轉換前申請將我們的全部或任何部分非上市股份作為H股在聯交所**[編纂]**，以確保在知會聯交所後可即時完成轉換流程並將股份登記於**[編纂]**。此舉可能會增加市場上H股的供應，經轉換H股的未來銷售或預期出售可能會對H股**[編纂]**產生不利影響。

閣下將遭受即時及嚴重攤薄，若我們日後發行額外股份，則可能遭受進一步攤薄。

[編纂]的**[編纂]**高於緊接**[編纂]**前的每股有形資產淨值。因此，**[編纂]**中的**[編纂]**買家將面臨大幅即時攤薄。我們無法保證，若我們於**[編纂]**後立即進行清算，在債權人提出索償後，能有任何資產可分配予股東。為擴大我們的業務，我們會考慮將來發售及發行額外股份。若我們通過出售股權或可換股債務證券籌集額外資金，閣下的所有權權益將被攤薄，而有關條款可能包括對閣下作為我們H股持有人的權利產生不利影響的清算或其他優先權。若我們以低於發行額外股份前每股有形資產淨值的價格發行額外股份，則發行額外股份或有關發行的可能性可導致股東的權益被攤薄，同時可導致H股的**[編纂]**下跌。

任何單一最大股東集團日後出售或重大撤資均可能會對我們H股的現行[編纂]造成重大不利影響。

我們的單一最大股東集團持有的股份須根據中國法律及法規遵守禁售期。然而，我們無法保證在禁售期限制屆滿後，我們的單一最大股東集團將不會出售任何股份。我們的股份在**[編纂]**上發生大量出售，或認為可能會發生大量股份出售，可能會對我們H股的現行**[編纂]**產生重大不利影響。

我們的單一最大股東集團對本公司有重大影響力，而其利益未必與其他股東一致。

緊隨**[編纂]**完成後，且不計及可能因行使**[編纂]**而發行的任何股份，我們的單一最大股東集團將可共同行使本公司股東大會約**[編纂]**%表決權。我們的單一最大股東集團將通過其在股東大會上的表決權及在董事會上的代表，對我們的業務及事務(包括有關合併或其他業務整合、資產收購或處置、額外股份或其他股本證券的發行、派付股息的時間及金額以及管理層的決定)施加重大影響力。單一最大股東集團可能不會以少數股東的最佳利益行事。此外，未經單一最大股東集團同意，我們可能無法訂立可對我們有利的交易。該擁有權集中的現象亦可能會阻礙、延遲或阻止本公司的控制權變動，進而可能會剝奪我們股東獲得股份溢價的機會(作為本公司出售的一部分)，並可能使我們的股**[編纂]**大幅下降。

無法保證我們日後將宣派及分派任何金額的股息。

有關我們股息政策的進一步詳情，請參閱「財務資料 — 股息」。我們無法保證日後將會宣派或派付任何股息。日後股息的宣派、派付及其金額均將由董事視乎(其中包括)我們的業務及財務表現、現金需求及可用性、資金及監管規定及整體業務情況酌情決定。即使我們的財務報表顯示業務運營錄得盈利，我們也可能並無足夠或任何利潤可供日後向我們的股東分派股息。

本文件所載前瞻性資料受風險及不確定因素影響。

本文件內載有有關我們的業務策略、運營效率、競爭地位、現時業務的增長機會、管理層的計劃及目標、若干**[編纂]**資料及其他事宜的前瞻性陳述。

「預計」、「相信」、「能夠」、「潛在」、「持續」、「預期」、「擬」、「或會」、「計劃」、「尋求」、「將會」、「會」、「應當」等詞語及這些詞彙的相反詞及其他類似表述乃指各種上述前瞻性陳述。這些前瞻性陳述包括(其中包括)有關我們的未來業務前景、資本開支、現金流量、營運資金、流動性及資本資源，乃反映董事及管理層最佳判斷的必要估計，並涉及一系列可能導致實際結果與前瞻性陳述所表示者存在重大差異的風險及不確定因素。因此，該等前瞻性陳述應考慮多項重要因素，包括本文件「風險因素」一節所載內容。因此，此等陳述並非對未來業績的保證，而閣下不應過份依賴任何前瞻性資料。本警示聲明適用於本文件所載的所有前瞻性陳述。

本文件所載若干事實、預測及統計數據乃摘錄自多個官方或第三方來源，未必準確、可靠、完整或最新。

我們已於本文件(尤其是「行業概覽」一節)摘錄若干資料及統計數據，該等資料及數據部分乃由我們委託編製，以及來自於多個官方政府刊物及中國政府、行業協會、獨立研究機構及其他第三方來源提供的其他公開可得刊物取得。我們相信，資料來源乃該等資料的適當來源，且我們已合理謹慎摘錄和轉載該等資料。然而，該等官方政府來源的資料及數據並未經由我們或參與**[編纂]**的任何其他各方獨立核實，亦不對其準確性發表聲明。由於收集方法可能存在缺陷或無效，或公佈的資料與市場慣例之間存在差異以及其他問題，本文件所載的統計數據可能不準確或無法與其他經濟體的統計數據進行比較，因此閣下不應過份依賴該等統計數據。此外，我們無法向閣下保證該等統計數據乃按與其他地方所呈列類似統計數據相同的基準或按相同準確性呈列或編製。在所有情況下，閣下均應審慎考慮該等資料或統計數據的權重或重要性。

風險因素

閣下應細閱整份文件，我們強烈提醒閣下不要依賴報章報導或其他媒體所載有關我們或[編纂]的任何資料。

閣下務請細閱整份文件且不應依賴任何報章報導或任何其他媒體所載而並無於本文件披露或不符合本文件所載資料的任何資料。於本文件日期後但於**[編纂]**完成前，可能會有報章及媒體對我們及**[編纂]**作出有關報導，當中載有(其中包括)有關我們及**[編纂]**的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。我們並無授權報章或媒體披露任何有關資料，亦不對有關報章或其他媒體報導是否準確或完整承擔責任。我們不對有關我們的任何預測、估值或其他前瞻性資料是否適當、準確、完整或可靠發表任何聲明。如果有關陳述與本文件所載資料不一致或相抵觸，我們概不就此承擔任何責任。因此，潛在**[編纂]**務請僅按照本文件所載資料作出**[編纂]**決定，而不應依賴任何其他資料。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

有關管理層人員留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條，本公司須有足夠的管理層人員在香港。這通常意味著我們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經常聯繫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。

我們並無足夠的管理層人員在香港，以滿足上市規則第8.12條的規定。本集團的管理層、業務營運及資產主要位於香港境外。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，無論是調派現任執行董事或委任常居香港的執行董事，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，本公司現時並無亦不會於可預見將來在香港留駐足夠的管理層，以符合上市規則第8.12條的規定。因此，我們已申請，而聯交所已根據上市規則第19A.15條，[豁免]我們嚴格遵守上市規則第8.12條的規定。我們將透過以下安排，確保與聯交所之間有有效的溝通渠道：

(a) 根據上市規則第3.05條，我們已委任並將繼續委任兩名授權代表，作為我們與聯交所的主要溝通渠道，以確保本公司始終遵守上市規則。兩名授權代表(「**授權代表**」)為我們的執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書王甲先生(「**王先生**」)及我們的聯席公司秘書林慧怡女士(「**林女士**」)。各授權代表將應聯交所要求在合理時間內與聯交所會面，並可隨時通過電話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，各授權代表可隨時立即聯繫所有董事(包括獨立非執行董事)。為加強聯交所、授權代表與董事之間的溝通，我們已實施以下政策：(i)各董事已向授權代表提供他們各自的聯絡方式(包括電話號碼及電郵地址)；(ii)若董事預期將會出差或因其他原因不在辦公室，其將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他們各自的聯繫資料；

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

(d) 根據上市規則第3A.19條，我們已委任新百利融資有限公司作為我們的合規顧問(「**合規顧問**」)，任期由**[編纂]**起至我們就我們在**[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，合規顧問將可隨時與授權代表、董事及高級管理層聯繫，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。本公司將確保授權代表、董事及高級管理人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協助；

(e) 我們已向聯交所提供至少兩名合規顧問高級職員的姓名及聯繫資料，此等人員將作為聯交所與本公司之間的合規顧問聯繫人士。若授權代表及／或合規顧問有任何變動，我們將盡快知會聯交所；

(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]**後擔任總部的通訊主任，負責與授權代表及本公司的香港專業顧問(包括香港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及8.17條，我們須委任一名公司秘書，該名人士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，評估個人是否具備「有關經驗」時，聯交所會考慮下列因素：

(a) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；

(b) 該名人士對上市規則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。

本公司已委任王甲先生為我們其中一名聯席公司秘書。本公司認為，王先生擁有豐富的財務及企業管治管理經驗，熟悉本公司日常事務，由其擔任聯席公司秘書符合本公司及本集團企業管治的最佳利益。王先生與董事會進行必要的聯繫，並與本公司管理層存在密切的工作關係，以便履行聯席公司秘書的職能，且能夠以最有效及最高效的方式採取必要行動。然而，王先生現時並未具備上市規則第3.28及8.17條規定的任何資格，未必能完全符合上市規則的要求。因此，我們已委任林慧怡女士(完全符合上市規則第3.28及8.17條規定的要求)擔任另一名聯席公司秘書，並自**[編纂]**起計初步為期三年向王先生提供協助，使王先生能夠獲得上市規則第3.28條附註2所述的「有關經驗」，從而完全符合上市規則第3.28及8.17條所載的規定。

因此，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3.28及8.17條的規定，以使王先生可獲委任為本公司聯席公司秘書。豁免由**[編纂]**起計初步為期三年有效，其附帶條件為林女士將與王先生緊密合作，共同履行公司秘書職責及責任，以及協助王先生獲得上市規則第3.28及8.17條規定的有關經驗。林女士亦會協助王先生組織本公司董事會會議及股東大會，以及本公司與公司秘書職責相關的其他事項。預期林女士將與王先生緊密合作，並將與王先生、董事及本公司高級管理層保持定期聯繫。若林女士於**[編纂]**起計三年期內不再作為聯席公司秘書向王先生提供協助，或本公司嚴重違反上市規則，有關豁免將立即被撤銷。此外，王先生將於**[編纂]**起計三年期內遵守上市規則第3.29條每年參與專業培訓的規定及加強對上市規則的了解。王先生亦將由(a)本公司合規顧問協助，尤其是在遵守上市規則方面；及(b)本公司的香港法律顧問協助有關本公司持續遵守上市規則以及適用法律法規的事項。

於初步三年期屆滿前，王先生的資格將被重新評估，以釐定是否符合上市規則第3.28及8.17條規定的要求及是否仍需要繼續協助。我們將與聯交所聯絡，以便其評估王先生

於過去三年在林女士協助下是否具備履行公司秘書職責所需的技能以及是否獲得上市規則第3.28條附註2所指的有關經驗，而無需再次授出豁免。

有關較短營業紀錄期的豁免

根據上市規則第8.05條，新申請人必須符合上市規則第8.05(1)條的盈利測試，或上市規則第8.05(2)條的市值／收益／現金流量測試，或上市規則第8.05(3)條的市值／收益測試。各項測試均要求(i)具備不少於三個財政年度的交易紀錄及(ii)至少於前三個財政年度的管理層維持不變。

新上市申請人指南第1.1A章第2段規定，聯交所將根據上市規則第8.05A及／或8.05B條因應個別情況接納較短的營業紀錄期。根據上市規則第8.05A條，就第8.05(3)條的市值／收益測試而言，如新申請人能夠向聯交所證明其符合下列情況，聯交所將根據上市規則第8.05(3)(a)及8.05(3)(b)條的規定，在管理層大致相若的條件下接納較短的營業紀錄期：

(a) 新申請人的董事及管理層在新申請人所屬業務及行業中擁有足夠(至少三年)及令人滿意的經驗。新申請人的上市文件必須披露此等經驗的詳情；及

(b) 經審計的最近一個財政年度的管理層維持不變。

本公司由我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官萬鈞先生於2020年7月在中國成立。本公司自成立以來，一直專注於智能物流及商用車行業，提供新能源重卡及智能公路貨運技術(「**所屬業務及行業**」)。我們於2023年6月開始交付深向星辰一代，並自此相應錄得深向星辰一代銷售收入。因此，本公司自2023年6月起才有營業紀錄，不能計入2023年首五個月，以滿足上市規則第8.05(3)條所規定的營業紀錄要求。

根據上市規則第8.05A條，我們已向聯交所申請，且聯交所基於下列基準[已批准]豁免我們嚴格遵守上市規則第8.05(3)條的規定：

(a) 本公司執行董事及高級管理層在本公司所屬業務及行業中擁有足夠(至少三年)及令人滿意的經驗。其餘董事為非執行董事及獨立非執行董事，並無日常管理職責。有關執行董事及高級管理層的經驗詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節；

(b) 本公司已符合經審計的最近一個財政年度的管理層維持不變的要求。於經審計的最近一個財政年度及直至最後實際可行日期，本集團的運營及發展主要由本集團高級管理層(即萬鈞先生、田山先生、譚昌毓先生、徐上上先生及王甲先生)領導及管理。尤其是，各高級管理層均於往績記錄期間開始前加入本集團，其履歷詳情載於本文件「董事及高級管理層」一節；及

(c) 本公司已符合上市規則第8.05(3)條的其他規定，即擁有權維持不變要求、市值要求及收入要求。

有關持續關連交易的豁免

我們已訂立若干交易，根據上市規則，該等交易將於**[編纂]**後構成本公司的持續關連交易。我們已根據上市規則第14A.105條就「關連交易 — (B)須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易」所披露的持續關連交易向聯交所申請，而聯交所[已]豁免我們嚴格遵守上市規則第14A章項下公告規定。詳情請參閱「關連交易」。

董事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	地址	國籍
執行董事		
萬鈞先生	中國 北京市海淀區 西四環路 美麗園小區 17棟2-601室	中國
徐上上先生	中國 合肥市包河區 雍容府小區 2棟1404室	中國
王甲先生	中國 北京市西城區 西直門內小街 官苑八號 4號樓1單元702	中國
非執行董事		
周志峰先生	中國 北京市朝陽區 百子灣南二路76號 6號樓2單元901室	中國
李濤先生	中國 北京市海淀區 上地東里一區 3號樓5單元102號	中國
李龍飛先生	中國 四川省成都市雙流區 華陽天府大道南段 恒大天府半島澄瀾城 6-6-503	中國
獨立非執行董事		
張經緯博士	香港 九龍 瑰麗路23號 又一居 第32座7A	中國(香港)

董事及參與[編纂]的各方

姓名	地址	國籍
徐君禕女士	中國 北京市朝陽區 望京華鼎世家 305號樓乙單元1401	中國
Haiyan LI-LABBE女士	法國 塞納河畔訥伊 隆尚街105號 郵編：92200	法國

有關董事的詳情，請參閱「董事及高級管理層」一節。

參與[編纂]的各方

聯席保薦人

中國國際金融香港證券有限公司
香港
中環
港景街1號
國際金融中心一期29樓

招銀國際融資有限公司
香港
中環
花園道3號
冠君大廈45樓

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

[編纂]

[編纂]

本公司法律顧問

香港及美國法律：
Davis Polk & Wardwell
香港
中環
遮打道三號A
香港會所大廈十樓

香港法律：
安睿順德倫國際律師事務所
香港
鰂魚涌
英皇道979號
太古坊
太古坊一座37樓

	中國法律： **海問律師事務所** 中國 北京市 朝陽區東三環中路5號 財富金融中心20層 郵編：100020
聯席保薦人及[編纂]法律顧問	*香港及美國法律：* **盛信律師事務所** 香港 花園道3號 中國工商銀行大廈35樓 *中國法律：* **北京市競天公誠律師事務所** 中國 北京市 朝陽區 建國路77號 華貿中心 3號寫字樓34層
申報會計師及獨立核數師	**德勤•關黃陳方會計師行** *執業會計師* 香港 金鐘道88號 太古廣場一座35樓
行業顧問	**灼識企業管理諮詢(上海)有限公司** 中國 上海市 靜安區普濟路88號 靜安國際中心 B座10樓

[編纂]

公司資料

註冊辦事處	中國安徽省 合肥市肥西縣 經濟開發區 湯口路與湯家匯路交口 運河產投企業港F13號
中國總部及主要營業地點	中國 安徽省 合肥市 肥西縣 江淮大道99號
香港主要營業地點	香港 灣仔 皇后大道東248號 大新金融中心 40樓
本公司網站	***www.deepway.com*** *(此網站所載資料並不構成本文件一部分)*
聯席公司秘書	**王甲先生** 中國安徽省 合肥市肥西縣 經濟開發區 湯口路與湯家匯路交口 運河產投企業港F13號 **林慧怡女士** *(英國特許公司治理公會及香港公司治理公會資深會員)* 香港 灣仔 皇后大道東248號 大新金融中心40樓
授權代表	**王甲先生** 中國安徽省 合肥市肥西縣 經濟開發區 湯口路與湯家匯路交口 運河產投企業港F13號

林慧怡女士
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心
40樓

審計委員會
徐君禕女士*(主席)*
張經緯博士
Haiyan LI-LABBE女士

薪酬委員會
張經緯博士*(主席)*
徐君禕女士
萬鈞先生

提名委員會
萬鈞先生*(主席)*
張經緯博士
徐君禕女士

合規顧問
新百利融資有限公司
香港
皇后大道中29號
華人行20樓

[編纂]

主要往來銀行
中國工商銀行肥西支行
中國安徽省
合肥市肥西縣
上派鎮
巢湖中路93號

中國建設銀行股份有限公司合肥廣西路支行
中國安徽省
合肥市
濱湖新區
廣西路與紫雲路交口
濱湖世紀城購物中心東南角

中國銀行肥西支行
中國安徽省
合肥市肥西縣
上派鎮
巢湖中路53號

中國農業銀行合肥桃花工業園區支行
中國安徽省
合肥市肥西縣
上派鎮
人民路41號

興業銀行合肥包河支行
中國安徽省
合肥市
包河區
上海路188號

除非另有註明，否則本節呈列的資料均來自各種政府刊物和其他刊物，以及來自我們委託灼識諮詢編製的灼識諮詢報告。政府官方來源的資料並無經我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]、任何[編纂]、我們及他們各自的任何董事、監事、高級職員、代表、員工或顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方獨立核實，故概不就其準確性發表任何聲明。

公路貨運市場概覽

公路貨運是全球商業的支柱，推動商品在各經濟體間的無縫流通。於2025年，全球公路貨運市場服務費規模達3.9萬億美元。受電子商務需求激增、基礎設施持續升級及效率需求提升驅動，預計到2030年全球公路貨運市場將躍升至4.8萬億美元。

龐大的全球公路貨運市場也孕育出規模可觀的重型卡車市場。重卡定義為車輛全負載最大允許重量(GVWR)超過14噸的卡車，在公路貨運市場中佔據核心地位。於2025年，重卡僅佔運營卡車總量的24.8%，為28.2百萬輛。但其承載量約佔公路貨運市場一半。重卡的運輸場景涵蓋原材料、半成品至成品運輸。

於2025年，全球重卡的銷量與銷售收入分別為2.3百萬輛及1,685億美元，分別佔卡車市場總量的13.5%及21.1%。經濟穩步發展、物流需求不斷增長，以及電動化驅動的老舊重卡更新換代，將持續推動全球重卡市場蓬勃發展。預計至2030年，該等數據將分別增長至2.8百萬輛與2,480億美元，複合年增長率分別為4.2%與8.0%。

公路貨運市場痛點

儘管規模龐大，公路貨運行業仍由車隊運營商主導且始終面臨維持盈利的壓力。與購置乘用車追求良好駕駛體驗的消費者不同，該等運營商將重卡視為創收資產。然而傳統燃油車隊正面臨日益嚴格的環保法規、不斷攀升的運營成本及安全風險，這些因素不僅影響盈利能力，更增加運營複雜度。因此，車隊運營商正迫切尋求更清潔及更高效的替代方案：

- **環境影響嚴重。**燃油重卡具有年度行駛里程長、能效轉化低、污染物排放量高等特點，導致燃料消耗與污染極為嚴重。根據灼識諮詢的資料，儘管燃油重卡僅佔中國汽車總量的3%，卻產生了車輛氮氧化物排放總量的約85%。單輛燃油卡車的年碳排放量幾乎相當於100輛燃油乘用車。由於燃油重卡造成的嚴重環境影響，迫切要求新能源轉型以遏制排放。

- **運營成本高昂。**重卡逾30%的運營支出用於加油。人工成本亦佔相當比重，且因司機短缺問題，預期將持續攀升。此外，燃油重卡採用傳統內燃機與傳動系統，不僅故障率較高，亦需定期更換機油與濾清器，導致維修成本持續增加。

- **安全風險高。**相較於其他商用車輛，重卡底盤更高、重量更大且車身更長。因此其操控難度更高，尤其在轉向與制動時更為明顯，且駕駛視覺盲區更廣。這些因素在緊急狀況下將大幅提高交通事故發生機率，對駕駛安全與道路安全構成嚴重威脅，同時削弱物流運輸效率。

新能源智能公路貨運技術概覽

新能源重卡正崛起為現代公路貨運市場的支柱。這些車輛將綠色能源動力系統與前沿智能化系統深度融合，相較傳統燃油車隊具備更高效率、更低排放及更優異的安全性。

向智能新能源重卡的轉型涉及兩大要素。一方面，電動化使新能源重卡得以削減排放與燃料成本，同時簡化車輛結構以降低維護成本。這提升了效率，並提供了適合智能化轉型的簡化車輛架構。另一方面，智能新能源重卡運用先進駕駛輔助系統，減輕駕駛工作負荷並降低駕駛疲勞，應對勞動力成本攀升，降低安全風險。憑藉即時感知與早期危險警示能力，這些卡車也樹立了安全與運營效能的新標桿，革新車隊管理模式。

有關此類卡車，已衍生出補能、維護、保險及數字貨運平台等一系列增值服務，構成了一套全面的新能源智能公路貨運技術。預測顯示，全球新能源智能公路貨運技術市場規模將由2025年的約0.2萬億美元，增長至2030年的0.8萬億美元。憑藉其在全球範圍內的關鍵角色，預計中國新能源智能公路貨運技術市場規模將由2025年的人民幣1.2萬億元增至2030年的人民幣2.8萬億元。

新能源重卡市場概覽

根據能源類型，新能源重卡可按以下類別分類：

- ***純電重卡。***此類卡車採用可充電電池供電。可通過傳統充電或電池更換方式實現補能。

- ***燃料電池重卡。***此類卡車主要採用氫燃料電池供電，以氫氣作為主要能源。

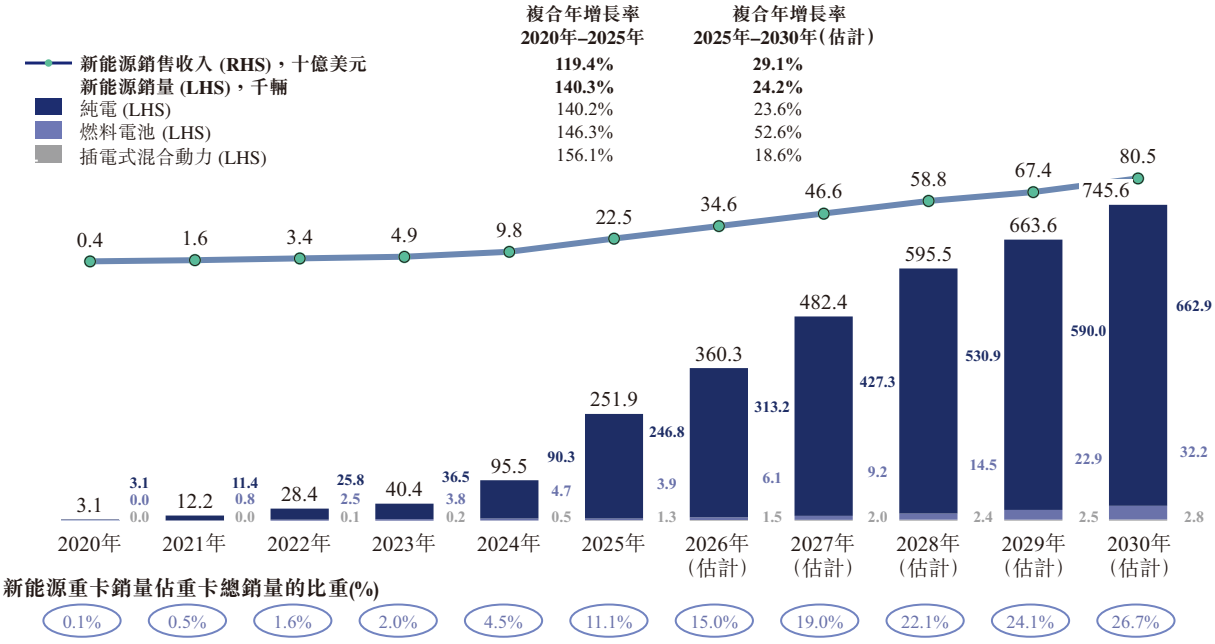
- ***插電式混合動力重卡***(含增程式重卡)。此類卡車結合內燃機與電動機，可通過外部電源充電，並由混合動力傳動系統提供動力。

得益於成熟技術發展、顯著的總擁有成本優勢以及日益完善的補能基礎設施，純電重卡目前是新能源重卡市場的主導力量，佔全球及中國2025年新能源重卡銷量超過95%。

新能源重卡市場規模

於2025年，全球新能源重卡銷量達25.19萬輛，市場規模攀升至225億美元。由於重卡是以投資回報率為導向的商用車，一旦終端用戶認識到其能夠有效控制燃油成本、排放及安全性等關鍵痛點，採用速度將顯著加快。隨著該等優勢日益凸顯，全球銷量預計將於2030年激增至74.56萬輛，推動市場規模達到805億美元。

全球新能源重卡銷量與收入(按能源類型劃分)，2020年–2030年(估計)



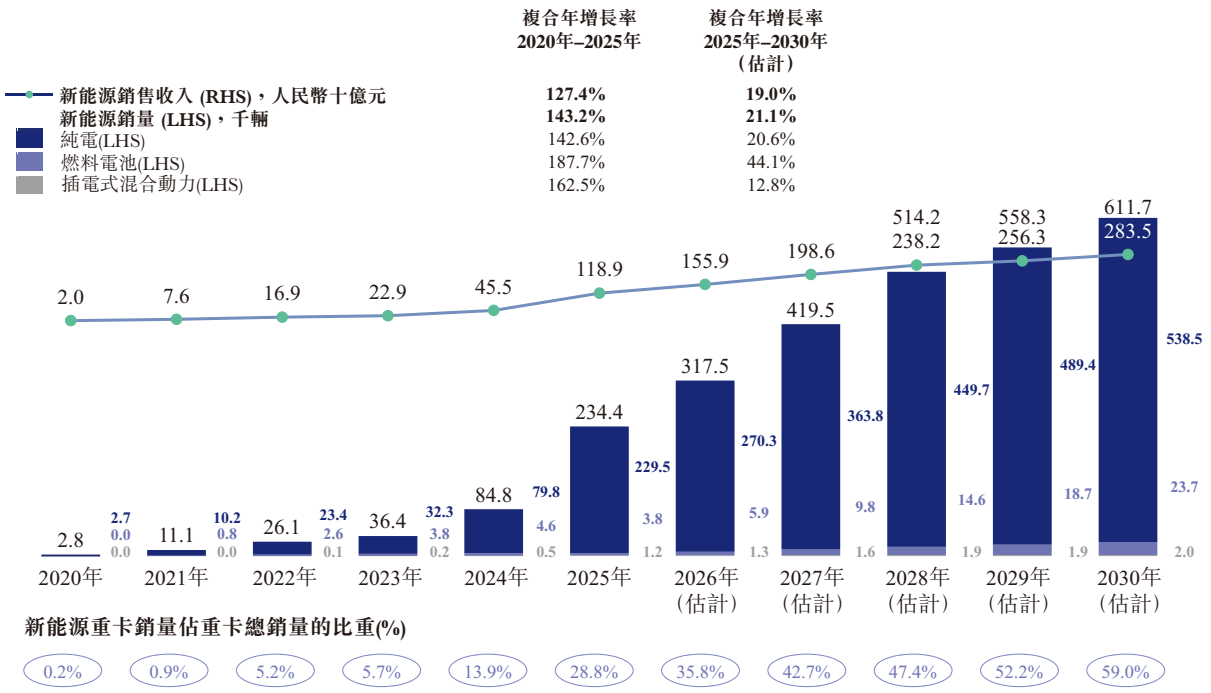
資料來源： 新聞、行業刊物、專家訪談、灼識諮詢

中國引領全球重卡進行新能源轉型。於2025年，中國新能源重卡銷量達23.44萬輛，產生銷售收入人民幣1,189億元。同年，中國貢獻了全球銷量的93.1%及全球銷售收入的81.5%。

政策的強力支持、技術的持續突破、補能基礎設施的日益完善，以及更高性能車型的湧現，預計將進一步加快中國國內的採用進程。此外，中國在技術及供應鏈能力方面的優勢，正推動其新能源重卡在國際市場獲得認可，開拓海外增長新機遇。國內及全球市場的雙重動能將驅動行業快速增長。在更廣闊的重卡市場中，2025年中國新能源重卡市場的銷量與收入分別佔重卡市場總量的28.8%及26.6%。上述比例預計將進一步

提升，到2030年將分別達到59.0%及43.7%。預計到2030年，中國新能源重卡滲透率將達到59.0%，年銷量達61.17萬輛，市場規模達人民幣2,835億元，複合年增長率分別為21.1%及19.0%。

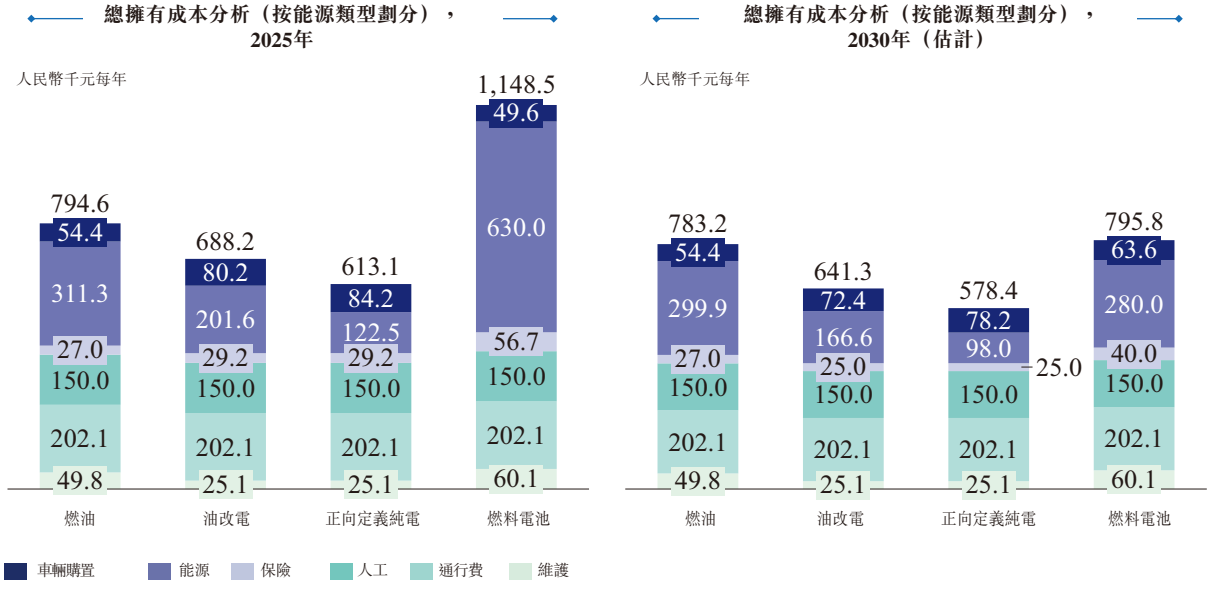
中國新能源重卡銷量與收入(按能源類型劃分)，2020年–2030年(估計)



資料來源： 新聞、行業刊物、專家訪談、灼識諮詢

新能源重卡市場關鍵驅動因素及趨勢

- ***卓越的總擁有成本經濟性***。專為能源轉型打造的正向定義純電重卡，可將總擁有成本降至每年人民幣61.31萬元，較燃油車型降低22.8%。電池包構件成本佔純電重卡總採購成本逾50%。隨著電池產能擴增，預計於2025年至2030年間電池包成本將下降近18.4%，使正向定義純電重卡的總擁有成本於2030年降至人民幣57.84萬元。總擁有成本優勢的持續擴大預計將加速新能源重卡對傳統燃油車的替代進程。



資料來源：新聞、行業刊物、專家訪談、灼識諮詢

附註： 假設正向定義純電重卡配備一組513kWh電池

- ***電池技術進步***。電池技術的持續進步將顯著提升能量密度，使新能源重卡能夠在縮小電池體積與減輕重量的同時儲存更多電量。這一進步增加了續航里程，減少作業中頻繁充電的需求，並降低閒置時間。節省的空間可用於增加載貨量，提升單次運輸的貨運效率。此外，電池循環壽命的延長不僅延長了使用週期、降低更換頻率與維護成本，更強化了新能源重卡在長途運輸領域的可行性，從而拓展其應用場景。

- ***補能技術及基礎設施進步***。補能領域的創新縮短了新能源重卡的運營停工時間。例如底部換電技術的問世，已將補能時間壓縮至六分鐘內。此外，具備更高場地適應性與較低建設成本的超快充充電樁發展，正為大規模佈局奠定基礎。在中國，適用於重卡的充電樁與電池換電站數量，預計將由2025年的約10萬座充電站與超過1千座換電站，增長至2030年的約79萬座充電站與約7千座換電站。

- ***政策東風***。全球各國政府認識到新能源重卡的環保效益，正實施有利政策推動其應用。中國推出一系列措施加速新能源重卡發展，北京、上海、深圳等主要城市授予新能源卡車最高道路通行權限，使其在燃油卡車限行時段與區域內可自由通行。此外，於2024年6月，中國交通運輸部與財政部聯合印發通知，加速淘汰高排放、

高能耗的老舊燃油重卡，購置新能源重卡最高可獲人民幣14萬元補貼。此類政策不僅加速傳統燃油卡車的轉型進程，且彰顯政府對行業發展的強力支持。

- ***海外商機。***中國新能源重卡在國際市場亦日益受到關注。憑藉強大的供應鏈與具競爭力的價格，中國新能源重卡正積極拓展海外版圖。根據灼識諮詢的資料，於2025年中國新能源重卡出口量達三千輛。隨著各國推進碳中和戰略，中國新能源重卡需求預期將持續攀升，出口量預計於2030年將達到約9.7萬輛，為國內行業帶來巨大增長機遇。

正向定義純電重卡可精準解決行業痛點

除按能源類型分類外，新能源重卡亦可按技術方法進行分類。就技術方法而言，新能源重卡可分為油改電及正向定義重卡。這一分類獨立於能源類型(即純電、燃料電池及插電式)分類，乃因其描述的是車輛設計與製造方式，而非其運行的能源來源。目前，許多純電重卡為油改電，即傳統燃油卡車通過拆除引擎、變速箱及油箱等部件，直接安裝電動驅動系統改裝而成。此類車型在續航里程、穩定性及智能系統集成方面存在若干局限性：為應對這些挑戰，業界正逐步轉向開發正向定義新能源重卡。該等正向定義電車從零開始設計，旨在優化電動動力系統、提升安全性並促進智能系統整合，而非通過改造內燃機平台或油改電改裝來開發汽車，從而更好地滿足長途運輸與多元運營場景的演進需求。正向定義的純電重卡具備多重優勢：

拓寬運營場景。油改電重卡通常採用背掛式電池，這限制了電池包尺寸並減少了座艙後方空間，同時保留高風阻的平頭式座艙設計及存在傳動損耗的中央電機驅動系統。這些限制使其最適合短途運輸路線，通常在200公里左右範圍內，每日行駛里程一般不超過約300公里。相比之下，正向定義純電重卡將電池整合至底盤，在不犧牲貨箱空間的情況下釋放更大容量，並採用分佈式電動機搭配更佳的流線型設計，以降低傳動損耗與風阻。這使車輛能夠進行每日行駛里程通常超過300公里的長途運輸，例如快遞配送、散裝貨物運輸及港口物流。

穩定性與安全性更優。傳統柴油卡車底盤並未預留電動系統空間，因此電池與電機常被擠壓至傳動系統區域。這可能削弱油改電新能源重卡在動力、轉向與制動方面的冗餘度，並可能抬高車輛重心，增加安全風險並限制速度性能。動力系統與底盤錯配亦可能增加故障風險，例如過熱或異常震動。相比之下，正向定義純電重卡從一開始便建構了冗餘動力、制動與轉向系統，增加了針對單點故障的多層防護，提升在重載與複雜路況下的可靠性。將電池包整合於底盤下方亦可降低重心，提高車輛穩定性。

先進的智能化能力。油改電重卡通常採用分佈式電子電氣架構，形成相互隔離的子系統，這限制了跨域協同能力、增加系統延遲並提高故障率，同時還導致開發週期延長、成本增加，並限制先進智能功能的落地。相比之下，集中式電子電氣架構可更緊密整合智能硬件與數據處理需求，並支持空中傳送更新，實現智能模組的獨立遠程升級，從而降低迭代成本，加速車輛向更高層級智能化進程邁進。

新能源重卡市場的競爭格局

新能源重卡市場目前主要由兩大類參與者構成：於新能源領域主要提供油改電車型的傳統燃油重卡OEM及開發正向定義產品的新興市場進入者。由於油改電車型仍佔據市場銷售主流，目前本集團主要與傳統OEM競爭。展望未來，隨著正向定義重卡得到廣泛採用，本集團預計與科技導向型參與者及其他專注於正向定義產品的市場進入者的競爭會愈發激烈。儘管傳統的OEM通常受益於更強大的生產規模、渠道覆蓋範圍及客戶觸及能力，但本集團認為，其在正向定義重卡領域的差異化產品定位與先發優勢，使其能夠隨著市場演進有效競爭。

於2025年，有關競爭格局亦於市場結構反映。新能源重卡市場仍高度集中，前十大參與者佔據90%以上的總銷量，而該等領先參與者主要為提供油改電產品的傳統OEM。在此背景下，根據灼識諮詢的資料，按2025年新能源重卡銷量計，本公司在中國位列第九，憑藉專注於正向定義新能源重卡的純技術公司定位脫穎而出。

根據灼識諮詢的資料，按2025年銷量計，我們亦在包括新能源及燃油重卡的更廣泛重卡市場位居第九，市場份額約為1%。

下圖呈列於2025年中國新能源重卡市場的競爭格局：

公司	2025年銷量（千輛）	2025年按銷量計的市場份額(%)	正向定義重卡銷量百分比
公司A	34.3	14.6%	◯
公司B	33.1	14.1%	◯
公司C	31.8	13.6%	◯
公司D	30.0	12.8%	◯
公司F	25.3	10.8%	◯
公司H	17.4	7.4%	◯
公司E	13.3	5.7%	◯

行業概覽

公司	2025年銷量（千輛）	2025年按銷量計的市場份額(%)	正向定義重卡銷量百分比
公司I	9.3	4.0%	
本公司	8.0	3.4%	
公司G	4.4	1.9%	

資料來源： 專家訪談、公開資料、灼識諮詢

附註：

1. ● 表示銷量佔比高。◯ 表示銷量佔比低。

2. 公司A成立於2011年，總部位於徐州，是深圳證券交易所上市公司的附屬公司，專注於重卡製造，註冊資本逾人民幣26億元。

3. 公司B成立於2000年，總部位於長沙，是一家民營企業，擁有多家在香港聯交所及上海證券交易所上市的附屬公司，專注於新能源商用車。公司B註冊資本逾人民幣320百萬元。

4. 公司C成立於2003年，總部位於長春，是一家在深圳證券交易所上市的公司，專注於中重型卡車的研發與製造。其業務涵蓋中型、重型、輕型卡車及客車生產，其中牽引車、貨車及燃氣汽車領域均佔據領先市場份額。公司註冊資本逾人民幣49億元。

5. 公司D成立於1956年，總部位於濟南，是一家在香港聯交所上市的公司，且是中國最大的重卡製造商之一。公司註冊資本人民幣10億元，已向150多個國家及地區售出超過3百萬輛卡車。

6. 公司E成立於1969年，總部位於武漢，是一家民營企業，其母公司在香港聯交所上市，專注於中重型卡車的生產與研發，註冊資本人民幣92億元。

7. 公司F成立於1968年，總部位於西安，是一家民營企業，註冊資本人民幣21億元。其主要專注於重卡、軍用車及其他商用車的製造，業務足跡遍佈150多個國家及地區。

8. 公司G成立於1963年，總部位於鄭州，是一家民營企業，註冊資本逾人民幣800百萬元。其擁有兩家在上海證券交易所上市的附屬公司。公司主要專注於客車、貨車及特種商用車的開發及製造，產品銷往60多個國家及地區。

9. 公司H成立於1996年，總部位於北京，是一家在上海證券交易所上市的公司，註冊資本人民幣79億元。專注於新能源與智能車輛技術，累計銷量超過11百萬輛，產品銷往130多個國家及地區。

10. 公司I成立於2016年，總部位於杭州，是一家電動化及智能解決方案全場景供應商，涵蓋電動及甲醇動力卡車、廂型車及其他物流車輛等新能源商用車，產品銷往超過26個國家及地區。

鑑於本集團專注於正向定義產品，下圖呈列全球正向定義的新能源重卡市場的競爭格局：

公司	2025年銷量	最大續航里程	風阻系數	關鍵智能功能
	(千輛)	*(公里)*		
本公司.....	8.0	660	0.35	IPTS、ICA、ACC等
公司I.....	1.5	400-500	0.34	ALC、ACC、AEB等
公司J.....	<0.1	~800	0.36	AEB、ALK、FCW等
公司K.....	<0.1	~650-680	0.28	ALC、ACC、AEB等

資料來源： 專家訪談、公開資料、灼識諮詢

附註：

11. 公司J成立於2003年，總部位於美國德克薩斯州奧斯汀市，是一家在納斯達克證券交易所上市的公司，為電動車與自動駕駛技術的全球領導者。於2025年，其實現收入約1,000億美元，並在全球交付逾1.5百萬輛新能源汽車。

12. 公司K成立於2022年，總部位於中國合肥，是一家正向定義新能源重卡的民營製造商。其註冊資本人民幣30百萬元，專注於研發及商業化，服務市場涵蓋中國、美國、歐洲、澳大利亞及新西蘭。

正向定義新能源重卡市場的進入壁壘與關鍵成功因素

- ***具競爭力的正向定義產品***。業界領先參與者已開發出正向定義車型，在嚴苛條件下展現卓越能源效率、強化操作安全性及高可靠性。這些改進解決了行業長期面臨的挑戰，並緊密契合用戶降低成本與提升營運效率的核心需求。通過持續強化產品與技術競爭力，這些公司在市場轉向高性能新能源重卡之際，更能掌握未來需求並維持領導地位。

- ***量產帶來的先發優勢***。業界龍頭企業憑藉強健的供應鏈與品質管控體系，成功推出採用先進正向定義的新能源重卡。通過在實際運營中部署大量車輛，這些企業得以收集關於濕度、溫度及地形坡度等關鍵因素的寶貴用戶反饋，其後驅動產品設計的持續優化，進而提升車輛性能與行駛穩定性。

- ***生態合作優勢***。頭部參與者已建立涵蓋車輛設計、零部件供應、卡車定製、銷售、售後服務、融資方案及補能服務的完整生態系統。通過與生態夥伴協作，他們能夠為下游客戶提供附加增值服務，開拓新的收益來源。構建此類一體化生態系統需投入大量時間、資源、行業專業知識及良好聲譽，對新進入者構成重大挑戰。

- ***核心零部件自研帶來的成本優勢***。通過運用內部技術實力與人才資源，領先企業自主研發電池、電力驅動及電子控制等核心組件。此種自主開發模式能精準契合市場洞察與客戶需求，有效降低生產成本並提升產品競爭力。此外，快充技術與電池更換技術的突破性進展，更進一步強化了運營效率，提高了產品吸引力。

智能重卡概覽

智能重卡是智能貨運運輸的關鍵驅動因素

智能重卡是推動智能貨運物流轉型的重要核心技術。配備先進感測器與AI驅動系統的重卡，可顯著提升行車安全、運營效率並減輕駕駛工作負荷。

智能重卡主要具備三大核心功能，即智能駕駛、OTA更新及智能座艙。智能駕駛可按自動化程度大致分為先進駕駛輔助系統(ADAS)及無人駕駛模式，其中ADAS重卡可協助司機轉向、加速及制動，以減輕司機的工作量，提升駕駛安全程度，而無人駕駛重卡可在特定或任何條件下，以最少甚或並無人類介入的情況下自動運行。同時，OTA更新通過無線網絡實現車輛軟件及系統的遠程更新，使智能駕駛算法得以持續優化，無需實體介入即可充分發揮車載硬件潛能，並支持訂閱服務，通過軟件與數據驅動的方案開拓新收益來源，並推動行業從一次性銷售轉型為全面性生命週期服務。智能座艙作為車輛人機交互中樞，運用多模態感知與智能控制技術，通過即時監測駕駛疲勞指標，並通過語音提示或座椅震動發出警示，提升安全與駕駛體驗，同時還利用身份識別功能，自動依據駕駛偏好調整設定，大幅提升舒適度與個人化體驗。

ADAS重卡是當前市場的驅動力

ADAS重卡有望在短期內成為中國智能貨運領域的主要增長驅動力。此類車輛在提升駕駛安全、優化能源效率及緩解駕駛疲勞的同時，並受益於更高的技術成熟度。於2025年，中國ADAS重卡出貨量達28.9萬輛，市場滲透率達約35%。強制性自動緊急制動法規的出台及實施，預計將進一步加速ADAS重卡的普及。到2030年，中國此類重卡出貨量預期將達到98.99萬輛。

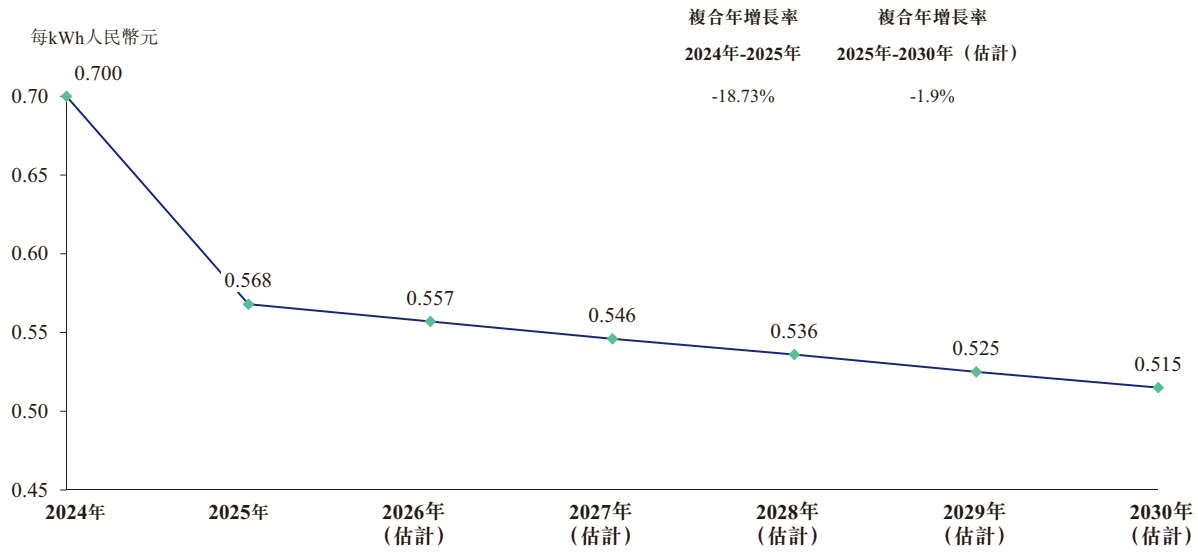
無人駕駛重卡將在可預見的未來開創巨大商機

無人駕駛重卡通過進一步優化人力成本，提供更具成本效益的物流解決方案，有望重塑價值數萬億人民幣的中國公路貨運市場。卡車編隊行駛等新興技術亦加速無人駕駛重卡的接納和部署。卡車編隊行駛讓多輛重卡以協調車隊形式行駛，一般僅需於先頭車配備司機，而後隨車輛則以無人駕駛方式運作。此模式作為邁向無人駕駛運營的過渡形式，通過減少每支車隊所需的駕駛員數量，得以提前實現自動化效益。預計到2030年，中國無人駕駛重卡的出貨量將達到3.72萬輛。同時，新商業模式將為行業參與者帶來嶄新的商業機遇。隨著無人駕駛重卡的大規模部署，行業參與者可通過提供運營服務及收取技術訂閱費開拓新的收入來源，從而建立更可持續的收益模式。預計到2030年，中國無人駕駛重卡市場規模將達到人民幣1,073億元。

新能源重卡的主要成本構成

電池不僅是新能源重卡的主要動力來源，亦是車輛成本的主要組成部分，佔車輛總成本逾50%。根據灼識諮詢的資料，該份額預期將隨時間減少，原因為電池包成本隨時間優化，預計將由2025年的每kWh人民幣0.57元降至2030年的每kWh人民幣0.51元，主要是由於關鍵礦物價格持續下跌、磷酸鐵鋰等低成本電池化學成分的廣泛採用、製造效率與良率的持續提升及電池供應鏈整體產能擴張所帶來的規模經濟效益。下圖載列新能源重卡的電池包單價：

磷酸鐵鋰電芯成本趨勢，2024年-2030年(估計)



資料來源： 新聞、行業刊物、專家訪談、灼識諮詢

資料來源

我們已委託獨立市場研究及諮詢公司灼識諮詢就全球及中國新能源智能貨運解決方案市場進行詳細研究及分析。我們已同意就編製灼識諮詢報告向灼識諮詢支付人民幣680,000元的費用。在本節及本文件的其他地方，我們已從灼識諮詢報告摘錄若干信息，以便更全面地向潛在**[編纂]**介紹我們經營所處的行業。除另有說明外，本節及本文件的其他地方載列的所有數據及預測均來自灼識諮詢報告。

於編製灼識諮詢報告期間，灼識諮詢通過各種資源進行了一手及二手調研，並取得了有關目標市場行業趨勢的知識、統計數據、資料及行業見解。一手調研涉及採訪主要行業專家及領先的行業參與者。二手調研則涉及分析各種公開可用數據來源的數據，包括中國國家統計局、中國工業和信息化部及其他中國政府發佈刊物、相關行業參與者及行業協會發佈的年報以及灼識諮詢本身的內部數據庫。

灼識諮詢報告基於以下假設編製：(i)整體全球社會、經濟及政治環境有望在未來十年維持穩定的趨勢；(ii)相關主要行業推動因素很可能於預測期間內持續推動全球及中國新能源智能貨運解決方案市場的增長；及(iii)不會出現嚴重或從根本上影響市場狀況的極端不可抗力或行業法規。

有關中國新能源汽車的利好政策

免徵車船稅

根據財政部(以下簡稱「**財政部**」)、交通運輸部、國家稅務總局(以下簡稱「**國家稅務總局**」)、工業和信息化部(以下簡稱「**工業和信息化部**」)於2018年7月10日聯合發佈並於同日實施的《關於節能、新能源車船享受車船稅優惠政策的通知》，純電動商用車、插電式(含增程式)混合動力汽車、燃料電池商用車免徵車船稅。純電動乘用車和燃料電池乘用車亦免徵車船稅。由工業和信息化部、國家稅務總局不時聯合發佈的《享受車船稅減免優惠的節約能源使用新能源汽車車型目錄》列明可享受車船稅減免優惠的新能源汽車車型。

免徵車輛購置稅

根據財政部、國家稅務總局、工業和信息化部、科學技術部於2017年12月26日聯合發佈並於2018年1月1日實施的《關於免徵新能源汽車車輛購置稅的公告》、財政部、國家稅務總局、工業和信息化部、科學技術部於2020年4月16日聯合發佈並於2021年1月1日生效的《關於新能源汽車免徵車輛購置稅有關政策的公告》以及財政部、國家稅務總局、工業和信息化部於2022年9月18日聯合發佈並於同日實施的《關於延續新能源汽車免徵車輛購置稅政策的公告》，自2018年1月1日至2023年12月31日，購買《免徵車輛購置稅的新能源汽車車型目錄》所列新能源汽車可免徵車輛購置稅。

根據財政部、國家稅務總局、工業和信息化部於2023年6月19日聯合發佈並於同日實施的《關於延續和優化新能源汽車車輛購置稅減免政策的公告》，新能源汽車購置稅免徵政策進一步延續至2025年12月31日；對購置日期在2026年1月1日至2027年12月31日期間的新能源汽車減半徵收車輛購置稅。

新能源汽車充電基礎設施激勵政策

根據國務院辦公廳於2014年7月14日發佈及生效的《關於加快新能源汽車推廣應用的指導意見》，中國政府積極推動充電基礎設施建設，要求地方政府積極建設城市公共充電設施，適當簡化相關規劃建設審批流程，完善財政價格政策，並逐步規範充電服務定價機制。

根據國務院辦公廳於2020年10月20日頒佈的《新能源汽車產業發展規劃(2021–2035年)》，中國將加快推進充電基礎設施建設、提升充電基礎設施服務水平、鼓勵商業模式創新。

根據財政部於2022年5月25日發佈的《關於印發財政支持做好碳達峰碳中和工作的意見的通知》，大力支持新能源汽車產業發展，完善充換電基礎設施配套政策。

根據國家發展改革委和財政部於2025年1月5日發佈的《關於2025年加力擴圍實施大規模設備更新和消費品以舊換新政策的通知》、交通運輸部、國家發展改革委和財政部於2025年3月12日發佈的《關於實施老舊營運貨車報廢更新的通知》、交通運輸部和財政部於2024年7月30日發佈的《關於實施舊營運貨車報廢更新的通知》，將老舊營運貨車報廢更新補貼範圍擴大至「國四」及以下排放標準營運貨車。報廢並新購新能源貨車享受提前報廢老舊營運貨車補貼和新購新能源營運貨車補貼。

有關汽車銷售及消費者權益保護的法規

根據商務部於2017年4月5日發佈、2017年7月1日生效的《汽車銷售管理辦法》，縣級以上地方商務主管部門負責監督管理本行政區域內的汽車銷售及其相關服務活動。汽車供應商、經銷商應當自取得營業執照之日起90日內通過國務院商務主管部門全國汽車流通信息管理系統備案基本信息；備案信息發生變更的，應當自信息變更之日起30日內完成信息更新。汽車供應商、經銷商銷售汽車、配件及其他相關產品應當符合國家有關規定和標準。經銷商應當在經營場所明示銷售產品的價格和各項服務收費標準，不得在標價之外加價銷售或收取額外費用。經銷商應當明示產品質量保證、保修服務及消費者需知悉的售後服務政策。

根據全國人民代表大會常務委員會(「**全國人大常委會**」)於1993年10月31日發佈、於2013年10月25日最新修訂並於2014年3月15日生效的《中華人民共和國消費者權益保護法》，經營者應當保證其提供的商品或者服務符合保障人身、財產安全的要求。對可能危及人身、財產安全的商品和服務，應當向消費者作出真實的說明和明確的警示，並說明和標明正確使用商品或者接受服務的方法以及防止危害發生的方法。經營者發現其提供的商品或者服務存在缺陷，有危及人身、財產安全危險的，應當立即向有關行政部門報告和告知消費者，並採取停止銷售、警示、召回、無害化處理、銷毀、停止生產或者服務等措施。經營者違反消費者權益保護規定，將依法承擔民事或刑事責任。

有關ESG的政策

根據全國人大常委會於2018年10月26日發佈的《中華人民共和國大氣污染防治法》，中國採取財政、稅收、政府採購等措施推廣應用節能環保型和新能源機動車船、非道路移動機械，限制高油耗、高排放機動車船、非道路移動機械的發展，減少化石能源的消耗。機動車船、非道路移動機械不得超過標準排放大氣污染物。禁止生產、進口或者銷售大氣污染物排放超過標準的機動車船、非道路移動機械。

根據國務院辦公廳於2013年8月1日發佈的《國務院關於加快發展節能環保產業的意見》，中國正加快新能源汽車技術攻關和示範推廣。加快實施節能與新能源汽車技術創新工程，大力加強動力電池技術創新，重點解決動力電池系統安全性、可靠性和輕量化問題。此外，加強驅動電機及核心材料、電控等關鍵零部件研發和產業化，加快完善配套產業和充電設施，示範推廣純電動汽車和插電式混合動力汽車、空氣動力車輛等。

根據國務院於2023年11月30日發佈的《空氣質量持續改善行動計劃》，中國將加快提升機動車清潔化水平。推動山西省、內蒙古自治區、陝西省打造清潔運輸先行引領區，培育一批清潔運輸企業。在火電、鋼鐵、煤炭、焦化、有色、水泥等行業和物流園區推廣新能源中重型貨車，發展零排放貨運車隊。力爭到2025年，重點區域高速服務區快充站覆蓋率不低於80%，其他地區不低於60%。

根據交通運輸部、國家發展改革委、工業和信息化部、自然資源部、國家能源局、國家鐵路局、中國民用航空局、國家郵政局、國家電網有限公司和中國南方電網於2025年3月26日發佈的《交通運輸部等十部門關於推動交通運輸與能源融合發展的指導意見》，到2035年，推動交通運輸和新型能源體系全面融合互動，初步建立以清潔低碳能源消費為主、科技創新為關鍵支撐、綠色智慧節約為導向的交通運輸用能體系。純電動汽車成為新銷售車輛主流，新能源營運重卡規模化應用，交通運輸綠色燃料供應體系基本建成。意見建議加強標準規範支撐。推進交通基礎設施清潔能源開發利用、電動重卡、

氫能重卡、電動船舶、車網互動、動力電池、充(換)電站、加氫站等相關標準制定修訂，完善安全、節能、環保等標準。

有關產品質量及缺陷汽車產品召回的法規

根據由全國人大常委會於1993年2月22日發佈、於2018年12月29日最新修訂並於同日生效的《中華人民共和國產品質量法》，國務院市場監督管理部門主管產品質量監督工作。禁止生產、銷售不符合保障人體健康和人身、財產安全的標準和要求的工業產品。生產者應當對其生產的產品質量負責，不存在危及人身、財產安全的不合理的危險。因產品存在缺陷造成人身、他人財產損害的，受害人可以向產品的生產者要求賠償，也可以向產品的銷售者要求賠償。生產、銷售不符合標準產品的，將被責令停止生產、銷售，沒收違法生產、銷售的產品，並處罰款；有違法所得的，並處沒收違法所得；情節嚴重的，吊銷營業執照；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

根據國務院於2012年10月22日發佈並於2019年3月2日修訂的《缺陷汽車產品召回管理條例》，國務院產品質量監督部門負責全國缺陷汽車產品召回的監督管理工作。生產者獲知汽車產品可能存在缺陷的，應當立即組織調查分析，並如實向國務院產品質量監督部門報告調查分析結果。生產者確認汽車產品存在缺陷的，應當立即停止生產、銷售、進口缺陷汽車產品，並實施召回；同時制定召回計劃，並報國務院產品質量監督部門備案。生產者未實施召回的，國務院產品質量監督部門應當責令其召回。生產者隱瞞缺陷情況、經責令召回拒不召回、未停止生產、銷售或者進口缺陷汽車產品的，將被責令改正，並處罰款；有違法所得的，並處沒收違法所得；情節嚴重的，由許可機關吊銷有關許可。

有關強制性產品認證的法規

根據國務院於2003年9月3日發佈、於2023年7月20日最新修訂及生效的《中華人民共和國認證認可條例》以及國家市場監督管理總局(以下稱「**國家市場監督管理總局**」)於2009年7月3日發佈、於2022年9月29日修訂及於2022年11月1日生效的《強制性產品認證管理規定》(2022年修訂)，國家市場監督管理總局主管全國強制性產品認證工作，負責全國強制性產品認證工作的組織實施、監督管理和綜合協調。縣級以上地方市場監督管

理部門負責所轄區域內強制性產品認證活動的監督管理工作。國家對實施強制性產品認證的產品，統一產品目錄，統一技術規範的強制性要求、標準和合格評定程序，統一認證標誌，統一收費標準。

有關智能網聯汽車及自動駕駛的法規

根據工業和信息化部、公安部、交通運輸部於2021年7月27日聯合發佈並於2021年9月1日生效的《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範(試行)》，擬進行智能網聯汽車道路測試的單位須就每輛測試車輛取得臨時行駛車號牌。測試車輛須具備車輛狀態記錄、存儲及實時監控功能，能實時回傳車輛標識、控制模式、位置、速度、加速度、行駛方向等信息；申請主體須與測試車輛駕駛人簽訂勞動合同或勞務合同；駕駛人須取得相應准駕車型駕駛證並具有3年以上安全駕駛經歷；熟悉自動駕駛功能測試評價規程，掌握操作方法。此外，測試主體應每6個月向省、市級政府相關主管部門提交階段性測試報告，並在道路測試結束後1個月內提交測試總結報告。造成人員重傷或死亡、車輛損毀的，測試主體應在24小時內將事故情況上報相關主管部門，並應在交通管理部門認定事故責任後5個工作日內，提交包含事故原因、責任認定結果的完整事故分析報告。

根據安徽省工業和信息化廳、安徽省公安廳及安徽省交通運輸廳聯合發佈並於2025年4月2日實施的《安徽省智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範實施細則(試行)》，道路測試主體憑《機動車登記規定》所要求的證明、憑證，向道路測試所在地公安機關交通管理部門申領試驗用機動車臨時行駛車號牌。

根據北京市經濟和信息化局、北京市交通委員會、北京市公安局公安交通管理局及北京經濟技術開發區管理委員會聯合發佈並於2025年10月24日實施的《北京市自動駕駛汽車道路測試與示範應用辦法(試行)》，申請開展道路測試或示範應用活動的，應當向北京市經濟和信息化局、北京市交通委員會、北京市公安局公安交通管理局、北京市規劃和自然資源委員會、北京市委網信辦和北京市智慧城市基礎設施與智能網聯汽車協同發展工作辦公室提交申請材料。按照規範統一、便利高效的原則，經文件審核和專家評估，由公安機關交通管理部門發放試驗用機動車臨時行駛車號牌。

根據內蒙古自治區工業和信息化廳、內蒙古自治區公安廳及內蒙古自治區交通廳聯合發佈並於2025年7月22日實施的《內蒙古自治區智能網聯汽車道路測試、示範應用和商業化試點管理辦法(暫行)》，道路測試、示範應用、商業試點主體自當地公安機關交通管理部門取得試驗用機動車臨時行駛車號牌，可在內蒙古自治區公路(高速公路、幹線公路等)、城市道路行政區域內等用於社會機動車通行的各類道路指定路段行駛。

有關特種設備安全的法規

根據全國人大常委會於2013年6月29日發佈並於2014年1月1日生效的《中華人民共和國特種設備安全法》，特種設備使用單位應當在特種設備投入使用前或者投入使用後三十(30)日內，向負責特種設備安全監督管理的部門辦理使用登記，取得使用登記證書。登記標誌應當置於該特種設備的顯著位置。

有關註冊成立、外商投資及增值電信服務限制的法規

所有在中國成立的公司均須遵守由全國人大常委會於1993年12月29日發佈、於2023年12月29日最新修訂及於2024年7月1日生效的《中華人民共和國公司法》。《中華人民共和國公司法》對公司的設立、組織架構及經營管理作出規定，該規定同樣適用於外商投資企業。外商投資法另有規定的，從其規定。

根據全國人民代表大會於2019年3月15日發佈的《中華人民共和國外商投資法》以及國務院於2019年12月26日發佈的《中華人民共和國外商投資法實施條例》(二者均於2020年1月1日生效)，外商投資准入負面清單規定限制投資的領域，外國投資者進行投資應當符合負面清單規定的股權要求、高管要求等限制性准入特別管理措施。

根據商務部與國家發展改革委於2024年9月6日發佈並於2024年11月1日生效的《外商投資准入特別管理措施(負面清單)(2024年版)》(以下簡稱「**2024年負面清單**」)，以及國家發展改革委與商務部於2022年10月26日發佈並於2023年1月1日生效的《鼓勵外商投資產業目錄(2022年版)》，新能源汽車的研發和銷售不屬於外商投資禁止或限制的產業。2024年負面清單之外的領域，按照內外資一致原則實施管理。

根據2024年負面清單，提供增值電信服務屬於限制類別(電子商務、國內多方通信以及存儲轉發和呼叫中心服務除外)，外資持股比例不得超過50%。

根據工業和信息化部於2015年6月19日發佈並於同日生效的《工業和信息化部關於放開在線數據處理與交易處理業務(經營類電子商務)外資股比限制的通告》，在全國範圍內放開在線數據處理與交易處理業務(經營類電子商務)的外資股比限制，外資持股比例可至100%。

根據商務部與國家市場監督管理總局於2019年12月30日發佈並於2020年1月1日生效的《外商投資信息報告辦法》，外國投資者或者外商投資企業應當及時報送投資信息，遵循真實、準確、完整原則，不得進行虛假或誤導性報告，不得有重大遺漏。外商投資企業在中國境內投資(含多層次投資)設立企業的，在向市場監管部門辦理登記備案、報送年報信息後，相關信息由市場監管部門推送至商務主管部門。

有關股息分派的法規

《中華人民共和國公司法》和《中華人民共和國外商投資法》是規範中國境內外商投資企業股息分派的主要法律法規。根據上述法律規定的監管機制，中國境內的外商投資企業僅可從按照中國會計準則及法規釐定的累計利潤(如有)中派付股息。中國公司(包括外商投資企業)應當至少提取稅後利潤的10%列入法定公積金，法定公積金達註冊資本50%的，可以不再提取，但外商投資法另有規定的除外。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。公司公積金用於彌補虧損時，應當先使用任意公積金和法定公積金；仍不能彌補虧損的，依照相關規定可使用資本公積金。以往會計年度虧損未彌補前不得進行利潤分配。過往財政年度的保留利潤可連同本財政年度的可分配利潤一併分配。

有關網絡安全、數據保護、個人信息保護和汽車數據安全的法規

網絡安全及數據保護

根據全國人大常委會於2016年11月7日發佈並於2017年6月1日施行的《中華人民共和國網絡安全法》，其修正案已於2025年10月28日發佈並於2026年1月1日生效(「**網絡安全法**」)，國家實行網絡安全等級保護制度。網絡運營者應當按照網絡安全等級保護制度的要求，制定內部安全管理制度、採取技術措施及其他必要措施，保障網絡免受干擾、

破壞或者未經授權的訪問，防止網絡數據洩露或者被竊取、篡改。網絡運營者違反該法規定的，將被責令改正、給予警告、罰款、沒收違法所得、責令暫停業務、停業整頓、關閉網站、吊銷相關經營許可證等處罰。

《網絡產品安全漏洞管理規定》由工業和信息化部、網信辦、公安部於2021年7月12日聯合發佈，自2021年9月1日起生效。網絡產品提供者和網絡運營者，以及從事網絡產品安全漏洞發現、收集、發佈等活動的組織或者個人，應當遵守該規定，建立網絡產品安全漏洞信息接收渠道，及時對安全漏洞進行驗證並完成修補。違反該規定的網絡運營者，由有關主管部門依法處理；構成網絡安全法規定違法行為的，依照網絡安全法有關規定予以處罰。

根據國務院於2021年7月30日發佈並於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》，關鍵信息基礎設施是指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。根據《關鍵信息基礎設施安全保護條例》規定，有關政府部門負責參照條例規定的多項因素，制定關鍵信息基礎設施認定規則，根據認定規則認定相關行業的關鍵信息基礎設施運營者，並將認定結果通知運營者。

2021年12月28日，網信辦與其他十二個政府部門聯合發佈經修訂《網絡安全審查辦法》(「**《網信辦辦法》**」)，於2022年2月15日正式生效。根據《網信辦辦法》，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，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。同時，網絡安全審查工作機制成員單位有權對認為影響或者可能影響國家安全的網絡產品、服務或數據處理活動啟動網絡安全審查。2025年3月21日，本公司及本公司中國法律顧問已與主管監管部門中國網絡安全審查認證和市場監管大數據中心(「**網數中心**」)進行了實名電話諮詢及溝通，網數中心已確認，在香港**[編纂]**不屬於《網信辦辦法》第七條規定的「國外上市」範疇，網數中心對我們的**[編纂]**並無提出任何異議，亦無作出任何具體指示要求我們就**[編纂]**申請網絡安全審查。鑑於(i)截至最後實際可行日期，我們並未被任何有關部門通知認定為關鍵信息基礎設施運營者；(ii)網數中心已確認在香港**[編纂]**不構成國外上市；及(iii)於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們未收到任何通知要求我們進行網絡安全審查，或我們的產品、服務或數據處理活動影響或者可能影響國家安全，且在當前中國法律法規下，「影響或者可能影響國家安

全」的產品、服務或數據處理活動的解釋需要主管部門的進一步明確，因此，據我們的中國法律顧問告知，我們無須根據《網信辦辦法》就**[編纂]**主動申請網絡安全審查，故我們認為《網信辦辦法》在前述情況下不適用於我們。然而，據我們的中國法律顧問進一步告知，該等有關網絡安全審查的法律法規的解釋及實施仍在不斷發展，我們無法向閣下保證有關網絡安全審查的新法律法規不會施加額外監管要求，我們的中國法律顧問建議我們密切關注這方面的適用法律法規，並及時採取所有必要措施以確保遵守有關法律法規。

2024年9月24日，國務院頒佈《網絡數據安全管理條例》，自2025年1月1日起生效。《網絡數據安全管理條例》重申了數據處理活動的一般規範、個人信息保護、重要數據安全保護、網絡數據跨境傳輸管理規則及網絡平台服務提供者義務。《網絡數據安全管理條例》未納入2021年11月14日發佈的《網絡數據安全管理條例(徵求意見稿)》中有關赴國外及香港上市網絡安全審查標準的內容。

根據全國人大常委會於2021年6月10日通過並於2021年9月1日施行的《中華人民共和國數據安全法》，國家建立數據分類分級保護制度。開展數據處理活動應當依照法律、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。利用互聯網等信息網絡開展數據處理活動，應當在網絡安全等級保護制度的基礎上，履行上述數據安全保護義務。重要數據的處理者應當按照相關規定對其數據處理活動定期開展風險評估，並向有關主管部門報送風險評估報告。不履行數據安全保護義務或非法向境外提供重要數據的，將面臨責令改正、警告、罰款、暫停相關業務、停業整頓、吊銷相關業務許可證。

根據網信辦、國家發展改革委、工業和信息化部、公安部、交通運輸部於2021年8月16日聯合發佈並於2021年10月1日生效的《汽車數據安全管理若干規定(試行)》(「**《汽車數據若干規定》**」)，汽車數據處理者(包括汽車製造商、零部件和軟件供應商、經銷商、維修機構以及出行服務企業等)處理汽車數據(包括汽車設計、生產、銷售、使用、運維等過程中的涉及個人信息數據和重要數據)應當合法、正當、具體、明確。《汽車數據若干規定》鼓勵汽車數據處理者遵守以下原則：車內處理原則，除非確有必要不向車外提供；默認不收集原則；精度範圍適用原則；脫敏處理原則。汽車數據處理者處理個人信息應當取得個人同意或者符合法律、行政法規規定的其他情形。因保證行車安全需要，無法徵得個人同意採集到車外個人信息且向車外提供的，應當進行匿名化處理，

包括刪除含有能夠識別自然人的畫面，或者對畫面中的人臉信息等進行局部輪廓化處理等。《汽車數據若干規定》亦規定，重要數據是指一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，可能危害國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益的數據，包括但不限於重要敏感區域的數據、反映經濟運行情況的數據、汽車充電網的運行數據、涉及個人信息主體超過10萬人的個人信息、包含人臉信息、車牌信息等的車外視頻、圖像數據。重要數據應當依法在境內存儲。

2022年12月8日，工業和信息化部發佈《工業和信息化領域數據安全管理辦法(試行)》(或《工業和信息化部數據安全辦法》)，於2023年1月1日生效。《工業和信息化部數據安全辦法》規定工業和信息化領域數據處理者收集數據應當遵循合法、正當的原則；數據收集過程中，應當根據數據安全級別採取相應的安全措施。

2022年7月7日，網信辦正式發佈《數據出境安全評估辦法》，於2022年9月1日生效並施行。根據該辦法，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信部門向國家網信部門申報數據出境安全評估：(1)數據處理者向境外提供重要數據；(2)關鍵信息基礎設施運營者和處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(3)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(4)國家網信部門規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。

2024年3月22日，網信辦發佈《促進和規範數據跨境流動規定》(或《數據跨境流動新規》)，於同日生效。《數據跨境流動新規》規定，若與《數據出境安全評估辦法》存在衝突，以《數據跨境流動新規》為準。《數據跨境流動新規》列明豁免數據出境部分義務的具體情形，其中包括免予申報數據出境安全評估、訂立個人信息出境標準合同、通過個人信息保護認證。

個人信息保護

根據全國人民代表大會於2020年5月28日通過並於2021年1月1日生效的《中華人民共和國民法典》，自然人的個人信息受法律保護。任何組織或者個人需要獲取他人個人信息的，應當依法取得並確保信息安全，不得非法收集、使用、加工、傳輸他人個人信息，不得非法買賣、提供或者公開他人個人信息。

根據全國人大常委會於2021年8月20日通過並於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**」)，自然人的個人信息受法律保護。任何組織、個人不得侵害自然人的個人信息權益。個人信息保護法整合了此前散見於各法律法規中關於個人信息權益和隱私保護的規定，初步構建了個人信息保護制度體系。該法明確處理個人信息應遵循合法、正當、必要和誠信原則；處理個人信息應當具有明確、合理的目的，並應當與處理目的直接相關，採取對個人權益影響最小的方式；且限於實現處理目的的最小範圍。個人信息保護法規定，個人信息處理者可在該法明確的六種情形下，處理個人信息。任何組織、個人不得非法收集、使用、加工、傳輸他人個人信息，不得非法買賣、提供或者公開他人個人信息；不得從事危害國家安全、公共利益的個人信息處理活動。個人信息保護法明確「敏感個人信息」是指一旦洩露或者非法使用，容易導致自然人的人格尊嚴受到侵害或者人身、財產安全受到危害的個人信息，包括生物識別、宗教信仰、特定身份、醫療健康、金融賬戶、行踪軌迹等信息。個人信息處理者處理敏感個人信息應當取得個人的單獨同意；法律、行政法規規定處理敏感個人信息應當取得書面同意的，從其規定。

有關知識產權的法規

專利

根據全國人大常委會於1984年3月12日發佈、於2020年10月17日最新修訂及於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》，國家知識產權局負責管理全國的專利工作，省級人民政府管理專利工作的部門負責本行政區域內的專利管理工作。授予專利權的發明和實用新型，應當具備新穎性、創造性和實用性。發明專利權的期限為二十年，實用新型專利權的期限為十年，外觀設計專利權的期限為十五年。除法律規定的若干情形外，任何第三方用戶使用專利須取得專利擁有人同意或合法許可，否則構成專利侵權。

著作權

根據全國人大常委會於1990年9月7日發佈、於2020年11月11日最新修訂及於2021年6月1日生效的《中華人民共和國著作權法》，著作權包括發表權和署名權等人身權以及複製權和發行權等財產權。著作權保護範圍擴大至互聯網活動、通過互聯網傳播的產品

及軟件產品。除《中華人民共和國著作權法》另有規定外，未經著作權人許可，複製、發行、表演、放映、廣播、彙編、通過信息網絡向公眾傳播其作品的，均構成著作權侵權。侵權人應當承擔停止侵害、消除影響、賠禮道歉、賠償損失等民事責任。

根據國務院於1991年6月4日發佈、於2013年1月30日最新修訂及於2013年3月1日生效的《計算機軟件保護條例》，計算機軟件必須由開發者獨立開發，並已固定在某種有形物體上。中國公民、法人或者其他組織對其所開發的軟件，不論是否發表，依照本條例享有著作權。軟件著作權人可以向國務院著作權行政管理部門認定的軟件登記機構辦理登記。軟件登記機構發放的登記證明文件是登記事項的初步證明。

商標

根據全國人大常委會於1982年8月23日發佈、於2019年4月23日最新修訂及於2019年11月1日生效的《中華人民共和國商標法》以及國務院於2002年8月3日發佈、於2014年4月29日修訂及自2014年5月1日起施行的《中華人民共和國商標法實施條例》，中國註冊商標包括商品商標、服務商標、集體商標、證明商標。

國家知識產權局商標局主管全國商標註冊和管理的工作。註冊商標的有效期為十年，註冊商標有效期滿需要繼續使用的，可每十年申請續展一次。註冊續展申請須在有效期滿前12個月內提交。中國商標註冊採用申請在先原則，申請註冊的商標，凡與已經註冊的其他商標或在同一種或類似商品或服務上經過初步審定及批准使用的商標相同或者近似，商標註冊申請可能被駁回。申請商標註冊不得損害他人現有的在先權利，也不得搶先註冊他人已經使用並有一定影響的商標。未經商標註冊人的許可，在同一種或類似商品上使用與其註冊商標相同或者近似的商標，構成侵犯註冊商標專用權。侵權人應當按照規定承諾停止侵權、採取補救措施、賠償損失等。

域名

根據工業和信息化部於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》，工業和信息化部對全國的域名服務實施監督管理。域名註冊通過按照相關規定設立的域名服務機構辦理，申請人註冊成功後即成為域名持有人。

有關外匯的法規

根據國務院於1996年1月29日頒佈、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》，中國外匯管理事宜可分為經常項目(例如貿易相關收支，以及支付利息及股息)及資本項目(例如直接股權投資、貸款及撤資)。經常項目或資本項目資金僅可於獲得必要許可及合理審核後通過外匯(如結匯或購匯)相關程序匯入或匯出。

國家外匯管理局(以下簡稱「**國家外匯管理局**」)於2012年11月19日頒佈並於2018年10月10日最新修訂的《國家外匯管理局關於進一步改進和調整直接投資外匯管理政策的通知》(以下簡稱「**59號文**」，部分內容於2019年12月30日被廢止)，對外匯手續進行了重大修改及簡化。根據59號文，各種特殊目的外匯賬戶的開立(例如前期費用賬戶、外匯資本金賬戶及保證金賬戶)、外國投資者在中國境內人民幣款項的再投資及外資企業向其外國股東匯出的外匯利潤及股息無須再經國家外匯管理局批准或核實，而同一實體可於不同省份開立多個資本金賬戶。2015年2月，國家外匯管理局頒佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(以下簡稱「**13號文**」，部分內容於2019年12月被廢止)，規定銀行代替國家外匯管理局直接審核辦理境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記，國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈並於當日生效的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應在境外上市結束之日起15個工作日內到其註冊所在地外匯管理局辦理境外上市登記。境內公司境外上市募集資金可調回境內賬戶或存放境外賬戶，資金用途應與文件及其他披露文件所列相關內容一致。

根據於2015年3月30日頒佈、於2015年6月1日生效並於2019年12月30日及2023年3月23日部分被廢止的《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》(以下簡稱「**19號文**」)，外商投資企業可根據其實際經營需要辦理外匯資本金意願結匯。外商投資企業不得將以人民幣結匯的外匯資本金用於：(1)外商投資企業經營範圍之外

或法律及法規禁止的支出；(2)直接或間接用於證券投資；(3)發放委託貸款(經營範圍許可的除外)、償還企業間貸款(含第三方墊款)或償還已轉貸予第三方的銀行人民幣貸款；及(4)購買非自用房地產(房地產企業除外)。根據國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈及實施並於2023年12月4日部分修訂的《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》(以下簡稱「**16號文**」)，意願結匯適用於外匯資本金、外債資金和境外上市調回資金，而相關結匯所得人民幣資金可用於向關聯方發放貸款或償還企業間貸款(含第三方墊款)。然而，對16號文的詮釋及實施在實務上仍有重大不確定性。

2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈並於同日實施《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》(以下簡稱「**3號文**」)，規定境內機構向境外機構匯出利潤的若干資本管制措施，其中包括：(1)處理境內機構匯出利潤逾50,000美元時，銀行必須審查董事會利潤分配決議，及納稅申報記錄和經審計的財務報表原件，以檢查交易是否真實；及(2)境內機構利潤匯出前，必須彌補以前年度虧損。此外，根據3號文，境內機構辦理境外投資備案手續時，必須向銀行詳細說明資金來源及資金用途，並提供董事會決議、合同及其他證明材料。

2019年10月23日，國家外匯管理局頒佈《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(匯發[2019]28號)，該通知於同日生效(第八條第二款除外，該條於2020年1月1日生效，並於2023年12月4日修訂部分內容)。該通知取消非投資性外商投資企業資本金境內股權投資限制。此外，取消境內資產變現賬戶資金結匯使用限制及放寬外國投資者保證金使用和結匯限制，同時允許試點地區符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項下收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，其資金使用應當真實合規，並符合現行資本項目收入使用管理規定。

根據國家外匯管理局於2020年4月10日頒佈的《關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，在確保資金使用真實合規並符合現行資本項目收入使用管理規定的前提下，允許符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項目收入用於境內支付時，無需事前向銀行提供真實性證明材料。相關銀行應根據相關規定進行抽查。

有關稅務的法規

企業所得稅(EIT)

根據全國人大常委會修訂並於2018年12月29日生效的《中華人民共和國企業所得稅法》及國務院修訂並於2019年4月23日生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，依法在中國境內成立或者依照外國(地區)法律成立但實際管理機構在中國境內的企業為居民企業。居民企業應當就其來源於中國境內、境外的所得，依照25%的稅率繳納企業所得稅。國家對重點扶持和鼓勵發展的產業和項目，給予企業所得稅優惠；國家需要重點扶持的高新技術企業，減按15%的稅率徵收企業所得稅。

營業稅及增值稅(VAT)

根據國務院頒佈的《中華人民共和國增值稅暫行條例》及財政部和國家稅務總局頒佈的《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或者提供加工、修理修配勞務以及進口貨物的單位和個體，為增值稅納稅人，應當根據法律法規繳納增值稅。除另有規定外(如銷售交通運輸服務的增值稅稅率為9%)，銷售貨物的增值稅稅率為13%。

有關僱傭的法規

根據《中華人民共和國勞動法》及《中華人民共和國勞動合同法》，用人單位必須與全職員工簽訂書面勞動合同。所有用人單位均須遵守當地的最低工資標準。此外，根據《中華人民共和國社會保險法》及《住房公積金管理條例》，用人單位必須建立社會保險制度並設立其他職工福利，包括養老保險、醫療保險、工傷保險、失業保險、生育保險和住房公積金(統稱為「職工福利」)。用人單位應設立社會保險及住房公積金賬戶，並為其職工足額繳納職工福利。《中華人民共和國社會保險法》規定，用人單位未按法律規定的比例及基數繳納社會保險費或完全未繳納的，可能會被責令限期改正並補繳欠款，並自欠繳之日起，按日加收萬分之五的滯納金；逾期仍不繳納的，可能被處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。根據《住房公積金管理條例》，用人單位未按時足額繳存住房公積金或完全未繳納的，由住房公積金管理中心責令限期繳存；逾期仍不繳存的，可以申請中國法院強制執行。

此外，根據於2025年7月31日頒佈並自2025年9月1日起施行的《最高人民法院關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋(二)》，用人單位與勞動者約定或者勞動者向用人單位承諾無需繳納社會保險費的，人民法院應當認定該約定或者承諾無效。若用人單位未繳納社會保險費，勞動者請求解除勞動合同並支付經濟補償的，人民法院予以支持。用人單位依法補繳社會保險費後，請求勞動者返還已支付的社會保險相應補償的，人民法院亦予以支持。

有關境內企業境外上市備案的法規

根據中共中央辦公廳及國務院辦公廳於2021年7月6日聯合頒佈並實施的《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，要求加強對中概股公司的監管，修改關於該等公司境外募集股份及上市的特別規定，明確境內行業主管和監管部門職責。

由中國證監會、財政部、國家保密局和國家檔案局於2023年2月24日頒佈並於2023年3月31日實施的《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》規定，境內企業向有關證券公司、證券服務機構、境外監管機構等單位和個人提供會計檔案或會計檔案復製件的，應當按照國家有關規定履行相應程序。為境內企業境外發行證券和上市提供相應服務的證券公司、證券服務機構在境內形成的工作底稿應當存放在境內。需要出境的，按照國家有關規定辦理審批手續。

H股全流通

全流通指H股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、境外上市後增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份)到聯交所上市流通。中國證監會於2019年11月14日頒佈《H股公司境內未上市股份申請全流通業務指引》並於2023年8月10日作出修訂，允許若干符合條件的H股公司及擬上市H股公司向中國證監會提出全流通申請。根據《H股公司境內未上市股份申請全流通業務指引》，境內未上市股份股東可自主協商確定申請流通的股份數量和比例，並委託H股公司向中國證監會提出申請。全流通申請經中國證監會核准後，H股公司應於申請所涉股份在中國證券登記結算有限責任公司(以下簡稱「**中國結算**」)完成登記後15日內向中國證監會報送相關情況報告。

概覽

本公司由萬鈞先生於2020年7月創立。於2024年12月23日，本公司改制為股份有限公司，後於2025年4月更名為深向科技股份有限公司。在萬鈞先生的領導下，我們已躋身新能源重卡市場前十強之列，致力於通過電動化與智能化技術，推動全球貨運行業邁入零碳、高效及安全的智慧物流新時代。

我們的創始人萬鈞先生在智能物流及商用車行業擁有近20年的經驗。有關萬鈞先生的工作經歷的詳情，請參閱「董事及高級管理層」一節。

里程碑

下表概述我們自成立以來的主要里程碑：

時間	里程碑
2020年	我們在中國成立。
2021年	我們正式發佈了中國首款正向定義智能新能源重卡「深向星辰一代」。
2022年	星辰一代獲得工業和信息化部的資格證，開始量產。
2023年	我們開始交付深向星辰一代，並於截至2023年12月31日止年度交付超過500輛卡車。
2024年	我們已交付首輛配備先進駕駛輔助系統(ADAS)及自動駕駛技術的卡車。 我們於截至2024年12月31日止年度已交付超過3,000輛。
2025年	我們推出「深向星辰二代」、「深向星途」及面向海外市場的右舵車型，全年交付車輛總計8,020輛。 我們啟動長興三電智慧工廠建設，亦將我們的三電產品應用於我們提供的新能源重卡。 我們已交付超過6,000輛搭載L2級輔助駕駛系統的車輛，訂閱率超過30%，並於年底前通過該等功能產生收入。我們亦完成10輛搭載IPTS車輛的交付。
2026年	我們的長興三電智慧工廠開始投產，實現量產能力，第一季度新交付L2級車輛超過1,000輛。

時間	里程碑
	我們就編隊產品獲得商業可行性訂單，包括50輛正式訂約生產車輛及多輛測試車輛。

我們的附屬公司

截至最後實際可行日期，我們合共擁有25間附屬公司。以下載列我們各主要附屬公司之詳情，於往績記錄期間，該等附屬公司對我們的經營業績作出了重大貢獻。該等附屬公司均於中國成立，並由本公司全資擁有。

附屬公司名稱#	註冊／已發行股本	註冊成立及開始營業日期	主營業務
肥西深向	人民幣400百萬元	2023年11月9日	產品銷售
長興深向	人民幣200百萬元	2024年10月22日	核心組件的研發及生產

往績記錄期間該等主要附屬公司各自佔本集團總收入及總資產5%以上。

主要收購、出售及合併

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無進行任何我們認為屬重大的主要收購、出售或合併。

公司發展及主要股權變動

(1) 本公司成立及早期股權變動

我們於2020年7月根據中國法律成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣25百萬元，由天津獅橋博遠貿易有限公司(「**獅橋博遠**」)出資成立。成立之初，我們經歷了若干股權變動，截至2021年12月，我們的股東如下：

股東	已認繳註冊資本	於本公司的相應股權
萬鈞先生	人民幣6.5百萬元	10.16%
上海鈞緯(1)	人民幣8.5百萬元	13.28%
獅橋博遠(2)	人民幣25百萬元	39.06%
百度在線網絡技術(北京)有限公司(3)	人民幣24百萬元	37.50%
總計	**人民幣64百萬元**	**100.00%**

附註：

(1) 截至最後實際可行日期，上海鈞緯(管理層持股平台)的唯一普通合夥人為鈞晟景誠，擁有2.9412%的合夥權益，而鈞晟景誠由萬鈞先生控制98%的權益。除萬鈞先生持有的68.8235%有限合夥權益外，擔任本公司高級管理人員及僱員的其他11名有限合夥人均未持有上海鈞緯30%以上的合夥權益。有關上海鈞緯的更多詳情，請參閱本節「— 本公司的資本化」。

(2) 獅橋博遠為Lionbridge Cayman Limited的全資附屬公司。Lionbridge Cayman Limited(「**Lionbridge Cayman**」，連同其附屬公司統稱「**獅橋集團**」)由萬鈞先生於2012年創辦。獅橋集團經營商用車服務平台，主要為商用車運營商提供融資租賃、資產管理及相關增值服務，據獅橋集團表示，截至2026年3月26日，獅橋集團累計服務超過720,000個承租人，投放融資總額超過人民幣2,000億元，覆蓋車輛超過1.1百萬輛。其實際控制人為建信(北京)投資基金管理有限責任公司。獅橋集團並不從事提供新能源重卡銷售及智能公路貨運技術，而是以服務提供商的身份在行業生態系統內運作，本集團與獅橋集團的主要業務活動並無重疊。基於彼等主要業務活動並無重疊，聯席保薦人並未獲悉任何跡象表明本集團與獅橋集團之間存在任何重大競爭。此外，獅橋集團所持任何公司或業務與本集團之間概無共享資源及／或費用。

截至最後實際可行日期，萬鈞先生擔任Lionbridge Cayman的主席，所持Lionbridge Cayman股權不足25.0%。萬鈞先生作為董事會成員之一僅參與獅橋集團需經董事會審批事項的決策過程，並不直接參與獅橋集團的日常管理，此項工作由獅橋集團的首席執行官及其他副總裁(並非同一人)負責。據本公司所知，除上文所披露者外，萬先生對獅橋集團並無重大影響力。

根據(a)獅橋博遠與(b)臨沂國科、北京和光、蕪湖信魯深、北京聚昂及聯想簽訂的股份轉讓協議，獅橋博遠持有的全部股權已轉讓予臨沂國科、北京和光、蕪湖信魯深、北京聚昂及聯想。詳情請參閱本節下文「— **[編纂]**前投資 — 概覽」。

(3) 為在自動駕駛技術和智能商用車開發方面建立戰略合作，包括技術合作和知識產權許可安排，百度在線網絡技術(北京)有限公司(「**百度在線**」)於2020年9月作為我們的創始股東對本公司進行了投資。百度在線為百度集團股份有限公司(「**百度**」，一家於聯交所(股份代號：9888(港元櫃檯)及89888(人民幣櫃檯))及納斯達克(股份代號：BIDU)上市的公司)的全資附屬公司。百度為一家擁有強大互聯網基礎的領先人工智能公司。

(2) [編纂]前投資

於2022年6月至2025年10月，我們與**[編纂]**前投資者訂立多輪**[編纂]**前投資。詳情請參閱本節下文「— **[編纂]**前投資」段落。

據我們的中國法律顧問告知，本公司已在所有重要方面，就本節所述的轉讓及增資，向國家市場監督管理總局的相關地方機構作出一切必要登記或備案。

(3) 改制為股份有限公司

於2024年11月29日，我們當時的股東通過決議案，批准(其中包括)本公司由有限公司改制為股份有限公司(「**股份改制**」)。根據身為獨立第三方的中國核數師出具的驗資報告，截至2024年5月31日，本公司總資產淨值為人民幣986,002,453.88元，其中：(i)人民幣124,575,238元轉為每股面值人民幣1.00元的股份；及(ii)剩餘約人民幣861,427,215.88元轉為資本公積。

股份改制於2024年12月23日完成。股份改制完成後，本公司註冊資本為人民幣124,575,238元，分為124,575,238股每股面值人民幣1.00元的股份，由當時全體股東按股份改制前各自持有的本公司股權比例認繳，詳情載列如下：

股東／發起人(1)	股份數目	持股百分比
萬鈞先生	6,500,000	5.22%
上海鈞緯	8,500,000	6.82%
上海鈞盛	8,000,000	6.42%
上海鈞遠	8,000,000	6.42%
北京成岳	5,412,713	4.34%
獅橋博遠	25,000,000	20.08%
百度	24,000,000	19.28%
上海貔頭	960,000	0.77%
QM208	6,668,269	5.35%
BOCOM International Beyond Limited	960,000	0.77%
蘇州慕華	960,000	0.77%
聯想	1,600,000	1.28%
無錫核芯	928,000	0.74%
南京融和	32,000	0.03%
光躍投資	1,600,000	1.28%
北京安向	652,800	0.52%
青島華蓋	960,000	0.77%
王禹	320,000	0.26%
上海時昱	320,000	0.26%
橋路創新	13,531,783	10.87%
啟明融乾	378,890	0.30%
啟明融凱	276,990	0.22%
安徽中安	4,622,458	3.71%
合肥建新	1,040,053	0.83%
蕪湖建享	1,271,176	1.02%
大灣區基金	924,492	0.74%
肥西重卡	1,155,614	0.93%
總計	**124,575,238**	**100.00%**

附註：

(1) 有關股東的法定全名及其他詳情，請參閱本節下文「— 有關**[編纂]**前投資者的資料」段落。

(4) 員工激勵平台

為表彰管理層及員工的貢獻並激勵他們進一步推動我們的發展，上海鈞盛禾創企業管理合夥企業(有限合夥)(「**上海鈞盛**」)及上海鈞遠世誠企業管理合夥企業(有限合夥)(「**上海鈞遠**」)作為我們的員工激勵平台於2022年1月在中國成立為有限合夥企業。我們已於2025年7月28日採納經修訂**[編纂]**前員工激勵計劃(「**員工激勵計劃**」)。

截至最後實際可行日期，員工激勵計劃項下所有股份均已授予、歸屬並由參與者認購，且在**[編纂]**後不會再根據該計劃授予任何股份。

上海鈞盛及上海鈞遠的普通合夥人為鈞晟景誠，鈞晟景誠由萬鈞先生控制。截至最後實際可行日期，上海鈞盛擁有已發行股份約4.49%，而上海鈞遠擁有已發行股份約4.49%。

上海鈞盛

截至最後實際可行日期，(i)鈞晟景誠(作為普通合夥人)持有上海鈞盛約40.7696%合夥權益；及(ii)上海鈞盛擁有八名有限合夥人，包括：(a)首席技術官田山先生，持有約0.1250%合夥權益；及(b)其餘七名有限合夥人(為於中國成立作為員工激勵計劃持股平台的有限合夥企業)，合共持有約59.1054%合夥權益。鈞晟景誠為上海鈞盛七名有限合夥人各自的唯一普通合夥人。有關上海鈞盛的更多詳情，請參閱本節「— 本公司的資本化」。

上海鈞遠

截至最後實際可行日期，上海鈞遠有三名合夥人，包括(i)鈞晟景誠(作為普通合夥人)持有上海鈞遠約25.5058%合夥權益；及(ii)兩名有限合夥人，包括：(a)執行董事兼高級管理層徐上上先生，持有約0.1250%合夥權益；及(b)北京鈞創智合企業管理合夥企業(有限合夥)(「**北京鈞創**」)，持有約74.3692%合夥權益。北京鈞創有十四(14)名合夥人，包括(a)鈞晟景誠(作為唯一普通合夥人)，持有0.1568%合夥權益；(b) 13名有限合夥人，包括(i)我們的執行董事兼首席執行官萬鈞先生，持有24.4205%合夥權益；(ii)執行董事兼高級管理層王甲先生，持有20.1380%合夥權益；(iii)執行董事兼高級管理層徐上上先生，持有11.5064%合夥權益；(iv)高級管理層譚昌毓先生，持有11.6742%合夥權益；(v)高級管理層田山先生，持有20.4298%合夥權益；及(vi)八名其他有限合夥人，均為我們的員工。

有關員工激勵計劃、員工激勵平台和身為董事或高級管理層的參與者及其於各員工激勵平台的合夥權益的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料 — 員工激勵計劃」。

單一最大股東集團

萬鈞先生控制(a)上海鈞緯；(b)員工激勵平台(即上海鈞遠及上海鈞盛)；及(c)北京成岳的日常管理，以及彼等持有的股份所附的表決權的行使事宜，就北京成岳而言，萬鈞先生為其普通合夥人，而就上海鈞緯、上海鈞遠及上海鈞盛而言，萬鈞先生控制

普通合夥人的大部分擁有權。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，萬鈞先生、上海鈞緯、北京成岳及員工激勵平台構成我們的單一最大股東集團，截至最後實際可行日期，彼等共同擁有並有權控制我們的已發行股本總額約20.44%的權益。緊隨**[編纂]**完成後以及假設**[編纂]**未獲行使，彼等將擁有我們的已發行股本總額約**[編纂]**%。

[編纂]理由

本公司正尋求其H股在聯交所**[編纂]**，以便為本公司業務的發展及擴張提供更多資金，增強本公司的營運資金，並進一步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「未來計劃及**[編纂]**用途」一節。

[編纂]前投資

概覽

我們進行了以下幾輪**[編纂]**前投資，詳情列示如下：

序號	輪次	投資形式	協議日期	最後支付代價的日期	投資者[1]	已認繳註冊資本金額	代價	每股成本[2]	較[編纂][編纂][3]
						(人民幣元)	*(人民幣元)*	*(人民幣元)*	
1.	A1輪	以現金認繳註冊股本	2022年4月1日	2022年4月24日	貔頭	960,000	30百萬	31.25[4]	[編纂]%
2.	A2輪	以現金認繳註冊股本	2022年6月15日	2022年8月2日	QM208	5,429,700	168.2百萬	31.25[4]	[編纂]%
					BOCOM International Beyond Limited	960,000	30百萬		
					蘇州慕華	960,000	30百萬		
3.	A3輪	以現金認繳註冊股本	2022年7月21日	2022年8月16日	聯想	1,600,000	50百萬	31.25[4]	[編纂]%
					無錫核芯	928,000	29百萬		
					南京融合[4]	32,000	1百萬		
					光躍投資	1,600,000	50百萬		
					北京安向	332,800	10.4百萬		
4.	A4輪	以現金認繳註冊股本	2022年8月16日	2022年11月18日	青島華蓋	960,000	30百萬	31.25[4]	[編纂]%
					北京安向	320,000	10百萬		
					王禹	320,000	10百萬		
5.	A5輪	以現金認繳註冊股本	2022年9月15日	2022年9月16日	上海時昱	320,000	10百萬	31.25[4]	[編纂]%

歷史、發展及公司架構

序號	輪次	投資形式	協議日期	最後支付代價的日期	投資者[1]	已認繳註冊資本金額	代價	每股成本[2]	較[編纂][編纂][3]
						(人民幣元)	*(人民幣元)*	*(人民幣元)*	
6.	A+輪	以現金認繳註冊股本	2022年12月23日	2023年5月29日	QM208	1,238,569	45.6百萬	36.95[5]	[編纂]%
					啟明融乾	378,890	14百萬		
					啟明融凱	276,990	10.2百萬		
					橋路創新	13,531,783	499.4百萬		
					北京成岳[6]	5,412,713	200百萬		
7.	B1輪	以現金認繳註冊股本	2023年12月29日	2024年4月10日	安徽中安	4,622,458	200百萬	43.27[7]	[編纂]%
					合肥建新	1,040,053	45百萬		
					蕪湖建享	1,271,176	55百萬		
8.	B2輪	以現金認繳註冊股本	2024年5月21日	2024年5月29日	大灣區基金	924,492	40百萬	43.27[7]	[編纂]%
					肥西重卡	1,155,614	50百萬		
9.	B3輪	以現金認繳註冊股本	2024年12月17日	2025年1月22日	大灣區基金	693,369	30百萬	43.27[7]	[編纂]%
					普華長興基金	1,386,738	60百萬		
					普華專項基金	4,853,581	210百萬		
					肥西產業基金	693,369	30百萬		
10.	Pre-[編纂]I輪	以現金認繳註冊股本	2025年6月26日	2025年6月30日	臨沂國科	1,049,225	50百萬	47.65[8][10]	[編纂]%
					北京瀚棠	2,098,449	100百萬		
11.	股份轉讓及Pre-[編纂]II輪	現有股東股份轉讓[9]	2025年8月28日、2025年10月13日及2025年10月17日	2025年11月5日	北京和光	2,568,032	100百萬	38.94[9][10]	[編纂]%
					蕪湖信魯深	14,124,294	550百萬		
					北京聚昂	5,136,064	200百萬		
					聯想	1,284,016	50百萬		
					濟南智能	10,220,768	398百萬		
					麗水建鑫	1,284,016	50百萬		

序號	輪次	投資形式	協議日期	最後支付代價的日期	投資者[1]	已認繳註冊資本金額	代價	每股成本[2]	較[編纂][編纂][3]
						(人民幣元)	*(人民幣元)*	*(人民幣元)*	
					安徽建廬	513,606	20百萬		
					蕪湖建享	770,410	30百萬		
					臨沂國科	2,630,577	102.4百萬		
		以現金認繳註冊股本	2025年10月17日	2025年10月24日	聯想	1,049,225	50百萬	47.65[8]	[編纂]%
					前海弘盛	1,049,225	50百萬		
					西安中灣	1,049,225	50百萬		
					霍爾果斯創新	419,690	20百萬		
12.	Pre-[編纂] III輪	以現金認繳註冊股本	2025年12月29日	2026年1月21日	前海淏天	1,049,225	50百萬	47.65	[編纂]%
					長興普華深向	8,225,921	392百萬		
					普華中小二期	1,049,225	50百萬		
					普華鳳起	1,049,225	50百萬		
					長興興長創強	2,098,449	100百萬		
					匯魯菁創臨沂	1,049,225	50百萬		
					光躍知行	629,535	30百萬		
					ABC	2,096,970	98.8692百萬		
					藍湖	743,606	35.007百萬		
13.	Pre-[編纂] IV輪	以現金認繳註冊股本	2026年4月7日	2026年4月17日	Stone	17,711,814	828.19512百萬	47.65	[編纂]%
					NGS Investor	1,317,437	62.7264百萬		
					廈門國升	419,690	20百萬		
					南京融和	157,384	7.5百萬		
					ABC	1,467,425	68.622百萬		

附註：

(1) 有關**[編纂]**前投資者的法定全名及其他詳情，請參閱本節下文「— 有關**[編纂]**前投資者的資料」段落。

(2) **[編纂]**前投資者支付的每股成本是根據相關**[編纂]**前投資者作出的投資金額及其於緊接**[編纂]**完成前持有的股份數目計算，並經調整以反映後續之資本重組，包括將本公司資本公積轉增註冊股本(如適用)。

(3) 較**[編纂]**[**編纂**]是基於假設**[編纂]**為每股H股**[編纂]**港元(即指示性**[編纂]**每股H股**[編纂]**港元至**[編纂]**港元的中位數)及本文件所載匯率計算。

(4) 2022年4月至2022年9月，A1輪至A5輪投資的每股成本主要參照於相關時間業務發展的若干里程碑而釐定。例如，我們於2021年成功推出「深向星辰一代」。

(5) 自2022年9月的A5輪投資至2023年5月的A+輪投資，每股成本的增加是由於該等融資期間業務發展達成多項里程碑而導致本公司估值提升。星辰一代獲得工業和信息化部的資格證，於2022年開始量產。

(6) 於2022年12月，獅橋博遠將本公司註冊資本人民幣5,412,713元轉讓予北京成岳，代價為人民幣200百萬元。北京成岳為一家在中國成立的有限合夥企業。萬鈞先生為北京成岳的唯一普通合夥人，擁有0.05%的合夥權益，而Lionbridge Cayman的全資附屬公司獅橋汽車服務有限公司為北京成岳的有限合夥人，擁有99.95%的合夥權益。有關更多詳情，請參閱本節「— 單一最大股東集團」段落。

(7) 自2023年5月的A+輪投資至2024年12月的B3輪投資，每股成本的增加是由於該等融資期間業務發展達成多項里程碑而導致本公司估值提升。例如，我們2024年已交付超過3,000輛，並於同年開始交付配備先進駕駛輔助系統及智能駕駛技術的卡車。

(8) 自2024年12月的B3輪投資至2025年6月的Pre-**[編纂]** I輪投資，每股成本的增加是由於該等融資期間業務發展達成多項里程碑而導致本公司估值提升。例如，我們於2025年上半年已售出超過2,800輛深向星辰一代。此外，我們已推出「深向星辰二代」及「深向星途」，並已開始交付。我們亦已交付配備我們專有的三電系統的車輛。

(9) 於2025年10月17日，臨沂國科、北京和光、蕪湖信魯深、北京聚昂、聯想、獅橋博遠與本公司簽訂股份轉讓協議，據此，臨沂國科、北京和光、蕪湖信魯深、北京聚昂及聯想分別以代價人民幣73.51百萬元、人民幣100百萬元、人民幣550百萬元、人民幣200百萬元及人民幣50百萬元收購獅橋博遠所持本公司股權，分別為註冊資本人民幣1,887,594元、人民幣2,568,032元、人民幣14,124,294元、人民幣5,136,064元及人民幣1,284,016元。代價乃經參考各自的投資成本、本公司於相關時間的估值及本公司的過往營運表現和業務發展前景後公平磋商釐定，並已於2025年11月5日悉數結清。據本公司所知、所悉及所信，於往績記錄期間及直至獅橋博遠出售本公司股份之日期，獅橋集團概無牽涉任何重大違規事件或訴訟。

於2025年8月28日、10月13日及10月17日，濟南智能、麗水建鑫、安徽建廬、蕪湖建享、臨沂國科、橋路創新與本公司簽訂股份轉讓協議，據此，濟南智能、麗水建鑫、安徽建廬、蕪湖建享及臨沂國科分別以代價人民幣398百萬元、人民幣50百萬元、人民幣20百萬元、人民幣30百萬元及人民幣28.9百萬元收購橋路創新所持本公司股權，分別為註冊資本人民幣10,220,768元、人民幣1,284,016元、人民幣513,606元、人民幣770,410元及人民幣742,983元。代價乃經參考各自的投資成本及本公司於相關時間的估值後公平磋商釐定，並已於2025年11月5日悉數結清。

(10) Pre-**[編纂]** I輪投資與Pre-**[編纂]** II輪投資同期發生的股份轉讓交易的每股成本存在差異，該差異源於投資交易形式的不同。Pre-**[編纂]** II輪投資期間進行的股份轉讓交易所涉股權的附帶權利與Pre-**[編纂]** I輪投資認購股權的附帶權利並不相同。

[編纂]前投資的其他主要條款

確定估值及代價的依據	每輪**[編纂]**前投資的代價是由相關**[編纂]**前投資者與本集團(如適用)在考慮投資／股權轉讓的時間、訂立相關投資協議及／或股份轉讓協議時我們的估值、我們的業務運營、本集團的財務表現以及我們的業務前景後，經公平磋商確定。有關更多詳情，請參閱本節上文「— 概覽 — **[編纂]**前投資」。
禁售期	根據適用的中國法律，於**[編纂]**起計12個月內，所有現有股東(包括**[編纂]**前投資者)不得轉讓其持有的任何股份。
[編纂]前投資所得款項的用途	經董事會批准，我們將**[編纂]**前投資所得款項用於本集團的主要業務，包括但不限於研發活動、本公司業務的增長及擴張以及一般營運資金用途。截至最後實際可行日期，我們已動用**[編纂]**前投資所得款項淨額的約65.5%。
[編纂]前投資者為本公司帶來的戰略利益	於進行**[編纂]**前投資時，董事認為，本集團可受益於**[編纂]**前投資者對本集團的投資所提供的額外資金、**[編纂]**前投資者為本公司帶來的行業洞察、業務擴展和戰略方向的建議、上下游資源以及**[編纂]**前投資者的知識和經驗。其投資亦彰顯其對本集團運營的信心，以及對本集團表現、實力及前景的認可。

[編纂]前投資者的權利

[編纂]前投資者已獲授予與本公司相關的若干特別權利，包括財務表現目標、贖回權、知情權、優先購買權、贖回／撤資權、優先購買權、股息及清算優先權以及董事委任權。根據聯交所頒佈的新上市申請人指南第4.2章中的**[編纂]**前的投資指引，所有該等特別權利均已於本公司向聯交所首次提交**[編纂]**(「**[編纂]**」)前終止，或將於**[編纂]**前或**[編纂]**時終止。特別是，由本公司提供的贖回／撤資權(在本公司向聯交所提交**[編纂]**之日

前終止)應在以下任一事件最早發生時自動恢復：(a)**[編纂]**遭相關證券監管機構拒絕受理、駁回或否決；或(b)**[編纂]**遭退回、撤銷或撤回；或(c)本公司未能在收到聯交所**[編纂]**批准之日起十二(12)個月內完成**[編纂]**，除非各方另有協定；或(d)本公司未能於首次提交**[編纂]**之日起十八(18)個月內完成**[編纂]**。

遵守[編纂]前投資的指引

鑑於(i)**[編纂]**(即我們的H股在聯交所**[編纂]**的首個交易日)將在完成**[編纂]**前投資後超過120個整日後進行；及(ii)除授予**[編纂]**前投資者的撤資權在我們首次向聯交所提交**[編纂]**之日前已不再有效外，所有授予**[編纂]**前投資者的特別權利將在**[編纂]**前終止，聯席保薦人確認，上述**[編纂]**前投資符合新上市申請人指南第4.2章的規定。

有關[編纂]前投資者的資料

截至最後實際可行日期，我們的**[編纂]**前投資者的背景資料列示如下。除本文件所披露者外，我們的**[編纂]**前投資者各普通合夥人(以合夥形式)負責有關相應**[編纂]**前投資者所管理的資產的投資決策。

貔頭

貔頭(上海)企業管理中心(有限合夥)(「**貔頭**」)為一家於2019年11月在中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣15億元。該公司主要從事企業管理、企業管理諮詢、商務信息諮詢。貔頭的唯一普通合夥人為深圳建華開源私募股權投資基金管理有限公司(「**深圳建華**」)，擁有其0.0667%的合夥權益。除深圳市建華同源私募股權投資基金管理有限公司(「**建華同源**」)持有深圳建華40.0%股權外，深圳建華股東並無持有其30%以上的股權。建華同源由以下各方擁有：(i)深圳通達方舟二號合夥企業(有限合夥)(「**深圳通達**」)擁有39.0%；(ii)北京光裕同源投資有限公司擁有35.0%，其由趙國紅、婁麗麗及張旺生分別擁有40.0%、30.0%及30.0%；及(iii)羅四新擁有26.0%。深圳通達的唯一有限合夥人為婁麗麗，持有其99.9%合夥權益。深圳通達的唯一普通合夥人為北京莊源國際投資諮詢有限公司，持有其0.1%合夥權益，而北京莊源國際投資諮詢有限公司由趙術開及梁延芬分別擁有93.0%及7.0%。貔頭的唯一有限合夥人為建信(北京)投資基金管理有限責任公司(「**建信北京投資**」)，擁有其99.933%的合夥權益。建信北京投資由建信信託有限責任

公司(「**建信信託**」)全資擁有，而建信信託由中國建設銀行股份有限公司(一家於香港聯交所(股份代號：00939)及上海證券交易所(證券代碼：601939)上市的公司)擁有67%的權益，並由合肥興泰金融控股(集團)有限公司(由合肥市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有)擁有33%的權益。據本公司所深知及盡悉，上述各實體及個人均為獨立第三方。

QM208 Limited

QM208 Limited(「**QM208**」)為一家根據香港法律註冊成立的公司，主要從事風險投資， 由Qiming Venture Partners VIII Investments, LLC(「**Qiming Partners VIII Investments**」)擁有。Qiming Partners VIII Investments由Qiming Venture Partners VIII, L.P.(「**Qiming Partners VIII**」)及Qiming VIII Strategic Investors Fund, L.P.(「**Qiming VIII Strategic**」)分別擁有約99.5%及0.5%。Qiming Partners VIII及Qiming VIII Strategic均為根據開曼群島法律註冊的獲豁免有限合夥企業。Qiming GP VIII, LLC為Qiming Partners VIII及Qiming VIII Strategic的普通合夥人。鄺子平與Gary Edward Rieschel分別持有Qiming GP VIII, LLC 30%的股本。除鄺子平與Gary Edward Rieschel外，概無其他股東持有Qiming GP VIII, LLC 30%或以上的股本。Qiming Partners VIII及Qiming VIII Strategic均為啟明創投旗下風險投資基金。啟明創投為中國領先的風險投資公司，專注於投資中國科技及醫療行業企業。我們的非執行董事周志峰先生由QM208提名。除周志峰先生外，據本公司所深知及盡悉，上述各實體及個人均為獨立第三方。

啟明融乾

蘇州啟明融乾股權投資合夥企業(有限合夥)(「**啟明融乾**」)為一家於2021年8月在中國成立的有限合夥企業，基金規模為約人民幣29.59億元。其專注於投資科技與消費(T&C)及醫療行業早期及成長期的優秀企業。啟明融乾的普通合夥人是蘇州啟坤創業投資合夥企業(有限合夥)(「**蘇州啟坤**」)，持有1.01%的合夥權益。啟明融乾有44名有限合夥人，且概無持有超過30%的合夥權益。

蘇州啟坤的普通合夥人為蘇州啟望創業投資有限公司，其由于佳及徐靜分別擁有50%及50%的權益。據本公司所深知及所悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

啟明融凱

昆山市啟明融凱股權投資合夥企業(有限合夥)(「**啟明融凱**」)為一家於2021年10月在中國成立的有限合夥企業，基金規模為人民幣10億元。其專注於投資科技與消費(T&C)行業早期及成長期的優秀企業。啟明融凱的普通合夥人為蘇州啟坤，持有2.90%的合夥權益。啟明融凱有15名有限合夥人。除昆山市產業發展投資母基金合夥企業(有限合夥)

(「**昆山基金**」)持有30%的合夥權益外，啟明融凱的其他有限合夥人概無持有超過30%的合夥權益，昆山基金由昆山市政府國有資產監督管理辦公室最終控制。據本公司所深知及所悉，上述所有實體均為獨立第三方。

BOCOM International Beyond Limited

BOCOM International Beyond Limited是一家於香港註冊成立的有限公司。其由BOCOM International Nova Limited全資擁有，而BOCOM International Nova Limited由聯交所上市公司交銀國際控股有限公司(股份代號：3329)全資擁有。

蘇州慕華

蘇州慕華股權投資合夥企業(有限合夥)(「**蘇州慕華**」)為一家於2020年7月在中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣40.3百萬元。其主要從事股權投資。蘇州慕華的普通合夥人為上海慕華金譽股權投資管理合夥企業(有限合夥)(「**上海慕華**」)，持有1.0024%的合夥權益。蘇州慕華有19名有限合夥人，且概無持有其超過30%的合夥權益。

上海慕華的普通合夥人為上海樺玉股權投資管理有限公司(「**上海樺玉**」)，持有10%的合夥權益，而上海樺玉由張妤及鞠娟分別擁有約93.34%及0.66%。上海慕華的有限合夥人包括(a)上海樺旭投資合夥企業(有限合夥)，持有其51%的合夥權益，其普通合夥人為上海樺玉，並由張妤及鞠娟以有限合夥人身份持有約63%及17%合夥權益；及(b)慕華教育投資有限公司(「**慕華教育**」)，持有其39%的合夥權益，其由清華大學資產管理有限公司全資擁有。據本公司所深知及所悉，上述所有實體及個人均為獨立第三方。

聯想

聯想中小企業發展創業投資基金(天津)合夥企業(有限合夥)(「**聯想**」)為一家於中國成立的有限合夥企業，專注於創業投資。聯想的普通合夥人為天津知己行遠二號投資管理中心(有限合夥)。聯想有四名有限合夥人，除聯想知遠(天津)科技有限公司(持有聯想48.9%的合夥權益)及國家中小企業發展基金有限公司(持有聯想30%的合夥權益)外，其他兩名有限合夥人各自持有的聯想權益均不超過30%。聯想由聯想集團有限公司(一家於香港聯合交易所有限公司上市的公司，股份代號：0992.HK)控制。據本公司所深知及所悉，上述所有實體均為獨立第三方。

無錫核芯

無錫核芯投資合夥企業(有限合夥)(「**無錫核芯**」)是一家於2020年5月於中國成立之有限合夥企業，出資額為人民幣100百萬元。其主要從事股權投資。無錫核芯的唯一普通合夥人為中電產融私募基金管理有限公司(「**中電產融**」)，持有0.50%合夥權益。除廣西乾曄投資合夥企業(有限合夥)(「**廣西乾曄**」)及杭州潤文科技有限公司分別持有40%及30%股權外，中電產融的其他股東均未持有中電產融30%以上股權。廣西乾曄由其唯一普通合夥人朱高爽持有約0.31%的合夥權益，由其唯一有限合夥人杭州潤文科技有限公司持有約99.69%合夥權益。杭州潤文科技有限公司最終由辛立艷控制。無錫核芯有四名有限合夥人。除中電科(天津)投資管理合夥企業(有限合夥)(「**天津科技**」)以及無錫金源產業投資發展集團有限公司(「**無錫金源**」)分別持有47.5%及30%合夥權益外，無錫核芯的有限合夥人均未持有其30%或以上合夥權益。中電產融亦擔任天津科技的唯一普通合夥人，持有0.04%合夥權益。天津科技的有限合夥人為中電電子信息產業投資基金(天津)合夥企業(有限合夥)(「**中電電子**」)，持有99.96%合夥權益，其普通合夥人為中電產融。中電電子的有限合夥人均未持有其30%以上合夥權益。無錫金源由無錫市濱湖區財政局及無錫市濱湖區供銷合作總社分別持有62%及38%權益。據本公司所知及所悉，上述各實體及個人均為獨立第三方。

南京融和

南京融和創業投資合夥企業(有限合夥)(「**南京融和**」)是一家於2018年7月於中國成立之有限合夥企業，出資額為人民幣30百萬元。其主要從事股權投資。南京融和的唯一普通合夥人為汪滿祥，持有約62.33%合夥權益。南京融和有六名有限合夥人，彼等均未持有其30%以上合夥權益。據本公司所知及所悉，汪滿祥為獨立第三方。

光躍投資

湖北江捷股權投資合夥企業(有限合夥)(「**光躍投資**」)是一家於2017年5月於中國成立之有限合夥企業，出資額為約人民幣386百萬元。其主要從事股權投資。寧波梅山保稅港區復奇合創投資合夥企業(有限合夥)(「**寧波復奇**」)為光躍投資的唯一普通合夥人，持有約1.30%合夥權益。光躍投資有八名有限合夥人，且均未持有其30%以上合夥權益。寧波復奇由其唯一普通合夥人北京光躍私募基金管理有限公司(一家最終由肖蓉控制的

公司)管理。除北京博思共創投資企業(有限合夥)(「**北京博思**」)持有55%合夥權益外，寧波復奇的有限合夥人均未持有其30%以上合夥權益。北京博思的唯一普通合夥人為北京復奇投資管理有限公司(最終由肖蓉控制)。北京博思的唯一有限合夥人為肖蓉，持有99%合夥權益。據本公司所知及所悉，上述所有實體及肖蓉均為獨立第三方。

北京安向

北京安向信息諮詢合夥企業(有限合夥)(「**北京安向**」)是一家於2022年5月於中國成立之有限合夥企業，出資額為人民幣20.4百萬元。其主要從事股權投資。北京安向的普通合夥人為王明超，持有約0.49%合夥權益。北京安向有18名有限合夥人，除持有約33.82%合夥權益的儀永剛外，其他有限合夥人概無持有其30%以上合夥權益。據本公司所知及所悉，北京安向及王明超均為獨立第三方。

青島華蓋

青島匯鑄華蓋智慧產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**青島華蓋**」)為一家於2021年2月在中國成立的有限合夥企業，出資額約為人民幣547百萬元，主要從事股權投資。青島華蓋的唯一普通合夥人為青島匯鑄華蓋投資中心(有限合夥)(「**華蓋投資**」)，持有約2%的合夥權益。華蓋投資的普通合夥人為華蓋創業投資管理(北京)有限公司(「**華蓋創投**」)，持有90%的合夥權益，而華蓋創投最終由華蓋資本有限責任公司(「**華蓋資本**」)控制。除遼寧成大股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600739)持有30.0%股權外，華蓋資本的股東概無於其中持有超過30%的股權。青島華蓋有六名有限合夥人。除青島華蓋永明產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**華蓋永明**」)持有約54.85%合夥權益外，青島華蓋的有限合夥人概無於其中持有超過30%的合夥權益。華蓋永明的普通合夥人為華蓋創投。除寧波梅山保稅港區華蓋元鼎股權投資合夥企業(有限合夥)(「**寧波華蓋**」)持有約81.67%的合夥權益外，華蓋永明的有限合夥人概無於其中持有超過30%的合夥權益。寧波華蓋及華蓋投資的普通合夥人為華蓋卓信投資管理(北京)有限公司，華蓋卓信投資管理(北京)有限公司由華蓋創投全資擁有。寧波華蓋的有限合夥人為寧波廣仁子路投資管理有限責任公司，該公司由鹿炳輝全資擁有。據本公司所知及所悉，上述所有實體及鹿炳輝均為獨立第三方。

上海時昱

上海時昱企業管理諮詢合夥企業(有限合夥)(「**上海時昱**」)為一家於2018年7月在中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣10.11百萬元，主要從事股權投資。上海時昱的唯一普通合夥人為上海時元企業管理諮詢有限公司，持有約0.1%的合夥權益，該公司由華蓋創投全資擁有。上海時昱有五名有限合夥人。除全球捷運(上海)供應鏈科技有限公司(「**全球捷運供應鏈**」)持有上海時昱49.95%的合夥權益外，上海時昱的有限合夥人概無於其中持有超過30%的合夥權益。全球捷運供應鏈由全球捷運物流有限公司擁有42.84%股權，而全球捷運物流有限公司由劉潔、姚溯及劉濤分別擁有40%、30%及30%股權。除全球捷運物流有限公司外，全球捷運供應鏈的股東概無持有超過30%的股權。據本公司所知及所悉，上述所有實體、劉潔、姚溯及劉濤均為獨立第三方。

王禹

王禹女士為一名高淨值私人投資者，在股票交易及跨行業股權投資方面擁有豐富經驗。其通過與萬先生的共同熟人了解到本集團。王禹女士為中國公民且為一名獨立第三方。

安徽中安

安徽中安智能網聯新能車產業基金合夥企業(有限合夥)(「**安徽中安**」)為一家於2023年8月在中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣10億元，主要從事股權投資。安徽中安的普通合夥人為安徽中安資本管理有限公司與肥西紫蓬私募基金管理有限公司(「**肥西紫蓬**」)，分別持有1.0%和0.3%的合夥權益。安徽中安資本管理有限公司由安徽省鐵路發展基金股份有限公司(「**安徽鐵路**」)全資擁有。安徽鐵路由安徽省人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。肥西紫蓬由肥西縣財政局最終全資控制。安徽中安有四名有限合夥人。除安徽江淮汽車集團股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：600418.SH)持有安徽中安30%的合夥權益外，安徽中安的有限合夥人概無於其中持有超過30%的合夥權益。據本公司所知及所悉，上述所有實體均為獨立第三方。

合肥建新

建新南方(合肥)產業基金合夥企業(有限合夥)(「**合肥建新**」)為一家於2023年5月在中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣50億元。該公司主要從事股權投資、創業投資。合肥建新的普通合夥人為建信北京投資及南方科創(北京)私募基金管理有限公司，彼等分別擁有其1%及0.02%的合夥權益。合肥建新有三名有限合夥人。除北京聚信德投

資管理中心(有限合夥)(「**北京聚信德**」)擁有合肥建新58.98%的合夥權益外，合肥建新的有限合夥人均未持有其30%以上的合夥權益。北京聚信德(a)由其普通合夥人建信北京投資擁有10.296%的權益，(b)其有限合夥人建信信託擁有87.5553%的權益，且(c)並無其他有限合夥人持有超過30%合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

燕湖建享

燕湖建享一號創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**燕湖建享**」)為一家於2023年9月在中國成立的有限合夥企業，出資額約為人民幣40億元。該公司主要從事股權投資、創業投資。燕湖建享的普通合夥人為建信北京投資，擁有其1%的合夥權益。燕湖建享有三名有限合夥人。除建信信託外，燕湖建享的有限合夥人均未持有其30%以上的合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

大灣區基金

粵港澳大灣區科技創新產業投資基金(有限合夥)(「**大灣區基金**」)是一家於2021年11月在中國成立的有限合夥企業，出資額約為人民幣98.7億元。其主要從事股權投資。大灣區基金的唯一普通合夥人是中灣私募基金管理有限公司(「**中灣私募基金**」)，持有0.24%的合夥權益，而中灣私募基金由(其中包括)(i)中國電子信息產業集團有限公司持有30%，該公司由國務院國有資產監督管理委員會全資擁有；及(ii)中灣中改(北京)信息科技中心(有限合夥)持有30%，該中心最終由中國經濟改革研究基金會控制。概無其他股東於中灣私募基金持有超過30.0%股權。穗科戰略(廣州)股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「**穗科戰略**」，最終由廣州經濟技術開發區管理委員會控制)持有大灣區基金約33.33%的合夥權益。大灣區基金有11名有限合夥人。除穗科戰略外，大灣區基金的其他有限合夥人概無於大灣區基金持有超過30%的合夥權益。據本公司所知及所悉，上述所有實體均為獨立第三方。

西安中灣

西安中灣科創產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**西安中灣**」)為一家於2024年11月在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。西安中灣由(i)其普通合夥人中灣私募

基金擁有約0.574%；及(ii)其有限合夥人大灣區基金擁有約79.5941%。概無其他西安中灣有限合夥人於其中持有超過30%合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

肥西重卡

肥西縣重卡股權投資合夥企業(有限合夥)(「**肥西重卡**」)是一家於2024年3月在中國成立的有限合夥企業，出資額約人民幣50百萬元。其主要從事對汽車行業的投資。肥西重卡由(a)其唯一普通合夥人合肥產投資本創業投資管理有限公司持有約0.02%，該公司最終由合肥市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有；及(b)肥西縣運河產業基金有限公司持有約99.98%，該公司最終由肥西縣財政局全資擁有。據本公司所知及所悉，上述所有實體均為獨立第三方。

肥西產業基金

肥西縣運河產業基金股份有限公司(「**肥西產業基金**」)是一家於2022年3月在中國成立的有限公司，主要從事股權投資。肥西產業基金最終由肥西縣財政局全資擁有。據本公司所知及所悉，上述所有實體均為獨立第三方。

普華實體

- ***普華專項基金：***杭州普華興長創業投資合夥企業(有限合夥)(「**普華專項基金**」)是一家於2024年10月於中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣220百萬元。其主要從事股權投資。普華專項基金的唯一普通合夥人為杭州普華天驥股權投資管理有限公司，持有其0.0045%的合夥權益，該公司由浙江普華天勤股權投資管理有限公司全資擁有，而浙江普華天勤股權投資管理有限公司由沈琴華及杭州普華恒創投資合夥企業(有限合夥)分別持有72%及28%的權益。普華專項基金的唯一有限合夥人為長興產業投資發展集團有限公司，持有其99.9955%的合夥權益，該公司由長興縣財政局最終全資控制。據本公司所知及所悉，上述實體及個人均屬獨立第三方。

- ***普華長興基金：***長興普華經開興才創業投資基金合夥(有限合夥)(「**普華長興基金**」)是於2023年3月於中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣500百萬元。其主要從事股權投資。普華長興基金由(a)其唯一普通合夥人浙江普華天勤股權投資管理有限公司擁有約3%權益；(b)長興縣財政局最終全資控制的長興溪美投資開發有限公司擁有約97%權益。據本公司所知及所悉，所有該等實體均屬獨立第三方。

- ***長興普華深向：*** 長興普華深向創業投資合夥企業(有限合夥)(「**長興普華深向**」)為一家於2025年11月在中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資及股權投資。長興普華深向由(i)其普通合夥人杭州普華天驥股權投資管理有限公司擁有0.05%；及(ii)其有限合夥人長興興長創強投資合夥企業(有限合夥)擁有99.95%。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

- ***普華中小二期：*** 普華中小二期(杭州)創業投資合夥企業(有限合夥)(「**普華中小二期**」)為一家於2024年5月在中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資。普華中小二期由(i)其普通合夥人杭州普華至勤創業投資合夥企業(有限合夥)(「**普華至勤**」)擁有1.00%；及(ii)其有限合夥人國家中小企業發展基金有限公司擁有30.00%。普華中小二期的其他有限合夥人概無持有其30%或以上合夥權益。

  普華至勤由(i)其普通合夥人浙江普華天勤股權投資管理有限公司擁有33.4443%；及(ii)其有限合夥人諸暨普臻韜辰創業投資合夥企業(有限合夥)(「**普臻韜辰**」)擁有49.9168%。普華至勤的其他有限合夥人概無持有其30%或以上合夥權益。普臻韜辰由(i)其普通合夥人杭州正前方投資有限公司擁有0.1250%；及(ii)其有限合夥人曹國熊擁有69.875%。普臻韜辰的其他有限合夥人概無持有其30%或以上合夥權益。除曹國熊持有其76.00%股權外，杭州正前方投資有限公司的其他股東概無持有其30%或以上股權。據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。

- ***普華鳳起：*** 普華鳳起(寧波)創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**普華鳳起**」)為一家於2023年6月在中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資。普華鳳起由其普通合夥人浙江普華天勤股權投資管理有限公司擁有2.75%。普華鳳起的有限合夥人概無持有其30%或以上合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

臨沂國科

臨沂魏橋國科創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**臨沂國科**」)是一家於2023年11月於中國成立的有限合夥企業，出資額為人民幣5,800百萬元。其主要從事智能物流裝備行業的投資。

臨沂國科的唯一普通合夥人為北京宏華聚信私募基金管理有限公司，持有約4.4138%的合夥權益，該公司由劉波、北京晶智富睿企業管理有限公司(「**北京晶智**」)及濟南潤瀾投資管理有限公司分別擁有40.0%、38.0%及22.0%。臨沂國科有九名有限合夥人，包

括(i)山東魏橋鋁電有限公司(一家由聯交所上市公司中國宏橋集團有限公司(股份代號：01378)全資擁有的公司)，持有其49.0%的合夥權益；及(ii)其他八名有限合夥人，彼等均未持有其超過30.0%的合夥權益。

據本公司所知及所悉，所有該等實體均為獨立第三方。

北京瀚棠

瀚棠(北京)置業有限公司(「**北京瀚棠**」)是一家於2017年4月於中國成立的有限公司，主要從事股權投資、房地產開發等業務。北京瀚棠由陳國棟及周巍分別擁有60%及40%。

據本公司所知及所悉，所有該等個人及實體均為獨立第三方。

北京和光

北京和光長旭管理諮詢企業(有限合夥)(「**北京和光**」)為一家於2025年9月在中國成立的有限合夥企業，主要從事管理諮詢及股權投資。北京和光由(i)其唯一普通合夥人北京瀚棠擁有1%；(ii)其有限合夥人陳國棟擁有75%；及(iii)其他六名有限合夥人擁有24%。據本公司所深知及盡悉，上述所有個人及實體均為獨立第三方。

蕪湖信魯深

蕪湖信魯深股權投資合夥企業(有限合夥)(「**蕪湖信魯深**」)為一家於2025年10月在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資活動。蕪湖信魯深由(i)其普通合夥人鑫盛利保股權投資有限公司(最終由信達資本管理有限公司(最終由聯交所上市公司中國信達資產管理股份有限公司(「**信達資產**」)(股份代號：1359.HK)全資擁有)實益擁有)擁有0.18%；及(ii)其有限合夥人信達資產擁有68.47%。蕪湖信魯深的其他有限合夥人均未持有其30%或以上的合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

北京聚昂

北京聚昂科技企業管理合夥企業(有限合夥)(「**北京聚昂**」)為一家於2021年12月在中國成立的有限合夥企業，主要從事管理諮詢。北京聚昂由(i)其普通合夥人中信聚信(北京)資本管理有限公司擁有0.005%，該公司由聯交所上市公司中國中信股份有限公司(股份

代號：0267.HK）最終全資擁有；及(ii)其有限合夥人天津聚信天昂股權投資合夥企業（有限合夥）（由中國中信股份有限公司最終全資擁有）擁有99.995%。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

濟南智能

濟南綠色智能投資合夥企業（有限合夥）（「**濟南智能**」）為一家於2025年9月在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。濟南智能由(i)其唯一普通合夥人山東省新動能科創服務有限公司（由山東省財政廳最終全資擁有）擁有0.1%；及(ii)其有限合夥人山東省新動能綠色先行投資中心（有限合夥）（由山東省財政廳最終全資擁有）擁有71.3%。濟南智能的其他有限合夥人概無持有其30%或以上合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

麗水建鑫

麗水建鑫信瑞創業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**麗水建鑫**」）為一家於2024年9月在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資、創業投資。麗水建鑫由(i)其普通合夥人建信北京投資擁有1%；及(ii)其有限合夥人蕪湖建享擁有44%。麗水建鑫的其他有限合夥人概無持有其30%或以上股權。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

安徽建廬

安徽建廬高端智造股權投資合夥企業（有限合夥）（「**安徽建廬**」）為一家於2023年10月在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資、創業投資。安徽建廬由(i)其普通合夥人建信北京投資擁有1%；(ii)北京建玥股權投資基金（有限合夥）（其普通合夥人為建信北京投資）擁有59%；及(iii)安徽省新興產業發展基金有限公司擁有30%，該公司由安徽省投資集團控股有限公司（一家由安徽省人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有的公司）持有90%。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

前海弘盛

深圳市前海弘盛創業投資服務有限公司（「**前海弘盛**」）為一家於2014年2月在中國成立的有限公司，主要從事創業投資。前海弘盛由深圳證券交易所上市公司欣旺達電子股份有限公司（股份代號：300207.SZ）全資擁有。欣旺達電子股份有限公司的單一最大股東為王明旺與王威，彼等為前海淏天的有限合夥人，分別持有68.63%及29.41%的合夥權益。據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。

霍爾果斯創新

霍爾果斯中小企業創新創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**霍爾果斯創新**」)為一家於2024年12月在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。霍爾果斯創新由其唯一普通合夥人新疆紅山擁有0.1%。霍爾果斯創新由其有限合夥人新疆霍爾果斯工業投資集團有限公司(由霍爾果斯市國有資產監督管理局全資擁有)持有50%。霍爾果斯創新的另一名有限合夥人霍爾果斯自貿試驗區產業投資基金合夥企業(有限合夥)持有其49.9%權益，而該公司由其普通合夥人新疆紅山持有0.1%及其有限合夥人霍爾果斯金諾投資控股集團有限公司持有99.9%。霍爾果斯金諾投資控股集團有限公司由新疆維吾爾自治區霍爾果斯經濟開發區管理委員會財政局全資擁有。

據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

前海淏天

深圳市前海淏天投資管理合夥企業(有限合夥)(「**前海淏天**」)為一家於2014年11月在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資管理及投資諮詢。前海淏天由(i)其普通合夥人王瑩瑩擁有1.96%；(ii)其有限合夥人王明旺擁有68.63%；及(iii)其有限合夥人王威擁有29.41%。據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。

長興興長創強

長興興長創強投資合夥企業(有限合夥)(「**長興興長創強**」)為一家於2024年12月根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事創業投資。長興興長創強由(i)其普通合夥人長興私募基金管理有限公司擁有0.02%；及(ii)其有限合夥人長興產業投資發展集團有限公司擁有49.99%。概無其他有限合夥人持有其30%或以上合夥權益。長興私募基金管理有限公司由長興產業投資發展集團有限公司全資擁有。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

匯魯菁創臨沂

匯魯菁創(臨沂)高端製造產業股權基金合夥企業(有限合夥)(「**匯魯菁創臨沂**」)為一家於2025年11月在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資、投資管理及資產管理。匯魯菁創臨沂由(i)其普通合夥人山東龍信股權投資管理有限公司擁有0.20%；及(ii)

其有限合夥人臨沂城發資本控股集團有限公司及山東省國有資產投資控股有限公司分別擁有40.00%及39.80%。概無其他有限合夥人持有其30%或以上合夥權益。

山東龍信股權投資管理有限公司由山東省融越控股集團有限公司全資擁有，而山東省融越控股集團有限公司由山東省國有資產投資控股有限公司擁有94.8902%，概無其他股東持有其30%或以上股權。山東省國有資產投資控股有限公司由山東省人民政府國有資產監督管理委員會擁有70.00%，概無其他股東持有其30%或以上股權。臨沂城發資本控股集團有限公司由臨沂城市發展集團有限公司全資擁有，而臨沂城市發展集團有限公司由臨沂城發控股集團有限公司擁有91.21%，概無其他股東持有其30%或以上股權。臨沂城發控股集團有限公司由臨沂市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

光躍知行

湖北省光躍知行創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**光躍知行**」)為一家於2024年8月在中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資。於2026年1月，光躍知行根據其合夥協議接納七名新有限合夥人，並在中國完成工商變更登記。光躍知行由(i)其普通合夥人北京光躍恒達管理諮詢服務合夥企業(有限合夥)擁有3.8092%；及(ii)其有限合夥人北京泛函管理諮詢服務合夥企業(有限合夥)擁有56.7652%。概無其他有限合夥人持有其30%或以上合夥權益。

北京光躍恒達管理諮詢服務合夥企業(有限合夥)由(i)其普通合夥人北京光躍私募基金管理有限公司擁有20.00%；及(ii)其有限合夥人海南光躍投資合夥企業(有限合夥)擁有80.00%。海南光躍投資合夥企業(有限合夥)由(i)其普通合夥人肖蓉擁有99.00%；及(ii)其有限合夥人北京光躍私募基金管理有限公司擁有1.00%。據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。

ABC

IMP2 Elevate Pte. Ltd.(「**ABC**」)為一家於2025年9月在新加坡註冊成立的投資控股公司。截至最後實際可行日期，ABC由ABC Impact Master Fund II Pte. Ltd.擁有100%，而ABC Impact Master Fund II Pte. Ltd.由ABC Impact Fund II LP擁有100%。ABC Impact Fund II LP的普通合夥人為ABC Impact GP II Pte. Ltd.。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

藍湖

Blue Lake Capital Fund IV Investment (HK) Limited(「**藍湖**」)為一家於2022年8月在香港註冊成立的有限責任公司，主要從事創業投資。藍湖由Blue Lake Capital Fund IV, L.P.全資擁有，而Blue Lake Capital Fund IV, L.P.持有其100%的股權。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

Stone

Link Ventures L.L.C-FZ(「**Stone**」)為一家於2025年10月21日在阿拉伯聯合酋長國註冊成立的實體，主要從事商業企業投資及投資管理業務。Stone由Stone Venture L.L.C-FZ擁有100%股權，而Stone Venture L.L.C-FZ由BlueFive Stone Fund I LP(「**BlueFive Stone Fund**」)擁有100%股權。BlueFive Stone Fund由其普通合夥人BlueStone Holding Limited控制，而BlueStone Holding Limited由BlueFive Asset Management Ltd(「**BlueFive Asset Management**」)擁有100%股權，BlueFive Asset Management為一家根據阿拉伯聯合酋長國法律註冊成立的有限責任公司。Hazem Ben-Gacem為BlueFive Asset Management的最終實益擁有人。Hazem Ben-Gacem同時是BlueFive Capital的創辦人及首席執行官，BlueFive Capital是一個全球投資平台，專注於高潛力經濟體的投資機會，旨在變革傳統金融模式並促進可持續增長。並無任何投資者單獨持有BlueFive Stone Fund 30%或以上股權。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

NGS Investor

NGS Super Pty Limited(「**NGS Investor**」)為一家於1988年4月在澳大利亞註冊成立的公司，是NGS Super的受託人。NGS Super是一隻面向教育及社區專業人士的養老基金。NGS Super的主要持續活動為在成員退休、終止服務、身故或喪失工作能力時向其提供一次性或養老福利。概無個人持有NGS Super或NGS Investor30%或以上權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

廈門國升

廈門國升增長啟航壹號創業投資合夥企業(有限合夥)(「**廈門國升**」)為一家於2022年3月在中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資。廈門國升由(i)其普通合夥人廈門國升發展私募基金管理有限責任公司擁有0.0476%；及(ii)其有限合夥人廈門國升增長股權投資合夥企業(有限合夥)擁有95.1928%，二者均由廈門市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有。廈門國升的其他有限合夥人概無持有其30%或以上合夥權益。據本公司所深知及盡悉，上述所有實體均為獨立第三方。

本公司的資本化

下表是截至本文件日期及[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)本公司的資本化概要：

	截至本文件日期		緊隨[編纂]完成後	
股東	非上市股份數目[1]	所有權比例	H股數目[1]	所有權比例
萬鈞[2]	6,500,000	3.64%	[編纂]	[編纂]%
上海鈞緯[2][3]	8,500,000	4.78%	[編纂]	[編纂]%
上海鈞盛[2]	8,000,000	4.49%	[編纂]	[編纂]%
上海鈞遠[2]	8,000,000	4.49%	[編纂]	[編纂]%
北京成岳[2]	5,412,713	3.04%	[編纂]	[編纂]%
百度	24,000,000	13.48%	[編纂]	[編纂]%
貔頭	960,000	0.54%	[編纂]	[編纂]%
QM208	6,668,269	3.75%	[編纂]	[編纂]%
BOCOM International	960,000	0.54%	[編纂]	[編纂]%
蘇州慕華	960,000	0.54%	[編纂]	[編纂]%
聯想	3,933,241	2.21%	[編纂]	[編纂]%
無錫核芯	928,000	0.52%	[編纂]	[編纂]%
南京融和	189,384	0.11%	[編纂]	[編纂]%
光躍投資	1,600,000	0.90%	[編纂]	[編纂]%
北京安向	652,800	0.37%	[編纂]	[編纂]%
青島華蓋	960,000	0.54%	[編纂]	[編纂]%
王禹	320,000	0.18%	[編纂]	[編纂]%
上海時昱	320,000	0.18%	[編纂]	[編纂]%
啟明融乾	378,890	0.21%	[編纂]	[編纂]%
啟明融凱	276,990	0.16%	[編纂]	[編纂]%
安徽中安	4,622,458	2.60%	[編纂]	[編纂]%
合肥建新	1,040,053	0.58%	[編纂]	[編纂]%
蕪湖建享	2,041,586	1.14%	[編纂]	[編纂]%
大灣區基金	1,617,861	0.91%	[編纂]	[編纂]%
肥西重卡	1,155,614	0.65%	[編纂]	[編纂]%
普華長興基金	1,386,738	0.78%	[編纂]	[編纂]%
普華專項基金	4,853,581	2.73%	[編纂]	[編纂]%
肥西產業基金	693,369	0.39%	[編纂]	[編纂]%
臨沂國科	3,679,802	2.07%	[編纂]	[編纂]%
北京瀚棠	2,098,449	1.18%	[編纂]	[編纂]%
北京和光	2,568,032	1.44%	[編纂]	[編纂]%
蕪湖信魯深	14,124,294	7.94%	[編纂]	[編纂]%
北京聚昂	5,136,064	2.89%	[編纂]	[編纂]%
濟南智能	10,220,768	5.74%	[編纂]	[編纂]%
麗水建鑫	1,284,016	0.72%	[編纂]	[編纂]%
安徽建廬	513,606	0.29%	[編纂]	[編纂]%
前海弘盛	1,049,225	0.59%	[編纂]	[編纂]%
西安中灣	1,049,225	0.59%	[編纂]	[編纂]%

	截至本文件日期		緊隨[編纂]完成後	
股東	非上市股份數目(1)	所有權比例	H股數目(1)	所有權比例
霍爾果斯創新	419,690	0.24%	**[編纂]**	**[編纂]**%
前海淏天	1,049,225	0.59%	**[編纂]**	**[編纂]**%
長興普華深向	8,225,921	4.62%	**[編纂]**	**[編纂]**%
普華中小二期	1,049,225	0.59%	**[編纂]**	**[編纂]**%
普華鳳起	1,049,225	0.59%	**[編纂]**	**[編纂]**%
長興興長創強	2,098,449	1.18%	**[編纂]**	**[編纂]**%
匯魯菁創臨沂	1,049,225	0.59%	**[編纂]**	**[編纂]**%
光躍知行	629,535	0.35%	**[編纂]**	**[編纂]**%
ABC	3,564,395	2.00%	**[編纂]**	**[編纂]**%
藍湖	743,606	0.42%	**[編纂]**	**[編纂]**%
Stone	17,711,814	9.95%	**[編纂]**	**[編纂]**%
NGS Investor	1,317,437	0.74%	**[編纂]**	**[編纂]**%
廈門國升	419,690	0.24%	**[編纂]**	**[編纂]**%
參與**[編纂]**的**[編纂]**(4)	—	—	**[編纂]**	**[編纂]**%
總計	**177,982,465**	**100.00%**	**[編纂]**	**100%**

附註：

(1) 待完成相關備案後，由所有現有股東持有的**[編纂]**股非上市股份將於完成**[編纂]**後根據「全流通」申請轉換為H股。

(2) 上海鈞緯、上海鈞遠、上海鈞盛及北京成岳的日常管理，以及彼等持有的股份所附的表決權的行使事宜由萬鈞先生控制，就北京成岳而言，萬鈞先生為其普通合夥人，而就上海鈞緯、上海鈞遠及上海鈞盛而言，萬鈞先生控制普通合夥人鈞晟景誠的大部分擁有權。

(3) 截至最後實際可行日期，(i)鈞晟景誠(作為普通合夥人)持有上海鈞遠約25.5058%的權益；及(ii)上海鈞遠擁有兩名有限合夥人，包括：(a)徐上上，持有約0.1250%合夥權益；及(b)北京鈞創智合企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約74.3692%合夥權益。北京鈞創有十四(14)名合夥人，包括(a)鈞晟景誠(作為唯一普通合夥人)，持有0.1568%合夥權益；(b)13名有限合夥人，包括(i)我們的執行董事兼首席執行官萬鈞先生，持有24.4205%合夥權益；(ii)執行董事王甲先生，持有20.1380%合夥權益；(iii)執行董事徐上上先生，持有11.5064%合夥權益；(iv)高級管理層譚昌毓先生，持有11.6742%合夥權益；(v)高級管理層田山先生，持有20.4298%合夥權益；及(vi)八名其他有限合夥人，均為我們的員工。

(4) 截至最後實際可行日期，(i)鈞晟景誠(作為普通合夥人)持有上海鈞盛約40.7696%權益；及(ii)上海鈞盛擁有八名有限合夥人，包括：(a)田山，持有約0.1250%合夥權益；(b)北京鈞誠眾志企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約2.2224%合夥權益；(c)北京鈞聚眾擎企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約1.7049%合夥權益；(d)北京鈞礪同心企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約6.5948%合夥權益；(e)北京鈞勢同輝企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約38.8113%合夥權益；(f)北京鈞

澤同舟企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約6.0947%合夥權益；(g)合肥鈞合恒昌企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約2.1145%合夥權益；及(h)合肥鈞華聚力企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約1.5629%合夥權益。詳情請參閱本文件附錄四「法定及一般資料 — 員工激勵計劃」一節。

(5) 截至最後實際可行日期，上海鈞緯有12名有限合夥人，包括(i)我們的執行董事兼首席執行官萬鈞先生，其持有68.8235%合夥權益；(ii)我們的執行董事王甲先生，其持有4.4118%合夥權益；(iii)我們的執行董事徐上上先生，其持有4.4118%合夥權益；(iv)我們的高級管理層譚昌毓先生，其持有4.4118%合夥權益；(v)我們的高級管理層田山先生，其持有4.4118%合夥權益；及(vi)七名其他有限合夥人，彼等為我們的員工。

(6) 此指截至**[編纂]**參與**[編纂]**的**[編纂]**持有的股份數目(假設**[編纂]**未獲行使)，即H股。

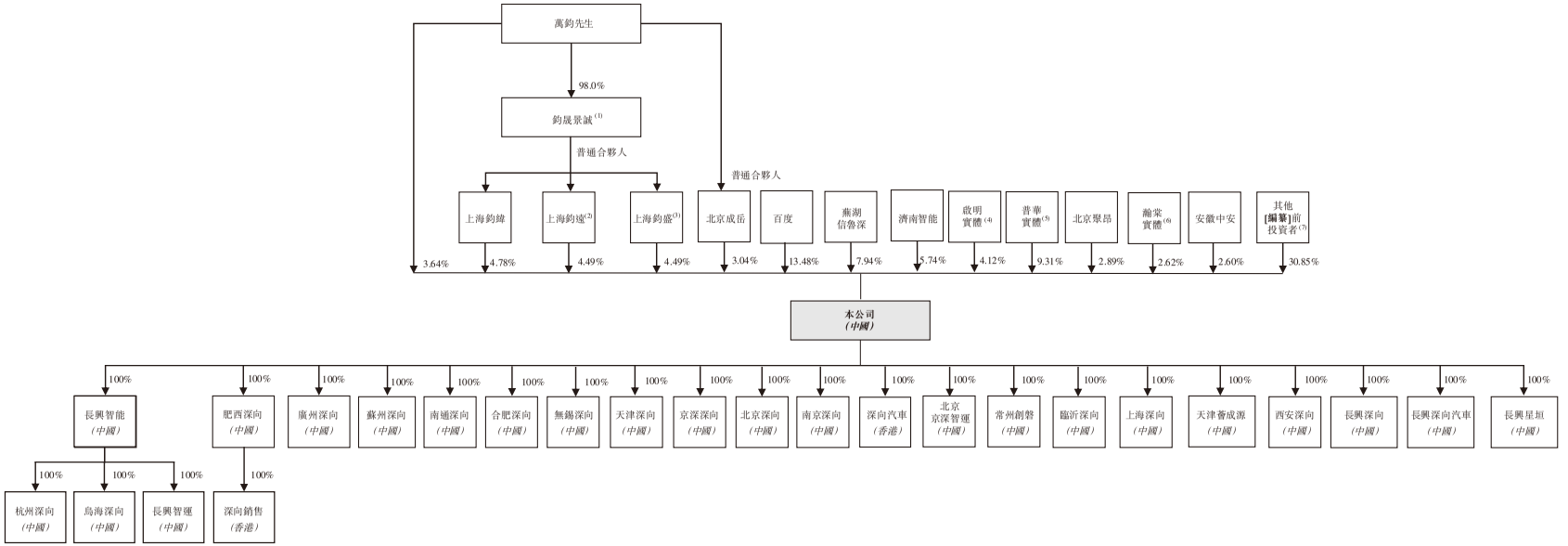
[編纂]

歷史、發展及公司架構

[編纂]

緊接[編纂]完成前的公司架構

下圖列示緊接**[編纂]**完成前本集團的股權架構：



附註：

(1) 截至最後實際可行日期，鈞晟景誠由萬鈞先生擁有98%，由我們的員工劉薇擁有2%。

(2) 截至最後實際可行日期，(i)鈞晟景誠(作為普通合夥人)持有上海鈞遠約25.5058%權益；及(ii)上海鈞遠有兩名有限合夥人，包括：(a)徐上上，持有約0.1250%合夥權益；及(b)北京鈞創智合企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約74.3692%合夥權益。

(3) 截至最後實際可行日期，(i)鈞晟景誠(作為普通合夥人)持有上海鈞盛約40.7696%權益；及(ii)上海鈞盛有八名有限合夥人，包括：(a)田山，持有約0.1250%合夥權益；(b)北京鈞誠眾志企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約2.2224%合夥權益；(c)北京鈞聚眾擎企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約1.7049%合夥權益；(d)北京鈞礪同心企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約6.5948%合夥權益；(e)北京鈞勢同輝企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約38.8113%合夥權益；(f)北京鈞澤同舟企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約6.0947%合夥權益；(g)合肥鈞合恒昌企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約2.1145%合夥權益；及(h)合肥鈞華聚力企業管理合夥企業(有限合夥)，持有約1.5629%合夥權益。

(4) 啟明實體包括QM208、啟明融乾及啟明融凱。

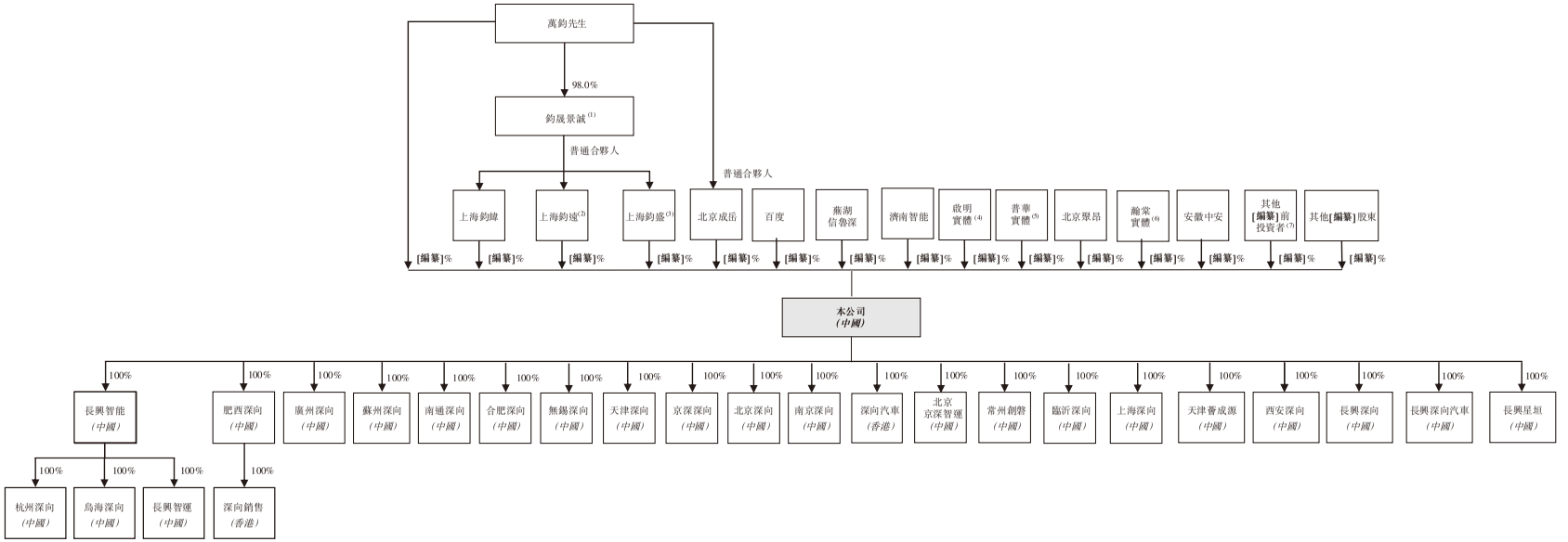
(5) 普華實體包括普華專項基金、普華長興基金、長興普華深向、普華中小二期及普華鳳起。

(6) 瀚榮實體包括北京瀚榮及北京和光。

(7) 其他[**編纂**]前投資者包括貔頭、BOCOM International、蘇州慕華、聯想、無錫核芯、南京融和、光躍投資、北京安向、青島華蓋、王禹、上海時昱、合肥建新、蕪湖建享、大灣區基金、肥西重卡、肥西產業基金、臨沂國科、麗水建鑫、安徽建廬、前海弘盛、西安中灣、霍爾果斯創新、前海淏天、長興興長創強、匯魯菁創臨沂、光躍知行、ABC、藍湖、Stone、NGS Investor及廈門國升。有關更多資料，請參閱本節「—有關[**編纂**]前投資者的資料」。

緊隨[編纂]完成後的公司架構

下圖列示緊隨**[編纂]**完成後(假設**[編纂]**未獲行使)本集團的股權架構：



附註：

附註(1)至(7)：請參閱前頁所載詳情。

業　務

概覽

我們是一家技術驅動的新能源重卡及智能公路貨運技術提供商，專注於以電動化與智能化技術，推動公路貨運行業向零碳、高效、安全的物流躍遷。根據灼識諮詢的資料，按2025年銷量計，我們在中國新能源重卡市場位居第九。

目前，我們的主要業務線及收入來源是銷售新能源重卡，包括深向星辰及深向星途。於2023年、2024年及2025年，我們分別交付509輛、3,002輛及8,020輛新能源重卡，錄得的收入分別約為人民幣425.2百萬元、人民幣1,961.2百萬元及人民幣3,928.7百萬元，佔總收入的99.9%、99.6%及99.2%。我們亦自零部件銷售錄得收入，並開始按年度或終身訂閱模式，將我們的兩項智能公路貨運技術天璣•隨行及天璣•雁行商業化。根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們是全球首家及唯一一家通過智能公路貨運技術實現訂閱收入的新能源重卡公司。根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們是中國僅有的兩家通過新能源重卡實現L4級技術商業化的公司之一。

根據灼識諮詢的資料，全球公路貨運市場規模龐大，2025年已達3.9萬億美元，成為現代經濟的重要組成部分。然而，該行業長期受三大痛點制約：高碳排放、高總擁有成本和安全風險。我們致力於以電動化及智能化技術解決該等痛點。我們選擇公路貨運體系中承擔超過50%總運力的長途公路貨運為切入點，將我們的技術商業化，該領域較高的技術及資本准入門檻增強了現有參與者的競爭力。

我們採用「兩段式」的策略解決這些痛點以實現目標。在第一階段，我們提供正向定義理念的新能源重卡。我們提供的新能源重卡基於專用結構而非傳統燃油車平台，這使我們能夠更好地整合硬件、軟件及零部件，以實現電動化與智能化功能。根據灼識諮詢的資料，我們的新能源重卡相較傳統燃油卡車和油改電卡車分別降低22.8%和10.8%的總擁有成本，在降低碳排放的同時，經濟優勢突出。在第二階段，我們旨在通過智能運營和運輸進一步推動公路貨運行業的整體效率提升。我們專注於持續降低維護及運營成本，以解決行業長期存在的高總擁有成本挑戰，同時利用日益發達的智能化技術減少人為失誤，提高安全性。自2025年5月起，我們自研的天璣•隨行系統已成為我們交付的所有卡車的標准配置，截至2025年12月31日，搭載該系統的卡車已交付超6,000輛。我們的天璣•雁行智能編隊運輸系統(IPTS)已完成核心功能開發與技術驗證。截至最後實際可行日期，該等智能公路貨運技術已開始為我們錄得收入。

行業機遇

根據灼識諮詢的資料，全球公路貨運市場規模已發展成為支撐實體經濟的龐大網絡。作為現代物流的核心組成部分，全球公路貨運的效率對行業及供應鏈的穩定性至關重要。然而，該行業長期受制約。例如，中國公路貨運市場正面臨以下痛點的挑戰：

- 高碳排放貫穿整條公路貨運價值鏈。具體而言，根據灼識諮詢的資料，車輛碳排放佔中國總碳排放的10%，其中公路貨運碳排放佔該等車輛相關排放的85%以上，是實現中國「雙碳」目標的關鍵挑戰；

- 高總擁有成本嚴重擠壓行業利潤空間。根據灼識諮詢的資料，燃油成本佔公路貨運企業總支出的30%至40%，加上車輛維護、人工成本等因素，導致行業平均利潤率不足10%；

- 在中國，儘管貨運車輛佔公路車輛總數不足10%，但造成了近25%的公路交通事故。

針對該等挑戰，新能源重卡在經濟及環保方面具有更大優勢，而智能化技術可進一步優化能耗，提升安全性和用戶體驗，降低物流成本。隨著新能源重卡總擁有成本的持續提升、電池與充電技術的進步、有利的環保政策及全球需求上升，行業迎來向電動化和智能化轉型的重大機遇。

我們的產品

新能源重卡。自成立以來，我們始終秉持正向定義理念，從零開始研發新能源重卡，以優化電動動力系統、提升安全性並促進智能系統的集成，而非通過油改電的方式改造傳統燃油卡車平台。我們的關鍵技術及創新包括整車架構、核心零部件及功能和性能。這使我們能更好地協調整車架構、關鍵零部件及軟件集成。目前，我們提供深向星辰及深向星途，各涵蓋不同的商業運輸場景。2025年深向星途的推出進一步擴展我們的產品組合，並貢獻相對較高的毛利率。

零部件。我們自銷售零部件錄得小部分收入。隨著已安裝車輛基數擴大，我們預期零部件業務將受益於更廣泛的產品覆蓋範圍、不斷增長的售後市場需求及客戶的經常性需求，且我們計劃透過擴大經銷網絡及加強售後支持，進一步強化該業務。

智能公路貨運技術。我們已開發一系列與重卡車型相兼容的智能公路貨運技術，包括天璣•隨行、天璣•雁行、天璣•獨行及深向•天樞。該等技術旨在提升安全性、效率及車隊運營能力。於往績記錄期間，我們開始以年度或終身訂閱費形式自天璣•隨行及天璣•雁行錄得小部分收入，而其他技術產品仍處於測試、驗證或早期商業化的不同階段。隨著時間推移，我們預期智能公路貨運技術將成為我們產品及收入組合中日益重要的一部分，惟受限於特定業務計劃及未來監管發展。

經營業績

於往績記錄期間，我們實現了快速增長，收入主要來自新能源重卡銷售。於2023年及2024年，我們的收入分別為人民幣425.6百萬元及人民幣1,968.6百萬元，2023至2024年的同比增長率達362.5%。我們的收入進一步增加101.2%至2025年的人民幣3,961.1百萬元。於2023年、2024年及2025年，我們分別交付509輛、3,002輛及8,020輛新能源重卡。截至2025年12月31日，我們已向539家客戶交付，並在2023年、2024年及2025年分別新增34家、186家及319家客戶，實現了客戶數量的快速增長。自2025年底以來，我們亦按年度或終身訂閱模式自我們的兩項智能公路貨運技術天璣•隨行及天璣•雁行錄得收入。

競爭優勢

具備經驗證的大規模交付能力的主要參與者

根據灼識諮詢的資料，按2025年銷量計，我們在中國新能源重卡市場位居第九，於該高度分散的行業中佔3.4%的市場份額。自成立以來，我們始終秉持正向定義理念，從零開始研發新能源重卡，以優化電動動力系統、提升安全性並促進智能系統的集成，而非通過油改電的方式改造傳統燃油卡車平台。根據灼識諮詢的資料，按2025年銷量計，我們在全球採用正向定義方法的市場參與者中位居第一。根據灼識諮詢的資料，我們交付的重卡最大續航里程為660公里，是市場上已批量交付的新能源重卡中續航最長的車型之一。根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們是中國僅有的兩家擁有L4級無人駕駛新能源重卡車隊的新能源重卡公司之一。

我們的產品以其可靠的性能得到了客戶的高度認可。於2023年、2024年及2025年，我們的新能源重卡累計已交付逾11,000輛，產品競爭力得到市場充分驗證。率先實現產品的規模化銷售及批量交付，使我們得以通過實際運營持續收集客戶反饋、優化產品性能、迭代並持續完善智能化技術和提升可靠性。

強大的電動化核心技術自研能力

我們堅持重卡電動化核心技術、核心零部件和關鍵子系統的自主研發，構築我們的長期競爭壁壘。我們已實現對新能源重卡核心三電系統的全棧自研，目前已在新款車型中搭載。此外，我們已啟動湖州長興三電智慧工廠的階段性建設。長興三電智慧工廠旨在支持電池系統、電動驅動系統及電源域控制器的自主生產。截至2026年3月31日，一期建設完成後，長興三電智慧工廠開始量產關鍵三電零部件。預期於2027年後二期建設完成時，該工廠全面投產後，預期每年可生產足以支持約50,000輛重卡的三電零部件。

我們自研電池包具有集成化單箱設計優勢，相比標準箱電池包系統減少了外圍零件種類和數量，降本增效，並集成箱體與承重結構，能量密度高達153Wh/kg，重量相比同電量競品輕200kg以上。我們的自研電池管理系統可以精準監測控制電池狀態，精準的熱管理實現電池始終處於最佳工作溫度。我們的能量回收管理系統利用全區間深度學習訓練，釋放最大回收潛能，提升回收功率20%。我們的雙電機分佈式及單電機四擋電驅橋實現強動力、高電壓及低能耗。其中，根據灼識諮詢的資料，DW130S電驅橋是國內最高集成度的新一代重卡電驅橋，具有第三代技術特徵。我們的高壓集成控制器及低壓控制器通過系統集成進一步減重增效。

通過基於正向定義理念的核心三電系統自研，一方面我們能夠更好地滿足電動化和智能化的市場需求，提升我們產品的經濟性、安全性和駕駛適配度，實現技術降本，持續提升毛利。另一方面我們可以減少對外部供應商的依賴、簡化供應鏈並降低成本，我們的規模優勢將隨着業務規模的不斷增長而進一步顯現。核心技術的自控還有助於使我們更好、更快地響應市場需求，通過創新和敏捷開發快速進行產品迭代升級，維持我們的行業創新影響力，從而築牢技術護城河。

貼合公路貨運行業需求的智能化技術

我們聚焦智能運輸與智能運營，通過持續技術創新為公路貨運行業賦能。公司創立之初，便從智能公路貨運的全場景需求出發設計正向定義新能源重卡，讓卡車在硬件層面與智能運營、智能駕駛等需求深度適配。這種前瞻性設計為我們產品的規模化落地築牢根基，也使我們在行業競爭中佔據獨特優勢。

我們結合物流場景的具體需求，開發了全系列智能公路貨運技術，具有很強的適用性和實際價值。我們自研的天璣駕駛矩陣覆蓋輔助駕駛、編隊運輸和全自動駕駛等全場景，滿足多元化的重卡物流需求。自2025年5月起，我們的天璣•隨行系統已實現全系最新車型標配。截至2025年12月31日，我們積累了超過7,000個案例的場景庫，模擬與道路測試里程超過四百萬公里，產品通過ISO21448安全標準認證。我們的編隊運輸系統實現「前車有人駕駛、後車無人跟車」模式。我們的編隊運輸車隊已於獲准路線及於適用監管參數內開始道路運營，不僅降低了人力成本，更與車聯網平台聯動形成閉環解決方案，優化了整個運輸流程的效率。

我們自研的智能化運營系統深向•天樞，相較傳統方案優勢顯著。其以動態閉環安全管理、精細化成本控制、運營提效、跨平台交互和生態系統開放性為核心，全面滿足差異化客戶需求。平台建立「識別 — 報警 — 取證 — 處置」動態安全閉環，整合地圖定位與實時視頻，實現可追溯風險管理，遠超傳統的單一報警或GPS追蹤。在成本管理方面，平台基於環境、司機行為和車況的三維分析，結合電子圍欄與遠程控車能力，

主動優化充電策略，效率遠遠高於傳統的單維度統計和人工管理。在運營效率方面，平台通過智能輔助功能提供多輪分析見解和優化建議，使車隊管理從被動監控轉向主動優化。此外，平台還覆蓋PC、移動和車機三端，實現數據實時聯動和跨端協同，並支持第三方產品接入，滿足客戶定製化需求，打破傳統方案的割裂和封閉。

智能運輸和智能運營系統，與公路貨運行業升級需求高度契合，使得我們的智能化解決方案具有很強的實用價值和市場競爭力，為智能公路貨運行業的發展提供了有力支持。

產品有效地解決了行業痛點

我們憑藉卓越的產品競爭力，從脱碳化、經濟性和安全性三大維度精準破解公路貨運行業痛點，形成差異化競爭優勢，在市場脱穎而出。

在脱碳化方面，我們的新能源重卡通過全鏈路低碳設計實現顯著減排。在運營階段實現零尾氣排放，為公路貨運企業達成「雙碳」目標提供核心支撐，也契合全球物流行業的可持續發展轉型趨勢。

在經濟性方面，我們的產品展現出成本優勢，貫穿其全生命週期。根據灼識諮詢的資料，電池與底盤一體化佈局擴大了貨箱空間並帶來更高運輸收入，而創新外觀設計帶來全球已批量交付卡車中最低的風阻係數之一。電池能量密度提升、輕量化設計和重心降低提升了行駛穩定性；三電系統的協同效應顯著提升了能源效率。根據灼識諮詢的資料，我們的重卡於假定五年全生命週期的成本相較燃油卡車和油改電卡車分別降低22.8%和10.8%，顯著的經濟性優勢貫穿產品全生命週期。

在安全性方面，相較於油改電重卡，我們的產品實現了全方位提升，並通過智能運輸與智能運營的融合，構建完善的場景安全保障體系。在運輸層面，天璣•隨行系統能夠實時感知周圍環境，通過前向碰撞預警、自動緊急制動等功能規避風險，其智能巡航輔助、智能排隊控制等功能可緩解司機疲勞、降低人為失誤。天璣•雁行編隊系統通過車車協同實現同步避障，天璣•獨行智能駕駛系統通過多傳感器融合與精準決策進一步提升安全性。在運營層面，車聯網平台深向•天樞提供實時安全管理：當駕駛員監測系統識別司機疲勞駕駛時，會立即報警並同步至雲端，供管理員干預。這種「智能運輸避險+智能運營監控」的雙重保障模式，使得卡車行駛安全性大幅提升，事故率較傳統運營下降超過60%，為公路貨運安全提供了系統性解決方案。

公路貨運服務生態系統，創造協同價值

我們構建了覆蓋車聯網管理及補能支持的全面公路貨運服務生態系統，為客戶提供一站式解決方案，形成難以複製的網絡效應。用戶可將自有管理系統集成至車輛中控單元，在安全條件下實現車輛控制功能，並通過無縫數據互通提升運營效率。我們的開放式車隊管理界面允許用戶在既有系統內擴展車輛操作與管理功能。在能源供應層面，我們整合生態系統資源為客戶解決實際難題。能源補給方面，我們聯合充換電網絡運營商構建覆蓋長途物流的補能網絡，通過深向車隊管理平台的充電管理模塊，結合電子圍欄與路徑規劃優化充電成本，有效緩解客戶對新能源卡車的續航焦慮。

經驗豐富的管理團隊，以及強大的戰略股東支持

我們富有遠見、執行能力突出的創始團隊在商用車和科技行業擁有深厚的專業背景。我們創始人萬鈞先生在商用車領域具備近20年管理和創業經驗，對該領域的電動化與智能化趨勢擁有敏銳的商業洞察力。我們亦擁有具備多元化背景的管理團隊，包括來自百度、一汽解放、三一等世界知名科技公司和重卡企業的資深專家。我們的團隊緊密合作，推動我們發展戰略的高效執行。在我們的發展歷程中，我們獲得了百度、魏橋等股東的多輪戰略投資，並在智能技術等方面與這些股東實現了顯著的協同效應。股東百度是擁有強大互聯網基礎的AI公司，其無人駕駛項目於2013年起步，我們是其自動駕駛生態系統的唯一商用車平台。魏橋集團為集紡織、家紡、熱電、鋁業於一體的特大型企業，除為我們的車身提供核心鋁材外，更為我們的業務運營提供廣闊產業應用場景。

我們的戰略

推進核心零部件自研自產

我們將持續深耕電動化核心技術的自主研發和自產能力，主要聚焦於電池、電驅橋、充換電系統的創新。例如提升電驅橋的動力輸出與能源效率，大幅優化重卡能源消耗效率，為客戶帶來更高效、更經濟的使用體驗，切實提升產品競爭力。我們已於2025年4月及6月在租賃物業啟動兩條臨時生產線的運營，包括常州的電池系統生產線以及南京的電驅橋生產線，這是我們垂直整合供應鏈的重要一步。我們亦已開始興建湖州長興三電智慧工廠，我們預期將進一步支持我們自研的三電系統的規模擴大，提高生產效率、產品一致性及加強供應鏈的應變能力。請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。與此同時，我們將深化產業鏈上下游整合以強化商業化能力：上遊端，鞏固與卡車定製合作

夥伴及供應商的協同合作，保障供應鏈穩定高效，實現產品快速批量交付；通過豐富合作夥伴儲備，在確保交付質量的同時推進商務降本。下遊端，加強對戰略夥伴的技術賦能，拓寬下遊客戶應用場景，加速技術成果向商業化轉化。

加快智能化技術研發

我們堅信，智能化技術將引領公路貨運行業，我們將長期堅持智能化技術佈局。我們於智能駕駛領域持續進行數據的快速積累和算法的閉環迭代。我們借助數據優化算法，持續攻堅無人駕駛技術，推進RoboTruck開發及天璣•雁行大規模應用，惟受限於適用監管規定、審批進度及商業化準備。RoboTruck是由天璣•獨行支持的全自動駕駛重卡。其目前處於測試及驗證階段，尚未商業化。我們亦計劃進一步升級輔助駕駛系統以及為重卡物流特別設計的相關軟件，並繼續輔助駕駛、智能編隊、自動駕駛及相關支持基礎設施的研發、測試及驗證。請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。智能運營方面，我們聚焦深向•天樞的升級，深化安全體系，迭代深向在途風險監控模塊，實現車隊實時管理；針對不同車型優化能耗管理模型並改善充電規劃。

持續提升國內銷售覆蓋，拓展海外佈局

在國內市場方面，我們計劃通過直銷模式持續深化國內銷售，並聚焦關鍵場景及關鍵客戶，持續提升國內市場份額；全球市場方面，深化亞太區、澳大利亞、新西蘭及中東核心區域的滲透，加速向其他國家和地區輻射，我們將建立穩定的經銷渠道，將定製化適配當地市場需求的合作模式，推動合作盡快落地，逐步建立品牌影響力。我們亦計劃加強銷售及售後服務能力，包括擴大國內銷售覆蓋範圍，開發海外銷售及技術團隊，提升區域服務能力，以及透過服務系統及售後支持基礎設施改善客戶響應能力。請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。此外，結合海外市場的智能化發展趨勢，我們將智能駕駛和智能運營系統逐步引入，與當地的物流體系融合，構建起全球化的公路貨運生態，力爭成為國際新能源重卡及智能公路貨運技術的提供商。

持續拓展產品矩陣，推動業務規模增長

我們將繼續著重產品迭代與技術升級，作為業務增長的核心驅動因素，使我們能有效應對公路貨運行業不斷變化的市場需求。我們計劃開發適配性更強的產品與系統，以豐富產品矩陣，包括為中長途運輸打造長續航標準版及面向超長途跨區域運輸佈局增程續航旗艦版。我們亦將提供基礎實用型、高端定製型等不同價位選擇，滿足不同客戶的需求。我們亦計劃支持定製解決方案及國際市場認證。請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。通過產品及解決方案的持續升級，我們擬擴大客戶群體及業務規模，鞏固我們在公路貨運領域的市場地位。

進一步拓展生態體系，提供一站式解決方案

我們將繼續培養及擴大與產業鏈夥伴的合作，例如吸引更多優質充換電站建設運營、重卡維修保養、電池租賃、金融服務等配套服務商加入我們的生態體系，不斷完善我們的產品，滿足客戶在重卡使用場景中的綜合需求。我們認為這不僅將提升用戶的滿意度、增加我們的市場競爭力，而且有望為我們帶來新的收入空間。

我們的產品

於往績記錄期間，我們的絕大部分收入來自新能源重卡銷售。其次，我們的收入產生自(i)於往績記錄期間的零部件銷售，及(ii)自2025年起提供兩項智能公路貨運技術天璣•隨行及天璣•雁行(計入其他收入項下)。下表載列我們於所示年度的收入明細(以絕對金額及佔收入的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
新能源重卡銷售	425,196	99.9	1,961,182	99.6	3,927,491	99.2
零部件銷售	444	0.1	7,380	0.4	32,358	0.8
其他	—	—	—	—	1,257	0.0
總計	**425,640**	**100.0**	**1,968,562**	**100.0**	**3,961,106**	**100.0**

下表載列我們於所示期間按區域劃分的新能源重卡銷售收入明細。於往績記錄期間，來自中國各主要地區的收入顯著增長，華東地區仍是主要貢獻來源，而其他地區亦錄得可觀增長。海外收入於2024年產生，並於2025年進一步增加，顯示國際市場拓展初見成效，但於往績記錄期間，海外貢獻相較國內市場仍然較小。於2024年及2025年，我們已於海外市場交付兩輛及七輛新能源重卡。

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣	*人民幣*	*人民幣*
		(以百萬元計)	
中國			
華東地區	27.0	85.8	2,472.0
華北地區	6.1	32.6	552.8
中國西北地區	4.2	24.1	398.7
中國西南地區	3.3	25.6	260.1
中國中南地區	1.8	27.7	237.9
中國東北地區	0.1	—	—
海外(1)	—	0.2	6.0
總計	**42.5**	**196.0**	**3,927.5**

附註：

(1) 於2024年及2025年，我們的海外市場分別包括阿聯酋、澳大利亞、新西蘭、泰國、新加坡及馬來西亞。

下表載列我們於所示期間新能源重卡及零部件的收入、銷量、毛利、毛利率及平均售價的明細。就智能公路貨運技術而言，對於天璣•隨行，於2025年前，(i)超過6,000輛搭載天璣•隨行的車輛已交付，覆蓋超過300名終端客戶；(ii)按終身買斷模式售出35輛車輛；及(iii) 224輛車輛的客戶選擇註冊售後年度訂閱模式。對於天璣•雁行，於2025年，我們完成交付10輛搭載天璣•雁行的車輛，並在受控及指定運行條件下完成天璣•雁行的道路測試，測試里程約703,000公里。

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
新能源重卡			
深向星途[(1)]			
收入(人民幣百萬元)	/	/	1,747.3
銷量(輛)	/	/	3,985
毛利(人民幣百萬元)	/	/	164.6
毛利率(%)	/	/	9.4
平均售價(人民幣千元)	/	/	439
深向星辰			
收入(人民幣百萬元)	425.2	1,961.2	2,180.2
銷量(輛)	509	3,002	4,035
毛利(人民幣百萬元)	1.7	7.2	21.4
毛利率(%)	0.4	0.4	1.0
平均售價(人民幣千元)	835	653	540
零部件			
收入(人民幣百萬元)	0.4	7.4	32.4
銷量(輛)[(2)]	/	/	/
毛利(人民幣百萬元)	0.2	2.6	7.7
毛利率(%)	38.1	35.5	23.7

附註：

(1) 深向星途的關鍵指標待2025年上市後才會公佈。

(2) 零部件並無有意義的銷量指標，因其包含多種不同規格、定價及使用場景的組件，且通常按需求驅動及非標準化基準銷售。

以上關鍵指標顯示整體增長趨勢。2025年推出的深向星途擴展了產品組合，並錄得相對較高的毛利率。於往績記錄期間，深向星辰收入大幅增長，主要歸因於產能提升後交付量大幅提升。於往績記錄期間，我們的深向星途平均售價有所下降，根據灼識諮詢的資料，這是因為(i)碳酸鋰價格下跌導致電池相關成本下降，(ii)成本因我們加強自研的核心三電零部件得以優化，及(iii)市場競爭。零部件收入隨著已安裝基數擴大而大幅增加，而其利潤率波動主要是由於定價調整及產品覆蓋範圍擴大。此外，研發開支佔收入百分比由2023年的82.7%降至2024年的18.5%，並進一步降至2025年的9.8%，主要是因為商業化及產能提升後收入大幅增加，而研發開支保持相對穩定。

新能源重卡

我們的新能源重卡包括深向星途及深向星辰(包括深向星辰一代及深向星辰二代)。於往績記錄期間，我們分別交付509輛、3,002輛及8,020輛新能源重卡，大部分為深向星辰車型。我們於2025年5月開始銷售深向星途車型，並於2025年12月31日前交付3,985輛該車型。我們的新能源重卡涵蓋多款版本，各版本為不同商業運輸場景量身打造。我們進行產品開發，提升市場適配性並滿足物流應用中的多元化營運需求。為滿足海外市場的特定需求，我們已就國際部署對新能源重卡進行本地化升級。具體而言，根據灼識諮詢的資料，我們是中國首家開發面向國際市場的右舵新能源重卡的公司。我們已開始在海外銷售右舵新能源重卡。

下表載列我們最新的新能源重卡車型的規格。於往績記錄期間，我們在中國的新能源重卡的建議零售價一般分別為：深向星途系列介乎約人民幣450千元至人民幣550千元，深向星辰介乎約人民幣500千元至人民幣650千元(包括增值税)。

產品	**深向星途**		**深向星辰**	
上市時間	2025年5月		2025年5月（星辰二代）； 2023年6月（星辰一代）	
產品定位	中短途（100至300公里）／ 短途（0至100公里）		長途干線（300至500公里）／ 支線（>500公里）	
車輛類別	牽引車		牽引車	
目標市場	大宗、港口、渣土、攪拌		快遞、快運、冷鏈、普貨	
驅動型式	6輪驅動型 （包括4個驅動輪及2個方向盤）		6輪驅動型(包括4個驅動輪及 2個方向盤)或4輪驅動型 （包括2個驅動輪及2個方向盤）	
電池電量	404kWh/ 505kWh充電	513kWh 充換一體	466kWh/505kWh/ 600kWh充電	513kWh 充換一體
電池提供商	常州創磐	寧德時代	寧德時代／ 常州創磐	寧德時代
電壓平台(1)	600V/800V	600V	600V/800V	600V
補能效率(1)	快充0.5C/1C	6分鐘換電	快充0.5C/1C	6分鐘換電
最高車速	89km/h		120km/h	
最大功率(2)	540kW@600V、 600kW@800V		540kW@600V、 600kW@800V	
輔助駕駛系統	兼容我們所有的智能公路貨運技術			
其他版本	西南版、寒區版		西南版、寒區版、快遞版、 港口版、國際版（左／右舵）	

附註：

(1) 電壓平台和充電效率與車輛電池容量相關，必須根據車輛實際配置情況確定。此處的數據反映了我們主要車型的狀況。

(2) 最大功率與電驅橋型式有關。此處的數據反映了與我們主要車型匹配的電驅橋的最大功率。

我們的新能源重卡覆蓋不同驅動配置，主要包括「6×4」和「4×2」兩種驅動型式。「4×2」驅動型式為雙橋配置(其中一橋為驅動橋(即兩個驅動輪))，通常由一個前轉向橋和一個後驅動橋組成，一般適用於載重較輕及距離較短的運輸場景。「6×4」驅動型式為三橋配置(其中兩橋為驅動橋(即四個驅動輪))，通常由一個前轉向橋與兩個後驅動橋組成，以提供更強的牽引力與承載能力，一般用於重型及長途運輸。於往績記錄期間，我們的銷量主要由6×4車型帶動，該車型於2023年、2024年及2025年的銷量分別為500輛、2,874輛及7,677輛，而4×2車型於同期的銷量分別為9輛、128輛及343輛，這反映市場對重型及長途貨運應用的普遍需求。

就續航里程而言，以車輛在典型工況下滿載行駛為基準，滿電狀態下的預估續航里程因電池配置而異。具體而言，配備404kWh電池的車輛續航里程約為280公里，配備505/513kWh電池的車輛續航里程約為350公里，配備600kWh電池的車輛續航里程約為420公里。

我們的新能源重卡的主要創新包括：

- ***整車架構。***我們的全棧電子電氣架構能夠實現高速通信，高度集成組件，提高控制效率、簡化系統結構，並降低成本與故障率。該等卡車採用氣動低阻車身設計，具備流線型車頭、簡潔流暢的車身線條和收縮式車尾，實現低風阻、低能耗和更長續航。該等卡車的底盤一體化與底部換電解決方案，使貨箱容積率較油改電重卡提升9.6%，同時可實現6分鐘快速換電，並降低製造與維護成本。該等卡車的分佈式驅動動力解決方案，採用高效分佈式電驅橋與多擋集成電控，實現能量轉化效率提升14%。

- ***核心零部件。***我們持續投入電池包、電驅橋及控制器的自主研發。我們的電池包不僅便於生產製造和維護，還能快速定位並更換故障模塊，提高維修效率並延長電池整體使用壽命。該類電池包的能量密度達153Wh/kg，在-30°C靜態存儲10小時後，能量保持率為90.6%。我們針對重卡複雜使用場景打造的電池管理系統，具備高精度狀態監測能力，依託算法實現精準分析與熱管理，使電池始終保持在最優性能。根據灼識諮詢的資料，我們開發出行業首款雙電機兩擋電驅橋和單電機四擋電驅橋，融合扁線電機與高壓碳化硅控制器，在功率、扭矩、車速、承載能力上實現突破。我們自研的動力域集成控制器將傳統分佈式高壓部件集成於一體，節省空間，重量減輕約40%，成本降低約30%，並已實現量產。為強化自主生產能力，我們已啟動湖州長興三電智慧工廠的建設，該工廠全面投產後，預期每年可生產足以支持約50,000輛重卡的三電零部件。

- ***功能和性能***。我們在車輛設計中實施一系列性能優化措施。輕量化方面，(i)車身超過60%採用高強鋼，在保證出色強度的同時降低了整體重量；(ii)關鍵結構部件(如電池框架、門板、引擎蓋、安裝支架)採用高性能鋁合金，進一步減輕車身重量；及(iii)內飾則廣泛使用輕量化複合材料，以提升性能與能效。此外，根據灼識諮詢的資料，我們開發了國內首個氫電協同平台架構，其特色在於底盤可兼容燃料電池系統佈局，電氣架構亦支持純電與氫電動力系統，提供高效、靈活且面向未來的整車解決方案。我們的座艙通過提供更大駕駛與生活空間，以及語音和娛樂系統，同時採用支持自研及第三方應用開發的架構，以高效、人性化的體驗降低總擁有成本。

零部件

我們自零部件銷售錄得小部分收入。未來，我們計劃通過擴大產品範圍、加強售後服務及優化供應鏈拓展零部件業務，以實現更快、更具成本效益的交付。我們亦將專注於擴大國內外的經銷網絡，並向客戶普及原廠零部件的價值，以提升客戶忠誠度並推動持續性收入增長。

智能公路貨運技術

我們已開發一系列智能公路貨運技術，兼容我們自有品牌下的所有重卡車型。該等技術基於標準化電動及控制架構開發，可集成我們的產品線。視乎技術兼容性、市場需求及商業安排，我們的智能公路貨運技術亦可部署於其他品牌的卡車，惟我們截至最後實際可行日期尚未如此部署。

自2025年起，我們已透過提供天璣•隨行及天璣•雁行錄得小部分收入，而其他智能公路貨運技術尚不可商業化。總體而言，我們於2025年透過天璣•隨行及天璣•雁行錄得收入約人民幣1.3百萬元。我們以年度或終身訂閱模式提供天璣•隨行及天璣•雁行，客戶可一次性付款使用全部功能，或支付經常性年費於年內使用相關功能。我們計劃將智能公路貨運技術商業化，同時擴大業務規模並提升生態系統成熟度，而更高階的智能公路貨運技術(包括天璣•雁行及天璣•獨行)的進一步商業化時間表受限於具體業務計劃及監管發展。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 有關智能網聯車輛及自動駕駛技術的中國法規、監管政策或審批常規的變動可能影響智能公路貨運技術的發展及商業化」。

天璣•隨行。天璣•隨行系統具備前方碰撞預警、車道偏離預警、自動緊急制動、自適應巡航控制、智能排隊控制及智能節能提醒等功能。天璣•隨行系統與我們的新能源重卡集成，以提升安全、效率及舒適。

自2025年5月起，天璣•隨行已成為深向星辰二代及深向星途的標配功能。於2025年前，(i)超過6,000輛搭載天璣•隨行的車輛已交付，覆蓋超過300名終端客戶；(ii)按終身買斷模式售出35輛車輛；及(iii) 224輛車輛的客戶選擇註冊售後年度訂閱模式。

未來，我們計劃開發第三代天璣•隨行，以增強車輛感知能力，並引入盲點輔助及緊急車道保持等更多安全功能。該系統將進一步提升運行效率與安全性，使車輛能適應更複雜的場景。

天璣•雁行。我們自研的智能編隊運輸系統(IPTS)天璣•雁行的運作模式為由人類司機駕駛頭車，後續車輛透過協同編隊技術自動控制。該系統專為港口、礦區、高速公路等固定路線的大規模運輸場景設計。於2025年，我們完成交付10輛搭載天璣•雁行的車輛，並在受控及指定運行條件下完成天璣•雁行的道路測試，測試里程約703,000公里。特別是，天璣•雁行的試點部署及商業化已取得進一步進展。在內蒙古，我們已就巴彥淖爾市與烏海市之間的指定測試及試點路線獲得監管批准，允許於獲准路線及於適用監管參數內進行道路測試、示範應用及商業試點運營。我們亦已與當地客戶簽訂運輸服務協議，該協議計劃將於2026年內部署商用車輛及額外測試車輛。

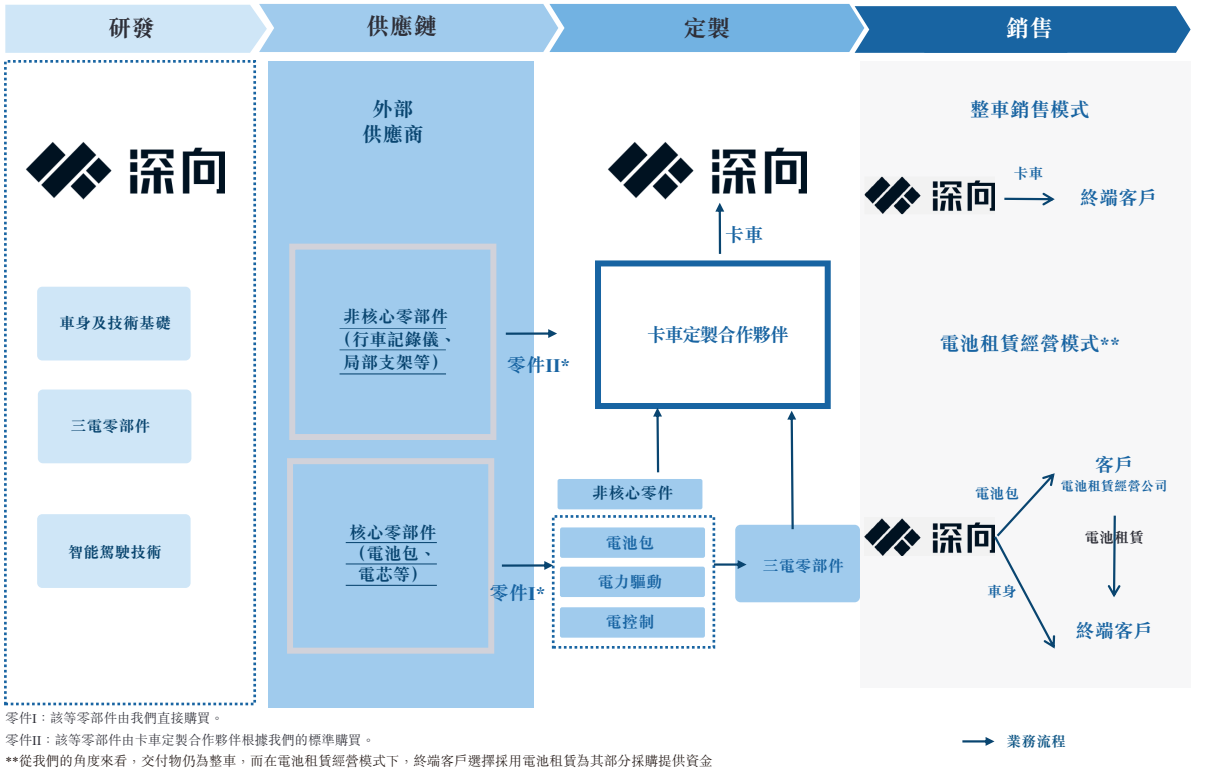
自2026年起，我們計劃根據監管發展及市場狀況，將天璣•雁行從許可申請、試點測試及示範運營，推進至更廣泛的區域部署與下一代開發。自2026年起，我們預計將增加自動駕駛技術的研發投資。根據監管發展，我們計劃於短期內將天璣•雁行的部署規模擴大，並啟動第二代天璣•雁行的開發，以應對更複雜的營運環境，具體進度受限於具體業務計劃及監管發展。

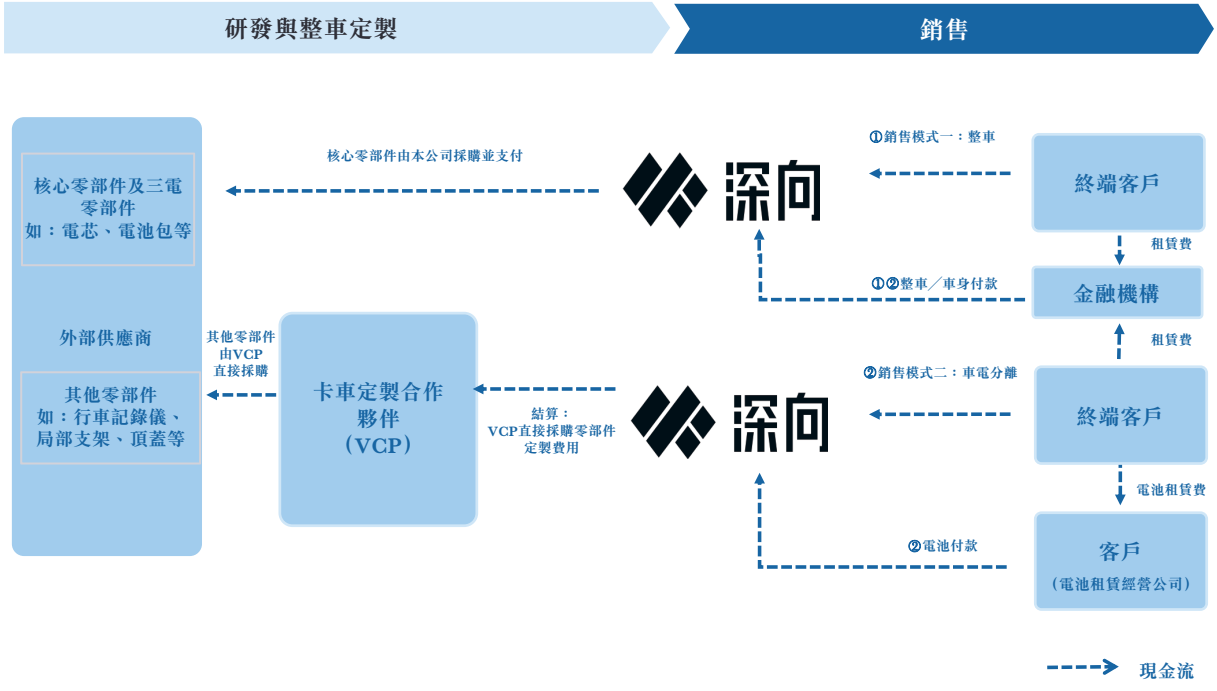
天璣•獨行及深向•天樞。天璣•獨行及深向•天樞尚不可商業化，是由於兩項技術仍處於開發初期，而其大規模商業化受大量技術、監管及市場不確定因素影響。我們的單車自動駕駛系統天璣•獨行正持續測試中，已獲准在北京市、天津市及合肥市使用。日常測試在北京 — 天津 — 塘沽高速公路及合肥市區道路進行。2023年，天璣•獨行在全國智能駕駛大賽中榮獲「年度優秀解決方案」獎項。該系統將與我們的車聯網平台深向•天樞車集成，實現車輛狀態、貨物及運輸路線的實時監控，打造全面智能的運輸解決方案。我們計劃僅於適用的監管條件和技術驗證充分成熟後加快天璣•獨行的大規模商業化。

深向•天樞是我們自研的運營系統，旨在為新能源重卡的商業運營管理提供綜合解決方案。深向•天樞基於物聯網與大數據技術，融合車聯網系統實現多維度車輛管控與海量數據處理。該系統包含專為物流行業定製的座艙及具備輔助功能的車隊管理平台。

生態系統

我們與生態系統合作夥伴於四個關鍵領域(即(i)卡車定製、(ii)核心零部件、(iii)服務網絡及(iv)客戶融資)展開合作，以共同支持產品開發、卡車定製、銷售及交付。以下流程圖闡釋生態系統價值鏈中利益相關者的交易及資金流以及其各自扮演的不同角色。





卡車定製合作夥伴。我們與具備必要的重型車輛許可及成熟生產基礎設施的合格卡車定製合作夥伴(包括江淮汽車及山東雷馳)合作。該等合作夥伴負責根據我們的設計規格、技術標準及生產要求進行整車組裝。我們的附加值在於保持對車輛工程、系統架構及關鍵整合參數的完全控制，並提供核心模塊、工程規格及現場技術支持，以確保質量和性能的一致性。我們負責採購及篩選核心零部件(包括關鍵三電零部件)，並釐定技術接口，卡車定製合作夥伴根據相關規格進行組裝。交易流程包括我們委託卡車定製合作夥伴提供組裝服務，而資金流主要包括我們向相關合作夥伴支付的款項。於2023年、2024年及2025年，我們分別與一家、一家及兩家卡車定製合作夥伴合作，向其支付的費用(包括定製及組裝服務費以及該等合作夥伴就車輛組裝所採購的若干非核心零部件及原材料成本)分別為人民幣352.6百萬元、人民幣589.5百萬元及人民幣213.4百萬元。

核心零部件合作夥伴。我們與具備豐富行業經驗及深厚技術實力的核心零部件供應商合作，主要包括電池系統、電驅動系統及其他關鍵汽車零部件的供應商。上述供應商(如我們五大供應商中的供應商B、C、D、E、F及H)通常根據我們的技術規格及接口要求製造零部件。於2025年啟動三電零部件的自主生產前，上述核心零部件主要依賴外部採購，我們的附加值主要集中在系統和技術規格以及集成能力上。自2025年起，我們已逐步開始自主生產部分三電零部件，從而在設計及集成之外進一步提升我們的附加值。交易流程包括我們向供應商下達採購訂單，而資金流包括我們為採購上述零部件所支付的款項。於2023年、2024年及2025年，我們分別與7家、12家及10家核心零部件合作夥伴合作，向其支付的採購金額分別為人民幣217.7百萬元、人民幣1,134.6百萬元及人民幣2,915.6百萬元，主要反映自2025年起我們逐步轉向自主生產前的業務擴張。

服務網絡合作夥伴。我們與服務網絡合作夥伴合作，以支持產品交付、售後服務及能源補給(包括充電及換電)。該等合作夥伴主要包括區域服務提供商及基礎設施營運商。我們的附加值在於服務標準及營運流程的設計，並將該等合作夥伴納入我們的服務網絡，以確保服務質量與客戶體驗始終如一。交易流程包括上述合作夥伴提供的服務，而資金流包括我們向上述合作夥伴所支付的服務費。於2023年、2024年及2025年，我們分別與28家、141家及366家服務網絡合作夥伴合作，相關交易金額分別為人民幣0.1百萬元、人民幣2.5百萬元及人民幣16.3百萬元，主要包括服務、物流及售後相關開支。

客戶融資合作夥伴。客戶可通過兩種主要方式獲得購車融資：(i)客戶可向第三方融資機構申請貸款，用於購買整車(含電池)；及(ii)客戶可購買車身，並向電池經營租賃公司單獨租賃電池，即「電池經營租賃模式」。於情況(i)下，我們與第三方融資提供者(包括金融租賃公司及其他融資服務提供商)合作，為終端客戶提供靈活的融資解決方案。我們稱該等融資機構為我們的客戶融資合作夥伴，其根據其自身風險評估及定價機制

獨立提供融資服務，而我們則專注於車輛銷售。於2023年、2024年及2025年，我們分別與1家、7家及16家客戶融資合作夥伴合作。該等合作夥伴為客戶購車提供的融資金額分別為人民幣95.1百萬元、人民幣670.0百萬元及人民幣2,947.3百萬元。於情況(ii)下，請參閱下文「—電池經營租賃模式」。

如「董事及高級管理層」一節所披露，我們的若干管理層成員現時及過往於獅橋集團擔任職務，獅橋集團控制我們的一家客戶融資合作夥伴。除上述外，截至最後實際可行日期，概無生態系統合作夥伴、其最終實益擁有人或董事與我們、我們的附屬公司、股東、董事、高級管理層或彼等各自的聯繫人存在任何現時關係(包括親屬、業務、僱傭、信託、融資或其他關係)。

儘管我們與上述生態系統合作夥伴展開合作，我們認為，我們並未在實質上依賴任何單一的卡車定製合作夥伴、核心零部件供應商、服務網絡合作夥伴或客戶融資合作夥伴。在卡車定製方面，我們的卡車定製合作夥伴主要提供組裝服務，而我們則保留對核心車輛工程、電子與電氣架構、軟件系統、系統集成、關鍵知識產權及商業化的控制權。請參閱「— 供應鏈及定製模式」。在核心零部件供應商方面，我們採取非獨家安排的多供應商策略，並保留對產品設計和技術規格的控制權。此外，我們正逐步提升若干核心零部件的自主生產能力。在服務網絡合作夥伴方面，我們的網絡由多家具備互補能力的本地化合作夥伴組成。在客戶融資合作夥伴方面，我們與多家獨立金融機構以非獨家方式合作，且不參與融資交易，亦不從此類交易中獲取收益。因此，我們與上述生態系統合作夥伴的合作是在正常業務過程中按一般商業條款開展，且不會導致對任何單一方的重大依賴。

電池經營租賃模式

終端客戶亦可選擇分別就(i)不含電池的車身及(ii)電池獲取融資(「**電池經營租賃模式**」)。在此模式下，終端客戶實質上是選擇一種融資結構，根據該結構，車身及電池適用不同的合同及融資安排，主要目的是降低終端客戶的初期資本支出。從會計角度來看，我們向電池經營租賃公司出售電池包，而電池經營租賃公司根據單獨的租賃協議向終端用戶出租電池。因此，電池經營租賃公司獲確認為我們的客戶，而終端用戶向這些公司支付定期租金。我們並非該等租賃安排的訂約方，亦未從該等租賃安排中獲得任何收入或利潤分成。請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註6。

儘管存在該等安排，但從商業模式角度看，我們向終端客戶提供一體化新能源重卡，電池包不作為獨立的商業產品或單獨的產品線處理。因此，从我們的角度而言，新能源重卡的買方與電池經營租賃公司之間不存在銷售代價的單獨商業「拆分」，我們亦不將此類交易視為涉及單獨拆分代價，而是視為一項針對新能源重卡銷售的單一綜合商業安排。電池的定價作為相關新能源重卡的一部分釐定，當中計及卡車配置、市場狀況、客戶需求及整體盈利目標，並不構成可拆分的獨立交易單位。我們的銷售、交付及關鍵營運指標(包括收入確認、成本分攤及毛利率分析)均在整車層面進行管理與評估。

具體而言，通常涉及三份獨立合同。

首先，我們直接與終端客戶訂立卡車銷售協議，協議主要條款與整車銷售適用的條款大致相同。請參閱「— 銷售協議的主要條款」。

其次，我們與電池經營租賃公司訂立單獨安排，以促成相關電池融資或租賃結構。與該等電池經營租賃公司的安排通常包括以下主要條款。

- *合同形式*。與電池相關的安排載於電池經營租賃公司與我們之間具有法律約束力的協議中。

- *產品範圍及規格*。協議包括適用於特定車輛的電池包。相關的產品型號、數量、定價及電池識別信息通過產品清單或採購計劃予以確認。

- *定價及結算*。協議規定雙方協定的定價及結算安排。付款通常在滿足特定條件後進行，包括確認產品清單、收到電池租賃安排項下的相關應收款項或押金，以及開具有效的稅務發票。

- *交付及所有權轉移*。電池包交付後，將與相關車輛一併安裝並投入使用。所有權通常在交付時轉移，此後相關方可根據協議使用及出售產品。

- *質量及保修*。我們對產品質量及缺陷負責，協議載明保修及售後責任。

- *責任分配*。協議對交付延遲、產品缺陷、未能履行電池租賃安排以及其他違約行為進行責任分配。

- *其他關鍵條款*。協議亦包括有關知識產權、保密、關聯方、終止、通知及爭議解決的條款。

- *有效期*。協議自簽署起生效，並持續有效，除非根據其條款予以終止。

第三，終端客戶與相關電池經營租賃公司單獨訂立電池租賃安排，而我們並非該租賃安排的當事方。

在涉及電池經營租賃公司的典型交易中，交易及資金流向相應分離。我們直接從終端客戶收取車輛相關代價，並直接從電池經營租賃公司收取電池安排項下的相關所得款項。儘管就相關安排而言，電池經營租賃公司在會計處理中可能被確認為我們的客戶，但該分類屬技術性質，並不改變其基礎商業實質，原因為我們(i)並非電池租賃協議的訂約方，(ii)不收取租賃付款，(iii)不參與租賃定價，(iv)不收取租賃收入或利潤分成，及(v)不承擔租賃違約風險，且不向電池經營租賃公司作出融資、信用增強、最低回報保證、回購承諾或殘值保證。

於往績記錄期間，我們於2023年、2024年及2025年的電池經營租賃模式相關交易應佔收入分別為人民幣256.1百萬元、人民幣552.0百萬元及人民幣440.5百萬元，約佔同年總收入的60.1%、28.0%及11.2%。於往績記錄期間，該模式應佔收入的百分比下降。此乃由於我們的低成本自研電池包逐步量產，增加具有關電池包的銷售車輛的比例，從而減少電池經營租賃模式的需求。於2023年、2024年及2025年，參與該等安排的電池經營租賃公司數量分別為2家、2家及1家。

客戶B(其中一家電池經營租賃公司)的創始人曾擔任獅橋集團副總經理。除上述外，據本公司所知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，電池經營租賃公司或其最終實益擁有人╱董事與本公司或其附屬公司、股東、董事或高級管理層或彼等各自聯繫人過往或現時概無任何關係(親屬、業務、僱傭、信託、融資或其他關係)。

根據灼識諮詢的資料，電池經營租賃模式是中國新能源重卡行業的普遍市場慣例，而我們與電池經營租賃公司的合作模式、定價基準及合同安排，均符合現行業界慣例。

研發

我們相信，我們強大的研發能力是使我們得以成為行業知名企業的一項核心競爭力。我們自研的智能公路貨運技術及三電系統的核心技術與系統架構。同時，部分配套研發服務由第三方供應商提供，包括但不限於硬件開發及相關功能。截至2025年12月31日，我們擁有412名研發員工，平均擁有超過11年卡車相關軟硬件及技術研發經驗，且碩士及以上學歷佔比超過24%。我們於2023年、2024年及2025年的研發開支分別為人民幣352.0百萬元、人民幣364.8百萬元及人民幣386.6百萬元。

我們的結構化研發流程確保在產品開發的每個階段都進行嚴謹的測試及驗證。我們透過評估目前的產品開發需求，使其與我們的整體開發策略及市場需求相一致，從而開始新產品開發。我們進行可行性研究、市場分析及監管規定評估，以確定項目與公司長期目標的策略一致性。我們制定產品規格及技術解決方案，規劃所需資源，準備產品原型，隨後進行測試，以驗證設計概念是否符合性能及安全標準。透過遵循此嚴謹研發流程，我們確保每輛車輛均符合我們嚴格的質量、安全性及性能標準。我們致力於在每個階段進行全面測試及驗證，使我們能夠在新能源重卡市場中推出創新可靠的產品。

以下流程圖展示了我們新能源重卡所涉及研發流程的關鍵步驟。

關鍵步驟	描述	典型持續時間
要求定義及規劃...	定義產品要求、關鍵績效指標、成本目標及開發目標。	約兩至四個星期
系統及架構工程...	為相關產品或模塊制定系統架構、功能架構及技術規格。	約四至八個星期
詳細設計	開展詳細的軟硬件設計，包括軟件架構、硬件原理圖及零部件級設計。	約四至八個星期
開發及原型設計...	開展編碼、模型開發、原型製作及樣品準備工作。	約四個星期

我們的主要研發項目

截至最後實際可行日期，我們正在進行的主要戰略研發項目主要涉及自研三電零部件及相關技術，詳情載列如下。於往績記錄期間，我們三電零部件的分配預算通常介於約人民幣4.0百萬元至人民幣30.0百萬元，而同期智能公路貨運技術的分配預算通常介於人民幣25.0百萬元至人民幣130.0百萬元。

項目名稱	預期目標及核心技術	技術進展／主要特點	相關專利及有效期	預計時間表	最新狀態
混元二代電池包	實現自研電池包的量產與批量交付。該項目將現有的短模組電池包升級為長模組設計，以側邊冷卻結構取代底部冷卻，從而提升熱一致性，亦採用冷板粘接工藝，以增強模組的剛性與結構整合度	在同等容量下，長模組設計使x軸方向的尺寸縮短約250毫米；與同類競品相比，系統重量減輕約300千克；離地間隙提升至約380毫米；在同等容量下成本節約超過人民幣8,000元；提升熱管理與結構效率	基於共享電池包專利組合	預計於2026年實現量產	已完成耐久性測試；取得GB38031認證報告；正在進行監管公告程序及小批量安裝
水冷輕量化電驅橋	就重卡而言，實現自研單電機電驅橋量產及分批交付，集成驅動系統集電機、控制器、變速箱、橋殼、取力器及制動系統於一體	基於行星齒輪換擋技術的四擋單電機電驅橋；旨在提升效率與車輛性能	單電機多擋電驅橋結構及車輛，預計於2033年前到期	預計於2026年實現量產及分批交付	原型驗證階段

項目名稱	預期目標及核心技術	技術進展／主要特點	相關專利及有效期	預計時間表	最新狀態
自研低壓控制器	自研低壓控制器實現量產及車輛搭載，集成整車控制、底盤智能配電、電池熱管理、電動空氣懸架控制、輔助駕駛功能於一體	硬件開發及關鍵設計驗證已基本完成；軟件開發已基本完成，正在進行整車級集成測試	依託共享的智能駕駛技術能力，而非特定項目的專利	計劃於2026年後量產及大規模車輛搭載	小批量試裝及整車級測試階段
IPTS	透過編隊系統採用「1+N」隊形編組(即人類駕駛一輛頭車，後續車輛自主跟隨)的智能編隊運輸功能，降低物流成本並提升運輸效率	編隊能力；指定路線道路測試；小批量原型車已完成第三方測試及認證	依託共享的智能駕駛技術能力，而非特定項目的專利	預計自2026年起進行商業部署	指定路線的測試及驗證階段
RoboTruck	實現完全自主貨運，即無需編隊即可運行的完全無人駕駛重卡	已取得北京、天津及合肥的測試許可；技術驗證正在進行中	依託共享的智能駕駛技術能力，而非特定項目的專利	預計於2028年後開始小批量交付，其後逐步擴大至商業部署	技術驗證階段

與百度的知識產權許可協議

作為我們的股東之一，百度授權我們以白盒模式於商用車輛應用有關百度智能駕駛輔助技術阿波羅的若干底層技術及技術支持。我們目前是商用車領域中唯一獲授權使用阿波羅及相關技術的合作夥伴。2021年，我們與百度簽訂知識產權許可協議。請參閱「關聯交易 — 我們的持續關連交易概述」。根據該安排，百度負責授權約定的底層技術並提供相關軟件及技術支持，而我們負責基於該授權技術進行後續的所有開發及商業化工作，包括針對新能源重卡應用進行系統架構設計、二次開發、算法優化、整車集成、標定、驗證及產品化。在初期階段，百度主要提供白盒基礎框架及底層技術支持，這使我們得以加速早期的開發與部署。隨著我們技術能力的成熟，我們逐步從此類基礎支持轉向更依賴商用卡車及貨運場景的自主研發能力及產品專有開發。具體而言，我們致力於追求自主獨立的研發方向和技術路線，日益專注於關鍵領域的自研能力。因此，天璣•隨行、天璣•雁行及天璣•獨行反映我們在百度前期支持以外於產品專有開發、系統集成及商用卡車適配方面作出的努力，整體系統集成及商業部署亦由我們負責。該安排為技術授權安排，且我們根據合同支付約定的授權費及相關服務費。百度保留其現有授權知識產權的所有權，而我們則根據約定的合同權利分配，保留自研技術、產品適配及基於授權技術進行後續研發與迭代所產生的其他新知識產權的所有權。該協議亦包含有關授權技術的未經授權使用、披露、再授權及濫用等慣常限制。我們獲得了若干底層技術的非獨家授權，同時保留針對重卡應用進行後續開發、系統集成及商業化的責任。相關技術已自2025年起部署於我們的量產車輛，且我們繼續在授權基礎技術的基礎上開展獨立的產品化及商業應用。

2025年，我們已悉數結清相關協議下的應付授權費，且預計在該安排下，我們將無須就智能公路貨運技術的持續開發與部署持續支付版稅或重大經常性授權費。

董事認為及保薦人同意，經考慮(i)我們已建立起自身的研發能力，並自2025年起將自研產品專有智能公路貨運技術及適配部署於量產車輛；(ii)我們保留基於授權技術自主研發的技術及產品適配的所有權；及(iii)於2025年，我們已悉數結算相關協議項下的應付授權費，且我們无須就智能貨運解決方案的持續開發與部署持續向百度支付版稅或重大經常性授權費，與百度簽訂的知識產權許可協議並不構成重大依賴。

我們的三電系統

電池系統

我們專注於開發完全適配重卡特定要求的電池系統，與主要提供標準箱式模塊化解決方案的主流電池公司形成鮮明對比。我們採用全正向定義的研發流程，開創電池底盤一體化架構，形成底部安裝的單箱系統，即「混元」電池。我們自研的505kWh電池系統具有以下優勢：

- ***性能卓越：***基於800V高壓平台構建，與傳統600V系統相比，我們的電池系統在提高充放電效率的同時減少了能量損失。該系統還支持快速充電，確保商業運營快速高效補能。電池配備隔熱技術，即使在-30℃下閒置10小時後，電池溫度仍保持在0℃以上，相比原來的電池解決方案，低溫能量損失減少50%。該系統採用自研的電池管理系統算法。

- ***成本優勢：***我們的電池系統減少了約50種，400個外部零件，顯著降低了材料和組裝成本，提高了組裝效率並降低了製造成本。

- ***可量產：***首批搭載自研電池系統的整車已於2025年4月投入量產，並自此於市場銷售。

電力驅動

我們的分佈式電力驅動系統顯著增強了車輛性能、控制和能源效率。該系統採用多台電動機獨立驅動車軸或車輪，克服了傳統集中式動力系統在扭矩、響應速度、佈局靈活性等方面的限制，可提供更強的加速度和爬坡能力，特別適用於重載和陡坡等苛刻條件。

- ***分佈式架構與配電：***我們的系統通過扭矩矢量和智能配電，優化轉彎時的穩定性和牽引力，提高操控性，降低打滑風險，全面提升行車安全性。

- ***能量回收與效率提升：***該系統集成了能量回收功能，其中電動機在制動或減速期間充當發電機，為電池充電。與智能能源管理策略相結合，這最大限度地提高了動能回收效率，並顯著提高了整體能源效率。相比傳統集中式驅動系統，整體能量轉換效率提升14%，成為我們新能源重卡的關鍵部件。

- ***可量產：***首批搭載我們自研電驅的整車已於2025年5月投入量產。

電子控制

動力域控制器

我們正在開發一款全集成動力域控制器，以進一步提高我們的電動重卡的效率、安全性和智能化。該控制器將雙MCU、制動氣泵控制器、轉向油泵控制器、電流檢測、絕緣監控、電池管理系統及高功率充電接口融於一體，支持600V與800V高壓平台及500A至1000A功率輸出，實現系統高效集成。

- ***性能卓越：***作為產品系列設計，支持多平台、多功能配置，靈活兼容600V/800V電壓平台、多種電源模塊和充電能力，滿足多種車型及客戶個性化需求。

- ***成本優勢：***將分佈式高壓元件整合到單個單元中，與先前的型號相比，該控制器的零件數量顯著減少，整車佈局優化，系統總重量減輕約40%，系統成本降低約30%。

- ***可量產：***首批搭載我們動力域控制器的整車已於2025年4月投入量產。

智能域控制器

我們的智能域控制器標誌著從傳統的基於功能的架構到基於位置的域設計的重大創新，顯著降低了佈線複雜性和成本。座艙控制器和底盤控制器均採用通過ASIL-D安全標準認證的MCU作為其主控制單元。除傳統域控制器的邏輯和低電流負載驅動功能外，智能域控制器亦集成多個能夠實時監控電壓的獨立可控智能配電電路，以及自動短路保護機制，大大增強了整車電氣安全性。

- ***性能卓越：***座艙控制器整合了空調控制器、儀表電氣箱、藍牙進入系統、車身控制器的功能，而底盤控制器則整合了整車控制單元、網關、電子懸架控制器、熱管理控制器和底盤電氣箱。通過將九個硬件子系統整合到兩個主要單元中，該系統實現成本降低20%以上。

- ***佈線和重量減少：***透過兩個控制器之間的高度整合和協調，整車的總佈線環路減少約59%，佈線長度減少16%，線束重量減少37%，組裝效率提高，製造成本降低。

多域融合電氣／電子(EE)架構

我們自研全棧式多域融合EE架構通過將多個ECU整合為統一的高算力平台，顯著提升了車輛的智能化和控制效率。不同於傳統的分佈式架構依賴多個獨立ECU執行車輛功能，我們的EE架構實現了關鍵控制任務的集中協調，提升了計算效率，降低了系統

複雜性，並支持靈活的軟件更新，確保了未來智能駕駛功能的無縫集成。此外，該架構具有出色的軟硬件適應性，為整車線控、智能駕駛、車載系統持續升級提供了較強的技術基礎。

能源優化技術

我們開發了一套能源優化技術，提升了新能源重卡的效率和成本效益。這些創新，包括我們的*吸星*能量回收系統、*蒼龍*動力分配系統和自適應巡航控制算法，不僅大幅降低了能源消耗，還顯著提升了車輛性能和運營經濟性。

- ***吸星能量回收系統：***我們的能量回收系統捕捉剎車和慣性能量並轉化為電能以供後續使用。例如，當卡車滑行或減速時，系統利用電動機發電，將電能反饋到電池中，從而提升整體能效。

- ***蒼龍動力分配系統：***該智能動力分配系統根據實時負載情況和駕駛場景動態調整動力分配。通過優化扭矩輸出與能量消耗之間的平衡，該系統確保最大限度地提高動力系統效率，減少不必要的能量損失。

- ***自適應巡航控制算法：***我們的自適應巡航控制算法利用實時交通和地形數據動態調整車輛速度和動力輸出。通過智能調節加速和減速模式，使卡車能夠保持最佳能效，減少長途行駛中的電池消耗。

我們將這些節能創新技術融入新能源重卡，為客戶提供更具成本效益和高性能的運輸解決方案，同時顯著減少電力消耗。

熱管理系統

我們開發了熱管理系統，優化了電池冷卻、空調效率和車輛的整體溫控。我們的集成熱管理系統特別適用於寒冷地區和山區，確保電池性能在極端氣候下的穩定性。第一代熱管理系統已經成功研發並開始量產，具備更高的系統可靠性和經濟高效的溫控功能。

車輛智能算法

我們開發了一系列智能算法，增強了感知、規劃、預測與控制能力，實現重卡智能化的突破。我們的算法實現了高精度環境感知、自適應路徑規劃及預測性決策，使我們的新能源重卡在複雜的道路、交通與天氣條件下維持穩定安全的運行。

我們的算法架構整合了多傳感器融合感知、智能控制與實時數據學習。具體而言，感知算法結合LiDAR、雷達與攝像頭數據，實現高回溯與環境感知。規劃算法動態調整轉向與加速，確保長途運輸的穩定性與舒適性。自適應控制算法則根據載重與地形變化優化動力與制動反應。該整合顯著提升公路貨運場景的安全性、能源效率及運行可靠性。

我們已獲得預期功能安全性認證，並制定了嚴謹的開發與驗證框架，確保算法的安全性、可靠性及合規性。我們在智能控制算法領域的持續突破，為未來擴展智能駕駛功能及實現全自動化公路貨運物流奠定了堅實基礎。

智能座艙

我們的智能座艙專為重卡設計，可實現多維安全監控、精細化成本管理及高效營運。我們的智能座艙配備硬件及軟件，旨在提高駕駛安全性、便利性和操作效率。智能座艙整合了能夠識別駕駛員行為並實時偵測疲勞或不安全駕駛跡象的駕駛員監控設備，以及可在駕駛時實現更安全的互動的語音識別系統。我們深向•天樞的車載軟件基於面向服務的架構構建，可在座艙系統內無縫運行。這種開放式架構還允許用戶開發自有個性化管理應用程序並將其直接整合到座艙界面，幫助用戶提高車隊管理效率及可視化操作。

氫電共用平台

我們正在開發我們的氫電共用平台，該平台能夠實現氫燃料電池與電池動力傳動系統的模塊化兼容，顯著增強了車輛配置在各種商業應用中的靈活性。該平台設計可有效降低研發成本，提升系統可靠性，並加速產品開發進程，確保我們提供的新能源重卡在可持續交通解決方案領域保持領先地位。

知識產權

我們認為我們的域名、著作權、商標、商業秘密和其他知識產權對我們的業務運營至關重要，且是我們成功和競爭力的基礎，因此我們投入了大量時間和資源進行開發和保護。我們依靠專利、著作權、商標、商業秘密方面的法律以及披露限制等措施來保護我們的知識產權。截至2025年12月31日，我們及中國附屬公司在中國擁有265個註冊商標、195項授權專利及108項註冊軟件著作權，以及19個註冊域名。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.有關我們業務的其他資料 — 我們的知識產權」。

除了提交商標和專利申請外，我們還採取了一系列措施來保護我們的知識產權。我們通常會要求員工簽署標準的勞動合同，其中包括保密規定和多項條款，確認他們在受僱於我們期間所創造的所有發明、商業秘密、研發成果和其他流程均歸我們所有，

並將他們在這些成果上可能宣稱的任何所有權轉讓給我們。我們積極監控並追究任何未經授權使用我們知識產權的行為。此外，我們在招聘過程中實施了篩選程序，幫助我們避免因聘用競爭對手的前員工而引發潛在爭議。

截至最後實際可行日期，我們的知識產權組合主要包括有關自研三電零部件及相關技術的專利。根據我們的專利登記冊，大部分授權專利自申請日起享有10至20年的法定保護期，預計將於2033年至2035年屆滿，惟若干較晚申請的專利的保護期將延至上述期限之後。董事預期，個別專利屆滿不會對我們的業務營運或財務表現造成重大不利影響，原因為我們的產品乃基於集成技術體系，而非任何單一專利。此外，我們持續進行研發及產品迭代，並倚賴專利、軟件著作權、商業機密、算法及執行能力的綜合運用。因此，董事預期短期內不會出現關鍵專利集中到期的情況，以致引發重大專利懸崖，或以其他方式對我們的業務或財務表現造成重大影響。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未曾涉及任何重大爭議或侵犯第三方商標、許可或其他知識產權的索賠。

供應鏈及定製模式

我們的供應鏈及定製模式主要由兩部分組成：(i)卡車定製，我們倚賴江淮汽車及山東雷馳等合格卡車定製合作夥伴進行整車組裝；及(ii)原材料與核心零部件的採購及生產。自2025年起，我們開始透過租賃物業內的臨時生產線生產若干自研核心零部件，並逐步將該等零部件集成至我們的新能源重卡中。此後，我們藉助長興三電智慧工廠進一步推動該轉型，該工廠預期將支持核心三電零部件的更大規模自主生產。於2025年，搭載我們自研電池系統、電驅動系統及動力域控制器的車輛分別約為4,386輛、531輛及5,428輛。2026年第一季度一期基礎設施建設竣工後，長興三電智慧工廠能夠每年為20,000輛車輛提供關鍵三電零部件。整個項目竣工後，長興三電智慧工廠在產能爬坡後將能夠為50,000輛車輛提供關鍵三電零部件。

向卡車定製合作夥伴採購車輛

於往績記錄期間，我們與江淮汽車及山東雷馳等卡車定製合作夥伴合作，並依照相關法律法規從彼等採購成品車輛。我們主要負責產品設計及開發、整車架構、核心零部件的採購及規格、技術集成以及銷售及服務安排。具體而言，我們確定產品定位、車輛規格、電子電氣架構、軟件系統、三電系統要求及集成標準。於2025年之前，我們主要向合格的第三方供應商採購核心三電零部件及關鍵控制器，並將其集成至車輛設計中。自2025年起，隨著若干三電零部件開始自主生產，我們的職責範圍從採購及集成進一步擴展至特定核心零部件的生產。

於往績記錄期間，我們的卡車定製合作夥伴始終專注於最終組裝。因此，於往績記錄期間，我們保留對產品設計、開發、零部件規格、系統集成及商業化的控制權。

於往績記錄期間，我們的卡車定製合作夥伴包括江淮汽車及山東雷馳，其詳情(包括相關協議的主要條款)載列如下。

江淮汽車。江淮汽車是一家國有綜合性汽車集團，在重型汽車生產方面擁有豐富經驗。根據我們與江淮汽車的定製產品安排，職責方面，我們負責提出產品需求、進行定製卡車設計、篩選核心零部件以及提供銷售與售後服務，而江淮汽車則負責辦理相關產品認證手續、實施必要的生產線改造與維護，並承擔最終組裝與生產。解決方案特性方面，江淮汽車主要為深向星辰定製提供支持。獨家條款方面，定製產品由我們銷售，且江淮汽車已授予我們於約定期限內在中國內地銷售定製產品的獨家銷售權。成本及利潤分攤方面，我們承擔與認證、技術文件、若干關鍵部件、模具開發及約定的生產線改造相關的成本。協議亦包含交付安排及風險分擔條款。知識產權方面，江淮汽車僅獲授權為履行合作而使用我們的定製技術資料，而該等定製技術資料及相關知識產權的所有權仍歸我們所有。協議進一步限制江淮汽車不得未經授權使用、披露、逆向工程及擅自註冊我們的知識產權。當前階段，與江淮汽車訂立的協議依然有效，且持續支持我們定製車型的生產及交付。

山東雷馳。山東雷馳是一家新能源商用車公司，在山東擁有生產設施。職責方面，山東雷馳負責採購特定非核心設備、提供項目場地及生產資源，並支持相關生產線的營運，而我們則負責產品研發、卡車銷售及售後服務。成本及利潤分攤方面，雙方就設備使用費、公用事業費用結算及項目管理協調等營運安排達成一致，各方獨自承擔自身成本，且不共享下游銷售利潤。解決方案特性方面，該合作主要為深向星途生產提供支持。知識產權方面，協議規定各方保留其各自既有知識產權的所有權。山東雷馳僅獲授予在約定範圍內就項目使用相關技術的有限權利。獨家條款方面，該安排屬非獨家性質，並不妨礙我們與其他定製合作夥伴進行合作。當前階段，合作仍在進行中且構成我們多合作夥伴製造策略的一部分。

我們與卡車定製合作夥伴的合作歷來為我們的產能升級提供支持，且預期將繼續提升我們的生產靈活性、供應鏈韌性及成本效益。於往績記錄期間，我們最初與江淮汽車合作支持早期商業化及量產。於2025年，我們引入山東雷馳作為新增定製合作夥伴，

以實現產能多元化並提升生產靈活性。從財務角度來看，於往績記錄期間，支付給定製合作夥伴的費用佔卡車總成本的較少部分。隨著生產規模擴大及定製安排日益多元化，單車定製費用呈現改善趨勢，這進一步鞏固了我們的生產靈活性及整體成本優化工作。

董事認為且聯席保薦人認同，鑑於(i)我們保留對核心架構、軟件系統、整合能力及相關知識產權的控制權，而定製合作夥伴主要根據我們的技術規格及質量標準提供定製及組裝服務；(ii)我們的定製安排乃基於公平的商業條款作出，且不限制我們與其他定製合作夥伴建立合作關係；及(iii)我們已透過長興三電智慧工廠等實現定製基地多元化，並持續增強內部生產能力，預期該工廠未來將進一步提升我們的營運獨立性，我們並無過度依賴卡車定製合作夥伴，且任何現有的集中度在商業上均屬可控，並不會對我們的業務、營運或財務表現構成重大不利風險。

為進一步降低潛在的集中度風險，我們已實施並將繼續實施多元化策略。具體而言，我們於往績記錄期間已拓展卡車定製合作夥伴的範圍，並將在商業上合適時持續發掘並引入更多合格的合作夥伴。與此同時，我們正在推進垂直整合舉措，包括開發核心零部件的自主生產能力，這將在未來提升供應鏈的靈活性，並降低對外部合作夥伴的依賴。

長興三電智慧工廠

我們正在建設長興三電智慧工廠，作為我們垂直整合策略的關鍵組成部分，以期提升成本可預測性、毛利率韌性及對供應鏈的長期控制能力。該工廠位於浙江省湖州市，佔地約100英畝，專注於電池包、電驅橋及電控系統的自主生產。

該項目計劃投資總額約為人民幣910百萬元。截至2025年12月31日，我們已獲得一筆10年期項目貸款融資，用於支持該工廠的基礎設施建設。此外，部分**[編纂]**將撥作項目用途，其餘資金需求則由我們的內部現金儲備滿足。請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途」。

我們採取分階段投資方式，以使資本配置與交付規模擴張相匹配。一期基礎設施建設已於2025年底竣工。截至2026年3月31日，一期基礎設施已具備年產20,000套的生產能力。二期建設計劃於2026年啟動並預期於2027年後竣工，預計年總產能將達到50,000套。

我們預期長興三電智慧工廠將支持我們向更大規模自主生產三電系統過渡，改善供應鏈協調，並提升營運韌性。此外，預計垂直整合將增強質量控制，縮短研發迭代週期，並提升對市場需求的響應速度。

採購原材料和零部件

我們主要向中國的供應商採購各種原材料和零部件，如電芯、電力驅動、電子控制組件和高壓電纜等。我們與多家技術實力雄厚的業內企業建立了合作關係，打造了供應商與我們之間互利共贏的合作模式。我們與供應商簽訂長期合作協議，以管理原材料及零部件的價格波動，據此，(i)定價及供應條款的協定期限為一年，及(ii)後續年度可根據預期採購量、現時市場狀況及基於成本變動的年度降價機制協商修訂價格。我們認為該等安排增強成本透明度，降低極端價格波動風險，並促進成本轉嫁機制，從而減輕原材料價格波動對整體採購成本的影響。

於自產特定關鍵零部件前，我們的附加值主要包括釐定核心零部件的技術規格及接口標準、選擇及協調外部採購的電池系統、電驅動系統及控制單元、管理物料清單，並確保上述零部件與我們自研的軟件系統及整車架構有效整合。按照行業慣例，我們向單一供應商直接採購某些零部件，如電芯和電子控制以及智能駕駛系統適用的零部件。考慮到市場上有眾多替代供應商可供選擇，我們認為向單一供應商採購零部件不會對我們的業務運營造成直接風險。我們積極管理供應鏈風險，通過監控除有關單一供應商外的合格供應商，確保核心零部件供應的穩定性。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的原材料和零部件並未出現任何嚴重短缺，我們亦未遭遇對我們整體財務表現有重大影響的原材料採購成本的任何波動。

2025年，搭載我們的自研電池系統、電驅動系統及動力域控制器的車輛分別約為4,386輛、531輛及5,428輛。長興三電智慧工廠已自2026年第一季度起開始分階段量產關鍵零部件，建設一旦完成，全面投產後，其設計年產足以支持每年約50,000輛重卡的生產需求。隨著產能提升，採用自產關鍵零部件的新能源重卡比例預計將上升。於過渡階段，我們預期將維持混合生產模式，並可能在商業或營運上合適的情況下，繼續向外部採購若干零部件。

供應商選擇和管理

我們制定了全面的政策和詳細的程序，確保向供應商採購的零部件和原材料符合質量標準。在選擇和評估供應商時，我們會開展盡職調查，並考慮多項因素，包括但不限於供應商的聲譽、資質、經驗、服務或產品的可用性、價格和交付時間等。針對專為新能源重卡定製的零部件，我們要求供應商按照我們的項目計劃和質量控制標準進行開發、測試和生產。

我們要求所有供應商遵守我們的內部供應管理政策。我們指定的質量控制團隊負責與供應商溝通質量標準，並對產品樣品進行全面檢查，確保其符合我們所有特定的技術要求。我們可能會定期或臨時對供應商進行現場檢查，並要求供應商在接到通知後及時解決質量問題。

供應協議的主要條款

為確保供應的穩定性，我們與主要供應商簽訂了長期採購協議。這些協議規定了總體條款和條件，我們將據此下達單獨的採購訂單。收到發票後，我們通常會獲得30至90日的信貸期。下達採購訂單時，我們會明確產品數量、具體規格，以及交付時間，同時按獨立定價協議確定單價及付款條款。供應商必須符合我們設定的質量要求，並對任何產品缺陷負責。我們將持續尋找並接洽合格的供應商，以擴大我們的供應商基礎。我們相信，隨著業務的持續擴張，我們將能夠按與現有供應商相當的條款，展開談判並確保穩定的供應。

我們與供應商的採購協議一般是在日常業務過程中根據框架安排訂立，並以個別採購訂單作為補充。框架協議的期限通常為中長期，而具體的供應、數量和交付安排則在相關採購訂單中列明。信貸期根據供應商、產品類型及項目階段的具體情況確定，範圍涵蓋從預付安排至發貨前或產品驗收後結算。我們用於結算付款的方式一般包括銀行轉賬、電匯或銀行承兑匯票。我們的採購安排通常不會強制規定最低採購承諾，而是按需進行。供應商須確保產品符合約定的技術規格、質量標準及適用的法律或行業要求，同時負責包裝及按時於約定地點交付產品，並可能因不正確包裝或未能交貨而承擔損失責任。樣品階段的產品價格通常為固定價格，而持續供應的價格可經過雙方同意進行調整，以反映原材料價格、市場狀況或商業安排的最新情況。

此外，我們與核心三電零部件及智能駕駛相關硬件供應商的採購協議通常包含反映相關零部件技術重要性的附加條款。協議通常明確採購範圍，包括電池系統總成、電驅橋總成、電機控制單元、車輛控制單元及智能駕駛域控制器。定價會參考技術規格、產量、市場狀況及原材料成本趨勢(如適用)，一般透過公平的商業談判確定。若零部件基於我們的規格開發，則協議會包含保護我們的設計、技術解決方案、模具、工裝及技術圖紙的條款。未經我們事先書面同意，供應商通常不得將相關材料用於第三方生產。協議通常亦包含保密、質保和責任分配條款，且一般不會對我們施加寬泛的排他性限制，使我們在商業允許的情況下能夠保留採購靈活性。

若發生違約，雙方均須承擔合同規定的救濟措施，包括因延遲履行、未能糾正重大質量問題、不當終止合同或違反知識產權及品牌保護條款而造成的違約金。產品交付後，我們有權於約定期間內對產品進行檢驗測試。若產品存在瑕疵、不合規或與約定的技

術規格不符，我們可要求退貨、換貨或維修，費用由供應商負擔。供應商通常亦提供質保服務，質保期限視所供應貨品的類型而定，且通常不短於我們向客戶提供的質保期限。

五大供應商

我們的供應商主要包括卡車定製合作夥伴以及電芯、汽車電子、研發服務和設備(如與硬件開發及相關功能有關的配套研發服務)的供應商。於往績記錄期間，我們的所有供應商均位於中國。我們面臨一定程度的供應商集中風險。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們對關鍵戰略合作夥伴(包括江淮汽車、山東雷馳及主要供應商)的依賴，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響」。於往績記錄期間各年度，我們向五大供應商的採購額分別為人民幣839.1百萬元、人民幣3,372.1百萬元及人民幣6,903.4百萬元，分別佔我們各年度總採購額的88.1%、92.3%和79.4%。於往績記錄期間各年度，我們向最大供應商的採購額分別為人民幣607.6百萬元、人民幣2,229.7百萬元和人民幣2,336.0百萬元，分別佔我們各年度總採購額的63.8%、61.0%和26.9%。

我們於所示年度按採購額劃分的五大供應商的詳情載列如下。就我們的五大供應商而言，我們的信貸期一般為60天內，付款方式通常為銀行轉賬。

截至2023年12月31日止年度

供應商A為一家於1964年在中國註冊成立的綜合性汽車集團，於上海證券交易所上市，按2024年收入計，業務規模約為人民幣465億元。我們與供應商A的合作關係始於2023年。我們向供應商A採購卡車，2023年的採購額為人民幣607.6百萬元，佔同年總採購額的63.8%。

供應商B為一家於2011年在中國註冊成立的新能源創新技術全球領先企業，於深圳證券交易所和聯交所上市，按2025年收入計，業務規模約為人民幣4,237億元。我們與供應商B的合作關係始於2022年。我們向供應商B採購電池及模具，2023年的採購額為人民幣207.4百萬元，佔同年總採購額的21.8%。

供應商C為一家於2020年在中國註冊成立的汽車模具及製造服務提供商，註冊資本為人民幣5.0百萬元。我們與供應商C的合作關係始於2022年。我們向供應商C採購零部件及模具，2023年的採購額為人民幣8.5百萬元，佔同年總採購額的0.9%。

供應商D為一家於2020年在中國註冊成立的汽車零部件和模具提供商，註冊資本為人民幣30.0百萬元。我們與供應商D的合作關係始於2023年。我們向供應商D採購零部件及模具，2023年的採購額為人民幣8.0百萬元，佔同年總採購額的0.8%。

供應商E為一家於2011年在中國註冊成立的汽車零部件提供商，註冊資本為人民幣387.3百萬元。我們與供應商E的合作關係始於2023年。我們向供應商E採購零部件，2023年的採購額為人民幣7.5百萬元，佔同年總採購額的0.8%。

截至2024年12月31日止年度

我們向供應商A採購卡車，2024年的採購額為人民幣2,229.7百萬元，佔同年總採購額的61.0%。

我們向供應商B採購電池，2024年的採購額為人民幣960.4百萬元，佔同年總採購額的26.3%。

我們向供應商E採購零部件，2024年的採購額為人民幣82.4百萬元，佔同年總採購額的2.3%。

供應商F為一家於2009年在中國註冊成立的組裝製造公司，註冊資本為23.2百萬美元。我們與供應商F的合作關係始於2023年。我們向供應商F採購零部件，2024年的採購額為人民幣57.0百萬元，佔同年總採購額的1.5%。

我們向供應商D採購零部件，2024年的採購額為人民幣42.6百萬元，佔同年總採購額的1.2%。

截至2025年12月31日止年度

供應商G是一家於2011年在中國註冊成立的新能源商用車公司，註冊資本為人民幣360百萬元。我們與供應商G的合作關係始於2025年。我們向供應商G採購車輛，2025年的採購額為人民幣2,336.0百萬元，佔同年總採購額的26.9%。

我們向供應商A採購車輛，2025年的採購額為人民幣1,896.8百萬元，佔同年總採購額的21.8%。

我們向供應商B採購電池，2025年的採購額為人民幣1,666.5百萬元，佔同年總採購額的19.2%。

供應商H是一家於2012年在中國註冊成立的領先鋰電池研發與製造公司，於上海證券交易所上市，按2025年收入計，業務規模約為人民幣615億元。我們與供應商H的合作關係始於2024年。我們向供應商H採購模具及電芯，2025年的採購額為人民幣750.8百萬元，佔同年總採購額的8.6%。

我們向供應商E採購電驅橋，2025年的採購額為人民幣253.3百萬元，佔同年總採購額的2.9%。

於往績記錄期間，我們於往績記錄期間內各年度的五大供應商均為獨立第三方，且據董事所知，我們的董事、其緊密聯繫人或任何持有本公司已發行股本5%以上的股東於往績記錄期間內各年度概無在任何五大供應商中擁有任何權益。

除下文所披露者外，據我們所知，除日常業務過程中按公平原則建立的商業關係外，概無主要供應商、其最終實益擁有人或董事與我們、我們的附屬公司、股東、董事、高級管理層或彼等各自的聯繫人存在任何現時關係(包括業務、僱傭、親屬、信託、融資、持股或其他關係)。

供應商A持有安徽中安30%的合夥權益，而安徽中安是我們的**[編纂]**前投資者之一。除該間接關係外，供應商A並未持有我們的任何股權，亦未參與我們的管理或運營。供應商G由一家企業集團通過若干投資工具控制，亦以非控股權益形式參與我們的股權架構。根據灼識諮詢的資料，在新能源重卡行業，上游或下游參與者(包括供應商或製造合作夥伴)參與行業參與者的股權架構並不少見，且此類關係本身並不代表缺乏獨立性，也不會影響相關交易的商業公平性。儘管存在上述情況，我們認為與該等供應商的採購安排是於日常業務過程中按正常商業條款進行。我們在卡車定製及零部件採購方面採取多合作夥伴策略，並保留對核心技術、系統設計及整合的控制權。我們與供應商的合作是基於其製造資質、產能、成本效益及交付能力，我們也會根據商業考量，在不同合作夥伴之間靈活分配訂單。因此，我們認為我們實質上並未依賴任何單一供應商。

存貨管理

我們的存貨主要包括原材料和製成品。於2023年、2024年及2025年，我們的存貨週轉天數分別為66天、29天及36天。我們實施嚴格的存貨控制政策，監控倉庫內的存貨水平。我們通常採用按訂單生產的方式，因此維持較低的存貨水平。為縮短產品的交付週期，我們會根據當前的存貨水平以及對未來需求的預測，調整我們的規劃存貨水平。

質量控制

由於我們從卡車定製合作夥伴購買車輛並將其銷售給客戶，因此已界定了質量控制安排和要求。一般而言，卡車定製合作夥伴負責生產流程各階段的檢查，而我們則對整車進行獨立驗收。我們要求所有車輛及其零部件須符合相關監管標準、行業標準和／或雙方共同設定並確認的標準。

在此基礎上，我們與卡車定製合作夥伴建立一套質量管理及控制機制，涵蓋整個車輛開發及生產過程。此聯合框架讓我們確保設計、卡車定製及交付的所有階段均保持統一的質量標準。

- ***快速反應和缺陷控制機制***：我們堅持「三實原則」(實地、實事、實情)，確保發現問題15分鐘內得到響應，24小時內組織跨職能團隊制定處理方案，及時控制風險，阻斷缺陷擴展。

- ***智能卡車定製過程質量控制和防錯設計***：在卡車定製過程中，我們推動生產設施全面防錯機制的建設，包括工裝、設備、系統中的傳感器確認，扭矩監測和電池／電機信息收集。此外，通過實時採集關鍵工藝參數和統計過程控制監

測，可自動識別和預警潛在異常。電氣檢測、防凍液灌裝等關鍵工序也實現了自動化和數據驅動的測試，進一步確保了卡車定製質量的一致性。

- 我們已實施以下措施以加強車輛現場交付前質量控制：

  - ***增加車輛性能檢測維度：***對於電驅冷卻、空調等關鍵功能，我們增加了工廠數據顯示輔助檢測，提高了低可見度缺陷的檢出率，降低了後續故障排除的難度。

  - ***基於風險和數據的抽樣檢查機制：***我們採用動態抽樣策略，根據實時質量數據和產線歷史問題數據，靈活調整檢查範圍和深度，避免低效率的固定比例全檢。

  - ***基於用戶體驗的質量評審：***我們設立了「客戶之聲」評審專區，由有經驗的評審人員模擬用戶場景，從操作手感、異響、外觀間隙等主觀維度對質量進行打分，彌補傳統檢測的盲區。

  - ***數字化、透明化交付前檢驗流程：***交付前檢驗流程標準化、系統化、全程可追溯。

我們的客戶及銷售

營銷策略

我們通過線上推廣和線下活動提升品牌影響力，接觸潛在客戶。

我們通過各種新聞資訊平台、汽車行業媒體以及社交媒體平台開展線上營銷。我們專注於在主流社交媒體和短視頻平台創作內容，從而增加產品曝光度並塑造品牌形象。我們內部製作精良的視頻，重點介紹產品規格和車輛智能技術，通過數據驅動的線上營銷精准鎖定潛在客戶。

我們還舉辦線下推廣活動，並積極參與行業展會，進一步擴大品牌知名度。我們積極參與主要的行業盛會，展示我們的技術實力，並介紹各款新能源重卡車型。

銷售策略

我們通過(i)直接銷售予終端客戶以及(ii)其次通過經銷商銷售模式銷售新能源重卡。

直接銷售

於往績記錄期間，我們主要依靠直銷推廣我們的新能源重卡。通過直銷方式，我們能縮短決策時間，避免潛在的利益衝突，全面掌控端到端定價，並深入了解客戶需求和反饋，這不僅幫助我們加速銷售增長，還促進了產品和技術的不斷迭代升級。

我們建立了廣泛的銷售網絡。為了更好地支持銷售團隊的高效運作，我們根據客戶和地理區域劃分銷售人員，組建小型專門團隊，為少數重要客戶提供量身定製的端到端服務。為更好地展示我們新能源重卡的特性和功能，我們還邀請潛在客戶試用我們的產品。我們提供新能源重卡樣車，讓潛在客戶在實際運輸中進行使用和測試，為潛在客戶提供親身體驗我們產品優勢的機會，同時也幫助我們在銷售過程中更精確地解答客戶的顧慮。

銷售協議的主要條款

我們通常與直銷客戶就每筆交易訂立個別銷售協議。每份銷售協議於雙方簽署後即告生效，並持續有效，直至卡車交付且所有付款及相關合同義務均已完全履行為止，除非根據協議條款提前終止。

客戶通常須於簽訂銷售協議時支付不可退還的定金，並於適用情況下一併支付部分預付款。餘款通常於交付前或交付時一次性付清。若客戶選擇使用融資解決方案，車輛交付通常於融資機構撥付資金前完成。我們一般不授予終端客戶信貸期。收到定金及全額款項後，我們通常會於約定期間內交付車輛，具體交付時間視生產計劃及其他相關因素而定。

客戶有權於交付時檢查車輛。若客戶因非我們的原因而拒收車輛，定金通常不予退還。若客戶因非我們的原因未能於約定時限內完成付款、驗收或提車，我們可採取合同規定的補救措施，包括收取倉儲費、轉售車輛、終止協議但不退還定金及／或於適用情況下收取逾期付款罰金。個別銷售協議通常不包含最低購買承諾。

若適用政府補貼，客戶須配合相關申請程序。若補貼政策變動，最終購買價格可能會進行調整。車輛一經售出，一般不予退貨，惟出現質量問題或經協商另行約定者除外。若客戶未能於約定期間內支付定金或餘款，或無正當理由拒收車輛，我們可終止銷售協議。

經銷商銷售

於往績記錄期間，我們的銷售主要為直銷。我們於2025年才開始在部分省份引入經銷商，且經銷渠道對我們的整體營運影響並不重大。於2023年及2024年，我們並未與經銷商合作，亦無透過其錄得任何收入。於2025年，我們透過經銷商錄得的收入為人民幣

100.4百萬元，約佔我們總收入的2.5%。於2025年，我們合作的經銷商共有15家，並無發生重大經銷商終止或更換情況。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們所有經銷商均為獨立第三方，且我們未曾聘用或許可任何次級經銷商。

我們有限度地使用經銷商以補足我們的直銷模式，從而提高在市場曝光度較少的地區的覆蓋。在有關地區，當地經銷商協助改善銷售效率及客戶觸及度，而我們仍直接控制核心市場的主要客戶。根據灼識諮詢的資料，此方法與業界慣例一致。我們與經銷商保持買賣關係。我們的經銷安排受標準化經銷協議規管。這些協議載明了主要商業及運營條款，包括授權區域、產品範圍、合作期限、年度銷售目標、定價及返利政策、付款及交貨安排、售後責任及合規義務。協議採用全額付款的買斷模式，據此車輛所有權於付款及交付後轉移。我們的經銷商以全額支付的買斷模式購買車輛。我們的經銷商協議主要條款通常包括以下內容：

期限及銷售目標。我們通常簽訂為期約一年的經銷商協議。有關協議通常會明確授權區域、產品範圍及年度或階段性銷售目標。我們會參考銷售完成情況、客戶檔案管理、客戶滿意度、市場開發及其他營運指標，評估經銷商的表現，若表現未達標或存在不合規行為，我們保留調整授權區域、產品範圍或終止協議的權利。

付款、信貸及擔保安排。我們的標準安排通常會要求於下單時為每輛車支付固定定金，餘款將於生產計劃後與車輛發貨前指定期間內結清。原則上以現金結算，且一般不接受商業承兌匯票。此外，經銷商通常須就相關業務繳存一筆誠信保證金或擔保金，其股東、實際控制人或其他擔保人通常須就付款及履約義務提供連帶擔保。

所有權、風險及交付。我們通常採用保留所有權的安排，據此車輛所有權仍歸我們所有，直至作出全額付款為止。經銷商須自行負擔運輸成本，且車輛的風險與責任通常於車輛離開我們倉庫時移轉。我們通常要求經銷商透過我們指定的系統(例如我們的CRM系統)開展業務，並根據我們管理層要求維護客戶資料與紀錄。

區域、渠道及合規管理。經銷商通常獲授權在指定區域內經營，未經我們另行同意，不得跨區域銷售。經銷商協議亦要求經銷商遵守我們的渠道政策、業務政策及適用法律法規，並就我們的業務政策、定價、推廣安排及其他非公開信息承擔保密義務。我們亦保留在授權區域內進行直接銷售的權利(如商業需要)，經銷商應提供合理的協助與配合。

終止。在以下情況(其中包括)：未能達成約定銷售目標、資源投入不足、客戶滿意度下降、經銷商持股或控制權發生重大不利變動、違反我們業務或渠道政策、延遲付款，或其他可能對我們品牌、市場秩序或商業利益造成重大影響的情形，我們有權調整或終止經銷安排。

我們實施酌情激勵及回扣機制，以支持經銷商的銷售及市場開發。此類激勵或回扣由我們根據具體情況並參考車型、銷售階段、採購金額、銷售表現及市場開發等因素釐定。於2025年，授予的激勵總額約為人民幣2.8百萬元，約佔相關交易金額的2.7%。所有相關激勵及回扣通常以抵扣後續購車款項的方式結算，而非現金支付。

我們對貪腐與賄賂持零容忍態度，且我們的一般反貪腐、反賄賂及商業行為規定亦適用於我們的經銷商安排。作為經銷模式內部控制措施的一部分，我們將對潛在經銷商進行入職審查，包括收集公司註冊文件、實際控制人身份資料及其他背景資料，並要求經銷商於股權結構、實際控制權或關鍵管理人員發生重大變更時通知我們。我們亦要求經銷商透過指定內部系統運營，以確保集中化紀錄保存與交易可追溯性，且我們設有舉報及上報渠道，經銷商可據此舉報我們員工涉嫌的不當行為或其他違規情況。此外，如發生嚴重違反我們的業務政策、不道德行為或其他合規相關問題，我們保留暫停、調整或終止經銷安排的權利。

為免內部競爭及市場蠶食，我們要求各經銷商僅在授權區域內營運，未經事先批准，不得進行跨區銷售。經銷商不得持有存貨，並僅於終端客戶確認及已收到全額款項後，方會交付車輛。有關經銷商銷售收入的確認，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註5。

海外市場覆蓋

我們正在擴大全球佈局，並贏得了主要國際市場的合作夥伴及客戶的廣泛認可。我們正系統性地推進全球認證及合規流程，以加快我們產品的國際部署。截至2025年12月，我們已在新加坡、泰國、馬來西亞、阿拉伯聯合酋長國、阿曼、澳大利亞及新西蘭建立銷售渠道網絡，形成了強大高效的全球銷售基礎設施。在新西蘭，我們的展示車已完成發佈會，並於試駕活動中獲得積極的客戶反饋，進一步鞏固我們在這些市場的地位及影響力。此戰略佈局有助於我們優先選擇政策友好、市場潛力巨大且運營場景成熟的國家和地區，逐步擴大全球業務版圖。

定價策略

我們基於成本結構、市場需求、競爭情況及市場定位等多項因素，參考客戶的訂單量、付款條款及其他因素為新能源重卡定價。我們定期將產品定價與市場上的同類產品進行比價，並根據市場狀況動態調整價格。在保持競爭力的同時，我們通常將產品定價設定在略高於同類車型的水平。在智能公路貨運技術方面，定價乃參考功能、自動化水平、車輛配置及對客戶營運的預期價值貢獻等因素釐定，並根據具體情況評估。

為了激勵客戶購買，我們亦提供階梯式折扣，這些階梯式折扣按具體情況並參考每位客戶的購買金額及其他商業因素釐定。一般而言，相關銷售合同會訂明基準價，以及與不同採購量或銷售門檻相關的後續分級定價安排。並無適用於所有客戶的統一折扣率或具約束力的採購門檻，具體折扣安排均按正常商業條款釐定。於往績記錄期間，授予客戶的折扣並無嚴重偏離現行市場慣例，且按正常商業條款釐定。

五大客戶

於往績記錄期間，我們的客戶主要包括工業和消費品快遞服務提供商、物流公司、港口和礦區運營商及可轉售、租賃或使用新能源重卡的銷售及服務提供商以及若干電池租賃公司。

於往績記錄期間各年度，自五大客戶產生的總收入分別為人民幣351.1百萬元、人民幣998.5百萬元和人民幣1,564.4百萬元，分別佔我們各年度總收入的82.5%、50.7%和39.5%。於往績記錄期間各年度，自最大客戶產生的收入分別為人民幣147.9百萬元、人民幣504.9百萬元和人民幣501.4百萬元，分別佔我們各年度總收入的34.8%、25.7%和12.7%。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們面臨客戶集中的風險」。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，除獅橋集團附屬公司客戶I外，據董事所知，(i)我們的董事、其緊密聯繫人或持有我們股本5%以上的股東概無於往績記錄期間各年度的五大客戶中擁有任何利益；及(ii)往績記錄期間各年度的五大客戶(包括其股東、董事、高級管理層或其各自的任何聯繫人)與我們、我們的附屬公司、我們的股東、董事、高級管理層或其各自的任何聯繫人過往或現時概無任何重大關係(親屬、僱傭、信託、融資或其他)。

為滿足自身的融資需求，卡車買家偶爾會選擇購買我們的新能源重卡，並另行訂購電池包的使用權。因此，我們於往績記錄期間各年度的五大客戶中部分為電池經營租賃公司，我們向其銷售電池包。於往績記錄期間，除2024年的獅橋集團附屬公司客戶I外，所有這些電池經營租賃公司均為本集團的獨立第三方，本集團對其營運並無任何所有權權益、控制權或重大影響力。通過這種合作模式，我們向終端客戶銷售新能源重卡，並向電池經營租賃公司銷售相應的電池包，這些公司隨後根據獨立租賃協議將電池包租賃予卡車買家。因此，電池經營租賃公司在會計處理上被確認為是我們的直接客戶，而終端用戶則根據各自的租賃合同向該等公司支付定期租金。

我們並非此類租賃安排的訂約方，亦無參與其融資、資產管理或後續收入確認。我們向這些電池經營租賃公司銷售電池包是按公平基準進行，相關收入於電池包的控制權轉移予他們之時間點確認，符合我們的會計政策。我們不會從電池經營租賃公司收

取的租金中獲得任何收入、佣金或利潤分成。相關會計政策請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註6。

我們於所示年度按收入貢獻劃分的五大客戶的詳情載列如下。就我們的五大客戶而言，我們的信貸期一般為90天，付款方式通常為銀行轉賬。

截至2023年12月31日止年度

客戶A為一家於2023年註冊成立的充換電基礎設施及相關服務的業界領先營運商，註冊資本為人民幣50.0百萬元，為供應商B的附屬公司。我們與客戶A的合作關係始於2023年。我們主要向客戶A銷售電池，2023年的銷售額為人民幣147.9百萬元，佔同年總銷售額的34.8%。

客戶B為一家於2023年在中國註冊成立的新能源技術提供商，註冊資本為人民幣0.1百萬元。我們與客戶B的合作關係始於2023年。我們主要向客戶B銷售電池，2023年的銷售額為人民幣108.1百萬元，佔同年總銷售額的25.4%。

客戶C為一家於2004年在中國註冊成立的物流服務提供商，註冊資本為人民幣10.0百萬元。我們與客戶C的合作關係始於2023年。我們主要向客戶C銷售車輛，2023年的銷售額為人民幣55.9百萬元，佔同年總銷售額的13.1%。

客戶D為一家於2021年在中國註冊成立的物流服務提供商，註冊資本為人民幣10.0百萬元。我們與客戶D的合作關係始於2023年。我們主要向客戶D銷售車輛，2023年的銷售額為人民幣20.1百萬元，佔同年總銷售額的4.7%。

客戶E為一家於2020年在中國註冊成立的物流服務提供商，註冊資本為人民幣50.0百萬元。我們與客戶E的合作關係始於2023年。我們主要向客戶E銷售車輛，2023年的銷售額為人民幣19.1百萬元，佔同年總銷售額的4.5%。

截至2024年12月31日止年度

我們主要向客戶A銷售電池，2024年的銷售額為人民幣504.9百萬元，佔同年總銷售額的25.7%。

客戶F為一家於2020年在中國註冊成立的汽車銷售及服務公司，註冊資本為人民幣20.0百萬元。我們與客戶F的合作關係始於2024年。我們主要向客戶F銷售車輛，2024年的銷售額為人民幣323.0百萬元，佔同年總銷售額的16.4%。

客戶G為一家於1999年在中國註冊成立的物流服務提供商，註冊資本為人民幣217.4百萬元。我們與客戶G的合作關係始於2024年。我們主要向客戶G銷售車輛，2024年的銷售額為人民幣61.2百萬元，佔同年總銷售額的3.1%。

客戶H是一家於2022年在中國註冊成立的新能源物流服務提供商，註冊資本為人民幣30.0百萬元。我們與客戶H的合作關係始於2024年。我們主要向客戶H銷售車輛，2024年的銷售額為人民幣55.7百萬元，佔同年總銷售額的2.8%。

客戶I是一家於2012年註冊成立的融資租賃公司，註冊資本為500.0百萬美元，為獅橋集團的附屬公司。我們與客戶I的合作關係始於2024年。我們主要向客戶I銷售電池，2024年的銷售額為人民幣53.7百萬元，佔同年總銷售額的2.7%。

截至2025年12月31日止年度

客戶J是一家於2014年在中國註冊成立的汽車銷售公司，註冊資本為人民幣2.0百萬元。我們與客戶J的合作關係始於2024年。我們主要向客戶J銷售車輛，2025年的銷售額為人民幣501.4百萬元，佔同年總銷售額的12.7%。

我們主要向客戶A銷售電池，2025年的銷售額為人民幣440.5百萬元，佔同年總銷售額的11.1%。

客戶K是一家於2018年在中國註冊成立的汽車銷售公司，註冊資本為人民幣6.0百萬元。我們與客戶K的合作關係始於2024年。我們主要向客戶K銷售車輛，2025年的銷售額為人民幣256.0百萬元，佔同年總銷售額的6.5%。

客戶L是一家於2024年在中國註冊成立的汽車銷售及服務公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。我們與客戶L的合作關係始於2025年。我們主要向客戶L銷售車輛，2025年的銷售額為人民幣219.5百萬元，佔同年總銷售額的5.5%。

客戶M是一家於2025年在中國註冊成立的汽車銷售及服務公司，註冊資本為人民幣1.0百萬元。我們與客戶M的合作關係始於2025年。我們主要向客戶M銷售車輛，2025年的銷售額為人民幣147.0百萬元，佔同年總銷售額的3.7%。

客戶與供應商重疊

於往績記錄期間，據我們的董事所知，按綜合基準計，我們其中一名五大客戶亦為我們的五大供應商之一。具體而言，客戶A(供應商B的附屬公司)向我們購買電池，用於向終端用戶出租電池，而供應商B則向我們供應電池，用於我們的新能源重卡。這種重疊來自我們的電池經營租賃模式。在此模式下，我們首先向電池供應商(包括供應商B)採購用於我們所提供的新能源重卡的電池。當終端用戶選擇就電池零部件單獨融資時，我們向終端用戶交付相關車輛，同時向電池經營租賃公司(如客戶A)出售對應電池。其後，電池經營租賃公司根據單獨的租賃協議向終端用戶出租電池。因此，客戶A確認為電池出售中的客戶，而供應商B確認為電池採購中的供應商。因此，電池經營租賃公司(例如客戶A)被確認為我們的客戶，而終端用戶則向該等公司支付定期租金。經灼識諮詢確認，該做法符合行業慣例。

於2023年、2024年及2025年，我們向供應商B的採購額分別為人民幣207.4百萬元、人民幣960.4百萬元及人民幣1,666.5百萬元，佔同年總採購額的21.8%、26.3%及19.2%。於2023年、2024年及2025年，我們來自客戶A的收入分別為人民幣147.9百萬元、人民幣504.9百萬元及人民幣440.5百萬元，佔同年總收入的34.8%、25.7%及11.1%。這種重疊主要是由於新能源車輛價值鏈內的緊密垂直整合，若干上游電池製造商亦設立下游電池運營實體，以支持電池租賃解決方案。在這種情況下，供應商B專注於動力電池的生產供應，而其附屬公司客戶A則向我們購買電池包並將其租賃給終端用戶。

董事認為，該等交易的定價在商業上屬合理，並不構成任何人為定價或利潤轉移安排。董事認為，與供應商B及客戶A的交易屬真實交易，並非循環交易。具體而言，向供應商B採購電池及向客戶A銷售電池包源自不同的商業安排，涉及不同的合同對手方，且在電池供應及電池租賃價值鏈中服務於不同的商業目的。我們與重疊客戶和供應商的銷售和採購條款的談判是基於每筆交易的具體情況進行。於往績記錄期間，相關交易的整體毛利與其他可比交易的毛利大致相符，並無發現重大偏差。我們的董事確認，我們與這些重疊客戶和供應商的所有銷售和採購均經過充分考量，考慮了相關時點的採購和銷售價格，且均於日常業務過程中按照正常商業條款和公平交易原則進行。此外，相關銷售及採購交易均以獨立合同載明，並設有各自的交付安排及結算流程，且相應的現金流量亦獨立結算，而非相互抵銷或以其他方式掛鈎。根據聯席保薦人進行的盡職調查，聯席保薦人並未發現任何可能使其對上述董事觀點產生質疑的情況。

售後服務和保修

我們根據不同零部件的具體特性提供不同的保修期。在各個車輛零部件的保修期內，如果車輛出現保修範圍內的質量問題，我們將提供免費或有條件的免費維修服務。完成車輛交付並將車輛識別號碼上傳至我們的內部銷售管理系統後，保修註冊將自動激活。系統根據銷售日期及各零部件適用的保修條款計算適用保修期。關鍵零部件的主要保修條款通常如下：(i)自研電池包為八年或4,500次充放電循環；(ii)外購電池包為六年或2,800次充放電循環；及(iii)電機及電子控制系統為五年或300,000公里，均以較早發生者為準。其他零部件的保修期受隨車交付的車型專用保修手冊所載條款規限。我們開通24小時服務熱線，專門處理客戶的投訴和諮詢。此外，我們為配備智能駕駛及互聯系統的車輛提供五年車聯網平台支持，包括車聯網平台存取權限、遠程診斷、空中下載軟件更新(如適用)、數據連接服務及系統維護支持。車聯網平台自車輛交付日期起開始提供支持。根據灼識諮詢的資料，我們各類產品的售後服務及退貨政策均符合中國新能源重卡行業的現行慣例，且我們的質保期及產品責任保險範圍亦符合業界標準。

我們已建立廣泛的服務網絡，為客戶提供維修、保養及其他售後服務。具體而言，我們與特定地區的獲授權第三方服務供應商合作，提供汽車保養及售後支持，同時保持統一的服務標準及質量監控。我們亦為員工及獲授權服務合作夥伴提供全面培訓，確保網絡保持一致且優質的服務。我們致力於及時響應客戶的維修請求和諮詢，並按照相關程序採取措施，跟蹤客戶對我們產品和服務質量的反饋。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，出現質量問題的車輛均已根據保修程序進行維修，並無處理任何產品退貨。因此，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，並無對退回車輛進行轉售或處置。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未出現任何重大產品召回、大規模退貨或產品責任索賠情況。所有已識別的質保或質量相關事件均通過標準售後流程解決，並無任何重大糾紛或處罰。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們概無因上述問題收到重大投訴或處罰。中國法律顧問表示，根據《中華人民共和國產品質量法》，銷售者禁止銷售不符合保障人體健康和人身、財產安全的標準和要求的工業產品。由於銷售者的過錯使產品存在缺陷，造成人身、他人財產損害的，銷售者應當承擔賠償責任。若我們被視為違反相關法律法規，則我們可能被責令停止銷售、沒收違法產品及所得、處以罰款，情節嚴重的可被吊銷營業執照。

數據安全

我們於業務運營過程中收集和處理的數據類型主要包括(i)我們於日常營運中收集的姓名、地址、電話號碼、產品或售後服務請求等個人信息，及(ii)與產品銷售相關的其他必要數據，例如交易紀錄、支付信息、保修登記，以及為滿足售後服務所需的其他數據。在處理我們收集的數據時，我們會遵守國家有關數據安全和隱私的法律、法規和政策，致力保障商業秘密、信息資料以及客戶隱私的安全性。我們制定並實施了集團信息安全管理政策，涵蓋計算機安全、電子郵件和內部消息系統使用、賬戶安全、文件傳輸管理、打印和複印、遠程訪問以及內部網絡的使用等多個方面。我們還制定了保密管理政策，公司信息必須嚴格控制，並僅在必要的情況下按需傳遞，具體範圍由部門負責人或更高級別的負責人根據文件的保密等級確定，且僅由部門負責人或更高級別的負責人指定的特定人員授權傳播。我們於中國境內運營過程中收集及儲存的所有個人及其他信息及數據均存儲於中國境內。

我們已建立一個適用於所有員工及聯屬人士的全面數據保護合規框架，該框架涵蓋數據處理的全生命週期，包括收集、儲存、使用、傳輸、共享及刪除等環節。我們的政策基於合法性、必要性、目的限制、數據最小化、透明度、準確性、保留限制、安全性及可問責性原則。我們實施數據分類分級，採用基於角色的訪問控制、日誌記錄與

審批機制、加密及技術防護措施，並定期開展風險評估與內部審計。由專職人員及數據合規管理委員會監督數據安全、個人信息保護和網絡安全事務，且我們設有事件響應、影響評估及合作夥伴管理程序，確保遵守適用法律並持續改善我們的數據保護實踐。

我們的信息安全內部政策由信息安全管理委員會監督執行，該委員會負責制定、維護和執行我們的信息安全政策，協調必要資源以確保信息安全，就信息安全政策制定戰略決策，指派負責人員，並審查我們當前的信息安全狀況。此外，我們利用數字基礎設施來加強我們的信息安全管理。為防範外部攻擊，我們在內外部網絡之間部署了高性能防火牆，同時在內部網絡中，辦公室、安保和生產網絡之間也設有獨立的防火牆。為避免內部信息洩露，我們為研發中心的所有計算機配備了IP-guard數據加密系統。我們還規範線上活動，禁止並限制訪問未經授權的外部網站。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，(i)我們並無將於中國境內收集或產生的數據跨境傳輸至海外司法管轄區；(ii)我們預期不會從中國進行對外跨境數據傳輸。倘未來確有對外跨境傳輸數據的必要，我們將根據中國適用的法律評估及實施所需的合規程序；(iii)我們未經歷任何重大信息泄漏或數據丟失，且在所有重要方面均遵守了數據安全的相關監管要求；及(iv)我們未曾因違反數據安全法律法規而受到政府機關的重大罰款或行政處罰。基於上述因素，我們已實施的內部政策及技術措施，以及我們對網絡安全和數據保護相關立法和監管動態的持續監測，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，我們在所有重大方面均已遵守中國有關數據隱私及安全的適用法律法規。請參閱「風險因素 — 中國的數據隱私與數據安全法律正處於快速且不斷演變的過程，對我們施加了重大的合規要求，任何未能遵守或被視為未能遵守有關法律的情況，或對我們數據處理措施或政策的其他疑慮，均可能對我們的業務、財務狀況、聲譽及經營業績造成重大不利影響」。

物業

我們的公司總部位於中國安徽省。截至最後實際可行日期，我們在中國擁有六塊土地的土地使用權及兩項在建物業。截至最後實際可行日期，我們在中國租賃了18處物業用於業務運營。截至最後實際可行日期，中國租賃總面積為74,594.2平方米。我們認為現有的設施足以應對短期需求，未來若有需要，可以根據商業合理的條件獲得額外的空間。對於將在三個月內到期的租賃合同，我們將與業主協商續簽，我們預計在租賃到期時續簽不會遇到任何不合理的困難。

截至最後實際可行日期，我們有一處用於倉儲的租賃物業的出租人名稱與業權紀錄不符，而我們尚未就該物業轉租取得業主的書面同意。這些租賃物業的總建築面積為14,100平方米。據我們的中國法律顧問告知，若業主不承認或不批准該等轉租，相關租賃協議可能會被視為無效或面臨提前終止，而我們可能會被要求遷出該等物業。在

此情況下，我們在這些物業的運營可能會中斷，且我們可能無法就任何相關損失獲得業主的充分賠償。儘管如此，由於有合適的替代選址，完成搬遷(如必要)不會有重大障礙，故我們相信個別或共同的使用該等租賃物業均不會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響。

截至最後實際可行日期，六處租賃物業被用作辦公室或倉庫，該等用途與產權證書所示的物業登記用途不符，總建築面積為18,302.7平方米。根據《中華人民共和國土地管理法》及《商品房屋租賃管理辦法》，違反指定用途使用或出租物業可能會導致被責令整改、罰款，或在極端情況下，終止租賃。據我們的中國法律顧問告知，儘管存在上述不一致情況，但鑑於該等物業用於非敏感商業用途，且我們未曾收到主管部門的任何整改通知，因此受到重大處罰的風險較低。

截至最後實際可行日期，五處用做工廠、生產車間、辦公室及宿舍的租賃物業受原有抵押規限，總建築面積為49,271.5平方米。根據《中華人民共和國民法典》，在抵押前確立的有效租賃不影響抵押權人執行其抵押的權利，但若該物業的所有權因執行該抵押而改變，則新業主有權終止租賃。因此，我們可能面臨被要求遷出相關處所的風險。然而，經本公司確認，抵押權人於短期內執行該抵押的風險甚微，且任何潛在搬遷均不會對我們的運營造成重大不利影響。

截至最後實際可行日期，本集團尚未就其用作辦公室的租賃物業中的三項物業向房屋主管部門完成租賃登記備案，主要原因在於出租人不予配合。根據《中華人民共和國民法典》，未辦理租賃登記不影響租賃合同的效力或可執行性，但相關房屋部門可能會對每項未登記租賃處以人民幣1,000元至人民幣10,000元不等的行政罰款。截至最後實際可行日期，我們尚未收到任何要求就任何所租賃物業完成租賃登記備案的行政通知或處罰決定。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因上述不規範情況而面臨任何重大糾紛、調查或處罰，而該等事項亦未對我們的運營造成任何重大不利影響。我們設有內部租賃登記冊，並定期監測及評估與所租賃物業相關的續約、合規及搬遷風險。若發現任何潛在風險，行政部門會立即向高級管理層匯報，以便其進行評估並制定應急計劃。我們相信，即使被要求遷出上述任何物業，我們亦能在合理時間內找到類似的替代處所，且搬遷成本並不重大。因此，我們認為上述不規範情況個別或共同均不會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成任何重大不利影響。

上述物業用於上市規則第5.01(2)條所界定的非物業活動。截至2025年12月31日，我們所租賃或擁有的任何物業的賬面值均未達到我們合併總資產的15%或以上。因此，根

據香港上市規則第五章及公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6(2)條，本文件獲豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條有關公司(清盤及雜項條文)條例附表三第34(2)條的規定，其要求就所有土地或建築物的權益編製估值報告。

法律訴訟及合規

我們可能會不時捲入日常業務過程中產生的各種法律、仲裁或行政程序。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無涉及未決或據我們所知對我們或任何董事構成威脅且可能對我們的業務、聲譽、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的任何重大法律、仲裁或行政程序。

第三方付款安排

背景

於往績記錄期間，本集團有5名、20名及19名客戶(「**相關客戶**」)透過這些相關客戶指定的第三方與本集團的若干實體結算其部分付款(「**第三方付款安排**」)。於2023年及2024年，本集團收到的第三方付款總額分別約為人民幣2.3百萬元及人民幣8.2百萬元，分別佔各年度總收入約0.6%及0.4%。於2025年，第三方付款總額約為人民幣2.8百萬元，佔同年總收入約0.1%。於往績記錄期間，概無相關客戶對本集團的收入作出重大貢獻。

指定第三方付款人主要包括相關客戶的聯屬人士、員工或關聯方。董事確認，就其所知，指定第三方付款人均非本集團的關連人士，且這些第三方獨立於我們的董事、高級管理人員及股東。

董事確認，於往績記錄期間，(i)本集團並無主動提出任何第三方付款安排或以其他形式參與任何有關安排；(ii)本集團並無向任何相關客戶提供任何折扣、佣金、返利或其他利益以促成或激勵第三方付款安排；及(iii)我們與相關客戶訂立協議的定價及付款條款與不涉及第三方付款安排的客戶的定價及付款條款一致。

使用第三方付款安排的原因

相關客戶使用第三方付款安排的主要原因為：

- ***操作方便***：部分相關客戶為個人或小型物流營運商，並無專用的公司賬戶，因此傾向使用其員工、關聯公司或其他相關人士的銀行賬戶進行結算。

- ***內部資金分配***：某些客戶選擇使用關聯實體的賬戶進行內部流動資金管理。

根據灼識諮詢的資料，這種做法在物流運輸客戶中並不少見，尤其是在車輛採購或擴充車隊的初期。

第三方付款安排的終止及影響

我們已於2025年7月31日前全面終止所有第三方付款安排。我們的董事確認，於往績記錄期間，(i)我們並無發起任何第三方付款安排，第三方付款安排僅按相關客戶要求而安排；(ii)我們接納的第三方付款安排並非擬規避任何適用中國法律及法規；(iii)根據有關安排已收取的所有客戶款項有真實相關交易佐證，並已根據本集團的會計政策及程序妥為記錄；及(iv)截至最後實際可行日期，我們並無因第三方付款安排而與相關政府機關有任何爭議或受其行政處罰。我們的中國法律顧問認為，根據上述事實，並在本公司就過往第三方付款安排加強的內部控制舉措支持下，第三方付款安排並無違反中國法律的任何強制性規定。

於往績記錄期間，我們的所有第三方付款安排均以相關客戶及其指定的第三方付款人正式簽署的書面委託或授權文件為依據。涉及第三方付款安排的客戶所適用的定價及付款條款，與不涉及該等安排的客戶所適用者相若。採用第三方付款並不影響相關交易的商業實質、定價基準或結算條款。我們認為，終止這些安排未曾亦不會對我們的流動資金、業務運營或財務表現產生任何重大不利影響，原因在於(i)上述中國法律顧問意見；(ii)過往所涉金額佔往績記錄期間我們總收入的比例並不重大；及(iii)所有該等安排已於2025年7月31日前全面終止。

內部控制

為確保所有客戶付款的可追溯性、合法性及妥善結算，本集團已建立全面的收款管理政策並實施嚴格的內部控制措施。該等措施旨在規範客戶付款確認、明確部門職責分工，並防止未經授權或不合規的資金流動。基於以下經強化內部控制措施的實施，考慮到(i)客戶付款的確認嚴格限於銷售相關文件的對手方；(ii)未確認或未經授權的付款須在規定時限內進行強制核實及退款程序；(iii)僅可使用預先批准及核實的付款賬戶，並通過內部白名單系統配合自動化系統控制進行管理；(iv)已於財務、銷售及內部審計職能間建立明確的職責分離；及(v)每季度開展內部審計審查及持續合規監控，及時檢測並糾正任何異常情況，董事認為我們有關第三方付款安排的內部控制框架充分有效。

- ***客戶付款確認***。根據收款政策，客戶付款僅於有限且明確界定的情況下予以確認：(i)簽約客戶根據相關業務合同(包括約定金額、付款方式及時間表)透過相關銀行賬戶作出的直接付款；及(ii)根據本集團、簽約客戶及有關第三方預先簽訂的三方協議，由第三方作出的付款，該協議須明確規定付款乃用於清償客戶對本集團的合同義務。

- ***未確認付款的處理***。嚴禁任何不符合上述情形的付款。財務部門每月編製付款清單，識別任何未確認款項，並要求銷售部門核實付款來源與用途。經確認與已確認客戶付款無關的款項，須於五個營業日內按原付款路徑退還，並保留退款收據及證明文件以供審計及合規之用。嚴禁員工偽造、篡改或虛報任何付款相關文件，或修改客戶資料以進行未經授權的交易。

- ***加強內部控制***。為防止類似安排再次發生，我們已進一步強化內部控制框架。具體而言，僅經核實客戶賬戶可用於付款，且所有付款賬戶須經預先審核後方可納入我們的內部白名單系統。非白名單賬戶的交易會被我們的財務系統自動拒絕。我們的內部審計與合規團隊定期檢討付款流程、監控異常狀況，並及時向管理層報告任何異常情況。

- ***監督與問責***。財務部門負責核實付款、處理退款並妥善保存紀錄；銷售部門負責確認付款來源、申報合法收據，並對未確認款項發起退款。日常運營中發現的任何不合規事項均須立即上報至負責的業務主管。內部審計部門每季度會對付款紀錄進行抽查，任何違反政策的行為將導致紀律處分或罰款。

根據聯席保薦人所進行的盡職審查，聯席保薦人並未發現任何事宜會導致其對上文所載董事看法產生懷疑。

執照、批准和許可

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已從相關政府部門取得對我們經營所處市場的業務營運屬重大的所有必要執照、批准及許可。我們會不時重續所有該等重大許可及執照，以在所有重大方面遵守相關法律法規，且我們預期，只要我們遵守相關法律法規規定的適用要求及條件，有關重續不會有任何重大困難。據我們的中國法律顧問所告知，截至最後實際可行日期，並無公開頒佈的全國性法規明確禁止或限制道路測試許可證的發放。我們的董事確認，我們將嚴格遵守現行法規及監管機構的要求，準備並提交重續道路測試許可證所需的申請材料。

下表載列截至最後實際可行日期我們已獲取的重大執照、許可和認證的概要。有關臨時行駛車號牌的詳情，請參閱「監管概覽 — 有關智能網聯汽車及自動駕駛的法規」。

執照／批准／許可	簽發機構	生效日期	到期日期
《增值電信業務經營許可證》....	中華人民共和國工業和信息化部	2024年1月16日	2029年1月16日

執照／批准／許可	簽發機構	生效日期	到期日期
臨時行駛車號牌.....	安徽省合肥市公安局	2026年3月16日	2026年6月14日
臨時行駛車號牌.....	浙江省湖州市公安局	2026年4月16日	2026年7月15日
臨時行駛車號牌(兩項)	北京市公安局	2026年3月27日	2026年9月23日
臨時行駛車號牌.....	內蒙古巴彥淖爾市公安局	2026年4月27日	2026年10月18日
臨時行駛車號牌.....	內蒙古巴彥淖爾市公安局	2026年4月27日	2026年10月19日

關於卡車定製許可及批准，根據《道路機動車輛生產企業及產品准入管理辦法》，中國對生產道路機動車的企業及其生產的在境內使用的道路機動車產品實施分類准入管理。工業和信息化部負責全國道路機動車生產企業及產品准入管理工作。我們包括江淮汽車及山東雷馳在內的卡車定製合作夥伴均已於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，依法取得道路機動車製造企業及相關產品的准入資格。

競爭

中國及全球新能源重卡行業仍處於大規模商業化的早期階段，但在推動脫碳、物流效率及智能出行的政策驅動下正快速擴張。根據灼識諮詢的資料，該市場特徵在於向電動化轉型的傳統OEM與聚焦車輛智能化及新能源技術的新興科技公司的競爭加劇。競爭對手主要包括開發純電或氫電車型的成熟重卡製造商，以及提供動力總成系統、電池及智能駕駛解決方案的科技驅動型企業。這些參與者在產品性能、成本效益、充電與能源補給基礎設施、智能系統功能等多維度展開競爭。

我們相信，在這個不斷演進的市場中，我們具備充分有效的競爭優勢。我們的競爭力根植於強大的內部研發能力，即三電技術、智能駕駛算法及車載電子架構。透過將這些自研技術整合至車載平台，我們為公路貨運營運量身打造卓越的成本效益、能量轉化效率及智能功能。就此而言，我們已獲得多個海外市場的認證。該等認證與核准是必要的市場准入要求，通過證明符合適用的安全、環境、技術標準以及(如適用)電池與電氣安全標準，使我們的新能源重卡能夠在相關司法管轄區合法銷售及運營。例如，我們已取得沙特阿拉伯的沙特標準、計量與質量組織認證、阿聯酋工業與先進技術部的認證、聯合國歐洲經濟委員會的認證以及新加坡、馬來西亞、泰國、澳大利亞及新

西蘭的車輛型式核准及相關認證。該等認證與核准不僅有助於進軍海外市場，亦能提升我們在客戶及監管機構中的競爭力與信譽度，從而支持我們的海外擴張及品牌知名度。此外，我們與定製卡車合作夥伴及供應商的戰略合作強化了我們的生產可擴展性及質量保障，進一步凸顯我們與同業的差異化優勢。

環境、社會及管治(「ESG」)

我們將ESG原則融入整體管治及業務營運。在長期企業使命的引領下，我們致力於推進低碳發展、客戶價值創造及踐行負責任運營。董事會負責監督ESG相關風險管理及內部控制體系。高級管理層團隊制定年度ESG目標與實施計劃，各職能部門則負責執行及審查相關行動。

環境：低碳產品開發及綠色營運

我們專注於提供降低生命週期排放的新能源重卡及智能公路貨運技術，透過電氣化、輕量化設計及智能算法，幫助客戶降低總擁有成本，同時提升能效與碳排放表現。順應中國能源轉型目標，我們推動清潔能源在商用運輸領域的普及。我們提供的新能源重卡配備高壓架構、熱管理系統及算法，全面提升能源利用率並減少碳排放。

在我們的日常運營中，主要消耗的資源為水電，對環境的主要影響則主要與能源使用、用水、氣體排放及廢棄物管理有關。2023年、2024年及2025年的總用電量分別為440,687.2kWh、1,150,652.5kWh及5,434,795.9kWh。2023年、2024年及2025年，我們的總用水量分別為11,550.5立方米、43,948.5立方米及44,593.8立方米。資源消耗量增加主要是由於往績記錄期間生產規模擴大及產能提升。2023年及2024年，我們並無產生任何氣體排放或有害及無害廢棄物。

我們評估對環境的影響主要參照範圍1、範圍2及範圍3排放的重大類別(如適用)中的資源消耗、污染物排放及溫室氣體排放。範圍1排放主要源自自有或控制車輛及設備的燃料消耗，範圍2排放主要源自外購電力，範圍3排放則主要源自上下游價值鏈活動。我們目前採用適用的電網排放係數，根據用電量計量範圍2排放。由於使用燃油設備較少，範圍1排放並不重大。對於範圍3排放，我們監控主要的上下游活動，並將隨著業務規模的擴大，逐步完善我們的計量體系。

我們的生產過程不會產生工業廢水，所產生的少量廢氣主要為非甲烷碳氫化合物，生活污水則排入市政污水管網進行集中處理。營運中產生的固體廢物(包括廢紙、木材、泡沫材料、塑料包裝及金屬廢料)均須經過分類並按標準化程序處置，其中一般工業廢物會進行銷售或再利用，有害廢棄物(主要為鋰電池)則存放於合規設施中，並由合格第三方處置。我們透過指定儲存區域、實施標籤及分隔規定、保存紀錄及定期開展內

部檢查，實現對有害材料及廢棄物的處理、儲存及處置監控。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無面臨任何重大環境事故、罰款或索賠，亦無違反適用環境法律法規。

我們面臨短期、中期及長期ESG相關風險。短期內，我們可能面臨與氣候相關的物理風險，包括可能中斷營運並影響員工安全的極端天氣事件。中長期內，我們可能面臨與氣候相關的轉型風險，包括更嚴格的環保及減碳要求。我們力求透過應急計劃、法規監控、流程優化及持續技術升級來降低此類風險。與此同時，我們亦看到ESG相關機遇。隨著碳排放限制日益嚴格及綠色運輸需求增加，新能源商用車需求有望增長。憑藉我們在新能源重卡領域的定位，我們力圖把握向低碳運輸轉型所帶來的機遇。

以2025年為基準年，我們的目標是於2030年前將二氧化碳排放量減少15%。在污染物排放及廢棄物減量方面，針對我們的三電系統工廠，我們的目標是於2026年前將非甲烷碳氫化合物排放強度降至每年0.132噸，將顆粒物排放強度降至每年0.0045噸，並實現有害廢棄物與一般工業固體廢物100%無害化處理。有害廢棄物根據適用的法規要求由合資格的第三方服務提供商轉移及處置，並會保存相關記錄以供追蹤及合規查驗。在資源消耗方面，我們的目標是於2026年前將用電量維持在約14,080,909.1 kWh，用水量維持在約51,875立方米，並於2027年前將用電量維持在約18,288,181.8 kWh，用水量維持在約70,937.5立方米。為達成上述目標，我們計劃加強資源監控，提升能源與水資源利用效率，維護及監控環保設施，從源頭減少包裝材料及廢棄物，並持續進行技術升級及設備更新。

社會：以客戶為中心、員工發展及職業安全

我們始終以客戶需求為創新核心。我們的售後網絡通過授權第三方服務合作夥伴運營，提供維修、保養和24小時服務熱線。我們保持統一的服務標準、客戶反饋機制和全面的產品質量追蹤。我們已建立缺陷預防及快速響應機制，以管理潛在的質量或安全事故。根據適用的中國法律，我們將在必要時與製造商及相關部門合作實施產品召回。

我們秉持尊重、平等與包容的工作場所理念。我們以客戶為導向、敏捷、負責、協同合作的企業價值觀引領人力資源實踐。我們實施公平招聘、持續學習及績效聯動發展機制，構建可持續的人才儲備。我們在辦公環境及生產場域嚴格執行職業安全標準。定期開展應急演練、安全稽查及遵守防護裝備規定，保障全體員工安全。工作期間嚴禁飲酒、吸煙及進行任何不安全作業。

我們維持穩健的信息安全框架，以保護商業秘密、客戶信息及機密數據。員工須遵守內部網絡安全政策及數據管理協議。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無發生任何涉及重大人身傷害或財產損失的健康及職業安全相關重大事故或索賠，且在所有重大方面均已遵守相關環境、健康、工作場所安全及僱傭法律法規。我們已制定加強安全及僱傭標準化管理的內部政策及程序，包括涵蓋生產、設備、消防及職業健康標準的檢查機制、定期應急演習及安全審計、防護裝備要求及針對特種設備的專門安全責任框架。我們亦實施內部招聘及僱傭政策，確保招聘實務合法有序且無歧視，並對童工、強迫勞動或任何形式的歧視持零容忍態度。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無發生任何因工死亡事故、因工傷缺勤事件或任何重大職業健康安全索賠。

管治：合規、道德及風險控制

董事會監督全面內部控制政策及披露程序的實施情況，包括關連交易、信息披露及反欺詐管理有關的內部控制政策及披露程序。我們倡導誠信、專業與責任担當；嚴禁任何不當行為、賄賂或腐敗，違者將面臨紀律處分或法律追責。對於貪污及商業賄賂，我們堅持零容忍政策。定期對員工及商業合作夥伴進行審計與合規培訓，確保所有交易透明公正。我們實施供應商准入標準、資格審查及定期績效評估。我們的採購框架強調合規、質量及安全，同時鼓勵主要供應商採用ESG。

保險

我們主要購買僱主責任保險以及人身意外傷害保險。我們沒有為任何高級管理層成員或其他關鍵人員購買關鍵人物壽險，也未購買業務中斷保險。雖然我們認為我們的保險覆蓋範圍足夠，並符合中國行業標準，但它可能不足以涵蓋所有產品責任或固定資產損失的索賠。更多詳情，請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們的新能源重卡及相關技術可能存在未被發現的缺陷、錯誤或漏洞，這可能會導致安全問題、產品召回、責任索賠或聲譽損害」。

員工

截至2025年12月31日，我們共擁有1,308名員工，大部分常駐於中國。截至2025年12月31日，我們共有125名員工擁有碩士及以上學位，其中七名員工擁有博士或同等學位。下表載列截至2025年12月31日按職能劃分的員工明細。此外，截至同日，我們在華東地區有968名員工、華北地區有148名員工、華中及華南地區有87名員工、中國西南地區有55名員工及中國西北地區有50名員工。

職能	員工人數	百分比
研發	412	31.5%
銷售和營銷	427	32.6%
製造	238	18.2%
生產	127	9.7%
行政、採購及其他員工	104	8.0%
總計	**1,308**	**100%**

我們認為，我們的成功在一定程度上取決於我們吸引、招聘和保留優秀員工的能力。我們與員工簽訂標準的勞動合同、保密協議、競業禁止協議和知識產權合同。勞動合同涵蓋工資、福利和終止依據等事宜。員工的薪酬待遇通常包括工資、保險和其他福利。一般來說，我們依據員工的資質、職位和表現來決定薪酬待遇。

我們為員工提供參與項目的機會，幫助他們提升知識和技能。我們建立了完善的培訓體系，包括入職培訓和持續的在職培訓，旨在加速學習進程，提高員工的知識和技能水平。我們為新員工提供的入職培訓包括公司文化與政策、職業道德、開發流程簡介、質量管理以及職業安全等內容。我們定期開展的在職培訓涵蓋了簡化的技術知識，針對各部門和職能的不同需求進行定製。我們還致力於進一步營造協作的工作環境，鼓勵員工與公司共同發展職業生涯。

我們為某些基礎崗位僱傭了派遣員工。我們還為某些基礎崗位僱傭了外包員工。在簽訂合同之前，我們會仔細審查供應商的資質，並在合同中明確闡明各方的權利和義務。

我們認為我們與員工維持著良好的工作關係。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未曾經歷過任何重大勞動爭議，也未在招聘員工方面遇到重大困難。

風險管理和內部控制

董事會負責監督風險管理及內部控制系統的整體成效。我們已建立一套全面的內部政策及程序，旨在支持營運、財務及合規需求，並致力持續完善內部控制框架，確保其持續有效且完全符合適用中國法律及上市規則。

於2024年6月，我們已聘請獨立內部控制顧問對內部控制系統進行審查，涵蓋(包括但不限於)公司層面控制、財務結賬與報告、銷售與收款、採購與付款、生產與成本管理、研發、在建工程管理、固定資產管理、知識產權管理、現金與資金管理、人力資源、信息系統一般控制及合同管理等關鍵領域。

根據該項審查，顧問發現若干不足之處，主要涉及(i)根據上市規則加強我們的企業管治架構及成立董事委員會、(ii)制定全面的披露控制政策及(iii)將關聯方交易管理程序正式化。

我們已採納內部控制顧問建議的所有整改措施，包括設立必要的內部委員會及系統、制定詳細的信息披露管理及關聯方交易控制政策，並強化各關鍵運營領域的文件記錄、審批及監控程序。內部控制顧問於2025年7月開展了後續覆核工作，內部控制顧問未在本公司經強化的內部控制系統中發現任何新增的重大缺陷。董事認為，在完成上述整改後，我們的內部控制及風險管理系統對目前營運而言充分有效。

獎項和認可

下表載列我們於往績記錄期間獲得的獎項和認可。

獎項	頒獎機構	獲獎年度
肥西縣高質量發展貢獻獎先進個人	肥西縣人民政府	2025年
肥西縣高質量發展貢獻獎先進集體	肥西縣人民政府	2025年
卡車兄弟期待的新勢力品牌	中國汽車報	2025年
行業推廣獎	T-Link	2025年
2025胡潤瞪羚企業榜	胡潤百富	2025年
2025年中國企業全球化新勢力100強榜單	創業邦	2025年
清科創業2024年投資界AI Venture50投資價值企業	清科創業，投資界	2024年
2024科創好公司	財聯社	2024年
第三屆中國商用車黑科技大賽「技術創新特色獎」	中國汽車工程研究院	2024年
2024年安徽省專精特新中小企業	安徽省工業和信息化廳	2024年

董事會

我們的董事會由九名董事組成，包括三名執行董事、三名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事任期為三年，可連選連任。董事會負責及獲賦予一般權力管理及評估我們的業務。

下表載列董事會成員之部分資料：

姓名	年齡	現任職位	加入本集團的時間	獲委任為董事的日期	職責
執行董事					
萬鈞先生	53歲	董事長、執行董事兼首席執行官	2020年7月	2020年7月31日	監督整體業務策略及營運管理
徐上上先生	42歲	執行董事兼首席營銷官	2020年7月	2022年6月8日	負責營銷及銷售
王甲先生	41歲	執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書	2020年7月	2022年12月23日	負責財務管理、投資及財務策略制定以及資本管理
非執行董事					
周志峰先生	48歲	非執行董事	2022年6月	2022年6月8日	向董事會提供意見及判斷
李濤先生	44歲	非執行董事	2025年3月	2025年3月20日	向董事會提供意見及判斷
李龍飛先生	37歲	非執行董事	2025年10月	2025年10月16日	向董事會提供意見及判斷
獨立非執行董事					
張經緯博士	41歲	獨立非執行董事	2025年11月	2025年11月6日，自[**編纂**]起生效	監督董事會並向董事會提供獨立判斷
徐君禕女士	48歲	獨立非執行董事	2025年11月	2025年11月6日，自[**編纂**]起生效	監督董事會並向董事會提供獨立判斷
Haiyan LI-LABBE女士	50歲	獨立非執行董事	2025年11月	2025年11月6日，自[**編纂**]起生效	監督董事會並向董事會提供獨立判斷

董事

執行董事

萬鈞先生，53歲，為我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官。萬鈞先生自本公司成立以來一直擔任法定代表人、首席執行官兼董事，於2025年11月6日調任執行董事。彼自2020年9月起擔任我們的董事長，同時亦擔任我們若干附屬公司的法定代表人、總經理及／或董事。彼負責監督整體業務策略及營運管理。

萬鈞先生在智慧物流及商用車行業擁有近20年經驗。2007年3月至2012年10月，萬鈞先生先後擔任中聯重科股份有限公司(一家於深圳證券交易所(股份代號：000157.SZ)及聯交所(股份代號：1157)上市的公司，主要從事工程機械及農業機械的研發及製造)總裁助理及副總裁以及中聯重科融資租賃(北京)有限公司(一家主要從事融資租賃業務的公司)總經理，任職期間彼主要負責融資租賃項目的開發、推進及執行。萬鈞先生於2012年創立中國商用車領先服務平台獅橋集團並擔任董事長。萬鈞先生亦兼任多個職務，包括中國電動汽車百人會理事(自2024年2月起)、天津市工商業聯合會(總商會)副會長(自2022年8月起)及天津市濱海新區工商聯副主席(自2021年12月起)。

萬鈞先生於1994年7月在中國獲得中國人民大學經濟學學士學位，主修國民經濟管理。彼亦於2003年10月在中國獲得中歐國際工商學院工商管理碩士學位，並於2025年12月在中國獲得清華大學五道口金融學院工商管理碩士學位。

萬鈞先生為天津市第十七屆及第十八屆人民代表大會代表。彼自2021年12月起為天津市濱海新區政協委員。彼榮獲2020年天津市企業家隊伍建設「111」工程傑出企業家。

經考慮萬先生同時兼任獅橋集團的創始人和董事長，經計及所有相關因素，董事會信納且聯席保薦人認同，萬先生可投入足夠時間履行董事長、執行董事及首席執行官的職務：

(i) 作為獅橋集團的創始人兼董事長，萬先生主要負責領導董事會以及主持獅橋集團的董事會會議。彼僅以董事會成員身份參與獅橋集團需經董事會審批事項的決策過程，並不直接參與獅橋集團的日常管理工作，此項工作由獅橋集團首席執行官及其他副總裁(並非同一人)負責；

(ii) 彼透過在獅橋集團的經驗累積豐富管理經驗及有關企業管治的重要知識。預期該等經驗將有助彼妥善履行執行董事的職務及職責；

(iii) 萬先生過往一直並將繼續投入足夠時間及能力處理本集團事務。履行作為執行董事的職務監督本集團整體業務戰略及營運管理時，萬先生在處理多方面的日常事務均獲得其他高級管理層的協助；及

(iv) 萬先生已確認：(a)獅橋集團從未質疑或投訴彼投入在獅橋集團的時間；及(b)即使同時兼任在獅橋集團的職務，彼將有足夠時間履行董事長、執行董事及首席執行官的職務。

徐上上先生，42歲，為我們的執行董事兼首席營銷官。徐上上先生於2020年7月加入本公司，自2022年6月8日起擔任董事，並於2025年11月6日調任執行董事。彼負責本集團營銷及銷售。

加入本集團前，徐上上先生於2013年4月至2020年7月歷任獅橋集團多個職位，負責獅橋集團的營銷。

徐上上先生於2003年7月取得中國安徽財經大學法學學士學位。彼亦於2019年8月取得中國中歐國際工商學院工商管理碩士學位。

王甲先生，41歲，為我們的執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書。王甲先生於2020年7月加入本公司並擔任副總裁，自2022年12月23日起擔任董事，並於2025年11月6日調任為執行董事。彼負責本集團財務管理、投資及財務策略制定以及資本管理。

加入本集團前，彼於2018年9月至2022年12月擔任獅橋集團副總裁，負責獅橋集團的資金管理及投融資業務分部管理。於2013年6月至2018年10月，彼擔任上海銀行股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司(股份代號：601229.SH))北京分行計劃財務部的副總經理，負責計劃財務工作。

王甲先生於2007年6月取得中國南開大學管理學學士學位，主修國際會計。彼亦於2019年11月獲得香港中文大學工商管理碩士學位。

非執行董事

周志峰先生，48歲，為我們的非執行董事。周志峰先生於2022年6月8日獲委任為董事，並於2025年11月6日調任為非執行董事。

周志峰先生自2015年8月起擔任深圳市優必選科技股份有限公司(一家於聯交所上市的公司(股份代號：9880))董事(自2022年12月起調任為非執行董事)。周志峰先生亦自2020年6月起擔任北京海博思創科技股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司(股份代號：688411.SH))董事(彼於2019年8月獲委任為該公司前身北京海博思創科技有限公司董事)。周志峰先生自2014年5月起就職於啟明創投(一家主要從事提供風險投資及資產管理服務的機構)，現擔任主管合夥人，專注於人工智能、機器人、AR/VR、半導體、汽車技術及企業軟件等領域的新興技術投資。

周志峰先生於2000年7月取得中國哈爾濱工業大學計算機科學與技術工學學士學位，並於2011年5月在美國紐約市哥倫比亞大學，取得工商管理碩士學位。

李濤先生，44歲，為我們的非執行董事。李濤先生於2025年3月20日獲委任為董事，並於2025年11月6日調任為非執行董事。

李濤先生於2012年9月加入百度集團股份有限公司(一家於納斯達克(股份代號：BIDU)及聯交所(股份代號：9888(港元櫃台)及89888(人民幣櫃台))上市的公司)，現任智能駕駛業務群運營管理總經理。2024年7月至2025年1月，彼擔任億咖通科技控股有限公司(ECARX Holdings Inc.)(一家於納斯達克上市的公司(股份代號：ECX))非執行董事。

李濤先生於2007年3月獲得中國哈爾濱工程大學計算機應用技術工學碩士學位。

李龍飛先生，37歲，為我們的非執行董事。李龍飛先生於2025年10月16日獲委任為董事，並於2025年11月6日調任非執行董事。

李龍飛先生自2019年3月起擔任北京宏華聚信私募基金管理有限公司副經理，負責協調特定產業鏈基金，特別是臨沂智慧物流裝備基金的運營及投後管理。在此之前，彼共同創立北京律寶信息科技有限公司，於2016年3月至2019年2月擔任其首席營運官，負責產品設計規劃及推廣工作。於2011年8月至2015年5月，彼擔任Fang Holdings Limited(前稱SouFun Holdings Limited，一家於美國場外交易市場上市的公司(股份代號：SFUNY))的產品副總監。

李龍飛先生於2009年7月取得中國北京航空航天大學信息與計算科學理學學士學位。彼亦於2023年6月在中國取得中國科學院大學工商管理碩士學位。

獨立非執行董事

張經緯博士，41歲，於2025年11月6日獲委任為獨立非執行董事，自**[編纂]**起生效。

張經緯博士自2021年6月起擔任白山雲控股有限公司的首席財務官，目前亦兼任其聯席公司秘書，主要負責公司的整體財務管理、法律事務、戰略投資及投資者關係。彼亦自2023年2月起擔任安徽鑫雲嘉訊信息技術有限公司董事。

2018年9月至2021年5月，張經緯博士擔任農銀國際融資有限公司投資銀行部執行董事。2017年6月至2018年9月，彼擔任華潤深國投投資有限公司投資部總經理。2009年11月至2016年10月，彼擔任瑞士信貸(香港)有限公司投資銀行部副總裁。

張經緯博士於2006年6月取得中國華中科技大學經濟學學士學位，並於2008年12月取得英國愛丁堡大學理學碩士學位。彼亦於2025年6月取得中國清華大學經濟學博士學位。

徐君禕女士，48歲，於2025年11月6日獲委任為獨立非執行董事，自**[編纂]**起生效。

徐君禕女士自2021年4月起擔任數坤科技股份有限公司(前稱數坤(北京)網絡科技股份有限公司)的首席財務官，負責財務及商務營運。於2015年9月至2021年4月，彼擔任阿里巴巴集團控股有限公司(一家在紐約證券交易所(股份代號：BABA)及聯交所(股份代號：9988(港元櫃台)及89988(人民幣櫃台))上市的公司)的資深財務專家，負責財務管理。於2003年8月至2015年9月，彼任職於畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合夥)(前稱畢馬威華振會計師事務所)，其最後的職位為高級審計經理，任職期間參與多項重組及上市項目。

徐君禕女士為中國註冊會計師。彼為北京註冊會計師協會專家型管理人才。彼於2010年6月至2013年5月獲委任為中國註冊會計師協會的質量兼職檢查員。彼亦於2013年2月至2014年2月獲中國證監會委任為會計部門的會計顧問助理，負責向上市公司提供諮詢服務及審閱年度報告。

徐君禕女士於2000年7月在中國取得中國海洋大學(前稱青島海洋大學)的經濟學學士學位，主修國際貿易。彼亦於2003年7月在中國取得中國人民大學的經濟學碩士學位，主修國際經濟學。

Haiyan LI-LABBE女士(曾用名李海燕)，50歲，於2025年11月6日獲委任為獨立非執行董事，自**[編纂]**起生效。

Haiyan LI-LABBE女士是HL Strategy(一家為具有全球化抱負或尋求改善與金融市場溝通的企業提供諮詢服務的公司)的創始人兼首席執行官。在此之前，Haiyan LI-LABBE女士深耕金融行業24年，積累了豐富的資產管理經驗。2011年10月至2024年12月，彼擔

任Carmignac Gestion中國投資主管及新興市場投資組合經理。2004年10月至2011年10月，彼擔任ADI Alternative Investments（於2010年被OFI Asset Management收購）的亞洲市場投資總監，負責亞洲的所有投資。彼於2001年5月至2004年8月擔任法國興業銀行投資銀行部亞洲可轉換債券分析師。

Haiyan LI-LABBE女士於1998年7月取得中國北京外國語大學法語學士學位。隨後，彼於2001年6月取得ESCP-EAP（現稱ESCP商學院）金融碩士學位。

高級管理層

我們的高級管理層負責我們的日常管理及業務運營。

下表載列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的日期	職責
萬鈞先生	53歲	董事長、執行董事、首席執行官	2020年7月	2020年7月	監督整體業務策略及營運管理
田山先生	44歲	首席技術官	2020年9月	2020年9月	負責管理技術研發中心
譚昌毓先生 ..	53歲	總工程師	2021年6月	2021年6月	負責新能源重卡的研發
徐上上先生 ..	42歲	執行董事兼首席營銷官	2020年7月	2020年7月	負責營銷及銷售
王甲先生	41歲	執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書	2020年7月	2020年7月	負責財務管理、投資及財務策略制定以及資本管理

萬鈞先生，53歲，為我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官。有關其履歷的詳情，請參閱本節「— 執行董事」。

田山先生，44歲，為我們的首席技術官，負責管理技術研發中心。彼於2020年9月加入本公司，並於2022年6月至2025年11月擔任董事。

在加入本集團前，田山先生於2008年6月至2021年2月於百度集團股份有限公司（一家於納斯達克（股份代號：BIDU）及聯交所（股份代號：9888（港元櫃台）及89888（人民幣

櫃台))上市的公司)工作，最終職位為高級經理，負責自動駕駛基礎設施的研發及商用車部署。2005年6月至2008年6月，彼於華為技術有限公司擔任軟件工程師。

田山先生於2004年7月取得中國北京郵電大學工學學士學位，主修計算機科學與技術。

譚昌毓先生，53歲，為我們的總工程師。彼於2021年6月加入本公司，負責新能源重卡的研發。

在加入本集團前，譚昌毓先生於2018年5月至2021年6月擔任湖南行必達網聯科技有限公司副總監，主要負責純電動牽引車及高端重型牽引車的研發。2005年6月至2018年5月，彼擔任北汽福田汽車股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司(股份代號：600166.SH))中重型卡車技術中心整車開發部的部門經理，主要負責車輛產品定義、車型開發及技術創新。1996年8月至2005年2月，彼曾在泰安航天特種車有限公司擔任多個職位，參與並領導多項科研項目，隨後擔任副總工程師、技術開發部部長。

譚昌毓先生於1996年7月取得中國內蒙古農業大學(前稱內蒙古林學院)工學學士學位。

徐上上先生，42歲，為我們的執行董事兼首席營銷官。有關其履歷的詳情，請參閱本節「— 執行董事」。

王甲先生，41歲，為我們的執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書。有關其履歷的詳情，請參閱本節「— 執行董事」。

聯席公司秘書

王甲先生於2025年11月獲委任為我們的聯席公司秘書，自**[編纂]**起生效。有關其履歷的詳情，請參閱本節「— 執行董事」。

林慧怡女士於2025年11月獲委任為我們的聯席公司秘書，自**[編纂]**起生效。

林慧怡女士現任方圓企業服務集團(香港)有限公司上市企業秘書部副總裁，主要負責為上市客戶提供公司秘書及合規服務。林慧怡女士於公司秘書及合規專業領域擁有逾20年經驗，擔任多家聯交所主板上市公司的公司秘書及聯席公司秘書。

林慧怡女士持有翻譯榮譽文學士學位和公司行政深造文憑。彼為特許秘書、公司治理師以及英國特許公司治理公會與香港公司治理公會資深會士，並持有香港公司治理公會頒發的執業者認可證明。

董事及高級管理層的權益

除上文所披露者外，經董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，截至最後實際可行日期，概無董事及高級管理層於緊接本文件日期前三年內曾於其證券在香港或海外任何證券市場上市的任何上市公司擔任董事職位。概無其他與董事委任有關的事項需要提請股東垂注，亦無任何有關董事的資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露。

截至最後實際可行日期，概無董事或高級管理層與本公司其他董事或高級管理層有關聯關係。

除「主要股東」一節所披露者外，截至最後實際可行日期，概無董事於證券及期貨條例第XV部所界定的證券中擁有任何權益。

董事委員會

董事會授權各個委員會履行部分職責。根據相關中國法律法規、企業管治守則及上市規則附錄C1，本公司已成立三個董事委員會，分別為審計委員會、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、企業管治守則第2部第C.4段及D.3段以及上市規則附錄C1成立審計委員會，並制定書面職權範圍。審計委員會包括三名董事，即徐君禕女士、張經緯博士及Haiyan LI-LABBE女士。徐君禕女士(擁有上市規則第3.10(2)及3.21條規定的適當專業資格)擔任審計委員會主席。審計委員會的主要職責包括但不限於以下：

- 向董事會提議委任或更換外聘核數師，監察外聘核數師的獨立性並評估其表現；
- 指導內部審核工作；
- 審查本公司的財務資料、審閱本公司的財務報告及報表以及就相關事項提出意見；
- 評估內部控制的有效性；
- 協調與管理層、內部審核部門、相關部門及外部審核機構的溝通；及
- 處理董事會授權或涉及相關法律法規的其他事項。

根據中國公司法，股份有限公司可根據組織章程細則，在董事會中設置由董事組成的審計委員會，行使中國公司法規定的監事會職權。因此，本公司於**[編纂]**後將不設立監事會。

薪酬委員會

我們已根據企業管治守則第2部第E.1段及上市規則附錄C1成立薪酬委員會，並制定書面職權範圍。薪酬委員會包括三名董事，即張經緯博士、徐君禕女士及萬鈞先生。張經緯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：

- 根據職務的職權範圍、職位重要程度及相關職位於其他可比公司的薪酬基準制定董事及高級管理人員的個人薪酬計劃；
- 檢查本公司董事及高級管理層的績效評估標準，並開展年度績效評估；
- 監督本公司薪酬計劃的實施；
- 根據上市規則第十七章審閱及／或批准與股份計劃有關的事項；及
- 處理董事會授權的其他事項。

提名委員會

我們已根據企業管治守則第2部第B.3段及上市規則附錄C1成立提名委員會，並制定書面職權範圍。提名委員會包括三名董事，即萬鈞先生、張經緯博士及徐君禕女士。萬鈞先生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：

- 根據本公司的業務運營、資產規模及股權架構就董事會的規模及組成向董事會作出建議；
- 研究及制定董事會成員、總經理及高級管理人員的選舉標準及程序，並向董事會作出建議；
- 進行廣泛調查及向董事會提供董事、總經理及其他高級管理人員的合適人選；
- 審查董事會候選人、總經理及高級管理人員並向董事會作出建議；
- 評估及審閱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，彼並無於與我們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任何須根據上市規則第8.10條予以披露的權益。

上市規則第3.09D條

各董事確認，彼(i)已於2025年10月29日取得上市規則第3.09D條所述的法律意見，及(ii)了解其作為上市規則項下聯交所**[編纂]**董事的責任。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事確認(i)其獨立性(就上市規則第3.13(1)至(8)條所述各項因素而言)，(ii)截至最後實際可行日期，其概無於本公司或其附屬公司的業務中擁有任何過往或現時財務或其他權益，亦無與上市規則項下本公司的任何核心關連人士有任何關連，及(iii)概無其他可能於其委任時影響其獨立性的因素。

董事及高級管理層薪酬

董事及高級管理層以董事工資及津貼、退休福利計劃供款、酌情花紅及其他實物福利(若適用)獲取其薪酬。本公司董事及高級管理層的薪酬乃由股東大會及董事會(如適用)釐定，以薪金及花紅形式發放。本公司亦就彼等向本公司提供服務或履行有關本公司營運的職務所產生的所需及合理開支提供補償。檢討及釐定本公司董事及高級管理層的個別薪酬待遇時，股東大會及董事會考慮其他因素，例如本公司的經營業績、可資比較公司所支付的薪金、所投入時間、職責水平、本集團其他部門的僱傭情況，以及以績效為基礎的薪酬的可取性。根據相關中國法律法規的規定，本公司亦為本公司僱員參與由相關省市政府機構組織的退休福利計劃，包括醫療保險、工傷保險、失業保險、養老保險、生育保險及住房公積金。

截至2025年12月31日止三個年度，向我們當時董事支付的總薪酬分別約為人民幣5.6百萬元、人民幣11.0百萬元及人民幣13.2百萬元。

根據現行有效的安排，我們估計截至2026年12月31日止年度就其服務應付董事的税前實物總薪酬將約為人民幣14.0百萬元。董事於2026年的實際薪酬或會有別於預期薪酬。

截至2025年12月31日止三個年度，向本集團五名最高薪酬人士(分別包括三名、四名及四名董事)支付的總薪酬分別約為人民幣8.6百萬元、人民幣13.0百萬元及人民幣15.4百萬元。

截至2025年12月31日止三個年度，本集團概無向任何董事或五名最高薪酬人士支付任何費用作為加入我們的報酬或離職補償。

於相關期間，概無董事放棄任何薪酬。

企業管治

本公司的目標是實現高標準的企業管治，這對我們的發展及維護股東的利益至關重要。為此，本公司預期於**[編纂]**後遵守上市規則附錄C1所載的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。

根據企業管治守則守則條文第C.2.1條，於聯交所**[編纂]**的公司應當遵守主席與首席執行官的職責應有區分且不應由同一人兼任的規定，但亦可選擇偏離該規定。我們的主席與首席執行官並無區分，現時由董事長、執行董事兼首席執行官萬鈞先生兼任該兩個角色。董事會相信，由同一人士兼任主席及首席執行官的角色，可有助於確保本集團內部領導貫徹一致，使本集團的整體策略規劃更有效及更具效率。董事會認為，現行安排不會使權力和權限平衡受損，理據為：(1)董事會作出的決定須經至少大多數董事批准；(2)萬鈞先生及其他董事知悉及承諾履行董事的受信責任，有關責任規定(其中包括)其須以符合本公司最佳利益的方式為本公司的利益行事，並據此為本公司作出決策；(3)董事會(包括三名獨立非執行董事)的運作確保權力與權限之間的平衡，並具有較強的獨立性；及(4)本公司的整體策略性及其他主要業務、財務及營運政策乃經董事會及高級管理層的詳細討論後共同制定。

董事會多元化政策

我們致力於促進本公司的多元文化發展。經考慮企業管治架構的諸多因素，我們已在可行情況下努力推進多元化發展。

我們已採用董事會多元化政策(「**董事會多元化政策**」)，該政策列明實現及維持董事會多元化的目標與方針，以提高董事會的效率。根據董事會多元化政策，我們將通過考慮諸多因素(包括但不限於性別、技能、年齡、種族、文化背景、教育背景、行業經驗及專業經驗)，務求實現董事會多元化。最終的委任決定將基於選定候選人的優點及其能為董事會作出的貢獻作出。董事除擁有公路貨運行業的行業經驗外，還具備均衡的知識與技能組合，涵蓋整體管理與策略發展、財務與會計以及企業管治等領域。董事年齡範圍介乎37歲至53歲並由兩名女性董事及七名男性董事組成，證明董事會多元化政策得到良好實施。我們有三名具備不同行業背景的獨立非執行董事，佔董事會成員總數的三分之一。本公司已評估董事會的架構、規模及組成，認為董事會架構合理，而董事於各方面及領域的經驗與技能，可使本公司維持高水準的營運。本公司亦計劃

推動中高層級的性別多元化，確保本公司在各層級維持均衡的性別比例。我們將參考股東期望以及國際及本地建議的最佳做法，努力提高女性代表比例，並達致性別多元化的適當平衡。此外，我們將實施全面計劃，旨在發現和培訓具有領導能力和潛力的女性員工，目標是將彼等提拔為高級管理人員或進入董事會。

提名委員會負責確保董事會成員多元化。**[編纂]**後，提名委員會將不時檢討董事會多元化政策、制定及審閱實施政策的可計量目標、監察實施該等可計量目標的進展，確保其持續有效。我們將每年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

我們已根據上市規則第3A.19條委聘新百利融資有限公司為合規顧問(「**合規顧問**」)。合規顧問將就符合上市規則及其他適用法律、規則、守則及指引的規定向我們提供指引及建議。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將就若干情況向本公司提供建議，包括：

(a) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；

(b) 擬進行可能屬須予公佈或關連交易的交易，包括股份發行、出售或轉讓庫存股份及股份購回；

(c) 我們擬運用**[編纂]**的**[編纂]**的方式與本文件所詳述者不同，或我們的業務、發展或業績與本文件所載任何預測、估計或其他資料不同；及

(d) 聯交所根據上市規則第13.10條就本公司**[編纂]**證券的**[編纂]**或**[編纂]**的不尋常變動、其**[編纂]**證券出現虛假市場的可能性或任何其他事宜向本公司查詢。

根據上市規則第3A.24條，合規顧問將及時通知本公司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適用於我們的香港任何新訂或經修訂法律法規，並就持續遵守上市規則及適用法律法規的規定向我們提出建議。

委任期限自**[編纂]**開始及預期於本公司有關**[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條當日結束。

[編纂]後，我們與關連人士在日常業務過程中進行的若干交易將構成上市規則第14A章下本公司的持續關連交易。

關連人士

[編纂]後，我們預期我們將會與以下關連人士訂立交易：

百度集團股份有限公司（與其附屬公司及聯繫人統稱「**百度集團**」）	百度集團是百度在線網絡技術(北京)有限公司的聯繫人，百度在線網絡技術(北京)有限公司為我們的主要股東之一，於**[編纂]**完成後持有我們約**[編纂]**%的股本(假設**[編纂]**未獲行使)

我們的持續關連交易概述

交易性質	關連人士	適用上市規則	尋求豁免
(A) 全面豁免持續關連交易			
豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准規定			
知識產權許可.....	百度集團	14A.76(1)	不適用
(B) 不獲豁免持續關連交易			
須遵守申報、年度審核及公告規定			
提供雲服務及與OTA相關的開發和維護服務.....	百度集團	14A.105	公告規定

(A) 獲完全豁免遵守申報、年度審核、公告及獨立股東批准規定的持續關連交易

1. 知識產權許可

訂約方： 本公司；及

百度集團

於2021年9月30日，我們與百度集團簽訂了知識產權許可協議(「**知識產權許可協議**」)，據此，百度集團同意向本集團授予非獨家許可，允許本集團於中國的主要業務過程中使用若干在中國註冊的專利(包括在知識產權許可協議訂立之日正在審查或已獲批准的專利)(「**許可專利**」)及軟件(即阿波羅駕駛輔助軟件，名為「Apollo ANP v2.0」)(「**許**

可軟件」，連同許可專利，統稱為「**許可知識產權**」），自知識產權許可協議日期起計，按免版稅基準永久使用。許可的代價為人民幣144,730,000元，最終於2025年結清。該許可不得轉讓，也不得再許可或再授權（除非知識產權許可協議另有許可或百度書面同意）。百度集團應根據知識產權許可協議的條款定期向本公司提供許可專利狀態的更新。特別是，如果任何專利申請被拒絕或被宣佈無效，百度集團應通知本公司，並確保本公司以慣常方式使用知識產權許可協議項下的許可知識產權。知識產權許可協議可經訂約方書面同意或任何訂約方在以下情況根據知識產權許可協議的條款予以終止：(i)另一方或任何訂約方破產、清盤、清算或終止業務，或任何其他情況導致另一方無法維持存續；(ii)另一方違約且該違約行為無法補救，或違約方未能補救有關違約行為；或(iii)發生不可抗力事件。此外，倘本公司出現以下情況，則百度集團可終止知識產權許可協議：(i)未能支付許可代價；(ii)故意洩露或向第三方提供許可知識產權的內容，或在洩露或提供此類內容方面存在重大過失；(iii)就許可軟件進行或試圖進行逆向工程或其他破解活動；或(iv)與百度集團競爭的任何黑名單企業進行任何形式的合作，例如技術許可或轉讓、合約研發或研發合作。此外，倘百度集團違反有關權利和不侵權的保證及陳述，導致本公司蒙受損失，且知識產權許可協議項下訂明的補救措施在商業上不合理或無法實現知識產權許可協議的目的，則任何訂約方均可終止知識產權許可協議。在此情況下，百度集團亦將根據知識產權許可協議的條款就損失補償本公司。在終止後，知識產權許可協議項下的許可即告失效。

截至最後實際可行日期，百度集團是我們的主要股東。通過知識產權許可協議，百度集團授權我們訪問其核心知識產權和基礎技術。利用此類合作，我們自主開發了智能公路貨運技術等技術能力。經灼識諮詢確認，知識產權許可協議項下的永久期限及免版稅安排符合業界慣例，原因為付費的「白盒」版阿波羅服務採用按版本許可的模式，客戶需針對每個特定版本支付一次性許可費。

於往績記錄期間，我們在日常業務過程中一直使用許可知識產權。鑒於許可知識產權對本集團的業務營運十分重要，我們相信按永久期限（超過三年）訂立知識產權許可協議可確保本集團營運的穩定性，並符合本公司及股東的整體利益且有利於本集團。經考慮：(a)此類性質的許可協議的長有效期限屬正常商業慣例；(b)本集團使用許可知識產權的策略重要性；(c)經計及許可知識產權的性質，有關期限足以向本集團提供更佳保障；及(d)灼識諮詢確認，永久期限安排符合業界慣例，董事認為知識產權許可協議的期限屬正常商業慣例。經考慮上述者及知識產權許可協議的期限，聯席保薦人認為類似性質的協議的有關期限在商業上屬合理及屬正常商業慣例。

百度集團於**[編纂]**後將成為本公司的關連人士。因此，根據上市規則第14A章，知識產權許可協議項下的交易將於**[編纂]**後構成本公司的持續關連交易。由於知識產權許可協議項下無需進一步支付代價且使用許可專利的權利以免版稅的方式授予本集團，知識產權許可協議項下的交易於**[編纂]**後將符合上市規則第14A.76條規定的最低豁免水平，並將豁免遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審核、公告和獨立股東批准規定。

(B) 須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易

2. 百度服務框架協議

訂約方： 本公司；及

百度集團

主要條款

於2025年6月25日及2026年[•]，我們與百度集團分別訂立服務框架協議及補充框架協議(統稱「**百度服務框架協議**」)，據此，百度集團將向本集團提供雲服務及空中傳送(OTA)相關的開發和維護服務(「**OTA服務**」)。

有關具體服務費用及其他相關事宜將由相關各方根據百度服務框架協議所載原則真誠協商，並於各自服務協議中列明。

百度服務框架協議的初始期限由**[編纂]**起至2028年12月31日止，可經雙方同意後續期。

定價基準

本集團根據百度服務框架協議就採購雲服務應付的費用將按公平原則確定，並參考百度雲不時公佈的價目表所列價格，包括服務的具體範圍及相應價格。百度集團向本集團提供的條款不得遜於百度集團向其獨立客戶提供的條款。

與百度集團就雲服務訂立或重續任何具體採購或業務協議前，我們會將有關價格與現行市價或其他獨立第三方的報價進行比較，並考慮產品或服務的類型、數量、成本(包括更換或增加新供應商的成本)及其他因素，以決定是否增加其他雲服務供應商同時向我們提供雲服務。我們亦將定期評估百度集團收取的費用是否公平合理，以及市場上有無其他供應商能向我們提供更有利的條款，以決定是否增加其他雲服務供應商同時向我們提供雲服務。

本集團根據百度服務框架協議就採購OTA服務應付的費用將參考提供有關服務的預期運營成本(包括研發成本、勞工成本及行政成本)按公平原則釐定。百度集團向本集團提供的條款不得遜於百度集團向其獨立客戶提供的條款。

在與百度集團就OTA服務訂立任何具體採購或業務協議前，我們會將有關價格與現行市價或其他獨立第三方的報價進行比較，並考慮產品或服務的類型、數量、成本及其他因素。

訂立百度服務框架協議的理由及裨益

我們的業務依託雲技術運營，且若干數據存儲於雲數據庫。我們在多個方面依賴雲服務。我們的新能源重卡通過我們的車聯網平台實現互聯互通並獲得支持。互聯互通基於當前百度集團提供的公有雲服務實現。根據現行政策，我們提供五年車聯網平台支持服務。此外，就我們的智能編隊運輸系統(IPTS)項目而言，我們亦需(i)用於IPTS開發的獨立及私密雲資源，主要用於數據採集、存儲、標注及人工智能算法訓練；及(ii)用於人工智能算法訓練的計算資源。

此外，我們為新能源重卡提供OTA平台支持，該平台為綜合平台，涵蓋遠程軟件升級、功能優化、故障修復等主要功能。

百度集團是一家領先的人工智能公司，在中國提供各種軟件、雲服務及技術服務，能夠提供經濟實惠、優質可靠且具成本效益的雲服務。考慮到價格因素，百度集團最符合我們現行的雲服務採購政策。鑑於我們的業務已經並預期將繼續快速增長，繼續從百度集團獲得此類服務是支撐我們技術基礎設施及研發的經濟高效之選。就OTA服務而言，除基礎功能外，百度集團還能提供高效的軟件包差分算法，該算法結合我們的公鑰基礎設施(PKI)，可確保軟件包安全傳輸及使用。

歷史交易金額

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
		(人民幣千元)	
我們已付或應付費用			
雲服務	3,175	3,884	4,526
OTA服務	900	—	460
總計	**4,075**	**3,884**	**4,986**

附註： 於往績記錄期間，就購買本文件附錄一會計師報告附註35 — IV關聯方交易所載的服務與北京百度網訊科技有限公司的交易金額分別約為人民幣7.9百萬元、人民幣5.7百萬元及人民幣6.3百萬元，當中包括：(i)上述雲服務及OTA服務的歷史交易金額；及(ii)與百度集團進行若干其他交易(「**餘下交易**」)的金額，例如勘察服務費，我們目前預期該等交易**[編纂]**後將不會繼續。本公司日後若開展餘下交易將遵守上市規則相關規定。

年度上限及上限基準

董事估計，截至2026年、2027年及2028年12月31日止年度，我們根據百度服務框架協議應付的最高年度總額將不會超過下文所載上限：

	截至12月31日止年度		
	2026年	**2027年**	**2028年**
		(人民幣千元)	
建議年度上限			
雲服務			
— 用於車聯網平台的公有雲服務	8,000	13,000	21,000
— 用於IPTS開發的雲資源服務	4,000	5,000	6,000
— 用於IPTS開發的計算資源	10,000	20,000	40,000
OTA服務	1,000	1,000	1,000
總計	**23,000**	**39,000**	**68,000**

我們的車聯網功能及智能公路貨運技術的運作、維護及更新依賴雲服務及OTA服務。截至2026年、2027年及2028年12月31日止各年度的年度上限較歷史交易金額逐年增加，主要歸因於：(i)智能公路貨運技術的持續更新與優化，以及預期相關產品覆蓋範圍的擴大，這將導致對雲資源、數據採集、存儲、標注及人工智能算法訓練等配套資源的需求相應且持續增加；及(ii)基於我們估計的銷量，估計車聯網平台的累計活躍車輛數目將增加，進而導致對我們智能公路貨運技術安裝的需求相應增加。

雲服務

於釐定上述百度服務框架協議項下雲服務上限時，董事已考慮以下因素：

(i) 於往績記錄期間的歷史交易金額；

(ii) 根據百度集團截至最後實際可行日期根據現有合同收取的費用計算的估計費用；

此外，就公有雲服務的估計交易額而言，董事亦已考慮：

(i) 2026年、2027年及2028各年車聯網平台的累計活躍車輛估計總數；

(ii) 每輛車公有雲服務的估計平均費用，當中計及每輛車所使用的雲資源隨已售車輛總數增加而遞減的影響，即2026年每輛車約人民幣331元、2027年每輛車約人民幣324元及2028年每輛車約人民幣312元；及

(iii) 生產數字化及網絡安全等其他配套雲服務費用每月約人民幣120,000元。

就用於IPTS開發的雲資源服務的估計交易額而言，董事亦已考慮：

(i) 雲資源服務的數據價格每年每千兆位元組人民幣360,000元；

(ii) 工具鏈及連接百度集團雲服務服務器的專用線路成本每年約人民幣240,000元；及

(iii) 由於我們持續的研發需求，估計所需數據量約為：2026年不超過10千兆位元組、2027年不超過13千兆位元組，2028年不超過16千兆位元組。

就計算資源的估計交易額而言，董事亦已考慮：

(i) 由於我們持續的研發需求，估計所需額外服務器數量為：2026年額外10台服務器、2027年額外20台服務器，2028年額外40台服務器；及

(ii) 一台8圖形處理單元服務器的單價約人民幣1,000,000元。

OTA服務

於釐定上述百度服務框架協議項下OTA服務的上限時，董事已考慮以下因素：

(i) 於往績記錄期間的歷史交易金額；

(ii) 根據百度集團截至最後實際可行日期根據現有合同收取的費用計算的估計費用；

(iii) OTA平台的年度維護費用不超過每年人民幣300,000元；及

(iv) 開發新功能的估計成本，如因(a)根據實際使用場景優化現有功能，(b)新車型及／或新架構產生的新需求，以及在監管變動情況下的新合規功能，估計成本約為每年人民幣700,000元。

上市規則的影響

由於百度服務框架協議項下擬進行的持續關連交易的年度上限的最高適用百分比率(定義見上市規則)按年度基準計算預期超過0.1%但低於5%，百度服務框架協議項下擬進行的持續關連交易將須遵守上市規則第14A章項下的申報、年度審核及公告規定。

內部控制措施

為確保百度服務框架協議的條款公平合理，且交易按一般商業條款或不遜於關連人士向獨立第三方提供的條款進行，我們已採取下列內部控制程序：

(i) 於考慮關連人士將向本集團提供產品或服務的費用時，我們會將價格與市價和獨立第三方的報價進行比較，確保價格不高於獨立第三方提供類似產品或服務所提供的價格。倘若獨立第三方提供類似產品或服務的價格和條款更優惠，本集團可能向該獨立第三方採購；

(ii) 我們已採納及實施關連交易政策。根據該政策，我們的董事會辦事處負責管理、識別及檢討我們的關連交易，以及遵守關連交易的相關規定。此外，本公司相關部門將負責根據政策在其職責範圍內擬備關連交易協議，並監督和匯報關連交易。我們的法律部門將審查其他部門匯報的關連交易，包括條款、定價基準及上市規則的其他規定；

(iii) 我們的財務部將定期檢討及監察關連交易的交易金額，以評估適用的合規規定；及

(iv) 獨立非執行董事應，以及本公司應聘請外部核數師，根據上市規則的規定開展持續關連交易及持續關連交易年度上限的年度審核。

申請豁免

上文「— (B)須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易」所述交易構成上市規則項下持續關連交易，須遵守上市規則的申報、年度審核及公告規定。

就該等持續關連交易而言，根據上市規則第14A.105條，我們已就上文「— (B)須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易」所披露的持續關連交易申請且聯交所[已]豁免我們嚴格遵守上市規則第14A章項下的公告規定，惟各財政年度的持續關連交易總額不得超過相關年度上限(如上文所述)所載相關金額。

董事的意見

我們的董事(包括獨立非執行董事)認為，上文「— (B)須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易」所述的所有持續關連交易已經並將繼續：(i)在我們的日常及一般業務過程中進行；(ii)按一般商業條款或更佳條款進行；及(iii)按公平合理且符合本公司及股東整體利益的相關條款進行。

我們的董事(包括獨立非執行董事)認為，上述「— (B)須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易」項下持續關連交易的年度上限公平合理，且符合股東的整體利益。

聯席保薦人的意見

聯席保薦人認為(i)上文「— (B)須遵守申報、年度審核及公告規定的持續關連交易」所述的持續關連交易已經並將繼續在我們的日常及一般業務過程中，按一般商業條款或更佳條款訂立，公平合理，並符合本公司及股東的整體利益；及(ii)該等持續關連交易的建議年度上限公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

主要股東

就董事所知，緊隨**[編纂]**完成及我們的非上市股份轉換為H股後(假設並無行使**[編纂]**)，以下人士將在股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的規定需要向我們和聯交所披露的權益及╱或淡倉，或者直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下於本公司股東大會上投票之任何類別股本面值10%或以上之權益：

			截至本文件日期所持股份		緊隨[編纂]完成及非上市股份轉換為H股後所持股份(假設並無行使[編纂])		
股東姓名╱名稱	權益性質	股份說明	股份數目[1]	佔已發行總股本的股權百分比	股份數目[1]	佔H股的股權百分比[2]	佔已發行總股本的股權百分比
萬鈞先生[3]	實益擁有人	非上市股份	6,500,000	3.64%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
	受控法團權益	非上市股份	29,912,713	16.80%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
上海鈞緯[3]	實益擁有人	非上市股份	8,500,000	4.78%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
鈞晟景誠[3][4]	受控法團權益	非上市股份	24,500,000	13.76%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
百度在線網絡技術(北京)有限公司(「**百度在線**」)[5]	實益擁有人	非上市股份	24,000,000	13.48%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
百度集團股份有限公司[5]	受控法團權益	非上市股份	24,000,000	13.48%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
蕪湖信魯深股權投資合夥企業(有限合夥)(「**蕪湖信魯深**」)[6]	實益擁有人	非上市股份	14,124,294	7.94%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
鑫盛利保股權投資有限公司[6]	受控法團權益	非上市股份	14,124,294	7.94%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
中國信達資產管理股份有限公司[6]	受控法團權益	非上市股份	14,124,294	7.94%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
Link Ventures L.L.C-FZ(「**Stone**」)[7]	實益擁有人	非上市股份	17,711,814	9.95%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
BlueFive Stone Fund I LP(「**BlueFive Stone Fund**」)[7]	受控法團權益	非上市股份	17,711,814	9.95%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
BlueFive Asset Management Ltd(「**BlueFive Asset Management**」)[7]	受控法團權益	非上市股份	17,711,814	9.95%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
Hazem Ben-Gacem[7]	受控法團權益	非上市股份	17,711,814	9.95%	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%
		H股	—	—	[編纂]	[編纂]%	[編纂]%

主要股東

附註：

1. 上述權益均為好倉。

2. 假設並無行使**[編纂]**，**[編纂]**將有**[編纂]**股非上市股份轉換為H股，並將發行**[編纂]**股H股，因此按緊隨**[編纂]**完成及非上市股份轉換為全流通H股後合計已發行**[編纂]**股H股計算。

3. 萬鈞先生持有鈞晟景誠98%的合夥權益及上海鈞緯約68.82%的合夥權益，為北京成岳的普通合夥人。鈞晟景誠是上海鈞緯、上海鈞遠及上海鈞盛的普通合夥人。因此，根據證券及期貨條例，萬鈞先生被視為擁有上海鈞緯、上海鈞遠、上海鈞盛及北京成岳所持股份的權益。

4. 鈞晟景誠為上海鈞緯、上海鈞遠及上海鈞盛各自的唯一普通合夥人。因此，根據證券及期貨條例，鈞晟景誠被視為擁有上海鈞遠、上海鈞盛及上海鈞緯所持股份的權益。

5. 百度在線是於納斯達克(股份代號：BIDU)及聯交所(股份代號：9888(港元櫃檯)及89888(人民幣櫃檯))上市的百度集團股份有限公司的全資附屬公司。因此，根據證券及期貨條例，百度集團股份有限公司被視為擁有百度在線所持股份的權益。

6. 蕪湖信魯深為一家於中國成立的有限合夥企業，由(i)其普通合夥人鑫盛利保股權投資有限公司擁有0.18%股權，鑫盛利保股權投資有限公司最終由信達資本管理有限公司實益擁有，而信達資本管理有限公司最終由聯交所上市公司中國信達資產管理股份有限公司(「**信達資產**」，股份代號：1359)全資擁有；及(ii)其有限合夥人信達資產擁有68.47%股權。因此，根據證券及期貨條例，鑫盛利保股權投資有限公司及中國信達各自被視為擁有蕪湖信魯深所持股份的權益。

7. Stone為一家於阿拉伯聯合酋長國註冊成立的實體，由Stone Venture L.L.C-FZ擁有100%股權，而Stone Venture L.L.C-FZ由BlueFive Stone Fund擁有100%股權。BlueFive Stone Fund由其普通合夥人BlueStone Holding Limited控制，而BlueStone Holding Limited由BlueFive Asset Management擁有100%股權。Hazem Ben-Gacem是BlueFive Asset Management的最終實益擁有人。因此，根據證券及期貨條例，BlueFive Stone Fund、BlueFive Asset Management及Hazem Ben-Gacem各自被視為擁有Stone所持股份的權益。

除上文所披露者外，就董事所知，緊隨**[編纂]**完成後(假設並無行使**[編纂]**)，並無任何人士將在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及第3分部的規定需要向本公司和聯交所披露的權益及／或淡倉，或者直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下於本公司或本集團任何其他成員公司股東大會上投票之任何類別股本面值10%或以上之權益。

股　本

本節呈列有關**[編纂]**完成前後股本的若干資料。

[編纂]完成前

截至本文件日期，本公司註冊資本為人民幣177,982,465元，包括177,982,465股每股面值人民幣1.00元的非上市股份。

[編纂]完成後

緊隨**[編纂]**完成及非上市股份轉換為H股後，假設**[編纂]**未獲行使，本公司已發行股本將如下：

股份說明	股份數目	佔本公司股本總額概約百分比
已發行非上市股份	**[編纂]**	**[編纂]**%
將從非上市股份轉換的H股	**[編纂]**	**[編纂]**%
根據**[編纂]**將予發行的H股	**[編纂]**	**[編纂]**%
總計	**[編纂]**	**100%**

緊隨**[編纂]**完成及非上市股份轉換為H股後，假設**[編纂]**獲悉數行使，本公司已發行股本將如下：

股份說明	股份數目	佔本公司股本總額概約百分比
已發行非上市股份	**[編纂]**	**[編纂]**%
將從非上市股份轉換的H股	**[編纂]**	**[編纂]**%
根據**[編纂]**將予發行的H股	**[編纂]**	**[編纂]**%
總計	**[編纂]**	**100%**

地位

[編纂]完成及**[編纂]**股非上市股份轉換為H股後，股份將由H股及非上市股份組成。H股及非上市股份均為本公司股本中的普通股。然而，除若干**[編纂]**的中國**[編纂]**、滬港通或深港通的合資格中國**[編纂]**以及其他根據相關中國法律法規或相關主管部門批准有權持有我們H股的人士外，H股通常不得由中國法人或自然人認購或**[編纂]**。

根據組織章程細則，非上市股份與H股被視為一類股份，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後宣派、派付或作出的所有股息或分派方面享有同等地位。我們股份的所有股息均由我們以港元或人民幣宣派及支付。除現金外，股息亦可以股份或現金與股份相結合的形式支付。

我們的非上市股份轉換為H股

非上市股份目前未於任何證券交易所**[編纂]**或**[編纂]**。

根據中國證監會頒佈的法規，非上市股份持有人可自行選擇授權本公司向中國證監會申請將其各自的非上市股份轉換為H股，該等轉換後的股份可在境外證券交易所**[編纂]**及**[編纂]**，前提是轉換及**[編纂]**該等轉換後的股份前，須妥善完成任何必要的內部批准程序，並獲得中國相關監管機構(包括中國證監會)的批准。此外，該轉換、**[編纂]**及**[編纂]**須在各方面遵守國務院證券監督管理機構規定的法規以及相關境外證券交易所規定的法規、要求及程序。

若任何非上市股份擬轉換為H股在聯交所**[編纂]**及**[編纂]**，須向中國相關監管機構(包括中國證監會)備案，並獲得聯交所批准。根據下文所載非上市股份轉換為H股的程序，我們將於任何擬議轉換前申請將所有或部分非上市股份轉換為H股在聯交所**[編纂]**，以確保在通知聯交所並將股份交付以登記於**[編纂]**後能夠迅速完成轉換程序。由於任何於聯交所**[編纂]**後的額外股份**[編纂]**通常被聯交所視為純粹行政事項，故我們在香港**[編纂]**時無需事先**[編纂]**額外股份的**[編纂]**。於**[編纂]**後，任何有關轉換後的股份在聯交所**[編纂]**的**[編纂]**，須以公告方式事先知會我們的股東和公眾有關任何擬議轉換。

待所有必要的備案完成並獲得批准後，相關非上市股份將從非上市股份名冊中註銷，本公司將於香港存置的**[編纂]**重新登記該等股份，並指示**[編纂]**發行H股股票。於本公司**[編纂]**登記的條件為(i)**[編纂]**向聯交所提交函件，確認相關H股已妥為登記於**[編纂]**並已妥為寄發H股股票；及(ii)H股獲准在聯交所**[編纂]**，並符合不時生效的上市規則、**[編纂]**一般規則以及**[編纂]**運作程序規則。在轉換後的股份重新登記於本公司**[編纂]**之前，該等股份將不會作為H股**[編纂]**。

有關我們現有股東擬將非上市股份轉換為H股的詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構 — 本公司的資本化」。

[編纂]前已發行股份轉讓

根據中國公司法，**[編纂]**前已發行股份自**[編纂]**起一年內不得轉讓。

我們的董事及高級管理人員在任期內每年轉讓的股份不得超過其各自所持本公司股份總數的25%，除非適用法律法規另行允許。上述人士所持本公司股份自其離任本公司董事及高級管理人員後半年內不得轉讓。

發行股份及出售及╱或轉讓庫存股份的一般授權及購回授權

我們的董事已獲授一般無條件授權，以發行股份及出售及╱或轉讓自庫存持作庫存股份的股份以及購回股份，惟須待**[編纂]**成為無條件後方會落實。進一步詳情請參閱「附錄四 — 法定及一般資料 — 有關本公司的其他資料 — 股東決議案」。

股東大會

有關需要召開股東大會的情況的詳情，請參閱「附錄三 — 組織章程細則概要」。

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(連同相關隨附附註)一併閱讀。我們的綜合財務資料已根據國際財務報告會計準則編製。閣下應細閱會計師報告全文，而不應僅依賴本節所載資料。

以下討論及分析載有前瞻性陳述，反映我們當前對未來事件及財務業績的看法，涉及風險及不確定因素。該等陳述基於我們對過往事件、現況及預期日後發展的經驗及看法，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作出。然而，實際結果及發展會否達致我們的預期及預測取決於我們無法控制或預見的多項風險及不確定因素。評估我們的業務時，閣下應細閱本文件提供的所有資料，包括本文件「風險因素」、「前瞻性陳述」及其他章節。

概覽

我們是一家技術驅動的新能源重卡及智能公路貨運技術提供商，專注於以電動化與智能化技術，推動公路貨運行業向零碳、高效、安全的物流躍遷。根據灼識諮詢的資料，按2025年銷量計，我們在中國新能源重卡市場位居第九。目前，我們的主要業務線及收入來源是新能源重卡銷售，包括深向星辰及深向星途，佔於往績記錄期間各年度總收入的99.9%、99.6%及99.2%。

呈列基準

歷史財務資料已根據國際財務報告會計準則編製。本集團於編製整個往績記錄期間的歷史財務資料時，已提早採納自2025年1月1日開始會計期間生效的所有國際財務報告準則，連同相關過渡條文。歷史財務資料已採用歷史成本法編製，惟以公允價值計量的若干金融工具除外。詳情請參閱附錄一所載會計師報告附註2。

影響經營業績的主要因素

我們業務的增長及未來的成功取決於多項因素。雖然這些因素均為我們的業務提供了重大機遇，但它們亦為我們帶來挑戰，我們必須成功應對這些挑戰，方能維持增長及改善我們的經營業績。

行業動態及市場機遇

我們的經營業績直接受全球公路貨運行業整體需求趨勢及電動化及智能化進程所影響。根據灼識諮詢的資料，於2025年，全球公路貨運市場規模約達3.9萬億美元，其中長途公路貨運佔總運力逾50%。該行業持續面臨三大結構性挑戰：高碳排放、高總擁有成本及長期存在的安全風險。在中國，燃油成本佔貨運企業總支出的30%至40%，利潤

率持續低於10%，且公路貨運事故中，涉及公路貨運車輛的佔比近25%。該等系統性問題正推動全行業向新能源重卡及智能公路貨運技術轉型。能否把握並持續獲取這一結構性轉變所帶來的需求，是決定我們收入增長與盈利能力的根本因素。

產品競爭力與技術優勢

我們業務的成功取決於正向定義新能源重卡的競爭力。於往績記錄期間，我們陸續推出包括深向星辰一代、深向星辰二代、深向星途等新一代車型，該等車型逐步提高了自研三電系統的佔比，並搭載天璣•隨行輔助駕駛系統等功能。客戶對該等車型的採用，驗證了我們的差異化技術，並為解決方案的持續性服務收入奠定基礎。市場接受度及產品迭代策略的成效，將持續對收入、利潤率及整體財務表現產生重大影響。

成本結構、供應鏈及與卡車定製合作夥伴的關係

我們的業績深受原材料及關鍵零部件成本波動影響，尤其是電池和電驅橋。通脹壓力及全球供應鏈限制可能推高生產成本，並影響車輛的交付時間。儘管我們通過穩定的供應安排、關鍵系統自研自產，以及與卡車定製合作夥伴江淮汽車及山東雷馳的協同合作來緩解相關風險，但仍無法完全避免非我們所能控制的外部因素的影響。於2023年、2024年及2025年，所有新能源重卡均在技術監督下，與卡車定製合作夥伴協同定製。我們管理成本、確保交付質量並逐步擴大內部的長興三電智慧工廠規模的能力對支持供應鏈與卡車定製能力至關重要，因而會影響我們的財務表現。

規模經濟、經常性收入與生態系統發展

我們擴大交付規模、提升客戶採用率及產生經常性服務收入的能力將顯著影響經營業績。於2023年、2024年及2025年，我們分別交付509輛、3,002輛及8,020輛車輛，截至2025年12月31日服務539名客戶。規模較大的車隊部署創造公路貨運服務的經常性收入機會，如深向•天樞車隊管理平台。生態系統擴張速度 — 包括銷售網絡及售後服務能力 — 直接影響客戶粘性、經常性收入貢獻及經營槓桿效應。實現車輛交付與服務變現雙重規模經濟是長期提升利潤率的核心。

全球擴張及國際運營

我們的業績亦受國際擴張進程影響。憑藉產品質量及持續創新，我們贏得了主要國際區域的合作夥伴及客戶的廣泛認可及高度讚譽。我們正系統性地推進全球認證及合規流程，實施端到端深度舉措，以加快我們項目在全球的部署及執行。儘管該等進

展驗證了產品的全球適應性，但跨境交付使我們面臨物流週期較長、認證流程差異及特定國家法規等問題。能否實現產品本地化、適應不同運營環境，並與國際合作夥伴及生態系統參與者建立可持續合作夥伴關係，將決定海外市場對我們收入及財務表現的貢獻程度。

關鍵會計政策、判斷及估計

本文件附錄一會計師報告附註4及5載列若干對編製我們綜合財務報表而言屬重要的會計政策。部分會計政策要求我們就會計項目採用估計和假設及複雜判斷。我們應用會計政策時使用的估計及假設以及所作判斷對我們的財務狀況及經營業績有重大影響。管理層根據過往經驗及其他因素(包括行業慣例及有關情況下對未來事件的合理預期)評估該等估計、假設及判斷。於往績記錄期間，管理層的估計或假設與實際結果並無任何重大偏差，我們亦無大幅變更該等估計或假設。我們預計該等估計及假設於可見將來不會出現任何重大變動。

經營業績主要組成部分

下表載列我們於所示年度的經營業績概要(以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
收入	425,640	100.0	1,968,562	100.0	3,961,106	100.0
銷售成本	(423,818)	(99.6)	(1,958,777)	(99.5)	(3,766,211)	(95.1)
毛利	**1,822**	**0.4**	**9,785**	**0.5**	**194,895**	**4.9**
其他收入	5,957	1.4	12,916	0.7	23,700	0.6
其他收益及虧損淨額	65,242	15.3	(55,792)	(2.8)	(63,581)	(1.6)
銷售及市場開支	(30,736)	(7.2)	(119,676)	(6.1)	(223,263)	(5.6)
行政開支	(75,124)	(17.6)	(120,794)	(6.1)	(135,470)	(3.4)
研發開支	(351,968)	(82.7)	(364,760)	(18.5)	(386,619)	(9.8)
金融資產減值虧損	(2,615)	(0.6)	(10,701)	(0.5)	(4,713)	(0.1)
[編纂]開支	—	—	(9,761)	(0.5)	(27,231)	(0.7)
融資成本	(1,565)	(0.4)	(16,412)	(0.8)	(26,721)	(0.7)
除税前虧損	**(388,987)**	**(91.4)**	**(675,195)**	**(34.3)**	**(649,003)**	**(16.4)**
所得税開支	—	—	—	—	(63)	(0.0)
年內虧損	**(388,987)**	**(91.4)**	**(675,195)**	**(34.3)**	**(649,066)**	**(16.4)**

非國際財務報告準則計量

為補充我們按照國際財務報告會計準則呈列的綜合財務報表，我們使用經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)及經調整淨虧損率(非國際財務報告準則計量)作為額

外財務計量，兩者並非國際財務報告會計準則所規定或依照其呈列。我們認為，該等非國際財務報告準則計量通過消除管理層認為對經營表現並無指示性意義的項目的潛在影響，從而便於就不同年度及公司間的經營表現進行比較。我們認為，該等計量為我們的**[編纂]**提供有用的信息，使其能夠以與幫助我們管理層相同的方式理解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列的該等非國際財務報告準則計量未必可與其他公司所呈列類似科目作比較。使用非國際財務報告準則計量作為分析工具有局限性，**[編纂]**不應視其為獨立於或可代替我們根據國際財務報告會計準則呈報的經營業績或財務狀況的分析。

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
年內虧損	**(388,987)**	**(675,195)**	**(649,066)**
加回：			
[編纂]開支	—	9,761	27,231
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動(收益)虧損	(44,776)	56,346	56,941
經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)	**(433,763)**	**(609,088)**	**(564,894)**
經調整淨虧損率(非國際財務報告準則計量)(%)	**(101.9)**	**(30.9)**	**(14.3)**

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自(i)新能源重卡銷售，及(ii)零部件銷售。自2025年起，我們亦錄得(iii)其他的收入，來自提供天璣•隨行及天璣•雁行兩項智能公路貨運技術。

下表載列我們於所示年度的收入明細(以絕對金額及佔總收入的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		**2024年**		**2025年**	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
新能源重卡銷售	425,196	99.9	1,961,182	99.6	3,927,491	99.2
零部件銷售	444	0.1	7,380	0.4	32,358	0.8
其他	—	—	—	—	1,257	0.0
總計	**425,640**	**100.0**	**1,968,562**	**100.0**	**3,961,106**	**100.0**

於往績記錄期間，我們的收入主要來自新能源重卡的銷售。於2023年、2024年及2025年，我們分別售出509輛、3,002輛及4,035輛深向星辰。於2025年，我們推出深向星途並於同年錄得3,985輛的銷量。新能源重卡銷售收入的快速增長得益於我們新能源重卡自2023年起的商業化，加上新能源重卡於市場的滲透程度一直上升。展望將來，我們預計新能源重卡的銷售收入將繼續增加。

銷售成本

下表載列我們於所示年度的銷售成本明細(以絕對金額及佔總銷售成本的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
新能源重卡的成本	416,374	98.2	1,917,561	97.9	3,653,748	97.0
質保	7,169	1.7	36,457	1.9	87,768	2.3
零部件成本	275	0.1	4,759	0.2	24,695	0.7
總計	**423,818**	**100.0**	**1,958,777**	**100.0**	**3,766,211**	**100.0**

往績記錄期間的銷售成本增加主要是由於我們的銷售規模擴大所致，與我們的收入增長大致相若。

毛利及毛利率

下表載列我們於所示年度的毛利及毛利率明細。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
新能源重卡銷售	1,653	0.4	7,164	0.4	185,975	4.7
零部件銷售	169	38.1	2,621	35.5	7,663	23.7
其他	—	—	—	—	1,257	100.0
總計	**1,822**	**0.4**	**9,785**	**0.5**	**194,895**	**4.9**

於2023年及2024年，我們的毛利及毛利率仍然相對較低，反映市場發展處於早期階段及價格競爭加劇。於2024年，毛利較2023年增加，主要是由於銷量增加，而毛利率則因持續的定價壓力而未有實質改善。2025年我們的毛利率顯著改善主要由於成本下降所致。特別是，本集團受益於(i)優化設計，包括增加內部開發主要部件，從而降低單位成本；及(ii)隨著產量增加，採購效率及規模經濟效益，從而降低單位成本。此外，根據灼識諮詢的資料，於2023年和2024年，新能源重卡市場的價格競爭加劇，於2025年開始緩和。因此，隨著成本競爭力提升，本集團於2025年的毛利率顯著增長。

其他收入

下表載列我們於所示年度的其他收入明細(以絕對金額及佔其他收入總額的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
銀行利息收入	5,751	96.5	2,187	16.9	9,105	38.4
政府補助[(1)]	206	3.5	10,691	82.8	12,164	51.3
其他[(2)]	—	—	38	0.3	2,431	10.3
總計	**5,957**	**100.0**	**12,916**	**100.0**	**23,700**	**100.0**

附註：

(1) 該款項指自地方政府獲得的企業發展扶持及創新能力激勵相關的無條件政府補助。

(2) 其他主要指銷售包裝材料廢料的收入。

其他收益及虧損淨額

下表載列我們於所示年度的其他收益及虧損淨額明細(以絕對金額及佔總其他收益及虧損淨額的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動收益	366	0.6	129	0.2	—	—
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動(收益)虧損	44,776	68.6	(56,346)	(101.0)	(56,941)	(89.6)
出售物業、廠房及設備的淨虧損	(282)	(0.4)	(676)	(1.2)	(5,404)	(8.5)
終止使用權資產的淨收益	—	—	272	0.5	405	0.6
外匯收益(虧損)淨額	20,111	30.8	36	0.1	(38)	(0.1)
其他	271	0.4	793	1.4	(1,603)	(2.4)
總計	**65,242**	**100.0**	**(55,792)**	**(100.0)**	**(63,581)**	**(100.0)**

按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動(收益)虧損主要與我們就若干**[編纂]**前投資發行的優先股有關。我們於2023年錄得按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動收益人民幣44.8百萬元，於2024年及2025年分別錄得按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動虧損人民幣56.3百萬元及人民幣56.9百萬元。該等波動主要反映與估值及市況變化相關的優先股估計公允價值變動。

我們於2023年及2024年分別錄得外匯收益淨額人民幣20.1百萬元及人民幣36千元，而2025年錄得外匯虧損淨額人民幣38千元。2023年的巨額外匯收益淨額主要是由於美元計值的注資兌換。為人民幣時的匯率波動所致。具體而言，我們於2022年及2023年接收若干股東的美元注資款項，並隨後將該等資金兌換為人民幣。由於相關期間人民幣兌美元匯率貶值，我們於該等兌換後確認匯兌收益。

銷售及市場開支

我們的銷售及市場開支主要包括(i)員工成本，主要為銷售人員的工資及福利；(ii)就銷售用途產生的差旅開支；及(iii)服務費用，主要為支付予向我們介紹潛在客戶的第三方服務供應商的銷售佣金。銷售及市場開支的其他項目主要包括銷售部門的辦公開支、商務招待費用、廣告及推廣開支以及試駕車輛的運輸成本。

上文所述者中，服務費用是我們銷售及市場開支的重要組成部分。於往績記錄期間，該等服務供應商主要為於中國註冊成立的汽車貿易公司、交通運輸服務公司及供應鏈管理公司，且所有服務供應商均為獨立第三方，除訂立轉介安排外與本集團並無關係。佣金乃基於成功採購訂單按固定金額計算，並受限於服務協議的主要條款，包括結算時間、佣金觸發條件及付款程序。當達到服務協議所載累計消費者採購量時，即會進行服務費結算。每筆訂單的佣金費率介乎約人民幣5.0千元至人民幣45.0千元，視乎具體訂單量及車輛規格而定。該等服務供應商所引薦的潛在客戶主要為企業客戶，而本集團已根據常規的客戶交付程序完成銷售。

下表載列我們於所示年度的銷售及市場開支明細(以絕對金額及佔銷售及市場開支總額的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
員工成本	15,493	50.4	50,489	42.3	109,975	49.2
差旅開支	5,242	17.1	17,154	14.3	7,864	3.5
服務費用	2,036	6.6	29,843	24.9	71,601	32.1
折舊及攤銷	2,408	7.8	8,064	6.7	13,336	6.0
其他	5,557	18.1	14,126	11.8	20,487	9.2
總計	**30,736**	**100.0**	**119,676**	**100.0**	**223,263**	**100.0**

行政開支

我們的行政開支主要包括(i)員工成本，主要為行政人員的工資及福利；及(ii)服務費用，主要包括股權融資顧問費、招聘成本、審計及法律顧問費、知識產權諮詢與代理費，

以及業務系統維護費。行政開支的其他項目主要包括差旅開支、商務招待開支、租金及物業管理費、公用事業費及銀行手續費。

下表載列於所示年度的行政開支明細(以絕對金額及佔行政開支總額的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
員工成本	31,515	42.0	50,546	41.8	70,239	51.8
服務費用	22,408	29.8	35,606	29.5	27,102	20.0
辦公開支	5,757	7.6	4,817	4.0	4,590	3.4
折舊及攤銷	4,343	5.8	5,934	4.9	13,274	9.8
其他	11,101	14.8	23,891	19.8	20,265	15.0
總計	**75,124**	**100.0**	**120,794**	**100.0**	**135,470**	**100.0**

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)員工成本，主要為研發人員的工資、福利及花紅；及(ii)服務費用，主要為設計費用及研發相關開發費用。

下表載列於所示年度的研發開支明細(以絕對金額及佔研發開支總額的百分比列示)。

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	人民幣千元	*%*	*人民幣千元*	*%*	*人民幣千元*	*%*
員工成本	232,237	66.0	242,698	66.5	237,515	61.4
服務費用	55,101	15.7	52,861	14.5	48,475	12.5
材料成本	15,650	4.4	20,173	5.5	32,617	8.5
折舊及攤銷	26,675	7.6	35,302	9.7	38,506	10.0
差旅開支	16,997	4.8	12,959	3.6	11,788	3.0
其他	5,308	1.5	767	0.2	17,718	4.6
總計	**351,968**	**100.0**	**364,760**	**100.0**	**386,619**	**100.0**

金融資產減值虧損

金融資產減值虧損主要包括貿易應收款項的減值虧損。於2023年、2024年及2025年，我們預期信貸虧損模式項下的減值虧損淨額分別為人民幣2.6百萬元、人民幣10.7百萬元及人民幣4.7百萬元。

融資成本

我們的融資成本為關聯方借款利息、租賃負債利息及銀行借款利息。我們於2023年、2024年及2025年分別錄得融資成本人民幣1.6百萬元、人民幣16.4百萬元及人民幣26.7百萬元。

所得稅開支

由於我們並未確認任何應課稅利潤，故我們於2023年及2024年並無產生任何所得稅開支。於2025年，因其中一家附屬公司提供智能駕駛服務錄得應課稅利潤，故我們錄得所得稅開支人民幣63千元。

年內虧損

由於上文所述，於2023年、2024年及2025年，我們分別錄得年內虧損人民幣389.0百萬元、人民幣675.2百萬元及人民幣649.1百萬元。

稅務

中國

本集團根據現行相關法例、解釋及慣例就所示期間的應課稅利潤按25%的稅率計提中國境內業務所得稅撥備，惟適用下文所載優惠稅率者除外：

- 若干小型獲利中國附屬公司有權享受2.5%的所得稅優惠稅率；及
- 本公司獲認定為「高新技術企業」，故有權享受15%的優惠稅率。

香港

根據兩級利得稅稅率制度，我們符合資格的實體的首2百萬港元利潤將按8.25%徵稅，超過2百萬港元的利潤則按16.5%徵稅。我們不符合兩級利得稅稅率制度的實體的利潤將繼續按16.5%的固定稅率徵稅。由於往績記錄期間在香港並無估計應課稅利潤，因此並無計提香港利得稅。

有關所得稅詳情，請參閱本文件「附錄一 — 會計師報告」附註11。

盈利路徑

於往績記錄期間導致我們虧損的因素

於往績記錄期間，我們的淨虧損應結合我們處於商業化初期及規模擴張階段來理解。根據灼識諮詢的資料，普遍觀察到中國新能源重卡行業的企業於商業化初期及規模擴張階段通常會出現虧損。此外，我們的過往虧損受到因若干**[編纂]**前投資發行的優先股導致的按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動所影響。此類虧損屬會計調整，主要由於估值及市場狀況變化，而非我們核心經營表現所致。儘管我們持續錄得淨虧損，但相關虧損狀況已呈現明顯改善趨勢。具體而言，經調整淨虧損(非國際財務報告準則

計量）佔收入的比例已由2023年的101.9%收窄至2024年的30.9%，並於2025年進一步收窄至14.3%，這反映出我們的經營效率提升及商業化與成本優化策略已初見成效。隨著業務規模化，我們預計有關經調整虧損率將繼續收窄。此外，優先股將於**[編纂]**完成後重新分類為權益預期將顯著減少根據國際財務報告會計準則計算的淨虧損。

於往績記錄期間錄得虧損主要歸因於(i)持續加大研發投入；(ii)商業化基礎設施與銷售網絡擴張；(iii)行政規模擴大與**[編纂]**籌備；及(iv)早期產能爬坡期間的利潤率結構。此外，於往績記錄期間，我們的財務表現受到中國新能源重卡市場競爭加劇及平均售價下行趨勢的影響。隨著行業向大規模商業化轉型，市場參與度的提升導致若干車型的售價出現調整，這降低單台收入，並對我們的毛利率造成壓力，尤其是在我們產能爬坡的初期階段。

持續加大研發投入。於商業化初期，我們的毛利尚未達到足以覆蓋持續研發投入的水平。為支持產品迭代與技術進步，我們一直保持較高水平的研發投入，這對長期競爭力至關重要，但會對短期盈利能力造成壓力。於往績記錄期間，研發支出仍是我們最大的單項經營開支，於2023年、2024年及2025年分別為人民幣352.0百萬元（虧損淨額約90.5%）、人民幣364.8百萬元（虧損淨額約54.0%）及人民幣386.6百萬元（虧損淨額約59.6%）。

研發開支佔比相對較高，反映了我們在商業化早期階段建立技術能力的策略。具體而言，我們的研發活動包括硬件相關開發，如新能源重卡工程及三電核心部件，以及軟件相關開發，如智能公路貨運技術及相關基礎設施。這些研發工作導致了大量的人事成本，該成本在研發開支總額中佔比較大。於2023年、2024年及2025年，研發人員數量分別為389名、409名及408名。因此，於2023年、2024年、2025年，我們的年度研發人員開支約為人民幣232.2百萬元、人民幣242.7百萬元及人民幣237.5百萬元，佔我們相應年度研發開支總額約66.0%、66.5%及61.4%。

此外，我們採取保守方法將所有研發成本於產生時支銷，而非將開發支出資本化。因此，於相關期間，平台工程及系統開發成本於損益中悉數確認，而非於未來收入週期攤銷，從而增加了投資階段的會計虧損。

商業化基礎設施與銷售網絡擴張。量產於2023年開始，並在商業化早期階段主要採用直銷模式。與直銷模式一致，我們投資建立自有銷售網絡，以支持市場滲透及直接接洽終端客戶。銷售規模的擴大需更廣泛的區域覆蓋、更高的佣金開支及更多的獲客活動。因此，於2023年、2024年及2025年，銷售及市場開支為人民幣30.7百萬元（虧損淨額約7.9%）、人民幣119.7百萬元（虧損淨額約17.7%）及人民幣223.3百萬元（虧損淨額約34.4%）。該增加反映了基礎設施建設及規模擴張，而非單位經濟效益的惡化。同時，銷

售人員由2023年的107人增加至2024年的266人及2025年的428人。因此，於2023年、2024年及2025年，銷售員工的人員成本分別佔銷售及市場開支約50.4%、42.3%及49.2%。

行政規模擴大與[編纂]籌備。行政開支隨業務擴張及**[編纂]**籌備而增加。於2023年、2024年及2025年，該等開支為人民幣75.1百萬元(虧損淨額約19.3%)、人民幣120.8百萬元(虧損淨額約17.9%)及人民幣135.5百萬元(虧損淨額約20.9%)。該增加主要是由於為支持運營增長、加強內部控制及**[編纂]**合規要求而擴充企業職能。行政人員數目由2023年的42人增加至2024年的71人，並進一步增加至2025年的104人。具體而言，員工薪酬由2023年的人民幣31.5百萬元增加至2024年的人民幣50.5百萬元，並進一步增至2025年的人民幣70.2百萬元，反映了為支持不斷增長的業務而增加了行政及管理人員。於2024年及2025年，我們亦產生非經常性**[編纂]**相關專業費用人民幣9.8百萬元及人民幣27.2百萬元。該等費用屬暫時性且與**[編纂]**籌備工作有關。

早期產能爬坡期間的利潤率結構。於往績記錄期間，於2023年、2024年及2025年的毛利分別為人民幣1.8百萬元(毛利率為0.4%)、人民幣9.8百萬元(毛利率為0.5%)及人民幣194.9百萬元(毛利率為4.9%)。

於2023年及2024年期間，我們的毛利仍然相對較低，主要是因為生產處於初期爬坡階段且規模效益尚未完全實現，根據灼識諮詢的資料，這是中國新能源重卡市場常見現象。在此階段，我們的議價能力相對較弱，僅有單一卡車定製合作夥伴，且主要零部件(尤其是電池包)依賴外部採購，這限制了成本靈活性。此外，2024年的新能源重卡行業的競爭勢態加劇，導致整個行業面臨定價壓力。

於2025年，隨著生產規模擴大、採購效率提高及部分自研組件開始整合，我們的毛利率提升至4.9%。該利潤率狀況反映早期階段的產能爬坡，而非產品經濟效益的結構性減值。

扭虧為盈的策略及具體措施

我們於往績記錄期間處於虧損狀態，於2023年、2024年及2025年，虧損淨額分別為人民幣389.0百萬元、人民幣675.2百萬元及人民幣649.1百萬元。這主要反映我們正從尚未產生收入的研發階段過渡至全面商業化及產能爬坡階段，原因為我們於2023年才開始量產及商業銷售。同期，我們的收入由2023年的人民幣425.6百萬元增長約9.3倍至2025年的人民幣3,961.1百萬元，反映出商業化後規模快速擴張。

我們計劃透過增加收入、結構性提升毛利率及運用營運槓桿的綜合方法實現盈利。

通過擴大銷量實現收入增長及結構性利潤率轉化。我們實現盈利的首要且最根本的途徑是通過車輛交付驅動收入增長，並隨著銷量擴大實現結構性利潤率轉化。

第一，我們已證明通過交付量增長實現收入增長的能力。自2023年至2025年，收入增長了約9.3倍。同年，車輛交付量由2023年的509輛增至2024年的3,002輛，並進一步增至2025年的8,020輛。於2026年第一季度，車輛交付量進一步增至1,409輛，較2025年第一季度交付的837輛同比增長約68.3%。交付量的持續增長反映持續的訂單接收及執行能力，證明我們的商業化及獲客策略已有效落實。

第二，我們正在優化產品組合，轉向單位經濟效益更佳的核心車型。具體而言，2025年交付的加速得益於深向星途的成功量產。自2025年推出以來，深向星途迅速擴大規模，實現交付量為3,985輛，佔2025年總交付量的49.7%。重點在於，深向星途於2025年實現平均銷售利潤率9.4%，高於我們2025年新能源重卡4.9%的整體毛利率。這主要由於深向星途採用平頭式座艙設計，整車架構與平台設計更為優化，有助於提升空間利用率、製造效率及整體成本效益。此外，我們逐步提高自研三電系統組件的安裝率，降低單車成本。隨著深向星途佔比提升，增量收入有助於提升毛利，從而提升了綜合毛利率。

我們的短期收入前景得益於按訂單生產的模式及交付量增長。截至最後實際可行日期，我們有516個積壓訂單，其中416個訂單已確認並收取訂金，合同價值約人民幣215.6百萬元。鑑於新能源重卡行業按訂單生產的特性，我們的訂單積壓通常會在相對較短的期間內轉化為交付量，因此能反映近期的客戶需求及執行狀況。此外，我們的交付量由2025年第一季度的837輛(2025年全年的交付量為8,020輛)增至2026年第一季度的1,409輛，同比增長約68.3%，展現了持續的交付增長及執行能力。

第三，儘管於往績記錄期間中國新能源重卡市場的競爭加劇並出現價格調整，我們認為我們的收入仍能夠持續增長。於往績記錄期間，中國新能源重卡行業價格呈下降趨勢。根據灼識諮詢的資料，該趨勢主要是由於成本調整及市場競爭加劇所致。特別是，動力電池的主要原材料電池級碳酸鋰的價格由2023年6月的每噸約人民幣300,000元下降至2025年12月的每噸約人民幣100,000元，降低電池採購成本，為全行業的價格調整製造空間。此外，於2024年開始，由於大型國有和民營製造商加快產品推出和價格調整以擴大市場滲透率，油改電領域的競爭加劇。根據灼識諮詢的資料，價格下行趨勢主要受產業成熟、規模效應和產品組合不斷演變等結構性因素影響，加上週期性商品價格因素。隨著新能源重卡產業從早期商業化過渡至規模化部署，生產效率提高，供應鏈日趨成熟，規模經濟促使成本基數結構性下降。同時，電池原材料價格(包括碳酸鋰價格)仍受全球供需週期影響，並可能隨時間波動。與整個行業的趨勢一致，我們的

平均售價於往績記錄期間有所下降。該下降主要是由於電池相關成本下降、我們持續優化及自研核心三電零部件，以及市場競爭加劇所致。儘管平均售價下降，但由於電池成本下降及加強核心零部件的自主開發，我們的成本結構同步改善，有助於減輕價格調整對我們盈利能力的影響。

我們能夠在競爭激烈的定價環境中持續捕捉市場需求，並非僅依賴價格競爭，而是得益於產品所展現的競爭力，包括能效、續航性能及總擁有成本優勢，均為終端客戶採購的主要考慮因素。深向星途的推出，使我們能夠通過擴大客戶群支持銷量增長。同時，採購成本常態化及自研三電零部件逐步整合，有助於提升成本效益，並部分緩解價格調整對利潤率產生的影響。因此，儘管於往績記錄期間價格調整導致單車收入下降，但我們於往績記錄期間後期的整體財務表現反映了來自規模擴張、產品組合優化及成本改進措施的貢獻增加，而非僅由價格壓縮引起的線性惡化。

為了應對行業競爭及定價壓力，我們專注於成本優化、產品差異化及市場細分，而非僅在於價格競爭。我們的產品是基於正向定義新能源重卡架構，而非傳統的油改電，這使我們能夠更好地解決電氣化用例，包括能源效率、續航性能、功能及總擁有成本，所有這些均為物流運營商日益看重的採購考慮因素。我們按電池容量對產品進行分類，並在這些電池容量細分市場實施差異化競爭策略。在400kWh細分市場方面，競爭日益激烈且特徵為零售運營商與小型車隊廣泛參與，我們正加強成本效益與重量優化，在維持競爭力的同時，保持產品的性能標準。在500kWh細分市場方面，我們利用在能效及續航性能方面的定義優勢，使我們的產品在中長途物流場景中實現差異化，並透過強調總擁有成本而非單純的前期定價維持相關定價穩定性。在600kWh細分市場方面，我們計劃透過優化適用於大型電池配置的車輛平台設計，擴大我們在高容量長途運輸應用場景的市場佔有率。此外，我們的競爭優勢還得益於成本控制及垂直整合，包括在長興三電智慧工廠自主生產三電核心零部件，這預計將提高成本可見性及供應鏈協調性。長興三電智慧工廠通過支持核心三電系統的內部生產和規模化，從而減少對外部採購的依賴，並加強對關鍵零部件的成本控制，預期將改善我們的成本結構。展望未來，儘管內部生產的擴展亦可能涉及執行風險、前期資本開支、生產良率風險及與管理新生產設施相關的營運風險，但預期此舉將支持提升毛利率及供應鏈的應變能力。我們還將繼續建立更廣泛的生態系統能力，包括輔助駕駛功能、售後服務、物流協作及充電相關合作，這將有助於減少客戶採用障礙，提高客戶黏性，以及支持可擴展部署，尤其是在商業車隊場境中，僅靠產品效能不足以確保其被採用。

第四，我們正在提升競爭強度低於國內市場的海外市場的貢獻，2025年海外市場的毛利率顯著高於國內銷售。截至最後實際可行日期，我們已於海外市場累計交付9輛新能源重卡，並簽訂16輛新能源重卡的銷售協議。該等初步交付及已簽署的協議，表明我們的海外戰略獲得早期商業驗證，並為市場進一步擴張奠定基礎。2025年海外車型

錄得毛利率約25.5%。隨著海外銷售貢獻增加，綜合毛利率有望改善。我們已建立明確且詳細的海外擴張策略，並針對目標市場完成了一系列必要的產品認證。

第五，我們正在逐步建立一次性車輛銷售以外的收入來源。車輛銷售為我們的智能公路貨運技術創造了不斷擴大的安裝基數，並通過軟件訂閱及零部件需求支持收益化。整體而言，我們於2025年來自提供天璣•隨行及天璣•雁行的收入約為人民幣1.3百萬元。如關鍵示例，卡車售後天璣•隨行自2025年商業化以來，截至2026年3月31日的訂閱率已超過30%，反映客戶對我們售後軟件變現模式的初步認可，並為經常性收入流的規模化提供支撐。到2025年，(i)搭載天璣•隨行的車輛已交付超過6,000輛，覆蓋超過300位終端客戶；(ii)通過買斷模式售出35輛，即客戶通過一次性付款取得該系統的完整使用權；及(iii)於初始免費試用期屆滿後，加入售後訂閱模式的車輛有224輛。截至最後實際可行日期，搭載天璣•隨行的累計車輛數目進一步增至逾7,500輛。隨著安裝基數增加，來自軟件訂閱及零部件的經常性收入流預計將對盈利能力的貢獻日益增加。

結構性提升毛利率。透過垂直整合、產品組合優化、規模經濟及供應鏈優化，結構性提升毛利率是我們的第二條盈利路徑。於往績記錄期間，我們成功將毛利率從2023年的0.4%提升至2025年的4.9%。該提升是受結構性驅動。

第一，我們預計將通過垂直整合實現物料清單(或BOM)削減。物料清單(或BOM)指製造新能源重卡所需的關鍵原材料、部件、組件及總成。在三電零部件方面，我們正從部件裝配模式向以長興三電智慧工廠為核心的自研組件模式轉型。傳統三電系統是新能源重卡成本最高的零部件之一。根據灼識諮詢的資料，新能源重卡的三電零部件成本通常佔總成本的約60%至70%。因此，降低這一領域的結構性成本對毛利率有直接及實質性影響。透過外包採購轉向內部生產，我們預期將實現顯著且持續的成本優勢。除直接節省成本外，垂直整合還能提升成本可預測性、生產靈活性及供應鏈控制能力。以自研電池為例，其佔物料BOM的大部分。根據預測的安裝率及交付量，自研電池的安裝率預計將於2027年達80%以上，內部生產的三電系統所節省的車輛成本總額估計2026年為人民幣400至500百萬元及2027年為人民幣600至800百萬元。

第二，通過產品組合優化、海外市場溢價、規模經濟及供應鏈優化進一步支持利潤率擴張。深向星途錄得的平均銷售利潤率高於我們於2025年的整體毛利率。由於銷售組合繼續向深向星途傾斜，我們的綜合毛利率預計將持續改善。於2025年，海外車型錄得毛利率顯著高於國內毛利率。預計海外銷售佔總交付量的比例有所增加，將進一步提升綜合毛利率狀況。

我們亦預計將從規模經濟及採購效率中獲益。交付的快速增長，使我們能夠進一步分攤卡車定製相關固定成本，並強化與上游供應商的議價能力。與此同時，我們積極管理第三方定製化安排，以強化結構性成本控制、提升生產靈活性，並降低對任何單一合作夥伴的依賴。於往績記錄期間，隨著生產規模擴大，我們的卡車定製安排支持成本持續優化。此外，引入山東雷馳作為第二家車輛定製化合作夥伴，增強了我們根據車型要求、營運效率及產能規劃分配生產的靈活性。透過採用多合作夥伴生產策略並據此動態分配生產，我們提升了整體成本穩定性、降低供應中斷風險，並強化了長期定價控制能力。

運營效率與經營槓桿。透過策略性優化運營效率及實現顯著經營槓桿效應是我們實現可持續盈利能力的第三條路徑。隨著收入增加，我們前期投入的大量投資 — 特別是研發 — 正逐漸被大幅擴增的收入基數所稀釋。

第一，我們已證明研發效率的提升。過往研發開支曾是導致我們虧損淨額的單一最大因素，佔2023年總收入的82.7%。隨著產品商業化進程的推進，這一比例於2025年大幅下降至9.8%，反映出我們從基礎平台開發向增量研發迭代與優化轉型。

為支持量產準備工作，研發人員規模從2022年的268人擴增至2023年的389人，到2024年及2025年，研發人員數量穩定在409人及408人。這種穩定性表明主要平台開發已大致完成，未來的研發擴張將更具針對性。此外，我們的研發開支維持相對穩定，從2023年的人民幣352.0百萬元增至2025年的人民幣386.6百萬元，而研發人員數量於2023年後大致維持穩定，反映出研發資源分配更為規範及有針對性。自2025年第四季度起，我們開始透過高利潤率的訂閱模式將軟件商業化，在不增加研發支出的情況下實現收入增長，進一步改善經營槓桿。

第二，我們在擴張的同時保持行政與管理效率。我們維持精簡的企業架構，使行政開支由2023年佔總收入的17.6%降至2025年的3.4%。2024年及2025年，我們產生非經常性**[編纂]**相關專業費用約人民幣37.0百萬元。**[編纂]**後該等費用的消除將立即提升淨利潤率，且其獨立於經營改善。

第三，我們提高了商業化與營銷效率。銷售及市場開支佔總收入的百分比由2023年的7.2%下降至2025年的5.6%，表明隨著收入及出貨量增加，我們的商業基礎設施已更具擴展性。同時，我們的產品組合擴展、區域覆蓋範圍擴大及安裝基數增長，使我們能夠在利用更高效的銷售與分銷網絡的同時，提升銷售轉化與售後變現能力。因此，在銷售及市場開支未呈線性增長的情況下，實現更廣泛的市場覆蓋與更高的交易量。

我們業務的可持續性

董事認為且聯席保薦人亦認同，基於以下各項，我們的業務具有可持續性：(i)我們證明了已從以研發為主的階段過渡至商業規模運營，可於車輛開始量產後收入快速增

長及交付量的擴增中得到印證；(ii)於往績記錄期間，我們的毛利率、運營效率及經營現金流均實現結構性改善，以及我們穩健的流動資金狀況、可獲得的未動用銀行信貸額度及股東支持安排；及(iii)有利的行業基本面，包括持續的電氣化趨勢及新能源重卡領域的政策支持。請參閱「行業概覽 — 新能源重卡市場概覽」。基於上述因素，董事認為，我們已構建可擴展商業化平台，其運營效率持續提升，並擁有充足的財務資源以支持業務的可持續發展。

各期間經營業績的比較

截至2025年12月31日止年度與截至2024年12月31日止年度比較

收入

我們的收入由2024年的人民幣1,968.6百萬元大幅增加101.2%至2025年的人民幣3,961.1百萬元。

- 我們自銷售新能源重卡產生的收入由2024年的人民幣1,961.2百萬元增加100.3%至2025年的人民幣3,927.5百萬元。該強勁表現歸因於全行業加速從燃油重卡向新能源重卡轉型，以及此類車輛市場滲透率上升。因此，受惠於正向定義電動重卡的強大競爭力，我們的新能源重卡銷量由2024年的3,002輛大幅增至2025年的8,020輛。我們於2025年通過推出新型車輛配置進一步拓展市場版圖，包括面向海外市場的高性價比短軸距車型及右舵車型。我們主要通過直銷模式獲得主要客戶，在這種模式下，銷售團隊積極開發並追蹤潛在客戶以爭取訂單。此客戶獲取策略基於我們在500kWh電池領域的主導地位，憑藉大容量、長續航及低能耗優勢，我們提供的新能源重卡成為該領域的首選。同時，通過電驅橋及輔助駕駛系統等技術顯著降低能耗及經營成本，我們為客戶提供更具優勢的總擁有成本，贏得更廣泛的認可。

- 我們自銷售零部件產生的收入由2024年的人民幣7.4百萬元增加338.5%至2025年的人民幣32.4百萬元，與市場上我們的卡車安裝基數增加推動零部件需求增長一致。

- 我們提供兩個智能公路貨運技術天璣•隨行及天璣•雁行，於2025年開始錄得其他收入人民幣1.3百萬元。詳情請參閱「業務 — 我們的產品 — 智能公路貨運技術」。

銷售成本

我們的銷售成本由2024年的人民幣1,958.8百萬元大幅增加92.3%至2025年的人民幣3,766.2百萬元。該增加與我們的業務擴展及銷量增長一致，主要是由於新能源重卡成本上升所致。儘管我們原材料及零部件的平均單位採購成本在2025年普遍下降，但銷售成本的增加主要反映了2025年售出及交付的車輛數量增加，從而導致直接材料及零部

件採購總成本、卡車定製成本，以及物流成本上升。該等增加並非由於原材料或零部件的直接單價上漲所致。

毛利及毛利率

由於上述各項，我們的毛利由2024年的人民幣9.8百萬元大幅增加至2025年的人民幣194.9百萬元。我們的毛利率由2024年的0.5%增加至2025年的4.9%，主要是由於市場價格趨穩、行業逐步成熟以及我們的經營規模擴大和成本結構改善驅動成本改善。尤其是，我們受惠於更高交付量和生產效率提升，可更好吸收固定客製化成本。我們成功整合自研三電系統，並於2025年實現逾49%的銷售車輛配備電池包，因此減低對外部供應商的依賴並降低單位成本。此外，優化產品組合(包括引入更高毛利的車型)亦令毛利率提升。隨著這些成本優勢的進一步顯現，我們預計毛利及毛利率將因業務的持續擴張而有所改善。

其他收入

我們的其他收入由2024年的人民幣12.9百萬元增加83.5%至2025年的人民幣23.7百萬元，主要由於獲得企業發展扶持及創新能力激勵相關的政府補貼人民幣10.0百萬元。

其他收益及虧損淨額

我們的其他虧損淨額由2024年的人民幣55.8百萬元增加14.0%至2025年的人民幣63.6百萬元，主要由於與**[編纂]**前投資有關的金融負債公允價值變動。

銷售及市場開支

我們的銷售及市場開支由2024年的人民幣119.7百萬元增加86.6%至2025年的人民幣223.3百萬元，主要是由於員工薪酬及服務費增加，這與銷售及市場團隊的壯大以及商業化工作的推進一致，反映了我們增加銷售人員部署、市場覆蓋範圍擴大及加大使用第三方銷售及市場支持。

行政開支

我們的行政開支由2024年的人民幣120.8百萬元增加12.1%至2025年的人民幣135.5百萬元，這與我們營運規模的整體擴張一致。

研發開支

我們的研發開支由2024年的人民幣364.8百萬元增加6.0%至2025年的人民幣386.6百萬元，主要是由於持續的產品迭代、卡車平台及相關技術的測試及驗證導致材料成本、服務費以及折舊和攤銷增加。

金融資產減值虧損

金融資產減值虧損由2024年的人民幣10.7百萬元減少56.0%至2025年的人民幣4.7百萬元，主要因為我們於2025年的貿易應收款項結餘增幅低於去年同期，導致預期信貸虧損項下確認的額外減值撥備金額較少。

融資成本

我們的融資成本由2024年的人民幣16.4百萬元增加62.8%至2025年的人民幣26.7百萬元，主要由於我們為滿足營運需求增加短期及長期銀行借款規模。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2024年的零增至2025年的人民幣63千元，主要由於我們其中一家附屬公司於2025年因提供智能駕駛服務錄得應課稅利潤。

年內虧損

由於上文所述，我們的年內虧損由2024年的人民幣675.2百萬元減少3.9%至2025年的人民幣649.1百萬元。

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度比較

收入

我們的收入由2023年的人民幣425.6百萬元大幅增加362.5%至2024年的人民幣1,968.6百萬元。

- 我們自銷售新能源重卡產生的收入由2023年的人民幣425.2百萬元大幅增加361.2%至2024年的人民幣1,961.2百萬元，主要是由於新能源重卡商業化並自2023年起批量交付，加上新能源重卡於行業內的滲透程度深化。因此，收入增加乃主要由於銷量大幅增長。我們的新能源重卡銷量由2023的509輛增至2024年的3,002輛。我們的新能源重卡配備大容量電池系統和節能技術，實現更長續航里程和更低能耗，其強大競爭力進一步支持上述增長。

- 我們自銷售零部件產生的收入由2023年的人民幣0.4百萬元大幅增加1,562.2%至2024年的人民幣7.4百萬元，與市場上我們的卡車安裝基數增加推動零部件需求增長一致。

銷售成本

我們的銷售成本由2023年的人民幣423.8百萬元大幅增加362.2%至2024年的人民幣1,958.8百萬元。該增長與我們的業務擴張及銷量增長一致，主要受新能源重卡成本上升所推動。該增長主要反映直接零部件採購成本上升、卡車定製與測試成本增加及物流成本上升，主要是由於銷售規模、交付量及短期產能爬坡成本增加。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們的毛利由2023年的人民幣1.8百萬元大幅增加437.0%至2024年的人民幣9.8百萬元。我們的毛利率由2023年的0.4%輕微上升至2024年的0.5%。毛利增加主要是由於各年度銷量增長所致，其反映2023年初步商業化過渡至2024年早期擴大生產，而毛利率維持相對穩定，由於本集團仍處於量產及商業化的早期階段，生產規模尚未足以充分實現規模經濟，且單位定製成本仍相對較高。此外，新能源重卡的市場競爭加劇及全行業的價格壓力繼續對我們的整體毛利率構成壓力。

其他收入

我們的其他收入由2023年的人民幣6.0百萬元增加116.8%至2024年的人民幣12.9百萬元，主要由於獲得企業發展扶持及創新能力激勵相關的政府補貼人民幣10.0百萬元。

其他收益及虧損淨額

我們於2024年錄得其他虧損淨額人民幣55.8百萬元，而於2023年則錄得其他收益淨額人民幣65.2百萬元。此變動乃主要由於股權融資安排導致金融負債公允價值變動。

銷售及市場開支

我們的銷售及市場開支由2023年的人民幣30.7百萬元大幅增加289.4%至2024年的人民幣119.7百萬元，主要是由於員工薪酬、服務費及差旅開支增加，這與我們銷售及市場團隊的壯大以及商業化活動擴大一致。該增長亦部分歸因於折舊及攤銷增加。

行政開支

我們的行政開支由2023年的人民幣75.1百萬元增加60.8%至2024年的人民幣120.8百萬元，主要是由於為配合營運規模擴大而擴充行政團隊，導致員工薪酬、服務費及其他行政開支增加。

研發開支

我們的研發開支由2023年的人民幣352.0百萬元略增3.6%至2024年的人民幣364.8百萬元，主要是由於員工薪酬增加，反映了我們持續投資於研發人員以支持業務發展及商業化工作。

金融資產減值虧損

金融資產減值虧損由2023年的人民幣2.6百萬元大幅增加309.2%至2024年的人民幣10.7百萬元，主要由於銷量增長導致應收賬款結餘增加。

融資成本

我們的融資成本由2023年的人民幣1.6百萬元大幅增加948.7%至2024年的人民幣16.4百萬元，主要是由於銀行借款利息增加人民幣9.8百萬元及關聯方借款利息增加人民幣4.9百萬元，以滿足隨著業務增長而產生的資金需求。

所得稅開支

於2023年及2024年，由於我們於該等年度均未錄得應課稅利潤，故我們的所得稅開支分別保持為零及零。

年內虧損

由於上文所述，我們的年內虧損由2023年的人民幣389.0百萬元增加73.6%至2024年的人民幣675.2百萬元。

綜合財務狀況表節選項目的討論

下表載列截至所示日期的綜合財務狀況表的節選資料：

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動資產	537,240	567,910	753,015
流動資產	810,503	1,988,201	5,023,353
總資產	**1,347,743**	**2,556,111**	**5,776,368**
非流動負債	116,053	98,874	225,204
流動負債	1,804,060	3,704,813	7,447,835
總負債	**1,920,113**	**3,803,687**	**7,673,039**
總資產減流動負債	**(456,317)**	**(1,148,702)**	**(1,671,467)**
流動負債淨額	**(993,557)**	**(1,716,612)**	**(2,424,482)**
負債淨額	**(572,370)**	**(1,247,576)**	**(1,896,671)**
股本	—	130,584	153,438
實繳股本	104,184	—	—
儲備	(676,554)	(1,378,160)	(2,050,109)
虧絀總額	**(572,370)**	**(1,247,576)**	**(1,896,671)**

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得淨流動負債及淨負債。該等狀況主要受以下因素的綜合影響：(i)確認若干**[編纂]**前投資為按公允價值計入損益的金融負債，(ii)研發及商業化早期階段產生虧損，及(iii)生產、採購及融資活動增加導致流動負債增加。具體而言，我們流動負債的相當一部分為因若干**[編纂]**前投資附帶的贖回權而產生的按公允價值計入損益的金融負債。**[編纂]**完成後，預期該等贖回負債將因**[編纂]**後自動轉換為普通股而由負債重新指定為權益，這有望顯著改善我們的淨流動負債及淨負債狀況。

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的儲備分別為負人民幣676.6百萬元、負人民幣1,378.2百萬元及負人民幣2,050.1百萬元。與此同時，股本由截至2023年12月31日的零增加至截至2024年12月31日的人民幣130.6百萬元及截至2025年12月31日的人民幣153.4百萬元，而繳足資本則由2023年的人民幣104.2百萬元轉變為2024年及2025年的零。上述變動主要反映股份發行帶來的權益變動及根據相關財務報告準則對我們的資本結構的適用會計呈列。此外，隨著業務規模擴大，流動負債顯著增加。這主要是由於貿易及其他應付款項、銀行借款、按公允價值計入損益的金融負債及撥備增加。該等變動主要反映我們的採購、生產及融資活動增加，而非營運現金狀況的獨立惡化。

為改善財務狀況並將流動資金風險降至最低，我們計劃持續改善現金流，以充實營運資金並根據營運及融資活動管理資本開支。具體而言，我們計劃(i)將短期借款延期或重組為長期債務，以優化資本結構，包括透過與現有銀行合作夥伴再融資安排；(ii)透過推動銷售增長及於採購、生產及行政職能實施成本控制措施，進一步提升經營活動產生的現金流；(iii)透過加強信貸評估及更嚴謹的回款程序，加強貿易應收款項管理，以加快回款週期；(iv)透過優化採購計劃及生產排程，保持靈活的存貨水平並提升供應鏈效率，以縮短存貨週轉天數；(v)透過獲取新銀行融資及政策性資金支持，拓寬融資渠道；及(vi)重新磋商供應商付款條款，以延長結算週期，符合行業慣例及採購規模。我們相信，這些措施將有助於形成更穩健的流動資金狀況及更完善的資本結構，從而支持我們的業務運營及長期戰略規劃的有序推進。

流動資產及流動負債

下表載列截至所示日期的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至3月31日
	2023年	2024年	2025年	2026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)*
存貨	148,930	157,672	578,681	1,693,146
貿易及其他應收款項	321,234	1,175,278	1,583,052	1,847,571
按公允價值計入損益(「**按公允價值計入損益**」)的金融資產	13,366	—	—	—
應收關聯方款項	10	—	—	—
受限制銀行結餘	200,000	341,400	1,249,272	817,648
現金及現金等價物	126,963	313,851	1,612,348	1,398,177
流動資產總值	**810,503**	**1,988,201**	**5,023,353**	**5,756,542**
貿易及其他應付款項	196,213	1,093,038	3,194,006	3,237,782
合同負債	10,060	34,807	76,772	51,581
應付税項	—	—	63	—
銀行借款	20,000	590,210	1,084,986	1,798,439
租賃負債	9,866	11,784	12,836	13,701
按公允價值計入損益的金融負債	1,389,872	1,896,218	3,035,159	3,257,572
應付關聯方款項	175,798	68,086	8,041	8,081
撥備	2,251	10,670	35,972	36,673
流動負債總額	**1,804,060**	**3,704,813**	**7,447,835**	**8,403,829**
流動負債淨額	**(993,557)**	**(1,716,612)**	**(2,424,482)**	**(2,647,287)**

我們的流動負債淨額由截至2025年12月31日的人民幣2,424.5百萬元增加至截至2026年3月31日的人民幣2,647.3百萬元，主要由於(i)銀行借款增加人民幣713.5百萬元；(ii)受限制銀行結餘減少人民幣431.6百萬元；(iii)按公允價值計入損益的金融負債增加人民幣222.4百萬元；及(iv)現金及現金等價物減少人民幣214.2百萬元；部分被(i)存貨增加人民幣1,114.5百萬元；及(ii)貿易及其他應收款項增加人民幣264.5百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣1,716.6百萬元增加至截至2025年12月31日的人民幣2,424.5百萬元，主要由於(i)貿易及其他應付款項增加人民幣2,101.0百萬元；(ii)按公允價值計入損益的金融負債增加人民幣1,138.9百萬元；及(iii)銀行借款增加人民幣494.8百萬元；部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣1,298.5百萬元；(ii)受限制銀行結餘增加人民幣907.9百萬元；(iii)存貨增加人民幣421.0百萬元；及(iv)貿易及其他應收款項增加人民幣407.8百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣993.6百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣1,716.6百萬元，主要由於(i)貿易及其他應付款項增加人民幣896.8百萬元；(ii)銀行借款增加人民幣570.2百萬元；及(iii)按公允價值計入損益的金融負債增加人民幣506.3百萬元；部分被(i)貿易及其他應收款項增加人民幣854.0百萬元；(ii)現金及現金等價物增加人民幣186.9百萬元；及(iii)受限制銀行結餘增加人民幣141.4百萬元所抵銷。

資產

物業、廠房及設備

下表載列截至所示日期物業、廠房及設備的明細。

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
電子設備	20,928	22,607	23,433
辦公設備	1,442	1,811	2,282
廠房及機械	9,491	16,000	55,478
汽車	43,296	53,383	62,685
模具	195,056	193,921	220,290
樓宇	—	—	109,028
租賃裝修	1,655	907	1,803
在建工程	42,704	56,272	71,576
總計	**314,572**	**344,901**	**546,575**

物業、廠房及設備由截至2023年12月31日的人民幣314.6百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣344.9百萬元，並進一步增至截至2025年12月31日的人民幣546.6百萬元，主要是由於我們的模具、汽車以及廠房及機械增加，以支持就配合業務擴張而增加產能，例如與2025年長興三電智慧工廠一期竣工及資本化相關的樓宇。

使用權資產

使用權資產指(i)租賃物業；(ii)租賃機械；及(iii)租賃土地。使用權資產由截至2023年12月31日的人民幣21.2百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣55.7百萬元，主要由於租賃土地增加人民幣31.6百萬元。使用權資產其後減至截至2025年12月31日的人民幣52.6百萬元，主要由於2025年租賃物業增加相對有限，而我們的使用權資產持續折舊，導致截至2025年12月31日的賬面淨值較低。

無形資產

無形資產指非專利技術及軟件。無形資產由截至2023年12月31日的人民幣169.8百萬元減至截至2024年12月31日的人民幣154.5百萬元，主要由於非專利技術由人民幣126.7百萬元減至期內人民幣111.5百萬元。無形資產其後減至截至2025年12月31日的人民幣141.4百萬元，主要由於若干技術攤銷。

定期存款

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的定期存款分別為人民幣20.0百萬元、零及零。詳情請參閱「— 流動資金及資本資源」。

其他資產

我們的其他資產包括(i)收購物業、廠房及設備的預付款項；(ii)收購無形資產的預付款；(iii)租賃按金；(iv)向供應商支付的按金；及(v)其他預付款項。於往績記錄期間，我們分別錄得其他資產人民幣11.7百萬元、人民幣12.8百萬元及人民幣12.5百萬元。

我們的其他資產於2023年至2024年增加，主要由於隨著我們的業務規模擴展，向供應商支付的按金增加。我們的其他資產於2024年至2025年減少，主要由於租賃按金減少以及軟件資本化並隨後確認為無形資產。

存貨

下表載列截至所示日期我們存貨的賬面值。

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
原材料	4,986	75,530	355,340
製成品	143,944	82,142	223,341
總計	**148,930**	**157,672**	**578,681**

我們的存貨由截至2023年12月31日的人民幣148.9百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣157.7百萬元及截至2025年12月31日的人民幣578.7百萬元，主要由於我們的銷量增加及我們因預見更多訂單而儲存更多原材料。

於往績記錄期間，我們的存貨的賬齡均在一年以內。

我們相信我們已設立全面且充分的系統，以識別存貨風險並進行入賬。我們定期檢視存貨，識別銷售或使用價值較低的項目，並進行相應的減值撥備測試。若我們確認減值，則會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、近期及預期銷售等相關資料，估計可變現淨值，從而對存貨計提撥備。在原材料中，零部件主要用於生產設備的維護及升級，被視為耐用易耗品，亦具有較長的轉換週期和轉換潛力。於往績記錄期間，並無發現存貨出現重大減值，且我們認為已就存貨計提足夠撥備。

下表載列截至所示日期我們按確認日期扣除撥備後的存貨的賬齡分析：

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
存貨週轉天數[(1)]	66	29	36

附註：

(1) 年內存貨周轉天數等於年初及年末淨存貨的平均值除以該年度的銷售成本再乘以365天。

我們的存貨週轉天數主要受生產週期、客戶交付期限及我們在常規生產過程中為確保及時供應所考慮的其他相關因素所影響。我們的存貨週轉天數由2023年的66天減少至2024年的29天，主要由於銷量上升。我們的存貨週轉天數其後增加至2025年的36天，主要由於我們因預見銷售上升而儲存原材料及製成品。

截至2026年3月31日，截至2025年12月31日未動用存貨人民幣458.9百萬元(或79.3%)其後已售出或利用。

貿易及其他應收款項

貿易及其他應收款項主要指客戶尚未償還應收款項及預付供應商款項。下表載列截至所示日期貿易及其他應收款項的明細。

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應收款項	168,924	999,633	1,343,720
電池經營租賃公司	101,601	289,999	289,308
其他客戶	67,324	709,635	1,054,412
應收票據	—	2,141	8,512
減：貿易應收款項減值虧損撥備	(2,615)	(13,316)	(18,029)
預付供應商款項	115,415	129,350	105,060
向供應商支付的按金	1,185	909	20,835
租賃按金	822	760	2,167
可收回增值稅	29,130	44,509	73,975
應收供應商回扣	2,846	797	34,886
員工墊款	159	32	166
遞延發行成本	—	1,459	5,405
其他預付款項及應收款項	5,368	9,004	6,355
總計	**321,234**	**1,175,278**	**1,583,052**

我們的貿易及其他應收款項由截至2023年12月31日的人民幣321.2百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣1,175.3百萬元，並進一步增至截至2025年12月31日的人民幣1,583.1百萬元，與我們的業務增長及銷售額增長一致。

下表載列截至所示日期貿易應收款項的賬齡分析(扣除減值)：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
90天內	162,848	855,016	1,133,535
91天至180天	—	81,060	158,313
181天至1年	6,076	46,956	48,242
1至3年	—	16,601	3,630
減：貿易應收款項減值虧損撥備	(2,615)	(13,316)	(18,029)
總計	**166,309**	**986,317**	**1,325,691**

下表載列所示期間貿易應收款項的週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
貿易應收款項週轉天數[(1)]			
電池經營租賃公司	72	129	240
其他客戶	72	100	91
總計	**72**	**108**	**108**

附註：

(1) 年內貿易應收款項周轉天數等於年初及年末貿易應收款項的平均值除以該年度的收入再乘以365天。

於2023年、2024年及2025年，我們的貿易應收款項週轉天數分別為72天、108天及108天。我們的貿易應收款項週轉天數保持較高水平，主要由於新能源重卡固有的交易及結算週期較長，尤其是在我們的直銷模式下，客戶的付款時間直接影響應收款項。終端客戶通常依賴融資安排，且在貸款發放前需完成保險購買、車輛登記及抵押品設定等手續，這會延長付款週期。在我們的車電分離模式下，電池付款需進一步經電池銀行的單獨融資及租賃審批程序。根據灼識諮詢的資料，該等程序通常將現金回收週期延長約兩至四個月。因此，我們的貿易應收款項週轉期限符合新能源重卡行業的商業慣例，且被視為合理。於往績記錄期間，我們的貿易應收款項週轉天數增加主要是由於(i)我們的直銷模式，即於往績記錄期間，我們主要直接向終端客戶銷售，而非通過經銷商銷售，導致貿易應收款項的信貸期及回款週期相對較長；(ii)終端客戶完成車輛登記及相關程序(包括辦理保險、申請政府購車補貼及安排相關融資解決方案)所需的時間，該等審批通常需花費約兩至三個月方可完成；及(iii)根據電池分離安排，我們來自電池經營租賃公司的貿易應收款項結餘增加，其中租賃審核流程通常需花費兩至三個月方可完成，且約定的付款期限相對較長。

對於我們的直銷，客戶完成車輛註冊的理想時間通常為90天。然而，由於多種原因，包括客戶拖車同步延遲、耗時的行政程序及旺季業務量激增，該流程可能會延長。為降低與該等延遲相關的風險，我們計劃(i)積極與車輛管理部門協調，靈活安排檢驗預約；(ii)建議客戶及時訂購拖車；(iii)通過與多家金融機構的合作關係，簡化融資流程；(iv)密切監控當前現金流量及應收款項的回收狀況，並實施嚴格的內部獎懲制度以激勵及時回收；及(v)通過現金儲備和多元化融資，積極維持充足的內部流動資金。對於向電池經營租賃公司的銷售，我們的終端客戶會在為車身辦理融資租賃的同時，同步啟動電池經營租賃的申請。車身的融資租賃流程通常需要約三至四個月完成。其後，我們在向客戶交付車輛的同時，電池租賃公司將完成初步審核。驗收通過後，電池租賃公司通常另需兩個月完成最終審核並向我們撥付資金。

截至2026年3月31日，截至2025年12月31日的未償還貿易應收款項(減值虧損撥備前)人民幣390.3百萬元(或29.0%)其後已收回。

按公允價值計入損益的金融資產

按公允價值計入損益的金融資產主要包括理財產品。按公允價值計入損益的金融資產由截至2023年12月31日的人民幣13.4百萬元分別減至截至2024年及2025年12月31日的零及零，主要由於我們理財產品策略的變動。於2024年前，由於我們尚未進入大規模交付階段，日常營運及供應商付款所需資金相對較少，故我們購買回報率較高的非存款型理財產品。自2024年起，我們停止購買新的理財產品，並將現金儲備主要轉移至協議銀行存款，以確保充足流動資金，支持日益增長的交付量及隨之上升的營運現金需求。請參閱文件附錄一會計師報告附註20。

我們與理財產品相關的投資策略旨在透過合理保守地將投資組合到期日與預期經營現金需求相匹配，以將金融風險降至最低。我們主要投資風險相對較低的理財產品，而擬進行的投資不得擾亂我們的日常營運及業務前景。我們在充分考慮多項因素(包括但不限於宏觀經濟環境、整體市場狀況及預計投資利潤或潛在虧損)後，對逐項理財產品作出投資決定。在投資理財產品和結構性存款前，須事先獲得管理團隊的批准。

[編纂]後，我們擬繼續各項投資，例如理財產品及協議銀行存款，並嚴格遵守我們的內部政策及組織章程細則，且若投資屬上市規則第十四章項下須予公佈的交易，我們將遵守上市規則第十四章的相關規定，包括公告、申報及／或股東批准規定(如適用)。

受限制銀行結餘

我們的受限制銀行結餘主要為銀行承兑票據及信用狀的保證金存款。此類受限制現金於我們在採購及結算安排的一般過程中存放於銀行。截至2023年、2024年及2025年

12月31日，受限制銀行結餘分別為人民幣200.0百萬元、人民幣341.4百萬元及人民幣1,249.3百萬元。整體增加乃主要由於增加使用銀行承兑票據付款，與本公司採購規模的擴大一致。

現金及現金等價物

截至2023年、2024年及2025年12月31日，現金及現金等價物分別為人民幣127.0百萬元、人民幣313.9百萬元及人民幣1,612.3百萬元。現金及現金等價物的波動主要是由於融資活動的現金流入，加上支持經營活動的現金使用和投資活動的現金流出的影響。詳情請參閱「— 流動資金及資本資源」。

負債

貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項主要指應付供應商款項及其他營運應付款項。下表載列截至所示日期的貿易及其他應付款項。

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項	23,785	438,147	1,214,305
應付票據	—	469,088	1,658,152
購買物業、廠房及設備的應付款項	47,974	24,590	81,920
應付銷售佣金	20,113	26,884	28,191
應付工資及福利	66,938	71,792	116,590
因撤銷政府補助而應付的款項	3,000	—	—
應計利息	26	443	829
發行若干投資者股份應佔的應計交易成本	4,700	10,700	11,400
第三方墊款	—	—	9,782
其他應付税項	—	2,358	4,116
應計開支	15,093	25,420	41,730
應計[編纂]開支	—	11,219	10,927
其他應付款項	14,584	12,397	16,064
總計	**196,213**	**1,093,038**	**3,194,006**

我們的應付票據主要包括我們為結算原材料、零部件及其他營運採購的採購款項而向供應商開具的銀行承兑匯票。於往績記錄期間，應付票據結餘有所增加，主要由於採購規模隨業務增長而擴大，以及在供應商結算安排中更廣泛地使用銀行承兑匯票。具體而言，自2024年起，我們開始越來越多地採用六個月期限的銀行承兑匯票進行供應商結算，這相較於即時付款延長了結算週期，導致年末未償還結餘增加。

下表載列截至所示日期按發票日期呈列的貿易應付款項賬齡分析：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
90天內	23,775	437,892	1,094,215
91至180天	10	—	118,203
181天至1年	—	255	1,887
總計	**23,785**	**438,147**	**1,214,305**

下表載列所示年度貿易應付款項的週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
貿易應付款項的週轉天數[(1)]	12	43	80

附註：

(1) 年內貿易應付款項週轉天數等於年初及年末貿易應付款項及應付票據的平均值除以該年度的銷售成本再乘以365天。

於2023年、2024年及2025年，我們的貿易應付款項週轉天數分別為12天、43天及80天。貿易應付款項週轉天數整體增加，主要由於我們開始及擴大商業化規模後與主要供應商協商延長了付款期限。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的貿易應付款項並無出現任何重大拖欠付款情況。

截至2026年3月31日，截至2025年12月31日的貿易應付款項人民幣1,026.3百萬元(或84.5%)其後已結清。

合同負債

合同負債主要來自客戶預付款及定金。合同負債截至2023年12月31日及2024年12月31日以及2025年12月31日分別為人民幣10.1百萬元、人民幣34.8百萬元及人民幣76.8百萬元。合同負債整體增加乃主要由於銷量上升。

截至2026年3月31日，截至2025年12月31日我們因收到客戶預付款及訂金產生的合同負債人民幣13.0百萬元(或17.0%)已確認為收入。

撥備

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的撥備主要與質保相關，作為流動負債入賬，分別為人民幣2.3百萬元、人民幣10.7百萬元及人民幣36.0百萬元。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們作為非流動負債的撥備分別為人民幣4.8百萬元、人民幣27.2百萬元及人民幣64.6百萬元。詳情請參閱本文件附錄一附註26。

流動資金及資本資源

概覽

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們的主要流動資金來源為融資活動所得現金，主要包括發行股份**[編纂]**及關聯方墊款。隨著業務發展及擴張，我們預計將通過增加現有商業化新能源重卡銷售收入、推出新解決方案、優化成本結構及提高運營效率改善經營現金流量。

營運資金

考慮到我們可動用的財務資源(包括經營活動預期現金流量、現有的現金及現金等價物、可用銀行融資以及**[編纂]**估計**[編纂]**淨額)，董事認為，我們擁有足夠的營運資金，可滿足我們目前的需求以及自本文件日期起未來12個月的需求。

於評估我們的營運資金是否充足時，董事已考慮我們的營運資金管理及流動資金狀況。儘管我們於往績記錄期間錄得淨虧損，我們於2025年錄得經營活動所得現金淨額，並完成重大融資，從而加強我們的流動資金狀況。我們計劃主要以經營活動預期所得現金、銀行融資及融資活動籌集的資金(包括我們將從**[編纂]**收取的**[編纂]**淨額)，為我們未來營運資金需求及資本開支撥付資金。

現金流量分析

下表呈列所示年度我們的綜合現金流量數據。

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
經營活動(所用)／所得現金淨額	(714,615)	(429,627)	835,242
投資活動(所用)現金淨額	(451,682)	(255,476)	(1,163,572)
融資活動所得現金淨額	1,180,051	871,991	1,626,827
現金及現金等價物增加淨額	**13,754**	**186,888**	**1,298,497**
年初現金及現金等價物	113,209	126,963	313,851
年末現金及現金等價物	**126,963**	**313,851**	**1,612,348**

經營活動(所用)／所得現金淨額

於2025年，我們經營活動所得現金淨額為人民幣835.2百萬元，主要由於我們除税前虧損人民幣649.0百萬元，經非現金及非經營項目調整，主要包括(i)物業、廠房及設備折舊人民幣64.0百萬元，(ii)按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動虧損人民幣56.9百萬元，(iii)融資成本人民幣26.7百萬元，及(iv)無形資產攤銷人民幣22.7百萬元。有

關款項經營運資金變動而進一步調整，主要包括貿易及其他應付款項增加人民幣2,032.8百萬元；部分被(i)存貨增加人民幣421.0百萬元，及(ii)貿易及其他應收款項增加人民幣407.2百萬元所抵銷。

於2024年，我們經營活動所用現金淨額為人民幣429.6百萬元，主要由於我們除税前虧損人民幣675.2百萬元，經非現金及非經營項目調整，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虧損人民幣56.3百萬元，(ii)物業、廠房及設備折舊人民幣25.9百萬元，及(iii)無形資產攤銷人民幣20.3百萬元。有關款項經營運資金變動而進一步調整，主要包括貿易及其他應收款項增加人民幣864.8百萬元；被貿易及其他應付款項增加人民幣913.3百萬元所抵銷。

於2023年，我們經營活動所用現金淨額為人民幣714.6百萬元，主要由於我們除税前虧損人民幣389.0百萬元，經非現金及非經營項目調整，主要包括按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動收益人民幣44.8百萬元。有關款項經營運資金變動而進一步調整，主要包括(i)貿易及其他應收款項增加人民幣284.9百萬元，及(ii)存貨增加人民幣144.9百萬元；部分被貿易及其他應付款項增加人民幣96.9百萬元所抵銷。

投資活動所用現金淨額

於2025年，我們投資活動所用現金淨額為人民幣1,163.6百萬元，主要由於(i)存放已抵押銀行存款人民幣2,220.5百萬元；及(ii)購買物業、廠房及設備人民幣225.1百萬元；部分被提取已抵押銀行存款人民幣1,312.6百萬元所抵銷。

於2024年，我們投資活動所用現金淨額為人民幣255.5百萬元，主要由於(i)存放已抵押銀行存款人民幣341.4百萬元；(ii)購買物業、廠房及設備人民幣79.2百萬元；(iii)購買無形資產人民幣40.9百萬元；及(iv)購買租賃土地款項人民幣31.7百萬元；部分被(i)提取已抵押銀行存款人民幣200.0百萬元；(ii)提取定期存款人民幣20.0百萬元；及(iii)處置按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣13.5百萬元所抵銷。

於2023年，我們投資活動所用現金淨額為人民幣451.7百萬元，主要由於(i)存放已抵押銀行存款人民幣200.0百萬元；(ii)購買物業、廠房及設備人民幣164.3百萬元；(iii)購買無形資產人民幣71.3百萬元；(iv)存放定期存款人民幣20.0百萬元；及(v)購買按公允價值計入損益的金融資產人民幣10.0百萬元；部分被(i)提取定期存款人民幣10.0百萬元；及(ii)已收利息人民幣5.8百萬元所抵銷。

融資活動所得現金淨額

於2025年，我們融資活動所得現金淨額為人民幣1,626.8百萬元，主要由於(i)新增銀行借款人民幣1,212.9百萬元；及(ii)實繳股本／發行股份所得款項人民幣1,082.0百萬元；部分被償還銀行借款人民幣627.1百萬元所抵銷。

於2024年，我們融資活動所得現金淨額為人民幣872.0百萬元，主要由於(i)新增銀行借款人民幣680.0百萬元；及(ii)實繳股本／發行股份所得款項人民幣450.0百萬元；部分被償還關聯方墊款人民幣203.7百萬元所抵銷。

於2023年，我們融資活動所得現金淨額為人民幣1,180.1百萬元，主要由於(i)實繳股本／發行股份所得款項人民幣969.2百萬元；及(ii)關聯方墊款人民幣200.1百萬元；部分被支付租賃負債人民幣6.1百萬元所抵銷。

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3月31日
	2023年	2024年	2025年	2026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)
流動				
銀行借款	20,000	590,210	1,084,986	1,798,439
租賃負債	9,866	11,784	12,836	13,701
應付關聯方款項(非貿易性質)	173,092	56,480	7,278	7,309
按公允價值計入損益的金融負債	1,389,872	1,896,218	3,035,159	3,257,572
非流動				
銀行借款	—	59,780	150,796	198,404
租賃負債	11,239	11,921	9,797	5,619
應付關聯方款項(非貿易性質)	100,035	—	—	—
總計	**1,704,104**	**2,626,393**	**4,300,852**	**5,281,044**

銀行借款

截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們的借款(包括流動及非流動部分)分別為人民幣20.0百萬元、人民幣650.0百萬元、人民幣1,235.8百萬元及人民幣1,996.8百萬元。有關往績記錄期間的計息銀行借款的利率狀況，請參閱本文件附錄一會計師報告附註24。截至2023年、2024年及2025年12月31日，零、人民幣100.0百萬元及人民幣225.0百萬元的借款分別為無擔保但由受限制銀行結餘或租賃土地抵押。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們的無擔保且無抵押借款分別為人民幣20.0百萬元、人民幣550.0百萬元及人民幣1,010.8百萬元。截至2026年3月31日，我們的無擔保但由受限制銀行結餘或租賃土地抵押為人民幣399.4百萬元及無擔保且無抵押借款為人民幣1,597.4百萬元。

截至2026年3月31日，我們已承諾但尚未動用銀行融資人民幣18億元。

董事確認，截至最後實際可行日期，我們的借款協議並無載有任何會對我們日後進行額外借款或發行債務或股本證券的能力造成重大不利影響的契約。董事進一步確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無拖欠銀行貸款，亦無違反任何契約(並無獲豁免)。董事進一步確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們在獲取信貸融資、撤回融資或要求提早還款方面並無遇到任何困難。

租賃負債

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2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們錄得非流動租賃負債分別為人民幣11.2百萬元、人民幣11.9百萬元、人民幣9.8百萬元及人民幣5.6百萬元。截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們錄得流動租賃負債分別為人民幣9.9百萬元、人民幣11.8百萬元、人民幣12.8百萬元及人民幣13.7百萬元。

按公允價值計入損益的金融負債

截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們分別錄得按公允價值計入損益的金融負債人民幣1,389.9百萬元、人民幣1,896.2百萬元、人民幣3,035.2百萬元及人民幣3,257.6百萬元。詳情請參閱本文件附錄一附註27。

應付關聯方款項(非貿易性質)

截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們分別錄得應付關聯方非流動非貿易性質款項人民幣100.0百萬元、零、零及零。截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年3月31日，我們分別錄得應付關聯方流動非貿易性質款項人民幣173.1百萬元、人民幣56.5百萬元、人民幣7.3百萬元及人民幣7.3百萬元。

無其他未償還債務

除上文所討論者外，截至2026年3月31日(即我們的債務報表日期)，我們並無任何未償還債務或任何已發行及尚未償還或同意將予發行的貸款資本、銀行透支、貸款或類似債務、承兑負債(正常貿易票據除外)、承兑信貸、債權證、按揭、押記、融資租賃或租購承擔、擔保或其他或然負債或任何與此有關的契約。經審慎周詳考慮後，董事確認，自2026年3月31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

於2023年、2024年及2025年，我們的資本開支分別為人民幣235.6百萬元、人民幣151.8百萬元及人民幣275.3百萬元，主要為購買物業、廠房及設備以及無形資產的資本開支，以及增量租賃物業。我們擬使用我們可用的財務資源為我們未來資本開支提供資金，包括我們現有的現金結餘、經營活動所得現金、我們可用的銀行融資及**[編纂]**。我們將繼續作出資本開支以滿足業務的預計增長。請參閱「未來計劃及**[編纂]**用途 — **[編纂]**用途」。

合同責任

資本開支相關承擔

我們的資本承擔與將產生用於建造廠房和樓宇以及收購機器和設備的資本開支有關，但尚未入賬為負債。截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們已訂約但尚未產生的資本開支分別為人民幣15.7百萬元、人民幣54.0百萬元及人民幣63.3百萬元。我們預期使

用經營所得現金、將從**[編纂]**收取的**[編纂]**淨額及我們可用的銀行借款滿足我們的資本承擔。

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們並無訂立任何財務擔保或其他承擔，以保證任何第三方的付款義務。我們並無訂立任何與我們的股份掛鈎並被歸類為股東權益的衍生工具合同或未反映在我們綜合財務報表的衍生工具合同。此外，我們在轉讓予非綜合實體的資產中並無擁有任何作為該實體的信貸、流動資金或市場風險支援的保留權益或或然權益。我們在向我們提供融資、流動資金、市場風險或信貸支持，或與我們共同從事租賃、對沖或產品開發服務的任何非綜合實體中，並無擁有任何可變權益。

或然負債

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們並無任何或然負債。董事確認，截至最後實際可行日期，我們的或然負債概無任何重大變動。

關聯方交易

我們不時與關聯方訂立交易。董事認為，每項關聯方交易由有關方於日常業務過程中按一般商業條款經公平協商進行。董事亦認為，我們於往績記錄期間的關聯方交易不會歪曲往績記錄業績或令過往業績不能反映未來表現。

下表載列於所示年度本集團關聯方／附屬公司交易。

應收關聯方／附屬公司款項

	截至12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
非貿易性質			
獅橋智能科技(天津)有限公司	10	—	—
分析為：			
非貿易相關	10	—	—

應付關聯方／附屬公司款項

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
貿易性質			
北京百度網訊科技有限公司	2,387	1,202	763
阿波羅智能技術(北京)有限公司	319	184	—
獅橋融資租賃(中國)有限公司	—	9,416	—
天津獅達物流有限公司	—	667	—
河北獅乾網絡科技有限公司	—	137	—
	2,706	11,606	763
非貿易性質			
獅橋融資租賃(中國)有限公司	98,528	—	—
阿波羅智能技術(北京)有限公司	74,564	40,000	—
獅橋汽車服務有限公司	—	14,626	—
萬鈞先生	—	1,854	7,278
	173,092	56,480	7,278
非流動			
非貿易性質			
獅橋融資租賃(中國)有限公司	100,035	—	—
分析為：			
貿易相關	2,706	11,606	763
非貿易相關	273,127	56,480	7,278
	275,833	68,086	8,041

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們應收關聯方款項分別為人民幣10.0千元、零及零，應付關聯方款項分別為人民幣275.8百萬元、人民幣68.1百萬元及人民幣8.0百萬元。詳情請參閱本文件附錄一附註35。

應付關聯方／附屬公司款項減少，主要由於(i)應付阿波羅智能技術(北京)有限公司的軟件許可費(非貿易性質)減少，該筆款項按年分期支付，並已於2025年悉數結算；及(ii)我們償還股東借款，導致應付獅橋融資租賃(中國)有限公司的流動及非流動款項(非貿易性質)減少。上述金額進一步受到以下項目的調整：(i)2024年就所提供電池租賃解決方案的激勵而應付獅橋融資租賃(中國)有限公司的款項(貿易性質)增加；及(ii)就若干關聯方借款而應付獅橋汽車服務有限公司的款項(非貿易性質)增加，該筆款項已於2025年悉數償還。

主要財務比率

下表載列所示期間／截至所示日期我們的若干主要財務比率。

	截至12月31日止年度／截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
收入增長*(%)*[(1)]	不適用	362.5	101.2
毛利率*(%)*[(2)]	0.4	0.5	4.9
淨虧損率*(%)*[(3)]	(91.4)	(34.3)	(16.4)
流動比率[(4)]	0.4	0.5	0.7

附註：

(1) 收入增長按年內收入除以上年內收入再乘以100%計算。我們於2023年開始錄得收入，因此該計算不適用於2023財年。

(2) 毛利率按年內毛利除以年內收入再乘以100%計算。

(3) 淨虧損率按年內虧損淨額除以年內收入再乘以100%計算。淨虧損率下降主要由於銷售規模擴大的收入增長以及毛利率提高，兩者共同擴大收入基礎，收窄虧損。

(4) 流動比率按所示日期的流動資產總值除以流動負債總額計算。流動比率增加乃主要由於我們的現金狀況改善。

有關影響往績記錄期間主要財務比率的因素的更全面討論，請參閱「— 經營業績主要組成部分」。

定量及定性風險披露

我們的活動使我們面臨多種金融風險，主要為利率風險、信貸風險、流動資金風險及外幣風險。我們的整體風險管理計劃專注於金融市場的不可預測性，力求將對我們財務表現的潛在不利影響降至最低。有關我們金融風險的詳細分析，請參閱本文件附錄一會計師報告附註34。

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派或支付股息。

經我們的中國法律顧問確認，根據相關中國法律，我們未來所獲之任何淨利潤須首先用於彌補歷史累積虧損，其後須將淨利潤之10%撥入法定公積金，直至公積金達到註冊資本的50%以上。因此，我們僅能夠在：(i)已彌補所有歷史累積虧損；及(ii)已按上文所述將足夠淨利潤撥入法定公積金後宣派股息。任何股息的宣派、派付及金額均須遵循我們的組織章程細則及相關中國法律。我們目前並無任何股息政策或固定股息派付比率。除非以依法可供分配的利潤及儲備為來源，否則不得宣派或派付股息。

可分派儲備

截至2025年12月31日，我們並無任何可分派儲備。

[編纂]開支

假設[編纂]未獲行使，則按[編纂]中位數[編纂]港元(即[編纂]每股[編纂]份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)計算，本公司應付[編纂]開支總額估計約為[編纂]港元(相當於約人民幣[編纂]元，佔[編纂][編纂]總額[編纂]%)。上述估計[編纂]開支總額包括(i)[編纂]相關開支(包括但不限於佣金及費用)約人民幣[編纂]元；(ii)法律顧問及申報會計師費用及開支約人民幣[編纂]元；及(iii)其他費用及開支約人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元預期將於我們的綜合損益表中扣除及人民幣[編纂]元預期將於[編纂]後自權益扣減。

截至2025年12月31日，我們已就[編纂]產生[編纂]開支人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元於我們的綜合損益表中扣除及人民幣[編纂]元自權益扣減。我們預期將產生額外[編纂]開支約人民幣[編纂]元，其中約人民幣[編纂]元預期將於我們的綜合損益表中扣除及約人民幣[編纂]元預期將於[編纂]後自權益扣減。

未經審計[編纂]經調整有形資產淨值

詳情請參閱「附錄二 — 未經審計[編纂]財務資料」。

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、按揭、或然負債、擔保或前景自2025年12月31日(即本文件附錄一會計師報告所呈報期間末)以來並無發生任何重大不利變動，且自2025年12月31日以來亦無發生會嚴重影響本文件附錄一所載會計師報告所呈列的資料的事項。

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，概無須根據上市規則第13.13至13.19條作出披露的任何情況。

未來計劃及[編纂]用途

未來計劃

有關我們未來計劃的詳細描述，見「業務 — 我們的戰略」一節。

[編纂]用途

下表載列假設**[編纂]**未獲行使，經扣除與**[編纂]**相關的**[編纂]**費用及佣金以及我們應付的估計開支後，我們將收取的**[編纂]**的估計**[編纂]**淨額：

假設**[編纂]**為每股**[編纂]**[**編纂**]港元（即本文件所示**[編纂]**的下限）.....	**[編纂]**港元
假設**[編纂]**為每股**[編纂]**[**編纂**]港元（即本文件所示**[編纂]**的中位數）.....	**[編纂]**港元
假設**[編纂]**為每股**[編纂]**[**編纂**]港元（即本文件所示**[編纂]**的上限）.....	**[編纂]**港元

我們估計，經扣除與**[編纂]**相關的**[編纂]**費用及佣金以及我們應付的估計開支後，按**[編纂]**中位數計算，我們將收取**[編纂]**的**[編纂]**淨額約**[編纂]**港元。

我們現擬按下列目的使用**[編纂]**[**編纂**]淨額：

- **[編纂]**淨額約**[編纂]**%或**[編纂]**港元將用於新能源重卡的持續研發及智能公路貨運技術的商業化。具體而言：

  — **[編纂]**淨額約**[編纂]**%或**[編纂]**港元將用於車輛智能化的開發。我們計劃進一步升級專為重卡物流設計的輔助駕駛系統和相關軟件，使其在複雜的道路和天氣條件下仍能保持穩定的性能，將使用案例由幹線物流擴展至更廣泛的場景，並加速IPTS的商業化以及智能公路貨運技術的測試及驗證。

  — 擴充車輛智能化研發團隊：**[編纂]**淨額約**[編纂]**%（**[編纂]**港元）將投資於策略性地擴大我們的全球研發團隊，聘請人工智能、高精度定位、決策演算法及重卡安全冗餘系統方面的專家。

  — 開發核心技術：**[編纂]**淨額約**[編纂]**%（**[編纂]**港元）將分配用於進行核心駕駛技術及基礎設施的研究、開發、測試、驗證、場地建設及支援工具。具體而言，我們將投資約**[編纂]**%（**[編纂]**港元）於輔助駕駛、約**[編纂]**%（**[編纂]**港元）於智能排車及約**[編纂]**%（**[編纂]**港元）於自動駕駛，以及約**[編纂]**%（**[編纂]**港元）於底層基礎設施等支援功能。

— **[編纂]**淨額約[**[編纂]**%]或**[編纂]**港元將用於車輛硬件系統開發。有關資金將用於重卡模型的持續迭代及針對不同物流情境的定製化開發，包括為中長途幹線運輸打造長續航標準版及面向超長途跨區域運輸佈局增程續航旗艦版。我們亦將提供基礎實用型、智能進階型、高端定製型等不同價位選擇，滿足不同客戶的需求。此外，我們將支持在亞太區、澳大利亞、新西蘭及中東等國際市場的定製解決方案及認證。具體而言，**[編纂]**淨額的**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將分配用於人員開支，以支持擴充硬件研發團隊，而餘下的**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於產品研發，旨在提升產品競爭力，加快車型升級，實現國內外重卡產品的市場適應性。

— **[編纂]**淨額約**[編纂]**%或**[編纂]**港元將用於三電系統的研發。我們將繼續深化重型卡車核心系統的內部能力，包括電控平台、電池包和驅動橋。這包括開發下一代高集成度控制系統、探索具有長途適應性的更高能量密度電池，以及提高電驅橋的效能，以支持國內外的應用。具體而言，**[編纂]**淨額約**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於招聘及挽留專業技術人才的開支，其餘**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於產品研發，以提升核心性能指標，提高能源效率及安全性，鞏固我們在重卡三電系統上的技術優勢。

- **[編纂]**淨額約[**[編纂]**%]或**[編纂]**港元將用於加強我們的銷售及售後網絡覆蓋。我們的目標是擴大銷售渠道，並為重卡客戶量身打造全面的售後服務生態系統。具體而言：

  — **[編纂]**淨額約[**[編纂]**%]或**[編纂]**港元將用於擴大我們的銷售網絡。在國內，我們計劃擴大銷售團隊並在主要長途公路貨運走廊擴展服務樞紐。在國際方面，我們計劃加強在亞太區、澳大利亞、新西蘭、中東等核心地區的市場滲透，同時加速向其他國家和地區擴張。我們將透過針對性的營銷活動、參與國際物流與運輸展覽，以及發展本地化銷售與技術團隊，支持這些計劃。具體而言，**[編纂]**淨額約**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於支持我們的全球擴張策略，其餘的**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於擴大我們的國內銷售網絡，以期增強品牌影響力，擴大客戶覆蓋範圍，並推動銷售可持續增長。

— **[編纂]**淨額約**[編纂]**%或**[編纂]**港元將用於加強我們的售後服務能力，以支持快速增長的車輛基數並提高服務效率。我們計劃建立一個智能服務中心，利用實時車輛數據和預測性故障模型，在車輛閒置或充電期間實現早期故障檢測和主動維護。我們亦計劃設立一個自營呼叫中心，加強服務監控和客戶響應能力，同時加強我們自研的電池、電驅和電子控制產品的售後服務體系，包括對備件、工具及區域維修中心進行投資。具體而言，**[編纂]**淨額約**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於升級國內售後服務設施及系統，其餘的**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於發展海外售後支持能力，旨在提高車輛運行時間、優化客戶體驗並增強產品及服務的可靠性。

- **[編纂]**淨額約**[編纂]**%或**[編纂]**港元將用於基礎設施擴建，即長興三電智慧工廠的建設，以支持重卡產能的長期增長，並加強供應鏈的應變能力。**[編纂]**將用於生產及測試設備、自動化生產線及建設並升級生產廠房及支持設施。工廠將作為擴大我們自研的重卡三電系統的基地，並支持重卡產品的國際認證與合規審批，確保我們的生產標準符合全球物流市場。具體而言，**[編纂]**淨額的**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於採購及安裝生產及測試設備，其餘的**[編纂]**%(**[編纂]**港元)將用於建造及升級生產廠房及支持設施，以期提高生產效率、產品一致性及整體卡車定製能力。

- **[編纂]**淨額約**[編纂]**%或**[編纂]**港元將用於營運資金和一般公司用途。具體而言，我們將分配部分**[編纂]**用於營運資金和一般公司用途，包括日常營運及重卡市場的全球合規準備。這項分配亦將為我們提供更大的財務靈活性，以尋求潛在的策略機會，例如在物流生態系統中建立合作夥伴關係，或拓展新的海外重卡市場。

未來計劃及[編纂]用途

下表載列按上述主要用途劃分的**[編纂]**淨額分配的預期時間範圍，包括(i)新能源重卡的持續研發及智能公路貨運技術的商業化，(ii)加強我們的銷售及售後網絡覆蓋，及(iii)基礎設施擴建，即長興三電智慧工廠的建設。

			建議投資總額			
			2026年	2027年	2028年	總計
				(千港元)		
新能源重卡的持續研發及智能公路貨運技術的商業化	車輛智能化開發	擴充全球研發團隊	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		輔助駕駛	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		智能排車	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		自動駕駛	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		基礎設施及輔助系統	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
	車輛硬件系統開發	人員開支	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		產品研發	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
	三電系統的研發	招聘及挽留專業技術人才	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		產品研發	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
加強銷售及售後網絡覆蓋	擴大銷售網絡	國內	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		海外	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
	加強售後服務能力	國內	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		海外	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
基礎設施擴建，即長興三電智慧工廠的建設		工廠投資	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**
		設備投資	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**	**[編纂]**

下表載列按上述主要用途劃分的建議招聘人數及相應薪金範圍。

			建議人數			薪金範圍
			2026年	2027年	2028年	平均
						(千港元)
研發.....	車輛智能化開發	輔助駕駛	27	33	44	**[編纂]**
		智能排車	49	74	69	**[編纂]**
		自動駕駛	7	95	312	**[編纂]**
		基礎設施及輔助系統	72	108	308	**[編纂]**
	車輛硬件系統開發		148	154	152	**[編纂]**
	三電系統的研發	電池包	60	60	60	**[編纂]**
		驅動橋	40	40	40	**[編纂]**
		電控平台	56	60	62	**[編纂]**
加強銷售及售後網絡覆蓋.....	擴大銷售網絡	國內	310	400	520	**[編纂]**
		海外	25	50	115	**[編纂]**
	加強售後服務能力	國內	100	160	200	**[編纂]**
		海外	10	20	45	**[編纂]**

若**[編纂]**定於**[編纂]**的上限或下限(假設**[編纂]**未獲行使)，**[編纂]**淨額將增加或減少約**[編纂]**港元(經扣除**[編纂]**相關**[編纂]**費用及開支後)。我們擬按比例將增加或減少的**[編纂]**淨額用於上述用途。

若**[編纂]**獲悉數行使，根據**[編纂]**每股**[編纂]**[**編纂**]港元(即**[編纂]**的中位數)計算，經扣除本公司應付**[編纂]**費用及佣金後，本公司將就悉數行使**[編纂]**後配發及發行的**[編纂]**股股份收取**[編纂]**淨額約**[編纂]**港元。所籌得的額外款項將按比例用於上述**[編纂]**用途範疇。

若**[編纂]**[**編纂**]淨額毋須即時用於上述用途，在相關法律法規允許的範圍內，我們僅將**[編纂]**[**編纂**]淨額存入持牌商業銀行及／或其他認可財務機構(定義見證券及期貨條例或其他司法管轄區的適用法律法規)的短期計息賬戶。若上述建議**[編纂]**用途有任何變動，我們將作出適當公佈。

[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]

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]

以下第I-1至I-91頁為本公司申報會計師[德勤•關黃陳方會計師行](香港執業會計師)發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。

[TO INSERT THE FIRMS' LETTERHEAD]

致深向科技股份有限公司列位董事、中國國際金融香港證券有限公司及招銀國際融資有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

序言

我們就第I-3至I-91頁所載深向科技股份有限公司(前稱北京京深深向科技有限公司、安徽深向科技有限公司及安徽深向科技股份有限公司)(「**貴公司**」)及其附屬公司(統稱為「**貴集團**」)的歷史財務資料作出報告，當中包括於2023年、2024年及2025年12月31日的 貴集團綜合財務狀況表、於2023年、2024年及2025年12月31日的 貴公司財務狀況表，以及截至2025年12月31日止三個年度各年(「**往績記錄期間**」)的 貴集團綜合損益及其他全面收入表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及重大會計政策資料及其他解釋資料(統稱為「**歷史財務資料**」)。第I-3至I-91頁所載歷史財務資料構成本報告不可或缺部分，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H股**[編纂]**而刊發的文件(「**文件**」)內。

董事就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 貴公司董事確定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

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向閣下報告。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聘用準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在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有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的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估 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，以及評估歷史財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們獲取的證據充分、適當，為發表意見提供了基礎。

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，真實而中肯地反映了 貴集團及 貴公司於2023年、2024年及2025年12月31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。

根據聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例下事項出具的報告

調整

在編製歷史財務資料時，未對第I-3頁中所述的相關財務報表作出任何調整。

股息

我們參考歷史財務資料附註13，該附註說明 貴公司於往績記錄期間並無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組成部分。

歷史財務資料所依據的 貴集團往績記錄期間綜合財務報表已按照與國際會計準則理事會(「**國際會計準則理事會**」)頒佈的國際財務報告會計準則一致的會計政策編製，並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**」)。

除另有指明外，歷史財務資料以人民幣(「**人民幣**」)呈列，且所有數值約整至最接近千位(人民幣千元)。

綜合損益及其他全面收入表

	附註	截至12月31日止年度		
		2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入	6	425,640	1,968,562	3,961,106
銷售成本		(423,818)	(1,958,777)	(3,766,211)
毛利		1,822	9,785	194,895
其他收入	7	5,957	12,916	23,700
其他收益及虧損淨額	8	65,242	(55,792)	(63,581)
銷售及市場開支		(30,736)	(119,676)	(223,263)
行政開支		(75,124)	(120,794)	(135,470)
研發開支		(351,968)	(364,760)	(386,619)
金融資產減值虧損		(2,615)	(10,701)	(4,713)
[編纂]開支		—	(9,761)	(27,231)
融資成本	9	(1,565)	(16,412)	(26,721)
除税前虧損	10	(388,987)	(675,195)	(649,003)
所得税開支	11	—	—	(63)
年內虧損		(388,987)	(675,195)	(649,066)
其他全面開支				
後續可能重新分類至損益的項目：				
換算境外業務所產生的匯兑差額		—	(11)	(29)
年內全面開支總額		(388,987)	(675,206)	(649,095)
每股虧損*(人民幣元)*				
— 基本及攤薄	14	(6.08)	(10.55)	(10.14)

綜合財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2023年	2024年	2025年
		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	*15*	314,572	344,901	546,575
使用權資產	*16*	21,201	55,717	52,552
無形資產	*17*	169,756	154,492	141,365
定期存款	*21*	20,000	—	—
其他資產	*19*	11,711	12,800	12,523
		537,240	567,910	753,015
流動資產				
存貨	*18*	148,930	157,672	578,681
貿易及其他應收款項	*19*	321,234	1,175,278	1,583,052
按公允價值計入損益(「**按公允價值計入損益**」)的金融資產	*20*	13,366	—	—
應收關聯方款項	*35*	10	—	—
受限制銀行結餘	*21*	200,000	341,400	1,249,272
現金及現金等價物	*21*	126,963	313,851	1,612,348
		810,503	1,988,201	5,023,353
流動負債				
貿易及其他應付款項	*22*	196,213	1,093,038	3,194,006
合同負債	*23*	10,060	34,807	76,772
應付税項		—	—	63
銀行借款	*24*	20,000	590,210	1,084,986
租賃負債	*25*	9,866	11,784	12,836
按公允價值計入損益的金融負債	*27*	1,389,872	1,896,218	3,035,159
應付關聯方款項	*35*	175,798	68,086	8,041
撥備	*26*	2,251	10,670	35,972
		1,804,060	3,704,813	7,447,835
流動負債淨額		(993,557)	(1,716,612)	(2,424,482)
總資產減流動負債		(456,317)	(1,148,702)	(1,671,467)
非流動負債				
銀行借款	*24*	—	59,780	150,796
租賃負債	*25*	11,239	11,921	9,797
撥備	*26*	4,779	27,173	64,611
應付關聯方款項	*35*	100,035	—	—
		116,053	98,874	225,204
負債淨額		(572,370)	(1,247,576)	(1,896,671)
資本及儲備				
股本	*28*	—	130,584	153,438
實繳股本	*28*	104,184	—	—
儲備		(676,554)	(1,378,160)	(2,050,109)
虧絀總額		(572,370)	(1,247,576)	(1,896,671)

貴公司財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2023年	2024年	2025年
		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	*15*	314,570	310,029	297,777
使用權資產	*16*	21,201	22,341	20,583
無形資產	*17*	169,756	154,187	138,222
定期存款	*21*	20,000	—	—
其他資產	*19*	11,711	12,340	10,367
於附屬公司的投資	*36*	90,000	331,459	811,459
		627,238	830,356	1,278,408
流動資產				
存貨	*18*	146,757	102,986	516,844
貿易及其他應收款項	*19*	314,714	158,253	257,217
按公允價值計入損益的金融資產	*20*	13,366	—	—
應收附屬公司款項	*35*	233,972	1,804,893	1,964,165
應收關聯方款項	*35*	10	—	—
受限制銀行結餘	*21*	—	68,900	522,925
現金及現金等價物	*21*	107,988	148,177	600,340
		816,807	2,283,209	3,861,491
流動負債				
貿易及其他應付款項	*22*	194,967	647,223	2,001,170
合同負債	*23*	8,756	6,438	11,962
銀行借款	*24*	20,000	590,210	809,986
租賃負債	*25*	9,866	10,859	11,726
按公允價值計入損益的金融負債	*27*	1,389,872	1,896,218	3,035,159
應付附屬公司款項	*35*	94,321	637,750	265,805
應付關聯方款項	*35*	175,798	50,939	763
撥備	*26*	2,251	10,670	35,972
		1,895,831	3,850,307	6,172,543
流動負債淨額		(1,079,024)	(1,567,098)	(2,311,052)
總資產減流動負債		(451,786)	(736,742)	(1,032,644)
非流動負債				
銀行借款	*24*	—	59,780	150,796
租賃負債	*25*	11,239	10,964	9,797
撥備	*26*	4,779	27,173	64,611
應付關聯方款項	*35*	100,035	—	—
		116,053	97,917	225,204
負債淨額		(567,839)	(834,659)	(1,257,848)
資本及儲備				
股本	*28*	—	130,584	153,438
實繳股本	*28*	104,184	—	—
儲備	*36*	(672,023)	(965,243)	(1,411,286)
虧絀總額		(567,839)	(834,659)	(1,257,848)

綜合權益變動表

	實繳股本	股本	資本儲備	股份溢價	匯兑儲備	其他儲備	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
			(附註a)			*(附註b)*		
於2023年1月1日	78,723	—	507,840	—	—	(458,563)	(311,383)	(183,383)
年內虧損	—	—	—	—	—	—	(388,987)	(388,987)
年內虧損及全面開支總額	—	—	—	—	—	—	(388,987)	(388,987)
發行A+輪股份	20,839	—	748,384	—	—	—	—	769,223
發行B1輪股份	4,622	—	195,378	—	—	—	—	200,000
確認A+輪及B1輪股份的負債	—	—	—	—	—	(969,223)	—	(969,223)
於2023年12月31日	104,184	—	1,451,602	—	—	(1,427,786)	(700,370)	(572,370)
年內虧損	—	—	—	—	—	—	(675,195)	(675,195)
年內其他全面開支	—	—	—	—	(11)	—	—	(11)
年內全面開支總額	—	—	—	—	(11)	—	(675,195)	(675,206)
發行B1輪及B2輪股份	4,391	—	185,609	—	—	—	—	190,000
確認B1輪及B2輪股份的負債	—	—	—	—	—	(190,000)	—	(190,000)
分配予員工激勵平台（「**員工激勵平台**」）	16,000	—	—	(16,000)	—	—	—	—
改制為股份有限公司*(附註28)*	(124,575)	124,575	(1,637,211)	861,427	—	—	775,784	—
發行B3輪股份	—	6,009	—	253,991	—	—	—	260,000
確認B3輪股份的負債	—	—	—	—	—	(260,000)	—	(260,000)
於2024年12月31日	—	130,584	—	1,099,418	(11)	(1,877,786)	(599,781)	(1,247,576)
年內虧損	—	—	—	—	—	—	(649,066)	(649,066)
年內其他全面開支	—	—	—	—	(29)	—	—	(29)
年內全面開支總額	—	—	—	—	(29)	—	(649,066)	(649,095)
發行B3輪股份	—	1,618	—	68,382	—	—	—	70,000
發行Pre-[**編纂**]I、II及III輪股份	—	21,236	—	990,764	—	—	—	1,012,000
確認B3輪及Pre-[**編纂**]I、II及III輪股份的負債	—	—	—	—	—	(1,082,000)	—	(1,082,000)
於2025年12月31日	—	153,438	—	2,158,564	(40)	(2,959,786)	(1,248,847)	(1,896,671)

附註：

a. 資本儲備包括 貴公司股東出資淨額超出已發行實繳股本總額的部分。

b. 其他儲備主要包括按附註27所披露對普通股按公允價值計入損益的金融負債的確認。

綜合現金流量表

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
經營活動			
除税前虧損	(388,987)	(675,195)	(649,003)
就以下各項作出調整：			
融資成本	1,565	16,412	26,721
銀行利息收入	(5,751)	(2,187)	(9,105)
物業、廠房及設備折舊	10,815	25,940	64,049
無形資產攤銷	18,142	20,275	22,717
使用權資產折舊	5,997	9,929	9,504
金融資產減值虧損	2,615	10,701	4,713
出售物業、廠房及設備的淨虧損	282	676	5,404
終止使用權資產的淨收益	—	(272)	(405)
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動收益	(366)	(129)	—
發行若干投資者股份應佔的交易成本	4,700	6,000	5,000
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動(收益)虧損	(44,776)	56,346	56,941
營運資金變動前的經營現金流量	(395,764)	(531,504)	(463,464)
存貨增加	(144,880)	(8,742)	(421,009)
貿易及其他應收款項增加	(284,908)	(864,804)	(407,163)
其他資產(增加)減少	(2,792)	(2,294)	208
貿易及其他應付款項增加	96,935	913,257	2,032,808
遞延收入減少	(3,000)	—	—
撥備增加	7,030	30,813	62,740
合同負債增加	10,060	24,747	41,965
應付關聯方款項增加(減少)	2,706	8,900	(10,843)
經營(所用)所得現金	(714,613)	(429,627)	835,242
已付中國企業所得税	(2)	—	—
經營活動(所用)所得現金淨額	(714,615)	(429,627)	835,242
投資活動			
購買物業、廠房及設備	(164,250)	(79,235)	(225,149)
出售物業、廠房及設備所得款項	—	2,058	9,883
購買無形資產	(71,302)	(40,916)	(50,024)
購買租賃土地款項	—	(31,652)	(80)
已收利息	5,751	2,187	9,105
購買按公允價值計入損益的金融資產	(10,000)	—	—
出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項	—	13,495	—
收購附屬公司	—	216	—
存放定期存款	(20,000)	—	—
提取定期存款	10,000	20,000	—
存放已抵押銀行存款	(200,000)	(341,400)	(2,220,508)
提取已抵押銀行存款	—	200,000	1,312,636
租賃按金付款	(2,480)	(971)	(654)
提取租賃按金	599	742	1,219
投資活動所用現金淨額	(451,682)	(255,476)	(1,163,572)

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
融資活動			
新增銀行借款	20,000	679,990	1,212,902
償還銀行借款	(100)	(50,000)	(627,110)
已付利息	(782)	(10,356)	(26,815)
租賃負債付款	(6,096)	(9,921)	(6,926)
實繳股本／發行股份所得款項	969,223	450,000	1,082,000
發行若干投資者股份應佔的交易成本付款	—	—	(4,300)
已付發行成本	—	—	(3,984)
第三方墊款	—	—	9,782
關聯方墊款	200,070	16,000	7,278
償還關聯方墊款	(2,264)	(203,722)	(16,000)
融資活動所得現金淨額	1,180,051	871,991	1,626,827
現金及現金等價物增加淨額	13,754	186,888	1,298,497
年初現金及現金等價物	113,209	126,963	313,851
年末現金及現金等價物	126,963	313,851	1,612,348

歷史財務資料附註

1. 公司資料

貴公司於2020年7月30日在中華人民共和國(「**中國**」)註冊成立及登記為有限公司。於2024年12月23日， 貴公司由有限公司改制為股份有限公司。 貴公司註冊辦事處及主要營業地點地址均載於日期為**[編纂]**的文件(「**文件**」)「公司資料」一節。

貴集團主要從事研究、開發及銷售新能源重卡及智能公路貨運技術。

歷史財務資料以人民幣(「**人民幣**」)呈列，而人民幣亦為 貴公司功能貨幣。

2. 歷史財務資料編製基準

歷史財務資料已按會計政策編製，該等政策符合國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告會計準則。

編製歷史財務資料時， 貴公司董事已審慎考慮 貴集團未來流動資金狀況，鑑於截至2025年12月31日，其流動負債淨額約為人民幣2,424,482,000元，虧絀總額約人民幣1,896,671,000元，主要由於歷史財務資料附註27所披露之投資者股份所附帶贖回條款所產生之按公允價值計入損益的金融負債人民幣3,035,159,000元。 貴公司董事認為， 貴公司預計不會於本報告日期起計的未來十二個月內清償該等金融負債。

貴公司董事亦已審閱由 貴公司管理層編製的 貴集團現金流量預測，其中已考慮(但不限於)歷史財務資料附註37所披露於2026年4月獲得的人民幣10億元新融資以及 貴集團截至本報告日期起計十二個月內可動用的所有銀行融資。董事認為， 貴集團將有充足營運資金為其經營提供資金，並履行自本報告日期起計十二個月內到期的財務責任。因此， 貴公司董事確信以持續經營基準編製歷史財務資料屬恰當。

截至2025年12月31日止三個年度各年， 貴公司的法定財務報表根據中國公認會計準則編製。截至2023年及2024年12月31日止年度， 貴公司的法定財務報表由在中國註冊的東審會計師事務所(特殊普通合夥)審計，而截至2025年12月31日止年度， 貴公司的法定財務報表由在中國註冊的容誠會計師事務所(特殊普通合夥)審計。

3. 應用國際財務報告會計準則的修訂本

就編製及呈列於往績記錄期間的歷史財務資料而言， 貴集團已於整個往績記錄期間貫徹應用會計政策，該等會計政策符合於2025年1月1日開始的期間生效的國際財務報告會計準則。

已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告會計準則

於本報告日期， 貴集團未提早採納以下已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告會計準則：

國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號的修訂本	金融工具分類及計量修訂[2]
國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第7號的修訂本	涉及依賴自然能源生產電力的合同[2]
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號的修訂本	投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售或注資[1]
國際財務報告會計準則的修訂本	國際財務報告會計準則的年度改進 — 第11冊[2]
國際財務報告準則第18號	財務報表中的呈列及披露[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。

除下文所述的國際財務報告準則第18號外， 貴公司董事預計，應用該等國際財務報告會計準則的修訂在可見的未來不會對 貴集團綜合財務報表造成重大影響。

國際財務報告準則第18號財務報表的呈列及披露

國際財務報告準則第18號*財務報表中的呈列及披露*載列有關財務報表的呈列及披露規定，將取代國際會計準則第1號*財務報表的呈列*。此項新訂國際財務報告會計準則雖然延續國際會計準則第1號的多項規定，但引入新規定，以於損益表呈列指定類別及界定小計；於財務報表附註中披露管理層界定的績效計量，並改善將於財務報表中披露的資料的匯總及分拆。此外，國際會計準則第1號的部分段落已移至國際會計準則第8號*會計政策、會計估計變動及錯誤*(其標題將於國際財務報告準則第18號生效後變更為*財務報表編製基準*)及國際財務報告準則第7號。國際會計準則第7號*現金流量表*及國際會計準則第33號*每股盈利*亦作出輕微修訂。

國際財務報告準則第18號及其他準則的修訂將於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效，並可提早應用。國際財務報告準則第18號要求追溯應用，並設有特定的過渡條款。預期新準則的應用將不會對 貴公司的財務業績及狀況的確認及計量造成重大影響。然而，預期會影響綜合損益表的結構及呈列。

4. 重大會計政策資料

歷史財務資料根據以下符合國際財務報告會計準則的會計政策編製。就編製歷史財務資料而言，如果任何資料經合理預期會影響主要使用者的決策，則該資料被視為重大。此外，歷史財務資料包括聯交所證券上市規則(「**上市規則**」)及香港公司條例所規定的適用披露。

歷史財務資料乃按歷史成本基準編製，惟若干金融工具除外，該等金融工具於各報告期末按公允價值計量，詳情載於下文相關會計政策。

綜合基準

歷史財務資料包括 貴公司以及由 貴公司及其附屬公司控制的實體的財務報表。 貴公司在下列情況下取得控制權：

- 可對投資對象行使權力；
- 因參與投資對象業務而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權利；及
- 能夠使用其權力影響其回報。

如果事實和情況表明上述三個控制要素中的一個或多個發生變化，則 貴集團需重新評估其是否控制投資對象。

貴集團取得對附屬公司的控制權時開始將附屬公司綜合入賬，並於失去對附屬公司的控制權時終止入賬。具體而言，於往績記錄期間所收購或出售附屬公司的收入及開支於 貴集團取得控制權之日起計入綜合損益及其他全面收入表，直至 貴集團不再控制該附屬公司之日為止。

附屬公司的財務報表於必要時可予調整，以使其會計政策與 貴集團的會計政策一致。

所有集團內公司間的資產及負債、權益、收入、開支以及有關 貴集團各成員公司間交易的現金流量於綜合入賬時悉數對銷。

於附屬公司的投資

於附屬公司的投資按成本減任何已識別的減值虧損(如有)計入 貴公司的財務狀況表。

客戶合同收入

與客戶合同有關的 貴集團會計政策的資料載於附註6。

租賃

貴集團根據國際財務報告準則第16號的定義，於合同開始時評估合同是否屬於或包含租賃。除非合同的條款與條件後續變更，否則不會對該合同進行重新評估。

貴集團作為承租人

合同組成部分的代價分配

對於包含租賃組成部分及一項或多項額外租賃或非租賃組成部分的合同， 貴集團根據租賃組成部分的相對單獨價格與非租賃組成部分的單獨價格總和，將合同代價分配至各租賃組成部分。

非租賃組成部分與租賃組成部分分離，並應用其他適用準則入賬。

短期租賃

貴集團對租期為自開始日期起計12個月或以內且不包含購買選擇權的租賃應用短期租賃確認豁免。短期租賃的租賃付款按直線法確認為開支，除非另有系統基準更能代表耗用租賃資產經濟利益的時間模式。

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。

使用權資產按成本減任何累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債的任何重新計量作出調整。

使用權資產按其估計可使用年期及租期兩者中的較短者以直線法計提折舊。

貴集團於綜合財務狀況表中將使用權資產作為一個單獨的項目呈列。

可退還租賃按金

已支付的可退還租賃按金根據國際財務報告準則第9號列賬，初始按公允價值計量。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， 貴集團按當日未支付的租賃付款的現值確認及計量租賃負債。計算租賃付款的現值時，如果租賃中隱含的利率不易確定， 貴集團會使用租賃開始日期的增量借款利率。增量借款利率取決於租期、貨幣及租賃開始日期，並根據一系列

輸入數據釐定，包括：基於政府債券利率的無風險利率及實體特定調整，即訂立租賃之實體的風險狀況是否有別於 貴集團及租賃是否受益於 貴集團擔保。

租賃付款包括固定付款。

於開始日期之後，租賃負債根據利息增值及租賃付款進行調整。

貴集團於下列情況下重新計量租賃負債(並對相關使用權資產作出相應調整)

- 租賃年期已改變，在此情況下，相關租賃負債透過使用重新評估當日的經修訂貼現率貼現經修訂的租賃付款而重新計量。

- 租賃合同被修訂，而租賃修訂不作為獨立租賃入賬(見下文會計政策「**租賃修訂**」)。

貴集團在綜合財務狀況表中將租賃負債作為一個單獨的項目呈列。

租賃修訂

若同時符合以下條件， 貴集團將租賃修訂作為一項單獨的租賃入賬：

- 該修訂通過增加使用一項或多項相關資產的權利擴大了租賃的範圍；及

- 租賃代價增加的金額與針對擴大租賃範圍的單獨價格及為反映特定合同的具體情況而對單獨價格作出的任何適當的調整相稱。

對於不作為一項單獨租賃入賬的租賃修訂，於修訂的生效日期， 貴集團根據經修訂租賃的租期，通過使用經修訂貼現率對經修訂租賃付款進行貼現來重新計量租賃負債，減去任何應收租賃獎勵。

貴集團通過對相關使用權資產作出相應調整，將租賃負債的重新計量列賬。當經修訂的合同包含一項或多項額外租賃組成部分時， 貴集團根據租賃組成部分的相對單獨價格，將經修訂合同的代價分配至各租賃組成部分。相關非租賃組成部分計入相應的租賃組成部分。

外幣

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)所進行的交易乃按交易當日的匯率確認。於各報告期末，以外幣計值的貨幣項目按該日的現行匯率重新換算。

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確認。

就呈列歷史財務資料而言， 貴集團業務的資產及負債均按各報告期末匯率換算為 貴集團之呈列貨幣(即人民幣)。收入及開支按該期間之平均匯率換算，若匯率於該期間大幅波動，則按交易日期之匯率換算。所產生之匯兑差額(如有)於其他綜合收益確認並於權益的換算儲備項下累計。

借款成本

所有並非直接歸屬於合資格資產之收購、建設或生產的借款成本，均於發生期間在損益中確認。

政府資助

在有合理保證 貴集團符合政府資助附帶的條件且收到政府資助時，有關資助方會予以確認。

與收入相關及用於補償已產生開支或虧損或旨在為 貴集團提供即時而無未來相關成本的財務援助之應收政府補助於其應收期間於損益內確認。有關補助於「其他收入」項下呈列。

員工福利

退休福利成本

向政府管理的退休福利計劃的付款於員工已提供令其可享有該項供款的服務時確認為開支。

短期員工福利

員工提供服務時預期須予支付的未貼現福利金額會確認為短期員工福利。除非另一項國際財務報告準則規定或准許將福利計入資產成本，否則所有短期員工福利均確認為開支。

扣除已付款項後的應計員工福利(如工資及薪金)確認為負債。

以權益結算的股份支付交易

授予員工受限制股份／購股權

向員工作出的以權益結算的股份支付按授出日期的權益工具的公允價值計量。

以權益結算的股份支付於授出日期釐定的公允價值(並無計及所有非市場歸屬條件)，基於 貴集團估計將最終歸屬的權益工具按直線法於歸屬期內支銷，而權益(股份支付儲備)亦相應增加。於各報告期末， 貴集團基於對所有相關非市場歸屬條件的評估，修訂對預期歸屬的權益工具數目的估計。修訂原定估計的影響(如有)於損益確認，以使累計開支反映經修訂估計，並對股份支付儲備作出相應調整。

行使購股權時，先前於股份支付儲備確認的金額將轉撥至股份溢價。若購股權於歸屬日期後被凍結或於屆滿當日仍未獲行使，則先前於股份支付儲備確認的金額將繼續於股份支付儲備中持有。

當授予的受限制股份歸屬時，先前於股份支付儲備確認的金額將轉撥至股份溢價。

修訂股份支付安排的條款及條件

當以權益結算的股份支付安排的條款及條件獲修訂時， 貴集團確認最低限度的所獲得服務，其以所授出權益工具於授出日期的公允價值計量，除非該等權益工具因未能滿足於授出日期指定的歸屬條件(市場條件除外)而未歸屬。此外，若 貴集團以對員工有利的方式(例如縮短歸屬期)修訂歸屬條件(市場條件除外)，則 貴集團會於餘下歸屬期考慮經修訂歸屬條件。

所授出增量公允價值(如有)為經修訂權益工具公允價值與原權益工具公允價值(二者均於修訂日期估計)之間的差額。

若修訂於歸屬期發生，除基於原權益工具於授出日期的公允價值的金額(按原歸屬期的剩餘期限確認)外，已授出增量公允價值計入於自修訂日期起至經修訂權益工具獲歸屬當日止期間內就所獲服務確認的金額計量中。

若修訂於歸屬期後發生，則所授出增量公允價值即時確認，或若於經修訂權益工具歸屬前需要額外服務期，則於歸屬期內確認。若修訂減少了股份支付安排的公允價值總額，或對員工並無其他益處，則 貴集團繼續將所授出原權益工具入賬，猶如該修訂未曾發生。

稅項

所得稅開支指即期與遞延所得稅開支的總和。

貴集團按照年內應課稅利潤來計算即期應繳稅項。由於存在其他年度的應課稅或可扣稅收入或開支以及毋須課稅或不可扣稅的項目，因此應課稅利潤有別於除稅前利潤。 貴集團按照各報告期末已頒佈或已實際頒佈的稅率來計算即期稅項負債。

如果歷史財務資料內的資產及負債賬面值，與計算應課稅利潤所使用的相應稅基之間存在暫時差額， 貴集團會將該等差額確認為遞延稅項。 貴集團一般會將所有應課稅暫時差額確認為遞延稅項負債。如果 貴集團有應課稅利潤來抵銷可扣稅暫時差額， 貴集團一般會將該等可扣稅暫時差額全部確認為遞延稅項資產。如果 貴集團在某項交易中初步確認資產和負債，並因此產生暫時差額，而該項交易未有對應課稅利潤和會計利潤造成任何影響，且在交易時並無產生等額的應課稅和可扣稅暫時差額， 貴集團就不會確認遞延稅項資產及負債。此外，若暫時差額因商譽的初步確認產生，則不會確認遞延稅項負債。

遞延稅項負債就與於附屬公司及聯屬公司的投資相關的應課稅暫時差額而確認，除非 貴集團可控制暫時差額的撥回及暫時差額很可能不會於可見將來撥回。與該等投資相關的可扣減暫時差額所產生的遞延稅項資產，僅於很可能有足夠應課稅利潤抵銷暫時差額的利益且預期於可見將來將予撥回時確認。

貴集團會於各報告期末審視遞延稅項資產的賬面值，並在應課稅利潤可能不足以收回全部或部分資產時作出調減。

貴集團根據各報告期末已頒佈或已實際頒佈的稅率(及稅法)，按預期償還負債或變現資產期間的適用稅率來計量遞延稅項資產及負債。

遞延稅項負債及資產的計量，反映了 貴集團於各報告期末以預期方式收回或償還其資產及負債的賬面值所產生的稅務結果。

就計量 貴集團確認使用權資產和相關租賃負債的租賃交易的遞延稅項而言， 貴集團會首先釐定稅項扣減是否歸因於該使用權資產或租賃負債。

就稅項扣減歸因於租賃負債的租賃交易而言， 貴集團將國際會計準則第12號規定分別應用於租賃負債及使用權資產。 貴集團確認與租賃負債相關的遞延稅項資產(以應課稅利潤很可能被用作抵銷可抵扣暫時差額為限)及就所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債。

當有法定可強制執行權利將即期稅項資產與即期稅項負債互相抵銷，而且遞延稅項資產及負債與同一稅務機關對同一稅務實體徵收的所得稅有關，則遞延稅項資產和負債可互相抵銷。

即期及遞延稅項於損益確認。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備為持作生產或供應貨品或服務之用或作行政用途的有形資產(下文所述在建工程除外)。物業、廠房及設備於綜合財務狀況表按成本減其後累計折舊及其後累計減值虧損(如有)列賬。

用作生產、供應或行政用途的在建物業、廠房及設備按成本減任何已確認減值虧損列賬。成本包括直接歸因於使資產能夠以管理層預期的方式運作所需的位置及條件的任何成本(包括測試相關資產是否妥善運作的成本)及根據 貴集團會計政策而資本化的借款成本(適用於合資格資產)。當該等資產可供預期使用時，按其他物業資產的相同基準開始計提折舊。

折舊採用直線法予以確認，以便於其估計可使用年期撇銷在建工程以外資產成本減其殘值。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預提基準入賬。

物業、廠房及設備項目於出售時或預期繼續使用資產不會產生未來經濟利益時終止確認。任何因出售或報廢物業、廠房及設備項目而產生的收益或虧損獲釐定為銷售所得款項與資產賬面值之間的差額，並於損益內確認。

無形資產

獨立收購的無形資產

獨立收購的具有限可使用年期的無形資產乃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的攤銷乃以直線法於其估計可使用年期確認。估計可使用年期及攤銷方法於各報告期末檢討，任何估計變動的影響按預提基準入賬。

內部產生的無形資產 — 研發開支

研究活動開支於其產生年度確認為開支。

開發活動(或內部項目開發階段)產生的內部產生的無形資產，於且僅於出現以下所有情況時確認：

- 完成無形資產在技術上可行，可供使用或出售；
- 計劃完成及使用或出售無形資產；
- 有能力使用或出售無形資產；
- 無形資產將會產生可能未來經濟利益的方式；

- 有充足技術、財務及其他資源以完成開發及使用或出售無形資產；及
- 能可靠計量無形資產於其開發期間應佔的開支。

就內部產生的無形資產初始確認的金額為無形資產首次符合上文載列的確認標準當日起產生的開支總和。若並無內部產生的無形資產可予確認，則開發開支將於其產生期間於損益內確認。

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， 貴集團審閱其物業、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出現減值虧損。若存在任何有關跡象，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均為個別估計。若無法個別估計可收回金額，則 貴集團估計該資產所屬現金產生單位(「**現金產生單位**」)的可收回金額。

於測試現金產生單位的減值時，若可確立合理一致的分配基準，則公司資產分配至相關現金產生單位，否則有關資產會分配至可確立合理一致分配基準的現金產生單位最小組別。可收回金額按公司資產所屬現金產生單位或現金產生單位組別釐定，並與相關現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值進行比較。

可收回金額為公允價值減出售成本與使用價值中的較高者。評估使用價值時，估計未來現金流量使用反映當時市場對貨幣時間價值及資產(或現金產生單位)特定風險的評估的除稅前貼現率貼現至現值，而並未調整估計未來現金流量。

若估計資產(或現金產生單位)的可收回金額低於其賬面值，則資產(或現金產生單位)的賬面值下調至其可收回金額。對於未能按合理一致基準分配至現金產生單位的公司資產或部分公司資產， 貴集團會將一組現金產生單位的賬面值(包括已分配至該組現金產生單位的公司資產或部分公司資產的賬面值)與該組現金產生單位的可收回金額進行比較。於分配減值虧損時，減值虧損首先分配以調低任何商譽(如適用)的賬面值，然後根據現金產生單位組別內各資產的賬面值按比例分配至其他資產。資產的賬面值不會下調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)及零中的最高者。將另行分配至資產的減值虧損金額按比例分配至該單位或現金產生單位組別的其他資產。減值虧損即時於損益確認。

若減值虧損於其後撥回，則該資產(或現金產生單位或現金產生單位組別)的賬面值會增加至其經修訂估計可收回金額，但增加後的賬面值不得超出在過往年度並無就該資產(或現金產生單位或現金產生單位組別)確認減值虧損的情況下原應釐定的賬面值。減值虧損撥回即時於損益確認。

現金及現金等價物

於綜合財務狀況表呈列的現金及現金等價物包括：

(a) 現金，其包括手頭現金及活期存款，不包括受監管限制而導致有關結餘不再符合現金定義的銀行結餘；及

(b) 現金等價物，其包括短期(原到期日通常為三個月或更短)、可隨時轉換為已知數額現金且無重大價值變動風險的高流動性投資。現金等價物持作滿足短期現金承擔，而非為投資或其他目的。

就綜合現金流量表而言，現金及現金等價物包括上文定義的現金及現金等價物。

存貨

存貨按成本及可變現淨值兩者的較低者列賬。存貨成本按加權平均法釐定。可變現淨值指存貨的估計銷售價格減所有估計完工成本及進行銷售所需的成本。進行銷售所需成本包括銷售直接產生的增量成本，以及 貴集團進行銷售須產生的非增量成本(包括將產生的營銷、銷售及分銷成本)。

撥備

若 貴集團因過往事件而須承擔現時(法律或推定)責任，而 貴集團可能須履行該等責任，且可就責任金額作出可靠估計，則會確認撥備。

已確認為撥備的金額為於報告期末清償現時責任所需代價的最佳估計，計及有關責任的風險及不確定因素。若撥備使用估計用以清償現時責任的現金流量計量，則其賬面值為該等現金流量的現值(若貨幣時間價值的影響重大)。

在與客戶訂立的相關合同項下的保證型質保責任預期成本撥備，乃於銷售相關產品的日期根據 貴公司董事對償付 貴集團的責任所需開支的最佳估計確認。

金融工具

金融資產及金融負債於集團實體成為工具合同條文的訂約方時確認。

金融資產及金融負債初始按公允價值計量，但初始按國際財務報告準則第15號計量的客戶合同所產生的貿易應收款項除外。收購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及金融負債除外)直接應佔的交易成本，於初始確認時加入金融資產或金融負債(如適用)的公允價值或從中扣除。收購按公允價值計入損益的金融資產及金融負債直接應佔的交易成本即時於損益確認。

實際利息法為計算金融資產或金融負債的攤銷成本及按有關期間分配利息收入及利息開支的方法。實際利率為按金融資產或金融負債的預計年期或(如適用)較短期間，將估計未來現金收入及付款(包括構成實際利率不可或缺部分的所有已付或已收費用及點數、交易成本及其他溢價或折讓)準確貼現至初始確認的賬面淨值的利率。

金融資產

所有以常規方式買賣的金融資產乃按交易日期基準確認及終止確認。以常規方式買賣指須於相關市場規章或慣例通常設定的時限內交付資產之金融資產的買賣。

所有已確認金融資產其後視乎金融資產的分類按攤銷成本或公允價值整體計量。

金融資產的分類及後續計量

符合下列條件的金融資產後續按攤銷成本計量：

- 金融資產於目標為收取合同現金流量的業務模式持有；及
- 合同條款會導致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的利息。

貴集團所有其他金融資產後續按公允價值計入損益計量。

攤銷成本及利息收入

對於後續按攤銷成本計量的金融資產，利息收入採用實際利息法確認，並按將實際利率應用到金融資產(其後出現信貸減值的金融資產(見下文)除外)的賬面總值計算。對於後續出現信貸減值的金融資產，利息收入自下一個報告期起按將實際利率應用到金融資產的攤銷成本確認。若已信貸減值的金融工具的信貸風險有所改善，以致金融資產不再出現信貸減值，則利息收入將自釐定資產不再出現信貸減值後的報告期初起按將實際利率應用到金融資產的賬面總值確認。

按公允價值計入損益的金融資產

不符合標準按攤銷成本或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**」)或指定為按公允價值計入其他全面收入計量的金融資產，均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個報告期末以公允價值計量，任何公允價值收益或虧損於損益確認。在損益確認的收益或虧損淨額包括從有關金融資產賺取所得的任何利息，並計入「其他收益及虧損」項目。

根據國際財務報告準則第9號須進行減值評估的金融資產減值

貴集團根據預期信貸虧損(「**預期信貸虧損**」)模式對須根據國際財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產(包括貿易及其他應收款項、應收關聯方款項、應收附屬公司款項、受限制銀行結餘、定期存款及現金及現金等價物)進行減值評估。預期信貸虧損金額於各報告日期更新，以反映自初始確認起的信貸風險變動。

全期預期信貸虧損指於相關工具預期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**」)指預期於報告日期後12個月內可能發生違約事件而導致的部分全期預期信貸虧損。評估乃根據 貴集團的過往信貸虧損經驗進行，並根據債務人的特有因素、整體經濟情況以及對過往事件及報告日期當前情況的評估以及對未來經濟情況的預測作出調整。

貴集團一直就貿易應收款項確認全期預期信貸虧損。

對於所有其他工具， 貴集團計量的減值虧損撥備相等於12個月預期信貸虧損，除非自初步確認後信貸風險大幅上升，則 貴集團會確認全期預期信貸虧損。有關是否確認全期預期信貸虧損的評估乃基於自初步確認以來發生違約的可能性或風險的顯著上升。

信貸風險顯著增加

評估信貸風險自初始確認以來是否顯著增加時， 貴集團會比較金融工具於報告日期發生違約的風險與金融工具於初始確認日期發生違約的風險。作出本評估時， 貴集團會考慮合理及具支持性的定量及定性資料，包括過往經驗及可以合理成本及精力獲取的前瞻性資料。所考慮的前瞻性資料包括 貴集團債務人經營所在行業的未來前景，以及考慮與 貴集團核心業務有關的各種實際及預測外部經濟資料。

具體而言，在評估信貸風險是否顯著增加時，將考慮以下資料：

- 金融工具的外部(如有)或內部信貸評級的實際或預期顯著惡化；
- 外部市場信貸風險指標的顯著惡化，例如信貸息差顯著增加，債務人的信貸違約掉期價格；
- 預期會導致債務人履行債務責任的能力大幅下降的業務、財務或經濟狀況的現有或預測的不利變化；
- 債務人的實際或預期營運業績顯著惡化；
- 債務人法規上、經濟上或技術環境上的實際或預期重大不利變動，導致債務人履行債務責任的能力顯著下降。

不論上述評估的結果如何，當合同付款逾期超過30天時， 貴集團假定自初步確認以來信貸風險已大幅上升，除非 貴集團有合理且有依據的資料證明情況並非如此。

貴集團定期監察用以識別信貸風險有否顯著上升的標準的成效，並且適時作出修訂，以確保該標準能夠於有關款項逾期前識別信貸風險顯著上升。

違約的定義

就內部信貸風險管理而言， 貴集團認為，當內部制訂或來自外界來源的資料顯示債務人不大可能悉數向債權人(包括 貴集團)還款，即屬發生違約事件(並無考慮任何 貴集團持有的抵押品)。

不論上述情況，當金融資產逾期超過90天時， 貴集團認為已發生違約，除非 貴集團有合理及可靠資料證明更滯後的違約標準更為合適。

信貸減值金融資產

當一件或多件對一項金融資產估計未來現金流量產生不利影響的事件發生時，該金融資產出現信貸減值。有關金融資產出現信貸減值的證據包括有關以下事項的可觀察數據：

(a) 發行人或借款人出現重大財務困難；

(b) 違反合同，如違約或逾期事件；

(c) 借款人的貸款人因有關借款人財務困難的經濟或合同原因，而向借款人授出貸款人不會另行考慮的優惠；或

(d) 借款人可能面臨破產或其他財務重組。

撇銷政策

當有資料顯示對手方面對嚴重財政困難及並無實際收回可能時，例如對手方被清盤或已進入破產程序時， 貴集團會撇銷金融資產。於適當情況下考慮法律意見後， 貴集團仍可能根據收回程序強制執行被撇銷的金融資產。撇銷構成註銷登記事件。其後收回的任何款項均在損益確認。

預期信貸虧損的計量及確認

預期信貸虧損的計量為違約概率、違約虧損率(即違約時的虧損程度)及違約風險的函數。違約概率及違約虧損率之評估乃基於過往數據及前瞻性資料。預期信貸虧損的估計反映無偏概率加權金額，以發生違約的相關風險為權重確定。

預期信貸虧損通常根據合同應付 貴集團的所有合同現金流量與 貴集團預計收取的現金流量(按初始確認時釐定的實際利率貼現)之間的差額估算。

若干貿易應收款項的全期預期信貸虧損乃經計及逾期資料及相關信貸資料(如前瞻性宏觀經濟資料)後按集體基準考慮。

對於集體評估， 貴集團在確定分組時考慮以下特徵：

- 逾期狀況；
- 債務人的性質、規模及行業；及
- 外部信貸評級(若可獲得)。

分組由 貴集團管理層定期檢討，以確保各組的組成部分繼續擁有類似信貸風險特徵。

利息收入乃根據金融資產的總賬面值計算，除非金融資產發生信貸減值，在此情況下，利息收入根據金融資產的攤銷成本計算。

就所有金融工具而言， 貴集團通過調整所有金融資產的賬面值，在損益確認其減值收益或虧損，但相應調整透過虧損撥備賬確認的貿易及其他應收款項除外。

外匯收益及虧損

以外幣計值之金融資產的賬面值按該外幣釐定，並於各報告期末按即期匯率進行折算。

終止確認金融資產

僅當 貴集團從資產收取現金流量的合同權利屆滿時， 貴集團方會終止確認該項金融資產。

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於損益確認。

金融負債或權益

分類為債務或權益

債務及權益工具根據合同安排的實質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

權益工具為證明在扣減實體所有負債後於實體資產中的剩餘權益的任何合同。 貴公司發行的權益工具按收取的所得款項扣除直接發行成本予以確認。

金融負債

所有金融負債其後均採用實際利息法按攤銷成本或按公允價值計入損益計量。

按公允價值計入損益的金融負債

當金融負債(i)為適用國際財務報告準則第3號的企業合併中收購方的或然代價，(ii)持作買賣，或(iii)被指定為按公允價值計入損益時，金融負債分類為按公允價值計入損益。

金融負債於下列情況下持作買賣：

- 主要為短期內購回而產生；或
- 於初始確認時，金融負債為 貴集團共同管理的已識別金融工具組合的一部分，且近期有實際短期獲利模式；或
- 金融負債是一項衍生工具，但屬於財務擔保合同或指定及有效對沖工具的衍生工具除外。

除為交易而持有的金融負債或企業合併中收購方的或然代價外，在下列情況中，金融負債可在初始確認時被指定為按公允價值計入損益：

- 該指定消除或大大減少原本會出現的計量或確認不一致的情況；或

- 金融負債為一組金融資產或金融負債或兩者組合的一部分，根據 貴集團記錄的風險管理或投資戰略，按公允價值進行管理及表現評估，並在內部按公允價值提供有關該分組的資料；或

- 金融負債為包含一個或多個嵌入式衍生工具合同的一部分，且國際財務報告準則第9號允許將整份合併合同指定為按公允價值計入損益。

對於被指定為按公允價值計入損益的金融負債，因該負債的信貸風險變動而導致的金融負債公允價值變動的金額於其他全面收入中確認，除非於其他全面收入中確認該負債的信貸風險變動的影響會於損益中造成或擴大會計錯配。

按攤銷成本計量的金融負債

包括貿易及其他應付款項、應付關聯方款項、應付附屬公司款項、銀行借款及租賃負債在內的金融負債採用實際利息法，按攤銷成本於其後進行計量。

外匯收益及虧損

對於以外幣計值並在各報告期末按攤銷成本計量的金融負債，外匯收益及虧損根據工具的攤銷成本釐定。有關外匯收益及虧損在損益的「其他收益及虧損淨額」項目(附註8)中確認為不屬於指定對沖關係的金融負債的外匯收益淨額的一部分。

終止確認金融負債

當且僅當 貴集團的責任解除、取消或到期時， 貴集團會終止確認金融負債。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於損益中確認。

5. 重大會計判斷及主要估計不確定性來源

於應用附註4所述的 貴集團會計政策時， 貴集團管理層須對不易從其他來源準確得出的資產及負債賬面值作出判斷、估計及假設。估計及有關假設乃基於過往經驗及其他被認為相關的因素。實際結果可能有別於有關估計。

估計及有關假設會持續審閱。若會計估計修訂僅影響估計修訂期間，則有關修訂會在該期間確認，或若有關修訂既影響當期亦影響未來期間，則有關修訂會在修訂期間及未來期間確認。

應用會計政策時的重大判斷

除涉及估計的重大判斷(見下文)外，以下為 貴集團管理層於應用 貴集團會計政策的過程中作出的重大判斷，該等判斷對歷史財務資料中確認的金額有最重大影響。

收入確認

貴集團於直接買家驗收卡車時確認新能源重卡的銷售收入，此驗收行為須以客戶簽署車輛檢驗標準驗收表及交接(其中包括)卡車鑰匙、使用手冊及保修卡為憑證。根據過往經驗，由於卡車運輸須在全國範圍內作出專門的車輛運輸安排，故卡車驗收後不久即完成交付，因此 貴集團認為於客戶驗收時確認銷售收入是合理的，這也與 貴集團根據相關合同條款將貨品控制權轉移予客戶的時間點相符。

另一方面，就向經銷商銷售新能源重卡而言，收入於卡車交付予經銷商且經銷商已結清銷售款項時確認，原因為該時間點為 貴集團根據相關合同條款將貨品控制權轉移予客戶的時間點。

貴集團收入確認詳情請參閱附註6。

委託人對代理人的考慮因素

於往績記錄期間，出售予電池經營租賃公司(「**電池經營租賃公司**」)的若干電池包原採購自電池製造商，而該電池製造商為該電池經營租賃公司的聯屬公司(「**重疊客戶及供應商交易**」)。考慮到以下原因， 貴集團認為其乃重疊客戶及供應商交易的委託人，該等銷售不應被詮釋為購買退回：

- 採購及銷售協議均經獨立磋商訂立， 貴集團既無義務向電池經營租賃公司出售電池包，亦不能因初始採購合同而要求退回電池；及

- 貴集團在向電池經營租賃公司銷售前保留對電池包的控制權，並按終端客戶的要求決定是否單獨銷售電池包。

此外，當 貴集團完成履約義務時， 貴集團按合同所訂明 貴集團預期有權獲得的總代價確認收入。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度， 貴集團確認與「重疊客戶及供應商交易」有關的收入分別為人民幣147,949,000元、人民幣504,863,000元及人民幣440,490,000元。

資本化研發開支

貴集團的研究活動所產生的開發開支僅在 貴集團能夠證明完成有關無形資產的技術可行性以使其將可供使用或出售、 貴集團擬完成且 貴集團能夠使用或出售資產、資產將如何產生未來經濟利益、完成研發項目的資源可用性以及在開發過程中可靠地計量開支的能力時方會資本化及遞延。不符合有關標準的開發開支於產生時於產生期間在損益確認。 貴集團管理層將評估各研發項目的進展情況，並確定符合資本化標準。

物業、廠房及設備、無形資產及使用權資產的減值

物業、廠房及設備、可使用年期有限的無形資產及使用權資產按成本減累計折舊／攤銷及減值(如有)列賬。於釐定資產是否減值時， 貴集團須作出判斷及估計：尤其是在評估是否有可能影響資產價值的事件發生或任何跡象時。於往績記錄期間，管理層評估，由於 貴集團的表現及經營業績符合其作為一間成長型公司於特定年度的預期及預算，故 貴集團並無發現任何物業、廠房及設備、無形資產及使用權資產的減值跡象。

主要估計不確定性來源

以下為關於未來的主要假設，以及各報告期末估計不確定性的其他主要來源，其存在引發對未來十二個月內的資產賬面值作出重大調整的重大風險。

其他金融負債的公允價值

如附註27所述， 貴公司已於往績記錄期間向若干投資者發行多輪股份。 貴集團將有關金融工具列為按公允價值計入損益的金融負債。有關金融工具的公允價值採用估值技術(即涉及各種參數及輸入數據的倒推法、貼現現金流量法及期權定價模型)釐定。估值技術在實施估值前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場情況。然而，務請注意，部分輸入數據(如在清算事件等不同情況下的可能性)需要管理層估計。管理層的估計及假設會定期審閱，並在必要時進行調整。若任何估計及假設發生變動，可能會導致按公允價值計入損益的金融負債的公允價值發生變動。於2023年、2024年及2025年12月31日， 貴集團按公允價值計入損益的金融負債的公允價值分別為人民幣1,389,872,000元、人民幣1,896,218,000元及人民幣3,035,159,000元。

貿易應收款項的預期信貸虧損撥備

除具有重大結餘或已發生信貸減值的貿易應收款項單獨按預期信貸虧損評估外，對於個別不重大的貿易應收款項，則按 貴集團內部信貸評級將債務人分組進行共同評估。經考慮貿易債務人的內部信貸評級、賬齡及／或各貿易應收款項的逾期狀況後，

管理層通過對具有類似虧損模式的不同債務人進行分組，按集體評估基準評估貿易應收款項的全期預期信貸虧損金額。估計虧損率基於債務人預期年期內的違約率，並就前瞻性資料予以調整。

預期信貸虧損撥備對估計變動敏感。有關 貴集團貿易應收款項及預期信貸虧損的資料分別於附註19及附註34披露。

質保索賠撥備估計

貴集團根據於銷售卡車時與客戶簽訂的合同為所有新能源重卡提供產品質保。 貴集團按照質保服務的預計單位成本乘以銷量計提所售卡車的質保準備金，包括質保期內維修或更換部件的預計成本的最佳估計。有關估計主要是基於對日後索賠的性質、頻率和平均成本的預估。鑑於 貴集團銷售歷史相對較短，因此有關估計本質上具有不確定性，而過往或預測質保經驗的變動可能導致質保撥備在未來發生重大變化。預計在未來12個月內發生的質保準備金部分計入流動負債項下的撥備，剩餘結餘則於綜合財務狀況表中計入其他非流動負債項下的撥備。質保費用於綜合損益及其他全面收入表中錄為銷售成本的組成部分。 貴集團定期重新評估質保撥備的充足性。

6. 收入及分部資料

(i) 收入分解

收入指於往績記錄期間就銷售新能源重卡及零部件已收及應收的款項(扣除銷售相關稅項並於某個時間點確認)。

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貨品類型			
卡車及零部件銷售			
—新能源重卡銷售	425,196	1,961,182	3,927,491
—零部件銷售	444	7,380	32,358
—其他	—	—	1,257
	425,640	1,968,562	3,961,106
收入確認時間			
某個時間點	425,640	1,968,562	3,961,106

(ii) 對客戶合同的履約義務及收入確認政策

新能源重卡銷售

貴集團通過向卡車買家(「**直接買家**」)或分銷經銷商直接銷售的方式從銷售新能源重卡及相關產品產生收入。

貴集團於直接買家驗收卡車的時間點確認來自銷售含電池包的整車之收入，而就向經銷商銷售而言，則於向經銷商交付卡車及經銷商結清銷售的全數款項之時間點確認來自銷售含電池包的整車之收入，乃由於此為 貴集團根據相關合同條款向客戶轉移貨品控制權的相關時間點。

為滿足若干卡車買家的融資需求， 貴集團亦與電池經營租賃公司(「**電池經營租賃公司**」)建立戰略合作夥伴關係，這些公司允許直接買家購買 貴集團新能源重卡車身，並另行訂購電池包的使用權。根據該安排，當 貴集團向卡車買家銷售新能源重卡車身時， 貴集團會同步將相應的電池包銷售予作為 貴集團客戶的電池經營租賃公司。卡車買家單獨與電池資經營租賃公司簽訂電池租賃合同，通過支付月租訂購電池包的使用權。

承諾將電池包的控制權轉移予電池經營租賃公司是與電池經營租賃公司簽訂的電池包銷售合同中唯一的履約義務。 貴集團於直接買家驗收卡車時(即新能源重卡車身的控制權轉移予直接買家時)就新能源重卡車身銷售確認收入。如上文所述， 貴集團於直接買家驗收卡車時(與 貴集團根據相關合同條款將電池包控制權轉移予電池經營租賃公司的時間點相符)確認向電池經營租賃公司銷售電池包的收入。

直接買家及經銷商通常需預付按金，而電池經營租賃公司通常不需要在簽訂相關銷售合同時預付貨品購買代價。合同負債於收到尚未確認相關收入的有關代價及按金時確認。

質保

貴集團通常就向客戶的銷售提供6個月至8年或60,000至400,000公里的保證類質保服務。銷售相關質保旨在保證所售產品符合約定規格。因此， 貴集團根據國際會計準則第37號入賬撥備。撥備於附註26中披露。

零部件銷售

零部件銷售收入於客戶驗收貨品時確認，因 貴集團此時才將貨品的控制權轉移予客戶。

客戶通常需在下單時全額支付總代價。合同負債於收到尚未確認相關收入的代價時確認。

(iii) 獲分配至客戶合同中剩餘履約義務的交易價格

由於 貴集團合同的原預期期限少於一年， 貴集團採用可行權宜方法，不披露分配至未履約義務的交易價格。

分部資料

就資源分配及分部表現評估而言， 貴公司首席執行官(即主要經營決策者)專注於審閱 貴集團的整體業績及財務狀況，其乃根據附註4所載相同會計政策編製。因此， 貴集團僅有單一經營分部，故並無呈列此單一分部的進一步分析。

實體層面的披露

地區資料

貴集團的大部分業務及運營均在中國內地進行，目前 貴集團的主要市場、大部分收入、經營虧損及非流動資產均來自／位於中國內地。因此，並無呈列地理分部資料。

於往績記錄期間，貢獻 貴集團總收入超過10%的客戶收入如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
客戶A*	147,949	504,863	440,490
客戶B*	108,125	不適用	不適用
客戶C	不適用	323,014	不適用
客戶D	55,908	不適用	不適用
客戶E	不適用	不適用	501,408

* 即單獨銷售電池包時作為 貴集團客戶的電池經營租賃公司。

不適用：低於總收入10%的金額未予披露。

7. 其他收入

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
銀行利息收入	5,751	2,187	9,105
政府補助*(附註)*	206	10,691	12,164
其他	—	38	2,431
	5,957	12,916	23,700

*附註：*該款項指自地方政府獲得的與企業搬遷及其他激勵有關的無條件政府補助。

8. 其他收益及虧損淨額

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動收益	366	129	—
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動收益(虧損)	44,776	(56,346)	(56,941)
出售物業、廠房及設備的淨虧損	(282)	(676)	(5,404)
終止使用權資產的淨收益	—	272	405
外匯收益(虧損)淨額	20,111	36	(38)
其他	271	793	(1,603)
	65,242	(55,792)	(63,581)

9. 融資成本

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
關聯方借款利息	757	5,639	938
租賃負債利息	654	812	650
銀行借款利息	154	9,961	25,133
	1,565	16,412	26,721

10. 除税前虧損

扣除下列項目後得出除税前虧損：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
物業、廠房及設備折舊	10,815	25,940	64,049
使用權資產折舊	5,997	9,929	9,504
無形資產攤銷	18,142	20,275	22,717
折舊及攤銷總額	34,954	56,144	96,270
已資本化至存貨	345	251	1,795
核數師酬金	50	266	396
確認為銷售成本的存貨成本	416,483	1,920,374	3,667,425
[編纂]開支	—	9,761	27,231
員工成本(包括董事酬金)*(附註12)*			
—工資及津貼	263,353	318,724	418,336
—退休福利計劃供款	25,047	30,241	34,466
員工成本總額	288,400	348,965	452,802

11. 所得税開支

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
中國企業所得税(「**企業所得税**」)			
即期税項	—	—	63

根據中國企業所得税法(「**企業所得税法**」)及企業所得税法實施條例， 貴公司及其中國附屬公司的税率為25%，惟若干小型微利中國附屬公司除外，該等附屬公司在2027年12月31日前可享有2.5%的優惠所得税税率。

深向汽車銷售有限公司是一家於香港註冊成立的附屬公司，於往績記錄期間毋須繳納香港利得税的應課税利潤。

貴公司於2023年10月取得「高新技術企業」認證，故有權於2023年至2025年三年期間享受15%的優惠税率。

根據中國國家税務總局頒佈並自2018年起生效的一項政策，從事研發(「**研發**」)活動的企業在釐定當年應課税利潤時，有權就產生的合資格研發開支申請附加税項扣除(「**加計扣除**」)，扣除額為合資格研發開支的75%。自2022年10月1日起，附加扣除比例提高至100%。

往績記錄期間的所得稅開支可根據綜合損益及其他全面收入表與除稅前虧損對賬，如下所示：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
除稅前虧損	(388,987)	(675,195)	(649,003)
按中國企業所得稅稅率25%計算的稅項	(97,247)	(168,799)	(162,251)
就稅務而言不可扣減開支的稅務影響	328	9,502	9,278
就稅務而言毋須課稅收入的稅務影響	(6,717)	—	—
研發開支附加稅項扣除的稅務影響	(48,688)	(16,299)	(28,779)
未確認稅項虧損的稅務影響	112,121	137,496	128,856
未確認可扣減暫時差額的稅務影響	1,764	9,705	11,245
授予 貴公司及中國附屬公司優惠的稅務影響	38,439	28,395	41,714
所得稅開支	—	—	63

於2023年、2024年及2025年12月31日， 貴集團未動用稅項虧損分別為人民幣1,224,880,000元、人民幣1,889,249,000元及人民幣2,598,737,000元，而可扣減暫時差額分別為人民幣14,849,000元、人民幣71,373,000元及人民幣143,870,000元。概無就稅項虧損或暫時差額確認遞延稅項資產，乃由於未來利潤流不可預測。

未動用稅項虧損將在如下年度結轉且到期：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
2026年	44,574	44,574	44,574
2027年	435,409	435,409	435,409
2028年	744,897	744,897	744,897
2029年	—	664,369	664,369
2030年	—	—	709,488
總計	1,224,880	1,889,249	2,598,737

12. 董事、監事、主要高級管理層及員工薪酬

(A) 董事、監事及主要高級管理層薪酬

於往績記錄期間，根據適用的上市規則及香港公司條例披露的董事、監事及主要高級管理層薪酬如下：

	委任日期	袍金	工資及津貼	退休福利計劃供款	酌情績效花紅	股份支付	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*
截至2023年12月31日止年度							
首席執行官兼執行董事							
萬鈞先生(「**萬鈞先生**」)	2020年7月31日	—	—	—	—	—	—
執行董事							
徐上上先生(「**徐先生**」)	2022年6月8日	—	820	63	565	—	1,448
田山先生(「**田先生**」)*(附註iv)*	2022年6月8日	—	1,396	63	565	—	2,024
王甲先生(「**王甲先生**」)*(附註v)*	2022年12月23日	—	1,200	63	912	—	2,175
非執行董事							
馮海龍先生(「**馮先生**」)*(附註iii)*	2022年8月16日	—	—	—	—	—	—
王雲鵬先生(「**王雲鵬先生**」)*(附註ix)*	2020年9月22日	—	—	—	—	—	—
牛昊天先生(「**牛先生**」)*(附註i)*	2022年6月8日	—	—	—	—	—	—
周志峰先生(「**周先生**」)	2022年6月8日	—	—	—	—	—	—
華欣先生(「**華先生**」)*(附註ii)*	2023年2月1日	—	—	—	—	—	—
張嶽鵬先生(「**張嶽鵬先生**」)*(附註v)*	2022年12月23日	—	—	—	—	—	—
監事							
張磊先生(「**張磊先生**」)	2020年7月31日	—	—	—	—	—	—
		—	3,416	189	2,042	—	5,647

	委任日期	袍金	工資及津貼	退休福利計劃供款	酌情績效花紅	股份支付	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*
截至2024年12月31日止年度							
首席執行官兼執行董事							
萬鈞先生	2020年7月31日	—	2,118	50	1,791	—	3,959
執行董事							
徐先生	2022年6月8日	—	1,044	66	1,063	—	2,173
田先生*(附註iv)*	2022年6月8日	—	1,417	66	565	—	2,048
王甲先生*(附註v)*	2022年12月23日	—	1,246	66	1,518	—	2,830
非執行董事							
馮先生*(附註iii)*	2022年8月16日	—	—	—	—	—	—
王雲鵬先生*(附註ix)*	2020年9月22日	—	—	—	—	—	—
周先生	2022年6月8日	—	—	—	—	—	—
華先生*(附註ii)*	2023年2月1日	—	—	—	—	—	—
張嶽鵬先生*(附註v)*	2022年12月23日	—	—	—	—	—	—
陳銓先生(「**陳先生**」)*(附註vi)*	2024年2月4日	—	—	—	—	—	—
練聞天先生(「**練先生**」)*(附註vii)*	2024年8月8日	—	—	—	—	—	—
監事							
張磊先生	2020年7月31日	—	—	—	—	—	—
張松先生(「**張松先生**」)*(附註viii)*	2024年12月2日	—	450	60	60	—	570
郭雷先生(「**郭先生**」)*(附註viii)*	2024年12月2日	—	538	40	114	—	692
		—	6,813	348	5,111	—	12,272

	委任日期	袍金	工資及津貼	退休福利計劃供款	酌情績效花紅	股份支付	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*
截至2025年12月31日止年度							
首席執行官兼執行董事							
萬鈞先生	2020年7月31日	—	2,760	68	1,791	—	4,619
執行董事							
徐先生	2022年6月8日	—	1,003	68	1,245	—	2,316
田先生*(附註iv)*	2022年6月8日	—	1,428	68	1,609	—	3,105
王甲先生*(附註v)*	2022年12月23日	—	1,310	68	1,791	—	3,169
非執行董事							
王雲鵬先生*(附註ix)*	2020年9月22日	—	—	—	—	—	—
周先生	2022年6月8日	—	—	—	—	—	—
張嶽鵬先生*(附註v)*	2022年12月23日	—	—	—	—	—	—
陳先生*(附註vi)*	2024年2月4日	—	—	—	—	—	—
練先生*(附註vii)*	2024年8月8日	—	—	—	—	—	—
李濤先生(「**李濤先生**」)*(附註x)*	2025年3月20日	—	—	—	—	—	—
李龍飛先生(「**李龍飛先生**」)*(附註xi)*	2025年10月16日	—	—	—	—	—	—
監事							
張磊先生	2020年7月31日	—	—	—	—	—	—
張松先生*(附註viii)*	2024年12月2日	—	471	65	63	—	599
郭先生*(附註viii)*	2024年12月2日	—	543	41	133	—	717
		—	7,515	378	6,632	—	14,525

附註：

(i) 牛先生於2022年6月8日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2023年2月1日起辭任 貴公司非執行董事。

(ii) 華先生於2023年2月1日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2024年8月8日起辭任 貴公司非執行董事。

(iii) 馮先生於2022年8月16日起獲委任為 貴公司非執行董事，並於2024年2月4日起辭任 貴公司非執行董事。

(iv) 徐先生及田先生於2022年6月8日獲委任為 貴公司執行董事，周先生於2022年6月8日獲委任為 貴公司非執行董事。田先生於2025年11月6日起辭任 貴公司執行董事。

(v) 王甲先生於2022年12月23日獲委任為 貴公司執行董事。張嶽鵬先生於2022年12月23日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2025年10月16日起辭任 貴公司非執行董事。

(vi) 陳先生於2024年2月4日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2025年11月6日辭任 貴公司非執行董事。

(vii) 練先生於2024年8月8日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2025年11月6日辭任 貴公司非執行董事。

(viii) 張松先生及郭先生於2024年12月2日獲委任為 貴公司監事。

(ix) 王雲鵬先生於2020年9月22日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2025年3月20日起辭任 貴公司非執行董事。

(x) 李濤先生於2025年3月20日獲委任為 貴公司非執行董事。

(xi) 李龍飛先生於2025年10月16日獲委任為 貴公司非執行董事。

上文所示董事薪酬乃就其於往績記錄期間管理 貴集團及 貴公司事務所提供的服務而支付。

上文所示監事薪酬乃就其於往績記錄期間擔任 貴集團及 貴公司監事所提供的服務而支付。

酌情績效花紅乃根據有關人士於 貴集團內的職責及 貴集團的業績而釐定。

於往績記錄期間， 貴集團概無作出任何安排令董事或監事或首席執行官放棄或同意放棄任何薪酬，且 貴集團亦無向 貴公司任何董事或監事支付任何薪酬，作為吸引其加入 貴集團或加入 貴集團後的獎勵或者離職補償。

(B) 五名最高薪酬員工

貴集團五名最高薪酬員工包括 貴公司3、4及4名董事，其於往績記錄期間的薪酬載於上文。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度各年，其餘2、1及1名員工的薪酬分別如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
工資及津貼	1,903	1,153	1,181
退休福利計劃供款	126	66	68
酌情績效花紅	918	758	912
	2,947	1,977	2,161

貴集團並無向 貴公司五名最高薪酬員工支付酬金作為加入或於加入 貴集團時的獎勵或離職補償。

五名最高薪酬人士(其薪酬處於以下範圍並以港元(「**港元**」)呈列)的人數如下：

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
1,000,001港元至1,500,000港元	1	—	—
1,500,001港元至2,000,000港元	2	—	—
2,000,001港元至2,500,000港元	2	3	1
2,500,001港元至3,000,000港元	—	—	1
3,000,001港元至3,500,000港元	—	1	1
3,500,001港元至4,000,000港元	—	—	1
4,000,001港元至4,500,000港元	—	1	—
5,000,001港元至5,500,000港元	—	—	1
總計	5	5	5

13. 股息

於往績記錄期間， 貴公司並無宣派或派付任何股息。

14. 每股虧損

每股基本及攤薄虧損乃基於以下數據計算：

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
用於計算每股基本及攤薄虧損的虧損：			
年內虧損	(388,987)	(675,195)	(649,066)

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
股份數目*(千股)*：			
1月1日(視為)已發行的普通股	78,723	104,184	130,584
已發行或視為將予發行普通股的影響	16,145	13,024	3,924
具有贖回權及回購義務的普通股的影響	(30,868)	(53,208)	(70,508)
用於計算每股基本及攤薄虧損的普通股加權平均數*(附註i)*	64,000	64,000	64,000
每股基本及攤薄虧損*(人民幣元)(附註ii)*	(6.08)	(10.55)	(10.14)

附註：

i 於2024年12月23日， 貴公司由有限公司改制為股份有限公司，124,575,000股每股面值人民幣1.00元的普通股已根據 貴公司股東於當日已註冊的實繳資本發行及配發予有關股東。本次股本資本化採用追溯法計算每股基本虧損，並根據當時股東的出資額及普通股數目予以調整。若干投資者股份(入賬為*附註27*所載按公允價值計入損益的金融負債)以及 貴公司員工激勵平台所持股份未被視為已發行股份，故未計入每股基本虧損的計算。

ii 每股攤薄虧損乃透過調整發行在外普通股加權平均數以假設轉換所有潛在攤薄普通股計算。於往績記錄期間，若干投資者股份(入賬為按公允價值計入損益的金融負債)以及 貴公司員工激勵平台所持股份未被計入每股攤薄虧損的計算，因為將其計入會產生反攤薄效應。因此，每股攤薄虧損與有關年度的每股基本虧損相同。

15. 物業、廠房及設備

貴集團

	電子設備	辦公設備	廠房及機械	汽車	模具	樓宇	租賃裝修	在建工程	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本									
於2023年1月1日	15,690	541	1,244	9,127	12,697	—	1,299	140,205	180,803
添置	8,098	740	5,316	39,301	—	—	2,020	93,224	148,699
轉撥自在建工程	3,502	491	3,204	—	183,528	—	—	(190,725)	—
出售	(335)	—	(12)	—	—	—	(1,299)	—	(1,646)
於2023年12月31日	26,955	1,772	9,752	48,428	196,225	—	2,020	42,704	327,856
添置	7,840	772	—	24,130	—	—	18	26,243	59,003
轉撥自在建工程	—	—	8,048	—	4,627	—	—	(12,675)	—
出售	(23)	—	—	(3,170)	—	—	—	—	(3,193)
於2024年12月31日	34,772	2,544	17,800	69,388	200,852	—	2,038	56,272	383,666
添置	1,816	433	3,104	45,170	—	—	—	230,487	281,010
轉撥自在建工程	5,324	794	41,710	—	51,643	109,028	6,684	(215,183)	—
出售	(6)	—	—	(34,341)	—	—	—	—	(34,347)
於2025年12月31日	41,906	3,771	62,614	80,217	252,495	109,028	8,722	71,576	630,329
累計折舊									
於2023年1月1日	1,751	147	60	1,093	—	—	782	—	3,833
年內撥備	4,335	183	207	4,039	1,169	—	882	—	10,815
出售時抵銷	(59)	—	(6)	—	—	—	(1,299)	—	(1,364)
於2023年12月31日	6,027	330	261	5,132	1,169	—	365	—	13,284
年內撥備	6,150	403	1,539	11,320	5,762	—	766	—	25,940
出售時抵銷	(12)	—	—	(447)	—	—	—	—	(459)
於2024年12月31日	12,165	733	1,800	16,005	6,931	—	1,131	—	38,765
年內撥備	6,311	756	5,336	20,584	25,274	—	5,788	—	64,049
出售時抵銷	(3)	—	—	(19,057)	—	—	—	—	(19,060)
於2025年12月31日	18,473	1,489	7,136	17,532	32,205	—	6,919	—	83,754
賬面值									
於2023年12月31日	20,928	1,442	9,491	43,296	195,056	—	1,655	42,704	314,572
於2024年12月31日	22,607	1,811	16,000	53,383	193,921	—	907	56,272	344,901
於2025年12月31日	23,433	2,282	55,478	62,685	220,290	109,028	1,803	71,576	546,575

貴公司

	電子設備	辦公設備	廠房及機械	汽車	模具	租賃裝修	在建工程	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*	*人民幣千元*
成本								
於2023年1月1日	15,690	541	1,244	9,127	12,697	1,299	140,205	180,803
添置	8,098	738	5,316	39,301	—	2,020	93,224	148,697
轉撥自在建工程	3,502	491	3,204	—	183,528	—	(190,725)	—
出售	(335)	—	(12)	—	—	(1,299)	—	(1,646)
於2023年12月31日	26,955	1,770	9,752	48,428	196,225	2,020	42,704	327,854
添置	7,728	306	—	310	—	18	13,440	21,802
轉撥自在建工程	—	—	8,048	—	4,627	—	(12,675)	—
出售	(23)	—	—	(3,170)	—	—	—	(3,193)
於2024年12月31日	34,660	2,076	17,800	45,568	200,852	2,038	43,469	346,463
添置	1,789	433	2,017	16,014	—	—	40,155	60,408
轉撥自在建工程	4,117	794	12,028	—	51,643	6,684	(75,266)	—
出售	(6)	—	—	(39,504)	—	—	—	(39,510)
於2025年12月31日	40,560	3,303	31,845	22,078	252,495	8,722	8,358	367,361
累計折舊								
於2023年1月1日	1,751	147	60	1,093	—	782	—	3,833
年內撥備	4,335	183	207	4,039	1,169	882	—	10,815
出售時抵銷	(59)	—	(6)	—	—	(1,299)	—	(1,364)
於2023年12月31日	6,027	330	261	5,132	1,169	365	—	13,284
年內撥備	6,145	358	1,539	9,040	5,762	766	—	23,610
出售時抵銷	(12)	—	—	(448)	—	—	—	(460)
於2024年12月31日	12,160	688	1,800	13,724	6,931	1,131	—	36,434
年內撥備	6,149	668	3,253	5,735	25,273	5,788	—	46,866
出售時抵銷	(3)	—	—	(13,713)	—	—	—	(13,716)
於2025年12月31日	18,306	1,356	5,053	5,746	32,204	6,919	—	69,584
賬面值								
於2023年12月31日	20,928	1,440	9,491	43,296	195,056	1,655	42,704	314,570
於2024年12月31日	22,500	1,388	16,000	31,844	193,921	907	43,469	310,029
於2025年12月31日	22,254	1,947	26,792	16,332	220,291	1,803	8,358	297,777

上述物業、廠房及設備項目(在建工程及模具除外)在計及其估計殘值後，按以下估計可使用年期以直線法計提折舊。模具按單位產量法計提折舊。

	可使用年期	估計殘值
	年	
電子設備	3–10	5%
辦公設備	3–5	5%
廠房及機械	8–10	5%
汽車	3–10	5%
樓宇	20	5%
租賃裝修	租賃期限	0%

於2023年12月31日， 貴集團若干賬面總值為人民幣40,763,000元的汽車已抵押，作為附註29所載 貴集團關聯方墊款的抵押品。

16. 使用權資產

貴集團

	租賃物業	租賃機械	租賃土地	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本				
於2023年1月1日	4,006	—	—	4,006
添置	26,470	136	—	26,606
租賃修訂	(4,006)	—	—	(4,006)
於2023年12月31日	26,470	136	—	26,606
添置	18,685	—	31,652	50,337
租賃修訂	(5,892)	—	—	(5,892)
於2024年12月31日	39,263	136	31,652	71,051
添置	13,992	—	80	14,072
租賃修訂	(19,789)	—	—	(19,789)
租賃終止	(1,848)	(136)	—	(1,984)
於2025年12月31日	31,618	—	31,732	63,350
累計折舊				
於2023年1月1日	3,414	—	—	3,414
年內撥備	5,969	28	—	5,997
租賃修訂	(4,006)	—	—	(4,006)
於2023年12月31日	5,377	28	—	5,405
年內撥備	9,808	68	53	9,929
於2024年12月31日	15,185	96	53	15,334
年內撥備	8,830	40	634	9,504
租賃修訂	(12,056)	—	—	(12,056)
租賃終止	(1,848)	(136)	—	(1,984)
於2025年12月31日	10,111	—	687	10,798

	租賃物業	租賃機械	租賃土地	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
賬面值				
於2023年12月31日	21,093	108	—	21,201
於2024年12月31日	24,078	40	31,599	55,717
於2025年12月31日	21,507	—	31,045	52,552

貴公司

	租賃物業	租賃機械	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本			
於2023年1月1日	4,006	—	4,006
添置	26,470	136	26,606
租賃修訂	(4,006)	—	(4,006)
於2023年12月31日	26,470	136	26,606
添置	16,125	—	16,125
租賃修訂	(5,892)	—	(5,892)
於2024年12月31日	36,703	136	36,839
添置	13,992	—	13,992
租賃修訂	(19,789)	—	(19,789)
租賃終止	(1,848)	(136)	(1,984)
於2025年12月31日	29,058	—	29,058
累計折舊			
於2023年1月1日	3,414	—	3,414
年內撥備	5,969	28	5,997
租賃修訂	(4,006)	—	(4,006)
於2023年12月31日	5,377	28	5,405
年內撥備	9,025	68	9,093
於2024年12月31日	14,402	96	14,498
年內撥備	7,977	40	8,017
租賃修訂	(12,056)	—	(12,056)
租賃終止	(1,848)	(136)	(1,984)
於2025年12月31日	8,475	—	8,475
賬面值			
於2023年12月31日	21,093	108	21,201
於2024年12月31日	22,301	40	22,341
於2025年12月31日	20,583	—	20,583

貴集團

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
短期租賃相關開支	1,469	5,489	6,801
租賃現金流出總額	8,219	47,874	14,457

於往績記錄期間，貴集團向獨立第三方租賃物業及機械作營運之用。所訂立租賃合同的固定期限為15個月至10年。於釐定租期及評估不可撤銷期間長短時，貴集團應用合同的定義並釐定合同可強制執行的期間。

貴集團已就所有租賃土地取得土地使用權證。

貴公司

	截至12月31日止年度		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
短期租賃相關開支	1,469	5,072	6,336
租賃現金流出總額	8,219	15,062	13,097

於往績記錄期間，貴公司向獨立第三方租賃物業及機械作營運之用。所訂立租賃合同的固定期限為15個月至10年。於釐定租期及評估不可撤銷期間長短時，貴公司應用合同的定義並釐定合同可強制執行的期間。

租賃限制或契約

貴集團

此外，於2023年、2024年及2025年12月31日，租賃負債人民幣21,105,000元、人民幣23,705,000元及人民幣22,633,000元與有關使用權資產人民幣21,201,000元、人民幣55,717,000元及人民幣52,552,000元由貴集團一同確認。除出租人所持租賃資產的擔保權益外，租賃協議並無施加任何其他契約。

於2025年12月31日，貴集團賬面總值為人民幣31,045,000元的租賃土地已抵押，以為附註29所載貴集團獲授的銀行借款提供擔保。

貴公司

此外，於2023年、2024年及2025年12月31日，租賃負債人民幣21,105,000元、人民幣21,823,000元及人民幣21,523,000元與有關使用權資產人民幣21,201,000元、人民幣22,341,000元及人民幣20,583,000元由貴公司一同確認。除出租人所持租賃資產的擔保權益外，租賃協議並無施加任何其他契約。

17. 無形資產

貴集團

	非專利技術	軟件	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本			
於2023年1月1日	152,080	18,145	170,225
添置	—	29,388	29,388
於2023年12月31日	152,080	47,533	199,613
添置	—	4,706	4,706
收購一間附屬公司時獲得	—	305	305
於2024年12月31日	152,080	52,544	204,624
添置	—	9,590	9,590
於2025年12月31日	152,080	62,134	214,214
累計攤銷			
於2023年1月1日	10,137	1,578	11,715
年內撥備	15,208	2,934	18,142
於2023年12月31日	25,345	4,512	29,857
年內撥備	15,208	5,067	20,275
於2024年12月31日	40,553	9,579	50,132
年內撥備	15,208	7,509	22,717
於2025年12月31日	55,761	17,088	72,849
賬面值			
於2023年12月31日	126,735	43,021	169,756
於2024年12月31日	111,527	42,965	154,492
於2025年12月31日	96,319	45,046	141,365

貴公司

	非專利技術	軟件	總計
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
成本			
於2023年1月1日	152,080	18,145	170,225
添置	—	29,388	29,388
於2023年12月31日	152,080	47,533	199,613
添置	—	4,706	4,706
於2024年12月31日	152,080	52,239	204,319
添置	—	6,643	6,643
於2025年12月31日	152,080	58,882	210,962
累計攤銷			
於2023年1月1日	10,137	1,578	11,715
年內撥備	15,208	2,934	18,142
於2023年12月31日	25,345	4,512	29,857
年內撥備	15,208	5,067	20,275
於2024年12月31日	40,553	9,579	50,132
年內撥備	15,208	7,400	22,608
於2025年12月31日	55,761	16,979	72,740
賬面值			
於2023年12月31日	126,735	43,021	169,756
於2024年12月31日	111,527	42,660	154,187
於2025年12月31日	96,319	41,903	138,222

上述無形資產具有有限可使用年期。該等無形資產按下列估計可使用年期以直線法攤銷：

非專利技術	10年
軟件	5–10年

18. 存貨

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
原材料	4,986	75,530	355,340
製成品	143,944	82,142	223,341
	148,930	157,672	578,681

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
原材料	4,985	74,584	298,408
製成品	141,772	28,402	218,436
	146,757	102,986	516,844

於2023年12月31日， 貴集團若干賬面總值為人民幣110,181,000元的存貨已抵押，作為附註29所載 貴集團關聯方墊款的抵押品。

19. 貿易及其他應收款項／其他資產

貴集團

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
貿易應收款項	168,924	999,633	1,343,720
應收票據	—	2,141	8,512
減：貿易應收款項減值虧損撥備	(2,615)	(13,316)	(18,029)
	166,309	988,458	1,334,203
其他應收款項及預付款項：			
預付供應商款項	115,415	129,350	105,060
向供應商支付的按金	1,185	909	20,835
租賃按金	822	760	2,167
可收回增值稅	29,130	44,509	73,975
應收供應商回扣	2,846	797	34,886
員工墊款	159	32	166
遞延發行成本	—	1,459	5,405
其他預付款項及應收款項	5,368	9,004	6,355
	154,925	186,820	248,849
	321,234	1,175,278	1,583,052
非流動			
其他資產：			
收購物業、廠房及設備的預付款項	3,814	672	2,141
收購無形資產的預付款項	962	2,608	3,042
租賃按金	2,366	2,657	685
向供應商支付的按金	1,929	5,000	5,000
其他預付款項	2,640	1,863	1,655
	11,711	12,800	12,523

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
貿易應收款項	168,924	22,760	24,888
應收票據	—	2,141	3,759
減：貿易應收款項減值虧損撥備	(2,615)	(1,700)	(2,793)
	166,309	23,201	25,854
其他應收款項及預付款項：			
預付供應商款項	109,455	122,885	104,520
向供應商支付的按金	1,185	534	20,450
租賃按金	742	681	2,088
可收回增值稅	29,152	—	58,984
應收供應商回扣	2,846	797	34,886
員工墊款	159	32	161
遞延發行成本	—	1,459	5,405
其他預付款項及應收款項	4,866	8,664	4,869
	148,405	135,052	231,363
	314,714	158,253	257,217
非流動			
其他資產：			
收購物業、廠房及設備的預付款項	3,814	662	435
收購無形資產的預付款項	962	2,608	3,042
租賃按金	2,366	2,207	235
向供應商支付的按金	1,929	5,000	5,000
其他預付款項	2,640	1,863	1,655
	11,711	12,340	10,367

於2023年1月1日， 貴集團及 貴公司並無因與客戶訂立合同而產生的貿易應收款項。

貴集團一般給予0至90天的信貸期。 貴集團將評估各潛在客戶的信貸質量並界定各客戶的評級及信貸額度。

按各報告期末的收入確認日期呈列的貿易應收款項的賬齡分析如下：

貴集團

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	162,848	855,016	1,133,535
91至180天	—	81,060	158,313
181至365天	6,076	46,956	48,242
365天以上	—	16,601	3,630
減：貿易應收款項減值虧損撥備	(2,615)	(13,316)	(18,029)
	166,309	986,317	1,325,691

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	162,848	3,263	22,541
91至180天	—	750	13
181至365天	6,076	2,146	—
365天以上	—	16,601	2,334
減：貿易應收款項減值虧損撥備	(2,615)	(1,700)	(2,793)
	166,309	21,060	22,095

貴集團及 貴公司於2023年、2024年及2025年12月31日的貿易應收款項的預期信貸虧損撥備評估詳情載於附註34。

截至2023年、2024年及2025年12月31日， 貴集團分別持有已收票據總額人民幣零元、人民幣2,141,000元及人民幣8,512,000元，用於未來結算貿易應收款項。 貴集團於報告期末繼續確認其全部賬面值，詳情披露於附註34。 貴集團所有已收票據的屆滿期限均少於一年。

截至2023年、2024年及2025年12月31日， 貴公司分別持有已收票據總額人民幣零元、人民幣2,141,000元及人民幣3,759,000元，用於未來結算貿易應收款項。 貴公司於報告期末繼續確認其全部賬面值，詳情披露於附註34。 貴公司所有已收票據的屆滿期限均少於一年。

20. 按公允價值計入損益的金融資產

貴集團及 貴公司

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
理財產品	13,366	—	—

於2023年12月， 貴集團訂立了數份向金融機構購買理財產品的合同，金額為人民幣13,366,000元，並於初始確認時將該等投資入賬為按公允價值計入損益的金融資產。理財產品的回報無法保證並參考有關債務及權益工具的表現及合同所述的預期回報率釐定。所有產品均於2024年到期。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度各年，公允價值收益人民幣366,000元、人民幣129,000元及人民幣零元已於損益中確認。資產估值基準披露於附註34。

21. 定期存款／受限制銀行結餘／現金及現金等價物

於2023年、2024年及2025年12月31日， 貴集團及 貴公司在銀行的定期存款賬面值分別約為人民幣20,000,000元、人民幣零元及人民幣零元，年利率分別為2.5%、0.0%及0.0%。

於2023年12月31日， 貴集團有賬面值為人民幣200,000,000元的受限制銀行賬戶作為一間附屬公司的資本賬戶，其後於2024年解除限制。於2024年12月31日及2025年12月31日， 貴集團將賬面值為人民幣341,400,000元及人民幣1,249,272,000元的部分銀行結餘抵押予銀行，作為應付票據及銀行借款的抵押品，有關受限制銀行結餘的固定年利率分別為1.00%至1.95%及0.10%至1.30%。由於受限制銀行結餘將於結清有關應付票據及銀行借款後方解除限制，故分類為流動資產。

於2024年及2025年12月31日， 貴公司向銀行抵押其若干賬面值為人民幣68,900,000元及人民幣522,925,000元的銀行結餘，作為應付票據及銀行借款的抵押品，該等受限制銀行結餘分別按介於1.25%至1.95%及0.10%至1.30%的固定年利率計息。因受限制銀行結餘將於結算相關應付票據及銀行借款後解除，故其被分類為流動資產。

於2023年、2024年及2025年12月31日，餘下的銀行結餘(呈列為現金及現金等價物)的固定年利率分別為0.05%至3.00%、0.01%至2.30%及0.01%至1.60%。

貴集團以人民幣以外貨幣計值的定期存款、受限制銀行結餘、現金及現金等價物載列如下：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
美元(「**美元**」)	74	157	555
港元	—	69	290
	74	226	845

貴公司以人民幣以外貨幣計值的定期存款、受限制銀行結餘、現金及現金等價物載列如下：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
美元	74	8	8

22. 貿易及其他應付款項

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項	23,785	438,147	1,214,305
應付票據	—	469,088	1,658,152
	23,785	907,235	2,872,457
其他應付款項：			
購買物業、廠房及設備的應付款項	47,974	24,590	81,920
應付銷售佣金	20,113	26,884	28,191
應付工資及福利	66,938	71,792	116,590
因撤銷政府補助而應付的款項	3,000	—	—
應計利息	26	443	829
發行若干投資者股份應佔的應計交易成本	4,700	10,700	11,400
第三方墊款	—	—	9,782
其他應付税項	—	2,358	4,116
應計開支	15,093	25,420	41,730
應計**[編纂]**開支	—	11,219	10,927
其他應付款項	14,584	12,397	16,064
	172,428	185,803	321,549
	196,213	1,093,038	3,194,006

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
貿易應付款項	23,785	340,011	878,300
應付票據	—	194,000	975,694
	23,785	534,011	1,853,994
其他應付款項：			
購買物業、廠房及設備的應付款項	47,974	24,576	9,985
應付銷售佣金	20,113	12,956	—
應付工資及福利	66,022	15,052	64,467
因撤銷政府補助而應付的款項	3,000	—	—
應計利息	26	443	753
發行若干投資者股份應佔的應計交易成本	4,700	10,700	11,400
其他應付稅項	—	2,358	1,951
應計開支	15,093	25,420	41,730
應計**[編纂]**開支	—	11,219	10,927
其他應付款項	14,254	10,488	5,963
	171,182	113,212	147,176
	194,967	647,223	2,001,170

貴集團的貿易應付款項主要與購買存貨有關。若干供應商一般給予 貴集團不超過90天的信貸期以購買存貨。

以下為按各報告期末的發票日期呈列的貿易應付款項賬齡分析：

貴集團

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	23,775	437,892	1,094,215
91至180天	10	—	118,203
181至365天	—	255	1,887
	23,785	438,147	1,214,305

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	23,775	339,756	760,715
91至180天	10	—	116,233
181至365天	—	255	1,352
	23,785	340,011	878,300

23. 合同負債

貴集團

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
客戶預付款及定金	10,060	34,807	76,772

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
客戶預付款及定金	8,756	6,438	11,962

於2023年1月1日，合同負債結餘為人民幣零元。

合同負債指 貴集團及 貴公司向客戶轉移貨品的責任，而 貴集團已就該等貨品向客戶收取代價(或應付代價金額)。

預期於 貴集團及 貴公司正常營運週期內清償的合同負債分類為流動負債。期初的合同負債已全部於報告期內變現為收入，並無於報告期內確認前期已履行履約義務的收入。

24. 銀行借款

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
有抵押和無擔保銀行借款	—	100,000	225,000
無抵押和無擔保銀行借款	20,000	549,990	1,010,782
	20,000	649,990	1,235,782
上述借款的賬面值須予償還期限：			
一年內	20,000	590,210	1,084,986
一年以上但不超過兩年	—	10,180	150,796
兩年以上但不超過三年	—	49,600	—
	20,000	649,990	1,235,782
減：流動負債項下所示一年內到期的金額	20,000	590,210	1,084,986
非流動負債項下所示金額	—	59,780	150,796

貴集團的借款風險如下：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
定息借款	20,000	649,990	1,043,486
浮息借款	—	—	192,296
	20,000	649,990	1,235,782

貴集團浮息銀行借款按貸款市場報價利率(「**LPR**」)加上下浮動百分比計息。

貴集團的借款實際利率(亦相等於訂約利率)範圍如下：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
定息借款	4.00%至4.90%	2.70%至4.60%	2.20%至3.90%
浮息借款	不適用	不適用	2.25%至2.70%

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
有抵押和無擔保銀行借款	—	100,000	—
無抵押和無擔保銀行借款	20,000	549,990	960,782
	20,000	649,990	960,782
上述借款的賬面值須予償還期限：			
一年內	20,000	590,210	809,986
一年以上但不超過兩年	—	10,180	150,796
兩年以上但不超過三年	—	49,600	—
	20,000	649,990	960,782
減：流動負債項下所示一年內到期的金額	20,000	590,210	809,986
非流動負債項下所示金額	—	59,780	150,796

貴公司的借款風險如下：

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
定息借款	20,000	649,990	768,486
浮息借款	—	—	192,296
	20,000	649,990	960,782

貴公司浮息銀行借款按貸款市場報價利率(「**LPR**」)加上下浮動百分比計息。

貴公司的借款實際利率(亦相等於訂約利率)範圍如下：

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
定息借款	4.00%至4.90%	2.70%至4.60%	2.20%至3.90%
浮息借款	不適用	不適用	2.25%至2.70%

25. 租賃負債

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
應付租賃負債：			
一年內	9,866	11,784	12,836
一年以上但不超過兩年	8,950	7,752	8,428
兩年以上但不超過五年	2,289	2,929	645
五年以上	—	1,240	724
	21,105	23,705	22,633
減：流動負債項下所示12個月內到期結算的款項	9,866	11,784	12,836
非流動負債項下所示12個月後到期結算的款項	11,239	11,921	9,797

貴公司

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
應付租賃負債：			
一年內	9,866	10,859	11,726
一年以上但不超過兩年	8,950	6,795	8,428
兩年以上但不超過五年	2,289	2,929	645
五年以上	—	1,240	724
	21,105	21,823	21,523
減：流動負債項下所示12個月內到期結算的款項	9,866	10,859	11,726
非流動負債項下所示12個月後到期結算的款項	11,239	10,964	9,797

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，適用於租賃負債的增量借款年利率分別為4.20%至4.30%、3.35%至4.30%，以及3.09%至4.30%。

26. 撥備

貴集團及 貴公司

	質保撥備
	人民幣千元
於2023年1月1日	—
年內撥備	7,169
年內產生的質保費用	(139)
於2023年12月31日	7,030
年內撥備	36,457
年內產生的質保費用	(5,644)
於2024年12月31日	37,843
年內撥備	87,768
年內產生的質保費用	(25,028)
於2025年12月31日	100,583

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
就報告目的按以下項目分析：			
流動負債	2,251	10,670	35,972
非流動負債	4,779	27,173	64,611
	7,030	37,843	100,583

質保撥備乃管理層對 貴集團新能源重卡6個月至8年或60,000至400,000公里的保證類質量保證的修理工作負債的最佳估計。由於影響並不重大，因此在計量修理工作撥備時並無對有關金額進行折現。

27. 按公允價值計入損益的金融負債

貴集團及 貴公司

於2022年4月、6月、7月、8月及9月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣458,563,000元，作為認購 貴公司實繳股本人民幣14,723,000元(「**A輪股份**」)的代價。於2022年11月， 貴公司完成A輪融資，並將人民幣14,723,000元入賬為 貴公司的實繳股本，餘額人民幣443,840,000元入賬為資本儲備。

於2022年12月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣769,223,000元，作為認購 貴公司實繳股本人民幣20,839,000元(「**A+輪股份**」)的代價。於2023年5月， 貴公司完成A+輪融資，並將人民幣20,839,000元入賬為 貴公司的實繳股本，餘額人民幣748,384,000元入賬為資本儲備。

於2023年12月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣300,000,000元，作為認購 貴公司實繳股本人民幣6,933,000元(「**B1輪股份**」)的代價。同月， 貴公司已收到B1輪融資總額中的人民幣200,000,000元，因此，截至2023年12月31日止年度人民幣4,622,000元入賬為 貴公司的實繳股本，差額人民幣195,378,000元入賬為資本儲備。於2024年4月， 貴公司已收到餘下B1輪融資人民幣100,000,000元，因此將人民幣2,311,000元入賬為 貴公司的實繳股本，並將差額人民幣97,689,000元入賬為截至2024年12月31日止年度的資本儲備。

於2024年5月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣90,000,000元，作為認購 貴公司實繳股本合共人民幣2,080,000元(「**B2輪股份**」)的代價。同月， 貴公司已完成B2輪融資，並將人民幣2,080,000元入賬為 貴公司的實繳股本，餘額人民幣87,920,000元入賬為資本儲備。

於2024年12月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣330,000,000元，作為認購 貴公司股本合共人民幣7,627,000元(「**B3輪股份**」)的代價。同月， 貴公司已收到B3輪融資總額中的人民幣260,000,000元，因此截至2024年12月31日止年度將人民幣6,009,000元入賬為 貴公司的股本，並將差額人民幣253,991,000元入賬為截至2024年12月31日止年度的股份溢價。於2025年1月， 貴公司已收到餘下B3輪融資人民幣70,000,000元，因此將人民幣1,618,000元入賬為 貴公司股本，將差額人民幣68,382,000元入賬為2025年股份溢價。

於2025年6月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣150,000,000元，作為認購 貴公司股本合共人民幣3,148,000元(「Pre-**[編纂]** I輪股份」)的代價。同月， 貴公司已完成Pre-**[編纂]** I輪融資，並將人民幣3,148,000元入賬為 貴公司股本，餘額人民幣146,852,000元入賬為股份溢價。

於2025年10月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣170,000,000元，作為認購 貴公司股本合共人民幣3,567,000元(「Pre-**[編纂]** II輪股份」)的代價。於2025年12月， 貴公司已完成Pre-**[編纂]** II輪融資，並將人民幣3,567,000元入賬為 貴公司股本，餘額人民幣166,433,000元入賬為股份溢價。

於2025年12月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣855,876,000元，作為認購 貴公司股本合共人民幣17,991,000元(「Pre-**[編纂]** III輪股份」)的代價。截至2025年12月31日止年度， 貴公司已收到Pre-**[編纂]** III輪融資人民幣692,000,000元，並將人民幣14,521,000元入賬為 貴公司股本，餘額人民幣677,479,000元入賬為股份溢價。於2026年1月， 貴公司已收到Pre-**[編纂]** III輪融資餘下人民幣163,876,000元，故將人民幣3,470,000元入賬為 貴公司股本，差額人民幣160,406,000元入賬為2026年的股份溢價。

A輪股份、A+輪股份、B1輪股份、B2輪股份、B3輪股份及Pre-**[編纂]**I、II及III輪股份(統稱「**投資者股份**」)的主要條款概述如下：

表決權

所有股東(包括普通股持有人及投資者股份持有人)均有權作為單一類別按比例共同投票。

股息權

貴集團的資本儲備、盈餘儲備及未分派儲備(如有)由所有股東按其持股比例分享。

清算優先權

若 貴集團發生任何清算(包括解散或清盤)(「**清算事件**」)，投資者股份持有人應有權獲得相當於100%股票價格加已宣派但尚未分派股息的金額，而所有自清算事件獲得的所得款項應按以下順序分派：(1)Pre-**[編纂]**I、II及III輪股份；(2)B1輪股份、B2輪股份及B3輪股份(統稱「**B輪股份**」)；(3)A+輪股份；(4)A輪股份。於出售事件(定義見下文)中， 貴集團或其股東因出售事件而收到的所有代價亦應按照上述計劃進行分派。出售事件指股權出售事件或資產出售事件。股權出售事件指 貴集團的合併、收購或其他類似的交易，導致 貴集團的控制權發生變化，從而使該事件發生前的股東於該事件發生後的倖存實體中擁有的股份或表決權低於50%。資產出售事件指 貴集團的全部或絕大部分資產被出售或處置，或 貴集團的全部或絕大部分知識產權被獨家許可、出售或轉讓予第三方。

反攤薄權利

若 貴公司增加實繳股本的價格低於投資者股份的投資者於**[編纂]**前按每筆實繳股本支付的價格(附註30提述的股份激勵計劃除外)，投資者股份持有人有權要求 貴公司以零代價(或法律允許的任何其他最低價格)向其發行更多實繳股本，以便：就A輪、A+輪、B1輪、B2輪、B3輪、Pre-**[編纂]**I、II及III輪投資者而言，投資者股份持有人支付的總金額除以獲得的實繳股本總額，等於新發行的每筆實繳股本的價格。

贖回權

A輪股份、A+輪股份、B輪股份以及Pre-**[編纂]** I、II及III輪股份的投資者在發生特定或然事件時， 貴公司應依投資者的選擇贖回，該等或然事件包括(i) 貴公司未能於2029年4月24日前完成**[編纂]**或於2028年6月30日前提交**[編纂]**申請；(ii) 貴集團、員工激勵平台或 貴公司普通股股東發生重大違反A輪股份、A+輪股份、B輪股份、Pre-**[編纂]** I、II及III輪股份的增資協議及法規的情形；(iii) 貴集團首席執行官有重大違法行為，未履行 貴集團管理職能超過90日，且 貴集團在上述時間內無法找到替代解決方案，導致 貴集團經營困難；(iv)對特定投資者而言， 貴公司未能於2027年12月31日前完成物業投資；(v)對特定投資者而言， 貴公司將附屬公司的註冊地址變更至特定區域以外；(vi)對於特定投資者而言， 貴公司未能於特定日期前完成物業投資或(vii)其他與投資者協定的回購文件或協議。購回價格為(i)投資者原始投資金額加年收益率8%再加已宣派但尚未分派的股息；及(ii)股份的公允價值，以較高者為準。贖回金額應按以下順序分派：(1)Pre-**[編纂]** I、II及III輪股份投資者，(2)B輪股份投資者，(3)A+輪股份投資者；(4)特定A輪股份投資者。

終止優先權

於2025年12月，根據 貴公司與投資者股份的投資者訂立的協議，贖回權自首次提交**[編纂]**之日起停止生效，並於下列事件發生時(以最早者為準)自動恢復：(i)向聯交所遞交的**[編纂]**(「**[編纂]**」)未獲接納(包括被拒絕或退回)；(ii)**[編纂]**被退回、取消或撤回；(iii) 貴公司未於首次提交**[編纂]**日期起計18個月內完成**[編纂]**；或(iv) 貴公司未於收到聯交所批准**[編纂]**的日期起計12個月內完成**[編纂]**，除非雙方另有約定。

根據協議，授予投資者股份投資者的所有其他優先權應於**[編纂]**完成後自動終止。

呈列及分類

截至2023年、2024年及2025年12月31日， 貴公司將向投資者發行的投資者股份確認為按公允價值計入損益的金融負債，並分類為流動負債，原因為上述主要條款所述所有觸發支付事件並非均在 貴公司的控制範圍之內，且該等金融工具並不符合 貴公司對權益的定義。金融負債按公允價值計量，而任何金融負債公允價值變動均於綜合損益及其他全面收入表內「按公允價值計入損益的金融負債公允價值變動的損益」中入賬。 貴公司董事認為，貴集團信貸風險變動導致的投資者股份公允價值變動極小。

於2023年及2025年 貴公司採用倒推法並於2024年採用貼現現金流量法釐定 貴公司的相關股份價值，並參考獨立合資格估值師藍策亞洲(北京)企業管理諮詢有限公司(「**藍策**」)進行的估值報告根據期權定價模型(「**OPM模型**」)進行股權分配，以得出投資

者股份截至各報告期末的公允價值。藍策的地址為中國北京市朝陽區東三環北路甲19號SOHO嘉盛中心511室。於2023年及2025年， 貴公司採用倒推法，主要由於估值日期前後發生融資活動。鑑於2024年前後並未進行融資活動， 貴集團採用貼現現金流量法釐定 貴公司的相關股份價值。

除於2023年及2025年根據倒推法以及於2024年根據貼現現金流量法釐定的 貴公司相關股份價值外，用於釐定公允價值的其他關鍵估值假設如下：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
清算時間	5.32年	4.32年	3.32年
贖回時間	5.32年	4.32年	3.32年
轉為**[編纂]**時間	5.32年	1.50年	0.50年
無風險利息	2.43%	1.34%	1.45%
發生清算情況下的可能性	28%	25%	25%
發生贖回情況下的可能性	28%	25%	25%
[編纂]情況下的可能性	45%	50%	50%
波動率	46%	46%	40%

貴公司董事根據中國國債的收益率估計無風險利率，且到期年限接近於自各自估值日期至預期清算日期期間。波動率乃於每個估值日期根據相同行業可比較公司自各自估值日期至預期清算日期期間的歷史波動率的平均值進行估計。

按公允價值計入損益的金融負債變動載列如下：

	A輪	A+輪	B1輪	B2輪	B3輪	Pre-[編纂] I輪	Pre-[編纂] II輪	Pre-[編纂] III輪	按公允價值計入損益的金融負債
	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*	*人民幣千元*
於2023年1月1日	465,425	—	—	—	—	—	—	—	465,425
年內添置	—	769,223	200,000	—	—	—	—	—	969,223
公允價值變動	(30,480)	(14,296)	—	—	—	—	—	—	(44,776)
於2023年12月31日	434,945	754,927	200,000	—	—	—	—	—	1,389,872
年內添置	—	—	100,000	90,000	260,000	—	—	—	450,000
公允價值變動	28,080	13,668	6,738	2,021	5,839	—	—	—	56,346
於2024年12月31日	463,025	768,595	306,738	92,021	265,839	—	—	—	1,896,218
年內添置	—	—	—	—	70,000	150,000	170,000	692,000	1,082,000
公允價值變動	32,593	27,082	(1,794)	(538)	(402)	—	—	—	56,941
於2025年12月31日	495,618	795,677	304,944	91,483	335,437	150,000	170,000	692,000	3,035,159

28. 股本及實繳股本

如附註1所披露， 貴公司於2024年11月29日召開的股東大會批准後，由有限公司改制為股份有限公司。於2023年1月1日及截至2023年12月31日止年度的餘額指 貴公司改制前 貴公司的實繳股本。截至2024年及2025年12月31日的股本指 貴公司已發行股本。

實繳股本

	人民幣千元
已發行及繳足:	
於2023年1月1日	78,723
發行A+輪股份*(附註i)*	20,839
發行B1輪股份*(附註i)*	4,622
於2023年12月31日	104,184
分配予員工激勵平台*(附註ii)*	16,000
發行B1輪股份*(附註i)*	2,311
發行B2輪股份*(附註i)*	2,080
改制為股份有限公司*(附註iii)*	(124,575)
於2024年12月31日	—

股本

	股份數目	**金額**
		人民幣千元
每股人民幣1.00元的普通股		
法定及已發行		
於2023年1月1日及2023年12月31日	—	—
改制為股份有限公司後發行普通股*(附註iii)*	124,575,238	124,575
發行B3輪股份*(附註i)*	6,009,196	6,009
於2024年12月31日	130,584,434	130,584
發行B3輪股份*(附註i)*	1,617,861	1,618
發行Pre-**[編纂]** I輪股份*(附註i)*	3,147,674	3,148
發行Pre-**[編纂]** II輪股份*(附註i)*	3,567,365	3,567
發行Pre-**[編纂]** III輪股份*(附註i)*	14,521,270	14,521
於2025年12月31日	153,438,604	153,438

附註：

i. 有關A+輪、B1輪、B2輪、B3輪及Pre-**[編纂]** I、II及III輪股份的發行，請參閱附註27。

ii. 有關向員工激勵平台分配實收資本的事項，請參閱附註30。

iii. 貴公司於2024年12月23日根據中國公司法改制為股份有限公司。於完成股份改制後， 貴公司截至2024年5月31日的部分淨資產轉換為124,575,238股每股面值人民幣1.00元的股份。轉換後的淨資產超過普通股面值的部分計入 貴公司的股份溢價。

29. 資產抵押

除歷史財務資料中披露的附註15、附註16、附註18及附註21外，貴集團將下列資產抵押予銀行及關聯方，以取得信貸額度及擔保貴集團於各報告期末的負債，包括銀行借款、應付票據及應付關聯方款項：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
租賃土地	—	—	31,045
存貨	110,181	—	—
物業、廠房及設備	40,763	—	—
受限制銀行結餘	—	341,400	1,249,272

30. 股份支付

貴集團以權益結算的購股權計劃

貴公司於2022年3月採納一項員工股權激勵計劃(「**2022年激勵計劃**」)，旨在獎勵參與者對貴集團的服務及貢獻。根據2022年激勵計劃，將向員工激勵平台下的參與者授出購股權，使參與者有機會間接持有 貴公司股權。員工激勵平台，即上海鈞盛禾創企業管理合夥企業(有限合夥)(「**上海鈞盛**」)及上海鈞遠世誠企業管理合夥企業(有限合夥)(「**上海鈞遠**」)，均於2022年1月成立，各持有 貴公司實收資本人民幣8,000,000元，以實施2022年激勵計劃。2022年激勵計劃的合資格參與者包括 貴集團董事、其他關鍵管理人員及其他對 貴集團整體業務表現及可持續發展作出直接貢獻的關鍵員工。

已授出購股權的歸屬條件為合資格人士於歸屬日期仍於 貴集團任職。若承授人於**[編纂]**日期前終止與 貴集團的勞動關係， 貴公司或 貴公司指定實體有權按初始代價自承授人購回已授出購股權。根據2022年激勵計劃授出的購股權包括首次授出購股權及保留購股權，且購股權的有效期自授出日期起最多5年以及購股權應分別於不同批次的有效期屆滿時失效。購股權的歸屬期根據 貴公司董事會就不同批次設定的各相關承授人業績目標達成水平而定，如下所示：

對於董事及其他關鍵管理人員，購股權的20%、20%、40%及20%分別於歸屬開始日期或服務滿一年之日(以較晚者為準)、2022年激勵計劃歸屬開始日期起計12個月、24個月及36個月之日依次歸屬。

對於其他關鍵員工，購股權的20%、20%、40%及20%分別於2022年激勵計劃歸屬開始日期起計6個月、12個月、24個月及36個月之日依次歸屬。

以下概述於往績記錄期間承授人所持購股權的變動情況：

截至2023年12月31日止年度

購股權	承授人姓名	授出日期	行使價	於2023年1月1日尚未行使	年內授出	年內失效	於2023年12月31日尚未行使
2022年激勵計劃....	董事	2022年11月1日	人民幣1.00元	1,072,464	—	—	1,072,464
		2023年9月30日	人民幣1.00元	—	1,747,885	—	1,747,885
	其他關鍵管理人員	2022年11月1日	人民幣1.00元	927,536	—	—	927,536
		2023年9月30日	人民幣1.00元	—	231,884	—	231,884
	其他關鍵員工	2022年11月1日	人民幣1.00元	1,956,800	—	(480,800)	1,476,000
		2023年9月30日	人民幣1.00元	—	2,061,734	(130,049)	1,931,685
總計				**3,956,800**	**4,041,503**	**(610,849)**	**7,387,454**
於年末可行使.....							2,160,881
加權平均行使價 ...				**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**

截至2024年12月31日止年度

購股權	承授人姓名	授出日期	行使價	於2024年1月1日尚未行使	年內授出	年內失效	於2024年12月31日尚未行使
2022年激勵計劃....	董事	2022年11月1日	人民幣1.00元	1,072,464	—	—	1,072,464
		2023年9月30日	人民幣1.00元	1,747,885	—	—	1,747,885
	其他關鍵管理人員	2022年11月1日	人民幣1.00元	927,536	—	—	927,536
		2023年9月30日	人民幣1.00元	231,884	—	—	231,884
	其他關鍵員工	2022年11月1日	人民幣1.00元	1,476,000	—	(471,200)	1,004,800
		2023年9月30日	人民幣1.00元	1,931,685	—	(223,746)	1,707,939
總計				**7,387,454**	**—**	**(694,946)**	**6,692,508**
於年末可行使.....							5,910,347
加權平均行使價 ...				**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**

截至2025年12月31日止年度

購股權	承授人姓名	授出日期	行使價	於2025年1月1日尚未行使	年內授出	年內失效	重新分類	年內轉至受限制股份	於2025年12月31日尚未行使
2022年激勵計劃....	董事	2022年11月1日	人民幣1.00元	1,072,464	–	–	(405,797)	(666,667)	–
		2023年9月30日	人民幣1.00元	1,747,885	–	–	(405,797)	(1,342,088)	–
		2025年3月28日	人民幣1.00元	–	1,747,885	–	(385,655)	(1,362,230)	–
	其他關鍵管理人員	2022年11月1日	人民幣1.00元	927,536	–	–	405,797	(1,333,333)	–
		2023年9月30日	人民幣1.00元	231,884	–	–	405,797	(637,681)	–
		2025年3月28日	人民幣1.00元	–	231,884	–	405,797	(637,681)	–
	其他關鍵員工	2022年11月1日	人民幣1.00元	1,004,800	–	(25,600)	–	(979,200)	–
		2023年9月30日	人民幣1.00元	1,707,939	–	(33,569)	–	(1,674,370)	–
		2025年3月28日	人民幣1.00元	–	2,129,389	(69,510)	(20,142)	(2,039,737)	–
總計				**6,692,508**	**4,109,158**	**(128,679)**	**–**	**(10,672,987)**	**–**
於年末可行使.....									–
加權平均行使價 ...				**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**	**人民幣1.00元**

購股權公允價值乃使用布萊克－舒爾斯期權定價模型估計。計算購股權公允價值所用變量及假設乃基於 貴公司董事的最佳估計。變量及假設變動可能導致購股權公允價值改變。有關公允價值及模型相應輸入數據如下：

授出日期	每股授出日期購股權公允價值	行使價	預期波動率	預期年期	無風險利率	預期股息收益率
2022年11月1日	人民幣12.15元	人民幣1.00元	43.6%–47.6%	4.91–7.42年	2.44%–2.67%	0.00%
2023年9月30日	人民幣20.59元	人民幣1.00元	42.6%–46.6%	5.00–7.50年	2.52%–2.71%	0.00%
2025年3月28日	人民幣23.90元	人民幣1.00元	42.8%–46.1%	6.00–9.00年	1.69%–1.82%	0.00%

貴集團[編纂]前激勵計劃

於2025年7月28日， 貴公司董事會決議將2022年激勵計劃下的購股權修訂為**[編纂]**前受限制股份激勵計劃(「**[編纂]前激勵計劃**」)下的受限制股份，該變更僅將激勵計劃方式由購股權變更為受限制股份，行使價由人民幣1.00元調整為人民幣1.07元。根據**[編纂]**前激勵計劃的規則，於該修訂前授予但尚未獲行使的購股權將繼續按照2022年激勵計劃的相同規則保持有效並可予行使。因修訂產生的增量公允價值將於**[編纂]**前激勵計劃的歸屬期內，在歸屬條件可能滿足時予以支銷。

根據**[編纂]**前激勵計劃發行的受限制股份詳情如下：

授出日期	承授人姓名	股份數目
		千股
2025年7月28日	董事	3,371
2025年7月28日	其他關鍵管理人員	2,609
2025年7月28日	其他關鍵員工	4,693
2025年8月1日	董事	5,327

貴公司董事認為，於2023年、2024年及2025年12月31日，**[編纂]**成功的可能性不大，故預期歸屬的購股權數目及可歸屬的受限制股份為零。因此，各往績記錄期間均未確認任何以股份為基礎的薪酬開支。

31. 資本承擔

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
有關已訂約但尚未於歷史財務資料計提撥備的物業、廠房及設備以及無形資產收購的資本支出	15,717	54,042	63,320

32. 融資活動所產生負債的對賬

下表詳述 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現金流量或未來現金流量於 貴集團綜合現金流量表中分類為融資活動產生的現金流量的負債。

	應付關聯方款項	第三方墊款	租賃負債	發行若干投資者股份應佔的應計交易成本	銀行借款	應計利息	應計[編纂]開支	按公允價值計入損益的金融負債	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
	(附註35)	*(附註22)*	*(附註25)*	*(附註22)*	*(附註24)*	*(附註22)*	*(附註22)*	*(附註27)*	
於2023年1月1日	—	—	595	—	100	—	—	465,425	466,120
融資現金流量	197,806	—	(6,750)	—	19,900	(128)	—	969,223	1,180,051
利息開支	757	—	654	—	—	154	—	—	1,565
新訂租賃	—	—	26,606	—	—	—	—	—	26,606
應計若干投資者股份應佔交易成本	—	—	—	4,700	—	—	—	—	4,700

	應付關聯方款項	第三方墊款	租賃負債	發行若干投資者股份應佔的應計交易成本	銀行借款	應計利息	應計[編纂]開支	按公允價值計入損益的金融負債	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*	*人民幣千元*	*人民幣千元*
	(附註35)	*(附註22)*	*(附註25)*	*(附註22)*	*(附註24)*	*(附註22)*	*(附註22)*	*(附註27)*	
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動收益	—	—	—	—	—	—	—	(44,776)	(44,776)
於2023年12月31日	198,563	—	21,105	4,700	20,000	26	—	1,389,872	1,634,266
融資現金流量	(187,722)	—	(10,733)	—	629,990	(9,544)	—	450,000	871,991
利息開支	5,639	—	812	—	—	9,961	—	—	16,412
租賃修訂	—	—	(6,164)	—	—	—	—	—	(6,164)
新訂租賃	—	—	18,685	—	—	—	—	—	18,685
應計若干投資者股份應佔交易成本	—	—	—	6,000	—	—	—	—	6,000
應計[編纂]開支	—	—	—	—	—	—	1,459	—	1,459
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動虧損	—	—	—	—	—	—	—	56,346	56,346
於2024年12月31日	16,480	—	23,705	10,700	649,990	443	1,459	1,896,218	2,598,995
融資現金流量	(10,140)	9,782	(7,576)	(4,300)	585,792	(24,747)	(3,984)	1,082,000	1,626,827
利息開支	938	—	650	—	—	25,133	—	—	26,721
租賃修訂	—	—	(8,138)	—	—	—	—	—	(8,138)
新訂租賃	—	—	13,992	—	—	—	—	—	13,992
應計[編纂]開支	—	—	—	—	—	—	3,946	—	3,946
應計若干投資者股份應佔交易成本	—	—	—	5,000	—	—	—	—	5,000
按公允價值計入損益的金融負債的公允價值變動虧損	—	—	—	—	—	—	—	56,941	56,941
於2025年12月31日	7,278	9,782	22,633	11,400	1,235,782	829	1,421	3,035,159	4,324,284

33. 資本風險管理

貴集團管理資本乃為確保集團實體能夠持續經營，並透過優化債務與股權之間的平衡為 貴公司擁有人帶來最大回報。 貴集團整體策略維持不變。

貴集團的資本架構包括負債淨額(包括分別披露於附註24、25、27及35的銀行借款、租賃負債、按公允價值計入損益的金融負債及應付關聯方款項)，經扣除現金及現金等價物、定期存款、受限制銀行結餘及 貴集團權益(包括實繳資本／股本及儲備)。

貴集團管理層不時審閱資本架構。作為審閱的一部分， 貴集團管理層會考慮資本成本及與各類別資本相關的風險。根據 貴集團管理層的推薦建議， 貴集團將通過派付股息、發行新股份、新債務或贖回現有債務平衡其整體資本架構。

34. 金融工具

金融工具類別

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
金融資產			
攤銷成本	523,337	1,658,429	4,260,776
按公允價值計入損益	13,366	—	—
	536,703	1,658,429	4,260,776
金融負債			
攤銷成本	407,015	1,700,325	4,264,466
按公允價值計入損益	1,389,872	1,896,218	3,035,159
	1,796,887	3,596,543	7,299,625
租賃負債	21,105	23,705	22,633

貴公司

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
金融資產			
攤銷成本	538,248	2,058,704	3,177,061
按公允價值計入損益	13,366	—	—
	551,614	2,058,704	3,177,061
金融負債			
攤銷成本	501,006	1,931,853	3,109,445
按公允價值計入損益	1,389,872	1,896,218	3,035,159
	1,890,878	3,828,071	6,144,604
租賃負債	21,105	21,823	21,523

金融風險管理目標及政策

貴集團及 貴公司主要金融工具包括貿易及其他應收款項、現金及現金等價物、定期存款、受限制銀行結餘、應收關聯方款項、應收附屬公司款項、按公允價值計入損益的金融資產、貿易及其他應付款項、銀行借款、按公允價值計入損益的金融負債、應付附屬公司款項及應付關聯方款項。金融工具詳情已於相關附註披露。

該等金融工具及租賃負債相關的風險及如何減輕該等風險的政策載列於下文。管理層管理及監控該等風險，以確保及時有效地採取適當措施。

市場風險

貨幣風險

於各報告期末， 貴集團以相關集團實體功能貨幣以外的貨幣計值的貨幣資產及貨幣負債的賬面值如下：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
資產			
美元	74	157	555
港元	—	1,469	1,068
負債			
港元	—	(42)	(195)

貴集團目前並無外幣對沖政策。於有需要時， 貴集團將考慮對沖重大外幣風險。

敏感度分析

下表詳列 貴集團對相關集團實體的功能貨幣(即人民幣)兑外幣升值或貶值5%的敏感度。5%是管理層評估外幣匯率合理可能變動時採用的敏感度比率。敏感度分析僅包含未結清的外幣計值貨幣項目，並就外幣匯率變動5%調整其於報告期末的換算。以下正數(負數)表示當人民幣兑相關外幣貶值時，該年度除税前虧損的(減少)增加。若人民幣升值5%，則將對除税前虧損產生等值且相反的影響。

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
美元	4	8	28
港元	—	76	44

於往績記錄期間， 貴集團對外幣維持較低敏感度，主要是由於 貴集團於2023年將其投資者股份的美元所得款項兑換為人民幣作營運用途，且 貴集團自此並無持有以外幣計值的重大資產或負債。

利率風險

貴集團及 貴公司面臨與銀行借款、租賃負債及應付關聯方款項(詳情分別載於附註24、25及35)有關的公允價值利率風險。 貴集團亦面臨與銀行結餘及現金、定期存款、受限制銀行結餘及銀行借款(詳情載於附註21及24)有關的現金流量利率風險。 貴

集團目前並無正式的利率對沖政策。管理層會持續監察 貴集團的風險，並於有需要時考慮對沖利率風險。

管理層認為，定息銀行結餘及現金、定期存款、受限制銀行結餘及銀行借款產生的現金流量利率風險敞口並不重大，故並未編製敏感度分析。

其他價格風險

貴集團及 貴公司因發行投資者股份而面臨其他價格風險，這些股份分類為按公允價值計入損益的金融負債。

敏感度分析

以下敏感度分析基於報告日期按公允價值計入損益的金融負債所面對的股權價格風險而釐定。

若 貴集團股權價值按5%的增加／減少變動：

- 貴集團截至2023年12月31日止年度的除税前虧損將減少約人民幣37,771,000元及增加約人民幣42,844,000元；
- 貴集團截至2024年12月31日止年度的除税前虧損將減少約人民幣14,495,000元及增加約人民幣14,705,000元；及
- 貴集團截至2025年12月31日止期間的除税前虧損將減少約人民幣38,187,000元及增加約人民幣41,726,000元。

信貸風險及減值評估

信貸風險指客戶或交易對手違反合同責任導致 貴集團財務損失的風險。 貴集團及 貴公司的信貸風險主要來自其貿易及其他應收款項、應收關聯方／附屬公司款項、銀行結餘、定期存款及受限制銀行結餘。 貴集團為風險管理目的，考慮所有信貸風險敞口要素，例如交易對手違約風險及行業風險。

於各報告期末，若交易對手未能履行其義務， 貴集團就各類已確認金融資產所面對的最高信貸風險敞口為這些資產於綜合財務狀況表所列的賬面值。

貿易應收款項及應收票據

為將信貸風險降至最低，管理層已委派一支團隊負責釐定信貸限額、信貸審批及其他監控程序，以確保採取跟進措施收回逾期債務。此外， 貴集團於各報告期末檢討各項應收款項的可收回金額，確保就不可收回金額作出足夠的減值虧損撥備。就此而言，管理層認為 貴集團的信貸風險已大幅降低。

於2023年、2024年及2025年12月31日，由於貿易應收款項總額分別52.25%、29.70%及21.82%來自 貴集團的最大客戶，因此 貴集團信貸風險集中。此外，於2023年、2024年及2025年12月31日，由於貿易應收款項總額分別82.81%、69.17%及60.72%來自 貴集團五大客戶，因此 貴集團信貸風險集中。

就貿易應收款項而言， 貴集團已應用國際財務報告準則第9號的簡化方法，按全期預期信貸虧損計量減值虧損撥備。對於具有不同信貸期且結餘重大或已發生信貸減值的客戶， 貴集團按個別基準釐定這些項目的預期信貸虧損，其餘則使用內部信貸評級進行整體估計，該評級參考客戶逾期風險敞口及性質、規模及行業進行估算。

當有資料顯示債務人面臨嚴重財務困難且無實際可收回預期時(例如債務人已進入清算程序或破產程序)， 貴集團將撇銷貿易應收款項。於2023年、2024年及2025年12月31日，貿易應收款項的預期信貸虧損分別為人民幣2,615,000元、人民幣13,316,000元及人民幣18,029,000元。

其他應收款項及應收關聯方／附屬公司款項

就其他應收款項及應收關聯方／附屬公司款項而言，由於 貴公司董事評估信貸風險並無任何顯著增加，故 貴集團已採用國際財務報告準則第9號的一般方法，按12個月預期信貸虧損計量減值虧損撥備。

釐定預期信貸虧損時，管理層已考慮可能影響 貴集團應收款項信貸質素的行業特定因素、交易對手所在行業的整體經濟狀況及對報告日期的當前狀況及預測動向的評估。

現金及現金等價物、受限制銀行結餘及定期存款

現金及現金等價物、受限制銀行結餘及定期存款的信貸風險有限，原因是交易對手均為獲信貸機構給予高信貸評級的信譽良好的銀行。 貴集團參考外部信貸評級機構發佈的相關信貸等級的違約率及違約損失率資料，評估現金及現金等價物、受限制銀行結餘及定期存款的12個月預期信貸虧損。基於平均損失率，現金及現金等價物、受限制銀行結餘及定期存款的12個月預期信貸虧損被視為並不重大，因此並無確認虧損撥備。

於各報告期末，現金及現金等價物、受限制銀行存款及定期存款被釐定為低信貸風險。現金及現金等價物、受限制銀行存款及定期存款的信貸風險有限，原因是交易對手均為信譽良好的銀行，於到期日無法付款或贖回的風險較低。

下表列示 貴集團有關金融資產的信貸風險評級框架：

類別	說明	確認預期信貸虧損的基準
良好	違約風險較低或初步確認以來信貸風險並無顯著增加且未發生信貸減值的金融資產	貿易應收款項全期預期信貸虧損 — 未發生信貸減值 其他金融資產12個月預期信貸虧損
可疑	初步確認以來信貸風險顯著增加但並未發生信貸減值的金融資產	全期預期信貸虧損 — 未發生信貸減值
虧損	當發生一項或多項對資產的估計未來現金流量有不利影響的事件時，金融資產被評估為發生信貸減值	全期預期信貸虧損 — 發生信貸減值
撇銷	有證據顯示債務人正面臨嚴重財務困難且 貴集團無實際可收回預期	金額已撇銷

下表詳述須進行預期信貸虧損評估的 貴集團及 貴公司金融資產的信貸風險敞口：

貴集團

2023年12月31日	*附註*	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	賬面總值
				人民幣千元
貿易應收款項	*19*	附註	全期預期信貸虧損	168,924
其他應收款項及其他非流動資產	*19*	良好	12個月預期信貸虧損	10,055
應收關聯方款項	*35*	良好	全期預期信貸虧損	10
定期存款	*21*	良好	12個月預期信貸虧損	20,000
受限制銀行結餘	*21*	良好	12個月預期信貸虧損	200,000
現金及現金等價物	*21*	良好	12個月預期信貸虧損	126,963

2024年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	賬面總值
				人民幣千元
貿易應收款項	19	附註	全期預期信貸虧損	999,633
應收票據	19	良好	全期預期信貸虧損	2,141
其他應收款項及其他非流動資產	19	良好	12個月預期信貸虧損	14,720
受限制銀行結餘	21	良好	12個月預期信貸虧損	341,400
現金及現金等價物	21	良好	12個月預期信貸虧損	313,851

2025年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	賬面總值
				人民幣千元
貿易應收款項	19	附註	全期預期信貸虧損	1,343,720
應收票據	19	良好	全期預期信貸虧損	8,512
其他應收款項及其他非流動資產	19	良好	12個月預期信貸虧損	64,953
受限制銀行結餘	21	良好	12個月預期信貸虧損	1,249,272
現金及現金等價物	21	良好	12個月預期信貸虧損	1,612,348

貴公司

2023年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	賬面總值
				人民幣千元
貿易應收款項	19	附註	全期預期信貸虧損	168,924
其他應收款項及其他非流動資產	19	良好	12個月預期信貸虧損	9,969
現金及現金等價物	21	良好	12個月預期信貸虧損	107,988
定期存款	21	良好	12個月預期信貸虧損	20,000
應收關聯方款項	35	良好	全期預期信貸虧損	10
應收附屬公司款項	35	良好	全期預期信貸虧損	233,972

2024年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	賬面總值
				人民幣千元
貿易應收款項	19	附註	全期預期信貸虧損	22,760
應收票據	19	良好	全期預期信貸虧損	2,141
其他應收款項及其他非流動資產	19	良好	12個月預期信貸虧損	13,533
受限制銀行結餘	21	良好	12個月預期信貸虧損	68,900
現金及現金等價物	21	良好	12個月預期信貸虧損	148,177
應收附屬公司款項	35	良好	全期預期信貸虧損	1,804,893

2025年12月31日	*附註*	內部信貸評級	12個月或全期預期信貸虧損	賬面總值
				人民幣千元
貿易應收款項	*19*	附註	全期預期信貸虧損	24,888
應收票據	*19*	良好	全期預期信貸虧損	3,759
其他應收款項及其他非流動資產	*19*	良好	12個月預期信貸虧損	63,777
受限制銀行結餘	*21*	良好	12個月預期信貸虧損	522,925
現金及現金等價物	*21*	良好	12個月預期信貸虧損	600,340
應收附屬公司款項	*35*	良好	全期預期信貸虧損	1,964,165

附註： 對於貿易應收款項，貴集團及 貴公司已採用國際財務報告準則第9號的簡化方法，按全期預期信貸虧損計量減值虧損撥備。除具有重大結餘或已發生信貸減值的債務人外，貴集團根據內部信貸評級分組，按集體基準釐定該等項目的預期信貸虧損。

內部信貸評級

作為 貴集團信貸風險管理的一部分，貴集團對與其業務運營有關的客戶採用內部信貸評級。於2023年、2024年及2025年12月31日，具有重大未償還結餘(賬面總值分別為人民幣88,515,000元、人民幣295,225,000元及人民幣290,923,000元)的債務人按個別評估。下表載列有關於2023年、2024年及2025年12月31日，按集體基準評估全期預期信貸虧損(未發生信貸減值)內貿易應收款項的信貸風險資料。

貴集團

於2023年12月31日的賬面總值

	加權平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元
內部信貸評級		
低風險	1.24%	80,409

於2024年12月31日的賬面總值

	加權平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元
內部信貸評級		
低風險	1.24%	704,408

於2025年12月31日的賬面總值

	加權平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元
內部信貸評級		
低風險	1.56%	1,052,797

貴公司

於2023年12月31日的賬面總值

	加權平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元
內部信貸評級		
低風險	1.24%	80,409

於2024年12月31日的賬面總值

	加權平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元
內部信貸評級		
低風險	1.37%	6,159

於2025年12月31日的賬面總值

	加權平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元
內部信貸評級		
低風險	5.06%	23,272

於2023年、2024年及2025年12月31日，根據內部信貸評級，貴集團確認的貿易應收款項減值虧損撥備淨額分別為人民幣2,615,000元、人民幣13,316,000元及人民幣18,029,000元。

於往績記錄期間，貿易應收款項按全期預期信貸虧損計提的減值虧損撥備變動：

貴集團

	全期預期信貸虧損（非信貸減值）
	人民幣千元
於2023年1月1日	—
減值虧損淨額	(2,615)
於2023年12月31日	(2,615)
減值虧損淨額	(10,701)
於2024年12月31日	(13,316)
減值虧損淨額	(4,713)
於2025年12月31日	(18,029)

貴公司

	全期預期信貸虧損（非信貸減值）
	人民幣千元
於2023年1月1日	—
減值虧損淨額	(2,615)
於2023年12月31日	(2,615)
減值虧損撥回淨額	915
於2024年12月31日	(1,700)
減值虧損淨額	(1,093)
於2025年12月31日	(2,793)

流動資金風險

管理層監控並維持管理層認為足以支持 貴集團運營的現金及現金等價物水平，以減輕現金流量波動的影響。

下表詳述 貴集團金融負債根據協定還款期限的剩餘合同到期情況。該表基於可要求 貴集團支付的最早日期金融負債未貼現現金流量而編製。該表包括利息及本金現金流量。

貴集團

於2025年12月31日	加權平均實際利率	1年內	1年至2年	2年至5年	5年以上	未貼現現金流量總額	賬面值
	%	*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*	*人民幣千元*
貿易及其他應付款項	—	3,020,643	—	—	—	3,020,643	3,020,643
租賃負債	3.80	13,366	8,187	757	757	23,067	22,633
銀行借款—固定利率	1.98	1,005,509	51,000	—	—	1,056,509	1,043,486
銀行借款—浮動利率	2.46	94,355	101,368	—	—	195,723	192,296
按公允價值計入損益的金融負債	8.00	3,361,002	—	—	—	3,361,002	3,035,159
應付關聯方款項	—	8,041	—	—	—	8,041	8,041
		7,502,916	160,555	757	757	7,664,985	7,322,258

於2024年12月31日	加權平均實際利率	1年內	1年至2年	2年至5年	5年以上	未貼現現金流量總額	賬面值
	%	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	人民幣千元
貿易及其他應付款項	—	982,249	—	—	—	982,249	982,249
租賃負債	3.82	12,057	8,642	3,136	1,312	25,147	23,705
銀行借款—固定利率	3.65	598,119	11,759	51,453	—	661,331	649,990
按公允價值計入損益的金融負債	8.00	2,114,663	—	—	—	2,114,663	1,896,218
應付關聯方款項	—	68,086	—	—	—	68,086	68,086
		3,775,174	20,401	54,589	1,312	3,851,476	3,620,248

於2023年12月31日	加權平均實際利率	1年內	1年至2年	2年至5年	5年以上	未貼現現金流量總額	賬面值
	%	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	人民幣千元
貿易及其他應付款項	—	111,182	—	—	—	111,182	111,182
租賃負債	4.28	10,605	9,208	2,919	—	22,732	21,105
銀行借款—固定利率	4.45	20,154	—	—	—	20,154	20,000
按公允價值計入損益的金融負債	8.00	1,537,841	—	—	—	1,537,841	1,389,872
應付關聯方款項	2.58	179,720	107,879	—	—	287,599	275,833
		1,859,502	117,087	2,919	—	1,979,508	1,817,992

貴公司

於2025年12月31日	加權平均實際利率	1年內	1年至2年	2年至5年	5年以上	未貼現現金流量總額	賬面值
	%	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	人民幣千元
貿易及其他應付款項	—	1,882,095	—	—	—	1,882,095	1,882,095
租賃負債	3.81	12,245	8,187	757	757	21,946	21,523
銀行借款—固定利率	2.05	728,826	51,000	—	—	779,826	768,486
銀行借款—浮動利率	2.46	94,355	101,368	—	—	195,723	192,296
按公允價值計入損益的金融負債	8.00	3,361,002	—	—	—	3,361,002	3,035,159
應付附屬公司款項	—	265,805	—	—	—	265,805	265,805
應付關聯方款項	—	763	—	—	—	763	763
		6,345,091	160,555	757	757	6,507,160	6,166,127

於2024年12月31日	加權平均實際利率	1年內	1年至2年	2年至5年	5年以上	未貼現現金流量總額	賬面值
	%	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	人民幣千元
貿易及其他應付款項	—	593,174	—	—	—	593,174	593,174
租賃負債	3.85	11,089	7,674	3,136	1,312	23,211	21,823
銀行借款—固定利率	3.65	598,119	11,759	51,453	—	661,331	649,990
按公允價值計入損益的金融負債	8.00	2,114,663	—	—	—	2,114,663	1,896,218
應付附屬公司款項	—	637,750	—	—	—	637,750	637,750
應付關聯方款項	—	50,939	—	—	—	50,939	50,939
		4,005,734	19,433	54,589	1,312	4,081,068	3,849,894

於2023年12月31日	加權平均實際利率	1年內	1年至2年	2年至5年	5年以上	未貼現現金流量總額	賬面值
	%	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	人民幣千元
貿易及其他應付款項	—	110,852	—	—	—	110,852	110,852
租賃負債	4.28	10,605	9,208	2,919	—	22,732	21,105
銀行借款—固定利率	4.45	20,154	—	—	—	20,154	20,000
按公允價值計入損益的金融負債	8.00	1,537,841	—	—	—	1,537,841	1,389,872
應付附屬公司款項	—	94,321	—	—	—	94,321	94,321
應付關聯方款項	2.58	179,720	107,879	—	—	287,599	275,833
		1,953,493	117,087	2,919	—	2,073,499	1,911,983

金融工具公允價值計量

在估計資產或負債的公允價值時，貴集團使用可獲得的市場可觀察數據。若無法獲得第一級輸入數據，貴集團會委聘第三方合資格估值師進行估值或使用於各報告期末符合合同到期日報價匯率產生的報價遠期匯率。貴公司財務部與合資格外部估值師緊密合作，確定適當的估值技術及模型輸入數據。

公允價值基於估值技術所用輸入數據，分為以下不同公允價值層級：

- 第一級公允價值計量自相同資產或負債於活躍市場的報價(未經調整)得出。
- 第二級公允價值計量由第一級所載報價以外的可觀察資產或負債輸入數據直接(即價格)或間接(即源自價格)得出。
- 第三級公允價值計量由對公允價值計量而言屬重大的不可觀察最低層級輸入數據(重大不可觀察輸入數據)的估值技術得出。

(i) 並非按經常性基準以公允價值計量的 貴集團金融資產及金融負債的公允價值

貴集團及 貴公司的部分金融資產於各報告期末按公允價值計量。下表載列有關如何釐定該等金融資產的公允價值(尤其是所採用的估值技術及輸入數據)，以及根據公允價值計量的輸入數據可觀察程度將公允價值計量分類為公允價值層級(第一至第三級)的資料。

貴集團及 貴公司：

	公允價值						
	於12月31日			公允價值	估值技術及	重大不可觀察	不可觀察輸入數據與公允價值
	2023年	2024年	2025年	層級	主要輸入數據	輸入數據	的關係
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*				
金融資產：							
按公允價值計入損益的金融資產	13,366	—	—	第二級	公允價值乃參考於報告日期由所購入投資之金融機構所發佈的投資報表。	不適用	不適用
金融負債：							
按公允價值計入損益的金融負債	1,389,872	1,896,218	3,035,159	第三級	倒推法、貼現現金流量法及OPM模型—主要輸入數據為：不同情況下的可能性披露於附註27，無風險利率及波幅。	波幅 2023年：44% 2024年：46% 2025年：40%	波幅越大，公允價值越低*(附註)*。

附註： 若波幅增加或減少5%，而所有其他變量維持不變，則金融負債的賬面值將分別減少或增加如下：

- 截至2023年12月31日止年度， 貴集團的賬面值將減少約人民幣30,215,000元及增加約人民幣35,801,000元；
- 截至2024年12月31日止年度， 貴集團的賬面值將減少約人民幣22,260,000元及增加約人民幣22,691,000元；及
- 截至2025年12月31日止期間， 貴集團的賬面值將減少約人民幣40,088,000元及增加約人民幣48,721,000元。

於各往績記錄期間，第一級、第二級及第三級之間並無轉移。

貴公司董事認為，歷史財務資料中按攤銷成本列賬的金融資產及金融負債的賬面值與其公允價值相若。 貴集團金融資產及金融負債的有關公允價值乃根據公認定價模型按貼現現金流量分析釐定。

(ii) 第三級公允價值計量對賬

投資者股份的第三級公允價值計量對賬詳情載於附註27。按公允價值計入損益的金融負債的公允價值收益或虧損已計入「其他收益及虧損淨額」。

35. 關聯方披露

I. 關聯方名單

實體姓名／名稱	關係
萬鈞先生	股東及董事
獅橋汽車服務有限公司*(附註a)*	貴公司股東控制的實體
天津獅達物流有限公司*(附註a)*	貴公司股東控制的實體
天津獅橋國際物流有限公司*(附註a)*	貴公司股東控制的實體
阿波羅智能技術(北京)有限公司	股東的最終控股公司控制的實體
獅橋融資租賃(中國)有限公司*(附註a)*	股東的最終控股公司控制的實體
北京百度網訊科技有限公司	股東的最終控股公司控制的實體
河北獅乾網絡科技有限公司	股東的最終控股公司控制的實體
獅橋智能科技(天津)有限公司*(附註b)*	股東的最終控股公司控制的實體
肥西深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
合肥深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
京深深向(北京)技術有限公司	貴公司附屬公司
天津深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
長興深向科技有限公司	貴公司附屬公司
天津薈成源道路運輸有限公司	貴公司附屬公司
臨沂深向國際貿易有限公司	貴公司附屬公司
北京深向新能源有限公司	貴公司附屬公司
上海深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
南通深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
蘇州深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
西安深向汽車有限公司	貴公司附屬公司
廣州深向汽車有限公司	貴公司附屬公司

附註：

(a) 自2025年7月起，獅橋汽車服務有限公司、天津獅達物流有限公司、天津獅橋國際物流有限公司及獅橋融資租賃(中國)有限公司不再視為 貴集團的關聯方，因為彼等已無法對 貴集團的營運施加重大影響。

(b) 自2024年4月起，獅橋智能科技(天津)有限公司不再視為 貴集團的關聯方，因為該公司已無法對 貴集團的營運施加重大影響。

II. 應收關聯方／附屬公司款項

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
非貿易性質			
獅橋智能科技(天津)有限公司	10	—	—
分析為：			
非貿易相關	10	—	—

貴公司

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
貿易性質			
肥西深向汽車有限公司	—	1,277,445	1,228,088
天津深向汽車有限公司	—	17,757	900
合肥深向汽車有限公司	—	136	—
京深深向(北京)技術有限公司	—	38	1,055
臨沂深向國際貿易有限公司	—	—	6,418
長興深向科技有限公司	—	—	195,302
天津薈成源道路運輸有限公司	—	—	38,427
	—	1,295,376	1,470,190
非貿易性質			
獅橋智能科技(天津)有限公司	10	—	—
肥西深向汽車有限公司	200,000	391,437	149,661
合肥深向汽車有限公司	33,972	3,300	—
京深深向(北京)技術有限公司	—	104,850	330,747
長興深向科技有限公司	—	6,199	—
天津深向汽車有限公司	—	3,524	—
上海深向汽車有限公司	—	206	1,969
北京深向新能源有限公司	—	1	1
蘇州深向汽車有限公司	—	—	11,327
臨沂深向國際貿易有限公司	—	—	270
	233,982	509,517	493,975
分析為：			
貿易相關	—	1,295,376	1,470,190
非貿易相關	233,982	509,517	493,975
	233,982	1,804,893	1,964,165

以下為 貴公司按收入確認日期呈列的貿易相關結餘賬齡分析：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	—	819,450	1,333,982
91至180天	—	276,575	115,051
181至365天	—	199,351	20,219
365天以上	—	—	938
	—	1,295,376	1,470,190

附註： 貿易及非貿易結餘均為無抵押、免息及須按要求償還。

III. 應付關聯方／附屬公司款項

貴集團

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
貿易性質			
北京百度網訊科技有限公司	2,387	1,202	763
阿波羅智能技術(北京)有限公司	319	184	—
獅橋融資租賃(中國)有限公司*(附註b)*	—	9,416	—
天津獅達物流有限公司	—	667	—
河北獅乾網絡科技有限公司	—	137	—
	2,706	11,606	763
非貿易性質			
獅橋融資租賃(中國)有限公司*(附註c)*	98,528	—	—
阿波羅智能技術(北京)有限公司*(附註d)*	74,564	40,000	—
獅橋汽車服務有限公司*(附註d)*	—	14,626	—
萬鈞先生*(附註d)*	—	1,854	7,278
	173,092	56,480	7,278
	175,798	68,086	8,041

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動			
非貿易性質			
獅橋融資租賃(中國)有限公司*(附註c)*	100,035	—	—
分析為：			
貿易相關	2,706	11,606	763
非貿易相關	273,127	56,480	7,278
	275,833	68,086	8,041

以下為按發票日期呈列的 貴集團貿易相關結餘賬齡分析：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	2,706	1,523	763
91至180天	—	667	—
181至365天	—	9,416	—
365天以上	—	—	—
	2,706	11,606	763

附註：

(a) 所有貿易結餘均為無擔保、免息及須按要求償還。

(b) 獅橋融資租賃(中國)有限公司通常授予 貴集團90天的貿易信貸期，但因行政程序，導致部分於2024年12月31日應付獅橋融資租賃(中國)有限公司的貿易結餘的信貸期超過180天，但已於2025年內悉數結清。

(c) 於2023年12月31日，應付獅橋融資租賃(中國)有限公司的非貿易結餘以 貴集團若干賬面值分別為人民幣40,763,000元及人民幣110,181,000元的物業、廠房及設備以及存貨作為抵押，詳情載於附註29。該等非貿易結餘按年利率8%計息，原定還款期於2024年或2025年屆滿。然而， 貴集團已於2024年內悉數結清所有該等非貿易結餘。

(d) 於2024年12月31日，應付萬鈞先生及獅橋汽車服務有限公司的非貿易結餘按年利率6%計息，並已於2025年內悉數結清。於2025年12月31日，應付萬鈞先生的非貿易結餘為**[編纂]**前激勵計劃產生的回購義務應付金額。其餘非貿易結餘均為無擔保、免息及須按要求償還。

貴公司

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
流動			
貿易性質			
北京百度網訊科技有限公司	2,387	1,202	763
阿波羅智能技術(北京)有限公司	319	184	—
獅橋融資租賃(中國)有限公司	—	9,416	—
河北獅乾網絡科技有限公司	—	137	—
蘇州深向汽車有限公司	—	18,724	—
合肥深向汽車有限公司	—	536	536
長興深向科技有限公司	—	—	53,226
肥西深向汽車有限公司	—	—	1,000
	2,706	30,199	55,525
非貿易性質			
阿波羅智能技術(北京)有限公司	74,564	40,000	—
獅橋融資租賃(中國)有限公司	98,528	—	—
北京百度網訊科技有限公司	—	—	—
合肥深向汽車有限公司	39,322	102,999	23,837
肥西深向汽車有限公司	—	397,192	2,700
京深深向(北京)技術有限公司	—	2	—
長興深向科技有限公司	—	32,840	19,340
天津薈成源道路運輸有限公司	—	1,214	—
天津深向汽車有限公司	—	—	11,302
西安深向汽車有限公司	—	—	79,995
廣州深向汽車有限公司	—	39,994	39,994
南通深向汽車有限公司	29,999	29,999	29,999
蘇州深向汽車有限公司	25,000	14,250	3,876
	267,413	658,490	211,043
	270,119	688,689	266,568

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
非流動			
非貿易性質			
獅橋融資租賃(中國)有限公司	100,035	—	—
分析為：			
貿易相關	2,706	30,199	55,525
非貿易相關	367,448	658,490	211,043
	370,154	688,689	266,568

以下為 貴公司按發票日期呈列的貿易相關結餘賬齡分析：

	於12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
0至90天	2,706	10,939	54,989
91至180天	—	7,139	—
181至365天	—	12,121	—
365天以上	—	—	536
	2,706	30,199	55,525

附註： 貿易結餘為無抵押、免息及須按要求償還。

應付附屬公司的非貿易結餘為無抵押、免息及須按要求償還。應付非附屬公司的非貿易結餘條款與上文所示 貴集團相關結餘所披露者相同。

IV. 關聯方交易

買賣交易

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
購買物業、廠房及設備			
獅橋智能科技(天津)有限公司	2,264	—	—
	2,264	—	—
購買研發材料			
阿波羅智能技術(北京)有限公司	1,404	—	—
購買服務			
北京百度網訊科技有限公司	7,919	5,668	6,265
阿波羅智能技術(北京)有限公司	700	300	—
天津獅橋國際物流有限公司	853	—	—
河北獅乾網絡科技有限公司	—	777	635
天津獅達物流有限公司	—	667	—
	9,472	7,412	6,900
利息開支			
獅橋融資租賃(中國)有限公司	757	5,159	376
獅橋汽車服務有限公司	—	426	493
股東及董事			
萬鈞先生	—	54	69
	757	5,639	938
電池包銷售			
獅橋融資租賃(中國)有限公司	—	53,657	—

* 該等金額包括截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的雲服務費人民幣3,175,000元、人民幣3,884,000元及人民幣4,526,000元，及OTA服務費人民幣900,000元、人民幣零元及人民幣460,000元。

購買／銷售按**[編纂]**貼現，以反映購買／銷售的貨品及／或服務的數量及雙方之間的關係。

主要管理人員薪酬

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
工資及津貼	4,342	6,978	7,681
退休福利計劃供款	253	316	341
酌情績效花紅	2,702	5,695	7,347
	7,297	12,989	15,369

主要管理人員(即 貴公司董事及 貴集團其他主要管理人員)之薪酬乃參考個人表現及市場趨勢而釐定。

除本報告其他部分所披露者外， 貴集團及 貴公司於往績記錄期間及於往績記錄期末並無其他關聯方結餘及交易。

36. 貴公司財務資料

於附屬公司的投資

	於12月31日		
	2023年	**2024年**	**2025年**
	人民幣千元	*人民幣千元*	*人民幣千元*
投資成本，非上市	90,000	331,459	811,459

貴公司儲備變動

	資本儲備	**股份溢價**	**其他儲備**	**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*
於2023年1月1日	507,840	—	(458,563)	(311,442)	(262,165)
年內虧損	—	—	—	(384,397)	(384,397)
年內虧損及全面開支總額	—	—	—	(384,397)	(384,397)
發行A+輪股份	748,384	—	—	—	748,384
發行B輪股份	195,378	—	—	—	195,378
確認A輪、A+輪及B輪股份的負債 *(附註27)*	—	—	(969,223)	—	(969,223)
於2023年12月31日	1,451,602	—	(1,427,786)	(695,839)	(672,023)
年內虧損	—	—	—	(282,820)	(282,820)

	資本儲備	股份溢價	其他儲備	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*
年內虧損及全面開支總額	—	—	—	(282,820)	(282,820)
發行B1輪及B2輪股份	185,609	—	—	—	185,609
確認B1輪及B2輪股份的負債	—	—	(190,000)	—	(190,000)
改制為股份有限公司	(1,637,211)	861,427	—	775,784	—
發行B3輪股份	—	253,991	—	—	253,991
確認B3輪股份的負債	—	—	(260,000)	—	(260,000)
於2024年12月31日	—	1,115,418	(1,877,786)	(202,875)	(965,243)
年內虧損	—	—	—	(423,189)	(423,189)
年內虧損及全面開支總額	—	—	—	(423,189)	(423,189)
發行B3輪股份	—	68,382	—	—	68,382
發行Pre-**[編纂]**I、II及III輪股份	—	990,764	—	—	990,764
確認B3輪及Pre-**[編纂]**I、II及III輪股份的負債	—	—	(1,082,000)	—	(1,082,000)
於2025年12月31日	—	2,174,564	(2,959,786)	(626,064)	(1,411,286)

附屬公司詳情

貴公司直接及間接持有之附屬公司詳情載列如下。

附屬公司名稱	主要經營及註冊成立／成立地點、註冊成立／成立日期	實繳股本	貴集團應佔持股／股權於12月31日 2023年	2024年	2025年	截至本報告日期	主要活動	附註
蘇州深向汽車有限公司	蘇州，2022年10月13日	人民幣30,000,000元	100%	100%	100%	100%	商業服務	a
南通深向汽車有限公司	南通，2022年11月25日	人民幣30,000,000元	100%	100%	100%	100%	產品銷售	a
無錫深向汽車有限公司	無錫，2022年11月25日	人民幣0元	100%	100%	100%	100%	商業服務	b
深向汽車銷售有限公司	香港，2023年1月5日	人民幣1,458,780元	100%	100%	100%	100%	產品銷售	c
合肥深向汽車有限公司	合肥，2023年7月11日	人民幣30,000,000元	100%	100%	100%	100%	產品銷售	a
肥西深向汽車有限公司	肥西，2023年11月9日	人民幣300,000,000元	100%	100%	100%	100%	產品銷售及採購	a

附屬公司名稱	主要經營及註冊成立／成立地點、註冊成立／成立日期	實繳股本	貴集團應佔持股／股權 於12月31日 2023年	2024年	2025年	截至本報告日期	主要活動	附註
南京深向汽車有限公司	南京，2023年12月11日	人民幣0元	100%	100%	100%	100%	產品銷售	d
京深深向(北京)技術有限公司	北京，2023年12月22日	人民幣0元	100%	100%	100%	100%	研發	a
天津深向汽車有限公司	天津，2024年1月3日	人民幣0元	不適用	100%	100%	100%	產品銷售	a
北京深向新能源有限公司	北京，2024年3月7日	人民幣0元	不適用	100%	100%	100%	研發	b
廣州深向汽車有限公司	廣州，2024年4月25日	人民幣40,000,000元	不適用	100%	100%	100%	研發	a
上海深向汽車有限公司	上海，2024年9月13日	人民幣0元	不適用	100%	100%	100%	產品銷售	a
常州深向汽車有限公司	常州，2024年8月20日	人民幣0元	不適用	100%	100%	100%	商業服務	e
天津薈成源道路運輸有限公司	天津，2024年12月31日	人民幣1元	不適用	100%	100%	100%	運輸及相關服務	b
長興深向科技有限公司	長興，2024年10月22日	人民幣100,000,000元	不適用	100%	100%	100%	核心組件的研發及生產	a
臨沂深向國際貿易有限公司	臨沂，2025年2月13日	人民幣0元	不適用	不適用	100%	100%	產品銷售	b
西安深向汽車有限公司	西安，2025年4月18日	人民幣0元	不適用	不適用	100%	100%	研發	b
北京京深智運科技有限公司	北京，2025年4月11日	人民幣0元	不適用	不適用	100%	100%	智能駕駛研發	b
上海鈞盛	上海，2022年1月29日	人民幣0元	100%	100%	100%	100%	員工激勵平台	d
上海鈞遠	上海，2022年1月29日	人民幣0元	100%	100%	100%	100%	員工激勵平台	d

附屬公司名稱	主要經營及註冊成立／成立地點、註冊成立／成立日期	實繳股本	貴集團應佔持股／股權 於12月31日 2023年	2024年	2025年	截至本報告日期	主要活動	附註
常州創磐能源科技有限公司	常州，2025年7月7日	人民幣10,000元	不適用	不適用	100%	100%	研發	f
深向香港銷售有限公司	香港，2025年7月7日	1港元	不適用	不適用	100%	100%	產品銷售	f
長興深向汽車有限公司	長興，2025年11月25日	人民幣0元	不適用	不適用	100%	100%	產品銷售	f
長興深向智能科技有限公司.....	長興，2026年1月15日	人民幣0元	不適用	不適用	不適用	100%	智能駕駛研發	d
長興深向智運技術服務有限公司	長興，2026年1月21日	人民幣0元	不適用	不適用	不適用	100%	智能駕駛研發	d
杭州深向智能科技有限公司.....	杭州，2026年1月23日	人民幣0元	不適用	不適用	不適用	100%	智能駕駛研發	d
長興星垣汽車零部件有限公司.....	長興，2026年2月12日	人民幣0元	不適用	不適用	不適用	100%	智能駕駛研發	d

附註：

(a) 截至2023年12月31日止年度，由於該等實體尚未註冊成立／成立或須就各報告期編製法定審計報告，故並無就該等實體編製經審計法定財務報表。

(b) 截至2023年及2024年12月31日止年度，由於該等實體尚未註冊成立／成立或須就各報告期編製法定審計報告，故並無就該等實體編製經審計法定財務報表。

(c) 就該實體截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度編製的法定財務報表尚未到期發佈。

(d) 由於並無法定審計要求，故並無就該等實體編製截至2023年、2024年及2025年12月31日止各年度的法定財務報表。

(e) 由於並無法定審計要求，故並無就該等實體編製截至2024年及2025年12月31日止各年度的法定財務報表。

(f) 由於並無法定審計要求，故並無就該等實體編製截至2025年12月31日止年度的法定財務報表。

37. 報告期後事項

於2026年1月， 貴公司已收取「Pre-**[編纂]** III輪股份」計劃的剩餘投資人民幣163,876,000元，作為認購 貴公司3,470,111股股份(每股面值人民幣1.00元)的代價。

於2026年4月， 貴公司與數名獨立投資者訂立投資協議，據此，投資者合共向 貴公司投資人民幣987,044,000元作為認購 貴公司21,073,750股股份(每股面值人民幣1.00元)(「Pre-**[編纂]** IV輪股份」)的代價。Pre-**[編纂]** IV輪股份所附帶的條款與附註27所披露的投資者股份相同。同月， 貴公司已完成Pre-**[編纂]** IV輪融資，並將人民幣21,074,000元入賬列為 貴公司股本，餘額人民幣965,970,000元則入賬列為資本儲備。

38. 其後財務資料

貴集團、 貴公司或其任何附屬公司並無編製2025年12月31日後直至本報告日期止任何期間的經審計財務報表。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

本附錄主要為[編纂]提供組織章程細則概覽。由於以下信息為摘要形式，故並未包含對[編纂]而言可能重要的所有信息。

股份和註冊資本

公司股份的發行，實行公開、公平、公正的原則，同類別的每一股份應當具有同等權利。

同次發行的同類別股票，每股的發行條件和價格應當相同；認購人所認購的股份，每股支付相同價額。

股東和股東會

股東

公司依據證券登記結算機構提供的憑證建立股東名冊，股東名冊是證明股東持有公司股份的充分證據。股東按其所持有股份的類別享有權利，承擔義務；持有同一類別股份的股東，享有同等權利，承擔同種義務。

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、參加股東會，並行使相應的表決權；

(3) 對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、公司股票上市地證券監督管理機構及證券交易所的有關規定及組織章程細則的規定轉讓、贈與或者質押其所持有的股份；

(5) 查閱、複製組織章程細則、股東名冊、股東會會議記錄、董事會會議決議、財務會計報告；符合規定的股東可以查閱公司的會計賬簿、會計憑證；

(6) 公司終止或者清算時，按其所持有的股份份額參加公司剩餘財產的分配；

(7) 對股東會作出的公司合併、分立決議持異議的股東，在滿足組織章程細則及相關法律法規對公司購回股份的程序要求的前提下，要求公司收購其股份；

(8) 查閱公司的股東名冊香港分冊，但公司可按《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、部門規章或者組織章程細則規定的其他權利。

公司股東會、董事會決議內容違反法律、行政法規的，股東有權請求人民法院認定無效。

股東會、董事會的會議召集程序、表決方式違反法律、行政法規或者組織章程細則，或者決議內容違反組織章程細則的，股東有權自決議作出之日起60日內，可以請求人民法院撤銷。但是，股東會、董事會會議的召集程序或者表決方式僅有輕微瑕疵，對決議未產生實質影響的除外。董事會、股東等相關方對股東會決議的效力存在爭議的，應當及時向人民法院提起訴訟。在人民法院作出撤銷決議等判決或者裁定前，相關方應當執行股東會決議。公司、董事和高級管理人員應當切實履行職責，確保公司正常運作。

公司股東承擔下列義務：

(1) 遵守法律、行政法規和組織章程細則；

(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公司或者其他股東的利益；不得濫用公司法人獨立地位和股東有限責任損害公司債權人的利益；

(5) 法律、行政法規、部門規章、規範性文件、公司股票上市地證券交易所的上市規則及組織章程細則規定應當承擔的其他義務。

股東會的一般規定

公司股東會由全體股東組成。股東會是公司的權力機構，依法行使下列職權：

(1) 選舉和更換董事，決定有關董事的報酬事項；

(2) 審議批准董事會的報告；

(3) 審議批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(4) 對公司增加或者減少註冊資本和發行任何種類股票、認股證和其他類似證券作出決議；

(5) 對發行公司債券作出決議；

(6) 對公司合併、分立、解散、清算(包括自願清盤)或者變更公司形式作出決議；

(7) 修改組織章程細則；

(8) 對公司聘用、解聘承辦公司審計業務的會計師事務所作出決議；

(9) 審議批准組織章程細則第45條規定的擔保事項；

(10) 審議公司在一年內購買、出售重大資產超過公司最近一期經審計總資產30%的事項；就出售重大資產而言，亦包括超過公司最近一期經審計總資產5%的任何公司控股附屬公司的整體出售事項；

(11) 審議公司與關連方發生的交易(公司獲贈現金資產和提供擔保除外)金額在人民幣3,000萬元以上且佔公司最近一期經審計淨資產絕對值5%以上的關連交易事項及《關連交易決策制度》中規定的關連交易事項；

(12) 審議批准變更**[編纂]**用途事項；

(13) 審議股權激勵計劃和員工持股計劃；

(14) 審議法律、行政法規、部門規章及規範性文件或者組織章程細則規定應當由股東會決定的其他事項；

(15) 對公司及公司控股附屬公司(該控股附屬公司總資產低於公司最近一期經審計總資產的百分之五(5%)的除外)的主營業務做出任何重大變更、實質改變或終止公司及控股附屬公司的主營業務；

(16) 批准或實質修改(實質修改指以原方案為基數，修改幅度超過百分之二十(20%))年度財務預算或決算、年度經營計劃；

(17) 改變公司董事會的人數、選舉和免任規則、決策權規則；

(18) 公司股票上市地的證券交易所的上市規則所要求的其他事項。

股東會可以授權董事會對發行公司債券作出決議。除法律、行政法規、股票上市地證券交易所規則另有規定外，上述股東會的職權不得通過授權的形式由董事會或者其他機構和個人代為行使。

公司下列對外擔保行為(為免疑義，公司為其全資附屬公司擔保除外)，須經股東會審議通過：

(1) 公司及公司控股附屬公司(除以擔保為主業的控股附屬公司外)的對外擔保總額，超過最近一期經審計淨資產的50%以後提供的任何擔保；

(2) 公司的對外擔保總額，超過最近一期經審計總資產的30%以後提供的任何擔保；

(3) 公司在一年內向他人提供擔保的金額超過公司最近一期經審計總資產30%的擔保；

(4) 為資產負債率超過70%的擔保對象提供的擔保；

(5) 單筆擔保額超過最近一期經審計淨資產10%的擔保；

(6) 對股東、實際控制人及其關連方提供的擔保；

(7) 審議批准公司根據《香港上市規則》(包括但不限於第14章及第14A章)應該提交股東會審議的任何交易或事項；

(8) 法律、行政法規、部門規章及規範性文件、公司股票上市地監管規則或組織章程細則規定須經股東會審議通過的擔保。

公司為公司股東或者實際控制人提供擔保的，該等股東或者受實際控制人支配的股東，不得參加該等事項的表決，該項表決由出席會議的其他股東所持表決權的過半數通過。除上述以外的擔保事項，由董事會審議通過。股東會審議上述第(3)項擔保事項時，必須經出席會議的股東所持表決權的2/3以上通過。

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。

有下列情形之一的，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》規定人數或者組織章程細則所定人數的2/3時；

(2) 公司未彌補的虧損達股本總額1/3時；

(3) 單獨或者合計持有公司10%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、部門規章及規範性文件、公司股票上市地監管規則或者組織章程細則規定的其他情形。

股東會的召集

股東會會議由董事會依法召集，《公司法》等法律、行政法規、公司股票上市地的上市規則及組織章程細則另有規定的除外。

董事會應當在規定的期限內按時召集股東會。經全體獨立董事過半數同意，獨立董事有權向董事會提議召開臨時股東會。對獨立董事要求召開臨時股東會的提議，董事會應當根據法律、行政法規和組織章程細則的規定，在收到提議後10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，在作出董事會決議後的5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。

審計委員會向董事會提議召開臨時股東會，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、公司股票上市地監管規則和組織章程細則的規定，在收到提議後10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5日內發出召開股東會的通知，通知中對原提議的變更，應徵得審計委員會的同意。董事會不同意召開臨時股東會，或者在收到提議後10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。

單獨或者合計持有公司10%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、公司股票上市地監管規則和組織章程細則的規定，在收到請求後10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5日內發出

召開股東會的通知，通知中對原提案的變更，應當徵得相關股東的同意。董事會不同意召開臨時股東會，或者在收到請求後10日內未作出反饋的，單獨或者合計持有公司10%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。

審計委員會同意召開臨時股東會的，應在收到請求後5日內發出召開股東會的通知，通知中對原提案的變更，應當徵得相關股東的同意。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90日以上單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東可以自行召集和主持。

股東會的通知

召集人應當在年度股東會召開20日前通知各股東，臨時股東會應於會議召開15日前通知各股東。公司在計算提前通知期限時，不應當包括會議通知發出當日和會議召開當日。法律法規、公司股票上市地上市規則和證券監督管理機構另有規定的，從其規定。股東會通知應當向股東(不論在股東會上是否有表決權)以專人送出或者以郵資已付的郵件送出，收件人地址以股東名冊登記的地址為準，或者在符合所適用的法律法規及公司股票上市地上市規則的前提下，於公司網站或香港聯交所指定的網站上發佈。如根據章程細則應向境外上市外資股股東發出公告，則有關公告同時應根據《香港上市規則》所規定的方法刊登。對內資股股東，股東會通知也可以採用公告方式進行。發出召開股東會的通知後，會議召開前，召集人可以根據《公司法》和有關規定，發出催告通知。

股東會的通知包括以下內容：

(1) 會議的時間、地點和會議期限；

(2) 提交會議審議的事項和提案；

(3) 以明顯的文字說明：全體股東、持有特別表決權股份的股東等股東均有權出席股東會，並可以書面委託代理人出席會議和參加表決，該股東代理人不必是公司的股東；

(4) 有權出席股東會股東的股權登記日；

(5) 會務常設聯繫人姓名，電話號碼；

(6) 網絡或者其他方式的表決時間及表決程序；

(7) 法律法規、公司股票上市地監管規則、組織章程細則等規定的其他要求。

擬討論的事項需要獨立董事發表意見的，發出股東會通知或補充通知時應同時提供獨立董事的意見及理由。

股東會通知和補充通知中應當包含香港聯交所上市規則及組織章程細則規定的內容，並應當充分、完整披露所有提案的全部具體內容。

股東會的提案

提案的內容應當屬股東會職權範圍，有明確議題和具體決議事項，並且符合法律、行政法規、公司股票上市地監管規則和組織章程細則的有關規定。

公司召開股東會，董事會、審計委員會以及單獨或者合併持有公司1%以上股份的股東，有權向公司提出提案。單獨或者合計持有公司1%以上股份的股東，可以在股東會召開10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2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、行政法規或者組織章程細則的規定，或者不屬股東會職權範圍的除外。法律、行政法規和公司股票上市地證券監督管理機構另有規定的，從其規定。如根據公司股票上市地證券監管規則的規定股東會須因刊發股東會補充通知而延期的，股東會的召開應當按公司股票上市地證券監管規則的規定延期。

除上述情形外，召集人在發出股東會通知後，不得修改股東會通知中已列明的提案或者增加新的提案。股東會通知中未列明或者不符合組織章程細則規定的提案，股東會不得進行表決並作出決議。

股東會的委託

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。

個人股東親自出席會議的，應出示本人身份證或者其他能夠表明其身份的有效證件或證明；委託代理人出席會議的，應出示代理人本人的有效身份證件、股東授權委託書。

法人股東應由法定代表人或者法定代表人委託的代理人出席會議。法定代表人出席會議的，應出示本人身份證、能證明其具有法定代表人資格的有效證明；委託代理人出席會議的，代理人應出示其本人身份證、法人股東單位的法定代表人依法出具的書面授權委託書。

合夥企業股東應由其執行事務合夥人(含執行事務合夥人委派代表)或者其委託的代理人出席會議。執行事務合夥人出席會議的，應出示本人身份證和能證明其具有執行事務合夥人資格的有效證明；委託代理人出席會議的，代理人應出示本人身份證和合夥企業股東的執行事務合夥人依法出具的書面授權委託書。

如該股東為公司證券上市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股東會上擔任其代表；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得正式授權)，行使權利，猶如該人士是公司的個人股東一樣。

股東出具的委託他人出席股東會的授權委託書應當載明下列內容：

(1) 委託人的姓名或者名稱、持有公司股份的類別和數量；

(2) 代理人姓名或名稱；

(3) 股東的具體指示，包括對列入股東會議程的每一審議事項投贊成、反對或者棄權票的指示等；

(4) 委託書簽發日期和有效期限；

(5) 委託人簽名(或者蓋章)。委託人為法人股東或合夥企業股東的，應加蓋法人單位或合夥企業單位的印章；

(6) 香港聯交所上市規則對授權委託書有特別規定的，從其規定。

股東會的表決

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) 對發行公司債券作出決議；

(5) 對公司聘用、解聘承辦公司審計業務的會計師事務所作出決議；

(6) 審議批准組織章程細則第四十五條規定的擔保事項；

(7) 審議批准公司與關連方發生的交易(公司獲贈現金資產和提供擔保除外)金額在人民幣3,000萬元以上且佔公司最近一期經審計淨資產絕對值5%以上的關連交易事項及《關連交易決策制度》中規定的關連交易事項；

(8) 審議批准變更**[編纂]**用途事項；

(9) 對公司及公司控股附屬公司(該控股附屬公司總資產低於公司最近一期經審計總資產的百分之五(5%)的除外)的主營業務做出任何重大變更、實質改變或終止公司及控股附屬公司的主營業務；

(10) 批准或實質修改(實質修改指以原方案為基數，修改幅度超過百分之二十(20%))年度財務預算或決算、年度經營計劃；

(11) 改變公司董事會的人數、選舉和免任規則、決策權規則；

(12) 除法律、行政法規、公司股票上市地的上市規則規定或者組織章程細則規定應當以特別決議通過以外的其他事項。

下列事項由股東會以特別決議通過：

(1) 公司增加或者減少註冊資本和發行任何種類股票、認股證和其他類似證券；

(2) 公司的分立、合併、解散、清算(包括自願清盤)或者變更公司形式；

(3) 組織章程細則的修改；

(4) 公司在一年內購買、出售重大資產或者向他人提供擔保金額超過公司最近一期經審計總資產30%的；就出售重大資產而言，亦包括超過公司最近一期經審計總資產5%的任何公司控股附屬公司的整體出售事項；

(5) 股權激勵計劃和員工持股計劃；

(6) 法律、行政法規、公司股票上市地的上市規則或組織章程細則規定的，以及股東會以普通決議認定會對公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項。

股東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。公司持有的本公司股份沒有表決權，且該部分股份不計入出席股東會有表決權的股份總數。公司董事會和符合相關規定條件的股東可以依據相關規定徵集股東投票權。

如公司股票上市地證券交易所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。

董事和董事會

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。董事任期屆滿未及時改選，在改選出的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規、部門規章和組織章程細則的規定，履行董事職務。董事可以由高級管理人員兼任，但兼任高級管理人員職務的董事，總計不得超過公司董事總數的1/2。

董事長

董事會設董事長1人，董事長由董事會以全體董事的過半數選舉產生。

董事長行使下列職權：

(一) 主持股東會和召集、主持董事會會議；

(二) 督促、檢查董事會決議的執行；

(三) 簽署董事會重要文件和其他應由公司法定代表人簽署的文件；

（四） 在發生特大自然災害等不可抗力的緊急情況下，對公司事務行使符合法律規定和公司利益的特別處置權，並在事後向公司董事會和股東會報告；

（五） 相關法律、行政法規、部門規章、組織章程細則規定的或董事會授予的其他職權。

公司董事長不能履行職務或者不履行職務的，由過半數的董事共同推舉一名董事履行職務。

董事會

董事會由9名董事組成，其中設董事長1人，包括3名獨立董事。

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) 決定公司的經營計劃和投資方案；

(4) 制訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(5) 制訂公司增加或者減少註冊資本、發行債券或者其他證券及**[編纂]**方案；

(6) 擬訂公司重大收購、收購本公司股票或者合併、分立、解散或變更公司形式的方案；

(7) 在股東會授權範圍內，決定公司對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關連交易、對外捐贈等事項；

(8) 決定公司內部管理機構的設置；

(9) 聘任或者解聘公司經理(首席執行官)、董事會秘書；根據經理(首席執行官)及章程細則第一百三十三條規定的股東的提名，聘任或者解聘公司高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；

(10) 制訂公司的基本管理制度；

(11) 制訂組織章程細則的修改方案；

(12) 根據法律法規、股票上市地證券監督管理規則及公司的內部制度，管理公司信息披露事項；

(13) 向股東會提請聘請或者更換為公司審計的會計師事務所；

(14) 聽取公司經理(首席執行官)的工作彙報並檢查經理(首席執行官)的工作；

(15) 對外投資，包括但不限於設立任何附屬公司、分公司或其他分支機構、向任何公司、合夥、信託、聯營或其他實體投資以及對其他實體(包括其業務、資產)的收購、併購項目，但年度內該等對外投資總對價(不論是現金、股份、資產抑或其他形式的對價)低於對外投資時公司最近一期經審計總資產的百分之五(5%)(「年度累計投資金額門檻」)的除外；為免疑義，(1)董事會針對年度內對外投資總對價低於年度累計投資金額門檻的對外投資事宜(「豁免投資」)授權經理代表公司獨立決策；(2)針對某一年度內已經經過董事會恰當批准的對外投資事宜(設立全資附屬公司除外)，該筆對外投資的對價在計算當年度豁免投資佔用年度累計投資金額門檻時應相應扣除；

(16) 制定股權激勵計劃和員工持股計劃；

(17) 審議批准年度預算外，公司及其控股附屬公司與公司股東、公司及其控股附屬公司的董事、監事、高級管理人員或前述人士的關連方之間進行的超過人民幣300萬元的關連交易；

(18) 除需經股東會審議通過的公司對外擔保行為(為免疑義，公司為其全資附屬公司擔保除外)；

(19) 向公司及控股附屬公司外以外的任何實體(除非為公司全資擁有)、個人(包括公司股東、員工、董事)提供借款；

(20) 向金融機構或者第三方舉借的單筆超過人民幣10,000萬元的借款(除上述借款外的借款事項由公司經理或其授權人士確定)；

(21) 訂立任何涉及向第三方授予獨家權利或限制公司及公司控股附屬公司(該控股附屬公司總資產低於公司最近一期經審計總資產的百分之五(5%)的除外)業務發展的交易，或修改任何重大合同(僅為本條款之目的，此處重大合同是指合同金額超過人民幣1,000萬元的合同)且該等修改對任何公司及公司控股附屬公司(該公司控股附屬公司總資產低於公司最近一期經審計總資產的百分之五(5%)的除外)具有重大不利影響；

(22) 年度預算外單筆超過如下金額的孰高值：人民幣300萬元或公司年度總收入的5%的支出；或年度累計超過如下金額的孰高值：人民幣1,000萬元或公司年度總收入的5%的支出；

(23) 年度預算之外，轉讓或以其他方式處置超過人民幣500萬元的資產；

(24) 正常業務經營之外，出售、許可、質押或以其他方式處置知識產權；

(25) 法律、行政法規、部門規章、公司股票上市地的上市規則、組織章程細則或者股東會授予的其他職權。

超過股東會授權範圍的事項，應當提交股東會審議。

董事會每年至少召開兩次定期會議，由董事長召集，於會議召開10日以前書面通知全體董事。董事長認為必要時，可以在合理的期限內召集和主持董事會臨時會議。

代表1/10以上表決權的股東、1/3以上董事或者審計委員會可以提議召開董事會臨時會議。董事長應當自接到提議後10日內，召集和主持董事會會議。

董事會召開臨時董事會會議應當在會議召開3日以前通過專人信函、傳真、電話、電子郵件以及全體董事認可的其他方式通知全體董事以及經理(首席執行官)、董事會秘書。有緊急情事須及時召開董事會會議的，通知時限不受上述限制，但應在合理期限內提前作出通知。

董事會會議應有過半數的董事出席方可舉行。董事會作出決議，必須經全體董事的過半數通過。法律、行政法規、部門規章、組織章程細則對最低出席董事數或最低通過董事數另有規定者，從其規定。董事會決議的表決，實行一人一票，採取填寫表決票等書面投票方式或舉手表決方式。

董事會會議，應由董事本人出席；董事因故不能出席，可以書面委託其他董事代為出席，委託書中應載明代理人的姓名，代理事項、授權範圍和有效期限，並由委託人簽名或者蓋章。代為出席會議的董事應當在授權範圍內行使董事的權利。董事未出席董事會會議，亦未委託代表出席的，視為放棄在該次會議上的投票權。

董事會審計委員會

公司董事會設置審計委員會，行使《公司法》規定的監事會的職權。

審計委員會成員為3名，為不在公司擔任高級管理人員的董事，其中獨立董事3名，並由獨立董事中會計專業人士擔任召集人。

審計委員會負責審核公司財務信息及其披露、監督及評估內外部審計工作和內部控制，下列事項應當經審計委員會全體成員過半數同意後，提交董事會審議：

(1) 披露財務會計報告及定期報告中的財務信息、內部控制評價報告；

(2) 聘用或者解聘承辦上市公司審計業務的會計師事務所；

(3) 聘任或者解聘上市公司財務負責人；

(4) 因會計準則變更以外的原因作出會計政策、會計估計變更或者重大會計差錯更正；

(5) 法律、行政法規、中國證監會規定和組織章程細則規定的其他事項。

審計委員會每季度至少召開一次會議。2名及以上成員提議，或者主任委員(召集人)認為有必要時，可以召開臨時會議。審計委員會會議須有2/3以上成員出席方可舉行。

董事會其他專門委員會

公司董事會設置審計委員會、提名委員會、薪酬委員會等其他專門委員會，依照組織章程細則和董事會授權履行職責，專門委員會的提案應當提交董事會審議決定。專門委員會工作規程由董事會負責制定。

高級管理人員

公司設經理(首席執行官)1名，由董事會決定聘任或者解聘。公司首席營銷官、首席運營官、財務負責人、總工程師等其他高級管理人員，由經理(首席執行官)提名；公司首席技術官由股東百度在線網絡技術(北京)有限公司提名，前述高級管理人員均由董事會決定聘任或解聘。如前述提名人未及時提名高級管理人員而導致相關高級管理人員崗位空缺，則提名委員會按照本章程第一百三十一條的規定進行提名。公司設董事會秘書，負責公司股東會和董事會會議的籌備、文件保管以及公司股東資料管理，辦理信息披露事務等事宜，由董事會聘任，對董事會負責。

經理(首席執行官)每屆任期3年，連聘可以連任。經理(首席執行官)對董事會負責，行使下列職權：

(1) 主持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) 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；

(3) 擬訂公司內部管理機構設置方案；

(4) 擬訂公司的基本管理制度；

(5) 制定公司的具體規章；

(6) 提請董事會聘任或者解聘公司高級管理人員；

(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) 組織章程細則或者董事會授予的其他職權。

除組織章程細則規定的應提交董事會、股東會審議批准的事項外，公司發生的交易、關連交易、借款等事項由公司經理(首席執行官)批准。

經理(首席執行官)列席董事會會議。

財務會計制度

公司依照法律、行政法規和國家有關部門的規定，制定公司的財務會計制度。

公司應當在每個會計年度結束之日起3個月內披露年度業績的初步公告，並於每個會計年度的首6個月結束之日起2個月內披露中期業績的初步公告。公司在每一會計年度結束後4個月內向中國證監會(如需)和公司股票上市地證券交易所報送並披露年度報告，在每一會計年度上半年結束之日起2個月內向中國證監會派出機構(如需)和公司股票上市地證券交易所報送並披露中期報告，並可根據公司股票上市地證券交易所的相關規定，報送並披露季度報告。公司股票上市地監管規則另有規定的，從其規定。

上述財務會計報告按照有關法律、行政法規、中國證監會及公司股票上市地證券監督管理機構、證券交易所的規定進行編製。

公司除法定的會計賬簿外，不另立會計賬簿。公司的資金，不以任何個人名義開立賬戶存儲。

公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的10%列入公司法定公積金。公司法定公積金累計額為公司註冊資本的50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公積金不足以彌補以前年度虧損的，在依照上述規定提取法定公積金之前，應當先用當年利潤彌補虧損。

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。

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，但組織章程細則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公司。給公司造成損失的，股東及負有責任的董事、高級管理人員應當承擔賠償責任。

公司持有的本公司股份不參與分配利潤。

公司須在香港為H股股東委任一名或以上的收款代理人。收款代理人應當代有關H股股東收取及保管公司就H股分配的股利及其他應付的款項，以待支付予該等H股股東。公司委任的收款代理人應當符合法律法規及公司股票上市地證券監管規則的要求。

公司的公積金用於彌補公司的虧損、擴大公司生產經營或者轉為增加公司資本。公積金彌補公司虧損，應當先使用任意公積金和法定公積金；仍不能彌補的，可以按照規定使用資本公積金。

法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金應不少於轉增前公司註冊資本的25%。

公司股東會對利潤分配方案作出決議後，或者公司董事會根據股東會審議通過的下一年中期分紅條件和上限制定具體方案後，公司董事會須在股東會召開後2個月內完成股利(或者股份)的派發事項。

內部審計

公司實行內部審計制度，明確內部審計工作的領導體制、職責權限、人員配備、經費保障、審計結果運用和責任追究等。內部審計機構應當保持獨立性，配備專職審計人員，不得置於財務部門的領導之下，或者與財務部門合署辦公。內部審計機構向董事會負責。

會計師事務所的聘任

公司聘用符合《證券法》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1年，自公司本次年度股東會結束時至下次年度股東會結束時為止，可以續聘。

公司聘用、解聘會計師事務所由股東會決定，董事會不得在股東會決定前委任會計師事務所。

公司應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資料，不得拒絕、隱匿、謊報。

解散和清算

公司因下列原因解散：

(1) 組織章程細則規定的營業期限屆滿或者組織章程細則規定的其他解散事由出現；

(2) 股東會決議解散；

(3) 因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) 人民法院根據《公司法》第二百三十一條的規定予以解散。

公司出現上述解散事由，應當在10日內將解散事由通過國家企業信用信息公示系統及香港聯交所網站予以公示。

清算組在清算期間行使下列職權：

(1) 清理公司財產，分別編製資產負債表和財產清單；

(2) 通知、公告債權人；

(3) 處理與清算有關的公司未了結的業務；

(4) 清繳所欠税款以及清算過程中產生的税款；

(5) 清理債權、債務；

(6) 分配公司清償債務後的剩餘財產；

(7) 代表公司參與民事訴訟活動。

清算組應當自成立之日起10日內通知債權人，並於60日內報紙上(或者國家企業信用信息公示系統)及香港聯交所網站公告。債權人應當自接到通知之日起30日內，未接到通知的自公告之日起45日內，向清算組申報其債權。

債權人申報債權，應當説明債權的有關事項，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。

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，繳納所欠税款，清償公司債務後的剩餘財產，公司按照股東持有的股份比例分配。

清算期間，公司存續，但不得開展與清算無關的經營活動。公司財產在未按上述規定清償前，不得分配給股東。

清算組在清理公司財產、編製資產負債表和財產清單後，發現公司財產不足清償債務的，應當依法向人民法院申請破產清算。

經人民法院受理破產申請後，清算組應當將清算事務移交給人民法院指定的破產管理人。

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，申請註銷公司登記。

組織章程細則的修訂

有下列情形之一的，公司將修改組織章程細則：

(1) 《公司法》或者有關法律、行政法規、公司股票上市地證券監管規則修改後，組織章程細則規定的事項與修改後的規定相抵觸的；

(2) 公司的情況發生變化，與組織章程細則記載的事項不一致的；

(3) 股東會決定修改組織章程細則的。

股東會決議通過的組織章程細則修改事項應經主管機關審批的，須報主管機關批准；涉及公司登記事項的，依法辦理變更登記。

董事會依照股東會修改組織章程細則的決議和有關主管機關的審批意見修改組織章程細則。

組織章程細則修改事項屬法律、法規要求披露的信息，按規定予以公告。

1. 有關本公司的其他資料

註冊成立

本公司於2020年7月31日在中國成立為有限責任公司，並根據適用的中國法律法規於2024年12月23日改制為股份有限公司。截至最後實際可行日期，本公司的註冊股本為人民幣177,982,465元。我們的註冊辦事處位於中國安徽省合肥市肥西縣經濟開發區湯口路與湯家匯路交口運河產投企業港F13號。

我們已於香港設立營業地點，地址為香港灣仔皇后大道東248號大新金融中心40樓，並於2025年11月19日根據公司條例第16部在香港公司註冊處處長註冊為非香港公司。林慧怡女士已獲委任為本公司授權代表，代表本公司在香港接收法律程序文件及通知。本公司在香港的法律程序文件送達地址與上述我們在香港的主要營業地點相同。

由於本公司在中國成立，因此受中國相關法律法規管制。中國法律法規及我們組織章程細則相關方面的概要分別載於本文件「監管概覽」及附錄三。

本公司股本變動

除「歷史、發展及公司架構 — 公司發展及主要股權變動」及「歷史、發展及公司架構 — **[編纂]**前投資」章節所披露者外，本公司於緊接本文件日期前兩年概無股本變動。

我們附屬公司的股本變動

我們的附屬公司名單載於會計師報告，其全文載於附錄一。

本公司附屬公司於緊接本文件日期前兩年內的股本變動詳情載列如下：

(a) 於2024年8月20日，常州深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.01百萬元。

(b) 於2024年9月3日，上海深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.01百萬元。

(c) 於2024年9月12日，肥西深向的註冊資本由人民幣0.1百萬元增至人民幣400百萬元。

(d) 於2024年10月14日，常州創磐在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.01百萬元。

(e) 於2024年10月22日，長興深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.1百萬元。

(f) 於2024年12月19日，長興深向的註冊資本由人民幣0.1百萬元增至人民幣100百萬元。

(g) 於2025年2月13日，臨沂深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣10百萬元。

(h) 於2025年4月11日，北京京深智運在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.01百萬元。

(i) 於2025年4月18日，西安深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣30百萬元。

(j) 於2025年7月7日，深向銷售在香港註冊成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為1港元。

(k) 於2025年10月10日，長興深向的註冊資本由人民幣100百萬元增至人民幣150百萬元。

(l) 於2025年11月14日，西安深向的註冊資本由人民幣30百萬元增至人民幣80百萬元。

(m) 於2025年11月18日，天津深向的註冊資本由人民幣1百萬元增至人民幣51百萬元。

(n) 於2025年11月25日，長興深向汽車在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.01百萬元。

(o) 於2026年1月15日，長興智能在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.1百萬元。

(p) 於2026年1月21日，長興智運在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.1百萬元。

(q) 於2026年1月23日，杭州深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.1百萬元。

(r) 於2026年2月12日，長興星垣在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣0.5百萬元。

(s) 於2026年3月31日，長興深向的註冊資本由人民幣150百萬元增至人民幣200百萬元。

(t) 於2026年4月23日，烏海深向在中國成立為本公司的全資附屬公司，註冊資本為人民幣1百萬元。

除上文所述者外，本公司附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內並無任何變動。

股東決議案

在本公司於2025年11月6日舉行的股東大會上，下列決議案(其中包括)已獲正式通過(須經有關監管部門批准、備案及登記)：

(a) **[編纂]**每股面值人民幣1.00元的H股且該等H股於聯交所**[編纂]**；

(b) 將予發行的H股數目不得超過經**[編纂]**而擴大的本公司已發行股本總額的**[編纂]**%，且授予**[編纂]**(或其代表)之**[編纂]**不得超過根據**[編纂]**[**編纂**]之H股數目的**[編纂]**%；

(c) 待向中國證監會辦理備案手續，以及**[編纂]**完成後，合計**[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，有條件採納組織章程細則(將於**[編纂]**生效)，並授權董事會根據相關法律法規的規定以及應聯交所及中國有關監管機構的要求修訂組織章程細則；

(e) 待**[編纂]**完成後，授予董事會一般授權，可於直至**[編纂]**後舉行的下屆股東週年大會結束當日或股東通過決議案撤銷或變更該授權當日(以較早者為準)期間內，按董事會全權酌情認為合適的條款及條件以及目的，隨時配發、發行股份或出售及／或轉讓作為庫存股持有的庫存股份，並對組織章程細則作出必要修訂，惟發行的股份數目不得超過於**[編纂]**已發行股份數目(不包括任何庫存股份)的**[編纂]**%；

(f) 待**[編纂]**完成後，授予董事會一般授權，可於**[編纂]**起直至**[編纂]**後舉行的下屆股東週年大會結束當日或股東通過決議案撤銷或變更該授權當日(以較早者為準)止期間內，按董事會全權酌情認為合適的條款及條件以及目的，隨時購回於聯交所發行的H股，並對組織章程細則作出必要修訂，惟購回的股份數目不得超過於**[編纂]**已發行H股總數(不包括任何庫存股份)的**[編纂]**%；及

(g) 授權董事會處理H股發行及**[編纂]**等所有相關事宜。

有關購回本身證券的說明函件

以下各段載有(其中包括)聯交所規定須載入本文件有關購回本身證券的若干資料。

(a). 購回的理由及影響

董事會認為購回股份對本公司及其股東有利，並符合本公司及其股東的整體最佳利益。購回可增強投資者對本公司的信心，並促進維持本公司於資本市場上聲譽的正面效應。僅會在董事會相信購回將對本公司及其股東整體有利情況下，方會進行有關購回。

購回股份後，本公司可視乎(其中包括)於購回相關時間的市況及其資本管理需要(可能會因情況轉變而改變)註銷任何購回的股份及／或將其作為庫存股份持有。

(b). 行使購回股份的一般授權

待於股東週年大會上通過批准授予購回股份的一般授權的特別決議案後，董事會將獲授一般授權以購回股份，直至有關期間結束為止。購回股份的一般授權將於下列日期(以較早者為準)屆滿：

(i) 於本公司**[編纂]**後舉行的下屆股東週年大會結束時，屆時該授權將告失效，除非在該大會上以特別決議案方式通過，則該授權可有條件或待條件達成後重續；或

(ii) 於本公司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。

此外，我們需要向相關政府部門完成登記及審批手續，以實際授予董事會購回授權(如適用)。悉數行使購回H股的一般授權(以截至**[編纂]**[**編纂**]的**[編纂]**股H股為基準，且本公司將不會於**[編纂]**後舉行的下屆股東週年大會當日或之前配發及**[編纂]**或購回H股)將導致本公司於有關期間最多購回**[編纂]**股H股，即最多佔**[編纂]**[**編纂**]H股(不包括任何庫存股份)的**[編纂]**%。

(c). 資金來源

購回其H股時，本公司計劃利用根據組織章程細則及中國適用法律、規則及法規可合法作此用途的本公司內部資源(可包括盈餘資金及保留利潤)撥付。

組織章程細則授權本公司可購回其股份。若組織章程細則及適用法律法規允許，任何將予購回的股份將被註銷或持作庫存股份。本公司不得以現金以外的代價或以聯交所不時之交易規則規定以外的結算方式在聯交所購回證券。

(d). 暫停購回

[編纂]公司於獲悉內幕消息後，不得於該消息公開前任何時間在聯交所購回其股份。具體而言，於緊接(i)就批准公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(不論上市規則有否規定)而舉行董事會會議當日(即根據上市規則首次知會聯交所的日期)；及(ii)上市規則規定發行人須刊發任何年度或半年度、季度或任何其他中期業績公告(不論

上市規則有否規定)的最後限期(以較早者為準)前一個月內，直至業績公告刊發日期為止，公司不得在聯交所購回其股份，惟特殊情況則除外。

(e). 緊密聯繫人及核心關連人士

我們的董事或(據其作出一切合理查詢後所深知)其任何緊密聯繫人現時概無意於購回股份的一般授權獲得批准的情況下向本公司出售任何股份。

本公司核心關連人士均未告知本公司其現時有意於購回股份的一般授權獲得批准的情況下向本公司出售股份，或承諾出售股份。

[編纂]公司不得明知而向核心關連人士(即公司或其任何附屬公司的董事、監事、主要高級管理層或主要股東，或其任何一方的緊密聯繫人)購買其在聯交所的股份，而核心關連人士亦不得明知而向其出售所持公司股份權益。

(f). 購回股份的地位

任何將予購回的股份將被註銷或持作庫存股份，惟須遵守組織章程細則、上市規則及任何其他適用法律法規。

(g). 收購的影響

若因任何購回股份導致股東於本公司表決權中所佔權益比例增加，則就收購守則而言，該增加將視為收購。因此，一名股東或一組一致行動之股東可能會取得或鞏固對本公司的控制權，並須按照收購守則規則26提出強制性要約。

除上述者外，我們的董事並不知悉根據購回股份的一般授權購回股份將導致收購守則項下的任何後果。

(h). 臨時措施

就存放於**[編纂]**有待於聯交所轉售的本公司任何庫存股份而言，本公司須於董事會批准後實施下列臨時措施，其中包括(但不限於)：

(i) 促使其經紀不向**[編纂]**發出任何指示，以於股東大會上就存放於**[編纂]**的庫存股份投票；

(ii) 在股息或分派(如有及如適用)的情況下，應在股息或分派相關記錄日期前，自**[編纂]**提取庫存股份，並以其自身名義重新登記為庫存股份或註銷該等股份；或

(iii) 採取任何其他措施，以確保其不會行使任何股東權利或獲得任何根據適用法律若該等股份以其自身名義登記為庫存股份而本應中止的任何權利。

(i). 一般事項

截至最後實際可行日期，本公司並無持有任何庫存股份，**[編纂]**時亦不會持有任何庫存股份。購回我們自身證券的說明函件及建議的股份購回均無任何異常之處。

若於任何時間全面執行購回股份的一般授權，可能會對我們的營運資金或資產負債狀況(與我們最近公佈的經審計賬目所披露的狀況比較)產生重大不利影響。然而，我們的董事不擬行使一般授權購回股份，以致對我們的營運資金或資產負債狀況產生重大不利影響。

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一般授權購回股份。

2. 有關我們業務的其他資料

重大合同概要

我們於本文件日期前兩年內已訂立以下屬重大或可能屬重大的合同(並非日常業務過程中訂立的合同)：

(a) **[編纂]**。

我們的知識產權

商標

截至最後實際可行日期，本集團已註冊或已申請註冊下列對本集團業務屬重大的知識產權：

序號	商標	註冊地點	註冊編號	擁有人
1.	DEEP WAY	中國	59093838	本公司
2.	DEEP WAY	香港	306594553	本公司
3.		中國	59090998	本公司
4.		香港	306593158	本公司
5.	深向	中國	75724074	本公司
6.	深向	香港	306593149	本公司
7.	深向智驾	中國	80791216	本公司

域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊或獲授權使用下列我們認為對業務屬重大的域名：

域名	註冊擁有人	屆滿日期
www.deepway.com	本公司	2032年6月1日

版權

截至最後實際可行日期，我們擁有下列我們認為對業務屬或可能屬重大的版權：

序號	版權名稱	註冊擁有人	註冊編號	註冊日期
1.	DeepWayApp軟件V1.0	本公司	2023SR0247144	2023年2月15日
2.	大數據系統處理軟件1.0	本公司	2024SR0065384	2024年1月10日

專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊或獲授權使用下列我們認為對業務屬重大的專利：

專利	註冊地點	申請編號	申請日期
扭矩分配架構、分配方法	中國	202210555824.X	2022年5月19日
一種半掛汽車列車車重估算方法、裝置與電子設備	中國	202210563926.6	2022年5月23日
碰撞檢測方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202210634834.2	2022年6月6日
坡度確定方法以及相關裝置、半掛汽車列車	中國	202210779381.2	2022年7月1日
多傳感器外參標定方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202210856047.2	2022年7月11日
用於車聯網的數據生成方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202210977851.6	2022年8月16日

專利	註冊地點	申請編號	申請日期
基於AEB的防止後車追尾方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202211083384.9	2022年9月6日
縱向控制方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202211145151.7	2022年9月20日
車輛狀態預測方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202211390267.7	2022年11月8日
一種預見性巡航系統的控制方法、裝置、設備及介質	中國	202310282911.7	2023年3月22日
車輛橫向控制方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202310677439.7	2023年6月8日
車輛的速度決策方法、系統、車輛及設備	中國	202510008234.9	2025年1月2日
純電動牽引車(深向)	中國	202130530481.8	2021年8月16日
一種電池箱體框架	中國	202210244366.8	2022年3月11日
一種新能源卡車電池框架結構及車輛	中國	202220861976.8	2022年4月14日
一種新能源卡車電池框架結構及車輛	中國	202220868164.6	2022年4月14日
一種ABS系統制動冗餘控制方法、裝置與ABS系統	中國	202210453212.X	2022年4月27日

專利	註冊地點	申請編號	申請日期
自動駕駛中的半掛汽車列車轉向方法、裝置和電子設備	中國	202210617805.5	2022年6月1日
卡車助力轉向系統的控制方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202210625254.7	2022年6月2日
一種車輛臨停制動控制系統、車輛和其控制方法	中國	202210701098.8	2022年6月20日
防抱死控制方法、裝置、電子設備及存儲介質	中國	202210728051.0	2022年6月23日
新能源商用車的空氣壓縮機控制方法以及相關裝置	中國	202211115255.3	2022年9月14日
一種車輛制動控制系統、控制方法	中國	202211141699.4	2022年9月20日
一種換電連接器安裝裝置及底部換電重卡	中國	202322215780.9	2023年8月17日
帶有減速行星排的電驅橋構型、車輛	中國	202320623529.3	2023年3月27日
電池和用電裝置	中國	202420009748.7	2024年1月2日
電池包	中國	202420883435.4	2024年4月25日
電池包的安裝架和車輛	中國	202421340108.0	2024年6月12日

專利	註冊地點	申請編號	申請日期
適配多規格電池包的柔性裝配結構和車輛	中國	202421340099.5	2024年6月12日
商用車電池包和車輛	中國	202422159704.5	2024年9月2日
一種卡車車身的框架結構和卡車	中國	202211564473.5	2022年12月7日
用於車輛的集成式控制器及具有其的車輛	中國	202422234386.4	2024年9月11日
車輛的高度傳感器組件以及車輛	中國	202423024564.7	2024年12月6日
純電重卡動力域集成控制器的串聯分級式高壓EMC濾波架構	中國	202423151465.5	2024年12月19日
懸架系統和具有它的車輛	中國	202520712948.3	2025年4月15日
車輛橫擺角速度確定方法、裝置及電子設備、存儲介質	中國	202310673569.3	2023年6月8日
車輛的路徑決策後處理方法、系統、車輛及設備	中國	202510058924.5	2025年1月14日
車輛的智能排隊輔助方法、系統、車輛及設備	中國	202510066563.9	2025年1月15日
電池包的下箱體、電池包和車輛	中國	202520347952.4	2025年2月28日

專利	註冊地點	申請編號	申請日期
電池的採樣總成以及電池.....	中國	202520219334.1	2025年2月11日
用於電池的採樣組件、採樣總成以及電池.....	中國	202520219340.7	2025年2月11日
單電機多擋電驅橋結構及車輛.....	中國	202323545082.1	2023年12月25日
一種雙電機交替換擋的多擋位電驅橋構型、車輛.....	中國	202320690309.2	2023年3月31日

除上文所披露者外，截至最後實際可行日期，概無對我們業務屬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. 有關我們董事的其他資料

董事合同及委任書詳情

我們[已]就(其中包括)遵守相關法律法規及組織章程細則與各董事訂立服務合同或委任書。每份協議或委任書自各自獲委任日期起計為期三年，且每份協議均可依據其各自的條款予以終止。服務合同及委任書可根據組織章程細則及適用法律法規續期。

除上文所披露者外，我們未曾亦不擬與任何董事以其各自的董事身份訂立任何服務合同(不包括於一年內屆滿或可由本集團任何成員公司終止而無需支付賠償(法定賠償除外)的協議)。

董事薪酬

除截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度「董事及高級管理層」及「附錄一 — 會計師報告 — 12.董事、監事、主要高級管理層及員工薪酬」所披露者外，我們的董事概無自我們獲得其他薪酬或實物福利。

於往績記錄期間，概無任何董事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，我們的董事概無於本公司或我們**[編纂]**(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第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相關條文當作或視作擁有的權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須於該條所指登記冊登記的權益及╱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]**後知會本公司的權益及╱或淡倉。

主要股東的權益披露

除「主要股東」一節所披露者外，緊隨**[編纂]**完成後且不計及可能因行使**[編纂]**而發行的任何H股，就董事所知概無任何其他人士(並非本公司董事或主要高級管理層)將於我們股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向我們及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有本公司**[編纂]**有表決權股份**[編纂]**%或以上的權益。

免責聲明

除本文件所披露者外：

(a) 除「歷史、發展及公司架構」所披露者外，概無董事於本公司發起過程中，或於本集團任何成員公司已於緊接本文件刊發日期前兩年內所收購或出售或租賃或本集團任何成員公司現擬收購或出售或租賃的任何資產中，擁有任何直接或間接權益；

(b) 概無董事於本文件刊發日期存續，且就本集團整體業務而言屬重大的任何合同或安排中擁有重大權益；及

(c) 除「主要股東」所披露者外，不計及根據**[編纂]**可能獲認購的任何股份，據董事所知，概無任何人士(並非本公司董事或主要高級管理層)將於緊隨**[編纂]**完成後，於本公司股份或相關股份中擁有附帶權利可於任何情況下在本集團任何成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值**[編纂]**%或以上的權益。

5. 員工激勵計劃

以下為本公司所修訂及採納並於2025年7月生效的員工激勵計劃主要條款概要。員工激勵計劃不涉及本公司於**[編纂]**後授出新股份或獎勵，且員工激勵計劃不會導致我們的股東於**[編纂]**後的股權出現任何攤薄。

根據員工激勵計劃，合資格參與者(定義見下文)獲授我們的員工激勵平台上海鈞盛及上海鈞遠的合夥權益(「**獎勵**」)。上海鈞盛及上海鈞遠的普通合夥人為鈞晟景誠，鈞晟景誠由萬鈞先生控制。截至最後實際可行日期，上海鈞盛及上海鈞遠各自擁有8,000,000股股份，分別佔本公司已發行股份總數約4.49%。

目的

員工激勵計劃的主要目的是完善本集團的激勵機制及薪酬政策，吸引、激勵及留任參與者(「**合資格參與者**」)，並在促進本公司戰略性長遠發展的同時，為合資格參與者帶來經濟利益。

管理

董事會獲授權實施、修訂、暫停及詮釋員工激勵計劃。員工激勵平台的普通合夥人將擔任員工激勵計劃的管理人(「**管理人**」)，其須根據計劃條文執行及監督相關事宜。管理人負責處理及執行各項任務，包括但不限於：

- 編製員工激勵計劃的承授人名單；
- 主導並組織承授人評估，以決定授予他們的受限制股份數目；
- 決定沒收或回購已授出但尚未認購的受限制股份，或回購未認購的受限制股份及其權益；
- 草擬、詮釋及修訂員工激勵計劃及相關文件；及
- 董事會所授權與員工激勵計劃相關的其他職責。

合資格參與者

合資格參與員工激勵計劃的人士為對本集團發展作出貢獻的本集團員工(個別及共同稱為「**合資格參與者**」)。

員工激勵計劃的形式

合資格參與者作為有限合夥企業形式的員工激勵平台的合夥人，須根據員工激勵計劃項下授出的獎勵數目，以有限合夥人身份認購員工激勵平台的合夥權益，從而憑藉其作為相關員工激勵平台合夥人的身份間接持有本公司股份。

獎勵的相關股份總數

截至最後實際可行日期，上海鈞盛及上海鈞遠持有的所有股份均已由合資格參與者認購，相關登記手續已完成。所授獎勵的相關每股相應股份的認購價為每股人民幣1.07元。

期限

員工激勵計劃自董事會批准之日起生效，期限不得超過十年。若發生任何可能影響員工激勵計劃的情況，董事會可批准終止員工激勵計劃。

獎勵附帶的權利

員工激勵平台的普通合夥人可代表合資格參與者就獎勵相關股份行使投票權。合資格參與者有權收取獎勵相關股份的任何股息或分派。

轉讓限制

除員工激勵計劃的條款所指明的情況外，合資格參與者的合夥權益受員工激勵計劃項下若干轉讓限制及／或績效目標所規限，自獎勵授出日期起計為期四年。

員工激勵平台的權益詳情

截至最後實際可行日期，員工激勵平台的所有合夥權益均已由合資格參與者認購並繳足。截至最後實際可行日期，員工激勵計劃所涉全部股份均已授予參與者、歸屬予參與者並由參與者認購。本文件日期後將不再授出任何獎勵，且員工激勵計劃不會導致我們的股東於**[編纂]**後的股權出現任何攤薄。根據員工激勵計劃授予本公司董事及高級管理層以及本公司關連人士的獎勵詳情載列如下：

	目前職位	相關員工激勵平台	相關員工激勵平台的概約合夥權益(1)	向承授人授出的獎勵對應的概約股份數目	佔緊接[編纂]前已發行股份總數的概約持股百分比
董事、高級管理層及關連人士					
萬鈞先生	董事長、執行董事兼首席執行官	上海鈞盛	42.53%	3,402,255	1.91%
		上海鈞遠	43.70%	3,495,653	1.96%
徐上上先生	執行董事兼首席營銷官	上海鈞遠	8.70%	695,652	0.39%
王甲先生	執行董事、首席財務官、董事會秘書兼聯席公司秘書	上海鈞遠	15.00%	1,200,000	0.67%
田山先生	首席技術官	上海鈞盛	0.13%	10,000	0.01%
		上海鈞遠	15.22%	1,217,391	0.68%
譚昌毓先生	總工程師	上海鈞遠	8.70%	695,652	0.39%
其他承授人					
245名員工	—	上海鈞盛	57.35%	4,587,745	2.58%
8名員工	—	上海鈞遠	8.70%	695,652	0.39%

附註：

(1) 為說明承授人於股份中的間接權益，股份數目按彼等各自於相關員工激勵平台的合夥權益百分比乘以相關員工激勵平台所持股份總數呈列及計算。

6. 其他資料

訴訟

截至最後實際可行日期，本集團任何成員公司概無涉及任何重大訴訟或仲裁，且據我們的董事所知，本集團任何成員公司概無尚未了結或面臨威脅的重大訴訟或索償。

聯席保薦人的獨立性

聯席保薦人已代表本公司向聯交所上市委員會**[編纂]**批准本文件所述全部已發行及將予發行的H股**[編纂]**及買賣。

各聯席保薦人確認，其符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。各聯席保薦人將就擔任**[編纂]**保薦人收取費用500,000美元。截至最後實際可行日期，本公司仍須向各聯席保薦人支付150,000美元。

合規顧問

本公司已遵照上市規則第3A.19條委任新百利融資有限公司為合規顧問。

開辦費用

截至最後實際可行日期，本公司並無產生重大開辦費用。

發起人

本公司的發起人為本公司於緊接2024年12月23日改制為股份有限公司前的27名當時股東。於緊接本文件日期前兩年內，本公司並無就**[編纂]**及本文件所述的關聯交易向任何發起人支付、配發或給予或擬支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

專家資格

就本文件提供意見的專家(定義見上市規則)資格如下：

名稱	資格
中國國際金融香港證券有限公司	進行證券及期貨條例項下第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
招銀國際融資有限公司	進行證券及期貨條例項下第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
德勤•關黃陳方會計師行	香港法例第50章專業會計師條例項下的執業會計師及香港法例第588章會計及財務匯報局條例項下的註冊公眾利益實體核數師

名稱	資格
海問律師事務所.....	中國法律顧問
灼識企業管理諮詢(上海)有限公司.....	獨立行業顧問

專家同意書

本附錄「專家資格」一段所列的專家均已就本文件的刊發發出同意書，同意按本文件所載形式及內容載入其報告及／或函件及／或意見及／或提述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

上文所列專家概無於本集團任何成員公司擁有任何控股權益，或可認購或提名他人認購本公司任何成員公司證券的權利(不論是否可依法執行)。

H股持有人的稅項

買賣及轉讓於我們的香港股東名冊分冊登記的H股須繳納香港印花稅。目前買方及賣方各須繳納的稅率為出售或轉讓我們股份的代價或公允價值(如較高)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 — 組織章程細則概要」。

約束力

若根據本文件提出**[編纂]**，本文件即具有使一切有關人士須受香港公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條所有適用條文(罰則除外)約束的效力。

關聯方交易

本集團於緊接本文件日期前兩年內訂立的關聯方交易載於「附錄一 — 會計師報告 — 關聯方交易」。

遺產稅

董事獲悉，本公司或我們的任何主要附屬公司不大可能會就遺產稅承擔重大責任。

雙語文件

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，本文件的英文及中文版本分開刊發。

其他事項

(a) 於緊接本文件日期前兩年內：

(i) 本公司或我們任何附屬公司概無發行或同意發行或建議發行繳足或部分繳足的股份或借貸資本，以獲取現金或現金以外的代價；

(ii) 本公司或我們任何附屬公司的股份或借貸資本概無附有購股權或有條件或無條件同意附有購股權；

(iii) 本公司或我們任何附屬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、經紀費或其他特殊條款；及

(iv) 本公司概無就認購、同意認購、尋求認購或同意尋求認購本公司任何股份或債權證支付或應付任何佣金；

(b) 本公司或我們任何附屬公司概無發行任何創始人股份、管理層股份或遞延股份，亦未發行任何債權證；

(c) 我們並無訂立為期一年以上且對我們的業務而言屬重大的廠房租賃或租購合同；

(d) 本文件日期前12個月內，本集團業務並無任何可能會對或已對本集團財務狀況造成重大影響的中斷情況；

(e) 並無會影響我們自香港境外將利潤匯入香港或將資本撤回香港的限制；

(f) 本公司並無尚未償還的可轉換債務證券或債權證；

(g) 並無就豁免或同意豁免日後派付的股息作出任何安排；

(h) 我們的股權或債務證券概無在任何其他證券交易所**[編纂]**或買賣，目前亦無尋求或建議尋求任何**[編纂]**或買賣批准；

(i) 本公司為股份有限公司，須遵守中國公司法；及

(j) 本公司已根據香港上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則所規定的條款，採納有關董事進行證券交易的行為守則。

無重大不利變更

我們的董事確認，直至本文件日期，自2025年12月31日(即附錄一所載會計師報告的報告期末)起，我們的財務、營運或交易狀況、債務、抵押、或然負債、擔保或前景均無重大不利變動；自2025年12月31日起，亦無發生會對本文件附錄一所載會計師報告所示資料造成重大影響的事件。

送呈香港公司註冊處處長的文件

連同本文件送呈香港公司註冊處處長登記的文件有：

(a) 附錄四「法定及一般資料—5.其他資料 — 專家同意書」所述同意書；及

(b) 附錄四「法定及一般資料—2.有關我們業務的其他資料 — 重大合同概要」所述重大合同。

展示文件

自本文件日期起14天內，以下文件的副本將在聯交所網站***www.hkexnews.hk***及我們的網站***www.deepway.com***展示：

1. 組織章程細則；

2. 本集團截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的經審計綜合財務報表；

3. 德勤出具的截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的會計師報告，全文載於附錄一；

4. 德勤出具的本集團截至2025年12月31日未經審計**[編纂]**財務資料的報告，全文載於附錄二；

5. 附錄四「法定及一般資料—2.有關我們業務的其他資料 — 重大合同概要」所述重大合同；

6. 附錄四「法定及一般資料—5.其他資料 — 專家同意書」所述同意書；

7. 附錄四「法定及一般資料—3.有關我們董事的其他資料」所述服務合同及委任書；

8. 中國法律顧問海問律師事務所根據中國法律就(其中包括)本集團一般事項和物業權益出具的法律意見書；

9. 灼識企業管理諮詢(上海)有限公司出具的行業報告，其概要載於「行業概覽」一節；及

10. 以下中國法律的副本，連同其非官方英文譯本：

    (i) 中國公司法；

    (ii) 中國證券法；及

    (iii) 境外上市試行辦法。