

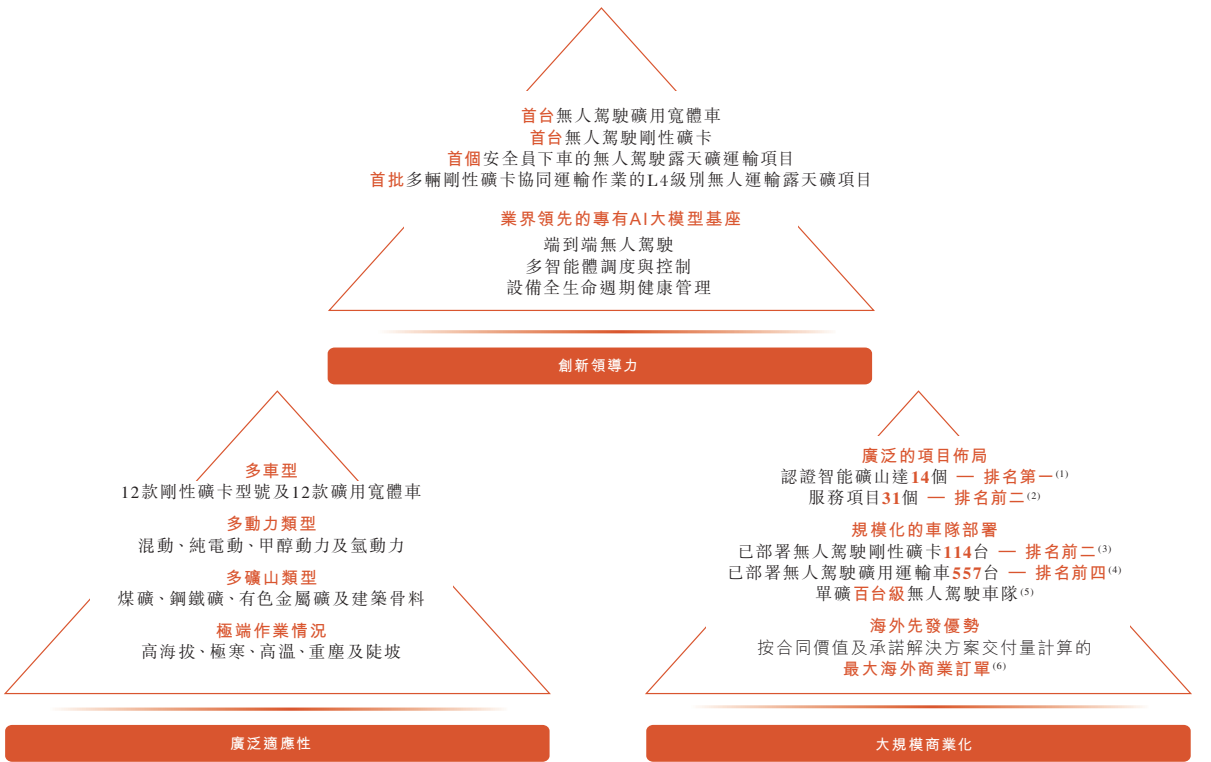
概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於其屬概要性質，故並無載有可能對閣下而言屬重要的所有資料，並受本文件全文所規限，且應與本文件全文一併閱讀。閣下在決定投資[編纂]之前，應閱讀整份文件。任何投資均附帶風險。投資[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」。閣下在決定投資[編纂]之前，應仔細閱讀該節。

概覽

我們是礦山無人駕駛運輸方面的開拓者及領導者，推動行業的高質量增長。我們的「車一地一雲」礦山無人駕駛運輸系統「曠谷」由我們專有的三大AI大模型基座驅動，涵蓋端到端無人駕駛、多智能體調度與控制及設備全生命週期健康管理。我們專注於為露天礦等封閉環境場景的客戶提供安全、綠色、高效、經濟的礦山無人駕駛運輸解決方案及服務。

我們致力於無人駕駛應用的商業化。自2016年成立以來，我們一直處於礦山無人駕駛運輸創新的前列。據灼識諮詢的資料，於2018年，我們改造了中國首台無人駕駛運輸礦用寬體車及首台無人駕駛運輸剛性礦卡；於2020年，我們部署了中國首個安全員下車的無人運輸露天礦項目；在2022年，我們部署了中國首批多輛剛性礦卡協同運輸作業的L4級別無人運輸露天礦項目。於2024年，我們自主研發的百噸級混合動力電動無人駕駛礦用寬體車(TG136 HA)在中國西北成功實現大規模部署。以下圖表載列我們的運營亮點：



概 要

附註：

- (1) 根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，部署我們解決方案的14個智能礦山已獲得相關主管部門的認證，在中國排名第一。
- (2) 根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們服務31個項目，就服務項目數目而言在中國排名第二。
- (3) 根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們已交付並服務114輛無人駕駛剛性礦卡，在中國排名第二。
- (4) 根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們已交付並服務557輛無人駕駛礦用運輸車（包括礦用寬體車及剛性礦卡），在中國排名前四。
- (5) 截至2025年12月31日，我們已在單一礦場部署超過100輛無人駕駛礦用運輸車。
- (6) 根據灼識諮詢的資料，截至2025年12月31日，我們已按合同價值及解決方案交付量取得中國最大的海外商業訂單，涉及為超過40輛第三方剛性礦卡交付解決方案。

我們與多家大型礦場運營商（包括國家能源集團、江西銅業、伊吾廣匯及包頭鋼鐵）維持穩健的長期關係。由於我們的解決方案具創新性及成效，該等主要客戶及股東持續作出新訂單並賦予我們新項目委託。截至2025年12月31日，我們在中國曾為31個智能露天採礦項目提供服務，遍及新疆、內蒙古、江西、廣東及黑龍江。若干主要客戶及股東為我們的長期發展提供戰略支持，包括國能基金管理。我們積極與國際市場的潛在客戶互動，以推進我們的國際擴張策略，將自身定位為全球露天礦山無人駕駛及智能化轉型的首選合作夥伴。

我們的優勢

我們相信，我們的業務成功及領先市場地位乃由以下關鍵優勢所支持：(i) 礦山無人駕駛運輸的開拓者及領導者；(ii) 基於業界領先的專有AI大模型基座所構建的多維度技術領導力；(iii) 適應性強的礦山無人駕駛運輸解決方案；(iv) 全產業價值鏈深度融合；及(v) 科學家領導的管理團隊擁有成熟的產學研優勢。請參閱「業務—我們的優勢」。

我們的戰略

我們計劃實施以下戰略，以鞏固及提升我們在行業內的領導地位：(i) 聚焦核心技術突破，強化系統能力與場景拓展性；(ii) 在國內聚焦核心區域與關鍵客戶加速商業化並同時推動可複製的海外標杆項目部署；(iii) 通過技術複用及定向突破，將經過驗證的礦內能力延伸至礦外場景；(iv) 打造複合型人才團隊以支持長期增長；(v) 構建全域賦能生態圈以支撐戰略執行；及(vi) 甄選併購實現外延式發展。請參閱「業務—我們的戰略」。

我們的產品

我們的礦山無人駕駛運輸解決方案包括(i) 配備踏歌專用車輛的礦山無人駕駛運輸解決方案、(ii) 用於第三方車輛的礦山無人駕駛運輸解決方案及(iii) 智能運營及其他服務。客戶可採用最符合其運營能力及生產需求的交付模式，包括採購新型無人駕駛卡車或升級現有車隊。所有三種交付模式均由一套我們礦山無人駕駛運輸系統「曠谷」支持。請參閱「業務—我們的礦山無人駕駛運輸系統」。我們以項目為基礎經營業務。

配備踏歌專用車輛的礦山無人駕駛運輸解決方案

我們的配備踏歌專用車輛的礦山無人駕駛運輸解決方案主要涉及通過與OEM緊密合作銷售完全整合的無人駕駛礦用寬體車，以及地面協同設施及雲控平台。在此交付模式下，我們的無人駕駛系統在製造階段通過工廠安裝整合納入礦用寬體車，實現整車級交付。此類產品主要面向尋求採購新無人駕駛礦用寬體車作為其礦山智能化升級一部分的礦山運營商。截至2025年12月31日，我們提供了12款主流無人駕駛礦用寬體車車型，涵蓋多種動力系統配置，包括混動、純電動及甲醇動力。

概 要

用於第三方車輛的礦山無人駕駛運輸解決方案

我們提供適用於第三方車輛的礦山無人駕駛運輸解決方案，涵蓋礦用寬體車及剛性礦卡。我們礦山無人駕駛運輸解決方案包含智能車載系統、地面協同設施及雲控平台。我們在此商業模式下單獨提供智能車載系統。我們的智能車載系統主要包括我們的無人駕駛套件，涵蓋無人駕駛域控制器、傳感器、通信設備、轉換器、存儲設備及車載OBU。截至2025年12月31日，我們的無人駕駛運輸解決方案已支持12款主流剛性礦卡車型，是業內覆蓋車型範圍最廣的廠商之一。

智能運營及其他服務

我們的智能運營及其他服務包括(i)運營維護及技術服務、及(ii)智能運輸服務。我們的運營維護及技術服務包括效率提升、軟件升級、故障診斷及排除、算法優化、全生命週期設備管理以及現場人員培訓，確保穩定、安全及高效的運營。我們的智能運輸服務涉及提供涵蓋裝一運一卸過程的一體化礦山運輸服務，服務費按量計費。

我們的礦山無人駕駛運輸系統「曠谷」

我們已開發出一套涵蓋「車一地一雲」礦山無人駕駛運輸系統，包括智能車載系統、地面協同設施及雲控平台。該等系統以高度協同及無縫整合的方式運作，構成我們礦山無人駕駛運輸解決方案閉環的基礎。我們的「曠谷」系統旨在直接應對採礦作業所面臨的主要運營挑戰，包括極端工況下車輛傳感器的感知性能下降、複雜路況下的控制精度降低、多車衝突以及大規模運輸作業效率低下。

請參閱「業務—我們的產品」。

我們的技術優勢

我們已開發一套整合的「車一地一雲」協同技術架構，該架構代表了礦山無人駕駛運輸的標準範式。此架構能夠實現無人駕駛智能車載系統、地面協同設施以及雲端控制平台之間的穩定協同，為無人駕駛礦山作業形成統一且可擴展的技術基礎。此外，我們已建立一個標準化的無人駕駛硬件平台，該平台與礦用寬體車及剛性礦卡兼容，支持多種車型及作業場景的部署。

依託「車一地一雲」一體化架構，我們自主構建了三個人工智能大模型基座：(i)端到端無人駕駛大模型、(ii)多智能體調度與控制大模型及(iii)設備全生命週期健康管理大模型。我們亦開發了一系列深度適配礦山場景的工程應用技術，各項技術指標均位居行業前列。

請參閱「業務—我們的技術優勢」。

我們的研發

我們開發新技術、設計新產品組合或解決方案，並優化現有解決方案的能力，對維持市場地位至關重要。我們的研發團隊由具備深厚行業專業知識的專職人才組成，且我們的核心研發團隊成員平均擁有逾10年工程領域經驗，且均曾於海內外知名科技企業任職。截至2025年12月31日，我們的研發團隊共有72名成員。於同一時間節點，研發團隊人數佔員工總數的44.7%。我們在2023年、2024年及2025年的研發費用分別為人民幣80.6百萬元、人民幣70.2百萬元及人民幣57.8百萬元，分別佔各年度運營開支的50.6%、51.2%及49.8%。請參閱「業務—研發」。

概 要

我們的銷售與市場營銷

我們主要採用直銷模式。我們的銷售策略以客戶為核心，市場拓展側重於戰略客戶及高品質礦山項目，特別是具備大規模運營能力的客戶。我們高度重視服務質量與項目盈利能力，確保項目交付與運營的穩定性。截至2025年12月31日，我們的銷售團隊共有13名員工，團隊成員具備豐富的行業經驗，並對我們的解決方案擁有深厚的專業認知。請參閱「業務—銷售與市場營銷」。

我們的客戶及供應商

我們的客戶群體主要包括礦山業主與運營商、土方工程企業，以及礦用自卸卡車製造商。礦山業主與運營商通常為我們解決方案的終端用戶，負責現場作業與長期項目運營，並往往直接參與礦山場地的管理工作。於2023年、2024年及2025年，我們來自最大客戶的收入分別佔同期總收入的24.4%、26.5%及40.5%。我們來自前五大客戶的收入分別佔同期總收入的84.9%、87.0%及88.2%。由於在往績記錄期間各年度，我們的很大一部分收入來自前五大客戶，我們面臨主要客戶集中的風險。請參閱「風險因素—與我們的業務及行業相關的風險—我們依賴有限數目的客戶貢獻大部分收入。倘若失去一名或多名主要客戶，或向該等客戶的銷售額大幅減少，將對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響」。於往績記錄期間，我們的客戶一般通過銀行轉賬結算付款。

我們委聘第三方供應商採購的產品主要為解決方案所需的關鍵零部件與原材料，包括：(i)礦卡等工程車輛；及(ii)雷達、激光雷達、攝像頭等解決方案零部件。於往績記錄期間，我們未發生過主要供應商原材料供應短缺的情形。於2023年、2024年及2025年，我們向最大供應商採購產生的費用，分別佔同期總採購額的32.2%、29.7%及44.8%。我們向前五大供應商採購產生的費用，分別佔同期總採購額的60.0%、54.3%及84.0%。由於在往績記錄期間各年度，我們的大部分產品及服務（如礦卡）乃向五大供應商採購，我們面臨主要供應商集中的風險。請參閱「風險因素—與我們的業務及行業相關的風險—我們依賴第三方供應商，包括數量有限的關鍵供應商，而該等供應商關係的任何中斷或惡化均可能對我們的業務造成重大不利影響」。於往績記錄期間，我們一般通過銀行轉賬向供應商結算付款。

競爭

據灼識諮詢資料，中國及全球的礦山無人駕駛運輸解決方案市場主要由以下因素驅動：(i)多項礦山營運的安全風險，(ii)效率及成本壓力，(iii)勞動力短缺，以及(iv)支持性政策舉措及監管指引。我們主要與從事礦山及工業應用的無人駕駛技術及無人駕駛礦車解決方案設計、研發及部署的公司競爭。於2025年，按收入計，我們在中國礦山無人駕駛運輸解決方案市場中排名第三。請參閱「行業概覽」。

業務可持續性

雖然我們於往績記錄期間並未實現盈利，但我們錄得強勁的收入增長，我們的收入由2023年的人民幣190.2百萬元增加至2025年的人民幣526.9百萬元，複合年均增長率為66.4%。我們於2023年及2024年分別錄得毛損率24.8%及45.5%，其後於2025年實現毛利率4.8%，標誌著我們邁向正毛利的轉變。我們的淨虧損由2023年的人民幣312.7百萬元收窄至2025年的人民幣163.7百萬元，而我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）於同期亦由人民幣255.6百萬元收窄至人民幣103.6百萬元。

我們於往績記錄期間的淨虧損主要歸因於我們對核心技術的持續研發投入、與早期商業化及項目爬坡相關的前期成本，以及為支持項目交付及車隊部署快速增長所需的組織擴張。我們相信該等投入對於建立我們的長期技術及商業基礎至關重要。

概 要

我們預期在中長期實現可持續盈利能力，主要受以下因素驅動：(i)規模化商業化，隨著我們日益受益於採購及系統部署中的規模經濟，產生經營效率及利潤率改善；(ii)深度客戶整合，促成高轉換成本、強大客戶黏性，以及來自我們智能運營及其他服務的經常性收入不斷擴大；(iii)多元化的業務模式，涵蓋專用車輛解決方案、第三方車輛解決方案及技術服務，增強我們跨市場週期的收入韌性；(iv)運營效率提升，反映在我們的運營開支比率由2023年約83.7%下降至2025年的22.0%；(v)以我們專有的AI大模型基座為根基的持續技術領導地位，創造強大的進入壁壘；及(vi)現金流產生能力增強，我們的經營現金流由2023年及2024年的淨流出轉為2025年的正數，達人民幣37.9百萬元。

綜上所述，我們相信我們的業務正從早期投入及商業化階段過渡至規模驅動的增長階段，其特點為單位經濟效益改善、經營效率提升及現金流產生能力增強一使我們能夠隨著時間推移實現可持續盈利能力。

請參閱「業務—業務可持續性」。

歷史財務資料概要

下表載列我們來自截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度的綜合損益及其他全面收益表及綜合現金流量表，以及截至2023年、2024年及2025年12月31日的綜合財務狀況表(載於本文件附錄一的會計師報告)的概要綜合財務數據。以下數據及討論應與我們的綜合財務報表及相關附註以及「財務資料」一節一併閱讀。

經營業績主要組成部分的描述

下表載列我們於所示年度的綜合損益表概要：

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	金額	佔收入百分比	金額	佔收入百分比	金額	佔收入百分比
(人民幣千元，百分比除外)						
收入	190,189	100.0	152,175	100.0	526,875	100.0
銷售成本	237,367	124.8	221,388	145.5	501,578	95.2
(毛損)/毛利	(47,178)	(24.8)	(69,213)	(45.5)	25,297	4.8
其他收入	7,447	3.9	4,357	2.9	6,816	1.3
金融資產及其他減值虧損 (包括減值虧損撥回)	(672)	(0.4)	(30,714)	(20.2)	(3,121)	(0.6)
其他收益及虧損淨額	(49,586)	(26.1)	(26,338)	(17.3)	19,828	3.8
經銷及銷售開支	(26,879)	(14.1)	(29,179)	(19.2)	(15,634)	(3.0)
行政開支	(51,745)	(27.2)	(37,629)	(24.7)	(42,534)	(8.1)
研發開支	(80,604)	(42.4)	(70,176)	(46.1)	(57,799)	(11.0)
其他開支	(1,484)	(0.8)	(7,537)	(5.0)	(7,459)	(1.4)
[編纂]開支	—	—	—	—	(732)	(0.1)
融資成本	(67,273)	(35.4)	(83,859)	(55.1)	(92,052)	(17.5)
分佔聯營公司業績	5,278	2.8	5,716	3.8	3,773	0.7
除稅前虧損	(312,696)	(164.4)	(344,572)	(226.4)	(163,617)	(31.1)
所得稅開支	—	—	(3)	(0.0)	(42)	(0.0)
年內虧損及全面開支總額	(312,696)	(164.4)	(344,575)	(226.4)	(163,659)	(31.1)

請參閱「財務資料—經營業績主要組成部分的描述」。

非國際財務報告準則計量

我們將年內經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)定義為年內淨虧損加回(i)贖

概 要

回負債利息、(ii)贖回負債修改及(iii)[編纂]開支。下表載列年內經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)與根據國際財務報告準則會計準則呈列的年內虧損之間的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
年內虧損	(312,696)	(344,575)	(163,659)
加：			
—贖回負債利息 ⁽¹⁾	60,212	76,228	82,680
—贖回負債修改 ⁽²⁾	(3,152)	—	(23,392)
—[編纂]開支 ⁽³⁾	—	—	732
年內經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)	(255,636)	(268,347)	(103,639)

附註：

- (1) 贖回負債利息指根據實際利率法，贖回負債隨時間增加所產生的推算利息開支。
- (2) 贖回負債修改指因合同條款變更而重新計量贖回負債所產生的收益。
- (3) [編纂]開支指與[編纂]有關的費用。

我們於2023年、2024年及2025年分別錄得淨虧損人民幣312.7百萬元、人民幣344.6百萬元及人民幣163.7百萬元，主要由於業務及能力擴張所產生的大量研發開支、行政開支及經銷及銷售開支。除上述原因外，我們的淨虧損由2024年的人民幣344.6百萬元減少至2025年的人民幣163.7百萬元，亦歸因於收入大幅增加以及由毛損轉為正毛利。相應地，我們的經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)由2024年的人民幣268.3百萬元減少至2025年的人民幣103.6百萬元。我們的經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)由2023年至2024年增加5.0%，但由2024年至2025年則減少61.4%，反映減虧步伐明顯加快。

綜合財務狀況表的選定項目

下表載列我們於所示日期的綜合財務狀況表選定資料：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
非流動資產			
物業、廠房及設備	83,238	68,373	36,693
使用權資產	6,725	2,629	19,905
無形資產	17,403	15,637	13,155
於聯營公司的投資	33,111	36,837	38,512
按公允價值計量且其變動計入當期損益			
(「按公允價值計量且其變動計入當期損益」)的金融資產	4,944	3,810	1,446
貿易應收款項及應收票據	3,267	1,279	—
預付款項、按金及其他應收款項	10,123	9,894	7,705
合同資產	475	—	3,265
應收關聯方款項	1,100	2,182	—
定期存款	20,000	—	—
非流動資產總值	180,386	140,641	120,681
流動資產			
存貨	53,075	92,610	56,135
貿易應收款項及應收票據	76,136	46,781	349,355
合同資產	2,872	3,586	1,352
預付款項、按金及其他應收款項	23,429	23,746	38,122
按公允價值計量且其變動計入其他全面收益			
(「按公允價值計量且其變動計入其他全面收益」)的應收票據	—	198	—
應收關聯方款項	6,456	12,045	17,038
應收股東款項	721	1,962	—
按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	—	—	20,000
受限制銀行存款	23,035	4,386	61,035
現金及現金等價物	91,670	2,855	121,914
流動資產總值	277,394	188,169	664,951

概 要

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
流動負債			
貿易應付款項及應付票據	57,562	47,181	391,451
其他應付款項及應計費用	58,942	94,573	82,260
應付關聯方款項	7,405	13,391	16,304
應付股東款項	49	682	7,527
合同負債	7,571	24,308	11,095
租賃負債	5,190	1,261	10,583
贖回負債	—	1,054,064	—
銀行借款	99,002	156,292	138,148
撥備	3,547	29,316	33,058
按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債	—	—	25
遞延收入	333	333	70
流動負債總額	239,601	1,421,401	690,521
非流動負債			
其他應付款項及應計費用	25,147	2,642	2,500
合同負債	—	1,209	28,673
租賃負債	759	1,230	599
贖回負債	977,836	—	—
銀行借款	—	32,747	31,312
遞延收入	333	—	83
按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債	253	305	—
非流動負債總額	1,004,328	38,133	63,167
(負債淨額)資產淨值	(786,149)	(1,130,724)	31,944

我們的流動資產由截至2023年12月31日的人民幣277.4百萬元減少32.2%至截至2024年12月31日的人民幣188.2百萬元，主要由於現金及現金等價物、受限制銀行存款及貿易應收款項及應收票據的減少，部分被存貨及應收關聯方款項的增加所抵銷。我們的流動資產由截至2024年12月31日的人民幣188.2百萬元增加至截至2025年12月31日的人民幣665.0百萬元，主要由於貿易應收款項及應收票據、現金及現金等價物、受限制銀行存款增加以及按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的增加，並部分被存貨減少所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣37.8百萬元變為截至2024年12月31日的流動負債淨額人民幣1,233.2百萬元，主要由於我們的流動負債大幅增加，尤其是贖回負債、銀行借款、合同負債、其他應付款項及應計費用以及撥備。該減少部分被若干流動資產的增加所抵銷，主要歸因於存貨增加及應收關聯方款項增加，儘管現金及現金等價物以及受限制銀行存款顯著減少。我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣1,233.2百萬元減少至截至2025年12月31日的人民幣25.6百萬元，主要由於我們的流動資產大幅增加，尤其是貿易應收款項及應收票據、預付款項、按金及其他應收款項、按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、受限制銀行存款以及現金及現金等價物。儘管贖回負債、其他應付款項及應計費用、銀行借款以及合同負債顯著減少，該改善部分被貿易應付款項及應付票據增加所抵銷。

我們的負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣786.1百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣1,130.7百萬元，主要由於年內虧損及全面開支總額人民幣344.6百萬元。我們的負債淨額於2025年12月31日轉為資產淨值人民幣31.9百萬元，主要由於贖回負債轉至權益、本公司改制為股份有限公司人民幣1,244.7百萬元以及發行股份人民幣77.3百萬元，部分被年內虧損及全面開支總額人民幣163.7百萬元所抵銷。

請參閱「財務資料—綜合財務狀況表主要項目討論」。

概 要

綜合現金流量表概要

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
營運資金變動前經營現金流量	(164,846)	(166,477)	(60,761)
經營活動(所用)/所得現金淨額	(204,483)	(177,283)	37,881
投資活動(所用)/所得現金淨額	(125,028)	10,276	(108,601)
融資活動所得現金淨額	357,526	78,192	189,779
現金及現金等價物增加(減少)淨額	28,015	(88,815)	119,059
年初現金及現金等價物	63,655	91,670	2,855
年末現金及現金等價物	91,670	2,855	121,914

請參閱「財務資料—流動資金及資本資源—現金流量」。

選定財務比率

下表載列我們於所示年度的關鍵財務比率：

	截至12月31日／截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
收入增長(%)	133.8	(20.0)	246.2
(毛損)/毛利率(%) ⁽¹⁾	(24.8)	(45.5)	4.8
經調整淨虧損率(非國際財務報告準則計量)(%) ⁽²⁾	(134.4)	(176.3)	(19.7)

附註：

- (1) (毛損)/毛利率等於(毛損)/毛利除以收入再乘以100%。
- (2) 經調整淨虧損率(非國際財務報告準則計量)等於年內經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)除以年內收入再乘以100%。使用非國際財務報告準則計量作為分析工具有局限性，閣下不應將其獨立於或替代或優於根據國際財務報告準則會計準則報告的經營業績或財務狀況分析。請參閱「財務資料—主要財務比率」。

風險因素

我們的業務及[編纂]涉及本文件「風險因素」一節所載的若干風險。閣下在決定投資我們的股份之前，應仔細閱讀整節內容。我們面臨的部分主要風險包括：(i)倘若我們未能挽留現有客戶、吸引新客戶，以及提升現有客戶群帶來的收入，我們的經營業績及財務狀況將受到重大不利影響；(ii)客戶可能不會按初步或非具約束力訂單所列數量購買我們的解決方案。我們面臨該等意向訂單被取消、推遲或未能轉化為實際收入的風險；(iii)我們開發礦山無人駕駛運輸解決方案仍處於初期階段，並面臨與技術可行性、整合挑戰、客戶採用意願、龐大資金需求及其他不可預見因素相關的風險；(iv)倘若我們未能持續提升技術，並以具成本效益且及時的方式開發及推出能適應不斷變化的市場需求及客戶期望的創新解決方案，則我們未來的業務、經營業績、財務狀況及競爭地位將受到重大不利影響；及(v)我們可觸及市場的規模及對我們的解決方案的需求可能因各種因素而未能如我們預期般迅速增長，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。請參閱「風險因素」。

單一最大股東集團

截至最後實際可行日期，余教授(i)直接於本公司全部已發行股本的11.7%中擁有權益；(ii)憑藉其作為寧波踏歌唯一普通合夥人的身份，透過寧波踏歌間接於本公司全部已發行股本的7.18%中擁有權益；(iii)憑藉與周先生訂立的2026年一致行動協議，控制周先生直接持有的本公司0.71%股權的投票權；及(iv)憑藉北航教育基金會一致行動協議，控制北航教育基金會直接持有的本公司1.46%股權的投票權。此外，大連踏歌作為寧波踏歌的有限合夥人持有寧波踏歌59.77%的權益，而周先生為大連踏歌的普通合夥人。因

概 要

此，余教授、周先生、寧波踏歌、大連踏歌及北航教育基金會為本公司的單一最大股東集團，截至最後實際可行日期直接及間接控制本公司21.04%股權的投票權。

緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，單一最大股東集團將繼續直接及間接控制合共約[編纂]%的本公司股權投票權。因此，彼等於[編纂]後將繼續為單一最大股東集團。

請參閱「與我們的單一最大股東集團的關係」。

[編纂]前投資

我們已完成多輪[編纂]前投資。有關[編纂]前投資者的身份及背景以及[編纂]前投資主要條款的進一步詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構—[編纂]前投資」。

持續關連交易

我們已訂立且預期將繼續進行若干交易，該等交易於[編纂]後將構成上市規則第14A章項下的持續關連交易。有關進一步詳情，請參閱「關連交易」。

申請於聯交所[編纂]

我們已向聯交所申請批准根據[編纂]將予發行的H股(包括因行使[編纂]而可能發行的任何H股)以及由境內[編纂]股份轉換的H股[編纂]及[編纂]，有關批准乃基於(其中包括)我們滿足上市規則第8.05(3)條下的市值／收入測試，當中參考：(a)我們截至2025年12月31日止年度的人民幣526.9百萬元收入(超過5億港元)；及(b)我們於[編纂]時的預期市值(按每股H股[編纂]港元的[編纂](為指示性[編纂]範圍的下限)計算)超過40億港元。

[編纂]用途

我們估計，假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元(即[編纂]範圍[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)，並假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]費用及[編纂]以及估計開支後，我們將收取[編纂][編纂]淨額約[編纂]港元。我們擬將[編纂][編纂]淨額用作以下用途：(i)[編纂]淨額約[編纂]%，或[編纂]港元，將用於未來五年進一步推動我們的研發工作；(ii)[編纂]淨額約[編纂]%，或[編纂]港元，將用於提升我們在中國及海外的商業化能力，並進一步加強我們與國內外客戶的合作；(iii)[編纂]淨額約[編纂]%，或[編纂]港元，將用於潛在投資及併購機會，旨在進一步整合我們產業鏈中的上下游資源；及(iv)[編纂]淨額約[編纂]%，或[編纂]港元，將用作營運資金及一般公司用途。請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

近期發展及無重大不利變動

截至2026年4月30日，我們已在單一礦場部署逾140輛無人駕駛礦用寬體車。我們的董事已確認，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日期)以來，我們的財務或交易狀況或前景並無重大不利變動，且自2025年12月31日以來，並無發生任何會對本文件附錄一所載會計師報告所顯示的資料造成重大影響的事件。

概 要

[編纂]統計數據

	基於每股H股[編纂]港元 的[編纂]	基於每股H股[編纂]港元 的[編纂]
本公司股份的市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
本公司H股的市值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
本公司擁有人應佔本集團截至2025年12月 31日的未經審計[編纂]經調整每股綜合 有形資產淨值 ⁽³⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 市值的計算乃基於預期於[編纂]完成後已發行的[編纂]股股份（假設[編纂]未獲行使）。
- (2) 市值的計算乃基於預期於[編纂]完成後已發行的[編纂]股H股（假設[編纂]未獲行使）及將[編纂]股境內[編纂]股份轉換為H股。
- (3) 本公司擁有人應佔本集團截至2025年12月31日的未經審計[編纂]經調整綜合每股有形資產淨值乃經作出本文件「附錄二-未經審計[編纂]財務資料」所述調整後計算，並按緊隨[編纂]完成後已發行的[編纂]股股份計算。此計算並無計及(i)因行使[編纂]而可能配發及發行的任何股份，或(ii)於截至2026年4月30日止四個月內發行D輪優先股及將股份激勵計劃下持有的股份轉讓予外部投資者，或(iii)本公司於2026年5月1日後根據一般授權可能發行或購回的任何股份，或(iv)將根據股份激勵平台行使的股份。

股息

於往績記錄期間及截至本文件日期，本公司或組成本集團的其他實體並無派付或宣派股息。任何宣派及派付以及股息金額將受我們的公司章程及相關中國法律規限。我們目前並無任何股息政策或固定派息比率。除非從我們合法可供分派的利潤及儲備中撥付，否則不得宣派或派付股息。根據相關中國法律，我們未來賺取的任何淨利潤將首先用於彌補過往累計虧損，之後我們將有義務將淨利潤的10%分配至法定公積金，直至該基金達到註冊資本的50%以上。因此，我們僅能在以下情況發生後方可宣派股息：(i)所有過往累計虧損已獲彌補、及(ii)我們已按上述所述分配足夠的淨利潤至法定公積金。

[編纂]開支

[編纂]開支指就[編纂]產生的專業費用、[編纂]及其他費用。我們估計[編纂]開支將約為人民幣[編纂]元（假設[編纂]未獲行使），佔[編纂]總額（假設[編纂]未獲行使）的[編纂]%。於往績記錄期間，我們產生[編纂]開支人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元於綜合損益表中扣除，而餘額人民幣[編纂]元則直接歸因於股份發行，並將於[編纂]完成後於權益扣除。我們預期將產生[編纂]開支約人民幣[編纂]元，其中約人民幣[編纂]元預期將於綜合損益表中確認，約人民幣[編纂]元預期將於[編纂]時直接確認為權益扣減。我們的董事預期該等開支不會對我們2025年的經營業績造成重大影響。按性質劃分，我們的[編纂]開支包括(i)[編纂]相關開支約人民幣[編纂]元，及(ii)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]元，其中包括法律顧問及申報會計師的費用及開支約人民幣[編纂]元以及其他費用及開支約人民幣[編纂]元。