

概 要

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

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

概覽

我們於中國研發及提供L4級自動駕駛卡車解決方案。我們的解決方案部署於三大商業場景：Trunk Port (物流樞紐)、Trunk Pilot (公路物流) 及Trunk City (城市交通)。相關解決方案包括三大產品類別：AiTruck (智能卡車)、AiBox (智能終端) 和AiCloud (智能雲平台及相關智能雲服務)。截至最後實際可行日期，我們已累計交付1,283輛AiTruck及381套AiBox，且截至2026年4月30日擁有人民幣236.0百萬元的訂單儲備。於2025年9月，我們被指定為國家級專精特新重點小巨人企業。

我們的收入從2023年的人民幣134.1百萬元增加至2025年的人民幣344.5百萬元，複合年增長率為60.3%。我們的毛利由2023年的人民幣16.4百萬元增加至2025年的人民幣93.3百萬元，主要由於產品組合變動，包括利潤率較高的AiCloud產品貢獻增加，以及我們解決方案的規模經濟效益及商業化程度提高。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年的收入計，我們在中國商用車自動駕駛解決方案提供商中排名第四，亦是中國最早具備以下三項能力的企業之一：(i)L4級自動駕駛技術全棧自研；(ii)跨車型部署能力；及(iii)在物流運輸多場景實現商業化運營。

我們的解決方案與服務

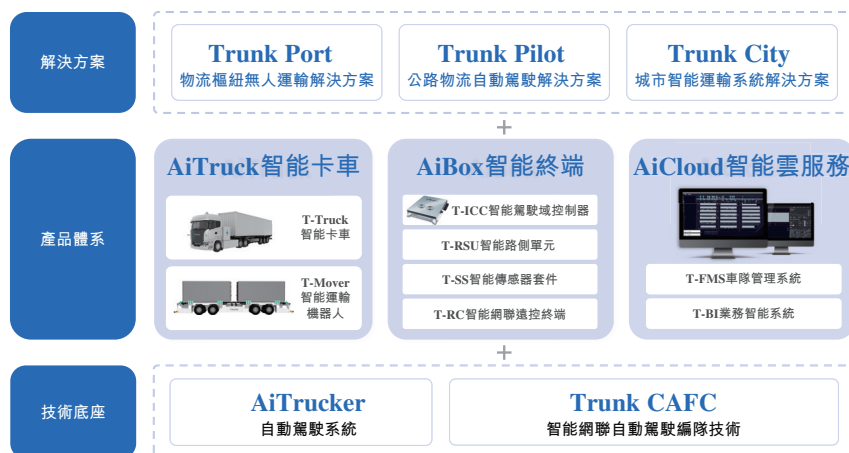
我們提供「端到端」一體化產品及解決方案，涵蓋智能卡車(AiTruck)、智能終端(AiBox)及智能雲平台及相關智能雲服務(AiCloud)三大核心模塊。我們的三級解決方案旨在提高三大核心商業場景的安全性、效率和環境績效：

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

概 要

- **Trunk City** (城市交通)：我們提供整合車輛、路側基礎設施和雲平台的智能解決方案，以升級城市配送物流和公共交通。

下圖說明我們基於核心技術構建的核心產品矩陣和解決方案：



特專科技產品

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

特專科技及可接納領域	應用場景	相關知識產權的來源及所有權
特專科技產品 – Trunk Port 先進的硬件及軟件 – 電動及自動駕駛汽車 – 自動駕駛汽車	專為物流樞紐量身定制的一站式無人運輸解決方案。其目標市場涵蓋海港、河港、內陸港、邊境口岸，以及大型工廠、倉儲物流園區和配送中心等生產和商業服務中心。	自研及專有 (專利：92 / 軟件著作權：22)
特專科技產品 – Trunk Pilot 先進的硬件及軟件 – 電動及自動駕駛汽車 – 自動駕駛汽車	專為公路物流設計的自動駕駛解決方案，目標核心領域包括快遞、零擔貨運、大宗貨物、冷鏈服務及短途拖運。	自研及專有 (專利：107 / 軟件著作權：43)

概 要

特專科技及可接納領域	應用場景	相關知識產權的來源及所有權
特專科技產品 – Trunk City 先進的硬件及軟件 – 先進運輸技術 – 智能運輸系統	一種旨在實現城市交通的 智能運輸解決方案，該生 態系統整合了車輛、路側 基礎設施和雲平台，以升 級城市配送物流和公共交 通。	自研及專有（專利：50／軟 件著作權：12）

我們的優勢

我們認為，以下核心優勢助力我們建立競爭地位，並使我們與競爭對手形成差異化競爭優勢：(i)市場領先地位與先發優勢；(ii)專有的「One Driver」L4級系統：可擴展跨域商業化的基礎；(iii)一體化產品生態系統推動多場景協同和商業化規模落地；(iv)行業價值鏈協同支撐的生態系統；及(v)高素質人才隊伍與研發驅動型文化，支撐持續創新。

我們的戰略

我們計劃實施以下戰略，以實現我們的使命：(i)投資研發以持續提升自動駕駛及智能交通技術；(ii)推動批量生產及多場景商業部署；(iii)擴大市場觸達並深化戰略合作夥伴關係，尋求選擇性戰略投資；(iv)加速全球拓展和國際合作；及(v)吸引及培養世界一流人才。

知識產權

截至2025年12月31日，我們已獲授249項專利（包括在中國的247項（覆蓋感知融合、低功耗模型壓縮、編隊控制等核心高價值專利）及在美國的2項）及80項軟件著作權。有關更多信息，請參閱「附錄四 – 法定及一般資料 – B. 有關業務的進一步資料 – 2. 知識產權」。

客戶及供應商

我們的主要客戶包括從事港口運營及物流等行業的國有企業及民營企業。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，來自最大客戶的收入分別佔該等期間我們總收入的20.0%、30.2%及14.4%。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，每年來自五大客戶的收入分別佔該等期間我們收入的64.6%、67.9%及48.6%。我們於往績記錄期間服務的絕大部分客戶位於中國。

於往績記錄期間，我們的主要供應商主要包括科技及機械公司以及汽車主機廠。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，來自最大供應商的關鍵業務運營採購額分別佔該等期間我們總採購額的10.1%、16.1%及16.6%。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，每年來自五大供應商的關鍵業務運營採購額分別佔該等期間我們總採購額的39.6%、54.3%及43.2%。我們於往績記錄期合作的所有供應商均位於中國。

概 要

競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，商用車自動駕駛行業目前正經歷從「人駕」到「智駕」營運的根本性範式轉變，標誌著從技術驗證到大規模商業化的關鍵過渡。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年的收入計，我們在中國商用車自動駕駛解決方案提供商中排名第四，市場份額約為2.7%。我們是前五大參與者中唯一一家同時涵蓋封閉式道路場景（海港、邊境口岸、工業區）和開放式道路場景（長途物流、城市物流和城市交通）商業化運營的公司。在長途物流中，我們的脫離率在主要競爭對手中最低，為每萬公里1.22次。儘管我們處於領先地位，但市場正在迅速發展且競爭激烈。請參閱「風險因素－我們身處高度競爭的行業」及「行業概覽」。

風險因素

我們業務及本次[編纂]涉及本文件「風險因素」部分所述的若干風險。閣下在決定[編纂]我們股份前，應仔細閱讀該部分的全部內容。我們認為，我們面臨的重大風險包括但不限於以下各項：(i)若我們無法以符合成本效益的方式及時開發並推出新解決方案及服務，或改進現有解決方案及服務，我們的競爭地位將受到不利影響，業務、經營業績及財務狀況也將遭受損害；(ii)對研發的大量投入可能無法產生預期成果，進而對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響；(iii)若我們無法留住核心研發人員，將對我們開展研發的能力、研發項目進度及知識產權保護能力產生不利影響；(iv)我們在解決方案及服務商業化方面的經驗相對有限，若無法實現技術、產品或服務的大規模商業化，可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響；(v)我們所處行業競爭激烈。若無法成功競爭，可能導致市場份額下降或被迫降低定價，進而對經營業績、財務狀況及前景產生不利影響；(vi)若無法為我們的技術及產品獲取並維持充分的知識產權保護，可能削弱我們的競爭力，並對業務、前景及經營業績造成重大不利影響；及(vii)我們可能無法在需要時以有利條件獲取額外資金，甚至可能無法獲取任何額外資金。詳情參見「風險因素」章節。

控股股東

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

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

歷史財務資料概要

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

概 要

綜合損益表節選項目

下表匯總列示了我們於所示年度的綜合損益表：

	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	134,112	100.0	254,093	100.0	344,513	100.0
銷售成本	(117,716)	(87.8)	(196,480)	(77.3)	(251,194)	(72.9)
毛利	16,396	12.2	57,613	22.7	93,319	27.1
其他收入	7,179	5.4	3,403	1.3	7,080	2.1
其他收益及虧損	13,475	10.0	39	0.0	938	0.3
銷售及分銷開支	(19,718)	(14.7)	(19,610)	(7.7)	(20,550)	(6.0)
行政開支	(40,538)	(30.2)	(30,223)	(11.9)	(38,243)	(11.1)
研發開支	(119,407)	(89.0)	(115,162)	(45.3)	(120,253)	(34.9)
財務費用	(69,210)	(51.6)	(81,418)	(32.0)	(79,824)	(23.2)
金融資產減值虧損 (包括減值 虧損撥回或減值收益)	(803)	(0.6)	(1,822)	(0.7)	(1,651)	(0.5)
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
除稅前虧損	(212,626)	(158.5)	(187,180)	(73.7)	(170,936)	(49.6)
所得稅開支	-	-	-	-	-	-
年度虧損及全面開支總額	(212,626)	(158.5)	(187,180)	(73.7)	(170,936)	(49.6)

我們的收入從2023年的人民幣134.1百萬元增長至2025年的人民幣344.5百萬元，複合年增長率為60.3%。於往績記錄期間，我們的收入增加主要是由於市場對我們的解決方案的需求不斷增加以及客戶基礎擴大，此乃由於我們的自動駕駛技術及產品的成功商業化以及該等產品的持續改善。我們於2025年並無錄得來自Trunk City的任何收入，因為我們正在進行的Trunk City項目均未於2025年完成及交付，此乃由於該等項目複雜且交付時間長。隨著新項目於2026年進入交付階段，我們預期Trunk City將產生收入。

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

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
Trunk Port	39,980	29.8	181,894	71.6	127,539	37.0
自動駕駛解決方案銷售	39,980	29.8	180,437	71.0	121,365	35.2
提供自動駕駛服務	-	-	1,457	0.6	6,174	1.8
Trunk Pilot	67,329	50.2	42,074	16.6	215,240	62.5
自動駕駛解決方案銷售	40,170	30.0	14,431	5.7	190,465	55.3
提供自動駕駛服務	27,159	20.3	27,643	10.9	24,775	7.2

概 要

	截至12月31日止年度					
	2023年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
Trunk City	26,803	20.0	29,803	11.7	–	–
自動駕駛解決方案銷售.....	26,803	20.0	29,803	11.7	–	–
其他 ⁽¹⁾	–	–	322	0.1	1,734	0.5
合計	134,112	100.0	254,093	100.0	344,513	100.0

附註：

(1) 其他指我們向客戶出租AiTruck的收入。

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們分別錄得毛利人民幣16.4百萬元、人民幣57.6百萬元及人民幣93.3百萬元。2023年至2025年我們毛利的複合年增長率為138.6%，主要是由於收入增長（包括合約價值較高的解決方案銷售增加）以及持續商業化及產品組合優化。

我們於2023年、2024年及2025年，分別錄得淨虧損人民幣212.6百萬元、人民幣187.2百萬元及人民幣170.9百萬元，以及往績記錄期開始時的經調整淨虧損及累計虧損。該等虧損主要原因包括：持續投入研發資源、主要由優先權股份相關贖回負債產生的利息支出及借款與租賃負債相關利息成本構成的大額財務費用，以及商業化初期經營開支超過毛利。我們預計2026年將繼續錄得淨虧損，主要歸因於我們持續投資所需的研發，以完善我們的自動駕駛技術及保持技術競爭力。此外，儘管近期利潤率有所改善，但我們的業務規模尚未達到充分實現規模經濟的水平，導致毛利仍然不足以支付我們短期內的經營開支。

盈利路徑

儘管我們過往存在虧損，但董事認為，基於以下主要因素，本集團具備實現盈利的路徑：(i)於往績記錄期間，我們的收入按60.3%的複合年增長率增長，截至2026年4月30日的訂單儲備總額為人民幣236.0百萬元；(ii)我們的毛利率已從2023年的12.2%增長至2025年的27.1%，主要是由於我們的產品及收入組合優化，包括較高毛利率產品及服務的貢獻增加；(iii)我們的經營開支比率隨著收入的增加而下降，研發費用佔收入的百分比由2023年的89.0%下降至2025年的34.9%；及(iv)我們正擴張至海外市場，以拓寬我們的收入基礎。儘管我們於2025年並無自Trunk City產生收入，惟這主要由於項目實施及客戶驗收的時間安排影響收入確認時間，並不反映我們已停止Trunk City業務發展工作。有關本集團盈利路徑的進一步詳情，請參閱「業務－業務可持續性」。概不保證本集團將如期實現盈利，甚至完全不盈利。請參閱「風險因素－財務狀況相關風險－於往績記錄期間，我們錄得淨虧損，並預期於可見未來繼續錄得虧損，且我們可能無法實現或維持盈利」。

概 要

非香港財務報告準則計量指標

下表將本公司按香港財務報告準則列報的所示年度的經調整淨虧損（非香港財務報告準則計量指標）進行調節：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
年度淨虧損	(212,626)	(187,180)	(170,936)
加：			
— 股份支付開支	11,094	4,728	50
— 贖回負債的利息支出 ⁽¹⁾	66,485	77,839	75,866
— [編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
減：			
— 贖回負債非重大修訂產生的收益 ⁽²⁾	14,095	—	—
年度經調整淨虧損 (非香港財務報告準則計量指標)	(149,142)	(104,613)	(83,268)

附註：

- (1) 贖回負債將於[編纂]時自動轉換為權益。
- (2) 指由於本公司與[編纂]投資者同意修改贖回期而重新計量贖回負債，從而於2023年確認的非現金及非經常性會計收益。由於按香港財務報告準則第9號，有關修訂並不構成重大修改，故相關贖回負債並未終止確認，而於修改日期重新計量所產生的差額已於損益中確認。我們在計算經調整淨虧損時剔除該項目，原因為其性質屬非經常性，僅與我們的歷史融資活動有關，而與我們的業務營運無關，亦無產生任何實際現金流入。

綜合財務狀況表節選項目

下表列示我們截至所示日期的綜合財務狀況表節選項目：

	截至12月31日		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
流動資產總值	279,232	309,215	460,067
流動負債總額	214,828	289,869	271,773
流動資產淨值	64,404	19,346	188,294
非流動資產總值	32,301	23,691	41,115
非流動負債總額	895,744	1,024,528	1,394,035
淨負債	(799,039)	(981,491)	(1,164,626)

截至2023年、2024年及2025年12月31日，我們分別錄得淨負債人民幣799.0百萬元、人民幣981.5百萬元及人民幣1,164.6百萬元。往績記錄期間負債淨額增加主要歸因於(i)向[編纂]投資者發行的優先股產生的贖回負債增加，截至同日分別為人民幣893.4百萬元、人民幣1,021.2百萬元及人民幣1,376.3百萬元，這是由於確認與我們於2024年完成的B4輪融資及於2025年的B5輪融資有關的額外贖回負債，以及現有贖回負債的折現隨時間的撥回所致；及(ii)我們於2023年、2024年及2025年的淨虧損分別為人民幣212.6百萬元、人民幣187.2百萬元及人民幣170.9百萬元。

概 要

我們預計於[編纂]後將轉為淨資產狀況，當中經計及由於附優先權股份於[編纂]後自動轉換為普通股，贖回負債將由負債重新指定為權益。

綜合現金流量表節選項目

下表列示截至所示年度我們的現金流量概要：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)		
經營活動所用現金淨額	(82,589)	(86,452)	(80,452)
投資活動(所用)／所得現金淨額	(32,923)	29,024	(64,209)
融資活動所得現金淨額	69,434	47,334	247,585
現金及現金等價物(減少)／增加淨額.....	(46,078)	(10,094)	102,924
年初現金及現金等價物	120,216	74,138	64,044
年末現金及現金等價物	74,138	64,044	166,968

截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，我們錄得經營活動所用現金淨額分別為人民幣82.6百萬元、人民幣86.5百萬元及人民幣80.5百萬元。該流出淨額主要歸因於我們為保持技術領先地位而持續進行的大量研發投資、我們業務擴張期間與硬件集成解決方案相關的採購成本，以及往績記錄期間產生的經營虧損。我們的經營現金流出淨額由2024年的人民幣86.5百萬元減少至2025年的人民幣80.5百萬元，主要由於2025年我們的銷售額增加，我們加強應收款項回收以及Trunk Pilot項目的付款週期縮短。為改善我們的經營現金流出淨額狀況及確保可持續的營運資金，我們已實施並將繼續實施具體措施，包括通過加快收回現有應收賬款及嚴格評估客戶信譽以限制新項目的資金轉入，加強應收賬款管理。我們亦通過與供應商協商延長付款週期，以更好地符合客戶收款計劃來優化應付賬款管理，並通過嚴格按需求調整採購及生產計劃以最大限度地降低存貨水平來加強存貨管理。此外，我們通過優先發展具有強大正現金流量潛力的高價值業務場景來專注於高質量收入，同時通過嚴格管理人員增長和增量研發投資來控制經營開支，以保持審慎的成本結構。

我們的現金消耗率指平均每月(i)經營活動所用淨現金；(ii)購買物業、廠房及設備及無形資產；(iii)預付租賃款項及償還租賃負債；及(iv)已付利息。於2023年、2024年及2025年，我們的歷史現金消耗率分別為人民幣7.6百萬元、人民幣7.8百萬元及人民幣8.0百萬元。假設未來平均現金消耗率為人民幣16.1百萬元，按歷史現金消耗率增速及未來計劃計算為截至2025年12月31日止年度的現金消耗率水平的2.0倍，而儘管現金消耗率可能因各種因素(包括但不限於業務發展、行業趨勢及客戶要求)而有所變動，我們估計截至2026年4月30日，我們的現金及現金等價物、以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產、定期存款及未動用銀行授信能夠使我們財務穩健維持(i)[22]個月；或(ii)[編纂]個月，倘我們計及來自[編纂]的[編纂]估計[編纂](即分配作我們營運資金及其他一般用途的部分)；或(iii)[編纂]個月，倘我們計及來自[編纂]的[編纂]估計[編纂](按[編纂]計算)。請參閱「財務資料－負債情況」。我們預計在[編纂]前不會進行下一輪融資。

概 要

主要財務比率

下表列示了截至所示年度／期間我們的主要財務比率：

	截至12月31日止年度		
	2023年	2024年	2025年
收入增長率(%) ⁽¹⁾	19.4	89.5	35.6
毛利率(%) ⁽²⁾	12.2	22.7	27.1
調整後淨虧損率 (非香港財務報告準則計量指標)(%) ⁽³⁾	(111.2)	(41.2)	(24.2)

附註：

- (1) 收入增長率乃按收入的同比增長率計算。
- (2) 毛利率= 毛利 ÷ 收入 × 100%。
- (3) 調整後淨虧損率(非香港財務報告準則計量指標) = 調整後淨虧損(非香港財務報告準則計量指標) ÷ 收入 × 100%。

申請H股在聯交所[編纂]

我們已向聯交所申請批准我們根據[編纂]將予[編纂]的H股(包括因行使[編纂]而可能[編纂]的任何H股)[編纂]及[編纂]，理由是(其中包括)參考我們於[編纂]時的預期市值(基於本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數)超出40億港元，我們作為一家已商業化公司符合上市規則第18C.03條的規定(經證監會及聯交所日期為2024年8月23日有關就特專科技公司及特殊目的收購公司併購交易規定作短期修改的聯合公告修訂)。

[編纂]

概 要

[編纂]

[編纂]開支

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

此外，我們預計將產生額外[編纂]開支約[編纂]，其中約[編纂]預計將在綜合損益表中確認為行政開支，約[編纂]預計將在[編纂]時直接確認為權益扣減。董事預計該等開支不會對我們2026年的經營業績產生重大影響。就性質而言，我們的[編纂]開支包括(i)[編纂]相關的開支約[編纂]，以及(ii)非[編纂]相關的開支約[編纂]，其中包括法律顧問和申報會計師的費用及開支約[編纂]以及其他費用及開支約[編纂]。

未來計劃及[編纂]

假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應支付的[編纂]及其他估計開支後，並假設[編纂]為每股[編纂]（即指示性[編纂]範圍每股[編纂]至[編纂]的中位數），我們估計，我們將收取的[編纂]約為[編纂]。我們擬按如下用途及金額使用[編纂]：(a)[編纂]的約[編纂]（即[編纂]）將用於持續提升本公司研發能力；(b)[編纂]的約[編纂]（即[編纂]）將用於智能裝備及核心零部件的量產與供應鏈體系建設；(c)[編纂]的約[編纂]（即[編纂]）將用於市場拓展及產品品牌生態構建；(d)[編纂]的約[編纂]（即[編纂]）將用於戰略股權投資及收購；(e)[編纂]的約[編纂]（即[編纂]）將用作營運資金及一般企業用途。詳見「未來計劃及[編纂]」。

股息

於往績記錄期間，本公司或本集團其他實體均未派付或宣派任何股息。目前，我們並無任何股息政策或固定的股息派付比率。除非從依法可供分配的利潤及儲備中宣派，否則不得宣派或支付任何股息。根據本公司中國法律顧問確認，依據相關中國法律，我們未來所取得的淨利潤須首先用於彌補歷史累計虧損，之後我們必須提取淨

概 要

利潤的10%作為法定公積金，直至該公積金達到註冊資本的50%以上。因此，我們僅在：(i)彌補所有歷史累計虧損；及(ii)按上述要求提取足夠淨利潤至法定公積金後，方可宣派股息。

近期發展及無重大不利變化

香港國際機場智能導引車項目

於2026年初，我們獲一家領先的重型設備製造商選中，向香港國際機場提供七套智能導引車（「IGV」）自主導航系統及一套車隊管理系統（「FMS」），作為機場自動化航站樓建設計劃的一部分。根據預期安排，我們將提供集成的自主導航及車隊管理解決方案，包括部署我們的IGV系統及FMS、相關基礎設施設計以及與合作夥伴的碼頭操作系統集成。我們的解決方案利用我們自研的自動駕駛技術平台，在複雜、混行環境中實現安全可靠的空運貨物無人駕駛水平運輸。截至最後實際可行日期，我們已簽署合約。

持續擴大江蘇智慧城市項目

於2026年4月，我們與江蘇省某地方政府機關就提供L4級自動駕駛公共交通服務（作為智慧城市項目的一部分）訂立額外合約，合約價值約人民幣6.3百萬元。連同於2025年11月訂立的合約，該項目的合約總價值約為人民幣20.3百萬元。

拓展至城市智能公交及動態公交服務

於2026年4月，我們與一家公共交通服務平台運營商就Trunk City業務訂立服務合約，專注於城市智能公交及動態公交(DRT)服務，總金額約為人民幣20.0百萬元。根據該等安排，我們提供與智能車輛調度及人工智能應用相關的技術服務，包括人工智能自動調度、分鐘級運力調整及針對複雜營運場景的智能優化。

2026年預期淨虧損

我們預期2026年將錄得淨虧損，主要歸因於我們為完善自動駕駛技術及保持競爭優勢而持續進行所需的研發投入。此外，儘管近期利潤率有所改善，但我們的業務規模尚未達到充分實現規模經濟的臨界點，導致2026年毛利仍然不足以彌補我們的開支。

無重大不利變化

董事確認，截至最後實際可行日期，自2025年12月31日（即本文件附錄一所載會計師報告所呈報期間的結束日期）以來，我們的財務、營運或交易狀況或前景並無重大不利變化，且自2025年12月31日以來並無任何會對本文件附錄一所載會計師報告呈列的資料產生重大影響的事件。