

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於僅為概要，其並不包含對閣下而言可能重要的所有資料。閣下決定[編纂]之前應閱讀整份文件。

任何[編纂]均涉及風險。有關[編纂]的若干特殊風險已載於「風險因素」一節。閣下在決定[編纂]之前務請詳細閱讀該節。

概覽

我們運營著中國零擔市場領先的快運網絡。公路運輸行業根據貨物的單票重量一般可細分為三個板塊，即快遞包裹（通常稱為「快遞」）、零擔及整車。零擔及整車運送的是貨物，而快遞主要運送的則是包裹。於2020年，中國零擔行業的市場規模佔中國公路運輸行業的31.4%。快運網絡運營商（如我們）為覆蓋全國的零擔服務供應商，提供及時及全面的貨物運輸服務。根據艾瑞諮詢的數據，於2017年、2018年、2019年及2020年各年度，按貨運總量計，我們的快運網絡是中國最大的快運網絡。具體而言，2020年的貨運總量約為10.2百萬噸，在中國所有快運網絡中的市場份額為17.3%，而第二大快運網絡的貨運總量約為8.4百萬噸。中國的零擔市場高度分散且競爭激烈。根據艾瑞諮詢的數據，我們自2017年以來是中國零擔市場最大的快運網絡，就2020年的貨運總量而言，我們的市場份額為0.5%。根據艾瑞諮詢的數據，按貨運總量計，在2020年，中國快運網絡的市場規模佔中國零擔市場的3.1%。自2015年至2020年，我們實現了貨運總量的增長，複合年均增長率約為31.0%，且自2019年至2020年的增長率為25.9%。

我們主要為我們的貨運合作商（即我們的直接客戶）提供運輸服務、增值服務及派送服務。截至2021年4月30日，我們與我們的貨運合作商及代理商為全中國超過360萬個終端客戶（我們的最終客戶）提供服務。

根據艾瑞諮詢的數據，我們率先於2012年建立貨運合作商平台模式，吸引大量區域貨運運營商以貨運合作商及代理商身份加入我們的平台，並賦能他們，使我們的整個網絡成為中國新商業體系的基礎設施。自2014年以來，已有數家快運網絡效仿並採納該模式。在該模式下，我們直接運營及控制所有關鍵的分撥和幹線運輸環節，而我們的貨運合作商則建立網點並與貨運代理商一起提供攬件及派送服務。我們的貨運合作商平台模式具有高度的可規模化及成本優勢，我們主要負責至關重要的物流設施鋪設，並可利用貨運合作商和代理商的資源及彼等的網點迅速擴大我們的網絡。截至

概 要

2021年4月30日，我們已與約7,000家貨運合作商和22,400家貨運代理商展開合作，所服務的終端客戶覆蓋中國約96%的縣城和鄉鎮。

科技是我們運營的核心。我們通過向貨運合作商和代理商提供創新的科技解決方案來提高運營效率。依託我們先進的科技能力，我們能夠對路線規劃、分撥管理和網點管理等關鍵運營流程進行實時決策。

貨運合作商平台模式和科技基礎設施已使我們實現行業領先的成本效益和運營效率。根據艾瑞諮詢的數據，2020年我們的零擔業務單位營業成本為人民幣591元／噸，為中國快運網絡中最低者。此外，作為我們營業成本的主要組成部分，我們的單位幹線運輸成本從2018年到2020年下降了22.7%。

於往績記錄期間，我們零擔業務的規模和盈利能力均大幅增長。具體而言，我們的零擔收入由2018年的人民幣4,813.3百萬元增加10.8%至2019年的人民幣5,335.0百萬元，並進一步增加32.7%至2020年的人民幣7,081.8百萬元，並且由截至2020年4月30日止四個月的人民幣1,249.8百萬元增加127.0%至截至2021年4月30日止四個月的人民幣2,836.5百萬元。此外，我們零擔業務的毛利由2018年的人民幣623.4百萬元增加22.9%至2019年的人民幣766.0百萬元，並進一步增加37.3%至2020年的人民幣1,051.5百萬元，並且由截至2020年4月30日止四個月的人民幣216.2百萬元增加83.8%至截至2021年4月30日止四個月的人民幣397.4百萬元。

我們的貨運合作商平台模式

我們創建了一個貨運合作商平台模式，由我們直接運營及控制所有關鍵的分撥和幹線運輸環節，而我們的貨運合作商及代理商負責自費投資並運營網點並提供支線服務、攬件及派送服務。我們貨運合作商模式的重要組成部分包括我們關鍵的分撥和幹線運輸基礎設施、我們的貨運合作商和代理商，以及我們的技術系統。在我們的貨運合作商平台模式下，我們使成千上萬的區域貨運運營商能夠與更多終端客戶聯繫並為彼等提供數字化、全國性、可靠、及時、高效以及全面的零擔服務並為區域貨運運營商賦能。我們的直接客戶主要是我們的貨運合作商，且我們與我們的貨運代理商並無合同關係，該等代理商由我們的貨運合作商直接管理。我們通常並不直接與終端客戶簽訂協議。在較小程度上，我們直接服務於一些貨運需求高且較為頻繁的企業客戶。

概 要

我們的貨運合作商平台模式由我們的技術系統賦能，基於我們關鍵基礎設施網絡及與貨運合作商和代理商的通力合作而建立。我們貨運合作商平台的重要組成部分為：

- **直接控制關鍵基礎設施：**
 - **分撥** 通過我們於2021年4月30日連接中國主要一二三線城市的超過2,000條省際直達幹線線路的151個自營分撥中心（其中有10個核心中轉樞紐和43個中轉樞紐）而進行；
 - **幹線運輸** 通過我們於2021年4月30日的自營車隊（由約2,400輛幹線高運力卡車牽引車和3,600多輛掛車組成）並在由第三方車隊運營的超過1,000輛卡車的支持下而進行，自營車隊和第三方運營的車隊均在安能品牌和標識下以較高運營標準運營；及
- **與約29,400名貨運合作商及代理商的通力合作：**我們與貨運合作商和代理商合作，彼等自費營運網點並管理攬件及派送服務，截至2021年4月30日為中國整個商業體系中360萬個終端客戶提供服務，於2021年4月30日覆蓋約96%的縣城和鄉鎮。
- **科技賦能：**我們開發了一套專有的數字化工具，如我們的運營控制塔－羅盤系統，其可整合並分析來自我們各種科技系統的大量營運數據，包括用於綜合數據管理的魯班系統、用於網點管理的360智靈通系統、用於幹線管理的TMS系統以及用於分撥中心管理的倚天系統。我們的科技系統提升了平台的運營效率，有助於我們管理整個網絡及平台，以及在路線規劃、分撥管理和網點管理等關鍵運營流程進行實時決策。我們亦通過科技能力賦能貨運合作商和代理商，令其得以向終端客戶提供綜合及優質的服務。

我們主要運營及控制提供運輸服務的關鍵基礎設施，而我們的貨運合作商和代理商負責攬件及派送服務。我們對貨運合作商和代理商的服務質量進行管控。貨運合作商和代理商均以我們的品牌名義運作，須遵守我們的服務指引及政策。我們組織培訓，同時亦持續監控其表現以及對我們政策的遵守情況。

概 要

我們的營運

下圖載列我們貨運合作商平台模式下的典型貨運流程：



貨運合作商和代理商在收到貨運訂單後從終端客戶處攬件。我們的貨運合作商通常會合併由其自身及由代理商收集的貨物，並負責分撥中心的支線運輸。我們的貨運合作商從目的地分撥中心攬件並安排派送。我們的貨運合作商可直接向收件人派送，或通過貨運代理商派送。

為確保貨運合作商的表現及服務質量，貨運合作協議規定了操作流程、服務標準及質量、網點維護和擴張，以及結算等條款。儘管我們並未直接與貨運代理商簽訂協議，但彼等亦須遵從我們的服務標準及政策。經過我們持續不斷的努力和投入，我們在業務營運中獲得了終端客戶極高的滿意度。於2018年、2019年、2020年及截至2021年4月30日止四個月，我們的破損率分別為0.29%、0.11%、0.05%及0.04%，我們的實際投訴率（代表實際投訴佔總訂單數的比例）分別為0.35%、0.48%、0.07%及0.03%。

概 要

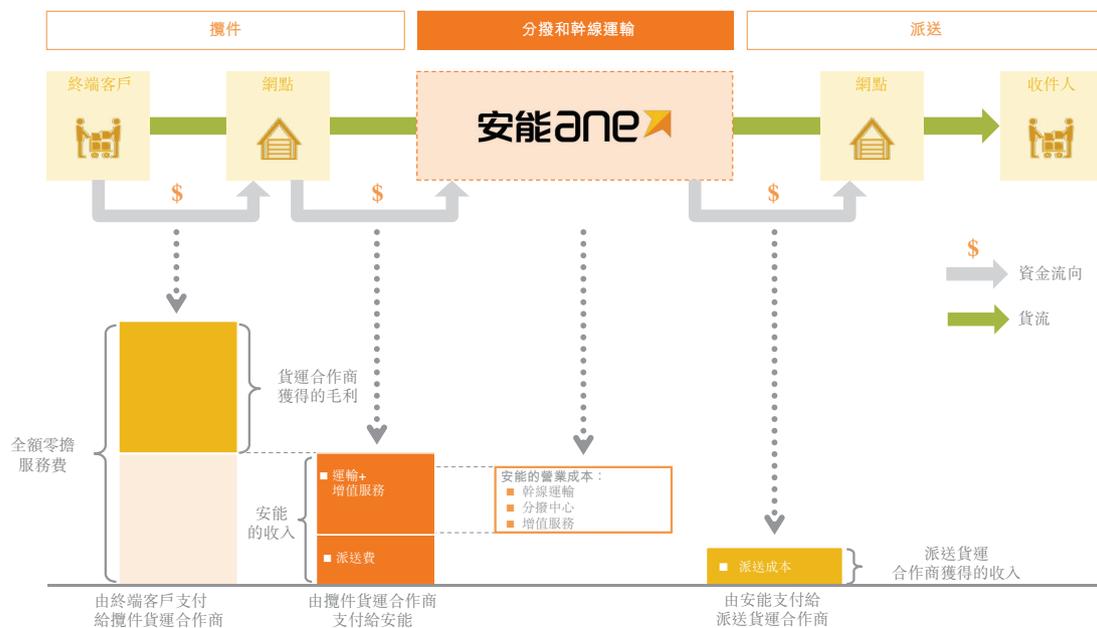
下表分別載列同期我們的貨運總量及平均每日貨運量：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年
	(千噸)				
貨運總量	7,326	8,138	10,211	2,138	3,619
平均每日貨運量 ⁽¹⁾	25.7	28.9	38.4	31.0	44.1

附註：

- (1) 等於有關期間的貨運總量除以該期間的工作日數。我們分別在2018年、2019年、2020年以及截至2020年及2021年4月30日止四個月有285、282、266、69及82個工作日。非工作日包括星期日、公共假期及其他休息日，例如農曆新年後的長假。

下圖說明了典型的貨運交易中從終端客戶到最終目的地的資金流向：



於往績記錄期間，我們自貨運合作商所得收入佔我們總收入的絕大部分。此外，在較小程度上，我們直接服務若干具有較高及較頻繁零擔運輸需求的企業客戶。

我們主要通過集中採購來採購物資，比如勞務外包、燃料、幹線運輸卡車、由第三方車隊提供的幹線運輸服務、軟件開發及房地租賃。

概 要

運輸服務的定價

我們向我們的貨運合作商收取運輸服務費，這些費用主要根據體積重量、運輸距離、產品類型、市況及競爭等情況釐定。我們建立了一個動態的定價系統，該系統定期評估和調整我們的定價水平，使我們能夠優化我們的運力管理和運營效率。若貨運合作商達到業績目標，我們或會向他們提供折扣。除非另有協定，否則我們的貨運合作商和代理商在攬件時便向終端客戶收取全程運輸費用。

使命

我們的使命，乃以物流創造無限可能。

願景

我們的願景，是成為中國商業流通領域最具有效率的連接者。

價值觀

我們的核心價值觀是一切行為的基石，指引我們努力實現使命：

- **信任**：我們感謝貨運合作商和代理商、終端客戶、員工和商業夥伴的信任，這份信任一直並將繼續作為我們發展的核心基石。
- **聚創**：我們在員工、貨運合作商和代理商之間培養共同創業精神，鼓勵團隊精誠合作，為終端客戶提供優質服務。
- **毅行**：鍥而不捨地不斷追求卓越，讓我們得以在快速發展變化的行業擔任領頭人。

我們的優勢

我們相信，我們的長期競爭優勢來源於我們在使命、願景和價值觀驅動和指引下業務戰略的實施以及管理團隊強大的執行力。

- 中國最大且具有高增長率及盈利能力的快運網絡
- 具有高度網絡效應的貨運合作商平台

概 要

- 營運及成本效率方面的優勢
- 持續科技創新及數字化運營
- 客戶導向的產品組合和高質量的服務
- 經驗豐富且富有創業精神的管理團隊並擁有世界級股東支持

我們的戰略

我們未來的戰略重點是服務我們鞏固行業領導地位，加速中國零擔行業的整合，並在未來幾年內保持強勁的盈利性增長的核心目標：

- 擴展終端客戶群體，升級產品供應
- 強化我們的平台以及與貨運合作商及代理商的合作
- 投資關鍵基礎設施
- 提升營運效率
- 持續科技創新

風險因素

我們認為，我們的營運面臨「風險因素」一節所載的若干風險及不確定因素。閣下應根據我們面臨的挑戰（包括本節所討論者）考慮我們的業務及前景。我們面臨的部分主要風險包括：

- 我們的歷史增長可能無法作為我們未來增長的指標，倘我們無法有效管理我們的增長或執行我們的戰略，我們的業務及前景可能受到重大不利影響。
- 我們可能無法維持及提升我們平台的運營情況，我們的業務及前景可能因此受到不利影響。
- 我們利用貨運合作商及代理商開展若干方面的業務，並面臨與這些關係、其員工及其他人員有關的風險。

概 要

- 我們的業務及增長受中國宏觀經濟及其他不同因素影響，包括全國範圍內零擔服務需求的持續增長。
- 倘我們無法繼續滿足不斷演進的市場趨勢，適應不斷變化的終端客戶需求及保持我們的創新能力，我們維持及發展業務的能力可能受損。
- 我們在競爭激烈的行業中經營，倘我們不能有效競爭，我們的業務及前景可能會受到不利影響。
- 倘我們無法為我們的終端客戶及貨運合作商提供優質服務，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。
- 我們的業務依賴我們的聲譽及品牌形象，對聲譽及品牌形象的任何損害均可能對我們的業務產生不利影響。
- 我們分撥中心或我們貨運合作商及代理商運營的網點的任何服務中斷均可能對我們的業務營運產生不利影響。
- 我們的業務營運及財務表現曾受到及未來可能繼續受到COVID-19疫情的不利影響，並可能面臨與自然災害、極端天氣狀況、衛生防疫及其他無法預見的災難事件有關的風險，有關情況可能造成我們營運的嚴重中斷。
- 我們未必能成功通過收購升級我們的分撥網絡。

我們的股權結構

經計及一致行動協議下與一致行動股東的安排後，由王先生及秦先生領導的管理層股東合併為單一最大股東組別。通過一致行動協議，他們被視為控制截至最後實際可行日期我們已發行股本總額的約36.51%，並將控制緊隨[編纂]後我們已發行股本總額的約[編纂]%(假設[編纂]未獲行使)。詳情請參閱「與最大股東的關係」。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期我們股權的主要變動，載於「歷史、發展及公司架構－成立及主要股權變更」。

概 要

歷史財務資料概要

下表載列往績記錄期間我們的綜合財務資料的財務數據概要，乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告。以下載列的綜合財務數據概要須參照本文件綜合財務報表（包括相關附註）一併閱讀方為完整。我們的綜合財務資料乃根據香港財務報告準則編製。

綜合損益及其他全面收益表

下表載列我們的綜合損益及其他全面收益表的概要，其中包括我們於所示期間細列項目的絕對金額及佔收入的百分比：

	截至12月31日止年度						截至4月30日止四個月			
	2018年		2019年		2020年		2020年		2021年	
	人民幣元	%	人民幣元	%	人民幣元	%	人民幣元	%	人民幣元	%
	(以千計，百分比除外)						(未經審計)			
收入	5,331,927	100.0	5,338,201	100.0	7,081,791	100.0	1,249,828	100	2,836,547	100.0
營業成本	(5,916,437)	(111.0)	(4,658,661)	(87.3)	(6,030,325)	(85.2)	(1,033,648)	(82.7)	(2,439,126)	(86.0)
(毛損)／毛利	(584,510)	(11.0)	679,540	12.7	1,051,466	14.8	216,180	17.3	397,421	14.0
一般及行政開支	(717,484)	(13.5)	(632,046)	(11.8)	(526,305)	(7.4)	(143,617)	(11.5)	(248,143)	(8.7)
其他收入及收益／(虧損)， 淨額 ⁽¹⁾	(262,975)	(4.9)	13,643	0.3	53,161	0.8	8,889	0.7	(12,476)	(0.4)
經營(虧損)／利潤	(1,564,969)	(29.4)	61,137	1.1	578,322	8.2	81,452	6.5	136,802	4.8
財務成本	(96,162)	(1.8)	(96,658)	(1.8)	(81,019)	(1.1)	(27,455)	(2.2)	(64,511)	(2.3)
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融負債的 公允價值變動	(545,269)	(10.2)	(239,576)	(4.5)	(396,150)	(5.6)	112,239	9.0	(2,207,150)	(77.8)
與認沽期權負債相關的預期 贖回金額變動	90,925	1.7	(43,522)	(0.8)	(18,294)	(0.3)	(3,460)	(0.3)	(191,517)	(6.8)
稅前(虧損)／利潤	(2,115,475)	(39.7)	(318,619)	(6.0)	82,859	1.2	162,776	13.0	(2,326,376)	(82.0)
所得稅抵免／(開支)	(86)	(0.0)	103,692	1.9	135,322	1.9	(12,325)	(1.0)	75,965	2.7
年內／期內(虧損)／利潤	<u>(2,115,561)</u>	<u>(39.7)</u>	<u>(214,927)</u>	<u>(4.0)</u>	<u>218,181</u>	<u>3.1</u>	<u>150,451</u>	<u>12.0</u>	<u>(2,250,411)</u>	<u>(79.3)</u>
以下各項應佔年內／期內 (虧損)／利潤：										
本公司擁有人	(2,113,878)	(39.6)	(214,934)	(4.0)	218,123	3.1	150,422	12.0	(2,250,251)	(79.3)
非控股權益	(1,683)	(0.0)	7	0.0	58	0.0	29	0.0	(160)	(0.0)

附註：

- (1) 其他收入及收益／(虧損)，淨額主要包括(i)政府補助；(ii)外匯(虧損)／收益；(iii)利息收入；(iv)出售長期資產的損失；(v)與我們的設備有關的資產減值；及(vi)其他。

概 要

我們於2020年獲得淨利潤人民幣218.2百萬元，而2018年的淨虧損為人民幣2,115.6百萬元、2019年的淨虧損為人民幣214.9百萬元，具體而言，其歸因於規模經濟和運營效率的提高，以及虧損的快遞業務於2019年初終止經營。截至2021年4月30日止四個月，我們錄得淨虧損人民幣2,250.4百萬元，而截至2020年4月30日止四個月的淨利潤為人民幣150.5百萬元，主要由於截至2021年4月30日止四個月，以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債的公允價值變動虧損人民幣2,207.2百萬元，及與認沽期權負債相關的預期贖回金額變動虧損人民幣191.5百萬元，(i)主要歸因於2021年本公司估值的大幅上升；及(ii)考慮到本公司[編纂]過程。

非香港財務報告準則指標

作為我們根據香港財務報告準則呈列的綜合財務報表的補充，我們亦使用經調整年內／期內(虧損)／利潤(非香港財務報告準則指標)、經調整淨(虧損率)／利潤率(非香港財務報告準則指標)及經調整EBITDA(非香港財務報告準則指標)，作為額外的財務指標，其並非香港財務報告準則規定或根據香港財務報告準則呈列的財務指標。我們認為，該等非香港財務報告準則指標可剔除管理層認為並不能反映我們經營業績項目的潛在影響，有利於比較不同期間及不同公司之間的經營業績。我們相信，該等指標可為[編纂]及其他人士提供有用資料，幫助彼等以與我們管理層相同的方式了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們所呈列的該等非香港財務報告準則指標未必可與其他公司所呈列的類似標題的指標相比。使用該等非香港財務報告準則指標作為分析工具有其局限性，閣下不應視該等指標為獨立於或可替代我們根據香港財務報告準則所呈報的經營業績或財務狀況的分析。我們將經調整年內／期內(虧損)／利潤(非香港財務報告準則指標)界定為經股份支付開支、以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債的公允價值變動、與認沽期權負債相關的預期贖回金額變動及[編纂]開支調整的年內(虧損)／利潤。我們將經調整淨(虧損率)／利潤率(非香港財務報告準則指標)界定為經調整年內／期內(虧損)／利潤(非香港財務報告準則指標)佔總收入的百分比。下表載列於所示期間我們的非香港財務報告準則指標，以及年內(虧損)／利潤與經調整年內／期內(虧損)／利潤(非香港財務報告準則指標)的對賬。

概 要

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
年內／期內(虧損)／利潤	(2,115,561)	(214,927)	218,181	150,451	(2,250,411)
加：					
股份支付開支 ⁽¹⁾	49,498	141,703	8,962	4,666	29,579
以公允價值計量且其變動計入當期損益的 金融負債的公允價值變動 ⁽²⁾	545,269	239,576	396,150	(112,239)	2,207,150
與認沽期權負債相關的預期贖回 金額變動 ⁽³⁾	(90,925)	43,522	18,294	3,460	191,517
[編纂]開支 ⁽⁴⁾	-	-	12,729	-	5,425
經調整年內／期內(虧損)／利潤	<u>(1,611,719)</u>	<u>209,874</u>	<u>654,316</u>	<u>46,338</u>	<u>183,260</u>

附註：

- (1) 股份支付開支與我們向員工授出的股份獎勵有關，屬非現金項目。
- (2) 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債的公允價值變動指我們已發行優先股及可轉換貸款的公允價值變動產生的虧損，屬非現金項目，並非與我們的經營活動直接相關。由於相關優先股將於[編纂]完成後自動轉換為普通股，因此該等公允價值變動亦屬非經常性。
- (3) 與認沽期權負債相關的預期贖回金額變動屬非現金項目，並非與我們的經營活動直接相關。由於與認沽期權相關的相關金融負債將於[編纂]完成後被歸類為非控股權益，故該等變動亦屬非經常性。
- (4) [編纂]開支指就[編纂]產生的費用，屬非經常性項目。

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年
	(%)			(未經審計)	
淨(虧損率)／利潤率	(39.7)	(4.0)	3.1	12.0	(79.3)
經調整淨(虧損率)／利潤率	<u>(30.2)</u>	<u>3.9</u>	<u>9.2</u>	<u>3.7</u>	<u>6.5</u>

概 要

由於我們2018年和2019年的經調整年內利潤／(虧損) (非香港財務報告準則指標) 包括快遞業務的業績，我們無法計算出零擔業務的經調整單位淨利潤。作為聚焦零擔行業的運營商，我們2020年及截至2020年及2021年4月30日止四個月的經調整單位淨利潤分別為人民幣64元／噸、人民幣22元／噸及人民幣51元／噸。

我們將經調整EBITDA (非香港財務報告準則指標) 界定為經折舊、攤銷、利息收入、財務成本、所得稅抵免、股份支付開支、以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債的公允價值變動、與認沽期權負債相關的預期贖回金額變動及[編纂]開支調整的年內虧損。下表載列於所示期間我們的非香港財務報告準則指標，以及年內(虧損)／利潤與經調整EBITDA (非香港財務報告準則指標) 的對賬。

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年
	(人民幣千元)				
	(未經審計)				
年內／期內(虧損)／利潤	(2,115,561)	(214,927)	218,181	150,451	(2,250,411)
加：					
折舊	669,030	683,591	589,293	183,724	252,045
其他無形資產攤銷	10,831	10,543	13,694	3,859	6,693
利息收入	(1,812)	(2,121)	(3,430)	(1,974)	(2,244)
財務成本	96,162	96,658	81,019	27,455	64,511
所得稅開支／(抵免)	86	(103,692)	(135,322)	12,325	(75,965)
股份支付開支 ⁽¹⁾	49,498	141,703	8,962	4,666	29,579
以公允價值計量且其變動計入當期					
損益的金融負債的公允價值變動 ⁽²⁾	545,269	239,576	396,150	(112,239)	2,207,150
與認沽期權負債相關的預期贖回					
金額變動 ⁽³⁾	(90,925)	43,522	18,294	3,460	191,517
[編纂]開支 ⁽⁴⁾	-	-	12,729	-	5,425
經調整EBITDA	(837,422)	894,853	1,199,570	271,727	428,300

附註：

(1) 股份支付開支與我們向員工授出的股份獎勵有關，屬非現金項目。

概 要

- (2) 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債的公允價值變動指我們已發行優先股及可轉換貸款的公允價值變動產生的虧損，屬非現金項目，並非與我們的經營活動直接相關。由於相關優先股將於[編纂]完成後自動轉換為普通股，因此該等公允價值變動亦屬非經常性。
- (3) 與認沽期權負債相關的預期贖回金額變動屬非現金項目，並非與我們的經營活動直接相關。由於與認沽期權相關的相關金融負債將於[編纂]完成後被歸類為非控股權益，故該等變動亦屬非經常性。
- (4) [編纂]開支指就[編纂]產生的費用，屬非經常性項目。

我們的收入由2018年的人民幣5,331.9百萬元增至2019年的人民幣5,338.2百萬元，進一步增至2020年的人民幣7,081.8百萬元，並由截至2020年4月30日止四個月的人民幣1,249.8百萬元增至截至2021年4月30日止四個月的人民幣2,836.5百萬元，主要是由於我們的網絡擴張導致貨運量增加而推動零擔收入增加。由於(i)虧損的快遞業務終止經營；(ii)網絡擴張帶來的規模經濟；及(iii)運營效率提高，我們於往績記錄期間提高了盈利能力。我們於2018年錄得毛損人民幣584.5百萬元，毛損率為11.0%，而2019年的毛利為人民幣679.5百萬元，毛利率為12.7%，2020年的毛利為人民幣1,051.5百萬元，毛利率為14.8%。截至2020年4月30日止四個月，我們錄得毛利人民幣216.2百萬元，毛利率為17.3%，而截至2021年4月30日止四個月，毛利為人民幣397.4百萬元，毛利率為14.0%。

概 要

於往績記錄期間，我們的收入來自：(i) 零擔服務及(ii) 快遞服務。在過去，我們曾從2016年12月至2019年初經營快遞業務。詳情請參閱「財務資料－經營業績的主要組成部分描述－收入－快遞收入」。下表載列我們於所示期間按服務類型劃分的收入、毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至4月30日止四個月					
	2018年		2019年		2020年		2020年		2021年		2021年	
	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣
	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元
		%		%		%		%		%		%
零擔	4,813,274	623,406	5,334,964	766,033	7,081,791	1,051,466	1,249,828	216,180	2,836,547	397,421	2,836,547	397,421
快遞	518,653	(1,207,916)	3,237	(86,493)	-	-	-	-	-	-	-	-
總計	5,331,927	(584,510)	5,338,201	679,540	7,081,791	1,051,466	1,249,828	216,180	2,836,547	397,421	2,836,547	397,421

(未經審計)

概 要

節選綜合財務狀況表

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況表的節選資料，乃摘錄自本文件附錄一所載本集團經審計綜合財務報表。

	截至12月31日			截至4月30日
	2018年	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)			
非流動資產				
物業、廠房及設備	333,238	153,722	838,684	1,228,600
物業、廠房及設備預付款項	55,294	5,663	19,137	32,514
使用權資產	939,716	833,035	856,381	1,029,211
商譽	113,910	113,910	113,910	113,910
其他無形資產	29,155	37,248	34,527	30,110
遞延稅項資產	42,644	159,908	302,368	378,354
受限制現金	5,258	7,997	14,033	13,378
其他非流動資產	47,608	96,965	66,583	89,046
非流動資產總值	1,566,823	1,408,448	2,245,623	2,915,123
流動資產				
存貨	8,294	5,711	8,987	6,396
貿易應收款項	80,433	52,167	48,550	40,743
預付款項	53,141	32,019	70,528	96,522
其他應收款項及其他資產	696,272	701,054	766,132	814,362
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產	–	–	–	194,016
受限制現金	41,591	37,729	72,228	69,789
現金及現金等價物	135,474	376,015	498,740	1,125,969
流動資產總值	1,015,205	1,204,695	1,465,165	2,347,797
流動負債				
貿易應付款項及應付票據	962,036	990,828	744,310	524,572
其他應付款項及應計費用	1,349,618	1,162,086	1,090,894	1,237,165
計息借款	410,089	177,394	366,941	478,801
應付稅項	47,695	51,056	40,475	40,036
可轉換貸款	474,951	174,692	–	–
可轉換可贖回優先股	–	4,754,379	–	–
租賃負債	426,744	395,893	402,275	453,800
流動負債總額	3,671,133	7,706,328	2,644,895	2,734,374
流動負債淨額	(2,655,928)	(6,501,633)	(1,179,730)	(386,577)

概 要

	截至12月31日			截至4月30日
	2018年	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)			
非流動負債				
計息借款	51,808	5,892	289,025	307,957
可轉換可贖回優先股	4,332,128	-	4,806,414	9,290,695
可轉換貸款	-	517,670	1,040,970	-
租賃負債	574,003	491,439	499,799	612,510
其他非流動負債	384,665	487,862	418,260	370,775
非流動負債總額	5,342,604	1,502,863	7,054,468	10,581,937
負債總額	9,013,737	9,209,191	9,699,363	13,316,311
負債淨額	(6,431,709)	(6,596,048)	(5,988,575)	(8,053,391)
母公司擁有人應佔權益：				
非控股權益	828	835	2,293	104,536
總權益	(6,431,709)	(6,596,048)	(5,988,575)	(8,053,391)

於往績記錄期間，我們的資產總值及負債總額增加，這通常與我們的業務擴張一致。

截至2018年、2019年及2020年12月31日以及2021年4月30日，我們分別擁有流動負債淨額人民幣2,655.9百萬元、人民幣6,501.6百萬元、人民幣1,179.7百萬元及人民幣386.6百萬元，這主要源自(i)可轉換貸款及可轉換可贖回優先股的流動部分；(ii)其他應付款項及應計費用，這主要包括來自貨運合作商的按金、應付工資及福利、購置物業、廠房及設備的應付款項、來自貨運合作商的預付款等；及(iii)貿易應付款項及應付票據，這主要指向我們提供第三方幹線運輸服務的未付款項、與我們分撥中心有關的費用及保險費。我們預計會改善我們的流動負債淨額狀況，因為(i)由於規模經濟提高了我們的盈利能力，我們預計進一步改善我們的經營現金流量；(ii)我們計劃獲得額外的長期融通以作營運資金用途，及為我們購買自營卡車提供資金；及(iii)我們預計將獲得[編纂]。

此外，截至2018年、2019年及2020年12月31日以及2021年4月30日，我們分別錄得負債淨額人民幣6,431.7百萬元、人民幣6,596.0百萬元、人民幣5,988.6百萬元及人民幣8,053.4百萬元，主要由於(i)可轉換貸款及可轉換可贖回優先股的非流動部分；及(ii)有關我們租賃物業的租賃負債。我們預計會改善我們的負債淨額狀況，因為(i)由於[編纂]後全部可轉換可贖回優先股及可轉換貸款轉換為普通股，其將從金融負債重新

概 要

分類為權益，因此我們的負債淨額狀況將轉變為資產淨值；(ii)由於規模經濟提高了我們的盈利能力，我們預計進一步改善我們的經營現金流量；(iii)我們計劃獲得額外的長期融通以作營運資金用途，及為我們購買自營卡車提供資金；及(iv)我們預計將獲得[編纂]。

考慮到(i)我們的可用財務資源，包括現金及現金等價物、定期存款、短期金融產品、可用融通、短期融通的展期、我們獲得額外長期融通的能力，及[編纂]估計[編纂]中預計將用於營運資本及一般公司用途的部分；(ii)我們的經營活動所得現金淨額；及(iii)我們的規模經濟及運營效率的提高，我們相信我們能夠確保營運資金充沛。截至2021年4月30日，我們的現金及現金等價物為人民幣1,126.0百萬元，受限制現金為人民幣69.8百萬元，以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產為人民幣194.0百萬元。於2019年、2020年及截至2021年4月30日止四個月，我們的經營活動所得現金淨額分別為人民幣859.3百萬元、人民幣722.6百萬元及人民幣108.3百萬元，且我們預計由於規模經濟提高我們的盈利能力，我們將進一步改善我們的經營現金流量。此外，由於我們預計會改善我們的流動負債淨額狀況及負債淨額狀況，且我們於2019年、2020年及截至2021年4月30日止四個月已產生經調整淨利潤（非香港財務報告準則指標），故我們認為我們有足夠的營運資金以滿足現時（即本文件日期起計至少12個月）所需。

由於我們於2018年收購眾卡，截至2018年、2019年及2020年12月31日以及2021年4月30日，我們分別錄得商譽人民幣113.9百萬元、人民幣113.9百萬元、人民幣113.9百萬元及人民幣113.9百萬元。我們可能會產生與我們的商譽相關的大量減值費用。詳情請參閱「風險因素—與我們的業務及行業有關的風險—我們有大量商譽及其他無形資產結餘，並可能會產生大量的減值費用，這可能對我們的財務狀況產生重大影響」。

概 要

節選綜合現金流量表

下表載列於所示期間我們的綜合現金流量表概要：

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年
	(人民幣千元)				
	(未經審計)				
經營活動(所用)／所得現金淨額：					
營運資金變動前經營現金流量	(628,253)	910,138	1,210,167	277,452	442,822
營運資金變動：					
存貨減少／(增加)	9,346	2,583	(3,276)	832	2,591
貿易應收款項(增加)／減少	(7,599)	33,253	(1,033)	(7,892)	(5,923)
預付款項、其他應收款項及 其他資產增加	(162,226)	(19,552)	(116,794)	(46,757)	(102,004)
受限制現金減少／(增加)	(10,781)	(23,384)	(31,793)	2,441	(44)
貿易應付款項及應付票據 增加／(減少)	675,958	28,792	(264,521)	(477,083)	(218,839)
其他應付款項及應計費用減少	(30,626)	(62,359)	(52,476)	(68,430)	(9,878)
營運資金變動總額	474,072	(40,667)	(469,893)	(596,889)	(334,097)
經營(所用)／所得現金	(154,181)	869,471	740,274	(319,437)	108,725
已付所得稅	(1,422)	(10,211)	(17,719)	(855)	(460)
經營活動(所用)／所得現金流量淨額	(155,603)	859,260	722,555	(320,292)	108,265
投資活動(所用)／所得現金流量淨額	(168,343)	(237,989)	(624,794)	4,309	(437,883)
融資活動所得／(所用)現金流量淨額	113,144	(386,317)	36,353	247,135	971,353
現金及現金等價物之(減少)／ 增加淨額	(210,802)	234,954	134,114	(68,848)	641,735
期初現金及現金等價物	306,989	135,474	376,015	376,015	498,740
匯率變動的影響	39,287	5,587	(11,389)	11,636	(14,506)
年末／期末現金及現金等價物	135,474	376,015	498,740	318,803	1,125,969

概 要

我們的經營活動所用現金為人民幣155.6百萬元，這主要由於快遞業務產生虧損。我們錄得2019年及2020年的經營活動所得現金分別為人民幣859.3百萬元及人民幣722.6百萬元。我們亦錄得截至2020年4月30日止四個月經營活動所用現金為人民幣320.3百萬元，及截至2021年4月30日止四個月經營活動所得現金為人民幣108.3百萬元。由於規模經濟提高了我們的盈利能力，我們預計會進一步優化我們的經營現金流量。

近期發展

我們截至2021年6月30日止六個月的貨運量較去年同期增加48%。根據我們的未經審計管理賬目，我們截至2021年6月30日止六個月的收入較截至2020年6月30日止六個月的收入增加90%以上，主要是由於(i)我們的運輸收入主要因貨運量的增加而增加；(ii)我們的增值服務收入主要因業務增長、增值服務範圍擴大及貨運量增加而增加；及(iii)我們的派送收入主要因收入確認的變更而增加。自截至2020年6月30日止六個月至截至2021年6月30日止六個月，我們的運輸及增值服務收入增加50%以上，我們運輸及增值服務的單價亦有所上漲。此外，根據我們的未經審計管理賬目，我們截至2021年6月30日止六個月的毛利較截至2020年6月30日止六個月增加約40%。我們截至2021年6月30日止六個月的毛利率不可與2020年同期相比，原因是我們自2020年7月起變更了收入確認政策，並開始按全額確認派送服務相關收入。調整派送服務所得收入後，截至2021年6月30日止六個月的可比毛利率有所下降，乃由於我們營業成本的增長超過收入的增長，而這主要由於我們在2021年上半年顯著增加了自有運力。我們認為，從長遠來看，我們自有高運力卡車的增加將降低經營成本基數，並最終提高我們的利潤率。然而，短期內，運力的增加導致我們的裝載率下降，從而導致我們2021年第二季度的毛利率有所下降。

儘管我們的整體經營表現於2021年上半年依然保持強勁，但諸多無法預料的事件及惡劣天氣狀況對我們2021年第三季度的經營業績產生了不利影響，且預期將影響我們2021年全年的業績。該等事件包括COVID-19疫情於2021年7月和8月在江蘇及中國其他地區復發、河南及中國中部其他省份於2021年7月發生嚴重洪災及浙江省等中國東南部地區於2021年7月受強颱風影響。受該等事件影響的地區佔我們業務營運的比重較大。根據艾瑞諮詢的數據，該等事件對中國頭部零擔快運網絡（包括我們）有消極影

概 要

響。我們於2021年7月和8月的貨運總量較去年同期增加18%。由於我們增加了自有運力，2021年7月和8月低於預期的貨運量進一步降低了我們的裝載率，因此對我們的經營業績造成了不利影響。隨著我們運力在貨運量及裝載率上繼續增長，我們認為，該等增長未來將對我們的單位成本和利潤率產生積極影響。

COVID-19疫情及對我們業務的影響

我們絕大部分的收入及員工均集中在中國。為加強遏制COVID-19擴散的工作，中國政府採取了若干緊急措施，包括實施旅行禁令、封鎖部分街道以及關閉工廠及企業，並可能繼續採取進一步措施以遏制該流行病的爆發。

鑒於COVID-19疫情爆發，我們於2020年2月中國新年假期後延長了分公司、分撥中心及網點的停業時間，以致於2020年2月的貨運量較2019年同期有所下降。恢復營業的措施及時間表於中國不同地區各有不同，而我們的分公司、分撥中心及網點的停業與營業取決於彼等各自的地方政府機構所採納的措施。我們已採取措施以減低COVID-19疫情的影響，包括根據政府頒佈的規章於總部、分撥中心及網點嚴格執行自我隔離和消毒措施。儘管我們已自2020年2月底逐步恢復營運，但COVID-19疫情及任何阻止病毒傳播的措施均對我們於2020年第一季度的業務營運及經營業績造成不利影響。

於2020年第一季度，貨運量為1.3百萬噸，同比下降15%。我們自2020年2月底開始逐漸恢復營運，以及自2020年第二季度以來已從COVID-19疫情的負面影響中恢復。於2020年第二季度，貨運量為2.7百萬噸，同比上升33%。此外，中國政府推出各項優惠政策，例如社會保險及稅收減免一次性補助以及於2020年2月至5月初免收通行費以支持物流行業。此外，COVID-19疫情加速了電子商務的發展，增加了對全面及時的零擔服務的需求。故此，儘管COVID-19疫情爆發，我們於2020年仍能實現大幅增長。我們於2020年的貨運總量為10.2百萬噸，較2019年的8.1百萬噸上升25.5%，這主要歸因於我們的規模擴大、對分撥網絡及幹線車隊的持續投資，以及我們的貨運合作商數量增加。我們於2020年的收入及淨利潤分別為人民幣7,081.8百萬元及人民幣218.2百萬元，而2019年的收入及淨虧損則分別為人民幣5,338.2百萬元及人民幣214.9百萬元。我們的收入增加主要由於貨運量增加，淨利潤的增長主要歸因於我們實現了規模經濟並提高了運營效率。

概 要

此外，COVID-19疫情對我們2020年財務表現的若干影響可能是一次性及非經常性的。例如，在COVID-19疫情結束後，我們可能無法從與COVID-19有關的政府政策支持（例如社會保險及稅收減免一次性補助以及免收通行費）中獲益。我們錄得相關一次性政府稅收減免補助人民幣18.3百萬元，且我們估計相關一次性政府社會保險補助約為人民幣45.9百萬元。我們預計因免收通行費所減少的運輸成本總額約為人民幣164百萬元，其中大部分利益已以降低我們單價的形式轉移給我們的貨運合作商。此外，COVID-19疫情結束後，電子商務對零擔服務的需求可能無法持續增加。

2021年，近期COVID-19出現反覆（包括delta變異毒株的傳播），已經影響了中國多個城市。由於COVID-19的反覆，我們的貨運量增長率（尤其是2021年1月及7月的貨運量增長率）並未達到管理層的預期。此外，我們估計COVID-19的反覆將對我們車隊及分撥中心的預期利用率產生負面影響，從而對我們2021年的毛利率產生負面影響。COVID-19對我們營運的持續影響程度將取決於各種因素，包括疫情的持續時間及嚴重程度、COVID-19的任何反覆以及任何變異毒株（如delta變異毒株）等。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務營運及財務表現曾受到及未來可能繼續受到COVID-19疫情的不利影響，並可能面臨與自然災害、極端天氣狀況、衛生防疫及其他無法預見的災難事件有關的風險，有關情況可能造成我們營運的嚴重中斷」。

建議收購的進展

在完成對眾卡產業園投資公司的盡職調查後，本集團已於2021年7月13日訂立購股協議，據此，本集團同意自衢州市聚冠供應鏈管理合夥企業（有限合夥）收購眾卡產業園投資公司90%的股權。眾卡產業園投資公司於2017年12月8日成立於中國，主要從事物業管理業務，投資物流產業園並為其提供服務。據董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，衢州市聚冠供應鏈管理合夥企業（有限合夥）由祝先生兄弟或姊妹的前配偶控制，眾卡產業園投資公司餘下10%的股權由獨立第三方常山縣產業投資引導基金有限公司持有。建議收購的總對價為人民幣65,700,000元。該對價乃計及眾卡產業園投資公司的註冊股本並與賣方公平磋商而釐定，已於2021年8月6日結算。

概 要

監管發展

於2021年7月6日，中共中央辦公廳及國務院辦公廳亦聯合發佈《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，強調「完善數據安全、跨境數據流動、涉密信息管理等相关法律法規，抓緊修訂關於加強在境外發行證券與上市相關保密和檔案管理工作的規定，壓實境外上市公司信息安全主體責任，加強跨境信息提供機制與流程的規範管理，進一步深化跨境審計監管合作」。

於2021年7月10日，國家互聯網信息辦公室會同有關部門修訂了《網絡安全審查辦法》，向社會公開徵求意見，意見反饋截止日期為2021年7月25日（下文簡稱為「草案徵求意見稿」）。根據《草案徵求意見稿》第六條，掌握超過100萬用戶個人信息的運營者赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。

據我們的中國法律顧問告知，我們認為上述監管變動不會對我們的業務營運和財務狀況產生重大不利影響。詳情請參閱「監管概覽－近期發展」。與上述監管變化有關的風險，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－遵守有關網絡安全、信息安全、隱私及數據保護方面不斷演變的法律法規及其他相關法律和要求可能成本高昂，並迫使我們對自身的業務做出不利的改變。該等法律法規大多會發生變化且存在不確定的詮釋，且未遵守或被視作未遵守該等法律法規均可能導致負面宣傳、法律訴訟、運營暫停或中斷、運營成本增加，或以其他方式損害我們的業務」。

無重大不利變動

董事確認，截至本文件日期，自2021年4月30日起（即最近期經審計財務報表的結束日期），我們的財務或交易狀況或前景並未發生重大不利變動，且自2021年4月30日起並未發生將對附錄一會計師報告所載資料產生重大影響的事件。

儘管我們已經恢復業務營運，但COVID-19疫情及其進一步發展仍存在重大不確定性。倘COVID-19疫情再度爆發，我們的業務及經營業績或會受到重大不利影響。截至2021年4月30日，我們持有現金及現金等價物人民幣1,126.0百萬元。我們相信

概 要

該流動性水平足以順利度過一段較長時間的不確定期。另請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務營運及財務表現曾受到及未來可能繼續受到COVID-19疫情的不利影響，並可能面臨與自然災害、極端天氣狀況、衛生防疫及其他無法預見的災難事件有關的風險，有關情況可能造成我們營運的嚴重中斷」。

我們預計2021年的毛利率將略低於2020年，主要是由於自2020年7月起，我們將派送服務（包括派送服務安排）的收入確認由淨額更改為全額，導致收入基礎較高。此外，我們估計COVID-19的反覆將對我們車隊及分撥中心的預期利用率產生負面影響，從而對我們2021年的毛利率產生負面影響。

我們預計我們截至2021年12月31日止年度的淨虧損將大幅增加，主要由於(i) 2021年以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債公允價值估計會出現大額虧損；及(ii)一般及行政開支增加，主要歸因於我們增加對研發、網絡平台管理及人員招聘的投資。於[編纂]完成後，由於可贖回可轉換優先股及可轉換貸款將轉換成我們的普通股，屆時將不再錄得以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債公允價值變動。

申請在聯交所[編纂]

我們正根據上市規則第8.05(3)條申請[編纂]，並就（其中包括）以下事項符合市值／收益測試：(i)我們截至2020年12月31日止年度的收益為人民幣7,081.8百萬元，大幅超過上市規則第8.05(3)條規定的500百萬港元；及(ii)基於[編纂]的低位數，我們於[編纂]時的預期市值超過上市規則第8.05(3)條規定的40億港元。

[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂]港元（即所述[編纂]範圍每股[編纂]港元及[編纂]港元之間的中位數），我們估計，我們將收到[編纂]約[編纂]港元（經扣除[編纂]及與[編纂]有關的其他估計開支）。我們擬按下列用途及金額使用[編纂]，或會視乎我們不斷發展的業務需求及不斷變化的市場狀況而更改：

- 約[編纂]%或[編纂]港元將用於在戰略地區興建、升級和潛在收購5至10個核心中轉樞紐，以適應貨運量的高增長，並改善我們的網絡結構。

概 要

- 約[編纂]%或[編纂]港元將用於投資我們的幹線運輸車隊以進一步提升我們的運營效率。特別是：(i)約[編纂]%或[編纂]港元將用於購買約2,000至3,000台現代化高運力牽引車及掛車，並與主要的卡車製造商合作，對車型進行個性化定制，以滿足我們的運營需求；及(ii)約[編纂]%或[編纂]港元將用於償還購買卡車的借款。
- 約[編纂]%或[編纂]港元將用於投資於科技創新。特別是：(i)約[編纂]%或[編纂]港元將用於升級分撥網絡的科技水平和自動化設施；及(ii)約[編纂]%或[編纂]港元將用於投資智能運輸管理系統及自動駕駛技術。
- 約[編纂]%或[編纂]港元將用作營運資金及其他一般公司用途。

詳情請參閱「[編纂]用途」。

股息

據我們的開曼群島法律顧問告知，根據開曼群島法律，只要不會導致本公司無法於正常業務情況下償還其到期債務，累計虧損及負債淨額的狀況並不一定會限制本公司從我們的利潤或股份溢價賬向股東宣派及派付股息。由於我們為一家根據開曼群島法律註冊成立的控股公司，故任何未來股息的派付及金額亦將取決於能否自我們的附屬公司收到股息。中國法律規定，股息僅可從根據中國會計準則計算的年內利潤中派付，而中國會計準則與其他司法管轄區的公認會計準則（包括香港財務報告準則）在多個方面存在差異。我們派付的任何股息將由董事會經考慮各項因素後全權酌情決定，該等因素包括我們的實際及預期經營業績、現金流量及財務狀況、整體業務狀況和業務戰略、預期營運資金需求以及未來擴張計劃、法律、監管及其他合約限制，以及董事會認為合適的其他因素。股東可於股東大會上批准任何宣派股息，惟不得超過董事會建議的金額。

概 要

於往績記錄期間，我們並無宣派或派付任何股息。目前，我們並無固定的股息分派比率。

[編纂]開支

[編纂]開支指專業費用、[編纂]及就[編纂]產生的其他費用。我們估計[編纂]開支將約為[編纂]港元（約佔我們估計將收到[編纂]總額的[編纂]%，基於指示性[編纂]的中位數，並假設[編纂]未獲行使），當中約[編纂]港元將直接源自向公眾發行股份並將予資本化及從權益中扣除，其中約[編纂]港元已計入綜合損益表，及約[編纂]港元預期將計入綜合損益表。

[編纂]統計數字

	按[編纂]每股股份 [編纂]港元計算	按[編纂]每股股份 [編纂]港元計算
[編纂]完成後的股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
每股股份未經審計[編纂]經調整 綜合有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 市值乃根據緊隨[編纂]完成後預期將予發行[編纂]股股份（假設[編纂]未獲行使）計算。
- (2) 每股股份未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值乃根據緊隨[編纂]完成後預期將予發行[編纂]股股份（假設[編纂]未獲行使）計算。