

## 未來計劃及[編纂]

### 未來計劃

有關我們未來計劃的詳細說明，請參閱本文件「業務－業務戰略」一節。

### [編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即所述[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數），倘[編纂]並無獲行使，我們估計將自[編纂]收取[編纂]約[編纂]百萬港元（經扣除[編纂]及佣金以及我們就[編纂]應付的估計開支）。

倘[編纂]獲悉數行使及假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即所述[編纂]範圍每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數），我們將收取的額外[編纂]約為[編纂]百萬港元。

倘[編纂]釐定為每股[編纂][編纂]港元（即所述[編纂]範圍的高位數），我們的[編纂]將(i)增加約[編纂]百萬港元（假設[編纂]並無獲行使），及(ii)增加約[編纂]百萬港元（假設[編纂]獲悉數行使）。倘[編纂]釐定為每股H股[編纂]港元（即所述[編纂]範圍的低位數），我們的[編纂]將(i)減少約[編纂]百萬港元（假設[編纂]並無獲行使），及(ii)增加約[編纂]百萬港元（假設[編纂]獲悉數行使）。

假設[編纂]並無獲行使及[編纂]釐定為每股H股[編纂]港元（即所述[編纂]範圍的中位數），我們計劃將[編纂][編纂]按下文所載金額用於下文所載用途：

- 線下業務開發。[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於商用車後市場線下數字化倉儲及配送網絡與維修服務網絡的建設，包括：
  - (i) 線下零配件數字化倉儲及配送體系以及數字化中心庫。[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於線下零配件數字化倉儲及配送體系，以及數字化中心庫的建設。線下數字化倉儲及配送體系的建立是我們對現代供應鏈服務快速發展的積極響應，特別是物流效率、低庫存儲存及大規模產品的數字化管理。通過使用該線下數字化倉儲及配送網絡，所有零配件及材料將附有射頻識別標籤，以便於在材料接收、倉庫管理及出庫配送過程中通過物聯網設備自動收集數據。因此，我們供應鏈服務相關資料的整體及時性及準確性將得到進一步提

## 未來計劃及[編纂]

升，從而使我們能夠進行實時存貨盤點、提高倉儲及配送資源的使用率以及整體工作效率，並為未來的操作自動化奠定堅實的基礎。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線下業務開發」一節。此外，未來3年內，我們擬建立15個高水準的商用車零配件數字化中心庫。每個中心庫將形成高頻易損零配件及耗材的常態庫存與即時配送能力。與我們提供商用車製造供應鏈服務的十個倉庫及物流中心（致力於促進商用車的製造）不同，我們的數字化中心庫旨在為商用車存量市場提供直接採購及快速分銷零配件的服務，特別是為有集中零配件消耗需求的地區提供服務。我們的數字化中心庫網絡於中國有廣泛的地理覆蓋範圍，包括(a)華東三個城市，即濟南市、丹陽市及杭州市；(b)華中四個城市，即淮南市、十堰市、鄭州市及長沙市；(c)華北四個城市，即北京市、太原市、石家莊市及瀋陽市；及(d)華西四個城市，即烏魯木齊市、西安市、成都市及重慶市。該網絡使我們能夠在全國範圍內提供具競爭力的服務，並確保我們向所有潛在客戶交付零配件的及時性及效率。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線下業務開發」一節。具體而言：

- 約[編纂]百萬港元將用於常規零配件存貨建設。該等零配件一般包括用於商用車日常消耗的輪胎、潤滑劑及其他常規零配件。常規零配件存貨的計算考慮了以下因素：(a)根據相關保險行業協會提供的統計數據，我們提供服務的商用車估計數目乃基於陝重汽及陝汽商用車於相關數字化中心庫所覆蓋地區製造的商用車總數目，(b)普通商用車維修及保養服務每次的現行市價，(c)每年需要普通商用車維修及保養服務的頻率，(d)參同行業平均數據後的常規存貨儲備率。經審慎考慮上述所有因素後，14個數字化中心庫（位於西安的數字化中心庫除外）各自常規零配件存貨將維持於約[編纂]百萬港元。由於位於西安的數字化中心庫將作為樞紐倉庫，該倉庫的常規零配件存貨將增加至約[編纂]百萬港元；

## 未來計劃及[編纂]

- 約[編纂]百萬港元將用於倉儲設施、設備的投入及物流信息系統軟件的購置。倉儲設施一般包括貨物架、高級叉車、普通叉車、叉式自動裝卸車及配套託盤，以儲存及運輸常規零配件存貨。經審慎考慮建設上述15個高水準的數字化中心庫需要倉儲設施後，我們將使用約[編纂]百萬港元用於購買倉儲設施。此外，設備及物流信息系統軟件包括系統服務器、跳板機、監管系統軟件、防火牆系統軟件及專用運行及維護系統，以開發及運行我們的線下零配件數字倉儲及配送體系。經審慎考慮我們的線下零配件數字化倉儲及配送體系的性能要求，以及與供應鏈行業所用的類似系統進行比較後，我們將使用約[編纂]百萬港元投入物流信息系統軟件設備建設；
- 約[編纂]百萬港元將用於支付場地、人員及銷售費用。特別是，就人員安排而言，我們計劃額外招聘57人，以進行我們計劃建立的15個數字化中心庫的日常營運。該57名人士將劃分為：(a) 12名高級人員，負責該15個數字化中心庫的整體管理，包括一名主管綜合管理的負責人、四名負責銷售零配件的人員（包括一名銷售經理及三名銷售代表）、兩名負責採購零配件的人員（包括一名採購經理及一名採購代表）、三名提供零配件相關技術支持的人員（包括一名技術經理及兩名技術支持人員）及兩名負責財務及行政事務的人員。就主管綜合管理的負責人而言，我們計劃招聘一名擁有汽車或機械工程學士學位或以上，且在團隊領導及管理方面擁有逾五年經驗的人才。就其他高級員工而言，我們計劃根據不同職位招聘營銷、汽車、機械工程、財務管理或行政相關學位或以上的人才，該等人才通常於相關業務領域擁有至少三年的工作經驗；及(b) 45名在前線提供管理服務的人員，包括15個數字化中心庫的一名負責人、一名倉務員及一名營運規劃師。就數字化中心庫的負責人而言，我們計劃招聘於零配件銷售及倉儲管理方面擁有逾三年經驗且擁有學士學位或以上的人才。就數字化中心庫的其他員工而言，我們計劃根據不同職位招聘擁有中等技術學校學位或以上的人才，彼等一般於倉儲管理或零配件編碼方面擁有至少一年經驗。

## 未來計劃及[編纂]

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年、2024年、2025年及2026年12月31日止四個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與線下零配件數字化倉儲及配送網絡的建設有關的硬件、人員及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，完成2個線下零配件數字化倉儲建設；
- (b) 截至2023年12月31日止年度，(1)完成5個線下零配件數字化倉儲建設，及(2)開始建設物流信息系統；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)完成8個線下零配件數字化倉儲建設，(2)開始運營倉儲設施，及(3)完成物流信息系統建設並開始全面運營；
- (d) 截至2025年12月31日止年度，(1)完成物流信息系統升級，及(2)擴大線下數字化倉儲及配送體系的覆蓋面；及
- (e) 截至2026年12月31日止年度，完成所有零配件及材料的射頻識別標籤貼標。

我們預期於2026年年底前全面完成線下零配件數字化倉儲及配送網絡的建設工作。

- (ii) 商用車維修及服務網絡。[編纂]的約[編纂]或約[編纂]百萬港元，將用於商用車維修服務網絡的建設。目前，各維修服務站均有其本身的維修服務程序、維修工具及視覺識別圖像，而服務質素及整體客戶體驗未必以標準化及一致的方式維持。通過建立商用車維修服務網絡，我們將為加盟的維修服務站提供統一的數字化維修工具，以及統一的視覺識別圖像標準。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線下業務開發」一節。

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年、2024年、2025年及2026年12月31日止四個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與維修服務網絡的建設有關的硬件及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，(1)完成數字化維修工具系統建設及建立視覺識別圖像標準，及(2)開始建設維修服務網絡的試點服務點；

## 未來計劃及[編纂]

- (b) 截至2023年12月31日止年度，根據2021年試點服務點表現及營銷規劃擴大維修服務網絡；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，通過優化運營、加強業務運營和品牌建设，進一步擴大維修服務網絡；
- (d) 截至2025年12月31日止年度，根據最新市場情況和客戶需求，進一步及時調整維修服務網絡服務點密度；及
- (e) 截至2026年12月31日止年度，完成維修服務網絡的擴展，具備全面的維修服務能力。

我們預期於2026年年底前全面完成維修服務網絡的建設工作。

有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局」一節。

- **線上業務開發。**[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於商用車後市場線上服務平台（車輪滾滾在線平台）的持續搭建。我們將基於已有的車輪滾滾在線平台進行系統升級與開發，從而形成面向用戶的統一線上服務平台，包括：
  - (i) [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於後市場服務平台開發與運營，包括為終端用戶提供後市場產品與商用車維修服務的資訊及購買渠道，為加盟平台的後市場產品和服務供應商提供訂單管理、統計分析等業務管理服務。該後市場服務平台是我們車輪滾滾在線平台不可或缺的組成部分，該平台提供後市場產品的資訊以及同時提供優質服務，讓客戶享受一站式便捷購物體驗。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線上業務開發」一節。

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與後市場服務平台開發與運營有關的硬件及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，通過提供後市場產品和相關服務訂購等基本功能完成後市場服務平台的初步建設；

## 未來計劃及[編纂]

- (b) 截至2023年12月31日止年度，(1)完成加強後市場服務平台上的業務供應並提供新的功能，如訂購的長期服務的狀態查詢功能，及(2)完成後市場服務平台與數字化倉儲系統及加盟商管理平台在業務層面的對接，實現初步信息交換；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)完成後市場服務平台分別與數字化倉儲系統及加盟商管理平台的底層對接，及(2)進一步完善後市場服務平台，提供商用車維修保養服務訂購等額外功能；及
- (d) 截至2025年12月31日止年度，(1)完成後市場服務平台的統一的品牌宣傳及客戶服務強化，及(2)協同數字化倉儲系統實現商品庫存的動態預警和在倉庫間的自動調撥。

我們預期於2025年年底前全面完成後市場服務平台開發與運營工作。

- (ii) [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於零配件中心庫的線上數字化倉儲系統的開發及運營。該系統為商用車零配件的上述15個高標準的數字化中心庫提供不可或缺的軟件支持，使倉庫運營得到先進技術系統的支持。此外，通過發展該系統的運作，我們將處於現代供應鏈服務進步的前沿，並提升我們在競爭市場的核心競爭力。該系統包括將通過VR技術，建立虛擬中心庫，可視化掌握每種零配件在不同中心庫的庫存量，通過AI技術形成網絡內零配件分佈動態趨勢圖，實現零配件庫存及調撥管理的智能化，從而實現零配件高效率地調度與配送，以更好地滿足終端用戶的維修保養需求。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線上業務開發」一節。

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與零配件中心庫的數字化倉儲系統的開發及運營有關的硬件及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，完成零配件中心庫的數字化倉儲系統的初步建設，有能力為線下數字化倉儲及配送網絡提供信息化系統支撐；

## 未來計劃及[編纂]

- (b) 截至2023年12月31日止年度，完成零配件中心庫的數字化倉儲系統與後市場服務平台業務層面的對接，實現商用車維修訂單的自動流轉；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)完成零配件中心庫的數字化倉儲系統與後市場服務平台的底層對接，實現庫存統一管理，及與加盟商管理平台的對接，實現加盟商的零配件集中採購，(2)完成建立虛擬中心庫，(3)完成視覺化掌握每種零配件在不同中心庫的庫存量，及(4)開始在不同中心庫之間的零配件調撥管理；及
- (d) 截至2025年12月31日止年度，(1)數字化倉儲系統將建立中心庫的零配件進、出及庫存模型，及(2)搭建零配件分佈動態趨勢圖，實現零配件在不同中心庫之間的自動調度。

我們預期於2025年年底前全面完成零配件中心庫的數字化倉儲系統的開發及運營工作。

- (iii) [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於線上服務及加盟商管理平台的開發及運營。尤其是，隨著未來車輪滾滾在線平台可能快速發展，我們預期加盟商的管理將為我們的日常業務營運帶來更多的工作量。為有效管理該等可預見的工作量，開發及營運該在線服務及特許經營管理平台對我們至關重要，亦為我們的車輪滾滾在線平台的長期實質發展奠定堅實基礎。通過該平台，我們可審核加盟申請、為其進行業務管理及考核與評級等。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線上業務開發」一節。

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與線上服務及加盟商管理平台的開發及運營有關的硬件及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，線上服務及加盟商管理平台完成第一階段建設，從而進行加盟申請管理和業務管理；

## 未來計劃及[編纂]

- (b) 截至2023年12月31日止年度，線上加盟商管理平台將與後市場服務平台完成業務層面的對接，實現終端使用者服務訂單的自動流轉；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)線上服務及加盟商管理平台將與後市場服務平台完成底層對接，及(2)實現在線上服務及加盟商管理平台提供零配件採購，並對業務管理功能進行增強；及
- (d) 截至2025年12月31日止年度，(1)通過線上服務及加盟商管理平台實現加盟商考核和評級管理，及(2)並協同數字化倉儲系統實現加盟商零配件庫存的動態預警和調撥提示。

我們預期於2025年年底前全面完成線上服務及加盟商管理平台的開發及運營工作。

- (iv) [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於智能化維修及培訓平台的開發及運營。商用車存量市場的快速發展主要由提供高效商用車維修服務所支持，而該服務則由大量外部專業維修及保養人員支持。此外，隨著商用車的快速發展，有關人員的培訓及技能亦不斷更新。基於我們與眾多商用車製造商的緊密合作，我們已做好充分準備，把握向各類外部專業維修人員提供商用車維修服務培訓及智能維修及培訓平台開發及運營的商機，使我們能夠深入挖掘該市場的潛力。在該平台，我們將通過VR技術實現主銷商用車車型、關鍵零配件的3D建模，為加盟商、車隊、司機及公司業務人員提供維修保養技能的可視化培訓；通過AI技術及車聯網數據實現潛在故障點的快速定位，降低車輛故障概率，最終提高終端用戶用車體驗。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局－線上業務開發」一節。具體而言：

- 約[編纂]百萬港元，將用於VR工具、數字培訓配件、服務器與網絡安全設備等核心硬件的購置；
- 約[編纂]百萬港元，將用於核心團隊組建、專家諮詢、應用推廣等開支。



## 未來計劃及[編纂]

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年、2024年及2025年12月31日止三個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與智能化維修及培訓平台的開發及運營有關的硬件及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，智慧化的維修及培訓平台完成第一階段建設，建立公司培訓庫，進行基本實踐知識培訓；
- (b) 截至2023年12月31日止年度，(1)通過與相關商用車製造商的合作，完成部分主銷商用車車型的3D建模，及(2)結合VR技術，增強對司機的用車安全培訓；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)完成所有主銷商用車車型的3D建模，並建立關鍵零配件的3D建模，及(2)加強為商用車維修保養人員進行維修保養技能培訓；及
- (d) 截至2025年12月31日止年度，(1)通過AI技術及車聯網數據快速計算出不同車型發生零配件故障的概率，並定位到潛在風險點，及(2)結合VR技術為現場維修人員提供疑難故障商用車的遠程診斷和維修指導。

我們預期於2025年年底前全面完成智能化維修及培訓平台的開發及運營工作。

有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局」一節。

- **車聯網核心技術能力及數據服務能力。**[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於提升車聯網及數據服務板塊的核心技術能力及數據服務能力，其中：
  - (i) **車聯網基礎設施。**[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於車聯網基礎技術設施的建設，主要包括：
    - **車聯網私有雲及硬件系統。**約[編纂]百萬港元，將用於車聯網私有雲的建設及硬件系統升級。隨著我們的車聯網及數據服務業務的快速發展，我們收集的數據正在迅速增加，這需要越來越多的硬件支持以為海量數據提供穩定及快速的分析。因此，車聯網私有雲及硬件系統升級的發展滿足了車聯網及數據服務

## 未來計劃及[編纂]

業務的該等需求。此外，有關升級可以提升我們車聯網數據的安全和專屬性，並為我們的數據分析及數據產品構建能力打下堅實基礎。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－車聯網平台」一節；

- 辦公場地擴建。約[編纂]百萬港元，將用於車聯網研發人員辦公場地擴建。就我們的辦公場地而言，我們目前的場地不足以滿足我們的發展需求，尤其是考慮到我們研發團隊的擴張及新研發硬件的增加。因此，我們需要相應擴大辦公場地。就場地擴建方面，研發人員辦公場地由現有1,910平米的基礎上，擴增至3,350平米。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－數據分析能力－(i)擴大辦公區域」一節。

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間以及截至2023年及2024年12月31日止兩個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與車聯網基礎技術設施建設有關的軟件（包括車聯網私有雲）及硬件、工作場所及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，完成車聯網私有雲建設方案及技術背景環境建設；
- (b) 截至2023年12月31日止年度，完成車聯網私有雲擴增及全面數據整合；及
- (c) 截至2024年12月31日止年度，完成(1) 加固車聯網私有雲數據安全機制及整體安全分類認證；及(2) 設備調試。

我們預期於2024年年底前全面完成車聯網基礎技術設施的建設工作。

- (ii) 研發能力。[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於研發能力的提升，主要包括：
  - 約[編纂]百萬港元，將用於研發團隊的擴充。我們計劃廣泛招募約481名優秀的人才，擴充並組建一支專業背景多元的車聯網技術研發隊伍。我們為提升我們的核心車聯網技術及數據服

## 未來計劃及[編纂]

務能力而計劃招募的481名人才主要可分為三類，包括：(a)251名開發我們的車聯網相關技術應用解決方案的人才。該等員工將專注於探索客戶的各種潛在需求，並開發相關產品作為解決客戶遇到的困難的解決方案，包括114名Java開發人員，23名IOS、Android及其他開發人員，14名系統操作及測試人員以及100名產品設計及運營人員。我們計劃招募擁有學士學位或以上且亦精通相關軟件或系統以開展工作的人才，(b)67名開發我們的智能車聯網產品的人才。該等員工將專注於硬件設計及嵌入技術開發，這將確保我們的智能車聯網產品始終符合技術進步，包括21名硬件設計人員，41名軟件嵌入技術人員，5名系統維護人員。我們計劃招募擁有計算機科學或軟件工程學士學位或以上且在相關領域擁有至少三年工作經驗的人才，及(c)100名大數據及人工智能技術研究人才。該等員工將主要在我們計劃建立的大數據研究中心工作，並通過應用最新技術專注於優化數據收集、存儲、計算及分析，包括56名數據研發人員，12名數據分析人員，22名算法設計人員，10名系統維護人員。我們計劃招募擁有數學或信息及計算機科學學士學位或以上且精通相關數據處理技術以開展工作的人才。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－數據分析能力－(ii)擴大研發團隊」一節；

- 約[編纂]百萬港元，將用於研發軟硬件系統的持續提升。主要包括研發中台系統建設，提供靈活高效的結構，以滿足頂層平台的快速反應需求及來自基礎平台的穩定性需求。中台的發展亦將使我們避免重複的基礎設施發展所產生的費用，從而提高我們的業務運營效率。通過數據中台、業務中台、技術中台、管理中台的搭建，實現基礎平台的規範和穩固，降低應用開發成本；大數據研究中心建設，通過大數據及人工智能技術的研究，充分挖掘潛在的數據價值，使我們處於行業發展的前沿。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－數據分析能力－(iii)升級軟件及硬件研發團隊」一節。

## 未來計劃及[編纂]

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間及截至2023年、2024年、2025年及2026年12月31日止四個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與研發能力的提升有關的軟硬件、人員及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，(1)開展數據分析人才引進工作，組建專業的車聯網研發團隊；(2)啟動車聯網數據研究中心建設研究；及(3)完成數據存儲格式規範與業務場景及模式規範；
- (b) 截至2023年12月31日止年度，(1)完成車聯網數據研究中心建設方案的調研、項目審批及最終確定；(2)完成數據存儲及計算結果的標準化輸出及搜索；及(3)完成通過中台業務場景的全流程檢索；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)通過標準化中台完成所有車聯網產品解決方案的統一輸出；(2)根據中台技術許可完成所有車聯網產品解決方案及外部數據接口的認證；及(3)憑藉基礎數據及算法，初步完成車聯網數據建設；
- (d) 截至2025年12月31日止年度，完成人工智能技術能力發展，為進行人工智能分析作準備；及
- (e) 截至2026年12月31日止年度，(1)建成車聯網數據研究中心；及(2)發展數據、影像、視頻、音頻等分析能力。

我們預期於2026年年底前全面完成研發能力的提升工作。

- (iii) 多樣化數據產品及數據服務。[編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於車聯網技術產品、大數據及行業應用產品的持續開發，包括：
  - 約[編纂]百萬港元，用於適配5G通信環境的車聯網產品及終端產品的持續開發與升級。隨著5G技術逐漸成為電信行業的新標準，我們所有的車聯網產品及終端產品必須與5G通信環境兼容，以配備基本數據傳送容量，於可見將來可供發展。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網

---

## 未來計劃及[編纂]

---

核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－多樣化數據產品及數據服務－(iii)開發車聯網及數據解決方案」一節；

- 約[編纂]百萬港元，將用於大數據、行業應用產品與平台的開發與運營，包括但不限於：(1)空中編程(OTA)平台開發及運營，利用天行健通道對零配件嵌入式軟件進行遠程升級，降低售後服務成本，提高服務效率。隨著商用車電氣結構的升級，商用車通過OTA平台的升級需求將進一步增加，而我們開發及運營OTA平台將為該市場需求提供系統性回應。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－多樣化數據產品及數據服務－(ii)空中編程(OTA)平台」一節；(2)電子元器件數據質量檢測平台開發及運營，利用該平台對電子元器件進行准入檢測，協助電子元器件供應商從源頭上保證電子元器件及整車產品質量。尤其是，由於商用車製造商就電子元器件檢驗擁有的資源有限，故電子元器件供應商須通過有關檢查，等待期檢查一直延長。通過開發和運營電子元器件數據質量檢測平台，我們可以幫助商用車製造商和電子元器件供應商解決實際問題，為我們的發展開拓新的市場。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－多樣化數據產品及數據服務－(i)數據服務產品開發」一節；及(3)數據資產交易平台開發及運營，整合內外部數據資源，為數據需求方提供數據快速對接交易，實現數據快速輸出和自動化結算。尤其是，數據資產交易平台將避免定製數據服務的低效率、高成本及緩慢響應的問題，並使數據需求方能夠快速獲得所需數據，從而提升內外部數據資源的整體價值。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢－多樣化數據產品及數據服務－(iii)開發車聯網及數據解決方案」一節。

## 未來計劃及[編纂]

自最後實際可行日期至2022年12月31日期間及截至2023年、2024年、2025年及2026年12月31日止四個年度，我們預計將分別動用約[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元、[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於與車聯網技術產品、大數據及行業應用產品的持續開發有關的軟硬件及附加費用。具體而言，我們預期：

- (a) 自最後實際可行日期至2022年12月31日期間，(1)完成兩款車聯網新產品的相關認證及樣件製作；(2)完成OTA平台及車聯網終端產品的開發；(3)完成電子元器件檢驗中心的開發計劃；及(4)完成基礎數據資產交易平台的初步建設；
- (b) 截至2023年12月31日止年度，(1)完成其他三款車聯網新產品的相關認證及樣件製作；(2)完成OTA平台在複雜環境及多種條件下的遠程升級能力開發以及加密系統的改進；(3)完成電子元器件檢測中心的設備選擇、購買及認證申請；及(4)完成數據資產交易平台的結算系統建設；
- (c) 截至2024年12月31日止年度，(1)完成其他三款車聯網新產品的相關認證及樣件製作；(2)完成商用車電器單元的適配性遠程升級基地的開發；(3)開始電子元器件檢測中心的業務運營；及(4)通過引入第三方數據完成多方數據資產交易平台建設；
- (d) 截至2025年12月31日止年度，完成數據資產交易平台數據分析服務系統建設；及
- (e) 截至2026年12月31日止年度，完成數據資產交易平台的全面建設。

我們預期於2026年年底前全面完成車聯網終端產品、大數據及行業應用產品的持續開發工作。

有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略－著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢」一節。

- [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元將用於補充一般營運資金。

---

## 未來計劃及[編纂]

---

倘[編纂]低於或高於所述[編纂]範圍的中位數，則[編纂]至上述用途的[編纂]將按比例調整。自[編纂]行使收取的任何額外[編纂]將按比例[編纂]至上述用途。

倘[編纂]並無隨即用於上述用途及倘適用法律及法規允許，我們僅會將[編纂]用於短期計息賬戶（如香港或中國持牌銀行及／或授權機構的銀行存款）。