

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意見，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。

Shengwei Times Technology Co., Ltd. 盛威時代科技股份有限公司

(「本公司」)

(一家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」)及證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作提供資料予香港公眾人士。

本申請版本為草擬本，其內所載資料並不完整，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、顧問及包銷團成員須在香港或任何其他司法權區進行發售活動的任何責任。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可能會亦可能不會在實際最終的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本申請版本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權區的公眾人士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，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾人士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公司、顧問或包銷商概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬投資者提出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)或美國任何州立證券法例註冊；
- (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，閣下同意自行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。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，準投資者務請僅依據呈交香港公司註冊處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人士刊發。

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，應尋求獨立專業意見。

Shengwei Times Technology Co., Ltd.

盛威時代科技股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]項下[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（可予重新分配）
[編纂]數目：[編纂]股H股（可予重新分配及視乎[編纂]行使與否而定）
最高[編纂]：每股H股[編纂]，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%香港聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費（須於申請時以港元繳足，多繳款項可予退還）
面值：每股H股人民幣1.00元
[編纂]：[●]

獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]



中信建投國際
CHINA SECURITIES INTERNATIONAL

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，並明確表示概不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「附錄八一送呈公司註冊處處長及展示文件」所指定文件，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內容概不負責。

預期[編纂]由[編纂]（為其本身及代表[編纂]）與本公司於[編纂]協定。預期[編纂]將為[編纂]（香港時間）或前後，惟無論如何不遲於[編纂]中午十二時正（香港時間）。[編纂]將不高於每股[編纂][編纂]，且目前預期將不低於每股[編纂][編纂]。倘由於任何原因，[編纂]（為其本身及代表[編纂]）與本公司未能於[編纂]中午十二時正（香港時間）之前就[編纂]達成協議，則[編纂]不會進行並將告失效。

申請[編纂]的[編纂]可能須於申請時（視乎申請渠道而定）支付每股[編纂]的最高[編纂][編纂]，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%香港聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費，倘最終確定的[編纂]低於每股[編纂][編纂]，則多繳股款可予退還。

[編纂]（為其本身及代表[編纂]）如認為適當，並經本公司同意，可於遞交[編纂]申請截止日期上午前隨時調低本文件所載的[編纂]數目及／或指示性[編纂]（即每股[編纂][編纂]至每股[編纂][編纂]）。在此情況下，調低[編纂]數目及／或指示性[編纂]的通知將於決定調低後於切實可行的情況下盡快且無論如何不遲於遞交[編纂]申請截止日期上午於本公司網站www.shengweitemes.com及聯交所網站www.hkexnews.hk刊登。有關詳情，請參閱本文件「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」兩節。

如於[編纂]上午八時正前出現若干理由，[編纂]（為其本身及代表[編纂]）可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。有關詳情，請參閱本文件「[編纂]」一節。務請閣下參閱該節以了解詳情。

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

[編纂]並無亦不會根據[編纂]或美國任何州證券法登記，亦不得在美國或向任何美國人士（定義見[編纂]）或以其名義或為其利益[編纂]或出售，惟獲豁免遵守[編纂]的登記規定或在不受該等登記規定規限的交易中進行者除外。[編纂]可根據[編纂]以離岸交易方式在美國境外[編纂]、出售或交付予非美籍人士。

[編纂]

重 要 提 示

[編 纂]

重 要 提 示

[編纂]

預 期 時 間 表 ⁽¹⁾

[編 纂]

預 期 時 間 表 ⁽¹⁾

[編 纂]

預 期 時 間 表 ⁽¹⁾

[編 纂]

目 錄

致[編纂]的重要通知

我們僅就[編纂]及[編纂]刊發本文件，除本文件根據[編纂]的[編纂]外，其並不構成出售任何證券的[編纂]或招攬認購或購買任何該等證券的[編纂]。本文件不得用作提出亦不構成於任何其他司法權區或在任何其他情況下的[編纂]或邀請。概無採取行動以允許在香港以外任何司法權區[編纂][編纂]或派發本文件。在其他司法權區派發本文件以進行[編纂]及[編纂]及銷售[編纂]均受限制，除非根據相關證券監管機關的登記或授權而獲得有關司法權區適用證券法律允許或就此獲得豁免，否則不得進行上述活動。

閣下應僅依賴本文件所載的資料作出[編纂]決定。[編纂]僅依據本文件所載資料及所作聲明進行。我們並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載的資料。閣下不應將並非載於本文件的任何資料或聲明視為已獲我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、代理人或代表或參與[編纂]的任何其他各方授權而加以依賴。我們的網站 www.shengweitimes.com 所載的資料並不構成本文件的一部分。

頁次

預期時間表.....	iv
目錄	vii
概要	1
釋義	31
技術詞彙表.....	44
前瞻性陳述.....	49
風險因素.....	51

目 錄

豁免嚴格遵守上市規則及豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例	97
有關本文件及[編纂]的資料	103
董事、監事及參與[編纂]的各方	108
公司資料.....	112
行業概覽.....	114
監管概覽.....	136
歷史、發展及公司架構	167
業務	208
與我們控股股東集團的關係.....	331
關連交易.....	338
董事、監事及高級管理層.....	360
主要股東.....	381
股本	384
財務資料.....	387
未來計劃及[編纂].....	460
[編纂].....	468
[編纂]的架構	482
如何申請[編纂]	495
附錄一 會計師報告	I-1
附錄二 [編纂]財務資料	II-1

目 錄

附錄三	稅項及外匯	III-1
附錄四	主要法律及監管規定概要	IV-1
附錄五	組織章程細則概要	V-1
附錄六	法定及一般資料	VI-1
附錄七	送呈公司註冊處處長及展示文件	VII-1

概 要

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故並未載有可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下決定[編纂]於[編纂]前，務請閱讀本文件全文。任何[編纂][編纂]均附帶風險。[編纂]於[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下決定[編纂]於[編纂]前，務請細閱該節。

概覽

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年GTV計算，我們在中國網約車服務市場排名第14。此外，截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們的使命是通過先進的技術和解決方案赋能企業合作夥伴，提升乘客出行體驗。憑藉我們的技術專長應對傳統道路客運行業的挑戰，我們向合作夥伴提供業務及技術解決方案，以實現其數字化運營，擴大其業務範圍，增強客戶服務能力並最終改善整體乘客體驗。

我們主要提供城內網約車服務及城際道路客運服務。我們的聲譽基於我們於客運站一體化數字化解決方案的專業技術。基於我們聯網售票服務領域的經驗及能力，我們與多家客運企業合作提供定制客運服務，滿足乘客不同場景下的多樣化出行需求。我們積累了經驗，並與主要行業參與者（如客運企業、主要聚合平台及OTA）建立了合作夥伴關係。憑藉我們在城際客運領域的戰略合作夥伴關係及網絡，我們積極尋求網約車服務領域的機會。我們以城市為點，以城際為線，在全國範圍構建出行服務網，為用戶提供包含城內和城際多場景、多需求、多元化的出行解決方案。

出行是人類日常生活的剛需。根據弗若斯特沙利文的資料，中國2024年客運總量為102億人次，其中道路客運量佔48.0%。根據弗若斯特沙利文的資料，中國農村道路總里程已由2019年的4.2百萬公里增加至2024年的4.6百萬公里，複合年增長率為1.8%。中國道路客運行業市場機會巨大，下沉至低線城市及農村市場的趨勢明顯。但是，根據弗若斯特沙利文的資料，在行業需求顯著的同時，卻也存在痛點，包括：(i) 客運行業的數字化水平偏低；(ii) 對聯網售票服務和定制客運服務需求有待滿足；以及

概 要

(iii)城際城內出行被分割，沒有滿足公眾的一體化出行需求等。雖然道路客運行業數字化程度逐年升高，2024年中國道路客運的聯網售票率僅為11.9%左右。雖然此項較2019年的5.1%有所增加，根據弗若斯特沙利文的資料，卻仍然遠低於航空和鐵路出行近90%的聯網售票率。該差異凸顯了道路客運聯網售票行業的巨大增長潛力。另外，根據弗若斯特沙利文的資料，2024年定制道路客運佔道路客運市場整體的3.7%，顯示其滲透率仍較低。然而，隨著對多元化及定制出行選項的需求增加，定制道路客運的市場份額預期將於未來增加。儘管有許多其他城內出行的網約車服務提供商及城際出行的運輸平台，但目前鮮有能夠全面整合城內網約車服務及定制化城際交通服務以向乘客提供無縫出行體驗的提供商，尤其是在中國低線城市及農村市場中。我們的服務產品是針對這一差距而設計的，提供滿足城內和城際出行需求的解決方案，提升整體用戶體驗。

我們發現上述難題後，截至2025年6月30日，我們逐漸於超過30個省、自治區及直轄市建立業務並提供客運服務。於往績記錄期間，我們與12306及航旅縱橫合作並為其提供大巴車票。結合我們深耕於行業的經驗積累和自身的科技實力，幫助客運企業開展了定制客運業務。我們的解決方案幫助客運企業轉型升級業務運營，不斷監測出行需求，以緊跟市場步伐。我們的整合數字解決方案可滿足各種業務模式的需求，確保運力資源的精細調配，彌補傳統服務不足，提升客運企業運營效率。除了保持穩健的城際出行服務板塊外，我們的網約車服務板塊亦在穩步增長。我們致力於打造一個整合以道路運輸為主的城際交通和以網約車為主的城內交通的一體化平台。作為行業的專家，我們也參與交通運輸行業標準的起草和制定。請參閱「我們的優勢－道路客運賽道的領跑者和革新者，在行業標準的制定中發揮重要作用」。我們相信，我們有優勢可有效解決行業參與者和乘客的痛點，並把握行業中的廣大機遇。

於往績記錄期間，我們的業務錄得高速增長。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，我們的收入分別為人民幣816.0百萬元、人民幣1,206.5百萬元及人民幣1,594.4百萬元，2022年至2024年的複合年增長率為39.8%。截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的收入分別為人民幣726.2百萬元及人民幣903.4百萬元。

概 要

我們的優勢

我們相信，以下優勢助我們取得成功並使我們在競爭對手中脫穎而出：

- 中國領先的城際及城內道路客運信息服務提供商
- 與出行行業合作夥伴的深度合作
- 科技優勢賦能傳統客運行業，實現行業轉變升級
- 道路客運賽道的領跑者和革新者，在行業標準的制定中發揮重要作用
- 突出的本地化運營能力
- 擁有深耕行業、洞悉行業發展且有遠見的管理層團隊以及知名投資者

我們的戰略

我們致力於不斷升級服務。我們計劃實施以下戰略計劃，為公眾帶來安全、經濟、環保、智慧且舒適的出行體驗以及實現業務增長：

- 提升品牌知名度
- 擴大產品和服務的範圍，提升運營能力
- 增強我們的研發能力
- 尋求收購、投資以及戰略聯盟的機會

盈利之路

我們於往績記錄期實現強勁的收入增長。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的毛利率分別為6.6%、7.1%、3.5%、3.5%及4.1%。另一方面，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得年內經營虧損人民幣55.3百萬元、人民幣20.2百萬元、人民幣60.5百萬元、人民幣17.5百萬元及人民幣11.5百萬元。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得年內虧損人民幣499.4百萬元、人民幣482.3百萬元、人民幣426.1百萬元、人民幣284.5百萬元及人民幣89.6百萬元。撇除(i)

概 要

向投資者發行的贖回權賬面值變動；(ii)以權益結算以股份為基礎的付款；及(iii)[編纂]等項目的影響後，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月產生經調整虧損淨額（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣50.5百萬元、人民幣17.8百萬元、人民幣40.6百萬元、人民幣16.7百萬元及人民幣9.3百萬元。

於往績記錄期間，我們投入大量資源積累乘客及司機，以支持我們網約車服務業務的擴張。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們網約車服務業務的收入分別佔我們總收入的86.2%、85.3%、88.9%及90.4%。於2022年及2023年，網約車服務業務的毛利率分別為2.9%及1.2%，而於2024年網約車服務業務的毛損率為0.2%，於截至2025年6月30日止六個月的毛利率則為0.5%。因此，我們於往績記錄期間錄得經營虧損、淨虧損及經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量），乃由於我們為在已服務的市場中擴大我們的地理範圍、提高滲透率及增強司機黏性而產生費用及開支。隨着我們提升品牌知名度及運營效率，我們持續增加司機及乘客數量，並向彼等提供較低的獎勵，我們網約車服務業務的毛利率狀況由截至2024年6月30日止六個月的0.5%毛損率，轉為截至2025年6月30日止六個月的0.5%毛利率。根據弗若斯特沙利文的資料，由於我們的擴張舉措，我們網約車服務的市佔率由2021年的0.21%增加至2024年的0.49%。這些費用及開支主要包括：

- (i) 在業務擴張過程中幫助我們獲得及留住乘客和司機而提供的獎勵。於往績記錄期間，我們支付予司機的每單獎勵分別為人民幣0.5元、人民幣0.3元、人民幣0.4元及人民幣0.3元，佔每筆訂單平均交易金額的2.3%、1.3%、1.9%及1.5%。支付予乘客的每單獎勵分別為人民幣0.3元、人民幣0.2元、人民幣0.7元及人民幣0.5元，佔每筆訂單平均交易金額的1.4%、0.9%、3.2%及2.5%。因此，我們的月均活躍司機由2022年的61.4千人增加至2024年的80.4千人，而我們的月均活躍乘客由2022年的2.0百萬人增加至2024年的4.1百萬人。我們的月均活躍司機數量由截至2024年6月30日止六個月的80.1千人增加至截至2025年6月30日止六個月的83.9千人。我們的月均活躍乘客數量則由截至2024年6月30日止六個月的370萬人增加至截至2025年6月30日止六個月的520萬人。提供予使用我們網約車服務的乘客的獎勵記錄為收入扣減項，而提供予提供網約車服務的司機的獎勵記錄為收入成本；

於2024年，隨著部分市場競爭加劇，我們提高了每筆訂單支付予乘客的獎勵，以吸引及留住乘客。我們擬通過發放獎勵的方式而非直接下調車費鼓勵乘客使用我們的服務。此舉可確保以總車費計算的司機收入不受影響。

概 要

此外，於往績記錄期間，我們向司機提供具競爭力的獎勵。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，每筆訂單的司機服務費（包括向司機提供的獎勵）分別佔每筆訂單平均交易金額的81.3%、81.0%、81.8%及81.2%。於往績記錄期間，司機服務費為我們收入成本的主要組成部分。根據弗若斯特沙利文的資料，我們向司機提供的司機獎勵高於該等期間的行業平均水平。

- (ii) 為在經營所在市場建立及提高品牌知名度而產生的銷售及營銷開支。我們相信，品牌知名度的提升將增加乘客主動選擇我們平台而非競爭對手平台的可能性；
- (iii) 為開發及改進我們技術系統以進一步優化用戶體驗及增強技術能力而產生的研發開支；及
- (iv) 為支持業務增長的一般及行政開支。

根據弗若斯特沙利文的資料，像我們這樣的網約車服務提供商在初期發展階段產生大量費用及開支屬正常現象。然而，隨著我們地域擴張戰略的實施及經營管理效率的提升，我們預期將在業務擴張的過程中同步控制及減少費用及開支佔收入比例的增長。

我們專注於通過提供優質的體驗及擴大在中國的地域網絡來培育強大的乘客和司機基礎，以為我們的長期成功奠定基礎。我們目標為增加司機黏性、提高市場滲透率及於我們計劃進入的新城市建立品牌知名度，以及為在已服務的城市繼續優化服務。因此，我們預期收入成本及經營開支近期將由於業務擴張計劃而增加，且我們於下一個期間的收入增長可能無法完全涵蓋近期內產生的各項費用及開支。我們預期隨著持續擴張網約車服務業務，2025年將繼續錄得經營虧損及淨虧損。我們預期2025年的毛利及毛利率狀況將得以改善。有關改善乃由於預期在重點城市的網約車服務業務發展將達至預期規模，可適度收緊支付予司機的整體費用。我們預期於2028年起開始產生純利。我們於2024年錄得負經營活動現金流量，但我們預期於2027年產生正經營活動現金流量。獨家保薦人認為，基於已進行的盡職調查工作及董事確認，獨家保薦人並無發現任何與本公司對其長期盈利能力看法相異的事項。然而，本集團的財務表現將受多項非我們所能控制的因素影響，更多詳情請參閱「風險因素」一節。

概 要

此外，我們預計我們的客運服務及數字化及業務解決方案分部將繼續產生相對較高的毛利率。截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們預期，隨著我們進一步拓展該等業務分部及提升本集團的整體盈利能力，我們將能夠繼續保持本身的市場地位。

我們相信以下措施將支持我們未來的增長並實現盈利：(i)推動可持續及有效的收入增長，當中包括(a)加強對外渠道合作，開拓自有銷售渠道，(b)多元化我們的產品及服務組合及(c)擴大我們的網約車服務業務；(ii)持續提升毛利率；(iii)進一步提高運營效率；及(iv)改善淨流動負債狀況。

我們提供的產品及服務

我們已構建綜合出行服務體系，提供多元化服務，包括(i)網約車服務；(ii)客運服務，當中包括聯網售票服務及定制客運服務及(iii)數字化以及業務解決方案。

下表載列我們於所示年度／期間按業務分部劃分的收益明細（以金額及佔總收益的百分比列示）：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(未經審核)									
	(人民幣千元，百分比除外)									
網約車服務.....	703,174	86.2	1,028,791	85.3	1,416,907	88.9	642,543	88.5	816,791	90.4
客運服務.....	48,268	5.9	68,999	5.7	70,128	4.4	35,743	4.9	33,025	3.7
— 聯網售票服務.....	46,564	5.7	64,218	5.3	63,579	4.0	33,549	4.6	29,246	3.3
— 定制客運服務.....	1,704	0.2	4,781	0.4	6,549	0.4	2,194	0.3	3,779	0.4
數字化及業務解決方案....	64,032	7.8	108,003	9.0	105,811	6.6	47,130	6.5	52,680	5.8
來自其他來源的收入 ⁽¹⁾	500	0.1	700	0.1	1,547	0.1	760	0.1	863	0.1
總計.....	815,974	100.0	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	726,176	100.0	903,359	100.0

附註：

(1) 主要包括來自租賃車輛的收入（請參閱「業務－網約車服務－車輛」）及來自廣告活動的收入。

概 要

下表載列我們於所示年度／期間的毛利明細（以絕對金額及佔收入的百分比或毛利率列示）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
							(未經審核)			
	(人民幣千元，百分比除外)									
	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率) (%)	(毛損)／ 毛利	(毛損率)／ 毛利率 (%)	(毛損)／ 毛利	(毛損率)／ 毛利率 (%)
網約車服務.....	20,534	2.9	12,158	1.2	(3,381)	(0.2)	(3,112)	(0.5)	3,872	0.5
客運服務.....	21,406	44.3	37,027	53.7	39,176	55.9	20,358	57.0	22,738	68.9
數字化及業務										
解決方案.....	11,635	18.2	36,479	33.8	19,832	18.7	8,127	17.2	10,348	19.6
其他	495	99.0	229	32.7	389	25.1	86	11.3	130	15.1
總計	54,070	6.6	85,893	7.1	56,016	3.5	25,459	3.5	37,088	4.1

於往績記錄期間，我們的主要成本組成部分為與我們的網約車服務業務有關的司機服務費及聚合平台費。於整個往績記錄期間，我們收入成本的最大組成部分為司機服務費。司機服務費由2022年的人民幣584.0百萬元增加至2024年的人民幣1,244.1百萬元，此乃由於我們的網約車業務規模擴大。我們的聚合平台費由2022年的人民幣78.6百萬元增加至2024年的人民幣145.1百萬元，此乃由於我們的網約車業務規模擴大。

網約車服務

為進一步提升和整合公眾的出行體驗，我們與高德等主流聚合平台合作，獲取大量客流並提供網約車服務。在與各地方和省級政府以及客運企業多年合作的基礎上，我們迅速建立了一個網約車服務網絡。基於我們常年在各地客運服務的經驗積累，針對不同地區的市場需求，採用本地化的運營方式，在司機管理、車輛管理、安全運營方面提供響應速度快、針對性強及適應性高的服務。同時，我們充分利用在各地已有的客運業務管理運營團隊監管網約車業務，此舉有效的幫助我們的網約車業務運營降本增效。

截至2025年6月30日，我們已經獲得204張《網絡預約出租汽車經營許可證》，而註冊司機數量累計達至約1.7百萬名。

概 要

下表載列我們網約車服務業務的相關營運指標：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
GTV (人民幣百萬元)	718.1	1,084.1	1,520.6	691.3	878.2
我們的運力夥伴招募及管理的					
司機產生的GTV	354.1	428.5	525.0	251.5	249.3
我們的本地化團隊招募及管理的					
司機產生的GTV	364.0	655.6	995.7	439.8	628.9
訂單量(百萬)	32.7	46.9	70.3	31.4	44.1
日均訂單量(千單)	89.7	128.6	192.0	172.8	243.7
月均活躍司機(千人) ⁽¹⁾	61.4	65.5	80.4	80.1	83.9
月均活躍乘客(千人) ⁽²⁾	2,003.4	2,737.6	4,110.1	3,710.1	5,151.1
單均交易額(人民幣元) ⁽³⁾	21.9	23.1	21.6	22.0	19.9
平均乘車頻率 ⁽⁴⁾	1.9	2.2	2.3	1.9	2.0
平均抽佣率 ⁽⁵⁾	97.9%	94.9%	93.2%	92.9%	93.0%
平均淨抽佣率 ⁽⁶⁾	2.9%	1.1%	(0.2)%	(0.5)%	0.4%
每單乘客獎勵(人民幣元)	0.3	0.2	0.7	0.7	0.5
每單司機獎勵(人民幣元)	0.5	0.3	0.4	0.5	0.3
每單平均直接利潤(人民幣元) ⁽⁷⁾ ...	0.6	0.3	(0.1)	(0.1)	0.1

附註：

- (1) 活躍司機指在規定期間內完成至少一筆訂單的司機數量。所得結果僅包括通過聚合平台完成訂單的司機。計算活躍司機數目時，並無移除聚合平台之內或之間的重複數據。
- (2) 活躍乘客指在規定期間內完成至少一筆訂單的乘客數量。所得結果僅包括擁有真實電話號碼的賬戶的數據。計算活躍乘客數目時，並無移除聚合平台之內或之間的重複數據。
- (3) 單均交易額是將特定期間的總交易金額除以同一期間的訂單數量計算得出。
- (4) 特定期間的平均乘車頻率按該期間在我們平台上完成的訂單總數除以同期在我們平台上完成至少一筆訂單的乘客總數計算得出。

概 要

- (5) 特定期間的平均抽佣率按該期間網約車服務收入除以同期網約車服務GTV計算得出。
- (6) 特定期間的平均淨抽佣率按該期間網約車服務毛利／損除以同期網約車服務GTV計算得出。
- (7) 特定期間的每單平均直接利潤按該期間網約車服務的毛利／損除以同期的訂單量計算得出。

於往績記錄期間，我們受益於我們的擴張策略及與我們合作的聚合平台上充裕的客流量。我們的網約車服務業務在GTV、訂單量及活躍乘客數量方面均大幅增長。隨著我們加強運力，我們的活躍司機數量亦有所增加。

我們的平均抽佣率於2022年至2023年下降，主要是由於作為中國政府減輕受COVID-19大流行影響企業負擔的部分措施，財政部及國家稅務總局暫時減免2022年全年提供某些運輸服務的收入的增值稅。我們確認不含增值稅的網約車服務業務收入，因此我們2022年的平均抽佣率高於2023年。我們的平均抽佣率於2023年至2024年有所下降，主要由於我們於2024年提供更高的乘客獎勵，而乘客獎勵被記錄為收入的扣除項。此外，於往績記錄期間，我們的平均淨抽佣率與我們網約車服務業務的毛利率大致一致。我們的平均抽佣率於截至2024年6月30日止六個月至截至2025年6月30日止六個月有所上升，此乃由於我們於該等期間乘客每單獎勵有所下降。請參閱「財務資料－主要綜合損益表項目說明－毛利及毛利率」。

於往績記錄期間，我們在業務擴張過程中提供的補貼有助我們迅速獲得並留住乘客及司機。有關向乘客及司機提供的補貼的論述，請參閱「財務資料－盈利之路－持續提升毛利率」。

每次行程開始前，乘客和司機都會收到一份根據訂單距離和行程時間計算的費用報價，該報價通常基於當地出行行業的市場定價，並根據多種因素進行動態調整，主要包括(i)當地競爭格局、(ii)當地消費和收入水平和(iii)訂單時間（如訂單於高峰時段或正常時段進行）。不同服務類型的車費計算方式相同。費用報價由四部分組成，即(i)固定基本費用，涵蓋一定距離上限和時間上限；(ii)距離費，一旦行程距離超過基本費用中包含的距離上限，即開始累積，並按每增加一公里的費率計算；(iii)時間費，一旦行程時間超過基本費用中包含的時間上限，即開始累積，並按每分鐘的費率計算；及(iv)在(i)至(iii)的基礎上，當行程超過一定距離時，加收長途附加費，每公里加收一次費用，計入費用總額內。

概 要

客運服務

我們以科技賦能傳統客運行業，為公眾實現無縫的出行服務。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2024年成為中國按售票量及GTV計最大的城際道路客運信息服務提供商。

聯網售票服務

我們通過「雲站務」系統賦能客運站，通過主要OTA及「出行365」系統連接廣大的乘客和客運站。「雲站務」作為客運站的運營基礎設施，連接軟件及硬件，並將客運站的一系列日常運營自動化。截至2025年6月30日，我們的聯網售票業務覆蓋了中國超過30個省、自治區、直轄市。我們與主要OTA合作，為客運站提供客流。截至2025年6月30日，我們與中國主要OTA合作，包括12306、航旅縱橫、同程、攜程、飛豬。「出行365」是我們通過線上線下全渠道面向乘客的售票及其他乘客服務平台。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年的聯網售票服務業務項下的售票量計算，我們在中國道路客運信息服務行業排第一名。我們於2024年的交易總值達人民幣29億元，銷售車票達61.6百萬張。

「出行365」是我們面向乘客的售票及其他乘客服務平台。我們於2013年推出中國公路客票網，亦被稱為Bus 365平台（即「出行365」平台的前身）。乘客可通過個人電腦、移動APP、微信公眾號、微信小程序及線下自助售票機使用我們的服務。通過我們的「出行365」平台，乘客可使用各種服務，包括查詢大巴車時刻表、訂票、獲取有關大巴車站的信息、查看公告、管理訂單及聯繫客服。

此外，乘客可於我們的「出行365」平台購買機票及火車票。於往績記錄期間，來自機票及火車票銷售的收入佔我們總收入的一小部分。

就聯網售票服務而言，我們通常從客運站及乘客收取費用。我們通常從客運站收取服務費，當中主要包括與「雲站務」管理及維護相關的年度服務費。此外，我們從乘客購票時支付的訂單金額中扣除平台使用費。

概 要

定制客運服務

順應定制客運服務的需求日益增長的趨勢並基於我們在傳統道路客運行業的優勢，我們積極拓展定制客運領域。我們的定制客運服務能夠為客運企業定制服務方案，包括在機場、高鐵站、校園等上車點的專線巴士服務，以及其他符合客規的定制客運服務。我們通過「客運達」系統為客運企業的數字化運營提供量身定制的解決方案。我們於2020年開發了「客運達」。截至2025年6月30日，我們已在中國與逾500名客戶建立合作關係。此外，截至同日，我們已協助逾300名客戶建立票務及服務平台，開展定制客運服務。我們面向乘客的「365城際出行」平台旨在滿足乘客在各種場景下的出行需求。我們於2022年開發了「365城際出行」。我們亦與主要OTA合作，為客運企業拓展銷售渠道，從而大幅擴大其市場覆蓋範圍。截至2025年6月30日，我們的定制客運服務遍及中國24個省、自治區及直轄市。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年的定制客運服務項下的售票量計算，我們在中國道路客運信息服務市場排第一名。我們於2024年的交易總值達人民幣582.2百萬元，銷售車票達17.4百萬張。

我們的聯網售票服務業務和我們的定制客運服務相輔相成，為客運站以及客運企業提供運力、運營及服務能力的整合和賦能，根據弗若斯特沙利文的資料，按售票量計算，我們是2024年中國最大的城際道路客運信息服務提供商。

「365城際出行」是我們為定制客運服務而設的面向乘客的平台。乘客可通過我們的微信小程序「365城際出行」使用城際拼車、專線巴士及定制包車等多種定制客運服務。截至最後實際可行日期，出於品牌整合考慮，「365城際出行」已合併並成為「出行365」不可分割的一部分。

截至最後實際可行日期，我們與中國主要OTA合作，包括12306、航旅縱橫、同程、攜程、飛豬。

就定制客運服務而言，我們向客運企業及乘客收取費用。我們向客運企業收取的費用包括：(i)與使用「客運達」相關的系統使用費，通常佔票款的1%至6%；(ii)為「客運達」租用雲服務器空間的雲服務費，通常每年收取；及(iii)系統運維費，與「客運達」

概 要

的升級、維護、檢查及故障排除等服務相關，並通常每年收取。就擬透過OTA分銷車票的若干客運企業，OTA向彼等收取乘客流量費。於往績記錄期間，乘客流量費總額佔我們定制客運服務業務總收入的小部分。此外，我們亦會從乘客購票時支付的訂單金額中扣除平台使用費。

下表載列於所示期間我們按自有及第三方渠道劃分的客運服務交易金額明細。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣百萬元，百分比除外)										
聯網售票服務.....	1,758.8	100.0	2,881.4	100.0	2,889.9	100.0	1,505.3	100.0	1,276.6	100.0
— 自有渠道 ⁽¹⁾	1,051.4	59.8	1,658.9	57.6	1,617.9	56.0	813.8	54.1	678.0	53.1
— 第三方渠道 ⁽²⁾	707.4	40.2	1,222.5	42.4	1,272.0	44.0	691.5	45.9	598.6	46.9
定制客運服務.....	124.7	100.0	365.6	100.0	582.2	100.0	273.7	100.0	370.3	100.0
— 自有渠道 ⁽¹⁾	63.3	50.8	74.9	20.5	52.6	9.0	28.9	10.5	23.9	6.5
— 第三方渠道 ⁽²⁾	0.3	0.3	1.3	0.4	1.8	0.3	0.9	0.3	1.1	0.3
— 區域性客運平台...	61.1	48.9	289.4	79.1	527.7	90.7	243.9	89.2	345.4	93.2

附註：

(1) 主要包括「出行365」及「365城際出行」

(2) 主要包括OTA

數字化及業務解決方案

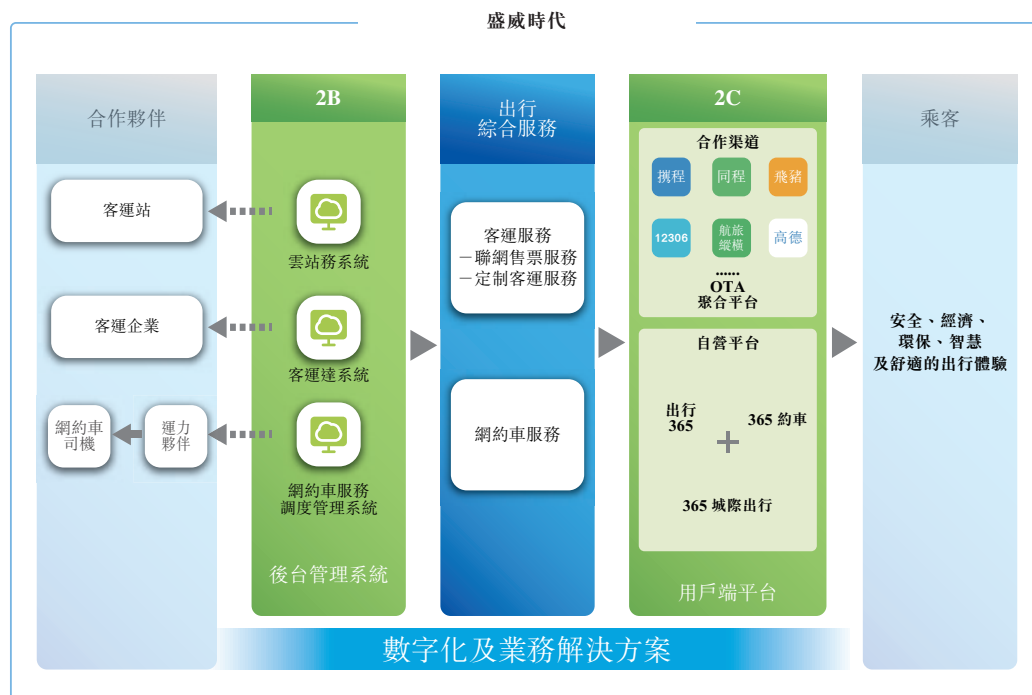
我們的數字化及業務解決方案主要包括(i)軟件開發、交付和維護；(ii)硬件採購、實施及維護，以及(iii)為客戶的軟件及硬件組件進行系統集成。我們為多個行業的客戶提供數字化及業務解決方案服務，這足以證明我們的數字化服務能力。我們向政府客戶及企業客戶提供信息系統，按個別項目基準收取費用。我們根據不同行業客戶

概 要

的具體業務需求量身定制數字化解決方案。對於大多數政府客戶而言，我們是為其提供數字化及業務解決方案的合作夥伴。此外，我們的合作夥伴身份亦有利於競爭企業客戶項目。我們廣泛的企業客戶基礎鞏固我們的技術能力，這反過來又有助於加強我們作為政府合作夥伴的能力，加強我們企業的護城河。

我們為客戶提供數字化及業務解決方案以換取費用，其中就若干項目而言，費用乃分階段支付予我們，須視乎與個別客戶的磋商而定。首期付款通常佔總費用的10%至50%。就若干項目且基於磋商，我們的客戶要求按總費用約5%至10%的質量保證金，回報期一般介乎於項目交付後一至三年不等。

我們利用大數據分析和雲技術等先進技術，為客戶提供輔助運營及管理的信息服務，並提供乘客互動界面，幫助我們的客戶提高運營效率及提高競爭力。我們的產品及服務包括為不同類型客戶量身訂制的多個組成部分。下圖說明我們的產品矩陣：



概 要

安全

我們非常重視乘客、司機和僱員的安全。我們在建立安全管理協議及實施技術安全解決方案方面作出了重大投資。我們制定了全面的安全協議，覆蓋每次行程前、中、後的風險，並設立了專門的投訴解決程序。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的安全措施基本符合中國出行行業的市場慣例。

我們的客戶

我們擁有廣泛的客戶群。就我們的客運服務業務而言，我們的客戶主要為客運站及客運企業。就我們的網約車服務業務而言，我們的客戶為乘客。就我們的數字化及業務解決方案業務而言，我們的客戶主要為企業客戶及政府機構。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們的五大客戶分別佔我們總收入的7.1%、6.3%、4.3%及3.8%。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們的最大客戶佔我們總收入的4.3%、2.9%、1.1%及1.3%。

我們的供應商

就我們的客運服務業務而言，我們主要自地區技術提供商、電子支付平台及電信運營商採購服務。就我們的網約車業務而言，我們的供應商主要包括司機、運力夥伴、聚合平台及將聚合平台上乘客需求與我們平台上司機匹配的SaaS技術服務提供商。就我們的數字化及業務解決方案業務而言，我們的供應商主要是軟件及硬件提供商。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們向五大供應商的採購額或與五大供應商交易產生的收入成本分別佔我們總採購額或總收入成本的12.7%、11.0%、10.0%及10.0%。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們的最大供應商佔我們總採購額或總收入成本的7.2%、6.5%、6.7%及7.2%。

競爭

中國傳統道路客運信息服務市場和定制道路客運信息服務市場相對分散，2023年前三大參與者分別佔總市場份額約42.9%及22.8%。

概 要

就「雲站務」及「客運達」等自有信息系統而言，我們與其他客運信息服務提供商競爭。對於面向乘客的平台（例如「出行365」），我們主要與其他旅遊服務平台競爭，包括國內航空公司、大巴車及火車票整合商以及傳統旅行社。隨著中國旅遊市場的持續發展，我們可能面臨來自新國內旅遊服務平台（包括其他主要互聯網公司運營的平台）或尋求進軍中國的國際參與者的日益激烈的競爭。隨著航空公司、鐵路公司及運輸公司加大直銷力度或與其他旅遊服務提供商以及進入旅遊業的內容平台及社交網絡結盟，我們亦可能面臨來自航空公司、鐵路公司及運輸公司的日益激烈的競爭。

我們基於多種因素進行競爭，其中包括品牌知名度、產品供應的深度和廣度、價格競爭力以及用戶支持和滿意度。我們認為，基於上述因素，我們完全有能力有效競爭。然而，我們目前或未來的部分競爭對手可能比我們擁有更長的經營歷史、更高的品牌知名度、更大的用戶及供應商基礎或更雄厚的財務、技術或營銷資源。

中國網約車服務市場相對集中，2024年前五大參與者佔總市場份額約86.0%。

我們的網約車服務業務與個人汽車保有量及使用量以及傳統交通服務（包括公共交通及出租車）競爭。為發展我們的網約車服務業務，我們基於出行服務在安全性、價格、便利性及舒適性方面的質量以及我們提供滿足其基本需求的其他服務的能力進行競爭，以吸引、尋求及留住用戶。我們亦基於我們增加司機收入、簡化其運營工作流程及降低車輛總擁有成本的能力，為我們的平台吸引、尋求及留住司機。

於2023年，中國道路客運行業數字化及業務解決方案的市場參與者超過100家。我們的數字化及業務解決方案業務與服務於客運行業及其他行業的其他數字化服務提供商競爭。競爭的加劇導致數字化及業務解決方案行業的整體毛利率受壓。該等因素的結合意味著我們行業的潛在進入者面臨的進入壁壘相對較低。

有關我們經營所在市場及我們面臨的競爭的更多資料，請參閱「風險因素－我們經營所在的行業競爭激烈。倘我們未能有效或成功地與現有及新競爭對手競爭，我們可能會失去市場份額，而我們的業務可能受到重大不利影響」及「行業概覽」。

概 要

法律程序及合規

我們可能不時面臨日常業務過程中產生的各種法律或行政索賠及訴訟。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無成為任何重大法律、仲裁或行政程序的一方，且並不知悉有任何針對我們或董事的未決或威脅的法律、仲裁或行政程序會單獨或整體上對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無作出任何董事認為會個別或整體對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的不遵守法律及法規的行為。

歷史財務資料概要及主要財務比率概要

以下為摘錄自會計師報告的往績記錄期間綜合損益表概要，其全文載於本文件附錄一。本概要應與上述會計師報告及本文件「財務資料」一節一併閱讀。

概 要

綜合損益及其他全面收益表概要

下表載列所示期間經選定綜合損益表：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
收入	815,974	100.0	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	726,176	100.0	903,359	100.0
收入成本	(761,904)	(93.4)	(1,120,600)	(92.9)	(1,538,377)	(96.5)	(700,717)	(96.5)	(866,271)	(95.9)
毛利	54,070	6.6	85,893	7.1	56,016	3.5	25,459	3.5	37,088	4.1
其他淨收入	7,123	0.9	3,272	0.3	5,990	0.4	5,726	0.8	1,727	0.2
銷售及營銷開支	(45,087)	(5.5)	(47,902)	(4.0)	(47,701)	(3.0)	(20,391)	(2.8)	(19,591)	(2.2)
一般及行政開支	(26,037)	(3.2)	(23,943)	(2.0)	(38,052)	(2.4)	(10,737)	(1.5)	(13,379)	(1.5)
研發開支	(44,793)	(5.5)	(32,730)	(2.7)	(34,256)	(2.1)	(16,002)	(2.2)	(16,559)	(1.8)
貿易應收款項、其他應收款項及 合約資產減值虧損	(572)	(0.1)	(4,755)	(0.4)	(2,532)	(0.2)	(1,583)	(0.2)	(819)	(0.1)
經營虧損	(55,296)	(6.8)	(20,165)	(1.7)	(60,535)	(3.8)	(17,528)	(2.4)	(11,533)	(1.3)
財務成本	(154)	(0.0)	(201)	(0.0)	(458)	(0.0)	(157)	(0.0)	(576)	(0.1)
分佔聯營公司(虧損)/利潤 ..	(2,644)	(0.3)	1,438	0.1	1,181	0.1	382	0.1	430	0.0
向投資者發行的 贖回權賬面值變動	(442,037)	(54.2)	(464,054)	(38.5)	(366,967)	(23.0)	(267,568)	(36.8)	(78,016)	(8.6)
除稅前虧損	(500,131)	(61.3)	(482,982)	(40.1)	(426,779)	(26.7)	(284,871)	(39.2)	(89,695)	(9.9)
所得稅	684	0.1	722	0.1	718	0.0	348	0.0	70	0.0
年/期內虧損及全面收益總額	<u>(499,447)</u>	<u>(61.2)</u>	<u>(482,260)</u>	<u>(40.0)</u>	<u>(426,061)</u>	<u>(26.7)</u>	<u>(284,523)</u>	<u>(39.2)</u>	<u>(89,625)</u>	<u>(9.9)</u>
以下各項應佔：										
本公司權益股東	(497,168)	(60.9)	(483,075)	(40.1)	(425,650)	(26.7)	(285,451)	(39.3)	(90,095)	(10.0)
非控股權益	<u>(2,279)</u>	<u>(0.3)</u>	<u>815</u>	<u>0.1</u>	<u>(411)</u>	<u>(0.0)</u>	<u>928</u>	<u>0.1</u>	<u>470</u>	<u>0.1</u>
年/期內虧損及全面收益總額	<u><u>(499,447)</u></u>	<u><u>(61.2)</u></u>	<u><u>(482,260)</u></u>	<u><u>(40.0)</u></u>	<u><u>(426,061)</u></u>	<u><u>(26.7)</u></u>	<u><u>(284,523)</u></u>	<u><u>(39.2)</u></u>	<u><u>(89,625)</u></u>	<u><u>(9.9)</u></u>

於往績記錄期間，我們的收入主要來自(i)網約車服務、(ii)客運服務及(iii)數字化及業務解決方案。於往績記錄期間，我們的所有收入均來自中國。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的收益分別為人民幣816.0百萬元、人民幣1,206.5百萬元、人民幣1,594.4百萬元、人民幣726.2百萬元及人民幣903.4百萬元。

概 要

於2022年及2023年，我們的年內虧損保持相對穩定，分別為人民幣499.4百萬元及人民幣482.3百萬元。我們的年內虧損由2023年的人民幣482.3百萬元減少至2024年的人民幣426.1百萬元。我們的年內虧損由截至2024年6月30日止六個月的人民幣284.5百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣89.6百萬元。

綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況表的選定資料。本集團於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年6月30日的財務狀況選定資料摘錄自本文件附錄一的經審核綜合財務報表：

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
					(未經審核)
	(人民幣千元)				
非流動資產.....	72,544	69,056	76,909	74,841	74,225
流動資產					
存貨	31,111	29,773	29,065	18,829	19,396
合約資產.....	3,174	407	3,808	3,335	3,024
貿易應收款項及應收票據.....	52,061	66,953	55,414	70,246	65,397
預付款項、按金及其他應收款項...	45,298	52,980	35,228	30,734	37,353
其他流動資產.....	47,464	3,204	62,673	38,709	45,390
受限制現金.....	2,779	60	9,211	10,316	1,746
現金及現金等價物	96,580	171,497	85,934	83,794	70,358
流動資產總值.....	278,467	324,874	281,333	255,963	242,664
流動負債					
借款	—	—	15,000	14,999	14,999
貿易應付款項.....	44,672	56,713	76,151	85,062	75,859
應計開支及其他應付款項.....	96,611	146,029	144,192	127,241	119,867
合約負債.....	23,978	22,649	10,166	6,115	6,551
租賃負債.....	1,044	3,238	1,896	2,141	2,172
向投資者發行的贖回權	1,645,281	2,109,335	2,476,302	2,554,318	2,583,213
流動負債總額.....	1,811,586	2,337,964	2,723,707	2,789,876	2,802,661
流動負債淨額.....	1,533,119	2,013,090	2,442,374	2,533,913	2,559,997
非流動負債.....	2,249	1,831	3,943	3,174	3,139
負債淨額.....	1,462,824	1,945,865	2,369,408	2,462,246	2,488,911
非控股權益.....	24,516	24,100	21,769	18,406	18,236

概 要

向投資者發行的贖回權與於往績記錄期間前向若干投資者進行私人配售相關，據此，本公司同意向獲授予權利的該等投資者發行其註冊資本以要求本公司於特定事件時以現金贖回其繳足資本。該等分類為金融負債的贖回權將於[編纂]後重新分類為權益。更多資料請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]」及附錄一會計師報告附註28。

我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣2,442.4百萬元增加至截至2025年6月30日的人民幣2,533.9百萬元，主要由於本集團的隱含估值增加導致向投資者發行的贖回權增加人民幣78.0百萬元。我們的流動負債淨額保持相對穩定，截至2025年6月30日及2025年7月31日分別為人民幣2,533.9百萬元及人民幣2,560.0百萬元。有關改善淨流動負債狀況的措施，詳情請參閱「－盈利之路－改善淨流動負債狀況」。

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣2,013.1百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣2,442.4百萬元，主要由於(i)本集團的隱含估值增加導致向投資者發行的贖回權的賬面值增加人民幣367.0百萬元，及(ii)現金及現金等價物減少人民幣85.6百萬元，部分被其他流動資產增加人民幣59.5百萬元(此乃主要由於我們購買理財產品)所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣1,533.1百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣2,013.1百萬元，主要是由於(i)本集團的隱含估值增加導致向投資者發行的贖回權的賬面值增加人民幣464.1百萬元；(ii)應計開支及其他應付款項增加人民幣49.4百萬元，主要是由於(A)因COVID-19疫情後乘客流量恢復，代客運站及客運公司收取的票款相關的應付款項增加；(B)我們就欠繳社會保險及住房公積金供款作出撥備而導致應計工資及福利增加。請參閱「業務－法律程序及合規－合規事宜－住房公積金及社會保險」，及(iii)主要由於我們於2023年減購理財產品，令其他流動資產減少人民幣44.3百萬元，部分被現金及現金等價物增加人民幣74.9百萬元所抵銷，這主要由於(A)理財產品到期時贖回及(B)我們的業務擴張。

我們負債淨額於往績記錄期間的波動主要是由於上文所述各期間的流動部分出現波動所致。

概 要

我們的負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣1,945.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣2,369.4百萬元，主要由於年內虧損及全面收益總額人民幣426.1百萬元。我們的負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣1,462.8百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣1,945.9百萬元，主要由於年內虧損及全面收益總額人民幣482.3百萬元所致。我們的負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣2,369.4百萬元增加至截至2025年6月30日的人民幣2,462.2百萬元，主要由於期內虧損及全面收益總額人民幣89.6百萬元。

綜合現金流量表概要

下表載列所示期間我們的現金流量概要：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審核)	
				(人民幣千元)	
經營活動(所用)／所得現金淨額 ..	(112,898)	40,606	(24,174)	4,856	(17,542)
投資活動所得／(所用)現金淨額 ..	100,383	38,159	(70,825)	(64,760)	22,126
融資活動(所用)／所得現金淨額 ..	(2,974)	(3,848)	9,436	(4,317)	(6,724)
現金及現金等價物(減少)／					
增加淨額.....	(15,489)	74,917	(85,563)	(64,221)	(2,140)
年／期初現金及現金等價物	112,069	96,580	171,497	171,497	85,934
年／期末現金及現金等價物	96,580	171,497	85,934	107,276	83,794

概 要

於2022年，經營活動所用現金淨額為人民幣112.9百萬元。我們的經營活動所用現金淨額乃由於除稅前虧損人民幣500.1百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣467.0百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)應計費用及其他應付款項減少人民幣33.5百萬元，主要因COVID-19疫情影響，代客運站及客運公司收取的票款相關的應付款項減少，(ii)預付款項、按金及其他應收款項增加人民幣16.3百萬元，主要由於(1)我們向客運站預付票價，導致應收票價款項增加，及(2)我們就數字化及業務解決方案項目作出預付款項，令購買服務／貨品的預付款項增加，及(iii)我們擴大數字化及業務解決方案業務，令貿易應收款項增加人民幣25.1百萬元，部分被我們增加數字化及業務解決方案業務的採購而令貿易應付款項及應付票據增加人民幣7.2百萬元所抵銷。

於2024年，經營活動所用現金淨額為人民幣24.2百萬元。我們的經營活動所用現金淨額乃由於除稅前虧損人民幣426.8百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣383.1百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)貿易應付款項及應付票據增加人民幣19.4百萬元，主要是由於與2024年12月31日相比，截至2023年12月31日網約車服務項下尚待與司機結算的款項有所不同，及(ii)預付款項、按金及其他應收款項減少人民幣19.4百萬元，主要是由於向客運公司作出的預付款項減少。

截至2025年6月30日止六個月，經營活動所用現金淨額為人民幣17.5百萬元。我們的經營活動所用現金淨額乃由於稅前虧損人民幣89.7百萬元，經非現金及非經營項目人民幣82.6百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)應計費用及其他應付款項減少人民幣16.3百萬元，(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣15.4百萬元，及(iii)存貨減少人民幣10.1百萬元。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年6月30日止六個月，我們的現金及現金等價物分別為人民幣96.6百萬元、人民幣171.5百萬元、人民幣85.9百萬元及人民幣83.8百萬元。我們主要將現金用於撥付營運資金需求及其他經常性開支。於往績記錄期間，我們主要以經營活動及融資活動所得現金為營運提供資金。展望未來，我們認為將可結合經營活動所得現金流、銀行借款、[編纂][編纂]及不時自資本市場籌集的其他資金滿足流動資金需求。我們將密切監察營運資金水平，並認真審視未來現金流需求，按需要調整經營及擴張計劃，以確保我們維持充足營運資金支持業務運營。

概 要

經計及我們的現有財務資源（包括手頭現金及現金等價物、經營活動預期產生的現金、可用的銀行融資以及[編纂]估計[編纂]），董事認為且獨家保薦人同意，我們備有充足營運資金以滿足目前及自本文件日期起計未來十二個月的需求。董事確認，於往績記錄期間，我們並無重大欠付貿易及非貿易應付款項及應付票據。

主要財務比率

下表列示所示年度／期間我們的主要財務比率：

	截至12月31日止年度／截至該日			截至6月30日 止六個月／ 截至該日
	2022年	2023年	2024年	2025年
收入增長率.....	不適用	47.9%	32.2%	24.4%
毛利率 ⁽¹⁾	6.6%	7.1%	3.5%	4.1%
經調整虧損率（非國際財務報告 準則計量） ⁽²⁾	6.2%	1.5%	2.5%	1.0%
淨虧損率 ⁽³⁾	61.2%	40.0%	26.7%	9.9%
流動比率 ⁽⁴⁾	0.2	0.1	0.1	0.1
速動比率 ⁽⁵⁾	0.1	0.1	0.1	0.1
資產負債比率 ⁽⁶⁾	516.7%	594.0%	761.4%	844.3%

附註：

- (1) 毛利率指年／期內毛利佔該年度／期間收入的百分比。
- (2) 經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）指年／期內經調整虧損（非國際財務報告準則計量）佔該年度收入的百分比。有關經調整虧損（非國際財務報告準則計量）的詳情，請參閱「－非國際財務報告準則計量」。
- (3) 淨虧損率指年／期內淨虧損佔該年度／期間收入的百分比。
- (4) 流動比率乃以截至所示日期的流動資產除以流動負債計算得出。
- (5) 速動比率乃以截至所示日期的流動資產減存貨及購買服務／商品的預付款項除以流動負債計算得出。
- (6) 資產負債比率乃以截至所示日期的總負債除以總資產計算得出。

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則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）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量，並非國際財務報告準則會計準則所要求或根據國際財務報告準則會計準則呈列。我們認為，該等非國際財務報告準則計量通過消除項目的潛在影響，幫助比較不同期間及不同公司的經營業績。

概 要

我們認為經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）為[編纂]及其他人士提供有用資料，以幫助其以與我們管理層所採用的相同方式了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）可能無法與其他公司呈列的類似項目計量進行比較。使用經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）作為分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可替代我們根據國際財務報告準則會計準則所呈報的經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）界定為經加回包括(i)向投資者發行的贖回權賬面值變動；(ii)以權益結算以股份為基礎的付款；及(iii)[編纂]等項目而調整的年／期內虧損。下表載列我們於所呈列期間的經調整淨虧損（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／期內虧損的對賬。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審核)	
				(人民幣千元，百分比除外)	
年／期內虧損及全面收益總額	(499,447)	(482,260)	(426,061)	(284,523)	(89,625)
加：					
— 向投資者發行的贖回權					
賬面值變動 ⁽¹⁾	442,037	464,054	366,967	267,568	78,016
— 以權益結算以股份為基礎的					
付款 ⁽²⁾	6,878	450	4,572	225	620
— [編纂] ⁽³⁾	—	—	13,969	—	1,663
經調整淨虧損（非國際財務					
報告準則計量）	<u>(50,532)</u>	<u>(17,756)</u>	<u>(40,553)</u>	<u>(16,730)</u>	<u>(9,326)</u>

附註：

- (1) 向投資者發行的贖回權賬面值變動涉及於往績記錄期間前授予若干投資者的金融工具。贖回權將於[編纂]後終止，而向投資者發行的贖回權將相應由負債重新分類至權益。請參閱本文件附錄一附註28。
- (2) 以權益結算以股份為基礎的付款屬非現金性質，預期不會導致本集團未來現金付款，包括本公司及附屬公司授出的股份獎勵。請參閱本文件附錄一附註30。
- (3) 有關[編纂]的[編纂]。

概 要

控股股東集團

截至最後實際可行日期，(i)姜先生直接持有我們已發行股本的約20.67%；(ii)王嘉偉先生直接持有我們已發行股本的約1.64%，(iii)成都盈創直接持有我們已發行股本的約6.74%，而成都盈創為一家由其普通合夥人盈創世紀（由余浪先生最終控制）控制及管理的有限合夥企業；(iv)海岱柱石直接持有我們已發行股本的約6.34%，而海岱柱石則由陳樹林先生控制；(v)時代眾成直接持有我們已發行股本的約3.61%；及(vi)時代信成直接持有我們已發行股份的約3.20%。截至最後實際可行日期，姜先生為本集團僱員激勵平台時代眾成及時代信成的普通合夥人。姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、海岱柱石、時代眾成及時代信成已訂立投票權委託協議，詳情載於「歷史、發展及公司架構－投票權委託安排」一節。

因此，截至最後實際可行日期，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成於本公司股東大會上共同有權控制行使約42.20%投票權。緊隨[編纂]完成後，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成將於本公司股東大會上共同有權控制行使約[編纂]投票權（假設[編纂]並無獲行使）。因此，根據上市規則，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成於最後實際可行日期已構成，且於[編纂]後將繼續構成本公司一組控股股東（「**控股股東集團**」）。有關控股股東集團成員的更多背景詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]的資料」、「歷史、發展及公司架構－僱員激勵平台」及「董事、監事及高級管理層－董事」。

[編纂]

本公司自成立以來，已透過認購本公司增加的註冊資本或涉及本公司註冊資本股權轉讓的方式獲得多輪[編纂]。我們擁有廣泛多樣的[編纂]基礎，包括阿里旅行、軟銀實體及其他機構投資者。有關更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]」。

概 要

持續關連交易

我們已進行並預計將繼續進行根據上市規則第十四A章構成本集團[編纂]後持續關連交易的交易。有關進一步詳情，請參閱「關連交易」及「豁免嚴格遵守上市規則及豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例－有關持續關連交易的豁免」各節。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即每股[編纂]所述[編纂]至[編纂]的[編纂]範圍的中位數），且[編纂]未獲行使，我們估計，我們將自[編纂]收取[編纂]約[編纂]百萬[編纂]（經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]及其他費用及開支）。

我們目前擬將[編纂][編纂]用作以下用途：

- 約[編纂]或[編纂]將用於通過擴大我們的產品及服務範圍以及優化團隊架構來加強我們的業務運營能力；
- 約[編纂]或[編纂]將用於收購、投資及戰略聯盟機會；
- 約[編纂]或[編纂]將用於提升我們的品牌知名度；
- 約[編纂]或[編纂]將用於提升我們的研發能力；
- 約[編纂]或[編纂]將用於升級我們的內部系統及辦公環境；及
- 約[編纂]或[編纂]將用作營運資金及其他一般公司用途。

概 要

股息

自本公司註冊成立以來，本公司概無建議、派付或宣派任何股息。我們並無任何股息政策以於可預見的未來宣派或派付任何股息。

[編纂]完成後，我們可在組織章程細則允許的情況下，以現金或股份或兩者組合方式分派股息。任何建議分派股息須由董事會制定，並須經股東批准。日後宣派或派付任何股息的決定以及任何股息的金額將取決於多項因素，包括我們的盈利及財務狀況、經營要求、資本要求、業務前景、宣派及派付股息的法定、監管及合約限制，以及董事可能認為重要的任何其他因素。

概不保證將於任何年度宣派或分派任何金額的股息。目前，我們無意於[編纂]後採納正式股息政策或固定股息分派比率。

中國法律規定僅能從根據中國會計原則計算的年度溢利中派付股息。經考慮上述事項後，由於我們錄得負債淨額，我們於某一年度未必有足夠或任何可分派溢利向股東分派股息。根據我們的組織章程細則，倘我們減少註冊資本以彌補虧損，則我們僅可於法定公積金和任意公積金的累計金額達到註冊資本的50%後方可派付股息。中國法律顧問確認，根據中國法律，我們在未來獲得的純利，須先用於彌補過往累計虧損，此後須將純利的10%轉撥法定公積金，直至有關金額達到註冊資本的50%以上。因此，如上所述，我們在(i)全數彌補過往累計虧損；及(ii)將充足純利轉撥法定公積金後，方可宣派股息。

[編纂]

假設[編纂]未獲行使，[編纂]為每股[編纂][編纂]（即[編纂]的中位數），我們預期將產生約[編纂]的[編纂]（包括[編纂]及費用總額、聯交所[編纂]費用、交易徵費及聯交所交易費、法律及其他專業費用以及印刷費及與[編纂]有關的所有其他開支），包括(i)[編纂]開支（包括[編纂]及其他開支約[編纂]）及(ii)非[編纂]開支約[編纂]，包括(a)法律顧問及申報會計師費用及開支約[編纂]及(b)其他費用及開支約[編纂]，佔[編纂]

概 要

[編纂]約[編纂]。[編纂]約[編纂]預期將於我們的綜合損益表扣除，而約[編纂]預期將於[編纂]後資本化並從權益中扣除。上述[編纂]為最後實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。

[編纂]

下表所有統計數據乃基於假設(i)[編纂]已完成並已根據[編纂]發行[編纂]股H股，(ii)[編纂]未獲行使，及(iii)[編纂]完成後的已發行及發行在外股份為[編纂]股。

	按[編纂]每股 股份[編纂]計算	按[編纂]每股 股份[編纂]計算
我們股份的[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]	[編纂]
我們H股的[編纂] ⁽²⁾	[編纂]	[編纂]
本公司權益股東應佔每股股份[編纂] ⁽³⁾ .	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) [編纂]乃基於預期於緊隨[編纂]完成後已發行的[編纂]股股份計算，並假設[編纂]未獲行使。
- (2) [編纂]乃基於預期於緊隨[編纂]完成後已發行的[編纂]股H股（假設[編纂]未獲行使）計算。
- (3) 於2025年6月30日的本公司權益股東應佔每股股份[編纂]乃於對本文件「附錄二—[編纂]財務資料」作出所述調整後計算，並基於預期緊隨[編纂]完成後的已發行股份為[編纂]股，並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份。有關更多詳情，請參閱本文件「附錄二—[編纂]財務資料」一節。

概 要

風險因素

我們業務面臨的風險包括「風險因素」一節所載者。由於不同[編纂]在釐定風險的重要性時可能有不同詮釋及標準，故閣下在決定[編纂]H股前應閱讀「風險因素」一節全文。我們面臨的部分主要風險包括：

- 我們依賴地方政府、行業監管機構及業務合作夥伴（包括聚合平台及OTA）的夥伴關係及合作來持續擴展我們的業務，我們與地方政府、行業監管機構或業務合作的夥伴關係或合作的終止或惡化可能對我們的業務造成不利影響。
- 我們的網約車服務業務依賴我們與少數聚合平台的合作。
- 公眾出行方式及偏好的變化以及城際及城市內交通市場的增長可能會對我們的業務產生重大影響。
- 我們經營所在的行業競爭激烈。倘我們未能有效或成功地與現有及新競爭對手競爭，我們可能會失去市場份額，而我們的業務可能受到重大不利影響。
- 出行行業的整體衰退或中斷可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。
- 中國政府監管客運及我們經營的其他行業。倘我們未能取得或維持所有相關牌照、許可證及批准、倘中國法律及法規發生變動、倘中國政府對該等行業施加更多限制，或倘我們須採取耗時或成本高昂的合規行動，我們的業務可能會受到不利影響。
- 倘我們未能提高我們的品牌知名度，則我們及我們客戶的業務及經營業績可能會受到重大不利影響。
- 倘我們未能以具成本效益的方式吸引及留住網約車服務的乘客及司機，或未能提高現有乘客對我們網約車服務的使用率，則我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。
- 我們面臨支付處理風險及支付欺詐相關的風險。
- 我們可能被視為在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務。

概 要

COVID-19的影響

COVID-19的爆發給全世界帶來嚴重衝擊。於往績記錄期間，COVID-19疫情對中國客運及旅遊行業產生顯著影響，進而影響我們的業務表現及財務穩定性。

尤其是，我們的聯網售票服務收入由2022年的人民幣46.6百萬元增加37.9%至2023年的人民幣64.2百萬元，原因是隨著疫情逐漸平息，中國的出行活動恢復及我們所售車票數目大增。從COVID-19中復甦亦對我們的客運服務業務的毛利率產生積極影響，於2023年上升至53.7%，主要是因為(i)隨著COVID-19的影響逐漸減弱，我們的售票量增加，而票務銷售相關整體成本於2023年大致維持不變；及(ii)定制客運服務業務收入的比例提高以及定制客運服務業務的毛利率亦相對較高。

然而，我們來自網約車服務業務的收入於往績記錄期間持續增長，乃由於我們的網約車服務GTV迅速增長，因為(i)我們通過成立本地化團隊增強了在重點城市的區域運營能力，我們的註冊司機數量和已完成訂單因此有所增加；(ii)我們增加支付予低線城市司機及乘客的補貼總額，以提高我們的競爭力；及(iii)我們擴大地理覆蓋範圍。此外，作為中國政府為減輕受COVID-19疫情影響的企業負擔所作努力的一部分，交通運輸部及國家稅務總局暫時減免於2022年全年提供若干運輸服務所得收入的增值稅。由於我們確認來自網約車服務業務的收入不包括增值稅，我們的收入於2022年有所增長，而成本大致上維持不變，從而令同期我們的網約車服務業務毛利增加。相關期間免徵增值稅令根據上期繳納的增值稅計算的政府補貼減少。請參閱「財務資料－主要綜合損益表項目說明」。

申請在聯交所[編纂]

我們已向聯交所申請批准[編纂]的已發行H股（包括因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股）及將由境內[編纂]轉換的H股[編纂]及買賣，基準是，其中包括我們符合上市規則第8.05(3)條的[編纂]測試，並參考(i)我們截至2024年12月31日止年度的收益人民幣1,594.4百萬元（相當於1,745.3百萬港元，即超過500百萬港元）；及(ii)我們[編纂]時的預期[編纂]（根據指示性[編纂]的低位計算）超過40億港元。

概 要

中國證監會備案

根據中國證券監督管理委員會於2023年2月17日頒佈並於2023年3月31日實施的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》，境內公司在境外發行上市，應當依照本辦法的規定在提交上市申請後的三個營業日內遞交備案材料，向中國證監會備案。境內公司在境外發行上市的，發行人應當直接向中國證監會備案。

我們已於[●]就申請[編纂]、將境內[編纂]轉換為H股及我們的H股在聯交所[編纂]向中國證監會備案，而中國證監會已於[●]受理該備案。中國證監會已於[●]刊發完成備案程序通知。H股在聯交所[編纂]無需獲得中國證監會的其他批准。

無重大不利變動

經進行董事認為適當的充分盡職調查工作及審慎周詳考慮後，董事確認，直至本文件日期，我們的財務、營運或貿易狀況或前景自2025年6月30日（即本文件附錄一會計師報告所載我們的綜合財務報表的最後一個報告期末日期）起並無重大不利變動，且自2025年6月30日起並無發生任何事件會對本文件附錄一會計師報告所載的資料產生重大影響。

釋 義

於本文件內，除非文義另有所指，否則以下詞彙及表達具有下列涵義。

「會計師報告」	指 本公司申報會計師畢馬威會計師事務所出具的報告，其全文載於本文件附錄一
「聯屬人士」	指 就任何特定人士而言，指直接或間接控制該特定人士或受該特定人士直接或間接控制或與該特定人士受到直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指 香港會計及財務匯報局
「阿里旅行」	指 浙江阿里旅行投資有限公司，一家於2016年7月11日在中國註冊成立的有限責任公司，為我們的主要股東
「安徽皖美」	指 安徽恒生皖美網絡科技有限公司，一家於2016年4月21日在中國註冊成立的有限責任公司，為本集團的聯營公司
「細則」或「組織章程細則」	指 本公司將採納並自[編纂]起生效且經不時修訂的組織章程細則，其概要載於本文件附錄五
「聯繫人」	指 具有上市規則賦予的涵義
「北京鴻博」	指 北京鴻博浩瀚科技有限公司，一家於2021年6月4日在中國註冊成立的有限責任公司，為本集團的非全資附屬公司
「北京凱寶」	指 北京凱寶網絡科技有限公司，一家於2005年2月4日在中國註冊成立的有限責任公司，為獨立第三方
「董事會」	指 本公司董事會

釋 義

「營業日」 指 香港銀行一般開門為公眾辦理日常銀行業務的日子
(不包括星期六、星期日或公眾假期)

「網信辦」 指 國家互聯網信息辦公室

[編纂]

「中國」或「中國內地」 指 中華人民共和國，僅就本文件而言，不包括中華人民共和國台灣、香港及澳門特別行政區(除非文義另有說明或另有所指)

「緊密聯繫人」 指 具有上市規則賦予的涵義

「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」或「我們」 指 盛威時代科技股份有限公司(前稱北京盛威南凌信息科技有限公司、北京盛威時代科技有限公司及盛威時代科技集團有限公司)，一家於2012年9月28日在中國註冊成立的有限責任公司，於2022年9月26日改制為股份有限公司

「關連人士」 指 具有上市規則賦予的涵義

「關連交易」 指 具有上市規則賦予的涵義

釋 義

「控股股東集團」	指 具有上市規則賦予的涵義，除非文義另有所指，指姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成，有關進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東集團的關係」一節
「中國證監會」	指 中國證券監督管理委員會
「指定銀行」	指 [編纂]指定銀行
「董事」	指 本公司董事或任何一名董事
「極端情況」	指 在八號或以上颱風信號改為三號或以下颱風信號前，因公共交通服務嚴重受阻、廣泛水浸、嚴重山泥傾瀉、大規模停電或其他不利情況而由香港任何政府部門宣佈的「極端情況」發生

[編纂]

「弗若斯特沙利文」	指 弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司，一家獨立第三方，為本公司聘請以編製行業報告的市場研究及諮詢公司，行業報告的詳情載於本文件「行業概覽」一節
「弗若斯特沙利文報告」	指 本文件「行業概覽」一節所述由我們委託及弗若斯特沙利文出具的行業報告

[編纂]

釋 義

[編纂]

「本集團」	指 本公司及其所有附屬公司
「《指南》」或 「《新上市申請人指南》」	指 聯交所於2024年1月1日發佈的《新上市申請人指南》 (經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「貴陽軟銀」	指 貴陽高新軟銀創業投資合夥企業(有限合夥)，一家於 2016年9月8日在中國成立的有限合夥企業，為我們 的股東
「H股」	指 已申請在香港聯交所[編纂]及買賣的每股面值人民幣 1.0元的股份

[編纂]

「河南盛威」	指 河南盛威數字信息科技有限公司，一家於2021年2月 4日在中國註冊成立的有限責任公司，為本集團的全 資附屬公司
「恒生長運」	指 浙江恒生長運網絡科技有限公司，一家於2015年9月 6日在中國註冊成立的有限責任公司，為本集團的非 全資附屬公司

[編纂]

「港元」	指 香港法定貨幣港元及港仙
「香港財務報告準則」	指 香港財務報告準則

釋 義

「香港會計師公會」 指 香港會計師公會

[編纂]

「香港」 指 中國香港特別行政區

[編纂]

釋 義

「香港聯交所」或「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

[編纂]

「國際財務報告準則會計準則」 指 國際會計準則理事會不時頒佈的國際財務報告準則會計準則

「獨立第三方」 指 據我們的董事作出一切適當及審慎查詢後所知，獨立於本公司、其附屬公司的任何董事、監事、最高行政人員或主要股東（定義見上市規則）或任何彼等各自聯繫人且與上述人士並無任何關連（定義見上市規則）的個人或公司

[編纂]

釋 義

[編纂]

「最後實際可行日期」 指 [2025年9月4日]，為本文件刊發前就確定當中所載若干資料的最後實際可行日期

[編纂]

「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 聯交所營運的證券交易所（不包括期權市場），獨立於香港聯交所GEM及與其並行運作

「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

「交通運輸部」 指 中華人民共和國交通運輸部

「姜先生」 指 姜生喜先生，本公司創始人、執行董事兼董事會主席

釋 義

「納斯達克」	指 全美證券交易協會自動報價系統，為位於紐約市的美國證券交易所
「國家發改委」	指 中華人民共和國國家發展和改革委員會
「寧波軟銀」	指 寧波軟銀穩定成長投資合夥企業（有限合夥），一家於2015年9月22日在中國成立的有限合夥企業，為我們的股東
「紐交所」	指 紐約證券交易所

[編纂]

「中國人民銀行」	指 中國人民銀行，為中國的中央銀行

釋 義

「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)
「中國政府」	指 中國中央政府，包括所有政治分支機構(包括省級、市級及其他地區或地方政府實體)及其機構，或按文義所指，當中任何一個機構
「中國法律顧問」	指 海問律師事務所，擔任本公司有關中國法律(包括中國數據合規)的法律顧問

[編纂]

「主要附屬公司」	指 盛智易聯、盛威暢行、恒生長運、北京鴻博或河南盛威

[編纂]

「申報會計師」	指 本公司核數師及申報會計師畢馬威會計師事務所
「人民幣」	指 中國法定貨幣人民幣
「國家外匯管理局」	指 中華人民共和國國家外匯管理局

釋 義

「市場監管總局」	指 中華人民共和國國家市場監督管理總局（前稱中華人民共和國國家工商行政管理總局（「國家工商總局」））
「證券法」	指 中華人民共和國證券法（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
「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）
「上海明赫」	指 上海明赫創業投資合夥企業（有限合夥），一家於2015年5月27日在中國成立的有限合夥企業，為我們的股東
「股份」	指 本公司股本中每股面值人民幣1.0元的普通股，包括[編纂]及H股
「股東」	指 股份持有人
「盛威暢行」	指 北京盛威時代暢行科技有限公司，一家於2017年12月6日在中國註冊成立的有限責任公司，為本集團的全資附屬公司
「盛智易聯」	指 昆明盛智易聯科技有限公司，一家於2018年4月16日在中國註冊成立的有限責任公司，為本集團的全資附屬公司
「軟銀實體」	指 寧波軟銀、貴陽軟銀及上海明赫

[編纂]

釋 義

[編纂]

「獨家保薦人」 指 名列本文件「董事、監事及參與[編纂]的各方」一節的H股於聯交所[編纂]的獨家保薦人

[編纂]

「國家稅務總局」 指 中華人民共和國國家稅務總局

[編纂]

「國務院」 指 中華人民共和國國務院

「附屬公司」 指 具有公司條例第15條所賦予的涵義

「主要股東」 指 具有上市規則賦予的涵義

「監事」 指 本公司監事或任何一名監事

「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)

「時代信成」 指 珠海時代信成投資企業(有限合夥)，一家於2016年4月27日在中國成立的有限合夥企業，並為本公司的僱員持股平台

釋 義

「時代眾成」 指 珠海時代眾成投資企業（有限合夥），一家於2016年4月27日在中國成立的有限合夥企業，並為本公司的僱員持股平台

「往績記錄期間」 指 截至2022年、2023年、2024年及2025年6月30日止財政年度的期間

「試行辦法」 指 《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》

[編纂]

[編纂]

「美國」 指 美利堅合眾國、其領土、其屬地及受其司法管轄的所有地區

[編纂]

「美元」 指 美元，美國當時的法定貨幣

[編纂]

「增值稅」 指 中國增值稅

「投票權委託協議」 指 投票權委託實體於2016年8月30日就行使本公司控制權時的投票權委託安排而簽訂的協議

「投票權委託實體」 指 姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、海岱柱石、時代眾成及時代信成，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構」一節

「%」 指 百分比

釋 義

於本文件內，除文義另有所指外，「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「核心關連人士」、「關連交易」、「控股股東」及「主要股東」等詞彙具有上市規則賦予該等詞彙的涵義。

本文件所載的若干金額及百分比數字已經約整。因此，若干表格所列總數未必為其之前數字的算術總和。任何列表或圖表所示總數與所列數額總和之間如有任何差異，乃因約整所致。

為便於參考，中國成立的公司或實體、法律或法規的英文名稱均為其中文名稱的翻譯及／或音譯，載入本文件僅供識別之用。中文名稱與其英文譯名及／或音譯名稱如有任何歧義，概以中文版本為準。

技術詞彙表

本技術詞彙表載有本文件所用若干技術詞彙的解釋。因此，該等詞彙及其涵義未必與業內標準涵義或用法一致。

「12306」	指	中國鐵路12306網
「365城際出行」	指	365城際出行，我們面向乘客的定制客運服務線上平台
「活躍司機」	指	於指定期間內至少完成一筆訂單的獨立司機人數
「活躍乘客」	指	於指定期間內至少完成一筆訂單的獨立乘客人數
「聚合平台」	指	依託互聯網技術與網約車平台公司合作，面向乘客並匹配需求信息共同提供網絡預約出租車服務的平台
「AI」	指	人工智能
「算法」	指	基於執行一系列指定動作以解決問題的程序或公式
「APP」或「移動APP」	指	設計用於智能手機及其他移動裝置的應用軟件
「平均派單時長」	指	從接收到乘車請求到載客行程開始所需的平均時間
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「出行365」	指	出行365，我們面向乘客的客運服務線上平台
「雲」	指	於互聯網上託管的遠端服務器網絡，用於儲存、管理、處理數據及提供算法，以取代本機服務器或個人電腦

技術詞彙表

「雲站務」	指	我們開發的軟件系統，旨在促進客運站的自動化日常運營
「合規訂單」	指	司機及車輛均取得牌照的訂單
「投訴率」	指	特定期間內用戶的投訴次數佔網約車服務訂單總數的百分比
「COVID-19」	指	一種由嚴重急性呼吸道綜合症冠狀病毒2型所引發的病毒性呼吸道疾病，世界衛生組織於2020年3月11日宣佈該疾病為大流行病
「攜程」	指	攜程旅遊，一家由攜程集團有限公司擁有的全球線上旅遊服務聚合平台
「定制客運服務」	指	持牌客運企業利用網絡平台發佈上落客點信息，開展線上售票，根據乘客需求靈活確定發車時間，並提供相應運輸服務的運輸服務模式
「司機取消率」	指	司機負責的總取消次數與自然月內成功完成訂單數量及司機責任取消次數之和的比例
「ESG」	指	環境、社會及企業管治
「電動車」	指	電動車
「飛豬」	指	飛豬旅行，一家由阿里巴巴集團全資擁有的中國線上旅遊聚合平台
「高德」	指	高德地圖，一家由阿里巴巴集團全資擁有的中國移動數字地圖、導航及實時交通信息聚合平台
「溫室氣體排放」	指	溫室氣體排放
「GPS」	指	全球定位系統，一種使用衛星信號以確定物體地面位置的導航系統

技術詞彙表

「GTV」	指	我們平台上的付費交易價值。在網約車服務方面，GTV與我們於往績記錄期間所確認收入的主要差異為向乘客提供的補貼以及向第三方支付의通行費、停車費及稅項
「智能交通」	指	基於整合互聯網、物聯網(IoT)及其他網絡的模型，該模型專注於智能道路網絡、智能設備、智能出行解決方案及強化管理系統
「聯網售票服務」	指	利用互聯網技術實現客運站線上售票
「IT」	指	信息技術
「重點城市」	指	廣州、西安、昆明、杭州、南京、蘇州、長沙、哈爾濱、長春、瀋陽、貴陽、成都、重慶、廈門、福州、濟南、南昌、南寧、太原、天津、蘭州、銀川、西寧、鄭州
「客運達」	指	客運達，由我們開發、為客運企業定制的信息化管理運營系統
「公里」	指	公里
「平方公里」	指	平方公里
「平方米」	指	平方米
「L4」	指	自動駕駛四級，即高自動化等級。具備L4級自動駕駛功能的車輛可在高速公路及城市道路等適當環境下實現完全自動駕駛，而無需人工司機的協助或干預。僅在不滿足道路條件的有限場景下才需要人工司機
「LED」	指	發光二極管，一種當電流流過時發光的半導體裝置

技術詞彙表

「LED大屏」	指	一種利用LED技術來顯示圖像和視頻的顯示設備
「低線城市」	指	三線及以下城市
「完成訂單的司機數量」	指	在指定期限內至少成功完成一個訂單的司機總數
「網絡預約出租 汽車駕駛員證」	指	根據《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》提供網絡預約出租汽車服務的駕駛員必須取得的從業資格證
「《網絡預約出租汽車 經營許可證》」	指	根據《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》提供網絡預約出租汽車服務的公司必須取得的許可證
「訂單合規率」	指	司機及車輛均取得牌照的訂單百分比，計算方式為將某年或某期間內司機及車輛均取得牌照的訂單數量除以該年或該期間內我們的網約車服務訂單總數
「訂單數量」	指	指定期間內完成的訂單數量
「OTA」	指	在線旅遊平台
「RAG技術」	指	檢索增強生成技術，一種利用從外部來源獲取的事實提高生成AI模型的準確性及可靠性的技術
「Robobus」	指	自動駕駛公交車
「自動駕駛出租車」	指	內建L4及L5自動駕駛技術的無人駕駛共享代步車
「Robovan」	指	自動駕駛貨車

技術詞彙表

「SaaS」	指	軟件即服務，由中央供應商託管並通過公有雲服務向客戶提供的標準化軟件，公有雲服務通過互聯網提供並於各組織間共用
「同程」	指	同程旅行，一家由同程旅行控股有限公司擁有的中國線上旅遊服務聚合平台
「總司機流量」	指	所有司機在指定時間範圍內處理的訂單總數
「運輸證」	指	根據《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》提供網絡預約出租汽車服務的車輛須取得的運輸許可證
「航旅縱橫」	指	航旅縱橫，一家由中國民航信息網絡股份有限公司推出的移動服務平台
「2B」	指	對企業
「2C」	指	對消費者

前 瞻 性 陳 述

本文件載有前瞻性陳述。該等前瞻性陳述與受重大風險及不確定因素（包括本文件「風險因素」一節所述的風險）影響的事件有關。該等前瞻性陳述包括但不限於「致力」、「預期」、「相信」、「計劃」、「有意」、「估計」、「預測」、「尋求」、「預計」、「或會」、「將」、「應」、「會」及「可能」等詞語及措辭或類似詞彙、措辭或陳述或與該等詞彙意思相反者，尤其是在本文件與未來事件有關的「業務」及「財務資料」等節內，包括我們的戰略、計劃、目的、目標、對象、未來財務業績、業務前景、我們所在行業的未來發展以及我們主要市場和全國及全球的整體經濟環境。

此等陳述乃根據有關我們目前及未來業務戰略、未來經營環境的若干假設及管理層目前所掌握的資料而作出。此等前瞻性陳述反映我們目前對未來事件的看法，不能作為日後表現的保證，日後表現受已知及未知風險、不確定因素、假設及其他因素（部分非我們所能控制）的影響，並可能導致我們的實際業績、表現或成果或行業業績與前瞻性陳述所明示或暗示的任何未來業績、表現或成果存在重大差異。此等風險及不確定因素包括但不限於本文件「風險因素」一節與本文件其他章節所討論者及下列方面：

- 整體政治及經濟狀況；
- 中國政府為管理經濟增長所採取的宏觀經濟措施；
- 我們營運所處行業及市場的未來發展、趨勢及環境；
- 與中國及我們營運所處行業及市場有關的匯率波動及不斷演變的法律體系；
- 中國及我們營運所處行業的監管環境；
- 市場競爭及競爭對手的行動和發展；
- 我們的業務前景；
- 我們的業務計劃、戰略及目標，以及我們成功實施該等業務計劃、戰略及目標的能力；
- 我們的財務狀況、經營業績及表現；
- 我們降低成本的能力；

前 瞻 性 陳 述

- 我們的經紀佣金及佣金收入的波動；及
- 我們的股息政策。

我們謹此提醒，閣下切勿過分依賴該等前瞻性陳述，該等前瞻性陳述僅反映截至本文件日期我們管理層的觀點。我們無義務因出現新的數據、未來事件或其他原因而更新或修改任何前瞻性陳述。鑑於該等風險、不確定因素及假設，本文件所討論的前瞻性事件可能不會發生。本文件所載的所有前瞻性陳述均受本節所載的警告聲明限制。

風 險 因 素

閣下於[編纂]我們的H股前，應審慎考慮本文件所載的所有資料，包括下文所述的風險及不確定因素。該等風險可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。我們的H股[編纂]可能因任何該等風險而大幅下跌，而閣下可能會損失全部或部分[編纂]。閣下應就閣下的特定情況，向相關顧問徵詢有關閣下有意[編纂]的專業意見。

該等因素為未必發生的或然事件，而我們無法就任何該等或然事件發生的可能性發表意見。除非另有說明，否則所提供資料為截至最後實際可行日期的資料，於本文件日期後將不會更新，並受本文件「前瞻性陳述」的警示聲明所規限。

與我們的業務及行業有關的風險

我們依賴地方政府、行業監管機構及業務合作夥伴（包括聚合平台及OTA）的夥伴關係及合作來持續擴展我們的業務，我們與地方政府、行業監管機構或業務合作的夥伴關係或合作的終止或惡化可能對我們的業務造成不利影響。

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。我們與地方政府及行業監管機構合作，依靠與彼等的穩定關係以不斷擴展及發展業務。與地方政府及行業監管機構的合作有助我們快速進入市場並在群眾中建立信譽。然而，地方政府及行業監管機構可能出於與我們無關的考慮而決定終止或暫停與我們的關係或委任替代合作夥伴，我們的業務、收入及經營業績可能因此受到重大不利影響。

我們亦與各種業務合作夥伴合作，包括OTA及聚合平台，為我們的客運服務客戶及我們的網約車業務提供客流。我們預計，在可見未來，我們的業務將繼續取決於我們與現有聚合平台及OTA保持良好關係及與新聚合平台及OTA建立關係的能力，以及該等聚合平台及OTA繼續支持我們、為我們提供所需用戶流量的能力。我們無法保證我們將能按有利的條款與該等業務合作夥伴保持穩固關係。特別是，倘我們與聚合平台或OTA的合作受到任何干擾，或他們的業務營運及財務狀況惡化，我們可自他們獲得的訂單數量可能會大幅減少，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。

風 險 因 素

我們的網約車服務業務依賴我們與少數聚合平台的合作。

我們的網約車服務業務依賴我們與少數主流聚合平台的合作。在整個往績記錄期間，高德是我們最大的聚合平台服務提供商。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，我們通過高德產生的GTV分別佔我們網約車服務業務總GTV的92.9%、89.5%、93.9%、94.5%。

在可預見的未來，我們的業務將繼續取決於我們與相對少數的聚合平台保持良好關係的能力，以及該等聚合平台繼續向我們提供所需服務的能力。倘他們的業務營運或財務狀況惡化，或倘我們與他們的業務關係中斷及終止，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到負面影響。

公眾出行方式及偏好的變化以及城際及城市內交通市場的增長可能會對我們的業務產生重大影響。

道路運輸行業及網約車服務行業重度依賴公眾對城際道路客運服務及城市內網約車服務的需求。

道路客運行業的消費者偏好及未來發展存在不確定性。快速變化的消費者偏好，包括轉向使用個人車輛或替代交通方式，可能會影響對大巴車服務的需求。技術進步（例如網約車平台及創新服務選擇（如自動駕駛出租車）的興起）帶來競爭挑戰，可能會阻礙市場滲透。經濟狀況、燃料價格及都市規劃政策進一步加劇不可預測性。此外，旨在減少碳排放的監管發展及環境政策可能會影響運營成本及市場動態。由於此等因素共同塑造道路運輸格局，我們可能會在實現預期的市場接受度、維持增長軌跡及保持在道路客運行業的盈利能力方面遇到困難。

就網約車行業而言，公眾對網約車服務存在安全、隱私或成本方面的擔憂，可能不會認為網約車服務是理想的出行選擇。此外，網約車行業還面臨着替代出行方式帶來的挑戰。若公眾選擇出租車服務、共享單車或其他公共交通作為首選出行方式，網約車服務的需求可能因而會受到重大不利影響。此外，近年來，中國及網約車行業的監管環境在不同方面經歷了多種變化及改革，其中包括網絡安全、信息安全、隱私

風 險 因 素

和數據安全以及反壟斷事宜。我們無法保證監管機構不會對網約車服務行業施加更嚴格的要求，或網約車服務行業不會有重大變化或改革。網約車行業的前景可能受到重大不利影響，因此，我們的收入可能會減少。任何上述風險及挑戰都可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景產生重大不利影響。

我們經營所在的行業競爭激烈。倘我們未能有效或成功地與現有及新競爭對手競爭，我們可能會失去市場份額，而我們的業務可能受到重大不利影響。

中國的道路客運信息服務行業競爭激烈，其特點是技術變革迅速，乘客偏好不斷變化，新服務頻繁推出。我們主要與其他信息服務供應商及網約車服務商競爭。隨著中國道路客運信息服務及網約車服務市場持續發展，我們可能面臨來自新的國內服務商（包括其他主要互聯網公司運營的平台）或尋求進軍中國的國際參與者的競爭。憑藉成熟的服務產品及龐大的乘客群，航空技術及鐵路行業的公司可將其業務擴展至道路客運信息服務行業。我們的網約車業務亦受個人汽車擁有量及使用量影響。我們面臨的競爭隨著運輸公司紛紛自建服務平台及運營體系或與其他信息服務商結盟而加劇。我們的數字化及業務解決方案業務與服務於客運行業及其他行業的其他數字化服務提供商競爭。競爭的加劇導致數字化及業務解決方案行業的整體毛利率受壓。該等因素的結合意味我們行業的潛在進入者面臨的進入壁壘相對較低。

我們預期來自現有競爭對手及市場上可能擁有更多資源或其他戰略優勢的新進入者的競爭將會持續。我們目前或未來的若干競爭對手可能比我們擁有更長的經營歷史、更高的品牌知名度、更大的客戶和供應商基礎或更強大的財務、技術或營銷資源。倘我們無法預測或應對該等競爭挑戰，我們的競爭地位可能會被削弱或無法改善，我們可能會經歷增長停滯甚至收入下降，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們認為，我們的有效競爭能力取決於我們控制範圍內外的諸多因素，包括：

- 我們透過吸引和留住客運站、客運企業以及個人及企業乘客以擴大客戶群的能力；

風 險 因 素

- 我們與我們的司機及運力夥伴合作以提供卓越網約車體驗的能力；
- 我們維護及改進安全機制的能力；
- 我們產品與競爭對手相比的受歡迎程度、價格、實用性、易用性、性能和可靠性；
- 我們相對於競爭對手的聲譽及品牌實力；
- 我們擴大與政府及企業合作夥伴的合作關係或策略夥伴關係的能力；
- 我們以及競爭對手開發新服務產品的能力；
- 我們維持商業誠信的能力；
- 監管機構要求或我們為回應監管機構不斷變化的法例和規定而選擇作出的改變；
- 我們完全遵守相關法律、法規、規則、政策和指引，以及解決爭議、訴訟、和解、判決、禁制令和同意令的能力；
- 我們吸引、留住並激勵有才華員工的能力；
- 我們籌集額外資金的能力；及
- 我們行業內的收購或合併。

競爭對手可能擁有更多的推廣策略資源，並採用更積極的推廣策略來獲取新客戶。此外，擁有大量活躍客戶群的競爭對手可利用其優勢推廣其品牌。例如，旅遊服務平台可利用已獲得的流量，並將乘客從其他服務產品引導至其交通服務，實現更大協同效應。我們無法向閣下保證我們將能成功與新的或現有的競爭對手競爭。倘我們無法成功競爭，我們可能會失去市場份額，而我們的業務、經營業績及利潤率可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

出行行業的整體衰退或中斷可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務受到中國出行行業趨勢的重大影響。由於出行行業對商業及個人的可自由支配開支水平高度敏感，因此在整體經濟衰退期間往往會下降。近期經濟發展已導致運輸服務需求減弱。其他傾向於減少出行並可能減少我們收入的趨勢或事件包括：

- 正在發生或可能發生的戰爭或恐怖活動；
- 爆發疫情及其他嚴重的健康危機；
- 與出行有關的意外增加；
- 政治動盪、內亂或其他地緣政治不確定性；及
- 自然災害或惡劣天氣狀況（如颶風、地震或海嘯）以及氣候變化的實際影響，可能包括更頻繁或更嚴重的風暴、洪水、海平面上升、缺水、乾旱及野火。特別是惡劣天氣，如夏季華南水浸及冬季華北大雪等，可能會導致延誤、擁堵、道路封閉、降低道路安全及大規模取消訂單。

我們可能會受到出行行業該等衰退或中斷的重大不利影響，且在許多情況下，我們幾乎無法控制此類事件的發生。該等事件可能導致對我們服務的需求減少。這種需求減少（視乎範圍及持續時間而定）可能對我們的短期及長期業務及財務表現產生重大不利影響。

中國政府監管客運及我們經營的其他行業。倘我們未能取得或維持所有相關牌照、許可證及批准、倘中國法律及法規發生變動、倘中國政府對該等行業施加更多限制，或倘我們須採取耗時或成本高昂的合規行動，我們的業務可能會受到不利影響。

中國政府監管客運及我們經營的若干其他行業。我們需要從不同的監管機構獲得適用的牌照、許可證或批准，以開展我們的業務，包括就網約車、增值電信及旅行社取得許可證。

風 險 因 素

特別是，我們須在經營網約車服務的城市獲得網約車業務許可證。此外，我們平台上從事網約車業務的司機和車輛亦須領取特定的牌照和許可證。於往績記錄期間，在我們聘用提供網約車服務的車輛及／或司機中，少數車輛及／或司機未持有所需《網絡預約出租汽車運輸證》及／或《網絡預約出租汽車駕駛員證》。於往績記錄期間，我們總共被處75項罰款金額在人民幣20,000元或以上的行政處罰。於往績記錄期間，罰款總額為人民幣3.4百萬元。有關詳情，請參閱「業務－法律程序及合規－合規事宜－交通運輸許可證和網絡預約出租汽車駕駛員證」。

我們無法向閣下保證我們能夠及時成功更新或重續所有必要的牌照，或這些牌照足以開展我們目前或未來的所有業務。我們必須辦理、取得或維持任何必要的牌照或批准，或作出必要備案。此外，我們無法向閣下保證我們的司機及車輛能夠及時辦理、取得或維持所有必要的牌照。倘我們日後未能取得或維持任何所需的牌照、許可證或批准，我們可能會受到各種處罰，例如罰款或暫停該等受規管業務的營運，這可能會嚴重擾亂我們的業務運營。因此，我們的財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

未能遵守該等法規亦可能使我們承擔責任。此外，我們可能必須不時對我們的營運進行重大變更，以符合不斷變化的、適用於我們所經營行業整體及我們業務許多方面的法律、法規和政策，這可能會增加我們的營運成本或限制我們提供服務的選擇，從而對我們的經營業績造成不利影響。

倘我們未能提高我們的品牌知名度，則我們及我們客戶的業務及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們的乘客群規模及乘客參與度對我們的成功至關重要。我們的面向乘客的平台包括「出行365」及「365約車」。倘我們的乘客不再認為我們的服務有用且令人滿意，我們可能無法增加或維持我們的乘客群及乘客參與度。

許多因素可能會對乘客增長、留存率及參與度產生負面影響，包括：

- 我們可能無法提高我們的品牌知名度；
- 儘管我們不斷研究、監察及分析乘客需求，但仍可能無法識別及滿足不斷變化的乘客需求；

風 險 因 素

- 我們可能無法及時開發及推出新的或更新的服務，或者我們推出的該等服務可能不會得到乘客好評；
- 我們可能無法有效更新現有技術或開發新技術以保持領先或跟上市場發展；
- 我們可能會遇到技術或其他問題，導致我們的服務無法順利且可靠地運作；
- 我們可能無法解決乘客對隱私、資料安全及其他因素的擔憂；及
- 我們可能被迫修改我們的服務，以應對法律、法規及政府政策的要求，或回應來自政府機關的要求，而這可能會損害平台用戶體驗。

我們擴大或留住乘客群及提高乘客參與度的能力亦取決於我們提供卓越乘客體驗的能力。倘我們未能提供優質的乘客服務，乘客可能不太願意向我們購買出行服務或向新乘客推薦我們，而我們可能會流失乘客至競爭對手。倘我們因上述一項或多項原因而無法擴大或維持乘客群或提高乘客參與度，則我們的業務、經營業績及長期變現潛力可能會受到不利影響。

我們亦認為，維持及提升我們的品牌對擴大我們的乘客群至關重要。我們品牌的成功推廣將在很大程度上取決於我們能否維持龐大而活躍的乘客群、與業務合作夥伴保持關係、提供高質量的乘客支援、妥善解決乘客要求及處理乘客投訴，以及組織有效的營銷及推廣計劃。我們亦面臨因乘客投訴而產生的聲譽風險。倘乘客對我們提供的出行服務不滿意，可能向我們投訴。倘我們未能及時有效地解決投訴，我們的乘客可能會減少使用我們的平台及服務，及可能會以一切可行方式要求我們退款，甚或作出進一步賠償。倘該等投訴被公開，可能會損害我們的聲譽及品牌形象，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

倘我們未能以具成本效益的方式吸引及留住網約車服務的乘客及司機，或未能提高現有乘客對我們網約車服務的使用率，則我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們網約車服務業務的成功受我們通過吸引及留住使用我們服務的乘客及司機來維持或擴大我們在地區市場的網絡規模的能力所影響。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，我們的網約車服務平均每日訂單量

風 險 因 素

分別約為89,700份、128,600份、192,000份及243,700份。如果乘客選擇使用競爭對手提供的網約車服務，我們可能無法為司機創造足夠的機會賺取具競爭力的收入，這可能會降低我們服務的效用。乘客供應不足將減少我們的網約車訂單，並對我們的收入及經營業績造成不利影響。倘我們的服務質量下降或我們競爭對手的服務及產品獲得更高市場採用率，我們的乘客可能會流向競爭對手，這可能會削弱我們的網絡效應。同樣，我們可能會遇到司機供應限制。司機數量或可用性的任何減少都可能導致乘客使用量的減少。使用我們網約車服務的司機或乘客人數減少將降低我們網絡的價值，並損害我們未來的經營業績。

網約車市場的競爭性質意味着需要投入大量資源來維持強大且有吸引力的平台。若我們無法有效管理乘客及司機相關的成本，則可能導致營銷、促銷及司機補貼方面的支出增加，從而為我們的財務資源造成壓力。高成本還可能迫使我們提高乘客價格或降低司機報酬，這可能會使我們的服務相對於競爭對手而言缺乏吸引力。任何此類發展都可能導致乘客參與度及滿意度下降，從而導致乘車量減少、品牌忠誠度降低，並最終對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

特別是，為了在若干市場保持競爭力並為我們的網約車服務創造網絡規模及流量，我們有時會降低車費，並為司機及乘客提供大量補貼。我們可能會採取這些做法，目的是在市場上取得領先地位或保護我們的市場地位免受競爭對手損害。如有必要，我們可能會繼續無限期地大規模提供這些折扣及獎勵。我們無法保證這些做法將有效實現吸引或維持司機及乘客參與度的目標，亦無法保證實現這些目標的積極影響將大於這些做法對我們財務業績的負面影響。

我們面臨支付處理風險及支付欺詐相關的風險。

我們依賴第三方支付處理商（如商業銀行和主要第三方支付平台）來處理我們的客戶及乘客的付款以及向我們的供應商的付款。如果我們的任何第三方支付處理商終止與我們的關係或拒絕以商業上合理的條款與我們續簽協議，我們將需要尋找替代支付處理商，而我們可能無法在可接受的時間內獲得類似的條款或更換此類支付處理商。此外，我們的第三方支付處理商提供的軟件服務可能無法符合我們的期望、含有

風險因素

錯誤或漏洞、受到干擾或入侵或出現中斷。如果我們的第三方支付處理商不遵守與個人信息保護相關的法律法規，也可能受到處罰或遭暫停服務。任何這些風險都可能導致我們失去接受在線支付或其他支付交易或及時向我們的供應商付款的能力。

由於我們通過借記卡、信用卡和第三方支付渠道處理訂單，如果訂單使用的信用卡或其他支付數據具有欺詐成分，我們可能遭受損失。雖然我們採用技術來偵測欺詐交易，但這些技術由於技術故障或人為錯誤而未必有效。如未能偵測或控制欺詐的支付行為，可能對我們的聲譽產生負面影響，並導致我們損失銷量和收入。

我們未來可能會向我們的客戶及乘客提供新的付款方式，這些付款方式可能會受到其他法規和風險約束。我們還受制於與我們接受客戶及乘客付款相關的許多其他法律法規，包括有關洗錢、匯款、隱私和信息安全的法律法規。如果我們不遵守適用的規則和法規，我們可能會受到民事或刑事處罰、罰款或更高的交易費用，並可能失去接受在線支付或其他支付卡交易的能力，這可能會使我們的服務對客戶及乘客來說不那麼方便和缺乏吸引力。如果發生任何這些事件，我們的業務、經營業績和財務狀況可能會受到不利影響。

我們可能被視為在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務。

我們可能被視為於往績記錄期間在沒有支付業務許可證下提供支付服務的非金融機構。就我們的客運服務業務，我們代表客運站及客運企業與乘客或OTA結算票款，然後我們根據與客運站及客運企業簽訂的合同條款與彼等進行結算。請參閱「業務－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」及「業務－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。

中國的支付服務受中國人民銀行（「**中國人民銀行**」）的監管。請參閱「監管概覽－有關支付服務及用戶資金法規」。根據國務院於2023年12月9日頒佈並於2024年5月1日生效的《非銀行支付機構監督管理條例》，設立非銀行支付機構，應當經中國人民銀行批准，取得支付業務許可（「**支付業務許可**」）。未經中國人民銀行批准，擅自設立非銀行支付機構、從事或者變相從事支付業務的，由中國人民銀行依法予以取締。

風 險 因 素

由於相關政府部門有權酌情決定哪些行為或流程構成未取得支付業務許可證的支付或結算服務，我們無法保證我們過去的結算實踐不會導致我們被視為無證從事支付及結算服務的風險。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，據我們所知，我們並未因任何涉嫌在未取得支付業務許可證或違反相關規則及法規下經營支付及結算服務而受到處罰。

為糾正上述問題，我們已經與持牌商業銀行訂立合作協議，以存入及結算與訂約方的款項。截至最後實際可行日期，考慮到(i)我們未因任何涉嫌未取得支付業務許可證經營支付及結算服務而受到任何處罰；(ii)我們已與持牌商業銀行簽訂合作協議以糾正該問題；及(iii)相關金額僅涉及我們的客運服務業務項下的交易，其收入佔往績記錄期間我們總收入少於10.0%。據我們的中國法律顧問告知，基於以上事實，該缺陷不構成我們運營的重大法律障礙。請參閱「業務－法律程序及合規－在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務」。

然而，我們無法保證我們與該商業銀行的合作足以滿足我們目前或未來的所有業務。此外，持牌商業銀行提供的結算服務受各種規則及法規所約束，這些規則及法規可能會被修改或重新詮釋以涵蓋其他要求。為應對此類變化，我們可能必須調整與持牌商業銀行的合作，並可能因而產生更高的交易成本及合規成本。此外，若中國人民銀行或其他政府部門認為我們過去提供的支付方式不符合適用法律及法規，我們可能會遭施加監管行動、調查、罰款及處罰。任何一種情況都會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們面對與第三方支付安排相關的風險，例如第三方索還資金的申索及洗黑錢的風險。

於往績記錄期間，若干客戶分別透過其指定的第三方賬戶與我們結算2022年、2023年及2024年的交易。詳情請參閱「業務－我們的客戶－第三方付款安排」。截至最後實際可行日期，我們已停止所有第三方結算安排。

於往績記錄期間，我們面臨與該等第三方支付安排有關的各種風險，例如(i)第三方支付付款人可能會提出索賠，要求退還資金，因為他們並無合同債務。此外，第三方支付付款人的清算人也可能會提出索賠；及(ii)供應商可能會提出申索，稱他們並未收到我們

風險因素

付給其指定第三方的款項。若第三方付款人或其清算人向我們提出任何申索，或因我們違反或不遵守法律及規例而對我們提出或提起法律訴訟（不論是民事或刑事），要求我們退回相關款項，我們將不得不花費大量財務及管理資源就該等申索及法律訴訟進行抗辯，且我們或須遵守法院裁決及退回我們所售產品的貨款。我們的財務狀況及經營業績可能因此受到重大不利影響。

與我們或我們競爭對手的服務相關的安全事故可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

與我們或我們競爭對手的服務或其他方面相關的安全事故可能會引起公眾關注，損害我們的聲譽，招致政府審查或行政處分，並導致要求對我們的業務施加限制。倘我們的安全機制未能確保乘客安全，或倘我們未能解決與我們服務相關的安全問題，則經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們在很大程度上依賴我們維持高安全水平服務的能力，以及公眾對我們網約車服務安全水平的看法，以吸引和留住乘客和司機。我們有廣泛的安全協議來涵蓋每次乘車前、乘車中和乘車後的風險。請參閱「業務－網約車服務－合規和安全措施」。然而，我們的安全措施可能無效，或我們用來識別過往問題行為的數據庫可能不正確或不完整，或安全事故可能由沒有過往問題行為的司機或乘客造成。此外，我們的運力夥伴可能未有為司機提供足夠的安全培訓。司機可能表現出較弱的安全意識，並有超速、疲勞駕駛或開車時使用手機等違規行為。就統計上的可能性而言，與其他交通方式相比，無論死亡或傷害是因意外、犯罪或非我們能控制的事件導致的，其均可能不成比例地影響公眾對網約車服務的看法。該等安全事故可能會導致負面宣傳，並將我們的服務與風險升高聯繫在一起。於2024年7月，我們運力夥伴管理的一名司機在重慶因超速駕駛發生交通意外，導致多人死亡。針對該事件，2025年1月，重慶市應急管理局（「應急部門」）對我們作出行政處罰。該處罰是針對我們重慶分公司（於重慶作為我們的《網絡預約出租汽車經營許可證》持有人），應急部門認為重慶分公司未能履行其安全生產責任。應急部門已對我們的重慶分公司處以人民幣1.3百萬元的罰款。截至最後實際可行日期，我們重慶分公司已終止該司機在我們平台上的營運。重慶分公司已繳付罰款並執行整改措施。根據與應急部門的面談並經我們的中國律師確認，該項處罰不構成重大行政處罰。

風 險 因 素

在客運服務業務中，實際承運人為出行服務提供商，其對乘客承擔安全運輸責任。運輸服務商在提供運輸服務時可能無法按照相關規定實施充分有效的安全措施。在此等情況下，作為平台服務商，我們可能會捲入負面輿情。

此外，公眾對網約車服務及客運服務安全性的看法和監管審查，通常可能會受到與我們無關的其他平台上發生的安全事故所影響，這可能會分散我們的管理層在業務運營的時間和注意力，並對我們的聲譽造成不利影響。

如果我們無法防止或減輕安全事故，我們的業務、經營業績和財務狀況可能會受到重大不利影響。

倘我們網約車業務的司機被歸類為僱員、工人或准僱員，我們的業務將受到不利影響。

與中國網約車服務行業其他公司的慣例一致，於往績記錄期間，我們的網約車司機並非僱員，我們與司機之間的使用條款反映了這種理解。司機的地位並無受到政府機關的質疑。然而，我們無法向閣下保證我們司機的獨立分包商身份日後不會受到立法者、政府機關或私人團體的質疑。根據新法規，我們可能須將平台上的司機視為僱員，與他們簽訂全職僱傭合約，或在我們的服務協議中向他們提供與全職僱員類似的保護。我們可能會捲入法律程序，包括訴訟、向行政機構提出的仲裁、指控及索賠，以及聲稱應將司機視為我們僱員而非獨立分包商的勞工、社會安全、稅務或其他主管機關的調查或稽核。我們未必能夠對司機分類成功抗辯。此外，與司機分類有關的未決及未來訴訟（包括仲裁請求）的抗辯、和解或解決或政府調查所涉及的成本，可能對我們的業務造成重大影響，且不論結果如何，均可能對我們的聲譽造成不利影響。此外，即使我們在現行法律下勝訴，未來法律也可能會以不利於我們的方式有所改動。

倘法律、法規或司法機關或政府決定要求我們聘用司機為僱員，我們須從根本上改變業務模式，其影響難以預料。目前，我們並無要求司機獨家參與我們的網約車業務，且許多司機可能同時使用我們的競爭平台。每位司機在我們的網約車服務上花費的時數亦因人而異。倘我們被要求將司機視為僱員，我們可能會選擇減少網絡上的司機人數，並保留主要從我們的網絡賺取收入的司機。我們將須遵守額外監管規定，例如有關稅務及最低工資及加班的規定、有關僱員福利、社會保障、勞工賠償及失業

風 險 因 素

的規定，以及有關反歧視、反騷擾及反報復的規定等等。遵守該等法律法規將要求我們產生大量額外開支。司機的重新分類亦可能增加日後針對我們提出的與僱傭相關的索償，使我們對司機的任何不當行為承擔替代責任，或由於在僱員模式下失去靈活性而降低我們對司機的吸引力。上述情況可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響，大幅增加我們的經營成本，甚至使我們目前的業務模式不再具有可持續性。

如果我們未能成功管理目前的增長和潛在的未來增長，或者如果我們無法有效地執行我們的戰略，我們的業務可能會受到影響。

我們在過去幾年經歷了顯著的增長。利用通過聯網售票服務業務建立的廣泛乘客群、企業合作夥伴及政府資源，我們分別於2017年及2018年將我們的服務擴展到定制客運解決方案及網約車服務。我們計劃進一步發展業務，(其中包括)投資提升品牌知名度、擴大產品及服務範圍並增強運營能力、加強研發能力以及尋求收購、投資及戰略聯盟。請參閱「業務－我們的戰略」。我們未來的經營業績將高度依賴我們成功管理擴張和增長的能力。

我們在進行業務增長時面臨的風險包括但不限於：

- 管理一個擁有更多不同部門僱員的大型組織；
- 控制費用和投資以預期擴大業務；
- 建立或橫向或縱向擴展到上游供應商；
- 實施和加強管理基礎設施、系統和流程；及
- 成功執行我們的戰略和業務。

任何未能有效管理我們業務增長和擴張的情況都可能對我們的業務、前景、經營業績和財務狀況產生重大不利影響。

風 險 因 素

我們與數字化及業務解決方案業務項下客戶的往來可能為非經常性及不能保證我們將能夠獲得新項目。

於往績記錄期間，我們按項目向客戶提供數字化及業務解決方案，且我們與客戶的業務往來屬於非經常性質。因此，我們的客戶並無義務繼續向我們授出合約，且無法保證我們日後將能夠獲得新合約。因此，合約的數量及規模以及我們能夠從中獲得的收入金額受客戶業務變化、市場狀況變化及政府政策變化等一系列因素影響。

因此，我們的收益可能於不同期間有很大差異，且可能難以預測我們未來的業務量。於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們的數字化及業務解決方案業務中標率分別為100.0%、90.9%、93.3%及100.0%。我們的中標率受一系列因素的影響，包括我們的定價及投標策略、競爭對手的投標及定價策略、競爭程度及客戶的評價標準。概不保證我們日後將能夠達到與往績記錄期間相似的中標率。

視乎市場狀況及競爭格局而定，我們或須降低定價或調整投標策略，以維持投標的競爭力。倘本集團未能自客戶取得與現有項目相當的合約價值、規模及／或利潤率的新項目，我們的業務及財務表現及經營業績將受到重大不利影響。

我們已進行並可能繼續進行收購及投資活動，這些活動可能需要管理層的大量關注、擾亂我們的業務、攤薄股東價值，並對我們的經營業績產生不利影響。

截至最後實際可行日期，我們收購恒生長運（一家專注於在浙江省市場提供聯網售票服務及定制客運服務的客運企業）約58.17%股權。此外，我們收購安徽皖美（一家專注於在安徽省市場提供聯網售票服務、定制客運服務及數字化及業務解決方案的客運企業）約39.83%股權。更多資料請參閱「歷史、發展及公司架構－重大收購、出售及合併」。我們可能會繼續收購或投資其他公司、產品或技術，以增強我們的服務及產品範圍。我們可能無法找到合適的收購或投資對象，也可能無法以優惠條款完成收購和投資。即使我們按預期完成收購和投資，我們也可能無法最終增強我們的競爭力或實

風 險 因 素

現我們的目標；我們完成的任何收購和投資都可能被客戶或投資者負面看待。此外，如果我們未能成功將此類收購或與此類收購相關的技術整合到本公司，合併後公司的收入和經營業績可能會受到不利影響。

收購和投資可能會擾亂我們正在進行的運營，分散管理層對其主要職責的注意力，使我們承擔額外的責任，增加我們的費用，並對我們的業務、財務狀況、經營業績和現金流量產生不利影響。我們可能無法準確預測收購或投資交易的財務影響，包括會計費用。我們可能必須支付現金、承擔債務或發行股權證券來支付任何此類收購和投資，每一項都可能影響我們的財務狀況或我們的股本價值，並可能導致股東權益被攤薄。

此外，我們可能會收到其他各方有意收購我們部分或全部業務的意向。評估此類意向所需的時間可能需要管理層投放大量關注，擾亂我們業務的正常運作，並對我們的經營業績產生不利影響。

我們的主要股東及控股股東集團可能與我們有潛在利益衝突，而控股股東集團對我們的經營有重大影響，這可能對我們的業務產生不利影響。

我們若干董事由主要股東提名。該等董事對本公司的職責與本公司的相關主要股東利益之間可能產生利益衝突。我們無法保證，當利益衝突發生時，該等董事將以本公司的最佳利益行事。此外，該等人士可能違反其與我們所訂立服務合約下的不競爭義務或法定義務，將我們的業務機會轉移給他人，導致我們失去公司機會。如果發生任何該等事件，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到負面影響。

此外，緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），姜先生將直接及間接地通過投票權委託實體持有及控制本公司合計約[編纂]的投票權。因此，在[編纂]完成後，姜先生與投票權委託實體將仍是本公司的控股股東集團。請參閱「與我們控股股東集團的關係」。控股股東集團的利益可能與我們其他股東的利益不同。控股股東集團將對提交我們股東批准的任何公司交易或其他事項的結果產生重大影響，包括合併、整合、出售我們全部或絕大部分資產、選舉董事和其他重大公司行動。這種所有權集中度可能會妨礙、延遲或阻止本公司控制權的變更，而有關變更原本會使其他股東受益。如果控股股東集團的利益與我們其他股東的利益發生衝突，其他股東可能會被剝奪改善或保護其利益的機會。

風 險 因 素

與我們或我們所經營行業有關的負面消息可能會損害我們的聲譽，進而可能對我們的業務、經營業績及H股的價格造成重大不利影響。

我們的品牌聲譽對我們的業務和競爭力至關重要。不時有關我們或我們所經營行業的負面消息（無論是否合理）可能涉及我們業務的各個方面。這包括我們的服務、平台、客戶體驗、僱員關係和福利、法律合規、財務狀況或前景。例如，就網約車服務行業而言，根據弗若斯特沙利文的資料，圍繞網約車運力飽和、網約車平台對司機資質審核不力、訂單轉賣、司機佣金結構不透明等問題的負面消息將提出挑戰。負面消息可能會損害我們的聲譽並對我們的業務表現和經營業績造成負面影響。如果有任何負面消息與使用我們的服務、經營我們的業務和我們其他方面有關，潛在乘客及客戶可能不願意與我們進行交易。此外，我們任何品牌的負面消息都可能蔓延至超出所涉及的品牌，特別是我們通常在出行行業的全面參與度，從而影響我們的部分或所有其他品牌。此外，有關其他市場參與者的負面消息或單一事件，無論其是否正確屬實或我們是否從事任何不當活動，都可能導致對我們整個行業的負面看法，並損害我們已建立的信譽。市場中的負面發展可能導致監管審查收緊，並限制我們獲准開展的業務活動範圍。我們可能會因有關我們或整個行業的負面消息而失去大量乘客及客戶。

如果發生上述任何情況，我們的業務、財務狀況、經營業績和H股的價格可能會受到重大不利影響。我們可能需要承擔額外成本從負面消息造成的影響中復原，這可能會分散我們業務和運營的管理層注意力和其他資源。

我們的業務和經營業績受季節性波動影響。

我們的業務過去表現出季節性模式，我們預計這種趨勢將在未來持續下去。例如，我們通常會在假期及節日時期公眾對城際出行需求較高時就我們的客運服務錄得較高的收入。季節性波動會導致我們的經營業績波動，任何此類波動都可能對我們的流動性和經營業績產生不成比例的重大不利影響。請參閱「財務資料－影響我們經營業績及財務狀況的主要因素－季節性」。

風 險 因 素

向投資者發行的贖回權賬面值變動可能影響我們的財務狀況及經營業績。

向投資者發行的贖回權乃主要因為在往績記錄期間以前進行私人配售。請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]」。投資者的贖回權入賬列為我們購回本身股權投資的贖回負債。因此，向投資者發行的贖回權初始確認為金融負債，按贖回金額的現值計量，並於其後按攤銷成本計量。因修訂估計合約現金流量而引致的金融負債賬面值的任何變動於損益中確認為向投資者發行的贖回權賬面值變動。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們因向投資者發行的贖回權賬面值變動分別錄得虧損人民幣442.0百萬元、人民幣464.1百萬元、人民幣367.0百萬元、人民幣267.6百萬元及人民幣78.0百萬元。贖回權及相關金融負債將於[編纂]完成後自動到期。請參閱本文件附錄一會計師報告附註28。

向投資者發行的贖回權賬面值變動的任何重大波動乃由於可能影響我們的財務狀況及經營業績的攤銷成本變動。

我們於往績記錄期間錄得淨虧損、淨流動負債、淨負債及負經營現金流量。

我們於往績記錄期間產生虧損。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的年內虧損分別為人民幣499.4百萬元、人民幣482.3百萬元、人民幣426.1百萬元、人民幣284.5百萬元及人民幣89.6百萬元。更多資料請參閱「財務資料－主要綜合損益表項目說明」。

我們無法向閣下保證我們日後將能夠產生利潤。我們實現未來盈利的能力很大程度上取決於我們管理成本及開支的能力。我們擬控制成本及開支，但無法向閣下保證我們將能實現此目標。隨著我們進一步落實長期戰略，我們日後可能會出現淨虧損，這可能會對我們的短期財務表現產生負面影響。此外，我們實現及維持未來盈利的能力受多項因素影響，其中部分因素超出我們控制範圍，例如監管發展或我們所經營行業的競爭動態。此外，我們預計我們的成本及其他經營開支將隨著我們的業務擴張而增加。倘若我們未能增加足夠的收入以跟上我們的投資及其他開支，我們可能無法持續實現或維持盈利或正現金流量。

風 險 因 素

截至2022年、2023年、2024年12月31日以及截至2025年6月30日，我們分別錄得流動負債淨額人民幣1,533.1百萬元、人民幣2,013.1百萬元、人民幣2,442.4百萬元及人民幣2,533.9百萬元，主要歸因於向投資者發行的贖回權。更多資料請參閱「財務資料－流動負債淨額」。贖回權及相關贖回負債將於[編纂]完成後自動到期。截至2022年、2023年、2024年12月31日以及截至2025年6月30日，我們分別錄得淨負債人民幣1,462.8百萬元、人民幣1,945.9百萬元、人民幣2,369.4百萬元及人民幣2,462.2百萬元，主要由於於往績記錄期間各年度的虧損及全面收益總額變動。截至2022年及2024年12月31日止年度，我們的負經營現金流量分別為人民幣112.9百萬元及人民幣24.2百萬元。

我們未來可能會出現淨流動負債、淨負債及負經營現金流，這可能使我們面臨流動資金不足的風險。這會使我們需要從[編纂]及發行H股或其他來源（如外部債務）尋求額外融資，而這些融資的條款可能對我們不利或商業上不合理，甚至根本無法獲得。倘我們的流動資金需求難以滿足或未能於需要時滿足，可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們已經並可能繼續根據僱員激勵平台授出股份或購股權及其他類型的獎勵，這可能導致以股份為基礎的付款開支增加，而我們對以股份為基礎的付款的會計處理可能會繼續大幅減少我們的利潤。

我們認為，授予以股份為基礎的付款對提高我們吸引及留住關鍵人員的能力至關重要。我們過往通過建立僱員激勵平台獎勵重要的高級管理層成員及僱員。截至最後實際可行日期，該等僱員激勵平台項下並無尚未授予獎勵。詳情請參閱「歷史、發展及公司架構－僱員激勵平台」。我們須根據該等已授出獎勵的公允價值確認以股份為基礎的付款開支，並須考慮市場表現狀況及非歸屬條件的影響。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們分別於員工成本中確認以權益結算以股份為基礎的付款人民幣6.9百萬元、人民幣0.5百萬元、人民幣4.6百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.6百萬元。我們額外授出以股份為基礎的獎勵將進一步增加我們以股份為基礎的付款，這可能會對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響，並可能攤薄現有股東的所有權。

風 險 因 素

我們面臨客戶違約、付款延遲或預扣付款相關的風險。

我們的業務營運面臨客戶延遲付款及／或拖欠款項的風險。截至2022年、2023年、2024年12月31日及2025年6月30日，我們的貿易應收款項及應收票據結餘為人民幣52.1百萬元、人民幣67.0百萬元、人民幣55.4百萬元及人民幣70.2百萬元。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，我們的貿易應收款項及應收票據周轉天數分別為17.8天、18.0天、14.0天及12.5天。由於我們不同業務分部的性質，各分部的貿易應收款項及應收票據周轉天數有重大差異。截至2022年、2023年、2024年12月31日及2025年6月30日，我們的數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據分別佔我們貿易應收款項及應收票據總額的67.2%、82.7%、92.4%及93.5%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月，我們的數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據周轉天數分別為165.1天、152.7天、183.8天及199.6天。詳情請參閱「財務資料－節選財務狀況表項目的說明－貿易應收款項及應收票據」。

我們面臨我們的客戶可能因任何原因延遲或扣留付款的風險，這可能使我們的現金流量及營運資金面臨壓力。我們無法向閣下保證我們將能夠根據協定的付款時間表及時全數收回應收客戶的未償還款項。倘我們未能向客戶全額或及時收回該等未償還款項，則我們的流動資金狀況可能會惡化，而我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

此外，我們面臨無法收回客運站墊款相關的風險。請參閱「業務－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」。我們收回該等墊款的能力取決於超出我們控制範圍的若干因素，包括客運站的財政穩定性及信譽以及當前經濟狀況。未能收回墊款可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。

倘若我們日後未能獲得我們可能獲得的政府補助或稅收優惠待遇，或我們目前享有的任何政府補助或稅收優惠待遇被終止、減少或延遲，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，本公司及若干附屬公司獲認可為高新技術企業（「高新技術企業」），並於往績記錄期間享有15.0%的優惠所得稅率。此外，我們獲得政府補助，包括網約車服務對地方經濟有貢獻而獲得的獎勵。

風 險 因 素

然而，該等政府補助可能屬非經常性或不可持續，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。另外，不斷變化的稅務法規及新政策的推出可能要求追溯收取歷史稅項。此外，我們可能無法成功或及時獲得我們日後可能獲得的政府補助或稅收優惠待遇，這可能會影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

倘我們的系統、移動平台及網站以及第三方平台及系統的表現未能令人滿意，尤其是導致服務中斷的情況，可能對我們的業務及聲譽造成重大不利影響，而倘我們的基礎設施或技術受損、故障或過時，則我們的業務可能會受損。

我們的系統、移動平台及網站以及第三方平台及系統令人滿意的性能、可靠性及可用性對我們業務的成功至關重要。任何系統中斷導致我們的移動平台、網站或其他系統不可用或變慢，以及我們的服務中斷，可能會減少我們的業務量並降低我們對客戶、乘客及司機的吸引力。我們業務及運營中所用的技術平台及電腦以及通訊系統可能容易受到人為錯誤、電腦病毒、火災、水災、電力中斷、電信故障、實體或電子入侵、駭客攻擊或其他破壞系統的企圖、惡意毀壞、自然災害及其他類似事件導致的破壞或中斷。我們無法向閣下保證我們的系統日後不會發生意外中斷。此外，日後發生任何此類事件均可能降低乘客滿意度，損害我們的聲譽，並對我們的業務造成重大不利影響。

我們業務的成功運營取決於不受我們控制的互聯網、移動設備、軟件、硬件、設備及其他基礎設施的性能及可靠性。

我們的業務取決於不受我們控制的互聯網、移動設備、軟件、硬件及其他基礎設施的性能及可靠性。互聯網基礎設施中斷或電信網絡運營商、雲服務供應商及其他為我們提供服務所需帶寬的第三方網絡服務供應商出現故障，可能會干擾我們平台的性能及乘客的可訪問性。如果我們的平台在客戶、乘客及司機嘗試訪問時不可用，或者我們的平台加載速度不如預期，則彼等日後可能不會經常返回我們的平台，甚至根本不會返回。此外，我們無法控制國家電信運營商提供服務的費用。倘移動互聯網接入費或向互聯網乘客收取的其他費用增加，則乘客流量可能會減少，從而可能導致我們的收入大幅減少。

風 險 因 素

我們依賴數量有限的電信服務供應商通過地方電信線路及託管我們服務器的網際網絡資料中心為我們提供數據通信能力。無法保證我們能在互聯網基礎設施或電信服務供應商提供的固定電信網絡出現中斷、故障或其他問題的情況下找到替代網絡或服務。隨著我們業務的擴展，我們可能需要升級我們的技術及基礎設施，以跟上我們平台上不斷增長的流量。我們無法向閣下保證，電信服務供應商提供的互聯網基礎設施及固定電信網絡將能夠滿足與互聯網使用量持續增長相關的需求。

我們的業務亦有賴於移動通訊系統的高效及不間斷運作。停電、電信延遲或故障、安全漏洞或電腦病毒的發生可能導致我們的服務、產品及平台出現延遲或中斷，以及導致我們、乘客及出行服務提供商商業業務中斷。任何該等事件均可能損害我們的聲譽，嚴重擾亂我們的運營，並使我們承擔責任，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

此外，我們部分依賴手機操作系統（如安卓及iOS）及其各自的移動APP市場以及若干第三方平台，以向我們平台上的客戶、乘客及司機提供我們的移動APP及小程序。任何變動導致我們競爭對手的APP獲得優惠待遇，可能會對我們的平台在移動設備上的實用性造成不利影響。倘該等手機操作系統或移動APP市場限制或禁止我們向客戶、乘客及司機提供我們的APP、作出降低我們APP功能的變動、增加使用我們APP的成本、施加我們不滿意的使用條款或以不利於我們的方式修改其搜索或評級算法，或倘我們的競爭對手在該等手機操作系統移動APP市場出現的位置比我們更為明顯，我們的乘客、司機或出行服務提供商的數目的整體增長可能放緩。上述任何風險均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

隨著新移動設備及移動平台的發佈，我們無法保證若干移動設備將繼續支持我們的平台或有效地對我們的APP進行更新。此外，為了提供高質量的APP，我們需要確保我們的APP能夠通過一系列移動技術、系統、網絡及標準有效運作。我們可能無法成功與手機行業的主要參與者發展或維持關係。倘我們平台上的客戶、乘客及司機在其移動設備上訪問或使用我們的APP時遇到任何困難，或倘我們無法適應主流手機操作系統的變化，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

風 險 因 素

電腦惡意軟件、病毒、垃圾郵件及網絡釣魚攻擊可能損害我們的聲譽、業務及經營業績。

我們在整個運營中高度依賴信息技術系統。我們的信息技術系統（包括我們的系統、平台、支付系統及管理功能）以及第三方業務合作夥伴及服務供應商的信息技術系統包含與業務相關的專有或機密信息以及由司機、乘客、出行服務提供商及僱員托付給我們的敏感個人資料（包括個人識別資訊）。請參閱「業務－數據隱私及安全」。電腦惡意軟件、病毒、垃圾郵件及網絡釣魚攻擊在我們的行業中日趨普遍，且未來也可能發生在我們身上。倘我們無法有效解決該等問題，則可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。由於我們的知名度、我們服務的乘客數量以及我們在平台持有的個人數據類型和數量，我們可能成為特別吸引此類攻擊的目標。儘管我們已開發系統及流程，以保護我們及平台上的乘客的數據，並對數據丟失、平台上的不良活動及安全漏洞加以防範，但我們無法向閣下保證該等措施將達到絕對安全。由於例如軟件錯誤或其他技術故障、僱員、分包商或供應商的錯誤或瀆職行為、或出現我們未曾預料或未作防範的新威脅，我們在這方面的努力可能會失敗，而我們可能會因為防範或修復網絡攻擊而產生龐大的成本。任何實際或被認為未能維持我們產品及技術基礎設施的性能、可靠性、安全性及可用性以使乘客和政府監管機構滿意的情況，均可能會損害我們的聲譽，並導致我們因聲譽及品牌受到不利影響、業務中斷以及吸引和留住客戶和乘客的能力下降而造成的收入損失。

倘我們無法開發或管理廣受歡迎的新的或升級的服務或技術，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響。

為繼續吸引及留住乘客及客戶，我們已投資並將需要繼續投資於先進技術的研發，如大數據分析、AI解決方案及雲技術。

我們的服務、產品及技術的成功取決於若干因素，包括該等服務及技術的及時完成、引入、政府監管及市場接受。此外，任何先進技術可能無法按預期發揮作用，或可能無法為乘客及客戶帶來預期價值。

風 險 因 素

其他人開發的服務產品也有可能使我們的服務產品失去競爭力。此外，我們在先進技術方面的研發工作可能會分散管理層對當前營運的注意力，並將資本和其他資源從我們更成熟的服務產品和技術上轉移。如果我們未能實現投資的預期收益，我們的業務、經營業績、財務狀況和前景可能會受到損害。

如果我們無法繼續開發或管理先進技術，或者如果乘客或客戶不重視該等技術或無視其利益，他們隨後可能會選擇不使用我們的服務和產品，這可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況和前景造成不利影響。

我們的業務在很大程度上取決於我們的管理層、其他主要人員及稱職員工的持續努力，以支持我們的現有業務及未來增長。倘我們無法吸引、激勵及留住人才，我們的營運及增長前景可能會受到嚴重干擾。

我們的成功部分取決於管理層及其他主要人員的持續服務。我們依賴高級管理團隊的專業知識、經驗及遠見。我們亦依賴其他主要人員的技術知識及技能。倘我們的任何高級管理層或主要人員無法或不願繼續為我們提供服務，我們可能無法輕易取代他們或根本無法取代他們。因此，我們的業務可能會受到嚴重干擾，我們的經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響，且我們可能會因招聘、培訓及挽留主要人員而產生額外開支。

我們的現有業務及未來增長需要一支稱職的員工隊伍。然而，我們經營的行業的特點是對人才的高需求和激烈的競爭。為吸引及留住人才，我們可能需要為僱員提供更高的薪酬、更好的培訓及更具吸引力的職業發展軌道及其他福利，而這可能成本高昂且造成負擔。我們無法向閣下保證我們將能夠吸引或留住合資格人員以支持未來增長。我們可能無法管理與僱員的關係，而我們與僱員之間的任何糾紛或任何與勞工相關的監管或法律程序均可能分散管理及財務資源、對員工士氣造成不利影響、降低我們的生產力或損害我們的聲譽及未來的招聘工作。此外，由於我們的業務增長迅速，我們培訓新僱員並將其融入業務的能力可能無法滿足我們不斷增長的業務需求。上述任何與我們的勞動力有關的問題均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們的僱員、乘客、客戶、司機及其他第三方的違法、不當或其他不合宜活動可能損害我們的業務及聲譽。

我們經營的行業，需要誠信及得到乘客及客戶信賴。我們的僱員、乘客、客戶、司機及其他第三方的違法、不當或其他不合宜活動（包括之前可能曾與我們合作的個人或故意冒充我們平台乘客的個人的活動），可能會對我們客戶及乘客的信心、品牌、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。該等不合宜活動可能包括襲擊、辱罵、盜竊、其他不當行為或過失等。

儘管我們已實施各種措施以預測、識別及解決該等類型活動的風險，但不一定能識別、解決及防止該等人士的所有違法、不當或其他不合宜活動。我們為發現及防止該等活動而採取的預防措施可能無法有效控制未知或不在管理之下的風險或損失。同時，倘我們為防範該等違法、不當或其他不合宜活動而採取的措施過於嚴格，則可能會無意中阻止了司機或乘客繼續使用我們平台，或減低他們使用我們平台的意願。

倘我們的任何僱員、乘客、客戶、司機及其他第三方從事非法或可疑活動或其他不當行為，我們可能蒙受經濟損失，並可能面臨監管制裁及重大法律責任，而我們的財務狀況或吸引新乘客、客戶及司機的能力可能因此受到不利影響。倘僱員在受僱期間或司機在提供服務期間受到任何制裁，即使是與我們無關的事項，我們可能會遭受負面宣傳，這可能會對我們的品牌、公眾形象及聲譽造成不利影響，並導致針對我們的調查或索賠。我們亦可能被視為促成或參與非法活動或不當行為，而因此須承擔民事或刑事責任。

倘若來自業務夥伴或其他第三方的服務質量下降，乘客可向我們索取賠償，且不會繼續使用我們的線上平台。

我們確保令人滿意的乘客體驗的能力在很大程度上取決於我們的業務夥伴（包括客運企業、網約車司機及其他供應商）提供高質量的服務及產品。倘我們的業務夥伴未能提供優質服務，我們的聲譽及品牌將受到負面影響。

我們已採取多項措施確保業務夥伴提供的服務質量，包括：(i)在與我們訂立的協議中訂明業務夥伴的責任；及(ii)定期為業務夥伴提供服務質素培訓。該等行動可能不足以有效發現質量問題。倘我們的乘客對所提供的出行服務不滿意，他們可能會減少

風險因素

使用或完全放棄使用我們的線上平台，甚至可能要求我們退還已支付予我們的款項，或就他們因我們的出行服務提供商的表現或不當行為而蒙受的損失向我們索償，這可能會損害我們的聲譽，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

此外，我們的成功部分取決於我們與其他第三方服務供應商的關係。我們根據一系列標準甄選第三方服務供應商，包括他們所展示的能力、市場聲譽及我們與他們的過往關係。我們依賴第三方雲服務供應商存儲我們的乘客數據。倘我們的任何第三方服務供應商終止與我們的關係或拒絕按商業上合理的條款與我們重續協議，我們將需尋找替代供應商，並且可能無法在可接受的時間內獲得類似的條款或替換此類供應商。我們亦依賴第三方提供的其他軟件及服務，例如通訊及內部軟件，倘該等軟件及服務未能符合我們的預期、包含錯誤或漏洞、遭遇干擾，或出現中斷，則我們的業務可能會受到不利影響。任何該等風險均可能增加我們的成本並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。此外，與任何第三方合作夥伴及第三方服務供應商有關的任何負面宣傳均可能對我們的聲譽及品牌造成不利影響，並可能導致監管或訴訟風險增加。此外，我們的第三方服務供應商可能不時受到監管行動的影響。上述任何情況均可能對他們與我們的關係造成不利影響，並削弱他們向我們提供滿意服務的能力，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們依賴我們的平台與不受我們控制的第三方應用程序和平台之間的互操作性。

我們與主要第三方支付平台及多種其他支付、旅行、數據管理和安全供應商進行了集成。隨著我們服務的擴展和發展，我們與其他第三方應用程序、產品和服務的集成可能會越來越多。第三方應用程序、產品和服務在不斷發展，我們可能無法維護或修改我們的平台以確保其在發展變化後與第三方產品的兼容性。此外，我們有些競爭對手或技術合作夥伴可能會採取行動干擾我們的平台與其自身產品或服務的互操作性，或對我們運營和分銷平台的能力和條款施加強大的業務影響。隨著我們服務的不斷發展，我們預計競爭的類型和水平將會增加。如果我們的任何競爭對手或技術合作夥伴修改其產品、標準或使用條款的方式降低了我們平台的功能或性能，或令我們不滿意，或對競爭產品或服務給予優惠待遇，我們的業務、經營業績和財務狀況可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

我們的業務涉及收集、存儲、處理和傳輸大量數據，可能受到複雜且不斷變化的網絡安全、信息安全、隱私和數據安全相關法規和監督所約束。全面遵守相關法律法規可能會產生巨額成本並分散管理團隊注意力。

我們的業務涉及收集、存儲、處理和傳輸與我們的司機和乘客相關的數據，包括但不限於身份信息、交易信息和其他敏感個人信息。我們受到有關網絡安全、信息安全、隱私和數據安全的各種法律法規所約束，包括對個人信息收集、存儲和使用的限制以及採取措施防止個人信息被洩露、竊取或篡改的要求。

中國網絡安全、信息安全、隱私和數據安全的監管框架不斷發展。請參閱「監管概覽－有關信息安全及審查的法規」、「監管概覽－有關隱私保護的法規」及「業務－數據隱私及安全」。

例如，根據2021年12月28日發佈並於2022年2月15日生效的《網絡安全審查辦法》（「**國家網信辦法**」），如果主管部門認為我們的數據處理活動影響或可能影響國家安全，主管部門可以對我們啟動網絡安全審查。此外，考慮到關鍵信息基礎設施運營者（「**關鍵信息基礎設施運營者**」）承擔的網絡安全保護義務有所增加，如果我們將來被認定為關鍵信息基礎設施運營者，則可能需要承擔更多的網絡和數據安全成本以遵守相關監管要求。

於2024年9月24日，國務院頒佈了《網絡數據安全管理條例》（「**網絡數據安全條例**」），並已於2025年1月1日生效，其中要求數據處理者在其日常運作過程中遵守若干規定，並進一步規定，數據處理者開展影響或可能影響國家安全的數據處理活動，必須申請網絡安全審查。然而，網絡數據安全條例並無具體規定何為「影響或可能影響國家安全」。鑒於現行中國法律法規對「影響或可能影響國家安全」的活動的詮釋須主管部門作進一步澄清，而且，影響或可能影響國家安全的數據處理活動的範圍須待主管部門作出進一步澄清及解釋，我們無法保證我們是否將受網絡安全審查或日後頒佈的新規則或法規是否將對我們施加額外合規要求。

《數據出境安全評估辦法》（「**安全評估辦法**」）由國家網信辦於2022年7月7日公佈，並於2022年9月1日起施行。2024年3月22日，國家網信辦發佈了《促進和規範數據跨境流動規定》（或新數據跨境流動規定），於同日生效。新數據跨境流動規定訂明，若與安全評估辦法有任何衝突，以新數據跨境流動規定為準。新數據跨境流動規定訂

風 險 因 素

明豁免若干數據跨境傳輸責任的情形，其中包括，通過數據跨境傳輸安全評估、訂立個人信息出境標準合同或通過個人信息保護認證。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的日常業務經營並無涉及向任何境外接收者轉移任何重要數據或個人信息。若我們在未來經營活動中涉及跨境轉移重要數據和個人信息，且符合上述任何一項條件，我們應按照安全評估辦法、新數據跨境流動規定及有關數據和個人信息跨境傳輸的其他適用法律法規履行相應的安全評估義務或其他義務。

近年來，中國的個人信息保護、網絡安全及數據安全法律法規和監管規則不斷發展完善，對移動互聯網APP及數據處理活動的合規要求越來越嚴格，監管規則也越來越細化。由於我們主要依賴APP提供服務，APP的個人信息保護水平和相關合規監管措施可能帶來重大影響。我們將持續關注該等領域監管合規要求的變化，密切跟蹤該等領域立法的制定、修改和出台對現有業務運營可能產生的影響，認真、持續地開展合規工作，及時更新安全技術措施、改進管理。這將是一項長期投資，難以按現有條件作出估計。如果我們未能通過技術和管理手段及時處理或回應監管機構在APP常態化執法中發現的合規問題，或者整改措施因有效性有限而無法達到監管要求，我們可能會因侵犯個人信息權益而受到社會批評。如果情節嚴重，我們還可能受到行政處罰，如強制APP從APP商店下架、暫停服務或罰款。

儘管我們努力保護個人信息和其他機密信息，但我們的安全系統和措施可能無法發現和防止所有因僱員錯誤、不當行為、失誤或其他瀆職行為或任何未經授權的第三方造成的意外洩露，或無法完全符合監管要求。我們的信息技術和基礎設施可能容易受到網絡攻擊或安全漏洞的影響，第三方可能會繞過我們的安全措施，挪用專有信息，並導致我們的信息技術系統中斷。未經授權的第三方還可能試圖以欺詐手段誘導我們的僱員、合作夥伴、司機、乘客或其他人披露用戶名稱、密碼、支付卡信息或其他敏感信息，或使用日益複雜的方法從事涉及個人信息的非法活動。此外，我們平台上的司機和乘客可能在自己的移動設備上存在與我們的系統和平台完全無關的漏洞，但可能會錯誤地將自己的漏洞歸咎於我們或對我們的系統和平台造成不利影響。

風 險 因 素

此外，憑證填充攻擊正變得越來越普遍，而老練的攻擊者可以掩蓋他們的攻擊，使得這些攻擊越來越難以識別和預防。任何導致我們洩露機密信息的實際或認定安全漏洞，即使是匿名，仍可能中斷我們的運營，暫時或永久癱瘓我們的平台，導致欺詐性資金轉移，損害我們與乘客和其他業務夥伴的關係，並導致我們承擔法律責任、監管制裁、財務風險和聲譽損害，其中任何一項都可能對我們的業務、經營業績和財務狀況造成重大不利影響。任何影響我們與我們共享或披露數據實體的隱私或安全漏洞都可能產生類似的影響。此外，任何針對我們競爭對手的網絡攻擊或安全和隱私漏洞都可能削弱人們普遍對我們所營運服務行業的信心，從而削弱對我們平台的信心。

此外，針對任何安全漏洞或事件的索賠或訴訟進行辯護，無論其是非曲直，都可能代價高昂並分散管理層的注意力。我們無法向閣下保證我們的保險範圍足以承擔數據處理或數據安全責任，我們將繼續以商業上合理的條款獲得保險，或者任何保險公司都不會拒絕承保任何未來的索賠。如果成功提出一項或多項超出現有保險範圍的巨額索賠，或者我們的保單發生變化，包括保費增加或實施大額免賠額或共同保險要求，可能會對我們的聲譽、品牌、業務、經營業績和財務狀況產生不利影響。

我們必須充分解決隱私問題，並遵守適用的隱私或數據保護法律、法規和隱私標準。如果我們受到主管監管機構的質疑，我們可能會面臨額外的成本、責任、聲譽損害、平台被暫停使用以及業務受到損害。隨著未來頒佈有關數據安全和個人信息保護的新法律、法規和標準，我們可能會從技術和管理兩個方面花費更多資金來升級和改進我們的數據安全機制，以遵守日益嚴格的要求。我們必須遵守這些法律、法規和標準，否則我們可能會遭受罰款或其他處罰，從而對我們的業務、經營業績和財務狀況造成重大不利影響。

我們可能無法阻止他人使用我們的知識產權，這可能會損害我們的業務並使我們面臨訴訟。

我們認為我們的專利、著作權、域名和其他知識產權對我們的成功至關重要。我們依靠專利、著作權、商標法、披露限制和其他限制使用我們知識產權的協議以及僱員的定期培訓組合來保護這些權利。請參閱「業務 — 知識產權」。

風 險 因 素

我們的業務合作夥伴未必總是遵守我們禁止未經授權使用我們的品牌、圖像、角色和其他知識產權的合同條款。這些協議可能無法有效防止未經授權使用我們的知識產權。此外，第三方可能會獨立發現商業秘密和專有信息，從而限制我們對此類當事方主張任何商業秘密權利的能力。

我們的競爭對手和其他第三方可能會註冊與我們相似的商標或申請相似的專利或著作權，並可能從我們轉移潛在乘客及客戶到他們身上。要阻止這種不正當競爭活動在本質上有困難。如果我們無法阻止此類活動，競爭對手和其他第三方可能會從我們的平台上趕走潛在乘客及旅客，這可能會損害我們的聲譽並對我們的經營業績產生重大不利影響。

在我們運營的地理市場中，監管未經授權使用我們的專有技術、商標和其他知識產權既困難又昂貴，並且可能需要訴訟來執行我們的知識產權。未來的訴訟可能會導致大量成本和資源轉移，並可能擾亂我們的業務，以及對我們的業務、經營業績和財務狀況產生重大不利影響。

我們可能受到第三方提出知識產權侵權索賠或其他指控，這可能會對我們的業務、經營業績和財務狀況產生重大不利影響。

我們不能確定我們的經營或業務的任何方面不會侵犯或以其他方式違反第三方在我們不知情的情況下持有的商標、著作權、專利、專有技術、商業秘密或其他知識產權。我們尚未遭受與他人知識產權有關的重大訴訟和未決或針對我們的索賠，但未來我們可能不時受到此類訴訟和索賠。此外，與專利和其他知識產權有關的適用法律和詮釋，以及在我們經營所在地理市場授予此類專利或其他知識產權的程序和標準仍在不斷發展，我們無法保證法院或監管機構會同意我們的分析。

我們可能會在監察和偵測潛在侵權行為方面產生額外費用。如果我們被發現侵犯他人的知識產權，我們可能會因侵權活動承擔責任或被禁止使用此類知識產權，並且可能會產生許可費用或被迫開發自己的替代方案。針對任何侵權或許可的指控和索賠進行辯護可能既昂貴又耗時，並可能分散我們用於業務和運營的管理層時間和其他資源，而且許多此類索賠和訴訟的結果無法預測。如果發生涉及支付大筆金錢的判決、罰款或和解，或針對我們發出禁制措施，則可能導致重大的金錢責任，並可能通過限制或禁止我們使用相關知識產權嚴重擾亂我們的業務和運營，並對我們的業務、聲譽、經營業績和財務狀況可能造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們可能涉及的法律訴訟或調查所導致的不利訴訟判決或和解可能會使我們面臨金錢損失或限制我們經營業務的能力。

我們已經並可能在未來涉及司機、乘客、員工、業務夥伴、服務提供商、其他股東、競爭對手或政府部門等提出的私人訴訟、集體訴訟、調查和各種其他法律訴訟。有關更多詳情，請參閱「業務－法律程序及合規」。任何此類訴訟、調查和法律訴訟的結果本質上都不可預測，而且辯護的費用很昂貴。任何涉及我們的索賠，無論是否有理據，都可能耗費時間、成本高昂及損害我們的聲譽，並且可能需要大量的管理時間和公司資源。如果任何這些法律訴訟的判決對我們不利，或者我們達成和解安排，我們可能會遭受金錢損失或被迫改變我們的業務經營方式，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生不利影響。此外，我們的保單和保險計劃可能無法提供足夠的保障來充分減輕我們面臨的潛在責任，而我們可能需要為保障支付高額保費或免賠額，在某些情況下，我們可能根本無法獲得保險。請參閱「－我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們的業務相關的風險」。

我們的風險管理和內部控制系統未必在所有方面都充足或有效，這可能會對我們的業務和經營業績產生重大不利影響。

我們尋求建立的風險管理和內部控制系統，包括我們認為適合我們業務運營的政策和程序。請參閱「業務－風險管理和內部控制」。然而，由於風險管理和內部控制系統的設計和實施存在固有的局限性，我們無法保證我們的風險管理和內部控制系統能夠識別、預防和管理所有風險。我們的內部控制程序旨在監察我們的運營並確保其整體合規性。然而，我們的內部控制程序可能無法及時識別所有不合規事件，或者根本無法識別。我們不是時刻可能及時發現和防止欺詐和其他不當行為，我們為防止和發現此類活動而採取的預防措施可能無效。

我們的風險管理和內部控制體系還取決於我們員工的有效實施。然而，我們無法保證此類實施不會出現任何人為錯誤或失誤，這可能會對我們的業務和經營業績產生重大不利影響。由於我們未來可能會提供更廣泛、更多樣化的服務，服務的多樣化將要求我們繼續提高風險管理和內部控制的能力。如果我們未能及時調整風險管理和內部控制政策和程序以適應不斷變化的業務，我們的業務、經營業績和財務狀況可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

我們可能需要額外資本，但未必可以優惠條款獲得。

我們可能不時需要額外資本來支持我們的運營、擴張、進行研發和擴展我們的服務網絡。我們預計，我們的資本開支水平將受到客戶或乘客對我們的客運服務或網約車服務以及數字化及業務解決方案的需求的顯著影響。

我們獲得執行業務計劃所需融資的能力取決於許多因素，包括但不限於一般市場狀況和投資者對我們業務計劃的接受程度。這些因素可能導致此類融資的時間、金額、條款和條件對我們缺乏吸引力或無法獲得。特別是，最近金融市場的混亂和動盪的經濟狀況可能會影響我們籌集資金的能力。如果我們無法籌集足夠的資金，我們將需要大幅削減支出或推遲或暫停我們計劃的活動。此外，我們未來的資本需求和其他業務原因可能要求我們出售額外的股權或債務證券或獲得信貸。出售額外的股權或股權掛鈎證券可能會攤薄我們股東的股權。發行債務證券和承擔額外債務將導致債務償還義務增加。此外，如果我們現有或未來的任何融資安排要求我們維持特定的財務比率、滿足財務契約並包含交叉違約條款，我們可能由於這些限制而需要尋求貸款人的許可才能進行某些公司行動。在此情況下，貸款人利益可能與我們有別，我們可能無法在需要時獲得他們的許可。這可能會阻止我們採取我們認為符合公司最佳利益的行動。如果我們未能履行付款和其他義務，包括財務契約和擔保覆蓋要求，可能會導致我們違反擔保貸款協議。我們的貸款人可能會要求我們提前償還債務，這可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況以及我們向股東支付股息的能力產生不利影響。

我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們的業務相關的風險。

根據一般市場慣例，我們投購若干保險，涵蓋與我們的業務和運營相關的意外風險，包括旅行責任保險、員工保險、工作安全責任保險、財產損失保險和車輛損壞保險。我們還購買了與我們的網約車服務相關的保險，包括承運人責任保險及安全生產責任保險。如果我們的保險範圍不足以彌補發生的損失，我們可能會承擔重大額外費用。此外，任何未投保的業務中斷、訴訟或自然災害，或我們未投保的設備或設施的重大損壞，都可能對我們的經營業績產生重大不利影響。

我們沒有購買關鍵人員人壽保險或業務中斷保險，因為這些保險在適用法律下並非強制性。

風 險 因 素

我們經營的地理市場的保險業仍處於早期發展階段，保險公司目前提供有限的業務相關保險產品。因此，即使我們願意投保，也可能無法確保涵蓋與我們的資產或業務相關的某些風險。如果我們因火災、爆炸、洪水或其他自然災害、網絡基礎設施或業務運營中斷或任何重大訴訟而蒙受重大損失或負債，我們的經營業績可能受到重大不利影響。我們目前的保險範圍可能不足以防止我們遭受任何損失，我們無法保證我們將能及時根據我們目前的保單成功索賠或根本無法索賠。如果我們遭受任何保單未涵蓋的損失，或賠償金額遠低於我們的實際損失，則我們的業務、經營業績和財務狀況可能受到重大不利影響。

當前國際貿易的緊張局勢及日益加劇的政治緊張局勢（尤其是中美之間）可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

出於貿易爭端、台灣緊張局勢，以及美國政府對中國半導體行業施加的各種限制等原因，美國與中國之間的政治緊張局勢已升級。在此背景下，中國已實施並可能進一步實施措施，以應對美國政府發起的不斷變化的貿易政策、條約、關稅和對中國公司的制裁和限制。

此外，美國已威脅對中國及中國公司在中國境內外的被指稱活動實施進一步的出口管制、制裁、貿易禁運及其他更嚴格的監管要求。此舉引起擔憂，認為可能會在廣泛領域（例如可以為監控目的或軍事目的而部署的應用）針對中國或中國科技公司施加越來越多的監管挑戰或增強限制。美國或其他司法權區可能不時單方面實施該等出口管制、制裁、貿易禁運及其他更嚴格的監管要求。該等措施預期將對目標國家、市場及／或實體產生重大影響。中國公司可能會受到有關制裁或出口管制措施的影響。在與受制裁或出口管制規限的業務夥伴往來時，我們亦可能面臨風險。因此，我們可能產生額外成本以遵守該等法規及措施，且我們可能因任何違規行為（即使無意違規）而面臨處罰，這進而可能對我們的經營及財務狀況造成重大不利影響。

風 險 因 素

全球經濟、政治或社會狀況或政府政策的變動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到我們經營所在地的政治、經濟及社會狀況的影響。

全球宏觀經濟環境正面臨重重挑戰。世界主要經濟體的中央銀行及金融機構所採取的貨幣及財政政策的經濟狀況及長期影響存在相當大的不確定性，包括推行該等政策而可能引致的問題。對中東、歐洲及非洲的動亂、軍事行動及恐怖威脅的擔憂已導致市場波動。中國與其他國家（包括周邊亞洲國家）之間的關係令人關注，並可能帶來經濟影響。政治緊張局勢加劇可能會降低主要經濟體之間的貿易、投資、技術交流及其他經濟活動水平，從而對全球經濟狀況及全球金融市場的穩定性產生重大不利影響。中國的經濟狀況易受全球經濟狀況，以及國內經濟及政治政策和預期或預料的中國整體經濟增長影響。目前尚不清楚這些挑戰和不確定性會否得到控制或解決，以及其可能對全球政治及經濟狀況產生什麼長期影響。

此外，全球或區域經濟增長的速度可能每年有所不同，而該等增長可能在地理上及任何一個相關經濟體的不同行業之間不均衡。任何實際或預料的全球或地區經濟的經濟衰退，可能導致經濟增長率進一步下降或我們的地區市場或我們可能經營的任何其他市場的經濟前景不明朗，均可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。經濟或政治環境的變化可能會增加我們的成本，增加我們面臨的法律風險及業務風險，擾亂我們的運營，並影響我們的經營業績。

再者，政府法規以及有關資源配置、貨幣政策、金融服務及機構監管、外匯以及其他經濟方面的政策，以及規管特定行業或公司的措施或政策，亦可能影響我們的業務及經營業績。中國政府已實施多項措施以鼓勵經濟增長及引導資源配置，包括利用市場力量進行經濟改革、削減國家對生產性資產的所有權及在商業企業中建立更佳的公司治理。然而，我們無法保證我們的業務營運將能從該等措施中受益。

風 險 因 素

中國的監管環境及法律制度不斷演變，可能要求我們不時對我們的營運作出變動，未能對變動作出回應可能會對我們的業務造成重大不利影響。

我們根據中國法律註冊成立。中國的法律制度是基於成文法的民法制度。有別於普通法制度，民法制度下的過往法院判決可作為參考，但先例價值有限。

我們面臨我們經營所在地區市場的法律制度的若干不確定因素。近期頒佈的法律及法規可能不足以涵蓋該等市場經濟活動的所有方面。尤其是，該等法律法規的詮釋及執行取決於未來的實施情況，而部分該等法律法規對我們業務的應用尚未有定論。我們可能不時訴諸行政及法院程序以強制執行我們的合法權利。然而，由於地方行政及法院機關獲授權解釋及實施法定條文及合約條款，故可能難以評估行政及法院訴訟的結果以及我們在多個地區市場的法律保障水平。地方法院可酌情拒絕執行外國裁決或仲裁裁決。該等不確定因素可能會影響我們對法律規定的相關性及我們執行合約權利或申索的能力的判斷。此外，通過不合理或無意義的法律訴訟、有關第三方行為的申索或試圖從我們獲得付款或利益的威脅，監管的不確定性可能會被利用。

適用於我們的法律及法規不斷演變。因此，我們可能在不知情情況下違反若干政策及規則，經過一段時間後才察覺違規。該等不確定因素，包括我們合約、財產（包括知識產權）及程序權利的範圍及影響的不確定性，以及未能應對我們地區市場監管環境的變化，均可能對我們的業務產生重大不利影響，並阻礙我們繼續營運的能力。

與我們租賃物業相關的若干問題可能會影響我們繼續使用該等物業或使我們面臨潛在罰款。

我們的公司總部位於中國北京。截至2025年6月30日，我們並無擁有任何物業，並於中國多個城市租賃32項物業，總建築面積為6,014.1平方米，全部用作業務運營辦公場所、員工宿舍或倉庫。請參閱「業務－物業」。

於每一租賃期屆滿時，我們必須就延長租期進行磋商。倘若我們無法以可接受的條款協商延長租期，我們將被迫遷往其他地點，或租金可能會大幅增加。這可能會擾亂我們的營運，對我們的財務狀況造成不利影響，並可能導致我們無法轉淨虧為淨盈。此外，我們無法保證租賃不會因我們不能控制的原因而在屆滿日前被終止，例如

風 險 因 素

物業的業主或承租人違反租賃，或因業主缺乏租賃物業的所有權而導致租賃無效。倘任何該等租賃因第三方的質疑而終止，我們或無法繼續使用該等物業。在此情況下，我們需要搬遷至其他處所，並可能因搬遷而產生額外成本。

此外，截至2025年6月30日，我們總建築面積639.6平方米的五項租賃物業存在產權缺陷，原因為若干出租人未提供房產權證或其他有關其合法租賃有關物業的權利的相關證明。請參閱「業務－物業」。我們可能會面臨業主或其他第三方對我們佔用該物業的權利提出質疑。

此外，如果業主基於任何原因（包括但不限於業主不遵守相關法律法規、政府授權拆遷或任何其他不可預見事件）未能履行業主與我們之間的租賃項下的義務，我們可能無法繼續使用該等物業。截至最後實際可行日期，我們不知悉任何第三方或政府機關對該等租賃物業的業權提出任何可能影響我們目前佔用情況的質疑。儘管倘任何該等租約因第三方或政府機關就任何該等問題提出質疑而被終止，我們預期我們將不會遭受到任何罰款或懲罰，但我們可能被迫將我們的營運從受影響的辦公室遷出，並產生相應的額外開支。如果我們無法及時找到合適替代地點，或無法按商業上可接受的條款找到合適替代地點，我們的業務運營可能會受到不利影響。

此外，根據適用的中國法律法規，租賃訂約方須就該租賃向中國住建部地方分局登記及備案。截至2025年6月30日，我們總建築面積5,113.1平方米的25項租賃物業的租賃協議尚未於中國相關土地及房地產管理部門登記及備案。儘管根據中國法律法規，未登記不會影響租賃的有效性，但我們可能會被有關政府機關勒令於規定期限內登記相關租賃，否則我們可能會就每次違反租賃登記規定的事件被罰款人民幣1,000元至人民幣10,000元不等。

出售H股的收益及H股股息可能須繳納中國所得稅。

根據現行中國稅務法律法規及規則，非中國居民個人及非中國居民企業須就我們向他們支付的股息以及出售或按其他方式處置H股所變現的收益承擔不同的稅務責任。

風 險 因 素

根據《中華人民共和國個人所得稅法》，非中國居民個人從中國取得的利息、股息及紅利，須按20%的稅率繳納中國個人所得稅。因此，除非中國與外國個人居住的司法權區之間的適用稅務條約減少或豁免相關稅務義務，否則我們必須從股息付款中預扣有關稅款。一般而言，根據《國家稅務總局關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》的規定，在香港發行股份的境內非外商投資企業可以向稅務條約管轄區內的海外居民個人分派股息時，按10%的稅率預扣個人所得稅。當10%的稅率不適用時，(a)如適用稅率低於10%，扣繳公司應按適當程序退還多繳之稅額；(b)如適用稅率介於10%至20%之間，扣繳公司應按協定的實際稅率預扣該境外個人所得稅；或(c)若無適用稅收協定，扣繳公司應按20%的稅率預扣該境外個人所得稅。

對於在中國境內未設立機構、場所的非中國居民企業，以及雖在中國境內設立機構、場所但收入與該機構、場所無關的非中國居民企業，根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施條例，我們派付的股息及該等外國企業出售或以其他方式處置H股所變現的收益須按10%的稅率繳納中國企業所得稅。根據國家稅務總局頒佈的《關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》，應付予非中國居民企業H股持有人的股息的預扣稅率為10%，但可根據中國與相關非中國居民企業所在司法權區之間的特別安排或適用協定進一步調低。

此外，中國的稅務法律法規可能會發展，適用的中國稅務法律法規的詮釋及應用可能會不時修訂。例如，無法保證非中國居民個人持有人出售H股的收益是否會因中國稅務法律法規或該等法律法規的相關詮釋或實施的任何變更而須繳納個人所得稅。此外，適用的中國稅務法律法規的詮釋及應用可能會有所不同，且可能不斷演變並發生重大變化，包括支付予非中國居民股東的股息以及出售或按其他方式處置H股所變現的收益的個人所得稅。倘適用稅務法律法規或該等法律法規的詮釋或應用發生任何變更，[編纂]於本公司H股的價值可能會受到重大影響。

風 險 因 素

中國不時採納法規以監管算法使用。倘新訂或現有的法規限制我們在業務中使用算法的能力，我們的業務、財務狀況、經營業績和前景可能會受到不利影響。

我們在運營中使用算法。例如，我們在運營過程中使用各種聚合算法對數據進行分類和分析。此外，我們的技術和數據優勢來自較大的乘客基礎及龐大交易量，這使我們能夠將數據轉化為實力，同時提升服務及技術。

中國已採納規管使用算法及基於算法推薦的法規。於2021年2月7日生效的《關於平台經濟領域的反壟斷指南》禁止在缺乏正當理由的前提下，通過基於數據分析，根據乘客支付能力、消費偏好和習慣等，實行差異性交易價格或其他交易條件。於2021年9月17日發佈的《關於加強互聯網信息服務算法綜合治理的指導意見》要求相關監管部門對算法的數據使用、應用場景、影響效果開展日常監測工作，開展算法安全評估，建立算法備案制度，健全算法分級分類體系。於2022年3月1日生效的《互聯網信息服務算法推薦管理規定》規定，算法推薦服務提供者應當落實算法安全主體責任，以顯著方式告知乘客其提供算法推薦服務的情況，並以適當方式公示及定期審核算法推薦服務的基本原理、目的意圖和主要運行機制。網絡數據安全管理條例要求大型網絡平台服務提供者使用公平公正的算法及平台規則。請參閱「監管概覽－有關信息安全及審查的法規」。倘新訂或現有的法規限制我們在業務中使用算法的能力，我們未必能夠完全利用我們的競爭優勢，我們的業務、財務狀況、經營業績和前景可能會受到不利影響。

未能完全遵守中國有關社會保險及住房公積金的法律及法規可能令我們遭受處罰。

中國法律法規要求我們為僱員支付法定社會福利，包括社會保險費。於往績記錄期間，我們委託一名第三方代繳社會保險和住房公積金，而我們並未按照適用中國法律的規定為僱員足額繳納社會保險計劃及住房公積金供款。根據相關中國法律法規，(1)倘我們未能按規定足額繳納社會保險費，當地社會保險機構或會要求我們在規定期限內繳納短繳款項，並可能自應繳款之日起每日向我們收取相當於逾期繳款0.05%的滯納金；倘在規定期限內仍未繳付款項，主管部門或會再處以短繳款項一倍以上三倍以下的罰款；(2)倘我們未能按時足額繳納住房公積金，住房公積金管理中心可要求限期

風 險 因 素

繳納，逾期仍不繳納的，可向法院申請強制執行。詳情請參閱「監管概覽－有關勞動和社會保障的規定－社會保險及住房公積金」。儘管我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期並無因未為我們僱員足額繳納社會保險費及住房公積金而被主管部門處以任何罰款或處罰或被責令改正，惟倘相關地方部門要求我們繳納短繳款項並對我們處以滯納金或罰款，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

根據中國法律，可能需要中國證監會或其他中國政府機關的批准、備案或其他規定。

中國證監會於2023年2月17日發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「境外上市試行辦法」）及五項配套指引，並已於2023年3月31日生效，據此，中國境內公司尋求以直接或間接方式在境外市場發售證券並上市的，須向中國證監會履行備案程序。發行人向境外主管監管機構提交首次公開發行申請的，應在其後三個營業日內向中國證監會提出備案申請。

此外，發行人境外發行上市後發生下列重大事項，應當自相關事項發生並公告之日起三個營業日內向中國證監會報告具體情況：(i)控制權變更；(ii)被境外證券監督管理機構或者有關主管部門採取調查、處罰等措施；(iii)轉換上市地位或者上市板塊；(iv)主動終止上市或者強制終止上市。發行人境外發行上市後主要業務經營活動發生重大變化，不再屬於備案範圍的，應當自相關變化發生之日起三個營業日內，向中國證監會提交專項報告及境內律師事務所出具的法律意見書，說明有關情況。請參閱「監管概覽－有關境外上市的法規」。

基於上述情況，我們將需要根據境外上市試行辦法向中國證監會辦理與[編纂]相關的備案手續。然而，由於該等規則為新頒佈之規則，其解釋、應用及執行仍在演進中，且可能有所變更。我們可能未能及時或根本無法完成有關備案或符合要求，這可能使我們被責令整改、警告或罰款，從而對本公司的聲譽、業務、財務狀況、經營業績及前景，以及本公司H股的[編纂]造成重大不利影響。

風 險 因 素

閣下在根據外國法律向我們、我們的董事、監事或高級管理層送達法律程序文件、執行外國判決或提起訴訟時可能會遇到困難。

我們是一家根據中國法律註冊成立的公司，我們的絕大部分資產及附屬公司均位於中國。我們的大部分董事、監事及高級管理層均居於中國。該等董事、監事及高級管理層的資產亦可能位於中國境內。因此，[編纂]可能無法在香港或中國境外直接向我們或我們的董事、監事或高級管理層送達法律程序文件。

中國目前並無條約規定相互承認及執行若干國家（包括但不限於美國、英國及日本）的法院判決。因此，可能難以承認及執行該等司法權區的法院判決。於2006年7月14日，中國與香港簽訂《最高人民法院關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「**安排**」），於2008年8月1日生效。根據安排，倘任何指定的中國人民法院或香港法院根據選擇法院協議在民商事案件中作出要求支付款項的可執行終審判決，則任何有關各方均可向相關的中國人民法院或香港法院申請承認及強制執行該判決。因此，倘爭議各方未書面同意訂立該法院選擇協議，則無法在中國執行香港法院作出的判決。安排的解釋及實施仍在演變，根據安排提起的訴訟的結果及有效性可能難以評估。

於2019年1月18日，中國最高法院與香港政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（「**新安排**」），旨在建立一個更為清晰明確的機制，以認可和執行香港及中國之間就更廣範圍的民商事案件所作的判決。新安排只會在最高法院頒佈司法解釋及香港完成相關立法程序後生效。新安排生效後，將取代安排。於新安排生效前，倘爭議各方不同意訂立選擇法院協議，則香港法院作出的判決仍有可能無法在中國執行。

風 險 因 素

有關外幣兌換的政策及法規可能會限制我們支付股息及履行其他義務的能力。

我們取得外匯的能力受重大外匯法規規限，且就資本賬戶下的交易而言，須經中國政府部門（包括國家外匯管理局）批准及／或向其登記。尤其是，如果我們通過外債方式融資，則該金額不得（其中包括）超過法定限額，且該等貸款必須向國家外匯管理局的地方分支機構登記。倘我們以額外出資方式融資，則該出資須向市場監管總局或其地方分支機構登記，向商務部申報外商投資資料，或向中國其他政府部門登記。鑑於中國法規對境外控股公司向中國實體提供貸款及直接投資施加的各種規定，我們無法保證我們將能夠及時完成必要的政府程序或獲得必要的政府批准。倘我們未能完成有關登記或取得有關批准，我們將中國業務資本化或以其他方式提供資金的能力可能會受到負面影響，這可能對我們的流動資金以及我們為業務提供資金及擴展業務的能力造成重大不利影響。

此外，我們的部分收入可能會兌換為其他貨幣，以履行我們的外幣債務。例如，我們需要取得外幣以支付H股的已宣派股息（如有）。根據中國現行的外匯法律法規，於[編纂]完成後，我們將能夠通過遵守若干程序規定，以外幣支付股息，而無需獲得國家外匯管理局的事先批准。然而，中國政府日後可酌情採取措施，在若干情況下限制資本賬戶及經常賬戶交易使用外幣。因此，我們可能無法以外幣向我們的H股持有人支付股息。人民幣兌美元及其他貨幣的價值不時波動，並受多項因素影響，例如中國及國際政治及經濟狀況的變化以及中國政府規定的財政及外匯政策。外匯市場的發展以及利率市場化及人民幣國際化的進展可能會在未來導致監管機構對匯率制度的進一步調整，而人民幣兌港元或美元的價值日後可能會大幅升值或貶值。

[編纂][編纂]將以港元收取。因此，人民幣兌美元、港元或任何其他外幣的任何升值均可能導致我們[編纂][編纂]的價值減少。相反，人民幣貶值可能會對我們H股按外幣計的價值及應付股息造成不利影響。此外，可供我們以合理成本降低外匯風險的工具有限。任何該等因素均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響，並可能降低我們H股按外幣計的價值及應付股息。

風 險 因 素

與[編纂]有關的風險

H股過往並無公開市場，而H股於[編纂]後的流通量和[編纂]可能波動。

[編纂]完成前，H股並無公開市場。概不保證我們的H股將在[編纂]完成後形成或維持活躍的[編纂]市場。H股的[編纂]乃由我們與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）磋商的結果，未必能反映H股於[編纂]完成後的[編纂]。我們已申請H股在香港聯交所[編纂]和買賣。然而，在香港聯交所[編纂]並不保證H股可形成活躍和流通的[編纂]市場，而即便可以，亦不保證可於[編纂]後持續或H股[編纂]不會於[編纂]後下跌。H股[編纂]可能於[編纂]完成後隨時降至低於[編纂]。此外，H股的[編纂]和[編纂]可能波動。下列因素可能影響H股的[編纂]和[編纂]：

- 我們的收入和經營業績的實際或預期波動；
- 有關我們或競爭對手招攬或流失主要管理人員的消息；
- 業界宣佈出現有競爭的發展、收購或策略聯盟；
- 財務分析師的盈利估計或推薦意見的轉變；
- 潛在訴訟或監管調查；
- 影響我們或所處行業的整體市況或其他發展動態；
- 其他公司、其他行業的經營和股價表現以及超出我們控制範圍的其他事件或因素；及
- 我們的流通H股的禁售期或其他轉讓限制解除，或我們或其他股東出售或預期出售更多H股。

此外，證券市場不時有大幅價格和成交量波動，與相關公司的經營表現可能無關或並無直接關係。市場和行業的大幅波動可能對H股的[編纂]和[編纂]有重大不利影響。

風 險 因 素

日後在公開市場出售或預期出售或轉換大量H股（包括日後任何H股[編纂]或[編纂]轉換為H股），可能會對H股的現行[編纂]和我們未來籌集額外資金的能力造成重大不利影響，或可能導致閣下的股權被攤薄。

H股的[編纂]可能因日後大量H股或與H股有關的其他證券於公開市場出售或發行或預期可能發生有關出售或發行而下跌。此外，該等日後出售或預期出售亦可能對H股的現行[編纂]及我們日後以有利時間及價格籌集資金的能力造成不利影響。

於[編纂]完成後，我們將擁有兩類股份：[編纂]及H股。我們的[編纂]可在若干情況下轉換為H股，惟須遵守適用的中國法律、法規及批准，包括內部批准及相關中國監管機構的批准，並須遵守香港聯交所的規則、法規及程序。倘大量[編纂]轉換為H股，H股供應可能會大幅增加，這可能對H股的現行[編纂]產生重大不利影響。此外，倘透過發行新股本或與股本掛鈎的證券籌集額外資金，而非按比例發行予現有股東，則相關股東的所有權百分比可能會降低。相關新證券所賦予的權利及特權亦可能優先於H股所賦予的權利及特權。

由於H股的[編纂]高於每股綜合有形賬面淨值，於[編纂]中的H股的買家可能會在有關購買後面臨即時攤薄，而倘我們因[編纂]獲行使而增發H股，或如果我們在未來增發股份以籌集更多資金，則可能會受到進一步攤薄。

由於H股的[編纂]高於緊接[編纂]前的每股綜合有形資產淨值，於故[編纂]中的H股的買家將面臨即時攤薄。為擴大業務，我們日後可能會考慮[編纂]及發行額外股份。倘我們日後以低於當時每股有形資產淨值的價格發行額外股份，[編纂]的買家可能會面臨其股份的每股有形資產淨值被攤薄。此外，倘[編纂]行使[編纂]或倘我們日後發行額外股份以籌集額外資本，則H股持有人的權益可能會被進一步攤薄。

風 險 因 素

我們可酌情決定如何使用[編纂][編纂]，而閣下未必同意我們如何使用該等款項。

我們的管理層可能以閣下可能不同意或不會為股東帶來有利回報的方式使用[編纂][編纂]。有關我們[編纂][編纂]的更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

然而，我們的管理層將在所披露的計劃用途範圍內酌情決定[編纂]的實際用途。閣下將資金委託予我們的管理層，就[編纂][編纂]的具體用途而言，閣下必須依賴管理層的判斷。

無法保證我們日後會否及何時派付股息。

自成立以來，我們並無就H股宣派或派付任何股息。我們預計將繼續投資於技術和創新，以實施我們的增長戰略，我們相信此舉將有助於為客戶、員工和股東創造價值。在決定是否宣派或派付股息時，董事會會考慮多項因素，包括我們的盈利及財務狀況、經營要求、資本要求、業務前景、我們宣派及派付股息的法律、監管及合約限制，以及可能認為重要的任何其他因素。任何股息的宣派及派付，以及股息金額，將受我們的細則及相關中國法律法規所規限。因此，無法保證我們日後會否、何時及以何種方式派付股息，或我們將根據股息政策派付股息。

我們並無作為[編纂]的運營經驗，且我們可能因成為[編纂]公司而引致成本增加。

我們並無作為[編纂]的運營經驗。由於在香港聯交所[編纂]，我們可能面臨更嚴格的行政及合規規定，其可能令我們產生之前作為一家非公衆公司不會產生的大量相關成本及開支。我們預期適用於[編纂]的規則及法規的合規會增加我們的會計、法律及財務合規成本，且令若干企業活動更耗時費資。我們的管理層須投入大量時間與精力於公眾呈報責任及其他合規事宜。我們將評估及監督該等規則與法規的進展，但無法預測或估計可能產生的額外成本金額或成本產生時間。作為[編纂]，我們的呈報及其他合規責任於可見未來可能會給我們的管理、運營及財務資源與系統造成巨大壓力。

風 險 因 素

此外，由於我們正成為一家[編纂]，我們的管理層團隊將需要發展所需的專業知識以符合適用於[編纂]的多項監管要求及其他要求，包括與企業治理、上市規範及證券以及[編纂]關係事宜有關的要求。作為一家[編纂]，管理層將需以新的重要性標準來評估我們的內部控制系統，並對內部控制系統進行必要的變更。我們無法保證，我們將能夠以及時有效的方式行事。

倘證券或行業分析師並無發佈有關我們業務的研究報告，或倘彼等對關於H股的建議作出不利更改，則H股的[編纂]及[編纂]或會下跌。

行業或證券分析師所發佈關於我們或我們業務的研究報告可能會影響H股的[編纂]。倘研究我們的一名或多名分析師將H股降級或發表有關我們的負面評論，不論資料是否準確，H股的[編纂]很有可能下跌。倘一名或多名分析師不再將我們納入研究範圍或未能定期發佈有關我們的報告，我們可能會失去金融市場的知名度，從而導致H股的[編纂]或[編纂]下跌。

無法保證本文件所載若干事實、預測及其他統計數據均屬準確或完整。

本文件，尤其是「業務」及「行業概覽」各節載有與我們的行業有關的資料及統計數據。該等資料及統計數據摘錄自我們委託或公開可得的第三方報告以及其他公開資料。我們認為資料來源為該等資料的適當來源，且我們已合理審慎地摘錄及轉載該等資料。我們並無理由相信有關資料在任何重大方面屬失實或存在誤導成分，或遺漏任何事實，以致有關資料在任何重大方面屬失實或存在誤導成分。然而，我們無法保證該等原材料的質量或可靠性。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或我們或彼等各自的任何董事、高級人員或代表或參與[編纂]的任何其他各方並無獨立核實摘自官方政府來源的資料，且概無就其準確性作出任何聲明。該等資料的收集方法可能存在瑕疵或缺陷，或發佈的資料與市場慣例之間可能存在差異，這可能會導致統計數據不準確或不可與其他經濟體編製的統計數據進行比較。因此，閣下不應過度依賴該等資料。此外，我們無法向閣下保證該等資料的呈列或編纂方法或準確程度與其他來源的統計數據相仿。閣下於任何情況下均應審慎考慮該等資料或統計數據的重要性。

風 險 因 素

閣下應仔細閱讀整份文件，我們強烈提醒 閣下不要依賴報章或其他媒體所載有關我們或[編纂]的任何資料。

於本文件日期後但於[編纂]完成前，可能有報章及媒體對我們及[編纂]作出有關報導，當中可能載有（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。我們對報章及媒體報導並無足夠的控制權，分析師可能對我們發表負面看法或建議，這可能對H股的[編纂]造成不利影響。我們並無授權報章或媒體披露任何有關資料，就有關報章或其他媒體報導的準確性或完整性概不負責。我們對有關我們的任何預測、估值或其他前瞻性資料的適當性、準確性、完整性或可靠性不發表任何聲明。如果有關陳述與本文件所載資料不一致或衝突，我們概不就有關陳述承擔任何責任。因此，[編纂]務請僅按照本文件所載資料作出[編纂]決定，不應倚賴任何其他資料。

閣下在作出有關H股的[編纂]決定時，應僅依賴本文件、[編纂]及我們作出的任何正式公告所載資料。我們概不對報章或其他媒體報道的任何資料的準確性或完整性，以及報章或其他媒體就我們的H股、[編纂]或我們所發表的任何預測、觀點或意見的公正性或適當性負責。我們概不對任何該等數據或出版物的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，[編纂]在決定是否[編纂][編纂]時不應依賴任何該等資料、報道或出版物。在[編纂]中申請[編纂]H股，即表示 閣下已同意， 閣下將不會依賴本文件及[編纂]所載以外的任何資料。

本文件所載的前瞻性陳述受風險及不確定性所限。

本文件載有若干屬前瞻性的陳述及資料，並使用前瞻性術語，例如「相信」、「預期」、「估計」、「預測」、「旨在」、「擬」、「將」、「或會」、「計劃」、「考慮」、「預計」、「尋求」、「應該」、「能夠」、「可能」、「繼續」及類似表述。務請閣下注意，依賴任何前瞻性陳述均涉及風險及不確定性，任何或所有該等假設均可能被證實為不準確，因此，基於該等假設的前瞻性陳述亦可能並不正確。鑑於該等因素以及其他風險及不確定性，在本文件中載入前瞻性陳述不應被視為我們對我們的計劃及目標將會實現的聲明或保證，及該等前瞻性陳述應根據多項重要因素加以考慮，包括本節所載的風險因

風 險 因 素

素。根據上市規則的規定，無論由於新資料、未來事件或其他原因所致，我們均無意公開更新或以其他方式修訂本文件中的前瞻性陳述。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本警示性聲明適用於本文件所載的全部前瞻性陳述。請參閱本文件「前瞻性陳述」。

閣下應僅依賴本文件所載資料作出[編纂]決定，且我們強烈提醒閣下不要依賴報章或其他媒體報導所載有關我們、H股或[編纂]的任何資料。

豁免嚴格遵守上市規則及 豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例

為籌備[編纂]，我們已申請以下豁免嚴格遵守上市規則的相關條文及豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例。

關於管理層留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條及第19A.15條，發行人必須有足夠的管理層人員留駐香港。這通常意味其至少兩名執行董事必須通常居於香港。鑑於(i)本集團的管理總部、高級管理層、業務營運及資產主要位於香港以外，即位於中國；(ii)我們的執行董事及高級管理團隊成員主要居於中國；及(iii)本公司的管理和運營主要在執行董事和高級管理團隊的監督和指導下進行，彼等主要負責本集團業務的整體管理、企業戰略、規劃、業務發展及監控，彼等必須與本集團在中國的業務保持密切聯繫，且董事認為，委任通常居住在香港的執行董事對本集團無益或不合適，因此不符合本公司或股東的整體最佳利益。基於上述原因，我們並無且預期於可見將來不會有足夠的管理層人員留駐香港，以符合上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。

因此，我們已申請且聯交所[已授出]豁免嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條。我們將透過以下安排確保聯交所與我們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維持兩名授權代表，彼等將一直作為與聯交所溝通的主要渠道。聯交所可隨時通過電話、傳真及／或電子郵件聯繫我們的各授權代表，以便迅速處理聯交所的查詢，並可應要求在合理時間內與聯交所會面。我們的兩名授權代表均獲授權代表我們與聯交所溝通。本公司亦將就授權代表的任何變動及時知會聯交所。目前，我們的兩名授權代表為執行董事程千女士及我們的聯席公司秘書區慧晶女士；

豁免嚴格遵守上市規則及 豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例

- (b) 根據上市規則第3.20條，各董事將提供其聯絡資料（包括電話號碼、手機號碼、傳真號碼（如有）、電郵地址（如有）、住址及聯絡地址（如與住址不同））予聯交所及授權代表。此舉將確保聯交所及授權代表可於有需要時隨時迅速聯絡所有董事；
- (c) 我們將努力確保每名並非通常居於香港的董事擁有或可申請到訪香港的有效旅行證件，並能於合理期間內與聯交所會面；
- (d) 根據上市規則第3A.19條，我們已聘請新百利融資有限公司擔任我們的合規顧問（「合規顧問」），其將自[編纂]起至本公司就緊接[編纂]後的首個完整財政年度的財務業績符合上市規則第13.46條的規定之日止作為本公司與聯交所溝通的額外渠道。合規顧問將通過各種方式與本公司的授權代表、董事及高級管理層保持聯繫，包括在需要時進行定期會議及電話討論。我們的授權代表、董事及本公司其他高級管理層成員將及時提供合規顧問在履行上市規則第三A章規定的合規顧問職責時合理要求的信息和協助；及
- (e) 聯交所與董事的會面將透過授權代表或合規顧問安排，或於合理時間內直接與董事會面。我們將就授權代表及／或合規顧問的任何變動及時通知聯交所。

有關委任聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第3.28及8.17條，我們必須委任一名公司秘書，其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。根據上市規則第3.28條註1，聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

- (a) 香港特許秘書公會會員；
- (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

豁免嚴格遵守上市規則及 豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例

- (c) 香港法例第50章《專業會計師條例》所界定的會計師。

上市規則第3.28條註2進一步規定，評估是否具備「有關經驗」時，聯交所會考慮下列各項：

- (a) 該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) 對上市規則及其他有關法律和法規（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，該人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及
- (d) 該人士於其他司法權區的專業資格。

根據聯交所頒佈的《新上市申請人指南》第3.10章，聯交所將根據具體事實及情況考慮發行人就上市規則第3.28條及第8.17條提出的豁免申請。聯交所將考慮的因素包括：

- (a) 發行人的主要業務活動是否主要在香港境外；
- (b) 發行人是否能夠證明需要委任一名不具備《新上市申請人指南》第3.10章第11段所界定的認可資格或相關經驗的人士為公司秘書；及
- (c) 董事為何認為該名人士適合擔任發行人的公司秘書。

此外，根據《新上市申請人指南》第3.10章第13段，有關豁免（如獲授出）將為一段固定期限（「豁免期」）並須符合以下條件：

- (a) 擬任公司秘書必須由具備上市規則第3.28條規定的資格或經驗的人士協助，並於整個豁免期內獲委任為聯席公司秘書；及
- (b) 倘發行人嚴重違反上市規則，則該項豁免將被撤銷。

豁免嚴格遵守上市規則及 豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例

本公司已委任陳佳女士為聯席公司秘書之一。彼於董事會和企業管理事務方面擁有豐富經驗，惟目前並不具備上市規則第3.28條及第8.17條規定的任何資格，可能無法完全符合上市規則的規定。因此，我們已委任完全符合上市規則第3.28條及第8.17條規定的區慧晶女士（彼為英國特許公司治理公會及香港公司治理公會會員）擔任另一名聯席公司秘書，並自[編纂]起初步為期三年，以向陳佳女士提供協助，使陳佳女士獲得上市規則第3.28條註2項下的「相關經驗」，以完全遵守上市規則第3.28條及第8.17條所載的規定。

鑑於區慧晶女士的專業資格及經驗，彼將能夠向陳佳女士及我們解釋上市規則及其他適用香港法律及法規的相關規定。區慧晶女士亦將就組織本公司董事會會議及股東大會以及公司秘書職責附帶的本公司其他事宜向陳佳女士提供協助。預期陳佳女士將與區慧晶女士密切合作，並將與區慧晶女士保持定期聯繫。此外，陳佳女士將在[編纂]起的三年期間遵守上市規則第3.29條的年度專業培訓要求，以加強其對上市規則的了解。彼亦將就有關我們持續遵守上市規則及適用法律法規的事宜獲得我們的合規顧問及有關香港法律的法律顧問的協助。

由於陳佳女士不具備上市規則第3.28條規定的公司秘書正式資格，我們已向聯交所申請且聯交所[已授予]豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，因此陳佳女士可獲委任為本公司聯席公司秘書。豁免自上市日期起計初步三年期間有效，條件是(a)陳佳女士必須由具備上市規則第3.28條規定的資格及經驗的區慧晶女士協助；及(b)倘若區慧晶女士不再以聯席公司秘書身份向陳佳女士提供協助，或倘本公司嚴重違反上市規則，則有關豁免將即時撤回。

於三年期滿前，本公司必須證明並尋求聯交所確認，陳佳女士於三年期間受益於區慧晶的協助已取得上市規則第3.28條註2項下的相關經驗，且有能力履行公司秘書的職責，因此毋須申請豁免。

豁免嚴格遵守上市規則及 豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例

有關持續關連交易的豁免

根據上市規則第十四A章，新申請人在[編纂]後必須就新申請人或其附屬公司訂立的持續關連交易遵守公告、通函及／或獨立股東批准規定（如適用）。

根據上市規則，我們已進行且預期將於[編纂]後繼續進行若干交易，該等交易將於[編纂]後構成本公司的不獲豁免持續關連交易。

因此，根據上市規則第14A.105條，我們已就該等不獲豁免持續關連交易申請而聯交所[已授予]我們豁免嚴格遵守上市規則第十四A章的若干規定。有關該等持續關連交易及豁免的進一步詳情，請參閱「關連交易」。

有關涉及股本變動的披露規定的豁免

我們已申請且聯交所[已授予]我們就披露於緊接本文件刊發前兩年內本集團任何成員公司任何資本變動詳情嚴格遵守上市規則附錄D1A第26段的規定的豁免。

我們已確定5家我們認為對我們於往績記錄期間的運營屬重要及／或對我們的財務業績有重大貢獻的主要附屬公司，即盛智易聯、盛威暢行、恒生長運、北京鴻博及河南盛威。有關詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－主要附屬公司及經營實體」。

截至2025年6月30日，本集團擁有309家於中國成立的附屬公司及分公司。披露有關本集團內所有附屬公司的任何資本變更詳情對我們而言會造成過度負擔，且對[編纂]而言並不重大或並無意義。本集團概無任何個別非主要附屬公司於對本公司總收入、總收入淨額或總資產的貢獻方面對我們屬重大，且概無持有任何對本集團屬重大的主要資產、牌照、知識產權、專有技術及研發。按個別基準計算，各非主要附屬公司分別佔我們截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月總收入少於1.2%、0.7%、0.7%及0.6%。按個別基準計，非主要附屬公司分別佔我們截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個

豁免嚴格遵守上市規則及 豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例

月資產總值少於9.7%、9.3%、8.4%及9.5%。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，本公司及主要附屬公司收入總額分別佔總收入的98.8%、99.3%、99.3%及99.4%。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，本公司及主要附屬公司資產總額佔總資產的90.3%、90.7%、91.6%及90.5%。此外，於往績記錄期間各期間，本公司及主要附屬公司於我們的客運服務、網約車服務及數字化服務以及業務解決方案分部的收入貢獻百分比最高，分別佔截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月的客運服務總收入的88.3%、91.4%、93.9%及92.7%；網約車服務總收入的100%、100%、100%及100%；以及數字化服務以及業務解決方案總收入的100%、99.1%、95.8%及96.5%。因此，本集團其餘附屬公司對本集團整體業績而言相對不重大。

本公司及主要附屬公司的股本變動詳情於本文件「附錄六－法定及一般資料－1.有關本公司的其他資料－B.本公司股本變動」及「附錄六－法定及一般資料－1.有關本公司的其他資料－D.有關我們附屬公司的其他資料」披露。此外，本公司所有重大股權變動均已載入本文件「歷史、發展及公司架構」。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董 事、監 事 及 參 與 [編 纂] 的 各 方

董事

執行董事

姓名	住址	國籍
姜生喜先生	中國北京市 朝陽區 亞運村北苑路68號 天月園 6號樓1-1001號	中國
楊揚先生	中國北京市 豐台區 豐橋路7號院 11號樓1門1204室	中國
張勁濤先生	中國北京市 昌平區回龍觀鎮 金榜園 19號樓1單元102室	中國
程千女士	中國北京市 海淀區 東北旺路38號東馨園 6號樓3層4門302室	中國

非執行董事

姓名	住址	國籍
李晨先生	中國北京市 朝陽區 住欣家園 205號樓18層1801室	中國
陳欣先生	中國上海市 嘉定區 南翔鎮芳林路 951弄16號3層302室	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

獨立非執行董事

姓名	住址	國籍
郭新平先生	中國北京市 海淀區 紫竹院路 1號院3號樓1504室	中國
關積珍先生	中國北京市 海淀區 高粱橋斜街乙40號 上園村3號 9區塔1號樓1305室	中國
許佳龍先生	香港 九龍紅磡 德安街11號黃埔花園 紅棉苑7期 第一座13樓G室	中國

監事

姓名	住址	國籍
趙昌勝先生	中國北京市 昌平區北七家鎮 宏福苑南二區 C棟1單元403室	中國
羅燕女士	中國北京市 海淀區 中關村南一街1號 中關村東大院 1號樓1門401室	中國
余敏先生	中國 湖北省武漢市 江岸區 後湖大道111號 漢口城市廣場四期 17棟2單元2103室	中國

進一步資料於本文件「董事、監事及高級管理人員」一節披露。

董事、監事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

獨家保薦人

中信建投（國際）融資有限公司
香港
中環
康樂廣場8號
交易廣場二期18樓

[編纂]

本公司法律顧問

有關香港法律

年利達律師事務所
香港
遮打道
歷山大廈11樓

董事、監事及參與[編纂]的各方

有關中國法律 (包括中國數據合規)

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

獨家保薦人及[編纂]的法律顧問

有關香港法律

漢坤律師事務所

香港
皇后大道中15號
置地廣場
告羅士打大廈43樓
4301-10室

有關中國法律

天元律師事務所

北京市
西城區
金融大街35號
國際企業大廈A座509單元

核數師及申報會計師

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港
中環
遮打道10號
太子大廈8樓

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

行業顧問

弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司

上海分公司
中國
上海市
南京西路1717號
會德豐國際廣場2504室

[編纂]

公 司 資 料

註冊辦事處

中國
北京市海淀區
上地東路1號院
3號樓4層

中國總部及主要營業地點

中國
北京市海淀區
上地東路
1號院
3號樓4層

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

公司網站

www.shengweitimes.com
(此網站所載資料並不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

陳佳女士
中國
南京市秦淮區
宏光路77號
晨光新苑
1棟2單元501室

區慧晶女士(*CGI, HKCGI*)
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

授權代表

程千女士
中國
北京市海淀區
東北旺路38號東馨園
6號樓
3層4門302室

區慧晶女士(*CGI, HKCGI*)
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

公 司 資 料

審計委員會

郭新平先生 (主席)
關積珍先生
許佳龍先生

薪酬委員會

關積珍先生 (主席)
郭新平先生
許佳龍先生

提名委員會

姜生喜先生 (主席)
程千女士
郭新平先生
關積珍先生
許佳龍先生

[編纂]

主要往來銀行

中信銀行股份有限
公司北京北辰支行
中國
北京市朝陽區
慧忠里320號
住總集團大廈一層

中國民生銀行股份有限公司
北京上地支行
中國
北京市海淀区
上地東里一區
4號樓

招商銀行股份有限公司
北京上地支行
中國
北京市海淀区
農大南路1號
硅谷亮城
2號樓B座一層

行業概覽

本節及本文件其他章節載有與我們經營所在行業有關的資料。本節及本文件其他章節所載的若干資料及統計數據乃摘錄自獨立市場研究機構弗若斯特沙利文（我們委託該機構）發佈的弗若斯特沙利文報告，以及摘錄自各種政府官方刊物及其他公開可得的刊物。來自官方政府及非官方來源的資料未經我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方（弗若斯特沙利文除外）獨立核實，且概無就該等資料及統計數據的準確性或完整性作出聲明。

資料來源及可靠性

我們已委託弗若斯特沙利文（一家市場研究及諮詢公司及獨立第三方）對中國道路客運市場、道路客運信息服務市場、網約車市場及道路客運市場數字化及業務解決方案進行分析並作出報告。弗若斯特沙利文為我們編製的報告在文件中稱為弗若斯特沙利文報告。弗若斯特沙利文報告由弗若斯特沙利文編製，不受我們的影響。就編製弗若斯特沙利文報告應付予弗若斯特沙利文的費用為人民幣400,000元，我們認為該費用反映類似服務的市場費率。弗若斯特沙利文於1961年成立，在全球設有逾45個辦事處，擁有超過3,000名行業顧問、市場研究分析師、技術分析師及經濟學家。董事經作出合理查詢後確認，就彼等所深知，自弗若斯特沙利文報告日期起直至最後實際可行日期，行業並無出現可能限制、抵觸或對本節所載資料產生影響的不利變動。

研究方法

於編製弗若斯特沙利文報告期間，弗若斯特沙利文使用其內部分析模型及技術收集、分析、評估及驗證資料及統計數據。初步研究乃通過與行業參與者及行業專家的討論及訪談進行。二手研究涉及分析從多個公開數據來源獲得的市場統計數據，例如研究國家政府發佈的數據、公司報告、獨立研究報告及弗若斯特沙利文的內部數據庫。弗若斯特沙利文採用的方法論乃基於從多個層面收集的資料及統計數據，並允許交叉引用該等資料及統計數據以確保準確性。鑑於上述情況，我們認為該等資料及統計數據是可靠。

行業概覽

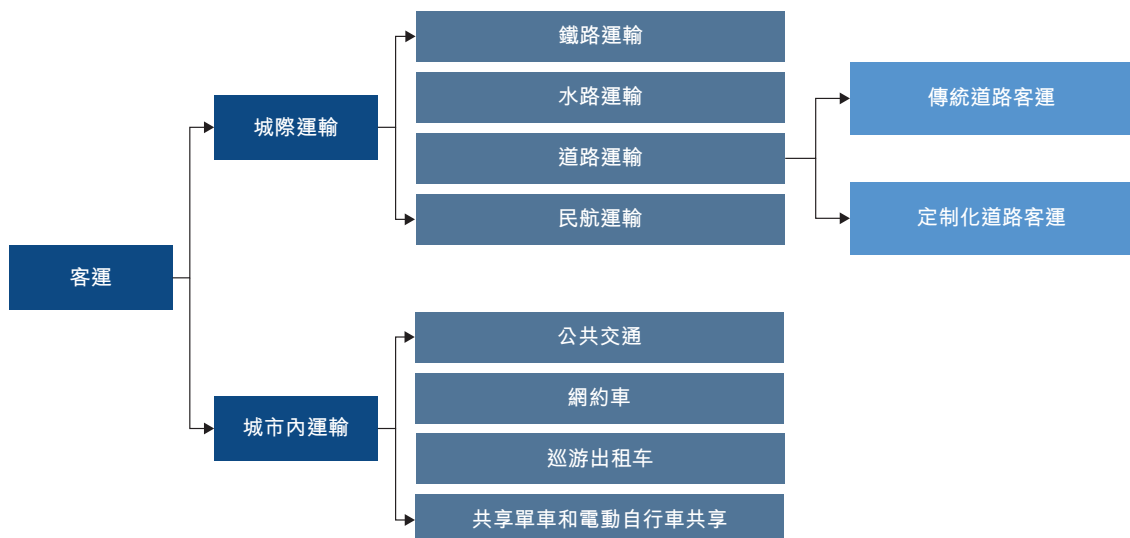
基準及假設

弗若斯特沙利文報告載有一系列市場預測，該等預測乃基於以下假設（但不限於）作出：(i) 中國及全球經濟未來十年可能保持穩定增長；(ii) 2025年至2029年（「預測期間」）中國及全球的社會、經濟及政治環境可能保持穩定。

中國道路客運行業概覽

客運的定義及分類

客運是指運送乘客的商業活動，可分為城際運輸和城市內運輸。城際運輸一般指從一個城市到另一個城市，或從一個城市到其下屬的縣、鄉、鎮的運輸。另一方面，城市內旅行通常發生在城市邊界內。城際交通涉及各種交通方式，如火車，在連接城市的專用鐵路網絡上運行；水路，如河流或運河，船舶或游船運送乘客穿越水域；道路，大巴車在道路網絡上的城市之間行駛；以及民航，涉及使用飛機在不同城市的機場之間進行空中旅行。對於城市內交通，大巴車、有軌電車、地鐵或地鐵系統等公共交通系統在為居民和遊客提供高效便捷的交通選擇方面發揮着至關重要的作用。網約車在城市內運輸扮演關鍵角色，其不僅提供具成本優勢且環保的運輸選項，亦有助減少交通堵塞、降低碳排放量，並提升整體城市流動性。巡游出租車也是城市內常見的交通方式，提供便捷的點對點出行。此外，共享單車和電動自行車共享計劃提供了替代交通方式，促進了城市內短距離的環保健康通勤選擇。



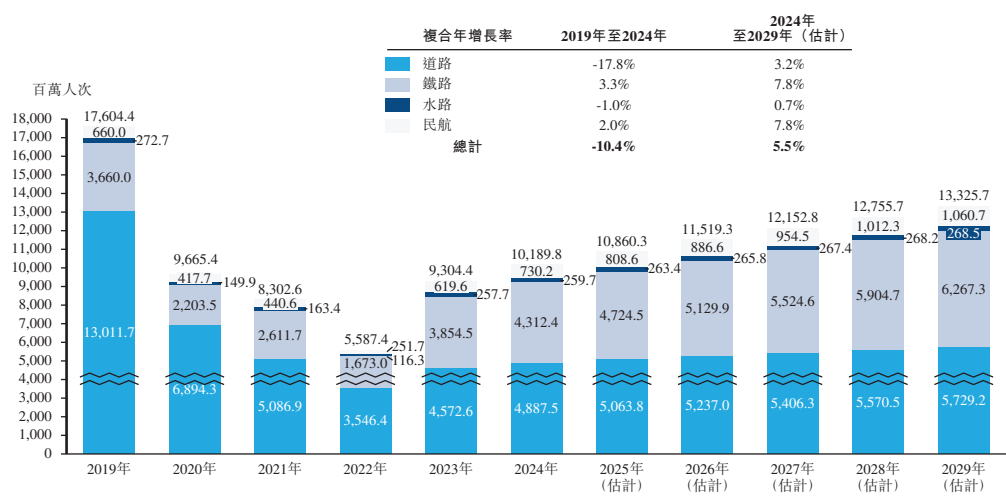
行業概覽

客運量

2020年之前，中國的客運量一直穩步增長。然而，2020年至2022年，由於COVID-19疫情帶來的出行限制，整體客運量從2019年的17,604.4百萬人次大幅下降至2022年的5,587.4百萬人次。於2023年，隨著疫情影響減弱和經濟復甦，整體旅遊市場呈現強勁復甦勢頭。展望未來，預計整體客運市場將繼續穩步增長，於2029年達到13,325.7百萬人次，自2024年起的複合年增長率為5.5%。

儘管近年來高速鐵路等替代運輸方式日益增多，道路客運仍是重要的客運方式，於2024年佔客運總量的48.0%。

2019年至2029年（估計）客運市場總乘客量（中國）



資料來源：交通運輸部、國家統計局、弗若斯特沙利文分析

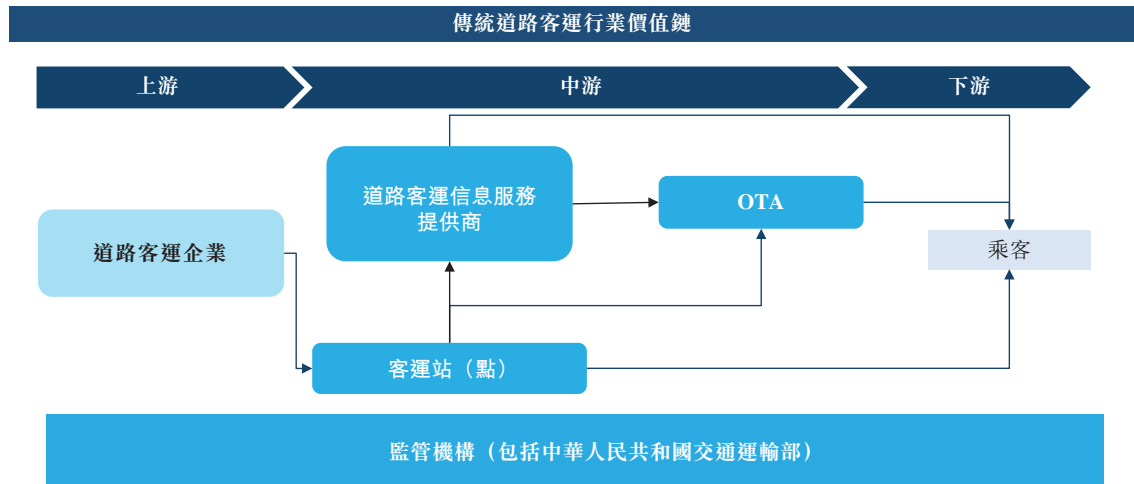
道路客運的定義及分類

道路客運服務是指以客運車輛運送乘客、提供公共服務的商業性道路客運活動，包括班車（加班車）客運、包車客運和旅遊客運。定制客運是指一種運輸服務模式，持牌客運企業利用網絡平台發佈上下旅客地點信息、開展線上售票、按照旅客需求靈活確定發車時間並提供運輸服務。傳統道路客運指不包括定制道路客運的道路客運服務。

行業概覽

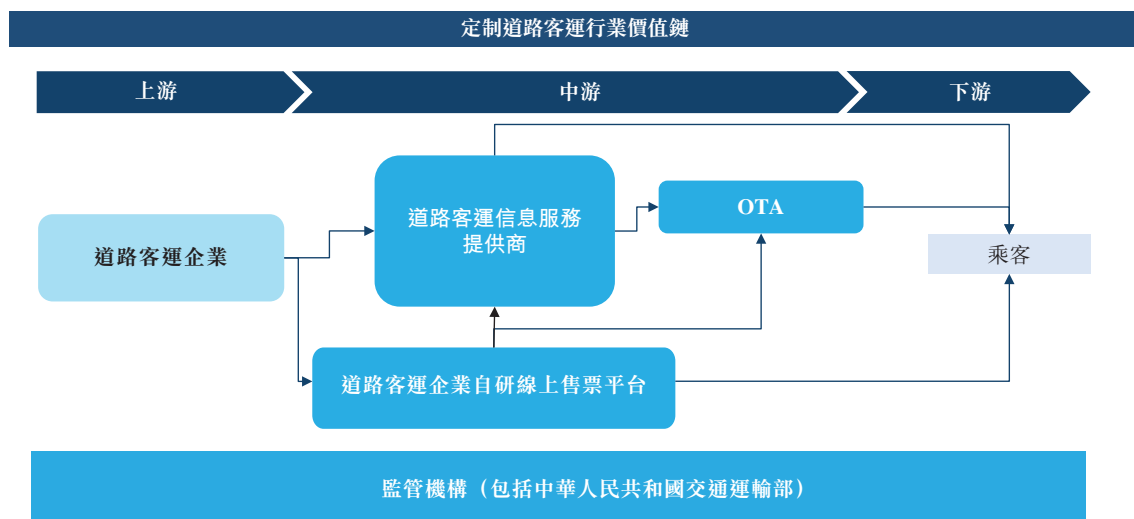
價值鏈分析

上游主要包括道路客運企業。中游包括道路客運信息服務提供商，其作為連接道路客運企業和主要銷售渠道的關鍵角色。中游還包括其他票務代理，如OTA及客運站（點），而其具有多種功能，如方便乘客集散、提供票務服務、組織運輸業務等。



與傳統道路客運行業類似，定制道路客運行業的上游包括道路客運企業，而下游包括乘客。

值得注意的是，根據《道路旅客運輸及客運站管理規定》的規定，定制道路客運行業依賴電子商務平台發佈道路乘客運輸路線、目的地等有關信息，以及開展網上售票。



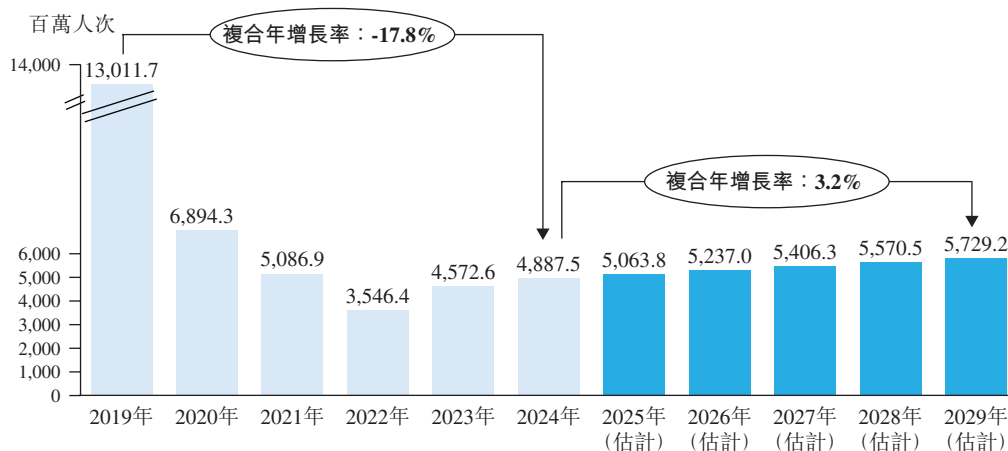
行業概覽

中國道路客運市場規模

於2020年之前，中國的道路客運量逐漸下降，主要是由於基礎設施改善導致高速鐵路的出現作為替代以及私家車保有量增加。2020年，COVID-19疫情嚴重影響了人們的出行，導致道路客運量從2019年的13,011.7百萬人次大幅減少至2020年的6,894.3百萬人次。隨後幾年，道路客運量持續下降，於2022年達到3,546.4百萬人次的低點，但隨著疫情影響逐漸消退，經濟和消費者出行需求開始復甦，道路客運量自2023年起出現上升趨勢。2024年，受經濟活動恢復及消費者旅遊需求回升所帶動，中國道路客運量回升至4,887.5百萬人次。

展望未來，隨著消費者旅遊需求持續強勁，預計整體市場將保持緩慢但穩定的復甦。預計2029年中國道路客運量將達到5,729.2百萬人次，自2024年起的複合年增長率為3.2%。

2019年至2029年（估計）按運量計道路客運市場規模（中國）



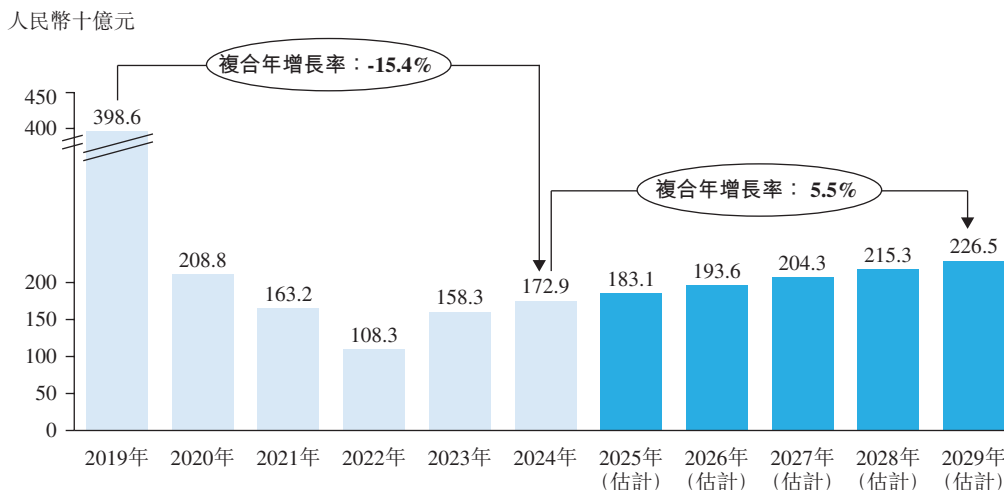
資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文分析

就GTV而言，由於道路客運價格保持相對穩定，因此基本趨勢與道路客運量一致。2019年至2024年，中國道路客運市場的GTV由人民幣3,986億元減少至人民幣1,729億元，複合年增長率為-15.4%，主要由於COVID-19疫情期間的出行限制大幅降低了乘客流動性。

預計未來，隨著經濟復甦和增長帶動道路客運量持續回升，道路客運市場的GTV亦將持續增長，於2029年達到人民幣2,265億元，自2024年起的複合年增長率為5.5%。

行業概覽

2019年至2029年（估計）按GTV計道路客運市場規模（中國）



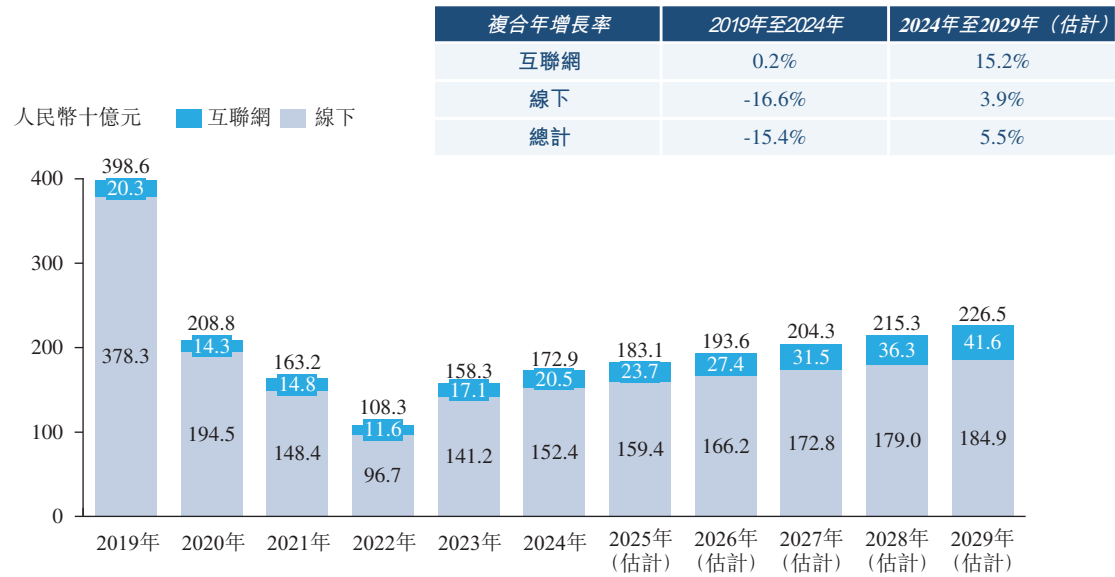
資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文分析

就銷售渠道而言，線上渠道正經歷快速增長的趨勢。傳統上，道路客運車票主要在大巴車站及其他實體地點進行線下銷售。然而，近年來，移動互聯網用戶數量的不斷增加及OTA平台的用戶群不斷擴大等因素推動業內聯網售票率的快速增長。

2019年至2024年，道路客運市場聯網售票的GTV由人民幣203億元增至人民幣205億元，複合年增長率為0.2%，而同期線下渠道則由人民幣3,783億元減少至人民幣1,524億元，複合年增長率為-16.6%。未來，道路客運車票的線上銷售滲透率有望繼續提升。目前，與其他城際客運方式相比，道路運輸的聯網售票率相對較低。例如，於2024年，道路運輸的聯網售票率為11.9%，而同期鐵路運輸及民航運輸的聯網售票率已接近90%。展望未來，道路客運市場的線上分部有望大幅增長。聯網售票的GTV預計將以15.2%的高複合年增長率大幅擴張，2029年將達至人民幣416億元，相比之下，線下渠道GTV預計將達至人民幣1,849億元，自2024年起的複合年增長率為3.9%。

行業概覽

2019年至2029年（估計）按GTV計道路客運市場規模（中國）（按渠道劃分）



資料來源：國家統計局、弗若斯特沙利文分析

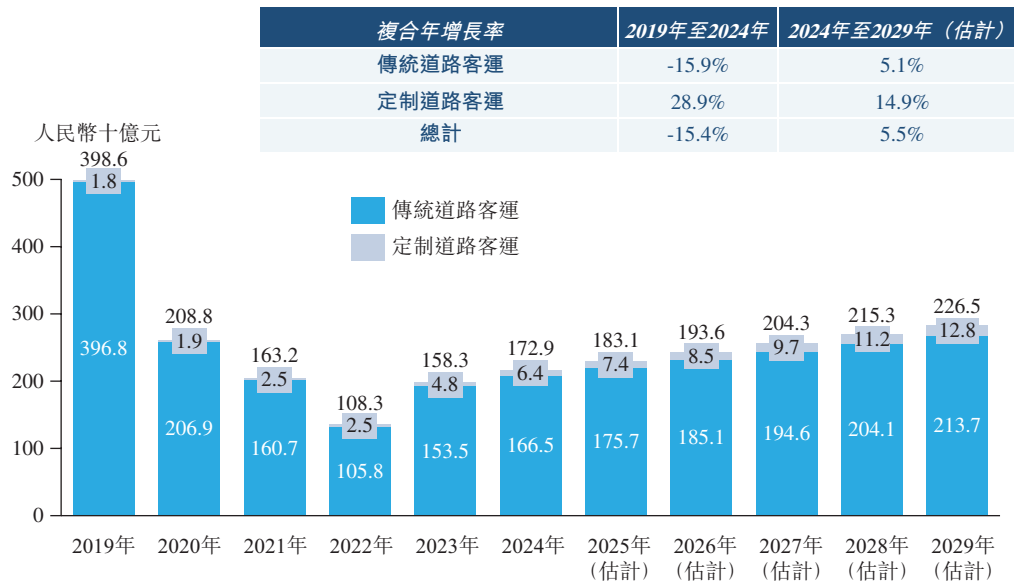
近年來，與傳統道路客運相比，定制道路客運呈現出更快的增長速度。定制道路客運提供更大的便利性和舒適性，受到消費者的歡迎。此外，監管部門積極出台多項政策支持定制道路客運發展。例如，交通運輸部於2016年發佈《關於深化改革加快推進道路客運轉型升級的指導意見》，要充分發揮移動互聯網等信息技術作用，鼓勵開展靈活、快速、小批量的道路客運定制服務。此外，於2020年，交通運輸部修訂了《道路旅客運輸及客運站管理規定》（「客規」），以推廣更加靈活和定制的運輸方式。

2019年至2024年，定制道路客運市場的GTV由人民幣18億元增長至人民幣64億元，複合年增長率為28.9%。該增長遠超同期傳統道路客運市場的複合年增長率-15.9%。

展望未來，定制道路客運市場的GTV預計將持續增長，2029年將達至人民幣128億元，自2024年起的複合年增長率為14.9%。同期，預計傳統道路客運市場將從2024年的人民幣1,665億元增至2029年的人民幣2,137億元，複合年增長率為5.1%，低於定制道路客運市場的增長。

行業概覽

2019年至2029年（估計）按GTV計道路客運市場規模（中國）（按類別劃分）



資料來源：交通運輸部、弗若斯特沙利文分析

中國道路客運信息服務市場規模

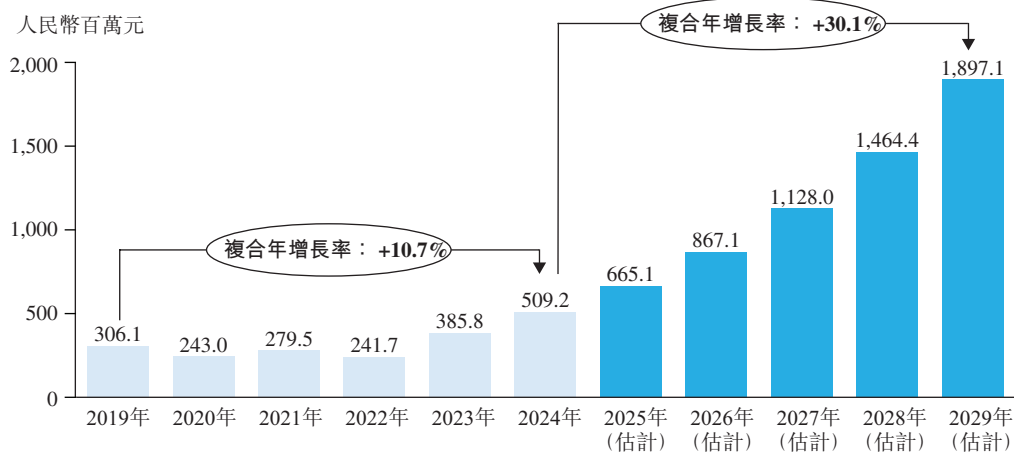
近年來，中國道路客運信息服務市場經歷快速增長，這主要歸因於聯網售票平台的廣泛採用以及交通領域數字技術的整合。聯網售票提供的便利性和可及性引起消費者的共鳴，導致對相關信息服務的需求大幅增加。

2019年至2024年，中國道路客運信息服務市場由人民幣306.1百萬元增長至人民幣509.2百萬元，複合年增長率為10.7%。未來，隨著中國道路客運聯網售票率的不斷提高，道路客運信息服務市場有望持續增長。到2029年，市場預計將達到人民幣1,897.1百萬元，自2024年起的複合年增長率為30.1%。該快速擴張乃由若干關鍵因素推動，首先，道路客運市場的聯網售票將加速發展，預計2024年至2029年的複合年增長率為15.2%，而2019年至2024年的複合年增長率為0.2%。該增長主要是由於出行限制解除後的出行需求增加，驅動客運行業的復甦。此外，按需提供及靈活路線等定制客運服務的日益普及亦有重大貢獻，因為該等服務主要透過在線平台預訂。此外，在智能手機的廣泛使用及數字支付便利化的推動下，數字售票的滲透率不斷上升，更加

行業概覽

速傳統線下售票轉向線上平台。其次，在增強用戶體驗及道路客運企業盈利能力的增值服務擴展的推動下，道路客運信息服務提供商的接單率預計將穩步增加。該等綜合因素推動中國道路客運信息服務市場的強勁持續增長。

2019年至2029年（估計）道路客運信息服務市場（中國）



資料來源：弗若斯特沙利文分析

中國道路客運信息服務市場的市場驅動力

道路客運企業需求不斷增加：由於規模有限、分散性及信息技術能力不足，道路客運企業面臨重大挑戰。這些企業通常由若干小型的實體組成，通常難以有效滿足乘客動態需求。此外，近期道路客運量的下降進一步加劇這些企業面臨的經營困難，使其陷入資金緊張的狀態。鑒於這些情況，道路客運企業亟需提升其數字化能力並尋求專精於提供定制技術解決方案的道路客運信息服務提供商的協助。通過與有關提供商合作，道路客運企業能夠提升其信息技術能力、精簡化運營，並改善整體效率。

行業概覽

道路客運行業的聯網售票率低：目前，與其他城際客運方式相比，道路客運聯網售票率相對較低。舉例而言，2024年道路客運聯網售票率為11.9%，而同期鐵路客運及民航客運的聯網售票率已接近90%。然而，未來前景樂觀。預期道路客運的聯網售票率將持續穩定增加。隨著越來越多的乘客感受到聯網售票的便利及優勢，道路客運信息市場對數字化解決方案及服務的需求可能會不斷增長。

有利的政府政策：近年來，政府出台一系列支持道路運輸行業發展的政策，特別是為定制客運服務健全發展提供有力的政策保障。舉例而言，2019年中共中央及國務院發佈《交通強國建設綱要》。此綱要強調要形成佈局完善、立體互聯的交通網絡，特別是於城市群內。該綱要特別強調了完善城市群快速公路網絡及加強公路與城市道路銜接的重要性。此外，交通運輸部於2020年修訂了《道路旅客運輸及客運站管理規定》。這些政策鼓勵企業優化運輸服務模式，支持發展定制客運服務，推動企業根據市場需求提供個性化、靈活的運輸服務。同時，這些政策行動有助於改善道路客運行業整體環境，促進企業內部技術升級及服務創新。

旅遊市場快速發展：國內旅遊市場的快速增長帶動城際出行需求大幅增加。隨著旅遊業持續蓬勃發展，大量乘客於城市間往來，道路客運成為滿足其出行需求的重要交通方式。為緊抓旅遊業創造的市場機遇，道路客運企業必須提升其服務質量，以滿足不斷增長的城際出行需求，而這又將刺激道路客運信息服務市場的增長。

經濟穩定增長：中國經濟的持續增長將對道路客運行業產生正面影響。隨著經濟發展，對旅遊、商務旅行及其他形式出行的需求不斷增加。相較於其他出行選擇，越來越多大眾認為道路客運的性價比高。消費者對具有成本效益的出行解決方案的偏好預期將推動此領域的進一步增長。於此背景下，道路客運企業需專注於提高營運效率及服務標準，以滿足不斷增長的市場需求並確保長期可行性。此趨勢預期將進一步刺激道路客運信息服務市場的增長。

行業概覽

農村市場的潛力：近年來，中國大量的政府投資投入農村公路擴建（以「村村通」項目為代表），對加快社會主義新農村建設、推動農村地區的快速及穩健社會經濟增長及促進城鄉一體化發揮重要作用。交通運輸部數據顯示，中國農村公路總里程已由2019年的4.2百萬公里增長至2024年的4.6百萬公里，複合年增長率為1.8%。隨著道路基礎建設不斷成熟，道路客運行業將繼續受益於該等發展。

中國道路客運市場的市場挑戰

信息化程度低：相較於鐵路及民航行業，道路客運業在信息化及智能發展方面明顯落後，使為乘客提供便利及優質的服務具有挑戰性。此外，行業缺乏創新的驅動力，且未能以獨特服務及差異化的產品吸引年輕人。該等因素可能導致道路客運業失去在現代運輸系統中的競爭力。

傳統道路運輸未能滿足多元化需求：隨著經濟發展及生活水平的改善，乘客的出行需求越來越多元化及個性化。然而，傳統道路客運服務很難在靈活性、舒適度及便利度方面滿足該等需求，導致乘客數量減少，而直接影響企業的收入及運營能力。

綜合出行服務不足：目前，中國客運市場分為城際和城市內出行服務，提供統一體驗的平台很少。雖然乘客可以從多種網約車選擇中進行城市內出行，而城際大巴車或火車服務則可用於長途出行，但仍缺乏平台將這些服務結合成統一端到端解決方案。這種分散的方式迫使乘客在不同的平台之間轉換，因而難以實現流暢、不間斷的出行體驗，尤其是在服務整合更為有限的中小城市和農村地區。

中國網約車行業概覽

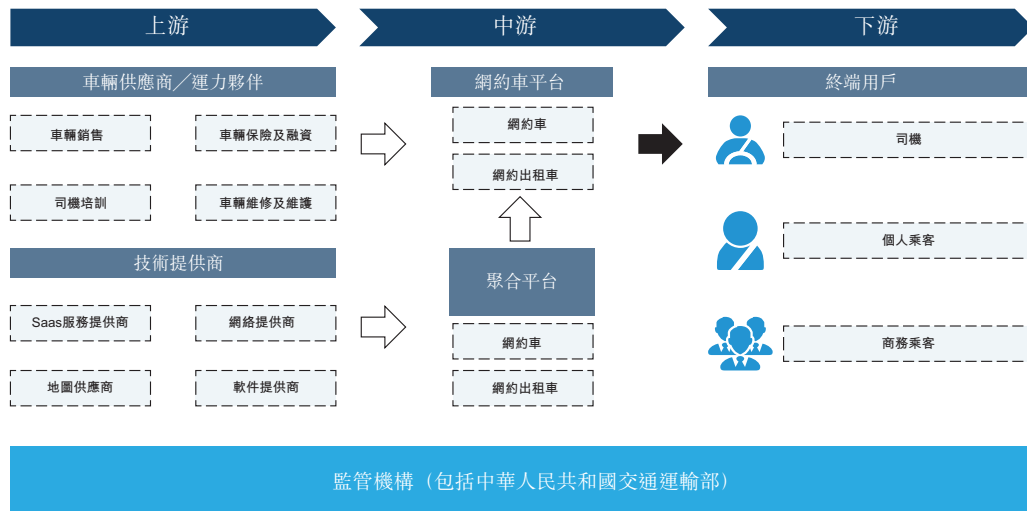
網約車定義

網約車利用在線平台將平台用戶的需求與平台上註冊可提供服務的司機和車輛進行實時匹配。網約車服務利用在線平台整合乘客的需求及車輛及司機提供的服務。網約車平台通過匹配網約車及司機進行預訂，提供將乘客運送至他們選擇的地點。乘客支付車費，司機則透過訂單獲得收入。

行業概覽

價值鏈分析

網約車產業鏈包括上游車輛及技術服務提供商，中游網約車平台及下游終端用戶。上游車輛供應商主要提供網約車平台業務發展所需的車輛工具及服務，如汽車銷售、汽車租賃及維護等；中游網約車服務提供商主要分為網約車平台及聚合平台。網約車平台分銷訂單、規劃路線並提供個人及商用的車輛相關綜合服務。



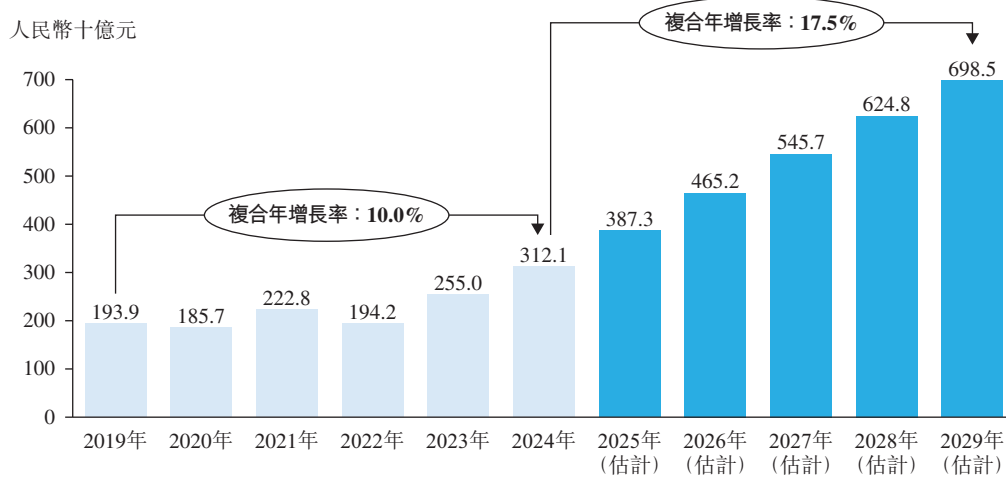
網約車行業市場規模

2020年，因COVID-19疫情，網約車市場規模減少至人民幣1,857億元。2022年，由於COVID-19的影響、全國疫情反復加劇及出行限制導致中國網約車行業的衰退。

2023年，隨著疫情管控全面放開以及國家及地方政府出台的政策，可以看出這些政策整體上對網約車行業的發展起到促進作用，同時通過持續更新慣例及標準確保行業的未來發展。網約車市場於2024年達至人民幣3,121億元，且該市場將按17.5%的複合年增長率增長，預計到2029年將達至人民幣6,985億元。

行業概覽

2019年至2029年（估計）按GTV計網約車行業市場規模（中國）



資料來源：弗若斯特沙利文

中國網約車市場的市場驅動力

BEV應用的持續擴展：相較於傳統內燃機汽車(ICEV)，純電動車(BEV)的總擁有成本更低且更為環保，故更有可能成為提供網約車服務的主流車型。例如，於提供優質網約車服務的典型車型中，BEV的平均總擁有成本不超過每月人民幣5,000元，低於ICEV的平均擁有成本每月約人民幣6,787元。BEV的成本較ICEV低，主要因為能源成本及維護成本。BEV的初始購買成本通常高於燃料車，此乃由於BEV的研發成本仍相對較高，且目前尚無規模效應。未來，隨著電池技術的不斷改進及生產規模效應的逐漸形成，預計BEV的邊際成本將持續下降，推動BEV的購買成本進一步減少，從而增加更多BEV於網約車市場的應用。

合規車輛及司機的供應不斷增加：近年來，交通運輸部開始發放網約車營業執照以規範行業准入門檻。政府積極推動網約車行業合規，並出台政策，禁止擾亂正常市場秩序的惡性競爭、維持行業穩定發展，並為網約車服務供應提供有利的政策環境。此外，隨著成本結構改善以及吸引和留住司機對於提升盈利能力及把握市場份額越來越重要，部分出行服務提供商已開始發展其能力，以增加對車輛生命周期的控制及向司機提供更多高質量的支持。對車輛生命周期的控制亦將增加網約車市場中合規車輛

行業概覽

及司機的供應。擁有對車輛的控制自然意味著出行服務提供商能夠部署更多合規車輛並逐步減少不合規車輛的規模。隨著對車輛的控制增強，出行服務提供商亦可能於要求駕駛員獲得必要執照時擁有更多影響力，因為許多司機可能自出行服務提供商或在出行服務提供商的幫助下租賃或購買車輛。

聚合模式對網約車市場演變的影響：網約車行業的聚合模式為市場發展的重要驅動力，顯著提升乘客的出行體驗。此模式整合來自多平台的資源，優化訂單匹配準確度及效率，進而減少乘客等待時間，提高車輛利用率。同時，聚合平台擁有自己的存量用戶，比如導航用戶，當他們轉換為網約車用戶後，比傳統網約車平台開發新用戶的成本低。通過採用聚合模式，網約車行業龍頭與其他平台建立互利的合作夥伴關係、降低獲取及留存乘客的成本，共同建構蓬勃的產業生態圈。該戰略轉型不僅為平台帶來新的發展機遇，亦有助於降低營運成本、擴大市場份額及提高服務質量。2021年至2024年，來自聚合平台的訂單總數顯著增長，由23億份增加至42億份。其中，高德的表现尤為亮眼，其訂單量由13億份增加至22億份，複合年增長率為20.3%。高德在來自聚合平台的總訂單中所佔份額由2021年的57.0%增加至2023年的67.0%。長期而言，積極採用聚合模式將促進整個網約車行業的穩健發展。通過資源共享、互補合作，其能應對市場挑戰並實現行業內的可持續增長。

滿足各種出行場景：網約車市場的持續繁盛在很大程度上歸功於其多元化出行服務及對特定用戶群的定制服務組合的雙重驅動力。從具成本效益的經濟乘車到高級行政及豪華選項，一系列的服務類型不僅滿足橫跨若干場合的多元化乘客需求，亦展示平台的適應性及靈活性。針對特定用戶群的定制服務，如無障礙功能及寵物友好車輛，進一步凸顯行業對多元及以客戶為中心的不懈追求。該等服務不僅提升網約車市場的整體服務水平，亦提升市場吸引力，推動行業持續擴張及創新。隨著技術的不斷進步及社會需求日益多元，網約車市場將不斷探索新服務領域，持續滿足乘客的個性化需求，並驅動行業持續穩健增長。

網約車滲透至低線城市，激活龐大的消費者群體：網約車市場的增長動力乃受其服務習慣不斷滲透的推動，特別是由一線城市擴散至二線及以下城市。該趨勢不僅展現網約車服務在全國範圍內的廣泛潛力，亦激活龐大的消費者群體，為市場注入新活力。低線城市（包括三線、四線及以下城市）擁有龐大的人口基數。隨著經濟的穩定

行業概覽

增長及城鎮化進程的推進，這些區域的居民對便利高效的客運服務的需求日益增加。網約車服務憑藉靈活性、便利性及相對可負擔的價格，逐漸成為低線城市居民的新選擇。消費者越來越慣於使用智能手機應用程序預訂車輛，並享受個性化及按需提供的出行服務。網約車平台亦通過推出迎合地方消費水平的服務及價格策略適應低線市場的特徵，並通過進行本地化市場推廣吸引更多用戶。移動互聯網及移動支付技術的廣泛應用亦增加低線城市居民對在線服務的接納度及使用頻率，為網約車平台提供有利的發展條件。

司機及車輛許可證數量簽發加速，而出行平台許可證簽發依舊緩慢：監管機構加快發放網約車運營許可證及執照，對網約車行業的增長大有幫助。近年來，司機及車輛許可證數量顯著增加，網約車駕駛員從業資格證由2021年的3.9百萬張增長至2024年的7.5百萬張，同期車輛運輸許可證由1.6百萬張增加至3.2百萬張，複合年增長率分別為23.8%及27.2%。合規性的改善不僅促進乘客的信賴度及滿意度，亦使平台能夠更有效地管理風險及保持質量及安全標準。網約車平台擁有更多合規駕駛員及車輛便能提供穩定、高效的服務，並滿足不斷增長的需求及推動行業增長。然而，從網約車平台的角度來看，《網絡預約出租汽車經營許可證》的簽發並未加快，部分城市甚至對已取得許可證的平台加強管理並對不符合要求的平台吊銷許可證，這將會提高整個網約車行業的准入門檻。

中國網約車市場的挑戰

對用戶而言－價格與體驗之間的選擇困境：目前，在中國網約車市場上，快車和專車是兩種最主要的服務類型，而用戶經常面臨價格與體驗之間的選擇困境。一直以來，缺乏具有始終如一的高質量及智能乘坐體驗的物有所值的選擇仍然是用戶的主要痛點。雖然專車出行服務通常提供卓越的用戶體驗，但其高昂的價格導致其在網約車市場的滲透率低。另一方面，快車網約車服務目前擁有大量不同質量的車型。目前，光是中國最大的網約車服務提供商就使用了超過200種不同的快車車型提供快車網約車服務。由於車型繁多，用戶可能無法每次行程都獲得一致的網約車體驗。

行業概覽

對司機而言－車輛總擁有成本高昂且缺乏對司機關懷功能：平均而言，車輛總擁有成本佔司機總收入的約55%。高昂的車輛總擁有成本阻礙了司機增加其淨收入。這種情況往往導致網約車服務提供商的司機留存率低，對該行業構成相當大的挑戰。攤銷每月購買成本或每月租賃成本是車輛總擁有成本的最大組成部分。司機通常沒有機會選擇可提供相當低的車輛總擁有成本的出行運營車型，從而限制其實現成本效益的能力。車輛總擁有成本的另一主要組成部分為汽車保養成本，包括保險、維護及維修成本。司機的保險成本指保險公司收取的保險費用，並視乎該車司機須就相關損害賠償承擔法律責任的交通事故的頻率及有關事故的嚴重程度而定。此外，汽車維護及維修服務通常需要司機無法控制的停車時間。汽車保養店通常亦缺乏定價透明度及服務質量保證。該等因素大幅增加了司機的運營成本。於2024年，中國網約車司機每個工作日平均開工約10小時。傳統車輛通常缺乏對司機健康和便利性至關重要的司機關懷功能，包括主駕座椅通風、可調節腰部支撐、主駕休息模式，及支持訂單接收的交通熱圖。

對於網約車服務提供商而言－合規成本高昂及合規司機及車輛短缺：由於行業的監管審查日益嚴格，網約車服務提供商亦面臨高昂合規成本以及合規司機及車輛的短缺。合規成本高昂體現在以下方面：1.對車輛服務年限及配置有具體要求，由此防止降價。2.商用車保險成本高於私家車。3.政策要求安裝車載設備，導致額外開支。

網約車行業發展的其他挑戰：近年來，隨著網約車行業持續擴張，其發展亦面臨多重挑戰。一方面，網約車行業運力不斷增加，加劇司機之間的競爭，導致收入減少。同時，部分網約車平台對司機資格要求不嚴，導致服務質量下降，並存在安全隱患。跨平台訂單轉賣亦損害司機利益，降低其收入，而平台所收取的隱藏高額佣金亦進一步侵蝕司機的利潤空間，加劇其經濟壓力。此等挑戰均對中國網約車行業的可持續發展構成風險。此外，開發自動駕駛出租車或會對網約車平台提出更高要求，而自動駕駛出租車技術不足的該等參與者或會在此趨勢中失去其市場地位，因為自動駕駛出租車在運營成本及管理方面具有相對競爭力。

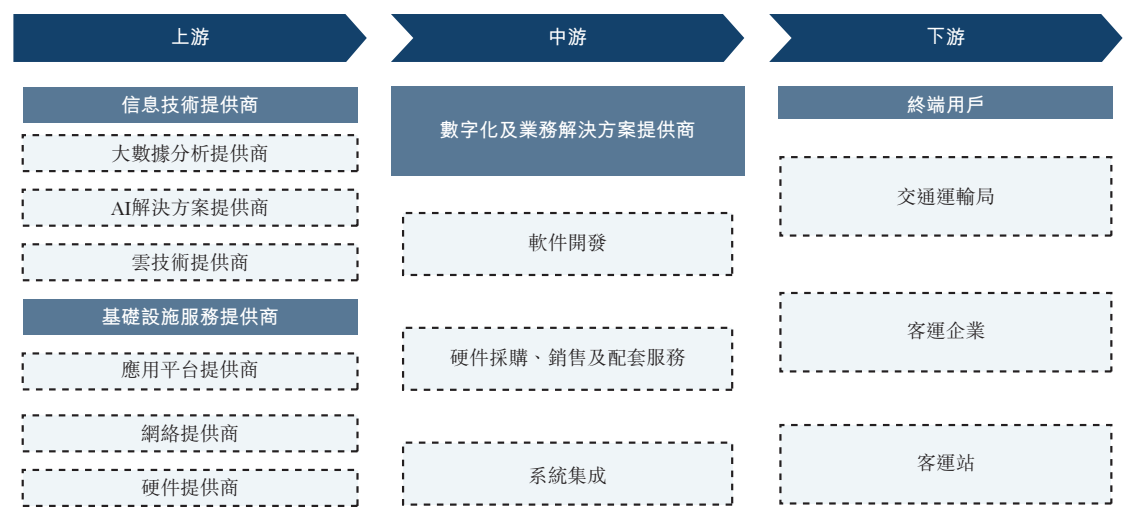
行業概覽

中國道路客運行業的數字化及業務解決方案概覽

道路客運數字化及業務解決方案的定義及分類

道路客運數字化及業務解決方案指整合先進信息技術及智能設備，打造綜合化、網絡化及智能化的道路客運服務體系。其目的為提升道路客運服務的效率、安全性及用戶體驗。現代道路客運企業綜合信息化解決方案包括客運站管理系統、小型快捷運輸系統、企業網絡平台及結算平台系統，以及智能硬件管理系統（自助售票終端、移動手持售票終端、智能閘機等）及企業微信公眾號管理系統等。道路客運聯網售票解決方案建構統一的道路客運聯網售票系統，通過道路客運網絡公共信息服務系統、道路客運聯網售票清分結算系統、路網整合管理系統、道路客運信息監控及決策輔助系統以及票務管理系統，實現客運站及社會機構以及互聯網、手機、自助終端等渠道的車票信息查詢及售票。區域旅遊雲平台利用雲計算等新技術，透過互聯網、無線網絡，並藉助便攜式終端設備實現各類旅遊信息的自動感應、及時傳輸及挖掘分析。交通及旅遊整合解決方案以聯運、交通旅遊整合打造個性化綜合出行服務產品，同時建立同業採購分銷平台，為供應商及分銷商提供在線電子交易服務。大數據解決方案乃基於客運企業的交通數據，建立相關分析模型，將對乘客出行及旅遊趨勢的順應最大化。同時，基於網絡採集的數據，為企業提供更及時準確的用戶出行及旅遊意願及熱點分析。

行業概覽



價值鏈分析

道路客運領域數字化及業務解決方案的價值鏈可分為三個部分：上游信息技術及基礎設施服務提供商、中游數字化及業務解決方案提供商以及下游終端用戶。上游信息技術及基礎設施服務提供商主要提供系統開發所需的基本信息技術工具及基礎設施服務，其中包括網絡基礎設施、硬件及雲技術，為數字化及業務解決方案提供商提供基礎支持。中游數字化及業務解決方案提供商作為關鍵環節，提供如軟件開發、硬件採購及銷售、配套服務及系統整合等服務。該等服務乃為滿足下游終端用戶的需求而定制，終端用戶包括交通運輸局、客運企業及客運站等實體。

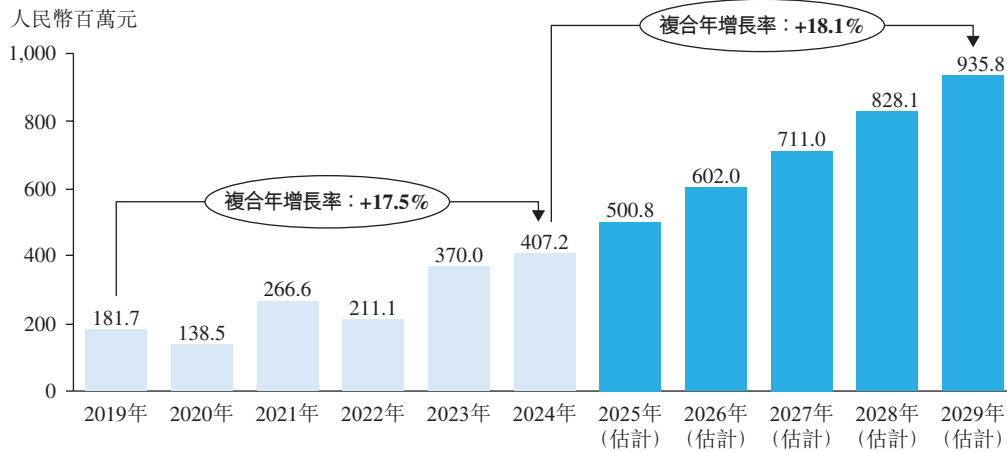
中國道路客運市場數字化及業務解決方案市場規模

2019年，中國道路客運領域數字化及業務解決方案的市場規模為人民幣181.7百萬元。受COVID-19疫情影響，市場規模於2020年降至人民幣138.5百萬元。2021年，市場大幅回升，總投資額增長至人民幣266.6百萬元。其後，市場保持穩定增長，於2024年達至人民幣407.2百萬元。

展望未來，由於政府出台促進交通行業數字化轉型的利好政策、道路客運運營商對智能運營解決方案的需求日益上升，以及雲計算、大數據及AI等技術的日益普及，市場有望保持穩定增長。2024年至2029年，市場規模預計按18.1%的複合年增長率增長，到2029年將達至約人民幣935.8百萬元。

行業概覽

2019年至2029年（估計）道路客運行業數字化及業務解決方案（中國）



資料來源：弗若斯特沙利文

中國道路客運市場數字化及業務解決方案的市場驅動力

提升運營效率的需求：在競爭激烈的道路運輸行業中，提升運營效率的需求為數字化及業務解決方案的重大市場驅動力。大數據分析、智慧調度系統及流程自動化等數字工具，均可讓企業優化車輛路線、精簡供應鏈管理，並確保符合安全法規。該等技術有助降低運營成本、提升服務質量及提高響應能力，令企業得以保持競爭優勢。該提升運營效率的需求正推動整個行業廣泛採用數字化及業務解決方案。

相關信息發展加速建設：目前，中國道路信息化管理水平與「智慧道路」所要求的水平仍有巨大差距，主要反映在缺乏省級監測調度體系、相關部門間無法共享信息、缺乏基礎設施建設的整體規劃，及公共服務手段落後等，主要與特定道路狀況及交通環境相結合，以解決問題的單一層面。在實際系統建設過程中，其主要與特定道路狀況及交通環境相結合，以解決問題的單一層面，尚未形成真正的「智慧」涵義。雲運算、大數據、物聯網、移動應用程序、人工智能等新一代技術不斷創新，將有助於智慧道路的不斷發展，以解決智慧交通的當前問題，該等功能須通過許多項目實現。此將加速道路客運行業數字化及業務解決方案的發展。

行業概覽

國家發展戰略需求：為加速實施「一帶一路」建設、京津冀協同發展及長江經濟帶發展等國家重大戰略，道路運輸不僅要在交通基礎設施互聯互通方面，還要在交通管理及服務水平的更高要求方面發揮先導作用。必須充分利用信息技術，以增強國家、地區及不同運輸方式間運營、管理及服務的協同效益，並通過信息互聯及共享促進交通的便利性及整合。

競爭格局

按2024年GTV計，本公司在中國網約車服務市場排名第14。按2024年銷售車票數量及GTV計，本公司是中國最大的城際道路客運信息服務提供商。中國道路客運信息服務市場相對分散，按銷售車票數量計，前三大參與者佔總市場份額約35.6%。2024年，中國道路客運信息服務行業的市場參與者數目超過50家。

2024年按銷售車票數量及GTV計前三大道路客運信息服務提供商排名（中國）

排名	公司	身份或背景	銷售車票數量 (百萬張)	GTV (人民幣十億元)
			2024年	2024年
1	本公司	/	79.0	3.5
2	公司A	公司A成立於2015年，為非上市公司，總部位於蘇州，主要專注於提供道路客運信息服務。該公司擁有完善的出行服務體系，包括城際及城內出行的多種客運服務。	57.2	2.5
3	公司B	公司B成立於2010年，為新三板上市公司，總部位於成都，主要專注於票務代理服務、車輛代理服務以及智慧交通基礎設施的開發。	35.8	1.3
其他			311.8	9.8
總計			483.8	17.1

資料來源：公司數據由本公司提供、弗若斯特沙利文

按2024年聯網售票服務售票量及GTV計算，本公司在中國傳統道路客運信息服務市場排名第一。中國傳統道路客運信息服務市場相對分散，按銷售車票數量計，前三大參與者佔總市場份額約39.1%。2024年，中國傳統道路客運信息服務行業市場參與者數目超過50家。

行業概覽

2024年按聯網售票服務銷售量及GTV計
前三大傳統道路客運信息服務提供商排名（中國）

排名	公司	身份或背景	銷售車票數量 (百萬張)	GTV (人民幣十億元)
			2024年	2024年
1	本公司	/	61.6	2.9
2	公司A	公司A成立於2015年，為非上市公司，總部位於蘇州，主要專注於提供道路客運信息服務。該公司擁有完善的出行服務體系，包括城際及城內出行的多種客運服務。	44.3	2
3	公司B	公司B成立於2010年，為新三板上市公司，總部位於成都，主要專注於票務代理服務、車輛代理服務以及智慧交通基礎設施的開發。	30.8	1.1
		其他	213.2	8.1
		總計	349.9	14.1

資料來源：公司數據由本公司提供、弗若斯特沙利文

按2024年車票銷售量及GTV計，本公司在中國定制道路客運信息服務市場排名第一。中國定制道路客運信息服務市場相對分散，按銷售車票數量計，前三大參與者佔總市場份額約26.4%。2024年，中國定制道路客運信息服務行業市場參與者數目超過50家。

2024年按銷售量及GTV計前三大定制道路客運信息服務提供商排名（中國）

排名	公司	身份或背景	銷售車票數量 (百萬張)	GTV (人民幣百萬元)
			2024年	2024年
1	本公司	/	17.4	582.2
2	公司A	公司A於2015年成立，為非上市公司，總部位於蘇州，主要專注於提供道路客運信息服務。該公司擁有完善的出行服務體系，包括城際及城內出行的多種客運服務。	12.9	467.3
3	公司B	公司B於2010年成立，為新三板上市公司，總部位於成都，主要專注於票務代理服務、車輛代理服務以及智慧交通基礎設施的開發。	5.0	205.5
		其他	98.6	5,152.4
		總計	133.9	6,407.4

資料來源：公司數據由本公司提供、弗若斯特沙利文

行業概覽

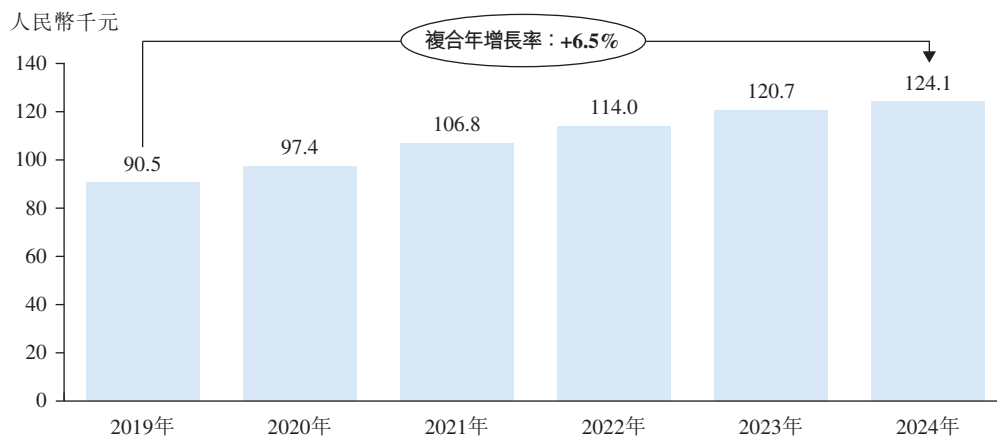
於2024年，中國道路客運行業數字化及業務解決方案的市場參與者數目超過100家。

截至2024年12月31日，本公司共承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目，且按省級數字化項目數量計算，本公司是中國道路客運市場最大的數字化及業務解決方案提供商。

成本分析

勞動成本為道路客運行業、網約車行業、道路客運數字化及業務解決方案行業的主要成本組成部分。在經濟穩定增長及城鎮化進程不斷推進的推動下，中國城鎮就業人員年平均工資持續增長，2024年達到人民幣124,100元，自2019年起的複合年增長率為6.5%。

2019年至2024年中國城鎮就業人員年平均工資



資料來源：國家統計局

監管概覽

本節載列適用於本集團而可能對本集團和其業務造成重大影響的中國現行法律法規。此概要的主旨是為[編纂]提供適用於本集團的主要法律法規的概覽。

此概要並非旨在全面說明適用於本集團業務運營及／或可能對[編纂]屬重要的所有法律法規。

有關外商投資的法規

全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常委會」）於1993年12月29日頒佈、於2023年12月29日最新修訂並於2024年7月1日生效的《中華人民共和國公司法》規管外商投資公司等中國公司的成立、運營和管理。除外商投資法律另有規定外，外商投資公司須遵守中華人民共和國公司法。

對中國的外商投資須遵守中華人民共和國國家發展和改革委員會（「國家發改委」）和中華人民共和國商務部（「商務部」）發佈的《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（「目錄」）（於2022年10月26日修訂並自2023年1月1日起生效）以及《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2024年版）》（「負面清單」）（於2024年9月6日頒佈並自2024年11月1日起生效）。目錄和負面清單載列對中國的外商投資的基本大綱，就外商投資將業務分為三個類別：「鼓勵」、「限制」和「禁止」。未列於目錄或負面清單的行業，一般視作屬作第四類，即「許可」，其他中國法律法規明文限制除外。

全國人民代表大會於2019年3月15日頒佈並自2020年1月1日起生效的《中華人民共和國外商投資法》（「外商投資法」）以及國務院於2019年12月26日頒佈並自2020年1月1日起生效的《中華人民共和國外商投資法實施條例》（「外商投資法實施條例」）為規管對中國的外商投資的主要現行法律法規。外商投資法和外商投資法實施條例實施，乃為進一步擴大開放、積極推動外商投資、保障外商投資的合法權益，並規範外商投資管理。根據外商投資法和外商投資法實施條例，中國對外商投資管理實行國民待遇加負面清單的制度。對於國務院於批准後發佈或公佈的負面清單範圍以外行業的外商投資和國內投資，享有同等待遇。

監管概覽

於2019年12月30日，商務部與國家市場監督管理總局（「市場監管總局」）頒佈《外商投資信息報告辦法》（「報告辦法」），於2020年1月1日生效。報告辦法規管對中國的外商投資相關信息報告工作。根據報告辦法，外國投資者和外國投資企業直接或者間接在中國境內進行投資活動，應通過提交初始報告、變更報告、註銷報告、年度報告等方式，向商務主管部門報送投資信息。

於2020年12月19日，國家發改委與商務部共同頒佈《外商投資安全審查辦法》，於2021年1月18日生效，其中載列有關外商投資安全審查機制的規定，包括須經審查的投資類別、審查範圍和程序等。外商投資者或在中國的相關當事人，應當在實施投資前申報：(i)投資軍工、軍工配套等關係國防安全的領域，以及在軍事設施和軍工設施周邊地域投資；及(ii)投資關係國家安全的重要農產品、重要能源和資源、重大裝備製造、重要基礎設施、重要運輸服務、重要文化產品與服務、重要信息技術和互聯網產品與服務、重要金融服務、關鍵技術以及其他重要領域，並取得所投資企業的控制權。

有關境外上市的法規

於2023年2月17日，中國證監會頒佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「境外上市試行辦法」）和五項相關指引，於2023年3月31日生效。同時，《國務院關於股份有限公司境外募集股份及上市的特別規定》以及《國務院關於進一步加強在境外發行股票和上市管理的通知》（過往對境內企業境外發行上市的主要制度性基礎）已於2023年3月31日廢除。

根據境外上市試行辦法，中國境內企業擬以直接或間接方式在境外市場發行上市證券的，須辦理備案手續，並向中國證監會報送相關材料。境外上市試行辦法規定，存在下列情形之一的，不得境外發行上市：(i)法律、行政法規或者國家有關規定明確禁止上市融資的；(ii)經國務院有關主管部門依法審查認定，境外發行上市可能危害國

監管概覽

家安全的；(iii)境內企業或者其控股股東、實際控制人最近3年內存在貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序的刑事犯罪的；(iv)境內企業因涉嫌犯罪或者重大違法違規行為正在被依法立案調查，尚未有明確結論意見的；或(v)控股股東或者受控股股東及／或實際控制人支配的其他股東持有的股權存在重大權屬糾紛的。

境外上市試行辦法亦規定，發行人同時符合下列情形的，該發行人進行的境外證券發行上市將被視作中國境內企業間接境外發行上市：(i)境內企業最近一個會計年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標佔發行人最近一個財政年度經審核合併財務報表相關數據的比例超過50%；及(ii)發行人經營活動的主要環節在中國內地開展或者主要場所位於中國內地，或者負責經營管理的高級管理人員多數為中國公民或者經常居住地位於中國內地。發行人向主管境外監管機構提交首次公開發行申請的，須在提交有關申請後3個工作日內向中國證監會備案。境外上市試行辦法亦規定，發行人境外發行上市後發生控制權變更或主動終止上市或者強制終止上市等重大事項，須向中國證監會提交後續報告。

為加強境內企業境外發行證券上市保密和檔案管理工作，中國證監會、財政部、國家保密局與國家檔案局於2023年2月24日頒佈《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》（證監會公告[2023]44號），於2023年3月31日生效，並同時取代《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》（證監會公告[2009]29號）。該等規定目前涵蓋直接境外上市的境內股份公司及間接境外上市實體。該等規定載列程序性規定和具體企業保密責任和計賬文件管理工作，與境外上市試行辦法一致。

監管概覽

有關網約車服務的法規

根據於2016年7月26日頒佈的《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》，網約車平台須具備在線線下服務能力，提供網約車服務的駕駛員及其車輛，須符合提供載客運輸服務的基本條件。

於2016年7月27日，交通運輸部（「交通運輸部」）、工業和信息化部（「工信部」）、公安部（「公安部」）、商務部、國家工商行政管理總局（「工商總局」）、國家質量監督檢驗檢疫總局（與工商總局改制併入市場監管總局）及國家互聯網信息辦公室（「網信辦」）共同頒佈《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》（「網約車管理辦法」），於2016年11月1日生效並於2022年11月30日最新修訂，通過建立提供網約車服務的平台、汽車和駕駛員規範制度，規範網約車服務業務活動，並確保乘客安全。網約車服務平台經營網約車服務，應先取得網約車業務許可證、向企業註冊地省級出租通信主管部門辦理互聯網信息服務備案，並到網約車平台公司管理運營機構所在地的省級公安機關指定的受理機關辦理備案手續。有關平台應具備信息數據交互及處理的能力、服務器設置在中國內地、與銀行或非銀行支付機構簽訂提供支付結算服務的協議、有健全的經營管理制度、安全生產管理制度和服務質量保障制度，並符合規定的其他條件。平台未取得規定許可證而從事網約車經營活動或會面臨整改令、由地方當局給予警告，可被處以人民幣10,000元至人民幣30,000元的罰款，違規事項構成犯罪的，依法追究刑事責任。

根據網約車管理辦法，提供網約車服務的汽車須備有服務所在地主管運輸部門發出的網約車服務汽車運輸許可證。相關當事方未取得營運車輛的必要許可證而經營網約車業務，可被處以人民幣3,000元至人民幣10,000元的罰款。從事網約車服務的駕駛員，亦須符合多項條件，部分包括取得相應汽車駕駛證、具有3年以上駕駛經驗及無暴力犯罪記錄。未取得網絡預約出租汽車駕駛員證，可被處以人民幣200元至人民

監管概覽

幣2,000元的罰款。提供網約車服務的車輛或駕駛員未取得營運車輛的必要許可證或網約車服務駕駛員證，平台可被處以人民幣5,000元至人民幣10,000元的罰款，情節嚴重的，處以人民幣10,000元至人民幣30,000元的罰款。

網約車管理辦法規定，主管運輸部門須建設和完善政府監管平台，實現與網約車平台信息共享。共享信息應當包括車輛和駕駛員基本信息、服務質量以及乘客評價信息等。

網約車管理辦法規定，網約車服務的營運車輛須具有營運車輛相關保險，網約車平台公司須為乘客購買承運人責任險。多個市級機關已頒佈地方辦法或規例，對上述保險類型或金額作出具體規定，規範網約車經營或服務。例如，根據昆明市人民政府於2025年6月23日頒佈的《昆明市網絡預約出租汽車經營服務管理實施細則》，網約車平台公司須為乘客購買承運人責任險。

於2018年9月10日，交通運輸部辦公廳及公安部辦公廳共同頒佈的《關於進一步加強網絡預約出租汽車和私人小客車合乘安全管理的緊急通知》規定，網約車平台要參照出租汽車駕駛員背景核查和監管的有關要求，對從事或申請從事有關服務的駕駛員一律進行背景核查。尤其是，平台須嚴格規範匹配流程，不得向未經背景核查的駕駛員派單，並要在訂單匹配前應用人臉識別等技術，對車輛和私家車擁有人一致性進行審查。禁止駕駛員選擇乘客，允許乘客選擇駕駛員。此外，平台須加強個人信息保護，建立安全預警機制。

於2022年2月7日，交通運輸部辦公廳、工信部、公安部辦公廳、中華人民共和國人力資源社會保障部（「人社部」）、中國人民銀行（「中國人民銀行」）、國家稅務總局（「國家稅務總局」）、市場監管總局辦公廳及網信辦共同頒佈《關於加強網絡預約出租汽車行業事前事中事後全鏈條聯合監管有關工作的通知》，據此，網約車平台公司存在未取得許可，從事網約車經營活動、向未取得相應許可的駕駛員或車輛派單、未按規定

監管概覽

向網約車監管信息交互平台傳輸有關數據信息，以及非法經營資金支付結算等違法違規行為，可開展事前事中事後全鏈條聯合監管。

根據交通運輸部於2022年7月1日頒佈並生效的《網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理辦法》，各城市交通運輸主管部門應通過運政信息系統實時傳輸網約車平台公司、車輛、駕駛員相關許可信息，供行業平台實時共享。未能實時共享的，應及時錄入上傳網約車平台公司，原則上每周至少更新一次。網約車平台公司在取得相應網約車業務許可證後，應自次日起向行業平台傳輸網約車平台公司、車輛、駕駛員等基礎靜態數據以及訂單信息、經營信息、定位信息、服務質量信息等動態數據。

有關智能網聯汽車的法規

工信部、公安部和交通運輸部於2021年7月27日頒佈《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範(試行)》(「道路測試與示範應用規範」)，於2021年9月1日生效。根據道路測試與示範應用規範，道路測試是指在公路(包括高速公路)、城市道路、區域範圍內等用於社會機動車通行的各類道路指定的路段進行的智能網聯汽車自動駕駛功能測試活動。示範應用是指在公路(包括高速公路)、城市道路、區域範圍內等用於社會機動車通行的各類道路指定的路段進行的具有試點、試行效果的智能網聯汽車載人載物運行活動。擬進行智能網聯汽車道路測試或示範應用的主體，須向行業信息、公安和運輸主管部門提出申請。道路測試或示範應用活動時間不得超過18個月，且不得超過安全技術檢驗合格證明及保險憑證的有效期。進行道路測試和示範應用的主體，須向公安機關交通管理部門申領試驗或應用機動車臨時行駛車號牌，以及經主管部門確認的有關主體智能網聯汽車道路測試或示範應用安全性自我聲明等相關憑證和材料。道路測試車輛、示範應用車輛車身應以醒目的顏色分別標示「自動駕駛道路測試」或「自動駕駛示範應用」等字樣，除自我聲明載明的路段或區域外，不得使用自動駕駛模式行駛。此外，主體須每六個月向主管部門提交階段性報告，並在道路測試、示範

監管概覽

應用結束後一個月內提交總結報告。主體須每月將道路測試、示範應用期間發生的交通事故情況上報主管部門。交通意外造成人員重傷或死亡、車輛損毀的，主體須在24小時內通過信息系統將事故情況上報主管部門，並在事故責任認定後五個工作日內，以書面方式將事故原因、責任認定結果及完整的事務分析報告上報主管部門。

有關增值電信業務的法規

有關增值電信業務的法規

國務院於2000年9月25日頒佈並於2014年7月29日及2016年2月6日修訂的《中華人民共和國電信條例》（「電信條例」）規定了中國電信服務供應商的監管框架。電信條例將中國的電信服務分為基礎電信服務和增值電信服務，而增值電信服務是指通過公共網絡基礎設施提供的電信和信息服務。根據電信條例，電信服務提供者須於開始營運前從工信部或其省級部門取得經營許可證。

最新修訂的《電信業務經營許可管理辦法》（自2017年9月1日起生效）對增值電信業務所需的許可證類型以及取得該等牌照的資格和程序作出了更具體的規定。跨省經營增值電信業務的增值電信業務經營者需要向工信部取得跨區許可證，而單省經營增值電信業務的增值電信業務經營者則需要向省級電信部門取得本地許可證。

國務院於2000年9月25日頒佈，於2024年12月6日最新修訂的《互聯網信息服務管理辦法》將互聯網信息服務分為經營性互聯網信息服務和非經營性互聯網信息服務。經營性互聯網信息服務是指通過互聯網向上網用戶提供信息或網站製作等有償服務。從事經營性互聯網信息服務的公司，應當從電信主管部門取得互聯網信息服務許可證。

監管概覽

工信部於2019年6月6日最新修訂的《電信條例》隨附的《電信業務分類目錄》，將信息服務業務劃分為信息發佈平台和傳送服務、信息搜索查詢服務、信息社區平台服務、即時通訊服務及信息安全及管理服務。

此外，在中國提供應用程序信息服務及應用程序分發服務受國家互聯網信息辦公室於2016年6月28日頒佈，並於2022年6月14日最新修訂的《移動互聯網應用程序信息服務管理規定》（「APP規定」）特別規管。根據APP規定，國家網信辦和地方互聯網信息辦公室分別負責全國和地方應用信息的監督管理。應用信息服務提供者應當依法取得相關資質，嚴格落實信息安全管理責任，履行核實用戶身份信息、保護用戶信息、審查和管理信息內容等義務。

有關外商投資增值電信業務的法規

外商直接投資中國電信公司受由國務院於2001年12月11日頒佈，並於2008年9月10日和2016年2月6日修訂的《外商投資電信企業管理規定》（「外商投資電信企業管理規定」）的監管。《外商投資電信企業管理規定》規定，在中國設立外商投資電信企業必須以中外合資企業的形式設立。除非國家另有規定，否則外國投資者在該等企業中獲得的股權不得超過50%。此外，從事增值電信業務的企業的外國投資者必須滿足一系列嚴格的業績和運營經驗要求，包括展示經營此類業務的業績記錄和經驗。符合上述條件的企業在開展中國境內增值電信業務前，須取得工信部和商務部或其授權的地方分支機構的批准。此外，根據負面清單，從事增值電信業務的企業外資持股比例不得超過50%，惟電子商務、國內多方通信、存儲轉發和呼叫中心業務不適用該規定。

監管概覽

然而，國務院於2022年3月29日頒佈了《國務院關於修改和廢止部分行政法規的決定》，據此對《外商投資電信企業條例》進行修訂並已於2022年5月1日起生效（「外商投資電信企業新規」）。除另有規定外，《外商投資電信企業新規》不再對增值電信服務企業的外國投資者的業績和運營經驗提出嚴格要求。外商投資電信企業在中國開展增值電信業務前，應當取得工業和信息化部或其授權的地方分支機構的批准。此外，《外商投資電信企業新規》簡化了電信業務經營許可證的申請流程，縮短了審查時間。

2006年7月13日，中華人民共和國信息產業部（「工信部」前身）發佈了《信息產業部關於加強外商投資經營增值電信業務管理的通知》，要求在中國投資和經營增值電信服務的外國投資者設立外商投資企業並取得該等服務的許可證。其禁止持有增值電信業務許可證的境內公司以任何形式出租、轉讓或出售其許可證，或向任何外國投資者提供任何資源、場地或設施，以供其在中國非法經營任何電信業務。除了限制與外國投資者的交易外，該法還對增值電信業務運營商提出了一系列詳細要求，包括運營商或其股東應當合法擁有其日常運營中使用的域名和商標，每個運營商必須擁有開展其核准業務所必需的設施，並在其牌照覆蓋的地區維護其設施。

根據於2020年10月15日發佈的《工業和信息化部關於加強外商投資電信企業事中事後監管的通知》，工信部不再出具《外商投資經營電信業務審定意見書》。外商投資企業申請或變更電信業務經營許可證，需向工信部提交相關外商投資材料。

有關支付服務及用戶資金法規

根據國務院於2023年12月9日頒佈並於2024年5月1日生效的《非銀行支付機構監督管理條例》，非銀行支付機構是指除銀行業金融機構外，取得支付業務許可，從事根據收款人或者付款人提交的電子支付指令轉移貨幣資金等支付業務的實體。未經中國人民銀行批准，任何單位和個人不得直接從事或者變相從事支付業務。未經依法批准，擅自設立非銀行支付機構、從事或者變相從事支付業務的，由中國人民銀行依法

監管概覽

予以取締，沒收違法所得。違法所得人民幣50萬元以上的，並處違法所得1倍以上5倍以下罰款。沒有違法所得或者違法所得不足人民幣50萬元的，單處或者並處人民幣50萬元以上人民幣200萬元以下罰款。

有關反壟斷和反不正當競爭的法規

根據全國人大常委會於1993年9月2日通過於1993年12月1日生效，並於2025年6月21日最新修訂的《中華人民共和國反不正當競爭法》，不正當競爭是指經營者違反《中華人民共和國反不正當競爭法》的規定，在生產經營活動中破壞市場競爭秩序，損害其他經營者或者消費者的合法權益。根據《中華人民共和國反不正當競爭法》，經營者在市場交易中必須遵守自願、平等、公正、誠信的原則，遵守法律和商業道德。違反《中華人民共和國反不正當競爭法》的經營者，應根據具體情況承擔相應的民事、行政或刑事責任。

國務院反壟斷委員會於2021年2月發佈《關於平台經濟領域反壟斷指南》。該指南概述了如果沒有正當理由，若干行為可能構成濫用市場支配地位。該指南還明確規定，涉及可變利益實體的集中亦須遵守反壟斷備案規定。

2024年5月6日，市場監管總局發佈《網絡反不正當競爭暫行規定》，當中明確禁止某些網絡不正當競爭行為。

2022年6月24日，全國人大常委會通過了《中華人民共和國反壟斷法》修正案，為市場份額低於市場監管總局規定的特定門檻的運營商達成的縱向壟斷協議引入了「避風港」，授予市場監管總局在特定情況下暫停併購調查審查期的權力，允許公訴人基於壟斷行為提起民事公益訴訟，並大幅增加對違反《中華人民共和國反壟斷法》的處罰力度等。該修訂強調在互聯網及其他重點行業執行《中華人民共和國反壟斷法》。

國務院於2024年1月22日發佈《關於經營者集中申報標準的規定》，進一步明確了判斷經營者是否取得對其他經營者的控制權或者能夠對其他經營者施加決定性影響的考慮因素。

監管概覽

有關旅行社的法規

2013年4月25日，全國人大常委會頒佈於2013年10月1日生效，並於2016年11月7日及2018年10月26日修訂的《中華人民共和國旅遊法》。《中華人民共和國旅遊法》旨在保護遊客和旅遊經營者的合法權益，規範旅遊市場秩序，保護和合理利用旅遊資源，促進旅遊行業的發展，並對旅行社的經營提出具體要求。旅行社(i)不得出租、出借或非法轉讓旅行社經營許可證；(ii)不得在招徠顧客及組織旅遊時發佈不真實、不準確的信息、不得進行虛假宣傳以誤導顧客；(iii)不得安排參觀或參加違反中國法律法規和社會公德的項目或活動；(iv)不得以不合理的低價誘使或欺騙遊客，或牟取回扣等不法利益；及(v)不得無故更改或終止原定行程、強迫遊客參加其他違背遊客意願的活動。此外，旅行社必須與顧客訂立旅遊服務合約。在旅遊行程開始前，顧客可將其在包價旅遊合同中的個人權利及義務轉讓予任何第三人，旅行社不得無故拒絕，惟任何增加的費用須由顧客和相關第三人承擔。因此，旅行社可能因未能履行上述義務而承擔民事責任，包括改正、沒收非法所得、處以罰款、責令停業整頓或吊銷旅行社許可證。

旅遊業受文化和旅遊部（「文旅部」）及地方旅遊管理部門的監管。規管中國旅行社的主要法規包括國務院於2009年2月20日頒佈於2009年5月1日生效，並於2020年11月29日最新修訂的《旅行社條例》，以及國家旅遊局（後於2018年3月改革為文旅部）於2009年4月3日頒佈於2009年5月3日生效，並於2016年12月12日最近修訂的《旅行社條例實施細則》。根據該等條例，旅行社必須取得國家旅遊局或其授權的省級旅遊行政管理部門頒發的出境旅行社業務經營許可證，以及省級旅遊行政管理部門或其授權的市級旅遊行政管理部門頒發的國內和入境旅行社業務經營許可證。

《旅行社條例》允許外國投資者設立外商投資旅行社。外資旅行社可在全國範圍內開設分支機構，但不得從事中國內地居民出境旅遊業務，除非國務院另有規定，或一國家與中國之間的自由貿易協定、中國內地與香港、澳門關於建立更緊密經貿關係的安排另有規定的除外。2009年12月，國務院頒佈《國務院關於加快發展旅遊業的意

監管概覽

見》，逐步允許外商投資旅行社試行經營安排中國居民赴境外旅遊的業務。於2010年8月29日，國家旅遊局及商務部進一步頒佈《中外合資經營旅行社試點經營出境旅遊業務監管暫行辦法》，據此，國家旅遊局可選擇及批准若干合資格中外合資旅行社試點經營安排中國居民前往海外目的地及港澳地區（不包括台灣）的業務。根據國務院於2017年3月頒佈的《全面深化中國（上海）自由貿易試驗區改革開放方案》，中國（上海）自由貿易試驗區已實施試點項目，允許在中國（上海）自由貿易試驗區註冊、符合規定條件的外商獨資旅行社經營出境旅遊業務。2019年1月31日，國務院頒佈《國務院關於全面推進北京市服務業擴大開放綜合試點工作方案的批覆》，允許在北京註冊的外商獨資旅行社試行為中國公民提供出境旅遊服務（台灣除外）。

2020年8月20日，文旅部頒佈《在線旅遊經營服務管理暫行規定》，旨在規範在線旅遊經營業務。在線旅遊運營服務是指通過互聯網等信息網絡向旅遊者提供的旅遊服務，服務內容包括旅遊、交通、住宿、餐飲、觀光、娛樂等。在線旅遊業務經營者必須提供真實準確的旅遊服務信息，不得進行虛假宣傳和廣告宣傳。在線旅遊平台的經營者必須核實在平台上註冊的所有旅遊經營者的身份、許可證、質量標準及信用評級。在線旅遊經營者必須保護旅行者的個人數據隱私，不得濫用數據分析技術，根據旅行者的消費記錄和偏好設置不公平的交易條件。平台經營者必須對平台內的旅遊經營者進行許可和資質審查，對旅遊者進行安全警示，未履行相關管理措施義務的，應當承擔相應責任。

有關機票的法規

航空票務業務受中國航空運輸協會（「中國航協」）及其分支機構的監管。中國航協頒佈的《航空客貨運輸銷售代理行業自律辦法》自2019年3月1日起施行，鼓勵航空運輸銷售代理行業自律管理。中國航協亦頒佈了《航空運輸客運銷售代理人業務規範》及《航空運輸貨運銷售代理人業務規範》，引入航空公司在選擇和授權其航空票務銷售代理時所採用的一般業務規範。例如，對航空客運銷售代理的基本要求包括但不限於(i)擁有適當的營業許可證；(ii)如從事網上機票銷售，則須持有電信及信息服務營業許可

監管概覽

證；(iii)擁有適當資本投入業務運作；(iv)有以航空公司為受益人的資本保證或質押；(v)代理人及其負責人沒有不良信用紀錄；及(vi)擁有足夠及經過適當培訓的僱員。

於2017年8月9日，中國民用航空局發佈《關於規範互聯網機票銷售行為的通知》，據此，互聯網機票平台不得在銷售機票的同時默認捆綁銷售其他服務和產品。互聯網機票銷售平台必須以清晰、準確的方式展示與機票相關的附加服務和產品（如貴賓室優惠券和保險），並且只能將這些服務和產品作為機票購買之外的選項提供給客戶。

交通部於2021年3月3日頒佈，於2021年9月1日生效的《公共航空運輸旅客服務管理規定》規定航空銷售網絡平台經營者的若干義務及代理。

有關電子商務的法規

市場監管總局於2021年3月頒佈，於2025年3月18日修訂的《網絡交易監督管理辦法》規定了網絡交易經營者的義務。為經營者提供網絡交易平台服務的社交網絡、直播或其他網絡服務提供者，必須依照法律法規履行義務。商務部於2014年12月24日頒佈，於2015年4月1日生效的《網絡零售第三方平台交易規則制定程序規定（試行）》，規範在線零售市場平台交易規則的制定、修訂及執行。

全國人大常委會於2018年8月31日頒佈《中華人民共和國電子商務法》，於2019年1月1日生效。《中華人民共和國電子商務法》對電子商務平台經營者、平台內經營的商家以及通過網絡開展經營的個人和單位等電子商務經營者提出了一系列要求。根據《中華人民共和國電子商務法》，電子商務經營者根據消費者的興趣愛好、消費習慣等特徵提供搜索結果的，必須同時向消費者提供非針對其個人特徵的選擇，尊重並公平保護消費者的合法權益。此外，電商平台經營者不得對商家在其平台上達成的交易施加不合理的限制或增加不合理的條件，或向其平台上經營的商家收取任何不合理的費用。

監管概覽

電子商務平台運營者應當按照電信條例及《電信業務分類目錄》等規定，向相應的電信管理部門取得經營在線數據處理與交易處理業務的增值電信業務許可。

有關廣告服務的法規

全國人大常委會於1994年10月27日頒佈並於2021年4月29日最新修訂的《中華人民共和國廣告法》要求廣告主確保廣告內容的真實性。廣告內容不得包含違禁信息，包括但不限於：(i)損害國家尊嚴或利益或洩露國家機密的信息；(ii)含有「國家級」、「最高級別」或「最佳」等字眼的信息；及(iii)含有民族、種族、宗教或性別歧視的信息。通過互聯網發佈或發佈的廣告不得影響用戶正常使用網絡。以彈出窗口形式在互聯網上發佈的廣告必須以清晰的方式顯示關閉按鈕，以確保瀏覽者可以一鍵關閉廣告。

市場監管總局於2023年2月25日公佈的《互聯網廣告管理辦法》，規定了廣告主、互聯網廣告經營者和互聯網信息服務提供者的義務。根據該辦法，產品銷售者或者服務提供者通過互聯網直播方式推銷產品或服務，構成商業廣告的，應當依法承擔相應責任，履行廣告主的義務；直播經營者、營銷者提供廣告設計、製作、代理、發佈服務，或者構成廣告代言的，也應當承擔相應責任，履行相應義務。

有關消費者保護的法規

《中華人民共和國消費者權益保護法》（「消費者權益保護法」）於1993年10月31日由全國人大常委會首次頒佈，於2013年10月25日最新修訂，於2014年3月15日生效。消費者權益保護法規定了經營者的義務和消費者的權益。在正常使用條件下，經營者應當保證所銷售商品和服務的質量、功能、用途和有效期限。消費者在網絡平台購買商品或接受服務，其權益受到損害的，可以向銷售者或服務提供者要求賠償。如果網絡平台經營者未能向消費者提供銷售者或服務提供者的真實聯繫方式，導致消費者在

監管概覽

網絡平台購買商品或接受服務時，其合法權益受到侵害，則網絡平台經營者可能承擔責任。《中華人民共和國消費者權益保護法實施條例》由國務院於2024年3月15日公佈，自2024年7月1日起施行，規定經營者在提供服務時採用自動延期、自動續期或者其他類似機制的，應當在消費者接受服務前、自動延期、自動續期或者其他機制生效前，以顯著方式提示消費者。未經消費者同意，經營者不得向消費者發送商業信息或者撥打商業電話。消費者同意接收商業信息和／或商業電話的，經營者應當提供明確、便捷的取消方式，消費者選擇取消的，經營者應當立即停止該行為。

有關信息安全及審查的法規

中國的互聯網內容受到國家安全方面的監管和限制。2000年12月28日，全國人大常委會頒佈了《關於維護互聯網安全的決定》，該決定於2009年8月27日進行了修訂，規定任何人企圖從事以下活動，均可在中國追究刑事責任：(i)以不正當手段進入具有戰略重要性的計算機或系統；(ii)傳播政治破壞性信息；(iii)洩露國家機密；(iv)傳播虛假商業信息或(v)侵犯知識產權。

2007年6月22日，公安部、國家保密局、國務院新聞辦公室(已撤銷)、國家密碼管理局發佈《信息安全等級保護管理辦法》，規定信息系統的安全保護等級分為五級。已投入運行的二級以上信息系統，其運行或者使用單位應當自安全保護等級確定之日起30日內，向設區的市級以上地方公安機關辦理備案手續。新建的二級以上信息系統，其運行或者使用單位應當自投入運行之日起30日內，向設區的市級以上地方公安機關辦理備案手續。

根據國務院於1994年2月18日頒佈並於2011年1月8日修訂的《中華人民共和國計算機信息系統安全保護條例》，確保計算機信息系統安全包括對計算機及其相關和與之相配套的設備、設施(包括網絡)、運行環境和信息進行安全保護及保障計算機功能的正常運行，以維護計算機信息系統的安全運行。

監管概覽

由公安部於1997年頒佈，國務院於2011年1月8日修訂的《計算機信息網絡國際聯網安全保護管理辦法》，禁止利用互聯網進行洩露國家機密、傳播危害社會穩定內容等行為。

由全國人大常委會於2016年11月7日頒佈，於2017年6月1日生效的《中華人民共和國網絡安全法》，其中規定網絡運營者在開展業務和提供服務時，應當遵守法律法規，履行網絡安全保障義務；通過網絡提供服務的，應當依照法律法規和國家強制性要求採取技術措施和其他必要措施，保障網絡安全穩定運行，有效應對網絡安全事件，防範違法犯罪活動，維護網絡數據的完整性、保密性和可用性；網絡運營者不得收集與其提供的服務無關的個人信息，不得違反法律規定或者雙方的約定收集、使用個人信息；關鍵信息基礎設施網絡運營者應當將在中華人民共和國境內收集和產生的個人信息和重要數據存儲於中華人民共和國境內；其採購若可能影響國家安全的網絡產品和服務，應當接受國家網絡安全審查。

2021年12月28日，網信辦等十三個部門聯合頒佈《網絡安全審查辦法》（「《網絡安全審查辦法》」），於2022年2月15日生效，取代於2020年4月13日頒佈的原版本。《網絡安全審查辦法》將在對或預料對本集團業務進行網絡安全審查時對我們適用。《網絡安全審查辦法》規定(i)關鍵信息基礎設施運營者（「**關鍵信息基礎設施運營者**」）採購的網絡產品及服務影響或可能影響國家安全的，須向網絡安全審查辦公室（網信辦下屬負責執行網絡安全審查的部門）申請進行網絡安全審查；(ii)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，須向網絡安全審查辦公室申請進行網絡安全審查；及(iii)如主管政府部門認為網絡產品或服務或數據處理活動影響或可能影響國家安全，網絡安全審查辦公室可根據《網絡安全審查辦法》對該等數據處理活動進行網絡安全審查。

根據國務院發佈並於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》（「**關鍵信息設施條例**」），重要行業和領域的主管部門、監督管理部門明確直接負責關鍵信息基礎設施（「**關鍵信息基礎設施**」）安全保護工作，稱為「安全保護工作部門」。關鍵信息設施條例進一步列明，如相關安全保護工作部門指明及通知運營者，運營者即為關鍵信息基礎設施運營者。本公司確認，截至最後實際可行日期，概無安全保護工作部門書面或口頭通知本集團為關鍵信息基礎設施運營者。

監管概覽

於2024年9月27日，本公司及本公司有關中國數據合規法律的中國法律顧問向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**」）進行實名電話諮詢及溝通，而網數中心確認，赴港上市不屬《網絡安全審查辦法》第七條「國外上市」一詞範圍，網數中心並無對建議[**編纂**]提出異議，亦無作出任何明確指示，要求我們就建議[**編纂**]申請進行網絡安全審查。

鑒於(i)截至最後實際可行日期，概無安全保護工作部門通知我們為關鍵信息基礎設施運營者；(ii)網數中心確認赴港上市不屬國外上市；及(iii)截至最後實際可行日期，我們並無接獲任何通知，要求我們進行網絡安全審查，或我們的數據處理活動影響或可能影響國家安全，且根據現行中國法律法規對「影響或可能影響國家安全」的活動的詮釋需要主管部門進一步說明，因此，根據中國法律顧問的意見，我們認為，《網絡安全審查辦法》不適用於我們，因為我們毋須根據《網絡安全審查辦法》就建議[**編纂**]申請進行網絡安全審查。然而，中國法律顧問進一步告知，有關網絡安全審查的該等法律法規的詮釋及實施不斷轉變，我們無法向閣下保證，不會出現新法律法規中有關網絡安全審查方面的更多監管規定，且中國法律顧問建議我們緊貼相關適用法律法規，並及時實行一切必要措施，確保遵守相關法律法規。

2021年6月10日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國數據安全法》，自2021年9月起施行。《中華人民共和國數據安全法》建立數據分類分級保護制度，根據數據在經濟社會發展中的重要程度，以及一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，對國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益造成的危害程度，對數據實行分類分級保護。其亦規定可能影響國家安全的數據活動的安全審查程序。此外，《中華人民共和國數據安全法》規定，重要數據的處理者應當明確數據安全負責人和管理機構，落實數據安全保護責任，重要數據的處理者應當按照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。此外，從事數據交易中介服務的機構提供服務，應當審核數據來源、交易雙方的身份，並留存相應記錄。

2021年7月30日，國務院頒佈《關鍵信息基礎設施安全保護條例》（「**關鍵信息基礎設施條例**」），於2021年9月1日生效。根據關鍵信息基礎設施條例，「**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的，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。

監管概覽

2022年7月7日，網信辦發佈《數據出境安全評估辦法》，自2022年9月1日起施行。《數據出境安全評估辦法》要求任何數據處理者向境外接收者提供在中國境內運營中收集和產生的重要數據或依法應進行安全評估的個人信息，應當進行安全評估。其規定了五種情況，在任何一種情況下，數據處理者均應通過省級地方互聯網信息辦公室向國家互聯網信息辦公室申請數據出境安全評估。該等情況包括：(i)向境外接收者傳輸的數據是由關鍵信息基礎設施運營者收集和生成的個人信息；(ii)向境外接收者傳輸的數據包含重要數據；(iii)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；(iv)累計向境外轉移超過10萬人的個人信息或者超過1萬人的個人敏感信息的；或(v)國家互聯網信息辦公室規定需要對數據出境進行安全評估的其他情形。2024年3月22日，國家網信辦發佈了《促進和規範數據跨境流動規定》(或新數據跨境流動規定)，於同日生效。新數據跨境流動規定訂明，若與安全評估辦法有任何衝突，以新數據跨境流動規定為準。新數據跨境流動規定訂明豁免若干數據跨境傳輸責任的情形，其中包括，通過數據跨境傳輸安全評估、訂立個人信息出境標準合同或通過個人信息保護認證。中國法律顧問告知，《數據出境安全評估辦法》及新數據跨境流動規定不適用於我們，因為於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的日常業務運營不涉及向境外接收者傳輸任何個人信息或其他數據。雖然中國法律顧問認為，數據出境安全評估、個人信息出境標準合同或個人信息保護認證至今不適用於我們，但可能發佈新的解釋或實施細則，網信辦根據《數據出境安全評估辦法》以及其他有關數據出境的法律法規適用方面目前仍有不確定性，我們將持續根據適用監管規定的最新變動監察合規情況。

於2024年9月24日，國務院頒佈了《網絡數據安全管理條例》，並於2025年1月1日起施行。《網絡數據安全管理條例》重申了數據處理活動的一般規定以及個人信息保護、重要數據及安全保護、網絡數據出境管理以及互聯網平台服務提供者義務。《網絡數據安全管理條例》不納入2021年11月14日公佈的《網絡資料安全管理條例(徵求意見稿)》與境外及香港上市的網絡安全審查標準相關的內容。《網絡數據安全管理條例》適

監管概覽

用於（其中包括）中國境內數據處理活動，以及中國境內處理個人信息。因此，《網絡數據安全管理條例》將全面適用於我們，因為我們在中國境內進行數據處理活動。《網絡數據安全管理條例》重申並完善網絡安全法、數據安全法及個人信息保護法的原則及規定，明文規定（包括但不限於）如下各項：數據處理者須加強網絡數據安全，建立健全網絡數據安全管理制度，採取加密、備份、訪問控制等技術措施，保護數據免遭篡改、破壞、洩露或者非法獲取或使用。

2022年12月8日，工信部頒佈《工業和信息化領域數據安全管理辦法（試行）》，自2023年1月1日起生效。工業和信息化領域數據處理者應當對數據處理活動負安全主體責任，對各類數據實行分級防護，不同級別數據同時被處理且難以分別採取保護措施的，應當按照其中級別最高的要求實施保護，確保數據持續處於有效保護和合法利用的狀態。

有關隱私保護的法規

2005年12月13日，公安部發佈《互聯網安全保護技術措施規定》（「互聯網安全保護辦法」），自2006年3月1日起施行。互聯網安全保護辦法規定互聯網服務提供者採取適當措施，包括防範病毒、數據備份及其他相關措施，並保存有關其用戶的若干信息（包括用戶註冊信息、登錄和退出時間、用戶發帖的IP地址、內容和時間）至少60天，並檢測非法信息，停止傳播該等信息，並保存相關記錄。除非法律法規要求，否則互聯網服務提供者不得擅自向任何第三方披露用戶信息。彼等須進一步建立管理制度並採取技術措施，以保障用戶通信的自由及保密性。

2011年12月29日，工信部頒佈《規範互聯網信息服務市場秩序若干規定》，自2012年3月15日起施行，規定未經用戶同意，互聯網信息服務提供者不得收集與用戶相關、能夠單獨或者與其他信息結合識別用戶的信息（以下簡稱「用戶個人信息」），不得將用戶個人信息提供給他人，但是法律、行政法規另有規定的除外。《規範互聯網信

監管概覽

息服務市場秩序若干規定》亦規定互聯網信息服務提供者應當妥善保管用戶個人信息；保管的用戶個人信息洩露或者可能洩露時，應當立即採取補救措施；造成或者可能造成嚴重後果的，應當立即向准予其互聯網信息服務許可或者備案的電信管理機構報告，並配合相關部門進行的調查處理。

2012年12月28日，全國人大常委會頒佈《關於加強網絡信息保護的決定》，加強對互聯網信息安全和隱私的保護。特別是，網絡服務提供者和其他企業事業單位在業務活動中收集、使用公民個人電子信息，應當遵循合法、正當、必要的原則，明示收集、使用信息的目的、方式和範圍，並經被收集者同意，不得違反法律、法規的規定和雙方的約定收集、使用信息；對在業務活動中收集的公民個人電子信息必須嚴格保密，不得洩露、篡改、毀損，不得出售或者非法向他人提供；採取技術措施和其他必要措施，確保信息安全，防止在業務活動中收集的公民個人電子信息洩露、毀損、丟失；在發生或者可能發生信息洩露、毀損、丟失的情況時，應當立即採取補救措施。

2013年7月，工信部頒佈《電信和互聯網用戶個人信息保護規定》，以規範在中國境內提供電信服務和互聯網信息服務過程中收集、使用用戶個人信息的活動。根據該規定，個人信息指用戶姓名、出生日期、身份證件號碼、住址、電話號碼、賬號和密碼等能夠單獨或者與其他信息結合識別用戶的信息。電信業務經營者及互聯網信息服務提供者應當制定用戶個人信息收集、使用規則，未經用戶同意不得收集、使用用戶個人信息。電信業務經營者及互聯網信息服務提供者收集、使用用戶個人信息的，應當明確告知用戶收集、使用信息的目的、方式和範圍，並取得相關公民的同意，並對所收集的個人信息保密。電信業務經營者及互聯網信息服務提供者對收集的用戶個人信息不得洩露、篡改或者毀損，不得出售或者非法向他人提供。電信業務經營者及互聯網信息服務提供者應當採取技術及其他措施防止收集的用戶個人信息未經授權洩露、毀損或者丟失。

監管概覽

2016年6月28日，網信辦頒佈《移動互聯網應用程序信息服務管理規定》，於2022年6月修訂並於2022年8月1日生效，規定應用程序提供者不得從事危害國家安全、擾亂社會秩序、侵犯他人合法權益等活動，亦不得利用應用程序製作、複製、發佈、傳播法律法規禁止的內容。《互聯網跟帖評論服務管理規定》於2022年12月15日生效。根據該規定，互聯網應用程序或跟帖評論服務提供者對註冊用戶進行真實身份信息認證，不得向未認證真實身份信息或者冒用組織機構、他人身份信息的用戶提供若干服務。具有輿論屬性或者社會動員能力的互聯網跟帖評論服務提供者推出新技術、新應用、新功能，或者移動互聯網應用程序推出有輿論屬性或社會動員能力的新技術、新應用、新功能，應當按照國家有關規定開展安全評估。

2017年5月8日，最高人民法院及最高人民檢察院發佈《最高人民法院、最高人民檢察院關於辦理侵犯公民個人信息刑事案件適用法律若干問題的解釋》（「該解釋」），自2017年6月1日生效。該解釋明確了《中華人民共和國刑法》第253A條規定的「侵犯公民個人信息」罪的若干概念，包括「公民個人信息」、「規定」及「非法獲取」。此外，該解釋明確規定了該罪的「情節嚴重」和「情節特別嚴重」的認定標準。根據全國人大常委會於2015年8月發佈並於2015年11月生效的《中華人民共和國刑法修正案（九）》，在若干嚴重情況下，互聯網服務提供者未按適用法律規定履行互聯網信息安全管理相關義務，且拒不改正的，將受到刑事處罰。

根據《中華人民共和國網絡安全法》，網絡運營者不得收集與其提供的服務無關的個人信息，不得違反法律或雙方的約定收集或使用個人信息。

2019年11月28日，網信辦、工信部、公安部、市場監管總局聯合發佈《APP違法違規收集使用個人信息行為認定方法》，其中列出六種違法違規收集使用個人信息的行為。

監管概覽

根據全國人民代表大會於2020年5月28日頒佈並於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收集、使用、加工、傳輸、提供、公開他人個人信息的，應當依法進行並確保信息安全，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。任何人的民事權益（包括個人信息）受到侵害的，均有權請求侵權人承擔侵權責任。

2021年3月12日，網信辦、工信部、公安部、市場監管總局聯合發佈《常見類型移動互聯網應用程序必要個人信息範圍規定》（「必要個人信息規定」），於2021年5月1日生效。根據必要個人信息規定，移動互聯網應用程序運營者不得因為用戶不同意提供非必要個人信息，而拒絕用戶使用其基本功能服務。必要個人信息規定進一步規定不同類型移動應用程序的相關必要個人信息範圍。

2021年8月16日，網信辦連同工信部及其他政府部門頒佈《汽車數據安全管理若干規定（試行）》（「汽車數據安全規定」），自2021年10月1日起生效。根據汽車數據安全規定，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。「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。汽車數據處理者必須按照汽車數據安全規定開展汽車數據處理活動，包括汽車數據的收集、存儲、使用、加工、傳輸、提供、公開等。此外，汽車數據處理者開展重要數據處理活動，應當開展風險評估，並向有關部門報送風險評估報告。汽車數據處理者因業務需要確需向境外提供重要數據的，應當通過網信部門會同有關部門組織的安全評估，且不得超出出境安全評估時明確的範圍提供重要數據。

2021年8月20日，全國人大常委會頒佈《個人信息保護法》，於2021年11月1日生效。個人信息保護法規定（其中包括）：(i)個人信息的處理（包括收集、存儲、使用、加工、傳輸、提供、公開及刪除）應當遵循合法、正當、必要和誠信原則，不得通過誤導、欺詐、脅迫等方式處理個人信息，(ii)處理個人信息應當具有明確、合理的目的，

監管概覽

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，且收集個人信息應當限於實現處理目的的最小範圍，不得過度收集個人信息。個人信息處理者應當對其個人信息處理活動負責，並採取必要措施保障所處理的個人信息的安全。

2021年12月31日，網信辦、工信部、公安部、市場監管總局聯合頒佈《互聯網信息服務算法推薦管理規定》，自2022年3月1日起施行。《互聯網信息服務算法推薦管理規定》根據不同標準對算法推薦服務提供者實施分類分級管理。此外，其規定算法推薦服務提供者應當向用戶提供不針對其個人特徵的選項，或者向用戶提供便捷的關閉算法推薦服務的選項。用戶選擇關閉算法推薦服務的，算法推薦服務提供者應當立即停止提供相關服務。算法推薦服務提供者應當向用戶提供選擇或者刪除用於算法推薦服務的針對其個人特徵的用戶標籤的功能。

網信辦於2022年6月27日頒佈《互聯網用戶賬號信息管理規定》，並於2022年8月1日生效，載列了提供互聯網用戶賬號信息的指引。互聯網信息服務提供者履行賬號信息管理主體責任，配備與服務規模相適應的專業人員和技術能力；建立健全並嚴格落實真實身份信息認證、賬號信息核驗、信息內容安全、生態治理、應急處置、個人信息保護等管理制度。

有關知識產權的法規

商標

《中華人民共和國商標法》及《中華人民共和國商標法實施條例》規管在中國的商標註冊、保護及使用。商標法於1982年8月23日頒佈，於2019年4月23日最新修訂，自2019年11月1日起生效，遵循「申請在先」原則。其授予商標註冊人專有權，由中國國家知識產權局（「國家知識產權局」）管理。

監管概覽

註冊商標的有效期為十年，每次續展註冊的有效期為十年。續展手續應當在期滿前十二個月內辦理，可以給予六個月的寬展期。商標局應當對續展註冊的商標予以公告。商標註冊人可以通過簽訂商標使用許可合同，許可他人使用其註冊商標，許可人應當將其商標使用許可報商標局備案。商標使用許可未經備案不得對抗善意第三人。質量監督是許可人的責任，被許可人在使用註冊商標時必須保持產品質量。

專利

《中華人民共和國專利法》及《中華人民共和國專利法實施細則》規管中國的專利活動。專利法於1984年3月12日制定，於2020年10月17日最新修訂，並於2021年6月1日生效。國家知識產權局專利局主管全國專利工作。省、自治區或直轄市管理專利工作的部門負責本行政區域內的專利管理工作。

專利法及其實施細則承認三種專利類型：「發明」、「實用新型」及「外觀設計」。發明專利指對產品、方法或者其改進所提出的新的技術方案。實用新型專利指對產品的形狀、構造或者其結合所提出的適於實用的新的技術方案。外觀設計專利指對產品的整體或者局部的形狀、圖案或者其結合以及色彩與形狀、圖案的結合所作出的富有美感並適於工業應用的新設計。發明專利權的期限為二十年，外觀設計專利權的期限為十五年，實用新型專利權的期限為十年，均自申請日起計算。

中國遵循「申請在先」的原則，就同一發明向最早的申請人授予專利。可申請專利的發明或實用新型必須具有新穎性、創造性和實用性。專利持有人的權利受到法律保護，僅允許他人在獲得適當授權的情況下使用專利。除非法律另有規定，否則未經授權使用構成專利侵權。

版權

根據全國人大常委會於1990年9月7日頒佈並於2020年11月11日最新修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國著作權法》及根據國務院於2002年8月2日頒佈、於2013年1月30日最新修訂並於2013年3月1日生效的《中華人民共和國著作權法實施條例》，中華人民共和國公民、法人或者非法人組織的作品，不論出版與否，都享有著作權。作品是指文學、藝術和科學領域內具有獨創性的、能以一定形式表現出來的智力成果，包括文字作品、口述作品、攝影作品、錄像錄音作品和計算機軟件。版權人享有多項權利，包括出版權、署名權和複製權。

監管概覽

域名

根據工信部於2017年8月24日發佈、自2017年11月1日起生效的《互聯網域名管理辦法》及根據中國互聯網網絡信息中心於2019年6月18日發佈、同日生效的《國家頂級域名註冊實施細則》，域名持有人必須註冊其域名。工信部負責監管中國的互聯網域名，而省、自治區和直轄市電信管理局負責各自區域內的域名服務。登記按「先到先得」的原則進行。申請人必須提供準確的資料，並與域名註冊服務供應商訂立註冊協議。完成註冊程序後，申請人成為域名持有人。

有關物業租賃的法規

根據《中華人民共和國民法典》，承租人經出租人同意，可以將租賃物轉租給第三人。承租人轉租後，承租人與出租人之間的租賃合同繼續有效，第三人對租賃物造成損失的，承租人應當承擔賠償責任。承租人按照租賃合同佔有租賃物期間，租賃物所有權發生變更的，不影響租賃合同的效力。根據全國人大常委會於1994年7月5日公佈、於2019年8月26日最新修訂的《中華人民共和國城市房地產管理法》和住房和城鄉建設部於2010年12月1日公佈、自2011年2月1日起施行的《商品房屋租賃管理辦法》規定，房屋租賃當事人應當依法訂立租賃合同。房屋租賃合同訂立後，租賃當事人應當自30日內到租賃房屋所在地的直轄市、市、縣人民政府建設（房地產）主管部門辦理房屋租賃登記備案。違反上述規定的，由直轄市、市、縣人民政府建設（房地產）主管部門責令限期改正。個人逾期不改正的，處人民幣1,000元以下罰款。單位逾期不改正的，處人民幣1,000元以上人民幣1萬元以下罰款。根據《民法典》，當事人未依照法律、行政法規的規定辦理租賃合同登記的，不影響合同的效力。

監管概覽

有關勞動和社會保障的法規

《勞動法》和《勞動合同法》

根據於1994年7月5日頒佈、於2009年8月27日和2018年12月29日修訂的《中華人民共和國勞動法》，企業應當建立健全勞動安全衛生制度，嚴格遵守國家安全生產規定和標準，對員工進行中華人民共和國勞動安全衛生培訓。勞動安全衛生設施應當符合法定標準。企業、事業單位應當為員工提供符合勞動保護法律法規規定的安全生產和衛生條件。

於2007年6月29日頒佈、於2012年12月28日修訂的《中華人民共和國勞動合同法》和於2008年9月18日頒佈的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》分別對勞動合同的訂立、期限、終止以及勞動者和用人單位的權利和義務作出了具體規定。用人單位在招用員工時，應當如實告知員工工作內容、工作條件、工作地點、職業危害、勞動安全、工資待遇以及員工要求了解的其他事項。

社會保險及住房公積金

根據2010年10月28日頒佈、2011年7月1日起施行、2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國社會保險法》和1999年1月22日國務院頒佈、2019年3月24日最新修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》，職工應當參加基本養老保險、基本醫療保險和失業保險。基本養老保險、基本醫療保險和失業保險費由用人單位和職工共同繳納。職工還應當參加工傷保險和生育保險。工傷保險和生育保險費由用人單位繳納，職工不繳納。根據於2017年1月19日頒佈的《國務院辦公廳關於印發〈生育保險和職工基本醫療保險合併實施試點方案〉的通知》和於2019年3月6日頒佈的《國務院辦公廳關於全面推進生育保險和職工基本醫療保險合併實施的意見》，合併了生育保險和職工基本醫療保險。根據《中華人民共和國社會保險法》，用人單位必須到當地社會保險經辦機構辦理社會保險登記，辦理社會保險，並代為繳納或代扣代繳社會保險費。用人單位未辦理社會保險登記的，由社會保險行政部門責令限期改正；逾期不改正的，由社會保險行政主管部門責令限期改正。逾期不交的，用人單位須繳納相當於應繳社會保險費一倍

監管概覽

但不超過三倍的罰款。用人單位未足額或者按時繳納社會保險費的，由社會保險費徵收機構責令限期繳納或者補足，並自到期日起的未償還金額按日加收0.05%的滯納金；逾期不繳納的，由主管部門處以一倍以上三倍以下的罰款。

根據於1999年4月3日頒佈並於2002年3月24日和2019年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，用人單位應當按時足額繳納住房公積金，不得逾期繳納或者少繳。用人單位應當到住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記。違反上述法律、法規規定，企業未為員工辦理住房公積金繳存登記或者未設立住房公積金賬戶的，由住房公積金管理中心責令限期改正。逾期未為員工辦理公積金賬戶登記的，處人民幣1萬元以上人民幣5萬元以下罰款。企業違反上述規定，未按時足額繳納住房公積金的，由住房公積金管理中心責令限期補繳；若企業逾期仍不遵守，則將進一步申請人民法院強制執行。

有關中國稅務的法規

所得稅法

根據2007年3月16日全國人民代表大會公佈、2018年12月29日最新修訂並自同日起施行的《中華人民共和國企業所得稅法》和2007年12月6日國務院公佈、2024年12月6日最新修訂並自2025年1月20日起施行的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，企業分為居民企業和非居民企業。居民企業是指依法在中國境內成立的企業，或者依照外國（其他地區）法律成立但實際上由中國境內機構管理的企業。非居民企業是指依照外國（其他地區）法律成立、實際管理機構不在中國境內，但在中國境內設立機構、場所，或者雖未設立機構、場所，但有源自中國境內收入的企業。居民企業就其來源於全球的所得，統一適用25%的企業所得稅稅率。對符合條件的小型微利企業，減按20%的稅率徵收企業所得稅。對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。

監管概覽

股息分派所得稅

根據國家稅務總局於2006年8月21日頒佈及自2006年12月8日起施行的《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》及相關辦法，如果香港公司直接持有中國公司至少25%的股權，則中國公司向香港公司支付的股息適用5%的預扣稅，否則適用10%的預扣稅費率適用。

稅務總局2019年10月14日發佈，自2020年1月1日起施行的《非居民納稅人享受協定待遇管理辦法》，非居民納稅人可通過自行確定、自行申報、保存和記錄相關信息以備檢查的方式享受稅收協定優惠待遇。非居民納稅人自行評估並認定其符合享受協定待遇的條件的，可在納稅申報時或者通過扣繳義務人扣繳時享受協定待遇，同時按照規定歸集、留存相關資料以備查驗，並接受稅務機關的後續管理。

增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈、於2017年11月19日最新修訂、自同日起生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》和財政部於1993年12月25日頒佈、於2011年10月28日最新修訂、自2011年11月1日起生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》，所有在中國境內從事銷售貨物、提供加工服務、提供維修修配服務的實體或個人，以及提供服務、銷售無形資產、房地產及進口貨物必須繳納增值稅(VAT)。除非另有規定，否則從事提供服務及銷售無形資產的納稅人適用6%的稅率。

根據財政部及稅務總局於2016年3月23日發佈、自2016年5月1日起施行，並於2017年7月11日、2017年12月25日及2019年3月20日分別修訂的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》(財稅[2016]第36號)，經國務院批准，自2016年5月1日起，在全國範圍內推開營業稅改徵增值稅試點，將建築業、房地產業、金融業、生活服務業營業稅納稅人全部納入試點範圍，實行營業稅改徵增值稅。根據財政部及稅務總局

監管概覽

於2017年4月28日發佈、自2017年7月1日起施行的《關於簡併增值稅稅率有關政策的通知》(財稅[2017]37號)，簡化增值稅稅率結構，取消13%的增值稅稅率，明確適用11%稅率的貨物範圍和進項稅額抵扣規定。

根據財政部及國家稅務總局於2018年4月4日公佈並自2018年5月1日起施行的《財政部、國家稅務總局關於調整增值稅稅率的通知》(財稅[2018]32號)，自2018年5月1日起納稅人從事增值稅應稅銷售活動或者進口貨物的，原適用17%、11%的稅率分別調整為16%、10%。

根據財政部、國家稅務總局及海關總署於2019年3月20日發佈的《關於深化增值稅改革有關政策的公告》(財政部、稅務總局、海關總署公告2019年第39號)，自2019年4月1日起，增值稅一般納稅人發生增值稅應稅銷售或者進口貨物，原適用16%的增值稅稅率調整為13%；原適用10%的增值稅稅率調整為9%。

有關外匯規管的法規

中國規管外幣換算的主要法規為《中華人民共和國外匯管理條例》，其由國務院於1996年1月29日頒佈並最近於2008年8月5日修訂。根據該法規及其他有關貨幣換算的中國規則及法規，人民幣可自由兌換為經常賬項目付款，例如貿易及服務相關外匯交易及股息付款，但不可自由兌換為資本賬項目，例如於中國境外直接投資、貸款或投資證券，除非事前取得國家外匯管理局(「國家外匯管理局」)或當地對應部門的批准則作別論。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日發佈的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應於境外上市及發行完成後15個工作日內向其註冊地址所在的外匯管理局登記境外上市。境內公司透過境外上市募集的資金可調回中國或寄存在境外，惟前提是有關資金的擬定用途應與本文件及其他公開披露的文件內容一致。

監管概覽

根據國家外匯管理局於2024年4月3日發佈的《資本項目外匯業務指引（2024年版）》，原則上境內公司透過境外上市募集的資金應及時調回中國，並可以人民幣或外幣調回。資金用途應與文件或公司債券發售文件、股東通函、董事會或股東大會決議案及其他公開披露的文件所列相關內容一致。境內公司動用境外上市所募集的資金開展境外直接投資、境外證券投資、境外放款等業務，應遵守有關外匯管理法規。

於2015年2月13日，國家外匯管理局發佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，允許實體和個人透過合資格銀行申請辦理外匯登記。在國家外匯管理局的監督下，該等銀行可直接審閱有關申請。於2015年3月30日，國家外匯管理局發佈《關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》。該通知授權外商投資企業實行自主結匯，允許彼等根據經營需要結匯資本金，但須經文件核實。該通知明確企業範圍內真實自用的原則，不得用作經營範圍以外的付款、證券投資（除非指明）、人民幣委託貸款、企業之間借款及房地產支出（外商投資房地產企業自用除外）。

《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局13號文」）自2015年6月1日起生效，並於2019年12月30日經修訂，取消境內直接投資和境外直接投資的外匯登記行政審批並簡化與外匯有關的登記程序。根據國家外匯管理局13號文，投資者應向銀行辦理境內直接投資及境外直接投資登記。

國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈《關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局16號文」）。根據國家外匯管理局16號文，在中國登記的企業亦可自行決定將其外幣債務由外幣兌換為人民幣。國家外匯管理局16號文重申以下原則：公司由外幣資本金兌換的人民幣不得直接或間接用作其經營範圍以外或中國法律禁止的用途，同時有關已兌換的人民幣不得作為貸款提供予其非關聯實體。

監管概覽

於2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈《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》，其中訂明多項有關從境內實體向境外實體匯出利潤的資本金管制措施，包括：(i)根據真實交易的原則，銀行應查核董事會有關利潤分配的決議案、稅務申報記錄的正本及經審核的財務報表；及(ii)境內實體於匯出利潤之前應持有彌補過往年度虧損的收入。此外，根據該通知，境內實體辦理境外投資登記手續時，應詳細說明資本金來源及使用安排，並提供董事會決議案、合同及其他證明。

於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》，當中(其中包括)允許所有外商投資企業在股權投資為真實、不違反適用法律且符合外商投資負面清單的前提下，使用由外幣資本金換算的人民幣款項在中國進行股權投資。

根據由國家外匯管理局頒佈並於2020年4月10日生效的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，全國推進資本賬目收入支付便利化改革。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賬目收入用於境內支付時，毋須事前向銀行就每項交易提供真實性證明。

歷史、發展及公司架構

概覽

本公司由姜先生創立，於2012年9月28日根據中國法律以北京盛威南凌信息科技有限公司之名成立為有限責任公司。有關姜先生的工作經歷及背景的詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層－董事」一節。於2016年，我們更名為北京盛威時代科技有限公司。於2019年，我們更名為盛威時代科技集團有限公司。於2022年，本公司改制為股份有限公司，名為盛威時代科技股份有限公司。截至最後實際可行日期，本公司的註冊資本為人民幣69,205,066元。有關我們企業發展的詳情，請參閱「一本集團的企業發展」。

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年GTV計算，我們在中國網約車服務市場排名第14。此外，截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們的使命是通過先進的技術和解決方案賦能企業合作夥伴，提升乘客出行體驗。利用我們的技術專長應對傳統道路客運行業的挑戰，我們為合作夥伴提供業務及技術解決方案，以實現營運數字化、拓展業務範圍、提升客戶服務能力及最終改善整體乘客體驗。我們已構建綜合出行服務體系，提供多元化服務，包括客運服務、網約車服務及數字化服務以及業務解決方案。多年來，我們已推出多種服務及平台。截至最後實際可行日期，我們運營的平台包括「出行365」及「365城際出行」（已整合至「出行365」並構成其中一部分）以及我們專有信息系統（包括「雲站務」及「客運達」）。

主要業務里程碑

下表載列我們的各項主要業務發展里程碑：

年份	事件
2012年	我們展開我們的業務營運。
2013年	我們推出中國公路客票網的網站，亦被稱為Bus 365平台（即「出行365」平台的前身）。
	我們推出數字化及業務解決方案。

歷史、發展及公司架構

年份	事件
2014年	我們啟動全國省級道路客運聯網售票系統的建設工作。
2015年	我們參與起草國家行業標準《道路客運聯網售票系統》，其於2015年首次發佈。
2016年	我們與主要OTA同程及飛豬展開合作。
2017年	我們在中國累計參與建設北京、湖北、湖南、江西、青海、黑龍江、甘肅、新疆、內蒙古、陝西、山西、雲南、吉林、寧夏、廣西、廣東及河北17個省、自治區及直轄市的省級道路客運聯網售票系統。 我們推出定制客運服務，進一步擴大我們的業務。
2018年	我們通過盛智易聯推出網約車服務。
2019年	我們與交通運輸部公路科學研究院及東南大學合作承擔國家關鍵研究計劃「車路一體智能交通」項下的關鍵項目「京津冀城市群多模式客運樞紐一體化運行關鍵技術」的若干課題。 我們推出面向乘客的售票及其他乘客服務平台「出行365」。 我們與主要OTA攜程展開合作。 我們與交通運輸部科學研究院以及揚州大學等聯合創建旅遊交通大數據實驗室。

歷史、發展及公司架構

年份	事件
	我們與交通運輸部科學研究院共同協辦2019世界交通運輸大會第二屆交通旅遊融合發展論壇。
	我們開始透過高德為用戶提供聚合網約車服務。
2020年	我們參與制定交通運輸部發佈的《綜合交通電子客票信息系統互聯互通技術規範》。
2021年	通過股權認購及收購，我們收購恒生長運（一家專注於浙江省市場提供聯網售票服務及定制客運服務的道路運輸企業）約58.17%股權。
	我們應邀參加中華人民共和國全國人民代表大會財政經濟委員會召開的交通運輸立法修法工作座談會。
2022年	我們成為12306的大巴車票及網約車服務提供商。
2023年	我們成為航旅縱橫的大巴車票及網約車服務提供商。
	我們涉足自動駕駛出租車業務，並在蘇州開始運營自動駕駛出租車服務。
	我們正式實施城市出行綜合旅遊服務平台戰略。
2024年	我們承擔政府重點項目綜合運輸服務一票制。

歷史、發展及公司架構

年份

事件

通過一系列收購，我們收購安徽皖美約39.83%股權，該公司是一家專注於安徽省市場提供聯網售票服務、定制客運服務及數字化及業務解決方案的道路運輸企業。

2025年 截至2025年6月30日，我們的聯網售票服務覆蓋中國30多個省、自治區及直轄市。截至2025年6月30日，我們的定制客運服務已覆蓋中國24個省、自治區及直轄市。截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。

截至2025年6月30日，我們已取得204張《網絡預約出租汽車經營許可證》，累計註冊司機數目約達1.7百萬名。

主要附屬公司及經營實體

下表載列於往績記錄期間我們各主要附屬公司的主要資料：

附屬公司名稱	註冊資本	截至最後實際 可行日期 本集團應佔股權	註冊成立/ 成立地點	註冊成立/ 成立日期	主要業務活動
盛智易聯.....	人民幣10,000,000元	100%	中國	2018年 4月16日	提供網約車服務
盛威暢行.....	人民幣2,000,000元	100%	中國	2017年 12月6日	提供出行及 綜合服務
恒生長運.....	人民幣32,727,273元	58.17%	中國	2015年 9月6日	提供聯網售票服務 及定制客運服務

歷史、發展及公司架構

附屬公司名稱	註冊資本	截至最後實際 可行日期 本集團應佔股權	註冊成立／ 成立地點	註冊成立／ 成立日期	主要業務活動
北京鴻博.....	人民幣11,000,000元	80%	中國	2021年 6月4日	提供數字化及 業務解決方案
河南盛威.....	人民幣10,000,000元	100%	中國	2021年 2月4日	提供數字化及 業務解決方案

盛智易聯

盛智易聯於2018年4月16日在中國註冊成立為有限責任公司。截至最後實際可行日期，盛智易聯的註冊資本為人民幣10,000,000元。盛智易聯自成立以來一直由本公司全資擁有。

盛威暢行

盛威暢行於2017年12月6日在中國以北京盛威時代旅行社有限公司之名註冊成立為有限責任公司。於2023年6月30日，盛威暢行更名為北京盛威時代暢行科技有限公司。截至最後實際可行日期，盛威暢行的註冊資本為人民幣2,000,000元。盛威暢行自成立以來一直由本公司全資擁有。

恒生長運

恒生長運於2015年9月6日在中國成立為有限責任公司，初始註冊資本為人民幣30,000,000元。成立時，其分別由恒生電子（[編纂]及現時為本公司少數股東）持有29.4%、浙江長運投資有限公司（「浙江長運投資」，為獨立第三方）持有45.0%、杭州雲途投資管理合夥企業（有限合夥）（「杭州雲途」，為恒生長運的僱員持股平台）持有19.6%、杭州途景投資管理合夥企業（有限合夥）（「杭州途景」，為恒生長運的僱員持股平台，截至最後實際可行日期已註銷）持有6.0%。於2016年3月1日，恒生電子將其於恒生長運的7.35%股權轉讓予寧波恒星匯股權投資合夥企業（有限合夥）（「寧波恒星匯」，其普通合夥人由恒生電子全資擁有），代價為人民幣2,250,000元。其後，本公司

歷史、發展及公司架構

亦認購及收購恒生長運的股權。詳情請參閱「一 重大收購、出售及合併 — 於2021年收購恒生長運」。經過一系列股權及企業變動後，截至最後實際可行日期，恒生長運的註冊資本增加至人民幣32,727,273元，由本公司、浙江長運投資及杭州雲途分別直接持有約58.17%、33.46%及8.37%的權益。

北京鴻博

北京鴻博於2021年6月4日在中國以北京盛威凱寶科技有限公司之名註冊成立為有限責任公司，初始註冊資本為人民幣2,000,000元。於成立時，其由河南盛威持有51%、本集團僱員傅浚宸先生持有34%及天津易聯皓月科技合夥企業(有限合夥)(「易聯皓月」，一家由執行董事楊揚先生及程千女士成立及分別持有90%及10%的有限合夥企業)持有15%。於2023年8月29日，北京鴻博更名為北京鴻博浩瀚科技有限公司。通過多輪轉讓及收購，截至最後實際可行日期，北京鴻博由本公司及天津盛達船吧科技有限公司(獨立第三方)分別持有80%及20%的權益，註冊資本為人民幣11,000,000元。

河南盛威

河南盛威於2021年2月4日在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣10,000,000元。於成立時，其由本公司及易聯皓月分別持有其90%及10%權益。於2022年2月22日，易聯皓月無償向本公司轉讓其於河南盛威的全部股權。股權轉讓後，河南盛威由本公司全資擁有。

本集團的企業發展

自成立以來，本公司已進行一系列增資以籌集資金來發展業務及為本公司引入新股東。由於有關增資，截至最後實際可行日期，本公司的註冊資本增加至人民幣69,205,066元。

下文載列本公司於往績記錄期之前及期間的主要股權變動及[編纂]。

歷史、發展及公司架構

本公司成立

本公司於2012年9月28日根據中國法律成立有限責任公司，初始註冊資本為人民幣1,000,000元，分別由姜先生及仲彥潔女士持有90%及10%，分別佔本公司初始註冊資本的人民幣900,000元及人民幣100,000元。仲彥潔女士為姜先生的配偶。

於本公司成立時，陳樹林先生（姜先生的朋友及憑藉投票權委託協議為我們的控股股東集團成員）與姜先生同意以代價人民幣470,000元投資我們的註冊資本人民幣470,000元，相等於本公司成立時的註冊資本價值。陳樹林先生及姜先生亦同意姜先生將代表陳樹林先生持有人民幣470,000元的註冊資本，直至陳樹林先生成立承載註冊資本的投資控股載體為止。進一步詳情請參閱下文「—2014年5月股權轉讓」。

2012年12月增資及股權轉讓

根據日期為2012年11月30日的投資及增資協議，王嘉偉先生與成都盈創成長股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「成都盈創」）同意各自以代價人民幣20,000,000元認購我們的註冊資本人民幣500,000元。有關王嘉偉先生及成都盈創各自的背景資料，請參閱「—[編纂]—[編纂]的資料」。

根據日期為2012年12月6日的股權轉讓協議，仲彥潔女士同意轉讓本公司10%股權（佔本公司註冊資本人民幣100,000元）予姜先生，代價為零。

相關股權轉讓及增資的註冊已於2012年12月10日完成，其後，本公司分別由姜先生、王嘉偉先生及成都盈創持有50%（其中23.5%註冊資本由姜先生代表陳樹林先生持有）、25%及25%，本公司的註冊資本已由人民幣1,000,000元增加至人民幣2,000,000元。

2014年5月股權轉讓

根據於2014年5月的確認書，姜先生同意將本公司註冊資本人民幣470,000元（過往由姜先生代表陳樹林先生持有）轉讓予深圳市海岱柱石科技發展有限公司（「海岱柱石」）。

歷史、發展及公司架構

海岱柱石是一家根據中國法律成立並存續的有限責任公司，主要從事計算機軟件和信息技術系統的開發和銷售。陳樹林先生持有海岱柱石的70%權益，並可行使投票控制權。海岱柱石的另一名股東深圳市新媒體實業有限公司（「深圳新媒體」）持有30%權益。深圳新媒體由蔣小明先生持有90%及周進女士持有10%。海岱柱石及陳樹林先生為我們控股股東集團成員。請參閱「與我們控股股東集團的關係－控股股東集團」一節。據董事所知，深圳新媒體為獨立第三方。

相關股權轉讓已於2014年5月23日完成，其後，本公司分別由姜先生、王嘉偉先生、成都盈創及海岱柱石持有26.5%、25%、25%及23.5%。

2015年7月資本化發行

於2015年7月10日，股東通過決議案批准從資本儲備中將註冊資本人民幣30,000,000元資本化以供當時各股東按比例認購。相關增資登記已於2015年7月24日完成。完成後，本公司的註冊資本增加至人民幣32,000,000元。

2016年6月增資

根據日期為2016年4月30日的股東決議案，時代眾成及時代信成各自同意認購我們增加的註冊資本人民幣2,774,300元及人民幣2,560,900元，代價為分別為人民幣6,935,750元及人民幣6,402,250元，乃根據本公司於有關增資的估值而釐定。進一步詳情見「一 僱員激勵平台」。

相關增資登記已於2016年6月2日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
姜先生	8,480,000	22.7132%
王嘉偉先生.....	8,000,000	21.4275%
成都盈創.....	8,000,000	21.4275%
海岱柱石.....	7,520,000	20.1419%
時代眾成.....	2,774,300	7.4308%
時代信成.....	2,560,900	6.8592%
總計	37,335,200	100.00%

歷史、發展及公司架構

2016年9月A輪投資

根據日期為2016年7月28日的A輪增資協議，阿里旅行同意認購我們的註冊資本人民幣9,333,800元，代價為人民幣75,000,000元

相關增資登記已於2016年9月20日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	9,333,800	20.0000%
姜先生	8,480,000	18.1705%
王嘉偉先生.....	8,000,000	17.1420%
成都盈創.....	8,000,000	17.1420%
海岱柱石.....	7,520,000	16.1135%
時代眾成.....	2,774,300	5.9446%
時代信成.....	2,560,900	5.4874%
總計	46,669,000	100.00%

2017年7月A+輪投資

根據日期2017年7月7日的A+輪增資協議，阿里旅行同意進一步認購我們的註冊資本人民幣6,667,000元，代價為人民幣53,500,000元。

相關增資登記已於2017年7月完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	16,000,800	30.0000%
姜先生	8,480,000	15.8992%
王嘉偉先生.....	8,000,000	14.9993%
成都盈創.....	8,000,000	14.9993%
海岱柱石.....	7,520,000	14.0993%
時代眾成.....	2,774,300	5.2016%
時代信成.....	2,560,900	4.8014%
總計	53,336,000	100.00%

歷史、發展及公司架構

2018年8月股權轉讓

因預期2018年9月進行B輪投資，為減輕姜先生的持股攤薄並確保其對本公司的控制權，根據日期為2018年7月2日的相關股權轉讓協議，王嘉偉先生、海岱柱石及成都盈創各自同意將本公司註冊資本人民幣6,867,010元、人民幣3,133,490元及人民幣3,333,500元轉讓予姜先生，代價分別為人民幣51,500,000元、人民幣23,500,000元及人民幣25,000,000元。代價乃訂約方經計及(其中包括)(i)本次股權轉讓的目的是在B輪投資後保留姜先生對本公司的控制權；及(ii)財務顧問所建議的交易架構協商釐定。代價已於2019年5月24日悉數結清。

相關股權轉讓登記已於2018年8月2日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
姜先生	21,814,000	40.8992%
阿里旅行.....	16,000,800	30.0000%
成都盈創.....	4,666,500	8.7493%
海岱柱石.....	4,386,510	8.2243%
時代眾成.....	2,774,300	5.2016%
時代信成.....	2,560,900	4.8014%
王嘉偉先生.....	1,132,990	2.1243%
總計	53,336,000	100.00%

2018年9月B輪投資

根據日期為2018年7月19日的B輪投資協議，阿里旅行、寧波軟銀穩定成長投資合夥企業(有限合夥)(「寧波軟銀」、貴陽高新軟銀創業投資合夥企業(有限合夥)(「貴陽軟銀」、上海明赫創業投資合夥企業(有限合夥)(「上海明赫」，連同寧波軟銀及貴陽軟銀統稱「軟銀實體」、蘇州弘鑫天時投資管理合夥企業(有限合夥)(「弘鑫天時」、廣州淡水泉私募基金管理有限公司(「廣州淡水泉」)及國開科技創業投資有限責任公司(「國開科創」)各自同意認購我們的註冊資本人民幣1,463,516元、人民幣2,147,074元、人民幣805,153元、人民幣1,086,135元、人民幣1,341,921元、人民幣509,930元及人民幣268,384元，代價分別為人民幣32,653,062元、人民幣47,904,192元、人民幣17,964,072元、人民幣24,233,167元、人民幣29,940,120元、人民幣11,377,246元及人民幣5,988,024元。

歷史、發展及公司架構

在增資的同時，根據日期為2018年7月19日的B輪投資協議及日期為2018年9月6日的相關股權轉讓協議，姜先生同意將其於本公司的部分股權轉讓予阿里旅行、寧波軟銀、貴陽軟銀、上海明赫、弘鑫天時、廣州淡水泉及國開科創，代價合共人民幣113,940,117元。應B輪投資者的要求，姜先生收到的2018年9月股權轉讓代價與姜先生支付的2018年8月股權轉讓代價之間的差額用於支付（其中包括）時代信成及時代眾成持有的本公司註冊資本。有關2018年8月股權轉讓的詳情，請參閱上文「—2018年8月股權轉讓」。下表為相關股權轉讓的概要：

轉讓方	受讓方	已轉讓註冊資本金額	代價
姜先生	阿里旅行	人民幣1,225,694元	人民幣21,877,550元
姜先生	寧波軟銀	人民幣1,798,174元	人民幣32,095,808元
姜先生	貴陽軟銀	人民幣674,315元	人民幣12,035,928元
姜先生	上海明赫	人民幣909,638元	人民幣16,236,221元
姜先生	弘鑫天時	人民幣1,123,859元	人民幣20,059,880元
姜先生	廣州淡水泉	人民幣427,066元	人民幣7,622,754元
姜先生	國開科創	人民幣224,772元	人民幣4,011,976元

相關增資及股權轉讓登記已於2018年9月7日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行	18,690,010	30.6604%
姜先生	15,430,482	25.3133%
成都盈創	4,666,500	7.6553%
海岱柱石	4,386,510	7.1959%
寧波軟銀	3,945,248	6.4721%
時代眾成	2,774,300	4.5512%
時代信成	2,560,900	4.2011%
弘鑫天時	2,465,780	4.0450%
上海明赫	1,995,773	3.2740%
貴陽軟銀	1,479,468	2.4270%
王嘉偉先生	1,132,990	1.8586%
廣州淡水泉	936,996	1.5371%
國開科創	493,156	0.8090%
總計	60,958,113	100.00%

歷史、發展及公司架構

弘鑫天時為一家於中國成立的有限合夥企業，並已清盤。華進諮詢（定義見下文）持有0.02%合夥權益，並擔任弘鑫天時的唯一普通合夥人。據董事所深知，在弘鑫天時清盤前，弘鑫天時及其實益擁有人為獨立第三方。

2018年11月股權轉讓

根據日期為2018年9月26日的股權轉讓協議，貴陽軟銀同意向上海明赫轉讓本公司的註冊資本人民幣493,156元，代價為人民幣10,000,000元。

相關股權轉讓登記已於2018年11月16日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	18,690,010	30.6604%
姜先生	15,430,482	25.3133%
成都盈創.....	4,666,500	7.6553%
海岱柱石.....	4,386,510	7.1959%
寧波軟銀.....	3,945,248	6.4721%
時代眾成.....	2,774,300	4.5512%
時代信成.....	2,560,900	4.2011%
上海明赫.....	2,488,929	4.0830%
弘鑫天時.....	2,465,780	4.0450%
王嘉偉先生.....	1,132,990	1.8586%
貴陽軟銀.....	986,312	1.6180%
廣州淡水泉.....	936,996	1.5371%
國開科創.....	493,156	0.8090%
總計	60,958,113	100.00%

2019年4月B+輪投資

根據日期為2019年4月9日的B+輪投資協議，南通東證富象股權投資中心（有限合夥）（「東證富象」）、上海建元股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「上海建元股權」）及上海建轅企業管理合夥企業（有限合夥）（「上海建轅企業」）各自同意認購我們的註冊資本人民幣670,961元、人民幣657,542元及人民幣13,419元，代價分別為人民幣14,970,060元、人民幣14,670,659元及人民幣299,401元

歷史、發展及公司架構

在增資的同時，根據日期為2019年4月9日的B+輪投資協議，姜先生同意將其於本公司的部分股權轉讓予東證富象、上海建元股權及上海建轅企業，代價合共人民幣20,059,880元。下表為相關股權轉讓的概要：

轉讓方	受讓方	已轉讓註冊資本金額	代價
姜先生	東證富象	人民幣561,929元	人民幣10,029,940元
姜先生	上海建元股權	人民幣550,690元	人民幣9,829,341元
姜先生	上海建轅企業	人民幣11,239元	人民幣200,599元

相關增資及股權轉讓登記已於2019年4月28日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行	18,690,010	30.0000%
姜先生	14,306,624	22.9641%
成都盈創	4,666,500	7.4904%
海岱柱石	4,386,510	7.0409%
寧波軟銀	3,945,248	6.3327%
時代眾成	2,774,300	4.4531%
時代信成	2,560,900	4.1106%
上海明赫	2,488,929	3.9951%
弘鑫天時	2,465,780	3.9579%
東證富象	1,232,890	1.9790%
上海建元股權	1,208,232	1.9394%
王嘉偉先生	1,132,990	1.8186%
貴陽軟銀	986,312	1.5832%
廣州淡水泉	936,996	1.5040%
國開科創	493,156	0.7916%
上海建轅企業	24,658	0.0396%
總計	62,300,035	100.00%

歷史、發展及公司架構

2021年2月C輪投資

根據日期為2021年2月10日的C輪投資協議，安陽戰新產業投資基金（有限合夥）（「安陽戰新」）、大有壹號（深圳）投資合夥企業（有限合夥）（「大有壹號」）及北京鎂食錄科技有限公司（「鎂食錄科技」）各自同意認購我們的註冊資本人民幣2,491,998元、人民幣3,114,998元及人民幣389,375元，代價分別為人民幣64,000,000元、人民幣80,000,000元及人民幣10,000,000元。

在增資的同時，根據日期為2021年2月10日的C輪投資協議，時代信成及時代眾成將本公司合共人民幣623,000元的註冊資本轉讓予安陽戰新，代價合共人民幣16,000,000元。

相關增資及股權轉讓登記已於2021年2月25日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	18,690,010	27.3660%
姜先生	14,306,624	20.9478%
成都盈創.....	4,666,500	6.8327%
海岱柱石.....	4,386,510	6.4228%
寧波軟銀.....	3,945,248	5.7767%
安陽戰新.....	3,114,998	4.5610%
大有壹號.....	3,114,998	4.5610%
時代眾成.....	2,497,025	3.6562%
上海明赫.....	2,488,929	3.6443%
弘鑫天時.....	2,465,780	3.6104%
時代信成.....	2,215,175	3.2435%
東證富象.....	1,232,890	1.8052%
上海建元股權.....	1,208,232	1.7691%
王嘉偉先生.....	1,132,990	1.6589%
貴陽軟銀.....	986,312	1.4442%
廣州淡水泉.....	936,996	1.3720%
國開科創.....	493,156	0.7221%
鎂食錄科技.....	389,375	0.5701%
上海建轅企業.....	24,658	0.0361%
總計	68,296,406	100.00%

歷史、發展及公司架構

2021年8月C+輪投資

我們於2021年7月及8月收購恒生長運權益的同時，恒生長運當時的股東恒生電子股份有限公司（「**恒生電子**」）及正途（杭州）信息諮詢合夥企業（有限合夥）（「**杭州正途**」）（其唯一普通合夥人王如策先生持有恒生長運25.4281%的合夥權益並擔任恒生長運的董事）亦透過C+輪投資本公司。有關本公司收購恒生長運的詳情，請參閱「一重大收購、出售及合併－於2021年收購恒生長運」。根據日期為2021年7月16日的C+輪投資協議，恒生電子及杭州正途各自同意認購我們的註冊資本人民幣598,208元及人民幣310,452元，代價分別為人民幣15,363,300元及人民幣7,973,100元。

相關增資登記已於2021年8月26日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	18,690,010	27.0067%
姜先生	14,306,624	20.6730%
成都盈創.....	4,666,500	6.7430%
海岱柱石.....	4,386,510	6.3384%
寧波軟銀.....	3,945,248	5.7008%
安陽戰新.....	3,114,998	4.5011%
大有壹號.....	3,114,998	4.5011%
時代眾成.....	2,497,025	3.6082%
上海明赫.....	2,488,929	3.5965%
弘鑫天時.....	2,465,780	3.5630%
時代信成.....	2,215,175	3.2009%
東證富象.....	1,232,890	1.7815%
上海建元股權.....	1,208,232	1.7459%
王嘉偉先生.....	1,132,990	1.6371%
貴陽軟銀.....	986,312	1.4252%
廣州淡水泉.....	936,996	1.3539%
恒生電子.....	598,208	0.8644%
國開科創.....	493,156	0.7126%
鎂食鎂科技.....	389,375	0.5626%
杭州正途.....	310,452	0.4486%
上海建轅企業.....	24,658	0.0356%
總計	69,205,066	100.00%

歷史、發展及公司架構

2022年7月的股權轉讓

由於弘鑫天時擬重組其股權架構並進入清算程序，因此其於本公司的全部股權已根據日期為2022年6月7日的各相關股權轉讓協議轉讓予其當時的普通合夥人及有限合夥人。相關股權轉讓乃根據於弘鑫天時的合夥權益百分比按比例進行。

下表載列該等股權轉讓的概要：

轉讓方	受讓方	已轉讓註冊資本金額
弘鑫天時.....	江蘇韋泉景世豐投資基金(有限合夥) (「江蘇韋泉景世豐」)	人民幣1,478,975元
弘鑫天時.....	上海元弘企業管理合夥企業(有限合夥) (「上海元弘」)	人民幣936,996元
弘鑫天時.....	李晨先生	人民幣48,823元
弘鑫天時.....	李一峰先生	人民幣493元
弘鑫天時.....	華進經濟諮詢(杭州)有限公司(「華進諮詢」)	人民幣493元

相關股權轉讓登記已於2022年7月22日完成，其後，本公司持股情況如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	18,690,010	27.0067%
姜先生	14,306,624	20.6730%
成都盈創.....	4,666,500	6.7430%
海岱柱石.....	4,386,510	6.3384%
寧波軟銀.....	3,945,248	5.7008%
安陽戰新.....	3,114,998	4.5011%
大有壹號.....	3,114,998	4.5011%
時代眾成.....	2,497,025	3.6082%
上海明赫.....	2,488,929	3.5965%
時代信成.....	2,215,175	3.2009%
江蘇韋泉景世豐	1,478,975	2.1371%
東證富象.....	1,232,890	1.7815%

歷史、發展及公司架構

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	所持股權百分比
上海建元股權	1,208,232	1.7459%
王嘉偉先生	1,132,990	1.6371%
貴陽軟銀	986,312	1.4252%
廣州淡水泉	936,996	1.3539%
上海元弘	936,996	1.3539%
恒生電子	598,208	0.8644%
國開科創	493,156	0.7126%
鎂食錄科技	389,375	0.5626%
杭州正途	310,452	0.4486%
李晨先生	48,823	0.0705%
上海建轅企業	24,658	0.0356%
李一峰先生	493	0.0007%
華進諮詢	493	0.0007%
總計	69,205,066	100.00%

上海元弘為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事企業管理、產業投資及諮詢服務。王菲女士持有41%合夥權益，並擔任上海元弘的唯一普通合夥人。上海元弘有兩名有限合夥人，其中蔣俊豪先生及胥軼先生分別持有40%及19%合夥權益。據董事所深知，上海元弘及其實益擁有人為獨立第三方。

改制為股份有限公司

根據日期為2022年8月31日的股東決議案及日期為2022年8月31日的發起人協議，本公司當時的現有股東批准將本公司改制為股份有限公司，持有69,205,066股每股面值人民幣1.0元的股份。於2022年9月26日在市場監督管理總局北京海淀分局完成登記後，本公司改制為股份有限公司，並更名為盛威時代科技股份有限公司。

歷史、發展及公司架構

2024年11月的股份轉讓

根據日期為2024年11月4日的股份轉讓協議，上海元弘同意將人民幣936,996元的股份轉讓予成都雲知涯貿易有限公司（「成都雲知涯」），代價為人民幣30,000,000元。

相關股份轉讓已於2024年11月4日完成，其後，本公司持股情況如下：

	股份數目 (人民幣元)	所持股權百分比
阿里旅行.....	18,690,010	27.0067%
姜先生	14,306,624	20.6730%
成都盈創.....	4,666,500	6.7430%
海岱柱石.....	4,386,510	6.3384%
寧波軟銀.....	3,945,248	5.7008%
安陽戰新.....	3,114,998	4.5011%
大有壹號.....	3,114,998	4.5011%
時代眾成.....	2,497,025	3.6082%
上海明赫.....	2,488,929	3.5965%
時代信成.....	2,215,175	3.2009%
江蘇走泉景世豐	1,478,975	2.1371%
東證富象.....	1,232,890	1.7815%
上海建元股權	1,208,232	1.7459%
王嘉偉先生.....	1,132,990	1.6371%
貴陽軟銀.....	986,312	1.4252%
廣州淡水泉.....	936,996	1.3539%
成都雲知涯.....	936,996	1.3539%
恒生電子.....	598,208	0.8644%
國開科創.....	493,156	0.7126%
鎂食錄科技.....	389,375	0.5626%
杭州正途.....	310,452	0.4486%
李晨先生.....	48,823	0.0705%
上海建轅企業.....	24,658	0.0356%
李一峰先生.....	493	0.0007%
華進諮詢.....	493	0.0007%
總計	69,205,066	100.00%

歷史、發展及公司架構

重大收購、出售及合併

於2021年收購恒生長運

根據日期為2019年6月23日的增資協議，我們已認購恒生長運8.33%股權，代價為人民幣10.0百萬元，經參考恒生長運於增資時的資產估值釐定。本次增資已於2019年6月取得股東批准。代價已於2019年7月悉數結付。

於2021年8月1日，我們訂立一項股權收購框架協議，自恒生電子（本公司少數股東）、杭州雲途（恒生長運的僱員持股平台）、浙江長運投資（獨立第三方）、杭州途景（恒生長運的僱員持股平台，截至最後實際可行日期已註銷）及寧波恒星匯（其普通合夥人由恒生電子全資擁有）收購恒生長運合共49.84%股權。此項收購的總代價約為人民幣55.2百萬元，乃基於商業談判並參考恒生長運2019年的估值及考慮2021年收購時恒生長運的經營表現釐定。

此項收購已於2021年7月取得股東批准。於2021年8月，代價已悉數結付及我們完成收購恒生長運49.84%的股權。此項收購完成後，我們合共持有恒生長運約58.17%的股權，而恒生長運成為本集團的合併附屬公司。恒生長運為一家專注於浙江省市場提供聯網售票服務及定制客運服務的道路運輸企業。誠如中國法律顧問所確認，於2021年8月，此項收購已妥善並合法完成，並已取得相關部門的所有必要批准。

於2024年收購安徽皖美

於2024年4月17日，我們訂立一項股權轉讓協議，自安徽暢捷交通發展股份有限公司（一名獨立第三方）收購安徽皖美19%股權。收購的代價為人民幣9.0百萬元，經參考獨立估值師編製的估值報告中於安徽皖美的股東權益估值釐定。於2024年4月，我們悉數結付代價，而股東變動的相關中國登記及收購於2024年5月完成。

歷史、發展及公司架構

於2024年5月25日，我們訂立一項股權轉讓協議，以自上海極途信息技術有限公司（一名獨立第三方）收購安徽皖美7.57576%股權。此項收購的代價約為人民幣3.5百萬元，經參考獨立估值師編製的估值報告中於安徽皖美的股東權益估值釐定。此項收購已於2024年5月取得股東批准。於2024年8月，代價已悉數結付及收購完成。

經計及我們的附屬公司恒生長運持有安徽皖美的約13.26%股權，直至最後實際可行日期，我們合共持有安徽皖美約39.83%股權，安徽皖美成為本公司的聯營公司。安徽皖美為一家專注於安徽省市場提供聯網售票服務、定制客運服務及數字化及業務解決方案的道路運輸企業。

誠如中國法律顧問所確認，上述多項收購事項已妥善並合法完成，並已取得相關部門的所有必要批准。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，除上文所披露者外，我們並無進行任何其他重大收購、出售或合併。

[編纂]

[編纂]的主要條款及[編纂]權利

下表概述[編纂]的主要條款：

融資	協議日期	投資悉數 結算日期	已認購/ 轉讓註冊資本 (人民幣元)	代價總額 (人民幣元)	每股成本 ⁽¹⁾ (人民幣元)	[編纂][編纂] ⁽²⁾
增資 ⁽³⁾	2012年11月30日	2012年12月7日	1,000,000	40,000,000	40.0000 ⁽¹⁵⁾	[編纂]
A輪 ⁽⁴⁾	2016年7月28日	2016年9月7日	9,333,800	75,000,000	8.0353	[編纂]
A+輪 ⁽⁵⁾	2017年7月7日	2017年7月14日	6,667,000	53,500,000	8.0246	[編纂]
B輪（股權轉讓） ⁽⁶⁾	2018年7月19日	2018年10月25日	6,383,518	113,940,117	17.8491	[編纂]
	2018年9月6日					
B輪（增資） ⁽⁷⁾	2018年7月19日	2018年8月15日	7,622,113	170,059,883	22.3114	[編纂]

歷史、發展及公司架構

融資	協議日期	投資悉數 結算日期	已認購/ 轉讓註冊資本 (人民幣元)	代價總額 (人民幣元)	每股成本 ⁽¹⁾ (人民幣元)	[編纂][編纂] ⁽²⁾
股權轉讓 ⁽⁶⁾	2018年9月26日	2019年7月18日	493,156	10,000,000	20.2776	[編纂]
B+輪(股權轉讓) ⁽⁹⁾	2019年4月9日	2019年4月22日	1,123,858	20,059,880	17.8491	[編纂]
B+輪(增資) ⁽¹⁰⁾	2019年4月9日	2019年4月22日	1,341,922	29,940,120	22.3114	[編纂]
C輪(股權轉讓) ⁽¹¹⁾	2021年2月10日	2021年4月26日	623,000	16,000,000	25.6822	[編纂]
C輪(增資) ⁽¹²⁾	2021年2月10日	2021年7月2日	5,996,371	154,000,000	25.6822	[編纂]
C+輪 ⁽¹³⁾	2021年7月16日	2021年8月30日	908,660	23,336,400	25.6822	[編纂]
股份轉讓 ⁽¹⁴⁾	2024年11月4日	2024年11月4日	936,996	30,000,000	32.0172	[編纂]

附註：

- (1) 每股成本乃根據[編纂]後籌集的概約金額計算。
- (2) [編纂][編纂]乃基於[編纂]定為[編纂] (即指示性[編纂]的中位數) 的假設及指示性匯率1.00港元兌換人民幣[0.91115]元計算。
- (3) 涉及的[編纂]為王嘉偉先生及成都盈創。詳情及認購及轉讓股權比例請參閱「一本集團的企業發展－2012年12月增資及股權轉讓」。
- (4) 涉及的[編纂]為阿里旅行。詳情及認購股權比例請參閱「一本集團的企業發展－2016年9月A輪投資」。
- (5) 涉及的[編纂]為阿里旅行。詳情及認購股權比例請參閱「一本集團的企業發展－2017年7月A+輪投資」。
- (6) 涉及的[編纂]為阿里旅行、寧波軟銀、貴陽軟銀、上海明赫、弘鑫天時、廣州淡水泉及國開科創。詳情及轉讓股權比例請參閱「一本集團的企業發展－2018年9月B輪投資」。
- (7) 涉及的[編纂]為阿里旅行、寧波軟銀、貴陽軟銀、上海明赫、弘鑫天時、廣州淡水泉及國開科創。詳情及認購股權比例請參閱「一本集團的企業發展－2018年9月B輪投資」。

歷史、發展及公司架構

- (8) 涉及的[編纂]為上海明赫。詳情及轉讓股權比例請參閱「－本集團的企業發展－2018年11月股權轉讓」。
- (9) 涉及的[編纂]為東證富象、上海建元股權及上海建轅企業。詳情及轉讓股權比例請參閱「－本集團的企業發展－2019年4月B+輪投資」。
- (10) 涉及的[編纂]為東證富象、上海建元股權及上海建轅企業。詳情及認購股權比例請參閱「－本集團的企業發展－2019年4月B+輪投資」。
- (11) 涉及的[編纂]為安陽戰新。詳情及轉讓股權比例請參閱「－本集團的企業發展－2021年2月C輪投資」。
- (12) 涉及的[編纂]為安陽戰新、大有壹號及鎂食鎂科技。詳情及認購股權比例請參閱「－本集團的企業發展－2021年2月C輪投資」。
- (13) 涉及的[編纂]為恒生電子及杭州正途。詳情及認購股權比例請參閱「－本集團的企業發展－2021年8月C+輪投資」。
- (14) 涉及的[編纂]為成都雲知涯。詳情及轉讓股份比例請參閱「－本集團的企業發展－2024年11月的股份轉讓」。
- (15) 考慮到王嘉偉先生及成都盈創於2015年7月資本化發行期間合共認購我們的註冊資本人民幣15,000,000元，增資的經調整每股成本為人民幣2.5000元及經調整[編纂][編纂]為[編纂]。詳情請參閱「－本集團的企業發展－2015年7月資本化發行」。

釐定各[編纂]

所支付代價的基準：.....

釐定[編纂]代價的基準為[編纂]與我們或相關轉讓方之間的公平磋商，基於本集團於投資時的估值，並考慮到投資的時機以及我們的業務和經營實體的狀況、本集團的未來表現以及我們所在的行業。

[編纂]期：.....

根據中國公司法，[編纂]自[編纂]起一年內不得轉讓其於[編纂]前獲配發的股份。

歷史、發展及公司架構

[編纂]
所得款項用途：..... 我們將支付予本公司的[編纂]所得款項用於本集團的開發及運營，包括但不限於投資平台開發、研發活動及其他日常業務運營。截至最後實際可行日期，[編纂]支付予本公司的[編纂]所得款項淨額已由本集團悉數動用。

[編纂]
為本公司帶來的戰略利益：..... 於[編纂]時，董事認為本公司可從[編纂]對本公司的承諾中受益，原因是彼等的投資表示其對本公司運營的信心，並作為對本公司的表現、實力及前景的認可。本公司亦可能因[編纂]而受益，原因是彼等的投資為本集團帶來額外資金，加速了本集團的業務擴張。

[編纂]的特別權利

我們的若干[編纂]獲授與本公司有關的特別權利，包括(其中包括)反攤薄權、專有權及最優惠條款、若干公司行動的事先同意、優先購買權、隨賣權、售股權(即贖回權)、否決權、董事提名／委任權、其他提名權、知情權及調查權、股息優先權及清算優先權。售股權於本公司向[編纂]首次提交[編纂](「呈交」)前一日已自動終止，其餘特別權利將於[編纂][編纂]批准我們的H股[編纂]後及我們的H股在[編纂][編纂]前一日自動終止。若因任何原因，呈交被撤回、終止或未獲批准，則終止的權利應在以下事件(以較早者為準)發生時自動完全恢復，猶如該等條款、權利及安排從未終止或修改：(i)本公司撤回呈交；(ii)[編纂]及／或證監會拒絕呈交；(iii)[編纂]及／或證監會退回呈交；(iv)中國證監會終止與[編纂]有關的備案程序；或(v)本公司未能在首次呈交之日起24個月內完成[編纂]。

歷史、發展及公司架構

[編纂]的資料

我們[編纂]的背景載列如下。

成都盈創

成都盈創為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事股權投資。成都盈創由其普通合夥人成都盈創世紀股權投資基金管理有限公司（「盈創世紀」）管理，盈創世紀為一家根據中國法律成立及存續的有限公司，持有成都盈創1%合夥權益。盈創世紀為一家主要從事投資活動的私募基金管理人。余浪先生持有盈創世紀50%的權益並為盈創世紀的最大股東。作為董事長兼總經理，彼負責管理盈創世紀。蔣蜀革先生、易宇先生及傅政勇先生分別持有盈創世紀30%、15%及5%權益。四川鼎祥股權投資基金有限公司（「四川鼎祥」）為成都盈創的唯一有限合夥人，並無參與該合夥企業的管理，持有成都盈創的99%合夥權益。四川鼎祥由宋佳駿先生及宋玢陽女士分別持有80%及20%。宋玢陽女士為王嘉偉先生的配偶，因此為王嘉偉先生的聯繫人及本公司關連人士。宋佳駿先生為宋玢陽女士的弟弟及王嘉偉先生的妻弟，因此被視為本公司關連人士。成都盈創、盈創世紀及余浪先生為我們控股股東集團成員。請參閱「與我們控股股東集團的關係－控股股東集團」一節。除上文所披露者外，成都盈創的各最終實益擁有人均為獨立第三方。

王嘉偉先生

王嘉偉先生為個人投資者並投資於不同行業，包括汽車行業。王嘉偉先生為深圳前海天禧私募證券基金管理有限公司的創辦合夥人，並擔任副總經理。王嘉偉先生為姜先生的朋友。王嘉偉先生為我們控股股東集團成員。請參閱「與我們控股股東集團的關係－控股股東集團」一節。

歷史、發展及公司架構

阿里旅行

阿里旅行是一家根據中國法律設立並存續的有限責任公司，主要從事旅遊行業投資。阿里旅行是阿里巴巴集團控股有限公司（「**阿里巴巴集團**」）的間接全資附屬公司，阿里巴巴集團是一家在紐約證券交易所及香港聯交所主板雙重主要上市的公司（紐約證券交易所股票代碼：**BABA**；香港聯交所股份代號：9988）。阿里旅行為我們的主要股東。詳情請參閱「主要股東」一節。

軟銀實體

寧波軟銀為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事投資活動。上海欣博傑益私募基金管理合夥企業（有限合夥）（「**上海欣博傑益**」）為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，作為寧波軟銀的唯一普通合夥人並持有1.1621%合夥權益。上海欣博傑益由張旭先生最終控制，彼作為有限合夥人直接持有上海欣博傑益99%權益，並通過持有上海欣博傑益的普通合夥人上海觀禾覽正投資管理有限公司（「**上海觀禾**」）90%股份控制上海觀禾。上海觀禾持有上海欣博傑益的1%股權。寧波軟銀有五名有限合夥人。有限合夥人重慶軟銀穩健企業管理有限公司（前稱軟銀穩健投資有限公司）持有寧波軟銀0.0581%合夥權益，並由張旭先生間接持有60%。寧波博尚投資合夥企業（有限合夥）（「**寧波博尚**」）為一名有限合夥人並持有寧波軟銀29.0529%權益。寧波博尚由深圳前海航慧投資管理有限公司（由國務院國有資產監督管理委員會（「**國資委**」）最終控制）作為普通合夥人擁有0.1996%權益，以及由南昌航成投資中心（有限合夥）（亦由國資委最終控制）作為有限合夥人擁有99.8004%權益。中國太平洋人壽保險股份有限公司持有寧波軟銀29.0529%權益，其由中國太平洋保險（集團）股份有限公司（上海證券交易所股票代碼：601601）持有98.292%權益。新華人壽保險股份有限公司持有寧波軟銀29.0529%權益，其為上海證券交易所上市公司（上海證券交易所股票代碼：601336）。寧波港城投資有限公司持有寧波軟銀11.6212%權益，其由寧波市北侖區國有資產管理中心（寧波經濟技術開發區國有資產管理中心）最終控制。

歷史、發展及公司架構

貴陽軟銀為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事投資活動。貴陽高新軟銀博盛創業投資管理合夥企業(有限合夥)(「貴陽高新軟銀」)，為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，作為貴陽軟銀的唯一普通合夥人並持有1%合夥權益。貴陽高新軟銀由張旭先生作為有限合夥人持有99%，其普通合夥人(由張旭先生及薛茜禾女士分別持有90%及10%權益)持有貴陽高新軟銀1%權益。貴陽軟銀擁有一名有限合夥人，即貴陽高科創業投資有限責任公司，為貴陽國家高新技術產業開發區管理委員會的間接全資附屬公司，其持有貴陽軟銀的99%合夥權益。

上海明赫為根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事投資活動。寧波軟庫投資有限公司(「寧波軟庫」)，為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，作為上海明赫的唯一普通合夥人並持有0.9901%合夥權益。寧波軟庫由張旭先生持有60%及薛茜禾女士持有40%。上海明赫擁有一名有限合夥人，即張旭先生，其持有上海明赫的99.0099%合夥權益。

寧波軟銀、貴陽軟銀及上海明赫均由張旭先生最終控制。張旭先生是投資不同行業的個人投資者，包括信息技術及汽車服務產業。除本節所述張旭先生所擔任的職務外，張旭先生亦於上海觀禾擔任執行董事。

截至最後實際可行日期，張旭先生、寧波軟銀、上海欣博傑益、貴陽軟銀、貴陽高新軟銀、上海明赫及寧波軟庫共同直接及間接控制本公司約[編纂]股權，因此被視為我們的主要股東。緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，張旭先生、寧波軟銀、上海欣博傑益、貴陽軟銀、貴陽高新軟銀、上海明赫及寧波軟庫將共持有本公司約[編纂]股權，將不會被視為我們的主要股東(定義見上市規則)。請參閱「主要股東」一節。據董事所知，除上文披露外，寧波軟銀及貴陽軟銀的有限合夥人為獨立第三方。

歷史、發展及公司架構

大有壹號

大有壹號為根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事投資。大有壹號已在中國證券投資基金業協會完成私募基金登記，私募基金管理人為乾德基金管理(深圳)有限公司(「乾德基金」)，亦為大有壹號的有限合夥人，其持有大有壹號4.5888%權益，並由深圳乾德投控有限公司(「深圳乾德」)最終控制80%權益及楊迪先生控制約10%權益。深圳乾裕大通投資有限公司(「深圳乾裕」)，為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，作為大有壹號的唯一普通合夥人並持有11.0595%合夥權益。深圳乾裕為深圳乾德的間接附屬公司，深圳乾德由楊迪先生持有60%、甘楷悅女士持有20%、楊磊先生持有10%及陳梓熹先生持有10%。大有壹號有其他14名有限合夥人，其中13名為個人。陳慶特先生、李雪霏女士、陳潔瑩女士、張偉先生、李長玲女士、楊磊先生、邊標先生、李紅波先生、劉建科先生、周璐女士、李金全先生、游蝶女士及沈煒先生分別持有大有壹號11.9443%、11.0604%、8.8476%、7.1666%、4.5388%、3.5833%、2.5547%、2.3889%、2.0305%、1.6589%、1.1944%、1.1944%及1.106%權益。深圳亘泰投資管理有限公司持有大有壹號25.0829%權益，其由鄧海軍先生最終控制。據董事所知，大有壹號及其最終實益擁有人均為獨立第三方。

安陽戰新

安陽戰新為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事股權投資。河南中金匯融私募基金管理有限公司(「中金匯融」)是一家根據中國法律設立和存續的有限責任公司，作為安陽戰新的唯一普通合夥人並持有0.1%合夥權益。中金匯融由中金資本運營有限公司(由中國國際金融股份有限公司(上海證券交易所股票代碼：601995；香港聯交所股份代號：3908)全資擁有)及河南創新投資集團有限公司(由河南省財政廳控制)分別持有50%及50%的股權。安陽戰新有兩名有限合夥人，其中安陽經開產業基金投資有限公司(「安陽經開」)持有60%合夥權益，而河南省戰新產業投資基金(有限合夥)(「河南戰新」)則持有39.9%合夥權益。安陽經開由安陽市財政局控

歷史、發展及公司架構

制。中金匯融為河南戰新的唯一普通合夥人並持有約0.067%合夥權益。河南戰新的有限合夥人持有河南戰新約99.933%合夥權益，其由河南省財政廳控制。據董事所知，安陽戰新及其實益擁有人均為獨立第三方。

江蘇走泉景世豐

江蘇走泉景世豐為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事股權投資。協鑫科技控股有限公司（香港聯交所股份代號：3800）間接持有江蘇走泉景世豐55.32%的合夥權益。江蘇走泉景世豐的普通合夥人持有1%的合夥權益，其由協鑫科技控股有限公司擁有63%權益，被分類為協鑫科技控股有限公司的合資企業。江蘇走泉景世豐被分類為協鑫科技控股有限公司的合資企業。江蘇省政府投資基金（有限合夥）（「江蘇政府基金」）持有江蘇走泉景世豐30%的合夥權益。三亞承運投資有限公司持有江蘇走泉景世豐13.68%權益，其由吳天正先生最終控制。據董事所知，江蘇走泉景世豐及其實益擁有人均為獨立第三方。

東證富象

東證富象為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事股權投資。上海東方證券資本投資有限公司（「上海東方證券」）為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，作為東證富象的唯一普通合夥人並持有19.9324%合夥權益。上海東方證券為東方證券股份有限公司（上海證券交易所股票代碼：600958；香港聯交所股份代號：03958）的全資附屬公司。東證富象有八名有限合夥人，其中7名為個人。朱琦先生、羅曉煒先生、張敏華先生、俞慶祥先生、李維金先生、江新明先生及邵軍浩先生分別持有東證富象20.2703%、13.5135%、10.1351%、9.1216%、3.3784%、3.3784%及3.3784%權益。南通江海產業發展投資基金（有限合夥）持有東證富象16.8919%權益，其為江蘇省財政廳、南通市財政局及南通市人民政府國有資產監督管理委員會共同成立的有限合夥企業。據董事所知，東證富象及其實益擁有人均為獨立第三方。

歷史、發展及公司架構

上海建元實體

上海建元股權為根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事股權投資。上海建元股權投資基金管理合夥企業（有限合夥）（「上海建元股權投資」）為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，作為上海建元股權的唯一普通合夥人並持有3.9604%合夥權益。上海建元股權投資由上海建轅企業作為普通合夥人持有60%。上海建轅企業由沈培良先生最終控制。詳情請參閱「-[編纂]-[編纂]的資料-上海建轅企業」。上海建元股權投資有一名有限合夥人上海建元投資有限公司，其為上海隧道工程股份有限公司（上海證券交易所股票代碼：600820）（「隧道工程」）的全資附屬公司並持有40%合夥權益。上海建元股權有兩名有限合夥人，其中上海隧道工程有限公司（「上海隧道」）持有上海建元股權的85.1485%合夥權益。上海隧道為隧道工程的全資附屬公司。上海建轅企業作為有限合夥人持有上海建元股權的10.8911%權益。據董事所知，上海建元實體及其實益擁有人為獨立第三方。

上海建轅企業

上海建轅企業為根據中國法律組織及存續的有限合夥企業，主要從事提供企業管理及諮詢服務。上海平心商務諮詢有限公司（「上海平心」）持有上海建轅企業1%合夥權益並擔任其唯一普通合夥人。上海平心由沈培良先生、李雲凌先生、王靜女士及吳吉華先生分別持有71.2871%、19.8020%、7.9208%及0.9901%權益。上海建轅企業有八名有限合夥人，其中七名為個人。沈培良先生、李雲凌先生、葛超先生、王靜女士、林峰先生、韓經南先生及高志良先生分別持有上海建轅企業43.7534%、8.8454%、7.5379%、5.9503%、3.7689%、3.7689%及0.7538%股權。上海建弘興企業管理合夥企業（有限合夥）持有上海建轅企業24.6214%權益，其由沈培良先生最終控制。據董事所知，上海建元股權、上海建轅企業及其實益擁有人均為獨立第三方。

歷史、發展及公司架構

廣州淡水泉

廣州淡水泉為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，主要為私募股權和風險投資提供基金管理服務。廣州淡水泉由郭建南先生、曾麗莉女士、上海聰幻企業管理諮詢中心（有限合夥）（「上海聰幻」）及廣州魅圖雅網絡科技有限公司（「廣州魅圖雅」）分別持有14%、7%、43.45%及35.55%權益。上海聰幻為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，由郭建南先生作為上海聰幻普通合夥人持有99%權益。梁關飛先生作為有限合夥人持有上海聰幻1%權益。廣州魅圖雅由廣州盛發企業管理合夥企業（有限合夥）（「廣州盛發」）持有99%權益。廣州盛發由廣州安盈企業管理合夥企業（有限合夥）（「廣州安盈」）及廣州安馨企業管理有限公司（「廣州安馨」）分別持有49%及49%。廣州安盈由溫展鋒先生及梁關飛先生分別持有49%及49%。廣州安馨則由梁關飛先生及溫展鋒先生分別持有51%及49%。據董事所知，廣州淡水泉及其實益擁有人均為獨立第三方。

成都雲知涯

成都雲知涯為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，主要從事貿易。成都雲知涯分別由向義群女士及王靜利女士擁有40%及60%。據董事所知，成都雲知涯及其實益擁有人均為獨立第三方。

恒生電子

恒生電子（上海證券交易所股票代碼：600570）是中國的金融科技產品與服務提供商，聚焦金融行業，側重資本市場業務，主要面向證券、基金、銀行、期貨、保險資管、信託、私募、企業金融、保險、金融基礎等客戶提供一站式金融科技解決方案。據董事所知，恒生電子為獨立第三方。

歷史、發展及公司架構

國開科創

國開科創為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，主要從事風險投資。國開科創由國開金融有限責任公司全資擁有，而國開金融有限責任公司則由國家開發銀行（一家國有金融機構）全資擁有。據董事所知，國開科創及其實益擁有人均為獨立第三方。

鎂食鎂科技

鎂食鎂科技為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，主要從事技術及互聯網信息相關服務。鎂食鎂科技由黃松女士及余剛先生分別持有51.0031%及48.9969%。據董事所知，鎂食鎂科技及其實益擁有人均為獨立第三方。

杭州正途

杭州正途為一家根據中國法律成立及存續的有限合夥企業，主要從事諮詢服務。王如策先生（恒生長運的董事）作為杭州正途的唯一普通合夥人並持有25.4281%合夥權益。杭州正途有27名個人作為有限合夥人，其中包括持有13.3875%合夥權益的陳建敏先生（本集團僱員）、持有6.5853%合夥權益的葉幫浪先生（恒生長運副總經理）、持有3.6689%合夥權益的包曉芳女士（恒生長運首席財務官）、持有9.1725%合夥權益的鄭理先生（恒生長運監事）及持有1.8346%合夥權益的徐鑫勇先生（恒生長運監事）。除上文所披露者外，各有限合夥人均持有不到10%合夥權益，且均為獨立第三方。

李晨先生

李晨先生為個人投資者，投資於不同領域，包括集成電路。李晨先生曾擔任浙江玻爾智造科技有限公司董事。據董事所知，李晨先生為獨立第三方。

歷史、發展及公司架構

李一峰先生

李一峰先生為個人投資者並投資於不同行業，包括高端設備。李一峰先生曾擔任燕湖艾爾達科技有限責任公司董事。據董事所知，李一峰先生為獨立第三方。

華進諮詢

華進諮詢為一家根據中國法律成立及存續的有限責任公司，主要從事諮詢服務。華進諮詢由樺璟信息諮詢服務(上海)有限公司(「樺璟諮詢」)及梁楊先生分別持有90%及10%。樺璟諮詢由梁楊先生持有75%及由宗晉如女士持有25%。據董事所知，華進諮詢及其實益擁有人均為獨立第三方。

遵守《新上市申請人指南》

基於(i)[編纂]的代價已於[編纂]前120多個完整日結算；(ii)如上文「[編纂]的特別權利」分段所披露，授予[編纂]的特別權利已終止或停止，獨家保薦人確認[編纂]符合聯交所發佈的《新上市申請人指南》第4.2章的指引。

投票權委託安排

為確保姜先生於2016年9月的A輪投資後持有本公司超過一半的投票權，而王嘉偉先生、成都盈創及海岱柱石據董事所深知均與姜先生有長期合作關係，彼等對姜先生在本集團的領導能力充滿信心，同意透過訂立投票權委託協議來鞏固姜先生對本公司管理及運營的控制權。於2016年8月30日，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、海岱柱石、時代眾成和時代信成(統稱「投票權委託實體」，各自為一名「投票權委託實體」)已簽訂投票權委託協議(「投票權委託協議」)。根據投票權委託協議，各投票權委託實體同意(其中包括)，在投票權委託協議期內：

- (i) 各投票權委託實體須委託姜先生行使該投票權委託實體持有的本公司全部股權所代表的投票權(包括代理投票權)，直至投票權委託協議到期為止。投票權委託實體就提交本公司股東大會審議的事項應持有與姜先生相同的

歷史、發展及公司架構

觀點，且在該等情況下，各投票權委託實體無需就特定表決事項出具額外授權書。投票權委託實體委任的每位董事（如有）須按照姜先生在董事會會議上的指示行使其投票權；及

- (ii) 如果任何投票權委託實體有意轉讓本公司的任何或部分股權，該投票權委託實體須確保該受讓人接受投票權委託協議項下所作的安排並簽署投票權委託協議或具有大致相同條款的另一份投票權委託協議。

投票權委託協議具有無限期效力直至姜先生以書面形式同意解除任何投票權委託實體在投票權委託協議項下的承諾。

王嘉偉先生、成都盈創及海岱柱石為我們的[編纂]。請參閱「—[編纂]」。時代眾成和時代信成是我們的僱員激勵平台，普通合夥人為姜先生。請參閱「—僱員激勵平台」。

因此，根據與投票權委託實體簽訂的投票權委託協議，投票權委託實體有權在[編纂]完成後集體控制行使本公司的總投票權約[編纂]（假設[編纂]未獲行使）。

截至最後實際可行日期，除姜先生外，並無任何投票權委託實體有委任任何董事進入本公司董事會。

僱員激勵平台

為激勵、吸引及留住本集團僱員，時代眾成、時代信成、運聚易成及信聚易成根據2016年7月25日設立的購股權激勵計劃成立為本集團的僱員激勵平台，該購股權激勵計劃其後被2021年9月30日設立的股份獎勵計劃取代。於2021年9月30日設立的股份獎勵計劃的參與者透過僱員激勵平台持有權益。根據相關合夥協議，僱員激勵平台的管理權力屬於相關普通合夥人。截至最後實際可行日期，股份獎勵計劃項下的所有獎勵均已悉數授出及歸屬，且股份獎勵計劃不再有效或與本公司於[編纂]後授出的新股份或獎勵不再相關。因此，股份獎勵計劃並不受上市規則第十七章條文所規限。

歷史、發展及公司架構

時代眾成於2016年4月27日在中國成立為有限合夥企業。截至最後實際可行日期，時代眾成的唯一普通合夥人為姜先生，其持有時代眾成合夥權益的6.8959%。截至最後實際可行日期，時代眾成的有限合夥人總數為49人，其中包括張勁濤先生（本公司執行董事兼首席技術官）持有12.8306%合夥權益，余敏先生（本公司監事）持有2.9216%合夥權益、王登嶽先生（本公司財務總監兼高級副總裁）持有10.4272%合夥權益、胡興華先生（本公司高級副總裁兼客運業務部總經理）持有5.7057%合夥權益、白杉先生（本公司高級副總裁兼數字化服務業務部門總經理）持有11.1466%合夥權益、周春輝先生（本公司高級副總裁兼網約車業務部門總經理）持有4.4879%合夥權益，陳佳女士（本公司的聯席公司秘書）持有0.2403%合夥權益。概無有限合夥人於時代眾成持有超過三分之一合夥權益。截至最後實際可行日期，時代眾成持有本公司的3.6082%權益。

珠海運聚易成投資企業（有限合夥）（「**運聚易成**」）於2018年11月27日在中國成立為有限合夥企業。截至最後實際可行日期，運聚易成是時代眾成的有限合夥人，持有時代眾成10.9250%的合夥權益。截至最後實際可行日期，運聚易成的唯一普通合夥人為姜先生，其持有運聚易成合夥權益的0.0147%。截至最後實際可行日期，運聚易成的有限合夥人總數為46人，且概無董事、監事或高級管理人員為運聚易成的有限合夥人。概無有限合夥人於運聚易成持有超過三分之一合夥權益。

時代信成於2016年4月27日在中國成立為有限合夥企業。截至最後實際可行日期，時代信成的唯一普通合夥人為姜先生，其持有時代信成合夥權益的5.4258%。截至最後實際可行日期，時代信成的有限合夥人總數為47人，其中包括楊揚先生（本公司執行董事兼行政總裁）持有15.8174%合夥權益、程千女士（本公司執行董事）持有4.4977%合夥權益、趙昌勝先生（本公司監事會主席）持有13.0163%合夥權益、羅燕女士（本公司監事）持有1.3917%合夥權益、王登嶽先生（本公司財務總監兼高級副總裁）持有0.0150%合夥權益、李陶先生（本公司高級副總裁兼客運業務部副經理）持有10.5290%合夥權益。概無有限合夥人於時代信成持有超過三分之一合夥權益。截至最後實際可行日期，時代信成持有本公司的3.2009%權益。

歷史、發展及公司架構

珠海信聚易成投資企業(有限合夥)(「信聚易成」)於2018年10月18日在中國成立為有限合夥企業。截至最後實際可行日期，信聚易成是時代信成的有限合夥人，持有時代信成合夥權益的14.0169%。截至最後實際可行日期，信聚易成的唯一普通合夥人為姜先生，其持有信聚易成合夥權益的0.0129%。截至最後實際可行日期，信聚易成的有限合夥人總數為40人，且概無董事、監事或高級管理人員為信聚易成的有限合夥人。概無有限合夥人於信聚易成持有超過三分之一合夥權益。

截至最後實際可行日期，概無發行在外的獎勵可於上述僱員激勵平台項下授出。

中國監管要求

我們的中國法律顧問已確認，(i)已就本公司的設立及其後的股權轉讓及註冊資本的變動從有關中國當局取得所有必要批准及許可；及(ii)所有相關法律程序均已完成，在所有重大方面符合相關中國法律法規。我們的中國法律顧問進一步認為，上文本節所披露的重大收購(i)已合法及妥善地完成；(ii)已從相關中國當局取得所有適用且必要的監管批准。

全流通

本公司已根據相關股東的指示申請H股全流通，以將若干[編纂]轉換為H股。將[編纂]轉換為H股將涉及[編纂]名現有股東所持有的合共[編纂](即阿里旅行所持有的[編纂]、寧波軟銀所持有的[編纂]、上海明赫所持有的[編纂]、貴陽軟銀所持有的[編纂]、大有壹號所持有的[編纂]、安陽戰新所持有的[編纂]、江蘇連泉景世豐所持有的[編纂]、東證富象所持有的[編纂]、上海建元股權所持有的[編纂]、廣州淡水泉所持有的[編纂]、成都雲知涯所持有的[編纂]、恒生電子所持有的[編纂]、國開科創所持有的[編纂]、鎂食鎳科技所持有的[編纂]、杭州正途所持有的[編纂]、李晨先生所持有的[編纂]；上海建轅企業所持有的[編纂]、李一峰先生所持有的[編纂]及華進諮詢所持有的[編纂])，佔[編纂]轉換為H股及[編纂](假設[編纂]未獲行使)完成後本公司已發行股本總額約[編纂]。

歷史、發展及公司架構

[編纂]

於[編纂]完成並將[編纂]轉換為H股後，我們的部分股東（我們的核心關連人士）持有的股份將不計入[編纂]。有關詳情，請參閱「與我們控股股東集團的關係－控股股東集團」及「主要股東」章節。因此，根據上市規則第19A.13A條，我們的控股股東集團及阿里旅行控制的合計[編纂]股股份，佔緊隨[編纂]完成後本公司已發行股份約[編纂]（假設[編纂]未獲行使），將不計入[編纂]。此外，根據上市規則第19A.13A條，杭州正途所持有的[編纂]股股份，佔緊隨[編纂]完成後本公司已發行股份約[編纂]（假設[編纂]未獲行使），將不計入[編纂]，原因為王如策先生（為恒生長運的董事）為杭州正途的唯一普通合夥人，因此杭州正途為王如策先生的緊密聯繫人。有關詳情，請參閱「[編纂]－[編纂]的資料－杭州正途」一段。

軟銀實體合共持有的[編纂]佔截至最後實際可行日期本公司已發行股本總額的約[編纂]，或佔緊隨[編纂]完成後本公司已發行股份的約[編纂]（假設[編纂]未獲行使）。軟銀實體持有的[編纂]中，[編纂]將轉換為H股。其餘[編纂]將不會轉換為H股且將不會在[編纂]後於聯交所[編纂]，故將不會被視為[編纂]的一部分。除上文所述軟銀實體持有的[編纂]、阿里旅行持有的[編纂]及控股股東集團持有的[編纂]外，所有[編纂]將在[編纂]後轉換為H股。

據董事所知及經適當查詢後，除上文所披露者外，緊隨[編纂]完成及[編纂]轉換為H股（假設[編纂]未獲行使）後，假設[編纂]股H股於[編纂]中發行予公眾股東及[編纂]股由我們的股東（並非我們的核心關連人士）持有或控制的[編纂]將轉換為H股，則合共[編纂]股H股（佔本公司已發行股份總數約[編纂]）將於[編纂]後計入本公司的[編纂]，以遵守上市規則第19A.13A條規定。

歷史、發展及公司架構

[編纂]

上市規則第19A.13C條規定，如新申請人屬中國發行人而在上市時並無其他上市股份，這一般指尋求上市的H股由公眾人士持有，且不受（無論是合約、上市規則、適用法律或其他規定下的）任何禁售規定所限的一部分，於上市時必須符合以下其中一項條件：(a)佔於上市時H股所屬類別股份已發行股份總數（不包括庫存股份）的至少10%，以及上市時的預期市值不少於50,000,000港元；或(b)上市時的預期市值不少於600,000,000港元。

按[編纂]每股H股[編纂]（即[編纂]範圍的中位數）計算，並假設[編纂]中向[編纂]發行[編纂]股H股（佔本公司[編纂]時已發行股本總額約[編纂]，以及預期[編纂]不少於50,000,000港元），本公司將符合上市規則第19A.13C條的[編纂]要求。

股權架構

下表載列截至最後實際可行日期及緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）我們的股權架構。

股東	截至最後實際可行日期			緊隨[編纂]完成後		
	股份數目	股份描述	合計所有權 百分比(%)	股份數目	股份描述	合計所有權 百分比(%) ⁽³⁾
姜先生 ⁽¹⁾	14,306,624	[編纂]	20.6730	[編纂]	[編纂]	[編纂]
僱員激勵平台 ⁽²⁾						
時代翠成.....	2,497,025	[編纂]	3.6082	[編纂]	[編纂]	[編纂]
時代信成.....	2,215,175	[編纂]	3.2009	[編纂]	[編纂]	[編纂]
[編纂]						
阿里旅行.....	18,690,010	[編纂]	27.0067	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		[編纂]		[編纂]	H股	
成都盈創.....	4,666,500	[編纂]	6.7430	[編纂]	[編纂]	[編纂]
海岱柱石.....	4,386,510	[編纂]	6.3384	[編纂]	[編纂]	[編纂]
寧波軟銀.....	3,945,248	[編纂]	5.7008	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		[編纂]		[編纂]	H股	
大有壹號.....	3,114,998	[編纂]	4.5011	[編纂]	H股	[編纂]
安陽戰新.....	3,114,998	[編纂]	4.5011	[編纂]	H股	[編纂]

歷史、發展及公司架構

股東	截至最後實際可行日期			緊隨[編纂]完成後		
	股份數目	股份描述	合計所有權 百分比(%)	股份數目	股份描述	合計所有權 百分比(%) ⁽³⁾
上海明赫.....	2,488,929	[編纂]	3.5965	[編纂]	[編纂]	[編纂]
				[編纂]	H股	
江蘇連泉景世豐.....	1,478,975	[編纂]	2.1371	[編纂]	H股	[編纂]
東證富象.....	1,232,890	[編纂]	1.7815	[編纂]	H股	[編纂]
上海建元股權.....	1,208,232	[編纂]	1.7459	[編纂]	H股	[編纂]
王嘉偉先生.....	1,132,990	[編纂]	1.6371	[編纂]	[編纂]	[編纂]
貴陽軟銀.....	986,312	[編纂]	1.4252	[編纂]	[編纂]	[編纂]
				[編纂]	H股	
廣州淡水泉.....	936,996	[編纂]	1.3539	[編纂]	H股	[編纂]
成都雲知涯.....	936,996	[編纂]	1.3539	[編纂]	H股	[編纂]
恒生電子.....	598,208	[編纂]	0.8644	[編纂]	H股	[編纂]
國開科創.....	493,156	[編纂]	0.7126	[編纂]	H股	[編纂]
鎂食錄科技.....	389,375	[編纂]	0.5626	[編纂]	H股	[編纂]
杭州正途.....	310,452	[編纂]	0.4486	[編纂]	H股	[編纂]
李晨先生.....	48,823	[編纂]	0.0705	[編纂]	H股	[編纂]
上海建轅企業.....	24,658	[編纂]	0.0356	[編纂]	H股	[編纂]
李一峰先生.....	493	[編纂]	0.0007	[編纂]	H股	[編纂]
華進諮詢.....	493	[編纂]	0.0007	[編纂]	H股	[編纂]
小計.....	69,205,066	-	100.00%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
				[編纂]	H股(由[編纂] 轉換)	[編纂]
公眾股東.....	-	-	-	[編纂]	H股	[編纂]
總計.....	69,205,066	-	100.00%	[編纂]	-	100.00%

附註：

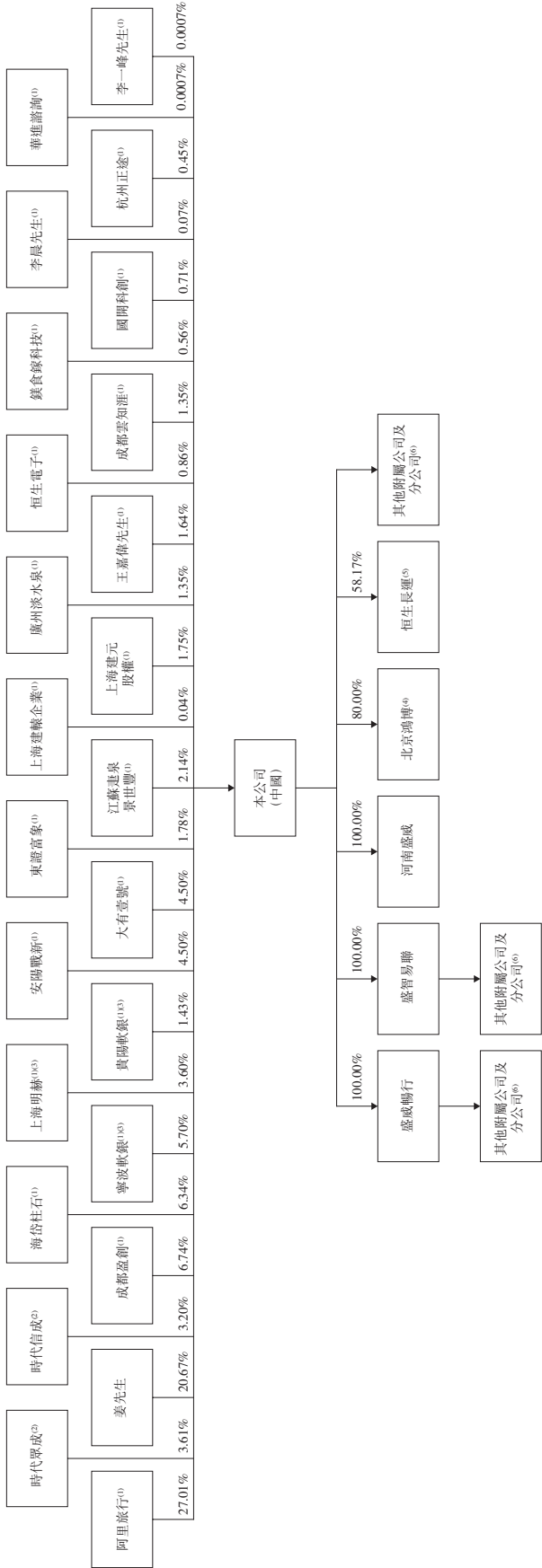
- (1) 該等股份由姜先生直接持有。
- (2) 時代眾成及時代信成均為我們的僱員激勵平台，並被視為由姜先生控制。詳情請參閱「一 僱員激勵平台」及「與控股股東集團的關係」一節。
- (3) 乃基於緊隨[編纂]完成後合共[編纂]及[編纂]股H股(假設[編纂]未獲行使)計算。

歷史、發展及公司架構

公司及股權架構

緊接[編纂]前的公司架構

以下簡圖說明緊接[編纂]完成前本集團的公司及股權架構：



- (1) 有關該等[編纂]的詳情，請參閱「一[編纂]」[編纂]的資料。
- (2) 截至最後實際可行日期，時代翠成及時代信成的唯一普通合夥人均為姜先生。有關時代翠成及時代信成的詳情，請參閱「一 僱員激勵平台」。

歷史、發展及公司架構

- (3) 截至最後實際可行日期，寧波軟銀、貴陽軟銀及上海明赫由張旭先生最終控制。詳情請參閱「一[編纂]一[編纂]」的資料」。
- (4) 截至最後實際可行日期，北京鴻博餘下的20%股權由天津盛達船吧科技有限公司持有，而天津盛達船吧科技有限公司由郭立寧女士全資擁有，並據董事所知為獨立第三方。
- (5) 截至最後實際可行日期，恒生長運餘下的41.83%股權由浙江長運投資持有33.46%及杭州雲途（恒生長運的僱員持股平台）持有8.37%。據董事所知，浙江長運投資為獨立第三方。杭州雲途的唯一普通合夥人為王如策先生（其為恒生長運的董事，持有41.5693%的合夥權益。截至最後實際可行日期，杭州雲途有21名有限合夥人，其中陳建敏先生（本集團僱員）持有7.7737%的合夥權益，葉幫浪先生（恒生長運的副總經理）持有7.2993%的合夥權益及陳晨先生（恒生長運的副總經理）持有7.2993%的合夥權益。概無其他有限合夥人持有杭州雲途三分之一以上的合夥權益。截至最後實際可行日期，杭州雲途沒有尚未授予的獎勵。
- (6) 其他附屬公司及分公司包括合共304家在中國註冊成立的附屬公司及分公司。由於我們的業務性質，我們在正常業務過程中的業務範圍廣泛遍佈不同地區的市場。為部署各種業務擴張策略、服務不同地區市場的客戶及乘客，以及靈活管理我們的業務，我們成立多間附屬公司及分公司以營運業務。截至最後實際可行日期，我們已識別5家主要附屬公司。詳情請參閱「一主要附屬公司及經營實體」。279家附屬公司及分公司由我們直接或間接全資擁有。我們擁有30家間接非全資附屬公司。我們間接非全資附屬公司的其他少數股東的詳情載列於「附錄六—法定及一般資料—4. 權益披露—B. 主要股東的權益披露」一節。據董事所知，我們的間接非全資附屬公司的其他股東全為獨立第三方。

業 務

概覽

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年GTV計算，我們在中國網約車服務市場排名第14。此外，截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們的使命是通過先進的技術和解決方案賦能企業合作夥伴，提升乘客出行體驗。憑藉我們的技術專長應對傳統道路客運行業的挑戰，我們向合作夥伴提供業務及技術解決方案，以實現其數字化運營，擴大其業務範圍，增強客戶服務能力並最終改善整體乘客體驗。

我們主要提供城內網約車服務及城際道路客運服務。我們的聲譽基於我們於客運站一體化數字化解決方案的專業技術。基於我們聯網售票服務領域的經驗及能力，我們與多家客運企業合作提供定制客運服務，滿足乘客不同場景下的多樣化出行需求。我們積累了經驗，並與主要行業參與者（如客運企業、主要聚合平台及OTA）建立了合作夥伴關係。憑藉我們在城際客運領域的戰略合作夥伴關係及網絡，我們積極尋求網約車服務領域的機會。我們以城市為點，以城際為線，在全國範圍構建出行服務網，為用戶提供包含城內和城際多場景、多需求、多元化的出行解決方案。

出行是人類日常生活的剛需。根據弗若斯特沙利文的資料，中國2024年客運總量為102億人次，其中道路客運量佔48.0%。根據弗若斯特沙利文的資料，中國農村道路總里程已由2019年的4.2百萬公里增加至2024年的4.6百萬公里，複合年增長率為1.8%。中國道路客運行業市場機會巨大，下沉至低線城市及農村市場的趨勢明顯。但是，根據弗若斯特沙利文的資料，在行業需求顯著的同時，卻也存在痛點，包括：(i) 客運行業的數字化水平偏低；(ii) 對聯網售票服務和定制客運服務需求有待滿足；以及 (iii) 城際城內出行被分割，沒有滿足公眾的一體化出行需求等。雖然道路客運行業數字化程度逐年升高，2024年中國道路客運的聯網售票率僅為11.9%左右。雖然此項較2019年的5.1%有所增加，根據弗若斯特沙利文的資料，卻仍然遠低於航空和鐵路出行近90%的聯網售票率。該差異凸顯了道路客運聯網售票行業的巨大增長潛力。另外，根據弗若斯特沙利文的資料，2024年定制道路客運佔道路客運市場整體的3.7%，顯示其滲透率仍較低。然而，隨著對多元化及定制出行選項的需求增加，定制道路客運的

業 務

市場份額預期將於未來增加。儘管有許多其他城內出行的網約車服務提供商及城際出行的運輸平台，但目前鮮有能夠全面整合城內網約車服務及定制化城際交通服務以向乘客提供無縫出行體驗的提供商，尤其是在中國低線城市及農村市場中。我們的服務產品是針對這一差距而設計的，提供滿足城內和城際出行需求的解決方案，提升整體用戶體驗。

我們發現上述行業難題後，截至2025年6月30日，我們逐漸於30多個省、自治區及直轄市建立業務並提供客運服務。於往績記錄期間，我們與12306及航旅縱橫合作並為其提供大巴車票。結合我們深耕於行業的經驗積累和自身的科技實力，幫助客運企業開展了定制客運業務，面向客運企業推出「客運達」系統，面向乘客推出「365城際出行」平台。我們的解決方案幫助客運企業轉型升級業務運營，不斷監測出行需求，以緊跟市場步伐。我們的整合數字解決方案可滿足各種業務模式的需求，確保運力資源的精細調配，彌補傳統服務不足，提升客運企業運營效率。除了保持穩健的城際出行服務板塊外，我們的網約車服務板塊亦在穩步增長。我們致力於打造一個整合以道路運輸為主的城際交通和以網約車為主的城內交通的一體化平台。作為行業的專家，我們也參與交通運輸行業標準的起草和制定。請參閱「我們的優勢—道路客運賽道的領跑者和革新者，在行業標準的制定中發揮重要作用」。我們相信，我們有優勢可有效解決行業參與者和乘客的痛點，並把握行業中的廣大機遇。

我們信奉創新、專業、務實、高效。我們的企業價值觀是誠信感恩、客戶第一、合作共贏、激情敬業。

業 務

業務概覽

截至2025年6月30日，我們的業務覆蓋全國30多個省、自治區及直轄市。憑藉我們的聯網售票服務平台，我們提供聯網售票、定制客運、網約車、火車票、飛機票、其他運輸解決方案等多元化業務，滿足乘客多元化出行需求。我們致力於提供智能化、便捷化、經濟化的出行服務，滿足個人的出行需求。我們的業務包括以下幾大板塊：

- **網約車服務：**為進一步提升和整合公眾的出行體驗，我們與高德等主流聚合平台合作，獲取大量客流並提供網約車服務。在與各地方和省級政府以及客運企業多年合作的基礎上，我們迅速建立了一個網約車服務網絡。基於我們常年在各地客運行業服務的經驗積累，針對不同地區的市場需求，採用本地化的運營方式，在司機管理、車輛管理、安全運營方面提供響應速度快、針對性強及適應性高的服務。同時，我們充分利用在各地已有的客運業務管理運營團隊監管網約車業務，此舉有效的幫助我們的網約車業務運營降本增效。

截至2025年6月30日，我們已經獲得204張《網絡預約出租汽車經營許可證》，而註冊司機數量累計達至約1.7百萬名。按2024年GTV計算，我們在中國網約車服務市場排名第14。

- **客運服務：**我們以科技賦能傳統客運行業，為公眾實現無縫的出行服務。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2024年成為中國按售票量及GTV計最大的城際道路客運信息服務提供商。
 - **聯網售票服務：**我們通過「雲站務」系統賦能客運站，通過主要OTA及「出行365」系統連接廣大的乘客和客運站。「雲站務」作為客運站的運營基礎設施，連接軟件及硬件，並將客運站的一系列日常運營自動化。截至2025年6月30日，我們的聯網售票業務覆蓋了中國30多個省、自治區、直轄市。我們與主要OTA合作，為客運站提供客流。截至2025年6月30日，我們與中國主要OTA合作，包括12306、航旅縱

業 務

橫、同程、攜程、飛豬。「出行365」是我們通過線上線下全渠道面向乘客的售票及其他乘客服務平台。我們於2024年的交易總值達人民幣29億元，銷售車票達61.6百萬張。

- o **定制客運服務：**順應定制客運服務的需求日益增長的趨勢並基於我們在傳統道路客運行業的優勢，我們積極拓展定制客運領域。我們的定制客運服務能夠為客運企業定制服務方案，包括在機場、高鐵站、校園等上車點的專線巴士服務，以及其他符合客規的定制客運服務。我們通過「客運達」系統為客運企業的數字化運營提供量身定制的解決方案。截至2025年6月30日，我們已在中國與逾500名客戶建立合作關係。此外，截至同日，我們已協助逾300名客戶建立票務及服務平台，開展定制客運服務。我們面向乘客的「365城際出行」平台旨在滿足乘客在各種場景下的出行需求。我們亦與主要OTA合作，為客運企業拓展銷售渠道，從而大幅擴大其市場覆蓋範圍。截至2025年6月30日，我們的定制客運服務遍及中國24個省、自治區及直轄市。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年的定制客運服務項下的售票量計算，我們在中國道路客運信息服務市場排第一名。我們於2024年的交易總值達人民幣582.2百萬元，銷售車票達17.4百萬張。

我們的聯網售票業務和我們的定制客運業務相輔相成，為客運站以及客運企業提供運力、運營及服務能力的整合和賦能，根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年售票量計算，我們是中國最大的城際道路客運信息服務提供商。

- **數字化及業務解決方案：**我們的數字化及業務解決方案主要包括(i)軟件的開發、交付及維護；(ii)硬件的採購、實施及維護；及(iii)為客戶提供該等軟件硬件組件的系統集成。我們為多個行業的客戶提供數字化及業務解決方案服務，這足以證明我們的數字化服務能力。我們向政府客戶及企業客戶提供信息系統，按個別項目基準收取費用。我們根據不同行業客戶的具

業 務

體業務需求量身定制數字化解決方案。對於大多數政府客戶而言，我們是為其提供數字化及業務解決方案的合作伙伴。此外，我們的合作伙伴身份亦有利於競爭企業客戶項目。我們廣泛的企業客戶基礎鞏固我們的技術能力，這反過來又有助於加強我們作為政府合作伙伴的能力，加強我們企業的護城河。

我們在上述三個業務分部的服務也在持續整合迭代，最終形成了一個綜合出行服務平台，既包括道路運輸、航空及鐵路等各種城際出行方式，亦包括網約車及出租車等城內出行方式，旨在滿足人們對個性化綜合出行解決方案日益增長的需求。數字轉型已成為客運行業的關鍵發展方向。通過整合大數據分析和雲技術等先進技術，幫助客運站及客運企業提升經營的效率，為公眾提供定制化、便捷高效的出行解決方案。此外，我們承擔了如綜合運輸服務一票制、廣西一鍵交通及甘肅外國人永居證道路客運便利化改造項目等政府重點項目，旨在提升公眾出行的便捷化程度。

於往績記錄期間，我們的業務經歷了蓬勃、高速的發展。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的收入分別為人民幣816.0百萬元、人民幣1,206.5百萬元、人民幣1,594.4百萬元、人民幣726.2百萬元及人民幣903.4百萬元。

我們的優勢

中國領先的城際及城內道路客運信息服務提供商

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。我們致力於通過科技提升合作伙伴的運營。我們的聲譽建基於整合客運站技術解決方案方面的專業知識。基於我們在聯網售票領域的經驗及能力，我們與眾多客運企業合作，提供定制客運服務，以滿足乘客在不同場景下的不同出行需求，確保個性化的出行體驗。依託於我們在城際客運領域的戰略合作伙伴關係及網絡，我們積極尋求在網約車服務領域的機遇。通過與主要的聚合平台合作，我們努力滿足公眾的綜合出行需求，進一步加強我們對高效交通解決方案的投入。

業 務

具體而言，於城際出行方面，我們的聯網售票服務業務擁有強大的市場影響力。根據弗若斯特沙利文的資料，按售票量計算，我們是2024年中國最大的城際道路客運信息服務提供商。截至2025年6月30日，我們與主要OTA平台合作，例如12306、航旅縱橫、同程、攜程及飛豬，為我們的客戶提供客流，從而大幅擴大其市場服務範圍。截至2025年6月30日，我們的定制客運服務遍及中國24個省、自治區及直轄市。我們研發的「客運達」系統，為客運企業量身定制「信息化管理及經營」的互聯網解決方案。請參閱「一客運服務一定制客運服務一客運達」。截至2025年6月30日，我們已在中國與逾500名客戶建立合作關係。我們的定制客運服務業務和我們的聯網售票服務業務相輔相成，為客運企業提供運力、運營效率和服務質量的全面整合與提升，以此構建一個完整及龐大的中國客運服務網絡。

在城內出行方面，截至2025年6月30日，我們已經獲得204張《網絡預約出租汽車經營許可證》，而註冊司機數量累計達至約1.7百萬名。我們與高德、12306、攜程、飛豬及航旅縱橫等主要聚合平台建立了合作關係，使我們的網約車服務業務能夠快速成長，並擴大我們對不同客戶群體的覆蓋。此外，我們還戰略性地委聘區域管理及經營團隊，以達到提高服務質量、降本增效的目的。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們網約車服務所產生的收入分別為人民幣703.2百萬元、人民幣1,028.8百萬元、人民幣1,416.90百萬元、人民幣642.5百萬元及人民幣816.8百萬元，較往績記錄期間有大幅增長，凸顯了我們網約車服務業務的快速發展及戰略提升。

受益於我們在賦能合作夥伴並助力道路出行行業數字化轉型方面的經驗，我們對乘客在城際出行和城內出行需求有着深刻的理解。我們戰略性地實現了城際和城內出行業務的多元化，該等業務既獨立運營，同時又相互支持、相互促進，產生了協同效應。

與出行行業合作夥伴的深度合作

依託我們與合作夥伴的緊密合作關係及數字化服務能力，有效的形成了一個橫跨客運出行行業各個環節的互聯框架。

業 務

我們積極為行業監管機構制定客運數字化框架提供有針對性的幫助。截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們的服務包括該等項目的建設、持續維護及運營管理。此外，我們亦承擔政府重點項目的實施，如綜合運輸服務一票制、廣西一鍵交通及甘肅外國人永居證道路客運便利化改造項目。我們的參與對於執行政府部門的具體項目至關重要，有助於提高政府在交通領域的運作效率。

此外，我們與客運企業的合作增強了我們建立更強大、更一體化服務網絡的能力。與客運服務提供商結成戰略聯盟不僅提高了管理效率且提升了客戶服務水平，亦增強了行業內的標準化和一致性，提高了服務質量，使整個客運行業能夠更有效地競爭和發展。截至2025年6月30日，我們的聯網售票服務業務覆蓋了全國30多個省、市、自治區。

此外，通過與領先的OTA平台建立合作夥伴關係，我們利用OTA的廣泛市場接觸和客流量積累，擴大我們服務的覆蓋範圍。與OTA的合作還幫助我們提高在線可見性和品牌認知度，吸引更多的用戶使用我們的服務。

依託於我們與合作夥伴的已有的合作關係、遍佈各地的業務網絡以及長期的政府關係，我們實現了客運行業各環節之間的有機聯動。例如，通過採用高效的本地管理模式和部署先進的科技，我們將個體司機與乘客聯繫起來，從而不斷拓展和優化網約車服務。此外，我們的經驗和積累政府資源使我們能夠支持合作夥伴更好地滿足監管規範，確保業務持續發展。

科技優勢賦能傳統客運行業，實現行業轉變升級

基於我們對行業的深刻理解和我們的科技優勢，我們不斷將各種先進技術，包括大數據分析和雲技術，應用到我們的服務中。通過整合現有資源，我們不斷優化公眾的出行體驗以及提高合作夥伴的運營能力。

業 務

截至2025年6月30日，我們有一支由115名成員組成的專職研發團隊，佔我們總僱員的24.9%，其中83.5%擁有學士或更高學位。截至2025年6月30日，我們擁有經國家知識產權局註冊的34項專利，還擁有經國家版權局註冊的250項計算機軟件著作權以及61項域名。請參閱「－知識產權」。

我們通過與不同的社會組織機構合作，升級和改善核心技術能力。我們利用數據分析平台協助業務夥伴分析交易數據，使他們能夠作出更佳商業決策。請參閱「－信息基礎設施及技術－大數據分析」。

我們的主要研發成果體現在我們已經廣泛推廣的客運系統。我們的「雲站務」系統可以幫助客運站將傳統的站務運營進行雲端化。我們的「客運達」系統使客運企業能夠設計及實施量身定制的出行服務，以滿足乘客在各種場景下的出行需求。我們對行業數據和交易數據以及用戶行為偏好進行分析，以提升我們的網約車服務業務運營效率。我們的研發能力也體現在我們與行業監管機構的互動。截至2025年6月30日，我們承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們基於我們的數據分析能力幫助行業監管機構及政策制定者在運力及模式方面獲得數據洞見，從而幫助他們在地區運輸管理做出更佳決策。例如2019年春運期間，我們為相關交通運輸部門分析春運期間乘客出行規律並提供了強有力的大數據支撐。我們的貢獻及努力得到交通運輸部致信感謝。

道路客運賽道的領跑者和革新者，在行業標準的制定中發揮重要作用

作為道路客運行業的重要參與者，我們積極參與行業標準的制定。我們與中國公路學會合作，共同發起並成立了定制客運共同體，旨在推動和完善定制客運服務的行業標準。這一舉措不僅促進了定制客運服務的規範化和專業化，還提高了服務質量，滿足了市場對高效、個性化出行服務的需求。

此外，我們積極參與出行行業推廣信息技術。與交通運輸部協作，參與制定了綜合交通電子客票信息系統互聯互通技術規範等一系列行業標準，其為客運企業提供了指導和規範，也促進了技術及服務質量的提升，增強了彼等的整體競爭力。

業 務

我們積極參與行業標準制定活動，鞏固了自身在相關行業中的地位並為行業的發展做出了重要貢獻。這種深度參與使我們能夠緊密圍繞行業標準提供服務，進一步獲得政策支持，形成了一個良性循環，有助於推動整個道路客運行業向更加智能化、信息化的方向發展。

突出的本地化運營能力

我們已展示出卓越的本地化運營服務能力。我們深刻理解不同地區的市場需求和運營特點，使我們能夠為覆蓋的每個區域提供針對性強及適應性高的服務。通過與當地夥伴合作，包括當地監管機構、客運企業及運力夥伴，充分利用當地合作夥伴在業務發展、運營及技術服務等領域的經驗及資源，從而取得成就。我們的本地化策略不僅支持了業務的快速擴展，也提高了服務的個性化程度和客戶滿意度。我們的本地化策略主要包括下列策略：

- **業務發展：**我們在客運服務行業的經驗給予了我們強大的地方市場洞察力，制定具有針對性的市場進入和拓展策略。通過與相關監管機構和當地合作夥伴建立緊密的合作，我們能夠迅速適應當地市場的變化和需求，有效地推廣我們以及合作夥伴的產品及服務。
- **業務運營：**我們為各地合作夥伴進行現場業務諮詢，幫助其更加高效的理解我們的產品和服務。這包括提供與「雲站務」及「客運達」有關的詳細說明和疑問解答、為定制客運服務設置接送點、在客運服務板塊進行推廣和營銷以及在網約車板塊為司機提供培訓。我們的本地化運營團隊精通當地的運輸法規和市場動態，能夠快速響應各種運營挑戰，從而降本增效。
- **技術服務：**我們的本地化技術服務團隊可以第一時間響應合作夥伴與我們的系統及平台相關的技術維護需要，確保問題得到及時解決。這種積極主動的方法有助於防止技術障礙對運輸服務的重大影響，從而持續為乘客提供優質的出行體驗並加強了合作夥伴的聲譽，最終反哺我們自己的業務發展。

業 務

我們的本地化運營服務能力是我們在客運行業中的重要優勢。我們在不同業務板塊高效複用我們的人力資源和專業知識，達到飛輪效應，快速適應本地市場需求並提供及時的服務。我們相信我們的本地化優勢會幫助我們在激烈的市場競爭中始終保持領先地位。

擁有深耕行業、洞悉行業發展且有遠見的管理層團隊以及知名投資者

我們的管理團隊大部分是來自出行行業及互聯網科技行業的專家，擁有豐富的行業經驗。他們在集團的任職時間平均超過八年，都深入了解我們的發展歷程並對我們的發展做出巨大貢獻。我們的管理團隊對我們未來發展的目標清晰，具有遠見卓識，擁有將願景付諸實現的強大能力。我們的董事長兼創始人姜生喜先生是中國出行行業的領軍人物。姜先生曾任用友副總裁，並於2018年獲中國經濟人物評為「新時代中國經濟優秀人物」。於2023年，姜先生榮獲中國交通報社第五屆尋找運輸風範人物榜樣品牌「科技創新人物」。憑藉其對行業深度的見解和卓越的遠見，姜先生帶領我們的管理團隊，一同奠定了公司業務的基石，制定了成功的戰略，並創造了優秀的業績。

股東的戰略投資為我們的發展注入了強勁動力。我們的投資者包括阿里旅行、寧波軟銀、安陽戰新、東證富象、上海建元股權及國開科創等。更多詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－股權架構」一節。

我們的戰略

我們致力於不斷升級服務。我們計劃實施以下戰略計劃，為公眾帶來安全、經濟、環保、智慧且舒適的出行體驗以及實現業務增長：

提升品牌知名度

卓越的品牌形象吸引我們的客戶和乘客對於我們的服務的重複使用，並且幫助我們開發新的商機。我們相信我們的品牌形象為我們的競爭奠定了堅實的基礎。具體而言，我們計劃加強對於客運服務業務和網約車服務業務的宣傳。此外，結合已有的業務網絡、與相關各地監管機構和業務合作夥伴的關係，我們正在逐步推出城市出行綜

業 務

合旅遊服務平台，為公眾提供出行服務及涵蓋吃住行游購娛的綜合性服務。截至2025年6月30日，我們有20多個城市出行綜合旅遊服務平台處於發展初期，涵蓋包括哈爾濱、昆明、蘭州、武漢、長春、大理、開封、商丘、天水及淄博等城市。我們正在整合地方政府及商業夥伴的資源，制定可行的運營計劃。請參閱「未來計劃及[編纂]」。

擴大產品和服務的範圍，提升運營能力

我們計劃擴大各業務板塊的服務範圍，提升運營能力。具體而言，我們計劃建立若干個「365之家」，服務於網約車服務業務及定制客運服務業務。截至2025年6月30日，我們已有三個365之家的雛形。就網約車服務業務而言，365之家作為線下樞紐，提供司機招募服務、知識及技能培訓，而我們計劃逐漸實施其他定制服務，以提升司機與我們合作的體驗。就定制客運服務業務而言，我們預計可利用365之家提供司機休息、車輛停車、乘客檢票以及上下車服務等服務。除此以外，我們打算加強與自動駕駛出租車合作夥伴的合作並逐步增加自動駕駛出租車業務的營銷推廣。此外，我們還計劃增加車輛上的營銷推廣，並在機場和火車站投放更多自動售票機，以推廣我們的客戶服務業務。針對我們的數字化服務，我們計劃擴張業務運營和技術維護人員團隊，以便為客戶提供更全面和深入的服務。請參閱「未來計劃及[編纂]」。

此外，我們計劃在近期於若干主要城市獲得《網絡預約出租汽車經營許可證》擴展我們的網約車服務業務。我們亦計劃在我們已獲得《網絡預約出租汽車經營許可證》的城市提升業務並加強服務質量及乘客滿意度。

增強我們的研發能力

我們致力於挖掘我們在中國客運行業運營過程中積累的數據價值，並根據我們的項目實戰經驗將該等數據應用於合作夥伴的業務需求。我們相信該等應用將有助於提升產業鏈上合作夥伴的運營效率，支持政府監管，並最終提高社會大眾的出行體驗。我們相信人才是企業可持續發展的關鍵。我們重視具有專業能力和創新能力的人才。為了提升我們的研發能力，我們計劃壯大內部的研發團隊。我們計劃不斷完善人才的招聘、培養及晉升機制，有效推進並實現研發目標。此外，我們計劃繼續投資於大數據分析、AI解決方案和雲技術能力的提高，尤其是提升相關的軟硬件實力。請參閱「未來計劃及[編纂]」。

業 務

尋求收購、投資以及戰略聯盟的機會

為進一步提升我們的競爭力，我們計劃尋求對自身業務發展及運營具有重大戰略意義及互補的戰略聯盟、投資及收購機會。我們將評估並落實投資及收購機會，以補充及擴大業務版圖，如擴大市場覆蓋範圍及提高盈利能力。請參閱「未來計劃及[編纂]」。

我們提供的產品及服務

我們以科技賦能傳統客運行業，為公眾實現無縫的出行服務。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年售票量及GTV計，我們是最大的城際道路客運信息服務提供商。我們已構建綜合出行服務體系，提供多元化服務，包括客運服務、網約車服務以及數字化以及業務解決方案。

我們於2012年開始運營，並開始提供聯網售票服務。根據弗若斯特沙利文的資料，經過十多年的發展，按售票量計，我們於2024年成為中國最大的城際道路客運信息服務提供商。我們利用聯網售票服務業務建立的廣泛客戶群、企業及政府合作夥伴，於2017年將服務擴展至連接城際及城市內目的地並涵蓋各種場景的定制客運服務。截至2025年6月30日，我們在24個省、自治區及直轄市推出定制客運服務。截至同日，我們的客運服務業務與超過2,600家道路運輸企業（包括客運站及客運企業）合作。我們於2018年涉足網約車服務業務。此外，我們向企業及政府客戶提供數字化及業務解決方案。截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。以下為我們業務的亮點：



最大的

2024年城際道路客運
信息服務提供商
(按售票量計)



與超過2,600家

道路運輸企業合作
(截至2025年6月30日)



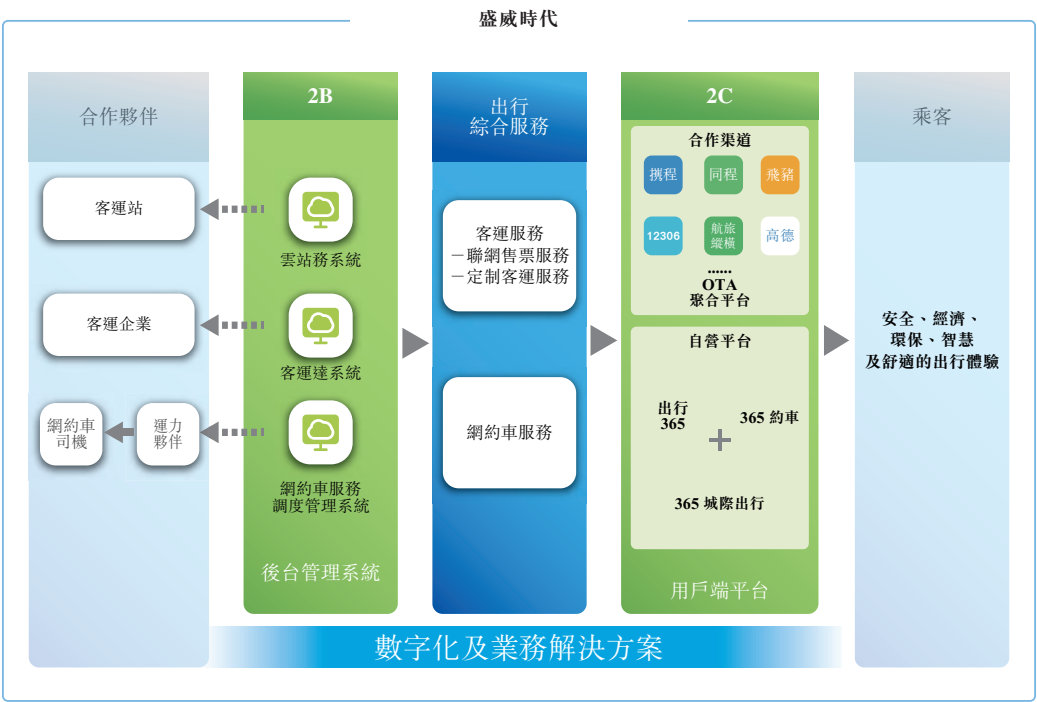
最大的

中國道路客運
市場數字化及業務
解決方案提供商（按截至2024年6月30日
已承接省級道路客運數字化項目數量計）

業 務

由於我們在客運行業處於領先地位，我們與行業價值鏈上的大量合作夥伴建立了夥伴關係，包括政府及政府機構、客運站、客運企業、聚合平台、運力夥伴及個人司機。此外，我們與領先OTA的緊密合作使我們擁有龐大的客流量。

我們利用大數據分析和雲技術等先進技術，為客戶提供輔助運營及管理的信息服務，並提供乘客互動界面，幫助我們的客戶提高運營效率及提高競爭力。我們的產品及服務包括為不同類型客戶量身訂制的多個組成部分。下圖說明我們的產品矩陣：



業 務

下表載列我們於所示年度／期間按業務分部劃分的收益明細（以金額及佔總收益的百分比列示）：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(未經審核)									
	(人民幣千元，百分比除外)									
網約車服務.....	703,174	86.2	1,028,791	85.3	1,416,907	88.9	642,543	88.5	816,791	90.4
客運服務.....	48,268	5.9	68,999	5.7	70,128	4.4	35,743	4.9	33,025	3.7
－聯網售票服務.....	46,564	5.7	64,218	5.3	63,579	4.0	33,549	4.6	29,246	3.3
－定制客運服務.....	1,704	0.2	4,781	0.4	6,549	0.4	2,194	0.3	3,779	0.4
數字化及業務解決方案	64,032	7.8	108,003	9.0	105,811	6.6	47,130	6.5	52,680	5.8
來自其他來源的收入 ⁽¹⁾	500	0.1	700	0.1	1,547	0.1	760	0.1	863	0.1
總計	815,974	100.0	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	726,176	100.0	903,359	100.0

附註：

- (1) 來自其他來源的收入包括來自租賃車輛的收入（請參閱「業務－網約車服務－車輛」）及來自廣告活動的收入。

請參閱「財務資料－經營業績」。

網約車服務

我們於2018年獲得首個《網絡預約出租汽車經營許可證》時開始運營網約車服務。截至2025年6月30日，我們已取得204張《網絡預約出租汽車經營許可證》，而註冊司機數量累計達至1.7百萬名。下表載列我們網約車服務業務的相關營運指標：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
GTV (人民幣百萬元).....	718.1	1,084.1	1,520.6	691.3	878.2
我們的運力夥伴招募及管理的					
司機產生的GTV.....	354.1	428.5	525.0	251.5	249.3
我們的本地化團隊招募及管理的					
司機產生的GTV.....	364.0	655.6	995.7	439.8	628.9

業 務

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
訂單量(百萬).....	32.7	46.9	70.3	31.4	44.1
日均訂單量(千單).....	89.7	128.6	192.0	172.8	243.7
月均活躍司機(千人) ⁽¹⁾	61.4	65.5	80.4	80.1	83.9
月均活躍乘客(千人) ⁽²⁾	2,003.4	2,737.6	4,110.1	3,710.1	5,151.1
單均交易額(人民幣元) ⁽³⁾	21.9	23.1	21.6	22.0	19.9
平均乘車頻率 ⁽⁴⁾	1.9	2.2	2.3	1.9	2.0
平均抽佣率 ⁽⁵⁾	97.9%	94.9%	93.2%	92.9%	93.0%
平均淨抽佣率 ⁽⁶⁾	2.9%	1.1%	(0.2)%	(0.5)%	0.4%
每單乘客獎勵(人民幣元).....	0.3	0.2	0.7	0.7	0.5
每單司機獎勵(人民幣元).....	0.5	0.3	0.4	0.5	0.3
每單平均直接利潤(人民幣元) ⁽⁷⁾ ...	0.6	0.3	(0.1)	(0.1)	0.1

附註：

- (1) 活躍司機指在規定期間內完成至少一筆訂單的司機數量。所得結果僅包括通過聚合平台完成訂單的司機。計算活躍司機數目時，並無移除聚合平台之內或之間的重複數據。
- (2) 活躍乘客指在規定期間內完成至少一筆訂單的乘客數量。所得結果僅包括擁有真實電話號碼的賬戶的數據。計算活躍乘客數目時，並無移除聚合平台之內或之間的重複數據。
- (3) 單均交易額是將特定期間的總交易金額除以同一期間的訂單數量計算得出。
- (4) 特定期間的平均乘車頻率按該期間在我們平台上完成的訂單總數除以同期在我們平台上完成至少一筆訂單的乘客總數計算得出。
- (5) 特定期間的平均抽佣率按該期間網約車服務收入除以同期網約車服務GTV計算得出。
- (6) 特定期間的平均淨抽佣率按該期間網約車服務毛利／損除以同期網約車服務GTV計算得出。
- (7) 特定期間的每單平均直接利潤按該期間網約車服務的毛利／損除以同期訂單量計算得出。

業 務

於往績記錄期間，我們的GTV及訂單量整體隨時間增加，顯示我們的業務持續增長。我們的運力夥伴招募及管理的司機產生的GTV由截至2024年6月30日止六個月的約人民幣251.5百萬元下降至截至2025年6月30日止六個月的約人民幣249.3百萬元。這反映了我們發展由我們的本地化團隊招募及管理的司機而非僅依賴運力夥伴的戰略重心。相反，得益於該戰略重心，我們的本地化團隊招募及管理的司機產生的GTV由約人民幣439.8百萬元增加至約人民幣628.9百萬元。我們的總訂單量亦由截至2024年6月30日止六個月的約31.4百萬份大幅增加至截至2025年6月30日止六個月的約44.1百萬份，而我們的日均訂單量由約172,800份大幅增加至約243,700份，原因是我們(i)於同期聘用更多活躍司機並獲得更多的乘客流量，及(ii)在現有城市的滲透更深。

於往績記錄期間，我們的月均活躍司機及月均活躍乘客整體隨時間增加。具體而言，我們的月均活躍司機由截至2024年6月30日止六個月的約80,100名增加至截至2025年6月30日止六個月的約83,900名，原因是我們的本地化團隊積極招募更多本地司機，尤其是在我們的滲透率相對較低的城市，如蘇州及南昌。此外，隨著365之家的持續發展，司機合作體驗的提升亦幫助我們獲得更多的司機及司機推介。司機載客量增加進而影響了我們的乘客流量。因此，按月均活躍乘客計，該數字由截至2024年6月30日止六個月的約3.7百萬人次增加至截至2025年6月30日止六個月的約5.2百萬人次。

於往績記錄期間，我們的單均交易額於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為人民幣21.9元、人民幣23.1元、人民幣21.6元、人民幣22.0元及人民幣19.9元。我們認為該變動反映正常的統計波動。此外，隨著我們加大在更多城市的市場滲透力度，我們面臨不同城市更廣泛的乘客以及當地出行行業的不同市場定價。

2022年至2024年，我們的平均乘車頻率由1.9次整體增加至2.2次及2.3次。我們的平均乘車頻率由截至2024年6月30日止六個月的1.9次增加至截至2025年6月30日止六個月的2.0次。該增幅反映我們的乘客黏性增加。

業 務

我們的平均抽佣率由2022年的97.9%下降至2024年的93.2%，原因是我們積極提供乘客獎勵以增加我們在現有城市的市場份額及進入多個新城市，同期GTV錄得52.8%的增長。我們的平均抽佣率由截至2024年6月30日止六個月的92.9%上升至截至2025年6月30日止六個月的93.0%，原因是同期我們降低每單乘客獎勵。基於類似原因，我們的平均淨抽佣率由2022年的2.9%下降至2024年的負0.2%。截至2024年6月30日止六個月及截至2025年6月30日止六個月，我們的平均淨抽佣率分別為負0.5%及0.4%。

於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的每單乘客獎勵分別為人民幣0.3元、人民幣0.2元、人民幣0.7元、人民幣0.7元及人民幣0.5元。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的每單司機獎勵分別為人民幣0.5元、人民幣0.3元、人民幣0.4元、人民幣0.5元及人民幣0.3元。雖然我們降低了每單乘客獎勵及每單司機獎勵，但我們的GTV及訂單量仍有所增加，這表明我們的整體市場接受度及乘客黏性有所增加。

我們與高德的關係

(A) 高德提供的服務

高德是阿里巴巴旗下的數字地圖及導航服務提供商。高德與多家出行服務提供商合作，為用戶提供多種出行選擇，包括於2017年推出的共享出行服務。高德與數家網約車服務提供商合作，讓乘客能夠通過一款APP同時從多家網約車服務提供商叫車。

乘客可根據高德平台上的估計車費，從按升序排列顯示的選項中選擇自己偏好的網約車服務提供商。一旦乘客選擇我們，我們會考慮司機距離、司機評分以及乘客對車輛類型的需求及偏好等因素，為乘客匹配最合適的司機及車輛。我們所使用的管理系統透過API界面與高德平台整合，方便司機與乘客界面之間的即時信息同步。

(B) 中國網約車行業的聚合平台業務模式

根據弗若斯特沙利文的資料，網約車平台加強與聚合平台的合作已成為行業趨勢。通過聚合平台履行的網約車訂單佔比由2019年的7.0%增至2024年的31.0%，預計到2029年將進一步增加至53.9%。與該行業現象一致，就網約車服務業務而言，於2022年、2023年及2024年來自聚合平台的GTV分別佔我們GTV的99.9%、100.0%及100.0%。

業 務

自開展網約車服務業務以來，我們在考量下列因素後，策略性地選擇聚合平台模式：

- (i) 此類合作使我們能夠觸及龐大的用戶及司機群體。與聚合平台合作使我們能夠觸及平台擁有的海量用戶群體，而無需在建立自有品牌及維持用戶流量方面產生大量開支。此外，聚合平台擁有良好品牌知名度，司機認為聚合平台更為可靠。根據弗若斯特沙利文的資料，與吸引司機從自有平台接單相比，與聚合平台合作使網約車服務提供商能夠觸及更廣泛的司機群體，減低過多支付獎勵的必要性。根據同一資料來源，依據已審閱的案例，同時使用聚合平台及自有平台的網約車服務提供商的每筆訂單的司機及乘客獎勵金額平均金額，高於主要依賴聚合平台（如本集團）的網約車服務提供商的獎勵金額。該項比較表明，與維護自有平台相比，與聚合平台合作使我們能夠以更低的成本獲得相同數量的訂單。
- (ii) 自有平台的建設和維護涉及大量財務支出及運營複雜性，需要技術基礎設施、網絡安全、數字營銷、移動應用程序運營維護等領域的專業知識及不斷創新。通過利用現有聚合平台，我們能夠規避此類巨額前期及持續開支，更具戰略性地分配我們的資源，及
- (iii) 儘管與聚合平台合作需要支付費用，然而我們認為該等費用遠較建設、維護及營銷自有平台的潛在支出相比為低。此外，聚合平台設有專門的客服人員。透與聚合平台的合作，我們共同確保乘客旅途舒適及滿意。

(C) 我們與高德的合作

於整個往績記錄期間，高德是我們最大的聚合平台服務提供商。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們通過高德產生的GTV分別為人民幣667.0百萬元、人民幣970.6百萬元、人民幣1,427.2百萬元、人民幣645.9百萬元及人民幣829.8百萬元，分別佔我們網約車服務業務同期總GTV的92.9%、89.5%、93.9%、93.4%及94.5%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們通過高德產生的收入分

業 務

別為人民幣652.8百萬元、人民幣917.6百萬元、人民幣1,326.6百萬元、人民幣594.4百萬元及人民幣771.1百萬元，分別佔我們網約車服務業務同期總收入的92.8%、89.2%、93.6%、92.5%及94.4%。請參閱「風險因素－我們的網約車服務業務依賴我們與少數聚合平台的合作」。

根據弗若斯特沙利文的資料，與單一聚合平台合作在網約車服務行業並不少見。事實上，我們的策略是選擇發展聚合平台業務模式下的網約車服務業務。請參閱「一網約車服務－我們與高德的关系－(A)聚合平台業務模式」。儘管如上文所述，我們的一大部分網約車服務收入及GTV來自高德，但我們與高德的合作是互惠互利的。高德作為中國最大的網約車聚合平台（根據弗若斯特沙利文的資料，2024年在中國佔有逾60%的市場份額）無疑處於有利地位，可以為我們的網約車業務運營提供大量優質客流。高德與我們建立合作關係，是因為我們在取得的《網絡預約出租汽車經營許可證》數量方面具有既定優勢及我們具備強大的本地化經營能力。聚合平台對網約車平台有龐大需求，藉此有效滿足平台上乘客的交通需求，尤其是網約車平台能覆蓋更多地區，更有效地管理車隊運力。我們與高德的合作伙伴關係不僅增強了我們的市場競爭力，亦使我們能更好地滿足市場對優質車隊運力的需求。於2024年，高德每日向我們提供超過18.4百萬筆訂單，而我們的平均每日完成訂單少於200,000筆。因此，鑒於高德有大量未獲滿足的乘客需求，我們相信我們仍有潛力進一步推進與高德的合作。截至最後實際可行日期，雙方確認沒有計劃縮減或終止合作關係。

我們與高德合作的主要條款如下：

- **期限：**兩年。除非由任何一方以書面通知終止，否則其將自動延長一年，協議重續次數不限。
- **服務範圍：**聚合平台向我們提供信息服務。我們根據乘客與聚合平台之間的協議向乘客提供網約車服務。
- **付款及結算：**聚合平台向我們支付車費，而我們向聚合平台支付平台使用費（佔車費的一定比例）。我們通常每月與聚合平台結算。

業 務

- **終止：**協議可根據下列條件終止：(i)經雙方書面同意，(ii)一方進入破產或清算程序，(iii)任何一方通過電子郵件或其他書面形式提前發出六十(60)天的通知或(iv)協議規定的其他情況。
- **爭議解決：**根據我們與聚合平台的協議，我們通常負責解決因聚合平台促成的訂單而產生的任何司機與用戶糾紛。如果聚合平台因我們履行訂單期間發生事故而被追究責任或受到行政處罰，聚合平台通常有權向我們追償任何經濟損失。

我們相信，我們與高德之間超過五年的穩定合作關係、我們與阿里巴巴的關係及我們擴大的業務規模將可在大致相似的條款下維持我們與高德的合作。

(D) 我們與其他聚合平台的合作

儘管我們相信我們與高德的合作是互惠互利的，且截至最後實際可行日期並無計劃縮減與高德的合作，但我們亦已與其他聚合平台合作。下表載列於所示年度／期間的收入明細：

	截至6月30日止六個月									
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	收入	%	收入	%	收入	%	收入	%	收入	%
(人民幣千元，百分比除外)										
攜程	28,075	4.0	73,479	7.1	55,563	3.9	26,934	4.2	25,654	3.1
同程	15,270	2.2	16,335	1.6	10,690	0.8	6,196	1.0	5,855	0.7
飛豬	6,344	0.9	16,385	1.6	11,640	0.8	6,120	1.0	6,834	0.8
12306	487	0.1	1,522	0.1	1,099	0.1	650	0.1	648	0.1
航旅縱橫.....	-	-	950	0.1	9,969	0.7	3,931	0.6	6,074	0.7
Diboxing.....	-	-	-	-	901	0.1	343	0.1	244	0.0
飛泊通	-	-	-	-	-	-	-	-	178	0.0
	<u>50,176</u>	<u>7.2</u>	<u>108,671</u>	<u>10.5</u>	<u>89,862</u>	<u>6.4</u>	<u>44,174</u>	<u>7.0</u>	<u>45,487</u>	<u>5.4</u>

業 務

我們與上述聚合平台合作的主要條款大致如下：

- **期限：**服務協議的有效期一般為一至兩年。除非由任何一方以書面通知終止，否則它將自動延長一年。
- **服務範圍：**聚合平台向我們提供信息服務。我們根據乘客與聚合平台之間的協議向乘客提供網約車服務。
- **付款及結算：**聚合平台向我們支付車費，而我們向聚合平台支付平台使用費（佔車費的一定比例，通常介乎10%至20%）。我們通常每月與聚合平台結算。
- **終止：**協議可根據下列條件終止：(i)經雙方書面同意，(ii)一方進入破產或清算程序，(iii)任何一方通過電子郵件或其他書面形式提前發出六十(60)天的通知或(iv)協議規定的其他情況。
- **爭議解決：**根據我們與聚合平台的協議，我們通常負責解決因聚合平台促成的訂單而產生的任何司機與用戶糾紛。如果聚合平台因我們履行訂單期間發生事故而被追究責任或受到行政處罰，聚合平台通常有權向我們追償任何經濟損失。

服務交付

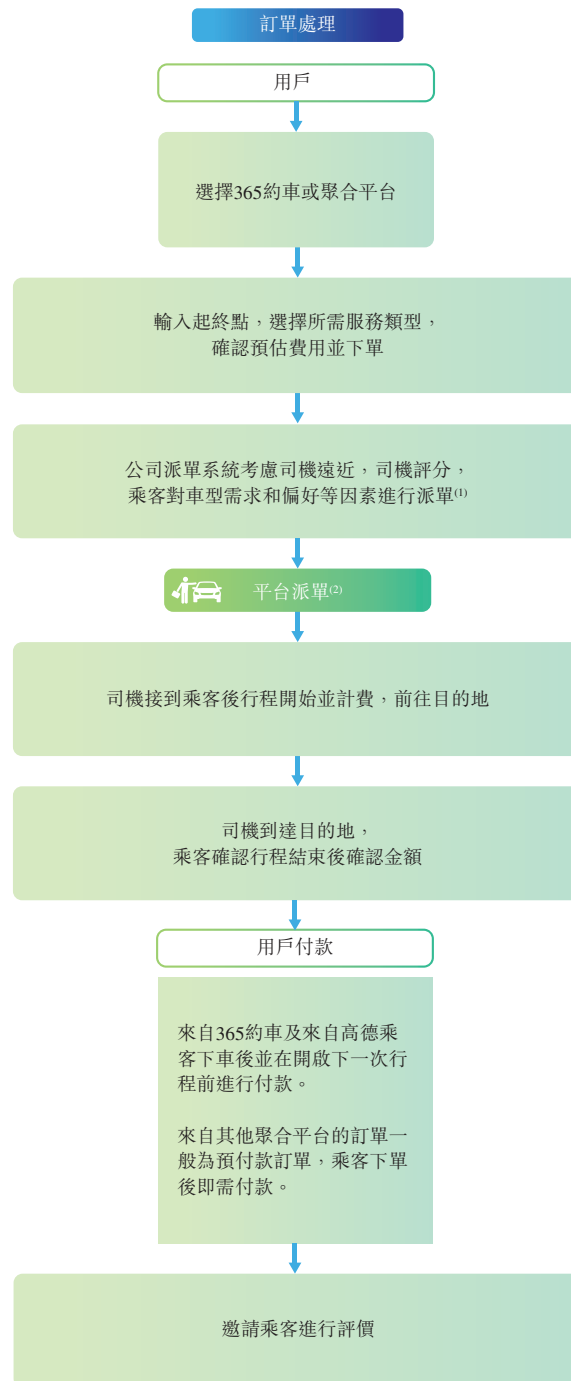
乘客可通過高德等主要聚合平台及我們的自營平台365約車及使用我們的網約車服務。

乘客可輸入上車地點及目的地並選擇所需服務類型，以快速下單叫車。我們提供的服務類型包括成本較低的經濟型車輛提供的經濟車型服務、成本較高的豪華型車輛提供的商務車型服務以及拼車服務等。

我們一旦接獲訂單，我們便會使用標準化配對算法識別最合適的司機以履行訂單。選擇最合適司機時考慮的相關因素包括與上車地點的距離及司機的服務質素。算法優先將訂單分配給距離上車地點較近且服務評分較高的司機。行程結束後，我們會在乘客確認行程完成後收到行程付款。

業 務

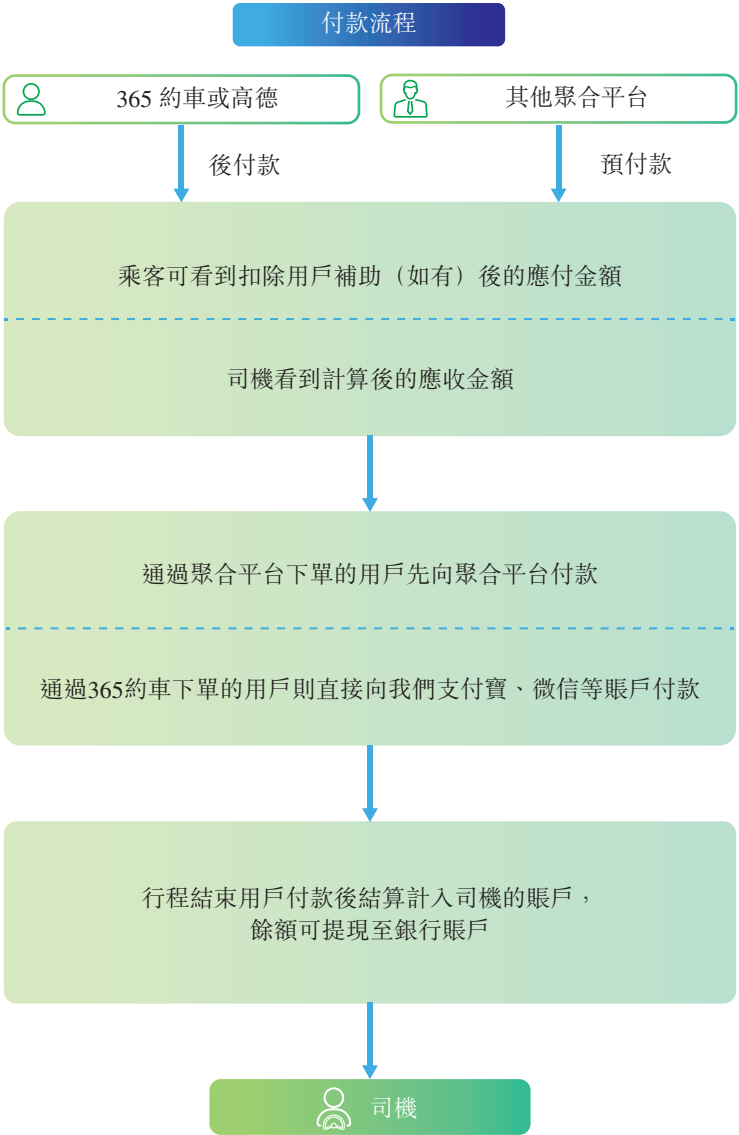
下圖說明我們的訂單及付款處理流程。



附註：

- (1) 我們使用Wide & Deep、KM等算法模型，為乘客匹配最高效的選項。
- (2) 派送訂單時，我們本地化團隊與運力夥伴管理的司機並無區別。

業 務



業 務

付款首先存入聚合平台的賬戶。於扣減適用聚合平台費用後，餘下資金轉撥予我們。我們的司機可以每周多次的頻率提取款項。有關支付及結算的更多信息，請參閱「我們的產品及服務－網約車服務－定價及收入模式」。以下圖片為高德的界面：



高德的界面

我們與相關的聚合平台合作，採取多種措施來減少乘客不付款的情況，包括：

- 我們鼓勵乘客啟用支付寶自動扣款功能，方便乘客於行程完成後自動扣費。
- 對於部分新用戶或信用評級較低用戶，其可能在下單後即需預付車費。

業 務

- 乘客可能需先支付先前行程中未支付的車費，方可再叫車。
- 通過短信、電話等方式提醒行程完成但未按時付款的乘客完成付款。

司機管理

我們擁有龐大且快速增長的司機群體，可滿足乘客的需求。我們網約車服務的月均活躍司機從2022年的61,400名增加到2023年的65,500名，並在2024年進一步增加到80,400名。該數目由截至2024年6月30日止六個月的80,100名增加至截至2025年6月30日止六個月的83,900名。於往績記錄期間，我們的司機均非我們的僱員。根據弗若斯特沙利文的資料，此做法符合行業慣例。我們與司機簽訂的服務協議不會排除他們與其他網約車平台合作。但是，我們通過各種措施鼓勵我們的司機從自有平台接更多的訂單，包括向他們提供有競爭力的獎勵。

不論司機或車輛來源，我們均實施相同司機招募及管理政策。更多詳情，請參閱「一網約車服務－出行安全」。我們以多項標準衡量司機的服務質量，包括用戶評分、用戶投訴率、司機取消率等。乘車安全以合規狀態來衡量，包括所需的牌照和許可證以及司機危險或非法駕駛行為的頻率。我們要求我們的司機均擁有三年以上的駕駛經驗。我們還利用安裝在司機手機上的司機APP的位置功能和行程記錄來監控司機的行為並自動檢測違反我們服務要求的行為。

我們重視與司機的合作關係。我們創建了365之家的雛形，365之家為線下樞紐，提供司機招募服務、知識及技能培訓，且我們計劃逐漸實施其他定制服務，以提升司機與我們合作的體驗。截至2025年6月30日，我們利用三個當地辦事處作為365之家。有關詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。

我們通過兩大渠道招募和管理司機：(i)我們的本地化團隊及(ii)我們的運力夥伴。

我們的本地化團隊

由於我們的客運業務較早進入本地化市場，我們成立管理及營運團隊，該等團隊同時也負責招募和管理當地司機。我們採用多渠道招募司機。司機可以下載我們的應用程序自願成為註冊司機。我們提供有關司機推介補貼。

業 務

我們實施各種措施來提高司機所提供服務的安全性和合規性。更多詳情，請參閱「一 網約車服務 — 出行安全」。此外，我們的本地化團隊為司機提供以下服務。

- 及時與司機溝通我們的補貼計劃及其他政策，引導其向乘客提供優質服務。
- 解決司機疑問，並通過線上線下渠道協助其解決問題。
- 對於因涉嫌違反平台相關規則而受到處罰的司機，我們的本地化團隊將協助司機申訴及改善司機體驗。

運力夥伴

我們與本地運力夥伴合作以提升服務能力。我們的運力夥伴從事中國汽車行業，提供的服務主要包括司機招募及司機管理。我們與運力夥伴在司機招募和管理方面開展合作。部分運力夥伴可能會將車輛出租予司機。我們通常向運力夥伴支付一筆與其司機就運力夥伴向我們提供的司機及車輛所產生GTV成比例的費用。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，運力夥伴費確認為收入成本，分別為人民幣11.4百萬元、人民幣14.9百萬元、人民幣15.7百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣6.1百萬元。請參閱「財務資料 — 主要綜合損益表項目說明 — 收入成本」。於往績記錄期間，我們分別與437個、355個、360個及279個運力夥伴合作。相同期間，除一名身為我們聯營公司的運力夥伴外，所有該等運力夥伴均為獨立第三方。相同期間，身為我們聯營公司的運力夥伴（即陝西豐行景途汽車服務有限公司）應佔的運力夥伴費分別為人民幣3.2百萬元、人民幣1.8百萬元、人民幣2.1百萬元及人民幣0.8百萬元，分別佔總運力夥伴費的28.1%、12.1%、13.4%及13.1%。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，每訂單平均運力夥伴費分別為人民幣0.3元、人民幣0.3元、人民幣0.2元、人民幣0.3元及人民幣0.1元。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，費運力夥伴費佔我們網約車服務GTV的比例分別為1.6%、1.4%、1.0%、1.2%及0.7%。請參閱「財務資料 — 主要綜合損益表項目說明 — 收入成本」。

業 務

我們的運力夥伴負責根據相關法律法規的規定以及我們的內部協議招募司機。招募司機後，我們的運力夥伴會為司機提供上崗培訓以及持續培訓。培訓側重於安全規程、衛生標準和服務禮儀。我們制定培訓計劃，要求運力夥伴培訓其司機。我們的運力夥伴還設有司機管理員，負責對我們的司機進行定期管理。當我們的平台識別到司機的不合規行為時，平台會通知該司機的負責運力夥伴，其隨後將與該司機開會討論有關整改措施。

通過運力夥伴或以我們區域團隊來管理司機各有優點和局限。透過與運力夥伴合作，我們受惠於對方的現有司機網絡及管理專長，可加速大規模建立司機儲備庫。然而，運力夥伴通常與多個平台合作，可能使其不專注於向司機推廣我們的平台。此外，運力夥伴作為我們與司機之間的中介人，在解決司機相關問題方面的效率可能會降低。此外，我們亦需支付運力夥伴費用，且倘有運力夥伴終止與我們的協議，我們須承擔司機流失的風險。

相比之下，我們的區域團隊可以直接監督管理司機，從而提高運營效率並節省運力夥伴費。直接管理層亦確保集中精力向司機推廣我們自己的平台。然而，此策略要求從頭開始建立司機網絡，可能會減緩發展，尤其是在沒有365之家等實體服務中心的城市。

車輛

在中國，參與網約車服務的車輛必須為5座至7座車型。車輛可由司機所有，或從運力夥伴租用。截至最後實際可行日期，由於本地規定要求我們必須擁有達到最低限度的車輛數量，因此我們在城市擁有總數不到100輛的車輛。我們將該等車輛租給司機或運力夥伴，而彼等其後交付我們的網約車服務。

車輛的保養及維修責任由司機個人或出租車輛的運力夥伴承擔。有關上述保養及維修責任的條款由司機與相關運力夥伴磋商確定。

業 務

下表載列所示年度／期間我們網約車服務業務的活躍司機及活躍車輛明細。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	數量	%	數量	%	數量	%	數量	%	數量	%
(以千計，百分比除外)										
活躍司機 ⁽¹⁾	232.8	100.0	231.7	100.0	281.1	100.0	183.4	100.0	179.4	100.0
－ 運力夥伴管理的司機	115.5	49.6	107.7	46.5	122.4	43.5	82.9	45.2	64.8	36.1
－ 我們的本地化團隊 管理的司機	117.2	50.4	124.0	53.5	158.8	56.5	100.5	54.8	114.6	63.9
活躍車輛 ⁽¹⁾	226.8	100.0	219.5	100.0	256.2	100.0	167.1	100.0	168.6	100.0
－ 運力夥伴管理的車輛	108.4	47.8	97.3	44.3	102.2	39.9	69.3	41.5	58.2	34.5
－ 我們的本地化團隊 管理的車輛	118.5	52.2	122.3	55.7	154.0	60.1	97.7	58.5	110.4	65.5

附註：

(1) 由於司機更換車輛的情況，活躍司機的數量與活躍車輛的數量並不完全匹配。

我們每月對運力夥伴進行評估，並根據其表現確定當月的運力夥伴費用比率。我們考慮的主要因素包括違規率、當月內完成交易的新入職司機人數以及日均完成交易的司機人數。運力夥伴費用是通過將運力夥伴管理的司機產生的總GTV乘以運力夥伴費用比率計算的。於往績記錄期間，我們的運力夥伴費用比率約為3%至5%，根據弗若斯特沙利文的資料，與行業水平一致。隨著我們進一步加強本地化團隊並提高本地化團隊管理的司機及車輛比例，我們預計將逐步降低運力夥伴費用及提高網約車服務業務的毛利率。

出行安全

作為中國的網約車服務提供商，我們須嚴格遵守《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》等適用的中國法律法規。例如，我們將承擔承運人的責任，其中包括(i)確保運營安全，並保障乘客的合法權益；(ii)確保提供服務的司機和車輛已取得牌照；及(iii)購買承運人責任險。請參閱「監管概覽－有關網約車服務的法規」。

業 務

我們接受地方交通運輸監管部門定期進行的旨在改善網約車服務行業整體管理的現場檢查。截至最後實際可行日期，我們未在上述現場檢查過程中受到行政處罰。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無接獲相關監管部門的任何通知，稱在安全檢查後有任何重大發現或問題或對我們的安全措施施加任何要求。

我們嚴格按照適用的法律及監管要求進行安全管理。我們的網約車業務部門總經理周春輝先生為安全工作第一負責人。我們已採取多項措施來提高我們司機和乘客的安全水平。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的安全措施與其他市場參與者所採取的措施相若。我們的安全措施包括：

- **背景審查及核實：**我們平台上的乘客和司機均須通過提供其手機號碼進行身份驗證程序。根據適用法律規定，中國境內手機號碼註冊須實名認證。對於在我們合作的聚合平台上的平台乘客，我們依靠該等聚合平台的身份驗證程序來驗證乘客的身份。

我們要求使用我們服務的司機持有有效的駕駛執照且至少有三年的駕駛經驗，無相關犯罪記錄（如《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》所述，包括危險駕駛罪）。我們亦要求司機在認證過程中提供其姓名及身份證號碼並完成面部識別。我們已採取各種資格和背景審查措施，在第三方平台的協助下核實司機提交的文件和資料的真實性，以評估司機的信譽並篩選不法分子，從而將糾紛風險降至最低並進一步確保出行安全。

具體而言，我們通過人工方式和技術措施驗證並覆核司機提交的身份資料的真實性和一致性。例如，我們應用實時面部識別技術，要求司機完成某些隨機指定的動作（如眨眼、搖頭和身體移動），通過其手機攝像鏡頭採集司機的面部圖像，然後才准許其接載乘客或接單，確保司機與持證司機為同一人。

業 務

此外，我們已採取多項車輛資格核查措施，包括核實司機提交的機動車行駛證的真實性、核實司機提交的車輛資料的真實性，其中包括品牌、顏色、車牌號碼、車輛識別號碼及車輛登記資料；及根據司機提交的照片，核查車輛是否狀況良好。

通過對司機提交的所有材料進行自動篩選審查以及人工驗證結合的方法，我們通常可以於兩個工作日內完成資格及背景審查。我們將掌握的所有司機提交的資料視為機密資料，並在必要的情況下限制本集團內部訪問該等資料。請參閱「[數據隱私及安全](#)」。

- **持續監察：**除進行背景調查及核實外，我們亦透過多項措施持續監察車輛及司機的合規情況，包括(i)定期審查上述提供給我們進行背景調查及資格核實的資料有效性、(ii)我們使用地方當局提供的資料交叉核對司機及車輛的合規狀況，及(iii)暫停不合規的司機及車輛的營運。
- **乘車安全警示：**為確保司機和乘客的安全，我們在司機APP中裝置了緊急警報功能。我們利用司機手機上的定位功能及行程記錄功能監控司機的行為並自動偵測違反我們服務規定的情況。由於《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》並未要求全國範圍內車輛安裝車載影音記錄設備，我們未在全國範圍內實施該政策。然而，在我們運營的若干城市，我們要求我們平台上運營的車輛按照相關地方法規訂明的規定安裝車載影音記錄設備。
- **司機管理：**我們設有司機評分制度，邀請乘客給予司機1至5星的匿名評分。乘客亦可留下具體意見或提出問題。我們要求我們的運力夥伴密切關注司機的服務質量，並採取各種措施幫助他們改進，確保服務質量始終如一。我們的司機須完成入職培訓及定期的安全培訓。我們的平台同時使用線上及線下渠道向司機發出有關安全駕駛及如何提供安全服務的提醒。

業 務

為確保我們服務的質量及安全，我們對本身的司機施加若干限制。特別是，根據相關規定，倘我們的司機連續工作超過四個小時，我們會要求其至少有20分鐘的休息時間。我們通過司機管理系統在後台監控司機的服務時間。如果司機達到四個小時的限制，我們將通過暫時下線司機賬號的方式強制司機休息。

- **不合規行為管理：**我們致力管理平台上的不合規行為，確保整個乘客社群的安全及優質的乘客體驗。

我們定期提供為本身的司機提供培訓及教育課程。此外，我們制定並實施嚴格的政策和措施，對司機的違規行為進行管理。例子包括：(i)我們對跳過訂單的司機處以罰款，或者在極端情況下，我們會終止司機的運營；(ii)我們對遲到接客的司機處以罰款，並可能會暫停指定時間內屢次違規的司機的運營；(ii)司機在乘車過程中故意繞道，我們將對其處以罰款並短期暫停其運營；(iv)若司機完成線下交易，我們將處以罰款及終止營運；(v)我們對有任何犯罪或欺詐活動的司機處以罰款、終止營運及將司機列入黑名單。

- **乘客管理：**我們實施一系列乘客行為管理措施，確保為司機及乘客提供公平且高效的服務。具體而言，我們對乘客在接單後取消行程的次數設限，以確保司機可用性。此外，我們採用行程結束後提示機制，提醒乘客支付未繳車費。再者，我們亦設有黑名單，封鎖發出虛假出行訂單的乘客，務求維護平台誠信並使真正有需要乘客獲得最佳服務。乘客可舉報司機的可疑活動，我們將對舉報的司機進行調查，並提供補償及／或施加紀律處分（視情況而定）。
- **投訴管理：**乘客投訴的典型糾紛解決流程包括：(i)我們的客服團隊接獲乘客的投訴，(ii)轉交投訴管理部門進行檢討查證，(iii)我們的合規管理團隊收集、檢討和查證相關資料和運營記錄，包括乘客與司機之間的通信、司機的駕駛路線、行程的時間記錄、付款歷史記錄，以及錄得的音頻和視頻（如適用），(iv)在大多數情況，我們的合規團隊會聯繫司機和乘客並直接進行面談，(v)一旦確認投訴內容正確無誤，我們可能會取消車程、為乘客退款，及／或在嚴重情況，我們可能會向乘客提供優惠券以供日後使用，及(vi)我們會與乘客進行回訪，以確保糾紛得到解決。於2023年及2024年，

業 務

除與交通事故有關的投訴外，我們通過高德平台發現分別有105及366宗投訴涉及在我們網約車服務中感知到與我們的關鍵安全領域（例如騷擾、肢體衝突、限制自由）有關的安全威脅，所有這些投訴均已解決。同期，投訴率分別為0.0002%及0.0005%。我們根據事件嚴重程度對肇事司機及乘客進行紀律處分。該等處分包括（如適用）罰款、停止及終止運營。

下表載列我們於往績記錄期間接獲的乘客索償總宗數、我們對司機採取的紀律處分總次數及對司機罰款的總額：

	截至12月31日止年度			截至2025年 6月30日止 六個月
	2022年	2023年	2024年	
接獲乘客索償宗數	17,267	21,366	52,064	15,533
對司機採取紀律處分的次數...	908,010	971,995	859,595	417,568
對司機罰款的總額（人民幣元）..	1,266,513	2,287,541	3,085,864	1,696,440

根據弗若斯特沙利文的資料，於往績記錄期間，我們接獲的乘客索償宗數佔總訂單量的比例普遍低於行業水平。於往績記錄期間，對司機採取紀律處分次數佔總訂單量的比例以及對司機罰款的總額佔總GTV的比例均處於行業水平。於2022年、2023年及2024年，我們接獲乘客索償宗數及對司機罰款的總額有所增加，與業務擴張導致的訂單量增加基本一致。由於我們不斷努力提高司機培訓及服務標準，支持司機採取更合規的行為，我們對司機採取紀律處分的次數略有減少。

考慮到於往績記錄期間我們接獲的乘客索償宗數佔總訂單量的比例、對司機採取紀律處分次數佔總訂單量的比例及對司機的罰款總額佔總GTV的比例均處於行業水平，董事認為，我們的安全措施有效及足以確保我們繼續遵守相關法律法規，且至少與同業所採取的措施相若。經考慮上述董事的意見以及獨家保薦人進行的獨立盡職調查後，獨家保薦人並未發現任何事項，足以使其對上述董事在本分節中就本公司安全措施在任何重大方面的有效性和充分性所發表意見的合理性產生懷疑。

業 務

儘管我們的網約車服務業務強調安全至上，但在營運中難免會遇到意外。下表載列所示年度／期間的意外宗數及事故率。

	截至12月31日止年度			截至2025年 6月30日止 六個月
	2022年	2023年	2024年	
意外宗數 ⁽¹⁾	5	29	123	57
訂單量(百萬)	32.7	46.9	70.3	44.1
事故率 ⁽²⁾	0.0000153%	0.0000618%	0.000175%	0.000129%

附註：

- (1) 意外宗數的整體上升趨勢乃由於我們網約車服務業務的快速增長所致。
- (2) 事故率乃按意外宗數除以同期已完成訂單總數計算。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們於往績記錄期間的事故率一般低於行業平均水平。

於往績記錄期間，我們並無接獲任何會對我們的運營產生重大不利影響的有關我們網約車服務的安全投訴。於往績記錄期間，我們並無因我們所促成的行程期間發生安全事故而遭受對我們的營運或財務狀況造成重大不利影響的任何重大索償。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，董事並不知悉在我們促成的行程中發生任何重大故意暴力犯罪案件。相關風險，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－與我們或我們競爭對手的服務相關的安全事故可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響」。

定價及收入模式

每次行程開始前，乘客和司機都會收到一份根據訂單距離和行程時間計算的費用報價，該報價通常基於當地出行行業的市場定價，並根據多種因素進行動態調整，主要包括(i)當地競爭格局、(ii)當地消費和收入水平和(iii)訂單時間（如訂單於高峰時段或正常時段進行）。不同服務類型的車費計算方式相同。費用報價由四部分組成，即(i)固定基本費用，涵蓋一定距離上限和時間上限；(ii)距離費，一旦行程距離超過基本費用中包含的距離上限，即開始累積，並按每增加一公里的費率計算；(iii)時間費，一旦行程時間超過基本費用中包含的時間上限，即開始累積，並按每分鐘的費率計算；及(iv)在(i)至(iii)的基礎上，當行程超過一定距離時，加收長途附加費，每公里加收一次費用，計入費用總額內。

業 務

於往績記錄期間，扣除適用的乘客獎勵前，網約車服務的每公里平均價格分別約為人民幣2.7元、人民幣2.7元、人民幣2.7元、人民幣2.7元及人民幣2.5元，可能因特定地區市場及該訂單的時間而異。於往績記錄期間，扣除適用的乘客獎勵前，網約車服務每分鐘平均價格分別約為人民幣1.4元、人民幣1.5元、人民幣1.4元、人民幣1.4元及人民幣1.3元，價格可能因具體地域市場及訂單時間而異。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，每筆網約車服務訂單收取的平均價格（按特定期間的網約車GTV除以該期間的網約車服務總訂單量計算）分別為人民幣21.9元、人民幣23.1元、人民幣21.6元及人民幣19.9元。於往績記錄期間，車費相等於我們的GTV。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們支付予司機的服務費總額（包括適用的司機獎勵）分別為人民幣584.0百萬元、人民幣878.0百萬元、人民幣1,244.1百萬元及人民幣713.0百萬元，分別佔我們相應期間總GTV的81.3%、81.0%、81.8%及81.2%。於相同期間，每筆訂單平均服務費分別為人民幣17.8元、人民幣18.7元、人民幣17.7元及人民幣16.2元。於往績記錄期間，我們支付予司機的服務費（包括適用的司機獎勵）有所增加，與我們網約車服務業務的擴張一致。適用的乘客補貼直接從我們收取乘客的費用中扣除，並記錄為收入扣除額。

我們主要就通過高德發出的訂單向司機提供獎勵。司機獎勵的釐定標準與車型無關，並基於當地競爭格局、我們於該地區的戰略及目標以及運力不足等因素。司機須符合相關標準方可領取獎勵。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，司機獎勵總額分別為人民幣17.0百萬元、人民幣13.3百萬元、人民幣30.0百萬元及人民幣12.2百萬元。作為中國政府為減輕受COVID-19疫情影響的企業負擔所作努力的一部分，財政部及國家稅務總局暫時減免2022年全年提供某些運輸服務所得收入的增值稅。於2022年，我們將減稅中節省的資金用於加強對司機的獎勵。因此，2022年的司機獎勵總額較高。由於該等減稅措施於2023年取消，我們相應地縮小了司機獎勵的規模。司機獎勵總額於2023年至2024年增加，乃由於我們增加了低線城市的司機獎勵金額，以提升我們的競爭力。

業 務

我們在釐定運力夥伴費用時考慮的主要因素包括違規率、當月完成交易的新入職司機人數以及日均完成交易司機人數。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，運力夥伴費用總額分別為人民幣11.4百萬元、人民幣14.9百萬元、人民幣15.7百萬元及人民幣6.1百萬元。請參閱「財務資料－主要綜合損益表項目說明－收入成本」。

下表載列於往績記錄期間我們來自聚合平台的網約車服務收入的地理明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣千元，百分比除外)										
東北 ⁽¹⁾	30,684.4	4.4	31,427.7	3.1	27,802.2	2.0	14,944.5	2.3	15,852.5	1.9
華北 ⁽²⁾	28,305.0	4.0	51,496.6	5.0	88,181.4	6.2	35,535.3	5.5	61,332.0	7.5
華東 ⁽³⁾	249,097.6	35.4	342,059.7	33.3	479,791.5	33.9	227,552.2	35.4	294,313.0	36.0
華南 ⁽⁴⁾	187,829.9	26.7	253,947.1	24.7	294,505.6	20.8	131,222.7	20.4	193,104.6	23.8
華中 ⁽⁵⁾	27,522.2	3.9	88,983.5	8.7	94,191.0	6.6	40,125.9	6.2	62,110.8	7.6
西北 ⁽⁶⁾	88,810.6	12.6	105,486.1	10.3	189,560.5	13.4	81,213.2	12.6	90,051.8	11.0
西南 ⁽⁷⁾	90,634.4	12.9	154,702.1	15.0	242,455.8	17.1	111,685.5	17.4	99,828.8	12.2
總計	702,884.0	100.0	1,028,102.8	100.0	1,416,488.0	100.0	642,279.3	100.0	816,593.5	100.0

附註：

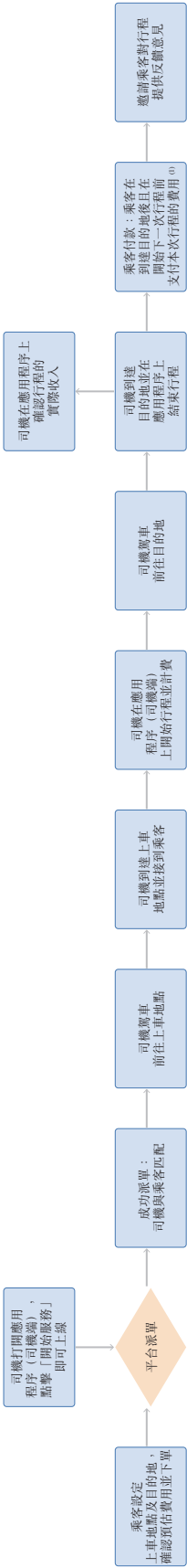
- (1) 主要包括遼寧省、吉林省及黑龍江省
- (2) 主要包括天津、河北省、山西省、內蒙古
- (3) 主要包括江蘇省、浙江省、安徽省、福建省、江西省、山東省
- (4) 主要包括廣東省、廣西壯族自治區、海南省
- (5) 主要包括河南省、湖北省、湖南省
- (6) 主要包括陝西省、甘肅省、青海省、寧夏回族自治區
- (7) 主要包括重慶、四川省、貴州省、雲南省

我們按總額確認網約車服務業務的收入。請參閱「財務資料－重大會計政策資料及估計－收益及其他收入－網約車服務」。

業 務

資金及服務流

以下是典型服務流程的分步說明。

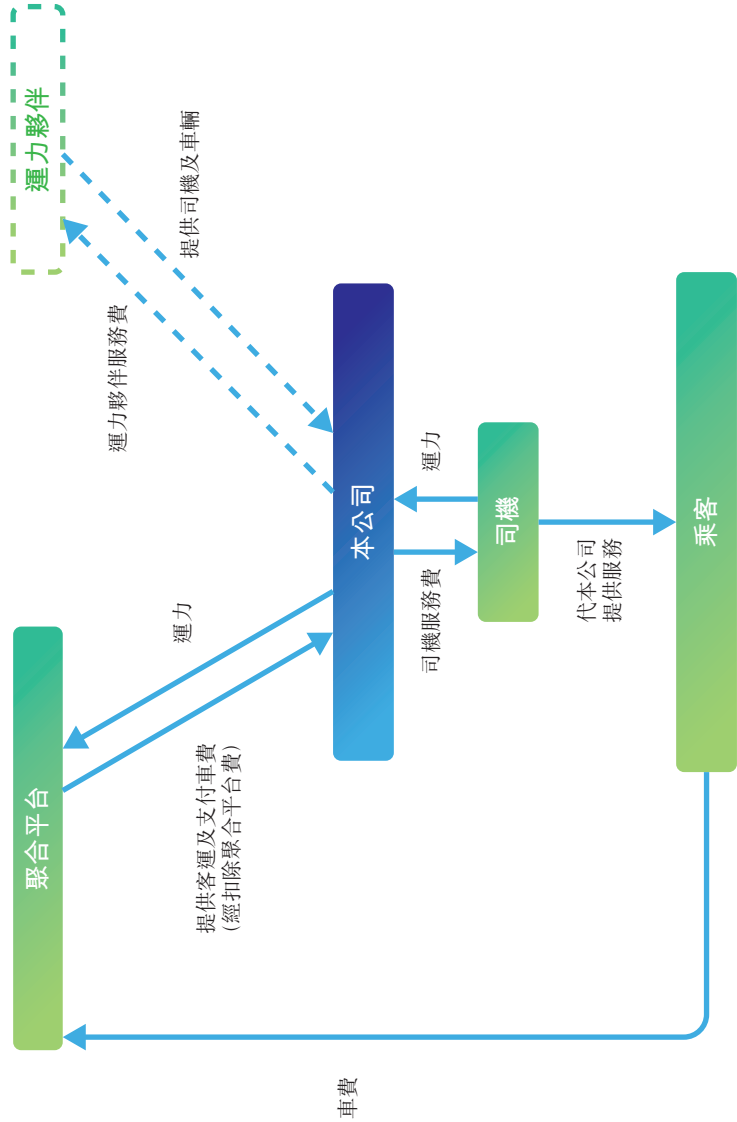


附註：

(1) 對於來自除高德以外的其他聚合平台的乘客，其訂單通常在下單後預付。

業 務

以下為典型交易的資金及服務流程，虛線部分為運力夥伴提供司機及車輛的場景。



業 務

關鍵合同條款

我們與司機的網約車服務協議的主要條款載列如下：

- **註冊及批准為司機：**司機必須持有有效的駕駛執照以及提供服務所需的任何其他必需的執照、許可證、登記和批准。
- **服務範圍：**司機應按照我們規定的方式提供服務以履行乘客的網約車訂單。
- **期限：**自訂單建立之時起至乘客到達訂單目的地並下車時止；若乘客在訂單完成前結束行程，則自乘客下車時起計算。
- **合規：**司機應當遵守《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》及相關法律法規。司機亦須遵守我們的平台規則，以提供高質量的服務，並避免不當行為及濫用我們的平台。
- **司機服務費：**按照車費計算，另加適用的司機獎勵。更多資料請參閱「**網約車服務 — 定價及收入模式**」。
- **彌償：**如果司機的行為違反法律或法規並導致第三方索償，我們有權要求司機賠償，包括直接從司機賬戶中扣除相關金額。
- **終止：**若出現司機違約，我們可能會採取暫停或終止賬戶等措施。

我們與乘客的網約車服務協議主要條款載列如下：

- **註冊資格：**未滿18歲的個人以及欠缺民事行為能力或限制民事行為能力的個人，應僅在其監護人全面審閱並同意本平台服務協議後，方可使用我們的服務。
- **期限：**服務協議在乘客使用我們平台提供的服務時生效。
- **服務範圍：**我們主要向乘客提供網約車服務

業 務

- **合規：**每位乘客及平台均同意遵守所有適用的中國法律法規。
- **費用及付款：**請參閱「一網約車服務一定價及收入模式」以了解更多信息。
- **取消政策：**如果乘客在規定期限後取消訂單，則該乘客應承擔因有關取消而產生的任何費用。
- **責任及彌償：**乘客同意保護和維護平台的合法權益，並應承擔因其行為而導致平台產生的任何損失或損害。

我們與聚合平台的服務協議主要條款載列如下：

- **期限：**服務協議的有效期一般為一至兩年。除非由任何一方以書面通知終止，否則它將自動延長一年。
- **服務範圍：**聚合平台向我們提供信息服務。我們根據乘客與聚合平台之間的協議向乘客提供網約車服務。
- **付款及結算：**聚合平台向我們支付車費，而我們向聚合平台支付平台使用費（佔車費的一定比例）。我們每月與聚合平台結算。
- **終止：**協議可根據下列條件終止：(i)經雙方書面同意，(ii)一方進入破產或清算程序，(iii)任何一方通過電子郵件或其他書面形式提前發出六十(60)天的通知或(iv)協議規定的其他情況。
- **爭議解決：**根據我們與聚合平台的協議，我們通常負責解決因聚合平台促成的訂單而產生的任何司機與用戶糾紛。如果聚合平台因我們履行訂單期間發生事故而被追究責任或受到行政處罰，聚合平台通常有權向我們追償任何經濟損失。

業 務

我們與運力夥伴的服務協議主要條款載列如下：

- **期限：**服務協議的有效期為一至兩年。如果任何一方選擇在協議到期後繼續合作，則必須在協議到期前至少三十(30)天以書面形式通知另一方。
- **服務範圍：**運力夥伴通過招募並管理司機，協助我們開展網約車服務。
- **定價：**我們根據佔總訂單價值的協定百分比向運力夥伴支付費用。我們將根據運力夥伴的業績每月調整該百分比。若運力夥伴參加我們面對司機舉辦的營銷活動，將運力夥伴服務費作為激勵支付給司機。
- **付款：**服務費通常按月結算。
- **保險：**更多詳情請參閱「一 保險」一節。
- **責任及彌償：**運力夥伴對其管理的司機發生的事故承擔全部責任。
- **終止：**任何一方均可通過發出30天的書面通知終止協議，但須經雙方同意並書面確認。如果一方嚴重違反任何義務且未能在書面通知後的十個營業日內糾正違約行為，則非違約方可在發出五個營業日通知後終止協議。

與其他網約車服務提供商的競爭

我們認為，我們擁有以下競爭優勢，可有效與網約車服務領域的同行競爭，並在中國獲得市場份額：

- **聚合平台模式。**根據弗若斯特沙利文的資料，近年來，聚合平台在網約車服務行業中的重要性日益上升。通過聚合平台完成的網約車訂單比例由2019年的7.0%增至2024年的31.0%，並預計到2029年將進一步增至53.9%。與該行業現象一致，就網約車服務業務而言，於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，自聚合平台產生的GTV分別佔總GTV的99.9%、100.0%、100.0%、100.0%及100.0%。基於一系列因素，我們從戰略上選擇聚合平台模式。請參閱「一 網約車服務 — 我們與高德的關係 — (B) 中國網約車行業的聚合平台業務模式」。

業 務

- **與本集團其他業務分部的協同效應。**我們不僅是一家城內網約車服務提供商，也是一家城際道路客運信息服務提供商。其他業務分部的市場資源、團隊及辦公空間可用於支持網約車服務業務。例如，在客運服務業務中的運營經驗及本地化團隊可用於支持網約車服務業務。尤其是，本地化團隊可以為網約車服務業務的司機提供定制服務。此外，在客運服務業務方面與12306的合作也促進了我們的網約車業務與12306之間的合作。此外，我們計劃建立城市出行綜合旅遊服務平台，為我們的網約車服務業務提供額外客流。請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。此乃大多數網約車平台所缺乏的獨特競爭優勢。
- **本地化服務能力。**截至2025年6月30日，我們通過本地化團隊管理63.9%的司機，提供更高的管理效率。我們認為，本地化管理已經並將繼續為我們帶來以下優勢：(i)節省了向運力夥伴支付的成本（佔每筆訂單平均交易金額的3%至5%）；(ii)由於我們本地化團隊開展更多本地化招聘工作，招募司機的效率提升，從而通過不斷擴大司機車隊提高網約車服務業務收入；及(iii)通過向司機提供定制服務提高司機黏性，從而減少我們為留住相同數量的司機而需要支付的補貼金額。
- **廣泛的地理覆蓋。**截至2025年6月30日，我們已獲得204張《網絡預約出租汽車運輸證》。根據弗若斯特沙利文的資料，地區政府行業管理部門一直在提高網約車平台的准入門檻，使得獲得許可證變得越來越困難。因此，擁有廣泛的許可證為我們進一步擴大網約車服務業務奠定了堅實的基礎。
- **本集團股東的支持。**我們的股東包括阿里巴巴及軟銀等能夠為我們提供多方面支持的知名機構。過去，我們與高德、飛豬等阿里巴巴集團旗下的附屬公司建立了密切的合作關係，且我們認為這種合作未來還將持續。此外，知名股東的背書也使我們能夠獲得信任，並迅速與聚合平台及運力夥伴等行業合作夥伴建立合作關係。

業 務

自動駕駛出租車

認識到自動駕駛技術的快速發展，我們於2023年涉足自動駕駛出租車業務。交通運輸部於2023年11月21日發佈的《自動駕駛汽車運輸安全服務指南（試行）》規定，利用自動駕駛汽車進行出租汽車客運，必須持有《網絡預約出租汽車運輸證》。我們運營人工網約車服務的能力可以無縫應用於無人駕駛服務車輛的運營管理，且我們的牌照資源獲得行業合作夥伴的認可。於2023年11月，一家知名汽車製造商與我們共同取得《蘇州市相城區智能網聯汽車示範運營通知書》。有關我們自動駕駛出租車業務的發展戰略，請參閱「我們的戰略－擴大產品和服務的範圍，提升運營能力」及「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。

該汽車製造商訂立合作協議的主要條款載列如下：

- **期限：**有效期至2025年5月止且可協商延長
- **合作範圍：**該汽車製造商將管理並提供自動駕駛出租車服務的車輛及安全操作員。我們將為該汽車製造商提供乘客引流，並向自動駕駛出租車乘客收取車費（如有）。
- **定價與付款：**我們將向該汽車製造商支付向自動駕駛出租車乘客所收取車費的固定百分比，且應在出具發票後10個營業日內支付。
- **責任及彌償：**我們將對因我們本身行為或不作為而造成的任何損害及費用進行賠償。
- **終止：**該汽車製造商可以提前一個月發出書面通知來終止協議。

於往績記錄期間，我們與該汽車製造商合作在蘇州運營五輛L4級自動駕駛汽車。該等車輛乃該汽車製造商所有。自成立以來，聯營自動駕駛出租車服務增長迅速，平均每日每輛車完成約20個訂單。我們於2024年12月開始對自動駕駛出租車服務收費。與該汽車製造商的合作協議已於2025年5月屆滿，導致自動駕駛出租車服務暫停。截至2025年9月5日，我們已與該汽車製造商簽訂新的合作協議。我們將在簽訂新合作協議後隨即恢復自動駕駛出租車服務。

業 務

聯營自動駕駛出租車服務屬於《自動駕駛車輛道路測試與示範應用管理規範（試行）》規定的「自動駕駛車輛示範應用」範圍，且我們與上述汽車製造商合作取得《蘇州市相城區智能網聯汽車示範運營通知書》。請參閱「監管概覽－有關智能網聯汽車的法規」。於往績記錄期間，聯營自動駕駛出租車服務僅限於蘇州市相城區的若干區域。該等業務不受特定路線或運營時間限制，然而，業務類型歸類為客運。展望未來，憑藉我們於蘇州經營自動駕駛出租車業務的經驗，我們擬密切關注中國自動駕駛行業的發展，並考慮將業務擴展至其他城市及地區。請參閱「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。

客運服務

於往績記錄期間，就我們的客運服務業務分部而言，我們提供聯網售票服務及定制客運服務。我們透過自有渠道及第三方渠道提供此等服務。下表載列於所示期間我們按自有及第三方渠道劃分的客運服務交易金額明細。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣百萬元，百分比除外)										
聯網售票服務	1,758.8	100.0	2,881.4	100.0	2,889.9	100.0	1,505.3	100.0	1,276.6	100.0
－自有渠道 ⁽¹⁾	1,051.4	59.8	1,658.9	57.6	1,617.9	56.0	813.8	54.1	678.0	53.1
－第三方渠道 ⁽²⁾	707.4	40.2	1,222.5	42.4	1,272.0	44.0	691.5	45.9	598.6	46.9
定制客運服務	124.7	100.0	365.6	100.0	582.2	100.0	273.7	100.0	370.3	100.0
－自有渠道 ⁽¹⁾	63.3	50.8	74.9	20.5	52.6	9.0	28.9	10.5	23.9	6.5
－第三方渠道 ⁽²⁾	0.3	0.3	1.3	0.4	1.8	0.3	0.9	0.3	1.1	0.3
－區域性客運平台	61.1	48.9	289.4	79.1	527.7	90.7	243.9	89.2	345.4	93.2

附註：

(1) 主要包括「出行365」及「365城際出行」

(2) 主要包括OTA

業 務

就聯網售票服務而言，我們超過一半的交易額來自自有渠道。就定制客運服務而言，我們來自區域性客運平台的交易額佔比不斷上升。

聯網售票服務

交通運輸部要求省級行業監管部門建設並運營省級道路客運聯網售票系統，以保障乘客能透過線上線下渠道查購車票。我們的聯網售票服務於2012年開始運營。我們利用「雲站務」系統提升客運站的運營能力，通過包括OTA和「出行365」平台在內的多種合作渠道為其提供乘客流量。截至2025年6月30日，我們的聯網售票服務覆蓋中國30多個省、自治區及直轄市。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年的售票量及GTV計算，我們為最大的城際道路客運信息服務提供商。我們於2024年的交易總值達人民幣29億元，銷售車票達61.6百萬張。

在典型交易中，我們為客運站提供「雲站務」系統及合作渠道以促進其售票。客運站作為代理人，協助客運企業為乘客提供運輸服務。客運站向客運企業及乘客提供票務、身份驗證、司機調度及大巴車調度服務。乘客通過購票行為與客運企業達成運輸服務合同。

雲站務

我們通常通過我們的專有軟件系統「雲站務」為客運站賦能。「雲站務」有助於實現將一系列客運站日常運營自動化，包括調度及票務管理。此外，「雲站務」系統連接客運站的若干設備，包括電子支付設備及手持POS設備。

客運站採用「雲站務」大大減少人工操作及提升營運效率。我們亦根據個別客運站的特定需求為「雲站務」的子系統及可用功能提供定制服務。「雲站務」系統與第三方公司開發的客運站其他常用操作系統（包括車站財務管理系統和車輛維修保養管理系統）無縫集成。

業 務

典型的「雲站務」解決方案包括以下子系統：

- 智慧站務子系統：通過管理及監督乘客、車輛、信息及記賬，提高客運站的自動化程度。其為客運企業及車輛提供廣泛的運營服務，如調度管理、票務管理及結算管理。該子系統規範了客運站的業務運營，提高了運營效率，增加經濟效益並確保向乘客提供始終如一的服務。
- 自助售取票子系統：支持二維碼等支付方式。全觸屏操作及語音交互提示促進購票流程。就取票而言，系統提供多種方式，例如使用身份證或訂單號及手機號碼的組合。
- 自助報班打印子系統：大巴車司機可登錄工作系統以報班及打卡。
- 信息發佈子系統：在站廳設置雙色高亮LED顯示屏，顯示售票信息、窗口功能及相關票務信息；在各站台設置顯示屏，顯示站台號碼、車輛信息及班次信息；並在各候車廳設置顯示屏，顯示大巴車狀態、最終目的地、當前時間及其他相關信息。通過我們的「雲站務」系統，相關信息可以顯示在車站內任何有關屏幕上。
- 小件快運子系統：利用客運班次頻繁、快速、覆蓋面廣、性價比高的優勢，提供包裹運輸服務。
- 站務決策經營分析子系統：提供大巴車線路、售票趨勢、收入、實時售票、車站及線路特定數據的綜合分析。該子系統旨在協助客運站管理人員隨時取得車站營運指標，促進知情決策以及持續優化車站管理和營運表現。

業 務

合作渠道

於往績記錄期間，我們透過自有渠道（即「出行365」）及第三方渠道（例如OTA）提供聯網售票服務。兩種渠道的詳情如下。

- OTA

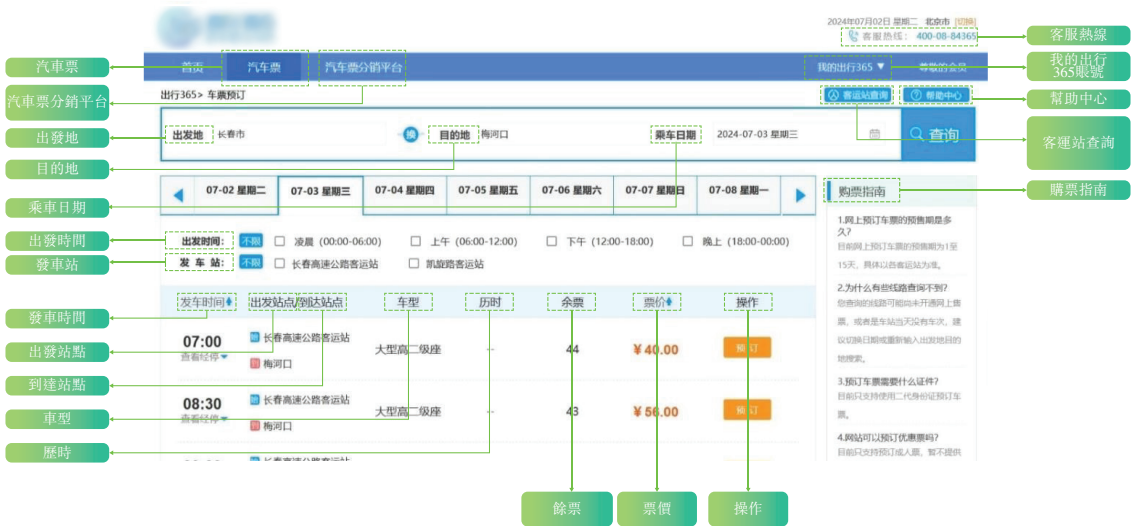
我們直接聘用主要OTA，為客運站提供乘客流量。由於OTA擁有比我們本身平台更大的用戶群，因此OTA參與票務銷售將大幅擴大其在客運站的市場覆蓋範圍。截至2025年6月30日，我們與中國主要OTA合作，包括12306、航旅縱橫、同程、攜程、飛豬。

- 「出行365」

「出行365」是我們面向乘客的售票及其他乘客服務平台。乘客可通過個人電腦、移動APP、微信公眾號、微信小程序及線下自助售票機使用我們的服務。通過我們的「出行365」平台，乘客可使用各種服務，包括查詢大巴車時刻表、訂票、獲取有關大巴車站的信息、查看公告、管理訂單及聯繫客服。

此外，乘客可於我們的「出行365」平台購買機票及火車票。於往績記錄期間，來自機票及火車票銷售的收入佔我們總收入的小部分。

下圖為「出行365」網站的票務搜索界面：



業 務

定價及收入模式

我們利用「雲站務」系統提升客運站的運營能力，為其提供多種合作渠道選擇和乘客流量。我們通常從客運站及乘客收取費用。我們通常從客運站收取服務費，當中主要包括與「雲站務」管理及維護相關的年度服務費。此外，我們從乘客購票時支付的訂單金額中扣除平台使用費。

由於我們代表客運站從事聯網售票服務業務，我們按淨額確認聯網售票服務業務的收入。我們不預購車票，因此不承擔聯網售票服務業務的庫存風險。請參閱「財務資料－重大會計政策資料及估計－收益及其他收入－聯網售票服務和定制化客運服務」。

在我們的「出行365」平台上售票時，我們代表客運站與乘客結算訂單金額。有關訂單金額包括票款及平台使用費。我們其後從訂單金額中扣除我們的平台使用費，並定期按週、每十天、半月或月為週期與客運站結算餘款。

經協商後，某些客戶會要求我們向其預付票價。此外，由於票價在車票售出後方會結算，因此我們會產生部分OTA的應收票價。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，該等預付款項及應收款項分別為人民幣7.8百萬元、人民幣21.9百萬元、人民幣11.0百萬元、人民幣12.5百萬元及人民幣8.8百萬元。於2022年至2023年，票價應收款項增加，主要因為我們於2022年與12306開展合作，12306在車票售出後才與我們結算票價。於2023年至2024年，票價應收款項減少主要因為某一客戶減少預付款項金額。於截至2024年6月30日止六個月至截至2025年6月30日止六個月，票價應收款項減少，主要由於加大結算力度。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，有87個、83個、114個及81個合作客運站及客戶要求我們向其預付票價。根據弗若斯特沙利文的資料，預付票價於中國道路運輸行業屬常見。倘某一年度的實際車票銷售額低於預付金額，則餘額轉撥至下一財政期間。未結金額於終止合作時方會結清。

在委託OTA推廣售票時，乘客向OTA支付訂單金額。有關訂單金額包括票款、平台使用費及向OTA支付的費用。由於我們代表客運站行事，OTA保留OTA費用並其

業 務

後與我們結算餘款（包括票款及平台使用費）。與OTA結算的頻率按各OTA的具體要求而定。我們其後保留平台使用費，並按週、每十天、半月或月為週期與客運站結算票款。

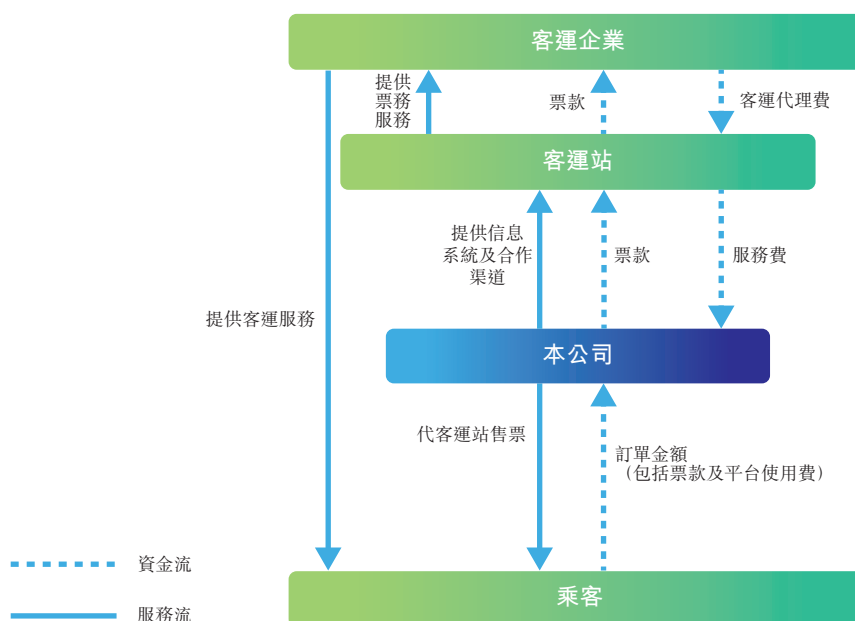
經協商後，若干OTA將向我們預付款項。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，該等預付款項金額分別為人民幣8.0百萬元、人民幣7.1百萬元、人民幣8.2百萬元及人民幣1.1百萬元。

我們聘請持牌商業銀行進行存款及結算。請參閱「風險因素－我們可能被視為在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務」。

此外，於往績記錄期間，我們亦為OTA提供增值服務，主要包括(i)於客運站開展營銷活動；及(ii)通過整合我們線下售票點的OTA平台來獲取票務信息。當乘客購票時，我們會在OTA平台徵得乘客相關同意後將其轉介至OTA平台完成購買。我們向OTA收取技術服務費以換取該等增值服務。於往績記錄期間，該等增值服務於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月產生的收入分別為人民幣11.1百萬元、人民幣3.6百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.04百萬元及人民幣0.5百萬元。

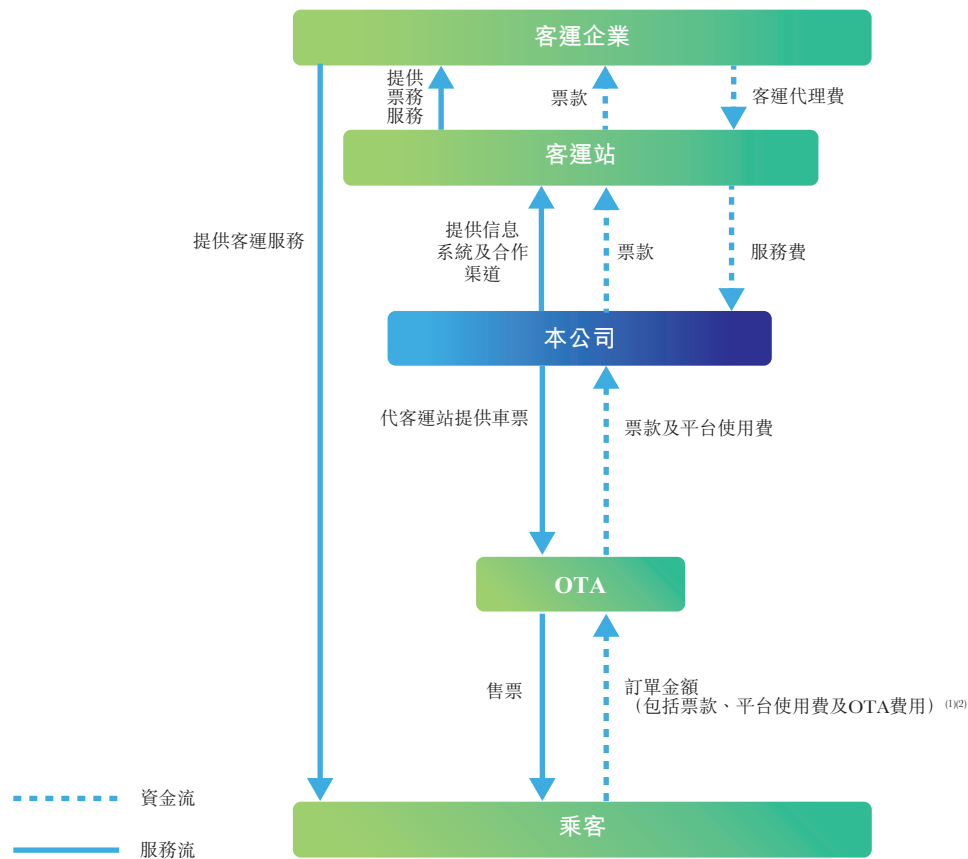
資金及服務流

我們聯網售票服務業務的資金及服務流載列如下。假設在我們「出行365」平台售票：



業 務

假設通過OTA售票，資金及服務流載列如下：



附註：

- (1) 我們提供予OTA的票價與我們自己平台上提供予乘客的價格相同。然而，OTA返還的金額會因其收取的費用而減少。我們並沒有OTA收費的相關資料。
- (2) 對於部分OTA，我們將向OTA全數收取訂單金額（包括票款、平台使用費及OTA費用），其後與OTA結算OTA費用。

主要合同條款

我們主要與客運站及OTA訂立服務協議。我們與客運站簽訂的服務協議的主要條款載列如下：

- **期限：**按個別項目協商，一般介乎一至五年。

業 務

- **服務範圍：**我們向客運站提供「雲站務」管理服務及合作渠道。請參閱「— 我們提供的產品及服務 — 客運服務 — 聯網售票服務 — 雲站務」。
- **定價及結算：**更多資料請參閱「— 客運服務 — 聯網售票服務 — 定價及收入模式」。
- **付款：**更多資料請參閱「— 客運服務 — 聯網售票服務 — 定價及收入模式」。
- **終止：**終止條件一般規定合作期滿後，如果雙方未就進一步合作達成一致，或者一方無法履行其合約義務或發生重大違約行為，則終止合約。

我們與OTA簽訂的服務協議的主要條款載列如下：

- **期限：**按個別項目協商，一般介乎一至三年。
- **服務範圍：**OTA通過本公司獲取票源並在其平台售票。
- **定價：**更多資料請參閱「— 客運服務 — 聯網售票服務 — 定價及收入模式」。
- **付款：**更多資料請參閱「— 客運服務 — 聯網售票服務 — 定價及收入模式」。
- **終止：**終止條件一般規定合作期滿後，如果雙方未就進一步合作達成一致，或者一方無法履行其合約義務或發生重大違約行為，則終止合約。

定制客運服務

定制客運是指已經取得經營許可的客運企業依託線上平台發佈上下乘客地點等信息、開展線上售票、按照乘客需求靈活確定發車時間並提供運輸服務的客運服務方式。與提供從一個客運站到另一個客運站的城際交通服務的聯網售票服務相比，定制客運通過按乘客需求設置上下乘客地點的方式提供車站以外的城際服務。於2016年12月，交通運輸部印發《關於深化改革加快推進道路客運轉型升級的指導意見》（交運

業 務

發[2016]240號)，明確提出充分發揮移動互聯網等信息技術作用，鼓勵開展靈活、快速、小批量的道路客運定制服務。為跟進監管及行業趨勢，我們於2017年開始運營定制客運服務。於2020年9月，交通運輸部修訂《道路旅客運輸及客運站管理規定》(「客規」)，以推廣更靈活及可定制的交通選擇。客規規定大巴車可在客運站外設定上客點。

為順應政策趨勢，我們與中國各地的客運企業合作，協助客運企業為公眾提供範圍廣泛的定制客運服務。我們的定制客運服務能夠為客運企業定制服務方案，包括在機場、高鐵站、校園等上車點的專線巴士服務，以及其他符合客規的定制客運服務。我們主要通過「客運達」系統為客運企業提供支持並為其提供多種合作渠道選擇，例如「365城際出行」平台及OTA。此外，我們會協助客運企業建立區域性線上客運平台，以開展定制客運服務。透過利用我們的先進技術解決方案，客運企業可建立因應其特定需求的定制高效票務系統。這使他們能夠無縫地管理銷售、預訂和客戶服務運營，從而提高整體效率和客戶體驗。我們的支持包括系統維護以及與各種支付和運營模塊的集成，確保強大且可擴展的售票基礎設施。截至2025年6月30日，根據弗若斯特沙利文的資料，我們的定制客運服務遍及中國24個省、自治區及直轄市，與中國逾500名客戶建立合作關係，使我們成為中國按售票量計定制客運領域的佼佼者。我們於2024年的交易總值達人民幣582.2百萬元，銷售車票達17.4百萬張。

在典型交易中，我們向客運企業提供信息系統服務，包括協助其設計及發佈定制行程信息、接收和收集乘客訂單及促成交易及提供其他服務，從而將客運企業的運力供應配合乘客對定制出行方案的需求。我們承擔向客運企業提供的平台服務相關的義務及責任。根據中國適用法律及法規，客運企業是乘客的承運人，承擔乘客安全出行的責任。

業 務

「客運達」

「客運達」為我們就定制客運服務開發的主要企業信息系統。我們依託「客運達」系統，協助客運企業根據乘客在不同場景（如機場專線服務及校車服務）下的出行需求設計及實施定制客運服務。客運企業根據相關規定設計發佈定制行程，供乘客選擇。當乘客選購車票後，我們會將本次行程的相關行程信息傳送給司機。

基於大數據分析及雲技術等技術，我們的定制客運服務旨在完善企業管理，提高運營效率，增強整體競爭能力，加快現代道路客運企業向新業態轉型。以下截圖展示了我們「客運達」系統的界面：



我們為客運企業提供的服務主要包括以下內容，可以根據客運企業的需要和要求量身定制：

- 業務管理：管理客運企業的主要業務（包括專線服務、包車服務及拼車等）。

業 務

- *司機管理*：包括司機資料的管理和存儲。
- *車輛管理*：管理車輛的型號、品牌、車牌等相關記錄。
- *設備管理*：對手持設備和車載設備等進行管理。
- *資源看板*：可顯示司機和車輛的狀態。
- *車輛位置*：可以實時追蹤司機和車輛的位置。

合作渠道

於往績記錄期間，我們透過自有渠道（即「365城際出行」）及第三方渠道（例如區域性客運平台、OTA）提供定制客運服務。各渠道的詳情如下。

- 區域性客運平台

客運企業可透過區域性客運平台售票。請參閱「－客運服務－定制客運服務」。

- 「365城際出行」

「365城際出行」是我們為定制客運服務而設的面向乘客的平台。乘客可通過我們的微信小程序「365城際出行」使用城際拼車、專線巴士及定制包車等多種定制客運服務。截至最後實際可行日期，出於品牌整合考慮，「365城際出行」已合併並成為「出行365」不可分割的一部分。

「365城際出行」所提供的定制客運服務在多個方面有別於我們的網約車服務，包括(i)車輛不同，定制客運服務由七座或以上車輛提供，而網約車服務由轎車等小型車輛提供；(ii)定制客運服務的實際承運人為客運企業，其對乘客承擔責任；而網約車服務的實際承運人為我們，我們對乘客承擔責任；(iii)經營地點不同，定制客運服務一般為城際運行，而網約車服務一般為城內出行。由於上述差異，這兩項服務並不構成相互競爭，反之，由於該等服務於不同地點提供並由不同交通工具執行，它們實際上產生了協同效應並相互補充。

業 務

- OTA

我們與OTA合作，為客運企業拓展銷售渠道，從而擴大其市場覆蓋範圍。截至最後實際可行日期，我們與中國主要OTA合作，包括12306、航旅縱橫、同程、攜程、飛豬。

定價及收入模式

我們利用「客運達」系統使客運企業能夠提供定制客運服務，為其提供多種合作渠道選擇和乘客流量。我們向客運企業及乘客收取費用。我們向客運企業收取的費用包括：(i)與使用「客運達」相關的系統使用費，通常佔票價的1%至6%；(ii)為「客運達」租用雲服務器空間的雲服務費，通常每年收取；及(iii)系統運維費，與「客運達」的升級、維護、檢查及故障排除等服務相關，通常每年收取。就擬透過OTA分銷車票的若干客運企業，OTA向彼等收取乘客流量費。於往績記錄期間，乘客流量費總額佔我們定制客運服務業務總收入的小部分。此外，我們從乘客購票時支付的訂單金額中扣除平台使用費。

我們不預購車票，因此不承擔定制客運服務業務的庫存風險。請參閱「財務資料－重大會計政策資料及估計－收益及其他收入－聯網售票服務和定制化客運服務」。

在區域性客運平台售票時，我們使用兩種結算方式。第一種方式中，系統使用費存入我們的賬戶。同時，扣除系統使用費後的剩餘訂單金額存入客運企業的賬戶。該等交易乃實時訂立。第二種方式中，我們代客運企業先與個人乘客結算訂單金額，然後從中保留我們的系統使用費，並定期與客運企業結算餘款，結算頻率與客運企業協商決定。

在我們的「365城際出行」平台售票時，我們代客運企業先與個人乘客結算訂單金額，然後我們從中保留我們的系統使用費及平台使用費，並定期與客運企業結算餘款，結算頻率與客運企業協商決定。

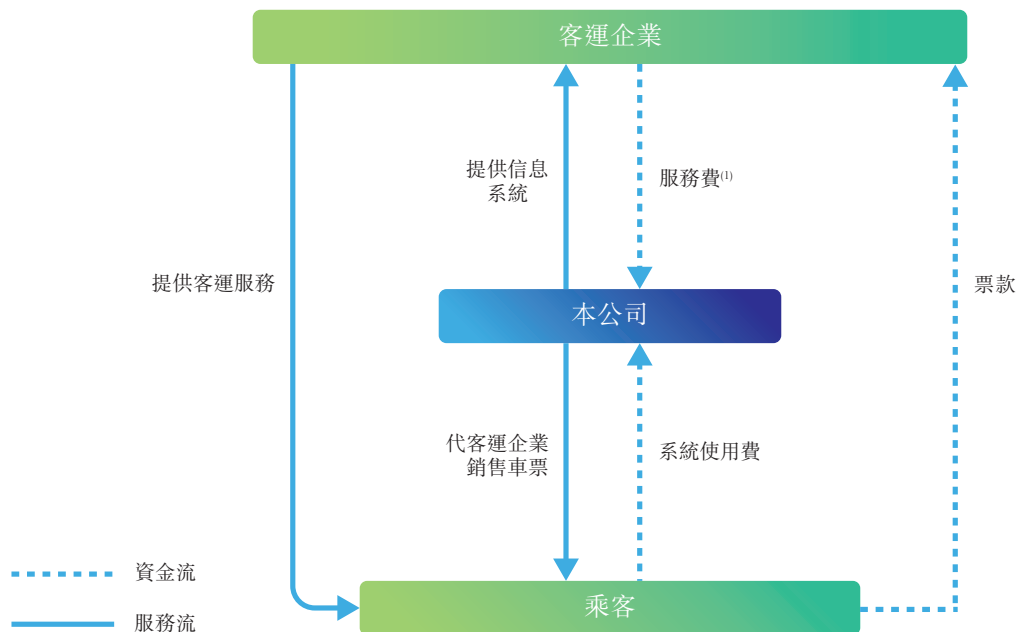
業 務

在委託OTA推廣售票時，乘客直接向OTA支付訂單金額。由於我們代表客運企業，OTA保留乘客流量費（如有）並其後與我們結算餘款（包括票款、系統使用費及平台使用費）。與OTA結算的頻率按各OTA的具體要求而定。我們其後保留系統使用費及平台使用費，並定期與客運企業結算票款，結算頻率與客運企業協商決定。

我們聘請持牌商業銀行存入及結算款項。請參閱「風險因素－我們可能被視為在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務」。

資金及服務流

假設在區域性客運平台售票，根據第一種結算方式，系統使用費存入我們的賬戶。同時，扣除系統使用費後的剩餘訂單金額存入客運企業的賬戶。該等交易乃實時訂立。資金及服務流載列如下：

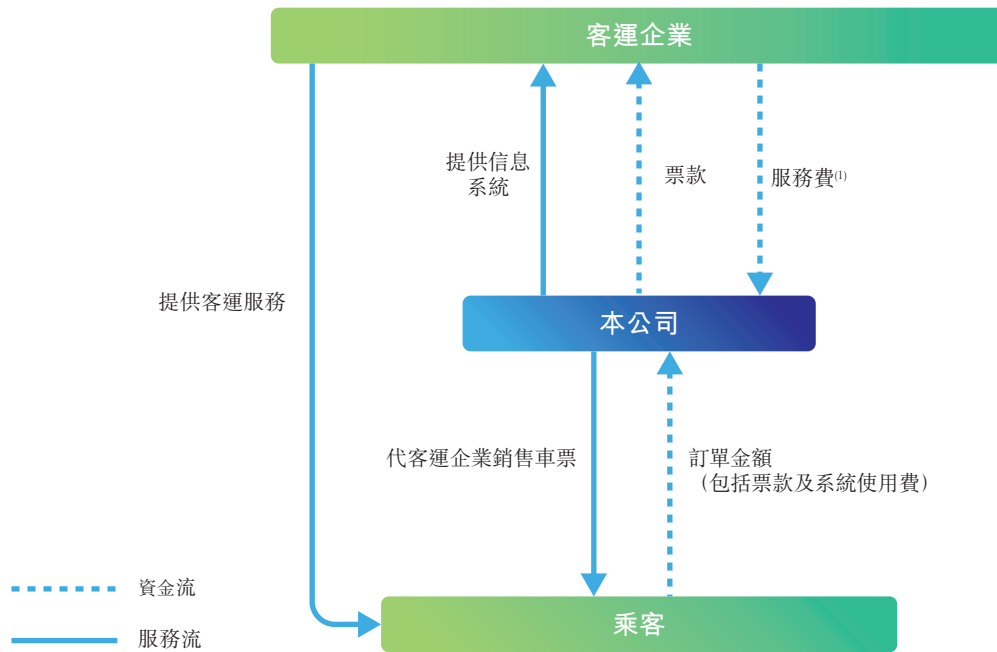


附註：

(1) 主要包括雲服務費及系統運維費。

業 務

根據第二種結算方式，我們代客運企業先與個人乘客結算訂單金額，然後從中保留我們的系統使用費，並定期與客運企業結算餘款，結算頻率與客運企業協商決定。資金及服務流載列如下：

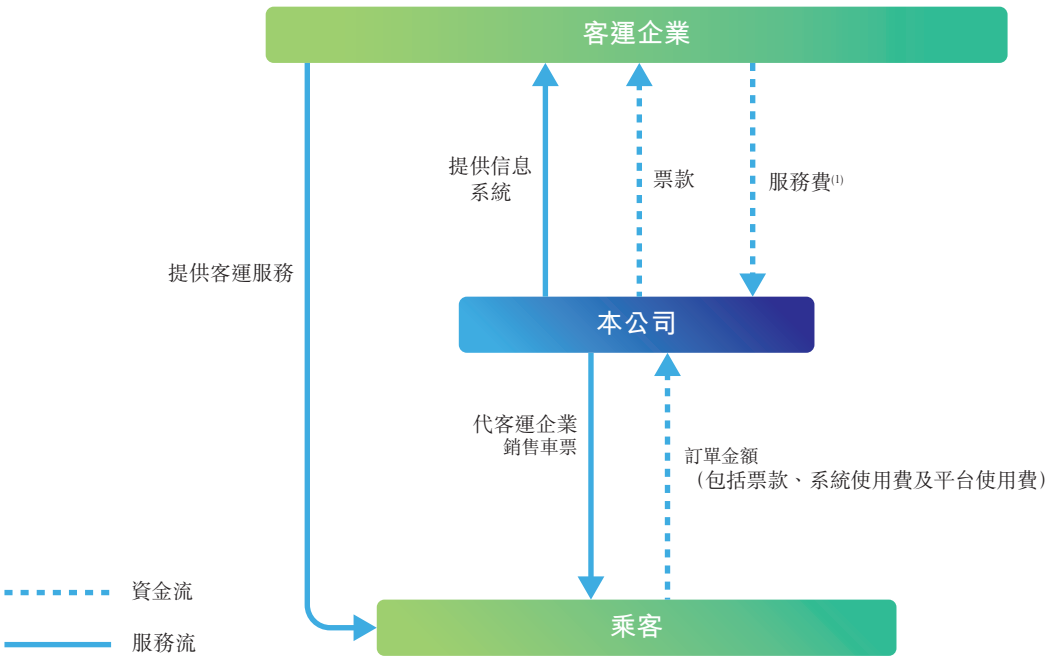


附註：

(1) 主要包括雲服務費及系統運維費。

業 務

假設在我們的「365城際出行」平台售票，我們定制客運服務業務的資金及服務流載列如下：

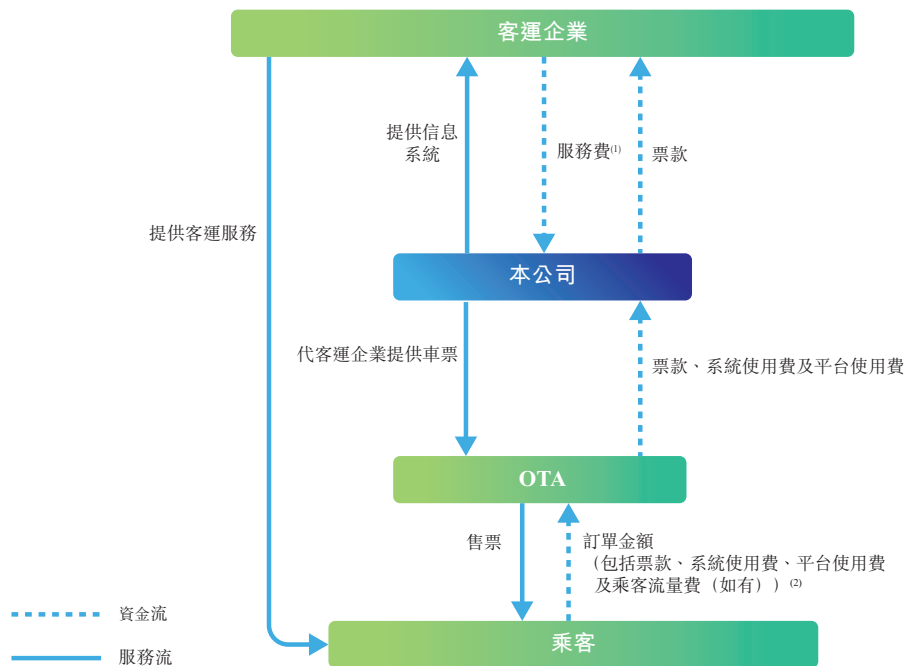


附註：

(1) 主要包括雲服務費及系統運維費。

業 務

假設通過OTA售票，我們定制客運服務業務的資金及服務流載列如下：



附註：

- (1) 主要包括雲服務費及系統運維費。
- (2) 對於部分OTA，我們向OTA全數收取訂單金額(包括票款、系統使用費、平台使用費及乘客流量費(如有))，其後與OTA結算乘客流量費(如有)。

主要合同條款

我們主要與客運企業及OTA訂立服務協議。我們與客運企業簽訂的服務協議的主要條款載列如下：

- **期限：**按個別項目協商，一般介乎一至五年。
- **服務範圍：**我們向客運企業提供信息系統服務，協助他們發佈定制的行程信息、接收和收集訂單以及促成交易和服務。

業 務

- **定價及結算：**更多資料請參閱「－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。
- **付款：**更多資料請參閱「－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。
- **終止：**有下列情形之一的，我們可以解除協議：**(A)**客運企業未履行合約義務；**(B)**客運企業未持有必要的合法證件或使用偽造證件運營車輛；**(C)**客運企業的車輛安全問題導致或曾導致人員傷亡或者重大財產損失；或**(D)**經雙方同意。

我們與OTA簽訂的服務協議的主要條款載列如下：

- **期限：**按個別項目協商，一般為期一年。
- **服務範圍：**OTA通過本公司獲取票源並在其平台售票。
- **定價：**更多資料請參閱「－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。
- **付款：**更多資料請參閱「－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。
- **終止：**終止條件一般規定合作期滿後，如果雙方未就進一步合作達成一致，或者一方無法履行其合約義務或發生重大違約行為，則終止合約。

業 務

數字化及業務解決方案

我們的數字化及業務解決方案主要包括(i)軟件開發、交付和維護及(ii)硬件採購、實施及維護，以及(iii)為客戶的軟件及硬件組件進行系統集成。我們主要在運輸領域經營業務，旨在通過數字化及業務解決方案服務為行業及企業管理賦能，以提高政府效率並改善企業運營能力。自我們的數字化及業務解決方案業務於2013年開展起及直至2025年6月30日，我們承接了17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。典型的省級數字化項目包括建立省級整體平台，為省內各個客運站連接「雲站務」系統，便利公眾出行並協助政府及行業監管機構加強對相關行業參與者的監管。於往績記錄期間，我們承接重要的政府項目，如綜合運輸服務一票制、廣西一鍵交通及甘肅外國人永居證道路客運便利化改造項目，以加強公眾出行的便捷化程度。憑藉我們在客運行業積累的經驗及資源，我們戰略性地將服務範圍擴展至其他行業，以應對客戶不斷變化的需求。例如，我們開發及採購軟件、硬件及設備，並為其他行業的客戶承擔該等組件的整合、實施及維護。

下表載列我們於往績記錄期間承接的若干知名數字化及業務解決方案項目的詳情。

業 務

往績記錄期間各期間的五大項目

我們於項目完成並交付予客戶時，確認數字化及業務解決方案項目收入。下表載列於往績記錄期間各年按行業劃分並以對本集團收入貢獻計的五大項目資料：

排名	項目	客戶概況	業務關係 開始年份	提供的服務	位置	合約時間	項目完成時間	合約金額 (人民幣 百萬元)
出行行業								
2022年								
1	項目A	IT服務提供商	2021年	空港運輸中心客運站管理系統建設	浙江	2021年12月	2022年9月	3.5
2	項目B	當地出行行業主管部門	2022年	廣西綜合旅遊平台系統開發	廣西	2022年9月	2022年12月	1.9
3	項目C	當地出行行業主管部門	2020年	升級數據接口及站務管理系統	陝西	2022年3月	2022年10月	1.8
4	項目D	當地出行行業主管部門	2021年	汾陽客運站數字化	山西	2021年3月	2022年6月	1.8
5	項目E	當地運輸中心管理部門	2021年	通化客運站數字化	吉林	2021年11月	2022年10月	1.2

業 務

排名	項目	客戶概況	業務關係 開始年份	提供的服務	位置	合約時間	項目完成時間	合約金額 (人民幣 百萬元)
2023年								
1.....	項目F	廣西省聯網售票系統的 運營主體	2016年	廣西省聯網售票系統建 設與升級	廣西	2022年7月	2023年5月	5.0
2.....	項目G	甘肅省客運行業公益服 務部門	2021年	甘肅省道路客運電子客 票系統應用設備及服務	甘肅	2021年11月	2023年3月	3.6
3.....	項目H	客運服務提供商	2023年	電子客票系統建設	安徽	2023年2月	2023年2月	3.4
4.....	項目I	客運服務提供商	2021年	永昌客運中心數字化	甘肅	2021年5月	2023年4月	2.4
5.....	項目J	甘肅省客運行業公益服 務部門	2021年	甘肅省道路客運電子客 票系統應用設備及服務 二期	甘肅	2023年9月	2023年12月	2.1

業 務								
排名	項目	客戶概況	業務關係 開始年份	提供的服務	位置	合約時間	項目完成時間	合約金額 (人民幣 百萬元)
2024年								
1.....	項目K	當地出行行業主管部門	2016年	陝西聯網售票系統建設	陝西	2016年12月	2024年6月	18.8
2.....	項目L	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2023年	交通樞紐建設	河南	2023年12月	2024年12月	4.0
3.....	項目M	當地出行行業主管部門	2016年	道路運輸動態監控系統	吉林	2024年4月	2024年11月	3.5
4.....	項目N	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2024年	襄陽市客運換乘中心數 字化	湖北	2024年2月	2024年6月	1.6
5.....	項目O	移動服務公司	2023年	車輛道路測試及示範應 用活動	江蘇	2023年11月	2024年6月	1.3
截至2025年6月30日止六個月								
1.....	項目EE	綜合IT服務提供商	2023年	陽新客運站智能化客運 管理系統建設	湖北	2023年4月	2025年4月	1.8
2.....	項目FF	綜合IT服務提供商	2024年	電子客票系統開發	山西	2024年12月	2025年6月	1.3
3.....	項目GG	大同市交通運輸行業監 管部門	2024年	大同交通樞紐智能化客 運管理系統建設	山西	2024年6月	2025年5月	1.2
4.....	項目HH	綜合IT服務提供商	2023年	西鹹機場T3航站樓長途 客運系統開發	陝西	2023年12月	2025年6月	1.0
5.....	項目II	綜合IT服務提供商	2022年	設備銷售	山西	2023年5月	2025年3月	0.8

業 務

排名	項目	客戶概況	業務關係 開始年份	提供的服務	位置	合約時間	項目完成時間	合約金額 (人民幣 百萬元)
非出行行業								
2022年								
1.....	項目P	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2021年	設備採購	北京	2022年6月	2022年10月	16.1
2.....	項目Q	能源與工業產業自動化 服務提供商	2022年	設備銷售	各地	2022年4月	2022年12月	9.3
3.....	項目R	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2021年	設備銷售	北京	2022年6月	2022年8月	4.2
4.....	項目S	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2021年	設備銷售	北京	2022年4月	2022年4月	3.7
5.....	項目T	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2021年	設備銷售	北京	2022年9月	2022年12月	3.6
2023年								
1.....	項目U	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2021年	設備銷售	北京	2023年3月	2023年3月	9.5
2.....	項目V	當地旅遊投資單位	2017年	旅遊景點數字化	雲南	2017年7月	2023年10月	33.0
3.....	項目W	軟件開發、系統集成及 信息服務提供商	2023年	設備銷售	北京	2023年7月	2023年12月	3.0
4.....	項目X	技術推廣及應用服務提 供商	2023年	設備銷售	北京	2023年2月	2023年8月	2.8
5.....	項目Y	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2021年	設備銷售	北京	2023年1月	2023年6月	2.6

業 務

排名	項目	客戶概況	業務關係 開始年份	提供的服務	位置	合約時間	項目完成時間	合約金額 (人民幣 百萬元)

2024年

1	項目Z	專注於系統集成業務的 IT服務提供商	2022年	硬件銷售	廣西	2024年12月	2024年12月	8.2
2	項目AA	信息技術和數據服務提 供商	2024年	設備銷售	廣東	2024年3月	2024年4月	5.9
3	項目BB	公立大學	2024年	硬件銷售	北京	2024年8月	2024年9月	5.4
4	項目CC	信息技術和數據服務提 供商	2022年	硬件銷售	江蘇	2023年12月	2024年11月	4.5
5	項目DD	信息技術和數據服務提 供商	2021年	硬件銷售	北京	2024年9月	2024年9月	3.7

截至2025年6月30日止六個月

1	項目JJ	綜合IT服務提供商	2022年	技術服務	新疆	2025年1月	2025年5月	4.9
2	項目KK	綜合IT服務提供商	2025年	設備銷售	北京	2025年2月	2025年5月	4.0
3	項目LL	綜合IT服務提供商	2021年	硬件銷售	北京	2024年3月	2025年2月	2.9
4	項目MM	綜合IT服務提供商	2025年	硬件銷售	內蒙古	2025年5月	2025年6月	2.3
5	項目NN	綜合IT服務提供商	2021年	硬件銷售	北京	2024年11月	2025年3月	2.2

業 務

我們主要透過商務洽談獲得業務。在適用情況下，我們亦透過招投標流程取得項目。我們數字化及業務解決方案板塊的費用乃按個別項目基準收取。於往績記錄期間，我們服務的客戶橫跨客運、智慧交通、通信及電力能源等行業。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們分別有133個、672個、722個及360個項目。下表載列我們於所示期間按客戶行業劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣千元，百分比除外)										
出行行業.....	15,814	24.7	31,164	28.9	40,340	38.1	22,466	47.7	12,655	24.0
非出行行業...	48,218	75.3	76,839	71.1	65,471	61.9	24,664	52.3	40,025	76.0
總計.....	64,032	100.0	108,003	100.0	105,811	100.0	47,130	100.0	52,680	100.0

非出行行業項目收入由2022年的人民幣48.2百萬元增加至2023年的人民幣76.8百萬元，主要由於我們加大力度發展非出行行業客戶。我們意識到各行業數字化趨勢帶來的大量機遇，因此將戰略重點放在數字化及業務解決方案服務業務上，並投資於營銷及團隊建設。尤其是，2022年4月業務團隊參與運營北京凱寶數字化及系統集成服務後，我們利用新團隊的現有客戶基礎及客戶獲取能力，並擴大通信及電力行業的客戶群，增加客戶，為我們的收入增長作出重大貢獻。非出行行業項目收入由2023年的人民幣76.8百萬元減少至2024年的人民幣65.5百萬元，主要是由於競爭加劇，每個項目的平均收入下降。非出行行業項目收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣24.7百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣40.0百萬元，主要由於我們來自非出行行業的客戶擴大。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們分別擁有八家、26家、39家及27家非出行分部客戶。我們的非出行行業客戶包括國有企業及上市公司。我們一般通過與我們有聯繫的其他行業參與者（如我們的出行行業業務的業務夥伴）介紹或推薦結識該等客戶。

在典型的非出行行業項目中，我們的客戶將需要信息系統產品和服務的交付，因此我們全面承擔採購、安裝、配置、激活及提供培訓及售後服務等責任。根據我們提供優質服務的承諾，我們亦會參與客戶項目的早期規劃階段。憑藉我們的現有經驗，

業 務

我們為客戶的現有系統提供改進建議，並為其系統開發提供量身定制的解決方案。此外，我們的供應商傾向依賴我們等業務夥伴提供業務發展、解決方案設計、實施、交付及維護服務。該方法使他們能夠實現市場擴張，同時專注於核心競爭力。

截至最後實際可行日期，我們已簽訂合約的48個項目有合約總額人民幣35.6百萬元尚未確認為收入。

我們項目的工期指自簽訂合同起至客戶驗收項目為止。於往績記錄期間，我們的出行行業項目的工期介乎0.5至94個月，平均為九個月，而非出行行業項目的工期介乎0.5至20個月，平均為1.7個月。部分項目因客戶原因（包括客戶管理人員頻繁變動、行政手續延誤等），導致工期大幅延長，影響到項目驗收。此外，由於我們提供的服務相對簡單，若干項目的工期較短。對於客戶在簽訂合同起計一個月內驗收的項目，我們將其工期記為0.5個月。考慮到我們項目的平均工期及同業的收入確認政策，董事認為於項目竣工及交付予客戶時確認數字化及業務解決方案業務的收入屬合適。

下表載列我們於往績記錄期間投標的項目數目、中標項目數量及中標率：

	截至12月31日止年度			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	止六個月 2025年
我們曾投標的項目數量	15	22	30	11
中標項目數量	15	20	28	11
中標率 ⁽¹⁾	100.0%	90.9%	93.3%	100.0%

附註：

(1) 按中標項目數量除以同期我們曾投標的項目數量計算。

業 務

服務

我們的服務主要包括：

- **軟件開發／採購服務：**我們承接軟件開發／採購項目，以滿足客戶對功能及應用的特定需求。此服務包括創建專用軟件、數據分析平台、企業運營及營銷軟件、軟件及硬件接口。經磋商後，我們可能保留該等軟件及相關技術的知識產權。

有關客運行業客戶的軟件主要包括(i)我們自主開發的站務系統、道路客運監控系統、公眾出行服務系統等軟件；及(ii)外部採購的操作系統、數據庫、網絡安全系統等軟件。有關非客運行業客戶的軟件主要包括主要外部採購的操作系統、數據庫及網絡安全系統。

- **硬件採購、銷售及配套服務：**根據每個項目的具體規劃，我們採購及銷售硬件及設備，包括計算機、打印機、移動設備、網絡設備、檢票閘、自助售票機、大屏幕、廣播系統等設備，並提供安裝、維護及其他配套服務。
- **系統集成：**我們通過將系統軟件、應用軟件及一系列通用及專用設備與通信技術相結合，從而提供全面的解決方案。我們通過具體的實施及交付方式，提升客戶的智能化管理與運營能力。

業 務

定價及收入模式

我們為客戶提供數字化及業務解決方案以換取費用，其中就若干項目而言，費用乃分階段支付予我們，須視乎與個別客戶的磋商而定。首期付款通常佔總費用的10%至50%。就若干項目且基於磋商，我們的客戶要求按總費用約5%至10%的質量保證金，回報期一般介乎於項目交付後一至三年不等。請參閱「財務資料－節選財務狀況表項目的說明－合約資產」。

在典型的非客運行業項目（我們主要提供採購及銷售服務）中，我們根據軟件及硬件組件的市場價格，再加入有關初步規劃及設計、安裝服務及維護服務的成本進行定價。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，來自非客運行業項目的毛利分別為人民幣6.1百萬元、人民幣15.5百萬元、人民幣10.7百萬元、人民幣3.6百萬元及人民幣6.0百萬元。

合約條款

我們根據客戶所需的特定服務與客戶訂立單獨的協議。就我們的系統集成服務而言，我們主要使用客戶提供的合約模板，其條款及條件或有很大差異。我們的一般軟件及硬件服務協議提供一次性或分期付款的選擇並包含保修期。於保修期內，我們承擔自行開發產品且非人為因素造成的損壞的維修費用。於保修期後，我們可能就維修服務、零件更換及上門服務收取費用。對於我們為客戶採購的硬件和設備，保修期通常為一年，並可支付額外費用選擇延長保修期。我們的一般開發及服務協議規定我們保留所提供軟件及相關技術的知識產權，且未經我們事先書面許可，客戶不得進行未經授權的修改、反向工程或轉讓軟件。

業 務

信息基礎設施及技術

我們運用大數據分析、AI解決方案及雲技術等技術，幫助客戶提高效率、簡化管理、提高客戶忠誠度並提升盈利能力。

大數據分析

我們的大數據分析是加強多領域數據驅動決策不可或缺的一部分：

- **業務及交易數據分析**：涉及數據趨勢分析，使企業能夠了解歷史模式及改善業務交易的動態。這些分析能力對戰略規劃和競爭分析至關重要。
- **行為分析**：關於互聯網平台消費端用戶特徵及行為的分析。

數據分析平台

隨著智慧交通及數字技術的飛速發展，我們在交通數據的處理及分析方面取得重大進展。憑藉大數據分析能力，我們獨自建立先進的數據分析平台，為我們的業務合作夥伴提高業務效率、優化運營及推動創新提供堅實基礎。我們運用數據分析平台協助業務合作夥伴對他們的交易數據進行分析，使他們能夠做出更好的業務決策。我們一般不會就數據分析平台收取額外費用。

我們的數據分析平台的主要特點包括：

- **數據整合**：基於自我們的運營中累積的數據，我們的數據整合平台將數據淨化、轉換並整合至統一的數據倉庫中，為後續數據分析奠定基礎。
- **數據儲存及處理**：利用阿里雲提供的解決方案，實現高性能的批處理及串流處理。
- **實時監控及決策支持**：整合各種可視化工具，我們提供實時出行數據儀表板及報告。此外，我們實現數據報告生成及分發的自動化，進一步提升業務運營效率。

業 務

我們採用統一的批量和實時數據架構，可進行實時分析，提供對動態決策過程至關重要的直接見解。分析數據的能力賦予我們的客戶競爭優勢，得以更快地應對市場變化和消費者行為。

AI解決方案

我們利用由阿里雲提供的大規模AI模型分析海量數據，以識別模式並預測用戶需求，以更加主動的方式開展業務及管理，這不僅有助於在升級前解決潛在問題，還可以定制服務體驗，有效滿足個人喜好及要求。特別是，RAG技術和自主開發的AI代理模型是我們技術組合中的前沿技術。RAG技術增強了我們系統通過從龐大的數據庫中檢索相關信息來生成響應的能力，從而提高準確性和上下文相關性。同時，我們的AI代理模型旨在自主執行複雜任務，交互性適應和學習，以提供日益複雜和個性化的服務。這些技術共同提升了我們運營的效率和交互的質量。因此，用戶和業務合作夥伴均受益於更精細、更高效和更高質量的服務交付系統。

雲技術

我們採用雲技術加強向我們的客運站及企業客戶提供的服務，特別是通過應用基於雲的客運站管理，以實現遠程訪問及標準化運營。我們的關鍵技術包括以下各項：

- *基於VPN的組網技術*：我們已實施基於VPN的組網技術，以協助客戶使用網絡服務。這種創新方法滿足了重要的技術及運維需求，例如系統數據檢索、數據分發、系統升級及網絡監控。通過整合該技術，我們大大提升全國業務的連通性和效率，確保了我們網絡中的無縫通信和數據流。
- *基於補償的分佈式技術解決方案*：該解決方案解決了分佈式環境中分佈式售票系統固有的一致性問題。通過應用基於補償的方法確保數據的一致性，我們改善了數據完整性和交易一致性，從而提高我們售票流程的可靠性。

業 務

- **高性能數據交換平台：**我們利用分佈式消息系統開發了一個數據交換平台，可實現快速數據傳輸，從而提升信息的及時性。該平台對實時決策至關重要，並為高效處理海量數據提供了強大的基礎設施。
- **數據快速檢索系統：**我們解決了時刻表快速更新和高效查詢方面的問題。該技術允許快速更新和檢索大量實時數據，極大提升了用戶體驗及運營響應能力。
- **分佈式數據庫技術：**我們採用分佈式數據庫技術解決了高併發環境下的存儲和查詢問題。該系統支持可擴展、可靠的數據管理，確保我們的數據庫能夠在不影響性能的情況下處理大規模的併發訪問。

安全

我們非常重視乘客、司機和僱員的安全。我們在建立安全管理協議及實施技術安全解決方案方面作出了重大投資。我們制定了全面的安全協議，覆蓋每次行程前、中、後的風險，並設立了專門的投訴解決程序。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的安全措施基本符合中國出行行業的市場慣例。具體而言，

- 就我們的客運服務業務而言，實際承運人為出行服務提供商，其對乘客承擔安全運輸責任。更多詳情請參閱「客運服務－聯網售票服務」及「客運服務－定制客運服務」。
- 就我們的網約車服務業務而言，我們作為乘客的實際承運人並對交通服務承擔全部安全責任。更多詳情請參閱「網約車服務－合規和安全措施」。
- 就我們的數字化業務解決方案業務而言，由於我們服務的性質使然，我們的僱員可能需要在項目現場等環境中工作或視察項目現場等環境。鑑於固有的意外及受傷風險，我們已實施一套記錄及處理業務營運中的意外的制度。我們要求員工及時向其主管報告任何事故。主管隨後應向項目經理和我們的人力資源部門報告，他們隨後將記錄意外並跟進受傷僱員的狀況。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在營運過程中並無遇到任何重大意外或工作安全事故，我們亦未收到僱員有關任何人身或財產損失的任何重大申索。

業 務

研發

我們持續投資在研發方面，以改進我們的技術並支持我們運營。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們分別產生研發開支人民幣44.8百萬元、人民幣32.7百萬元、人民幣34.3百萬元、人民幣16.0百萬元及人民幣16.6百萬元，分別佔我們相應期間收入的5.5%、2.7%、2.1%、2.2%及1.8%。詳情請參閱「財務資料－主要綜合損益表項目說明－研發開支」。

截至2025年6月30日，我們有一個專門的研發部門，由115名成員組成，佔我們僱員總數的24.9%，其中83.5%持有學士或以上學位。研發部門分為四個專門研究團隊，各自負責以下方面的研發：(i)道路交通，主要專注於為出行服務提供商開發有關「出行365」的應用程序、小程序及產品，及「客運達」產品；(ii)網約車，主要專注於網約車運營產品及支持；(iii)綜合出行，主要專注於綜合出行平台及產品研發；及(iv)通用應用，主要專注於不同業務分部通用的應用研究。

我們可能參與大學、研究機構及其他實體的研發計劃。有關研發計劃的詳情通常由單獨的特定協議規定。該等研發計劃產生的任何知識產權的所有權將按個別情況進行磋商。例如，我們與交通運輸部公路科學研究所及東南大學合作承擔國家重點研發計劃「車路一體智能交通」項下的關鍵項目「京津冀城市群多模式客運樞紐一體化運行關鍵技術」的若干課題。另外，我們積極參與交通運輸部的「一票制」信息融合與賦能平台研發項目。該平台旨在建立鐵路、公路、水路、民航綜合數據共享機制，推動各運輸方式間數據實時共享和獲得無縫的公眾出行體驗。這種合作確保我們的運營以數據為依據，從而提高運營效率和客戶滿意度。我們也會利用我們日常運營中產生的運輸數據、根據業務合作夥伴的需要及相關法規規定，分析線上線下數據並將我們的分析傳遞給他們，以促進彼等作出決策。

業 務

數據隱私及安全

數據安全對我們的業務運營至關重要，我們致力於數據安全和個人信息保護。為有效提供服務，我們可能會收集及使用個人信息。該等信息包括手機號碼、身份證號碼、行程、駕駛執照、交易金額及其他。我們僅在用戶授權或具有法律法規規定的其他法律依據的情況下，為明確目的收集和使用個人信息和數據。我們通常會在適用法律法規規定的處理個人信息及數據所需的最短時間內或法律法規規定的其他時間內（範圍為數天至數年）在我們的平台上保留個人信息及數據。我們不會與任何第三方共享、轉讓或披露個人信息，除非在取得用戶同意或者根據法律法規適用的其他情形下，包括在必要時為用戶提供服務。我們於隱私政策內告知用戶我們可能會與第三方共享有關其使用我們平台的數據和信息。此外，我們已在平台的隱私政策中訂明，用戶可選擇刪除其數據。我們並無亦不會將我們擁有的任何個人資料轉移至中國境外的任何司法權區。

我們已制定有關網絡安全、數據安全、數據備份及恢復、個人信息保護、信息安全事件管理及應急計劃的內部政策及指引，以確保個人信息不會被不當訪問或披露。我們已實施內部指引，當中規定獲授權訪問以進行處理的個人信息的僱員須嚴格遵守數據最少化的原則。根據我們的內部指引，該等僱員僅獲允許訪問其執行特定職責所需的最少量個人數據，並獲授有效履行其職責所需的最低數據操作權限。我們的內部控制指引涵蓋數據處理的整個生命週期，包括數據收集、數據加密和傳輸、數據存儲安全、數據備份和恢復、數據處理、數據的正確使用以及數據銷毀和處置。

我們已在我們的平台上採納並提供數據使用及隱私政策，其描述了我們的數據安全及個人信息保護常規。我們承諾根據適用的法律管理及使用從用戶那裡收集到的數據，並且我們僅會在用戶同意的條件下或在適用的法律或法規規定的基礎上使用用戶數據。

我們亦利用各種技術及系統來保護用於我們受託提供服務及產品的個人信息。例如，乘客將使用加密號碼通過我們的網約車服務平台進行溝通。我們將使用加密、屏蔽或替換技術對重要數據進行脫敏處理。此外，我們對用戶數據實施全面的數據屏蔽，以抵禦潛在的黑客攻擊或安全攻擊。我們採用數據加密系統，旨在確保數據的安全存儲和傳輸，並防止任何未經授權的公眾成員或第三方以任何未經授權的方式訪問

業 務

或使用我們的數據。我們已在辦公系統中安裝防病毒及防火牆軟件，以防止數據攻擊、洩漏及篡改，且我們會不時升級該等軟件。我們在機密資料儲存方面採取安全預防措施。我們的信息技術網絡配置了多層保護，以保護我們的數據庫和服務器。為保障我們運營及數據分析的各個階段的安全，所有用戶數據均存儲在我們受防火牆保護的物理服務器或由知名第三方雲服務提供商運營的雲存儲系統上。我們每天均會備份用戶數據以盡量降低用戶數據丟失或洩漏的風險。於往績記錄期間，我們與第三方雲服務提供商訂立了具有法律約束力的協議，其中規定訂約方須嚴守資料保密並僅可將資料用於預定用途，嚴禁未經授權披露、複製或分發其內容，違規者或會面臨法律訴訟。

為確保我們持續遵守有關網絡安全、信息安全、隱私及數據安全的適用法規，並降低與監管發展相關的任何潛在風險，我們已採取具體措施。我們已根據《中華人民共和國網絡安全法》實施網絡安全等級保護，完成並取得三級保障證書（信息系統安全等級保護備案證書）。我們密切關注數據安全和個人信息保護領域的新法規、技術和規定。

根據我們的數據安全及個人信息保護政策，我們按數據被篡改、破壞、洩露或非法獲取和使用可能對國家安全、公共利益或個人和組織的合法權益造成的損害程度，對數據進行分類。我們在我們運營的所有系統中建立了全面的訪問限制，根據地區和數據類型限制員工訪問數據。所有數據訪問記錄的詳情將保存在我們的審核日誌中。

此外，我們要求我們的僱員必須與我們訂立保密協議。保密協議規定（其中包括）我們的僱員有法律義務不向任何其他方共享、分發或出售機密信息（包括所擁有的客戶及乘客的資料及信息）。我們的僱員亦負有法律責任於辭職時交出所擁有的所有機密資料，並於其後保留其保密義務。倘僱員違反保密義務或因其他不當行為導致我們的機密資料洩露，則須承擔賠償責任。

業 務

我們已成立專門的數據及信息安全管理團隊，以制定數據保護策略、評估數據安全風險及監督數據安全事宜。截至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守有關網絡安全及數據安全的現行有效及適用的中國法律。截至最後實際可行日期，我們認為中國有關網絡安全、數據安全及隱私保護的法律法規不會對我們的業務運營產生重大不利影響。截至最後實際可行日期，我們並無因濫用個人信息或數據或任何其他相關事宜而受到任何用戶的質疑或申索，或受到任何監管機構的任何行政處罰或罰款。於往績記錄期間，我們並無經歷第三方服務提供商不當使用數據的情況。截至最後實際可行日期，我們並無發生任何數據洩露事件。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因該等事件而蒙受任何重大損失或對收入的負面財務影響。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，基於(i)我們未發生數據或個人信息洩露的重大事件，不存在數據隱私和保護法律法規的重大違規情形，也未面臨涉及數據隱私和保護法律法規而由相關政府主管部門或第三方發起的未決或將發生的重大調查或其他法律程序；(ii)我們未曾因違反數據隱私和保護法律法規而遭受任何相關監管部門的任何重大行政措施、罰款或處罰，亦未曾因網絡安全審查事宜接受過網信辦的任何調查；(iii)我們已在重大方面遵照適用數據隱私和保護法律法規要求實施數據隱私及保護內部政策、程序及措施，以確保安全儲存、使用及傳輸數據，並防止擅自存取或使用數據；及(iv)我們將持續密切關注網絡安全、數據安全及個人信息保護方面的立法及監管發展，與相關政府部門保持持續溝通，並及時實施一切必要措施以確保持續遵守相關法律法規，董事及我們的中國法律顧問認為，(i)我們能夠在所有重大方面遵守數據隱私及保護法律法規，且(ii)數據隱私及保護法律法規不會對我們的業務運營或建議[編纂]產生重大不利影響。

有關網絡安全、數據安全及隱私保護的法律法規詳情，請參閱「監管概覽－有關信息安全及審查的法規」及「監管概覽－有關隱私保護的法規」。有關相關風險，請參閱「風險因素－我們的業務涉及收集、存儲、處理和傳輸大量數據，可能受到複雜且不斷變化的網絡安全、信息安全、隱私和數據安全相關法規和監督所約束。全面遵守相關法律法規可能會產生巨額成本並分散管理團隊注意力」。

業 務

季節性

客運行業具有季節性波動的特點。我們的業務已經歷並預期將繼續經歷季節性，因此我們的收入可能因季度而異。我們通常在假期及節日民眾城際出行需求較大時錄得較高的客運服務收入。由於我們網約車服務業務於往績記錄期間出現大幅快速增長，因此難以從我們的網約車服務業務歷史業績中辨別出該季節性趨勢。請參閱「財務資料－影響我們經營業績及財務狀況的主要因素－季節性」。

我們的客戶

我們擁有廣泛的客戶群。就我們的客運服務業務而言，我們的客戶主要為客運站及客運企業。就我們的網約車服務業務而言，我們的客戶為乘客。就我們的數字化及業務解決方案業務而言，我們的客戶主要為企業客戶及政府機構。

我們務求與客戶建立並維持良好關係。我們擁有一支員工團隊，致力於加強我們與現有客戶的關係，並發展與潛在客戶的關係。我們認為我們並無客戶集中風險。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們的前五大客戶分別佔我們總收入的7.1%、6.3%、4.2%及3.8%。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們的最大客戶佔我們總收入的4.3%、2.9%、1.1%及1.3%。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間各相關期間的五大客戶的若干資料。

排名	客戶	所購買 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
截至2022年12月31日止年度								
1	北京凱寶	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備	34.9	4.3	2021年	主要從事提供信息服務。	收取終端客戶付款後	人民幣11百萬元
2	北京四方繼保自動化股份有限公司	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備及技術服務	8.2	1.0	2022年	主要從事輸配電及控制設備、電力電子裝置、工業用自動控制系統裝置製造。該客戶於上海證券交易所上市。	交付及發票開具後90天	人民幣833.4百萬元
3	蘇州創旅天下信息平台技術服務有限公司	我們客運服務業務下的增值服務	7.9	1.0	2016年	主要從事提供線上旅遊服務。該客戶為聯交所上市公司的附屬公司。	發票開具後5個營業日	人民幣50百萬元
4	客戶A ⁽¹⁾	我們客運服務業務下的大巴車票銷售技術及我們數字化及業務解決方案業務下的數字化服務	3.6	0.4	2013年	主要從事提供客運服務。該客戶於上海證券交易所上市。	客運服務結算後2個營業日，而數字化服務則按合約進行分期	人民幣284.5百萬元

業 務								
排名	客戶	所購買 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
5	阿里巴巴集團 ⁽²⁾	我們客運服務 業務下的 增值服務	3.1	0.4	2016年	阿里巴巴集團是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的阿里巴巴集團附屬公司主要從事線上旅遊平台服務。阿里巴巴集團於紐交所及香港聯交所主板上市。	發票開具後 10個營業 日	154.6百萬 美元
截至2023年12月31日止年度								
1	北京凱寶	我們數字化及 業務解決方 案業務下的 IT設備	34.9	2.9	2021年	主要從事提供信息服務。	收取終端客 戶付款後	人民幣 11百萬元
2	北京四方繼保自動化 股份有限公司	我們數字化及 業務解決方 案業務下的 IT設備及 技術服務	24.0	2.0	2022年	主要從事輸配電及控制設備、電力電子裝置、工業用自動控制系統裝置製造。該客戶於上海證券交易所上市。	交付及發票 開具後90 天	人民幣 833.4百萬元
3	攜程集團有限公司	我們客運 服務業務 下的增值 服務	6.7	0.6	2019年	攜程集團有限公司是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的攜程集團有限公司附屬公司主要從事線上旅遊服務。攜程集團有限公司在納斯達克及香港聯交所上市。	通知後3個營 業日	不適用

業 務								
排名	客戶	所購買 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
4	客戶A ⁽¹⁾	我們客運服務 業務下的 大巴車票 銷售技術	5.2	0.4	2013年	主要從事提供客 運服務。該客 戶於上海證券 交易所上市。	結算後3個營 業日	人民幣 284.5百萬元
5	客戶B ⁽¹⁾	我們數字化及 業務解決方 案業務下的 電子車票 設備及服務	5.0	0.4	2021年	主要從事客運站 管理。	按 合 約 進 行 分期	人民幣 82.6百萬元
截至2024年12月31日止年度								
1	北京凱寶	我們數字化及 業務解決方 案業務下的 IT設備	16.9	1.1	2021年	主要從事提供信 息服務。	收 取 終 端 客 戶付款後	人民幣 11百萬元
2	客戶C ⁽¹⁾	我們數字化及 業務解決方 案業務下的 系統集成 服務	16.3	1.0	2016年	主要從事客運站 管理。	按合約分期	人民幣 60.4百萬元

業 務								
排名	客戶	所購買 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
3	北京四方繼保自動化股份有限公司	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備及技術服務	14.4	0.9	2022年	主要從事輸配電及控制設備、電力電子裝置、工業用自動控制系統裝置製造。該客戶於上海證券交易所上市。	交付及發票開具後90天	人民幣833.4百萬元
4	客戶D ⁽¹⁾	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備及技術服務	13.6	0.9	2022年	主要從事軟件開發和信息控制技術。	項 目 驗 收 後 支 付 90%，一年後支付剩餘10%保固金；或項目驗收後支付100%	人民幣230.7百萬元
5	攜程集團有限公司	我們客運服務業務下的增值服務	6.1	0.4	2019年	攜程集團有限公司是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的攜程集團有限公司附屬公司主要從事線上旅遊服務。攜程集團有限公司在納斯達克及香港聯交所上市。	通知後3個營業日	不適用

業 務								
排名	客戶	所購買 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
截至2025年6月30日止六個月								
1	北京凱寶	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備	11.9	1.3	2021年	主要從事提供信息服務。	收取終端客戶付款後	人民幣11.0百萬元
2	客戶D	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備及技術服務	9.2	1.0	2022年	主要從事軟件開發和信息控制技術。	項 目 驗 收 後 支 付 90%，一年後支付剩餘10%保固金；或項目驗收後支付100%	人民幣230.7百萬元
3	北京四方繼保自動化股份有限公司	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備及技術服務	7.2	0.8	2022年	主要從事輸配電及控制設備、電力電子裝置、工業用自動控制系統裝置製造。該客戶於上海證券交易所上市。	交付及發票開具後90天	人民幣833.4百萬元
4	客戶E	我們數字化及業務解決方案業務下的IT設備	3.6	0.4	2025年	主要從事製造計算機、通信及其他電子設備。	交付後支付95%，5%於保固期滿後支付	人民幣61.1百萬元

業 務

排名	客戶	所購買 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總收入 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
5	客戶A	我們客運服務 業務下的大 巴車票銷售 技術及我們 數字化及業 務解決方案 業務下的數 字化服務	2.6	0.3	2013年	主要從事提供客 運服務。該客 戶於上海證券 交易所上市。	客運服務結 算後3個營 業日，數 字化服務 按合約分 期	人民幣284.5 百萬元

附註：

- (1) 該客戶不同意在本文件內披露其名稱。
- (2) 我們向其提供服務的實體主要為飛豬。

於往績記錄期間各期間，北京凱寶為我們的五大客戶之一。於往績記錄期間各期間，來自北京凱寶的收入分別為人民幣34.9百萬元、人民幣34.9百萬元、人民幣16.9百萬元、人民幣9.8百萬元及人民幣11.9百萬元，分別佔有關期間總收入的4.3%、2.9%、1.1%、1.3%及1.3%。此外，於2022年，阿里巴巴集團為我們的五大客戶之一。於2022年，來自阿里巴巴集團的收入為人民幣3.1百萬元，佔該年總收入的0.4%。阿里巴巴集團將成為上市規則界定的關連人士。請參閱「關連交易 — 關連人士」。

除上述者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無董事、彼等各自的聯繫人或本公司任何股東（據董事所知擁有本公司已發行股本5%以上）在我們任何五大客戶中擁有任何權益。

業 務

第三方付款安排

過往，由於我們若干客戶的要求（個別或集體統稱為「**相關對手方**」），本集團通過相關對手方指定的第三方賬戶與彼等結算交易（「**第三方付款安排**」）。第三方付款安排主要涉及(i)我們數字化及業務解決方案項目的客戶付款結算，及(ii)本集團向我們的客運服務板塊下的客運站及客運企業的票款結算。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，相關對手方的指定第三方向本集團分別支付約零、人民幣0.3百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元及零，佔有關期間我們總收入的零、0.02%、0.02%、0.03%及零。同期，來自相關對手方（我們已向其作出付款）的收入分別為人民幣0.6百萬元、人民幣1.6百萬元、人民幣1.4百萬元、人民幣0.5百萬元及零，分別佔我們於相關期間總收入的0.07%、0.13%、0.09%、0.07%及零。於往績記錄期間，概無任何個別相關對手方對本集團收入作出重大貢獻。我們的董事已確認，於往績記錄期間，概無任何客戶的指定第三方為本集團關連人士，且有關指定第三方均獨立於本集團各董事、高級管理層及股東。

我們使用第三方結算安排主要為便利相關對手方。經弗若斯特沙利文確認，第三方結算安排在業界非屬罕見。本集團已於最後實際可行日期前終止所有第三方付款安排。本集團認為，終止安排概無且將不會對本集團業務、經營及財務業績產生任何重大不利影響。

已向我們的客戶及其參與第三方付款安排的指定第三方付款人或收款人尋求確認，(i)與本集團的所有結算均由真實交易支持；(ii)結算金額與相關交易產生的金額一致；(iii)不存在商業賄賂、洗錢、逃稅或與本集團有關第三方付款安排的現有或潛在紛爭；及(iv)彼等從未亦不會就透過第三方付款安排向或自本集團發出的任何交易付款索取任何利息，且與第三方付款安排有關的任何風險將由客戶及彼等的指定第三方承擔（而非本集團）。

業 務

經我們的中國法律顧問告知(i)只要其為基於真實交易，中國適用法律法規沒有明確禁止第三方付款安排；及(ii)就已提供上述正式簽署確認函的客戶及彼等指定第三方，本集團根據第三方付款安排被認定有義務向客戶或彼等指定第三方返還資金的風險相對低。

基於前述，我們的董事認為使用第三方付款安排對本集團概無任何重大不利影響。

我們採納經改善的內控措施，以保障我們的利益免於與第三方付款安排有關的風險，包括但不限於以下：

- 我們與客戶訂立的協議中將列明各客戶的銀行賬戶資料，並保證該等資料與相關客戶的營業執照一致；
- 本集團將密切監察客戶付款賬戶資料，以識別任何第三方結算安排；
- 就向任何對手方支付的款項而言，本集團的財務人員將於付款前核對其賬戶資料；
- 如未能達成上述要求，我們的僱員須拒絕及／或退回第三方付款人支付的所有款項以及第三方收款人的付款要求；及
- 我們按照職責分工的原則管理本集團的銀行賬戶。我們財務部門的人員各被指派不同職責，負責核實、記錄、管理及結算通過該等賬戶進行的交易，以確保我們會計記錄的準確度，降低賬戶被濫用的風險及避免賬戶安全風險。

我們的董事認為上述措施對預防未經授權的第三方付款安排及相關風險屬有效及充分，且我們的董事日後將監督前述經改善的第三方付款安排內控的有效性。

業 務

我們的供應商

就我們的客運服務業務而言，我們主要自地區技術提供商、電子支付平台及電信運營商採購服務。就我們的網約車服務業務而言，我們的供應商主要包括司機、運力夥伴、聚合平台及將聚合平台上乘客需求與我們平台上司機匹配的SaaS技術服務提供商。就我們的數字化及業務解決方案業務而言，我們的供應商主要是軟件及硬件提供商。

我們根據服務質量、價格及業務需求選擇供應商。我們一般通過銀行轉賬及電子支付結算應付供應商款項。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們向五大供應商的採購額或與五大供應商交易產生的收入成本分別佔我們總採購額或總收入成本的12.7%、11.0%、10.0%及10.0%。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們的最大供應商佔我們總採購額的7.2%、6.5%、6.7%及7.2%。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間各相關期間的五大供應商的若干資料。

排名	供應商	所提供 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總 收入成本 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
截至2022年12月31日止年度								
1	阿里巴巴集團 ⁽¹⁾	乘客流量及 其他信息 服務	54.5	7.2	2016年	阿里巴巴集團是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的阿里巴巴集團附屬公司主要從事線上旅遊平台服務及雲計算服務。阿里巴巴集團於紐交所及香港聯交所主板上市。	收到發票後 15個營業 日	154.6百萬 美元
2	中電長城科技 有限公司	電子設備	17.0	2.2	2022年	主要從事提供技術開發及諮詢服務。該供應商為深圳證券交易所上市公司的附屬公司。	合約簽立後 三個營業 日	人民幣 1,000.0 百萬元
3	廈門雲行信息 科技有限公司	技術服務	15.9	2.1	2019年	主要從事提供軟件開發及技術服務。	對賬後兩個 營業日	0.5百萬 美元

業 務

排名	供應商	所提供 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總 收入成本 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
4	攜程集團 有限公司	乘客流量及 平台服務	5.4	0.7	2019年	攜程集團有限公司是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的攜程集團有限公司附屬公司主要從事線上旅遊服務。攜程集團有限公司在納斯達克和香港聯交所上市。	付款於上月對賬完成後進行結算。	不適用
5	供應商C ⁽¹⁾	軟件	3.6	0.5	2022年	主要從事提供技術開發及諮詢服務。	貨物驗收後十個營業日	人民幣 2.0百萬元
截至2023年12月31日止年度								
1	阿里巴巴集團 ⁽¹⁾	乘客流量及 其他信息 服務	73.3	6.5	2016年	阿里巴巴集團是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的阿里巴巴集團附屬公司主要從事線上旅遊平台服務及雲計算服務。阿里巴巴集團於紐交所及香港聯交所主板上市。	收到發票後15個營業日	154.6百萬 美元

業 務

排名	供應商	所提供 產品／服務	交易金額 <i>(人民幣 百萬元)</i>	佔總 收入成本 的百分比 <i>(%)</i>	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
2	廈門雲行信息 科技有限公司	技術服務	17.9	1.6	2019年	主要從事提供軟件開發及技術服務。	對賬後兩個營業日。	0.5百萬美元
3	攜程集團有限公司	乘客流量及 平台服務	14.2	1.3	2019年	攜程集團有限公司是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的攜程集團有限公司附屬公司主要從事線上旅遊服務。攜程集團有限公司在納斯達克及香港聯交所上市。	付款於上月對賬完成後進行結算。	不適用
4	中電長城科技 有限公司	電子設備	10.3	0.9	2022年	主要從事提供技術開發及諮詢服務。該供應商為深圳證券交易所上市公司的附屬公司。	合約簽立後七個營業日	人民幣 1,000百萬元
5	北京神州數碼 有限公司	我們數字化及 業務解決方案業務下的 網絡交換機	7.5	0.7	2022年	主要從事提供技術開發和諮詢服務。該供應商為深圳證券交易所上市公司的附屬公司。	發貨後90日	人民幣 1,000百萬元

業 務								
排名	供應商	所提供 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總 收入成本 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
截至2024年12月31日止年度								
1	阿里巴巴集團 ⁽¹⁾	信息服務	102.9	6.7	2016年	阿里巴巴集團是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的阿里巴巴集團附屬公司主要從事線上旅遊平台服務及雲計算服務。阿里巴巴集團於紐交所及香港聯交所主板上市。	上月對賬完成後16個營業日	154.6 百萬美元
2	廈門雲行信息科技有限公司	技術服務	27.1	1.8	2019年	主要從事提供軟件開發及技術服務。	對賬後兩個營業日	0.5 百萬美元
3	攜程集團有限公司	平台服務	10.7	0.7	2019年	攜程集團有限公司是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的攜程集團有限公司附屬公司主要從事線上旅遊服務。攜程集團有限公司在納斯達克和香港聯交所上市。	付款於上月對賬完成後進行結算	不適用

業 務

排名	供應商	所提供 產品／服務	交易金額 (人民幣 百萬元)	佔總 收入成本 的百分比 (%)	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
4	中電長城科技 有限公司	電子設備	5.7	0.4	2022年	主要從事提供技術開發及諮詢服務。該供應商為深圳證券交易所上市公司的附屬公司。	合約簽立後 七個營業 日	人民幣 1,000百萬元
5	北京神州數碼 有限公司	我們數字化及 業務解決 方案業務下 的網絡 交換機	5.6	0.4	2022年	主要從事提供技術開發及諮詢服務。該供應商為深圳證券交易所上市公司的附屬公司。	發貨後90日	人民幣 1,000百萬元
截至2025年6月30日止六個月								
1	阿里巴巴集團 ⁽¹⁾	信息服務	62.6	7.2	2016年	阿里巴巴集團是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的阿里巴巴集團附屬公司主要從事線上旅遊平台服務及雲計算服務。阿里巴巴集團於紐交所及香港聯交所主板上市。	上月對賬完 成後16個 營業日	154.6 百萬美元

業 務

排名	供應商	所提供 產品／服務	交易金額 <i>(人民幣 百萬元)</i>	佔總 收入成本 的百分比 <i>(%)</i>	業務關係 開始年份	主營業務	信用期	註冊資本
2	廈門雲行信息科技 有限公司	技術服務	13.0	1.5	2019年	主要從事提供軟件開發及技術服務。	對賬後兩個營業日	0.5 百萬美元
3	攜程集團有限公司	乘客流量及 平台服務	4.9	0.6	2019年	攜程集團有限公司是一家從事多元業務的領先科技集團，而與我們合作的攜程集團有限公司附屬公司主要從事線上旅遊服務。攜程集團有限公司在納斯達克及香港聯交所上市。	付款於上月對賬完成後進行結算。	不適用
4	重慶新科佳都 科技有限公司	信息安全產品	3.2	0.4	2022年	網絡安全產品、信息技術諮詢服務、網絡技術研發、信息系統集成服務及計算機技術開發	交付後60日以六個月的銀行承兌匯票付款	人民幣 600.0 百萬元
5	安誠財產保險 股份有限公司 青島分公司	保險產品	2.9	0.3	2022年	財產險、農業險、大病醫療險	每月25日前轉付應繳保費	不適用

業 務

附註：

(1) 我們向其購買服務的實體主要包括高德及阿里雲。

於往績記錄期間各期間，阿里巴巴集團為我們的最大供應商。請參閱「風險因素－我們的網約車服務業務依賴我們與少數聚合平台的合作」。阿里巴巴集團將成為上市規則定義的關連人士。請參閱「關連交易－關連人士」。

除上述者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無董事、彼等各自的聯繫人或本公司任何股東（據董事所知擁有本公司已發行股本5%以上）在我們任何供應商中擁有任何權益。

客戶與供應商重疊

阿里巴巴集團是我們2022年的五大客戶之一，亦是我們於往績記錄期間的最大供應商。於往績記錄期間，我們主要向阿里巴巴集團提供增值服務，而我們向阿里巴巴集團的採購主要包括網約車服務業務的客流量及雲計算服務。飛豬（阿里巴巴集團的附屬公司，我們於往績記錄期間與其進行交易）是旅行服務行業具有重要影響力的參與者，整合了數千家機票代理、航空公司、旅行社及酒店供應商的資源，為乘客提供包括航班預訂、酒店預訂及旅行套餐在內的服務。就我們的客運服務業務而言，我們利用廣泛的客運站覆蓋範圍，為阿里巴巴集團提供增值服務。請參閱「－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」。就我們的網約車服務業務而言，高德（阿里巴巴集團的附屬公司）擁有中國最大的聚合平台之一，其龐大的網絡持續為我們帶來大量客流量，從而鞏固我們的市場份額。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，來自阿里巴巴集團的收入分別為人民幣3.1百萬元、人民幣1.9百萬元、人民幣0.6百萬元及人民幣21,900元，分別佔有關期間總收入的0.4%、0.2%、0.04%及0.02%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，自阿里巴巴集團的採購額或來自阿里巴巴集團的收入成本分別為人民幣54.5百萬元、人民幣73.3百萬元、人民幣102.9百萬元及人民幣62.6百萬元，分別佔有關期間採購總額或總收入成本的7.2%、6.5%、6.7%及7.2%。

董事認為，我們向阿里巴巴集團的銷售及採購乃於日常業務過程中根據一般商業條款並經過審慎周詳考慮後按公平基準進行。

業 務

於2023年及2024年，攜程集團有限公司為我們的五大客戶之一，且其於往績記錄期間亦為我們的供應商。於往績記錄期間，我們主要向攜程集團有限公司提供增值服務，而我們自攜程集團有限公司的購買主要包括網約車服務業務的客流量。攜程集團有限公司利用其廣泛的機票代理、航空公司、旅行社及酒店供應商網絡，提供包括航班預訂、酒店預訂、汽車租賃及旅行套餐在內的一整套綜合旅行服務，滿足旅行者廣泛的需求。就我們的客運服務業務而言，我們利用廣泛的客運站覆蓋範圍，為攜程集團有限公司提供增值服務。請參閱「一 客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」。就我們的網約車服務業務而言，攜程集團有限公司擁有中國的主要聚合平台之一。其龐大的網絡持續為我們帶來大量客流量，從而鞏固我們的市場份額。董事認為，我們向攜程集團有限公司的銷售及採購乃於日常業務過程中根據一般商業條款並經過審慎周詳考慮後按公平基準進行。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，來自攜程集團有限公司的收入分別為人民幣1.7百萬元、人民幣6.7百萬元、人民幣6.1百萬元及人民幣2.5百萬元，分別佔有關期間總收入的0.2%、0.6%、0.4%及0.3%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，自攜程集團有限公司的採購額或來自攜程集團有限公司的收入成本分別為人民幣5.4百萬元、人民幣14.2百萬元、人民幣10.7百萬元及人民幣4.9百萬元，分別佔有關期間採購總額或總收入成本的0.7%、1.3%、0.7%及0.6%。

營銷及品牌推廣

我們在乘客、出行服務提供商及網約車司機中享有很高的品牌知名度。我們通過各種聚合平台和我們自有平台提供卓越的出行體驗來吸引和留住乘客。我們定期在公眾號發佈內容。我們亦從事線下推廣，例如在大巴車站放置易拉寶營銷橫幅。我們亦同時進行交叉營銷和獎勵計劃。

我們將繼續採用聚焦營銷策略，以進一步提高我們的品牌知名度並獲得新的目標用戶。

競爭

中國傳統道路客運信息服務市場和定制道路客運信息服務市場相對分散，2023年前三大參與者分別佔總市場份額約42.9%及22.8%。

業 務

就「雲站務」及「客運達」等自有信息系統而言，我們與其他客運信息服務提供商競爭。對於面向乘客的平台（例如「出行365」），我們主要與其他旅遊服務平台競爭，包括國內航空公司、大巴車及火車票整合商以及傳統旅行社。隨著中國旅遊市場的持續發展，我們可能面臨來自新國內旅遊服務平台（包括其他主要互聯網公司運營的平台）或尋求進軍中國的國際參與者的日益激烈的競爭。隨著航空公司、鐵路公司及運輸公司加大直銷力度或與其他旅遊服務提供商以及進入旅遊業的內容平台及社交網絡結盟，我們亦可能面臨來自航空公司、鐵路公司及運輸公司的日益激烈的競爭。

我們基於多種因素進行競爭，其中包括品牌知名度、產品供應的深度和廣度、價格競爭力以及用戶支持和滿意度。我們認為，基於上述因素，我們完全有能力有效競爭。然而，我們目前或未來的部分競爭對手可能比我們擁有更長的經營歷史、更高的品牌知名度、更大的用戶及供應商基礎或更雄厚的財務、技術或營銷資源。

中國網約車服務市場相對集中，2024年前五大參與者佔總市場份額約86.1%。

我們的網約車服務業務與個人汽車保有量及使用量以及傳統交通服務（包括公共交通及出租車）競爭。為發展我們的網約車服務業務，我們基於出行服務在安全性、價格、便利性及舒適性方面的質量以及我們提供滿足其基本需求的其他服務的能力進行競爭，以吸引、尋求及留住用戶。我們亦基於我們增加司機收入、簡化其運營工作流程及降低車輛總擁有成本的能力，為我們的平台吸引、尋求及留住司機。

於2023年，中國道路客運行業數字化及業務解決方案的市場參與者超過100家。我們的數字化及業務解決方案業務與服務於客運行業及其他行業的其他數字化服務提供商競爭。競爭的加劇導致數字化及業務解決方案行業的整體毛利率受壓。該等因素的結合意味著我們行業的潛在進入者面臨的進入壁壘相對較低。

有關我們經營所在市場及我們面臨的競爭的更多資料，請參閱「風險因素－我們經營所在的行業競爭激烈。倘我們未能有效或成功地與現有及新競爭對手競爭，我們可能會失去市場份額，而我們的業務可能受到重大不利影響」及「行業概覽」。

業 務

知識產權

我們的知識產權主要包括與「盛威時代」名稱相關的商標及域名以及與我們的網站、技術平台、預訂軟件及我們業務的其他方面相關的著作權及其他權利。儘管我們並不依賴任何專利、知識產權相關合同或許可（公眾可獲得的部分商業軟件許可除外），我們將知識產權視為我們成功的關鍵因素。我們依賴商標及版權法、商業秘密保護以及與僱員訂立的保密協議來保護我們的知識產權。我們要求僱員訂立協議，於彼等受僱期間及離職後對與我們的用戶、方法、業務及商業秘密有關的所有資料保密。我們的僱員須知悉並確認彼等在受僱期間作出的所有發明、商業秘密、原創作品、研製成果及其他工序均為我們的財產。

截至2025年6月30日，我們在中國知識產權局註冊34項專利，包括在中國的29項發明專利、三項實用新型專利及兩項外觀設計專利。

截至2025年6月30日，我們在中國版權局註冊250項計算機軟件著作權。

截至2025年6月30日，我們在中國擁有61個註冊域名，而我們對該等域名擁有全部合法權利。截至最後實際可行日期，我們的所有註冊域名均有效。

有關我們知識產權的詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－有關我們業務的其他資料－知識產權」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因任何商標、著作權或其他知識產權的侵權行為而被提起任何重大申索或糾紛。

環境、社會及管治事項

概述

企業社會責任(CSR)是我們核心業務理念的基本要素，也是推動股東價值可持續增長的關鍵動力。我們矢志不渝地將CSR與可持續發展理念深刻融入企業運營的各個重要層面。為此目的，我們推行了一套全面的環境、社會及管治(ESG)政策，以指導在ESG事務上的管理。

業 務

在[編纂]後，我們將全面遵守主板上市規則附錄C2所載環境、社會及管治報告指引的相關要求，切實履行發佈年度ESG報告的職責。報告將涵蓋關鍵的ESG議題，對風險管理戰略進行評估，並追蹤績效目標的達成進展。我們將著重披露對公司可持續發展產生重大影響且對我們的股東至關重要的重大環境、社會及管治問題。通過這種透明且積極的方式，我們致力於在創造長期價值的同時，踐行負責任的企業公民承諾。

我們堅信，高效評估與管理關鍵ESG議題，並將其深度融合至我們的戰略規劃與日常運營之中，是實現長期可持續增長的關鍵。這一進程需要董事會的積極引領。[編纂]後或在適當情況下，董事會將全面擔當起制定、推行及評估ESG戰略與政策的重任，確保所有舉措均遵循主板上市規則附錄C2中的環境、社會及管治報告指引。面對不斷演進的法律法規與行業準則，我們將定期對上述政策進行更新。

董事會將監督ESG相關風險與機遇的識別、評估及管理，構建完善的ESG風險管理和內部控制系統。每年進行ESG報告，適時調整戰略方向。戰略決策委員會將監督和管理ESG相關風險及事項，包括制定ESG戰略與政策、跟蹤ESG動態及向董事會提供建議。為確保該等戰略的有效實施，董事會任命總裁辦負責具體執行ESG計劃，確保運營與ESG目標一致。通過這種嚴謹有序的方法，我們致力於創造長期價值，履行企業責任，推動ESG的持續進展。

[編纂]後，我們計劃招募具備ESG專業知識的優秀人才，以增強我們在可持續發展領域的核心競爭力。同時，我們將強化對董事、高級管理人員及全體僱員在ESG領域的培訓，旨在提升其專業素養與技能水平。

在處理環境、社會及氣候相關議題時，我們將充分考量內外部利益相關者的擔憂，緊密結合公司業務特色，並積極採納第三方專業機構的意見，以確保我們的ESG戰略既健全又具有前瞻性。

關鍵ESG風險與機遇的識別、評估和管理

董事會全面負責建立和維護有效的ESG風險管理和內部控制系統，定期評估其在保護本集團資產和股東利益方面的有效性。[編纂]後，我們將進行年度風險評估，該流程將全面覆蓋當前及潛在的業務風險，特別是與ESG相關的風險。基於評估結果，董事會將審查現有的戰略、目標和控制措施，並實施必要的改進措施，以期有效降低風險。

業 務

基於董事會與管理層的判斷，並參照可持續發展會計準則委員會(SASB)等權威外部機構所提供的重要性矩陣，以及第三方專家的專業見解，我們明確了與本公司業務息息相關的關鍵ESG議題。因此，我們已將ESG風險全面融入整體風險評估流程，確保這些關鍵議題得以有效管理與解決。

時間跨度	氣候相關風險類型	氣候相關風險	潛在影響	暫定應對舉措
短期(本報告期)....	物理風險：急性風險	暴雨和颱風等極端天氣	服務中斷，損壞車輛，降低客戶滿意度，對收入和品牌聲譽造成負面影響。	實施實時天氣警報並相應調整運營，確保在惡劣條件下提供安全服務並及時通知客戶。
中期(一至三年)....	轉型風險：政策和法規	日益嚴格的環境監管	更嚴格的排放標準和合規要求導致運營成本上升。	優化車輛調度和能源管理，提高效率，促進綠色運營，確保符合法規要求，降低額外成本。
	轉型風險：技術	減少碳排放的技術創新	由於需要採用更清潔的技術和調整當前的運營，成本增加。	及時了解碳政策和技術趨勢，逐步採用節能技術。

業 務

時間跨度	氣候相關風險類型	氣候相關風險	潛在影響	暫定應對舉措
長期(三年以上)....	轉型風險：市場	消費者環保意識提升	客戶流失，削弱市場競爭力和品牌聲譽。	實施綠色出行解決方案，增加清潔能源汽車的使用，以增強市場吸引力，保持競爭力。
	物理風險：慢性風險	持續高溫導致全球變暖和海平面上升	基礎設施損壞及極端天氣事件增加，破壞運輸服務的穩定性，提高運營成本。	加強氣候風險管理，優化高風險地區的運營和基礎設施，採用節能 and 可持續技術，提高運營韌性。

我們將不斷加強氣候風險管理能力，積極探索在日常運營中減少溫室氣體排放的有效途徑，以應對氣候變化。同時，採用節能技術，推動綠色轉型，使我們能夠進一步降低運營成本。

除氣候相關風險外，我們還發現了以下重大ESG議題及其潛在影響。

實質性議題	潛在風險、機遇和影響
工作場所安全.....	若無法確保一個安全的工作環境，我們將遭遇運營中斷及承擔法律責任的後果。為此，我們高度重視並致力於通過執行嚴謹的安全規程、開展定期檢查，持續提供安全教育培訓，營造一個安全、健康的工作場所作為首要任務，旨在預防事故的發生，並切實保障僱員的福祉。

業 務

實質性議題

潛在風險、機遇和影響

司乘安全.....	若無法確保司乘安全，可能會引發服務的中斷及客戶信任度的顯著降低。為此，我們在行程前、行程中、行程後以及應急響應的各個階段，均採取了全面的措施，並對司機提供系統性培訓，旨在切實保障所有相關方的安全無虞。
僱員關愛.....	若忽視對僱員的關懷，我們將面臨人才流失的潛在風險。因此，我們高度重視僱員的平等權益、多樣性與福利待遇，秉持公正原則評價僱員績效，並積極致力於僱員技能的培養與發展，旨在吸引、儲備、提拔及保留優秀人才。
社會責任.....	若忽視企業的社會責任，我們將面臨聲譽受損的風險。因此，我們高度重視社會責任的履行，積極推動行業標準的制定，並為社會提供實質性支持，旨在提升社會信譽和聲譽，同時為業務增長創造機遇。
節能減排.....	若忽視可持續運營，我們將面臨成本上升與聲譽受損的潛在風險。因此，我們專注於提升運營效率、減少能源與資源消耗，並推廣綠色實踐，以降低浪費並減輕氣候變化的影響。

下文概述了我們為管理和降低與關鍵ESG議題相關的風險而實施的措施。

工作場所安全

公司深知僱員安全的重要性，並已實施《火災管理辦法》以有效預防和降低火災風險，要求對各辦公區域和部門進行定期火災隱患排查，確保發現隱患即刻整改。

為提升消防安全意識及應急響應能力，《火災管理辦法》還要求：(i)定期開展消防演練和安全培訓；(ii)在顯著位置設置消防安全警示標識；(iii)對志願消防隊伍進行滅火器使用技能培訓；(iv)優化應急預案。

業 務

司乘安全

我們將司乘安全置於首位，為此，我們實施了一系列全面的安全措施，其中包括《註冊駕駛員崗前崗中安全教育培訓制度》與《365約車司乘安全管理制度》，覆蓋行程的各個階段。

在行程開始前，我們設定嚴格的准入門檻，要求司機必須提交身份證、駕駛證以及車輛登記證明，並對資質與行業經驗進行審查。此外，在接單之前，我們實施人臉識別驗證機制，以確保司機身份的一致性，最大限度地降低潛在風險。

行程中，我們依託先進的技術手段與大數據分析，全方位守護司機與乘客的安全。我們積極收集客戶反饋，同時採用虛擬中介號碼技術，精心保護乘客的隱私權益。乘客可便捷地分享行程信息，並在緊急時刻，通過內置的「110報警」功能，迅速向預設緊急聯繫人發送包含行程信息位置的警報。此外，我們建立了完善的應急響應機制，提供全天候的支持和理賠協助。

行程結束後，我們持續關注並致力於提升司機的安全教育水平與服務品質。通過線上線下結合的培訓方式，我們不斷加強司機的安全意識、精進駕駛技能，並確保其嚴格遵守行業規範。平台內置《司機課堂》，為司機提供了豐富的學習資源，司機可通過參與課程學習並通過考核，持續提升自身的安全服務能力。

僱員關愛

我們推行《人力資源管理手冊》及相關政策，規範用工管理，建立以人為本的高效人力資源管理體系，注重員工發展和共同成長。我們秉持平等、多元的用工原則，堅決抵制招聘過程中的任何形式歧視，嚴格禁止使用童工及強迫勞動。在《人力資源管理手冊》中，我們亦建立全面的福利體系，確保僱員在招聘錄用、解僱離職、薪酬福利等各個環節的合法權益得到充分保障，營造一個包容和諧的工作環境。

通過制定完善的《薪酬管理制度》，依據僱員的年度績效考評結果和公司整體效益進行薪資發放和調整，我們確保薪酬分配的透明與公正，促進僱員與公司共同成長。

業 務

我們堅信，人才是推動公司取得成功的關鍵因素之一，並將在各級僱員的職業發展與培訓方面傾注大量資源。更多詳情請參閱「一僱員」。

以下是報告期內與僱員相關的關鍵績效指標：

	截至6月30日止 六個月
僱員關鍵績效指標	2025年
僱員總數.....	462
按性別劃分的僱員總數	
男性	266
女性	196

社會責任

本公司一貫將履行社會責任視為企業發展的重要構成，矢志以實際行動回饋社會。我們憑藉大數據、雲計算等前沿技術，在網絡票務領域開展深度探索，作為主要起草單位，參與多項交通運輸行業標準，涵蓋《道路客運聯網售票系統》的第1部分：服務接口規範、第2部分：信息數據元、第3部分：數據交換、第7部分：網絡售票服務系統技術要求、第9部分：移動智能終端售票系統技術要求，以及《綜合交通電子客票信息系統互聯互通技術規範》等。於2022年，我們的「客運達」榮獲了中國公路學會運輸與物流創新成果二等獎，在該領域作出了重大貢獻。與交通運輸部公路科學研究院共同起草的《我國道路客運發展理論、政策和關鍵技術》獲得「2022年度中國公路學會科學技術獎」三等獎。

我們依託「365約車」平台，積極投身公益活動，以實際行動踐行社會責任，展現企業的責任與擔當。高考期間，我們組建公益車隊，為考生們保駕護航。

在自然災害面前，我們迅速響應，積極參與抗洪救災行動，提供必要物資，以確保受災社區能夠及時獲得援助，並助力災後重建與生計恢復。

業 務

反腐敗

我們高度重視反腐敗與廉潔建設工作，堅決杜絕一切違反紀律和法律法規的行為。為強化公司治理和內部控制，預防欺詐行為和商業賄賂，切實維護公司及股東的合法權益，我們制定了《反舞弊、反商業賄賂制度》，旨在規範員工行為，樹立廉潔、勤勉的工作作風，明確對各項舞弊、賄賂行為的界限。為降低舞弊、腐敗行為的發生概率，該制度建立具體的控制程序，對反舞弊教育培訓、宣傳倡導、舉報機制、補救措施和處罰做出明確規定。

內部控制委員會作為反舞弊與反賄賂工作的領導核心機構，承擔着指導與監督相關工作的重任，致力於推動管理層在全公司範圍內營造反舞弊、反賄賂的文化氛圍，並構建包含該等原則的全面內部控制體系。

為確保公司關鍵崗位人員嚴格遵守相關規定，我們要求關鍵崗位僱員簽署《廉潔承諾書》。[編纂]後，我們將要求高級管理層和所有關鍵崗位員工進一步加強對《反舞弊、反商業賄賂制度》的承諾和理解。此外，我們還將通過各種渠道在內部有效傳達反舞弊、反商業賄賂的政策、程序和具體措施，確保僱員接受到相關法律法規與職業道德標準的系統培訓，提升僱員辨識合法與非法、誠信與非誠信行為的能力，確保恪守道德規範。

公司秉持公平、公正和保密的原則，嚴謹處理所有投訴與舉報事項。我們推行了《員工意見反饋制度》，明確規定舉報人保護措施，確保舉報人身份和內容嚴格保密。我們向公眾開放舉報渠道，鼓勵僱員積極舉報任何疑似腐敗或非法活動，並承諾對所有舉報進行及時、深入的調查，確保公司的廉潔與合規。報告期內，本集團未涉及任何腐敗相關法律案件。

負責任供應鏈

負責的採購和穩健的供應鏈管理對於確保產品質量和供應鏈的可持續發展至關重要。為推動可持續發展與責任實踐，優化供應商管理，建立強大的供應商網絡，公司制定了《供應商管理辦法》，涵蓋採購政策、供應商選擇、評估和監督流程。我們根據產品或服務的特性及其對公司運營的重要性，對供應商實施分類管理，通過定期的綜合評估，考量其生產能力、產品質量、合同執行力、價格合理性及售後服務質量，並

業 務

據此靈活調整與供應商的合作關係。我們亦高度重視戰略性及高質量供應商的培育與發展，優化供應商結構，有效管控供應風險，確保供應鏈的持續改進。

我們制定了《採購管理制度》，嚴格遵循公平、透明的供應商選擇流程，優先選擇環保和信譽良好的供應商，確保供應鏈的質量與合規性。我們每半年對供應商進行評估，對於未達到既定標準的供應商，將暫停其合作資格，並通過重新評估機制鼓勵改進。通過實施高效的供應鏈管理策略，我們推動業務增長、提升運營效率，並促進供應商採納可持續實踐。

環境保護

我們認識到環境保護已成為推動可持續發展的核心要素。我們致力於優化環境實踐，在運營活動中節約能源和減少資源消耗，同時嚴格管控排放與污染，防止對環境造成破壞。

(a) 環境保護相關事項概述

我們將環境管理作為運營核心，嚴格遵循《中華人民共和國環境保護法》等相關法律法規，制定《質量、環境、職業健康安全一體化管理手冊》，持續優化管理體系，建立健全環境控制和長效管理機制。為積極響應國家「碳達峰」與「碳中和」的戰略目標，我們深刻認識到氣候變化管理與溫室氣體減排的重要性，並將其作為推動企業轉型升級、實現綠色可持續發展的關鍵路徑。在日常運營中，我們努力強化節能措施，優化資源配置，應對轉型風險，打造低碳、環保、可持續的發展模式，為構建生態文明社會貢獻力量。

為確保在面臨突發事件時能夠迅速而有效地採取行動，我們推行了《應急準備與響應控制程序》，全面識別潛在突發事件，確保在緊急情況下能夠迅速響應，有效預防並最大限度降低對人員、財產及環境的潛在危害。[編纂]後，我們將定期舉行應急演練，針對發現的不足進行持續改進，構建完善、高效的應急管理體系，為人員安全、財產安全及環境安全提供堅實可靠的保障。

業 務

(b) 資源使用和管理計劃

i. 能源

為提升能源和燃料效率，我們將更換老舊設備，優先採用節能型照明和高效率辦公設備，並加強定期維護，以減少不必要的能耗浪費。針對公司車輛，我們計劃優化行程安排、整合任務並規劃路線，以降低燃料消耗和排放。此外，我們將加強節能減排的宣傳教育，提升員工的節能減排意識。

ii. 水資源

我們的水資源消耗主要來自日常辦公和運營活動。我們將透過各種宣傳活動，提升僱員的節水意識，倡導水資源的高效利用與可持續管理。

iii. 資源消耗

我們致力於資源節約與降低環境影響。為此，我們將積極推進無紙化辦公，鼓勵僱員在日常工作中減少紙張使用。此外，為推進資源的循環利用，我們將鼓勵員工妥善回收或重複使用物品。

管理ESG相關風險的指標和目標

我們已建立相關指標和目標，以有效管理ESG相關風險，尤其重視環境問題。

鑑於業務規模與員工隊伍不斷壯大，我們預見能耗與廢物產出將呈增長趨勢。我們致力於通過一系列舉措預防環境問題，減少資源使用和廢物排放，確保日常運營對環境的影響降至最低。在確立ESG關鍵績效指標時，我們深入參考行業標桿實踐、歷史數據以及未來發展趨勢，以平衡業務增長與環境責任，推動可持續發展。具體措施涵蓋推廣綠色辦公、優化能源管理體系、嚴格執行廢物分類政策以及確保環境合規性。同時，我們亦將致力於降低人均能耗、水資源使用量及廢物排放量，並積極與利益相關方攜手合作，不斷完善ESG指標，推動持續改進。

業 務

在「資源使用和管理計劃」部分中，我們概述了為實現環境目標所採取的計劃。儘管我們不涉及生產過程，但我們將優化辦公室運營中能源和水資源的使用，減少廢物產生，降低能源和資源成本，從而幫助減少運營開支。此外，提高資源利用效率將簡化管理流程，提高生產率。在非財務層面，我們相信環境舉措將有力彰顯公司的可持續發展理念，展示對企業社會責任的承諾。

我們定期收集和審查關鍵績效指標，以確保其對本集團的持續相關性。以下是報告期內的關鍵績效指標：

i. 資源消耗

資源消耗	截至12月31日止年度			截至2025年 6月30日止 六個月
	2022年	2023年	2024年	
能源消耗：				
外購電力(千瓦時).....	193,190.5	201,991.8	178,300.8	80,956.8
汽油(升).....	4,428.4	5,143.1	5,983.3	1,939.6
綜合能源消耗量(噸標煤).....	28.5	30.4	28.3	12.0
百萬營收綜合能耗 (噸標煤／百萬收入).....	0.03	0.03	0.02	0.01
耗水量(噸).....	2,020.0	2,093.1	1,786.9	690.1
百萬營收耗水量(噸／百萬收入).....	2.5	1.7	1.1	0.8

附註：

1. 指標中的相關數值為根據本集團收集到的可用數據計算得出的估計數字

業 務

ii. 溫室氣體排放

排放	2022年	2023年	2024年	截至2025年 6月30日止 六個月
範圍一（直接排放） （噸二氧化碳當量）.....	9.7	11.3	13.1	4.2
範圍二（間接排放） （噸二氧化碳當量）.....	110.2	115.2	95.7	43.4
溫室氣體總排放量 （噸二氧化碳當量）.....	119.9	126.4	108.8	47.7
百萬營收溫室氣體 排放量（二氧化碳當量 噸／百萬收入）.....	0.2	0.1	0.1	0.1

附註：

1. 指標中的相關數值為根據本集團收集到的可用數據計算得出的估計數字

此外，我們與ESG相關的關鍵績效指標還包括社會問題，反映了我們對企業社會責任的堅定承諾。我們致力於為社會做出有意義的貢獻，確保所有僱員獲得公平、平等的待遇，同時維護健康、安全的工作環境。

僱員

截至2025年6月30日，我們有462名全職僱員，全部位於中國。下表載列截至2025年6月30日按職能及業務分部劃分的僱員人數。

職能	僱員人數	百分比 (%)
業務運營.....	58	12.6
研發.....	115	24.9
行政管理.....	69	14.9
銷售及營銷.....	158	34.2
客戶服務.....	62	13.4
總計.....	462	100.0

業 務

我們的成功取決於我們吸引、挽留及激勵合資格人員的能力。我們為僱員提供具競爭力的薪酬待遇，包括基本薪金、績效薪金、年終獎金、項目獎勵及長期激勵，以培養一支富有生產力和積極性的員工隊伍。

我們主要通過各種渠道招聘僱員，包括行業推薦、在線平台及招聘機構，以確保擁有多元化的人才儲備。入職後，我們的僱員將接受全面的初始培訓及定期培訓。我們的培訓課程涵蓋廣泛的主題，從管理和運營到銷售、營銷和技術。這種持續的教育確保我們的團隊始終精通最新的行業慣例和技術。

為遵守中國法律及法規，我們參加由相關的市級及省級政府部門組織的住房公積金及各種僱員社會保險計劃，包括住房、養老、醫療、工傷、生育及失業保險。此外，我們為部分員工提供意外傷害保險，增強他們的整體安全感和幸福感。我們的薪酬策略包括基於公司整體表現及僱員個人成就的酌情花紅。為進一步使我們的僱員及其利益符合本公司的長期目標，我們已實施以股份為基礎的激勵計劃。

我們致力與僱員維持良好關係。於往績記錄期間，我們並無發生重大勞資糾紛、停工或員工招聘困難，這反映了我們強大的組織文化及具吸引力的工作環境。

我們與僱員訂立標準保密及僱傭協議。與我們主要人員訂立的合同通常包括標準的不競爭契約，當中禁止僱員在受僱期間及通常在其僱傭關係終止後六個月內直接或間接與我們競爭，前提是我們在限制期內支付一定數額的補償。

保險

我們為我們的網約車服務投購各類保險，其中包括(i)承運人責任保險，覆蓋對乘客和司機造成的損失，此乃按照國家和地方交通部門有關網約車服務提供商的法規的規定；及(ii)若干員工的安全生產責任保險。根據中國適用法律及法規，於提供客運服務期間，實際承運人為出行服務提供商，其對乘客承擔安全運輸責任。因此我們並無義務為客運及安全運輸投保相關的保險。

業 務

我們根據法律法規的規定，規定營運車輛的擁有人（司機或其運力夥伴，視情況而定）投購強制交通意外保險及第三方責任保險。具體而言，(i)我們在與運力夥伴的協議中規定彼等為所有自有營運車輛投購強制交通意外保險和第三方責任保險；及(ii)我們要求每部營運車輛投保強制交通意外保險和第三方責任保險，方可投入服務。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的保單(i)覆蓋汽車意外引致的各類損失和費用，包括死亡、傷殘、醫療費和誤工費，此與中國一般市場慣例一致；及(ii)為充足且與一般市場慣例相若。

我們制定了內部控制措施，確保我們的保險實務完全符合相關法律法規。該等政策及內部控制措施包括（其中包括）：

- 根據我們與運力夥伴訂立的協議，我們要求該等運力夥伴管理及招募的車輛須購買充足意外責任保險及第三方責任保險。倘未能遵守此要求，則將導致運力夥伴承擔違約責任。
- 我們規定有意加入我們平台的司機及車輛必須提交適用保單的照片及任何其他所需憑證。不具備必要資質的司機及車輛不得加入平台。
- 我們定期驗證以確保司機及車輛憑證持續有效。於發現該等憑證失效後，我們將立即停止與相關司機及車輛合作。

此外，投購交通事故責任強制保險為車輛提供網約車服務的先決條件，我們核實車輛是否持有運輸證的過程亦可核實車輛是否已投購強制保險。

倘營運車輛的車主投購的交通事故責任強制保險及第三者責任保險的保單限額不足以涵蓋事故引起的索償，我們的承運人責任保險將用於賠償該等索償。倘營運車輛因未投保必要的保險而受到處罰，我們不會就該等處罰承擔法律責任。

業 務

於往績記錄期間，50項與我們的乘客因汽車事故造成的人身傷害有關的保險索賠已結案，索賠金額合共約為人民幣4.4百萬元，其中約人民幣3.9百萬元由保單全數承擔。於往績記錄期間，我們並無因保險索賠而須增加保費或自付費用。

此外，根據一般市場慣例，我們投購涵蓋我們財產損失的商業保險，但並無投購任何業務中斷保險或關鍵人員人壽保險，這些保險根據適用法律並非強制性。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們的業務相關的風險」。我們認為，我們的保險範圍足以滿足其現時的目的，且與中國一般市場慣例一致。我們定期審查我們的保險範圍，以確保其仍屬充分。

物業

我們的主要營業地點位於中國。截至2025年6月30日，我們概無擁有物業，而在中國多個城市租賃32項物業，總建築面積為6,014.1平方米，全部用作我們業務運營的辦公空間、員工宿舍或倉庫。我們的租賃物業用於上市規則第5.01(2)條所界定的非物業活動。我們認為，中國有充足的物業供應，因此我們的業務運營並不依賴現有租賃。

截至2025年6月30日，我們總建築面積5,113.1平方米的租賃物業的25項租賃協議未向中國相關土地及房地產管理部門辦理登記及備案，主要由於本公司無法控制的原因，即相關出租人沒有辦理租賃登記所需程序，或沒有提供租賃登記的充足文件，如房產權證或有關其向本公司出租物業的法律權利的其他相關證明。根據相關中國法律法規，租賃協議各方有責任將已簽立租賃協議登記備案。據中國法律顧問告知，租賃協議的效力及可執行性不受未向相關政府部門登記或備案租賃協議影響。根據相關中國法規，我們可能被相關政府部門責令在限期內登記相關租賃協議，倘未如期登記，我們可能就每項未登記租賃被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款，而截至最後實際可行日期，未登記上述25項租賃物業的可能最高罰款總額將為人民幣250,000元。截至最後實際可行日期，我們未曾接到相關政府部門要求我們登記該等租賃協議的任何命令。我們承諾根據相關政府部門所通知的任何重大不合規情況，全面合作促使登記租賃協議。

業 務

截至2025年6月30日，總建築面積639.6平方米的五項租賃物業存在業權瑕疵，原因是部分出租人沒有提供房產權證或有關其出租物業的法律權利的其他相關證明。此主要由於該等出租人(i)未取得相關業權證明；或(ii)拒絕向我們提供相關房產權證或有關其出租物業的法律權利的其他相關證明。因此，根據中國法律顧問的意見，租賃未必有效，且我們可能無法繼續使用該等物業。倘我們無法繼續使用該等物業，我們預期能夠及時物色替代地點進行搬遷，而不會產生重大相關損失，因為該等物業用作辦公場所且可比較物業供應充足。截至最後實際可行日期，據我們所知，概無第三方或政府部門對可能影響我們目前佔用的任何該等租賃物業提出質疑。因此，董事認為，該缺陷不會對我們的業務運營產生重大不利影響。

有關與物業權益缺陷相關的風險的討論，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－與我們租賃物業相關的若干問題可能會影響我們繼續使用該等物業或使我們面臨潛在罰款」。

截至2025年6月30日，我們各物業權益的賬面值均低於我們合併總資產的15%。因此，根據上市規則第五章及香港法例第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3第34(2)段的規定，其要求提供有關我們於土地或樓宇的所有權益的估值報告。

防範及補救措施

為防範未來再次發生類似事件，我們制定並實施防範及補救措施，確保符合物業相關法規：

- 我們計劃向高級管理層提供有關使用房地產適用法律及監管規定的定期培訓。我們亦會與地方部門及外部法律顧問保持緊密溝通，以得知相關法律法規的最新發展；
- 我們會在選擇物業時首先評估新物業的合規情況，再訂立新租約；
- 我們已作好準備，在租期屆滿時遵照行政規定及公司實際需要搬遷至其他物業；

業 務

- 我們計劃與出租人在其糾正瑕疵方面保持定期溝通，部分包括促使出租人在可行情況下提供所有權證或向租賃物業所有人領取及取得所有權證，並及時申請辦理租賃登記；及
- 我們已製備租賃物業核查表，其中載列每項物業租賃登記狀況等詳細信息，以繼續與相關業主密切溝通。

獎項及認可

於往績記錄期間，本集團的服務質量及受歡迎程度獲得認可。本集團獲得的部分重要獎項及認可載列如下。

獎項／認可	獎勵年份	頒獎機構／部門
中國交通運輸協會科學技術獎科技進步一等獎...	2024年	中國交通運輸協會
北京市「專精特新」中小企業	2024年	北京市經濟和信息化局
安陽工程技術中心	2023年	河南省安陽市科學技術局
科技型中小企業	2023年	河南省安陽市科技企業與現代服務業科技處
創新型中小企業	2023年	雲南省工業和信息化廳

業 務

獎項／認可	獎勵年份	頒獎機構／部門
中國公路學會運輸與物流創新成果二等獎	2022年	中國公路學會
北京市企業技術中心	2022年	北京市經濟和信息化局
中國公路學會科學技術獎三等獎	2022年	中國公路學會
運輸服務風範人物「科技創新人物」單項獎	2023年	中國交通報社
北京民營企業社會責任百強	2022年	北京市工商聯
經濟貢獻先進企業	2022年	雲南省數字經濟開發區

牌照、批准及許可證

據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，我們已自相關政府部門取得對我們的業務營運而言屬重大的所有必要牌照、許可證、批准及證書，而截至最後實際可行日期，該等牌照及許可證仍然完全有效，且尚未被撤銷或註銷。截至2025年6月30日，我們已取得204張《網絡預約出租汽車經營許可證》。

牌照／許可證	頒發部門	授出日期	屆滿日期
《增值電信業務經營許可證》...	北京市通信管理局	2023年1月3日	2026年3月11日
《增值電信業務經營許可證》...	山西省通信管理局	2022年3月4日	2027年3月4日

業 務

牌照／許可證	頒發部門	授出日期	屆滿日期
《增值電信業務經營許可證》...	浙江省通信管理局	2023年7月21日	2028年7月20日
《增值電信業務經營許可證》...	天津市通信管理局	2022年10月19日	2027年10月19日
《旅行社業務經營許可證》...	北京市文化和旅遊局	2023年9月21日	-
《網絡預約出租汽車經營許可證》.....	昆明市交通運輸局	2018年10月12日	2026年10月11日
三級等保備案－ 「出行365」服務系統.....	北京市公安局海淀分局	2019年12月30日	-
三級等保備案－ 「出行365」移動服務系統...	北京市公安局海淀分局	2019年12月30日	-
三級等保備案－365約車.....	昆明市公安局	2018年7月25日	-
三級等保備案－巴巴快巴....	杭州市公安局	2024年9月27日	-
三級等保備案－ 暢遊暢行系統.....	北京市公安局海澱分局	2025年2月20日	-

有關我們須遵守的法律及法規的更多資料，請參閱「監管概覽」。

業 務

法律程序及合規

法律程序

我們可能不時面臨日常業務過程中產生的各種法律或行政索賠及訴訟。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無成為任何重大法律、仲裁或行政程序的一方，且就我們所知，概無針對我們或董事的未決或可能提出的法律、仲裁或行政程序會單獨或整體上對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

訴訟或任何其他法律或行政程序，無論結果如何，均可能產生大量成本及分散我們的資源，包括我們管理層的時間及注意力。有關法律或行政程序對我們的潛在影響，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能涉及的法律訴訟或調查所導致的不利訴訟判決或和解可能會使我們面臨金錢損失或限制我們經營業務的能力」。

合規事宜

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無作出任何董事認為會個別或整體對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的不遵守法律及法規的行為。

運輸證和網絡預約出租汽車駕駛員證

根據適用的中國法律法規的規定，在網約車平台提供服務的任何車輛，必須在達到一定的運營安全標準和地方出租汽車行政主管部門規定的任何其他標準的情況下獲得運輸證。此外，任何於網約車平台提供服務的司機須符合當地政府規定的若干背景要求並通過相關考試，以取得網絡預約出租汽車駕駛員證。

對於由並無必要許可證或牌照的駕駛員或車輛提供的乘車服務，網約車平台可能會被責令改正並處以人民幣5,000元至人民幣10,000元的罰款，情節嚴重的可被罰款人民幣10,000元至人民幣30,000元。此外，國家或地區級以上出租汽車行政主管部門發現平台不再具備線上和線下服務能力或者有「嚴重違規行為」的，可能被責令停止運營或撤銷其平台經營許可證。有關更多資料，請參閱「監管概覽－有關網約車服務的法規」。

業 務

截至2025年6月30日，我們平台上的若干車輛及司機尚未取得彼等所需的運輸證和網絡預約出租汽車駕駛員證。於往績記錄期間，我們總共被處75項涉及86名司機及86輛營運車輛的罰款金額在人民幣20,000元或以上的行政處罰。該75項行政處罰的罰款總額為人民幣3.4百萬元。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，與我們網約車服務業務有關的行政處罰的罰款總額分別為人民幣1.6百萬元、人民幣2.4百萬元、人民幣2.4百萬元及人民幣2.1百萬元。請參閱「財務資料－主要綜合損益表項目說明－其他淨收入」。截至最後實際可行日期，我們已悉數繳付所有罰款，且我們已終止與所有違規司機的合作。

於往績記錄期間，我們規定有意加入我們平台的司機及車輛提供必要的許可證及牌照以及照片作為憑證。不具備完整資質的司機及車輛將不允許加入我們的平台。我們定期核實司機及車輛資質的有效性，一經發現有關資質失效，我們將立即停止與該司機及車輛合作。於往績記錄期間，我們平台上的無牌服務車輛或司機不合規的原因包括：(i)若干外部因素，如牌照重續所需的審查期及COVID-19的影響，這超出我們的控制範圍；(ii)若干運力夥伴或司機未能全面遵守我們為管理、更新及便利其管理下司機的駕照申請而制定的政策；(iii)我們對司機及車輛的審查涉及人工流程，這可能導致錯誤；及(iv)我們無法及時察覺若干司機或車輛的文件到期。尤其是，部分司機及車輛在申請時具備必要的資質，但之後該等資質於到期前及我們下一次核實前因撤銷或取消而失效，且我們未能及時取得該等資料，因而導致罰款。此外，由於司機或車輛資質並非經常實時在地方監管機關網站更新，且並無提供該等資質全國性資料的統一平台，故我們的核實並未反映若干司機或車輛資質的最新狀況。這項差異使我們難以完全消除與缺乏司機或車輛所需資質相關的不合規事宜。根據弗若斯特沙利文的資料，中國網約車服務提供商遭受該等行政處罰及不合規事宜的情況並不罕見。

司機和車輛驗證包括入職審查和定期驗證。司機及／或車輛加入後，我們會通過地區道路運輸部門的官方網站進行線上核實程序，以確認司機及／或車輛具備必要的資格。截至最後實際可行日期，我們運營的約半數城市均可進行此程序。

業 務

為確定該等不合規事宜對我們營運的影響，我們及我們的中國法律顧問已進行盡職調查，並向地方交通運輸部門諮詢。直至最後實際可行日期，我們已獲得信用報告及有關地方政府部門確認，而我們的中國法律顧問亦已向我們經營業務所在171個城市（其於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月分別佔我們GTV的98.2%、99.1%、97.9%及99.9%）的地方交通運輸部門諮詢。根據向相關地方交通運輸部門的諮詢，地方交通運輸部門確認(i)於往績記錄期間，上述無牌車輛及司機在我們的平台上所導致的歷史行政處罰不會被視為重大行政處罰，或(ii)彼等通常不會僅因我們與車輛或司機未領取許可證有關的不合規行為而暫停我們的業務或撤銷我們的許可證。我們的中國法律顧問認為，該等地方交通運輸部門有權發出該等確認。

根據適用的法律法規、有關交通運輸部門慣例的線上搜索以及上述有關地方部門的確認，我們的中國法律顧問認為過往不合規情況並無且不會對本集團的業務營運造成重大不利影響。

為籌備[編纂]，我們委聘一名內部控制顧問對我們的內部控制進行檢討。在本次檢討後，內部控制顧問並無發現我們就必要的運輸證及網絡預約出租汽車駕駛員證所實施的措施有重大缺陷。我們將繼續加強不合規管理，並期望進一步提高訂單合規率。基於上文所述，董事認為，我們的內部控制措施足夠及有效，可防止類似不合規事件於日後再次發生。

為進一步提高我們的合規水平，我們持續加強該等措施。該等政策及內部控制措施包括：

- 主動與地方運輸監管機構溝通，以建立驗證司機及車輛文件的即時有效渠道。具體而言，若干行業監管機構會不時發佈有關司機及車輛資格被撤銷的資訊。我們會根據此等資訊停止與相關司機及車輛的合作（如適用）。此外，為更有效地追蹤司機及車輛的合規狀況，我們積極透過相關網站進行核查，一旦發現任何不合規情況，我們會停止有關合作；
- 定期對司機及車輛的合規情況進行核查，發現任何不合規情況終止合作；

業 務

- 進一步改善司機及車輛的審查流程。具體而言，我們已部署專責客戶服務團隊，負責審核司機及車輛的資格及文件。該團隊每日24小時全天候運作；
- 加強對客服人員的培訓以提升其專業能力，並在初步審查後引入進一步核查，以持續減少人為失誤造成的不合規；
- 利用技術工具改善驗證司機及車輛文件的效率及準確度，並在首次篩查後定期重新評估司機及車輛的合規狀況；
- 積極協助準司機及車輛申請相關資格；及
- 倘因司機或車輛缺少必要資質而產生罰款，立即終止與該司機的合作。

董事認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，上述措施使我們能夠識別無效資格，從而促進實施糾正措施，確保我們實現並保持高水平的合規率。內部控制顧問認為，截至最後實際可行日期，上述政策及內部控制措施屬充足有效。

然而，儘管我們已加強有關審查及核實相關資格的內部控制措施，但由於網約車業務運營的動態性質，實現全面及持續的合規本質上具有挑戰性。請參閱「風險因素－中國政府監管客運及我們經營的其他行業。倘我們未能取得或維持所有相關牌照、許可證及批准、倘中國法律及法規發生變動、倘中國政府對該等行業施加更多限制，或倘我們須採取耗時或成本高昂的合規行動，我們的業務可能會受到不利影響」。

住房公積金及社會保險

於往績記錄期間，我們並無根據相關中國法律法規為部分僱員悉數繳納社會保險及住房公積金供款。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，社會保險及住房公積金供款的欠繳金額分別為人民幣10.5百萬元、人民幣10.1百萬元、人民幣10.2百萬元及人民幣5.0百萬元。於往績記錄期間，我們已就欠繳金額進行了全額計提。我們無法為相關僱員全額繳納社會保險及住房公積金供款的原因主要為：(i)與行業慣例一致，我們的勞動力流動性高，使我們無法及時為入職後不久離開本集團的相關僱員繳納有關供款；(ii)由於缺乏對適用中國法律法規相關要求的深入了

業 務

解，而適用中國法律法規可能因中國不同地區而有所不同；及(iii)許多僱員不願意承擔與社會保險及住房公積金有關的成本。此外，由於與部分僱員的若干場外工作安排，我們於往績記錄期間委聘第三方人力資源代理為該等僱員繳納社會保險及住房公積金。

根據相關中國法律法規，於規定期限內社會保險供款不足可能令我們須就延遲繳付金額支付0.05%的每日滯納金。倘未能於規定期限內繳付，主管部門可進一步處以逾期金額一至三倍的罰款。根據相關中國法律法規，倘未能按規定全額繳足住房公積金，住房公積金管理中心可要求於規定期限內繳清欠款。倘未能於該時限內繳付，則可向中國法院申請強制執行。

截至最後實際可行日期，相關監管部門並無就我們繳納社會保險及住房公積金供款施加任何行政行為或處罰，我們亦無收到任何結清虧絀金額的命令。此外，截至最後實際可行日期，就我們所知，並無任何僱員就我們的社會保險及住房公積金政策提出任何重大投訴。

我們已採取以下內部控制整改措施以防止日後發生有關不合規事件：

- 我們已加強人力資源管理政策，明確規定根據地方部門的適用要求全額繳足社會保險及住房公積金供款；
- 我們正與僱員溝通，尋求彼等的理解及配合，以遵守適用的繳付基數，這亦需要僱員作出額外供款；
- 我們已指派人力資源部門每月審查及監察社會保險及住房公積金的報告及供款；
- 我們將持續了解中國有關社會保險及住房公積金的法律法規的最新發展；及
- 我們將定期向中國法律顧問諮詢有關中國相關法律法規的意見，以使我們及時了解相關監管發展。

業 務

董事認為，上述措施對於防止社會保險及住房公積金方面的違規行為屬有效及充分。

此外，我們已獲得覆蓋絕大部分僱員的相關地方政府部門確認我們於往績記錄期間及直至有關確認日期並無因欠繳而受到行政處罰。中國法律顧問已告知我們，該等地方政府部門有權提供上述確認。

基於上文所述，董事認為，有關不合規情況不會對我們的業務、經營業績或財務狀況或[編纂]造成重大不利影響，原因為：(i)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無就我們的社會保險及住房公積金政策受到任何行政處罰；(ii)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並不知悉任何僱員向我們提出的重大投訴，亦無涉及與僱員有關社會保險及住房公積金的任何重大勞資糾紛；及(iii)截至最後實際可行日期，我們並無收到相關中國部門的任何通知，要求我們繳付有關社會保險及住房公積金的欠繳金額或任何滯納金。

在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務

於往績記錄期間，就我們的客運服務業務，我們代表客運站及客運企業與乘客或OTA結算票款，然後我們根據與客運站及客運企業簽訂的合同條款與彼等進行結算。請參閱「業務－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」及「業務－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。

中國的支付服務受中國人民銀行的監管。請參閱「監管概覽－有關支付服務及用戶資金法規」。根據國務院於2023年12月9日頒佈並於2024年5月1日生效的《非銀行支付機構監督管理條例》，設立非銀行支付機構，應當經中國人民銀行批准，取得支付業務許可。未經中國人民銀行批准，擅自設立非銀行支付機構、從事或者變相從事支付業務的，由中國人民銀行依法予以取締。

業 務

因此，基於我們在客運服務業務的上述結算慣例，我們可能被視為於往績記錄期間在沒有支付業務許可證的情況下提供支付服務的非金融機構。採用此結算方式的原因是，非專業支付機構（如我們）難以取得商業支付牌照。根據弗若斯特沙利文的資料，該慣例於業界並不罕見。於往績記錄期間，相關款項僅涉及我們客運服務業務項下的交易，該等交易的收入分別佔2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月總收入的5.9%、5.7%、4.4%、4.9%及3.7%。請參閱「風險因素－我們可能被視為在沒有支付業務許可證的情況下以非金融機構的身份開展支付服務」。

為糾正上述問題，我們已經與持牌商業銀行訂立合作協議，以存入及結算與訂約方的款項。截至最後實際可行日期，(i)我們未因任何涉嫌未取得支付業務許可證經營支付及結算服務而受到任何處罰；及(ii)我們已與持牌商業銀行簽訂合作協議以糾正該問題。此外，我們已就支付及結算服務制定內部管理及控制政策。由我們的財務部門負責，且相關政策截至最後實際可行日期經已生效。董事認為，上述措施在防止有關不合規事件方面屬有效及充分。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們所知，我們並未因任何涉嫌在未取得支付業務許可證或違反相關規則及法規下經營支付及結算服務而受到處罰。根據持牌商業銀行，基於其與眾多中國平台企業的合作經驗以及與中國監管機構的持續溝通，中國平台企業並未因過往無照支付結算活動被中國人民銀行及其他監管機構追溯處罰，彼等已通過與該持牌商業銀行的合作糾正了過往無照支付結算活動。基於上述情況，我們的中國法律顧問認為有關過往慣例並不構成我們運營的重大法律障礙。

風險管理及內部控制

我們致力建立及維持風險管理及內部控制系統，包括我們認為適合我們業務經營的政策及程序。我們致力於持續改進該等系統，發展風險管理文化，並提高所有僱員的風險管理意識。我們已在業務經營的各個方面（如財務報告、信息系統、監管合規、內部控制及人力資源）採納及實施全面的風險管理政策。

業 務

財務報告風險管理

我們已制定一套與財務報告風險管理有關的會計政策，如會計記錄管理政策、發票管理政策、現金管理政策、票務收入結算政策以及財務支付及報銷政策。我們已制定各種程序以實施會計政策，而我們的財務部門則根據該等程序審閱我們的管理賬目。

信息系統風險管理

我們已實施相關內部程序及控制措施，以確保用戶數據受到保護，並避免該等數據洩露及丟失。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何重大信息洩漏或用戶數據丟失。我們已制定並實施嚴格的信息系統監控程序。該等程序涉及定期生成監控日誌，詳細記錄我們信息系統網絡設備的運行狀態、網絡流量、用戶活動、異常情況及信息安全事件。我們亦委派專門的信息系統管理員審查安全狀況，以維持高標準的數據完整性及安全性。該審查過程包括檢查授權訪問、特權操作、未授權訪問嘗試、系統故障及異常情況。

監管合規風險管理

我們須遵守中國不斷變化的監管規定，包括就我們在不同地區的業務經營取得及重續若干牌照、許可證、批文及證書的規定。為有效管理我們對適用於我們業務的法律及法規的持續合規，我們已實施多項內部控制措施。特別是，我們指派人員定期監察我們經營所在地區相關政府部門頒佈的法律、法規及政策的變動，以確保我們獲得經營業務所需的許可證，且我們對最新適用規定有所了解。此外，我們定期監察及審閱牌照及許可證的狀況。我們根據法律、法規及行業標準的變化持續提升我們的內部政策，並相應更新我們的內部協議。

業 務

內部控制風險管理

我們已設計並採納嚴格的內部控制程序，以確保我們的業務經營符合相關規則及法規。根據該等程序，我們的內部法律部門審閱及更新我們訂立的合同格式、審查合同條款及審閱我們業務經營的所有相關文件，並負責取得任何必要的政府預先批准或同意。我們已嚴格禁止僱員收受回扣、賄賂他人或秘密收取佣金或任何其他個人利益。

人力資源風險管理

我們已實施人力資源管理制度，以確保我們的有效運作，維護僱傭關係雙方的合法權利及利益並提高經營效率。我們的內部人力資源管理系統涵蓋僱傭關係的所有階段（從招聘到試用、評估、晉升及審查以及離職）。進一步詳情請參閱「一 僱員」。

與我們控股股東集團的關係

控股股東集團

截至最後實際可行日期，(i)姜先生直接持有我們已發行股本的約20.67%；(ii)王嘉偉先生直接持有我們已發行股本的約1.64%，(iii)成都盈創直接持有我們已發行股本的約6.74%，而成都盈創為一家由其普通合夥人盈創世紀（由余浪先生最終控制）控制及管理的有限合夥企業；(iv)海岱柱石直接持有我們已發行股本的約6.34%，而海岱柱石則由陳樹林先生控制；(v)時代眾成直接持有我們已發行股本的約3.61%；及(vi)時代信成直接持有我們已發行股份的約3.20%。截至最後實際可行日期，姜先生為本集團僱員激勵平台時代眾成及時代信成的普通合夥人。姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、海岱柱石、時代眾成及時代信成已訂立投票權委託協議，詳情載於「歷史、發展及公司架構－投票權委託安排」一節。

因此，截至最後實際可行日期，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成於本公司股東大會上共同有權控制行使約42.20%投票權。緊隨[編纂]完成後，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成將於本公司股東大會上共同有權控制行使約[編纂]%投票權（假設[編纂]並無獲行使）。因此，根據上市規則，姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成於最後實際可行日期已構成，且於[編纂]後將繼續構成本公司一組控股股東（「**控股股東集團**」）。有關控股股東集團成員的更多背景詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]的資料」、「歷史、發展及公司架構－僱員激勵平台」及「董事、監事及高級管理層－董事」。

獨立於我們的控股股東集團

經考慮以下因素後，董事相信本集團於[編纂]後可獨立於控股股東集團及彼等各自的緊密聯繫人經營業務。

與我們控股股東集團的關係

管理獨立

我們的業務由董事會及高級管理層管理。[編纂]後，董事會將由九名董事組成，包括四名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事。我們的執行董事已長期服務於本集團及／或在我們所從事的行業擁有豐富經驗。有關更多資料，請參閱「董事、監事及高級管理層」一節。

除姜先生（彼為時代信成及時代眾成的普通合夥人）外，概無董事、監事或高級管理人員在控股股東集團任何成員公司中擔任任何其他職務。

因此，我們有足夠的管理團隊成員（並不於控股股東集團任何成員公司擔任任何職務），並具備獨立性及足夠的相關經驗以確保本集團日常業務及管理的正常運行。

此外，董事認為，董事會及高級管理層有能力獨立於控股股東集團經營業務及管理所有實際或潛在的利益衝突，原因為：

- (a) 各董事均知悉其作為董事的受信責任，該等責任要求（其中包括）董事須為本公司的利益行事，且不容許其董事職責與個人利益之間存在任何衝突；
- (b) 倘本集團與董事或彼等各自的聯繫人將予進行的任何交易存在潛在利益衝突，存在利益關係的董事須申報有關權益的性質。此外，彼等不得在批准有關提案的任何董事會決議案中投票，且不得計入出席該次董事會會議的法定人數；
- (c) 所有三名獨立非執行董事均獨立於控股股東集團，並於各自的專業領域擁有豐富經驗。請參閱「董事、監事及高級管理層」。所有獨立非執行董事均按上市規則的規定委任，確保董事會的決定僅在適當考慮獨立及公正的意見後作出；

與我們控股股東集團的關係

- (d) 我們的日常管理及營運由執行董事及高級管理團隊成員進行。除姜先生外，執行董事及高級管理團隊的各成員均獨立於我們的控股股東集團。彼等均在本公司所從事的行業擁有豐富經驗，因此將能夠作出符合本集團最佳利益的業務決策；
- (e) 我們已成立由三名獨立於控股股東集團的監事組成的監事會。監事負責監督董事及高級管理團隊的履職情況，包括監控董事或高級管理人員任何可能損害本公司利益的行為；及
- (f) 我們已採取一系列企業管治措施，以管理本集團與控股股東集團之間的利益衝突（如有），從而支持我們的獨立管理。有關進一步資料，請參閱本節「— 企業管治措施」。

基於上文所述，董事相信，董事會整體連同我們的高級管理團隊能夠獨立履行本集團的管理職責。

營運獨立

董事認為，本集團在營運上獨立於控股股東集團。直至最後實際可行日期，我們已自相關政府部門取得對我們的業務營運而言屬重大的所有必要牌照、許可證、批准及證書，且截至最後實際可行日期，有關牌照及許可證仍完全有效，且尚未被撤銷或註銷。我們擁有足夠的資金、設施、設備及僱員以獨立於控股股東集團經營業務。我們亦有獨立渠道接觸客戶並擁有獨立的管理團隊經營業務。

此外，我們的組織架構由各個部門組成，每個部門各司其職。我們亦制定了一套內部控制措施，以促進我們業務的有效運作。

基於上文所述，董事信納我們於往績記錄期間一直獨立於控股股東集團各成員及彼等各自的聯繫人營運，並將於[編纂]後繼續獨立於控股股東集團經營業務。

與我們控股股東集團的關係

財務獨立

我們的財務系統及財務運作獨立於控股股東集團及其緊密聯繫人。本集團有自身的內部控制、會計、資金、報告及財務管理系統以及會計及財務部門。此外，本集團根據自身業務需要作出財務決策，且本集團的財務運作由財務團隊處理，無須與控股股東集團或其緊密聯繫人共享任何財務管理職能或資源。除作為本公司的執行董事參與本集團的重大財務決策的姜先生外，我們的控股股東集團並無參與任何財務決策。

截至最後實際可行日期，概無應付或應收控股股東集團任何成員或其緊密聯繫人的其他未償還貸款、墊款及非貿易結餘，亦無控股股東集團任何成員或彼等各自的緊密聯繫人為我們提供的其他尚未履行的質押或擔保或其他形式的抵押。

本集團有足夠資金獨立經營業務，並有足夠內部資源支持其日常營運。我們能夠在必要時自銀行取得融資，而毋須依賴控股股東集團任何成員及彼等各自的緊密聯繫人提供任何擔保或抵押。控股股東集團任何成員或彼等各自的緊密聯繫人概無於[編纂]後向本集團提供任何財務資助、抵押及／或擔保，反之亦然。

基於上文所述，董事認為我們的業務在財務上獨立於控股股東集團各成員及彼等各自的緊密聯繫人，並能夠相對於控股股東集團各成員及彼等各自的緊密聯繫人維持財務獨立性。

控股股東集團於其他業務中的權益

王嘉偉先生除持有本集團的權益外，亦持有華億金控集團有限公司（「**華億**」，一家在香港聯交所上市的公司（股份代號：08123））27.4%的股權。華億是一家於開曼群島註冊成立的投資控股有限公司。華億及其附屬公司（統稱「**華億集團**」）主要從事(i)中國（不包括香港）汽車貿易、提供代理服務及配件代購；(ii)在香港提供證券及期貨合約買賣服務；及(iii)在香港買賣上市證券。鑒於本集團與華億集團的業務類型與性質不同，董事認為本集團與華億集團的業務之間存在明顯區別，且不存在競爭。

與我們控股股東集團的關係

截至2025年6月30日，陳樹林先生除持有本集團的權益外，亦持有南凌科技股份有限公司（「南凌科技」，一家在深圳證券交易所上市的公司（股票代碼：300921））25.06%的股權。南凌科技從事的業務包括(i)企業網絡服務，如IP-VPN、企業互聯網及網絡基礎設施託管；(ii)雲安防及雲連接等軟件定義服務；及(iii)利用現代安全識別、身份識別、現代通信及數字化管理等技術為智慧城市和智慧園區提供的數字化解決方案（統稱為「南凌科技業務」）。

董事認為，考慮以下因素，本集團的業務與南凌科技業務之間的界限清晰，並無存在競爭，且潛在利益衝突的風險相對較低：

- 陳樹林先生僅因投票權委託協議被視為控股股東集團的成員，根據該協議，投票權委託至姜先生並由姜先生行使。此外，彼不擔任本集團任何職務，亦不參與本集團的管理。因此，陳樹林先生對本集團業務的影響及控制有限。此外，作為一家上市公司，南凌科技的管理及決策亦受制於有關適當公司治理、內部控制及潛在利益衝突管理的眾多要求。因此，僅憑投票權委託協議及考慮到南凌科技的上市地位，南凌科技與本集團之間發生潛在利益衝突的風險相對較低。
- 數字化可應用在廣泛領域及各行各業。南凌科技業務包括提供網絡服務及雲服務。儘管南凌科技亦提供數字化解決方案，惟其目標客戶主要來自製造、信息傳輸／軟件及信息技術服務、批發及零售、金融及租賃行業。此外，南凌科技業務的數字化項目包括雲端視訊會議系統、私人桌面雲辦公平台及系統災備解決方案等服務及產品。相比之下，數字化服務業務則是客運業務延伸能力的體現，主要聚焦交通運輸、提供自助售票機、具有通信技術的通用及專用設備等服務及應用。因此，本集團與南凌科技的相關產品、服務及客戶之間存在明確的業務劃分。

與我們控股股東集團的關係

- 截至最後實際可行日期，本公司並無計劃拓展至南凌科技主要關注的服務及行業領域。據我們所知，南凌科技並無且預期不會從事與本集團競爭或將會競爭的任何行業領域的業務活動。
- 南凌科技是一家上市公司，其管理、業務運營及財務系統均獨立於本集團。我們的主要產品及服務的研發亦獨立於南凌科技進行。於往績記錄期間，南凌科技與本集團的董事、監事及高級管理層或（據董事所知悉）五大客戶並無重疊。
- 誠如下文「— 企業管治措施」一節所載，我們已採取足夠措施以避免本集團與控股股東集團之間的潛在利益衝突。

因此，董事認為本集團與陳樹林先生或南凌科技之間並無競爭。

除上文所披露者外，截至最後實際可行日期，概無控股股東集團成員在與本集團業務存在或可能存在直接或間接競爭或根據上市規則第8.10條須另行披露的任何業務中擁有權益。

企業管治措施

本公司將遵守上市規則附錄C1所載企業管治守則之條文，當中載列良好企業管治的原則。

董事明白良好企業管治對保障股東權益的重要性。我們已採取以下措施以確保良好企業管治標準及避免本集團與控股股東集團之間的潛在利益衝突：

- (a) 作為籌備[編纂]的一部分，我們已修訂組織章程細則以符合上市規則。尤其是，我們的組織章程細則規定，除非另有規定，否則董事不得就批准董事或其任何緊密聯繫人擁有重大權益的任何合約或安排或任何其他建議的決議案進行投票，且該董事不得計入出席會議的法定人數內；
- (b) 倘舉行股東大會以考慮控股股東集團成員或彼等任何聯繫人擁有重大權益的建議交易，控股股東集團將就相關決議案放棄投票；

與我們控股股東集團的關係

- (c) 本公司已建立內部控制機制以識別關連交易。[編纂]後，倘本公司與控股股東集團成員或彼等任何聯繫人訂立關連交易，本公司將遵守適用的上市規則；
- (d) 董事會將由執行董事及非執行董事均衡組合而成（包括不少於三分之一的獨立非執行董事），以確保董事會在決策過程中能有效地行使獨立判斷並向股東提供獨立的建議；
- (e) 我們的獨立非執行董事個別及共同具備必要的知識及經驗。彼等致力於提供中立及專業意見，以保障少數股東的利益；
- (f) 我們已遵守上市規則及上市規則附錄C1所載企業管治守則設立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，並訂明其書面職權範圍；
- (g) 倘董事合理要求財務顧問等獨立專業人士提供意見，則委聘該等獨立專業人士的費用將由本公司承擔；及
- (h) 我們已委任新百利融資有限公司為我們的合規顧問，就遵守適用法律及法規以及上市規則（包括與企業管治有關的各項規定）向我們提供建議及指引。

基於上文所述，董事信納已採取充分的企業管治措施，以於[編纂]後管理本集團與控股股東集團之間可能出現的利益衝突，並保障少數股東的利益。

關 連 交 易

我們將於[編纂]後與關連人士進行若干交易，該等交易將構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易。

關連人士

於[編纂]完成後，我們在日常業務過程中與其訂立若干交易的以下人士將成為我們的關連人士（定義見上市規則）：

關連人士名稱	關係
北京易行出行旅遊有限公司 天津行安科技有限公司 北京利通出行科技有限公司 （「北京利通」） 杭州行安出行科技有限公司 （統稱「高德實體」）.....	緊隨[編纂]完成後，阿里旅行將持有我們的已發行股本約[編纂]（假設[編纂]未獲行使），或持有我們的已發行股本約[編纂]%（假設[編纂]獲悉數行使）。阿里旅行、高德實體、高德地圖、飛豬實體、杭州叮當、阿里雲實體及阿斯蘭航空（統稱「阿里巴巴實體」）以及支付寶中國及支付寶杭州實體均為阿里巴巴集團控股有限公司（一家於香港聯交所主板（股份代號：9988）及紐約證券交易所（股份代號：BABA）雙重主要上市的公司）的附屬公司或聯繫人。因此，於[編纂]完成後，阿里巴巴實體、支付寶中國及支付寶杭州實體各自將為阿里旅行的聯繫人及因此為本公司的關連人士。
高德軟件有限公司 （「高德地圖」）.....	
浙江飛豬網絡技術有限公司 （「浙江飛豬」） 杭州淘美航空服務有限公司 （「淘美航空」） （統稱「飛豬實體」）.....	
支付寶（中國）網絡技術有限公司 （「支付寶中國」）.....	有關阿里巴巴實體的進一步詳情，請參閱「業務－我們的供應商」及「業務－我們的客戶」各節。

關 連 交 易

關連人士名稱	關係
支付寶(杭州)信息技術 有限公司 (「杭州支付寶」) 杭州慧聚蟻信息技術 有限公司(「杭州慧聚蟻」) (統稱「支付寶杭州實體」) . . .	
杭州叮當國際旅行社有限公司 (「杭州叮當」)	
阿里雲計算有限公司 (「阿里雲計算」) 阿里巴巴雲計算 (北京) 有限公司 (「阿里巴巴雲北京」) (統稱「阿里雲實體」)	
阿斯蘭航空服務(上海) 有限公司 (「阿斯蘭航空」)	

關 連 交 易

持續關連交易概要

交易名稱	適用上市規則	所尋求豁免
全面豁免持續關連交易		
開支性質交易		
購買支付服務.....	14A.76(1)(a)	不適用
購買線下售票服務	14A.76(1)(a)	不適用
阿里雲服務.....	14A.76(1)(c)	不適用
採購高德地圖及導航服務..	14A.76(1)(a)	不適用
購買定制客運業務的服務..	14A.76(1)(a)	不適用
購買游船票務銷售的旅行社 服務	14A.76(1)(a)	不適用
收入性質交易		
支付寶交易廣告合作	14A.76(1)(a)	不適用
為網約車業務司機提供 綜合服務.....	14A.76(1)(a)	不適用
提供「出行365」平台服務..	14A.76(1)(a)	不適用
部分獲豁免持續關連交易		
收入性質交易		
提供聯網售票業務購票服務	14A.76(2)(a)	上市規則第十四A章項下的 公告規定

關 連 交 易

交易名稱	適用上市規則	所尋求豁免
不獲豁免持續關連交易		
開支性質交易		
採購網約車業務	14A.35、14A.36、14A.46	上市規則第十四A章項下的公告、通函及獨立股東批准規定
聚合平台服務.....	及14A.105	

全面豁免持續關連交易

開支性質交易

1. 購買支付服務

我們、我們的非全資附屬公司恒生長運及我們的全資附屬公司盛智易聯分別與支付寶中國就支付服務訂立標準線上合同（分別為「**盛威時代支付寶服務協議**」、「**恒生長運支付寶服務協議**」及「**盛智易聯支付寶服務協議**」，統稱為「**支付寶服務協議**」），據此（其中包括）支付寶中國將向我們提供支付處理服務。各支付寶服務協議的年期為一年，而我們、恒生長運及盛智易聯預期在遵守上市規則及適用法律法規下分別於各自的年期屆滿後重續一年支付寶服務協議。支付寶服務協議項下的付款處理成本主要根據支付寶中國不時公佈的標準價格釐定，按透過支付寶支付予我們的金額乘以每筆交易的固定費率計算。目前適用的支付服務費率為每筆已完成交易0.38%至0.6%。

於訂立任何支付服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括(i)不同支付服務提供商經營的支付渠道的效率；及(ii)消費者對不同支付服務提供商的偏好。此外，我們通常會獲取並比較市場上其他第三方支付服務提供商所提供的費率，以確保費率公平合理。基於向第三方支付服務提供商徵詢的費率，據我們所知，支付寶中國目前提供的服務費率與市場上其他第三方支付服務提供商提供的費率相若，目前約為0.6%。據我們所深知，與支付寶中國的此類定價政策與支付寶中國向獨立第三方提供的支付服務相若。

關連交易

於往績記錄期間各期間，我們就支付寶服務協議項下的支付服務向支付寶中國支付的費用分別為人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.04百萬元。截至2025年12月31日止年度的預期交易金額將為人民幣0.3百萬元。

進行交易的理由

支付寶中國提供的支付服務在結算交易方面獲中國消費者普遍使用及廣泛接受。我們就客運業務及網約車服務業務的支付服務與支付寶中國持續合作，為消費者提供高效可靠的支付服務，以實現與本集團交易的迅速實時支付。因此，我們認為繼續使用支付寶中國提供的支付服務以滿足我們在日常及一般業務過程中的交易支付需求將為有利。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於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進行，而董事目前預期，就盛威時代支付寶服務協議、恒生長運支付寶服務協議及盛智易聯支付寶服務協議項下擬進行的交易而言，按合併基準，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將完全豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

2. 購買線下售票系統服務

我們與飛豬實體訂立線下售票系統服務協議（「**盛威時代飛豬線下售票系統服務協議**」），據此，飛豬實體允許乘客通過其線下售票系統購買由（其中包括）與我們合作的客運站提供的車票。盛威時代飛豬線下售票系統服務協議的年期於2023年6月12日開始，並將受上市規則及適用法律法規所規限。我們預期在遵守上市規則及適用法律法規下於盛威時代飛豬線下售票系統服務協議的年期屆滿後重續該協議。盛威時代飛豬線下售票系統服務協議項下的線下售票系統服務的服務費由飛豬實體與我們公平磋商協定，按透過其線下系統購票的支付金額乘以每筆交易的固定費率計算。盛威時代飛豬線下售票系統服務協議項下的目前適用費率為0.3%。

關連交易

於訂立任何服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括(i)不同線下售票系統服務提供商所經營系統的市場覆蓋範圍及便利性；及(ii)消費者對不同線下售票系統的偏好。此外，我們通常會獲取並比較市場上其他線下售票系統服務提供商提供的費率，以確保費率公平合理。基於向第三方線下售票系統服務提供商徵詢的費率，據我們所知，飛豬實體目前提供的費率與市場上其他第三方線下售票系統服務提供商提供的費率整體一致，目前約為0.3%。據我們所深知，與飛豬實體的此類定價政策與飛豬實體向獨立第三方提供的服務相若。

於往績記錄期間各期間，我們就盛威時代飛豬線下售票系統服務協議項下的線下售票系統服務向飛豬實體支付的費用分別為零、人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.01百萬元。截至2025年12月31日止年度的預期交易金額將為人民幣0.3百萬元。

進行交易的理由

飛豬實體提供的線下售票系統服務為乘客提供了線下購票的額外選擇，與通過其他服務提供商（如支付寶中國）提供的渠道進行線下購票相比，飛豬實體向我們收取的服務費相對較低。因此，我們認為繼續使用飛豬實體提供的線下售票系統服務以促進我們在日常及一般業務過程中的線下售票將為有利。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於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進行，而董事目前預期，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將完全豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

關連交易

3. 阿里雲服務

主要條款

我們通過阿里雲計算的一名分銷商訂立雲服務協議及補充協議（「**盛威時代阿里雲服務協議**」），而恒生長運通過阿里雲實體的分銷商訂立雲服務協議及補充協議（「**恒生長運阿里雲服務協議**」，連同盛威時代阿里雲服務協議，統稱為「**阿里雲服務協議**」），據此（其中包括）我們將購買阿里雲實體提供的雲服務。盛威時代阿里雲服務協議的初步年期於2022年10月24日開始，並將於2025年10月23日結束。生效的恒生長運阿里雲服務協議年期自2025年4月1日開始至2026年3月31日結束。我們及恒生長運預期在遵守上市規則及適用法律法規下分別於各自的年期屆滿後重續阿里雲服務協議。阿里雲實體不時公佈阿里雲服務的標準價格，列出具體的服務類型及相應的價格。此外，阿里雲實體及其分銷商不時就向我們提供的特定類型的雲服務提供折扣。於訂立任何雲服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會(i)至少徵詢兩名阿里雲實體分銷商就我們所需的可比較服務提供的價格及折扣；及(ii)考慮第三方雲服務提供商提供的可比較雲服務的安全性、可靠性及價格，以及本集團更換雲服務提供商時的成本。此外，為確保阿里雲服務所提供的價格公平合理，我們將核實阿里雲實體所公佈的標準價格，以在協定我們購買的特定雲服務的價格時按公平原則進行磋商。

於往績記錄期各期間，我們就阿里雲服務向阿里雲實體支付的費用分別為人民幣1.3百萬元、人民幣0.4百萬元、人民幣1.0百萬元及人民幣0.5百萬元。截至2025年及2026年12月31日止年度的預期交易金額將分別為人民幣1.6百萬元及人民幣1.7百萬元。

進行交易的理由

我們在日常業務過程中需要雲服務經營我們的客運業務，例如我們的「雲站務」及數據分析平台。阿里雲實體是著名的雲計算及人工智能服務提供商，獲不同國家及地區的客戶廣泛使用。我們自2018年8月起採用，通過我們的長期使用，可證明阿里雲為可靠且安全的雲計算及數據處理服務，使我們能夠分析海量數據以識別模式及預測

關連交易

乘客需求，以及根據個人喜好定制服務體驗。我們認為將系統遷移至另一家雲服務提供商會產生額外成本，因此繼續使用阿里雲服務滿足我們業務發展對雲計算及數據處理能力日益增長的需求將為有利。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於我們日常及一般業務過程中按一般商業條款或更佳條款進行，而我們董事目前預期，就盛威時代阿里雲服務協議、恒生長運阿里雲計算服務協議及恒生長運阿里巴巴雲北京服務協議項下擬進行的交易而言，按合併基準，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將為少於5%，而截至2025年及2026年12月31日止各年度的代價預計少於3.0百萬港元。因此，該等交易將全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審核、公告、通函及獨立股東批准的規定。

4. 採購高德地圖及導航服務

主要條款

我們與高德地圖訂立服務提供協議（「高德地圖服務提供協議」），據此，高德地圖將為我們的應用程序提供定位及路線管理等服務。生效的高德地圖服務提供協議的年期於2025年1月21日開始並將於2026年1月20日結束。在遵守上市規則及適用法律法規下，我們預期將重續高德地圖服務提供協議。除就向我們提供的服務每年收取人民幣240,000元的費用外，高德地圖服務提供協議項下的服務費乃根據所採購的產品及服務類型釐定。於訂立任何地圖服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括(i)中國內地地圖的覆蓋範圍及準確性，以及地圖服務提供商所提供服務的類別；(ii)第三方地圖服務提供商就可資比較服務提供的費率；及(iii)據我們所知，司機對地圖服務提供商所提供地圖服務的偏好。據我們所知，與高德地圖的此類定價政策與高德地圖向獨立第三方提供的地圖服務相當。

於往績記錄期間各期間，我們就高德地圖服務提供協議項下的地圖服務向高德地圖支付的費用分別為零、人民幣0.04百萬元、人民幣0.25百萬元及人民幣0.04百萬元。截至2025年及2026年12月31日止年度的預期交易金額將分別為人民幣0.3百萬元及人民幣0.3百萬元。

關連交易

進行交易的理由

作為領先的城際道路客運信息服務提供商，我們認為整合全面的地圖及導航服務對提升用戶體驗及運營效率至關重要。通過與高德地圖合作，我們能夠在我們的應用程序中利用其高級定位及路線管理服務，我們認為這將進一步提高我們服務的準確性及可靠性。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於我們日常及一般業務過程中按一般商業條款或更佳條款進行，而董事目前預期，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

5. 購買定制客運業務的服務

我們與非全資附屬公司恒生長運分別與阿斯蘭航空訂立服務協議（分別為「**盛威時代阿斯蘭定制客運服務協議**」及「**恒生長運阿斯蘭定制客運服務協議**」，統稱「**阿斯蘭定制客運服務協議**」），據此，阿斯蘭航空將通過其於OTA平台上的商店向乘客提供與我們（其中包括）合作的客運企業提供的定制客運服務的車票。生效的盛威時代阿斯蘭定制客運服務協議年期自2024年1月1日開始至2025年12月31日結束。生效的恒生長運阿斯蘭定制客運服務協議年期自2024年1月1日開始至2025年12月31日結束。我們與恒生長運預期在各期限屆滿後，在遵守上市規則及適用法律法規的情況下，分別重續一年阿斯蘭定制客運服務協議。根據阿斯蘭定制客運服務協議，阿斯蘭航空就其提供的服務收取乘客流量費，具體方式為在其OTA平台上的商店實際完成的交易金額乘以費率。盛威時代阿斯蘭定制客運服務協議的當前適用費率為5%。阿斯蘭航空目前尚未向恒生長運收取任何費用。

我們的非全資附屬公司恒生長運亦與支付寶杭州實體訂立服務協議（「**恒生長運支付寶定制客運服務協議**」，連同阿斯蘭定制客運服務協議統稱「**定制客運服務協議**」），據此，支付寶杭州實體將允許我們在其平台上向乘客展示及提供與我們合作的客運企業（其中包括）提供的定制客運服務的車票。恒生長運支付寶定制客運服務協議的初步

關連交易

年期於2024年6月5日開始並將於2027年3月31日結束。在遵守上市規則及適用法律法規的前提下，恒生長運預計將在恒生長運支付寶定制客運服務協議期限屆滿後重續。根據恒生長運支付寶定制客運服務協議，支付寶杭州實體對其服務根據其聚合平台上實際完成的交易金額乘以費率收取標準乘客流量費。該費率由支付寶杭州實體不時公佈，目前適用的費率為1%。

於就提供定制客運業務的乘客流量訂立任何服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括(i)預期由OTA提供的規模、覆蓋範圍及乘客流量；(ii)旅客對使用不同OTA購票的偏好；及(iii)預期可能透過OTA完成的交易宗數。此外，我們通常會獲取並比較市場上其他提供商提供的費率，以確保費率公平合理。基於向第三方OTA徵詢的費率，據我們所知，阿斯蘭航空及支付寶杭州實體目前提供的服務費率位於市場上其他第三方支付服務提供商所提供的費率範圍內，目前約為1.0%至5.0%。據我們所知悉，與阿斯蘭航空及支付寶杭州實體的此類定價政策與阿斯蘭航空及支付寶杭州實體向獨立第三方提供的服務具有可比性。

在該等交易下，旅客向阿斯蘭航空及支付寶杭州實體作出訂單付款，金額包括乘客流量費、票款、系統使用費及平台使用費。由於我們代表客運企業行事，阿斯蘭航空及支付寶杭州實體保留乘客流量費，然後與我們結算其餘費用（包括票款、系統使用費及平台使用費）。於往績記錄期間各期間，乘客流量費分別為零、零、人民幣6.7千元及人民幣3.2千元。根據定制客運服務協議，上述乘客流量費為持續關連交易的歷史交易金額。截至2025年及2026年12月31日止年度以及截至2027年3月31日止三個月的預期交易金額將分別為人民幣18.6千元、人民幣39.3千元及人民幣7.8千元。

進行交易的理由

與聯網售票業務相比，定制客運服務的客運企業僅能透過線上平台獨家售票，並不能透過線下客運站售票。因此，定制客運服務業務的客運企業對OTA及通過OTA平台上的商店提供的乘客流量有較高需求。因此，我們在開展定制客運服務業務的日常

關連交易

過程中與主要OTA及OTA平台上的商店合作。阿斯蘭航空及支付寶杭州實體廣泛覆蓋全國乘客，可高效接駁大量乘客流量，從而提高由與我們合作的客運企業提供的定制客運路線的知名度，並擴大市場覆蓋範圍，使我們能夠發展定制客運服務業務。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於我們日常及一般業務過程中按一般商業條款或更佳條款進行，而董事目前預期，就阿斯蘭定制客運服務協議及恒生長運支付寶定制客運服務協議項下擬進行的交易而言，按合併基準，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

6. 購買游船票務銷售的旅行社服務

我們的非全資附屬公司恒生長運與杭州叮嚀訂立旅行社服務協議（「游船票務旅行社服務提供協議」），據此，杭州叮嚀作為旅行社將（其中包括）向乘客提供與我們合作的游船公司提供的游船船票。生效的游船票務旅行社服務提供協議的年期為一年，恒生長運預期將於游船票務旅行社服務提供協議的年期屆滿後重續，惟須遵守上市規則及適用法律法規。根據游船票務旅行社服務提供協議，杭州叮嚀就所售若干船票收取游船票流量費，此費用按已售相關船票總數乘以各船票的固定費率計算。目前適用的費率為每張相關船票人民幣零元至人民幣1元。該定價政策與恒生長運自獨立第三方採購的類似服務具有可比性。於訂立任何旅行社服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括(i)與我們合作的游船公司對乘客流量的需求；(ii)我們使用旅行社營運平台的成本及技術要求；及(iii)其他旅行社提供的費率。

在該等交易下，游船公司向恒生長運支付包括游船票流量費及代理費在內的款項。由於我們代表游船公司行事，恒生長運保留代理費，然後與杭州叮嚀結算游船票流量費。於往績記錄期間各期間，游船票流量費分別為人民幣6.0千元、零、人民幣

關 連 交 易

10.7千元及人民幣1.1千元。根據游船票務旅行社服務提供協議，上述游船票流量費為持續關連交易的歷史交易金額。截至2025年12月31日止年度的預期交易金額將為人民幣7.0千元。

進行交易的理由

除為客運站提供服務外，我們於日常業務過程中亦不時向游船公司提供服務。當游船公司有乘客流量需求時，我們可能會與旅行社合作，向游船公司提供乘客流量。杭州叮嚀作為旅行社向乘客提供旅遊產品（包括船票）。與杭州叮嚀合作可擴大游船公司游船的市場覆蓋率，增加其售票量，並加強游船公司與我們的合作。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於我們日常及一般業務過程中按一般商業條款或更佳條款進行，而董事目前預期，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

收入性質交易

7. 支付寶交易廣告合作

我們與我們的非全資附屬公司恒生長運分別與支付寶中國就廣告合作訂立標準線上合同（分別為「**盛威時代支付寶中國廣告合作協議**」及「**恒生長運支付寶中國廣告合作協議**」，統稱為「**支付寶廣告合作協議**」），據此，訂約方同意就支付寶支付服務產品的廣告及推廣進行合作（包括通過線上及線下渠道，例如我們的自助售票機）等，而作為回報，我們及恒生長運自支付寶中國收取服務費。各支付寶廣告合作協議的年期為一年，而我們及恒生長運預期在遵守上市規則及適用法律法規下分別於各自的年期屆滿前重續一年支付寶廣告合作協議。合作費用主要根據支付寶中國不時公佈的標準價格釐定，按使用相關支付服務產品完成的交易金額乘以每筆交易的固定費率計算。於最後實際可行日期，每筆已完成交易的適用費率介於交易金額的0.18%至0.4%。於訂立

關連交易

任何廣告合作協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括(i)預期通過支付寶支付服務產品產生的交易筆數；及(ii)其他第三方支付服務提供商就廣告及推廣合作提供的費率(如適用)。據我們所知，有關合作安排目前在其他支付服務提供商中並不普遍。倘其他支付服務提供商提供有關合作安排，我們將徵詢可用費率以確定支付寶中國提供的價格及條款是否公平合理。據我們所深知，與支付寶中國的此類定價政策與獨立第三方向支付寶中國提供的廣告服務相若。

於往績記錄期間各期間，我們就支付寶廣告合作協議項下的廣告合作從支付寶中國收取的費用分別為人民幣0.1百萬元、人民幣0.1百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣0.02百萬元。截至2025年12月31日止年度的預期交易金額將為人民幣0.1百萬元。

進行交易的理由

我們的客運業務及網約車服務業務採用支付寶支付服務，就與本集團的交易為乘客提供實時支付服務。支付寶廣告合作協議項下擬進行的廣告合作安排為支付寶中國與其業務合作夥伴訂立的標準安排，可促進我們與支付寶中國的合作，並讓我們更好地服務乘客和客運站以及增加本集團的收入。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於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進行，而董事目前預期，就盛威時代支付寶中國廣告合作協議及恒生長運支付寶中國廣告合作協議項下擬進行的交易而言，按合併基準，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

關連交易

8. 提供「出行365」平台服務

主要條款

我們於2024年8月13日與浙江飛豬訂立平台服務提供協議（「**出行365**」平台服務提供協議」），據此，我們將（其中包括）允許浙江飛豬的票務服務提供商使用我們的「出行365」平台，作為平台上的服務提供商，自12306網站及移動終端為乘客預訂火車票，以及向平台上的乘客提供增值服務。生效的「出行365」平台服務提供協議的年期為一年。在遵守上市規則及適用法律法規下，我們預期將重續一年「出行365」平台服務提供協議。我們向「出行365」的服務提供商收取分級費率的服務費，該服務費根據服務提供商通過平台完成的交易實際金額釐定。就乘客通過「出行365」向浙江飛豬的票務服務提供商下達的有效訂單（即包括自12306網站及移動終端為乘客購買火車票及為乘客提供的增值服務，且乘客已完成旅行而並無取消或退款的訂單）而言，每張車票人民幣2元至人民幣6元的分級費率按規定期間銷售火車票總數乘以適用的費率計算。於訂立任何平台服務提供協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括：(i)我們提供使用「出行365」平台所需的成本及技術服務；及(ii)預計於聚合平台上通過票務服務提供商可能完成的有效訂單數目。此外，為確保費率公平合理，我們通常會考慮市場上其他獨立第三方通過聚合平台提供火車票訂票服務的條款及費用。據我們所知，浙江飛豬目前的費率及條款一般與市場上提供類似服務的其他獨立第三方的費率及條款相若，或對我們更有利。

由於「出行365」平台服務提供協議為於往績記錄期間後訂立的新安排，故我們於往績記錄期間並無從浙江飛豬收取有關平台服務的任何服務費。截至2025年12月31日止年度的預期交易金額將為人民幣0.05百萬元。

進行交易的理由

「出行365」是我們面向乘客的售票及其他乘客服務平台。為吸引乘客透過「出行365」使用我們的服務，除連接乘客與客運站外，我們亦於「出行365」提供額外出行服務，如乘客可選擇從OTA購買火車票（通過12306網站及移動終端）及機票以滿足整體旅行需求。作為OTA，浙江飛豬可以接觸到車票供應商，並通過「出行365」等平台促

關連交易

進為乘客購買車票，以及在該等平台上提供配套服務。通過與浙江飛豬合作，我們能夠在「出行365」提供更全面的出行服務，我們相信其將有助我們進一步發展及擴展「出行365」及我們的客運服務業務。

上市規則的涵義

董事確認，上述交易乃於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進行，而董事目前預期，就上市規則第十四A章計算的該等交易的最高適用百分比率將低於0.1%。因此，該等交易將全面豁免遵守上市規則第十四A章項下的所有申報、年度審閱、公告、通函及獨立股東批准規定。

部分獲豁免持續關連交易

收入性質交易

9. 提供聯網售票業務購票服務

主要條款

我們及非全資附屬公司恒生長運分別與阿斯蘭航空訂立購票服務協議（分別為「盛威時代購票服務協議」及「恒生長運購票服務協議」，統稱「購票服務協議」），據此，阿斯蘭航空可（其中包括）通過本公司及恒生長運獲取票源（由我們合作的客運站提供），並向乘客售票。

生效的盛威時代購票服務協議的期限由2025年7月1日開始，並將於2026年6月30日結束。生效的恒生長運購票服務協議的期限由2024年9月1日開始，並將於2026年8月31日結束。我們及恒生長運預期於各自的期限屆滿後分別重續購票服務協議，並須遵守上市規則及適用法律法規。

進行交易的理由

我們與OTA及OTA平台上的商店合作，促進客運站大巴車票的銷售。透過允許阿斯蘭航空向乘客分銷車票，我們能夠為客運站拓展銷售渠道及增加乘客流量，並加強與客運站的合作，並更好地服務客運站。

關連交易

定價政策

根據購票服務協議，我們向阿斯蘭航空收取平台使用費。平台使用費按其平台上售出的車票總數乘以每張車票的固定費率計算。該費率可能因不同地區而異，一般為每票人民幣1.5元至人民幣3.5元之間，並計入(i)本集團從各地不同運營客運站購票的成本；(ii)OTA是否對票源有需求及需求程度，及客運站對OTA提供的乘客流量是否有需求及需求程度；(iii)我們使用OTA營運平台的成本及技術要求；(iv)乘客使用不同OTA購票的偏好及不同OTA預期將產生的乘客流量；(v)預期透過不同OTA售出的票數；及(vi)我們向其他OTA收取的費率。該等費率與我們向獨立第三方提供類似服務收取的費率相若。我們的獨立非執行董事及核數師亦將於[編纂]後進行年度審閱，確保持續關連交易乃根據相關定價政策進行。

歷史金額

在該等交易下，旅客向阿斯蘭航空支付訂單金額。該等訂單金額包括向阿斯蘭航空支付的票款、平台使用費及(如有)OTA費用。由於我們代表客運站行事，阿斯蘭航空保留OTA費用並與我們結算餘款(包括票款及平台使用費)。於往績記錄期間各期間，平台使用費分別為人民幣4.4百萬元、人民幣6.1百萬元、人民幣4.5百萬元及人民幣1.3百萬元。根據購票服務協議，上述平台使用費為持續關連交易的歷史交易金額。

年度上限

下表載列我們根據購票服務協議提供購票服務的服務費的建議年度上限：

	截至12月31日止年度的建議年度上限	
	2025年	2026年
	(人民幣百萬元)	
盛威時代購票服務協議	3.5	3.5
恒生長運購票服務協議	2.5	2.5
總計	6.0	6.0

關連交易

建議年度上限乃根據以下因素估計得出：

- (i) 我們收取的現時費率，以及該等費率基於同類服務供應商所收取的平均歷史費率及市場費率的變動而可能變化的幅度；
- (ii) 我們於往績記錄期間就我們向阿斯蘭航空提供的購票服務收取的過往交易金額；
- (iii) 本集團從與我們合作的客運站購票的當前及預期成本；及
- (iv) 乘客對阿斯蘭航空在OTA平台上所營運商店車票的當前及預期需求，經計入於往績記錄期間售出的車票數量，且其目前預期將保持穩定。

上市規則的涵義

上述交易乃於我們日常及一般業務過程中按一般商業條款或更佳條款進行，而董事目前預期，就盛威時代購票服務協議及恒生長運購票服務協議項下擬進行的交易而言，按合併基準，就上市規則第十四A章計算的該等交易的每年最高適用百分比率將高於0.1%，惟將不會超過5%。因此，該等交易須遵守申報及公告規定，惟豁免遵守上市規則第十四A章的通函規定及獨立股東批准的規定。

不獲豁免持續關連交易

開支性質交易

10. 採購網約車業務聚合平台服務

主要條款

我們已與主要聚合平台合作，以通過有關聚合平台（其中包括高德實體及飛豬實體運營的平台）獲取乘客流量及提供網約車服務。

我們的全資附屬公司盛智易聯與相關高德實體訂立(i)一份接入高德實體的平台的聚合平台服務協議（經一項補充協議修訂），以向與高德實體合作的企業客戶提供網約車服務；(ii)一份接入高德實體平台的聚合平台服務協議，以向個人乘客提供網約車服務（單稱及統稱為「高德網約車平台服務提供協議」）。根據該等協議，高德實體將（其

關連交易

中包括) 允許我們接入其聚合平台，並讓我們以平台上的服務提供商身份提供網約車服務。適用於與高德實體合作的企業客戶的生效的高德網約車平台服務提供協議的期限自2023年12月27日開始，並將於2026年9月25日結束。適用於個人乘客的生效的高德網約車平台服務提供協議的期限自2025年8月15日開始，並將於2026年8月14日結束。在遵守上市規則及適用法律法規下，高德網約車平台服務提供協議預期在訂約方相互同意後重續。

我們的全資附屬公司盛智易聯亦與飛豬實體訂立一份聚合平台服務協議(「**飛豬機場客運聚合平台服務提供協議**」)，據此，飛豬實體將(其中包括) 允許我們接入其聚合平台並讓我們以平台上的服務提供商身份向平台上的乘客提供網約車服務(主要為往返機場的車程)。生效的飛豬機場客運聚合平台服務提供協議的年期將於2024年10月12日開始，並將於2025年12月31日結束。在遵守上市規則及適用法律法規下，飛豬機場客運聚合平台服務提供協議預期在訂約方相互同意後重續。

進行交易的理由

為加速我們的網約車服務業務的增長並擴大我們對多樣化客戶群體的覆蓋面，我們在網約車服務業務的日常過程中與主要聚合平台合作。高德實體及飛豬實體運營的聚合平台廣泛覆蓋全國乘客，我們與他們的合作夥伴關係有助我們有效地接觸龐大的乘客流量，提高我們的線上知名度及品牌知名度，從而吸引更多用戶使用我們的服務。

定價政策

高德實體及飛豬實體向其各自平台上的網約車服務提供商收取服務費。該等服務費用按實際交易金額乘以標準費率釐定。有關費率由高德實體及飛豬實體不時設定，並因我們在平台上完成的服務類型而異。目前適用的費率在高德網約車平台服務提供協議項下為9%，而在飛豬機場客運聚合平台服務提供協議項下則為15%。由於往返機場的路程通常較遠，費率一般較高。於訂立任何聚合平台服務協議前，為評估費率及服務條款，我們通常會考慮多項因素，包括：(i)服務提供商運營的聚合平台的規模及覆蓋範圍；及(ii)我們的網約車服務規模及對乘客流量的需求。此外，為確保費率公平

關連交易

合理，我們通常會獲取並比較市場上獨立第三方營運的其他聚合平台所提供的費率。據我們所知，該等定價政策與高德實體及飛豬實體運營的平台上的網約車服務提供商相若並統一適用。基於向第三方聚合平台提供商徵詢的費率，據我們所知，高德實體及飛豬實體目前提供的服務費率與其他第三方聚合平台提供商提供的費率範圍（目前約為10%至20%）大體一致。

歷史金額

截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們就聚合平台服務向高德實體支付的服務費分別為人民幣52.6百萬元、人民幣70.1百萬元、人民幣100.4百萬元及人民幣61.4百萬元。

截至2022年、2023年及2024年止各年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們就聚合平台服務向飛豬實體支付的服務費分別為人民幣0.6百萬元、人民幣2.5百萬元、人民幣1.9百萬元及人民幣1.1百萬元。

年度上限

下表載列我們就高德網約車平台服務提供協議及飛豬機場客運聚合平台服務提供協議項下的聚合平台服務應付高德實體及飛豬實體的費用的建議年度上限：

	截至12月31日止年度 的建議年度上限	
	2025年	2026年
	(人民幣百萬元)	
高德網約車平台服務提供協議.....	179.5	244.3
飛豬機場客運聚合平台服務提供協議.....	2.5	3.0
總計	182.0	247.3

建議年度上限乃根據以下因素估計：

- (i) 高德實體及飛豬實體目前收取的服務費率，以及有關費率的潛在上漲（基於平均歷史費率變動）；
- (ii) 我們於往績記錄期間就相關平台服務已付的歷史交易金額；

關 連 交 易

- (iii) 高德實體及飛豬實體運營的聚合平台上的網約車服務預期產生的交易金額（經考慮高德實體對其平台上將完成的交易的估計）；
- (iv) 乘客對我們在該等聚合平台上的網約車服務的現時及預期需求（計及基於過去增長率的需求估計增長及我們網約車服務業務將於建立多家365之家後的預期擴張）。詳情請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」各節；
- (v) 中國市場對網約車服務的需求，包括在主要聚合平台進行交易的乘客偏好，以及中國不斷增長的網約車服務市場；及
- (vi) 高德實體及飛豬實體運營的聚合平台的規模及覆蓋範圍的預期增長。

上市規則的涵義

上述交易乃於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進行，而董事目前預期，就上市規則第十四A章計算的該等交易（就高德網約車平台服務提供協議及飛豬機場客運聚合平台服務提供協議項下擬進行交易按合計基準）的最高適用百分比率按年計將超過5%。因此，該等交易將須遵守上市規則第十四A章項下的申報、公告、通函及獨立股東批准規定。

內部控制措施

為確保持續關連交易的相關協議條款屬公平合理，且對我們而言不遜於獨立第三方可得或提供的條款，以及關連交易乃按一般商業條款或更佳條款進行，我們已就我們的關連交易實施內部審批及監控程序，其中包括以下各項：

- 我們已採納及實施一套管理制度以監察我們於[編纂]後的關連交易。根據該制度，(i)本公司的財務部門將負責監察本集團與關連人士之間有關持續關連交易的實際交易金額，而倘實際交易金額超過預定年度上限的規定門檻，則向相關業務單位報告（及倘需要，向董事會報告），以確保我們在[編纂]後遵守上市規則的相關規定；(ii)本公司審核委員會將負責檢討就持續

關連交易

關連交易遵守相關法律、法規、本公司政策及上市規則的情況；及(iii)本公司財務部門、首席財務官及／或本公司的多個其他內部部門（包括但不限於法律部門）將共同負責評估持續關連交易框架協議下的條款，尤其是有關協議項下的定價條款及政策以及年度上限的公平性及合理性；

- 我們的獨立非執行董事及核數師將對相關協議項下的持續關連交易進行年度檢討，並提供年度確認書，以確保根據上市規則，持續關連交易乃根據相關協議條款按一般商業條款及相關定價政策進行，屬公平合理且符合股東整體利益；
- 在考慮本集團與本公司關連人士之間交易的費用或價格時，本集團將定期考慮現行市場條款、條件及慣例，並參考類似交易的定價及條款，以確保向本公司關連人士提供或由其提供的條款及條件與向其他可資比較獨立第三方提供或由其提供的條款及條件相比，屬公平合理，並按一般商業條款進行；及
- 在[編纂]後考慮對相關協議進行任何重續或修訂時，有利益關係的董事及股東須於董事會會議或股東大會（視情況而定）上就批准該等交易的決議案放棄投票，而我們的獨立非執行董事及獨立股東有權考慮持續關連交易的條款（包括建議年度上限）是否屬公平合理、按一般商業條款或更佳條款以及在本集團日常及一般業務過程中進行，並符合本公司及股東的整體利益。倘無法取得獨立非執行董事或獨立股東批准（視情況而定），我們將不會繼續進行相關協議項下的交易，惟以該等交易根據上市規則第十四A章構成不獲豁免持續關連交易為限。

豁免申請

由於部分獲豁免及不獲豁免持續關連交易的重要條款已在本文件披露及有意[編纂]將基於該披露參與[編纂]，我們的董事認為嚴格遵守上市規則第十四A章的公告、通函及／或獨立股東批准的規定將帶來過份沉重的負擔，特別是會為本公司帶來不必要的行政成本。

關連交易

因此，本公司已向聯交所申請並獲聯交所[授予]（條件是最高年度交易總額不得超過上述估計年度上限）上市規則第14A.105條的豁免，以豁免(i)本節「一部分獲豁免持續關連交易」所載的交易嚴格遵守上市規則第十四A章的公告規定；及(ii)本節「不獲豁免持續關連交易」所載的交易嚴格遵守上市規則第十四A章的公告、通函及獨立股東批准的規定。

我們的獨立非執行董事及本公司核數師將審查上述持續關連交易是否根據本節披露的主要條款及定價政策訂立。我們的獨立非執行董事及核數師的確認書將按照上市規則的規定每年披露一次。

此外，我們確認，我們將遵守上市規則第十四A章的有關規定，如上述任何建議年度上限被超出或該等交易的條款有重大變動，我們會立即通知聯交所。

董事確認

我們的董事（包括獨立非執行董事）認為：(i)上文所載持續關連交易已於並將於我們的日常及一般業務過程中按正常或更佳商業條款訂立，屬公平、合理並符合本公司及股東的整體利益；及(ii)該等交易的建議年度上限屬公平、合理並符合本公司及股東的整體利益。

獨家保薦人確認

基於(i)本公司就上述部分獲豁免及不獲豁免持續關連交易提供的文件及資料；及(ii)獨家保薦人進行的盡職調查及與本公司的討論，獨家保薦人認為，上述部分獲豁免及不獲豁免持續關連交易（已就其尋求豁免）乃於本集團日常及一般業務過程中按正常商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益，且該等持續關連交易的建議年度上限屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

董事、監事及高級管理層

董事

董事會由九名董事組成，包括四名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事。下表載列有關董事的若干資料。

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 董事的日期	角色及職責
姜生喜先生.....	50歲	執行董事、董 事長	2012年 9月28日	2012年 9月28日	負責本集團的整體 業務策略及整體 管理
楊揚先生.....	45歲	執行董事、首 席執行官	2014年 2月17日	2016年 8月30日	負責本集團業務及 外部融資工作的 整體管理
張勁濤先生.....	50歲	執行董事、高 級副總裁、 首席技術官	2013年 7月1日	2018年 7月19日	負責產品開發的整 體管理
程千女士.....	42歲	執行董事	2015年 10月8日	2024年 11月7日	負責資質、合約及 知識產權管理
李晨先生.....	42歲	非執行董事	2018年 3月22日	2018年 3月22日	負責監督管理層並 提供專業建議， 以加強董事會的 決策能力
陳欣先生.....	45歲	非執行董事	2024年 11月7日	2024年 11月7日	負責監督管理層並 提供專業建議， 以加強董事會的 決策能力
郭新平先生.....	61歲	獨立非執行董 事	[編纂]	2024年 11月7日	負責向董事會提供 獨立意見及判斷
關積珍先生.....	59歲	獨立非執行董 事	[編纂]	2024年 11月7日	負責向董事會提供 獨立意見及判斷
許佳龍先生.....	52歲	獨立非執行董 事	[編纂]	2024年 11月7日	負責向董事會提供 獨立意見及判斷

董事、監事及高級管理層

執行董事

姜生喜先生，50歲，為本公司創始人、執行董事兼董事長。姜先生亦為恒生長運的董事長、北京鴻博的董事及盛威暢行的執行董事。姜先生擁有逾20年軟件行業經驗。於2001年2月至2013年3月，彼任職於用友網絡科技股份有限公司（其股份於上海證券交易所上市（股票代碼：600588）），最後職位為副總裁。

姜先生於1998年7月獲得中國北方交通大學（現稱北京交通大學）會計學學士學位。姜先生分別於2007年11月及2021年9月獲得香港科技大學及中國長江商學院的高級工商管理碩士（「EMBA」）學位。於2023年4月，姜先生於中國交通報社舉辦的一項活動中榮獲「科技創新人物」稱號。

姜先生曾於以下已解散的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷日期	註銷原因
山東交游信息技術有限公司.....	法定代表人及董事長	中國	軟件和信息技術服務	因註銷而解散	2021年12月16日	因組織架構發生變化作出的業務決策
湖北盛威時代科技有限公司.....	法定代表人、執行董事及總經理	中國	軟件和信息技術服務	因註銷而解散	2021年12月14日	因組織架構發生變化作出的業務決策
湖南盛威時代科技有限公司.....	法定代表人、執行董事及總經理	中國	軟件和信息技術服務	因註銷而解散	2021年12月2日	因組織架構發生變化作出的業務決策

董事、監事及高級管理層

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷日期	註銷原因
江蘇南京盛威時代 科技有限公司.....	執行董事	中國	軟件和信息 技術服務	因註銷而解散	2022年 2月11日	因組織架構發生變化 作出的業務決策
江西贛易行科技 有限公司.....	董事	中國	軟件和信息 技術服務	因註銷而解散	2022年 11月2日	因合營企業終止及 組織架構發生變化 作出的業務決策
甘肅公眾道路客運 聯網售票運營 服務中心 有限公司.....	總經理	中國	信息技術服務	因註銷而解散	2024年 1月30日	因合營企業終止及 組織架構發生變化 作出的業務決策
陝西新盛威信息 科技有限公司.....	法定代表人及 執行董事	中國	軟件和信息 技術服務	因註銷而解散	2018年 7月31日	因合營企業終止及 組織架構發生變化 作出的業務決策

姜先生確認(i)上述公司在解散前已結清未償債務，且該等公司於註銷時並無償付能力問題；(ii)其並無導致註銷的不法行為；及(iii)上述公司註銷並無導致其面臨任何法律責任或義務。

董事、監事及高級管理層

楊揚先生，45歲，為本公司執行董事兼首席執行官。此外，楊先生擔任河南盛威的執行董事。於2016年至2019年，彼擔任本公司運營中心主管。加入本集團前，楊先生於2007年2月至2007年10月任職於北京中企動力商務信息有限公司。於2010年1月至2014年1月，彼任職於用友網絡科技股份有限公司，其股份在上海證券交易所上市（股票代碼：600588）。

楊先生於2003年7月獲得中國山東工商學院信息管理與信息系統學士學位。

楊先生曾於以下已解散的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷日期	註銷原因
山東交游信息技術有限公司.....	董事	中國	軟件和信息技術服務	因註銷而解散	2021年 12月16日	因組織架構發生變化作出的業務決策
甘肅公眾道路客運聯網售票運營服務中心有限公司.....	監事	中國	信息技術服務	因註銷而解散	2024年 1月30日	因合營企業終止及組織架構發生變化作出的業務決策
湖北盛威時代科技有限公司.....	監事	中國	軟件信息技術服務	因註銷而解散	2021年 12月14日	因組織架構發生變化作出的業務決策
湖南盛威時代科技有限公司.....	監事	中國	軟件信息技術服務	因註銷而解散	2021年 12月2日	因組織架構發生變化作出的業務決策

董事、監事及高級管理層

楊先生確認(i)上述公司在解散前已結清未償債務，且該等公司於註銷時並無償付能力問題；(ii)其並無導致註銷的不法行為；及(iii)上述公司註銷並無導致其面臨任何法律責任或義務。

張勁濤先生，50歲，為本公司執行董事兼首席技術官。張先生在軟件工程及開發行業擁有逾20年經驗。於2000年11月至2013年7月，他曾於用友網絡科技股份有限公司（「用友」，其股份於上海證券交易所上市（股票代碼：600588））關聯公司擔任多個職務，包括於2000年11月至2001年8月任偉庫（上海）網絡科技有限公司開發經理、於2001年8月至2004年11月任用友網絡分銷開發部開發經理、於2004年11月至2011年4月任用友U8平台部的部門經理及於2011年4月至2013年7月任用友U8技術總監。

張先生於2011年1月通過在線課程獲得中國對外經濟貿易大學工商管理本科文憑。

程千女士，42歲，於2024年11月7日獲委任為本公司執行董事，其委任自[編纂]起生效。程女士自2020年1月起擔任本公司助理總裁。於加入本集團前，程女士於2009年8月至2011年8月任職於譜尼測試集團股份有限公司，隨後於2011年9月至2014年1月任職於北京百靈威科技有限公司。

程女士於2009年12月獲得中國湖北大學管理學士學位，並於2011年6月獲得中國北京理工大學工商管理碩士學位。

董事、監事及高級管理層

程女士曾於以下已解散的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷日期	註銷原因
天津易聯明月科技合夥企業(有限合夥)...	執行事務合夥人	中國	技術服務與諮詢	因註銷而解散	2023年 4月17日	因投資控股架構發生變化作出的業務決策

程女士確認(i)上述公司在註銷時具備償債能力；(ii)其並無導致註銷的不法行為；及(iii)上述公司註銷並無導致其面臨任何法律責任或義務。

非執行董事

李晨先生，42歲，為本公司非執行董事。李先生於旅遊和出行行業擁有逾15年的經驗。自2008年8月起，彼一直任職於阿里旅行網絡技術(北京)有限公司的多家關聯公司，現任該公司交通業務部資深總監。

李先生於2018年9月獲得香港理工大學酒店及旅遊業管理碩士學位。

李先生曾於以下已解散的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷日期	註銷原因
武漢放心飛航空服務有限公司.....	法定代表人、 執行董事 及總經理	中國	票務代理	因註銷而解散	2019年 5月23日	停止營業

董事、監事及高級管理層

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷日期	註銷原因
深圳遠大航空服務有限公司.....	法定代表人、 執行董事 及總經理	中國	票務代理	因註銷而解散	2023年 12月29日	停止營業

李先生確認(i)上述公司在註銷時具備償債能力；(ii)其並無導致註銷的不法行為；及(iii)上述公司註銷並無導致其面臨任何法律責任或義務。

陳欣先生，45歲，為本公司非執行董事。陳先生擁有逾八年投資及投後管理經驗。自2016年7月起，彼任職於貴陽高新軟銀博盛創業投資管理合夥企業（有限合夥），現任該公司投資總監。另外，彼自2021年12月起擔任浙江最成半導體科技有限公司董事、自2023年8月起擔任阿依瓦（北京）技術有限公司董事及自2023年3月起擔任昇印光電（昆山）股份有限公司董事。此外，彼自2019年9月起擔任格陸博科技有限公司監事。

陳先生於2002年7月獲得中國華東師範大學經濟學學士學位，並持有中國證券投資基金業協會於2021年11月頒發的基金從業資格證書。

獨立非執行董事

郭新平先生，61歲，於2024年11月7日獲委任為本公司獨立非執行董事，其委任自[編纂]生效。郭先生擁有豐富的會計及財務經驗。於加入本集團前，郭先生於1989年7月至1994年12月擔任用友電子財務技術有限公司常務副總經理及總經理，於1995年1月至1999年12月擔任用友軟件集團有限公司董事兼副總裁，於2000年1月至2002年4月擔任北京用友軟件股份有限公司董事兼總經理。自2002年5月起，彼擔任用友網絡科技股份有限公司（其股份於上海證券交易所上市，股票代碼：600588）副董事長。自2002年5月至2022年1月，郭先生擔任賽迪顧問股份有限公司（其股份於香港聯交所

董事、監事及高級管理層

上市，股份代號：2176) 獨立非執行董事。自2008年4月至2023年4月，彼擔任廣聯達科技股份有限公司(其股份於深圳證券交易所上市，股票代碼：002410) 獨立董事。自2016年5月起，彼擔任用友金融信息技術股份有限公司(其股份於新三板上市，股票代碼：839483) 董事。

郭先生於1985年7月獲得中國中南財經政法大學財務會計專業學士學位，並於2007年11月獲得香港科技大學EMBA學位。彼持有中國湖北省人事廳於1998年8月23日頒發的高級會計師證書。

郭先生曾於以下已解散的公司或被吊銷營業執照的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷／吊銷日期	註銷／吊銷原因
北京用友通寶財務分析技術有限公司.....	監事	中國	軟件開發及銷售	因註銷而解散	2003年 7月23日	因合營企業終止作出的業務決策
瀋陽用友管理諮詢有限公司.....	董事	中國	技術及管理諮詢	因註銷而解散	2003年 9月26日	因組織架構發生變化作出的業務決策
北京用友醫院管理軟件有限公司.....	董事	中國	軟件開發	因註銷而解散	2010年 12月21日	因組織架構發生變化作出的業務決策
西安用友財務軟件有限責任公司.....	董事	中國	軟件開發	因註銷而解散	2017年 3月1日	收購後停止營業

董事、監事及高級管理層

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷／吊銷日期	註銷／吊銷原因
北京春元金軟科技 發展有限公司.....	董事	中國	技術開發	因註銷而解散	2010年 11月3日	因與其他實體整合 作出的業務決策
用友雲達信息技術服務 (南昌)有限公司...	董事	中國	軟件開發及 銷售	因註銷而解散	2020年 5月22日	因與其他實體整合 作出的業務決策
北京用友達康移動商務 技術有限公司.....	董事	中國	移動通信 商務技術	因註銷而解散	2008年 3月20日	因與其他實體整合 作出的業務決策
北京暢捷優財網絡 有限公司.....	董事	中國	軟件服務及 技術開發	因註銷而解散	2018年 3月5日	因與其他實體整合 作出的業務決策
寧波山友軟件 有限公司.....	監事	中國	軟件開發	因註銷而解散	2001年 12月17日	收購後停止營業
太原用友軟件 有限公司.....	董事	中國	軟件開發及 銷售	因註銷而解散	2021年 3月31日	收購後停止營業
海南商博軟件 有限公司.....	董事	中國	軟件開發及 銷售	營業執照 被吊銷	2016年 6月29日	法定代表人身故

董事、監事及高級管理層

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷／吊銷日期	註銷／吊銷原因
蘇州用友軟件 有限公司.....	法定代表人、 執行董事	中國	軟件開發及 銷售	營業執照 被吊銷及因 註銷而解散	2010年 4月15日	未備案經營資質及 停止營業
深圳市碩旺管理諮詢 有限公司.....	董事	中國	軟件開發及 銷售	營業執照 被吊銷	2005年 2月1日	未備案經營資質

郭先生確認(i)上述公司在註銷或吊銷時具備償債能力；(ii)其並無導致註銷或吊銷的不法行為；及(iii)上述公司註銷或吊銷並無導致其面臨任何法律責任或義務。

關積珍先生，59歲，於2024年11月7日獲委任為本公司獨立非執行董事，其委任自[編纂]生效。

關先生先後於1987年5月至1992年7月在北方交通大學（現稱北京交通大學）擔任助教及講師。於1992年至1998年期間，彼在藍通新技術產業（集團）有限公司多家關聯公司擔任不同職位，包括於1992年12月至1995年5月擔任北京藍通電子有限公司的副總經理、於1995年6月至1998年12月擔任北京藍通電子科技有限責任公司總經理及藍通新技術產業（集團）有限公司副總裁。於2015年11月至2018年11月，彼擔任同濟大學兼職教授。自1999年1月起，關先生任職於北京四通智能交通系統集成有限公司，歷任總經理、董事長，現任該公司首席科學家。自2018年7月起，關先生擔任山東易構軟件技術股份有限公司（其股份於全國中小企業股份轉讓系統（「新三板」）上市，股票代碼：834002）董事。自2024年5月起，關先生擔任恒拓開源信息科技股份有限公司（其股份於北京證券交易所上市，股票代碼：834415）獨立董事。

董事、監事及高級管理層

關先生分別於1985年7月及1988年10月獲得中國北方交通大學（現稱北京交通大學）的物資管理工程學士學位及工學碩士學位。關先生於2009年12月獲得中國華中科技大學管理學博士學位。關先生持有中國鐵道部頒發的高級工程師資格證書。

關先生曾於下列註銷公司或被吊銷營業執照的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷／ 吊銷日期	註銷／ 吊銷原因
北京智能實訊信息技術 有限公司.....	董事及總經理	中國	技術開發	因註銷 而解散	2020年 8月14日	停止營業
北京博瑞盛世科技 有限公司.....	監事	中國	技術開發	因註銷 而解散	2021年 8月26日	停止營業
北京藍通電子 有限公司.....	總經理及 副總經理	中國	LED電子屏 研發、生 產、銷售	因註銷 而解散	1997年 10月8日	停止營業
北京立移訊信息技術 有限公司.....	董事	中國	技術開發	營業執照 被吊銷	2008年 1月23日	年檢逾期
上海森泰克通信產業 有限公司.....	董事	中國	通信設備 開發 及服務	營業執照 被吊銷	2005年 3月22日	年檢逾期
北京移舟啟程信息 技術有限公司.....	董事	中國	技術開發	營業執照 被吊銷	2008年 1月23日	年檢逾期

董事、監事及高級管理層

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷／ 吊銷日期	註銷／ 吊銷原因
日照交能新材料 有限公司.....	法定代表	中國	生態環境 材料製造	因註銷 而解散	2025年 2月12日	停止營業

關先生確認(i)上述公司在撤銷註冊或吊銷時有償付能力；(ii)其並無導致撤銷註冊或吊銷的不法行為；及(iii)撤銷註冊或吊銷上述公司並無導致其面臨任何法律責任或義務。

許佳龍先生，52歲，於2024年11月7日獲委任為本公司獨立非執行董事，其委任自[編纂]生效。許佳龍先生自2008年9月起在其任期於香港科技大學（「香港科技大學」）擔任多個職位。於資訊系統、商業統計及營運管理學系，彼於2008年9月至2013年6月擔任副教授以及自2013年7月起擔任教授。此外，彼於2017年8月至2023年7月擔任副系主任，於2023年8月至2024年3月擔任代理主任，以及於2024年4月至2024年6月擔任系主任。於2013年9月至2015年8月，彼為工商管理學院（本科生課程）副院長。於2019年3月至2021年8月，彼為香港科技大學商學院副院長（研究）。彼隨後於2021年9月至2024年6月擔任資深副院長，並自2024年7月起擔任署理院長。此外，許先生自2017年7月起擔任講座教授，並自2019年7月起至今擔任艾禮民家族商學教授。

許先生於1996年11月獲得香港科技大學資訊系統管理學工商管理學士（一級榮譽）學位。彼於2000年11月獲得香港科技大學資訊系統學哲學博士學位。

董事、監事及高級管理層

監事

監事會由三名監事組成。下表載列有關監事的若干資料。

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 監事的日期	角色及職責
趙昌勝先生	62歲	監事會主席，監事	2015年 3月2日	2022年 8月31日	負責主持監事會工作， 並監督董事會並向其 提供獨立意見
羅燕女士	40歲	監事、人力資源行 政部經理	2013年 10月28日	2022年 8月31日	負責監督董事會並向其 提供獨立意見
余敏先生	41歲	監事、汽車票研發 部開發總監兼智 能設備開發部部 門經理	2013年 1月1日	2022年 8月31日	負責監督董事會並向其 提供獨立意見

趙昌勝先生，62歲，為本公司監事及監事會主席。此前，趙先生在軟件工程及開發方面擁有超過20年的經驗。於2001年1月至2004年11月，彼任職於金蝶軟件（中國）有限公司及其深圳分公司。自2007年3月至2012年7月，彼任職於深圳用友軟件有限公司。

趙先生於1985年7月獲得中國西安工業學院（現稱西安工業大學）電子工程本科文憑。

董事、監事及高級管理層

趙先生曾於下列註銷公司或被吊銷營業執照的公司擔任職務。相關詳情如下：

公司名稱	職位	成立地點	主要業務	狀態	註銷／ 吊銷日期	註銷／ 吊銷原因
蘭州天和計算機軟件 開發有限責任公司 ...	法定代表及 執行董事	中國	軟件開發 及銷售	因註銷 而解散	2022年 1月11日	停止營業
珠海置盟信息技術 有限公司.....	董事、 總經理	中國	軟件開發 及銷售	營業執照 被吊銷	2010年 8月18日	年檢逾期
鄭州奇鵬科貿 有限公司.....	法定代表及執 行董事	中國	計算機應用 服務	營業執照被 吊銷	2011年 6月8日	年檢逾期

趙先生確認(i)上述公司在撤銷註冊或吊銷時有償付能力；(ii)其並無導致撤銷註冊或吊銷的不法行為；及(iii)撤銷註冊或吊銷上述公司並無導致其面臨任何法律責任或義務。

羅燕女士，40歲，為本公司監事及人力資源行政部經理。加入本集團前，羅女士於2011年4月至2011年10月擔任多達創新投資管理有限公司顧問。彼亦於2012年2月至2012年10月擔任博思夢想(中國)有限公司顧問。

羅女士於2006年7月獲得中國北京農業職業學院生物工程技術專業的大專文憑。

余敏先生，41歲，為本公司監事及汽車票研發部開發總監兼智能設備開發部部門經理。余先生於信息科技行業擁有多多年經驗。於加入本集團前，余先生於2007年3月至2010年3月任職於深圳天運網科技有限公司。於2010年5月至2012年8月，彼任職於南凌科技股份有限公司。

董事、監事及高級管理層

余先生於2004年6月獲得中國武漢化工學院工學學士學位。彼於2013年3月獲得廣東省人力資源和社會保障廳頒發的信息系統項目管理師資格。

高級管理層

下表提供有關本公司高級管理層成員的資料：

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	現任職位的 委任日期	角色及職責
楊揚先生	45歲	首席執行官	2014年 2月17日	2021年 1月4日	負責本集團業務及外部融資工作的整體管理
王登嶽先生	57歲	首席財務官、 高級副總裁	2015年 11月2日	2021年 1月4日	負責本集團財務及採購管理
胡興華先生	46歲	高級副總裁、 客運業務事業部總經理	2017年 4月1日	2021年 1月4日	負責本集團客運業務的管理
李陶先生	46歲	高級副總裁、 客運業務事業部副總經理	2015年 6月15日	2021年 2月10日	負責本集團客運業務的管理
白杉先生	55歲	高級副總裁、 數字化服務業務事業部 總經理	2014年 10月13日	2021年 1月4日	負責本集團數字化服務業務的管理
張勁濤先生	50歲	高級副總裁、 首席技術官	2013年 7月1日	2021年 1月4日	負責本集團的技術管理

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	現任職位的 委任日期	角色及職責
周春輝先生	39歲	高級副總裁、 網約車事業 部總經理	2019年 1月7日	2021年 1月4日	負責本集團網約車業務的管理

楊揚先生，為本公司的首席執行官。有關楊先生的履歷，請參閱本節「一 董事 — 執行董事」。

王登嶽先生，57歲，為本公司首席財務官兼高級副總裁。彼自2021年1月起擔任本公司該等職務。王先生擁有逾30年財務及會計行業經驗。於1991年7月至2001年4月，王先生歷任中國鐵路通信信號總公司見習員工、財務部工業科科長、財務部副總會計師、監察審計部一級審計主管。於2001年10月至2003年12月及2004年7月至10月，彼任職於中鐵通信網絡技術有限公司。於2004年9月至2006年8月，彼擔任中國鐵通集團有限公司實業投資部副總經理。於2006年8月至2010年11月，彼擔任中國鐵通集團有限公司海南分公司總會計師。於2010年11月至2015年10月，彼擔任中國鐵通集團有限公司北京分公司總會計師。

王先生於1991年7月獲得北京交通大學（前稱北方交通大學）經濟學學士學位，並於2012年7月獲得會計學碩士學位。彼於1996年5月持有中國財政部頒發的會計師證書。

胡興華先生，46歲，為本公司高級副總裁兼客運業務事業部總經理。胡先生於運輸行業擁有逾20年經驗。加入本公司前，胡先生於2001年7月至2017年3月任職於甘肅省道路運輸管理局。

胡先生於2013年6月獲得中國蘭州大學公共管理碩士學位。彼於2011年12月獲得甘肅省人力資源和社會保障廳頒發的高級工程師資格證書。

董事、監事及高級管理層

李陶先生，46歲，為本公司高級副總裁兼客運業務事業部副總經理。李先生於2001年11月至12月任職於北京用友科技有限公司。於2002年1月至2005年10月，彼任職於用友網絡科技股份有限公司，其股份於上海證券交易所上市（股票代碼：600588）。於2005年11月至2006年6月，彼任職於北京雲網無限網絡技術有限公司。於2007年1月至2011年2月，彼任職於航天信息股份有限公司。於2011年3月至2015年7月，彼任職於航天信息軟件技術有限公司。

李先生於2004年1月獲得中國北京聯合大學漢語言文學學士學位。

白杉先生，55歲，為本公司高級副總裁兼數字化服務業務事業部總經理。白先生亦擔任河南盛威的總經理。加入本公司前，1999年5月至2006年3月，彼任職於用友網絡科技股份有限公司（其股份於上海證券交易所上市（股票代碼：600588））。白先生其後於2008年5月至2015年2月創業，期間彼成立樂擎（北京）應用技術有限公司（已解散），並擔任執行董事。

白先生於1992年7月獲得中國南開大學信息科學本科文憑。彼持有於2000年12月由河北省職稱改革領導小組辦公室發出的計算機工程中級專業資格證書。

張勁濤先生，為本公司的高級副總裁及首席技術官。有關張先生的履歷，請參閱本節「一 董事 — 執行董事」。

周春輝先生，39歲，為本公司高級副總裁兼網約車事業部總經理。彼亦兼任盛智易聯的執行董事兼總經理。加入本集團前，周先生於2018年1月至2018年12月擔任天津出行有限公司副總裁。

周先生於2010年6月獲得中國四川大學電子信息工程工學學士學位。

董事、監事及高級管理層

除上文所披露者外，於緊接最後實際可行日期前三年內，概無董事、監事及高級管理層於上市公司擔任任何董事職務。概無根據上市規則第13.51(2)(a)至(v)條須予披露的有關董事、監事及高級管理層的其他資料，亦無其他事項須提請股東注意。

聯席公司秘書

區慧晶女士，已獲委任為我們其中一名聯席公司秘書。區女士自2016年1月起加入企業服務供應商方圓企業服務集團（香港）有限公司，現任該公司的公司秘書部高級經理。區女士為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員。

區女士獲得香港城市大學工商管理學士學位及專業會計與企業管治碩士學位。

陳佳女士，已獲委任為我們其中一名聯席公司秘書，彼亦為本公司總裁助理。於加入我們前，陳女士於2018年8月至2019年12月任職於南京晨光高科創業投資有限公司。陳女士於2019年12月至2021年4月擔任航天科工私募基金管理（南京）有限公司投資主管。

陳女士於2014年6月獲得英國德蒙福特大學會計及金融學士學位及於2015年11月獲得英國蘭開斯特大學金融碩士學位。

管理層及企業管治

董事會委員會

審核委員會

我們已遵照上市規則第3.21條及上市規則附錄C1所載的企業管治守則成立審核委員會。審核委員會的主要職責包括就本公司內部及外部審核進行溝通、監督及核實，以及監督本公司的風險管理及內部監控程序。審核委員會由三名成員組成，即郭新平先生、關積珍先生及許佳龍先生，而郭先生為審核委員會主席。

董事、監事及高級管理層

薪酬委員會

我們已遵照上市規則第3.25條及上市規則附錄C1所載的企業管治守則成立薪酬委員會。薪酬委員會的主要職責包括制定並評估本公司董事及高級管理層的考核標準，以及制定並檢討該等人士的薪酬政策及計劃。薪酬委員會由三名成員組成，即關積珍先生、郭新平先生及許佳龍先生，而關先生為薪酬委員會主席。

提名委員會

我們已遵照上市規則第3.27A條及上市規則附錄C1所載的企業管治守則成立提名委員會。提名委員會的主要職責包括甄選本公司董事及高級管理層候選人並制定甄選標準及程序，以及對該等人士進行評估及提出建議。提名委員會由五名成員組成，即姜生喜先生、程千女士、郭新平先生、關積珍先生及許佳龍先生，而姜先生為提名委員會主席。

企業管治守則

我們力求實現高標準的企業管治，而此對我們的發展及保障股東利益至關重要。為達致此目標，我們預期於[編纂]後遵守上市規則附錄C1所載的企業管治守則。

董事會多元化

本公司已採納董事會多元化政策，當中載列達致董事會多元化的方法。本公司認可並接受董事會多元化的裨益，並視董事會層面日益多元化（包括性別多元化）為維持本公司競爭優勢及提升其從最廣泛的可用人才庫中吸引、挽留及激勵僱員的能力的重要元素。根據董事會多元化政策，在審閱及評估合適人選擔任本公司董事時，提名委員會將考慮多項因素，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、專業資格、技能、知識以及行業及地區經驗。根據董事會多元化政策，提名委員會將定期討論，並在必要時協定董事會實現多元化（包括性別多元化）的可衡量目標，並向董事會推薦該等目標以供正式採納。

董事、監事及高級管理層

董事確認

除陳欣先生外，各董事確認其(i)已於2024年9月4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的上市發行人董事的責任；陳欣先生確認其(i)已於2024年9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的上市發行人董事的責任。

各董事確認：

- (1) 截至最後實際可行日期，除本文件所披露者外，其並無於直接或間接與我們的業務構成重大競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益，而須根據上市規則第8.10條作出披露；
- (2) 除本文件所披露者外，截至最後實際可行日期，其並無於股份中擁有權益（定義見證券及期貨條例第XV部）。

各獨立非執行董事已確認(i)與上市規則第3.13(1)至(8)條所述的各項因素有關的獨立性；(ii)截至最後實際可行日期，其過去或當時於本公司或其附屬公司業務中並無財務或其他權益，且根據上市規則與本公司的任何核心關連人士亦無任何關連；及(iii)於其獲委任時，並無其他可能會影響其獨立性的因素。

截至最後實際可行日期，概無董事、監事或高級管理層與本公司其他董事、監事或高級管理層有關聯。

薪酬

我們的董事、監事及高級管理層收取薪酬，包括薪金、酌情花紅、津貼、以股份為基礎的付款、社會保險福利及其他實物福利。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，董事及監事的酬金總額分別約為人民幣5.5百萬元、人民幣5.9百萬元、人民幣6.2百萬元及人民幣2.1百萬元。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，本公司五名最高薪酬人士（不包括董事及監事）的酬金總額分別約為人民幣0.7百萬元、人民幣0.7百萬元、人民幣2.0百萬元及人民幣0.6百萬元。

董事、監事及高級管理層

除上文所披露者外，截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，本公司概無向董事或監事已付或應付其他款項。截至2025年12月31日止年度，我們預期向董事及監事支付的薪酬總額約為人民幣6.1百萬元。

於往績記錄期間，概無向董事、監事或本公司五名最高薪酬人士支付，而彼等亦無收取任何薪酬，作為加入本公司或加入本公司後的獎勵或作為離職補償。此外，概無董事或監事於同期放棄任何酬金。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任新百利融資有限公司為合規顧問。合規顧問將就遵守上市規則及適用香港法例的規定向我們提供指引及意見。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將(其中包括)在以下情況下向本公司提供意見：

- (a) 在刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (b) 擬進行交易(可能為須予公佈的交易或關連交易)，包括股份發行及股份購回；
- (c) 我們擬按與本文件所詳述者不同的方式使用[編纂][編纂]，或本集團的業務活動、發展或業績有別於本文件所載任何預測、估計或其他資料；
- (d) 聯交所根據上市規則第13.10條就股份[編纂]的不尋常變動或任何其他事宜向本公司作出查詢。

合規顧問的任期自[編纂]開始，預期於我們就[編纂]後首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條之日結束。

主 要 股 東

據董事所知，緊接[編纂]完成前及緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），以下人士將於我們的股份或本公司相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及香港聯交所披露的權益或淡倉或直接或間接擁有附有可在所有情況下於本公司股東大會上投票的權利的任何類別股本面值10%或以上權益：

股東姓名／名稱	權益性質及身份	截至最後實際可行日期及 緊接[編纂]前於本公司 總股本中持有的股份		緊隨[編纂]完成後 （假設[編纂]未獲行使）於 本公司總股本中持有的股份	
		股份數目	概約持股 百分比	股份數目	概約持股 百分比
姜先生	實益擁有人 ⁽¹⁾ 受控法團權益 ⁽³⁾ 與其他人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
王嘉偉先生.....	實益擁有人 ⁽²⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
成都盈創.....	實益擁有人 ⁽⁴⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
盈創世紀.....	受控法團權益 ⁽⁴⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東姓名／名稱	權益性質及身份	截至最後實際可行日期及 緊接[編纂]前於本公司 總股本中持有的股份		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使)於 本公司總股本中持有的股份	
		股份數目	概約持股 百分比	股份數目	概約持股 百分比
余浪先生.....	受控法團權益 ⁽⁴⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
海岱柱石.....	實益擁有人 ⁽⁵⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
陳樹林先生.....	受控法團權益 ⁽⁵⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
時代眾成.....	實益擁有人 ⁽³⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
時代信成.....	實益擁有人 ⁽³⁾ 與另一人士共同 持有的權益 ⁽⁶⁾	29,204,824	42.20%	[編纂]	[編纂]
阿里旅行.....	實益擁有人	18,690,010	27.01%	[編纂]	[編纂]
張旭先生.....	受控法團權益 ⁽⁷⁾	7,420,489	10.72%	[編纂]	[編纂]
寧波軟銀.....	實益擁有人 ⁽⁷⁾	3,945,248	5.70%	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 截至最後實際可行日期，姜先生直接持有我們已發行股本約20.67%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），姜先生將直接持有我們約[編纂]的股份。

主要股東

- (2) 截至最後實際可行日期，王嘉偉先生直接持有我們已發行股本約1.64%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），王先生將直接持有我們約[編纂]的股份。
- (3) 截至最後實際可行日期，時代眾成及時代信成分別直接持有我們已發行股本約3.61%及3.20%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），時代眾成及時代信成將分別直接持有我們約[編纂]及[編纂]的股份。姜先生為本集團僱員激勵平台時代信成及時代眾成之普通合夥人。根據證券及期貨條例，姜先生被視為於時代信成及時代眾成持有的股份中擁有權益。
- (4) 截至最後實際可行日期，成都盈創直接持有我們已發行股本約6.74%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），成都盈創將直接持有我們約[編纂]的股份。盈創世紀（主要從事投資活動的私募基金經理）作為普通合夥人控制及管理成都盈創。余浪先生擔任董事會主席兼總經理負責盈創世紀的管理，並擁有盈創世紀的50.00%權益。其餘股東概無持有盈創世紀30.00%以上的權益，亦無能夠對盈創世紀的管理施加重大影響。因此，根據證券及期貨條例，盈創世紀及余先生被視為於成都盈創持有的股份中擁有權益。
- (5) 截至最後實際可行日期，海岱柱石直接持有我們已發行股本約6.34%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），海岱柱石將直接持有我們約[編纂]的股份。海岱柱石由陳樹林先生擁有70.00%股權，彼能夠行使對海岱柱石的投票控制權。根據證券及期貨條例，陳先生被視為於海岱柱石持有的股份中擁有權益。
- (6) 姜先生、王嘉偉先生、成都盈創、海岱柱石、時代眾成及時代信成已訂立日期為2016年8月30日的投票權委託協議。詳情請參閱「歷史、發展及公司架構－投票權委託安排」。因此，姜先生、成都盈創、盈創世紀、余浪先生、海岱柱石、陳樹林先生、時代眾成及時代信成各自被視為我們控股股東集團的成員，共同有權行使29,204,824股股份附帶的投票權，佔本公司已發行股本總額約42.20%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），我們的控股股東集團將共同有權於本公司股東大會上控制行使約[編纂]的投票權。詳情請參閱「與控股股東集團的關係－控股股東集團」。
- (7) 截至最後實際可行日期，張旭先生為寧波軟銀、上海明赫及貴陽軟銀的最終實益擁有人並控制該等公司。截至同日，寧波軟銀、上海明赫及貴陽軟銀分別持有我們已發行股本的5.70%、3.60%及1.43%。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），寧波軟銀、上海明赫及貴陽軟銀將分別持有我們約[編纂]、[編纂]及[編纂]的股份。詳情請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]的資料」。

除本文件所披露者外，董事並不知悉緊隨[編纂]後（假設[編纂]未獲行使），任何將於我們的股份或本公司相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及香港聯交所披露的權益或淡倉或直接或間接擁有附有可在所有情況下於本公司股東大會上投票的權利的任何類別股本面值10%或以上權益的人士。

股本

於[編纂]前

截至最後實際可行日期，我們的註冊資本為人民幣69,205,066元，包括69,205,066股每股面值人民幣1.00元的[編纂]。

	股份數目	佔已發行 股本百分比
[編纂]	69,205,066	100%

於[編纂]完成後

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使，本公司的全部股本如下：

股份詳情	股份數目	佔經擴大已發行 股本概約百分比
[編纂]	[編纂]	[編纂]
由[編纂]轉換的H股	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]發行的H股	[編纂]	[編纂]
總計	[編纂]	100.00%

緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]悉數獲行使，本公司的全部股本如下：

股份詳情	股份數目	佔經擴大已發行 股本概約百分比
[編纂]	[編纂]	[編纂]
由[編纂]轉換的H股	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]發行的H股	[編纂]	[編纂]
總計	[編纂]	100.00%

股本

本公司股份

[編纂]完成後將發行並由[編纂]轉換的H股及[編纂]，為本公司股本中的普通股，全部視為一類股份。然而，除中國境內的合資格國內機構投資者（「合資格國內機構投資者」）、以及根據中國相關法律法規或經任何主管當局批准有權持有我們的H股的其他人士，或根據相關中國法律法規通過滬港通及深港通進行交易的，H股一般不得由中國法人或自然人認購或在彼等之間交易。

根據我們的組織章程細則，[編纂]及H股被視為一類股份，在所有其他方面彼此享有同等地位，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具有同等地位。我們的股份股息可能由我們以港元或人民幣（視情況而定）派付。除現金外，股息亦可以以股票的形式分配。

[編纂]期

根據中國公司法，公司在任何股份[編纂]之前發行的股份，自相關公開[編纂]的股份在有關證券交易所上市交易之日起一年內不得轉讓。因此，本公司在[編纂]之前發行的股份須在[編纂]起一年內遵守該法定轉讓限制。此外，本公司[編纂]的若干持有人已承諾於若干期限內不會轉讓其持股。請參閱「歷史、發展及公司架構」。

將[編纂]轉換為H股

[編纂]轉換

根據國務院證券監督管理機構及組織章程細則的規定，我們的[編纂]股東經向中國證監會履行備案手續後，可將其[編纂]轉換為境外上市股份，並可在境外證券交易所上市及買賣。此外，該等轉換及轉讓的任何必要的相關內部審批程序須完成，且該等轉換及轉讓須符合國務院證券監督管理機構的規定及相關證券交易所規定的規定、要求及程序。該等經轉換股份於香港聯交所[編纂]及買賣亦將須經香港聯交所批准。

股本

根據下文所披露的[編纂]轉換為H股的程序，我們可於進行任何建議轉換前申請全部或任何部分[編纂]以H股方式在香港聯交所[編纂]，以確保可於知會香港聯交所及交付股份以登記於H股股東名冊後及時完成轉換程序。由於香港聯交所通常會將我們在香港聯交所首次[編纂]後的任何額外股份[編纂]視作純粹的行政事宜，因此我們在香港首次[編纂]時毋須作出該等事先[編纂]申請。

本公司已依相關股東的指示申請H股全流通，以將若干[編纂]轉換為H股。[編纂]轉換為H股將涉及[編纂]名現有股東持有的合計[編纂]。全流通詳情請參閱「歷史、發展及公司架構－全流通」。

根據組織章程細則，本公司[編纂]股東將其未發行股份轉換為境外上市股份並在境外證券交易所上市及買賣，無須另行召開類別股東大會批准。於我們[編纂]後，任何經轉換股份於香港聯交所[編纂]的申請均須事先以公告方式通知股東及[編纂]任何建議轉換。

轉換機制及程序

在取得所有必要的批准後，進行轉換仍需要完成以下程序：相關[編纂]將從非上市股份股東名冊中註銷，而本公司將在於香港存置的H股股東名冊上重新登記該等股份，並指示其[編纂]發出H股股票。在本公司的H股股東名冊登記必須符合下列條件：(a)[編纂]致函香港聯交所，確認有關H股已妥善登記於H股股東名冊及正式派發H股股票及(b) H股遵守不時生效的香港上市規則、《[編纂]一般規則》及《[編纂]運作程序規則》獲准在香港聯交所買賣。於經轉換股份在我們的H股股東名冊重新登記前，該等股份不得作為H股上市。

股東大會及類別大會

有關要求舉行股東大會及類別大會情況的詳情，請參閱「附錄五－組織章程細則概要」。

財務資料

閣下應將以下論述及分析連同本文件附錄一會計師報告所載的綜合財務資料及其相關附註一併閱讀。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告準則會計準則編製。

以下討論及分析載有涉及風險及不確定因素的前瞻性陳述。該等陳述乃基於我們對過往趨勢、當前狀況及預期未來發展的經驗和看法以及我們認為在有關情況下屬適當的其他因素作出的假設及分析。然而，我們的實際業績可能因各種因素而與該等前瞻性陳述所預期者存在重大差異，包括於本文件「風險因素」及其他章節所載者。有關詳情，請參閱「前瞻性陳述」。

概覽

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年GTV計算，我們在中國網約車服務市場排名第14。此外，截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們的使命是通過先進的技術解決方案賦能我們的企業合作夥伴，提升乘客出行體驗。憑藉我們的技術專長應對傳統道路客運行業的挑戰，我們向合作夥伴提供業務及技術解決方案，以實現其數字化、擴大其業務範圍、增強客戶服務能力並最終改善整體乘客體驗。

我們主要提供城內網約車服務及城際道路客運服務。我們的聲譽基於我們於客運站一體化數字化解決方案的專業技術。基於我們聯網售票服務領域的經驗及能力，我們與多家客運企業合作提供定制的交通服務，滿足乘客不同場景下的多樣化出行需求。我們積累了經驗，並與主要行業參與者（如客運企業、主要聚合平台及OTA）建立了合作夥伴關係。憑藉我們在城際客運領域的戰略合作夥伴關係及網絡，我們積極尋求網約車服務領域的機會。我們以城市為點，以城際為線，在全國範圍構建出行服務網，為用戶提供包含城市內和城際多場景、多需求、多元化的出行解決方案。

財務資料

於往績記錄期間，我們的業務經歷了蓬勃、高速的發展。截至2022年、2023年及2024年12月31日，我們的收入分別為人民幣816.0百萬元、人民幣1,206.5百萬元及人民幣1,594.4百萬元，2022年至2024年的複合年增長率為39.8%。我們的收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣726.2百萬元增加24.4%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣903.4百萬元。

呈列基準

除非另有說明，否則歷史財務資料乃根據國際財務報告準則會計準則編製並以人民幣呈列。我們已於整個往績記錄期間貫徹採用所有適用的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則。編製符合國際財務報告準則會計準則的歷史財務資料需要使用若干會計估計，以及管理層在應用會計政策時的判斷、估計及假設。有關涉及高度判斷或複雜性的範疇，或假設及估計對歷史財務資料屬重大的範疇，請參閱本文件附錄一會計師報告附註3。

影響我們經營業績及財務狀況的主要因素

我們的經營業績及財務狀況一直及／或將繼續受多項因素影響，包括下列主要因素：

中國的經濟及行業趨勢

作為中國領先的城際及城內道路客運信息服務提供商，我們構建了綜合出行服務體系，提供多元化的服務，包括客運服務、網約車服務以及數字化及業務解決方案。該等服務的需求與中國的經濟環境息息相關，而中國的經濟擴張通常會激發乘客使用及消費我們的服務的意願及財務能力。此經濟增長不僅提高服務的使用頻率，亦提高乘客的消費能力，從而增加對我們的服務及產品的整體需求。

除了經濟增長的直接影響外，我們的市場地位亦令我們容易受到經營所在行業的主要趨勢所影響。在乘客預期及技術進步推動下，客運行業開始持續發展，逐步向現代化及效率轉變。該轉變包括採用數字化票務系統、實時追蹤及加強安全措施。該等改進提升乘客體驗及運營效率，標誌著邁向進一步技術整合的向好趨勢。此外，中國旅遊市場的快速增長帶動城際出行需求大幅增加。隨著旅遊業持續蓬勃發展，大量乘客於城市間往來，道路客運成為滿足彼等出行需求的重要交通方式。

財務資料

網約車行業在過去十年快速調整及增長。中國的網約車市場已從單一參與者主導的市場轉變為參與者分散的市場。根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，中國網約車行業的市場參與者數目超過300家。此外，政府政策及法規的持續改善亦推動行業發展。

此外，我們的數字化及業務解決方案受益於中國廣泛的數字化轉型。自2023年以來，COVID-19疫情後復甦對道路客運行業產生積極影響，大眾恢復出行活動，道路客運市場的數字化及業務解決方案行業的需求持續增加。中國的數字化及業務解決方案市場相對分散。於2024年，中國數字化及業務解決方案行業的市場參與者數目超過100家。

我們的經營業績在很大程度上受多種因素影響，包括乘客偏好及需求的變化、技術進步及整體經濟狀況。該等因素的變化可能導致我們正在探索更多業務機會的市場增長或下降。我們預測及應對行業趨勢潛在變化的能力將對我們的未來表現產生重大影響。

監管發展

我們可能受不同的中國法律、法規及政策影響，其變動可能會影響對我們的服務的需求，引致成本增加，並使我們承擔額外責任。

例如，根據交通運輸部的《交通運輸領域新型基礎設施建設行動方案(2021-2025)》，大力加強不同運輸方式票務系統的有效銜接，實現「一站購票、一碼(證)通行」。該政策鼓勵更多地使用交通服務。因此，乘客對交通的需求可能會相對上升，從而增加對我們的服務的需求。

法律法規亦可能要求我們改變業務運營的若干方面。例如，於2022年2月，交通運輸部會同其他有關部門共同頒佈《關於加強網絡預約出租汽車行業事前事中事後全鏈條聯合監管有關工作的通知》，加強中國各級政府部門的聯合監管，大大加強網約車行業的監管。此外，交通運輸部頒佈《網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理辦法》，並於2022年7月1日生效。該法規旨在通過建立網約車平台、車輛及駕駛員的全面監管框架保障乘客安全。有關更多詳情，請參閱「監管概覽」。我們遵守適用法律、

財務資料

法規及政策以及應對當中潛在變化的能力，將繼續對我們的未來業務表現及盈利能力產生重大影響。

我們產品及服務的深度和廣度

我們的經營業績與產品及服務的廣度和深度以及擴大和增強產品以吸引更多廣泛客戶及乘客群的能力密切相關，從而推動收入和利潤增長。我們構建了綜合出行服務體系，提供多元化的服務組合，包括客運服務、網約車服務以及數字化及業務解決方案，以滿足不同的客戶及乘客需求。我們憑藉在城際客運領域的戰略合作夥伴關係及網絡，積極探索網約車服務行業的機會，從而擴大收入來源。此外，我們致力升級我們的服務，不斷將先進技術應用於服務，包括大數據分析及雲技術。我們的服務持續改進，將吸引更多客戶及乘客，從而有望增強議價能力並提高盈利能力。

我們的財務表現受服務組合的影響。不同服務的收入確認方法不同，這可能會影響整體收入及毛利。詳情請參閱「一 重大會計政策資料及估計 — 收益及其他收入」。此外，不同的服務在定價、競爭策略及營銷活動方面有所不同，因此具有不同的毛利及毛利率。

於往績記錄期間，我們的毛利率有所波動。有關更多詳情，請參閱「一 主要綜合損益表項目說明 — 毛利及毛利率」及「一 經營業績」。倘我們的服務組合受市場狀況、乘客偏好、技術進步及監管變化的影響而出現重大變動，可能對我們的經營業績產生重大影響。

我們加強品牌知名度的能力

我們在乘客、出行服務提供商及網約車司機中享有很高的品牌知名度。加強品牌知名度及保持作為客運信息服務提供商的領先地位的能力對我們的業務成功至關重要。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年GTV計算，我們在中國網約車服務市場排名第14。此外，截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。為加強我們的品牌知名度，我們可能需要增加對營銷活動、乘客及運力夥伴參與及研發活動的投資，此可能會影響經營利潤率。

財務資料

我們的市場領導地位及吸引新客戶並繼續留住和吸引現有客戶的能力，取決於能否持續向彼等提供方便及有效的解決方案，以提高彼等的運營效率及增加經濟效益。我們一直不斷提升技術及服務，為乘客提供個性化的旅程體驗。我們亦不斷加強網約車服務能力，以滿足特定出行需求，提供高效且有針對性的交通服務。為支持該等工作，我們將以靈活的研發政策維持及提升服務質量。同樣地，營銷活動對於推廣該等增強措施及接觸更廣泛的受眾至關重要。儘管該等投資可能會在短期內增加我們的資本開支或經營成本，但從長遠來看，預期將提高我們的服務質量，從而吸引更多客戶及乘客。

競爭

中國道路客運信息服務行業、網約車服務行業以及數字化及業務解決方案行業競爭激烈，而其特點為技術變革迅速、用戶偏好不斷變化以及新服務和產品頻繁推出。我們主要與其他交通及網約車服務平台競爭，包括國內航空、大巴車及火車票綜合商、OTA以及傳統旅行社等。隨著中國旅遊市場不斷發展，我們可能會面臨來自國內出行服務平台（包括主要互聯網公司運營的平台）日益加劇的競爭。隨著航空公司、鐵路公司及運輸公司加大直銷力度或與其他出行服務提供商以及進入旅遊行業的內容平台和社交網絡建立聯盟，我們亦可能面臨來自該等公司日益激烈的競爭。此外，隨著其他數字化及業務解決方案提供商不斷應用先進技術來改進其服務產品，我們亦會面臨來自彼等的競爭。

我們基於多種因素進行競爭，其中包括品牌知名度、產品供應的深度和廣度、價格競爭力以及用戶支持和滿意度。我們認為，基於上述因素，我們處於有利地位可有效競爭。然而，我們目前或未來的部分競爭對手可能比我們擁有更長的經營歷史、更高的品牌知名度、更大的用戶及供應商基礎或更強大的財務、技術或營銷資源。有關更多詳情，請參閱「業務－競爭」及「行業概覽」。

季節性

客運行業具有季節性波動的特點。我們的業務具有季節性並預計繼續具有季節性，因此我們的收入可能因季度而異。我們通常在假期及節日民眾城際出行對客運服務的需求較大時錄得較高的收入。由於我們於往績記錄期間來自網約車服務業務的收

財務資料

入大幅增長，因此難以從我們的網約車服務業務歷史業績中辨別出該季節性趨勢。然而，由於客戶及乘客全年對我們服務的使用情況各不相同，我們預計我們的未來表現將繼續受到該等季節性波動的影響。展望未來，我們預計收入將隨著該等季節性變化而持續波動。

流行病、自然災害及其他災難的爆發

我們的業務運營及財務成果與我們管理流行病、自然災害及其他重大干擾的能力密切相關。傳染病爆發或不利的公共衛生發展等事件可能會影響我們的運營。

例如，於往績記錄期間，COVID-19疫情對中國客運及旅遊行業產生顯著影響，進而影響我們的業務表現及財務穩定性。我們將持續關注與流行病及其他全球事件有關的事態發展，評估其對業務及財務穩定性的潛在影響。有關COVID-19疫情對我們營運的過往影響及相關風險的更多詳情，請參閱「風險因素－出行行業的整體衰退或中斷可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響」。

盈利之路

我們是一家中國城內網約車服務提供商及城際道路客運信息服務提供商。我們相信，我們的業務戰略為出行行業的參與者（包括客運站、客運企業、司機及乘客）提供了重要的價值主張。這主張不僅促進可持續增長，而且為我們指明了邁向業務盈利的道路。

我們於往績記錄期間實現強勁的收入增長，由2022年的人民幣816.0百萬元增加至2023年的人民幣1,206.5百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣1,594.4百萬元。我們的收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣726.2百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣903.4百萬元。我們的毛利由2022年的人民幣54.1百萬元增加至2023年的人民幣85.9百萬元。我們的毛利由2023年的人民幣85.9百萬元減少至2024年的人民幣56.0百萬元。我們的毛利由截至2024年6月30日止六個月的人民幣25.5百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣37.1百萬元。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的毛利率分別為6.6%、7.1%、3.5%、3.5%及4.1%。請參閱「一 主要綜合損益表項目說明－毛利及毛利率」。

財務資料

我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得年／期內經營虧損人民幣55.3百萬元、人民幣20.2百萬元、人民幣60.5百萬元、人民幣17.5百萬元及人民幣11.5百萬元。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得年／期內虧損人民幣499.4百萬元、人民幣482.3百萬元、人民幣426.1百萬元、人民幣284.5百萬元及人民幣89.6百萬元。撇除(i)向投資者發行的贖回權賬面值變動；(ii)以權益結算以股份為基礎的付款；及(iii)[編纂]等項目的影響後，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月產生經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣50.5百萬元、人民幣17.8百萬元、人民幣40.6百萬元、人民幣16.7百萬元及人民幣9.3百萬元。請參閱「財務資料－非國際財務報告準則計量」。

於往績記錄期間，我們投入大量資源積累乘客及司機，以支持我們網約車服務業務的擴張。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們網約車服務業務的收入分別佔我們總收入的86.2%、85.3%、88.9%及90.4%。於2022年及2023年，網約車服務業務的毛利率分別為2.9%及1.2%，而於2024年網約車服務業務的毛損率為0.2%。因此，我們於往績記錄期間錄得經營虧損、淨虧損及經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量），乃由於我們為在已服務的市場中擴大我們的地理範圍、提高滲透率及增強司機黏性而產生費用及開支。隨著我們提升品牌知名度和運營效率，我們不斷吸納更多司機及乘客，並調低給予彼等的獎勵，故我們網約車服務業務的毛利率狀況從截至2024年6月30日止六個月的0.5%毛損率轉為截至2025年6月30日止六個月的0.5%毛利率。根據弗若斯特沙利文的資料，由於我們的擴張舉措，我們網約車服務的市佔率由2021年的0.21%增加至2024年的0.49%。這些費用及開支主要包括：

- (i) 在業務擴張過程中幫助我們獲得及留住乘客和司機而提供的獎勵。於往績記錄期間，我們支付予司機的每單獎勵分別為人民幣0.5元、人民幣0.3元、人民幣0.4元及人民幣0.3元，佔每筆訂單平均交易金額的2.3%、1.3%、1.9%及1.5%。支付予乘客的每單獎勵分別為人民幣0.3元、人民幣0.2元、人民幣0.7元及人民幣0.5元，佔每筆訂單平均交易金額的1.4%、0.9%、3.2%及2.5%。因此，我們的月均活躍司機由2022年的6.14萬人增加至2024年的8.04萬人，而我們的月均活躍乘客由2022年的2.0百萬人增加至2024年的4.1百萬人。我們的月均活躍司機由截至2024年6月30日止六個月的8.01萬人增加至截至2025年6月30日止六個月的8.39萬人。我們的月均活躍乘客由截至2024年6月30日止六個月的3.7百萬人增加至截至2025年6月30日止六個月的5.2百萬人。提供予使用我們網約車服務的乘客的獎勵記錄為收入扣減項，而提供予提供網約車服務的司機的獎勵記錄為收入成本；

財務資料

於2024年，隨著部分市場競爭加劇，我們提高了每筆訂單支付予乘客的獎勵，以吸引及留住乘客。我們擬通過發放獎勵的方式而非直接下調車費鼓勵乘客使用我們的服務。此舉可確保以總車費計算的司機收入不受影響。

此外，於往績記錄期間，我們向司機提供具競爭力的獎勵。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，每筆訂單的司機服務費（包括向司機提供的獎勵）分別佔每筆訂單平均交易金額的81.3%、81.0%、81.8%及81.2%。於往績記錄期間，司機服務費為我們收入成本的主要組成部分。根據弗若斯特沙利文的資料，我們向司機提供的司機獎勵高於該等期間的行業平均水平。

- (ii) 為在經營所在市場建立及提高品牌知名度而產生的銷售及營銷開支。我們相信，品牌知名度的提升將增加乘客主動選擇我們平台而非競爭對手平台的可能性；
- (iii) 為開發及改進我們技術系統以進一步優化用戶體驗及增強技術能力而產生的研發開支；及
- (iv) 為支持業務增長的一般及行政開支。

根據弗若斯特沙利文的資料，像我們這樣的網約車服務提供商在初期發展階段產生大量費用及開支屬正常現象。然而，隨著我們地域擴張戰略的實施及經營管理效率的提升，我們預期將在業務擴張的過程中同步控制及減少費用及開支佔收入比例的增長。

我們專注於通過提供優質的體驗及擴大在中國的地域網絡來培育強大的乘客和司機基礎，以為我們的長期成功奠定基礎。我們目標為增加司機黏性、提高市場滲透率及於我們計劃進入的新城市建立品牌知名度，以及在已服務的城市繼續優化服務。因此，我們預期收入成本及經營開支近期將由於業務擴張計劃而增加，且我們於下一個期間的收入增長可能無法完全涵蓋近期內產生的各項費用及開支。我們預期隨著持續擴張網約車服務業務，2025年將繼續錄得經營虧損及淨虧損。我們預期2025年的毛利及毛利率狀況將得以改善。有關改善乃由於預期在重點城市的網約車服務業務發展將

財務資料

達至預期規模，可適度收緊支付予司機的整體費用。我們預期於2028年起開始產生純利。我們於2024年從經營活動錄得負現金流量，惟我們預期於2027年從經營活動產生正現金流量。

此外，我們預計我們的客運服務及數字化及業務解決方案分部將繼續產生相對較高的毛利率。截至2025年6月30日，我們已承接17個省、自治區及直轄市的省級道路客運數字化項目。我們預期，隨著我們進一步拓展該等業務分部及提升本集團的整體盈利能力，我們將能夠繼續保持本身的市場地位。

上述前瞻性陳述基於有關我們目前及未來業務戰略以及未來我們營商環境的眾多假設。該等前瞻性陳述涉及已知和未知的風險、不確定因素及其他因素，其中部分因素超出我們的控制範圍，並且可能導致實際結果、表現或成就與前瞻性陳述所表達或暗示的未來業績、表現或成就存在重大差異。請參閱「風險因素—我們於往績記錄期間錄得淨虧損、淨流動負債、淨負債及負經營現金流量」。

我們相信以下措施將支持我們未來的增長並實現盈利：

推動可持續及有效的收入增長

隨著COVID-19疫情的影響逐漸消退，經濟及消費者出行需求開始復甦，道路客運量預計將保持緩慢而穩定的復甦。根據弗若斯特沙利文的資料，道路客運市場的交易金額預期將持續增長，於2029年達到人民幣2,265億元，自2024年至2029年的複合年增長率為5.5%。根據同一來源，特別是，聯網售票的交易金額預計將大幅增長，於2029年達到人民幣416億元。此外，定制化道路客運市場的交易金額預計於2029年達到人民幣128億元，自2024年至2029年的複合年增長率為14.9%。此外，隨著旅遊業持續蓬勃發展，大量乘客於城市間往來，道路客運成為滿足彼等出行需求的重要交通方式。根據弗若斯特沙利文的資料，由於國家及地方政府全面撤銷防疫措施及發佈利好政策，網約車服務市場的GTV預期於2029年達到人民幣6,985億元，自2024年至2029年的複合年增長率為17.5%。根據弗若斯特沙利文的資料，自2024年起，道路客運市場數字化及業務解決方案的市場規模預計於2024年至2029年按18.1%的複合年增長率增長，並於2029年達到人民幣935.8百萬元。更多資料請參閱「行業概覽」。

財務資料

我們預計我們的客運服務業務、網約車服務業務以及數字化及業務解決方案業務將在可預見未來實現持續增長，主要是受到以下因素的支持。

加強對外渠道合作，開拓自有銷售渠道

憑藉我們在城際客運領域的戰略合作夥伴關係及網絡，於往績記錄期間，我們與OTA合作，以擴展客運站及客運企業的銷售渠道，大幅擴大他們的市場覆蓋範圍。此外，就我們的網約車服務業務，我們與聚合平台的合作幫助我們獲得大量乘客流量，而無需過度推廣，以吸引相同數量的乘客流量到我們自己的平台。於往績記錄期間，我們自聚合平台收到的訂單的GTV佔相應期間我們總GTV的大多數。我們計劃繼續並深化與該等OTA及聚合平台的合作，以促進銷售並增加該等渠道產生的收入。具體而言，我們旨在加強與現有合作夥伴的合作。我們計劃加強在合作夥伴平台上的推廣活動及擴大地理覆蓋範圍。此外，我們計劃通過與新的合作夥伴合作擴大我們的網絡。

此外，我們擬開拓新的銷售渠道，如信息及內容平台、社交媒體平台及搜索引擎，以把握更廣泛的乘客流量並保持訂單量增長，使我們在留住忠實消費者的同時，實現更有效的乘客流量轉化。請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。

截至最後實際可行日期，「出行365」為我們面向乘客的平台，提供乘客車票銷售及其他乘客服務，包括查詢公交時刻表、預訂車票、獲取有關公交站信息、查看公告、管理其預訂及獲得客戶支持。我們計劃通過加大營銷力度以加強乘客對我們自有平台的認識及偏好，提升我們的品牌影響力。請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。通過提高品牌忠誠度，我們預期平台使用率及客戶生命週期價值將大幅增加。

多元化我們的產品及服務組合

我們致力於在客運服務業務的基礎上擴大產品及服務組合。我們計劃開發新的交通產品，以滿足圍繞熱門商業區、旅遊景點、醫院及學校的運輸需求，包括長途客運、定制客運及網約車服務。特別是，我們計劃不斷擴大服務範圍，以涵蓋汽車租賃、包車服務、的士服務及機場接送服務等場景，旨在打造將交通出行方式與針對性的目的地體驗相結合的綜合旅行解決方案，提升客戶便利性和滿意度。

財務資料

根據相關法規及政策的發展，我們計劃與汽車製造商及自動駕駛技術提供商合作，推出自動駕駛出租車、Robobus及Robovan服務等項目。對於傳統的人工網約車服務，司機成本佔總成本的重大部分。對於自動駕駛汽車，成本主要包括技術和車輛成本，隨著規模增加和技術進步還有望降低，盈利能力也隨之提高。我們擬加強與領先汽車製造商及自動駕駛技術提供商以及交通運輸行業參與者的既定合作，逐步將自動駕駛技術整合至我們的服務中。該整合將使我們的服務組合多樣化，以滿足對可持續發展及智能交通解決方案不斷增長的需求。

此外，我們計劃識別及利用符合我們優勢及能力的新興市場趨勢及機遇。具體而言，我們計劃為我們的數字化及業務解決方案業務開拓新行業及市場。自開展數字化及業務解決方案業務以來，我們在軟件開發服務、硬件採購、銷售及配套服務以及系統集成方面積累了豐富經驗及資源，可應用於各行各業。我們的目標是為客戶打造無縫整合的基礎設施，以提高整體運營效率。

展望未來，我們預期我們的網約車服務業務將繼續為收入組合的主要組成部分。然而，我們預期我們的客運服務及數字化及業務解決方案業務將繼續產生相對較高的毛利率並為我們的整體盈利作出貢獻。

擴大我們的網約車服務業務

为了更好地把握及利用未來增長機會，我們已經擴大並將繼續透過以下措施擴大我們的網約車服務業務規模。

- **通過提高我們的運輸能力，擴大我們的業務規模。**於2024，高德每天為我們提供超過18.4百萬筆訂單，而我們平均每天完成的訂單不足200,000筆。因此，我們相信，通過擴大我們的運輸能力，我們可大幅增加我們網約車服務業務的收入，履行更多來自與我們合作的聚合平台的訂單。我們可通過招募新司機及／或提高現有司機的黏性，來擴大運輸能力。我們擬主要通過以下方式擴大我們的運輸能力：(i)在已取得《網絡預約出租汽車經營許可證》並開始運營的城市設立及改善本地化團隊，增加市場營銷費用及建立365之家，招募新司機，並為現有司機提供本地化服務，請參閱「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。我們的董事認為，當提供本地聯絡人員協助有需

財務資料

要的司機，且該等人員能夠定期提供服務及量身定制的培訓，司機更傾向與我們維持長期合作，及(ii)深化與行業合作夥伴（如汽車製造商及汽車合作夥伴）的合作，降低汽車採購及／或租賃成本以及提供車輛及駕駛執照管理服務，從而確保額外運輸能力。上述戰略有助我們於往績記錄期間實現運輸能力規模的顯著增長。於往績記錄期間，月均活躍司機由2022年的61,400人增加至2023年的65,500人，並於2024年進一步增加至80,400人。我們的月均活躍司機由截至2024年6月30日止六個月的80,100人增加至截至2025年6月30日止六個月的83,900人。

- **擴大我們的乘客群。**我們依賴聚合平台觸達乘客。因此與現有聚合平台保持良好的合作關係及擴大與新聚合平台的合作是我們業務擴展的關鍵。截至最後實際可行日期，與我們建立合作關係的聚合平台包括高德、攜程、飛豬、同程及12306。我們亦積極與其他聚合平台保持聯繫，以探索潛在合作機會。此外，我們擬通過提供補貼以吸引更多乘客，並加強對司機的培訓，提升乘客的出行體驗。
- **加強我們的地理覆蓋範圍。**我們擬通過在更多城市積極尋求獲得《網絡預約出租汽車經營許可證》，以擴大我們網約車服務地理覆蓋範圍。截至2025年6月30日，我們已獲得204張《網絡預約出租車經營許可證》。我們計劃在北京、上海、深圳、鄭州、武漢及廈門等重點城市獲取《網絡預約出租汽車經營許可證》，並逐步於該等城市展開營運。此外，我們擬於尚未取得《網絡預約出租汽車經營許可證》的城市物色合適的收購及投資機會。請參閱「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。

此外，我們計劃整合我們來自地方政府、行業監管機構及業務合作夥伴的資源，逐步開始運營城市出行綜合旅遊服務平台。我們旨在為公眾提供網約車、租車、包車及其他聚合出行服務等交通服務以及涵蓋吃住行游購娛的其他綜合性服務。此外，為進一步提升競爭力，我們計劃尋求具有重大戰略意義且對我們的業務發展及運營具有補充作用的戰略聯盟、投資及收購機會。請參閱「未來計劃及[編纂]－[編纂]」。

財務資料

持續提升毛利率

於往績記錄期間，我們達致整體毛利，且客運服務業務以及數字化及業務解決方案業務的毛利率高於我們的網約車服務，如下表所示：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
							(未經審核)			
	(人民幣千元，百分比除外)									
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利／(毛損)	毛利率／ (毛損率)	(毛損)／毛利	毛利率／ (毛損率)	(毛損)／毛利	毛利率／ (毛損率)
	(%)		(%)		(%)		(%)		(%)	
網約車服務.....	20,534	2.9	12,158	1.2	(3,381)	(0.2)	(3,112)	(0.5)	3,872	0.5
客運服務.....	21,406	44.3	37,027	53.7	39,176	55.9	20,358	57.0	22,738	68.9
數字化及業務										
解決方案.....	11,635	18.2	36,479	33.8	19,832	18.7	8,127	17.2	10,348	19.6
其他	495	99.0	229	32.7	389	25.1	86	11.3	130	15.1
總計	54,070	6.6	85,893	7.1	56,016	3.5	25,459	3.5	37,088	4.1

我們的整體毛利率於往績記錄期間出現波動。具體而言，我們的整體毛利率由2023年的7.1%下降至2024年的3.5%，主要由於(i)網約車服務業務的收入佔比增加，同時毛利率出現變動，由2023年錄得毛利率轉為2024年錄得毛損率；及(ii)我們的數字化及業務解決方案業務的毛利率由2023年的33.8%下降至2024年的18.7%。更多詳情請參閱「一 主要綜合損益表項目說明 — 毛利及毛利率」。

於往績記錄期間，我們的網約車服務業務為我們的整體收入作出了貢獻，於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別佔86.2%、85.3%、88.9%、88.5%及90.4%。由於根據服務協議及中國的相關法規，我們視自身為網約車服務提供商，因此我們按總額基準確認網約車服務收入。詳情請參閱「一 重大會計政策資料及估計 — 收益及其他收入」。我們預計在不久將來，網約車服務業務將繼續貢獻我們的整體收入的大部分。同時，來自客運服務業務以及數字化及業務解決方案業務的收入絕對金額預期將增加。

財務資料

就網約車服務分部而言，我們網約車服務業務的增長可能需要大量司機服務費及聚合平台費來保持我們的競爭力，這可能會對我們的網約車服務分部的毛利及毛利率造成壓力。在網約車業務起步階段，我們通過為司機及乘客提供補貼，擴大地域覆蓋，實現收入增長。展望未來，我們計劃(i)通過提高服務質量及優化向司機付費的架構，在已取得《網絡預約出租汽車經營許可證》的城市深耕我們的業務；及(ii)在更多城市取得《網絡預約出租汽車經營許可證》，以實現毛利增長，同時減少依賴司機獎勵以吸引及留住司機。此外，我們計劃通過參與運力管理來增強我們在經營所在城市的服務能力，這將增強我們的司機黏性，並減少我們為留住相同數量的司機而需要支付的補貼。我們亦計劃藉著城市出行綜合旅遊服務平台的聚合服務達到更高GTV，從而增加收入及毛利。請參閱「－盈利之路－推動可持續及有效的收入增長－提升我們的服務能力」。

就我們的網約車服務分部而言，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月支付予司機的平均價格分別為人民幣17.8元、人民幣18.7元、人民幣17.7元及人民幣16.2元。我們將向司機支付的價格入賬為司機服務費，構成往績記錄期間的收入成本的主要部分。在網約車服務業務開發的早期階段，我們向司機提供具競爭力的獎勵，快速建立服務車隊並取得當地的市場份額。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，每筆訂單的司機服務費（包括向司機提供的獎勵）分別佔每筆訂單平均交易金額的81.3%、81.0%、81.8%及81.2%。根據弗若斯特沙利文的資料，我們向司機提供的司機獎勵高於該等期間的行業平均水平。展望未來，我們計劃通過管理司機服務費總額以優化成本結構並提高盈利能力。我們在若干城市的經驗可看出，與司機建立合作關係後，倘若我們致力於為司機提供穩定的收入來源並提高向其提供的服務質量，即使我們其後適當控制向其提供的獎勵，司機仍可能繼續與我們合作。就司機而言，利用與我們合作的聚合平台上的大量乘客流量，彼等可獲得大量行程訂單及產生穩定收入來源。此外，我們計劃及時為司機提供適合當地情況的定制服務。請參閱「－盈利之路－推動可持續及有效的收入增長－擴大我們的網約車服務業務」。該等服務將提高我們的司機忠誠度，並為我們提供競爭優勢，而非我們需要支付金錢獎勵方能留住相同數量的司機。

於往績記錄期間，我們於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月每單平均交易額分別為人民幣21.9元、人民幣23.1元、人民幣21.6元及人民幣19.9

財務資料

元。我們向乘客收取的價格中扣除提供予乘客的優惠、通行費、停車費及相關稅費，並將餘下部分錄作收入。因此，價格上漲將導致毛利率上升。然而，收入成本的增幅超過我們向乘客收取價格的增幅，因此我們於往績記錄期間的毛利率有所下降。於2024年，隨著部分市場競爭加劇，我們提高了每筆訂單支付予乘客的獎勵，以吸引及留住乘客。我們擬通過發放獎勵的方式而非直接下調車費鼓勵乘客使用我們的服務。此舉可確保以總車費計算的司機收入不受影響。長遠而言，我們預計向乘客收取的平均價格將保持相對穩定，惟受當地市場消費水平及競爭等因素的影響。

就客運服務分部而言，我們計劃透過策略性加強與客運站及客運企業的合作，維持並進一步提高毛利率。我們旨在確保取得更優惠和充足的票務供應，同時保持對客戶體驗和營運效率的控制。請參閱「一 加強對外渠道合作，開拓自有銷售渠道」。

就數字化及業務解決方案分部而言，我們計劃通過審慎選擇供應商來降低採購成本，並訂立長期協議以獲得更優惠的價格。此外，在加強市場研究及提高交付效率的支持下，我們擬選擇利潤率更高的項目。我們預計數字化及業務解決方案業務的毛利率將繼續波動，因為不同項目的成本結構不同。然而，我們預計數字化及業務解決方案分部將繼續錄得毛利。

進一步提高運營效率

於往績記錄期間，我們為提高客戶忠誠度及品牌知名度而產生經營開支，包括銷售及營銷開支以及一般及行政開支。中短期內，我們將繼續投資於市場擴張、品牌推廣及營銷活動以及新技術開發，包括[編纂][編纂]，這亦可能導致未來幾年成本及開支增加。請參閱「未來計劃及[編纂]—[編纂]」。隨著品牌知名度的提高及更先進技術的實施，我們預期管理經營開支的能力將繼續加強。

截至2022年、2023年及2024年止年度以及截至2025年6月30日止六個月，銷售及營銷開支分別佔總收入的5.5%、4.0%、3.0%及2.2%。我們將繼續提高銷售及營銷工作的有效性。具體而言，我們計劃優化渠道選擇以拓展旅行相關渠道，從而提高我們推廣工作的針對性。我們打算使我們的推廣方式多樣化，特別是通過視頻及短視頻形

財務資料

式，以確保精確度更高的受眾參與。在往績記錄期間，我們在公眾號上發佈內容，進行線下推廣，例如在大巴車站放置易拉寶營銷橫幅。我們的目標是建立營銷矩陣，並結合交叉營銷及獎勵計劃，使我們能夠跨不同業務分部共享及轉換客流。我們相信此綜合方法將使我們能夠最大程度覆蓋客戶並提高粘性，從而提高整體營銷效果和效率。

截至2022年、2023年及2024年止年度以及截至2025年6月30日止六個月，一般及行政開支分別佔我們總收入的3.2%、2.0%、2.4%及1.5%。我們計劃通過複用我們在客運及網約車業務的管理和運營團隊，加強兩者的協同和互補性。通過對員工進行交叉培訓及設立跨越兩項服務的靈活角色，我們可以最大限度地提高人力效率並減少與維持獨立團隊有關的間接費用。此方法將使我們能夠根據需求波動擴大業務規模，而無需大量招聘或裁員，從而保持精益化的組織結構。此外，跨職能團隊促進知識共享和創新，並協助我們的團隊從這兩個領域獲得見解。該等戰略舉措將使我們能夠保持高服務質量，同時提高盈利能力和在市場中的競爭地位。透過嚴格執行及持續改進，我們致力建立更具可持續性及成本效益的業務模式。

此外，我們繼續整合人工智能及雲技術等科技，以提高我們的運營效率。我們擬(i)通過實施人工智能技術加強我們的客戶服務系統。透過將人工智能整合至我們的客戶服務基礎設施，我們旨在將重複及日常任務自動化，例如通過聊天機器人回覆常見查詢及個性化客戶互動。這些技術升級有望簡化運營工作流程，使客服人員能夠專注於更複雜和更高價值的互動。我們相信，該等改進將使我們能夠以更高的效率及精確度處理更多的客戶互動，從而降低整體運營成本，及(ii)投資於雲技術以優化我們的運營效率及成本結構。利用基於雲的解決方案將使我們能夠動態擴展我們的基礎設施以應對不斷變化的需求，尤其是在高峰期。遷移至雲端系統預期可減少對物理基礎設施的大量投資需求，並降低持續維護及運營成本。

改善淨流動負債狀況

於往績記錄期間，我們截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的淨流動負債分別為人民幣1,533.1百萬元、人民幣2,013.1百萬元、人民幣2,442.4百萬元及人民幣2,533.9百萬元。請參閱「財務資料－若干主要資產負債表項目的討論」。同期，向投資者發行的贖回權（計入流動負債）分別為人民幣1,645.3百萬元、人民幣2,109.3百萬元、人民幣2,476.3百萬元及人民幣2,554.3百萬元。

財務資料

我們預期，向投資者發行的贖回權的賬面值持續波動，直至[編纂]前都將影響我們的財務狀況。所有向投資者發行的贖回權將於[編纂]後重新分類為權益，因此淨負債狀況將轉變為淨資產狀況。此外，我們擬通過各種措施進一步改善我們的淨流動負債狀況，例如：

- 我們計劃改善經營現金流量及減少經營活動中使用的現金淨額。具體而言，我們預期隨著扭虧為盈戰略及措施的實施，未來營運資金及現金狀況將得到鞏固。此外，我們預計，[編纂][編纂]及我們於2028年財務表現的好轉將進一步改善我們的淨流動負債狀況；
- 我們計劃透過改善收款措施，並限制在簽訂合約時加入延長付款期限的條款，從而加強應收賬款管理；及
- 我們計劃繼續實施有效的信用評估體系和嚴格措施，以加強貿易應收款項管理及保持穩健的貿易應收款項回收。

基於上述原因，董事相信我們的業務為可持續。經計及我們可用的財務資源（包括手頭的現金及現金等價物）、經營活動預期產生的現金、可用銀行融資及[編纂]估計[編纂]，董事認為且獨家保薦人同意，我們擁有充足的營運資金，可以滿足現時及自本文件日期起計未來十二個月的需要。

未來，我們計劃按照既定路徑維持可持續性，並通過以下措施實現盈利：(i)擴大業務規模，促進收入增長；(ii)提高毛利率；(iii)提升營運及管理效率；及(iv)改善淨流動負債狀況。隨著該等戰略及計劃的實施，我們預期將實現盈利、實現收入的可持續增長及改善經營現金流量狀況。

重大會計政策資料及估計

我們遵照國際財務報告準則會計準則編製財務報表，其要求我們的管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設會影響政策的應用以及資產、負債、收入及開支的呈報金額。有關估計及相關假設乃基於過往經驗及在有關情況下管理層認為合理的各種其他因素，其結果構成對不易從其他來源得出的資產及負債賬面值作出判斷

財務資料

的基礎。實際結果可能有別於該等估計。我們的管理層持續審閱估計及相關假設。倘會計估計的修訂僅影響修訂估計的期間，則會計估計的修訂於該期間予以確認，倘修訂影響當前及未來期間，則會計估計的修訂於修訂期間及未來期間予以確認。於往續記錄期間，管理層的估計或假設與實際業績並無任何重大差異。我們預期該等估計及假設於可預見將來不會有任何重大變動。

下文載列我們相信對編製財務報表屬關鍵重要的會計政策、判斷及估計。對理解我們的財務狀況及經營業績屬重要的重大會計政策資料、判斷及估計的進一步詳情載於本文件附錄一所載會計師報告附註2及3。

收益及其他收入

於本集團日常業務過程中，來自提供服務或銷售貨品的收益獲本集團分類為收入。

收益於服務或貨品的控制權按本集團預期有權獲取的承諾代價數額（不包括代表第三方收取的金額）轉移至客戶時確認。尤其是，收益不包括增值稅，並已扣除任何貿易貼現及銷售回扣。

倘向客戶提供服務或貨品涉及另一方，本集團會確定其承諾性質是否為其本身提供服務或貨品的履約責任（例如，本集團作為委託人），或者安排另一方提供該等服務或貨品（例如，貴集團作為代理人）。這一判斷乃通過識別合約中向客戶承諾的每項特定服務或商品，並評估實體在將特定服務或商品轉讓予客戶之前是否獲得對該特定服務或商品的控制權而作出。

倘本集團控制將由另一方提供的特定服務的權利，從而使本集團能夠指示該方代表本集團提供服務，或從另一方獲得商品的控制權，並隨後轉讓予客戶，則本集團為委託人。

倘本集團的履約責任為安排另一方提供指定服務或貨品，則為代理人。在此情況下，本集團於指定服務或貨品轉讓予客戶之前，不控制由另一方提供的服務或貨品。倘本集團作為代理人行事，其按淨額基準以相當於其有權收取的任何費用或佣金的金額確認收益（即為本集團在向其他方支付費用後保留的代價淨額）。

財務資料

本集團收入確認政策的進一步詳情如下：

聯網售票服務和定制化客運服務

聯網售票服務和定制化客運服務收入主要指票務預訂及其他相關服務收入。本集團根據不同服務協議通過本集團的交易及服務平台以及OTA就票務服務從客運站及客運企業收取佣金。所提供票務服務佣金在出票後確認，乃由於這是本集團履行其履約義務的時間。本集團在綜合損益及其他全面收益表中按淨額列示有關交易的收入，因為本集團通常不控制客運站及客運企業向乘客提供的服務，亦沒有對已取消的票務預訂承擔任何義務。

本集團亦為客運站及客運企業提供運營及管理系統，並收取平台使用費。本集團按直線法確認收入。

網約車服務

本集團通過第三方SaaS平台招聘註冊司機並連接至聚合平台以及我們的自有平台，為乘客提供網約車服務。本集團已確定我們為該等網約車服務的委託人，並將乘客視為我們的客戶，因為本集團控制向乘客提供的服務。除其他事項外，本集團在向乘客提供所承諾的服務之前對服務擁有控制權，因為我們可酌情接受及拒絕乘客的訂單；本集團有能力指派及指示註冊司機代本集團提供服務；我們制定註冊司機在提供服務時須遵守的服務標準及規則；且本集團定期根據該等標準及規則評估註冊司機的表現；本集團可酌情單獨制定服務價格及向註冊司機收取的費用；且本集團為根據中國相關法規及服務協議履行服務的主要責任方。

本集團按總額基準以完成乘車服務後本集團預期有權收取的乘車服務費金額確認收益。SaaS平台及聚合平台（乘客通過該等平台向本集團下達訂單）的服務成本均確認為收入成本。

財務資料

本集團提供其他形式的網約車服務，包括通過自有平台為乘客提供拼車服務、接受其他網約車運營商的訂單並指派司機完成運輸服務等。因本集團對該等服務不具控制權，並以代理人身份行事，本集團在綜合損益及其他全面收益表中按淨額列示有關交易的收入。

數字化及業務解決方案

本集團開發軟件以滿足其客戶在功能及應用方面的特定需要，該收入在客戶驗收軟件的某一時間點確認。

硬件銷售收入於客戶驗收硬件時的某一時間點確認。當本集團承擔庫存風險時，硬件銷售收入按總額確認。否則，硬件銷售收入按淨額確認。

系統集成服務指為客戶開發包括硬件和軟件在內的系統，如聯網售票系統及中央監控系統。系統集成服務收入主要在服務完成及客戶確認時的時間點確認。

政府補助

當有合理保證將會收到政府補助且本集團將符合其附帶條件時，政府補助初步在財務狀況表中確認。補償本集團已產生開支的補助，在開支產生的該等期間內，按系統性基準在損益中作為其他收入確認。補償本集團資產成本的補助在財務狀況表中作為遞延收入確認，並於其後在資產可使用年期內在損益中確認。

存貨

存貨按成本或可變現淨值的較低者列賬。成本於適用時以先進先出法計算，包括為使存貨達到現有地點及狀態而產生的所有購買成本及其他成本。可變現淨值為日常業務過程中的估計售價減進行銷售的估計必要成本。

存貨出售後，該等存貨的賬面值於確認相關收入的期間確認為開支。

財務資料

存貨數額撇減至可變現淨值及存貨的所有虧損於撇減或虧損產生期間確認為開支。任何存貨撇減的撥回金額於撥回產生期間確認為已列支存貨金額減少。

向投資者發行的贖回權

本公司與若干投資者簽訂了一系列投資協議，據此，本公司同意向該等投資者發行其註冊資本，並授予其權利，要求本公司在特定事件發生時以現金贖回其已實繳資本，該等特定事件並非完全在本集團的控制範圍內。

包含以現金或其他金融資產購買本公司權益工具義務的合約會產生相當於贖回金額現值的金融負債。因此，向投資者發行的贖回權最初被確認為以贖回金額現值計量的金融負債。在初始確認後，金融負債按攤銷成本列示。因估計合約現金流量的修訂而導致金融負債賬面值變動於損益確認為向投資者發行的贖回權賬面值變動。

僱員福利

短期僱員福利及定額供款退休計劃的供款

薪金、年度花紅、有薪年假、定額供款退休計劃的供款及非貨幣福利成本乃於僱員提供有關服務的期間累計。倘付款或結算遞延且具有重大影響，則有關金額以現值列賬。

以股份為基礎的付款

本集團以股份為基礎的付款安排指本文件附錄一所載會計師報告附註30所載股份獎勵。

授予僱員的股份獎勵的公允價值於授予日計量，即僱員支付的認購價與本公司於授予日的實繳資本公允價值之間的差額。該金額通常在獎勵的歸屬期內確認為開支，並相應增加權益。確認為開支的金額會根據預計滿足相關服務條件的獎勵數量進行調整，以確保最終確認的金額乃基於在歸屬日期滿足相關服務條件的獎勵數量。

財 務 資 料

倘股份獎勵歸屬前條款及條件有所修訂，股份獎勵的公允價值增加（於修訂前後即時計量）亦於餘下歸屬期在損益中確認。

離職福利

離職福利於本集團不再撤回提供該等福利時或確認重組成本並涉及支付離職福利時（以較早者為準）確認。

貿易及其他應收款項

本集團擁有無條件接收代價的權利時，確認應收款項。倘有關代價僅需時間推移即須到期支付，則獲得代價的權利為無條件。

不包含重大融資成分的貿易應收款項初步按其交易價格計量。所有應收款項其後採用實際利率法減信貸虧損撥備按攤銷成本列賬（請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註2(m)）。

貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初始按公允價值確認。初始確認後，貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬，除非貼現影響並不重大，在此情況下，則按成本列賬。

現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行結存及手頭現金、銀行及其他金融機構活期存款及可隨時兌換為已知金額現金且價值變動風險不大並於購入後三個月內到期的短期高流動性投資。現金及現金等價物乃根據本文件附錄一所載會計師報告附註2(j)及附註2(i)所載政策就預期信貸虧損進行評估。

選定財務資料

下文所載的選定財務資料乃摘錄自本文件附錄一會計師報告所載的財務資料。

財務資料

綜合損益及其他全面收益表

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(未經審核)									
	(人民幣千元，百分比除外)									
收入	815,974	100.0	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	726,176	100.0	903,359	100.0
收入成本	(761,904)	(93.4)	(1,120,600)	(92.9)	(1,538,377)	(96.5)	(700,717)	(96.5)	(866,271)	(95.9)
毛利	54,070	6.6	85,893	7.1	56,016	3.5	25,459	3.5	37,088	4.1
其他淨收入	7,123	0.9	3,272	0.3	5,990	0.4	5,726	0.8	1,727	0.2
銷售及營銷開支	(45,087)	(5.5)	(47,902)	(4.0)	(47,701)	(3.0)	(20,391)	(2.8)	(19,591)	(2.2)
一般及行政開支	(26,037)	(3.2)	(23,943)	(2.0)	(38,052)	(2.4)	(10,737)	(1.5)	(13,379)	(1.5)
研發開支	(44,793)	(5.5)	(32,730)	(2.7)	(34,256)	(2.1)	(16,002)	(2.2)	(16,559)	(1.8)
貿易應收款項、其他 應收款項及合約資產										
減值虧損	(572)	(0.1)	(4,755)	(0.4)	(2,532)	(0.2)	(1,583)	(0.2)	(819)	(0.1)
經營虧損	(55,296)	(6.8)	(20,165)	(1.7)	(60,535)	(3.8)	(17,528)	(2.4)	(11,533)	(1.3)
財務成本	(154)	(0.0)	(201)	(0.0)	(458)	(0.0)	(157)	(0.0)	(576)	(0.1)
分佔聯營公司(虧損)/ 利潤	(2,644)	(0.3)	1,438	0.1	1,181	0.1	382	0.1	430	0.0
向投資者發行的贖回權										
賬面值變動	(442,037)	(54.2)	(464,054)	(38.5)	(366,967)	(23.0)	(267,568)	(36.8)	(78,016)	(8.6)
除稅前虧損	(500,131)	(61.3)	(482,982)	(40.1)	(426,779)	(26.8)	(284,871)	(39.2)	(89,695)	(9.9)
所得稅	684	0.1	722	0.1	718	0.0	348	0.0	70	0.0
年／期內虧損及其他全面										
收益總額	(499,447)	(61.2)	(482,260)	(40.0)	(426,061)	(26.7)	(284,523)	(39.2)	(89,625)	(9.9)
以下各項應佔：										
本公司權益股東	(497,168)	(60.9)	(483,075)	(40.1)	(425,650)	(26.7)	(285,451)	(39.3)	(90,095)	(10.0)
非控股權益	(2,279)	(0.3)	815	0.1	(411)	(0.0)	928	0.1	470	0.1
年／期內虧損及全面										
收益總額	(499,447)	(61.2)	(482,260)	(40.0)	(426,061)	(26.7)	(284,523)	(39.2)	(89,625)	(9.9)

財務資料

主要綜合損益表項目說明

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自(i)網約車服務、(ii)客運服務及(iii)數字化及業務解決方案。於往績記錄期間，我們的所有收入均來自中國。

下表載列於所示期間按業務分部劃分的收入明細（以金額及佔總收入百分比列示）：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024		2025	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(未經審核)									
	(人民幣千元，百分比除外)									
網約車服務.....	703,174	86.2	1,028,791	85.3	1,416,907	88.9	642,543	88.6	816,791	90.4
客運服務.....	48,268	5.9	68,999	5.7	70,128	4.4	35,743	4.9	33,025	3.7
— 聯網售票服務.....	46,564	5.7	64,218	5.3	63,579	4.0	33,549	4.6	29,246	3.3
— 定制客運服務.....	1,704	0.2	4,781	0.4	6,549	0.4	2,194	0.3	3,779	0.4
數字化及業務解決方案	64,032	7.8	108,003	9.0	105,811	6.6	47,130	6.5	52,680	5.8
來自其他來源的收入 ⁽¹⁾	500	0.1	700	0.1	1,547	0.1	760	0.1	863	0.1
總計	815,974	100.0	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	726,176	100.0	903,359	100.0

附註：

(1) 主要包括來自租賃車輛的收入（請參閱「業務－網約車服務－車輛」）及來自廣告活動的收入。

網約車服務

我們通過高德等主要聚合平台提供網約車服務，並向使用我們網約車服務的乘客收取車費。我們按收取的車費總額為基準確認來自網約車服務業務的收入，原因為我們根據服務協議及中國相關法規視自身為網約車服務提供商。詳情請參閱「一 重大會計政策資料及估計－收益及其他收入」。

我們來自網約車服務業務的收入由2022年的人民幣703.2百萬元增加46.3%至2023年的人民幣1,028.8百萬元，並進一步增加37.7%至2024年的人民幣1,416.9百萬元。我們來自網約車服務業務的收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣642.5百

財務資料

萬元增加27.1%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣816.8百萬元。於往績記錄期間，我們的網約車服務收入持續增加主要是由於我們的網約車服務GTV大幅增加，而此主要由我們不斷擴大的乘客群以及訂單量增加所推動。於往績記錄期間，我們的網約車服務GTV迅速增長，主要是因為(i)我們通過成立本地化團隊增強了在重點城市的區域運營能力，我們的註冊司機數量和已完成訂單因此有所增加；(ii)我們增加支付予低線城市司機及乘客的補貼總額，以提高我們的競爭力；及(iii)我們擴大地理覆蓋範圍。

客運服務

我們的客運服務分部主要包括聯網售票服務，於往績記錄期間，該服務佔我們大部分的客運服務收入。在我們的聯網售票服務業務中，我們通過雲站務為客運站賦能，並通過我們的「出行365」系統及主要OTA將龐大的乘客群連接客運站。有關聯網售票服務業務的定價及收入模式，請參閱「業務－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」。

於2022年至2023年，我們聯網售票服務的收入由2022年的人民幣46.6百萬元增加37.9%至2023年的人民幣64.2百萬元，原因是隨著疫情逐漸平息，中國的出行活動恢復及我們所售車票數目大增。我們的聯網售票服務收入由2023年的人民幣64.2百萬元輕微減少至2024年的人民幣63.6百萬元。我們的聯網售票服務收入亦由截至2024年6月30日止六個月的人民幣33.5百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣29.2百萬元。該減少主要是由於我們戰略性地將重點轉移至定制客運解決方案，其錄得更高毛利率。

於往績記錄期間，我們亦通過定制客運服務業務產生收入。我們通過「客運達」系統為客運企業提供定制化的運營數字化解決方案以及連接乘客流量的各種合作渠道選擇。有關定制客運服務業務的定價及收入模式，請參閱「業務－客運服務－定制客運服務－定價及收入模式」。

於2022年至2023年，我們的定制客運服務業務收入由2022年的人民幣1.7百萬元激增180.6%至2023年的人民幣4.8百萬元，主要是由於(i)公共出行的復甦，特別是疫情之後定制客運滿足了乘客對小批量出行以減少傳染性疾病傳播風險的需求；及(ii)我們在若干省份加大定制客運服務的推廣力度，令所售車票數目大幅增加。我們的定制

財務資料

客運服務收入由2023年的人民幣4.8百萬元增加35.4%至2024年的人民幣6.5百萬元，主要由於我們在若干省份加大定制客運服務的推廣力度，以及客戶對「客運達」系統的認可度和接受度提升。我們的定制客運服務收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣2.2百萬元增加72.7%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣3.8百萬元，主要是由於我們擴大客戶基礎，並憑藉「客運達」系統提升客戶認可度及接受度。

數字化及業務解決方案

我們的數字化及業務解決方案主要專注於為企業及政府客戶提供信息系統，並收取軟件開發服務、硬件採購、銷售及配套服務、系統集成的費用。更多詳情請參閱「業務－數字化及業務解決方案」。

於2022年至2023年，我們的數字化及業務解決方案收入由2022年的人民幣64.0百萬元增加68.7%至2023年的人民幣108.0百萬元，主要是由於完成多個項目並相應確認收入。我們的數字化及業務解決方案業務收入由2023年的人民幣108.0百萬元輕微減少至2024年的人民幣105.8百萬元，主要是由於不同項目驗收里程碑存在差異導致的正常波動。我們的數字化及業務解決方案業務收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣47.1百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣52.7百萬元，主要是由於我們持續獲得更多客戶。

收入成本

我們的收入成本主要包括(i)我們網約車服務業務中的司機服務費，主要包括司機收入及就完成訂單向司機提供的補貼；(ii)聚合平台費，指我們網約車服務業務中支付予聚合平台提供客流量及支付予SaaS技術服務提供商的費用；(iii)運力夥伴費，指我們網約車服務業務中就運力夥伴協助招募及管理司機支付予運力夥伴的費用；(iv)硬件產品成本，主要為數字化及業務解決方案項目的硬件採購成本；(v)勞工成本，指支付予僱員的薪酬；(vi)運維成本，主要包括客運服務業務的設備及維護開支；(vii)技術服務成本，指支付予客運服務業務技術合作夥伴的費用；(viii)交易成本，主要包括支付予客運服務業務及網約車服務業務的電子付款平台的成本以及網約車服務業務的傳呼中心服務費；(ix)項目服務費，主要為與我們的數字化及業務解決方案業務系統集成項目有關服務費；及(x)軟件產品成本，主要為數字化及業務解決方案項目的軟件採購成本。

財務資料

下表載列我們於所示期間的收入成本明細（以絕對金額及佔總收入成本的百分比列示）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
							(未經審核)			
	(人民幣千元，百分比除外)									
收入成本：										
司機服務費.....	583,950	76.6	877,975	78.4	1,244,085	80.9	567,444	81.0	713,012	82.3
聚合平台費.....	78,596	10.3	112,148	10.0	145,071	9.4	62,143	8.9	86,185	9.9
運力夥伴費.....	11,369	1.5	14,906	1.3	15,699	1.0	8,212	1.2	6,080	0.7
硬件產品成本....	43,010	5.6	54,928	4.9	56,272	3.7	26,046	3.7	24,950	2.9
勞工成本.....	16,498	2.2	16,159	1.4	16,329	1.1	8,361	1.2	6,505	0.8
運維成本.....	5,974	0.8	5,723	0.5	3,994	0.3	1,997	0.3	1,065	0.1
技術服務成本....	2,016	0.3	2,360	0.2	3,948	0.3	1,651	0.2	2,239	0.3
交易成本.....	3,319	0.4	6,241	0.6	7,768	0.5	4,013	0.6	2,960	0.3
項目服務費.....	2,181	0.3	7,207	0.6	16,561	1.1	5,614	0.8	10,467	1.2
軟件產品成本....	5,287	0.7	6,559	0.6	10,331	0.7	5,914	0.8	5,151	0.6
其他	9,704	1.3	16,394	1.5	18,319	1.2	9,322	1.3	7,657	0.9
總計	761,904	100.0	1,120,600	100.0	1,538,377	100.0	700,717	100.0	866,271	100.0

我們的運力夥伴費由2022年的人民幣11.4百萬元增加至2023年的人民幣14.9百萬元，與我們的網約車服務業務收入的增幅基本一致。2024年我們的運力夥伴費保持相對穩定，為人民幣15.7百萬元，而2023年為人民幣14.9百萬元，主要因為我們增強了本地化團隊的司機招募及管理的能力，從而導致2024年我們的運力夥伴管理的司機產生的GTV比例有所下降。我們的運力夥伴費由截至2024年6月30日止六個月的人民幣8.2百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣6.1百萬元，原因是我們繼續增強本地化團隊的司機招募及管理。

我們的交易成本主要包括支付予電子支付平台的成本、短信成本及客戶服務成本。於往績記錄期間，我們的客運服務業務的交易成本主要包括就我們自有平台上的交易支付予電子支付平台的成本、短信成本及客戶服務成本。我們的網約車服務業務的交易成本主要包括短信成本及客戶服務成本。由於我們網約車服務的大部分訂單通

財務資料

過聚合平台完成，故我們並未就網約車服務業務承擔電子支付平台的成本。下表載列於往績記錄期間客運服務業務及網約車服務業務的交易成本的明細。於往績記錄期間，我們的交易成本分別佔我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月客運服務收入的5.4%、7.0%、7.8%、8.4%及5.8%。我們的交易成本分別佔我們同年／期網約車服務收入的0.1%、0.1%、0.2%、0.2%及0.1%。交易成本由2022年的人民幣3.3百萬元增加至2023年的人民幣6.2百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣7.8百萬元，主要由於(1)擴大我們的客運及網約車服務業務及(2)若干OTA於2023年開始收取交易費。我們的交易成本由截至2024年6月30日止六個月的人民幣4.0百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣2.9百萬元，主要是由於我們致力降低與電子支付平台相關的コスト，以及聘用向我們提供更低報價的新短信服務提供商。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審核)	
				(人民幣百萬元)	
以下各項應佔交易成本：					
網約車服務.....	0.7	1.4	2.3	1.0	1.0
客運服務.....	2.6	4.8	5.5	3.0	1.9
總計	3.3	6.2	7.8	4.0	2.9

於往績記錄期間，支付予電子支付平台的成本通常佔我們每筆客運服務訂單交易金額最高達0.6%，平均約為0.3%，乃按支付予電子支付平台的總成本除以客運服務業務項下我們自有渠道產生的總GTV計算。

於整個往績記錄期間，我們收入成本的最大組成部分為司機服務費。司機服務費由2022年的人民幣584.0百萬元增加至2023年的人民幣878.0百萬元，再增加至2024年的人民幣1,244.1百萬元，該數字由截至2024年6月30日止六個月的人民幣567.4百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣713.0百萬元，與我們的網約車業務規模擴大一致。

我們的聚合平台費由2022年的人民幣78.6百萬元增加至2023年的人民幣112.1百萬元，再增加至2024年的人民幣145.1百萬元，該數字由截至2024年6月30日止六個月的人民幣62.1百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣86.2百萬元，與我們的網約車業務規模擴大一致。

財務資料

毛利及毛利率

下表載列我們於所示年度／期間的毛利明細（以絕對金額及佔收入的百分比或毛利率列示）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利／ (毛損)	毛利率／ (毛損率) (%)	(毛損)／ 毛利	(毛損率)／ 毛利率 (%)	(毛損)／ 毛利	(毛損率)／ 毛利率 (%)
網約車服務.....	20,534	2.9	12,158	1.2	(3,381)	(0.2)	(3,112)	(0.5)	3,872	0.5
客運服務.....	21,406	44.3	37,027	53.7	39,176	55.9	20,358	57.0	22,738	68.9
數字化及業務										
解決方案.....	11,635	18.2	36,479	33.8	19,832	18.7	8,127	17.2	10,348	19.6
其他	495	99.0	229	32.7	389	25.1	86	11.3	130	15.1
總計	54,070	6.6	85,893	7.1	56,016	3.5	25,459	3.5	37,088	4.1

我們的毛利／（毛損）指我們的收入減收入成本。我們的毛利率指毛利／（毛損）佔收入的百分比。我們的整體毛利率水平在很大程度上受我們的服務組合影響。

於往績記錄期間，我們的網約車服務業務的毛利率或毛損相對較低，主要是由於我們建立了一套具競爭力的定價機制並向司機提供補貼以在網約車市場競爭。我們的網約車服務業務的毛利率由2022年的2.9%減少至2023年的1.2%，主要是由於(i)我們增加給予低線城市司機及乘客的補貼總額，以提高我們的競爭力及(ii)2022年相關稅務部門因應COVID-19豁免網約車服務業務的增值稅。作為中國政府為減輕受COVID-19疫情影響的企業負擔所作努力的一部分，交通運輸部及國家稅務總局暫時減免2022年全年提供若干運輸服務所得收入的增值稅。由於我們確認來自網約車服務業務的收入（不包括增值稅），我們的收入於2022年有所增長，而成本大致上維持不變。我們網約車服務業務的毛損率於2024年為0.2%，主要由於我們增加給予司機及乘客的補貼總額，以提高我們的競爭力。在網約車業務起步階段，我們向司機及乘客提供補貼，以實現收入增長。由於我們減少了司機獎勵，同時司機人數及訂單有所增加，我們由截至2024年6月30日止六個月錄得毛損率0.5%轉為截至2025年6月30日止六個月錄得毛利率0.5%。

財務資料

於往績記錄期間，我們的客運服務業務的毛利率相對較高，原因是收入按淨額基準確認。我們客運服務業務的毛利率由2022年的44.3%增加至2023年的53.7%，主要因為(i)隨著COVID-19的影響逐漸減弱，我們的售票量增加，而售票相關整體成本於2023年大致維持不變；及(ii)定制客運服務業務收入的比例提高以及定制客運服務業務的毛利率亦相對較高。我們客運服務業務的毛利率由2023年的53.7%增加至2024年的55.9%，並由截至2024年6月30日止六個月的57.0%增加至截至2025年6月30日止六個月的68.9%，主要由於定制客運服務業務收入增加，而相關成本保持穩定。

於整個往績記錄期間，我們的數字化及業務解決方案業務的毛利率出現波動，主要是由於項目特定需求因項目而存在顯著差異。由於硬件及軟件產品成本是我們數字化及業務解決方案收入成本的主要組成部分，該等成本可能影響不同項目的毛利率，從而影響我們數字化及業務解決方案業務的整體毛利率。我們數字化及業務解決方案分部的毛利率於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為18.2%、33.8%、18.7%、17.2%及19.6%。

其他淨收入

我們的其他收入主要包括政府補助、利息收入、罰款、投資收入、理財產品公允價值變動及收購附屬公司。下表載列於所示年度／期間的其他收入明細（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						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
(未經審核)										
(人民幣千元，百分比除外)										
政府補助.....	5,912	83.0	2,663	81.4	6,092	101.7	5,270	92.0	3,616	209.4
利息收入.....	1,629	22.9	2,188	66.9	1,285	21.5	966	16.9	205	11.9
罰款.....	(1,578)	(22.2)	(2,433)	(74.4)	(2,431)	(40.6)	(1,081)	(18.9)	(2,050)	(118.7)
投資收入.....	2,847	40.0	1,043	31.9	785	13.1	278	4.9	507	29.4
理財產品公允價值變動.....	99	1.4	-	-	300	5.0	217	3.8	41	2.4
其他.....	(1,786)	(25.1)	(189)	(5.8)	(41)	(0.7)	76	1.3	(592)	(34.3)
總計.....	<u>7,123</u>	<u>100.0</u>	<u>3,272</u>	<u>100.0</u>	<u>5,990</u>	<u>100.0</u>	<u>5,726</u>	<u>100.0</u>	<u>1,727</u>	<u>100.0</u>

財務資料

於整個往績記錄期間，我們的其他收入出現波動，主要是由於政府補助的變化，主要包括(i)根據本集團上一年度或較早月份繳納的增值稅計算得出的政府補助。作為中國政府為減輕受COVID-19疫情影響的企業負擔所作努力的一部分，財政部及國家稅務總局暫時減免2022年全年提供若干運輸服務所得收入的增值稅。於豁免增值稅期間，我們並無收到任何政府補助，(ii)高科技企業補貼，(iii)穩定就業補貼及(iv)對部分附屬公司的中小企業發展激勵。我們的利息收入主要包括存款利息。我們於整個往績記錄期間產生罰款，原因為我們支付有關網約車服務業務的罰款。有關更多詳情請參閱「業務－法律程序及合規－合規事宜－交通運輸許可證和網絡預約出租汽車駕駛員證」。我們的投資收入與持有理財產品期間變現的收入及虧損有關。理財產品公允價值變動乃主要由於我們所購買的理財產品的公允價值於往績記錄期間出現波動。收購附屬公司指恒生長運8.33%股權的公允價值與賬面值之間的差額。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支主要包括僱員開支、折舊及攤銷、業務招待開支、差旅開支、宣傳推廣開支、租賃開支及以股份為基礎的付款。下表載列我們於所示年度／期間的銷售及營銷開支明細（以絕對金額及佔銷售及營銷開支總額的百分比列示）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(未經審核)									
	(人民幣千元，百分比除外)									
僱員開支.....	25,869	57.4	26,281	54.9	28,572	59.9	11,720	57.5	12,346	63.0
折舊及攤銷.....	104	0.2	233	0.5	233	0.5	120	0.6	95	0.5
業務招待開支 ⁽¹⁾ ..	1,558	3.5	2,394	5.0	1,874	3.9	756	3.7	786	4.0
差旅開支.....	1,972	4.4	3,613	7.5	2,945	6.2	1,416	6.9	968	4.9
宣傳推廣開支....	8,773	19.5	12,509	26.1	8,428	17.7	4,545	22.3	3,363	17.2
租賃開支.....	1,831	4.1	1,774	3.7	1,716	3.6	1,155	5.7	1,536	7.8
以股份為										
基礎的付款....	4,013	8.9	–	–	3,035	6.4	–	–	–	–
其他	967	2.1	1,098	2.3	898	1.9	679	3.3	497	2.5
總計	45,087	100.0	47,902	100.0	47,701	100.0	20,391	100.0	19,591	100.0

財務資料

附註：

- (1) 於往績記錄期間產生的業務招待開支與營銷活動有關，具體而言，為與營銷活動有關的差旅及餐飲開支。業務招待開支於往績記錄期間有所增加，主要由於我們的業務擴張以及COVID-19的影響逐漸減弱而恢復商務差旅活動所致。

我們的銷售及營銷開支佔收入的百分比由2022年的5.5%減少至2023年的4.0%，並進一步減少至2024年的3.0%。往績記錄期間的該減少主要歸因於往績記錄期間總收入的增加。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支主要包括僱員開支、折舊及攤銷、專業服務費、差旅開支、租賃開支、以股份為基礎的付款及其他。下表載列我們於所示年度／期間的一般及行政開支明細（以絕對金額及佔一般及行政開支總額的百分比列示）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
							(未經審核)			
	(以人民幣千元計，百分比除外)									
僱員開支.....	15,795	60.7	17,356	72.5	17,455	45.9	7,564	70.4	7,528	56.3
折舊及攤銷.....	1,072	4.1	1,088	4.5	1,117	2.9	555	5.2	574	4.3
專業服務費.....	3,809	14.6	618	2.6	15,156	39.8	290	2.7	3,137	23.4
差旅開支.....	159	0.6	600	2.5	533	1.4	254	2.4	271	2.0
租賃開支.....	1,894	7.3	2,606	10.9	1,545	4.1	1,153	10.7	720	5.4
以股份為										
基礎的付款....	1,917	7.4	450	1.9	1,425	3.7	225	2.1	620	4.6
其他	1,391	5.3	1,225	5.1	821	2.2	696	6.5	529	4.0
總計	<u>26,037</u>	<u>100.0</u>	<u>23,943</u>	<u>100.0</u>	<u>38,052</u>	<u>100.0</u>	<u>10,737</u>	<u>100.0</u>	<u>13,379</u>	<u>100.0</u>

我們的一般及行政開支佔我們收入的百分比由2022年的3.2%減少至2023年的2.0%，主要是由於往績記錄期間總收入的增加。我們的一般及行政開支佔我們收入的百分比由2023年的2.0%增加至2024年的2.4%，主要因為於2024年就籌備[編纂]產生的開支導致專業服務費增加。

財務資料

研發開支

我們的研發開支主要包括僱員開支、折舊及攤銷、雲服務費、租賃開支、外包研發開支、以股份為基礎的付款、差旅開支及其他。下表載列我們於所示期間的研發開支明細（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						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(未經審核)									
	(以人民幣千元計，百分比除外)									
僱員開支.....	36,384	81.2	29,330	89.6	31,185	91.0	14,527	90.8	15,386	92.9
折舊及攤銷.....	2,540	5.7	848	2.6	50	0.1	28	0.2	20	0.1
雲服務費.....	1,259	2.8	430	1.3	1,104	3.2	274	1.7	336	2.0
租賃開支.....	1,105	2.5	1,480	4.5	1,345	3.9	976	6.1	600	3.6
外包研發開支....	1,885	4.2	327	1.0	–	–	–	–	34	0.2
以股份為										
基礎的付款....	948	2.1	–	0.0	27	0.1	–	–	–	0.0
其他	672	1.5	315	1.0	545	1.6	197	1.2	183	1.1
總計	44,793	100.0	32,730	100.0	34,256	100.0	16,002	100.0	16,559	100.0

我們的研發開支佔我們收入的百分比由2022年的5.5%減少至2023年的2.7%，並進一步減少至2024年的2.1%。我們的研發開支佔收入的百分比由截至2024年6月30日止六個月的2.2%減少至截至2025年6月30日止六個月的1.8%。往績記錄期間的該減少主要歸因於往績記錄期間總收入的增加。

貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損

貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損主要指貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值撥備。我們的貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為人民幣0.6百萬元、人民幣4.8百萬元、人民幣2.5百萬元、人民幣1.6百萬元及人民幣0.8百萬元。

財務資料

財務成本

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的財務成本分別為人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.5百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.6百萬元，包括與我們辦公場所有關的租賃負債利息以及貸款及其他借款利息。

分佔聯營公司（虧損）／利潤

分佔聯營公司（虧損）／利潤主要反映我們於聯營實體投資的利潤或虧損。我們於2022年錄得分佔聯營公司虧損人民幣2.6百萬元。於2023年，我們錄得分佔聯營公司利潤人民幣1.4百萬元，主要是由於(i)我們股權投資實體的表現有所改善及(ii)來自恒生長運持有的安徽皖美股權的投資收入。詳情請參閱「歷史、發展及公司架構－重大收購、出售及合併」。我們於2024年錄得分佔聯營公司利潤人民幣1.2百萬元，主要由於來自恒生長運持有的安徽皖美股權的投資收入。我們於截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得分佔聯營公司利潤人民幣0.4百萬元及人民幣0.4百萬元。

向投資者發行的贖回權賬面值變動

向投資者發行的贖回權賬面值變動主要與於往績記錄期間前與若干投資者進行的私募配售有關。我們向投資者發行的贖回權賬面值變動於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為人民幣442.0百萬元、人民幣464.1百萬元、人民幣367.0百萬元、人民幣267.6百萬元及人民幣78.0百萬元。有關更多資料，請參閱本文件附錄一會計師報告附註28。

所得稅

本公司及我們在中國內地成立及經營的附屬公司須就應課稅收入（根據企業所得稅法（「**企業所得稅法**」）調整）繳納企業所得稅。根據企業所得稅法，本公司及我們在中國內地成立的附屬公司一般按25%的法定稅率繳納企業所得稅。本公司及若干附屬公司取得高新技術企業（「**高新技術企業**」）資格，因此於往績記錄期間享有15%的優惠企業所得稅稅率。請參閱本文件附錄一會計師報告附註7。

財務資料

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則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）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量，請參閱「一 主要財務比率」）作為額外財務計量，並非國際財務報告準則會計準則所要求或根據國際財務報告準則會計準則呈列。我們認為，該等非國際財務報告準則計量通過消除項目的潛在影響，幫助比較不同期間及不同公司的經營業績。

我們認為經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）為投資者及其他人士提供有用資料，以幫助其以與我們管理層所採用的相同方式了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）可能無法與其他公司呈列的類似項目計量進行比較。使用經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整虧損率（非國際財務報告準則計量）作為分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可替代我們根據國際財務報告準則會計準則所呈報的經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）界定為經加回包括(i)向投資者發行的贖回權賬面值變動；(ii)以權益結算以股份為基礎的付款；及(iii)[編纂]等項目而調整的年／期內虧損。下表載列我們於所呈列期間的經調整淨虧損（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的對賬。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審核)	
				(人民幣千元，百分比除外)	
年／期內虧損及全面收益總額	(499,447)	(482,260)	(426,061)	(284,523)	(89,625)
加：					
— 向投資者發行的贖回權					
賬面值變動 ⁽¹⁾	442,037	464,054	366,967	267,568	78,016
— 以權益結算以股份為基礎的					
付款 ⁽²⁾	6,878	450	4,572	225	620
— [編纂] ⁽³⁾	—	—	13,969	—	1,663
經調整淨虧損（非國際財務					
報告準則計量）	(50,532)	(17,756)	(40,553)	(16,730)	(9,326)

財務資料

附註：

- (1) 向投資者發行的贖回權賬面值變動涉及於往績記錄期間前授予若干投資者的金融工具。贖回權將於[編纂]後終止，而向投資者發行的贖回權將相應由負債重新分類至權益。請參閱本文件附錄一附註28。
- (2) 以權益結算以股份為基礎的付款屬非現金性質，預期不會導致本集團未來現金付款，包括本公司及附屬公司授出的股份獎勵。請參閱本文件附錄一附註30。
- (3) 有關[編纂]的[編纂]。

經營業績

截至2025年6月30日止六個月與截至2024年6月30日止六個月的比較

收入

我們的收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣726.2百萬元增加24.4%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣903.4百萬元，主要是由於我們的網約車業務收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣642.5百萬元增加27.1%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣816.8百萬元。

我們的網約車服務業務收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣642.5百萬元增加人民幣174.3百萬元或27.1%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣816.8百萬元，主要是由於訂單量由截至2024年6月30日止六個月的人民幣31.4百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣44.1百萬元。

我們的客運服務業務收入保持相對穩定，截至2024年6月30日止六個月為人民幣35.7百萬元，而截至2025年6月30日止六個月則為人民幣33.0百萬元。

我們的數字化及業務解決方案業務收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣47.1百萬元增加人民幣5.6百萬元或11.9%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣52.7百萬元，這是由於我們持續獲得更多客戶。

收入成本

我們的收入成本由截至2024年6月30日止六個月的人民幣700.7百萬元增加23.6%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣866.3百萬元，主要是由於網約車業務成本增加，與網約車業務增長基本一致。

財務資料

毛利及毛利率

由於上文所述，我們的毛利由截至2024年6月30日止六個月的人民幣25.5百萬元增加45.5%至截至2025年6月30日止六個月的人民幣37.1百萬元。我們的毛利率由截至2024年6月30日止六個月的3.5%增加至截至2025年6月30日止六個月的4.1%，主要是由於網約車業務毛利率提高。由於我們減少了司機獎勵，同時司機人數及訂單有所增加，我們由截至2024年6月30日止六個月錄得毛損率0.5%轉為截至2025年6月30日止六個月錄得毛利率0.5%。

其他淨收入

我們的其他淨收入由截至2024年6月30日止六個月的人民幣5.7百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣1.7百萬元，主要由於政府補助減少人民幣1.7百萬元；及與我們網約車業務相關的罰款增加人民幣1.0百萬元。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支保持相對穩定，截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為人民幣20.4百萬元及人民幣19.6百萬元。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由截至2024年6月30日止六個月的人民幣10.7百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣13.4百萬元，主要因為就籌備[編纂]產生的開支導致專業服務費增加。

研發開支

我們的研發開支保持相對穩定，截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為人民幣16.0百萬元及人民幣16.6百萬元。

貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損

我們的貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損由截至2024年6月30日止六個月的人民幣1.6百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣0.8百萬元，主要是由於我們收回長期逾期款項。

財務成本

我們的財務成本由截至2024年6月30日止六個月的人民幣0.2百萬元增加至截至2025年6月30日止六個月的人民幣0.6百萬元，主要是由於我們產生銀行借款利息。

財務資料

分佔聯營公司(虧損)／利潤

我們截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得分佔聯營公司利潤人民幣0.4百萬元及人民幣0.4百萬元。

向投資者發行的贖回權賬面值變動

我們向投資者發行的贖回權賬面值變動由截至2024年6月30日止六個月的人民幣267.6百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣78.0百萬元。該減少乃主要由於向投資者發行的贖回權價值發生變動。

所得稅

我們的所得稅保持相對穩定，截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為人民幣0.3百萬元及人民幣0.1百萬元。實際所得稅稅率截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為0.1%及0.1%。

期內虧損

由於上文所述，我們的期內虧損由截至2024年6月30日止六個月的人民幣284.5百萬元減少至截至2025年6月30日止六個月的人民幣89.6百萬元。

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2023年的人民幣1,206.5百萬元增加32.2%至2024年的人民幣1,594.4百萬元，主要是由於我們的網約車業務的收入由2023年的人民幣1,028.8百萬元增加37.7%至2024年的人民幣1,416.9百萬元。

我們的網約車服務業務的收入由2023年的人民幣1,028.8百萬元增加人民幣388.1百萬元或37.7%至2024年的人民幣1,416.9百萬元，主要是因為(i)我們通過成立本地化團隊增強了在重點城市的區域運營能力及我們的註冊司機數量和已完成訂單因此有所增加，及(ii)我們增加支付予低線城市司機及乘客的補貼總額，以提高我們的競爭力。

我們的客運服務業務收入保持相對穩定，2023年為人民幣69.0百萬元，而2024年則為人民幣70.1百萬元。

我們的數字化及業務解決方案業務收入保持相對穩定，2023年為人民幣108.0百萬元，而2024年則為人民幣105.8百萬元。

財務資料

收入成本

我們的收入成本由2023年的人民幣1,120.6百萬元增加37.3%至2024年的人民幣1,538.4百萬元，主要是由於司機服務費由2023年的人民幣878.0百萬元增加41.7%至2024年的人民幣1,244.1百萬元，與網約車業務增長基本一致。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們的毛利由2023年的人民幣85.9百萬元減少34.8%至2024年的人民幣56.0百萬元。我們的毛利率由2023年的7.1%減少至2024年的3.5%，主要是由於(i)網約車服務業務收入佔比增加及網約車服務業務的毛利率下降，主要因我們向司機及乘客提供補貼，以擴大地域覆蓋來實現收入增長，及(ii)我們的數字化及業務解決方案業務的毛利率下降，主要由於我們於2024年確認若干項目的收入，該等項目的毛利率相對較低。

其他淨收入

我們的其他淨收入由2023年的人民幣3.3百萬元增加至2024年的人民幣6.0百萬元，主要由於與我們網約車服務業務項下支付的增值稅有關的政府補助增加。為應對COVID-19，我們於2022年獲豁免增值稅，因此我們於2023年並無就此收取任何政府補助。於2024年，我們收取有關我們於2023年支付網約車服務業務增值稅的政府補助。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支保持相對穩定，2023年為人民幣47.9百萬元，而2024年則為人民幣47.7百萬元。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2023年的人民幣23.9百萬元增加58.9%至2024年的人民幣38.1百萬元，主要因為於2024年就籌備[編纂]產生的開支導致專業服務費增加。

研發開支

我們的研發開支保持相對穩定，2023年為人民幣32.7百萬元，而2024年則為人民幣34.3百萬元。

財務資料

貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損

我們的貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損分別由2023年的人民幣4.8百萬元減少至2024年的人民幣2.5百萬元。該減少主要由於我們於2024年撥回貿易應收款項減值撥備，此乃由於我們自客戶收到款項。

財務成本

我們的財務成本由2023年的人民幣0.2百萬元增加至2024年的人民幣0.5百萬元，主要是由於(i)我們於2024年產生銀行借款利息及(ii)我們於2024年簽訂額外租約，導致租賃負債利息增加。

分佔聯營公司(虧損)/利潤

我們於2023年及2024年分別錄得分佔聯營公司利潤人民幣1.4百萬元及人民幣1.2百萬元，主要由於來自恒生長運持有的安徽皖美股權的投資收入所致。

向投資者發行的贖回權賬面值變動

我們向投資者發行的贖回權賬面值變動由2023年的人民幣464.1百萬元減少人民幣97.1百萬元或20.9%至2024年的人民幣367.0百萬元。該減少乃主要由於向投資者發行的贖回權價值發生變動。

所得稅

我們的所得稅保持相對穩定，於2023年及2024年為人民幣0.7百萬元。實際所得稅稅率於2023年及2024年分別為0.1%及0.2%，保持相對穩定。

年內虧損

由於上文所述，我們的期內虧損由2023年的人民幣482.3百萬元減少人民幣56.2百萬元或11.7%至2024年的人民幣426.1百萬元。

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2022年的人民幣816.0百萬元增加人民幣390.5百萬元或47.9%至2023年的人民幣1,206.5百萬元，主要是由於網約車業務收入由2022年的人民幣703.2百萬元增加人民幣325.6百萬元或46.3%至2023年的人民幣1,028.8百萬元。

財務資料

網約車服務業務收入由2022年的人民幣703.2百萬元增加人民幣325.6百萬元或46.3%至2023年的人民幣1,028.8百萬元，主要是因為(i)我們增加支付予低線城市司機及乘客的補貼總額，以提高我們的競爭力；(ii)我們開始通過成立本地化團隊加強在重點城市的區域運營能力及我們的註冊司機數量和已完成訂單因此有所增加，及(iii)隨著疫情逐漸消退，中國的出行活動恢復。

客運服務業務收入由2022年的人民幣48.3百萬元增加人民幣20.7百萬元或42.9%至2023年的人民幣69.0百萬元。隨著疫情逐漸消退中國的出行活動恢復，我們售出的車票數量大幅增加，聯網售票服務及定制客運服務的收入均錄得增長。此外，由於疫情之後定制客運業務滿足了乘客對小批量出行以減少傳染性疾病傳播風險的需求，以及我們在若干省份加大定制客運服務的推廣力度，定制客運業務實現了增長。

數字化及業務解決方案業務收入由2022年的人民幣64.0百萬元增加人民幣44.0百萬元或68.7%至2023年的人民幣108.0百萬元，主要是由於完成多個項目並相應確認收入。

收入成本

我們的收入成本由2022年的人民幣761.9百萬元增加人民幣358.7百萬元或47.1%至2023年的人民幣1,120.6百萬元，主要是由於司機服務費由2022年的人民幣584.0百萬元增加人民幣294.0百萬元或50.4%至2023年的人民幣878.0百萬元，其次是由於聚合平台費由2022年的人民幣78.6百萬元增加人民幣33.6百萬元或42.7%至2023年的人民幣112.1百萬元。增幅總體上是由於業務擴張，特別是網約車服務業務增長。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們於2023年錄得毛利人民幣85.9百萬元，而於2022年為毛利人民幣54.1百萬元。我們於2023年的毛利率為7.1%，而於2022年的毛利率為6.6%。毛利率增加主要是由於2023年我們的數字化及業務解決方案業務收入佔總收入的百分比有所增加，及我們的數字化及業務解決方案業務的毛利率由2022年的18.2%增至2023年的33.8%。

財務資料

其他淨收入

我們的其他淨收入由2022年的人民幣7.1百萬元減少人民幣3.9百萬元或54.1%至2023年的人民幣3.3百萬元，主要是由於(i)與我們網約車服務業務項下支付的增值稅有關的政府補助減少。為應對COVID-19，我們於2022年全年獲豁免增值稅，因此我們於2023年並無就此收取任何政府補助。然而，由於增值稅僅於2021年第一季度獲豁免，我們於2022年就此收取政府補助，及(ii)與理財產品持有期間實現的收入及虧損有關的投資收入減少。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2022年的人民幣45.1百萬元增加人民幣2.8百萬元或6.2%至2023年的人民幣47.9百萬元，主要是由於(i)宣傳推廣開支增加，原因是我們增加客運服務業務的線下營銷活動，及(ii)差旅開支增加，原因是隨著COVID-19的影響逐步減退，我們恢復商業出行，增幅部分被以股份為基礎的付款減少所抵銷，原因是我們於2023年並無就此付款。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2022年的人民幣26.0百萬元減少人民幣2.1百萬元或8.0%至2023年的人民幣23.9百萬元，主要是由於(i)付予專業人士的專業服務費減少。我們於2022年改制為股份有限公司，導致專業服務費增加，及(ii)以股份為基礎的付款減少。

研發開支

我們的研發開支由2022年的人民幣44.8百萬元減少人民幣12.1百萬元或27.0%至2023年的人民幣32.7百萬元，主要是由於我們縮減研發隊伍規模以優化團隊結構。

貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損

我們的貿易應收款項、其他應收款項及合約資產減值虧損由2022年的人民幣0.6百萬元增加至2023年的人民幣4.8百萬元，主要由於貿易應收款項結餘及貿易應收款項賬齡增加，導致貿易應收款項減值撥備增加。

財務成本

我們的財務成本於2022年至2023年均為人民幣0.2百萬元，維持相對穩定。

財務資料

分佔聯營公司(虧損)／利潤

於2022年，我們的分佔聯營公司虧損為人民幣2.6百萬元。於2023年，我們的分佔聯營公司利潤為人民幣1.4百萬元。此變動主要是由於(i)我們股權投資實體的表現有所改善及(ii)來自恒生長運持有的安徽皖美股權的投資收入。請參閱「歷史、發展及公司架構－重大收購、出售及合併」。

向投資者發行的贖回權賬面值變動

我們向投資者發行的贖回權賬面值變動由2022年的人民幣442.0百萬元增加人民幣22.0百萬元或5.0%至2023年的人民幣464.1百萬元。增加乃主要由於向投資者發行的贖回權價值發生變動。

所得稅

我們的所得稅保持相對穩定，於2022年為人民幣684,000元，而2023年為人民幣722,000元。2022年及2023年的實際所得稅稅率分別為0.1%及0.1%，亦保持相對穩定。

年內虧損

由於上文所述，我們的年內虧損由2022年的人民幣499.4百萬元減少人民幣17.2百萬元或3.4%至2023年的人民幣482.3百萬元。

流動資金及資本資源

營運資金

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣96.6百萬元、人民幣171.5百萬元、人民幣85.9百萬元及人民幣83.8百萬元。我們主要將現金用於撥付營運資金需求及其他經常性開支。於往績記錄期間，我們主要以經營活動及融資活動所得現金為營運提供資金。展望未來，我們認為將可結合經營活動所得現金流、銀行借款、[編纂][編纂]及不時自資本市場籌集的其他資金滿足流動資金需求。我們將密切監察營運資金水平，並認真審視未來現金流需求，按需要調整經營及擴張計劃，以確保我們維持充足營運資金支持業務運營。

財 務 資 料

營運資金確認

經計及我們的現有財務資源（包括手頭現金及現金等價物、經營活動預期產生的現金、可用的銀行融資以及[編纂]估計[編纂]），董事認為且獨家保薦人同意，我們備有充足營運資金以滿足目前及自本文件日期起計未來十二個月的需求。董事確認，於往績記錄期間，我們並無重大欠付貿易及非貿易應付款項及應付票據。

現金流量

下表載列所示年度的現金流量。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審核)	
				(人民幣千元)	
經營活動(所用)／所得現金淨額 ..	(112,898)	40,606	(24,174)	4,856	(17,542)
投資活動所得／(所用)現金淨額 ..	100,383	38,159	(70,825)	(64,760)	22,126
融資活動(所用)／所得現金淨額 ..	(2,974)	(3,848)	9,436	(4,317)	(6,724)
現金及現金等價物(減少)／					
增加淨額.....	(15,489)	74,917	(85,563)	(64,221)	(2,140)
年／期初現金及現金等價物	112,069	96,580	171,497	171,497	85,934
年／期末現金及現金等價物	96,580	171,497	85,934	107,276	83,794

財務資料

經營活動(所用)／所得現金淨額

截至2025年6月30日止六個月，經營活動所用現金淨額為人民幣17.5百萬元。我們的經營活動所用現金淨額乃由於除稅前虧損人民幣89.7百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣82.6百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)應計費用及其他應付款項減少人民幣16.3百萬元，(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣15.4百萬元及(iii)存貨減少人民幣10.1百萬元。

於2024年，經營活動所用現金淨額為人民幣24.2百萬元。我們的經營活動所用現金淨額乃由於除稅前虧損人民幣426.8百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣383.1百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)貿易應付款項及應付票據增加人民幣19.4百萬元，主要是由於與2024年12月31日相比，截至2023年12月31日網約車服務項下尚待與司機結算的款項有所不同，及(ii)預付款項、按金及其他應收款項減少人民幣19.4百萬元，主要是由於向客運公司作出的預付款項減少。

於2023年，經營活動所得現金淨額為人民幣40.6百萬元。我們的經營活動所得現金淨額乃由於除稅前虧損人民幣483.0百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣482.7百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)應計費用及其他應付款項增加人民幣49.4百萬元，及(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣12.0百萬元，部分被貿易應收款項增加人民幣19.5百萬元所抵銷。

於2022年，經營活動所用現金淨額為人民幣112.9百萬元。我們的經營活動所用現金淨額歸因於除稅前虧損人民幣500.1百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣467.0百萬元調整，再經營運資金變動調整，主要包括(i)應計費用及其他應付款項減少人民幣33.5百萬元，主要因COVID-19疫情影響，代客運站及客運公司收取的票款相關的應付款項減少，(ii)預付款項、按金及其他應收款項增加人民幣16.3百萬元，主要由於(1)我們向客運站預付票價，導致應收票價款項增加，及(2)我們就數字化及業務解決方案項目作出預付款項，令購買服務／貨品的預付款項增加，及(iii)我們擴大數字化及業務解決方案業務，令貿易應收款項增加人民幣25.1百萬元，部分被我們增加數字化及業務解決方案業務的採購而令貿易應付款項及應付票據增加人民幣7.2百萬元所抵銷。

有關經營現金流變動相關原因方面的主要原因，請參閱「－我們的財務狀況－節選財務狀況表項目的說明」。

財務資料

投資活動(所用)／所得現金淨額

截至2025年6月30日止六個月，投資活動所得現金淨額為人民幣22.1百萬元，主要是由於贖回理財產品，部分被支付購買理財產品的款項所抵銷。

於2024年，投資活動所用現金淨額為人民幣70.8百萬元，主要是由於我們就購入短期性結構產品支付購買理財產品的款項。請參閱本文件附錄一會計師報告附註21。

於2023年，投資活動所得現金淨額為人民幣38.2百萬元，主要是由於理財產品到期後贖回的所得款項。

於2022年，投資活動所得現金淨額為人民幣100.4百萬元，主要是由於理財產品到期後贖回的所得款項，部分被我們就購入短期結構性產品支付購買理財產品的款項所抵銷。

融資活動所得／(所用)現金淨額

截至2025年6月30日止六個月，融資活動所用現金淨額為人民幣6.7百萬元，主要包括(i)銀行貸款所得款項人民幣12.6百萬元及(ii)分派予非控股權益人民幣3.8百萬元，部分被償還銀行貸款人民幣12.6百萬元所抵銷。

於2024年，融資活動所得現金淨額為人民幣9.4百萬元，主要包括銀行貸款所得款項。

於2023年，融資活動所用現金淨額為人民幣3.8百萬元，主要包括已付租金本金部分及向非控股權益分配的股利。

於2022年，融資活動所用現金淨額為人民幣3.0百萬元，主要包括已付租金本金部分。

財務資料

若干主要綜合財務狀況表項目的討論

下表載列我們的綜合財務狀況表概要。

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
	(人民幣千元)			(未經審核)	
非流動資產	72,544	69,056	76,909	74,841	74,225
流動資產					
存貨	31,111	29,773	29,065	18,829	19,396
合約資產	3,174	407	3,808	3,335	3,024
貿易應收款項及應收票據	52,061	66,953	55,414	70,246	65,397
預付款項、按金及其他應收款項	45,298	52,980	35,228	30,734	37,353
其他流動資產	47,464	3,204	62,673	38,709	45,390
受限制現金	2,779	60	9,211	10,316	1,746
現金及現金等價物	96,580	171,497	85,934	83,794	70,358
流動資產總值	278,467	324,874	281,333	255,963	242,664
流動負債					
借款	—	—	15,000	14,999	14,999
貿易應付款項	44,672	56,713	76,151	85,062	75,859
應計開支及其他應付款項	96,611	146,029	144,192	127,241	119,867
合約負債	23,978	22,649	10,166	6,115	6,551
租賃負債	1,044	3,238	1,896	2,141	2,172
向投資者發行的贖回權	1,645,281	2,109,335	2,476,302	2,554,318	2,583,213
流動負債總額	1,811,586	2,337,964	2,723,707	2,789,876	2,802,661
流動負債淨額	1,533,119	2,013,090	2,442,374	2,533,913	2,559,997
非流動負債	2,249	1,831	3,943	3,174	3,139
負債淨額	1,462,824	1,945,865	2,369,408	2,462,246	2,488,911
非控股權益	24,516	24,100	21,769	18,406	18,236

我們的流動負債淨額保持相對穩定，截至2025年6月30日及2025年7月31日分別為人民幣2,533.9百萬元及人民幣2,560.0百萬元。

我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣2,442.4百萬元增加至截至2025年6月30日的人民幣2,533.9百萬元，主要由於本集團的隱含估值增加導致向投資者發行的贖回權增加人民幣78.0百萬元。

財務資料

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣2,013.1百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣2,442.4百萬元，主要由於(i)本集團的隱含估值增加導致向投資者發行的贖回權的賬面值增加人民幣367.0百萬元，及(ii)現金及現金等價物減少人民幣85.6百萬元，部分被其他流動資產增加人民幣59.5百萬元(此乃由於我們購買理財產品)所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣1,533.1百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣2,013.1百萬元，主要是由於(i)本集團的隱含估值增加導致向投資者發行的贖回權的賬面值增加人民幣464.1百萬元；(ii)應計開支及其他應付款項增加人民幣49.4百萬元，主要是由於(A)因COVID-19疫情後乘客流量恢復，代客運站及客運公司收取的票款相關的應付款項增加；(B)我們就欠繳社會保險及住房公積金供款作出撥備而導致應計工資及福利增加。請參閱「業務－法律程序及合規－合規事宜－住房公積金及社會保險」，及(iii)主要由於我們於2023年減購理財產品，令其他流動資產減少人民幣44.3百萬元，部分被現金及現金等價物增加人民幣74.9百萬元所抵銷，這主要由於(A)理財產品到期時贖回及(B)我們的業務擴張。

我們負債淨額於往績記錄期間的波動主要是由於上文所討論各期間的流動部分出現波動所致。

我們的負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣1,945.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣2,369.4百萬元，主要是由於期內虧損及全面收益總額人民幣426.1百萬元所致。我們的負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣1,462.8百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣1,945.9百萬元，主要是由於年內虧損及全面收益總額人民幣482.3百萬元所致。我們的負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣2,369.4百萬元增加至截至2025年6月30日的人民幣2,462.2百萬元，主要是由於期內虧損及全面收益總額人民幣89.6百萬元所致。

財務資料

節選財務狀況表項目的說明

物業及設備

我們的物業及設備主要包括租賃裝修、辦公設備及裝置、運營設備及車輛。租賃裝修主要涉及內部裝飾、空間規劃、設施升級及安裝空調。辦公設備及裝置主要涉及計算機、大屏、投影儀和打印機。運營設備主要涉及自助售票機及閘機。車輛主要涉及為日常用途及運送貨物而購買的車輛，以及為租賃目的而購買的車輛。下表載列截至所示日期物業及設備明細：

	截至12月31日			截至
	2022年	2023年	2024年	6月30日
				2025年
	(人民幣千元)			
物業及設備				
租賃裝修.....	68	20	571	527
辦公設備及裝置.....	852	699	570	455
運營設備.....	4,658	2,317	1,438	1,109
車輛.....	299	4,665	3,482	2,892
總計.....	<u>5,877</u>	<u>7,701</u>	<u>6,061</u>	<u>4,983</u>

我們的物業及設備由截至2022年12月31日的人民幣5.9百萬元增加31.0%至截至2023年12月31日的人民幣7.7百萬元，主要是由於我們為網約車業務增購車輛用作向司機出租車輛，部分被運營設備折舊導致運營設備減少所抵銷。

我們的物業及設備由截至2023年12月31日的人民幣7.7百萬元減少20.8%至截至2024年12月31日的人民幣6.1百萬元，主要是由於車輛及運營設備折舊。

我們的物業及設備由截至2024年12月31日的人民幣6.1百萬元減少18.0%至截至2025年6月30日的人民幣5.0百萬元，主要是由於車輛及運營設備折舊，以及處置部分運營設備。

財務資料

使用權資產

我們的使用權資產主要反映我們通過租約使用辦公場所的權利。我們訂立的租約一般為固定期限兩年至四年。租約按個別情況協商，載列不同的付款條款及條件。

我們的使用權資產由截至2022年12月31日的人民幣1.8百萬元增加103.9%至截至2023年12月31日的人民幣3.6百萬元，主要是由於隨著COVID-19疫情消退我們為擴充業務而租用更多物業。

我們的使用權資產由截至2023年12月31日的人民幣3.6百萬元增加62.5%至截至2024年12月31日的人民幣5.8百萬元，主要與我們總部搬遷有關。

我們的使用權資產於截至2024年12月31日及2025年6月30日保持相對穩定，分別為人民幣5.8百萬元及人民幣5.3百萬元。

無形資產

我們的無形資產主要包括軟件著作權、專利與非專利技術及我們購買的特許經營權。無形資產以成本減累計攤銷（在估計可使用年限有限的情況下）及減值虧損列賬。該特許經營權指浙江省公路運輸管理中心授予的「道路客運統一網絡售票系統信息服務平台」的連續經營權。特許經營權的總期限為五年，特許經營權的使用期限直至2024年12月31日。截至最後實際可行日期，經營「道路客運統一網絡售票系統信息服務平台」不再需要取得特許經營權。

我們的無形資產由截至2022年12月31日的人民幣17.6百萬元減少36.4%至截至2023年12月31日的人民幣11.2百萬元，主要是由於2023年撥備攤銷人民幣6.4百萬元所致。我們的無形資產由2023年12月31日的人民幣11.2百萬元減少49.2%至截至2024年12月31日的人民幣5.7百萬元，主要由於2024年的撥備攤銷人民幣5.6百萬元所致。我們的無形資產由截至2024年12月31日的人民幣5.7百萬元減少至截至2025年6月30日的人民幣4.7百萬元，主要由於撥備攤銷所致。

財務資料

非金融資產減值（商譽除外）

我們於各相關年度或期間評估是否有任何非金融資產減值跡象。當有跡象表明其賬面值可能無法悉數收回時，會對該等非金融資產進行減值測試。當資產或現金產生單位（現金產生單位）的賬面值超過其可收回金額（即其公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者）時，即存在減值。使用價值乃基於估計未來現金流量按照反映當時市場對貨幣時間值及資產或現金產生單位特定風險的評估的除稅前折現率貼現至其現值。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們未確認任何非金融資產減值。

商譽

我們的商譽主要來自我們於2019年4月收購山西暢捷55.0%股權及於2021年8月完成收購恒生長運後取得58.17%股權後預期將產生的顯著協同效應。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們的商譽保持穩定，為人民幣38.3百萬元。

包含商譽的現金產生單位的減值測試

企業合併中所得的商譽在收購時分配至恒生長運和山西暢捷的現金產生單位，具體如下：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
恒生長運.....	35,493	35,493	35,493	35,493
山西暢捷.....	2,830	2,830	2,830	2,830
	<u>38,323</u>	<u>38,323</u>	<u>38,323</u>	<u>38,323</u>

財務資料

現金產生單位的可收回金額是根據使用價值計算而釐定。本集團聘請了獨立專業估值師協助計算。這些計算使用基於管理層批准的五年期財務預算的現金流量預測。估計可收回金額所用的關鍵假設如下：

	截至12月31日		
	2022年	2023年	2024年
	(人民幣千元)		
恒生長運			
預測期內年收入增長率 ⁽¹⁾	8.2%-52.4%	5.2%-14.8%	5.0%-10.0%
淨利潤率	13.0%-24.7%	21.8%-23.5%	17.4%-28.9%
預測期後的增長率 ⁽²⁾	2.20%	2.20%	1.70%
除稅前折現率	17.74%	18.02%	16.53%
山西暢捷			
預測期內年收入增長率 ⁽¹⁾	8.0%-17.4%	5.0%-18.5%	5.0%-12.7%
淨利潤率	5.4%-21.5%	3.0%-21%	5.9%-15.6%
預測期後的增長率 ⁽²⁾	2.20%	2.20%	1.70%
除稅前折現率	17.02%	16.96%	16.60%

附註：

- (1) 用於釐定收入年增長率價值的基準乃基於過往年度的平均增長率以及未來五年的估計銷量及價格增長。
- (2) 五年期以後的現金流量是用估計的加權平均增長率推算得出，與行業報告中的預測一致。

財務資料

通過從各現金產生單位的可收回金額中扣除賬面值計算出的淨空如下。

	截至12月31日		
	2022年	2023年	2024年
	(人民幣千元)		
恒生長運.....	14,492	20,343	11,860
山西暢捷.....	916	1,831	702

截至2025年6月30日，本公司董事認為恒生長運及山西暢捷的業務並無重大變化，因此認為截至2025年6月30日無需進行減值評估。

下表分別列示於所示日期，在所有其他變量保持不變下，各關鍵假設的合理可能變動對恒生長運現金產生單位和山西暢捷現金產生單位商譽減值測試的影響：

	截至12月31日		
	2022年	2023年	2024年
	(人民幣千元)		
淨空變動額－恒生長運			
預計利潤減少5%	4,720	4,707	4,132
折現率增加1%	5,947	5,432	5,267
淨空變動額－山西暢捷			
預計利潤減少5%	520	493	425
折現率增加1%	714	699	559

財務資料

存貨

我們的存貨主要包括商品存貨及在製品。我們的存貨通常涉及數字化及業務解決方案，特別是為執行客戶特定數字化項目而購買的設備。商品存貨主要包括已採購但尚未分配至任何特定項目的存貨，而在製品存貨主要包括已分配至進行中項目的存貨。下表載列截至所示日期存貨明細：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
商品存貨	10,869	12,133	5,162	4,649
在製品	20,765	18,803	24,453	14,730
減：存貨撇減	(523)	(1,163)	(550)	(550)
總計	<u>31,111</u>	<u>29,773</u>	<u>29,065</u>	<u>18,829</u>

我們的存貨保持相對穩定，截至2022年12月31日為人民幣31.1百萬元，而截至2023年12月31日為人民幣29.8百萬元。

我們的存貨保持相對穩定，截至2023年12月31日為人民幣29.8百萬元，而截至2024年12月31日為人民幣29.1百萬元。

我們的存貨由截至2024年12月31日的人民幣29.1百萬元減少至截至2025年6月30日的人民幣18.8百萬元，主要是由於部分項目已完成。

下表載列我們於所示期間的數字化及業務解決方案業務的存貨周轉天數。

	截至12月31日止年度			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
存貨周轉天數 ⁽¹⁾	194.0	155.4	125.0	101.9

附註：

- (1) 數字化及業務解決方案業務的存貨周轉天數根據相關年度數字化及業務解決方案業務的年初及年末存貨餘額平均值除以該年度數字化及業務解決方案業務的收入成本再乘以365而計算得出。

財務資料

於往績記錄期間，我們的存貨周轉天數有所減少，主要是由於我們加強存貨控制。

截至2025年7月31日，我們截至2025年6月30日的存貨中人民幣0.8百萬元或4.3%已於其後使用。我們認為我們的存貨不存在重大不可變現淨值問題，因為(i)大多數存貨是按已簽訂合同的實際安排進行採購且其合同價格大於賬面價值；(ii)我們的數字化及業務解決方案業務擁有穩定的長期客戶；及(iii)於往績記錄期間各期間末，大部分存貨期間的不可變現淨值大於賬面價值，因此我們並無記錄重大撇銷。對於其他存貨，包括長賬齡存貨，我們已根據未使用存貨的不可變現淨值確認減值虧損。

下表載列我們截至所示日期的存貨賬齡分析。

	截至12月31日			截至
	2022年	2023年	2024年	6月30日
				2025年
	(人民幣千元)			
1至90天	9,414	8,716	9,336	6,308
91天至180天	4,113	2,074	5,813	2,065
181天至365天	127	3,275	8,041	6,448
1年以上	17,457	15,708	5,875	4,008
總計	<u>31,111</u>	<u>29,773</u>	<u>29,065</u>	<u>18,829</u>

合約資產

我們的合約資產主要包括若干客戶從其就數字化及業務解決方案付款中扣除並持有一段時間的質保金。該質保金用以確保若干項目的質量，將在一段時間後根據若干條件（如我們所交付項目的質量獲該等客戶接受）退還。

我們的合約資產由截至2022年12月31日的人民幣3.2百萬元減少87.5%至截至2023年12月31日的人民幣0.4百萬元，主要是由於隨著時間的推移質保金退還給我們且我們積極減少與客戶溝通減少質保金安排。我們的合約資產由截至2023年12月31日的人民幣0.4百萬元大幅增加至截至2024年12月31日的人民幣3.8百萬元，主要是由於若干項目交付並由客戶驗收，以及其部分付款被預扣作為質保金。我們的合約資產於截至2024年12月31日及2025年6月30日保持相對穩定，分別為人民幣3.8百萬元及人民幣3.3百萬元。

財務資料

截至2025年7月31日，我們截至2025年6月30日合約資產（不包括呆賬撥備）中的人民幣0.3百萬元或4.0%已隨後獲認證。

貿易應收款項及應收票據

我們的貿易應收款項及應收票據主要為應收客戶款項，主要來自客運服務板塊以及數字化及業務解決方案板塊。下表載列截至所示日期的貿易應收款項及應收票據明細：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
應收票據.....	6,160	8,399	3,900	1,045
貿易應收款項				
— 關聯方	21,513	22,323	11,363	15,856
— 第三方	34,310	47,899	54,376	68,089
小計	61,983	78,621	69,639	84,990
減：呆賬撥備	(9,922)	(11,668)	(14,225)	(14,744)
總計	<u>52,061</u>	<u>66,953</u>	<u>55,414</u>	<u>70,246</u>

我們的貿易應收款項及應收票據由截至2022年12月31日的人民幣52.1百萬元增加28.6%至截至2023年12月31日的人民幣67.0百萬元，主要是由於貿易應收款項增加，整體上與我們的業務擴張一致。具體而言，此趨勢與我們的數字化及業務解決方案業務增長一致，而我們能夠在項目完成後收款。

我們的貿易應收款項及應收票據由截至2023年12月31日的人民幣67.0百萬元減少17.3%至截至2024年12月31日的人民幣55.4百萬元，主要是由於若干客戶因我們加大收款力度而向我們作出付款，令貿易應收款項減少。

我們的貿易應收款項及應收票據增加26.7%至截至2025年6月30日的人民幣70.2百萬元，主要是由於在2025年6月前完成部分數字化及業務解決方案項目的驗收。

財務資料

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，來自關聯方的貿易應收款項分別佔我們貿易應收款項及應收票據的41.3%、33.3%、20.5%及22.6%。此主要是由於與北京凱寶進行的若干交易。北京凱寶是一家主要從事提供資訊服務的有限責任公司。我們於接近2021年年底開始與北京凱寶進行業務交易。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日，我們與北京凱寶的交易的貿易應收款項及應收票據的周轉天數分別為136天、226天、351天及194天。根據我們的經驗，北京凱寶通常在收到其終端客戶的付款後不久即與我們結算付款。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年6月30日，我們分別向凱寶收回截至同日的累計貿易應收款項的52.5%、74.2%、91.9%及87.1%。於往績記錄期間及截至本文件日期，我們並無與北京凱寶有任何未付款項的情況。由於北京凱寶的相關終端客戶為大型國有企業，且基於北京凱寶結算紀錄，我們預計北京凱寶的未償還貿易應收款項及應收票據不會出現重大可收回問題。截至2025年7月31日，截至2025年6月30日的來自北京凱寶的貿易應收款項中的15.0%已於其後結清。

於往績記錄期間，我們提供予關聯方的信用期一般為360日，而我們提供予獨立第三方的信用期一般為90日。

下表載列截至所示日期的貿易應收款項及應收票據賬齡分析：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
未逾期	45,254	57,458	44,512	54,127
逾期365天內.....	4,560	5,445	9,198	16,030
逾期366天至730天.....	1,325	2,332	1,704	89
逾期730天以上.....	922	1,718	—	—
	<u>52,061</u>	<u>66,953</u>	<u>55,414</u>	<u>70,246</u>

財務資料

下表載列截至所示日期關聯方及獨立第三方應佔貿易應收款項及應收票據有關金額的賬齡分析。

	未逾期	逾期 365天以內	逾期 366天至 730天	逾期 730天以上	合計
截至2022年12月31日					
獨立第三方.....	24,540	4,460	1,294	922	31,216
關聯方	20,714	100	31	–	20,845
截至2023年12月31日					
獨立第三方.....	36,568	5,075	2,316	1,717	45,676
關聯方	20,891	370	15	–	21,276
截至2024年12月31日					
獨立第三方.....	35,441	7,695	1,363	–	44,499
關聯方	9,071	1,503	341	–	10,915
截至2025年6月30日					
獨立第三方.....	42,269	12,715	67	–	55,051
關聯方	11,858	3,315	22	–	15,195

於往績記錄期間，我們的賬齡超過365天的貿易應收款項及應收票據主要來自與我們的數字化及業務解決方案業務相關的貿易應收款項及應收票據。

於往績記錄期間，貿易應收款項及應收票據逾期及結算延期主要是由於(i)客戶的內部審核程序導致延遲，(ii)據我們了解，若干客戶的流動資金狀況受到限制及(iii)若干客戶管理層變動，導致延遲驗收所有項目。

財務資料

下表載列本集團於所示期間的貿易應收款項及應收票據周轉天數概要。

	截至12月31日止年度			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
貿易應收款項及應收 票據周轉天數 ⁽¹⁾	17.8	18.0	14.0	12.5

附註：

- (1) 本集團的貿易應收款項及應收票據周轉天數乃按本集團於有關年度／期間貿易應收款項及應收票據平均餘額除以該年度／期間收入再乘以365天（就某一年度而言）及180天（就六個月期間而言）計算得出。

由於我們不同業務分部的性質，各分部的貿易應收款項及應收票據周轉天數有顯著差異。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年6月30日，我們的數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據分別佔我們貿易應收款項及應收票據總額的67.2%、82.7%、92.4%及93.5%。下表載列我們於所示期間的數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據周轉天數。

	截至12月31日止年度			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
貿易應收款項及應收 票據周轉天數 ⁽¹⁾	165.1	152.7	183.8	199.6

附註：

- (1) 數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據周轉天數根據相關年度／期間數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據平均餘額除以該年度／期間數字化及業務解決方案業務的收入再乘以365天（就某一年度而言）及180天（就六個月期間而言）計算得出。

於2022年至2023年，數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據周轉天數有所減少，主要由於我們加大收款力度。於2024年，數字化及業務解決方案業務的貿易應收款項及應收票據周轉天數有所增加，主要是由於若干客戶的付款出現延遲。該等客戶包括北京凱寶、雲南石林旅遊集團有限公司、北京四方繼保自動化股份有限公司、客戶C及客戶D。下表載列截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日應付該等客戶的貿易應收款項及應收票據。

財務資料

	截至12月31日止年度			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			
北京凱寶.....	21.3	22.0	10.6	15.0
雲南石林旅遊集團有限公司.....	1.4	5.0	5.0	4.8
北京四方繼保自動化股份 有限公司.....	2.4	8.6	9.2	9.2
客戶C ⁽¹⁾	—	—	0.9	1.9
客戶D ⁽¹⁾	—	1.7	10.0	16.0
總計	<u>25.1</u>	<u>37.3</u>	<u>35.7</u>	<u>46.9</u>

附註：

(1) 該客戶不同意在本文件內披露其名稱。

由於數字化及業務解決方案業務的持續收入增長，貿易應收款項及應收票據周轉天數進一步增加至199.6天。

截至2025年7月31日，截至2025年6月30日的貿易應收款項及應收票據中17.4%或人民幣14.8百萬元已於其後結清。

我們定期與客戶進行對賬，以確保應收款項的可收回性。倘有任何被視為不可收回的重大潛在虧損，我們經考慮各情況後已按個別基準計提減值撥備。考慮到我們與這些客戶的長期關係及他們的背景（部分為政府機構及國有企業），信用風險保持穩定可控。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，並無重大逾期付款或違約事件。因此，董事認為，貿易應收款項及應收票據不存在重大可收回問題，且已計提足夠撥備。

財務資料

預付款項、按金及其他應收款項

我們的預付款項、按金及其他應收款項主要包括應收聚合平台網約車業務款項、項目投標及其他保證金、票價應收款項（更多詳情請參閱「業務－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」）、購買服務／商品預付款項、附屬公司管理層僱員免息墊款及本公司擬發行H股所產生的相關成本預付款項。下表載列截至所示日期的預付款項、按金及其他應收款項明細：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
應收聚合平台網約車				
業務款項.....	14,693	18,815	8,617	5,295
項目投標及其他保證金	8,133	5,819	5,769	5,939
票價保證金.....	7,776	21,943	11,043	8,823
購買服務／商品預付款項	8,605	819	1,807	752
附屬公司管理層僱員				
免息墊款.....	2,721	1,944	—	—
本公司擬發行H股所產生的				
相關成本預付款項	—	—	3,601	4,039
其他	3,440	4,142	4,892	6,137
小計	45,368	53,482	35,729	30,985
減：其他應收款項準備	(70)	(502)	(501)	(251)
總計	45,298	52,980	35,228	30,734

我們的預付款項、按金及其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣45.3百萬元增加17.0%至截至2023年12月31日的人民幣53.0百萬元，主要是由於(i)客運恢復、COVID-19疫情後節假日期間大巴車票的需求增加及部分新增客運站採用預付機制等因素，引致票價應收款項增加；(ii)隨著網約車服務業務擴展，應收聚合平台網約車服務業務款項增加。該等增幅部分被於2022年就為一名客戶購買將用於數字化及業務解決方案項目的服務／商品預付款項減少所抵銷。

財務資料

我們的預付款項、按金及其他應收款項由截至2023年12月31日的人民幣53.0百萬元減少33.5%至截至2024年12月31日的人民幣35.2百萬元，主要由於(i)應收聚合平台網約車業務款項減少，主要是由於2023年12月底與2024年12月底的剩餘待結算金額存在差異，原因為我們一般每週結算；及(ii)票價應收款項減少，因為某一客戶減少預付款項金額。

我們的預付款項、按金及其他應收款項由截至2024年12月31日的人民幣35.2百萬元減少12.8%至截至2025年6月30日的人民幣30.7百萬元，主要由於(i)應收聚合平台網約車業務款項減少人民幣3.3百萬元，理由是我們結清了部分應收款項；及(ii)票價保證金減少人民幣2.2百萬元，整體上與聯網售票服務收入減少一致。

截至2025年7月31日，截至2025年6月30日的預付款項、按金及其他應收款項中50.3%或人民幣15.6百萬元已於其後結清。

貿易應付款項及應付票據

我們的貿易應付款項及應付票據主要包括應付關聯方及第三方的貿易應付款項及應付票據，該等款項涉及(i)與網約車服務業務有關的司機服務費及運力夥伴費，及(ii)為數字化及業務解決方案業務採購設備。下表載列截至所示日期的貿易應付款項及應付票據明細：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
應付以下各方的貿易應付款項及 應付票據：				
— 關聯方	353	455	191	791
— 第三方	44,319	56,258	75,960	84,271
	<u>44,672</u>	<u>56,713</u>	<u>76,151</u>	<u>85,062</u>

我們的貿易應付款項及應付票據由截至2022年12月31日的人民幣44.7百萬元增加27.0%至截至2023年12月31日的人民幣56.7百萬元，並進一步增加34.3%至截至2024年12月31日的人民幣76.2百萬元，總體上與網約車服務業務增長一致。我們的貿易應付款項及應付票據進一步增加11.7%至截至2025年6月30日的人民幣85.1百萬元，主要由於數字化及業務解決方案業務採購的相關貿易應付款項及應付票據有所增加。

財務資料

截至2025年7月31日，截至2025年6月30日的貿易應付款項及應付票據中9.0%或人民幣7.6百萬元已於其後結清。

下表載列我們截至所示日期貿易應付款項及應付票據的賬齡分析：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
一年內	44,672	56,713	76,151	85,062
	<u>44,672</u>	<u>56,713</u>	<u>76,151</u>	<u>85,062</u>

下表載列於所示期間的平均貿易應付款項周轉天數。

	截至12月31日止年度			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
貿易應付款項及應付票據				
周轉天數 ⁽¹⁾	<u>19.7</u>	<u>16.5</u>	<u>15.8</u>	<u>16.7</u>

附註：

- (1) 貿易應付款項及應付票據周轉天數乃根據相關年度的貿易應付款項及應付票據平均結餘除以該年度收入成本，再乘以365計算。

截至2022年、2023年及2024年12月31日，我們的貿易應付款項周轉天數減少主要是由於我們及時向供應商付款以維持合作關係。我們的貿易應付款項周轉天數略增至16.7天，我們認為此乃正常波動。

財務資料

應計開支及其他應付款項

我們的應計開支及其他應付款項主要包括代客運站和客運企業收取的票價、聯網售票服務業務若干OTA預收票款（詳情請參閱「業務－客運服務－聯網售票服務－定價及收入模式」）、應計工資及福利、其他應付稅項及其他。下表載列我們截至所示日期的應計開支及其他應付款項明細。

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
代客運站和客運企業收取的票價 ..	48,172	81,370	64,907	63,239
OTA預收款	8,001	7,050	8,233	1,092
應計工資及福利	34,160	46,447	55,831	54,097
其他應付稅項	1,957	5,326	5,903	5,116
應付[編纂]開支	—	—	6,027	1,819
其他	4,321	5,836	3,291	1,878
總計	<u>96,611</u>	<u>146,029</u>	<u>144,192</u>	<u>127,241</u>

我們的應計開支及其他應付款項由截至2022年12月31日的人民幣96.6百萬元增加51.2%至截至2023年12月31日的人民幣146.0百萬元，主要是由於(i)因COVID-19疫情後客運量恢復，代客運站及客運公司收取的票款相關的應付款項增加；(ii)我們就欠繳社會保險及住房公積金供款作出撥備而導致應計工資及福利增加。請參閱「業務－法律程序及合規－合規事宜－住房公積金及社會保險」。

我們的應計開支及其他應付款項維持相對穩定，截至2023年12月31日為人民幣146.0百萬元，而截至2024年12月31日為人民幣144.2百萬元。我們的應計開支及其他應付款項由截至2024年12月31日的人民幣144.2百萬元減少至截至2025年6月30日的人民幣127.2百萬元，主要是由於代客運站及客運公司收取的票款減少人民幣1.7百萬元，原因是我們已結清部分有關開支；及應付[編纂]減少人民幣4.2百萬元，原因是我們已支付若干開支。

財務資料

截至2025年7月31日，我們截至2025年6月30日的應計開支及其他應付款項中的55.3%或人民幣70.4百萬元已隨後結清。

合約負債

我們的合約負債主要指數字化及業務解決方案業務的客戶的預付款。下表載列我們截至所示日期的合約負債明細：

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
收取自客戶的預付款	23,978	22,649	10,166	6,115

我們的合約負債由截至2022年12月31日的人民幣24.0百萬元減少5.5%至截至2023年12月31日的人民幣22.6百萬元，並減少55.1%至截至2024年12月31日的人民幣10.2百萬元，並進一步減少39.8%至截至2025年6月30日的人民幣6.1百萬元，主要是由於完成某個數字化及業務解決方案項目並隨後確認收入。

截至2025年7月31日，截至2025年6月30日的合約負債中有7.7%或人民幣0.5百萬元已確認為收入。

向投資者發行的贖回權

我們向投資者發行的贖回權主要包括與向我們的[編纂]授出贖回權有關的金融負債。有關更多資料，請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]」及本文件附錄一會計師報告附註28。

我們向投資者發行的贖回權由截至2022年12月31日的人民幣1,645.3百萬元增加28.2%至截至2023年12月31日的人民幣2,109.3百萬元，且其後增加17.4%至截至2024年12月31日的人民幣2,476.3百萬元，主要原因是於往績記錄期間前向若干[編纂]授出贖回權及向投資者發行的贖回權賬面值變動。我們向投資者發行的贖回權由截至2024年12月31日的人民幣2,476.3百萬元增加3.1%至截至2025年6月30日的人民幣2,554.3百萬元，主要原因是本公司隱含估值有所上升。

財務資料

債務

下表載列我們截至所示日期的債務明細。

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
					(未經審核)
			(人民幣千元)		
流動部分：					
銀行貸款.....	—	—	15,000	14,999	14,999
租賃負債.....	1,044	3,238	1,896	2,141	2,172
向投資者發行的贖回權	1,645,281	2,109,335	2,476,302	2,554,318	2,583,213
非流動部分：					
租賃負債.....	428	732	3,562	2,863	2,840
總計	<u>1,646,753</u>	<u>2,113,305</u>	<u>2,496,760</u>	<u>2,574,321</u>	<u>2,603,224</u>

銀行貸款及其他借款

截至2022年、2023年及2024年12月31日、2025年6月30日及7月31日，我們須償還的銀行貸款如下：

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
					(未經審核)
			(人民幣千元)		
1年內	—	—	15,000	14,999	14,999
總計	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>15,000</u>	<u>14,999</u>	<u>14,999</u>

截至2025年7月31日，我們有三筆無抵押銀行貸款及其他借款合共人民幣10.0百萬元，年利率分別為3.35%、2.10%及3.00%；以及一筆人民幣5.0百萬元的有抵押銀行借款，固定年利率分別為3.7%及3.10%。截至2025年7月31日，我們有未動用銀行融資人民幣14.4百萬元。董事確認，截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月以及直至2025年7月31日，根據我們與各貸款人訂立的適用借款協議，我們並無嚴重違反任何契諾，亦無受到重大財務契諾的規限。

財務資料

租賃負債

我們的租賃負債與我們就辦公室租賃的物業有關。

下表載列我們截至所示日期租賃負債的現值：

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
					(未經審核)
			(人民幣千元)		
租賃負債：					
流動	1,044	3,238	1,896	2,141	2,172
非流動	428	732	3,562	2,863	2,840
總計	1,472	3,970	5,458	5,004	5,012

我們的租賃負債由截至2022年12月31日的人民幣1.5百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣4.0百萬元，主要是由於COVID-19疫情消退且我們為擴充業務而租用額外物業。我們的租賃負債由截至2023年12月31日的人民幣4.0百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣5.5百萬元，主要由於我們於2024年總部搬遷有關。我們的租賃負債保持相對穩定，截至2024年12月31日、2025年6月30日及2025年7月31日分別為人民幣5.5百萬元、人民幣5.0百萬元及人民幣5.0百萬元。

債務聲明

截至2025年7月31日（即就本債務聲明而言的最後實際可行日期）營業時間結束時，我們並無任何銀行透支，亦無在往績記錄期間及截至最後實際可行日期期間在獲取銀行貸款及其他借款方面遇到任何困難、亦無拖欠支付銀行貸款及其他借款或違反契約的情況。

截至2025年7月31日，除上文所披露者外，我們並無任何其他已發行或未償還或已獲授權或以其他方式建立但未發行的借款、押記、按揭、債權證或債務證券，或其他類似債務、租購及融資租賃承擔、承兌負債、承兌信貸、任何擔保或其他重大或有負債。

自2025年7月31日起直至本文件日期，我們的借款及租賃負債保持相對穩定，董事確認，我們的債務及或有負債並無任何重大變動。

財務資料

關聯方交易

於往績記錄期間，我們訂立多項關聯方交易。董事認為附錄一會計師報告附註34所載的關聯方交易乃按公平原則進行，並無扭曲我們的經營業績或使我們的過往業績無法反映我們的未來表現。

截至最後實際可行日期，我們與關聯方的所有非貿易結餘均已結清。

資本開支

於往績記錄期間，我們的資本開支包括購買物業及設備的付款及購買無形資產的付款。下表載列我們於所示期間的資本開支。

	截至12月31日			截至 6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
購買物業及設備的付款	(3,255)	(5,119)	(1,031)	(154)
購買無形資產的付款	(90)	—	(83)	—
總計	<u>(3,345)</u>	<u>(5,119)</u>	<u>(1,114)</u>	<u>(154)</u>

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日，我們的資本開支分別為人民幣3.3百萬元、人民幣5.1百萬元、人民幣1.1百萬元及人民幣0.2百萬元。

我們預期我們於2025年的資本開支將主要包括用於購買辦公設備和軟件。我們擬以現有現金結餘、經營活動及融資活動所得現金以及[編纂][編纂]為未來資本開支提供資金。有關更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」一節。我們可能會根據我們的持續業務需求重新分配用於資本開支及長期投資的資金。

資本承擔

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們並無任何重大合約及資本承擔。截至最後實際可行日期，我們的資本承擔並無重大變動。

財務資料

或有負債

截至最後實際可行日期，我們的或有負債並無重大變動。

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們未無訂立任何資產負債表外安排。

主要財務比率

	截至12月31日止年度／截至該日			截至6月30日 止六個月／ 截至該日
	2022年	2023年	2024年	2025年
收入增長率.....	不適用	47.9%	32.2%	24.4%
毛利率 ⁽¹⁾	6.6%	7.1%	3.5%	4.1%
經調整虧損率(非國際財務報告 準則計量) ⁽²⁾	6.2%	1.5%	2.5%	1.0%
淨虧損率 ⁽³⁾	61.2%	40.0%	26.7%	9.9%
流動比率 ⁽⁴⁾	0.2	0.1	0.1	0.1
速動比率 ⁽⁵⁾	0.1	0.1	0.1	0.1
資產負債比率 ⁽⁶⁾	516.7%	594.0%	761.4%	844.3%

附註：

- (1) 毛利率指年／期內毛利佔該年度／期間收入的百分比。
- (2) 經調整虧損率(非國際財務報告準則計量)指年／期內經調整虧損(非國際財務報告準則計量)佔該年度收入的百分比。有關經調整虧損(非國際財務報告準則計量)的詳情，請參閱「－非國際財務報告準則計量」。
- (3) 淨虧損率指年／期內淨虧損佔該年度／期間收入的百分比。
- (4) 流動比率乃以截至所示日期的流動資產除以流動負債計算得出。
- (5) 速動比率乃以截至所示日期的流動資產減存貨及購買服務／商品的預付款項除以流動負債計算得出。
- (6) 資產負債比率乃以截至所示日期的總負債除以總資產計算得出。

有關影響我們於相關年度內的經營業績的因素的討論，請參閱本節「－經營業績」及「－非國際財務報告準則計量」。

財務資料

有關財務風險的定量及定性披露

我們面臨正常業務過程中產生的信貸、流動資金及利率風險。我們管理及監察該等風險，以確保及時有效地採取適當措施。有關我們財務風險管理的詳細說明，請參閱本文件附錄一會計師報告附註32。

信貸風險

信貸風險指交易對手違反其合約責任導致本集團蒙受財務損失的風險。我們的信貸風險主要來自貿易應收款項、按金及其他應收款項。由於交易對手為本集團認為信貸風險低的銀行及金融機構，故我們面臨現金及現金等價物以及受限制現金產生的信貸風險有限。

有關詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註32(a)。

流動資金風險

我們管理流動資金的目標是維持充足的現金及現金等價物以償還到期負債。我們的政策是定期監察其流動資金需求，以確保其維持充足的現金儲備、來自主要金融機構的充足承諾資金，或保留足夠的融資安排以滿足其短期及長期的流動資金需求。本集團內的個別經營實體負責其自身的現金管理，包括籌集貸款以滿足預期現金需求，當借款超過若干預定授權水平時，須經本公司董事會批准。

有關我們金融負債的合約到期日的更多詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註32(b)。

利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。我們的利率風險主要源自按固定利率發出的銀行貸款及租賃負債。我們目前並無減輕利率風險的利率對沖政策；然而，管理層監控利率風險敞口，並在有需要時考慮對沖重大利率風險。董事認為，由於當前市場利率相對較低且穩定，且所有計息金融負債均為固定利率借款，現金流利率風險的敞口並不重大。因此，並未作出敏感性分析。

財務資料

請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註32(c)。

公允價值計量

其他流動資產的公允價值乃與理財產品的預期回報率有關，此乃根據與銀行簽訂的合約折現預期未來現金流量計算。

我們設有穩健的投資管理政策。我們定期檢討並更新我們的投資管理目標。於往績記錄期間，我們主要投資於短期理財產品以優化使用閒置現金。由於管理層的投資管理經驗相對有限，我們預期將投資限制在此類短期理財產品及結構性存款以控制風險。於往績記錄期間，所有投資決策均已獲我們的首席財務官及總裁批准。展望未來，我們預期投資目標將主要包括期限不超過一年的短期投資工具。人民幣50百萬元以上的投資需經董事會批准，人民幣50百萬元以下的投資則需經董事長批准。我們計劃主要專注於保本及流動性高的投資產品。此外，我們計劃專注於由商業銀行及其設立及控制的金融機構發行的產品。我們對理財產品的投資將遵守上市規則第十四章的規定。

股息

自本公司註冊成立以來，本公司概無建議、派付或宣派任何股息。我們並無任何股息政策以於可預見的未來宣派或派付任何股息。

[編纂]完成後，我們可在組織章程細則允許的情況下，以現金或股份或兩者組合方式分派股息。任何建議分派股息須由董事會制定，並須經股東批准。日後宣派或派付任何股息的決定以及任何股息的金額將取決於多項因素，包括我們的盈利及財務狀況、經營要求、資本要求、業務前景、宣派及派付股息的法定、監管及合約限制，以及董事可能認為重要的任何其他因素。

概不保證將於任何年度宣派或分派任何金額的股息。目前，我們無意於[編纂]後採納正式股息政策或固定股息分派比率。

財務資料

中國法律規定僅能從根據中國會計原則計算的年度溢利中派付股息。經考慮上述事項後，由於我們錄得負債淨額，我們於某一年度未必有足夠或任何可分派溢利向股東分派股息。根據我們的組織章程細則，倘我們減少註冊資本以彌補虧損，則我們僅可於法定公積金和任意公積金的累計金額達到註冊資本的50%後方可派付股息。中國法律顧問確認，根據中國法律，我們在未來獲得的純利，須先用於彌補過往累計虧損，此後須將純利的10%轉撥法定公積金，直至有關金額達到註冊資本的50%以上。因此，如上所述，我們在(i)全數彌補過往累計虧損；及(ii)將充足純利轉撥法定公積金後，方可宣派股息。

可供分派儲備

截至2025年6月30日，我們並無任何可供分派予股東的可供分派儲備。

[編纂]

假設[編纂]未獲行使，[編纂]為每股[編纂][編纂]（即[編纂]的中位數），我們預期將產生約[編纂][編纂][編纂]的[編纂]（包括[編纂]及費用總額、聯交所[編纂]費用、交易徵費及聯交所交易費、法律及其他專業費用以及印刷費及與[編纂]有關的所有其他開支），包括(i)[編纂]開支（包括[編纂]及其他開支約[編纂]）及(ii)非[編纂]開支約[編纂]，包括(a)法律顧問及申報會計師費用及開支約[編纂]及(b)其他費用及開支約[編纂]，佔[編纂][編纂]約[編纂]。[編纂]約[編纂]預期將於我們的綜合損益表扣除，而約[編纂]預期將於[編纂]後資本化並從權益中扣除。上述[編纂]為最後實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有所不同。

根據上市規則第13.13至13.19條作出的披露

我們的董事確認，除本文件另有披露外，截至最後實際可行日期，概無任何情況導致須根據上市規則第13.13至13.19條作出披露。

財 務 資 料

[編纂]經調整有形資產淨值報表

以下根據上市規則第4.29條編製的本集團[編纂]經調整有形資產淨值報表僅供說明用途，載於下文以說明[編纂]對截至2025年6月30日本公司權益股東應佔綜合有形負債淨額的影響，猶如[編纂]已於2025年6月30日進行。

編製本[編纂]經調整有形資產淨值報表僅供說明用途，且由於其假設性質，未必能真實反映截至2025年6月30日或[編纂]後任何未來日期的本集團財務狀況。

詳情請參閱本文件附錄二。

無重大不利變動

經進行董事認為適當的充分盡職調查工作及審慎周詳考慮後，董事確認，直至本文件日期，我們的財務、營運或貿易狀況或前景自2025年6月30日（即本文件附錄一會計師報告所載我們的綜合財務報表的最後一個報告期末日期）起並無重大不利變動，且自2025年6月30日起並無發生任何事件會對本文件附錄一會計師報告所載的資料產生重大影響。

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－我們的戰略」。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即每股[編纂]所述[編纂]至[編纂]的[編纂]範圍的中位數），且[編纂]未獲行使，我們估計，我們將自[編纂]收取[編纂]約[編纂]百萬[編纂]（經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]及其他費用及開支）。

我們目前擬將[編纂][編纂]用作以下用途：

1. 約[編纂]或[編纂]將用於通過擴大我們的產品及服務範圍以及優化團隊架構來加強我們的業務運營能力，其中：
 - (i) 約[編纂]或[編纂]將用於增聘合資格員工。我們計劃於2028年前合共聘請113名員工。我們的招聘計劃詳情如下。

職位	預計僱用的 員工人數	學歷要求	預期年資
開發經理.....	5	主修電腦科學等相關領域的學士或以上學歷	超過5年
區域營運經理.....	3	主修營銷及工商管理等相關領域的學士或以上學歷	3至5年
Java開發人員.....	39	主修電腦科學等相關領域的學士或以上學歷	3至5年
業務經理.....	2	主修營銷及工商管理等相關領域的學士或以上學歷	3至5年
城市經理.....	12	副學士或以上學歷	3至5年

未來計劃及[編纂]

職位	預計僱用的 員工人數	學歷要求	預期年資
司機／車輛管理專員....	23	副學士或以上學歷	1至2年
業務專員.....	14	副學士或以上學歷	1至2年
營運專員.....	11	主修新聞、傳播及廣告等相關領域的副學士或 以上學歷	1至2年
客戶服務人員.....	4	副學士或以上學歷	1至2年

- (ii) 約[編纂]或[編纂]將用於發展我們的線下服務能力。尤其是，我們預計將建立多家365之家為網約車服務業務及定制化客運服務業務提供服務。基於我們在客運行業的經驗，我們認識到僅依靠線上渠道及運力夥伴管理司機存在局限。從長遠來看，結合線下服務，我們可以建立信任、增加黏性及降低成本。就網約車服務業務而言，365之家可提供司機招募服務、知識及技能培訓，而我們計劃逐漸實施其他定制服務，以提升司機與我們合作的體驗。就我們的定制化客運服務業務而言，我們計劃利用365之家為乘客提供檢票及候車區服務，同時為司機提供多種服務。我們計劃在早期發展階段按業務發展狀況及各地區的特定需求，優先將各365之家重點放在一個特定的業務分部。隨著我們業務擴張，我們計劃將365之家用於其他業務分部。我們擬於2027年前特別就網約車服務業務建立13家365之家、特別就定制客運服務業務建立五家365之家，以及就同時提供該兩項業務建立六家365之家。特別是，我們計劃於多個城市（包括但不限於長春及呼和浩特）建立365之家。我們相信，365之家提供的服務對於提升司機體驗和增加彼等對我們的黏性而言至關重要，並對我們的經營及財務表現產生有利影響。有關詳情，請參閱「業務－我們的戰略」。我們預期會產生與租金、員工及營銷活動相關的成本。

未來計劃及[編纂]

- (iii) 約[編纂]或[編纂]將用於客運服務業務，方式為擴張新服務路線，並部署軟件、硬件及設備，如機場及火車站的自助售票機等。
 - (iv) 約[編纂]或[編纂]將投資於技術以提高營運效率。具體而言，我們擬通過應用AI技術增強我們的客戶服務系統。我們亦計劃根據業務發展需要購買更多雲計算服務。
 - (v) 約[編纂]或[編纂]將用於發展自動駕駛業務。我們擬加強與自動駕駛出租車合作夥伴（包括汽車製造商及自動駕駛技術提供商）的合作運營，並逐步增加自動駕駛出租車業務的廣告活動量。我們計劃於日後關注中國自動駕駛行業的發展，並考慮投資研發相關的平台。
 - (vi) 約[編纂]或[編纂]將用於就我們的數字化及業務解決方案業務取得專業資格及能力認證。
 - (vii) 約[編纂]或[編纂]將用於在更多地區建立合作以加強我們城市出行綜合旅遊服務平台的地理覆蓋範圍。
2. 約[編纂]或[編纂]將用於收購、投資及戰略聯盟機會，其中：
- (i) 為進一步提升我們的競爭力，我們計劃尋求對我們的業務發展及營運具有重大戰略意義及互補性的戰略聯盟、投資及收購機會。過往，我們曾受益於此類戰略投資及收購。例如，直至最後實際可行日期，我們收購恒生長運（一家專注於在浙江省市場提供聯網售票服務及定制客運服務的客運企業）的約58.17%股權。此外，我們收購安徽皖美（一家專注於在安徽省市場提供聯網售票服務、定制客運服務及數字化及業務解決方案的客運企業）的約39.83%股權。更多資料請參閱「歷史、發展及公司架構－重大收購、出售及合併」。我們相信，戰略收購是我們快速進入特定市場和利用我們現有的運營及技術能力整

未 來 計 劃 及 [編 纂]

合當地資源的一種高效且有效的方式。具體而言，我們計劃將業務擴展至安徽、雲南、山東、遼寧、河南、福建、湖南、四川、重慶等省份。我們戰略性瞄準該等地理位置，是因為我們尚未在該等地區全面開展聯網售票業務。我們將評估及執行投資及收購機會，以補充及擴展我們的業務格局，例如擴大我們的地理覆蓋範圍及提高我們的盈利能力。我們基於多項標準評估潛在收購目標，包括：

- **行業：**就我們的客運服務業務而言，我們的主要目標為參與省級平台運營的公司或擁有大規模業務運營的公司（如在多個城市開展業務的公司）。我們將以當地市場佔有率達50%或以上的公司為主要目標。就網約車服務業務而言，我們的主要目標為擁有經營許可證及在我們指定的重點城市開展業務的公司或尚未取得《網絡預約出租汽車經營許可證》的城市。
- **財務表現：**我們的主要目標為已實現盈利或在盈虧平衡點附近小幅波動的公司。我們會對以輕資產模式運營的公司感興趣。其中，就客運服務業務而言，我們的主要目標為年收入超過人民幣10百萬元且已實現盈利或預計在短期內會實現盈利的公司。就網約車服務業務而言，我們的主要目標為在盈虧平衡點附近小範圍波動的公司。此外，我們將進行必要的盡職審查以避免潛在的隱性債務，從而確保目標公司的良好財務狀況。
- **區域影響：**我們的主要目標為於各自區域市場處於領先地位的公司。
- **管理經驗：**我們的主要目標為管理團隊經驗豐富且專業的公司。
- **組織架構：**我們的主要目標為擁有精簡高效人員編制的公司。

未來計劃及[編纂]

基於我們在中國道路運輸行業的多年經驗、資源、人脈，同時根據弗若斯特沙利文的資料，市場上有足夠數目的合適目標符合我們的收購計劃。截至最後實際可行日期，我們並未就收購訂立任何意向書或協議，亦未確定任何明確收購目標。

3. 約[編纂]或[編纂]將用於提升我們的品牌知名度，其中：

(i) 約[編纂]或[編纂]將用於我們的網約車服務業務推廣。具體而言，

- 我們計劃與行業協會合作進行品牌推廣，以提升我們在行業合作夥伴及司機中的品牌形象。
- 我們計劃增加傳統廣告的訂閱量，包括(1)在微信公眾號、生活時尚應用程序及在線社區投放網絡廣告，重點是按若干地點的旅客偏好提供定制信息，以產生重大影響力；(2)在全國具有影響力的旅遊相關微信公眾號投放網絡廣告；及(3)在交通樞紐、樓宇及汽車投放線下廣告。
- 我們計劃增加在聚合平台上投放的廣告並向乘客派發優惠券以留住更多乘客。
- 我們計劃加強與自動駕駛出租車合作夥伴（包括汽車製造商及自動駕駛技術提供商）的合作，並逐步增加自動駕駛出租車業務的廣告活動量。

(ii) 約[編纂]或[編纂]將用於我們客運服務業務的推廣及營銷活動。具體而言，

- 我們預計與領先的OTA展開一系列合作，從而在領先的OTA平台投放廣告以獲取更廣泛的曝光率。我們旨在(1)加強我們現有企業客戶及乘客的黏性；(2)招攬潛在企業客戶和乘客；(3)增加我們的市場份額；

未來計劃及[編纂]

- 我們計劃增加各種其他渠道的廣告投放，包括(1)信息及內容平台、搜索引擎、社交媒體平台及報紙等傳統媒體；及(2)在汽車及汽車座套上投放線下廣告；
 - 我們預計將增加自營社交媒體賬戶及區域性公路運輸平台的運營開支；及
 - 我們計劃向乘客派發更多優惠券，以留住現有乘客並吸引新乘客。
- (iii) 約[編纂]或[編纂]將用於籌備我們的城市出行綜合旅遊服務平台。憑藉我們與地方政府、行業監管機構及業務合作夥伴的現有業務網絡關係，我們打算：
- 逐步開展面向公眾的城市出行綜合旅遊服務平台的運營。截至2025年6月30日，我們有超過20個城市出行綜合旅遊服務平台處於早期開發階段，涵蓋哈爾濱、昆明、蘭州、武漢、長春、大理、開封、商丘、天水及淄博等城市。我們過去一直在整合來自地方政府、行業監管機構及業務夥伴的資源並制定可行的經營計劃。我們的城市出行綜合旅遊服務平台旨在利用政府支持及我們在中國交通行業的專業知識，為公眾提供網約車、租車、包車及其他聚合出行服務等交通服務以及涵蓋餐飲、娛樂、購物及其他綜合旅遊服務等的其他服務。
 - 製作介紹我們業務的短視頻，並與意見領袖合作，通過其直播或社交媒體推廣我們的服務。
 - 在我們的城市出行綜合旅遊服務平台派發優惠券及開展其他會員活動。

未來計劃及[編纂]

4. 約[編纂]或[編纂]將用於提升我們的研發能力，其中：

- (i) 約[編纂]或[編纂]將用於招聘更多研發人員，以進一步加強我們的研發能力。我們相信人才是我們業務可持續發展的關鍵。為有效推進及實現我們的研發目標，我們致力於：
 - 增加核心研發人員薪酬以維護團隊穩定。
 - 增加AI及大數據等關鍵新技術應用的研發人員人數。具體而言，我們預期僱傭30名人員。我們的僱傭對象主要面向經驗豐富的AI算法工程師、AI架構師、大數據架構師、產品經理及程序員。
 - 增加處於發展階段的業務的研發人員人數。
- (ii) 約[編纂]或[編纂]將用於加強我們的研發基礎設施，包括租賃第三方雲空間及購買軟件及硬件。我們計劃持續投資於研發，以提升我們在大數據分析、雲技術及AI解決方案方面的能力，並預期產生相關軟件及硬件成本，乃主要關於(1)虛擬主機、虛擬數據存儲及帶寬；及(2)電子地圖服務和AI計算能力。

我們預計按照以下時間線開發新技術：

- 於2025年，我們預計搭建知識庫系統及AI-Agent平台，為賦能各類旅遊產品提供技術基礎。
- 於2025年，我們預計開發面向司機的AI-Agent服務系統，利用AI-Agent平台提高司機獲取服務的及時性和質量，同時提升司機的服務能力及網約車業務的整體競爭力。

未來計劃及[編纂]

- 於2025年，我們預計著手開發旅遊機器人，重點關注兩個系統：售前機器人，將利用AI-Agent技術為終端客戶提供出行規劃服務；售後機器人，將涉及搭建智能客服系統，為乘客提高服務質量。
 - 於2026年，我們預計開發新一代知識庫系統，以增強大數據場景下的實時數據分析能力，進而提升運營人員對業務需求的響應能力。
5. 約[編纂]或[編纂]將用於升級我們的內部系統及辦公環境，例如升級我們的財務系統及OA系統、更新我們的辦公軟件及硬件、增加我們的辦公室及相關辦公設備的數量，以適應我們的業務擴張以及我們計劃招聘人員。
6. 約[編纂]或[編纂]將用作營運資金及其他一般公司用途。

倘[編纂]定為[編纂]的上限或[編纂]的下限，[編纂][編纂]將增加或減少至約[編纂]及[編纂]。倘[編纂][編纂]高於或低於預期，我們將按比例調整就上述用途分配的[編纂]。

倘[編纂]獲悉數行使，假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即所述[編纂]範圍的中位數），我們將收取[編纂][編纂]百萬[編纂]（經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]以及其他費用及開支）。我們擬按比例將額外[編纂]用於上述用途。

倘[編纂][編纂]並未即時用於上述用途，且在適用法律法規允許的情況下，我們將僅將該等[編纂]存入持牌商業銀行的短期計息賬戶及／或其他認可金融機構（定義見證券及期貨條例或其他司法權區的適用法例及規例）。倘上述[編纂]有任何重大變動，我們將遵照上市規則作出適當公告。

[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]

[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]

[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]

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-80頁所載為本公司申報會計師畢馬威會計師事務所（香港執業會計師）發出的報告全文，以供收錄於本文件。



就歷史財務資料向盛威時代科技股份有限公司董事及中信建投（國際）融資有限公司出具的會計師報告

緒言

本所（以下簡稱「我們」）就載列於第I-3至I-80頁的盛威時代科技股份有限公司（「貴公司」）及其附屬公司（統稱「貴集團」）的歷史財務資料出具報告，該等歷史財務資料包括於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的 貴集團綜合財務狀況表及 貴公司財務狀況表、截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2025年6月30日止六個月（「往績記錄期間」）的綜合損益及其他全面收益表、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「歷史財務資料」）。第I-3至I-80頁所載歷史財務資料為本報告不可或缺的部分，經編製乃為載入 貴公司日期為[日期]有關 貴公司H股在香港聯合交易所有限公司主板首次[編纂]的文件（「文件」）內。

董事就歷史財務資料的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註1所載的編製及呈列基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為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」）發佈的香港投資通函呈報準則第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。該準則規定我們須遵守道德準則並計劃及開展工作，以就歷史財務資料是否存在重大錯誤陳述作出合理保證。

附錄一

會計師報告

我們的工作涉及執执行程序以獲取與歷史財務資料金額及披露事項有關的憑證。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1所載的編製及呈列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價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們所獲得的憑證能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

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1所載編製及呈列基準真實而中肯地反映 貴公司及 貴集團於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30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。

審閱末段期間相應財務資料

我們已審閱 貴集團末段期間相應財務資料，當中包括截至2024年6月30日止六個月的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表以及其他說明資料（「末段期間相應財務資料」）。 貴公司董事負責根據歷史財務資料附註1所載編製及呈列基準編製及呈列末段期間相應財務資料。我們的責任是根據我們的審閱就末段期間相應財務資料作出結論。我們依據香港會計師公會頒佈的香港審閱聘用準則第2410號「由實體的獨立核數師執行的中期財務資料審閱」進行審閱。審閱主要包括對負責財務及會計事務的人員作出查詢，並應用分析性及其他審閱程序。審閱範圍遠較根據香港審計準則進行審核的範圍為小，故不能令我們保證將知悉在審核中可能發現的所有重大事項。因此，我們並不發表審核意見。根據我們的審閱，就會計師報告而言，我們並無發現任何事項致使我們相信末段期間相應財務資料在各重大方面並無根據歷史財務資料附註1所載編製及呈列基準編製。

附 錄 一

會 計 師 報 告

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例須呈報事項

調整

在編製歷史財務資料時，概無對第I-3頁界定的相關財務報表作出調整。

股息

我們提述歷史財務資料附註31(b)，當中說明 貴公司並無就往績記錄期間派付股息。

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

[日期]

歷史財務資料

下文所載為構成本會計師報告其中一部分的歷史財務資料。

作為歷史財務資料基礎的 貴集團於往績記錄期間的綜合財務報表（「相關財務報表」），已由畢馬威華振會計師事務所（特殊普通合伙）根據香港會計師公會發佈的香港審計準則進行審計。

附錄一

會計師報告

綜合損益及其他全面收益表

(以人民幣列示)

	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
收入	4	815,974	1,206,493	1,594,393	726,176	903,359
收入成本		(761,904)	(1,120,600)	(1,538,377)	(700,717)	(866,271)
毛利		54,070	85,893	56,016	25,459	37,088
其他收入淨額	5	7,123	3,272	5,990	5,726	1,727
銷售及營銷開支		(45,087)	(47,902)	(47,701)	(20,391)	(19,591)
一般及行政開支		(26,037)	(23,943)	(38,052)	(10,737)	(13,379)
研發開支		(44,793)	(32,730)	(34,256)	(16,002)	(16,559)
貿易應收款項、其他應收款項 及合約資產的減值虧損		(572)	(4,755)	(2,532)	(1,583)	(819)
經營虧損		(55,296)	(20,165)	(60,535)	(17,528)	(11,533)
財務成本	6(a)	(154)	(201)	(458)	(157)	(576)
分佔聯營公司(虧損)/利潤		(2,644)	1,438	1,181	382	430
向投資者發行的贖回權的 賬面值變動	28	(442,037)	(464,054)	(366,967)	(267,568)	(78,016)
除稅前虧損	6	(500,131)	(482,982)	(426,779)	(284,871)	(89,695)
所得稅	7	684	722	718	348	70
年/期內虧損及 全面收益總額		(499,447)	(482,260)	(426,061)	(284,523)	(89,625)
以下各項應佔：						
貴公司權益股東		(497,168)	(483,075)	(425,650)	(285,451)	(90,095)
非控股權益		(2,279)	815	(411)	928	470
年/期內虧損及 全面收益總額		(499,447)	(482,260)	(426,061)	(284,523)	(89,625)
每股虧損						
－基本及攤薄(人民幣元)	10	(7.18)	(6.98)	(6.15)	(4.12)	(1.30)

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表

(以人民幣列示)

	附註	於12月31日			於6月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產					
物業及設備.....	11	5,877	7,701	6,061	4,983
使用權資產.....	12	1,753	3,574	5,809	5,335
無形資產.....	13	17,561	11,173	5,672	4,726
於聯營公司的權益.....	15	9,030	8,285	21,044	21,474
商譽.....	16	38,323	38,323	38,323	38,323
		72,544	69,056	76,909	74,841
流動資產					
存貨.....	17	31,111	29,773	29,065	18,829
合約資產.....	18	3,174	407	3,808	3,335
貿易應收款項及應收票據.....	19	52,061	66,953	55,414	70,246
預付款項、按金及其他應收款項.....	20	45,298	52,980	35,228	30,734
其他流動資產.....	21	47,464	3,204	62,673	38,709
受限制現金.....	22	2,779	60	9,211	10,316
現金及現金等價物.....	22	96,580	171,497	85,934	83,794
		278,467	324,874	281,333	255,963
流動負債					
銀行貸款及其他借款.....	26	—	—	15,000	14,999
貿易應付款項及應付票據.....	23	44,672	56,713	76,151	85,062
累計開支及其他應付款項.....	24	96,611	146,029	144,192	127,241
合約負債.....	25	23,978	22,649	10,166	6,115
租賃負債.....	27	1,044	3,238	1,896	2,141
向投資者發行的贖回權.....	28	1,645,281	2,109,335	2,476,302	2,554,318
		1,811,586	2,337,964	2,723,707	2,789,876
流動負債淨額.....		(1,533,119)	(2,013,090)	(2,442,374)	(2,533,913)
總資產減流動負債.....		(1,460,575)	(1,944,034)	(2,365,465)	(2,459,072)
非流動負債					
租賃負債.....	27	428	732	3,562	2,863
遞延稅項負債.....	29	1,821	1,099	381	311
		2,249	1,831	3,943	3,174
負債淨額.....		(1,462,824)	(1,945,865)	(2,369,408)	(2,462,246)

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附 錄 一

會 計 師 報 告

	附註	於12月31日			於6月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資本及儲備.....	31				
實繳資本／股本.....		69,205	69,205	69,205	69,205
儲備		(1,556,545)	(2,039,170)	(2,460,382)	(2,549,857)
貴公司權益股東應佔虧絀總額.....		(1,487,340)	(1,969,965)	(2,391,177)	(2,480,652)
非控股權益.....		24,516	24,100	21,769	18,406
虧絀總額.....		(1,462,824)	(1,945,865)	(2,369,408)	(2,462,246)

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

貴公司財務狀況表

(以人民幣列示)

	附註	於12月31日			於6月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產					
物業及設備.....	11	5,395	2,827	2,321	2,013
使用權資產.....	12	941	2,550	4,496	3,786
無形資產.....	13	885	76	149	149
於附屬公司的投資.....	14	101,370	104,285	113,194	113,354
於聯營公司的權益.....	15	7,877	5,904	17,639	17,926
		<u>116,468</u>	<u>115,642</u>	<u>137,799</u>	<u>137,228</u>
流動資產					
存貨.....	17	29,503	23,266	8,213	8,464
合約資產.....	18	3,138	380	3,543	2,765
貿易應收款項及應收票據.....	19	42,331	57,361	40,644	51,561
預付款項、按金及其他應收款項.....	20	38,843	32,973	56,004	47,327
其他流動資產.....	21	5,671	2,678	890	485
現金及現金等價物.....	22	54,720	58,197	41,591	27,664
		<u>174,206</u>	<u>174,855</u>	<u>150,885</u>	<u>138,266</u>
流動負債					
銀行貸款.....	26	–	–	15,000	11,591
貿易應付款項及應付票據.....	23	18,162	18,754	26,908	41,600
累計開支及其他應付款項.....	24	73,059	89,023	91,860	66,159
合約負債.....	25	21,746	17,140	5,196	4,711
租賃負債.....	27	697	2,440	1,399	1,320
向投資者發行的贖回權.....	28	1,645,281	2,109,335	2,476,302	2,554,318
		<u>1,758,945</u>	<u>2,236,692</u>	<u>2,616,665</u>	<u>2,679,699</u>
流動負債淨額		<u>(1,584,739)</u>	<u>(2,061,837)</u>	<u>(2,465,780)</u>	<u>(2,541,433)</u>
總資產減流動負債		<u>(1,468,271)</u>	<u>(1,946,195)</u>	<u>(2,327,981)</u>	<u>(2,404,205)</u>
非流動負債					
租賃負債.....	27	108	634	2,967	2,317
遞延稅項負債.....		20	–	–	–
		<u>128</u>	<u>634</u>	<u>2,967</u>	<u>2,317</u>
負債淨額		<u>(1,468,399)</u>	<u>(1,946,829)</u>	<u>(2,330,948)</u>	<u>(2,406,522)</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附 錄 一

會 計 師 報 告

	附註	於12月31日			於6月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資本及儲備.....	31				
股本		69,205	69,205	69,205	69,205
儲備		(1,537,604)	(2,016,034)	(2,400,153)	(2,475,727)
虧絀總額.....		<u>(1,468,399)</u>	<u>(1,946,829)</u>	<u>(2,330,948)</u>	<u>(2,406,522)</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合權益變動表

(以人民幣列示)

	貴公司權益股東應佔					非控股 權益	虧絀總額
	實繳資本 ／ 股本	股份溢價	其他儲備	累計虧損	總計		
	人民幣千元 附註31(c)	人民幣千元 附註31(d)	人民幣千元 附註31(e)	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2022年1月1日的結餘.....	69,205	–	(12,171)	(1,053,663)	(996,629)	26,395	(970,234)
截至2022年12月31日止 年度的權益變動							
年內虧損及全面收益總額.....	–	–	–	(497,168)	(497,168)	(2,279)	(499,447)
改制為股份有限公司.....	–	171,415	(606,965)	435,550	–	–	–
確認以股份為基礎的付款..... 30	–	–	6,878	–	6,878	–	6,878
非控股股東的收購.....	–	–	(421)	–	(421)	400	(21)
於2022年12月31日的結餘.....	<u>69,205</u>	<u>171,415</u>	<u>(612,679)</u>	<u>(1,115,281)</u>	<u>(1,487,340)</u>	<u>24,516</u>	<u>(1,462,824)</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附 錄 一

會 計 師 報 告

		貴公司權益股東應佔					非控股	
		股本	股份溢價	其他儲備	累計虧損	總計	權益	虧絀總額
		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31(c)	附註31(d)	附註31(e)				
於2023年1月1日的結餘		69,205	171,415	(612,679)	(1,115,281)	(1,487,340)	24,516	(1,462,824)
截至2023年12月31日								
止年度的權益變動								
年內(虧損)/利潤及全面收益								
總額		—	—	—	(483,075)	(483,075)	815	(482,260)
確認以股份為基礎的付款	30	—	—	450	—	450	—	450
分派予非控股權益		—	—	—	—	—	(1,231)	(1,231)
於2023年12月31日的結餘		<u>69,205</u>	<u>171,415</u>	<u>(612,229)</u>	<u>(1,598,356)</u>	<u>(1,969,965)</u>	<u>24,100</u>	<u>(1,945,865)</u>
		貴公司權益股東應佔					非控股	
		股本	股份溢價	其他儲備	累計虧損	總計	權益	虧絀總額
		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31(c)	附註31(d)	附註31(e)				
於2024年1月1日的結餘		69,205	171,415	(612,229)	(1,598,356)	(1,969,965)	24,100	(1,945,865)
截至2024年12月31日止年度								
的權益變動								
年內虧損及全面收益總額		—	—	—	(425,650)	(425,650)	(411)	(426,061)
確認以股份為基礎的付款	30	—	—	4,572	—	4,572	—	4,572
分派予非控股權益		—	—	—	—	—	(2,053)	(2,053)
對非控股股東的收購		—	—	(134)	—	(134)	133	(1)
於2024年12月31日的結餘		<u>69,205</u>	<u>171,415</u>	<u>(607,791)</u>	<u>(2,024,006)</u>	<u>(2,391,177)</u>	<u>21,769</u>	<u>(2,369,408)</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

		貴公司權益股東應佔					非控股權益	虧絀總額
		股本	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	人民幣千元	人民幣千元
		附註31(c)	附註31(d)	附註31(e)				
於2025年1月1日的結餘.....		69,205	171,415	(607,791)	(2,024,006)	(2,391,177)	21,769	(2,369,408)
截至2025年6月30日止六個月的								
權益變動								
期內(虧損)/利潤及全面收益								
總額.....		-	-	-	(90,095)	(90,095)	470	(89,625)
確認以股份為基礎的付款.....	30	-	-	620	-	620	-	620
分派予非控股權益.....		-	-	-	-	-	(3,833)	(3,833)
於2025年6月30日的結餘.....		<u>69,205</u>	<u>171,415</u>	<u>(607,171)</u>	<u>(2,114,101)</u>	<u>(2,480,652)</u>	<u>18,406</u>	<u>(2,462,246)</u>
		貴公司權益股東應佔					非控股權益	虧絀總額
		股本	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	人民幣千元	人民幣千元
		附註31(c)	附註31(d)	附註31(e)				
(未經審核)								
於2024年1月1日的結餘.....		69,205	171,415	(612,229)	(1,598,356)	(1,969,965)	24,100	(1,945,865)
截至2024年6月30日止六個月的								
權益變動								
期內(虧損)/利潤及全面收益								
總額.....		-	-	-	(285,451)	(285,451)	928	(284,523)
確認以股份為基礎的付款.....	30	-	-	225	-	225	-	225
分派予非控股權益.....		-	-	-	-	-	(2,053)	(2,053)
於2024年6月30日的結餘.....		<u>69,205</u>	<u>171,415</u>	<u>(612,004)</u>	<u>(1,883,807)</u>	<u>(2,255,191)</u>	<u>22,975</u>	<u>(2,232,216)</u>

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合現金流量表

(以人民幣列示)

		截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	附註	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		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
(未經審核)						
經營活動						
經營(所用)／所得現金	22(b)	(112,898)	40,606	(24,174)	4,856	(17,542)
經營活動(所用)／所得現金淨額		(112,898)	40,606	(24,174)	4,856	(17,542)
投資活動						
已到期理財產品的所得款項		185,540	63,828	72,067	14,766	147,280
收購理財產品的付款		(80,972)	(21,200)	(130,200)	(67,421)	(125,000)
購買物業及設備的付款		(3,255)	(5,119)	(1,031)	(527)	(154)
購買無形資產的付款		(90)	–	(83)	–	–
聯營公司投資現金流淨額		(840)	650	(11,578)	(11,578)	–
投資活動所得／(所用)現金淨額		100,383	38,159	(70,825)	(64,760)	22,126
融資活動						
銀行貸款所得款項	22(c)	–	10,000	25,000	10,000	12,599
償還銀行貸款	22(c)	–	(10,000)	(10,000)	(10,000)	(12,600)
收回向一間附屬公司一名管理層僱員 提供的免息墊款	22(c)	234	777	1,944	136	–
已付租金的本金部分	22(c)	(3,080)	(3,231)	(2,722)	(2,255)	(1,037)
已付租金的利息部分	22(c)	(107)	(151)	(231)	(140)	(136)
分派予非控股權益	22(c)	–	(1,231)	(2,053)	(2,053)	(3,833)
收購非控股權益(「非控股權益」) 的付款		(21)	–	(1)	–	–
已付利息	22(c)	–	(12)	(172)	(5)	(391)
[編纂]付款		–	–	(2,329)	–	(1,326)
融資活動(所用)／所得現金淨額		(2,974)	(3,848)	9,436	(4,317)	(6,724)

隨附附註構成歷史財務資料的一部分。

附 錄 一

會 計 師 報 告

		截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	附註	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		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
		(未經審核)				
現金及現金等價物(減少)/增加						
淨額		(15,489)	74,917	(85,563)	(64,221)	(2,140)
年／期初現金及現金等價物	22(a)	112,069	96,580	171,497	171,497	85,934
年／期末現金及現金等價物	22(a)	96,580	171,497	85,934	107,276	83,794

附錄一

會計師報告

歷史財務資料附註

1 歷史財務資料的編製及呈列基準

1.1 一般資料

盛威時代科技股份有限公司（「貴公司」，前稱盛威時代科技集團有限公司（「盛威有限公司」），於2012年9月28日在中華人民共和國（「中國」）成立，並於2022年8月31日由有限責任公司改制為股份有限公司。貴公司由姜生喜先生控制。

貴公司及其附屬公司（統稱「貴集團」）主要在中國從事城際道路客運服務及同城網約車服務。

貴公司截至2022年及2023年12月31日止年度的法定財務報表乃按照中國財政部頒佈的《企業會計準則》編製，並由北京中潤會計師事務所有限責任公司審核。貴公司截至2024年12月31日止年度的法定財務報表按照中國財政部頒佈的企業會計準則編製，並經北京永勤會計師事務所有限公司審核。

截至本報告日期，貴公司將以下私人公司視為主要附屬公司，該等公司對本集團的財務表現作出了相對重要貢獻：

公司名稱	註冊成立／ 成立地點及日期	註冊／實繳資本	貴公司應佔 權益百分比		主要業務
			直接	間接	
浙江恒生運網絡科技 有限公司 (附註(i) 及附註(ii))	中國 2015年9月6日	人民幣32,727,273元／ 人民幣32,727,273元	58.17%	—	聯網售票服務
昆明盛智易聯科技 有限公司 (附註(i) 及附註(iii))	中國 2018年4月16日	人民幣10,000,000元／ 人民幣10,000,000元	100%	—	網約車服務

附註：

- i 該等實體均為在中國設立的有限責任公司。該等實體的正式名稱為中文。英文名稱僅供識別。
- ii 該附屬公司截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的財務報表已由浙江浙經天策會計師事務所有限公司審核。
- iii 該附屬公司截至2023年12月31日止年度及截至2024年12月31日止年度的財務報表分別經北京中潤會計師事務所有限責任公司及北京永勤會計師事務所有限公司審核。截至2022年12月31日止年度並無發佈經審核法定財務報表。

貴集團旗下所有公司均已採納12月31日為其財政年度的結算日。

附錄一

會計師報告

歷史財務資料乃根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒佈的所有適用國際財務報告準則會計準則編製。所採納重大會計政策資料的進一步詳情載於附註2。

國際會計準則理事會已頒佈多項新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則。就編製歷史財務資料而言，貴集團已於往績記錄期間採納所有適用的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則，任何尚未對2025年1月1日開始的會計期間生效的新準則或詮釋除外。已頒佈但2025年1月1日開始的會計期間尚未生效的經修訂及新訂會計準則及詮釋載於附註35。

歷史財務資料亦符合香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則的適用披露條文。

下文所載會計政策已貫徹應用於歷史財務資料所呈列的所有期間。

末段期間相應財務資料乃按歷史財務資料所採納的相同編製及呈列基準編製。

於2025年6月30日，貴集團的負債淨額為人民幣2,462百萬元，流動負債淨額為人民幣2,534百萬元，包括向投資者發行贖回權產生的金融負債人民幣2,554百萬元。貴公司董事認為，由於有關贖回權將於貴公司H股[編纂]時終止，故預期毋須就清償因向投資者發行的贖回權產生的金融負債而付款。經考慮上文所述，連同貴公司管理層編製的自本報告日期起計未來十二個月的現金流量預測，貴公司董事認為，貴集團於未來十二個月有足夠財務資源持續經營。因此，貴公司董事信納按持續經營基準編製歷史財務資料乃屬恰當。

2 重大會計政策資料

(a) 計量基準

貴公司及貴集團的功能貨幣為人民幣（「人民幣」）。歷史財務資料以人民幣呈列及除另有說明外，所有數值均四捨五入至最接近千位（人民幣千元）。編製歷史財務資料所用的計量基準為歷史成本基準，惟債務及股本證券的其他投資按公允價值列賬（如附註2(f)所述）。

(b) 使用估計及判斷

編製符合國際財務報告準則會計準則的歷史財務資料要求管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設影響政策的應用以及資產、負債、收入及開支的呈報金額。有關估計及相關假設乃基於過往經驗及在有關情況下被認為合理的各種其他因素，其結果構成對不易從其他來源得出的資產及負債賬面值作出判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

持續審閱估計及相關假設。倘會計估計的修訂僅影響修訂估計的期間，則會計估計的修訂於該期間予以確認，倘修訂影響當前及未來期間，則會計估計的修訂於修訂期間及未來期間予以確認。

管理層在應用國際財務報告準則會計準則時作出的對歷史財務資料有重大影響的判斷以及估計不確定性的主要來源於附註3中討論。

(c) 附屬公司及非控股權益

附屬公司指貴集團控制的實體。倘貴集團因參與某實體的營運而獲得或有權享有其可變回報，並能夠運用其對實體的權力影響該等回報，則貴集團控制該實體。附屬公司的財務報表由控制權開始之日起計入綜合財務報表，直至控制權終止之日為止。

附錄一

會計師報告

集團內公司間結餘及交易，以及因集團內公司間交易所產生的任何未變現收益及支出（外幣交易損益除外）均全數撇銷。集團內公司間交易所產生的未變現虧損僅在無出現減值跡象的情況下按與未變現收益相同的方式撇銷。

就各業務合併而言，貴集團可選擇按公允價值或按非控股權益（「非控股權益」）於附屬公司可識別資產淨值中所佔比例計量任何非控股權益。非控股權益於綜合財務狀況表權益中與貴公司股東應佔權益分開呈列。非控股權益應佔貴集團業績於綜合損益及其他全面收益表賬面呈列，作為年內損益總額及全面收益總額在非控股權益與本公司權益持有人之間的分配結果。

貴集團於附屬公司的權益變動不會導致喪失控制權，則作為權益交易入賬。當貴集團失去對附屬公司的控制權時，其將終止確認有關附屬公司的資產及負債以及任何相關非控股權益及其他權益組成部分。由此產生的任何收益或虧損於損益內確認。失去控制權當日仍保留於該前附屬公司的任何權益按公允價值計量。

於貴公司財務狀況表內，於一間附屬公司的投資乃按成本減去減值虧損列賬（見附註2(j)(ii)）。

(d) 聯營公司

聯營公司指貴集團或貴公司對其財務及經營政策具有重大影響力（但無控制權或共同控制權）的實體。

於聯營公司的權益以權益法入賬，初步按成本確認，當中計及交易成本。隨後，綜合財務報表將計及貴集團分佔該等被投資方的損益及其他全面收益（「其他全面收益」），直至重大影響力終止之日為止。

與按權益法入賬的被投資方進行交易所產生的未變現收益與投資撇銷，惟以貴集團於被投資方的權益為限。未變現虧損僅在無出現減值跡象的情況下按與未變現收益相同的方式撇銷。

(e) 商譽

因收購業務而產生的商譽以成本減去累計減值虧損計量並於每年進行減值測試（見附註2(j)(ii)）。

(f) 其他證券投資

貴集團有關證券投資（於附屬公司及聯營公司的投資除外）的政策載列於下文。

貴集團在承諾購入／出售投資當日確認／終止確認證券投資。投資初步按公允價值加直接應佔交易成本列報，惟按公允價值計入損益的投資除外，該等投資之交易成本直接於損益內確認。有關貴集團釐定金融工具公允價值的方法的解釋，見附註32(d)。該等投資隨後根據其分類按以下方法入賬。

(i) 非股本投資

非股本投資分類為以下其中一個計量類別：

- 按攤銷成本，倘持有投資的目的為收取合約現金流量，即純粹為支付本金及利息。預期信貸虧損及使用實際利率法計算的利息收入於損益確認。任何終止確認的損益於損益確認。

附錄一

會計師報告

- 按公允價值計入其他全面收益（可劃轉），倘投資的合約現金流量僅包括本金及利息付款，且投資乃於其目的為同時收取合約現金流量及出售的業務模式中持有。預期信貸虧損及使用實際利率法計算的利息收入於損益確認，並按攤銷成本計量的金融資產的相同方式計量。公允價值與攤銷成本的差額於其他全面收益確認。當確認投資時，於其他全面收益累計的金額從權益劃轉至損益。
- 按公允價值計入損益，倘投資不符合按攤銷成本計量或按公允價值計入其他全面收益（可劃轉）的標準。投資的公允價值變動（包括利息）於損益確認。

(ii) 股本投資

於股本證券的投資分類為按公允價值計入損益，除非投資並非持作買賣用途，且於初次確認時，貴集團不可撤回地選擇指定投資為按公允價值計入其他全面收益（不可劃轉），以致公允價值的後續變動於其他全面收益確認。有關選擇乃按工具個別作出，惟僅當發行人認為投資符合權益定義時方可作出。倘特定投資出售時作出有關選擇，於公允價值儲備（不可劃轉）累計的金額轉撥至保留盈利，而非透過損益劃轉。股本證券投資產生的股息，不論分類為按公允價值計入損益或按公允價值計入其他全面收益，均於損益確認為其他收入。

(g) 物業及設備

物業及設備按成本減累計折舊及減值虧損列賬（見附註2(j)(ii)）。

報廢或出售物業及設備項目所產生的收益或虧損按出售所得款項淨額與該項目的賬面值之間的差額釐定，並於報廢或出售日期於損益中確認。

折舊乃於物業及設備項目的估計可使用年期使用直線法計算以撇銷該等項目的成本或估值，如下所示：

租賃裝修.....	租期與3年兩者中的較短者
辦公設備及傢俱.....	3-5年
經營設備.....	3 – 5年
汽車.....	4-10年

資產的可使用年期及其剩餘價值（如有）每年進行審閱。

(h) 無形資產（商譽除外）

研發成本包括直接歸屬於研發活動或可按合理基準分配至該等活動的所有成本。由於貴集團研發活動的性質，該等成本通常於項目開發階段後期（當剩餘開發成本並不重大時）方達致確認為資產的標準。因此，研究成本及開發成本一般於產生期間確認為開支。

貴集團收購的無形資產按成本減累計攤銷（倘估計可使用年期有限）及減值虧損列賬（見附註2(j)(ii)）。

附錄一

會計師報告

可使用年期有限的無形資產攤銷於資產的估計可使用年內按直線法自損益扣除。無形資產的可使用年期乃根據歷史使用模式、技術陳舊及相關權利屆滿日期等因素釐定。下列可使用年期有限的無形資產自可供使用之日起攤銷，其估計可使用年期如下：

軟件著作權.....	5至10年
專利及非專利技術.....	10年
特許經營權.....	特許經營權的年期

攤銷期間及方法每年進行審閱。

(i) 租賃資產

在合約開始日，貴集團評估合約是否為租賃或者包含租賃。如果合約中一方讓渡了在一定期間內控制一項已識別資產使用的權利以換取代價，則該合約為租賃或者包含租賃。倘客戶有權主導已識別資產的使用並自該使用獲得幾乎全部經濟利益，則已讓渡控制權。

(i) 作為承租人

倘合約包含租賃部分及非租賃部分，貴集團選擇不分拆非租賃部分，並將各租賃部分及任何相關非租賃部分作為所有租賃的單一租賃部分入賬。

於租賃開始日，貴集團確認使用權資產及租賃負債，惟對租賃期為12個月或以下的短期租賃及低價值資產租賃而言除外。於貴集團就低價值資產訂立租賃時，貴集團將決定是否按逐項租賃基準將租賃資本化。與未資本化租賃相關的租賃付款於租賃期內按系統基準確認為開支。

倘將租賃資本化，則租賃負債初步按租賃期內應付租賃付款的現值確認，並使用租賃內含利率貼現，若該利率無法輕易釐定，則使用相關增量借款利率。於初始確認後，租賃負債按攤銷成本計量，利息開支採用實際利率法計算。不取決於指數或比率的可變租賃付款不計入租賃負債的計量，而於其產生的會計期間自損益扣除。

租賃資本化時確認的使用權資產初步按成本計量，成本包括租賃負債的初始金額加上於開始日或之前作出的任何租賃付款，以及產生的任何初始直接成本。倘適用，使用權資產的成本亦包括拆卸及移除相關資產或恢復相關資產或其所在場地的估計成本，貼現至其現值，扣除已享受的任何租賃激勵。使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列賬（見附註2(j)(ii)）。折舊乃於折舊期間（為估計可使用年期或租賃期的較短者）使用直線法計算以撇銷使用權資產項目的成本。

當指數或比率變動導致未來租賃付款發生變動，或貴集團對擔保餘值項下預期應付金額的估計發生變動，或出現因重新評估貴集團是否合理確定將行使購買、延展或終止選擇權而產生的變動，則重新計量租賃負債。當以此方式重新計量租賃負債時，應當相應調整使用權資產的賬面價值，若使用權資產的賬面價值已調減至零，則相應調整計入損益。

當租賃範圍或租賃代價發生租賃合約最初未訂明的變更（「租賃變更」）且未作為一項單獨租賃進行會計處理的，亦會重新計量租賃負債。就此而言，在租賃變更生效日，按照變更後租賃付款及租賃期使用修訂後的貼現率重新計量租賃負債。

附錄一

會計師報告

於綜合財務狀況表中，長期租賃負債的即期部分被釐定為於報告期後十二個月內到期結算的合約付款的主要部分。

(ii) 作為出租人

當貴集團作為出租人時，於租賃開始時釐定各項租賃屬於融資租賃或經營租賃。倘租賃將絕大部分附帶於相關資產所有權的風險及回報轉移至承租人，則分類為融資租賃。否則，有關租賃分類為經營租賃。

當合約包含租賃及非租賃組成部分，貴集團會按相對獨立的售價基準將合約代價分配至各組成部分。經營租賃的租金收入根據附註2(t)(vi)確認。

當貴集團為中間出租人時，倘主租賃為貴集團應用附註2(i)所述豁免的短期租賃，則貴集團將該分租賃分類為經營租賃。

(j) 信貸虧損及資產減值

(i) 金融工具的信貸虧損

貴集團就按攤銷成本計量的金融資產（包括現金及現金等價物、貿易及其他應收款項、合約資產（見附註2(l)）及應收租賃款）的預期信貸虧損確認虧損撥備。

其他按公允價值計量的金融資產毋須進行預期信貸虧損評估。

預期信貸虧損的計量

預期信貸虧損為信貸虧損的概率加權估計。信貸虧損按所有預期現金差額（即根據合約應付貴集團的現金流量與貴集團預期收取的現金流量之間的差額）的現值計量。

倘貼現影響重大，則使用以下貼現率貼現預期現金差額：

- 固定利率金融資產、貿易及其他應收款項及合約資產：於初始確認時釐定的實際利率或其近似值；
- 浮動利率金融資產：即期實際利率；
- 應收租賃款：計量應收租賃款所採用的折現率；

估計預期信貸虧損時所考慮的最長期限為貴集團面臨信貸風險的最長合約期限。

於計量預期信貸虧損時，貴集團考慮無需付出過多成本或努力即可獲得的合理且有依據的資料。這包括有關過往事件、當前狀況及未來經濟狀況預測的資料。

預期信貸虧損按以下任一基準計量：

- 12個月預期信貸虧損：即報告日期後12個月內預計將因可能發生的違約事件而導致的虧損；及
- 整個存續期預期信貸虧損：即預期信貸虧損模式所適用項目的預期年期內預計將因所有可能發生的違約事件導致的虧損。

附錄一

會計師報告

貿易應收款項的虧損撥備及合約資產始終按相等於整個存續期預期信貸虧損的金額計量。該等金融資產的預期信貸虧損乃根據 貴集團的歷史信貸虧損經驗使用撥備矩陣進行估計，並就債務人的特定因素及於報告日期對當前及預測的整體經濟狀況的評估作出調整。

就所有其他金融工具而言， 貴集團確認相等於12個月預期信貸虧損的虧損撥備，除非金融工具的信貸風險自初始確認後顯著增加，在此情況下，虧損撥備按相等於整個存續期預期信貸虧損的金額計量。

信貸風險顯著增加

在評估金融工具的信貸風險自初始確認後是否已顯著增加時， 貴集團將在報告日期評估的金融工具發生違約的風險與在初始確認日期評估的金融工具發生違約的風險進行比較。於作出該重新評估時， 貴集團認為違約事件發生於：(i) 借款人不大可能向 貴集團全數支付其信貸責任，而 貴集團亦不會採取變現抵押（如有）等行動；或(ii) 金融資產逾期30天。 貴集團考慮合理且有依據的定量及定性資料，包括過往經驗及無須付出過多成本或努力即可獲得的前瞻性資料。

特別是，在評估信貸風險自初始確認後是否已顯著增加時，會考慮以下資料：

- 未能在合約到期日支付本金或利息；
- 金融工具的外部或內部信貸評級實際或預期顯著惡化（如有）；
- 債務人的經營業績實際或預期顯著惡化；及
- 技術、市場、經濟或法律環境的現有或預測變動對債務人履行其對 貴集團的責任有重大不利影響。

視乎金融工具的性質，信貸風險顯著增加的評估乃按個別基準或組合基準進行。當以組合基準進行評估時，金融工具會根據共同的信貸風險特徵（如逾期狀況及信貸風險評級）進行分組。

於各報告日期重新計量預期信貸虧損，以反映金融工具的信貸風險自初始確認以來發生的變動。預期信貸虧損金額的任何變動均會於損益中確認為減值收益或虧損。 貴集團確認所有金融工具的減值收益或虧損，並通過虧損撥備賬對其賬面值作出相應調整，惟按公允價值計入其他全面收益的債務證券投資（可劃轉）除外，其虧損撥備於其他全面收益中確認，並於公允價值儲備（可劃轉）中累計。

利息收入計算基礎

根據附註2(t)(iv)確認的利息收入按金融資產賬面總值計算，惟該金融資產為信貸減值除外，在此情況下，利息收入根據金融資產攤銷成本計算（即賬面總值減去虧損撥備）。

貴集團於各報告日期評估金融資產是否出現信貸減值。當一項或多項事件對金融資產的估計未來現金流量產生不利影響，金融資產即出現信貸減值。

金融資產信貸減值的證據包括以下可觀察事件：

- 債務人有重大財務困難；
- 違反合約，如違約或逾期事件；

附錄一

會計師報告

- 債務人很可能進入破產程序或其他債務重組；
- 對債務人造成不利影響的技術、市場、經濟或法律環境重大轉變；或
- 由於發行人的財務困難，導致證券失去活躍市場。

撤銷政策

在沒有實際可收回的前景下，金融資產賬面總值（部分或全部）會被撤銷。當貴集團確定債務人並無資產或收入來源可產生足夠的現金流量時，一般情況下會撤銷該筆金額。

其後收回之前已撤銷的資產於收回期間的損益表確認為減值撥回。

(ii) 其他非流動資產減值

於各報告日期，貴集團會審閱其非金融資產（以重估價值入賬的物業、投資物業、存貨及其他合約成本、合約資產及遞延稅項資產除外）的賬面值，以確定是否有任何減值跡象。

倘存在任何該等跡象，則會估計資產的可收回金額。商譽每年進行減值測試。就減值測試而言，資產納入持續使用產生現金流入的最小組別，該組別基本獨立於其他資產或現金產生單位（「現金產生單位」）的現金流入。業務合併產生之商譽分配至各個現金產生單位或各組現金產生單位（預期會產生合併協同效益）。

資產或現金產生單位的可收回金額為其使用價值及公允價值減出售成本之間的較高者。使用價值乃基於估計未來現金流量按照反映當時市場對貨幣時間值及資產特定風險的評估的稅前貼現率貼現至其現值。

當資產或現金產生單位的賬面值超過可收回金額，則會於損益確認減值虧損。

減值虧損於損益確認。其首先獲分配以削減現金產生單位所獲分配之任何商譽的賬面值，其後按比例削減該現金產生單位內其他資產的賬面值。

商譽的減值虧損不會撥回。就其他資產而言，倘並無確認減值虧損，僅在產生的賬面值不超過應已釐定的賬面值（扣除折舊或攤銷）的情況下撥回減值虧損。

(k) 存貨及其他合約成本

(i) 存貨

存貨是指在日常業務過程中持作出售或以將於提供服務時消耗的材料或物資的形式持有的資產。

存貨按成本與可變現淨值的較低者列賬。

成本按先進先出法計量（如適用），包括所有採購成本及將存貨運至現址和變成現狀的其他成本。

可變現淨值乃以日常業務過程中的估計售價減去銷售所需的估計成本計算。

附錄一

會計師報告

存貨出售時，其賬面值於確認相關收益期間確認為開支。

任何存貨金額撇減至可變現淨值的金額及存貨的所有虧損均在出現撇減或虧損期間確認為開支。存貨的任何撇減的任何撥回均在撥回發生期間確認為已確認為開支的存貨金額減少。

(ii) 其他合約成本

其他合約成本為自客戶獲得合約的增量成本或履行與客戶訂立的合約的成本，且未資本化為存貨。

倘獲得合約的增量成本（例如銷售佣金）與將在未來報告期間確認的收益有關，且成本預期可收回，則會資本化。獲取合約的其他成本於產生時支銷。

倘履約成本與現有合約或與可具體識別的預期合約直接相關、產生或提升未來用於提供貨品或服務的資源，並預期可收回時會資本化。否則，未資本化為存貨、物業及設備或無形資產的履約成本於產生時列作開支。資本化合約成本按成本減累計攤銷及減值虧損列賬。資本化合約成本的攤銷於確認資產有關的收益時於損益確認。

(l) 合約資產及負債

在貴集團有權無條件根據合約條款收取代價之前，於貴集團確認收益（見附註2(t)）時確認合約資產。合約資產乃評估預期信貸虧損（見附註2(j)(i)），並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項（見附註2(m)）。

倘客戶於貴集團確認相關收益之前支付代價，則確認合約負債（見附註2(t)）。倘貴集團擁有無條件權利可於貴集團確認相關收益前收取不可退還代價，亦將確認合約負債。在該等情況下，亦將確認相應的應收款項（見附註2(m)）。

(m) 貿易及其他應收款項

貴集團擁有無條件接收代價的權利時，確認應收款項。倘有關代價僅需時間推移即須到期支付，則獲得代價的權利為無條件。

不包含重大融資成分的貿易應收款項初步按其交易價格計量。所有應收款項其後採用實際利率法減信貸虧損撥備按攤銷成本列賬（見附註2(j)(i)）。

(n) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行結存及手頭現金、銀行及其他金融機構活期存款及可隨時兌換為已知金額現金且價值變動風險不大並於購入後三個月內到期的短期高流動性投資。現金及現金等價物乃根據附註2(j)(i)所載政策就預期信貸虧損進行評估。

(o) 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初始按公允價值確認。初始確認後，貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬，除非貼現影響並不重大，在此情況下，則按成本列賬。

附錄一

會計師報告

(p) 向投資者發行的贖回權

貴公司與若干投資者訂立一系列投資協議，據此 貴公司同意向該等投資者發行註冊資本，該等投資者獲授權要求 貴公司於發生特定事件時以現金贖回其實繳資本，而該等事件均並非在 貴集團的控制範圍內。

包含以現金購買 貴公司權益工具或其他金融資產的責任的合約會產生以贖回金額現值計的金融負債。因此，向投資者發行的贖回權初始確認為金融負債，按贖回金額的現值計量。於初步確認後，金融負債按攤銷成本列賬。因修訂估計合約現金流量而引致的金融負債賬面值的任何變動於損益中確認為向投資者發行的贖回權賬面值變動。

(q) 計息借款

計息借款初始按公允價值減交易成本計量。初始確認後，計息借款使用實際利率法按攤銷成本入賬。利息開支乃根據 貴集團借款成本的會計政策（見附註2(u)）確認。

(r) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及定額供款退休計劃的供款

薪金、年度花紅、有薪年假、定額供款退休計劃的供款及非貨幣福利成本乃於僱員提供有關服務的期間累計。倘付款或結算遞延且具有重大影響，則有關金額以現值列賬。

(ii) 以股份為基礎的付款

貴集團以股份為基礎的付款安排包括歷史財務資料附註30所載股份獎勵。

股份獎勵

授予僱員的股份獎勵的公允價值於授予日計量，即僱員支付的認購價與 貴公司於授予日的實繳資本公允價值之間的差額。該金額一般於獎勵的歸屬期確認為開支，並相應於權益中增加。確認為開支的金額會作出調整以反映預期將符合相關服務條件的獎勵數目，以使最終確認的金額乃按在歸屬日期符合相關服務條件的獎勵數目為基準。

倘股份獎勵的條款及條件於其歸屬前修訂，則股份獎勵的公允價值增加（緊接修訂前及緊隨修訂後計量）亦於餘下歸屬期在損益中確認。

(iii) 離職福利

離職福利於 貴集團不能撤回提供該等福利時或確認重組成本並涉及支付離職福利時（以較早者為準）確認。

(s) 所得稅

所得稅開支包括即期稅項及遞延稅項。其於損益內確認，惟與業務合併有關，或直接於權益或其他全面收益內確認的項目除外。

即期稅項包括年內應課稅收入或虧損的估計應付或應收稅項，及就過往年度應付或應收稅項作出的任何調整。應付或應收即期稅項金額為對預期支付或收取稅項金額的最佳估計，反映了與所得稅相關的任何不確定因素。其使用於報告日期頒佈或實質頒佈的稅率計量。即期稅項亦包括任何股息產生的稅項。

附錄一

會計師報告

遞延稅項資產及負債分別產生自可扣稅及應課稅暫時性差額，即就財務報告而言的資產及負債賬面值與其稅基的差額。遞延稅項資產亦來自於尚未使用的稅務虧損及尚未使用的稅務抵免。

除若干有限例外情況外，所有遞延稅項負債及所有遞延稅項資產（僅限未來可能有應課稅溢利可供抵免的相關遞延稅項資產）均會確認。支持確認從可抵扣暫時性差額所產生遞延稅項資產的未來應課稅溢利包括因撥回現有應課稅暫時性差額而產生的數額；惟有關差異必須與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，且預期在可抵扣暫時性差額預計撥回的同一期間或遞延稅項資產所產生的稅項虧損轉回或結轉的期間撥回。在決定現有應課稅暫時性差額是否足以支持確認從未動用稅項虧損及抵免所產生遞延稅項資產時，亦會採用同一標準，倘涉及同一稅務機關及同一應課稅實體，而且預期將在能夠使用稅項虧損或抵免的相同期間撥回，則予以計算在內。

有關確認遞延稅項資產及負債的有限例外情況包括不可扣稅商譽所產生的暫時性差額、不影響會計或應課稅溢利的資產或負債（惟並非屬業務合併的一部分）的初始確認以及與投資於附屬公司相關的暫時性差額（如屬應課稅差額，則僅限 貴集團可控制撥回時間，且在可見將來不大可能撥回的差額；如屬可抵扣差額，則僅限可於將來撥回的差額）。

貴集團就其租賃負債及使用權資產分別確認遞延稅項資產及遞延稅項負債。

遞延稅項的確認金額乃根據資產及負債賬面值的預期變現或結算方式使用報告期末已實施或實質實施的稅率計量。遞延稅項資產及負債不予貼現。

貴集團於各住績記錄期間末檢討遞延稅項資產的賬面值，對不再可能有足夠應課稅溢利以動用相關稅項優惠時予以扣減。當日後可能有足夠的應課稅溢利時，有關扣減將予撥回。

即期稅項結餘及遞延稅項結餘以及當中變動均分開呈列，且相互之間不予抵銷。倘 貴集團或 貴公司具有將即期稅項資產與即期稅項負債相互抵銷的法定可執行權利並符合下列額外條件，則即期稅項資產可抵銷即期稅項負債，而遞延稅項資產可抵銷遞延稅項負債：

- 就即期稅項資產及負債而言， 貴集團或 貴公司擬按淨額基準結算或變現資產並同時結清負債；或
- 就遞延稅項資產及負債而言，倘其涉及同一稅務機關就下述任何一項徵收的所得稅：
 - 同一應課稅實體；或
 - 不同應課稅實體，而該等應課稅實體於各未來期間預期有大額遞延稅項負債或資產將予償還或撥回時，擬按淨額基準變現即期稅項資產及結算即期稅項負債或同時變現資產及償還負債。

(t) 收益及其他收入

於 貴集團日常業務過程中，來自提供服務或銷售貨品的收益獲 貴集團分類為收入。

收益於服務或貨品的控制權按 貴集團預期有權獲取的承諾代價數額（不包括代表第三方收取的金額）轉移至客戶時確認。尤其是，收益不包括增值稅，並已扣除任何貿易貼現及銷售回扣。

附錄一

會計師報告

倘向客戶提供服務或貨品涉及另一方，貴集團會確定其承諾性質是否為其本身提供服務或貨品的履約責任（即貴集團作為委託人），或者安排另一方提供該等服務或貨品（即貴集團作為代理人）。這一判斷乃通過識別合約中向客戶承諾的每項特定服務或商品，並評估實體在將特定服務或商品轉讓予客戶之前是否獲得對該特定服務或商品的控制權而作出。

倘貴集團控制將由另一方提供的特定服務的權利，從而使貴集團能夠指示該方代表貴集團提供服務，或從另一方獲得商品的控制權，並隨後轉讓予客戶，則貴集團為委託人。

倘貴集團的履約責任為安排另一方提供指定服務或貨品，則為代理人。在此情況下，貴集團於指定服務或貨品轉讓予客戶之前，不控制由另一方提供的服務或貨品。倘貴集團作為代理人行事，其按淨額基準以相當於其有權收取的任何費用或佣金的金額確認收益（即為貴集團在向其他方支付費用後保留的代價淨額）。

貴集團收入確認政策的進一步詳情如下：

(i) 網約車服務

貴集團通過第三方軟件即服務（「SaaS」）平台招聘註冊司機並連接至聚合平台及其自有平台，為乘客提供網約車服務。貴集團已確定其為該等網約車服務的委託人，並將乘客視為其客戶，因為貴集團控制向乘客提供的服務。除其他事項外，貴集團在向乘客提供所承諾的服務之前對服務擁有控制權，因為其可酌情接受及拒絕乘客的訂單；其有能力指派及指示其註冊司機代表貴集團提供服務；其制定註冊司機在提供服務時須遵守的服務標準及規則；且其定期根據該等標準及規則評估註冊司機的表現；其可酌情單獨制定服務價格及其向註冊司機收取的費用；且其為根據中國相關法規及服務協議履行服務的主要責任方。

貴集團按總額基準以完成乘車服務後貴集團預期有權收取的乘車服務費金額確認收益。SaaS平台及聚合平台（其乘客通過該等平台向貴集團下達訂單）的服務成本均確認為收入成本。

貴集團亦提供其他形式的網約車服務，包括通過自有平台為乘客提供拼車服務、接收其他網約車運營商的訂單以及指派司機完成交通服務等。由於貴集團對該等服務並無控制權並以代理人身份行事，故貴集團以淨額基準於綜合損益及其他全面收益表呈列來自該等交易的收益。

(ii) 聯網售票服務及定制交通服務

(a) 售票服務

聯網售票服務和定制交通服務收益主要指票務預訂及其他相關服務收益。貴集團根據不同服務協議通過貴集團的交易及服務平台以及其他線上旅遊代理就票務服務從旅遊供應商收取佣金。所提供票務服務佣金在出票後確認，乃由於貴集團於此時履行其履約義務。貴集團在綜合損益及其他全面收益表中按淨額列示有關交易的收益，因為貴集團通常不控制旅遊供應商向乘客提供的服務，亦沒有對已取消的票務預訂承擔任何義務。

附 錄 一

會 計 師 報 告

(b) 雲端解決方案

貴集團亦為道路客運站提供運營及管理系統，並收取平台使用費。貴集團按直線法確認收益。

(iii) 數字化及業務解決方案

(a) 軟件開發

貴集團開發軟件以滿足其客戶在功能及應用方面的特定需要，該收益在客戶驗收軟件時的某一時間點確認。

(b) 硬件銷售

硬件銷售收益於客戶驗收硬件時的某一時間點確認。當貴集團承擔庫存風險時，硬件銷售收益按總額確認。否則，硬件銷售收益按淨額確認。

(c) 系統集成

系統集成服務指為客戶開發包括硬件和軟件在內的系統，如聯網售票系統及中央監控系統。系統集成服務收益主要在服務完成及客戶確認時的時間點確認。

(iv) 利息收入

利息收入於產生時，根據實際利率法採用將金融資產於預期可使用年期內的估計未來現金收入準確貼現至金融資產賬面總值的利率確認。

(v) 可行權宜方法

由於融資期為12個月或以內，故貴集團已利用國際財務報告準則第15號第63段所述可行權宜方法，並無就重大融資部分的任何影響調整代價。

貴集團亦已應用根據國際財務報告準則第15號第121(a)段的可行權宜方法，不披露與分配至原預期一年或以下的合同的剩餘履約義務的交易價格總額有關的信息。

由於攤銷期將為一年或以內，故集團亦已根據國際財務報告準則第15號第94段應用可行權宜方法，將客戶獲取成本於產生時支銷。

(vi) 經營租賃的租金收入

經營租賃的租金收入於租期內按直線法於損益中確認。所授出的租賃優惠在損益中確認為應收租賃付款淨額總額的組成部分。

(vii) 政府補助

當有合理保證將會收到政府補助且貴集團將符合其附帶條件時，政府補助初步在財務狀況表中確認。補償貴集團已產生開支的補助，在開支產生的該等期間內，按系統性基準在損益中作為其他收入確認。補償貴集團資產成本的補助在財務狀況表中作為遞延收入確認，並於其後在資產可使用年期內在損益中確認。

附錄一

會計師報告

(u) 借款成本

直接用作收購或建設一項需相當長時間方可作擬定用途或出售的資產的借款成本資本化為該資產的部分成本。其他借款成本於產生期間支銷。

(v) 關聯方

(a) 倘一名人士或該名人士的近親符合以下任何一項，則其與 貴集團有關聯：

- (i) 控制或共同控制 貴集團；
- (ii) 對 貴集團有重大影響力；或
- (iii) 為 貴集團或 貴集團母公司的主要管理層成員。

(b) 倘一家實體符合以下任何條件，則該實體與 貴集團有關聯：

- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團的成員公司（即各母公司、附屬公司及同系附屬公司彼此間有關聯）。
- (ii) 一家實體為另一實體的聯營公司或合營企業（或為另一實體為成員公司的集團旗下成員公司的聯營公司或合營企業）。
- (iii) 兩家實體均為同一第三方的合營企業。
- (iv) 一家實體為第三方實體的合營企業，而另一實體為該第三方實體的聯營公司。
- (v) 實體為 貴集團或與 貴集團有關聯的實體就僱員利益設立的離職福利計劃。
- (vi) 實體受(a)段所識別人士控制或共同控制。
- (vii) 於(a)(i)段所識別人士對實體有重大影響力或屬該實體（或該實體的母公司）主要管理層成員。
- (viii) 該實體或其所屬集團任何成員公司向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

一名人士的近親是指該實體交易時預期可影響該名人士或受該名人士影響的家庭成員。

(w) 分部報告

經營分部及歷史財務資料所呈報的各分部項目金額取自向 貴集團最高行政管理人員定期呈報以便其向 貴集團各業務及區域分配資源以及評估該等業務及區域表現的財務資料。

個別重大經營分部不會為方便財務報告而合併，除非相關分部具有類似的經濟特徵，且服務及商品性質、客戶類型或類別、提供服務或分銷產品所用方法及監管環境的性質相似。符合上述多數標準的非個別重大經營分部可予合併。

3 會計判斷及估計

附註2(t)載有有關確定 貴集團在提供各種出行服務方面是否為委託人或代理人的判斷資料。

附錄一

會計師報告

貴集團在應用會計政策過程中的其他關鍵判斷及估計不確定性來源如下：

(a) 貿易應收款項及合約資產預期信貸虧損撥備

貴集團使用撥備矩陣計量貿易應收款項及合約資產的預期信貸虧損。撥備矩陣初步以 貴集團過往的已觀察違約率為基礎。於各報告期末， 貴集團已審查過往觀察到的違約率以確定是否需要更新，並分析前瞻性估計的變動。

對過往已觀察違約率、預測經濟狀況及預期信貸虧損之間的相關性評估屬重大估計。預期信貸虧損金額易受情況變化及預測經濟狀況影響。 貴集團的過往信貸虧損經驗及對經濟狀況的預測亦未必能代表客戶日後的實際違約情況。有關 貴集團貿易及其他應收款項的預期信貸虧損資料於歷史財務資料附註32(a)披露。

(b) 以股份為基礎的付款

貴集團參考權益工具於授出當日的公允價值計量與僱員以股份為基礎的付款的成本。估計公允價值需根據授出的條款及條件釐定授出權益工具的最適合估值模型。以股份為基礎的付款公允價值的釐定受重大假設（例如相關股權價值、股價的預期波幅及無風險利率）影響。以股份為基礎的付款的詳情載於附註30。

4 收益及分部報告

(a) 收益

於往績記錄期間， 貴集團的主要業務為在中國提供網約車服務、數字化及業務解決方案及提供客運解決方案。

收益劃分如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	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
				(未經審核)	
按業務線劃分					
網約車服務	703,174	1,028,791	1,416,907	642,543	816,791
數字化及業務解決方案	64,032	108,003	105,811	47,130	52,680
客運解決方案	48,268	68,999	70,128	35,743	33,025
— 聯網售票服務	46,564	64,218	63,579	33,549	29,246
— 定制交通解決方案	1,704	4,781	6,549	2,194	3,779
來自其他來源的收益	500	700	1,547	760	863
— 車輛租賃	—	440	1,297	661	634
— 其他	500	260	250	99	229
總計	<u>815,974</u>	<u>1,206,493</u>	<u>1,594,393</u>	<u>726,176</u>	<u>903,359</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
按收入來源劃分					
來自國際財務報告準則					
第15號範圍內的客戶					
合約收入.....	815,974	1,206,053	1,593,096	725,515	902,595
來自其他來源的收入					
－車輛及櫃檯租賃.....	—	440	1,297	661	764
	<u>815,974</u>	<u>1,206,493</u>	<u>1,594,393</u>	<u>726,176</u>	<u>903,359</u>

貴集團的客戶群多元化且分散。於往績記錄期間，概無來自單個客戶的收益佔 貴集團總收益的10%以上。

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，分攤至 貴集團現有合約餘下履約責任的交易價格總額分別為人民幣16,523,000元、人民幣20,941,000元、人民幣51,426,000元及人民幣40,507,000元。該等金額指預期日後將自未履行的數字化及業務解決方案合約收入確認的收入，並預計於一年內確認。

(b) 分部報告

貴集團按業務線管理業務。按照符合就資源分配及業績評估目的向 貴集團最高行政管理層內部報告資料的方式， 貴集團已於往績記錄期間呈列以下四個可報告分部：

可報告分部	業務
網約車服務.....	提供網約車服務
數字化及業務解決方案	提供數字化及業務解決方案及其他相關服務
客運解決方案.....	提供聯網售票服務及定制交通解決方案
其他	其他服務

(i) 分部業績

就評估分部表現及在分部之間分配資源而言， 貴集團最高行政管理層按以下基準監察各可報告分部分估業績：

收入及開支乃經參考可報告分部所產生的銷售額及該等分部產生的開支後分配至有關分部。用於呈報分部業績的計量為毛利。於往績記錄期間並無發生分部間銷售。

貴集團的其他經營收入及開支（如其他淨收入及銷售及營銷開支、一般及行政開支、研發開支）、資產及負債並非於個別分部下計量，且一個分部並無向另一分部提供任何協助（包括共享資產）。因此，並無呈列有關分部資產及負債的資料或有關資本支出、利息收入及利息開支的資料。

附 錄 一

會 計 師 報 告

於往績記錄期間，按收入確認時間劃分的客戶合約收入以及向 貴集團最高行政管理層提供以作資源分配及分部業績評估的 貴集團可報告分部之資料載列如下。

截至2022年12月31日止年度

按收入確認時間劃分	網約車服務 人民幣千元	數字化及 業務解決方案 人民幣千元	客運解決方案 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
某一時間點.....	703,174	64,032	47,470	500	815,176
隨時間	—	—	798	—	798
外部收入.....	703,174	64,032	48,268	500	815,974
分部收入.....	703,174	64,032	48,268	500	815,974
分部毛利.....	20,534	11,635	21,406	495	54,070

截至2023年12月31日止年度

按收入確認時間劃分	網約車服務 人民幣千元	數字化及 業務解決方案 人民幣千元	客運解決方案 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
某一時間點.....	1,028,791	108,003	67,699	260	1,204,753
隨時間	—	—	1,300	440	1,740
外部收入.....	1,028,791	108,003	68,999	700	1,206,493
分部收入.....	1,028,791	108,003	68,999	700	1,206,493
分部毛利.....	12,158	36,479	37,027	229	85,893

截至2024年12月31日止年度

按收入確認時間劃分	網約車服務 人民幣千元	數字化及 業務解決方案 人民幣千元	客運解決方案 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
某一時間點.....	1,416,907	105,811	67,658	250	1,590,626
隨時間	—	—	2,470	1,297	3,767
外部收入.....	1,416,907	105,811	70,128	1,547	1,594,393
分部收入.....	1,416,907	105,811	70,128	1,547	1,594,393
分部(毛損)/毛利.....	(3,381)	19,832	39,176	389	56,016

截至2024年6月30日止六個月 (未經審核)

按收入確認時間劃分	網約車服務 人民幣千元	數字化及 業務解決方案 人民幣千元	客運解決方案 人民幣千元	其他 人民幣千元	總計 人民幣千元
某一時間點.....	642,543	47,130	35,247	99	725,019
隨時間	—	—	496	661	1,157
外部收入.....	642,543	47,130	35,743	760	726,176
分部收入.....	642,543	47,130	35,743	760	726,176
分部(毛損)/毛利.....	(3,112)	8,127	20,358	86	25,459

附錄一

會計師報告

截至2025年6月30日止六個月

按收入確認時間劃分	網約車服務	數字化及 業務解決方案	客運解決方案	其他	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
某一時間點.....	816,791	52,680	31,714	99	901,284
隨時間.....	—	—	1,311	764	2,075
外部收入.....	816,791	52,680	33,025	863	903,359
分部收入.....	816,791	52,680	33,025	863	903,359
分部毛利.....	3,872	10,348	22,738	130	37,088

(ii) 地理資料

貴集團的所有非流動資產均位於中國，且 貴集團於往績記錄期間的收入均源自中國的業務。

5 其他淨收入

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
政府補助(i).....	5,912	2,663	6,092	5,270	3,616
利息收入.....	1,629	2,188	1,285	966	205
罰款.....	(1,578)	(2,433)	(2,431)	(1,081)	(2,050)
投資收入.....	2,847	1,043	785	278	507
理財產品公允價值變動.....	99	—	300	217	41
其他.....	(1,786)	(189)	(41)	76	(592)
	<u>7,123</u>	<u>3,272</u>	<u>5,990</u>	<u>5,726</u>	<u>1,727</u>

附註：

- (i) 政府補助指中國地方政府部門向 貴集團若干附屬公司授予的現金獎勵，該等獎勵無附帶條件或附加的進一步義務。政府補助主要包括退稅、高科技企業補貼、穩定就業、援助和發展規定的小規模業務。

6 除稅前虧損

除稅前虧損乃經扣除／(計入)下列各項後得出：

(a) 財務成本

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
銀行貸款及其他借款利息.....	—	12	172	5	391
租賃負債利息.....	107	151	231	140	136
其他.....	47	38	55	12	49
	<u>154</u>	<u>201</u>	<u>458</u>	<u>157</u>	<u>576</u>

附錄一

會計師報告

(b) 員工成本（包括董事酬金）

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
薪金、薪酬及其他福利	71,588	64,602	69,370	28,874	30,927
定額供款退休計劃的供款(i)	8,015	7,406	7,856	4,318	4,334
以權益結算以股份為基礎的付款 (附註30)	6,878	450	4,572	225	620
總計	86,481	72,458	81,798	33,417	35,881

附註：

- (i) 貴集團僱員須參加由當地市政府管理及運作的定額供款退休計劃。貴集團向計劃的供款額按當地市政府同意的僱員薪金的若干百分比計算，以為僱員的退休福利提供資金。

除上述年度供款外，貴集團並無與該計劃有關的其他重大退休福利付款責任。

(c) 其他項目

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
無形資產攤銷 (附註13)	8,015	6,388	5,584	2,792	946
折舊					
— 物業及設備 (附註11)	5,598	3,215	2,559	1,336	1,076
— 使用權資產 (附註12)	3,035	3,907	2,065	2,101	1,270
存貨成本 (附註17)	52,398	71,195	81,134	38,864	32,027
於聯營公司的投資減值虧損	—	1,533	—	—	—
[編纂]	—	—	13,969	—	1,663

7 所得稅

(a) 綜合損益及其他全面收益表中的稅項指：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
即期稅項	—	—	—	—	—
遞延稅項	(684)	(722)	(718)	(348)	(70)
	(684)	(722)	(718)	(348)	(70)

附錄一

會計師報告

(b) 稅項抵免與按適用稅率計算的會計虧損之間的對賬：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	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
	(未經審核)				
除稅前虧損.....	(500,131)	(482,982)	(426,779)	(284,871)	(89,695)
除稅前虧損的名義稅項，					
按25%的法定稅率計算(i).....	(125,033)	(120,746)	(106,695)	(71,218)	(22,424)
不可扣稅開支的稅務影響(ii).....	112,823	116,739	93,641	67,268	20,275
優惠稅率的影響(iii).....	6,488	3,176	5,799	2,172	1,746
研發成本加計扣除的稅務					
影響(iv).....	(8,579)	(6,394)	(6,450)	(3,102)	(3,412)
未確認遞延稅項資產的稅項					
虧損及暫時性差異.....	13,617	6,503	12,987	4,532	3,745
實際稅項抵免.....	(684)	(722)	(718)	(348)	(70)

附註：

- (i) 根據中國所得稅法，貴公司及其於中國成立的附屬公司須按25%的法定稅率繳納中國所得稅。
- (ii) 不可扣稅開支的稅務影響主要指向投資者發行贖回權的賬面金額變動、超過可扣稅金額的以股份為基礎的付款開支以及若干其他成本及開支，根據中國相關的稅務法規，該等成本及開支均不可扣稅。
- (iii) 貴公司於2020年獲高新技術企業（「高新技術企業」）資格，並於2023年重續該資格。昆明盛智易聯科技有限公司及山西暢捷交通科技有限公司（「山西暢捷」）於2022年獲高新技術企業資格，而河南盛威數字信息科技有限公司於2023年獲高新技術企業資格。恒生長運於2024年獲高新技術企業資格。因此，彼等自各自資格認定之日起三年期間享有15%的優惠企業所得稅（「企業所得稅」）稅率。
- (iv) 於2022年10月之前，根據中國所得稅法及相關法規，所產生的合資格研發開支的75%可在應課稅收入中加計扣除。自2022年10月起，加計扣除比例提高至100%。

(c) 未確認遞延稅項資產

並無就以下項目確認遞延稅項資產，原因是相關稅務司法權區及實體未來不大可能有應課稅溢利可以虧損相抵銷。

附錄一

會計師報告

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
累計稅項虧損.....	438,373	457,093	528,403	550,881
可抵扣暫時性差異.....	9,684	14,534	15,585	15,933
總計.....	448,057	471,627	543,988	566,814

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貴集團並無分別就人民幣438,373,000元、人民幣457,093,000元、人民幣528,403,000元及人民幣550,881,000元的累計稅項虧損確認遞延稅項資產，因為在相關稅務司法權區及實體未來不大可能有應課稅溢利可以虧損相抵銷。

8 董事及監事酬金

歷史財務資料中的董事及監事酬金載列如下：

截至2022年12月31日止年度								
	附註	董事 袍金	薪金、 津貼及 實物福利	酌情 花紅	退休計劃 供款	小計	以權益結算 以股份為 基礎的付款 (附註vi)	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
執行董事								
姜生喜先生.....	i	—	875	300	64	1,239	46	1,285
楊揚先生.....	ii	—	541	165	56	762	—	762
王登嶽先生.....	ii	—	402	139	49	590	102	692
張勁濤先生.....	ii	—	622	170	62	854	—	854
李陶先生.....	ii	—	416	128	42	586	—	586
非執行董事								
李晨先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Shi Yanmin先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Song Anlan先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Jiang Xingquan先生.	iii	—	—	—	—	—	—	—
監事								
Xue Hong先生.....	iv	—	—	—	—	—	—	—
趙昌勝先生.....	iv	—	520	138	45	703	—	703
羅燕女士.....	iv	—	198	18	13	229	—	229
余敏先生.....	iv	—	323	58	16	397	—	397
總計.....		—	3,897	1,116	347	5,360	148	5,508

附錄一

會計師報告

截至2023年12月31日止年度								
	附註	董事袍金	薪金、津貼及實物福利	酌情花紅	退休計劃供款	小計	以權益結算以股份為基礎的付款(附註vi)	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
執行董事								
姜生喜先生.....	i	—	879	536	65	1,480	—	1,480
楊揚先生.....	ii	—	559	245	53	857	—	857
王登嶽先生.....	ii	—	423	216	46	685	—	685
張勁濤先生.....	ii	—	638	243	60	941	—	941
李陶先生.....	ii	—	431	144	39	614	—	614
非執行董事								
李晨先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Shi Yanmin先生...	iii	—	—	—	—	—	—	—
Song Anlan先生...	iii	—	—	—	—	—	—	—
Jiang Xingquan先生.	iii	—	—	—	—	—	—	—
Gao Zhiyang先生...	iii	—	—	—	—	—	—	—
監事								
趙昌勝先生.....	iv	—	528	201	17	746	—	746
羅燕女士.....	iv	—	160	9	14	183	—	183
余敏先生.....	iv	—	322	53	14	389	—	389
總計		—	3,940	1,647	308	5,895	—	5,895

截至2024年12月31日止年度								
附註	董事袍金	薪金、津貼及實物福利	酌情花紅	退休計劃供款	小計	以權益結算以股份為基礎的付款(附註vi)	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	
執行董事								
姜生喜先生.....	i	—	885	697	68	1,650	—	1,650
楊揚先生.....	ii	—	565	256	54	875	—	875
王登嶽先生.....	ii	—	419	218	47	684	—	684
張勁濤先生.....	ii	—	642	287	61	990	—	990
李陶先生.....	ii	—	336	193	40	569	—	569
非執行董事								
李晨先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Shi Yanmin先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Qin Min先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Chen Xin先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Gao Zhiyang先生...	iii	—	—	—	—	—	—	—
Song Anlan先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
監事								
趙昌勝先生.....	iv	—	521	243	—	764	—	764
羅燕女士.....	iv	—	203	15	15	233	—	233
余敏先生.....	iv	—	333	53	16	402	—	402
總計.....		—	3,904	1,962	301	6,167	—	6,167

附錄一

會計師報告

截至2024年6月30日止六個月（未經審核）								
	附註	董事袍金	薪金、津貼及 實物福利	酌情花紅	退休計劃供款	小計	以權益結算 以股份為 基礎的付款 (附註vi)	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
執行董事								
姜生喜先生.....	i	—	441	—	34	475	—	475
楊揚先生.....	ii	—	281	—	27	308	—	308
王登嶽先生.....	ii	—	205	—	23	228	—	228
張勁濤先生.....	ii	—	320	—	30	350	—	350
李陶先生.....	ii	—	217	—	20	237	—	237
非執行董事								
李晨先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Shi Yanmin先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Song Anlan先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Gao Zhiyang先生...	iii	—	—	—	—	—	—	—
監事								
趙昌勝先生.....	iv	—	260	—	—	260	—	260
羅燕女士.....	iv	—	102	—	8	110	—	110
余敏先生.....	iv	—	164	—	8	172	—	172
總計		—	1,990	—	150	2,140	—	2,140
截至2025年6月30日止六個月								
	附註	董事袍金	薪金、津貼及 實物福利	酌情花紅	退休計劃供款	小計	以權益結算 以股份為 基礎的付款 (附註vi)	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
執行董事								
姜生喜先生.....	i	—	444	—	35	479	—	479
楊揚先生.....	ii	—	283	—	27	310	—	310
王登嶽先生.....	ii	—	251	—	24	275	—	275
張勁濤先生.....	ii	—	322	—	31	353	—	353
李陶先生.....	ii	—	119	—	20	139	—	139
非執行董事								
李晨先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Shi Yanmin先生....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Qin Min先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
Chen Xin先生.....	iii	—	—	—	—	—	—	—
監事								
趙昌勝先生.....	iv	—	261	—	—	261	—	261
羅燕女士.....	iv	—	102	—	8	110	—	110
余敏先生.....	iv	—	163	—	8	171	—	171
總計		—	1,945	—	153	2,098	—	2,098

附錄一

會計師報告

附註：

- (i) 姜生喜先生於2012年9月28日獲委任為 貴公司董事長。
- (ii) 楊揚先生、王登嶽先生、張勁濤先生及李陶先生分別於2016年8月30日、2015年11月2日、2018年7月19日及2019年1月7日獲委任為 貴公司執行董事。
- (iii) 李晨先生、Shi Yanmin先生、Song Anlan先生及Gao Zhiyang先生分別於2018年3月22日、2021年2月10日、2018年7月19日及2023年12月8日獲委任為 貴公司非執行董事。Jiang Xingquan先生於2021年2月10日獲委任為 貴公司非執行董事，並於2023年12月8日辭任。Gao Zhiyang先生及Song Anlan先生於2024年11月7日辭任。Qin Min先生及Chen Xin先生於2024年11月7日獲委任為 貴公司非執行董事。
- (iv) Xue Hong先生於2013年4月7日獲委任為 貴公司監事，並於2022年8月31日辭任。趙昌勝先生、羅燕女士及余敏先生於2022年8月31日獲委任為 貴公司監事。
- (v) 程千女士於2024年11月7日獲委任為執行董事，並將[編纂]生效。郭新平先生、關積珍先生及許佳龍先生於2024年9月19日獲委任為獨立非執行董事，並將於[編纂]生效。
- (vi) 該等金額指根據 貴集團股份激勵計劃授予董事的股份獎勵的估計價值。該等股份獎勵的價值根據附註2(r)(ii)所載 貴集團以股份為基礎的付款交易的會計政策計量。有關該等實物利益的詳情（包括所授出股份的主要條款及數目）於附註30披露。

於往績記錄期間， 貴集團並無向董事或監事或下文附註9所載任何五名最高薪酬人士支付或應付任何款項，作為加入 貴集團或加入 貴集團後的獎勵或離職補償。於往績記錄期間，概無董事或監事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

9 最高薪酬人士

於往績記錄期間，截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的五名最高薪酬人士中，分別有四名、四名、三名、四名及三名為董事或監事，其酬金於附註8披露。於往績記錄期間，餘下人士的酬金總額如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	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
				(未經審核)	
薪金及其他酬金	525	534	944	269	529
酌情花紅	138	144	420	—	—
退休計劃供款	54	51	83	26	61
以權益結算以股份為基礎的付款 ..	—	—	559	—	—
	<u>717</u>	<u>729</u>	<u>2,006</u>	<u>295</u>	<u>590</u>

附錄一

會計師報告

上述最高薪酬人士的酬金在以下範圍內：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人數	人數	人數	人數 (未經審核)	人數
零港元至1,000,000港元	1	1	—	1	2
1,000,001港元至 1,500,000港元	—	—	2	—	—
	1	1	2	1	2

10 每股虧損

於往績記錄期間的每股基本虧損乃根據 貴公司普通權益股東應佔年／期內虧損及已發行或視為已發行普通股的加權平均數計算。

如附註31(c)(ii)所述，於2022年8月31日， 貴公司改制為一家股份有限公司並發行69,205,066股每股面值人民幣1元的股份。為計算每股基本及攤薄虧損， 貴公司改制為股份公司前被視為已發行的普通股加權平均數，乃基於假設 貴公司自2022年1月1日起已改制為股份公司，按於2022年8月改制時確立的轉換比率而釐定。

(a) 貴公司普通權益股東應佔年／期內虧損

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
貴公司全體權益股東應 佔年／期內虧損	(497,168)	(483,075)	(425,650)	(285,451)	(90,095)
附有向投資者發行贖回權 (附註28) 的 普通股應佔年／期內虧損分配	287,361	279,216	246,024	164,989	52,075
貴公司普通權益股東應佔年／期內虧損	(209,807)	(203,859)	(179,626)	(120,462)	(38,020)

附錄一

會計師報告

(b) 普通股加權平均數

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	千股	千股	千股	千股 (未經審核)	千股
於1月1日已發行或視作已發行的普通股...	69,205	69,205	69,205	69,205	69,205
附有向投資者發行					
贖回權(附註28)的普通股影響	(40,000)	(40,000)	(40,000)	(40,000)	(40,000)
於12月31日／6月30日已發行					
或視作已發行普通股的加權平均數	29,205	29,205	29,205	29,205	29,205

(c) 每股攤薄虧損

附有向投資者發行贖回權(見附註28)的普通股不包括在每股攤薄虧損的計算中，因為其對每股基本虧損具有反攤薄影響。因此，於往績記錄期間的每股攤薄虧損與各年度／期間的每股基本虧損相同。

11 物業及設備

(a) 賬面值對賬

貴集團

	租賃裝修	辦公設備及裝置	運營設備	車輛	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
成本：					
於2022年1月1日	587	3,113	21,393	565	25,658
添置	18	1,518	1,576	143	3,255
出售	—	(1,286)	(1,399)	—	(2,685)
於2022年12月31日及					
2023年1月1日	605	3,345	21,570	708	26,228
添置	31	174	86	4,828	5,119
出售	—	(54)	(1,104)	—	(1,158)
於2023年12月31日及					
2024年1月1日	636	3,465	20,552	5,536	30,189
添置	682	215	86	48	1,031
出售	—	(297)	(1,880)	—	(2,177)
於2024年12月31日及					
2025年1月1日	1,318	3,383	18,758	5,584	29,043
添置	53	101	—	—	154
出售	—	(969)	(441)	—	(1,410)
於2025年6月30日	1,371	2,515	18,317	5,584	27,787

附錄一

會計師報告

	租賃裝修	辦公設備及 裝置	運營設備	車輛	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
累計折舊：					
於2022年1月1日	(457)	(2,237)	(13,882)	(340)	(16,916)
年內扣除.....	(80)	(1,478)	(3,971)	(69)	(5,598)
於出售時撥回.....	—	1,222	941	—	2,163
於2022年12月31日及					
2023年1月1日	(537)	(2,493)	(16,912)	(409)	(20,351)
年內扣除.....	(79)	(275)	(2,399)	(462)	(3,215)
於出售時撥回.....	—	2	1,076	—	1,078
於2023年12月31日及					
2024年1月1日	(616)	(2,766)	(18,235)	(871)	(22,488)
年內扣除.....	(131)	(329)	(868)	(1,231)	(2,559)
於出售時撥回.....	—	282	1,783	—	2,065
於2024年12月31日及					
2025年1月1日	(747)	(2,813)	(17,320)	(2,102)	(22,982)
期內扣除.....	(97)	(164)	(225)	(590)	(1,076)
於出售時撥回.....	—	917	337	—	1,254
於2025年6月30日	(844)	(2,060)	(17,208)	(2,692)	(22,804)
賬面淨值：					
於2025年6月30日	527	455	1,109	2,892	4,983
於2024年12月31日	571	570	1,438	3,482	6,061
於2023年12月31日	20	699	2,317	4,665	7,701
於2022年12月31日	68	852	4,658	299	5,877

貴公司

	租賃裝修	辦公設備及 裝置	運營設備	車輛	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
成本：					
於2022年1月1日	568	2,499	20,864	565	24,496
添置	—	1,501	1,136	54	2,691
出售	—	(1,104)	(1,094)	—	(2,198)
於2022年12月31日及					
2023年1月1日	568	2,896	20,906	619	24,989
添置	—	97	86	—	183
出售	—	(2)	(1,104)	—	(1,106)
於2023年12月31日及					
2024年1月1日	568	2,991	19,888	619	24,066
添置	545	163	20	—	728
出售	—	(290)	(1,880)	—	(2,170)
於2024年12月31日及					
2025年1月1日	1,113	2,864	18,028	619	22,624
添置	—	86	—	—	86
出售	—	(969)	—	—	(969)
於2025年6月30日	1,113	1,981	18,028	619	21,741

附錄一

會計師報告

	租賃裝修	辦公設備及 裝置	運營設備	車輛	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
累計折舊：					
於2022年1月1日	(438)	(1,857)	(13,360)	(340)	(15,995)
年內扣除.....	(74)	(1,385)	(3,792)	(55)	(5,306)
於出售時撥回.....	—	1,054	653	—	1,707
於2022年12月31日及 2023年1月1日	(512)	(2,188)	(16,499)	(395)	(19,594)
年內扣除.....	(43)	(267)	(2,354)	(59)	(2,723)
於出售時撥回.....	—	2	1,076	—	1,078
於2023年12月31日及 2024年1月1日	(555)	(2,453)	(17,777)	(454)	(21,239)
年內扣除.....	(122)	(257)	(685)	(59)	(1,123)
於出售時撥回.....	—	276	1,783	—	2,059
於2024年12月31日及 2025年1月1日	(677)	(2,434)	(16,679)	(513)	(20,303)
期內扣除.....	(73)	(123)	(142)	(4)	(342)
於出售時撥回.....	—	917	—	—	917
於2025年6月30日	(750)	(1,640)	(16,821)	(517)	(19,728)
賬面淨值：					
於2025年6月30日	363	341	1,207	102	2,013
於2024年12月31日	436	430	1,349	106	2,321
於2023年12月31日	13	538	2,111	165	2,827
於2022年12月31日	56	708	4,407	224	5,395

(b) 根據經營租賃租出的車輛

貴集團

人民幣千元

成本：

於2022年1月1日、2022年12月31日以及2023年1月1日	—
添置	4,828
於2023年12月31日及2024年12月31日及2025年1月1日	4,828
添置	48
於2025年6月30日	4,876

累計折舊：

於2022年1月1日、2022年12月31日以及2023年1月1日	—
年內扣除.....	(382)
於2023年12月31日及2024年1月1日	(382)
年內扣除.....	(1,151)
於2024年12月31日及2025年1月1日	(1,533)
期內扣除.....	(576)
於2025年6月30日	(2,109)

附錄一

會計師報告

人民幣千元

賬面淨值：

於2025年6月30日	2,767
於2024年12月31日	3,295
於2023年12月31日	4,446
於2022年12月31日	—

貴集團根據經營租賃租出若干車輛。租賃期初步為2023年至2027年，可選擇於該日期後重續租賃，屆時所有條款均會重新磋商。概無租賃包括可變租賃付款。

12 使用權資產

貴集團

物業
人民幣千元

成本：

於2022年1月1日	6,868
添置	933
終止確認(附註)	(3,961)
於2022年12月31日及2023年1月1日	3,840
添置	5,728
終止確認(附註)	(334)
於2023年12月31日及2024年1月1日	9,234
添置	7,004
終止確認(附註)	(8,105)
於2024年12月31日及2025年1月1日	8,133
添置	957
終止確認(附註)	(242)
於2025年6月30日	8,848

累計折舊：

於2022年1月1日	(2,825)
年內扣除	(3,035)
終止確認(附註)	3,773
於2022年12月31日及2023年1月1日	(2,087)
年內扣除	(3,907)
終止確認(附註)	334
於2023年12月31日及2024年1月1日	(5,660)
年內扣除	(2,065)
終止確認(附註)	5,401
於2024年12月31日及2025年1月1日	(2,324)
期內扣除	(1,270)
終止確認(附註)	81
於2025年6月30日	(3,513)

賬面淨值：

於2025年6月30日	5,335
於2024年12月31日	5,809
於2023年12月31日	3,574
於2022年12月31日	1,753

附錄一

會計師報告

貴公司

	物業
	人民幣千元
成本：	
於2022年1月1日	6,015
終止確認 (附註)	(3,442)
於2022年12月31日及2023年1月1日	2,573
添置	4,789
於2023年12月31日及2024年1月1日	7,362
添置	5,679
終止確認 (附註)	(7,362)
於2024年12月31日、2025年1月1日及2025年6月30日	5,679
累計折舊：	
於2022年1月1日	(2,219)
年內扣除	(2,667)
終止確認 (附註)	3,254
於2022年12月31日及2023年1月1日	(1,632)
年內扣除	(3,180)
於2023年12月31日及2024年1月1日	(4,812)
年內扣除	(1,339)
終止確認 (附註)	4,968
於2024年12月31日及2025年1月1日	(1,183)
期內扣除	(710)
於2025年6月30日	(1,893)
賬面淨值：	
於2025年6月30日	3,786
於2024年12月31日	4,496
於2023年12月31日	2,550
於2022年12月31日	941

附註：終止確認乃由於租賃終止。

貴集團已通過租賃協議獲得使用物業作為其辦公場所的權利。辦公場所的租期通常為兩年或四年。

於損益內確認的與租賃有關的開支項目分析如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	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
使用權資產的折舊支出	3,035	3,907	2,065	2,101	1,270
與短期租賃有關的開支	1,318	1,124	1,301	606	432
租賃負債利息 (附註6(a))	107	151	231	140	136
	4,460	5,182	3,597	2,847	1,838

租賃現金流出總額及租賃負債到期日分析詳情分別載於附註22(d)及27。

附錄一

會計師報告

13 無形資產

貴集團

	軟件著作權	專利及 非專利技術	特許經營權 (附註)	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2022年1月1日	34,378	5,000	12,265	51,643
添置	90	—	—	90
於2022年12月31日及2023年1月1日				
及2023年12月31日以及2024年1月1日	34,468	5,000	12,265	51,733
添置	83	—	—	83
於2024年12月31日、2025年1月1日				
及2025年6月30日	34,551	5,000	12,265	51,816
累計攤銷：				
於2022年1月1日	(20,597)	(4,333)	(1,227)	(26,157)
年內扣除	(3,835)	(500)	(3,680)	(8,015)
於2022年12月31日及2023年1月1日	(24,432)	(4,833)	(4,907)	(34,172)
年內扣除	(2,541)	(167)	(3,680)	(6,388)
於2023年12月31日及2024年1月1日	(26,973)	(5,000)	(8,587)	(40,560)
年內扣除	(1,906)	—	(3,678)	(5,584)
於2024年12月31日及2025年1月1日	(28,879)	(5,000)	(12,265)	(46,144)
期內扣除	(946)	—	—	(946)
於2025年6月30日	(29,825)	(5,000)	(12,265)	(47,090)
賬面淨值：				
於2025年6月30日	4,726	—	—	4,726
於2024年12月31日	5,672	—	—	5,672
於2023年12月31日	7,495	—	3,678	11,173
於2022年12月31日	10,036	167	7,358	17,561

附註：

特許經營權指浙江省公路與運輸管理中心授予的「道路客運統一網絡售票系統信息服務平台」(「信息服務平台」)的全省連續經營權。

合約中的特許經營權的使用期限直至2024年12月31日為止。貴集團於其後期間持續擁有信息服務平台的經營權。

附錄一

會計師報告

貴公司

	軟件著作權	專利及 非專利技術	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成本：			
於2022年1月1日	20,004	5,000	25,004
添置	90	—	90
於2022年12月31日及2023年1月1日及2023年12月31日 以及2024年1月1日	20,094	5,000	25,094
添置	83	—	83
於2024年12月31日及2025年1月1日	20,177	5,000	25,177
添置	—	—	—
於2025年6月30日	20,177	5,000	25,177
累計攤銷：			
於2022年1月1日	(17,442)	(4,333)	(21,775)
年內扣除	(1,934)	(500)	(2,434)
於2022年12月31日及2023年1月1日	(19,376)	(4,833)	(24,209)
年內扣除	(642)	(167)	(809)
於2023年12月31日及2024年1月1日	(20,018)	(5,000)	(25,018)
年內扣除	(10)	—	(10)
於2024年12月31日及2025年1月1日	(20,028)	(5,000)	(25,028)
期內扣除	—	—	—
於2025年6月30日	(20,028)	(5,000)	(25,028)
賬面淨值：			
於2025年6月30日	149	—	149
於2024年12月31日	149	—	149
於2023年12月31日	76	—	76
於2022年12月31日	718	167	885

截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2025年6月30日止六個月的攤銷費用計入綜合損益及其他全面收益表內的「收入成本」、「一般及行政開支」或「研發開支」。

14 於附屬公司的投資

貴公司財務狀況表內於附屬公司的投資的賬面值列示如下：

	於12月31日		於6月30日	
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於附屬公司的投資，按成本列賬	100,600	103,515	110,857	111,017
股份為基礎交易產生的視作投資	770	770	2,337	2,337
	101,370	104,285	113,194	113,354

附註：

主要附屬公司詳情載於附註1.1。

附錄一

會計師報告

15 於聯營公司的權益

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非上市投資成本	34,248	33,570	25,161	25,161
分佔虧損及其他全面收益	(25,218)	(23,752)	(2,584)	(2,154)
減值虧損	—	(1,533)	(1,533)	(1,533)
	<u>9,030</u>	<u>8,285</u>	<u>21,044</u>	<u>21,474</u>

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非上市投資成本	31,180	30,758	21,717	21,717
分佔虧損及其他全面收益	(23,303)	(23,852)	(3,076)	(2,789)
減值虧損	—	(1,002)	(1,002)	(1,002)
	<u>7,877</u>	<u>5,904</u>	<u>17,639</u>	<u>17,926</u>

以下列表僅包含重要聯營公司的詳情，該聯營公司為無法獲得市場報價的非上市公司實體：

聯營公司名稱	業務架構形式	註冊成立及 營業地點	註冊／實繳資本	所有權權益的比例			主要業務
				貴集團實際權益	貴公司持有	附屬公司持有	
安徽恒生皖美網絡科技 有限公司(皖美).....	註冊成立	中國	人民幣13,200,000元／ 人民幣13,200,000元	39.84%	26.58%	13.26%	客運解決方案

貴集團自2021年8月1日起獲得對恒生長運的控制權，於2021年及2022年12月31日，恒生長運持有皖美22.5%的股權。於2023年8月，恒生長運以人民幣650,000元將9.24%的股權轉讓予皖美僱員持股平台，自此恒生長運持有皖美13.26%的股權實際權益。恒生長運合資格委任一名皖美董事會董事，對其具有重大影響。貴集團在2022年及2023年不將皖美視為重大聯營公司。於2024年，貴公司收購皖美26.58%股權。於2024年12月31日及2025年6月30日，貴集團累計持有皖美39.84%股權，貴集團視皖美為重大聯營公司。

附錄一

會計師報告

重大聯營公司的財務資料概要（已按會計政策差異進行調整）及與綜合財務報表的賬面值的對賬披露如下：

	於12月31日	於6月30日
	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元
聯營公司總額		
流動資產.....	19,810	23,714
非流動資產.....	16	14
流動負債.....	6,556	9,532
非流動負債.....	—	—
權益.....	13,270	14,196
收入.....	11,228	5,044
持續經營利潤.....	3,194	925
全面收益總額.....	3,194	925
從聯營公司收到的股息.....	—	—
與 貴集團於聯營公司的權益對賬		
聯營公司總資產淨值.....	13,270	14,196
貴集團實際權益.....	39.84%	39.84%
貴集團分佔聯營公司資產淨值.....	5,287	5,656
商譽.....	10,394	10,394
綜合財務報表中的賬面值.....	15,681	16,050
— 貴公司持有.....	13,408	13,654
— 附屬公司持有.....	2,273	2,396

個別不重大的聯營公司匯總資料：

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
綜合財務報表中個別不重大聯營				
公司的賬面總值.....	9,030	8,285	5,363	5,424
貴集團分佔該等聯營公司總額				
持續經營（虧損）／利潤.....	(2,644)	1,438	(91)	(61)
其他全面收益.....	—	—	—	—
全面收益總額.....	(2,644)	1,438	(91)	(61)

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貴公司財務報表中個別不重大聯營				
公司的賬面總值.....	7,877	5,904	4,231	4,272
貴集團分佔該等聯營公司總額				
持續經營虧損.....	(2,979)	(294)	(14)	(42)
其他全面收益.....	—	—	—	—
全面收益總額.....	(2,979)	(294)	(14)	(42)

附錄一

會計師報告

16 商譽

人民幣千元

成本：

於2022年1月1日、2022年、2023年及2024年12月31日

及2025年6月30日..... 38,323

累計減值虧損：

於2022年1月1日、2022年、2023年及2024年12月31日

及2025年6月30日..... —

賬面淨值：

於2022年1月1日、2022年、2023年及2024年12月31日

及2025年6月30日..... 38,323

包含商譽的現金產生單位的減值測試

企業合併中所得的商譽在收購時分配至恒生長運和山西暢捷的現金產生單位（「現金產生單位」），具體如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
恒生長運.....	35,493	35,493	35,493	35,493
山西暢捷.....	2,830	2,830	2,830	2,830
	38,323	38,323	38,323	38,323

於2025年6月30日，貴公司董事認為恒生長運及山西暢捷的業務並無重大變化，因此認為於2025年6月30日無需進行減值評估。

現金產生單位的可收回金額是根據使用價值計算而釐定。貴集團聘請了獨立專業估值師協助計算。這些計算使用基於管理層批准的五年期財務預算的現金流量預測。估計可收回金額所用的關鍵假設如下：

	於12月31日		
	2022年	2023年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
恒生長運			
預測期內年收入增長率(附註(i)).....	8.2%-52.4%	5.2%-14.8%	5.0%-10.0%
淨利潤率.....	13.0%-24.7%	21.8%-23.5%	17.4%-28.9%
預測期後的增長率(附註(ii)).....	2.20%	2.20%	1.70%
除稅前折現率.....	17.74%	18.02%	16.53%
山西暢捷			
預測期內年收入增長率(附註(i)).....	8.0%-17.4%	5.0%-18.5%	5.0%-12.7%
淨利潤率.....	5.4%-21.5%	3.0%-21%	5.9%-15.6%
預測期後的增長率(附註(ii)).....	2.20%	2.20%	1.70%
除稅前折現率.....	17.02%	16.96%	16.60%

(i) 用於釐定收入年增長率價值的基準乃基於過往年度的平均增長率以及未來五年的估計銷量及價格增長。

(ii) 五年期以後的現金流量是用估計的加權平均增長率推算得出，與行業報告中的預測一致。

附錄一

會計師報告

通過從各現金產生單位的可收回金額中扣除賬面值計算出的淨空如下。

	於12月31日		
	2022年	2023年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
恒生長運.....	14,492	20,343	11,860
山西暢捷.....	916	1,831	702

下表分別列示於所示日期，在所有其他變量保持不變下，各關鍵假設的合理可能變動對恒生長運現金產生單位和山西暢捷現金產生單位商譽減值測試的影響：

	於12月31日		
	2022年	2023年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
淨空變動額－恒生長運			
預計利潤減少5%	4,720	4,707	4,132
折現率增加1%	5,947	5,432	5,267
淨空變動額－山西暢捷			
預計利潤減少5%	520	493	425
折現率增加1%	714	699	559

17 存貨

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
商品存貨.....	10,869	12,133	5,162	4,649
在製品	20,765	18,803	24,453	14,730
	31,634	30,936	29,615	19,379
減：存貨撇減.....	(523)	(1,163)	(550)	(550)
	31,111	29,773	29,065	18,829

確認為開支並計入綜合損益及其他全面收益表的存貨金額分析如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	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
已售存貨賬面值.....	51,875	70,555	80,521	38,735	31,918
存貨撇減.....	523	640	613	129	109
	52,398	71,195	81,134	38,864	32,027

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
商品存貨.....	4,657	7,416	2,700	4,053
在製品	25,369	17,013	6,062	4,960
	30,026	24,429	8,762	9,013
減：存貨撇減.....	(523)	(1,163)	(549)	(549)
	29,503	23,266	8,213	8,464

18 合約資產

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
履行數字化及業務解決方案所產生	4,550	4,362	7,739	7,816
減：呆賬撥備	(1,376)	(3,955)	(3,931)	(4,481)
	3,174	407	3,808	3,335

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
履行數字化及業務解決方案所產生	4,366	4,178	7,467	7,215
減：呆賬撥備	(1,228)	(3,798)	(3,924)	(4,450)
	3,138	380	3,543	2,765

若在 貴集團擁有無條件接收代價的權利之前確認了收入，則該金額在報告日期列為數字化及業務解決方案下的合約資產。合約資產乃評估預期信貸虧損，並於收取代價的權利成為無條件時重新分類為應收款項。

附錄一

會計師報告

19 貿易應收款項及應收票據

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收票據.....	6,160	8,399	3,900	1,045
貿易應收款項				
— 關聯方	21,513	22,323	11,363	15,856
— 第三方	34,310	47,899	54,376	68,089
總計	61,983	78,621	69,639	84,990
減：呆賬撥備	(9,922)	(11,668)	(14,225)	(14,744)
	<u>52,061</u>	<u>66,953</u>	<u>55,414</u>	<u>70,246</u>

預計所有貿易應收款項將於一年內收回。

賬齡分析

於各報告期末，貿易應收款項及應收票據基於發票日期及扣除虧損撥備的賬齡分析如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
未逾期	45,254	57,458	44,512	54,127
逾期1年內	4,560	5,445	9,198	16,030
逾期1年至2年.....	1,325	2,332	1,704	89
逾期2年以上.....	922	1,718	—	—
	<u>52,061</u>	<u>66,953</u>	<u>55,414</u>	<u>70,246</u>

貴集團就不同收入來源向其客戶授出信貸期。貴集團信貸政策及貿易應收款項所產生信貸風險的進一步詳情載於附註32(a)。

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收票據.....	6,160	8,399	3,640	1,045
貿易應收款項				
— 關聯方	15,304	14,169	2,923	3,361
— 第三方	29,849	44,491	47,251	60,272
減：呆賬撥備	(8,982)	(9,698)	(13,170)	(13,117)
	<u>42,331</u>	<u>57,361</u>	<u>40,644</u>	<u>51,561</u>

附錄一

會計師報告

賬齡分析

於各報告期末，貿易應收款項及應收票據基於發票日期及扣除虧損撥備的賬齡分析如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
未逾期	36,187	51,072	32,131	41,997
逾期1年以內	4,525	2,638	7,185	9,475
逾期1年至2年	1,166	2,252	1,328	89
逾期2年以上	453	1,399	—	—
	<u>42,331</u>	<u>57,361</u>	<u>40,644</u>	<u>51,561</u>

20 預付款項、按金及其他應收款項

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收聚合平台網約車業務款項	14,693	18,815	8,617	5,295
項目投標及其他保證金	8,133	5,819	5,769	5,939
票價保證金	7,776	21,943	11,043	8,823
購買服務／商品預付款項	8,605	819	1,807	752
附屬公司管理層僱員免息墊款	2,721	1,944	—	—
貴公司擬發行H股所產生的相關成本				
預付款項	—	—	3,601	4,039
其他	3,440	4,142	4,892	6,137
	<u>45,368</u>	<u>53,482</u>	<u>35,729</u>	<u>30,985</u>
減：其他應收款項準備	(70)	(502)	(501)	(251)
總計	<u>45,298</u>	<u>52,980</u>	<u>35,228</u>	<u>30,734</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收附屬公司款項	15,385	4,707	34,685	26,882
項目投標及其他保證金	7,927	5,574	5,474	5,604
票價保證金	6,338	20,971	9,924	8,030
購買服務／商品預付款項	8,539	392	423	506
貴公司擬發行H股所產生的 相關成本預付款項	—	—	3,601	4,039
其他	714	1,830	2,398	2,517
	38,903	33,474	56,505	47,578
減：其他應收款項準備	(60)	(501)	(501)	(251)
總計	38,843	32,973	56,004	47,327

21 其他流動資產

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
理財產品(i)	41,640	55	59,273	37,541
其他(ii)	5,824	3,149	3,400	1,168
	47,464	3,204	62,673	38,709

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
其他(ii)	5,671	2,678	890	485
	5,671	2,678	890	485

附註：

- (i) 理財產品為中國銀行發行的一年期浮息產品，按公允價值計量。理財產品的公允價值是通過對預期未來現金流量進行折現計算得出。貴集團對理財產品使用的關鍵輸入參數為預期回報率。
- (ii) 其他主要包括於往績記錄期間的預付增值稅。

附錄一

會計師報告

22 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行結存及手頭現金	99,359	171,557	95,145	94,110
減：受限制現金 (附註)	(2,779)	(60)	(9,211)	(10,316)
現金及現金等價物	<u>96,580</u>	<u>171,497</u>	<u>85,934</u>	<u>83,794</u>

附註：於2024年12月31日及2025年6月30日，受限制現金主要為註冊司機提取的服務費用。於2022年12月31日，受限制現金主要為因 貴集團一間附屬公司涉及訴訟而被法院凍結的銀行存款，該等銀行存款已於截至2023年12月31日止年度 貴集團勝訴後解除。

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行結存及手頭現金	54,720	58,197	41,591	27,664
	<u>54,720</u>	<u>58,197</u>	<u>41,591</u>	<u>27,664</u>

(b) 除稅前虧損與經營所得／(所用)現金的對賬：

貴集團

附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
除稅前虧損	(500,131)	(482,982)	(426,779)	(284,871)	(89,695)
就以下各項作出調整：					
折舊	6(c) 8,633	7,122	4,562	3,437	2,346
攤銷	6(c) 8,015	6,388	5,584	2,792	946
財務成本	6(a) 107	163	403	145	527
向投資者發行的贖回權賬面值變動	28 442,037	464,054	366,967	267,568	78,016
理財產品公允價值變動	5 (99)	—	(300)	(217)	(41)
投資收入	5 (2,847)	(1,043)	(785)	(278)	(507)
分佔聯營公司虧損／(利潤)	2,644	(1,438)	(1,181)	(382)	(430)
出售物業、設備及使用權資產的虧損淨額	545	80	84	60	152

附錄一

會計師報告

	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
貿易應收款項、其他應收款項及 合約資產減值虧損		572	4,755	2,532	1,583	819
存貨撇減	17	523	640	613	129	109
以權益結算以股份為基礎的 付款	30	6,878	450	4,572	225	620
聯營公司投資減值虧損		—	1,533	—	—	—
營運資金變動：						
受限制現金(增加)/減少		(2,719)	2,719	(9,151)	(2,000)	(1,105)
存貨(增加)/減少		(7,032)	698	95	7,069	10,127
貿易應收款項及應收票據 (增加)/減少		(25,082)	(19,543)	8,984	1,780	(15,351)
預付款項、按金及其他 應收款項(增加)/減少		(16,306)	(8,563)	19,408	(1,561)	5,182
其他流動資產(增加)/減少		(3,734)	2,675	(251)	402	2,232
合約資產減少/(增加)		1,596	2,767	(3,377)	2	(77)
合約負債減少		(138)	(1,329)	(12,483)	(8,295)	(4,051)
貿易應付款項及應付票據增加...		7,186	12,041	19,438	3,378	8,911
應計費用及其他應付款項 (減少)/增加		(33,546)	49,419	(3,109)	13,890	(16,272)
經營(所用)/所得現金		<u>(112,898)</u>	<u>40,606</u>	<u>(24,174)</u>	<u>4,856</u>	<u>(17,542)</u>

(c) 融資活動產生的負債對賬

下表詳列 貴集團因融資活動而產生的負債變動，包括現金及非現金變動。融資活動產生的負債是指其現金流曾經或未來現金流將於 貴集團綜合現金流量表內分類為融資活動現金流的負債。

附 錄 一

會 計 師 報 告

	向投資者發行 的贖回權	租賃負債	銀行貸款 及其他借款	應付股息	向一間附屬公司 一名管理層僱員 提供的免息墊款	總計
	人民幣千元 (附註28)	人民幣千元 (附註27)	人民幣千元 (附註26)	人民幣千元	人民幣千元 (附註20)	人民幣千元
於2022年1月1日	1,203,244	3,782	—	—	(2,955)	1,204,071
融資現金流的變動：						
已付租賃租金的資本部分 ..	—	(3,080)	—	—	—	(3,080)
已付租賃租金的利息部分 ..	—	(107)	—	—	—	(107)
收回向一間附屬公司一名 管理層僱員提供的免息 墊款	—	—	—	—	234	234
融資現金流變動總額	—	(3,187)	—	—	234	(2,953)
其他變動：						
租賃負債利息 (附註6(a)) ..	—	107	—	—	—	107
年內因簽訂新租約及 終止租賃而產生的 租賃負債淨增加額	—	770	—	—	—	770
向投資者發行的贖回 權賬面值變動	442,037	—	—	—	—	442,037
其他變動總額	442,037	877	—	—	—	442,914
於2022年12月31日	1,645,281	1,472	—	—	(2,721)	1,644,032

附錄一

會計師報告

	向投資者發行 的贖回權	租賃負債	銀行貸款 及其他借款	應付股息	向一間附屬公司 一名管理層僱員 提供的免息墊款	總計
	人民幣千元 (附註28)	人民幣千元 (附註27)	人民幣千元 (附註26)	人民幣千元	人民幣千元 (附註20)	人民幣千元
於2023年1月1日	1,645,281	1,472	-	-	(2,721)	1,644,032
融資現金流的變動：						
銀行貸款及其他借款						
所得款項.....	-	-	10,000	-	-	10,000
償還銀行貸款及其他借款..	-	-	(10,000)	-	-	(10,000)
已付租賃租金的資本部分..	-	(3,231)	-	-	-	(3,231)
已付租賃租金的利息部分..	-	(151)	-	-	-	(151)
已付利息.....	-	-	(12)	-	-	(12)
分派予非控股權益.....	-	-	-	(1,231)	-	(1,231)
收回向一間附屬公司一名 管理層僱員提供的免息 墊款	-	-	-	-	777	777
融資現金流變動總額	-	(3,382)	(12)	(1,231)	777	(3,848)
其他變動：						
銀行貸款及其他借款利息						
(附註6(a))	-	-	12	-	-	12
租賃負債利息 (附註6(a)) ..	-	151	-	-	-	151
年內因簽訂新租約及終止租賃 而產生的租賃負債						
淨增加額.....	-	5,729	-	-	-	5,729
支付予股東的現金股息 ...	-	-	-	1,231	-	1,231
向投資者發行的贖回						
權賬面值變動	464,054	-	-	-	-	464,054
其他變動總額	464,054	5,880	12	1,231	-	471,177
於2023年12月31日	2,109,335	3,970	-	-	(1,944)	2,111,361

附錄一

會計師報告

	向投資者發行 的贖回權	租賃負債	銀行貸款 及其他借款	應付股息	向一間附屬公司 一名管理層僱員 提供的免息墊款	總計
	人民幣千元 (附註28)	人民幣千元 (附註27)	人民幣千元 (附註26)	人民幣千元	人民幣千元 (附註20)	人民幣千元
於2024年1月1日	2,109,335	3,970	—	—	(1,944)	2,111,361
融資現金流的變動：						
銀行貸款及其他借款						
所得款項.....	—	—	25,000	—	—	25,000
償還銀行貸款及其他借款..	—	—	(10,000)	—	—	(10,000)
已付租賃租金的資本部分..	—	(2,722)	—	—	—	(2,722)
已付租賃租金的利息部分..	—	(231)	—	—	—	(231)
已付利息.....	—	—	(172)	—	—	(172)
分派予非控股權益	—	—	—	(2,053)	—	(2,053)
收回向一間附屬公司一名 管理層僱員提供的免息 墊款	—	—	—	—	1,944	1,944
融資現金流變動總額	—	(2,953)	14,828	(2,053)	1,944	11,766
其他變動：						
銀行貸款及其他借款利息						
(附註6(a))	—	—	172	—	—	172
租賃負債利息 (附註6(a)) ..	—	231	—	—	—	231
年內因簽訂新租約及終止 租賃而產生的租賃負 債淨增加額.....	—	4,210	—	—	—	4,210
支付予股東的現金股息 ...	—	—	—	2,053	—	2,053
向投資者發行的贖回權賬						
面值變動.....	366,967	—	—	—	—	366,967
其他變動總額.....	366,967	4,441	172	2,053	—	373,633
於2024年12月31日	2,476,302	5,458	15,000	—	—	2,496,760

附錄一

會計師報告

	向投資者發行 的贖回權	租賃負債	銀行貸款及 其他借款	應付股息	向一間附屬公司 一名管理層僱員 提供的免息墊款	總計
	人民幣千元 (附註28)	人民幣千元 (附註27)	人民幣千元 (附註26)	人民幣千元	人民幣千元 (附註20)	人民幣千元
於2025年1月1日	2,476,302	5,458	15,000	—	—	2,496,760
融資現金流量變動：						
銀行貸款及其他借款						
所得款項.....	—	—	12,599	—	—	12,599
償還銀行貸款及其他借款..	—	—	(12,600)	—	—	(12,600)
已付租賃租金的資本部分..	—	(1,037)	—	—	—	(1,037)
已付租賃租金的利息部分..	—	(136)	—	—	—	(136)
已付利息.....	—	—	(391)	—	—	(391)
分派予非控股權益	—	—	—	(3,833)	—	(3,833)
收回向一間附屬公司一名 管理層僱員提供的免息 墊款	—	—	—	—	—	—
融資現金流變動總額	—	(1,173)	(392)	(3,833)	—	(5,398)
其他變動：						
銀行貸款及其他借款利息						
(附註6(a))	—	—	391	—	—	391
租賃負債利息 (附註6(a)) ..	—	136	—	—	—	136
期內因簽訂新租約及終止 租賃而產生的租賃負債 淨增加額.....	—	583	—	—	—	583
支付予股東的現金股息 ...	—	—	—	3,833	—	3,833
向投資者發行的贖回權						
賬面值變動.....	78,016	—	—	—	—	78,016
其他變動總額.....	78,016	719	391	3,833	—	82,959
於2025年6月30日	2,554,318	5,004	14,999	—	—	2,574,321

附錄一

會計師報告

	向投資者發行 的贖回權	租賃負債	銀行貸款及 其他借款	應付股息	向一間附屬公司 一名管理層僱員 提供的免息墊款	總計
	人民幣千元 (附註28)	人民幣千元 (附註27)	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (附註20)	人民幣千元
(未經審核)						
於2024年1月1日	2,109,335	3,970	—	—	(1,944)	2,111,361
融資現金流量變動：						
銀行貸款及其他借款所得						
款項	—	—	10,000	—	—	10,000
償還銀行貸款及其他借款 ..	—	—	(10,000)	—	—	(10,000)
已付租賃租金的資本部分 ..	—	(2,255)	—	—	—	(2,255)
已付租賃租金的利息部分 ..	—	(140)	—	—	—	(140)
已付利息	—	—	(5)	—	—	(5)
分派予非控股權益	—	—	—	(2,053)	—	(2,053)
收回向一間附屬公司						
一名管理層僱員提供						
的免息墊款	—	—	—	—	136	136
融資現金流變動總額	—	(2,395)	(5)	(2,053)	136	(4,317)
其他變動：						
銀行貸款及其他借款利息						
(附註6(a))	—	—	5	—	—	5
租賃負債利息 (附註6(a)) ..	—	140	—	—	—	140
期內因簽訂新租約及終止						
租賃而產生的租賃負債						
淨增加額	—	5,961	—	—	—	5,961
支付予股東的現金股息 ..	—	—	—	2,053	—	2,053
向投資者發行的贖回權						
賬面值變動	267,568	—	—	—	—	267,568
其他變動總額	267,568	6,101	5	2,053	—	275,727
於2024年6月30日	2,376,903	7,676	—	—	(1,808)	2,382,771

附錄一

會計師報告

(d) 租約的現金流出總額：

計入綜合現金流量表租約的金額包括以下各項：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
經營現金流量內	1,318	1,124	1,301	606	432
融資現金流量內	3,080	3,231	2,953	2,255	1,173
	<u>4,398</u>	<u>4,355</u>	<u>4,254</u>	<u>2,861</u>	<u>1,605</u>
	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
已付租金	<u>4,398</u>	<u>4,355</u>	<u>4,254</u>	<u>2,861</u>	<u>1,605</u>

23 貿易應付款項及應付票據

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應付以下各方的貿易應付款項及應付票據：				
－ 關聯方	353	455	191	791
－ 第三方	<u>44,319</u>	<u>56,258</u>	<u>75,960</u>	<u>84,271</u>
	<u>44,672</u>	<u>56,713</u>	<u>76,151</u>	<u>85,062</u>

於各報告期末，貿易應付款項及應付票據基於發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一年內	<u>44,672</u>	<u>56,713</u>	<u>76,151</u>	<u>85,062</u>
	<u>44,672</u>	<u>56,713</u>	<u>76,151</u>	<u>85,062</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應付以下各方的貿易應付款項及應付票據：				
－ 關聯方	353	478	6,644	537
－ 第三方	17,809	18,276	20,264	41,063
	<u>18,162</u>	<u>18,754</u>	<u>26,908</u>	<u>41,600</u>

於各報告期末，貿易應付款項及應付票據基於發票日期的賬齡分析如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一年內	18,162	18,754	26,908	41,600
	<u>18,162</u>	<u>18,754</u>	<u>26,908</u>	<u>41,600</u>

24 應計開支及其他應付款項

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
代客運站和客運企業收取的票價	48,172	81,370	64,907	63,239
在線旅遊平台墊款	8,001	7,050	8,233	1,092
應計工資及福利	34,160	46,447	55,831	54,097
其他應付稅項	1,957	5,326	5,903	5,116
應付[編纂]	—	—	6,027	1,819
其他	4,321	5,836	3,291	1,878
	<u>96,611</u>	<u>146,029</u>	<u>144,192</u>	<u>127,241</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
代客運站和客運企業收取的票價	32,417	55,114	48,053	35,062
在線旅遊平台墊款	8,001	7,050	8,233	907
應計工資及福利	19,733	22,680	26,402	27,846
其他應付稅項	1,470	1,673	1,251	265
應付[編纂]	—	—	6,027	1,819
其他	11,438	2,506	1,894	260
	<u>73,059</u>	<u>89,023</u>	<u>91,860</u>	<u>66,159</u>

25 合約負債

貴集團

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
自客戶收取的預付款項	<u>23,978</u>	<u>22,649</u>	<u>10,166</u>	<u>6,115</u>

合約負債主要為數字化服務業務預收的客戶款項。

合約負債的變動載列如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於年／期初	24,116	23,978	22,649	10,166
因年／期內確認計入年／期初合約 負債的收入而使合約負債減少	(24,116)	(23,978)	(22,649)	(10,166)
因年／期內自客戶收取預付款項 而使合約負債增加	<u>23,978</u>	<u>22,649</u>	<u>10,166</u>	<u>6,115</u>
於年／期末	<u>23,978</u>	<u>22,649</u>	<u>10,166</u>	<u>6,115</u>

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，所有合約負債預期於一年內確認為收入。

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
自客戶收取的預付款項	21,746	17,140	5,196	4,711

26 銀行貸款及其他借款

貴集團的銀行貸款及其他借款如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行貸款				
— 無抵押	—	—	10,000	6,591
— 由附屬公司擔保及以專利技術作為 質押(附註)	—	—	5,000	5,000
	—	—	15,000	11,591
其他借款				
— 貿易應收款項保理	—	—	—	3,408
	—	—	—	3,408
	—	—	15,000	14,999

貴公司的銀行貸款如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行貸款				
無抵押	—	—	10,000	6,591
由附屬公司擔保及以專利技術作為 質押(附註)	—	—	5,000	5,000
	—	—	15,000	11,591

附註：

- (i) 該銀行貸款由 貴集團附屬公司昆明盛智易聯科技有限公司提供擔保，並以 貴公司兩項專利技術作為質押。
- (ii) 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日， 貴集團的銀行信貸額度分別為零、人民幣10,000,000元、人民幣41,800,000元、人民幣15,000,000元及人民幣21,800,000元，已動用金額分別為零、零、人民幣15,000,000元及人民幣7,400,000元。

附錄一

會計師報告

貴集團及 貴公司的銀行貸款還款期如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1 年內或按要求償還.....	—	—	15,000	11,591
	—	—	15,000	11,591

27 租賃負債

下表列示於各報告期末 貴集團租賃負債的餘下合約到期情況：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1年內	1,044	3,238	1,896	2,141
1年後但2年內.....	428	732	1,873	2,030
2年後但5年內.....	—	—	1,689	833
	428	732	3,562	2,863
	1,472	3,970	5,458	5,004

下表列示於各報告期末 貴公司租賃負債的餘下合約到期情況：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1年內	697	2,440	1,399	1,320
1年後但2年內.....	108	634	1,455	1,484
2年後但5年內.....	—	—	1,512	833
	108	634	2,967	2,317
	805	3,074	4,366	3,637

28 向投資者發行的贖回權

貴集團及 貴公司：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
向投資者發行贖回權而產生的 金融負債.....	1,645,281	2,109,335	2,476,302	2,554,318

附錄一

會計師報告

於往績記錄期間，向投資者發行贖回權而產生的金融負債變動如下：

	向投資者發行贖回權 而產生的金融負債
	人民幣千元
於2022年1月1日	1,203,244
向投資者發行的贖回權賬面值變動	442,037
於2022年12月31日及2023年1月1日	1,645,281
向投資者發行的贖回權賬面值變動	464,054
於2023年12月31日及2024年1月1日	2,109,335
向投資者發行的贖回權賬面值變動	366,967
於2024年12月31日及2025年1月1日	2,476,302
向投資者發行的贖回權賬面值變動	78,016
於2025年6月30日	2,554,318

於2016年7月至2021年8月，貴公司進行了多輪私募融資（即A輪至C+輪融資），向部分投資者（「優先投資者」）發行註冊資本，同時賦予優先投資者權利在發生下列任何事件時要求貴公司以現金贖回其實繳資本：(i)於2023年6月30日前，概無完成合資格[編纂]，此乃由貴公司與B輪、B+輪、C輪及C+輪投資者協定；(ii)貴集團的全部或重大資產被出售、租賃、轉讓、出讓或處置，包括貴集團的主要知識產權被授權予第三方（軟件許可除外）；(iii)貴公司通過合併、重組、股權出售或其他交易被其他實體收購，而在交易前對貴公司有控制權的控股股東或實際控制人於有關交易完成後喪失其於存續實體或繼承實體的控股股東或實際控制人地位；及(iv)貴公司及／或創始股東嚴重違反投資交易文件項下的任何聲明、保證及承諾條款。

贖回價格為以下兩者中的較高者：(i)根據優先投資者所持股份在所有股東中的比例計算的貴公司當時的公允價值；及(ii)優先投資者支付的投資金額，另加自投資金額的相關付款日期起至投資者收取贖回款項當日止期間投資金額的10%單年利率，以及按比例分佔的貴公司累計可供分配利潤。

贖回權將在貴公司符合條件的[編纂]時終止。

於2024年10月及11月，貴公司與所有優先投資者達成協議，以於貴公司首次向聯交所提交[編纂]後終止贖回權。然而，倘貴公司撤回提交[編纂]或貴公司未能於首次提交日期起24個月內完成[編纂]，則贖回權將自動恢復。

附錄一

會計師報告

29 遞延稅項資產及負債

於綜合財務狀況表中確認的遞延稅項資產／(負債)的組成部分及年／期內變動如下：

	租賃負債	使用權資產	企業合併產生的 無形資產的公允 價值調整	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2022年1月1日	583	(631)	(2,457)	(2,505)
(扣除)／計入損益	(295)	287	692	684
於2022年12月31日及2023年1月1日	288	(344)	(1,765)	(1,821)
計入／(扣除)損益	242	(212)	692	722
於2023年12月31日及2024年1月1日	530	(556)	(1,073)	(1,099)
計入／(扣除)損益	349	(323)	692	718
於2024年12月31日及2025年1月1日	879	(879)	(381)	(381)
(扣除)／計入損益	(96)	96	70	70
於2025年6月30日	783	(783)	(311)	(311)

30 以股份為基礎的付款

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
貴公司授予的股份獎勵	6,766	—	3,992	—	—
一家附屬公司授予的 股份獎勵	112	450	580	225	620
貴集團授予的股份獎勵	6,878	450	4,572	225	620

(a) 貴公司授予的股份獎勵

於2016年7月25日，貴公司股東批准及採納購股權激勵計劃（「2016年計劃」），據此，股份獎勵可於貴公司[編纂]時行使。根據2016年計劃，於2021年1月1日，貴公司四名股東珠海時代眾成投資企業（有限合夥）（「時代眾成」）、珠海時代信成投資企業（有限合夥）（「時代信成」）、珠海運聚易成投資企業（有限合夥）（「運聚易成」）及珠海信聚易成投資企業（有限合夥）（「信聚易成」）（合稱「貴公司持股平台」）的合共人民幣4,859,000元實收資本，以每股實收資本人民幣2.5元的價格，以分配貴公司持股平台合夥權益的方式授予若干僱員。

於2021年9月30日，股東批准並採納了新的股份獎勵計劃（「2021年計劃」）以取代2016年計劃，其中取消了與[編纂]表現條件及隱含服務期相關的條款。股份獎勵應立即歸屬。以股份為基礎的付款於授予日的公允價值按授予日每單位實繳資本人民幣6.31元的加權平均公允價值與每單位實繳資本人民幣2.5元的價格之間的差額計量。

附錄一

會計師報告

2022年3月31日，貴公司持股平台以每單位實繳資本人民幣2.5元的價格，通過分配貴公司持股平台的合夥權益，向若干僱員授予貴公司持股平台合共人民幣292,000元的實繳資本。股份獎勵於授予日立即歸屬。以股份為基礎的付款於授予日的公允價值按授予日每單位實繳資本人民幣25.61元的公允價值與每單位實繳資本人民幣2.5元的價格之間的差額計量。

2024年7月25日，貴公司持股平台以每單位實繳資本人民幣2.5元的價格，通過分配貴公司持股平台的合夥權益，向若干僱員授予貴公司持股平台合共人民幣74,000元的實繳資本。股份獎勵於授予日立即歸屬。以股份為基礎的付款於授予日的公允價值按授予日每單位實繳資本人民幣56.56元的公允價值與每單位實繳資本人民幣2.5元的價格之間的差額計量。

(b) 一家附屬公司授予的股份獎勵

2022年9月30日，恒生長運的股東之一杭州雲途投資管理合夥企業（有限合夥）（「杭州雲途」）以每單位實繳資本人民幣1.5元的價格，通過分配杭州雲途的合夥權益，向恒生長運的部分僱員授予了人民幣620,000元的實繳資本。股份獎勵自授予日起三年內歸屬。

以股份為基礎的付款於授予日的公允價值按授予日每單位實繳資本人民幣3.68元的公允價值與每單位實繳資本人民幣1.5元的價格之間的差額計量。授予日公允價值自授予日起三年內按直線法攤銷。

2024年10月21日，杭州雲途以每單位實繳資本人民幣1.6元的價格，通過分配杭州雲途的合夥權益，向恒生長運的部分僱員授予了人民幣1,130,000元的實繳資本。股份獎勵自授予日起三年內歸屬。

以股份為基礎的付款於授予日的公允價值按授予日每單位實繳資本人民幣3.69元的公允價值與每單位實繳資本人民幣1.6元的價格之間的差額計量。授予日公允價值自授予日起三年內按直線法攤銷。

31 資本及儲備

(a) 權益組成部分的變動

貴集團綜合權益各組成部分期初與期末結餘的對賬載列於綜合權益變動表。貴公司各報告期間期初與期末權益各組成部分的變動情況如下：

貴公司

	實收資本／股本 人民幣千元	股份溢價 人民幣千元	其他儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總權益／(虧絀) 人民幣千元
於2022年1月1日的結餘.....	69,205	—	(12,169)	(1,040,608)	(983,572)
截至2022年12月31日止年度					
的權益變動					
年內虧損及全面收益總額.....	—	—	—	(491,572)	(491,572)
改制為股份有限公司.....	—	171,415	(606,965)	435,550	—
確認以股份為基礎的付款.....	—	—	6,766	—	6,766
收購附屬公司額外股份.....	—	—	(21)	—	(21)

附錄一

會計師報告

	實收資本／股本 人民幣千元	股份溢價 人民幣千元	其他儲備 人民幣千元	累計虧損 人民幣千元	總權益／(虧絀) 人民幣千元
於2022年12月31日及					
2023年1月1日的結餘.....	69,205	171,415	(612,389)	(1,096,630)	(1,468,399)
截至2023年12月31日止年度					
的權益變動					
年內虧損及全面收益總額.....	—	—	—	(478,430)	(478,430)
於2023年12月31日及					
2024年1月1日的結餘.....	69,205	171,415	(612,389)	(1,575,060)	(1,946,829)
截至2024年12月31日止年度					
的權益變動					
年內虧損及全面收益總額.....	—	—	—	(388,111)	(388,111)
確認以股份為基礎的付款.....	—	—	3,992	—	3,992
於2024年12月31日及					
2025年1月1日的結餘.....	69,205	171,415	(608,397)	(1,963,171)	(2,330,948)
截至2025年12月31日止年度的					
權益變動					
期內虧損及全面收益總額.....	—	—	—	(75,574)	(75,574)
於2025年6月30日的結餘.....	69,205	171,415	(608,397)	(2,038,745)	(2,406,522)

(b) 股息

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，貴公司並無宣派或派付股息。

(c) 實繳資本／股本

(i) 實繳資本

就本報告而言，貴集團的實繳資本是指貴公司在改制為股份有限公司之前的實繳資本。

	總計 人民幣千元
於2022年1月1日	69,205
改制為股份有限公司(附註)	(69,205)
於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日	—

附錄一

會計師報告

(ii) 已發行股本

	普通股數目 千股	股本 人民幣千元
已發行及悉數繳足：		
於2022年1月1日	—	—
於改制為股份有限公司時發行普通股 (附註)	69,205	69,205
於2022年1月1日以及2022年、2023年 及2024年12月31日以及2025年6月30日	69,205	69,205

附註：

於2022年8月31日，貴公司改制為股份有限公司，根據2022年8月31日貴公司股東大會的決議，貴公司的股東權益轉換為69,205,066股每股面值人民幣1.00元的普通股。

(d) 股份溢價

股份溢價是指改制為股份有限公司時，轉換後資產淨值超過已發行股份票面價值總額的差額，詳情披露於附註31(c)(ii)。

(e) 其他儲備

其他儲備主要包括以下：

貴公司在改制為股份有限公司之前的股份溢價，即所收到的注資超過實繳資本(減去已確認的金融負債金額及根據附註2(r)(ii)中關於以股份為基礎的付款的會計政策確認的授予貴集團僱員的限制性股票的授予日公允價值部分)的淨收益。

(f) 資本管理

貴集團管理資本的主要目標是通過為服務及商品設定與風險水平相稱的定價以及確保以合理的成本獲得融資，保障貴集團的持續經營能力，從而繼續為股東提供回報並為其他利益相關者帶來利益。

貴集團積極、定期審閱及管理其資本結構，以在較高的借貸水平可能帶來較高的股東回報與穩健的資本狀況可以提供優勢及保障之間保持平衡，並根據經濟狀況變化情況對資本結構作出調整。

貴集團將「資本」定義為包括權益的所有組成部分及向投資者發行的其他金融負債。貴集團的政策是維持強大的資本基礎，以維持投資者、債權人及市場的信心，並維持業務的未來發展。

貴集團於往績記錄期間並無受到外部施加的資本要求。

附錄一

會計師報告

32 金融風險管理與金融工具的公允價值

信貸、流動性及利率風險於 貴集團的正常業務過程中產生。 貴集團面臨的這些風險以及 貴集團用於管理這些風險的金融風險管理政策及慣例如下所述。

(a) 信貸風險

信貸風險是指交易對手方不履行合同義務導致 貴集團遭受財務虧損的風險。 貴集團的信貸風險主要來自貿易應收款項、其他應收款項及合約資產。由於交易對手方均為信用評級較高的銀行及金融機構， 貴集團認為其信貸風險較低，因此 貴集團因現金及現金等價物及應收票據而面臨的信貸風險有限。

貿易應收款項及合約資產

貴集團已制定信貸風險管理政策，對所有需要一定額度以上信貸的客戶進行個人信用評估。這些評估側重於客戶過往的到期還款歷史及當前的還款能力，並考慮客戶特有的及與客戶經營所處經濟環境相關的信息。對於數字化及業務解決方案，貿易應收款項及合約資產主要來自政府機關及國有企業， 貴集團通常授予90天至360天的信貸期。對於客運解決方案而言，貿易應收款項乃應收自客運公司， 貴集團通常授予90天以內的信貸期。通常， 貴集團不會向客戶索取抵押品。

貴集團的信貸風險敞口主要受各客戶的個體特徵影響，因此，當 貴集團對單個客戶的風險敞口較大時，信貸風險集中度通常較大。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貿易應收款項及合約資產總額中61.3%、56.3%、48.3%及51.2%分別來自 貴集團的前五大客戶。

貴集團以相當於整個存續期預期信貸虧損的金額（使用撥備矩陣計算得出）計量貿易應收款項及合約資產的虧損撥備。由於不同客戶群體的虧損模式不同， 貴集團根據客戶類型對其貿易應收款項及合約資產進行細分。

下表提供有關 貴集團貿易應收款項及合約資產的信貸風險敞口及預期信貸虧損的資料：

數字化及業務解決方案	於2022年12月31日		
	預期虧損率	賬面總值	虧損撥備
	%	人民幣千元	人民幣千元
未逾期	3	30,120	984
逾期1年內	11	6,581	696
逾期1年至2年.....	24	3,986	964
逾期2年以上.....	100	1,371	1,371
		42,058	4,015
個別減值.....	100	7,227	7,227
		49,285	11,242
客運解決方案			
未逾期	0	10,114	24
逾期1年內	1	788	5
逾期1年至2年.....	9	174	15
逾期2年以上.....	100	12	12
		11,088	56
		60,373	11,298

附錄一

會計師報告

數字化及業務解決方案	於2023年12月31日		
	預期虧損率	賬面總值	虧損撥備
	%	人民幣千元	人民幣千元
未逾期	5	48,664	2,288
逾期1年內	21	6,628	1,044
逾期1年至2年	35	4,191	1,076
逾期2年以上	100	3,915	3,915
		63,398	8,323
個別減值	100	7,297	7,297
		70,695	15,620
客運解決方案			
未逾期	0	2,630	—
逾期1年內	1	1,222	1
逾期1年至2年	1	35	—
逾期2年以上	100	2	2
		3,889	3
		74,584	15,623
數字化及業務解決方案	於2024年12月31日		
	預期虧損率	賬面總值	虧損撥備
	%	人民幣千元	人民幣千元
未逾期	3	42,888	1,097
逾期1年內	15	9,181	1,336
逾期1年至2年	42	2,510	1,052
逾期2年以上	100	5,207	5,207
		59,786	8,692
個別減值	100	9,445	9,445
		69,231	18,137
客運解決方案			
未逾期	0	1,970	6
逾期1年內	0	1,904	8
逾期1年至2年	1	373	5
逾期2年以上	100	—	—
		4,247	19
		73,478	18,156

附錄一

會計師報告

數字化及業務解決方案	於2025年6月30日		
	預期虧損率	賬面總值	虧損撥備
	%	人民幣千元	人民幣千元
未逾期	3	52,668	1,641
逾期1年內	8	18,307	1,387
逾期1年至2年	100	1,260	1,260
逾期2年以上	100	6,477	6,477
		78,712	10,765
個別減值	100	8,448	8,448
		87,160	19,213
客運解決方案			
未逾期	0	3,540	2
逾期1年內	0	963	1
逾期1年至2年	2	91	2
逾期2年以上	100	7	7
		4,601	12
		91,761	19,225

附註：

預期虧損率是根據過去12個月的實際虧損經驗估計得出的。這些虧損率經過調整，以反映收集歷史數據期間的經濟狀況、當前狀況以及 貴集團對應收款項預期存續期內的經濟狀況的看法之間的差異。

往績記錄期間內貿易應收款項及合約資產虧損撥備賬戶的變動情況如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於1月1日的結餘	10,537	11,298	15,623	18,156
年／期內確認信貸虧損撥備	761	4,325	2,533	1,069
年／期末結餘	11,298	15,623	18,156	19,225

其他應收款項

基於其他應收款項的性質、歷史違約經驗以及歷史期間的收款情況，管理層認為 貴集團的其他應收款項不存在重大信貸風險，並已在釐定剩餘其他應收款項的預期信貸虧損時適當考慮前瞻性資料。對於網約車服務而言，應收款項主要來自聚合平台， 貴集團一般給予30天的信用期。管理層認為，對於來自該等平台的未償還其他應收款項， 貴集團所面臨的信用風險甚低。

附 錄 一

會 計 師 報 告

往績記錄期間內其他應收款項虧損撥備賬戶的變動情況如下：

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於1月1日的結餘.....	259	70	502	501
年／期內(撥回)／確認信貸				
虧損撥備.....	(189)	432	(1)	(250)
年／期末結餘	70	502	501	251

(b) 流動性風險

貴集團管理流動性的目標是維持足夠的現金及現金等價物，以在債務到期時償還債務。貴集團的政策是定期監控其流動性需求，以確保維持足夠的現金儲備、來自主要金融機構的充足融資額度承諾或保留足夠的融資安排以滿足短期及長期的流動性需求。貴集團內的各個經營實體負責自身的現金管理，包括籌集貸款以滿足預期現金需求，但當借款超過若干預定授權水平時，須經貴公司董事會批准。

下表顯示貴集團金融負債於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的剩餘合同到期金額，這些到期金額基於合同未貼現現金流量(包括使用合同利率(或若為浮動利率，則基於每個報告期末的現行利率)計算的利息付款)以及貴集團可能需要支付的最早日期：

	於2022年12月31日合同未貼現現金流出				賬面值 人民幣千元
	1年內 或按要求	1年以上 2年以下	2年以上 5年以下	總計	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
貿易應付款項及應付票據.....	44,672	—	—	44,672	44,672
應計開支及其他應付款項.....	96,611	—	—	96,611	96,611
租賃負債.....	1,086	463	—	1,549	1,472
向投資者發行的贖回權	1,645,281	—	—	1,645,281	1,645,281
總計	1,787,650	463	—	1,788,113	1,788,036

	於2023年12月31日合同未貼現現金流出				賬面值 人民幣千元
	1年內 或按要求	1年以上 2年以下	2年以上 5年以下	總計	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
貿易應付款項及應付票據.....	56,713	—	—	56,713	56,713
應計開支及其他應付款項.....	146,029	—	—	146,029	146,029
租賃負債.....	3,368	761	—	4,129	3,970
向投資者發行的贖回權	2,109,335	—	—	2,109,335	2,109,335
總計	2,315,445	761	—	2,316,206	2,316,047

附錄一

會計師報告

	於2024年12月31日合同未貼現現金流出				賬面值 人民幣千元
	1年內 或按要求	1年以上 2年以下	2年以上 5年以下	總計	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
銀行貸款及其他借款	15,000	—	—	15,000	15,000
貿易應付款項及應付票據	76,151	—	—	76,151	76,151
應計開支及其他應付款項	144,192	—	—	144,192	144,192
租賃負債	2,074	1,978	1,725	5,777	5,458
向投資者發行的贖回權	2,476,302	—	—	2,476,302	2,476,302
總計	2,713,719	1,978	1,725	2,717,422	2,717,103

	於2025年6月30日合同未貼現現金流出				賬面值 人民幣千元
	1年內 或按要求	1年以上 2年以下	2年以上 5年以下	總計	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
銀行貸款及其他借款	14,999	—	—	14,999	14,999
貿易應付款項及應付票據	85,062	—	—	85,062	85,062
應計開支及其他應付款項	127,241	—	—	127,241	127,241
租賃負債	2,334	1,876	1,124	5,334	5,004
向投資者發行的贖回權	2,554,318	—	—	2,554,318	2,554,318
總計	2,783,954	1,876	1,124	2,786,954	2,786,624

(c) 利率風險

利率風險指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而發生波動的风险。貴集團的利率風險主要來自按固定利率發放的銀行貸款及租賃負債。下表詳列於各報告期末 貴集團計息金融工具的利率概況。

	於12月31日			於6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
固定利率工具				
銀行貸款及其他借款	—	—	15,000	14,999
租賃負債	1,472	3,970	5,458	5,004
	1,472	3,970	20,458	20,003

敏感性分析

貴集團目前並無減輕利率風險的利率對沖政策，然而，管理層監控利率風險敞口，並在有需要時考慮對沖重大利率風險。貴公司董事認為，現金流利率風險的敞口並不重大，乃由於當前市場利率相對較低且穩定，且所有計息金融負債均為固定利率借款。因此並無呈列敏感度分析。

附錄一

會計師報告

(d) 公允價值計量

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

下表列示了 貴集團於報告期末以經常性基準計量的金融工具公允價值，並根據國際財務報告準則第13號《公允價值計量》定義的三個公允價值層級進行分類。公允價值計量所屬的層級是參考估值技術中所使用輸入數據的可觀察性及重要性釐定，具體如下：

- 第一層級估值：在計量日於活躍市場中對相同資產或負債的未經調整報價
- 第二層級估值：未達到第一層級的可觀察輸入，且不使用重大不可觀察輸入。不可觀察輸入是指市場數據不可獲取的輸入
- 第三層級估值：使用重大不可觀察輸入計量的公允價值

貴集團有由財務經理領導的團隊，負責對金融工具進行估值。該團隊直接向首席財務官及審核委員會匯報。該團隊於各報告日期編製包含公允價值計量變動分析的估值報告，並由首席財務官審閱及批准。在往績記錄期間內，並無發生第一層級及第二層級之間的轉移，或進入或退出第三層級的轉移。 貴集團的政策為於轉移發生的報告期末確認公允價值層級之間的轉移。

	於12月31日 的公允價值	於2022年12月31日的公允價值計量，分類為		
	2022年	第一層級	第二層級	第三層級
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元

經常性公允價值計量

資產：

其他流動資產	41,640	—	41,640	—

	於12月31日 的公允價值	於2023年12月31日的公允價值計量，分類為		
	2023年	第一層級	第二層級	第三層級
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元

經常性公允價值計量

資產：

其他流動資產	55	—	55	—

	於12月31日 的公允價值	於2024年12月31日的公允價值計量，分類為		
	2024年	第一層級	第二層級	第三層級
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元

經常性公允價值計量

資產：

其他流動資產	59,273	—	59,273	—

附錄一

會計師報告

	於6月30日 的公允價值	於2025年6月30日的公允價值計量，分類為		
	2025年	第一層級	第二層級	第三層級
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
經常性公允價值計量				
資產：				
其他流動資產	37,541	—	37,541	—

第二層級公允價值計量所使用的估值技術及輸入數據

其他流動資產的公允價值與根據與銀行簽訂的合約按理財產品規定回報率貼現的預期現金流量有關。

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貴集團按攤銷成本計量的金融工具的賬面值與其公允價值並無重大差異。

33 承擔

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貴集團並無重大資本承擔。

34 重大關聯方交易

(a) 關聯方名稱及關係

於往績記錄期間，董事認為以下為與貴集團發生重大交易的貴集團的關聯方：

關聯方姓名／名稱	與貴集團的關係
浙江阿里旅行投資有限公司	貴集團股東
江西智運九州互聯網科技有限責任公司	聯營公司
吉林省長盛吉行科技有限公司	聯營公司
昆明全域旅遊運營服務有限公司	聯營公司
雲南悅途科技有限公司	聯營公司
陝西豐行景途汽車服務有限公司	聯營公司
甘肅公眾道路客運聯網售票運營服務中心有限公司	聯營公司
北京凱寶網絡科技有限公司	由貴集團一名主要管理人員的配偶控制的公司
北京易行出行旅遊有限公司	由一名股東控制的公司
江西贛易行科技有限公司	聯營公司

附錄一

會計師報告

(b) 主要管理人員薪酬

貴集團主要管理人員的薪酬（包括附註8所披露支付予貴公司董事和監事以及附註9所披露支付予若干最高薪酬僱員的金額）如下。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元
工資、津貼及其他福利	5,278	5,351	5,387	2,201	2,663
酌情花紅	1,552	2,118	2,625	—	—
退休計劃供款	472	427	436	232	222
以權益結算以股份為基礎 的付款	148	—	559	—	—
總計	<u>7,450</u>	<u>7,896</u>	<u>9,007</u>	<u>2,433</u>	<u>2,885</u>

總薪酬計入「員工成本」（見附註6(b)）。

(c) 關聯方交易

於往績記錄期間，貴集團訂立以下重大關聯方交易。該等交易乃於正常業務過程中根據標準條款進行：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2024年 人民幣千元 (未經審核)	2025年 人民幣千元
關聯方交易款項：					
提供服務					
提供數字化及業務解決方案...	34,913	34,945	16,937	9,767	12,034
提供客運解決方案	5,323	5,427	5,501	2,116	2,832
購買服務					
購買網約車服務	<u>56,382</u>	<u>74,529</u>	<u>104,349</u>	<u>42,701</u>	<u>63,361</u>
購買客運解決方案	<u>2,749</u>	<u>2,200</u>	<u>2,651</u>	<u>1,990</u>	<u>1,143</u>

附錄一

會計師報告

(d) 與關聯方的結餘

於各報告期末，貴集團錄得以下重大關聯方結餘：

	於12月31日			於6月30日
	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	2025年 人民幣千元
應收關聯方款項：				
貿易相關				
貿易應收款項.....	21,513	22,323	11,363	15,856
預付款項、按金及其他應收款項.....	11,590	15,472	6,849	3,586
非貿易相關				
預付款項、按金及其他應收款項.....	2,721	1,944	—	—
應付關聯方款項：				
貿易相關				
貿易應付款項及應付票據.....	353	455	191	791
應計開支及其他應付款項.....	2,668	946	292	280
合約負債.....	301	705	1,297	28

應收一名關聯方非貿易相關餘額為無擔保、免利息、無固定還款期限，已於2024年10月結清。

35 於2025年1月1日開始的會計期間已頒佈但尚未生效的修訂、新準則及詮釋的可能影響

截至本報告日期，國際會計準則理事會已頒佈多項於往績記錄期間尚未生效且尚未於歷史財務資料中採納的修訂及新準則。這些發展包括：

	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
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： <i>金融工具的分類與計量的修正</i>	2026年1月1日
國際財務報告準則會計準則年度改進 — 第11卷	2026年1月1日
以自然資源依賴型電力為基礎的合約 — 國際財務報告準則 第9號及第7號的修訂	2026年1月1日
國際財務報告準則第18號， <i>財務報表的列報及披露</i>	2027年1月1日
國際財務報告準則第19號， <i>非公共受託責任子公司的披露</i>	2027年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號的修訂， <i>投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售或出資</i>	將於未來日期釐定

貴集團正在評估這些發展在首次應用期間預計會產生的影響。迄今為止，貴集團認為，採納這些發展不大可能對歷史財務資料產生重大影響。

36 期後事項

於2025年6月30日後直至本報告日期，並無重大期後事項。

期後財務報表

貴公司及其附屬公司概無就2025年6月30日後的任何期間編製經審核財務報表。

附錄二

[編纂]財務資料

以下資料概不構成本公司申報會計師畢馬威會計師事務所（香港執業會計師）所發出會計師報告（載於本文件附錄一）的一部分，載列於此僅作說明用途。[編纂]財務資料應與本文件「財務資料」一節及本文件附錄一所載會計師報告一併閱讀。

A. [編纂]經調整有形資產淨值報表

以下本集團[編纂]經調整有形資產淨值報表乃按照上市規則第4.29條編製，載於下文乃為說明[編纂]對2025年6月30日本公司權益股東應佔綜合有形負債淨額的影響，猶如[編纂]已於2025年6月30日進行。

編製[編纂]經調整有形資產淨值報表僅供說明用途，而基於其假設性質，未必如實反映若[編纂]於2025年6月30日或任何未來日期完成的情況下本集團的財務狀況。

	於2025年 6月30日		向投資者 發行的贖回權 重新分類後的 估計影響 ⁽³⁾	本公司權益 股東應佔 [編纂]	每股 [編纂] ⁽⁴⁾	
本公司權益 股東應佔綜合 有形負債淨額 ⁽¹⁾	[編纂] 估計[編纂] ⁽²⁾					
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	人民幣元	港元 ⁽⁵⁾
根據[編纂]每股H股						
[編纂]計算	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]每股H股						
[編纂]計算	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 截至2025年6月30日本公司權益股東應佔本集團綜合有形負債淨額乃經從摘錄自本文件附錄一所載會計師報告的截至2025年6月30日本公司權益股東應佔綜合虧絀總額人民幣[2,480,652,000]元(i)扣減商譽人民幣[38,323,000]元及無形資產人民幣[4,726,000]元及(ii)調整非控股權益應佔無形資產份額人民幣[1,216,000]元後得出。

附錄二

[編纂]財務資料

- (2) [編纂]估計[編纂]乃按[編纂]股H股將根據[編纂]發行及指示性[編纂]為每股H股[編纂]及每股H股[編纂]（分別為[編纂]下限及上限）計算，經扣除本集團已付或應付的估計[編纂]及其他相關[編纂]（不包括於往績記錄期間已於損益扣除之[編纂]），且並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股。[編纂]估計[編纂]按1港元兌人民幣0.91115元的匯率轉換為人民幣。概不表示港元金額已經、應可或可以按該匯率轉換為人民幣，反之亦然。
- (3) 於2025年6月30日，向投資者發行的贖回權的賬面值為人民幣[2,554,318,000]元（載於本文件附錄一附註28）。於合資格[編纂]後，贖回權將自動到期，而向投資者發行的贖回權將相應由負債重新分類至權益。
- (4) 每股[編纂]經調整有形資產淨值乃經作出前段所述調整後並根據[編纂]股股份已發行（假設[編纂]及向投資者發行的贖回權到期已於2025年6月30日完成，惟並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股）計算。
- (5) 以人民幣呈列的每股[編纂]金額按人民幣1.00元兌1.0975港元的匯率轉換為港元。概不表示人民幣金額已經、應可或可以按該匯率轉換為港元，反之亦然。
- (6) 並無作出任何調整以反映本集團於2025年6月30日後的任何交易結果或訂立的其他交易。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

中國稅項

H股持有人的所得稅及資本增值稅須遵照中國法律及常規以及H股持有人為居民或須繳納稅項的司法權區的法律及常規。以下為若干相關稅務規定的概述，乃基於現行法律及常規，並無計及相關法律或政策的預期變動或修訂。有關討論無意涵蓋H股[編纂]可能造成的一切稅務後果，亦不考慮任何個別[編纂]的特定情況，其中部分情況可能受特別的規則所規限。因此，閣下應就H股[編纂]的稅務後果諮詢稅務顧問的意見。有關討論乃基於截至最後實際可行日期現行有效的法律及相關解釋作出，前述法律及相關解釋可能發生變化，亦可能具有追溯效力。

股息稅

個人投資者

根據最近於2018年8月31日修訂的《中華人民共和國個人所得稅法》及最近於2018年12月18日修訂的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》(統稱「《個人所得稅法》」)規定，中國企業分派股息按20%的統一稅率繳納個人所得稅。對於非中國居民的外籍個人，從中國企業收取股息通常按20%的稅率徵稅，除非獲國務院稅務機關特別豁免或根據適用稅務條約減稅則除外。

根據自2020年1月1日起施行的《國家稅務總局關於發佈〈非居民納稅人享受協定待遇管理辦法〉的公告》，非居民納稅人享受協定待遇，採取「自行判斷、申報享受、相關資料留存備查」的方式辦理。非居民納稅人自行判斷符合享受協定待遇條件的，可在納稅申報時，或通過扣繳義務人在扣繳申報時，自行享受協定待遇，同時按照本辦法的規定收集和留存相關資料備查，並接受稅務機關後續管理。在源泉扣繳和指定扣繳情況下，非居民納稅人自行判斷符合享受協定待遇條件且需要享受協定待遇的，應當如實填寫《非居民納稅人享受協定待遇信息報告表》，主動提交給扣繳義務人，並按照有關規定歸集和留存相關資料備查。

附錄三

稅項及外匯

根據於2006年8月21日簽訂的《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》，中國政府有權對中國公司向香港居民（包括自然人及法人實體）支付的股息徵稅。徵收的稅款不得超過中國公司應付股息總額的10%。然而，倘一名香港居民在一家中國公司直接持有25%或以上股權，並符合股權實益擁有人的若干條件，則徵收的稅款不得超過該中國公司應付股息總額的5%。

自2019年12月6日起生效的《〈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〉第五議定書》引入了決定享有協定待遇的具體標準。根據該議定書，倘在仔細考慮所有相關事實及條件後，合理確定獲得該等待遇是安排或交易的主要目的，從而根據安排提供直接或間接待遇，則不給予協定待遇。倘該等待遇與安排的相關目的及目標相一致，則屬於例外情況。

此外，稅收協定中股息條款的適用受中國稅收法律法規規定的約束，包括《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》（國稅函[2009]81號）中規定的指引。遵守該等規定對於確定適用於該安排下股息的稅收至關重要。

企業投資者

根據中華人民共和國全國人民代表大會（全國人大）於2007年3月16日頒佈，並於2008年1月1日起實施，隨後於2017年2月24日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》的規定，並與國務院於2007年12月6日頒佈，並於2008年1月1日起實施，2019年及2024年修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》（統稱「《企業所得稅法》」）一致，非居民企業來源於中國境內的所得，一般應繳納10%的企業所得稅。該等收入包括從中國居民企業獲得的股息及紅利。該徵稅適用於在中國無實體機構或場所的非居民企業。另外，倘在中國境內設有機構或場所，但來源於中國的收入與上述機構或場所無關，則須繳納上述稅款。

附錄三

稅項及外匯

根據規定，非居民企業的預扣稅款應在源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人。因此，扣繳義務人有義務在每次支付或到期應支付時從支付或到期應支付的款項中扣繳所得稅。

國家稅務總局於2008年11月6日頒佈並實行的《國家稅務總局關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》(國稅函[2008]897號)進一步闡明，中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發2008年及以後年度股息時，必須就股息按10%的稅率預扣企業所得稅。此外，國家稅務總局於2009年7月24日頒佈並實行的《關於非居民企業取得B股等股票股息徵收企業所得稅問題的批覆》(國稅函[2009]394號)進一步規定，任何股份在境外證券交易所上市的中國居民企業在向非居民企業派發2008年及以後年度股息時，按10%的稅率預扣企業所得稅。上述稅率可根據中國與相關司法權區訂立的稅務條約或協議(如適用)進一步變更。因此，支付給非中國居民企業(包括[編纂])的股息須按10%的稅率預扣企業所得稅。

根據2006年8月21日簽訂的《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》，中國政府有權對中國公司向香港居民(包括個人及法人實體)派發的股息徵稅，稅額不超過中國公司應付股息總額的10%。倘一名香港居民在一家中國公司直接持有25%或以上股權，在符合特定條件的情況下，香港居民有資格成為該股權的實益擁有人，則稅率不得超過股息總額的5%。

此外，自2019年12月6日起生效的《<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>第五議定書》，引入了更多合資格享有稅收優惠的準則。雖然該安排中可能存在其他規定，但如果根據所有相關事實及條件，合理確定導致該安排下的直接或間接優惠的安排或交易的主要目的之一是為了獲得此類稅收優惠，則不得就相關優惠授予稅收優惠。除非給予的優惠與安排中概述的目的及目標相一致，否則該例外情況適用。

附錄三

稅項及外匯

值得注意的是，稅收協定中股息條款的適用取決於是否符合中國的稅收法律和法規，包括《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》（國稅函[2009]81號）中規定的指引。

稅收條約

在與中國簽訂避免雙重徵稅協定或安排的司法權區居住的非居民投資者，可就從中國公司收取的股息享受中國企業所得稅減免。目前，中國已與多個國家及地區簽訂避免雙重徵稅條約或安排，包括香港特別行政區、澳門特別行政區、澳大利亞、加拿大、法國、德國、日本、馬來西亞、荷蘭、新加坡、英國及美國。

根據該等相關稅收協定或安排，有資格享受優惠稅率的非中國居民企業須向中國稅務機關提出申請，要求退還超過協定稅率的企業所得稅。退稅申請的批准取決於中國稅務機關的評估及決定。

有關股份轉讓的稅項

增值稅及地方附加稅

根據自2016年5月1日起生效並隨後於2017年7月11日、2017年12月25日及2019年3月20日修訂的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》（財稅[2016]36號）（簡稱「36號文」）的指引，在中國境內進行服務交易的個人及實體有義務繳納增值稅。「在中國境內銷售服務」指服務提供者或接受者位於中國境內的交易。

此外，36號文規定，金融商品轉讓，包括有價證券所有權轉讓，應稅收入的增值稅稅率為6%。此處應稅收入是指扣除購買價格後的銷售價格餘額。該項增值稅義務適用於增值稅一般納稅人並適用於外國增值稅納稅人。值得注意的是，個人在金融商品轉讓時可免除增值稅義務。

附錄三

稅項及外匯

根據上述規定，非居民個人銷售或出售H股在中國免徵增值稅。然而，倘持有人為非居民企業，只有當H股的買方為中國境外的個人或實體時，彼等才可以在中國避免繳納增值稅。相反，倘H股的買方為位於中國境內的個人或實體，則持有人可能需要在中國繳納增值稅。

所得稅

個人投資者

根據《個人所得稅法》，轉讓中國居民企業股權所產生的收益須按20%的稅率繳納個人所得稅。然而，根據財政部及國家稅務總局於1998年3月30日聯合頒佈的《財政部、國家稅務總局關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》(財稅字[1998]61號)，自1997年1月1日起，對個人轉讓上市公司股票取得的收益暫免徵收個人所得稅。

然而，於2009年12月31日，財政部、國家稅務總局及中國證監會聯合發佈《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》(財稅[2009]167號)。該通知自2010年1月1日起生效，規定個人轉讓通過在上海證券交易所和深圳證券交易所公開發行並買賣獲得的上市股票所得仍免徵個人所得稅。該豁免適用於上述三部門聯合發佈並自2010年11月10日起施行的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》(財稅[2010]70號)所界定的不受限制銷售的股份。

截至最後實際可行日期，概無明文規定對非中國居民個人轉讓在境外證券交易所上市的中國居民企業股份徵收個人所得稅。

企業投資者

根據《企業所得稅法》及《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，非居民企業來源於中國境內的所得通常須繳納10%的企業所得稅。這包括出售中國居民企業股權獲得的收益。然而，只有當非居民企業在中國無實體機構或場所，或雖然在中國有實體機構，但其來源於中國的收入與該等機構不存在真正關聯時，才適用該徵稅規定。

附錄三

稅項及外匯

非居民企業所得稅實行源泉扣繳，由納稅主體作為扣繳義務人。該扣繳義務人有義務從向非居民企業支付的每筆款項或應付款項中扣除所得稅。值得注意的是，納稅義務可根據適用的稅務協定或避免雙重徵稅協議予以減免。

印花稅

根據全國人大常委會於2021年6月10日頒佈並自2022年7月1日起實施的《中華人民共和國印花稅法》(簡稱「《印花稅法》」)，所有在中國境內參與證券交易的實體及個人均有義務按照《印花稅法》的規定繳納印花稅。因此，適用於中國上市公司股份轉讓的印花稅規定並不適用於非中國投資者在中國境外轉讓和出售H股。

遺產稅

根據中國現行法律，目前在該司法權區內並無徵收遺產稅。

本公司在中國的主要稅項

請參閱本文件「監管概覽」一節。

外匯

人民幣是中國的法定貨幣，目前受到外匯管制，無法自由兌換成外幣。經中國人民銀行授權，國家外匯管理局有權行使管理與外匯相關的所有事宜的職能，包括實施外匯管制規定。

國務院於1996年1月29日頒佈並於1996年4月1日實施的《中華人民共和國外匯管理條例》(「《外匯管理條例》」)，將所有國際支付及轉移劃分為經常項目及資本項目。大部分經常項目毋須外匯管理機關審批，而資本項目須外匯管理機關審批。根據於1997年1月14日及2008年8月5日修訂的《外匯管理條例》，中國對經常性國際支付和轉移不予限制。

附錄三

稅項及外匯

根據中國人民銀行於1996年6月20日頒佈並於1996年7月1日實施的《結匯、售匯及付匯管理規定》(「《結匯規定》」)，在廢除經常項目的外匯兌換的其餘各種限制的同時，仍保留對資本項目下外匯交易的現有限制。

根據中國人民銀行於2005年7月21日頒佈並實施的《關於完善人民幣匯率形成機制改革的公告》(中國人民銀行公告[2005]16號)，自2005年7月21日起，中國開始實行以市場供求為基礎，參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。因此，人民幣匯率不再與美元掛鉤。中國人民銀行於每個工作日閉市後公佈當日銀行間外匯市場美元等交易貨幣對人民幣匯率的收盤價，作為下一個工作日該貨幣對人民幣交易的中間價格。

2008年8月5日，國務院頒佈經修訂的《外匯管理條例》對中國外匯監管體系作出重大改變。首先，其對外匯流入及流出採用均衡處理。境外的外匯收入可調回境內或存於境外，且資本項目下的外匯及結算資金僅可按主管部門及外匯管理機關批准的用途使用；第二，其完善了以市場供求為基礎的人民幣匯率形成機制；第三，當國際收支出現或可能出現嚴重失衡，以及國民經濟出現或可能出現嚴重危機時，國家可以對國際收支採取必要的保障、控制措施；第四，其加強了對外匯交易的監督及管理，並向國家外匯管理局授予廣泛的權力，以增強其監督及管理能力。

根據中國相關法律法規，中國企業(包括外商投資企業)需要外匯進行經常項目交易時，可無須經外匯管理機關批准，通過指定外匯銀行開設的外匯賬戶進行支付，但須提供有效的交易收據或憑證。需要以外匯向其股東分配利潤的外商投資企業及根據規定需要以外匯向其股東支付股息的中國企業(如本公司)，可根據董事會或股東大會關於利潤分配的決議，從指定外匯銀行的外匯賬戶進行支付或在指定外匯銀行兌換與支付。

附錄三

稅項及外匯

根據國務院於2014年10月23日頒佈的《國務院關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》(國發[2014]50號)，決定取消國家外匯管理局及其分支機構對境外上市外資股的境外募集資金調回結匯的審批要求。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈並實施的《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》(匯發[2014]54號)，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個工作日內，到其註冊所在地外匯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或存放境外，資金用途應與本文件及其他公開披露文件所列相關內容一致。

根據國家外匯管理局於2024年4月3日頒佈的《資本項目外匯業務指引(2024年版)》，境內公司境外上市募集資金原則上應及時調回境內，可以人民幣或外幣調回。資金用途應與文件或公司債券募集說明文件、股東通函、董事會或股東大會決議等公開披露的文件所列相關內容一致。境內公司使用境外上市募集資金開展境外直接投資、境外證券投資、境外放款等業務，應符合相關外匯管理規定。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈並於2015年6月1日生效的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(匯發[2015]13號)，取消境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准兩項行政審批事項，改由銀行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2016年6月9日頒佈並實施的《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》(匯發[2016]16號)，相關政策已經明確實行意願結匯的資本項目外匯收入(包括外匯資本金、外債資金和境外上市調回資金等)，可根據境內機構的實際經營需要在銀行辦理結匯。境內機構資本項目外匯收入意願結匯比例暫定為100%。國家外匯管理局可根據國際收支形勢適時對上述比例進行調整。

附 錄 三

稅 項 及 外 匯

2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈了《國家外匯管理局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》(匯發[2017]3號)，進一步擴大境內外匯貸款結匯範圍，允許具有貨物貿易出口背景的境內外匯貸款辦理結匯；允許內保外貸項下資金調回境內使用；允許自由貿易試驗區內境外機構境內外匯賬戶結匯；實施本外幣全口徑境外放款管理，境內機構辦理境外放款業務，本幣境外放款餘額與外幣境外放款餘額合計最高不得超過其上年度經審核財務報表中所有者權益的30%。

2019年10月23日，國家外匯管理局頒佈了《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(匯發[2019]28號)，在投資性外商投資企業可依法依規以資本金開展境內股權投資的基礎上，允許非投資性外商投資企業在不違反現行《外商投資准入特別管理措施(負面清單)》且境內所投項目真實、合規的前提下，依法以資本金進行境內股權投資。

附錄四

主要法律及監管規定概要

中國法律及法規

本附錄概述與本公司營運及業務有關的中國法律法規的若干方面。與中國稅務有關的法律法規於「附錄三－稅項及外匯」中另行論述。本附錄亦載有若干香港法律及監管條文的概要，包括《中國公司法》與公司（清盤及雜項條文）條例之間的若干重大差異、上市規則若干要求及聯交所規定須載入中國發行人組織章程細則的其他條文的概要。本概要的主要目的是為[編纂]提供適用於本公司的主要法律及監管條文的概覽。本概要無意包含所有對[編纂]重要的資料。有關與本公司業務相關的法律法規的討論，請參閱「監管概覽」。

中國的法律體系

中國的法律體系以《中華人民共和國憲法》（「《憲法》」）為基礎，由成文法律、行政法規、地方性法規、自治條例、單行條例、國務院部門規章、地方政府規章、特別行政區法律及中國政府為簽署方的國際條約和其他規範性文件構成。法院判例並不構成有法律約束力的先例，但可用作司法參考和指引。

根據《憲法》和《中華人民共和國立法法》（「《立法法》」），全國人大及全國人民代表大會獲授權行使國家的立法權力。全國人民代表大會擁有權制定和修改刑事、民事、國家機構的和其他的基本法律。全國人民代表大會制定和修改除應當由全國人民代表大會制定的法律以外的其他法律，在全國人民代表大會閉會期間，對全國人民代表大會制定的法律進行部分補充和修改，但是相關補充和修改不得同該等法律的基本原則相抵觸。

國務院是國家最高行政機關，有權根據《憲法》和法律制定行政法規。省、自治區、直轄市的人民代表大會及其常務委員會根據本行政區的具體情況和實際需要，在不同《憲法》、法律、行政法規相抵觸的前提下，可以制定地方性法規。設區的市的人民代表大會及其常務委員會根據本市的具體情況和實際需要，在不同《憲法》、法律、行政法規和本省、自治區的地方性法規相抵觸的前提下，可以對城鄉建設與管理、生態文明建設、歷史文化保護、基層治理等方面的事項制定地方性法規，法律對設區的市制定地方性法規的事項另有規定的，從其規定。設區的市的地方性法規須報省、自

附錄四

主要法律及監管規定概要

治區的人民代表大會常務委員會批准後施行。省、自治區的人民代表大會常務委員會對報請批准的地方性法規，應當對其合法性進行審查，認為同《憲法》、法律、行政法規和本省、自治區的地方性法規不抵觸的，應當在四個月內予以批准。省、自治區的人民代表大會常務委員會在對報請批准的設區的市的地方性法規進行審查時，發現其同本省、自治區的人民政府的規章相抵觸的，應當作出處理決定。民族自治地方的人民代表大會擁有權依照當地民族的政治、經濟和文化的特點，制定自治條例和單行條例。

國務院各部、委員會、中國人民銀行、審計署和具有行政管理職能的直屬機構以及法律規定的其他機構，可以根據法律和國務院的行政法規、決定、命令，在本部門的權限範圍內，制定規章。部門規章規定的事項應當屬於執行法律或者國務院的行政法規、決定、命令的事項。省、自治區、直轄市和設區的市、自治州的人民政府，可以根據法律、行政法規和本省、自治區、直轄市的地方性法規，制定規章。

根據1981年6月10日通過的《全國人民代表大會常務委員會關於加強法律解釋工作的決議》，凡關於法律、法令條文本身需要進一步明確界限或作補充規定的，由全國人大常委會進行解釋或用法令加以規定，凡屬於法院審判工作中具體應用法律、法令的問題，由最高人民法院進行解釋，凡屬於檢察院檢察工作中具體應用法律、法令的問題，由最高人民檢察院進行解釋，不屬於審判和檢察工作中的其他法律、法令如何具體應用的問題，由國務院及主管部門進行解釋。國務院及其部委也有權對其頒佈的行政法規及部門規章進行解釋。在地方層面，對地方性法規條文的解釋權歸頒佈有關法規條文的地方立法和行政機構。

附錄四

主要法律及監管規定概要

中國的司法體系

根據《憲法》、《中華人民共和國人民法院組織法（2018修訂）》和《中華人民共和國人民檢察院組織法（2018修訂）》，中國人民法院分為最高人民法院、地方各級人民法院以及各專門人民法院。地方各級人民法院分為基層人民法院、中級人民法院和高級人民法院三級。基層人民法院根據地區、人口和案件情況，可以設立若干人民法庭。最高人民法院是最高審判機關。最高人民法院監督地方各級人民法院和專門人民法院的審判工作，上級人民法院監督下級人民法院的審判工作。中國人民檢察院分為最高人民檢察院、地方各級人民檢察院以及軍事檢察院等專門人民檢察院。最高人民檢察院是最高檢察機關。最高人民檢察院領導地方各級人民檢察院和專門人民檢察院的工作，上級人民檢察院領導下級人民檢察院的工作。

人民法院採用兩審終審制度，即人民法院的二審判決或裁定為終審判決或裁定。當事人可就地方人民法院一審判決或裁定提出上訴，人民檢察院可根據法律規定程序向上一級人民法院提出抗訴。若在規定時間內，當事人並未提出上訴而人民檢察院也未提出抗訴的，則該人民法院的判決或裁定為終審判決或裁定。中級人民法院、高級人民法院和最高人民法院作出的二審判決或裁定為終審判決或裁定。最高人民法院的一審判決或裁定也是終審判決或裁定。然而，若最高人民法院或上一級人民法院發現任何下級人民法院已生效的終審判決或裁定確有錯誤的，或各級人民法院院長發現其法院作出的已生效的終審判決確有錯誤的，可根據司法監督程序再審該案件。

1991年4月9日頒佈並分別於2007年10月28日、2012年8月31日、2017年6月27日、2021年12月24日及2023年9月1日五次修訂的《中華人民共和國民事訴訟法》（「《中國民事訴訟法》」）對提出民事訴訟的條件、人民法院的司法管轄權、民事訴訟的程序以及民事判決或裁定的執行程序均進行了規定。在中國境內進行民事訴訟的各方須遵守《中國民事訴訟法》的相關規定。民事案件一般在被告住所所在地的法院審理，合同各

附錄四

主要法律及監管規定概要

方也可以明文協議選擇民事訴訟的管轄法院，但是擁有司法管轄權的人民法院須為在原告或被告的住所所在地、合同履行地或合同簽訂地或訴訟目標所在地等與爭議有直接聯繫的地點的法院。同時，上述選擇在任何情況下均不得違反級別管轄和專屬管轄的規定。

外國人、無國籍人、外國企業和組織在人民法院起訴、應訴，同中華人民共和國公民、法人和其他組織有同等的訴訟權利義務。外國法院對中國公民、法人和其他組織的民事訴訟權利加以限制的，中國的法院可對該外國的公民、企業和組織的民事訴訟權利實行對等的限制。外國人、無國籍人、外國企業和組織在人民法院起訴、應訴，需要委託律師代理訴訟的，必須委託中華人民共和國的律師。根據中華人民共和國締結或者參加的國際條約，或者按照互惠原則，人民法院和外國法院可以相互請求，代為送達文書、調查取證以及進行其他訴訟行為。外國法院請求協助的事項有損於中華人民共和國的主權、安全或者社會公共利益的，人民法院不予執行。

發生法律效力的民事判決、裁定，當事人必須履行。若民事訴訟的任何一方拒絕遵守人民法院作出的判決或裁定，或中國的仲裁庭作出的裁決，則另一方在兩年內可向人民法院申請執行相關判決或裁定，惟可予申請延期執行或退出。若在規定期限內，該方仍未履行法院發出執行許可的判決，則法院可根據另一方的申請對該方強制執行。

人民法院作出的發生法律效力的判決或裁定，若被執行人或其財產不在中華人民共和國領域內，當事人請求執行的，可以由當事人直接向有管轄權的外國法院申請承認和執行，也可以由人民法院依照中華人民共和國締結或者參加的國際條約的規定，或者按照互惠原則，請求外國法院承認和執行。同理，外國法院作出的需要中國人民法院承認和執行的生效判決或裁定，除非人民法院認為該判決或裁定的承認或執行會違反中華人民共和國的基本法律原則、國家主權或國家安全或社會及公眾利益，可以由當事人直接向中國有管轄權的中級人民法院申請承認和執行，也可以由外國法院依照該國與中華人民共和國締結或者參加的國際條約的規定，或者按照互惠原則，請求人民法院承認和執行。

附錄四

主要法律及監管規定概要

《中國公司法》、《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》和《上市公司章程指引》

1993年12月29日，第八屆全國人大常委會第五次會議通過《中華人民共和國公司法》（「《中國公司法》」），於1994年7月1日生效，並先後於1999年12月25日、2004年8月28日、2005年10月27日、2013年12月28日、2018年10月26日及2023年12月29日修訂。最新修訂的《中國公司法》自2024年7月1日起施行。

2023年2月17日，中國證監會頒佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「《境外上市試行辦法》」），並自2023年3月31日起施行，適用於直接及間接境外股份認購及境內公司上市，其中還規定了境內企業境外發行證券和上市的備案管理辦法和監管要求。

2025年3月28日，中國證監會頒佈了最新修訂的《上市公司章程指引》（「《章程指引》」）。根據《境外上市試行辦法》及其配套指引《監管規則適用指引—境外發行上市類第1號》規定，境內企業直接境外發行上市的，需參照《章程指引》等中國證監會關於公司治理的有關規定制定組織章程細則，規範公司治理。《中國公司法》、《境外上市試行辦法》和《章程指引》的主要規定概述如下。

總則

股份有限公司是指依照《中國公司法》在中國境內註冊成立的企業法人，其註冊資本分為同等面值的股份。其股東的責任僅限於其持有的股份金額，公司對其債權人的責任金額相當於其資產的總價值。

股份有限公司應按照法律和行政法規的規定開展其業務，亦可向其他有限責任公司和股份有限公司投資，其對這些被投資公司的責任僅限於投資金額。法律規定公司不得成為對被投資公司的債務承擔連帶責任的出資人的，從其規定。

附錄四

主要法律及監管規定概要

註冊成立

股份有限公司可以採取發起或募集方式設立。股份有限公司應當有一人以上二百人以下為發起人，其中須有半數以上的發起人在中國境內有住所。以發起設立方式設立股份有限公司的，發起人應當認足組織章程細則規定的公司設立時應發行的股份。以募集設立方式設立股份有限公司的，發起人認購的股份不得少於組織章程細則規定的公司設立時應發行股份總數的百分之三十五；但是，法律、行政法規另有規定的，從其規定。

發起人向公眾發售股份時，須刊發文件並製作認購書。認購書應當由認購人填寫認購股數、金額、住址，並簽名或蓋章。認購人須就所認購股數繳足股款。如果發起人向公眾發售股份，該發售須由根據中國法律設立的證券公司包銷，並須就此簽訂包銷協議。向公眾發售股份的發起人也須與銀行就收取認購股款簽訂協議。收款銀行須代收和保存認購股款，向繳納認購股款的認購人出具收據，以及向相關部門提供認購股款的收款證明。公開發售的股本股款繳足後，須經根據中國法律設立的驗資機構驗資並出具證明。公司成立時擬發行的股份未獲悉數認購的，或發起人於擬發行的股份獲繳足股款後30日內未召開設立大會的，認購人可向發起人要求退還股份股款並加算同期的銀行存款利息。發起人、認股人繳足股款或者交付非貨幣財產出資後，不得撤回其股本，但股份逾期未繳足、發起人未按時召開設立大會，或設立大會議決不設立公司除外。董事會應當於公司設立大會結束後30日內，授權代表向公司登記機關申請設立登記。

股本

發起人可以用貨幣出資，也可以用實物、知識產權、土地使用權、股權或債權等可以貨幣估價並可以依法轉讓的非貨幣資產作價出資，但是，法律、行政法規規定不得作為出資的財產除外。以非貨幣資產作價出資的，必須按照法律或行政法規有關估值的規定對出資的資產進行估值，不得高估或者低估作價。法律或行政法規對估值有規定的，從其規定。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

股份的發行實行公平、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；任何單位或者個人所認購的股份，每股應當支付相同價額。股份發售價可等於或高於股票面值，但不得低於股票面值。

增加股本

根據《中國公司法》，如果公司擬通過發行新股增加資本，必須經過股東在股東大會批准。組織章程細則或股東大會可授權董事會決定發行不超過三年內已發行股份50%的股份。但以非貨幣財產作價出資的，須經股東大會決議。倘公司董事會獲授權並決定發行股份，致使公司註冊資本或已發行股份數目發生變化，可不經股東大會表決修改載於公司組織章程細則的事項。倘公司的組織章程細則或股東大會授權董事會決定發行新股，董事會決議須經全體董事的三分之二通過。此外，境內企業在境外發行上市的，發行人應當按照《境外上市試行辦法》的規定向中國證監會備案，並提交備案報告、法律意見書等相關材料，真實、準確、完整地說明股東資料及其他資料。

減少股本

公司應依據《中國公司法》規定的下述程序減少註冊資本：

- (I) 公司須編製資產負債表和財產清單；
- (II) 股東大會作出減少註冊資本的決議；
- (III) 公司應當自作出減少註冊資本的決議之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙或國家企業信用信息公示系統上公告；
- (IV) 公司債權人於自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的自公告之日起45日內，可以要求公司清償債務或者提供相應的擔保；及
- (V) 公司須向公司登記機關辦理變更登記。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

公司減少註冊資本時，應當按照股東的出資額或者持股比例減少出資額或者股份，但法律另有規定或者公司的組織章程細則另有規定者除外。

公司按照《中國公司法》的有關規定彌補虧損後仍有虧損的，可減少註冊資本以彌補虧損。公司減少註冊資本以彌補虧損的，公司不得向股東分配任何款項，亦不得免除股東繳納出資或股本的義務。依照前款規定減少註冊資本的，上述第(III)項及第(IV)項不適用，但應當自作出股東大會減少註冊資本的決議之日起30日內在報紙或國家企業信用信息公示系統上刊登公告。公司依照前款規定減少註冊資本後，在法定公積金和任意公積金累計額達到公司註冊資本的50%之前，不得分配利潤。

公司違反《中國公司法》的規定減少註冊資本，股東應當退還所收到的資金；股東減少或者免繳出資的，應當恢復原出資額；給公司造成損失的，由股東及其董事、監事、高級管理人員承擔賠償責任。

購回股份

根據《中國公司法》的規定，除下列情形外，公司不得購回自身股份：

- (I) 減少公司註冊資本；
- (II) 與持有其股份的其他公司合併；
- (III) 為實施職工持股計劃或股權激勵計劃而使用其股份；
- (IV) 股東對股東大會作出的公司合併、分立決議持異議，而要求公司收購其股份；
- (V) 將股份用於轉換上市公司發行的可轉換為股票的公司債券；及
- (VI) 上市公司為維護公司價值及股東權益所必需。

附錄四

主要法律及監管規定概要

公司因上述第(I)或第(II)項所述情形購回自身股份的，須經股東大會決議；公司因上述第(III)項、第(V)項或第(VI)項規定的情形購回本公司股份的，可以依照組織章程細則的規定或者股東大會的授權，經三分之二以上董事出席的董事會決議。

公司依照上述規定收購本公司股份後，屬於第(I)項情形的，應當自收購之日起10日內註銷；屬於第(II)項或第(IV)項情形的，則應當在六個月內轉讓或註銷；屬於第(III)項、第(V)項或第(VI)項情形的，公司合計持有的本公司股份數目不得超過本公司已發行股份總數的10%，並應當在三年內轉讓或者註銷。

公司不得接受本公司的股票作為質押權的目標。

公司不得向他人提供贈與、貸款、擔保或其他財務資助以獲取公司或其母公司的股份，公司實施員工持股計劃的除外。為了公司的利益，公司可以根據組織章程細則的規定，經股東大會或者董事會的決議或者股東大會的授權，為他人提供財務資助以取得公司或其母公司的股份，但累計財務資助金額不得超過已發行股本總額的10%。董事會決議案須經全體董事的三分之二通過。

董事、監事或高級管理人員因違反前款規定給公司造成損失的，應當承擔賠償責任。

股份轉讓

公司股東持有的股份可以轉讓予其他股東或公司股東以外的人士。倘組織章程細則對股份轉讓有任何限制，應當按照組織章程細則的規定辦理。根據《中國公司法》，股東轉讓股份，應當在依法設立的證券交易所進行或者按照國務院規定的其他方式進行。股東以背書方式或者法律、行政法規規定的其他方式轉讓股票。股票轉讓後，由公司將受讓人的姓名或者名稱及住所記載於股東名冊。股東大會召開前20日內或者公司決定分配股利的基準日前5日內，不得進行上述規定的股東名冊變更登記。但是，法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司股東名冊的變更另有規定的，從其規定。

附錄四

主要法律及監管規定概要

根據《中國公司法》，公司在公開發行股份前已發行的股份，自公司在證券交易所[編纂]之日起一年內不得轉讓。法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司股東或者實際控制人的股份轉讓另有規定的，從其規定。公司董事、監事和高級管理人員應當向公司申報所持股份及其在任職時所確定的任職期間的變動情況，每年轉讓的股份不得超過其所持公司股份總數的25%。所持公司股份自公司於證券交易所[編纂]之日起一年內及自離職起六個月內不得轉讓。組織章程細則可對公司董事、監事及高級管理人員轉讓所持公司股份作出其他限制性規定。股份在法律、行政法規規定的限制性轉讓期限內出質的，質權人在限制性轉讓期限內不得行使質權。

根據《境外上市試行辦法》，境內企業直接境外發行上市的，持有其境內未上市股份的股東申請將其持有的境內未上市股份轉換為境外上市股份並到境外交易場所上市流通，應當符合中國證監會有關規定，並委託境內企業向中國證監會備案。

股東

根據《中國公司法》及《章程指引》，股東的權利包括：

- (I) 依法享有資產收益、參與重大決策和選擇管理者；
- (II) 請求人民法院撤銷會議召集程序、表決方式違反法律、行政法規或者組織章程細則的股東大會或者股東大會、董事會的決議，或內容違反法律、行政法規、組織章程細則的任何決議，該等請求須自決議作出之日起60日內向人民法院提出；
- (III) 依法轉讓其股份；
- (IV) 出席或委託代理人出席股東大會，並行使表決權；

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

- (V) 查閱及複印公司的組織章程細則、股東名冊、股東大會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議、財務會計報告，對公司的經營提出建議或者質詢；
- (VI) 按所持股份數目收取股息；
- (VII) 於公司清算時按持股比例參與公司剩餘財產的分配；及
- (VIII) 法律、行政法規、其他規範性文件及公司的組織章程細則規定的任何其他股東權利。

股東義務則包括遵守公司的組織章程細則，就所認購的股份繳納認購股款，以其認購的股份為限對公司承擔責任，以及公司的組織章程細則規定的任何其他股東義務。

股東大會

股東大會是公司的權力機構，依照《中國公司法》的相關規定行使權力。股東大會可行使下列權力：

- (I) 選舉或更換董事及監事，決定有關董事及監事的報酬事宜；
- (II) 審議批准董事會的報告；
- (III) 審議批准監事會的報告；
- (IV) 審議批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (V) 對公司增加或減少註冊資本作出決議；
- (VI) 對發行公司債券作出決議；
- (VII) 對公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式作出決議；
- (VIII) 修改公司的組織章程細則；及

附錄四

主要法律及監管規定概要

(IX) 行使公司的組織章程細則規定的其他職權。

股東大會可授權董事會對公司債券的發行作出決議。

根據《中國公司法》及《章程指引》的規定，股東大會須每年召開一次，並應於上一會計年度完結之後的六個月之內舉行。如果發生下列任何一項情形，則須在兩個月內召開臨時股東大會：

(I) 董事人數不足法律規定人數或組織章程細則所規定人數的三分之二時；

(II) 公司未彌補的總虧損達實收股本總額三分之一時；

(III) 單獨或合計持有公司10%以上股份的股東請求召開臨時股東大會時；

(IV) 董事會認為必要時；

(V) 監事會提議召開時；或

(VI) 組織章程細則規定的任何其他情形。

股東大會由董事會召集，董事長主持。董事長不能履行職務或不履行職務的，由副董事長主持。副董事長不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上董事共同推舉一名董事主持。董事會不能履行或者不履行召集股東大會會議職責的，監事會應當及時召集和主持；監事會不召集和主持的，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獨立召集和主持。倘單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東要求召開臨時股東大會，董事會及監事會應當在收到請求後10日內決定是否召開臨時股東大會並以書面回覆股東。

附錄四

主要法律及監管規定概要

根據《中國公司法》，召開股東大會，應當將會議召開的時間、地點和審議事項於會議召開20日前通知各股東。臨時股東大會應當於會議召開15日前通知各股東。單獨或者合計持有公司百分之十以上股份的股東，可以在股東大會召開十日前提出臨時提案並書面提交董事會。董事會應當在收到提案後兩日內通知其他股東，並將該臨時提案提交股東大會審議，但臨時提案違反任何法律、行政法規或組織章程細則或不屬於股東大會職權範圍的情況除外。公司不得提高提出任何臨時提案的股東持股比例。公司向公眾發行股份，應當以公告方式作出前款所述的通知。股東大會不得就通知中未列明的任何事項作出任何決議。

根據《中國公司法》，股東出席股東大會，所持每一股份有一表決權，類別股股東除外。公司持有的本公司股份沒有表決權。

股東大會選舉董事及監事可根據公司的組織章程細則的規定或股東大會決議實行累積投票制。根據累積投票制，股東大會選舉董事或監事時，每一股份擁有與應選董事或者監事人數相同的表決權，股東擁有的表決權可以集中使用。

根據《中國公司法》，股東大會作出決議，必須經出席股東大會的股東所持表決權過半數通過，但是，股東大會作出修改組織章程細則、增加或者減少註冊資本的決議，以及公司合併、分立、解散或者變更公司形式的決議，必須經出席股東大會的股東所持表決權的三分之二以上通過。

股東大會須就所審議事項編製會議記錄，主持人、出席會議的董事須在會議記錄上簽名。會議記錄須與出席股東的簽名冊及授權委託書一併保存。

附錄四

主要法律及監管規定概要

董事會

股份有限公司設董事會。然而，規模較小或者股東人數較少的股份有限公司，可以不設董事會，設一名董事，行使《中國公司法》規定的董事會的職權。如公司董事會成員為三人以上，其成員中可以有公司職工代表。職工人數三百人以上的公司，除依法設監事會並有公司職工代表的外，其董事會成員中應當有公司職工代表。董事會中的職工代表由公司職工通過職工代表大會、職工大會或者其他形式民主選舉產生。

董事任期由組織章程細則規定，但每屆任期不得超過三年。董事任期屆滿，可連選連任。董事任期屆滿未及時改選，或董事在任期內辭職導致董事會成員低於法定人數，在正式改選出的董事就任前，原董事仍須依照法律、行政法規和組織章程細則規定履行董事職務。董事辭任的，應當以書面形式通知公司，公司收到通知之日辭任生效。

然而，存在前款規定情形的，董事應當繼續履行職務。

根據《中國公司法》，董事會行使下列職權：

- (I) 召集股東大會，並向股東大會報告工作；
- (II) 執行股東在股東大會通過的決議；
- (III) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (IV) 制訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (V) 制訂公司增加或減少註冊資本及發行公司債券的方案；
- (VI) 制訂公司合併、分立、解散或變更公司形式的方案；

附錄四

主要法律及監管規定概要

(VII) 決定公司內部管理機構的設立；

(VIII) 決定聘任或者解聘公司經理及其報酬事項，並根據經理的提名決定聘任或者解聘公司副總經理、財務負責人及其報酬事項；

(IX) 制定公司的基本管理制度；及

(X) 組織章程細則規定或者股東大會授予的其他職權。

組織章程細則對董事會職權的限制不得對抗善意相對人。

根據《中國公司法》，公司可以按照組織章程細則的規定在董事會中設置由董事組成的審計委員會，行使監事會的職權，不設監事會或者監事。審計委員會成員為三名以上，過半數成員不得在公司擔任除董事以外的其他職務，且不得與公司存在任何可能影響其獨立客觀判斷的關係。公司董事會成員中的職工代表可以成為審計委員會成員。審計委員會作出決議，應當經審計委員會成員的過半數通過。審計委員會決議的表決，應當一人一票。審計委員會的議事方式和表決程序，除《中國公司法》有規定的外，由組織章程細則規定。公司可以按照組織章程細則的規定在董事會中設置其他委員會。

董事會每年度至少召開兩次會議。每次會議應當於會議召開10日前通知全體董事和監事。代表十分之一以上表決權的股東、三分之一以上董事或者監事會，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。董事會召開臨時會議，可以另定召集董事會的通知方式和通知時限。

董事會會議應當有過半數的董事出席方可舉行。董事會作出決議，應當經全體董事的過半數通過。董事會決議的表決，應當一人一票。董事會應當對所議事項的決定作成會議記錄，出席會議的董事應當在會議記錄上簽名。

附錄四

主要法律及監管規定概要

董事會會議，應當由董事本人出席；董事因故不能出席，可以書面委託其他董事代為出席，委託書應當載明授權範圍。董事應當對董事會的決議承擔責任。董事會的決議違反法律、行政法規或者組織章程細則、股東大會決議，給公司造成嚴重損失的，參與決議的董事對公司負賠償責任；經證明在表決時曾表明異議並記載於會議記錄的，該董事可以免除責任。

根據《中國公司法》，下列人士不得擔任公司的董事：

- (I) 無民事行為能力或者限制民事行為能力；
- (II) 因貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序，被判處刑罰，或者因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾五年，被宣告緩刑的，自緩刑考驗期滿之日起未逾二年；
- (III) 擔任破產清算的公司、企業的董事或者廠長、經理，對該公司、企業的破產負有個人責任的，自該公司、企業破產清算完結之日起未逾三年；
- (IV) 擔任因違法被吊銷營業執照、責令關閉的公司、企業的法定代表人，並負有個人責任的，自該公司、企業被吊銷營業執照、責令關閉之日起未逾三年；及
- (V) 個人因所負數額較大債務到期未清償被人民法院列為失信被執行人。

公司選舉或者委派出現上述所列任何情形的董事，該選舉、委派或者指定無效。董事在任職期間出現上述所列情形的，公司應當解除其職務。

根據《中國公司法》的規定，董事會設董事長一人，並可設副董事長。董事長和副董事長由董事會以全體董事的過半數選舉產生。董事長須召集和主持董事會會議，審查董事會決議的實施情況。副董事長須協助董事長工作。如果董事長不能履行職務或不履行職務，須由副董事長履行職務。如果副董事長不能履行職務或不履行職務，須由半數以上董事共同推舉一名董事履行其職務。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

監事會

股份有限公司設監事會，監事會成員為三人以上。然而，(i)規模較小或者股東人數較少的股份有限公司，可以不設監事會，設一名監事，行使監事會的職權；及(ii)股份有限公司在董事會中設置由董事組成的審計委員會，行使監事會的職權的，不設監事會或者監事。監事會成員應當包括股東代表和適當比例的公司職工代表，其中公司職工代表的比例不得低於三分之一，具體比例由組織章程細則規定。監事會中的公司職工代表由公司職工通過職工代表大會、職工大會或者其他形式民主選舉產生。

監事會設主席一人，可以設副主席。監事會主席和副主席由全體監事過半數選舉產生。董事、高級管理人員不得兼任監事。監事會主席召集和主持監事會會議。監事會主席不能履行職務或者不履行職務的，由監事會副主席召集和主持監事會會議。監事會副主席不能履行職務或者不履行職務的，由過半數的監事共同推舉一名監事召集和主持監事會會議。

監事的任期每屆為三年。監事任期屆滿，連選可以連任。監事任期屆滿未及時改選，或者監事在任期內辭任導致監事會成員低於法定人數的，在改選出的監事就任前，原監事仍應當依照法律、行政法規和組織章程細則的規定，履行監事職務。

監事會行使下列職權：

- (I) 檢查公司財務狀況；
- (II) 對董事及高級管理人員履行其職務進行監督，對違反法律、法規、組織章程細則或股東大會決議的董事及高級管理人員提出罷免的建議；

附錄四

主要法律及監管規定概要

- (III) 當董事或高級管理人員的行為損害公司的利益時，要求董事、高級管理人員糾正相關行為；
- (IV) 提議召開臨時股東大會，及在董事會不履行《中國公司法》規定的召集和主持股東大會職責時召集和主持股東大會；
- (V) 向股東大會提出提案；
- (VI) 依照《中國公司法》相關規定，對董事及高級管理人員提起訴訟；及
- (VII) 組織章程細則規定的其他職權。

監事可列席董事會會議，並對董事會決議事項提出質詢或建議。監事會發現公司經營情況異常可以進行調查，及在必要時可以聘請會計師事務所協助其工作，費用由公司承擔。

經理及高級管理人員

根據《中國公司法》的相關規定，公司設經理，由董事會決定聘任或者解聘。經理對董事會負責，根據組織章程細則的規定或者董事會的授權行使職權。經理作為無表決權成員列席董事會會議。

根據《中國公司法》的相關規定，高級管理人員指經理、副經理、財務負責人，上市公司的董事會秘書和組織章程細則規定的其他人員。

董事、監事、總經理及其他高級管理人員的職責

董事、監事、高級管理人員應當遵守法律、行政法規和組織章程細則。

董事、監事、高級管理人員對公司負有忠實義務，應當採取措施避免自身利益與公司利益衝突，不得利用職權牟取不正當利益。董事、監事、高級管理人員對公司負有勤勉義務，執行職務應當為公司的最大利益盡到管理者通常應有的合理注意。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

公司的控股股東、實際控制人不擔任公司董事但實際執行公司事務的，適用前兩款規定。

同時，董事、監事、高級管理人員不得有下列行為：

- (I) 侵佔公司財產、挪用公司資金；
- (II) 將公司資金以其個人名義或者以其他個人名義開立賬戶存儲；
- (III) 利用職權賄賂或者收受其他非法收入；
- (IV) 接受他人與公司交易的佣金歸為己有；
- (V) 擅自披露公司秘密；及
- (VI) 違反對公司忠實義務的其他行為。

董事、監事或高級管理人員履行公司職務時違反法律、行政法規或組織章程細則對公司造成損失須對公司承擔賠償責任。

股東大會要求董事、監事或高級管理人員列席會議，董事、監事或高級管理人員須列席會議並接受股東的質詢。監事會可以要求董事、高級管理人員提交執行職務的報告。董事、高級管理人員應當如實向監事會提供有關情況和資料，不得妨礙監事會或者監事行使職權。

董事、高級管理人員執行職務違反法律、行政法規或者組織章程細則的規定，給公司造成損失的，連續一百八十日以上單獨或者合計持有公司百分之一以上股份的股東，可以書面請求監事會向人民法院提起訴訟。

監事執行職務違反法律、行政法規或者組織章程細則的規定，給公司造成損失的，前述股東可以書面請求董事會向人民法院提起訴訟。監事會或者董事會收到前款規定的股東書面請求後拒絕提起訴訟，或者自收到請求之日起三十日內未提起訴訟，或者情況緊急、不立即提起訴訟將會使公司利益受到難以彌補的損害的，前款規定的

附錄四

主要法律及監管規定概要

股東有權為公司利益以自己的名義直接向人民法院提起訴訟。他人侵犯公司合法權益，給公司造成損失的，前述股東可以依照上述的程序向人民法院提起訴訟。董事、高級管理人員違反法律、行政法規或者組織章程細則的規定，損害股東利益的，股東可以向人民法院提起訴訟。

公司全資附屬公司的董事、監事、高級管理人員執行職務違反法律、行政法規或者組織章程細則的規定，給公司造成損失的，或者他人侵犯公司全資附屬公司合法權益造成損失的，有限責任公司的股東、股份有限公司連續一百八十日以上單獨或者合計持有公司百分之一以上股份的股東，可以書面請求全資附屬公司的監事會、董事會向人民法院提起訴訟或者以自己的名義直接向人民法院提起訴訟。

財務、會計及利潤分配

根據《中國公司法》的規定，公司應當依照法律、行政法規和國務院財政部門的規定建立本公司的財務、會計制度。公司應當在每一會計年度結束時編製財務報告，並依法經會計師事務所審計。財務會計報告應當依照法律、行政法規和國務院財政部門的規定製作。公司的財務會計報告應當在召開股東大會年會的20日前置備於公司，供股東查閱；公開發行股票的股份有限公司必須公告其財務會計報告。

公司分配每年稅後利潤時，須提取其稅後利潤的10%撥入公司的法定公積金，但公積金累計額達中國公司註冊資本50%以上時，可不再提取。當公司的法定公積金不足以彌補以前年度虧損時，在提取法定公積金之前，須先用當年度利潤彌補虧損。公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會決議通過，可從稅後利潤中再提取任意公積金。公司彌補虧損和提取任意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。公司持有的本公司股份不得分配利潤。

附錄四

主要法律及監管規定概要

公司違反《中國公司法》的相關規定向股東分配利潤的，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、監事、高級管理人員應當承擔賠償責任。

股東大會作出分配利潤的決議的，董事會應當在股東大會決議作出之日起六個月內進行分配。

公司以超過股票票面金額的發行價格發行股份所得的溢價款、發行無面額股所得股款未計入註冊資本的金額以及國務院財政部門規定列入資本公積金的其他項目，應當列為公司資本公積金。

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註冊資本。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，可以按照相關規定使用資本公積金。法定公積金轉為增加註冊資本時，所留存的該項公積金不得少於轉增前公司註冊資本的百分之二十五。

公司除法定的會計賬簿外，不得另立會計賬簿。對公司資金，不得以任何個人名義開立賬戶存儲。

公司依照《中國公司法》的規定減少註冊資本後，在法定公積金和任意公積金累計額達到公司註冊資本百分之五十前，不得分配利潤。

核數師的任命與解聘

根據《中國公司法》，公司聘用、解聘承辦公司審計業務的會計師事務所，依照組織章程細則的規定，由股東大會、董事會或者監事會決定。公司股東大會、董事會或者監事會就解聘會計師事務所進行表決時，應當允許會計師事務所陳述意見。公司應當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。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

修改組織章程細則

根據《中國公司法》，股東大會作出修改公司組織章程細則的決議，應當經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過。根據《上市公司章程指引》，股東大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。組織章程細則修改事項屬於法律、法規要求披露的信息，按規定予以公告。

解散及清算

根據《中國公司法》，公司因以下原因須予解散：

- (I) 組織章程細則規定的營業期限屆滿或組織章程細則規定的其他解散事由出現；
- (II) 股東大會議決解散公司；
- (III) 因公司合併或分立需要解散公司；
- (IV) 依法吊銷公司營業執照、責令關閉或解散公司；或
- (V) 公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有公司全部股東表決權10%以上的股東，可以請求人民法院解散公司，人民法院依照情況予以解散公司。

公司出現前款規定的解散事由，應當在十日內將解散事由通過國家企業信用信息公示系統予以公示。

公司有上文第(I)或第(II)項的情形，且尚未向股東分配財產的，可以通過修改組織章程細則或者經股東會決議而存續。

附錄四

主要法律及監管規定概要

依照前款規定修改組織章程細則或者經股東會決議，須經出席股東會會議的股東所持表決權的三分之二以上通過。

公司因上文第(I)項、第(II)項、第(IV)項或第(V)項的情形而解散的，應當清算。董事為公司清算義務人，應當在解散事由出現之日起十五日內組成清算組進行清算。清算組由董事組成，但是公司組織章程細則另有規定或者股東會決議另選他人的除外。

清算義務人未及時履行清算義務，給公司或者債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。

清算組在清算期間行使下列職權：

- (I) 清理公司財產，分別編製資產負債表和財產清單；
- (II) 通知、公告債權人；
- (III) 處理與清算有關的公司未了結的業務；
- (IV) 清繳所欠稅款以及清算過程中產生的稅款；
- (V) 清理債權、債務；
- (VI) 分配公司清償債務後的剩餘財產；及
- (VII) 代表公司參與民事訴訟活動。

清算組應當自成立之日起十日內通知債權人，並於六十日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。

債權人應當自接到通知之日起三十日內，未接到通知的自公告之日起四十五日內，向清算組申報其債權。

債權人申報債權，應當說明債權的有關事項，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。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

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，繳納所欠稅款，清償公司債務後的剩餘財產，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。公司財產在未依照前款規定清償前，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。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。

清算組成員履行清算職責，負有忠實義務和勤勉義務。清算組成員怠於履行清算職責，給公司造成損失的，應當承擔賠償責任；清算組成員因故意或者重大過失給債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。

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。

公司在存續期間未產生債務，或者已清償全部債務的，經全體股東承諾，可以按照相關規定通過簡易程序註銷公司登記。通過簡易程序註銷公司登記，應當通過國家企業信用信息公示系統予以公告，公告期限不少於二十日。公告期限屆滿後，未有異議的，公司可以在二十日內向公司登記機關申請註銷公司登記。

公司通過簡易程序註銷公司登記，股東的內容承諾不實的，應當對註銷登記前的債務承擔連帶責任。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

公司被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷，滿三年未向公司登記機關申請註銷公司登記的，公司登記機關可以通過國家企業信用信息公示系統予以公告，公告期限不少於六十日。公告期限屆滿後，未有異議的，公司登記機關可以註銷公司登記。依照規定註銷公司登記的，原公司股東、清算義務人的責任不受影響。

境外上市

根據《境外上市試行辦法》，證券是指境內企業直接或者間接在境外發行上市的股票、存托憑證、可轉換為股票的公司債券或者其他具有股權性質的證券。境內企業直接境外發行上市是指在境內登記設立的股份有限公司境外發行上市。境內企業間接境外發行上市，是指主要經營活動在境內的企業，以在境外註冊的企業的名義，基於境內企業的股權、資產、收益或其他類似權益境外發行上市。

《境外上市試行辦法》亦對境外發行上市條件進行了規定。存在下列情形之一的，不得境外發行上市：

- (I) 法律、行政法規或者國家有關規定明確禁止上市融資的；
- (II) 經國務院有關主管部門依法審查認定，境外發行上市可能危害國家安全的；
- (III) 境內企業或者其控股股東、實際控制人最近3年內存在貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序的刑事犯罪的；
- (IV) 境內企業因涉嫌犯罪或者重大違法違規行為正在被依法立案調查，尚未有明確結論意見的；
- (V) 控股股東或者受控股股東、實際控制人支配的股東持有的股權存在重大權屬糾紛的。

附錄四

主要法律及監管規定概要

境外發行上市的境內企業，應當向中國證監會備案，報送備案報告、法律意見書等有關材料，真實、準確、完整地說明股東信息等情況。境內企業直接境外發行上市的，由發行人向中國證監會備案。境內企業間接境外發行上市的，發行人應當指定一家主要境內運營實體為境內責任人，向中國證監會備案。

此外，根據《境外上市試行辦法》，中國境內企業向境外主管監管機構或境外證券交易所提交首次公開發售申請的，該發行人必須在提交申請文件後3個工作日內向中國證監會備案。

中國境內企業境外發行上市後發生下列重大事項，應當自相關事項發生並公告之日起3個工作日內向中國證監會報告具體情況：

- (I) 控制權變更；
- (II) 被境外證券監督管理機構或者有關主管部門採取調查、處罰等措施；
- (III) 轉換上市地位或者上市板塊；
- (IV) 主動終止上市或者強制終止上市。

根據中國證監會、財政部、國家保密局及國家檔案局於2023年2月24日發佈及自2023年3月31日起施行的《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》，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、公開披露，或者通過其境外上市主體等提供、公開披露涉及國家秘密、國家機關工作秘密的文件、資料的，應當依法取得主管部門批准，並報同級保密行政管理部門備案。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計帳文件或計帳文件複製件的，應當按照國家有關規定履行相應程序。

附錄四

主要法律及監管規定概要

股票遺失

倘出現記名股票被盜、遺失或滅失的情況，股東可依照《中國民事訴訟法》規定的公示催告程序，請求人民法院宣告該等股票失效。人民法院宣告該等股票失效後，股東可向公司申請補發股票。

合併與分立

根據《中國公司法》，公司合併，應當由合併各方簽訂合併協議，並編製資產負債表及財產清單。公司應當自作出合併決議之日起十日內通知債權人，並於三十日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。債權人自接到通知之日起三十日內，未接到通知的自公告之日起四十五日內，可以要求公司清償債務或者提供相應的擔保。公司合併時，合併各方的債權、債務，應當由合併後存續的公司或者新設的公司承繼。

公司分立，其財產須作相應的分割，並應當編製資產負債表及財產清單。倘若公司分立的決議獲通過，公司應當自作出分立決議之日起十日內通知債權人，並於三十日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。公司分立前的債務由分立後的公司承擔連帶責任。但是，公司在分立前與債權人就債務清償達成的書面協議另有約定的除外。

中國證券法、法規及監管制度

中國已頒佈一系列有關股份發行及買賣和信息披露的法規。於1992年10月，國務院成立證券委員會及中國證監會。證券委員會負責協調起草證券法規，制定證券相關政策，規劃證券市場發展，指導、協調及監督中國所有證券相關機構，並管理中國證監會。中國證監會是證券委員會的監管執行機構，負責起草監管證券市場的監管規定、監督證券公司、監管中國公司在中國境內或海外公開發售證券、監管證券交易、編製證券相關統計數據及進行相關研究及分析。1998年4月，國務院合併兩個部門並對中國證監會進行改革。

附錄四

主要法律及監管規定概要

於1993年4月22日，國務院頒佈《股票發行與交易管理暫行條例》，規管公開發售股股份的申請及批准程序、有關上市公司的股份發行及買賣、收購上市公司、股份的存托、結算及轉讓、信息披露、調查、處罰及爭議解決。

《中華人民共和國證券法》（「《中國證券法》」）於1999年7月1日生效，並分別於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日、2014年8月31日及2019年12月28日經修訂。最新修訂的《中國證券法》於2020年3月1日生效。《中國證券法》是中國第一部全國性的證券法，全面規範中國證券市場的活動，內容分為14章及226條，包括證券發行及交易、上市公司的收購、證券交易所、證券公司以及證券登記結算機構和證券監管機構的職責。《中國證券法》第224條規定，境內企業直接或者間接到境外發行股份或者將其股份在境外上市交易，應當符合國務院的有關規定。目前，境外發行證券（包括股份）的發行及交易主要受國務院及中國證監會頒佈的法規及規則規管。

仲裁及執行仲裁裁決

《中華人民共和國仲裁法》（「《中國仲裁法》」）由全國人大常委會於1994年8月31日制定，於1995年9月1日生效，並於2009年8月27日及2017年9月1日修訂。《中國仲裁法》適用於（其中包括）所有訂約方已訂立書面協議由根據《中國仲裁法》組成的仲裁委員會進行仲裁以解決涉外的經濟糾紛。《中國仲裁法》規定，在中國仲裁協會頒佈仲裁法規之前，仲裁委員會可以根據《中國仲裁法》和《中國民事訴訟法》制定仲裁暫行規則。雙方當事人如約定通過仲裁方式解決爭議，除非仲裁協議無效，否則人民法院將拒絕受理其中一方在人民法院提出法律訴訟。

根據《中國仲裁法》及《中國民事訴訟法》，仲裁裁決為終局裁決，對參與仲裁的各方均具有約束力。倘任何一方不遵守仲裁裁決，則另一方可向人民法院申請強制執行。倘仲裁委員會作出的仲裁裁決存在任何程序上的不規範（包括仲裁委員會的組成不規範、對仲裁協議範圍或仲裁委員會管轄範圍以外的事項作出裁決），人民法院可以拒絕執行有關仲裁裁決。

附錄四

主要法律及監管規定概要

任何一方尋求對另一方或其財產不在中國境內的一方執行中國涉外仲裁機構的裁決，可向對該案件具有管轄權的外國法院申請承認及執行該裁決。同樣，外國仲裁機構作出的仲裁裁決可由中國法院根據互惠原則或中國締結或加入的任何國際條約予以承認及執行。

根據全國人大常委會於1986年12月2日通過的決議，中國加入於1958年6月10日採納的《承認及執行外國仲裁裁決公約》（「《紐約公約》」）。《紐約公約》規定，《紐約公約》締約國一方作出的所有仲裁裁決應獲其他當事人承認和執行，惟在某些情況下，包括執行仲裁裁決會違反該締約國公共政策的情況下，其他當事人有權拒絕承認和執行。中國加入公約時，全國人大常委會宣佈：(I)中國基於互惠原則僅將公約適用於承認和執行在其他方領土內作出的仲裁裁決；及(II)《紐約公約》僅將適用於根據中國法律視為因合同或非合同商業法律關係而產生的爭議。

香港與中國最高人民法院已就相互執行仲裁裁決達成協議。於1999年6月18日，中國最高人民法院採納《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》，該安排於2000年2月1日生效。中國最高人民法院於2020年11月26日發佈《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的補充安排》，並於2020年11月27日生效。有關安排反映《紐約公約》的精神。根據有關安排，由香港仲裁規則認可的中國仲裁機構所作出的裁決可在香港執行，而香港的仲裁裁決亦可在中國內地執行。倘中國內地法院認為在中國內地執行香港仲裁機構作出的裁決將違反中國內地的公眾利益，則可不予受理執行該裁決。

香港公司法與中國公司法的重大差異概要

作為一家於中國成立並尋求股份於證券交易所首次上市的股份有限公司，我們受中國公司法及根據中國公司法頒佈的所有其他規則及法規所規管。

附錄四

主要法律及監管規定概要

下文概述在香港註冊成立公司所適用的香港公司法與根據中國公司法註冊成立及存續的股份有限公司所適用的中國公司法之間的若干重大差異。然而，本概要並非詳盡比較。

公司存續

根據香港法例，有股本的公司須經香港公司註冊處處長註冊成立，香港公司註冊處處長於公司註冊成立時向公司發出公司註冊證書，而公司將成為獨立存在的公司。公司可以註冊成立為公眾公司或私人公司。根據公司條例，於香港註冊成立的私人公司的組織章程細則須載有若干優先購買條文。公眾公司的組織章程細則並無有關優先購買條文。

根據《中國公司法》，股份有限公司可以採取發起設立或者募集設立的方式。

香港法例並無規定香港公司的最低註冊資本要求。

股本

根據公司條例，香港公司股份面值的概念已廢除，公司可通過以下方式更靈活更改股本：(i)增加股本；(ii)利潤資本化；(iii)配發及發行紅股，不論是否增加股本；(iv)將股份轉換為較多或較少數目的股份；及(v)註銷股份。法定股本的概念亦不再適用於2014年3月3日或之後成立的香港公司。因此，香港公司董事經股東事先批准（如須要）可發行公司的新股份。《中國公司法》並無關於股份制公司最低註冊資本的規定，惟法律、行政法規及國務院決定對股份制公司的實繳註冊資本及最低註冊資本另有規定的情況除外，在該等情況下公司須遵守有關規定。本公司的註冊資本為其已發行股本金額。本公司註冊資本的任何增加須經股東大會批准，並經中國政府及監管機關（如適用）批准／須向其備案。

根據《中國證券法》，申請上市應當遵守證券交易所的上市規則。香港法例並無規定香港註冊成立的公司須符合任何最低資本要求。

附錄四

主要法律及監管規定概要

根據《中國公司法》，股東可以用貨幣出資，也可以用實物、知識產權、土地使用權、股權、債權等可以用貨幣估價並可以依法轉讓的非貨幣財產作價出資；但是，法律、行政法規規定不得作為出資的財產除外。對作為出資的非貨幣財產應當評估作價，核實財產，不得高估或者低估作價。法律、行政法規對評估作價有規定的，從其規定。香港法例並無對香港公司施加以上限制。

股權及股份轉讓限制

根據中國法律，以人民幣計價及認購的[編纂]，僅可由中國投資者、合格境外機構投資者或合格境外戰略投資者認購及買賣。以人民幣計價並以外幣認購的境外上市股份，僅可由中國以外的國家和地區的投資者或其他合格境內機構投資者認購及買賣。如果H股為港股通下的合資格證券，中國境內投資者亦可按照滬股通或深港通的規則及限制認購及買賣H股。

根據《中國公司法》，公司公開發售股份前已發行的股份，自公司股份在證券交易所上市及買賣之日起一年內不得轉讓。法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司的股東或者實際控制人的股份轉讓另有規定的，從其規定。公司董事、監事和高級管理人員應當向公司申報其持有的股份及其變動情況。於上任時確定的任期內，每年轉讓的股份不得超過其所持公司股份總數的25%。其所持有的公司股份自公司股份在證券交易所上市及買賣之日起一年內不得轉讓。任何前述人員離任後六個月內不得轉讓其所持有的公司股份。組織章程細則可對董事、監事或高級管理人員轉讓所持有的公司股份作出任何其他限制。除了本公司及控股股東集團向聯交所的承諾中說明的對公司發行股份的六個月禁售限制及對控股股東處置股份的12個月禁售限制外，香港法例並無對股權及股份轉讓設限。

股東大會通知

根據《中國公司法》，年度股東大會須於會議前不少於20日發出通知，而臨時股東大會須於會議前不少於15日發出通知。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

就於香港註冊成立的有限公司而言，股東週年大會通告期至少為21日，而在任何其他情況下，有限公司的大會通告期至少為14日。

股東大會法定人數

《中國公司法》並無訂明股東大會的任何法定人數要求。

根據香港法例，股東大會法定人數為兩名股東，惟公司的組織章程細則另有規定者除外。單一股東公司的法定人數為一名股東。

股東大會表決

根據《中國公司法》，股東大會作出決議，須由代表過半數表決權的股東通過。

股東大會作出修改公司章程、增加或者減少註冊資本，以及公司合併、分立、解散或者變更公司形式的決議，應當由代表公司三分之二以上表決權的股東通過。

根據香港法例，(i)普通決議案獲親身或委任代表出席股東大會的股東以簡單多數贊成票通過，以及(ii)特別決議案獲親身或委任代表出席股東大會的股東以不少於四分之三贊成票通過。

變更類別權利

根據《中國公司法》，發行分類股份的公司發生影響類別股東權利的事項，除須經股東大會決定外，還須經出席類別股東大會代表三分之二表決權的股東通過。

根據公司條例，除以下情況外，不得更改任何股份類別附帶的權利：(i)相關類別股東在獨立大會上通過特別決議案批准更改；(ii)經持有至少四分之三相關類別股東總表決權的股東書面同意；或(iii)倘組織章程細則載有關於更改該等權利的條文，則從其規定。

附錄四

主要法律及監管規定概要

董事

根據《中國公司法》，董事直接或者間接與公司訂立合同或者進行交易，應當就與訂立合同或者進行交易有關的事項向董事會或者股東大會報告，並按照組織章程細則的規定經董事會或者股東大會決議通過。董事的任何近親屬、或者董事或者其任何近親屬直接或間接控制的任何企業、或者與董事有其他關聯關係的任何關聯方，如果與公司訂立合同或者進行交易，適用上述規定。若董事在任期屆滿前被免職，且無正當理由，董事可以要求公司作出賠償。

《中國公司法》有別於公司條例，並無載有關於董事申報重大合約利益、限制董事進行重大出售的權力、限制公司向董事提供若干利益及就董事負債提供擔保以及未經股東批准禁止提供離職賠償的規定。

監事會

根據《中國公司法》，股份有限公司若設立監事會，公司的董事及高級管理人員須受監事會的監督。並無有關香港註冊成立的公司須成立監事會的強制性規定。

少數股東的衍生訴訟

根據香港公司法，在獲得法院許可的情況下，股東可代表公司就公司董事對公司所作任何不當行為提出衍生訴訟。例如，倘董事於股東大會上控制大多數投票權，則可獲許可，從而避免公司以自身名義起訴董事。

根據《中國公司法》，任何董事或高級管理人員在執行職務時違反任何法律、行政法規或公司章程的規定，並對公司造成損失，單獨或者合計持有公司1%以上股份連續超過180日的股東可以書面要求監事會向人民法院提出訴訟。如監事違反公司法的有關規定，上述股東可以書面要求董事會向人民法院提出訴訟。在收到股東的書面要求後，若監事會或董事會拒絕提出訴訟，或者自收到要求之日起30日內未提出訴訟，或

附錄四

主要法律及監管規定概要

者在緊急情況下未能立即提出訴訟可能對公司造成無法彌補的損害，則上述股東有權為公司利益着想，以自己的名義直接向人民法院提出訴訟。

《上市公司章程指引》還規定了董事、監事和高級管理人員違反公司職責的其他補救措施。此外，作為股份於聯交所[編纂]的條件，股份有限公司各董事及監事須以公司（作為股東代理人）為受益人作出承諾。這允許少數股東對違約的公司董事及監事採取行動。

保護少數股東

根據香港法例，當股東指稱一家香港註冊成立的公司的事務以不公平方式進行而損害其利益時，其可向法院呈請將該公司清盤或發出監管該公司事務的適當法令。此外，在特定數目股東申請下，香港財政司司長可委任獲賦予廣泛法定權力的審查員調查香港註冊成立的公司的事務。

《中國公司法》規定，公司經營管理出現嚴重困難，若公司繼續經營將使股東利益遭受重大損失，且無法通過其他方式解決，則持有公司10%或以上表決權的股東可以向人民法院要求解散公司。

《上市公司章程指引》還規定了對違反公司義務的董事、監事和高級管理人員的其他補救措施。此外，作為股份在聯交所[編纂]的條件，股份有限公司各董事及監事須以公司（作為股東代理人）為受益人作出承諾。這允許少數股東對違約的公司董事和監事採取行動。

財務披露

根據《中國公司法》，股份有限公司須於股東大會召開20日前將財務報告備於公司供股東查閱。此外，公開發售股份的股份有限公司應當刊發財務報告。香港法例規定，在香港註冊成立的公司須於股東週年大會至少21日前向各股東寄發公司的財務報告、核數師報告及董事報告的副本，該等文件會在公司股東週年大會上提交予公司。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

根據《中國公司法》，公司應當在每個會計年度末編製財務報告，並依法經會計師事務所審計。

董事及股東資料

《中國公司法》賦予股東查閱及複製公司章程、股東大會會議記錄、董事會或監事會會議決議以及財務會計報告的權利，該等權利類似香港公司股東根據香港法例可享有的權利。

收款代理人

根據香港法例，股息一經董事會宣派即成為應付股東的債項。根據香港法例，要求償還債務的訴訟時效期為六年，而《中華人民共和國民法典》規定訴訟時效期為三年。

公司重組

在香港註冊成立的公司的重組可以多種方式進行，如根據公司（清盤及雜項條文）條例第237條在自願清盤過程中向另一公司轉讓公司全部或部分業務或財產，或根據公司條例第673條及第674條在公司與債權人或公司與股東之間達成和解或安排，但有關重組須經法院批准。此外，根據公司條例，經股東批准，集團內全資附屬公司亦可橫向合併或縱向合併。

根據《中國公司法》，股份有限公司進行合併、分立、解散或者變更公司形式，應當於股東大會上獲股東批准。

法定扣除

根據《中國公司法》，公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的百分之十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百分之五十以上的，可以不再提取。公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會決議批准，可以從稅後利潤中提取任意公積金。香港法例並無有關規定。

附錄四

主要法律及監管規定概要

公司補救措施

根據《中國公司法》，倘公司董事、監事或高級管理人員在執行公司職務時違反任何法律、行政法規或者公司組織章程細則的規定，而對公司造成損失，有關的董事、監事或高級管理人員應當向公司承擔賠償責任。

上市規則規定上市公司的組織章程細則須載有類似香港法例所規定的公司補救措施（包括撤銷相關合約及向董事、監事或高級管理層追討利潤）。

股息

根據《中國公司法》，公司彌補虧損和計提公積金之後的剩餘稅後利潤，由公司按照股東持有的股份比例作出分派，但組織章程細則另有規定者除外。

根據香港法例，追討債務（包括追討股息）的訴訟時效期為六年，而根據中國法律，相關時效期為三年。在適用時效期屆滿後，公司不得行使其權力沒收任何未領取的股息。

誠信責任

在香港，普通法有董事受信責任的概念，包括行事不違背公司利益的責任。此外，公司條例規定了董事的法定謹慎責任。

根據《中國公司法》，公司的董事、監事、經理和其他高級管理人員對公司負有忠實及勤勉的義務。上述人員應當遵守公司章程，誠實及勤勉履行職責，維護公司利益，不得利用其在公司的地位和職權謀取私利。

股東名冊暫停辦理變更手續

公司條例規定，公司股東登記冊在一年內暫停辦理股份過戶登記的期間一般不得超過30日，在若干情況下可延長至60日。

根據《中國公司法》，股東大會會議召開前二十日內或者公司決定分配股利的基準日前五日內，不得變更股東名冊。法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司股東名冊變更另有規定的，從其規定。

附錄五

組織章程細則概要

本附錄載列於2024年11月7日採納的組織章程細則的主要條款概要，組織章程細則將於H股在聯交所上市當日生效。由於本附錄主要旨在為[編纂]提供組織章程細則的概覽，因此未必包含對[編纂]而言屬重要的所有資料。誠如附錄「附錄七－送呈香港公司註冊處處長及展示文件」所述，組織章程細則的完整文件可供展示。

董事及董事會

配發及發行股份的權力

組織章程細則中載有授權董事會發行股份的條款。本公司股東大會可授權董事會在3年內決定發行不超過已發行股份50%的股份。然而，如以非貨幣財產作價出資，應當經股東大會決議。

處置本公司或任何附屬公司資產的權力

董事會應確定對外投資、資產收購和出售、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關聯交易、對外捐贈的權限，並建立嚴格的審查和決策程序；重大投資項目應由相關專家和專業人員審查，並報股東大會批准。

離職補償或付款

組織章程細則並無有關離職補償或付款的條文。

向董事貸款

組織章程細則並無有關向董事貸款的條文。

為收購本公司股份或任何附屬公司股份提供財務援助

組織章程細則並無有關為收購本公司股份或任何附屬公司股份提供財務援助的條文。

附錄五

組織章程細則概要

披露與本公司或任何附屬公司簽訂合約相關的利益

董事不得在違反組織章程細則或未經董事會議或股東大會批准的情況下與本公司訂立任何合約或進行任何交易。

薪酬

董事會成員的任免以及其薪酬及支付方式應由股東大會以普通決議案通過。

退休、委任、免職

董事會由九名董事組成。本公司董事由股東大會選舉產生。在任何時候，董事會中獨立非執行董事應當佔董事會成員人數的三分之一以上，獨立非執行董事總數亦不得少於三名。

董事會設一名董事長，可設立一名副董事長。董事長及副董事長由過半數董事選出。

董事任期三年，任期屆滿，可連選連任。董事的任期自任命之日起至現屆董事會任期屆滿為止。如董事任期屆滿但未及時改選，在新當選的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規、部門規章、本公司股份上市地監管規則（「上市地規則」）及本組織章程細則的規定履行董事職務。

下列人員不得擔任董事：

- （一）無民事行為能力或者限制民事行為能力；
- （二）因貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序被判處刑罰，執行期滿未逾五年，或者因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾五年，自緩刑考驗期滿之日起未逾二年；

附錄五

組織章程細則概要

- (三) 曾擔任破產清算的公司或企業的董事、廠長或經理，並對該破產負有個人責任，自該公司或企業破產清算結束之日起未逾三年；
- (四) 曾擔任因違法被吊銷營業執照或者責令關閉的公司或企業的法定代表人，並對該吊銷負有個人責任，自吊銷營業執照之日起未逾三年；
- (五) 個人因所負數額較大的債務到期未清償被人民法院列為失信被執行人；
- (六) 法律、行政法規、部門規章或者上市地規則規定的其他內容。

違反組織章程細則的董事的選舉、任命或者聘任無效。如董事在任期內出現上述情形之一，應自有關事件發生之日起一個月內向本公司報告並離任。

借貸權力

董事會有權根據股東大會的授權對本公司發行債券及其股份作出決議。

董事會權力

董事會行使下列職權：

- (一) 召開股東大會並向股東大會報告工作；
- (二) 執行股東大會決議案；
- (三) 決定本公司的業務計劃及投資計劃；
- (四) 制定本公司的盈利分配方案及虧損彌補方案；
- (五) 制定增減本公司註冊資本、發行本公司債券或其他證券及本公司股份[編纂]的方案；

附錄五

組織章程細則概要

- (六) 制定本公司重大收購、出售、回購本公司股份或合併、分立、解散及變更本公司形式的計劃；
- (七) 對股東大會授權的公司債券發行（包括可轉換為股份的公司債券）作出決議；
- (八) 決定本公司內部管理機構的設置；
- (九) 決定聘任或解聘本公司總經理、董事會秘書及其他高級管理層成員，並決定其薪酬、獎懲；根據總經理的提名，決定聘任或解聘本公司副總經理、財務總監及其他高級管理人員，並決定其薪酬、獎懲；
- (十) 制定本公司的基本管理制度；
- (十一) 制定組織章程細則的修改提案；
- (十二) 管理本公司的信息披露；
- (十三) 向股東大會提議聘任或更換為本公司提供審計服務的會計師事務所；
- (十四) 聽取本公司總經理的工作報告及檢查總經理的工作；
- (十五) 提請股東會選舉和更換公司董事；
- (十六) 審議及批准股東大會範圍以外的對外擔保、對外財務援助事項；
- (十七) 法律、法規、上市地規則、組織章程細則或股東大會授予的其他職權。

超過股東大會授權範圍的事項，應當提交股東大會審議。

附錄五

組織章程細則概要

董事會秘書

本公司設董事會秘書，負責本公司股東大會及董事會會議的籌備、文件保管以及本公司股東資料管理，辦理信息披露事務。

章程文件變更

如有下列任何情形，本公司應當修訂其組織章程細則：

- (一) 中國公司法或相關法律、行政法規及上市地規則修訂後，組織章程細則規定的事項與修訂後的法律、行政法規相抵觸；
- (二) 本公司情況發生變化，與組織章程細則記載的事項不一致；
- (三) 股東大會已決定修訂組織章程細則。

如股東大會決議通過的組織章程細則修訂需要經主管機關批准，必須報主管機關批准；如涉及本公司登記事項，依法辦理變更登記。

董事會應當根據股東大會決議和有關主管機關的審批意見修訂組織章程細則。

組織章程細則的修訂屬於法律法規要求披露的資料，應當按照規定予以公告。

現有股份或股份類別的權利變更

倘於任何時間本公司股本被劃分為不同類別的股份，本公司變更或廢除類別股東權利的意向須由受影響的類別股東在單獨召開的股東大會上以特別決議案批准。

附錄五

組織章程細則概要

特別決議案－須獲多數票通過

股東大會的決議案分為普通決議案及特別決議案。普通決議案應由出席股東大會的股東（包括代理人）所持表決權的以簡單多數票通過。特別決議案應由出席股東大會的股東（包括代理人）所持表決權的三分之二多數票通過。

表決權（一般及投票表決）

股東（包括代理人）以其所代表的有表決權的股份數額行使表決權，每股股份享有一票表決權。

根據上市地規則，任何股東被要求放棄其投票權或僅限於對某一事項投贊成票或反對票的，應按照規定放棄投票權。任何違反相關規定或限制的股東投票或代表投票將不計入投票結果。

本公司持有的股份沒有投票權，該等股份不計入出席股東大會的有表決權股份總數。

股東大會審議關聯交易時，關聯股東不得參與表決。

股東大會採用記名投票方式。同一表決權僅能選擇現場、線上或其他投票方式中的一種。同一表決權重複表決的，以首次表決結果為準。

出席股東大會的股東應當對提交表決的提案發表下列意見之一：贊成、反對或者棄權。

未填、錯填、字跡無法辨認的表決票或未投的表決票均視為投票人放棄表決權，其股份的投票結果視為「棄權」。

年度股東大會要求

股東大會分為年度股東大會及臨時股東大會。年度股東大會每年召開一次，須在上一財政年度結束後的六個月內召開。

附錄五

組織章程細則概要

會計及審計

財務及會計政策

本公司根據法律、行政法規、上市地規則及中國會計準則的規定制定其財務及會計制度。

本公司須在各財政年度結束時編製財務報告，並依法審核及核實。

除法定會計賬簿外，本公司不得設立其他會計賬簿。本公司資產不得存入以個人名義開立的任何賬戶。

會計師的聘任及解聘

本公司聘任符合證券法及上市地規則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諮詢服務。聘任期為一年，可以續簽。本公司聘任會計師事務所必須經股東大會過半數股東決定，董事會在股東大會作出決議前不得聘任會計師事務所。本公司保證向聘任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、隱匿或謊報。

會計師事務所的報酬或者報酬確定辦法，由股東大會決定。本公司解聘或者不再續聘會計師事務所時，股東大會應當作出決議，並提前10日通知會計師事務所。本公司股東大會對解聘會計師事務所進行表決時，會計師事務所可發表意見。如會計師事務所提出辭任，應當向股東大會說明本公司是否有不當情況。

股東大會通告及議程

股東大會是本公司的權力機構。本公司應在以下情況發生之日起兩個月內召開臨時股東大會：

- (一) 董事人數少於中國公司法或組織章程細則規定人數的三分之二；
- (二) 本公司無資金保障的虧損達到實收股本總額的三分之一；

附錄五

組織章程細則概要

- (三) 單獨或共同持有本公司股份(不包括庫存股份)不少於10%的股東要求召開此類會議；
- (四) 董事會認為必要時；
- (五) 監事會提議召開此類會議；
- (六) 法律、行政法規、部門規章、上市地規則或組織章程細則規定的其他情形。

監事會有權向董事會提議召開臨時股東大會，並應以書面形式提交董事會。董事會應當依照法律、行政法規及組織章程細則的規定，在收到提案之日起十日內，就是否同意召開臨時股東大會提供書面反饋意見。如董事會同意召開臨時股東大會，應當在董事會作出決議後五日內發出召開股東大會的通告。通告中對原提案的任何變更均須經監事會同意。如董事會不同意召開臨時股東大會或者在收到提案後十日內未提供反饋意見，視為董事會不能履行或者不履行召開股東大會的職責，監事會可以自行召開及主持。

單獨或共同持有本公司10%或以上股份(不包括庫存股份)的股東有權要求董事會召開臨時股東大會，並應以書面形式提交董事會。董事會應當依照法律、行政法規及組織章程細則的規定，在收到請求後十日內，就是否同意召開臨時股東大會提供書面反饋意見。如董事會同意召開臨時股東大會，應當在作出董事會決議後五日內發出召開股東大會的通告。通告中對原請求的任何變更均須經相關股東同意。如董事會不同意召開臨時股東大會或者在收到請求後十日內未提供反饋意見，單獨或共同持有本公司10%或以上股份的股東有權向監事會提議召開臨時股東大會，並應當向監事會提交書面請求。如監事會同意召開臨時股東大會，應當自收到請求後五日內發出召開股東大會的通告。通告中對原提案的任何變更均須經相關股東同意。如監事會未在規定期限內發出股東大會通告，視為監事會未召開及主持股東大會。連續90日以上單獨或共同持有本公司10%或以上股份的股東可以自行召開及主持股東大會。

附錄五

組織章程細則概要

本公司召開股東大會，董事會、監事會及單獨或共同持有本公司1%以上股份的股東有權向本公司提出提案。單獨或共同持有本公司1%以上股份的股東可以在股東大會召開十日前提出臨時提案，並以書面形式提交予召集人。召集人應當在收到提案後兩日內發出股東大會補充通告，公告臨時提案的內容。

除前段規定的情形外，召集人在發出股東大會通告後，不得對股東大會通告中列明的提案進行修訂或者增加新提案。未列入股東大會通告或者不符合組織章程細則規定的提案將不予表決，且股東大會不應作出決議。

召集人將在舉行年度股東大會前20日透過公告通知所有股東，而臨時股東大會將在會議舉行前15日透過公告通知所有股東。股東大會通告應以書面形式發出，並包括以下內容：

- (一) 會議時間、地點及時長；
- (二) 提交會議審核的事項及提案；
- (三) 清楚地書面聲明所有股東有權參加股東大會，並可書面委任代理人出席大會並於會上投票。代理人無須為本公司股東；
- (四) 符合資格參加股東大會的股東的股份登記日期；
- (五) 會議事務永久聯絡人的姓名及電話號碼；
- (六) 在線或其他投票時間及投票程序；
- (七) 法律、行政法規、部門規章、上市地規則及組織章程細則規定的其他要求。

股東大會通告及補充通告應充分及完整披露所有提案的具體內容，以及使股東能夠對討論事項作出合理判斷所需的所有資料或說明。如果討論事項需要獨立非執行董事表達意見，獨立非執行董事的意見及理由將在股東大會通告或補充通告發出時同步披露。

附錄五

組織章程細則概要

股東大會的決議案分為普通決議案及特別決議案。

下列事項應於股東大會以普通決議案通過：

- (一) 任免董事會及監事會成員，並制定其薪酬計劃；
- (二) 董事會的工作報告；
- (三) 監事會的工作報告；
- (四) 董事會制定的盈利分配計劃及虧損恢復計劃；
- (五) 決定公司債券的發行；
- (六) 決定會計師事務所的聘任及解聘以及本公司薪酬的釐定；
- (七) 審議及批准組織章程細則第四十三條規定的擔保事項；
- (八) 審議本公司在一年內購買、出售及提供擔保的重大資產超過公司最近期經審核總資產30%的事項；審議及批准變更募集資金用途；
- (九) 審議及批准變更所得款項用途；
- (十) 審議本公司的股權激勵計劃及僱員持股計劃；
- (十一) 法律、行政法規、上市地規則或組織章程細則規定須以特別決議案通過以外的其他事項。

下列事項應於股東大會以特別決議案通過：

- (一) 本公司註冊資本的增加或減少；
- (二) 本公司的合併、分立、解散、清算及公司形式變更；
- (三) 組織章程細則的修訂；

附錄五

組織章程細則概要

- (四) 法律、行政法規、上市地規則或組織章程細則規定的其他事項，以及股東大會普通決議案釐定對本公司有重大影響並須以特別決議案通過的其他事項。

股份轉讓

本公司於[編纂]前發行的股份在本公司股份於聯交所[編纂]及交易之日起一年內不得轉讓。

本公司的董事、監事及高級管理層應向本公司聲明其所持有的本公司股份的資料及變動情況。在其任期內，每年可轉讓的股份不得超過其所持有的本公司單一類別股份總數的25%。其持有的本公司股份在本公司股份[編纂]及交易之日起一年內不得轉讓。上述人員在其辭職後半年內不得轉讓其本公司股份。

如相關法律法規規定的轉讓期限內質押股份，質權人在限制轉讓期限內不得行使質押權。

本公司購買自身股份的權力

本公司不得收購自身的股份。然而，在下列情況除外：

- (一) 減少本公司的註冊資本；
- (二) 與持有本公司股份的其他公司合併；
- (三) 將股份用於僱員持股計劃或股權激勵；
- (四) 收購在股東大會上就本公司合併或分立通過的任何決議案投反對票的股東（應其要求）的股份；
- (五) 將股份用於滿足本公司可轉換公司債券的轉股需求；
- (六) 在本公司認為必要的情況下，維護本公司的企業價值及股東利益。
- (七) 法律、行政法規及上市地規則允許的其他情況。

附錄五

組織章程細則概要

本公司可選擇以下其中一種方式購買其股份：

- (一) 公開集中交易；
- (二) 要約的方式；
- (三) 法律、行政法規、上市地規則允許的其他方式及中國證監會認可的其他方法。

發行人任何附屬公司擁有其母公司股份的權力

本公司控股附屬公司不得收購本公司股份。如本公司控股附屬公司因本公司合併、行使質押權等原因持有本公司股份，不得行使其持有的股份對應的表決權，並應當及時處置本公司股份。

代理人

任何有權出席股東大會並在會上投票的股東，可親自出席或委託一名或多名（不一定為股東）代理人代為出席及投票。股東授權他人出席股東大會的授權書應當包括以下內容：

- (一) 代理人的姓名；
- (二) 代理人是否被授權表決；
- (三) 對於股東大會議程上列出的各項考慮事項進行贊成、反對或棄權表決的指示；
- (四) 授權書發出日期及有效期；
- (五) 股東的簽名（或印章）；如股東是法人股東，應加蓋法人實體的印章。

授權書應說明，如股東未提供具體指示，股東的代理人是否可以自行表決。

股東授權他人簽署代理聲明以進行投票時，該簽署授權的授權書或其他授權文件必須經公證。經公證的授權書或其他授權文件，以及投票代理授權書，應該寄放在本公司的處所或召開會議的通告中其他指定地點。如委託人為法人，法定代表人或經董事會或其他決策機構授權的人員應作為代表出席本公司股東大會。

附錄五

組織章程細則概要

催繳股款及沒收股份

組織章程細則並無有關催繳股款及沒收本公司股份的條文。

查閱股東名冊

本公司根據證券登記結算機構提供的憑證建立股東名冊，是證明股東持有本公司股份的充分證據。股東應根據其所持股份類型享有權利並承擔義務。持有相同類型股份的股東應享有同等權利並承擔相同義務。

股份轉讓必須在股東名冊中記錄。境外上市外資股股東名冊中，有關香港聯交所[編纂]股份持有人的股東名冊正本部份，應當存放於香港。

當本公司召開股東大會、分派股息、清算或從事其他需要確認股東身份的活動時，董事會或股東大會召集人應確定股份登記日期。在股份登記日期結束後，已登記的股東應為享有相關權利及權益的股東。

股東大會的法定人數

組織章程細則並無有關本公司股東大會法定人數的條文。

少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使的權利

如董事及高級管理人員在履行職責時違反法律、行政法規或組織章程細則的規定，導致本公司虧損，連續180日以上單獨或共同持有超過本公司1%股份的股東有權書面要求監事會向人民法院提起訴訟；如監事會在履行職責時違反法律、行政法規或組織章程細則的規定，導致本公司虧損，上述股東可以書面要求董事會向人民法院提起訴訟。如在收到上段所述股東的書面請求後，監事會或董事會拒絕提起訴訟，或未能在接獲請求之日起30日內提起訴訟，或者情況緊急，不能立即提起訴訟將對本公司利益造成不可挽回的損害，前段所述股東有權直接以自身名義向人民法院提起訴訟，

附錄五

組織章程細則概要

維護本公司的利益。如他人侵害本公司的合法權利及權益，導致本公司虧損，連續180日以上單獨或共同持有超過本公司1%股份的股東可依照前兩段規定向人民法院提起訴訟。

如果董事、總經理、以及其他高級管理人員違反法律、行政法規或組織章程細則的規定，且損害股東利益，股東可向人民法院提起訴訟。

清算程序

根據中國公司法，公司有以下任何一項事由將會解散：

- (一) 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；
- (二) 股東大會決議解散；
- (三) 因本公司合併或者分立需要解散；
- (四) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或解散；及
- (五) 鑒於本公司經營管理出現嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失且未能透過其他途徑解決，人民法院因應所持股份佔全部股東表決權10%以上的股東的請求解散本公司。

如本公司有前段規定的解散事由，應當於10日內通過國家企業信用信息公示系統公告解散事由。

清算組應當自成立之日起10日內通知債權人，並於60日內在報刊或國家企業信用信息公示系統上作出公告。債權人應當自收到通告之日起30日內（倘未收到通告，則為自公告日期起45日內）向清算組申報其債權。

債權人申報債權時應當說明債權相關事項，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。

附錄五

組織章程細則概要

清算組對本公司資產進行清算、編製資產負債表及資產清單後，應當制定清算方案，並提交股東大會或者人民法院確認。在支付清算費用、僱員薪資、社會保險費用及法定補償金，繳納所欠稅款及清償本公司債務後的本公司剩餘資產，應由本公司按照股東持有的股份比例分配。清算期間，本公司存續但不得開展與清算無關的經營活動。本公司資產在未依照前段規定清償前，不得分配給股東。

清算組在清理本公司財產、編製所需財務狀況表及資產清單後，如發現本公司資產不足以清償債務，應當依法向人民法院申請宣告破產。經人民法院裁定宣告破產後，清算組應當將清算事務移交給人民法院。

本公司清算完成後，清算組應當編製清算報告，報股東大會或者人民法院確認，並報送本公司登記機關，申請註銷本公司登記，並公告本公司終止營運。清算組成員應當忠於職守，依法履行清算義務。清算組成員不得濫用職權收受賄賂或者其他非法收入，亦不得侵佔公司財產。清算組成員如因故意或者重大過失令公司及其債權人造成損失，應當承擔賠償責任。

公司被依法宣告破產，應依照有關企業破產的法律實施破產清算。

有關發行人或其股東的其他重要規定

一般規定

本公司是一家永久存續的股份有限公司。

本公司全部資產分為等額股份。股東以其認購的股份為限對本公司承擔責任，本公司以其全部資產對本公司債務承擔責任。

本組織章程細則自生效之日起成為具有法律約束力的文件，規範本公司的組織及行為、本公司與其股東之間以及股東與股東之間的權利及義務，並且對本公司、股東、董事、監事及高級管理層具有法律約束力。

附錄五

組織章程細則概要

股份與轉讓

鑒於本公司經營及發展需要，本公司可依照法律法規且經股東大會作出決議，採用下列方式增加資本：

- (一) 公開發行股份；
- (二) 私募配售股份；
- (三) 向現有股東配售紅利股份；
- (四) 以公積金轉增股本；
- (五) 法律、法規及上市地規則允許的其他方式。

本公司可以減少註冊資本。本公司減少註冊資本，應當按照中國公司法及其他相關規定以及組織章程細則規定的程序辦理。

股東

股東按其股份的類型享有權利及承擔義務。

持有相同類型股份的股東享有同等權利及承擔相同義務。本公司股東享有下列權利：

- (一) 依照其所持有的股份份額獲得股息及其他分配；
- (二) 請求、召開、主持、參加或委派代理人參加股東大會，並行使相應的發言權及表決權；
- (三) 對本公司的業務營運進行監督、提出建議或質詢；
- (四) 依照法律、行政法規、上市地規則及組織章程細則轉讓、贈與或質押其所持有的股份；
- (五) 查閱及複印本公司及其附屬公司的組織章程細則、股東名冊、股東大會會議記錄、董事會決議案、監事會決議案及會計報告，而合資格股東可查閱本公司及其全資附屬公司的會計賬簿及會計憑證；

附錄五

組織章程細則概要

(六) 本公司終止或清算時，按其所持有的股份份額參加本公司剩餘財產的分配；

(七) 對股東大會作出的合併或分立決議持異議的股東可要求本公司收購其所持有的股份；

(八) 法律、行政法規、部門規章、上市地規則或組織章程細則規定的其他權利。

任何股東提出查閱有關資料或索取任何上述材料時，應當向本公司提供證明其持有股份的類型及數量的書面文件。本公司經核實股東身份後按照股東要求提供相關資料或材料。

本公司股東應承擔以下義務：

(一) 遵守法律、行政法規及組織章程細則；

(二) 依其所認購的股份及認購該等股份的方式繳納股份認購款；

(三) 除法律及行政法規另有規定外，不得退股；

(四) 不得濫用股東權利損害本公司或其他股東的利益；不得濫用本公司獨立法人實體地位或股東有限責任損害本公司債權人的利益；

(五) 法律、行政法規、上市地規則及組織章程細則規定應當承擔的其他義務。

如任何股東濫用股東權利給本公司或其他股東造成損失，應當依法承擔賠償責任。任何濫用本公司獨立法人實體地位或股東有限責任以逃避債務並嚴重損害本公司債權人利益的股東，應當對本公司債務承擔連帶責任。

如股東利用其控制的兩家或以上公司進行前段規定行為，各公司應當對任何一家公司的債務承擔連帶責任。

附錄五

組織章程細則概要

監事會

本公司設有監事會。監事會由三名監事組成，包括一名主席。監事會主席由過半數監事選出。監事會主席召開及主持監事會會議；如監事會主席無法履行職責或未能履行職責，則由過半數監事共同選舉一名監事召開及主持監事會會議。

監事會中僱員代表的比例不得低於監事會人數的三分之一。監事會中的僱員代表應由本公司的僱員透過僱員代表大會、僱員大會或其他形式進行民主選舉產生。

監事會行使下列職權：

- (一) 檢查本公司的財務事宜；
- (二) 對董事及高級管理人員執行本公司職務的行為進行監督，並在必要時要求董事及高級管理人員提交履行職責的報告，建議罷免違反法律、行政法規、組織章程細則、上市地規則或股東大會決議的董事及高級管理人員；
- (三) 當董事及高級管理人員的行為損害本公司的利益時，要求該等人員予以糾正；
- (四) 提議召開臨時股東大會，在董事會未能根據中國公司法履行召開及主持股東大會的職責時召開及主持股東大會；
- (五) 向股東大會提出提案；
- (六) 按照法律、行政法規或組織章程細則的規定，代表本公司對董事及高級管理人員提起訴訟；
- (七) 在發現本公司經營情況存疑或異常時進行調查，並在必要時聘請會計師事務所或律師事務所等專業機構協助其工作，費用由本公司承擔；

附錄五

組織章程細則概要

(八) 對董事會編製的本公司定期報告進行審核並提出書面意見；

(九) 組織章程細則訂明或股東大會授予的其他職權。

總經理

本公司設一名總經理，可設立一名副總經理，由董事會聘任或解聘。總經理、副總經理、財務總監、董事會秘書及由本公司董事會釐定的其他高級管理人員為本公司的高級管理人員。總經理對董事會負責，行使下列職權：

- (一) 負責本公司的生產、經營及管理工作，組織及實施董事會決議案，並向董事會報告工作；
- (二) 組織及實施本公司年度業務計劃及投資計劃；
- (三) 擬定本公司內部管理機構設置方案；
- (四) 擬定本公司基本管理制度；
- (五) 制定本公司的具體規則及規例；
- (六) 提請董事會聘任或解聘本公司副總經理或其他高級管理人員；
- (七) 聘任或解聘應由董事會聘任或解聘者以外的管理人員；
- (八) 決定購買原材料、燃料和動力，出售產品、提供服務、日常經營事務、日常行政及人事管理事務，惟購買或出售此類資產屬於須經股東大會及董事會審議批准的事項，仍應按照本組織章程細則的其他規定履行相應的程序；

附錄五

組織章程細則概要

(九) 審議及批准本組織章程細則規定應由股東大會及董事會審議經批准以外的交易、投資及關聯交易；

(十) 組織章程細則或董事會授予的其他職權。

總經理列席董事會會議，在會議上沒有表決權。

總經理對董事會負責並應根據組織章程細則的規定或董事會授權行使職權。總經理列席董事會會議。

總經理決定關聯交易時，如總經理與關聯交易存在關聯關係，關聯交易應當報董事會審議批准。

總經理可以將第(八)項訂明的職權授予本公司其他部門及人員。

公積金

本公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的10%列入本公司法定公積金。

當本公司法定公積金累計金額為本公司註冊資本50%以上，可以不再提取。

如法定公積金不足以彌補本公司上一年度的任何虧損，在依照前段規定提取法定公積金前，應當先用當年利潤彌補有關虧損。

本公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會決議通過，可以從稅後利潤中提取任意公積金。

除非組織章程細則有所禁止，否則本公司彌補虧損及提取公積金後所餘稅後利潤，按照股東所持有的股份比例分配。

附 錄 五

組 織 章 程 細 則 概 要

如本公司違反法律、行政法規、公司股份上市地的監管規則及中國證監會等相關國家主管機構的規定向股東分配利潤，股東應當將違反規定分配的利潤退還本公司；如為本公司造成損失，股東及負有責任的董事、監事及高級管理人員應當承擔賠償責任。

本公司持有的股份不參與分配利潤。

本公司的公積金用於彌補虧損、擴大生產經營或者轉為增加本公司資本。

用作彌補本公司虧損的公積金應當先動用任意公積金及法定公積金；如仍不能彌補，則可按照規定動用資本公積金。

法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金不得少於轉增前本公司註冊資本的25%。

附錄六

法定及一般資料

1. 有關本公司的其他資料

A. 註冊成立

本公司前身北京盛威南凌信息科技有限公司於2012年9月28日在中國成立為有限公司。我們於2016年更名為北京盛威時代科技有限公司，並於2019年更名為盛威時代科技集團有限公司。於2022年9月26日，我們根據中國法律改制為股份有限公司並更名為盛威時代科技股份有限公司。我們的註冊辦事處位於中國北京市海淀區上地東路1號院3號樓4層。

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2024年11月20日根據公司條例第16部向香港公司註冊處處長註冊為非香港公司。區慧晶女士已獲委任為本公司的授權代表，代表本公司在香港接收法律程序文件及通知。本公司於香港的法律程序文件地址與上文所述我們的香港主要營業地點相同。

由於本公司於中國成立，我們須遵守中國相關法律及法規。中國法律法規有關方面的概要及組織章程細則分別載於本文件附錄五及六。

B. 本公司股本變動

本公司於2012年9月28日成立為有限公司，註冊資本為人民幣1,000,000元。於2022年9月26日，本公司改制為股份有限公司。截至最後實際可行日期，本公司的註冊資本為人民幣69,205,066元。除「歷史、發展及公司架構－本集團的企業發展－2024年11月的股份轉讓」一節所披露者外，於前兩年及直至最後實際可行日期，本公司的註冊資本並無任何變動。

於[編纂]完成後，但未計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何H股，我們的註冊資本將增至約[編纂]，包括[編纂]及[編纂]股繳足或入賬列作繳足的H股，分別佔我們註冊資本的[編纂]%及[編纂]%。

附錄六

法定及一般資料

C. 股東決議案

根據於2024年11月7日召開的股東大會，以下決議案（其中包括）獲正式通過：

- (a) 本公司發行每股面值人民幣1.00元的H股且該等H股於香港聯交所[編纂]；
- (b) 於[編纂]獲行使前將予發行的H股數目不得超過[編纂]後本公司經擴大已發行股本總額的25%，並向[編纂]授出不超過根據[編纂]已發行H股數目15%的[編纂]；
- (c) 待[編纂]完成後，有條件採納將於[編纂]生效的組織章程細則，授權董事會及其授權人士根據相關法律法規、上市規則的要求及本公司的實際情況修訂組織章程細則；及
- (d) 授權董事會及其授權人士處理與（其中包括）[編纂]、進行H股發行及[編纂]有關的所有相關事宜。

D. 有關我們附屬公司的其他資料

我們的主要附屬公司載列於本文件「歷史、發展及公司架構－主要附屬公司及經營實體」一節。除下文所披露者外，我們任何主要附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內概無變動。

(a) 北京鴻博

於2023年12月5日，(i)河南盛威同意將其持有的北京鴻博46%股權（相當於北京鴻博的註冊資本人民幣920,000元）轉讓予本公司；(ii)河南盛威同意將其持有的北京鴻博5%股權（相當於北京鴻博的註冊資本人民幣100,000元）轉讓予天津易聯皓月科技合夥企業（有限合夥）（「易聯皓月」）；及(iii)傅浚宸先生（本集團的一名員工）同意將其持有的北京鴻博34%股權（相當於北京鴻博的註冊資本人民幣680,000元）轉讓予本公司。

於2024年1月25日，北京鴻博的註冊資本由人民幣2,000,000元增至人民幣11,000,000元。

附錄六

法定及一般資料

於2024年9月4日，易聯皓月同意將其持有的北京鴻博20%股權（相當於北京鴻博的註冊資本人民幣2,200,000元）轉讓予天津盛達船吧科技有限公司（一名獨立第三方）。

2. 有關我們業務的其他資料

A. 重大合同概要

我們已於本文件日期前兩年內訂立下列合同（並非於日常業務過程中訂立的合同），該等合同屬重大或可能屬重大，且各合同的副本已送呈香港公司註冊處處長登記：

(a) [編纂]

B. 知識產權

截至最後實際可行日期，本公司已註冊下列就本公司業務而言屬重大的知識產權。

商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對業務而言屬重大的商標：

序號	已註冊商標	擁有人	註冊地點	註冊編號	類別 ⁽¹⁾	有效期
1...		本公司	中國	21575654	9	2017年11月28日至 2027年11月27日
2...		本公司	中國	21575753	35	2017年11月28日至 2027年11月27日
3...		本公司	中國	21575846	39	2017年11月28日至 2027年11月27日
4...		本公司	中國	21575872	42	2017年11月28日至 2027年11月27日

附錄六

法定及一般資料

序號	已註冊商標	擁有人	註冊地點	註冊編號	類別 ⁽¹⁾	有效期
5...		本公司	中國	21575720	9	2017年11月28日至 2027年11月27日
6...		本公司	中國	21575822	39	2017年11月28日至 2027年11月27日
7...		本公司	中國	21575892	42	2017年11月28日至 2027年11月27日
8...		本公司	中國	21575733A	35	2018年2月28日至 2028年2月27日
9...		本公司	中國	24048424	39	2018年5月7日至 2028年5月6日
10..		本公司	中國	24048432	42	2018年5月7日至 2028年5月6日
11..		本公司	中國	24049578	35	2018年5月7日至 2028年5月6日
12..		本公司	中國	24055637	39	2018年5月7日至 2028年5月6日
13..		本公司	中國	24055608	36	2018年5月14日至 2028年5月13日
14..		本公司	中國	24053235	35	2018年5月21日至 2028年5月20日
15..		本公司	中國	24053242	36	2018年6月7日至 2028年6月6日
16..		本公司	中國	24051759	9	2018年7月14日至 2028年7月13日

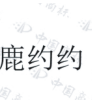
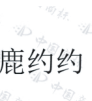
附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	已註冊商標	擁有人	註冊地點	註冊編號	類別 ⁽¹⁾	有效期
17 ..		本公司	中國	24051757	9	2018年7月14日至 2028年7月13日
18 ..		本公司	中國	37828922	9	2020年1月7日至 2030年1月6日
19 ..		本公司	中國	37822488	35	2020年1月7日至 2030年1月6日
20 ..		本公司	中國	37814975	36	2020年1月7日至 2030年1月6日
21 ..		本公司	中國	37809509	39	2020年1月7日至 2030年1月6日
22 ..		本公司	中國	37822405	42	2020年1月7日至 2030年1月6日
23 ..		本公司	中國	40928267	9	2020年8月14日至 2030年8月13日
24 ..		本公司	中國	41458887	9	2020年10月21日至 2030年10月20日
25 ..		本公司	中國	44243038	39	2020年11月7日至 2030年11月6日
26 ..		本公司	中國	51353090	39	2021年8月7日至 2031年8月6日
27 ..		本公司	中國	51321163	42	2021年8月7日至 2031年8月6日
28 ..		本公司	中國	51340609	42	2021年8月14日至 2031年8月13日
29 ..		本公司	中國	51333635	39	2021年8月28日至 2031年8月27日

附錄六

法定及一般資料

序號	已註冊商標	擁有人	註冊地點	註冊編號	類別 ⁽¹⁾	有效期
30 ..		本公司	中國	53964994	42	2021年9月21日至 2031年9月20日
31 ..		本公司	中國	55351704	39	2021年11月14日至 2031年11月13日
32 ..		本公司	中國	55343279	39	2021年11月21日至 2031年11月20日
33 ..		本公司	中國	55367497	42	2022年3月21日至 2032年3月20日
34 ..		本公司	中國	61206806	39	2022年6月7日至 2032年6月6日
35 ..		本公司	中國	61214554	42	2022年6月7日至 2032年6月6日
36 ..		本公司	中國	70911921	9	2023年10月14日至 2033年10月13日
37 ..		本公司	中國	70916408	35	2023年10月14日至 2033年10月13日
38 ..		本公司	中國	70926783	39	2023年10月14日至 2033年10月13日
39 ..		本公司	中國	70911188	42	2023年10月14日至 2033年10月13日
40 ..		本公司	中國	70899896	9	2023年10月14日至 2033年10月13日
41 ..		本公司	中國	70910793	39	2023年10月21日至 2033年10月20日

(1) 類別編號代表已註冊商品或服務的規格。該類別編號代表的商品或服務規格詳情載於相關註冊證書。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

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而言屬重大的域名：

序號	域名	註冊擁有人	網站註冊編號	註冊日期	屆滿日期
1	shengweitimes.com	本公司	京ICP備13034942號-5	2016年6月24日	2026年6月24日
2	chuxing365.com	本公司	京ICP備13034942號-9	2019年3月1日	2027年3月1日
3	365chuxing.com	盛智易聯	滇ICP備19003869號-1	2014年10月29日	2025年10月29日
4	bus365.com	本公司	京ICP備13034942號-1	2012年3月24日	2028年3月24日
5	bababus.cn	恒生長運	浙ICP備15036586號-1	2014年12月11日	2025年12月11日
6	bbkbd.cn	恒生長運	浙ICP備15036586號-2	2019年4月16日	2027年4月16日
7	bababus.com	恒生長運	浙ICP備15036586號-1	2014年12月11日	2025年12月11日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

專 利

截至最後實際可行日期，我們已在中國註冊下列我們認為對本集團業務而言屬重大的專利：

序號	專利名稱	專利人	專利編號	類別	申請日期
1...	一種基於用戶歷史數據的車票購買線路推薦方法	本公司	ZL201910379698.5	發明	2019年5月6日
2...	基於物聯網技術的道路客運售票信息查詢處理方法	本公司	ZL202010648150.9	發明	2020年7月7日
3...	基於雲計算技術的旅客出行分析應用方法	本公司	ZL202010647109.X	發明	2020年7月7日
4...	基於雲計算技術對交通資源進行臨時調配的方法	本公司	ZL202010648147.7	發明	2020年7月7日
5...	基於物聯網技術的檢票處理方法	本公司	ZL202010692177.8	發明	2020年7月17日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序 號	專 利 名 稱	專 利 人	專 利 編 號	類 別	申 請 日 期
6...	智能化的網約車管理方法	本公司	ZL202010692153.2	發明	2020年7月17日
7...	基於雲計算技術對交通資源進行配置的方法	本公司	ZL202010719227.7	發明	2020年7月23日
8...	基於雲計算技術對網約車進行調配的方法	本公司	ZL202010719211.6	發明	2020年7月23日
9...	一種路徑順路的匹配方法、電子設備和存儲介質	本公司	ZL202010918439.8	發明	2020年9月4日
10...	一種行駛路線規劃的方法及裝置、計算設備和存儲介質	本公司	ZL202011114841.7	發明	2020年10月19日
11...	一種站點車輛智能調度方法及裝置	本公司	ZL202011573567.X	發明	2020年12月28日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利人	專利編號	類別	申請日期
12...	自動報站和智能售票聯動方法、系統、設備及存儲介質	本公司	ZL202110568553.7	發明	2021年5月25日
13...	一種數據傳輸方法、裝置、設備、介質和產品	本公司	ZL202111118794.8	發明	2021年9月24日
14...	系統運行信息實時採集方法、服務器及客戶端	本公司	ZL202111608260.3	發明	2021年12月27日

軟件著作權

截至最後實際可行日期，本集團已註冊下列我們認為對本集團業務而言屬重大的軟件著作權：

序號	軟件名稱	註冊擁有人	註冊編號	開發完成日期
1	道路客運綜合出行服務平台軟件V2.0	河南盛威	2022SR1544236	2022年7月12日
2	道路客運聯網售票大數據平台V5.8	本公司	2022SR0456703	2021年5月15日
3	綜合出行大數據分析平台V1.0	本公司	2021SR1266131	2021年5月31日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序 號	軟 件 名 稱	註 冊 擁 有 人	註 冊 編 號	開 發 完 成 日 期
4	盛威客運聯網售票綜合信息平台V2.0	本公司	2016SR125124	2016年3月1日
5	盛威時代定制客運系統V5.0	本公司	2022SR0456770	2021年5月12日
6	盛威時代客運達企業管理系統V1.0	本公司	2020SR0887838	2020年4月20日
7	盛威時代雲站務信息管理系統V2.0	本公司	2022SR0596492	2019年3月20日
8	盛威智慧站務管理系統V5.5	本公司	2019SR0093318	2018年10月20日
9	省級清分結算管理系V2.6	本公司	2023SR1247086	2022年11月17日
10 . . .	盛威電子客票多元化售票網站系統V4.0	本公司	2023SR1256800	2022年11月17日
11 . . .	盛威時代電子發票管理系統V1.0	本公司	2022SR0634809	2019年6月15日
12 . . .	實名制售檢票系統V2.0	恒生長運	2023SR0241845	2022年1月31日
13 . . .	運輸企業小件快運信息管理平台V3.0	河南盛威	2022SR1544211	2022年7月12日
14 . . .	智慧旅遊大數據平台V2.0	河南盛威	2021SR11110506	2021年3月5日
15 . . .	365約車車主端平台V2.0	盛智易聯	2019SR0716428	2019年3月13日
16 . . .	聚合出行乘客端軟件V1.1	盛智易聯	2020SR1196244	2020年4月15日

附錄六

法定及一般資料

序號	軟件名稱	註冊擁有人	註冊編號	開發完成日期
17...	聚合出行管理系統V1.1	盛智易聯	2020SR1195899	2019年2月1日
18...	客服工單管理系統V1.1	盛智易聯	2020SR1197353	2019年2月1日
19...	盛智易聯車主軟件V1.1.0	盛智易聯	2022SRE030931	2022年6月24日
20...	數據統計系統V1.1	盛智易聯	2020SR1197358	2019年2月1日
21...	司機管理系統V1.1	盛智易聯	2020SR1197363	2019年2月1日
22...	同行派單系統V1.1	盛智易聯	2020SR1196277	2019年3月1日

3. 有關董事及監事的其他資料

A. 董事及監事服務合同及委任函的詳情

各董事及監事與本公司訂立服務合同或委任函。該等服務合同的主要內容包括(a)服務期限，可根據各自的期限予以終止；及(b)爭議解決條文。該等委任函的詳情包括服務年期。服務合同及委任函需要依本公司組織章程細則及適用法律、規則及法規不時續約。

除上文所披露者外，概無董事或監事已經或擬與本集團任何成員公司訂立服務合同（於一年內屆滿或相關僱主可於一年內終止而毋須支付任何賠償（法定賠償除外）的合同除外）。

B. 董事及監事的薪酬

除「董事、監事及高級管理層」一節及本文件附錄一會計師報告附註8.董事及監事酬金所披露者外，截至2022年、2023年及2024年12月31日止三個年度以及截至2025年6月30日止六個月，本公司董事或監事概無自本公司收取其他薪酬或實物利益。

附錄六

法定及一般資料

4. 權益披露

A. 董事及監事的權益披露

除上文所披露者外，緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），就我們董事所知，概無董事或監事於本公司或相聯法團（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，擁有股份於香港聯交所[編纂]後即須根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部知會本公司及聯交所的任何權益及／或淡倉（包括彼等根據證券及期貨條例有關條文被當作或視為擁有的權益或淡倉），或須根據證券及期貨條例第352條記入該條所指登記冊的任何權益及／或淡倉，或須根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則知會本公司的任何權益及／或淡倉。

直至最後實際可行日期，概無董事或監事或彼等各自的配偶及18歲以下的子女已獲本公司授出可認購本公司或其任何相聯法團的股份或債權證的任何權利，亦無行使任何該等權利。

姓名	職務	權益性質	股份數目	緊隨[編纂] 完成後佔本集團 股本總額的 概約百分比 (假設[編纂] 未獲行使) ⁽²⁾
				(%)
姜先生 ⁽³⁾ ...	執行董事、 董事會主席	實益擁有人／ 受控法團 權益／ 與他人共同 持有的權益	[編纂]	[編纂]

附錄六

法定及一般資料

附註：

- (1) 所有權益均為好倉。
- (2) 有關計算乃根據緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]及[編纂]H股的總數計算（假設[編纂]並無獲行使）。
- (3) 有關詳情，請參閱本文件「主要股東」一節。

B. 主要股東的權益披露

除下文及本文件「主要股東」一節所披露者外，緊隨[編纂]完成後，據董事所知，概無任何人士（董事、監事或本公司最高行政人員除外）將於我們的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3分部的條文須向我們及香港聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接於擁有可於任何情況下在本集團任何其他成員公司股東大會上表決的任何類別股本面值10%或以上權益。

主要股東於本集團成員公司的權益（不包括本公司）

附屬公司	註冊資本	主要股東名稱	概約持股 百分比(%)
北京鴻博.....	人民幣11,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司	20%
恒生長運.....	人民幣32,727,273元	浙江長運投資	33.4583%
山西暢捷交通科技 有限公司	人民幣10,000,000元	山西汽車運輸集團有限公司	22.95%
		太原吉浩安科技合夥企業（有限合夥）	22.05%
暢行（大連）城市運營 科技有限公司....	人民幣2,000,000元	遼寧中恒盛通科技有限公司	20%
		哈爾濱乾景電力設備有限公司	15%

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

附屬公司	註冊資本	主要股東名稱	概約持股 百分比(%)
暢行(宜昌)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%
暢游(黃岡)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%
暢游(大理)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司	40%
暢游(臨汾)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 臨汾市名典新語文化科技 有限公司	25% 15%
暢游(商丘)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 河南百暢城市運營服務有限公司	25% 15%
暢游(湖北)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

附屬公司	註冊資本	主要股東名稱	概約持股 百分比(%)
暢游(運城)城市運營 服務有限公司...	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%
暢游(蘭州)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	北京麥萃克斯科技有限公司	40%
暢游(哈爾濱)城市運 營服務有限公司..	人民幣2,000,000元	哈爾濱至超通暢科技有限公司 哈爾濱乾景電力設備有限公司	20% 20%
暢游(荊州)城市運營 服務有限公司...	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%
暢游(漯河)城市運營 服務有限公司...	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司	40%
暢游(長春)科技 有限公司	人民幣2,000,000元	哈爾濱乾景電力設備有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%
暢游(淮北)科技 有限公司	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司	20%

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

附屬公司	註冊資本	主要股東名稱	概約持股 百分比(%)
暢秦游(秦皇島)科技 有限公司	人民幣1,000,000元	朵蘭灣酒店管理(北京)有限公司	40%
慶陽暢行隴東信息 科技有限公司....	人民幣1,000,000元	甘肅佑安信息科技有限公司	20%
暢行游(邯鄲)商業 運營管理 有限公司	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司	10%
		遼寧中恒盛通科技有限公司	20%
暢游(天水)城市運營 服務有限公司....	人民幣1,000,000元	北京麥萃克斯科技有限公司	40%
暢游(青島)城市服務 有限公司	人民幣1,000,000元	北京麥萃克斯科技有限公司	40%
暢游(天津)城市運營 管理有限公司....	人民幣2,000,000元	北京麥萃克斯科技有限公司	20%
		天津盛達船吧科技有限公司	20%
暢游(牡丹江)城市 運營服務 有限公司	人民幣2,000,000元	哈爾濱乾景電力設備有限公司	40%

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

附屬公司	註冊資本	主要股東名稱	概約持股 百分比(%)
暢行(咸寧)城市運營 服務有限公司...	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 遼寧中恒盛通科技有限公司	20% 20%
暢游(淄博)城市服務 有限公司	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 盛榮時代(濟南)智能科技有限公司	20% 15%
暢行(開封)城市運營 服務有限公司...	人民幣1,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司 開封賓商科技有限公司	25% 15%
暢游(柳州)城市運營 服務有限公司...	人民幣1,000,000元	中物聯合(北京)投資有限公司 天津盛達船吧科技有限公司	10% 25%
暢游(昆明)城市運營 服務有限公司...	人民幣2,000,000元	天津盛達船吧科技有限公司	35%

附錄六

法定及一般資料

C. 免責聲明

除本文件所披露者外：

- (a) 董事、監事或本附錄「5.其他資料—F.專家資格」所列的任何人士：
 - (i) 於我們的推廣活動或於緊接本文件日期前兩年內，由我們收購或出售或出租予我們的任何資產，或擬由本公司任何成員公司收購或出售或出租予本公司任何成員公司的任何資產中擁有權益；或
 - (ii) 於本文件日期仍然有效且對我們的業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (b) 除[編纂]及[編纂]外，本附錄「5.其他資料—F.專家資格」所列的各方：
 - (i) 在本集團任何成員公司的任何股份中擁有合法或實益權益；或
 - (ii) 擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司任何證券的任何權利（不論是否可依法強制執行）；
- (c) 除本節所披露者外，本公司董事或監事概無於本公司股本中擁有權益的公司擔任董事或僱員，而該等權益於H股於聯交所[編纂]後，須根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部予以披露；及
- (d) 除本文件「業務」一節所披露者外，董事或監事或彼等各自的緊密聯繫人（定義見上市規則）或擁有本公司已發行股份5%以上的股東，概無於本集團五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

5. 其他資料

A. 訴訟

截至最後實際可行日期，本集團概無成員公司牽涉任何重大訴訟、仲裁或申索，且據董事所知，本集團任何成員公司概無仍未了結或面臨威脅其展開的任何重大訴訟、仲裁或申索整體上會對本公司財務狀況或經營業績造成重大不利影響。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

B. 獨家保薦人

獨家保薦人符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。

獨家保薦人已代表我們向聯交所申請本文件所述所有將發行H股[編纂]及買賣。本公司已作出一切必要安排使證券獲准納入[編纂]。

根據本公司與各獨家保薦人訂立的委聘函，我們同意因獨家保薦人就本公司[編纂]擔任保薦人而向其各自支付人民幣4.0百萬元費用。

C. 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。

D. 籌辦費用

截至最後實際可行日期，本公司並無產生任何重大籌辦費用。

E. 發起人

截至本公司轉型時的發起人資料如下：

編號	名稱
1	阿里旅行
2	姜先生
3	成都盈創
4	海岱柱石
5	寧波軟銀
6	大有壹號
7	安陽戰新
8	時代眾成
9	上海明赫
10	時代信成
11	江蘇趵泉景世豐
12	東證富象
13	上海建元股權
14	王嘉偉先生
15	貴陽軟銀

附錄六

法定及一般資料

編號	名稱
16	廣州淡水泉
17	上海元弘
18	恒生電子
19	國開科創
20	鎂食鎳科技
21	杭州正途
22	李晨先生
23	上海建轅企業
24	李一峰先生
25	華進諮詢

於緊接本文件日期前兩年內，概無就[編纂]及本文件所述相關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。

F. 專家資格

提供本文件所載意見及／或建議的專家（定義見香港上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例）資格如下：

名稱	資格
中信建投（國際）融資有限公司	從事第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動（定義見證券及期貨條例）的持牌法團
畢馬威會計師事務所	執業會計師 於《會計及財務匯報局條例》下的註冊公眾利益實體核數師
海問律師事務所	本公司有關中國法律（包括中國數據合規）的中國法律顧問
弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司 上海分公司	獨立行業顧問

G. 專家同意書

名列本附錄「— 5. 其他資料 — F. 專家資格」一段的各專家已就刊發本文件發出各自同意書，表示同意按本文件所載形式及內容轉載其證書、報告、函件、意見或引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

附錄六

法定及一般資料

上文所列專家概無於本集團任何成員公司擁有任何股權，亦無擁有可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利（不論是否可依法強制執行）。

H. H股持有人的稅務

倘若出售、購買及轉讓H股於本公司H股股東名冊實施（包括在香港聯交所進行有關交易的情況下），則須就該項出售、購買及轉讓繳納香港印花稅。有關出售、購買及轉讓的現行香港印花稅稅率乃就所出售或轉讓H股的代價或公允價值（以較高者為準）的0.1%。有關稅務的更多資料，請參閱「附錄三－稅項及外匯」。

I. 有關購回股份的限制

有關本公司購回股份的限制詳情，請參閱本文件「附錄五－組織章程細則概要」。

J. 約束力

倘若根據本文件提出申請，本文件即具效力，致使所有相關人士受香港公司（清盤及雜項條文）條例第44A及44B條的所有適用條文（罰則條文除外）約束。

K. 遺產稅

我們的董事已獲告知，根據中國法律，本公司或我們任何附屬公司不大可能須承擔任何重大遺產稅。

L. 其他事項

(a) 於緊接本文件日期前兩年內：

- (i) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行或擬發行任何繳足或部分繳足的股份或債券，以換取現金或現金以外的代價；
- (ii) 概無本公司或其任何附屬公司的股份或債券附帶購股權或獲有條件或無條件同意附帶購股權；
- (iii) 除本文件[編纂]一節所披露者外概無授出或同意授出有關發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股份的佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；

附錄六

法定及一般資料

- (iv) 除本文件[編纂]一節所披露者外概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司任何股份或債權證而已付或應付任何佣金；及
- (v) 本公司概無刊發[編纂]文件；
- (b) 本公司或其任何附屬公司概無任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份或任何債權證；
- (c) 於本文件日期前12個月內，本集團並無出現可能對或已經對本集團財務狀況造成重大影響的任何業務中斷；
- (d) 本公司並無尚未行使的可換股債務證券或債權證；
- (e) 概無放棄或同意放棄未來股息的安排；
- (f) 本公司並無就作出[編纂]申請的證券有關的任何優先購買權的行使或認購權的可轉讓性制定任何程序；
- (g) 除就[編纂]將予發行的H股外，概無股權及債務證券於任何其他證券交易所上市或買賣，亦無進行任何[編纂]，或正在或建議將尋求買賣批准；
- (h) 已作出一切必要安排，以促使H股獲准納入[編纂]進行結算及交收；及
- (i) 本公司為股份有限公司，受中國公司法所規限。

M. 無重大不利變動

董事於進行其認為適當的一切盡職審查工作後已確認，截至本文件日期，我們的財務狀況或前景自2025年6月30日以來概無其他重大不利變動，自2025年6月30日以來亦無其他事件會對本文件附錄一會計師報告所呈列的資料造成重大不利影響。

N. 雙語文件

本文件的中英文版本乃依據香港法例第32L章《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第4條規定的豁免分開刊發。

附錄七

送呈公司註冊處處長及展示文件

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為：

- (a) 本文件附錄六「2. 有關我們業務的其他資料－A. 重大合同概要」一節所述的各重大合約的副本；
- (b) 本文件附錄六「5. 其他資料－G. 專家同意書」一節所述的同意書。

展示文件

下列文件將自本文件日期起計14天（包括該日）內在聯交所網站（www.hkexnews.hk）及本公司網站（www.shengweitimes.com）在線展示：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 畢馬威會計師事務所出具的會計師報告（全文載於本文件附錄一）；
- (c) 本集團截至2022年、2023年及2024年12月31日止三個年度以及截至2025年6月30日止六個月的經審核綜合財務報表；
- (d) 畢馬威會計師事務所有關本集團[編纂]財務資料的報告，全文載於本文件附錄二；
- (e) 本文件附錄六「2. 有關我們業務的其他資料－A. 重大合同概要」一段所述的重大合同；
- (f) 本文件附錄六「5. 其他資料－G. 專家同意書」一段所述的同意書；
- (g) 本文件附錄六「3. 有關董事及監事的其他資料－A. 董事及監事服務合同及委任函的詳情」一段所述的服務合約及委任函；

附 錄 七

送 呈 公 司 註 冊 處 處 長 及 展 示 文 件

- (h) 由我們關於中國法律的中國法律顧問海問律師事務所就我們的一般事務及本集團物業權益出具的中國法律意見；
- (i) 中國公司法連同其非官方英文譯本；及
- (j) 本文件「行業概覽」一節所述由弗若斯特沙利文出具的行業報告。