

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

我們是一家中國綜合出行服務提供商，主要從事網約車服務、客運服務以及為前述及其他行業提供數字化服務。截至2026年4月30日，我們於中國持有207張《網絡預約出租汽車經營許可證》。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年GTV計，我們在中國網約車服務市場排名第13，而按同年的售票量及GTV計，我們在中國道路客運信息服務市場排名第一。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。

中國的乘客出行市場涵蓋城際及城內出行場景，市場規模龐大且持續增長。根據弗若斯特沙利文的資料，2025年中國網約車市場的GTV總額達人民幣3,387億元，預期於2030年增長至人民幣6,568億元，複合年增長率為14.2%。與此同時，2025年中國道路客運聯網售票率僅約為5.4%，而鐵路客運及民航客運的聯網售票率則接近90%；定制道路客運的GTV預期將於2030年增長至人民幣173億元。該等趨勢顯示，具備道路客運服務數字化能力及整合城際和城內出行場景能力的服務提供商擁有重大市場機遇。

憑藉我們十餘年來積累的經驗及能力，我們的業務已沿著道路客運價值鏈持續演進。我們於2013年透過Bus365平台（即「出行365」平台的前身）踏足道路客運信息服務業，其後於2017年拓展至定制客運服務，並於2018年透過盛智易聯開展網約車服務。於2019年，我們開始透過高德向用戶提供聚合網約車服務，進一步拓展我們於城內出行流量方面的覆蓋。透過我們的數字化解決方案、「出行365」平台及第三方渠道，我們協助客運站及客運企業提升運營效率、擴大服務覆蓋範圍及更有效地連接乘客。我們相信，該等能力使我們能夠更好地把握對數字化、個性化及一體化出行服務日益增長的市場機遇。

於2023年、2024年及2025年，我們的收入分別為人民幣1,206.5百萬元、人民幣1,594.4百萬元及人民幣1,832.5百萬元，2023年至2025年的複合年增長率為23.2%。截至2025年及2026年4月30日止四個月，我們的收入分別為人民幣590.5百萬元及人民幣556.7百萬元。

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：(i)中國的綜合出行服務提供商，具備全面融合的城際和城內出行服務；(ii)與出行行業合作夥伴的深度合作，打造連接出行行業上下游的服務生態系統；(iii)以先進技術賦能各業務板塊，實現行業轉型升級；(iv)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；(v)突出的本地化能力；及(vi)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：(i)提升品牌知名度並構建多元化的營銷體系；(ii)擴大產品和服務的範圍，提升運營能力；(iii)增強我們的研發能力；及(iv)尋求收購、投資以及戰略聯盟的機會。

概 要

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)數字化及業務解決方案；及(iii)客運服務，當中包括聯網售票服務及定制客運服務。

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，我們的客運及網約車業務有相同的管理運營團隊，有效幫助我們的網約車業務運營降本增效。

截至2026年4月30日，我們已經獲得207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2.0百萬名。

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4月30日止四個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
GTV (人民幣百萬元)	1,084.1	1,520.6	1,795.1	588.3	557.7
訂單量 (百萬)	46.9	70.3	91.5	29.2	27.8
日均訂單量 (千單)	128.6	192.0	250.6	243.7	231.9
月均活躍司機 (千人) ⁽¹⁾	65.5	80.4	81.3	84.3	68.4
月均活躍乘客 (千人) ⁽²⁾	2,737.6	4,110.1	5,329.1	5,110.6	4,941.2
單均交易額 (人民幣元) ⁽³⁾	23.1	21.6	19.6	20.1	20.0
平均乘車頻率 ⁽⁴⁾	2.2	2.3	2.4	1.8	1.8
平均實收率 ⁽⁵⁾	94.9%	93.2%	92.6%	92.9%	91.8%
平均淨實收率 ⁽⁶⁾	1.1%	(0.2)%	0.3%	0.1%	2.2%
每單乘客獎勵 (人民幣元)	0.22	0.72	0.61	0.57	0.64
平均分成比例 ⁽⁷⁾	81.0%	81.8%	80.8%	81.4%	77.5%

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) 特定期間的平均實收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) 特定期間的平均淨實收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) 平均分成比例 (指平均司機費用) 乃按司機服務費 (相當於支付予我們司機的收入分成與發放予彼等的司機獎勵之總和) 除以相關期間我們網約車訂單的總GTV計算。

概 要

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於2023年至2025年均大幅增長。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GTV、訂單量及活躍乘客數量於截至2026年4月30日止四個月與2025年同期相比有所下降，此乃由於我們自2025年第四季度起將重點從規模擴張轉向盈利能力提升。

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及硬件組件系統集成。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，我們的政府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。

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，我們在2025年是按售票量及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2026年4月30日，我們的聯網售票業務覆蓋了中國31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2026年4月30日，我們與中國主要OTA合作，包括12306、航旅縱橫、同程、攜程及飛豬。「出行365」為我們面向乘客的平台，透過線上及線下渠道提供客票銷售及其他乘客服務。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年的聯網售票服務業務項下的售票量及GTV計算，我們在中國道路客運信息服務行業排第一名。我們2025年的交易總值達人民幣24億元，銷售車票達51.3百萬張。

「出行365」是我們面向乘客的售票及為乘客提供其他服務的平台。我們於2013年推出中國公路客票網，亦被稱為Bus365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。

概 要

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。

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《道路旅客運輸及客運站管理規定》（「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2026年4月30日，我們已在中國與逾800家客運企業建立合作關係。我們面向乘客的「365城際出行」平台已併入出行365並形成其中一部份，旨在滿足乘客在各種場景下的出行需求。乘客可通過我們的365城際出行微信小程序獲取各種定制客運服務，包括城際拼車、專線巴士及定制包車。我們於2022年開發了「365城際出行」，其後整合至「出行365」。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2026年4月30日，我們的定制客運服務遍及中國28個省、自治區及直轄市。根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年的定制客運服務項下的售票量及GTV計算，我們在中國道路客運信息服務市場排第一名。我們於2025年的交易總值達人民幣823.6百萬元，銷售車票達25.3百萬張。

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，按售票量及GTV計算，我們是2025年中國最大的城際道路客運信息服務提供商。

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、攜程及飛豬。

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」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。

概 要

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4月30日止四個月			
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026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.....	2,881.4	100.0	2,889.9	100.0	2,416.8	100.0	873.7	100.0	776.0	100.0
– 自有渠道 ⁽¹⁾	1,658.9	57.6	1,617.9	56.0	1,308.2	54.1	450.4	51.6	388.0	50.0
– 第三方渠道 ⁽²⁾	1,222.5	42.4	1,272.0	44.0	1,108.6	45.9	423.3	48.4	388.0	50.0
定制客運服務.....	365.6	100.0	582.2	100.0	823.6	100.0	238	100.0	348.7	100.0
– 自有渠道 ⁽¹⁾	74.9	20.5	52.6	9.0	50.6	6.1	15.4	6.5	17.5	5.0
– 第三方渠道 ⁽²⁾	1.3	0.4	1.8	0.3	2.5	0.3	0.7	0.3	0.8	0.2
– 區域性客運平台	289.4	79.1	527.7	90.7	770.5	93.6	221.9	93.2	330.4	94.8

附註：

- (1) 於往績記錄期間主要包括「出行365」及「365城際出行」，以及其與「365城際出行」合併後的「出行365」。
- (2) 主要包括OTA。

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。

盈利之路

於往績記錄期間，我們的淨虧損主要歸因於較高的司機服務費，這對我們網約車服務業務的毛利率造成壓力。我們的淨虧損亦受到若干非現金及非經常性項目的影響，包括向投資者發行的贖回權賬面值變動、以權益結算以股份為基礎的付款及[編纂]。然而，我們的盈利能力已呈現改善趨勢。展望未來，我們擬透過分階段城市發展戰略增加訂單量及GTV，並動態優化司機服務費，以提高我們網約車服務業務的毛利率；維持客運服務以及數字化及業務解決方案業務的毛利貢獻；同時提高各業務分部的營運效率，以實現經營活動所得現金淨額及淨利潤轉正。詳情請參閱「財務資料－盈利之路」。

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。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。

於2023年、2024年及2025年以及截至2026年4月30日止四個月，我們的五大客戶分別佔我們總收入的6.3%、4.2%、3.7%及3.2%。於2023年、2024年及2025年以及截至2026年4月30日止四個月，我們的最大客戶佔我們總收入的2.9%、1.1%、1.2%及0.9%。

概 要

我們的供應商

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。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。

於2023年、2024年及2025年以及截至2026年4月30日止四個月，我們向五大供應商的採購額分別佔我們總收入成本的11.0%、10.0%、10.6%及12.1%。於2023年、2024年及2025年以及截至2026年4月30日止四個月，我們的最大供應商佔我們總收入成本的6.5%、6.7%、7.6%及8.8%。

競爭

根據弗若斯特沙利文的資料，中國網約車服務市場相對集中，2025年前五大參與者佔總市場份額約89.2%。

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。

根據弗若斯特沙利文的資料，於2025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道路客運行業及其他行業的其他數字化服務提供商競爭。競爭的加劇導致行業的整體毛利率受壓。

根據弗若斯特沙利文的資料，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，按售票量計，2025年前三大參與者分別佔總市場份額約35.0%及29.4%。

我們基於多種因素進行競爭，其中包括品牌知名度、產品及服務供應的深度和廣度、價格競爭力以及用戶支持和滿意度。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。

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及其他全面收益表概要，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

下表載列所示期間綜合損益及其他全面收益表的選定資料：

	截至12月31日止年度						截至4月30日止四個月					
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026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	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	1,832,537	100.0	590,521	100.0	556,737	100.0		
收入成本	(1,120,600)	(92.9)	(1,538,377)	(96.5)	(1,765,219)	(96.3)	(571,042)	(96.7)	(525,246)	(94.3)		
毛利	85,893	7.1	56,016	3.5	67,318	3.7	19,479	3.3	31,491	5.7		
其他淨收入	3,272	0.3	5,990	0.4	7,437	0.4	515	0.1	2,841	0.5		
銷售及營銷開支	(47,902)	(4.0)	(47,701)	(3.0)	(39,229)	(2.1)	(13,149)	(2.2)	(13,280)	(2.4)		
一般及行政開支	(23,943)	(2.0)	(38,052)	(2.4)	(33,236)	(1.8)	(8,880)	(1.5)	(12,292)	(2.2)		
研發開支	(32,730)	(2.7)	(34,256)	(2.1)	(34,069)	(1.9)	(10,977)	(1.9)	(11,506)	(2.1)		
貿易應收款項、其他應收款項 及合約資產(減值虧損)/ 減值虧損撥回	(4,755)	(0.4)	(2,532)	(0.2)	5,784	0.3	569	0.1	(893)	(0.2)		
商譽減值虧損	-	-	-	-	(23,225)	(1.3)	-	-	-	-		
經營虧損	(20,165)	(1.7)	(60,535)	(3.8)	(49,220)	(2.7)	(12,443)	(2.1)	(3,639)	(0.7)		
財務成本	(201)	(0.0)	(458)	(0.0)	(1,002)	(0.1)	(371)	(0.1)	(208)	0.0		
分佔聯營公司利潤	1,438	0.1	1,181	0.1	640	0.0	384	0.1	298	0.1		
向投資者發行的 贖回權賬面值變動	(464,054)	(38.5)	(366,967)	(23.0)	(78,016)	(4.3)	(5,779)	(1.0)	(17,782)	(3.2)		
除稅前虧損	(482,982)	(40.0)	(426,779)	(26.8)	(127,598)	(7.0)	(18,209)	(3.1)	(21,331)	(3.8)		
所得稅	722	0.1	718	0.0	115	0.0	47	0.0	54	0.0		
年／期內虧損及全面收益 總額	(482,260)	(40.0)	(426,061)	(26.7)	(127,483)	(7.0)	(18,162)	(3.1)	(21,277)	(3.8)		
以下各項應佔：												
本公司權益股東	(483,075)	(40.0)	(425,650)	(26.7)	(127,755)	(7.0)	(18,542)	(3.1)	(20,056)	(3.6)		
非控股權益	815	0.1	(411)	(0.0)	272	0.0	380	0.1	(1,221)	(0.2)		
年／期內虧損及全面收益 總額	(482,260)	(40.0)	(426,061)	(26.7)	(127,483)	(7.0)	(18,162)	(3.1)	(21,277)	(3.8)		

非國際財務報告準則計量

為補充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(虧損)/利潤淨額(非國際財務報告準則計量)及經調整(虧損)/利潤率(非國際財務報告準則計量)作為額外財務計量，而此並非國際財務報告準則會計準則規定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，有助於比較不同時期及公司之間的經營表現。

我們認為，經調整(虧損)/利潤淨額(非國際財務報告準則計量)及經調整(虧損)/利潤率(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，以幫助管理層的相同方式理解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們對經調整(虧損)/利潤淨額(非國際財務報告準則計量)及經調整(虧損)/利潤率(非國際財務報告準則計量)的呈列未必與其他公司呈列的類似名稱計量方法相若。使用經調整(虧損)/利潤淨額(非國際財務報告準則計量)及經調整cc率(非國際財務報告準則計量)作為分析工具有限制性，閣下不應將其與我們根據國際財務報告準則會計準則呈報的經營業績或財務狀況的分析分開考慮，或視為替代分析。

概 要

我們將經調整（虧損）／利潤淨額（非國際財務報告準則計量）定義為經加回(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。下表載列我們於呈列期間的經調整（虧損）／利潤淨額（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編製的最接近財務計量（即年／期內虧損）的對賬。

	截至12月31日止年度			截至4月30日止四個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
	(人民幣千元，百分比除外)				
年／期內虧損及全面收益總額	(482,260)	(426,061)	(127,483)	(18,162)	(21,277)
加：					
－ 向投資者發行的贖回權 賬面值變動 ⁽¹⁾	464,054	366,967	78,016	5,779	17,782
－ 以權益結算以股份為基礎的 付款 ⁽²⁾	450	4,572	1,125	414	262
－ [編纂] ⁽³⁾	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整（虧損）／利潤淨額（非國際財務報告準則計量） ..	(17,756)	(40,553)	(39,324)	(11,555)	1,859

附註：

- (1) 向投資者發行的贖回權賬面值變動涉及往績記錄期間前授予多名投資者的贖回權。贖回權預期於[編纂]後終止，而向投資者發行的贖回權預期據此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為非現金性質，預計不會引致本集團在未來支付現金（包括本公司授出的股份獎勵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]。

收入

下表載列我們於所示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4月30日止四個月			
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026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)									
網約車服務	1,028,791	85.3	1,416,907	88.9	1,661,725	90.7	546,391	92.6	511,841	91.9
數字化及業務解決方案	108,003	9.0	105,811	6.6	106,486	5.8	21,359	3.6	23,197	4.2
客運服務	68,999	5.7	70,128	4.4	62,108	3.4	22,064	3.7	20,786	3.7
－ 聯網售票服務	64,218	5.3	63,579	4.0	53,878	3.0	19,694	3.3	17,558	3.1
－ 定制客運服務	4,781	0.4	6,549	0.4	8,230	0.4	2,370	0.4	3,228	0.6
來自其他來源的收入 ⁽¹⁾	700	0.1	1,547	0.1	2,218	0.1	707	0.1	913	0.2
總計	1,206,493	100.0	1,594,393	100.0	1,832,537	100.0	590,521	100.0	556,737	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」）及來自暢遊暢行服務的收入。

概 要

毛利及毛利率

下表載列我們於所示期間的毛利／(毛損)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4月30日止四個月			
	2023年		2024年		2025年		2025年		2026年	
							(未經審核)			
	毛利	毛利率 (%)	(毛損)／ 毛利	(毛損率)／ 毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)	毛利	毛利率 (%)
(人民幣千元，百分比除外)										
網約車服務.....	12,158	1.2	(3,381)	(0.2)	5,151	0.3	317	0.1	12,296	2.4
數字化及業務解決方案....	36,479	33.8	19,832	18.7	19,346	18.2	4,005	18.8	4,649	20.0
客運服務.....	37,027	53.7	39,176	55.9	42,245	68.0	15,010	68.0	14,103	67.8
聯網售票服務.....	33,848	52.7	33,484	52.7	35,177	65.3	12,960	65.8	11,362	64.7
定制客運服務.....	3,179	66.5	5,692	86.9	7,068	85.9	2,050	86.5	2,741	84.9
其他.....	229	32.7	389	25.1	576	26.0	147	20.8	443	48.5
總計.....	<u>85,893</u>	<u>7.1</u>	<u>56,016</u>	<u>3.5</u>	<u>67,318</u>	<u>3.7</u>	<u>19,479</u>	<u>3.3</u>	<u>31,491</u>	<u>5.7</u>

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。本集團截至2023年、2024年及2025年12月31日以及2026年4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 4月30日
	2023年	2024年	2025年	2026年
(人民幣千元)				
非流動資產.....	69,056	76,909	50,110	49,336
流動資產				
存貨.....	29,773	29,065	10,878	14,434
合約資產.....	407	3,808	3,624	3,995
貿易應收款項及應收票據.....	66,953	55,414	60,786	57,195
預付款項、按金及其他應收款項.....	52,980	35,228	50,035	62,708
其他流動資產.....	3,204	62,673	45,243	46,613
受限制現金.....	60	9,211	5,800	6,155
現金及現金等價物.....	171,497	85,934	72,926	92,482
流動資產總值.....	324,874	281,333	249,292	283,582
流動負債				
銀行貸款及其他借款.....	—	15,000	17,508	19,970
應付票據及應付賬款.....	56,713	76,151	96,685	86,817
應計開支及其他應付款項.....	146,029	144,192	120,559	167,300
合約負債.....	22,649	10,166	5,593	5,855
租賃負債.....	3,238	1,896	2,163	2,449
向投資者發行的贖回權.....	2,109,335	2,476,302	2,554,318	2,572,100
流動負債總額.....	2,337,964	2,723,707	2,796,826	2,854,491
流動負債淨額.....	(2,013,090)	(2,442,374)	(2,547,534)	(2,570,909)
非流動負債.....	1,831	3,943	2,175	1,779
負債淨額.....	(1,945,865)	(2,369,408)	(2,499,599)	(2,523,352)
非控股權益.....	24,100	21,769	18,208	14,249

請參閱「財務資料－若干主要綜合財務狀況表項目的討論」。

概 要

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4月30日止四個月	
	2023年	2024年	2025年	2025年	2026年
(人民幣千元)					
經營活動所得／(所用) 現金淨額 ..	40,606	(24,174)	(21,700)	(27,139)	18,859
投資活動所得／(所用) 現金淨額 ..	38,159	(70,825)	15,128	2,521	(635)
融資活動(所用)／所得現金淨額 ..	(3,848)	9,436	(6,436)	(2,611)	1,332
現金及現金等價物增加／(減少)					
淨額	74,917	(85,563)	(13,008)	(27,229)	19,556
年／期初現金及現金等價物	96,580	171,497	85,934	85,934	72,926
年／期末現金及現金等價物	171,497	85,934	72,926	58,705	92,482

有關我們流動資金及資本資源的更詳細討論，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」。

主要財務比率

下表列示所示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4月30日 止四個月／ 截至該日
	2023年	2024年	2025年	2026年
毛利率 ⁽¹⁾	7.1%	3.5%	3.7%	5.7%
經調整(虧損)／利潤率(非國際財務報告 準則計量) ⁽²⁾	(1.5)%	(2.5)%	(2.1)%	0.3%
淨虧損率 ⁽³⁾	(40.0)%	(26.7)%	(7.0)%	(3.8)%
流動比率(倍) ⁽⁴⁾	0.1	0.1	0.1	0.1
速動比率(倍) ⁽⁵⁾	0.1	0.1	0.1	0.1
資產負債比率 ⁽⁶⁾	594.0%	761.4%	934.9%	858.0%

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)／利潤率(非國際財務報告準則計量)指年／期內經調整(虧損)／利潤(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)／利潤(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。

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]前投資者的資料」、「歷史、發展及公司架構－僱員激勵平台」及「董事及高級管理層－董事」。

[編纂]前投資者

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]前投資。我們擁有廣泛多樣的[編纂]前投資者基礎，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]前投資」。

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]用途

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的[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]淨額約[編纂]百萬港元（經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]佣金及其他費用及開支）。

我們目前擬將[編纂][編纂]淨額用作以下用途：

- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元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；

概 要

- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於收購、投資及戰略聯盟機會；
- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於提升我們的研發能力；
- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於提升我們的品牌知名度；
- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用於升級我們的內部系統及辦公環境；及
- 約[編纂]%或[編纂]百萬港元將用作營運資金及其他一般公司用途。

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]港元（即指示性[編纂]範圍的中位數），我們預期將產生約[編纂]百萬港元的[編纂]（包括[編纂]佣金及費用總額、聯交所[編纂]、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]相關開支（包括[編纂]佣金及其他開支約[編纂]百萬港元）及(ii)非[編纂]相關開支約[編纂]百萬港元，包括(a)法律顧問及申報會計師費用及開支約[編纂]百萬港元及(b)其他費用及開支約[編纂]百萬港元，佔[編纂][編纂]總額約[編纂]%。[編纂]（不包括於往績記錄期間已於損益確認的金額）約[編纂]百萬港元預期將於我們的損益扣除，而約[編纂]百萬港元預期將於[編纂]後資本化並從權益中扣除。於往績記錄期間，[編纂]人民幣[編纂]百萬元（相當於約[編纂]百萬港元）已於損益中確認。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。

概 要

[編纂]的統計數據

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 H股[編纂]港元計算	按[編纂]每股 H股[編纂]港元計算
我們股份的[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
我們H股的[編纂] ⁽²⁾	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
每股股份未經審核[編纂]經調整有形 資產淨值 ⁽³⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

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]完成並將非上市股份[編纂]為H股後已發行的[編纂]股H股（假設[編纂]未獲行使）計算。
- (3) 每股股份未經審核[編纂]經調整有形資產淨值乃於對本文件「附錄二－未經審核[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－未經審核[編纂]財務資料」一節。

風險因素

我們業務面臨的風險包括「風險因素」一節所載者。由於不同投資者在釐定風險的重要性時可能有不同詮釋及標準，故閣下在決定投資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：(i)我們依賴業務合作夥伴（包括地方政府、行業監管機構、聚合平台及OTA）的夥伴關係及合作來持續擴展我們的業務。任何與該等合作夥伴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；(ii)我們的網約車服務業務依賴我們與少數聚合平台的合作；(iii)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；(iv)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；(v)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；(vi)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；(vii)倘我們未能提高我們的品牌知名度及乘客滿意度，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；(viii)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；(ix)我們面臨支付處理風險及支付欺詐相關的風險；及(x)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。

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）及將由境內非上市股份[編纂]的H股[編纂]及[編纂]，基準是，其中包括我們符合上市規則第8.05(3)條的市值／收益測試，並參考(i)我們截至2025年12月31日止年度的收益人民幣1,832.5百萬元（相當於2,107.5百萬港元，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]範圍的低位計算）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]、將境內非上市股份[編纂]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

董事確認，自2026年4月30日（即本文件「附錄一 — 會計師報告」所載最新綜合財務報表的結算日）起及直至本文件日期，我們的財務或交易狀況或前景概無任何重大不利變動。