

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聆訊後資料集的內容概不負責，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聆訊後資料集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。

Deewin Tianxia Co., Ltd 德銀天下股份有限公司

(「本公司」)

(一家於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的聆訊後資料集

警 告

本聆訊後資料集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。

本聆訊後資料集為草擬本，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、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、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法管轄區必須進行發售活動的責任。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最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 聆訊後資料集並非最終的上市文件，本公司可能不時根據上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法管轄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，且不在於邀請公眾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，亦不擬構成該等勸誘；
- (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管轄區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求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，即使提出申請亦不獲接納；
- (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) 由於本文件的派發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，有意投資者務請僅依據與香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定，招股章程的文本將於發售期內向公眾人士派發。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件的內容有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。



德銀天下股份有限公司

DEEWIN TIANXIA CO., LTD

(一家於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]項下的[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[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.005%香港聯交所交易費及0.00015%財務匯報局交易徵費（須於申請時以港元繳足及多繳股款可於最終定價後予以退還）
面值：每股[編纂]人民幣1.00元
[編纂]：[編纂]

獨家保薦人



中信建投國際
CHINA SECURITIES INTERNATIONAL

[編纂]

香港交易及結算有限公司、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部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的損失承擔任何責任。

本文件的副本連同本文件「附錄七－送呈公司註冊處處長及展示文件」一節所列的文件，已根據香港法例第32章《公司（清盤及雜項條文）條例》第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。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的內容概不負責。

預期[編纂]將由我們與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）於[編纂]（預期為[編纂]（香港時間）或前後，且無論如何均不會遲於[編纂]（香港時間））通過協議釐定。除非另有公佈，否則[編纂]將不會超過每股[編纂]港元，且目前預期不會低於每股[編纂]港元。[編纂]的申請人於申請時須就每股[編纂]支付最高[編纂]每股[編纂]港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.005%香港聯交所交易費及0.00015%財務匯報局交易徵費，倘最終釐定的[編纂]低於每股[編纂]港元，則多繳款項將予退還。倘我們與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）因任何理由而未能於[編纂]（香港時間）或之前協定[編纂]，則[編纂]（包括[編纂]）將不會進行並將告失效。

[編纂]（為其本身及代表[編纂]）可於認為適當及取得我們同意的情况下，於[編纂]截止遞交申請當日上午或之前隨時調減本文件下文所述指示性[編纂]範圍（即每股[編纂]港元至[編纂]港元）及／或[編纂]項下提呈發售的[編纂]數目。在此情況下，指示性[編纂]及／或[編纂]項下提呈發售的[編纂]數目調減通知將於作出有關調減決定後盡快及無論如何不遲於[編纂]截止遞交申請當日上午前刊登於香港聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 www.deewintx.com。有關進一步詳情，請參閱本文件「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」章節。

[編纂]的有意[編纂]請注意，倘於[編纂]上午八時正前出現若干理由，則[編纂]（為其本身及代表[編纂]）可終止[編纂]根據[編纂]認購及促使認購[編纂]的責任。有關理由載於本文件「[編纂]」一節。閣下應細閱該節以獲取進一步詳情。

我們於中國註冊成立，且絕大部分業務位於中國。潛在[編纂]應注意中國與香港在法律、經濟及金融體系方面的差異，並應了解[編纂]中國註冊成立公司相關不同風險因素。潛在[編纂]亦應注意中國的監管架構有別於香港的監管架構，並應考慮H股的不同[編纂]特質。有關差異及風險因素載於本文件「風險因素」、「附錄四－主要法律及監管條文概要」及「附錄五－組織章程細則概要」章節。

[編纂]未曾亦將不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，亦不會在美國境內或向或為美籍人士（定義見美國證券法S規例）的利益發售、出售、質押或轉讓，惟根據美國證券法獲豁免登記規定並非受該等登記規定規限的交易除外。[編纂]依據美國證券法S規例以離岸交易的方式在美國境外[編纂]及出售。

[編纂]

[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

本文件僅[編纂]及[編纂]而刊發，除本文件中根據[編纂][編纂]外，本文件並不構成[編纂]出售或招攬購買任何證券的[編纂]。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或任何其他情況下的[編纂]或邀請。本公司並無採取行動以獲准在香港以外任何司法管轄區[編纂][編纂]或派發本文件。在其他司法管轄區派發本文件以進行[編纂]以及[編纂]及出售[編纂]均受限制，除非已根據該等司法管轄區的適用證券法律向有關證券監管機關登記或獲其授權或豁免，否則不得進行上述活動。

閣下應依賴本文件及[編纂]所載資料而作出閣下的投資決定。[編纂]僅根據本文件所載資料及所作聲明作出。我們並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載內容的資料。對於並非載於本文件及[編纂]的任何資料或聲明，閣下不應視為已獲我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、代理、代表或參與[編纂]的任何其他人士授權而加以依賴。

	頁次
預期時間表	i
目錄	iv
概要	1
釋義	27
技術詞彙表	40
前瞻性陳述	45
風險因素	47
豁免嚴格遵守《上市規則》	88
有關本文件及[編纂]的資料	91
董事、監事及參與[編纂]的各方	96
公司資料	102
行業概覽	104

目 錄

監管概覽.....	121
歷史及公司發展.....	142
業務.....	151
與控股股東的關係.....	317
關連交易.....	368
董事、監事及高級管理層.....	382
主要股東.....	399
股本.....	402
[編纂].....	406
財務資料.....	412
未來計劃及[編纂].....	481
[編纂].....	496
[編纂]的架構.....	507
如何申請[編纂].....	517
附錄一 — 會計師報告.....	I-1
附錄二 — [編纂].....	II-1
附錄三 — 稅項及外匯.....	III-1
附錄四 — 主要法律及監管條文概要.....	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

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。本節內容僅為概要，並未包括可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下決定投資[編纂]前，務請閱讀整份文件。

任何投資均涉及風險。投資[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下決定投資[編纂]前，務請細閱該節。

概覽

我們為商用車全產業鏈的參與者提供多種增值服務，包括物流及供應鏈服務、金融服務及車聯網數據服務。商用車主要包括卡車、皮卡、拖車、巴士及貨車。

根據弗若斯特沙利文報告，商用車全產業鏈總體分為以下板塊：(1)上游（包括原材料供應及零配件製造）；(2)中游（包括汽車研發、製造及銷售）；及(3)下游（包括後市場產品銷售及提供車輛融資服務）。

本集團由陝汽控股集團於2005年創立，為陝汽控股集團製造的商用車提供物流及供應鏈服務。按2021年重型商用車銷量計，陝汽控股集團為中國第四大商用車集團，2021年的市場份額為13.8%。其後，我們進一步發展業務，提供涵蓋商用車全產業鏈的多種服務。我們的業務經營可分類為以下板塊：

- **物流及供應鏈服務板塊**，包括(i)供應鏈業務；(ii)整車銷售業務；及(iii)後市場產品業務。我們為上游零配件供應商及中游商用車製造商提供物流服務及倉儲服務。我們亦銷售陝重汽及陝汽商用車所製造的商用車及輪胎、潤滑油等後市場產品。

概 要

於業績記錄期，我們還向獨立客戶提供第三方物流服務，而有關服務既非商用車供應鏈上的業務，亦非與商用車供應鏈相關的業務。我們正拓展此項新業務，積極持續擴大第三方物流服務並豐富我們的客戶群體。我們利用我們的網絡向原材料供應商、資源公司及快遞服務提供商等獨立客戶提供物流服務。有關進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－持續多元化構成穩固的基礎」一節。本集團若干第三方物流服務受墊款安排所規限，可能令我們面臨更高的信貸及償付能力風險。

- **供應鏈金融服務板塊**，包括(i)融資租賃業務；及(ii)保理業務。我們的融資租賃業務為廣泛的下游商用車終端用戶提供優質的商用車採購融資解決方案。我們的保理業務亦為上游零配件供應商及中下游物流公司提供貿易應收賬款融資，以滿足其資金需求。
- **車聯網及數據服務板塊**，包括銷售車聯網相關產品及提供車聯網解決方案，其中涉及在商用車內預裝車聯網設備及向行業參與者提供車聯網數據分析服務及解決方案。

概 要

下表載列我們三個業務板塊的業務線／業務服務及各自客戶的概況：

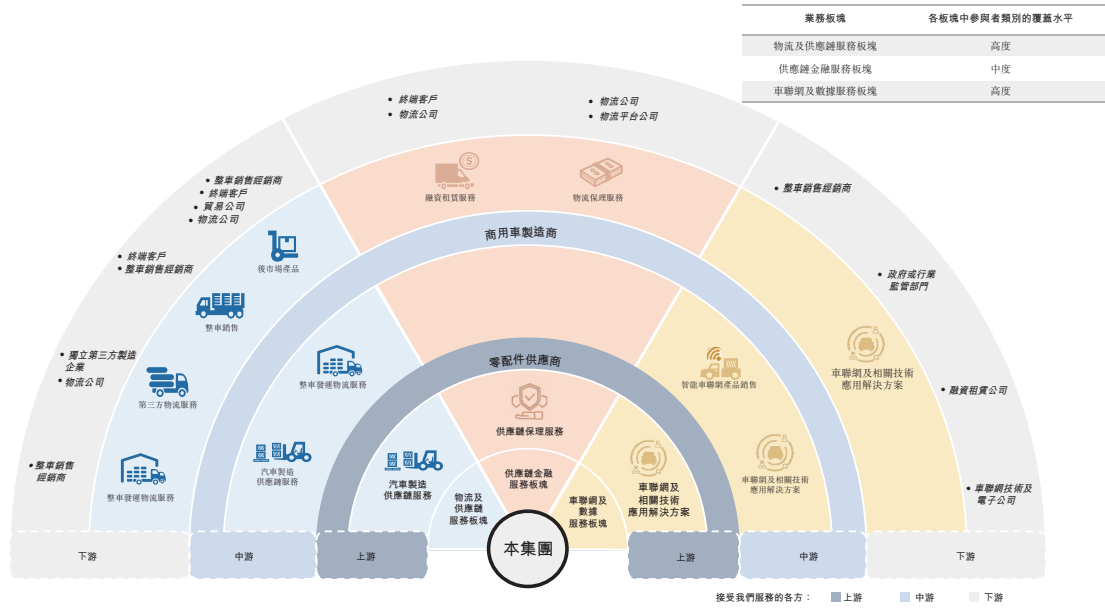
業務板塊	業務線	業務服務	服務及產品	典型客戶
物流及供應鏈服務板塊 ¹	供應鏈業務	商用車製造供應鏈服務	零配件取貨、運輸、倉儲、分揀、分裝及配送。	<ul style="list-style-type: none"> • 零配件供應商 • 商用車製造商
		整車發運物流服務	新商用車運輸，將其從製造商處運送至我們客戶指定的接車點。	<ul style="list-style-type: none"> • 商用車製造商 • 整車銷售經銷商
		第三方物流服務	安排第三方物流服務運送鐵礦石、鋼鐵及煤炭至托運人指定的地點。	<ul style="list-style-type: none"> • 獨立第三方製造企業 • 物流公司
	整車銷售業務	-	銷售陝汽控股集團製造的商用車。	<ul style="list-style-type: none"> • 終端客戶 • 整車銷售經銷商
	後市場產品業務	-	銷售(i)輪胎，(ii)潤滑油，及(iii)其他商用車相關產品。	<ul style="list-style-type: none"> • 整車銷售經銷商 • 終端客戶 • 貿易公司 • 物流公司
供應鏈金融服務板塊 ²	融資租賃業務	-	向商用車買方提供融資租賃解決方案。	<ul style="list-style-type: none"> • 終端客戶 • 物流公司
	保理業務	供應鏈保理服務	商用車行業參與者的保理貿易應收賬款。	<ul style="list-style-type: none"> • 零配件供應商
		物流保理服務		<ul style="list-style-type: none"> • 物流公司 • 物流平台公司
車聯網及數據服務板塊 ³	智能車聯網產品銷售業務	-	出售(i)智能車聯網終端產品，(ii)智能顯示屏，及(iii)智能車聯網配件。	<ul style="list-style-type: none"> • 商用車製造商
	車聯網及相關技術應用解決方案業務	-	數據處理及分析解決方案。	<ul style="list-style-type: none"> • 商用車製造商及零配件供應商 • 整車銷售經銷商 • 政府或行業監管部門 • 融資租賃公司 • 車聯網技術及電子公司 • 終端客戶

附註：

1. 請參閱本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊」一節。
2. 請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊」一節。
3. 請參閱本文件「業務－車聯網及數據服務板塊」一節。

概 要

下圖說明我們三個業務分部下的相關業務線／業務服務及主要客戶如何沿著商用車供應鏈定位：



下表載列於所示年度按服務板塊劃分的收入、毛利及毛利率的明細。

截至12月31日止年度

	2019年			2020年			2021年		
	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率
	(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)	(%)
物流及供應鏈服務板塊 ^{附註(1)}	2,125,248	135,340	6.4	2,252,652	172,634	7.7	2,004,585	166,241	8.3
商用車製造供應鏈服務 ^{附註(5)}	617,851	81,918	13.3	796,847	129,482	16.2	627,569	118,037	18.8
陝汽控股集團及關聯客戶 ^{附註(3)}	617,784	81,912	13.3	795,115	129,393	16.3	622,541	117,878	18.9
獨立客戶 ^{附註(4)}	67	6	9.0	1,732	89	5.1	5,028	159	3.2
整車發運物流服務 ^{附註(6)}	437,012	8,671	2.0	491,012	3,893	0.8	437,233	7,869	1.8
陝汽控股集團及關聯客戶	437,012	8,671	2.0	491,012	3,893	0.8	437,233	7,869	1.8
第三方物流服務 ^{附註(7)}	332,847	7,152	2.1	189,690	197	0.1	395,056	10,224	2.6
獨立客戶	332,847	7,152	2.1	189,690	197	0.1	395,056	10,224	2.6
整車銷售業務 ^{附註(8)}	651,554	25,318	3.9	665,287	20,223	3.0	441,237	14,187	3.2
陝汽控股集團及關聯客戶	651,554	25,318	3.9	665,287	20,223	3.0	433,908	14,123	3.3
獨立客戶	0	0	-	0	0	-	7,329	64	0.9
後市場產品業務	71,216	1,430	2.0	91,136	2,543	2.8	84,917	2,903	3.4
陝汽控股集團及關聯客戶	39,918	775	1.9	5,607	183	3.3	2,256	66	2.9
獨立客戶	31,298	655	2.1	85,529	2,360	2.8	82,661	2,837	3.4
供應鏈金融服務板塊 ^{附註(2)}	525,201	251,645	47.9	673,783	354,641	52.6	783,953	425,145	54.2
融資租賃服務 ^{附註(9)}	454,164	220,031	48.4	634,585	336,366	53.0	747,793	404,700	54.1
陝汽控股集團及關聯客戶	411,644	194,905	47.3	546,017	283,290	51.9	631,368	334,013	52.9
獨立客戶	42,520	25,126	59.1	88,568	53,076	59.9	116,425	70,687	60.7

截至12月31日止年度

	2019年			2020年			2021年		
	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率	收入	毛利	毛利率
	(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)	(%)
保理業務 ⁽¹⁰⁾	59,110	24,897	42.1	38,589	18,181	47.1	35,221	20,245	57.5
陝汽控股集團及關聯客戶	38,084	15,316	40.2	30,543	12,850	42.1	24,656	13,782	55.9
獨立客戶	21,026	9,581	45.6	8,046	5,331	66.3	10,565	6,463	61.2
車聯網及數據服務板塊 ⁽¹¹⁾	241,582	87,325	36.1	335,238	126,140	37.6	338,312	141,023	41.7
智能車聯網產品銷售業務 ⁽¹¹⁾	182,101	48,267	26.5	253,646	66,001	26.0	229,498	59,400	25.9
陝汽控股集團及關聯客戶	173,962	43,253	24.9	252,333	65,529	26.0	204,713	54,074	26.4
獨立客戶	8,139	5,014	61.6	1,313	472	35.9	24,785	5,326	21.5
車聯網及相關技術應用									
解決方案業務 ⁽¹²⁾	59,481	39,058	65.7	81,592	60,139	73.7	108,814	81,623	75.0
陝汽控股集團及關聯客戶	32,309	21,215	65.7	47,027	34,663	73.7	60,140	45,120	75.0
獨立客戶	27,172	17,843	65.7	34,565	25,476	73.7	48,674	36,503	75.0
總計 ⁽¹³⁾	2,892,031	474,310	-	3,261,673	653,415	-	3,126,850	732,409	-

* 除各板塊總收入及本集團總收入外，自各客戶類別產生的收入及相關百分比計算不計入各業務分部中的「其他」收入。有關「其他」業務的進一步描述，請參閱相關業務章節及「財務資料－我們經營業績主要組成部分的說明－收入」一節。

附註：

- (1) 2020年的物流及供應鏈服務板塊收入及毛利高於2021年，此乃主要由於(i)於2021年，市場對重型商用車的需求逐步下降，導致商用車的銷售減少，從而導致物流及供應鏈服務板塊的商品銷售收入及毛利減少；及(ii)物流及倉儲服務收入及毛利減少，原因是於2021年，重型商用車的產量及銷量減少，導致我們向若干商用車製造商提供的物流服務減少。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－各年度經營業績比較－截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較」一節。

概 覽

- (2) 我們供應鏈金融服務板塊及車聯網及數據服務板塊的收入、毛利及毛利率維持穩定增長，與我們業績記錄期的業務穩定擴張相一致。
- (3) 陝汽控股集團及關聯客戶包括陝汽控股集團、重疊物流客戶、重疊保理客戶、重疊融資租賃客戶及重疊車聯網客戶。
- (4) 獨立客戶包括獨立物流供應鏈客戶、獨立保理客戶、獨立融資租賃客戶及獨立車聯網客戶。
- (5) 商用車製造供應鏈服務毛利率同比上升的主要原因是成本下降、效率提升、業務量增加。尤其是，自2019年起，本公司繼續減少員工人數及提高效率，以維持毛利率的穩定增長。
- (6) 於2020年，整車發運物流服務的整體毛利率較低，主要是由於我們的長途運輸業務受到2020年COVID-19疫情的阻礙，政府對各省之間的運輸實施嚴格的控制及措施，以及勞工成本增加，降低了整體毛利率。於2021年，整體毛利率恢復至與2019年相若的水平，主要是由於我們的業務逐步恢復至先前水平。
- (7) 我們於2020年的第三方物流服務的利潤率低於2019年及2021年的利潤率，主要是由於與若干客戶的大部分項目已於2020年完成，該等項目毛利率較低，而本公司認為該客戶的未來合作及業務具有潛力及前景。
- (8) 每組客戶的利潤率不同，主要是由於我們於2021年新開發向獨立客戶銷售商用車，其毛利率因實際售出的商用車型號而大幅波動。
- (9) 我們的融資租賃服務於2019年的利潤率低於其他年度，乃主要由於為應對2019年市場競爭加劇，我們的融資租賃業務的營銷活動增加，尤其是我們採取一系列促銷政策，降低內部收益率及相應毛利率。各組客戶的利潤率不同，主要是由於融資租賃業務自成立以來一直集中於陝汽控股集團品牌。由於我們與非陝汽控股集團品牌發展業務，我們將根據風險評估收取更高的費用。陝汽控股集團品牌風險低於非陝汽控股集團，主要由於對陝汽控股集團的商用車安裝本集團開發的鎖定系統。
- (10) 保理業務於2020年及2021年的利潤率高於2019年，主要是由於自2020年起加強保理業務的風險控制，以降低新保理交易的違約率。尤其是，2020年的利潤率略高於2021年，主要是由於本公司已成功收取若干逾期項目的罰息，導致2020年第四季該期間的毛利相對較高。
- (11) 各組客戶的利潤率不同，主要是由於我們提供的批量折扣定價。於業績記錄期，陝汽控股集團及關聯客戶採購我們的大量產品，而獨立客戶採購頻率更低。由於獨立客戶採購頻率低，彼等所採購產品的利潤率可能大幅影響相關期間我們整體的毛利率。於2020年及2021年，獨立客戶購買的產品主要為利潤率較低的產品。
- (12) 我們在車聯網及相關技術應用解決方案業務下提供服務的主要成本為網絡帶寬成本，該成本由所有類型的客戶分攤，因此各組客戶利潤率相同。
- (13) 於業績記錄期，(i)有關收入、毛利及毛利率的詳細討論，請參閱「財務資料」一節，及(ii)有關各客戶類別之間的重大波動及差異的詳細討論，請參閱「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－運營獨立性」一節。

概 要

下表載列我們於業績記錄期業務分部的經營業績：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
物流及供應鏈服務板塊			
商用車製造供應鏈服務所涵蓋的 商用車單位 (千輛)	138.7	154.5	135.5
整車發運物流服務的商用 車貨運量 (千輛)	136.6	200.4	166.2
供應鏈金融服務板塊			
我們主要融資租賃服務的投資金額 (人民幣千元)	5,992,726.6	8,628,365.8	6,536,519.8
我們保理服務的投資資金總額 (人民幣千元)	2,173,632.5	1,700,174.6	2,294,330.9
車聯網及數據服務板塊			
配備我們智能車聯網產品的 商用車數目 (千輛)	152.6	208.4	167.5
我們的車輛融資租賃車聯網服務所 涵蓋的商用車數目 (千輛)	51.3	74.8	63.4

於業績記錄期，我們憑藉優質的客戶服務以促進業務營運。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的收入分別約為人民幣2,892.0百萬元、人民幣3,261.7百萬元及人民幣3,126.9百萬元，自2019年至2021年間，年複合增長率為4.0%。此外，於同期，我們的利潤分別約為人民幣241.1百萬元、人民幣318.0百萬元及人民幣368.7百萬元，自2019至2021年間，年複合增長率為23.7%。詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

競爭優勢

我們認為，憑藉如下競爭優勢，我們獲得了長足發展：

- 憑藉我們的控股股東的實力及與其牢固的業務關係，我們成為中國汽車服務行業提供增值服務的重要市場參與者
- 憑藉協同優勢，我們能夠更好地把握商用車服務行業的增長機遇
- 我們在商用車供應鏈領域的經驗積累，有助於我們提升我們的物流及供應鏈服務能力

概 要

- 我們的大型車聯網平台和先進的數據技術支持著我們的車聯網和數據業務的增長
- 經驗豐富的管理團隊及來自於控股股東的鼎力支持

有關競爭優勢的詳情，請參閱本文件「業務－競爭優勢」一節。

業務戰略

我們的主要業務戰略載列如下：

- 線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局
- 著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢
- 夯實供應鏈金融服務及第三方物流服務專精化優勢，優化業務結構
- 不斷完善員工職業規劃和薪酬激勵機制，吸引和培養人才

有關業務戰略的詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略」一節。

歷史財務報表概要

下表載列於2019年、2020年及2021年12月31日以及截至該日止年度的合併財務資料概要。本概要摘自本文件附錄一會計師報告所載合併財務資料。請將本概要與本文件附錄一會計師報告所載合併財務資料（包括其附註）及本文件「財務資料」一節所載資料一併閱讀。

概 要

合併綜合收益表概要

下表載列於所示年度我們的合併綜合收益表（行列項目以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
收入	2,892,031	100.0	3,261,673	100.0	3,126,850	100.0
成本	(2,417,721)	(83.6)	(2,608,258)	(80.0)	(2,394,441)	(76.6)
毛利	474,310	16.4	653,415	20.0	732,409	23.4
銷售開支	(45,600)	(1.6)	(48,135)	(1.5)	(38,232)	(1.2)
行政開支	(117,586)	(4.1)	(129,374)	(4.0)	(127,744)	(4.1)
研發開支	(20,199)	(0.7)	(25,841)	(0.8)	(30,533)	(1.0)
金融資產減值虧損淨額	(24,566)	(0.8)	(101,868)	(3.1)	(146,157)	(4.7)
其他收入	21,321	0.7	26,187	0.8	45,028	1.4
其他收益淨額	1,617	0.1	659	0.0	(829)	(0.0)
經營利潤	289,297	10.0	375,043	11.5	433,942	13.9
財務收入	22,795	0.8	22,799	0.7	12,293	0.4
財務費用	(7,983)	(0.3)	(3,266)	(0.1)	(6,764)	(0.2)
財務收入淨額	14,812	0.5	19,533	0.6	5,529	0.2
使用權益法入賬的應佔 聯營公司淨利潤	3,756	0.1	5,251	0.2	5,123	0.2
除稅前利潤	307,865	10.6	399,827	12.3	444,594	14.2
所得稅開支	(66,719)	(2.3)	(81,790)	(2.5)	(75,857)	(2.4)
年內溢利	241,146	8.3	318,037	9.8	368,737	11.8
以下人士應佔利潤：						
— 本公司權益持有人	207,493	7.1	273,994	8.4	362,719	11.6
— 非控股權益	33,653	1.2	44,043	1.4	6,018	0.2

隨著業務營運擴張及業務營運效率提高，再加上強化後的成本控制及風險管理，我們的盈利能力及淨利潤於業績記錄期均錄得穩定增長。

概 要

合併財務狀況表概要

下表載列於所示日期我們的合併財務狀況表概要：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
		(人民幣千元)	
非流動資產			
物業、廠房及設備	94,275	99,613	93,178
無形資產	10,511	14,385	22,856
於一間聯營公司之投資	7,791	9,660	9,623
使用權資產	38,746	34,057	62,147
其他應收賬款	36,160	16,903	111,145
應收貸款	2,217,026	3,183,318	2,104,188
遞延所得稅資產	63,033	86,884	135,698
	<u>2,467,542</u>	<u>3,444,820</u>	<u>2,538,835</u>
流動資產			
存貨	89,773	81,596	183,468
貿易應收賬款	476,527	494,156	467,505
預付款項	38,190	49,363	86,924
其他應收賬款	62,704	66,495	165,493
按公允價值計入其他綜合收益的金融 資產 ^{附註(1)}	274,328	520,314	367,020
應收貸款	4,356,247	6,045,995	6,080,627
受限制銀行存款	536,312	467,452	84,816
現金及現金等價物	730,143	196,915	213,339
	<u>6,564,224</u>	<u>7,922,286</u>	<u>7,649,192</u>
資產總值	<u>9,031,766</u>	<u>11,367,106</u>	<u>10,188,027</u>
本公司權益持有人應佔			
權益總額	1,636,553	2,147,855	2,444,375
非控股權益	55,745	1,146	5,372
權益總額	<u>1,692,298</u>	<u>2,149,001</u>	<u>2,449,747</u>

附註：

- (1) 我們按公允價值計入其他綜合收益的金融資產指主要來自我們物流及供應鏈服務以及車聯網及數據服務板塊客戶的應收票據。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－按公允價值計入其他綜合收益的金融資產」一節。

概 要

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
非流動負債			
租賃負債	9,734	12,172	23,409
應付債券	–	74,544	103,785
質保撥備	9,235	8,573	2,558
其他應付賬款	628,928	1,405,097	1,026,190
合同負債	34,465	41,531	28,064
借款	190,598	124,068	395,019
遞延政府補助	16,501	16,088	14,043
	<u>889,461</u>	<u>1,682,073</u>	<u>1,593,068</u>
流動負債			
貿易及其他應付賬款	3,291,473	5,533,884	1,403,839
租賃負債	17,257	10,288	24,730
應付債券	85,332	248,459	836,072
合同負債	62,898	99,797	128,267
即期所得稅負債	36,703	29,788	46,894
借款	2,956,344	1,613,816	3,705,410
	<u>6,450,007</u>	<u>7,536,032</u>	<u>6,145,212</u>
負債總額	<u><u>7,339,468</u></u>	<u><u>9,218,105</u></u>	<u><u>7,738,280</u></u>
流動資產淨值	<u><u>114,217</u></u>	<u><u>386,254</u></u>	<u><u>1,503,980</u></u>

有關業績記錄期主要資產負債表項目的性質及變動的進一步詳細討論，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源」一節。

概 要

合併現金流量表概要

我們主要通過我們的經營活動所得現金、股東出資、銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據／證券以及自其他金融機構獲得的其他借款撥付我們的業務所需資金。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣730.1百萬元、人民幣196.9百萬元及人民幣213.3百萬元。

下表載列於所示年度我們的選定現金流量：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
營運資金變動前的經營利潤	342,335	513,001	628,422
營運資金變動	(254,642)	(1,128,859)	(1,003,904)
經營活動所得／(所用) 現金	87,693	(615,858)	(375,482)
已收利息	22,795	22,799	12,293
已付所得稅	(88,255)	(112,811)	(107,565)
經營活動所得／(所用) 現金淨額	22,233	(705,870)	(470,754)
投資活動所得／(所用) 現金淨額	430	(14,500)	(19,347)
融資活動所得現金淨額	75,545	187,142	506,525

截至2020年及2021年12月31日止年度，本集團錄得經營活動現金流出淨額分別為人民幣705.9百萬元及人民幣470.8百萬元。截至2020年12月31日止年度之現金流出主要來自融資租賃業務。我們於出租人購買租賃商用車後一次性支付購買價，同時於一段時間內（通常為兩年）向承租人收取分期還款。現金流出主要是由於2020年隨著我們業務規模的擴大，對融資租賃業務的投資增加，而業務擴張所需的額外資金主要來自關聯方注資及於2020年發行資產支持票據（反映於融資現金流入）。此外，截至2021年12月31日止年度的現金流出亦主要來自融資租賃業務。現金流出主要由於截至2021年12月31日止年度為償還關聯方貸款而增加借款所致。對於物流及供應鏈服務板塊以及車聯網及數據服務板塊，截至2021年12月31日止三個年度，我們就該等業務分部錄得經營活動現金流入。對於供應鏈金融服務板塊，截至2020年及2021年12月31日止年

概 要

度，我們錄得經營現金流出淨額，原因為該業務分部的現金流入與營運支出之間的錯配期一般有限，導致錄得短期負經營現金流。有關詳情，請參閱本文件「風險因素－我們所作的融資租賃安排可能與彼等相關融資資源存在潛在的期限不匹配，從而可能導致流動性問題。」一節。根據弗若斯特沙利文報告，中國融資租賃及保理業務錄得經營現金流出淨額屬行業慣例；及(ii)我們於2021年償還供應鏈金融服務板塊的關聯方貸款，亦導致同年出現經營現金流出淨額狀況。

我們預期我們的經營現金流出淨額狀況將於2022年變為流入，主要由於：(i)供應鏈金融服務板塊的發展資金將於2022年變得穩定，而相關投資的相應投資資金流及收入流傾向於抵銷；(ii)我們並無計劃償還關聯方貸款；該等未償還貸款將根據相關協議規定的付款時間表償還；及(iii)我們將增加銀行借款及其他金融機構的借款為我們的供應鏈金融服務板塊提供資金，將其入賬作為同一板塊的經營現金流入。有關我們現金流量及改善現金流量狀況計劃的進一步詳細討論，詳細討論請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量分析」一節。

主要財務比率

下表載列於所示日期我們的若干主要財務比率：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
總資產收益率	3.0%	3.1%	3.4%
淨資產收益率	13.3%	14.5%	15.8%
毛利率	16.4%	20.0%	23.4%
淨利率	8.3%	9.8%	11.8%
流動比率	1.0	1.1	1.2
速動比率	1.0	1.0	1.2
槓桿率	64.9%	71.3%	69.7%

有關該等財務比率計算及變動的更多資料，請參閱「財務資料－主要財務比率」一節。

概 要

重大風險因素概要

我們的業務面臨本文件「風險因素」一節所載的風險。由於不同的投資人在確定風險重大性時可能有不同的詮釋與標準，因此，閣下應於決定投資[編纂]前細閱「風險因素」整個章節。我們面臨的部分主要風險因素包括：

- 我們高度依賴控股股東，我們與控股股東關係的任何重大變動可能令我們的業務、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。
- 我們的歷史財務狀況及經營業績未必代表未來表現，且實施增長策略可能令我們面臨若干風險，同時我們未必能夠維持增長率。
- 倘發生任何不可抗力事件，如自然災害、公共衛生危機，包括COVID-19的爆發、天災、戰爭或恐怖行為以及國內或社會動亂，我們的業務運營將受到重大不利影響。
- 倘我們無法有效管理並降低與我們業務及經營有關的信貸及償付能力風險且無法充分監控及維持我們的融資租賃及保理資產質量，我們的融資租賃業務及保理業務可能受到負面影響。
- 商用車相關的行業乃我們業務的重中之重。倘中國的商用車普及度及日常使用率下滑，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。
- 中國政府施加的行業標準變動可能限制商用車在中國的供應及導致需求減少，進而影響其他商用車相關服務及產品市場。
- 我們經營所在行業受到監管，且倘我們未能遵守適用法律法規，或及時獲得或持有必要的批准、牌照及許可證，我們的業務可能受到不利影響。
- 倘法律及監管框架發生不可預知的變動，則可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。
- 我們開展業務活動的商業環境競爭愈發激烈。

概 要

客戶

於業績記錄期，我們的主要客戶主要包括商用車製造商及銷售經銷商、零配件供應商、物流公司、商用車及後市場產品的終端用戶以及政府或行業的監管部門。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自我們五大客戶的收入合共分別約為人民幣1,088.5百萬元、人民幣1,250.5百萬元及人民幣974.8百萬元，佔同期我們總收入的37.7%、38.4%及31.2%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自我們最大客戶的收入分別約為人民幣688.1百萬元、人民幣873.3百萬元及人民幣688.6百萬元，佔同期我們總收入的23.8%、26.8%及22.0%。於業績記錄期，我們最大客戶乃我們的關連人士，即陝汽控股及其若干聯繫人。有關我們客戶的詳情，請參閱本文件「業務－客戶及銷售」一節。

供應商

於業績記錄期，我們的供應商主要包括商用車製造商、物流及供應鏈服務的承運商及運輸車隊、後市場產品供應商及智能車聯網產品製造商。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自本集團五大供應商的交易金額合共分別約人民幣958.9百萬元、人民幣1,065.0百萬元及人民幣873.4百萬元，佔同期採購總額的40.7%、40.7%及37.1%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自我們最大供應商的交易金額分別約人民幣583.5百萬元、人民幣580.1百萬元及人民幣479.2百萬元，佔同期總採購額的24.8%、22.2%及20.4%。於業績記錄期，我們最大供應商乃我們的關連人士，即陝汽控股及其若干聯繫人。有關我們客戶的詳情，請參閱本文件「業務－供應商及採購」一節。

競爭

我們的業務佈局高度分散，於2021年合共約有1,000名參與者，其中大部分為中小型企業。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年收入計，我們在中國及中國西部地區的市場份額分別為1.1%及9.5%。同年，根據弗若斯特沙利文報告，通匯在中國整體商用車物流及供應鏈服務行業的收入為人民幣1.82十億元（約佔總收入約人民幣15.3十億元的11.9%），在中國西部地區排名第一。

根據弗若斯特沙利文報告，商用車融資租賃業務的市場集中度較低，而按商用車起租台數計的五大參與者於2021年所佔市場份額約為26.8%。根據弗若斯特沙利文報告，以2021年商用車起租台數計，德銀融資租賃在中國商用車製造商背景融資租賃企業中排名第四位。

概 要

根據弗若斯特沙利文報告，中國的商業保理市場競爭激烈且分散，有大量的參與者但未出現具有明顯規模優勢的領先企業。與其他第三方商業保理公司相比，德銀保理可獲得商用車保理市場的穩定客戶資源及業務資源。根據弗若斯特沙利文報告，憑藉其與商用車製造商的緊密聯繫，我們可維持市場競爭力。

根據弗若斯特沙利文報告，中國的商用車製造商背景車聯網服務行業高度集中於前五大服務提供商，該五大提供商佔2021年市場份額的92.3%。根據弗若斯特沙利文報告，以車聯網平台聯網重型商用車數量計，我們於2021年以23.3%的市場份額超越競爭對手，在中國所有商用車製造商背景車聯網企業中排名第一。此外，根據該資料來源，於2021年以車聯網平台商用車數量計，我們在中國商用車車聯網企業中排行第三。

有關我們業務競爭格局的詳情，請參閱「業務－競爭」一節。

定價政策

就物流及供應鏈服務板塊而言，(i)我們商用車製造供應鏈服務的定價乃參考具體服務模式、現行市價及已產生的相關成本釐定；(ii)就整車發運物流服務而言，我們提供以市場為主導的招標程序並通過其選出承運商。我們的篩選標準通常會優先選擇滿足我們對下游承運商運輸服務能力的標準並給出最低價格的候選人；(iii)第三方物流服務的定價參考現行市價及已產生的相關成本釐定；(iv)我們整車銷售服務的定價主要參考商用車製造商的廠商建議零售價確定，在確定我們獲授權銷售的新商用車的零售價格方面，我們保留一定的靈活性；及(v)我們後市場產品的定價參考商用車相關廠商建議零售價釐定，在確定零售價格方面，我們保留一定的靈活性。

就供應鏈金融服務板塊而言，(i)我們融資租賃業務的定價政策是參照融資租賃產品的分類（而非按客戶分類）而制定；及(ii)我們保理業務的定價取決於產品類型，而產品類型的定價則取決於多項因素。

就車聯網及數據服務板塊而言，(i)我們的智能車聯網產品的價格經公平磋商後釐定。相關價格受相關原材料的成本波動及市況影響；及(ii)在考慮了發展策略、市場營銷政策及市場競爭情況後，我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務的定價參考(a)現行市價或(b)以利潤加成提供有關解決方案的相關成本後釐定。

有關我們業務的定價政策的詳情，請參閱本文件「業務」一節。

概 要

控股股東

緊隨[編纂]完成後，根據《上市規則》，陝汽集團、陝汽控股及陝汽商用車為我們的控股股東。我們的控股股東為中國重型商用車行業領先的商用車製造商。陝汽控股為一家於2012年成立的國有企業。陝汽集團及陝汽商用車為陝汽控股的非全資附屬公司。

儘管本集團業務相當大的比例與陝汽控股集團及其所製造的商用車有關聯或相關，但我們與陝汽控股集團及獨立第三方客戶（包括陝西汽車控股集團的零配件供應商、陝汽集團品牌商用車的整車銷售經銷商及終端客戶）的業務關係是基於我們的競爭優勢獨立建立。我們所有的客戶（包括控股股東及其聯繫人）均有權選擇是否使用我們的服務或購買我們的產品。本集團可酌情決定是否向該等客戶提供服務或銷售產品。陝汽控股集團將不會參與或直接或間接影響我們客戶的決策。根據弗若斯特沙利文報告，於2021年中國五大商用車製造商全部擁有其本身的關連融資租賃、保理、物流服務及車聯網及數據服務公司。根據上述行業慣例，我們自成立以來與陝汽控股集團保持緊密關係。於業績記錄期，陝汽控股集團亦為本集團的最大客戶及供應商。鑒於(i)我們與陝汽控股集團完善及穩定的業務關係；(ii)我們向陝汽控股集團穩定提供優質產品及服務的往績記錄；及(iii)我們向陝汽控股集團提供的定制服務，董事認為，我們是陝汽控股集團的重要戰略業務夥伴及值得信賴的服務提供商。有關進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－運營獨立性」一節。

於業績記錄期，本集團已擴展並將繼續擴展我們的服務及多元化我們於所有三個業務板塊的客戶基礎。2021年，本集團自獨立客戶產生的收入約為人民幣690.5百萬元（自獨立客戶產生的收入不包括各業務板塊的「其他」收入）。有關我們控股股東，尤其是我們與控股股東之間的競爭及主要業務關係的詳情，請參閱本文件「歷史及公司發展」、「與控股股東的關係」及「主要股東」等章節。

我們已與控股股東及／或彼等的聯繫人訂立若干交易，該等交易將構成本公司於《上市規則》第14A章項下的持續關連交易。詳情請參閱本文件「關連交易」一節。

概 要

股息

於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，本集團分別向當時股東宣派股息總額人民幣63.0百萬元、人民幣336.4百萬元及人民幣68.0百萬元。閣下務請注意，過往股息分派並不表示我們未來的股息分派政策。於[編纂]完成後，我們的股東將有權收取我們宣派的股息，我們預期以港元派付有關股息（如有）。

我們目前並無任何預定派息比率。任何未來股息的派付及金額將由董事會酌情決定，亦將視乎我們的經營業績、現金流量、資本要求、整體財務狀況、合同限制、未來前景等因素及董事會視為相關的其他因素而定，並將遵守我們的細則及《公司法》。

[編纂]

我們的[編纂]主要包括[編纂]、向申報會計師、法律顧問及其他專業顧問就彼等在[編纂]及[編纂]方面提供的服務支付的專業費用。假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即所述[編纂]每股[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數），與[編纂]有關的估計[編纂]總額（基於[編纂]的指示性[編纂]的中位數及假設[編纂]並無獲行使，包括我們應付的[編纂]）約為人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元），佔預計[編纂][編纂]百萬港元的[編纂]%。上述有關[編纂]的估計[編纂]總額（基於[編纂]指示性[編纂]的中位數並假設[編纂]未獲行使）包括(i)[編纂]相關開支（包括但不限於[編纂]及費用）約人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元），及(ii)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元），可進一步分類為(a)法律顧問與申報會計師費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元），及(b)其他費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元）。

概 要

於業績記錄期，我們產生實際[編纂]人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元），其中人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元）計入合併損益表，及人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元）預期將根據相關會計指引於成功[編纂]後自權益扣除。

我們預期進一步產生[編纂]約人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元），其中人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元）將自我們截至2022年12月31日止年度的合併損益表扣除，及人民幣[編纂]百萬元（相當於[編纂]百萬港元）預期將於成功[編纂]後根據相關會計指引自權益扣除。

[編纂]

未來計劃及[編纂]

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

概 要

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

- [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於商用車後市場線下數字化倉儲及配送網絡與維修服務網絡的建設
- [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於商用車後市場線上服務平台（「車輪滾滾在線平台」）的持續搭建。我們將基於已有的車輪滾滾在線平台進行系統升級與開發，從而形成面向用戶的統一線上服務平台
- [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於提升車聯網及數據服務板塊的核心技術能力及數據服務能力
- [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元，將用於補充一般營運資金。

有關詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]」一節。

COVID-19疫情

於2020年，中國乃至全球爆發COVID-19疫情，導致國際性的公共衛生危機，因此全球經濟整體上受到重大不利影響。由於在重大城市施加嚴格的旅行限制及管控，以防止COVID-19的傳播，國際商業活動及業務往來大幅減少。鑒於此前所未有的全球衛生危機，中國於2020年第一季度的國內生產總值較2019年同期減少6.8%。

自COVID-19第一波爆發以來，中國政府已採取多項金融及貨幣措施，以減輕疫情對企業帶來的經濟壓力，並協助支援各行各業的業務。為迅速回應上述舉措及支援措施，我們已採取多項特別措施協助合資格客戶及支持業務營運。例如，我們向融資租賃客戶提供臨時延期還款選項。於延期期間，我們的客戶僅須支付利息而毋須支付尚未償還本金款項，並無逾期付款懲罰風險。我們向合資格客戶提供的特別措施獲得客戶的認可。

概 要

自2020年第二季度起，中國經濟於2020年第一季度錄得負增長後逐步復甦。業務需求增加及製造需求相應增加推動中國國內生產總值於2020年第二季度上升3.2%。中國已逐步克服COVID-19爆發的不利影響，並緩慢持續復甦。與此整體經濟復甦趨勢一致，我們的整體業務營運亦已逐步恢復正常並持續增長。截至2020年12月31日止年度，我們分別錄得收入約人民幣3,261.7百萬元及利潤約人民幣318.0百萬元，而截至2019年12月31日止年度則分別錄得收入約人民幣2,892.0百萬元及利潤約人民幣241.1百萬元。因此，根據我們的經審計合併財務報表，我們截至2020年12月31日止年度的財務表現較截至2019年12月31日止年度甚至有所改善。

於2021年年中，由於COVID-19變種病毒在全球出現，包括中國在內的多個國家重新實施人員流動限制，例如旅行禁令、強制隔離、居家令以及人群聚集限制。在中國，發現COVID-19變種病例的城市（包括廣州、深圳、南京、揚州及瑞麗）經歷封鎖，該等地區的日常經濟活動受到重大不利影響。儘管我們於上述城市的銷售及營銷活動受封鎖影響，但考慮到(i)我們的業務營運並非集中於上述封鎖區域，(ii)我們的所有主要供應商及主要客戶並非位於該等相關區域，及(iii)中國政府正採取更積極及嚴格的預防措施以控制COVID-19變種病毒在中國的傳播，且上述封鎖區域的情況迅速得到控制，日常經濟活動恢復正常，COVID-19變種病毒的出現並未對我們於2021年的業務營運造成任何重大不利中斷或影響。

於2022年前四個月，為應對中國最新一波的COVID-19疫情，相關部門已經持續對人員及貨物流動採取嚴格限制，甚至在中國多個地區（2022年1月及2022年4月的西安、2022年3月的深圳及2022年3月至2022年4月的吉林、上海及北京）實施封城，在一定程度上影響了我們的正常業務營運。例如，我們於西安及上海的辦事處分別於2021年12月末至2022年1月末及2022年3月末至本文件日期關閉。2022年前四個月江蘇省蘇州、山西省太原及大同以及河南省的行政限制亦對我們的汽車銷售業務產生不利影響。根據我們的未經審計管理賬目，本集團截至2022年4月30日止四個月的整體收入及純利較截至2021年4月30日止四個月分別減少約6.7%及44.7%。我們的整體收入減少乃主要由於同期我們主要業務（第三方物流服務及保理服務除外）的營運規模因COVID-19疫情對中國若干受影響地區及／或運輸路線的暫時影響而縮減。根據弗若斯特沙利文報告，截至2022年4月30日止四個月，中國重型商用車的銷量約為275.3千輛，較截至2021年4月30日止四個月減少約62.0%。具體而言，根據同一份報告，2022年3月及2022年4月的銷量分別約為76.8千輛及43.8千輛，較2021年各月減少約66.6%及77.3%。因此，我們認為COVID-19疫情對整個商用車行業及我們作為中國商用車服務行業的主要市場參與者均產生影響。此外，我們的純利減少的百分比高於我們同期

概 要

的收入減少的百分比，主要由於第三方物流服務的業務量增加，因此，來自第三方物流服務的收入貢獻的利潤率較我們的其他業務分部為低，而我們的融資租賃服務以及利潤率相對較高的車聯網及數據服務於同期貢獻的收入較少。假設隨著COVID-19疫情的蔓延得到控制，疫情對本集團業務營運的影響將於2022年下半年減少且我們客戶的未滿足需求將於限制解除後反彈，我們相信且我們將能夠基本實現2022年的內部業務及財務目標。

基於董事目前可獲得的資訊，就董事之所知、所悉及所信，鑒於疫情迄今只對我們的業務運營帶來了暫時影響，特別是對某些受COVID-19影響的地區及／或運輸路線相關的物流及供應鏈服務板塊的運輸成本及運輸效率的影響，董事認為，在目前的情況下，COVID-19預計不會對我們的整體業務運營帶來永久性的中斷或影響。董事將繼續評估COVID-19對運營及財務表現的影響，並密切監測我們在疫情下的風險敞口和不確定性。我們將採取適當措施，並在必要時通知股東和潛在[編纂]。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－倘發生任何不可抗力事件，如自然災害、公共衛生危機，包括COVID-19的爆發、天災、戰爭或恐怖行為以及國內或社會動亂，我們的業務運營將受到重大不利影響」一節。

近期發展

根據我們的未經審計財務報表，自2021年12月31日起及直至本文件日期，我們的總收入及毛利減少，主要是由於COVID-19疫情對中國若干受影響區域及／或運輸路線的臨時影響所致，其略微低於我們的預期及過往趨勢。進一步詳情請參閱本節「COVID-19疫情」段落。

本集團繼續專注於提升其業務產品，以保持其競爭優勢並使其客戶群多元化。自2022年1月1日至最後實際可行日期，本公司已與獨立客戶訂立84份合作協議及20份意向書，其估計合同價值（除非發生不可預見的情形）於2022年分別為人民幣1,095.1百萬元及人民幣16.1百萬元並於2023年分別為人民幣1,464.2百萬元及人民幣28.0百萬元。根據有關合作協議及意向書，本集團將繼續擴展我們的服務及多元化我們於所有三個業務板塊的客戶基礎。本公司預期來自獨立客戶之收入比例將於未來逐漸增加。進一步詳情請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－持續多元化構成穩固的基礎」。

由於COVID-19的情況不斷變化，包括在瑞麗、天津及西安等中國各地區的零星爆發，導致區域性封鎖，我們將繼續評估COVID-19對我們的經營及財務表現的影響，並密切監控我們在中國COVID-19新發展下所面臨的風險及不確定因素。尤其是，我們於2021年12月31日的後續存貨的使用於2022年前四個月受到中國山西省及河南省以及長江三角洲爆發COVID-19疫情及後續行政措施的不利影響，尤其是2022年3月至

概 要

2022年4月期間，原因如下：(i)由於江蘇省蘇州市多個汽車管理部門的地方辦事處自2022年3月起暫時關閉，我們的整車銷售經銷商無法進行對我們商用車的銷售及登記；(ii)2022年3月至2022年4月，由於山西省太原市及大同市的限制措施，我們的業務員工難以拜訪潛在客戶或與潛在客戶簽署協議或意向書，從而對我們的商用車存貨銷售造成一定程度的不利影響；及(iii)於2022年3月，河南省客戶的商用車提貨受到出行限制政策的阻礙。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－存貨」一節。

此外，我們預期於2022年錄得毛利率減少。該減少主要是由於：(i)就我們的物流及供應鏈服務行業而言，根據弗若斯特沙利文的資料，由於行業性質，其利潤率仍相對較低。該分部佔我們收益的大部分，且我們將於2022年繼續擴大第三方物流服務；及(ii)就我們的供應鏈金融服務分部而言，由於(a) 2022年市場競爭持續激烈，及(b)我們於2022年計劃多元化融資渠道以進一步擴大我們的資金來源，其毛利率預期將有所下降，因此，我們獲得資金的開支預期將高於2021年。

此外，由於我們預計[編纂]等管理費將略微增加，我們預計2022年的利潤將減少，而我們於2022年的業務營運產生的利潤預計將減少，此乃由於COVID-19的影響所致，進一步討論載於本節「－COVID-19疫情」段落。

近期，中國政府部門頒佈了（其中包括）《信息保護法》、《數據安全法》及《網絡安全審查辦法》，以確保網絡安全、數據及個人信息保護，表明監管該等領域的相關法律及法規正在發展，以加強相關規管。具體而言，中國國家互聯網信息辦公室（「國家網信辦」）已於2021年11月14日公佈《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（「條例草案」）以徵求公眾意見，進一步就潛在網絡安全審查範圍提供指引。根據我們的中國法律顧問的意見，網絡安全審查辦法於2022年2月實施，而條例草案於最後實際可行日期尚未獲正式採納。由於該條例草案已於近期公佈，且該條例草案的若干規定有待提供具體的條文或實施標準，我們正在持續評估該條例草案項下的多項規定對我們業務的適用性。有關相關法律法規的詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於信息安全和個人信息保護的法規」一節。

我們及我們的中國法律顧問認為，倘條例草案按目前版本頒佈，《網絡安全審查辦法》及條例草案將不會對我們的業務營運、[編纂]或[編纂]產生任何重大不利影響，原因為(i)於最後實際可行日期，我們並無因違反數據安全法律及法規而被任何政府部門（包括網信辦）處以任何罰款或行政處罰；(ii)於最後實際可行日期，我們並無嚴重洩露數據或個人資料或違反數據保護及隱私法律及法規而對我們的業務營運產生重大

概 要

不利影響；(iii)我們已採取多項措施以遵守條例草案的規定，且誠如本文件「業務－信息技術－數據隱私及保護」一節所披露，我們已實施措施以確保持續遵守相關法律及法規；(iv)我們將持續監察中國數據安全法規的發展；(v)倘條例草案生效，我們將尋求相關監管機構的指引，以確保我們採取的措施得當；及(vi)誠如我們的中國法律顧問所告知，由於(a)於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無擁有超過一百萬名用戶的個人資料；及(b)儘管條例草案項下「影響或可能影響國家安全」的確切範圍及現行監管制度仍不明確，且中國政府部門可能在詮釋及執行該等法律方面擁有廣泛酌情權，根據我們與地方網信辦的電話訪談，其已確認本集團處理的數據不被視為關鍵數據，亦不被視為影響或可能影響國家安全的活動，鑒於我們的業務性質以及我們處理的數據類型及數量，本公司將毋須就其[編纂]以書面形式通知國家網信辦。

誠如我們的中國法律顧問所確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在所有重大方面遵守有關隱私及個人資料保護的適用中國法律及法規，而網絡安全、數據安全及個人資料保護的現有法律及法規將不會對我們的業務營運及在聯交所[編纂]造成重大不利影響。根據中國法律顧問的意見，獨家保薦人並無注意到任何事宜會導致彼等不同意(i)中國法律顧問的意見，即本集團在所有重大方面一直遵守有關網絡安全、數據及私隱的法律及法規；及(ii)董事認為，近期的監管發展將不會對本集團於業績記錄期後及直至[編纂]的業務營運及財務表現造成任何重大不利變動。

然而，誠如我們的中國法律顧問所告知，網絡安全審查辦法、條例草案及現行監管制度的確切詳情仍不明確。相關風險請參閱「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們可能須遵守有關保密性、私隱及數據保護的複雜且不斷變化的法律及法規。實際或涉嫌未能確保及保護客戶數據及資料的保密性及遵守隱私及數據保護法律法規可能令我們遭受處罰，對我們的聲譽有負面影響，並導致客戶不敢委聘我們提供服務，從而造成重大法律、財務及經營後果」一節。有關我們確保數據隱私及保護的措施詳情，請參閱本文件「業務－信息技術－數據隱私及保護」一節。

概 要

無重大不利變動

我們的董事確認，除本節「－COVID-19疫情」段落所披露者外，自2021年12月31日（即最近一次經審計財務報表日期）起及直至本文件日期，我們的財務或交易狀況或前景並無重大不利變化，自2021年12月31日及直至本文件日期，概無發生會對附錄一所載會計師報告中所示資料產生重大影響的事件。

釋 義

於本文件內，除文義另有所指外，下列詞彙應具有以下涵義。

「會計師報告」	指	申報會計師報告，其全文載於本文件附錄一
「聯屬人士」	指	就任何指定人士而言，直接或間接控制該指定人士或直接或間接受其控制或與其直接或間接受共同控制的任何其他人士
「細則」或 「組織章程細則」	指	本公司於2021年2月8日有條件採納的組織章程細則，其將於[編纂]生效，經不時修訂，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
「關聯客戶」	指	重疊物流客戶、重疊保理客戶、重疊融資租賃客戶及重疊車聯網客戶的統稱
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「董事會」	指	本公司董事會
「監事會」	指	本公司監事會
「營業日」	指	香港銀行一般向公眾開門辦理正常銀行業務的任何日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)
「銀保監會」	指	中國銀行保險監督管理委員會

[編纂]

釋 義

[編纂]

「中國」	指	中華人民共和國，除文義另有所指外及僅就本文件而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「《公司條例》」	指	《公司條例》(香港法例第622章)，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	《公司(清盤及雜項條文)條例》(香港法例第32章)，經不時修訂、補充或以其他方式修改

釋 義

「本公司」	指	德銀天下股份有限公司（前稱為德銀天下投資控股有限公司），一間於2014年8月14日在中國成立的有限公司及於2020年12月25日註冊為股份有限公司
「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
「控股股東」	指	具有《上市規則》賦予的涵義及在本文件的文義下，指本公司控股股東（即陝汽集團、陝汽控股及陝汽商用車）
「核心關連人士」	指	具有《上市規則》賦予的涵義
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「德銀保理」	指	上海德銀商業保理有限公司，一間於2013年9月17日在中國成立的有限公司，其為本公司的全資附屬公司
「德銀融資租賃」	指	德銀融資租賃有限公司，一間於2011年11月24日在中國成立的有限公司，其為本公司的全資附屬公司
「董事」	指	本公司董事
「內資股」	指	本公司發行的面值為每股人民幣1.00元的普通股，其乃以人民幣認購或入賬列為繳足
「企業所得稅」	指	中國企業所得稅
「交易所參與者」	指	(a) 根據《上市規則》可於或通過香港聯交所進行交易；及(b) 其名稱登記於香港聯交所所存置之名單、股東名冊或名冊作為可於或通過香港聯交所進行交易之人士
「極端情況」	指	香港政府公佈的超強颱風所引致的極端情況

釋 義

「遠行」	指	上海遠行供應鏈管理(集團)有限公司，一間於2012年6月13日在中國成立的有限公司，其為本公司的全資附屬公司
「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，我們委託的獨立行業顧問以編製弗若斯特沙利文報告
「弗若斯特沙利文報告」	指	弗若斯特沙利文受本公司委託就上市編製的行業報告

[編纂]

「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司
「H股」	指	我們普通股本中面值為每股人民幣1.00元的境外[編纂]外資股，其將以港元[編纂]及買賣且本公司已就其申請於聯交所[編纂]

[編纂]

「香港」	指	中國香港特別行政區
「港元」	指	港元，香港的法定貨幣

[編纂]

釋 義

[編纂]

「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則
「獨立客戶」	指	包括獨立物流供應鏈客戶、獨立保理客戶、獨立融資租賃客戶及獨立車聯網客戶
「獨立保理客戶」	指	與陝汽控股集團並無交易的本集團獨立保理客戶
「獨立融資租賃客戶」	指	本集團的獨立融資租賃客戶，其為陝汽控股集團以外的其他品牌（主要包括外部品牌、掛車及二手商用車）的商用車終端用戶
「獨立車聯網客戶」	指	購買本集團車聯網產品及／或使用本集團車聯網及相關技術應用解決方案且不與陝汽控股集團進行交易的本集團車聯網及數據服務板塊的獨立客戶
「獨立物流供應鏈客戶」	指	本集團的獨立第三方物流及供應鏈客戶，非陝汽控股集團的供應商或客戶
「獨立第三方」	指	並非本公司關連人士或任何該等實體或人士的聯繫人（具有《上市規則》所賦予的含義）的任何實體或人士

釋 義

[編纂]

「最後實際可行日期」 指 2022年6月21日，即本文件刊發前確定當中若干資料的最後實際可行日期

釋 義

[編纂]

「上市委員會」 指 聯交所上市委員會

[編纂]

「《上市規則》」或「
《香港上市規則》」 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 由聯交所運作的證券市場（不包括期權市場），乃獨立於聯交所GEM並與其並行運作

「《必備條款》」 指 原國務院證券委員會及原國家經濟體制改革委員會於1994年8月27日頒佈的《到境外上市公司章程必備條款》（經修訂），以供載入在中國註冊成立而於境外（包括香港）上市的公司的組織章程細則

「美信」 指 美信保險經紀（上海）有限公司，一間於2010年9月14日在中國成立的有限公司，其30.00%股權由本公司持有，而餘下的70.00%股權由一名獨立第三方持有

「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

「國家發改委」 指 中華人民共和國國家發展和改革委員會

「提名委員會」 指 董事會提名委員會

釋 義

[編纂]

「重疊保理客戶」	指	我們保理服務的客戶，亦為陝汽控股集團的商用車零配件供應商或物流供應商
「重疊融資租賃客戶」	指	通過整車銷售經銷商購買陝汽控股集團製造的商用車，然後選擇獲取我們融資租賃服務的客戶
「重疊車聯網客戶」	指	我們的車聯網產品或車聯網及相關技術應用解決方案的客戶，其與陝汽控股集團亦有業務關係
「重疊物流客戶」	指	我們物流及供應鏈服務的客戶（本集團的獨立第三方），為陝汽控股集團的供應商或客戶，主要包括 (i) 汽車製造供應鏈服務的客戶，其亦為陝汽控股集團的零配件供應商；(ii) 汽車物流服務的客戶，其亦自陝汽控股集團購買商用車；及 (iii) 汽車銷售業務的客戶，其購買陝汽控股集團製造的商用車

釋 義

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行
「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」或「國家」	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）及其機關，或如文義所指，其中任何一個
「中國法律顧問」	指	大成律師事務所，本公司的中國法律顧問

[編纂]

「發起人」	指	本公司發起人，即陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車
-------	---	------------------------

[編纂]

「S規例」	指	美國證券法S規例
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會
「重組」	指	本集團為籌備[編纂]而進行的公司重組，其詳情述於本文件「歷史及公司發展－重組」一節
「申報會計師」	指	羅兵咸永道會計師事務所
「人民幣」	指	人民幣元，中國的法定貨幣
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國外匯管理局

釋 義

「國家市場監督管理總局」	指	國家市場監督管理總局(前稱為中華人民共和國國家工商行政管理總局)，以及倘文義允許，包括其地方分局
「國資委」	指	國務院國有資產監督管理委員會
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「證券法」	指	《中華人民共和國證券法》，經不時修訂、補充或以其他方式進行修改
「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)
「陝汽集團」	指	陝西汽車集團股份有限公司(前稱陝西汽車集團有限責任公司)，一間於1989年11月18日在中國成立的有限公司並於2021年3月30日註冊為股份有限公司。其為控股股東，其67.06%股權由陝汽控股持有及其32.94%股權由八名獨立第三方共同持有，於最後實際可行日期，本公司由陝汽集團持有92.09%
「陝西汽車集團」	指	陝汽集團及其聯屬公司
「陝汽控股」	指	陝西汽車控股集團有限公司，一間於2012年8月20日在中國成立的有限公司，為一名控股股東，其51.00%股權由陝西省人民政府國有資產監督管理委員會持有，49.00%股權由陝西省人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有的一家公司持有

釋 義

「陝汽商用車」	指	陝汽集團商用車有限公司，一間於2002年4月10日在中國成立的有限公司，為一名控股股東，其68.51%股權由陝汽集團持有及其31.49%股權由三名獨立第三方共同持有，截至最後實際可行日期，陝汽商用車持有本公司0.72%的股權
「陝重汽」	指	陝西重型汽車有限公司，一間於2002年9月18日在中國成立的有限公司，其49.00%股權由陝汽集團持有及其51.00%股權由濰柴動力股份有限公司持有，濰柴動力股份有限公司是在聯交所主板（股份代號：2338）和深圳證券交易所主板（證券代碼：SZ000338）上市的公司，及作為獨立第三方，截至最後實際可行日期，陝重汽持有本公司7.19%的股權
「陝汽控股集團」	指	陝汽集團及陝汽控股及／或彼等各自的聯繫人（不包括本集團的成員公司）
「陝西華臻」	指	陝西華臻車輛部件有限公司，一間於1998年11月9日在中國成立的有限公司，由陝汽集團全資擁有，因此為本公司關連人士
「陝西萬方」	指	陝西萬方汽車零部件有限公司，一間於2004年1月8日在中國成立的有限公司，由陝汽集團全資擁有，因此為本公司關連人士
「滬港通」	指	香港聯交所、上海證券交易所、香港結算及中國證券登記結算有限責任公司為香港及上海股市互通而設的證券買賣及結算互聯機制
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，包括內資股及H股
「股東」	指	股份持有人

釋 義

「深港通」	指	香港聯交所、深圳證券交易所、香港結算及中國證券登記結算有限責任公司為香港及深圳股市互通而設的證券買賣及結算互聯機制
「獨家保薦人」及「[編纂]」	指	中信建投(國際)融資有限公司，根據《證券及期貨條例》登記獲准可從事第1類及第6類受規管活動的持牌法團
「《特別規定》」	指	《國務院關於股份有限公司境外募集股份上市的特別規定》，由國務院於1994年8月4日頒佈

[編纂]

「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「聯交所」或「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「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
「收購守則」	指	《公司收購、合併及股份購回守則》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「天行健」	指	陝西天行健車聯網信息技術有限公司，一間於2013年6月18日在中國成立的有限公司，其為本公司的全資附屬公司
「通匯」	指	陝西通匯汽車物流有限公司，一間於2005年10月20日在中國成立的有限公司，其為本公司的全資附屬公司
「業績記錄期」	指	截至2019年、2020年及2021年12月31日止三個財政年度

釋 義

[編纂]

「美國」	指	美利堅合眾國
「美國證券法」	指	1933年美國證券法（經不時修訂）及據此頒佈的規則及法規

[編纂]

「%」	指	百分比。
-----	---	------

於本文件：

本文件所載若干數額及百分比數字均已約整。因此，若干表格列作總額的數字未必相等於其前列數字的總和。

除非另有明確規定或文義另有所指，否則本文件的所有資料均為截至本文件日期的資料。

(v) 所面對的最大信貸風險

下表顯示貴集團未考慮抵押品及質押所面對的最大信貸風險：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以攤銷成本計量的金融資產			
— 現金及現金等價物 (附註28)	730,143	196,915	213,339
— 受限制銀行存款 (附註27)	536,312	467,452	84,816
— 貿易應收賬款 (附註21)	476,527	494,156	467,505
— 其他應收賬款 (附註24)	98,864	83,398	276,638
— 應收貸款 (附註23)	6,573,273	9,229,313	8,184,815
	<u>8,415,119</u>	<u>10,471,234</u>	<u>9,227,113</u>
按公允價值計量之金融資產			
— 按公允價值計入綜合收益 (按公允價值計入綜合收益) (附註22)	274,328	520,314	367,020
	<u>274,328</u>	<u>520,314</u>	<u>367,020</u>
總計	<u>8,689,447</u>	<u>10,991,548</u>	<u>9,594,133</u>

上述面對的信貸風險金額為於2019年、2020年及2021年12月31日的賬面值。

(c) 流動資金風險

貴集團旨在通過已承諾的信貸額度維持充足的現金及資金來源，並且通過維持已承諾信貸額度保持資金靈活性。為管理流動資金風險，管理層基於預期現金流量監控貴集團流動資金儲備的滾動預測（包括未提取的銀行融資額度及陝汽集團提供的融資額度）以及現金及現金等價物。於2021年12月31日，貴集團的未動用銀行融資額度為人民幣1,848,797,000元。所有借款均符合相關承諾條款（如有）及貴集團預期通過內部產生的經營現金流量及金融機構的借款滿足未來的現金流量需求。

下表為根據報告日期至合同到期日為止的剩餘期限以相關到期期限對貴集團按總額結算的金融負債所作的分析。表中所披露的金額為合同未貼現現金流量。

	1年以內	1至2年	2至5年	5年以上	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
於2019年12月31日					
貿易及其他應付賬款	3,347,464	682,097	—	—	4,029,561
租賃負債	18,168	6,069	6,272	—	30,509
借款	3,050,581	197,084	—	—	3,247,665
應付債券	88,604	—	—	—	88,604
	<u>6,504,817</u>	<u>885,250</u>	<u>6,272</u>	<u>—</u>	<u>7,396,339</u>

技術詞彙表

「雲計算」	指	通過互聯網雲將數據計算及處理程序分解成多個小程序，通過多個服務器組成的系統處理並分析該等小程序得到的結果並將結果返回給用戶的過程
「商用車」	指	主要包括卡車、皮卡、拖車、巴士及貨車
「整車經銷」	指	通過商用車製造商與整車銷售經銷商之間的一項或多項經銷協議而建立的商用車經銷業務，有關協議授權相關經銷商進行商用車的銷售、售後服務及其他相關業務活動
「商用車全產業鏈」		為本文件及根據弗若斯特沙利文報告，商用車全產業鏈指（其中包括）(i)上游環節原材料供應及零配件製造；(ii)中游環節車輛研發、製造與銷售；及(iii)下游環節後市場產品銷售及提供車輛融資服務
「商用車全產業鏈服務」	指	圍繞商用車全產業鏈環節所展開的一系列服務
「商用車製造商」	指	生產商用車及／或零配件的公司
「整車銷售經銷商」	指	整車經銷項下的銷售經銷商
「嵌入式軟件」	指	嵌入在硬件中帶有微型操作系統的控制應用軟件或獨立的控制應用軟件，可執行實時控制、移動計算、數據處理等自動化任務
「存量市場」	指	現有已被看到及確定的市場，圍繞現有及二手商用車市場
「保有量」	指	在一時點上的某種經濟變數的數值
「ETC」	指	利用車輛自動識別技術實現不停車收費的全電子收費系統

技術詞彙表

「國內生產總值」	指	國內生產總值
「GPS」	指	全球定位系統，一種可向地球上任何地方的接收器提供地理位置及時間資料的美國衛星無線電導航系統
「重型商用車」	指	整車重量限重在14噸至49噸之間的商用車
「增量市場」	指	邊界在擴張且體量在提升的市場，圍繞一手商用車市場
「內部收益率」	指	使特定租期內所有與租賃相關的現金流量(正值及負值)的淨現值等於零的年化實際複合利率
「工業物聯網」	指	工業物聯網是延伸並應用在工業上的物聯網，側重於機器之間的互聯、大數據及機器學習，能幫助產業及企業提高運營效率及運行可靠性。工業物聯網覆蓋的應用領域包括機器人、醫療設備以及軟件定義的生產過程。
「物聯網」	指	一種按預定協議通過智能終端產品在目標與互聯網之間進行信息交換和通訊，以實現對該等目標物體的智能化識別、定位、跟蹤、監察及管理的網絡
「車聯網」	指	以感應技術採集車輛數據，特別是車輛運行數據、駕駛員駕駛習慣及駕駛位置，以為車輛生態圈各類市場參與者提供數據信息服務的一種業務
「ISO」	指	國際標準化組織
「信息科技」	指	信息科技

技術詞彙表

「LPR」	指	貸款市場報價利率，是商業銀行向其大客戶提供的最優惠借貸利率，其他借貸利率可在該利率的基礎上加減基點而釐定。LPR集中報價及公佈機制是指由獲得授權的公佈方計算各成員銀行的報價並形成平均LPR並向公眾發佈，目前向公眾公佈的LPR有一年期LPR以及五年期以上LPR
「輕型商用車」	指	整車重量限重在1.8噸至6噸之間的商用車
「MD5」	指	一種確保汽車發動機與智能車聯網終端產品之間安全交互的高級算法
「中型商用車」	指	整車重量限重在6噸至14噸之間的商用車
「研發中台」	指	就運作系統而言，為一個介乎頂層平台及基礎平台之間的平台，乃滿足頂層平台及基礎平台需求的靈活高效結構
「微型商用車」	指	整車重量限重在1.8噸以下的商用車
「淨融資額」	指	從車輛總價值（包括車輛的購買價格及車輛保險（如適用））中扣除從客戶收取的首付後，本公司實際提供的資金金額
「新能源汽車」	指	具有先進技術及結構的汽車，該汽車由非常規車輛燃料（或由常規車輛燃料但採用新型動力系統）提供動力，並集合先進的車輛動力學控制及驅動技術，例如純電動汽車及插電式混合動力汽車
「不良資產」	指	由於在首次確認後發生的一件或多件會影響能可靠估計的應收貸款估計未來現金流量的事件，致使出現減值客觀證據的應收貸款
「空中編程（OTA）」	指	空中編程技術，即一種通過移動通信接口實現對軟件進行遠程管理的技術

技術詞彙表

「衛星定位裝置」	指	一種安裝於商用車上的設備，便於通過北斗系統或GPS等系統提供地理定位服務
「中小企業」	指	中小企業
「天行健車聯網系統」	指	天行健用於提供我們的車聯網及數據服務的系統，包括智能車聯網終端產品及附件、相關軟件以及車聯網及相關技術
「卡車」	指	營運性載貨汽車，是一種主要為載運貨物而設計和裝備的商用車輛；根據載重噸位的不同，可將其分為微型卡車、輕型卡車、中型卡車、重型卡車，於本招股通常指微型商用車、輕型商用車、中型商用車及重型商用車
「VR (虛擬現實)」	指	一種可以創建模擬環境的計算機仿真系統，可使用戶沉浸到該環境中

前瞻性陳述

本文件載有的若干陳述屬前瞻性陳述，就其性質而言，均受重大風險及不確定因素的影響。任何表示或涉及有關預期、相信、計劃、目標、假設或未來事件或表現（一般但未必一定使用「將」、「預期」、「預計」、「估計」、「相信」、「今後」、「應當」、「或會」、「尋求」、「應該」、「有意」、「計劃」、「預測」、「可能」、「願景」、「目的」、「目標」、「指針」、「時間表」及「展望」等詞彙或短語）的討論並非歷史事實，而是具有前瞻性，且可能涉及估計及假設，並受風險（包括本文件所詳述的風險因素）、不確定因素及其他因素影響，其中若干因素不受本公司控制且難以預料。因此，該等因素可能導致實際業績或結果與前瞻性陳述所示者有重大差異。

前瞻性陳述乃以有關未來事件的假設及因素（或被證實為不準確）為依據。該等假設及因素乃基於我們現時可獲得的關於我們所經營業務的資料。可能影響實際業績的風險、不確定因素及其他因素（其中多項非我們所能控制）包括但不限於：

- 我們的業務前景；
- 我們業務的金額及性質以及潛力及未來發展；
- 我們經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們經營所在行業及市場的監管環境及整體前景的變動；
- 中國中央及地方政府的法律、規則及法規以及與我們業務及我們業務計劃所有方面有關的相關政府機構的規則、法規及政策的任何變動；
- 我們維持與業務夥伴的良好關係的能力；
- 我們控制信貸風險和業務固有的其他風險的能力；
- 我們成功執行業務計劃及戰略的能力；
- 影響我們的主要客戶及供應商的行動及發展；
- 吸引及挽留我們用戶的能力；
- 第三方按照合同條款及規定執行的能力；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 我們經營所在或打算擴展的行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們可能尋求的各種商機；
- 我們的資本支出計劃；

前瞻性陳述

- 我們的財務狀況及業績；
- 銀行貸款的供應及其他形式的融資；
- 我們控制或降低成本的能力；
- 我們的股息政策；
- 全球經濟狀況的變化及全球金融市場的重大波動；
- 資本市場發展；
- 總體政治、社會及經濟狀況，包括與中國有關的狀況；
- 中國政府為管理經濟增長而採取的宏觀經濟措施；及
- 本文件中「風險因素」、「行業概覽」、「監管概覽」、「業務」、「財務資料」及「未來計劃及[編纂]」章節中所載有關運營、利潤、整體市場趨勢、風險管理及匯率的若干陳述。

由於實際業績或結果可能與任何前瞻性陳述中所述者有重大差異，我們強烈建議[編纂]不應過分依賴任何該等前瞻性陳述。任何前瞻性陳述僅載至作出陳述之日為止，除《上市規則》規定外，我們並無責任更新任何前瞻性陳述以反映作出該陳述之日後的事件或情況或反映意外事件。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。有關我們或任何董事的意向的陳述或提述乃截至於本文件日期作出。任何該等意向可能因未來發展而出現變動。

本文件的所有前瞻性陳述均明確地受此警示聲明的規限。

風險因素

閣下在投資[編纂]前，應仔細考慮本文件所載全部資料，包括下文所述風險及不確定因素以及財務報表及相關附註。我們的業務及運營涉及若干風險及不確定性，當中許多並非我們所能控制。閣下尤其應注意，我們絕大部分業務均位於中國，且所處的法律及監管環境在若干方面可能有別於其他國家。有關中國及下文所述的若干相關事宜的更多資料，請參閱本文件「監管概覽」一節。我們的業務、財務狀況及經營業績可能因任何該等風險而受到重大不利影響。H股的[編纂]可能因任何該等風險而下跌，而閣下可能損失全部或部分投資。我們目前並不知悉或下文並無明示或暗示其他風險及不確定因素，或我們當前視為不重大者，亦可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務及運營涉及若干風險及不確定因素，當中許多並非我們所能控制。此等風險可大致歸類為：(i)與我們的業務有關的風險；(ii)與我們的行業有關的風險；(iii)與在中國經營業務有關的風險；及(iv)與[編纂]有關的風險。

與我們的業務有關的風險

我們高度依賴控股股東，我們與控股股東關係的任何重大變動可能令我們的業務、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。

我們與控股股東陝汽集團及陝汽控股存在著密切的業務關係。於業績記錄期，我們大部分業務來自陝汽集團及其聯繫人（與之相關或有關），特別是陝重汽及陝汽商用車及彼等製造的商用車，我們的控股股東亦為本集團的最大客戶及供應商。於業績記錄期，我們與控股股東及／或其聯繫人在業務運營過程中訂立各種交易。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們來自陝汽控股及／或其聯繫人的收入分別約為人民幣688.1百萬元、人民幣873.3百萬元及人民幣688.6百萬元，佔我們同年總收入的23.8%、26.8%及22.0%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們向陝汽控股及／或其聯繫人採購產品及服務的金額分別為人民幣583.5百萬元、人民幣580.1百萬元及人民幣479.2百萬元，佔同年採購總額的24.8%、22.2%及20.4%。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－客戶及銷售」及「業務－供應商及採購」各節。此外，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，本集團總收入的約83.1%、86.9%及77.3%由陝汽控股集團及關聯客戶貢獻，彼等為陝汽控股集團的客戶或供應商，或與陝汽控股集團有業務關係，但獨立於本集團。有關進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－行業慣例以及互利互補的關係」一節。

風險因素

於運營期間，我們一直獲得陝汽控股及／或其聯繫人的貸款及擔保。於2021年12月31日，我們已獲得來自陝汽控股及／或其聯繫人的未償還貸款總額以及來自陝汽控股及／或其聯繫人擔保的若干金融債項（包括(i)銀行借款，(ii)來自其他金融機構的其他借款，(iii)資產支持票據／證券及(iv)應付票據）分別約人民幣854.0百萬元及人民幣729.2百萬元，分別佔我們金融債項信貸總額（包括(i)銀行借款，(ii)關聯方貸款，(iii)其他金融機構的其他借款，(iv)資產支持票據／證券及(v)應付票據）約人民幣6,132.4百萬元的13.9%及11.9%。有關陝汽控股集團貸款及擔保歷史金額的詳情，另請參閱本文件「與控股股東的關係—獨立於我們的控股股東—財務獨立性」及「財務資料—債項」章節。截至最後實際可行日期，除兩至三年固定期限貸款約人民幣848.5百萬元（我們將於該等貸款到期時償還）外，本集團已全額償還上述向陝汽控股及／或其聯繫人所借的未償還貸款。陝汽控股及／或其聯繫人將於[編纂]後根據金融服務框架協議繼續向本集團提供貸款。有關進一步詳情，請參閱本文件「關連交易—全面豁免持續關連交易」一節。

於[編纂]後，我們將仍由我們的控股股東控制並將繼續與其及／或其聯繫人合作。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），我們的控股股東將累積實益擁有本公司約[編纂]%。此外，我們預計將繼續與我們的控股股東及／或其聯繫人進行上述交易。我們已就我們與陝汽控股及／或其聯繫人間的關連交易與陝汽控股訂立各種框架協議。有關詳情，請參閱本文件「關連交易」一節。

我們無法向閣下保證，在出現任何衝突時，我們的控股股東及／或其聯繫人將會以本公司或股東的最佳利益行事。倘我們的控股股東及／或其聯繫人與我們其他股東出現利益衝突，或我們的控股股東及／或其聯繫人決定使我們作出與[編纂]股東利益衝突的策略，則閣下的[編纂]權益可能受損。倘彼等未能以我們的最佳利益行事，例如，若彼等未能繼續與我們合作，或採取損害我們利益的行動，我們可能須與彼等重新協商合作的條款及條件，或尋找其他替代業務合作夥伴，這可能會產生巨額成本、消耗大量時間，甚至導致我們的業務運營中斷。鑒於我們與我們的控股股東及／或其聯繫人之間的密切業務關係，倘我們無法解決任何相關衝突，倘我們因相關衝突遭遇重大延誤或其他困難或倘相關關係在未來出現任何惡化，則將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

我們的歷史財務狀況及經營業績未必代表未來表現，且實施增長策略可能令我們面臨若干風險，同時我們未必能夠維持增長率。

本集團的業務增長快速，我們的收入及利潤亦因此獲得增長。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的收入分別約為人民幣2,892.0百萬元、人民幣3,261.7百萬元及人民幣3,126.9百萬元，年複合增長率為4.0%。此外，我們的利潤由截至2019年12月31日止年度的人民幣241.1百萬元增至截至2020年12月31日止年度的人民幣318.0百萬元，並進一步增至截至2021年12月31日止年度的人民幣368.7百萬元，年複合增長率為23.7%。然而，我們無法向閣下保證，未來將能達到與過去相同的增長速度，或能於未來避免任何下降。投資者不應倚賴我們的歷史財務狀況以及經營業績作為我們未來財務狀況及經營業績的釐定因素或指標。

我們的歷史財務狀況及經營業績未必對未來表現有指標作用，主要原因如下：

- 我們無法向閣下保證我們業務網絡、風險管理能力及技術能力的發展將能夠全面支持我們的未來增長。
- 於業績記錄期，我們業務擴張的支持來自股東對註冊資本的注資、銀行及其他金融機構的借款以及業務經營產生的現金。隨著業務的增長，業務規模亦將有所擴大。我們未必擁有充足的資金支持我們的持續擴張。我們亦可能無法及時釐定我們的擴張規模、管理業務增長從而配合我們持續的流動資金需求以及因融資成本增加而保持現有盈利能力。
- 隨著行業發展及競爭加劇，我們可能無法及時或高效地調整策略及計劃，以保持與業績記錄期相同的發展速度。此外，由於中國的市場及需求在不斷變化，我們可能在必要時會對業務模式、業務重點以及業務與財務資源的配置作出變動，以維持我們的市場競爭力。概無保證我們當前在市場上獲得的成功將能持續至未來，亦無法保證未來中國宏觀經濟形勢在未有改善的情況下能維持原狀。
- 我們可能不時改變不同業務板塊的重點，重新配置資源，以維持我們在不斷變化的中國市場上的競爭力。
- 我們可能無法聘請、培訓及維持充足的合資格人員，就理想位置物業的新租約的條款進行協商，及時就擴張從相關中國政府機構獲得適用執照、許可證及批准以及及時與合作夥伴訂立業務合作協議。

風險因素

- 非我們所能控制的其他因素，包括消費支出減少、我們的行業下滑，以及由中國相關政府機構頒佈且對我們業務運營有影響的規則、法規及政府政策或整體經濟狀況的變化。
- 本集團一直積極迅速擴展其第三方物流服務，且自2020年7月起，我們一直參與預約安排，作為我們業務計劃的一部分。除提供物流服務外，我們為若干客戶採購原材料、匹配原材料的買家與供應商及預先為若干客戶支付原材料採購價。本集團並無面臨與其代第三方物流服務分部的客戶採購原材料（煤炭及礦石）有關的任何價格風險。根據弗若斯特沙利文報告，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們於該業務分部分別錄得約2.1%、0.1%及2.6%相對較低的毛利率。物流行業的競爭加劇導致物流服務供應商與相關原材料買家及／或供應商磋商時的議價能力較低，加上提供物流服務的經營成本（例如駕駛員工資及石油及天然氣價格）不斷上漲，對我們的毛利構成壓力。因此，第三方物流服務的收益貢獻增加可能對本集團未來的整體盈利能力造成不利影響。於最後實際可行日期，有墊款安排的第三方物流服務的一名客戶未能於授予該客戶的信貸期內向本集團支付未付費用。因此，該墊款安排可能使我們面臨更高的信貸及償付能力風險。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應鏈業務－整車發運物流服務及第三方物流服務」。

概無保證我們將能如業績記錄期一樣表現出色，亦無法保證整體市場環境在未來維持不變，以及我們將能按過去方式經營業務，或我們的成功將能持續或中國的整體經濟及宏觀經濟狀況將不會惡化。如出現上述任何因素，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。因此，不應將我們的歷史財務狀況及經營業績作為未來表現的指標，且閣下於考慮我們的業務及前景時，應一併考慮該等風險。

倘發生任何不可抗力事件，如自然災害、公共衛生危機，包括COVID-19的爆發、天災、戰爭或恐怖行為以及國內或社會動亂，我們的業務運營將受到重大不利影響。

倘發生任何非我們所能控制的事件且將對該事件發生地區的經濟、基礎設施、業務持續性、民生將產生負面影響，則我們的日常業務、財務狀況以及經營業績將受到重大不利影響。例如，倘我們經營所在地區由於嚴重擁堵、天氣狀況、爆發洪水或主要公路基礎設施故障導致交通嚴重中斷，則我們承擔零配件、商用車及其他商品運輸的物流及供應鏈服務可能會中斷。該等中斷可能對我們的業務質量造成不利影響以及

風險因素

導致業務減少及／或延遲。我們運營所在地區可能發生的其他類型的自然災害包括地震、洪水、颱風、沙塵暴、暴風雪、乾旱、火災、電力中斷、短缺或故障、流行病、疫病、其他公共衛生危機、天災、戰爭或恐怖行為以及國內或社會動亂。倘自然災害非常嚴重，則可能導致死亡、人身傷害、資產損失以及業務活動及運營的中斷。

另外，未來爆發任何流行病及傳染性疾病，包括COVID-19、禽流感、嚴重急性呼吸綜合症、H1N1病毒引起的豬流感或H1N1流感或埃博拉病毒，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。流行病或傳染性疾病的爆發會導致廣泛的衛生危機並使受影響地區的業務活動受限，進而可能對我們的業務造成重大不利影響。於2020年，中國乃至全球爆發高度傳染性疾病COVID-19，導致地區性及國際性的公共衛生危機，因此金融市場以及地區及國際經濟整體上受到重大不利影響。傳染性COVID-19疫情隨後在全球爆發，並持續在全球蔓延。大多數國家（包括中國）已施加嚴格的旅行限制及管控，如出入境人員流動限制、旅行禁令、強制性或自願隔離、強制封閉規定、封鎖及居家令以及聚集及旅行限制，以防止COVID-19的傳播。該等嚴格法規導致地方性及全國性商業活動及業務往來大幅減少，亦導致我們客戶管理彼等信貸風險及流動資金風險的能力大幅降低，尤其是我們運營所在行業。

自2020年1月或前後COVID-19爆發以來，董事一直密切監測COVID-19的最新發展，並評估我們在疫情下面臨的風險和不確定性。董事已根據目前可獲得的資訊，就COVID-19對我們業務運營的影響進行了全面評估。商用車全產業鏈的部分參與者，由於資本實力和抗風險能力較弱，在COVID-19疫情爆發期間普遍更容易受到衝擊。因此，我們主要向(i)個體商用車終端用戶及(ii)中小微企業提供增值服務的業務板塊更可能在COVID-19疫情初期受到重大不利影響。尤其是：

- **整車銷售業務** — COVID-19給金融市場和全球整體經濟帶來了重大不利影響，導致消費者信心普遍下降，對消費者消費產生了不利影響。我們的整車銷售業務受到了不利影響，2020年第一季度的實際銷量較同期預期的銷量出現小幅下降。
- **供應鏈業務下的整車發運物流服務及第三方物流服務** — 由於整車銷售業務減少，整車發運物流服務在相關期間亦出現相應減少。此外，由於COVID-19，(i)城市封鎖和限制勞動力流動的檢疫政策導致勞動力供應減少，及(ii)製造企業不得不關閉工廠，對供應鏈服務的需求減少。因此，供應鏈業務下的第三方物流服務亦於2020年第一季度總體減少。

風險因素

- **融資租賃業務** — 我們的整車銷售業務與融資租賃業務之間具有高度的協同效應。詳情請參閱本文件中「業務 — 物流及供應鏈服務板塊 — 整車銷售業務 — 融資租賃服務及整車銷售業務」一節。由於我們融資租賃業務的客戶基本上都是個人客戶，融資租賃業務因該等客戶的消費能力和抗風險能力較弱，在2020年第一季度受到了不利影響。

我們已制定計劃，以持續監控疫情以及中國政府實施的任何措施的進展，以及主動分析並應對其對我們業務、與客戶的關係、財務狀況以及經營業績的任何不利影響。

我們無法預計COVID-19能否得到有效管控或得到有效管控的時間。我們亦無法預見COVID-19影響的跨度及嚴重程度。儘管相對於全球其他許多國家而言，中國以相對更加有效的方式控制了疫情，但概無保證未來將不會爆發另一輪疫情。倘疫情無法及時得到有效管控，市場情緒及前景將惡化且地區及國際經濟可能陷入衰退。

上述全部事件及非我們所能控制的任何其他事件將影響業務環境及整體市場，導致我們運營所在地區的狀況不可預測及出現不可預見的風險並導致我們業務受無法預測的干擾，因此，我們的財務狀況以及信貸及償付能力風險可能受到重大不利影響。

我們須遵守物流及供應鏈服務業務相關監管制度。

物流及供應鏈服務行業為受監管的行業且我們須遵守該行業適用的法律、規章制度。同時，我們還需取得經營我們的全國物流及供應鏈服務網絡的各種執照、許可證及批准（需更新）。倘規定發生變動或者我們未能更新或取得相關執照、許可證及批准，我們可能無法及時或按合理商業條件把相關物流及供應鏈服務分包出去，也無法保證有關物流及供應鏈服務供應商的表現將始終令人滿意。因此，此等事件可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生嚴重不利影響。

整車銷售經銷商報告的商用車銷售水平可能無法體現實際商用車銷售狀況。我們的商用車銷售業務也依賴我們的整車銷售經銷商，倘彼等之表現不佳，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們與整車銷售經銷商訂立整車經銷框架協議，授權彼等銷售相關商用車，根據該等框架協議，整車銷售經銷商(i)須完成彼等承諾的年度銷量目標，倘彼等無法於年度特定時間完成若干目標，我們有權取消整車經銷商銷售商用車的經銷權並立即終止

風險因素

協議，及(ii)不受有關限制其委聘次級經銷商的條款所約束。因此，整車銷售經銷商報告的商用車銷售水平可能無法準確反映向終端客戶的實際銷量或市場的實際需求，原因為整車銷售經銷商記錄的已售商用車可能被出售予彼等之次級經銷商，以完成年度銷量目標，而相關商用車仍處在整車銷售經銷商之分銷網絡中。有關整車經銷框架協議的詳情，請參閱本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊－整車銷售業務」一節。

此外，我們依賴整車銷售經銷商及彼等各自的整車經銷網絡銷售商用車。因此，我們的整車銷售表現取決於整車銷售經銷商提供的整車經銷服務質量及穩定性。概無保證此等經銷商及彼等各自整車經銷網絡中的其他方能夠根據我們的業務計劃、整車銷售經銷商承諾的年度銷量目標及相關整車經銷框架協議中載明彼等需遵守的契約責任行事。同時，概無保證整車銷售經銷商及彼等各自整車經銷網絡中的其他方能夠一致高效的提供整車銷售服務並維持當前的銷售表現水平。彼等提供服務及銷售表現可能受多項因素影響，例如無法建立及維持良好的整車經銷網絡致使市場覆蓋率下降及未能有效管理當前的整車經銷網絡。因此，我們可以利用的整車經銷網絡的市場覆蓋率以及我們的銷售水平可能會下降。因此，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。

商用車召回及其他類似問題可能會對我們的業務造成重大不利影響。

某些型號的商用車可能不時因產品瑕疵及其他問題而被召回。該等事件會對客戶需求造成負面影響。例如，商用車召回可能嚴重損害客戶對受影響商用車品牌的質量及安全性的信心以及對相關商用車製造商的聲譽及形象，進而令某一商用車品牌或型號的需求減少。因此可能影響我們經手的整車銷售業務及融資租賃業務量並可能對我們的運營及財務狀況造成重大不利影響。

我們聘請若干第三方供應商及／或與彼等合作以將我們提供的相關產品供應給我們的客戶。倘第三方履行義務不達標、延遲或不履行義務，則我們的業務將受到重大不利影響。

我們聘請若干第三方供應商及／或與彼等合作以將我們提供的相關產品供應給我們的客戶。例如，我們的整車銷售業務、後市場產品業務以及車聯網及數據服務業務均有供應商參與。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，對五大供應商的採購額分別約佔我們總採購額的40.7%、40.7%及37.1%。

風險因素

即使我們已採取積極措施甄選並監督我們的第三方供應商，以確保彼等產品質量，但聘請第三方供應商及／或與之合作仍可能令我們面臨該等第三方履行義務不達標或延遲或不履行義務的風險。因此，倘我們與供應商的關係出現惡化，或供應商提供的產品無法符合我們的預期標準且我們無法及時找到替代供應商，我們可能被迫延遲交付產品或我們將根本無法交付任何產品，或可能使我們所提供產品的質量惡化，承擔不必要的額外成本，或面臨損失及損害賠償索賠。因此，我們的業務、財務表現及經營業績，甚或聲譽及商譽將受到重大不利影響，且我們可能面臨潛在或實際訴訟或其他形式的糾紛解決。

倘我們所依賴的能夠帶來融資租賃業務的整車銷售經銷商業績表現不佳，則會對我們的融資租賃服務造成連鎖影響。

我們為不同類型的商用車提供融資租賃服務，並且我們的融資租賃業務量很大程度上受到整車銷售經銷商市場覆蓋度的影響。概無保證本公司將能一直與整車銷售經銷商保持良好業務關係。倘本公司未能與整車銷售經銷商保持良好業務關係，則整車銷售經銷商可能選擇將業務轉介給本公司的競爭對手。即使整車銷售經銷商選擇將業務轉介給本公司，概無保證客戶將樂於選擇本公司而非本公司的其他競爭對手。同樣，我們無法向閣下保證，我們的整車銷售經銷商將繼續表現良好並維持現有業務經營水平。該等整車銷售經銷商的業務表現如出現任何大幅下滑，則會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。該等整車銷售經銷商的業務運營通常受到各種因素的影響，其中包括：

- 中國宏觀經濟狀況；
- 中國整車經銷行業監管環境的變動；
- 消費者的需求及偏好；
- 品牌形象及聲譽；
- 產品質量、種類及定價；
- 售後服務質量；及
- 與商用車製造商的關係。

前述因素可能非我們整車銷售經銷商所能控制。倘整車銷售經銷商的財務狀況及經營業績惡化，則我們的業務、財務狀況、經營業績會受到重大不利影響。

風險因素

客戶在使用與我們所訂立融資租賃安排中的商用車時，可能會令我們招致潛在責任。

由於我們在中國開展融資租賃業務，故此客戶在使用與我們所訂立融資租賃安排中的商用車時產生的任何潛在責任將受《中華人民共和國民法典（第七編侵權責任）》（主席令第四十五號）（其於2021年1月1日生效）監管。上述《中華人民共和國民法典（第七編侵權責任）》規定，當一輛租賃商用車涉及路面事故，該交通事故的責任由保險公司在交通車故強制責任險限額範圍內予以賠償。超出承保範圍的任何責任，由發生事故時駕駛商用車的人士承擔賠償；惟商用車的法定及註冊所有人對事故負有責任且有過錯則除外。通常與我們訂立融資租賃安排的相關商用車歸我們合法所有，倘(i)客戶在使用我們商用車時發生交通事故；(ii)交通事故責任強制保險無法承保全部的潛在責任；及(iii)我們作為商用車的合法所有人，在事故中存在過錯且負有責任，則我們可能成為爭議解決機制中的涉事一方。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

我們所作的融資租賃安排可能與彼等相關融資資源存在潛在的期限不匹配，從而可能導致流動性問題。

我們所作的融資租賃安排的期限通常為兩年至三年，而我們的銀行借款的期限一般為一年至兩年。儘管我們持續監控期限錯配以維持我們的銀行借款與客戶融資租賃還款安排的到期日的匹配，但我們無法保證我們在銀行借款到期時維持充足的流動性，或根本無法維持流動性。倘我們拖欠任何借款，我們可能須招致融資租賃安排下的額外成本，倘觸發任何交叉違約條款，銀行可能會立即宣佈銀行借款到期應付，而我們與融資夥伴的關係可能受到負面影響，從而將限制我們維持充足流動性的能力或增加我們日後的融資成本。此外，儘管我們已制定流動資金風險管理措施以管理任何潛在流動資金錯配，但我們無法保證該等措施將及時得到實施或有效。有關詳情，請參閱本文件「業務－風險管理－財務風險管理－流動資金風險管理」一節。因此，倘未能充分處理有關期限不匹配所涉風險或任何流動資金風險管理措施的無效，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。

風險因素

倘我們無法有效管理並降低與我們業務及經營有關的信貸及償付能力風險且無法充分監控及維持我們的融資租賃及保理資產質量，我們的融資租賃業務及保理業務可能受到負面影響。

我們的融資租賃業務及保理業務可能令我們面臨信貸及償付能力風險。例如，融資租賃業務的運營是建立在客戶可在融資期末前全額償還淨融資額及到期利息的假設上。然而，某些客戶可能不履行其付款義務，從而令我們面臨較高的信貸及償付能力風險。此外，我們客戶根據融資租賃業務及保理業務提供或獲得的抵押及擔保值可能不夠充足且非完全可變現。於業績記錄期，我們部分融資租賃並無任何抵押品或擔保品作為支持，儘管我們已就所有租賃商用車的所有權轉讓與客戶訂立協議，但租賃商用車的有關權利並未全部登記，原因是中國多個城市（包括新疆及西藏的城市）的若干地方機構實施的抵押登記標準不同，這可能實際上使得融資租賃公司無法進行相關權利登記。進一步詳情請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃業務－租賃組合」一節。我們的業務能否維持可持續性，主要依賴於我們對信貸及償付能力風險的充分有效的管理及壓降，以及對資產組合質量的監控及維持和對應收賬款的充分收回。

我們的客戶能否及時作出全額付款受各項因素的影響，如彼等完成內部授權審批流程所需的時間，及彼等是否能根據其各自業務計劃經營業務的情況，彼等亦受各自行業的經濟環境影響，該等經濟環境也進而受各種因素影響，如石油及天然氣等商品價格通脹、經濟衰退、政府政策變動、彼等各自行業的架構及組織的變化。此等因素並非我們所能控制且倘我們客戶無法按時還款，則會令我們面臨較高的信貸及償付能力風險。我們須實施數項措施以應對客戶的拖欠付款，如(i)作出具體減值撥備，將若干應收賬款視為壞賬且予以核銷及／或(ii)通過執行我們可獲得的擔保及抵押收回未償還款項，以及到期款項而招致的額外法律成本。相關措施可能對我們的整體財務表現及運營造成不利影響。

我們可能無法根據融資租賃業務及保理業務計提足額撥備。於2019年、2020年及2021年，我們的金融資產減值虧損淨額分別為人民幣24.6百萬元、人民幣101.9百萬元及人民幣146.2百萬元。撥備金額乃基於管理層對影響我們金融資產組合質量的多項因素（如客戶的財務狀況及還款能力、任何抵押品的預期可變現價值、政府政策、利率及其他因素以及適用中國規則及法規）的評估及預期。倘我們的評估及預期與實際情況不同，或倘我們的金融資產組合質量惡化，我們的撥備或準備可能不足以彌補我們的實際虧損，且我們可能需要計提額外減值撥備，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

此外，我們就融資租賃服務及保理服務向客戶作出的墊款須以抵押品及擔保作為抵押。儘管我們已制定內部政策及程序，旨在盡量降低與抵押品及擔保不足有關的風險，但隨著我們的業務規模持續增長，倘我們未能有效識別及管理風險，我們可能將承擔更高的信貸風險，並因此面臨更大的潛在虧損。尤其是，倘我們強制執行權利將抵押品變現，我們持有的抵押品的市價可能大幅下跌，以致我們自變現相關抵押品收回的金額少於我們向相關客戶作出的墊款金額，或該等抵押品可能變得缺乏流動性。此外，倘其他市場參與者同時尋找出售類似資產（可能於流動資金壓力或其他市場危機中發生），我們出售資產以盡量減少虧損的能力可能會進一步受損。因此，倘我們未能及時清算客戶提供的抵押品，我們將面臨重大損失。

此外，倘我們無法使我們融資租賃業務及保理業務的資產組合的質量維持在理想水平，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到負面影響。概無保證(i)我們能有效地維持及控制我們兩個業務板塊的不良資產水平，其可能會根據該等兩個板塊的表現及策略而有所變動；(ii)我們始終能適當準確地評估及監控我們的信貸及償付能力風險；(iii)始終能通過我們採用的信貸分析程序及風險管理體系管理並減少信貸及償付能力風險，從而充分有效地管理資產組合，尤其是融資租賃應收賬款及已減值的保理應收賬款；及(iv)資產組合質量將不受地區或全球經濟衰退、即將發生的全球金融危機或者中國或全球宏觀經濟政策的不利變化的影響。倘融資租賃業務及保理業務的風險管理體系不充分或我們無法維持資產組合質量的水平而導致信貸及償付能力風險大幅增加，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到負面影響。

提供融資租賃業務及保理業務須遵守中國融資租賃及保理行業特定的規則、法規及法律，而相關規則、法規及法律可能不時經修改、改變或修訂。

提供融資租賃業務及保理業務須遵守中國融資租賃及保理行業特定的規則、法規及法律。有關相關規則、法規及法律的詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於供應鏈金融服務的法規」一節。中國融資租賃及保理行業特定的規則、法規及法律在不斷發展且中國政府未來可能會頒佈新規則、法規及法律，從而充滿不確定性及不可預測性。概無保證我們的融資租賃服務及保理服務將不被認為有違反中國政府未來可能頒佈的任何規則、法規及法律。倘中國融資租賃及保理行業任何特定的規則、法規及法律被修改、改變或修訂，或倘頒佈的規則、法規及法律更加嚴格，則我們可能無法及時應對並適應相關變動或根本無法應對並適應。

風險因素

此外，中國政府可能修改、改變或修訂中國融資租賃及保理行業特定的現行規則、法規及法律，要求其他執照、許可證或批文，才能在中國經營融資租賃業務及保理業務或對提供融資租賃服務及保理服務所需的執照、許可證或批文的發放、持有及續簽附加更嚴苛的條件。我們無法預見必要執照、許可證或批文的申請或續簽流程將是否會因法律問題、異議、上訴或任何其他複雜情況而受到影響或延遲。此外，倘我們無法遵守規定或遵從執照、許可證或批文所載限制或主管司法管轄區任何部門施加的限制，我們可能面臨處罰、罰款、制裁、限制、額外成本、撤銷或拒絕續簽相關許可、許可證、批文、證明或執照或其他懲罰措施。倘(i)施加的處罰、罰款及額外成本超出我們的財力；(ii)對我們經營融資租賃業務及保理業務屬重要的執照、許可證或批文被撤銷；(iii)對相關執照、許可證或批文的續簽施加不切實際或不可行的條件；(iv)我們無法再持有相關執照、許可證或批文；或(v)申請續簽相關執照、許可證或批文被拒，則我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

中國人民銀行設定的基準利率及市場利率變動可能對我們的融資租賃業務及保理業務造成重大不利影響。

我們的融資租賃業務及保理業務受中國人民銀行對所設基準利率的調整及市場利率波動的影響。

近年來，中國人民銀行已多次調整基準利率，包括在2006年及2011年的一系列上調以抑制通脹及使中國經濟降溫，以及自2015年至2016年的一系列下調以應對全球經濟衰退及自2020年至2021年的一系列下調以應對COVID-19。中國人民銀行對存款基準利率作出的調整可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成負面影響。例如，中國人民銀行的基準利率變化對我們計息資產平均收益率的影響可能會不同於我們付息負債平均付息率的影響，因而可能會使我們的淨息差收窄，導致我們的淨利息收入減少。

此外，倘市場利率（例如我們借貸所用的利率及／或客戶所用的利率）飆升或倘市場存在市場利率可能飆升的普遍情緒，則我們可能無法以有利的利率獲得融資，充分發揮計息資產的潛力，增加利息收入及持續發展我們的業務，尤其是當我們無法將增加的成本及時轉嫁予客戶時。市場利率上升會導致融資成本增加、對我們服務的整體需求減少以及違約風險增加。由於中國衍生工具市場尚未完全成熟，故我們用以對沖該等風險的風險管理工具有限。如未能經常審查該等利率並對其作出適當調整，將導致我們的淨利差及淨息差下降，從而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大負面影響。

風險因素

此外，[編纂]後，我們須遵守適用條例及規定，我們可能無法依賴從控股股東獲得融資。因此，我們將須依賴從第三方銀行及其他金融機構獲得融資。我們獲得充足融資以為日常運營或業務擴張提供資金成本將增加，進而將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

概無保證我們車聯網及數據服務業務內的產品、軟件系統及信息技術基礎設施將在運行過程中不會有任何技術困難或發生中斷。

我們車聯網及數據服務業務的成功及持續運營在很大程度上有賴於我們向客戶提供的產品及軟件系統的精確性及可靠性以及我們信息技術基礎設施存儲、管理、處理及分析海量輸入數據的穩定性。有關我們研發方面的詳情，請參閱本文件「業務－車聯網及數據服務板塊－研發能力」一節。與此同時，我們自己的融資租賃業務亦依賴車聯網技術，以監控融資租賃安排下商用車的使用及性能情況。我們相關產品、軟件系統及信息技術基礎設施的有效運轉及穩定性能對我們的運營、業務形象、聲譽及競爭力至關重要。然而，概無保證我們的運營將不會受到任何技術錯誤的中斷或受到非我們所控制因素的影響，如自然災害、火災、電力短缺或斷電、缺陷軟件、電腦病毒及惡意軟件、安全漏洞或未授權存取。倘我們產品、軟件系統及信息技術基礎設施出現任何重大中斷，則我們的業務、財務狀況及經營業績將嚴重受損。

我們可能無法保護我們的知識產權，尤其是車聯網及數據服務業務。

我們業務（尤其是車聯網及數據服務業務）的成功很大程度上取決於我們保護知識產權的能力，如版權及專利，因為相關業務運營依賴一系列受該等知識產權保護的技術、系統、軟件及硬件。相關知識產權亦對我們維持市場競爭優勢及維持商譽、聲譽及品牌形象至關重要。

然而，其他市場參與者或第三方可能擁有相互衝突的知識產權及權益且可能質疑我們知識產權的有效性。由於我們絕大部分知識產權在中國取得，倘出現任何質疑或衝突，則我們將有可能不得不根據中國法律捍衛我們的權利。根據《中國知識產權法》，維護權利有效性通常是一個成本高昂、複雜及漫長的過程。此外，倘任一方針對我們任何知識產權提起侵權索償或無效主張而可能導致我們的權利不可用，則我們將須配置並花費大量資源，以重建及重新開發新的不會侵犯第三方任何知識產權的業務，或與相關知識產權持有人訂立許可安排，得以繼續履行我們與客戶所簽署協議下的現有義務。

風險因素

此外，對未經許可且未經授權的知識產權使用執行權利涉及大量的財務資源，且可能證明是一個繁冗且複雜的過程。我們可能須在萬不得已的情況下提起法律訴訟，以此維護我們的權利或獲得有關權利有效性、可執行性及範圍的判決。倘我們提起法律訴訟或倘相關訴訟未獲支持，而我們已對相關訴訟投入大量的財務及其他資源，這可能導致對實施業務計劃分配的資源減少，同時有損我們的市場競爭優勢及業務前景。與知識產權相關的任何爭議解決程序將可能影響我們的正常業務過程，佔用我們管理層的很大一部分時間及精力，以及消耗我們的財務資源。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

我們可能無法掌握最新技術發展及進步，從而導致我們的車聯網及數據服務業務受到重大不利影響。

我們的車聯網及數據服務業務受日新月異的技術進步影響。我們可能無法跟上此等變化並及時升級我們的技術。相關因素包括客戶需求、技術與軟件、衡量的標準以及開發中且準備進入市場的新穎業務。倘創新型新穎技術進入市場及倘重新訂立市場標準，我們現有的產品及服務可能過時且遭廢棄不用，這將使我們的競爭力減弱。因此，我們能否保持持續成功有賴於我們的研發投入以及獲得充足資金為相關投入提供資金。倘我們無法在專業知識基礎上開發並優化我們的技術，設計並開發新知識產權，以此跟上市場變化並作出調整，支持我們的業務增長，尤其是車聯網及數據服務業務的增長，則我們的整體業務將受到重大不利影響。

概無保證我們將能以成本效益意識，針對技術進步作出及時適當的調整。未能如此行事將對我們的業務、財務狀況及及經營業績造成負面影響。

我們可能因未能履行及執行有關合同負債的合同責任或法律及監管框架的不可預測變動而面臨流動資金風險。

作為我們業務的一部分，我們與客戶及供應商訂立多份合同。倘我們未能履行協議項下的合同責任，例如未能根據相關協議所載條款向客戶提供業務產品或及時向供應商付款，其將影響我們業務運營所需的營運資金。於2019年、2020年及2021年12月31日，合同負債金額分別為人民幣97.4百萬元、人民幣141.3百萬元及人民幣156.3百萬元，有關合同負債為自客戶收到的商品或服務的墊款，而我們尚未向客戶交付有關商品和服務。倘我們未能履行有關上述合同負債的事項，我們將須退還客戶支付的保證金及／或服務費，而不產生進一步責任。此外，我們可能因法律及監管框架的不可預測變動而面臨流動資金風險。例如，由於頒佈新中國規則及法規，我們可能須維持額外流動資金比率。我們無法向閣下保證我們將一直能夠及時維持該等額外流動資金比率，或根本無法維持該等比率。發生與該等新流動資金比率有關的任何不合規事件可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

我們的業務、財務狀況及經營業績有賴於我們有效的存貨管理的能力。

我們的業務及財務表現有賴於我們將存貨維持在合理水平的能力，包括(i)商用車，(ii)智能車聯網終端產品，及(iii)零配件(包括輪胎及潤滑油)，以便及時應對客戶需求並維持產品多樣性。我們旨在有效管理我們的存貨，因為週轉速度慢的存貨會導致資金掣肘並減少我們的流動資金，增加整體經營成本及減少利潤率。然而，我們可能無法維持充足的存貨水平，以滿足客戶不時之需，原因是我們的業務受到若干非我們所能控制的因素的影響。尤其是，於最後實際可行日期，我們於2021年12月31日的存貨人民幣46.3百萬元或25.2%已於其後動用。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－存貨」一節。未來，倘我們存貨過多，我們可能須增加營運資金並招致額外融資成本及勞工成本。倘我們存貨不足，我們可能無法及時滿足客戶需求，進而導致我們喪失獲得更多收入或市場份額的機會，同時對我們業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的若干業務板塊受季節性波動及意外中斷影響。

我們的若干業務板塊受季節性波動影響。例如，我們融資租賃業務的數目及金額於年內第三季度趨於下跌，這與中國商用車銷售(尤其是重型商用車銷售)的規律相符。然而，我們部分開支的變化並非由該等波動所致。例如，我們全年在營銷活動、員工招聘及培訓以及產品開發方面進行投入，並且我們根據租賃協議條款支付我們設施的租金。我們預計我們的經營業績將繼續出現季節性波動。該等波動可能會出現交易波動，並影響股價。因此，我們的中期財務報告可能無法反映我們在任何給定財年中的表現。有關我們所遭遇的季節性波動的詳情，請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃業務－定價政策」一節。

經營活動現金淨流出或會影響我們的流動資金。

截至2020年及2021年12月31日止年度，本集團錄得經營活動淨現金流出淨額分別為人民幣705.9百萬元及人民幣470.8百萬元。有關詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量分析－經營活動所用／所得現金淨額」。我們無法向閣下保證未來我們將不會面臨經營活動現金淨流出。我們未來的流動資金一定程度上取決於我們維持充足經營活動現金流入的能力及我們對流動資金不匹配的監控能力。相關詳情請參閱本節「－我們所作的融資租賃安排可能與彼等相關融資資源存在潛在的期限不匹配，從而可能導致流動性問題」一段。倘經營活動的現金流入大幅下降或倘我們無法及時監控流動資金不匹配，我們的經營活動流動資金及現金流量可能受到重大不利影響。

風險因素

我們可能面臨現金流量錯配及／或拖欠，從而可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

由於本集團第三方物流服務的快速發展，我們於2020年至2021年的墊款大幅增加，主要由於(其中包括)須就煤炭及礦石等原材料代客戶向客戶的相關供應商預先付款。誠如我們的行業顧問弗若斯特沙利文告知，上述安排與行業慣例一致。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－其他應收賬款」一節。倘我們的第三方物流服務持續增長，且我們有責任於特定期間就大量原材料代客戶向客戶的相關供應商預先付款，我們無法向閣下保證我們能夠維持充足的現金流量，且我們可能並無充足及及時的現金流入補足。倘我們就原材料付款與自客戶收取付款之間存在重大時間錯配，而我們未能管理現金流量波動，或倘客戶就我們已付款的原材料嚴重拖欠付款，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

概無保證我們未來將收到任何政府補貼且我們的若干優惠稅收待遇屬非經常性質。

於業績記錄期，我們獲得政府補貼以開展一般運營及研究及開發活動，分別約為人民幣21.3百萬元、人民幣26.2百萬元及人民幣45.0百萬元。我們未來確認的政府補貼金額可能少於我們於業績記錄期收到的金額，這可能影響我們的盈利能力。此外，政府政策會不時發生變動。概無保證我們未來將能確認任何政府補貼且我們收到的政府補貼若減少，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。

此外，於業績記錄期，我們受益於一系列優惠稅收待遇，從而為我們的經營業績作出貢獻。有關詳情，請參閱本文件「財務資料－影響我們經營業績的重大因素－優惠稅收待遇及政府補貼」一節。然而，由於我們的若干優惠稅收待遇屬非經常性質，我們無法向閣下保證我們日後將繼續獲得類似的優惠稅收待遇，尤其是相關政府政策可能會隨時間而改變。優惠稅收待遇的任何損失或減少可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們不確定遞延稅項資產的可收回性，這或會影響我們未來的財務狀況。

於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的遞延所得稅資產分別約為人民幣63.0百萬元、人民幣86.9百萬元及人民幣135.7百萬元。有關於業績記錄期遞延所得稅資產的變動詳情，請參閱本文件「附錄一－會計師報告－II 財務資料附註－16.遞延所得稅資產」。倘(i)存在未來應課稅利潤；及(ii)可利用可抵扣暫時差額，則遞延所得稅資產獲確認。此需對若干交易的稅收待遇作出重大判斷並評估充足的應課稅利潤用於

風險因素

應收遞延稅項資產的可能性。在此情況下，我們無法保證可收回性或預測遞延稅項資產的變動，以及彼將可能於何種程度上影響我們未來的財務狀況。

我們可能面臨按公允價值計入其他綜合收益的金融資產公允價值變動，特別是使用不可觀察輸入數據產生的公允價值變動，這可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

於2019年、2020年及2021年12月31日，按公允價值計入其他綜合收益的金融資產分別約為人民幣274.3百萬元、人民幣520.3百萬元及人民幣367.0百萬元，主要包括應收票據。有關按公允價值計入其他綜合收益的金融資產的更多詳情，請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II 財務資料附註—22.按公允價值計入其他綜合收益的金融資產」。於2019年、2020年及2021年12月31日，按公允價值計入其他綜合收益的預期虧損影響被評估為並不重大。然而，我們無法向閣下保證我們未來將不會產生任何實質公允價值虧損。尤其是，我們可能面臨由於使用不可觀察輸入數據而產生的按公允價值計入其他綜合收益的金融資產估值的不確定性。倘我們遭遇該等估值不確定及／或產生該等實質公允價值虧損，我們的業務、財務狀況及經營業務或受到不利影響。

概不保證我們的資產支持票據／證券將不會出現重大變動。

於業績記錄期，我們的資產支持票據／證券金額有所變動。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料—債項—借款、資產支持票據／證券及應付票據」一節。概不保證我們的資產支持票據／證券日後不會經歷可能導致流動負債淨額或負債淨額的進一步重大變動或波動。倘如此，我們未必有足夠營運資金應付我們的流動負債或按預期擴展業務營運。在此情況下，我們的流動資金、業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

倘我們無法有效降低信貸風險及維持資產質量，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們業務發展的可持續性很大程度上取決於我們有效管理信貸風險及維持貿易應收賬款及應收貸款組合質量的能力。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的貿易應收賬款分別為人民幣476.5百萬元、人民幣494.2百萬元及人民幣467.5百萬元，而我們的應收貸款分別為人民幣6,573.3百萬元、人民幣9,229.3百萬元及人民幣8,184.8百萬元。資產質量的任何惡化可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。我們應收賬款組合的質量可能因多種原因而惡化，包括我們無法控制的因素，如中國或全球經濟放緩、全球金融危機重現或其他不利宏觀經濟趨勢，其可能導致我們的客戶面臨經營、財務及流動資金困難。倘我們的應收賬款減值水平日後上升，我們的業務增長前景可能受到重大不利影響。

風險因素

概無保證在相關資產及負債的規模及範圍持續增加時，我們將能維持金融資產及負債的到期情況。

一般而言，我們構建金融資產及金融負債的目的是為其到期情況實現長期對應且彼此匹配。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的應收貸款分別為人民幣6,573.3百萬元、人民幣9,229.3百萬元及人民幣8,184.8百萬元，及我們的貿易應收賬款分別為人民幣476.5百萬元、人民幣494.2百萬元及人民幣467.5百萬元。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的金融債務總額，主要包括(i)銀行借款，(ii)來自關聯方的貸款，(iii)資產支持票據／證券，(iv)自其他金融機構獲得的其他借款，及(v)應付票據，分別為人民幣5,724.4百萬元、人民幣7,338.5百萬元及人民幣6,132.4百萬元。

即使我們於業績記錄期並無淨流動短缺，但概無保證日後並無淨流動短缺或我們的債權銀行將不會讓我們提前償還所欠債項並要求即時償還未還款項。尤其是，我們無法保證本公司能繼續以低於市場平均值的利率獲得來自關聯方的貸款。倘出現這種情況，我們償還到期負債及借款的能力將受到影響，我們獲得外部融資的可能性亦受到影響。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大負面影響。

我們可能需要以較低利率從關聯方獲得額外貸款以為我們的業務營運提供資金，倘我們無法獲得有關融資，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

於業績記錄期，我們部分使用關聯方貸款為我們的業務營運提供資金。尤其是，我們的供應鏈金融板塊的營運屬資本密集型，而我們很大程度上依賴外部融資(包括關聯方貸款)以滿足我們的大部分資金需求。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的關聯方貸款分別約為人民幣1,130.0百萬元、人民幣3,925.0百萬元及人民幣854.0百萬元。此外，關聯方貸款乃根據「統借統還」模式提供，而我們關聯方貸款的利率與關聯方從外部融資方取得的貸款利率相同。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們關聯方貸款的加權平均實際利率同期分別為4.78%、3.78%及3.40%，一般低於當時銀行借款的加權平均實際利率。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－債項」一節。

我們無法向閣下保證我們可繼續自關聯方取得貸款，亦無法保證該等貸款的利率將低於同期銀行借款的利率。我們可能無法以可接受的條款獲得足夠的額外融資，而我們無法獲得有關融資可能會嚴重損害我們的業務經營。倘我們無法或以對我們具吸引力的條款或可接受的利率籌集資金，或根本無法籌集資金，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

我們可能無法以可接受的條款獲得充足融資。

我們的流動資金取決於多項因素，包括我們的營運資金充裕程度、我們的經營業績及我們以具成本效益方式籌集資金的能力。於業績記錄期，我們的資金需求依賴本公司股東對註冊資本注資、銀行及其他金融機構的借款及業務經營產生的現金撥資。此外，我們經營業務會產生巨額資本支出。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的資本支出，主要包括(i)物業、廠房及設備，(ii)無形資產，及(iii)使用權資產，分別約為人民幣37.5百萬元、人民幣44.0百萬元及人民幣82.4百萬元。我們預計由於業務持續擴張，我們的融資需求將增加。

概無保證運營產生的現金流量將能為我們未來運營及擴張計劃提供充足資金。另外，我們獲得充足外部融資的能力將取決於多項因素，如我們的財務表現及經營業績，以及其他非我們所能控制的因素，如全球及中國經濟情況、現行利率、適用中國法律法規、政府部門推行的緊縮貨幣及信貸政策。因此，我們無法向閣下保證，我們將能以商業上合理的利率維持充足的信貸融資，或者根本無法維持充足的信貸融資，或成功自其他渠道籌集資金，以支持我們的業務擴張。此外，成本及利息如有任何增加將催升我們的融資成本並減少我們的利差。倘我們無法以合理成本或合理條款獲得所需融資，或根本無法獲得融資，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。

此外，我們日後可能發行額外股本或債務證券以滿足我們的資金需求。銷售任何額外股本證券或可轉換為我們股本證券的證券將攤薄股東權益。任何額外債務亦將導致償債義務增加，且亦可能導致限制我們股東架構、業務或運營的契諾。倘我們因任何原因無法及時獲得相關替代資金資源，我們可能無法維持充足的營運資金及流動資金水平。

融資契諾條款施加的限制可能對我們的財務狀況造成不利影響。概無保證我們能履行融資安排下產生的責任。

我們與銀行、金融機構或其他貸方訂立各種融資協議，當中會對我們施加若干限制性條件，同時包括運營及財務契諾。相關契諾主要包括(其中包括)要求我們須就若干交易(如併購及分立)向貸款機構提供事先書面通知，在發生清算清盤等若干問題時通知彼等。如違反任何相關契諾可能導致違約事件並觸發融資方提前行使彼等權利，或導致其他現有及未償債項條款的交叉違約，從而增加我們的融資成本並影響我們債務再融資的能力。

風險因素

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，任何銀行、金融機構或其他貸方未對我們提出有關我們所訂任何融資協議的任何條款的違約索賠。然而，倘我們(i)無法履行相關協議下產生的責任；(ii)在未償款項到期時，通過從業務營運獲得的充足現金流量或通過處置我們的資產償還相關款項；或(iii)設法獲得第三方的進一步融資或條款更優的融資，相關銀行等金融機構或其他貸方可能有權提前融資的到期日或執行相關融資的擔保或抵押。倘發生提前或執行的情況，我們的流動資金、未來獲得融資的可能性、財務狀況、經營業績以及整體業務將受到重大不利影響。我們無法向閣下保證，我們將能繼續全面遵守相關限制性條件，或能以商業上可接受的條款對任何債務進行再融資或者根本無法再融資。如發生前述任何情況，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。

我們未必能調整業務以應對客戶喜好及市場需求的轉變，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務前景及持續的收入增長在很大程度上取決於我們挽留及擴大客戶基礎的能力。我們向客戶提供滿足其需求的服務及產品。然而，我們推出的這些業務未必對若干客戶有足夠吸引力。此外，市場慣例可能出現轉變，並導致消費者需求的服務及產品有別於我們能夠提供的產品。我們能否提供令人滿意的客戶體驗取決於多種因素，包括我們能否提供高效服務，我們能否繼續改進我們的業務以滿足不斷變化的客戶需求。我們無法向閣下保證我們的新業務能夠廣受歡迎。如不受歡迎，我們可能會招致財務損失及聲譽受損，而我們的經營業績可能會受到重大不利影響。倘我們未能持續推出新服務及產品、優化現有業務、或調整業務結構以迎合消費者喜好及市場需求的轉變，我們可能無法繼續吸引新客戶或維繫現有客戶基礎，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們的風險管理體系未必能夠有效地為我們業務所承受的各種固有風險提供全面保障或者降低此等風險。

我們已制定包含各類政策及程序的風險管理體系，以管理我們的財務及公司治理風險。另外，我們已就我們提供融資租賃業務及保理業務建立風險管理體系。詳情請參閱本文件「業務－風險管理」及「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃及保理業務風險管理」一節。

我們的風險管理政策及程序乃基於各類政府機構的法規及政策、行業慣例、我們的財務狀況及運營經驗。然而，我們的政策未必充分或有效管理所有未來風險或就未經識別或不可預測的風險提供保障，有關風險可能明顯於我們的內部評估及運營經驗所表明之風險。儘管我們不斷監控並審查風險管理體系的運作及表現，同時不時優化體系，以應對市場狀況及監管環境的變動，而其仍可能由於市場及監管狀況迅速變化而未能預測未來的風險。

風險因素

此外，我們所用的風險管理體系以及與內部批准、核查、授權及控制相關的協議未必能充分有效地減少我們在業務中所面臨的各種固有風險，如不可預見及未知的風險。我們根據我們業務運營的特徵及階段、市場行為趨勢及過去所發生情況的記錄設計風險管理體系以及我們的協議。因此，概無保證我們能適當找準、選出或預測我們日後可能面臨的各類風險及相關風險敞口的等級，這可能與我們所面臨的已經歷史數據及記錄證明的風險類型及等級有所不同。此外，概無保證上述風險管理體系將能發現及有效預防僱員、客戶、我們合作的整車銷售經銷商及其他第三方或業務合作夥伴的欺詐、違規、可疑交易或其他不當行為，或根本無法發現及作出有效預防。倘我們的風險管理體系以及與內部批准、核查、授權及控制相關的協議未能確認及識別相關風險，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們的業務依賴信息技術系統的正常運作及改進。倘我們的信息技術系統發生任何重大中斷，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務高度依賴我們的信息技術系統及時且安全地處理橫跨不同板塊的大量交易的能力。尤其是，我們的車聯網及數據服務高度依賴我們的信息技術系統。此外，我們的物流及供應鏈服務及我們所運輸商品的及時交付高度依賴我們有效地互通並管理物流流程及供應鏈各方面相關信息的能力。倘我們的信息技術系統由於與其他物流系統及供應鏈服務行業參與者的互通發生錯誤、病毒、未經授權存取、磨損、互聯網服務提供商的錯誤或其他因素而發生任何故障，則會對我們的經營業績造成重大不利影響。

我們的標準會計系統、辦公自動化系統及其他數據處理系統的正常運作對我們的業務、財務狀況及經營業績十分重要。我們營運及保持競爭力的能力在很大程度上有賴於我們維持信息技術系統的穩定運行及持續升級該等系統的能力。然而，我們一系列數據處理系統可能會由於非我們所能控制的事件而未能充分運作或不能使用該等系統（包括自供應商獲得許可的可能受到未經授權存取、計算機病毒、其他惡意代碼或黑客襲擊的軟件），這可能導致業務的重大延誤或者中斷、數據完整性的破壞及身份遭盜用，為此我們可能會承擔責任。

此外，儘管我們不時升級信息技術系統以滿足我們不斷變化的業務需求，但概無保證能在業務不中斷的情況下實施任何升級或調適，或我們的信息技術系統將繼續滿足我們不斷變化的業務需求。因此，我們現有的信息技術系統未必能夠及時有效地繼續滿足管理層需求及響應市場變化。此外，我們已設立備份系統及程序且並未遭遇任何對我們業務造成重大影響的故障，而支持我們信息技術系統的硬件或軟件如出現任

風險因素

何故障，則可能對我們的業務造成重大中斷或對我們的聲譽造成不利損害。我們亦可能在迅速地升級、開發及擴展我們的信息技術系統以滿足我們不斷增長的客戶基礎及業務產品時遇到困難。

我們可能須遵守有關保密性、私隱及數據保護的複雜且不斷變化的法律及法規。實際或涉嫌未能確保及保護客戶數據及資料的保密性及遵守隱私及數據保護法律法規可能令我們遭受處罰，對我們的聲譽有負面影響，並導致客戶不敢委聘我們提供服務，從而造成重大法律、財務及經營後果。

於正常業務過程中，我們可能定期收集、存儲、處理及傳輸客戶的數據及資料，以便我們提供合同規定我們應提供的業務產品。尤其是，我們車聯網及數據服務業務的成功有賴於我們收集、儲存、處理及傳輸商用車在使用我們產品及服務時所記錄數據的技術。我們提供業務產品時面臨安全收集、存儲、處理及傳輸保密數據及資料的挑戰。我們持有關於客戶的若干保密數據及資料，例如姓名、地址、聯繫資料及財務資料。我們亦需向業務合作夥伴、第三方供應商及其他方收集保密數據及資料。我們須根據中國法律收集及使用保密數據及資料，未經客戶同意不會披露或使用該等數據及資料。相關中國法律之詳情請參閱本文件「監管概覽－關於信息安全和個人信息保護的法規」一節。

我們依賴多項措施保障我們所獲得或存儲於系統的數據及資料的保密性。我們將於內部存儲收集的所有數據及資料，並保障資料免受未經授權的侵入。僅獲授權僱員可存取數據及資料，而該項授權乃視乎僱員工作需求而授出。我們亦監察僱員登入活動，並提示相關部門注意任何異常情況。我們亦依賴與業務合作夥伴及第三方供應商的合同，確保彼等將會妥當保護我們向其提供的保密數據及資料及彼等對向我們所提供的保密數據及資料已取得其客戶的同意。然而，我們系統中的保密數據及資料可能會因有意或無意的安全漏洞或疏忽錯誤而遭洩露。儘管我們努力保護保密數據及資料，倘我們、我們的業務合作夥伴或第三方供應商不恰當披露任何數據及資料，我們可能面臨客戶、政府機構或其他第三方提出的身份盜用索賠、相似欺詐索賠或其他濫用數據及資料的索賠。該等事件可能使我們面臨罰款及損失、有損我們的聲譽及令客戶對我們失去信任及信心，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

近年來，隱私及數據保護已成為全球政府部門日益關注的監管重點。尤其是在我們所有業務經營所在的中國，中國政府於過去數年制定了一系列有關個人資料保護的法律法規。在開展業務時，我們可能會接觸到客戶的若干數據，因此須遵守隱私及數據保護法律法規。

風險因素

於2021年12月28日，國家網信辦發佈《網絡安全審查辦法》，進一步重申並擴大了網絡安全審查的適用範圍。根據《網絡安全審查辦法》，倘互聯網平台運營者擁有超過一百萬名用戶的個人信息並擬「國外」上市，則必須接受網絡安全審查。於2021年11月14日，國家網信辦發佈條例草案，重申數據處理者須申請網絡安全審查的情況，包括（其中包括）(i)處理至少一百萬名用戶的個人信息的數據處理者申請「國外」上市；及(ii)數據處理者於香港上市會影響或可能影響國家安全。

我們已採取多項措施確保依法合規。有關我們確保數據隱私及保護的措施詳情，請參閱本文件「業務－信息技術－數據隱私及保護」一節。誠如我們的中國法律顧問所確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在所有重大方面遵守有關隱私及個人資料保護的適用中國法律及法規，而網絡安全、數據安全及個人資料保護的現有法律及法規將不會對我們的業務營運及在聯交所[編纂]造成重大不利影響。然而，中國及其他司法權區有關隱私及數據保護的法律法規通常複雜且不斷變化，其解釋及應用存在不確定性。因此，我們無法向閣下保證我們的隱私及數據保護措施根據適用法律及法規一直並將一直被視為充分。此外，我們的隱私及數據保護措施的完整性亦受到系統故障、中斷、不足、安全漏洞或網絡攻擊的影響。倘我們未能遵守當時適用法律及法規，或未能解決任何數據隱私及保護問題，有關實際或涉嫌未能遵守該等法律法規可能會損害我們的聲譽、阻止現有及潛在客戶使用我們的解決方案，並可能使我們面臨重大法律、財務及經營後果。

我們在客戶中間的商譽及聲譽對我們的業務成功十分重要。我們的品牌如有任何不利影響或我們無法維護我們的聲譽，則可能對我們的業務、財務狀況及經營業績以及業務整體造成重大不利影響。

我們的商譽及聲譽以及客戶對我們品牌的認知度是我們在市場上獲得成功的原因之一。維護及建立相關商譽、聲譽及認知度以及品牌知名度均需我們維持高水準的業務產品，並持續努力營銷、促銷及推廣。我們的品牌即我們的身份，且我們認為維持並提升我們的品牌形象有助於增加我們的客戶基礎及擴大我們的業務範圍。概無保證我們在營銷品牌及提升我們的商譽及聲譽方面的努力將能有所成效或取得有利成果。同樣，我們的品牌、商譽及聲譽可能受到負面宣傳或不必要公眾及媒體關注的影響，無論相關宣傳或關注是否真實。彼等可能以網絡發帖評論及其他媒體來源的形式出現，且我們無法向閣下保證未來將不會出現其他類型的負面宣傳。例如，倘我們的業務產品質量未達客戶預期，客戶可能在微信及微博等社交平台上散播負面評論。此外，倘我們的業務產品無法優於競爭對手的產品，我們品牌的市場認知度及客戶接受度將會下降。因此，倘我們不能提升我們的商譽及聲譽及推廣我們的品牌以擴大客戶基礎，則我們的業務潛力及前景可能受到負面影響。

風險因素

此外，第三方任何未經授權以彼等公司名稱或產品名牌使用我們的品牌、商標及其他相關知識產權的行為，會有損我們的品牌形象以及競爭優勢及業務。我們為發現有關我們知識產權的潛在侵權行為及為保護我們的品牌及商標而採取的措施可能並不充足。再者，在中國實施的知識產權法律充滿不確定性且多變。倘我們未能充分保護我們的品牌、商標及其他相關知識產權，則可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們可能無法使用我們租賃的若干物業，原因是其具有可影響我們租賃權益的瑕疵。

我們在從第三方租賃的物業上經營業務，部分物業具有瑕疵。有關該等物業的權屬瑕疵詳情，請參閱本文件「業務－物業」一節。

有關我們所佔物業的任何糾紛或索賠，包括涉及指控違法或未經授權使用該等物業的任何訴訟，會要求我們重新安置我們佔用該等物業的業務運營。倘我們的任何租賃因第三方或政府提出的質疑而遭終止或無法律效力，則我們將需物色替代物業並產生搬遷成本。任何搬遷均會干擾我們的運營並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成若干不利影響。此外，概無保證中國政府將不會修改或更改現有物業法律、規則或法規，要求其他批准、執照或許可證，或對我們取得或維持我們所用物業的相關所有權證書施加更加嚴格的規定。

於業績記錄期，我們可能因未遵守若干中國法律法規而遭受罰款及處罰。

根據相關中國法律法規，為了有效地繼續及維持我們的日常運營，我們必須遵守多項法定及監管規定。例如，中國僱主須為其僱員作出社保供款及住房公積金供款，且未能作出供款的實體可能會被責令限時糾正相關不合規事件並遭處罰或罰款。於業績記錄期，我們並未就部分中國僱員嚴格遵守必要的供款要求。有關不合規事件及所採取補救措施的詳情，請參閱本文件「業務－監管合規」一節。

概無保證我們將不會因該等不合規事件而被相關中國政府機關處罰或處以罰款或責令糾正該等不合規事件。尤其是，亦概無保證將不會有任何僱員因有關社保供款及住房公積金供款的不合規事件而投訴我們。任何該等處罰、責令或投訴或會損害我們的公司形象及可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

風險因素

即使我們已投購保單，我們的承保範圍仍可能不足以保護我們免遭全部潛在損失。

我們就物業（包括固定資產及倉庫及銷售單位的存貨）的損失及損害投保。我們亦為(i)在提供物流及供應鏈服務過程中的運輸車隊及交付的貨物，及(ii)我們的供應鏈金融服務項下的商用車投保。有關我們已投購保單的詳情，請參閱本文件「業務－保險」一節。然而，倘我們的物業、存貨、交付的貨物、商用車或其他資產出現任何重大未承保損害，或我們遭受責任索賠，則可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

此外，倘任一方在使用我們服務及／或產品時招致損害及／或遭受人身傷害，則我們亦面臨潛在產品責任及服務責任索賠。由於我們的服務及產品的固有特性，我們很難找到合適的保單或願意為我們服務及產品提供足夠承保範圍的承保人。倘第三方招致的損害及／或遭受的人身傷害乃因我們供應商或製造商作為第三方提供的服務不達標或產品有瑕疵而造成，我們將同時向該等各方提起索賠，以彌補終端用戶對我們提起的損害賠償。因此，相關責任實際上由最終負責損害及／或人身傷害的相關方承擔。然而，可能並非每個案例中均會發生該等責任轉移。倘我們未能令相關方承擔相應的責任，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。倘損害及／或人身傷害的責任在我們，我們將要對終端用戶提起的服務責任及產品責任索賠負責，這會導致不利媒體報道以及其他彌償或補償要求。倘針對我們的服務責任及／或產品責任的索賠成功，我們可能須終止服務及／或召回產品，整改造成損害及／或人身傷害的問題。在此情況下，我們將招致法律及其他經營成本，以解決索賠及其他不利指控以及整改潛在棘手問題。在此情況下，我們的品牌形象及聲譽將受損，且我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

倘我們無法實現未來業務計劃，我們的業務潛力及前景將受到限制。

市場及我們整體業務的當下情形、若干未來情形將會或將不會發生的假設以及我們業務不同發展階段所面臨的固有風險及不可預知性，構成我們制定未來業務計劃的依據。有關我們業務計劃的詳情，請參閱本文件「業務－業務戰略」一節。我們根據以下幾類假設制定業務計劃及預計未來增長：(i)我們獲得額外資金及融資資源的能力以及我們在有能力如此行事的同時減少獲得相關資金的成本；(ii)我們的銷售、宣傳及營銷計劃在不斷變化的市場上的效果；及(iii)未來對我們所有不同業務部門的需求增加。我們的業務潛力及前景須根據我們在業務計劃執行過程中可能面臨的全部不確定因素、所面臨的風險及困難而進行評估。我們根據任何假設制定的未來業務計劃屬不準確或錯誤，相關計劃將不會在促進及刺激業務發展時起到同等效果。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

風險因素

概無保證我們能留聘管理層團隊的重要成員及其他重要人員以及聘用及留聘我們所需的人才及專業人士。

我們的管理層團隊及其他重要人員對我們的成功貢獻極大。有關管理層團隊及其他重要人員的更多詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。然而，概無保證管理層團隊的成員及對我們成功至關重要的其他重要人員將選擇繼續與我們共創事業或堅守本職崗位，因為這些都是非我們所能控制的情形。僱傭終止可能影響我們的運營及我們執行能促進我們發展的業務計劃的能力。我們可能無法在合理可行的期間內找到具有可比經驗及類似才幹的可勝任同等職位的替代者，進而對我們的日常運營造成延誤及中斷。

此外，我們的商業成功有賴於我們能否聘請及留聘有才能的個人及專業人員加入我們能力出色及經驗豐富的團隊，該團隊負責管理及監督日常運營並制定未來業務計劃。相關個人及專業人員亦是市場上其他公司的目標，且概無保證我們可成功地招聘到具有所需經驗及專業知識的個人及專業人員並獲得彼等的服務。我們可能須向彼等提供激勵，如更有競爭性薪酬及福利，以此聘用及留聘該等人員。因此，概無保證我們的僱員薪酬待遇開支將不會受制於不可預見的增長。倘我們無法招聘及留聘相關個人及專業人員及倘僱員薪酬待遇開支呈指數級增加，則我們在市場的競爭力及我們業務的發展可能受到影響。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們未必能成功物色或獲得合適的收購目標或將新近收購的業務整合至我們的業務。

我們擬通過內生增長和策略性收購拓展我們的運營及市場。我們與其他企業競爭，其中許多企業擁有更雄厚的財務及其他資源，故於收購適當目標時，我們未必能在與該等企業的競爭中勝出。倘我們不能成功物色及獲得合適的收購目標，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

此外，因多方面原因，例如我們與被收購業務之間策略重點、地域覆蓋範圍及企業文化的差異以及難以留聘被收購業務的重要僱員，故整合新近收購的業務未必能成功。就整合管理或運營所遭致的任何延遲或困難可能導致管理層分散其在現有運營上的精力，而我們管理層重要戰略決策的延遲或延期可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。此外，我們無法向閣下保證，我們將能實現戰略收購的任何預期收益。

風險因素

與我們的行業有關的風險

商用車相關的行業乃我們業務的重中之重。倘中國的商用車普及度及日常使用率下滑，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們的業務板塊非常重視與商用車相關的行業，包含物流及供應鏈服務板塊、供應鏈金融服務板塊以及車聯網及數據服務板塊。

於最後實際可行日期，我們絕大部分收入來自其業務重點及與商用車及其相關行業有關的業務板塊。倘商用車需求減少、中國有關商用車使用的政府政策出現任何變動、或商用車普及度下滑、中國經濟衰退或下游行業低迷，導致中國的商用車使用率下滑，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。例如，截至2021年12月31日止年度，物流及供應鏈服務板塊產生的收入較截至2020年12月31日止年度有所減少，主要由於重型商用車的市場需求於去年經歷高增長後於2021年逐步下降，有關高速增長是因為中國第三階段車型分階段淘汰，中國第六階段排放標準分階段實施，以及新型基礎設施建設。此外，我們於2021年增加了採納中國第五階段機動車排放標準的商用車的存貨，但並未實現預期的高銷量，此乃由汽油及天然氣價格不斷上漲及重型商用車市場需求下降等一系列不受我們控制的因素造成。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－流動資產淨值」及「財務資料－流動資金及資本資源－存貨」等節。有關市場需求的下降於日後可能會繼續。

中國政府施加的行業標準變動可能限制商用車在中國的供應及導致需求減少，進而影響其他商用車相關服務及產品市場。

行業標準的變動，尤其是排放標準及燃油價格相關的法規會影響商用車相關服務及產品市場。例如，倘中國政府對在中國銷售的商用車實施並執行嚴格的燃油經濟性及排放標準，製造及分銷成本可能會上升，進而可能導致商用車的建議售價上漲以及客戶對商用車的需求下滑。再如，中國政府目前補貼汽油及柴油零售價格，並可能因(其中包括)全球原油價格的變動及有意限制車流量及污染問題等因素而調整國內燃油價格。燃油價格波動已導致中國燃油需求水平發生變化。中國不同地區燃油成本與供應之間的差異導致中國燃油成本愈來愈難以預測。倘中國對燃油的需求增加，可能出現燃油短缺或價格上漲。客戶可能轉而使用更節能的商用車。

風險因素

概無保證中國政府將不會出台或公佈更嚴格的行業標準以加強環保，以及實施更嚴格的燃油經濟性及排放標準，或施加額外限制。任何該等措施均可能導致我們的多個業務板塊的業績下滑，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們經營所在行業受到監管，且倘我們未能遵守適用法律法規，或及時獲得或持有必要的批准、牌照及許可證，我們的業務可能受到不利影響。

我們經營所在行業受到監管，且我們須遵守我們所經營業務服務的適用法律、規則及法規。同時，我們亦須持有業務所需的各種牌照、許可證及批文，包括但不限於物流及供應鏈服務板塊的道路運輸許可及車聯網及數據服務板塊的增值電信業務經營許可。有關詳情，請參閱本文件「業務－牌照、許可證及批文」一節。如未能遵守適用法律、規則或法規，及／或獲得或續簽牌照、許可證及批准或會中斷我們的運營且中國政府對我們施加的任何罰款或其他處罰或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

倘法律及監管框架發生不可預知的變動，則可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

中國的法律及監管框架受中國政府不時提出的變動所影響。我們的業務活動可能受諸多部門在各種規則、法令、指導方針、指令、行政決定、法規、法律及任何其他規範性文件的說明、解釋、應用、履行、執行、實施及管理上的監管權、酌情決定權及管轄權的影響。特別是，我們的融資租賃業務及保理業務受與此等於中國的業務有關的規則、法規及法律約束。倘任何相關規則、法規及法律被修改、改變或修訂，或倘頒佈的規則、法規及法律更加嚴格，則我們可能無法及時應對並適應相關變動。此外，倘我們未遵守上述任何法律或監管規定，我們可能遭受處罰、罰款、制裁、限制以及其他懲罰行動，如停業、吊銷營業牌照及其他許可證及批准等。倘於業績記錄期，我們與任何客戶及／或債務人因我們業務活動及交易的有效性發生爭議，或倘法律及監管框架發生變動（例如頒佈並實施我們須遵守的更加嚴苛的規則及法規），則我們可能須對我們的業務運營作出若干調整，確保合規。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

我們開展業務活動的商業環境競爭愈發激烈。

我們開展各種業務活動的商業環境競爭愈發激烈。我們無法保證，我們能維持優於其他市場參與者的競爭優勢或充分完整地實現並實施我們的業務計劃、策略及潛力。由於我們涉獵的業務之廣，這使得我們面臨眾多市場參與者的競爭，例如物流及供應鏈服務提供商、銷售網點、商業銀行、金融機構及信息技術解決方案提供商。該

風險因素

等市場參與者帶來的激烈競爭可能導致我們開展業務所在的行業發生變動，包括迫於壓力按較低價格提供同等質量的服務、競爭對手通過併購實現增長、推廣並提供創新且新穎的業務產品，以及營銷與宣傳策略愈發激進。因此，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。

我們現有及潛在競爭對手可供支配的金融、技術、員工及營銷資源更廣泛且更多，以致彼等可開展業務並成功助力其實現業務及盈利目標。因此，彼等可更加頻繁地提供新的業務產品並且對市場趨勢與變化及客戶需求的反應更加積極主動，這將增加彼等吸引新客戶並加強現有客戶關係的能力。因此，我們將處於劣勢且我們的業務、財務狀況及經營業績將受到重大不利影響。

與在中國經營業務有關的風險

中國的經濟、政治及社會狀況以及政府政策的變動均會對我們的業務、財務狀況及經營業績及前景造成重大不利影響。

我們在中國開展大部分業務及運營，且我們所有重大資產均位於中國。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績受中國經濟、政治及社會情況的發展情況所影響。中國的經濟與大多數發達國家的經濟在多方面存有差異，包括但不限於經濟結構、政府參與的程度、經濟的發展程度、增長率、外匯管制及資源分配。

由於該等差異性，倘中國經濟與該等發達國家經濟類似，我們的業務可能不會按同等方式或同等速率實現發展。儘管中國經濟已從計劃經濟轉型為更為市場化經濟，但中國政府繼續通過施加政府法規及行業政策實行對經濟發展的管控。此外，儘管已實施該等改革，但中國政治與社會情況、法律、法規、政策及與其他國家的關係出現任何變動，會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成不利影響。

中國政府有權實施影響中國經濟的宏觀經濟措施且繼續通過分配資源、管控外匯及外幣付款、出台貨幣政策及向若干行業及實體提供有利優惠，當中包括降低中國人民銀行的法定存款準備金率及下調基準利率，實現對中國經濟增長及發展的管控。中國政府為刺激經濟增長而採用的各種宏觀經濟措施可能對維持中國經濟目前的增長不會如預期奏效。此外，倘任何宏觀經濟措施減少整體人口可支配收入，則相關措施可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

此外，中國政府採用的各種經濟政策及市場化改革均較新穎且史無前例，日後有待改善或調整。相關改善或調整未必符合我們的業務利益且可能對我們的業務發展及運營造成負面影響。該等經濟政策及中國政府採用的其他政策可能導致中國的經濟活動及業務交易整體減少，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成負面影響。

儘管按近年來的國內生產總值增速計，中國為世界增長最快速的經濟體之一，但中國未必能維持歷史增長率。此外，影響中國經濟前景的因素有很多，包括(i)中國各地區以及中國各行業或業務部門的經濟增長不均衡；(ii)整體不利經濟環境，如中美貿易戰的緊張及威脅氛圍；(iii)中國資本市場的動盪；(iv)可獲得的信貸及融資以及相關成本；及(v)其他流動性、通脹、地緣政治及失業問題。倘中國宏觀經濟的增長速率下降，我們可能不再有能力招攬客戶，將利率成本維持在同等水平或獲得同等程度的信貸及融資。中國經濟放緩會對中國商用車市場造成重大不利影響，進而影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

我們面臨全球經濟下滑可能會對中國經濟及我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響的風險。

我們於業績記錄期的大部分收入均來自我們在中國的業務。而中國經濟的任何重大下滑會對我們造成重大不利影響。全球資本及信貸市場近期經歷了極端波動及中斷。對通貨膨脹或通貨緊縮、能源成本、地緣政治問題、信貸發放及成本等擔憂，及投資者對有關多個國家主權債務的持續擔憂等造成市場波動的空前水平，及對未來全球經濟與資本及消費市場的期望降低。該等因素連同石油價格波動、業務活動及消費信心下降以及失業增加，快速導致經濟放緩及潛在的全球經濟衰退。該等事件導致中國經濟放緩，而其放緩可能令市場對我們業務的需求受到不利影響且會導致：

- 難以精準預測市場對我們業務產品的需求；
- 加劇與我們提供類似業務產品的價格競爭；
- 消費者對我們業務產品的需求大幅減少，進而令我們的收入及利潤率減少；
- 存貨堆積及陳舊的風險；
- 客戶出現資不抵債或信貸困難，此可限制彼等支付我們業務產品的能力；及
- 業務合作夥伴出現資不抵債或信貸困難，此可使貨物供應中斷或增加我們的存貨成本。

風險因素

中國法律體系的不確定因素或對我們有重大不利影響。H股持有人可能無法根據中國《公司法》或香港監管規定順利在中國行使其股東權利。

我們根據中國法律成立。我們在中國開展大部分業務，且受中國法律、規則及法規的規管。中國法律制度是基於成文法規的民法體系，而法院以往的判決僅可援引作為參考。此外，中國成文法規通常以原則為導向，且需要執法機構對進一步適用和執行該等法律作出詳細解釋。自1979年以來，中國政府已就外商投資、公司組織及管治、商業、稅務及貿易等經濟事務頒佈法律、規則及法規，旨在發展全面的商業法律體系。然而，由於該等法律及法規會因經濟及其他狀況不斷變動而演變，同時由於已公佈的案例數量有限且其並無約束力，故任何中國法律、規則及法規的具體詮釋可能不明確。因此，中國法律體系對閣下的法律保障（包括與解決因公司組織章程細則和公司股份轉讓引起的爭議相關的法律保障）可能有限。

我們的組織章程細則載有關於爭議解決的規定。詳情請參閱本文件「附錄五－組織章程細則概要」一節。通常，申請人可根據其適用規則選擇向中國國際經濟貿易仲裁委員會或香港國際仲裁中心提交爭議申請。按照《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》，依照《中華人民共和國仲裁法》（主席令第七十六號）由中國仲裁機關做出的裁決可由香港法院承認並執行。我們的組織章程細則進一步規定，任何仲裁裁決將為最終裁決，及不可推翻對各方均有約束力。依照《香港仲裁條例》作出的香港仲裁裁決可由中國法院承認並執行，但須滿足若干中國法律規定。然而，就我們所知，概無任何H股持有人在中國提起訴訟，以執行仲裁裁決，而我們亦無法保證任何H股持有人在中國提起執行香港仲裁裁決的訴訟結果有利於H股持有人。此外，就我們所知，概無H股持有人根據任何中國發行人的組織章程細則或中國《公司法》在中國公佈任何有關其權利的司法執行報告書。另外，適用於境外上市公司的中國法律、規則及法規並無區分中小股東及控股股東的權利及保障，而我們的中小股東未必享有與根據若干司法管轄區法律註冊成立公司所提供的相同的保障。

閣下送達法律程序文件及執行針對我們或我們居於中國的董事、監事或高級管理層的判決時可能遭遇困境。

我們根據中國法律成立且我們的資產位於中國。此外，我們的董事、監事及高級管理層居於中國，而且我們董事、監事及高級管理層的絕大部分資產可能位於中國。因此，在中國以外的其他地方未必能向我們大多數董事、監事及高級管理層送達法律程序文件。此外，中國並未與美國、英國、日本和其他大多數國家簽訂相互執行法院

風險因素

判決的條約。此外，香港未與美國訂立相互執行判決的安排。因此，在美國法院和任何上述司法管轄區內法院就不受具有約束力仲裁條款所規限的任何事宜所作的判決，可能難以或無法在中國或香港獲認可和執行。

於2006年7月14日，香港與中國訂立《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》（「**2006年安排**」），據此，持有香港法院最終法庭判決的一方如根據書面管轄協議在民商案件中要求獲付錢款，則可在中國申請承認及執行有關判決。同樣，持有中國法庭最終判決的一方如根據書面管轄協議在民商案件中要求獲付錢款，則可在香港申請承認及執行有關判決。書面管轄協議指雙方當事人在2006年安排生效日期後訂立的任何書面協議，當中明確指定香港法院或中國內地法院對爭議具有唯一司法管轄權。因此，如果爭議雙方未同意訂立書面管轄協議，便不可能在中國執行香港法院的判決。儘管2006年安排自2008年8月1日開始生效，但根據2006年安排提起的任何訴訟的結果及有效性仍具有不確定性。

於2019年1月18日，香港與中國訂立《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》（「**2019年安排**」）。2019年安排生效後應取代2006年安排，目標為就香港及中國法院在更大範圍的民商事案件判決相互認可和執行方面做出進一步確定及明確。倘雙方當事人於2019年安排生效日期之前並未訂立書面管轄協議，則當事人將能夠根據2019年安排向香港高等法院或中國相關法院申請確認並執行具有法律效力的民商事案件判決。2006年安排將繼續適用於雙方當事人在2019年安排生效日期之前訂立的書面管轄協議。然而，儘管2019年安排已訂立，其生效日期將於(i)香港地方立法執行2019年安排且香港相關程序完成；及(ii)中國最高人民法院公佈司法解釋後公佈。因此，2019年安排的具體生效日期以及根據2019年安排申請確認及執行判決的適用性、結果及有效性仍具有不確定性。

此外，我們的H股在香港聯交所[編纂]將受《上市規則》及收購守則監管。H股持有人將不得做出違反《上市規則》的行為，且必須依賴香港聯交所或證監會執行其規則。然而，《上市規則》及收購守則不具有法律效力，且僅規定了在香港進行收購和合併交易以及股份回購時認為是可接受的商業行為標準。

風險因素

我們H股的國外個人持有人將須繳納中國稅項，如我們派付的股息及出售我們H股股份獲得的利潤。

根據現行中國稅務法律、法規、規則及法定公文，名列本公司H股股東名冊的非中國居民的H股個人持有人（「非中國居民個人持有人」）須就出售我們H股獲得的利潤及自我們收取的股息繳納中國個人所得稅。按照國家稅務總局2011年6月28日發佈的《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》（國稅函[2011]348號），對於中國註冊成立的非外資企業所發行H股的非中國居民個人持有人而言，其所獲股息的適用稅率為5.0%至20.0%（一般為10.0%），這取決於中國與非中國居民的H股個人持有人所屬司法管轄區是否有訂立任何適用稅收協定。如果個人股東所屬國家未與中國訂立稅收協定，則其股息收入一般按20.0%的稅率繳納所得稅。我們派付股息須按適用稅率（如果本公司了解相關個人股東身份和該股東所適用的稅率，稅率可能會高於10.0%）預扣。此外，根據《中華人民共和國個人所得稅法》（主席令第九號）和《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》（國務院令第707號），轉讓財產所得收入須根據《個人所得稅法》按20.0%稅率徵收稅項，除非相關款項獲國務院財政機關的特別免稅，或者獲適用個人稅項協定或安排的減稅或免稅。我們有責任預扣相關款項並代非居民個人支付相關款項作為股息款項的應繳稅項。然而，根據財政部及國家稅務總局於1998年3月30日頒佈的《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），對個人轉讓上市公司股票取得的所得繼續暫免徵收個人所得稅。據我們所知，根據於2015年4月1日簽訂並於2015年12月29日生效的《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》第四議定書的規定，就於交易所買賣[編纂]的利潤而言，香港投資者無須在中國繳付個人所得稅。然而，截至最後實際可行日期，我們了解到，若其他司法管轄區的非居民個人未獲任何稅收協定或安排免徵相關稅項，對於其是否須就買賣H股所得在中國繳納個人所得稅問題，中國未有明確適用的相關稅務規則、法規及法律及彼等作出的明確說明和解釋。據我們所知，截至最後實際可行日期，中國稅務機構實際上尚未就該等所得尋求徵收個人所得稅。如該等稅項於未來徵收，該等個人持有人投資於[編纂]的價值可能受到重大不利影響。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》（主席令第23號）及其實施條例，非中國居民企業（即在中國境內未設立場所的，或者雖設立場所，但取得的所得與其所設場所沒有實際聯繫）一般須就來自中國的收入（包括自中國公司收取的股息和處置中國企業股

風險因素

權所得收益)繳納20.0%的企業所得稅，可按照中國與非中國居民企業所屬司法管轄區訂立的任何特別安排或適用協議予以減免。根據國家稅務總局於2008年11月6日頒佈的《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》(國稅函[2008]897號)，我們擬就應付非中國居民企業H股持有人(包括[編纂])的股息按10.0%稅率預扣稅項。有權根據適用所得稅協定或安排按減免後稅率繳納稅項的非中國居民企業將須向中國稅務部門提交申請，以退回超出適用協定稅率的預扣金額，而有關退款將須待中國稅務部門批准後支付。據我們所知，截至最後實際可行日期，我們並無知曉任何有關非居民企業H股持有人[編纂]所得徵稅的具體規則。

相關中國部門未對中國稅法作出絕對明確的說明、解釋及應用。同時概無保證相關中國稅務規則、法規、法律及法定公文未來將不會發生改變或變動。倘相關改變及變動對閣下權益不利，閣下對[編纂]的投資可能受到重大不利影響。

政府對貨幣兌換的管制可能對閣下投資的價值造成重大不利影響。例如，中國有關貨幣兌換的規則、法規及法律以及人民幣匯率的升跌可能對我們向H股股東派付股息的能力造成重大不利影響。

我們的收入以人民幣計值，人民幣也是我們的申報貨幣。人民幣不能自由兌換成外幣。我們部分現金可能須兌換為其他貨幣以滿足我們的外匯需求並履行我們於各種安排、合同及協議下的付款及現金流量義務，包括以現金派付我們H股的已宣派股息。根據中國現有的外匯管治條例，本次[編纂]完成後，我們通過遵守特定程序要求，將可經由經常項目交易以外幣派付股息，而毋須事先得到國家外匯管理局的批准。

根據中國現行有關貨幣兌換及管治的規則、法規及法律，[編纂]完成後，倘我們確實遵守若干程序，則我們將獲准以非人民幣貨幣宣派並派付股息，而無需事先得到國家外匯管理局的批准。然而，倘若未來中國政府酌情對我們的經常項目交易的外幣存取實行限制或在若干情形下，不時全權酌情控制並限制外幣兌換或與資本賬目交易有關的外匯轉換，我們可能無法以外幣向我們H股持有人派付股息。中國資本賬目的外匯交易仍然不能自由轉換，並需要國家外匯管理局的批准。該等限制可能影響我們通過股權融資或其他資本活動獲得外幣的能力。此外，[編纂]預期會以人民幣以外的貨幣存於海外，直至我們從相關中國政府部門獲得必要的批准，將該等[編纂]轉換成在岸人民幣。倘若該等[編纂]不能及時轉換成在岸人民幣，鑒於我們不能將該等[編纂]用於人民幣計值的在岸資產或將其用於需使用人民幣的在岸用途，則我們有效利用該等[編纂]的能力可能會受影響，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績可能造成不利影響。

風險因素

人民幣及其他貨幣的幣值會不時升跌。該等波動受多項因素影響，如與中國及其他國家外匯有關的社會政治及經濟狀況以及貨幣與財政政策的變動。鑒於外匯市場持續發展且人民幣持續自由化且國際化，中國政府可能將對現行外匯及外幣法律及監管框架作出改革。由於我們所有收入均以人民幣計值且[編纂]所得資金將以港元計值，而人民幣、港元及任何其他貨幣的幣值波動可能導致我們的資產及[編纂]所得資金價值增加及減少且對我們H股的價值及有關H股的應付股息造成正面或負面影響。此外，我們使用有限措施及手段，以合理成本對沖、減少或管理我們所面臨的外幣兌換風險。概無保證，我們能對沖、減少或管理與我們以任何外幣計值之資產有關的貨幣風險。此外，根據中國現行法律，我們須獲國家外匯管理局的批准方能將大量外幣轉換為人民幣。上述任何及全部因素可能對我們的財務表現及經營業績造成重大不利影響。

日後人民幣幣值波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。

我們所有的收入及開支均以不可自由兌換為其他貨幣的人民幣計值。人民幣兌美元及其他貨幣的匯率會有所波動，並受(其中包括)中國和國際政治經濟狀況以及中國政府的財務與貨幣政策所影響。自1994年起，人民幣一直按中國人民銀行每天設定的匯率兌換成外幣(包括港元及美元)，該匯率是根據前一個營業日的銀行同業外匯市場匯率和全球金融市場匯率確定。1994年至2005年7月20日期間，人民幣兌美元的官方匯率相對穩定。2005年7月21日，中國政府採用管理更為靈活的浮動匯率制度，容許人民幣幣值在基於市場供求和參考一籃子貨幣確定的規管範圍內浮動。2010年6月19日，中國人民銀行宣佈中國政府將改革人民幣匯率制度，增加匯率靈活性。2012年4月，中國人民銀行將銀行間即期外匯市場的人民幣兌美元交易價波動區間擴大至中間價上下1.0%。2014年3月，中國人民銀行進一步將銀行間即期外匯市場的人民幣兌美元交易價波動區間擴大至中間價上下2.0%。在採用更為靈活的貨幣政策方面，中國政府仍承受相當大的國際壓力，可能導致人民幣兌其他貨幣進一步升值或貶值，且無法保證人民幣兌其他貨幣日後不會大幅升值或貶值。

[編纂]將以港元收取。因此，人民幣兌港元或任何其他外幣升值可能會使[編纂]貶值。反之，人民幣貶值可能會對任何以外幣計值的H股股票價值及應付H股股息價值造成不利影響。我們目前並未就減輕外匯風險而訂立任何對沖交易。因此，人民幣兌外幣的任何大幅升值都可能使我們以外幣計值的收入和資產縮水。

風險因素

股息的派付受中國法律限制。

根據中國法律，股息只可從可供分配利潤中撥付。可供分配利潤指根據中國公認會計準則或國際財務報告準則確定的稅後利潤（以較低者為準），根據相關規定減去任何收回的累計虧損和我們須提取的法定公積金撥備、任意公積金及一般風險準備金。因此，即使我們的財務報表可能表明我們獲利，我們未必有任何或足夠的可供分派利潤向我們的股東分派股息。於任何既定年度未分派的任何可供分派利潤可能會被留存，並於其後年度可供分派。

此外，由於根據中國公認會計準則計算可分派利潤與根據國際財務報告準則計算在若干方面有所不同，故此我們的營運附屬公司可能並無根據中國公認會計準則釐定的可分派利潤，即使其根據國際財務報告準則釐定產生年內溢利，反之亦然。因此，我們可能無法從附屬公司獲得足夠的分派。倘營運附屬公司未能向我們派付股息，可能會對我們的現金流量及日後向股東派付股息的能力產生負面影響，包括財務報表顯示我們的業務已賺取利潤的期間。

於業績記錄期，有關差異主要是中國公認會計準則與國際財務報告準則對安全資金的撥付及使用的會計處理差異，有關差異並不顯著，請參閱本文件「附錄一—會計師報告」附註30(c)。

與[編纂]有關的風險

我們的H股過往並無[編纂]，而H股的流通量和[編纂]可能出現波動。

在[編纂]前，我們的H股並無公開市場。我們H股的[編纂]須經我們與[編纂]代表（為其本身及代表[編纂]）磋商後確定，而[編纂]可能與H股在[編纂]後的[編纂]有顯著區別。我們已申請H股在香港聯交所[編纂]。然而，在香港聯交所[編纂]並不保證H股會形成交投活躍和流通的[編纂]，而即使形成，也不能保證在[編纂]後維持不變或H股的[編纂]在[編纂]後不會下跌。倘在[編纂]後，H股並無形成交投[編纂]，我們H股的價值、[編纂]及流動性將受到重大不利影響。此外，H股的初步[編纂]將由[編纂]（為其本身及代表[編纂]）與我們協定。因此，初步[編纂]並非H股在[編纂]完成後的[編纂]或價值的指示。此外，H股的[編纂]及[編纂]可能有所波動。以下因素可能影響我們H股的[編纂]及[編纂]：

- 我們的經營表現及收入的實際或預期波動；
- 行業及證券分析師發佈的有關我們的大量研究報告及該等分析師對我們H股的潛在下調評級；
- 財務分析師的盈利估計或推薦意見的變動；

風險因素

- 有關我們或競爭對手招募或流失重要僱員的新聞；
- 業內有關競爭力的發展、收購或戰略聯盟的重要資料；
- 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；
- 其他公司及行業的經營和股價表現及超出我們控制範圍的其他事件或因素；及
- 我們發行在外的H股的禁售期或其他轉讓限制的解除或我們或其他股東出售或預期出售H股。

此外，證券市場不時經歷大幅價格和成交量波動，而該等波動與市場內相關公司的經營表現可能無關或並無直接關係。該等市場和行業的波動可能對H股的[編纂]和[編纂]造成重大不利影響。

我們的控股股東可對我們施加重大影響力且可令我們的行事方式可能不符合我們中小股東的最佳利益。

於[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且[編纂]為[編纂]港元，即指示性[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），控股股東將合共實益擁有我們已發行股份的約[編纂]%。受我們的組織章程細則及適用法律法規所規限，控股股東將繼續有能力通過控制董事會構成、決定派付股息的時間及金額、批准重大企業交易（包括併購）、批准我們的年度預算及採取需要我們股東批准的其他行動，對我們的管理、政策及業務施加控制性影響力。我們無法保證，控股股東的權益必定會符合我們股東的整體利益，及所有權集中亦可能具有延誤、推遲或妨礙本公司控制權發生變化的影響，這會對我們的業務及增長前景造成重大不利影響。

[編纂]中提呈發售的我們的[編纂]的定價與交易相隔數個營業日。交易開始時我們的[編纂]的市價可能低於[編纂]。

我們H股的[編纂]將於[編纂]釐定。然而，我們的H股在交付後方會在香港聯交所開始[編纂]，而交付日期預期為[編纂]後數個營業日。我們的[編纂]在交付前將不會在香港聯交所開始[編纂]，且預期H股定價／截止辦理申請登記與開始買賣之間存在相當大的時間間隔。此外，[編纂]申請將會自[編纂]開始至[編纂]截止，較一般市場慣例[編纂]日長。投資者可能無法在開始買賣前出售或以其他方式買賣我們的[編纂]，因此，我們的[編纂]持有人面臨因出售至開始[編纂]期間可能出現的不利市況或其他不利

風險因素

事態發展而導致[編纂]價格在開始買賣前[編纂]的風險。因此，投資者在此期間內可能無法出售或以其他方式買賣我們的[編纂]。因此，股東須承受買賣開始時H股價格可能因於出售至[編纂]開始期間可能出現的不利市況或其他不利事態發展而低於[編纂]的風險。

股份日後在公開市場大量出售或預期大量出售可能對H股當時[編纂]和我們日後籌集額外資金的能力造成重大不利影響，同時可能攤薄閣下的持股比例。

我們的H股或與H股相關的其他證券日後在公開市場大量出售，或發行新H股或其他證券，或預期發生上述出售或發行事宜均可能導致我們的H股[編纂]下跌。證券日後大量出售、預計大量出售或預期大量出售（包括任何未來發售）亦會對我們將來按有利價格及條款籌集資金的能力造成重大不利影響。再者，我們股東的持股比例可能會在本公司未來[編纂]中[編纂]或出售額外股本或股本掛鈎證券時被攤薄。如果我們並非按比例向現有股東發行新股本或股本掛鈎證券來籌集額外的資金，該等股東的持股比例可能會減少，而該等新證券可能較H股具有優先的權利和特權。

待獲得中國證監會或國務院授權的證券審批機構以及香港聯交所的批准後，內資股持有人可轉換其內資股為H股，且該等股份可在香港聯交所[編纂]。轉換該等股份以及經轉換股份在海外證券交易所（包括香港聯交所）[編纂]毋須經類別股東表決。日後經轉換股份的銷售或預期銷售可能會對我們H股的[編纂]造成重大不利影響。

[編纂]完成後，所有由我們控股股東持有的股份在一段時間內將受到法定銷售限制。有關詳情，請參閱本文件「股本－轉讓於[編纂]前發行的股份」一節。倘上述限制失效或獲豁免或遭違反，股份日後大量出售或預期大量出售會對我們H股的[編纂]和我們未來籌資能力造成重大不利影響。

經中國有關政府機構批准後，內資股持有人可向境外投資者轉讓其內資股，而該等已轉讓的股份可以在境外證券交易所[編纂]。在境外證券交易所[編纂]任何已轉讓股份須遵守有關證券交易所的規則、法規和規定。已轉讓股份在境外證券交易所[編纂]毋須經類別股東表決。因此，當獲得所需批准以及適用於股份轉讓的合同約定及／或法律規定的股份轉讓禁售期到期後，內資股持有人可向境外投資者轉讓其內資股，且有關股份在符合香港聯交所的規則、法規和規定的前提下，可以作為H股在香港聯交所[編纂]。這會進一步增加我們的H股在市場上的供應，從而對我們H股的[編纂]造成重大不利影響。

風險因素

香港聯交所可能撤回其已授出的遵守《上市規則》的若干規定的豁免，或對該等豁免施加若干條件，使我們及我們的股東承擔額外的法律及合規責任。

我們已申請且香港聯交所已授出嚴格遵守《上市規則》的若干豁免。有關詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守《上市規則》」一節。概無保證香港聯交所將不會撤回任何該等已授出的豁免或對任何該等豁免施加若干條件。如任何該等豁免被撤回或須受若干條件所規限，我們可能須承擔額外的合規責任，招致額外的合規成本並面臨多個司法管轄區合規事宜產生的不確定因素，上述所有因素均會對我們和我們的股東造成重大不利影響。

過往宣派及分派的股息未必代表未來的股息派付，且概無保證我們日後是否及何時派付股息。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們派付的股息總額分別約為人民幣63.0百萬元、人民幣336.4百萬元及人民幣68.0百萬元。過往期間派付的股息未必代表未來的股息派付。我們派付股息的能力將取決於能否產生充足盈利。分派股息應由董事會酌情制定，且須獲得股東批准。將由董事會基於若干因素作出宣派或派付任何股息以及股息金額的決定，該等因素包括但不限於我們的經營業績、現金流量及中國公認會計準則、國際財務報告準則、組織章程細則所釐定的財務狀況、資本充足水平、經營及資本支出要求以及可供分派利潤、中國《公司法》、市況、我們的戰略規劃和業務發展前景、合約限制及義務、稅項、監管限制及董事會不時就有關宣派或中止派付股息而釐定的其他因素。因此，概無保證我們日後是否、何時以及以何種方式派付股息。我們過往宣派及分派股息的能力未必代表我們未來如此行事的能力，亦不代表我們未來的財務表現或我們未來將宣派或分派的股息金額。鑒於上述任何限制，我們於未來可能不會派付股息。有關詳情，請參閱本文件「財務資料－股息政策」一節。

我們對[編纂]用途有重大酌情權，閣下未必認同我們使用[編纂]的方式。

管理層使用[編纂]的方式未必會得到閣下認同或不會給股東帶來豐厚的回報。我們擬將[編纂]用以支持業務擴張。有關[編纂]的詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。閣下將資金委託予我們的管理層，因而對於我們[編纂]的具體使用，閣下須倚賴我們管理層所作的判斷。

風險因素

閣下應細閱整份文件，我們敦請閣下務必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。

本文件刊發前，或在本文件日期後但[編纂]完成前，已有及可能會有報章和媒體對我們和[編纂]作出有關報道，當中載有及可能載有(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。我們並無授權報章或媒體披露任何有關資料，也不會就有關報章或其他媒體報道的準確性或完整性負責。我們不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、完整性或可靠性做出任何聲明。如果有關陳述與本文件所載資料不一致或矛盾，我們概不就有關陳述承擔任何責任。因此，有意[編纂]務請僅按照本文件所載資料做出投資決定，而不應依賴任何其他資料。

閣下決定[編纂]H股時，應僅依賴本文件、[編纂]和我們在香港作出的任何正式公告所載的資料。我們不會就任何報章或其他媒體所報道資料的準確性或完整性，或該等報章或其他媒體就H股、[編纂]或我們發表的任何預測、觀點或意見是否中肯或適當承擔責任。我們概不會就該等數據或刊物的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，決定是否投資我們的[編纂]時，有意[編纂]不應依賴任何該等資料、報道或刊物。如果閣下申請購買[編纂]的[編纂]，閣下將被視為已同意不依賴並非本文件和[編纂]所載的任何資料。

概無保證從官方或獨立第三方獲得的若干有關中國、香港及本文件所載有關彼等經濟及金融行業的若干事實、預測及統計數據的準確性或完整性。

於本文件中，我們已從中國及其他政府機構、行業協會、獨立研究機構或其他第三方來源提供的資料中獲得若干有關中國、中國經濟及我們經營所在行業(包括我們的市場份額資料)的事實、預測及其他統計資料，上述來源可信可靠。然而，概無保證相關來源及資源的可靠性、準確性、精確性、完整性、有效性或可比性。儘管我們以合理審慎的態度對資料進行轉載，但相關事實陳述、預計、預測、統計資料及財務資料未經我們或[編纂]的任何關聯方獨立審查、核證或確認且可能與其他來源的資料有衝突，或可能不完整、不準確或過時。我們以合理審慎的態度報告、轉載及摘錄相關來源的資料。然而，我們如此行事的流程或方法可能有錯或有缺陷且我們如此行事的慣例可能不同於市場標準慣例。由於上述原因及一系列未知的因素，相關事實陳述、預計、預測、統計資料及財務資料可能不可靠、不準確、不精確、不完整或無效，或可能無法與其他經濟體的事實、預計、預測、統計資料及財務資料作期間對比。因此，

風險因素

我們無法向閣下保證相關事實、預測及統計資料的準確性及可靠性，這可能與境內或境外編製的其他資料不一致，且可能不完整或過時。由於收集方法可能有缺陷或不奏效，或所發佈的資料與市場慣例之間有差異和其他問題，本文件中的統計資料可能不準確或無法與其他經濟體公佈的統計資料相比較，因此閣下不應過度依賴該等統計資料。此外，我們也無法向閣下保證在其他地方出現的類似統計資料，其陳述或編製方式是相同的，或具有同等準確性。因此，閣下不應過度依賴該等事實、預測或統計資料，且應就相關資料徵詢專業意見。

豁免嚴格遵守《上市規則》

為籌備[編纂]，我們已尋求以下豁免嚴格遵守《上市規則》的若干條文。

持續關連交易

我們已且預期將繼續訂立若干交易，而根據《上市規則》，該等交易將於[編纂]之後構成不獲豁免的持續關連交易。我們已就該等不獲豁免的持續關連交易向香港聯交所申請，並已獲得香港聯交所批准，豁免我們嚴格遵守《上市規則》第14A章的若干規定。進一步詳情請參閱本文件「關連交易」一節。

管理層常駐香港

根據《上市規則》第8.12條，所有申請以香港聯交所作為主要[編纂]地的申請人須有足夠的管理層人員常駐香港。其一般是指該申請人至少須有兩名執行董事通常居於香港。

我們的業務經營主要位於中國，且我們大多數資產亦位於中國。我們的執行董事常駐中國，原因是董事會認為，執行董事常駐於我們主要業務經營所在地能夠更加有效及高效地經營我們的業務。因此，我們並未且於可預見的將來亦不會保持管理層常駐於香港。

相應地，根據《上市規則》第19A.15條，我們已向香港聯交所申請，且香港聯交所已批准，豁免我們嚴格遵守《上市規則》第8.12條的規定，但前提是我們須實施下列安排：

- (i). 我們已根據《上市規則》第3.05條委任王潤梁先生及麥寶文女士（「麥女士」）為授權代表。彼等將充當我們與香港聯交所溝通的主要渠道，且彼等將隨時可與香港聯交所進行溝通。香港聯交所可隨時通過電話、傳真及電郵與彼等取得聯繫，以立即處理香港聯交所的問詢，香港聯交所亦可臨時通知彼等會面以討論任何事宜。我們已向香港聯交所提供授權代表的聯絡方式詳情。
- (ii). 所有不常駐於香港的董事擁有或可申請訪問香港的有效旅遊文件，並可在合理期間內與香港聯交所會面。此外，各董事已向我們的授權代表及香港聯交所提供其聯絡方式詳情，包括移動電話號碼、辦公電話號碼、電郵地址及傳真號碼。倘董事預期出差或因其他情況不在辦公室，則其將向授權代表提供其住所的電話號碼或其他聯絡信息，以確保在香港聯交所希望聯絡董事之時，各授權代表將能夠隨時立即聯絡到所有董事。

豁免嚴格遵守《上市規則》

- (iii). 我們已根據《上市規則》第3A.19條委任中信建投（國際）融資有限公司為我們的合規顧問，而其將充當我們除授權代表之外與香港聯交所溝通的額外及可替代渠道。合規顧問將於其委任期間隨時合理地聯絡我們的授權代表、董事及其他高級職員，參與香港聯交所與我們之間的溝通並回答香港聯交所的問詢。

聯席公司秘書

根據《上市規則》第3.28條及第8.17條，我們須委任一名公司秘書，而其須具備必要的學術或專業資格或有關經驗且因此有能力履行公司秘書職責。

《上市規則》第3.28條附註1規定，香港聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

- (i). 香港公司治理公會會員；
- (ii). 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
- (iii). 香港法例第50章《專業會計師條例》所界定的執業會計師。

《上市規則》第3.28條附註2進一步載列香港聯交所於評估個人的「有關經驗」時將會考慮的因素：

- (i). 該名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；
- (ii). 該名人士對《上市規則》以及其他相關法律法規（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；
- (iii). 除《上市規則》第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及
- (iv). 該名人士於其他司法管轄區的專業資格。

我們已委任劉錄錄先生（「劉先生」）為本公司聯席公司秘書之一。有關劉先生履歷的進一步詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。

劉先生在處理本公司相關公司、財務及行政管理事宜方面具有豐富經驗，但其個人並不具備《上市規則》第3.28條及第8.17條所規定的任何資格，且可能無法單獨滿足《上市規則》的要求。因此，本公司已委任麥女士為本公司的另一名聯席公司秘書協助劉先生履行本公司的公司秘書職責，自[編纂]起生效。麥女士為香港公司治理公會資深會員及英國特許公司治理公會資深會員，因此根據《上市規則》第3.28條，其合資格擔任本公司的聯席公司秘書。有關麥女士的進一步履歷詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層－聯席公司秘書」。

豁免嚴格遵守《上市規則》

本公司已或將作出下列安排協助劉先生取得《上市規則》第3.28條所規定的資格及經驗：

- (i). 為準備申請[編纂]，劉先生已參加本公司香港法律顧問組織的培訓，內容有關董事、監事、高級管理層及本公司各自於香港相關法律及《上市規則》項下的義務。
- (ii). 麥女士將與劉先生緊密合作，共同履行本公司聯席公司秘書的職責及責任，並協助劉先生取得《上市規則》所要求的相關經驗，初始任期為自[編纂]起三年，該期間應足以使劉先生獲得《上市規則》所要求的相關經驗。
- (iii). 本公司將確保劉先生持續獲得有關《上市規則》以及香港聯交所[編纂]發行人公司秘書所需職責的相關培訓及支持。此外，劉先生及麥女士將在需要時尋求本公司香港法律顧問及其他專業顧問的建議。劉先生亦承諾於本公司各財政年度參加不低於15小時的相關專業培訓。
- (iv). 於三年期結束之時，本公司將進一步評估劉先生的資格及經驗以及是否繼續需要麥女士的協助。本公司屆時將努力使香港聯交所信納，劉先生在麥女士最近三年的協助下已獲得《上市規則》第3.28條附註2所界定的相關經驗，因此將無需進一步豁免遵守《上市規則》第3.28條及第8.17條的規定。本公司知悉，倘麥女士於三年期內停止向劉先生提供協助或本公司嚴重違反《上市規則》，則香港聯交所可撤銷有關豁免。

本公司已向香港聯交所申請，且香港聯交所已批准，豁免本公司嚴格遵守《上市規則》第3.28條及第8.17條的規定。於三年初始任期屆滿之時，本公司將對劉先生的資格進行重新評估，以確定是否可滿足《上市規則》第3.28條附註2所規定的要求。

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

姓名	地址	國籍
----	----	----

執行董事

王潤梁先生	中國 陝西省西安市 新城區 萬壽北路66號 29號樓5單元73號	中國
王文岐先生	中國 陝西省西安市 新城區 金花北路369號 5號樓63號	中國

非執行董事

郭萬才先生	中國 陝西省西安市 雁塔區 西影路31號樓 2單元6樓1號	中國
王建斌先生	中國 陝西省西安市 新城區 金花北路369號 2號樓1單元32號	中國
周琪先生	中國 陝西省西安市 新城區 萬壽北路66號 7號樓2單元17號	中國
馮敏女士	中國 陝西省安康市 漢濱區 興安東路 南巷33號	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

姓名	地址	國籍
----	----	----

獨立非執行董事

李剛先生	中國 陝西省西安市 咸寧西路28號 西安交通大學 員工宿舍樓 301室	中國
------	--	----

葉永威先生	香港 將軍澳 新都城二期 5座33G室	中國
-------	------------------------------	----

余強先生	中國 陝西省西安市 雁塔區 長安中路33號 1區5號樓 2單元6層4號	中國
------	--	----

監事

姓名	地址	國籍
----	----	----

張育安先生	中國 陝西省西安市 雁塔區 西付村43號樓 2單元2號	中國
-------	---	----

王敬安先生	中國 陝西省西安市 新城區 萬壽北路66號 27號樓50單元	中國
-------	--	----

秦曉輝先生	中國 陝西省西安市 高陵區 馬家灣車城溫泉花園 33號樓 3單元302室	中國
-------	---	----

有關進一步詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。

董事、監事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

獨家保薦人及[編纂]

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2座18樓

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

本公司的法律顧問

關於香港法例及美國法律
歐華律師事務所
香港
中環康樂廣場8號
交易廣場3座25樓

關於中國法律
大成律師事務所
中國
北京市朝陽區
朝陽門南大街10號
兆泰國際中心
B座16-21層

獨家保薦人及[編纂]的法律顧問

關於香港法例及美國法律
年利達律師事務所
香港
中環
遮打道18號
歷山大廈11樓

關於中國法律
嘉源律師事務所
中國
北京市西城區
復興門內大街158號
遠洋大廈F408室

核數師及申報會計師

羅兵咸永道會計師事務所
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師
香港
中環
太子大廈22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
雲錦路500號B座1018室

合規顧問

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2座18樓

[編纂]

公司資料

中國總部及主要營業地點

中國
陝西省西安市
經濟技術開發區
涇渭新城
西金路西段29號
涇渭中心1幢
1單元16層

香港的主要營業地點

香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

公司網站

www.deewintx.com

(此網址所載資料不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

劉錄錄先生
中國
陝西省西安市
經濟技術開發區
涇渭新城
西金路西段29號
涇渭中心1幢
1單元16層

麥寶文女士(ACG、ACS、ACCA、CPA)
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

授權代表

王潤梁先生
中國
陝西省西安市
新城區
萬壽北路66號
29號樓5單元73號

麥寶文女士
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

公司資料

審核委員會

葉永威先生 (主席)
余強先生
李剛先生

薪酬委員會

李剛先生 (主席)
余強先生
王文岐先生

提名委員會

余強先生 (主席)
李剛先生
王潤梁先生

[編纂]

主要往來銀行

招商銀行股份有限公司(西安分行)
中國
陝西省西安市
高新二路1號
招商銀行大廈

中國民生銀行股份有限公司(西安分行)
中國
陝西省西安市
高新區
豐惠南路16號
泰華金貿國際5號樓

行業概覽

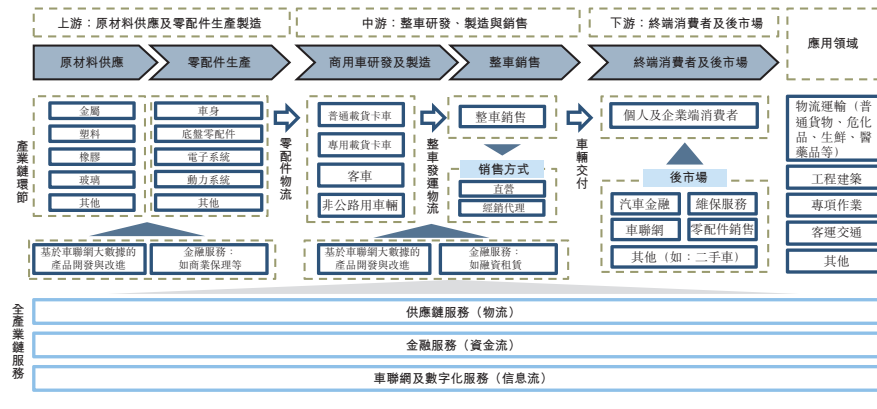
本節所呈列資料來自弗若斯特沙利文報告以及各種官方或公開的刊物。來自弗若斯特沙利文報告的資料反映根據源自多種來源的資料而對市況作出的估計。請參閱「－資料來源」。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或其各自的聯屬人士或顧問或參與[編纂]的任何其他各方均未獨立核實來自官方政府的資料及統計數據的準確性，亦不就此發表任何聲明。

中國商用車全產業鏈服務

定義與分類

商用車全產業鏈服務是指圍繞商用車全產業鏈環節，包括原材料／零配件採購及生產、整車製造、整車銷售以及商用車下游市場所展開的一系列服務，是一個全面的概念，涵蓋供應鏈管理、金融服務、商用車全產業鏈服務市場零配件銷售以及近年新興的數字化服務。商用車全產業鏈條較長，各個環節當中有較多的中間環節和參與方，對各類服務需求較大。另外，商用車產業的下游應用領域也非常廣泛，涉及物流運輸、工程建築、專項作業、客運交通等應用場景。

中國商用車全產業鏈及對應產業鏈服務內容



資料來源：弗若斯特沙利文

中國商用車全產業鏈服務市場概覽

卡車是商用車的主要類別，可稱作載貨商用車，在本文件中簡稱為「商用車」。另外，本文件中的數據均以卡車為準。商用車銷量和滲透率均對產業鏈中服務提供商的業務發展產生顯著影響，因此本章節將對該指標進行分析。

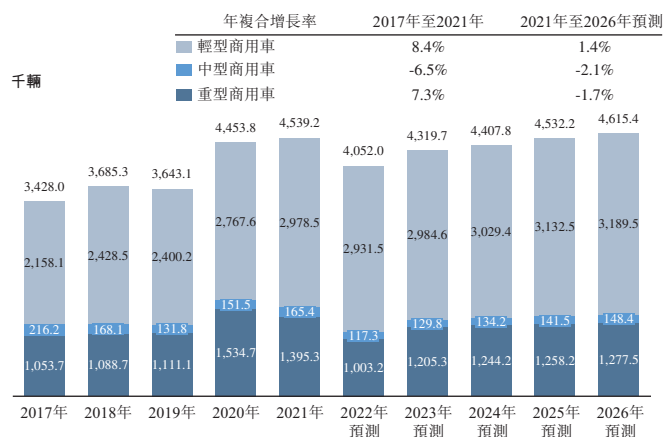
行業概覽

中國商用車銷量

受益於國家基礎設施建設項目的拉動和幹線物流運輸行業的發展，重型商用車近年來發展迅速。鑒於中國第三階段車型的逐步淘汰、中國第六階段排放標準的分階段實施及新型基礎設施建設，2021年中國重型商用車銷量達到了1,395.3千輛，2017年至2021年的年複合增長率為7.3%。預計未來重型商用車銷量將於之後幾年回復正常水平但仍保持較高水平，在2026年的銷量將達到1,277.5千輛，與2021年相比，年複合增長率為-1.7%。

受多項短期利好因素影響，中國重型及中型商用車的銷量達到歷史高位。首先是交通運輸部於2020年1月1日頒佈的《收費公路車輛通行費車型分類》（「**新收費分類**」），因而在同等運輸能力或卡車載重水平下，對車橋較少的重型和中型商用車車型的市場需求顯著，從而引發對車橋較少的卡車的新市場需求浪潮。其次，自2020年7月1日起，中國逐步暫停第三階段車輛排放標準車輛的運營，並要求新登記的商用車達到第六階段車輛排放標準，而該等政府法規刺激了對環保車輛的需求增長。在上述兩個因素的推動下，由於政策窗口期，中重型商用車的市場需求於2020年達歷史高位，其後中重型商用車的市場需求預期將於2022年至2026年逐步下降至正常水平。

中國商用車銷量，按輕型、中型和重型劃分（2017年至2026年預測）



資料來源：中國汽車工業協會、弗若斯特沙利文

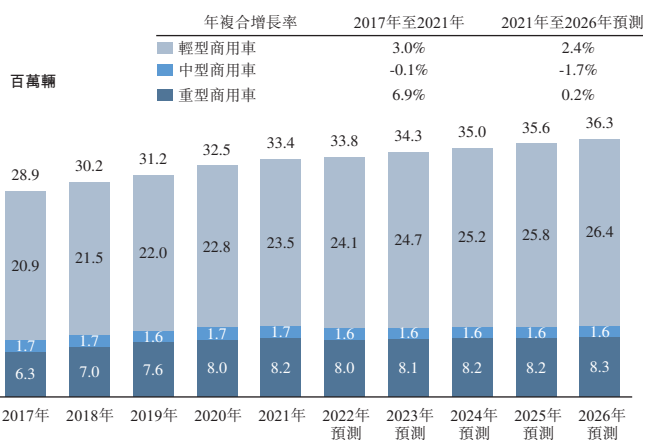
中國商用車存量市場

重型和輕型商用車銷量的持續攀升推動相應存量市場規模擴大。於2021年，中國重型商用車存量市場為8.2百萬輛，較2017年的6.3百萬輛實現6.9%的年複合增長率；輕型商用車市場存量市場在2021年達到了23.5百萬輛，較2017年的20.9百萬輛實現了

行業概覽

3.0%的年複合增長率。未來，隨著重型和輕型商用車的銷量維持在較高水平，存量市場仍將保持上升態勢。至2026年，中國重型和輕型商用車存量市場預計將分別達到8.3百萬輛和26.4百萬輛，較2021年分別實現0.2%及2.4%的年複合增長率。

中國商用車存量市場，按輕型、中型和重型劃分（2017年至2026年預測）

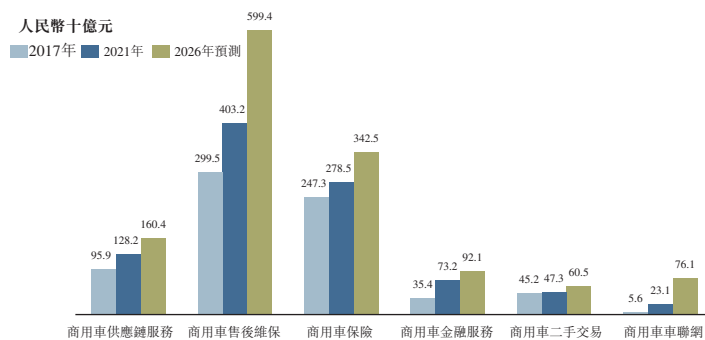


資料來源：中國汽車工業協會，弗若斯特沙利文

中國商用車全產業鏈服務

中國商用車全產業鏈服務市場主要包含以下幾大類：商用車供應鏈服務、商用車的售後維保、商用車保險、商用車金融服務、商用車二手交易與商用車車聯網。2021年，中國商用車全產業鏈服務的市場規模達到人民幣953.5十億元；預計至2026年，中國商用車全產業鏈服務市場行業的市場規模將達到人民幣1,331.0十億元，2021年至2026年的年複合增長率將達6.9%，增長的主要驅動力為商用車銷量及存量市場的穩定增長。

2017年、2021年和2026年預測商用車全產業鏈服務市場主要細分領域的市場規模



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

中國商用車物流與供應鏈服務行業概覽

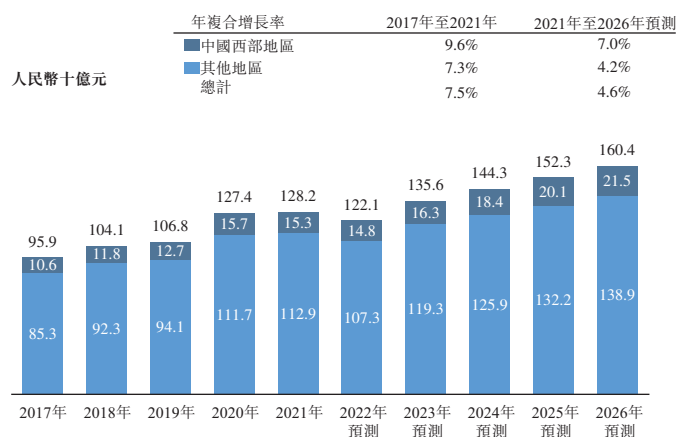
商用車物流與供應鏈服務的定義與分類

商用車物流與供應鏈服務是對商用車製造、銷售、售後中涉及的信息流、物流、資金流的控制，涉及原材料採購、中間產品及最終產品的製造以及通過銷售網絡將產品送到用戶手中，通過集中管理方式將供應商、製造商、分銷商、零售商及終端用戶連成一個整體的網鏈結構管理模式。從狹義角度來看，商用車物流與供應鏈服務是指生產及流通過程中向終端用戶提供產品，包括能夠將原材料或商用車零配件運輸至整車廠（即生產型物流）或向下游消費市場交付汽車或售後零配件的物流及倉儲服務。本公司的物流與供應鏈服務業務主要屬於該定義範疇，因此本節將集中於此範疇。

商用車物流與供應鏈服務市場規模

中國商用車物流與供應鏈服務行業涉及商用車及其零配件的運輸、倉儲等物流相關服務。於2021年，中國商用車物流與供應鏈服務行業的市場規模為人民幣128.2十億元，2017年至2021年的年複合增長率為7.5%，主要得益於中國商用車市場的蓬勃發展。未來商用車物流與供應鏈服務行業增速將隨著商用車行業增長。預計到2026年，商用車物流與供應鏈服務的市場規模將達到人民幣160.4十億元，年複合增長率為4.6%。

中國商用車物流與供應鏈服務行業的市場規模（2017年至2026年預測）



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

商用車物流與供應鏈服務行業競爭格局

中國西部地區的商用車物流與供應鏈服務行業競爭較為分散，其中通匯在2021年以人民幣1,459.9百萬元的營收位列西部地區同類型企業第一名，第二名企業營收為人民幣419.8百萬元，其他市場參與者規模較小，行業競爭高度分散。

中國商用車物流及供應鏈服務行業整體高度分散。2021年的參與者總數約為1,000名，其中大多數為中小企業。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年收入計，我們佔中國市場份額1.1%。

中國西部地區商用車物流與供應鏈服務企業排名，按營業收入計（2021年）

公司名稱	公司簡介	公司營收 (人民幣百萬元)	市場份額 (%)
本集團	本集團是「精益一體化物流」的服務商，從事物流運輸、倉儲配送服務。	1,459.9	9.5%
重慶安吉紅岩物流有限公司	於2005年12月註冊成立，擁有渝北黃茅坪、渝北龍興、大足雙橋三個基地，主營業務包括整車物流、零配件入廠物流、網絡化運輸增值服務及售後服務。	419.8	2.7%

資料來源：弗若斯特沙利文

商用車物流及供應鏈服務行業的進入壁壘

重大投資

商用車物流及供應鏈服務行業屬於大宗貨物運輸，因此對運輸車隊、倉儲、信息系統及人力資源系統的投資將非常龐大。加上土地成本及人工成本日益增加，預期該行業資本密集度會上升，將成為市場新進入者的最大挑戰。

客戶資源

由於該行業與客戶（即汽車製造商）的生產時間表直接相關，該行業對時間高度敏感，因此只有具備強大服務能力的參與者才有機會與大型客戶合作。此外，中國大部分商用車製造商均有聯屬商用車物流及供應鏈服務提供商，令新市場參與者更難進入。

複雜的技術應用

商用車物流和供應鏈服務對時間高度敏感，對效率有嚴格的要求，這需要大規模應用信息技術，對整個物流過程進行實時監控和管理。這些應用包括交通管理系統、全球定位系統（「GPS」）、個人數字助理（「PDA」）和無線移動通信視頻視覺系統等。充分利用這些技術需要長期的運行測試和經驗積累，這對新進入者形成了很高的進入壁壘。

行業概覽

商用車物流與供應鏈服務行業的驅動因素與未來趨勢

商用車物流與供應鏈服務行業的驅動因素主要分為三點：技術因素、運營因素與政策因素。在自動駕駛、新能源、工業物聯網等新型技術的驅動下，商用車供應鏈將進一步向智能化、信息化發展。製造成本、物流成本、卡車全生命週期成本等運營因素將驅動商用車供應鏈進一步向高效、節能方向發展。為保護商用車司機的安全和生態環境，政府出台了一系列規定，強制增加商用車的功能，並進一步提升商用車的零配件種類及數量，這些政策因素驅動商用車零配件物流與庫存體系的優化與改變。

在生產製造環節，工業物聯網的介入將優化生產流程及工藝，提高生產效率。在物流層面，工業物聯網能夠優化物流方案，降低能耗。自動引導車輛調度系統和其他信息化產物將極大程度提高物流運轉效率，實現整體成本的最優化。在售後服務領域，工業物聯網能對零配件進行溯源、提供遠程診斷。智能倉儲等自動化設備能極大程度提升倉儲與零配件運輸效率。在供應鏈管理領域，大數據系統、可視化工具能優化供應鏈流程，提升效率。2020年，國家十四五規劃在特殊的歷史時期順利開局，供應鏈創新成為商貿流通領域的核心思想，倉儲物流將逐步轉變為精準匹配到貨模式，其在商用車供應鏈管理中的重要性更加凸顯。

中國商用車融資租賃市場概覽

商用車融資租賃定義與分類

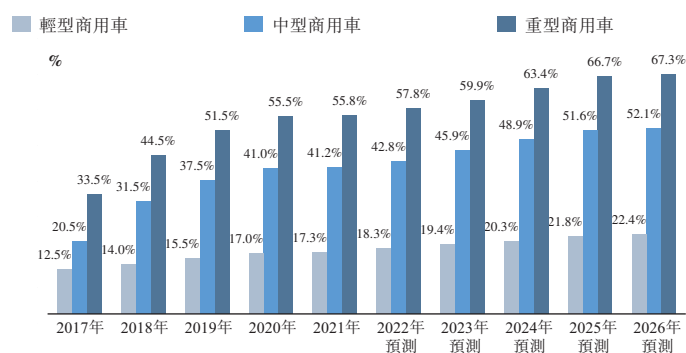
融資租賃分為直接租賃和售後回租兩種模式：(i)直接租賃是指卡車融資租賃公司根據客戶要求從經銷商處購得相應車輛，然後將之租賃予用戶以供其日常使用的商業模式。在租賃期間，車輛的所有權歸融資租賃公司，客戶按時向公司支付租金。在租賃合同到期且所有約定租金付清後，車輛通常歸客戶所有；及(ii)售後回租是指用戶擁有車輛並將之出售予融資租賃公司，然後通過支付租金將之從公司租回的商業模式，這種模式實際上是購買和租賃相結合。對用戶而言，主要目的是保留車輛的使用權，同時獲得資本流入。因此，售後回租這類既能讓現有資產投入使用，又能改善用戶的財務情況，且用戶在租賃合同到期時能重新擁有車輛所有權的方式是市場上融資租賃的主流形式。在商用車融資租賃的領域中，主要的參與者類型包括：商用車製造商背景融資租賃公司、金融機構背景融資租賃公司、第三方融資租賃公司。

行業概覽

商用車融資租賃市場滲透率

我國不同類型商用車的融資租賃滲透率(以融資租賃模式售出的商用車佔整體售出商用車的比例)呈現較大差異。車輛價格較高的重型商用車的融資租賃滲透率明顯高於輕型商用車以及中型商用車，其融資租賃滲透率在2021年達到約55.8%，預計2026年達到67.3%。

中國商用車融資租賃滲透率，按車型劃分(2017年至2026年預測)

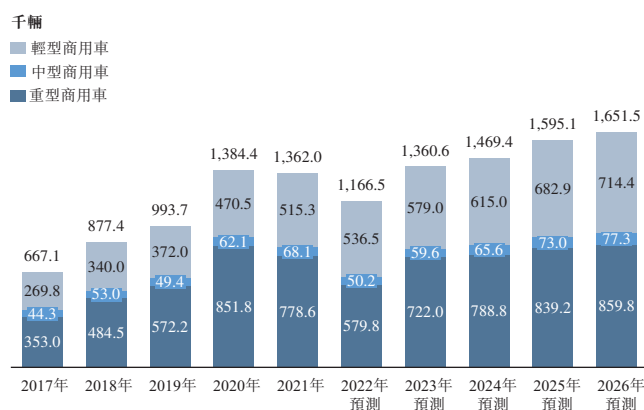


資料來源：弗若斯特沙利文

商用車融資租賃新增起租台數

過去五年內，由於商用車融資租賃滲透率快速上升，商用車融資租賃起租台數也增加。2021年，由於重型商用車銷量降低，重型商用車的新增起租台數也降低至778.6千輛。展望未來，2022年中國受COVID-19疫情影響且預計未來數年還會實施檢疫措施，預計商用車新增起租台數的增長放緩，於2026年將達到1,651.5千輛，自2021年起的年複合增長率為3.9%。

中國商用車融資租賃新增起租台數(2017年至2026年預測)



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

商用車融資租賃行業的驅動因素

商用車融資租賃行業的驅動因素主要包括三個方面，即個人與中小企業融租需求的增長、政策利好和金融科技水平的提升：(i)需求方面，個人及中小型企業消費者的徵信記錄相對不完善，所以中國大部分銀行金融機構對個人及中小企業的信貸審批有較為嚴格的要求和流程。因此，大量需要購置商用車的個人及中小型企業消費者轉而尋求首付低、利率適中、分期方案靈活的融資租賃方式；(ii)政策方面，中國政府非常重視商用車行業及金融行業的健康發展，出台多項政策推動行業規範有序發展；及(iii)技術層面，近年來金融科技發展迅猛，越來越多的企業將人工智能、大數據等信息技術與金融業務深度融合，促進融資租賃業務的高效運作。

商用車融資租賃行業的發展趨勢

商用車融資租賃行業主要發展趨勢包括：(i)LPR定價機制逐漸普及。長期來看，LPR定價機制將有利於行業規範化發展，規避市場風險，提升風險管理能力，而最終受益的將是融資租賃業務的客戶端；及(ii)更加注重服務。為了在競爭中脫穎而出，一些融資租賃企業開始將焦點從「融資主導」的業務模式轉向「服務主導」的業務模式，為個人及物流公司等客戶提供更多增值服務，如保險、二手車交易等。

商用車融資租賃行業競爭格局

市場整體競爭格局

隨著商用車融資租賃市場穩定發展，越來越多融資租賃企業進入商用車領域，促使這一細分市場的競爭態勢愈發激烈。按2021年商用車起租台數計，中國前五大商用車融資租賃企業的市場份額為26.8%，市場集中度較低。目前競爭格局的頭部企業以製造商背景及金融機構背景的企業為主，商用車製造商背景融資企業依託於經銷商網絡以及貼息優惠有效地拓展客戶群體，而金融機構背景融資企業則憑藉資金規模優勢進行展業。第三方融資租賃企業大多為區域性、中小型公司，但也不乏業務規模領先的頭部企業，他們通過靈活的租賃方案、激勵機制、服務水平在市場上進行競爭。

從整體商用車融資租賃市場來看，本集團2021年以20.3千輛的商用車起租台數佔據1.5%的市場份額；而在商用車製造商背景融資租賃企業中，本集團則排名第四。

行業概覽

中國融資租賃企業排名，按新增商用車起租台數計（2021年）

排名	公司名稱	公司背景	新增商用車起租台數 (千輛)	市場份額 (%)
1	一汽財務有限公司	商用車製造商背景融資租賃公司，為一汽集團 (按2021年的銷量計，為中國最大型重型商用車製造商) 的附屬公司。	93.4	6.9%
2	獅橋融資租賃 (中國) 有限公司	獅橋總部位於北京，為中國最大型獨立第三方商用車融資租賃服務提供商之一。	75.4	5.5%
3	東風汽車財務有限公司	商用車製造商背景融資租賃公司，為東風汽車集團有限公司 (按2021年的銷量計，為中國最大型商用車製造商) 的附屬公司。	74.2	5.4%
4	平安國際融資租賃有限公司	金融機構背景融資租賃公司，該公司開展直接租賃、售後回租、委託租賃、續租租賃、聯合租賃及其他業務。該公司為平安保險集團 (中國最大型保險商之一) 的附屬公司。	67.9	5.0%
5	海通恆信	金融機構背景融資租賃公司，業務主要包括提供設備直接租賃、銷售及售後回租服務等業務。	54.2	4.0%
		其他公司	997.0	73.2%
	本集團	商用車製造商背景融資租賃公司	20.3	1.5%

資料來源：弗若斯特沙利文

中國商用車製造商背景融資租賃企業排名，按新增商用車起租台數計（2021年）

排名	公司名稱	商用車製造商背景	新增商用車起租台數 (千輛)	市場份額 (%)
1	一汽財務有限公司	一汽集團	93.4	6.9%
2	東風汽車財務有限公司	東風汽車集團有限公司	74.2	5.4%
3	中車信融融資租賃有限公司	北汽福田汽車股份有限公司	41.5	3.0%
4	本集團	陝西汽車控股集團有限公司	20.3	1.5%
5	山重融資租賃有限公司	山東重工集團有限公司	19.8	1.5%

資料來源：弗若斯特沙利文

中國商用車商業保理市場概覽

商業保理的定義

由非銀行機構運營的保理業務被稱為商業保理。商業保理是一整套基於保理商和供應商間所簽訂保理合同的金融方案，其中融合了營運資金融資、信貸風險保護，應收賬款管理及催收服務。在融資性保理合同下，保理商通過期初受讓賣方的應收賬款向其提供融資服務，到期後根據保理類型確定還款來源，並根據追索權類型確定逾期款項追索對象。

對中小企業而言，相比於銀行貸款，商業保理在資質要求和審批週期上具有明顯優勢。商業保理更為靈活，能夠對買方企業進行專業評估，然後再確定是否將資金提供給賣方企業，此舉將保證穩健的風險控制，同時可以縮短審批週期，快速為中小企業解決資金難題，同時支持實體經濟。

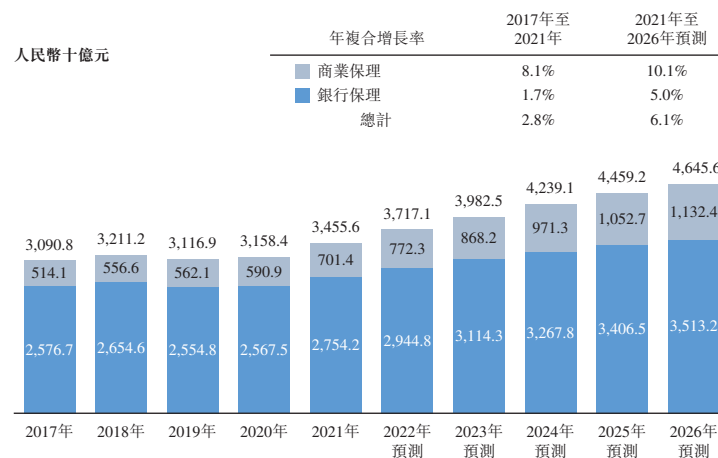
行業概覽

商業保理市場規模

中國商業保理的市場規模從2017年的人民幣514.1十億元以8.1%的年複合增長率攀升至2021年的人民幣701.4十億元。高增長的原因之一是商務部自2013年開始在部分地區推動試點並陸續出台扶持政策。另一方面，中國人民銀行在2015年至2017年先後因貨幣政策等因素採取了大幅度的縮表與擴表，極大程度影響了銀行保理的業務量，使商業保理2017年的增長率高達45.7%。中國經濟在2020年第一季度受疫情影響表現不如預期，但隨著中國人民銀行貸款利率下降及對基礎設施項目投資等一系列針對性的刺激政策，中國經濟與商業保理行業的展望依舊良好。

中國商業保理市場參與者眾多且競爭高度分散，未出現具有明顯規模優勢的領先企業。相比於其他第三方商業保理企業，本集團擁有商用車製造商背景，在商用車保理市場業務領域可以獲得穩定的客戶及業務資源，在市場中具備較強的競爭力。

中國保理業務量，按業務類型劃分（2017年至2026預測）



資料來源：國際保理商聯合會、弗若斯特沙利文

商業保理市場驅動因素及未來趨勢

商業保理市場驅動因素及未來趨勢主要包括：(i)商用車行業應收賬款規模較大。商用車行業上游、中游和下游企業產品價格相對較高，且主要客戶訂購量較大，這些企業可能承擔大量的應收賬款。這些應收賬款不僅佔用了公司大量的資金資源和帶來現金流週轉壓力，還增加了公司的業務運營風險。大量應收賬款加上銀行信貸不時縮緊，使中國商用車行業的企業對商業保理的需求變得更加迫切；及(ii)政策鼓勵及日益完善的融資環境。在中央大力推動供給側改革的背景下，政府鼓勵發展商業保理業務，為企業提供更好的融資環境。

行業概覽

中國商用車保險經紀市場概覽

商用車保險經紀的定義

保險經紀機構是商用車保險產業的重要參與者之一，負責為保險申請人（或稱為被保險人）與保險公司簽訂合同提供中介服務，並向被保險人收取佣金。這些機構代表被保險人的利益，而非保險公司的利益。

中國商用車保險經紀保費收入規模

2017年至2021年中國商用車保險經紀保費收入規模從人民幣15.2十億元上漲至人民幣23.4十億元，年複合增長率為11.3%，增長的主要原因包括龐大的商用車存量市場規模、中國消費者保險意識的增強、更多元化的汽車保險產品以及保險經紀機構數量的增加。未來，中國商用車保險經紀保費收入規模預計將從2021年的人民幣23.4十億元增長至2026年的人民幣32.1十億元，年複合增長率為6.5%。針對商用車領域，保險經紀機構將利用他們強大的服務能力和定制化產品組合來繼續拓展市場需求，其市場份額也有望從2020年的7.9%上升至2026年的10.7%。

商用車融資租賃、商業保理及保險經紀行業的進入壁壘

資本壁壘

作為資本密集型行業，融資租賃、商業保理及保險經紀公司須具備強大的融資能力、多元化的融資渠道及具競爭力的融資成本。持有金融許可證的融資租賃及商業保理公司通常可以相對較低的融資成本獲得更廣泛的融資。

人力資源壁壘

該等行業亦為知識密集型行業，需要全面的人才基礎，涵蓋投融資、營銷、管理、稅務、會計及對商用車行業等垂直行業的深入了解。建立專業團隊對現有參與者及新進入者而言均為重大挑戰。

風險管理能力

成熟的風險管理體系是融資租賃、商業保理及保險經紀公司可持續發展的關鍵決定因素之一。風險控制應貫穿融資租賃、商業保理或保險經紀項目的整個過程，從業務發展、客戶信息管理、盡職調查工作、項目審批流程中實施。

客戶資源壁壘

融資租賃業務具有租賃週期較長且服務貫穿整個租賃週期的特點，因此客戶黏性極高。與重新接觸新的融資租賃業務公司相比，客戶通常會選擇繼續與已建立互信關係的原公司合作。行業新進入者難以獲得現有客戶資源。

行業概覽

中國商用車車聯網市場概覽

商用車車聯網的定義與分類

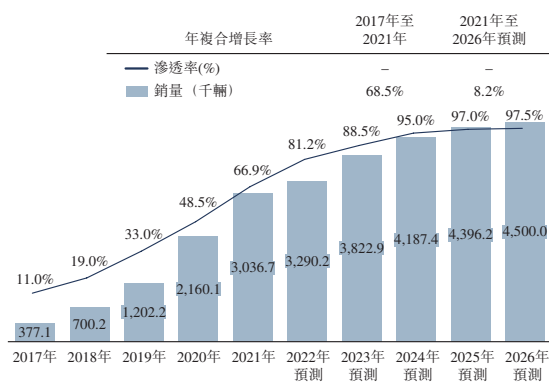
在商用車領域中，車聯網是採集車輛運行數據、司機操作數據、位置數據以及其他數據，保障車輛銷售時滿足國家動態監管所適用的法律法規，同時，為車輛生態圈各類市場參與者提供數據信息服務的一種業務。在中國，早期商用車車聯網是為了滿足政府對車輛動態監管的法律法規要求而產生並發展壯大，如衛星定位裝置(包括北斗系統)的強制安裝推動其滲透率迅速提升，帶來了大量用戶基礎。

商用車車聯網市場規模

商用車車聯網設備前裝滲透率及對應新車銷量

商用車車聯網的發展動力主要來自於政府對運輸管理的監管需求，如從2011年開始，交通部、工信部要求「兩客一危」車輛安裝具有行駛記錄功能的衛星定位裝置；2014年，交通運輸部等發佈《道路運輸車輛動態監督管理辦法》，規定自當年7月1日起，新售出的重型載貨汽車或半掛牽引式車等類型的車輛要接入道路貨運車輛公共平台，並在出廠前安裝符合標準的衛星定位裝置，如北斗系統監控終端，自2015年1月1日起沒有在出廠前安裝的，道路運輸管理機構不予發放《道路運輸證》。政策監管上的需求和技術進步共同推動中國商用車車聯網滲透率快速提升。

中國商用車車聯網前裝滲透率及對應新車銷量(2017年至2026年預測)



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

商用車車聯網行業的驅動因素

技術進步推動車聯網的快速普及應用

伴隨著5G、大數據、雲服務、算法和圖像識別等技術的快速進步和商業化應用，車聯網的技術基礎更加牢固，部署成本與技術難度下降。同時新能源等技術的快速發展提升了商用車的電氣化程度，為車聯網的部署提供了良好的載體。

政策的推動

2010年至今，中國政府密集出台了一系列鼓勵車聯網產業發展和車聯網在商用車行業應用的政策。如從2011年開始，交通部、工信部要求「兩客一危」車輛安裝具有行駛記錄功能的衛星定位裝置；2014年，交通部等部門發佈《道路運輸車輛動態監督管理辦法》進一步強化了此項規定並擴大了車輛適用範圍；2018年12月，工信部出台的《車聯網（智能網聯汽車）產業發展行動計劃》和2020年發改委頒佈的《智能汽車創新發展戰略》也都針對車聯網的未來發展進行了頂層設計和發展規劃。

產業鏈各參與者對車聯網的需求

商用車車聯網的發展主要受到政府、上游零配件供應商、車企、司機、車隊管理者和物流行業各領域下游客戶的需求推動。政府角度，其致力於推動運輸行業的規範化發展，因此對基於車聯網技術的運輸管理有著較為迫切的需求；從零配件供應商和車企角度來看，車輛行車大數據如發動機、變速箱、車橋和其他關鍵零配件的參數對車企及上游零配件供應商有著寶貴的價值，借助大數據分析技術，其可以對產品研發和改進起到非常重要的參考價值；從司機和物流車隊管理者角度看，車聯網可以幫助其實現智能化、可視化與精細化的車輛管理或車隊管理，如車輛智能調度、車況監測與故障診斷、司機行為監測、行車安全管理等，可很大程度降低物流行業運營成本或因事故導致的重大財產損失；對於下游各行業而言，以生鮮行業客戶為例，其需要依賴車聯網技術等實現對生鮮產品的運輸全過程的可追溯，確保沒有出現因運輸操作不當導致的產品質量問題。

行業概覽

商用車車聯網行業的發展趨勢

下游客戶由個體戶和小型車隊轉為大型車隊

隨著物流行業轉型與整合，個體戶由於市場競爭力不足或被淘汰或被整合至車隊中，下游客戶結構將逐漸變為車隊為主體。車隊對精細化運營管理和運輸安全性的需求強，將成為商用車車聯網的核心客戶。

產品逐漸演變為面向行業的綜合解決方案

產品形態上，商用車車聯網將逐漸發展成為面向行業的綜合解決方案。目前商用車車聯網整體仍處於探索和起步階段，尤其是商用車企背景的車聯網企業，基於其對車輛的深刻理解，車聯網功能豐富程度和技術成熟度具備進一步提升的空間、商業變現前景廣闊。未來受技術進步的推動，其功能更加完善、應用場景更加明確，商用車車聯網將發展成為面向行業的綜合解決方案產品，依靠成熟的技術和豐富的功能，為各行業客戶提供靈活的服務。

商用車車聯網行業競爭格局

國內各主要商用車主機廠均已通過自主研發或合作開發的形式佈局了車聯網，覆蓋司機端、車隊端、產銷端和服務站端，提供包括位置信息、導航、行程分析等多項功能。相比於從後裝市場切入的第三方車聯網公司，商用車製造商背景的車聯網公司可實現與對應品牌車型的深度融合，獲得更多私有化車輛大數據，高質量的大數據對於製造商車型的開發、升級、改進及其他金融和售後服務產品的開發具有重要價值。目前商用車製造商背景車聯網服務行業競爭較為集中，於2021年市場前五名合計佔有92.3%的份額，其中本集團是商用車製造商背景的車聯網服務提供商中首個實現為車企全系車型標配車聯網終端的企業。2021年，本集團有944.2千輛重型商用車接入車聯網平台，佔據23.3%的市場規模，排名行業第一。此外，按2021年接入車聯網平台的商用車數量計，本集團在中國商用車車聯網企業中排名第三。

行業概覽

中國商用車製造商背景車聯網企業排名， 按車聯網平台聯網重型商用車數量計（2021年）

排名	公司名稱	連接數 (千輛)	市場份額 (%)	簡介
1	本集團	944.2	23.3%	2011年開始佈局，2011年系統首發上線，2015年開始前裝全系標配。
2	一汽解放	815.1	20.1%	2014年平台上線，2017年開始對出廠車輛進行大規模裝配，2019年3月開始前裝全系標配。該平台由一汽集團（按2021年的銷量計，其為中國最大型重型商用車製造商）推出及運營。
3	Foton Connectivity	809.8	20.0%	2017年12月平台上線，2018年下半年開始前裝全系標配。Foton Connectivity由北汽福田汽車股份有限公司（按2021年的銷量計，其為中國第二大商用車製造商）推出。
4	Sinotruck Smart Connectivity	591.0	14.6%	2014年系統上線，主要圍繞商用車後市場服務生態圈。該平台由中國重汽集團有限公司（中國領先的重型商用車製造商之一）推出及運營。
5	Dongfeng Truck Management	582.0	14.3%	2018年4月項目正式落地，2019年3月開始前裝全系標配。該平台由東風汽車集團有限公司（按2021年的銷量計，其為中國最大型商用車製造商）推出及運營。
	其他	314.1	7.7%	
	總計	4056.2	100.0%	

資料來源：弗若斯特沙利文

中國車聯網企業排名， 按車聯網平台聯網商用車數量計（2021年）

公司/平台	類型	連接數 (千輛)	市場份額(%)	簡介
G7	第三方車聯網公司	2600.0	32.3%	於2010年在北京成立，從事為後市場板塊提供車聯網硬件及軟件解決方案。
一汽解放	製造商背景	1077.8	13.4%	2014年開始平台上線，2017年開始對出廠車輛進行大規模裝配，2019年3月開始前裝全系標配。
本集團	製造商背景	944.2	11.7%	2011年開始佈局，2011年系統首發上線，2015年開始前裝全系標配。
Foton Connectivity	製造商背景	887.4	11.0%	2017年12月平台上線，2018年下半年前裝全系標配。
J-Connect	製造商背景	883.1	11.0%	2016年4月開始平台上線，2017年開始對出廠車輛進行大規模裝配。
其他	-	1649.0	20.5%	-
總計	-	8041.5	100.0%	-

資料來源：弗若斯特沙利文

商用車車聯網行業的進入壁壘

技術積累及穩定的車隊客戶基礎是商用車車聯網行業的主要壁壘。車聯網是知識密集型行業，需要長期持續的研發投入，公司可能需要多年時間才能實現實質性的技術突破。因此，擁有核心技術的市場參與者通常處於有利位置，可進一步開發下游客戶，尤其是物流行業的大型車隊客戶，以實現變現並進一步增強市場競爭力。

行業概覽

原材料價格趨勢

近年來，中國人民銀行對金融機構的貸款利率保持非常穩定的趨勢，一年期貸款利率為3.85%。2020年，中國經濟受到COVID-19的影響，且當前國際政治經濟環境亦存在不確定因素。

為支持經濟復甦和中小企業可持續發展，預計利率將於未來一或兩年內保持穩定。

中國人民銀行對金融機構的一年期貸款利率(2015年至2021年)



資料來源：中國人民銀行、弗若斯特沙利文

於過去幾年，液化天然氣「液化天然氣」、柴油等原材料價格有所波動，主要受供求關係影響。其中，熱軋鋼捲價格自2016年以來總體保持上漲趨勢，主要是由於中國政府推動鋼鐵行業減少產能過剩所致。預計由於鋼鐵行業減少過剩產能的持續努力，到2025年的預測期內，鋼材價格將保持上漲趨勢。

中國熱軋鋼捲、液化天然氣及柴油價格(2016年至2021年)



資料來源：上海期貨交易所、上海石油天然氣交易中心、弗若斯特沙利文

行業概覽

資料來源

我們已委託弗若斯特沙利文提供有關中國相關行業的資料。我們已同意就該報告向弗若斯特沙利文支付人民幣580,000元的費用。董事認為，該款項並不影響弗若斯特沙利文報告所載意見及結論的公平性。

在編製及準備研究報告時，弗若斯特沙利文進行了一手資料研究，包括與行業專家及參與者進行面談，以及二手資料研究，其中涉及審查政府官方統計數據、年度報告刊發的統計數據及基於其自身數據庫的數據。弗若斯特沙利文呈列根據對宏觀經濟數據以及與相關行業驅動因素及專家意見整合的數據進行的歷史數據分析得出的各種市場規模預測的數據。弗若斯特沙利文假設，中國的社會、經濟及政治環境預期將保持穩定。

弗若斯特沙利文是一家成立於1961年的獨立全球諮詢公司。其提供行業研究、市場策略、並提供增長諮詢及企業培訓。其行業覆蓋範圍包括工業及機械、汽車及運輸、化工、材料及食品、民航、消費產品、能源及電力系統、環境及建築技術、醫療保健、工業自動化以及電子及技術、媒體及電信。弗若斯特沙利文報告包括有關中國相關行業數據的資料。

監管概覽

我們的業務一直並將繼續受中國相關法律及法規管制。相關法律及法規由中國政府部門頒佈及實施，包括物流及供應鏈業務、供應鏈金融服務、車聯網及數據服務等相關業務的全國及地方法律及法規。本節載有現時與本公司業務相關的監管及法律規定概要。由於法律及法規或會更改，故我們難以預測有關變更可能對我們業務構成的影響以及額外的合規成本。

關於物流及供應鏈業務的法規

關於道路運輸的法規

根據全國人大常委會於2003年10月28日頒佈並分別於2007年12月29日、2011年4月22日並於2021年4月29日修訂並生效的《中華人民共和國道路交通安全法》，國務院公安部門負責全國道路交通安全管理工作，縣級以上地方各級人民政府公安機關交通管理部門負責本行政區域內的道路交通安全管理工作。縣級以上各級人民政府交通、建設管理部門依據各自職責，負責有關的道路交通工作。國家對機動車實行登記制度。機動車經公安機關交通管理部門登記後，方可上道路行駛。尚未登記的機動車，需要臨時上道路行駛的，應當取得臨時通行牌證。准予登記的機動車應當符合機動車國家安全技術標準。申請機動車登記時，應當接受對該機動車的安全技術檢驗。但是，經國家機動車產品主管部門依據機動車國家安全技術標準認定的企業生產的機動車型，該車型的新車在出廠時經檢驗符合機動車國家安全技術標準，獲得檢驗合格證的，免于安全技術檢驗。

根據國務院於2004年4月30日頒佈並分別於2012年11月9日、2016年2月6日及2019年3月2日修訂的《中華人民共和國道路運輸條例》，國務院交通主管部門主管全國道路運輸管理工作，縣級以上地方人民政府交通主管部門負責組織領導本行政區域的道路運輸管理工作，縣級以上道路運輸管理機構負責具體實施道路運輸管理工作。申請從事貨運經營的應具備以下條件：(i)有與其經營業務相適應並經檢測合格的車輛；(ii)有符合條例規定條件的駕駛人員；及(iii)有健全的安全生產管理制度，並由道路運輸機構收到申請並予以許可後發放道路運輸經營許可證。違反上述條例規定，未取得

監管概覽

道路運輸經營許可，擅自從事道路運輸經營的，由縣級以上道路運輸管理機構責令停止經營；有違法所得的，沒收違法所得，處違法所得2倍以上10倍以下的罰款；沒有違法所得或者違法所得不足人民幣2萬元的，處人民幣3萬元以上人民幣10萬元以下的罰款；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

根據交通運輸部於2005年6月16日發佈並分別於2008年7月23日、2009年4月20日、2012年3月14日、2016年4月11日及2019年6月20日修訂的《道路貨物運輸及站場管理規定》(交通運輸部令2019年第17號)，交通運輸部主管全國道路貨物運輸和貨運站管理工作，縣級以上地方人民政府交通運輸主管部門負責組織領導本行政區域的道路貨物運輸和貨運站管理工作，縣級以上道路運輸管理機構具體實施本行政區域的道路貨物運輸和貨運站管理工作。申請從事道路貨物運輸經營的，應當具備下列條件：(i)有與其經營業務相適應並經檢測合格的運輸車輛；(ii)有符合規定條件的駕駛人員；及(iii)有健全的安全生產管理制度。申請從事貨運站經營的，應具備下列條件：(i)有與其經營規模相適應的貨運站房、生產調度辦公室、信息管理中心、倉庫、倉儲庫棚、場地和道路等設施，並經有關部門組織的工程竣工驗收合格；(ii)有與其經營規模相適應的安全、消防、裝卸、通訊、計量等設備；(iii)有與其經營規模、經營類別相適應的管理人員和專業技術人員；及(iv)有健全的業務操作規程和安全生產管理制度。上述法規同時規定道路運輸管理機構應當按照《中華人民共和國道路運輸條例》《交通行政許可實施程序規定》和本規定規範的程序實施道路貨物運輸經營和貨運站經營的行政許可。違反上述法規的規定，有下列行為之一的，由縣級以上道路運輸管理機構責令停止經營：(i)未按規定取得道路貨物運輸經營許可，擅自從事道路貨物運輸經營的；(ii)使用偽造、變造、被註銷等無效的道路運輸經營許可證件從事道路貨物運輸經營的；及(iii)超越許可的事項，從事道路貨物運輸經營的。有違法所得的，由縣級以上道路運輸管理機構沒收違法所得，處違法所得2倍以上10倍以下的罰款；沒有違法所得或者違法所得不足人民幣2萬元的，由縣級以上道路運輸管理機構處人民幣3萬元以上人民幣10萬元以下的罰款；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

根據交通運輸部、國家發展和改革委員會、工業和信息化部、公安部、國家質量監督檢驗檢疫總局(已撤銷)於2016年8月10日發佈並生效的《關於印發〈車輛運輸車治理工作方案〉的通知》(交辦運[2016]107號)，各省交通運輸主管部門會同工業和信息化

監管概覽

主管部門、公安機關交通管理部門督促各乘用車製造企業、汽車整車物流企業根據治理工作要求重新核定車輛裝載量、修訂運輸計劃、商定運價並調整運輸合同。汽車整車物流企業要盡快淘汰不合規車輛或改造恢復為符合標準的車輛，科學制定車輛更新購置計劃，並加強對駕駛員的教育與管理，切實落實安全生產主體責任。

根據交通運輸部於2016年9月13日發佈並生效的《關於進一步做好車輛運輸車治理工作的通知》(交辦運函[2016]1034號)，各省級交通運輸主管部門會同本地工信、公安部門，對轄區內重點乘用車製造企業、整車物流企業進行督導檢查。督促乘用車製造企業按照要求及時調整運輸價格及運輸合同，優化車輛產銷網絡佈局，確保合法裝載，依法運輸。同時要督促汽車整車物流企業盡快完成「雙排車」整改，優化運輸組織模式，發揮綜合運輸優勢，及時化解運能縮減和運價上漲的影響，確保企業按要求完成車輛更新置換。

根據交通運輸部於2020年9月19日發佈並生效的《交通運輸部辦公廳關於進一步做好網絡平台道路貨物運輸信息化監測工作的通知》(交辦運函[2020]1520號)，各省級交通運輸主管部門按照關於推進網絡平台道路貨物運輸發展的部署積極採取有力舉措，引導和規範網絡貨運新業態發展。各省級交通運輸主管部門要按照《交通運輸部國家稅務總局關於印發〈網絡平台道路貨物運輸經營管理暫行辦法〉的通知》(交運規[2019]12號)和《交通運輸部辦公廳關於印發〈網絡平台道路貨物運輸經營服務指南〉等三個指南的通知》(交辦運函[2019]1391號)的部署要求，加快推進省級網絡貨運監測系統建設，進一步完善監測系統比對校驗功能，細化運單與銀行對賬單中詳細交易記錄各數據項之間的邏輯比對規則，確保單據中各數據項邏輯關係合理。要通過網絡貨運大數據分析比對，加強多維度閉環監測，杜絕信息亂填錯填、單據缺失、上傳虛假單據等行為，有效提高網絡貨運監測數據質量。對網絡貨運企業出現的資質異常、入網異常、軌跡異常、資金支付異常、超範圍經營、超限超載運輸等問題，按照《道路貨

監管概覽

物運輸及站場管理規定》《道路運輸從業人員管理規定》《道路運輸車輛動態監督管理辦法》等有關法規規章要求，依法予以查處。各省級交通運輸主管部門依託部網絡貨運信息交互系統統計數據，以季度為週期，對各省份網絡貨運監測情況進行綜合評估，並通過適當方式公佈評估結果。參照《網絡貨運信息化監測評估指標體系》，制定符合本省份實際的評估指標體系，對本省份網絡貨運運行情況進行系統評估，健全相關信用評價機制，督促網絡貨運企業規範經營。在運輸方面，網絡貨運經營者必須對貨運運輸的實際承運車輛及司機資質進行年度審核，確保實際承運商資質正規合法有效，運輸車輛與駕駛員線上線下一致；在稅收籌劃方面，網絡貨運經營者經營行為要符合國家稅務總局相關規範的要求，不得超載超限進行貨物運輸；不得虛構運輸交易，不得亂開發票抵扣稅務。例如在貨物運輸過程中加強對實際運輸車輛運行軌跡、交易結算全過程的實時監控和動態管理。

關於整車銷售和汽車後市場的法規

根據交通運輸部於2016年1月22日發佈並於2019年6月21日修訂並生效的《道路運輸車輛技術管理規定》(交通運輸部令[2019]19號)，道路運輸經營者應當建立車輛維護制度。車輛維護分為日常維護、一級維護和二級維護。日常維護由駕駛員實施，一級維護和二級維護由道路運輸經營者組織實施，並做好記錄。同時上述管理規範還明確了道路運輸經營者可以對自有車輛進行二級維護作業，保證投入運營的車輛符合技術管理要求，無需進行二級維護竣工質量檢測；道路運輸經營者不具備二級維護作業能力的，可以委託二類或以上機動車維修經營者進行二級維護作業。機動車維修經營者完成二級維護作業後，應當向委託方出具二級維護出廠合格證。

根據全國人大常委會於1993年10月31日頒佈並分別於2009年8月27日、2013年10月25日修訂並於2014年3月15日生效的《中華人民共和國消費者權益保護法》，消費者在購買、使用商品和接受服務時享有人身、財產安全不受損害的權利。消費者還有權要求經營者提供的商品和服務，符合保障人身、財產安全的要求。上述法律還明確了各級人民政府工商行政管理部門和其他有關行政部門應當依照法律、法規的規定，在各自的職責範圍內，採取措施，保護消費者的合法權益。

監管概覽

關於供應鏈金融服務的法規

關於融資租賃的法規

根據商務部及國家稅務總局於2004年10月22日頒佈的《商務部、國家稅務總局關於從事融資租賃業務有關問題的通知》(商建發[2004]560號)，於2001年8月31日(含)前設立的內資租賃企業最低註冊資本金應達到人民幣40.0百萬元；於2001年9月1日至2003年12月31日期間設立的內資租賃企業，註冊資本金不低於人民幣170.0百萬元。

根據商務部於2013年9月18日頒佈並於2013年10月1日生效的《融資租賃企業監督管理辦法》(商流通發[2013]337號，「融資租賃企業辦法」)，其旨在提升融資租賃行業監管水平，規範融資租賃企業經營行為，防範行業風險，並促進融資租賃業健康有序發展。根據融資租賃企業辦法，融資租賃企業可遵循相關法律、法規及規則的規定，以直接租賃、轉租賃、售後回租、槓桿租賃、委託租賃及聯合租賃等形式開展融資租賃業務。融資租賃企業應當建立及完善其財務與內部風險控制體系，且融資租賃企業的風險資產不得超過其淨資產總值的10倍。風險資產通常指融資租賃企業除現金、銀行存款、主權債券及委託資產外的經調整資產總值。融資租賃企業開展融資租賃業務應當以權屬清晰、真實存在且能夠產生收益權的租賃物為載體，禁止融資租賃企業從事吸收存款及提供貸款或委託貸款等金融業務，未經相關機構批准，融資租賃企業不得從事同業拆借及其他業務。此外，融資租賃企業不得以融資租賃名義開展非法集資活動。

根據國務院於2015年8月31日發佈並於同月生效的《國務院辦公廳關於加快融資租賃業發展的指導意見》(國辦發[2015]68號)，其旨在進一步加快融資租賃業發展，更好地發揮融資租賃服務實體經濟發展、促進經濟穩定增長和轉型升級的作用。指導意見明確需要加快推進融資租賃業簡政放權、理順行業管理體制並完善相關領域管理制度，推動融資租賃公司與互聯網融合發展的創新經營模式，同時還需要進一步加強融資租賃事中、事後管理。

根據商務部於2018年5月8日發佈並於同月生效的《商務部辦公廳關於融資租賃公司、商業保理公司和典當行管理職責調整有關事宜的通知》(商辦流通函[2018]165號)，商務部已將制定融資租賃公司、商業保理公司、典當行業務經營和監管規則職責劃給中國銀行保險監督管理委員會(以下稱「銀保監會」)，自2018年4月20日起，有關職責由銀保監會履行。

監管概覽

銀保監會於2020年5月26日頒佈了《融資租賃公司監督管理暫行辦法》(銀保監發[2020]22號,「融資租賃暫行辦法」),以引導融資租賃公司合規經營,促進融資租賃行業規範發展。融資租賃暫行辦法規定,融資租賃業務指出租人根據承租人對出賣人、租賃物的選擇,向出賣人購買租賃物,提供給承租人使用,承租人支付租金的交易活動。同時融資租賃公司不得有下列業務或活動:(i)非法集資、吸收或變相吸收存款;(ii)發放或受託發放貸款;(iii)與其他融資租賃公司拆借或變相拆借資金;(iv)通過網絡借貸信息中介機構、私募投資基金融資或轉讓資產;及(v)法律法規、銀保監會和省、自治區、直轄市(以下簡稱「省級」)地方金融監管部門禁止開展的其他業務或活動。融資租賃暫行辦法亦規定了融資租賃公司融資租賃和其他租賃資產比重不得低於總資產的60%、風險資產總值不得超過淨資產的8倍、開展固定收益類證券投資業務不得超過淨資產的20%、並應當加強對重點承租人的管理,控制單一承租人及承租人為關連方的業務比例,有效防範和分散經營風險。此外,融資租賃暫行辦法規定省級人民政府負責制定促進本地區融資租賃行業發展的政策措施,對融資租賃公司實施監督管理,處置融資租賃公司風險。省級地方金融監管部門具體負責對本地區融資租賃公司的監督管理。

關於融資租賃中動產抵押登記的法規

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》第三百九十四條的規定,為擔保債務的履行,債務人或者第三人不轉移財產的佔有,將該財產抵押給債權人的,債務人不履行到期債務或者發生當事人約定的實現抵押權的情形,債權人有權就該財產優先受償。同時第四百零三條規定了以動產抵押的,抵押權自抵押合同生效時設立;未經登記,不得對抗善意第三人。

根據最高人民法院於2020年12月31日發佈並於2021年1月1日生效的《最高人民法院關於適用〈中華人民共和國民法典〉有關擔保制度的解釋》(法釋[2020]28號)第五十四條的規定,動產抵押合同訂立後未辦理抵押登記,動產抵押權的效力按照下列情形分別處理:(一)抵押人轉讓抵押財產,受讓人佔有抵押財產後,抵押權人向受讓人請求行使抵押權的,人民法院不予支持,但是抵押權人能夠舉證證明受讓人知道或者應當知道已經訂立抵押合同的除外;(二)抵押人將抵押財產出租給他人並移轉佔有,抵押權人行使抵押權的,租賃關係不受影響,但是抵押權人能夠舉證證明承租人知道

監管概覽

或者應當知道已經訂立抵押合同的除外；(三)抵押人的其他債權人向人民法院申請保全或者執行抵押財產，人民法院已經作出財產保全裁定或者採取執行措施，抵押權人主張對抵押財產優先受償的，人民法院不予支持；(四)抵押人破產，抵押權人主張對抵押財產優先受償的，人民法院不予支持。同時第六十七條規定了在所有權保留買賣、融資租賃等合同中，出賣人、出租人的所有權未經登記不得對抗的『善意第三人』的範圍及其效力，參照本解釋第五十四條的規定處理。

關於商業保理的法規

根據商務部於2013年8月15日發佈並生效的《商務部辦公廳關於做好商業保理行業管理工作的通知》(商辦秩函[2013]718號)，試點地區商務主管部門應建立重大事項報告制度，要求本地區的商業保理公司於下述事項發生後5個工作日內，登錄信息系統向商務主管部門報告：(i)持股比例超過5%的主要股東變動；(ii)單筆金額超過淨資產5%的重大關連交易；(iii)單筆金額超過淨資產10%的重大債務；(iv)單筆金額超過淨資產20%的或有負債；(v)超過淨資產10%的重大損失或賠償責任；(vi)董事長、總經理等高管人員變動；(vii)減資、合併、分立、解散及申請破產；及(viii)重大待決訴訟、仲裁。上述通知還明確商業保理公司總經理為重大事項報告的第一責任人，對重大事項信息的真實性、完整性、準確性、及時性負責。商業保理公司還應指定聯絡人，具體負責重大事項報告工作。試點地區省級商務主管部門應建立重大事項通報制度，及時向有關部門、金融機構通報商業保理公司重大事項變化情況。

根據中國銀保監會於2019年10月18日發佈並於2021年6月21日修訂及生效的《中國銀保監會辦公廳關於加強商業保理企業監督管理的通知》，商業保理企業應當遵守以下監管要求：受讓同一債務人的應收賬款，不得超過風險資產總值的50%；受讓以其聯屬企業為債務人的應收賬款，不得超過風險資產總值的40%；將逾期90天未收回或未實現的保理融資款納入不良資產管理；計提的風險準備金，不得低於融資保理業務期末餘額的1%；風險資產不得超過淨資產的10倍。同時，商業保理企業不得有以下行為或經營以下業務：(i)吸收或變相吸收公眾存款；(ii)通過網絡借貸信息中介機構、地方各類交易場所、資產管理機構以及私募投資基金等機構融入資金；(iii)與其他商業

監管概覽

保理企業拆借或變相拆借資金；(iv)發放貸款或受託發放貸款；(v)專門從事或受託開展與商業保理無關的催收業務、討債業務；(vi)基於不合法基礎交易合同、寄售合同、權屬不清的應收賬款、因票據或其他有價證券而產生的付款請求權等開展保理融資業務；及(vii)國家規定不得從事的其他活動。

關於地方金融監管的法規

根據上海市人大常委會於2020年4月10日頒佈並於2020年7月1日生效的《上海市地方金融監督管理條例》(「**上海金融條例**」)，在上海市設立地方金融組織的，應當按照國家規定申請取得許可或者試點資格。地方金融組織包括小額貸款公司、融資擔保公司、區域性股權市場、典當行、融資租賃公司、商業保理公司和地方資產管理公司，以及法律、行政法規和國務院授權地方人民政府監督管理的具有金融屬性的其他組織。上海金融條例還明確地方金融組織應當依法規範經營，嚴守風險底線，禁止從事下列活動：(i)吸收存款或者變相吸收存款；(ii)出借、出租許可證件或者試點文件；(iii)非法受託投資、直接或者受託發放貸款；(iv)國家和本市禁止從事的其他活動。此外，上海金融條例明確地方金融組織對經營活動中的風險事件承擔主體責任，發生風險事件時應當立即採取相應措施並向地方金融管理部門報告。公司開展融資租賃及商業保理相關業務時，應當遵守上海金融條例及其他地方法規的要求。

根據上海市地方金融監督管理局於2020年11月3日發佈並於2021年1月1日生效的《關於印發〈上海商業保理公司監督管理暫行辦法〉的通知》，申請在上海設立商業保理公司並試點開展商業保理業務，註冊資本不低於人民幣50百萬元(或等值外幣)，全部以貨幣資金出資，並且有明確、合理的實繳到位計劃；商業保理公司應當遵循以下要求審慎開展經營活動，切實加強業務風險管理：(i)受讓同一債務人的應收賬款，不得超過風險資產總值的百分之五十；(ii)受讓以其聯屬人士為債務人的應收賬款，不得超過風險資產總值的百分之四十；(iii)將逾期九十天未收回或未實現的保理融資款納入不良資產管理；(iv)遵循審慎經營原則，建立資產損失風險準備金提取制度；計提的風險準備金，不得低於融資保理業務期末餘額的百分之一；及(v)風險資產不得超過淨資產的十倍。

監管概覽

根據上海市地方金融監督管理局於2021年7月26日發佈並於2021年10月1日生效的《上海市融資租賃公司監督管理暫行辦法（「上海融租辦法」），上海融租辦法規定申請在上海設立融資租賃公司，應當符合下列條件：(i)註冊資本不低於人民幣170.0百萬元（或等值外幣），應當全部以貨幣資金出資，並且有明確、合理的實繳到位計劃；(ii)已制定健全的組織章程細則、財務管理及風險控制等主要內控制度；(iii)有明確的發展戰略、清晰的盈利及風險控制模式；(iv)股東為企業法人或其他經濟組織（控股股東一般為設立滿一年的企業法人，符合條件的投資者通過其全資附屬公司投資設立融資租賃公司的，相關附屬公司可不要求存續滿一年），信用良好，無重大違法違規行為，最近三年無重大不良信用記錄；(v)各股東入股資金均為自有貨幣資金，資金來源真實合法；控股股東財務狀況良好，具備與擬開展融資租賃業務相應的資本實力和資金實力；(vi)控股股東（或實際控制人）承諾三年內（其他股東承諾一年內）不直接或變相轉讓所持有的股權（份），並在融資租賃公司組織章程細則中載明；(vii)擬任董事、監事、高級管理人員信用良好（有必要的專業背景和從業經驗），無重大違法違規行為，最近三年無重大不良信用記錄；擬任高級管理人員（其中至少有一名熟悉風險控制、合規管理的專業人才）；及(viii)國家金融監管部門規定的其他條件。同時上海融租辦法規定了融資租賃公司不得有下列業務或活動：(i)非法集資、吸收或變相吸收存款；(ii)發放或受託發放貸款；(iii)與其他融資租賃公司拆借或變相拆借資金；(iv)通過網絡借貸信息中介機構、各類地方交易場所、非持牌資產管理機構、私募投資基金融資或轉讓資產（依法開展的股權融資，以及國家及本市另有規定的情形除外）；(v)出借、出租融資租賃經營資質；(vi)以暴力或其他非法手段催討債務或處置租賃物；及(vii)法律法規及行業監管制度、銀保監會及省、自治區及直轄市地方金融監管部門禁止開展的其他業務活動。此外，上海融租辦法規定的融資租賃公司業務監管指標與融資租賃暫行辦法的規定相同。

《中華人民共和國民法典》第595條規定：「買賣合同是出賣人轉移標的物的所有權於買受人，買受人支付價款的合同」。《最高人民法院關於審理民間借貸案件適用法律若干問題的規定》（2020年第二次修訂）（「**最高人民法院規定**」）第一條規定：「民間借貸，是指自然人、法人和非法人組織之間進行資金融通的行為」，第十條規定：「法人之間、非法人組織之間以及它們相互之間為生產、經營需要訂立的民間借貸合同，除存在民法典第一百四十六條、第一百五十三條、第一百五十四條以及本規定第十三條規定的情形外，當事人主張民間借貸合同有效的，人民法院應予支持。」

監管概覽

關於保險經紀的法規

根據中國保險監督管理委員會(已撤銷)於2018年2月1日頒佈並於2018年5月1日生效的《保險經紀人監管規定》(保監會令[2018]3號)，保險經紀公司在中華人民共和國境內經營保險經紀業務，應當符合中國保險監督管理委員會規定的條件，取得經營保險經紀業務許可證(以下簡稱「許可證」)。保險經紀公司經營保險經紀業務，應當具備下列條件：(i)股東符合本規定要求，且出資資金自有、真實、合法，不得用銀行貸款及各種形式的非自有資金投資；(ii)註冊資本符合本規定第十條要求，且按照中國保監會的有關規定託管；(iii)營業執照記載的經營範圍符合中國保監會的有關規定；(iv)組織章程細則符合有關規定；(v)公司名稱符合本規定要求；(vi)高級管理人員符合本規定的任職資格條件；(vii)有符合中國保監會規定的治理結構和內控制度，商業模式科學合理可行；(viii)有與業務規模相適應的固定住所；(ix)有符合中國保監會規定的業務、財務信息管理系統；及(x)法律、行政法規和中國保監會規定的其他條件。經營區域不限於工商註冊登記地所在省、自治區、直轄市、計劃單列市的保險經紀公司的註冊資本最低限額為人民幣5,000萬元。經營區域為工商註冊登記地所在省、自治區、直轄市、計劃單列市的保險經紀公司的註冊資本最低限額為人民幣1,000萬元。保險經紀公司的註冊資本必須為實繳貨幣資本。同時上述法規還明確保險經紀公司經營保險經紀業務許可證的有效期為3年。保險經紀公司應當在許可證有效期屆滿30日前，按照規定向中國證監會派出機構申請延續許可。

關於車聯網及數據服務的法規

根據交通運輸部、公安部、國家安全生產監督管理總局(已撤銷)及工業和信息化部發佈並於2011年3月19日生效的《關於加強道路運輸車輛動態監管工作的通知》(交運發[2011]80號)，2011年12月31日前所有「旅遊包車、三類以上班線客車和運輸危險化學品、煙花爆竹、民用爆炸物品的道路專用車輛」必須安裝使用具有行駛記錄功能的衛星定位裝置。同時上述通知還規定道路運輸企業要進一步落實安全生產主體責任，切實加強對所屬車輛的動態監控。企業主要負責人對本單位所屬車輛的動態監控工作全面負責。

監管概覽

根據國務院於2012年7月22日發佈並生效的《國務院關於加強道路交通安全工作的意見》(國發[2012]30號)，重型載貨汽車和半掛牽引車應在出廠前安裝衛星定位裝置，並接入道路貨運車輛公共監管與服務平台。上述意見還明確運輸企業要落實安全監控主體責任，切實加強對所屬車輛和駕駛人的動態監管，確保車載衛星定位裝置工作正常、監控有效。

根據交通運輸部、公安部、國家安全生產監督管理總局(已撤銷)於2014年1月頒佈並分別於2016年4月20日及2022年2月14日修訂並生效的《道路運輸車輛動態監督管理辦法》，重型載貨汽車和半掛牽引車在出廠前應當安裝符合標準的衛星定位裝置，並接入全國道路貨運車輛公共監管與服務平台(以下簡稱「道路貨運車輛公共平台」)。同時上述辦法還規定道路運輸管理機構對未按照要求安裝衛星定位裝置，或者已安裝衛星定位裝置但未能在聯網聯控系統(重型載貨汽車和半掛牽引車未能在道路貨運車輛公共平台)正常顯示的車輛，不予發放或者審驗《道路運輸證》。

根據工業和信息化部於2016年11月11日發佈並生效的《工業和信息化部關於進一步做好新能源汽車推廣應用安全監管工作的通知》(工信部裝[2016]377號)，生產企業要建設和完善新能源汽車企業監測平台，與用戶充分溝通並簽訂保密協議，自2017年1月1日起對新生產的全部新能源汽車安裝車載終端，通過企業監測平台對整車及動力電池等關鍵系統運行安全狀態進行監測和管理，按照《電動汽車遠程服務與管理系統技術規範》(GB/T 32960)國家標準要求，將公共服務領域車輛相關安全狀態信息上傳至地方監測平台。

根據工業和信息化部、國家標準化管理委員會於2018年6月8日發佈的《國家車聯網產業標準體系建設指南(電子產品和服務)》，該建設指南主要針對支撐車聯網產業鏈的汽車電子產品、車載信息系統、車載信息服務和平台相關的標準化工作，明確車聯網電子產品和車載信息服務的標準化發展方向。車聯網電子產品與服務包括基礎產品、終端、網絡、平台與服務等，通過基礎產品和終端採集並獲取車輛的智能信息，感知並處理行車狀態與環境，實現交通信息、導航服務、娛樂信息、安全形勢、在線商務、排放信息、遠程控制、車輛配置、檢驗維修等方面的車載信息服務。

監管概覽

根據生態環境部和國家市場監督管理總局於2018年6月22日發佈並於2019年7月1日生效的《重型柴油車污染物排放限值及測量方法(中國第六階段)》(GB 17691-2018)，自2019年7月1日起，所有生產、進口、銷售和註冊登記的燃氣汽車應符合上述標準要求；自2020年7月1日起，所有生產、進口、銷售和註冊登記的城市車輛應符合上述標準要求；自2021年7月1日起，所有生產、進口、銷售和註冊登記的柴油車應符合上述標準要求。

關於企業日常運營涉及的其他法規

關於增值電信業務經營的法規

根據國務院於2000年9月25日發佈的並分別於2014年7月29日修訂、2016年2月6日修訂並生效的《中華人民共和國電信條例》，國家對電信業務經營按照電信業務分類，實行許可制度。經營電信業務，必須依照本條例的規定取得國務院信息產業主管部門或者省、自治區、直轄市電信管理機構頒發的電信業務經營許可證。未取得電信業務經營許可證，任何組織或者個人不得從事電信業務經營活動。申請經營增值電信業務，應當向國務院信息產業主管部門或者省、自治區、直轄市電信管理機構提出申請。

根據國務院於2000年9月25日發佈的並於2011年1月8日修訂並生效的《互聯網信息服務管理辦法》，國家對經營性互聯網信息服務實行許可制度；對非經營性互聯網信息服務實行備案制度。未取得許可或者未履行備案手續的，不得從事互聯網信息服務。上述辦法還規定，從事經營性互聯網信息服務，應當向省、自治區、直轄市電信管理機構或者國務院信息產業主管部門申請辦理互聯網信息服務增值電信業務經營許可證(以下簡稱「經營許可證」)。省、自治區、直轄市電信管理機構或者國務院信息產業主管部門應當自收到申請之日起60日內審查完畢，作出批准或者不予批准的決定。予以批准的，頒發經營許可證；不予批准的，應當書面通知申請人並說明理由。

監管概覽

關於侵權責任的法規

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》，其中第七編第五章機動車交通事故責任規定的內容，因租賃、借用等情形機動車所有人、管理人與使用人不是同一人時，發生交通事故造成損害，屬於該機動車一方責任的，由機動車使用人承擔賠償責任；機動車所有人、管理人對損害的發生有過錯的，承擔相應的賠償責任。機動車發生交通事故造成損害，屬於該機動車一方責任的，先由承保機動車強制保險的保險人在強制保險責任限額範圍內予以賠償；不足部分，由承保機動車商業保險的保險人按照保險合同的約定予以賠償；仍然不足或者沒有投保機動車商業保險的，由侵權人賠償。

關於產品質量和安全生產的法規

根據全國人大常委會於1993年2月22日頒佈並分別於2000年7月8日、2009年8月27日、2018年12月29日修訂並生效的《中華人民共和國產品質量法》，國務院市場監督管理部門主管全國質量監督工作，生產者、銷售者應當建立健全內部產品質量管理制度，嚴格實施崗位質量規範、質量責任以及相應的考核辦法。國務院有關部門在各自職責範圍內負責產品質量監督工作，縣級以上地方市場監督管理部門主管本行政區域內的產品質量監督工作，縣級以上地方人民政府有關部門在各自的職責範圍內負責產品質量監督工作。

根據全國人大常委會於2002年6月29日頒佈、分別於2014年8月31日及2021年6月10日修訂並於2021年9月1日生效的《中華人民共和國安全生產法》，生產經營單位必須遵守上述法規和其他有關安全生產的法律、法規，加強安全生產管理，建立、健全安全生產責任制和安全生產規章制度，改善安全生產條件，推進安全生產標準化建設，提高安全生產水平，確保安全生產。同時上述法律規定，國務院安全生產監督管理部門依照本法，對全國安全生產工作實施綜合監督管理；縣級以上地方各級人民政府安全生產監督管理部門依照本法，對本行政區域內安全生產工作實施綜合監督管理。

監管概覽

根據國務院於2010年7月19日發佈並生效的《關於進一步加強企業安全生產工作的通知》(國發[2010]23號)，企業要健全完善嚴格的安全生產規章制度，堅持不安全不生產。加強對生產現場監督檢查，嚴格查處違章指揮、違規作業、違反勞動紀律的「三違」行為。凡超能力、超強度、超定員組織生產的，要責令停產停工整頓，並對企業和企業主要負責人依法給予規定上限的經濟處罰。

關於反洗錢的法規

根據全國人大常委會於2006年10月31日頒佈並於2007年1月1日生效的《中華人民共和國反洗錢法》，國務院反洗錢行政主管部門組織、協調全國的反洗錢工作，負責反洗錢的資金監測，制定或者會同國務院有關金融監督管理機構制定金融機構反洗錢規章，監督、檢查金融機構履行反洗錢義務的情況，在職責範圍內調查可疑交易活動，履行法律和國務院規定的有關反洗錢的其他職責。同時上述法律明確在中華人民共和國境內設立的金融機構和按照規定應當履行反洗錢義務的特定非金融機構，應當依法採取預防、監控措施，建立健全客戶身份識別制度、客戶身份資料和交易記錄保存制度、大額交易和可疑交易報告制度，履行反洗錢義務。

關於信息安全和個人信息保護的法規

中國政府機構頒佈有關互聯網使用的法律及法規，以保護個人信息免於未經任何授權披露。全國人大常委會於2012年12月28日發佈並於同日生效的《關於加強網絡信息保護的決定》，以加強互聯網信息安全和隱私的法律保護。該法規明確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。上述法規同時還規定網絡服務提供者和其他企業事業單位收集、使用公民個人電子信息，應當公開其收集、使用規則。

監管概覽

根據工業和信息化部於2013年7月16日頒佈並於2013年9月1日生效的《電信和互聯網用戶個人信息保護規定》(工業和信息化部令第24號)，未經用戶同意，電信業務經營者、互聯網信息服務提供者不得收集、使用用戶個人信息。電信業務經營者、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，查詢、更正信息的渠道以及拒絕提供信息的後果等事項。此外電信業務經營者、互聯網信息服務提供者不得收集其提供服務所必需以外的用戶個人信息或者將信息用於提供服務之外的目的，不得以欺騙、誤導或者強迫等方式或者違反法律、行政法規以及雙方的約定收集、使用信息。

根據全國人大常委會於2016年11月7日頒佈並於2017年6月1日生效的《中華人民共和國網絡安全法》，國家網信部門負責統籌協調網絡安全工作和相關監督管理工作。國務院電信主管部門、公安部門和其他有關機關依照本法和和其他有關法律、行政法規的規定，在各自職責範圍內負責網絡安全保護和監督管理工作。此外上述法律還規定網絡運營者應當對其收集的用戶信息嚴格保密，並建立健全用戶信息保護制度。同時上述法律規定，網絡運營者不得洩露、篡改、毀損其收集的個人信息；未經被收集者同意，不得向他人提供個人信息。但是經過處理無法識別特定個人且不能復原的除外。

根據國家互聯網信息辦公室、國家發展和改革委員會、工業和信息化部、公安部及交通運輸部於2021年8月16日發佈並於2021年10月1日生效的《汽車數據安全管理若干規定(試行)》(國家互聯網信息辦公室令第7號)，汽車數據是指包括汽車設計、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；該法規旨在規範汽車數據處理活動，保護個人、組織的合法權益，維護國家安全和社會公共利益，促進汽車數據合理開發利用；此外，根據該法規的規定，利用互聯網等信息網絡開展汽車數據處理活動，應當落實網絡安全等級保護等制度，加強汽車數據保護，依法履行數據安全義務。

根據全國人大常委會(全國人大)於2021年8月20日發佈並於2022年11月1日起施行的《中華人民共和國個人信息保護法》(「信息保護法」)，信息保護法規定國家互聯網信息辦公室負責統籌協調個人信息保護工作和相關監督管理工作。國務院有關部門依照信息保護法和有關法律、行政法規的規定，在各自職責範圍內負責個人信息保護和

監管概覽

監督管理工作，縣級以上地方人民政府有關部門的個人信息保護和監督管理職責，按照國家有關規定確定。信息保護法還明確違反規定處理個人信息，或者處理個人信息未按照規定採取必要的安全保護措施的，由履行個人信息保護職責的部門責令改正，沒收違法所得，給予警告；拒不改正的，並處人民幣一百萬元以下罰款；對直接負責的主管人員和其他直接責任人員處人民幣一萬元以上人民幣十萬元以下罰款；如有信息保護法規定的違法行為，情節嚴重的，由省級以上履行個人信息保護職責的部門責令改正，沒收違法所得，並處人民幣五千萬元以下或者上一年度營業額百分之五以下罰款，並可以責令暫停相關業務或停業整頓、通報有關主管部門吊銷相關業務許可或者吊銷營業執照；對直接負責的主管人員和其他直接責任人員處人民幣十萬元以上人民幣一百萬元以下罰款。根據國家互聯網信息辦公室、國家發展和改革委員會、工業和信息化部、公安部、國家安全部、財政部、商務部、中國人民銀行、國家市場監督管理總局、國家廣播電視總局、中國證券監督管理委員會、國家保密局及國家密碼管理局於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》(國家互聯網信息辦公室令第8號)，關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當按照本辦法進行網絡安全審查；此外，對於國家秘密信息的，依照國家有關保密規定執行；國家對數據安全審查、外商投資安全審查另有規定的，應當同時符合其規定。

根據全國人民代表大會常委會於2021年6月10日頒佈並於2021年9月1日生效的《中華人民共和國數據安全法》，在中華人民共和國境內開展數據處理活動及其安全監管均適用該法；國家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。國家數據安全工作協調機制統籌協調有關部門制定重要數據目錄，加強對重要數據的保護；各地區、各部門應當按照數據分類分級保護制度，確定本地區、本部門以及相關行業、領域的重要數據具體目錄，對列入目錄的數據進行重點保護；有關主管部門在履行數據安全監管職責中，發現數據處理活動存在較大安全風險的，可以按照規定的權限和程序對有關組織、個人進行約談，並要求有關組織、個人採取措施進行整改，消除隱患。

監管概覽

根據國家互聯網信息辦公室、國家發展和改革委員會、工業和信息化部、公安部、國家安全部、財政部、商務部、中國人民銀行、國家市場監督管理總局、國家廣播電視總局、中國證券監督管理委員會、國家保密局及國家密碼管理局於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》，關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當按進行網絡安全審查；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，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。

根據國家互聯網信息辦公室於2021年11月14日發佈的條例草案，為了規範網絡數據處理活動，保障數據安全，保護個人、組織在網絡空間的合法權益，維護國家安全、公共利益而制定該條例；數據處理者開展以下活動，應當按照國家有關規定，申報網絡安全審查：(一) 匯聚掌握大量關係國家安全、經濟發展、公共利益的數據資源的互聯網平台運營者實施合併、重組、分立，影響或者可能影響國家安全的；(二) 處理一百萬人以上個人信息的數據處理者赴國外上市的；(三) 數據處理者赴香港上市，影響或者可能影響國家安全的；(四) 其他影響或者可能影響國家安全的數據處理活動。大型互聯網平台運營者在境外設立總部或者運營中心、研發中心，應當向國家網信部門和其他主管部門報告。該等條例尚處於未生效狀態且發佈生效的具體時間表或計劃尚不確定。

於COVID-19疫情爆發期間所處行業的支持與保護

根據工業和信息化部於2020年2月9日發佈並生效的《工業和信息化部關於應對新型冠狀病毒肺炎疫情幫助中小企業復工復產共渡難關有關工作的通知》(工信明電[2020]14號)，工業和信息化部明確進一步加強對中小企業的金融扶持。在創新融資產品和服務方面，上述通知明確了將積極推動運用供應鏈金融、商業保理、應收賬款抵質押、知識產權質押等融資方式擴大對中小企業的融資供給。充分發揮互聯網金融便利快捷的優勢，盡快開發疫情期間適合中小微企業的融資產品，滿足中小企業需要。發揮各地中小企業融資服務平台作用，積極開展線上政銀企對接。

根據中國人民銀行、財政部、銀保監會、證監會、外匯局於2020年1月31日頒佈的《關於進一步強化金融支持防控新型冠狀病毒感染肺炎疫情的通知》(銀發[2020]29號)的規定，金融機構應(i)加大對疫情防控相關領域的信貸支持力度；(ii)加強製造

監管概覽

業、小微企業、民營企業等重點領域信貸支持；及(iii)為受疫情影響較大的地區、行業和企業提供差異化優惠的金融服務。此外，根據《工業化和信息化部關於應對新型冠狀病毒肺炎幫助中小企業復工復產共度難關有關工作的通知》(工信明電[2020]14號)，中國政府應積極推動供應鏈金融、商業保理、應收賬款抵質押、知識產權質押等融資方式擴大對中小企業的融資供給。根據交通運輸部於2020年3月13日頒佈並生效的《交通運輸部關於精準有序恢復運輸服務紮實推動復工復產的通知》(交運明電[2020]95號)，各地交通運輸主管部門要指導貨運企業和出租汽車企業及時與金融機構和融資租賃公司對接，落實卡車司機、出租車司機等特殊群體個人經營性質貸款。鼓勵社會化衛星定位系統監控平台服務商，降低或減免道路運輸車輛衛星定位服務運維費用。各地交通運輸主管部門要深入了解運輸服務企業困難，切實做好小微企業、卡車司機、出租汽車司機等重點群體幫扶工作。加強對貨運物流行業監測分析，引導物流企業、卡車司機有序復工復產，合理引導運輸價格預期，促進行業健康穩定發展。

根據上海市地方金融監督管理局於2020年3月17日發佈並生效的《關於支持本市小額貸款、融資擔保、融資租賃、商業保理、典當、地方資產管理等機構加大力度服務實體經濟的通知》，將適度提高六類機構監管容忍度，在2020年度現場檢查、年審、監管評級等工作中，適度放寬對小額貸款公司、融資擔保公司、典當行違約率、代償率等考核指標要求，以及對融資租賃公司、商業保理公司業務集中度、不良率、風險準備金率等考核指標要求，適當延長合規整改期限要求。對確因疫情導致的逾期、代償，尤其是六類機構為降低企業融資負擔而做出讓利的，原則上不降低監管評級等次。對服務防疫工作確有重大貢獻的，或在疫情期間積極履行社會責任的，可視情提高監管評級等次，並在後續有關支持政策中給予優先考慮。同時上述通知還明確了上海市各區主管部門要主動為六類機構服務企業搭建橋樑，加強信息溝通和協調服務。繼續營造良好環境，支持轄區內六類機構在疫情期間及疫情結束後平穩健康發展。鼓勵各區結合實際，出台支持政策或對相關扶持政策進行適當調整。協調區內相關部門和企業，在稅收、房租等方面給予支持。

監管概覽

關於知識產權的法規

商標法

根據全國人大常委會於1982年8月23日頒佈並分別於1993年2月22日、2001年10月27日、2013年8月30日、2019年4月23日修訂並生效的《中華人民共和國商標法》以及國務院於2002年8月3日頒佈及於2014年4月29日修訂並於2014年5月1日生效的《中華人民共和國商標法實施條例》，國務院工商行政管理部門商標局主管全國商標註冊和管理的工作。上述法規明確註冊商標的有效期為十年，自核准註冊之日起計算；註冊商標有效期滿，需要繼續使用的，商標註冊人應當在期滿前十二個月內按照規定辦理續展手續；在此期間未能辦理的，可以給予六個月的寬展期。每次續展註冊的有效期為十年。關於商標的註冊申請，商標註冊申請人自其商標在外國第一次提出商標註冊申請之日起六個月內，又在中國就相同商品以同一商標提出商標註冊申請的，依照該外國同中國簽訂的協議或者共同參加的國際條約，或者按照相互承認優先權的原則，可以享有優先權；商標在中國政府主辦的或者承認的國際展覽會展出的商品上首次使用的，自該商品展出之日起六個月內，該商標的註冊申請人可以享有優先權。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。許可人應當監督被許可人使用其註冊商標的商品質量。被許可人應當保證使用該註冊商標的商品質量。經許可使用他人註冊商標的，必須在使用該註冊商標的商品上標明被許可人的名稱和商品原產地。許可他人使用其註冊商標的，許可人應當將其商標使用許可報商標局備案，由商標局公告。商標使用許可未經備案不得對抗善意第三人。

專利法

根據全國人大常委會於1984年3月12日頒佈並分別於1992年9月4日、2000年8月25日、2008年12月27日及2020年10月17日修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》以及國務院於2001年6月15日頒佈並分別於2002年12月28日、2010年1月9日修訂並於2010年2月1日生效的《中華人民共和國專利法實施細則》，國務院專利行政部門負責管理全國的專利工作，統一受理和審查專利申請，依法授予專利權。授予專利權的發明和實用新型，應當具備新穎性、創造性和實用性；授予專利權的外觀設計，應當不屬於現有設計；也沒有任何單位或者個人就同樣的外觀設計在申請日以前向國務院專利行政部門提出過申請，並記載在申請日以後公告的專利文件中。發明專利權的期限為二十年，實用新型專利權的期限為十年，外觀設計專利權的期限為十五年，均自申請日起計算。

監管概覽

著作權法

根據全國人大常委會於1990年9月7日頒佈並分別於2001年10月27日、2010年2月26日、2020年11月11日修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國著作權法》，中國公民、法人或其他組織的作品，包括文字作品、口述作品、音樂、戲劇、曲藝、舞蹈、雜技藝術作品、美術、建築作品、攝影作品、視聽作品和以類似攝製電影的方法創作的作品、工程設計圖、產品設計圖、地圖、示意圖等圖形作品和模型作品、計算機軟件及法律、符合作品特徵的其他智力成果。不論是否發表，均依法享有著作權。

根據國家版權局於2002年2月20日頒佈並生效的《計算機軟件著作權登記辦法》，規管軟件著作權、軟件著作權專有許可合同及轉讓合同登記。中國國家版權局主管全國軟件著作權登記管理工作，並認定中國版權保護中心為軟件登記機構。

關於域名的法規

根據工業和信息化部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》，工業和信息化部對全國的域名服務實施監督管理。在境內設立域名根服務器及域名根服務器運行機構、域名註冊管理機構和域名註冊服務機構的，應當依據本辦法取得工業和信息化部或者省、自治區、直轄市通信管理局的相應許可。

關於勞動保障的法規

根據全國人大常委會1994年7月5日頒佈並分別於2009年8月27日、2018年12月29日修訂並生效的《中華人民共和國勞動法》以及全國人大常委會2007年6月29日頒佈及於2012年12月28日修訂並於2013年7月1日生效的《中華人民共和國勞動合同法》和國務院於2008年9月18日頒佈並生效的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》，用人單位須與勞動者簽署書面勞動合同。用人單位向勞動者支付不低於當地最低工資標準的工資。用人單位須建立勞動安全及衛生制度，嚴格遵守國家標準，並為僱員提供相關教育。僱員必須在安全及衛生環境下工作。

監管概覽

根據《中華人民共和國社會保險法》《工傷保險條例》《失業保險條例》《社會保險費徵繳暫行條例》等中國法律、法規及規例，用人單位需代表勞動者向數個社會保障基金（包括基本養老保險、失業保險、基本醫療保險、工傷保險、生育保險）進行繳費，有關費用支付地方行政機關，未繳納或未足額繳納可能會被處以罰款等行政措施及責令對未繳納款項進行補足。

根據國務院於1999年4月3日頒佈並分別於2002年3月24日、2019年3月24日修訂並生效的《住房公積金管理條例》，職工個人繳存的住房公積金和職工所在單位為職工繳存的住房公積金，屬於職工個人所有。單位應當向住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記，並為本單位職工辦理住房公積金賬戶設立手續。該條例規定如單位不辦理住房公積金繳存登記或者不為本單位職工辦理住房公積金賬戶設立手續的，由住房公積金管理中心責令限期辦理；逾期不辦理的，處人民幣1萬元以上人民幣5萬元以下的罰款。上述條例同時規定若單位逾期不繳或者少繳住房公積金的，由住房公積金管理中心責令限期繳存；逾期仍不繳存的，可以申請人民法院強制執行。

歷史及公司發展

歷史及發展

概覽

於2011年，陝汽集團成立了德銀融資租賃，此後，於2012年至2013年期間，德銀融資租賃成立了天行健、遠行及德銀保理三家主要附屬公司。為更好地開發圍繞商用車全產業鏈的一體化解決方案，於2014年，控股股東陝汽集團成立了本公司。陝汽集團是中國領先的國有商用車製造企業集團，其前身自1968年以來一直經營商用車業務。此外，通匯已於2005年成立及我們於2020年收購通匯。

自成立以來，我們致力於提供整合商用車全產業鏈多個環節以及覆蓋商用車全生命週期的業務產品。根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國商用車服務行業的服務提供商及主要市場參與者，亦是業內稀缺的能夠圍繞商用車全產業鏈提供一體化解決方案的增值服務提供商。

重要里程碑

下表載列我們於業務發展過程中的重要里程碑：

年份	事件
2005年	通匯於中國成立
2011年	德銀融資租賃於中國成立
2012年	遠行於中國成立
2013年	德銀保理於中國成立 天行健於中國成立
2014年	本公司於中國成立，其前稱為德銀天下投資控股有限公司
2015年	截至2015年12月31日，遠行已於中國陝西、新疆、內蒙古、山西、河南、北京及上海成立多家附屬公司，拓展了我們業務服務地域範圍
2019年	天行健與西安交通大學管理學院聯合成立陝西商用車車聯網工程技術研究中心
2020年	通過收購通匯100.00%的股本權益，重組本集團的業務板塊

歷史及公司發展

本公司及主要附屬公司的公司歷史及股權變動

本公司

本公司於2014年8月14日在中國成立，初始註冊資本為人民幣1,000.0百萬元。於成立之日，本公司由陝汽集團全資擁有。根據2020年9月11日的股東決議案，本公司的註冊資本增至人民幣1,500.0百萬元。該註冊資本增加乃由陝汽集團以現金方式出資。本公司的股權結構保持不變直至重組。有關進一步詳情請參閱本節「重組」一段。

緊隨重組完成後及於最後實際可行日期，本公司的註冊資本由人民幣1,500.0百萬元增至人民幣1,629.0百萬元，陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車分別持有本公司已發行總股本的約92.09%、7.19%及0.72%。於2020年12月25日，本公司改制為股份有限公司並更名為德銀天下股份有限公司。

於最後實際可行日期，本公司的註冊資本為人民幣1,629.0百萬元。本公司及其附屬公司主要從事於以下方面提供服務：(i) 物流及供應鏈服務板塊，其包括供應鏈業務、整車銷售業務及後市場產品業務；(ii) 供應鏈金融服務板塊，其包括融資租賃業務、保理業務及保險經紀業務；及(iii) 車聯網及數據服務板塊。

主要附屬公司

於最後實際可行日期，我們有5家直接附屬公司及9家間接附屬公司。有關附屬公司的完整列表，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註1.2。我們通過主要附屬公司開展業務。主要附屬公司的公司歷史及股權變動載列如下：

德銀融資租賃

德銀融資租賃於2011年11月24日根據中國法律成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣180.0百萬元。於其成立之日，德銀融資租賃由陝汽集團及獨立第三方西安卓爾供應鏈企業管理諮詢有限公司（「西安卓爾」）分別擁有65.00%及35.00%。

經過2011年至2014年的一系列注資及股權轉讓後，於2014年3月11日，德銀融資租賃由陝汽集團全資擁有。

於2014年10月22日，本公司與陝汽集團訂立股權認購（轉讓）協議，據此，陝汽集團將其所持有德銀融資租賃100.00%的股本權益轉讓予本公司，總對價約為人民幣559.1百萬元，以及德銀融資租賃的註冊資本進一步增至人民幣700.0百萬元。該註冊

歷史及公司發展

資本增加乃由本公司以現金的方式出資。該對價乃經參考德銀融資租賃於2014年6月30日的淨資產評估值釐定。據中國法律顧問告知，上述轉讓已根據中國法律完成，並已取得所有適用監管批准。於2017年7月21日，德銀融資租賃的註冊資本進一步增至人民幣1,050.0百萬元。該註冊資本增加乃由本公司以現金的方式出資。於2020年10月23日，德銀融資租賃的註冊資本增至人民幣1,550.0百萬元。該註冊資本增加乃由本公司以現金的方式出資。

於最後實際可行日期，德銀融資租賃的註冊資本為人民幣1,550.0百萬元。德銀融資租賃主要從事提供融資租賃及其他相關服務。

天行健

天行健於2013年6月18日根據中國法律成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣10.0百萬元。於其成立之日，天行健由德銀融資租賃及獨立第三方北京中交興路信息科技有限公司（「北京中交興路」）分別擁有65.00%及35.00%。

根據德銀融資租賃與本公司訂立的日期為2014年12月31日的股權轉讓協議，德銀融資租賃將其於天行健65.00%的股本權益轉讓予本公司，對價約為人民幣7.8百萬元。該對價乃經參考天行健於2014年6月30日的淨資產評估值釐定。於2015年1月30日完成轉讓後，天行健由本公司及北京中交興路分別持有65.00%及35.00%。據中國法律顧問告知，上述轉讓已根據中國法律完成，並已取得所有適用監管批准。

根據本公司與北京中交興路訂立的日期為2017年6月30日的股權轉讓協議，本公司收購北京中交興路所持有35.00%的股權，對價約為人民幣6.2百萬元，該對價乃經參考天行健於2016年12月31日的淨資產評估值釐定。於2017年7月11日完成轉讓後，天行健成為本公司的全資附屬公司。據中國法律顧問告知，上述轉讓已根據中國法律完成，並已取得所有適用監管批准。

於最後實際可行日期，天行健的註冊資本為人民幣10.0百萬元。天行健主要從事智能車聯網產品銷售業務及車聯網及相關技術應用解決方案業務。

遠行

遠行於2012年6月13日根據中國法律成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣20.0百萬元。於其成立之日，德銀融資租賃為遠行的唯一股東。通過2012年至2013年的一系列注資及股權轉讓後，於2013年8月21日，遠行由德銀融資租賃及西安卓爾分別擁有60.00%及40.00%。

歷史及公司發展

根據本公司與德銀融資租賃所訂立的股權轉讓協議，德銀融資租賃於2015年5月6日將其於遠行60.00%的股本權益轉讓予本公司，對價約為人民幣30.8百萬元。該對價乃經參考遠行於2014年6月30日的淨資產評估值釐定。根據本公司、西安卓爾及德銀融資租賃所訂立日期為2016年3月7日的股權轉讓協議，西安卓爾亦將其於遠行40.00%的股本權益轉讓予本公司，對價約為人民幣46.8百萬元。該對價乃經參考遠行於2015年12月31日的淨資產評估值釐定。緊隨有關轉讓於2016年4月11日完成後，遠行成為本公司的全資附屬公司。據中國法律顧問告知，上述轉讓已根據中國法律完成，並已取得所有適用監管批准。

於最後實際可行日期，遠行的註冊資本為人民幣50.0百萬元。遠行主要從事商用車銷售、物流及供應鏈及商用車後市場服務。

德銀保理

德銀保理於2013年9月17日根據中國法律成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣50.0百萬元。於其成立之日，德銀融資租賃為德銀保理的唯一股東。

根據德銀融資租賃與本公司之間訂立的日期為2014年11月20日的股權轉讓協議，德銀融資租賃將其於德銀保理100.00%的股本權益轉讓予本公司，對價約為人民幣51.0百萬元。該對價乃經參考德銀保理於2014年6月30日的淨資產評估值釐定。有關轉讓於同日完成後，德銀保理成為本公司的全資附屬公司。據中國法律顧問告知，有關股權轉讓已根據中國法律完成，並已取得所有適用監管批准。

於2016年11月7日，德銀保理的註冊資本增至人民幣100.0百萬元，並於2019年7月5日進一步增至人民幣200.0百萬元。該項註冊資本增加由本公司以現金出資。於最後實際可行日期，德銀保理的註冊資本為人民幣200.0百萬元。德銀保理主要從事提供商用車全產業鏈相關保理服務。

通匯

通匯於2005年10月20日根據中國法律成立為有限公司，初始註冊資本為人民幣8.0百萬元。於其成立之日，通匯由陝重汽、上海巴士通匯物流有限公司及六名個人（均為獨立第三方）分別持有40.00%、25.00%及35.00%。

經過2005年至2017年的一系列注資及股權轉讓後，於2017年5月28日，通匯由陝汽集團、陝重汽及王文岐（其於2020年12月25日被委任為本公司的執行董事）分別持有52.00%、44.00%及4.00%。

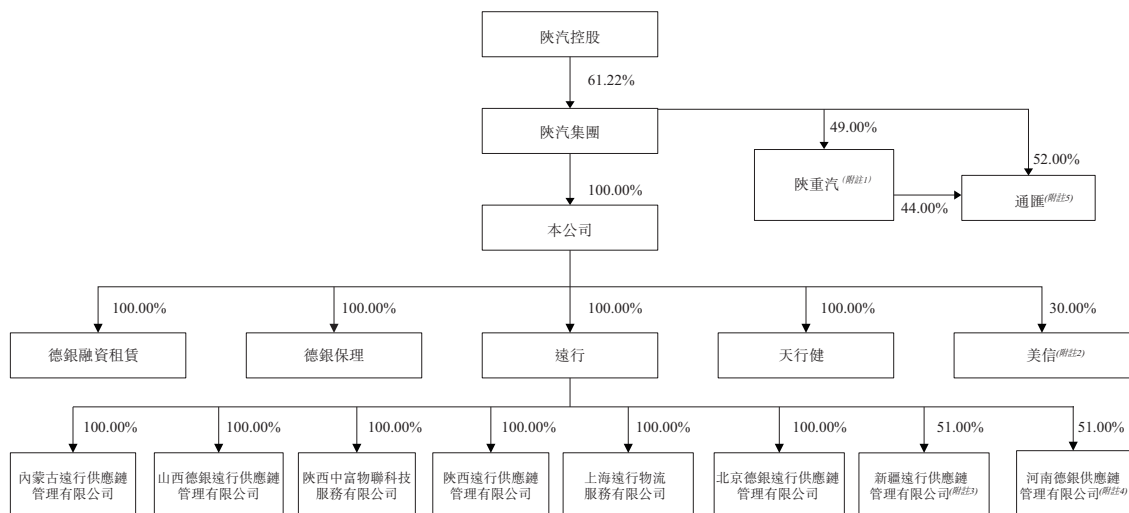
歷史及公司發展

作為重組的一部分，根據本公司與陝汽集團訂立的日期為2020年9月24日的股權轉讓協議及本公司與王文岐先生於同日訂立的股權轉讓協議，陝汽集團及王文岐於2020年9月24日將彼等於通匯各自的全部股本權益轉讓予本公司。股權轉讓完成後，本公司持有通匯56.00%的股本權益。根據陝重汽與本公司之間的股權轉讓及增資協議，陝重汽於2020年11月30日將其於通匯全部44.00%的股本權益轉讓予本公司。於該轉讓完成後，通匯成為本公司的全資附屬公司。有關進一步詳情請參閱本節「一重組」一段。據中國法律顧問告知，有關股權轉讓已根據中國法律完成，並已取得所有適用監管批准。

截至最後實際可行日期，通匯的註冊資本為人民幣20.0百萬元。通匯主要從事倉儲、物流、供應鏈及商用車後市場服務。

重組

以下圖表載列緊接重組前的公司架構：



附註：

- (1) 截至最後實際可行日期，於陝重汽餘下51.00%的股權由濰柴動力股份有限公司（一間於聯交所主板（股份代號：2338）及深圳證券交易所主板（證券代碼：SZ000338）上市的公司）持有，該公司為獨立第三方。
- (2) 截至最後實際可行日期，美信剩餘70.00%的股本權益由獨立第三方上海聯動投資管理有限公司持有。美信自2019年7月1日起成為本集團的聯繫人。更多詳情請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II 財務資料附註—6.其他收益／（虧損）—淨額」一節。

歷史及公司發展

經美信確認及據董事所深知、全悉及確信，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，美信並無涉及任何重大不合規事件、申索、訴訟或法律程序（不論實際或受威脅）。

- (3) 截至最後實際可行日期，於新疆遠行供應鏈管理有限公司的餘下49.00%的股本權益由新疆新伊鑫實業投資有限公司持有，該公司為獨立第三方。
- (4) 截至最後實際可行日期，於河南德銀供應鏈管理有限公司的餘下49.00%的股本權益由河南金正新華夏汽車銷售服務有限公司持有，該公司為獨立第三方。
- (5) 通匯餘下的4.00%股本權益由王文岐先生持有。

為籌備[編纂]，我們曾進行重組。我們的重組涉及以下步驟：

步驟1：收購通匯56.00%的股本權益

緊接重組前，通匯由陝汽集團、陝重汽及王文岐先生分別持有52.00%、44.00%及4.00%。根據本公司與陝汽集團訂立的日期為2020年9月24日的股權轉讓協議及本公司與王文岐先生於同日訂立的股權轉讓協議，本公司自陝汽集團及王文岐先生收購通匯52.00%及4.00%的股本權益，對價分別為約人民幣49.6百萬元及約人民幣12.6百萬元。有關對價乃經參考通匯於2019年12月31日的淨資產及獨立評估師編製的評估報告釐定。於有關轉讓於2020年9月28日完成後，通匯由本公司及陝重汽分別持有56.00%及44.00%。

步驟2：陝重汽及陝汽商用車通過注資的方式成為本公司股東

根據陝汽集團、陝重汽、陝汽商用車及本公司之間所訂立日期為2020年11月30日的注資協議，本公司將其註冊資本增至約人民幣1,628.8百萬元，其中，陝重汽向本公司轉讓其於通匯44.00%的股本權益以換取本公司7.19%的股本權益，從而以股權出資的方式出資約人民幣300.8百萬元，而陝汽商用車則以現金方式出資人民幣30.0百萬元以換取本公司0.72%的股本權益。通匯44%股本權益及本公司7.19%股本權益的價值分別經參考(i)通匯股東權益的公允價值及(ii)本公司權益持有人應佔截至2020年9月30日權益的公允價值（於獨立評估師所編製的評估報告中釐定）而釐定。本公司0.72%股權的價值經參考本公司權益持有人應佔截至2020年9月30日權益的公允價值（於獨立評估師所編製的評估報告中釐定）而釐定。

注資協議項下擬定交易於2020年11月30日完成後，通匯成為本公司的全資附屬公司，同時，陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車分別擁有本公司已發行總股本的約92.09%、7.19%及0.72%。

歷史及公司發展

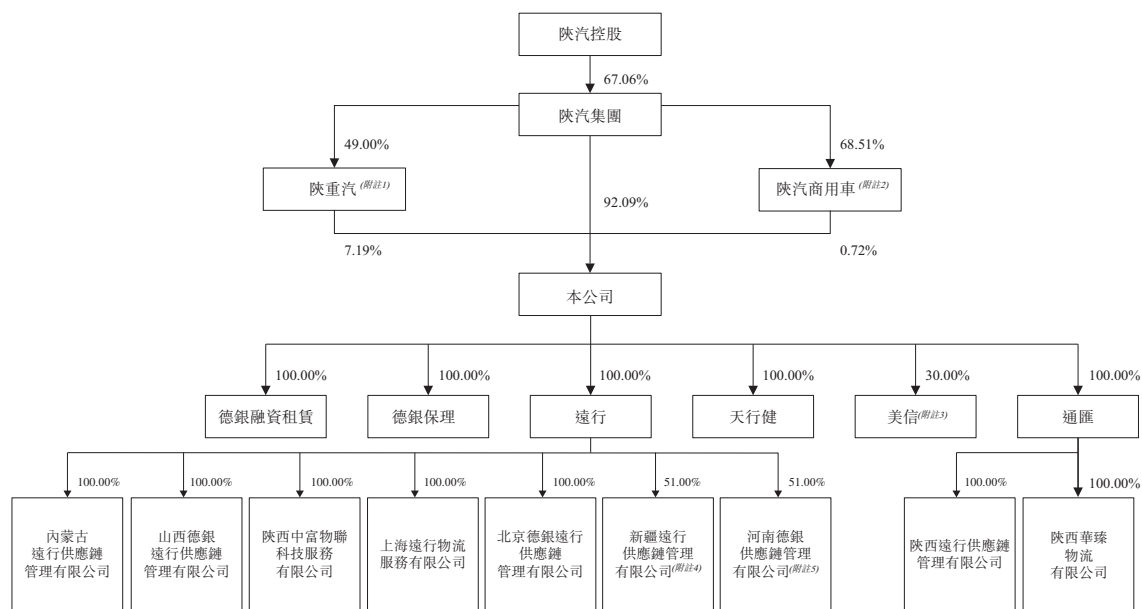
步驟3：改制

於2020年12月24日，陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車訂立發起人協議，據此，本公司改制為股份有限公司，於改制前後及直至最後實際可行日期，股東及彼等各自的持股比例保持不變。本公司名稱由德銀天下投資控股有限公司變更為德銀天下股份有限公司。

中國法律合規

據我們的中國法律顧問告知，本公司的建立與改制為股份有限公司以及本公司股權架構的每次變動均根據中國法律完成。截至最後實際可行日期，就所有重大方面的有關變動而言，我們均已自相關中國部門獲得所有必須的批文、許可、授權及同意書，且本公司於我們的各家附屬公司中擁有的股權均屬有效。

以下圖表列示於重組完成後但緊接[編纂]前的公司架構：



附註：

- 截至最後實際可行日期，於陝重汽餘下51.00%的股權由濰柴動力股份有限公司（一間於聯交所主板（股份代號：2338）及深圳證券交易所主板（證券代碼：SZ000338）上市的公司）持有，該公司為獨立第三方。
- 截至最後實際可行日期，餘下陝汽商用車的約16.23%、15.13%及0.14%的股權分別由寶雞高新投資控股有限公司、寶雞市金融控股有限公司及寶雞市人民政府國有資產監督管理委員會持有，彼等均為獨立第三方。

歷史及公司發展

- (3) 截至最後實際可行日期，美信剩餘70.00%的股本權益由獨立第三方上海聯動投資管理有限公司持有。美信自2019年7月1日起成為本集團的聯繫人。更多詳情請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II 財務資料附註—6.其他收益／(虧損)—淨額」一節。
- (4) 截至最後實際可行日期，於新疆遠行供應鏈管理有限公司的餘下49.00%的股本權益由新疆新伊鑫實業投資有限公司持有，該公司為獨立第三方。
- (5) 截至最後實際可行日期，於河南德銀供應鏈管理有限公司的餘下49.00%的股本權益由河南金正新華夏汽車銷售服務有限公司持有，該公司為獨立第三方。

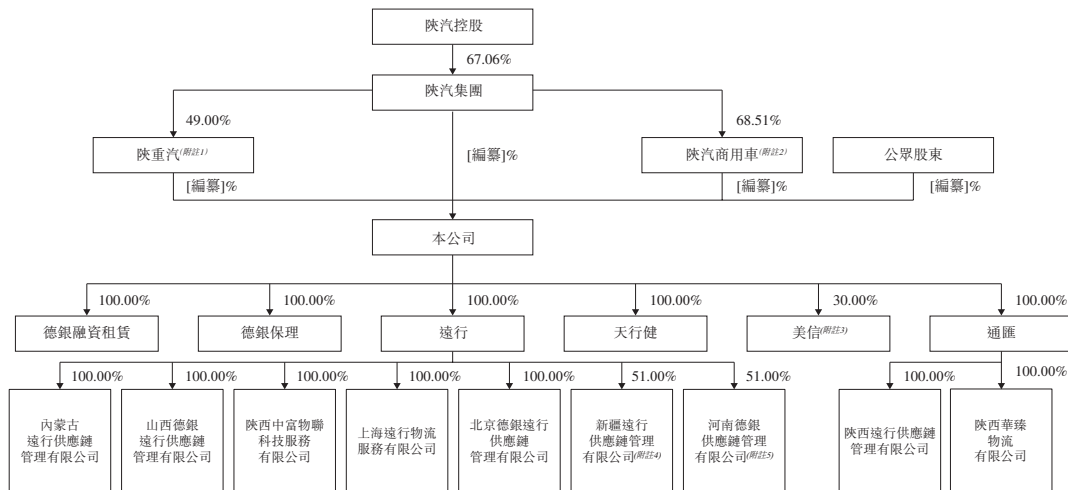
主要收購、出售及合併

收購通匯被視為重組的一部分。有關進一步詳情請參閱本節「一重組」一段及本文件附錄一所載會計師報告附註1.2。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，除上文披露者外，我們概無進行任何重大收購、出售或合併事項。

公司架構

以下圖表載列緊隨[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)我們的公司架構：



附註：

- (1) 截至最後實際可行日期，於陝重汽餘下51.00%的股權由濰柴動力股份有限公司(一間於聯交所主板(股份代號：2338)及深圳證券交易所主板(證券代碼：SZ000338)上市的公司)持有，該公司為獨立第三方。

歷史及公司發展

- (2) 截至最後實際可行日期，餘下陝汽商用車的約16.23%、15.13%及0.14%的股權分別由寶雞高新投資控股有限公司、寶雞市金融控股有限公司及寶雞市人民政府國有資產監督管理委員會持有，彼等均為獨立第三方。
- (3) 截至最後實際可行日期，餘下於美信的70.00%的股本權益由上海聯動投資管理有限公司持有，該公司為獨立第三方。美信自2019年7月1日起成為本集團的聯繫人。更多詳情請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II 財務資料附註—6.其他收益／(虧損)—淨額」一節。
- (4) 截至最後實際可行日期，於新疆遠行供應鏈管理有限公司的餘下49.00%的股本權益由新疆新伊鑫實業投資有限公司持有，該公司為獨立第三方。
- (5) 截至最後實際可行日期，於河南德銀供應鏈管理有限公司的餘下49.00%的股本權益由河南金正新華夏汽車銷售服務有限公司持有，該公司為獨立第三方。

業 務

概覽

我們為商用車全產業鏈的參與者提供多種增值服務，包括物流及供應鏈服務、金融服務及車聯網數據服務。商用車主要包括卡車、皮卡、拖車、巴士及貨車。

根據弗若斯特沙利文報告，商用車全產業鏈總體分為以下板塊：(1)上游（包括原材料供應及零配件製造）；(2)中游（包括汽車研發、製造及銷售）；及(3)下游（包括後市場產品銷售及提供車輛融資服務）。

我們提供覆蓋商用車全產業鏈的多種服務。我們的業務經營可分類為以下板塊：(i) 物流及供應鏈服務板塊；(ii) 供應鏈金融服務板塊；及(iii) 車聯網及數據服務板塊。我們的多個業務板塊之間相互協同，從而使我們能為廣泛的客戶群體提供增值服務。自成立以來，我們的產品及服務獲得了客戶的認可。我們通過先進技術致力持續提升服務質量及擴展業務，以滿足客戶的多樣化需求，從而實現長期可持續發展。

我們提供的下列增值服務覆蓋商用車全產業鏈：

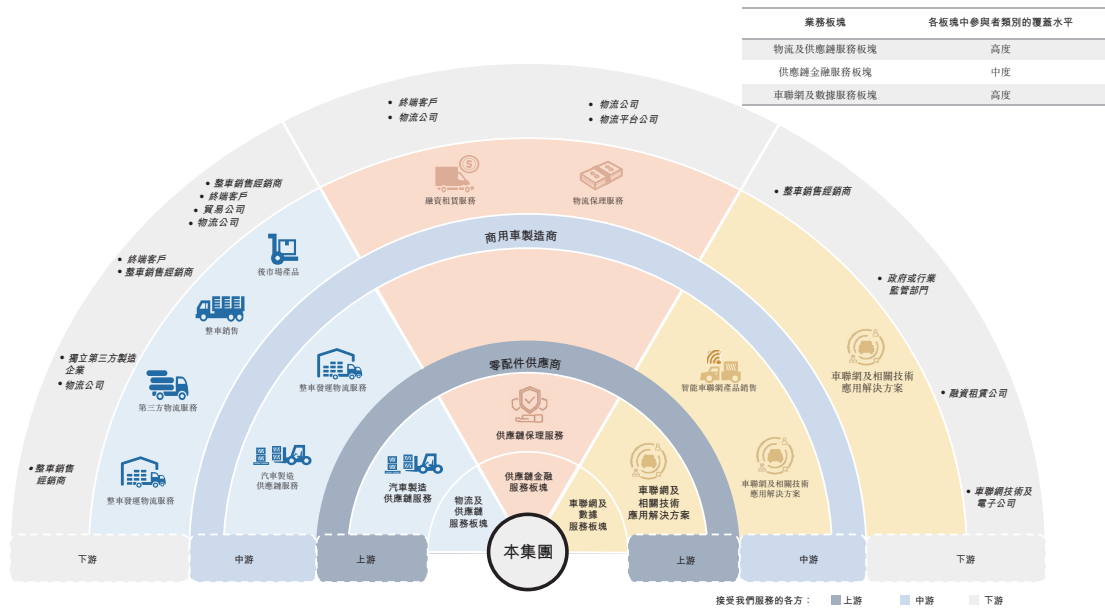
- **在物流及供應鏈服務板塊** — 我們從事(i) 供應鏈業務；(ii) 整車銷售業務；及(iii) 後市場產品業務。我們通過通匯向上游零配件供應商及中游商用車製造商提供物流及倉儲服務。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年的收入計，通匯在中國西部地區的商用車物流供應鏈服務企業中排名第一，中國西部地區商用車物流及供應鏈服務市場的總市場規模約為人民幣15.3十億元，佔2021年中國整體商用車物流及供應鏈服務行業的約11.9%。根據上述資料來源，按收入計，我們於中國及中國西部地區分散的商用車物流及供應鏈服務市場所佔市場份額分別為1.1%及9.5%。我們亦通過我們於2021年12月31日約77家下游承運商及運輸車隊的網絡，為商用車客戶提供全國範圍的物流解決方案。
- **在供應鏈金融服務板塊** — 我們向下游商用車終端用戶提供優質的商用車購買融資解決方案。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年的商用車起租台數計，德銀融資租賃在中國所有的商用車製造商背景融資租賃企業中排名第四位。德銀融資租賃亦獲中國汽車流通協會商用車專業委員會認定為2019

業 務

年度中國商用車金融八強企業。此外。我們為上游零配件供應商及中下游物流公司提供貿易應收款項融資。

- 在車聯網及數據服務板塊** — 天行健是成熟的信息技術解決方案服務提供商，覆蓋商用車全產業鏈。根據弗若斯特沙利文報告，我們運營著中國最大型商用車製造商背景重型商用車車聯網平台，2021年的市場份額為23.3%。於最後實際可行日期，我們的入網重型商用車的數量約為978.5千輛。此外，根據該報告，於2021年以車聯網平台商用車數量計，我們在中國商用車車聯網企業中排行第三。詳情請參閱本文件「行業概覽 — 中國商用車車聯網市場概覽」一節。

下圖說明我們三個業務分部下的相關業務線／業務服務及主要客戶如何沿著商用車供應鏈定位：



業 務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的收入分別約為人民幣2,892.0百萬元、人民幣3,261.7百萬元及人民幣3,126.9百萬元，2019年至2021年的年複合增長率為4.0%。此外，同期，我們的利潤分別約為人民幣241.1百萬元、人民幣318.0百萬元及人民幣368.7百萬元，2019年至2021年的年複合增長率為23.7%。

尤其是，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，儘管車聯網及數據服務板塊產生的收入僅分別佔總收入的8.4%、10.3%及10.8%，有關收入持續增長，2019年至2021年的年複合增長率為18.3%。此外，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，相關毛利分別佔總毛利的18.4%、19.3%及19.3%。有關毛利率於同期維持於較高水平，分別為36.1%、37.6%及41.7%。隨著車聯網技術在商用車行業中越來越普及，我們預計車聯網及數據服務板塊的快速發展將推動本集團的未來擴張，這對於本集團的戰略而言將具有更重要的意義。詳情請參閱本文件「財務資料」一節。

競爭優勢

我們認為，憑藉如下競爭優勢，我們獲得了長足發展：

憑藉我們的控股股東的實力及與其牢固的業務關係，我們成為中國汽車服務行業提供增值服務的重要市場參與者

本集團由陝汽控股集團於2005年創立，以為其製造的商用車提供物流供應鏈服務。憑藉我們的控股股東的實力及與其牢固的業務關係，我們進一步發展業務，成為中國汽車服務行業的主要市場參與者。我們以客戶為中心，打造了(i)物流及供應鏈服務；(ii)供應鏈金融服務；及(iii)車聯網及數據服務三大業務板塊，並據此對商用車全產業鏈形成了物流、資金流和信息流的覆蓋：

- **物流方面** — 我們通過物流及供應鏈服務板塊為商用車全產業鏈客戶提供便捷與高效的供應鏈方案，於業績記錄期內累計為逾3,350家上下游客戶提供了優質的物流與供應鏈服務。根據弗若斯特沙利文報告，於產業鏈上游，我們是中國西部地區最大的商用車供應鏈服務商。通過我們的物流服務，我們已協助約110家零配件供應商節約倉儲面積以及減少供應鏈庫存。其中，我們為兩家核心零配件供應商節約了超過50.0%倉儲面積，以及減少了超過30.0%的供應鏈庫存。尤其是，截至2020年12月31日止年度，我們協助商用車製造商的生產效率拉升17.0%；於產業鏈中下游，我們的運力調度能力覆蓋了全國31餘個省、直轄市及自治區，於2021年完成整車發運約

業 務

166.2千輛，完成第三方物流運單總數約267.9千條，合計運輸里程總數達約546.3百萬公里；

- **資金流方面** — 我們通過融資租賃和保理服務為客戶提供資金支持服務。於業績記錄期內，我們的保理業務與融資租賃業務累計服務客戶逾42,800家。截至2021年12月31日止年度，我們錄得新投放資金總額人民幣8,830.9百萬元；
- **信息流方面** — 根據弗若斯特沙利文報告，我們的車聯網及數據服務板塊擁有中國最大的商用車製造商背景重型商用車車聯網平台。截至最後實際可行日期，我們的天行健車聯網系統入網車輛約為978.5千輛，日平均新增數據約為1.9TB，單車最多可掌握七大類超1.4千種數據。我們圍繞商用車全產業鏈構建了豐富的應用場景，數據應用及服務收入於2019年至2021年的年複合增長率達35.3%。

憑藉協同優勢，我們能夠更好地把握商用車服務行業的增長機遇

中國商用車服務行業發展潛力巨大，這主要受新基建相關政策與物流運輸業拉動以及超載、排放等政策的推動。因此，根據弗若斯特沙利文報告，商用車新車銷量預計將保持高位，於2026年總量將達4,615.4千輛，其中重型商用車新車銷量預計將達1,277.5千輛。

我們相信，憑藉業務佈局以及集團內部協同能力，我們能夠抓住增長機遇並保持持續增長。我們的三大業務板塊於業績記錄期內累計覆蓋了商用車全產業鏈企業逾3,900家，商用車終端用戶逾42,800名。廣泛的客戶覆蓋為我們未來的業務發展提供了良好基礎。於業績記錄期，我們的融資租賃業務借助車聯網技術實現良好風險控制的同時，亦為車輛融資租賃車聯網服務累計帶來了逾60.4千輛新車業務量；我們的物流及供應鏈服務板塊憑藉我們與零配件廠商及物流服務商的業務關係，為融資租賃業務及保理業務創造新的商機，於業績記錄期，額外新增投資資金分別為人民幣545.7百萬元及人民幣1,097.1百萬元。

業 務

我們在商用車供應鏈領域的經驗積累，有助於我們提升我們的物流及供應鏈服務能力

憑藉在商用車供應鏈領域的豐富經驗積累，我們形成了完整服務能力，可滿足商用車供應鏈客戶的不同需求。

根據弗若斯特沙利文報告，以2021年收入計，本集團為中國西部地區最大的商用車物流及供應鏈服務商。於業績記錄期，我們累計服務了超過1.3千家零配件供應商，配送零配件約108.7千種，累計運輸里程達122.7百萬公里。

通過我們的中游及下游供應鏈服務，我們的整車發運業務和第三方物流業務遍佈全國並於2021年12月31日與77家下游承運商或車隊建立了業務聯繫。於2021年，我們完成整車發運166.2千台，實現收入人民幣437.2百萬元。完成第三方物流運單總數267.9千條，實現收入合計人民幣395.1百萬元。

我們通過供應鏈業務直接觸達和連接了商用車全產業鏈的市場參與者，從而有助於我們了解他們的需求並為我們的業務開拓提供了堅實的基礎。於2019年至2021年，我們的物流及供應鏈板塊分別實現營業收入人民幣2,125.2百萬元、人民幣2,252.7百萬元及人民幣2,004.6百萬元；實現除稅前利潤人民幣71.1百萬元、人民幣110.1百萬元及人民幣134.1百萬元。

我們的大型車聯網平台和先進的數據技術支持著我們的車聯網和數據業務的增長

自2011年推出首個車聯網平台以來，我們的車聯網及數據服務業務憑藉以下特色構建了較高的競爭者進入壁壘：

- **平台規模大。**根據弗若斯特沙利文報告，我們的天行健車聯網系統為全國規模最大的商用車製造商背景重型商用車車聯網平台，2021年的市場份額為23.3%。此外，根據該報告，於2021年以車聯網平台商用車數量計，我們在中國商用車車聯網企業中排行第三。於最後實際可行日期，我們入網車聯網平台的重型商用車數量約為978.5千輛；

業 務

- **數據採集能力。**我們的數據採集類型、頻率及精度均保持了優異的表現。就數據類型而言，相比於從售後設備安裝切入的第三方車聯網公司，我們的車聯網智能終端產品在商用車生產過程中即已預裝，其融合度更高，數據採集能力更強。天行健車聯網系統最高可採集包括司機駕駛行為、定位、發動機運轉等七大類合計逾1.4千類高質量數據，日平均新增數據大約為1.9TB，於2021年12月31日累計天行健車聯網系統數據量超過2.9PB；採集頻率方面，我們的數據採集週期最小為十毫秒一次，基本數據上傳頻率五秒一次，比行業平均30秒的頻率快得多；準確度方面，根據中國交通通信信息中心於2022年1月的統計，在擁有超過100千輛入網車輛的生產商中，天行健車聯網系統終端數據整體合格率为99.60%，這使我們成為表現最好的廠家之一；及
- **應用場景廣。**基於平台規模及數據採集優勢，我們開發了多種的應用場景。於業績記錄期內，我們合計構建了(i)車輛融資租賃解決方案（於2021年12月31日覆蓋約199.3千輛汽車）、(ii)北斗系統落地接入解決方案（於2021年12月31日覆蓋約605.8千輛汽車）、(iii)大數據解決方案（於2021年12月31日覆蓋約266.0千輛汽車）、(iv)渣土車監管解決方案（於2021年12月31日覆蓋約15.9千輛汽車）、(v)環保監控解決方案（於2021年12月31日覆蓋約28.0千輛汽車）及(vi)運輸車隊管理解決方案。以上六類應用場景所覆蓋的大量車輛使我們在中國同類車聯網應用中居於領先。

隨著我們數據分析、應用及變現能力的不斷提升，我們的車聯網及數據服務板塊的收入及盈利能力逐步提高。2019年至2021年，車聯網及數據服務板塊實現營業收入分別為人民幣241.6百萬元、人民幣335.2百萬元及人民幣338.3百萬元；其中，車聯網及相關技術應用解決方案業務收入分別為人民幣59.5百萬元、人民幣81.6百萬元及人民幣108.8百萬元。未來，憑藉技術及平台規模優勢，我們將持續形成更有場景針對性的數據服務及數據產品，並為我們的增長打開廣闊的空間。

業 務

經驗豐富的管理團隊及來自於控股股東的鼎力支持

我們過往的成功佳績，離不開管理層團隊豐富的行業經驗及控股股東的鼎力支持。我們的核心管理團隊於商用車領域的平均行業經驗超24年，對我們未來的持續成功具有關鍵作用。我們的董事長郭萬才先生自1997年以來一直於國有重點工業企業從事管理工作，兼具產業視野與專業金融背景；我們的執行董事兼總經理王潤梁先生擁有逾26年的相關經驗，對行業趨勢的把握富有洞見。

我們的控股股東陝汽集團為陝汽控股的附屬公司，後者至今在中國商用車行業已深耕逾50年。根據弗若斯特沙利文報告，於2021年，陝汽控股集團生產的商用車總數為200,432輛，佔4.3%的市場份額，在中國所有商用車製造商中排名第九。根據同一資料來源，於2021年，陝汽控股集團銷售的重型商用車總數為193,144輛，佔13.8%的市場份額，在中國所有重型商用車製造商中排名第四。根據同一資料來源，按2021年生產的重型商用車數量計，陝汽控股集團亦為全球第四大重型商用車製造商。

我們相信，控股股東與我們在戰略及業務的緊密協同，是我們保持持續競爭優勢的重要基礎。於戰略層面，我們積極協助推進陝汽集團「服務型製造」戰略的落地。於業務層面，我們與控股股東緊密協同，互利共贏。一方面，我們的控股股東為中國重型商用車行業領先的商用車製造商，於業績記錄期內陝西汽車集團的商用車年均銷量超170.0千台；另一方面，憑藉覆蓋中國商用車全產業鏈的業務佈局，我們為其提升了終端客戶黏性，提振了新車銷量，形成了協同共贏的良性循環。

得益於管理層團隊的豐富經驗及控股股東的鼎力支持，我們自組建至今，已迅速成長為中國商用車服務行業的服務供應商及主要市場參與者。在高管團隊的帶領及控股股東的支持下，我們將繼續夯實我們的行業地位。

業 務

業務戰略

為主動開發並增強我們的服務能力，我們擬實施以下主要業務戰略：

線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局

我們認為，中國商用車存量市場的收入將會逐步放大，不斷增長的商用車保有量連帶的維修保養及服務需求將催生廣闊的市場空間。我們通過線下及線上雙措並舉的方式，完善並打造後市場服務能力：

- **線下業務開發。**我們積極佈局現有商用車維修及保養業務，建立一個線下零配件數字化倉儲配送體系以及維修和服務網絡。我們將在零配件主要消費地建立15個數字化中心庫，並且打造零配件直採與快速配送的線下網絡，以滿足現有商用車的需求。有關上文的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]—線下業務開發—(i)線下零配件數字化倉儲及配送體系以及數字化中心庫」一節。我們亦計劃開發商用車維修及服務網絡並擬吸引服務站加盟，通過維修保養服務標準的確立與完善，建立起商用車維修保養網絡，切實提升終端用戶的整體用車體驗。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]—線下業務開發—(ii)商用車維修及服務網絡」一節；及
- **線上業務開發。**我們推進商用車線上服務平台的建設與升級。我們將基於我們現有的能力及專有技術，開發面向用戶的統一線上服務平台。該平台還將推進(a)後市場服務平台、(b)線上數字化倉儲系統，其為上述15個商用車零配件的高標準數字化中心庫提供線上支持、(c)線上服務及加盟管理平台及(d)智能維修及培訓平台等新項目開發。進一步詳情，請參閱本文件相關小節「未來計劃及[編纂]—[編纂]—線下業務開發」一節。

業 務

著力提升車聯網核心技術能力及數據服務能力，鞏固優勢

車聯網是商用車行業發展的必然趨勢。我們持續擴大車聯網及數據服務的用戶規模，持續提升數據採集及分析能力。我們亦持續升級我們的平台核心技術及算法，並面向更多應用場景打造數據服務以及數據產品，從而鞏固我們的優勢地位，具體而言：

- **車聯網平台。**積極擴大並升級我們的車聯網平台，實現用戶數量、我們車聯網平台的商用車接入數量的持續增長。尤其是，我們將通過升級車聯網私有雲及硬件系統，提升數據安全性。此外，為進一步擴大及鞏固我們在商用車前裝市場的份額，我們將積極尋求與非關聯商用車製造商的業務合作，將我們的車聯網終端產品預裝在其製造的商用車內，以提升我們的天行健車聯網系統用戶規模。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]—車聯網核心技術能力及數據服務能力—(i)車聯網基礎設施—車聯網私有雲及硬件系統」一節；
- **數據分析能力。**鑒於採納內部及外部舉措，通過以下措施提升數據分析能力：
 - (i) 擴大研發團隊。我們將廣泛招聘並培養具有不同背景的優秀人才，以建立專業車聯網研發團隊；
 - (ii) 升級軟件及硬件研發能力。我們將專注於研發平台，並建立大數據研究中心；及
 - (iii) 與外部優秀互聯網企業及信息科技企業開展戰略合作。

我們將通過上述措施提升數據分析以及將數據資產轉換為生產力的核心能力。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]—車聯網核心技術能力及數據服務能力—車聯網基礎設施—辦公場地擴建」及「未來計劃及[編纂]—[編纂]—車聯網核心技術能力及數據服務能力—(ii)研發能力」一節；

- **多樣化數據產品及數據服務。**我們持續積極開發並形成多元的數據產品及數據服務，為客戶提供更好的體驗。該等數據產品及數據服務包括以下方面：
 - (i) 豐富數據服務產品組合。我們持續積極為零配件供應商、整車銷售經銷商、維修服務站等打造數據服務產品。大數據服務系統將為零配件供應商提供進入商用車製造商生產安排的渠道，提供維修及故障數據統計、競爭對手比對、識別虛假維修及降低索賠風險等多種增值數據

業 務

服務，尤其是開發電子零配件供應商數據質量檢測平台；為經銷商提供市場預測、客戶跟蹤、智能選車、風控管理等數據增值服務；為維修服務站提供零配件精準儲備、客戶引流、維修指導等數據增值服務；

- (ii) 空中編程 (OTA) 平台。開發OTA遠程更新、零配件數據檢測等新業務。為供應商提供嵌入式軟件的遠程更新，極大降低新的零配件成本的同時，提升用戶體驗；為供應商新產品提供批量供貨前的數據測試，以確保安裝前的產品質量；及
- (iii) 開發車聯網及數據解決方案。我們開發及升級可適應5G通訊環境的車聯網產品及終端產品。此外，利用我們的車聯網技術優勢以及數據整合能力，(a)為整合多種內部及外部數據資源開發數據資產交易平台，及(b)為交通管理部、環保部等政府部門開發定制化「機動車智能監控」服務；為大宗商品物流、冷鏈運輸等行業提供可滿足多種行業需求的解決方案等。

進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]—[編纂]—車聯網核心技術能力及數據服務能力—(iii)多樣化數據產品及數據服務」一節。

夯實供應鏈金融服務及第三方物流服務專精化優勢，持續優化業務結構

我們持續夯實我們供應鏈金融服務及第三方物流服務的專精化優勢，具體而言：

- 持續深耕商用車領域，鞏固供應鏈金融服務板塊專精化領先優勢。對於融資租賃業務，我們持續積極鞏固現有業務，為知名商用車製造商的產品提供融資租賃服務；基於專用車細分領域門檻高、收益好及客戶風險承受力強的優點，我們將擴大融資租賃服務，覆蓋更多專用車以獲取新的增長空間，並持續開發與提供定制化金融服務。對於商業保理業務，我們將以商用車製造商的零配件供應商為目標，並通過我們與一級零配件供應商之間的現有業務關係向上游二、三級零配件供應商穿透，另一方面，於下游物流客戶，我們繼續開拓大宗貨運、快運、零擔運輸等行業的大型客戶與頭部企業，獲取優質客戶，以優化保理業務的結構；

業 務

- 著力提升供應鏈金融服務板塊的信息化建設，不斷提升服務體驗。我們將加大金融服務信息化建設，以大數據、雲計算等新一代信息技術為基礎，進行包括業務系統、風控及信審系統的持續升級優化，規範業務流程並提升效率，強化風控能力，提升客戶體驗，並降低綜合成本；及
- 我們通過拓展及開發涉及原材料（如煤炭及礦石）、商品及快遞服務的第三方物流服務，持續將客戶基礎多元化及探索與更多獨立客戶的商機。

不斷完善員工職業規劃和薪酬激勵機制，吸引和培養人才

我們相信擁有一支穩定、專業的員工隊伍是實現公司長遠戰略的關鍵。我們計劃採取以下措施，加強人才引進和人才培養工作：

- 借助我們本次在國際資本市場亮相，加強公司品牌宣傳，提高品牌影響力，進而吸引更多優質人才；
- 在[編纂]完成後持續積極探索長效激勵措施，包括但不限於股權激勵計劃，使員工尤其是中高級管理團隊與股東的長期利益相一致，提高員工的積極性和忠誠度；
- 持續加強員工培訓的投入力度，提供定期且多元化的技能培訓，為員工職業發展打造最佳的職業平台；及
- 通過宣揚我們的願景增強員工的使命感和榮譽感。

有關我們[編纂]的業務戰略擬定用途的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

業 務

獎項及頭銜

我們曾獲得多個由行業協會及相關組織頒發的獎項及頭銜。下表載列我們於最後實際可行日期已獲得的獎項：

獎項／頭銜	頒發實體	集團實體	頒發年度
2020年度物流行業最具投資價值企業	中國交通運輸協會物流投融资協會及成都市供應鏈協會	本公司	2021年
2018年度中國物流金融創新獎	中國交通運輸協會	本公司	2018年
2021中國物流優秀服務商	中國物流與採購聯合會	通匯	2021年
2021年度汽車物流行業創新獎	中國物流與採購聯合會 汽車物流分會	通匯	2021年
國家級5A級物流企業	中國物流與採購聯合會	通匯	2022年
國家級4A級物流企業	中國物流與採購聯合會	通匯	2020年／ 2017年／ 2014年
2020中國物流創新獎	中國物流與採購聯合會	通匯	2020年

業 務

獎項／頭銜	頒發實體	集團實體	頒發年度
改革開放40年陝西省物流行業 傑出貢獻企業	陝西省物流與採購聯合會	通匯	2019年
2020中國智慧物流優秀解決方案 服務商	第十一屆中國物流投融资 大會	遠行	2021年
2020年度物流行業最具成長 潛力企業	第十一屆中國物流投融资 大會	遠行	2021年
中國物流行業最具投資價值企業	中國交通運輸協會物流投 融資分會	遠行	2019年
2020十佳商用車金融服務機構	2021中國商用車金融產業 峰會組委會	德銀融資租 賃	2021年
2020年度浦東新區經濟突出貢獻 獎	上海市浦東新區人民政府	德銀融資租 賃	2021年
2021年度西湖論壇杯融資租賃 業務創新獎	中國融資租賃(西湖)論壇	德銀融資租 賃	2021年

業 務

獎項／頭銜	頒發實體	集團實體	頒發年度
2019年度中國商用車金融八強企業	中國汽車流通協會商用車專業委員會	德銀融資租賃	2019年
第三屆中國AI+創新創業大賽工業互聯網技術創新與應用大賽決賽二等獎	第三屆中國AI+創新創業大賽工業互聯網技術創新與應用大賽組委會	天行健	2021年
2021中國商用車車聯網十佳運營服務商	中國衛星應用產業聯盟、中國品牌戰略研究中心、中國車聯網大會組委會	天行健	2021年
陝西省第一批服務型製造示範平台	陝西省工業和信息化廳	天行健	2021年
2020年中國科技創新品質創優十佳知名品牌	中國高科技產業化研究會品牌戰略專家工作委員會	天行健	2020年
2020城市工程車輛產品與方案金質獎	城市工程車輛管理與服務創新聯盟	天行健	2020年

業 務

我們的業務模式

我們的業務提供覆蓋商用車全產業鏈的多種服務。我們的業務經營可分類為以下板塊：

- (i) 物流及供應鏈服務板塊，包括供應鏈業務、整車銷售業務和後市場產品業務；
- (ii) 供應鏈金融服務板塊，包括融資租賃業務、保理業務及保險經紀業務；及
- (iii) 車聯網及數據服務板塊。

於業績記錄期，三大業務板塊均已實現了優異的經營業績。下表載列於所示年度我們按服務板塊劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)
物流及供應鏈服務板塊	2,125,248	73.5	2,252,652	69.0	2,004,585	64.1
供應鏈金融服務板塊 ^{(附註(1))}	525,201	18.1	673,783	20.7	783,953	25.1
車聯網及數據服務板塊	241,582	8.4	335,238	10.3	338,312	10.8
總計	<u>2,892,031</u>	<u>100.0</u>	<u>3,261,673</u>	<u>100.0</u>	<u>3,126,850</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 由於本公司已將我們持有美信的25.00%股權轉讓予第三方，此後本公司所持有美信股權的百分比由55.00%減少至30.00%，故自2019年7月1日起並無併入保險經紀業務（我們的供應鏈金融服務板塊的一部分）所得收入。董事並無於本集團2018年的財務報表將出售視為已終止經營業務，原因是(i)於2018年12月31日，本集團管理層並無承諾出售美信的計劃，意味著美信在目前的情況下不能立即出售，且出售的可能性不大；及(ii)美信業務並非本集團的獨立主要業務線，意味著美信不符合國際財務報告準則有關已終止經營業務的定義。

上述第三方為一家總部位於上海的專業投資管理公司，在生命科學以及健康醫療服務領域擁有豐富的經驗。由於有關股權轉讓的影響，其為美信引進新股東，此舉增強美信的業務資源，擴展本集團的業務關係，使美信能夠進一步進行業務拓展及開發以及推動美信與本集團現有業務板塊的協同。美信的股權轉讓遵循中國相關法律法規規定的國有企業股權轉讓程序，包括(i)由獨立第三方權威機構進行公允資產評估；及(ii)透過中國西部股權交易所發佈股權轉讓信息及進行轉讓價格詢價。對價按資產評估報告所載評估值的25.00%（即約人民幣9.7百萬元）釐定。此外，根據美信截至2018年12月31日止年度的經審計財務報表，美信錄得收入約人民幣24.8百萬元，及淨利潤約人民幣9.4百萬元。買方過往或現時與本集團、其股東、董事或高級管理人員或彼等各自的任何聯繫人概無任何關係（包括但不限於

業 務

家庭、業務、僱傭、信託、融資或其他方面)。美信與德銀融資租賃每年訂立服務協議，據此，美信就受我們融資租賃服務規限的商用車保單提供保單管理服務。美信將協助解決上述商用車的理賠事宜，根據相關保單，德銀融資租賃為第一受益人，並提供配套服務。因此，我們將根據上述服務協議向美信支付服務費。此外，此後我們並無自美信收取任何轉介費及／或自保單購買者收取任何佣金／諮詢費。具體而言，德銀融資租賃作為相關保單的第一受益人不得向美信收取上述費用及／或佣金。

此外，美信確認及就董事所深知、盡悉及確信，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，美信並非任何不合規事件、申索、訴訟或法律程序（無論實際抑或受到威脅）的涉事方。

詳情請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II 財務資料附註—6. 其他收益／（虧損）—淨額」。

物流及供應鏈服務板塊

我們在(i)供應鏈業務；(ii)整車銷售業務；及(iii)後市場產品業務下提供多種物流及供應鏈服務。我們的各業務產生的收入如下：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
供應鏈業務	1,387,710	65.3	1,477,549	65.6	1,459,858	72.8
整車銷售業務	651,554	30.7	665,287	29.5	441,237	22.0
後市場產品業務	71,216	3.3	91,136	4.1	84,917	4.2
其他 ^{附註(1)}	14,768	0.7	18,680	0.8	18,573	1.0
總計	<u>2,125,248</u>	<u>100.0</u>	<u>2,252,652</u>	<u>100.0</u>	<u>2,004,585</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 包括(i)融資租賃協助服務；及(ii)臨時汽車牌照服務所得收入。進一步詳情請參閱本文件「財務資料—我們經營業績主要組成部分的說明—收入」一節。

如上表所示，我們自物流及供應鏈服務板塊的收入於業績記錄期保持穩定。

我們的主要客戶是零配件供應商、商用車製造商、整車銷售經銷商、物流公司及商用車終端用戶。於業績記錄期，我們向逾3,350家上下游客戶提供服務。於業績記錄期，我們一直在致力於將客戶基礎多元化並探索與更多獨立客戶的商機。具體而言，自2021年，我們一直積極為獨立第三方拓展及開發涉及原材料（如煤炭及礦石）、商品及快遞服務的第三方物流服務。

下表載列於所示年度按客戶劃分及來源於供應鏈業務、整車銷售業務及後市場產品業務的收入之明細：

收入來源	截至12月31日止年度					
	2019年			2020年		
	金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入的百分比 (%)	佔相關子業務板塊 總收入的百分比 (%)	金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入的百分比 (%)	佔相關子業務板塊 總收入的百分比 (%)
物流及供應鏈服務板塊						
商用車製造供應鏈服務						
陝汽控股集團	439,110	71.1	15.2	602,165	75.6	18.5
重慶物流客戶	178,674	28.9	6.2	192,950	24.2	5.8
獨立物流供應商客戶	67	0.0	0.0	1,732	0.2	0.1
小計	617,851	100.0	21.4	796,847	100.0	24.4
整車發運物流服務						
陝汽控股集團	30,369	6.9	1.1	14,346	2.9	0.4
重慶物流客戶	406,643	93.1	14.0	476,666	97.1	14.7
小計	437,012	100.0	15.1	491,012	100.0	15.1
第三方物流服務						
獨立物流供應商客戶	332,847	100.0	11.5	189,690	100.0	5.8
小計	332,847	100.0	11.5	189,690	100.0	5.8
整車銷售業務						
陝汽控股集團	126	0.0	0.0	231	0.0	0.0
重慶物流客戶	651,428	100.0	22.5	665,056	100.0	20.4
獨立客戶	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0
小計	651,554	100.0	22.5	665,287	100.0	20.4
後市場產品業務						
陝汽控股集團	39,918	56.1	1.4	5,607	6.2	0.2
獨立物流供應商客戶	31,298	43.9	1.1	85,529	93.8	2.6
小計	71,216	100.0	2.5	91,136	100.0	2.8
板塊收入小計	2,125,248	100.0	73.5	2,252,652	100.0	69.0
				金額 (人民幣千元)	佔相關子業務板塊 總收入的百分比 (%)	佔本集團 總收入的百分比 (%)
				423,257	67.4	13.5
				199,284	31.8	6.4
				5,028	0.8	0.2
				627,569	100.0	20.1
				58,449	13.4	1.9
				378,784	86.6	12.1
				437,233	100.0	14.0
				395,056	100.0	12.6
				395,056	100.0	12.6
				-	0.0	0.0
				433,908	98.3	13.9
				7,329	1.7	0.2
				441,237	100.0	14.1
				2,256	2.7	0.1
				82,661	97.3	2.6
				84,917	100.0	2.7
				2,004,585	100.0	64.1

附註：

(1) 此處披露的收入不包括「其他」收入。更多詳情，請參閱本節上文「一 物流及供應鏈服務板塊」一節。

業 務

供應鏈業務

於業績記錄期，我們為其提供供應鏈服務的陝汽控股集團製造的商用車數量如下：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	佔各公司 總出貨量 輛 的百分比 %	佔各公司 總出貨量 輛 的百分比 %	佔各公司 總出貨量 輛 的百分比 %	佔各公司 總出貨量 輛 的百分比 %	佔各公司 總出貨量 輛 的百分比 %	佔各公司 總出貨量 輛 的百分比 %
商用車製造供應鏈服務						
陝重汽	116,489	100.0	114,524	100.0	96,924	100.0
陝汽商用車	22,250	100.0	40,023	100.0	38,561	100.0
整車發運物流服務						
陝重汽	134,752	100.0	165,379	100.0	143,435	100.0
陝汽商用車	1,803	11.6	35,038	100.0	22,721	100.0

我們為各類客戶提供如下所載的供應鏈服務：

- **商用車製造供應鏈服務。**我們提供商用車零配件相關的全供應鏈管理及「一體化物流」服務，並提供方案解決供應鏈物流環節中有關庫存高、物資週轉慢及環節多的問題。通過無縫整合商用車製造商的生產計劃，我們為客戶提供閉環管理，包括向零配件供應商取貨、運輸、倉儲、分揀、分裝、配送及其他供應鏈物流業務，從而消除冗餘環節並在保持服務質量的同時實現低物流成本。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的商用車製造供應鏈服務分別用於約138.7千輛、154.5千輛及135.5千輛商用車的生產。我們還提供零配件模塊組裝服務，從而提高商用車製造商的裝配線效率，並通過提高供應組件裝載率減低物流運輸成本。

業 務

- **整車發運物流服務。**我們安排將陝重汽及陝汽商用車製造的商用車運送至整車銷售經銷商所指定的接車點。有關物流服務由我們委聘及選擇的獨立第三方分包商提供。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們分別為約136.6千輛、200.4千輛及166.2千輛商用車提供整車發運物流服務。
- **第三方物流服務。**我們安排獨立第三方分包商提供貨物、礦石、鋼鐵、原材料及商品的相關物流服務，以將其運送至托運人指定的地點。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們自該服務所產生的業務收入分別約為人民幣332.8百萬元、人民幣189.7百萬元及人民幣395.1百萬元。於業績記錄期，本集團一直積極擴展其第三方物流服務，以豐富我們的客戶群體。

除截至2020年12月31日止年度我們錄得第三方物流服務貢獻的收入減少（主要是由於於2020年8月終止與一名主要客戶的合作）外，我們已實現該業務相關收入穩步增長，由截至2019年12月31日止年度的約11.5%升至截至2021年12月31日止年度的約12.6%。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們的歷史財務狀況及經營業績未必代表未來表現，且實施增長策略可能令我們面臨若干風險，同時我們未必能夠維持增長率」一節及本節「－供應鏈業務－整車發運物流服務及第三方物流服務」各段。

業 務

下表載列於所示年度按服務類型劃分的供應鏈業務收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)
供應鏈業務						
商用車製造供應鏈服務	617,851	44.5	796,847	53.9	627,569	43.0
整車發運物流服務	437,012	31.5	491,012	33.2	437,233	30.0
第三方物流服務	332,847	24.0	189,690	12.9	395,056	27.0
總計	1,387,710	100.0	1,477,549	100.0	1,459,858	100.0

商用車製造供應鏈服務

於業績記錄期，我們已為逾1.3千家零配件供應商提供服務，並已向彼等的倉庫及生產線配送約108.7千種零配件，運輸里程數共為122.7百萬公里。相關服務供應商根據我們的服務質量和效率而非我們與控股股東的關係選擇我們。

「一體化物流」指的是供應鏈計劃，涵蓋運輸、倉儲、分揀及配送等核心物流環節聯動，以(i)最大化減少零配件供應商至商用車製造商供應鏈冗餘環節；(ii)降低總供應鏈成本；及(iii)注重客戶體驗感的一種物流模式。

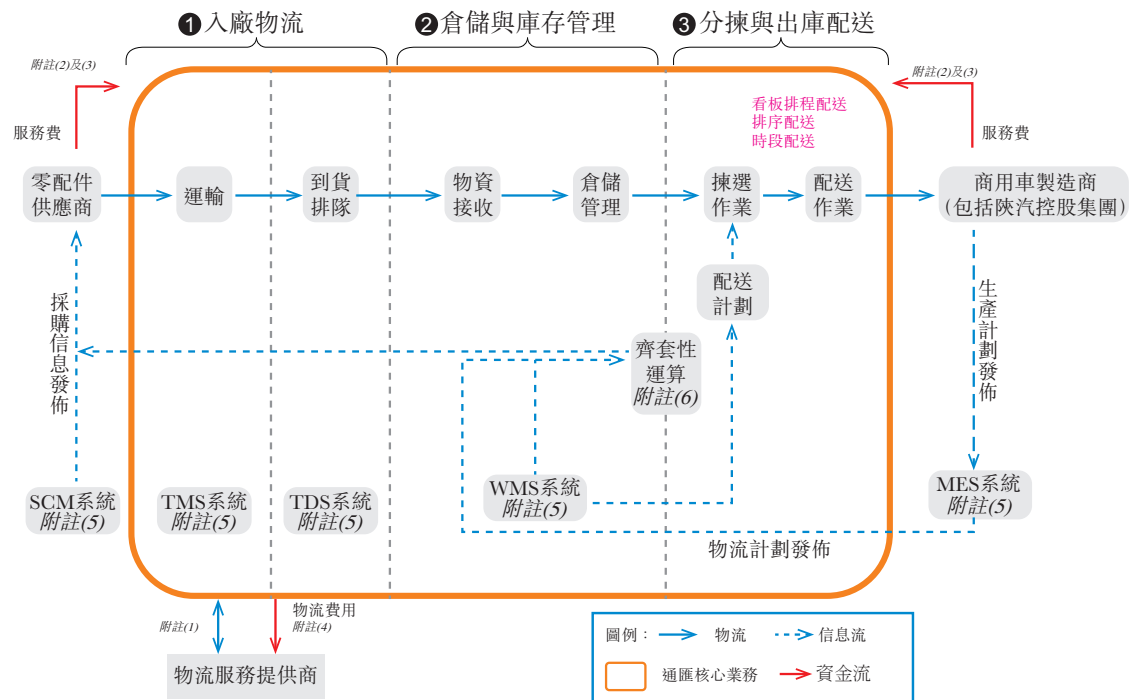
我們能夠監察商用車製造商的生產過程並相應調整製造商所需的零配件及運輸零配件，這使我們從競爭對手中脫穎而出。這可以有效縮短運輸零配件所需的週期並減輕供應不足或供應過剩的擔憂。商用車製造商的採購計劃及實際製造計劃的不一致有時可能會導致零配件存貨過剩或不足－導致過剩的零配件存貨成本較高或因零配件不足而導致的商用車生產中斷。我們認為我們解決該等問題的能力有助於優化生產週期，同時降低成本。

零配件供應商只需負責製造及供應零配件，而我們則根據商用車製造商的採購計劃及生產計劃，負責運輸、倉儲、分揀及配送工作，直至零配件交付至商用車製造商。與業內其他獨立第三方物流公司相比，我們擁有獨特的生產計劃管控體系以及資源齊套性分析體系（於下文附註6更全面闡釋），通過一支由150多名人員組成的團隊提供支持。

業 務

商用車製造供應鏈服務的流程

我們的商用車製造供應鏈服務包括：(i)入廠物流；(ii)倉儲與庫存管理；及(iii)分揀與出庫配送，載列如下：



附註：

- (1) 入廠物流由我們的自有運輸車隊及外包協議項下的獨立第三方物流服務供應商提供支持。有關進一步詳情，請參閱「－商用車製造供應鏈服務－我們的運輸車隊」及「－商用車製造供應鏈服務－我們的供應商及與第三方物流服務提供商所簽協議的主要條款」段落。
- (2) 我們向客戶（包括商用車製造商及零配件供應商）收取服務費，包括我們的運輸成本、倉儲和管理成本、配送成本和合理的利潤。有關進一步詳情，請參閱本節「－商用車製造供應鏈服務－我們的客戶及與客戶所簽協議的主要條款」及「－商用車製造供應鏈服務－定價政策」段落。
- (3) 零配件供應商及／或商用車製造商處理及結算服務費的操作工作流程涉及以下步驟：(i)於我們完成出庫配送後，我們的客戶將應要求確認計費資料，隨後將其返回至系統以過賬；(ii)財務會計部將提取計費數據，並根據服務協議計算服務費；(iii)於內部審核完成後，業務部將詳細會計報表於收到會計報表後七個工作日內發送予我們的客戶以供審核及確認；(iv)我們隨後會將票據發予我們的客戶，而客戶根據已發送的票據於規定期限內結算入廠物流費用。
- (4) 處理及結算應付物流服務提供商的物流費用的操作工作流程涉及以下步驟：(i)於運輸車隊完成零配件的運輸後，發票須提交予運輸業務部，其將對運輸記錄進行核對及核實；(ii)運輸業務部將提交經核實運輸記錄及收據予財務會計部，其將根據規定合同價格計算貨運費用；(iii)財務會計部向物流服務供應商確認貨運細節，物流服務供應商隨後向我們開具票據；及(iv)物流費用須於規定期限內根據已開具票據予以結算。

業 務

- (5) 有關更多詳情，請參閱本節「－ 商用車製造供應鏈服務－ 商用車製造供應鏈服務的信息技術系統」一段。
- (6) 齊套性運算指分揀及計算可用零配件的過程，以確保商用車組裝所需的相關零配件充足。在此過程中，我們進行了三輪齊套性運算：(i)於商用車製造商發佈組裝計劃後（即於商用車組裝前四至七日），我們編製組裝所需的零配件清單，通過檢查MES識別不足的零配件，並向零配件供應商報告以作補充；(ii)於商用車製造商釐定生產計劃後（即商用車組裝前三日），我們將根據生產計劃在MES對所需零配件進行計數器檢查，以配合實際生產需要，並向零配件供應商報告以作補充（如必要）；及(iii)於商用車組裝前一日，我們將對零配件的可得性進行最終檢查，並向零配件供應商報告以進行進一步補充（如必要），以確保零配件的充足性。

第一階段：入廠物流

運輸業務部首先從零配件供應商處收到零配件來料的貨運請求，然後入廠物流部就物料的庫存及交付時間等方面對其進行核實。相關運輸車隊將從供應商處收取零配件並運送到集中於中國西安的生產基地。如果需要，我們將委聘第三方服務提供商的外部運輸車隊來支持入廠物流。

我們有三種入廠物流模式：(i)長途物流。根據商用車製造商的採購計劃，我們的運輸車隊自供應商提貨後長途運輸零配件並進行倉儲，隨後再將零配件配送予商用車製造商；(ii)短途物流。我們將出庫配送計劃延伸至商用車製造商周邊供應商，通過執行精準匹配計劃，從供應商處取貨和運輸零配件到商用車製造商處，並將我們的倉庫用作臨時存儲緩衝區（約兩個小時至十二個小時）；及(iii)集散物流。我們已在零配件供應商密集區（如中國丹陽市及十堰市）建立物流集散中心，以進行在地臨時收貨，並將採用專線班車制將貨品運送至商用車製造商。

費用將根據服務協議計算並按單位（通常按噸、立方米或汽車數目，視零配件類型而定）根據所運輸的材料收取。該等費用將考慮特定運輸路線的歷史平均市場價格、通行費政策及油價波動。

第二階段：倉儲與庫存管理

我們的物流中心將接收、處理和儲存零配件來料作為庫存，並根據商用車製造商的生產週期、供應商的位置、質量檢查週期及倉儲利用率管理其庫存水平。入庫前，對零配件來料進行質量檢查，而未通過質量控制的將被退回。然後對每種零配件庫存貼標，並以人工和電子化方式進行監控。為了在我們的倉庫中維持適當的庫存水平，將根據出庫交貨和庫存記賬管理不時要求進一步供貨。

業 務

我們通常僅會根據服務協議就零配件的倉儲及庫存管理服務向零配件供應商收取費用。有關費用將根據租金成本、倉庫維護成本和零配件管理成本按每月所需倉儲區域的每平方米收取。

第三階段：分揀與出庫配送

我們根據商用車製造商的生產計劃將所需零配件分揀、包裝並運送至中國西安、寶雞、烏海、烏魯木齊、大同、淮南裝配廠以及其他裝配廠。在我們的分揀與出庫配送階段，我們根據商用車製造商的生產計劃採用不同的分揀及配送策略，將零配件配送到其裝配線。

我們依靠獨特的物流計劃管控體系，並針對零配件的特性，已制定一套分揀與配送標準，有機結合看板排程配送（即利用可視線索（包括看板）向配送系統各環節發出指示要求及作出回應以提高其排程及工作流程效率的配送方法）、排序配送、時段配送、計劃配送及其他配送方式，並將繼續對該等方法進行調整及優化，以將零配件有效、有序但靈活地配送至商用車製造商指定的生產線。同時在裝配商用車之前進行三輪資源齊套性運算，以便於商用車製造商安排生產計劃。有關更多詳情，請參閱本節「— 商用車製造供應鏈服務 — 商用車製造供應鏈服務的流程」一段下圖表的附註6。

商用車製造商須主要就發動機和變速箱等歸屬商用車製造商的物資支付分揀及配送費，該費用乃根據運輸量、有關物資的配送特點及對交付方式的具體要求（如有），按階梯式成本按照每輛車的單位價格收取。零配件供應商須就分揀及配送服務向供應予商用車製造商的其他零配件價值支付固定費率。

商用車製造供應鏈服務的信息技術系統

我們通過先進的一體化信息技術系統提供商用車製造供應鏈服務，信息技術系統可以展示多個有關我們商用車製造供應鏈服務的關鍵參數，而該等參數會實時更新。我們已經採用電子運單，我們認為這可以幫助加快付款結算流程並解決了紙質運單流通時間長、成本高、對賬慢、損失風險以及缺乏結算效率等相關問題。截至最後實際可行日期，我們的信息技術系統包括下列組成部分：

- 供應鏈管理系統（「SCM」）— 零配件的訂單將經由此系統發送給供應商，供應商將相應地在SCM上發出發貨指令；

業 務

- 運輸管理系統（「**TMS**」）－供應商將在**TMS**上發出發貨指令以啟動運輸計劃。在個人電腦、網站及移動應用端均可使用**TMS**，為零配件運輸提供了監控和處理功能，包括但不限於合同管理、路線管理、承運商管理、運輸路線規劃、車隊調度和追蹤、自動核對和結算票據功能。在零配件從供應商運送到我們的倉庫的過程中，**TMS**亦能追蹤我們自有運輸車隊的實時位置；
- 卡車調度系統（「**TDS**」）－車輛到達登記、進出卸貨區、停車位和排隊管理以及卸貨操作監控均可以通過**TDS**實現；
- 倉庫管理系統（「**WMS**」）－**WMS**為自主研發且受版權保護的系統，其提供倉庫管理功能，包括但不限於接收及存儲、倉庫間調撥、批量管理、多供應商管理、條形碼和掃描管理。**WMS**有管理功能模塊，負責分解商用車製造商（包括陝汽商用車）的配送計劃；及
- 製造執行系統（「**MES**」）－**MES**是商用車製造商執行層的信息化系統，提供與控制執行生產計劃、訂單調度、過程管理與反饋、在製品管理、數據採集、質量管理以及製造監督等有關的功能。

我們的車聯網及數據服務與商用車製造供應鏈服務

除了我們先進的信息技術系統外，我們還能利用車聯網及數據服務的優勢，致力打造一個促進我們的商用車製造供應鏈服務的線上運輸平台。例如，我們運輸車隊的商用車已安裝天行健車聯網系統，用於實時數據採集和分析。在未來幾年裡，我們計劃繼續開發一個線上貨運平台，以我們現有**TMS**為搭建基礎並利用車聯網應用，為承運商及運輸服務提供商提供關於供貨水平及運輸能力的實時信息，並通過該強化技術整合實現更透明的商用車生產管理。

我們的運輸車隊

於2021年12月31日，對於我們的入廠物流服務，我們擁有一支包括85輛商用車的運輸車隊，並與41家獨立第三方物流服務提供商簽訂外包協議，使我們每年能夠額外部署超過6,500輛商用車運力。尤其是，我們已將該等戰略合作夥伴的運輸能力與我們自有運輸車隊結合起來。於2021年12月31日，對於我們的出庫配送服務，我們的運輸車隊擁有137輛叉車及34輛掛車並租有62輛叉車及22輛掛車。

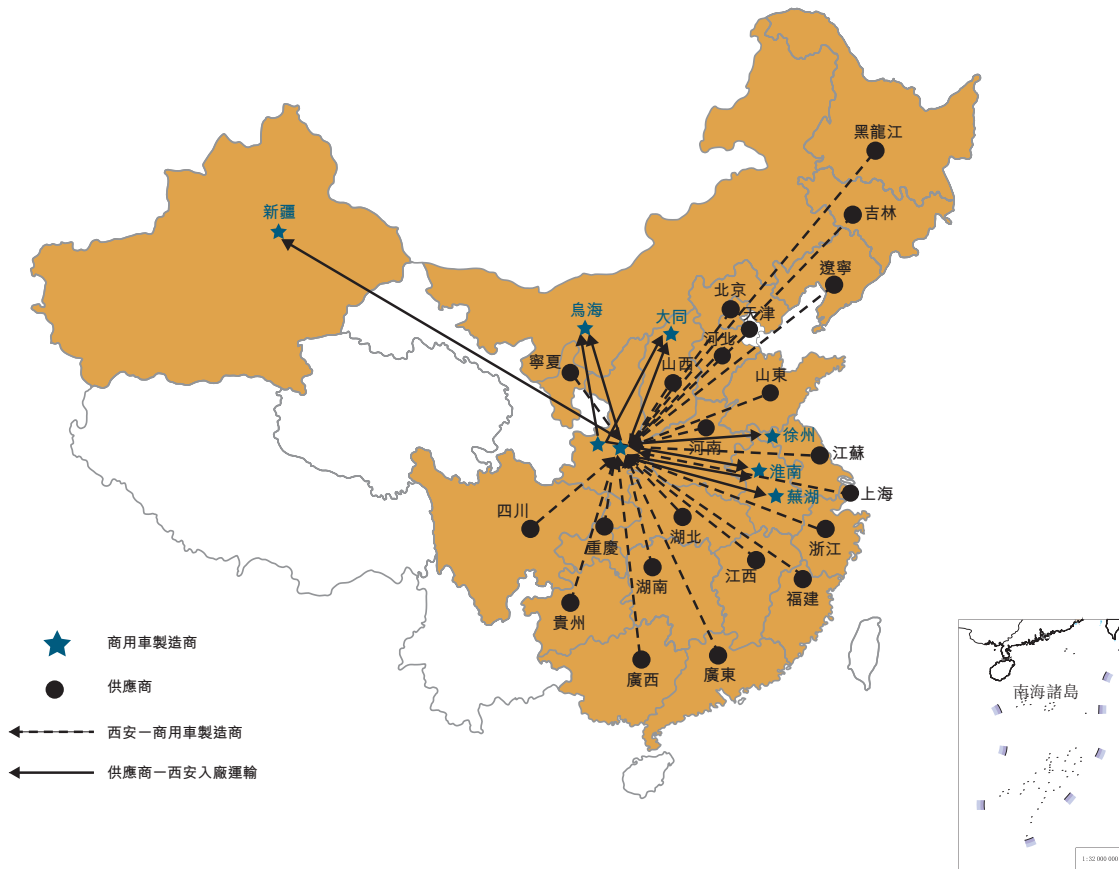
業 務

我們的倉庫及物流中心

除了龐大的運輸車隊外，我們還在中國運營若干倉庫及物流中心。我們的倉庫通常在我們服務的指定商用車製造商的廠房（特別是裝配車間）十公里範圍內，這使得我們能夠便捷地將零配件運輸給商用車製造商，並根據最新的製造安排迅速進行調整。於2021年12月31日，我們擁有11間倉庫及物流中心。

我們的物流網絡

憑藉龐大的運輸車隊及倉庫，遍佈全國的物流網絡使我們在商用車製造供應鏈市場保持地位。以下地圖說明於2021年12月31日我們商用車製造供應鏈服務的地理覆蓋範圍：



業 務

供應鏈管理增值服務

為提高商用車製造商的生產效率，於業績記錄期，我們亦提供供應鏈管理增值服務，包括根據商用車製造商的製造需求設計、準備及安排零配件組裝。有關零配件包括輪胎、冷卻系統及轉向油箱。其中，我們著重於為陝汽控股集團優化輪胎組裝，在自動轉換及配置能力的支持下，我們在截至2021年12月31日止年度滿足約1.2百萬個輪胎的有關需求。

我們的客戶及與客戶所簽協議的主要條款

我們商用車製造供應鏈服務的客戶主要為商用車製造商及零配件供應商。我們除了向關連人士陝汽商用車及陝重汽提供商用車製造供應鏈服務外，還向多家其他商用車製造商（包括我們的關連人士及一名獨立第三方）提供商用車製造供應鏈服務。有關與關連人士的交易詳情，請參閱本文件「關連交易 – 非豁免持續關連交易 – 產品及服務供應框架協議」一節。

於業績記錄期一個或多個相關年度，分別貢獻(a)此業務板塊總收入5.0%以上及(b)本集團總收入1.0%以上的商用車製造供應鏈服務主要客戶包括：

- (i) 陝重汽，為我們的控股股東陝汽集團的一間聯營公司，故而為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣196,998.6千元、人民幣220,547.1千元及人民幣147,534.1千元，分別佔商用車製造供應鏈服務總收入的31.9%、27.7%及23.5%，以及分別佔本集團總收入的6.8%、6.8%及4.7%；
- (ii) 陝汽商用車，為我們的控股股東，故而為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣34,950.7千元、人民幣79,272.7千元及人民幣68,398.6千元，分別佔商用車製造供應鏈服務總收入的5.7%、9.9%及10.9%，以及分別佔本集團總收入的1.2%、2.4%及2.2%；
- (iii) 陝汽大同專用汽車有限公司，為一家商用車製造商並為陝重汽的一間聯營公司，故而為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣62,819.9千元、人民幣85,646.1千元及人民幣37,317.8千元，分別佔商用車製造供應鏈服務總收入的10.2%、10.7%及5.9%，以及分別佔本集團總收入的2.2%、2.6%及1.2%；

業 務

- (iv) 陝汽淮南專用汽車有限公司，為一家商用車製造商並為陝重汽的一間聯營公司，故而為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣48,840.2千元、人民幣81,359.4千元及人民幣38,678.0千元，分別佔商用車製造供應鏈服務總收入的7.9%、10.2%及6.2%，以及分別佔本集團總收入的1.7%、2.5%及1.2%；
- (v) 陝西漢德車橋有限公司及其西安分公司，彼等為陝重汽的一間聯營公司，故而為我們的關連人士，於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣23,008.2千元、人民幣40,633.8千元及人民幣41,386.5千元，分別佔商用車製造供應鏈服務總收入的3.7%、5.1%及6.6%，以及分別佔本集團總收入的0.8%、1.2%及1.3%；及
- (vi) 陝汽新疆汽車有限公司，為一家商用車製造商以及陝重汽的一間聯營公司，故而為我們的關連人士，於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣24,134.7千元、人民幣29,638.8千元及人民幣33,861.4千元，佔商用車製造供應鏈服務總收入的3.9%、3.7%及5.4%，以及佔本集團總收入的0.8%、0.9%及1.1%。

於2019年、2020年及2021年，前述主要客戶貢獻的總收入分別為人民幣390,752.3千元、人民幣537,097.9千元及人民幣367,176.4千元，分別佔商用車製造供應鏈服務總收入的63.3%、67.3%及58.5%，以及分別佔本集團總收入的13.5%、16.4%及11.7%。

除上文所披露的客戶外，概無其他客戶於業績記錄期一個或多個相關年度分別貢獻(a)商用車製造供應鏈服務總收入的5.0%以上及(b)本集團總收入的1.0%以上。此外，於業績記錄期，上述其他客戶較分散，因而未被視為我們商用車製造供應鏈服務的主要客戶。

此外，有關我們與主要客戶（為我們的關連人士）進行交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們分別向五家、六家、六家及六家商用車製造商提供商用車製造供應鏈服務。於業績記錄期，我們商用車製造供應鏈服務所服務的商用車製造商的數量並無發生重大變動。

業 務

就零配件供應商而言，我們並不負責採購零配件，乃因商用車製造商將直接向零配件供應商採購零配件。更多詳情，請參閱下文所載我們與客戶所簽協議的主要條款。因此，零配件供應商變化主要是由於相關商用車製造商的採購政策及業務決策。下表載列於所示期間及日期，我們商用車製造商供應鏈業務所服務的零配件供應商數量變動：

	截至12月31日止年度及於該日期			於2021年 12月31日至 最後實際 可行日期 期間及於 最後實際 可行日期
	2019年	2020年	2021年	
	期初零配件供應商數量	853	806	702
期內合作的新零配件供應商數量	89 ^{附註(2)}	98 ^{附註(3)}	179 ^{附註(4)}	63 ^{附註(6)}
期內停止合作的原零配件 供應商數量	(136) ^{附註(1)}	(202) ^{附註(3)}	(97) ^{附註(5)}	(119) ^{附註(6)}
期末零配件供應商數量	806	702	784	728

附註：

- (1) 相關期間原零配件供應商數量大幅下降，主要是由於(i)相關零配件供應商所提供零配件的質量及／或價格；及／或(ii)相關零配件供應商未能按時供應零配件。
- (2) 截至2019年12月31日止年度，建立合作的新零配件供應商數量大幅增加，主要是由於相關商用車製造商為應對天然氣商用車市場需求的不斷攀升，開始製造新型商用車。因此，與89名新零配件供應商訂約以獲得提供50多種零配件。
- (3) 截至2020年12月31日止年度，(i)建立合作的新零配件供應商數量；及(ii)停止合作的原零配件供應商數量出現大幅變動，主要是由於相關商用車製造商戰略性改變產品組合及推出新型商用車。因此，(i)與98名新零配件供應商訂約以獲得提供50多種新零配件；及(ii)停止與202名原零配件供應商合作，終止供應80多種零配件。
- (4) 相關期間委聘的新零配件供應商數量出現大幅變動，主要是由於相關商用車製造商於2021年不停改變產品組合。
- (5) 截至2021年12月31日止年度，停止合作的原零配件供應商數量出現大幅變動，主要是由於一名商用車製造商進一步採取成本控制措施。有關商用車製造商安排其零配件供應商投標，藉此停止與97名原零配件供應商合作。
- (6) 相關期間，停止合作的現有零配件供應商數量及新委聘的零配件供應商數量均出現大幅變動，主要由於商用車製造商調整採購成本。

業 務

我們採取以下措施擴大客戶基礎：(i)通過主動安排人員拜訪零配件供應商以了解其供應需求，然後制定定制化服務方案及報價，(ii)在零配件供應商密集地點建立物流點，集合區域資源，及(iii)解決商用車製造商及零配件供應商的物流痛點，並根據本集團的戰略規劃延伸我們服務領域的範圍。

於業績記錄期，我們與客戶（包括商用車製造商及零配件供應商）簽訂了物流服務協議。典型條款載列如下：

- 期限：通常為一年
- 收款條款：客戶應配合我們在每月15號或之前完成上月累計的物流運輸服務的對賬及開具發票工作，並在開具發票之日起計60天內通過銀行轉賬完成向我們付款。
- 客戶應配合我們在我們發出結算表後七個工作日內核實倉儲及配送服務費並完成確認工作，並在我們發出增值稅發票後30天內通過銀行轉賬完成向我們付款。
- 責任：
- 雙方應嚴格遵照規定的精準規劃步驟和時間，如果一方造成另一方的汽車或貨物等待並且影響到相關商用車製造商的正常生產，則該方應按相關商用車製造商規定的規則承擔責任。
 - 在提供物流及倉儲服務時，如果雙方書面確定我們對被盜、丟失、污損或損毀的貨物負責，則我們將承擔損害賠償責任。然而，如果因以下理由導致貨物被盜、丟失、污損或損毀，則我們不承擔任何責任：(i)貨物本身的自然屬性，(ii)貨物在合理範圍內的損耗（如易損物品包裝和拆封），或(iii)客戶的過錯。
 - 如果我們向客戶發出高庫存通知，客戶在收到我們的通知後，應根據實際庫存水平調整交貨計劃或者重新指配庫存區域，不得無故拖延，否則我們有權拒收和交付超出部分的零配件。

業 務

由於商用車製造商將直接向零配件供應商採購零配件，故我們並不負責採購零配件，且採購該等零配件的成本由商用車製造商承擔。我們根據與商用車製造商及零配件供應商的協議可能須對庫存的丟失或損壞負責，否則我們通常不承擔商用車製造商或零配件供應商的庫存風險。事實上，我們的庫存風險低於物流行業競爭對手，原因是我們能夠根據「一體化物流」規劃優化我們的庫存水平。同時，我們並無為商用車製造商選擇零配件供應商的決定權，原因是我們僅按照商用車製造商的採購及製造計劃，自其選定零配件供應商運輸物料。

我們的供應商及與第三方物流服務提供商所簽協議的主要條款

另外，於業績記錄期，我們與第三方物流服務提供商簽訂了協議。典型條款載列如下：

期限： 通常為一年

業務流程： (i)我們向物流服務提供商提出物流服務請求，(ii)物流服務提供商在收到有關需求後一個小時內給予肯定答覆，(iii)我們負責協調將貨物裝載到物流服務提供商提供的運輸汽車，(iv)我們與物流服務提供商均需對要運送的貨物進行檢查並核准，貨量以雙方確認為準，(v)物流服務提供商將貨物運送到目的地，(vi)收貨單位檢查並核准交付的貨物，(vii)物流服務提供商對收貨單進行分類和核對，並將其返還給我們，及(viii)我們按照收貨單支付運費。

責任： 貨物移交給物流服務提供商後，物流服務提供商應確保貨物的安全性及貨量完整性，不得損毀／丟失產品的包裝或損毀其內配件，否則物流服務提供商將承擔丟失賠償責任及連帶經濟責任。

定價政策

我們商用車製造供應鏈服務的定價乃參考具體服務模式、現行市價及已產生的相關成本釐定。當與客戶簽署物流服務協議時，我們將規定應收客戶的服務費，我們向該等客戶（包括商用車製造商及零配件供應商）提供商用車製造供應鏈服務。有關商用車製造供應鏈服務不同階段定價政策的詳情，請參閱本節「一 商用車製造供應鏈服務的流程」一段。

業 務

我們提供商用車製造供應鏈服務的時間為接到客戶需求指令後的四至72小時，這取決於多個因素，包括我們的零配件庫存水平及交貨週期。物流服務完成後，我們將向客戶開發票以向其收款。我們一般向客戶提供從客戶收到發票後約30至90天的信貸期。

整車發運物流服務及第三方物流服務

我們向陝重汽及陝汽商用車的整車銷售經銷商提供整車發運物流服務。下表載列於所示年度通過我們的整車發運物流服務運輸的商用車貨運量：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
陝重汽製造的商用車(以千輛計)	134.8	165.4	143.5
陝汽商用車製造的商用車(以千輛計)	1.8	35.0	22.7
總計	136.6	200.4	166.2

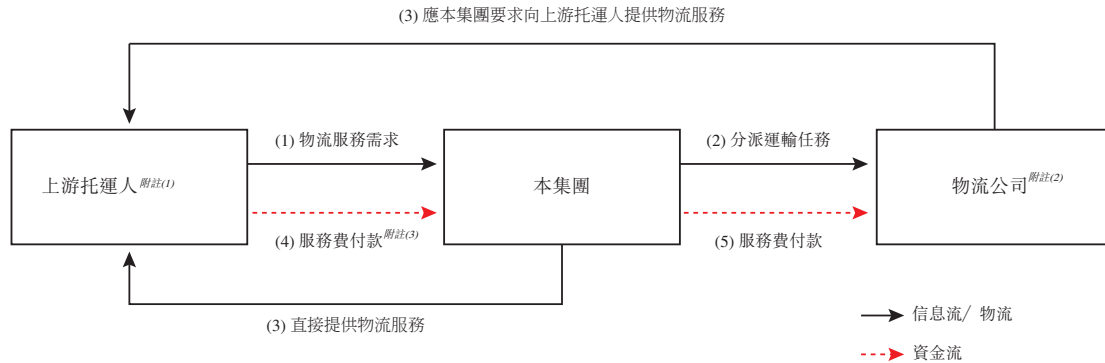
於業績記錄期，我們向相關托運人提供運輸礦石、煤及鋼鐵等第三方物流服務。該業務模式與我們為汽車相關客戶運輸零配件的物流服務如出一轍。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們第三方物流服務產生的收入分別約為人民幣332.8百萬元、人民幣189.7百萬元及人民幣395.1百萬元。截至2020年12月31日止年度之收入減少乃由於因商業原因在2019年8月暫停與一名主要客戶的物流項目，從而導致第三方物流服務產生的收入減少。我們還與物流服務提供商及運輸車隊維持著緊密的業務合作關係。

2018年，遠行順利通過了交通運輸部的無車承運人試點企業綜合性考核，成為了全國229家交通運輸部認定的無車承運人試點企業之一。自取得資格後，截至2019年11月15日的考核日期，遠行總共申報了運單約為85.9千單，運輸量約為175.6百萬噸，並累計實現貨運總金額約為人民幣401.4百萬元。於2019年12月31日，遠行按《無車承運人試點運行綜合監測評估標準》的車輛資質符合率、單據接入正常率及運單與資金流水單匹配率計排名首位。

業 務

下表載列整車發運物流服務及第三方物流服務的標準運營流程：

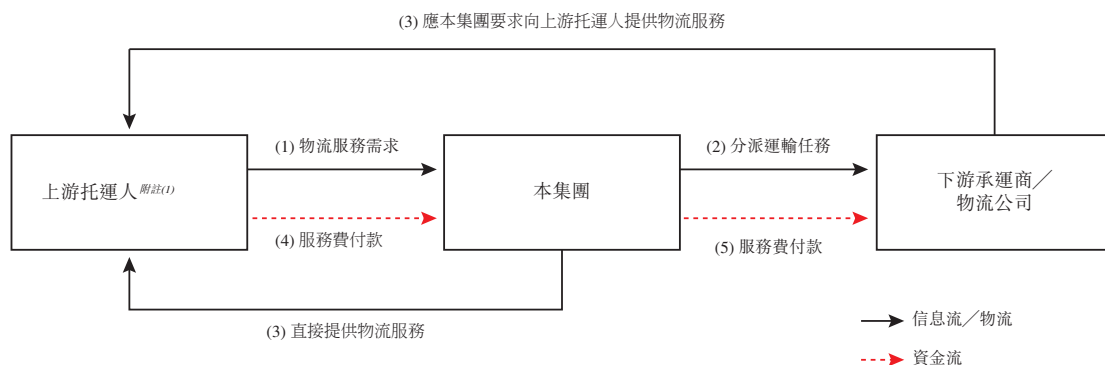
整車發運物流服務



附註：

- (1) 詳情請參閱本節「一 整車發運物流服務及第三方物流服務的客戶」各段。整車發運物流服務的客戶主要為與陝重汽及陝汽商用車有合作關係的位於中國的全國性及區域性整車銷售經銷商。
- (2) 我們根據上游托運人的物流運輸需求，負責承運人運力調度規劃及安排。我們會委聘下游承運商完成具體運輸。我們為上游托運人安排物流服務並承擔運輸風險。我們通過與下游承運商的合同安排管理該等風險。下游承運商就履行具體物流服務對我們負責。
- (3) 就向整車銷售經銷商提供的整車發運物流服務而言，商用車買方將首先向陝重汽／陝汽商用車（視情況而定）支付商用車售價及運輸服務費，並委託陝重汽／陝汽商用車（視情況而定）就我們提供的整車發運物流服務向我們（或我們的附屬公司）支付運輸服務費。就向陝重汽／陝汽商用車提供的整車發運服務而言，陝重汽／陝汽商用車將直接向本集團支付運輸服務費。

第三方物流服務



附註：

- (1) 詳情請參閱本節「一 整車發運物流服務及第三方物流服務的客戶」各段。我們第三方物流服務客戶通常為各類製造企業及大型物流公司，彼等均為獨立第三方。

業 務

涉及下游承運商的業務

我們密切監督提供整車發運物流服務及第三方物流服務的整個業務過程，並遵守我們的標準化業務流程，以確保服務質量及效率。下文載列我們整車發運物流服務及第三方物流服務在涉及下游承運商（我們通常要求彼等擁有自己的運輸車隊）的業務中的典型系統化業務流程：

第一階段：開展業務

我們將與上游托運人及下游承運商簽訂貨運運輸協議。我們一般選擇具備良好運營能力、財務實力及有能力根據協議履行其責任和償還債務的上游托運人（如適用）。

我們與下游承運商保持緊密的關係，為其提供物流管理解決方案，包括業務分工、運輸路線協作、運輸資源整合、商用車採購與融資、物流融資及後市場產品（如ETC卡、輪胎和潤滑油）採購，以滿足其日常經營。這解決下游承運商的困難，擴大雙方的合作範圍，亦為開展上游托運人的業務補強自有運輸能力和物流資源儲備。

上游托運人委聘本集團提供第三方物流服務，而非直接與下游承運商合作，主要是因為(i)我們已採用具有ISO 9001:2015認證的質量管理體系，並被評為國家5A級物流企業，且我們擁有系統以整合並管理下游承運商的運輸能力；(ii)我們通常會投購數額充足的物流企業責任險，以針對運輸風險提供保障；及(iii)我們的註冊資本符合上游托運人的要求，該等質素展示了我們的財務及運營能力，從而在上游托運人選擇物流服務供應商的競標過程中優於其他下游承運商。

第二階段：下游承運商的篩選及審查

於2021年12月31日，我們與77家下游承運商及運輸車隊保持緊密的合作關係。我們有一份服務提供商候選人名單，該名單考慮到包括準時交付和保持低庫存損失率的能力等各種因素，並根據我們進行的工作質量檢查工作和客戶的反饋，對該等提供商的物流服務進行定期評估。例如，就整車發運物流服務項目而言，我們首先以公開招標方式邀請有潛力的下游物流服務提供商以磋商形式向我們提供投標書，當中詳述其公司信息、物流能力、過往經驗、服務費及其他主要項目條款，以此選出下游物流服務提供商。我們（或我們相關附屬公司）將通過評審委員會對候選人進行研究及評估，將從業務質量、經營和管理能力、調度能力、運輸時效、物流成本、風險處置、車隊資源及對運輸路線的熟悉程度等方面對該等候選人進行評估。

業 務

根據審查結果，我們將會選出相關下游物流服務提供商，並通知其中標結果。然後我們將與其簽訂相應物流服務協議，涵蓋有關物流服務的運營、財務及法律安排。

我們整車發運物流服務及第三方物流服務的地理覆蓋範圍

憑藉物流服務提供商強大的業務能力和物流網絡方面的優勢，我們提供覆蓋中國廣泛地區的物流運輸服務。於2021年12月31日，我們服務位於中國約31個省、市及自治區的客戶。除佈局陝西省外，我們的第三方物流服務亦覆蓋物流業發達的江浙滬地區、京津冀地區和河南，以及新疆、內蒙古、山西等自然資源型市場區。以下地圖說明於2021年12月31日我們整車發運物流服務及第三方物流服務的地理覆蓋範圍：



整車發運物流服務及第三方物流服務的客戶

整車發運物流服務的客戶主要為與陝重汽及陝汽商用車有合作關係的位於中國的全國性及區域性整車銷售經銷商。我們亦為陝重汽及陝汽商用車提供整車發運物流服務。有關進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－運營獨立性－行業慣例以及互利互補的關係－物流及供應鏈服務板塊」一節。於業

業 務

績記錄期，我們的整車發運物流服務所服務的商用車製造商的數量並無重大波動。此外，於業績記錄期，我們的整車發運物流服務客戶不包括零配件供應商。

我們的第三方物流服務客戶通常為多個生產製造企業及大型物流公司，彼等全部為獨立第三方。於業績記錄期，該等客戶不包括零配件供應商。

於業績記錄期一個或多個相關年度，分別貢獻(a)此業務板塊總收入5.0%以上及(b)本集團總收入1.0%以上的整車發運物流服務及第三方物流服務主要客戶包括：

- (i) 陝重汽(我們的關連人士)，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣24,009.7千元、零及人民幣40,907.2千元，分別佔整車發運物流服務及第三方物流服務總收入的3.1%、零及4.9%，以及分別佔本集團總收入的0.8%、零及1.3%；
- (ii) 常山眾卡運力供應鏈管理有限公司，為一家獨立物流及運輸服務公司，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣280,316.5千元、人民幣170,998.1千元及零，分別佔整車發運物流服務及第三方物流服務總收入的36.4%、25.1%及零，以及分別佔本集團總收入的9.7%、5.2%及零；
- (iii) 阿圖什建寶選礦有限公司，為一家獨立物流服務公司，於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入零、人民幣1,009.6千元及人民幣75,106.8千元，分別佔我們整車發運物流服務及第三方物流服務總收入的零、0.1%及9.0%，以及分別佔本集團總收入的零、0.03%及2.4%；
- (iv) 客戶A，為一家獨立物流服務公司，於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入零、零及人民幣81,979.3千元，分別佔整車發運物流服務及第三方物流服務總收入的零、零及9.8%，以及分別佔本集團總收入的零、零及2.6%；及
- (v) 伊犁利融供應鏈管理有限公司，為一家獨立物流服務公司，於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入零、零及人民幣48,710.9千元，分別佔整車發運物流服務及第三方物流服務總收入的零、零及5.9%，以及分別佔本集團總收入的零、零及1.6%。

於2019年、2020年及2021年，前述主要客戶貢獻的總收入分別為人民幣304,326.2千元、人民幣172,007.7千元及人民幣246,704.2千元，分別佔整車發運物流服務及第三方物流服務總收入的39.5%、25.2%及29.6%，以及分別佔本集團總收入的10.5%、5.2%及7.9%。

業 務

除上文所披露的客戶外，於業績記錄期相關一個或多個年度，概無其他客戶分別貢獻(a)我們整車發運物流服務及第三方物流服務總收入5.0%以上及(b)本集團總收入1.0%以上。此外，於業績記錄期，上述其他客戶較分散，因而未被視為我們整車發運物流服務及第三方物流服務的主要客戶。

此外，有關我們與關連人士陝重汽進行交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節。

通過深入研究客戶的運輸需求，我們向客戶提供合適的運輸路線、運輸車輛型號、運輸成本、結算信貸期及其他服務，以確保按我們定制的運輸計劃提供物流服務，並減少客戶的運輸成本及減輕客戶的資金週轉壓力。

整車發運物流服務相關協議的主要條款

於業績記錄期，我們就整車發運物流服務與客戶簽訂協議。典型條款載列如下：

期限：通常為六個月左右。

運輸費：每輛商用車運輸費依標的商用車型號而定。

付款：客戶優先支付商用車售價及運輸費給陝重汽／陝汽商用車(視情況而定)，並委託陝重汽／陝汽商用車(視情況而定)向我們支付運輸費。

責任：我們應確保零配件(包括備用輪胎及隨車工具)的完整性，並且應全權負責商用車運輸過程中因交通事故造成的商用車損壞、商用車配件損壞或丟失及／或第三方損失或人員受傷。

另外，於業績記錄期，我們與整車發運物流服務提供商簽訂了協議。典型條款載列如下：

期限：通常為一年。

運輸費：每輛商用車運輸費視標的商用車型號而定。

業 務

運作： 在整車發運物流服務提供商收到物流服務請求後的三個小時內，整車發運物流服務提供商應與陝重汽／陝汽商用車（視情況而定）開始相關商用車物流程序，並收到用於運輸的標的商用車、交接單、保修卡、合格證、商用車配件、商用車鑰匙等。倘整車發運物流服務提供商在移交過程中對商用車的型號、外觀、規格及配件進行核實後未提出異議，則視為整車發運物流服務提供商已默認上述信息，且由該等整車發運物流服務提供商全額承擔因彌補有關丟失或損壞而產生的全部費用。

責任： 整車發運物流服務提供商應對商用車在運輸過程中出現的延誤、丟失或損壞全權擔責。我們僅可以從應付整車發運物流服務提供商的保證金或運輸費中扣除損失金額。整車發運物流服務提供商應在保證金餘額中補足被扣除的金額。

第三方物流服務相關協議的主要條款

於業績記錄期，我們就第三方物流服務與客戶（主要包括獨立製造企業及大型物流公司）簽訂協議。典型條款載列如下：

期限： 通常為一年左右。

運輸費： 視貨物價值、運輸時效、運輸成本、運輸里程數及標的運輸路線的困難程度而定。

保證金： 一般沒有保證金要求。

結算： 運輸費的結算週期為每兩個月或每三個月。運輸費通常在運輸完成後的下一個月進行對賬。

責任： 我們應確保客戶的貨物按照時效、運輸路線及其他要求及時安全地送達指定地點，以及客戶順利簽收並確認貨物。

如果貨物運輸出現了延誤，客戶有權向我們討要罰金，我們或為客戶的損失負責，且客戶可要求相應調整運輸路線。

業 務

若干大型物流公司委聘我們提供第三方物流服務，原因是彼等可能需要第三方（包括本集團）的額外運輸能力，以滿足其客戶不時的特定需求。本集團透過我們的下游承運商向該等大型物流公司提供物流服務，原因是該等大型物流公司所採購的貨運量相對高於其他上游承運商的貨運量，因此我們將須委聘具備充足運輸能力的下游承運商提供相關物流服務。

第三方物流服務項下的墊款安排

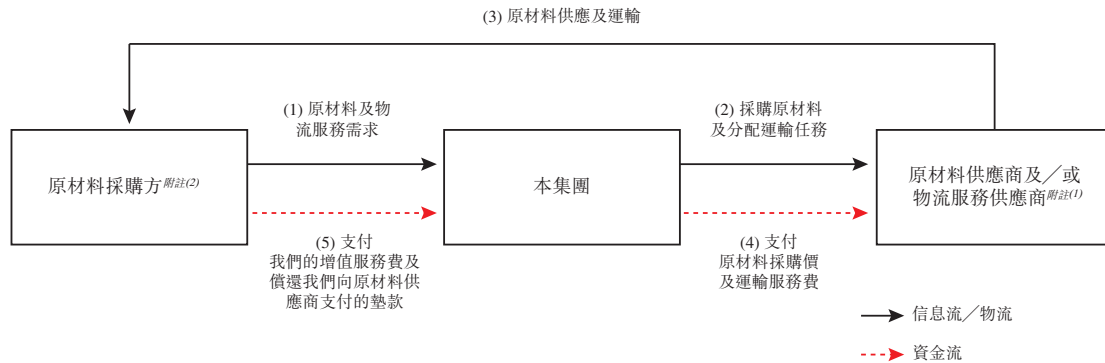
根據弗若斯特沙利文報告，對汽車行業的物流服務供應商而言，除提供運輸服務外，還需要尋找原材料（包括煤炭及鐵礦石的供應）來源並匹配買家與供應商，這屬於行業慣例。於匹配後，該等物流服務提供商首先採購原材料並就此進行付款，物流服務提供商隨後向相關客戶提供物流服務並將原材料售予客戶。該等物流服務提供商通常在採購合適的原材料方面具有豐富的資源，並具有提供嚴格質量控制及滿足供應商和客戶的運輸要求的專業知識。該等行業觀察是基於對行業同行的採訪，包括於中國深圳證券交易所或上海證券交易所上市的領先汽車運輸公司，彼等已經確認該等服務與安排的結合在業內很普遍。

由於我們一直與獨立第三方積極發展涉及原材料的第三方物流業務，我們通過為客戶採購煤炭及鐵礦石等原材料以及運輸有關原材料而向若干客戶提供一站式解決方案，該等原材料均採購自下游原材料供應商，而運輸服務則由我們所委聘的服務提供商履行。除原材料的付款外，客戶亦須一次性支付我們就運輸有關原材料而產生的服務費（「**墊款安排**」）。根據弗若斯特沙利文報告，墊款安排亦符合行業慣例。

根據墊款安排，我們根據相關客戶的要求物色合適的原材料供應商，並與該等原材料供應商簽訂原材料採購協議，以規定我們就原材料採購價預先支付的預付款項，並附上採購單價，根據弗若斯特沙利文報告，該價格受行業波動影響。有關預付款項根據適用會計準則確認為我們其他應收賬款項下代表客戶支付的相關原材料採購價墊款。有關相關會計準則及2021年度相關墊款大幅增長的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－其他應收賬款」一節。

業 務

墊款安排為分包安排的一種形式，其中下游承運商一般按客戶要求銷售及交付原材料。提供相關服務的標準營運工作流程載列如下：



附註：

- (1) 若干原材料供應商可自行向相關客戶運輸原材料，而在其他項目中，本集團將委聘獨立的下游承運商安排該等原材料的運輸。
- (2) 根據弗若斯特沙利文報告，若干原材料採購商亦於中國以類似的墊款安排委聘其他物流服務供應商，這符合行業慣例。相關客戶亦確認，與本集團訂立的有關合同條款較與其他物流服務供應商所訂立者相若。

就合同安排而言，我們可與原材料供應商及客戶簽訂整體原材料採購及銷售協議，規定雙方的整體供應量及交付期，或簽訂獨立定期供應訂單以安排於同期完成原材料供應，兩者均基於連續採購責任或相關客戶提供的獨立採購訂單。根據預付安排與相關客戶及原材料供應商訂立的協議的一般條款如下：

角色： 按照相關協議，相關客戶同意採購，而相關原材料供應商同意按指定單價（包括採購價及每單位原材料的運輸服務費）及交付期售出及交付標的原材料。我們主要負責就原材料匹配買家與供應商、安排物流服務及代相關客戶向供應商支付墊款。

定價條款： 我們向相關客戶收取整體採購、調度及運輸增值服務費，該費用為應付原材料供應商的原材料採購價及運輸費用的加價，取決於原材料價值、時限、運輸費用、運輸距離及標的運輸的難度及路線而定。

儘管我們代表相關客戶預先支付原材料的採購價，但我們不會就本集團向原材料供應商提供的墊款收取任何利息或服務費。

業 務

此外，我們對原材料銷售並無定價酌情權。其通常由相關客戶決定。

結算／信貸期：

於完成向相關客戶運輸原材料（並獲其信納）後：

- (i) 相關客戶一般須於一至三個月的信貸期內根據我們與彼等訂立的協議的具體條款結算有關採購價及相關運輸費用；及
- (ii) 我們首先須按照應付原材料供應商費用總額的規定百分比（通常為80%）支付一筆費用，而在我們自相關客戶收到採購價及運輸費用後的三日內，我們須與原材料供應商結清餘下費用。

物流及倉儲安排：

我們須根據相關客戶的裝載及質量要求採購原材料，而原材料供應商須安排物流服務，將原材料直接運送至相關客戶指定的地點。在其他某些項目中，本集團將委聘下游承運商安排原材料的運輸。在任一情況下，我們都不提供任何相關原材料的儲存安排。

我們不承擔原材料的存貨風險。

負債：

我們須確保原材料按照時限、運輸路線及其他要求及時安全地交付至指定地點，並確保原材料在數量及質量方面均獲相關客戶接納後妥為接收。原材料供應商須就因其自身的過失導致相關客戶就質量、安全、運輸量或付款問題對我們投訴而導致我們產生任何損失承擔責任。

倘相關客戶因任何數量或質量問題而不接納原材料的交付，相關客戶（通過本集團）有權向相關供應商退回不滿意的部分原材料（而並無就此向相關供應商付款的責任，且所產生的任何成本須由原材料供應商承擔），或按折扣單價接納原材料。

倘相關客戶並無向我們支付我們代其向相關原材料供應商支付的墊款，我們有權根據訂約方之間簽立的相關協議於主管法院對相關客戶提出訴訟。

業 務

董事確認，於業績記錄期，(i)本集團根據墊款安排向原材料供應商支付的所有墊款均以連續採購責任或自相關客戶收到的單獨訂單作為正當依據；及(ii)我們並無遇到任何本集團向原材料供應商提供墊款而採購訂單其後被相關客戶取消的情況。

由於我們向客戶運送原材料前對原材料並無控制權（即我們不承擔存貨風險且並無原材料銷售的定價決定權），故我們於墊款安排項下的履約責任為安排向客戶提供原材料，而非向客戶直接提供原材料。因此，我們並無確認向客戶銷售原材料的收入以及採購原材料的相應成本（按淨額基準），且我們僅確認提供物流服務的收入及成本。

自2020年7月起，我們開始開展墊款安排產生的物流服務，此乃主要由於我們的第三方物流服務的持續擴張。於2021年，此類安排所得收入由截至2020年12月31日止年度的約人民幣5.0百萬元增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣52.1百萬元。截至2021年12月31日止年度，有關運輸費產生的毛利約為人民幣3.0百萬元，於同期的毛利率約為5.8%。根據弗若斯特沙利文報告，這與採用類似墊款安排的已上市同業的行業平均毛利率（介乎5.0%至10.0%）一致。該毛利率整體比同年我們第三方物流服務的毛利率高出約2.6%，主要由於我們為客戶提供一項一站式增值服務，包括將彼等與原材料供應商進行匹配、代表彼等就購買價預先支付墊款及將原材料運送至指定的地點，而該捆綁服務可產生額外收入，不會產生大量成本，導致毛利率較高。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們並無墊款安排的第三方物流服務的毛利率分別約為2.1%、0.01%及2.1%，根據弗若斯特沙利文報告，於業績記錄期，基於行業同行的情況，其屬於無類似墊款安排的第三方物流服務的行業平均毛利率（介乎0.0%至3.0%）範圍內。此亦與我們第三方物流服務的整體毛利率相對較低（於同年各年度分別約為2.1%、0.1%及2.6%）的情況基本一致。有關我們第三方物流服務的毛利率較低的原因，請參閱「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們的歷史財務狀況及經營業績未必代表未來表現，且實施增長策略可能令我們面臨若干風險，同時我們未必能夠維持增長率」一節。尤其是，截至2020年12月31日止年度的第三方物流服務毛利率遠低於包括業績記錄期在內的其他年度的毛利率，主要由於根據我們與第三方物流服務的主要客戶（彼等從事提供物流及運輸服務）的相關合同，於2020年8月委聘期屆滿後，我們終止與該等客戶的合作，該客戶未受到墊款安排的規限，且由於該客戶調整其自身業務計劃，故並無重續相關合同或訂立新合同。

業 務

有關墊款安排的信貸風險及流動資金風險詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們可能面臨現金流量錯配及／或拖欠，從而可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績」。我們認為，墊款安排的信貸風險相對較低，主要由於以下原因：(i)我們一直積極及獨立地與墊款安排項下的相關客戶發展業務關係，該等客戶中絕大多數為中國國有企業或具有中國國有資產背景的公司且規模龐大，主要從事運營相對穩定的公用事業業務；及(ii)我們已建立完善且有效的風險控制體系，並已採取(其中包括)以下信貸及流動資金管理措施以管理有關風險：

- 於有關業務委聘的早期階段，我們根據多項因素(包括但不限於其經營及財務狀況、股權架構、任何未決訴訟或法律程序、行業機遇及風險)對墊款安排項下的合作客戶進行盡職審查，以建立各有關客戶的業務及償付能力狀況。盡職審查報告及項目建議書將於進行有關預先安排前提交風險審查委員會審閱及批准；
- 我們亦對墊款安排下的合作原材料供應商進行盡職調查，並基於營運質量、運輸能力、風險控制及財務狀況方面篩出不合格供應商。於委聘合適的原材料供應商後，若干協議亦可能訂明該等供應商須達到的原材料或服務指標，倘未達成，該等供應商或會受到處罰；
- 我們從結算角度密切關注墊款安排的流動資金狀況。為收取應收賬款，我們每月向相關客戶發出月結單，向彼等提供上一個月準確的煤炭運輸詳情。通過嚴格執行操作流程，我們可確保相關付款均於規定信貸期內完成，且現金流量將不會出現重大缺口；
- 倘客戶拖欠，我們的業務及法律部門將共同制定及實施一系列風險控制措施(包括但不限於向有關客戶發出還款提醒及要求函，甚至採取強制措施)，以向該等拖欠客戶收回未償還應收賬款；
- 我們從運營角度嚴密審閱與相關客戶的合同條款，該等條款涉及煤炭質量、運輸時間、貨物損耗及煤炭運輸過程產生的損害賠償及責任問題，因而通常會規定原材料供應商投購足額的運輸險，以便彌補運輸風險產生的任何潛在責任；及
- 我們通過編製每月滾動預算，分析並預測墊款安排項目產生的相關現金流入及流出，並將採取適當的資本安排，包括使用銀行融資及應急資金，以確保我們業務的正常運營。

業 務

於最後實際可行日期，由於上述信貸風險、現金流量及流動資金管理措施，我們於2021年12月31日代表客戶採購煤炭墊款約人民幣63.4百萬元或60.7%已於其後結清。於最後實際可行日期，我們的客戶新疆金川熱電有限責任公司（「新疆金川」）未能根據墊款安排於完成服務後60日的信貸期內向本集團支付未付費用約人民幣32.3百萬元，主要由於有關所交付煤炭涉嫌質量問題的合同糾紛。我們已對該客戶提起法律訴訟，而新疆生產建設兵團第二師中級人民法院於2022年4月作出判決，裁定本集團勝訴。我們於2022年5月底前已完成針對新疆金川的上述判決的執行備案，並指定人員定期前往對新疆金川所在地區擁有合法的執法管轄權的當地法院及相關紀檢部門監督執行事宜。我們正積極尋求結算墊款安排項下尚未償還的墊款，且按照預期應收賬款相關的執行流程，預期截至2021年12月31日的有關墊款將於2022年第二季度前結算。

基於上文所述，董事認為，墊款安排並不構成獨立於本集團的業務，亦不會對本集團的業務及收益模式以及有關第三方物流服務的風險狀況造成重大變動。

誠如我們的中國法律顧問所告知，(i)我們的客戶、供應商及我們就根據墊款安排銷售原材料訂立的合同條款符合中國民法典項下「銷售合同」的定義，(ii)本集團代表客戶支付原材料採購價的有關銷售合約中的墊款安排乃為「生產或業務營運」（定義見最高人民法院條文）而作出，因此，即使有關監管機構視其為向客戶提供融資，其仍屬有效及具法律約束力，(iii)本集團毋須就根據墊款安排進行業務取得任何牌照、許可證及／或批准，及(iv)該墊款安排符合中國所有適用法律、規則及法規。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於地方金融監管的法規」一節。

定價政策

一般就整車發運物流服務而言，我們提供以市場為主導的招標程序並通過其選出承運商，我們的篩選標準通常會優先選擇滿足我們對下游承運商運輸服務能力的標準並給出最低價格的候選人。第三方物流服務的定價參考現行市價及已產生的相關成本釐定，而相關成本取決於市場現行的油價、貨物類型、運輸里程數及時效等因素。

在與分包整車發運物流服務的下游承運商簽訂運輸協議之後，下游承運商通常需要向我們支付一筆保證金，其金額主要取決於運輸工作的安全性、時效性、相關貨物的價值。我們通常於客戶下單後一至七天內提供整車發運物流服務或第三方物流服務，這取決於多個因素，主要包括運輸車隊和司機的調度安排、裝卸貨物的位置和時間、運輸業務的里程數和路線。物流服務結束後，我們將著手收取上游客戶結欠的款

業 務

項，並在收到客戶付款後安排付款給下游承運商。我們一般給予客戶三至90天左右的信貸期，從客戶收到發票後起計。我們的下游承運商一般給予我們30至90天左右的信貸期，從我們收到發票後起計。

整車銷售業務

我們提供的整車銷售服務涵蓋陝汽控股集團製造的商用車，主要包括軒德3/6/9系列車型的牽引車、自卸車及載貨車，該等車型分類為由康明斯發動機驅動的汽車、傳統汽車（即非康明斯發動機驅動的汽車，包括由玉柴發動機及雲內發動機驅動的汽車）及電動汽車。於業績記錄期，我們主要銷售由陝汽控股集團製造的商用車，且我們自2021年已開始銷售若干其他品牌商用車。我們銷售商用車所產生的收入分別約為人民幣651,554千元、人民幣665,287千元及人民幣441,237千元。

下表載列所示年度通過我們整車銷售業務銷售的商用車數量：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
陝重汽製造的商用車	35 ⁽¹⁾	38	34
陝汽商用車製造的商用車	2,468	2,946	1,853
其他品牌商用車	0	0	51
總計	2,503	2,984	1,938

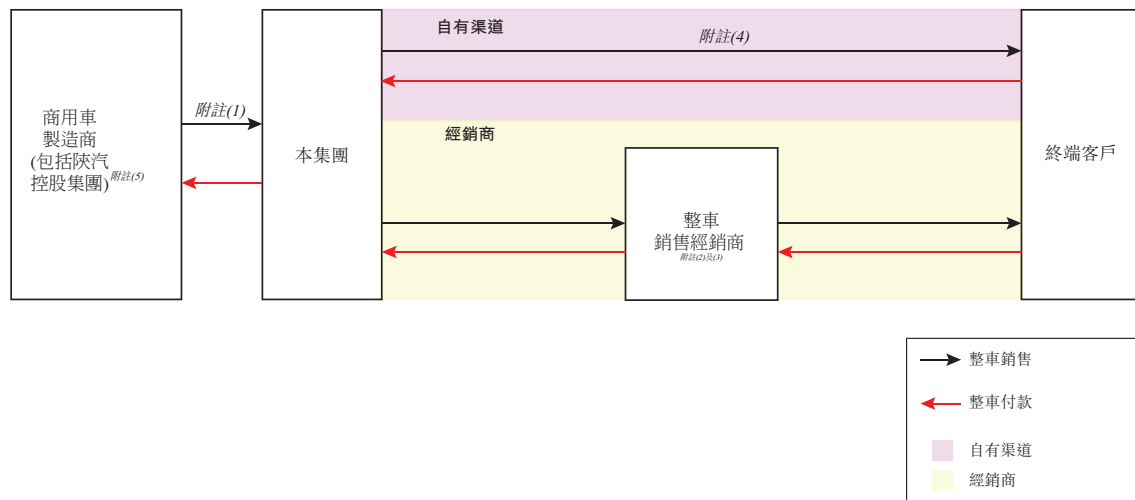
附註：

- (1) 我們銷售的陝重汽製造的商用車遠少於陝汽商用車製造的商用車，乃由於我們於2019年轉移業務重心至銷售更多由陝汽商用車製造的商用車。因此，我們銷售的由陝重汽製造的商用車數量由2018年的1,042輛大幅減少至2019年的35輛。業務重心有所轉移，原因為(i)我們早年一直為陝重汽商用車（康明斯發動機）的區域獨家銷售經銷商，但在陝重汽採取於中國不同地區委聘更多主要銷售經銷商的政策後，我們不再為該等地區的獨家銷售經銷商，且不再享有該等銷售經銷商的獨家權利；及(ii)陝汽商用車作為一家新興商用車製造商，近年來業務快速增長，產品質量及客戶滿意度不斷提升，而鑒於我們廣泛的銷售渠道及銷售能力以及我們對康明斯發動機汽車的熟悉，陝汽商用車尋求與我們合作銷售康明斯發動機商用車並選擇我們作為區域獨家銷售代理，因此，我們一直與陝汽商用車發展互補互利的業務關係，旨在未來進一步從事提供定制化商用車銷售服務。

業 務

我們的銷售渠道

於業績記錄期，我們透過兩種渠道開展我們的整車銷售業務，即(i)自有渠道，據此我們向終端客戶銷售商用車；及(ii)經銷商，據此我們向整車銷售經銷商銷售商用車，其隨後進一步向終端客戶銷售。下圖說明我們於最後實際可行日期的兩種銷售渠道：

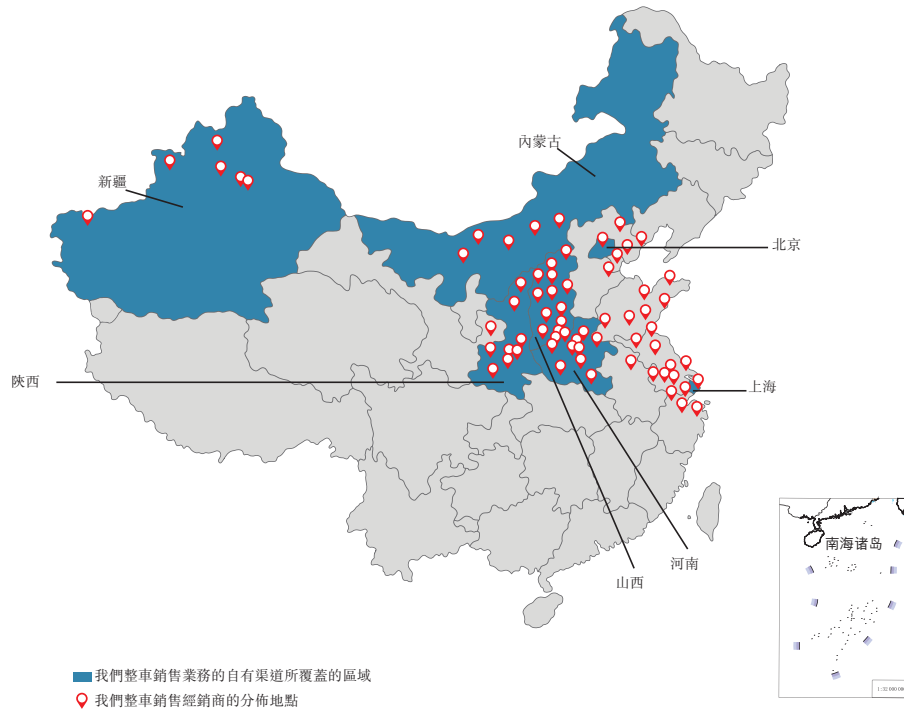


附註：

- (1) 有關進一步詳情，請參閱本節「— 物流及供應鏈服務板塊 — 整車銷售業務 — 與商用車製造商的車輛採購流程」段落。
- (2) 就採購而言，我們的整車銷售經銷商(i)不能直接從陝汽控股集團採購商用車，原因是我們是陝汽控股集團在我們經營整車銷售業務的相關區域獨家區域銷售經銷商；及(ii)一般不僅及／或獨家向本集團購買或採購商用車，亦向非陝汽控股集團製造的商用車供應商購買或採購，主要是由於該等經銷商並非我們的獨家銷售代理商，且其一般會銷售各類品牌的商用車，以滿足其自有客戶的各類需求。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，分別僅有三家、三家及零家整車銷售經銷商僅及獨家向本集團採購或購買商用車。
- (3) 我們與我們的整車銷售經銷商簽訂整車經銷框架協議。倘我們透過經銷商進行銷售，則購買商用車的整車銷售經銷商將被視為本集團客戶，無論彼等轉售產品予其他整車銷售經銷商或終端客戶。我們於我們將商用車交付予整車銷售經銷商時將商用車的業權轉移予彼等。進一步詳情，請參閱本節「— 物流及供應鏈服務板塊 — 整車銷售業務 — 經銷商及我們的整車銷售經銷商」段落。
- (4) 我們與我們的終端客戶簽訂商用車銷售協議。倘我們透過自有渠道進行銷售，則購買商用車的終端客戶將被視為本集團客戶。有關進一步詳情，請參閱本節「— 物流及供應鏈服務板塊 — 整車銷售業務 — 透過我們自有渠道進行整車銷售的流程」段落。
- (5) 陝汽控股集團一般聘用數個能滿足其整體財務及經營需求的主要經銷商（包括但不限於本集團），以在整個中國銷售及分銷彼等製造的商用車。陝汽控股集團在銷售及分銷其製造的商用車時一般不會委聘我們的整車銷售經銷商（其經營規模相對而言小於陝汽控股集團委聘的主要經銷商）或與之建立業務關係，因此，我們能夠在我們經營整車銷售業務的相關地區管理我們自有的經銷商渠道網絡。

業 務

以下地圖列示於2021年12月31日我們的整車銷售網絡內各自有渠道及整車銷售經銷商所在位置：



下表載列於所示年度按銷售渠道劃分的整車銷售收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
自有渠道	505,861	77.6	319,768	48.1	122,858	27.8
經銷商	145,693	22.4	345,519	51.9	318,379	72.2
總計	<u>651,554</u>	<u>100.0</u>	<u>665,287</u>	<u>100.0</u>	<u>441,237</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 通過整車銷售經銷商的收入貢獻由2019年的22.4%穩定上升至2020年的51.9%，並進一步增至2021年的72.2%，主要由於(i)自2020年起，我們已透過經銷商渠道穩步擴大銷量以促進整車銷售業務的業務增長，從而增加了我們來自整車銷售經銷商的收入貢獻；及(ii)就若干我們於2020年開始合作的整車銷售經銷商而言，於2021年初，彼等進一步增加其與我們的商用車訂單並深化與我們的業務合作，原因是彼等對我們商用車銷售有更深入的了解，認為我們所售的商用車能更好地服務其客戶需求。因此，來自該等整車銷售經銷商的訂單數量增加，從而銷售收入進一步增加。

業 務

於業績記錄期一個或多個相關年度，分別貢獻(a)整車銷售業務總收入5.0%以上，及(b)本集團總收入1.0%以上的自有渠道主要客戶(均視為我們的終端客戶)包括：

- (a) 河南陝汽重卡汽車銷售有限公司(獨立汽車、機械及金屬材料供應商)，於2019年、2020年及2021年貢獻的收入分別約為人民幣35,327.1千元、零及零，約佔整車銷售業務總收入的5.4%、零及零及本集團總收入的1.2%、零及零；及
- (b) 新疆天通現代物流有限責任公司(獨立物流及運輸服務公司)，於2019年、2020年及2021年貢獻的收入分別約為零、人民幣61,020.8千元及人民幣306.6千元，約佔整車銷售業務總收入的零、9.2%及0.1%及本集團總收入的零、1.9%及0.01%。

於業績記錄期一個或多個相關年度，分別貢獻(a)整車銷售業務總收入5.0%以上，及(b)本集團總收入1.0%以上的經銷商渠道主要客戶(均視為我們的整車銷售經銷商)包括：

- (a) 河南駿通車輛有限公司(獨立整車銷售經銷商)，於2019年、2020年及2021年貢獻的收入分別約為人民幣28,506.4千元、人民幣56,564.4千元及零，約佔整車銷售業務總收入的4.4%、8.5%及零及本集團總收入的1.0%、1.7%及零；
- (b) 蘇州鵬順汽車銷售服務有限公司(獨立整車銷售經銷商)，於2019年、2020年及2021年貢獻的收入分別約為人民幣751.9千元、人民幣50,205.6千元及人民幣23,300.8千元，約佔整車銷售業務總收入的0.1%、7.5%及5.3%及本集團總收入的0.03%、1.5%及0.7%；

於2019年、2020年及2021年，上述主要客戶貢獻的總收入分別為人民幣64,585.4千元、人民幣167,790.8千元及人民幣23,607.4千元，佔整車銷售業務總收入的9.9%、25.2%及5.4%及本集團總收入的2.2%、5.1%及0.7%。

除上文所披露的客戶外，概無其他客戶於業績記錄期一個或多個相關年度分別貢獻(a)整車銷售業務總收入的5.0%以上，及(b)本集團總收入的1.0%以上。此外，於業績記錄期，上述其他客戶較分散，因而未被視為我們整車銷售業務的主要客戶。

業 務

我們的自有渠道

我們通過自有渠道開展整車銷售業務，即遠行的附屬公司及當地辦事處。於2021年12月31日，我們面向終端客戶的自有銷售渠道（「自有渠道」）包括：(i)位於中國上海的上海遠行供應鏈管理（集團）有限公司，(ii)位於中國內蒙古的內蒙古遠行供應鏈管理有限公司，(iii)位於中國北京的北京德銀遠行供應鏈管理有限公司，(iv)位於中國新疆的新疆遠行供應鏈管理有限公司，(v)位於中國陝西省的陝西中富物聯科技服務有限公司，(vi)位於中國河南省的河南德銀供應鏈管理有限公司，(vii)位於中國山西省的山西德銀遠行供應鏈管理有限公司及(viii)位於中國陝西省的陝西遠行供應鏈管理有限公司。有關我們自有銷售渠道位置的進一步詳情，請參閱本節「一 物流及供應鏈服務板塊 — 整車銷售業務 — 我們的銷售渠道」一段。通過上述廣泛分佈於中國上海、新疆、河南省、山西省及其他地區的自有渠道，我們能夠將商用車銷售予終端客戶（主要包括物流運輸服務公司、建築及金屬材料供應商、商用車供應商及個人）。有關分銷模式於業內並不少見。

受益於國家基礎設施建設項目的拉動和幹線物流運輸行業的發展，中國重型商用車的銷量於2015年至2020年維持高增長率。進一步詳情請參閱本文件「行業概覽 — 中國商用車全產業鏈服務 — 中國商用車全產業鏈服務市場概覽 — 中國商用車銷量」一節。雖然我們並不在我們的自有渠道中經營任何旗艦店或經銷店，但我們通過不同方式從自有渠道採購並能獲取該等終端客戶，包括（其中包括）：(i)自有渠道的銷售人員透過走訪物流公司及工業區以及致電潛在客戶推廣我們銷售的商用車；(ii)透過我們的線上渠道（包括微信公眾號）及線下渠道（包括汽車交付儀式及巡迴展覽），我們定期開展營銷及推廣活動，以提高產品知名度；及(iii)我們憑藉我們現有的財務資源，並與我們產業鏈業務（包括汽車製造供應鏈服務及汽車／第三方物流服務）的優質重點客戶協同，以同步推廣商用車銷售。有關我們如何透過我們的自有渠道銷售整車的進一步詳情，請參閱本章節「一 我們的自有渠道」及「一 透過我們自有渠道進行整車銷售的流程」段落。

業 務

透過我們自有渠道進行整車銷售的流程

我們透過自有渠道開展我們的銷售，購買商用車的終端客戶被視為本集團的客戶。有關於業績記錄期對一個或多個相關年度貢獻(a)整車銷售業務總收入5.0%以上及(b)本集團總收入1.0%以上的終端客戶的進一步詳情，請參閱本節「物流及供應鏈服務板塊－整車銷售業務－我們的銷售渠道」一段。有關於業績記錄期整車銷售經銷商之詳情，亦請參閱本節「物流及供應鏈服務板塊－整車銷售業務－經銷商及我們的整車銷售經銷商」一段。於業績記錄期，前述終端客戶並未包括任何商用車製造商及／或零配件供應商。

我們將通過自有渠道與終端客戶簽訂商用車銷售協議。在我們與客戶簽訂銷售協議前，彼等通常需要支付保證金，其金額取決於車輛類型及型號。若相關車輛仍有現貨，我們通常在客戶(i)簽訂整車銷售協議(ii)完成相關融資安排(如適用)後三日內完成車輛交付工作。有時，熱銷車型的交付週期可能有所延遲，這取決於多個因素，主要包括現有庫存水平及相關商用車製造商的產能。

經銷商及我們的整車銷售經銷商

於2021年12月31日，我們已與逾150家整車銷售經銷商(均為本公司獨立第三方)合作，以進入彼等的整車銷售網絡。於2019年、2020年及2021年12月31日以及最後實際可行日期，分別就整車銷售業務委託65名、78名、173名、155名及161名整車銷售經銷商，乃由於終端用戶對商用車的需求不斷增長及我們擴大其於中國市場上商業版圖的戰略規劃所致。該等整車銷售經銷商一般於全中國多個地區開展全國範圍及區域性的業務。有關(i)我們的整車銷售經銷商之所處位置；及(ii)於業績記錄期一個或多個相關年度，分別貢獻(a)我們整車銷售業務總收入5.0%以上及(b)本集團總收入1.0%以上的整車銷售經銷商詳情，請參閱本節「－ 物流及供應鏈服務板塊－整車銷售業務－我們的銷售渠道」一段。有關於業績記錄期我們的終端客戶之詳情，請參閱本節「－ 物流及供應鏈服務板塊－整車銷售業務－透過我們自有渠道進行整車銷售的流程」一段。於業績記錄期，前述整車銷售經銷商並未包括任何商用車製造商及／或零配件供應商。

業 務

下表載列於相關期間及所示日期我們就整車銷售業務合作的整車銷售經銷商數量變動：

	截至12月31日止年度 及於該日期			於2021年 12月31日至 最後實際 可行日期 期間及於 最後實際 可行日期
	2019年	2020年	2021年	
	期初整車銷售經銷商數量	65	78	173
期內合作的新整車銷售經銷商數量	62	162	103	18
期內將終止合作的現有 整車銷售經銷商數量	(49)	(67)	(121)	(12)
期末整車銷售經銷商數量	78	173	155	161

於業績記錄期，停止與我們合作的整車銷售經銷商數量增加，主要是由於(i)多家整車銷售經銷商自願終止與我們的合作（截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，該等整車銷售經銷商分別為34名、45名及88名），此乃由於我們已根據過往銷售表現策略性調整經銷網絡，且我們(a)逐漸停止於若干地區（包括安徽、四川、重慶及山東的多個城市）發展經銷渠道，及(b)自2020年起一直積極擴大分銷康明斯發動機的商用車，兩者均未必符合部分現有整車銷售經銷商的業務規劃及／或目標市場；(ii)彼等於年內未能達到我們的關鍵績效指標，而我們有權即時取消彼等的經銷權（因此，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度分別佔九名、11名及18名）；(iii)我們密切監控彼等提供的服務，由於彼等的服務並不令人滿意，或會影響本集團形象，我們將終止與該等整車銷售經銷商合作（截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度分別佔六名、11名及15名）。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，本集團與其任何現有或終止合作整車銷售經銷商之間概無發生重大訴訟或法律程序。我們預期於2022年與整車銷售經銷商維持相對穩定的合作關係。

我們與整車銷售經銷商的關係為買賣雙方關係。倘我們通過整車銷售經銷商進行銷售，則購入商用車的整車銷售經銷商被視為本集團的客戶，無論彼等轉售產品予其他整車銷售經銷商或終端客戶。我們於我們將商用車交付予整車銷售經銷商時將商用車的所有權轉移予彼等。就採購而言，我們的整車銷售經銷商(i)不得直接從陝汽控股集團採購商用車，原因是我們是陝汽控股集團（但不得限制銷售其他品牌的商用車）在

業 務

我們運營商用車銷售業務的相關區域獨家區域經銷商；及(ii)一般不僅及／或獨家向本集團購買或採購商用車，亦向非陝汽控股集團製造的商用車供應商購買或採購，主要由於彼等並非我們的獨家銷售代理及彼等通常銷售不同品牌的商用車以滿足其本身客戶的不同要求。

我們與整車銷售經銷商簽訂整車經銷框架協議，協議條款基本是標準化的。我們的整車經銷框架協議的部分典型條款載列如下：

- 期限： 通常為12個月
- 銷售區域： 我們對整車銷售經銷商的銷售區域進行劃分，並要求其僅於銷售區域內開展業務。
- 保證金： 整車銷售經銷商應在簽訂整車經銷框架協議之日起五日內支付保證金，金額為每輛車雙方商討金額乘以整車銷售經銷商承諾的年度目標銷量。如果整車銷售經銷商未能達到目標銷量或整車銷售經銷商違反相關法規及政策，我們將會沒收部分或全部保證金。
- 在完成或終止協議後，保證金的剩餘部分將退回給整車銷售經銷商。
- 擔保： 整車銷售經銷商的股東和法人代表應無條件且不可撤銷地為整車銷售經銷商在整車經銷框架協議下的履約及義務提供擔保。
- 關鍵績效指標： 如果整車銷售經銷商未在上半年完成年度目標銷量的40.0%，則我們將有權取消整車銷售經銷商銷售我們商用車的經銷權，並立即終止整車經銷框架協議。如果整車銷售經銷商未在年底前完成年度目標銷量的70.0%，則我們將有權取消整車經銷銷售我們商用車的經銷權，並立即終止整車經銷框架協議。

我們的整車經銷框架協議一般不包括如下條款：(i)限制委任次級經銷商，(ii)強制規定售貨予次級經銷商或終端客戶的價格，或(iii)涉及退貨政策。

業 務

我們合作的各整車銷售經銷商有自己的車輛存放區域及專職管理人員。我們的管理人員會對我們整車銷售經銷商的庫存採購情況進行評估並做出採購計劃，同時與整車銷售經銷商各業務主管人員協作，優化整車銷售經銷商庫存水平及組成，以應對不斷變化的市場狀況。我們根據多個參數（包括現有庫存水平及組成、採購訂單的預期交付週期、預期客戶需求、銷售趨勢預測及商用車製造商設定的銷售目標等）擬定各整車銷售經銷商的庫存訂單量，藉此制定我們的集中式企業資源計劃。簽訂協議後，我們或通過天行健車聯網系統協助整車銷售經銷商追蹤及線下定期盤點車輛庫存情況。同時，整車銷售經銷商或會根據預先擬定的庫存標準定期單獨核查盤點車輛庫存並及時應我們的要求向我們上報。為使庫存水平再次平衡，我們可能會根據具體需求將車輛在各區域門店之間調撥。

我們的整車銷售經銷商一般根據終端客戶下達的實際訂單向我們購買商用車，而彼等僅少數會提前購買熱銷款備貨，然後在旺季轉售。我們一般不接受來自整車銷售經銷商的商用車產品退貨（缺陷產品除外），而於業績記錄期，我們已酌情決定在少數特殊情況下允許該等退貨。我們不允許整車銷售經銷商退回商用車的過時庫存，我們亦不提供任何協助處理。處理任何過時的庫存仍然是整車銷售經銷商的責任。根據上文所述，董事認為於業績記錄期向我們的整車經銷商的銷售得到終端客戶實際需求的適當支持。

我們的整車銷售收入在商用車移交給整車銷售經銷商（通過經銷商）或終端客戶（通過自有渠道）且彼等收貨後確認。總體而言，過往整車銷售在很大程度上屬經常性。於2019年、2020年及2021年12月31日以及最後實際可行日期，本集團整車銷售經銷商貿易應收賬款未償還餘額分別約人民幣31.1百萬元、人民幣82.4百萬元、人民幣90.2百萬元及人民幣89.2百萬元。於業績記錄期，該等貿易應收賬款的未償還結餘增加主要是由於：

- (a) 於業績記錄期，我們委聘的整車銷售經銷商數量不斷增加，彼等將通過協助其終端客戶獲得融資租賃服務，從而向該等終端客戶提供配套服務。該等整車銷售經銷商將於進行與該等終端客戶有關的相關信用審查及融資程序後就自本集團購買的商用車付款，而這可能受限於融資租賃服務提供商的處理時間。這導致2019年12月31日至2020年12月31日來自整車銷售經銷商的貿易應收賬款增加，且於2021年6月30日結清；
- (b) 由於採用第五階段機動車排放標準的商用車比採用第六階段機動車排放標準（自2021年7月1日起全面強制採用）的商用車售價更低，整車銷售經銷商增加了採購量。這導致2020年12月31日至2021年12月31日來自整車銷售經銷商的貿易應收賬款增加；及

業 務

- (c) 自2021年初起，我們已與若干新整車銷售經銷商建立合作關係，彼等於過往年度為我們的終端客戶（因為該等終端客戶於2021年期間與我們訂立了相關整車經銷框架協議），導致貿易應收賬款重新分類至於2021年12月31日與經銷渠道有關的貿易應收賬款。

於2022年1月31日，本集團於2021年12月31日的未償還貿易應收賬款中的約人民幣4.5百萬元已償清，而餘下未償還貿易應收賬款約人民幣89.0百萬元乃處於我們授予整車銷售經銷商的信貸期內，尚未逾期。

就應收我們整車銷售經銷商的貿易應收賬款的可收回性而言，我們認為於2021年12月31日的貿易應收賬款的大部分成本均可收回，僅少部分需就壞賬計提減值撥備。有關應收賬款乃來自具有良好結算記錄且違約率較低的客戶。於最後實際可行日期，我們認為，於2022年3月31日的有關貿易應收賬款的後續結算率屬合理，原因是我們通常向整車銷售經銷商授出介乎0至60天之間的信貸期，而部分應收賬款尚未逾期結算。有關貿易應收賬款後續結算的進一步詳情，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－貿易應收賬款」一節。

倘我們的整車銷售經銷商在日後付款時拖欠或延遲，導致我們應收賬款週轉天數增加，我們可能會面臨不合時宜的現金流重大短缺，從而可能令我們的現金狀況、流動資金、財務狀況及經營業績受到重大不利影響。相關風險請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－整車銷售經銷商報告的商用車銷售水平可能無法體現實際商用車銷售狀況。我們的商用車銷售業務也依賴我們的整車銷售經銷商，倘彼等之表現不佳，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響」一節。

融資租賃服務及整車銷售業務

由於我們所售商用車的單價相對較高（尤其是重型商用車）以及個人買家的財務限制，我們整車銷售業務的部分客戶會使用我們提供的融資租賃服務，據此，該等個人買家易於獲得經濟幫助。於業績記錄期，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們整車銷售業務約25.0%、29.0%及35.9%的客戶也是我們融資租賃業務的客戶。以車輛融資租賃提供資金的整車銷售業務與不以車輛融資租賃提供資金的整車銷售業務的運作基本相同。

我們採用了標準化的業務流程，促進我們的整車銷售業務與融資租賃業務的協作。更多詳情請參閱本節「－ 物流及供應鏈服務板塊－ 融資租賃業務－ 業務流程」段落。

業 務

與商用車製造商的車輛採購流程

我們向商用車製造商採購新商用車，通過商用車製造商的銷售系統進行採購工作。我們與商用車製造商簽訂整車銷售協議，在銷售系統下達採購訂單之前，我們通常需要支付保證金，保證金金額主要為人民幣10.0千元至人民幣20.0千元之間，這取決於商用車類型及型號。僅當我們向商用車製造商全額支付車輛售價後，新商用車的所有權方會轉移給我們。我們通常按照商用車製造商的定價政策結算採購價。彼等一般不向我們提供任何信貸期。

商用車製造商負責交付新車的運輸費。一般而言，常規新商用車交付至我們的銷售單位所需交付週期不超過30日。在離開商用車製造商的倉庫之前，標的車輛將接受質檢員的檢測。如果在收到標的車輛後發現質量問題，我們可以到附近的商用車製造商服務站免費進行車輛整修。於業績記錄期及於最後實際可行日期，我們尚未因商用車缺陷而要求將任何主要產品退回給商用車製造商。

定價政策

我們整車銷售服務的定價參考商用車製造商的廠商建議零售價和市場上相同配置的競爭產品價格後確定。儘管存在廠商建議零售價，在確定我們獲授權銷售的新商用車的零售價格方面，我們保留一定的靈活性。考慮到(i)市場對特定型號的需求，(ii)我們的庫存水平，及(iii)競爭產品的市場價格以調整我們的定價策略，並提供折扣或在廠商建議零售價基礎上加價。據此，我們將釐定零售價格，從而通過差價產生收入。我們通常給予客戶約零至60日的信貸期，從其經銷商收到相關商用車後起計。

後市場產品業務

後市場產品業務被廣泛認為是在可預見的未來，潛在快速業務增長的關鍵領域之一。於業績記錄期，我們開展的後市場產品業務主要包括(i)輪胎，(ii)潤滑油，及(iii)其他商用車相關產品(尿素及氣瓶等)的銷售。根據弗若斯特沙利文報告，隨著商用車市場的快速擴張以及商用車存量市場規模的快速增長，對後市場產品的市場需求正加速增長。

下表載列所示年度我們主要銷售的後市場產品數量：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
輪胎	25,421	37,794	33,502
潤滑油(按桶計)	7,694	23,097	16,152
尿素(按桶計)	4,000	9,826	22,342
氣瓶	974	48	—

業 務

與客戶及供應商訂立的安排以及定價政策

按終端客戶數量計，我們的後市場產品業務客戶主要為個人（彼等均為獨立第三方）。我們亦向整車銷售經銷商銷售後市場產品，該等經銷商被視為我們後市場產品業務的終端客戶。此外，於業績記錄期，我們亦向其他客戶銷售後市場產品，包括(i)後市場產品貿易公司；(ii)物流服務供應商，其於彼等日常運營中消耗大量後市場產品，特別是輪胎及潤滑油；及(iii)若干商用車製造商，彼等從事製造工作。此外，於業績記錄期，我們的後市場產品業務的客戶並不包括任何零配件供應商。

下表載列於所示期間及日期，我們後市場產品業務所服務的商用車製造商數量變動：

	截至12月31日 止年度及於該日期			於2021年 12月31日至 最後實際可行 日期期間及 於最後實際 可行日期
	2019年	2020年	2021年	
	期初商用車製造商數量	2	7	7
期內合作的新商用車製造商數量	6 ^{附註(1)}	1	3	0
期內終止合作的原商用車製造商數量	(1)	(1)	(5) ^{附註(2)}	0
期末商用車製造商數量	7	7	5	5

附註：

- (1) 截至2019年12月31日止年度，建立合作的新商用車製造商數量出現大幅變動，主要是由於針對商用車製造商進行了營銷活動從而擴大客戶基礎。
- (2) 截至2021年12月31日止年度，終止合作的原商用車製造商的數量出現大幅變動，主要是由於我們若干後市場產品（尤其是用於製造商用車的氣瓶）的銷售價格大幅上漲。該等上漲是由於自2020年第四季度末以來，中國西北地區的惡劣天氣導致國內天然氣及石油市場價格急劇上漲。
- (3) 於業績記錄期，我們主要向陝汽控股集團銷售潤滑油及氣瓶。於未來，我們就未來的後市場產品將專注於獨立第三方客戶，於[編纂]後，密切監控我們對陝汽控股集團的後市場產品銷售。有關進一步詳情，亦請參閱「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－運營獨立性－汽車後市場產品業務」一節。

業 務

此外，於業績記錄期，分別對我們一個或多個相關年度貢獻(a)此業務板塊總收入5.0%以上及(b)本集團總收入1.0%以上的後市場產品業務主要客戶包括：

- (i) 河南駿通車輛有限公司，其為獨立掛車製造商及整車銷售經銷商並於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣18,376.8千元、人民幣30,857.1千元及人民幣31,280.0千元，分別佔後市場產品業務總收入的25.8%、33.9%及36.8%，以及分別佔本集團總收入的0.6%、0.9%及1.0%；及
- (ii) 陝汽大同專用汽車有限公司，為一家商用車製造商並為陝重汽的一間聯營公司，故而為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣33,079.8千元、人民幣1,334.4千元及零，分別佔後市場產品業務總收入的46.4%、1.5%及零，以及分別佔本集團總收入的1.1%、0.04%及零；及

於2019年、2020年及2021年，前述主要客戶貢獻的總收入分別為人民幣51,456.6千元、人民幣32,191.5千元及人民幣31,280.0千元，分別佔後市場產品業務總收入的72.2%、35.4%及36.8%，以及分別佔本集團總收入的1.7%、0.9%及1.0%。

除上文所披露的客戶外，於業績記錄期一個或多個相關年度，概無其他客戶分別貢獻(a)我們後市場產品業務總收入5.0%以上，及(b)本集團總收入1.0%以上。此外，於業績記錄期，上述其他客戶較分散，因而未被視為我們後市場產品業務的主要客戶。

此外，有關我們與我們的關連人士進行交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節。

在收到客戶（可能包括整車銷售業務下的商用車製造商（如陝汽控股集團）及整車銷售經銷商以及終端客戶）的後市場產品採購訂單後，我們將向供應商購買若干後市場產品。我們一般在收到客戶全額支付的售價後將產品交付給客戶。我們通常在客戶下單後五日至十日內完成交付。在少數情況下，熱銷型後市場產品會由於供應商的生產能力有限而出現供應短缺，交付週期可能長達一個月。我們後市場產品的定價參考商用車相關廠商建議零售價釐定。儘管存在廠商建議零售價，在確定零售價格方面，我們保留一定的靈活性，從而能夠調整我們的定價策略，針對市場對特定產品的需求及我們的庫存水平，提供折扣或在廠商建議零售價基礎上加價。對於以貨到付款模式銷售的產品，我們一般不為客戶提供任何信貸期，但對部分產品，我們可給予兩至三個月左右的信貸期，並以向客戶開具發票時起計。

業 務

通過利用與商用車製造商的深度合作關係以及與多家後市場產品供應商保持密切的業務關係，我們享有定制產品的益處，在定價方面擁有更高的議價能力。我們制定候選供應商名單（這些供應商通常屬於行業內知名品牌），並根據我們經常進行的產品質量檢查和客戶反饋，定期對這些供應商的產品進行評估。我們從相關產品製造商購買幾乎所有後市場產品（通過製造商的銷售系統進行）。我們通常按照產品製造商的商務政策結算採購價。我們與供應商的協議通常包括技術指標及不合格產品的維修、更換、退款保證，以確保彼等提供的後市場產品的質量。我們與供應商設定的信貸期通常和我們與客戶設定的信貸期一致。

車輪滾滾在線平台

我們的車輪滾滾在線平台是一個商用車在線服務平台。此平台利用商用車運行數據及深度整合我們的供應鏈金融服務和後市場產品，以向中小型承運商和個人商用車用戶等用戶提供在線商用車購買及租賃、後市場產品購買、供應鏈及物流融資等服務，從而最終提高彼等的管理、物流效率及競爭力。

我們的車輪滾滾在線平台包括一個網站（「車輪滾滾網站」）（訪問網址：<https://clgg.com/>）及一個移動應用程序（「車輪滾滾應用程序」）（支持iOS及安卓操作系統）。



車輪滾滾網站（圖示）



車輪滾滾應用程序（圖示）

該平台已與我們相關業務板塊的主要業務管理系統對接，與遠行的在線貨運以及通匯的TMS對接的第一階段已完成。當用戶通過平台提交購買商用車及後市場產品或申請商用車融資的請求時，平台將其轉發到我們相應業務單位的有關業務管理系統。有關業務管理系統與車輪滾滾在線平台上的信息同步，如此一來，用戶可以及時追蹤運作進度。作為一個商用車服務在線平台，我們的車輪滾滾在線平台匯總我們其他業務板塊所提供服務相關的信息，並將其統一呈現。

業 務

我們的車輪滾滾在線平台具有以下特徵：

- 介紹我們供購買和租賃的商用車。用戶可以通過選擇「用途類型」、「驅動模式」、「車輛類型」及「馬力」等不同選項，便捷搜索及過濾有關彼等想購買或租賃的商用車類型的結果；
- 介紹我們供應的輪胎、潤滑油、ETC等產品，我們的後市場產品業務也同樣提供這些產品；
- 以簡潔的文字和圖表介紹我們的供應鏈金融服務板塊（包括我們的融資租賃業務、物流保理業務及保險經紀業務）；
- 允許用戶通過車輪滾滾在線平台訪問車聯網及數據服務，從而便利地獲得我們的所有車聯網服務；及
- 允許用戶通過車輪滾滾應用程序訪問我們的網絡貨運平台。

如此，我們向車輪滾滾在線平台的用戶提供集團內的商用車相關服務，提升其用戶體驗。

有關車輪滾滾在線平台的未來發展，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

供應鏈金融服務板塊

得益於我們(i)對商用車領域的專注，及(ii)發展以車聯網技術提供支持的行業領先風險管理能力，我們的供應鏈金融服務板塊取得了穩健的發展。我們力求提供貫穿商用車行業全供應鏈的廣泛金融服務，並保持較強的業務盈利能力及優質資產。憑藉業務規劃及業務協作，我們的供應鏈金融服務板塊以多元化的獲客渠道覆蓋產業供應鏈上的零配件供應商、整車銷售經銷商、物流服務提供商及商用車終端用戶，據此我們通過為他們提供全方位的金融服務，滿足其差異化場景下的融資需求。

業 務

我們的供應鏈金融服務板塊主要包括：(i) 融資租賃業務，(ii) 保理業務，及(iii) 保險經紀業務。下表載列我們的供應鏈金融服務板塊於業績記錄期的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)
融資租賃業務	454,164	86.5	634,585	94.2	747,793	95.4
保理業務	59,110	11.3	38,589	5.7	35,221	4.5
其他 ^{附註(1)及(2)}	11,927	2.2	609	0.1	939	0.1
總計	525,201	100.0	673,783	100.0	783,953	100.0

附註：

- (1) 包括(i)為了有利於提供我們的融資租賃服務，而向除陝汽控股集團以外的商用車品牌提供衛星定位裝置及相關安裝服務所得的收入，及(ii)保險經紀業務所得收入。進一步詳情請參閱本文件「財務資料－我們經營業績主要組成部分的說明－收入」一節。
- (2) 由於本公司已將我們持有美信的25%股權轉讓予第三方，此後本公司所持有美信股權的百分比由55%減少至30%，故並未併入自2019年7月1日以來保險經紀業務（於上文分類為「其他」類別的我們供應鏈金融服務業務的一部分）所得收入。詳情請參閱本文件「附錄一－會計師報告－II 財務資料附註－6.其他收益／(虧損)－淨額」。我們自保險經紀業務產生的收入截至2019年6月30日止六個月為人民幣10,109.3千元。

如上表所示，我們的供應鏈金融服務板塊在業績記錄期迅速擴張。供應鏈金融服務板塊的收入由截至2019年12月31日止年度的約人民幣525.2百萬元增加至截至2020年12月31日止年度的約人民幣673.8百萬元，並進一步增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣784.0百萬元，年複合增長率為22.2%。

業 務

下表載列於所示年度按客戶劃分及來源於融資租賃業務及保理業務的收入之明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	佔相關子 業務板塊 總收入 的百分比 (%)	金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	佔相關子 業務板塊 總收入 的百分比 (%)	金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	佔相關子 業務板塊 總收入 的百分比 (%)
融資租賃服務									
重慶融資租賃客戶	411,644	90.6	14.2	546,017	86.0	16.7	631,368	84.4	20.2
獨立融資租賃客戶	42,520	9.4	1.5	88,568	14.0	2.8	116,425	15.6	3.7
小計	454,164	100.0	15.7	634,585	100.0	19.5	747,793	100.0	23.9
保理業務									
陝汽控股集團	2,329	3.9	0.1	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0
重慶保理客戶	35,755	60.5	1.2	30,543	79.1	1.0	24,656	70.0	0.8
獨立保理客戶	21,026	35.6	0.7	8,046	20.9	0.2	10,565	30.0	0.4
小計	59,110	100.0	2.0	38,589	100.0	1.2	35,221	100.0	1.2
板塊總收入	525,201	100.0	18.1	673,783	100.0	20.7	783,953	100.0	25.1

附註：

- (1) 截至2019年6月30日止六個月，供應鏈及金融服務板塊的總收入包括來自保險經紀業務的收入約人民幣10,109.3千元。來自保險經紀業務(為我們供應鏈金融服務板塊業務的一部分，分類為上述「其他」)的收入自2019年7月1日起並未合併入賬，此乃由於本公司向第三方轉讓美信25%的股權，其後本公司於美信持有的股權百分比由55%減少至30%。有關進一步詳情，請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II 財務資料附註—6.其他收益/(虧損)—淨額」一節。

業 務

於2019年至2021年，我們的融資租賃業務及保理業務共為逾42,800名客戶提供服務，新增投放金額分別為人民幣8,166.4百萬元、人民幣10,332.6百萬元及人民幣8,830.9百萬元，特別是，得益於我們與物流服務提供商的緊密聯繫，我們的物流及供應鏈服務板塊於業績記錄期為德銀融資租賃帶來了1,873輛新起租台數的業務量，累計新增投放金額約為人民幣545.7百萬元，以及於業績記錄期為德銀保理帶來了累計新增投放金額為約人民幣1,097.1百萬元的新保理交易。

融資租賃業務

我們通過我們的全資附屬公司德銀融資租賃開展融資租賃業務。於2021年12月31日，我們的融資租賃業務為位於中國約31個省、市及自治區的客戶提供服務。我們通過遍佈全國的整車銷售經銷商及服務提供商提供融資租賃服務。下圖說明我們融資租賃業務於2021年12月31日的分佈地點：



業 務

2015年9月，中國國務院頒佈《國務院辦公廳關於加快融資租賃業發展指導意見》，鼓勵利用融資租賃發展實體經濟，促進車輛融資在中國的進一步滲透。根據弗若斯特沙利文報告，2022年至2026年，中國重型商用車的銷售量預計於未來幾年回到正常水平，但仍維持在相對較高的水平，於2026年為1,277.5千輛。此外，2017年至2021年，中國重型商用車的保有量由6.3百萬輛增加至8.2百萬輛，年複合增長率為6.9%，而2021年至2026年，預計將從8.2百萬輛增加至8.3百萬輛，年複合增長率為0.2%。此外，2017年至2021年，中國重型商用車的融資租賃滲透率由33.5%增加至55.8%，而2021年至2026年，預計將從55.8%增加至67.3%。這為我們的融資租賃業務持續發展奠定良好的基礎。更多詳情請參閱本文件「行業概覽」一節。

根據弗若斯特沙利文報告，按2021年的租賃商用車數量計算，我們的融資租賃業務在中國所有與商用車製造商有聯繫的融資租賃企業中排名第四。德銀融資租賃獲中國汽車流通協會商用車專業委員會認可為2019年度中國商用車金融八強企業。

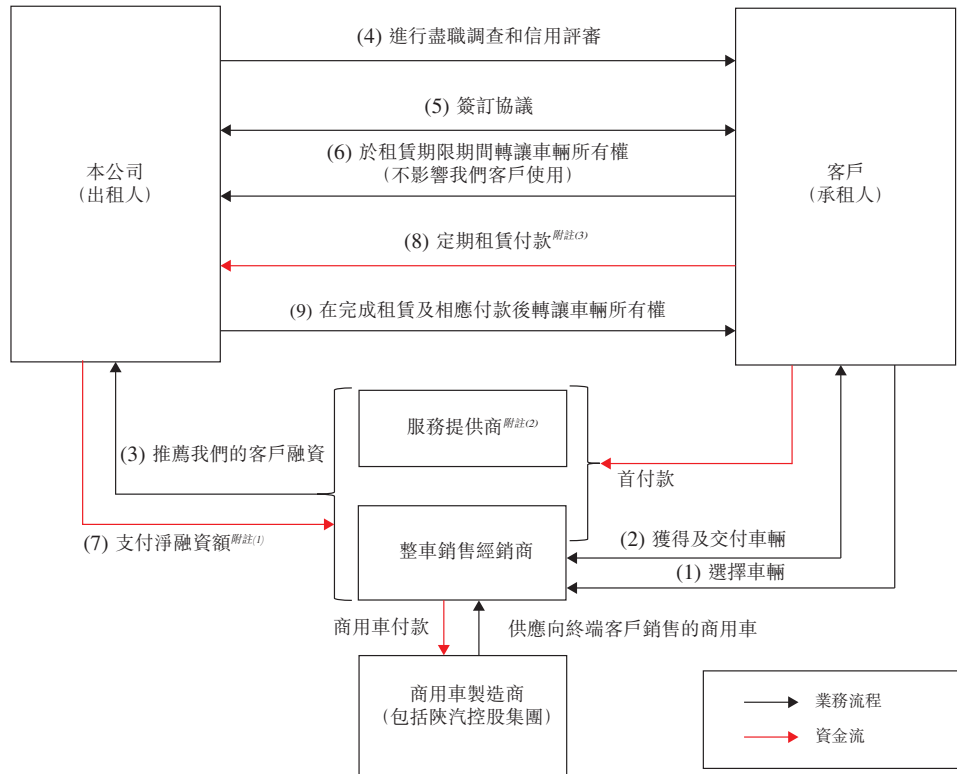
於業績記錄期，截至2019年、2020年及2021年12月31日，已生效融資租賃協議數量分別為約為22.1千份、33.8千份及33.8千份。截至2021年12月31日，我們的總資產為人民幣8,052.3百萬元，並已通過我們在中國的優質整車銷售經銷商網絡為合共逾81.3千名客戶提供超過94.3千輛租賃商用車的服務。

售後回租模式

我們的融資租賃業務專門為客戶提供售後回租服務。在售後回租模式下，我們的客戶從我們合作的整車銷售經銷商購得一輛車輛，然後將該車輛的所有權出售並轉讓給我們。然後，我們（作為出租人）將車輛租回予我們的客戶（作為承租人），以換取定期租賃付款。這對我們的客戶而言實質上是一種抵押融資，一種購買和租賃相結合的安排，允許客戶可以保留不間斷使用車輛的權利，同時將單一購車款分攤至定期的租賃付款中，從而滿足其特定的融資需求。

業 務

下圖是本公司、客戶和整車銷售經銷商之間的典型售後回租安排：



附註：

- (1) 淨融資額等於租賃商用車的估計總價值減去我們客戶的首付款（首付款通常包括頭期款、保證金、保險費、手續費、衛星定位裝置安裝費及留購價（如適用））。
- (2) 服務供應商一般銷售多個品牌的商用車、掛車及二手商用車，且並不專注於銷售一個特定品牌的汽車。彼等亦利用該等銷售活動提供支持銷售過程的融資解決方案（包括融資租賃服務）。
- (3) 定期租賃付款包括來自客戶的本金及利息付款。有關我們融資租賃業務定價政策的進一步詳情，請參閱「— 融資租賃業務 — 定價政策」段落。

業 務

整車銷售經銷商及服務提供商為我們推薦客戶，以及根據融資租賃安排為客戶債務提供擔保。融資租賃服務的部分客戶乃由整車銷售業務轉介給我們，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，該部分客戶分別約佔融資租賃服務客戶總數的2.1%、1.6%及1.8%。通常而言，我們提供的淨融資額為租賃商用車估計總價值的65.0%至90.0%。定期租賃付款包括淨融資額和利息（以及其他費用及開支（如適用））。為減輕我們的風險，我們將(i)在地方政策及法規允許的範圍內，要求客戶於租賃期限期間將租賃商用車所有權轉讓予我們，並安排在中國有關部門進行有關權利登記，及(ii)要求相關整車銷售經銷商或服務提供商為有關客戶債務提供擔保。在整個租賃期內，商用車維修及保養費用由客戶承擔。在租賃期結束時，租賃商用車的所有權利將轉移予我們的客戶。

我們亦為存量市場商用車的用戶提供融資租賃服務，其不受增量市場新款商用車銷量的影響。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，本公司分別就存量市場上445輛、352輛及146輛商用車提供融資租賃服務，分別僅約佔本公司融資租賃業務的2.3%、1.3%及0.7%。在有限但越來越多的情況下，我們的客戶將其二手商用車出售予我們以獲得現金流，然後我們將該商用車租賃予我們的客戶以獲得租賃付款。我們將該標的商用車的價值按獨立評估或該商用車在一手及／或二手市場的可比車型評估的使用年限、條件、車型、運行折舊水平及陳舊程度並計及客戶的融資需求進行折現，以確定我們客戶的淨融資額。下表載列本集團於業績記錄期就商用車可比車型所採用的大致平均折扣及折扣範圍：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
採用的平均折扣	58.4%	52.5%	56.2%
採用的折扣範圍 ^{附註(1)}	12.7% – 86.6%	2.2% – 86.7%	4.2% – 70.9%

附註：

- (1) 於業績記錄期，適用於標的商用車的貼現率較為分散，主要是由於該標的商用車的使用年限、條件、車型、運行折舊水平與報廢水平存在差異，而該差異已經並將繼續按個案基準進行評估。根據弗若斯特沙利文報告，此亦符合行業慣例。

業 務

下表載列於所示年度及截至所示日期的融資租賃協議數量及融資租賃應收賬款結餘的變動情況：

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
	協議數量		
年初的融資租賃協議	20,281	22,065	33,759
年內簽訂的融資租賃協議	14,294	20,511	13,883
年內到期的融資租賃協議	(12,510)	(8,817)	(13,864)
年末的融資租賃協議	22,065	33,759	33,778

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣百萬元)		
年初融資租賃應收賬款結餘 ^{附註(1)}	5,039.5	6,728.8	9,736.9
年內新增融資租賃應收賬款	6,643.8	9,379.7	6,833.0
年內收回融資租賃應收賬款	(4,954.5)	(6,371.7)	(8,153.6)
年末融資租賃應收賬款結餘	6,728.8	9,736.9	8,416.3

附註：

- (1) 各年融資租賃應收賬款金額按照各年末現有融資租賃協議產生的未償還租金結餘的價值計量，不涉及未貼現現金流量。同時，各年就從事融資租賃業務的應收貸款金額以實際利率法按攤銷成本計量。

下表載列於所示年度及於所示日期，新簽融資租賃協議的平均本金額及範圍及融資租賃應收賬款金額的變動情況：

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
新訂立融資租賃協議平均本金金額 (人民幣千元)	430.4	442.8	470.8
新訂立融資租賃協議本金金額的區間 (人民幣千元)	27.0 – 50,000.0	365.0 – 40,000.0	50.0 – 150,000.0
年末融資租賃應收賬款結餘 (人民幣百萬元) ^{附註(1)}	6,728.8	9,736.9	8,416.3

附註：

- (1) 各年融資租賃應收賬款金額按照各年末現有融資租賃協議產生的未償還租金結餘的價值計量，不涉及未貼現現金流量。同時，各年就從事融資租賃業務的應收貸款金額以實際利率法按攤銷成本計量。

業 務

我們的客戶

於2021年12月31日，就客戶數量而言，我們97.0%以上的客戶均為個人（彼等為本公司的獨立第三方）。我們的融資租賃業務的餘下客戶主要包括(i)提供與各種貨物及產品相關的物流服務之各類公司；及(ii)一家獨立商用車製造商。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們僅向一家商用車製造商（即上述獨立商用車製造商）提供融資租賃服務。於業績記錄期，我們向其提供融資租賃服務的商用車製造商的數量並無重大波動。此外，於業績記錄期，我們融資租賃業務的客戶並不包括任何零配件供應商。

於業績記錄期，概無上述客戶於一個或多個相關年度貢獻(a)我們融資租賃業務總收入的5.0%以上，及(b)本集團總收入的1.0%以上。因此，於業績記錄期，我們融資租賃業務的客戶較分散，且並無單一客戶被視為我們融資租賃業務的主要客戶。

為了有效降低了我們從事融資租賃業務的運營風險，我們選擇的客戶通常為不超過兩輛商用車使用融資租賃服務。關於選擇客戶的更多詳情，請參閱本節「一 融資租賃及保理業務風險管理 – 信貸風險管理 – 融資租賃業務 – 第二階段：客戶盡職調查及信用評估」段落。

車型及銷售渠道

我們的融資租賃業務按照品牌可分為兩類，即(i)陝汽控股集團品牌，及(ii)其他車輛品牌。其他車輛品牌通常包括除陝汽控股集團以外的國內主流商用車品牌，當中包括外部品牌、掛車及二手商用車。

業 務

一般情況下，陝汽控股集團品牌的融資租賃項目由主要銷售陝汽控股集團品牌商用車的整車銷售經銷商提供，而其他品牌的融資租賃項目主要由我們的服務提供商提供。有別於以銷售商用車為主的整車銷售經銷商，服務提供商將外部品牌商用車、掛車及二手商用車銷售至客戶，在銷售過程中由商用車融資租賃服務提供商提供融資服務。下表載列所示年度各主要業務流的起租台數及投放金額的明細：

	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	起租台數	投放金額	投放金額 百分比	起租台數	投放金額	投放金額 百分比	起租台數	投放金額	投放金額 百分比
	(人民幣 千元)	(%)		(人民幣 千元)	(%)		(人民幣 千元)	(%)	
陝汽控股集團品牌	17,023	5,350,554.0	89.3	24,808	7,665,148.4	88.8	19,156	5,735,392.6	94.9
其他車輛品牌	2,327	642,172.6	10.7	3,216	963,217.4	11.2	1,150	309,546.9	5.1
總計	<u>19,350</u>	<u>5,992,726.6</u>	<u>100.0</u>	<u>28,024</u>	<u>8,628,365.8</u>	<u>100.0</u>	<u>20,306</u>	<u>6,044,939.5</u>	<u>100.0</u>

截至2021年12月31日止年度，我們的融資租賃業務分別佔陝重汽生產的商用車銷售總台量的10.8%以及陝汽商用車製造的商用車銷售總台量的22.7%，於2021年陝重汽和陝汽商用車的所有車輛融資租賃服務提供商中名列前茅。

租賃期限

我們的租賃期限為三個月至三十八個月，其中多數租賃期限為二十四個月。目前，中國的主流租賃期限為二十四個月及三十六個月，近年來越來越多地採用三十六個月的期限，最長期限一般不超過三十六個月。

業 務

下表載列截至所示日期根據融資租賃協議期限劃分的融資租賃協議數量及融資租賃應收賬款結餘明細：

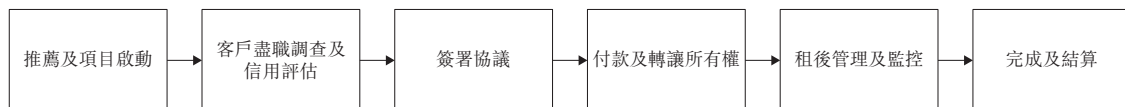
	截至12月31日					
	2019年		2020年		2021年	
	融資租賃 應收賬款		融資租賃 應收賬款		融資租賃 應收賬款	
	數量	結餘 ^{附註(1)}	數量	結餘 ^{附註(1)}	數量	結餘 ^{附註(1)}
		人民幣		人民幣		人民幣
		(百萬元)		(百萬元)		(百萬元)
不超過一年	7,779	1,255.8	12,477	1,780.0	16,854	2,544.1
超過一年但不超過兩年	12,574	4,473.9	17,308	5,936.7	14,403	4,680.6
超過兩年	1,712	999.1	3,974	2,020.1	2,471	1,191.6
總計	22,065	6,728.8	33,759	9,736.8	33,778	8,416.3

附註：

- (1) 各年融資租賃應收賬款金額按照各年末現有融資租賃協議產生的未償還租金結餘的價值計量，不涉及未貼現現金流量。同時，各年就從事融資租賃業務的應收貸款金額以實際利率法按攤銷成本計量。

業務流程

我們融資租賃業務運作一般遵循如下圖所示的業務流程。下圖為我們融資租賃業務的典型業務流程：



第一階段：推薦及項目啟動

我們的職員及項目經理為開展合作而內部介紹及篩選整車銷售經銷商及服務提供商，並與其緊密合作，以掌握客戶潛在的融資租賃需求。有關我們篩選整車銷售經銷商和服務提供商的更多詳情，請參閱本節「－ 融資租賃及保理業務風險管理－ 信貸風險管理－ 融資租賃業務－ 第一階段：推薦及初步評估」一段。我們的整車銷售經銷商和服務提供商亦會對其向我們所介紹的客戶背景資料進行初步篩選及評估。

業 務

第二階段：客戶盡職調查及信用評估

信用評審部將對商用車租賃項目背景及客戶信用情況，進行進一步的盡職調查，編製盡職調查及風險評估報告。我們亦將根據獨立第三方提供的信用評估結果按以下方式出具信用評估報告：(i)對於所有自然人客戶，我們將從獨立第三方管理的多個大數據平台獲取信用評估數據，並取得該客戶發出的授權書以進行信息查詢；及(ii)對於所有法人客戶，我們將通過獨立第三方管理的公開信息平台獲得信用評估資料。然後傳閱客戶的申請及相關盡職調查材料，以供內部評估及批准。有關我們信用評估程序的更多詳情，請參閱本節「－ 融資租賃及保理業務風險管理－ 信貸風險管理－ 融資租賃業務－ 第二階段：客戶盡職調查及信用評估」一段。

我們致力於開拓優質客戶基礎。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，新融資租賃申請的信用評審通過率分別約為98.4%、99.0%及97.3%。下表載列於業績記錄期被拒絕的申請數目及相關拒絕率：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
被拒絕的申請數目	209	229	464 ⁽¹⁾
拒絕率	1.6%	1.0%	2.7%

附註：

- (1) 截至2021年12月31日止年度，被拒絕的申請數目增加，乃由於我們於2021年初透過引入外部數據庫的額外第三方服務供應商，加強我們客戶的盡職調查及信貸評估。

第三階段：簽訂協議

經過評估後，我們會將評估結果通知客戶。如果成功通過評估，業務運營部會在整車銷售經銷商或服務提供商的協助下與客戶協商確定融資租賃條款。有關我們如何釐定融資租賃定價的更多詳情，請參閱本節「－ 供應鏈金融服務板塊－ 融資租賃業務－ 定價政策」一段。為進一步降低我們的風險，我們亦可能(i)要求客戶簽訂協議，以轉讓標的商用車所有權予我們，及(ii)要求相關整車銷售經銷商或服務提供商對有關客戶的金融負債提供擔保。

業 務

一旦條款確定後，客戶須在簽訂融資租賃協議時或之前支付首付款（通常包括頭期款、保證金、保險費、手續費、衛星定位裝置安裝費及留購價（如適用）），並向我們提供實現售後回租安排所必需的其他文件，以及相應完成必要的業務手續（包括但不限於在租賃商用車上安裝天行健車聯網系統）。

第四階段：付款及轉讓所有權

融資租賃協議簽訂後，租賃商用車的所有權即轉讓予我們。我們的金融部根據協議條款及條件安排向客戶支付購車款，此後，該租賃商用車的租賃期限開始計算。我們一般要求從通過信用評估到租賃期限開始的時間不得超過3個月，否則會終止融資租賃項目。

第五階段：租後管理及監控

客戶將在租賃期限內按照融資租賃協議約定的付款時間表向我們定期支付租賃款。有關我們資產組合的風險管理程序的更多詳情，請參閱本節「一 融資租賃及保理業務風險管理 — 信貸風險管理 — 融資租賃業務 — 第四階段：風險監控及執行」一段。

第六階段：完成及結算

在完成及結算階段，租賃商用車的所有權將在融資租賃協議完全履行後轉回予我們的客戶。

業 務

資產質量資料

於業績記錄期，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們融資租賃業務的違約率分別為2.0%、2.1%及4.0%，而本公司訂立的新融資租賃協議的資產的違約率分別為0.03%、0.03%及0.18%。於2020年12月1日，德銀融資租賃獲得中國誠信信用評級有限公司的AA級信用評級。

下表載列於所示年度及日期客戶及租約數目、收取利率的平均值及範圍、抵押品及額外抵押品（包括擔保）價值、總覆蓋率、平均覆蓋率及覆蓋率範圍以及就增量市場的貸款價值比：

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
客戶數目	12,074	17,199	12,681
融資租賃協議數目	14,294	20,511	13,883
收取的平均利率	7.6%	7.1%	7.1%
收取的利率範圍	4.1% – 11.0%	4.0% – 12.0%	4.2% – 10.8%
抵押品（包括擔保）價值（人民幣百萬元）	6,653.3	9,924.8	6,735.7
總覆蓋率 ^{附註(1)}	136.6%	136.7%	136.9%
平均覆蓋率 ^{附註(2)}	137.5%	138.7%	140.0%
覆蓋率範圍 ^{附註(2)}	100.0% – 312.3%	100.0% – 356.6%	100.0% – 370.1%
貸款價值比 ^{附註(3)}	73.2%	73.2%	73.1%

附註：

- (1) 總覆蓋率乃按相關年度新增總租賃資產價值除以年末未償還融資租賃應收賬款計算。
- (2) 各融資租賃交易的覆蓋率乃按相關年度新增租賃資產價值除以有關年末融資租賃交易未償還融資租賃應收賬款計算。
- (3) 貸款價值比乃按未償還融資租賃應收賬款除以年末租賃資產總值計算。

業 務

下表載列於所示年度及日期客戶及租約數目、收取利率的平均值及範圍、抵押品及額外抵押品（包括擔保）價值、總覆蓋率、平均覆蓋率及覆蓋率範圍以及就存量市場的貸款價值比：

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
客戶數目	287	252	104 ^{附註(4)}
融資租賃協議數目	317	272	109 ^{附註(4)}
收取的平均利率	10.5%	10.6%	10.6%
收取的利率範圍	6.5% – 12.8%	7.8% – 12.3%	7.5% – 13.9%
抵押品（包括擔保）價值（人民幣百萬元）	73.0	61.9	26.9 ^{附註(5)}
總覆蓋率 ^{附註(1)}	112.5%	114.6%	113.2%
平均覆蓋率 ^{附註(2)}	112.8%	114.8%	112.3%
覆蓋率範圍 ^{附註(2)}	100.4% – 124.3%	100.0% – 124.6%	100.3% – 112.5%
貸款價值比 ^{附註(3)}	88.9%	87.3%	88.3%

附註：

- (1) 總覆蓋率乃按相關年度新增總租賃資產價值除以年末未償還融資租賃應收賬款計算。
- (2) 各融資租賃交易的覆蓋率乃按相關年度新增租賃資產價值除以有關年末融資租賃交易未償還融資租賃應收賬款計算。
- (3) 貸款價值比乃按未償還融資租賃應收賬款除以年末租賃資產總值計算。
- (4) 截至2021年12月31日止年度，所涉及的客戶數目及我們訂立的融資租賃協議數目受2021年下半年石油價格上漲以及拉開限電的影響，導致同期我們融資租賃業務的經營效率降低。
- (5) 抵押品（包括擔保）價值由截至2020年12月31日的人民幣61.9百萬元大幅減少至截至2021年12月31日的人民幣26.9百萬元。該減少乃主要由於截至2021年12月31日止年度其他汽車品牌及二手車的融資租賃數量及金額減少。

業 務

下表載列截至所示日期我們使用撥備矩陣的融資租賃業務應收貸款的信貸風險資料：

	第一階段 ^{附註(1)}	第二階段 ^{附註(2)}	第三階段 ^{附註(3)}	總計
應收貸款				
2019年12月31日				
預期虧損率	0.4%	28.8%	58.3%	2.0%
總賬面值(人民幣千元)	6,049,262	10,464	164,364	6,224,090
虧損撥備(人民幣千元)	(24,374)	(3,018)	(95,763)	(123,155)
2020年12月31日				
預期虧損率	0.5%	31.8%	41.3%	2.1%
總賬面值(人民幣千元)	8,678,240	14,743	351,825	9,044,808
虧損撥備(人民幣千元)	(41,184)	(4,686)	(145,119)	(190,989)
2021年12月31日				
預期虧損率	0.8%	34.6%	56.7%	4.0% ^{附註(4)}
總賬面值(人民幣千元)	7,400,012	154,724	346,285	7,901,021
虧損撥備(人民幣千元)	(62,888)	(53,557)	(196,191)	(312,636)

附註：

- (1) 倘信貸風險自初始確認以來並無顯著增加，則金融工具計入第一階段，該階段僅需計量未來12個月的預期信貸虧損。
- (2) 倘信貸風險自初始確認以來大幅增加，惟未被視作信貸減值，則金融工具轉至第二階段，該階段需計量全期預期信貸虧損。
- (3) 倘金融工具為信貸減值，則金融工具隨後轉至第三階段，該階段需計量全期預期信貸虧損。

就發生信貸減值的長期應收貸款而言，我們將根據相關抵押品價值等多種因素，逐個評估相關長期應收貸款的可收回性。於2020年12月31日的預期虧損率低於於2019年12月31日及2021年12月31日的預期虧損率，此乃由於中國西北部天氣惡劣，導致國內天然氣價格偶然大幅上漲從而產生2020年的相關違約，因此相關客戶財務狀況的惡化僅為暫時狀況。因此，相關長期應收貸款的可收回性較高，計提壞賬的水平較低。

- (4) 預期虧損率由2020年12月31日的2.1%增至2021年12月31日的4.0%，此增長主要由於因(i)國內石油及天然氣價格的穩定增長，物流運輸成本升高，及(ii)COVID-19的持續發展，影響了業務運營效率並減少了物流運輸路線所導致的相關客戶財務狀況的惡化。

業 務

租賃組合

下表載列於所示日期我們按風險敞口大小（基於相關合同未貼現現金流量）劃分的增量市場的相關融資租賃應收賬款的明細：

	於12月31日					
	2019年		2020年		2021年	
	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%
不超過人民幣500,000元	4,157.4	61.8	6,105.2	62.7	5,153.0	61.2
人民幣500,000元至人民幣1,000,000元(含)	1,050.1	15.6	1,668.8	17.2	1,311.9	15.6
人民幣1,000,000元至人民幣3,000,000元(含)	862.9	12.8	1,298.6	13.3	992.7	11.8
超過人民幣3,000,000元	658.5	9.8	664.2	6.8	958.7	11.4
融資租賃應收賬款金額^{附註(1)}	6,728.8	100	9,736.9	100	8,416.3	100.0

附註：

- (1) 各年融資租賃應收賬款金額按照各年末現有融資租賃協議產生的未償還租金結餘的價值計量，不涉及貼現現金流量。同時，每年就從事融資租賃業務的應收貸款金額以實際利率法按攤銷成本計量。

根據所提供的抵押品／擔保，我們可將融資租賃分類為以下類別：

- 有擔保無抵押租賃：由商用車經銷商、服務提供商或任何其他人士提供擔保（包括我們整車銷售業務內部渠道提供的擔保），但並無任何抵押品或質押品作為支持的租賃；
- 無擔保有抵押租賃：無擔保人擔保，並以租賃商用車全部或部分所有權作租賃擔保；及
- 有擔保有抵押租賃：由商用車經銷商、服務提供商或任何其他人士提供擔保（包括我們整車銷售業務的內部渠道提供的擔保），並以租賃商用車全部或部分所有權作為擔保。

業 務

下表載列於所示日期我們基於相關合同未貼現現金流量的抵押品／擔保劃分的增量市場的相關融資租賃業務的融資租賃應收賬款：

	於12月31日					
	2019年		2020年		2021年	
	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%
有擔保無抵押租賃 ^{附註(1)(3)}	1,318.4	19.6	1,254.3	12.9	1,089.9	13.0
無擔保有抵押租賃 ^{附註(2)}	零	零	零	零	407.5	4.8
有擔保有抵押租賃 ^{附註(3)}	5,410.4	80.4	8,482.6	87.1	6,918.9	82.2
融資租賃應收賬款金額 ^{附註(4)}	<u>6,728.8</u>	<u>100.0</u>	<u>9,736.9</u>	<u>100.0</u>	<u>8,416.3</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 於業績記錄期，該等租賃為有擔保，但並無任何抵押品或質押品作為支持的租賃，儘管我們已就所有租賃商用車所有權轉讓與客戶訂立協議，但租賃商用車的有關權利並未全部登記，原因是中國多個城市（包括新疆及西藏的城市）的若干地方機構實施的所有權轉讓登記標準不同，這可能實際上使得融資租賃公司無法進行相關權利登記。誠如中國法律顧問所告知，(i) 未進行有關登記不會影響轉讓協議的有效性；及(ii) 倘客戶違反相關融資租賃協議及未經我們准許而出售相關商用車，我們將根據融資租賃協議及所有權轉讓協議就違反合同針對有關客戶提起申索。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無涉及於日常融資租賃業務過程中對客戶提起的任何上述法律訴訟。
- (2) 自2021年初起，我們在沒有整車銷售經銷商或服務提供商轉介或提供擔保的情況下，直接與客戶訂立多份融資租賃安排。於2021年12月31日，107份融資租賃協議採用此方式（約佔我們於2021年12月31日融資租賃協議總數的0.3%，對我們的融資租賃業務無關緊要），該等融資租賃均以租賃商用車所有權的方式提供擔保。根據弗若斯特沙利文報告，此方式與行業慣例一致。
- (3) 該等擔保中的一部分由我們整車銷售業務的內部渠道（即遠行的附屬公司）提供。就有擔保無抵押租賃而言，於2019年、2020年及2021年12月31日，我們內部擔保的融資租賃應收賬款金額分別約為人民幣119.3百萬元、人民幣127.3百萬元及人民幣213.6百萬元，分別約佔融資租賃應收賬款總金額的1.8%、1.3%及2.5%。

就有擔保有抵押租賃而言，於2019年、2020年及2021年12月31日，我們內部擔保的融資租賃應收賬款金額分別約為人民幣42.1百萬元、人民幣92.0百萬元及人民幣89.0百萬元，分別約佔融資租賃應收賬款總金額的0.6%、0.9%及1.1%。
- (4) 各年融資租賃應收賬款金額按照各年末現有融資租賃協議產生的未償還租金結餘的價值計量，不涉及貼現現金流量。同時，各年融資租賃業務的應收貸款金額以實際利率法按攤銷成本計量。

業 務

融資租賃協議主要條款概要

融資租賃協議的主要條款概要如下(以下所示為核心商用車融資租賃交易下的條款)：

- 期限：我們大部分租賃協議的租賃期限為兩至三年；
- 租賃商用車：詳細的租賃商用車清單列於融資租賃協議附錄；
- 租賃商用車的所有權：在租賃期限內，我們擁有租賃商用車的所有權，客戶在不抵觸融資租賃協議條款及條件的前提下，享有對租賃商用車的佔有、使用和收益權。未經我們同意，承租人不得轉讓、轉租、出借或以其他方式處置租賃商用車，並必須採取適當措施妥善保管租賃商用車；
- 安裝：天行健車聯網系統或其他經認可的衛星定位裝置將安裝在租賃商用車上；
- 租金、費用及保證金：
 - 承租人定期支付租賃付款；
 - 逾期還款及保險費；及
 - 保證金；
- 違約條款：如承租人未支付任何一期租金或未履行融資租賃協議規定的任何義務，我們有權要求其立即支付全部或部分融資租賃業務的應收貸款；
- 爭議解決方法：融資租賃協議應根據中國法律解釋，如果出現任何爭議，應由對融資租賃協議簽訂地有司法管轄權的中國人民法院審理；及
- 完成：在所有應付利息和本金或補償全部結清後。

業 務

定價政策

下表分別載列截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度頭期款、保證金、手續費及年利率的百分比範圍：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
頭期款	0.0% – 30.0%	0.0% – 30.0%	0.0% – 30.0%
保證金	0.0% – 30.0%	0.0% – 30.0%	0.0% – 30.0%
手續費	0.0% – 1.0%	0.0% – 1.0%	0.0% – 1.0%
年利率	4.1% – 11.0%	4.0% – 12.0%	4.2% – 10.8%

經本公司中國法律顧問告知，(i)相關中國法律、規則及法規並無就提供融資租賃業務收取的標準業務管理費(如利率及手續費)施加任何限制；及(ii)根據上海市地方金融監督管理局於2022年2月6日發佈的《關於德銀融資租賃有限公司上海德銀商業保理有限公司相關監管意見的函》，德銀融資租賃並無受到上海市地方金融監督管理局的任何監管措施或行政處罰。因此，本公司中國法律顧問認為，本集團於業績記錄期所有重大方面就融資租賃業務收取的利率與手續費均符合所有適用的中國法律、規則及法規。

存在我們將頭期款、保證金及／或手續費減至零的情況。例如，(i)我們將客戶的頭期款及保證金視為完整的定價參數，在釐定各客戶的定價時不會分開考慮。一般而言，倘保證金付款足以提供該項單一交易所需的內部收益率，我們可能選擇不要求客戶支付頭期款，反之亦然。然而，交易仍須支付頭期款或保證金；及(ii)倘上述定價參數的組合符合我們政策設定的預期回報率，我們向該客戶收取的手續費可減至零。有關定價政策符合行業規範。

我們融資租賃業務的定價政策是參照融資租賃產品的分類(而非按客戶分類)而制定，並受以下兩個主要因素的影響：

- (i) 我們的風險偏好，經計及特定產品類型的歷史表現和風險組合。如果我們選擇投放在若干高風險產品領域，我們將要求更有利的定價條款，如提高首付率；對於更成熟且業務質量好的領域，我們願意在價格上給予更多優惠；及
- (ii) 參考競爭者的價格水平和現行市價的變動情況。

業 務

本公司內部每年都會召開年度業務會議，會上會制定當年的基本定價政策，明確目標內部收益率。目標內部收益率理論上是固定的，但每年由於不時的季節性和區域性原因而採取銷售和促銷措施，會相應地對主要融資租賃條款（包括價格、保證金、首付率和利率）進行調整，最終影響我們的定價政策。一般而言，融資租賃業務的數目及金額於年內第三季度趨於下跌，這與中國商用車銷售（尤其是重型商用車銷售）的規律相符。

下表分別載列截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度我們融資租賃業務的利息收入、利息開支、淨利息收入、淨息差和淨利差：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣百萬元， 百分比除外)	(人民幣百萬元， 百分比除外)	(人民幣百萬元， 百分比除外)
利息收入 ^{附註(1)}	454.6	634.6	747.8
利息開支 ^{附註(2)}	168.5	220.7	278.4
淨利息收入 ^{附註(3)}	286.1	413.9	477.4
淨利差 ^{附註(4)}	4.9%	4.6%	5.3%

附註：

- (1) 「利息收入」指德銀融資租賃的融資租賃應收賬款產生的收入。
- (2) 「利息開支」指的德銀融資租賃的計息負債的開支。
- (3) 「淨利息收入」指德銀融資租賃的利息收入與利息開支的差額。
- (4) 「淨利差」按德銀融資租賃年初及年末的淨利息收入除以融資租賃應收賬款的平均餘額計算。

由於市場競爭，我們的融資租賃業務面臨下行壓力。根據弗若斯特沙利文報告，此乃與行業趨勢一致。

業 務

流動資金管理

我們密切監控融資租賃業務的流動資金狀況，並積極管理相關的潛在業務經營風險。下表載列所示日期僅我們融資租賃業務相關的符合行業慣例的流動資金指標（基於德銀融資租賃的財務資料計算）：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
流動比率 ^{附註(1)}	1.0	1.0	1.2
風險資產權益比率(%) ^{附註(2)}	483.6	539.7	481.5
槓桿率(%) ^{附註(3)}	244.7	316.4	356.5
槓桿比率(%) ^{附註(4)}	308.1	342.1	357.6
流動資金缺口(人民幣百萬元) ^{附註(5)}	1,218.0	1,606.0	1,562.3
註冊資本(人民幣百萬元)	1,050.0	1,550.0	1,550.0

附註：

- (1) 流動資產總值除以年末流動負債總額。
- (2) 總資產（不包括現金及銀行存款）除以年末總權益。
- (3) 債務淨額（包括借款、租賃負債、應付債券及應付貸款，但不包括受限制銀行存款以及現金及現金等價物）除以年末總權益。
- (4) 借款總額除以年末總權益。
- (5) 金融資產總值減年末金融負債總額。

我們的貸款人及融資能力

我們定期進行資本規劃、報告和預測，並制定適當的融資計劃，以減輕我們的流動資金和利率風險。我們已建立審慎的風險管理體系，對信貸風險、流動資金風險和利率風險進行管理。更多詳情請參閱本節「— 融資租賃及保理業務風險管理」一段。

由於我們的融資租賃業務屬於資本密集型業務，我們已建立多元化的融資渠道，以確保我們的融資租賃業務有足夠的營運資金和融資。於業績記錄期，我們主要從數個來源獲得資金，即(i)銀行貸款，(ii)關聯方貸款，(iii)自其他金融機構獲得的其他貸款，及(iv)資產支持票據／證券。我們會仔細評估市場上的各種融資方案，並考慮資金成本、貸款條款和資金審批的可行性，選擇合適的融資渠道。因此，於業績記錄期，我們能夠獲得足夠的資金以維持我們的業務增長。

業 務

下表載列截至所示日期我們融資租賃業務按來源劃分的融資餘額明細：

	於12月31日					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
銀行借款	1,667,220	43.0	962,905	17.1	931,563	17.8
關聯方貸款 ^{附註(1)}	1,000,000	25.8	3,585,000	63.8	854,000	16.4
自其他金融機構獲得的其他借款 ^{附註(2)}	1,128,321	29.0	749,979	13.4	2,498,429	47.8
資產支持票據／證券 ^{附註(3)}	85,332	2.2	323,003	5.7	939,857	18.0
總計	3,880,873	100.0	5,620,887	100.0	5,223,849	100.0

附註：

- (1) 德銀融資租賃繼續自第三方獲取信貸，增強融資能力，豐富融資渠道，滿足業務發展的資金需求，以降低對關聯方的依賴。因此，關聯方貸款金額由截至2020年12月31日的人民幣3,585,000千元大幅減少至截至2021年12月31日的人民幣854,000千元。有關進一步詳情，請參閱本節「－ 融資租賃業務－我們的貸款人及融資能力－關聯方貸款」及「－ 融資租賃業務－我們的貸款人及融資能力－我們的債務管理」各段。
- (2) 來自其他金融機構的其他借款金額由截至2020年12月31日的人民幣749,979千元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣2,498,429千元。該增加主要是由於我們從其他金融機構獲得更多借款以償還我們的關聯方貸款及為擴大我們的經營規模提供資金。
- (3) 資產支持票據／證券的金額由截至2020年12月31日的人民幣323,003千元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣939,857千元。該增加主要是由於我們於2021年6月及2021年9月分別發行額外資產支持票據人民幣800.0百萬元及人民幣900.0百萬元。

銀行借款

於業績記錄期，我們從中國的多家銀行取得有息貸款，以為我們融資租賃業務的營運資金及流動資金需求提供資金。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的未償銀行貸款分別為人民幣1,667.2百萬元、人民幣962.9百萬元及人民幣931.6百萬元。該等銀行貸款通常附有約3.8%至4.8%的實際利率。

業 務

與資金提供者簽訂的銀行貸款協議的主要條款如下：

	銀行
資金用途：	為我們融資租賃業務的營運資金需求提供資金
期限：	通常為12至24個月
實際利率：	介於3.8%至4.8%
抵押／擔保／信用：	陝西汽車集團及／或本公司提供擔保或無擔保
可轉讓性：	可轉讓

關聯方貸款

於業績記錄期，我們在「統借統還」模式下從關聯方取得貸款，根據此模式，關聯方將向貸款銀行及金融機構借入的資金分配至我們，並按相應的借款利率向我們收取本息，以與借款人結算借款。因此，適用於我們的借貸條款將與關聯方與貸款銀行及金融機構簽訂的融資協議項下的借貸條款相當。

更多詳情，亦請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東」及「關連交易－非豁免持續關連交易」章節。

於2019年、2020年及2021年12月31日，應付關聯方的貸款總餘額分別約為人民幣1,000.0百萬元、人民幣3,585.0百萬元及人民幣854.0百萬元。下表載列於業績記錄期關聯方貸款的年利率平均值及範圍：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
平均利率	4.8%	3.8%	3.4%
利率範圍	4.4% – 5.1%	3.1% – 5.1%	3.1% – 4.4%

業 務

自其他金融機構獲得的其他借款

於業績記錄期，我們自其他金融機構獲取融資，實際利率介乎約2.1%至6.8%之間。該等其他金融機構主要包括由銀保監會許可及監管並與中國多個商業銀行有密切聯繫的各類從事融資租賃資產投資及轉讓的融資租賃公司。於2019年、2020年及2021年12月31日，相關未償還餘額分別為人民幣1,128.3百萬元、人民幣750.0百萬元及人民幣2,498.4百萬元。有關進一步資料，亦請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－其他應收賬款」一節。

與資金提供者訂立的應收貸款轉讓安排的主要條款如下：

期限：	通常為1至3年
實際利率：	介於2.1%至6.8%
抵押／擔保：	應收賬款的擔保及／或抵押
可轉讓性：	可轉讓

本集團於業績記錄期向若干金融機構轉讓融資租賃資產以進行融資，下表載列該等主要金融機構的詳情：

金融機構	註冊股本	與本集團的 業務關係期限	業務簡介
金融機構A	人民幣14.5十億元	2017年3月至今	提供綜合租賃服務的融資租賃公司
北銀金融租賃 有限公司	人民幣3.1十億元	2019年5月至今	為裝備製造、醫療、教育服務、公共基礎設施、軌道交通等實體經濟行業提供服務的融資租賃公司

業 務

金融機構	註冊股本	與本集團的 業務關係期限	業務簡介
光大金融租賃 股份有限公司	人民幣5.9十億元	2019年12月至今	融資租賃公司，主要業務為交通運輸、能源、醫療健康、文化旅遊、公用事業、基礎設施建設及新能源
國銀金融租賃 股份有限公司	人民幣12.6十億元	2020年7月至今	於香港上市的金融租賃公司，專門從事航空、基礎設施、航運、金融普惠、新能源及高端設備業務
民生金融租賃 股份有限公司	人民幣5.1十億元	2021年3月至今	專門從事航空及航運業務的融資租賃公司
信達金融租賃 有限公司	人民幣3.5十億元	2021年4月至今	從事航空、船舶、汽車及新能源租賃的融資租賃公司
金融機構G	人民幣3.0十億元	2021年4月至今	專注於航空產品、高端裝備製造、交通工具、信息服務、新材料及新能源以及基礎設施項目領域的融資租賃公司

業 務

金融機構	註冊股本	與本集團的 業務關係期限	業務簡介
深圳前海越秀 商業保理 有限公司	人民幣0.5十億元	2021年7月至今	從事保理、擔保、財務顧問及提供金融 中介服務的金融服務公司

資產支持票據／證券

於2019年9月、2020年11月、2021年6月、2021年9月及2022年3月，德銀融資租賃發行了四期資產支持證券及一期資產支持票據，本金總額分別約為人民幣323.0百萬元、人民幣500.1百萬元、人民幣800.0百萬元、人民幣900.0百萬元及人民幣500.0百萬元，其到期日分別為2021年1月25日、2023年5月28日、2022年11月30日、2023年4月28日及2023年2月28日。資產支持票據／證券的實際利率介乎3.5%至5.9%。於2019年、2020年及2021年12月31日，資產支持票據／證券的未償還餘額（不包括德銀融資租賃持有部分）分別約為人民幣85.3百萬元、人民幣323.0百萬元及人民幣939.9百萬元。此外，德銀融資租賃可能會視經營業績情況發行額外資產支持證券。

與資金提供者簽訂的資產支持票據／證券協議的主要條款如下：

期限：	通常為一至三年
實際利率：	介於3.5%至5.9%
相關資產：	融資租賃協議下的租賃付款、相關擔保權以及相關融資租賃協議中標的商用車客戶（承租人）的所有基礎權利（所有權除外）
信貸評級：	AA至AAA

業 務

根據上海市地方金融監督管理局於2019年5月發佈的《關於進一步促進本市融資租賃公司、商業保理公司、典當行等三類機構規範健康發展強化事中事後監管的若干意見》(滬金規[2019]1號)，德銀融資租賃的資產支持證券向上海市地方金融監督管理局的備案和報告工作已妥善進行。

我們的債務管理

我們已嚴格遵守並將繼續遵守適用的法律法規，以確保我們的風險資產保持在合理水平，並符合中國相關法律法規的要求。更多詳情請參閱本文件「監管概覽－關於供應鏈金融服務的法規」一節。

我們已採用以下策略來管理我們的債務水平：

- 釐定合理的年度債務水平；
- 安排適當的供資方式並確定其優先順序；
- 規劃債務償還比例結構；及
- 多元化資金來源。

我們已實施系統化的內部程序來審批融資提案。首先，金融部根據年度業務和財務預算制定融資提案，且當中載有有關融資交易結構、法律框架、估計資金成本及可行性計劃的詳情。融資提案由內部審查，並由總經理批准。待與資金提供者就融資協議條款和信貸水平達成共識後，德銀融資租賃董事會將對融資提案進行審查和批准。

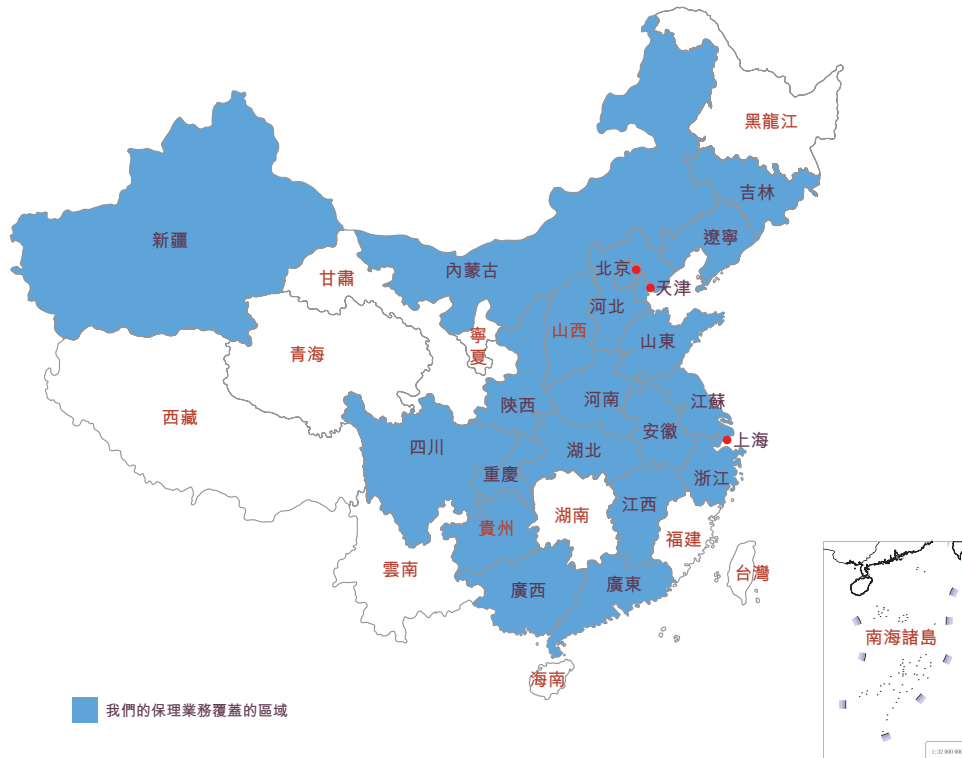
我們預期未來德銀融資租賃將減少依賴關聯方的資金提供，而提高來自於其他獨立第三方融資規模的比例。

[編纂]後，我們擬繼續保持上述措施，以管理未來的債務水平。

業 務

保理業務

我們通過我們全資附屬公司德銀保理開展保理業務，該公司專注於服務中國商用車全產業鏈。於2021年12月31日，我們保理業務的客戶遍佈中國約21個省、市及自治區。下圖說明我們於2021年12月31日的保理業務分佈位置：



於2019年，中國銀行保險監督管理委員會發佈《關於加強商業保理企業監督管理的通知》，當中載有有關商業保理公司在中國經營業務須遵守之業務經營與合規、市場准入、監管責任與業務環境優化的綜合要求清單。根據弗若斯特沙利文報告，2017年至2021年，中國的商業保理市場規模從人民幣514.1十億元增至人民幣701.4十億元，年複合增長率達8.1%。進一步詳情，請參閱本文件「行業概覽」一節。

於2021年12月31日，我們的保理業務應收貸款達人民幣715.8百萬元。於業績記錄期，為各保理交易提供的融資金額介乎人民幣17.0千元至人民幣78.0百萬元。

根據弗若斯特沙利文報告，中國的商業保理市場競爭激烈且分散，有大量的參與者但未出現具有明顯規模優勢的領先企業。根據弗若斯特沙利文報告，我們可憑藉與商用車製造商的緊密聯繫獲得商用車保理市場的穩定客戶資源及業務資源，以維持市場競爭力。

業 務

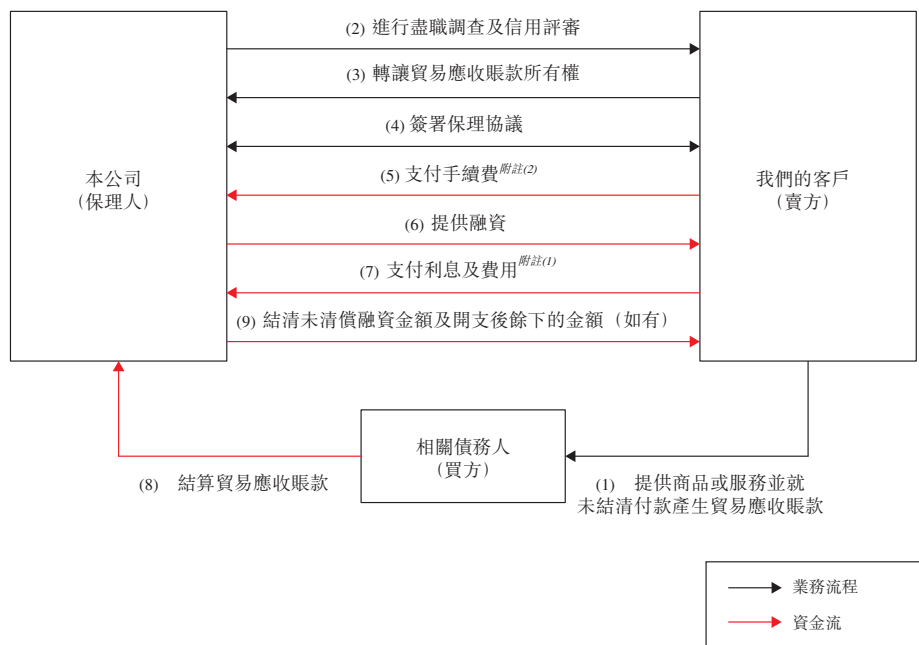
保理服務

在典型的保理交易中，相關債務人（作為買方）所欠貿易應收賬款的所有權從我們客戶（作為賣方）的手中轉讓到我們手中，而我們接受有關轉讓後會提供一筆按某一特定放款比率折算後的放款資金，從而幫助客戶提前收回資金。我們有權直接從該貿易應收賬款的相關債務人或間接通過我們的客戶收到未結清的全部貿易應收賬款。

在保理交易中，我們的保理收入主要來源於我們客戶應付的利息及手續費。我們會在放款之前根據保理放款協議的條款向我們的客戶收取手續費，當中會考慮向買方確認應收賬款相關權利所產生的成本，我們會定期從客戶手中取得利息作為我們提供保理服務的收入。

我們所有的保理交易均有追索權（即在若干情況下（如買家拖欠支付貿易應收賬款），根據保理協議的條款，我們有權要求客戶償還我們提供予彼等的未償還融資結餘，連同結欠我們的任何未付利息及相關費用）且無委託貸款。

以下圖表說明本公司、我們的保理客戶（作為賣方）及買方之間典型的保理交易：



附註：

- (1) 有關我們保理業務定價政策的進一步詳情，請參閱「－ 保理業務－ 定價政策」段落。
- (2) 客戶將於訂立保理協議後向我們支付手續費。

業 務

保理業務類型

我們主要從事兩類保理業務，分別為(i)本集團商用車製造供應鏈前端保理(「**供應鏈保理**」)，及(ii)物流公司後端保理(「**物流保理**」)。下表載列於業績記錄期此兩類保理交易的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)
供應鏈保理	39,021	66.0	34,963	90.6	28,438	80.7
物流保理	20,089	34.0	3,626	9.4	6,783	19.3
總計	59,110	100.0	38,589	100.0	35,221	100.0

供應鏈保理

於最後實際可行日期，我們的供應鏈保理業務佔我們保理業務收入的比重相對較高，在中國服務於約16個省、市及自治區的客戶。在供應鏈保理業務方面，受益於我們與商用車製造業的聯繫，且目前鎖定商用車製造供應鏈中的中小型零配件供應商及裝配廠作為我們的主要客戶，該等客戶通常因供應零配件或提供裝配服務而擁有應收商用車製造商或其零配件附屬公司期限為一至三個月的應收賬款。

業 務

此外，下表載列我們的供應鏈保理業務所涵蓋的零配件供應商數量於所示期間及所示日期的變動：

	截至12月31日 止年度及於該日期			於2021年 12月31日 至最後實際 可行日期 期間及於 最後實際 可行日期
	2019年	2020年	2021年	
	期初零配件供應商數量	89	90	98
期內合作的新零配件供應商數量	42 ^{附註(1)}	54 ^{附註(1)}	45 ^{附註(1)}	19
期內停止合作的原零配件供應商數量	(41) ^{附註(2)}	(46) ^{附註(3)}	(42) ^{附註(4)}	(28)
期末零配件供應商數量	90	98	101	92

附註：

- (1) 截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，新訂約的零配件供應商數量出現大幅變動，主要由於於相關年度我們採取積極客戶開發策略，市場活動持續活躍。
- (2) 截至2019年12月31日止年度，停止合作的原零配件供應商數量出現大幅變動，主要由於我們零配件供應商客戶與領先供應鏈製造公司的業務交易減少，此乃由於該等公司的業務運營調整。因此，原零配件供應商客戶的供應鏈保理服務需求經歷大幅變動。
- (3) 截至2020年12月31日止年度，停止合作的原零配件供應商數量出現大幅變動，主要由於我們的零配件供應商客戶與領先供應鏈製造公司的業務交易進一步減少，此乃由於該等公司的業務經營調整。因此，原零配件供應商客戶的供應鏈保理服務需求經歷進一步大幅變動。
- (4) 截至2021年12月31日止年度，停止合作的原零配件供應商數量出現大幅變動，主要由於資源分配的戰略變動，於2021年，我們投入更多資源，並優先開發及擴大物流保理業務的客戶群。因此，截至2021年12月31日止年度，我們的原零配件供應商數量大幅下降。

物流保理

在物流保理業務方面，我們為物流行業的客戶（包括但不限於物流平台公司、中小物流企業、運營供應鏈項目及合同物流項目的企業）提供保理服務，該等實體往往因提供第三方物流服務而擁有對簽約發運方的應收賬款。此外，於業績記錄期，我們物流保理服務的客戶並不包括任何商用車製造商及／或零配件供應商。

業 務

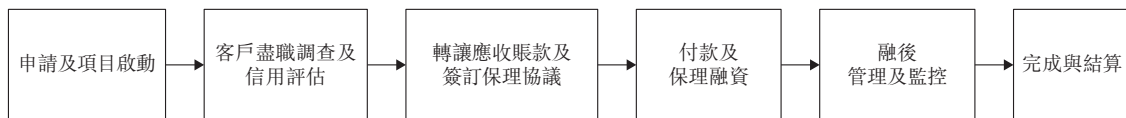
儘管物流保理業務並不佔我們保理業務收入的重大部分，且其業務因市場競爭性而具有巨大的不確定性，然而其對於服務於本集團整個產業鏈具有戰略重要性。例如，德銀保理已與遠行深度協同，以通過在開展供應鏈業務時向與遠行簽約的下游第三方承運商提供保理服務，支持其業務發展。預期隨著中國物流領域的整體需求不斷增長，未來預計我們物流保理業務的收入將持續增長。

我們保理業務的客戶

就保理業務（包括供應鏈保理業務及物流保理業務）的客戶而言，於業績記錄期一個或多個相關年度，概無單一客戶貢獻(a)我們保理業務總收入的5.0%以上，及(b)本集團總收入的1.0%以上。因此，於業績記錄期，我們保理業務的客戶分散，且概無單一客戶被視為我們保理業務的主要客戶。

業務流程

下圖顯示我們保理業務經營的典型程序流程：



第一階段：申請及項目啟動

於業績記錄期，我們在商用車製造商的供應商之中自主開發潛在客戶，且已在項目啟動之前自行開展風險評估及客戶篩選。餘下的大多數客戶由我們自己尋得。業務部門的項目經理將通過電話及其他營銷渠道與潛在客戶接洽。對於表現出申請保理服務意向的潛在客戶，我們首先將取得企業的基本資料並了解其對保理的潛在需求。隨後項目經理將協助我們的潛在客戶提出申請，經過初步評估潛在交易並考慮早期階段審查結果後，我們將啟動保理項目。

第二階段：客戶盡職調查及信用評估

我們將對我們的客戶進行盡職調查及信用評估。此外，我們將進一步收集客戶及買方的經營及財務資料，以評估其經營質量、業務真實性及信用水平。於評估物流保理項目時我們亦從獨立第三方獲取信用評估報告。待完成對我們客戶及買方的調查後，我們隨後將對保理申請進行最終的內部評估及批准，並將釐定授予我們客戶的信用額度。有關我們評估程序的進一步詳情，請參閱本節「— 融資租賃及保理業務風險管理 — 信貸風險管理 — 保理業務 — 第二階段：客戶盡職調查及信用評估」一段。

業 務

我們致力於開拓優質客戶基礎。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，新保理申請的信用評審通過率分別約為97.3%、99.2%及96.8%。下表載列於業績記錄期被拒絕的申請數目及相關拒絕率：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
被拒絕的申請數目	4	1	1
拒絕率 ^{附註(1)}	2.7%	0.8%	2.2%

附註：

- (1) 每年的拒絕率按我們拒絕的新保理申請數目除以通過我們評審的新客戶數目加上我們於同期繼續服務的現有客戶數目計算。已通過我們評審的現有客戶將獲准享有不超過我們已授予彼等的信貸限額的融資金額，而無需向我們尋求進一步批准。

第三階段：轉讓貿易應收賬款及簽訂保理協議

批准保理項目並授出信用後，我們將準備相關保理融資材料，包括保理貿易應收賬款確認書、貿易應收賬款轉讓通知、相關業務記錄（包括但不限於增值稅發票／運單副本以及具體必填資料，視項目計劃而定），供客戶簽署。我們客戶的法定代表人、最終實益擁有人或相關公司亦可能須提供以我們為受益人的擔保，具體視保理安排而定。

第四階段：付款及保理放款

在向客戶放款前，我們會進行融前檢查並向中國人民銀行徵信中心動產融資統一登記公示系統登記應收賬款轉讓。金融財務部及高級管理層審查並批准有關放款後，我們將因此根據保理協議著手向客戶支付保理的融資賬款。

第五階段：融後管理及監控

我們會定期檢查並監控貿易應收賬款的狀態並將提醒客戶或買方有關貿易應收賬款還款的逾期情況。有關我們組合管理中風險管理程序的進一步詳情，請參閱本節「一 融資租賃及保理業務風險管理 — 信貸風險管理 — 保理業務 — 第四階段：風險監控及執行」一段。

第六階段：完成與結算

待我們收到保理業務項下的貿易應收賬款的全額償還款項後，保理交易即告完成。就此所收到的款項扣除客戶欠付我們的未償還放款金額及任何其他費用，剩餘部分將返還給我們的客戶。

業 務

保理協議主要條款概要

我們保理協議的主要條款概述如下：

- *期限*：通常為一至十二個月；
- *要點*：
 - 客戶向我們轉讓貿易應收賬款的所有權，而我們則向客戶提供保理服務；
 - 我們有權要求買方支付貿易應收賬款；
 - 我們有權要求客戶根據協議所載的條件償還我們向該客戶提供之放款的未清償餘額連同任何未付利息及欠付我們的相關費用；及
 - 對於我們大多數保理交易，我們有權在向客戶提供放款之前將我們與客戶之間的相關保理安排於開始之時即知會買方；
- *應收賬款的所有權*：保理協議開始後，貿易應收賬款的所有權將從客戶的手中轉移到我們手中；
- *保理融資*：我們釐定(i)各名客戶的信用額度(須定期予以審查)，該額度由風險評審委員會議定，(ii)信用額度為固定額度還是循環額度(通常為循環額度)，及(iii)各名客戶信用額度的有效期限；
- *保理費*：保理費包括利息及手續費：
 - 利息通常分期支付，但亦可能提前支付，或於放款期結束時支付；及
 - 手續費通常由客戶在我們向其放款之前全額支付；
- *違約條款*：若客戶或買方未能履行協議所規定的若干義務，則我們應有權要求我們的客戶支付違約利息及／或無條件購回未結清的貿易應收賬款，及／或終止向客戶放款；
- *爭議解決方法*：保理協議應根據中國法律予以解釋，若產生任何爭議，應提交對保理協議簽署地具有司法管轄權的中國人民法院裁決；及
- *完成*：於保理協議期限結束之時或保理協議終止之時(以較早者為準)。

業 務

經營統計數據

下表載列於所示相關年度我們保理業務的主要經營統計數據的資料：

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
投資資金總額 (人民幣千元)	2,173,632.5	1,700,174.6	2,294,330.9
平均融資金額 (人民幣千元)	2,921.6	3,025.2	3,018.9
平均融資期限 (日)	120.8	99.0	100.3
利息收入 (人民幣千元)	31,722.1	22,308.9	26,588.4
利息開支 (人民幣千元)	28,452.2	17,321.3	21,958.1
保理應收賬款平均結餘 (人民幣千元) 附註(1)	545,242	507,420	594,035
平均實際利率 附註(2)	10.2%	9.7%	9.0%
利息收益率 附註(3)	5.8%	4.7%	4.5%
淨利差 附註(4)	5.1%	5.6%	4.7%
違約率 附註(5)	25.2%	22.9%	16.3%
抵押及擔保品價值 (人民幣千元) 附註(6)	-	3,000.0	145,900.0

附註：

- (1) 「保理應收賬款平均結餘」指我們保理業務於年初及年末的保理應收賬款平均結餘。
- (2) 「平均實際利率」指年內現有保理交易的平均實際利率。
- (3) 「利息收益率」按我們保理業務的利息收入除以保理應收賬款的平均結餘計算。
- (4) 「淨利差」指保理應收賬款的實際利率與就保理業務借入資金支付的利率之間的差額。
- (5) 「違約率」按逾期及已減值保理應收賬款結餘除以保理應收賬款淨額計算。根據弗若斯特沙利文報告，就商用車行業而言，商業保理業務的違約率介乎5.0%至25.0%，整體與行業一致（經計及市場上可資比較公司），且於業績記錄期，保理服務的違約率的一般範圍於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度分別約為13.0%至25.0%、14.0%至26.0%及14.0%至23.0%。此外，我們保理業務的違約率波動亦與行業平均水準一致。違約率由2019年12月31日的25.2%減少至2020年12月31日的22.9%，並進一步減少至截至2021年12月31日的16.3%，主要由於(i)我們已結清截至2020年12月31日止年度的逾期結餘約人民幣28.8百萬元，及截至2021年12月31日止年度的逾期結餘約人民幣2.9百萬元；及(ii)於業績記錄期，由於我們融資租賃服務的投資金額穩步增加，業績記錄期保理應收賬款淨額增加。有關我們管理該等逾期保理應收賬款措施的進一步詳情，請參閱「信貸風險管理－保理業務－第四階段：風險監控及執行」各段。
- (6) 我們與於2018年財政年度提供抵押品的客戶的保理交易已於2019年財政年度終止，導致2019年財政年度的抵押品價值為零。2020年及2021年財政年度涉及的抵押品由其他客戶提供。此外，抵押品及擔保價值由截至2020年12月31日的人民幣3,000.0千元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣145,900.0千元。該增加主要由於2021年我們就保理項目的不同資產（如物業及掛車）新增抵押品。

業 務

資產質量資料及會計處理

我們在整個保理交易期限內評估並監控我們保理資產組合的資產質量。有關我們資產質量管理措施的進一步詳情，請參閱本節「— 融資租賃及保理業務風險管理 — 信貸風險管理 — 保理業務 — 第四階段：風險監控及執行」段落。

下表載列截至所示日期我們使用撥備矩陣的保理服務的保理業務應收貸款的信貸風險資料：

	第一階段 ^{附註(1)}	第二階段 ^{附註(2)}	第三階段 ^{附註(3)}	總計
應收貸款				
2019年12月31日				
預期虧損率	1.5%	—	46.7%	13.0%
總賬面值 (人民幣千元)	405,637	—	136,895	542,532
虧損撥備 (人民幣千元)	(6,239)	—	(63,955)	(70,194)
2020年12月31日				
預期虧損率	1.5%	—	84.5%	20.5%
總賬面值 (人民幣千元)	364,220	—	108,088	472,308
虧損撥備 (人民幣千元)	(5,432)	—	(91,382)	(96,814)
2021年12月31日				
預期虧損率	2.5%	—	96.2%	16.7%
總賬面值 (人民幣千元)	607,299	—	108,464	715,763
虧損撥備 (人民幣千元)	(14,989)	—	(104,344)	(119,333)

附註：

- (1) 倘信貸風險自初始確認以來並無顯著增加，則金融資產計入第一階段，該階段僅需計量未來12個月的預期信貸虧損。
- (2) 倘信貸風險自初始確認以來大幅增加，惟未被視作信貸減值，則金融工具轉至第二階段，該階段需計量全期預期信貸虧損。
- (3) 倘金融工具為信貸減值，則金融工具隨後轉至第三階段，該階段需計量全期預期信貸虧損。

相同的會計處理適用於有追索權或無追索權的保理服務應收貸款，即保理服務應收貸款為與我們提供的保理服務有關的應收客戶款項，其後使用實際利率法按攤銷成本減減值撥備計量。

業 務

定價政策

保理業務的定價取決於產品類型，而產品類型的定價則取決於多項因素，包括但不限於(i)保理期限，(ii)對我們客戶及買方的信用評估，(iii)保理業務線（如供應鏈保理或物流保理），及(iv)有無提供任何形式的增信措施（包括我們客戶實益擁有人的個人擔保）。此外，我們正在完善風險評估系統，且我們將以此為基礎通過風險調整定價模型強化定價機制。有關我們風險管理及定價模型的進一步詳情，請參閱本節「－ 融資租賃及保理業務風險管理－ 信貸風險管理－ 保理業務－ 第三階段：交易管理、執行及付款」一段。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們保理資產的收益率分別為10.2%、9.7%及9.0%。

流動資金管理

我們密切監控保理業務的流動資金狀況，並積極管理相關的潛在經營風險。下表載列所示日期僅我們保理業務相關的符合行業慣例的流動資金指標（基於德銀保理的財務資料計算）：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
流動比率 ⁽¹⁾	1.4	1.4	1.2
風險資產權益比率(%) ⁽²⁾	301.0	304.0	457.8
槓桿率(%) ⁽³⁾	198.0	201.0	351.2
槓桿比率(%) ⁽⁴⁾	212.0	209.0	375.1
流動資金缺口（人民幣百萬元） ⁽⁵⁾	176.0	149.0	130.3
註冊資本（人民幣百萬元）	200.0	200.0	200.0

附註：

- (1) 流動資產總值除以年末流動負債總額。
- (2) 總資產（不包括現金及銀行存款）除以年末總權益。
- (3) 債務淨額（包括借款、租賃負債、應付債券及應付貸款，但不包括受限制銀行存款以及現金及現金等價物）除以年末總權益。
- (4) 借款總額除以年末總權益。
- (5) 金融資產總值減年末金融負債總額。

業 務

我們的貸款人及融資能力

我們定期進行資本規劃、報告及預測，並制定適當的融資計劃，以期減緩我們的流動資金風險敞口及利率風險。我們建立審慎的風險管理體系，以管理我們的信貸風險、流動資金風險及利率風險。進一步詳情，請參閱本節「一 融資租賃及保理業務風險管理」一段。我們有能力獲得充足的股權及債權融資，以滿足我們業務經營的增長。

我們已建立多元化的資金渠道，以確保我們保理業務有充足的營運資金。於業績記錄期，我們主要從：(i)銀行借款，及(ii)關聯方貸款獲得資金。我們仔細評估市場上各類可用的資金選擇方案並在考慮資金成本、貸款期限及批准資金的可行性選擇適當的資金渠道。因此，我們有能力獲得充足的資金，以支持我們的業務增長。

下表載列我們截至所示日期按來源劃分的保理業務融資餘額明細：

	於12月31日					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
銀行借款	170,000	56.7	15,000	4.2	80,000	100.0
關聯方貸款	130,000	43.3	340,000	95.8	-	0.0
總計	300,000	100.0	355,000	100.0	80,000	100.0

銀行借款

於業績記錄期，我們從中國多家銀行獲得計息貸款，以滿足我們保理業務的營運資金及流動資金需求。於2019年、2020年及2021年12月31日，銀行貸款餘額分別為人民幣170.0百萬元、人民幣15.0百萬元及人民幣80.0百萬元。

與銀行訂立之貸款協議的主要條款包括以下各項：

期限：	通常為一年
年利率	介乎4.4%至6.0%
抵押／擔保：	陝汽集團或本公司提供擔保

業 務

- 違約事件： (1)根據協議規定，已拖欠或逾期未付任何融資利息付款，或有任何其他未償還債務到期應付，或信用額度並未用於雙方協定的目的；(2)違反借款人所作的任何聲明、保證及承諾；(3)違反協議內協定的任何義務；及(4)為簽署或履行協議向訂約方提供的資料或材料不準確、不完整或隱匿重大資料或材料。
- 處罰： (1)凍結或終止尚未根據協議提供的融資金額；(2)協議下的信用額度提前到期，要求立即償還部分或全部融資本金、利息及相關費用以及按罰息率計算的罰息；(3)調整融資金額、期限與利率及／或變更付款方式；(4)行使權利從借款人或其相關擔保人的銀行賬戶中直接扣款，以結清所有或部分未償還債務，而無需借款人事先同意；及／或(5)強制執行相關擔保權利。
- 可轉讓性： 借款人明確同意，銀行可於協議履行期間將協議下的全部或部分權利及義務轉讓給支行或聯屬人士或第三方，而無需重複徵求借款人的意見；若無銀行同意，借款人不得轉讓其於協議下任何權利及／或義務。

關聯方貸款

於業績記錄期，德銀保理已取得以下各方的貸款：(i)陝汽集團；及(ii)美信。於2019年、2020年及2021年12月31日，關聯方貸款總餘額分別約為人民幣130.0百萬元、人民幣340.0百萬元及零。下表載列於業績記錄期關聯方貸款的平均年利率及範圍：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
平均利率	4.3%	3.4%	3.9%
利率範圍	4.1% – 4.9%	3.4% – 3.6%	3.9%

業 務

我們的債務管理

我們已嚴格遵守並將繼續遵守適用法律法規，以確保我們的風險資產水平維持在合理水平，並符合中國相關法律法規的要求。進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於供應鏈金融服務的法規」一節。

我們已採取以下策略來管理我們的債務水平：

- 釐定合理的年度債務水平；
- 安排適當的融資方式並確定其優先順序；
- 規劃債務償還比例結構；及
- 多元化資金來源。

我們已實施系統化的內部程序來審批融資提案。首先，金融財務部根據年度業務及財務預算制定融資提案，且當中載有有關融資交易結構、法律框架、估計資金成本及可行性計劃的詳情。融資提案將經過內部評估並由總經理批准。待與資金提供者就融資協議條款和信用水平達成一致後，德銀保理董事會將對融資進行審查和批准。

展望未來，我們預期德銀保理將減少對控股股東提供資金擔保的依賴，銀行直接融資在其融資結構中的比例將有所提高。此外，我們將從銀行及其他金融機構引入更多資金，降低我們保理業務的融資需求。進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東」一節。

[編纂]後，我們擬繼續維持上述措施，以管理我們未來的債務水平。

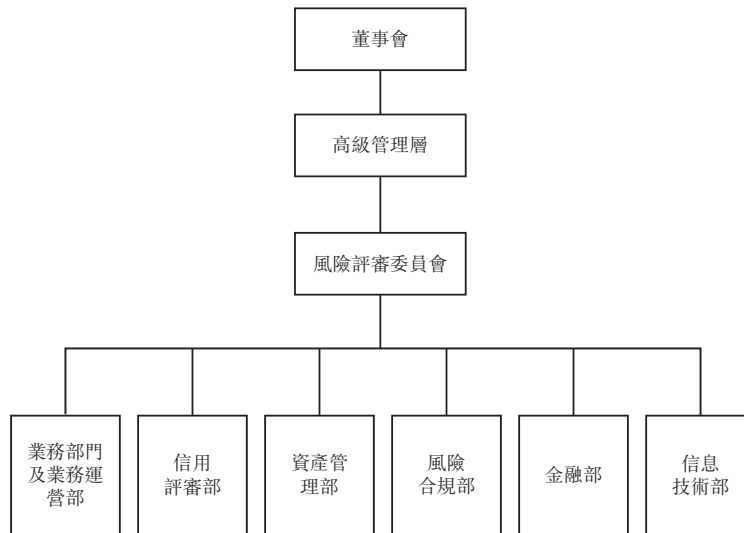
業 務

融資租賃及保理業務風險管理

風險管理架構 – 融資租賃業務

作為一家融資租賃公司，德銀融資租賃在日常業務經營中面臨著各種風險，包括信貸風險、流動資金風險、利率風險、運營風險以及法律與合規風險。我們認識到有效的風險管理體系對於識別和降低該等風險的重要性。自融資租賃業務成立以來，領導層和管理團隊高度重視風險管理實踐，實現行業領先的風險管理體系建設與業務經營的並行發展。我們的風險控制措施為融資租賃業務的每個階段量身定制並與之融為一體，通過盡職調查和多層次的審批及持續的監控流程集中管理風險。我們將持續監控和審查風險管理體系的運作情況及表現，並不時完善體系，以適應市場狀況及監管環境的變動。

下圖載列我們融資租賃業務的風險管理架構：



董事會

董事會在高級管理層的協助下全面負責風險管理及監督其風險管理職能部門。

高級管理層

高級管理層負責制定風險管理策略和政策，並提交董事會審批。

業 務

風險評審委員會

風險評審委員會負責處理和批准具有重大風險或重要性的交易。截至最後實際可行日期，風險評審委員會由一名總經理、一名副經理、一名首席財務官、一名總經理助理和一名風險合規部部長組成。

業務部門及業務運營部

業務部門及業務運營部負責客戶接洽和項目啟動，並對融資租賃項目從最初的客戶識別、盡職調查到融資租賃協議的談判和簽訂的過程及執行進行監督和管理。於2021年12月31日，業務部門有36名僱員，業務運營部有15名僱員。

信用評審部

信用評審部負責對合作渠道推薦的潛在融資租賃項目進行客戶盡職調查和信用評估。於2021年12月31日，信用評審部有11名僱員。

資產管理部

資產管理部負責管理融資租賃的基礎資產組合，並對我們租賃商用車的活動進行監控。資產管理部亦負責監控客戶潛在和實際的租賃付款違約情況，並與合作渠道共同跟進欠款的追繳。資產管理部也將與風險合規部合作，在必要時對違約客戶採取強制行動。於2021年12月31日，資產管理部有六名僱員。

風險合規部

風險合規部負責控制和監測合規風險，確保所有部門遵守中國的任何適用法律法規，並通過與外部監管機構協作處理合規事宜。風險合規部亦與資產管理部緊密合作，處理客戶的違約行為，並不時啟動法律程序，以收回違約租賃商用車或收回逾期融資租賃應收賬款。於2021年12月31日，風險合規部有17名僱員。

金融部

金融部負責管理流動資金和利率風險。在滿足融資租賃協議規定的所有先決條件後，金融部將安排向客戶支付購車款。此外，金融部亦與其他相關部門緊密合作，監控應收賬款的支付情況，以降低信用和流動資金風險。於2021年12月31日，金融部有20名僱員。

業 務

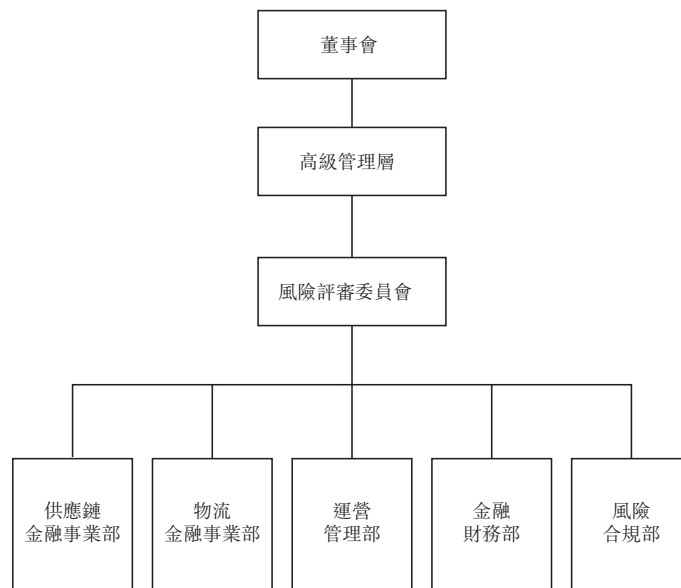
信息技術部

信息技術部主要負責管理其信息技術系統的運行風險，以確保我們融資租賃業務的順利開展。於2021年12月31日，信息技術部有五名僱員。尤其是，我們已採用融資租賃業務管理系統，通過提供無紙化簽署、在線批准流程等服務以及與業務及財務系統的整合，實現對融資租賃訂立前、實施期間及完成後的流程管理。

風險管理架構 – 保理業務

作為一家商業保理公司，德銀保理在其日常業務經營過程中面臨各類風險，包括信貸風險、流動資金風險、利率風險、運營風險及法律與合規風險。我們認識到有效的風險管理體系在識別及管理該等風險的重要性。我們已制定適合於我們保理業務經營特徵的風險管理體系，側重於通過對我們客戶及相關債務人進行的盡職調查及信用評估、多層批准流程及持續的監控程序來管理風險。我們持續監控並審查我們風險管理體系的運作情況及表現，並不時完善體系，以適應市場狀況及監管環境的變動。由於我們採用嚴格的風險管理程序並策略性地選擇客戶，我們自2020年1月以來概未發生任何應收賬款的逾期情況。

下圖表載列我們保理業務的風險管理架構：



董事會

董事會在高級管理層的協助下全面負責風險管理及監督其風險管理職能。

業 務

高級管理層

高級管理層負責制定風險管理策略及政策，以供董事會批准。

風險評審委員會

風險評審委員會負責評審並批准具有重大風險或重要性的交易。截至最後實際可行日期，風險評審委員會由一名總經理、三名副經理和一名運營管理部部長組成。

供應鏈金融事業部及物流金融事業部

供應鏈金融事業部及物流金融事業部(統稱「業務部門」)負責客戶接洽、項目啟動及批准項目，並負責對保理項目從最初的客戶識別與審查到保理協議的談判和簽訂的過程及執行。業務部門配合金融部和風險合規部參與組合監控與執行行動。於2021年12月31日，供應鏈金融事業部有十名僱員，而物流金融事業部則有七名僱員。

運營管理部

運營管理部負責對我們的客戶及買方進行放款前核查，並完成對已轉讓給我們的貿易應收賬款在中國人民銀行徵信中心動產融資統一登記公示系統上的登記。於2021年12月31日，運營管理部有七名僱員。

金融財務部

金融財務部負責管理流動資金及利率風險，並配合外部監管機構處理合規事宜。待保理協議所列的先決條件全部達成且對放款前核查情況認可後，我們的金融財務部將安排向我們客戶放款。此外，我們的金融財務部與其他相關部門緊密合作，監控客戶或買方付款，以減緩信用及流動資金風險。於2021年12月31日，金融財務部有六名僱員。

風險合規部

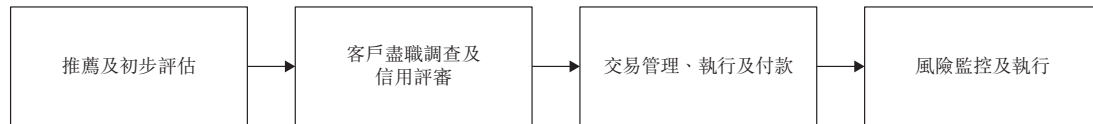
風險合規部負責監控合規風險，確保所有部門均遵守中國適用法律法規。風險合規部亦與業務部門及金融部緊密合作，對保理協議的簽訂進行監督和管理，並處理客戶或買方的逾期付款，並不時發起法律程序以收回逾期貿易應收賬款的未清償付款。於2021年12月31日，風險合規部有五名僱員，包括法務職員、獨立信用評審職員及獨立風險管理副總裁。

業 務

信貸風險管理 – 融資租賃業務

信貸風險是我們在融資租賃業務過程中所面臨的主要風險。信貸風險產生於我們的客戶無力或不願意及時向我們作出付款及／或履行其合同義務。

下表說明我們融資租賃業務所採納信貸風險管理系統的主要程序：



第一階段：推薦及初步評估

在物色潛在客戶以及保證潛在客戶履行義務方面，我們利用合作整車銷售經銷商以及服務提供商的介紹、初步篩選及擔保。為自項目啟動起就管理我們的業務風險，我們已設定一系列有關風險管理能力、企業擔保能力、企業銷售與管理能力以及運營與財務結構合理性的參數，就此評估整車銷售經銷商及服務提供商。經信用評審部調查並經風險評審委員會批准後，我們將與合資格整車銷售經銷商及服務提供商訂立業務合作協議以建立業務關係。

我們亦採用風險、貢獻及發展指標對合作整車銷售經銷商及服務提供商進行評級，並依該等指標持續評估其表現以安排相應合作方的退出。

第二階段：客戶盡職調查及信用評估

於2021年12月31日，我們的客戶中逾97.0%為自然人且為本公司的獨立第三方。在對個人客戶進行初步評估時，我們通過整車銷售經銷商及服務提供商確認我們客戶的多個重要特徵，例如年齡、家庭背景、財務狀況、行業經驗及以往信用情況等。

一旦我們從初步評估中識別出潛在客戶，信用評審部將對該名客戶開展進一步的盡職調查。例如，我們設有內部黑名單數據庫，當中包括一份具有高風險或不良信用記錄的過往及現有客戶名單。於2021年12月31日，黑名單數據庫有約1,863名自然人及57名法人。信用評審部亦可從獨立信用評級公司取得信用評級檢索信息並訪問來自其他第三方服務提供商的外部數據庫，以檢索我們客戶的以往信用情況及訴訟記錄。對於小客戶，我們將利用自建決策系統的風險評估模型進行自動初步篩選，隨後通過電話評估其真實性、融資目的及相關項目經驗。根據情況，信用評審部的員工可現場拜訪租賃十輛以上商用車或淨融資額超過人民幣4.0百萬元的客戶，以取得諸如財務數據、資本流動性及所涉訴訟糾紛等主要資料。

業 務

待接納盡職調查及信用評估結果後，信用評審部將審查並批准客戶不超過十輛租賃商用車或淨融資額不低於人民幣4.0百萬元的申請。對於企業客戶有關11至19輛租賃商用車或淨融資額人民幣4.0百萬元至人民幣8.0百萬元的申請，除我們信用評審部的批准外，還須我們的總經理的進一步審查及批准。對於企業客戶有關20輛或以上租賃商用車或淨融資額超過人民幣8.0百萬元的申請，則須我們風險評審委員會的進一步審查及批准。

第三階段：交易管理、執行及付款

融資租賃的條款一經確定，我們的合作整車銷售經銷商及服務提供商將會向業務運營部提交融資租賃協議以備審核批准。整車銷售經銷商及服務提供商通過為每一位客戶提供單獨的推薦信擔保該名客戶、融資租賃協議所提供之資料、當中簽名及該客戶之金融負債的真實性並因此就有關真實性負責。

業務運營部將根據我們規定的合同簽立政策與該名客戶簽立融資租賃協議。我們的風險合規部將負責對已簽立的法律文件進行抽樣檢查。

業務運營部將確保所有必要的先決條件均已達成並已遵守標準業務操作流程，而金融部隨後將根據融資租賃協議安排向該名客戶支付購車款。資產管理部的職員將確保租賃商用車內已妥善安裝天行健車聯網系統或其他經批准的衛星定位裝置。

第四階段：風險監控及執行

資產管理部負責客戶租金支付的監控及回收。我們還將實時通過天行健車聯網系統或其他衛星定位裝置監控租賃商用車，以收集運行里程及行車軌跡等運行統計數字，從而估計租賃商用車所產生的收入並提前預測我們客戶拖欠付款的概率。我們基於商用車製造商系統提供的製造商建議零售價、發票所列價格及基於第三方數據的汽車平均公允價格進行比較及評估，以評估融資租賃相關資產及抵押品的價值。

資產管理部將通過短信、電話或現場拜訪等向我們的客戶進行逾期款項的付款提醒。我們整車銷售經銷商及服務提供商還將協助我們調查客戶的經營及現金流量狀況並提醒其結清逾期款項。若我們發現我們的客戶暫時難以結清逾期款項，則我們亦可要求已為我們客戶的付款責任提供擔保的整車銷售經銷商或服務提供商為我們的客戶墊付款項。我們並無委聘任何第三方代理協助收回未償還付款或應收賬款。

業 務

然而，若我們察覺到客戶持續性經營困難或惡意拖欠付款，則我們可採用天行健車聯網系統遠程鎖住租賃商用車以限制其使用。通過該鎖定功能增加違約客戶的違約成本，我們收回逾期付款的能力有所提高。經本公司中國法律顧問告知，標準融資租賃協議已清楚載列倘承租人從根本上違反協議，則德銀融資租賃有權鎖車的條款，並已由承租人簽署。經我們的中國法律顧問確認，根據中國合同法，該協議為有效且具法律約束力。根據《中華人民共和國民法典》，德銀融資租賃(i)有權控制及出售融資租賃協議項下的商用車；(ii)有權於承租人從根本上違反協議時收回佔用、使用及盈利的權利；及(iii)並無因採取鎖車措施而違反《中華人民共和國民法典》項下有關租賃物業所有權的法規。此外，誠如我們的中國法律顧問所確認，於業績記錄期，並無就德銀融資租賃所採取的租賃商用車鎖車展開法律程序或仲裁。因此，本公司中國法律顧問認為租賃商用車的該等鎖車功能於所有重大方面符合所有適用中國法律、規則及法規。

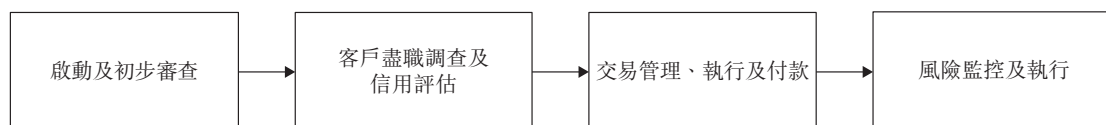
於業績記錄期，我們並無強制執行相關融資租賃的證券或抵押品或收回未償還款項，原因是：(i)我們已成功啟用天行健車聯網系統的遠程鎖定功能，提醒大多數拖欠付款的客戶還款，該等客戶須償還未償還費用，以恢復使用其已被天行健車聯網系統鎖定的商用車，因此我們無需強制執行證券或抵押品；及(ii)若干違約案件乃通過訴訟程序進行審議，此可能導致強制執行相關抵押品的時間較長。

有關天行健車聯網系統所提供的汽車遠程鎖定功能的進一步詳情，請參閱本節「一 車聯網及數據服務板塊 一 我們車聯網及相關技術應用解決方案的說明 一 車輛融資租賃車聯網服務」等段。

信貸風險管理 – 保理業務

信貸風險是我們在保理業務過程中所面臨的主要風險。信貸風險產生於我們的客戶或買方無力或不願意及時向我們作出付款及／或履行其合同義務。

下表說明我們保理業務所採納信貸風險管理系統的主要程序：



業 務

第一階段：啟動及初步審查

業務部門的項目經理將首先與我們的潛在客戶開展初步的業務接洽，並對建議保理交易進行初步審查。我們一般要求建議保理交易滿足以下初步要求：

- 一般情況下，我們的潛在客戶及買方均需擁有至少三年的業務經營往績記錄及財務記錄；
- 我們的潛在客戶及買方均擁有完善的經營資質且並無重大運營風險；
- 買方展示向我們潛在客戶及時付款的記錄（若買方為國有企業、上市公司或行業龍頭企業，則與該等買方的交易將會優先進行）；
- 我們的潛在客戶及買方均無負面信用記錄或涉及我們潛在客戶或其控股股東的重大訴訟；及
- 貿易應收賬款尚未轉讓或登記為一項抵押品。

第二階段：客戶盡職調查及信用評估

項目啟動後，項目經理及信用評審人員將向我們的客戶及買方進一步收集能證明貿易應收賬款（例如銷售合同及發票）以及其業務經營、財務狀況及信用記錄的經營及財務性資料及文件。在必要時我們也會進行公共檢索、搜索信用評級報告並訪問第三方數據庫。內部編製的盡職調查報告及信用評級表格將提交到風險評審委員會，以供最後評估及批准。

對於其自身風險性更高的交易而言，我們將遵照不同的評估程序並採取更多風險管理措施。除上述典型的盡職調查及信用評估步驟外，亦會進行現場檢查，以進一步核證我們客戶及買方的業務經營及真實性、系統與財務能力、聲譽、償還能力及往績記錄。風險合規部還將在審查業務部門出具的盡職調查報告及項目方案後編製獨立信用評估報告，有關報告及方案將一併提交給風險評審委員會供其審查及批准。

我們還將基於相關貿易應收賬款以及盡職調查及信用評估結果釐定並批准對各名客戶的融資信用額度。為控制我們對各客戶的風險敞口，我們授出的信用額度一般不會超過(i)基於項目風險水平以及我們客戶及買方的信用評級而釐定的特定金額，或(ii)將轉讓給我們的相關貿易應收賬款價值淨額的95.0%。

我們以德銀保理的業務管理系統支持內部評估及批准流程，從而改善了我們保理業務的經營效率。

業 務

第三階段：交易管理、執行及付款

我們同時採用風險管理模型及定價模型來分析並構建建議保理交易的架構。根據我們的風險管理模型，評估我們客戶及買方的合計經營及財務實力以及信譽。我們一般不參與同時涉及弱客戶及弱買方（就彼等各自的信用等級而言）的保理交易。對於其餘的保理交易，我們將採用我們的定價模型對其作進一步分析，並將根據該模型釐定適當的利率以實現該保理項目所要求的內部收益率。一般而言，項目的信用評級越高，則所要求的利率將越低，反之亦然。

待批准保理交易並確認保理安排的條款（包括但不限於信用額度、有效期限、利息及手續費）後，融資協議將首先由風險合規部及高級管理層批准，並隨後由業務部門與我們的客戶、買方及／或擔保人（視情況而定）簽立，以完成保理交易。

對於大多數的保理交易，我們會在向客戶放款之前通知買方有關安排，並將取得相關買方的確認。運營管理部和風險合規部將相應地對我們客戶及買方提供的文件以及已簽立的保理協議進行放款前核查，隨後運營管理部將會向中國人民銀行徵信中心動產融資統一登記公示系統登記該貿易應收賬款保理。融資還將交由高級管理層審查及批准（且在特殊情況下還將經過本公司副總經理審查及批准）。待高級管理層批准並收到客戶的手續費後，金融財務部將相應地根據保理協議向我們的客戶放款。

第四階段：風險監控及執行

金融財務部會密切監控我們客戶或買方就未清償貿易應收賬款作出的還款，而業務部門則取得並核查我們客戶及買方的月度財務及經營數據，以評估其財務狀況及經營是否存在任何重大變動。業務部門每個月亦會在付款到期日至少三天前通過短信或電話向我們的客戶及／或買方發出付款提醒。我們根據不動產交易平台所確認應收賬款的市場價格進行比較評估以評估有關保理服務的資產及抵押品的價值（其主要為房地產及物業）。

若出現逾期付款，則風險合規部將首先作出風險處置計劃，以制定我們的應對措施。隨後，業務部門的項目經理可能通過電話及郵件與我們的客戶及／或買方進行接洽，亦可能會現場拜訪我們客戶及／或買方的營業場所，以收回未清償的款項。對於因臨時現金流量困難而出現逾期付款的客戶，我們可根據客戶的信用記錄及財務狀況同意延期付款或調整還款計劃（須支付違約利息（如適用））。然而對於嚴重逾期的付

業 務

款，我們可能減少或完全凍結授予我們客戶的信用額度，發出數輪催收函，甚至採取強制行動，包括要求加速還款，針對我們的客戶、擔保人及／或買方發起索償，並申請法院命令凍結我們客戶及擔保人的資產並凍結其銀行賬戶。除委任中國律師事務所外，我們並無委聘任何第三方代理協助收回未結清付款或應收賬款。於業績記錄期，我們以就自債務人處獲得的物業權益以抵押形式持有抵押品。

流動資金風險管理

流動資金風險指我們缺少充足資金以償還我們到期負債的風險。若我們到期金融資產與負債的金額或期限錯配，則會產生流動資金風險。

相關的財務部門主要負責管理流動資金風險。為應對流動資金風險，我們已採取下列措施：

- 備存業務的日常現金收支結餘記錄；
- 分析我們是否能夠以匹配我們交易的成本獲得借款；
- 力求實現在金融機構借款到期日之前，應收各項交易的融資金額足以補足借款金額；
- 多元化除傳統銀行借款以外的融資渠道，例如發行資產支持證券及對具有不同到期狀況的融資租賃應收賬款進行轉讓，從而確保可持續融資；
- 為我們的每日、每週及每月業務經營編製每日、每週及每月資金計劃；
- 通過年度經營預算管理我們的現金流量，而有關年度經營預算則受到監控並每月進行調整。接近每月月末之時，各部門須向相關的財務部門提交下月的資金開支預測。這使我們能夠識別並解決未來現金流量的任何潛在差額；及
- 作為我們財務部編製的月度收入報表、資產負債表及現金流量報表的一部分，監控與評估我們流動資金風險有關的財務指標。

利率風險管理

我們所面臨的利率風險相對有限，原因是我們的資產及負債一般以固定利率為基礎。該等有限的利率風險則來源於我們資產與負債久期的差異。我們對市場利率變動風險的敞口主要與我們的計息銀行及其他借款以及貿易應收賬款相關。

業 務

相關的財務部門主要負責管理利率風險。為更好地管理利率風險，我們已採取下列措施：

- 定期追蹤並報告利率波動；
- 監控預測淨利息收入在利率變動情景下的敏感性；
- 採用缺口分析評估利率的潛在變動；及
- 評估結構性存款的範圍、投資策略及贖回期，並監控我們結構性存款的每日表現。

運營風險管理

運營風險主要來源於內部控制及系統不足或失效、人為錯誤、信息技術系統故障或外部事件。我們將運營風險視為我們業務中的風險之一，並認為該固有風險可通過適當的經營政策及程序加以控制或化解。

我們已採取下列措施監控我們的運營風險，並強化我們的運營風險管理：

- 維持企業管治架構，並明確界定董事會、高級管理層以及各委員會及部門的職責；
- 維持風險管理體系，確保各部門及委員會在履行其風險管理職責時的獨立性；
- 為我們的業務經營制定並採用標準商業合同；
- 設有業務部門以負責制定、檢查及監督各業務經營的流程，並向業務開發人員提供必要的培訓；
- 設有風險合規部以負責監控並評估其他部門遵守管理政策及內部控制程序的情況，從而改善我們的企業管治水平；
- 維持及持續改善運營程序及內部控制系統，並利用信息技術系統監控各程序的執行情況；
- 向我們的僱員提供培訓及道德教育，以強化其反欺詐及其他罪行的意識與道德；
- 根據數據政策將客戶的個人信息存儲在我們受防火牆保護的服務器內，以確保安全及機密；

業 務

- 採納行為守則及一致的紀律措施，防範僱員不當行為；及
- 每年就我們的業務流程開發及監管要求，審查、評估及調整我們設立的內部控制程序與風險管理體系。

法律及合規風險管理

我們的業務須遵守國家、省及地方政府部門有關我們業務、資本架構、定價及供應政策的規管及監督，而其可能發生變動。有關我們業務經營適用法律法規的進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽」章節。若我們未能遵守該等法律法規，則我們或須予以糾正並可能遭受處罰及損失。

相關的董事會通過彼等各自高級管理層監督法律及合規風險的控制與管理，並監督各部門採取必要的檢查、估計、監控及措施。德銀融資租賃及德銀保理的相关風險合規部負責制定並協調措施的實施，以管理有關風險。

於業績記錄期，我們概未因任何重大不合規事件遭任何政府部門質疑。此外，我們已通過以下措施強化我們的法律及合規風險管理：

- 根據相關法律及監管規定設定風險監控閾值（例如，德銀融資租賃的風險資產水平(i)於2019年6月27日之前未超過我們總註冊資本的十倍，(ii)於2020年5月26日之前未超過其淨資產總值的十倍，及(iii)自2020年5月26日以來未超過其淨資產總值的八倍），以監控並識別我們經營過程中的違法及不合規事件；
- 每月審查管理賬目，以監控我們運營的主要財務指標；
- 根據相關法律及監管要求在我們的系統內設立風險監控閾值，以監控並識別我們運營過程中的違法及不合規事件；
- 在風險合規部維持法務人員，履行內部法律顧問職責；
- 關注法律更新，包括相關監管部門對適用法律法規之解釋的更新；
- 向我們的僱員（特別是新僱員）重申遵守運營方案及程序的重要性，以確保有效實施運營方案及程序；及
- 委聘外部法律顧問向我們提供專業法律建議，確保我們業務經營的合規性。

業 務

保險經紀業務

我們通過美信開展保險經紀業務，於最後實際可行日期及於業績記錄期內，本公司持有美信30.00%的股權。美信於2010年起推出保險經紀業務，並通過提供以下服務在中國擔任投保人與保險公司之間的中介機構：(i)風險評估與管理諮詢，(ii)制定保險計劃、選擇保險公司並進行保險程序，(iii)協助被保險人或受益人提出並尋求保險索賠，(iv)再保險，及(v)銀保監會批准的其他業務。自2019年7月1日起，保險經紀業務的經營業績不再併入本集團的經營業績。

美信按投保人所付保費的某一百分比收取佣金或根據其在保險項目中所提供之服務的性質及範圍收取諮詢費，以此產生收入。

保險產品

美信在以下業務領域內提供保險產品的經紀服務：

- 大公司業務 — 面向重資產或僱員密集型製造及能源公司的財產及機械險、僱員福利及健康險、責任險與信用險。該等公司包括(其中包括)特殊鋼製造商，及輸電設備開發商及製造商；
- 商用車業務 — 從面向商用車供應商及商用車製造商的財產及人身險至面向商用車終端用戶的車險。此外，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，美信僅向陝重汽及其附屬公司及陝汽商用車提供商用車保險經紀服務。於業績記錄期，美信服務的商用車製造商的數量並無重大波動。此外，美信的相關客戶並不包括任何其他商用車製造商及／或零配件供應商。本集團與美信訂立合同，合同之主要條款載列如下：
 - *期限* — 合同期限一般為一年。該等合同項下一般並無續約條款；
 - *服務範圍* — 保險經紀服務一般包括(其中包括)，(i)協助本集團建立保險相關體系以及專門小組，(ii)協助本集團管理相關保單，(iii)協助本集團處理保險理賠，及(iv)為本集團提供日常保險諮詢以及培訓；

業 務

- **諮詢費用** — 根據每年簽訂的合約，就美信向本集團提供的保險經紀服務而言，本集團支付予美信的諮詢費用乃參考該等保險經紀服務涵蓋的融資租賃項下商用車數量以及該等商用車的類型及型號釐定的每輛商用車年度固定金額計算。該等諮詢費用於美信完成相關服務提供時計入本集團的成本；
- **保證金** — 一般沒有保證金要求；
- **結算** — 諮詢費用一般按月結算，諮詢費用通常於提供服務的下月進行對賬；及
- **終止** — 協議一般可由本集團向美信發出書面通知後終止。

在這方面，我們預期本集團將繼續與美信發展更密切的業務合作關係；

- **生命科學業務** — 面向生命科學業務的臨床試驗險、藥品責任險、職業責任險及網絡安全險。該等公司包括(其中包括)提供新藥臨床研究解決方案的專業合同研發組織，及專門研究與生產化學藥品、生物藥品及醫療設備的製藥公司；及
- **健康及醫療業務** — 面向個人的兒童及婦女生育險及城市定制型醫療保險(針對典型醫療保險政策未覆蓋的疾病而提供的保險)。

定價政策

美信通常會根據保單購買者所付保費的某一百分比(通常約為15.0%，且通常會因項目類型、所委任保險公司及保險產品銷售所在地區的不同而有所不同)收取佣金或諮詢費。

於業績記錄期，美信的佣金或諮詢費率介乎5.0%至25.0%。

業 務

車聯網及數據服務板塊

我們的車聯網及數據服務板塊

我們通過全資附屬公司天行健開展車聯網及數據服務業務。天行健是傑出的信息技術解決方案服務提供商，覆蓋商用車全產業鏈。根據弗若斯特沙利文報告，自2011年推出天行健車聯網服務系統（為中國首個該類型系統）的前身以來，我們作為商用車車聯網行業的先行者在中國車聯網行業中保持領先地位。於業績記錄期，我們的車聯網平台提供的典型車聯網及相關技術應用解決方案包括：

車聯網及相關技術應用 解決方案的類型	功能
1. 車輛融資租賃車聯網服務	使多家外部和內部融資租賃公司以及參與銷售陝重汽及陝汽商用車所製造商用車的整車銷售經銷商能夠遠程監控相關汽車的實時運行統計數據，並在必要時執行遠程汽車鎖定。
2. 北斗系統落地接入 車聯網服務	能夠將根據相關中國法律規定自有關車輛收集到的所有數據傳輸至各個經認證的省級監管服務平台進行記錄。
3. 大數據應用車聯網服務	向各類企業，包括(i)商用車製造商及核心零配件供應商，(ii)供應鏈及物流公司，及(iii)第三方服務提供商，提供中型及重型商用車車聯網大數據支持。
4. 渣土車監管車聯網服務	協助市政部門及渣土車公司開發智能管理平台以監管相關渣土車於該等城市的運營情況。
5. 環保監控車聯網服務	為促進實施《重型柴油汽車污染物排放限值及測量方法（中國第六階段）》(GB 17691-2018)的相關規定，提供環保監控相關服務。

業 務

車聯網及相關技術應用

解決方案的類型

功能

6. 運輸車隊管理車聯網服務 向供應鏈及物流公司及運輸車隊擁有人或負責人提供運輸車隊管理相關服務，以監控運輸車隊所有汽車的實時運行情況。

根據弗若斯特沙利文報告，我們運營著中國最大型商用車製造商背景的重型商用車車聯網平台，2021年市場份額為23.3%。此外，根據同一資料來源，於2021年以入網車聯網平台的商用車數量計，我們在中國商用車車聯網企業中排行第三。於最後實際可行日期，入網車聯網平台的重型商用車數量約為978.5千輛。截至2021年12月31日止三個年度，使用我們車聯網及數據服務的商用車總數分別約為607.3千輛、803.7千輛及1,025.1千輛，2019年至2021年的年複合增長率為19.1%。

根據弗若斯特沙利文報告，天行健作為(i)中國首家MD5遠程汽車鎖定技術及車載終端產品三級分層嵌入式軟件的開發者；及(ii)中國卡車專用導航技術的首位導入者，在中國車聯網技術研發領域不斷展示其領先地位。憑藉強大的技術能力，天行健自2014年起被陝西省人民政府科學技術廳認定為國家高新技術企業，並自2014年起被陝西省軟件行業協會認定為軟件企業。於2021年12月31日，天行健擁有的知識產權包括13項專利及69項版權，且天行健正在申請19項專利。天行健還於2018年同時採用了國際認可的管理體系ISO 9001:2015質量管理體系及ISO 14001:2015環境管理體系。通過實施完善的運營方案及控制機制，我們得以強化能力，以向客戶提供優質服務。

我們的車聯網及數據服務覆蓋商用車全產業鏈。我們與陝重汽、陝汽商用車及其他商用車製造商，包括山東汽車製造有限公司，保持著緊密的業務合作關係，我們的智能車聯網產品可以於生產過程中直接安裝於商用車上。我們與該等知名商用車製造商展開深入合作，使我們能夠在短時間內獲得龐大的客戶基礎，並繼續推動車聯網及數據服務業務的增長。此外，我們為商用車全產業鏈的眾多參與者提供車聯網及相關技術應用解決方案。於2021年12月31日，我們的車聯網及數據服務已提供給商用車全產業鏈的眾多參與者，可用於中國內地31個省級行政區。我們亦正在積極拓展海外業務，目前覆蓋33個國家。

業 務

我們車聯網及數據服務板塊的業務線

在我們的車聯網及數據服務板塊中，我們向客戶提供多種車聯網及數據服務。下表載列我們於所示年度按兩種車聯網及數據業務劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)
智能車聯網產品銷售業務	182,101	75.4	253,646	75.7	229,498	67.8
車聯網及相關技術應用 解決方案業務	59,481	24.6	81,592	24.3	108,814	32.2
總計	241,582	100.0	335,238	100.0	338,312	100.0

如上表所示，我們的車聯網及數據服務板塊於業績記錄期快速擴張。我們的收入從截至2019年12月31日止年度的約人民幣241.6百萬元增加至截至2020年12月31日止年度的約人民幣335.2百萬元，並進一步增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣338.3百萬元，年複合增長率為18.3%。此外，我們的除稅前利潤從截至2019年12月31日止年度的約人民幣55.4百萬元增至截至2020年12月31日止年度的約人民幣87.4百萬元，並進一步增至截至2021年12月31日止年度的約人民幣110.2百萬元，年複合增長率為41.0%。

根據弗若斯特沙利文報告，就中國製造的主流商用車而言，車聯網應用將成為標準化操作。根據弗若斯特沙利文報告，商用車車聯網的市場滲透率估計將從2021年的66.9%進一步增長至2026年的97.5%，到2026年，商用車車聯網的市場規模將從2021年的人民幣23.1十億元增至人民幣76.1十億元，年複合增長率達26.9%。我們認為，我們的車聯網及數據服務板塊在政府利好政策及快速擴張的市場的支持下，將為我們的可持續發展提供大量商機。

下表載列於所示年度按客戶劃分的來自車聯網及數據服務板塊的收入明細：

截至12月31日止年度

收入來源	2019年				2020年				2021年			
	佔相關子 業務板塊		佔本集團		佔相關子 業務板塊		佔本集團		佔相關子 業務板塊		佔本集團	
	金額	的百分比	總收入	的百分比	金額	的百分比	總收入	的百分比	金額	的百分比	總收入	的百分比
	(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	(%)
車聯網及數據服務板塊												
智能車聯網產品銷售業務												
陝汽控股集團	173,790	95.4	6.0	250,423	98.7	7.7	202,666	88.3	6.5			
重慶車聯網客戶	172	0.1	0.0	1,910	0.8	0.1	2,047	0.9	0.1			
獨立車聯網客戶	8,139	4.5	0.3	1,313	0.5	0.0	24,785	10.8	0.7			
小計	182,101	100.0	6.3	253,646	100.0	7.8	229,498	100.0	7.3			
車聯網及相關技術應用												
解決方案業務												
陝汽控股集團	2,447	4.1	0.1	488	0.6	0.0	1,757	1.6	0.1			
重慶車聯網客戶	29,862	50.2	1.0	46,539	57.0	1.4	58,383	53.7	1.9			
獨立車聯網客戶	27,172	45.7	1.0	34,565	42.4	1.1	48,674	44.7	1.5			
小計	59,481	100.0	2.1	81,592	100.0	2.5	108,814	100.0	3.5			
板塊總收入	241,582	100.0	8.4	335,238	100.0	10.3	338,312	100.0	10.8			

業 務

車聯網架構及運作機制

車聯網是物聯網在汽車領域中的應用，其具體使用傳感技術收集汽車相關數據，包括汽車運行、駕駛員的駕駛行為及行駛位置的數據，使我們能夠完全遵守有關汽車動態監管的適用法律法規，同時為汽車生態圈的各個市場參與者提供數據服務及信息服務。

車聯網架構

車聯網架構主要包括四層，即感知層、網絡層、平台層與應用層，而我們為客戶提供滲透到車聯網架構的廣泛車聯網及數據服務。

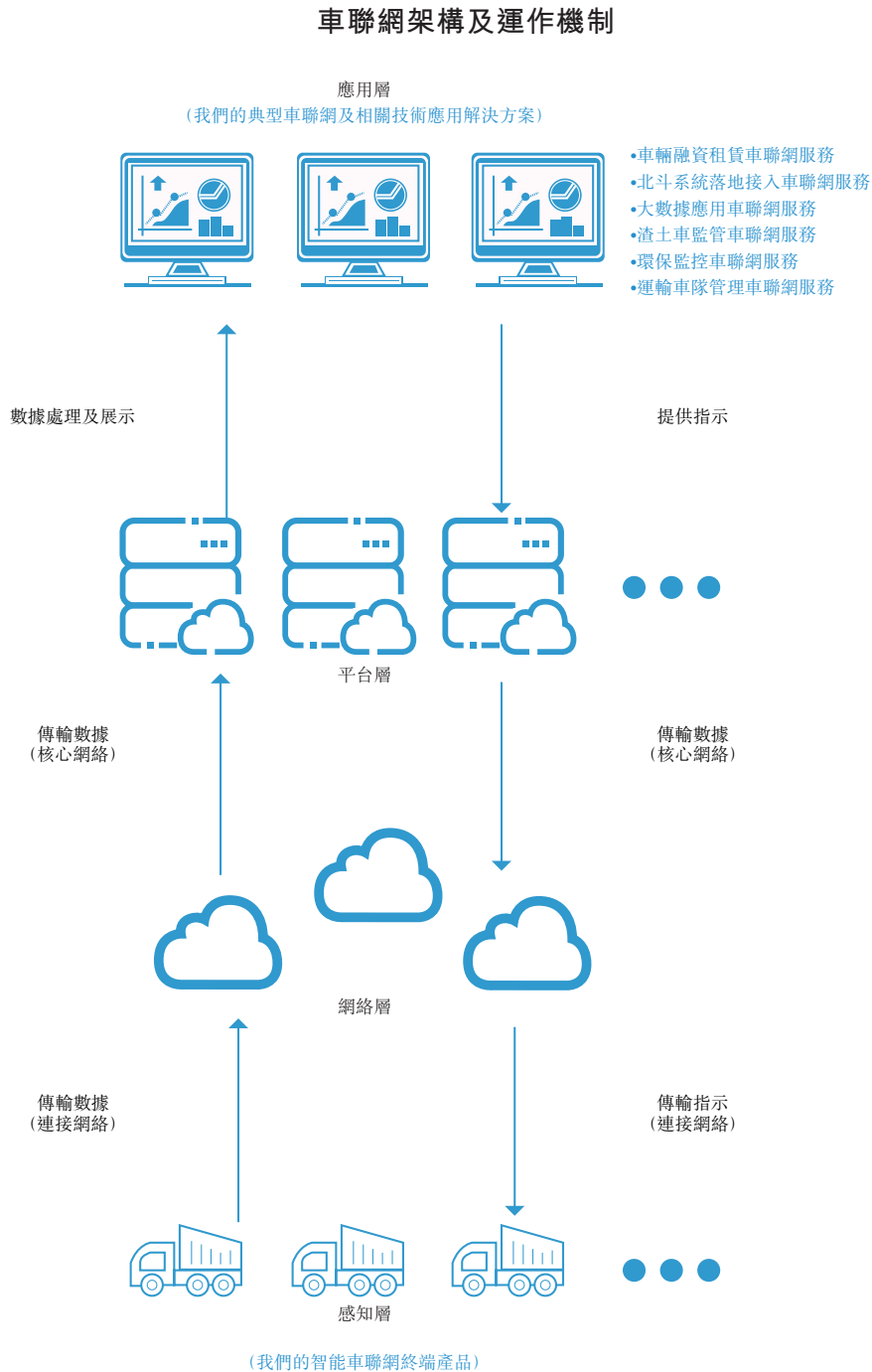
- *感知層*。其為基礎層，功能是通過配備配套軟件的終端產品（如我們的智能車聯網終端產品）收集各種數據。數據其後將通過無線網絡傳輸到下一層。
- *網絡層*。該層的功能是通過信息通信網絡向內和向外傳輸收集的數據。網絡層可以分為連接網絡及核心網絡。前者將汽車連接至基站，後者將基站連接至平台層。
- *平台層*。該層的功能是集中接收、存儲、壓縮、清理及計算傳輸數據。平台層亦稱為PaaS（平台即服務）層。
- *應用層*。其為最高層，功能是以可視化解決方案的形式向客戶展示處理後的數據。應用層是車聯網技術創新的動力，為客戶提供解決方案。

運作機制

通常由我們開發的嵌入式軟件來驅動我們安裝在汽車上的智能車聯網終端產品，以收集各類有關汽車的數據。該等數據將借助安裝在智能車聯網終端產品中的SIM卡，通過移動無線網絡，傳輸到我們的服務器（包括物理服務器及雲存儲服務器）中。其後，存儲的數據將經過壓縮及清理階段，並準備進行進一步的處理及計算，以向客戶或終端用戶制定及生成可視化解決方案。我們的客戶或終端用戶可基於該等可視化解決方案提供進一步指示，而有關指示隨後將通過互聯網或移動無線網絡傳回我們的智能車聯網終端產品。終端產品將遵照相關指示執行與汽車及駕駛員相關的某些功能，以協調汽車的運行。因此，我們將根據我們的車聯網及數據服務對相關汽車進行實時監控。

業 務

以下圖表說明車聯網架構及運作機制：



業 務

我們的智能車聯網產品銷售業務

我們根據客戶的特定需求向其出售各種智能車聯網產品，包括(i)智能車聯網終端產品，(ii)智能顯示屏，及(iii)智能車聯網配件。我們的智能車聯網產品亦包括我們開發的配套軟件。

我們提供的智能車聯網終端產品配備：(i)收集汽車地理位置數據的GPS／北斗系統兼容監控終端，及(ii)收集汽車相關環保數據的環保監控終端，例如汽車排放數據。根據於2014年1月頒佈的《道路運輸車輛動態監督管理辦法》，自2014年7月起，中國所有新製造的重載貨運汽車及半掛牽引車均須預安裝衛星定位裝置（如北斗系統監控終端）或類似設備，且所收集的全部數據按法律要求均須傳至交通運輸部貨運平台備案。此外，根據於2018年6月頒佈的《重型柴油汽車污染物排放限值及測量方法（中國第六階段）》(GB17691-2018)，中國所有載重量在3.5噸或以上的新的製造、進口、出售及登記的商用車均須於2021年7月起預安裝環保監控終端或類似設備，且所有收集到的尾氣排放數據均須傳至環境保護部備案。我們的智能車聯網終端產品均由我們自主設計、開發，擁有自主知識產權。有關產品還通過了國家市場監督管理總局的中國強制性認證，並獲得了公安部的認可。



GPS／北斗系統兼容監控終端圖示



環保監控終端圖示

我們提供的智能顯示屏主要包括車載中央控制觸摸屏，有關功能包括定位、專用導航、多功能方向盤、音視頻播放、藍牙通信、駕駛行為分析、智能語音控制及汽車倒車視頻等。我們出售的所有智能顯示屏亦均由我們自主設計、開發，擁有自主知識產權。

業 務



智能顯示屏圖示

我們提供的智能車聯網配件主要包括車載攝像頭、燃油傳感器、物聯網卡及商用車專用導航軟件。我們的智能車聯網產品所收集的數據主要通過移動無線網絡傳輸。隨著電信運營商對移動無線網絡的現代化改造，我們預計5G移動無線網絡將在可預見的未來得到廣泛使用。

為促進我們的智能車聯網產品銷售業務，我們還為銷售予客戶的智能車聯網產品開發軟件。根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國首家車載終端產品三級分層嵌入式軟件的開發者。該三級結構包括(i)基本操作系統，(ii)中間調用端口，及(iii)上層應用程序。此外，我們在設置技術標準及中間連接端口行業標準方面處於領先地位。我們將自主開發的上層應用程序提供予我們的供應商，從而可在生產過程中將該等應用嵌入相關智能車聯網產品。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，裝載我們智能車聯網產品的商用車數量分別增加約152.6千輛、208.4千輛及167.5千輛。此外，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們的智能車聯網產品銷售業務的收入分別為人民幣182.1百萬元、人民幣253.6百萬元及人民幣229.5百萬元，2019年至2021年的年複合增長率為12.3%，分別約佔我們車聯網及數據服務板塊總收入的75.4%、75.7%及67.8%。

我們的供應商及與供應商訂立之協議的主要條款

於業績記錄期，我們將智能車聯網產品的製造外包給若干業內知名獨立第三方供應商，包括杭州鴻泉物聯網技術股份有限公司，而該等供應商使用我們提供的設計、知識產權及品牌開展製造流程。於業績記錄期，我們與供應商訂立之協議的典型條款載列如下：

- 期限 — 協議通常為期一年或以上。該等協議通常未規定續簽條款；

業 務

- 交付及檢驗 — 供應商應確保根據協議及時交付產品。產品交付到目的地後，供應商應與我們一併按照我們設定的標準檢查有關產品；
- 主要技術指標 — 供應商提供的產品必須滿足我們設定的技術指標，詳情載於協議；
- 產品質量標準 — 供應商提供的產品必須滿足我們設定的質量標準，詳情載於協議，而我們需要提供質量保證；及
- 終止 — 在發生若干事件（包括但不限於(i)於我們提起申索後，未能於合理期間內履行有關協議項下的責任，或(ii)明確表示不履行上述責任）後，我們可以終止協議。

我們的客戶及與客戶訂立之協議的主要條款

於業績記錄期，我們智能車聯網產品銷售業務的主要客戶包括陝重汽及陝汽商用車以及山東汽車製造有限公司（「山東汽車」）（作為獨立第三方商用車製造商），且我們是前兩名客戶的獨家智能車聯網產品供應商。山東汽車為一家位於山東省的國有商用車製造商，專門從事輕型商用車、中型商用車及新能源商用車的製造。有關與我們的控股股東進行的智能車聯網產品銷售業務的詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係 — 獨立於我們的控股股東 — 運營獨立性 — 行業慣例以及互利互補的關係 — 車聯網及數據服務板塊」一節。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們僅向三家商用車製造商（即(i)陝重汽、(ii)陝汽商用車及(iii)山東汽車）提供智能車聯網產品銷售業務。於業績記錄期，我們的智能車聯網產品銷售業務所服務的商用車製造商的數量並無重大波動。此外，於業績記錄期，我們的智能車聯網產品銷售業務的客戶並不包括任何零配件供應商。

於業績記錄期一個或多個相關年度，分別貢獻(a)該業務板塊總收入5.0%以上，及(b)本集團總收入1.0%以上的智能車聯網產品銷售業務主要客戶包括：

- (i) 陝重汽，為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣172,819.4千元、人民幣149,595.3千元及人民幣88,872.4千元，分別佔智能車聯網產品銷售業務總收入的94.9%、59.0%及38.7%，以及分別佔本集團總收入的6.0%、4.6%及2.8%，及

業 務

- (ii) 陝汽商用車，為我們的關連人士，其於2019年、2020年及2021年分別貢獻收入人民幣935.8千元、人民幣100,827.6千元及人民幣113,703.0千元，分別佔智能車聯網產品銷售業務總收入的0.5%、39.8%及49.5%，以及分別佔本集團總收入的0.03%、3.1%及3.6%。

上述主要客戶在2019年、2020年及2021年貢獻總收入分別為人民幣173,755.2千元、人民幣250,422.9千元及人民幣202,575.4千元，分別佔我們智能車聯網產品銷售業務總收入的95.4%、98.8%及88.2%及本集團總收入的6.0%、7.7%及6.4%。

除上述披露的客戶外，於業績記錄期一個或多個相關年度，概無其他客戶分別貢獻(a)我們智能車聯網產品銷售業務總收入的5.0%以上，及(b)本集團總收入1.0%以上。此外，除陝重汽及陝汽商用車外，我們亦向山東汽車提供智能車聯網產品，其於業績記錄期並未被視為我們智能車聯網產品銷售業務的主要客戶。

此外，有關我們與我們的關連人士陝重汽及陝汽商用車進行交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節。

於業績記錄期，我們與客戶訂立之協議的典型條款載列如下：

- *期限*－協議通常為期一年。該等協議通常未規定續簽條款；
- *最低採購承諾*－最低採購承諾通常載於單獨的採購訂單內；
- *主要技術指標*－我們提供的產品將須達到客戶設定的技術指標，有關標準通常載於雙方簽訂的單獨技術協議中；
- *產品質量標準*－我們提供的產品將須達到客戶設定的質量標準，且我們需提供質量保證，有關詳情通常載於雙方簽訂的單獨質量及服務保證協議中；及
- *質量保證金*－客戶可以要求我們按滾動基準以未付款金額的一定比例支付質量保證金，若客戶在質量保證期滿後未提出質量缺陷索賠，則我們將其入賬列為應收客戶賬款。

業 務

我們智能車聯網終端產品的表現

我們智能車聯網終端產品表現優秀。與我們的競爭對手提供的同類產品相比，我們的智能車聯網終端產品收集各種汽車、駕駛行為及位置相關數據的能力強大。我們可以收集超過1.4千種與汽車有關的數據，具體範圍將取決於相關汽車的類型及型號。有關數據通常可分為汽車運動軌跡、地理位置、發動機性能、車橋、輪胎、尾氣排放及駕駛員行為等七大類。此外，於2021年12月31日，我們智能車聯網終端產品所收集的數據已超過2.9PB，平均每天新增數據約1.9TB。就數據採集頻率而言，最短的數據採集時間週期為10毫秒。基本數據每五秒上傳一次，快於行業平均表現30秒。我們收集的全部數據均將實時傳輸。我們收集的所有數據將通過同步傳輸發送到我們的服務器，平均用時少於一秒。此外，當商用車經過網絡信號較弱的區域，無法進行數據傳輸時，相關數據將存儲在我們的智能車聯網終端產品中，可在七天內依據網絡情況及時進行傳輸。

我們智能車聯網終端產品的表現亦使我們在行業監管機構進行的運行數據評估中位於前列。根據中國交通通信信息中心於2022年1月發佈的《2021年12月道路貨運車輛車載終端品質統計表》，在擁有超過100千輛入網車輛的生產商中，我們智能車聯網終端產品的經緯度合格率为99.98%，定位時間合格率99.65%，速度合格率99.92%，方向合格率100.00%，終端產品總體合格率99.60%，這使我們成為榜單中表現最好的廠家之一。於最後實際可行日期，我們所有智能車聯網終端產品及管理網站均獲得了中國相關監管機構的認證。

有關收集數據及保護隱私的中國法律規定詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於信息安全和個人信息保護的法規」一節。

我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務

通過處理及分析我們以智能車聯網產品收集到的感知數據，我們提供多種應用車聯網及相關技術的解決方案。我們開發的車聯網應用軟件使我們能夠設計各種應用，處理我們擁有的大量數據，構成了我們提供車聯網及相關技術應用解決方案服務的基礎。於業績記錄期，我們的典型車聯網及相關技術應用解決方案包括：(i)車輛融資租賃車聯網服務，(ii)北斗系統落地接入車聯網服務，(iii)大數據應用車聯網服務，(iv)渣土車監管車聯網服務，(v)環保監控車聯網服務，及(vi)運輸車隊管理車聯網服務。

業 務

於2021年12月31日，(i)我們車輛融資租賃車聯網服務的使用率已覆蓋約199.3千輛汽車，(ii)我們北斗系統落地接入車聯網服務的使用率已覆蓋約605.8千輛汽車，(iii)我們的大數據應用車聯網服務已覆蓋約266.0千輛汽車，(iv)我們的渣土車監管車聯網服務已覆蓋約15.9千輛汽車，及(v)環保監控車聯網服務覆蓋約28.0千輛汽車。以上應用場景所覆蓋的車輛數量均使我們成為中國同類車聯網應用中表現最好的廠家之一。

我們的車聯網及相關技術應用解決方案可分為(i)行業解決方案，及(ii)數據服務解決方案。

- 行業解決方案，包括(i)車輛融資租賃車聯網服務，(ii)北斗系統落地接入車聯網服務，(iii)渣土車監管車聯網服務，及(iv)運輸車隊管理車聯網服務，通過專用業務支持系統提供。為接收相關服務，用戶須向我們的系統預付保證金，隨後在我們的系統中申請激活服務。每輛商用車在我們的專用業務支持系統中均有一個指定賬戶，且相關用戶可通過瀏覽指定賬戶訪問與特定商用車有關的所有可用資料。
- 數據服務解決方案，包括(i)我們的大數據應用車聯網服務，及(ii)環保監控車聯網服務，以更為靈活的方式提供，可根據相關客戶的特定要求以指定方式執行。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們車聯網及相關技術應用解決方案業務的收入分別約為人民幣59.5百萬元、人民幣81.6百萬元及人民幣108.8百萬元，2019年至2021年的年複合增長率為35.3%，分別約佔我們同期車聯網及數據服務板塊總收入的24.6%、24.3%及32.2%。

我們的客戶及與客戶訂立之協議的主要條款

於業績記錄期，我們車聯網及相關技術應用解決方案業務的主要客戶包括：

- (i) 商用車製造商，即陝重汽，及(ii)零配件供應商，包括西安康明斯發動機有限公司、康明斯(中國)投資有限公司及陝西漢德車橋有限公司。有關相關零配件供應商的詳情，請參閱本節「一車聯網及數據服務板塊—我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務—我們車聯網及相關技術應用解決方案的說明—大數據應用車聯網服務」一段。

截至2019年及2020年12月31日止年度，由於陝重汽與我們的共同市場發展策略，我們僅向一家商用車製造商(即陝重汽，其為我們的關連人士)提供車聯網及相關技術應用解決方案服務。由於相關合作策略的變動，我們於2020年後不再向陝重汽提供該服務。

業 務

此外，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們僅向三家零配件供應商（即(i)西安康明斯發動機有限公司，其為獨立第三方；(ii)康明斯（中國）投資有限公司；及(iii)陝西漢德車橋有限公司，其為我們的關連人士）提供車聯網及相關技術應用解決方案服務。於業績記錄期，我們車聯網服務的零配件供應商的數量及相關技術應用解決方案服務並無重大波動。

- 商用車金融公司、整車銷售經銷商、車聯網技術及電子公司、供應鏈及物流公司、運輸車隊及駕駛員，以及商用車全產業鏈上的其他類型實體及個人。
- 政府或行業監管單位，包括廢物監管實體及環保實體。有關該等廢物監管實體及環保實體的進一步詳情，請參閱「一 車聯網及數據服務板塊 — 我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務 — 我們車聯網及相關技術應用解決方案的說明 — 渣土車監管車聯網服務」一段。

此外，我們還向若干零配件供應商（包括西安康明斯發動機有限公司及陝西漢德車橋有限公司）提供軟件開發服務。

就我們車聯網及相關技術應用解決方案業務的客戶而言，於業績記錄期一個或多個相關年度，概無單一客戶分別貢獻(a)我們車聯網及相關技術應用解決方案業務總收入的5.0%以上，及(b)本集團總收入的1.0%以上。因此，於業績記錄期，我們車聯網及相關技術應用解決方案業務的客戶分散，且概無單一客戶被視為我們車聯網及相關技術應用解決方案業務的主要客戶。

有關我們與我們的關連人士進行交易的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易 — 非豁免持續關連交易 — 產品及服務供應框架協議」一節。

於業績記錄期，我們與客戶訂立之協議的典型條款載列如下：

- *期限* — 協議通常為期一年。該等協議通常未規定續簽條款；
- *付款承諾* — 協議通常載有客戶應付的服務費總金額，且有關費用須於雙方協定的日期當日或之前全部結清；
- *主要功能指標* — 我們將在不同解決方案中實施客戶規定的主要功能；及
- *服務標準* — 協議將規定將提供之服務的規範，包括但不限於開始服務、調試智能車聯網終端產品、提供系統及功能培訓、質量保證及售後服務。

業 務

我們車聯網及相關技術應用解決方案的說明

於業績記錄期，應用我們車聯網及相關技術的典型解決方案包括：

車輛融資租賃車聯網服務

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國提供車輛融資租賃車聯網服務的服務供應商及主要市場參與者，還是中國第一家提供遠程汽車鎖定功能的公司。尤其是，我們的遠程汽車鎖定功能採用了自主開發的MD5核心算法，使汽車發動機能夠隨機生成數據，並使用我們智能車聯網終端產品的唯一編號進行加密計算，以便雙邊綁定及檢查。我們的MD5核心算法可禁止數據反匯編，並可確保汽車發動機與我們智能車聯網終端產品之間的安全交互。此外，我們的遠程汽車鎖定功能預置在發動機控制單元的底部，從而提高整體工作效率。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，車輛融資租賃車聯網服務覆蓋的商用車數量分別增加約51.3千輛、74.8千輛及63.4千輛。

我們的車輛融資租賃車聯網服務主要面向參與銷售陝重汽及陝汽商用車所造商用車的多家外部及內部融資租賃公司（包括我們的德銀融資租賃）及整車銷售經銷商。通過使用我們的車輛融資租賃車聯網服務：

- 該服務的用戶可遠程監控相關汽車的實時運行統計數字，進而幫助用戶減少並控制相關汽車實際運行所產生的風險；
- 我們的車輛融資租賃車聯網服務提供違約風險評級及分析功能，藉此我們的系統可基於對某一特定汽車運行統計數字（尤其是行駛里程及發動機的工作時長）的分析，提示用戶相關汽車的運營商能否履行其於融資租賃下的還款義務；及
- 用戶在查看我們提供的違約評級和分析後，可以執行遠程汽車鎖定，從而阻止汽車用戶使用該特定汽車。由於我們安裝在汽車上的智能車聯網終端產品具有防破壞功能，因此汽車用戶僅能在用戶遠程解鎖汽車之後繼續使用該輛汽車。

業 務

此外，我們的車輛融資租賃車聯網服務的內部應用說明了我們的融資租賃業務與我們的車聯網及數據服務板塊之間的協同作用。德銀融資租賃開展的融資租賃業務所涉及的相關商用車均已安裝我們的智能車聯網終端產品，我們的車輛融資租賃車聯網服務全面覆蓋了相關商用車。於業績記錄期，我們的融資租賃業務借助車聯網技術實現良好風險控制的同時，亦為車輛融資租賃車聯網服務累計帶來了逾60.4千輛的車業產量。利用我們的車輛融資租賃車聯網服務，德銀融資租賃可全天候便捷地監控相關汽車的實際狀況，倘融資租賃存在違約風險，其可及時評估並處理。通過利用車輛融資租賃車聯網服務，德銀融資租賃的風險控制系統大為改善，且其融資租賃違約率保持在較低水平。有關我們融資租賃業務的詳情，請參閱本節「一 供應鏈金融服務板塊 — 融資租賃業務」一段。



車輛融資租賃車聯網服務圖示

北斗系統落地接入車聯網服務

根據《道路運輸車輛動態監督管理辦法》，陝重汽及陝汽商用車新製造的所有商用車已預裝GPS／北斗系統兼容監管終端或類似的設備，所有收集到的數據按法律規定均被傳輸到交通運輸部的貨運平台以供備案。除此之外，各省級交通運輸監管機關可能會要求將上述與在相關省份駕駛汽車（通常包括需要具備道路運輸許可證的汽車）有關的收集到的數據傳輸至經認證的省級監管服務平台以供備案。該等平台將按法律規定對收集到的數據進行檢測並頒發北斗系統檢測證書，車主可憑該證書申請辦理道路經營許可證及進行年審。我們的北斗系統落地接入車聯網服務有助於將從陝重汽及陝汽商用車製造的商用車收集到的所需數據傳輸至各個經認證的省級監管服務平台，以及促成頒發北斗系統檢測證書。我們於2014年已取得陝西省道路運輸車輛動態監控運營商資質。

業 務



序号	服务编号	服务商名称	终端ID (7位)	终端ID (10位)
<input type="checkbox"/>	1	Q20190225	斗有限公司	8BF
<input type="checkbox"/>	2	Q20190316	斗有限公司总公司	8CC
<input type="checkbox"/>	3	Q20190216	有限公司	83N
<input type="checkbox"/>	4	Q20190216	科技有限公司	6C
<input type="checkbox"/>	5	Q201903	有限公司	6C

北斗系統落地接入車聯網服務圖示

大數據應用車聯網服務

我們主要向需要中型及重型商用車車聯網大數據支持的企業提供大數據應用車聯網服務，有關企業包括：

- 商用車製造商及核心零配件供應商，我們為之提供用於數據收集、數據分析及數據應用的定制化系統，以實現數據跟蹤及分析，涵蓋相關汽車及核心零配件的產品設計、產品製造、產品銷售、產品運營及售後服務的全週期，從而有效提高該等產品的質量及競爭力；
- 供應鏈及物流公司，我們為之提供汽車貨運調度、汽車表現分析、效率及消耗分析、運單核對與結算，幫助供應鏈及物流公司降低成本，提升效率；及
- 第三方服務提供商，如ETC服務提供商及天然氣卡服務提供商，我們為之提供與泊車、運行路線、區域流量有關的數據服務，以便該等提供商能提供滿足客戶需求的服務。

於業績記錄期，我們的大數據應用車聯網服務客戶主要包括商用車發動機製造商及車橋製造商，包括(i)西安康明斯發動機有限公司及康明斯(中國)投資有限公司，其為領先重型柴油機製造商，利用領先引擎製造商Cummins Engine Company的相關技術，及(ii)陝西漢德車橋有限公司，其為一家大型汽車車橋企業，專門從事卡車、客車及工程用車的車橋研發及製造，現年產能約為1.0百萬個車橋。我們為該等客戶提供與數據分析平台軟件的開發及日常運營相關的服務，如為西安康明斯發動機有限公司

業 務

而開發的陝康雲數據分析平台。通過使用該平台軟件，商用車發動機製造商及車橋製造商可以監測其產品的實時運行情況，了解其客戶的駕駛行為，以及及時處理故障事故。憑藉通過該平台收集到的運營統計數據，製造商能深入分析並優化其設計、製造過程及服務產品。我們完全獨立自主開發及運營該數據分析平台軟件。

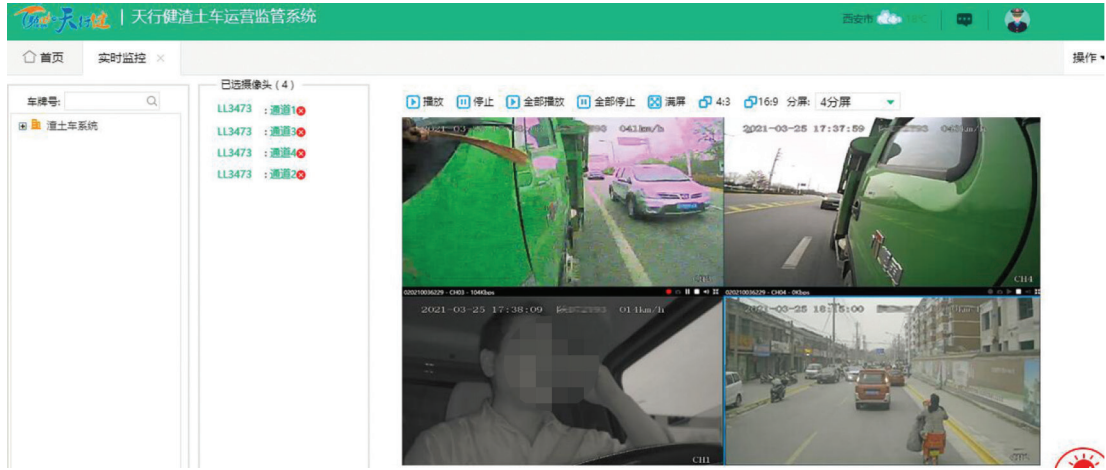


大數據應用車聯網服務圖示

渣土車監管車聯網服務

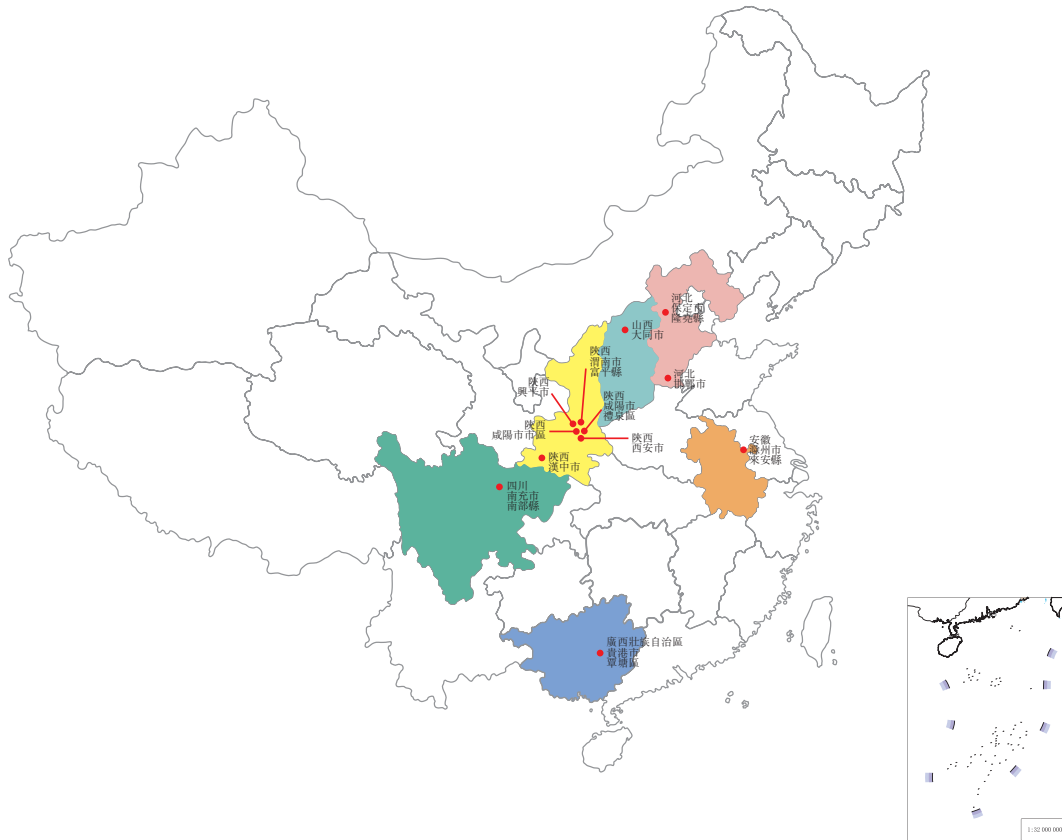
我們協助若干市政部門及渣土車公司開發智能管理平台以監管相關渣土車於該等城市的運營情況。訪問我們的智能管理平台後，我們渣土車監管車聯網服務的用戶可以監管渣土車的實時運行情況，以及檢查該等渣土車是否根據適用的法規運行，特別是有關速度限制、渣土掉落及沿指定路線運行的情況。一旦發現渣土車的運行違反了適用法律，平台將立即通知相關市政部門。因此，我們的渣土車監管車聯網服務極大地提高渣土車監管效率，並使相關市政部門能夠及時採取行動應對違反適用的法規的行為。例如，我們為陝西省咸陽市開發了渣土車4G視頻監控管理平台（陝西省採用的首個渣土車4G視頻監控系統）。通過使用該平台，咸陽市有關部門能對市區範圍內正在運行中的渣土車進行實時監控。此外，其亦通過盲點監控有效提升了駕駛安全。該平台幫助咸陽市入選「數字化城管」的優秀案例。

業 務



渣土車監管車聯網服務圖示

於2021年12月31日，我們的渣土車監管車聯網服務覆蓋中國12個地區，監管的渣土車約為15.9千輛。以下地圖說明於2021年12月31日我們渣土車監管車聯網服務的地理覆蓋範圍：



業 務

環保監控車聯網服務

為促進實施《重型柴油汽車污染物排放限值及測量方法（中國第六階段）》（GB17691-2018）的相關規定，我們提供環保監控車聯網服務，包括四大類別，詳情如下：

- 將載重量3.5噸或以上的運行商用車預裝的環保監控終端或類似設備收集到的所有尾氣排放數據，實時傳輸至卡車運行所在省的若干指定省級環保平台；
- 為市政部門開發及運營環保監控平台，並為市政部門接收及存儲預裝環保監控終端或類似設備收集到的數據；
- 為若干商用車改裝廠（例如加裝運輸箱或冷藏箱的工廠）開發企業級環保平台，以便將相關環保資料提交至監管機關以供實時監管；及
- 為按照之前的機動車排放標準製造的商用車安裝環保監控終端或類似設備。

於2021年12月31日，我們的環保監控車聯網服務覆蓋中國30個省和4個直轄市。



環保監控車聯網服務圖示

業 務

運輸車隊管理車聯網服務

我們還向供應鏈及物流公司及運輸車隊擁有人或負責人提供運輸車隊管理車聯網服務。我們運輸車隊管理車聯網服務的用戶可以監控實時運行情況，具體包括運輸車隊所有汽車的位置、路線、里程數及耗油情況，以便車隊調度、汽車機械故障排除及汽車維修。我們亦可生成詳盡報告，列出油耗比較、路線比較、速度比較、檔位比較及載重量比較，並為運輸車隊提供最經濟運行範圍的統計分析。我們的運輸車隊管理車聯網服務覆蓋不同品牌及型號的商用車。



運輸車隊管理車聯網服務圖示

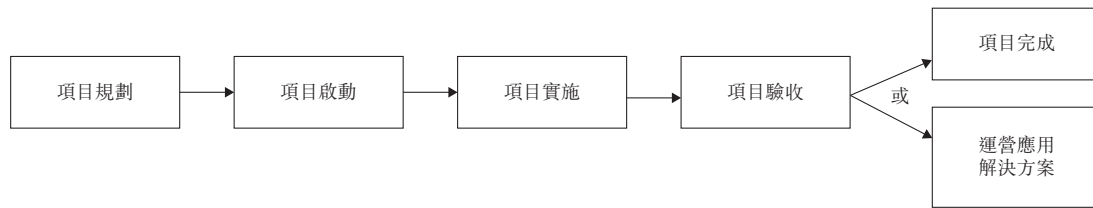
質控及ISO標準

董事認為，我們的業務、財務狀況及經營業績取決於我們求卓越品質的能力。因此，我們已於2018年同時採用ISO 9001:2015質量管理體系及ISO 14001:2015環境管理體系。此兩個體系得到了國際上各個行業機構的認可和應用，可以證明持續提供滿足客戶及監管要求的產品及服務的能力。通過採用廣泛認可的ISO 9001:2015質量管理體系及ISO 14001:2015環境管理體系，我們已形成完善的管理結構、工作職責分配、管理程序、運營監督及質量政策，從而能夠圍繞客戶需求及服務結果制定高質量的車聯網及數據服務程序。

業 務

我們車聯網及數據服務的流程

以下流程圖說明我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務流程的主要階段：



- **項目規劃**。在項目規劃階段，客戶提交業務需求及／或我們的項目策劃部和市場營銷部給予反饋。之後我們的產品經理將對市場需求進行分析。我們的市場營銷部將開展市場可行性研究，我們的研發團隊將開展技術可行性研究。我們的市場營銷部將安排客戶與我們簽署服務協議。
- **項目啟動**。在項目啟動階段，我們的項目策劃部或市場營銷部將申請內部項目啟動，之後我們的產品管理部將對項目啟動進行評審。評審通過之後，我們的產品管理部將下達啟動項目實施的指示，或將其意見告知項目啟動者，以便為再次評審作出必要改進。
- **項目實施**。在項目實施階段，我們的研發團隊將制定項目開發計劃。我們將負責相關系統的設計工作，然後進行開發。開發完成後，我們的測試工程師將進行系統測試，在測試通過之後，我們將上線有關應用並進行線上試運行。
- **項目驗收**。在項目驗收階段，我們的項目經理將安排項目驗收。項目經理隨後將編寫客戶反饋並起草項目驗收報告。倘若相關項目已順利通過項目驗收，項目經理會將所有項目資料歸檔，否則彼等將在實施必要的整改工作之後重新安排項目驗收。
- **項目完成或運營應用解決方案**。相關應用解決方案將在項目驗收完成後進入運營階段。我們將制定業務運營流程及收集反饋，以便及時更新和改進。

業 務

研發能力

根據弗若斯特沙利文報告，我們作為(i)中國首家MD5遠程汽車鎖定技術及車載終端產品三級分層嵌入式軟件的開發者，及(ii)中國卡車專用導航技術的首位導入者，持續展示了自己在中國車聯網技術研發方面的強大實力。具體而言，我們的遠程汽車鎖定功能內嵌的基礎MD5核心算法是行業領先的高級算法，可確保汽車發動機與我們的智能車聯網終端產品之間的安全交互，從而有效防止道路交通事故並保護遠程汽車鎖定不被篡改。於2021年12月31日，天行健擁有的知識產權包括13項專利及69項版權，天行健正在申請19項專利。我們開發的主要技術包括：

- 基於MD5核心算法的遠程鎖車技術，可有效提高遠程汽車鎖車和解鎖的安全性及穩定性；
- 車聯網大數據優質的壓縮存儲法及其系統，可有效減少存儲資源消耗；及
- 車聯網大數據分佈式執行框架，其解決了車聯網數據量增加與主流技術框架及內部業務處理能力之間的不兼容問題。

我們亦已積極參與攜手領先的外部研究機構及企業所開展的產學研合作，以增強研發能力。天行健已與西安交通大學管理學院合作建立陝西商用車車聯網工程技術研究中心，這是教育部重點實驗室的專業研究中心，是商用車車聯網業務模式創新、技術開發與管理系統優化的創新平台。此外，於最後實際可行日期，天行健與長安大學就若干車聯網研發項目進行合作，包括(i)關於「一帶一路」倡議下高效物流統計分析和服務的項目，及(ii)關於重型商用車運輸過程中對抗性因素對駕駛反應和駕駛安全的影響的項目，此兩個項目均為陝西省重點研發計劃。此外，天行健亦與第三方企業就根據車輛數據對駕駛員的行為及意圖進行分析開展合作，以優化及升級智能車聯網終端，此項目亦屬於陝西省重點研發計劃。

於2021年12月31日，天行健擁有一支由108名專業人員組成的專業研發團隊，約佔本集團研發人員總數的71.5%及天行健僱員總數的56.6%。在選拔過程中，我們綜合考慮候選人素質，包括一般背景、教育背景、工作經驗及專業知識。該研發團隊的全體成員均擁有車聯網、軟件或汽車相關背景。於2021年12月31日，全體成員中，擁有學士學位的人員佔團隊總人數的69.3%，擁有碩士或以上學位的人員佔團隊總人數的10.6%。此外，擁有五至十年工作經驗的人員佔團隊總人數的43.4%，擁有十年以上工作經驗的人員佔團隊總人數的34.9%。

業 務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，天行健產生的研發開支總額分別約為人民幣20.2百萬元、人民幣25.8百萬元及人民幣30.5百萬元，佔我們相關期間研發開支總額的大部分。

於未來三年，我們將對研發設施的完善及改進持續投入，以促進技術創新。進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

定價政策

我們將智能車聯網產品的生產製造外包給行業內若干享有聲譽的獨立第三方供應商。我們銷售給客戶的智能車聯網產品的價格經客戶與我們公平磋商後按年度基準釐定。相關價格受相關製造原材料的成本波動及市況影響。我們通常根據與相關客戶訂立的協議結算銷售價款。我們一般授出90天左右的信貸期，從客戶收到發票起計。我們一般負責將貨物交付予我們的客戶，並承擔貨物在交付前損壞及丟失的風險。總體而言，將貨物交付給客戶所需的交付週期為一天。此外，智能車聯網產品的供貨價通常是每年與供應商公平磋商並考慮現行市場價格協定，我們一般根據與相關供應商訂立的協議結算採購價。我們的供應商一般授出30天至90天左右的信貸期，從我們收到供應商開具的發票起計。供應商一般負責向我們交付貨物並承擔貨物在交付前損壞及丟失的風險。總體而言，貨物交付給我們所需的交付週期介乎七至十天。

在考慮了發展策略、市場營銷政策及市場競爭情況後，我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務的定價參考(i)現行市價，或(ii)相關成本及利潤率後釐定。對於作為行業解決方案提供的車聯網解決方案，我們要求客戶提前支付保證金，該保證金將從客戶開始接收我們的服務時扣除。對於作為數據服務解決方案提供的其他車聯網解決方案，我們將與客戶簽訂服務協議，其中規定公平磋商協定的付款安排。我們一般向客戶授出30天至90天左右的信貸期，從收到發票並確認已完成的工作起計。

業 務

銷售及客戶關係管理

我們致力於通過提供優質客戶服務及支持來培養長期的客戶關係，我們認為此對於提升客戶黏性至關重要。有鑒於此，我們定期向營銷顧問、客戶關係經理及其他員工提供有關實務技能及客戶關係理念的培訓。此外，我們已採納客戶投訴政策來處理所收到的投訴。客戶關係經理負責處理客戶的相關投訴。於業績記錄期，我們並未收到客戶的任何重大投訴。

我們亦積極制定不同類型的營銷計劃及開展直接營銷工作以接觸目標客戶。我們通過營銷顧問親自拜訪不同類型潛在客戶而開展銷售及營銷活動。我們亦通過電話、電子郵件通信及活動邀請積極聯絡該等目標客戶。此外，我們通過各種媒體渠道（包括公共信息平台及自媒體平台）及通過參加備受矚目的行業會議及信息交流會進行廣告宣傳。此外，我們參與商用車製造商的營銷活動，包括新車型發佈會及贊助活動。我們亦已就物流及供應鏈服務採取深入的客戶開拓措施。詳情請參閱本節「— 物流及供應鏈服務板塊 — 供應鏈業務 — 商用車製造供應鏈服務 — 我們的客戶及與客戶所簽協議的主要條款」一段。

客戶及銷售

有關客戶概況及我們各類業務的客戶協議的主要條款的詳細資料，請參閱本節「— 物流及供應鏈服務板塊」、「— 供應鏈金融服務板塊」及「— 車聯網及數據服務板塊」一段。

於業績記錄期，我們主要通過向終端客戶直接銷售的方式銷售產品或提供服務。於業績記錄期，我們所有產品銷售及提供服務乃於中國進行。

於業績記錄期，我們的主要客戶主要包括商用車製造商、零配件供應商、整車銷售經銷商、物流公司、商用車及後市場產品的終端用戶以及政府或行業的監管部門等商用車全產業鏈參與者。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自本集團五大客戶的收入合共分別約為人民幣1,088.5百萬元、人民幣1,250.5百萬元及人民幣974.8百萬元，佔同期我們總收入的37.7%、38.4%及31.2%。

業 務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自我們最大客戶的收入分別約為人民幣688.1百萬元、人民幣873.3百萬元及人民幣688.6百萬元，佔同期我們總收入的23.8%、26.8%及22.0%。於業績記錄期，向我們五大客戶提供的信貸期介乎零至三個月及彼等通常通過銀行轉賬及／或票據結算付款。於業績記錄期，我們已與五大客戶維持一年至16年的業務關係。下表載列於業績記錄期本集團五大客戶的若干資料：

截至2019年12月31日止年度

排名	客戶	收入 (人民幣千元)	佔總收入 百分比 (%)	業務概況
1	陝汽控股及其聯繫人	688,090	23.8	商用車製造商
2	常山眾卡運力供應鏈管理有限公司	283,490	9.8	物流運輸服務公司
3	河南駿通車輛有限公司	53,765	1.9	掛車製造商及整車銷售經銷商
4	河南陝汽重卡汽車銷售有限公司	35,348	1.2	整車銷售經銷商
5	客戶B	27,848	1.0	物流運輸服務公司
	總計：	<u>1,088,541</u>	<u>37.7</u>	

業 務

截至2020年12月31日止年度

排名	客戶	收入 (人民幣千元)	佔總收入 百分比 (%)	業務概況
1	陝汽控股及其聯繫人	873,260	26.8	商用車製造商
2	常山眾卡運力供應鏈管理有限公司	172,074	5.3	物流運輸服務公司
3	河南駿通車輛有限公司	93,914	2.9	掛車製造商及整車銷售經銷商
4	新疆天通現代物流有限責任公司	61,021	1.9	整車銷售經銷商
5	蘇州鵬順汽車銷售服務有限公司	50,206	1.5	整車銷售業務服務提供商
	總計：	1,250,475	38.4	

業 務

截至2021年12月31日止年度

排名	客戶	收入 (人民幣千元)	佔總收入 百分比 (%)	業務概況
1	陝汽控股及其聯繫人	688,557	22.0	商用車製造商
2	客戶A	123,303	3.9	物流運輸服務公司
3	阿圖什建寶選礦有限公司	75,107	2.4	物流運輸服務公司
4	伊犁利融供應鏈管理有限公司	48,711	1.6	物流運輸服務公司
5	寧夏寶豐能源集團股份有限公司及其子公司	39,152	1.3	煤礦開採及洗選業務經營者
	總計：	<u>974,830</u>	<u>31.2</u>	

於業績記錄期，我們最大客戶乃我們的關連人士，即陝汽控股及其若干聯繫人。除上述關連人士外，我們的董事、其聯繫人或我們任何現任股東（據董事所知其擁有5.0%以上的本公司股本）概無於我們任何五大客戶中擁有須根據《上市規則》披露的任何權益。有關我們與上述關連人士之間的交易的額外資料，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－運營獨立性－行業慣例以及互利互補的關係」一節。

業 務

供應商及採購

有關供應商概況及我們各項業務的供應商協議的主要條款的詳細資料，請參閱本節「— 物流及供應鏈服務板塊」、「— 供應鏈金融服務板塊」及「— 車聯網及數據服務板塊」段落。於業績記錄期，我們所有採購均於中國進行。

於業績記錄期，我們的供應商主要包括商用車製造商、物流及供應鏈服務的承運商及運輸車隊、後市場產品供應商及智能車聯網產品製造商。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自本集團五大供應商的交易金額合共約為人民幣958.9百萬元、人民幣1,065.0百萬元及人民幣873.4百萬元，分別佔同期採購總額的40.7%、40.7%及37.1%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來自本集團最大供應商的交易金額約為人民幣583.5百萬元、人民幣580.1百萬元及人民幣479.2百萬元，分別佔同期採購總額的24.8%、22.2%及20.4%。於業績記錄期，我們五大供應商提供的信貸期介乎零至三個月之間及向彼等作出的付款通常通過銀行轉賬及／或票據結付作出。於業績記錄期，我們與我們五大供應商維持一年至八年的業務關係。下表載列於業績記錄期本集團五大供應商的若干資料：

截至2019年12月31日止年度

排名	供應商	交易金額 (人民幣千元)	佔採購 總額 百分比 (%)	業務概況
1	陝汽控股及其聯繫人	583,500	24.8	商用車製造商
2	供應商A	129,805	5.5	智能車聯網產品製造商
3	供應商B ^{附註(1)}	121,030	5.1	商用車製造供應鏈服務提供商
4	供應商C	80,140	3.4	整車發運物流服務提供商
5	供應商D	44,418	1.9	整車發運物流服務提供商
	總計：	958,893	40.7	

業 務

附註：

- (1) 供應商B是向本集團提供商用車製造供應鏈服務，尤其是入廠物流服務的個人。自通匯註冊成立至2020年9月，供應商B擔任通匯車隊管理者，負責運輸車隊及相關司機的管理。自2020年10月起供應商B不再為通匯的僱員。

供應商B自2013年1月開始向本集團提供商用車製造供應鏈服務。該安排乃出於以下考慮：(i)為了減少我們產生的人員成本並提高商用車製造供應鏈業務項下的運輸管理效率，我們開拓了運營模式，以通過內部將部分入廠物流承包予供應商B，其將負責並主動向我們提供有關服務，自負盈虧，而非賺取固定薪酬；及(ii)供應商B於車隊管理擁有豐富經驗且表現令人滿意，特別是在維持運輸車隊狀況、避免安全事故及促進商用車製造運營順暢方面。供應商B提供的服務滿足我們對入廠物流服務的需求，並協助相關商用車製造商開展生產工作。有關詳情，請參閱本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊－供應鏈業務－商用車製造供應鏈服務」一節。誠如弗若斯特沙利文所告知，(i)委聘個人作為商用車製造供應鏈服務提供商於商用車服務行業屬合理，及(ii)中國物流業超過90.0%的承運商為個體戶。儘管部分個別車隊擁有人註冊一家公司經營其業務，但該業務仍採用個體經營模式。我們委聘供應商B作為商用車製造供應鏈服務提供商主要是由於(i)供應商B在商用車製造供應鏈服務方面擁有服務能力及業務資源，該等業務資源由供應商B通過激烈的市場競爭開發及(ii)我們與供應商B於其過往受僱於我們期間建立合作關係。

我們與供應商B按正常商業條款訂立了內部分包協議，並按不遜於服務提供商（彼等為獨立第三方）提供的條款或甚至更優條款訂立，以使我們對物流服務的要求被視為供應商B的優先事項，以確保商用車製造供應鏈業務的穩定運營，其符合本公司及其股東的整體利益。儘管供應商B擔任通匯車隊管理者及商用車製造供應鏈提供商的雙重角色並無重大潛在或實際利益衝突，但我們制定了內部控制政策以防止該安排引致的任何衝突，有關政策包括以下措施：(i)我們實施嚴格的控制及管理系統，以確保有關內部分包協議的條款屬公平合理且按公平基準訂立，其條款並不遜於獨立第三方提供的條款；(ii)與僱員的有關分包協議定價政策和獨立第三方的定價政策之差異屬正當且公平公正；及(iii)與我們和獨立第三方訂立的協議類似，任何內部分包協議於簽立前須由本集團有關部門審批。誠如中國法律顧問所告知，董事認為，概無由與供應商B訂立的有關安排引致實際意義上的任何潛在法律風險、付款、勞務及稅務事宜。

由於業務快速擴張的需要，供應商B根據中國法律成立供應商E，並擔任其法定代表，而供應商E自2020年10月起開始提供商用車製造供應鏈服務。因此，自2020年10月起，供應商B終止其以個人身份向本集團提供服務，且所有相關服務已由供應商E提供。

除上文所披露者外，供應商B過往或現時與本集團、我們的股東、董事或高級管理層或彼等各自的聯繫人並無任何關係（包括但不限於家庭、業務、僱用、信託、融資或其他）。此外，截至最後實際可行日期，供應商B並無持有本公司及／或其附屬公司的任何股份。

業 務

截至2020年12月31日止年度

排名	供應商	交易金額 (人民幣千元)	佔採購 總額 百分比 (%)	業務概況
1	陝汽控股及其聯繫人	580,113	22.2	商用車製造商
2	供應商A	173,333	6.6	智能車聯網產品製造商
3	供應商B ^{附註(1)} 及 供應商E ^{附註(2)}	135,752	5.2	商用車製造供應鏈服務提供商
4	供應商C	118,216	4.5	整車發運物流服務提供商
5	供應商F	57,578	2.2	整車發運物流服務提供商
	總計：	<u>1,064,992</u>	<u>40.7</u>	

截至2021年12月31日止年度

排名	供應商	交易金額 (人民幣千元)	佔採購 總額 百分比 (%)	業務概況
1	陝汽控股及其聯繫人	479,187	20.4	商用車製造商
2	供應商A	137,249	5.8	智能車聯網產品製造商
3	供應商E ^{附註(2)}	115,002	4.9	商用車製造供應鏈服務提供商
4	供應商C	86,945	3.7	整車發運物流服務提供商
5	供應商G	55,057	2.3	整車發運物流服務提供商
	總計：	<u>873,440</u>	<u>37.1</u>	

業 務

附註：

- (2) 有關進一步詳情，請參閱截至2019年12月31日止年度本集團五大供應商資料附註(1)。截至2020年12月31日止年度，本集團分別與(i)供應商B的交易金額約為人民幣77.9百萬元，約佔我們採購總額的3.0%，及(ii)供應商E的交易金額約為人民幣57.8百萬元，約佔我們採購總額的2.2%。

此外，供應商E註冊資本為人民幣20.0百萬元，擁有一支由約90輛商用車、約150名司機組成的運輸車隊，提供商用車製造供應鏈服務。此外，供應商E聘請了外部第三方物流服務供應商，使供應商E能夠部署額外約300輛商用車的運力。於業績記錄期，(i)自供應商B及供應商E(如適用)的採購總額分別約為人民幣314.3百萬元、人民幣329.1百萬元及人民幣304.4百萬元，及(ii)據我們所知，來源於本集團的收入分別約佔供應商B及供應商E(如適用)於相應年度收入的38.5%、41.3%及37.8%。目前，供應商E積極向本集團以外的更多客戶提供商用車製造供應鏈服務。

於業績記錄期，我們最大供應商為我們的關連人士，即陝汽控股及其若干聯繫人。除上述關連人士外，我們的董事、其聯繫人或我們任何現任股東(據董事所知其擁有5.0%以上本公司股本)概無於我們任何五大供應商擁有任何須根據《上市規則》披露的權益。有關我們與上述關連人士之間交易的額外資料，請參閱本文件「與控股股東的關係－獨立於我們的控股股東－運營獨立性－行業慣例以及互利互補的關係」一節。於業績記錄期，我們並無面臨對我們的業務造成重大影響的供應商供應短缺或延遲的情況。

客戶－供應商重疊

於業績記錄期，據董事所知及所信，四個實體為我們的重要客戶及我們的供應商，反之亦然(「作為客戶的供應商」)。作為客戶的供應商為商用車製造商，包括陝重汽及陝汽商用車、智能車聯網終端產品製造商、物流及供應鏈服務提供商及整車銷售經銷商。

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國商用車服務行業的服務提供商及主要市場參與者。因此，我們同時向中國商用車全產業鏈的主要參與者(包括我們的關連人士陝汽控股及其若干聯繫人)提供廣泛業務，並自其獲得各類服務與產品。若干該等交易將於[編纂]後構成持續關連交易。有關關連交易的詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易」一節。

業 務

於業績記錄期，與我們進行交易的作為客戶的供應商數目分別為二、三、一及一名。下表載列於業績記錄期我們作為客戶的供應商應佔的銷售總額及採購總額：

截至2019年12月31日止年度

	向作為客戶的供應商作出的銷售			向作為客戶的 供應商作出的採購	
	收入	佔我們 總收入 的百分比	相關交易 產生的 毛利 ^{附註(1)}	交易金額	佔我們 採購總額 的百分比
陝汽集團及其聯繫人 ^{附註(2)}	42,459	1.5	5,408	572,910	24.3
作為客戶的供應商A ^{附註(3)}	3,128	0.1	829	132,958	5.7
作為客戶的供應商B ^{附註(4)}	13,346	0.5	519	6,765	0.3
總計	58,933	2.1	6,756	712,633	30.3

附註：

- (1) 當成本不能分配到此等作為客戶的供應商的情況時，毛利乃基於與作為客戶的供應商進行交易的相關附屬公司的毛利率計算。
- (2) 於業績記錄期，(i)我們向陝汽控股及／或其聯繫人提供(a)商用車相關貨品；(b)供應鏈服務（包括運輸、分銷、物流及倉儲服務），及(c)數據相關服務，及(ii)我們自陝汽控股及／或其聯繫人採購商用車、商用車零配件及其他。有關更多詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易」一節。
- (3) 作為客戶的供應商A為一家智能車聯網產品的第三方製造商，位於浙江省杭州市。

於業績記錄期，(i)我們受作為客戶的供應商A委託代其提供若干維護服務，包括與作為客戶的供應商A提供的相關智能車聯網產品有關的維修及更換。該等服務屬(a)輔助性質，及(b)僅向客戶的供應商A提供，而非任何重疊客戶／供應商，乃由於作為客戶的供應商A與本集團之間的長期良好業務關係，及(ii)我們自作為客戶的供應商A採購智能車聯網產品。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－車聯網及數據服務板塊－我們的智能車聯網產品銷售業務－我們的供應商及與供應商訂立之協議的主要條款」一節。

- (4) 作為客戶的供應商B為一家供應鏈管理服務公司，位於陝西省西安市。

於業績記錄期，(i)我們向作為客戶的供應商B提供商用車，及(ii)我們自作為客戶的供應商B採購供應鏈服務。

業 務

截至2020年12月31日止年度

	向作為客戶的供應商作出的銷售			向作為客戶的 供應商作出的採購	
	收入	佔我們 總收入的 百分比	相關交易 產生的 毛利 ^{附註(1)}	交易金額	佔我們 採購總額 的百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)
陝汽控股及其聯繫人	194,456	6.0	39,494	579,487	22.2

截至2021年12月31日止年度

	向作為客戶的供應商作出的銷售			向作為客戶的 供應商作出的採購	
	收入	佔我們 總收入的 百分比	相關交易 產生的 毛利 ^{附註(1)}	交易金額	佔我們 採購總額 的百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(人民幣千元)	(%)
陝汽控股及其聯繫人	478,354	15.3	90,305	462,342	19.7
作為客戶的供應商C ^{附註(5)}	23,696	0.8	276	28,114	1.2
作為客戶的供應商D ^{附註(6)}	37,987	1.2	5,929	17,877	0.8
總額	540,037	17.3	96,510	508,333	21.7

附註：

- (5) 作為客戶的供應商C為一家供應鏈管理服務公司，位於新疆喀什市。

於業績記錄期，(i)我們向作為客戶的供應商C提供商用車，及(ii)我們自作為客戶的供應商C採購供應鏈服務。

- (6) 作為客戶的供應商D為一家位於河南省三門峽市的掛車獨立製造商及整車銷售經銷商。

於業績記錄期，(i)我們向作為客戶的供應商D提供商用車、後市場產品及融資租賃服務；及(ii)我們自作為客戶的供應商D採購後市場業務支持服務。

我們向作為客戶的供應商作出銷售及採購的條款的磋商乃按個別基準進行，有關銷售及採購並無相互關連，亦無互為條件。董事確認，於業績記錄期，我們從作為客戶的供應商及／或其關聯公司購買的產品與我們先前出售予作為客戶的供應商的產品不同。與我們的作為客戶的供應商進行交易的條款類似於與我們的其他客戶及供應商進行交易的條款。

業 務

存貨管理

我們積極監控以下各項的存貨：(i)商用車，(ii)智能車聯網終端產品，及(iii)零配件，包括輪胎及潤滑油（均由我們各業務板塊所銷售），以確保成本效益、質量控制並及時進行分銷。有關更多詳情，請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源－存貨」一節。

存貨管理人員按月定期進行存貨盤點，存貨管理人員亦須與財務部人員按季度共同進行存貨盤點。我們每隔六個月亦會安排更為詳細及深入的存貨盤點。此外，我們亦利用存貨管理系統及應用程序監控存貨的實際狀況、位置及圖像，並生成實時管理報告以供審閱。我們努力確保存貨保持在最優水平，即存貨水平下限能夠滿足客戶一個月至三個月的需求，而存貨水平上限不超過客戶六個月的需求。根據我們與供應商的商業安排，於我們下達訂單後，商用車製造商通常可於30個工作日內交付我們所需的新車，後市場產品供應商可於三至十個工作日內交付產品，智能車聯網產品製造商則可於五至十五個工作日內交付產品。

信息技術

我們已投入大量資源來開發及執行各種為我們業務功能定制的信息技術系統，包括用於內部辦公室使用及管理功能的辦公自動化系統、用於財務管理的標準化會計系統以及用以存貨管理的存貨管理系統。我們亦已配置多項信息技術系統，使我們能夠跟蹤及記錄關鍵運營數據及資產信息，有助我們整合各個業務板塊以進行有效的內部通訊及集中管理。

此外，我們會定期升級信息技術系統的硬件及軟件組件，以滿足我們的業務需求。我們預期，我們的信息技術系統能夠承擔更多的管理功能，包括高級客戶數據處理及在線員工培訓，在不久的將來，我們將繼續與專業的第三方信息技術服務提供商合作，以進一步升級及整合我們的信息技術系統，從而提高業務職能的效率，並實現實時信息交換。

有關我們業務板塊採用的若干信息技術的詳情及其他相關資料，請參閱本節「一物流及供應鏈服務板塊－供應鏈業務－商用車製造供應鏈服務－商用車製造供應鏈服務的信息技術系統」及「一車聯網及數據服務板塊－研發能力」段落。

業 務

數據隱私及保護


本集團已根據相關中國法律及法規制定一套有關數據安全及隱私保護的內部控制政策及措施。

我們主要在有必要提供車聯網數據服務時向終端用戶收集汽車數據，包括駕駛員的行為、地理位置及引擎性能。為便於我們提供天行健線上小程序下的官方服務，我們亦在獲得小程序用戶的相關同意後收集客戶數據，包括汽車數據、用戶名及聯繫方式。於最後實際可行日期，我們的天行健線上小程序擁有約50,000名註冊用戶。於註冊及激活其賬戶時，該等註冊用戶須與我們訂立用戶協議，允許我們可根據我們的私隱政策收集及使用其個人信息。根據我們的私隱政策，我們訂明收集客戶資料的原因及方法，以及收集及使用客戶資料的範圍，以確保遵守相關法律及法規。我們嚴格限制在未經各有關客戶事先同意的情況下任何第三方接觸及使用該等數據。

我們已制定多項一般數據管理原則，以規管我們數據使用的合規性、完整性、安全性、經濟性、準確性、一致性、可訪問性及可控性。我們使用四層級數據安全系統，根據數據敏感性及重要性對我們的數據進行分類，並對各層級採取特定的數據保護措施。我們亦已採納為各主要部門量身定制的內部控制措施，以保護與運營數據有關的數據安全及隱私，包括嚴格規定與相關外部服務提供商簽訂保密及數據安全協議，以確保我們的共享數據受到保護。

隨著我們的業務不斷擴展及客戶群不斷增長，概無法保證中國不斷變化的收集及使用個人資料的法規將不會對我們造成重大不利影響。相關風險請參閱「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們可能須遵守有關保密性、私隱及數據保護的複雜且不斷變化的法律及法規。實際或涉嫌未能確保及保護客戶數據及資料的保密性及遵守隱私及數據保護法律法規可能令我們遭受處罰，對我們的聲譽有負面影響，並導致客戶不敢委聘我們提供服務，從而造成重大法律、財務及經營後果」一節。我們將密切監察相關監管規定的規則制定過程，並適時調整數據操作，以遵守相關法律及法規（如必要）。

知識產權

我們以「德銀」、「德銀天下」、「Deewin」及「DEYIN」為商標開展業務。我們已在中國註冊「**德銀**」、「**德銀天下**」、「**DeeWin**」、「**DEYIN**」、「DEEWIN TIANXIA」及等相關徽標作為商標。截至最後實際可行日期，我們仍在中國申請註冊若干商標。有關知識產權的詳情，請參閱本文件「附錄六－法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－2.本集團的知識產權」一節。

業 務

尤其是，知識產權對於我們提供車聯網及數據服務十分重要。於2021年12月31日，天行健擁有13項專利及69項版權。此外，天行健正在申請19項專利。

於2022年6月23日，我們與陝汽集團訂立了商標許可框架協議，據此，陝汽集團同意以免特許權費的方式授予我們在規定範圍內使用特許商標的非獨家特許權，年期自[編纂]起至2024年12月31日止。詳情請參閱本文件「關連交易－全面豁免持續關連交易－商標許可框架協議」一節。

為了捍衛我們的知識產權及我們獲許可使用的知識產權，我們通過互聯網搜索（包括中國國家知識產權局的網站）來監控我們的品牌是否存在任何侵權。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未涉及與商標及專利侵權有關的任何重大糾紛或訴訟，據我們所深知，我們亦無侵犯任何其他人士擁有的商標和專利。

牌照、許可證及批文

下表載列有關我們主要牌照、許可證及批文的詳情。我們預期該等主要牌照、許可證及批文到期後重續時將不會遇到法律阻礙。

牌照／許可證／批准	持有人	授予日期	到期日期
道路運輸許可	陝西通匯汽車物流有限公司	2020年4月8日	2024年4月7日
	陝西通匯汽車物流有限公司岐山分公司	2019年4月17日	2023年4月16日
	北京德銀遠行供應鏈管理有限公司	2020年10月26日	2024年10月25日
	河南德銀供應鏈管理有限公司	2022年1月26日	2026年1月25日
	內蒙古遠行供應鏈管理有限公司包頭分公司	2018年12月10日	2023年1月4日
	山西德銀遠行供應鏈管理有限公司	2022年2月9日	2026年2月8日

業 務

牌照／許可證／批准	持有人	授予日期	到期日期
	上海遠行物流服務有限公司	2021年1月8日	2025年1月7日
	新疆遠行供應鏈管理有限公司	2019年12月27日	2023年12月20日
	陝西中富物聯科技服務有限公司	2019年11月8日	2023年11月7日
	陝西華臻物流有限公司	2022年3月23日	2026年3月22日
道路運輸許可 (含網絡貨運)	陝西遠行供應鏈管理有限公司	2022年2月10日	2023年12月31日
增值電信業務經營許可	陝西天行健車聯網信息技術有限公司	2020年12月17日	2025年12月17日
	陝西遠行供應鏈管理有限公司	2020年7月2日	2025年7月2日
	上海遠行物流服務有限公司	2020年7月31日	2025年7月31日
高新技術企業證書	陝西天行健車聯網信息技術有限公司	2020年12月1日	2023年11月30日
海關報關單位註冊登記	上海遠行供應鏈管理(集團)有限公司	2014年12月26日	—
已備案道路運輸車輛動態監控社會化衛星定位系統監控平台服務商	陝西天行健車聯網信息技術有限公司	2014年12月22日	—

業 務

牌照／許可證／批准	持有人	授予日期	到期日期
自理報檢企業備案	上海遠行供應鏈管理 (集團)有限公司	2014年12月9日	-
對外貿易經營資格備案	上海遠行供應鏈管理 (集團)有限公司	2014年12月4日	-
融資租賃試點企業	德銀融資租賃有限公司	2011年12月13日	-
勞務派遣許可	陝西通匯汽車物流 有限公司	2021年11月17日	2024年11月16日

根據《商務部國家稅務總局關於從事融資租賃業務有關問題的通知》(商建發[2004]560號)(「**融資租賃通知**」)，2001年9月1日至2003年12月31日期間設立的內資租賃企業的註冊資本不得少於人民幣170.0百萬元。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於供應鏈金融服務的法規」一節。誠如我們的中國法律顧問所告知，(i)上述融資租賃通知項下的最低註冊資本規定僅適用於2001年9月1日至2003年12月31日期間成立的租賃企業，及(ii)德銀融資租賃於2011年獲批准成立，無須遵守上述融資租賃通知項下的最低註冊資本規定。然而，即使上述融資租賃通知項下的最低註冊資本規定適用於德銀融資租賃，德銀融資租賃成立時已全面遵守該等規定。德銀融資租賃於2011年11月24日成立，初始註冊資本為人民幣180.0百萬元，於2020年12月31日擁有註冊資本人民幣1,550.0百萬元。

此外，根據上海市地方金融監督管理局頒佈的《關於印發〈上海商業保理公司監督管理暫行辦法〉的通知》(「**上海保理辦法**」)，申請在上海設立商業保理公司並試點開展商業保理業務的，註冊資本不得低於人民幣50.0百萬元(或等值外幣)，出資全部為貨幣資金。有關進一步詳情，請參閱本文件「監管概覽－關於地方金融監管的法規」一節。據我們的中國法律顧問告知，上海保理辦法適用於2021年1月後新設立的保理公司，對德銀保理而言僅供參考。德銀保理於2013年9月17日在上海成立，初始註冊資本為人民幣50.0百萬元，於2020年12月31日擁有註冊資本人民幣200.0百萬元。

業 務

此外，我們亦積極對融資租賃業務及保理業務進行嚴格的流動資金管理。有關詳情，請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃業務－流動資金管理」及「業務－供應鏈金融服務板塊－保理業務－流動資金管理」各節。

據中國法律顧問告知，董事確認，於業績記錄期直至最後實際可行日期，(i)我們已從相關政府機構取得對我們中國業務運營而言屬重要的所有必要牌照、許可證及批文，(ii)該等牌照、許可證及批文仍有效，(iii)並無重大情況將導致該等牌照、許可證及批文被撤銷、註銷或失效，(iv)我們已遵守融資租賃業務及保理業務的所有重大最低資本要求（倘適用），及(v)我們的業務經營過程中並無受到法律阻礙。

僱員

我們視僱員為我們賴以成功的關鍵。我們致力於在整個運營過程中招聘、培訓和留住技能熟練及經驗豐富的人才。我們計劃提供有競爭力的薪酬待遇，重視培訓及職業發展。

於2021年12月31日，我們的全職僱員總數為1,868名。下表載列於2021年12月31日我們按職能劃分的全職僱員總數：

職能	僱員數	佔總數的百分比(%)
銷售及營銷	161	8.6
會計及財務	90	4.8
行政及人力資源	71	3.8
綜合管理	43	2.3
業務運營	125	6.7
風險管理與控制	68	3.6
技術及開發	151	8.1
一線運營	1,159	62.1
總計	1,868	100.0

我們認為我們與僱員維持了良好的關係。我們的僱員由工會代表，此乃符合中國行業慣例。於業績記錄期，我們並無發生任何罷工、停工或重大勞務糾紛，於招聘及留住合資格人員時亦無任何重大困難。我們認為我們的勞動力穩定且僱員忠誠度較高。

我們提供有競爭力的薪資方案以吸引人才，亦會定期檢視僱員的薪資及福利，以確保我們所提供薪資水平高於市場水平。我們亦參與省市各級政府所組織各類員工福利計劃，並按照中國相關法律法規的規定作出供款。我們投入大量資源於招聘、提拔

業 務

與培訓員工。我們通過內部渠道（如內部推薦）及外部渠道（線上平台、獵頭及招聘外包）招聘僱員。我們十分重視內部晉升，以此作為向員工提供長期職業發展道路及績效激勵的方法。我們還通過制定針對中高級管理人員的人才培養計劃來建立人才發展體系，我們認為這為我們的業務發展提供了有力的支持。

工作安全事宜

我們已於業務經營中採用相關事故記錄及處理系統並每年向僱員提供工作安全培訓。倘發生事故，我們的僱員須向指定負責人報告以採取進一步行動。我們亦將妥為記錄該等事故。此外，我們已採取中國法律規定的職業安全措施。

我們已獲得開展業務所需的所有重要的工作安全批准許可證、批准及登記。我們的經營受到當地工作安全部門的監管及定期審查。

我們將不會面臨重大工作安全風險。據中國法律顧問告知，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)我們在所有重大方面均遵守有關工作安全的所有適用法律及法規，(ii)我們並無發生任何與工作有關的重大傷亡事故，(iii)我們並未受到任何對業務經營而言屬重大的有關個人或財產損失的索賠，亦無向僱員進行賠償，及(iv)並無受到有關違反工作安全法律法規的重大行政制裁或處罰。我們並未產生且預計不會產生與遵守工作安全法律法規相關的重大費用。

環境、社會及管治事項

ESG相關事項和管理

董事認識到本集團在環境、社會及管治（「ESG」）事項方面的責任的重要性，並認為除了對股東的利益和實現利潤最大化負責外，本公司還須對社會承擔責任，以實現本公司、經濟和社會之間建立有凝聚力和可持續的關係。此外，建立和實施良好的ESG原則和實踐將有助於增加本公司的投資價值，並為股東提供長期回報。如果本集團違反任何與ESG相關的法律法規，則可能對本集團的聲譽造成不利影響，從而對我們的信譽造成不利影響。其可能會影響我們的業務表現並降低本集團對新投資者的競爭力。我們的商業機會亦可能受到不利影響。

高級管理層全面負責識別和評估本集團的ESG相關事宜，並制定和審查本集團的ESG目標和措施。具體而言，我們承諾在[編纂]後完全遵守聯交所關於ESG的申報要求。我們將在[編纂]後制定ESG政策，當中載有（其中包括）(i) ESG事宜的適當風險治理、(ii) ESG戰略制定程序、(iii) ESG風險管理和監控以及(iv)關鍵績效指標（「**關鍵績效指標**」）的識別及相關計量。ESG政策將根據《上市規則》附錄27的標準編製。

業 務

具體而言，在為每個關鍵績效指標設定目標時，我們會計及業績記錄期各自的歷史水平，並考慮我們未來的業務擴張，以平衡業務增長和ESG需要，從而實現可持續發展。相關重大關鍵績效指標將定期進行審查，以確保彼等仍然符合本集團的需要。

高級管理層亦將從ESG政策的實施角度監督我們的業務活動。我們將定期評估我們在業務中面臨的當前和潛在ESG事宜。然後，我們將採取具體步驟來解決潛在事宜，並將我們業務運營中的任何固有風險降至最低。我們亦會聘請獨立第三方評估風險及檢討本集團現有目標及措施，以實施必要改善措施。

環境機遇與我們的環保實踐

保護環境現時為公司和政府的首要任務。在全球對氣候變化、技術進步和健康問題的認識不斷提高的推動下，彼等的共同利益正支撐全球企業在環保和清潔的基礎上開展業務的動力。我們致力於環境保護，並努力以環保的方式開展業務。我們實施內部環保政策，旨在監控我們的業務運營對環境產生的影響，以展示我們會在不對環境造成任何重大不利影響的情況下經營業務的承諾，並確保我們的業務符合中國法律規定的相關環境要求。

盡量減少電力和水資源的消耗是我們業務運營的關鍵考慮因素之一。我們倡導綠色辦公的理念，並不斷改進以減少能源和水的消耗。我們尤為鼓勵員工減少能源消耗，包括在辦公室使用節能電器，並遵守節電措施，例如在非工作時間關掉公共區域的燈。此外，我們高度重視水資源管理，通過使用節水電器最大限度地減少用水量，以提高用水效率及降低運營成本。如果相關實際消耗水平超過估計水平，我們將向高級管理層報告並採取行動，以減輕任何與環境相關的負面影響並採取預防措施。此外，我們還積極推動辦公用品的回收利用，通過電子郵件和視頻會議減少出行，並禁止在辦公大樓內吸煙。

上市後，董事會將根據《上市規則》附錄27及其他相關規則及法規的披露要求，於每個財政年度初期設定各項重大環境關鍵績效指標的目標。重大關鍵績效指標的相關ESG目標將每年進行審查，以確保其與我們的運營需求保持相關性和適當性。董事會將監督本集團在實現ESG目標和宗旨方面的表現，並調查任何偏離的原因。當發現與目標存在重大差異時，董事會將於適當時修訂我們的ESG策略。

業 務

我們的環保表現

為促進我們的可持續發展，我們在多個方面監控我們的環保表現，包括資源使用效率，例如水和能源消耗。於業績記錄期，我們大力倡導及實施節水節能政策。下表載列我們於業績記錄期的環保表現的定量分析：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
耗水量			
總耗水量 (千立方米)	19.8	18.4	13.9
用水強度 (立方米／百萬人民幣收入)	6.8	5.6	4.4
耗電量			
總耗電量 (百萬千瓦)	2.7	3.1	2.8
用電強度 (千瓦／百萬人民幣收入)	0.9	0.9	0.9
天然氣消耗量			
總天然氣消耗量 (千立方米)	1.5	1.2	1.6
天然氣消耗強度 (立方米／百萬人民幣收入)	0.5	0.4	0.5

我們的環保合規狀態

我們的業務受中國部分環保法律法規約束。該等環保法律主要涉及我們的操作程序是否符合環保標準。

我們已獲得開展業務所需的所有重要環保審批許可、批准和註冊。我們的運營受當地環保部門的法規和定期檢查的約束。

經計及我們的業務模式，我們認為(i)我們不會在開展業務過程中產生重大環境危害，亦不會對環境造成重大不利影響；及(ii)我們並無面臨與環境相關的重大風險。據我們的中國法律顧問所告知，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)我們在所有重大方面均遵守所有適用的環保法律及法規；(ii)我們並無發生任何重大環保事件；(iii)我們並無遭遇任何對我們的業務運營至關重要的環境損害及賠償的索賠；及(iv)我們並無因違反環保法律法規而被處以重大的行政制裁或處罰。我們並未產生且預計不會產生與遵守環保法律法規有關的巨額成本。

業 務

競爭

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國商用車服務行業的服務提供商及主要市場參與者，亦是業內稀缺的能夠圍繞商用車全產業鏈提供解決方案的增值服務提供商。我們認為，我們成功的關鍵包括：我們與商用車製造商穩固的關係、網絡覆蓋面、服務質量、所提供服務的多樣性、市場聲譽及財務實力。

中國商用車、物流及供應鏈服務行業整體高度分散，於2020年，約有1,000名參與者，其中大部分為中小型企業。供應鏈服務供應商在財務實力、與客戶的業務關係、物流網絡規模、營運效率及先進技術方面互相競爭。根據弗若斯特沙利文報告，按2021年收入計，我們在中國及中國西部地區的市場份額分別為1.1%及9.5%。此外，根據弗若斯特沙利文報告，按2021年的收入計，通匯在中國西部地區的商用車物流及供應鏈服務企業中排名第一，中國西部地區商用車物流及供應鏈服務市場的總市場規模約為人民幣15.3十億元，佔中國整體商用車物流及供應鏈服務行業的約11.9%。有關我們物流及供應鏈服務板塊的競爭格局的詳情，請參閱本文件「行業概覽－中國商用車物流與供應鏈服務行業概覽－商用車物流與供應鏈服務行業競爭格局」一節。

根據弗若斯特沙利文報告，商用車融資租賃行業的市場集中度較低，而按商用車起租台數計的五大商用車融資租賃公司於2021年所佔市場份額約為26.8%。商用車融資租賃公司通常就整車經銷網絡、資金及資本實力、租賃服務計劃的靈活性及服務質量相互競爭。根據弗若斯特沙利文報告，以2021年商用車起租台數計，德銀融資租賃於中國商用車製造商背景融資租賃企業中排名第四位。有關我們供應鏈金融服務板塊下融資租賃業務的競爭格局詳情，請參閱本文件「行業概覽－中國商用車融資租賃市場概覽－商用車融資租賃行業競爭格局」一節。

根據弗若斯特沙利文報告，中國的商業保理市場競爭激烈且分散，有大量的參與者但未出現具有明顯規模優勢的領先企業。根據弗若斯特沙利文報告，與其他第三方商業保理公司相比，德銀保理可憑藉其與商用車製造商的緊密聯繫獲得商用車保理市場的穩定客戶資源及業務資源，以維持其市場競爭力。有關我們供應鏈金融服務板塊下保理業務的競爭格局之詳情，請參閱「行業概覽－中國商用車商業保理市場概覽－商業保理市場規模」一節。

業 務

根據弗若斯特沙利文報告，中國的商用車製造商背景商用車車聯網服務行業高度集中於前五大服務提供商，且該五大提供商佔2021年市場份額的92.3%。根據弗若斯特沙利文報告，在所有主要市場參與者中，我們是商用車車聯網行業的先驅者。因此，根據弗若斯特沙利文報告，按車聯網平台聯網重型商用車數量計，天行健的業務於上述所有參與者中表現突出，於2021年佔有23.3%的市場份額，其於中國所有商用車製造商背景車聯網企業中排名第一。此外，根據該資料來源，於2021年以車聯網平台商用車數量計，我們在中國商用車車聯網企業中排行第三。有關我們車聯網及數據服務板塊競爭格局的詳情，請參閱本文件「行業概覽－中國商用車車聯網市場概覽－商用車車聯網行業競爭格局」一節。

物業

我們在中國佔用若干物業用於業務經營。截至最後實際可行日期，(i)我們擁有一幅位於陝西省富平縣佔地面積合共約28.6千平方米的地塊，及(ii)我們擁有總建築面積（「**建築面積**」）約3.3千平方米的四幢樓宇。此外，截至最後實際可行日期，(i)我們已租用五幅佔地面積合共約為70.5千平方米的地塊，及(ii)我們已租用約為128.7千平方米的總建築面積。我們使用所佔用物業用於《上市規則》第5.01(2)條規定的非物業活動，其主要包括我們的商店、倉庫及辦公室場所。

根據《上市規則》第5.01(A)條及香港法例第32L章《公司條例（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《公司條例》第342(1)(b)條有關《公司條例》附表三第34(2)段的規定，即規定須就本集團全部的土地或樓宇權益出具評估報告。此乃由於2021年12月31日，我們各項物業賬面值均少於綜合資產總值的15.0%。

由於我們的經營並未集中在一處或幾處物業，董事認為並無任何我們佔用的物業屬重大。該結論進一步受其意見所支持，即我們的物業概無獨特質量或設施會阻礙我們按合理的商業成本替換該等物業（倘我們須如此行事）。有關物業的風險詳情，請參閱本文件「風險因素－我們可能無法使用我們租賃的若干物業，原因是其具有可影響我們租賃權益的瑕疵」一節。

我們的自有物業

於最後實際可行日期，(i)我們擁有一幅位於陝西省富平縣佔地面積合共約28.6千平方米的地塊，及(ii)我們於西安及上海擁有總建築面積約為3.3千平方米的四幢樓宇。我們的自有物業主要用作日常業務運營。我們已就所有自有物業取得相關的土地使用權證及房屋所有權證。

業 務

我們的租賃物業

土地

於最後實際可行日期，我們已於陝西省西安市及岐山縣租用五幅佔地面積合共約為70.5千平方米的地塊，主要用作倉儲用途。

就我們所租用一幅佔地面積約為3.0千平方米位於西安的地塊而言，出租人未能提供相關土地使用權證。有關不合規事件主要是由於我們的工作人員不熟悉監管規定。中國法律顧問認為，無法確認相關租賃項下的權益是否將受到中國法律保護。倘相關租賃受到任何有意第三方質疑，則我們可能無法租用相關地塊。然而，我們有權根據相關租約及中國相關法律法規針對出租人提起申索。

於業績記錄期，我們並無因上述不合規事件牽涉任何糾紛或法律訴訟或遭受任何罰款。此外，倘有關所租用土地未能為我們所用，則我們認為，我們可搬遷至其他可資比較物業（如必要時），而不會對我們的運營及財務狀況產生任何重大不利影響。

樓宇

於最後實際可行日期，我們已於包括西安、上海、北京、鄭州、武漢、太原、烏魯木齊、陝西省岐山縣、內蒙古包頭市及內蒙古烏海市等地區租用35幢總建築面積約為153.7千平方米的樓宇，主要用作倉儲、商業用途及辦事處。有關租賃協議的期限為一至十年不等。

所租用樓宇的詳情載列如下：

- 我們所租用一幢樓宇（總建築面積約為380平方米，約佔我們所租用樓宇總建築面積的0.2%）已取得房屋所有權證及相應的土地使用權證（如需要），該等樓宇的用途與計劃用途一致。中國法律顧問認為，我們可依法使用該等樓宇。
- 就我們所租用餘下34幢樓宇（總建築面積約為153.4千平方米，約佔我們所租用樓宇總建築面積的99.8%）而言，該等樓宇面臨以下類型的缺陷：
 - (i) 我們所租用三幢樓宇（總建築面積約為1.7千平方米，約佔我們所租用樓宇總建築面積的1.1%）的出租人未能提供相關房屋所有權證。該等樓宇用作辦事處及倉儲用途；

業 務

- (ii) 我們所租用16幢樓宇（總建築面積約為102.3千平方米，約佔我們所租用樓宇總建築面積的66.5%）的相關租約未向有關主管政府部門登記。該等樓宇用作辦事處及倉儲用途；及
- (iii) 我們所租用15幢樓宇（總建築面積約為49.4千平方米，約佔我們所租用樓宇總建築面積的32.1%）的出租人未能提供相關房屋所有權證，且相關租約未向有關主管政府部門登記。該等樓宇用作辦事處及倉儲用途。

上述不合規事件主要是由於我們的工作人員不熟悉有關監管規定。

根據中國法律顧問的意見：(i)就出租人未能提供相關房屋所有權證而言，無法確認相關租賃項下的權益是否將受到中國法律保護。倘相關租賃受到任何有意第三方質疑，則我們可能無法租用相關樓宇。然而，我們有權根據相關租約及中國相關法律法規針對出租人提起申索，及(ii)就未向有關主管政府部門登記租約而言，有關登記並非租賃協議有效性的強制條件，並未登記將不會影響租賃協議的合法性或妨礙我們使用相關物業。主管政府部門可責令租賃協議的各方於一定時限內完成有關登記，倘相關各方未能如此行事，則將就各項未登記租賃對其處以介乎人民幣1.0千元至人民幣10.0千元之間的罰款。

於業績記錄期，我們並無因上述不合規事件牽涉任何糾紛或法律訴訟或遭受任何罰款。此外，倘有關所租用樓宇未能為我們所用，則我們認為，我們可搬遷至其他可資比較物業（如必要時），而不會對我們的運營及財務狀況產生任何重大不利影響。

於業績記錄期，我們已配合所有業主向有關主管政府部門登記相關租約，我們並無收到有關主管政府部門發出的任何通知，或遭受任何主管政府部門的處罰。董事確認，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景將不會受到主管政府部門就未登記有關租賃協議而施加的任何潛在罰款或處罰的重大影響。

董事亦確認，我們自有或租用的物業的安全條件屬有保證。倘相關物業並無產權缺陷，則我們將不必支付土地成本或租金的差額。我們將要求法律顧問審閱租賃協議，並就我們所租用物業的相關風險向我們提供意見，以確保倘我們所租用物業發生任何缺陷，我們將有充足權利向相關出租人提起申索。

業 務

保險

我們對我們的財產（包括倉庫和銷售單位的各項固定資產和存貨）的損失及損壞風險投保。我們亦按適用法律及法規的規定為(i)運輸車隊（包括運輸汽車的發動機）及我們在提供供應鏈服務期間交付的貨品，及(ii)我們供應鏈金融服務下的商用車投保。此外，我們為我們的日常業務營運投購僱主責任險及公眾責任險。我們通常不投購任何業務中斷或訴訟保險。我們認為我們的承保範圍足夠並符合中國的行業規範。於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無提出任何重大保險索賠。然而，倘發生針對我們的任何財產、存貨、交付的貨品，提供的服務或其他資產或負債的任何重大未投保損失，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。有關相關風險的詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－即使我們已投購保單，我們的承保範圍仍可能不足以保護我們免遭全部潛在損失」一節。

法律訴訟

我們並非董事認為可能會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的未決或有威脅的任何法律、仲裁或行政訴訟的一方，且我們並不知悉存在此類事件。我們可能會不時成為一般業務過程中的各種法律、仲裁或行政訴訟的一方。

監管合規

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並未涉及任何導致罰款、執法行動或其他處罰的重大不合規事件，而有關事件可能單獨或整體對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

中國法律顧問已確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵循所有適用的中國法律、法規及規則。

風險管理

我們的管理層已設計及實施風險管理政策，以應對我們已識別的與運營有關的各種潛在風險（包括財務風險及公司治理風險）。我們的風險管理政策規定了識別、分析、降低及監控相關風險的程序。我們致力建立可有效運作且適合我們的長期業務發展的風險管理系統。

財務風險管理

我們已採納財務風險管理政策（包括內部審核政策及財務分析政策），以密切監控業務的財務狀況，及時發現源自現金流、資本充足性及信貸違約的潛在風險。財務風險管理政策由財務部執行，其成員擁有會計和財務管理領域的專業知識，並已接受執行該等政策的培訓。

業 務

債務管理

就債務管理而言，我們已採取以下措施監察及管理債務水平：

- (1) 每年第四季度，我們會對本集團下一年度的業務量和融資能力進行合理的預測和分析，制定年度業務和資本預算以及規劃融資方式。我們亦嚴格控制風險資產的槓桿水平、全面分析信貸風險因素，確保我們的債務水平處於符合適用行業及監管規定的合理範圍內；
- (2) 於進行日常業務活動時，我們旨在通過編製每月資金計劃及實時監察債務到期情況，實現精細化債務管理及控制；
- (3) 我們透過從各種不同金融機構取得多個融資渠道擴大授予本集團的信貸額度規模，使本集團擁有充足資金發展業務及確保及時償還貸款。我們亦通過增加資產支持證券及資產支持票據的發行規模來調整我們的長期及短期債務結構，從而通過優化我們的資產組合結構來維持我們的流動性水平；
- (4) 董事會審閱及批准本集團的外部融資建議及文件、監督本集團的各項風險控制措施、監察債務風險水平及處理其任何重大變動。具體而言：
 - (i) 我們的高級管理團隊成員劉錄錄先生擁有豐富的財務管理經驗，負責監督本集團的資本風險及確保我們的營運資金充足。有關其相關經驗的進一步詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節；及
 - (ii) 我們已制定多項內部政策及控制措施，包括《金融機構融資管理辦法》、《資金拆借往來管理暫行辦法》、《統借統還暫行管理辦法》、《資金支付審批管理辦法》、《資金管理制度》及《融資業務管理制度》等，以管理本集團內的借款活動，據此，相關部門的職責以及批准、執行及支付流程可得到有效管理。

隨著業務擴張，我們將通過採納以下策略進一步管理本集團的債務水平及解決潛在的流動資金錯配問題：

- (1) 有針對性地開展符合本集團整體發展規劃、企業融資能力和市場狀況的業務；
- (2) 根據本集團的需要，在內部設立信貸風險防範小組，信貸風險防範小組由財務部、業務運營部、會計部及風險合規部的人員組成，以及通過與該等部門的協調，主要負責(i)即時監督本集團的財務負債情況，(ii)定期檢討本集

業 務

團各內部部門的投資、預算和融資計劃，以整體提高資金管理的準確性和合理性，(iii)限制提供外貸款及擔保，並防止任何資金被挪用，及(iv)通過嚴格的評估及執法措施加強應收賬款的回收；

- (3) 嚴格控制資產負債率水平和風險資本槓桿水平；
- (4) 編製月度滾動預算以密切監控我們的債務及全面分析信貸風險因素以控制整體債務；
- (5) 建立與業務規劃相匹配的融資能力，加強預算控制和監督，並針對特殊用途使用專項資金；
- (6) 將我們的現有債務水平與融資租賃業務及保理業務的已投資資金匹配，以確保我們金融服務板塊的業務規模保持相對穩定；
- (7) 嚴格執行內部控制程序，以確保新業務產生的風險可控，同時避免累積逾期應收賬款及存貨庫存，以促進我們的資金流動；
- (8) 自銀行及金融機構引入資金以革新我們的融資租賃業務；及
- (9) 進入國際資本市場並籌得股本資金，以確保我們的資本充足及支持本集團的未來可持續增長。

通過嚴格執行上述債務管理措施及策略，我們的董事認為，我們的債務規模將保持相對穩定甚者或會穩步下降。有關我們融資租賃及保理業務債務管理措施的詳情，亦請參閱本節「— 融資租賃業務 — 我們的債務管理」及「— 保理業務 — 我們的債務管理」各段。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的貸款人並無向我們提出違約申索，且我們並無違反任何相關借貸條文。

流動資金風險管理

就流動資金風險而言，我們採取了以下措施：

- (i) 就本公司而言，我們(i)通過已承諾信貸融資維持充足現金及資金來源，並通過維持已承諾信貸額度擁有資金靈活性；及(ii)根據預期現金流量監控本集團流動資金儲備（包括未提取銀行融資）以及現金及現金等價物的滾動預測。有關進一步詳情，請參閱本文件「財務資料 — 關於金融風險的定性及定量披露 — 流動資金風險」一節；及
- (ii) 有關融資租賃業務及保理業務的進一步詳情，請參閱本節「— 融資租賃及保理業務風險管理 — 流動資金風險管理」各段。

業 務

資產質量及撥備政策

就資產質量而言，我們已就不良資產採取以下符合行業慣例的措施：

1. 於各資產負債表日，我們按不同階段計量金融工具的預期信貸虧損：(i)倘金融工具的信貸風險自初始確認以來並無顯著增加，則該金融工具計入第一階段，我們按照未來12個月內的預期信貸虧損計量損失準備；(ii)倘金融工具的信貸風險自其初始確認以來大幅增加，該金融工具惟未被視作信貸減值，則金融工具轉至第二階段，該階段需計量全期預期信貸虧損；及(iii)倘金融工具為信貸減值，則金融工具隨後轉至第三階段，該階段需計量全期預期信貸虧損。
2. 根據信貸風險是否顯著增加以及是否已發生信貸減值，我們根據未來12個月內或整個存續期的預期信貸虧損計量不同金融資產的減值虧損準備。預期信貸虧損計量的主要參數包括違約概率、違約損失及違約風險。基於現有的以風險管理為目的的內部評級體系及新金融工具準則的要求，我們將考慮各種過往數據（如交易對手評級、抵押及擔保類型、償還方式等）以及前瞻性數據，建立違約概率、違約損失及違約風險估計模型。
3. 尤其是，當符合以下一項或多項標準時，我們釐定該金融工具的信貸風險大幅增加：(i)本金或利息逾期超過30天；(ii)發生重大不利事件（如訴訟）對債務人的還款能力產生負面影響；當金融資產減值時，我們將其視為違約。當符合以下一項或多項標準時，我們認為金融工具已出現信貸減值：(i)本金或利息逾期超過90天；(ii)發行人或債務人發生嚴重財務困難或已資不抵債；(iii)借款人有可能破產；(iv)因發行人發生重大財務困難，該金融資產無法在活躍市場繼續交易；(v)其他表明金融資產發生減值的客觀證據。

下表載列於業績記錄期不良資產（第3階段應收貸款）的金額及移轉：

	金額
	(人民幣千元)
於2019年1月1日的金額	203,839
年內增加	146,290
年內減少	(48,869)
於2019年12月31日的金額	301,260

業 務

	金額
	(人民幣千元)
於2020年1月1日的金額	301,260
年內增加	220,594
年內減少	(61,940)
於2020年12月31日的金額	459,914
於2021年1月1日的金額	459,914
年內增加	224,123
年內減少	(229,288)
於2021年12月31日的金額	454,749

下表載列於業績記錄期不良資產涉及的相應貸款數目、不良資產原值、不良資產的估計可收回金額及壞賬撥備：

	截至12月31日止年度及於該日期		
	2019年	2020年	2021年
不良資產涉及的相應貸款數目			
(第三階段應收貸款)	265	738 ⁽¹⁾	787 ⁽²⁾
不良資產原值			
(第三階段應收貸款)			
(人民幣千元)	301,260	459,914	454,749
不良資產的估計可收回金額			
(第三階段應收貸款)			
(人民幣千元) ⁽³⁾	141,542	223,412	154,214
壞賬準備(人民幣千元)	159,718	236,501	300,535

附註：

- (1) 2020年不良資產的客戶數大幅增加乃由於中國西北地區出現偶然的惡劣天氣導致2020年第四季度末國內天然氣價格大幅上升所致，從而令客戶的車輛運營成本增加，並進一步導致融資租賃服務短期內逾期客戶增加468名。除此處所披露者外，2020年度的相關客戶數處於平穩。
- (2) 截至2021年12月31日止年度，涉及我們不良資產的客戶數目增加，乃由於於2021年下半年石油價格上漲以及拉開限電的影響導致業務運營效率降低，致使我們融資租賃業務項下租賃汽車的若干承租人的財務及信用狀況惡化。除此處所披露者外，相關客戶數目於截至2021年12月31日止年度維持穩定。
- (3) 不良資產的可收回金額乃主要基於有關該等不良資產的相關抵押(包括擔保)估計。

業 務

於業績記錄期，我們在進行融資租賃業務時已延長若干貸款的還款期限。由於COVID-19爆發，於2020年2月12日至2020年3月31日期間，我們的融資租賃業務已向客戶提供臨時延期還款選項，包括但不限於向位於湖北省的客戶提供自到期日起計不超過三個月的延期還款選項。就位於湖北省以外地區的客戶而言，我們向彼等提供自到期日起計不超過兩個月的延期還款選項。於遞延期間，我們的客戶僅須支付利息而毋須支付本金。此外，我們享有延期還款權的客戶不會受到我們對逾期付款的風險監控。

下表載列我們所提供各遞延期涉及的融資租賃協議數目及租金金額：

遞延期	融資租賃 協議數目	佔融資租賃 協議總數的 概約百分比	所涉 租金金額	佔租賃 結餘總額的 概約百分比
			(人民幣千元)	
一個月	828	3.73%	21,328.0	5.02%
兩個月	144	0.65%	7,736.4	1.82%
三個月	13	0.05%	568.3	0.13%
總計	985	4.44%	29,632.7	6.98%

於延期還款選項屆滿時，大多數相關客戶（約佔該等客戶總數的99.0%）已根據融資租賃協議結清彼等未償還延期款項並恢復彼等正常還款計劃。因此，提供延期還款選項並未對本集團的營運造成重大不利影響。

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無延長貸款到期日或出售任何不良資產。

公司治理措施

我們將於[編纂]後完全遵守《上市規則》，包括但不限於《上市規則》附錄十四所載的公司治理守則。董事會下轄的審核委員會負責監督整體風險管理實踐，並與高級管理層密切合作，評估我們風險管理政策的實施和有效性。我們會根據業務的快速發展及時調整風險管理政策。有關審核委員會構成及其成員專業資格及行業經驗的詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層－董事會委員會－審核委員會」及「董事、監事及高級管理層」等節。

業 務

有關就我們的業務經營（尤其是就提供供應鏈金融服務板塊下的融資租賃服務及保理服務）制定風險管理系統的詳情，請參閱本節「－ 供應鏈金融服務板塊－ 融資租賃及保理業務風險管理」段落。

內部控制措施

在籌備[編纂]時，我們聘請了獨立第三方顧問（「**內部控制顧問**」）於2020年12月對財務報告內部控制的選定範圍進行審閱（「**內部控制審閱**」）。內部控制顧問進行的內部控制審閱範圍由我們、保薦人及內部控制顧問協定。內部控制顧問審閱的財務報告內部控制的選定範圍包括公司層面的內部控制及業務流程層面的內部控制，包括收入及應收賬款、採購及應付賬款、存貨管理、人力資源和薪酬管理、固定資產、現金和資金管理、財務報告和披露控制、信息技術一般控制及稅務。

內部控制顧問於2021年2月至3月進行了後續跟進審閱，以審閱我們為整改內部控制審閱發現事項而採取的管理措施的實施情況（「**後續跟進審閱**」）。內部控制顧問在後續跟進審閱中並無任何其他建議。

內部控制審閱及後續跟進審閱乃根據我們提供的資料進行，內部控制顧問未對內部控制提供任何形式的保證或意見。因此，我們已根據內部控制顧問的建議修改及採納新的內部控制政策及程序，我們將持續監控和改進我們的管理程序，確保內部控制的有效運作符合我們的業務發展和良好的公司管治常規。

為持續改進內部控制標準，我們擬採取或已經採取以下措施：

- (i) 我們將於[編纂]時聘請外部法律顧問，及時就我們的運營向董事會及其他相關人員提供有關適用法律、規則及法規的法律意見；
- (ii) 我們已根據《上市規則》第3A.19條於[編纂]時委任[編纂]為我們的合規顧問，以確保（其中包括）我們就遵循《上市規則》獲得適當的指導及建議；
- (iii) 我們已委任三名獨立非執行董事，為本集團提供獨立的意見、監控和建議；
- (iv) 我們已建立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，該等委員會主要由獨立非執行董事組成，負責持續獨立審查本集團的財務報告程序、內部控制及風險管理制度的成效，監察審核程序，以及履行董事會指派的其他職責；及

業 務

- (v) 董事已參加由香港法律顧問舉辦的培訓，以了解上市公司董事在若干適用法律和法規（包括《上市規則》）項下的持續義務、職責和責任。

董事認為，我們已採取所有合理措施，建立內部控制顧問建議的適當內部控制系統。因此，董事認為，我們經強化的內部控制措施屬充分及有效。獨家保薦人並無發現任何令獨家保薦人認為上述措施不足或無效的事項。

與控股股東的關係

概覽

截至最後實際可行日期，陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車分別持有本公司已發行股本總額的約92.09%、7.19%及0.72%。有關前述各股東的詳情載列如下：

- **陝汽控股、陝汽集團以及陝汽商用車**

陝汽控股為一家於2012年成立的國有企業且其前身始建於1968年。截至最後實際可行日期，陝汽控股由陝西省人民政府國有資產監督管理委員會持有51.00%的權益，而餘下49.00%的權益由陝西省人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有的一家附屬公司持有。陝汽控股為一家投資控股公司，業務範圍主要涵蓋商用車行業、實業投資及投資管理諮詢。陝汽控股旗下擁有逾100家附屬公司及關聯公司，包括其附屬公司陝汽集團及陝汽商用車以及關聯公司陝重汽。其為中國西北地區的一家大型商用車製造商。據董事所知，根據中國公認會計準則編製的陝汽控股截至2021年12月31日止年度的合併財務報表，陝汽控股的總收入、淨利潤、總資產及淨資產分別約人民幣19.3十億元、人民幣30.2百萬元、人民幣31.9十億元及人民幣8.0十億元。

陝汽集團為一家於1989年在中國成立的有限公司並於2021年3月30日改制為股份有限公司。截至最後實際可行日期，陝汽集團67.06%的股權由陝汽控股持有。因此，陝汽集團為陝汽控股的非全資附屬公司。陝汽集團主要從事商用車、專用車及商用車零配件研發、製造及銷售業務。

陝汽商用車為一家於2002年在中國成立的有限公司，其約68.51%的股權由陝汽集團持有。其主要從事商用車、專用車及零配件的研發、生產及銷售。

- **陝重汽**

陝重汽為一家於2002年在中國成立的有限公司，其約49.00%的權益由陝汽集團持有，其餘下51.00%的權益由濰柴動力股份有限公司持有，濰柴動力股份有限公司為一家於聯交所主板（股份代號：2338）及深圳證券交易所主板（證券代碼：SZ000338）上市的公司。陝重汽主要從事重型卡車製造，如重型自卸車、重型牽引車及重型載貨車。據董事所知，根據中國公認會計準則編製的陝重汽截至2021年12月31日止年度

與控股股東的關係

的合併財務報表，陝重汽的總收入、淨虧損、總資產及淨資產分別約人民幣54.1十億元、人民幣0.5十億元、人民幣46.5十億元及人民幣10.1十億元。

陝汽控股集團所製造商用車車型主要為牽引車、自卸車、載貨車、越野車及專用車等商用車。陝汽控股集團於商用車行業擁有逾50年經驗。陝汽控股集團的主要競爭優勢為其研發及創新能力。其已開發多代商用車平台，橫跨不同尺寸的全類別卡車，而其產品以其可靠性及對複雜環境的適應性而聞名於市場。其亦已建立營銷及服務體系。根據弗若斯特沙利文報告，中國商用車市場的五大商用車製造商合共佔2021年商用車整車銷售的約85.7%，按2021年的重型商用車銷量計，陝汽控股集團於中國商用車行業排名第四，市場份額為13.8%。根據弗若斯特沙利文報告，截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，陝汽控股集團所製造的商用車總數分別為191,392輛、243,853輛及200,432輛，分別佔中國商用車行業4.9%、5.1%及4.3%的份額，分別排在第八位、第八位及第九位。

根據國家十四五規劃，未來商用車的需求及市場空間預計前景廣闊，為商用車製造商提供一個潛在機遇。受益於國家基礎設施建設項目的拉動和幹線物流運輸行業的發展，重型商用車近年來發展迅速。鑒於中國第三階段老舊車型的淘汰、中國第六階段排放標準的分階段實施及新型基礎設施建設，2020年中國重型商用車銷量達到了1,395.3千輛，2017年至2021年的複合增長率達7.3%。在經歷上一年度因中國第三階段車型分階段淘汰、中國第六階段排放標準分階段實施及新型基礎設施建設所帶動的大幅增長後，市場需求於2021年輕微下降。於未來，預計重型商用車銷量將於未來幾年回歸正常水平但仍保持較高水平，在2026年的銷量將達到1,277.5千輛，較2021年實現-1.7%的年複合增長率。進一步詳情請參閱本文件「行業概覽－中國商用車全產業鏈服務」一節。

於[編纂]完成後(假設[編纂]未獲行使)，陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車將分別持有本公司已發行股本總額的約[編纂]%、[編纂]%及[編纂]%。因此，於緊隨[編纂]完成後，陝汽集團、陝汽控股及陝汽商用車將為我們的控股股東。

我們的業務圍繞商用車全產業鏈發展。自我們於2005年成立起，我們向商用車行業的參與者提供服務。隨著我們過去17年的逐步發展，我們已成為中國商用車服務行業的主要提供商之一，我們的服務已涵蓋商用車全產業鏈的三個主要板塊，包括(其中包括)物流及供應鏈服務、融資租賃及保理服務、銷售智能車聯網產品及提供車聯網及

與控股股東的關係

相關技術應用解決方案。因此，我們向產業鏈的許多參與者提供多元化服務，包括上游零配件供應商及下游整車銷售經銷商及客戶。

於業績記錄期，本集團總收入約83.1%、86.9%及77.3%由陝汽控股集團及關聯客戶（來源於陝汽控股集團及關聯客戶的收入不計入於各業務板塊的「其他」收入）所貢獻。儘管本集團業務相當大的比例與陝汽集團及其聯繫人（尤其是陝重汽及陝汽商用車及彼等所製造的商用車）有關聯或相關，但我們與陝汽控股集團及獨立第三方客戶（包括陝汽控股集團的零配件供應商、陝汽集團品牌整車銷售經銷商及終端客戶）的業務關係是基於市場導向而建立，並非控股股東業務的組成部分。我們所有的客戶（包括控股股東及其聯繫人）均有權選擇是否使用我們的服務或購買我們的產品，且彼等主要由於認可我們的優勢及競爭力而選擇我們。同時，本集團可酌情決定是否向該等客戶提供服務或銷售產品。陝汽控股集團將不會參與或直接或間接影響我們客戶的有關決策。

尤其是，本文件「關連交易」一節所載本集團與陝汽控股集團訂立的所有協議已經或須按公平基準及公平合理的條款訂立。該等協議將根據本集團的定價政策按一般商業條款進行。此外，本公司亦已就持續關連交易採納內部控制程序，以確保持續關連交易屬公平合理及按一般商業條款或更佳條款進行。有關進一步詳情，請參閱本文件「關連交易」一節。

本集團與獨立第三方客戶（包括陝汽控股集團的零配件供應商、整車銷售經銷商及陝汽集團品牌商用車的終端客戶）之間的業務關係乃彼等從商業角度作出獨立決策過程而建立，主要由於我們對商用車行業的深入了解及提供優質服務的能力。概無訂立任何安排（正式或非正式），據此陝汽控股集團將其客戶或供應商或其他業務夥伴轉介予本集團。董事認為與陝汽集團及其聯繫人的長期業務關係為互利互補的關係且未來將繼續維持現有關係。進一步詳情請參閱本節「獨立於我們的控股股東－運營獨立性」一段。於業績記錄期，本集團已擴展並將繼續擴展我們的服務及多元化我們於所有三個主要業務板塊的客戶基礎，例如，銷售外部品牌商用車及後市場產品、向外部品牌商用車客戶提供融資租賃服務、於外部品牌商用車預先安裝我們的智能車聯網產品。截至2021年12月31日止年度，本集團自獨立客戶產生的收入約為人民幣690.5百萬元（自獨立客戶產生的收入不包括各業務板塊的「其他」收入）。有關進一步詳情，請參閱本文件「與控股股東的關係－持續多元化構成穩固的基礎」一節。

與控股股東的關係

控股股東的競爭權益

於最後實際可行日期，控股股東及陝重汽以及彼等各自各聯繫人並無於與本集團的業務構成競爭或可能構成競爭（無論直接或間接）的任何業務中擁有根據《上市規則》第8.10條的規定須另行披露的任何權益。

業務劃分

陝汽控股集團主要從事商用車、專用車輛及商用車零配件研發、製造及銷售業務，而陝汽集團是一家領先的國有商用車製造商，總部位於中國陝西西安。本集團主要從事以下核心業務（「**核心業務**」）：(i) 物流及供應鏈服務板塊，其包括供應鏈業務、整車銷售業務及後市場產品業務；(ii) 供應鏈金融服務板塊，其包括融資租賃業務、保理業務及保險經紀業務；及(iii) 車聯網及數據服務板塊。有關核心業務的進一步資料，請參閱本文件「業務」一節。我們目前並無製造商用車或任何車輛。因此，就主營業務以及主要產品及服務而言，我們的業務與陝汽控股集團的業務具有清晰劃分。

於最後實際可行日期，陝汽集團持有陝西萬方及陝西華臻之全部權益。

- **陝西萬方**

於最後實際可行日期，陝西萬方為陝汽集團之全資附屬公司。陝西萬方主要從事商用車零配件製造，其絕大部分收入來自商用車零配件銷售。陝西萬方的商用車零配件業務有別於我們的後市場產品業務。我們的後市場產品主要由獨立第三方製造商製造，主要涵蓋(i) 輪胎；(ii) 潤滑油；及(iii) 其他商用車相關產品，如尿素及汽缸。另一方面，陝西萬方商用車零配件由陝西萬方生產，主要涵蓋進氣及排氣系列產品、電子系列產品及汽車安裝系統產品。由於我們的後市場產品與陝西萬方的商用車零配件不同，原因是其具有不同的功能及為不可替代產品，即使該等產品可由同一地區的另一組客戶購買，本公司認為本集團的後市場產品業務與陝西萬方商用車零配件業務之間不存在競爭。

據董事所深知，陝西萬方的董事與本集團的董事並無重疊，且陝汽集團無意將其於陝西萬方的權益注入本集團。

與控股股東的關係

陝西華臻

於最後實際可行日期，陝西華臻為陝汽集團之全資附屬公司。陝西華臻主要從事商用車零配件製造，其大部分收入來自商用車零配件銷售。陝西華臻的商用車零配件業務有別於我們的後市場產品業務。我們的後市場產品主要由獨立第三方製造商製造，主要涵蓋(i)輪胎；(ii)潤滑油；及(iii)其他商用車相關產品，如尿素及汽缸。另一方面，陝西華臻的商用車零配件由陝西華臻製造，主要包括鼓式制動器、發動機支撐、內飾、過濾系統、防凍溶液及沖壓零配件。由於我們的後市場產品與陝西華臻的商用車零配件不同，因其功能不同且為不可替代產品，即使該等產品可由同一地區的同組客戶購買，本公司認為本集團的後市場產品業務與陝西華臻的商用車零配件業務之間不存在競爭。

據董事所深知，陝西華臻與本集團的董事並無重疊，且陝汽集團無意將其於陝西華臻的權益注入本集團。

為進一步保障股東的利益，本公司採納了多項企業管治措施以管理與控股股東之間任何潛在利益衝突或競爭。有關進一步詳情，請參閱本文件本節「有關履行不競爭承諾的公司管治措施」及「企業管治措施」一段。

董事的競爭權益

除本節「一 管理獨立性」一段所進一步披露董事於陝汽控股集團所擔任的職務外，董事確認，截至最後實際可行日期，彼等概無於與我們的核心業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的任何業務中擁有任何權益。

不競爭承諾

為避免控股股東與本公司之間的業務存在任何實際或潛在競爭，於2022年6月23日，各控股股東已向我們承諾（「**不競爭承諾**」），若干例外情況除外，各控股股東不會並將促使其聯繫人（本集團成員公司除外）不會於相關期間（定義見下文）參與任何與核心業務直接或間接構成競爭的任何業務。

上述不競爭承諾不適用於下述情況：

- 控股股東在本集團的任何成員公司中持有任何股權；及

與控股股東的關係

- 控股股東在本集團以外的公司中擁有股權，但：
 - (i) 由控股股東及／或彼等各自的聯繫人合共持有的股份總數不超過該公司該類別已發行股份的5.00%；及
 - (ii) 控股股東及彼等各自的聯繫人對該公司的董事會並無控制權，或無權利委任該公司的大部分董事。此外，該公司於任何時候必須有至少一名股東在該公司持有的股權百分比多於控股股東及其聯繫人合共所持有股權百分比或該公司為第三方所控制。

新商機選擇權

各控股股東於不競爭承諾中承諾，於相關期間，倘任何控股股東及其聯繫人（本集團成員公司除外）獲悉、獲推薦或獲提供與核心業務直接或間接構成競爭的新商機，包括但不限於與核心業務相同或類似的業務機會（「新商機」），各控股股東須且須促使其聯繫人（本集團成員公司除外）在遵守相關法律、法規或與第三方合同安排的前提下，將有關新商機轉介或推薦予本集團：

- (i) 各控股股東及／或其聯繫人須向本集團提供一份書面通知，當中載有控股股東及／或其聯繫人知悉的一切合理且必要的資料（包括新商機的性質及有關投資或收購成本的必要資料），方便本集團考慮(a)該新商機是否對核心業務構成競爭或潛在競爭；及(b)本集團從事該新商機是否符合本集團的最佳利益（「要約通知」）；及
- (ii) 本集團必須於收到要約通知起30日內向相關控股股東及／或其聯繫人回覆。若本集團未在上述期間內回覆相關控股股東及／或其聯繫人，則視為其已放棄新商機。若本集團決定接納新商機，相關控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）有責任將新商機提供予本集團。

優先購買權

各控股股東承諾，於相關期間，倘控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）有意將陝汽控股及／或其聯繫人從事的任何與核心業務構成競爭或可能構成競爭的業務，或任何足以導致與核心業務直接或間接構成競爭的其他業務向第三方轉讓、

與控股股東的關係

出售、租賃或許可，在遵守相關法律、法規或與第三方合同安排的前提下，應將優先購買權提供予本集團以把握有關機會。優先購買權須按以下方式行使：

- (i) 各控股股東及／或其聯繫人須在不遲於進行上述任何處置之時向本集團提供書面通知（「處置通知」）。為免生疑問，控股股東及／或其聯繫人在向本集團提供處置通知的同時或之後，也可以向任何第三方提供相關資料及／或處置通知；
- (ii) 本集團須於收到處置通知後第30日或相關控股股東及／或其聯繫人要求第三方進行回覆的最後期限屆滿時（以較後者為準）向相關控股股東及／或其聯繫人作出書面回覆，方可行使該優先購買權；
- (iii) 倘本集團計劃行使有關優先購買權，則有關條款將按公平市價釐定；及
- (iv) 各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）不得將該等業務及權益出售予任何第三方，除非(a)本集團以書面形式拒絕收購該等業務及權益；(b)各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）在收到處置通知後第30日或各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）要求第三方進行回覆的最後期限屆滿時（以較後者為準），相關控股股東及／或其聯繫人未收到來自本集團行使該等優先購買權的通知；或(c)本集團無法向各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）提供等同於或優於任何第三方向各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）提供的收購條件。

為免生疑問，各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）給予任何第三方的處置條款不得優於給予本集團的處置條款。

購買選擇權

於相關期間，在遵守相關法律、規定或與第三方合同安排的前提下，本集團有權收購各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）所從事與核心業務構成競爭或可能構成競爭的任何業務，或陝汽控股及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）通過上述新商機已取得的任何業務或任何權益（「購買選擇權」）。本集團可隨時行使購買選擇權，而各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）應按照以下方式將購買選擇權提供予本集團：

- (i) 建議收購的商業條款完全由我們的獨立非執行董事所組成的委員會在徵求獨立專家意見後，經各方按照本集團的一般商業慣例協商後達成，屬公平、合理且符合本集團的整體利益；及

與控股股東的關係

- (ii) 若第三方根據適用法律法規及／或之前訂立的具法律約束力的文件（包括但不限於組織章程細則及／或股東協議）享有任何優先購買權（優先於相關選擇權），則本集團的購買選擇權須受限於該等第三方權利。在該情況下，各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）將盡全力爭取讓該第三方放棄其優先購買權。

控股股東的進一步承諾

各控股股東於不競爭承諾中進一步承諾，在遵守相關法律、要求或與第三方的合同安排的前提下：

- (i) 於[編纂]後，其須每年於本公司召開股東週年大會前向本公司提供其遵守不競爭承諾的確認；
- (ii) 應本集團要求，其將提供並促使其聯繫人（本集團成員公司除外）提供與履行不競爭承諾所需的任何資料；
- (iii) 允許本集團的授權代表或核數師合理獲取其與第三方交易所必要的財務及公司資料，以便於本集團判斷各控股股東及／或其聯繫人（本集團成員公司除外）有否遵循不競爭承諾；及
- (iv) 確保在收到本集團的書面要求後十個營業日內，就各控股股東及其聯繫人（本集團成員公司除外）已履行不競爭承諾的情況提供必要的書面確認，且各控股股東及其聯繫人（本集團成員公司除外）同意本集團將該確認的情況反映在本集團的年度報告或其他強制性的監管披露中。

有關履行不競爭承諾的公司管治措施

本公司亦會採取以下程序，確保不競爭承諾的承諾得以遵守：

- (i) *由獨立非執行董事審閱* — 我們的獨立非執行董事負責審閱控股股東所授予的新商機選擇權、優先購買權及購買選擇權，並決定是否接納要約通知、處置通知及／或購買選擇權所述的商機。於決定是否接納該等商機時，我們的獨立非執行董事將考慮多項因素，包括對目標業務、購買價格、將為

與控股股東的關係

本集團創造的利益以及我們有否足夠的管理人員及資源以管理及營運該等業務進行的盡職調查。我們的獨立非執行董事亦將負責審閱控股股東有關彼等遵守不競爭承諾的年度確認。

- (ii) **提高透明度** — 各控股股東承諾提供行使新商機選擇權、優先購買權及購買選擇權所需的所有資料。我們將在收到各控股股東向我們推介之新商機或優先購買權的要約通知及處置通知(視情況而定)後七日內向我們的獨立非執行董事提供該等通知，而我們的獨立非執行董事可隨時建議行使購買選擇權。
- (iii) **公開披露決定** — 本公司將在年度報告中或透過刊發公告向公眾披露對我們的獨立非執行董事所審閱有關行使或不行使新商機選擇權、優先購買權及購買選擇權事宜的決定。我們的獨立非執行董事將在年度報告中申報(a)其對於各控股股東遵守不競爭承諾的調查結果；及(b)根據本公司所獲授選擇權及優先購買權作出的決定以及決定依據。

董事認為，我們的獨立非執行董事有足夠經驗評估是否接納新商機或把握優先購買權。在任何情況下，我們的獨立非執行董事可委任財務顧問或專業人士提供有關是否行使不競爭承諾所涉選擇權或優先購買權之建議，費用概由本公司承擔。

不競爭承諾終止

不競爭承諾將於[編纂]後生效，並持續具有十足效力，直至下列事項發生時(以較早者為準)終止(「相關期間」)：

- (i) 各控股股東及其聯繫人(本集團成員公司除外)單獨或合共直接及／或間接持有本公司任何股東大會表決權或控制行使表決權的不足30.00%；及
- (ii) 我們的H股不再於聯交所[編纂](根據[編纂]暫停我們的H股[編纂]的情形除外)。

基於不競爭承諾所載各控股股東的責任，以及相關獲授的新商機選擇權、優先購買權以及購買選擇權，以及為監督各控股股東合規情況而建立的上述資料共享及其他機制，董事認為本公司已採取一切適當及實際可行的措施確保各控股股東遵守不競爭承諾所涉責任。

與控股股東的關係

獨立於我們的控股股東

經考慮以下因素，董事相信我們可於[編纂]後獨立於我們的控股股東經營業務：

運營獨立性

我們獨立從事運營，獨立制定及執行運營決策。我們已獲得業務運營所需的所有重要執照及許可證，並且不依賴於控股股東或彼等聯繫人獲取任何此類執照及許可證。我們已經建立內部組織和管理結構，其中包括股東大會、董事會及其他委員會，並根據適用法律法規、《上市規則》及組織章程細則的規定，制定該等機構各自的職權範圍，以建立一個具有獨立部門、每個部門均有特定職責範圍的受規管及有效的公司管治結構。

除本文件「關連交易」一節所載於本集團的日常業務過程所開展若干持續關連交易外，董事預期，於[編纂]完成後或[編纂]完成後短期內，本集團與控股股東或彼等各自的聯繫人之間將並無任何其他持續關連交易。有關持續關連交易乃於本集團日常及一般業務過程中訂立，並將根據本集團的定價政策按正常商業條款開展。

我們與陝汽控股集團擁有長期業務關係。與商用車供應鏈及後市場服務行業的許多其他公司類似，我們的業務初始圍繞陝汽控股集團的需求，為陝汽控股集團的商用車全產業鏈業務提供補充，從而為行業提供一站式服務。為了更好地開發覆蓋商用車全產業鏈的一體化解決方案，我們的控股股東陝汽集團於2014年成立本公司。儘管本集團的逐漸發展使我們成為中國商用車服務行業的引領者之一，於業績記錄期，我們的很大部分業務源於陝汽集團及其聯繫人（特別是陝重汽和陝汽商用車）及彼等製造的商用車、與之有聯繫或有關。如本文件「業務－客戶及銷售」及「業務－供應商及採購」一節所述，於業績記錄期，我們若干主要客戶及供應商為我們的關連人士。除本集團與陝汽控股集團之間的關連交易外（如本文件「關連交易」一節所述），我們大部分身為本集團獨立第三方的客戶亦為陝汽控股集團的客戶或供應商，或與陝汽控股集團擁有業務關係。

與控股股東的關係

我們預計未來仍將與陝汽控股集團維持現有的業務關係，且董事認為，維持與陝汽控股集團現有的業務關係並不表示本集團對控股股東有任何過分倚賴，而是符合本集團及股東的整體利益。我們與陝汽控股集團的業務關係不太可能發生重大不利變動或終止，理由如下文所載：

行業慣例以及互利互補的關係

弗若斯特沙利文認為商用車供應鏈服務商僅與少量主要商用車製造商開展業務屬行業慣例，其理由如下：(i) 弗若斯特沙利文已從行業內第三方專家取得及分析資料，作為其對商用車製造業研究的一部分，包括有關商用車製造商的一般業務模式及中國整體行業的特點。根據該研究，弗若斯特沙利文認為，中國商用車製造商的總數約為50家，且該行業高度集中，按2021年的銷量計，五大製造商佔市場份額超過80%；及(ii) 弗若斯特沙利文亦訪問行業參與者（包括本集團的同行公司及商用車製造商），以研究商用車供應鏈服務商通常如何與商用車製造商合作及互動。從該等訪問中了解到，由於商用車供應鏈服務極為複雜且不同製造商的要求（如時間敏感度）不同，商用車供應鏈服務商傾向於與少數製造商合作，以確保服務質量。獨家保薦人經審慎查詢後同意弗若斯特沙利文的上述意見。此外，根據弗若斯特沙利文報告，五大商用車製造商全部擁有其本身的關連供應鏈服務、融資租賃、保理及車聯網及數據服務公司。有關慣例的主要理由如下：(i) 商用車製造業由若干頂級市場參與者主導，為一個特定的製造商或品牌提供服務需要大量投資，(ii) 除對一般商用車製造業的行業知識外，還需要對客戶有較高的了解，以便能夠提供相關的服務，及(iii) 與為商用車製造商服務整個供應鏈的公司建立牢固且穩定的業務關係對於商用車製造商保留長期客戶並維持高效運營至關重要。根據上述行業慣例，我們與陝汽控股集團保持密切關係。鑒於我們的控股股東為陝西省人民政府國有資產監督管理委員會控制的國有企業，且國有企業的控股權相對穩定，我們計劃持續發揮與陝汽控股集團長期穩定業務關係的作用，並通過

與控股股東的關係

多年來的合作，建立我們對彼等已獲業務及運營需求的深入了解。我們的三個主要業務板塊已涵蓋陝汽控股集團商用車產品的全生命週期，載列如下：

下表載列於所示年度按客戶劃分的收入明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	金額	佔相關子業務板塊總收入的百分比	佔本集團總收入的百分比	金額	佔相關子業務板塊總收入的百分比	佔本集團總收入的百分比	金額	佔相關子業務板塊總收入的百分比	佔本集團總收入的百分比
(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	
物流及供應鏈服務板塊									
商用車製造供應鏈服務									
陝汽控股集團	439,110	71.1	15.2	602,165	75.6	18.5	423,257	67.4	13.5
重疊物流客戶	178,674	28.9	6.2	192,950	24.2	5.8	199,284	31.8	6.4
獨立物流供應鏈客戶	67	0.0	0.0	1,732	0.2	0.1	5,028	0.8	0.2
小計	617,851	100.0	21.4	796,847	100.0	24.4	627,569	100.0	20.1
整車發運物流服務									
陝汽控股集團	30,369	6.9	1.1	14,346	2.9	0.4	58,449	13.4	1.9
重疊物流客戶	406,643	93.1	14.0	476,666	97.1	14.7	378,784	86.6	12.1
小計	437,012	100.0	15.1	491,012	100.0	15.1	437,233	100.0	14.0
第三方物流服務									
獨立物流供應鏈客戶	332,847	100.0	11.5	189,690	100.0	5.8	395,056	100.0	12.6
小計	332,847	100.0	11.5	189,690	100.0	5.8	395,056	100.0	12.6
整車銷售業務									
陝汽控股集團	126	0.0	0.0	231	0.0	0.0	-	0.0	0.0
重疊物流客戶	651,428	100.0	22.5	665,056	100.0	20.4	433,908	98.3	13.9
獨立整車銷售客戶	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	7,329	1.7	0.2
小計	651,554	100.0	22.5	665,287	100.0	20.4	441,237	100.0	14.1
後市場產品業務									
陝汽控股集團	39,918	56.1	1.4	5,607	6.2	0.2	2,256	2.7	0.1
獨立後市場產品客戶	31,298	43.9	1.1	85,529	93.8	2.6	82,661	97.3	2.6
小計	71,216	100.0	2.5	91,136	100.0	2.8	84,917	100.0	2.7
板塊收入小計	2,125,248	100.0	73.5	2,252,652	100.0	69.0	2,004,585	100.0	64.1

與控股股東的關係

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	佔相關 子業務板塊 總收入的		佔本集團 總收入的 百分比	佔相關 子業務板塊 總收入的		佔本集團 總收入的 百分比	佔相關 子業務板塊 總收入的		佔本集團 總收入的 百分比
	金額	百分比		金額	百分比		金額	百分比	
(人民幣 千元)	(%)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(%)	
供應鏈金融服務板塊									
融資租賃服務									
重疊融資租賃客戶	411,644	90.6	14.2	546,017	86.0	16.7	631,368	84.4	20.2
獨立融資租賃客戶	42,520	9.4	1.5	88,568	14.0	2.8	116,425	15.6	3.7
小計	454,164	100.0	15.7	634,585	100.0	19.5	747,793	100.0	23.9
保理業務									
陝汽控股集團	2,329	3.9	0.1	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0
重疊保理客戶	35,755	60.5	1.2	30,543	79.1	1.0	24,656	70.0	0.8
獨立保理客戶	21,026	35.6	0.7	8,046	20.9	0.2	10,565	30.0	0.4
小計	59,110	100.0	2.0	38,589	100.0	1.2	35,221	100.0	1.2
板塊收入小計	525,201	100.0	18.1	673,783	100.0	20.7	783,953	100.0	25.1
車聯網及數據服務板塊									
智能車聯網產品銷售業務									
陝汽控股集團	173,790	95.4	6.0	250,423	98.7	7.7	202,666	88.3	6.5
重疊車聯網客戶	172	0.1	0.0	1,910	0.8	0.1	2,047	0.9	0.1
獨立車聯網客戶	8,139	4.5	0.3	1,313	0.5	0.0	24,785	10.8	0.7
小計	182,101	100.0	6.3	253,646	100.0	7.8	229,498	100.0	7.3
車聯網及相關技術應用									
解決方案業務									
陝汽控股集團	2,447	4.1	0.1	488	0.6	0.0	1,757	1.6	0.1
重疊車聯網客戶	29,862	50.2	1.0	46,539	57.0	1.4	58,383	53.7	1.9
獨立車聯網客戶	27,172	45.7	1.0	34,565	42.4	1.1	48,674	44.7	1.5
小計	59,481	100.0	2.1	81,592	100.0	2.5	108,814	100.0	3.5
板塊收入小計	241,582	100.0	8.4	335,238	100.0	10.3	338,312	100.0	10.8
本集團總收入	2,892,031		100.0	3,261,673		100.0	3,126,850		100.0

附註：除「板塊收入小計」及「本集團總收入」外，自各客戶類別產生的收入及相關百分比計算不計入各業務分部中的「其他」收入。有關「其他」業務的進一步描述，請參閱相關業務章節及「財務資料－我們經營業績主要組成部分的說明－收入」一節。

就本集團所深知，「重疊物流客戶」、「重疊融資租賃客戶」、「重疊保理客戶」及「重疊車聯網客戶」均為本集團之獨立第三方，有關上述界定詞彙之進一步詳情，請參閱本節「運營獨立性」一節。

與控股股東的關係

• 物流及供應鏈服務板塊

供應鏈業務 — 我們於供應鏈業務板塊提供三種類型的服務，包括(i)商用車製造供應鏈服務；(ii)整車發運物流服務；及(iii)第三方物流服務。我們的客戶包括三種類型，即(i)陝汽控股集團，例如，通過整合與陝汽控股集團的製造計劃，我們提供商用車製造供應鏈服務以支持陝汽控股集團的製造過程；(ii)重疊物流客戶。例如，我們將向陝汽控股集團的零配件供應商提供商用車製造供應鏈服務。我們亦與整車銷售經銷商(本集團的獨立第三方)簽訂協議，以從事將陝重汽及陝汽商用車的商用車運送至指定的整車銷售經銷商接車點。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們已向陝汽控股集團的419名、483名及661名零配件供應商(分別佔陝汽控股集團零配件供應商總數的52.0%、68.8%及84.3%)提供供應鏈服務。儘管上述零配件供應商亦向其他商用車製造商供應零配件，但本集團在該等情況下並不提供商用車製造供應鏈服務，主要是由於，根據弗若斯特沙利文的資料，五大商用車製造商均擁有其自身的相關物流公司，且在提供該等服務的過程中會接觸到各種商業敏感資料(如未發佈的產品資料及產品規劃)，因而高度依賴相關物流公司；及(iii)獨立物流供應鏈客戶。

下表載列截至所示年度按照三種客戶類型劃分的從我們供應鏈業務獲得的收入明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	估相關 子業務板塊		估本集團	估相關 子業務板塊		估本集團	估相關 子業務板塊		估本集團
	金額	總收入 的百分比	總收入 的百分比	金額	總收入 的百分比	總收入 的百分比	金額	總收入 的百分比	總收入 的百分比
	(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)
供應鏈業務									
商用車製造供應鏈服務									
陝汽控股集團(附註1)	439,110	71.1	15.2	602,165	75.6	18.5	423,257	67.4	13.5
陝重汽	382,919	62.0	13.2	496,456	62.3	15.3	317,604	50.6	10.2
陝汽商用車	34,951	5.7	1.2	79,273	9.9	2.4	68,399	10.9	2.2
陝汽控股集團的其他									
成員公司	21,240	3.4	0.8	26,436	3.4	0.8	37,254	5.9	1.1
重疊物流客戶	178,674	28.9	6.2	192,950	24.2	5.8	199,284	31.8	6.4
獨立物流供應鏈客戶	67	0.0	0.0	1,732	0.2	0.1	5,028	0.8	0.2
小計	617,851	100.0	21.4	796,847	100.0	24.4	627,569	100.0	20.1

與控股股東的關係

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	金額	估相關 子業務板塊 總收入 的百分比	估本集團 總收入 的百分比	金額	估相關 子業務板塊 總收入 的百分比	估本集團 總收入 的百分比	金額	估相關 子業務板塊 總收入 的百分比	估本集團 總收入 的百分比
(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(%)	
整車發運物流服務 (附註2)									
陝汽控股集團	30,369	6.9	1.1	14,346	2.9	0.4	58,449	13.4	1.9
陝重汽(附註3)	24,010	5.5	0.8	-	0.0	0.0	40,907	9.4	1.4
陝汽商用車	6,359	1.4	0.3	14,346	2.9	0.4	13,933	3.2	0.4
陝汽控股集團的其他									
成員公司	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	3,609	0.8	0.1
重疊物流客戶	406,643	93.1	14.0	476,666	97.1	14.7	378,784	86.6	12.1
小計	437,012	100.0	15.1	491,012	100.0	15.1	437,233	100.0	14.0
第三方物流服務 (附註4)									
獨立物流供應鏈客戶	332,847	100.0	11.5	189,690	100.0	5.8	395,056	100.0	12.6
小計	332,847	100.0	11.5	189,690	100.0	5.8	395,056	100.0	12.6
供應鏈業務總收入	1,387,710		48.0	1,477,549		45.3	1,459,858		46.7

附註：

- (1) 陝重汽收入由2019年的人民幣382.9百萬元增加29.7%或人民幣113.6百萬元至2020年的人民幣496.5百萬元，主要原因為陝重汽及其附屬公司的商用車產量大幅增加。陝汽商用車收入增加126.6%或人民幣44.3百萬元至2020年的人民幣79.3百萬元，主要由於(i)陝汽商用車駕駛室銷量大幅增加，而我們為陝汽商用車提供的相應運輸服務亦有所增加，及(ii)除入廠物流服務和倉儲服務之外，由於陝汽商用車的新工廠已投入運營生產，我們於2020年開始為陝汽商用車提供分揀及出庫配送服務。陝重汽產生的收入由2020年的人民幣496.5百萬元減少36.0%或人民幣178.9百萬元至2021年的人民幣317.6百萬元，主要由於2021年陝重汽的商用車產量下降以及我們業務結構逐步調整以拓展我們與獨立物流供應鏈客戶的業務。
- (2) 2020年整車發運物流服務產生的收入高於2019年及2021年，主要由於2020年商用車的市場需求快速增長，且陝汽控股集團製造的商用車銷量亦於2020年增加。
- (3) 陝重汽對其主要客戶有其本身的營銷政策，包括(其中包括)委託我們向該等客戶提供整車發運物流服務。於2020年，我們並無向彼等主要客戶提供有關服務。
- (4) 來自獨立物流供應鏈客戶的收入由2019年的人民幣332.8百萬元減少43.0%或人民幣143.1百萬元至2020年的人民幣189.7百萬元，主要由於上述所提及的主要客戶因其自身業務發展需要而停止其運輸業務，從而影響了我們的第三方物流項目收入。來自獨立物流供應鏈客戶的收入由2020年的人民幣189.7百萬元增加108.3%或人民幣205.4百萬元至2021年的人民幣395.1百萬元，主要由於本公司於2021年第四季度積極發展第三方物流服務，從而導致收入增長。

與控股股東的關係

下表載列於所示年度按客戶劃分的毛利及利潤率的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	毛利	利潤率	毛利	利潤率	毛利	利潤率
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
商用車製造供應鏈服務 (附註1)						
陝汽控股集團	57,382	13.1	92,714	15.4	67,005	15.8
重疊物流客戶	24,530	13.7	36,679	19.0	50,873	25.5
獨立物流供應鏈客戶 (附註2)	6	9.1	89	5.1	159	3.2
小計 (附註3)	81,918	13.3	129,482	16.2	118,037	18.8
整車發運物流服務 (附註4)						
陝汽控股集團	603	2.0	114	0.8	1,052	1.8
重疊物流客戶	8,068	2.0	3,779	0.8	6,817	1.8
小計	8,671	2.0	3,893	0.8	7,869	1.8
第三方物流服務 (附註5)						
獨立物流供應鏈客戶	7,152	2.1	197	0.1	10,224	2.6
小計	7,152	2.1	197	0.1	10,224	2.6
供應鏈業務小計	97,741	7.0	133,572	9.0	136,130	9.3

附註：

- (1) 商用車製造供應鏈服務毛利率同比增長主要由於成本下降、效率提高及業務量增加。具體而言，自2019年起，本公司持續減少員工數量及提升效率以維持毛利率的穩步增長。
- (2) 於商用車製造供應鏈服務項下，於業績記錄期，獨立物流供應鏈客戶相關毛利率低於陝汽控股集團及重疊物流客戶相關毛利率，主要是由於以下因素：(i)我們向獨立物流供應鏈客戶提供的幾乎所有服務均為入廠物流服務，根據弗若斯特沙利文報告，於業績記錄期，入廠物流服務的毛利率通常較低，介乎4%至17%之間；(ii)本集團的獨立物流供應鏈客戶的數目較少，與其開展的業務規模較小，原因是有關業務處於早期階段。因此，客戶數目少對獨立物流供應鏈客戶相關毛利率影響較大，毛利率可能有較大波動；(iii)本集團向獨立物流供應鏈客戶提供入廠物流服務，以擴大客戶群並與有關獨立物流供應鏈客戶建立業務關係，本集團認為，於未來，其中將產生其他高利潤率服務的商機；及(iv)我們的所有獨立物流供應鏈客戶均為中小企業，根據弗若斯特沙利文報告，COVID-19疫情對中小企業的打擊尤為嚴重，因此，對與有關客戶相關的毛利率造成壓力。本集團認為，COVID-19疫情對有關客戶的影響是暫時的，我們與有關客戶所開展業務的增長潛力巨大。
- (3) 各組客戶的利潤率不同，主要由於所提供的服務類型不同：我們的商用車製造供應鏈服務下的入廠物流服務毛利率較低，於業績記錄期介乎4%至17%，佔我們向陝汽控股集團提供的大部分服務。我們的商用車製造供應鏈服務下的倉儲及存貨管理、分揀及出庫配送服務毛利率較高，於業績記錄期介乎10%至27%，佔我們向重疊物流客戶提供的大部分服務。
- (4) 於2020年，整體毛利率偏低主要是由於我們的長途運輸業務受到2020年COVID-19疫情的影響，原因為各省對運輸實施嚴格控制及措施以及勞動力成本增加，從而降低了整體毛利率。於2021年，整體毛利率恢復至與2019年相若的水平，主要由於我們的業務逐漸恢復至原來的水平。

與控股股東的關係

- (5) 我們於2020年的第三方物流服務的利潤率低於2019年及2021年，主要由於：2020年若干客戶的大多數項目已結束，且毛利潤較低，因為本公司認為該客戶可能具有較大業務潛力並帶來較大業務量，以及較好的未來合作前景。

我們就提供商用車製造供應鏈服務及整車發運物流服務與陝汽控股集團維持長期業務關係。我們的物流服務（尤其是我們向陝汽控股集團提供的商用車製造供應鏈服務）屬高度複雜及定制化，進一步詳情載於本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊－供應鏈業務－商用車製造供應鏈服務」一節。我們將根據陝汽控股集團的生產及採購計劃處理商用車零配件物流、倉儲及配送，並將該等物資交付給其指定倉庫或裝配車間。較其他僅專門提供物流服務的第三方物流公司而言，我們擁有本身的核心優勢，制定獨特的生產計劃、管控系統以及完整的資源分析系統，從而可向商用車製造商的供應鏈提供支持。此外，於入廠物流組織過程中，此類物流公司將接觸陝汽控股集團的各類商業敏感資料，例如其製造流程、供應鏈管理及質量管理。因此，陝汽控股集團選擇與其並未高度關連的公司進行合作的可能性較小。於業績記錄期，就商用車製造供應鏈服務而言，我們為陝重汽製造的商用車及陝汽商用車製造的商用車的唯一服務提供商。於業績記錄期，就整車發運物流服務而言，我們為陝重汽製造的商用車的唯一服務提供商。於2019年，陝汽商用車與其他五家整車發運物流服務提供商合作，並於2020年選擇我們作為其商用車唯一的整車發運物流服務提供商，此乃由於我們深厚的行業經驗及穩定高效服務能力的良好往績記錄。下表載列我們於所示年度就有關互利互補關係所提供服務的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	佔各自公司 總出貨量的		佔各自公司 總出貨量的		佔各自公司 總出貨量的	
	台數	百分比	台數	百分比	台數	百分比
	(%)		(%)		(%)	
商用車製造供應鏈服務						
陝重汽	116,489	100.0	114,524	100.0	96,924	100.0
陝汽商用車	22,250	100.0	40,023	100.0	38,561	100.0
整車發運物流服務						
陝重汽	134,752	100.0	165,379	100.0	143,435	100.0
陝汽商用車	1,803	11.6	35,038	100.0	22,721	100.0

與控股股東的關係

根據弗若斯特沙利文報告，若干其他商用車製造商與其聯營公司具有類似的業務關係及業務安排，原因是此類型的合作乃由行業慣例所決定。通匯成立之前，陝重汽與通匯的其中一位創始人訂立了合作協議，據此，(其中包括)陝重汽承諾長期合作業務，選擇通匯作為長期獨家承包商，向陝重汽提供物流、倉儲及供應鏈服務。我們認為，在通匯的運營能力的支持下，陝重汽將受益於該長期業務關係。通匯成立超過17年，其一直致力於持續精簡供應鏈的冗餘流程及提高服務質量。根據弗若斯特沙利文報告，通匯已專注於商用車入廠物流的細分領域，並在該領域處於良好地位。在整車發運物流方面，我們亦建立了運輸及倉儲網絡，自2018年開始為陝汽商用車提供整車發運物流服務以來，我們快速增長的服務規模亦體現了我們對其業務的積極影響。

由於相互的業務合作根深蒂固、業務合作夥伴的更換成本高昂、保守商業敏感資料的需求，故本集團與陝汽控股集團之間的合作關係堅固且穩定，且在可預見的未來，該等關係不太可能發生任何重大不利變動或終止。

整車銷售業務 — 於業績記錄期，本集團提供整車銷售服務，主要涵蓋陝汽商用車及陝重汽製造的商用車(「陝汽控股集團汽車」)。下表載列所示年度的收入及成本的明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	金額	佔相關 子業務板塊 總收入的 百分比	佔本集團 總收入的 百分比	金額	佔相關 子業務板塊 總收入的 百分比	佔本集團 總收入的 百分比	金額	佔相關 子業務板塊 總收入的 百分比	佔本集團 總收入的 百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(%)
整車銷售業務									
陝汽控股集團	126	0.0	0.0	231	0.0	0.0	—	0.0	0.0
重慶物流客戶(附註1)	651,428	100.0	22.5	665,056	100.0	20.4	433,908	98.3	13.9
獨立客戶	—	0.0	0.0	—	0.0	0.0	7,329	1.7	0.2
小計	651,554	100.0	22.5	665,287	100.0	20.4	441,237	100.0	14.1

附註：

- (1) 由於中國第三階段汽車排放標準逐步取消、中國第六階段汽車排放標準逐步實施及新基礎設施建設導致去年高增長後，2021年下半年市場對重型商用車的需求逐漸下降，我們的商用車銷量由截至2020年12月31日止年度的2,984輛減少至截至2021年12月31日止年度的1,938輛。

與控股股東的關係

截至12月31日止年度

2019年		2020年		2021年		
金額	佔本公司全部業務總成本 的百分比	金額	佔本公司全部業務總成本 的百分比	金額	佔本公司全部業務總成本 的百分比	
(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	
購入陝汽控股集團汽車的成本 (附註1)	583,380	29.3	579,883	27.9	468,180	25.5

附註：

- (1) 陝汽控股集團汽車銷售產生的收入由2019年的人民幣651.6百萬元增加人民幣13.7百萬元至2020年的人民幣665.3百萬元，而購入陝汽控股集團汽車的成本由2019年的人民幣583.4百萬元減少人民幣3.5百萬元至2020年的人民幣579.9百萬元，主要由於本集團2019年購入的部分商用車於2020年而非2019年出售。

下表載列於所示年度按客戶劃分的毛利及利潤率的明細：

截至12月31日止年度

2019年		2020年		2021年		
毛利	利潤率	毛利	利潤率	毛利	利潤率	
(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	
整車銷售業務						
陝汽控股集團 (附註1)	10	8.0	15	6.5	—	0.0
重慶物流客戶	25,308	3.9	20,208	3.0	14,123	3.3
獨立整車銷售客戶	—	0.0	—	0.0	64	0.9
小計	25,318	3.9	20,223	3.0	14,187	3.2

附註：

- (1) 各組客戶的利潤率不同主要由於我們向陝汽控股集團銷售的商用車多為低頻銷售且該等銷售主要為實驗汽車。毛利率因實際銷售商用車型不同而大幅波動。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，整車銷售業務的平均售價為每輛人民幣260.3千元、每輛人民幣223.0千元及每輛人民幣229.9千元。於業績記錄期，整車銷售業務的售價範圍為每輛人民幣81.4至361.7千元。我們陝汽控股集團汽車的銷量分別為2,503輛、2,984輛及1,887輛。具體而言，於業績記錄期，我們所售陝汽商用車的商用車銷量分別為2,468輛、2,946輛及1,853輛，分別佔同期陝汽商用車商用車

與控股股東的關係

總銷量的約11.7%、8.1%及7.6%，及分別約佔陝汽商用車於同期所製造商用車總數的11.1%、7.4%及6.3%。我們於業績記錄期內在陝汽商用車所有整車銷售經銷商中穩居前二名，我們認為這對陝汽商用車的商用車銷售來說屬重要因素。此外，整車銷售經銷商競爭激烈，於業績記錄期，我們是陝汽商用車所製造軒德3系列牽引車及自卸車於新疆自治區的最佳經銷商及軒德9系列載貨車於河南省的最佳經銷商。陝汽控股集團一般聘用多個能整體滿足其財務及經營需求的主要經銷商（包括但不限於本集團），以在整個中國銷售及分銷彼等製造的商用車。陝汽控股集團一般不與我們的直接整車銷售經銷商（其經營規模相對小於陝汽控股集團的主要經銷商）接觸或建立業務關係，以銷售和分銷彼等生產的商用車，因此我們能夠在我們經營整車銷售業務的相關地區管理自身的經銷商渠道網絡。本集團與陝汽控股集團之間一直保持牢固穩定的合作關係，乃主要由於我們的下述能力有助於提升陝汽控股集團生產的商用車的銷量，並於中國進一步提升其品牌知名度：(i)我們擁有廣泛的銷售網絡體系，主要覆蓋中國江蘇、浙江、上海、北京、天津、河北、新疆、河南、內蒙古、陝西、山西及其他地區；(ii)我們通過提供優質服務來滿足下游終端客戶從購買、使用至管理商用車的整個運行生命週期需求，從而與其建立起牢固關係；及(iii)我們深厚的行業經驗及我們穩定高效服務能力的良好往績記錄。

由於商用車的單價較高，我們整車銷售業務的大量擁有融資需求客戶被推介到本集團融資租賃板塊，因此有關購買者可獲得我們的融資。因此，與其他整車銷售經銷商相比，就擴大客戶群體及業務模式多元化而言，我們的供應鏈金融服務板塊具有獨特優勢。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們整車銷售業務下所售商用車中分別約有25.0%、29.0%及35.9%亦從我們獲得融資租賃服務，此反映了我們在促進陝汽控股集團所製造商用車的銷售方面的獨特優勢。

- **供應鏈金融服務板塊**

融資租賃服務 — 我們的所有客戶均為商用車終端用戶，我們認為彼等均為獨立第三方。然而，大部分該等客戶為重疊融資租賃客戶。剩餘的融資租賃客戶為獨立融資租賃客戶。當所有商用車終端用戶從整車銷售經銷商購買陝汽控股集團製造的商用車時，均仍有權選擇是否使用我們的融資租賃服務，且本集團擁有酌情權，以根據本集團設定的不同標準釐定是否向任何該等客戶提供融資租賃服務。陝汽控股集團不參與有關決策，亦無直接或間接影響有關決策。根據常見及公認的行業慣例，規模較大

與控股股東的關係

且信譽良好的商用車融資租賃公司將向購買由彼等各自的關連公司所製造車輛的客戶提供商用車融資租賃服務。根據弗若斯特沙利文報告，中國商用車市場的前五大參與者均已設立自己的關連融資租賃公司。因此，即使我們大部分客戶為重疊融資租賃客戶，我們相信，該等客戶仍應被視為獨立客戶，原因如下：

- 該等客戶於向整車銷售經銷商購買陝汽控股集團製造的商用車時，可全權選擇且能夠選擇是否使用本集團的融資租賃服務。即使該等客戶為購買陝汽控股集團製造的商用車，其可酌情選擇使用本集團競爭對手提供的融資租賃服務；
- 本集團可根據本集團獨立設定的多項標準酌情決定是否向任何該等客戶提供融資租賃服務。陝汽控股集團並無參與有關決策，亦無直接或間接影響有關決策；
- 本集團就融資租賃項目與之合作的整車銷售經銷商及服務提供商銷售陝汽控股集團品牌及其他汽車品牌的商用車；
- 本集團為陝汽控股集團品牌及其他汽車品牌購買商用車的客戶提供融資租賃服務；及
- 根據弗若斯特沙利文報告，隨著商用車融資租賃市場的穩定發展，越來越多的融資租賃企業進入到商用車領域，促使該細分市場的競爭態勢愈發激烈。鑒於該細分市場的整體競爭格局，本公司認為該市場高度分散且競爭激烈，如上所述，商用車終端用戶擁有充分的權利，並能夠選擇融資租賃服務提供商。因此，商用車製造商無法對商用車終端用戶選擇融資租賃服務提供商產生影響。

與控股股東的關係

下表載列截至所示年度按照兩種客戶類型劃分的從我們融資租賃業務獲得的收入明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	估相關		佔本集團 總收入 的百分比	估相關		佔本集團 總收入 的百分比	估相關		佔本集團 總收入 的百分比
	子業務板塊	金額		子業務板塊	金額		子業務板塊	金額	
總收入	(人民幣 千元)	(%)	總收入	(人民幣 千元)	(%)	總收入	(人民幣 千元)	(%)	
重疊融資租賃客戶 (附註1)	411,644	90.6	14.2	546,017	86.0	16.7	631,368	84.4	20.2
獨立融資租賃客戶 (附註2)	42,520	9.4	1.5	88,568	14.0	2.8	116,425	15.6	3.7
小計	454,164	100.0	15.7	634,585	100.0	19.5	747,793	100.0	23.9

附註：

- 重疊融資租賃客戶有權於向整車銷售經銷商購買陝汽控股集團生產的商用車時選擇是否使用我們的融資租賃服務。我們認為，於業績記錄期，來自重疊融資租賃客戶的收益增加，主要由於我們對商用車行業的深入了解以及我們在不同場景下探索各種財務需求及向客戶提供全方位金融服務的能力。該增加亦與我們融資租賃業務營運規模的整體擴張一致。根據中國法規，融資租賃公司的風險資產不得超過其資產淨值的八倍，即所有融資租賃公司的發展及增長將受其資產淨值總額的實際價值所限制。因此，鑒於上述對風險資產金額的限制，我們傾向於向重疊融資租賃客戶提供融資租賃服務，因為此舉將使我們能夠利用我們的車聯網業務與供應鏈金融服務之間的深度協同。就已安裝天行健車聯網系統的陝汽控股集團製造的商用車而言，我們可實時採集車輛運行數據。通過車輛運行數據的分析，我們一方面可結合營運里程及行駛軌跡提前預判違約風險；而對於逾期資產的催收及處置，我們可依靠行業領先的MD5遠程汽車鎖定技術對違約車輛依照服務協議實行遠程鎖車。
- 於2020年，來自獨立融資租賃客戶的收入較2019年的人民幣42.5百萬元增加108.5%或人民幣46.1百萬元至人民幣88.6百萬元，並進一步由人民幣88.6百萬元增加31.4%或人民幣27.8百萬元至2021年的人民幣116.4百萬元，由於我們持續開發與獨立融資租賃客戶的業務，此符合本集團的業務策略。

與控股股東的關係

下表載列於所示年度按客戶劃分的毛利及利潤率的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	毛利	利潤率	毛利	利潤率	毛利	利潤率
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
重疊融資租賃客戶 (附註1)	194,905	47.3	283,290	51.9	334,013	52.9
獨立融資租賃客戶 (附註1)	25,126	59.1	53,076	59.9	70,687	60.7
小計 (附註2)	220,031	48.4	336,366	53.0	404,700	54.1

附註：

- (1) 2019年融資租賃業務的利潤率低於其他年度，主要是由於2019年為應對市場競爭加劇，加強了融資租賃業務的營銷活動，特別是採取了一系列促銷政策，這降低了內部收益率和相應的毛利率。
- (2) 各組客戶的利潤率不同，主要由於自陝汽控股集團成立以來，我們的融資租賃業務始終以陝汽控股集團品牌為核心。在開展非陝汽控股集團品牌業務時，我們將根據風險評估收取較高的費用。陝汽控股集團品牌的風險低於非陝汽控股集團的風險，主要由於本集團開發的鎖定系統安裝於陝汽控股集團品牌的商用車。

我們的融資租賃業務可根據我們融資租賃業務的汽車品牌分為兩類，即(i)來自陝汽控股集團的品牌；及(ii)其他汽車品牌。其他汽車品牌一般包括除陝汽控股集團以外的國內主流商用車品牌，包括外部品牌、掛車及二手商用車。有關詳情請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－車型及銷售渠道」一節。下表載列截至所示年度，各主要業務流的新起租台數及投放金額的明細，亦披露於本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－車型及銷售渠道」一節：

	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	新起租台數	投放金額	百分比	新起租台數	投放金額	百分比	新起租台數	投放金額	百分比
	(人民幣千元)	(%)		(人民幣千元)	(%)		(人民幣千元)	(%)	
陝汽控股集團品牌	17,023	5,350,554	89.3	24,808	7,665,149	88.8	19,156	5,735,392	94.9
其他車輛品牌	2,327	642,173	10.7	3,216	963,217	11.2	1,150	309,546	5.1
總計	19,350	5,992,727	100.0	28,024	8,628,366	100	20,306	6,044,939	100.0

與控股股東的關係

通過向客戶提供及時及靈活的融資服務，我們提高了陝汽控股集團客戶的忠誠度及滿意度。根據弗若斯特沙利文報告，商用車製造商背景融資租賃公司及其他獨立融資租賃公司均可提供購買商用車的融資租賃服務，但大部分商用車終端用戶會選擇關連融資租賃公司獲取該等服務。其主要原因之一即關連融資租賃公司對商用車融資租賃業務的深入了解以及對關連商用車製造商所製造車輛類型的了解。此外，我們能夠向客戶提供一站式服務，包括但不限於保險及物流服務以及車聯網數據相關服務。下表載列陝重汽及陝汽商用車於所示年度就融資租賃業務所售出租賃商用車台數的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	估各公司 已售商用車 總數的		估各公司 已售商用車 總數的		估各公司 已售商用車 總數的	
	輛	百分比	輛	百分比	輛	百分比
		(%)		(%)		(%)
陝重汽	15,165	11.2	18,661	11.7	13,657	10.8
陝汽商用車	1,858	12.2	6,147	21.9	5,499	22.7

於業績記錄期，我們於陝重汽及陝汽商用車的所有車輛融資租賃提供商中一直處於領先地位。此反映我們為陝汽控股集團的業務及我們與陝汽控股集團製造的商用車有關的穩定業務流帶來積極影響。鑒於我們一貫向客戶穩定提供優質服務的往績記錄、對商用車行業的深入了解以及我們與客戶之間的業務關係（基於我們的產品自主選擇我們），客戶使用其他融資租賃服務提供商來取代我們並不符合經濟利益，因此，我們的客戶關係趨於十分穩定。

保理服務 — 於業績記錄期，我們向陝汽控股集團提供保理服務。然而，我們保理服務的絕大部分客戶均為商用車製造供應鏈中的獨立商用車零配件供應商及物流公司。上述很多保理客戶亦為重疊保理客戶且我們剩餘的保理客戶為獨立保理客戶。我們的客戶均有權選擇是否使用我們的保理服務，本集團可基於本集團制定的多種標準及風險評估酌情決定是否向任何該等客戶提供保理服務。陝汽控股集團不會參與亦不會直接或間接影響該等決策。

與控股股東的關係

下表載列截至所示年度按照三種客戶類型劃分的從我們保理業務獲得的收入明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	佔相關 子業務板塊 總收入的		佔本集團 總收入的	佔相關 子業務板塊 總收入的		佔本集團 總收入的	佔相關 子業務板塊 總收入的		佔本集團 總收入的
	金額	百分比	百分比	金額	百分比	百分比	金額	百分比	百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(%)
陝汽控股集團(附註1)	2,329	3.9	0.1	—	0.0	0.0	—	0.0	0.0
重疊保理客戶	35,755	60.5	1.2	30,543	79.1	1.0	24,656	70.0	0.8
獨立保理客戶(附註2)	21,026	35.6	0.7	8,046	20.9	0.2	10,565	30.0	0.4
小計	59,110	100.0	2.0	38,589	100.0	1.2	35,221	100.0	1.2

附註：

- (1) 本公司將終止向陝汽控股集團提供保理服務，並將(如其發展計劃所載)專注於獨立保理客戶。
- (2) 來自獨立保理客戶的收入從2019年的人民幣21.0百萬元減少了人民幣13.0百萬元至2020年的人民幣8.0百萬元，主要是由於我們自2020年1月開始升級風險管理系統，實施更嚴格的客戶篩選標準。因此，我們在2020年放緩了獨立保理客戶業務擴張速度。2021年增加了人民幣2.6百萬元至人民幣10.6百萬元，主要是由於2021年第四季度因開展大量保理業務而產生收入，該等業務旨在補充滿足獨立第三方物流客戶由於獨立物流業務的發展而有所增長的需求。

下表載列於所示年度按客戶劃分的毛利及利潤率的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	毛利	利潤率	毛利	利潤率	毛利	利潤率
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
陝汽控股集團	1,072	46.0	—	0.0	—	0.0
重疊保理客戶	14,244	39.8	12,850	42.1	13,782	55.9
獨立保理客戶(附註1)	9,581	45.6	5,331	66.3	6,463	61.2
小計(附註2)	24,897	42.1	18,181	47.1	20,245	57.5

附註：

- (1) 2020年及2021年利潤率高於2019年，主要是由於本集團自2020年起加強了保理業務的風險控制以降低新保理交易的違約率。尤其是，2020年的利潤率略高於2021年，主要是由於本公司成功就若干逾期項目收取了罰息，致使於2020年第四季度有關期間的毛利相對較高。

與控股股東的關係

- (2) 與獨立保理客戶相關的毛利率通常較陝汽控股集團及重疊保理客戶為高，主要是由於就前者收取的費用較高，原因是與獨立保理客戶相關的風險通常較高。

下表載列截至所示年度向兩類客戶提供保理服務所投入的金額及佔提供保理服務所投入總金額的百分比明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	投放金額	投放金額 百分比	投放金額	投放金額 百分比	投放金額	投放金額 百分比
	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)	(人民幣 千元)	(%)
重疊保理客戶	1,282,366	67.2	1,260,851	88.0	1,105,391	48.2
獨立保理客戶	624,789	32.8	172,090	12.0	1,188,939	51.8
總計	<u>1,907,155</u>	<u>100.0</u>	<u>1,432,941</u>	<u>100.0</u>	<u>2,294,330</u>	<u>100.0</u>

與金融機構提供的獨立保理服務相比，由於我們與陝汽控股集團的緊密關係以及對商用車行業的深入了解，我們了解生產過程中的各種挑戰並能夠為整個生產過程提供保理服務。根據弗若斯特沙利文報告，中國商用車市場的五大參與者均有其各自的關連保理公司。雖然關連保理公司與其他獨立保理公司均可為商用車零配件供應商或物流公司提供保理服務，因關連保理公司對商用車行業的了解，大部分客戶傾向於選擇關連保理公司來設定保理服務。我們的保理業務亦與其他業務板塊產生協同作用，為我們的客戶提供一站式服務。

與控股股東的關係

下表載列於所示年度向陝重汽及陝汽商用車零配件供應商提供保理服務所投入的總金額以及佔陝重汽及陝汽商用車採購零配件開支總金額的百分比的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
向各公司	向各公司		向各公司		向各公司	
零配件	估各公司	零配件	估各公司	零配件	估各公司	
供應商提供	採購零配件	供應商提供	採購零配件	供應商提供	採購零配件	
保理服務的	開支總金額	保理服務的	開支總金額	保理服務的	開支總金額	
投資金額	的百分比	投資金額	的百分比	投資金額	的百分比	
	(人民幣	(人民幣	(人民幣	(人民幣	(人民幣	
	千元)	千元)	千元)	千元)	千元)	
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
陝重汽	395,340	1.2	481,964	1.0	345,181	0.9
陝汽商用車	633,230	10.5	559,580	6.1	405,645	4.4

2020年，就向其提供的保理服務量而言，我們在陝重汽及陝汽商用車的全體保理提供商中均排名第一位。此反映了我們對陝汽控股集團的業務及我們與陝汽控股集團製造的商用車有關的穩定業務關係具有積極影響。鑒於我們一貫向客戶穩定提供優質服務的往績記錄、對商用車行業的深入了解以及我們與客戶之間的業務關係（基於我們的產品而自主選擇我們），客戶使用其他保理服務提供商來取代我們並不符合經濟利益，因此，客戶關係趨於十分穩定。

與控股股東的關係

• 車聯網及數據服務板塊

有關我們的車聯網及數據服務板塊，我們提供兩類服務：(i)銷售智能車聯網產品及(ii)提供應用車聯網及相關技術的解決方案。我們的客戶包括兩種主要類別，即(i)陝汽控股集團。例如，陝重汽及陝汽商用車所購買我們的車聯網產品可以於生產過程中直接安裝於由彼等製造的商用車上，我們亦向陝汽控股集團提供我們的車聯網及相關技術應用解決方案；及(ii)購買我們的車聯網產品以直接安裝於其商用車上的其他中小型商用車製造商及商用車行業的其他參與者，包括使用我們車聯網及相關技術應用解決方案的商用車融資公司、供應鏈及物流公司以及政府或行業監管機構。與陝汽控股集團亦有業務關係的上述部分客戶均為重疊車聯網客戶，與陝汽控股集團並無業務往來的其餘該等客戶則為獨立車聯網客戶。

下表載列於所示年度根據我們車聯網及數據服務板塊兩種業務自陝汽控股集團獲得的收入明細：

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	估相關子 業務板塊 總收入 金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	估相關子 業務板塊 總收入 金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	估相關子 業務板塊 總收入 金額 (人民幣千元)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)	佔本集團 總收入 的百分比 (%)
車聯網及數據服務板塊									
智能車聯網產品銷售業務									
陝汽控股集團(附註1)	173,790	95.4	6.0	250,423	98.7	7.7	202,666	88.3	6.5
陝重汽	172,819	94.9	6.0	149,595	59.0	4.6	88,944	38.8	2.8
陝汽商用車	936	0.5	0.0	100,828	39.7	3.1	113,703	49.5	3.7
陝汽控股集團的其他									
成員公司	35	0.0	0.0	—	0.0	0.0	19	0.0	0.0
重疊車聯網客戶	172	0.1	0.0	1,910	0.8	0.1	2,047	0.9	0.1
獨立車聯網客戶	8,139	4.5	0.3	1,313	0.5	0.0	24,785	10.8	0.7
小計	182,101	100.0	6.3	253,646	100.0	7.8	229,498	100.0	7.3

與控股股東的關係

收入來源	截至12月31日止年度								
	2019年			2020年			2021年		
	金額	估相關子	估本集團	金額	估相關子	估本集團	金額	估相關子	估本集團
		業務板塊			業務板塊			業務板塊	
(人民幣千元)	總收入	的百分比	(人民幣千元)	總收入	的百分比	(人民幣千元)	總收入	的百分比	
		(%)			(%)			(%)	
車聯網及相關技術應用									
解決方案業務									
陝汽控股集團(附註2)	2,447	4.1	0.1	488	0.6	0.0	1,757	1.6	0.1
陝重汽	1,357	2.3	0.1	16	0.0	0.0	238	0.2	0.0
陝汽商用車	—	0.0	0.0	—	0.0	0.0	—	0.0	0.0
陝汽控股集團的其他									
成員公司	1,090	1.8	0.0	472	0.6	0.0	1,519	1.4	0.1
重疊車聯網客戶(附註3)	29,862	50.2	1.0	46,539	57.0	1.4	58,383	53.7	1.9
獨立車聯網客戶	27,172	45.7	1.0	34,565	42.4	1.1	48,674	44.7	1.5
小計	59,481	100.0	2.1	81,592	100.0	2.5	108,814	100.0	3.5
板塊收入總額	241,582	100.0	8.4	335,238	100.0	10.3	338,312	100.0	10.8

附註：

- 我們來自陝汽控股集團的智能車聯網產品銷售業務的收入由2019年的人民幣173.8百萬元增加44.1%或人民幣76.6百萬元至2020年的人民幣250.4百萬元，主要由於陝汽控股集團的商用車產量增加，我們向陝汽控股集團銷售的智能車聯網終端產品增加。於業績記錄期，在我們的智能車聯網產品銷售業務下，來自陝重汽的收入減少，而來自陝汽商用車的收入增加，主要由於陝重汽所製造的若干商用車的生產模式自2020年以來發生了變化，陝重汽並不直接從本集團採購智能車聯網產品，而是從陝汽商用車採購安裝了智能車聯網產品的駕駛室。
- 我們來自陝汽控股集團的車聯網及相關技術應用解決方案業務的收入由2019年的人民幣2.4百萬元減少79.2%或人民幣1.9百萬元至2020年的人民幣0.5百萬元，主要由於陝汽控股集團於2020年並未委聘我們提供該等服務。因此，2019年及2021年的收入高於2020年。
- 我們來自陝汽控股集團重疊客戶的車聯網及相關技術應用解決方案業務的收入由2019年的人民幣29.9百萬元增加55.5%或人民幣16.6百萬元至2020年的人民幣46.5百萬元，並進一步由2020年的人民幣46.5百萬元增加25.6%或人民幣11.9百萬元至2021年的人民幣58.4百萬元，主要由於以下原因：於2020年推出我們的環保監控車聯網服務及擴大我們的渣土車監管車聯網服務所覆蓋的服務區域。

與控股股東的關係

下表載列於所示年度按客戶劃分的毛利及利潤率的明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	毛利	利潤率	毛利	利潤率	毛利	利潤率
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
智能車聯網產品銷售業務						
陝汽控股集團	43,167	24.8	64,443	25.7	53,463	26.4
重疊車聯網客戶	86	49.9	1,086	56.9	611	29.8
獨立車聯網客戶	5,014	61.6	472	35.9	5,326	21.5
小計 (附註1)	48,267	26.5	66,001	26.0	59,400	25.9
車聯網及相關技術應用						
解決方案業務						
陝汽控股集團	1,607	65.7	360	73.7	1,318	75.0
重疊車聯網客戶	19,608	65.7	34,303	73.7	43,802	75.0
獨立車聯網客戶	17,843	65.7	25,476	73.7	36,503	75.0
小計 (附註2)	39,058	65.7	60,139	73.7	81,623	75.0
車聯網及數據服務板塊小計	87,325	36.1	126,140	37.6	141,023	41.7

附註：

- (1) 每組客戶的利潤率不同，主要是由於我們的批量折扣價格報價不同。於業績記錄期，陝汽控股集團購買了大量我們的產品，而重疊車聯網客戶和獨立車聯網客戶的購買則更為偶然。由於獨立車聯網客戶的購買具有偶然性，其購買產品的利潤率可能對相關期間的毛利率產生重大影響。於2020年及2021年，獨立車聯網客戶間或購買的產品主要為利潤率較低的產品。
- (2) 我們車聯網及相關技術應用解決方案業務下所提供的主要服務成本為網路寬帶成本，由所有類別的客戶分攤，因此每組客戶的利潤率相同。

我們的車聯網及數據服務涵蓋商用車全產業鏈。根據弗若斯特沙利文報告，中國商用車市場的五大參與者逐步開始建立其各自的車聯網及數據服務公司，考慮到穩定的業務關係以及對關連商用車製造商所製造車輛類型的了解，商用車製造商均會傾向選擇各自的關連公司作為其智能車聯網產品及數據服務的主要供應商。鑒於我們強大的研發實力及領先的技術實力以及我們與陝汽控股集團的緊密合作的業務關係，自2014年以來，我們被選為陝汽控股集團智能車聯網產品的唯一供應商。我們的智能車聯網產品可以直接安裝在彼等製造的特定商用車上。因此，我們的車聯網及數據服務可與陝汽控股集團的製造工藝流程進行深度整合，此進而促使我們迅速擴大及獲得穩

與控股股東的關係

固的客戶群。陝汽控股集團始終遵守中國相關規定，包括在部分商用車安裝若干智能車聯網產品的規定。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，陝重汽及陝汽商用車所售出的根據中國相關規定須預裝車聯網產品的商用車的總數量分別約佔其售出的商用車的總數量的81.6%、86.8%及71.4%，其中車聯網產品全部由本集團安裝。陝重汽和陝汽商用車出售的預裝車聯網產品的商用車比例下降的主要原因是2021年第三季度陝重汽和陝汽商用車出售的根據中國相關規定無須預裝車聯網產品的專用車及越野車銷量增加。

根據中國於2014年1月頒佈的《道路運輸車輛動態監督管理辦法》，不遲於2014年7月，中國所有新生產的重載貨車及半掛牽引車必須預先安裝衛星定位裝置（如北斗系統監控終端）或類似設備，且所有收集數據必須按法律要求傳輸到交通運輸部的貨物運輸平台進行記錄。此外，根據於2018年6月頒佈的《重型柴油汽車污染物排放限值及測量方法（中國第六階段）》（GB 17691-2018），自2021年7月起，所有在中國新製造、進口、銷售及註冊的載重量在3.5噸或以上的商用車必須預先安裝環保監控終端或類似設備，並且所有收集數據必須按法律要求傳輸到環保部進行記錄。因為僅部分由陝汽控股集團製造的商用車屬於上述類別，故上述規定適用於若干類型的商用車。我們預安裝在陝汽控股集團製造的商用車上的車聯網產品將確保遵守相關法規。

隨著我們業務的逐漸發展，我們與陝汽控股集團合作以了解其業務需求及設計定制解決方案。因此，我們向陝汽控股集團提供了更多的車聯網及相關技術應用解決方案以滿足其多樣化的業務需求。鑒於我們與陝汽控股集團建立了獨家供應商業務關係，我們長期穩定供應優質產品及數據服務的往績記錄以及遵守強制性的行業准入要求的需求，陝汽控股集團以另一家供應商替換我們將會較為困難且並無商業利益。

與控股股東的關係

下表載列截至所示年度陝汽控股集團所製造的商用車受益於我們提供車聯網服務的數量明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	估各公司 已售 商用車總數 輛	的百分比	估各公司 已售 商用車總數 輛	的百分比	估各公司 已售 商用車總數 輛	的百分比
智能車聯網產品銷售業務						
陝重汽	150,041	91.1	183,719	92.5	122,684	69.7
陝汽商用車 (附註1)	1,567	7.4	20,352	55.8	20,392	83.9
車聯網及相關技術						
應用解決方案業務						
陝重汽	48,980	29.7	68,195	34.3	56,541	32.1
陝汽商用車	2,279	10.8	6,642	18.2	6,859	28.3

附註：

(1) 由於陝汽商用車的內部製造商生產線重組及升級，多條商用車生產線於2019年停止運營。

總體而言，鑒於(i)我們與陝汽控股集團完善及穩定的業務關係；(ii)我們向陝汽控股集團穩定提供優質產品及服務的往績記錄；及(iii)我們向陝汽控股集團提供的定制的服務，董事認為，我們是陝汽控股集團的重要戰略業務夥伴及值得信賴的服務提供商。由於上述原因，我們認為與陝汽控股集團的長期業務關係屬互惠互利及互補，並且不大可能出現重大不利變化或終止。誠如「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節所披露，我們已分別與陝汽控股及陝重汽訂立陝汽控股產品及服務供應框架協議及陝重汽產品及服務供應框架協議。陝汽控股產品及服務供應框架協議涵蓋向陝汽控股及／或其聯繫人(不包括陝重汽)供應我們的產品及服務，而陝重汽產品及服務供應框架協議則涵蓋向陝重汽及／或其附屬公司供應我們的產品及

與控股股東的關係

服務。該等協議各自將不時自動續期三年，惟須遵守[編纂]及適用法律及法規，除非本公司於協議期限內發出書面通知終止協議。該等協議並無允許陝汽控股或陝重汽單方面終止協議的終止理由。此外，陝汽控股及陝重汽僅可在我們與我們商討後及取得我們的書面同意後，在我們未能滿足所要求的產品及／或服務數量的情況下，與其他供應商合作。我們相信，該等條文為維持陝汽控股集團與我們之間的持續長期合作提供保障。此外，於[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），陝汽集團將持有本公司約[編纂]%的股權，我們的財務業績將綜合計入陝汽集團財務業績。因此，本集團的持續經營及表現符合陝汽控股集團的利益。

一般商業條款及客戶自主選擇

董事確認，本集團與陝汽控股集團之間訂立且載列於本文件「關連交易」一節的所有協議均已或將按公平原則並以公平合理的條款訂立。本公司亦已就持續關連交易採用內部控制程序，以確保持續關連交易屬公平合理且按一般商業條款或更佳條件進行。進一步詳情請參閱本文件的「關連交易」一節。

董事確認，尚無制定任何安排（正式或非正式），據此陝汽控股集團將其客戶或供應商或其他業務夥伴推介予本集團。董事進一步確認，我們所有的客戶均有權選擇是否使用我們的服務或購買我們的產品，而本集團擁有全權酌情權，可決定是否向該客戶提供服務或出售產品。陝汽控股集團將不會參與該決策，亦不會直接或間接地影響該決策。

本集團可能會與整車銷售經銷商訂立合作協議，據此，整車銷售經銷商可能會不時將其客戶推介予本集團獲得融資租賃服務；然而，陝汽控股集團並非該合作協議的一方且對整車銷售經銷商或其他終端客戶決定與本集團建立業務關係方面並無直接或間接影響。

與控股股東的關係

持續多元化構成穩固的基礎

於業績記錄期，本集團就全部三個主要業務板塊已擴大並將持續擴大我們的服務，並將使客戶基礎多樣化：

業務板塊	業務線	業務服務	使業務擴大及客戶群多樣化的具體方法
物流及供應鏈服務板塊	供應鏈業務	商用車製造 供應鏈服務	<ul style="list-style-type: none">與中小型商用車製造商建立合作關係，並積極推廣我們的商用車製造供應鏈服務有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「－ 物流及供應鏈服務板塊－ 商用車製造供應鏈服務及整車發運物流服務」一節。
		整車發運物流服務	<ul style="list-style-type: none">探索未來與獨立第三方客戶的合作機會，包括但不限於(i)向中小型商用車製造商提供整車發運物流服務；及(ii)與大型商用車製造商及其他整車發運物流服務提供商合作，就參與整車發運物流服務的駕駛員的安排進行資源共享，例如，於駕駛員交付商用車至其目的地後，該駕駛員可被分配至其他整車發運物流服務提供商安排的新工作，從而帶來新的收入來源有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「－ 物流及供應鏈服務板塊－ 商用車製造供應鏈服務及整車發運物流服務」一節。

與控股股東的關係

業務板塊	業務線	業務服務	使業務擴大及客戶群多樣化的具體方法
		第三方物流服務	<ul style="list-style-type: none">• 大力發展有關向獨立第三方提供原材料(如煤炭、礦石等)、商品、快遞的第三方物流服務• 發展回程物流業務，例如，我們目前將汽車從西安運輸至新疆，而在從新疆返回西安的途中，其將進一步探索與獨立第三方客戶的業務，以在該回程中運輸商品• 發揮與本集團其他業務板塊的協同效應，完善物流信息系統，優化運輸路線，提升服務質量，擴大客戶基礎• 有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「－物流及供應鏈服務板塊－第三方物流」一節。
		整車銷售服務	<ul style="list-style-type: none">• 與整車銷售經銷商訂立合作協議，以銷售外部品牌商用車• 有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「－物流及供應鏈服務板塊－整車銷售業務」一節
		汽車後市場產品業務	<ul style="list-style-type: none">• 與商用車行業多家參與者訂立合作協議，以推廣本公司的後市場產品• 利用成熟的商用車銷售及物流網絡，向部分主要物流客戶推廣本公司的後市場產品• 與保險公司合作，向保險公司指定的維修中心供應後市場產品• 開發統一線上服務平台，在該統一平台上推出新項目• 有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「－物流及供應鏈服務板塊－汽車後市場產品業務」一節

與控股股東的關係

業務板塊	業務線	業務服務	使業務擴大及客戶群多樣化的具體方法
供應鏈金融服務板塊	融資租賃業務		<ul style="list-style-type: none">發展本公司自身的銷售渠道及向商用車提供融資租賃服務，包括中國國內主流商用車品牌（不包括陝汽控股集團）積極探索向商用車行業的其他參與者提供融資租賃服務，例如專用車、冷鏈運輸設備及二手商用車利用與本集團其他業務分部的協同效應擴大客戶基礎，例如向存在外部品牌汽車銷售的融資需求的本集團整車銷售業務客戶提供融資租賃服務，以及向物流公司提供融資租賃服務有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「－ 供應鏈金融服務板塊－ 融資租賃服務」一節
	保理業務		<ul style="list-style-type: none">向物流產業鏈上下游的公司／參與者提供保理服務，包括但不限於商用車零配件公司的供應商、商用車製造商其他品牌供應商及第三方物流下游承運商委聘代理從物流及供應鏈產業鏈物色公司利用與通匯及遠行的聯繫，以通匯及遠行為核心業務拓展開發保理業務，並開發若干保理產品以支持我們的物流服務有關本公司具體業務舉措的進一步詳情，請參閱下文「－ 供應鏈金融服務板塊－ 保理服務」一節

與控股股東的關係

業務板塊	業務線	業務服務	使業務擴大及客戶群多樣化的具體方法
車聯網及數據服務板塊	智能車聯網產品銷售業務		<ul style="list-style-type: none">與多家中小型商用車製造商(陝汽控股集團除外)建立客戶關係，並在其商用車上預安裝智能車聯網產品從商用車行業的多個參與者中擴展業務及使客戶基礎多元化有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「— 車聯網及數據服務板塊 — 智能車聯網產品銷售業務」一節
	車聯網及相關技術應用解決方案業務		<ul style="list-style-type: none">積極向不同政府及行業監管機構以及公司推廣(i)環保監控車聯網服務及(ii)渣土車監管車聯網服務與金融機構合作，積極推廣車輛融資租賃監管車聯網服務與供應鏈及物流服務供應商以及下游承運商合作，積極推廣運輸車隊管理車聯網服務提升研發能力，豐富服務內容有關本公司具體業務計劃的進一步詳情，請參閱下文「— 車聯網及數據服務板塊 — 車聯網及相關技術應用解決方案業務」一節

與控股股東的關係

- 物流及供應鏈服務板塊

商用車製造供應鏈服務及整車發運物流服務

- 就整車製造供應鏈服務而言，本公司將發揮我們在一體化物流服務方面的優勢與經驗，擴大與中小型商用車製造商的合作。截至最後實際可行日期，本公司已與多家商用車製造商商談合作意向，並與其中一家簽訂意向書。本公司將就未來的整車發運物流服務探索與獨立第三方客戶的合作機會，包括但不僅限於通過(1)向中小型商用車製造商提供整車發運物流服務；(2)與大型商用車製造商及其他整車發運物流服務提供商合作並在整車發運物流服務返程中共享人力資源（例如駕駛員），以帶來來自獨立第三方的新收入來源。

第三方物流

- 我們已經擴大了與獨立第三方托運人及提供第三方物流服務有關的客戶群體。於業績記錄期，第三方物流運輸的貨物主要包括煤炭、礦石、日用百貨及商用車零配件，而該業務線的大部分客戶為獨立於陝汽控股集團。有關進一步詳情請參閱本文件業務一節項下「整車發運物流服務及第三方物流服務」一段。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，自向有關獨立於陝汽控股集團的托運人提供第三方物流服務產生的收入分別約為人民幣332.9百萬元、人民幣189.7百萬元及人民幣395.1百萬元，分別約佔我們總收入的11.5%、5.8%及12.6%以及物流及供應鏈服務板塊總收入的15.7%、8.4%及19.7%。該收入波動主要是由於我們的一個主要客戶於2020年停止其運輸業務，因此我們有關該業務收入來源中斷。於2020年及2021年，我們的第三方物流服務分別完成的運單總數為54.7千單及267.9千單。
- 在原材料及大宗商品相關的物流業務方面，本集團發揮附屬公司在新疆、內蒙古等原材料資源豐富地區的優勢，在能源、鋼鐵、化工等行業擁有大型企業客戶，積極拓展第三方物流服務。就快遞相關物流業務而言，我們專注於人口密集地區（如京津冀地區、長江三角洲及珠江三角洲），利用本集團整車銷售業務及供應鏈業務所積累的快遞物流客戶擴大其客戶基礎。此外，作為中國交通運輸協會快運分會及中國交通運輸協會物流投融資分會副主席，本公司將利用其行業影響力及網絡積極發展其第三方物流業

與控股股東的關係

務。於最後實際可行日期，我們有16個正在進行的涉及第三方物流服務的項目，該等第三方均獨立於陝汽控股集團，包括：

	地區	對手方	主要服務	本集團 所提供服務	合同期限
1.	上海	電纜特種材料公司	塑膠材料	第三方物流	自2022年1月至2022年12月
2.	南京	市政工程公司	渣土場	第三方物流	自2022年1月至2024年12月
3.	河北	物流公司	快遞包裹	第三方物流	自2022年1月至2024年12月
4.	上海	物流公司	商品	第三方物流	自2021年10月至2024年10月
5.	上海	物流公司	商品	第三方物流	自2021年5月至2024年5月
6.	鄭州	物流公司	商品、飲料及 建築材料	第三方物流	自2021年6月至2023年6月
7.	寧夏	煤焦化公司	煤炭	第三方物流	自2022年5月至2023年5月
8.	新疆伊犁	供應鏈管理公司	煤炭	第三方物流	自2020年6月至2024年12月
9.	貴州	基礎設施公司	煤炭	第三方物流	自2021年3月至待定
10.	蘇州	物流公司	商品	第三方物流	自2021年9月至2022年12月
11.	新疆	物流公司	原材料	第三方物流	自2022年1月至2022年12月
12.	新疆	能源產業鏈公司	煤炭	第三方物流	自2022年2月至2022年12月
13.	上海	貨運代理公司	郵政包裹	第三方物流	自2022年1月至2024年12月
14.	重慶	商貿公司	水泥	第三方物流	自2021年11月至2022年10月
15.	新疆	物流公司	煤炭	第三方物流	自2022年1月至2024年12月
16.	蘇州	物流公司	快遞包裹	第三方物流	自2022年1月至2022年12月

此外，有六個立項項目已成功通過審批，目前正在磋商中，其中包括一個煤炭運輸相關項目及一個商品相關項目。我們與獨立第三方之間正在進行或潛在項目數量的增加表明，我們的持續多樣化以及我們進一步獨立於陝汽控股集團。

與控股股東的關係

- 我們積極開拓回程物流業務，擴大獨立第三方客戶基礎。通過利用我們廣泛的物流網絡及倉儲建設，我們將於我們現有的物流網絡範圍內就獨立第三方客戶持續拓展服務以涵蓋更大範圍的貨物及材料供應，並充分利用倉儲服務。例如，我們旨在利用我們目前的指定路線將汽車從西安運輸至新疆，並且於新疆至西安的回程中，將進一步拓展與獨立第三方客戶的業務，於該等返程中運輸貨品。截至最後實際可行日期，我們已贏得運輸貨品的招標，經上述路線從新疆運輸至西安再到我們的獨立第三方客戶。展望未來，我們計劃積極尋求及從事該等活動，以加強我們的回程物流業務。
- 本公司將通過建設商用車零配件數字化倉儲配送體系以及維修和服務網絡（包括但不限於建立線下配件中心及回程物流體系）等方式持續擴大客戶基礎（尤其是獨立第三方客戶）及提供多樣化的服務。我們亦將改進我們的物流信息系統並優化運輸路線以提升我們的服務質量。進一步詳情請參閱本文件「業務－業務戰略」一節。
- 此外，本公司憑藉我們於供應鏈服務行業所累積的經驗及所構建的能力（如我們擁有大量商用車）以及5A級物流企業的身份，就公共採購項目更積極地參與公開招標過程。

整車銷售業務

- 憑藉我們完善的銷售網絡及對市場的深入了解，我們正通過銷售外部品牌商用車積極拓展整車銷售服務的客戶基礎。2021年，本公司與商用車經銷商就銷售外部品牌汽車訂立了三項協議，並自2021年第四季度開始相關銷售。截至2021年12月31日，我們銷售外部品牌商用車所得收入約為人民幣7.3百萬元。本公司將繼續尋求機會與更多外部品牌商用車經銷商建立業務關係。截至最後實際可行日期，本公司就銷售外部品牌汽車訂立了五項新協議。

汽車後市場產品業務－

- 我們汽車後市場產品業務的客戶均為獨立第三方（「獨立第三方後市場產品客戶」）。汽車後市場產品業務作為本公司於可預見未來潛在快速業務增長的主要領域之一，我們將進一步拓展其相關業務，並僅專注於獨立第三方後市場產品客戶，將其作為我們擴大客戶群計劃的一部分。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊－後市場產品業務」

與控股股東的關係

一節。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，汽車後市場產品銷售業務下獨立第三方後市場產品客戶產生的收入分別約為人民幣31.3百萬元、人民幣85.5百萬元及人民幣82.7百萬元，分別佔我們總收入的約1.1%、2.6%及2.6%。

- 自2021年初起，憑藉我們成熟的商用車銷售及物流網絡，我們已成功向部分主要物流客戶推廣我們的後市場產品。本公司計劃選擇包括陝西及新疆在內的多個省份作為主要市場，以逐步發展我們後市場產品業務的銷售渠道。我們亦將繼續加大營銷及推廣力度。自2021年1月1日起直至最後實際可行日期，我們的銷售人員已拜訪173名客戶並獲得349份訂單。我們亦計劃與本集團其他業務板塊產生協同效應，以擴大我們後市場產品的銷售渠道。例如，我們將利用本集團的車聯網大數據能力，分析商用車密度高的區域及保養頻率高的區域，並與該等區域的零配件或保養服務供應商開展業務合作，精準配置我們的後市場產品。此外，我們亦尋求與保險公司合作的機會，向保險公司的指定維修中心供應我們的後市場產品，並進一步擴大我們的銷售渠道。截至最後實際可行日期，本公司已與一家保險公司訂立戰略合作協議。我們多元化的產品及供應商基礎，以及業務增長及後市場業務所得收入有所增加，表明我們持續的多元化及獨立於陝汽控股集團。
- 此外，如本文件「業務－業務戰略」及「未來計劃及[編纂]」各節所披露，本公司將採取線上措施改善商用車後市場服務。具體而言，基於我們現有的車輪滾滾在線平台，我們將開發統一線上服務平台，並在該統一平台上推出新項目。該等新項目包括(i)後市場業務服務平台；(ii)線上零配件數字化集中式倉儲系統；(iii)線上服務及特許經營管理平台；及(iv)智能維修及培訓平台。有關上述新項目的進一步詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]－線上業務開發」一節。
- 供應鏈金融服務板塊

融資租賃服務－

- 自2018年起，本公司已透過服務提供商建立自有的銷售渠道並提供商用車融資租賃服務，該等商用車包括中國主流國產商用車品牌（陝汽控股集團除外）（「其他汽車品牌」）。此外，我們亦面向掛車及二手商用車提供該等服務。我們合作的服務提供商由2018年的4個增加至2021年的22個。為更好地發展我們的透過服務提供商的銷售渠道，我們計劃招聘更多業務人員並

與控股股東的關係

提供培訓，以擴充彼等的知識，其中包括如何擴展至提供其他汽車品牌車輛相關服務。進一步詳情請參閱本文件「業務－融資租賃業務－車型及銷售渠道」一節。

- 基於我們對商用車行業的深入了解及通過我們成熟的業務關係，本公司正積極探索向商用車行業內其他參與者（如專用車或冷鏈運輸設備、工廠及倉庫的終端客戶）提供融資租賃服務。就專用車融資租賃業務而言，本公司與多家混凝土攪拌車銷售公司、車載式起重機製造商以及專用車製造商公司建立業務關係，以為其終端用戶提供融資租賃服務。於業績記錄期，我們根據融資租賃服務投資專用車的總金額累計達人民幣429.2百萬元。我們將繼續細分專用車的領域，分析冷藏卡車、農牧業運輸車等不同專用車的特點，制定可更好地滿足該等客戶需求的綜合政策。在冷鏈運輸設備融資租賃業務方面，本公司與多家冷鏈物流公司合作，為其終端用戶提供融資租賃服務。於業績記錄期，我們根據融資租賃服務投資冷鏈運輸設備的總金額累計約為人民幣98.8百萬元。
- 截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，就上述其他汽車品牌的商用車及商用車行業其他參與者提供融資租賃服務的投放金額分別為人民幣602.0百萬元、人民幣967.3百萬元及人民幣838.9百萬元，分別佔我們就所提供的商用車融資租賃服務的投放總額的13.0%、11.2%及12.8%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，來源於融資租賃獨立客戶的收入分別約為人民幣42.5百萬元、人民幣88.6百萬元及人民幣116.4百萬元。有關收入的同比增加表明我們的持續多元化及進一步獨立於陝汽控股集團。自2022年1月1日至最後實際可行日期，我們已與多家外部品牌汽車經銷商訂立15份合作協議，且我們將繼續增加獨立融資租賃業務的新投資資金（就投資總額及佔比而言）。此外，我們通過與本集團內其他業務分部產生協同效應，積極擴大客戶基礎。例如，我們計劃(i)利用本集團整車銷售業務的優勢，專注於有融資需求的外部品牌汽車銷售客戶；及(ii)向物流公司提供融資租賃服務，例如在下游承運人購買新車或二手商用車時。

保理服務－

- 於物流保理業務項下，我們與來自物流行業的公司（包括但不限於物流平台公司、中小物流企業、從事供應鏈項目及／或合同物流項目的公司）進行保理交易，該等公司通常擁有來源於訂約承運商或第三方平台物流業務

與控股股東的關係

的應收賬款。該條業務線的大部分客戶為獨立於陝汽控股集團的客戶。於2021年1月，德銀保理建立了物流保理業務項下的外部代理系統，其聘請代理自物流行業尋找上述公司作為我們的客戶。截至最後實際可行日期，我們已與27家代理商合作。進一步詳情請參閱本文件「業務－保理業務類型－物流保理」一段。於2021年12月31日，我們的物流保理合共有176名客戶，該等客戶均為獨立第三方。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們就該等獨立於陝汽控股集團的第三方客戶提供的物流保理服務的投放金額分別為人民幣565.6百萬元、人民幣198.7百萬元及人民幣444.5百萬元，分別約佔德銀保理全年總投放金額的26.1%、11.7%及19.4%。自2022年1月1日至最後實際可行日期，我們簽訂了22份戰略協議及意向書。

- 另外，本集團將利用通匯及遠行於業內的關係，擴大及拓展以通匯及遠行為核心企業的保理業務，並開發若干保理產品以為物流服務提供支持。截至最後實際可行日期，德銀保理已與遠行委聘的第三方下游承運商訂立11項保理服務交易。
- 本公司將持續夯實我們於供應鏈金融服務的行業優勢，優化業務結構。我們將繼續發展與大型客戶及物流行業的領先公司的業務關係，並擴大優質客戶的範圍，以為更廣泛的參與者提供保理服務，例如商用車零配件公司的供應商、其他品牌商用車製造商的供應商及其他物流下游承運商。
- *車聯網及數據服務板塊*

智能車聯網產品銷售業務－

- 就智能車聯網產品銷售業務而言，本公司已將各類中小型商用車製造商（陝汽控股集團除外）成功發展為我們的客戶，並於彼等所製造成商用車上預先安裝我們的智能車聯網產品。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，我們自向有關獨立第三方商用車製造商客戶銷售商品（如智能車聯網產品）產生的收入分別約為人民幣8.1百萬元、人民幣1.3百萬元及人民幣24.8百萬元。例如，我們的主要客戶之一山東汽車製造有限公司於2021年1月至2021年12月期間採購我們8,932件智能車聯網產品，較2020年同期的銷量增加5,067%。

與控股股東的關係

隨著本公司車聯網及相關技術應用解決方案業務的不斷發展，尤其是(i)渣土車監管車聯網服務，(ii)大數據應用車聯網服務及(iii)環保監控車聯網服務，所有使用該等服務的商用車均須安裝本集團的智能車聯網產品。於2021年12月31日，我們的渣土車監管車聯網服務覆蓋中國12個地區。此外，於2021年12月31日，我們的環保監控車聯網服務覆蓋中國31個省份及直轄市。考慮到非陝汽集團品牌商用車並無預裝本集團的智能車聯網產品，我們的智能車聯網產品銷售業務具有增長及搶佔該市場份額的潛力。

為更好地拓展智能車聯網產品銷售業務以及將我們的服務範圍擴大至面向其他商用車製造商以及商用車行業的其他參與者，本公司已設立專職「車企業務部」，負責開發及向有關客戶提供一站式定制化的服務。例如，本公司將利用其完善的數據網絡，為改裝汽車製造商等公司提供全套訂製的車聯網服務，以出售我們的預裝智能車聯網產品及我們的車聯網及相關技術應用解決方案服務。截至最後實際可行日期，我們已完成與七家汽車改裝公司(均為獨立第三方)的七個項目，涉及所提供潛在定制車聯網服務。

- 此外，如本文件「業務－業務戰略」及「未來計劃及[編纂]」各節所披露，本集團將投入資源開發多元化數據產品。尤其是，我們將繼續開發及升級其車聯網產品及終端產品，以適應5G通信環境，而5G將成為電信行業新標準。
- 自2022年1月1日至最後實際可行日期，本公司已就智能車聯網產品銷售服務與獨立車聯網客戶簽訂10份協議且多數為長期協議(約2至3年)。

車聯網及相關技術應用解決方案業務－

- 就車聯網及相關技術應用解決方案業務而言，我們向商用車全產業鏈中廣泛的參與者(除商用車製造商之外，還包括商用車融資公司、整車銷售經銷商、運輸車隊、供應鏈及物流公司、保險公司、商用車相關服務提供商及駕駛員以及政府或行業監管部門)提供有關解決方案。具體而言，我們一直專注於且將專注於環保監控車聯網服務、渣土車監管車聯網服務、大數據應用車聯網服務及相關行業監控監督車聯網服務。例如，本公司將向公安部門提供有關車輛安全的監控服務或為煤炭行業的煤炭運輸車隊提供監控服務。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－車聯網及數據服務板塊－我們的車聯網及相關技術應用解決方案業務」一節。

與控股股東的關係

- 於最後實際可行日期，與獨立車聯網客戶之間涉及環保監控車聯網服務、渣土車監管車聯網服務、大數據應用車聯網服務、車輛融資租賃監管車聯網服務及相關行業監管監督車聯網服務的多個項目正在進行中，所有項目均已實施，包括：

	地區	項目*	本集團提供的服務
1.	陝西	興平市城市執法局	渣土車監管服務
2.	陝西	西安市公安局－交警部門	渣土車監管服務
3.	陝西	咸陽市城市管理監督 指揮中心	渣土車監管服務
4.	陝西	漢中市管理局	渣土車監管服務
5.	河北	邯鄲市建築垃圾管理處	渣土車監管服務
6.	河北	隆堯縣執法局	渣土車監管服務
7.	安徽	來安縣城市管理局	渣土車監管服務
8.	雲南	車聯網技術公司	大數據應用車聯網服務
9.	北京	技術公司	大數據應用車聯網服務
10.	成都	技術公司	大數據應用車聯網服務
11.	不適用	13間專用車公司	環保監控車聯網服務及／或 車輛融資租賃車聯網服務
12.	保定	石油地球物理勘探 機械製造公司	環保監控車聯網服務
13.	杭州	供應鏈管理公司	車輛融資租賃車聯網服務
14.	保定	汽車銷售公司	車輛融資租賃車聯網服務
15.	蘇州	汽車銷售公司	車輛融資租賃車聯網服務
16.	樂州	汽車銷售公司	環保監控車聯網服務
17.	內蒙古自治區 烏海市	烏海市重型柴油汽車 遠程監控系統	柴油汽車遠程環境保護監控服務
18.	山東	商用車製造公司	大數據應用車聯網服務
19.	北京	科技公司	大數據應用車聯網服務
20.	新疆	物流公司	大數據應用車聯網服務
21.	北京	融資租賃公司	車輛融資租賃車聯網服務
22.	黑龍江	金融擔保公司	車輛融資租賃車聯網服務
23.	陝西	執法局	環保監控車聯網服務

* 部分項目已於2021年前啟動

自2022年1月1日至最後實際可行日期，本公司已與八家有該等需求的公司訂立三份意向書及五份合作協議，並正與其他公司討論以探索商機。就渣土車監管車聯網服務而言，該等服務於業績記錄期保持穩定。自2022年1月1日至最後實際可行日期，有兩個渣土車監管車聯網服務項目正在磋商中。

與控股股東的關係

- 就車聯網及相關技術應用解決方案業務而言，我們亦探索與金融機構合作的機會，並向其提供車輛融資租賃監管車聯網服務，這將改善該等交易的風險管理及業務運營。憑藉與供應鏈業務板塊的協同效應，本公司亦積極探索第三方物流業務現有客戶的需求。例如，本集團可安排下游承運商使用運輸車隊管理車聯網服務，以提升物流業務營運及降低運輸風險。
- 於業績記錄期，本公司與一家大數據服務提供商訂立了一項合作協議，共同開發大數據商業化應用使我們的服務多元化。
- 此外，本公司將通過增強車聯網及數據服務板塊的核心技術能力及數據服務能力，持續擴大外部客戶群體並使我們所提供服務多樣化。具體而言，於[編纂]後，我們計劃動用[編纂][編纂]來開發基於車聯網的技術設施及增強我們的研發能力，如擴大研發團隊以及升級研發系統的軟件及硬件等。有關進一步詳情請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」一節。

鑒於(i)本集團與獨立第三方的各項業務正在擴展；(ii)本集團的特定業務板塊以及業務板塊之間的協同帶來了獨特的市場競爭力；及(iii)本集團與商用車製造商之間的合作，我們可以利用我們目前的業務模式與獨立第三方繼續建立新業務關係，並為該等客戶創建定制服務模式，由此，我們亦為未來將業務拓展至更多商用車製造商及商用車行業中的不同供應商及客戶奠定了基礎。

財務獨立性

我們設有獨立於我們控股股東的財務部，由獨立的財務人員組成，負責履行本公司財務管理、會計、申報、集團信貸及內部控制職能。

我們能夠獨立作出財務決策，而我們控股股東不會干涉我們資金的用途。我們亦已建立獨立審計制度、標準財會制度和完善的財務管理制度。此外，我們獨立開立並管理銀行賬戶，而不與我們控股股東共用任何銀行賬戶。我們根據相關法律進行獨立稅務登記，根據適用中國稅務法律法規獨立納稅，而不與控股股東或其控制的任何其他企業合併納稅。

與控股股東的關係

於我們營運過程中，我們一直接受由陝汽控股集團提供的貸款及擔保，而陝汽控股集團提供的貸款及擔保會在[編纂]後繼續由陝汽控股集團根據金融服務框架協議提供給本集團。進一步詳情請參閱本文件「關連交易－全面豁免持續關連交易」一節，有關自陝汽控股集團之貸款及擔保的歷史金額，另請參閱本文件「財務資料－債項」一節。於2021年12月31日，我們來自陝汽控股集團的未償還貸款總額及由陝汽控股集團擔保的若干金融負債（包括(i)銀行借款，(ii)自其他金融機構獲得的其他借款，(iii)資產支持票據／證券，及(iv)應付票據）分別約為人民幣854.0百萬元及人民幣729.2百萬元，佔我們金融負債信用額度（包括(i)銀行借款，(ii)關聯方貸款，(iii)自其他金融機構獲得的其他借款，(iv)資產支持票據／證券，及(v)應付票據）總額約人民幣6,132.4百萬元約13.9%及11.9%。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，陝汽控股集團的貸款平均年利率分別約為4.8%、3.8%及3.4%，而獨立第三方貸款人貸款的平均年利率分別約為4.9%、4.5%及4.7%。自陝汽控股集團的貸款年利率範圍介乎3.1%至5.1%之間，與自獨立第三方貸款人的貸款年利率範圍2.1%至6.8%一致。

儘管如上文所述，但董事認為本集團能夠在財務上獨立於控股股東及其緊密聯繫人開展業務，原因如下：

- 於最後實際可行日期，除金額約為人民幣848.5百萬元之二至三年期定期貸款（會於到期之日償還）外，本集團已悉數償還上述陝汽控股集團之未償還貸款。儘管我們能夠償還陝汽控股集團所有未償還貸款，但提前償還未償還貸款在商業上並不可行且對本集團不利，原因為根據貸款協議條款，提前償還將導致我們須繳付罰款；
- 我們計劃分別於2022年12月31日及2023年12月31日之前將陝汽控股集團擔保的貸款金額減至人民幣211.0百萬元及零；
- 我們有足夠的資金獨立經營我們的業務，並且我們能夠從第三方獲得足夠融資，而無需依賴我們控股股東或其他關連人士提供的任何擔保或抵押。特別是，於最後實際可行日期，我們已在沒有控股股東的任何協助、擔保或抵押的情況下從獨立商業銀行獲得授信額度約人民幣7.5十億元。該等來自獨立商業銀行的授信額度可以用作營運資金，並且該等信貸融資足以償還我們從陝汽控股集團獲得的貸款以及由陝汽控股集團擔保的貸款；
- 我們已與相關獨立第三方貸款人建立長期合作關係，我們能以相若條款獨立取得該貸款人的融資，從而為我們的業務營運提供資金；

與控股股東的關係

- 融資服務安排在中國國有企業內部屬常見情況，根據本文件「關連交易」一節所披露的金融服務框架協議，陝汽集團向我們提供的融資服務現時會並將繼續以正常或更佳商業條款進行。我們亦擁有在我們認為適當及對本集團的利益屬適當的情況下從獨立商業銀行選擇融資服務的酌情權；及
- 利率將不高於獨立商業銀行向我們及我們的附屬公司同期提供的同類貸款的利率，原因是適用於本集團的貸款條款將與陝汽集團與貸款銀行及金融機構根據「統借統還」模式訂立的融資協議的貸款條款一致，進一步詳情載於本文件「關連交易－全面豁免持續關連交易－陝汽控股提供金融服務」一節。因此，即使我們必須從獨立商業銀行及金融機構獲得全部融資，我們的業務運營及財務表現將不會受到重大不利影響。

基於上文所述理由，董事信納，我們擁有足夠資本應付我們的財務需求，且在財務方面獨立於控股股東及其各自的聯繫人。

管理獨立性

於[編纂]後，董事會將由九名董事組成，其中兩名董事於[編纂]完成後繼續在陝汽控股及／或其附屬公司任職。我們的大多數董事及高級管理人員於商用車供應鏈服務行業擁有豐富的經驗。下表概述[編纂]後會繼續在陝汽控股及其附屬公司任職的兩名董事身份及彼等各自於本集團及陝汽控股及其附屬公司的主要職務：

姓名	在本集團擔任的主要職務	在陝汽控股及其附屬公司擔任的主要職務
郭萬才先生	• 董事長 兼非執行董事	陝汽控股及陝汽集團的總會計師
王建斌先生	• 非執行董事	陝西汽車實業有限公司副總經理； 陝汽商用車總經理； 陝汽集團董事

與控股股東的關係

有關重疊董事的技術知識及經驗的更多詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。除以上披露者外，截至最後實際可行日期，概無董事或高級管理層於陝汽控股及其附屬公司（不包括本集團）擔任任何職務。除《上市規則》第3.13條規定所許可的情況外，我們的獨立非執行董事與控股股東沒有任何關係。因此，我們有足夠的非重疊董事，其保持獨立且具備能夠確保董事會正常履行職能的相關經驗。

於[編纂]後，除於本文件「董事、監事及高級管理層」一節所披露(i)張育安先生；及(ii)王敬安先生擔任的若干職務外，概無監事將擔任控股股東及彼等各自聯繫人（本集團成員公司除外）的董事、監事或高級管理層。

我們相信，[編纂]完成後我們的董事及高級管理層能夠獨立履行在本公司的職責，且本公司能獨立於控股股東經營其業務，理由如下：

- 董事會九名成員中，七名成員並未於控股股東及彼等各自的聯繫人（本集團成員公司除外）擔任任何董事、監事或高級管理層職位。根據組織章程細則，本公司的決策由董事會作為整體而非個別董事作出；
- 組織章程細則所載董事會決策機制定出了避免利益衝突的相關規定，其中規定：若發生利益衝突，例如審議有關與控股股東的關連交易的決議案時，與控股股東有關連的董事須迴避表決並且不得計入法定人數。此外，審議關連交易時，我們的獨立非執行董事可審閱相關交易；
- 本公司的日常運營不僅由執行董事管理，亦由本公司及其附屬公司的高級管理層管理；
- 董事、監事或高級管理層成員概無持有控股股東任何股權；
- 各董事均知悉自身作為董事的誠信義務，其要求（其中包括）董事須為本公司的最佳利益行事等；及
- 我們委任三名獨立非執行董事（佔董事會成員總人數的三分之一），可平衡有利益關係的董事與獨立董事之間的人數，以保障本公司與我們股東的整體利益。

與控股股東的關係

企業管治措施

為進一步保障股東利益，我們將採取下列企業管治措施，以管理與控股股東因任何未來潛在競爭業務而產生的任何潛在利益衝突：

- 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》規定。具體而言，我們的組織章程細則規定，董事不得就批准其或其任何緊密聯繫人於其中擁有重大權益的任何合同或安排或任何其他議案的任何決議案進行投票，亦不得將該董事計入出席董事會會議的法定人數；
- 倘舉行股東大會以考慮控股股東或其任何緊密聯繫人(本集團成員公司除外)擁有重大權益的建議交易，有關控股股東不得就相關決議案行使表決權；
- 本公司已建立內部控制機制以識別關連交易。有關進一步詳情，請參見「關連交易－有關持續關連交易的內部控制程序」一節。[編纂]後，倘本公司與控股股東或其任何聯繫人(本集團成員公司除外)訂立關連交易，本公司將遵守適用的《上市規則》規定；
- 我們承諾，董事會將平衡執行董事和非執行董事(包括獨立非執行董事)的組成。我們已委任三名獨立非執行董事，且我們認為我們的獨立非執行董事(i)具備充足的經驗，(ii)並無以任何重大方式干擾彼等行使獨立判斷的任何業務或其他關係；及(iii)將能夠提供公正客觀的意見，以保護我們股東的整體利益；
- 倘獨立非執行董事被要求審查本集團與控股股東及／或董事之間的任何利益衝突情況，控股股東及／或董事須向獨立非執行董事提供所有必需的資料以供考慮，且獨立非執行董事可於需要時尋求獨立顧問的意見，費用由本公司承擔；
- 於2020年12月，本公司採納「利益衝突管理制度」政策，規定本公司董事、監事及高級管理人員不得有任何利益衝突，其中包括界定利益衝突、制定防止利益衝突的具體安排、利益衝突管理及違反利益衝突政策的制裁。根據「利益衝突管理制度」政策，(其中包括)本公司將定期為其董事、監事

與控股股東的關係

及高級管理人員提供有關防止利益衝突的培訓。此外，本公司董事、監事及高級管理人員須於彼等受僱或獲委任後一個月內簽署有關利益衝突的聲明，並於其後每年在受僱或獲委任週年後一個月內簽署額外聲明。此外，本公司僱員有權報告任何利益衝突，而本公司的營運管理部門應即時調查有關事宜，並向作出報告的僱員及審核委員會報告調查結果，審核委員會將根據調查結果採取適當行動；及

- 我們已委任中信建投（國際）融資有限公司為合規顧問，其將會就遵守有關董事職責及企業管治的多項規定等適用法律及《上市規則》向我們提供意見及指引。

關連交易

於[編纂]時，本集團與本集團關連人士之間的交易將構成《上市規則》第14A章項下的關連交易或持續關連交易。

本公司之關連人士

於[編纂]時，我們已於日常及一般業務過程中與之訂立若干交易的以下實體將成為本公司之關連人士：

陝汽集團

陝汽集團是一家於1989年在中國成立的有限公司並於2021年3月30日改制為股份有限公司。其主要業務活動包括研發、製造及銷售商用車、專用車及商用車零配件。於最後實際可行日期，陝汽集團持有我們已發行股本的約92.09%，並將於緊隨[編纂]完成（假設[編纂]未獲行使）後繼續為我們的控股股東之一，擁有我們約[編纂]%的股權。因此，根據《上市規則》第14A章的規定，陝汽集團為我們的關連人士。

陝汽控股

於最後實際可行日期，陝汽控股持有陝汽集團約67.06%的股權並為陝汽集團的控股公司。根據《上市規則》第14A章的規定，陝汽控股亦為我們的控股股東之一及關連人士。

陝汽集團的聯繫人（不包括本集團成員公司）

陝汽集團的聯繫人（不包括本集團成員公司）（包括但不限於陝汽商用車及陝重汽）為我們的關連人士（定義見《上市規則》第14A章）。

全面豁免持續關連交易

我們已於日常及一般業務過程中與陝汽控股及／或其聯繫人（不包括本集團成員公司）訂立以下交易，該等交易於[編纂]時將構成本公司之持續關連交易，獲全面豁免遵守《上市規則》第14A.76(1)條項下之年度申報、公告及獨立股東批准規定。

商標許可框架協議

交易的背景及理由

由於本公司是陝汽集團的主要附屬公司，且本集團成員公司於業務營運過程中一直使用陝汽集團擁有的若干註冊商標（「許可商標」），我們於[編纂]後繼續使用許可商標符合本集團及股東的整體最佳利益。有關許可商標的詳情，請參閱本文件附錄六「有關我們業務的進一步資料－本集團的知識產權－商標」一節。

關連交易

主要條款

於2022年6月23日，我們與陝汽集團簽訂商標許可框架協議（「**商標許可框架協議**」），據此，陝汽集團同意在免特許權使用費的基礎上，授予本集團使用許可商標的非獨家許可。本集團將在商標許可框架協議規定的範圍內使用許可商標。

商標許可框架協議的初始期限始於[**編纂**]，終於2024年12月31日。商標許可框架協議需經雙方共同同意續簽。

《上市規則》的涵義

商標許可框架協議基於一般或更佳的商業條款訂立，就《上市規則》第14A章計算的適用百分比比率將低於0.1%（按年度基準）。根據《上市規則》第14A.76條規定，商標許可框架協議項下擬進行的交易獲豁免遵守《上市規則》第14A章項下之年度審閱、申報、公告及獨立股東批准規定。

陝汽控股提供金融服務

交易背景及理由

為促進資金流動性和加強資金集中管理，陝汽控股設有「統借統還」模式及內部擔保政策。陝汽控股及／或其附屬公司（「**貸款實體**」）可根據「統借統還」模式向銀行等金融機構借款（「**借款**」）並將通過借款獲得的資金分配給另一家集團內實體（「**借款實體**」）。借款實體將按該金融機構與貸款實體之間就借款協定的相同條款向貸款實體償還本金及利息，而貸款實體將使用該筆還款向相關金融機構償還借款。適用於借款實體的貸款條款將與貸款實體與貸款金融機構之間所訂立的融資協議下條款相符。於業績記錄期，陝汽控股及陝汽集團根據其「統借統還」模式向本集團提供貸款。

儘管我們有充足資金獨立經營業務，且我們能夠從第三方獲得融資而無需依賴控股股東或其他關連人士提供的任何擔保或抵押，董事仍認為，[**編纂**]後，陝汽控股持續向我們提供貸款將為本集團提供另一種籌資渠道，作為第三方借款的替代方式。因此，這符合本集團及股東的整體利益。

主要條款

於2022年6月23日，本公司與陝汽控股簽訂金融服務框架協議（「**金融服務框架協議**」），據此，陝汽控股及／或其聯繫人將向我們提供貸款及擔保。

金融服務框架協議的初始期限始於[**編纂**]，終於2024年12月31日，惟可經雙方同意續簽。

關連交易

金融服務框架協議規定：

貸款服務－陝汽控股及／或其聯繫人向本集團提供的貸款的利率將與貸款銀行及金融機構就相同貸款向陝汽控股及／或其聯繫人收取的利率相同。該等利率將不會高於獨立商業銀行在同一時期向我們及我們的附屬公司提供同類貸款的利率，因為適用於本集團的貸款條款將與陝汽控股及／或其聯繫人與貸款銀行及金融機構所訂立的融資協議下條款相符。

《上市規則》的涵義

根據金融服務框架協議向本集團提供的金融服務將等同於關連人士為本集團利益提供的財務援助，按正常或更佳的商業條款訂立，且有關財務援助（貸款）並未以本集團資產作抵押。因此，根據金融服務框架協議向本集團提供的金融服務獲豁免遵守《上市規則》第14A.90條項下年度審閱、申報、公告及獨立股東批准規定。

非豁免持續關連交易

我們已於日常及一般業務過程中與陝汽控股及／或其聯繫人訂立以下於[編纂]時將構成本公司之持續關連交易的交易，該等交易須遵守《上市規則》第14A章項下之年度申報、公告及獨立股東批准規定（「非豁免持續關連交易」）。

產品採購框架協議

交易的背景及理由

於業績記錄期，本集團向陝汽控股及／或其聯繫人採購商用車、商用車零配件以及其他。鑒於我們的行業經驗及對客戶需求的深入了解，我們積累了許多優質客戶，這在我們向陝汽控股及／或其聯繫人採購商用車或商用車零配件及其他時增強了我們的議價能力。同時，我們亦受益於陝汽控股的定制化服務及我們與陝汽控股的長期穩定業務關係，從而增強我們的市場競爭力。

儘管我們可自於中國業務運營所在地區的其他整車銷售經銷商（獨立第三方）隨時採購相同或類似的商用車、商用車零配件及其他，我們仍認為，無論在成本上亦或在運營上，自獨立第三方直接採購均不如我們目前通過陝汽控股及／或其聯繫人採購的效率高。此外，由於陝汽控股及／或其聯繫人一直向我們長期穩定地供應商用車、商用車零配件及其他，故我們認為，陝汽控股及／或其聯繫人對我們的業務及運營需求有深入了解。

關連交易

董事認為，維持穩定且優質的商用車、商用車零配件及其他供應對我們現有及未來的整車銷售業務至關重要。鑒於我們過往向陝汽控股及／或其聯繫人採購的經驗，我們認為，陝汽控股及／或其聯繫人可穩定且優質地供應商用車、商用車零配件及其他，從而持續高效地滿足我們的需求。因此，[編纂]後，我們將繼續自陝汽控股及／或其聯繫人採購商用車、商用車零配件及其他。

主要條款

於2022年6月23日，我們與陝汽控股簽訂產品採購框架協議（「**產品採購框架協議**」），據此，陝汽控股及／或其聯繫人將向本公司及／或我們的附屬公司提供若干產品。該等產品包括商用車、商用車零配件及其他（如商用車零配件管理及儲存服務）（「**商用車及其他產品**」）。

產品採購框架協議的初始期限始於[編纂]，終於2024年12月31日，惟可經雙方同意續簽。

定價政策

產品採購框架協議項下擬進行交易的條款將由陝汽控股及／或其聯繫人與我們基於公平原則單獨議定。商用車及其他產品的售價應參考(i)陝汽控股及／或其聯繫人設定的出廠價（這適用於所有整車經銷集團），及(ii)商用車及其他產品的技術規格及要求釐定。為確保商用車及其他產品的價格屬公平合理，我們一般會向獨立整車銷售經銷商獲取報價，並將陝汽控股及／或其聯繫人提供的價格與獨立整車銷售經銷商提供的價格進行比較。若有可供選擇的替代產品，本公司及我們的附屬公司將在為這些替代產品選擇供應商之前開展價格比較過程。於有關價格比較過程中，本公司將平等對待本公司的關連人士及任何其他獨立供應商。因此，若本公司及我們的附屬公司可從任何其他獨立供應商處獲得更好的條款，本公司及我們的附屬公司不會向本公司的關連人士採購商用車及其他產品。

關連交易

過往交易金額

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，與採購商用車及其他產品有關的總額如下所示：

	過往金額(人民幣千元)		
	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
採購商用車及其他產品			
商用車	583,380	579,883	468,180
商用車零配件及其他	2,825	4,264	448
總計	586,205	584,147	468,628

建議年度上限及其基準

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，與採購商用車及其他產品有關的最大總額不得超過下文列示的上限：

	截至12月31日止年度的建議年度上限 (人民幣千元)		
	2022年	2023年	2024年
	採購商用車及其他產品		
商用車	366,400	423,900	401,000
商用車零配件及其他	3,600	1,420	600
總計	370,000	425,320	401,600

上述建議年度上限參考以下因素釐定：

- (a) 有關我們向陝汽控股及／或其附屬公司採購商用車及其他產品的過往交易金額；
- (b) 本集團商用車及其他產品的歷史銷量；
- (c) 我們預期在未來幾年內通過整車經銷網絡實現的商用車銷量(考慮到我們的業務發展計劃及策略)；及
- (d) 於未來數年，自陝汽控股及／或其聯繫人採購的商用車零配件的預期數量。

關連交易

《上市規則》的涵義

由於產品採購框架協議的適用百分比比率（利潤比率除外）將超過5.0%（按年度基準），故產品採購框架協議項下擬進行的交易須遵守《上市規則》第14A章項下的年度審閱、申報、公告、通函（包括獨立財務建議）及獨立股東批准規定。

產品及服務供應框架協議

交易的背景及理由

利用一體化業務佈局所形成的商用車全產業鏈一站式服務能力，我們可為個人和企業客戶提供多元化服務。於業績記錄期，本集團向陝汽控股及／或其聯繫人提供多種產品及服務，包括(i)商用車相關產品，(ii)供應鏈服務（包括運輸、配送、物流及倉儲服務），及(iii)數據相關服務。具體而言，於業績記錄期，對於陝汽控股及／或其聯繫人，(i)遠行和天行健提供商用車相關產品，包括智能車聯網產品及後市場產品，(ii)遠行和通匯提供供應鏈服務，包括運輸、配送、物流及倉儲服務，及(iii)天行健提供數據相關服務。

董事認為，鑒於以下原因，向陝汽控股及／或其聯繫人提供產品及服務有利於本集團：

- (a) 本集團與陝汽控股為長期合作夥伴；
- (b) 我們向陝汽控股及／或其聯繫人供應產品及服務的價格及條款與向獨立第三方所提供者相若；
- (c) 根據弗若斯特沙利文報告，陝汽控股（包括其緊密聯繫人）是中國商用車銷售市場第四大商用車製造商，因此，向陝汽控股及／或其聯繫人供應產品及服務將為我們提供穩定的收入來源，符合本公司及股東的整體利益；及
- (d) 向商用車製造商提供多元化服務是我們的重要商業模式及發展策略。

於2022年6月23日，我們與陝汽控股簽訂產品及服務供應框架協議（「陝汽控股產品及服務供應框架協議」），據此，本公司及／或我們的附屬公司將向陝汽控股及／或其聯繫人（不包括陝重汽）供應以下類型的產品及服務：(i)供應鏈服務，(ii)商用車相關產品及(iii)數據相關服務（「向陝汽控股供應的產品及服務」）。

關連交易

於2022年6月23日，我們與陝重汽簽訂產品及服務供應框架協議（「陝重汽產品及服務供應框架協議」），據此，本公司及／或我們的附屬公司將向陝重汽及／或其附屬公司供應以下類型的產品及服務：(i)供應鏈服務，(ii)商用車相關產品及(iii)數據相關服務（「向陝重汽供應的產品及服務」）。

有關陝汽控股產品及服務供應框架協議及陝重汽產品及服務供應框架協議的更多詳情載於下文。

1. 陝汽控股產品及服務供應框架協議

主要條款

陝汽控股產品及服務供應框架協議的初始期限始於[編纂]，終於2024年12月31日。根據適用法律法規（包括但不限於《上市規則》）及證券監管部門的規定，陝汽控股產品及服務供應框架協議或會不時自動續期三年，除非本公司在期限內發出書面通告終止協議。陝汽控股產品及服務供應框架協議續期後，雙方可能會根據當時的情況修訂協議條款，本公司將繼續遵守《上市規則》項下的適用披露及／或獨立股東批准規定以及其他規定。

定價政策

我們就陝汽控股產品及服務供應框架協議項下擬進行交易收取的費用金額將由本集團與陝汽控股及／或其聯繫人（不包括陝重汽）單獨議定。

本集團根據陝汽控股產品及服務供應框架協議就向陝汽控股供應的產品及服務收取的售價或服務費將按「成本加成」基準（成本加合理利潤率原則），參考市場費率釐定。「市場費率」指在雙方的正常業務過程中，獨立第三方就同一地區的同類或類似產品或服務，按照正常商業條款提供或獲得的價格。

- 就供應鏈服務而言，供應鏈服務的服務費將按「成本加成」基準及經參考市場費率釐定。具體而言，通匯將會在考慮相關因素，包括但不限於汽柴油價格、全國通行費政策、運輸方法、管理開支、稅率及合理毛利率後按年更新其提供物流服務的收費率，對於雙方根據陝汽控股產品及服務供應框架協議訂立的各項交易，本集團所收取的服務費將與該收費率一致。

關連交易

- 就商用車相關貨品而言，有關貨品的售價將按「成本加成」基準及經參考市場費率釐定。有關貨品售價的合理利潤率將主要根據各產品的毛利率釐定。
- 就數據相關服務而言，數據相關服務的服務費將按「成本加成」基準釐定。對於雙方根據陝汽控股產品及服務供應框架協議訂立的各項交易，雙方將會在考慮相關因素，包括但不限於研發成本、勞工及經營成本以及合理毛利率後，單獨公平磋商本集團所收取的服務費。

我們會參考向陝汽控股供應的產品及服務適用的過往價格以及我們向獨立第三方收取的費用，以確保向陝汽控股供應的產品及服務的條款屬公平及合理。

過往交易金額

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，與向陝汽控股供應的產品及服務有關的總額如下所示：

	過往金額(人民幣千元)		
	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
供應商用車相關產品			
智能車聯網產品	936	100,828	113,721
提供供應鏈服務	59,595	116,714	119,761
提供數據相關服務	—	—	—
總計	60,531	217,542	233,482

建議年度上限及其基準

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，與向陝汽控股供應的產品及服務有關的最大總額不得超過下文列示的上限：

	截至12月31日止年度的建議年度上限 (人民幣千元)		
	2022年	2023年	2024年
提供商用車相關產品			
智能車聯網產品	78,170	110,500	111,600
提供供應鏈服務	146,000	192,000	199,600
提供數據相關服務	400	500	600
總計	224,570	303,000	311,800

關連交易

上述建議年度上限乃基於以下因素估算：

- (a) 與向陝汽控股供應的產品及服務有關的過往交易金額；
- (b) 本集團當前的產品供應及服務能力；及
- (c) 陝汽控股及／或其聯繫人（不包括陝重汽）製造的商用車產量及銷量的估計增長將使對供應予陝汽控股的產品及服務的需求取得估計增長，具體而言，我們預計陝汽商用車製造的商用車銷量將隨其生產運作的不斷成熟逐漸增長。由於我們為陝汽商用車的智能車聯網產品的獨家供應商，且我們的車聯網產品可直接安裝於陝汽商用車製造的商用車，因此，陝汽商用車製造的商用車的產量及銷量的估計增長預期將導致對我們的智能車聯網產品的需求增長。此外，由於我們是陝汽商用車的商用車製造供應鏈服務及整車發運物流服務的獨家服務提供商，上述陝汽商用車製造的商用車的產量及銷量的估計增長亦預期會導致對我們供應鏈服務的需求增長。

《上市規則》的涵義

由於陝汽控股產品及服務供應框架協議的適用百分比比率（利潤比率除外）將超過5.0%（按年度基準），故陝汽控股產品及服務供應框架協議項下擬進行的交易須遵守《上市規則》第14A章項下的年度審閱、申報、公告、通函（包括獨立財務建議）及獨立股東批准規定。

2. 陝重汽產品及服務供應框架協議

主要條款

陝重汽產品及服務供應框架協議的初始期限始於[編纂]，終於2024年12月31日。根據適用法律法規（包括但不限於《上市規則》）及證券監管部門的規定，陝重汽產品及服務供應框架協議或會不時自動續期三年，除非本公司在期限內發出書面通告終止協議。陝重汽產品及服務供應框架協議續期後，雙方可能會根據當時的情況修訂協議條款，本公司將遵守《上市規則》項下的適用披露及／或獨立股東批准規定以及其他規定。

關連交易

定價政策

我們就陝重汽產品及服務供應框架協議項下擬進行交易收取的費用金額將由本集團與陝重汽及／或其附屬公司單獨議定。

本集團根據陝重汽產品及服務供應框架協議就向陝重汽供應的產品及服務收取的售價或服務費將按「成本加成」基準（成本加合理利潤率原則），參考市場費率釐定。「市場費率」指在雙方的正常業務過程中，獨立第三方就同一地區的另一或類似產品或服務，按照正常商業條款提供或獲得的價格。

- 就供應鏈服務而言，供應鏈服務的服務費將按「成本加成」基準及經參考市場費率釐定。具體而言，通匯將會在考慮相關因素，包括但不限於汽柴油價格、全國通行費政策、運輸方法、管理開支、稅率及合理毛利率後按年更新其提供物流服務的收費率，對於雙方根據陝重汽產品及服務供應框架協議訂立的各項交易，本集團所收取的服務費將與該收費率一致。
- 就商用車相關貨品而言，有關貨品的售價將按「成本加成」基準及經參考市場費率釐定。有關貨品售價的合理利潤率將主要根據各產品的毛利率釐定。
- 就數據相關服務而言，數據相關服務的服務費將按「成本加成」基準釐定。就陝重汽產品及服務供應框架協議項下雙方訂立的各項交易而言，訂約方將考慮相關因素（包括但不限於研發成本、勞動力及營運成本以及合理毛利率），按公平基準單獨磋商本集團收取的服務費。

我們會參考向陝重汽供應的產品及服務適用的過往價格以及我們向獨立第三方收取的費用，以確保向陝重汽供應的產品及服務的條款屬公平及合理。

關連交易

過往交易金額

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，與向陝重汽供應的產品及服務有關的總額如下所示：

	過往金額(人民幣千元)		
	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
供應商用車相關產品	207,327	154,394	91,174
智能車聯網產品	172,819	149,595	88,944
後市場產品	34,508	4,799	2,230
提供供應鏈服務	382,944	459,730	339,971
提供數據相關服務	1,357	16	238
總計	591,628	614,140	431,383

建議年度上限及其基準

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，與向陝重汽供應的產品及服務有關的最大總額不得超過下文列示的上限：

	截至12月31日止年度的建議年度上限 (人民幣千元)		
	2022年	2023年	2024年
供應商用車相關產品	103,290	110,000	109,100
智能車聯網產品	96,290	100,000	100,600
後市場產品	7,000	10,000	8,500
提供供應鏈服務	350,400	500,500	550,700
提供數據相關服務	10,700	11,000	13,500
總計	464,390	621,500	673,300

關連交易

上述建議年度上限乃基於以下因素估算：

- (a) 與向陝重汽供應的產品及服務有關的過往交易金額；
- (b) 本集團當前的產品供應及服務能力；
- (c) 由於陝重汽及／或其附屬公司的業務範圍及製造車間預期將擴大，對我們供應鏈服務的需求預計將增加；
- (d) 由於預期陝重汽及／或其附屬公司製造的商用車的產量及銷量將保持穩定，進而產生的向陝重汽供應產品及服務的預期需求。由於我們為陝重汽的智能車聯網產品的獨家供應商，且我們的車聯網產品可直接安裝於陝重汽製造的商用車，因此，陝重汽製造的商用車的產量及銷量的估計穩定預期將導致對我們的智能車聯網產品的需求穩定。此外，由於我們是陝重汽的商用車製造供應鏈服務及整車發運物流服務的獨家服務供應商，上述陝重汽製造的商用車的產量及銷量的估計穩定亦預期會導致對我們供應鏈服務的需求穩定；及
- (e) 本集團擬定的未來業務發展方向為就提供商用車相關後市場產品及數據相關服務發展其第三方客戶基礎。

《上市規則》的涵義

由於陝重汽產品及服務供應框架協議的適用百分比比率（利潤比率除外）將超過5.0%（按年度基準），故陝重汽產品及服務供應框架協議項下擬進行的交易須遵守《上市規則》第14A章項下的年度審閱、申報、公告、通函（包括獨立財務建議）及獨立股東批准規定。

有關持續關連交易的內部控制程序

本公司已採納以下內部控制程序，以確保持續關連交易屬公平及合理且基於正常或更佳商業條款進行：

- (a) 我們已採納及實施一套關連交易管理制度。根據該制度，我們的指定部門（包括財務管理部、審計監督部及運營管理部）將共同負責審查並評估持續關連交易條款，特別是定價條款的公平性，並將就關連交易定期提供報告給我們的管理層團隊。我們管理層團隊負責確保不超過持續關連交易之年度上限，並且確保每筆持續關連交易的價格均公平合理；

關連交易

- (b) 獨立非執行董事將根據《上市規則》第14A.55條每年審閱持續關連交易，並於本公司年報中確認該等交易已：(i)於本集團日常及一般業務過程中訂立；(ii)按一般商業條款或對本集團更有利的條款訂立；及(iii)根據規管該等交易的協議按公平合理且符合股東整體利益的條款訂立。倘獨立非執行董事未能如此確認，我們將及時知會聯交所及刊發公告，以妥善遵守《上市規則》第14A.59條。獨立非執行董事亦將審閱我們的關連交易管理制度、監督我們的實施情況並向董事會提出建議，以及在董事會授權範圍內審閱及批准本公司的關連交易及其他相關事宜；及
- (c) 本公司的外聘核數師亦將根據《上市規則》第14A.56條就持續關連交易進行年度審閱及報告。我們將於[編纂]完成後在我們的年報中披露本公司外聘核數師就我們的持續關連交易進行的工作，以及彼等是否注意到任何事宜致使彼等相信該等持續關連交易(i)未經本公司董事會批准；(ii)倘交易涉及本公司提供貨品或服務，在所有重大方面並無遵守本公司的定價政策；(iii)在所有重大方面並無根據規管交易的相關協議訂立；及(iv)已超出年度上限的結論。

董事的確認

董事(包括獨立非執行董事)認為，上文所載非豁免持續關連交易過去一直且日後亦會於我們的日常及一般業務過程中按正常或更佳的商業條款訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益；上文所載非豁免持續關連交易的建議年度上限亦屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

獨家保薦人的確認

基於其對持續關連交易協議及本公司提供的相關資料的審閱以及與本公司管理層團隊的討論，獨家保薦人認為，非豁免持續關連交易一直且日後亦會於我們的日常及一般業務過程中按正常或更佳的商業條款訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益；及各項非豁免持續關連交易的建議年度上限亦屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益。

關連交易

申請聯交所豁免

由於非豁免持續關連交易當前且日後亦會於本集團日常及一般業務過程中持續或反覆訂立，董事（包括獨立非執行董事）認為，嚴格遵守公告、通函（包括獨立財務建議）及／或獨立股東批准規定會增加行政費用，且有時不可行。

為此，根據《上市規則》第14A.105條，我們已向聯交所申請而聯交所已批准我們非獲豁免持續關連交易豁免嚴格遵守《上市規則》第14A章項下之公告、通函（包括獨立財務建議）及獨立股東批准規定，期限為自[編纂]開始，至2024年12月31日截止，惟各項非獲豁免持續關連交易於各財年的總金額不得超過上述相關年度上限。

倘超過上述年度上限的相關金額或建議對任何持續關連交易協議作出重大更改，則我們將重新遵守《上市規則》相關規定。

倘《上市規則》的日後修訂實施的規定較最後實際可行日期本文件所述持續關連交易所適用者更為嚴格，則我們會立即採取措施確保於合理時限內遵守該等新規定。

董事、監事及高級管理層

概覽

董事會

董事會現由九名董事組成，包括兩名執行董事、四名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事會負責並擁有一般權力管理及經營公司業務。下表載列有關董事的若干資料：

姓名	年齡	於本公司的 職位	獲委任為 董事的日期	加入 本集團的日期	於本集團的 角色及責任
郭萬才先生	48歲	董事長兼 非執行董事	2020年 7月17日	2020年 7月17日	負責董事會整體事務並 通過董事會參與制定 本集團的業務計劃、 戰略及主要決策
王建斌先生	51歲	非執行董事	2019年 4月15日	2012年 2月5日	參與制定本集團的 業務計劃、 戰略及主要決策
周琪先生	46歲	非執行董事	2020年 9月10日	2020年 9月10日	參與制定本集團的 業務計劃、 戰略及主要決策
王潤梁先生	52歲	執行董事 兼總經理	2019年 4月15日	2017年 1月9日	參與制定本集團的業務 計劃、戰略及 主要決策；負責本集團 的整體管理及運營
王文岐先生	50歲	執行董事 兼副總經理	2020年 12月25日	2012年 6月1日	參與制定本集團的業務 計劃、戰略及 主要決策；負責本集團 的整體管理及運營

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	於本公司的 職位	獲委任為 董事的日期	加入 本集團的日期	於本集團的 角色及責任
馮敏女士	34歲	非執行董事 兼職工代表 董事	2021年 8月27日	2015年 1月1日	參與制定本集團的業務 計劃、戰略及主要決策
李剛先生	48歲	獨立非執行董事	2020年 12月25日	2020年 12月25日	以其豐富的供應鏈 管理以及電子商務 教學及科研經驗 向董事會提供獨立判斷 並任職於董事會委員會
葉永威先生	43歲	獨立非執行董事	2020年 12月25日	2020年 12月25日	以其豐富的財務、投資 及管理經驗向董事會 提供獨立判斷並任職於 董事會委員會
余強先生	60歲	獨立非執行董事	2020年 12月25日	2020年 12月25日	以其於運輸及車輛工程 方面豐富的教學及科研 經驗向董事會提供 獨立判斷並任職於 董事會委員會

董事、監事及高級管理層

監事會

監事會包括三名成員。各監事的任期為三年，可重選連任。監事會的主要職權包括：(i)監察公司財務，(ii)對董事及高級管理層的履職進行監督，(iii)當董事、高級管理層的行為損害公司的利益時，要求董事、高級管理層予以糾正，(iv)在董事會未履行組織章程細則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)向股東大會提出決議案，(vi)對公司經營情況異常進行調查，及(vii)組織章程細則規定及股東授予的其他職權。下表載列有關監事的若干資料：

姓名	年齡	於本公司的 職位	獲委任的日期	加入 本集團的日期	於本集團的 角色及責任
張育安先生	50歲	監事會主席兼 股東代表監事	2020年 12月25日	2020年 12月25日	領導監事會並監督本集團 的運營與財務活動
王敬安先生	49歲	股東代表監事	2016年 6月5日	2016年 6月5日	監督本集團的運營與 財務活動
秦曉輝先生	44歲	職工代表監事	2016年 8月11日	2016年 4月22日	監督本集團的運營與 財務活動

董事、監事及高級管理層

高級管理層

高級管理層負責我們日常業務管理。下表載列有關我們高級管理層成員的若干資料：

姓名	年齡	於本公司的 職位	獲委任的日期	加入 本集團的日期	於本集團的 角色及責任
王潤梁先生	52歲	執行董事 兼總經理	2019年 4月15日	2017年 1月9日	負責本集團的整體管理及 運營
王文岐先生	50歲	執行董事 兼副總經理	2020年 12月25日	2012年 6月1日	負責本集團的整體管理及 運營
林俊先生	51歲	副總經理	2016年 1月21日	2012年 6月1日	負責本集團的整體管理與 運營
李銳先生	38歲	副總經理	2021年 2月15日	2021年 2月15日	負責本集團的整體管理與 運營
劉錄錄先生	37歲	董事會秘書、 財務總監兼 聯席公司秘書	2020年 12月25日； 2019年 1月29日； 2021年 1月20日	2013年 4月1日	負責本集團財務管理、 董事會相關事宜 信息披露及與 監管部門聯絡

董事、監事及高級管理層

董事

非執行董事

郭萬才先生，48歲，於2020年7月17日獲委任為非執行董事及董事長。郭先生主要負責董事會整體事務並作為董事會成員參與本集團業務計劃、戰略及主要決策的制定。

郭先生在企業財會方面擁有逾21年的經驗。1997年6月至2014年3月，郭先生於陝西省核工業地質局財務資產處擔任多個職位，包括科員、助理會計師、會計師、主任科員及副處長。2014年3月至2017年6月，彼擔任中陝核工業集團公司的財務與會計部副部長。2014年3月至2015年12月，彼擔任陝西核昌機電裝備有限公司的監事會主席。2017年6月至2019年8月，彼擔任陝西核鑫礦業有限責任公司的財務總監，並於2018年10月至2019年8月兼任中陝核工業集團公司審計部部長。自2019年8月起，郭先生擔任陝汽控股的總會計師，主要負責財務和審計部相關工作。自2020年7月至2021年3月，彼擔任陝汽集團董事。自2020年7月至今，彼擔任陝汽集團總會計師。

郭先生於1997年6月畢業於中國中南工學院，獲得經濟學學士學位，專業為會計學。

王建斌先生，51歲，於2019年4月15日獲委任為非執行董事。王先生主要負責參與本集團業務計劃、戰略及主要決策的制定。

王先生在商用車行業擁有逾31年的經驗。自1991年4月至2002年1月於陝西汽車製造廠車橋分廠(現更名為陝汽集團)擔任生產調度員。王先生曾於陝重汽擔任多個職位，其中，自2002年1月至2006年1月擔任北京辦事處銷售代表，自2006年1月至2009年12月擔任新疆辦事處主任，自2009年12月至2012年2月擔任陝重汽銷售部副總經理。彼於2012年加入本集團。2012年2月至2015年1月，彼擔任德銀融資租賃總經理，負責整體業務運營與管理。隨後自2014年12月至2016年1月擔任本公司總經理，主要負責本公司整體業務運營與管理以及主要決策。2016年1月至2019年1月，除擔任本公司總經理外，彼亦兼任其他職位，包括遠行、天行健、美信、德銀保理、德銀融資租賃的董事長。2019年1月至2020年7月，王先生擔任陝汽商用車的總經理，自2020年7月起擔任陝汽商用車的總經理以及陝西汽車實業有限公司的副總經理。自2021年3月起，彼擔任陝汽集團的董事。

董事、監事及高級管理層

王先生於2011年1月畢業於中國烏魯木齊職業大學，主修工商管理。彼後於2012年6月獲得澳門城市大學工商管理碩士學位。

周琪先生，46歲，於2020年9月10日獲委任為非執行董事。周先生主要負責參與本集團業務計劃、戰略及主要決策的制定。

周先生在商用車行業擁有逾21年的經驗。2002年9月至2015年12月，彼於陝重汽銷售部擔任多個職位，其中自2002年9月至2007年3月擔任銷售代表，自2007年3月至2009年12月擔任瀋陽辦事處主任，自2009年12月至2012年4月擔任寧波辦事處主任，自2012年4月至2015年1月擔任滬寧辦事處主任，自2015年1月至2015年12月擔任陝重汽銷售部總經理助理兼銷售服務部經理。彼自2015年12月至2020年7月擔任陝汽集團越野車銷售部部長。現擔任陝重汽銷售部總經理。

周先生於1997年7月畢業於中國西安理工大學機械製造專業。

截至最後實際可行日期，周先生曾為陝西汽車集團溫州雲頂汽車有限公司（「**溫州雲頂**」）監事。溫州雲頂為一間於中國註冊成立的公司，主要從事汽車及汽車零配件銷售。

於2015年12月，溫州雲頂刊發解散通告表示（其中包括），溫州雲頂因不能清償債務，根據其股東之決議案解散並成立清算團隊。溫州雲頂已停產且不再運營。於2020年9月，溫州雲頂經股東大會決議由清算團隊提交破產申請。破產程序於2021年3月12日啟動，目前仍在進行中。第一次債權人會議已於2021年8月24日召開。

周先生確認，除根據適用法律及溫州雲頂組織章程細則履行監事職責外，彼於擔任溫州雲頂監事期間並無參與溫州雲頂業務的日常管理及運營，亦無違反任何受信責任。周先生進一步確認，其擔任監事期間並無任何不當行為或過失引致破產申請，亦並不知悉任何因破產申請而引致針對其本人已提出或將提出之任何實質或潛在索償。

基於上文所述，獨家保薦人認為，根據《上市規則》第3.08及3.09條，上述事件不會影響周先生擔任執行董事的資格。

馮敏女士，34歲，於2021年8月27日獲委任為非執行董事及職工代表董事。馮女士主要負責參與制定本集團的業務計劃、策略及重大決策。

董事、監事及高級管理層

馮女士於財務管理及會計方面擁有逾11年經驗。於2011年至2014年，彼為一名陝重汽財務會計部的員工。自2014年4月至2014年12月，馮女士為一名西安康明斯發動機有限公司財務信息部的財務人員。於2015年1月至2016年12月，彼先後擔任本公司運營中心會計主管及會計經理。自2017年1月起，馮女士擔任本公司財務管理部副部長及部長。

馮女士於2011年畢業於中國武漢理工大學，取得管理學學士學位。

執行董事

王潤梁先生，52歲，於2019年4月15日獲委任為執行董事。彼亦擔任本公司總經理。王先生主要負責本集團的整體管理及運營。

王先生在商用車行業擁有逾26年的經驗。王先生於1993年加入陝汽集團，其中自1993年8月至2002年9月擔任陝汽集團（原為：陝西汽車製造總廠）財務科科員，於2002年9月至2003年5月擔任銷售部財務科員工。於2003年5月至2008年2月擔任陝重汽銷售部綜合財務科科長。於2008年2月至2013年1月，擔任陝重汽銷售部綜合管理部副經理。2013年5月至2017年1月，彼擔任山重融資租賃有限公司副總經理並主要負責整體的運營及管理。彼於2017年1月至2019年1月擔任本公司副總經理，自2019年1月起擔任本公司總經理。

王先生於2010年7月畢業於中國西安交通大學網絡教育學院財務會計學專業（網絡課程）。

王文岐先生，50歲，於2020年12月25日獲委任為執行董事。彼亦擔任本公司副總經理。王先生主要負責本集團的整體管理及運營。

王先生在商用車行業擁有超過31年的經驗。自1990年12月至2002年3月，彼為陝汽集團（前稱為陝西汽車製造總廠發動機分廠）的員工。自2002年4月至2007年11月，彼在陝汽集團上海、南京及山東辦事處工作。自2007年12月至2010年11月及自2010年11月至2012年4月，彼分別擔任陝重汽武漢辦事處主任及滬寧辦事處主任。自2012年6月起，王先生於德銀融資租賃擔任租賃事業部總經理，隨後，自2014年1月起，擔任副總經理。2016年1月至2017年1月，彼擔任本公司副總經理。彼自2017年1月起擔任通匯的總經理，自2019年4月起擔任通匯的董事長並主要負責通匯整體的管理及運營。

董事、監事及高級管理層

王先生於1990年8月畢業於中國陝西汽車技工學校，並於2012年4月於中國西安交通大學工商管理專業(MBA)進修。

獨立非執行董事

李剛先生，48歲，於2020年12月25日獲委任為獨立非執行董事。李先生主要負責監督董事會及向其提供獨立判斷。

李先生從事供應鏈管理與電子商務、互聯網商業創新、商業分析與智能決策領域的教學與科研超過20年。李先生自2005年2月至2014年12月擔任西安交通大學助理教授及副教授。自2014年12月起擔任西安交通大學教授兼博士生導師。彼自2011年10月至2012年2月擔任麻省理工學院斯隆管理學院的高級訪問學者，2016年7月至8月擔任香港理工大學的訪問學者，2017年9月至2018年8月擔任佛羅里達大學中美富佈萊特高級研究訪問學者。

李先生於1996年7月畢業於中國西安電子科技大學，獲得計算機應用學士學位。彼於2001年6月獲得中國西安石油大學計算機應用碩士學位，並於2005年5月獲得中國西安交通大學管理科學與工程博士學位。

葉永威先生，43歲，於2020年12月25日獲委任為獨立非執行董事。葉先生主要負責監督董事會及向其提供獨立判斷。

葉先生於會計、核數及公司業務方面擁有逾22年經驗。葉先生曾於2000年9月至2003年9月在畢馬威會計師事務所任職，亦曾任北京控股有限公司（一間於聯交所上市的公司，股份代號：392）的會計經理。2006年9月至2008年8月，葉先生曾擔任 Fortune Dragon Group Limited 的財務經理及公司秘書。彼負責財務申報、企業融資、併購及公司秘書事務。2008年9月至2010年3月，彼當時擔任首鋼福山資源集團有限公司（一家於聯交所上市的公司，股份代號：639）的高級財務經理。彼於任期內主要負責該集團的財務申報、項目評估、監管合規及投資者關係。自2015年6月至2018年5月，葉先生擔任北京北大青島環宇科技股份有限公司（一家於聯交所GEM上市的公司，股份代號：8095）的執行董事，隨後自2018年5月至2021年5月，擔任北京北大青島環宇科技股份有限公司的非執行董事。自2010年4月起，葉先生擔任金山能源集團有限公司（一家於聯交所上市的公司，股份代號：663）的投資總監，目前任集團副主席。自2020年起，葉先生獲委任為八零八八投資控股有限公司（前稱滙友生命科學控股有限公司，一家於聯交所GEM上市的公司，股份代號：8088，「八零八八投資」）的獨立非執行董事。

葉先生於2000年(在香港)持有香港科技大學會計學工商管理學士學位。自2004年7月起，彼為香港會計師公會會員。

董事、監事及高級管理層

於葉先生擔任八零八八投資獨立非執行董事任期內，於2020年7月，八零八八投資收到可轉換債券持有人的要求信，要求償還本金為140百萬港元的未償還可換股債券及所有應計利息（「債務」）。於2020年7月31日，為了使八零八八投資進行財務重組，一項清盤呈請連同八零八八投資的聯席及各別臨時清盤人（統稱為「聯席臨時清盤人」）的申請（就重組目的）（「聯席臨時清盤人申請」）提交至開曼法院並存檔，藉此以非強制方式進行重組。於2020年8月6日（香港時間），八零八八投資收到有關聯席臨時清盤人申請的蓋印法院命令（「該命令」）。於2021年2月26日，八零八八投資完成主要債務的重組，其到期日延長18個月。經聯席臨時清盤人同意，八零八八投資的流動資金問題已解決。因此，八零八八投資在聯席臨時清盤人的協助下向開曼法院提出申請撤銷清盤呈請及解除聯席臨時清盤人的委任。於2021年2月26日開曼法院授予一項命令以批准上述申請，因此聯席臨時清盤人的委任已解除，且八零八八投資於當天退出臨時清盤（就重組目的）。此後，八零八八投資於2021年3月12日宣佈，考慮到八零八八投資未能有足夠運營水平和足夠價值的資產以支持其運營，從而保證其股份繼續上市，聯交所已決定暫停該等股份買賣。此後，八零八八投資已於2021年3月19日向聯交所GEM上市委員會提交了書面請求，要求對停牌決定進行複審。聯交所GEM上市委員會其後維持停牌決定，八零八八投資股份自2021年7月16日起暫停買賣。

於最後實際可行日期，就上述八零八八投資的臨時清盤，葉先生概無未履行法律責任或遭受正在進行的索賠或訴訟。

葉先生曾兼任名豐國際有限公司及統星貿易有限公司之董事。該等兩家公司均於香港註冊成立，主要從事於投資控股，並於2014年5月2日以註銷登記的方式解散。葉先生已確認，上述兩家公司於其以註冊登記的方式解散時均有償付能力，且其本身作為董事並無任何不當行為或過失而導致公司被解散，亦不知悉其本身已經或將會因解散而被提起任何實際或潛在申索。

余強先生，60歲，於2020年12月25日獲委任為獨立非執行董事。余先生主要負責監督董事會及向其提供獨立判斷。

余先生從事運輸與車輛工程領域（專注智能汽車、新能源汽車及汽車系統動力學）的教學及科研已超過21年。自2000年至2003年，余先生擔任長安大學汽車學院汽車工程系主任，其後自2003年至2008年擔任長安大學汽車學院副院長，自2009年至2018年擔任院長。

彼已發表100餘篇學術研究論文，其中SCI收錄20餘篇。彼申請的發明專利有20餘項，且已出版3部教材。

自1978年10月至1982年7月，余先生於中國西安公路學院攻讀汽車應用工程學本科並獲得工程學學士學位。自1982年9月至1985年9月，其於西安公路學院攻讀汽車應

董事、監事及高級管理層

用工程學研究生並獲得工程學碩士學位。自1997年9月至2000年6月，其於中國長安大學（前稱為西安公路交通大學）攻讀運輸工程專業研究生並獲得工程學博士學位。

監事

張育安先生，50歲，於2020年12月25日獲委任為股東代表監事兼監事會主席。張先生主要負責監督本集團的運營與財務活動並組織召開監事會會議。

2001年3月至2009年5月，彼於西安保德信投資發展有限責任公司擔任多個職位，包括董事長辦公室企劃主管、投資部總經理、投資管理部副總經理、公司戰略委員會委員及投資決策委員會常委。2009年5月至2010年5月，彼擔任陝西電子信息集團有限公司資本運營部副部長。其後於2010年5月至2011年4月為陝汽集團的員工，2011年4月至2016年1月擔任陝汽集團投資與資本運營總監。自2016年1月至今，彼擔任陝汽集團投資與資本運營總監兼投資證券部部長。

張先生於1997年畢業於中國西北大學，主修國民經濟管理專業，獲得學士學位。彼於2004年在中國西北工業大學繼續教育學院完成工商管理課程。

張先生曾為陝西汽車科技園發展有限公司（「**科技園發展**」）之監事及西安泰肯科工貿有限責任公司（「**泰肯**」）之法定代表及董事。科技園發展於中國註冊成立，主要從事汽車科技研發。科技園發展於2020年7月15日因註銷而解散。泰肯於中國註冊成立，主要從事自動化辦公設備銷售及電子產品研發。泰肯於2010年3月22日因註銷而解散。張先生已確認，上述兩間公司於其因註銷而解散時均具償付能力，且其擔任監事、法人代表及董事期間並無任何不當行為或過失引致公司之解散，亦並不知悉任何因解散而引致針對其本人已提出或將提出之任何實質或潛在索償。

王敬安先生，49歲，於2016年6月5日獲委任為股東代表監事。王先生主要負責監督本集團的運營與財務活動。

王先生於1993年加入陝汽集團，於該公司擔任多個職位。1993年8月至2003年1月，彼擔任陝汽集團財務部門的職員。2003年1月至2009年3月，彼分別擔任陝汽控股資產運營部職員及副部長。王先生隨後自2009年3月至2012年8月擔任陝汽集團的資產運營部部長。2012年8月至2016年1月，彼擔任陝汽控股的資產運營部財務總監，自

董事、監事及高級管理層

2013年1月至2016年1月，彼擔任陝汽寶雞華山工程車輛有限責任公司（現更名為陝汽商用車）的財務總監。自2016年1月至2021年2月，王先生擔任陝汽控股的財務管理部部長。自2021年4月起，王先生擔任陝西通力專用汽車有限責任公司董事長。

王先生於1993年畢業於中國陝西機械學院，主修經濟法專業。彼於1995年9月獲得中國的律師資格證。

王先生曾為榆林陝汽藍時新能源汽車有限公司（「榆林藍時」）及陝西富鋨車輪有限公司（「陝西富鋨」）之監事。榆林藍時為一間於中國成立的公司，主要從事電動汽車的研發、製造及銷售。榆林藍時於2018年7月11日因註銷而解散。陝西富鋨為一間於中國成立的公司，主要從事車輪及汽車零配件的製造。陝西富鋨於2018年6月29日因註銷而解散。王先生確認，上述兩間公司於其因註銷而解散時均具償付能力，且其擔任監事期間並無任何不當行為或過失引致公司之解散，亦並不知悉任何因解散而引致針對其本人已提出或將提出之任何實質或潛在索償。

截至最後實際可行日期，王先生為溫州雲頂之董事。於2015年12月，溫州雲頂刊發解散通告表示（其中包括），溫州雲頂因不能清償債務，根據其股東之決議案解散並成立清算團隊。溫州雲頂已停產且不再運營。於2020年9月，溫州雲頂經股東大會決議由清算團隊提交破產申請。破產程序於2021年3月12日啟動，目前仍在進行中。第一次債權人會議已於2021年8月24日召開。

王先生確認，除根據適用法律及溫州雲頂組織章程細則履行董事職責外，彼於擔任溫州雲頂董事期間並無參與溫州雲頂業務的日常管理及運營，亦無違反任何受信責任。王先生進一步確認，其擔任董事期間並無任何不當行為或過失引致破產申請，亦並不知悉任何因破產申請而引致針對其本人已提出或將提出之任何實質或潛在索償。

基於上文所述，獨家保薦人認為，根據《上市規則》第3.08及3.09條，上述事件不會影響王先生擔任執行董事的資格。

秦曉輝先生，44歲，於2016年8月11日獲委任為職工代表監事。秦先生主要負責監督本集團的運營與財務活動。

董事、監事及高級管理層

2004年4月至2012年7月，秦先生擔任陝汽集團紀檢監察辦公室紀檢監察主管。2012年11月至2016年3月，彼擔任陝西中富物聯科技服務有限公司總經理助理及綜合管理部部長。2016年4月至2018年2月，彼擔任工會主席、行政人事部副部長。自2018年2月起，彼擔任本公司工會主席、綜合管理部部長。

秦先生於2006年畢業於中國中央黨校函授學院，主修工商管理專業。

除上文所披露者外，各董事及監事確認，彼於緊接本文件日期前三年概無擔任其證券於香港或海外任何證券市場上市之其他公眾公司之任何董事職務。於最後實際可行日期，概無董事及監事與本公司任何董事、監事或高級管理層之間存在任何關係。

除上文所披露者外，就董事及監事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，於最後實際可行日期，概無有關各董事及監事之其他事項須根據《上市規則》第13.51(2)條予以披露，亦無有關董事及監事之其他重大事項須提請股東垂注。

高級管理層

有關王潤梁先生及王文岐先生的履歷，請參閱本節「一 董事 — 執行董事」段落。

林俊先生，51歲，於2016年1月21日獲委任為本公司副總經理。林先生主要負責本集團的整體管理及運營。

自1990年8月至2003年1月，林先生擔任邯鄲市第一運輸總公司第二汽車修理廠主管，自2003年1月至2010年4月擔任邯運集團汽車貿易服務有限公司銷售及信貸部經理、副總經理及工會主席。自2010年4月至2011年4月，林先生曾擔任邯鄲交通運輸集團有限公司物業管理部的副主任。自2011年4月至2012年9月，林先生擔任萬合集團股份有限公司安全技術部副主任，後擔任工會副主席。自2012年6月至2013年10月，彼擔任德銀融資租賃供應鏈分部總經理。自2016年3月至2018年2月，彼擔任遠行的總經理。自2016年1月起，彼擔任本公司副總經理。

林先生於2013年畢業於中國西安交通大學法學專業（網絡課程）。

董事、監事及高級管理層

林先生曾擔任以下公司之職務，該等公司於中國註冊成立並已獲註銷解散，相關詳情如下：

公司名稱	職務	主營業務	註銷日期
大名縣萬合汽車貿易有限公司	監事	銷售汽車及汽車零配件	2016年10月28日
陝西新絲路供應鏈管理有限公司	董事	物流及供應鏈業務	2018年6月28日
深圳遠行供應鏈管理有限公司	法人代表、 總經理 及董事	物流及供應鏈業務	2018年3月1日
廣州遠行物流有限公司	法人代表、 總經理 及董事	物流及供應鏈業務	2020年5月15日
邯鄲交通運輸集團汽車貿易服務 有限公司調漆服務部	法人代表	銷售潤滑油	2012年3月27日
武漢德銀天下供應鏈管理有限公司	法人代表、 總經理 及董事	物流及供應鏈業務	2018年5月14日
新疆遠行供應鏈管理有限公司 昌吉市分公司	負責人	物流及供應鏈業務	2019年12月13日

林先生確認，以上各公司於其因註銷而解散時均具償付能力，且其擔任董事期間並無任何不當行為或過失引致公司之解散，亦並不知悉任何因解散而引致針對其本人已提出或將提出之任何實質或潛在索償。

董事、監事及高級管理層

李銳先生，38歲，於2021年2月15日獲委任為本公司的副總經理。李先生主要負責本集團的整體管理及運營。

李先生在重型卡車電子、電氣系統及智能產品研發方面擁有逾16年的經驗。李先生曾於陝重汽的汽車工程研究院電子電器所擔任多項職務，包括自2006年8月至2011年10月、自2011年10月至2012年8月及自2012年8月至2015年7月，分別擔任電子電器所職員以及常規電器佈控室副主任及主任，自2015年7月至2016年3月，擔任應用技術研發室主任，自2016年3月至2018年6月，擔任電子電器所副所長。自2018年6月至2021年2月，李先生擔任電子電器所所長。

李先生於2006年7月畢業於中國西安交通大學電氣工程學院並取得電氣工程與自動化學士學位。彼隨後於2015年6月取得中國長安大學汽車學院汽車工程碩士學位。

劉錄錄先生，37歲，於2019年1月29日獲委任為本公司財務總監，於2020年12月25日獲委任為本公司董事會秘書，並於2021年1月20日獲委任為聯席公司秘書。劉先生主要負責本集團的財務管理、董事會相關事宜信息披露及與監管部門聯絡。

劉先生在公司財務方面擁有逾12年的經驗。2010年7月至2013年4月，彼擔任陝西華臻工貿服務有限公司的財務管理部主管。2013年11月至2016年4月，彼擔任新疆遠行供應鏈管理有限公司的財務總監。2016年4月至2018年2月，彼擔任上海遠行的財務總監。2018年1月至2019年1月，彼擔任陝汽控股的金融服務部副部長並負責管理本公司的財務事宜。自2019年1月起，彼擔任本公司財務總監。

劉先生於2010年畢業於中國新疆財經大學並獲財政學碩士學位。

除上文所披露者外，高級管理層均確認，彼於緊接本文件日期前三年概無擔任其證券於香港或海外證券市場上市之其他公眾公司之任何董事職務。於最後實際可行日期，概無高級管理層與本公司任何董事、監事、高級管理層之間存在任何關係。

董事、監事及高級管理層

聯席公司秘書

劉錄錄先生，聯席公司秘書之一。有關劉錄錄先生的履歷詳情，請參閱「高級管理層」。

麥寶文女士，為聯席公司秘書之一，於2021年1月獲委任。麥寶文女士為方圓企業服務集團(香港)有限公司的副總監，彼曾就職於多家專業機構及香港上市公司，擁有逾17年的審計、會計、公司財務、合規及公司秘書經驗。麥女士自2019年10月起任方圓企業服務集團(香港)有限公司副總監，於2018年8月至2019年9月任副總監助理。

麥女士於2017年取得香港理工大學企業管治碩士學位。彼於2017年獲認可為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會士，於2003年獲認可為香港會計師公會會員，並於2006年獲認可為英國特許公認會計師公會資深會員。

董事會多元化政策

本公司採納載有可實現董事會成員多元化方法的董事會多元化政策。

提名委員會代表董事會審閱及評估董事會人員組成並經考慮，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、行業及地區經驗以及服務年期等多個方面後，就委任新董事提出推薦建議。董事會所有委任均以用人唯才為原則，並在考慮人選時以客觀條件充分顧及董事會成員多元化的裨益。提名委員會將每年於企業管治報告中披露董事會人員組成並監察董事會多元化政策的執行。提名委員會將檢討董事會多元化政策及評估其效果，並於必要時作出任何所需修改及向董事會提出任何有關修改以供審批。

董事會擁有均衡的經驗及行業背景。獨立非執行董事擁有不同教育背景，包括經濟學、工商管理及會計學，以及不同行業背景及專業資格。我們有三名獨立非執行董事，具有不同的行業背景，佔董事會成員的三分之一。此外，董事會涵蓋廣泛的年齡層，組成的成員介乎30多歲至50多歲之間。考慮到本公司現有的業務模式及董事的背景及能力，董事會的組成符合我們的董事會多元化政策。

有關董事會提名委員會組成的詳情，請參閱本節「董事會委員會－提名委員會」段落。

董事、監事及高級管理層

董事會委員會

審核委員會

我們已根據《上市規則》第3.21條及企業管治守則成立審核委員會，並制定其書面職權範圍。審核委員會由三名成員組成，即葉永威先生、余強先生及李剛先生，均為獨立非執行董事。葉永威先生已獲委任為審核委員會主席，並為具有適當專業資格的獨立非執行董事。審核委員會的主要職責包括(其中包括)就委任、重新委任及罷免外聘核數師向董事會提供推薦建議、審閱我們的財務資料，以及協助董事會提供有關財務報告、風險管理及內部控制系統的獨立意見。

薪酬委員會

我們已根據《上市規則》第3.25條及企業管治守則成立薪酬委員會，並制定其書面職權範圍。薪酬委員會由三名成員組成，即李剛先生、王文岐先生及余強先生。李剛先生已獲委任為薪酬委員會主席。薪酬委員會的主要職責包括(其中包括)就董事及高級管理層的薪酬政策及架構、就設立正規透明的程序以制訂薪酬政策及就執行董事及高級管理層的薪酬待遇向董事會提供推薦建議。

提名委員會

我們已根據企業管治守則成立提名委員會，並制定其書面職權範圍。提名委員會由三名成員組成，即余強先生、王潤梁先生及李剛先生。余強先生已獲委任為提名委員會主席。提名委員會的主要職責包括(其中包括)就為配合我們的企業策略擬進行的董事會的任何變動提供推薦建議。

董事、監事及高級管理層的薪酬

董事、監事及高級管理層以薪金、退休金計劃供款、酌情花紅、住房及其他津貼以及其他實物福利的形式自我們收取薪酬。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，向董事支付的薪酬總額(包括袍金、薪金、退休金計劃供款、酌情花紅、住房及其他津貼以及其他實物福利)分別約為人民幣0.7百萬元、人民幣1.0百萬元及人民幣2.1百萬元。

董事、監事及高級管理層

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，向監事支付的薪酬總額（包括袍金、薪金、退休金計劃供款、酌情花紅、住房及其他津貼以及其他實物福利）分別約為人民幣0.3百萬元、人民幣0.3百萬元及人民幣0.4百萬元。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，向本集團五名最高薪酬人士（包括董事及監事）支付的薪酬總額（包括袍金、薪金、退休金計劃供款、酌情花紅、住房及其他津貼以及其他實物福利）分別約為人民幣2.3百萬元、人民幣2.4百萬元及人民幣2.8百萬元。

於業績記錄期，我們概無向董事、監事或五名最高薪酬人士支付任何款項，以作為其加入我們或於加入我們後的獎勵或作為離職補償。

除上文所披露者外，於業績記錄期，本集團任何成員公司概無向任何董事或監事支付或應付任何其他款項。

根據現行安排，我們估計截至2022年12月31日止年度董事及監事的薪酬總額（不包括酌情花紅）為約人民幣1.9百萬元。

合規顧問

我們已根據《上市規則》第3A.19條委任中信建投（國際）融資有限公司為我們的合規顧問。根據《上市規則》第3A.23條及19A.06條，我們將於以下情況諮詢及尋求合規顧問的意見：

- (a) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (b) 擬進行交易（可能屬須予公佈的交易或關連交易）包括股份發行及股份回購；
- (c) 我們擬動用[編纂][編纂]的方式與本文件所詳述者不同，或我們的業務活動、發展或業績與本文件所載任何預測、估計或其他資料不同；
- (d) 根據《上市規則》第13.10條，聯交所就本公司的證券價格或成交量的不尋常波動、本公司證券可能出現虛假市場或任何其他事宜向本公司作出問詢時；及
- (e) 《上市規則》及任何適用於我們的新訂或經修訂香港法例、法規或準則做出任何修訂或補充時。

委任任期將自[編纂]開始並於本公司遵守《上市規則》第13.46條及派發[編纂]後開始的首個完整財政年度財務業績的年報當日結束（除非續期）。

主要股東

主要股東

截至最後實際可行日期，下列人士直接或間接持有我們5.0%或以上股本或有關行使該等股本的控制權：

股東姓名／名稱	權益性質	股份類別	所持或擁有權益的 股份數目	於本公司 股本總額的 概約股權百分比
陝汽集團 ⁽¹⁾	實益所有人	內資股	1,500,146,100	92.09%
	受控法團權益	內資股	117,125,100	7.19%
	受控法團權益	內資股	11,728,800	0.72%
		小計：	1,629,000,000	100.00%
陝重汽	實益所有人	內資股	117,125,100	7.19%
陝汽控股 ⁽²⁾	受控法團權益	內資股	1,629,000,000	100.00%
濰柴動力股份 有限公司 ⁽³⁾	受控法團權益	內資股	117,125,100	7.19%

附註：

- (1) 於最後實際可行日期，本公司由陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車分別持有92.09%、7.19%及0.72%。陝重汽由陝汽集團持有49.00%，陝汽商用車由陝汽集團持有68.51%。根據《證券及期貨條例》，陝汽集團被視為於陝重汽及陝汽商用車擁有權益的所有股份中擁有權益。
- (2) 於最後實際可行日期，陝汽集團由陝汽控股持有67.06%。根據《證券及期貨條例》，陝汽控股被視為於陝汽集團擁有權益的所有股份中擁有權益。
- (3) 於最後實際可行日期，陝重汽由濰柴動力股份有限公司（一家在聯交所（股份代號：2338）及深圳證券交易所（證券代碼：000338）上市的公司）持有51.00%。根據《證券及期貨條例》，濰柴動力股份有限公司被視為於陝重汽擁有權益的所有股份中擁有權益。

主要股東

據董事所知，於最後實際可行日期，緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]並無獲行使），下列人士將於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分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益及／或淡倉（如適用），或將直接或間接擁有附帶權利於所有情況下在本公司任何股東大會上投票的任何類別股本面值10.0%或以上權益：

股東姓名／名稱	權益性質	股份類別	所持或擁有權益的	於本公司
			股份數目	股本總額的 概約股權百分比
陝汽集團	實益所有人	內資股	[編纂]	[編纂]
	受控法團權益	內資股	[編纂]	[編纂]
	受控法團權益	內資股	[編纂]	[編纂]
		小計：	[編纂]	[編纂]
陝重汽	實益所有人	內資股	[編纂]	[編纂]
陝汽控股 ⁽²⁾	受控法團權益	內資股	[編纂]	[編纂]
濰柴動力股份 有限公司 ⁽³⁾	受控法團權益	內資股	[編纂]	[編纂]

附註：

- 緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），本公司將由陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車分別持有[編纂]％、[編纂]％及[編纂]％。於最後實際可行日期，陝重汽由陝汽集團持有49.00％，陝汽商用車由陝汽集團持有68.51％。根據《證券及期貨條例》，陝汽集團被視為於陝重汽及陝汽商用車擁有權益的所有股份中擁有權益。
- 於最後實際可行日期，陝汽集團由陝汽控股持有67.06％。根據《證券及期貨條例》，陝汽控股被視為於陝汽集團擁有權益的所有股份中擁有權益。
- 於最後實際可行日期，陝重汽由濰柴動力股份有限公司（一家在聯交所（股份代號：2338）及深圳證券交易所（證券代碼：000338）上市的公司）持有51.00％。根據《證券及期貨條例》，濰柴動力股份有限公司被視為於陝重汽擁有權益的所有股份中擁有權益。

主要股東

除上文所披露者外，董事並不知悉任何人士將於緊隨[編纂]完成後及（及根據[編纂][編纂]任何額外H股）於本公司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分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利於所有情況下在本公司任何股東大會上投票的任何類別股本面值10.0%或以上權益。

股本

股本

於最後實際可行日期，本公司的註冊股本為人民幣1,629,000,000元，分為1,629,000,000股股份，每股面值人民幣1.00元。

假設[編纂]並無獲行使，緊隨[編纂]後本公司的股本將如下：

股份說明	股份數目	概約股本 百分比
內資股 ⁽¹⁾	1,629,000,000	[編纂]%
本公司根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]	[編纂]%
總計	[編纂]	100.00%

附註：

- (1) 該等內資股由陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車持有，可轉換為H股。請參閱「內資股轉換為H股」。

假設[編纂]獲悉數行使，則本公司緊隨[編纂]後的股本將如下：

股份說明	股份數目	概約股本 百分比
內資股 ⁽¹⁾	1,629,000,000	[編纂]%
本公司根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]	[編纂]%
總計	[編纂]	100.00%

附註：

- (1) 該等內資股由陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車持有，可轉換為H股。請參閱「內資股轉換為H股」。

股份類別

[編纂]完成後，股份將包括內資股及H股。內資股及H股為本公司股本中的所有普通股。

股 本

除中國若干合資格境內機構投資者、滬港通及深港通合資格中國投資者以及根據相關中國法律及法規或獲得任何主管機構批准有權持有H股的其他人士外，中國法人或自然人一般不可認購或買賣H股。

內資股及H股視為不同類別股份。兩類股份之間的差異、類別權利、向股東寄發通知及財務報告、解決爭議、股份在不同股東名冊登記、股份轉讓的程序及委任股息收款代理的條款均載於組織章程細則，其概述於本文件「附錄五－組織章程細則概要」一節。

此外，凡變更或廢除類別股東的權利均須於股東大會通過特別決議案及由受影響類別股東另行召開的類別股東大會批准。須召開股東大會及／或類別股東大會的情況概述於本文件「附錄五－組織章程細則概要」一節。

除上文所披露者外，內資股及H股在所有其他方面均享有同等權利，尤其是在宣派、派付或作出的股息或分派方面享有同等權利。H股的所有股息將以人民幣計值及宣派，以及以港元或人民幣派付，而內資股的所有股息將以人民幣派付。

公眾持股量規定

《上市規則》第8.08條規定尋求[編纂]的證券必須有公開市場且發行人的[編纂]證券須維持足夠公眾持股量。該規定通常表示(i)在任何時間發行人的已發行股份總數最少25.00%必須由公眾持有，及(ii)倘發行人除尋求[編纂]的證券類別外，擁有一類或以上證券，則公眾於[編纂]時在所有規管市場(包括聯交所)所持發行人的證券總數須最少為發行人已發行股份總數的25.00%。然而，尋求[編纂]的類別證券須不少於發行人已發行股份總數的15.00%，且於[編纂]時的預計[編纂]須不少於125,000,000港元。

根據上表的資料，本公司將於[編纂]完成後滿足《上市規則》項下的公眾持股量規定(無論[編纂]是否獲悉數行使)。我們將於[編纂]後於後續年報中適當披露我們的公眾持股量及確認我們公眾持股量的充足性。

內資股轉換為H股

我們擁有兩類普通股，即H股及內資股。我們的內資股為目前並無於任何證券交易所[編纂]或買賣的[編纂]股份。於[編纂]完成後，所有[編纂]股份均為陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車持有的內資股，因此，[編纂]股份的範圍與內資股的範圍相同。「[編纂]股份」一詞用於描述特定股份是否於證券交易所[編纂]，並非中國法律所特有。

股 本

根據國務院證券監管機構及組織章程細則的規定，我們的內資股可轉換為H股，而該等經轉換H股可於境外證券交易所[編纂]或買賣，惟於該等經轉換股份轉換及買賣前須辦妥必要的內部審批程序，並取得中國有關監管機構（包括中國證監會）的批准。此外，該等轉換、買賣及[編纂]須在各方面遵守國務院證券監管機構的規定及相關境外證券交易所的規定、要求及程序。

倘我們的任何內資股轉換為H股並於香港聯交所買賣，則須經香港聯交所批准。根據本節所述將[編纂]股份轉換為H股的方法及程序，我們可於進行任何建議轉換前申請全部或任何部分[編纂]股份以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便在H股股東名冊登記後即時完成轉換過程。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]視作純粹行政事宜考慮，故於我們在香港首次[編纂]時毋須作出有關事先[編纂]申請。

經轉換股份在境外證券交易所[編纂]及買賣毋須類別股東表決。任何經轉換股份在我們首次[編纂]後申請在香港聯交所[編纂]，須以公告方式事先通知股東及公眾有關任何建議轉換。

轉換機制及程序

授出相關批准後，內資股持有人應向我們提交將要轉換的內資股從內資股股東名冊（連同相關的所有權文件）註銷的申請。取得所有必須的批准後，我們將會指示[編纂]向相關持有人發出相關數目的H股股票。在H股股東名冊上登記將取決於以下條件：(i)[編纂]致函香港聯交所，確認相關H股已妥善登記於H股股東名冊及正式派發H股股票，及(ii)H股獲准按照不時生效的《香港上市規則》、《[編纂]一般規則》及《[編纂]運作程序規則》在香港聯交所買賣。待經轉換股份在我們的H股股東名冊上登記後，有關股份方可作為H股[編纂]。

截至最後實際可行日期，董事並不知悉任何內資股持有人有意將其所有或部分內資股轉換為H股。

轉讓於[編纂]前發行的股份

中國《公司法》規定，就公司的[編纂]而言，不得在公開發售的股份於任何證券交易所[編纂]起一年內轉讓在[編纂]之前發行的股份。因此，本公司在[編纂]之前發行的股份須遵守此法定限制，且於[編纂]起一年內不得轉讓。

股 本

登記並非於境外證券交易所上市的股份

根據中國證監會頒佈的《關於境外上市公司非境外上市股份集中登記存管有關事宜的通知》，本公司須於本公司H股[編纂]後15個營業日內在中國證券登記結算有限責任公司登記其並非於境外證券交易所上市的股份，並向中國證監會提供有關集中登記存管內資股以及H股[編纂]及[編纂]情況的書面報告。

須召開股東大會及類別股東大會的情形

有關須召開股東大會及類別股東大會的情形之詳情，請參閱本文件「附錄五－組織章程細則概要」一節。此外，實際發行H股需要取得中國證監會及中國其他相關部門的批准。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

財務資料

閣下應將以下我們的財務狀況及經營業績的討論及分析與本文件附錄一會計師報告所載經審計合併財務報表(包括其附註)及本文件其他章節所載其他財務資料一併閱讀。會計師報告已根據國際財務報告準則編製，國際財務報告準則可能在重大方面有別於其他司法管轄區公認的會計原則。

以下討論及分析以及本文件的其他部分載有反映我們當前對涉及風險及不確定因素的未來事件及財務表現的意見的前瞻性陳述。該等陳述基於我們根據我們對過往事件的經驗及認知、當前狀況及預期未來發展以及我們認為在有關情況下屬適當的其他因素所作假設及分析。然而，我們的實際未來業績可能因數項因素(包括本文件「風險因素」一節及其他章節所載因素)而與該等前瞻性陳述所預測者大相逕庭。

就本節而言，除非文義另有所指，對2019年、2020年及2021年的提述指截至該年12月31日止財政年度。除非文義另有所指，本節所述財務資料乃按綜合基準概述。

概覽

根據弗若斯特沙利文報告，我們是中國商用車服務行業的服務提供商及主要市場參與者，亦是業內稀缺的能夠圍繞商用車全產業鏈提供一體化解決方案的增值服務提供商。我們的業務產品整合商用車全產業鏈的多個環節以及覆蓋商用車全生命週期，包括(i)物流及供應鏈服務板塊，提供供應鏈業務、整車銷售業務及後市場產品業務，(ii)供應鏈金融服務板塊，提供融資租賃業務、保理業務及保險經紀業務，及(iii)車聯網及數據服務板塊。

於業績記錄期，我們利用提供優質的客戶服務，以促進業務運營。於2019年、2020年及2021年，我們的收入分別為人民幣2,892.0百萬元、人民幣3,261.7百萬元及人民幣3,126.9百萬元。同年，我們的毛利分別為人民幣474.3百萬元、人民幣653.4百萬元及人民幣732.4百萬元，而我們的年內溢利分別為人民幣241.1百萬元、人民幣318.0百萬元及人民幣368.7百萬元。

呈列基準

緊接重組前及緊隨重組後，本集團現時旗下公司(從事物流及供應鏈服務、供應鏈金融服務以及車聯網及數據服務)乃受我們的控股股東陝汽集團共同控制。因此，重組被視為共同控制下的業務合併。

財務資料

我們的歷史財務資料已通過載入緊接重組前及緊隨重組後受陝汽集團共同控制的從事物流及供應鏈服務、供應鏈金融服務以及車聯網及數據服務的公司以及本集團現時旗下公司的歷史財務資料編製，猶如現時集團架構於整個所呈列年度或自合併公司首次受陝汽集團控制日期起（以較短期間為準）一直存在。進一步資料請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註1.3。

影響我們經營業績的重大因素

我們的經營業績一直及預期將繼續受到數項因素影響，主要包括以下各項：

宏觀經濟狀況、行業標準以及監管政策

中國於交通基礎設施的投資總額由2016年的人民幣2,846.6十億元增加9.4%至2017年的人民幣3,115.1十億元。根據弗若斯特沙利文的資料，有關投資保持在相對穩定的水平，於2019年為人民幣3,245.1十億元，於2020年為人民幣3,424.7十億元，並預期於2021年達到人民幣3,578.2十億元。受益於穩定的宏觀經濟及市場狀況，我們的收入由2019年的人民幣2,892.0百萬元增至2020年的人民幣3,261.7百萬元，並輕微下降至2021年的人民幣3,126.9百萬元，2019年至2021年的年複合增長率為4.0%。根據弗若斯特沙利文報告，預期中國政府將於未來四年於交通基礎設施方面維持較高水平投資，年投資金額不低於人民幣3,400.0十億元，其將為我們未來的經營規模擴張及增長奠定基礎。

此外，行業標準（尤其是道路運輸法規及排放標準）的變動可能對我們的經營業績產生重大影響。舉例而言，自2019年7月1日起陝西省已實施中國生態環境部頒佈的《重型柴油車污染物排放限值及測量方法（中國第六階段）》（GB17691-2018）（「**第六階段機動車排放標準**」）及自2021年7月1日起已根據《關於實施重型柴油車中國第六階段排放標準有關事宜的公告》（「**全面實施細則**」）全面實施，促使我們採納《輕型汽車污染物排放限值及測量方法（中國第五階段）》（GB18352.5-2013）（「**第五階段機動車排放標準**」）的車輛於2019年下半年銷售額顯著增長，乃由於採納《中國第六階段機動車排放標準》的車輛售價相對較高所致。我們預期中國加強國家環保政策將淘汰舊車型，從而促使對更為環境友好型車型的需求不斷增長。此外，於2016年7月實施的GB1589-2016《汽車、掛車及汽車列車外廓尺寸、軸荷及質量限值》對中國掛車的高度及長度施加嚴格限制，並為中國汽車運輸商使用中軸掛車系統樹立新趨勢，從而減少對若干半掛車產品舊型號的市場需求，但同時創造對新型掛車的需求，尤其是中軸轎運車。交通運輸部頒佈《收費公路車輛通行費車型分類》（「**新收費分類**」），其自2020年1月1日起生效，與以前的基於重量的收費政策不同，採用了一項新的政策，根據車輛的軸數對公路收費。預計新收費分類將對（其中包括）物流行業產生重大影響，這可能會引起對用於物

財務資料

流服務的新車型（例如輕型商用車）的市場需求。具體而言，新收費分類將為(i)總重量不超過4.5噸，車長不超過6米，因此可享受最低的過路費水平的輕型商用車；及(ii)運力或車荷載相同時使用較少車軸的商用車型號帶來巨大的市場需求。鑒於(i)三軸商用車的最大裝載能力與兩軸商用車（即18公噸）相若，(ii)兩軸及三軸商用車的平均通行費將分別為每公里人民幣1.07元及每公里人民幣1.44元，及(iii)新三軸商用車的採購價一般高於兩軸汽車的採購價，預期兩軸商用車的需求將因新收費分類而增加。本公司認為，儘管商用車用戶在向本集團購買商用車時仍會優先考慮購買價格、性能及用途等標準，但預計新收費分類可能會令本集團銷售的受益於新收費分類的商用車型號（如雙軸重型商用車）的市場需求增加，原因為該等汽車用戶可支付較低的過路費，從而承擔較低的運營成本。本集團將於進行商用車銷售活動時協助客戶了解新收費分類的潛在影響。

預計中國政府將定期頒佈更嚴格的行業標準，尤其是在加強環境保護及道路安全方面。未來行業標準或監管政策的任何變更均可能影響我們的業務前景及經營業績。

近年來，有利的監管政策亦促進了車聯網和數據服務板塊的增長。於2018年12月，工業和信息化部發佈《車聯網（智能網聯汽車）產業發展行動計劃》，指出為使車聯網用戶滲透率達到不低於30%，新車駕駛輔助系統搭載率達到不低於30%，車聯網信息服務終端產品的新車裝配率不低於60%，應構建綜合的車聯網應用體系。此外，國家發改委發佈的《智能汽車創新發展戰略》指出，要促進協同建設車聯網並促進5G系統的商業化。5G技術的全面商業化以及相關通信基礎設施的完善亦極大推動了車聯網的應用增加。弗若斯特沙利文預計在不久的將來車聯網應用將成為中國主流商用車製造商採用的慣例。因此，商用車車聯網的市場滲透率估計將從2021年的66.9%持續增長至2026年的97.5%，而商用車車聯網的市場規模估計將從2021年的人民幣23.1十億元增至2026年的人民幣76.1十億元。我們認為我們將能夠抓住該市場機會，並維持我們車聯網及數據服務板塊的增長。

財務資料

中國商用車行業的發展

於最近十年，中國商用車行業已進入一個穩定增長階段，其中商用車的銷售維持在相對高的保有量，取得穩定的增長。就重型商用車市場而言，於2017年，重型商用車銷量約為1,053.7千輛，其按7.3%的年複合增長率增至2021年1,395.3千輛。弗若斯特沙利文預計，該等銷量未來將保持相對穩定。就輕型商用車市場而言，於2017年，輕型商用車銷量約為2,158.1千輛，其按年複合增長率8.4%增至2021年2,978.5千輛。弗若斯特沙利文估計，於2026年有關銷量將進一步增至3,189.5千輛，五年期間的年複合增長率為1.4%。

憑藉我們的競爭優勢，我們商用車的銷量由2019年的2,503輛增至2020年的2,984輛。由於逐步停止使用中國第三階段機動車排放標準、轉向實施中國第六階段機動車排放標準以及開展新基礎設施建設，重型商用車的市場需求在上一年度經歷大幅增長，之後於2021年逐步下降，我們商用車的銷量由截至2020年12月31日止年度的2,984輛減至截至2021年12月31日止年度的1,938輛，減少了35.1%。

此外，我們融資租賃業務下的租賃商用車的數量由2019年的19,350輛增至2020年的28,024輛。該數字由2020年28,024輛減至2021年的20,306輛，主要由於逐步停止使用中國第三階段機動車排放標準、轉向實施中國第六階段機動車排放標準以及開展新基礎設施建設，重型商用車的市場需求在上一年度經歷大幅增長，之後於2021年逐步下降，從而導致同年融資租賃服務的業務量減少。

中國商用車市場銷量的整體增長已帶動商用車全產業鏈的迅速發展，包括上游的零配件製造及採購板塊、中游的商用車製造及銷售板塊及下游的終端客戶消費及商用車後市場服務板塊。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，商用車售後維修保養的市場規模由2017年約人民幣299.5十億元按年複合增長率7.7%增至2021年約人民幣403.2十億元，預計將進一步增至2026年約人民幣599.4十億元。商用車金融服務的市場規模由2017年約人民幣35.4十億元按年複合增長率19.9%達致2021年約人民幣73.2十億元，預計將平穩增至2026年的約人民幣92.1十億元。商用車車聯網服務的市場規模於2017年約為人民幣5.6十億元，其後按年複合增長率42.5%增至2021年約人民幣23.1十億元，並預計將按年複合增長率26.9%維持快速增長而於2026年達致人民幣76.1十億元。為把握該板塊的巨大增長潛力，我們已策略性發展上游、中游及下游汽車市場，於商用車行業作為全供應鏈服務提供商。憑藉我們高度整合及協同的業務模式，我們將能夠於未來年度進一步擴大我們的營運規模並維持增長。然而，倘商用車在中國的普及程度及日常使用量下降，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大負面影響。有關更多詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的行業有關的風險－商用車相關的行業乃我們業務的重中之重。倘中國的商用車普及度及日常使用率下滑，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響」一節。

財務資料

競爭及定價

由於我們獨特的一體化的完整供應鏈服務模式，我們於我們三個業務板塊（即物流及供應鏈服務板塊、供應鏈金融服務板塊以及車聯網及數據服務板塊）均面對來自市場參與者的激烈競爭。該等競爭對手介乎大型國有商用車製造商及整車銷售經銷商至小型商用車融資服務提供商。競爭取決於許多因素，包括價格、產品質量及性能、能效及聲譽。作為以一體化的完整供應鏈服務模式運營的服務供應商及主要市場參與者，我們已實現對商用車全產業鏈的物流、資金流及信息流的完整覆蓋。我們成功地憑藉對用戶的廣泛直接訪問、一站式服務能力、海量數據存儲、服務項目以及豐富的行業經驗，在合作客戶基礎擴大、用戶體驗及業務創新方面積累了重要的領先優勢，促進了我們近年來的穩定增長，使我們能夠在眾多競爭對手中脫穎而出。進一步詳情請參閱本文件「業務－競爭優勢」一節。

隨著中國商用車市場的未來增長，我們預期日後競爭將更加激烈。因此，我們計劃實施一系列未來策略以維持我們的增長。例如，我們計劃線下線上雙措並舉，完善商用車後市場服務佈局，著力提升核心車聯網技術及數據服務能力，以鞏固我們的行業領先優勢，持續夯實我們於供應鏈金融服務的行業優勢，優化業務結構，並不斷完善員工職業前景及強化激勵機制，吸引和培養行業一流人才。進一步詳情請參閱本文件「業務－業務戰略」一節。我們認為，該等戰略將全面利用我們整合業務模式的跨板塊協同作用及將能夠使我們維持市場地位。

競爭是影響我們產品及服務定價的主要因素之一。我們通常採納一項成本加成定價政策，其中價格基於成本加上預期利潤率的加成釐定。利潤率參考數項因素釐定，主要包括產品及服務的類型、競爭產品及服務的定價、客戶的承受能力及信譽、我們的市場地位及整體市場狀況。我們在資本資源、市場預測能力、營運協同作用及效率、市場地位及聲譽方面相較競爭對手的競爭優勢使我們具備強大的議價權力及定價能力，從而為我們三個業務板塊帶來各自令人滿意的盈利能力。於2019年、2020年及2021年，我們物流及供應鏈服務板塊的毛利率分別為6.4%、7.7%及8.3%；我們供應鏈金融服務板塊的毛利率分別為47.9%、52.6%及54.2%；以及我們車聯網及數據服務板塊的毛利率分別為36.1%、37.6%及41.7%。

資金實力及利率波動

我們的供應鏈金融板塊屬資本密集型業務。我們十分依賴外部融資滿足大部分資金需求，包括銀行借款、來自關聯方的貸款、自其他金融機構獲得的其他借款及資產支持票據／證券。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的銀行借款、來自關聯方的貸款、自其他金融機構獲得的其他借款及資產支持票據／證券結餘總額分別為

財務資料

人民幣4,362.3百萬元、人民幣5,985.9百萬元及人民幣5,894.3百萬元。因此，利息開支為供應鏈金融板塊最重要的部分。在2019年、2020年及2021年，我們的銀行借款、來自關聯方的貸款、自其他金融機構獲得的其他借款及資產支持票據／證券的混合實際利率分別為4.9%、4.0%及4.6%。於2019年、2020年及2021年，該等債項產生的利息開支分別為人民幣246.4百萬元、人民幣320.8百萬元及人民幣351.1百萬元，分別佔我們於各年度供應鏈金融服務板塊成本的85.2%、93.0%及97.8%。

債務市場的任何利率波動均可能對我們的成本結構及盈利能力產生重大影響。例如，中國於2020年下半年開始實行LPR，導致債務市場的現行利率下降，此預期將有效降低我們的財務費用。儘管近期債務資本市場的利率有所波動，鑒於國際資本市場的現行利率相對較低，我們預期中國的LPR將於未來年度呈現下滑趨勢，此將降低我們的資金成本，從而令我們的財務狀況受益。然而，利率波動與數項因素有關，如全球經濟環境、貨幣政策、外匯管制及信貸評級。許多因素可能並非我們所能控制，倘我們融資的利率上升且我們無法通過定價策略將增加的融資成本轉嫁予客戶，則我們的經營業績可能受到不利影響。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－中國人民銀行設定的基準利率及市場利率變動可能對我們的融資租賃業務及保理業務造成重大不利影響」一節。

隨著業務的擴展，我們擬多元化我們的資金來源並管理我們的資金成本。我們預期，我們將能夠更好地進入股權及債務資本市場，因此在成功[編纂]後將增強我們的融資能力。我們繼續獲得額外資金的能力可能受到影響全球信貸環境的因素影響，而我們無法控制該等因素。任何此類不利發展均會影響我們資金的可持續性，進而影響我們的經營業績。

優惠稅收待遇及政府補貼

於業績記錄期，我們受益於一系列優惠稅收待遇，此對我們的經營業績作出貢獻。

於業績記錄期，根據國家西部大開發政策，天行健及通匯均被認定為激勵類產業的運營商，並因此均享受15%的優惠企業所得稅稅率。鑒於國家西部大開發政策將在2030年前繼續有效，我們預期將在此之前繼續享受該優惠稅收待遇。於業績記錄期，天行健亦被認定為「高新技術企業」，因此享受15%的優惠企業所得稅稅率。天行健最近成功續新「高新技術企業」資質，並將在2021年至2023年期間繼續享受15%的優惠企業所得稅稅率。此外，於業績記錄期內我們的嵌入式軟件產品須繳納13%至17%的增值稅，但我們就超過實際增值稅稅率3%的已付金額享受增值稅退稅。德銀融資租賃提供的商用車融資租賃服務按6%的稅率繳納增值稅，但於業績記錄期內，我們就超過實際增值稅稅率3%的已付金額享受增值稅退稅。

財務資料

於業績記錄期，政府補貼亦貢獻了我們的其他收入。根據德銀融資租賃與上海浦東新區南匯新城政府於2013年7月訂立的有關德銀融資租賃遷往南匯新城的補充備忘錄，以鼓勵企業於南匯新城註冊，倘德銀融資租賃已付的年度增值稅及企業所得稅達到若干門檻，其將有權獲得政府補貼，金額為自2014年起已付有關稅項的若干百分比。於業績記錄期，我們已收到有關政府補貼。我們亦收到其他政府補貼，用於本集團的一般運營及研發活動。於業績記錄期，我們於2019年、2020年及2021年分別收到政府補貼人民幣21.3百萬元、人民幣26.2百萬元及人民幣45.0百萬元。

倘我們在業績記錄期一直享受的優惠稅收待遇或政府補貼出現任何進一步變化，或我們將來有權獲得任何額外優惠稅收待遇或政府補貼，則我們的所得稅開支及其他收入可能會受到影響，進而將會對我們的財務狀況及盈利能力造成影響。

重大會計政策、判斷及估計

對我們經營業績及財務狀況的討論與分析乃基於根據國際財務報告準則編製的經審計合併財務資料。我們的經營業績及財務狀況容易受編製合併財務資料所用的會計方法、假設及估計影響。本公司持續基於過往經驗及我們目前認為合理的其他因素（包括對未來事件的預期）檢討該等估計、判斷及相關假設。

我們的主要會計政策以及關鍵會計判斷及估計不確定性的主要來源分別詳細載於本文件附錄一會計師報告附註2及附註4。實際結果可能因事實、情況及狀況的變化或不同假設而與該等估計不同。我們認為，以下會計政策與估計對於理解我們的財務狀況與經營業績至關重要，因為該等政策的應用需要管理層作出重大判斷、估計與假設，倘作出不同判斷或採用不同估計或假設，可能會報告顯著不同的數額。

收入確認

於業績記錄期，我們的收入主要來自物流及供應鏈服務、供應鏈金融服務以及車聯網及數據服務，就主要創收活動而言，其可進一步分為五類，即物流及倉儲服務、商品銷售、融資租賃業務的利息收入、保理業務的利息收入以及車聯網及數據服務。收入或隨於商品的控制權轉讓至客戶或向客戶提供服務時確認。於根據以下三項標準的分析釐定商品及服務的控制權是否隨時間或於某一時間點轉移時需要管理層作出判斷：(i)提供客戶同時收取及消耗的所有利益，(ii)本集團履約時創建及提升客戶控制的一項資產，及(iii)並無創建對本集團具有替代用途的資產及本集團具有可執行權利要求就迄今已完成的履約付款。倘該等三項標準的任何一項獲達成，則收入隨時間確認。否則，收入於某一時間點確認。

財務資料

物流及倉儲服務

本集團通過向客戶提供物流及倉儲服務產生物流及倉儲服務收入。我們在客戶同時收取及消耗物流服務合同中指定的物流及倉儲服務提供的利益的期間內隨時間確認物流及倉儲服務收入。

商品銷售

本集團向客戶銷售商用車及零配件。客戶包括整車銷售經銷商、運輸公司及個人用戶。當產品的控制權在某一時間點轉移予客戶時，即當產品交付並被客戶接受時，確認銷售商品的收入。客戶對產品具有完全的酌情權，及並無未履行的義務可能影響客戶接受產品。所有收入均於商品的控制權轉移至客戶的時間點確認。

融資租賃業務利息收入

本集團通過售後回租模式向終端客戶及商用車經銷商提供融資租賃服務。該交易實質上是抵押品融資，以及收入在租期內使用實際利率法確認。

保理業務的利息收入

利息收入於其產生時按實際利率法使用將金融資產在預期使用年期內的估計未來現金付款及收益準確貼現至金融資產的賬面總值的比率確認。對於並無信貸減值的以攤銷成本計量的金融資產，實際利率適用於該資產的賬面總值。對於信貸減值的金融資產，實際利率適用於資產的攤銷成本（即減去虧損撥備的賬面總值）。

利息收入乃通過對金融資產的賬面總值應用實際利率計算，但隨後發生信貸減值的金融資產除外。對於信貸減值的金融資產，實際利率適用於該金融資產的賬面淨值（經扣除虧損撥備後）。

車聯網及數據服務

本集團根據預裝在汽車上的智能車聯網終端產品所生成的車輛數據向客戶提供車聯網及數據服務。本集團使用感應及追蹤技術收集汽車的車聯網數據，特別是車輛運行數據、司機駕駛行為數據、位置數據以及其他類型的追蹤資料，並向各類客戶提供相關服務。本集團於客戶同時收到及享受到服務合同中規定的利益期間內隨時間確認商用車運行數據服務收入。

財務資料

信貸虧損撥備

我們通過及時適當地計提預期信貸虧損將信貸風險入賬。計量貿易應收賬款、應收貸款及其他應收賬款的預期信貸虧損撥備屬於需使用複雜模式及對未來經濟狀況及信貸行為（客戶違約的可能性及造成的損失）進行重大假設的方面。在釐定預期信貸虧損率時，我們主要考慮每類金融資產（包括貿易應收賬款、其他應收賬款及應收貸款）的內部歷史虧損率，並針對前瞻性宏觀經濟數據（包括國內生產總值、工業增值、總融資、固定資產投資、消費者價格指數及生產者價格指數）調整該內部歷史數據。

於應用計量預期信貸虧損的會計規定時，亦需作出若干重要判斷，如(i)釐定信貸風險顯著增加的標準，(ii)選擇計量預期信貸虧損的適當模式及假設，(iii)就各類產品及相關預期信貸虧損建立前瞻性情景的數量及相對權重，及(iv)就計量預期信貸虧損建立類似金融資產的組別。計量預期信貸虧損使用的該等判斷、假設及估計於下文詳述：

信貸減值資產的定義

當金融工具出現信貸減值時，我們將其定義為違約。總體而言，逾期超過90天的金融資產被確定為違約。

符合以下一項或多項標準時，我們認為金融工具存在信貸減值：(i)本金（包括墊款，適用於下文）或利息逾期超過90天，(ii)發行方或債務人發生嚴重財務困難，或已經資不抵債，(iii)借方可能破產，(iv)因發行方發生重大財務困難，導致該金融資產的活躍市場消失，及(v)其他表明金融資產發生減值的客觀證據。

信貸風險顯著增加的判斷標準

符合以下一項或多項標準時，我們認為金融工具已出現信貸風險顯著增加：(i)本金或利息逾期超過30日，及(ii)訴訟及其他重大不利問題對債務人的還款能力產生負面影響。

參數、假設及估計方法的說明

我們根據信貸風險是否顯著增加及有關金融工具是否存在信貸減值，確認與各金融工具相關的虧損準備，金額為12個月或全期合同預期信貸虧損。預期信貸虧損為(i)違約概率（指於未來一段時間內發生違約事件（債務）的可能性），(ii)違約損失率（指發生違約事件時的虧損金額佔總風險敞口的百分比，其表示為每單位敞口的虧損百分

財務資料

比，通常會根據對手方的性質、索賠的類型及優先性以及抵押品的可用性或其他信貸風險緩解措施而有所不同)，及(iii)違約風險敞口(指我們預期債務人發生違約時所欠付的金額，反映可能發生虧損的總額)三者的加權平均值乘積折現後的結果。

前瞻性資料

信貸風險大幅增加的評估及預期信貸虧損的計算均涉及前瞻性資料。通過歷史數據分析，我們已識別影響各個業務類型信貸風險及預期信貸虧損的關鍵經濟指標。當考慮前瞻性資料時，模式所用指標包括國內生產總值、總融資、工業增值、生產者價格指數、消費者價格指數及固定資產投資。我們定期預測樂觀情景、基本情景及悲觀情景下的指標表現。基本情景定義為最可能出現的情況，其將成為其他情景的基準。樂觀及悲觀情景分別為可能比基本情景更好或更壞的情景，以及亦可成為敏感度測試的來源。我們考慮統計分析及專家判斷結果以釐定不同情景下的經濟預測及權重。我們通過加權12個月預期信貸虧損(第一階段)或加權全期預期信貸虧損(第二及第三階段)計量減值撥備。上述加權預期信貸虧損乃通過各個情景的預期信貸虧損乘以相應情景的權重計算。

該等經濟指標對違約概率及違約損失率的影響因不同業務類型而異。我們考慮內部及外部數據、專家預測及統計分析釐定該等經濟指標與違約概率及違約損失率之間的關係。許多該等經濟因素可能無法受我們的控制，並會對我們的業務運營造成不利影響。有關對我們供應鏈金融服務板塊的影響的更多詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－倘我們無法有效管理並降低與我們業務及經營有關的信貸及償付能力風險且無法充分監控及維持我們的融資租賃及保理資產質量，我們的融資租賃業務及保理業務可能受到負面影響」一節。

即期及遞延所得稅

遞延所得稅資產在可能有未來應課稅利潤可用於抵扣可抵扣虧損的情況下就未使用可抵扣虧損的結轉確認。未來應課稅利潤包括可以通過正常經營取得的應課稅利潤，以及未來期間由於上期發生的應課稅暫時差額撥回所引起的應課稅利潤的增加。管理層在釐定未來應課稅利潤的時間及金額時需要運用估計及判斷。倘實際稅收與估計之間存在任何差異，則可以對遞延所得稅資產的賬面值進行調整。

財務資料

合併綜合收益表

下表載列於所示年度我們的合併綜合收益表（行列項目以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
收入	2,892,031	100.0	3,261,673	100.0	3,126,850	100.0
成本	(2,417,721)	(83.6)	(2,608,258)	(80.0)	(2,394,441)	(76.6)
毛利	474,310	16.4	653,415	20.0	732,409	23.4
銷售開支	(45,600)	(1.6)	(48,135)	(1.5)	(38,232)	(1.2)
行政開支	(117,586)	(4.1)	(129,374)	(4.0)	(127,744)	(4.1)
研發開支	(20,199)	(0.7)	(25,841)	(0.8)	(30,533)	(1.0)
金融資產減值虧損淨額	(24,566)	(0.8)	(101,868)	(3.1)	(146,157)	(4.7)
其他收入	21,321	0.7	26,187	0.8	45,028	1.4
其他收益／(虧損)淨額	1,617	0.1	659	0.0	(829)	(0.0)
經營利潤	289,297	10.0	375,043	11.5	433,942	13.9
財務收入	22,795	0.8	22,799	0.7	12,293	0.4
財務費用	(7,983)	(0.3)	(3,266)	(0.1)	(6,764)	(0.2)
財務收入淨額	14,812	0.5	19,533	0.6	5,529	0.2
使用權益法入賬的 應佔聯營公司淨利潤	3,756	0.1	5,251	0.2	5,123	0.2
除稅前利潤	307,865	10.6	399,827	12.3	444,594	14.2
所得稅開支	(66,719)	(2.3)	(81,790)	(2.5)	(75,857)	(2.4)
年內溢利	241,146	8.3	318,037	9.8	368,737	11.8
以下人士應佔利潤：						
— 本公司權益持有人	207,493	7.1	273,994	8.4	362,719	11.6
— 非控股權益	33,653	1.2	44,043	1.4	6,018	0.2

財務資料

我們經營業績主要組成部分的說明

收入

於業績記錄期，我們自物流及供應鏈服務板塊、供應鏈金融服務板塊及車聯網及數據服務板塊產生收入。於2019年、2020年及2021年，我們的總收入分別為人民幣2,892.0百萬元、人民幣3,261.7百萬元及人民幣3,126.9百萬元，全部於中國產生。

下表載列於所示年度我們按業務板塊劃分的收入明細（以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
物流及供應鏈服務板塊	2,125,248	73.5	2,252,652	69.0	2,004,585	64.1
— 商品銷售	722,770	25.0	756,423	23.2	526,154	16.8
— 物流及倉儲服務	1,387,710	48.0	1,477,549	45.3	1,459,858	46.7
— 其他 ^{附註(1)}	14,768	0.5	18,680	0.5	18,573	0.6
供應鏈金融服務板塊	525,201	18.1	673,783	20.7	783,953	25.1
— 融資租賃業務利息收入	454,164	15.7	634,585	19.5	747,793	23.9
— 保理服務利息收入	59,110	2.0	38,589	1.2	35,221	1.2
— 其他 ^{附註(2)及附註(3)}	11,927	0.4	609	0.0	939	0.0
車聯網及數據服務板塊	241,582	8.4	335,238	10.3	338,312	10.8
— 商品銷售	182,101	6.3	253,646	7.8	229,498	7.3
— 車聯網及數據服務	59,481	2.1	81,592	2.5	108,814	3.5
收入	<u>2,892,031</u>	<u>100.0</u>	<u>3,261,673</u>	<u>100.0</u>	<u>3,126,850</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 物流及供應鏈服務板塊的其他收入主要為(i)整車銷售業務客戶的融資租賃協助服務，及(ii)臨時車牌服務，於業績記錄期分別佔物流及供應鏈服務板塊毛利的8.0%、9.4%及7.8%。
- (2) 包括(i)為了有利於提供我們的融資租賃服務，而向除陝汽控股集團以外的商用車品牌提供衛星定位裝置及相關安裝服務所得的收入，及(ii)保險經紀業務所得收入。
- (3) 由於本公司已將我們持有美信股權的25%轉讓予第三方，此後本公司所持有美信股權的百分比由55%減少至30%，故並未併入自2019年7月1日以來自保險經紀業務（於上文分類為「其他」類別的我們供應鏈金融服務業務的一部分）所得收入。詳情請參閱本文件「附錄一—會計師報告—II財務資料附註—6.其他收益／(虧損)—淨額」。截至2019年6月30日止六個月，我們自保險經紀業務產生的收入為人民幣10,109.3千元。

財務資料

於業績記錄期，來自物流及供應鏈服務板塊的收入佔我們總收入的大部分。該等收入主要來自(i)銷售商用車及零配件，包括輪胎、潤滑油及其他汽車相關產品，(ii)我們的物流及倉儲服務，及(iii)其他服務，如租賃車輛管理服務。更多詳情請參閱本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊」一節。

供應鏈金融服務板塊為我們於業績記錄期的第二大收入來源。其指來自(i)根據售後回租模式經營的融資租賃業務利息收入，(ii)保理服務利息收入，及(iii)其他金融服務，例如保險經紀業務、提供衛星定位裝置及融資租賃服務項下的相關安裝服務的收入。更多詳情請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊」一節。

車聯網及數據服務板塊亦於業績記錄期貢獻我們收入的穩定百分比。我們車聯網及數據服務的收入來自(i)銷售智能車聯網產品，及(ii)提供車聯網解決方案及數據服務。更多詳情請參閱本文件「業務－車聯網及數據服務板塊」一節。

成本

我們的成本主要包括(i)對於物流及供應鏈服務板塊而言，商用車的採購成本、向我們物流服務所涉及的第三方運輸車隊支付的服務費、我們物流服務所涉及的本身運輸車隊的折舊及維護，(ii)對於供應鏈金融服務板塊而言，我們外部融資的利息開支及營銷開支，及(iii)對於車聯網及數據服務板塊而言，我們硬件及數據使用的採購成本。

財務資料

下表載列於所示年度我們按業務板塊劃分的成本明細（以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
物流及供應鏈服務板塊	1,989,908	68.8	2,080,018	63.8	1,838,344	58.8
— 商品銷售	696,022	24.1	733,657	22.5	509,064	16.3
— 物流及倉儲服務	1,289,969	44.6	1,343,977	41.2	1,323,728	42.3
— 其他	3,917	0.1	2,384	0.1	5,552	0.2
供應鏈金融服務板塊	273,556	9.5	319,142	9.8	358,808	11.5
— 融資租賃業務利息收入	234,133	8.1	298,219	9.1	343,093	11.0
— 保理服務利息收入	34,213	1.2	20,408	0.7	14,976	0.5
— 其他	5,210	0.2	515	0.0	739	0.0
車聯網及數據服務板塊	154,257	5.3	209,098	6.4	197,289	6.3
— 商品銷售	133,834	4.6	187,645	5.7	170,098	5.4
— 車聯網及數據服務	20,423	0.7	21,453	0.7	27,191	0.9
成本	<u>2,417,721</u>	<u>83.6</u>	<u>2,608,258</u>	<u>80.0</u>	<u>2,394,441</u>	<u>76.6</u>

下表載列於所示年度按性質劃分的成本明細（以絕對金額及佔我們總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
交通開支	1,094,239	37.8	1,059,450	32.5	1,077,715	34.5
商用車採購成本	609,277	21.1	649,310	19.9	423,283	13.5
所耗原材料	216,440	7.5	287,113	8.8	264,955	8.5
融資成本	246,367	8.5	320,764	9.8	351,072	11.2
僱員福利開支	140,344	4.9	151,675	4.7	127,301	4.1
外包勞工成本	14,726	0.5	50,863	1.6	52,039	1.7
租賃開支	26,672	0.9	21,699	0.7	15,323	0.5
網絡流量成本	14,609	0.5	18,741	0.6	23,104	0.7
使用權資產攤銷	8,674	0.3	13,164	0.4	23,904	0.8
物業、廠房及設備折舊	9,133	0.3	8,524	0.3	9,456	0.3
其他	37,241	1.3	26,956	0.8	26,289	0.8
成本	<u>2,417,721</u>	<u>83.6</u>	<u>2,608,258</u>	<u>80.0</u>	<u>2,394,441</u>	<u>76.6</u>

財務資料

毛利

下表載列於所示年度我們按業務分部劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(毛利以人民幣千元計，毛利率以百分比計)					
物流及供應鏈服務板塊	135,340	6.4	172,634	7.7	166,241	8.3
— 商品銷售	26,748	3.7	22,766	3.0	17,090	3.2
— 物流及倉儲服務	97,741	7.0	133,572	9.0	136,130	9.3
— 其他	10,851	73.5	16,296	87.2	13,021	70.1
供應鏈金融板塊	251,645	47.9	354,641	52.6	425,145	54.2
— 融資租賃業務利息收入	220,031	48.4	336,366	53.0	404,700	54.1
— 保理服務利息收入	24,897	42.1	18,181	47.1	20,245	57.5
— 其他	6,717	56.3	94	15.4	200	21.3
車聯網及數據服務板塊	87,325	36.1	126,140	37.6	141,023	41.7
— 商品銷售	48,267	26.5	66,001	26.0	59,400	25.9
— 車聯網及數據服務	39,058	65.7	60,139	73.7	81,623	75.0
總計	474,310	16.4	653,415	20.0	732,409	23.4

儘管我們的物流及供應鏈服務板塊佔我們總收入的大部分，但該板塊的毛利僅為我們三個業務板塊中的第二大部份，分別佔我們2019年、2020年及2021年總毛利的28.5%、26.4%及22.7%，這主要是由於該板塊的毛利率在我們三個業務板塊中最低。

在我們的三個業務板塊中，供應鏈金融服務板塊毛利率最高，於業績記錄期貢獻大部分毛利，分別佔2019年、2020年及2021年我們總毛利的53.1%、54.3%及58.0%。

於業績記錄期，我們的車聯網及數據服務板塊實現了較高的毛利率。因此，儘管該板塊的收入於2019年、2020年及2021年分別僅佔我們總收入的8.4%、10.3%及10.8%，但該板塊於同年分別貢獻總毛利的18.4%、19.3%及19.3%。

財務資料

銷售開支

我們的銷售開支主要包括(i)就我們的銷售及營銷員工產生的僱員福利開支，包括薪金、花紅、社保成本、住房公積金及其他僱員福利，(ii)我們銷售及營銷員工出差產生的差旅及住宿成本，(iii)我們的銷售及營銷活動產生的業務招待開支，(iv)廣告開支，(v)智能車聯網產品的售後維護開支，及(vi)其他，主要包括交通補助、辦公室租金及銷售及營銷員工的一般管理費用及會議開支。

下表載列於所示年度我們銷售開支的組成部分明細（以絕對金額及佔我們總銷售開支的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
僱員福利開支	34,066	74.7	35,203	73.2	27,290	71.4
差旅成本	4,429	9.7	4,867	10.1	5,616	14.7
業務招待開支	1,248	2.7	1,207	2.5	1,241	3.2
廣告開支	1,126	2.5	633	1.3	1,530	4.0
售後維護開支	56	0.1	8	0.0	61	0.2
其他	4,675	10.3	6,217	12.9	2,494	6.5
銷售開支	45,600	100.0	48,135	100.0	38,232	100.0

行政開支

我們的行政開支主要包括(i)就我們的管理及行政員工產生的僱員福利開支，包括工資、薪金、花紅、社保成本、住房公積金及其他僱員福利，(ii)就行政及一般用途使用的物業、廠房及設備折舊，(iii)就行政及一般用途的無形資產攤銷，(iv)管理及行政員工的辦公室租金，(v)我們的管理及行政員工產生的業務招待開支，(vi)會議開支，(vii)因我們從有限責任公司改制為股份公司以及其他一般諮詢項目而向外部顧問支付的諮詢費，及(viii)其他，主要包括出差產生的差旅及住宿成本及管理及行政員工的一般管理費用以及一般用途的廣告開支。

財務資料

下表載列於所示年度我們行政開支的組成部分明細（以絕對金額及佔我們總行政開支的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
僱員福利開支	65,386	55.7	74,101	57.2	74,434	58.3
物業、廠房及設備折舊	2,615	2.2	2,473	1.9	2,769	2.2
無形資產攤銷	2,607	2.2	2,433	1.9	2,397	1.9
辦公室租金	8,269	7.0	8,592	6.6	7,553	5.9
業務招待開支	3,819	3.2	2,212	1.7	3,175	2.5
會議開支	2,230	1.9	3,207	2.5	514	0.4
諮詢費	2,678	2.3	4,335	3.4	4,777	3.7
其他	29,982	25.5	32,021	24.8	32,125	25.1
行政開支	117,586	100.0	129,374	100.0	127,744	100.0

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)就研發員工產生的僱員福利開支，包括工資、薪金、花紅、社保成本、住房公積金及其他僱員福利，(ii)就外包研發活動產生的技術服務費及測試費用，(iii)就研發活動使用的物業、廠房及設備折舊，(iv)就我們研發團隊及活動的辦公室租金，及(v)其他，主要包括就研發活動使用的無形資產攤銷。

下表載列於所示年度我們研發開支的組成部分明細（以絕對金額及佔我們總研發開支的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
僱員福利開支	14,287	70.7	17,917	69.3	17,138	56.1
技術服務費	925	4.6	1,062	4.1	1,841	6.0
物業、廠房及設備折舊	3,328	16.5	3,712	14.4	2,451	8.0
辦公室租金	1,378	6.8	2,250	8.7	5,331	17.5
其他	281	1.4	900	3.5	3,772	12.4
研發開支	20,199	100.0	25,841	100.0	30,533	100.0

財務資料

金融資產減值虧損淨額

於2019年、2020年及2021年，我們金融資產減值虧損淨額分別為人民幣24.6百萬元、人民幣101.9百萬元及人民幣146.2百萬元。我們的減值虧損淨額指若干金融資產減值撥備以及於業績記錄期的金融資產預期信貸虧損撥備。本集團乃根據違約風險敞口及預期信貸虧損率計算預期信貸虧損，而預期信貸虧損率則根據違約概率及違約虧損率釐定。於釐定預期信貸虧損率時，本集團主要考慮內部歷史信貸虧損及其他相關數據，並根據當前情況及前瞻性數據調整有關數據。於考慮前瞻性數據時，本集團考慮的宏觀經濟因素包括國內生產總值、工業品出廠價格指數、工業增加值、完成的固定資產投資及現有社會融資儲備規模。有關更多資料，請參閱本節「— 流動資金及資本資源 — 應收貸款」一段。

其他收入

於2019年、2020年及2021年，我們的其他收入分別為人民幣21.3百萬元、人民幣26.2百萬元及人民幣45.0百萬元，其主要指於相關年度確認的就本集團的一般營運及研發活動自中國政府機構收取的補貼。有關更多詳情，請參閱本節「— 影響我們經營業績的重大因素 — 優惠稅收待遇及政府補貼」一段。

其他收益／(虧損)淨額

我們的其他收益／(虧損)淨額包括(i)於2019年6月出售美信25%股權的收益，其後美信不再為我們的附屬公司，(ii)出售物業、廠房及設備的收益或虧損，及(iii)其他，主要包括非營業收入或開支，如違約利息收入及違約金。

下表載列於所示年度其他收益淨額的組成部分明細（以絕對金額及佔我們其他收益／(虧損)淨額總值的百分比列示）：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
出售一間附屬公司的收益	2,647	163.7	-	-	-	-
出售物業、廠房及設備的 收益／(虧損)	(236)	(14.6)	423	64.2	36	(4.3)
其他	(794)	(49.1)	236	35.8	(865)	104.3
其他收益／(虧損)淨額	1,617	100.0	659	100.0	(829)	100.0

財務資料

財務收入淨額

於2019年、2020年及2021年，我們分別錄得財務收入淨額人民幣14.8百萬元、人民幣19.5百萬元及人民幣5.5百萬元，其反映於所示年度的財務收入及財務費用的合併影響：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2020年		2021年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
財務收入	22,795	153.9	22,799	116.7	12,293	222.3
財務費用	(7,983)	(53.9)	(3,266)	(16.7)	(6,764)	(122.3)
財務收入淨額	14,812	100.0	19,533	100.0	5,529	100.0

我們的財務收入主要來自銀行存款的利息收入。我們的財務費用主要指我們為提供營運資金（供應鏈金融服務板塊除外）所作借款產生的利息開支及解除租賃負債產生的利息開支。

稅項

根據中國《企業所得稅法》，國內企業通常適用25%的統一企業所得稅稅率，惟應用特別優惠稅率除外。於業績記錄期，我們部分附屬公司（包括天行健及通匯）已享受數項優惠稅收待遇，從而已採納優惠企業所得稅稅率。有關我們優惠稅收待遇的更多資料，請參閱本節「影響我們經營業績的重大因素－優惠稅收待遇及政府補貼」一段。

於2019年、2020年及2021年，我們的所得稅開支分別為人民幣66.7百萬元、人民幣81.8百萬元及人民幣75.9百萬元。於2019年、2020年及2021年，我們的實際稅率分別為21.7%、20.5%及17.1%。我們的實際稅率低於統一的25%企業所得稅稅率乃由於天行健及通匯於業績記錄期有權享受優惠稅率。於業績記錄期，我們的實際稅率呈下降趨勢，主要原因是(i)在此期間，天行健及通匯產生的享受優惠稅收待遇的利潤佔我們除稅前利潤總額的百分比增加；及(ii)截至2021年12月31日止年度確認有關以往年度可扣減虧損的遞延稅項資產。

各年度經營業績比較

截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較

收入

我們的總收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣3,261.7百萬元減少4.1%或人民幣134.8百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣3,126.9百萬元，主要由於商用車行業整體蕭條。

財務資料

物流及供應鏈服務板塊產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣2,252.7百萬元減少11.0%或人民幣248.1百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣2,004.6百萬元，主要由於(i)物流及供應鏈服務板塊銷售貨品產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣756.4百萬元減少30.4%或人民幣230.2百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣526.2百萬元，及(ii)物流及倉儲服務產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣1,477.5百萬元減少1.2%或人民幣17.6百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣1,459.9百萬元。物流及供應鏈服務板塊銷售貨品產生的收入減少乃主要由於商用車銷售由截至2020年12月31日止年度的2,984輛減少至截至2021年12月31日止年度的1,938輛，主要由於重型商用車的市場需求在經歷上一年度及2021年上半年的大幅增長後（因中國第三階段機動車排放標準逐步廢止、中國第六階段機動車排放標準分階段實施及新基礎設施建設所致），於2021年下半年逐步下降。物流及倉儲服務所得收入有所減少，主要是由於2021年下半年的重型商用車的產量及銷量減少，我們向若干商用車製造商提供的物流服務有所減少。

供應鏈金融服務板塊產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣673.8百萬元增加16.4%或人民幣110.2百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣784.0百萬元，主要由於融資租賃業務的利息收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣634.6百萬元增加17.8%或人民幣113.2百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣747.8百萬元，此乃主要由於隨著於2020年商用車的銷量有所增加，終端用戶對商用車融資服務的需求亦顯著增長，且由於來自供應鏈金融服務板塊的收入分階段確認，2020年租賃商用車數目的有關增長促使2021年的供應鏈金融服務板塊的收入增加。

車聯網及數據服務板塊產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣335.2百萬元增加0.9%或人民幣3.1百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣338.3百萬元，主要由於車聯網及數據服務產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣81.6百萬元增加33.3%或人民幣27.2百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣108.8百萬元，乃由於於2021年，環保監控車聯網服務及渣土車監管車聯網服務產生的收入有所增加，部分被車聯網及數據服務板塊銷售貨品產生的收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣253.6百萬元減少9.5%或人民幣24.1百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣229.5百萬元所抵銷，此乃主要由於2021年下半年重型商用車生產及銷售的減少，原因載於「各年度經營業績比較－截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較－收入」一節，這導致對來自我們的車聯網及數據服務板塊貨品的相應需求。

成本

我們的成本由截至2020年12月31日止年度的人民幣2,608.3百萬元減少8.2%或人民幣213.9百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣2,394.4百萬元，乃由於(i)物流及供應鏈服務板塊成本由截至2020年12月31日止年度的人民幣2,080.0百萬元減少11.6%或人民幣241.7百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣1,838.3百萬元，

財務資料

(ii) 供應鏈金融服務板塊成本由截至2020年12月31日止年度的人民幣319.1百萬元增加12.4%或人民幣39.7百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣358.8百萬元，及
(iii) 車聯網及數據服務板塊成本由截至2020年12月31日止年度的人民幣209.1百萬元減少5.6%或人民幣11.8百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣197.3百萬元。

截至2021年12月31日止年度，物流及供應鏈服務板塊的成本減少11.6%與該板塊產生的收入減少11.0%基本一致。

截至2021年12月31日止年度，我們供應鏈金融服務板塊的成本增加12.4%，與該板塊產生的收入增加16.4%基本一致。我們供應鏈金融服務板塊成本的該等增加主要由於我們資金結構的調整，於2021年，我們增加了自其他金融機構獲得的其他借款的比例。

截至2021年12月31日止年度，儘管該板塊產生的收入增加0.9%，但我們的車聯網及數據服務板塊的成本減少5.6%，主要由於車聯網及數據服務產生的收入增加並沒有導致與之相關的成本相應增加，而車聯網及數據服務板塊的商品銷售產生的收入及與之相關的成本均出現類似程度減少。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由截至2020年12月31日止年度的人民幣653.4百萬元增長12.1%或人民幣79.0百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣732.4百萬元。

我們的毛利率由截至2020年12月31日止年度的20.0%增長至截至2021年12月31日止年度的23.4%，主要歸因於我們供應鏈金融服務板塊及車聯網及數據服務板塊的業務量增加，因此其收入貢獻增加，而等該板塊於同年的毛利率均較其他業務為高。我們償還來自關聯方的未償還貸款對我們截至2021年12月31日止年度的成本、毛利及毛利率並無任何重大影響。有關進一步詳情，請參閱本節「一 債項 — 來自關聯方的貸款」各段。

銷售開支

我們的銷售開支由截至2020年12月31日止年度的人民幣48.1百萬元下降20.6%或人民幣9.9百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣38.2百萬元，主要由於2021年我們的銷售及營銷僱員的薪資下降。

行政開支

我們的行政開支保持穩定，截至2021年12月31日止年度為人民幣127.7百萬元，而截至2020年12月31日止年度為人民幣129.4百萬元。

財務資料

研發開支

我們的研發開支由截至2020年12月31日止年度的人民幣25.8百萬元增加18.2%或人民幣4.7百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣30.5百萬元，主要由於(i)我們於車聯網及數據服務的研發投資持續增加（包括擴大我們的研發團隊及採購研發軟件及設備），及(ii)由於相關政府補貼計劃於2021年終止，有關研發僱員因COVID-19疫情而享有的社會保險扣減福利亦停止。

金融資產減值虧損淨額

我們的金融資產減值虧損淨額由截至2020年12月31日止年度的人民幣101.9百萬元增加43.5%或人民幣44.3百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣146.2百萬元，主要由於於2021年，受物流行業運價整體下滑的影響，客戶的財務及信貸狀況整體惡化，導致客戶違約增加，且柴油價格上漲，從而導致部分客戶於2021年產生的汽車經營成本增加而盈利能力下降。因此，該等客戶有關信貸減值應收貸款的預期信貸虧損乃按較高比率計量。我們持續監控及分析客戶的業務營運，並將迅速應對客戶惡化帶來的任何不利影響。

其他收入

我們的其他收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣26.2百萬元增加71.8%或人民幣18.8百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣45.0百萬元，主要由於(i)隨著退稅率由70%提高至80%，地方政府向融資租賃業務退稅的政府補貼增加；(ii)天行健收到的政府附屬公司及增值稅退稅增加；及(iii)遠行收到政府補貼。

其他收益／虧損淨額

我們於截至2021年12月31日止年度產生其他虧損淨額人民幣0.8百萬元，而我們於截至2020年12月31日止年度錄得其他收益淨額人民幣0.7百萬元。

財務收入淨額

我們的財務收入淨額由截至2020年12月31日止年度的人民幣19.5百萬元減少71.8%或人民幣14.0百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣5.5百萬元，主要由於以下各項的綜合影響：(i)我們的財務收入由截至2020年12月31日止年度的人民幣22.8百萬元減少46.1%或人民幣10.5百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣12.3百萬元；及(ii)財務費用由截至2020年12月31日止年度的人民幣3.3百萬元增加106.1%或人民幣3.5百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣6.8百萬元。這主要是由於(i)因發放應付票據保證金使財務收入減少；及(ii)提高了資金使用效率而令可產生利息的閒置現金有所減少。

財務資料

除稅前利潤

我們的除稅前利潤由截至2020年12月31日止年度的人民幣399.8百萬元增加11.2%或人民幣44.8百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣444.6百萬元。此乃主要由於「各年度經營業績比較－截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較－毛利及毛利率」一段所討論截至2021年12月31日止年度的毛利增加。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2020年12月31日止年度的人民幣81.8百萬元減少7.2%或人民幣5.9百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣75.9百萬元，此乃主要由於截至2021年12月31日止年度的實際稅率為17.1%與截至2020年12月31日止年度的實際稅率20.5%相比較低，主要歸因於截至2021年12月31日止年度的確認過往年度可抵扣虧損相關的遞延稅項資產。

期內溢利

由於上述原因，我們的溢利由截至2020年12月31日止年度的人民幣318.0百萬元增加15.9%或人民幣50.7百萬元至截至2021年12月31日止年度的人民幣368.7百萬元。

截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度的比較

我們的總收入由截至2019年12月31日止年度的人民幣2,892.0百萬元增加12.8%或人民幣369.6百萬元至截至2020年12月31日止年度的人民幣3,261.7百萬元，主要由於2020年商用車產量增加。

物流及供應鏈服務板塊產生的收入由2019年的人民幣2,125.2百萬元增加6.0%或人民幣127.5百萬元至2020年的人民幣2,252.7百萬元，主要由於(i)物流及供應鏈服務板塊商品銷售產生的收入從2019年的人民幣722.8百萬元增加4.6%或人民幣33.6百萬元至2020年的人民幣756.4百萬元，(ii)物流及倉儲服務產生收入由2019年的人民幣1,387.7百萬元增加6.5%或人民幣89.8百萬元至2020年的人民幣1,477.5百萬元，及(iii)物流及供應鏈服務板塊的其他收入由2019年的人民幣14.8百萬元增加26.4%或人民幣3.9百萬元至2020年的人民幣18.7百萬元。我們的物流及供應鏈服務板塊的商品銷售產生的收入增加主要是由於商用車銷售由2019年的2,503輛增至2020年的2,984輛。物流及倉儲服務產生的收入增加主要是由於2020年若干商用車製造商的商用車產量增加帶動了我們為其提供的物流服務增長人民幣146.7百萬元。物流及供應鏈服務板塊其他收入的增加主要是由於2020年新開發的租賃車輛管理服務產生收入人民幣16.6百萬元。

財務資料

供應鏈金融服務板塊產生的收入由2019年的人民幣525.2百萬元增加28.3%或人民幣148.6百萬元至2020年的人民幣673.8百萬元，乃由於以下各項的綜合影響：(i)我們的融資租賃業務經營規模於2020年持續擴大，令起租車輛由2019年的19,350輛增至2020年的28,024輛，使得我們來自融資租賃業務的利息收入由2019年的人民幣454.2百萬元增加39.7%或人民幣180.4百萬元至2020年的人民幣634.6百萬元，及(ii)由於我們為了支持融資租賃業務的快速擴張而將更大部分資本資源配置給供應鏈金融服務板塊，同時控制保理服務的資本投資，以維持合理的槓桿水平，保理服務利息收入由2019年的人民幣59.1百萬元減少34.7%或人民幣20.5百萬元至2020年的人民幣38.6百萬元。

車聯網及數據服務板塊產生的收入由2019年的人民幣241.6百萬元增加38.7%或人民幣93.6百萬元至2020年的人民幣335.2百萬元，主要由於(i)車聯網及數據服務板塊商品銷售產生的收入由2019年的人民幣182.1百萬元增加39.3%或人民幣71.5百萬元至2020年的人民幣253.6百萬元，乃因2020年若干商用車製造商的商用車產量增加導致智能車聯網終端產品銷售增加，及(ii)車聯網及數據服務產生的收入從2019年的人民幣59.5百萬元增加37.1%或人民幣22.1百萬元至2020年的人民幣81.6百萬元，主要由於於2020年引入我們的環保監控車聯網服務及渣土車監管車聯網服務覆蓋的服務範圍擴張，其亦與智能車聯網終端產品銷售增加一致。

成本

成本由2019年的人民幣2,417.7百萬元增加7.9%或人民幣190.6百萬元至2020年的人民幣2,608.3百萬元，乃由於(i)物流及供應鏈服務板塊成本由2019年的人民幣1,989.9百萬元增加4.5%或人民幣90.1百萬元至2020年的人民幣2,080.0百萬元，(ii)供應鏈金融服務板塊成本由2019年的人民幣273.6百萬元增加16.6%或人民幣45.5百萬元至2020年的人民幣319.1百萬元，及(iii)車聯網及數據服務板塊成本從2019年的人民幣154.3百萬元增加35.5%或人民幣54.8百萬元至2020年的人民幣209.1百萬元。

物流及供應鏈服務板塊的成本增長4.5%，低於該板塊所產生的收入增長6.0%，乃主要由於物流及倉儲服務的成本於2020年僅增長4.2%，而該服務所產生的收入於2020年增長6.5%。這主要是我們在自營運輸車隊及第三方運輸車隊之間優化物流業務分配的結果，我們將更多的物流業務外包給服務費用更低的第三方運輸車隊，以管理我們的成本並提高盈利能力。

供應鏈金融服務板塊成本增長16.6%，低於該板塊所產生收入的增長28.3%，乃主要由於我們於2020年調整資金結構，產生更多利率較低的貸款而減少了利率較高的銀行借款以及從其他金融機構獲得的其他借款的金額。

財務資料

車聯網及數據服務板塊成本增長35.5%，低於該板塊所產生收入的增長38.7%，乃主要由於我們的車聯網及數據服務收入由2019年的人民幣59.5百萬元增長37.1%或人民幣22.1百萬元至2020年的人民幣81.6百萬元，而有關服務的成本在2019年及2020年維持穩定，分別為人民幣20.4百萬元及人民幣21.5百萬元。這主要是因為該收入的增加來自於我們的車聯網數據的積累所帶來的數據服務使用量的增加，而這通常不會產生額外的成本。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2019年的人民幣474.3百萬元增長37.8%或人民幣179.1百萬元至2020年的人民幣653.4百萬元。

我們的毛利率從2019年的16.4%增長到2020年的20.0%，主要由於(i)我們物流及供應鏈服務板塊、供應鏈金融服務板塊及車聯網及數據服務板塊的毛利率整體增長，及(ii)毛利率較高的供應鏈金融服務板塊及車聯網及數據服務板塊的收入貢獻比例於2020年有所上升，而毛利率較低的物流及供應鏈服務板塊的收入貢獻比例於2020年有所下降。每個板塊的毛利率增長主要是因為每個板塊的收入增長超過了該板塊的成本增長，如本節「各年度經營業績比較－截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度的比較－成本」一段中所述。

銷售開支

我們的銷售開支由2019年的人民幣45.6百萬元增加5.5%或人民幣2.5百萬元至2020年的人民幣48.1百萬元，主要是由於為支持2020年我們所有三個業務板塊的經營規模整體擴張，導致銷售及營銷僱員人數增加，令僱員福利開支由2019年的人民幣34.1百萬元增長3.2%或人民幣1.1百萬元至2020年的人民幣35.2百萬元。

行政開支

我們的行政開支由2019年的人民幣117.6百萬元增加10.0%或人民幣11.8百萬元至2020年的人民幣129.4百萬元，主要是由於(i)僱員福利開支由2019年的人民幣65.4百萬元增加13.3%或人民幣8.7百萬元至2020年的人民幣74.1百萬元，乃由於2020年為支持我們所有三個業務板塊的經營規模整體擴張，管理及行政人員數目增加，及(ii)諮詢費由2019年的人民幣2.7百萬元增加59.3%或人民幣1.6百萬元至2020年的人民幣4.3百萬元，主要是由於我們於2020年12月由有限責任公司改制為股份公司。

研發開支

我們的研發開支由2019年的人民幣20.2百萬元增加27.7%或人民幣5.6百萬元至2020年的人民幣25.8百萬元，主要是由於我們對車聯網及數據服務的研發投資增加（包括擴大我們的研發團隊及採購研發軟件和設備）。

財務資料

金融資產減值虧損淨額

我們的金融資產減值虧損淨額由2019年的人民幣24.6百萬元增加314.2%或人民幣77.3百萬元至2020年的人民幣101.9百萬元，主要由於管理層認為，由於相關債務人的財務和信用狀況惡化，我們收回有關應收貸款的可能性很小，故我們對融資租賃業務下的若干起租車輛承租人及保理服務下的若干物流公司的若干應收貸款的撥備增加合共人民幣76.8百萬元。

其他收入

我們的其他收入由2019年的人民幣21.3百萬元增加23.0%或人民幣4.9百萬元至2020年的人民幣26.2百萬元，主要是由於(i)2020年在收入及稅款增加的同時，地方政府向德銀融資租賃退稅的政府補貼增加，及(ii)天行健因開發商用車公共服務平台獲得的政府補貼。

其他收益淨額

我們的其他收益淨額由2019年的人民幣1.6百萬元減少56.3%或人民幣0.9百萬元至2020年的人民幣0.7百萬元，主要是由於我們於2019年6月出售美信25%股權而錄得收益人民幣2.6百萬元。

財務收入淨額

我們的財務收入淨額由2019年的人民幣14.8百萬元增加31.8%或人民幣4.7百萬元至2020年的人民幣19.5百萬元，主要是由於財務費用由2019年的人民幣8.0百萬元減少58.8%或人民幣4.7百萬元至2020年的人民幣3.3百萬元，而這主要是由於我們於2020年償還銀行借款人民幣181.4百萬元，導致利息開支減少。

除稅前利潤

我們的除稅前利潤由2019年的人民幣307.9百萬元增加29.8%或人民幣91.9百萬元至2020年的人民幣399.8百萬元，主要由於我們2020年總收入增加所致，如本節「各年度經營業績比較－截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度的比較－成本」一段所述。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2019年的人民幣66.7百萬元增加22.6%或人民幣15.1百萬元至2020年的人民幣81.8百萬元，低於我們2020年除稅前利潤的增幅29.8%。這主要是由於如本節「稅項」一段所述，我們在2020年的實際稅率為20.5%，與2019年的21.7%相比較低。

年內溢利

基於上述原因，我們的年內溢利由2019年的人民幣241.1百萬元增加31.9%或人民幣76.9百萬元至2020年的人民幣318.0百萬元。

財務資料

流動資金及資本資源

流動資產淨值

下表載列於所示日期我們的流動資產、流動負債及流動資產淨值：

	於12月31日			於4月30日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(人民幣千元)			(未經審計)
流動資產				
存貨	89,773	81,596	183,468	160,983
貿易應收賬款	476,527	494,156	467,505	539,109
預付款項	38,190	49,363	86,924	97,952
其他應收賬款	62,704	66,495	165,493	276,990
按公允價值計入其他綜合 收益的金融資產	274,328	520,314	367,020	533,213
應收貸款	4,356,247	6,045,995	6,080,627	5,421,968
受限制銀行存款	536,312	467,452	84,816	90,803
現金及現金等價物	730,143	196,915	213,339	978,698
	6,564,224	7,922,286	7,649,192	8,099,716
流動負債				
貿易及其他應付賬款	3,291,473	5,533,884	1,403,839	1,267,173
租賃負債	17,257	10,288	24,730	18,033
應付債券	85,332	248,459	836,072	975,213
合同負債	62,898	99,797	128,267	93,954
當期所得稅負債	36,703	29,788	46,894	10,161
借款	2,956,344	1,613,816	3,705,410	3,663,371
	6,450,007	7,536,032	6,145,212	6,027,905
流動資產淨值	114,217	386,254	1,503,980	2,071,811

於2019年、2020年及2021年12月31日及2022年4月30日，我們的流動資產淨值分別為人民幣114.2百萬元、人民幣386.3百萬元、人民幣1,504.0百萬元及人民幣2,071.8百萬元。

我們的流動資產淨值由2021年12月31日的人民幣1,504.0百萬元增加人民幣567.8百萬元或37.8%至2022年4月30日的人民幣2,071.8百萬元，主要是以下各項的綜合影響：(i)按公允價值計入其他綜合收益的金融資產增加人民幣166.2百萬元或45.3%主要是由於提供第三方物流服務收到的承兌匯票導致應收第三方票據增加所致；(ii)我們的應收貸款減少人民幣658.7百萬元或10.8%，主要由於我們投資於融資租賃業務的資金減少導致

財務資料

融資租賃業務的應收賬款減少；(iii)我們的現金及現金等價物增加人民幣765.4百萬元或358.8%，主要是由於我們於2022年3月發行一批本金額為人民幣500.0百萬元的資產支持證券；(iv)貿易及其他應付賬款減少人民幣136.7百萬元或9.7%，主要由於融資租賃服務產生的保證金及我們代表其他各方收取的款項的後續結算減少；及(v)我們的應付債券增加人民幣139.1百萬元或16.6%，主要由於我們的若干已發行資產支持證券相繼到期，以及我們於2022年3月發行一批資產支持證券，本金額為人民幣500.0百萬元。

我們的流動資產淨值由2020年12月31日的人民幣386.3百萬元增加人民幣1,117.7百萬元或289.3%至2021年12月31日的人民幣1,504.0百萬元，主要是以下各項的綜合影響：(i)貿易及其他應付賬款減少人民幣4,130.0百萬元或74.6%，主要由於償還關聯方貸款所致；(ii)應付債券增加人民幣587.6百萬元或236.5%，主要由於我們於2021年6月及2021年9月發行兩批本金金額分別為人民幣800.0百萬元及人民幣900.0百萬元的資產支持證券；(iii)為償還關聯方貸款，我們的借款增加人民幣2,091.6百萬元或129.6%；(iv)受限制銀行存款減少人民幣382.6百萬元或81.9%，主要由於償還於2021年到期的應付票據後發還保證金所致；(v)按公允價值計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣153.3百萬元或29.5%，主要由於自2021年初，償還來自交易對手的應收票據及我們與關聯方的交易量減少；(vi)其他應收賬款增加人民幣99.0百萬元或148.9%，主要由於租賃保證金及墊款增加；及(vii)存貨增加101.9百萬元或124.8%，主要原因是我們於2021年向製造商大量採購了更多採納《中國第五階段機動車排放標準》的商用車（「**第五階段商用車**」），以增加我們第五階段商用車的存貨。有關我們於2021年第五階段商用車存貨增加的詳細原因，請參閱本節「一 存貨」一段。

我們的流動資產淨值由2019年12月31日的人民幣114.2百萬元增加人民幣272.1百萬元或238.3%至2020年12月31日的人民幣386.3百萬元，主要是以下各項的綜合影響：(i)按公允價值計入其他綜合收益的金融資產增加人民幣246.0百萬元或89.7%，主要是由於於2020年物流及供應鏈服務板塊以及車聯網及數據服務板塊業務規模的持續擴張，(ii)應收貸款增加了人民幣1,689.8百萬元或38.8%，主要是由於2020年融資租賃業務運營規模擴張令融資租賃業務應收賬款增加，(iii)現金及現金等價物減少人民幣533.2百萬元或73.0%，主要是由於資金管理有所加強，旨在改善對可用現金及現金等價物的利用，(iv)貿易及其他應付賬款增加了人民幣2,242.4百萬元或68.1%，主要是由於其他應付賬款增加，此乃由於2020年我們調整資金結構，獲得更多利率較低的貸款，而減少了自其他金融機構獲得的利率較高的銀行借款及其他借款金額，從而為2020年擴張融資租賃業務運營規模提供支持，(v)我們的應付債券增加人民幣163.2百萬元或191.3%，主要由於我們於2020年11月發行的一期本金金額人民幣500.1百萬元的資產支持票據，及(vi)我們的借款減少人民幣1,342.5百萬元或45.4%，主要由於2020年我們調整資金結構，獲得更多利率較低的貸款，而減少了自其他金融機構獲得的利率較高的銀行借款及其他借款金額，從而為2020年擴張融資租賃業務運營規模提供支持。

財務資料

其他應收賬款

其他應收賬款主要包括(i)向金融機構支付保證金，以確保從其他金融機構取得資金（於此種情況下，我們向相關金融機構借款，此等金融機構通常會要求我們繳納一定數額的保證金，我們將有關保證金呈列為其他應收賬款。此等其他金融機構主要包括從事融資租賃資產投資及轉讓的各種融資租賃公司，此等公司由銀保監會授權及監管，並與中國各商業銀行有緊密聯繫。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃業務－我們的貸款人及融資能力－自其他金融機構獲得的其他借款」一節）；(ii)向供應商作出的墊款；及(iii)租賃樓宇的保證金。下表載列於所示日期我們的其他應收賬款明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
非即期：			
租賃保證金	37,470	18,518	112,760 ⁽¹⁾
非即期小計	37,470	18,518	112,760
即期：			
應收關聯方賬款	7,823	13,932	13,547
墊款	8,410	10,574	104,471 ⁽²⁾
租賃保證金	39,507	35,309	36,601
其他保證金	4,157	4,315	13,460
應收利息	2,022	1,476	205
其他	6,878	6,448	7,929
即期小計	68,797	72,054	176,213
總計	106,267	90,572	288,973

附註：

- (1) 非即期租賃保證金由2020年12月31日的約人民幣18.5百萬元大幅增加至2021年12月31日的約人民幣112.8百萬元，主要由於我們為償還關聯方貸款而增加向其他金融機構借款，導致向該等其他金融機構支付的保證金增加。
- (2) 我們的墊款主要為代客戶支付的煤炭採購價墊款，其由2020年12月31日的約人民幣10.6百萬元大幅增至2021年12月31日的約人民幣104.5百萬元，主要是由於(i)我們根據墊款安排代客戶提前支付貨物及煤炭的款項，乃因我們的第三方物流服務快速發展所致，於2021年，我們通過與我們積極獨立地接觸的新客戶合作而發展了第三方物流服務；及(ii)煤炭價格於2021年迅速略微上漲。有關墊款安排的詳情，請參閱本文件「業務－物流及供應鏈服務板塊－供應鏈業務－整車發運物流服務及第三方物流服務－第三方物流服務相關協議的主要條款」一節。鑒於我們向客戶運輸煤炭前對煤炭並無控制權（即我們不承擔存貨風險且並無煤炭銷售的定價決定權），我們於墊款安排項下的履約責任僅限於安排向客戶運輸煤炭，而非我們自行直接提供煤炭。因此，我們並無確認向客戶銷售煤炭的收入，而我們代客戶墊付的煤炭採購價墊款則入賬為其他應收賬款內的墊款，而非基於適用會計準則的貿易應收賬款。

財務資料

我們的其他應收賬款由2020年12月31日的人民幣90.6百萬元增加219.0%或人民幣198.4百萬元至2021年12月31日的人民幣289.0百萬元，主要由於租賃保證金由2020年12月31日的人民幣53.8百萬元增加177.7%或人民幣95.6百萬元至2021年12月31日的人民幣149.4百萬元，乃由於(i)我們增加來自其他金融機構的借款以償還我們來自關聯方的貸款，導致支付予該等其他金融機構的保證金增加；及(ii)本集團於2021年在新疆從事第三方物流服務，據此，本集團須代客戶預先就貨物支付款項。

我們的其他應收賬款由2019年12月31日的人民幣106.3百萬元減少14.8%或人民幣15.7百萬元至2020年12月31日的人民幣90.6百萬元，主要由於租賃保證金由2019年12月31日的人民幣77.0百萬元減少30.1%或人民幣23.2百萬元至2020年12月31日的人民幣53.8百萬元，此乃由於我們調整了融資結構後以較低的利率獲得了更多的貸款，同時減少了從其他金融機構處獲得的利率較高的其他借貸金額，從而釋放了我們向其他金融機構支付的保證金。

按公允價值計入其他綜合收益的金融資產

我們按公允價值計入其他綜合收益的金融資產為主要來自我們物流及供應鏈服務板塊及車聯網及數據服務板塊客戶的應收票據及貿易應收賬款。下表載列於所示日期我們按公允價值計入其他綜合收益的金融資產的明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
應收票據－關聯方	231,733	217,776	129,291
應收票據－第三方	42,595	302,538	207,887
貿易應收賬款－關聯方	—	—	29,842 ⁽¹⁾
總計	274,328	520,314	367,020

附註：

- (1) 於2021年12月31日確認為按公允價值計入其他綜合收益的金融資產的貿易應收賬款來自標準化及可轉讓電子支付業務即卡信(「卡信」)。陝重汽根據其供應商的業務規模及經營狀況，將供應商可調配的卡信最高融資金額進行分配，供應商進而可使用卡信的該等融資金額作為承諾用以支付從彼等的上游供應商採購的產品及服務。該等獲得卡信的上游供應商可選擇(部分或全部)：(i)持有卡信至到期；(ii)通過銀行、保理公司及其他金融機構申請卡信的再融資；及/或(iii)將卡信轉讓予其他公司作為支付承諾。於業績記錄期，我們可選擇持有卡信至到期，或將卡信轉讓予供應商以作付款，而由於該雙重目的，我們將該等貿易應收賬款確認為按公允價值計入其他綜合收益的金融資產。

我們按公允價值計入其他綜合收益的金融資產由截至2019年12月31日的人民幣274.3百萬元增加人民幣246.0百萬元或89.7%至截至2020年12月31日的人民幣520.3百萬元。該等增加主要由於於同年，我們物流及供應鏈服務板塊及車聯網及數據服務板塊經營規模的持續擴張。然而，我們按公允價值計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣153.3百萬元或29.5%至2021年12月31日的人民幣367.0百萬元，乃主要由於償還來自交易對手的應收票據及減少我們與關聯方的交易量。

財務資料

按公允價值計入其他綜合收益的金融資產（包括應收票據）的公允價值按貼現現金流量法釐定，貼現率增加時公允價值減少。本公司已制定及實施規則及程序，以確保分類為第三級公允價值的按公允價值計入其他綜合收益的金融資產估值的合理性。有關進一步詳情，請參閱本文件「附錄一會計師報告－II財務資料附註－3財務風險管理－3.3公允價值估計」。該等規則及程序包括但不限於：(i)本集團財務部門將及時審核所用貼現率及公允價值計算在數學層面上的準確性；及(ii)視乎投資的規模而定，投資將獲負責人員批准。對於第三級投資，負責人員會檢討金融投資的公允價值計量，並計及估值技術及不可觀察輸入數據的假設，以及釐定第三級投資的公允價值計量是否符合適用國際財務報告準則。經進行上述程序，本公司認為，第三級投資（包括應收票據）的賬面值屬合理及因投資於短期到期而與公允價值相若。

此外，申報會計師已根據香港會計師公會頒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」執行審計程序，以就本集團於整個業績記錄期的歷史財務資料發表意見。申報會計師對歷史財務資料的意見載於本文件附錄一「會計師報告」。

對於本集團在第三級公允價值計量內計量的金融資產，獨家保薦人已進行相關盡職調查，包括(i)與獨家保薦人認為對該等金融資產及其估值以及在本集團經營的行業中持有該等金融資產經驗豐富且知識淵博的本公司高級管理層及執行董事討論本公司進行的估值分析；(ii)審閱本集團提供的有關該等金融資產的文件及資料；(iii)與申報會計師討論以了解申報會計師就該等金融資產採取的審計程序，以對本集團的歷史財務資料整體發表意見；(iv)審閱會計師報告中的相關附註；及(v)與內部控制顧問討論，以確保有關金融資產估值的相關內部規則及程序均已制定並有效運作。經適當考慮本公司董事及高級管理層所作的工作，以及本文件附錄一所載申報會計師對本集團整體歷史財務資料的無保留意見及其各自的意見，以及上述盡職調查的結果後，獨家保薦人並不知悉質疑本公司進行的估值分析的任何理由。

財務資料

應收貸款

應收貸款主要包括來自融資租賃業務及保理服務的應收賬款。下表載列於所示日期我們的應收貸款明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
應收貸款			
— 融資租賃業務	6,224,090	9,044,808	7,901,021
— 保理服務 ⁽¹⁾	542,532	472,308	715,763
	6,766,622	9,517,116	8,616,784
減：減值撥備			
— 融資租賃業務	(123,155)	(190,989)	(312,636)
— 保理服務 ⁽¹⁾	(70,194)	(96,814)	(119,333)
	(193,349)	(287,803)	(431,969)
應收貸款 — 淨額	6,573,273	9,229,313	8,184,815
減：非即期部分			
— 融資租賃業務	(2,217,026)	(3,183,318)	(2,104,188)
即期部分	4,356,247	6,045,995	6,080,627

附註：

- (1) 根據預期虧損率模型，保理服務應收貸款第一階段及第二階段的預期虧損率保持穩定，減值撥備按應收貸款總額的變化比例而變化。我們對2019年保理服務的應收貸款計提第三階段的減值撥備，乃由於我們保理服務的若干客戶因其業務管理不規範導致違約。根據對該等客戶提供的相關抵押品、違約期限及還款能力的評估，我們於2019年計提部分壞賬。於2020年，我們根據還款情況作出進一步評估，就餘下款項計提壞賬。

此外，我們對上述減值進行分析及採用多項措施增強我們的風險管理，包括（其中包括）(i) 嚴格控制各筆保理服務交易的淨融資額，(ii) 通過具有較高抗風險能力的大型企業及具有較高購回相關保理交易項下應收賬款能力的中小型企業提供保理服務，加強風險分散，(iii) 通過持續培訓及嚴格執行有關客戶盡職調查、信用評估、交易管理及風險監控及執行（尤其是我們對逾期付款的處理）的既定規則，提高員工的專業水平。有關進一步詳情，請參閱本文件「業務 — 供應鏈金融服務板塊 — 融資租賃及保理業務風險管理 — 信貸風險管理 — 保理業務」一節。

財務資料

我們的應收貸款由2019年12月31日的人民幣6,573.3百萬元，增加40.4%或人民幣2,656.0百萬元至2020年12月31日的人民幣9,229.3百萬元，主要是由於同年我們的融資租賃業務的經營規模持續擴大，因此來自融資租賃業務的應收賬款增加。我們的應收貸款由2020年12月31日的人民幣9,229.3百萬元減少11.3%或1,044.5百萬元至2021年12月31日的人民幣8,184.8百萬元，主要由於2021年下半年市場對重型商用車的需求逐漸下降，導致2021年新租賃汽車數量較2020年有所減少，這使得融資租賃業務應收款減少。

下表載列於業績記錄期我們應收貸款減值撥備的變動：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
年初	169,638	193,349	287,803
減值撥備	23,711	94,454	144,166
減值核銷	—	—	—
年末	<u>193,349</u>	<u>287,803</u>	<u>431,969</u>

截至2019年12月31日止年度，我們確認應收貸款減值撥備人民幣23.7百萬元，主要由於就應收貸款計提預期信貸虧損撥備。截至2020年12月31日止年度，我們確認應收貸款減值撥備人民幣94.5百萬元，主要由於(i)我們對融資租賃業務下的租賃汽車的若干承租人及保理服務下的若干物流公司的若干應收貸款計提的減值撥備合共人民幣76.8百萬元，因為我們的管理層認為，由於相關債務人的財務及信用情況惡化，我們收回有關應收貸款的可能性很小，及(ii)就應收貸款計提預期信貸虧損撥備人民幣17.7百萬元。截至2021年12月31日止年度，我們確認應收貸款減值撥備人民幣144.2百萬元，主要由於受物流行業整體運費下降以及柴油價格飆升的影響，導致2021年違約的部分客戶產生的汽車經營成本上升及盈利能力下降，令我們客戶的財務及信貸狀況整體惡化，這使得我們就應收貸款計提預期信貸虧損撥備。

於2019年、2020年及2021年，我們應收貸款的預期信貸虧損率分別為2.86%、3.02%及5.01%。其由2019年的2.86%增加至2020年的3.02%，並進一步增至2021年12月31日的5.01%，乃主要由於2020年及2021年融資租賃服務業務項下租賃汽車的若干承租人的財務及信用狀況惡化及保理服務項下來自若干物流公司的若干應收貸款導致導致我們有較大部分的信貸減值應收貸款，並已按較高比率計量該等信貸減值應收貸款的預期信貸虧損。有關預期信貸虧損計算的更多資料，請參閱本節「— 重大會計政策、判斷及估計 — 信貸虧損撥備」一段。

財務資料

董事認為，毋須就應收貸款作出進一步減值撥備，且於2021年12月31日的應收貸款結餘仍可收回。我們的董事在釐定減值撥備時已作出若干評估及判斷，包括但不限於，(i)釐定信貸風險顯著增加的標準，(ii)選擇合適的模型及假設以計量預期信貸虧損，(iii)為每種類型的產品及相關的預期信貸虧損確定前瞻性情景的數量及相對權重，及(iv)建立類似金融資產組以計量預期信貸虧損。獨家保薦人經審慎查詢後同意董事的意見。

我們已針對供應鏈金融板塊經營的各階段量身定制風險控制措施並將該等措施與各業務階段相融合，以此開發出行業領先的風險管理系統，其重點在於通過全面的盡職調查、多級審批及持續監控流程來管理風險。我們將繼續監控並審查我們風險管理系統的運行與表現，並會不時完善該系統以適應市場條件及監管環境的變化。有關更多資料，請參閱本文件「業務－融資租賃及保理業務風險管理」一節。

存貨

我們的存貨包括(i)商用車，(ii)智能車聯網終端產品，及(iii)零配件，包括輪胎及潤滑油。下表載列於所示日期我們的存貨明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
成本：			
商用車	79,537	77,380	180,953
智能車聯網終端產品	9,246	3,364	4,755
零配件	1,068	852	1,572
	<u>89,851</u>	<u>81,596</u>	<u>187,280</u>
減值虧損撥備：			
商用車	(78)	—	(3,812)
	<u>(78)</u>	<u>—</u>	<u>(3,812)</u>
存貨淨額	<u>89,773</u>	<u>81,596</u>	<u>183,468</u>

我們的存貨從2019年12月31日的人民幣89.8百萬元減少9.1%或人民幣8.2百萬元至2020年12月31日的人民幣81.6百萬元，主要是由於(i)商用車的存貨從2019年12月31日的人民幣79.5百萬元減少2.6%或人民幣2.1百萬元至2020年12月31日的人民幣77.4百萬元，乃由於於2020年年底儘管我們庫存的車輛數量保持穩定，但有更多單價較低的車型，及(ii)智能車聯網終端產品的存貨從2019年12月31日的人民幣9.2百萬元減少63.0%或人民幣5.8百萬元至2020年12月31日的人民幣3.4百萬元，乃由於2020年底存貨消耗增加。

財務資料

我們的存貨由2020年12月31日的人民幣81.6百萬元增加124.9%或人民幣101.9百萬元至2021年12月31日的183.5百萬元，主要由於(i)商用車的存貨由2020年12月31日的人民幣77.4百萬元增加133.9%或人民幣103.6百萬元至2021年12月31日的人民幣181.0百萬元，及(ii)智能車聯網終端產品的存貨由2020年12月31日的人民幣3.4百萬元增加41.2%或人民幣1.4百萬元至2021年12月31日的人民幣4.8百萬元。具體而言，於2021年，我們大幅增加了第五階段商用車的存貨，原因如下：(i)於2021年7月1日，《中國第六階段機動車排放標準》已根據全面實施細則全面實施，任何未採納《中國第六階段機動車排放標準》的未登記商用車不得於2021年7月1日後取得車牌；(ii)第五階段商用車不受新政策限制，意味著倘我們向商用車製造商購買第五階段商用車，並於2021年7月1日前以我們的名義登記有關汽車及取得有關車牌，我們可向客戶出售有關汽車，而客戶可向我們購買並全面營運有關汽車；及(iii)我們認為，第五階段商用車具有巨大的商業價值，原因是其可承載與採納《中國第六階段機動車排放標準》的商用車（「**第六階段商用車**」）相似的重量，但其通常比第六階段商用車便宜，且通常為車主及運營商產生較低的運營成本，隨著目前有更多配備第五階段商用車加油及維修設備的加油站及服務中心投入運營，第五階段商用車加油及維修將更加方便。基於上述原因，我們認為，中期對第五階段商用車的需求將保持穩定。這(i)促使我們於2021年響應政策變化，大量增加第五階段商用車的存貨，以滿足中期市場需求；及(ii)我們還增加了智能車聯網產品的存貨，有關智能車聯網產品將於我們使用該等第五階段商用車存貨時預裝在其上。

於最後實際可行日期，我們於2021年12月31日的存貨中的人民幣46.3百萬元或25.2%已於其後動用。我們認為，此乃主要由於(i)根據弗若斯特沙利文報告，於2020年逐步取消《中國第三階段機動車排放標準》、分階段實施《中國第六階段機動車排放標準》及建設新基礎設施，導致重型商用車的市場需求於去年錄得高增長後，於2021年逐步下降；(ii)根據弗若斯特沙利文報告，柴油價格由2020年12月31日的每噸人民幣5,559.0元上漲35.5%至2021年12月31日的每噸人民幣7,535.0元，導致客戶於2021年產生的汽車運營成本增加及自2021年12月31日起對商用車的需求暫時下降；及(iii)由於2022年中國春節的季節性影響以及2022年第一季度中國山西省及河南省以及長江三角洲近期爆發COVID-19的影響，我們的商用車存貨銷量減少。尤其是，我們於2021年12月31日的存貨的後續使用於2022年前四個月，尤其是2022年3月至2022年4月期間，受到(i) COVID-19的爆發及其後行政措施的不利影響：(a)由於江蘇省蘇州市多個

財務資料

汽車管理部門的地方辦事處自2022年3月起暫時關閉，我們的整車銷售經銷商無法如往常一樣進行我們的商用車銷售及登記；(b)2022年3月至2022年4月，由於山西省太原市及大同市的限制措施，我們的業務人員難以拜訪潛在客戶或與潛在客戶簽署任何協議或意向書，從而對我們的商用車存貨銷售造成一定程度的不利影響；及(c)於2022年3月，河南省部分客戶的商用車提貨受到出行限制政策的阻礙，進一步影響了我們商用車的銷售；及(ii)分階段實施中國第六階段汽車排放標準。根據弗若斯特沙利文報告，整體商用車行業受到上述相關因素的不利影響。因此，我們於2022年第一季度僅實現247輛商用車的銷售，低於同期420輛商用車的銷售目標以及2021年第一季度已實現的398輛商用車的銷售量。

然而，我們認為，商用車的市場需求下降主要受宏觀經濟狀況及相關中國政策推動，並預計將隨著時間的推移而恢復。我們於2022年根據中國市場狀況及各銷售區域制定了年度存貨銷售計劃，以便其後積極利用該等存貨。我們亦已採取以下措施以減輕COVID-19對我們存貨使用的不利影響：(i)在當地旅行及社會政策允許的範圍內，拜訪我們的客戶及經銷商，並與彼等保持積極溝通，以促進銷售訂單及交付；(ii)及時了解市場狀況及動態，並根據區域市場狀況及時調整銷售策略及推廣計劃，以促進我們商用車存貨的進一步利用；(iii)鼓勵應用線上平台(包括車輪滾滾平台及我們的微信公眾號)以及線下營銷渠道進行產品推廣活動，以擴大銷售覆蓋範圍；及(iv)促進與其他供應鏈業務客戶的合作及維持跨渠道銷售活動以促進存貨銷售。由於第五階段商用車的內在商業價值及採取上述措施，我們相信我們能夠於2022年底前出售第五階段商用車的大部分存貨且剩餘庫存可於2023年第一季度或之前售出。基於上文所述，董事認為我們的存貨不存在重大可收回性問題。

下表載列我們於所示日期根據入庫日期按性質劃分的存貨賬齡分析(未計減值撥備)：

類別	於2019年				
	12月31日的結餘	於一年內	超過一年及兩年內	超過兩年及三年內	超過三年
			(人民幣千元)		
商用車	79,537	58,975	17,983	2,579	–
智能車聯網終端產品	9,246	9,246	–	–	–
零配件	1,068	1,068	–	–	–
總計	<u>89,851</u>	<u>69,289</u>	<u>17,983</u>	<u>2,579</u>	<u>–</u>

財務資料

類別	於2020年				
	12月31日 的結餘	於一年內	超過一年 及兩年內	超過兩年 及三年內	超過三年
			(人民幣千元)		
商用車	77,380	67,337	318	9,613	112
智能車聯網終端產品	3,364	3,364	-	-	-
零配件	852	852	-	-	-
總計	81,596	71,553	318	9,613	112
類別	於2021年				
	12月31日 的結餘	於一年內	超過一年 及兩年內	超過兩年 及三年內	超過三年
			(人民幣千元)		
商用車	180,953	175,369	5,060	77	447
智能車聯網終端產品	4,755	4,755	-	-	-
零配件	1,572	1,572	-	-	-
總計	187,280	181,696	5,060	77	447

於2021年12月31日，一年以上的存貨包括19輛商用車，金額為人民幣5,584千元。我們將該等存貨經扣除預計成本、銷售開支及相關稅項後的售價與於2021年12月31日的該等存貨的成本進行比較，認為須作出減值撥備。

此外，我們其後已採納積極措施利用我們的商用車存貨。於最後實際可行日期，(a)我們已就175輛商用車存貨錄得銷售金額人民幣36,630.6千元；及(b)就剩餘商用車而言，我們正積極尋找潛在客戶，預期絕大部分剩餘商用車將於2022年末售出。因此，我們預期將於2023年第一季度內動用於2021年12月31日的所有存貨。

財務資料

下表載列於所示年度我們物流及供應鏈服務板塊以及車聯網及數據服務板塊存貨的平均週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
物流及供應鏈服務板塊 平均存貨週轉天數 ⁽¹⁾	36.3	37.8	44.6
車聯網及數據服務板塊 平均存貨週轉天數 ⁽²⁾	18.0	16.2	17.7

附註：

- (1) 物流及供應鏈服務板塊平均存貨週轉天數等於所示年度物流及供應鏈服務板塊年初及年末存貨結餘的平均值除以該年度物流及供應鏈服務板塊的成本再乘以該年度的天數。
- (2) 車聯網及數據服務板塊平均存貨週轉天數等於所示年度車聯網及數據服務板塊年初及年末存貨結餘的平均值除以該年度車聯網及數據服務板塊的成本再乘以該年度的天數。

於2019年及2020年，物流及供應鏈服務板塊的平均存貨週轉天數保持穩定，分別為36.3天及37.8天。於2021年，週轉天數進一步增至44.6天，主要是由於商用車存貨水平較高，此乃由於如上文所披露者，我們於2021年大量採購了更多第五階段商用車。

於2019年、2020年及2021年，我們的車聯網及數據服務板塊平均存貨週轉天數保持穩定，分別為18.0天、16.2天及17.7天。

貿易應收賬款

我們的貿易應收賬款為就於物流及供應鏈服務以及車聯網及數據服務已售商品或所提供服務應收客戶的款項。下表載列於所示日期我們的貿易應收賬款明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
貿易應收賬款－關聯方	213,942	270,539	149,573
貿易應收賬款－第三方	275,986	244,661	334,607
	489,928	515,200	484,180
減：減值撥備	(13,401)	(21,044)	(16,675)
貿易應收賬款淨額	476,527	494,156	467,505

財務資料

我們的貿易應收賬款從2019年12月31日的人民幣489.9百萬元，增加5.2%或人民幣25.3百萬元至2020年12月31日的人民幣515.2百萬元，主要是因為同年我們的物流及供應鏈板塊以及車聯網及數據服務板塊的經營規模不斷擴大，並減少6.0%或人民幣31.0百萬元至2021年12月31日的人民幣484.2百萬元，主要是因為我們應收關聯方的貿易應收賬款減少所致，其歸因於(i)2021年第四季度我們的車聯網及數據服務板塊對關聯方的商品銷售額下降，及(ii)我們的物流及供應鏈板塊收回關聯方應收賬款的情況有所改善。

此外，於最後實際可行日期，我們於2021年12月31日的貿易應收賬款中有人民幣356.7百萬元或73.7%已於其後結清，其中，我們於2021年12月31日的應收關聯方貿易賬款中的人民幣114.4百萬元或76.5%已於其後結清，及我們於同日自第三方的貿易應收賬款中人民幣242.3百萬元或72.4%已於其後結清。於最後實際可行日期未結清的貿易應收賬款仍在各關聯方及第三方獲授的信貸期內。

我們預期貿易應收賬款結餘並無任何重大可收回性問題，主要由於(i)我們已建立完善且有效的風險控制體系，並密切監控貿易應收賬款，為各業務板塊實施收款措施，並及時加強催收，以盡量降低信貸風險；此外，我們已指定財務團隊負責釐定信貸限額及信貸審批。我們定期審閱賬齡分析，並透過考慮其過往虧損率評估各項貿易應收款項，以評估各項貿易應收賬款。此外，我們將於2022年第二季度積極與客戶就彼等的貿易應收賬款結餘進行溝通，以促進收款；(ii)我們應收關聯方的貿易應收賬款與陝汽集團及其聯繫人有關，該等公司均為知名且信譽良好的國有企業，並無信貸違約記錄，且獲我們的管理層評估彼等為財務上值得信賴；及(iii)我們已就貿易應收賬款減值作出適當撥備。

下表載列於所示日期我們貿易應收賬款基於發票日期的賬齡分析（未計減值撥備）：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
貿易應收賬款－關聯方			
－ 於一年內	213,942	269,344	149,573
－ 一年至兩年	–	1,195	–
－ 兩年至三年	–	–	–
－ 超過三年	–	–	–
貿易應收賬款－第三方			
－ 於一年內	243,806	231,024	325,619
－ 一年至兩年	3,345	4,008	1,510
－ 兩年至三年	3,838	1,380	1,375
－ 超過三年	24,997	8,249	6,103
	489,928	515,200	484,180

財務資料

下表載列於所示年度我們貿易應收賬款的平均週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
貿易應收賬款的平均週轉天數 —			
關聯方 ⁽¹⁾	98.6	101.3	109.8
貿易應收賬款的平均週轉天數 —			
第三方 ⁽²⁾	53.3	55.6	66.5

附註：

- (1) 貿易應收賬款的平均週轉天數 — 關聯方等於貿易應收賬款 — 關聯方的年初及年末平均值除以年度自關聯方產生的收入（供應鏈金融服務板塊所得收入除外）再乘以該年度的天數。
- (2) 貿易應收賬款的平均週轉天數 — 第三方等於貿易應收賬款 — 第三方的年初及年末的平均值除以年度自第三方產生的收入（供應鏈金融服務板塊所得收入除外）再乘以該年度的天數。

截至2019年及2020年12月31日止年度，我們應收關聯方及第三方的貿易應收賬款的平均週轉天數保持穩定。截至2021年12月31日止年度，我們應收關聯方及第三方的貿易應收賬款的平均週轉天數分別增加至109.8天及66.5天，主要由於2021年自上游的關聯方及第三方收回賬款所需的時間較長。儘管如此，於2021年12月31日的未償還貿易應收賬款處於授予各關聯方及第三方的信貸期內。我們授予客戶的信貸期因服務類型不同而有所不同。一般而言，授予物流及倉儲服務客戶的信貸期較授予貨品銷售客戶的信貸期長。應收第三方的貿易應收賬款平均週轉天數較應收關聯方的貿易應收賬款平均週轉天數短，主要由於該等第三方主要為貨品銷售業務客戶，而關聯方主要為物流及倉儲服務客戶。

貿易及其他應付賬款

我們的貿易及其他應付賬款主要包括(i)向我們租賃車輛的整車銷售經銷商支付的應付票據，(ii)就採購商用車及智能車聯網終端產品以及第三方物流服務提供商的貿易應付賬款，及(iii)就關聯方借予我們及商用車製造商的貸款向其支付的其他應付賬款，以及於融資租賃業務項下向我們支付的保證金。

財務資料

下表載列於所示日期我們的貿易及其他應付賬款明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
應付票據	1,362,175	1,352,574	238,103
貿易應付賬款	703,944	714,625	405,786
其他應付賬款			
— 來自關聯方的貸款	1,130,000	3,925,000 ⁽¹⁾	854,000 ⁽²⁾
— 關聯方提供的墊款及 應付關聯方利息	1,678	3,991	2,355
— 向商用車承租人收取的保證金	510,617	802,579 ⁽³⁾	792,962
— 其他保證金	11,759	13,513	21,846
— 代商用車經銷商向承租人收取的 首付款	79,467	18,926 ⁽⁴⁾	493 ⁽⁴⁾
— 其他	27,017	13,847	53,730 ⁽⁵⁾
	<u>1,760,538</u>	<u>4,777,856</u>	<u>1,725,386</u>
應付股息	—	—	—
應付員工薪金及福利	67,911	73,675	47,768
應付離職福利	6,710	6,172	3,634
應付利息	426	1,261	2,284
所得稅外的應計稅項	18,697	12,818	7,068
貿易及其他應付賬款	<u>3,920,401</u>	<u>6,938,981</u>	<u>2,430,029</u>
減：非即期部分			
減：其他應付賬款－從商用車 承租人收取的保證金	(335,077)	(548,052)	(381,893)
減：應付離職福利	(3,851)	(3,045)	(1,297)
減：其他應付賬款－來自 關聯方的貸款	(290,000)	(854,000)	(643,000)
非即期部分總額	<u>(628,928)</u>	<u>(1,405,097)</u>	<u>(1,026,190)</u>
即期部分	<u>3,291,473</u>	<u>5,533,884</u>	<u>1,403,839</u>

附註：

- 我們的關聯方貸款由2019年12月31日的約人民幣1,130.0百萬元大幅增加至2020年12月31日的約人民幣3,925.0百萬元，主要由於我們於2020年調整資金結構，我們於2020年以較低利率自關聯方取得更多貸款，以支持我們融資租賃業務經營規模的擴大。
- 我們的關聯方貸款由2020年12月31日的約人民幣3,925.0百萬元大幅減少至2021年12月31日的約人民幣854.0百萬元，主要由於我們於2021年計劃償還關聯方貸款以減少對關聯方的依賴。

財務資料

- (3) 我們自商用車承租人收取的保證金由2019年12月31日的約人民幣510.6百萬元大幅增加至2020年12月31日的約人民幣802.6百萬元，主要由於2020年我們融資租賃業務的經營規模擴大。
- (4) 我們代商用車經銷商向承租人收取的首付款由2019年12月31日的約人民幣79.5百萬元減少至2020年12月31日的約人民幣18.9百萬元，其後進一步減少至2021年12月31日的約人民幣0.5百萬元，主要由於通過替代付款安排進行的融資租賃業務量減少，該安排最終於2021年底終止。
- (5) 我們於「其他」類別下的其他應付款項通常包括規模相對較小而並無單獨列項的其他應付款項，包括在我們第三方物流服務項下應付下游供應商的費用。其由2020年12月31日的約人民幣13.8百萬元增加至2021年12月31日的約人民幣53.7百萬元，主要由於通過第三方物流服務的業務量增加而產生應付下游原材料供應商及／或物流服務供應商的費用。

我們的貿易及其他應付賬款從2019年12月31日的人民幣3,920.4百萬元增加77.0%或人民幣3,018.6百萬元至2020年12月31日的人民幣6,939.0百萬元，主要由於其他應付賬款從2019年12月31日的人民幣1,760.5百萬元增加171.4%或人民幣3,017.4百萬元至2020年12月31日的人民幣4,777.9百萬元，因為(i)我們於2020年調整了融資結構，我們於2020年以較低利率自關聯方獲得更多貸款，減少了較高利率的銀行借款及自其他金融機構取得的其他借款金額，從而為我們擴大融資租賃業務的經營規模提供支持，及(ii)由於我們的融資租賃業務持續擴張，向我們支付的保證金整體增加，而新融資租賃數量超過了現有融資租賃數量。2020年，我們要求的保證金範圍一般介乎0.0%至30.0%。有關更多詳情，請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃業務－定價政策」一節。

我們的貿易及其他應付賬款由2020年12月31日的人民幣6,939.0百萬元減少65.0%或人民幣4,509.0百萬元至2021年12月31日的人民幣2,430.0百萬元，主要由於(i)應付票據由2020年12月31日的人民幣1,352.6百萬元減少82.4%或人民幣1,114.5百萬元至2021年12月31日的人民幣238.1百萬元，主要由於我們於2021年償還到期的現有應付票據，而同年並無產生大量新應付票據；(ii)貿易應付賬款於2020年12月31日的人民幣714.6百萬元減少43.2%或人民幣308.8百萬元至2021年12月31日的人民幣405.8百萬元，乃主要由於我們於2021年償還到期貿易應付賬款，以及物流及供應鏈服務板塊的業務量、車聯網及數據服務板塊的貨品銷售減少；及(iii)其他應付賬款由2020年12月31日的人民幣4,777.9百萬元減少63.9%或人民幣3,052.5百萬元至2021年12月31日的人民幣1,725.4百萬元，主要由於我們於2021年按計劃償還關聯方貸款。

有關於業績記錄期我們貿易及其他應付賬款變動的資料，請參閱本文件「附錄一－會計師報告」附註36。

財務資料

此外，於最後實際可行日期，我們於2021年12月31日的貿易及其他應付賬款人民幣1,292.3百萬或53.6%已於其後結清。

於2019年、2020年及2021年12月31日，根據交易日期，我們絕大部分貿易應付賬款（包括應付關聯方貿易性質的款項）的賬齡為一年。

下表載列於所示年度我們貿易應付賬款的平均週轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
貿易應付賬款的平均週轉天數 ⁽¹⁾	99.0	99.3	85.4

附註：

- (1) 貿易應付賬款的平均週轉天數等於年初及年末的貿易應付賬款的平均值除以相同年度的成本再乘以該年度的天數。

我們貿易應付賬款的平均週轉天數於2019年及2020年保持穩定，分別為99.0天及99.3天，並於2021年縮短至85.4天，主要是由於貿易及其他應付賬款有所減少，乃歸因於我們於2021年按期償還關聯方貸款。

現金流量分析

我們主要通過我們的經營活動所得現金、股東出資、銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據／證券以及自其他金融機構獲得的其他借款撥付我們的營運資金。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣730.1百萬元、人民幣196.9百萬元及人民幣213.3百萬元。

財務資料

下表載列於所示年度我們的現金流量：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
營運資金變動前的經營利潤	342,335	513,001	628,422
營運資金變動：			
— 受限制銀行存款	(168,805)	53,021	382,636
— 按公允價值計入其他綜合收益的金 融資產	(100,828)	(255,040)	153,294
— 貿易應收賬款	(105,850)	(25,271)	29,821
— 應收貸款	(1,517,547)	(2,750,494)	900,332
— 其他應收賬款	(9,388)	15,695	(198,401)
— 預付款項	(10,095)	(8,667)	(21,420)
— 存貨	(27,959)	8,178	(105,684)
— 貿易及其他應付賬款	1,055,561	3,017,413	(4,509,187)
— 合同負債	(16,855)	43,965	15,003
— 借款	647,124	(1,227,659)	2,350,545
— 維護成本撥備	—	—	(843)
營運資金變動	(254,642)	(1,128,859)	(1,003,904)
經營活動的現金流量			
營運所得／(所用) 現金	87,693	(615,858)	(375,482)
已收利息	22,795	22,799	12,293
已付所得稅	(88,255)	(112,811)	(107,565)
經營活動所得／(所用) 現金淨額	22,233	(705,870)	(470,754)
投資活動所得／(所用) 現金淨額	430	(14,500)	(19,347)
融資活動(所用)／所得現金淨額	75,545	187,142	506,525

財務資料

經營活動所用／所得現金淨額

我們經營活動所得現金的主要來源包括我們的物流及及供應鏈服務板塊、供應鏈金融服務板塊及車聯網及數據服務板塊所得收入。我們經營活動所用現金主要用於為採購商用車、融資成本及營銷、研發活動撥付資金。我們經營活動所得現金淨額主要反映以下各項的合併影響：(i)營運資金變動前的經營利潤，就非經營項目(如財務費用)及非現金項目(如撥備、折舊及攤銷)作出調整，(ii)營運資金變動的影響，包括受限制銀行存款、按公允價值計入其他綜合收益的金融資產、貿易應收賬款、應收貸款、其他應收賬款、預付款項、存貨、貿易及其他應付賬款、合同負債及借款的變動，(iii)已收利息，及(iv)已付所得稅。

截至2021年12月31日止年度，經營活動所用現金淨額為人民幣470.8百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)營運資金變動前的經營利潤人民幣628.4百萬元，(ii)於2021年的貿易及其他應付賬款減少人民幣4,509.2百萬元，主要是由於我們定期償還應收關聯方貸款所致，(iii)借款增加人民幣2,350.5百萬元，用以撥付償還2021年關聯方所提供貸款，及(iv)應收貸款減少人民幣900.3百萬元，主要由於投資於融資租賃業務的資金減少。對於物流及供應鏈服務板塊以及車聯網及數據服務板塊，截至2021年12月31日止三個年度，我們就該等業務分部錄得經營活動現金流入。對於供應鏈金融服務板塊，截至2020年及2021年12月31日止年度，我們錄得經營現金流出淨額，主要由於：(i)我們的持續現金流出主要由於為發展融資租賃及保理服務的新業務提供資金。該等投資的相應收回期限一般至少為兩年，而我們的銀行借款期限一般為一年至兩年。因此，當我們的融資租賃業務保持相對快速的增長時，該業務分部的現金流入與營運支出之間的錯配期一般有限，導致錄得短期負經營現金流量。有關詳情，請參閱本文件「風險因素－我們所作的融資租賃安排可能與彼等相關融資資源存在潛在的期限不匹配，從而可能導致流動性問題」一節。根據弗若斯特沙利文報告，中國融資租賃及保理業務錄得經營現金流出淨額屬行業慣例；及(ii)我們於2021年償還供應鏈金融服務板塊的關聯方貸款，亦導致同年出現經營現金流出淨額狀況。為補充供應鏈金融服務板塊的資金，我們於業績記錄期推出數批資產支持票據／證券，而我們的應付債券現金流入淨額於融資活動中入賬，進一步導致我們於該期間的經營現金流出。

我們預期我們的經營現金流出淨額狀況將於2022年變為流入，主要由於：(i)供應鏈金融服務板塊的發展資金將於2022年變得穩定，而相應的投資金額及收回金額將趨於平衡；(ii)與2021年不同，我們於2022年尚無計劃加快償還供應鏈金融服務板塊的關聯方貸款，該等未償還貸款將根據相關協議規定的付款時間表穩定償還，直至其於2023年9月全部到期，因此我們將產生較少經營現金流出；及(iii)我們將增加使用來自銀行及其他金融機構的借款，為供應鏈金融服務板塊提供資金，將其入賬作為同一板塊的經營現金流入。

財務資料

我們日後亦會採取以下措施，以維持供應鏈金融服務板塊的經營現金流入淨額：

(i) 合理控制供應鏈金融服務板塊的投資規模，密切監控同一板塊的現金流入及流出情況；(ii) 持續創新供應鏈金融服務板塊的融資模式，包括加強與銀行合作，為客戶引入直接融資；及(iii) 多元化及擴大我們的融資渠道，例如使用銀行及其他金融機構提供的貸款及信貸額度，該等貸款及信貸額度將記錄為經營現金流入，以促進我們的融資及信貸平台建設，並消除融資租賃業務的期限及條款的錯配。

截至2020年12月31日止年度，經營活動所用現金淨額為人民幣705.9百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i) 營運資金變動前的經營利潤人民幣513.0百萬元，(ii) 以公允價值計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣255.0百萬元，主要是由於償還2020年到期的應付票據所致，(iii) 應收貸款增加人民幣2,750.5百萬元，主要是由於2020年我們的供應鏈金融服務板塊的經營規模擴大所致，(iv) 貿易及其他應付賬款增加人民幣3,017.4百萬元，這是由於2020年我們為擴大供應鏈金融服務板塊經營規模而向關聯方增加貸款，以及我們的融資租賃業務項下支付的保證金相應增加所致，(v) 合同負債增加人民幣44.0百萬元，主要是由於我們的車聯網及數據服務板塊墊款增加，(vi) 借款減少人民幣1,227.7百萬元，主要是由於我們在2020年調整了融資結構，自關聯方取得更多貸款，同時減少了銀行借款數額所致，以及(vii) 繳納所得稅人民幣112.8百萬元。我們於2020年產生的經營活動現金淨流出乃主要由於我們融資租賃業務的性質及模式，我們於出租人購買租賃商用車及將其轉讓予出租人後向整車銷售經銷商支付與購買價相應的淨融資額，同時於一段時間內向承租人收取分期還款。此外，我們於2020年自關聯方獲得大量資本資源及發行資產支持票據（反映於我們融資活動產生的正現金流量），從而擴大我們融資租賃業務的經營規模，因此，我們於經營活動現金流量下錄得更多融資租賃業務開支。為有效管理現金流入及流出錯配，並改善我們未來的經營活動現金流量狀況，我們計劃(i) 優化融資租賃業務的擴張計劃及投資預算，以適應我們的融資能力；(ii) 調整融資安排的期限，以避免融資租賃業務的租期出現重大錯配；及(iii) 進一步發展我們的物流及供應鏈業務以及車聯網及數據服務業務，以增加我們的現金流入。

截至2019年12月31日止年度，經營活動所得現金淨額為人民幣22.2百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i) 營運資金變動前的經營利潤人民幣342.3百萬元，(ii) 受限制銀行存款增加人民幣168.8百萬元，主要是由於2019年外部資金的保證金及現金抵押物增加所致，(iii) 以公允價值計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣100.8百萬元，是由於償還2019年到期的應付票據所致，(iv) 貿易應收賬款增加人民幣105.9百萬元，主要是由於2019年我們的物流及供應鏈服務板塊以及車聯網及數據服務板塊的經營規模擴大所致，(v) 應收貸款增加人民幣1,517.5百萬元，主要是2019年我們的供應鏈金融服務板塊的經營規模擴大所致，(vi) 貿易及其他應付賬款增加人民幣1,055.6百萬元。

財務資料

元，這是由於2019年我們為擴大融資租賃及保理業務經營規模而向關聯方增加貸款，以及我們的融資租賃業務的已收保證金相應增加所致，及(vii)借款增加人民幣647.1百萬元，以為我們於2019年擴大供應鏈金融服務板塊經營規模提供資金。

投資活動所得／所用現金淨額

我們的投資活動所得現金主要反映自出售股權、物業、廠房及設備以及理財產品收取的所得款項。我們投資活動所用現金主要反映就理財產品以及物業、廠房及設備以及無形資產的付款。

截至2021年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為人民幣19.3百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣0.4百萬元，(ii)自美信獲得股息人民幣5.2百萬元，及(iii)就辦公設備、用於物流服務的車輛及研發設備購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款人民幣24.9百萬元。

截至2020年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為人民幣14.5百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣2.1百萬元，(ii)自美信獲得股息人民幣3.4百萬元，及(iii)就辦公設備、用於物流服務的車輛及研發設備購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款人民幣20.0百萬元。

截至2019年12月31日止年度，我們投資活動所得現金淨額為人民幣0.4百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)於2019年6月出售美信25%股權所得款項人民幣4.7百萬元，(ii)出售物業、廠房及設備所得款項人民幣2.1百萬元，(iii)出售理財產品所得款項人民幣12.5百萬元，及(iv)就辦公設備、用於物流服務的車輛及研發設備購買物業、廠房及設備以及無形資產的付款人民幣18.8百萬元。

融資活動所得／所用現金淨額

我們的融資活動所得現金主要指我們自銀行借款、債券發行及其他已退還保證金收取的所得款項。我們融資活動所用現金主要指償還借款及債券、向本公司股東及我們附屬公司的非控股權益支付股息、償還租賃負債及就其他保證金付款。

截至2021年12月31日止年度，融資活動所得現金淨額為人民幣506.5百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)債券發行所得款項人民幣1,495.2百萬元；(ii)償還應付債券人民幣878.3百萬元；(iii)借款所得款項人民幣242.0百萬元；(iv)償還借款人民幣230.0百萬元；(v)已付本公司權益持有人股息人民幣66.2百萬元；(vi)支付[編纂]人民幣[編纂]百萬元；及(vii)支付租賃負債－本金人民幣31.8百萬元。

財務資料

截至2020年12月31日止年度，融資活動所得現金淨額為人民幣187.1百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)陝汽集團及陝汽商用車於2020年9月出資人民幣530.0百萬元，(ii)發行債券所得款項人民幣417.0百萬元，(iii)償還借款人民幣181.4百萬元，(iv)本公司及通匯於2020年9月分別向陝汽集團支付股息人民幣300.0百萬元及人民幣19.8百萬元，(v)於2020年9月向通匯及遠行非控股股東支付股息合共人民幣16.6百萬元，(vi)償還應付債券人民幣180.8百萬元，(vii)就租賃負債支付本金及利息人民幣19.7百萬元，及(viii)於2020年9月就收購通匯56%股權支付人民幣55.8百萬元。

截至2019年12月31日止年度，融資活動所得現金淨額為人民幣75.6百萬元，其主要反映以下各項的合併影響：(i)借款所得款項人民幣181.4百萬元，(ii)發行債券所得款項人民幣249.0百萬元，(iii)償還借款人民幣100.0百萬元，(iv)本公司於2019年8月向陝汽集團支付股息人民幣50.6百萬元及通匯於2019年7月向陝汽集團支付股息人民幣6.8百萬元，(v)於2019年7月向通匯的非控股股東支付股息人民幣5.6百萬元，(vi)償還應付債券人民幣197.1百萬元，及(vii)就租賃負債支付本金及利息人民幣14.5百萬元。

營運資金

經計及本集團可得的財務資源(包括我們經營活動所得現金流量、銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據／證券、自其他金融機構獲得的其他借款及[編纂]的估計[編纂])，董事認為，本集團擁有充足營運資金以滿足目前需求及本文件日期起計至少未來12個月的需求。獨家保薦人認同董事經審慎查詢後提供的意見。

財務資料

債項

借款、資產支持票據／證券及應付票據

下表載列於所示日期我們的借款、資產支持票據／證券及應付票據明細：

	於12月31日			於4月30日
	2019年	2020年	2021年	2022年
	(人民幣千元)			(未經審計)
銀行借款	2,018,621	987,905	1,602,000	1,745,456
來自關聯方的貸款	1,130,000	3,925,000	854,000	854,000
資產支持票據／證券	85,332	323,003	939,857	1,045,856
自其他金融機構獲得 的其他借款	1,128,321	749,979	2,498,429 ⁽¹⁾	2,104,847
應付票據	1,362,175	1,352,574	238,103	221,227
總額	5,724,449	7,338,461	6,132,389	5,971,386

附註：

- (1) 自其他金融機構獲得的其他借款從2020年12月31日的約人民幣750.0百萬元大幅增加至2021年12月31日的約人民幣2,498.4百萬元，主要是由於為償還來自關聯方的貸款，我們從其他金融機構獲得了更多借款。

銀行借款

我們的銀行借款從2019年12月31日的人民幣2,018.6百萬元減少51.1%或人民幣1,030.7百萬元至2020年12月31日的人民幣987.9百萬元，因為我們自2020年起調整了融資結構，以較低利率獲得更多來自關聯方的貸款，減少了較高利率的銀行借款金額，從而為我們擴大融資租賃業務的經營規模提供支持。其從2020年12月31日的人民幣987.9百萬元進一步增加人民幣614.1百萬元或62.2%至2021年12月31日的人民幣1,602.0百萬元，並進一步增加人民幣143.5百萬元或9.0%至2022年4月30日的人民幣1,745.5百萬元，主要是由於我們進一步調整我們的融資結構，從銀行及其他金融機構取得更多借款，以償還關聯方貸款及為我們的經營規模擴張提供資金所致。

來自關聯方的貸款

我們來自關聯方的貸款從2019年12月31日的人民幣1,130.0百萬元增加247.3%或人民幣2,795.0百萬元至2020年12月31日的人民幣3,925.0百萬元，因為我們自2020年起調整了融資結構，以較低利率獲得更多來自關聯方的貸款，減少了較高利率的銀行借款金額，從而為我們擴大融資租賃業務的經營規模提供支持。由於我們為優化融資結構而償還該筆貸款，其由2020年12月31日的人民幣3,925.0百萬元減少人民幣3,071.0百萬元或78.2%至2021年12月31日的人民幣854.0百萬元。我們來自關聯方的貸款於2022年4月30日維持人民幣854.0百萬元。具體而言，於2020年下半年，我們來自關聯

財務資料

方的貸款(利率相對較低)顯著增加，自2021年3月底起，我們開始償還來自關聯方的貸款。因此截至2021年12月31日，該等來自關聯方的貸款金額大幅減少。倘我們以第三方融資(包括銀行借款、資產支持票據／證券及自其他金融機構獲得的其他借款)替代來自關聯方的有關貸款，我們估計截至2021年12月31日止年度的利息開支將增加人民幣14.5百萬元。該估計乃透過對截至2021年12月31日止年度產生或存在的所有關聯方貸款應用4.75%的利率(乃基於我們於2021年12月31日的銀行借款、資產支持票據／證券及自其他金融機構獲得的其他借款的加權平均實際利率計算)計算得出。基於上述分析，來自關聯方的貸款被視為將僅對我們的財務費用、利息支付及盈利能力產生輕微影響，且該等影響可控。我們將持續提升我們獲取融資及擴展我們融資渠道的能力，以滿足我們增長的融資需求。

資產支持票據／證券

於業績記錄期及直至最後實際可行日期，為建立我們在國內資本市場的獨立地位、多元化我們的融資來源及加強融資安排的效率及靈活性，我們推出了幾個批次的資產支持票據／證券。於2019年9月、2020年11月、2021年6月、2021年9月及2022年3月，我們(透過我們的附屬公司德銀融資租賃)發行了四個批次的資產支持證券及一個批次的資產支持票據，本金總額分別為人民幣323.0百萬元、人民幣500.1百萬元、人民幣800.0百萬元、人民幣900.0百萬元及人民幣500.0百萬元，到期日分別為2021年1月25日、2023年5月28日、2022年11月30日、2023年4月28日及2023年2月28日。此外，本集團可能會視本集團的經營業績情況發行額外資產支持證券。

該等資產支持票據／證券的主要安排如下：

期限：	通常為一至三年
實際利率：	介於3.5%至5.9%
相關資產：	租金付款、相關擔保權以及相關融資租賃協議中原受益人的所有基礎權利(所有權除外)
信貸評級：	AA至AAA

我們的資產支持票據／證券從2019年12月31日的人民幣85.3百萬元增加278.7%或人民幣237.7百萬元至2020年12月31日的人民幣323.0百萬元，因為我們於2020年11月發行了金額為人民幣500.0百萬元的第一期資產支持票據。資產支持票據本金金額增加部分被根據資產支持票據／證券條款於本金及利息到期時該等款項的定期償還所抵銷。由於我們分別於2021年6月及2021年9月發行額外資產支持票據人民幣800.0百萬元及人民幣900.0百萬元，我們的資產支持票據／證券於2021年12月31日增至人民幣939.9百萬元。我們於2022年4月30日的資產支持票據／證券增加至人民幣1,045.9百萬元，由於我們於2022年3月額外發行金額為人民幣500.0百萬元的資產支持票據。

財務資料

其他借款

我們自其他金融機構獲得的其他借款從2019年12月31日的人民幣1,128.3百萬元減少33.5%或人民幣378.3百萬元至2020年12月31日的人民幣750.0百萬元，因為我們自2020年起以較低利率獲得了更多借款，從而控制了自其他金融機構獲得的其他較高利率借款金額。然而，其由2020年12月31日的人民幣750.0百萬元增加人民幣1,748.4百萬元或233.1%至2021年12月31日的人民幣2,498.4百萬元，主要是由於我們自其他金融機構產生更多借款，用以償還來自關聯方的貸款。我們自其他金融機構獲得的其他借款維持相對穩定，於2022年4月30日為人民幣2,104.8百萬元。有關本集團於業績記錄期向其轉讓應收貸款以進行融資的金融機構的身份及背景的進一步詳情，請參閱「業務－融資租賃業務－我們的貸款人及融資能力－自其他金融機構獲得的其他借款」一節。

應付票據

我們的應付票據於2019年12月31日至2020年12月31日維持穩定，分別為人民幣1,362.2百萬元及人民幣1,352.6百萬元，惟減少至2021年12月31日的人民幣238.1百萬元，此乃由於我們於2021年償還到期應付票據、融資租賃業務投資資金減少及陝重汽付款週期縮短。我們的應付票據維持相對穩定，於2022年4月30日為人民幣221.2百萬元。

於業績記錄期，我們的部分銀行借款、自其他金融機構獲得的其他借款及應付票據由陝汽控股集團擔保。於2019年、2020年及2021年12月31日，由陝汽控股集團擔保的有關債務總額分別為人民幣3,498.5百萬元、人民幣2,535.5百萬元及人民幣729.2百萬元，分別佔我們於相關日期金融債務總額（包括銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據／證券、自其他金融機構獲得的其他借款及應付票據）的61.1%、34.6%及11.9%。於2022年4月30日，由陝汽控股集團於2020年12月31日擔保債務的人民幣2,405.2百萬元或94.9%已解除，由陝汽控股集團擔保債務結餘為人民幣130.3百萬元，佔我們於有關日期金融債務總額的2.2%。

我們銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據、自其他金融機構獲得的其他借款及應付票據的到期日如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
於1年內	5,243,851	6,285,849	4,952,558
1至2年	480,598	1,052,612	1,179,831
	5,724,449	7,338,461	6,132,389

財務資料

下表載列於所示日期我們銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據／證券及自其他金融機構獲得的其他借款的加權平均實際利率：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
銀行借款	4.72%	4.44%	4.43%
來自關聯方的貸款	4.78% ⁽¹⁾	3.78% ⁽²⁾	3.40% ⁽²⁾
資產支持票據／證券	4.90%	4.35%	4.15%
自其他金融機構獲得的其他借款	5.30%	4.62%	5.18%

附註：

- (1) 來自關聯方的貸款以「統借統還」模式提供，來自關聯方的貸款利率與關聯方從外部融資方取得的貸款的利率相同。有關詳情，請參閱本文件「關連交易－全面豁免持續關連交易－陝汽控股提供金融服務」一節。
- (2) 於2020年12月31日及2021年12月31日，來自關聯方貸款的加權平均實際利率分別為3.78%及3.40%，低於相應年度銀行借款的加權平均實際利率，乃由於COVID-19爆發期間，我們以較低的利率從陝汽控股獲得資金，而這些資金又來源於陝汽控股以相同利率取得的銀行借款。

我們須遵守我們銀行借款、來自關聯方的貸款、資產支持票據／證券及自其他金融機構獲得的其他借款的協議下的數項慣常契諾，其主要條款載於下文：

關於銀行借款

借款人應(i)將融資用於融資協議規定的特定目的，並且不得改變資金用途；(ii)定期或根據貸款人要求提供其財務及經營信息與其他相關資料；(iii)配合並支持貸款人開展的任何調查；(iv)根據融資協議條款償還融資項下任何本金、利息及任何其他款項；(v)及時告知貸款人任何外部投資、發生債項、資產處置、重組、股權轉讓、併購、聯合經營、減資、清盤、解散、破產或可能導致對借款人或本集團造成重大不利影響的其他類似事件並獲得貸款人的書面同意（倘適用）；(vi)及時告知貸款人企業基本資料與管理層變動；(vii)普遍遵守適用法律法規及社會風險管理政策；及(viii)不採取可能損害貸款人的任何行動。

基於對相關銀行借款協議的審查，中國法律顧問認為，倘本集團須書面通知相關貸款人及／或取得彼等的書面同意，包括但不限於產生重大債務及重大外部投資、重大資產處置、重組、股權轉讓、併購、聯合經營、減資、清盤、解散、破產或其他可能對借款人或本集團造成重大不利影響的類似事件，本集團已適當及即時書面通知相關貸款人及／或取得彼等的書面同意。

財務資料

關於來自關聯方的貸款

我們與我們關聯方貸款人之間的貸款協議採用相對簡單形式，契諾包括(i)借款人應該根據貸款協議的條款償還融資之任何本金及利息；(ii)借款人應及時告知貸款人可能影響貸款人利益的借款人業務任何重大變動，而借款人可能需要在到期前償還貸款或提供補充保證以令貸款人滿意；及(iii)借款人不得轉讓其在貸款協議項下的負債及義務。

關於資產支持票據／證券

契諾主要根據就資產支持票據／證券已訂立之信託協議提供。根據信託協議，我們作為委託人應當(其中包括)(i)根據信託協議條款管理、經營及處置信託資產，(ii)根據信託協議條款贖回任何不合格資產，(iii)於發生信託協議所載特定事件時告知相關承租人及擔保人就相關融資租賃資產建立信託，向受託人轉讓該等融資租賃資產之所有權，及根據受託人要求採取任何其他行動保護信託權益，(iv)建立信託後，轉移自承租人收取的與信託資產有關的任何資金，並將該等資金作為信託資產，(v)不得向任何其他人士出售、抵押、質押、轉讓任何信託資產，不得採取可能對受託人對信託資產所有權構成不利影響的任何行動，不得就信託資產設立任何產權負擔，不得放棄其對信託資產的所有權，(vi)除非經受託人授權，否則不得行使出租人於融資租賃協議或擔保協議下之任何權利，或者修改該等協議之任何條款，或放棄承租人之任何責任或義務(於每一種情況下可能對信託資產之可收回性產生重大不利影響)，(vii)盡職履行其於融資租賃協議項下之任何義務，除非承租人違約，否則不得終止此等協議並提取租賃資產，及(viii)將資產支持票據／證券所得款項用於交易文件規定之特定目的。

關於自其他金融機構獲得的其他借款

作為轉租承租人，我們應該(其中包括)(i)根據轉租人要求提供財務報告，(ii)就可能對轉租人利益構成不利影響之任何重組、併購、設立附屬公司、轉讓資產或減資取得轉租人書面同意，(iii)就出售、讓予、出租、出借、轉讓、質押或抵押轉租承租人之全部或絕大部分資產取得轉租人書面同意，及(iv)於發生可能對轉租承租人之經營或狀況構成重大不利影響之特定事件時，告知轉租人並提供令轉租人滿意之補充保證。

於最後實際可行日期，我們債項中概無重大限制性契諾可重大限制我們於業績記錄期及直至最後實際可行日期取得其他銀行融資或發行其他債務證券以取得融資的能力。董事確認，於業績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無違反任何財務契諾或拖欠償還貿易及其他應付賬款以及到期銀行借款或其他貸款融通。

財務資料

於2022年4月30日(就本文件而言，為確定我們債務的最後日期)，我們有已承諾不受限制銀行借款人民幣2,533.9百萬元，其中人民幣630.0百萬元尚未動用。該等銀行借款承諾或授信乃用於為我們的一般經營及業務活動提供資金。此外，於2022年4月30日，我們已獲若干於中國提供融資服務的金融機構批准循環信貸總額人民幣3,700.0百萬元，以為我們的融資租賃業務撥付資金，於有關日期，其中人民幣2,499.9百萬元未動用。根據市場情況，我們亦計劃於2022年發行人民幣5,400.0百萬元的資產支持票據／證券以撥付我們供應鏈金融板塊的擴張。

租賃負債

我們的租賃負債指為我們物流及倉儲服務租賃辦公樓宇及設施。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年4月30日，我們的租賃負債分別為人民幣27.0百萬元、人民幣22.5百萬元及人民幣48.1百萬元以及人民幣52.4百萬元。我們租賃樓宇及設施的租期介乎一年至五年。

下表載列我們於所示日期按付款到期日期劃分的租賃負債明細：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
於下列期限到期的最低租賃付款			
— 一年內	18,168	11,344	26,729
— 一年至兩年	6,069	6,630	14,776
— 兩年至五年	6,272	7,742	13,941
	30,509	25,716	55,446
減：未來財務支出	(3,518)	(3,256)	(7,307)
	26,991	22,460	48,139

或然負債及擔保

於2022年4月30日，本集團並無任何未入賬重大或然負債、擔保或任何針對我們的訴訟。

於2022年4月30日，除上文所披露者外，本集團並無任何其他未償還借款、按揭、抵押、債權證或其他貸款資本(已發行或同意將予發行)、銀行透支、貸款、承兌負債或承兌信貸或其他類似債項、融資租賃承擔、租購承擔。

除上文所披露者外，董事確認，自2022年4月30日起及直至最後實際可行日期，本集團的債項及或然負債並無任何重大變動。

財務資料

關聯方交易

我們不時與若干關聯方訂約交易。於業績記錄期，我們與關聯方進行以下重大交易：

商品銷售

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，向關聯方銷售商品錄得的收入分別為人民幣213.8百萬元、人民幣256.3百萬元及人民幣204.9百萬元。有關該等交易原因背景的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節。

提供服務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，向關聯方提供服務錄得的收入分別約為人民幣474.3百萬元、人民幣617.0百萬元及人民幣483.6百萬元。於業績記錄期，我們主要提供(i)物流及倉儲服務；(ii)保理服務；及(iii)車聯網及數據服務。有關該等交易原因背景的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品及服務供應框架協議」一節。

購買商品及服務

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，向關聯方採購商品及服務的金額分別約為人民幣590.0百萬元、人民幣593.4百萬元及人民幣479.2百萬元。有關該等交易原因背景的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易－非豁免持續關連交易－產品採購框架協議」一節。

關聯方提供的貸款及償還關聯方貸款

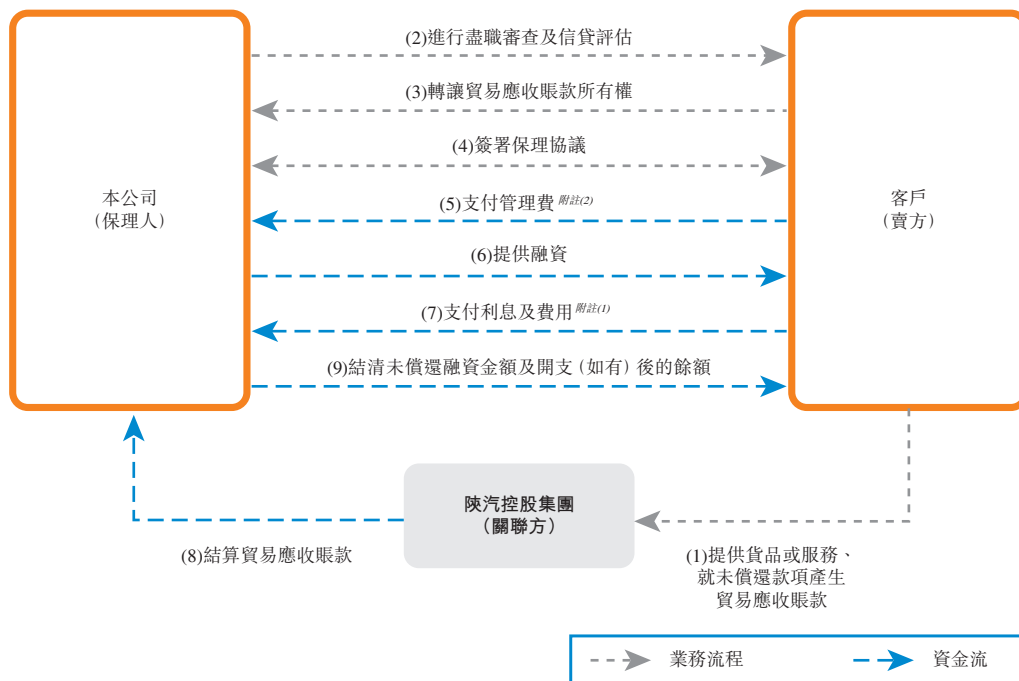
截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，關聯方提供的貸款分別約為人民幣1,255.0百萬元、人民幣3,955.0百萬元及人民幣1,365.0百萬元。同期，償還關聯方貸款分別約為人民幣804.0百萬元、人民幣1,160.0百萬元及人民幣4,436.0百萬元。

關聯方代表第三方償還的保理應收賬款

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，關聯方代表第三方償還的保理應收賬款分別約為人民幣779.3百萬元、人民幣952.9百萬元及人民幣255.8百萬元。

財務資料

下圖說明有關關聯方代第三方償還保理應收賬款的標準營運流程：



附註：

- (1) 有關我們保理業務定價政策的進一步詳情，請參閱本文件「業務－保理業務－定價政策」一節。
- (2) 客戶將於訂立保理協議後向我們支付手續費。

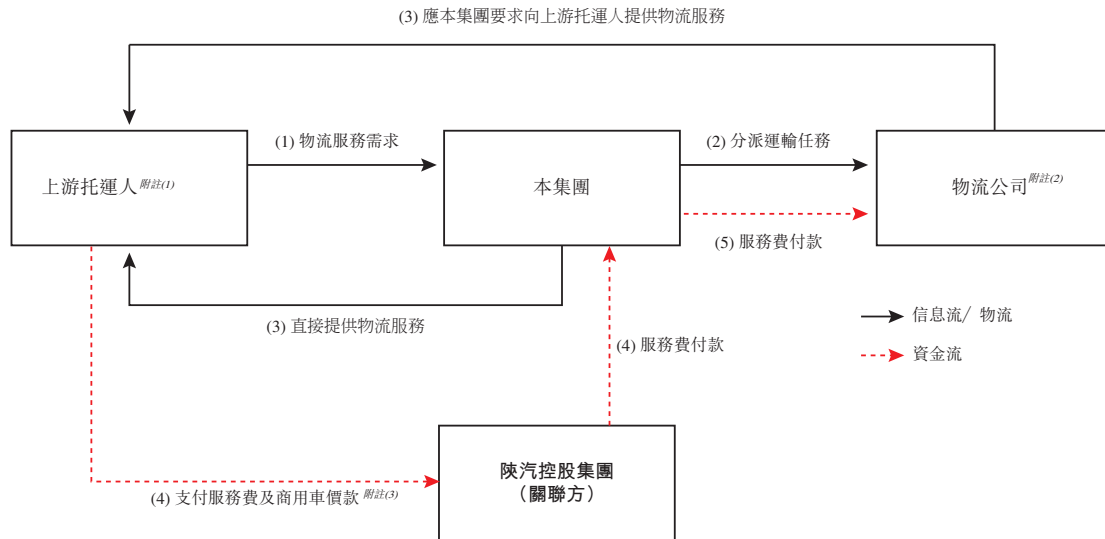
關聯方代表本集團收取的運輸費付款

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，關聯方代表本集團收取的運輸費付款分別約為人民幣410.8百萬元、人民幣451.7百萬元及人民幣445.0百萬元。

根據弗若斯特沙利文報告，商用車製造商代表其相關整車發運物流服務供應商向商用車買家收取運輸費與銷售商用車的銷售價款，符合行業慣例。根據整車發運物流服務的一般條款，整車銷售經銷商向陝重汽或陝汽商用車購買商用車，會先向陝重汽或陝汽商用車支付商用車銷售價款及運輸費，並委託陝重汽或陝汽商用車向我們支付運輸費。陝重汽及陝汽商用車將根據我們提供的物流服務按月向我們支付運輸費。根據該付款安排，涉及的關聯方為陝重汽及陝汽商用車且最終客戶為整車銷售經銷商。該付款安排將為整車銷售經銷商提供便利並降低我們運輸費付款違約的風險。

財務資料

有關付款安排對我們整車發運物流服務的營運流程及資金流並無影響，惟商用車買方將首先向陝汽控股集團支付商用車售價連同運輸服務費，並委託陝汽控股集團就我們所提供的服務向我們支付運輸服務費。下圖說明於關聯方代表本集團收取運輸費用時我們提供整車發運物流服務的標準營運流程：



附註：

- (1) 詳情請參閱本文件「業務－整車發運物流服務及第三方物流服務的客戶」一節。整車發運物流服務的客戶主要為與陝重汽及陝汽商用車有合作關係的位於中國的全國性及區域性整車銷售經銷商。
- (2) 我們根據上游托運人的物流運輸需求，負責承運人運力調度規劃及安排。我們會委聘下游承運商完成具體運輸。我們為上游托運人安排物流服務並承擔運輸風險。我們通過與下游承運商的合同安排管理該等風險。下游承運商就履行具體物流服務對我們負責。
- (3) 就向整車銷售經銷商提供的整車發運物流服務而言，商用車買方將首先向陝重汽／陝汽商用車（視情況而定）支付商用車售價及運輸服務費，並委託陝重汽／陝汽商用車（視情況而定）就我們提供的整車發運物流服務向我們（或我們的附屬公司）支付運輸服務費。

財務資料

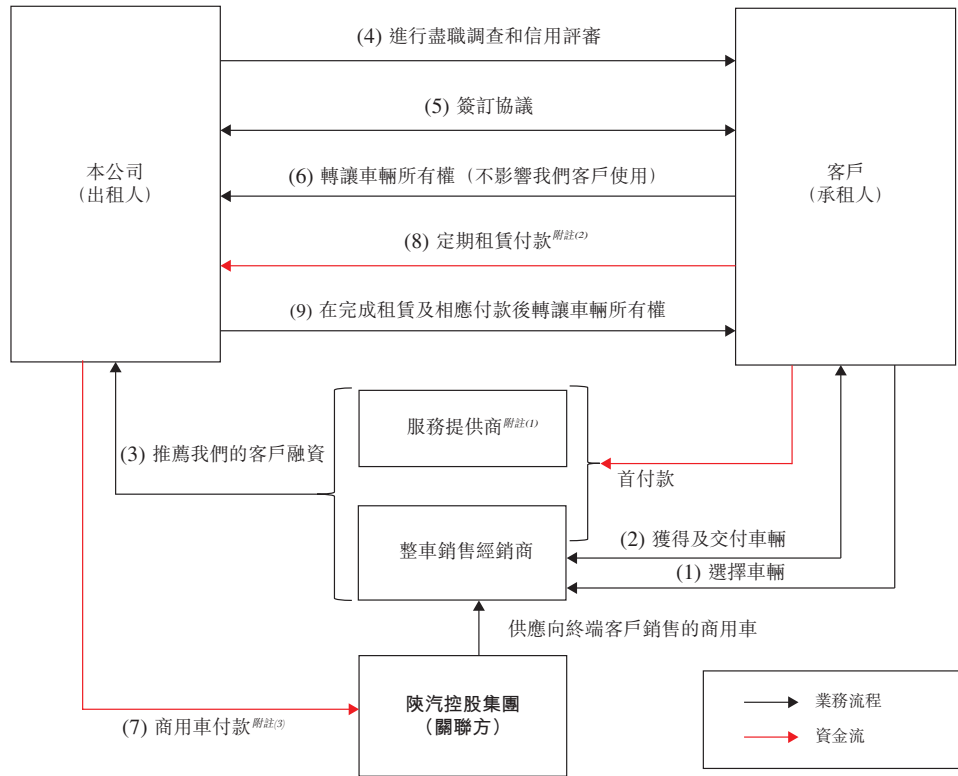
代表汽車經銷商支付關聯方的商用車購買價

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，代表汽車經銷商支付關聯方的商用車購買價分別約為人民幣2,359.5百萬元、人民幣2,688.2百萬元及人民幣945.5百萬元。

於業績記錄期，德銀融資租賃、若干整車銷售經銷商與商用車製造商（例如陝重汽或陝汽商用車）訂立若干替代付款安排，主要允許德銀融資租賃代表整車銷售經銷商向陝重汽或陝汽商用車就德銀融資租賃提供融資租賃服務的交易所購買的商用車付款。該等整車銷售經銷商為本集團的獨立第三方，與德銀融資租賃之間保持穩定的業務關係，該等經銷商當中有一部分為本集團物流及供應鏈服務板塊的客戶。就替代付款安排而言，陝重汽或陝汽商用車將給予德銀融資租賃在一定期限內循環授信額度，用於支付整車銷售經銷商所購商用車的購買價。德銀融資租賃代表整車銷售經銷商支付的款項將在德銀融資租賃代表整車終端用戶向整車銷售經銷商就融資租賃服務應付的購買價款項中主要抵銷（「替代付款安排」）。本集團無需就替代付款安排向陝重汽或陝汽商用車支付或償付任何費用或利息，整車銷售經銷商亦無需向本集團支付或償付任何費用或利息。替代付款安排主要是為與德銀融資租賃有穩定業務關係及良好銷售記錄的整車銷售經銷商提供靈活的付款時間表，其亦使商用車交易的整個銷售因該靈活的付款時間表而變得更加高效便捷。於業績記錄期，替代付款安排涉及64、71及37家整車銷售經銷商。根據弗若斯特沙利文報告，該付款安排符合行業慣例。

財務資料

替代付款安排對我們售後租回安排的營運流程及資金流並無影響，惟本公司將直接向商用車製造商支付購買價，而非向商用車經銷商或服務供應商支付淨融資額。下圖說明替代付款安排下的本公司、我們的客戶、整車銷售經銷商及我們的關聯方之間的一般售後租回安排：



附註：

- (1) 服務供應商一般銷售多個品牌的商用車、掛車及二手商用車，且並不專注於銷售一個特定品牌的汽車。彼等亦利用該等銷售活動提供支持銷售過程的融資解決方案（包括融資租賃服務）。
- (2) 定期租賃付款包括來自客戶的本金及利息付款。有關我們融資租賃業務定價政策的進一步詳情，請參閱「－ 融資租賃業務－ 定價政策」段落。
- (3) 根據替代付款安排，陝重汽或陝汽商用車將向德銀融資租賃授出一定期限的循環信貸額度，以支付整車銷售經銷商購買商用車的購買價。

財務資料

替代付款安排實質上為一種結算安排，據此，我們代整車銷售經銷商支付購買價，其隨後將於規定信貸期內與我們結算賬單，或抵銷我們於其他安排中應付該等經銷商的租賃款項。該項安排有效幫助提供流動資金予整車銷售經銷商。然而，由於近年來中國融資租賃市場的競爭日益激烈，於該市場的融資租賃服務提供商（包括本集團）向整車銷售經銷商發放融資付款的週期縮短，這緩解了經銷商的流動資金壓力，因此其自融資租賃服務提供商收取有關融資付款後更有能力直接向商用車製造商付款。因此，替代付款安排對整車銷售經銷商的吸引力降低，我們已於2021年年底終止替代付款安排。於2021年12月31日，並無整車銷售經銷商參與有關安排。有關我們於替代付款安排終止後採納的標準工作流程，請參閱本文件「業務－供應鏈金融服務板塊－融資租賃業務－售後回租模式」一節。由於我們並無從有關安排中收取任何服務費，而僅用作協助及吸引經銷商的一種方式，故董事確認，終止替代付款安排對本集團的運營或財務並無任何重大影響。

董事認為，各關聯方交易乃由相關方於日常業務過程中按公平基準及一般商業條款進行。

與關聯方的結餘

下表載列於所示日期我們與關聯方結餘的明細：

與關聯方的貿易結餘

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
		(人民幣千元)	
按公允價值計入其他綜合 收益－應收票據	231,733	217,776	129,291
按公允價值計入其他綜合 收益－貿易應收賬款	–	–	29,842
貿易應收賬款	213,942	270,539	149,573
應收貸款	50,144	49,696	72,196
預付款項	10,094	13,594	24,546
應付票據	1,358,937	1,346,440	50,357
貿易應付賬款	133,783	68,979	74,175
合同負債	–	138	1,090

與關聯方的非貿易結餘

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
		(人民幣千元)	
其他應收賬款	7,823	13,932	13,547
其他應付賬款	1,131,678	3,928,991	856,355

財務資料

我們來自關聯方按公允價值計入其他綜合收益－應收票據輕微減少人民幣13.9百萬元或6.0%至2020年12月31日的人民幣217.8百萬元，主要由於於2020年我們自客戶的較少部分應收賬款已通過票據結清。因此，我們按公允價值計入其他綜合收益－應收票據進一步減至2021年12月31日的人民幣129.3百萬元。

我們來自關聯方的貿易應收賬款增加人民幣56.6百萬元或26.5%至2020年12月31日的人民幣270.5百萬元，主要由於同年我們持續擴張物流及供應鏈服務板塊及車聯網及數據服務板塊的經營規模。於2021年12月31日，我們應收關聯方貿易賬款減少人民幣120.9百萬元或44.7%至人民幣149.6百萬元，主要是由於(i)2021年第四季度我們的車聯網及數據服務板塊對關聯方的商品銷售額下降，及(ii)我們的物流及供應鏈板塊收回關聯方應收賬款的情況有所改善。

我們的應付關聯方票據保持穩定，於2019年12月31日為人民幣1,358.9百萬元，於2020年12月31日為人民幣1,346.4百萬元。此外，我們的應付關聯方票據減至2021年12月31日的人民幣50.4百萬元，這主要是由於我們向關聯方償還於2021年到期的應付票據。

我們的其他應付關聯方賬款由2019年12月31日的人民幣1,131.7百萬元，增加人民幣2,797.3百萬元或247.2%至2020年12月31日的人民幣3,929.0百萬元，主要由於(i)於同年，我們持續擴張融資租賃業務的經營規模；及(ii)我們於2020年調整資金架構，以較低利率獲得更多貸款，減少了較高利率的銀行借款及自其他金融機構取得的借款金額，從而為2020年我們擴大融資租賃業務的經營規模提供支持。我們的其他應付關聯方賬款減至2021年12月31日的人民幣856.4百萬元，這主要是由於我們如期償還來自關聯方的貸款。

除上文所披露的與關聯方的貿易結餘外，我們與關聯方之間存在非貿易結餘。於2019年、2020年及2021年12月31日，我們非貿易關聯方結餘下的其他應收賬款的賬面值分別約為人民幣7.8百萬元、人民幣13.9百萬元及人民幣13.5百萬元，而撥備分別為人民幣4,000元、人民幣7,000元及人民幣16,000元。所有該等應收賬款為就物流及倉儲服務向關聯方支付的保證金，不會於[編纂]前結清。本集團預期我們非貿易關聯方結餘下約為人民幣856.4百萬元及其他應付賬款將不會於[編纂]前結清，其中包括應付母公司的其他應付賬款人民幣854.9百萬元，該款項為根據協議於[編纂]後償還的貸款。更多資料請參閱本文件附錄一附註41(c)(ii)。

並無向關聯方提供任何抵押／擔保，於[編纂]後，關聯方所提供抵押／擔保將獲部分解除。[編纂]後存續的關聯方提供的質押／擔保預期於2022年到期的約為人民幣0.8百萬元、2023年到期的人民幣9.6百萬元及2024年到期的零。關聯方提供的質押／擔保無法於[編纂]後解除，原因為(i)根據我們與相關金融機構訂立的協議條款，在上述質押／擔保解除後，我們將需要向彼等支付一定的賠償金，這亦將影響我們與該等金融機構的長期穩定關係，及(ii)我們由關聯方擔保的資產支持票據／證券將按照我們獲批的計劃發行，不得提前解除擔保。於本文件日期，我們保持良好的現金流，自各金融機構獲得充足的未提取授信額度，並擁有充足的資產支持票據／證券未發行餘額可供發行。

財務資料

更多資料請參閱本文件附錄一會計師報告附註41及本文件「關連交易」一節。

資本開支及承擔

資本開支

我們的資本開支主要包括物業、廠房及設備、無形資產以及使用權資產的開支。下表載列於所示年度我們的資本開支：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
物業、廠房及設備	21,088	23,631	13,146
無形資產	4,696	6,312	11,720
使用權資產	11,749	14,044	57,527
資本開支總額	37,533	43,987	82,393

於2022年及2023年，我們預期分別產生資本開支人民幣228.9百萬元及人民幣246.2百萬元。我們計劃使用營運所得現金流量、銀行借款、資產支持票據／證券、自其他金融機構的其他借款及自[編纂]收取的[編纂]撥付我們的預期資本開支。

主要財務比率

下表載列於所示日期我們的若干主要財務比率：

	截至12月31日止年度／於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
總資產收益率 ⁽¹⁾	3.0%	3.1%	3.4%
資產淨值收益率 ⁽²⁾	13.3%	14.5%	15.8%
毛利率 ⁽³⁾	16.4%	20.0%	23.4%
淨利率 ⁽⁴⁾	8.3%	9.8%	11.8%
流動比率 ⁽⁵⁾	1.0	1.1	1.2
速動比率 ⁽⁶⁾	1.0	1.0	1.2
槓桿率 ⁽⁷⁾	64.9%	71.3%	69.7%

附註：

- 截至2021年12月31日止三個年度各年，總資產收益率的計算方法為：年內溢利除以年初及年末的總資產平均結餘並乘以100%。
- 截至2021年12月31日止三個年度各年，資產淨值收益率的計算方法為：本公司權益持有人應佔年內溢利除以本公司權益持有人應佔年初及年末總權益平均結餘再乘以100%。

財務資料

- (3) 年內毛利除以年內收入再乘以100%。
- (4) 年內溢利除以年內收入再乘以100%。
- (5) 流動資產總值除以年末流動負債總額。
- (6) 流動資產總值(不包括存貨)除以流動負債總額。
- (7) 債務淨額(包括借款、租賃負債、應付債券及應付貸款，但不包括受限制銀行存款以及現金及現金等價物)除以年末總權益。有關我們槓桿率計算的更多資料，請參閱本節「關於金融風險的定性及定量披露－資本風險」一段。

總資產收益率

總資產收益率由2019年的3.0%增至2020年的3.1%，乃由於各年淨利潤的增幅超過同年資產總值平均結餘的增幅。總資產收益率增至2021年的3.4%，主要由於期內淨利潤的增幅超過同年資產總值平均結餘的增幅。

資產淨值收益率

資產淨值收益率由2019年的13.3%增至2020年的14.5%，乃由於各年本公司權益持有人應佔的年內溢利增幅超出同年本公司權益持有人應佔總權益平均結餘的增幅。資產淨值收益率增至2021年的15.8%，主要由於期內本公司權益持有人應佔的期內利潤增幅超過同年資產總值平均結餘的增幅。

毛利率

有關進一步詳情，請參閱本節「各年度經營業績比較－截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較－毛利及毛利率」及「各年度經營業績比較－截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度的比較－毛利及毛利率」等段落。

淨利率

淨利率由2019年的8.3%增至2020年的9.8%，並進一步增至2021年的11.8%，乃主要由於(i)如本節「各年度經營業績比較－截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較－除稅前利潤」及「各年度經營業績比較－截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度的比較－除稅前利潤」等段所述，我們的除稅前利潤每年持續增加，及(ii)本節「稅項」一段所述，我們的實際稅率每年持續下降。

財務資料

流動比率

我們的流動比率於2019年、2020年及2021年12月31日分別穩定在1.0、1.1及1.2。

速動比率

我們的速動比率於2019年、2020年及2021年12月31日分別穩定在1.0、1.0及1.2。

槓桿率

槓桿率由2019年的64.9%增至2020年的71.3%，主要由於同年我們的融資租賃業務及保理服務的經營規模持續擴大，並於2021年保持穩定，為69.7%。

關於金融風險的定性及定量披露

本集團的活動及營運面臨各類市場風險、信貸風險、流動資金風險及資本風險。我們的整體風險管理政策專注於金融市場的不可預見性，並尋求最大程度降低對本集團財務表現的潛在不利影響。我們目前並無使用任何衍生金融工具以對沖若干風險敞口。更多資料請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

市場風險

我們的市場風險主要包括現金流量及公允價值利率風險，其主要歸因於我們的現金及現金等價物、受限制銀行存款、應收貸款、借款、應付債券、貿易及其他應付賬款以及租賃負債。具體而言，我們面臨與按浮動利率計量的金融資產及負債有關的現金流量利率風險及面臨與按固定利率計量的金融資產及負債有關的公允價值利率風險。

於2019年、2020年及2021年12月31日，倘我們的現金及現金等價物及銀行借款的利率上升／下降10%，而所有其他變量保持不變，則我們的年內除稅後利潤將分別減少／增加人民幣1.9百萬元、減少／增加人民幣1.4百萬元及減少／增加人民幣0.4百萬元，主要由於已確認／產生的利息收入／開支淨額增加／減少。

信貸風險

我們面臨主要與我們的現金及現金等價物、受限制銀行存款、應收貸款以及貿易及其他應收賬款有關的信貸風險。

我們預期，由於銀行存款及受限制銀行存款乃存入國有銀行及其他大中型上市銀行，故有關銀行存款及受限制銀行存款的信貸風險並不重大。

財務資料

我們的管理層制定了信貸政策，並持續監控這些信貸風險的敞口。我們設有政策監控信貸敞口、貿易應收賬款、應收貸款和其他應收賬款。我們通過考慮客戶的財務狀況、第三方擔保的可得性、其信貸記錄及其他因素（如當前市場狀況）評估彼等的信貸質量並設定信貸額度。我們定期監察客戶的信貸記錄。就信貸記錄不佳的客戶而言，我們將使用書面付款提醒，或縮短或取消信貸期以確保我們的整體信貸風險處於可控程度。

我們的應收貸款主要是融資租賃業務產生的應收賬款。對於該等應收賬款，我們執行標準的信貸管理程序，其主要包括項目盡職調查及提案提交、信用批核審批、放款、對不良融資租賃應收賬款的貸後監察及管理。我們嚴格遵守信貸管理流程，加強客戶調查、貸款審批和貸後監督措施，通過獲取抵押品、保證金以及企業或個人信貸擔保，加強減緩應收貸款風險的效果，從而提高信貸風險管理。

當債務人破產、註銷、撤銷或終止等情況並無合理的追償預期，且債務人亦無可強制執行的財產時，我們則會核銷金融資產。

我們就按攤銷成本計量的金融工具、融資租賃應收賬款、貸款承擔及金融擔保合同使用「預期信貸虧損模式」通過將金融工具以及應收貸款分為3個階段作出撥備：(i) 第一階段為「信貸風險自其初始確認以來並無顯著增加」，當中我們僅須於未來12個月計量預期信貸虧損；(ii) 第二階段為「信貸風險自其初始確認以來已有顯著增加，但尚未被視為信貸減值」，當中我們須計量並無信貸減值的全期預期信貸虧損；及(iii) 第三階段為「金融工具發生信貸減值」，當中我們須計量信貸減值的全期預期信貸虧損。有關我們計算預期信貸虧損所涉及的管理層判斷及估計的更多資料，請參閱本節「一重大會計政策、判斷及估計－信貸虧損撥備」一段。有關適用於我們貿易應收賬款、按公允價值計入當期損益的金融資產、其他應收賬款以及應收貸款的預期信貸虧損模式的進一步定性及定量分析，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3.1(b)。

流動資金風險

我們旨在通過承諾信貸融資維持充足現金及資金來源及通過維持承諾信貸額度維持資金的靈活性。為管理流動資金風險，我們按預期現金流量基準監察本集團的流動性儲備（包括未提取銀行融資）以及現金及現金等價物的滾動預測。所有借款均符合相關契諾。我們預期通過自營運產生的內部現金流量及金融機構借款撥付未來現金流量需求。

財務資料

下表所示為根據報告日期至合同到期日之間的剩餘期限按相關到期期限組別對我們按總額結算的金融負債進行的分析。表中所披露的金額為合同未貼現現金流量：

	少於1年	1年至2年	2年至5年	超過5年	總計
	(人民幣千元)				
於2019年12月31日					
貿易及其他應付賬款	3,347,464	682,097	–	–	4,029,561
租賃負債	18,168	6,069	6,272	–	30,509
借款	3,050,581	197,084	–	–	3,247,665
應付債券	88,604	–	–	–	88,604
	<u>6,504,817</u>	<u>885,250</u>	<u>6,272</u>	<u>–</u>	<u>7,396,339</u>
於2020年12月31日					
貿易及其他應付賬款	5,551,268	582,513	882,331	–	7,016,112
租賃負債	11,344	6,630	7,742	–	25,716
借款	1,656,590	126,225	–	–	1,782,815
應付債券	259,212	75,443	–	–	334,655
	<u>7,478,414</u>	<u>790,811</u>	<u>890,073</u>	<u>–</u>	<u>9,159,298</u>
於2021年12月31日					
貿易及其他應付賬款	1,363,036	1,041,984	–	–	2,405,020
租賃負債	26,729	14,776	13,941	–	55,446
借款	3,815,043	460,421	–	–	4,275,464
應付債券	856,959	104,572	–	–	961,531
	<u>6,061,767</u>	<u>1,621,753</u>	<u>13,941</u>	<u>–</u>	<u>7,697,461</u>

資本風險

我們資本管理的主要目的為保障我們持續經營的能力以向權益持有人提供回報。我們管理我們的資本架構並鑒於經濟狀況的變化對其作出調整。為維持或調整我們的資本架構，我們可能調整向權益持有人支付的股息金額、向權益持有人退還資本、發行新股份或出售資產以降低債務。

我們根據槓桿率基準監察資本。此比率乃按債務淨額除以總資本計算。債務淨額按借款總額(包括合併財務狀況表所示「借款」、「租賃負債」及「應付債券」)減現金及現金等價物以及受限制銀行存款計算。資本總額按合併財務狀況表所示「權益」加債務淨額計算。

財務資料

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	(人民幣千元)		
借款總額	3,146,942	1,737,884	4,100,429
加：貿易及其他應付賬款－			
來自關聯方的貸款	1,130,000	3,925,000	854,000
加：租賃負債	26,991	22,460	48,139
加：應付債券	85,332	323,003	939,857
減：受限制銀行存款	(536,312)	(467,452)	(84,816)
減：現金及現金等價物	(730,143)	(196,915)	(213,339)
債務淨額	<u>3,122,810</u>	<u>5,343,980</u>	<u>5,644,270</u>
資本總額	<u>4,815,109</u>	<u>7,492,981</u>	<u>8,094,017</u>
槓桿率	<u>64.9%</u>	<u>71.3%</u>	<u>69.7%</u>

有關我們槓桿率波動的分析的更多資料，請參閱本節「－ 主要財務比率」一段。

資產負債表外承擔及安排

除經營租賃承擔外，於最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外交易。

股息政策

於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，本集團分別向當時股東宣派股息總額人民幣63.0百萬元、人民幣336.4百萬元及人民幣68.0百萬元。據我們的中國法律顧問告知，本集團於業績記錄期宣派及派付的股息符合相關中國法律及法規。閣下務請注意，過往股息分派並不表示我們未來的股息分派政策。於[編纂]完成後，我們的股東將有權收取我們宣派的股息，我們預期以港元派付有關股息（如有）。

我們目前並無任何預定派息比率。任何未來股息的派付及金額將由董事會酌情決定，亦將視乎我們的經營業績、現金流量、資本要求、整體財務狀況、合同限制、未來前景等因素及董事會視為相關的其他因素而定。任何股息的宣派及派付以及股息金額將遵守我們的細則及《公司法》，包括股東批准。此外，股息僅可自利潤或其他可供分派儲備派付。

財務資料

可供分派儲備

本集團的保留盈利(i)於2019年12月31日人民幣572.8百萬元，(ii)於2020年12月31日人民幣30.7百萬元，以及(iii)於2021年12月31日人民幣299.7百萬元，乃可向我們股東分派的可供分派儲備。

[編纂]

我們的[編纂]主要包括[編纂]、向申報會計師、法律顧問及其他專業顧問就彼等在[編纂]及[編纂]方面提供的服務支付的專業費用。假設[編纂]為每股H股[編纂]港元(即所述[編纂]每股H股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)，與[編纂]有關的估計[編纂]總額(基於[編纂]的指示性[編纂]的中位數及假設[編纂]並無獲行使，包括我們應付的[編纂])約為人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)，佔預計[編纂][編纂]總額[編纂]百萬港元的[編纂]。上述有關[編纂]的估計[編纂]總額(基於[編纂]指示性[編纂]的中位數並假設[編纂]未獲行使)包括(i)[編纂]相關開支(包括但不限於[編纂]及費用)約人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)，及(ii)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)，可進一步分類為(a)法律顧問與申報會計師費用及開支約人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)，及(b)其他費用及開支約人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)。

於業績記錄期，我們產生實際[編纂]人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)，其中人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)計入合併損益表，及人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)預期將根據相關會計指引於成功[編纂]後自權益扣除。

我們預期進一步產生[編纂]約人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)，其中人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)將自我們截至2022年12月31日止年度的合併損益表扣除，及人民幣[編纂]百萬元(相當於[編纂]百萬港元)預期將於成功[編纂]後根據相關會計指引自權益扣除。

[編纂]經調整有形資產淨值報表

以下為本集團[編纂]經調整有形資產淨值報表，僅供說明，其乃根據《香港上市規則》第4.29條及下文所載附註編製，以說明[編纂]的影響，猶如其已於2021年12月31日進行。

此本集團[編纂]已編製，僅供說明之用及由於其假設性質，其未必真實反映倘[編纂]已於2021年12月31日或任何未來日期完成時本集團的財務狀況。

財務資料

	於2021年 12月31日 本公司 權益持有人 應佔本集團 經審計合併 有形資產淨值 ⁽¹⁾		於2021年 12月31日 本公司 權益持有人 應佔本集團 經調整每股 有形資產淨值 ⁽³⁾⁽⁴⁾	
	[編纂]的 估計[編纂] 淨額	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣元 港元
基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元	2,421,519	[編纂]	[編纂]	[編纂] [編纂]
基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元	2,421,519	[編纂]	[編纂]	[編纂] [編纂]

附註：

- (1) 於2021年12月31日本公司權益持有人應佔本集團經審計合併有形資產淨值資料乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告，其乃基於2021年12月31日本公司權益持有人應佔本集團經審計合併資產淨值約人民幣2,444,375,000元，並經調整於2021年12月31日本集團無形資產約人民幣22,856,000元。
- (2) [編纂]估計[編纂]乃基於[編纂]股H股及指示性[編纂]每股H股[編纂]港元及[編纂]港元（即分別為所述[編纂]的低位數及高位數），經扣除我們應付的估計[編纂]及其他相關開支，但不包括直至2021年12月31日已於合併綜合收益表入賬的[編纂]約人民幣2,089,000元，且並無計及因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份。
- (3) 於2021年12月31日本公司權益持有人應佔本集團[編纂]乃於作出上文幾段所述調整後及基於已發行[編纂]股股份達致（假設[編纂]已於2021年12月31日完成及並不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份）。
- (4) 每股[編纂]經調整合併有形資產淨值乃按人民幣0.85162元兌1.00港元的匯率兌換為港元。概不表示任何人民幣金額已經、可能已經或可能按上述匯率兌換為港元，反之亦然。
- (5) 概無作出調整以反映本集團於2021年12月31日後訂立的任何貿易或其他交易。

無重大不利變動

於進行董事認為適當的充足盡職調查工作後及經審慎考慮後，董事確認，除本文件「概要－COVID-19疫情」一節所披露者外，直至本文件日期，本集團的財務、經營或貿易狀況自2021年12月31日（即編製我們的最近期經審計合併財務報表的日期）以來概無重大不利變動。

《上市規則》第13.13至13.19條項下的披露

董事確認，除本文件另有披露者外，於最後實際可行日期，概無任何情況導致《上市規則》第13.13至13.19條項下的披露規定。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們未來計劃的詳細說明，請參閱本文件「業務－業務戰略」一節。

[編纂]

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

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

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

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

未來計劃及[編纂]

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

未來計劃及[編纂]

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

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

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

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

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

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

未來計劃及[編纂]

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

我們預期於2026年年底前全面完成維修服務網絡的建設工作。

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

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

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

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

未來計劃及[編纂]

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

我們預期於2025年年底前全面完成後市場服務平台開發與運營工作。

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

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

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

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

我們預期於2025年年底前全面完成智能化維修及培訓平台的開發及運營工作。

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

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

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

我們預期於2024年年底前全面完成車聯網基礎技術設施的建設工作。

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

未來計劃及[編纂]

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

我們預期於2026年年底前全面完成研發能力的提升工作。

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

未來計劃及[編纂]

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

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

未來計劃及[編纂]

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

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

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

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

- [編纂]的約[編纂]%或約[編纂]百萬港元將用於補充一般營運資金。

未來計劃及[編纂]

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

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

[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]

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]

如何申請 [編纂]

[編纂]

以下第I-1至I-3頁為本公司申報會計師羅兵咸永道會計師事務所（香港執業會計師）發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒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」的要求擬備，並以本公司董事及獨家保薦人為收件人。



羅兵咸永道

致德銀天下股份有限公司列位董事及中信建投（國際）融資有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

序言

本所（以下簡稱「我們」）謹此就德銀天下股份有限公司（「貴公司」）及其附屬公司（統稱為「貴集團」）的歷史財務資料作出報告（載於第I-4至I-97頁），此等歷史財務資料包括於2019年、2020年及2021年12月31日的合併財務狀況報表、貴公司於2019年、2020年及2021年12月31日的財務狀況報表，以及截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度各年（「業績記錄期」）的合併綜合收益表、合併權益變動表和合併現金流量表，以及主要會計政策概要及其他解釋資料（統稱為「歷史財務資料」）。第I-4至I-97頁所載的歷史財務資料構成本報告的組成部分，其擬備以供收錄於貴公司日期為2022年6月30日有關貴公司在香港聯合交易所有限公司主板進行首次[編纂]H股股份的文件（「文件」）內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載的呈列及編製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」）頒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。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

羅兵咸永道會計師事務所
中國香港特別行政區中環太子大廈22樓
總機：+852 2289 8888，傳真：+852 2810 9888，www.pwchk.com

我們的工作涉及執执行程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。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1.3及2.1所載的呈列及編製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列報方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就本會計師報告而言，該等歷史財務資料已根據歷史財務資料附註1.3及2.1所載的呈列及編製基準，真實而中肯地反映了貴公司於2019年、2020年及2021年12月31日的財務狀況和貴集團於2019年、2020年及2021年12月31日的合併財務狀況，及貴集團於業績記錄期的合併財務表現及合併現金流量。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「《香港上市規則》」）及《公司（清盤及雜項條文）條例》下事項出具的報告

調整

在編製歷史財務資料時，並未對第I-4頁中所界定的相關財務報表作出調整。

股息

歷史財務資料附註38中載有德銀天下股份有限公司就業績記錄期支付股息的相關資料。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港

2022年6月30日

I 貴集團歷史財務資料

擬備歷史財務資料

下文所載的歷史財務資料為本會計師報告的組成部分。

作為歷史財務資料基礎的貴集團於業績記錄期的財務報表已由羅兵咸永道會計師事務所根據國際審計及鑑證準則理事會（「國際審計及鑑證準則理事會」）頒佈的國際審計準則進行審計（「相關財務報表」）。

除另有所指外，歷史財務資料乃以人民幣（「人民幣」）呈列且所有數值均約整至最接近人民幣千位數（「人民幣千元」）。

附錄一

會計師報告

(a) 合併綜合收益表

	附註	截至12月31日止年度		
		2019年	2020年	2021年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
收入	5	2,892,031	3,261,673	3,126,850
成本	7	(2,417,721)	(2,608,258)	(2,394,441)
毛利		474,310	653,415	732,409
銷售開支	7	(45,600)	(48,135)	(38,232)
行政開支	7	(117,586)	(129,374)	(127,744)
研發開支	7	(20,199)	(25,841)	(30,533)
金融資產減值虧損淨額	7	(24,566)	(101,868)	(146,157)
其他收入	5	21,321	26,187	45,028
其他收益／(虧損)淨額	6	1,617	659	(829)
經營利潤		289,297	375,043	433,942
財務收入	10	22,795	22,799	12,293
財務費用	10	(7,983)	(3,266)	(6,764)
財務收入淨額	10	14,812	19,533	5,529
使用權益法入賬的 應佔聯營公司淨利潤	17	3,756	5,251	5,123
除稅前利潤		307,865	399,827	444,594
所得稅開支	11	(66,719)	(81,790)	(75,857)
年內溢利		241,146	318,037	368,737
以下各方應佔溢利：				
— 貴公司權益持有人		207,493	273,994	362,719
— 非控股權益		33,653	44,043	6,018
		241,146	318,037	368,737
其他綜合收益		—	—	—
年內綜合收益總額		241,146	318,037	368,737

		截至12月31日止年度		
		2019年	2020年	2021年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以下各方應佔綜合收益總額：				
	— 貴公司權益持有人	207,493	273,994	362,719
	— 非控股權益	33,653	44,043	6,018
		<u>241,146</u>	<u>318,037</u>	<u>368,737</u>
年內貴公司權益持有人 應佔溢利的每股盈利 (以每股人民幣元列示)				
	— 每股基本或攤薄盈利	12 0.21	0.23	0.22

附錄一

會計師報告

(b) 合併財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2019年	2020年	2021年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資產				
非流動資產				
物業、廠房及設備	14	94,275	99,613	93,178
無形資產	15	10,511	14,385	22,856
於一間聯營公司之投資	17	7,791	9,660	9,623
使用權資產	13	38,746	34,057	62,147
其他應收賬款	24	36,160	16,903	111,145
應收貸款	23	2,217,026	3,183,318	2,104,188
遞延所得稅資產	16	63,033	86,884	135,698
		<u>2,467,542</u>	<u>3,444,820</u>	<u>2,538,835</u>
流動資產				
存貨	19	89,773	81,596	183,468
貿易應收賬款	21	476,527	494,156	467,505
預付款項	25	38,190	49,363	86,924
其他應收賬款	24	62,704	66,495	165,493
按公允價值計入其他綜合 收益(「按公允價值計入 其他綜合收益」)之金融 資產	22	274,328	520,314	367,020
應收貸款	23	4,356,247	6,045,995	6,080,627
受限制銀行存款	27	536,312	467,452	84,816
現金及現金等價物	28	730,143	196,915	213,339
		<u>6,564,224</u>	<u>7,922,286</u>	<u>7,649,192</u>
資產總值		<u><u>9,031,766</u></u>	<u><u>11,367,106</u></u>	<u><u>10,188,027</u></u>

附錄一

會計師報告

	附註	於12月31日		
		2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
權益				
實繳資本／股本	29	1,000,000	1,629,000	1,629,000
其他儲備	30	63,781	488,119	515,628
保留盈利	31	572,772	30,736	299,747
貴公司權益持有人應佔				
權益總額		1,636,553	2,147,855	2,444,375
非控股權益		55,745	1,146	5,372
權益總額		1,692,298	2,149,001	2,449,747
負債				
非流動負債				
租賃負債	32	9,734	12,172	23,409
應付債券	33	–	74,544	103,785
質保撥備	34	9,235	8,573	2,558
其他應付賬款	36	628,928	1,405,097	1,026,190
合同負債	5	34,465	41,531	28,064
借款	37	190,598	124,068	395,019
遞延政府補助	35	16,501	16,088	14,043
		889,461	1,682,073	1,593,068
流動負債				
貿易及其他應付賬款	36	3,291,473	5,533,884	1,403,839
租賃負債	32	17,257	10,288	24,730
應付債券	33	85,332	248,459	836,072
合同負債	5	62,898	99,797	128,267
即期所得稅負債		36,703	29,788	46,894
借款	37	2,956,344	1,613,816	3,705,410
		6,450,007	7,536,032	6,145,212
負債總額		7,339,468	9,218,105	7,738,280
權益及負債總額		9,031,766	11,367,106	10,188,027

附錄一

會計師報告

(c) 貴公司財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
資產				
非流動資產				
物業、廠房及設備		2,402	5,003	5,115
投資物業	14	7,509	7,047	6,586
按公允價值計入損益 （「按公允價值計入 損益」）之金融資產	26	–	43,000	–
於一間聯營公司之投資	17	7,791	9,660	9,623
於附屬公司之投資	18	1,407,798	2,302,053	2,302,053
		<u>1,425,500</u>	<u>2,366,763</u>	<u>2,323,377</u>
流動資產				
預付款項		1,076	5,511	23,404
向第三方收取的 其他應收賬款	24	257	–	272
向附屬公司收取的 其他應收賬款	24	315,705	309,172	991,563
按公允價值計入損益 （「按公允價值計入 損益」）之金融資產	26	44,500	–	43,000
受限制銀行存款	27	16,366	152,480	49,389
現金及現金等價物	28	57,588	16,650	48,645
		<u>435,492</u>	<u>483,813</u>	<u>1,156,273</u>
資產總值		<u><u>1,860,992</u></u>	<u><u>2,850,576</u></u>	<u><u>3,479,650</u></u>
權益				
實繳資本／股本	29	1,000,000	1,629,000	1,629,000
其他儲備		117,675	787,873	811,270
保留盈利		363,611	103,573	247,944
		<u>363,611</u>	<u>103,573</u>	<u>247,944</u>
權益總額		<u><u>1,481,286</u></u>	<u><u>2,520,446</u></u>	<u><u>2,688,214</u></u>

附錄一

會計師報告

	附註	於12月31日		
		2019年	2020年	2021年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
負債				
非流動負債				
遞延政府補助		3,074	2,977	2,879
		<u>3,074</u>	<u>2,977</u>	<u>2,879</u>
流動負債				
應付第三方的				
其他應付賬款	36	195,203	327,056	143,456
應付附屬公司的				
其他應付賬款	36	7	49	76,604
合同負債		4	—	—
即期所得稅負債		18	48	59
借款	37	181,400	—	568,438
		<u>376,632</u>	<u>327,153</u>	<u>788,557</u>
負債總額		<u>379,706</u>	<u>330,130</u>	<u>791,436</u>
權益及負債總額		<u>1,860,992</u>	<u>2,850,576</u>	<u>3,479,650</u>

附錄一

會計師報告

(d) 合併權益變動表

	附註	貴公司權益持有人應佔					權益總額
		實繳資本／		保留盈利	總計	非控股權益	
		股本	其他儲備				
		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
於2019年1月1日							
綜合收益		1,000,000	51,374	435,060	1,486,434	35,986	1,522,420
年內溢利		-	-	207,493	207,493	33,653	241,146
與擁有人進行交易：							
宣派之股息	38	-	-	(57,374)	(57,374)	(5,590)	(62,964)
轉撥法定儲備		-	11,552	(11,552)	-	-	-
調撥安全生產費		-	1,595	(1,595)	-	1,472	1,472
動用安全生產費		-	(740)	740	-	(680)	(680)
出售一間附屬公司		-	-	-	-	(9,096)	(9,096)
小計		-	12,407	(69,781)	(57,374)	(13,894)	(71,268)
於2019年12月31日		<u>1,000,000</u>	<u>63,781</u>	<u>572,772</u>	<u>1,636,553</u>	<u>55,745</u>	<u>1,692,298</u>

附錄一

會計師報告

		貴公司權益持有人應佔					
附註	實繳資本／		保留盈利	總計	非控股權益	權益總額	
	股本	其他儲備					
	人民幣千元	人民幣千元					人民幣千元
於2020年1月1日							
綜合收益		1,000,000	63,781	572,772	1,636,553	55,745	1,692,298
年內溢利		—	—	273,994	273,994	44,043	318,037
與擁有人進行交易：							
同一控制下的企業合併 貴公司權益持有人的 注資及出資	30(a)(i) 29	— 628,764	(13,054) 202,056	(36,559) —	(49,613) 830,820	— —	(49,613) 830,820
與非控股權益的交易 轉換為股本	30(a)(ii) 30(a)(iii)	— 236	(202,056) 389,697	(22,083) (389,933)	(224,139) —	(82,899) —	(307,038) —
宣派之股息	38	—	—	(319,760)	(319,760)	(16,646)	(336,406)
轉撥法定儲備		—	47,223	(47,223)	—	—	—
調撥安全生產費		—	3,012	(3,012)	—	2,038	2,038
動用安全生產費		—	(2,540)	2,540	—	(1,135)	(1,135)
小計		629,000	424,338	(816,030)	237,308	(98,642)	138,666
於2020年12月31日		1,629,000	488,119	30,736	2,147,855	1,146	2,149,001
於2021年1月1日							
綜合收益		1,629,000	488,119	30,736	2,147,855	1,146	2,149,001
年內溢利		—	—	362,719	362,719	6,018	368,737
與擁有人進行交易：							
宣派之股息	38	—	—	(66,199)	(66,199)	(1,792)	(67,991)
轉撥法定儲備		—	23,397	(23,397)	—	—	—
調撥安全生產費		—	5,348	(5,348)	—	—	—
動用安全生產費		—	(1,236)	1,236	—	—	—
小計		—	27,509	(93,708)	(66,199)	(1,792)	(67,991)
於2021年12月31日		1,629,000	515,628	299,747	2,444,375	5,372	2,449,747

附錄一

會計師報告

(e) 合併現金流量表

	附註	截至12月31日止年度		
		2019年	2020年	2021年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
經營活動所得現金流量				
經營所得／(所用) 現金	39 (a)	87,693	(615,858)	(375,482)
已收利息	10	22,795	22,799	12,293
已付所得稅		(88,255)	(112,811)	(107,565)
經營活動所得／(所用)				
現金淨額		22,233	(705,870)	(470,754)
投資活動所得現金流量				
出售一間附屬公司				
所得款項		4,746	—	—
出售物業、廠房及設備				
所得款項		2,080	2,108	359
出售理財產品所得款項		12,450	—	—
從一間聯營公司獲得的股息		—	3,382	5,160
購買物業、廠房及設備 及無形資產		(18,846)	(19,990)	(24,866)
投資活動所得／(所用)				
現金淨額		430	(14,500)	(19,347)

附錄一

會計師報告

		截至12月31日止年度		
		2019年	2020年	2021年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
融資活動所得現金流量				
貴公司權益持有人的出資	29	–	530,000	–
借款所得款項		181,400	–	242,000
發行債券所得款項		249,000	417,000	1,495,198
應付債券已存放保證金		24,925	15,839	–
償還借款		(100,000)	(181,400)	(230,000)
已付利息		(5,272)	(1,584)	(3,656)
向貴公司權益持有人				
支付股息	38	(57,374)	(319,760)	(66,199)
向附屬公司非控股權益				
支付股息	38	(5,590)	(16,646)	(1,792)
償還應付債券		(197,079)	(180,772)	(878,344)
支付[編纂]		[編纂]	[編纂]	[編纂]
支付租賃負債－本金		(12,992)	(18,576)	(31,846)
支付租賃負債－利息		(1,473)	(1,128)	(2,695)
因收購同一控制下的實體而				
支付給貴公司控股股東				
的對價產生的現金淨流出	30(a)(i)	–	(49,613)	–
收購一間附屬公司的				
非控股權益		–	(6,218)	–
融資活動所得現金淨額		75,545	187,142	506,525
現金及現金等價物				
增加／(減少)淨額		98,208	(533,228)	16,424
年初現金及現金等價物		631,935	730,143	196,915
年末現金及現金等價物	28	<u>730,143</u>	<u>196,915</u>	<u>213,339</u>

II 財務資料附註

1 一般資料、集團重組及呈列基準

1.1 一般資料

德銀天下投資控股有限公司（「貴公司」）乃根據《中華人民共和國公司法》於2014年8月14日於中華人民共和國（「中國」）陝西省註冊成立之有限公司。於2020年12月25日，貴公司改制為股份有限公司，註冊資本為人民幣1,629,000,000元，並變更其名稱為德銀天下股份有限公司（「貴公司」）。其註冊辦事處地址為中國陝西省西安市經濟技術開發區西金路西段29號涇渭中心。於業績記錄期，貴公司的母公司為受陝西省人民政府國有資產監督管理委員會（「陝西省國資委」）監管的陝西汽車集團股份有限公司（「陝汽集團」，前稱為「陝西汽車集團有限責任公司」）。

貴公司及其附屬公司（統稱「貴集團」）主要於中國從事物流及供應鏈服務業務（包括供應鏈業務、整車銷售業務及後市場產品業務）；供應鏈金融服務板塊業務（包括融資租賃服務、保理業務及保險經紀業務）；及車聯網及數據服務板塊業務（「**編纂**」業務）。

1.2 重組

於重組（定義見下文）前，**編纂**業務的主要業務乃由貴公司、其附屬公司及陝西通匯汽車物流有限公司（「陝西通匯」，由陝汽集團控制的一間同系附屬公司）運營。於重組前，陝西通匯52%、44%及4%的股本權益分別由陝汽集團、陝西重型汽車有限公司（「陝重汽」）（一家由陝汽集團持有49%股權的公司）及陝西通匯的管理層直接持有。於業績記錄期，陝重汽51%的股本權益由濰柴動力股份有限公司（一家在聯交所主板（股份代號：2338）和深圳證券交易所主板（證券代碼：SZ000338）上市的公司）持有。

為籌備貴公司股份**編纂**，貴公司已進行以下重組步驟：

(a) 於2020年9月24日，根據購股協議，貴公司自陝汽集團收購陝西通匯52%的股本權益，對價為人民幣49,613,000元。因此，陝西通匯成為貴公司的附屬公司。該項交易採用追溯法以同一控制下的企業合併方式入賬，原因為於完成交易之前及之後，貴公司與陝西通匯受陝汽集團共同控制（附註30(a)(i)）。

(b) 與非控股權益進行交易

(i) 於2020年9月24日，根據購股協議，陝西通匯的管理層向貴公司轉讓陝西通匯4%的股本權益，對價為人民幣12,600,000元。

(ii) 於2020年11月30日，根據董事會會議及股東大會決議案，貴公司、陝汽集團與陝重汽訂立股本權益交換協議，據此，陝重汽將陝西通匯44%的股本權益轉讓予貴公司，換取貴公司7.19%的股本權益，對價為人民幣300,820,000元。因此，貴公司的股本及資本盈餘分別增加人民幣117,087,000元及人民幣183,733,000元（附註29(d)）。

於完成上述重組步驟(a)及(b)後，陝西通匯成為貴公司的全資附屬公司。

(c) 注資

於2020年11月30日，根據董事會會議及股東會議決議案，貴公司、陝汽集團與陝汽集團商用車有限公司（「陝汽商用車」，其為陝汽集團的一間附屬公司）訂立注資協議，據此，陝汽商用車向貴公司以現金出資人民幣30,000,000元從而獲得貴公司0.72%股本權益，貴公司的股本及資本盈餘分別增加人民幣11,677,000元及人民幣18,323,000元（附註29(c)）。

附錄一

會計師報告

由於重組、與非控股權益進行交易及注資，陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車分別持有貴公司92.09%、7.19%及0.72%股本權益。貴公司成為陝西通匯的100%控股公司。

貴公司於業績記錄期直接及間接持有以下附屬公司權益：

直接持有 (附註(a))	註冊／成立 地點及日期	註冊資本	貴公司應佔權益百分比			本報告日期	主要業務
			截至 2019年 12月31日	截至 2020年 12月31日	截至 2021年 12月31日		
德銀融資租賃有限公司 (附註(b))	中國 2011年11月24日	人民幣 1,550,000,000元	100%	100%	100%	100%	融資租賃業務
上海德銀商業保理有限 公司(附註(b))	中國 2013年9月17日	人民幣 200,000,000元	100%	100%	100%	100%	保理服務
上海遠行供應鏈管理 (集團)有限公司 (附註(b))	中國 2012年6月13日	人民幣 50,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
陝西天行健車聯網信息 技術有限公司(附註(b))	中國 2013年6月18日	人民幣 10,000,000元	100%	100%	100%	100%	車聯網 (「車聯網」) 及數據服務
陝西通匯汽車物流有限 公司(附註(b))	中國 2005年10月20日	人民幣 20,000,000元	52%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務

間接持有 (附註(a))	註冊／成立 地點及日期	註冊資本	貴公司應佔權益百分比			本報告 日期	主要業務
			截至 2019年 12月31日	截至 2020年 12月31日	截至 2021年 12月31日		
上海遠行物流服務有限 公司(附註(b))	中國 2015年5月18日	人民幣 10,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
陝西中富物聯科技服務 有限公司(附註(b))	中國 2012年6月12日	人民幣 16,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
新疆遠行供應鏈管理 有限公司(附註(b))	中國 2013年1月28日	人民幣 20,000,000元	51%	51%	51%	51%	物流及供應鏈 服務
陝西遠行供應鏈管理 有限公司(附註(b))	中國 2013年12月12日	人民幣 3,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
河南德銀供應鏈管理 有限公司(附註(b))	中國 2014年2月28日	人民幣 30,000,000元	51%	51%	51%	51%	物流及供應鏈 服務
山西德銀遠行供應鏈管理 有限公司(附註(b))	中國 2014年3月13日	人民幣 3,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
內蒙古遠行供應鏈管理 有限公司(附註(b))	中國 2014年3月14日	人民幣 3,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
北京德銀遠行供應鏈管理 有限公司(附註(b))	中國 2015年6月10日	人民幣 3,000,000元	100%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
陝西華臻物流有限公司 (附註(b)(e))	中國 2011年1月24日	人民幣 6,000,000元	52%	100%	100%	100%	物流及供應鏈 服務
廣州遠行物流有限公司 (附註(c))	中國 2015年6月10日	人民幣 3,000,000元	100%	不適用	不適用	不適用	物流及供應鏈 服務
焦作遠行物流服務有限 公司(附註(d))	中國 2014年3月27日	人民幣 300,000元	100%	不適用	不適用	不適用	物流及供應鏈 服務

附註：

- (a) 貴集團旗下的所有公司均於中國以有限公司註冊成立／成立，並採納12月31日作為彼等財政年度截止日期。
- (b) 貴集團的該等附屬公司截至2019年12月31日止年度的經審計財務報表已由安永華明會計師事務所(特殊普通合伙)西安分所審核。貴集團的該等附屬公司截至2020年及2021年12月31日止年度之經審計財務報表已由普華永道中天會計師事務所(特殊普通合伙)審核。
- (c) 廣州遠行物流有限公司自成立起並未開展任何業務，於2020年5月15日正式註銷。
- (d) 焦作遠行物流服務有限公司於2019年2月2日終止經營，並於2020年4月5日正式註銷。
- (e) 陝西華臻物流有限公司為陝西通匯汽車物流有限公司的附屬公司，陝西通匯汽車物流有限公司因重組自2020年起成為貴公司100%控股附屬公司。相關重組步驟載於附註1.2。

1.3 呈列基準

從事[編纂]業務且現組成貴集團的公司於緊接重組前後受控股股東陝汽集團同一控制。因此，重組被視作同一控制下的企業合併。

就本報告而言，編製歷史財務資料時已包括從事[編纂]業務之公司之歷史財務資料，該等公司於緊接重組前後同受陝汽集團控制且現時為貴集團旗下公司，視同當前集團架構於整個呈列期間或自合併公司首次同受陝汽集團控制日期起(以較短期間為準)已存在。

就陝汽集團而言，合併公司之淨資產乃使用現有賬面值進行合併。在控制方的權益持續的情況下，則不會就商譽或同一控制下企業合併時收購方於被收購方的可識別資產、負債及或有負債公允價值淨額的權益超逾成本的差額確認任何金額。

公司間交易、結餘及集團公司內部交易的未實現收益／虧損於合併時予以抵銷。

2 主要會計政策概要

編製歷史財務資料所用的主要會計政策列載如下。除另有指明外，此等政策已於業績記錄期貫徹應用。

2.1 編製基準

歷史財務資料乃根據國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）並按照歷史成本法編製，惟按公允價值計入其他綜合收益（按公允價值計入其他綜合收益）的金融資產，以及按公允價值計入損益（按公允價值計入損益）的金融資產（按公允價值列賬）除外。

編製符合國際財務報告準則的歷史財務資料需要使用若干關鍵會計估計，這亦需要管理層在應用貴集團會計政策的過程中作出判斷。涉及較高程度的判斷或複雜性的範疇，或假設及估計對歷史財務資料而言屬重大的範疇，於下文附註4披露。

貴集團於整個業績記錄期貫徹採納所有於該期間生效的相關準則及現有準則的修訂及詮釋。

下列新訂準則、現有準則之修訂本已頒佈但尚未生效，且並未被貴集團提前採納：

		於下列日期或 之後開始之 會計期間生效
國際財務報告準則2018年至2020年之年度改進	國際財務報告準則第9號、國際財務報告準則第16號、國際財務報告準則第1號及國際會計準則第41號之改進	2022年1月1日
國際會計準則第16號（修訂本）	物業、廠房及設備：擬定用途前的所得款項	2022年1月1日
國際財務報告準則第9號年度改進	金融工具	2022年1月1日
國際會計準則第37號（修訂本）	虧損性合約－履行合約的成本	2022年1月1日
國際財務報告準則第3號（修訂本）	概念框架之提述	2022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（修訂本）	投資者與其聯營公司或合資企業之間的資產出售或注資	待確定
國際財務報告準則第17號	保險合約	2023年1月1日
國際會計準則第1號（修訂本）	負債分類為即期或非即期	2023年1月1日
國際會計準則第1號及國際財務報告準則實務聲明第2號（修訂本）	會計政策之披露	2023年1月1日
國際會計準則第8號（修訂本）	會計估計之定義	2023年1月1日
國際會計準則第12號（修訂本）	與單一交易產生的資產及負債有關的遞延稅項	2023年1月1日

貴集團正在評估新訂準則、準則的修訂本及概念框架對其經營業績及財務狀況的影響。貴集團預期將於該等新訂準則、準則的修訂本及概念框架生效時予以採納。

2.2 合併及權益會計處理原則

i. 附屬公司

附屬公司是指貴集團擁有控制權的所有實體（包括結構性實體）。當貴集團通過參與該實體的相關活動而享有可變回報，並且有能力運用對該實體的權利影響其回報金額，則貴集團控制該實體。附屬公司自控制權轉移至貴集團當日起全部合併入賬。自控制權終止當日起不再合併入賬。

公司間交易、結餘及集團內公司間交易未實現收益均會抵銷。未實現虧損亦會抵銷，惟該交易有證據顯示已轉讓資產出現減值則除外。附屬公司的會計政策已於必要時作出調整，以確保與貴集團所採納的政策一致。

附屬公司的業績及權益中的非控股權益分別於合併損益表、綜合收益表、權益變動表及財務狀況表中另行列示。

ii. 聯營公司

聯營公司是指貴集團可以對其施加重大影響但並非控制或共同控制的實體。一般情況下，貴集團持有20%至50%表決權。於聯營公司的投資於初始按成本確認後採用權益會計法入賬（參閱下文第(iii)項）。

iii. 權益法

根據權益會計法，有關投資初始按成本確認，隨後予以調整並於損益確認貴集團應佔被投資公司的收購後溢利或虧損及於其他綜合收益確認貴集團應佔被投資公司的其他綜合收益之變動。向聯營公司及合營企業收取的已收或應收股息會確認為投資賬面值的減少。

倘貴集團應佔一項按權益法入賬的投資虧損相等於或超過其於該實體的權益（包括任何其他無抵押長期應收賬款），則貴集團不會確認進一步虧損，惟貴集團須對其他實體承擔責任或代表其他實體作出付款者除外。

貴集團與其聯營公司進行交易的未變現收益僅以貴集團於該等實體的權益為限予以抵銷。未變現虧損會予以抵銷，惟若該交易提供所轉讓資產減值的憑證則除外。按權益法入賬的被投資公司的會計政策已作出必要變動，以確保與貴集團採納的政策貫徹一致。

權益法核算的投資的賬面值根據附註2.10所述政策進行減值測試。

iv. 所有權權益變動

貴集團將其與非控股權益進行的不構成喪失控制權的交易視為與貴集團權益擁有人之間進行的交易。所有權權益變動會導致控股及非控股權益賬面值調整，以反映各自於附屬公司的權益。非控股權益調整金額與任何已付或已收對價的任何差額，乃於貴集團擁有人應佔權益內確認為獨立儲備。

當貴集團因為失去控制權或重大影響力而對投資終止合併或按權益法入賬，則將其於實體中的任何保留權益重新計量至公允價值並將賬面值的變動計入損益。公允價值為該保留權益（即作為聯營公司、合營企業或金融資產）後續入賬的初始賬面值。此外，之前就該實體於其他綜合收益表中確認的任何數額猶如貴集團已直接處置相關資產和負債時入賬。這意味著所有先前於其他綜合收益中確認之有關款項，按適用國際財務報告準則之規定／許可重新分類至損益內或轉撥至另一類權益。

如合營企業或聯營公司的所有權權益被削減但仍保留共同控制或重大影響力，則僅按比例將之前在其他綜合收益中確認的數額重新分類至損益中（如適用）。

2.3 同一控制下的業務合併

歷史財務資料包括合併實體或業務的財務報表（於受同一控制合併的情況下），視同該等財務報表自合併實體或業務首次受控制方控制當日起已合併計算。

就控制方而言，合併實體或業務的淨資產乃使用現有賬面值進行合併。在控制方的權益持續的情況下，則不會就商譽或同一控制合併時收購方於被收購方的可識別資產、負債及或然負債公允價值淨額的權益超過成本的差額確認任何金額。

合併綜合收益表包括各合併實體或業務自最早呈列日或首次受同一控制日（如期間較短，則不論同一控制下合併的日期）以來的業績。

該等實體採用統一的會計政策。所有集團內交易、結餘及合併實體或業務間交易的未變現收益均於合併入賬時予以抵銷。

2.4 獨立財務資料

於附屬公司的投資按成本扣除減值入賬。成本亦包括投資直接應佔成本。附屬公司業績由貴公司按已收及應收股息的基準入賬。

倘於附屬公司投資產生的股息超過附屬公司於宣派股息期間的綜合收益總額或該等投資於獨立財務報表內的賬面值超過被投資公司淨資產（包括商譽）於合併財務報表內的賬面值，則於收到該等投資所得股息時須對該等投資進行減值測試。

2.5 分部報告

經營分部的呈報方式與向主要經營決策者提供內部報告的方式一致。主要經營決策者為貴公司負責分配資源及評估經營分部表現的作出策略性決定的執行董事。

2.6 外幣換算

(a) 功能及呈列貨幣

貴集團各實體的財務報表所列項目均以該實體經營業務所處的主要經濟環境的貨幣（「功能貨幣」）計量。於整個業績記錄期，合併財務報表乃以人民幣（「人民幣」）呈列，人民幣乃貴公司的功能貨幣及貴集團的呈列貨幣。

(b) 交易及結餘

外幣交易按交易當日或重新計量項目時的估值當日的現行匯率換算為功能貨幣。因結算該等交易及因按年末匯率換算以外幣計值的貨幣資產及負債而產生的匯兌收益及虧損，均於損益內確認。

有關借款和現金及現金等價物的匯兌收益及虧損在合併綜合收益表「財務收入淨額」內呈列。所有其他匯兌收益及虧損在合併綜合收益表「其他收益／（虧損）淨額」內呈列。

2.7 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備（在建工程除外）按歷史成本減折舊入賬。歷史成本包括收購該項目直接應佔開支。

後續成本僅於很可能為貴集團帶來與該項目有關的未來經濟利益，且該項目的成本能可靠計量時，方會計入資產的賬面值或確認為單獨資產（如適用）。已更換零件的賬面值已被終止確認。所有其他維修及保養費用在產生該等開支的財務期間於合併綜合收益表內支銷。

折舊乃使用直線法計算，以於其估計可使用年期內，或倘為租賃物業裝修於以下較短租期內分配其成本至其剩餘價值：

	<u>年數</u>
樓宇及設施	20至45年
機器及設備	12年
汽車	8年
電子設備	3至5年
租賃物業裝修	2至8年

在建工程指正在建設或有待安裝之物業、廠房及設備，並按成本減減值虧損撥備（如有）列賬。成本包括在建築及安裝期間的建築及收購成本以及利息費用。當資產可供使用時，成本結轉計入物業、廠房及設備，並根據上述政策予以折舊。

資產的剩餘價值及可使用年限於各報告期末進行審核並作適當調整。

若資產的賬面值高於其估計可收回價值，其賬面值立即撇減至可收回金額（附註2.10）。

處置的收益和虧損按所得款與賬面值的差額釐定，並於合併綜合收益表「其他收益淨額」內確認。

2.8 無形資產

無形資產指外購計算機軟件按外購特定軟件產生的成本為基準予以資本化。根據目前該等軟件配備的功能及日常營運需求，貴集團認為5至10年的可使用年期為當前業務需求下的最佳估計。該等成本於5至10年的年限內攤銷。

2.9 投資物業

為長期租金收益或資本增值或為此兩個目的而持有且非由貴公司佔用之物業分類為投資物業。

貴公司之投資物業包括位於中國之建築物，並按成本初始計量，包括相關交易成本及借款成本（倘適用）。

初始確認後，投資物業按成本減累計折舊及任何減值虧損撥備計量。歷史成本包括購買物業直接應佔的開支。投資物業之建築物部分按其估計的可使用年限在20至45年的年限內折舊。

後續開支僅於很可能為貴公司帶來與該項目有關的未來經濟利益，且該項目的成本能可靠計量時，方會計入資產的賬面值或確認為單獨資產。已更換零件的賬面值已被終止確認。所有其他維修及保養成本在產生該等費用的財政期間於合併綜合收益表內支銷。

當投資物業被處置、或者永久無法使用且預期不能從其處置中取得未來經濟利益時，需要終止確認該項投資物業。投資物業報廢或處置時產生的收益或虧損按處置所得款項淨額與資產賬面值的差額釐定，並於報廢或處置期間於合併綜合收益表內確認。

2.10 非金融資產減值

使用壽命不限定的資產無需攤銷，但每年須就減值進行測試。須作攤銷的資產，當有事件出現或情況改變顯示賬面值可能無法收回時進行減值測試。減值虧損按資產的賬面值超出其可收回金額的差額確認。可收回金額以資產的公允價值扣除銷售費用與使用價值兩者之間較高者為準。於評估減值時，資產按可分開辨認現金流量（現金產生單位）的最低層次組合。除商譽外，已進行減值的非金融資產在每個報告日期均就減值是否可以撥回進行測試。

2.11 金融資產

i. 分類

貴集團將其金融資產分類為以下類別：

- 其後按公允價值計量的金融資產（不論計入其他綜合收益（「其他綜合收益」）或計入損益）；及
- 按攤銷成本計量的金融資產。

分類基於貴集團管理金融資產的業務模式以及現金流量的合同條款而定。

關於按公允價值計量的資產，其收益和虧損將計入損益或其他綜合收益。關於債務工具投資，將取決於持有投資的業務模式。關於並非持作交易的權益工具投資，則取決於貴集團於初始確認時能否不可撤銷地選擇將權益投資按公允價值計入其他綜合收益（按公允價值計入其他綜合收益）入賬。

貴集團當且僅當管理有關資產的業務模式變更時，方會重新分類債務投資。

ii. 確認及終止確認

所有一般買賣之金融資產概於交易日期（即貴集團承諾買賣該資產的日期）予以確認。當自金融資產收取現金流量的權利已屆滿或已轉讓或當貴集團已轉讓該所有權之絕大部分風險及回報時，終止確認金融資產。

iii. 計量

初始確認時，貴集團按公允價值加（倘並非按公允價值計入損益（按公允價值計入損益）之金融資產）收購金融資產直接產生的交易成本計量金融資產。按公允價值計入損益（按公允價值計入損益）之金融資產之交易成本於損益內列支。

iv. 債務工具

債務工具之後續計量取決於貴集團管理資產之業務模式及該等資產之現金流量特徵。貴集團將其債務工具分類為三種計量類別：

- 攤銷成本：倘持有資產目的為收取合同現金流量，而該等現金流量僅為支付本金及利息，則該等資產按攤銷成本計量。在資產終止確認或減值時，其後按攤銷成本計量且不屬於對沖關係一部分的債務投資的收益或虧損於損益內確認。該等金融資產的利息收入採用實際利率法計入財務收益。
- 按公允價值計入其他綜合收益：持作收回合同現金流量及出售金融資產之資產，倘該等資產現金流量僅指支付本金及利息，則按公允價值計入其他綜合收益計量。賬面值之變動乃計入其他綜合收益，惟於損益確認之減值收益或虧損、利息收入及匯兌收益及虧損除外。金融資產終止確認時，先前於其他綜合收益確認之累計收益或虧損由權益重新分類至損益並於「其他收益淨額」內確認。該等金融資產之利息收入乃按實際利率法計入其他收益。自借款產生的匯兌收益及虧損於「財務收益」呈列，金融資產的減值虧損於「金融資產減值虧損淨額」呈列。
- 按公允價值計入損益：倘資產不符合攤銷成本或按公允價值計入其他綜合收益的標準，則按公允價值計入損益計量。其後按公允價值計入損益計量且並非對沖關係一部分的債務投資收益或虧損乃在其產生期間於損益確認及於合併綜合收益表內按淨額於「其他收益淨額」內呈列。

v. 權益工具

貴集團按公允價值後續計量所有權益投資。倘貴集團管理層選擇於其他綜合收益列報權益投資之公允價值收益及虧損，則於終止確認投資後，概無後續重新分類公允價值收益及虧損至損益。當貴集團有權收取付款時，該等投資之股息繼續於損益確認為其他收入。

按公允價值計入損益之金融資產公允價值變動於合併綜合收益表確認為「其他收益一淨額」（如適用）。按公允價值計入其他綜合收益的股權投資的減值虧損（以及減值虧損的回撥）不與其他公允價值變動分開列示。

vi. 減值

貴集團按前瞻性基準評估按攤銷成本及按公允價值計入其他綜合收益列賬的資產有關的預期信貸虧損（預期信貸虧損）。減值方法的應用取決於信貸風險是否顯著增加。附註3.1詳細描述貴集團釐定信貸風險是否顯著增加的方式。

對於貿易應收賬款及按公允價值計入其他綜合收益的金融資產，貴集團應用國際財務報告準則第9號允許的簡化方法，其要求確認整個存續期的預期信貸虧損。須將報告日期當日的虧損撥備調整至其已確認金額之預期信貸虧損（或撥回）金額於損益內確認為減值虧損或減值虧損撥回。

對於應收貸款貴集團按前瞻性基準評估預期信貸虧損。減值方法的應用取決於信貸風險是否顯著增加。釐定應收貸款的預期信貸虧損時，貴集團考慮各種合理的、具有證據的資料，以判斷信貸風險是否顯著增加，包括前瞻性資料。考慮的主要因素包括監管及經營環境、內部及外部信用等級、償付能力和經營能力。

對於其他應收賬款，按12個月預期信貸虧損或整個存續期預期信貸虧損計量減值（取決於信貸風險自初始確認以來是否顯著增加）。倘應收賬款的信貸風險自初始確認後顯著增加，則減值按整個存續期預期信貸虧損計量。

儘管現金及現金等價物以及受限制銀行存款亦受國際財務報告準則第9號之減值要求規限，惟已識別之減值虧損並不重大。

貿易應收賬款、應收貸款、其他應收賬款、按公允價值計入其他綜合收益（按公允價值計入其他綜合收益）、現金及現金等價物以及受限制銀行存款於合理預期無法收回時核銷（部分或全部）。

有關計量預期信貸虧損所使用的輸入數據、假設和估計技術的描述載於附註3.1。

2.12 金融負債

(a) 確認及計量

金融負債分類為按攤銷成本列賬的金融負債。按攤銷成本列賬的金融負債初始按公允價值（扣除已產生之交易成本）確認，其後則按攤銷成本列賬。所得款項（扣除交易成本）與贖回價值的任何差額於其他金融負債的期內採用實際利率法於損益內確認。

倘有關款項於一年或更短期限內到期應付，金融負債則分類為流動負債，否則列為非流動負債。

有關各類金融負債的詳情，請參閱附註20。

(b) 終止確認

金融負債於其責任獲解除、取消或屆滿時終止確認。倘一項現有金融負債被相同借款人按重大不同條款提供的另一項債項取代，或現有負債的條款作出重大修訂，這種取代或修訂視為終止確認原有負債並確認新負債，而兩者的賬面值差額則在損益確認。

2.13 抵銷金融工具

當有法定可執行權力可抵銷已確認金額，並有意按淨額基準結算或同時變現資產和結算負債時，金融資產與負債可互相抵銷，並在合併財務狀況表報告其淨額。貴集團亦已訂立下述安排：不符合抵銷標準，但在若干情況下（例如，破產或合同終止）仍可抵銷相關金額。

2.14 存貨

存貨乃以成本與可變現淨值兩者之較低者列值。成本按加權平均法釐定。可變現淨值為於日常業務過程中的估計售價扣除適用的變動銷售開支。

2.15 貿易應收賬款

貿易應收賬款為在日常業務過程中就已售商品或已履行服務而應收客戶的款項。如貿易應收賬款預期在一年或以內收回（或更長時間，但應在業務正常經營週期範圍內），則分類為流動資產；否則分類為非流動資產。

貿易應收賬款初始按無條件對價之金額確認，惟貿易應收賬款於按公允價值確認時包含重大融資成分則除外。

貿易應收賬款其後按照實際利息法按攤銷成本減去減值撥備計量。有關貴集團貿易及其他應收賬款的會計政策之進一步資料，請參閱附註2.11。

2.16 應收貸款

貴集團提供的金融服務，包括售後回租融資業務和保理服務。就融資租賃業務而言，貴集團通過銷售及回租模式向個人客戶及整車銷售經銷商提供重型卡車及商用車融資租賃服務。

應收貸款為就提供的金融服務應收客戶的款項。如應收貸款預期在一年或以內收回（或更長時間，但應在業務正常經營週期範圍內），則分類為流動資產；否則分類為非流動資產。

應收貸款其後按照實際利率法按攤銷成本減去減值撥備計量。有關貴集團應收貸款的會計政策之進一步詳情，請參閱附註2.11。

2.17 現金及現金等價物

於合併現金流量表中，現金及現金等價物包括可立即轉換為已知金額的現金且價值變動風險較小的手頭現金、銀行及金融機構通知存款。

2.18 實繳資本／股本

普通股被分類為權益。

直接歸屬於發行新股的增量成本在權益中列為所得款項的減少（扣除稅項）。

2.19 貿易及其他應付賬款

貿易應付賬款為於日常業務過程中向供貨商購買商品、建築或服務而應支付的債務。倘款項於一年或以內（或倘時間較長，但於正常業務營運週期內）到期應付，則貿易應付賬款分類為流動負債，否則列為非流動負債。

貿易應付賬款及其他應付賬款初始按公允價值確認，其後以實際利率法按攤銷成本計量。有關貴集團貿易及其他應付賬款的會計政策之進一步詳情，請參閱附註2.12。

2.20 借款

借款初始按公允價值並扣除所產生的交易成本確認。借款其後按攤銷成本列賬。所得款項（扣除交易成本）與贖回價值之間的差額以實際利率法於借款期內在損益內確認。在貸款很有可能部分或全部提取的情況下，就設立貸款融資支付的費用乃確認為貸款的交易成本。在此情況下，該費用將遞延至提取貸款發生時。在並無跡象顯示該貸款很有可能部分或全部提取的情況下，該費用資本化作為流動資金服務的預付款項，並於其相關融資期間內予以攤銷。

借款於其合同中規定的責任獲解除、取消或屆滿時從財務狀況表中刪除。已清償或轉移至另一方的金融負債的賬面值與已付對價（包括任何所轉讓非現金資產或所承擔負債）之間的差額於損益內確認為財務費用。

借款乃分類為流動負債，除非貴集團有無條件的權利將負債結算日期押後至報告期結束後至少12個月。

2.21 借款成本

直接歸屬於購買、興建或生產合資格資產（指必須經一段長時間處理以達到擬定用途或銷售的資產）的一般及特定借款成本，將予以資本化，直至資產基本達到擬定用途或銷售為止。

尚待作為合資格資產開支的特定借款作臨時投資所賺取的投資收入，應自合資格資本化的借款成本中扣除。

所有其他借款成本於發生當期作為費用支銷。

2.22 即期及遞延所得稅

期內所得稅開支或抵免指根據各司法管轄區的適用所得稅率按暫時性差異及未動用稅項虧損所致的遞延稅項資產及負債變動調整後的即期應課稅收入支付的稅項。

即期所得稅

即期所得稅支出乃按於資產負債表日期在貴公司附屬公司經營及產生應課稅收入所在的地區已執行或大致上執行的稅法為基準計算。管理層定期就適用稅法須經詮釋的情況評估稅項返還的狀況。其於適當時按預期將支付予稅務機構的金額計提撥備。

遞延所得稅

遞延所得稅採用負債法就資產及負債之稅基與彼等賬面值之間的暫時差額於合併財務報表悉數撥備。然而，若遞延稅項負債來自於對商譽的初始確認，則其不會被確認。若遞延所得稅來自於交易中（企業合併除外）對資產或負債的初始確認，而在交易時不影響會計處理或應課稅損益，則亦不會入賬。遞延所得稅採用於報告期末前已頒佈或實際已頒佈，並在有關遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用的稅率（及法例）而釐定。

遞延稅項資產僅在未來應課稅金額將可用於動用該等暫時差額及虧損時予以確認。

倘貴公司能控制撥回暫時差額的時間及該等差額可能不會於可見將來撥回，則不會就外國業務投資賬面值與稅基之間的暫時差額確認遞延稅項負債及資產。

抵銷

當有法定可執行權力將即期稅項資產與負債相互抵銷，且遞延稅項結餘涉及同一稅務機關時，則可將遞延稅項資產與負債互相抵銷。當實體有法定可執行權力抵銷且有意以淨額基準結算或同時變現資產及結算負債時，則可將即期稅項資產與負債互相抵銷。

即期及遞延稅項在損益中確認，惟與在其他綜合收益或直接在權益中確認的項目有關者除外。在此種情況下，該稅項亦分別在其他綜合收益或直接在權益中確認。

2.23 僱員福利

i. 短期責任

工資及薪金（包括非金錢利益）及累積病假的負債預期將於僱員提供有關服務的期末後十二個月內悉數償付（其中僱員所提供的有關服務將就彼等截至報告期末止的服務予以確認），並按清償負債時預期將予支付的金額計量。負債在財務狀況表呈列為當期僱員福利責任。

ii. 退休金責任

貴集團在中國的僱員享有政府資助的界定退休金供款計劃，據此，僱員有權每月取得按若干公式計算的退休金。有關政府機構須就向該等退休僱員所作之退休金負債承擔責任。貴集團按月向該等退休金計劃供款。根據該等計劃，貴集團概無義務承擔超出上述供款的退休後福利，該等計劃供款於產生時計入損益。

iii. 住房公積金、醫療保險及其他社會保險

貴集團在中國的僱員有權參與政府監管的住房公積金、醫療保險及其他僱員社會保險計劃。貴集團每月基於僱員工資的一定比例（不超過一定上限）向該等基金供款。貴集團就該等基金承擔的責任只限於在每一期間作出供款。

iv. 花紅福利

當貴集團因僱員提供服務而產生現時合同義務或推定義務，且該義務能夠被可靠估計，則預期花紅的支付成本將確認為一項負債。

v. 離職福利

貴集團在正常退休日期前解僱僱員或僱員自願接受離職以換取該等福利時支付離職福利。貴集團於貴集團無法收回提供該等福利之日確認離職福利。

2.24 租賃

i. 貴集團作為承租人

貴集團租賃各種樓宇、設施及土地使用權。樓宇及設施之租賃合同通常規定1至3年之固定期限，且無延期選擇權。土地使用權通常規定40年的固定期限。租賃條款分別制定，並包含各種不同條款及條件。租賃協議並無添加任何承諾，惟租賃資產不得用作借款抵押之用途。

於相應租賃資產可供貴集團使用的日期，樓宇、設施及土地使用權租賃被確認為使用權資產及相應負債。每筆租賃款項均於本金和財務費用之間分配。財務費用於租賃期內計入損益，以便負債餘額於每個期間使用一致的定期利率。

租約產生的資產和負債按現值進行初始計量。租賃負債包括以下租賃付款的現值淨額：

- 固定付款額（包括實質上的固定付款額），減去任何應收租賃優惠
- 基於指數或利率的可變租賃付款額
- 剩餘價值擔保下的承租人的預期應付賬款
- 購買選擇權的行權價格（倘合理地確定承租人行使該權利），及
- 終止租賃支付的罰款（倘租賃期限反映承租人行使該選擇權）。

租賃付款使用租賃中隱含的利率予以貼現。倘無法釐定該利率（貴集團的租賃一般屬此類情況），則使用承租人增量借款利率，即個別承租人在類似經濟環境中按類似條款、抵押及條件借入獲得與使用權資產價值類似的資產所需資金必須支付的利率。

為釐定增量借貸利率，貴集團：

- 在可能情況下，使用個別承租人最近獲得的第三方融資為出發點作出調整以反映自獲得第三方融資以來融資條件的變動
- 使用累加法，首先就貴集團所持有租賃的信貸風險（最近並無第三方融資）調整無風險利率，及
- 進行特定於租賃的調整，例如期限、國家、貨幣及抵押。

貴集團未來可能根據指數或利率增加可變租賃付款，而有關指數或利率在生效前不會計入租賃負債。當根據指數或利率對租賃付款作出的調整生效時，租賃負債根據使用權資產進行重新評估及調整。

使用權資產按成本計量，包括以下各項：

- 租賃負債的初始計量金額
- 在開始日期或之前支付的任何租賃付款減去已收任何租賃優惠
- 任何初始直接成本，及
- 修復費用。

使用權資產一般於資產可使用年期或租賃期（以較短者為準）按直線法計算折舊。倘貴集團合理確定行使購買選擇權，則使用權資產於相關資產的可使用年期内予以折舊。

與設備及商用車短期租賃及所有低價值資產租賃相關的付款以直線法於損益確認為開支。短期租賃為租賃期12個月或以下的租賃。低價值資產包括商用車及小型設備。

ii. 貴集團作為買方－出租人

個人客戶（賣方－承租人）向貴集團（買方－出租人）轉讓商用車（轉讓資產），並自買方－出租人租回。貴集團並無確認有關轉讓資產，原因是有關轉讓不符合國際財務報告準則第15號作為銷售以及確認應收貸款（相當於轉讓所得款項）的有關規定（附註2.16）。相關賣方－承租人於其其中有義務或權利購回相關資產的售後租回交易，根據國際財務報告準則第9號入賬為融資安排。

2.25 政府補助

當能夠合理地保證政府補助將可收取，且貴集團將符合所有附帶條件時，政府補助按其公允價值確認入賬。

與成本有關之政府補助遞延入賬，並按擬補償之成本配合其所需期間於損益表內確認。

與購買物業、廠房及設備有關之政府補助列入非流動負債作為遞延收入，並按有關資產之預計使用年期採用直線法計入損益表內。

2.26 撥備及或有負債

倘貴集團因過往事件而導致現時須承擔法律或推定責任，而履行該等責任時將可能需要資源外流，並且可予以可靠估計有關金額，則會確認撥備。撥備不會就未來經營虧損作出確認。

倘有多項相近的責任，則將整體考慮有關類別責任以確定是否會就履行責任造成流出。即使就同一類別責任中的任何一項責任造成流出的可能性不高，仍會確認撥備。

撥備按稅前利率以履行責任預計所需產生之支出之現值計量，此稅前利率反映當前市場對貨幣時間價值及該責任特有之風險之評估。因時間流逝導致之撥備增加乃確認為利息開支。

或有負債乃因過去事件而產生的潛在責任，其存在性只能憑一項或多項非貴集團能完全控制的不明朗未來事件之發生與否而確定。或然負債亦可以是基於過去事件而產生的現有責任，惟由於須流出經濟資源的可能性不大或無法可靠地計量責任的金額，故不予以確認。

2.27 收入確認

收入於商品或服務之控制權提供予客戶時確認。商品或服務之控制權是於一段時間內還是於某一時間點轉移，取決於合同條款及適用於合同之法律。

收入於履約責任完成時，即相關承諾商品之控制權轉移至客戶或服務已提供給客戶，且其交易價格反映了換取該等商品或服務預期應當取得之對價時確認。貴集團的收入按照以下五個步驟確認：

- (i) 識別與客戶所訂立之合同；
- (ii) 識別合同內的履約責任；
- (iii) 釐定交易價格；
- (iv) 分配交易價格至合同內的履約責任；
- (v) 於（或隨）履約責任達成時確認收入。

於合同訂立時，對合同進行評估並識別每一項承諾向客戶轉移不同產品或服務（或產品或服務的組合）的履約責任。為了識別履約責任，貴集團須根據貴集團通常的商業慣例、已刊發的政策或具體的聲明，考慮合同中向客戶承諾的所有產品及服務。

貴集團在確定一項產品或服務的控制權是於一段時間內，還是於某一時間點上轉移給客戶，取決於如下三個條件。貴集團滿足任意一項條件時，收入於一段時間內確認：

- 向客戶提供其能同時取得並消耗的所有利益；或
- 貴集團履約時創造或增強客戶控制的資產；或
- 並無產生對貴集團具有替代用途的資產，且貴集團就至今已完成的履約部分有權要求客戶付款。

倘上述履約責任應符合的條件於一段時間內均不滿足，則履約責任於某一時間點達成。

倘合同訂立一方已履約，貴集團根據貴集團履約及客戶付款之間的關係將合同於財務狀況表呈列為合同資產或合同負債。

合同資產指貴集團為換取已轉讓給客戶的貨品或服務收取對價的權利。獲得合同所產生的增量成本（如可收回）撥充資本作為資產呈列，及隨後於相關收入確認時攤銷。

倘客戶支付對價或貴集團於其向客戶轉讓貨品或服務前擁有無條件收取對價的權利，則貴集團於收取付款或記錄應收賬款時（以較早者為準）將合同列為合同負債。合同負債為貴集團因已收取客戶對價（或對價金額到期）而向客戶轉讓貨品或服務的責任。

貴集團應用之收入確認政策，以及貴集團產生收入之主營業務描述（按分部）呈列如下。

i. 物流及倉儲服務

貴集團通過向客戶提供物流及倉儲服務產生物流及倉儲服務收入。貴集團於客戶同時收到及享受到物流服務合同中規定的物流及倉儲服務提供的利益期間的一段時間內確認物流及倉儲服務收入。

ii. 貨品銷售

貴集團向客戶銷售商用車及零配件。客戶包括分銷商、運輸公司以及個人用戶。貨品銷售收入乃於產品控制權於某個時間點轉移至其客戶時確認，即產品交付且客戶接受時，客戶對產品擁有全權處置權，且並無未履行責任可影響客戶接納產品。

所有收入於貨品的控制權轉讓予客戶時確認。

iii. 融資租賃業務

貴集團通過售後回租模式向終端客戶及商用車經銷商提供融資租賃服務。該交易實質上屬抵押融資，並且採用實際利率法於租賃期確認收入。

iv. 保理業務所得利息收入

利息收入按實際利息法按照將金融資產的預計使用年限內的估計未來現金付款及收入與金融資產的賬面總值準確貼現的利率計算確認。就以攤銷成本計量且不存在信貸減值的金融資產而言，實際利率適用於資產的賬面總值。就信貸減值的金融資產而言，實際利率適用於資產的攤銷成本（即扣除虧損撥備的賬面總值）。

v. 車聯網（車聯網）及數據服務

貴集團根據預裝在商用車上的智能車聯網（車聯網）終端產品所生成的商用車數據向客戶提供車聯網（車聯網）及數據服務。貴集團使用感應及追蹤技術收集商用車的車聯網數據，特別是商用車運行數據、司機操作數據、位置數據以及其他類型的追蹤資料，並向各類客戶提供相關服務。貴集團於客戶同時收取及消耗服務合同中規定的利益時隨時間確認商用車運行數據相關服務收入。

2.28 研發

研發成本包括可直接歸屬於研發活動（與車輛運行數據相關的應用平台相關）或可在合理的基礎上分配至此類活動的所有成本。如符合下列條件，研發成本可確認為無形資產：

- 完成該應用平台以致其可供使用或出售在技術上是可行的；
- 管理層有意完成該應用平台並使用或出售；
- 使用或出售應用平台的能力；
- 可證實該應用平台如何產生經濟利益；
- 有足夠的技術、財務和其他資源完成開發並有能力使用或出售該應用平台；及
- 該應用平台在開發階段的支出能夠可靠地計量。

不符合以上條件的研發支出在產生時確認為開支。過往確認為開支的研發成本不會在後續期間確認為資產。

2.29 股息分派

向貴公司權益持有人分派之股息乃於股息獲貴公司權益持有人批准之期間內，於貴公司及貴集團之歷史財務資料中確認為負債。

2.30 每股盈利

每股基本盈利

- 將貴公司權益持有人應佔溢利；
- 除以財政年度內發行在外普通股加權平均數計算，並就年內已發行普通股（不包括庫存股份）的股利作出調整。

3 財務風險管理

3.1 財務風險因素

貴集團的活動面臨多項財務風險：市場風險（包括公允價值利率風險）、信貸風險及流動資金風險。貴集團的整體風險管理政策專注於金融市場的不可預見因素，並尋求盡量減低對貴集團財務表現的潛在不利影響。貴集團目前並無使用任何衍生金融工具以對沖若干風險。

(a) 市場風險

現金流量及公允價值利率風險

貴集團的利率風險主要歸因於其現金及現金等價物、存放於銀行的受限制現金、應收貸款、借款、應付債券、貿易及其他應付賬款以及租賃負債。浮息金融資產及負債使貴集團面臨現金流量利率風險。固定利率之金融資產及負債使貴集團面臨公允價值利率風險。有關貴集團之現金及現金等價物、存放於銀行的受限制現金、應收貸款、借款、應付債券、貿易及其他應付賬款及租賃負債的詳情分別披露於歷史財務資料的附註28、27、23、37、33、36及32。

於2019年、2020年及2021年12月31日，倘現金及現金等價物、受限制銀行存款、貿易及其他應付賬款以及銀行借款的利率上升／下降10%，而其他變量保持不變，則年內除稅後利潤將分別增加／減少約人民幣1,931,000元、人民幣1,369,000元及人民幣412,000元，主要由於已確認／產生的利息收入／開支淨額增加／減少所致。

(b) 信貸風險

信貸風險為對手方未履行或不願履行其責任的虧損風險。貴集團的信貸風險主要來自現金及現金等價物、存放於銀行的受限制現金、按公允價值計入其他綜合收益的金融資產（按公允價值計入其他綜合收益的金融資產）、應收貸款、貿易及其他應收賬款等。

貴集團預期，並無與銀行存款、存放於銀行的受限制現金相關的重大信貸風險，原因是其均存放於國有銀行及其他大中型上市銀行。

i. 信貸風險管理

管理層制定信貸政策，並持續監控該等信貸風險敞口。貴集團制定政策監控信貸風險、貿易應收賬款、應收貸款及其他應收賬款。貴集團經計及客戶的財務狀況、能否獲得第三方所提供擔保、彼等的信用記錄及其他因素（如當前的市況）後評估客戶的信貸質量並為其設置信貸限額。有關客戶的信用記錄由貴集團定期督察。就信用記錄不良的客戶而言，貴集團將使用書面付款提醒或縮短或撤銷信貸期，以確保將貴集團的整體信貸風險限制於可控範圍內。

貴集團的應收貸款主要為自售後租回業務產生的應收賬款。就該等應收賬款而言，貴集團執行標準的信貸管理程序，其包括項目盡職調查及建議書提交、信貸核銷審查及批准、放款、對不良融資租賃應收賬款的貸後監察及管理。貴集團嚴格遵守其信貸管理程序；加強客戶調查、放款審批及貸後監察措施；通過獲取抵押品、保證金及公司或個人信貸擔保來加強應收貸款的風險減緩效果，從而加強其信貸風險管理。

貴集團於並無合理可收回預期且有跡象表明債務人破產、註銷、撤銷或停業，且債務人並無被法院強制執行的財產時，核銷金融資產。

ii. 預期信貸虧損計量

就使用預期信貸虧損模式計量減值虧損的金融工具而言，貴集團評估相關金融工具的信貸風險自初始確認起是否已顯著增加，並應用三階段減值模式計量其減值撥備及確認其預期信貸虧損，如下文所列：

- 第一階段：倘自初始確認起信貸風險並無顯著增加，則有關金融資產計入於第一階段，於此情況下，貴集團僅需計量未來12個月的預期信貸虧損。
- 第二階段：倘自初始確認起信貸風險顯著增加，但尚未被視為出現信貸減值，則有關金融工具將轉移至第二階段，於此情況下，貴集團需計量整個存續期預期信貸虧損。
- 第三階段：倘金融工具出現信貸減值，則有關金融工具將轉移至第三階段，於此情況下，貴集團需計量整個存續期預期信貸虧損。

信貸減值資產的定義

當金融工具出現信貸減值時，貴集團將其定義為違約。總體而言，逾期超過90天的金融資產被確定為違約。

符合以下一項或多項標準時，貴集團認為金融工具存在信貸減值：

- 本金(包括預付款項，適用於下文)或利息逾期超過90天；
- 發行方或債務人發生嚴重財務困難，或已經資不抵債；
- 借方可能破產；
- 因發行方發生財務困難，導致該金融資產的活躍市場消失；
- 其他表明金融資產發生減值的客觀證據。

信貸風險顯著增加的判斷標準

符合以下一項或多項標準時，貴集團認為金融工具已出現信貸風險顯著增加：

- 本金或利息逾期超過30日
- 發生訴訟或／及其他重大不利問題對債務人的還款能力產生負面影響

參數、假設及估計方法的說明

貴集團根據信貸風險是否顯著增加及有關金融工具是否存在信貸減值，對不同金融工具分別以12個月或全期預期信貸虧損確認虧損準備。預期信貸虧損為三種情形(即樂觀情形、基本情形及悲觀情形)下「違約概率」、「違約損失率」及「違約風險敞口」三者的乘積加權平均值折現後的結果，相關定義如下：

違約概率指借款人於未來12個月(12個月違約概率)或責任餘下存續期(存續期違約概率)內違反其財務責任之概率。存續期違約概率乃通過將到期日概況運用至目前12個月違約概率推演而成。到期日概況探討了資產組合自初始確認之時至金融工具的整個存續期內如何形成違約。到期日概況乃依據過往可見數據，並假設組合內及信貸級別範圍內之所有資產的到期日概況皆相同。此乃獲過往分析所支持。

違約損失率指貴集團預期違約風險所產生之損失程度。違約損失率按違約時每個風險承擔單位之損失百分比表示。違約損失率按12個月或存續期基準計算，12個月違約損失率指未來12個月內發生違約時的預期損失百分比，而存續期違約損失率是貸款餘下預期存續期內發生違約時的預期損失百分比。

違約風險敞口乃根據貴集團預計於未來12個月（12個月違約風險敞口）或餘下存續期（存續期違約風險敞口）發生違約時遭欠付的金額釐定。12個月及存續期違約風險敞口乃根據貸款人按12個月或存續期間欠付之合同還款而釐定。

前瞻性資料

評估信貸風險顯著增加及計算預期信貸虧損均涉及及前瞻性資料。通過分析歷史數據，貴集團已識別影響各業務類型的信貸風險及預期信貸虧損的主要經濟指標。於計及前瞻性資料時，模式所用指標包括國內生產總值、融資總量、工業增值、生產者價格指數、消費者價格指數及固定資產投資。貴集團定期預測於三種經濟情景下的表現指標。有關預測乃使用資產減值模式。基本情景定義為最可能出現的情況，其將成為其他情景的基準。樂觀及悲觀情景分別為可能比基本情景更好或更壞的情景，亦可成為敏感度測試的來源。貴集團綜合考量統計分析及專家判斷結果以釐定於不同情景下的經濟預測及權重。貴集團通過加權12個月的預期信貸虧損（第一階段）或加權整個存續期預期信貸虧損（第二階段及第三階段）計量減值撥備。上述加權預期信貸虧損乃通過各個情景的預期信貸虧損乘以相應情景的權重計算。

該等經濟指標對違約概率及違約損失率的影響因不同業務類型而異。貴集團計及內部及外部數據、專家預測及統計分析後釐定該等經濟指標與違約概率及違約損失率之間的關係。

敏感度分析

倘樂觀權重增加10%及基礎情景減少10%，則對截至2019年、2020年及2021年12月31日的預期信貸虧損撥備的影響將均低於1%。倘悲觀權重增加10%及基礎情景減少10%，則對截至2019年、2020年及2021年12月31日的預期信貸虧損撥備的影響將均低於1%。

倘主要經濟指標國內生產總值變動10%，則對截至2019年、2020年及2021年12月31日的預期信貸虧損撥備的影響均將均低於1%。倘主要經濟指標生產者價格指數變動10%，則對截至2019年、2020年及2021年12月31日的預期信貸虧損撥備的影響均將均低於1%。

貴集團有多種金融資產須受預期信貸虧損模型的約束：

(i) 貿易應收賬款

貴集團採用國際財務報告準則第9號所述簡化方法就預期信貸虧損計提撥備，該準則准許就所有第三方及關聯方之貿易應收賬款使用整個存續期預期虧損撥備。

為計量貿易應收賬款之預期信貸虧損，貿易應收賬款乃根據共同信貸風險特徵及賬齡分類。預期虧損率根據五年期間銷售額的付款狀況以及此期間產生的相應歷史信貸虧損計算。歷史虧損率經調整以反映有關影響債務人清償應收賬款能力的宏觀經濟因素的當前及前瞻性資料。

於2019年、2020年及2021年12月31日的貿易應收賬款金額如下所列：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收賬款－信貸風險相近的關聯方及一名特殊客戶(a)	237,501	270,539	149,573
貿易應收賬款－其餘第三方(b)	252,427	244,661	334,607
	<u>489,928</u>	<u>515,200</u>	<u>484,180</u>
減：減值撥備－信貸風險相近的關聯方及一名特殊客戶	(160)	(151)	(87)
減：減值撥備－其餘第三方	<u>(13,241)</u>	<u>(20,893)</u>	<u>(16,588)</u>
	<u>(13,401)</u>	<u>(21,044)</u>	<u>(16,675)</u>
貿易應收賬款－淨額	<u>476,527</u>	<u>494,156</u>	<u>467,505</u>

(a) 貿易應收賬款－信貸風險相近的關聯方及一名特殊客戶

於2019年、2020年及2021年12月31日，應收信貸風險相近關聯方及一名特殊客戶的貿易應收賬款的預期虧損率分別約為0.07%、0.06%及0.06%，而該等應收賬款的賬面值分別為人民幣237,501,000元、人民幣270,539,000元及人民幣149,573,000元，撥備分別為人民幣160,000元、人民幣151,000元及人民幣87,000元。來自一名與關聯方具有類似信貸風險的特殊客戶的貿易應收賬款已於2020年結清。

附錄一

會計師報告

(b) 貿易應收賬款－其餘第三方

於2019年、2020年及2021年12月31日之剩餘貿易應收賬款之預期信貸虧損率按賬齡釐定如下：

	3個月以內	3至6個月	6至9個月	9至12個月	12個月以上	總計
貿易應收賬款						
於2019年12月31日						
預期虧損率	1.14%	5.61%	6.36%	47.65%	100.00%	5.25%
總賬面值(人民幣千元)	214,435	3,384	25,177	810	8,621	252,427
虧損撥備(人民幣千元)	(2,443)	(190)	(1,601)	(386)	(8,621)	(13,241)
於2020年12月31日						
預期虧損率	2.18%	4.22%	4.77%	40.97%	100.00%	8.54%
總賬面值(人民幣千元)	189,874	32,161	7,280	515	14,831	244,661
虧損撥備(人民幣千元)	(4,147)	(1,357)	(347)	(211)	(14,831)	(20,893)
於2021年12月31日						
預期虧損率	1.18%	3.49%	8.23%	39.05%	100.00%	4.96%
總賬面值(人民幣千元)	194,796	119,218	10,975	630	8,988	334,607
虧損撥備(人民幣千元)	(2,292)	(4,159)	(903)	(246)	(8,988)	(16,588)

於2019年、2020年及2021年12月31日之貿易應收賬款撥備與該撥備的年初虧損撥備之對賬如下：

	貿易應收賬款 撥備
	人民幣千元
於2019年1月1日	13,196
於損益確認的貿易應收賬款減值撥備淨額(附註21(b))	1,723
年內核銷不可收回之款項(附註21(b))	(1,518)
於2019年12月31日	13,401
於損益確認的貿易應收賬款減值撥備淨額(附註21(b))	7,643
於2020年12月31日	21,044
於損益確認的貿易應收賬款減值撥備淨額(附註21(b))	(3,170)
年內核銷不可收回之款項(附註21(b))	(1,199)
於2021年12月31日	16,675

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，與已減值的貿易應收賬款有關的虧損撥備於合併綜合收益表中確認為「金融資產減值虧損淨額」。

若有跡象表明債務人破產、註銷、撤銷或停業且債務人並無被法院強制執行的財產，導致並無合理可收回預期，則核銷貿易應收賬款。

(ii) 按公允價值計入其他綜合收益 (按公允價值計入其他綜合收益)

於2019年、2020年及2021年12月31日，所有按公允價值計入其他綜合收益 (按公允價值計入其他綜合收益) 為應收票據及貿易應收賬款。貴集團應用簡化法計提國際財務報告準則第9號規定的預期信貸虧損，以及按公允價值計入其他綜合收益 (按公允價值計入其他綜合收益) 的預期虧損影響被評估為較小。

(iii) 其他應收賬款

貴集團於各報告期持續考慮資產初始確認後違約機率以及信貸風險是否顯著增加。為評估信貸風險是否顯著增加，貴集團對資產於報告期的違約風險及初始確認日期的違約風險進行對比。貴集團會考慮可獲得的合理及具有證據的前瞻性資料。

貴集團及時核算其預期信貸虧損。在計算預期信貸虧損率時，貴集團會考慮其他應收賬款的歷史虧損率並根據前瞻性的宏觀經濟數據作出調整。

	<u>第一階段</u>	<u>第二階段</u>	<u>第三階段</u>	<u>總計</u>
其他應收賬款				
於2019年12月31日				
預期虧損率	2.24%	–	100.00%	6.97%
總賬面值 (人民幣千元)	<u>101,132</u>	<u>–</u>	<u>5,135</u>	<u>106,267</u>
虧損撥備 (人民幣千元)	<u>(2,268)</u>	<u>–</u>	<u>(5,135)</u>	<u>(7,403)</u>
於2020年12月31日				
預期虧損率	2.98%	–	100.00%	7.92%
總賬面值 (人民幣千元)	<u>85,958</u>	<u>–</u>	<u>4,614</u>	<u>90,572</u>
虧損撥備 (人民幣千元)	<u>(2,560)</u>	<u>–</u>	<u>(4,614)</u>	<u>(7,174)</u>
於2021年12月31日				
預期虧損率	1.51%	–	100.00%	4.27%
總賬面值 (人民幣千元)	<u>280,885</u>	<u>–</u>	<u>8,088</u>	<u>288,973</u>
虧損撥備 (人民幣千元)	<u>(4,247)</u>	<u>–</u>	<u>(8,088)</u>	<u>(12,335)</u>

附錄一

會計師報告

於2019年、2020年及2021年12月31日，其他應收賬款的撥備與該撥備的年初虧損撥備的對賬如下：

	其他應收賬款 撥備
	人民幣千元
於2019年1月1日	8,271
於損益確認的其他應收賬款減值撥回 (附註24(c))	<u>(868)</u>
於2019年12月31日	7,403
於損益確認的其他應收賬款減值撥回 (附註24(c))	<u>(229)</u>
於2020年12月31日	7,174
於損益確認的其他應收賬款減值撥備 (附註24(c))	<u>5,161</u>
於2021年12月31日	<u><u>12,335</u></u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，與已減值的其他應收賬款有關的虧損撥備於合併綜合收益表中確認為「金融資產減值虧損淨額」。

(iv) 應收貸款

為計量預期信貸虧損，應收貸款乃根據共同信貸風險特徵及逾期天數分類。

	第一階段	第二階段	第三階段	總計
應收貸款				
於2019年12月31日				
預期虧損率	0.47%	28.84%	53.02%	2.86%
總賬面值 (人民幣千元)	<u>6,454,898</u>	<u>10,464</u>	<u>301,260</u>	<u>6,766,622</u>
虧損撥備 (人民幣千元)	<u>(30,613)</u>	<u>(3,018)</u>	<u>(159,718)</u>	<u>(193,349)</u>
於2020年12月31日				
預期虧損率	0.52%	31.78%	51.42%	3.02%
總賬面值 (人民幣千元)	<u>9,042,459</u>	<u>14,743</u>	<u>459,914</u>	<u>9,517,116</u>
虧損撥備 (人民幣千元)	<u>(46,616)</u>	<u>(4,686)</u>	<u>(236,501)</u>	<u>(287,803)</u>
於2021年12月31日				
預期虧損率	0.97%	34.61%	66.09%	5.01%
總賬面值 (人民幣千元)	<u>8,007,311</u>	<u>154,724</u>	<u>454,749</u>	<u>8,616,784</u>
虧損撥備 (人民幣千元)	<u><u>(77,877)</u></u>	<u><u>(53,557)</u></u>	<u><u>(300,535)</u></u>	<u><u>(431,969)</u></u>

應收貸款在沒有合理預期收回時予以撤銷，指標包括債務人破產、註銷、撤銷或關閉，以及債務人並無可供法院強制執行的財產。

應收貸款減值虧損撥備的變動情況如下：

	第一階段	第二階段	第三階段	總計
於2019年1月1日的金額	25,681	2,536	141,421	169,638
虧損撥備變動：				
— 移至第一階段	233	(233)	—	—
— 移至第二階段	(24)	24	—	—
— 移至第三階段	(223)	(382)	605	—
年內計提撥備	<i>附註23</i> 4,946	1,073	17,692	23,711
於2019年12月31日的金額	<u>30,613</u>	<u>3,018</u>	<u>159,718</u>	<u>193,349</u>
於2020年1月1日的金額	30,613	3,018	159,718	193,349
虧損撥備變動：				
— 移至第一階段	—	—	—	—
— 移至第二階段	(41)	41	—	—
— 移至第三階段	(148)	(1,168)	1,316	—
年內計提撥備	<i>附註23</i> 16,192	2,795	75,467	94,454
於2020年12月31日的金額	<u>46,616</u>	<u>4,686</u>	<u>236,501</u>	<u>287,803</u>
於2021年1月1日的金額	46,616	4,686	236,501	287,803
虧損撥備變動：				
— 移至第一階段	634	—	(634)	—
— 移至第二階段	385	707	(1,092)	—
— 移至第三階段	(1,529)	(685)	2,214	—
— 年內計提撥備	<i>附註23</i> 31,771	48,849	63,546	144,166
於2021年12月31日的金額	<u>77,877</u>	<u>53,557</u>	<u>300,535</u>	<u>431,969</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，與已減值的應收貸款有關的虧損撥備於合併綜合收益表中確認為「金融資產減值虧損淨額」。

(v) 所面對的最大信貸風險

下表顯示貴集團未考慮抵押品及質押所面對的最大信貸風險：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以攤銷成本計量的金融資產			
— 現金及現金等價物 (附註28)	730,143	196,915	213,339
— 受限制銀行存款 (附註27)	536,312	467,452	84,816
— 貿易應收賬款 (附註21)	476,527	494,156	467,505
— 其他應收賬款 (附註24)	98,864	83,398	276,638
— 應收貸款 (附註23)	6,573,273	9,229,313	8,184,815
	<u>8,415,119</u>	<u>10,471,234</u>	<u>9,227,113</u>
按公允價值計量之金融資產			
— 按公允價值計入綜合收益 (按公允價值計入綜合收益) (附註22)	274,328	520,314	367,020
	<u>274,328</u>	<u>520,314</u>	<u>367,020</u>
總計	<u>8,689,447</u>	<u>10,991,548</u>	<u>9,594,133</u>

上述面對的信貸風險金額為於2019年、2020年及2021年12月31日的賬面值。

(c) 流動資金風險

貴集團旨在通過已承諾的信貸額度維持充足的現金及資金來源，並且通過維持已承諾信貸額度保持資金靈活性。為管理流動資金風險，管理層基於預期現金流量監控貴集團流動資金儲備的滾動預測（包括未提取的銀行融資額度及陝汽集團提供的融資額度）以及現金及現金等價物。於2021年12月31日，貴集團的未動用銀行融資額度為人民幣1,848,797,000元。所有借款均符合相關承諾條款（如有）及貴集團預期通過內部產生的經營現金流量及金融機構的借款滿足未來的現金流量需求。

下表為根據報告日期至合同到期日為止的剩餘期限以相關到期期限對貴集團按總額結算的金融負債所作的分析。表中所披露的金額為合同未貼現現金流量。

	1年以內	1至2年	2至5年	5年以上	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
於2019年12月31日					
貿易及其他應付賬款	3,347,464	682,097	—	—	4,029,561
租賃負債	18,168	6,069	6,272	—	30,509
借款	3,050,581	197,084	—	—	3,247,665
應付債券	88,604	—	—	—	88,604
	<u>6,504,817</u>	<u>885,250</u>	<u>6,272</u>	<u>—</u>	<u>7,396,339</u>

附錄一

會計師報告

	1年以內	1至2年	2至5年	5年以上	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
於2020年12月31日					
貿易及其他應付賬款	5,551,268	582,513	882,331	–	7,016,112
租賃負債	11,344	6,630	7,742	–	25,716
借款	1,656,590	126,225	–	–	1,782,815
應付債券	259,212	75,443	–	–	334,655
	<u>7,478,414</u>	<u>790,811</u>	<u>890,073</u>	<u>–</u>	<u>9,159,298</u>
於2021年12月31日					
貿易及其他應付賬款	1,363,036	1,041,984	–	–	2,405,020
租賃負債	26,729	14,776	13,941	–	55,446
借款	3,815,043	460,421	–	–	4,275,464
應付債券	856,959	104,572	–	–	961,531
	<u>6,061,767</u>	<u>1,621,753</u>	<u>13,941</u>	<u>–</u>	<u>7,697,461</u>

3.2 資本風險管理

貴集團進行資本管理的主要目標乃為確保貴集團能持續經營並為權益持有人帶來回報。貴集團根據經濟狀況的變動管理其資本架構並對其作出調整。為維持或調整其資本架構，貴集團或會調整派付予權益持有人之股息金額、向權益持有人退還資本、發行新股或出售資產以減少債務。

貴集團根據槓桿率監控資本。該比率乃按負債淨額除以資本總額予以計算。負債淨額乃按如合併財務狀況表所示「借款」、「租賃負債」、「來自關聯方的貸款」及「應付債券」之總和減現金及現金等價物及受限制銀行存款計算得出。如合併財務狀況表所示，資本總額按「權益」加負債淨額進行計算。

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
借款 (附註37)	3,146,942	1,737,884	4,100,429
加：貿易及其他應付賬款			
— 來自關聯方的貸款 (附註36)	1,130,000	3,925,000	854,000
加：租賃負債 (附註32)	26,991	22,460	48,139
加：應付債券 (附註33)	85,332	323,003	939,857
減：現金及現金等價物 (附註28)	(730,143)	(196,915)	(213,339)
減：受限制銀行存款 (附註27)	(536,312)	(467,452)	(84,816)
負債淨額	<u>3,122,810</u>	<u>5,343,980</u>	<u>5,644,270</u>
資本總額	<u>4,815,108</u>	<u>7,492,981</u>	<u>8,094,017</u>
槓桿率	<u>65%</u>	<u>71%</u>	<u>70%</u>

3.3 公允價值估計

貴集團就在合併財務狀況表中以公允價值計量的金融工具採用國際財務報告準則第7號（修訂本），須按以下公允價值計量等級披露公允價值計量方法：

- 相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）（第一級）；
- 該資產或負債的可觀察的輸入數據（報價除外），可為直接（即價格）或間接（即源自價格）（第二級）；及
- 資產或負債並非依據可觀察市場數據的輸入數據（即不可觀察輸入數據）（第三級）。

各級說明如下表所示。

	於2019年12月31日			
	第一級	第二級	第三級	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收票據	-	-	274,328	274,328
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>274,328</u>	<u>274,328</u>
	於2020年12月31日			
	第一級	第二級	第三級	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收票據	-	-	520,314	520,314
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>520,314</u>	<u>520,314</u>
	於2021年12月31日			
	第一級	第二級	第三級	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收票據	-	-	337,178	337,178
貿易應收賬款	-	-	29,842	29,842
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>367,020</u>	<u>367,020</u>

於業績記錄期，第一級與第二級之間並無轉移或並無轉入或轉出第三級。

該等工具並無於活躍市場買賣。應收票據及貿易應收賬款的公允價值乃使用現金流量貼現法釐定。貼現率越高，則公允價值將越低。於2019年、2020年及2021年12月31日，倘應收票據的貼現率上升100個基點，貴集團的應收票據將分別減少約人民幣697,000元、人民幣1,310,000元及人民幣1,107,000元。倘應收票據的貼現率下降100個基點，則貴集團的應收票據將增加約人民幣707,000元、人民幣1,328,000元及人民幣1,116,000元。於2021年12月31日，倘貿易應收賬款的貼現率上升100個基點，則貴集團的貿易應收賬款將減少約人民幣100,000元。倘貿易應收賬款的貼現率下降100個基點，貴集團的貿易應收賬款將增加約人民幣101,000元。

應收票據及貿易應收賬款（附註22）的公允價值被視為近似於其賬面值。其公允價值變動不重大。

4 重大會計估計及判斷

估計及判斷乃根據過往經驗及其他因素持續進行評估，包括於有關情況下被認為合理的未來事件預測。

貴集團對未來作出估計及假設。顧名思義，作出的會計估計很少等同相關實際情況。下文論述可能會導致於下個財政年度內對資產及負債的賬面值作出重大調整的重大風險估計及假設。

(i) 預期信貸虧損撥備計量

計量貿易應收賬款、應收貸款及其他應收賬款的預期信貸虧損撥備屬於需使用複雜模式及對未來經濟狀況及信貸行為（客戶違約的可能性及造成的損失）進行重大假設的方面。用於計量預期信貸虧損的輸入數據、假設及估計方法進一步詳述於附註3.1(b)信貸風險。

於應用計量預期信貸虧損的會計規定時，亦需作出若干重要判斷，如：

- 釐定信貸風險顯著增加的標準；
- 選擇計量預期信貸虧損的適當模式及假設；
- 就各類產品及相關預期信貸虧損建立前瞻性情景的數量及相對權重；及
- 就計量預期信貸虧損建立類似金融資產的組別。

有關貴集團於上述方面作出的判斷及估計的詳盡資料載於附註3.1(b)信貸風險。

(ii) 即期及遞延所得稅

倘有未來應課稅溢利可抵扣虧損，則就未使用的可抵扣虧損結轉確認遞延所得稅資產。未來應課稅溢利包括通過日常運營能夠取得的應課稅溢利，以及由於於未來期間撥回過往期間產生的應課稅暫時差額而增加的應課稅溢利。貴集團於釐定未來應課稅溢利的時間及金額時需應用估計及判斷。倘實際金額與估計金額之間存在任何差異，則可能會對遞延所得稅資產的賬面值進行調整。

5 分部資料、收入及其他收益

5.1 分部資料

主要經營決策者（「主要經營決策者」）已確定為貴公司的執行董事，其僅作出與分配資源及評估表現相關的決策時，審閱貴集團的合併業績。經此評估，貴集團釐定其經營分部如下：

- 物流及供應鏈服務板塊，包括供應鏈業務、整車銷售業務及後市場產品業務；
- 供應鏈金融服務板塊，包括融資租賃業務及保理業務；
- 車聯網（車聯網）及數據服務板塊，包括銷售智能車聯網（車聯網）終端產品銷售業務及相關數據服務業務（附註2.27(v)）。

附錄一

會計師報告

主要經營決策者主要根據分部收入、分部毛利及分部經營利潤評估經營分部的業績。向主要經營決策者報告的來自外部客戶的收入按分部收入（即各分部來自客戶的收入）計量。分部毛利按分部收入減分部成本計量。分部經營利潤按分部毛利減與各分部相關的銷售開支、行政開支、研發開支、金融資產減值虧損淨額、其他收入及「其他收益／（虧損）淨額」計算。

向主要經營決策者提供的其他資料及分部資料採用與應用於此歷史財務資料一致的方式計量。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的分部業績如下：

	截至2019年12月31日止年度					
	物流及 供應鏈服務	供應鏈 金融服務	車聯網 及數據服務	未分配	抵銷	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
收入						
— 貨品銷售	722,770	—	182,101	—	—	904,871
— 物流及倉儲服務	1,438,986	—	—	—	(51,276)	1,387,710
— 融資租賃業務所得利息收入	—	454,556	—	—	(392)	454,164
— 保理服務所得利息收入	—	64,528	—	—	(5,418)	59,110
— 車聯網及數據服務	—	—	63,266	—	(3,785)	59,481
— 其他	22,886	18,945	—	—	(15,136)	26,695
	2,184,642	538,029	245,367	—	(76,007)	2,892,031
毛利	145,994	245,624	88,997	—	(6,305)	474,310
經營利潤	78,931	170,675	50,884	112,021	(123,214)	289,297
財務（成本）／收入－淨額	(7,783)	16,393	4,546	(257)	1,913	14,812
應佔聯營公司溢利淨額	—	—	—	3,756	—	3,756
除稅前利潤	71,148	187,068	55,430	115,520	(121,301)	307,865
資產總值	1,063,602	7,703,658	269,859	1,860,992	(1,866,345)	9,031,766
負債總額	987,960	6,227,257	201,742	379,706	(457,197)	7,339,468

附錄一

會計師報告

截至2020年12月31日止年度

	物流及 供應鏈服務	供應鏈 金融服務	車聯網 及數據服務	未分配	抵銷	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
收入						
— 貨品銷售	755,634	—	254,853	—	(418)	1,010,069
— 物流及倉儲服務	1,563,378	—	—	—	(85,829)	1,477,549
— 融資租賃業務所得利息收入	—	634,585	—	—	—	634,585
— 保理服務所得利息收入	—	45,356	—	—	(6,767)	38,589
— 車聯網(車聯網)及數據服務	—	—	82,221	—	(629)	81,592
— 其他	34,696	3,924	—	—	(19,331)	19,289
	2,353,708	683,865	337,074	—	(112,974)	3,261,673
毛利	190,005	335,152	126,142	—	2,116	653,415
經營利潤	110,294	193,329	82,369	352,420	(363,369)	375,043
財務(成本)/收入—淨額	(176)	17,541	4,998	(553)	(2,277)	19,533
應佔聯營公司溢利淨額	—	—	—	5,251	—	5,251
除稅前利潤	110,118	210,870	87,367	357,118	(365,646)	399,827
資產總值	1,053,225	10,141,501	332,116	2,850,576	(3,010,312)	11,367,106
負債總額	1,037,609	8,271,468	286,633	330,130	(707,735)	9,218,105

截至2021年12月31日止年度

	物流及 供應鏈服務	供應鏈 金融服務	車聯網 及數據服務	未分配	抵銷	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
收入						
— 貨品銷售	526,708	—	229,498	—	(554)	755,652
— 物流及倉儲服務	1,512,379	—	—	—	(52,521)	1,459,858
— 融資租賃業務所得利息收入	—	755,755	—	—	(7,962)	747,793
— 保理服務所得利息收入	—	42,730	—	—	(7,509)	35,221
— 車聯網(車聯網)及數據服務	—	—	109,932	—	(1,118)	108,814
— 其他	55,935	2,676	—	—	(39,099)	19,512
	2,095,022	801,161	339,430	—	(108,763)	3,126,850
毛利	199,590	386,822	142,125	—	3,872	732,409
經營利潤	146,000	199,684	104,116	232,368	(248,226)	433,942
財務(成本)/收入—淨額	(11,867)	12,824	6,073	(3,008)	1,507	5,529
應佔聯營公司溢利淨額	—	—	—	5,123	—	5,123
除稅前利潤	134,133	212,508	110,189	234,483	(246,719)	444,594
資產總值	1,416,259	8,818,948	334,462	3,479,650	(3,861,292)	10,188,027
負債總額	1,276,552	7,011,411	220,001	791,436	(1,561,120)	7,738,280

貴集團主要於中國經營其業務，並從位於中國的外部客戶賺取所有的收入。

附錄一

會計師報告

5.2 收入

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
－ 於某個時間點確認			
貨品銷售	904,871	1,010,069	755,652
其他	26,695	19,289	19,512
－ 於一段時間確認			
物流及倉儲服務	1,387,710	1,477,549	1,459,858
售後回租融資業務	454,164	634,585	747,793
保理服務所得利息收入	59,110	38,589	35,221
車聯網（車聯網）及數據服務	59,481	81,592	108,814
	<u>2,892,031</u>	<u>3,261,673</u>	<u>3,126,850</u>

於業績記錄期，來自主要客戶的收入載列如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
客戶A	<u>394,474</u>	<u>370,299</u>	<u>277,316</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，客戶A（母公司對其具有重大影響的實體）為佔貴集團收入10%或以上的唯一客戶。

貴集團已確認下列收入相關的合同負債：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
合同負債			
貨品銷售	13,549	23,015	27,869
物流及倉儲服務	618	1,109	6,304
車聯網（車聯網）及數據服務	83,196	117,204	122,158
	97,363	141,328	156,331
減：非即期部分	<u>(34,465)</u>	<u>(41,531)</u>	<u>(28,064)</u>
即期部分	<u>62,898</u>	<u>99,797</u>	<u>128,267</u>

附錄一

會計師報告

合同負債指就尚未交付予客戶之貨品或服務向客戶收取之預付款項，下表顯示於業績記錄期確認之有關結轉合同負債之收入金額。

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
計入年初合同負債結餘中所確認的收入			
貨品銷售	55,625	13,549	23,015
物流及倉儲服務	825	618	1,109
車聯網(車聯網)及數據服務	30,070	48,731	75,673
	<u>86,520</u>	<u>62,898</u>	<u>99,797</u>

分配至未執行的長期履約責任的交易價格。

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
分配至部分或全部未履約合同的交易價格總額			
車聯網(車聯網)及數據服務	<u>83,196</u>	<u>117,204</u>	<u>122,158</u>

上述剩餘履約責任主要涉及車聯網(車聯網)及數據服務合同。管理層預期，截至2019年、2020年及2021年12月31日，分別為人民幣48,731,000元、人民幣75,673,000元及人民幣94,094,000元的未履約責任將於下一年內確認為收入。餘下金額將於一至兩年後確認。

5.3 其他收入

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
政府補貼收益			
— 收益相關	19,427	22,922	38,641
— 資產相關(附註35)	1,894	3,265	6,387
	<u>21,321</u>	<u>26,187</u>	<u>45,028</u>

政府補貼收益主要指自中國政府機構獲得的，用以資助貴集團的一般營運、研發活動的補助。

附錄一

會計師報告

6 其他收益／(虧損)－淨額

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
出售一家附屬公司之收益	2,647	–	–
出售物業、廠房及設備之收益／(虧損)	(236)	423	36
其他	(794)	236	(865)
	<u>1,617</u>	<u>659</u>	<u>(829)</u>

於2019年6月11日，根據購股協議，貴公司以人民幣9,731,000元的對價將美信25%的股本權益轉讓予第三方，而貴公司持有美信股本權益的比例從55%下降至30%。因此，自此後貴公司不控制美信，惟仍可對其實施重大影響，並將就美信的投資入賬列為一間聯營公司。

7 按性質劃分的開支

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
交通開支	1,096,764	1,060,548	1,077,715
商用車採購成本	609,277	649,310	423,283
所耗原材料及所購貨品	216,440	287,113	264,955
融資成本	246,367	320,764	351,072
僱員福利開支 (附註8)	254,083	278,896	246,162
外包勞工成本	14,891	51,414	52,890
租賃開支	32,083	28,082	22,869
網絡流量成本	14,609	18,741	23,104
使用權資產攤銷 (附註13)	13,928	18,733	29,437
物業、廠房及設備折舊 (附註14)	15,963	15,826	18,172
辦公開支	9,865	12,284	7,313
差旅開支	9,223	7,237	8,907
維修開支	6,985	7,766	5,796
公用事業及電費	3,262	4,198	3,472
無形資產攤銷 (附註15)	2,838	3,206	4,335
核數師薪酬	206	800	400
金融資產減值虧損淨額	24,566	101,868	146,157
存貨減值撥備 (附註19)	78	–	3,812
物業、廠房及設備減值撥備 (附註14)	–	14	–
稅項及徵費	11,143	11,300	10,276
[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
雜項	43,101	35,376	34,891
總計 (附註)	<u>2,625,672</u>	<u>2,913,476</u>	<u>2,737,107</u>

附註：指成本、銷售開支、行政開支、研發開支及金融資產減值虧損淨額的總和。

8 僱員福利開支(包括董事及高級管理層酬金)

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
薪金、工資及花紅	179,000	206,273	167,265
退休金成本 ^(a)	25,191	19,472	29,803
住房公積金、醫療保險及其他社會保險 ^(b)	26,450	24,444	30,680
離職福利 ^(c)	1,667	2,233	–
其他福利	21,775	26,474	18,414
	<u>254,083</u>	<u>278,896</u>	<u>246,162</u>

- (a) 根據中國規則及法規的規定，貴集團須為其中國僱員向國家資助的退休金計劃供款。貴集團僱員每月按相關收入(包括工資、薪金、津貼及花紅(不超過一定上限))的8%向該計劃供款，而貴集團按上述有關開支的16%至20%供款(不超過一定上限)。貴集團概無義務承擔作出供款以外的退休後福利的實際付款。國家資助的退休金計劃承擔應付予退休僱員的全部退休後福利責任。
- (b) 貴集團的中國僱員有權參與政府規定的住房公積金、醫療保險及其他僱員社會保險計劃。貴集團每月按僱員薪金的約8%向該等基金供款(不超過一定上限)。就該等基金而言，貴集團的責任只限於各年度已付／應付的供款。
- (c) 貴集團向於正常退休年齡之前申請內部退休的職工提供內退福利。內退福利是指，向未達到國家規定的正常退休年齡、經貴集團管理層批准自願退出工作崗位的職工支付的工資及為其繳納的社會保險費等。貴集團自內部退休之日起至職工達到正常退休年齡止，向內退職工支付內退福利。將自職工停止提供服務日至正常退休日期間擬支付的內退職工工資及繳納的社會保險費等，確認為負債，於本年度損益相應運銷。
- (d) 根據人力資源和社會保障部以及地方市政部門發佈的保障救濟政策，受2019冠狀病毒病(「COVID-19」)影響，2020年之退休金成本、醫療保險及其他社會保險減少，主要是由於免除了2020年3月至9月期間的社會保險。

附錄一

會計師報告

9 董事及高級管理層薪酬

(a) 董事及主要行政人員薪酬

董事及主要行政人員於業績記錄期的薪酬載列如下：

	僱主作出的以下供款				總計
	袍金	薪金及 花紅	退休福利 供款及 其他社會 保障成本	僱員股份 計劃－僱員 服務之價值	
	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
截至2019年12月31日止年度					
<i>執行董事</i>					
周偉先生(i)	—	—	—	—	—
袁宏明先生(ii)	—	—	—	—	—
王延宏先生(iii)	—	—	—	—	—
劉科強先生(iv)	—	—	—	—	—
王潤梁先生(ix)	—	581	100	—	681
王建斌先生(vi)	—	—	—	—	—
周銀朝先生(v)	—	—	—	—	—
<i>監事</i>					
王敬安先生(x)	—	—	—	—	—
劉曉榮女士(xi)	—	—	—	—	—
王琳琳女士(vii)	—	—	—	—	—
秦曉輝先生(viii)	—	246	59	—	305
	—	827	159	—	986

董事及主要行政人員於業績記錄期的薪酬載列如下：

	僱主作出的以下供款				總計
	袍金	薪金及 花紅	退休福利 供款及 其他社會 保障成本	僱員股份 計劃－僱員 服務之價值	
	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
截至2020年12月31日止年度					
<i>執行董事</i>					
周偉先生(i)	—	—	—	—	—
周銀朝先生(v)	—	—	—	—	—
王潤梁先生(ix)	—	668	51	—	719
王文岐先生(xiii)	—	15	6	—	21
<i>非執行董事</i>					
郭萬才先生(xii)	—	—	—	—	—
王建斌先生(vi)	—	—	—	—	—
周琪先生(xiv)	—	—	—	—	—
李剛先生(xv)	—	—	—	—	—
余強先生(xvi)	—	—	—	—	—
葉永威先生(xvii)	—	—	—	—	—
楊維科先生(xviii)	—	246	39	—	285

附錄一

會計師報告

	僱主作出的以下供款				
	袍金	薪金及 花紅	退休福利 供款及 其他社會 保障成本	僱員股份 計劃－僱員 服務之價值	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
監事					
王敬安先生(x)	-	-	-	-	-
劉曉榮女士(xi)	-	-	-	-	-
王琳琳女士(vii)	-	-	-	-	-
秦曉輝先生(viii)	-	246	41	-	287
張育安先生(xix)	-	-	-	-	-
	<u>-</u>	<u>1,175</u>	<u>137</u>	<u>-</u>	<u>1,312</u>

董事及主要行政人員於業績記錄期的薪酬載列如下：

	僱主作出的以下供款				
	袍金	薪金及 花紅	退休福利 供款及 其他社會 保障成本	僱員購股權 計劃－僱員 服務價值	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
截至2021年12月31日止年度					
執行董事					
王潤梁先生(ix)	-	752	121	-	873
王文岐先生(xiii)	-	460	67	-	527
非執行董事					
郭萬才先生(xii)	-	-	-	-	-
王建斌先生(vi)	-	-	-	-	-
周琪先生(xiv)	-	-	-	-	-
李剛先生(xv)	-	80	-	-	80
余強先生(xvi)	-	80	-	-	80
葉永威先生(xvii)	-	120	-	-	120
楊維科先生(xviii)	-	166	37	-	203
馮敏女士(xx)	-	167	15	-	182
監事					
王敬安先生(x)	-	-	-	-	-
秦曉輝先生(viii)	-	331	57	-	388
張育安先生(xix)	-	-	-	-	-
	<u>-</u>	<u>2,156</u>	<u>297</u>	<u>-</u>	<u>2,453</u>

- (i) 周偉先生自2015年1月至2020年7月獲委任為貴公司董事長。周先生於2013年8月1日獲委任為陝汽集團總會計師，並於2019年11月30日退任。
- (ii) 袁宏明先生自2014年12月至2019年4月擔任貴公司董事。袁先生自2015年6月1日起亦擔任陝汽集團董事長。
- (iii) 王延宏先生自2015年8月至2019年4月擔任貴公司董事。王先生於2015年6月1日獲委任為陝汽集團總經理，並於2020年11月28日離開陝汽集團。
- (iv) 劉科強先生自2014年12月至2019年4月擔任貴公司董事。劉先生自2012年2月1日起擔任陝汽集團副總經理。
- (v) 周銀朝先生自2014年12月至2020年9月擔任貴公司董事。周先生自2012年11月1日起亦擔任陝重汽副總經理。
- (vi) 王建斌先生於2014年12月至2019年1月擔任貴公司總經理，並於2019年4月15日獲委任為貴公司董事。2019年1月至2020年7月，王先生亦擔任陝汽商用車的總經理，自2020年7月起擔任陝汽商用車的總經理以及陝西汽車實業有限公司的副總經理。
- (vii) 王琳琳女士自2014年12月至2020年9月獲委任為監事。
- (viii) 秦曉輝先生於2016年8月11日獲委任為貴公司監事。自2018年2月起，秦先生一直擔任貴公司工會主席、綜合管理部部長。
- (ix) 王潤梁先生於2019年4月15日獲委任為貴公司董事。王先生自2019年1月起亦擔任貴公司總經理。
- (x) 王敬安先生於2016年6月5日獲委任為貴公司監事。自2016年1月起至2021年2月，王先生亦擔任陝西汽車控股集團有限公司（「陝汽控股」）的財務管理部部長。
- (xi) 劉曉榮女士自2019年4月14日至2020年9月7日擔任貴公司監事會主席。劉女士自2016年1月1日起亦擔任陝汽控股審計部部長。
- (xii) 郭萬才先生於2020年7月17日獲委任為貴公司董事長。自2019年8月起，郭先生亦擔任陝西汽車控股集團有限公司（「陝汽控股」）的總會計師。於2020年7月至2021年3月，郭先生任陝汽集團董事。自2020年7月至今，其擔任陝汽集團總會計師。
- (xiii) 王文岐先生於2020年12月25日獲委任為貴公司董事兼副總經理。王先生自2017年1月起亦擔任陝西通匯總經理，並於2019年4月起擔任陝西通匯董事長。
- (xiv) 周琪先生於2020年9月10日獲委任為貴公司董事。周先生自2015年12月至2020年7月亦擔任陝汽集團越野車銷售部部長。現擔任陝重汽銷售部總經理。
- (xv) 李剛先生於2020年12月25日獲委任為貴公司獨立董事。
- (xvi) 余強先生於2020年12月25日獲委任為貴公司獨立董事。
- (xvii) 葉永威先生於2020年12月25日獲委任為貴公司獨立董事。
- (xviii) 楊維科先生於2020年12月至2021年8月獲委任為貴公司董事。楊先生自2019年2月至2021年3月亦擔任貴公司運營管理部部長。楊先生於2021年3月獲委任為信息技術部部長。

附錄一

會計師報告

- (xvix) 張育安先生於2020年12月25日獲委任為貴公司監事會主席。自2016年1月至歷史財務資料日期，張先生亦擔任陝汽集團投資與資本運營總監兼投資證券部部長。
- (xx) 馮敏女士於2021年8月27日獲委任為貴公司董事。於2017年2月3日，馮女士亦獲委任為貴公司財務管理部部長。

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，除上文所披露董事及主要行政人員的酬金外，貴公司若干董事及監事（亦為母公司陝汽集團及若干同系附屬公司的董事或管理層）從母公司及不同關聯公司收取酬金，其中部分酬金涉及彼等於各自年度提供予貴集團的服務。由於貴公司董事及監事認為，將有關酬金於彼等為貴集團所提供服務與為母公司及各自同系附屬公司所提供服務之間進行分配並不現實，故並無作出任何分配。

(b) 董事退休福利

貴集團並無派付任何董事退休福利。

(c) 董事離職福利

貴集團並無派付任何董事離職福利。

(d) 於業績記錄期，概無就提供董事服務向第三方支付任何對價。

(e) 於業績記錄期，概無有關以董事、董事控制的法團或關連實體為受益人的貸款、準貸款及其他交易。

(f) 於年末或業績記錄期任何時間，貴公司概無訂立涉及貴集團業務且貴公司董事於當中擁有直接或間接重大權益的重要交易、安排及合同。

(g) 五名最高薪酬人士

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，貴集團五名最高薪酬人士分別包括一名、一名及一名董事，該等董事的薪酬於附註9(a)所示分析內反映。應付餘下四名、四名及四名最高薪酬人士的薪酬如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
工資、薪金及花紅	1,995	2,219	2,279
退休金及其他社會福利	344	218	484
	<u>2,339</u>	<u>2,437</u>	<u>2,763</u>

酬金介乎以下範圍：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
酬金範圍 (以人民幣計值)			
人民幣0元至人民幣500,000元	2	—	—
人民幣500,000元至人民幣1,000,000元	2	4	4

附錄一

會計師報告

10 財務收入淨額

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
利息收入：			
— 銀行存款	22,795	22,799	12,293
財務收入總額	<u>22,795</u>	<u>22,799</u>	<u>12,293</u>
利息開支：			
— 銀行借款	(5,272)	(1,587)	(3,656)
— 租賃負債	(1,473)	(1,128)	(2,694)
— 匯兌虧損	(865)	(191)	(179)
— 離職福利	(373)	(360)	(235)
財務費用總額	<u>(7,983)</u>	<u>(3,266)</u>	<u>(6,764)</u>
財務收入淨額	<u>14,812</u>	<u>19,533</u>	<u>5,529</u>

11 所得稅開支

自損益扣除的所得稅開支款項指：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
即期所得稅	75,126	105,641	124,671
遞延所得稅 (附註16)	<u>(8,407)</u>	<u>(23,851)</u>	<u>(48,814)</u>
所得稅開支	<u>66,719</u>	<u>81,790</u>	<u>75,857</u>

- (a) 根據中國企業所得稅法(「企業所得稅法」)及企業所得稅法實施細則，自2008年1月1日起，中國法定企業所得稅稅率為25%。於業績記錄期，貴集團所有附屬公司的適用所得稅率為25%，惟截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，陝西天行健車聯網信息技術有限公司及陝西通匯根據西部大開發政策享有優惠所得稅率15%。

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
除稅前利潤	307,865	399,827	444,594
按25%的適用企業所得稅率計算的稅項	76,966	99,957	111,149
以下各項的稅務影響：			
優惠稅率的影響	(12,439)	(19,097)	(21,756)
額外扣減研發開支	(2,370)	(2,775)	(3,189)
可作稅項扣減的額外開支	–	(883)	(4,171)
不可扣稅開支	1,352	2,874	2,682
動用過往年度稅項虧損	–	–	(2,799)
過往年度可抵扣稅項虧損已確認的遞延稅收開支	–	–	(13,551)
未確認遞延稅項資產的稅項虧損	3,210	1,714	7,492
所得稅開支	<u>66,719</u>	<u>81,790</u>	<u>75,857</u>

12 每股盈利

- (a) 每股基本盈利按貴公司權益持有人應佔溢利除以業績記錄期已發行或視同將予發行的普通股加權平均數計算。貴公司於2020年12月25日轉制為股份有限公司，1,629,000,000股每股面值為人民幣1元的普通股已按2020年11月30日（即貴公司改制為股份有限公司的參照日）貴公司股東登記的實繳資本發行及配發予該等股東。就計算每股盈利而言，該股本資本化於業績記錄期追溯應用。

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貴公司權益持有人應佔溢利 (人民幣千元)	207,493	273,994	362,719
已發行普通股加權平均數 (千股)	<u>1,000,145</u>	<u>1,188,282</u>	<u>1,629,000</u>
每股基本盈利 (人民幣元)	<u>0.21</u>	<u>0.23</u>	<u>0.22</u>

- (b) 因業績記錄期並無潛在已發行攤薄股份，故每股攤薄盈利與每股基本盈利相同。

附錄一

會計師報告

13 使用權資產

貴集團使用權資產之權益，指位於中國的土地使用權及租賃樓宇，其賬面淨值分析如下：

	土地使用權	租賃樓宇	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2019年1月1日			
成本	13,865	40,993	54,858
累計攤銷	(2,022)	(11,911)	(13,933)
賬面淨值	<u>11,843</u>	<u>29,082</u>	<u>40,925</u>
截至2019年12月31日止年度			
年初賬面淨值	11,843	29,082	40,925
添置	–	11,749	11,749
攤銷 (附註7)	(347)	(13,581)	(13,928)
年末賬面淨值	<u>11,496</u>	<u>27,250</u>	<u>38,746</u>
於2019年12月31日			
成本	13,865	52,742	66,607
累計攤銷	(2,369)	(25,492)	(27,861)
賬面淨值	<u>11,496</u>	<u>27,250</u>	<u>38,746</u>
截至2020年12月31日止年度			
年初賬面淨值	11,496	27,250	38,746
添置	–	14,044	14,044
攤銷 (附註7)	(346)	(18,387)	(18,733)
年末賬面淨值	<u>11,150</u>	<u>22,907</u>	<u>34,057</u>
於2020年12月31日			
成本	13,865	66,786	80,651
累計攤銷	(2,715)	(43,879)	(46,594)
賬面淨值	<u>11,150</u>	<u>22,907</u>	<u>34,057</u>
截至2021年12月31日止年度			
年初賬面淨值	11,150	22,907	34,057
添置	–	57,527	57,527
攤銷 (附註7)	(347)	(29,090)	(29,437)
年末賬面淨值	<u>10,803</u>	<u>51,344</u>	<u>62,147</u>
於2021年12月31日			
成本	13,865	124,313	138,178
累計攤銷	(3,062)	(72,969)	(76,031)
賬面淨值	<u>10,803</u>	<u>51,344</u>	<u>62,147</u>

附錄一

會計師報告

(a) 使用權資產攤銷已自損益扣除(附註7)如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成本	8,674	13,164	23,904
行政開支	5,254	5,569	4,934
研發開支	—	—	599
	<u>13,928</u>	<u>18,733</u>	<u>29,437</u>

14 物業、廠房及設備

	樓宇及設施	機器及設備	汽車	電子設備	租賃物業裝修	在建工程	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
於2019年1月1日							
成本	64,938	7,433	115,709	15,705	5,282	873	209,940
累計折舊	(12,463)	(2,126)	(90,557)	(9,596)	(952)	—	(115,694)
減值	—	—	(2,352)	—	—	—	(2,352)
賬面淨值	<u>52,475</u>	<u>5,307</u>	<u>22,800</u>	<u>6,109</u>	<u>4,330</u>	<u>873</u>	<u>91,894</u>
截至2019年12月31日止年度							
年初賬面淨值	52,475	5,307	22,800	6,109	4,330	873	91,894
添置	143	892	3,918	9,961	1,738	4,436	21,088
轉撥	—	149	4,008	—	—	(4,157)	—
出售	(326)	(76)	(2,150)	(192)	—	—	(2,744)
折舊(附註7)	(2,990)	(631)	(5,504)	(4,960)	(1,878)	—	(15,963)
年末賬面淨值	<u>49,302</u>	<u>5,641</u>	<u>23,072</u>	<u>10,918</u>	<u>4,190</u>	<u>1,152</u>	<u>94,275</u>
於2019年12月31日							
成本	64,566	8,230	52,890	23,887	7,020	1,152	157,745
累計折舊	(15,264)	(2,589)	(29,112)	(12,969)	(2,830)	—	(62,764)
減值	—	—	(706)	—	—	—	(706)
賬面淨值	<u>49,302</u>	<u>5,641</u>	<u>23,072</u>	<u>10,918</u>	<u>4,190</u>	<u>1,152</u>	<u>94,275</u>
截至2020年12月31日止年度							
年初賬面淨值	49,302	5,641	23,072	10,918	4,190	1,152	94,275
添置	—	590	3,597	10,187	5,151	4,106	23,631
轉撥	—	1,257	963	253	—	(3,241)	(768)
出售	—	(1,165)	(503)	(17)	—	—	(1,685)
折舊(附註7)	(2,671)	(685)	(4,878)	(5,458)	(2,134)	—	(15,826)
減值撥備(附註7)	—	—	(14)	—	—	—	(14)
年末賬面淨值	<u>46,631</u>	<u>5,638</u>	<u>22,237</u>	<u>15,883</u>	<u>7,207</u>	<u>2,017</u>	<u>99,613</u>

附錄一

會計師報告

	樓宇及設施 人民幣千元	機器及設備 人民幣千元	汽車 人民幣千元	電子設備 人民幣千元	租賃物業裝修 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年12月31日							
成本	64,566	8,183	46,247	33,786	12,171	2,017	166,970
累計折舊	(17,935)	(2,545)	(23,996)	(17,903)	(4,964)	-	(67,343)
減值	-	-	(14)	-	-	-	(14)
賬面淨值	<u>46,631</u>	<u>5,638</u>	<u>22,237</u>	<u>15,883</u>	<u>7,207</u>	<u>2,017</u>	<u>99,613</u>
截至2021年12月31日止年度							
年初賬面淨值	46,631	5,638	22,237	15,883	7,207	2,017	99,613
添置	-	399	853	8,294	271	3,329	13,146
轉撥	-	1,404	376	-	1,873	(4,739)	(1,086)
出售	-	(9)	(15)	(299)	-	-	(323)
折舊(附註7)	(2,670)	(820)	(4,878)	(7,081)	(2,723)	-	(18,172)
年末賬面淨值	<u>43,961</u>	<u>6,612</u>	<u>18,573</u>	<u>16,797</u>	<u>6,628</u>	<u>607</u>	<u>93,178</u>
於2021年12月31日							
成本	64,566	9,916	47,097	41,117	14,315	607	177,618
累計折舊	(20,605)	(3,304)	(28,510)	(24,320)	(7,687)	-	(84,426)
減值	-	-	(14)	-	-	-	(14)
賬面淨值	<u>43,961</u>	<u>6,612</u>	<u>18,573</u>	<u>16,797</u>	<u>6,628</u>	<u>607</u>	<u>93,178</u>

物業、廠房及設備賬面淨值為人民幣6,586,000元的樓宇及設施為貴公司租賃予附屬公司的辦公室，並在貴公司財務報表中作為投資物業披露。

(a) 物業、廠房及設備折舊已自損益扣除(附註7)如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成本	9,133	8,524	9,456
行政開支	3,482	3,579	3,765
研發開支	3,328	3,712	4,071
銷售開支	20	11	880
	<u>15,963</u>	<u>15,826</u>	<u>18,172</u>

附錄一

會計師報告

15 無形資產

	軟件
	人民幣千元
於2019年1月1日	
成本	14,085
累計攤銷	(5,432)
賬面淨值	<u>8,653</u>
截至2019年12月31日止年度	
年初賬面淨值	8,653
添置	4,696
攤銷 (附註7)	(2,838)
年末賬面淨值	<u>10,511</u>
於2019年12月31日	
成本	18,781
累計攤銷	(8,270)
賬面淨值	<u>10,511</u>
截至2020年12月31日止年度	
年初賬面淨值	10,511
添置	6,312
轉入	768
攤銷 (附註7)	(3,206)
年末賬面淨值	<u>14,385</u>
於2020年12月31日	
成本	25,861
累計攤銷	(11,476)
賬面淨值	<u>14,385</u>
截至2021年12月31日止年度	
年初賬面淨值	14,385
添置	11,720
轉入	1,086
攤銷 (附註7)	(4,335)
年末賬面淨值	<u>22,856</u>
於2021年12月31日	
成本	38,667
累計攤銷	(15,811)
賬面淨值	<u>22,856</u>

附錄一

會計師報告

無形資產攤銷已自損益扣除(附註7)如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
行政開支	2,260	2,433	2,396
研發開支	118	534	927
成本	460	239	501
銷售開支	—	—	511
	<u>2,838</u>	<u>3,206</u>	<u>4,335</u>

16 遞延所得稅資產

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
遞延所得稅資產：			
— 於12個月內變現	32,233	49,785	97,251
— 於超過12個月之後變現	<u>31,264</u>	<u>37,357</u>	<u>38,500</u>
	<u>63,497</u>	<u>87,142</u>	<u>135,751</u>
遞延所得稅負債：			
— 於12個月內變現	94	154	53
— 於超過12個月之後變現	<u>370</u>	<u>104</u>	<u>—</u>
	<u>464</u>	<u>258</u>	<u>53</u>
	<u>63,033</u>	<u>86,884</u>	<u>135,698</u>

附錄一

會計師報告

於業績記錄期遞延所得稅資產變動（不考慮抵銷同一稅務司法管轄區內的結餘）如下：

遞延所得稅資產	應收賬款	來自政府補助	應計開支	可扣稅虧損	物業、廠房及	存貨減值	總計
	減值撥備	的遞延收益			設備減值		
	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
於2019年1月1日	47,059	1,410	2,395	3,038	588	136	54,626
截至2019年12月31日止年度 在損益入賬／(扣除)	6,154	83	1	3,163	(411)	(119)	8,871
於2019年12月31日	53,213	1,493	2,396	6,201	177	17	63,497
截至2020年12月31日止年度 在損益入賬／(扣除)	25,356	(111)	(936)	(474)	(173)	(17)	23,645
於2020年12月31日	78,569	1,382	1,460	5,727	4	-	87,142
截至2021年12月31日止年度 在損益入賬／(扣除)	36,674	(356)	(531)	11,869	-	953	48,609
於2021年12月31日	115,243	1,026	929	17,596	4	953	135,751
遞延所得稅負債					加速折舊	總計	
					人民幣千元	人民幣千元	
於2019年1月1日					-	-	
截至2019年12月31日止年度 在損益扣除					464	464	
於2019年12月31日					464	464	
截至2020年12月31日止年度 在損益入賬					(206)	(206)	
於2020年12月31日					258	258	
截至2021年12月31日止年度 在損益入賬					(205)	(205)	
於2021年12月31日					53	53	

附錄一

會計師報告

17 於一間聯營公司之投資

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初	-	7,791	9,660
部分出售附屬公司股權進行的初始確認	4,035	-	-
應佔溢利	3,756	5,251	5,123
已宣派股息	-	(3,382)	(5,160)
年末	<u>7,791</u>	<u>9,660</u>	<u>9,623</u>

以下為於2019年、2020年及2021年12月31日之聯營公司詳情。

	註冊成立 及經營地點	主要業務	持有之股本權益		
			於12月31日		
			2019年	2020年	2021年
美信	中國	保險經紀業務	30%	30%	30%

(a) 貴公司董事認為，於2019年、2020年及2021年12月31日，聯營公司就貴集團而言屬不重大，故未披露聯營公司的財務資料概要。

於2019年、2020年及2021年12月31日，概無與貴集團擁有聯營公司權益有關的重大或然負債及承擔。

18 投資附屬公司

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按成本計量的投資 [編纂]股份	<u>1,407,798</u>	<u>2,302,053</u>	<u>2,302,053</u>

貴公司之附屬公司的詳情載於附註1.2。

附錄一

會計師報告

19 存貨

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
成本：			
商用車	79,537	77,380	180,953
智能車聯網(車聯網)終端產品	9,246	3,364	4,755
零配件	1,068	852	1,572
	<u>89,851</u>	<u>81,596</u>	<u>187,280</u>
減值虧損撥備：			
商用車(附註7)	(78)	-	(3,812)
存貨淨額	<u>89,773</u>	<u>81,596</u>	<u>183,468</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，確認為成本的存貨成本分別為約人民幣825,795,000元、人民幣936,423,000元及人民幣688,238,000元。

20 按類別劃分的金融工具

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
合併財務狀況表呈列的資產			
以攤銷成本計量的金融資產			
— 現金及現金等價物(附註28)	730,143	196,915	213,339
— 受限制銀行存款(附註27)	536,312	467,452	84,816
— 貿易應收賬款(附註21)	476,527	494,156	467,505
— 其他應收賬款(附註24)	98,864	83,398	276,638
— 應收貸款(附註23)	6,573,273	9,229,313	8,184,815
	<u>8,415,119</u>	<u>10,471,234</u>	<u>9,227,113</u>
按公允價值計量之金融資產			
— 按公允價值計入綜合收益 (按公允價值計入綜合收益)(附註22)	274,328	520,314	367,020
	<u>274,328</u>	<u>520,314</u>	<u>367,020</u>
總計	<u>8,689,447</u>	<u>10,991,548</u>	<u>9,594,133</u>

附錄一

會計師報告

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
合併財務狀況表呈列的負債			
按攤銷成本列賬的金融負債			
－ 租賃負債 (附註32)	26,991	22,460	48,139
－ 應付債券 (附註33)	85,332	323,003	939,857
－ 貿易及其他應付賬款 (不包括應付員工薪金及福利、應付離職福利及應計稅項 (所得稅除外)) (附註36)	3,827,083	6,846,316	2,371,559
－ 借款 (附註37)	3,146,942	1,737,884	4,100,429
	<u>7,086,348</u>	<u>8,929,663</u>	<u>7,459,984</u>

21 貿易應收賬款

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收賬款－關聯方 (附註41(c)(i))	213,942	270,539	149,573
貿易應收賬款－第三方	275,986	244,661	334,607
	<u>489,928</u>	<u>515,200</u>	<u>484,180</u>
減：減值撥備	(13,401)	(21,044)	(16,675)
貿易應收賬款－淨額	<u>476,527</u>	<u>494,156</u>	<u>467,505</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，貴集團的貿易應收賬款的公允價值均與其賬面值相若。

於2019年、2020年及2021年12月31日，貿易應收賬款的所有賬面值均以人民幣計值。

(a) 於各資產負債表日，基於交易日期的貿易應收賬款賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一年以內	457,748	500,368	475,192
一至兩年	3,345	5,203	1,510
兩至三年	3,838	1,380	1,375
三年以上	24,997	8,249	6,103
	<u>489,928</u>	<u>515,200</u>	<u>484,180</u>

貴集團並無持有此等貿易應收賬款的任何抵押品作為擔保。

- (b) 貴集團按國際財務報告準則第9號的規定使用簡化法對預期信貸虧損作出撥備，其規定就所有貿易應收賬款使用整個存續期預期虧損撥備。為計量預期信貸虧損，貿易應收賬款已按應佔信貸風險特徵及逾期天數分類。預期信貸虧損亦考慮前瞻性資料。

貿易應收賬款減值撥備變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初	13,196	13,401	21,044
減值撥備／(撥回)	1,723	7,643	(3,170)
減值核銷	(1,518)	—	(1,199)
年末	<u>13,401</u>	<u>21,044</u>	<u>16,675</u>

22 按公允價值計入其他綜合收益的金融資產

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收票據	274,328	520,314	337,178
貿易應收賬款	—	—	29,842
	<u>274,328</u>	<u>520,314</u>	<u>367,020</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，所有按公允價值計入其他綜合收益的金融資產（按公允價值計入其他綜合收益的金融資產）為應收票據及貿易應收賬款，按公允價值計入其他綜合收益的金融資產（按公允價值計入其他綜合收益的金融資產）的預期虧損影響被評估為並不重大。

於2021年12月31日，按公允價值計入其他綜合收益（「按公允價值計入其他綜合收益」）確認的貿易應收賬款為應收陝重汽的款項，貴集團擬將其持有至到期以收取現金或轉撥予供應商以結算其商品採購額。鑒於貴集團為收取合同現金流量及出售相關金融資產而持有該等金融資產，貴集團已將有關貿易應收賬款入賬為按公允價值計入其他綜合收益的金融資產。

附錄一

會計師報告

23 應收貸款

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收貸款			
— 融資租賃業務	6,224,090	9,044,808	7,901,021
— 保理服務	542,532	472,308	715,763
	<u>6,766,622</u>	<u>9,517,116</u>	<u>8,616,784</u>
減：減值撥備			
— 融資租賃業務	(123,155)	(190,989)	(312,636)
— 保理服務	(70,194)	(96,814)	(119,333)
	<u>(193,349)</u>	<u>(287,803)</u>	<u>(431,969)</u>
應收貸款－淨額	<u>6,573,273</u>	<u>9,229,313</u>	<u>8,184,815</u>
減：非即期部分			
— 融資租賃業務	(2,217,026)	(3,183,318)	(2,104,188)
即期部分	<u>4,356,247</u>	<u>6,045,995</u>	<u>6,080,627</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，貴集團的應收貸款的公允價值均與其賬面值相若。

於2019年、2020年及2021年12月31日，應收貸款的賬面值均以人民幣計值。

截至2019年、2020年及2021年12月31日，應收貸款約人民幣5,148,900,000元、人民幣8,034,747,000元及人民幣6,791,022,000元以承租人擁有的租賃車輛作抵押，其原成本分別約為人民幣9,527,387,000元、人民幣15,769,769,000元及人民幣15,530,814,000元。

於2019年、2020年及2021年12月31日，應收貸款人民幣1,177,958,000元、人民幣852,561,000元及人民幣2,816,032,000元，分別被用作其他借款人民幣1,128,321,000元、人民幣749,979,000元及人民幣2,498,429,000元的抵押（附註37）。

於2019年及2021年12月31日，貴集團資產支持證券計劃項下已轉出但未終止確認的應收貸款分別為人民幣157,924,000元及人民幣1,119,557,000元（附註33）。

於2020年12月31日以及2021年12月31日，貴集團資產支持票據計劃項下已轉出但未終止確認的應收貸款分別為人民幣392,645,000元及人民幣125,979,000元（附註33）。

貴集團以前瞻性基準評估與其應收貸款有關的預期信貸虧損。所採用的減值方法取決於信貸風險是否大幅增加。為計量預期信貸虧損，應收貸款已根據共同信貸風險特徵及逾期日數分類。預期信貸虧損亦考慮前瞻性資料。

應收貸款減值撥備變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初	169,638	193,349	287,803
減值撥備	23,711	94,454	144,166
減值核銷	—	—	—
年末	<u>193,349</u>	<u>287,803</u>	<u>431,969</u>

附錄一

會計師報告

24 其他應收賬款

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
其他應收賬款－關聯方(附註41(c)(ii))	7,823	13,932	13,547
其他應收賬款－第三方	98,444	76,640	275,426
	106,267	90,572	288,973
減：減值撥備	(7,403)	(7,174)	(12,335)
其他應收賬款－淨額	98,864	83,398	276,638
減：非流動部分	(36,160)	(16,903)	(111,145)
流動部分	62,704	66,495	165,493

於2019年、2020年及2021年12月31日，貴集團的其他應收賬款的公允價值均與其賬面值相若以及該等其他應收賬款的性質已於附註24(b)中披露。

於2019年、2020年及2021年12月31日，其他應收賬款的所有賬面值均以人民幣計值。

(a) 各資產負債表日，以交易日期為基準的其他應收賬款賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
一年以內	49,579	46,168	253,409
一至兩年	40,789	29,311	26,903
兩至三年	433,803	2,239	2,897
三年以上	12,096	12,854	5,764
	106,267	90,572	288,973

貴集團並無持有此等債務人的任何抵押品作為擔保。

(b) 於2019年、2020年及2021年12月31日，其他應收賬款之詳情如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非即期			
租賃保證金(i)	37,470	18,518	112,760
非即期小計	37,470	18,518	112,760

附錄一

會計師報告

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
即期			
來自關聯方的應收賬款			
(附註41(c)(ii))	7,823	13,932	13,547
墊款(ii)	8,410	10,574	104,471
租賃保證金(i)	39,507	35,309	36,601
其他保證金	4,157	4,315	13,460
應收利息	2,022	1,476	205
其他	6,878	6,448	7,929
即期小計	68,797	72,054	176,213
總計	106,267	90,572	288,973

(i) 租賃保證金指以轉租賃安排存放於第三方以獲得貸款的保證金。

(ii) 於2020年及2021年12月31日，墊款主要為代客戶墊付的煤炭採購價墊款。

(c) 為計量預期信貸虧損，其他應收賬款乃根據共同信貸風險特徵及賬齡天數分類。預期信貸虧損亦考慮前瞻性資料。

其他應收賬款減值撥備變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初	8,271	7,403	7,174
其他應收賬款減值(撥回)/撥備	(868)	(229)	5,161
年末	7,403	7,174	12,335

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
其他應收附屬公司賬款			
– 貸款予附屬公司(a)	181,400	–	790,775
– 代表附屬公司支付商用車購買價(b)	134,305	169,120	91,230
– 應收股息	–	140,000	109,543
– 其他	–	52	15
	<u>315,705</u>	<u>309,172</u>	<u>991,563</u>
其他應收第三方賬款			
– 其他	257	–	272
	<u>315,962</u>	<u>309,172</u>	<u>991,835</u>
減：減值撥備	–	–	–
其他應收賬款 – 淨額	<u>315,962</u>	<u>309,172</u>	<u>991,835</u>
減：非流動部分	–	–	–
流動部分	<u><u>315,962</u></u>	<u><u>309,172</u></u>	<u><u>991,835</u></u>

(a) 於業績記錄期，償還附屬公司貸款的利息介於4.4%至5.5%，所有償還附屬公司的貸款均於一年內到期。

(b) 償還該等購買車輛的其他應收賬款可按要求償還，不計息。

25 預付款項

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貨品及服務之預付款項	38,190	45,832	66,708
[編纂]預付款項	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
	<u><u>[編纂]</u></u>	<u><u>[編纂]</u></u>	<u><u>[編纂]</u></u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，預付款項的所有賬面值均以人民幣計值。

附錄一

會計師報告

26 按公允價值計入損益(按公允價值計入損益)的金融資產

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產			
資產支持票據	—	43,000	—
流動資產			
資產支持證券	44,500	—	—
資產支持票據	—	—	43,000
流動小計	44,500	—	43,000
總計	44,500	43,000	43,000

資產支持票據是由貴公司的附屬公司德銀融資租賃有限公司發行。由於資產支持票據的合同現金流量不僅僅是支付本金及利息，故其被歸類為按公允價值計入損益(按公允價值計入損益的金融資產)。

27 受限制銀行存款

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
受限制銀行存款	536,312	467,452	84,816

於2019年、2020年及2021年12月31日，受限制銀行存款明細如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
發行應付票據的保證金	520,473	467,452	84,816
資產支持證券保險的保證金	15,839	—	—
	536,312	467,452	84,816

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
受限制銀行存款	16,366	152,480	49,389

貴公司的受限制銀行存款指發行應付票據的存款。

附錄一

會計師報告

28 現金及現金等價物

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行及手頭現金	730,143	196,915	213,339

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
銀行及手頭現金	57,588	16,650	48,645

所有現金及現金等價物均以人民幣計值。

29 實繳資本／股本

	2019年	於12月31日	
		2020年	2021年
已註冊、發行及繳足 股份數目(千股)	不適用	1,629,000	1,629,000
實繳股本／股本(人民幣千元) (附註30(iii))	1,000,000	1,629,000	1,629,000

實繳股本／股本變動如下：

	人民幣千元
於2019年12月31日	1,000,000
於2020年1月1日	1,000,000
陝汽集團注資及出資(b)	500,000
陝汽商用車注資及出資(c)	11,677
陝重汽注資及出資(d)	117,087
轉換為股本(e) (附註30(a)(iii))	236
於2020年12月31日	1,629,000
於2021年12月31日	1,629,000

(a) 陝汽集團於2014年8月14日成立貴公司，初始註冊及實收資本為人民幣1,000,000,000元。

(b) 於2020年9月11日，貴公司增加註冊資本人民幣500,000,000元，已於2020年9月21日由陝汽集團以貨幣資金繳足。

附錄一

會計師報告

- (c) 於2020年11月30日，根據董事會會議及股東會議決議，貴公司、陝汽集團與陝汽控股的附屬公司陝汽商用車簽訂增資協議，陝汽商用車向貴公司注入現金人民幣30,000,000元，實繳資本及資本盈餘分別增加人民幣11,677,000元及人民幣18,323,000元（附註1.2）。
- (d) 於2020年11月30日，根據董事會會議及股東大會決議，貴公司、陝汽集團與陝重汽簽訂股權轉讓協議，陝重汽將陝西通匯44%的股權轉讓予貴公司，以換取貴公司7.19%的股權，對價為人民幣300,820,000元。因此，實繳股本及資本盈餘分別增加人民幣117,087,000元及人民幣183,733,000元（附註1.2）。
- (e) 於2020年12月25日，貴公司由有限公司改制為股份有限公司，股本為人民幣1,629,000,000元。貴公司按照其當時的股東於2020年12月25日向貴公司實繳資本的比例，向彼等發行及配發1,629,000,000股每股面值為人民幣1元的普通股（附註30(a)(iii)）。

30 其他儲備

	資本盈餘(a)	法定儲備(b)	安全生產費(c)	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2019年1月1日	13,054	38,144	176	51,374
轉撥至法定儲備	–	11,552	–	11,552
調撥安全生產費	–	–	1,595	1,595
動用安全生產費	–	–	(740)	(740)
於2019年12月31日	<u>13,054</u>	<u>49,696</u>	<u>1,031</u>	<u>63,781</u>
於2020年1月1日	13,054	49,696	1,031	63,781
同一控制下的業務合併 (a (i))	(13,054)	–	–	(13,054)
貴公司權益持有人注資及出資 (附註29 (c)及(d))	202,056	–	–	202,056
與非控股權益的交易 (a (ii))	(202,056)	–	–	(202,056)
轉換為股本 (a (iii))	475,108	(85,411)	–	389,697
轉撥法定儲備	–	47,223	–	47,223
調撥安全生產費	–	–	3,012	3,012
動用安全生產費	–	–	(2,540)	(2,540)
於2020年12月31日	<u>475,108</u>	<u>11,508</u>	<u>1,503</u>	<u>488,119</u>
於2021年1月1日	475,108	11,508	1,503	488,119
轉撥法定儲備	–	23,397	–	23,397
調撥安全生產費	–	–	5,348	5,348
動用安全生產費	–	–	(1,236)	(1,236)
於2021年12月31日	<u>475,108</u>	<u>34,905</u>	<u>5,615</u>	<u>515,628</u>

(a) 資本盈餘

- (i) 於2020年9月24日，貴公司根據購股協議以對價人民幣49,613,000元從陝汽集團手中收購陝西通匯52%的股權。該項交易採用追溯法入賬列為同一控制下業務合併，並分別撥回資本盈餘及保留盈利人民幣13,054,000元及人民幣36,559,000元。因此，歷史財務資料包括陝西通匯的財務報表，視同自合併實體或業務首次受陝汽集團控制當日起已經合併。
- (ii) 於2020年11月30日，貴公司向陝重汽收購陝西通匯44%的股本權益，該項交易視為與非控股權益之間的交易。非控股股權之對價金額與其基於陝西通匯於2020年9月30日之淨資產賬面值之間的差額分別回撥資本盈餘人民幣202,056,000元及保留盈利人民幣22,083,000元(附註31)。
- (iii) 於2020年12月25日，貴公司從有限責任公司改制為股份有限公司，擁有股本人民幣1,629,000,000元。1,629,000,000股每股面值為人民幣1元的普通股已由貴公司按2020年11月30日貴公司登記股東向貴公司實繳資本的比例發行及配發予該等股東。貴公司已將人民幣389,933,000元之保留盈利及人民幣85,411,000元之法定儲備轉撥至資本盈餘及股本。因此，貴公司的股本及資本盈餘分別增加人民幣236,000元及人民幣475,108,000元(附註29(e))。

(b) 法定儲備

根據中國《公司法》及貴集團中國公司(「中國公司」)的組織章程細則，中國公司按照法定財務報表中歸屬於中國公司各擁有人溢利的10%提取至法定儲備，直至法定儲備累計額達到各中國公司註冊資本的50%。必須在劃撥該項儲備之後方可向中國公司各擁有人分派股息。

法定盈餘儲備可用於抵銷以前年度虧損(如有)，且部分法定盈餘儲備可予以資本化作為各中國公司之股本，惟進行有關資本化後，該儲備的金額應當不低於各中國公司股本的25%。

(c) 安全生產費

根據財政部及中華人民共和國應急管理部(原國家安全生產監督管理總局)發佈的若干規定，貴集團應基於提供運輸服務產生的收入預留一定金額的安全生產費。該經費用作改善安全條件，且不得用於向股東派發股利。當符合條件的安全支出產生時，相同金額的安全生產費轉至保留盈利。

31 保留盈利

	人民幣千元
於2019年1月1日	435,060
年內溢利	207,493
宣派之股息(附註38)	(57,374)
轉撥法定儲備(附註30)	(11,552)
調撥安全生產費	(1,595)
動用安全生產費	740
	<hr/>
於2019年12月31日	<u>572,772</u>

附錄一

會計師報告

人民幣千元

於2020年1月1日	572,772
年內溢利	273,994
同一控制下的業務合併 (附註30(a)(i))	(36,559)
與非控股權益的交易 (附註30(a)(ii))	(22,083)
轉換為股本 (附註30(a)(iii))	(389,933)
宣派之股息 (附註38)	(319,760)
轉撥法定儲備 (附註30)	(47,223)
調撥安全生產費 (附註30(c))	(3,012)
動用安全生產費 (附註30(c))	2,540
	<hr/>
於2020年12月31日	<u>30,736</u>
	<hr/>
於2021年1月1日	30,736
年內溢利	362,719
宣派之股息 (附註38)	(66,199)
轉撥法定儲備 (附註30)	(23,397)
調撥安全生產費 (附註30(c))	(5,348)
動用安全生產費 (附註30(c))	1,236
	<hr/>
於2021年12月31日	<u>299,747</u>

32 租賃負債

	於12月31日		
	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
於以下期間到期的最低租賃付款			
— 一年以內	18,168	11,344	26,729
— 一至兩年	6,069	6,630	14,776
— 二至五年	6,272	7,742	13,941
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	30,509	25,716	55,446
減：未來財務支出	(3,518)	(3,256)	(7,307)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	<u>26,991</u>	<u>22,460</u>	<u>48,139</u>
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	於12月31日		
	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
租賃負債的現值			
— 一年以內	17,257	10,288	24,730
— 一至兩年	4,619	5,882	13,054
— 二至五年	5,115	6,290	10,355
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	<u>26,991</u>	<u>22,460</u>	<u>48,139</u>

貴集團租賃各種樓宇及設施，該等租賃負債乃按於租期內尚未支付的租賃付款之現值淨額計量。

附錄一

會計師報告

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，租賃的現金流出總額（包括租賃負債付款、租賃利息開支付款）分別為人民幣14,465,000元、人民幣19,704,000元及人民幣32,027,000元。

33 應付債券

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資產支持證券(a)	85,332	–	897,104
資產支持票據(a)	–	323,003	42,753
	<u>85,332</u>	<u>323,003</u>	<u>939,857</u>
減：1年以內到期	(85,332)	(248,459)	(836,072)
應付債券之非即期部分	<u>–</u>	<u>74,544</u>	<u>103,785</u>

(a) 於2019年、2020年及2021年12月31日，人民幣85,332,000元、人民幣323,003,000元及人民幣42,753,000元的應付債券由陝汽集團提供擔保。

資產支持證券／票據的主要條款如下：

資產支持證券

	於2019年12月31日	
	發行日期	2019年9月12日
未償還本金金額(人民幣千元)	85,332	
息票利率(%)	4.90%	
到期日	2020年7月25日	
還本付息的期限	每季	

	於2021年12月31日	
	發行日期	2021年9月16日
未償還本金金額(優先A1級)(人民幣千元)	256,926	125,178
息票利率(優先A1級)(%)	3.50%	4.00%
到期日(優先A1級)	2022年7月29日	2022年4月29日
本金及利息付款期限	每月	每月
未償還本金金額(優先A2級)(人民幣千元)	236,000	127,000
息票利率(優先A2級)(%)	3.90%	4.20%
到期日(優先A2級)	2023年2月28日	2022年8月31日
本金及利息付款期限	每月	每月
未償還本金金額(優先B級)(人民幣千元)	70,000	82,000
息票利率(優先B級)(%)	4.70%	4.90%
到期日(優先B級)	2023年4月28日	2022年11月30日
本金及利息付款期限	每月	每月

附錄一

會計師報告

資產支持票據

	於2020年12月31日	於2021年12月31日
發行日期	2020年11月3日	2020年11月3日
未償還本金金額(優先A級)(人民幣千元)	293,003	12,753
息票利率(優先A級)(%)	4.35%	4.35%
到期日(優先A級)	2022年2月28日	2022年2月28日
本金及利息付款期限	每季度	每季度
未償還本金金額(優先B級)(人民幣千元)	30,000	30,000
息票利率(優先B級)(%)	4.78%	4.78%
到期日(優先B級)	2022年5月28日	2022年5月28日
本金及利息付款期限	每季度	每季度

貴公司附屬公司德銀融資租賃有限公司將其應收貸款轉讓予資產計劃管理人，後者向投資者發行資產支持證券或資產支持票據。

貴集團隨後購回並持有所有已發行資產支持證券及資產支持票據的次級證券，因此，已轉讓資產的所有風險及回報實質上保留，且貴集團並無於歷史財務資料中終止確認上述應收貸款。

34 質保撥備

質保撥備分析如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
質保撥備	9,235	8,573	2,558
	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初	11,178	9,235	8,573
一年內增加	-	-	-
一年內動用及撥回	(1,943)	(662)	(6,015)
年末	9,235	8,573	2,558

質保撥備指貴集團就銷售智能車聯網(車聯網)終端產品提供的質保計劃。

附錄一

會計師報告

35 遞延政府補助

遞延政府補助分析如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
遞延政府補助	16,501	16,088	14,043

截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，遞延政府補助變動如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年初	15,617	16,501	16,088
年內增加	2,778	2,852	4,342
計入損益 (附註5.3)	(1,894)	(3,265)	(6,387)
年末	16,501	16,088	14,043

36 貿易及其他應付賬款

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應付票據(a)	1,362,175	1,352,574	238,103
貿易應付賬款－關聯方 (附註41(c)(i))	133,783	68,979	74,175
貿易應付賬款－第三方	570,161	645,646	331,611
其他應付賬款－關聯方提供的貸款 (附註41(c)(ii))	1,130,000	3,925,000	854,000
其他應付賬款－關聯方提供的墊款及應付關聯方利息 (附註41(c)(ii))	1,678	3,991	2,355
其他應付賬款－向商用車承租人 收取的保證金	510,617	802,579	792,962
其他應付賬款－其他保證金	11,759	13,513	21,846
其他應付賬款－代商用車經銷商 向承租人收取的首期款	79,467	18,926	493
其他應付賬款－其他	27,017	13,847	53,730
應付員工薪酬及福利	67,911	73,675	47,768
應付離職福利	6,710	6,172	3,634
應付利息	426	1,261	2,284
除所得稅以外的應計稅項	18,697	12,818	7,068
貿易及其他應付賬款	3,920,401	6,938,981	2,430,029
減：非即期部分：			
－其他應付賬款－向商用車承租人收取的保證金	(335,077)	(548,052)	(381,893)
－應付離職福利	(3,851)	(3,045)	(1,297)
－其他應付賬款－關聯方提供的貸款	(290,000)	(854,000)	(643,000)
非即期部分總額	(628,928)	(1,405,097)	(1,026,190)
即期部分	3,291,473	5,533,884	1,403,839

附錄一

會計師報告

於2019年、2020年及2021年12月31日，貴集團所有貿易及其他應付賬款（關聯方提供的貸款除外）均免息，且其公允價值（應付員工薪金及福利、應付離職福利及非金融負債應計稅項（所得稅除外）除外）與其賬面值相若。

- (a) 於2019年、2020年及2021年12月31日，金額分別為人民幣821,025,000元、人民幣849,862,000元及零的應付票據由陝汽集團擔保。

於2019年、2020年及2021年12月31日，金額分別為人民幣50,000,000元、人民幣46,780,000元及人民幣50,000,000元的應付票據由陝汽控股擔保。

- (b) 於各資產負債表日期，關聯方提供的貸款的加權平均實際利率如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
關聯方提供的貸款	4.78%	3.78%	3.40%

關聯方提供的貸款於各資產負債表日期面臨的可變利率風險敞口如下所列：

	於12月31日		
	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
關聯方提供的貸款	—	865,000	854,000

- (c) 來自關聯方的貸款到期情況如下：

	於12月31日		
	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
1年以內	840,000	3,071,000	211,000
1至2年	290,000	211,000	643,000
2至3年	—	643,000	—
	<u>1,130,000</u>	<u>3,925,000</u>	<u>854,000</u>

- (d) 基於交易日期的貿易應付賬款（包括應付予關聯方的具有貿易性質的金額）賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2019年 人民幣千元	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
1年以內	692,407	711,425	401,699
1至2年	11,479	467	3,845
2至3年	36	2,675	24
3年以上	22	58	218
	<u>703,944</u>	<u>714,625</u>	<u>405,786</u>

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
即期：			
應付票據(a)	191,864	321,600	130,329
其他應付附屬公司之賬款	7	49	76,604
應付員工薪酬及福利	1,781	2,983	8,732
其他	1,558	2,473	4,395
	<u>195,210</u>	<u>327,105</u>	<u>220,060</u>
貿易及其他應付賬款	<u>195,210</u>	<u>327,105</u>	<u>220,060</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，貴公司所有貿易及其他應付賬款均免息，且其公允價值與其賬面值相若。

(a) 於2019年、2020年及2021年12月31日，金額分別約為人民幣141,864,000元、人民幣274,820,000元及零的應付票據由陝汽集團擔保。

於2019年、2020年及2021年12月31日，金額分別約為人民幣50,000,000元、人民幣46,780,000元及零的應付票據由陝汽控股擔保。

37 借款

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非即期：			
由陝汽集團擔保的長期銀行借款(b)	93,404	252,905	67,187
其他長期借款(c)	1,128,321	749,979	2,498,429
	<u>1,221,725</u>	<u>1,002,884</u>	<u>2,565,616</u>
小計	<u>1,221,725</u>	<u>1,002,884</u>	<u>2,565,616</u>
減：			
—1年內到期的長期銀行借款即期部分(b)	(76,436)	(185,718)	(67,187)
—1年內到期的其他長期借款即期部分(c)	(954,691)	(693,098)	(2,103,410)
	<u>(1,031,127)</u>	<u>(878,816)</u>	<u>(2,170,597)</u>
非即期部分總額：	<u>190,598</u>	<u>124,068</u>	<u>395,019</u>

附錄一

會計師報告

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
即期：			
由陝汽集團擔保的短期銀行借款(b)	1,760,217	725,000	560,000
無抵押短期銀行借款	165,000	10,000	974,813
—1年內到期的長期銀行借款的即期部分(b)	76,436	185,718	67,187
—1年內到期的其他長期借款的即期部分	954,691	693,098	2,103,410
即期部分總額：	<u>2,956,344</u>	<u>1,613,816</u>	<u>3,705,410</u>
借款總額	<u>3,146,942</u>	<u>1,737,884</u>	<u>4,100,429</u>

(a) 所有借款均以人民幣計值。

(b) 於2019年、2020年及2021年12月31日，有擔保的借款分析如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
由陝汽集團擔保的銀行借款	<u>1,853,621</u>	<u>977,905</u>	<u>627,187</u>

(c) 其他借款為以轉租賃安排方式向第三方取得的借款。於2019年、2020年及2021年12月31日，應收貸款人民幣1,177,958,000元、人民幣852,561,000元及人民幣2,816,032,000元已分別用作其他借款人民幣1,128,321,000元、人民幣749,979,000元及人民幣2,498,429,000元的抵押(附註23)。於2019年、2020年及2021年12月31日，人民幣688,493,000元、人民幣337,961,000元及人民幣9,297,000元的其他借款由陝汽集團提供擔保。

(d) 於各資產負債表日，借款的加權平均實際利率如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
銀行借款	4.72%	4.44%	4.43%
其他借款	<u>5.30%</u>	<u>4.62%</u>	<u>5.18%</u>

附錄一

會計師報告

(e) 於2019年、2020年及2021年12月31日，貴集團應償還借款如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1年內	2,956,344	1,613,816	3,705,410
1年至2年	190,598	124,068	395,019
	<u>3,146,942</u>	<u>1,737,884</u>	<u>4,100,429</u>

貴公司

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
即期：			
由陝汽集團擔保的短期銀行借款 (附註(b))	181,400	–	100,000
短期無抵押銀行借款	–	–	468,438
總計	<u>181,400</u>	<u>–</u>	<u>568,438</u>

(a) 所有借款均以人民幣計值。

(b) 於2019年、2020年及2021年12月31日，貴公司有擔保的借款分析如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
由陝汽集團擔保	<u>181,400</u>	<u>–</u>	<u>100,000</u>

(c) 貴公司借款到期時間如下：

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
1年內	<u>181,400</u>	<u>–</u>	<u>568,438</u>

附錄一

會計師報告

38 股息

截至2019年12月31日止年度

	向貴公司 權益持有人 宣派之股息 <small>人民幣千元</small>	向非控股 權益宣派 之股息 <small>人民幣千元</small>	總計 <small>人民幣千元</small>
貴公司 宣派之股息	50,614	-	50,614
附屬公司 宣派之股息	6,760	5,590	12,350
貴集團股息總額	57,374	5,590	62,964

於截至2019年12月31日止年度期間，貴集團已以現金結算於2019年宣派之股息人民幣62,964,000元。

截至2020年12月31日止年度

	向貴公司 權益持有人 宣派之股息 <small>人民幣千元</small>	向非控股 權益宣派 之股息 <small>人民幣千元</small>	總計 <small>人民幣千元</small>
貴公司 宣派之股息	300,000	-	300,000
附屬公司 宣派之股息	19,760	16,646	36,406
貴集團股息總額	319,760	16,646	336,406

於截至2020年12月31日止年度期間，貴集團已以現金結算於2020年宣派之股息人民幣336,406,000元。

附錄一

會計師報告

截至2021年12月31日止年度

	向貴公司 權益持有人 宣派之股息	向非控股 權益宣派 之股息	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貴公司			
宣派之股息	66,199	-	66,199
附屬公司			
宣派之股息	-	1,792	1,792
貴集團股息總額	66,199	1,792	67,991

於截至2021年12月31日止年度期間，貴集團以現金結算於2021年宣派之股息人民幣67,991,000元。

39 現金流量資料

(a) 經營所得現金

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
除稅前利潤	307,865	399,827	444,594
就下列各項作出調整：			
－ 金融資產減值虧損淨額 (附註7)	24,566	101,868	146,157
－ 存貨減值撥備 (附註7)	78	-	3,812
－ 物業、廠房及設備減值撥備 (附註7)	-	14	-
－ 物業、廠房及設備折舊 (附註14)	15,963	15,826	18,172
－ 使用權資產攤銷 (附註13)	13,928	18,733	29,437
－ 無形資產攤銷 (附註15)	2,838	3,206	4,335
－ 出售物業、廠房及設備之(收益)/虧損 (附註6)	236	(423)	(36)
－ 財務收入淨額	(15,677)	(19,724)	(5,708)
－ 使用權益法入賬的應佔聯營公司淨利潤 (附註17)	(3,756)	(5,251)	(5,123)
－ 出售一間附屬公司之收益 (附註6)	(2,647)	-	-
－ 遞延政府補助增加/(減少) (附註35)	884	(413)	(2,046)
－ 質保撥備增加/(減少) (附註34)	(1,943)	(662)	(5,172)

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
營運資金變動：			
— 受限制銀行存款 (附註27)	(168,805)	53,021	382,636
— 按公允價值計入其他綜合收益 (按公允價值計入其他綜合收益) 之金融資產 (附註22)	(100,828)	(255,040)	153,294
— 貿易應收賬款	(105,850)	(25,271)	29,821
— 應收貸款	(1,517,547)	(2,750,494)	900,332
— 其他應收賬款	(9,388)	15,695	(198,401)
— 預付款項	(10,095)	(8,667)	(21,420)
— 存貨	(27,959)	8,178	(105,684)
— 貿易及其他應付賬款	1,055,561	3,017,413	(4,509,187)
— 合同負債	(16,855)	43,965	15,003
— 借款	647,124	(1,227,659)	2,350,545
— 保修撥備	—	—	(843)
經營所得／(所用) 現金	87,693	(615,858)	(375,482)

(b) 重大非現金交易

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
— 來自背書應收票據的存貨及服務付款	565,100	757,845	1,133,285
— 來自背書應收票據的長期資產收購	6,174	9,053	—
— 就陝西通匯44%股權發行貴公司股份 (附註29(d))	—	300,820	—
— 收購使用權資產 (附註13)	11,749	14,044	57,527
	583,023	1,081,762	1,190,812

(c) 債務淨額對賬

本節載列所呈列各年度債務淨額及債務淨額變動的分析。

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
現金及現金等價物 (附註28)	730,143	196,915	213,339
受限制銀行存款 (附註27)	536,312	467,452	84,816
借款 (附註37)	(3,146,942)	(1,737,884)	(4,100,429)
貿易及其他應付賬款			
— 來自關聯方的貸款 (附註36)	(1,130,000)	(3,925,000)	(854,000)
應付債券 (附註33)	(85,332)	(323,003)	(939,857)
租賃負債 (附註32)	(26,991)	(22,460)	(48,139)
債務淨額 (附註3.2)	(3,122,810)	(5,343,980)	(5,644,270)

附錄一

會計師報告

	於12月31日										
	2019年		2020年		2021年		2020年		2021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		
現金及受限制銀行存款	1,266,455		664,367		298,155						
總債務－固定利率	(4,389,265)		(5,143,347)		(5,083,425)						
總債務－浮動利率	-		(865,000)		(859,000)						
債務淨額	<u>(3,122,810)</u>		<u>(5,343,980)</u>		<u>(5,644,270)</u>						
	資產					負債					
	現金及現金等價物	受限制銀行存款	1年內到期之借款	1年後到期之借款	1年內到期之其他應付賬款	1年後到期之其他應付賬款	1年內到期之租賃負債	1年後到期之租賃負債	1年內到期之應付債券	1年後到期之應付債券	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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2019年1月1日	631,935	362,432	(2,214,951)	(203,466)	(679,000)	-	(13,607)	(14,628)	(33,411)	-	(2,164,696)
現金流量	98,208	173,880	(728,525)	-	(451,000)	-	14,465	-	(51,921)	-	(944,893)
非現金變動											
－取得租賃優惠	-	-	-	-	-	-	-	(11,748)	-	-	(11,748)
－租賃負債的利息開支	-	-	-	-	-	-	-	(1,473)	-	-	(1,473)
－重新分類	-	-	(12,868)	12,868	290,000	(290,000)	(18,115)	18,115	-	-	-
於2019年12月31日	<u>730,143</u>	<u>536,312</u>	<u>(2,956,344)</u>	<u>(190,598)</u>	<u>(840,000)</u>	<u>(290,000)</u>	<u>(17,257)</u>	<u>(9,734)</u>	<u>(85,332)</u>	<u>-</u>	<u>(3,122,810)</u>
於2020年1月1日	730,143	536,312	(2,956,344)	(190,598)	(840,000)	(290,000)	(17,257)	(9,734)	(85,332)	-	(3,122,810)
現金流量	(533,228)	(68,860)	1,409,058	-	(2,795,000)	-	19,703	-	(236,228)	-	(2,204,555)
非現金變動											
－取得租賃優惠	-	-	-	-	-	-	-	(14,044)	-	-	(14,044)
－租賃負債的利息開支	-	-	-	-	-	-	-	(1,128)	-	-	(1,128)
－應付債券的利息開支	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,443)	-	(1,443)
－重新分類	-	-	(66,530)	66,530	564,000	(564,000)	(12,734)	12,734	74,544	(74,544)	-
於2020年12月31日	<u>196,915</u>	<u>467,452</u>	<u>(1,613,816)</u>	<u>(124,068)</u>	<u>(3,071,000)</u>	<u>(854,000)</u>	<u>(10,288)</u>	<u>(12,172)</u>	<u>(248,459)</u>	<u>(74,544)</u>	<u>(5,343,980)</u>
於2021年1月1日	196,915	467,452	(1,613,816)	(124,068)	(3,071,000)	(854,000)	(10,288)	(12,172)	(248,459)	(74,544)	(5,343,980)
現金流量	16,424	(382,636)	(2,362,545)	-	3,071,000	-	34,541	-	(616,854)	-	(240,070)
非現金變動											
－取得租賃優惠	-	-	-	-	-	-	-	(57,526)	-	-	(57,526)
－租賃負債的利息開支	-	-	-	-	-	-	-	(2,694)	-	-	(2,694)
－重新分類	-	-	270,951	(270,951)	(211,000)	211,000	(48,983)	48,983	29,241	(29,241)	-
於2021年12月31日	<u>213,339</u>	<u>84,816</u>	<u>(3,705,410)</u>	<u>(395,019)</u>	<u>(211,000)</u>	<u>(643,000)</u>	<u>(24,730)</u>	<u>(23,409)</u>	<u>(836,072)</u>	<u>(103,785)</u>	<u>(5,644,270)</u>

40 或然負債

於2019年、2020年及2021年12月31日，貴集團概無任何重大的或然負債。

41 關聯方交易

倘有關方可直接或間接對貴集團的財務及經營決策行使控制權或施加重大影響，該方被視為貴集團的關聯方。陝汽集團乃貴公司之控股股東。

貴公司受陝汽集團控制，後者為由陝西國資委於中國成立之政府企業。根據國際會計準則理事會發佈之國際會計準則第24號(經修訂)「關聯方披露」，直接或間接受政府控制、共同控制或受其重大影響的政府實體及其附屬公司乃界定為貴集團之關聯方。基於此，關聯方包括陝汽集團及其附屬公司(貴集團除外)、陝西國資委控制的實體、貴集團可行使重大影響力之其他實體及法團、貴公司主要管理人員及其緊密家庭成員。貴集團與中國政府、受中國政府控制、共同控制或受其重大影響之其他實體之間的重大交易及結餘主要包括存款及借款、貿易及其他應收賬款、貿易及其他應付賬款以及現金及現金等價物。貴公司董事認為具有意義之關聯方交易資料已於合併財務報表內作出充分披露。

管理層相信其知悉的所有重大關聯方交易及結餘均已作出充分披露。向關聯方銷售貨品均按市場價格或也可給予其他客戶的價格進行。貴集團認為此等銷售屬日常業務活動。除合併財務報表其他地方所詳述的交易外，貴集團與關聯方有以下重大交易或結餘。

(a) 貴公司董事認為以下各方／公司乃於業績記錄期與貴集團存在交易或結餘的關聯方：

關聯方列表

關聯方名稱	與貴集團的關係
陝汽控股	— 最終控股股東
陝汽集團	— 母公司
陝重汽	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝西金鼎鑄造有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝西重型汽車進出口有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝西漢德車橋有限公司西安分公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝西嘉和華亨熱系統股份有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝西保利特種車製造有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝汽淮南專用汽車有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝汽榆林東方新能源專用汽車有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝汽新疆汽車有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體

關聯方名稱	與貴集團的關係
陝汽烏海專用汽車有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
西安陝汽車輪有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
西安德森新能源裝備有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
西安康明斯發動機有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
格拉默車輛座椅(陝西)有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝汽大同專用汽車有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體
陝西建科方圓汽車零部件有限公司	— 母公司對其具有重大影響的實體 / — 最終控股股東對其具有重大影響的實體(i)
銅川市東森機械製造有限責任公司	— 母公司對其具有重大影響的實體 / — 最終控股股東對其具有重大影響的實體(i)
陝西通家汽車股份有限公司	— 最終控股股東對其具有重大影響的實體
陝西重汽專用汽車有限公司	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
陝西德仕電子設備有限責任公司	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
陝西德仕汽車部件(集團)有限責任公司	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
陝汽商用車	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
西安環宇車燈有限公司	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
西安歐德橡塑技術有限公司	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
西安德仕汽車零部件有限責任公司	— 由最終控股股東控制的實體 / — 由母公司控制的實體(i)
陝西陝汽車城酒店有限公司	— 由最終控股股東控制的實體

關聯方名稱	與貴集團的關係
陝西汽車技工學校	— 由最終控股股東控制的實體
陝西汽車實業有限公司	— 由最終控股股東控制的實體
陝西歐舒特汽車股份有限公司	— 由最終控股股東控制的實體
陝西華臻現代農業有限公司	— 由最終控股股東控制的實體
陝西華臻工貿服務有限公司	— 由最終控股股東控制的實體
陝西東風車橋傳動系統股份有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西方圓汽車標準件有限公司	— 由母公司控制的實體／ 由最終控股股東控制的實體(i)
陝西東銘車輛系統股份有限公司	— 由母公司控制的實體／ 由最終控股股東控制的實體(i)
陝西通力專用汽車有限責任公司	— 由母公司控制的實體
陝西藍通傳動軸有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西汽車集團旬陽寶通專用車部件有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西華臻車輛部件有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西華臻汽車零部件有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西華臻汽車濾清系統有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西三臻汽車零部件有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西萬方汽車零部件有限公司	— 由母公司控制的實體
陝西萬方天運汽車電器有限公司	— 由母公司控制的實體
西安智德汽車電子控制系統有限公司	— 由母公司控制的實體
寶雞通力車身有限責任公司	— 由母公司控制的實體
美信	— 聯營公司

除本歷史財務資料其他地方披露外，於業績記錄期，貴集團與關聯方有以下重大交易。

(i) 該等關聯方與貴集團的關係由於股權關係變動而於業績記錄期產生變動。

附錄一

會計師報告

(b) 與關聯方之交易

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貨品銷售			
— 由最終控股股東控制的實體	936	100,908	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	212,772	155,353	91,174
— 由母公司控制的實體	126	—	113,748
	<u>213,834</u>	<u>256,261</u>	<u>204,922</u>
提供物流及倉儲服務			
— 由最終控股股東控制的實體	48,084	100,062	3
— 母公司對其具有重大影響的實體	413,155	502,725	365,676
— 由母公司控制的實體	8,240	13,724	115,430
— 最終控股股東對其有重大影響的實體	—	—	597
	<u>469,479</u>	<u>616,511</u>	<u>481,706</u>
保理業務所得利息收入			
— 由最終控股股東控制的實體	213	—	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	116	—	—
— 由母公司控制的實體	113	—	—
— 最終控股股東對其有重大影響的實體	1,887	—	—
	<u>2,329</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
提供車聯網（車聯網）及數據服務			
— 母公司對其具有重大影響的實體	2,447	488	1,757
	<u>2,447</u>	<u>488</u>	<u>1,757</u>
提供維護及其他服務			
— 由最終控股股東控制的實體	78	35	2
— 母公司對其具有重大影響的實體	—	—	167
— 由母公司控制的實體	—	—	3
	<u>78</u>	<u>35</u>	<u>172</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
購買貨品及服務			
— 由最終控股股東控制的實體	574,782	582,124	751
— 母公司對其具有重大影響的實體	945	2,073	1,829
— 最終控股股東	—	19	—
— 聯營公司	3,749	9,195	7,964
— 母公司	10,470	—	5,887
— 由母公司控制的實體	9	2	462,756
	<u>589,955</u>	<u>593,413</u>	<u>479,187</u>
關聯方提供的貸款			
— 由最終控股股東控制的實體	35,000	—	—
— 最終控股股東	400,000	1,095,000	—
— 聯營公司	—	15,000	35,000
— 母公司	800,000	2,845,000	1,330,000
— 由母公司控制的實體	20,000	—	—
	<u>1,255,000</u>	<u>3,955,000</u>	<u>1,365,000</u>
償還關聯方貸款			
— 由最終控股股東控制的實體	29,000	30,000	—
— 母公司	755,000	810,000	3,211,000
— 最終控股股東	—	305,000	1,190,000
— 聯營公司	—	15,000	35,000
— 由母公司控制的實體	20,000	—	—
	<u>804,000</u>	<u>1,160,000</u>	<u>4,436,000</u>
來自關聯方貸款的應計利息			
— 由最終控股股東控制的實體	1,436	459	—
— 最終控股股東	9,728	27,942	14,115
— 聯營公司	—	473	746
— 母公司	31,506	59,512	45,945
— 由母公司控制的實體	374	—	—
	<u>43,044</u>	<u>88,386</u>	<u>60,806</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
支付來自關聯方貸款的利息			
— 由最終控股股東控制的實體	1,426	507	—
— 母公司對其有重大影響的實體	—	—	746
— 最終控股股東	9,107	27,605	15,072
— 聯營公司	—	473	—
— 母公司	31,388	57,500	54,727
— 由母公司控制的實體	374	—	—
	<u>42,295</u>	<u>86,085</u>	<u>70,545</u>
以保理應收賬款形式授予關聯方的貸款			
— 由最終控股股東控制的實體	30,000	—	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	—	—	10,000
— 由母公司控制的實體	3,000	—	—
	<u>33,000</u>	<u>—</u>	<u>10,000</u>
關聯方償還保理應收賬款			
— 由最終控股股東控制的實體	30,000	—	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	10,000	—	—
— 由母公司控制的實體	3,000	—	—
— 最終控股股東對其具有重大影響的實體	9,547	448	—
	<u>52,547</u>	<u>448</u>	<u>—</u>
墊付關聯方現金			
— 最終控股股東	—	25,700	—
— 母公司	—	436,225	—
	<u>—</u>	<u>461,925</u>	<u>—</u>
關聯方償還現金			
— 最終控股股東	—	25,700	—
— 母公司	—	436,225	—
	<u>—</u>	<u>461,925</u>	<u>—</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
購買使用權資產			
— 母公司對其具有重大影響的實體	—	—	19,732
— 母公司	—	428	—
	<u>—</u>	<u>428</u>	<u>19,732</u>
支付租金開支			
— 由最終控股股東控制的實體	1,415	4,037	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	10,023	9,904	9,812
— 由母公司控制的實體	—	—	6,506
— 母公司	41	50	86
	<u>11,479</u>	<u>13,991</u>	<u>16,404</u>
關聯方代表貴集團收取的運輸費			
— 由最終控股股東控制的實體	—	68,680	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	410,834	383,021	365,286
— 由母公司控制的實體	—	—	79,665
	<u>410,834</u>	<u>451,701</u>	<u>444,951</u>
償還此前關聯方代表貴集團支付的社會福利開支			
— 由最終控股股東控制的實體	9,213	12,336	18
— 最終控股股東	—	—	7,395
	<u>9,213</u>	<u>12,336</u>	<u>7,413</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
關聯方代表第三方償還保理應收賬款			
— 由最終控股股東控制的實體	549,802	689,790	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	216,892	259,629	93,060
— 由母公司控制的實體	12,572	3,490	162,785
	<u>779,266</u>	<u>952,909</u>	<u>255,845</u>
代承租人向關聯方收取租賃付款			
— 由最終控股股東控制的實體	1,842	36,044	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	70,077	97,297	99,539
— 由母公司控制的實體	—	—	68,616
	<u>71,919</u>	<u>133,341</u>	<u>168,155</u>

於業績記錄期，為促使商用車成交，商用車製造商（為關聯方）承諾並承擔承租人對貴集團的部分租賃付款。

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
代表汽車經銷商支付關聯方的商用車購買價			
— 由最終控股股東控制的實體	14,077	34,987	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	2,345,420	2,633,240	908,791
— 由母公司控制的實體	—	—	36,680
	<u>2,359,497</u>	<u>2,668,227</u>	<u>945,471</u>

根據與商用車經銷商、德銀融資租賃有限公司及陝重汽或陝汽商用車之間訂立的若干第三方協議，向商用車經銷商收取的商用車購買價可由德銀融資租賃有限公司代表商用車經銷商支付。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，貴集團以應收票據的形式向陝重汽支付的商用車價格分別為人民幣2,345,420,000元、人民幣2,633,240,000元及人民幣908,791,000元。截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，貴集團以應收票據的形式向陝汽商用車支付的商用車購買價分別為人民幣14,077,000元、人民幣34,987,000元及人民幣36,680,000元。

附錄一

會計師報告

(c) 與關聯方的結餘

(i) 與關聯方的貿易性質結餘

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按公允價值計入其他綜合收益－應收票據			
－由最終控股股東控制的實體	15,100	34,251	–
－母公司對其具有重大影響的實體	216,599	183,525	64,553
－由母公司控制的實體	34	–	64,738
	<u>231,733</u>	<u>217,776</u>	<u>129,291</u>
按公允價值計入其他綜合收益－貿易應收賬款			
－母公司對其具有重大影響的實體	–	–	29,842
	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>29,842</u>
貿易應收賬款			
－由最終控股股東控制的實體	91,827	98,299	7
－母公司對其具有重大影響的實體	118,614	168,549	75,694
－由母公司控制的實體	3,213	3,403	73,616
－最終控股股東對其具有重大影響的實體	288	288	256
	<u>213,942</u>	<u>270,539</u>	<u>149,573</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，貿易應收賬款的賬面值分別為人民幣213,942,000元、人民幣270,539,000元及人民幣149,573,000元，而撥備分別為人民幣145,000元、人民幣151,000元及人民幣87,000元。

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應收貸款			
－母公司對其具有重大影響的實體	–	–	10,000
－由母公司控制的實體	–	–	7,200
－最終控股股東對其具有重大影響的實體	50,144	49,696	54,996
	<u>50,144</u>	<u>49,696</u>	<u>72,196</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，應收貸款的賬面值分別為人民幣50,144,000元、人民幣49,696,000元及人民幣72,196,000元，撥備分別為人民幣50,144,000元、人民幣49,696,000元及人民幣72,196,000元。

附錄一

會計師報告

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
預付款項			
— 由最終控股股東控制的實體	4,691	13,585	4
— 控股股東對其具有重大影響的實體	5,403	9	—
— 由母公司控制的實體	—	—	24,542
	<u>10,094</u>	<u>13,594</u>	<u>24,546</u>
應付票據			
— 最終控股股東對其具有重大影響的實體	323,737	314,100	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	1,031,200	1,024,840	50,000
— 母公司	4,000	7,500	—
— 由母公司控制的實體	—	—	357
	<u>1,358,937</u>	<u>1,346,440</u>	<u>50,357</u>
貿易應付賬款			
— 由最終控股股東控制的實體	92,355	43,586	—
— 母公司	40,628	25,392	7,098
— 母公司對其具有重大影響的實體	800	—	7,438
— 由母公司控制的實體	—	1	59,639
	<u>133,783</u>	<u>68,979</u>	<u>74,175</u>
合同負債			
— 由最終控股股東控制的實體	—	—	307
— 母公司對其具有重大影響的實體	—	138	783
	<u>—</u>	<u>138</u>	<u>1,090</u>

(ii) 與關聯方的非貿易性質結餘

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
其他應收賬款			
— 由最終控股股東控制的實體	852	6,650	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	100	411	470
— 母公司	6,871	6,871	26
— 由母公司控制的實體	—	—	13,051
	<u>7,823</u>	<u>13,932</u>	<u>13,547</u>

於2019年、2020年及2021年12月31日，其他應收賬款的賬面值分別為人民幣7,823,000元、人民幣13,932,000元及人民幣13,547,000元，而撥備分別為人民幣4,000元、人民幣7,000元及人民幣16,000元。所有該等應收賬款為就物流及倉儲服務向關聯方支付的保證金，不會於[編纂]前結清。

	於12月31日		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
其他應付賬款			
— 由最終控股股東控制的實體	30,057	26	—
— 母公司對其具有重大影響的實體	7	—	1,425
— 最終控股股東	400,624	1,190,958	—
— 母公司	700,988	2,738,005	854,888
— 由母公司控制的實體	2	2	40
— 最終控股股東對其具有重大影響的實體	—	—	2
	<u>1,131,678</u>	<u>3,928,991</u>	<u>856,355</u>

貴集團預期其他應付母公司款項人民幣854,888,000元為根據協議約定需償還的貸款。其他應付賬款將不會於[編纂]前結清。

並無向關聯方提供任何抵押／擔保，於[編纂]後，關聯方所提供抵押／擔保將獲部分解除。

(d) 主要管理人員薪酬

	截至12月31日止年度		
	2019年	2020年	2021年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
薪金及其他短期僱員福利	1,371	1,953	2,802
退休金成本、住房公積金、醫療保險及 其他社會保險	255	205	445
	<u>1,626</u>	<u>2,158</u>	<u>3,247</u>

(e) 已註冊商標的使用

根據與陝汽集團訂立的商標協議，貴公司自2016年8月28日至2026年8月27日期間有權無償使用「車輪滾滾」註冊商標，德銀融資租賃有限公司有權自2012年8月7日至2022年8月6日期間無償使用「德贏天下」註冊商標，上海遠行供應鏈管理(集團)有限公司有權自2017年3月21日至2027年3月20日期間無償使用註冊商標(即標識)。

42 期後事項

除本報告另有披露者外，於2021年12月31日後，貴公司或貴集團並無進行任何其他重大期後事項。

III 期後財務報表

貴公司及其附屬公司並無就於2021年12月31日後及直至本報告日期的任何期間編製任何經審計的財務報表。

貴公司或其任何附屬公司並無就2021年12月31日後的任何期間宣派或作出任何股息或分派。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

證券持有人的稅項

稅項

下列為投資者因購買有關[編纂]的H股並將之持作資本資產而擁有相關H股所產生的若干中國及香港稅項影響概要。此概要無意說明H股擁有權帶來的全部重大稅務影響，亦無考慮任何個別投資者的特定情況，其中部分情況可能受特別的規則所限制。此概要乃基於在最後實際可行日期有效的各項中國及香港稅法，上述法律全部均可變更(或釋義上的更改)，並可能具追溯效力。

此節並未涵蓋所得稅、資本稅、增值稅、印花稅及遺產稅以外的中國或香港稅務的任何方面。務請[編纂]向其各自的稅務顧問查詢有關因投資[編纂]而產生的中國、香港及其他稅務影響。

中國稅項

關於企業所得稅的法律及法規

根據全國人民代表大會於2007年3月頒佈並分別於2017年2月及2018年12月修訂並生效的《中華人民共和國企業所得稅法》以及國務院於2007年12月頒佈並於2019年4月修訂並生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，稅率為25%。非居民企業在中國境內設立機構或場所的，應當就其所設機構或場所取得的來源於中國境內的所得，以及發生在中國境外但與其所設機構或場所所有實際相關的所得，繳納企業所得稅。就未在中國境內設立機構或場所，或在中國境內設立機構或場所但相關收益與該等機構及場所沒有關聯的非居民企業而言，適用稅率為20%。就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。

根據財政部、海關總署、國家稅務總局於2011年7月發佈並生效的《關於深入實施西部大開發戰略有關稅收政策問題的通知》，自2011年1月1日至2020年12月31日，對設在西部地區的鼓勵類產業企業減按15%的稅率徵收企業所得稅。

關於增值稅的法律及法規

除上述法規另有規定外，根據國務院於1993年12月頒佈並分別於2008年11月、2016年2月、2017年11月修訂並生效的《增值稅暫行條例》以及財政部於1993年12月頒佈及其後由財政部及國家稅務總局分別於2008年12月及2011年10月修訂並生效的《增值稅暫行條例實施細則》，所有在中國境內銷售貨物、提供加工、修理及修配服務或進口貨物的納稅人均需繳納增值稅。

自2012年1月1日起，財政部及國家稅務總局開始推行《營業稅改徵增值稅試點方案》（「營改增試點方案」），營改增試點方案對部分地區的「交通運輸業」、部分「現代服務業」等生產性服務業明確由營業稅改徵增值稅，並最終在2013年擴展至全國範圍。根據財政部及國家稅務總局於2016年5月發佈並分別於2017年7月、2017年12月及2019年3月修訂並於2019年4月生效的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》（「全面營改增試點方案」），在中華人民共和國境內（以下稱境內）銷售服務、無形資產或者不動產（以下稱「應稅行為」）的單位和個人，為增值稅納稅人，應當繳納增值稅。在全面營改增試點方案推行後，納稅人發生應稅行為稅率為6%；此外納稅人提供交通運輸、郵政、基礎電信、建築、不動產租賃服務，銷售不動產，轉讓土地使用權，稅率為11%；納稅人提供有形動產租賃服務，稅率為17%。同時根據財政部及國家稅務總局於2018年4月發佈並於2018年5月生效的《關於調整增值稅稅率的通知》，納稅人發生增值稅應稅銷售行為的，稅率調整為16%或10%。根據財政部、稅務總局、海關總署於2019年3月20日發佈並於2019年4月1日生效的《關於深化增值稅改革有關政策的公告》，增值稅一般納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用16%稅率的，稅率調整為13%；原適用10%稅率的，稅率調整為9%。

根據國家稅務總局於2017年12月發佈並於2018年2月生效的《增值稅一般納稅人登記管理辦法》，年應稅銷售額超過財政部、國家稅務總局規定的小規模納稅人標準，除上述辦法另行規定外，應當向主管稅務機關辦理一般納稅人登記。納稅人自一般納稅人登記生效之日起，按照增值稅一般計稅方法計算應納稅額，並可以按照本辦法規定領用增值稅專用發票。

根據財政部及國家稅務總局於2011年10月發佈並於2011年1月生效的《關於軟件產品增值稅政策的通知》，增值稅一般納稅人銷售其自行開發生產的軟件產品，按17%稅率徵收增值稅後，對其增值稅實際稅負超過3%的部分實行即徵即退政策。

關於城市維護建設稅的法律及法規

根據國務院於1985年2月發佈並於2011年8月修訂並生效的《中華人民共和國城市維護建設稅暫行條例》及其實施細則的規定，城建稅是根據城市維護建設資金的不同層次的需要而設計的，實行分區域的差別比例稅率，即按納稅人所在城市、縣城或鎮等不同的行政區域分別規定不同的比例稅率。具體規定為：(i) 納稅人所在地在市區的，稅率為7%。這裏稱的「市」是指國務院批准市建制的城市，「市區」是指省人民政府批准的市轄區(含市郊)的區域範圍。(ii) 納稅人所在地在縣城、鎮的，稅率為5%。這裏所稱的「縣城、鎮」是指省人民政府批准的縣城、縣屬鎮(區級鎮)，縣城、縣屬鎮的範圍按縣人民政府批准的城鎮區域範圍。

關於教育費附加的法律及法規

教育費附加是國家為扶持教育事業發展，計徵用於教育的政府性基金。根據國務院於1986年4月頒佈並分別於1990年6月、2005年8月、2011年1月修訂並生效的《徵收教育費附加的暫行規定》，教育費附加，以各單位和個人實際繳納的增值稅、營業稅、消費稅的稅額為計徵依據，教育費附加率為3%，分別與增值稅、營業稅、消費稅同時繳納。

關於地方教育費附加的法律及法規

地方教育附加不是全國統一開徵的費種，根據全國人大常委會於1995年3月發佈及分別於2009年8月、2015年12月發佈並於2016年6月生效《中華人民共和國教育法》，省、自治區、直轄市人民政府根據國務院的有關規定，可以決定開徵用於教育的地方附加費，專款專用。

根據陝西省人民政府辦公廳於2011年2月發佈並生效的《陝西省地方教育附加徵收管理辦法》，凡在陝西省行政區域內繳納增值稅、消費稅、營業稅（以下簡稱「三稅」）的單位和個人，除按國家法律及法規規定繳納教育費附加外，應按照實際繳納「三稅」稅額的2%繳納地方教育附加。

關於水利建設基金的法律及法規

根據陝西省人民政府於2017年11月發佈並生效的《陝西省人民政府辦公廳關於支持實體經濟發展若干財稅措施的意見》，水利建設基金減按銷售商品收入和提供勞務收入的0.6‰徵收，其中中國（陝西）自由貿易試驗區和西安國家自主創新示範區減按銷售商品收入和提供勞務收入的0.4‰徵收。

根據陝西省財政廳、陝西省水利廳、國家稅務總局陝西省稅務局、中國人民銀行西安分行於2019年6月發佈並生效的《關於降低我省水利建設基金徵收標準的通知》，自2019年1月1日至2020年12月31日，在陝西省境內有銷售商品和提供勞務的企業事業單位和個體經營者，減按銷售商品收入和提供勞務收入的0.5‰徵收水利建設基金，其中在中國（陝西）自由貿易試驗區和西安國家自主創新示範區範圍內，有銷售商品收入和提供勞務收入的企業、事業單位或個體經營者，減按銷售商品收入的0.3‰徵收水利建設基金。

受COVID-19疫情影響，根據國家稅務總局於2020年2月發佈並生效的《國家稅務總局陝西省稅務局關於全力打贏疫情防控狙擊戰稅費政策措施的貫徹落實意見》，對旅遊、住宿、餐飲、會展、交通運輸、教育培訓、文藝演出、影視劇院等受疫情影響較大的行業企業免徵水利建設基金和殘疾人就業保障金。

關於印花稅的法律及法規

根據國務院於1988年8月頒佈並於2011年1月修訂並生效的《中華人民共和國印花稅暫行條例》以及財政部於1988年9月頒佈並生效的《中華人民共和國印花稅暫行條例施行細則》，在中華人民共和國境內書立、領受本條例所列舉憑證的單位和個人，都是印花稅的納稅義務人，應當繳納印花稅。按照印花稅稅目稅率表，財產租賃合同按租賃金額千分之一貼花，稅額不足一元的按一元貼花；貨物運輸合同按運輸費用萬分之五貼花；倉儲保管合同按倉儲保管費用千分之一貼花；技術合同按所載金額萬分之三貼花；購銷合同按銷售收入萬分之三貼花，加工承攬合同按加工或承攬金額萬分之五貼花，建築安裝工程承包合同按承包金額或工程造價萬分之三貼花。

股息涉及的稅項

根據1980年9月開始實施及最新修訂於2018年8月並於2019年1月生效的《中華人民共和國個人所得稅法》以及1994年1月開始施行及最新修訂於2018年12月並於2019年1月生效的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，中國企業向個人投資者分派之H股股息須按20%的統一稅率預扣個人所得稅。

根據財政部於2015年9月發佈並於2019年7月修訂的《關於上市公司股息紅利差別化個人所得稅政策有關問題的通知》，個人從公開發行和轉讓市場取得的上市公司股票，持股超過一年的，股息紅利所得暫免徵收個人所得稅。個人從公開發行和轉讓市場取得的上司公司股票，持股期限在一個月以內（含一個月）的，其股息紅利所得全額計入應納稅所得額；持股期在一個月以上至一年的（含一年）的，暫減按50%計入應納稅所得額；上述所得統一適用20%的稅率計徵個人所得稅。

根據國家稅務總局於2011年6月發佈的《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》，境外居民個人股東從境內非外商投資企業發行股票取得的股息紅利所得，應按照「利息、股息、紅利所得」項目，由扣繳義務人依法代扣代繳個人所得稅。同時境內非外商投資企業在香港發行股票，其境外居民個人股東可根據其居民身份所屬國家與中國簽署的稅收協定及內地和香港（澳門）間稅收安排的規定，享受相關稅收優惠。上述通知還明確在香港發行股票的境內非外商投資企業派發股息紅利時，一般可按10%稅率扣繳個人所得稅，無需辦理申請事宜。此外對股息稅率不屬於10%的情況，按以下規定辦理：(i)取得股息紅利的個人為低於10%稅率的協定國家居民，扣繳義務人可按「通知」規定，代為辦理享受有關協定待遇申請，經主管稅務機關審核批准後，對多扣繳稅款予以退還；(ii)取得股息紅利的個人為高於10%低於20%稅率的協定國家居民，扣繳義務人派發股息紅利時應按協定實際稅率扣繳個人所得稅，無需辦理申請事宜；(iii)取得股息紅利的個人為與我國沒有稅收協定國家居民及其他情況，扣繳義務人派發股息紅利時應按20%稅率扣繳個人所得稅。

根據內地與香港特別行政區於2006年8月簽署的《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》，一方居民公司支付給另一方居民的股息，可以在該另一方徵稅。然而，這些股息也可以在支付股息的公司是其居民的一方，按照該一方法律徵稅。但是，如果股息受益所有人是另一方的居民，則所徵稅款不應超過：(i)如果受益所有人是直接擁有支付股息公司至少25%資本的公司，為股息總額的5%；(ii)於其他情況下，為股息總額的10%。雙方主管當局應協商確定實施限制稅率的方式。

香港

股息稅

根據香港稅務局目前的做法，毋須就本公司在香港支付的股息交納稅款。

資本收益及利得稅

香港並無就出售H股所得的資本收益徵稅，但倘在香港從事貿易、專業或經營業務的人士出售H股所得的交易收益，而該等收益因上述貿易、專業或經營業務而來自或產生於香港，則須繳納香港利得稅，目前徵收的公司稅率最高為16.5%，而非公司業務的稅率最高為15%。若干類別的納稅人（例如金融機構、保險公司及證券商）可能被視為產生交易收益而非資本收益，除非該等納稅人可以證明證券投資乃為作長期投資持有。於香港聯交所出售H股所得的交易收益將視為來自或產生於香港。在香港進行證券買賣業務的人士於香港聯交所出售H股所得的交易收益，將會因此產生繳納香港利得稅的責任。

印花稅

香港印花稅目前的從價稅率為H股的對價或市值（以較高者為準）的0.13%，由買方每次購買及賣方每次出售任何香港證券（包括H股）時繳納，即目前每一筆涉及H股的買賣交易共計須繳納0.26%的稅項。此外，目前須就轉讓H股的任何契據繳納固定印花稅5.00港元。如果買賣雙方其中一方為非香港居民且未繳納應付的從價稅項，則未付稅款將根據轉讓契據（如有）進行評估，並由承讓人支付。如果在到期日或之前未繳納印花稅，將可能被處以不超過應繳稅款10倍的罰款。

遺產稅

香港於2006年2月11日開始實施2005年收入（取消遺產稅）條例，根據該條例，2006年2月11日或之後身故的H股持有人申請承辦有關遺產時毋需繳付香港遺產稅，亦毋需提交遺產稅結清證明書。

中國的外匯管制

中國外匯管制

人民幣是中國的法定貨幣，目前仍受外匯管制。中國人民銀行轄下的國家外匯管理局負責管理與外匯相關的一切事宜，包括實施外匯管制規定。

國務院於1996年1月頒佈了《中華人民共和國外匯管理條例》（「外匯管理條例」），於1996年4月正式生效。外匯管理條例將所有的國際支付和轉移劃分為經常項目和資本項目。大部分經常項目交易無需獲得國家外匯管理局批准，但資本項目交易需要審批。外匯管理條例分別於1997年1月及2008年8月修訂，對中國外匯監管作出重大改變。首先，外匯管理條例對外匯資金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，且資本賬目的外匯及外匯結算資金僅可按有關部門及外匯管理機構批准的用途適用。其次，外匯管理條例完善以市場供求為基礎的人民幣匯率形成機制。並且，外匯管理條例加強了對跨境外匯資金流動的監測。常與跨國交易有關收支遭遇或可能遭遇嚴重失衡，或國家經濟出現或可能出現嚴重危機時，國家可採取必要保障或控制措施。此外，外匯管理條例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利，並增強其有關監督及管理能力。

根據中國人民銀行於2005年7月發佈的《關於完善人民幣匯率形成機制改革的公告》，人民幣匯率不再與美元掛鈎，中國開始實施一套有管理的浮動匯率制度，根據市場供求狀況及經參考一籃子貨幣調整以釐定匯率。中國人民銀行將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。

根據國務院於2014年10月發佈並生效的《國務院關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》，已取消國家外匯管理局及其分局對境內發行者之境外上市的外資股項下境外募集資金調回結匯審批事宜的權利。

根據國家外匯管理局於2014年12月發佈並生效的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內發行人應在境外上市發行結束之日起15個工作日內，到其註冊成立所在地外匯管理局辦理境外上市登記。境內發行人境外上市募集資金可調回境內或存放境外，且該等資金用途應與招股說明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。

根據國家外匯管理局於2016年6月發佈並生效的《關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》，相關政策已明確實行意願結匯的資本項目外匯收入（包括境外上市調回資金）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。

本附錄載有與本公司營運及業務有關的中國法律及法規若干方面的概要。有關中國稅項的法律及法規於「附錄三－稅項及外匯」獨立討論。本附錄亦載述若干香港法律及監管規定概要，包括中國與香港公司法之間的若干重大差異、《香港上市規則》若干規定及香港聯交所規定納入中國發行人組織章程細則的其他條文概要。

中國法律體系

中國的法律體系由憲法、法律、行政法規、地方性法規、單行條例、國務院部門規章、地方政府規章、自治區的自治條例和單行條例及中國政府簽署的國際條約組成。法院判例並不構成有約束力之先例，但可作為司法參考和指引。

根據《中華人民共和國憲法》(以下簡稱「《憲法》」)和《中華人民共和國立法法》(以下簡稱「《立法法》」)，全國人大和全國人大常務委員會行使國家立法權。全國人大有權制定和修改刑事、民事、國家機構的和其他事務的基本法律。全國人大常委會有權制定和修改除應當由全國人大制定的法律以外的其他法律；在全國人大閉會期間，對全國人大制定的法律進行部分補充和修改，但是有關補充和修改不得同該法律的基本原則相抵觸。國務院是國家最高行政機關，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各自的常務委員會根據地方行政區域的具體情況和要求，在不與憲法、法律、行政法規相抵觸的前提下，可以制定地方性法規。國務院各部、委員會、中國人民銀行、國家審計署和具有行政管理職能的直屬機構，可以根據法律和國務院的行政法規、決定、命令，在其各自部門的司法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及國務院的行政法規、決定、命令的事項。省、自治區、直轄市和較大的市的人民政府，可以根據具體情況及實際需要且在不違反憲法、法律及行政法規的情況下制定地方規章。

設區的市的人民代表大會及其各自的常務委員會根據地方行政區域的具體情況和實際需要，在不與憲法、法律、行政法規相抵觸的前提下，可以制定地方性法規，惟於各省及自治區的人民代表大會常務委員會批准後生效。民族自治區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。自治區的自治條例和單行條例，報全國人大常務委員會批准後生效。自治條例和單行條例可以

對法律和行政法規的規定作出變通修訂，但不得違背法律或者行政法規的基本原則，不得對憲法和民族區域自治法的規定以及其他有關法律、行政法規專門就民族自治區所作的規定作出變通修訂。

《憲法》是中國的根本大法，具有最高的法律效力，所有法律、行政法規、地方性法規、自治條例或單行條例都不得與憲法相抵觸。法律的效力高於行政法規、地方性法規和規章。行政法規的效力高於地方性法規、規章。地方性法規的效力高於本級或下級地方政府規章。省、自治區人民政府制定的規章效力高於該省和自治區行政區域內的地區城市的人民政府制定的規章。

全國人大有權改變或者撤銷任何由其常務委員會制定的不適當的法律，亦有權撤銷任何由其常委會批准但違背《憲法》或《立法法》的自治條例或單行條例。全國人大常務委員會有權撤銷任何與《憲法》、法律或行政法規相抵觸的地方性法規，有權撤銷任何省、自治區或直轄市的人民代表大會常務委員會批准但違背《憲法》和《立法法》的自治條例或單行條例。國務院有權改變或者撤銷任何不適當的部門規章和地方政府規章。省、自治區或直轄市的人民代表大會常務委員會有權改變或者撤銷任何由各自的常務委員會制定或批准的不適當的地方性法規。省、自治區的人民政府有權改變或者撤銷任何下級人民政府制定的不適當的規章。

根據《憲法》，全國人大常務委員會行使法律解釋權。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、法令條文本需要進一步明確界限或作補充規定的，由全國人民代表大會常務委員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。最高人民法院和最高人民檢察院的解釋如果有原則性的分歧，報請全國人民代表大會常務委員會解釋或決定。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。凡屬於地方性法規條文本身需要進一步明確界限或作補充規定的，由制定法規的省、自治區、直轄市人民代表大會常務委員會進行解釋或作出規定。凡屬於地方性法規如何具體應用的問題，由省、自治區、直轄市人民政府監管部門進行解釋。

中國與香港公司法若干方面的重大差異

香港公司法主要載列於《公司條例》及《公司（清盤及雜項條文）條例》，並經適用於香港之普通法及衡平法補充。我們作為於中國註冊成立並尋求股份於香港聯交所[編纂]的股份有限公司，受到中國公司法及所有根據中國公司法頒佈的其他規則及條例的規管。以下載列香港公司法與中國公司法之間的若干重大差異的概要，惟本概要並非作為全面詳盡的比較。

公司存續

根據香港公司法，設有股本的公司須向香港公司註冊處處長註冊成立，香港公司註冊處處長於本公司註冊成立後向其發出公司註冊證明書，而公司此後將可以獨立公司身份存續。公司可註冊成立為公眾公司或私人公司。根據《公司條例》，在香港註冊成立之私人公司的組織章程細則須載有若干優先購買權的條文，而公眾公司的組織章程細則無須載列該等優先購買權的條文。

根據中國公司法，股份有限公司可以發起或公開募集的方式註冊成立。

股本

根據香港法例，香港公司的董事可經股東事先批准（如需要）後發行公司的新股份。中國公司法並無關於法定股本的規定。本公司的註冊資本即其已發行股本的金額。本公司增加任何註冊資本須經股東大會批准並經中國相關政府及監管機關批准／備案（如適用）。

根據證券法，經相關證券監管機關批准股份在證券交易所上市的公司，總股本不得低於人民幣30.0百萬元。《公司條例》並無規定任何於香港註冊成立之公司的最低資本要求。

根據中國公司法，股份可以貨幣或非貨幣資產的形式（根據相關法律或行政法規不得用作注資的資產除外）認購。用作注資的非貨幣資產須經估值，以免高估或低估資產價值。對於香港註冊成立的公司並無該限制。

股權及股份轉讓的限制

一般而言，以人民幣計值及認購的內資股可由中國投資者、合資格境外機構投資者或合資格境外戰略投資者認購及買賣。

以人民幣計值但以人民幣以外貨幣認購的境外上市股份僅可由香港、澳門及台灣或中國境外任何國家及地區的投資者或合資格境內機構投資者認購及買賣；如H股為合資格港股通證券，亦可由中國投資者根據滬港通或深港通規則及限額認購及買賣。

根據中國公司法，股份有限公司的發起人不得於公司成立之日後一年內轉讓其所持股份。公司公開發售前已發行的股份不得於股份在證券交易所上市之日起一年內轉讓。股份有限公司的董事、監事及高級管理層在任職期間每年轉讓的所持股份不得超過彼等所持公司股份總數的25.00%，而彼等所持公司股份不得於股份上市之日起一年內轉讓，亦不得於上述人士離職後半年內轉讓。組織章程細則可對公司董事、監事及高級管理層轉讓所持公司股份設定其他限制性規定。除[編纂]後(i)限制本公司於六個月內發行額外股份，及(ii)控股股東處置股份有12個月禁售期外，香港法例並無對股權及股份轉讓設有限制。

收購股份的財務資助

中國公司法並不禁止或限制股份有限公司或其附屬公司就收購其本身或其控股公司股份提供財務資助。然而，《必備條款》載有與香港公司法相似的關於公司及其附屬公司提供有關財務資助的若干限制。

股東大會通知

根據中國公司法，公司須不遲於年度股東大會前20日發出大會通知，而臨時股東大會通知則須於大會舉行日期前不少於15日發出。若公司發行不記名股份，則須於召開股東大會前至少30日發出大會通知。根據《特別規定》及《必備條款》，公司須至少提前45日向全體股東發出書面通知，而擬出席大會的任何股東須不遲於大會日期前20日作出書面回覆。

對於在香港註冊成立的有限公司，股東大會的最短通知期為14日。此外，若大會涉及考慮要求作出特別通告的決議案，公司亦須於大會舉行日期前至少14日向其股東發出該決議案的通告。年度股東大會的通知期為21日。

股東大會法定人數

中國公司法並未規定股東大會的法定人數，但《特別規定》及《必備條款》規定必須在大會擬定召開日期至少20日前收到持有代表最少50.00%表決權股份的股東就該會議通知發出的回函，方可召開股東大會；倘未達到上述50.00%的水平，則公司必須在五日内再以公告方式通知其股東，其後方可召開股東大會。

根據香港法例，股東大會的法定人數為兩名股東，除非公司的組織章程細則另有規定或公司僅有一名股東，在此情況下法定人數則為一名。

於股東大會表決

根據中國公司法，任何決議案均須由親身或委任代表出席股東大會的股東以過半數贊成票通過，惟建議修訂組織章程細則、增減註冊資本、合併、分立、解散或變更公司形式等事項，須由親身或委任代表出席股東大會的股東以三分之二贊成票通過。

根據香港法例，普通決議案可由親身或委任代表出席股東大會的股東以簡單大多數贊成票通過，而特別決議案則由親身或委任代表出席股東大會的股東以不少於四分之三的贊成票通過。

類別股份權利變更

中國公司法對類別股份權利變更並無具體規定，但規定國務院可頒佈與其他股份類別有關規定。《必備條款》對視為類別股份權利變更的情況及必要跟隨的審批程序有詳細規定。該等條文已納入組織章程細則，其概述於本文件「附錄五－組織章程細則概要」一節。

根據《公司條例》，任何類別股份附帶的權利不得更改，除非(i)相關類別股東在另行召開的會議上通過特別決議案批准更改；(ii)經代表相關類別股東總表決權至少四分之三的股東書面同意；或(iii)組織章程細則載有關於更改該等權利的條文，則可按該等條文予以更改。

我們已根據《香港上市規則》及《必備條款》按香港法例所規定的類似方式將保護類別股份權利的條文納入組織章程細則。組織章程細則將境外上市股份及境內上市股份的持有人定義為不同的類別股東。類別股東投票的特別程序不適用於以下情形：(i)經股東大會通過特別決議案批准後，於任何12個月期間我們單獨或同時發行分別不超過現有A股及H股各自20.00%的A股及H股；(ii)我們成立時發行A股及H股的計劃自國務院證券監督管理機構批准之日起15個月內或於適用的規定所規定的期限內實行；及(iii)本公司境外發行H股並[編纂]後，經國務院或國務院證券監督管理機構批准，我們的股東或會清算彼等持有的[編纂]股份以在境外交易。

少數股東的衍生訴訟

根據香港公司法，若公司董事對公司作出任何不當行為，經法院許可，股東可代表公司提起衍生訴訟。例如，若董事於股東大會上控制大多數票，則可授予許可，從而避免公司以其本身名義起訴董事。

中國公司法規定，倘股份有限公司董事及高級管理層違反法律、行政法規或其組織章程細則的規定，令公司造成損失，則連續180日以上單獨或合計持有公司1%或以上股份的股東可書面請求監事會向人民法院提起訴訟。倘監事會造成上述違規事項，則上述股東可書面請求董事會向人民法院提起訴訟。倘監事會或董事會收到上述股東書面請求後拒絕提起訴訟或自收到請求之日起30日內未有提起訴訟，或倘情況緊急，不立即提起訴訟或會使公司遭受難以彌補的損害，則上述股東有權為公司利益以彼等本身名義直接向法院提起訴訟。

此外，《必備條款》為我們提供若干針對違反於本公司職責之董事、監事及高級管理層的補救措施。此外，作為境外上市外資股於香港聯交所上市的條件，股份有限公司各董事及監事均須承諾以公司為受益人遵守組織章程細則。此舉可讓少數股東對我們的違約董事及監事採取行動。

少數股東保障

根據《公司條例》，如有股東指控公司的處事方式不公平而損害其利益，則該股東可向法院呈請發出適當頒令對不公平損害行為給予補救。或者，根據《公司(清盤及雜項條文)條例》，股東可依據公正公平理由尋求將該公司清盤。此外，若有指定數目的股東提出呈請，財政司司長可委任享有廣泛法定權力的督察員對在香港註冊成立或登記之公司的事務進行調查。中國公司法規定任何持有公司全部已發行股份表決權10.0%或以上的股東可要求人民法院解散營運或管理遇到嚴重困難、其存續會對股東造成重大損失且無法解決該等困難的公司。

根據《必備條款》，本公司已將與香港法例所規定類似的少數股東保障條文（儘管未必同樣全面）納入組織章程細則。該等條文規定控股股東行使其表決權的方式不得損害其他股東利益，不可解除董事或監事誠實地為我們最佳利益行事的職責，亦不得批准董事或監事挪用我們的資產或侵害其他股東的個人權利。

董事

與香港公司法不同，中國公司法並無有關申報董事於重大合同擁有的權益、限制董事進行重大出售的權力、限制公司向董事提供若干福利及董事債務彌償保證以及未經股東批准不得收取離職補償的任何規定。然而，《必備條款》載有關於重大出售的若干規定及限制，並列明董事可收取離職補償的情況。

監事會

根據中國公司法，股份有限公司的董事及高級管理層須受監事會的監查。並無強制規定在香港註冊成立的公司須設立監事會。

《必備條款》規定各監事在行使職權時，有責任按其認為符合本公司最佳利益的方式以合理審慎人士在類似情況下應有的謹慎、勤勉及技能，以善意、誠信的態度行事。

受信責任

在香港，董事對公司負有受信責任，包括行事應不與公司利益相衝突的責任。此外，《公司條例》規定董事的法定謹慎責任。根據《特別規定》，公司的董事、監事、經理及其他高級管理層成員須誠實及勤勉地為公司履行彼等的職務。

財務披露

根據中國公司法，股份有限公司須在年度股東大會20日前於公司備妥財務報告供股東查閱。此外，公開發行股份的股份有限公司須公佈財務報告。《公司條例》規定，於香港註冊成立的公司須不遲於年度股東大會21日前，向各股東寄發提交本公司的財務報表、核數師報告及董事會報告。根據中國法律，公司應當在各會計年度末編製財務會計報告，並依法提交會計師事務所審計。《必備條款》規定，除依照中國會計準則編製財務報表外，公司亦須依照國際或香港會計準則編製及審核財務報表，而財務報表亦須載有關於與根據中國會計準則編製之財務報表的重大差別（如有）的財務影響聲明。

《特別規定》規定，在中國境內外披露的資料內容不得相互矛盾，如根據中國境內及境外相關法律、法規及相關證券交易所規定披露的資料有所不同，則亦須同時披露該等差異。

有關董事及股東的資料

中國公司法規定，股東有權查閱公司的組織章程細則、股東大會會議記錄以及財務及會計報告。根據組織章程細則，股東有權查閱並複印（須繳付合理費用）有關股東及董事的若干資料，此與《公司條例》賦予香港公司股東的權利相若。

收款代理人

根據香港法例，股息在董事會宣派後將成為應付股東的債項。根據香港法例，追討債項的訴訟時效為六年，而根據中國法律則為兩年。《必備條款》要求相關公司應當為持有境外上市外資股份的股東委任收款代理人，而該收款代理人應當代有關股份持有人收取公司就境外上市外資股股份宣派的股息及其他應付的款項。

公司重組

於香港註冊成立的公司可以多種方式進行公司重組，如根據《公司（清盤及雜項條文）條例》第237條進行自動清盤時將公司全部或部分業務或財產轉讓予另一家公司，或根據《公司條例》第673條及第13部第2分部由公司與債權人或公司與股東達成經法院批准的和解或安排。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。根據中國法律，股份有限公司合併、分立、解散或變更公司形式，須經股東於股東大會批准。

強制轉讓

根據中國公司法，股份有限公司須按若干指定百分比提取稅後利潤轉撥至法定公積金。香港法例並無相應規定。

爭議仲裁

在香港，股東與公司或其董事、經理及其他高級管理層之間的爭議可通過法院解決。《必備條款》規定，除若干例外情況外，H股持有人與本公司之間，H股持有人與本公司董事、監事、經理及其他高級管理人員之間，或H股持有人與境內上市股份持有人之間因組織章程細則、中國公司法或與本公司事務相關的其他相關法律及行政法規引起的爭議，應向香港國際仲裁中心或中國國際經濟貿易仲裁委員會提交仲裁。有關仲裁為最終及不可推翻。

香港國際仲裁中心證券仲裁規則規定，任何一方提出申請後，容許仲裁庭就涉及在中國註冊成立但於香港聯交所上市之公司事務的案件在深圳進行聆訊，以便中方人士及證人能夠出席。倘任何一方申請在深圳進行聆訊，且仲裁庭將信納有關申請乃屬真誠並且所有當事方（包括證人及仲裁員）均可進入深圳出席聆訊，則仲裁庭須頒令在深圳進行聆訊。倘中方人士或其證人或仲裁員以外的人士不准進入深圳，則仲裁庭須頒令以任何實際可行的方式進行聆訊，包括使用電子媒體。就香港國際仲裁中心證券仲裁規則而言，中方人士指在中國（不包括香港、澳門及台灣地區）居住的人士。

公司的補救措施

根據中國公司法，倘董事、監事或經理履行職務過程中因違反任何法律、行政法規或公司的組織章程細則而對公司造成損害，則董事、監事或經理須就有關損害對公司負責。此外，《香港上市規則》規定上市公司的細則須載列與香港法例所規定類似的公司補救措施（包括廢止相關合同及向董事、監事或高級管理層追討利潤）。

股息

根據中國法律，公司有權於若干情況下就任何應付股東的股息或其他分派預扣及向相關稅務機關繳納任何應付稅款。根據香港法例，追討債務（包括追討已宣派股息）的訴訟時效為六年，而根據中國法律則為兩年。適用訴訟時效到期前，公司不得行使權力沒收任何未領取的股份股息。

暫停辦理股東名冊登記

《公司條例》規定，公司一年內暫停辦理股東名冊股份轉讓登記的時間不得超過三十日（若干情況下可延長至六十日），而《必備條款》規定，召開股東大會日期前三十日內或決定分派股息的基準日前五日內不得辦理股份轉讓登記。

本附錄載有組織章程細則之主要條文及其後修訂概要，將於H股在聯交所[編纂]當日起生效。本附錄主要目的在於為潛在[編纂]提供組織章程細則的概覽，故可能未有盡錄對於潛在投資者而言重要的信息。在本文件「附錄七－送呈公司註冊處處長及展示文件」一節所述，公司章程的中文全文可供查閱。

股份

股份和註冊資本

公司發行的所有股份均為普通股。公司根據需要，經國務院授權的公司審批部門批准，可以設置其他種類的股份。公司的股份採取股票形式。

公司股份的發行，實行公開、公平、公正的原則，同種類的每一股份應當具有同等權利。同次發行的同種類股票，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。公司發行的內資股和境外上市外資股在股息或其他形式所作的任何分派中享有相同的權利。

經國務院證券監督管理機構（以下簡稱「中國證監會」）批准，公司可以向境內投資人和境外投資人發行股票。公司在香港上市的境外上市外資股，簡稱為「H股」。H股指經批准在香港聯交所上市，以人民幣標明股票面值，以港元認購及交易的股票。經國務院或國務院授權的機構批准，並經香港聯交所同意，內資股可轉換為H股。經中國證監會批准，公司內資股股東可將其持有的全部或部分股份轉讓給境外投資人，並在境外證券交易所上市交易；全部或部分內資股可以轉換為外資股，且經轉換的外資股可於境外證券交易所上市交易。所轉讓或經轉換的股份在境外證券交易所上市交易，還應當遵守境外證券市場的監管程序、規定和要求。所轉讓或經轉換的股份在境外證券交易所上市交易的情形，不需要召開股東大會或類別股東大會表決。內資股轉換為境外上市外資股後與原境外上市外資股為同一類別股份。

資本的增減和股份回購

公司根據經營和發展的需要，依照法律、法規的規定，經股東大會分別作出決議，可以採用下列方式增加資本：

- (一) 公開發售股份；
- (二) 非公開發行股份；
- (三) 向現有股東派送紅股；
- (四) 以公積金轉增股本；
- (五) 法律、行政法規規定以及中國證監會批准的其他方式。

公司可以減少註冊資本。公司減少註冊資本，應當按照《公司法》以及其他有關規定和組織章程細則規定的程序辦理。公司減少註冊資本時，必須編製資產負債表及財產清單。

公司應當自作出減少註冊資本決議之日起十日內通知債權人，並於三十日內在公司股票上市地有關監管機構認可的報紙上公告，並按公司股票上市地的要求刊登於公司網站及相關的證券交易所網站。債權人自接到通知書之日起三十日內或未接到通知書的自公告之日起四十五日內，有權要求公司清償債務或者提供相應的償債擔保。

公司減少資本後的註冊資本，不得低於法定的最低限額。

公司在下列情況下，可以依照法律、行政法規、部門規章和組織章程細則的規定，購回公司發行在外的股份：

- (一) 減少公司註冊資本；
- (二) 與持有本公司股份的其他公司合併；
- (三) 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；

- (四) 股東因對股東大會作出的公司合併、分立決議持異議，要求公司收購其股份；
- (五) 將股份用於轉換公司發行的可轉換為股票的公司債券；
- (六) 為維護公司價值及股東權益所必需；
- (七) 法律、行政法規規定和國務院授權的審批部門批准的其他情形。

除上述情形外，公司不得進行買賣本公司股份的活動。

公司回購本公司股份的，應當依照《證券法》及《香港聯交所上市規則》的規定履行信息披露義務。

公司收購本公司股份，可以選擇下列方式之一進行：

- (一) 向全體股東按照相同比例發出購回要約；
- (二) 在證券交易所通過公開交易方式購回；
- (三) 在證券交易所外以協議方式購回；
- (四) 法律、行政法規規定和國務院有關主管部門批准的其他情形。

公司在證券交易所外以協議方式購回股份時，應當事先經股東大會按組織章程細則的規定批准。經股東大會以同一方式事先批准，公司可以解除或者改變經前述方式已訂立的合同，或者放棄其合同中的任何權利。

公司註銷股份，應向原公司登記機關申請辦理註冊資本變更登記並依法作出相關公告。被註銷股份的票面總值應當從公司的註冊資本中核減。

股份的轉讓

除法律、行政法規及香港聯交所另有規定外，公司股份可以依法自由轉讓，並不附帶任何留置權。

公司不接受本公司的股票作為質押權的標的。

購買公司股份的財務資助

公司或者其附屬公司在任何時候均不應當以任何方式，對購買或者擬購買公司股份的人提供任何財務資助。前述購買公司股份的人，包括因購買公司股份而直接或者間接承擔義務的人（以下簡稱「義務人」）。

公司或者其附屬公司，在任何時候均不應當以任何方式，為減少或者解除前述義務人的義務向其提供財務資助。

股東和股東大會

股東

公司股東為依法持有公司股份並且其姓名（名稱）登記在股東名冊上的人。股東按其持有股份的種類和份額享有權利，承擔義務；持有同一種類股份的股東，享有同等權利，承擔同種義務。

公司普通股股東享有下列權利：

- （一）依照其所持有的股份份額獲得股利和其他形式的利益分配；
- （二）依法請求、召集、主持、參加或者委派股東代理人參加股東大會，並按照實繳比例行使相應的表決權；
- （三）對公司的經營進行監督，提出建議或者質詢；
- （四）依照法律、行政法規、公司股票上市地證券監督管理機構的相關規定及組織章程細則的規定轉讓、贈與或質押其所持有的股份；
- （五）依照組織章程細則的規定獲得有關信息，包括：
 1. 在繳付成本費用後得到組織章程細則；

2. 在繳付了合理費用後有權查閱和複印下述文件：
- (1) 所有各部分股東的名冊；
 - (2) 公司董事、監事、高級管理人員的個人資料，包括：
 - (a) 現在及以前的姓名、別名；
 - (b) 主要地址（住所）；
 - (c) 國籍；
 - (d) 專職及全部其他兼職的職業、職務；
 - (e) 身份證明文件及其號碼。
 - (3) 公司已發行股本狀況報告；
 - (4) 自上一會計年度以來公司購回其每一類別股份的票面總值、數量、最高價和最低價，以及公司為此支付的全部費用的報告（按內資股及外資股進行細分）；
 - (5) 股東大會的會議記錄（僅供股東查閱）及公司的特別決議副本、董事會及監事會會議決議副本；
 - (6) 公司最近一期經審計的財務報表、董事會、會計師事務所及監事會報告；
 - (7) 已呈交中國市場監督管理局或其他主管機關備案的最近一期的申報表副本（如適用）；
 - (8) 公司債券存根。

公司應將前述第(1)、(3)、(4)、(5)、(6)和(7)項的文件按《香港聯交所上市規則》的要求備置於公司住所地和公司在香港的營業地點，以供公眾人士及股東免費查閱（除了股東大會的會議記錄只可供股東查閱外）。如果所查閱和複印的內容涉及公司的商業秘密及內幕信息的，公司可以拒絕提供。

- (六) 公司終止及清算時，按其所持有的實繳股份份額參加公司剩餘財產的分配；
- (七) 對股東大會作出的公司合併、分立決議持異議的股東，要求公司收購其股份；
- (八) 法律、行政法規、部門規章或組織章程細則規定的其他權利。

公司不得只因任何直接或者間接擁有權益的人士並無向公司披露其權益而行使任何權力，以凍結或以其他方式損害其任何附於股份的權利。

公司股東大會、董事會決議內容違反法律、行政法規的，股東有權請求人民法院認定無效。

公司股東大會、董事會的會議召集程序、表決方式違反法律、行政法規或者組織章程細則，或者決議內容違反組織章程細則的，股東有權自決議作出之日起60日內，請求人民法院撤銷。

董事、高級管理層執行公司職務時違反法律、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180日以上單獨或合併持有公司1%以上股份的股東有權書面請求監事會向人民法院提起訴訟；監事執行公司職務時違反法律、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、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30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，前款規定的股東有權為了公司的利益以自己的名義直接向人民法院提起訴訟。

第三方侵犯公司合法權益，給公司造成損失的，本條第一款規定的股東可以依照前兩款的規定向人民法院提起訴訟。

公司普通股持有人承擔下列義務：

- (一) 遵守法律、行政法規和組織章程細則；
- (二) 依其所認購的股份和出資方式繳納所認繳的股金；
- (三) 以其所持有股份為限對公司承擔責任；
- (四) 除法律、法規規定的情形外，不得退股；
- (五) 不得濫用股東權利損害公司或者其他股東的權利；不得濫用公司法人獨立地位和股東有限責任損害公司債權人的利益；
- (六) 公司股東濫用股東權利給公司或者其他股東造成損失的，應當依法承擔賠償責任；
- (七) 公司股東濫用公司法人獨立地位和股東有限責任，逃避債務，嚴重損害公司債權人利益的，應當對公司債務承擔連帶責任；
- (八) 法律、行政法規及組織章程細則規定應當承擔的其他義務。

持有公司5%及以上有表決權股份的股東，將其持有的股份進行質押的，應當自該質押發生當日，向公司作出書面報告。

股東大會的一般規定

股東大會是公司的權力機構，依法行使下列職權：

- (一) 決定公司的經營方針、投資計劃；
- (二) 選舉和更換非由職工代表擔任的董事、監事，決定有關董事、監事的報酬事項；
- (三) 審議批准董事會的報告；
- (四) 審議批准監事會報告；
- (五) 審議批准公司的年度財務預算方案、決算方案；
- (六) 審議批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (七) 對公司增加或者減少註冊資本作出決議；
- (八) 對發行公司股票、債券作出決議；
- (九) 對公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式作出決議；
- (十) 修改組織章程細則；
- (十一) 對公司聘用、解聘會計師事務所作出決議；
- (十二) 審議公司重大的第三方擔保事項；
- (十三) 審議公司在一年內購買及／或出售重大資產超過公司最近一期經審計總資產30%的事項；
- (十四) 審議單筆超過公司最近一期經審計淨資產（合併口徑）的50%或一個會計年度內累計新增金額超過最近一期經審計淨資產的50%的短期及中長期債務性融資的事項（全資附屬公司和控股附屬公司除外）；

- (十五) 審議股權激勵方案；
- (十六) 審議法律、行政法規、部門規章及組織章程細則規定應當由股東大會決定的其他事項。

其中第(十二)項重大的對外擔保事項包含如下情形需經股東大會審議：

- (1) 公司及附屬公司的對外擔保總額，達到或超過最近一期經審計淨資產的50%以後提供的任何擔保；
- (2) 公司及附屬公司的對外擔保總額，按照擔保金額連續12個月累計計算原則，達到或超過最近一期經審計總資產的30%以後提供的任何擔保；
- (3) 為資產負債率超過70%的擔保對象提供的擔保；
- (4) 單筆擔保額超過最近一期經審計淨資產10%的擔保；
- (5) 對股東、實際控制人及其關聯方提供的擔保；
- (6) 根據《組織章程細則(草案)》、《股東大會議事規則(草案)》及其他相關法律法規中的規定，應由股東大會決定的其他對外重大擔保事項。

此外，上述重大對外擔保事項中公司為全資附屬公司提供擔保、或者為控股附屬公司提供擔保且控股附屬公司其他股東按所享有的權益提供同等比例擔保的，不損害公司利益的情形，可以由董事會進行審議。

在不違反法律法規及上市地上市規則強制性規定的情況下，股東大會可以授權或委託董事會辦理其授權或委託辦理的事項。

除公司處於危機等特殊情況外，非經股東大會以特別決議批准，公司不得與董事、監事、高級管理人員以外的人訂立將公司全部或者重要業務的管理交予該人負責的合同。

股東大會分為年度股東大會和臨時股東大會。年度股東大會每年召開1次，應當於上一會計年度結束後的六個月內舉行。

有下列情形之一的，公司在事實發生之日起2個月以內召開臨時股東大會：

- (一) 董事人數不足《公司法》規定人數或者組織章程細則所定人數的2/3時；
- (二) 公司未彌補的虧損達到實收股本總額1/3時；
- (三) 單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東書面請求時；
- (四) 董事會認為必要時；
- (五) 監事會提議召開時；
- (六) 經公司全體獨立非執行董事的二分之一以上同意提議召開時；
- (七) 法律、行政法規、部門規章、《上市規則》或組織章程細則規定的其他情形。

股東大會的召開

監事會有權向董事會提議召開臨時股東大會，並應當以書面形式向董事會提出。董事會應當根據法律、行政法規和組織章程細則的規定，在收到提案後10日內提出同意或不同意召開臨時股東大會的書面反饋意見。

董事會同意召開臨時股東大會的，將在作出董事會決議後的5日內發出召開股東大會的通知，通知中對原提議的變更，應徵得監事會的同意。

董事會不同意召開臨時股東大會，或者在收到提案後10日內未作出反饋的，視為董事會不能履行或者不履行召集股東大會會議職責，監事會可以自行召集和主持。

股東要求召集臨時股東大會或類別股東會議，應當按照下列程序辦理：

- (一) 單獨或合計持有在擬舉行的會議上有表決權的股份百分之十以上的兩個或者兩個以上的股東，可以簽署一份或者數份同樣格式內容的書面要求，提請董事會召集類別股東會議，並闡明會議的議題。董事會在收到前述書面要求後應當盡快召集類別股東會議。前述持股數按股東提出書面要求日計算。
- (二) 如果董事會在收到前述書面要求後三十日內沒有發出召集會議的通告，提出該要求的股東可以提請監事會召集臨時股東大會或類別股東會議。
- (三) 如果監事會在收到前述書面要求後三十日內沒有發出召集會議的通知，連續九十日以上單獨或合計持有在該擬舉行的會議上有表決權的股份百分之十以上的股東可以在董事會收到該要求後四個月內自行召集會議，召集的程序應當盡可能與董事會召集股東會議的程序相同。

股東因董事會、監事會未應前述要求舉行會議而自行召集並舉行會議的，其所發生的合理費用，應當由公司承擔，並從公司欠付失職董事的款項中扣除。

股東大會提案

公司召開股東大會，董事會、監事會以及單獨或者合計持有公司3%以上股份的股東，有權向公司提出提案。

單獨或者合計持有公司3%以上股份的股東，可以在股東大會召開10日前提出臨時提案並書面提交召集人。召集人應當在收到提案後2日內發出股東大會補充通知，告知臨時提案的內容。

除前款規定的情形外，召集人在發出股東大會通知後，不得修改股東大會通知中已列明的提案或增加新的提案。

股東大會通知中未列明或不符合組織章程細則的提案，股東大會不得進行表決並作出決議。

公司根據股東大會召開前收到的書面回覆，計算擬出席會議的股東所代表的有表決權的股份數。擬出席會議的股東所代表的有表決權的股份數達到公司有表決權的股份總數的二分之一以上的，公司可以召開股東大會；達不到的，公司應當在五日以內將會議擬審議事項、開會日期和地點以公告形式再次通知股東，經公告通知，公司可以召開股東大會。

臨時股東大會不得決定通告未載明的事項。

股東大會的決議

股東大會決議分為普通決議和特別決議。

股東大會作出普通決議，應當由出席股東大會的股東（包括股東代理人）所持表決權的1/2以上通過。

股東大會作出特別決議，應當由出席股東大會的股東（包括股東代理人）所持表決權的2/3以上通過。

下列事項由股東大會以普通決議通過：

- （一）決定公司的經營方針、投資計劃；
- （二）選舉和更換非由職工代表擔任的董事、監事，決定有關董事、監事的報酬事項；
- （三）審議批准董事會的報告；
- （四）審議批准監事會報告；
- （五）審議批准公司的年度財務預算方案和決算方案；
- （六）審議批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

(七) 除法律、行政法規或者組織章程細則規定應當以特別決議通過以外的其他事項。

下列事項由股東大會以特別決議通過：

- (一) 對公司增加或者減少註冊資本作出決議；
- (二) 對發行公司股票、債券作出決議；
- (三) 對公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式作出決議；
- (四) 修改組織章程細則；
- (五) 對公司聘用、解聘會計師事務所作出決議；
- (六) 審議公司重大的第三方擔保事項；
- (七) 審議公司在一年內購買及／或出售重大資產超過公司最近一期經審計總資產30%的事項；
- (八) 審議單筆超過公司最近一期經審計淨資產（綜合計算）的50%或一個會計年度內累計新增金額超過最近一期經審計淨資產的50%的短期及中長期債務性融資的事項（全資附屬公司和控股附屬公司除外）；
- (九) 審議股權激勵方案；
- (十) 審議法律、行政法規、部門規章、《上市規則》或組織章程細則規定應當由股東大會決定的其他事項，以及股東大會以普通決議認定會對公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項。

股東大會審議有關關連交易事項時，關連股東不應當參與投票表決，其所代表的有表決權的股份數不計入有效表決總數。股東大會審議有關關連交易事項時，有關連關係的股東應當迴避；會議需要關連股東到會進行說明的，關連股東應到會如實作出說明。

類別股東表決的特別程序

持有不同種類股份的股東，為類別股東。類別股東依據法律和組織章程細則的規定，享有權利和承擔義務。

除其他類別股東外，內資股股東和境外上市外資股股東視為不同類別股東。

公司擬變更或者廢除類別股東的權利，應當經股東大會以特別決議通過和經受影響的類別股東在按組織章程細則要求分別召集的股東會議上通過，方可進行。

由於境內外法律和上市地《上市規則》的變化以及境內外監管機構依法作出的決定導致類別股東權利的變更或者廢除的，不需要股東大會或類別股東會議的批准。

公司內資股股東將其持有的全部或部分股份轉讓給境外投資人，並在境外上市交易，或者全部或部分內資股轉換為境外上市外資股並在境外證券交易所上市交易的行為，不應被視為公司擬變更或者廢除類別股東的權利。

下列情形應當視為變更或者廢除某類別股東的權利：

- (一) 增加或者減少該類別股份的數目，或者增加或減少與該類別股份享有同等或者更多的表決權、分配權、其他特權的類別股份的數目；
- (二) 將該類別股份的全部或者部分換作其他類別，或者將另一類別的股份的全部或者部分換作該類別股份或者授予該等轉換權；
- (三) 取消或者減少該類別股份所具有的、取得已產生的股利或者累積股利的權利；
- (四) 減少或者取消該類別股份所具有的優先取得股利或者在公司清算中優先取得財產分配的權利；

- (五) 增加、取消或者減少該類別股份所具有的轉換股份權、選擇權、表決權、轉讓權、優先配售權、取得公司證券的權利；
- (六) 取消或者減少該類別股份所具有的，以特定貨幣收取公司應付賬款的權利；
- (七) 設立與該類別股份享有同等或者更多表決權、分配權或者其他特權的新類別；
- (八) 對該類別股份的轉讓或所有權加以限制或者增加該等限制；
- (九) 發行該類別或者另一類別的股份認購權或者轉換股份的權利；
- (十) 增加其他類別股份的權利和特權；
- (十一) 公司改組方案會構成不同類別股東在改組中不按比例地承擔責任；
- (十二) 修改或者廢除本章所規定的條款。

受影響的類別股東，無論原來在股東大會上是否有表決權，在涉及第一百三十一條(二)至(八)、(十一)至(十二)項的事項時，在類別股東會議上具有表決權，但有利害關係的股東在類別股東會議上沒有表決權。

類別股東會議的決議，應當經由出席類別股東會議的有表決權的三分之二以上的股權表決通過，方可作出。

下列情形不適用類別股東表決的特別程序：

- (一) 經股東大會以特別決議批准，公司每間隔12個月單獨或者同時發行內資股、境外上市外資股，並且擬發行的內資股、境外上市外資股的數量各自不超過該類已發行在外股份的20%的；

- (二) 公司設立時發行內資股、境外上市外資股的計劃，自中國證監會批准之日起15個月內完成的；
- (三) 經中國證監會批准，公司內資股股東將其持有的股份轉讓給境外投資人，並在境外證券交易所上市交易的。

董事和董事會

董事

公司由非職工代表擔任的董事由股東大會選舉或更換，由職工代表擔任的董事由公司職工代表大會選舉或更換。任期三年。董事任期屆滿，可連選連任。董事在任期屆滿以前，股東大會不能無故解除其職務。

公司建立獨立非執行董事制度。獨立非執行董事是指不在公司擔任除董事以外的其他職務，並與公司及其主要股東（僅為本節之規定，主要股東指單獨或者合計持有公司有表決股份總數的百分之五以上股份的股東）不存在可能妨礙其進行獨立客觀判斷關係、並符合公司股票上市地的《上市規則》關於獨立性規定的董事。公司董事會成員中至少應當包括三分之一以上的獨立非執行董事，獨立非執行董事總數不應少於三名，且至少應包括一名財務或會計專業人士。此外，公司至少須有一名獨立非執行董事通常居於香港。獨立非執行董事應當忠實履行職務，維護公司利益，尤其要關注社會公眾股東的合法權益不受損害，以確保全體股東的利益獲得充分代表。

獨立非執行董事每屆任期三年，可連選連任，但最多不得超過六年，但相關法律、法規及公司股票上市的交易所的《上市規則》另有規定的除外。

獨立非執行董事出現不符合獨立性條件或其他不適宜履行獨立非執行董事職責的情形，由此造成公司獨立非執行董事達不到組織章程細則要求的人數時，公司應按規定補足獨立非執行董事人數。

董事會

公司設董事會，對股東大會負責。

董事可以由高級管理人員兼任，但兼任高級管理人員職務的董事總計不得超過公司董事總數的二分之一。

董事會行使下列職權：

- (一) 召集股東大會，並向股東大會報告工作；
- (二) 執行股東大會的決議；
- (三) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (四) 制訂公司的年度財務預算方案、決算方案；
- (五) 制訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (六) 制訂公司增加或者減少註冊資本、發行債券或其他證券及上市方案；
- (七) 擬訂公司重大收購、收購本公司股票或者合併、分立、解散及變更公司形式的方案；
- (八) 決定公司除必須由股東大會審議批准事項外的對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保、委託理財、債務性融資、關連交易等事項；
- (九) 決定公司內部管理機構的設置；
- (十) 聘任或者解聘公司總經理、董事會秘書；根據總經理的提名，聘任或者解聘公司副總經理、財務負責人，並決定其報酬事項和獎懲事項；
- (十一) 制定公司的基本管理制度；
- (十二) 制訂組織章程細則的修改方案；

- (十三) 管理公司信息披露事項；
- (十四) 向股東大會提請聘請或更換為公司審計的會計師事務所；
- (十五) 聽取公司總經理的工作匯報並檢查總經理的工作；
- (十六) 法律、行政法規、部門規章或組織章程細則授予的其他職權。

董事會作出前款決議事項，除(六)、(七)、(八)及(十二)項必須由三分之二以上的董事表決同意外，其餘可由半數以上的董事表決同意。

董事會制定《董事會議事規則》，以確保董事會落實股東大會決議，提高工作效率，保證科學決策。《董事會議事規則》規定董事會會議召開和表決程序，該規則由董事會擬定，股東大會批准。

董事會在處置固定資產時，如擬處置固定資產的預期價值，與此項處置建議前四個月內已處置了的固定資產所得到的價值的總和，超過股東大會最近審議的資產負債表所顯示的固定資產價值的三分之一，則董事會在未經股東大會批准前不得處置或者同意處置該固定資產。

董事會應當確定對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關連交易的權限，建立嚴格的審查和決策程序；重大投資項目應當組織有關專家、專業人員進行評審，並報股東大會批准；重大事項、重大關連交易經董事會審議通過後，報股東大會批准。

在股東大會授權範圍內，董事會就公司的投資決策權限劃分、決策程序、決策內容等制訂詳實的投資決策制度。

董事長由董事會以全體董事的過半數選舉產生，任期三年，可以連選連任。

董事長行使下列職權：

- (一) 主持股東大會和召集、主持董事會會議；
- (二) 督促、檢查董事會決議的執行；
- (三) 簽署董事會重要文件和其他應由公司法定代表人簽署的其他文件；
- (四) 批准或授權總經理批准除由股東大會、董事會審議批准外的交易事項；
- (五) 根據公司內部控制制度規定的授權，批准或授權總經理批准公司日常生產經營活動；
- (六) 在發生特大自然災害等不可抗力的緊急情況下，對公司事務行使符合法律規定和公司利益的特別處置權，並在事後向公司董事會報告；
- (七) 簽署公司股票、公司債券及其他有價證券；
- (八) 行使法定代表人職權及董事會授予的其他職權。

董事會每年至少召開兩次會議，由董事長召集，於會議召開十日以前書面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十日內，召集和主持董事會會議。

董事會召開臨時董事會會議的通知方式為：專人、郵件或傳真方式送出；通知時限為：會議召開前5日。情況緊急，需要盡快召開董事會臨時會議的，可以隨時通過電話或者其他口頭方式發出會議通知，但召集人應當在會議上作出說明並記載於會議記錄。

董事會會議應有過半數的董事出席方可舉行。除組織章程細則、法律法規另有規定外，董事會作出決議，必須經全體董事的過半數通過。董事會決議的表決，實行一人一票。

董事與董事會會議決議事項所涉及的企業有關連關係的，不得對該項決議行使表決權，也不得代理其他董事行使表決權。該董事會會議由過半數的無關連關係董事出席即可舉行，董事會會議所作決議須經無關連關係董事過半數通過。出席董事會的無關連董事人數不足三人的，應將該事項提交股東大會審議。

董事會決議表決方式為：記名表決方式。如董事以電話會議或借助類似通訊設備參加現場會議，只要現場與會董事能聽清其發言，並進行交流，所有與會董事應視作已親自出席會議。董事會會議在保障董事充分表達意見的前提下，可以用通訊表決方式進行並作出決議並由參會董事簽字，但董事會的定期會議、審議董事會認為主要股東（僅為本節之規定，主要股東指單獨或者合計持有公司有表決股份總數的百分之十以上股份的股東）或董事在其中存有重大利益衝突的事項及聘任和解聘公司秘書事項的會議不得以通訊表決方式召開。通訊表決應規定表決的有效時限，在規定時限內未表達意見的董事，視為棄權。

董事會審議通過會議提案並形成相關決議，必須有超過公司全體董事人數之半數的董事對該提案投贊成票。當反對票和贊成票相等時，董事長有權多投一票。法律和組織章程細則規定董事會形成決議應當取得更多董事同意的，從其規定。

不同決議在內容和含義上出現矛盾的，以形成時間在後的決議為準。

董事會臨時會議在保障董事充分表達意見的前提下，可以用通訊或傳真方式進行並作出決議，並由參會董事簽字。

董事會會議，應由董事本人出席；董事因故不能出席，可以書面委託其他董事代為出席，委託書中應載明代理人的姓名、代理事項、授權範圍和有效期限，並由委託人簽名或蓋章。代為出席會議的董事應當在授權範圍內行使董事的權利。董事未出席董事會會議，亦未委託代表出席的，視為放棄在該次會議上的表決權。

監事可以列席董事會會議；總經理和董事會秘書未兼任董事的，應當列席董事會會議。會議召集人認為有必要的，可以通知其他有關人員列席董事會會議。

凡須經公司董事會決策的重大事項，必須按組織章程細則規定的時間事先通知所有董事，並同時提供足夠的資料，嚴格按照規定的程序進行。董事可要求補充提供資料。四分之一以上的與會董事或兩名以上獨立非執行董事認為董事會提案不明確、不具體，或者因會議材料不充分等其他事由導致其無法對有關事項作出判斷時，可聯名提出緩議該提案，董事會應予採納。提議緩議的董事應當對提案再次提交審議應滿足的條件提出明確要求。

董事會應當對會議所議事項的決定做成會議記錄，出席會議的董事應當在會議記錄上簽名。

董事會可接納書面議案以代替召開董事會會議，但該議案的草案須以直接送達、郵遞、傳真、電子郵件送交每一位董事。如果董事會已將議案派發給全體董事，並且簽字同意該議案的董事已達到作出決定所需的法定人數，且同意該議案的簽字文件已採用上述方式送交董事會秘書，則該議案成為董事會決議，視為與經依組織章程細則相關條款規定的程序召開的董事會會議通過的決議具有同等法律效力。董事會應當對會議所議事項的決定作成會議記錄，出席會議的董事和記錄員應當在會議記錄上簽名。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，致使公司遭受嚴重損失的，參與決議的董事對公司負賠償責任；但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。

董事會會議記錄作為公司檔案保存，保存期限不少於十年。

根據需要，董事會下設提名委員會、審核委員會、薪酬委員會三個專門委員會，為董事會重大決策及董事長行使董事會授權範圍內事項提供諮詢、建議。董事會可根據需要設立其他專門委員會。董事會就各專門委員會的組成、職責、議事程序等另行制訂董事會專門委員會議事規則。專門委員會不得以董事會名義作出任何決議，但根據董事會特別授權，可就授權事項行使決策權。

董事會秘書

根據需要，公司設董事會秘書一名，由董事長提名，董事會聘任和解聘。董事會秘書為公司的高級管理人員，對公司和董事會負責。

公司董事會秘書應當是具有必備的專業知識和經驗的自然人，由董事會委任。其主要職責是：

- (一) 準備和遞交國家有關部門要求的董事會和股東大會出具的報告和文件；
- (二) 準備和提交董事會和股東大會的報告和文件；
- (三) 按照法定程序籌備董事會會議和股東大會，列席董事會會議並作記錄，並應當在會議紀要上簽字，保證其準確性；
- (四) 負責信息的保密工作，制訂保密措施。內幕信息洩露時，及時採取補救措施加以解釋和澄清；
- (五) 負責協調和組織公司信息披露事宜，建立健全有關信息披露的制度，參加公司所有涉及信息披露的有關會議，及時知曉公司重大經營決策及有關信息資料；
- (六) 負責保管公司股東名冊資料、董事名冊、大股東及董事持股資料和董事會印章，保管公司董事會和股東大會的會議文件和記錄；
- (七) 幫助公司董事、監事、高級管理人員了解法律法規、組織章程細則及規定等規章制度對其設定的責任；
- (八) 協助董事會依法行使職權，在董事會違反法律法規、組織章程細則及有關規定做出決議時，及時提出異議，如董事會堅持做出上述決議，應當把情況記載在會議紀要上，並將該會議紀要馬上提交公司全體董事和監事；
- (九) 為公司重大決策提供諮詢和建議；

(十) 履行法律法規及組織章程細則所規定的以及公司股票上市地證券監管機構要求履行的其他職責其他職責。

公司董事或除總經理以外的高級管理人員可以兼任公司董事會秘書。公司聘請的會計師事務所的會計師和律師事務所的律師不得兼任公司董事會秘書。

當公司董事會秘書由董事兼任時，如某一行為應當由董事及公司董事會秘書分別作出，則該兼任董事及公司董事會秘書的人不得以雙重身份作出。

總經理及其他高級管理人員

公司設總經理一名，由董事會聘任或解聘。公司設副總經理若干名，財務負責人一名，由董事會聘任或解聘。

在公司控股股東、實際控制人單位及公司其他關聯方擔任除董事、監事以外其他行政職務的人員，不得擔任公司的高級管理人員。

總經理每屆任期三年，總經理可以連聘連任。

總經理對董事會負責，行使下列職權：

- (一) 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議，並向董事會報告工作；
- (二) 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；
- (三) 擬訂公司內部管理機構設置方案；
- (四) 擬訂公司的基本管理制度；
- (五) 制定公司的具體規章；
- (六) 提請董事會聘任或者解聘公司副總經理、財務負責人；

(七) 決定聘任或者解聘除應由董事會決定聘任或者解聘以外的負責管理人員；

(八) 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。非董事總經理在董事會會議上沒有表決權。

監事和監事會

監事

董事、高級管理人員不得兼任監事。

股東代表監事由股東大會選舉或更換，職工代表監事由公司職工通過民主選舉產生或更換。監事的任期每屆為三年。監事任期屆滿，連選可以連任。

監事會

公司設監事會。監事會由三名監事組成，監事會設主席一人。監事會主席的選舉或罷免，應當由三分之二以上監事會成員表決通過。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，由半數以上監事共同推舉一名監事召集和主持監事會會議。

監事會應當包括股東代表和適當比例的公司職工代表，其中股東代表監事兩名，職工代表監事一名。監事會中的職工代表由公司職工通過職工代表大會或其他民主形式選舉產生。

監事會行使下列職權：

(一) 應當對董事會編製的公司定期報告進行審核並提出書面審核意見；

(二) 檢查公司財務；

- (三) 對董事、高級管理人員執行公司職務的行為進行監督，對違反法律、行政法規、組織章程細則或者股東大會決議的董事、高級管理人員提出罷免的建議；
- (四) 當董事、高級管理人員的行為損害公司的利益時，要求董事、高級管理人員予以糾正；
- (五) 提議召開臨時股東大會，在董事會不履行《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；
- (六) 向股東大會提出提案；
- (七) 依照《公司法》第一百五十一條的規定，對董事、高級管理人員提起訴訟；
- (八) 發現公司經營情況異常，可以進行調查；必要時，可以聘請會計師事務所、律師事務所等專業機構協助其工作，費用由公司承擔；
- (九) 法律、行政法規、《上市規則》及組織章程細則規定的其他職權。

監事會每六個月至少召開一次會議。監事可以提議召開臨時監事會會議。

監事會決議應當由半數以上監事會成員表決通過。

監事會召開定期會議或臨時會議的，監事會工作人員應當於會議日期前合理的期間將書面會議通知，通過直接送達、傳真、電子郵件或者其他方式，提交全體監事。非直接送達的，還應當通過電話進行確認並做相應記錄。

監事會制定《監事會議事規則》，明確監事會的議事方式和表決程序，以確保監事會的工作效率和科學決策。《監事會議事規則》由監事會制定，並由股東大會批准。

監事會應當將所議事項的決定做成會議記錄，出席會議的監事應當在會議記錄上簽名確認。監事有權要求在記錄上對其在會議上的發言作出某種說明性記載。

監事會會議記錄作為公司檔案至少保存十年。

公司董事、監事和其他高級管理人員的資格和義務

有下列情形之一的，不得擔任公司的董事、監事、高級管理人員：

- (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；
- (三) 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；
- (四) 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之日起未逾三年；
- (五) 個人所負數額較大的債務到期未清償；
- (六) 被司法機關立案調查，尚未結案；
- (七) 法律規定不能擔任企業領導；
- (八) 非自然人；
- (九) 被有關主管機構裁定違反有關證券法規的規定，且涉及有欺詐或者不誠實的行為，自該裁定之日起未逾五年；

(十) 被中國證監會處以證券市場禁入處罰，期限未滿的；或

(十一) 公司股票上市地的有關法律法規所指定的情況。

違反本條規定選舉、委派董事、監事、高級管理人員的，該選舉、委派或者聘任無效。

除法律、行政法規或者公司股票上市的證券交易所的上市規則要求的義務外，公司董事、監事、高級管理人員在行使公司賦予他們的職權時，還應當對每個股東負有下列義務：

(一) 不得使公司超越其營業執照規定的營業範圍；

(二) 應當真誠地以公司最大利益為出發點行事；

(三) 不得以任何形式剝奪公司財產，包括(但不限於)對公司有利的機會；

(四) 不得剝奪股東的個人權益，包括(但不限於)分配權、表決權，但不包括根據組織章程細則提交股東大會通過的公司改組。

公司董事、監事、高級管理人員在履行職責時，必須遵守誠信原則，不應當置自己於自身的利益與承擔的義務可能發生衝突的處境。此原則包括但不限於履行下列義務：

(一) 真誠地以公司最大利益為出發點行事；

(二) 在其職權範圍內行使權力；

(三) 親自行使所賦予彼等的酌量處理權，不得受他人操縱；非經法律允許或者得到股東大會在知情的情況下的同意，不得將其酌量處理權轉給他人行使；

(四) 對同類別的股東應當平等，對不同類別的股東應當公平；

- (五) 除組織章程細則另有規定或者由股東大會在知情的情況下另有批准外，不得與公司訂立合同、交易或者安排；
- (六) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得利用公司財產為自己謀取利益；
- (七) 不得利用職權收受賄賂或者其他非法收入，不得以任何形式侵佔公司的財產，包括但不限於對公司有利的機會；
- (八) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得接受與公司交易有關的佣金；
- (九) 遵守組織章程細則，忠實履行職責，維護公司利益，不得利用其在公司的地位和職權為自己謀取私利；
- (十) 未經股東大會在知情的情況下同意，不得利用職務便利，為自己或他人謀取本應屬於公司的商業機會，自營或者為他人經營與公司同類的業務，不得以任何形式與公司競爭；
- (十一) 不得挪用公司資金，不得將公司資產或者資金以其個人名義或者以其他名義開立賬戶存儲；不得以公司資產為公司的股東或者其他個人債務提供擔保；
- (十二) 除股東大會另有批准外，不得洩露其在任職期間所獲得的涉及公司的機密信息；除非以公司利益為目的，亦不得利用該信息；但是，在下列情況下，可以向法院或者其他政府主管機構披露該信息：
 - 1. 法律有規定；
 - 2. 公眾利益有要求；
 - 3. 該董事、監事、高級管理人員本身的利益有要求。

本條所述人員違反本條規定所得的收入，應當歸公司所有；給公司造成損失的，應當承擔賠償責任。

公司董事、監事、高級管理人員，不得指使下列人員或者機構（以下簡稱「相關人士」）作出董事、監事、高級管理人員不能從事的行為：

- （一）公司董事、監事、高級管理人員的配偶或者未成年子女；
- （二）公司董事、監事、高級管理人員或者本條（一）項所述人員的信託人；
- （三）公司董事、監事、高級管理人員或者本條（一）、（二）項所述人員的合夥人；
- （四）由公司董事、監事、高級管理人員在事實上單獨控制的公司，或者與本條（一）、（二）、（三）項所提及的人員或者公司其他董事、監事、高級管理人員在事實上共同控制的公司；
- （五）本條第（四）項所指被控制的公司的董事、監事、高級管理人員。

財務會計制度、利潤分配和審計

財務會計制度

公司依照法律、行政法規和國家有關部門的規定，制定公司的財務會計制度。

公司在每一會計年度前6個月結束後60天以內編製公司的中期財務報告，並在每一會計年度結束後120天以內編製公司年度財務報告。

公司的財務報表除應當按中國會計準則及法規編製外，還應當按國際或者公司股票境外上市地會計準則編製。如按兩種會計準則編製的財務報表有重要出入，應當在財務報表附註中加以註明。公司在分配有關會計年度的稅後利潤時，以前述兩種財務報表中稅後利潤數較少者為準。

公司公佈或者披露的中期業績或者財務資料應當按中國會計準則及法規編製，同時按國際或者公司股票境外上市地會計準則編製。

公司除法定的會計賬簿外，將不另立會計賬簿。公司的任何資產，不以任何個人名義開立賬戶存儲。

利潤分配

公司分配當年稅後利潤時，應當提取稅後利潤的10%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50%以上的，可以不再提取。

公司的法定公積金不足以彌補先前年度虧損的，在依照前款規定提取法定公積金之前，應當先用當年利潤彌補虧損。

公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會批准，還可以從稅後利潤中提取任意公積金。

公司彌補虧損和提取公積金後所餘利潤，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。股東大會違反前款規定，在公司彌補虧損和提取法定公積金之前向股東分配利潤的，股東必須將違反規定分配的利潤退還公司。

公司持有的本公司股份不參與分配利潤。

公司的公積金用於彌補公司的虧損，以擴大公司生產經營或者轉為增加公司資本。但是，資本公積金將不用於彌補公司的虧損。

法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金將不少於轉增前公司註冊資本的25%。

公司可以下列形式(或同時採取兩種形式)分配股利：

(一) 現金；及

(二) 股票。

公司應當為持有境外上市外資股股份的股東在香港委任一名或以上的收款代理人。收款代理人應當代有關股東收取公司就境外上市外資股股份分配的股利及其他應付的款項，並由其代為保管該等款項，以待支付予有關股東。

公司股東大會對利潤分配方案作出決議後，公司董事會須在股東大會召開後三個月內完成股利(或股份)的派發事項。

公司向內資股股東支付現金股利和其他款項，以人民幣派付。公司向境外上市外資股股東支付現金股利和其他款項，以人民幣計價和宣派，以外幣派付。公司向境外上市外資股股東和其他外資股股東支付現金股利和其他款項所需的外幣，按國家有關外匯管理的規定辦理。

會計師事務所的聘任

公司應當聘用符合中國法律有關規定的、獨立的會計師事務所，審計公司的年度財務報告，並審核公司的其他財務報告。

公司聘用會計師事務所必須由股東大會決定，董事會不得在股東大會決定前委任會計師事務所。公司聘用會計師事務所的聘期，自公司本次股東週年大會結束時起至下次股東週年大會結束時止。

經公司聘用的會計師事務所享有下列權利：

- (一) 查閱公司的賬簿、記錄或者憑證，並有權要求公司的董事、高級管理人員提供有關資料和說明；
- (二) 要求公司採取合理措施，從其附屬公司取得該會計師事務所為履行職務而必需的資料和說明；
- (三) 以無投票權身份列席股東會議，接收任何股東有權收到的會議通知或者與會議有關的其他信息，在任何股東會議上就涉及其作為公司聘用的會計師事務所的事宜發言。

公司應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。

如果會計師事務所職位出現空缺，董事會在股東大會召開前，可以委任會計師事務所填補該空缺。但在空缺持續期間，公司如有其他在任的會計師事務所，該等會計師事務所仍可行事。

不論公司與會計師事務所訂立的合同條款如何規定，股東可以在股東大會上於任何會計師事務所任期屆滿前，通過普通決議決定將該會計師事務所解聘。有關會計師事務所如有因被解聘而向公司索償的權利，有關權利不因此而受影響。

會計師事務所的審計費用由股東大會決定。由董事會聘任的會計師事務所的報酬由董事會確定。

公司聘用、解聘或者不再續聘會計師事務所由股東大會作出決定，並報國務院證券主管機構備案。

離任的會計師事務所所有權收到上述會議的所有通知或與會議有關的其他信息，並在前述會議上就涉及其作為公司前任會計師事務所的事宜發言。

公司解聘或者不再續聘會計師事務所時，提前30天事先通知會計師事務所，公司股東大會就解聘會計師事務所進行表決時，允許會計師事務所陳述意見。

會計師事務所提出辭聘的，應當向股東大會說明公司有無不當情形。

- (一) 會計師事務所如要辭去其職務，可以把辭聘書面通知置於公司註冊辦事處。通知在其置於公司註冊辦事處之日或者通知內註明的較遲的日期生效。該通知應當包括下列陳述：(1)認為其辭聘並不涉及任何應該向公司股東或債權人交代情況的聲明；或(2)任何應交代情況的陳述。

- (二) 公司收到本條第(一)項所指的書面通知的14日內，須將該通知複印件送出給有關主管機關。如果通知載有本條第(一)項(2)提及的陳述，公司應當將該陳述的副本備置於公司，供股東查閱。公司還應將前述陳述副本以郵資已付的郵件寄給每個有權得到公司財務狀況報告的股東，收件人地址以股東名冊登記的地址為準。
- (三) 如果會計師事務所的辭職通知載有本條第(一)項(2)中所提及的陳述，會計師事務所可要求董事會召集臨時股東大會，聽取其就辭職有關情況作出的解釋。

公司合併、分立、增資、減資、解散和清算

公司合併或者分立，應當由公司董事會提出方案，按組織章程細則規定的程序通過後，依法辦理有關審批手續。反對公司合併、分立方案的股東，有權要求公司或者同意公司合併、分立方案的股東，以公平價格購買其股份。公司合併、分立決議的內容應當作成專門文件，供股東查閱。

公司有下屬情形之一的，應當依法解散：

- (一) 組織章程細則規定的營業期限屆滿；
- (二) 股東大會決議解散；
- (三) 因公司合併或者分立需要解散；
- (四) 公司因不能清償到期債務依法宣告破產；
- (五) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；
- (六) 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；

(七) 法律、法規規定公司應當解散的其他情形。

公司因上述第(一)項、第(二)項、第(五)項、第(六)項規定而解散的，應當在解散事由出現之日起15日內成立清算組，開始清算。清算組由董事或者股東大會確定的人員組成。逾期不成立清算組進行清算的，債權人可以申請人民法院指定有關人員組成清算組進行清算。

公司因上述第(四)項情形而解散的，由人民法院依照有關法律的規定，組織公司的股東、有關機關及有關專業人員成立清算組，進行清算。

清算組在清算期間行使下列職權：

- (一) 清理公司財產，編製資產負債表和財產清單；
- (二) 通知、公告債權人；
- (三) 處理與清算有關的公司未了結的業務；
- (四) 清繳所欠稅款以及清算過程中產生的稅款；
- (五) 清理債權、債務；
- (六) 處理公司清償債務後的剩餘財產；
- (七) 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60日內在報紙上公告。債權人應當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，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。

公司在清理公司財產、編製資產負債表和財產清單後，清算組應當制定清算方案，並報股東大會或者人民法院批准。

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，公司按照股東持有的股份比例分配。

清算期間，公司存續，但不能開展與清算無關的經營活動。公司財產在未按前款規定清償前，將不會分配給股東。

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宣告破產。

公司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。

公司清算結束後，清算組應當製作清算報告以及清算期內收支報表和財務賬冊，經中國註冊會計師驗證後，報股東大會或者人民法院確認，並在經股東大會或者人民法院確認之日起30日內，將前述文件報送公司登記機關，申請註銷公司登記，公告公司終止。

修改組織章程細則

有下列情形之一的，公司應當修改組織章程細則：

- (一) 《公司法》或有關法律、行政法規修改後，組織章程細則規定的事項與修改後的法律、行政法規的規定相抵觸；
- (二) 公司的情況發生變化，與組織章程細則記載的事項不一致；
- (三) 股東大會決定修改組織章程細則。

爭議解決

除非組織章程細則另有規定，公司遵從下述爭議解決規則：

- (一) 凡涉及公司與其董事、監事、高級管理人員之間，境外上市外資股股東與公司之間，境外上市外資股股東與公司董事、監事、高級管理人員之間，境外上市外資股股東與內資股股東之間，基於組織章程細則、《公司法》及其他有關法律、行政法規所規定的權利義務發生的與公司事務有關的爭議或者權利主張，有關當事人應當將此類爭議或者權利主張提交仲裁解決。

前述爭議或者權利主張提交仲裁時，應當是全部權利主張或者爭議整體；所有由於同一事由有訴因的人或者該爭議或權利主張的解決需要其參與的人，如果其身份為公司或公司股東、董事、監事、高級管理人員，應當服從仲裁。

有關股東界定、股東名冊的爭議，可以不用仲裁方式解決。

- (二) 申請仲裁者可以選擇中國國際經濟貿易仲裁委員會按其仲裁規則進行仲裁，也可以選擇香港國際仲裁中心按其證券仲裁規則進行仲裁。申請仲裁者將爭議或者權利主張提交仲裁後，對方必須在申請者選擇的仲裁機構進行仲裁。

如申請仲裁者選擇香港國際仲裁中心進行仲裁，則任何一方可以按香港國際仲裁中心的證券仲裁規則請求該仲裁在深圳進行聆訊。

- (三) 以仲裁方式解決(一)項所述爭議或者權利主張，適用中國的法律；但法律、行政法規另有規定的除外。
- (四) 仲裁機構作出的裁決是終局裁決，對各方均具有約束力。

- (五) 此項仲裁協議乃董事、監事、高級管理人員與公司達成，公司既代表其本身亦代表每名股東。
- (六) 任何提交的仲裁均須視為授權仲裁庭進行公開聆訊及公佈其裁決。

A. 有關本集團的進一步資料

1. 本公司註冊成立

我們根據中國《公司法》於2014年8月14日在中國成立為有限責任公司。於2020年12月25日，本公司轉為股份有限公司，並更名為德銀天下股份有限公司。我們已設立香港主要營業地點，位於香港灣仔皇后大道東248號大新金融中心40樓，並已於2021年2月3日根據《公司條例》第16部註冊為非香港公司，註冊地址為前述地址。麥寶文女士已獲委任為我們的代理人，以代表我們於香港接收法律程序文件及通知。向本公司送達法律程序文件的香港地址與上述本公司在香港的主要營業地點相同。

由於我們於中國成立，我們的公司架構及組織章程細則須遵守中國的有關法律及法規。有關我們組織章程細則條文概要載於本文件附錄五。有關中國及香港法律及法規若干方面的概要載於本文件附錄四。

2. 我們的股本變動

有關本公司股本變動的詳情，請參閱本文件「歷史及公司發展－本公司及主要附屬公司的公司歷史及股權變動」一節。

除上文所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，我們的股本概無變動。

3. 我們附屬公司的股本變動

有關本公司主要附屬公司股本變動的詳情，請參閱本文件「歷史及公司發展－本公司及主要附屬公司的公司歷史及股權變動」一節。

除上文所披露者外，我們主要附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內並無變動。

4. 我們的股東於2021年2月8日的本公司股東特別大會通過的書面決議案

於2021年2月8日召開的股東特別大會上，正式通過了以下決議（其中包括）：

- (a) 本公司發行每股面值人民幣1.00元的H股，該等H股於香港聯交所[編纂]；
- (b) 將予發行的H股數目不少於本公司[編纂]後總股本的[編纂]（假設[編纂]的[編纂]未獲行使），並授予[編纂]不超過根據[編纂]所發行[編纂]數目15%的[編纂]；
- (c) 授權董事會及其授權人士處理所有有關（其中包括）[編纂]、[編纂]的發行及[編纂]事宜；及
- (d) 待[編纂]完成後，有條件地採納經修訂的組織章程細則，並於[編纂]生效。

5. 我們的附屬公司詳情

我們的附屬公司的詳情載於本文件附錄一的會計師報告內。除本文件附錄一所披露者外，我們概無任何其他附屬公司。

6. 公司重組

有關本公司公司重組的詳情，請參閱本文件「歷史及公司發展－重組」一節。

7. 股份購回限制

有關本公司股份購回限制的詳情，請參閱本文件「附錄五－組織章程細則概要」。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合同概要

以下為我們於本文件日期前兩年內訂立屬或可能屬重大的合同（並非於日常業務過程中訂立的合同）：

- (a) 陝西汽車集團有限責任公司（簡稱為陝汽集團）（作為轉讓人）與德銀天下投資控股有限公司（簡稱為本公司）（作為承讓人）之間訂立的日期為2020年9月24日的股權轉讓協議，據此，陝汽集團向本公司轉讓通匯52.00%的股權，對價為人民幣49,612,530.82元；
- (b) 王文岐（作為轉讓人）與德銀天下投資控股有限公司（簡稱為本公司）（作為承讓人）之間訂立的日期為2020年9月24日的股權轉讓協議，據此，王文岐向本公司轉讓通匯4.00%的股權，對價為人民幣12,600,000元；
- (c) 陝西汽車集團有限責任公司（簡稱為陝汽集團），陝汽商用車，陝重汽及德銀天下投資控股有限公司（簡稱為本公司）之間訂立的日期為2020年11月30日的德銀天下投資控股有限公司增資擴股協議，據此，(i)本公司的註冊資本將增至人民幣1,628,764,396.7元；(ii)陝汽商用車將以現金支付人民幣30,000,000元，以換取本公司0.72%的股權；及(iii)陝重汽將通過向本公司轉讓其於通匯44.00%的股權以換取本公司7.19%股權的方式支付人民幣300,821,488元（「增資擴股協議」）；
- (d) 陝重汽、德銀天下投資控股有限公司（簡稱為本公司）及通匯之間訂立的日期為2020年11月30日的關於增資所涉陝西通匯汽車物流有限公司股權轉讓之協議，據此，陝重汽向本公司轉讓通匯44.00%的股權，作為根據增資擴股協議的增資；

(e)

[編纂]

(f)

[編纂]

(g)

[編纂]

(h) [編纂]。

2. 本集團的知識產權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下董事認為對我們的業務屬重大的知識產權。







(a) 商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下商標：

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
1.	本公司	德銀天下	16239016	42	中國	2016年9月21日至 2026年9月20日
2.	本公司	德銀天下	16239017	09	中國	2016年3月28日至 2026年3月27日
3.	本公司	德銀	56117660	42	中國	2021年12月7日至 2031年12月6日
4.	本公司	DEEWIN TIANXIA	56098533	9	中國	2021年12月7日至 2031年12月6日


附錄六

法定及一般資料

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
5.	本公司	DEEWIN TIANXIA	56108538	35	中國	2021年12月7日至 2031年12月6日
6.	本公司	DEEWIN TIANXIA	56092629	42	中國	2021年12月7日至 2031年12月6日
7.	本公司		56117553	9	中國	2022年4月7日至 2032年4月6日
8.	本公司	DeeWin	56117907	9	中國	2022年4月7日至 2032年4月6日
9.	本公司	DeeWin	56096099	42	中國	2022年2月7日至 2032年2月6日
10.	德銀融資租賃	德銀	10769584	12	中國	2013年6月21日至 2023年6月20日
11.	德銀融資租賃	德銀	1077459	37	中國	2013年6月28日至 2023年6月27日
12.	德銀融資租賃	德銀	10777479	39	中國	2013年6月28日至 2023年6月27日
13.	德銀融資租賃	德銀	10769610	36	中國	2015年5月7日至 2025年5月6日
14.	德銀融資租賃	德銀	41760909	45	中國	2020年8月14日至 2030年8月13日
15.	德銀融資租賃	德銀天下	16215901	39	中國	2016年12月14日至 2026年12月13日
16.	德銀融資租賃	德銀天下	16215902	37	中國	2016年12月14日至 2026年12月13日
17.	德銀融資租賃	德銀天下	16215903	36	中國	2016年12月14日至 2026年12月13日
18.	德銀融資租賃	德銀天下	16215904	12	中國	2016年12月14日至 2026年12月13日
19.	德銀融資租賃		11440880	12	中國	2014年2月7日至 2024年2月6日
20.	德銀融資租賃		41742854	35	中國	2020年10月28日至 2030年10月27日
21.	德銀融資租賃		11440928	36	中國	2014年2月14日至 2024年2月13日
22.	德銀融資租賃		11440967	37	中國	2014年2月14日至 2024年2月13日
23.	德銀融資租賃		11441029	39	中國	2014年2月14日至 2024年2月13日

附錄六

法定及一般資料

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
24.	德銀融資租賃		41749088	45	中國	2020年11月28日至 2030年11月27日
25.	德銀融資租賃	DeeWin	11440892	12	中國	2014年2月7日至 2024年2月6日
26.	德銀融資租賃	DeeWin	11440910	36	中國	2014年2月7日至 2024年2月6日
27.	德銀融資租賃	DeeWin	11440978	37	中國	2014年2月7日至 2024年2月6日
28.	德銀融資租賃	DeeWin	11441015	39	中國	2014年2月7日至 2024年2月6日
29.	德銀融資租賃	DeeWin	41755282	45	中國	2020年10月28日至 2030年10月27日
30.	德銀融資租賃	DeeWin	45430922	35	中國	2021年2月28日至 2031年2月27日
31.	德銀融資租賃	DeeWin	47252732	12	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
32.	德銀融資租賃	DeeWin	47253156	36	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
33.	德銀融資租賃	DeeWin	47272551	37	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
34.	德銀融資租賃	DeeWin	47280905	39	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
35.	德銀融資租賃	DeeWin	47271020	45	中國	2021年3月14日至 2031年3月13日
36.	德銀融資租賃	DEYIN	11432256	12	中國	2014年7月7日至 2024年7月6日
37.	德銀融資租賃	DEYIN	11432284	36	中國	2014年7月7日至 2024年7月6日
38.	德銀融資租賃	DEYIN	11432317	37	中國	2014年7月7日至 2024年7月6日
39.	德銀融資租賃	DEYIN	11432335	39	中國	2014年7月7日至 2024年7月6日
40.	德銀融資租賃	DEYIN	41769052	45	中國	2020年8月21日至 2030年8月20日
41.	德銀融資租賃	DEYIN	47257780	39	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
42.	德銀融資租賃	DEYIN	47255956	45	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
43.	德銀融資租賃	德銀	47259380	12	中國	2021年3月14日至 2031年3月13日

附錄六

法定及一般資料

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
44.	德銀融資租賃		47262738	36	中國	2021年3月7日至 2031年3月6日
45.	德銀融資租賃		47266518	37	中國	2021年3月14日至 2031年3月13日
46.	德銀融資租賃		47271804	39	中國	2021年3月14日至 2031年3月13日
47.	德銀融資租賃		47278068	45	中國	2021年3月14日至 2031年3月13日
48.	德銀保理		42275859	35	中國	2020年9月14日至 2030年9月13日
49.	德銀保理		42288394	36	中國	2020年9月7日至 2030年9月6日
50.	德銀保理		42273597	45	中國	2020年9月7日至 2030年9月6日
51.	德銀保理		56997122	35	中國	2022年4月14日至 2032年4月13日
52.	德銀保理		56958284	36	中國	2022年1月7日至 2032年1月6日
53.	遠行		11880115	39	中國	2014年7月21日至 2024年7月20日
54.	遠行		14036697	39	中國	2015年4月28日至 2025年4月27日
55.	遠行	D-TMS	15814471	9	中國	2016年1月21日至 2026年1月20日
56.	遠行	D-TMS	15806788	35	中國	2016年1月21日至 2026年1月20日
57.	遠行	D-TMS	15807007	39	中國	2016年1月21日至 2026年1月20日
58.	遠行	D-TMS	15807048	42	中國	2016年1月21日至 2026年1月20日
59.	遠行	Smart Dispatching	16134094	35	中國	2016年3月14日至 2026年3月13日
60.	遠行	Smart Dispatching	16133987	39	中國	2016年3月14日至 2026年3月13日
61.	遠行	Smart Dispatching	16133902	42	中國	2016年3月14日至 2026年3月13日
62.	遠行	Smart Driving	15806799	35	中國	2016年9月28日至 2026年9月27日
63.	遠行	Smart Driving	15806912	39	中國	2016年10月21日至 2026年10月20日

附錄六

法定及一般資料

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
64.	遠行		42185676	38	中國	2020年11月7日至 2030年11月6日
65.	遠行	CLGG	42433723	12	中國	2020年10月28日至 2030年10月27日
66.	遠行	FSCM	42441654	12	中國	2020年8月14日至 2030年8月13日
67.	陝西遠行供應鏈 管理有限公司	货翼发	46970833	9	中國	2021年2月7日至 2031年2月6日
68.	陝西遠行供應鏈 管理有限公司	货翼发	46962425	35	中國	2021年1月21日至 2031年1月20日
69.	陝西遠行供應鏈 管理有限公司	货翼发	46970852	38	中國	2021年2月7日至 2031年2月6日
70.	陝西遠行供應鏈 管理有限公司	货翼发	46977376	39	中國	2021年2月7日至 2031年2月6日
71.	陝西遠行供應鏈 管理有限公司	货翼发	46965832	42	中國	2021年1月21日至 2031年1月20日
72.	陝西中富物聯科技 服務有限公司		11980878	39	中國	2015年3月21日至 2025年3月20日
73.	陝西中富物聯科技 服務有限公司		11980239	6	中國	2014年7月21日至 2024年7月20日
74.	陝西中富物聯科技 服務有限公司		11980206	4	中國	2014年7月7日至 2024年7月6日

附錄六

法定及一般資料

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
75.	陝西中富物聯科技服務有限公司		11980342	19	中國	2014年6月21日至 2024年6月20日
76.	陝西中富物聯科技服務有限公司		11980269	7	中國	2014年6月21日至 2024年6月20日
77.	通匯		5603989	39	中國	2009年10月14日至 2029年10月13日
78.	本公司	 德銀天下股份有限公司 DEEWIN TIANXIA CO.,LTD	305517108	9、12、35、 36、37、39、 42	香港	2021年1月26日至 2031年1月25日
79.	本公司	德銀天下股份有限公司	305598145	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
80.	本公司	DEEWIN TIANXIA	305598154	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
81.	本公司	DEEWIN	305598163	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
82.	本公司	德銀天下	305598172	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
83.	本公司		305598181	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
84.	本公司	車輪滾滾	305598190	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日

附錄六

法定及一般資料

序號	權利人名稱	商標名稱／圖形	註冊編號	分類	註冊地點	有效期限
85.	本公司		305598217	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
86.	本公司	CLGG	305598226	9、12、35、 36、37、 39、42	香港	2021年4月20日至 2031年4月19日
87.	德銀融資租賃	DEEWIN TIANXIA	55538624	12	中國	2021年11月28日至 2031年11月27日
88.	德銀融資租賃	DEEWIN TIANXIA	55544093	37	中國	2021年11月28日至 2031年11月27日
89.	德銀融資租賃	DEEWIN TIANXIA	55566256	39	中國	2021年11月28日至 2031年11月27日
90.	德銀融資租賃	DEYIN	47275680	12	中國	2021年10月14日至 2031年10月13日
91.	德銀融資租賃	DEYIN	47251551	37	中國	2021年5月28日至 2031年5月27日
92.	德銀融資租賃	DEEWIN TIANXIA	55565853	36	中國	2021年12月7日至 2031年12月6日
93.	遠行	远行通	53317084	35	中國	2021年10月7日至 2031年10月6日

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊以下商標：

序號	申請人名稱	商標名稱／圖形	申請編號	分類	申請地點	申請日期
1.	本公司	德銀	56106537	35	中國	2020年5月17日

(b) 域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下域名：

註冊					
序號	持有人名稱	域名名稱	證書類型	註冊日期	屆滿日期
1.	本公司	deewintianxia.cn	中國國家頂級域名證書	2021年1月13日	2024年1月13日
2.	本公司	deewintianxia.com	國際頂級域名證書	2021年1月13日	2024年1月13日
3.	本公司	deewintx.cn	中國國家頂級域名證書	2021年1月13日	2024年1月13日
4.	本公司	deewintx.com	國際頂級域名證書	2021年1月13日	2024年1月13日
5.	本公司	deewinkg.com	國際頂級域名證書	2017年4月11日	2023年4月11日
6.	天行健	陝汽天行健.中國	中國國家頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
7.	天行健	陝汽天行健.cn	中國國家頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
8.	天行健	陝汽天行健.com	國際頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
9.	天行健	陝汽天行健.net	國際頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
10.	天行健	sqtxj.cn	中國國家頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
11.	天行健	sqtxj.com.cn	中國國家頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
12.	天行健	sqtxj.com	國際頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
13.	天行健	sqtxj.net.cn	中國國家頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
14.	天行健	sqtxj.net	國際頂級域名證書	2011年7月26日	2022年7月26日
15.	天行健	txjiov.com	國際頂級域名證書	2019年11月6日	2022年11月6日
16.	天行健	txjpt.com	國際頂級域名證書	2017年12月15日	2025年12月15日
17.	天行健	txjptyy.com	國際頂級域名證書	2017年12月15日	2025年12月15日
18.	天行健	txjstq.com	國際頂級域名證書	2019年11月6日	2022年11月6日

附錄六

法定及一般資料

註冊					
序號	持有人名稱	域名名稱	證書類型	註冊日期	屆滿日期
19.	天行健	txjtsp.com	國際頂級域名證書	2019年11月6日	2022年11月6日
20.	陝西遠行 供應鏈 管理 有限公司	huoefa.com	國際頂級域名證書	2019年12月10日	2022年12月10日
21.	陝西遠行 供應鏈 管理 有限公司	huoefa.cn	中國國家頂級域名證書	2019年12月10日	2022年12月10日
22.	上海遠行 物流服務 有限公司	clgghy.com	國際頂級域名證書	2020年3月17日	2023年3月17日
23.	德銀融資 租賃	deewinfl.cn	中國國家頂級域名證書	2012年7月4日	2027年7月4日
24.	德銀融資 租賃	deewinfl.com.cn	中國國家頂級域名證書	2012年7月4日	2027年7月4日
25.	德銀融資 租賃	deewinfl.com	國際頂級域名證書	2012年7月4日	2026年7月4日
26.	遠行	clgg.com	國際頂級域名證書	2000年10月29日	2023年10月30日
27.	遠行	clgg.com.cn	中國國家頂級域名證書	2014年1月10日	2024年1月10日
28.	遠行	yuanxinggroup.com	國際頂級域名證書	2013年11月12日	2023年11月12日
29.	通匯	sxtonghui.com	國際頂級域名證書	2006年7月4日	2023年7月4日
30.	通匯	th56.net	國際頂級域名證書	2015年3月26日	2023年3月26日
31.	通匯	sxthl.com	國際頂級域名證書	2009年3月31日	2023年3月31日
32.	通匯	sxtonghui.com.cn	中國國家頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
33.	通匯	陝西通匯.中國	中國國家頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日

附錄六

法定及一般資料

註冊					
序號	持有人名稱	域名名稱	證書類型	註冊日期	屆滿日期
34.	通匯	通匯.中國	中國國家頂級域名證書	2015年3月26日	2023年3月26日
35.	通匯	陝西通匯汽車物流有限公司.中國	中國國家頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
36.	通匯	陝西通匯汽車物流有限公司.net	國際頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
37.	通匯	陝西通匯汽車物流有限公司.com	國際頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
38.	通匯	陝西通匯.net	國際頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
39.	通匯	陝西通匯.com	國際頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
40.	通匯	sxtonghui.net	國際頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
41.	通匯	sxtonghui.info	國際頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日
42.	通匯	sxtonghui.cn	中國國家頂級域名證書	2012年5月11日	2023年5月11日

附註：

- (1) 上文第6至14項所述域名將於2022年7月到期。到期前，本公司依法享有該等域名。本公司確認其及相關附屬公司現正申請重續該等域名。

(c) 計算機軟件版權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下計算機軟件版權：

計算機軟件					
序號	著作人名稱	計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
1.	本公司	德銀遠行短信發送平台應用軟件V1.0	2019SR1037163	中國	2019年10月12日
2.	本公司	德銀整車銷售系統應用軟件V2.0	2019SR1037180	中國	2019年10月12日
3.	本公司	德銀車輪滾滾平台應用軟件V2.1	2019SR1037145	中國	2019年10月12日

附錄六

法定及一般資料

計算機軟件		計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
序號	著作人名稱				
4.	本公司	德銀車輪滾滾平台應用軟件(安卓版) V2.1	2019SR1036796	中國	2019年10月12日
5.	本公司	德銀車輪滾滾平台應用軟件(iOS版) V2.1	2019SR1036790	中國	2019年10月12日
6.	本公司	德銀ETC魯通B卡軟件V1.1	2019SR1037153	中國	2019年10月12日
7.	本公司	德銀整車銷售系統應用軟件V3.0	2020SR1187814	中國	2020年9月29日
8.	本公司	德銀天下投資控股有限公司數據分析 平台V1.0	2020SR1168807	中國	2020年9月27日
9.	德銀融資租賃	德銀融資租賃德銀金服APP軟件(iOS 版)V1.2.3	2020SR1258595	中國	2020年11月20日
10.	德銀保理	德銀供應鏈平台內部管理系統V1.0	2022SR0393069	中國	2022年3月25日
11.	德銀保理	德銀供應鏈雲鏈客戶移動平台v1.0	2022SR0393070	中國	2022年3月25日
12.	遠行	遠行智能行車服務系統軟件V1.0	2015SR056345	中國	2015年3月30日
13.	遠行	遠行智能配貨系統軟件V1.0	2015SR057461	中國	2015年3月30日
14.	遠行	遠行動態車輛管理平台軟件V1.0	2015SR057557	中國	2015年3月31日
15.	遠行	遠行車輛租賃系統管理軟件V1.0	2015SR169967	中國	2015年9月1日

附錄六

法定及一般資料

序號	計算機軟件		授權編號	註冊地點	登記日期
	著作人名稱	計算機軟件名稱			
16.	遠行	遠行車輪滾滾O2O電子商務平台軟件 V1.0	2015SR251734	中國	2015年12月9日
17.	遠行	遠行動態運輸管理系統管控平台軟件 V1.0	2015SR251571	中國	2015年12月9日
18.	遠行	遠行隨車APP平台軟件(iOS版) V1.0	2016SR376198	中國	2016年12月16日
19.	遠行	遠行隨車APP平台軟件(安卓版) V1.0	2016SR376116	中國	2016年12月16日
20.	遠行	遠行保費通業務管理軟件(管理版) V1.0	2016SR376043	中國	2016年12月16日
21.	遠行	遠行保費通業務管理軟件(用戶版) V1.0	2016SR379130	中國	2016年12月19日
22.	遠行	遠行車隊店舖買家端平台軟件V1.0	2016SR379137	中國	2016年12月19日
23.	遠行	遠行車隊店舖商家端平台軟件V1.0	2016SR376013	中國	2016年12月16日
24.	遠行	遠行卡車購商家端軟件V2.0	2016SR377796	中國	2016年12月16日
25.	遠行	遠行卡車購用戶端軟件V2.0	2016SR376046	中國	2016年12月16日
26.	天行健	車貸管理服務系統V1.0	2014SR212151	中國	2014年12月26日

附錄六

法定及一般資料

計算機軟件		計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
序號	著作人名稱				
27.	天行健	渣土車管理服務系統V1.0	2014SR207119	中國	2014年12月23日
28.	天行健	車載終端嵌入式軟件V1.0	2014SR035976	中國	2014年3月31日
29.	天行健	車載智能顯示屏嵌入式軟件V1.0	2014SR035971	中國	2014年3月31日
30.	天行健	駕駛行為評估軟件V1.0	2014SR039265	中國	2014年4月8日
31.	天行健	區域報警軟件V1.0	2014SR039491	中國	2014年4月8日
32.	天行健	油量異常報警軟件V1.0	2014SR039516	中國	2014年4月8日
33.	天行健	偏線報警軟件V1.0	2014SR046732	中國	2014年4月22日
34.	天行健	煤炭物流管理軟件V1.0	2014SR048220	中國	2014年4月23日
35.	天行健	天行健車聯網服務系統V2.0	2014SR203469	中國	2014年12月20日
36.	天行健	智能配貨服務系統V1.0	2014SR203786	中國	2014年12月20日
37.	天行健	渣土車管理服務系統V2.0	2016SR075792	中國	2016年4月13日
38.	天行健	天行健手機APP V1.0	2016SR075059	中國	2016年4月13日
39.	天行健	趟次管理系統V1.0	2016SR234180	中國	2016年8月25日
40.	天行健	物流車隊精細化運營管理系統V1.0	2016SR233872	中國	2016年8月25日
41.	天行健	SIM卡綜合管理系統V1.0	2017SR565733	中國	2017年10月13日
42.	天行健	發動機動力性分析系統V1.0	2017SR232432	中國	2017年6月5日

附錄六

法定及一般資料

計算機軟件		計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
序號	著作人名稱				
43.	天行健	天行健車貸通管理平台V1.0	2018SR943287	中國	2018年11月26日
44.	天行健	天行健超越版車聯網服務系統平台 V2.0	2019SR0079211	中國	2019年1月23日
45.	天行健	渣土車管理助手APP軟件	2019SR0136423	中國	2019年2月13日
46.	天行健	天行健2G車聯網應用軟件V1.0	2019SR0290979	中國	2019年3月29日
47.	天行健	天行健海外車聯網應用軟件V1.0	2019SR0490188	中國	2019年5月21日
48.	天行健	天行健三一鎖車應用軟件V1.0	2019SR0487123	中國	2019年5月20日
49.	天行健	天行健遠程排放管理應用軟件V1.0	2019SR0483974	中國	2019年5月20日
50.	天行健	天行健3G車聯網應用軟件V1.0	2019SR0485242	中國	2019年5月20日
51.	天行健	天行健特種車顯示屏應用軟件V1.0	2019SR0439444	中國	2019年5月8日
52.	天行健	天行健顯示屏應用軟件V1.0	2019SR0439466	中國	2019年5月8日
53.	天行健	天行健英文顯示屏應用軟件V1.0	2019SR0439457	中國	2019年5月8日

附錄六

法定及一般資料

計算機軟件		計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
序號	著作人名稱				
54.	天行健	渣士大數據智慧分析管理平台V1.0	2019SR0585235	中國	2019年6月10日
55.	天行健	城市建築垃圾綜合管理平台V1.0	2019SR0624461	中國	2019年6月18日
56.	天行健	車輛運行數據分析系統V1.0	2020SR0441434	中國	2020年5月12日
57.	天行健	天行健車聯網應用軟件V1.0	2019SR0670058	中國	2019年6月28日
58.	天行健	天行健鎖車應用軟件V1.0	2019SR0670063	中國	2019年6月28日
59.	天行健	天行健海外顯示屏應用軟件1.0	2019SR0669958	中國	2019年6月28日
60.	天行健	車橋智能動態監控系統V1.0	2019SR1104980	中國	2019年10月31日
61.	天行健	建築垃圾智能統計平台V1.0	2020SR0253843	中國	2020年3月13日
62.	天行健	遠程排放管理終端(國五/唐山)應用軟件V1.0	2020SR1139373	中國	2020年9月22日
63.	天行健	唐山國五排放管理應用軟件	2020SR0884030	中國	2020年8月5日
64.	天行健	天行健終端BR4HQ18應用軟件V1.0	2020SR1649900	中國	2020年11月26日
65.	天行健	天行健車聯網BR3YW04_HW應用軟件V1.0	2020SR1649896	中國	2020年11月26日

附錄六

法定及一般資料

計算機軟件		計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
序號	著作人名稱				
66.	天行健	天行健車聯網(BR4HQ08)應用軟件 V1.0	2020SR1649792	中國	2020年11月26日
67.	天行健	天行健遠程排放管理應用軟件V3.0	2020SR1645003	中國	2020年11月25日
68.	天行健	天行健海外版手機APP軟件V1.0	2020SR1243858	中國	2020年10月26日
69.	天行健	天行健數據開發平台V1.0	2020SR1075426	中國	2020年9月10日
70.	天行健	實時數據採集檢測系統V1.0	2020SR1256599	中國	2020年11月19日
71.	天行健	天行健終端TXJ-BR4-HQ18應用軟件 V1.0	2020SR1525543	中國	2020年10月28日
72.	天行健	天行健宣傳網站系統V1.0	2020SR0712929	中國	2020年7月2日
73.	天行健	天行健機動車尾氣排放動態監管系統 V1.0	2020SR0754870	中國	2020年7月10日
74.	天行健	天行健售後服務系統V1.0	2020SR0548366	中國	2020年6月2日
75.	天行健	天行健後市場服務系統V1.0	2020SR0703296	中國	2020年7月1日
76.	天行健	天行健訂單管理系統V1.0	2020SR0712917	中國	2020年7月2日
77.	天行健	商用車零部件運營服務系統V1.0	2020SR0718942	中國	2020年7月3日
78.	天行健	唐山國五排放管理應用軟件V3.0	2020SR1805333	中國	2020年12月14日

附錄六

法定及一般資料

計算機軟件		計算機軟件名稱	授權編號	註冊地點	登記日期
序號	著作人名稱				
79.	天行健	服務器系統性能監控平台V1.0	2021SR0170796	中國	2021年2月1日
80.	天行健	天行健海外車聯網應用軟件V3.0	2021SR0273645	中國	2021年2月22日
81.	天行健	天行健車聯網BR3YW04應用軟件 V1.0	2021SR0423723	中國	2021年3月19日
82.	天行健	商用車4.5T純電動車車載終端嵌入式 軟件V1.1.1	2021SR0423724	中國	2021年3月19日
83.	天行健	天行健大數據分析平台V1.0	2021SR0784355	中國	2021年5月27日
84.	天行健	智能發運管理系統V1.0	2021SR0784354	中國	2021年5月27日
85.	天行健	天行健(HQ08)車聯網應用軟件V1.0	2021SR0803944	中國	2021年5月31日
86.	陝西遠行 供應鏈管理 有限公司	貨翼發網絡貨運承運商系統V1.0	2020SR0929928	中國	2020年8月14日
87.	陝西遠行 供應鏈管理 有限公司	貨翼發網絡貨運主系統V1.0	2020SR0931075	中國	2020年8月14日
88.	陝西遠行 供應鏈管理 有限公司	貨翼發網絡貨運司機系統V1.0	2020SR0968281	中國	2020年8月21日
89.	陝西遠行 供應鏈管理 有限公司	貨翼發網絡貨運運營管理後台系統 V1.0	2020SR0927879	中國	2020年8月14日

附錄六

法定及一般資料

序號	計算機軟件		授權編號	註冊地點	登記日期
	著作人名稱	計算機軟件名稱			
90.	陝西遠行 供應鏈管理 有限公司	貨翼發網絡貨運運營中心系統V1.0	2020SR0927846	中國	2020年8月14日
91.	天行健	渣土車共享平台主動安全應用開發系統V1.0	2021SR135031	中國	2021年8月2日
92.	天行健	天行健車聯網系統(法語版)V1.0	2021SR1196244	中國	2021年8月12日
93.	天行健	天行健車聯網BR4HQ12應用軟件V1.0	2021SR1135032	中國	2021年8月2日
94.	天行健	基礎數據平台軟件V1.0	2021SR1047583	中國	2021年7月15日
95.	天行健	天行健(HQ18)車聯網應用軟件V1.0	2021SR1196058	中國	2021年8月12日
96.	天行健	天行健車載終端應用軟件V1.0	2021SR1196059	中國	2021年8月12日
97.	天行健	JPC排放終端應用軟件V1.0	2021SR1234789	中國	2021年8月19日
98.	天行健	天行健遠程監控終端(HQ15)應用軟件 V1.0	2021SR1234790	中國	2021年8月19日
99.	天行健	天行健機動車尾氣排放動態監管平台 (車企版)V1.0	2021SR1241778	中國	2021年8月20日
100.	天行健	商用車輛HQ08終端應用軟件V1.0	2022SR0262367	中國	2022年2月22日

附錄六

法定及一般資料

序號	計算機軟件		授權編號	註冊地點	登記日期
	著作人名稱	計算機軟件名稱			
101.	天行健	天行健終端低檔應用軟件V1.0	2022SR0262366	中國	2022年2月22日
102.	天行健	機動車OBD排放數據擁有人小程序軟件V1.0	2022SR0312592	中國	2022年3月4日
103.	天行健	機動車OBD排放數據動態監測APPV1.0	2022SR0286892	中國	2022年2月28日
104.	天行健	機動車OBD排放數據動態監測系統V1.0	2022SR0286875	中國	2022年2月28日
105.	天行健	智能離線檢測系統V1.0	2022SR0436389	中國	2022年4月6日
106.	天行健	天行健渣土車運營監管服務微信小程序軟件V1.0	2022SR0536766	中國	2022年4月27日
107.	天行健	天行健數據中間平台管理系統V1.0	2022SR0536765	中國	2022年4月27日
108.	通匯	通匯物流倉儲管理系統V4.5	2022SR0086448	中國	2022年1月13日

附錄六

法定及一般資料

(d) 專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下專利：

序號	專利 權人名稱	專利名稱	專利編號	類別	取得方式	註冊地點	有效期限
1.	陝汽集團； 天行健	一種遠程解除重型 汽車發動機ECU 鎖車功能的裝置	201820044259.X	實用新型	原始取得	中國	2018年9月11日至 2028年1月10日
2.	天行健	車載顯示屏	201830108088.8	外觀設計	原始取得	中國	2019年1月8日至 2028年3月21日
3.	天行健	車載智能終端	201830107913.2	外觀設計	原始取得	中國	2019年1月8日至 2028年3月21日
4.	天行健	車載顯示屏	201930706746.8	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日
5.	天行健	車載終端 (智雅版BD)	201930706745.3	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日
6.	天行健	遠程排放管理 車載終端	201930706259.1	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日
7.	天行健	遠程排放管理 智能車載終端	201930706258.7	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日
8.	天行健	智能車載終端 (高配HD)	201930706747.2	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日
9.	天行健	智能車載終端 (天行健1801)	201930706261.9	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日
10.	天行健	中控屏(天行健 8英寸智能)	201930706262.3	外觀設計	原始取得	中國	2020年8月25日至 2029年12月16日

附錄六

法定及一般資料

專利							
序號	權人名稱	專利名稱	專利編號	類別	取得方式	註冊地點	有效期限
11.	本公司	行車記錄方法、行車記錄系統、計算機設備和存儲介質	202010385438.1	發明	原始取得	中國	2021年12月17日至 2040年5月8日
12.	天行健	基於車載終端的鎖車系統及其方法	201910284286.3	發明	原始取得	中國	2021年8月20日至 2039年4月9日
13.	天行健	針對車載終端的加密解密系統及其方法	201910284510.9	發明	原始取得	中國	2021年11月2日至 2039年4月9日
14.	天行健	一種提高頻率測量靈敏度的設備	202022993753.0	實用新型	原始取得	中國	2021年11月2日至 2030年12月13日
15.	遠行	基於車隊店鋪的在線公路運力交易平台及其構建方法	201710693911.0	發明	原始取得	中國	2021年9月7日至 2037年8月13日

附錄六

法定及一般資料

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊以下專利：

序號	申請人名稱	專利名稱	申請編號	類別	申請地點	申請日期
1.	本公司	一種異常物流運單的識別方法、裝置及系統	201911200491.3	發明	中國	2019年11月29日
2.	天行健	重型汽車發動機ECU緊急解鎖裝置及其方法	201510212223.9	發明	中國	2015年4月29日
3.	天行健； 陝汽集團	一種遠程解除重型汽車發動機ECU鎖車功能的方法和裝置	201810026074.0	發明	中國	2018年1月11日
4.	天行健	車載終端在線升級系統及其方法	201910549770.4	發明	中國	2019年6月24日
5.	天行健	車載終端主從結構及其方法	201910549772.3	發明	中國	2019年6月24日
6.	天行健	多功能CAN服務系統及其方法	201910550798.X	發明	中國	2019年6月24日
7.	天行健	一種基於GEOHASH特徵值的汽車服務站選址方法	201911159518.9	發明	中國	2019年11月22日
8.	天行健	一種車輛數據實時聚集方法	201911305099.5	發明	中國	2019年12月17日
9.	天行健	一種基於定時任務框架的車輛實時信息調度方法	201911305098.0	發明	中國	2019年12月17日
10.	天行健	一種面向定制應用的車輛偏線圍欄計算方法	201911304297.X	發明	中國	2019年12月17日
11.	天行健	一種基於MD5算法的重型卡車鎖車校驗方法	202010572070.X	發明	中國	2020年6月22日
12.	天行健	一種車聯網CAN總線系統數據傳輸方法	202011018427.6	發明	中國	2020年9月24日
13.	天行健	一種車聯網大數據高性能壓縮存儲方法及系統	202011016191.2	發明	中國	2020年9月24日
14.	天行健	一種異構數據源的離線數據同步工具在車聯網行業的應用	202011016189.5	發明	中國	2020年9月24日
15.	天行健	一種基於大數據集的分佈式執行框架	202011347821.4	發明	中國	2020年11月26日

附錄六

法定及一般資料

序號	申請人名稱	專利名稱	申請編號	類別	申請地點	申請日期
16.	天行健	一種提高頻率測量靈敏度的裝置及方法	202022993753.0	發明	中國	2020年12月14日
17.	天行健	一種基於車聯網大數據的車輛油耗統計方法	202110085390.7	發明	中國	2021年1月22日
18.	天行健	一種卡車遠程控制系統及控制方法	202110286977.4	發明	中國	2021年3月17日
19.	天行健	一種卡車遠程故障診斷系統	202110565575.8	發明	中國	2021年5月24日
20.	天行健	一種車輛駕駛行為分析裝置、方法及系統	202110845698.7	發明	中國	2021年7月26日
21.	天行健	汽車追蹤器20	202230072487.X	外部設計	中國	2022年2月15日

C. 有關我們的董事、監事及主要股東的進一步資料

1. 權益披露

(a) 我們的董事、監事及本公司的最高行政人員於本公司及其相聯法團股份、相關股份及債權證的權益及淡倉

緊隨[編纂]完成後（假設並無行使[編纂]），我們的董事、監事或最高行政人員於本公司或其相聯法團（定義見《證券及期貨條例》第XV部）的股份、相關股份或債權證中，將不會擁有於股份[編纂]後隨即根據《證券及期貨條例》第XV部第7及8分部須知會我們及香港聯交所的權益及／或淡倉（包括根據《證券及期貨條例》的條文規定被當作或視作擁有的權益或淡倉）或根據《證券及期貨條例》第352條須記入該條所述登記冊的權益或淡倉，或根據《上市規則》附錄十所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則（「標準守則」）須知會的權益或淡倉。

(b) 主要股東於本公司股份及相關股份的權益及淡倉

緊隨[編纂]完成後，有關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及第3分部的條文須向我們及香港聯交所披露的權益或淡倉的人士的資料，或直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本公司或本集團任何成員公司股東大會表決的任何類別股本面值10.00%或以上權益的人士的資料，請參閱本文件「主要股東」一節。

(c) 主要股東於本集團任何成員公司(本公司除外)的權益

除本文件「歷史及公司發展」一節所披露者外，據我們的董事所知，緊隨[編纂]完成後，概無任何人士直接或間接持有附帶權利可在任何情況下可於本集團任何成員公司(我們除外)的股東大會上表決權利的股本面值10.00%或以上的權益。

2. 服務合同詳情

(a) 董事及監事

根據《上市規則》第19A.54及19A.55條，各董事及監事已與本公司訂立合同，內容有關(其中包括)遵守相關法律及法規、遵守組織章程細則及適用的仲裁條文。

(b) 其他

- (a) 除上文所披露者外，概無董事及監事已與本集團的任何成員公司訂有任何服務合同(於一年內屆滿或可由僱主決定於一年內終止而毋須支付賠償(不包括法定賠償)的合同除外)。
- (b) 於截至2019年、2020年及2021年12月31止年度，應向我們的董事支付的薪酬及實物福利總額分別約為人民幣681千元、人民幣1,025千元及人民幣2,065千元。有關我們董事的薪酬詳情亦於本文件附錄一會

計師報告的附註9內載明。除本附錄及本文件附錄一所載會計師報告附註9所披露者外，就截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度而言，我們概無向我們的董事支付或應付其他酬金。

於截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度，應向我們的監事支付的薪酬及實物福利總額分別約為人民幣305千元、人民幣287千元及人民幣388千元。有關我們的監事薪酬的詳情亦於本文件附錄一會計師報告的附註9內載明。除本附錄及本文件附錄一所載會計師報告附註9所披露者外，就截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度而言，我們概無向我們的監事支付或應付其他酬金。

- (c) 根據現行安排，於截至2022年12月31日止年度，應向我們的董事支付的薪酬及實物福利總額估計約為人民幣1,585千元。

根據現行安排，於截至2022年12月31日止年度，應向我們的監事支付的薪酬及實物福利總額估計約為人民幣315千元。

- (d) 於截至2019年、2020年及2021年12月31日止三個年度內，概無本集團任何成員公司的董事及監事或任何前任董事及任何前任監事因(i)作為加入我們或加入我們時的獎勵；或(ii)離任本集團任何成員公司的董事及監事或與本集團任何成員公司的管理事務有關的任何其他職位而獲付任何款項。
- (e) 概無董事及監事於截至2019年、2020年及2021年12月31日止三個年度已放棄或同意放棄任何薪酬及實物福利的安排。
- (f) 概無董事及監事已經參與我們的發起中或我們擬收購物業中或於其中擁有權益，並且概無任何人士向我們的任何董事及監事支付或同意支付現金或股份或其他酬金，作為招攬其成為或使其有資格成為董事或監事，或作為其就本公司的發起或組成所提供服務的報酬。

3. 已收取的費用或佣金

除本文件「歷史及公司發展」一節所披露者外，概無董事、監事或下文「— 其他資料 — 專家同意書」段落中所列出的任何人士於緊接本文件日期前兩年內，就本集團任何成員公司發行或出售股本而接受任何佣金、折扣、代理費、經紀佣金或其他特別條款。

4. 免責聲明

- (i) 概無董事、監事或主要行政人員於本公司或其相聯法團（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，擁有於我們的股份在香港聯交所[編纂]後隨即根據《證券及期貨條例》第XV部第7及8分部須通知我們及香港聯交所的任何權益及淡倉（包括根據《證券及期貨條例》的有關條文被當作或視作擁有的權益及淡倉），或根據《證券及期貨條例》第352條須記入該條所述登記冊的權益及淡倉，或根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會我們及香港聯交所的權益及淡倉。
- (ii) 據我們的任何董事、監事或主要行政人員所知，概無任何人士於股份及相關股份中擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部條文須向我們及香港聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接持有附帶權利可在任何情況下可於本集團任何其他成員公司的股東大會上表決的任何類別的股本面值10.00%或以上的權益。
- (iii) 概無董事、監事或本附錄「— 其他資料 — 專家同意書」段落所列出的任何一方於我們的發起中，或於緊接本文件發佈前兩年內由我們收購、出售或租賃或我們擬收購、出售或租賃的任何資產中擁有權益。
- (iv) 除與[編纂]相關者外，概無董事、監事或本附錄「— 其他資料 — 專家同意書」段落所列出的任何一方在於本文件日期仍然存續且就本集團業務而言屬重大的任何合同或安排中擁有重大權益。

- (v) 除與包銷協議相關者外，本附錄「其他資料－專家同意書」段落所列出的任何一方概無：(i)於我們的任何股份或我們的任何附屬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證券的權利（不論是否可依法強制執行）。
- (vi) 除本文件「業務－客戶及銷售」以及「業務－供應商及採購」各節所披露者外，概無董事、監事或彼等各自的聯繫人（定義見《上市規則》）或任何股東（據董事所知，其擁有我們的已發行股本5.00%以上）於我們的五大供應商或五大客戶中擁有任何權益。

D. 其他資料

1. 遺產稅及其他彌償

我們已獲告知我們根據中國法律承擔重大遺產稅責任的可能性不大。

陝汽集團已於2021年3月3日簽署一份以本集團為受益人的彌償保證，以就我們未能代表僱員登記及／或向社保及公積金供款而可能招致及應付的任何成本、開支、罰款及損失以及本集團任何成員公司於[編纂]成為無條件之日或之前可能招致及應付的任何財產索償作出免費彌償。

2. 訴訟

截至最後實際可行日期，據我們所知，我們及我們的任何董事概無待決或面臨可能對我們的財務狀況或經營業績產生重大不利影響的任何重大訴訟或仲裁程序。

3. 獨家保薦人

獨家保薦人已代表我們向[編纂]申請批准本文件所述的已發行及將予發行股份（包括因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份）[編纂]及買賣。獨家保薦人符合《上市規則》第3A.07條規定所載明的適用於保薦人的獨立標準。獨家保薦人費用約為[編纂]百萬元，且將由我們承擔。

4. 開辦費用

本公司就其註冊成立並未產生任何重大開辦費用。

5. 發起人

我們的發起人為陝汽集團、陝重汽及陝汽商用車。除「歷史及公司發展－重組」及「財務資料－股息政策」各節所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，概無向上述發起人支付、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。

6. 專家資格

以下為提供載於本文件的意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
中信建投(國際)融資有限公司	獲准開展《證券及期貨條例》定義的第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
羅兵咸永道會計師事務所	香港法例第50章《專業會計師條例》項下執業會計師 香港法例第588章《財務匯報局條例》項下註冊公眾利益實體核數師
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司 上海分公司	行業顧問
大成律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問

7. 專家同意書

第6段所述專家已各自就刊發本文件發出同意書，表示同意按本文件所載的形式及內容在本文件內刊載其報告及／或函件及／或估值證書及／或意見及／或引用其名稱，且並無撤回該等同意書。

8. 約束力

倘根據本文件作出申請，則本文件即具效力，使所有相關人士須受適用的《公司（清盤及雜項條文）條例》第44A及44B條所有條文（懲罰性條文除外）約束。

9. H股持有人的稅項

凡經本公司[編纂]買賣及轉讓H股（包括於香港聯交所進行的有關交易），均須繳納香港印花稅。該等買賣及轉讓的現行香港印花稅稅率為所出售或轉讓H股的對價或公允價值（以較高者為準）每1,000港元（或部分）共須繳納2.60港元。

E. 其他事項

- (a) 除本文件「歷史及公司發展」一節所披露者外，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定全部繳足或部分繳足股份或借貸資本以換取現金或現金以外的對價；
 - (ii) 本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本概無附帶購股權或有條件或無條件同意附帶購股權；
 - (iii) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行任何創辦人或管理層或遞延股份；
 - (iv) 概無就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股份或借貸資本已授予或同意授予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款（惟[編纂]相關者除外）；及

附錄六

法定及一般資料

- (v) 概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或其任何附屬公司的任何股份而支付或應付佣金。
- (b) 除本文件附錄一所載會計師報告附註33所披露者外，本集團並無發行任何債權證，其亦無任何發行在外的債權證或可換股債務證券。
- (c) 我們董事確認：
 - (i) 除本文件「概要－COVID-19疫情」一節所披露者外，自2021年12月31日（即編製本集團最近期經審計合併財務報表日期）起，本集團的財務或貿易狀況或前景並無重大不利變動；
 - (ii) 概無放棄或同意放棄未來股息的安排；及
 - (iii) 於本文件日期前12個月內，本集團業務並無受到任何可能或已經對本集團財務狀況造成重大影響的干擾。
- (d) 我們的股東名冊總冊將由我們[編纂]存置於香港。除非獲董事另行同意，否則股份的所有過戶及其他所有權文件必須提交我們的[編纂]辦理登記，並由[編纂]進行登記，而不可在中國提交。
- (e) 已作出所有必要安排以使我們的股份獲准納入[編纂]進行結算及交收。
- (f) 目前本集團任何成員公司概無於任何證券交易所上市或於任何交易系統買賣。
- (g) 根據香港法例第32L章《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第4條所規定之豁免，本文件之英文及中文版本分開刊發。
- (h) 本公司現階段並無計劃申請成為中外合資股份有限公司且預計將不會受到《中華人民共和國中外合資經營企業法》的規限。

送呈公司註冊處處長文件

連同本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為：(i)[編纂]副本；(ii)本文件附錄六「D.其他資料－7.專家同意書」所述的同意書；及(iii)本文件附錄六「B.有關我們業務的進一步資料－1.重大合同概要」所述重大合同副本。

展示文件

下列文件副本將於直至本文件日期起計14日（包括當日）止將於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及我們的網站 www.deewintx.com 可供查閱：

1. 組織章程細則；
2. 羅兵咸永道會計師事務所發出的本集團截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
3. 本集團截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度的經審計合併財務報表；
4. 羅兵咸永道會計師事務所就本集團[編纂]財務資料發出的報告，其全文載於本文件附錄二；
5. 本文件附錄六「其他資料－專家同意書」所述的同意書；
6. 本文件附錄六「有關我們的董事、監事及主要股東的進一步資料－服務合同詳情」所述服務合同；
7. 本文件附錄六「有關我們業務的進一步資料」所述各重大合同的副本；
8. 我們的中國法律顧問大成律師事務所就本集團的營運及物業權益的若干方面所發出的日期為本文件日期的法律意見；
9. 弗若斯特沙利文報告；

10. 下述中國法律，連同其非官方英文版本的副本：

- a. 中國《公司法》；
- b. 《中華人民共和國證券法》；
- c. 《必備條款》；及
- d. 《特別規定》。