

財務資料

閣下閱讀以下討論及分析時，應一併細閱本文件附錄一會計師報告所載的經審核綜合財務資料（包括其附註）。我們的綜合財務資料乃根據《國際財務報告準則》編製，該準則在若干重大方面可能與其他司法管轄區（包括美國）的公認會計準則存在差異。

以下討論及分析載有前瞻性陳述，反映我們當前對未來事件及財務表現的看法。該等陳述乃基於我們根據自身經驗及對歷史趨勢、當前狀況及預期未來發展的認知以及我們認為適合相關情形的其他因素而作出的假設與分析。然而，實際結果與發展情況是否符合我們的預期及預測，取決於多項風險及不確定因素。在評估我們的業務時，閣下應謹慎考慮本文件「風險因素」一節提供的資料。

就本節而言，除非文義另有所指，否則對2019年、2020年及2021年的提述指我們截至該等年度12月31日止的財政年度。除非文義另有所指，否則本節所述財務資料乃按合併基準描述。

概覽

我們於中國打造了道路貨運數字化生態系統。根據灼識諮詢的資料，於往績記錄期間，按線上GTV計，我們運營著中國最大的數字貨運平台之一。我們的平台為物流企業及貨主企業等託運方以及貨車司機提供了城際及城市內道路貨運方面的數字貨運服務及解決方案。為滿足託運方的不同需求，我們通過數字貨運業務提供兩種類型的服務，即貨運服務及貨運平台服務。自我們的數字貨運業務起步階段至2022年9月30日，我們已為超過11,600名託運方及2.7百萬名貨車司機提供了服務，其於我們的平台上完成了總計超過36.2百萬份託運訂單。截至2022年9月30日止九個月，根據中國法律，通過我們作為法定承運方，於我們平台上完成交易的結算運費總額（包含增值稅）（我們稱為線上GTV）為人民幣273億元。

除我們的數字貨運平台外，我們亦運營卡友地帶（一個「線上+線下」的貨車司機社區）。根據灼識諮詢的資料，按截至2021年12月31日的註冊用戶數量計，其是中國最大的貨車司機社區和中國最大的物流行業社區。截至2022年9月30日，我們擁有超過3.1百萬名註冊用戶，致力於為貨車司機打造促進交流、互助的「線上+線下」社區。於過去的十年中，我們積累了龐大且忠實的貨車司機用戶群體，使得我們能夠推出貨車銷售及後市場綜合解決方案組合—卡加，通過解決中國貨車司機於其業務全生命週期的需求，為彼等賦能。

財務資料

卡友地帶及卡加業務為我們的數字貨運業務提供了戰略價值補充，這三條業務線產生了強大的協同效應。卡友地帶龐大且忠實的用戶群體為我們的數字貨運平台提供了穩定高效的補充道路運力資源。同時，我們的數字貨運平台吸引更多貨車司機接觸到卡友地帶並成為其忠實會員。此外，貨車司機於我們平台的後市場服務需求也為我們的卡加業務帶來巨大的市場潛力。

我們的收入主要來自於我們的數字貨運業務。基於道路貨運過程中客戶的需求，我們通過數字貨運業務提供兩類服務，即貨運服務和貨運平台服務。我們貨運服務的客戶主要包括大宗貨物託運方等道路貨運標準化程度高的客戶，而貨運平台服務的客戶主要包括道路貨運高度複雜的客戶。於貨運服務中，我們作為承運方，將向託運方收取的合同金額確認為我們所提供貨運服務的收入；於貨運平台服務中，由託運方選擇，並與貨車司機協商運輸費用，我們作為承運方，根據自託運方收取的合同金額及支付予貨車司機的合同金額之間的差額確認平台服務收入。於往績記錄期間，我們99%以上的收入來自數字貨運業務，餘下收入來自於卡加服務中的商品銷售及廣告服務等其他業務。

我們的財務表現於往績記錄期間呈現增長的趨勢。我們的收入由2019年的人民幣36億元增至2021年的人民幣63億元，年複合增長率為33.0%，並由截至2021年9月30日止九個月的人民幣4,676.7百萬元增至截至2022年9月30日止九個月的人民幣4,710.6百萬元。我們於2019年錄得淨虧損人民幣3.3百萬元，並於2020年、2021年及截至2022年9月30日止九個月分別錄得淨利潤人民幣26.1百萬元、人民幣50.7百萬元及人民幣3.7百萬元。

近期發展

自往績記錄期間結束起及直至最後實際可行日期，我們的業務不斷受到COVID-19疫情復發的持續影響。與2020年及2021年的大多數期間相比，截至2022年12月31日止三個月，中國的宏觀經濟狀況遭受了更嚴重的系統性壓力，主要是由於(i)於2022年10月至2022年12月初期間，為遏制COVID-19疫情的傳播，封鎖了若干城市及地區；及(ii)在放寬防控COVID-19疫情的限制措施後，2022年12月COVID-19病例激增，導致經濟活動急劇減少。根據灼識諮詢的資料，2022年10月、11月及12月，中國月均綜合PMI分別為49.0、47.1及42.6，為2020年第二季度以來的最低季度平均綜合PMI。根據灼識諮詢的資料，於截至2022年11月30日止兩個月期間，中國道路貨運行業的貨運量同比下降9.0%。於截至2022年12月31日止三個月期間，宏觀經濟狀況及道路貨運行業的下行趨勢對我們於有關期間的業務及經營業績產生了不利影響。具體而言，自2022年10月底至2022年12月初，為應對COVID-19的臨時區域性復發，政府實施了限制措施，致使我們在合肥總部的運營及業務發展活動受到不利影響。截至2022年12月31日止三個月，我們的線上GTV達到人民幣93億元，較截至2021年12月31日

財務資料

止三個月減少3.9%，主要是由於自2022年10月至2022年12月初的區域性封鎖及2022年12月COVID-19病例的大幅增加導致我們的業務量下降。由於COVID-19的影響，截至2022年12月31日止十二個月，我們的線上GTV由2021年的人民幣380億元減至人民幣366億元，我們平台的活躍貨車司機數量由2021年的411.6千名減至406.4千名，且在我們平台上完成的託運訂單由2021年的10.5百萬份減至9.3百萬份。儘管如此，我們實現了已在我們平台上完成託運訂單的託運方數量的增長，由2021年的5,934名增至2022年的6,236名，並實現了已在我們平台上完成託運訂單的貨車司機數量的增長，由2021年的1,344.2千名增至2022年的1,364.4千名。

自2022年12月以來，中國政府已開始在全國範圍內放寬電子健康碼、大規模檢測及封控等部分限制措施。在相關放寬措施施行後，大部分地區目前正面臨著COVID-19病例激增的情況。灼識諮詢認為，且董事同意，由於COVID-19病例激增導致貨車司機及託運方的僱員感染人數增加，中國政府自2022年12月起放寬限制措施短期內對中國的道路貨運行業產生了不利影響，但考慮到(i)中國宏觀經濟狀況及民營企業生產經營活動的復甦，預計將刺激道路貨運需求；及(ii)由於其活動將不再受封鎖及檢疫要求的影響，限制措施的放寬預計亦將增加可履行託運訂單的貨車司機數量，這將有利於我們的運營，從長遠看，放寬限制預期有利於道路貨運行業。我們繼續採取措施防止業務運營受到COVID-19疫情的不利影響。有關COVID-19對我們於往績記錄期間的業務及經營業績的影響詳情，請參閱「—COVID-19疫情的影響」。

儘管我們於2020年、2021年以及截至2021年及2022年9月止九個月產生了淨利潤，但即使排除了產生與本次[編纂]有關的[編纂]所帶來的影響，我們預期2022年的淨利潤將遠低於2021年的淨利潤，主要是由於(i)收入預計減少是由於我們的線上GTV由2021年的人民幣380億元減至2022年的人民幣366億元，這是由於2022年COVID-19疫情復發帶來的不利影響，這對中國的宏觀經濟狀況及道路貨運行業、可履行託運訂單的貨車司機數量以及託運方對數字貨運服務的需求產生了不利影響，並且自往績記錄期間結束起及直至最後實際可行日期持續影響我們的業務；(ii)毛利率預計下降，原因如下：(1)我們支付予貨車司機的石油積分的比例與現金相比有所下降，導致我們根據提供予貨車司機的石油積分的價值申報的增值稅減免減少；(2)我們改善平台以提升用戶體驗，預計令數字貨運業務的其他成本增加；及(3)來自一些主要客戶(如客戶K)的物流合作夥伴援助成本預計增加；及(iii)我們經營數字貨運業務所在若干地區的稅金及附加預計增加將導致其他開支預計增加。

財務資料

經進行董事認為適當的充分盡職調查工作及審慎周詳的考慮後，董事確認，直至本文件日期，除本文件「－ 近期發展」及「－ COVID-19疫情的影響」所披露者外，我們的財務或交易狀況或前景自2022年9月30日（即本文件附錄一會計師報告所報告期間的截止日期）起並無重大不利變動，且自2022年9月30日起並無任何事件將對本文件附錄一會計師報告所載的資料產生重大影響。

呈列基準

本集團的歷史財務資料已根據國際會計準則理事會頒佈的適用《國際財務報告準則》（「《國際財務報告準則》」）編製。歷史財務資料已根據歷史成本慣例編製，但以公允價值計量的若干金融工具除外。

按照《國際財務報告準則》編製歷史財務資料需要使用若干關鍵會計估計。其亦要求管理層在應用我們會計政策的過程中行使其判斷。涉及更高程度判斷或複雜性的領域，或假設和估計對歷史財務資料具有重大意義的領域在本文件附錄一會計師報告附註3中披露。

影響我們經營業績的重要因素

我們的經營業績已經且預計會繼續受諸多因素的重大影響，其中有許多因素超出我們的控制範圍，包括以下因素：

- 中國宏觀經濟趨勢與道路貨運行業的發展；
- 我們擴大用戶群體和提高用戶忠誠度的能力；
- 我們控制成本和開支及提高運營效率的能力；
- 我們在行業內進行有效競爭的能力；及
- 我們有效投資於我們技術能力的的能力。

財務資料

中國宏觀經濟趨勢與道路貨運行業的發展。

我們受益於中國經濟的增長和中國道路貨運行業的快速發展。我們的業務增長在很大程度上受到中國數字貨運服務需求的推動，而這又取決於對通過中國道路貨運網絡運輸的貨物的需求，並與推動中國經濟增長的宏觀經濟因素有關，例如人均可支配收入、消費者支出水平及影響中國整體消費、投資和商業活動的其他經濟狀況。隨著我們業務的持續增長，我們預計中國對數字貨運服務的需求將繼續擴大，從而推動對我們所提供服務的需求增加以及我們業務的持續增長。此外，我們的業務亦受市場趨勢發展及推動中國道路貨運行業發展的因素的影響。隨著中國移動互聯網的擴展，數字化趨勢正不斷改善及重塑道路貨運行業。由於數字貨運市場預計將受託運方運輸過程數字化改革日益增長的需求所進一步推動，中國持續投資基礎建設導致全國公路網絡快速擴張，以及中國移動用戶日益增加，我們預計該行業趨勢將繼續推動我們的業務及經營業績的發展。

我們擴大用戶群體和提高用戶忠誠度的能力。

多年來，我們已建立強大的品牌，並在我們各個業務板塊建立了龐大且高度參與的用戶群體。我們能否持續擴大我們的用戶群體及提高用戶忠誠度是推動我們業務發展的重要因素。我們吸引用戶並提高用戶忠誠度的能力依賴於我們改進現有服務（包括通過數字貨運服務、卡友地帶和卡加車服）及使現有服務多樣化以滿足我們的用戶不斷變化的需求的能力，而這將增強我們產生收入的能力。此外，我們的經營業績亦受我們利用不同業務板塊協同作用的能力的影響，比如卡友地帶對我們的品牌認可和我們與託運方及貨車司機就我們的數字貨運業務進行合作的貢獻。我們預計會繼續開發我們業務板塊之間的協同作用，進一步推動我們未來的業務增長。

我們控制成本和開支及提高運營效率的能力。

我們維持和提高盈利能力的的能力取決於我們通過提高運營效率來控制成本和開支的能力。我們的營業成本（主要包括貨運服務成本）受各種因素影響，例如一般工資水平和燃料價格的波動。我們的經營業績亦取決於：(i) 隨著我們業務的擴張，我們利用規模經濟的能力；(ii) 通過改善業務模式控制我們的成本及開支的能力；及(iii) 應用新技術以提高運營效率的能力。隨著我們持續發展業務並擴大市場份額，我們相信我們

財務資料

可以更好地利用規模經濟，並在與客戶、供貨商和業務合作夥伴的談判中獲得更強的議價地位。同時，我們的經營業績可能會受到不斷變化的監管數字貨運業務的行業政策及監管框架（包括與當地政府部門授予的相關補助有關的法律法規）的進一步影響。

我們在行業內進行有效競爭的能力。

我們在道路貨運行業經營業務，並與市場參與者及道路貨運市場出現的潛在新進入者競爭。請參閱「業務－競爭」及「行業概覽－中國數字貨運市場概覽－數字貨運市場競爭格局」及「行業概覽－貨車司機社區市場概覽－貨車司機社區市場競爭格局」。我們與競爭對手進行有效競爭及鞏固我們市場地位的能力，取決於我們增強自身競爭優勢的能力。請參閱「業務－優勢」。我們始終並將繼續專注於在產品和服務組合、服務範圍和質量、品牌知名度及財務資源等方面保持競爭力，從而擴大我們的業務，獲得更大的市場份額，這將直接促進我們的增長及改善我們的經營業績。倘我們未能進行有效競爭及促進業務增長，我們可能會失去現有市場份額，收入會減少，盈利能力會削弱。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們於充滿競爭的行業中經營業務，倘我們未能有效競爭，則我們的業務及前景可能受到損害」。

我們有效投資於我們技術能力的的能力。

我們的技術能力影響我們為客戶提供優質服務的能力，從而影響我們未來的增長和經營業績。於往績記錄期間，我們持續投資於研發活動，以提升我們的技術能力。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的研發開支分別為人民幣29.9百萬元、人民幣46.7百萬元、人民幣72.8百萬元、人民幣48.2百萬元及人民幣58.2百萬元。憑藉我們在研發方面的現有競爭優勢，我們預計將持續加大研發活動投入，並在我們已獲得技術優勢的領域中不懈地探索商業化機會。我們相信該等投資將有效提高我們的運營效率，同時推動我們的長期增長。請參閱「業務－研發」。

財務資料

政府補助

政府補助性質及會計處理

於往績記錄期間，我們獲得大量政府補助。我們獲得的政府補助主要包括以下類型：數字貨運業務相關政府補助以及其他政府補助。

- (1) **數字貨運業務相關政府補助**：我們獲得的數字貨運業務相關政府補助是由當地財政局根據我們與彼等的協議並基於我們對當地經濟的貢獻而提供。數字貨運業務相關政府補助通常由政府部門以我們的相關附屬公司實現收入目標及財政貢獻目標（與當地經濟發展的貢獻程度相關，考慮一系列因素（包括應課稅收入、財政資助（主要是以對當地政府的稅收貢獻計量）和對當地就業的貢獻等））為條件授予。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們確認的與數字貨運業務相關的政府補助總額分別為人民幣916.0百萬元、人民幣1,192.5百萬元、人民幣1,771.8百萬元、人民幣1,312.4百萬元及人民幣1,285.7百萬元，分別約佔相應年度我們線上GTV的3.9%、4.3%、4.7%、4.6%及4.7%。
 - **貨運服務的貨運成本扣減**：在貨運服務下，我們的收入按毛利基準確認，且由於數字貨運業務相關政府補助在貨運服務項下被視為對我們提供貨運服務所產生成本的補償，故相關政府補助被確認為貨運成本的扣減。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，以貨運成本扣減列賬的相關政府補助分別為人民幣112.3百萬元、人民幣168.7百萬元、人民幣236.4百萬元、人民幣173.5百萬元及人民幣183.6百萬元。
 - **貨運平台服務的貨運成本扣減**：在貨運平台服務下，我們的收入按淨額基準確認。貨運平台服務收入主要指向託運方收取的合同金額與貨運成本淨額之間的差額。貨運成本淨額為向貨車司機支付的合同金額，扣除相關政府補助。因此，貨運平台服務項下的政府補助被確認為從支付予貨車司機的對價的扣減，間接反映了我們所提供貨運平台服務的淨收入增加。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，確認為貨運平台服務的貨運成本扣減的政府補助分別為人民幣631.6百萬元、人民幣812.5百萬元、人民幣1,180.4百萬元、人民幣876.9百萬元及人民幣845.9百萬元。

財務資料

- **税金及附加扣減**：於往績記錄期間，除扣減貨運服務及貨運平台服務的貨運成本的政府補助外，我們亦確認與數字貨運業務相關的其他政府補助，以税金及附加扣減列賬。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，以税金及附加扣減列賬的政府補助分別為人民幣172.1百萬元、人民幣211.3百萬元、人民幣355.0百萬元、人民幣262.0百萬元及人民幣256.2百萬元。

下表載列我們於各業務模式下確認的數字貨運業務相關的政府補助：

	截至12月31日止十二個月			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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)
貨運服務	138,322	205,058	295,690	216,779	229,263
貨運平台服務	777,701	987,489	1,476,106	1,095,687	1,056,416
合計	<u>916,023</u>	<u>1,192,547</u>	<u>1,771,796</u>	<u>1,312,466</u>	<u>1,285,679</u>

(未經審核)

我們貨運服務及貨運平台服務的單位成本屬公正合理，且與現行市場利率（排除政府補助的影響）相一致。根據灼識諮詢的資料，2021年大宗貨物同城整車運輸的行業平均單位成本約為人民幣0.2至0.4元／噸*千米（排除政府補助的影響）。於往績記錄期間，在我們數字貨運平台上完成的大部分託運訂單的單位成本約為人民幣0.1至0.5元／噸*千米（排除政府補助的影響），這與行業中的現行水平相一致。

- (2) **其他政府補助**：除數字貨運業務相關政府補助外，我們亦因其他原因獲得與數字貨運業務無關的政府補助（「其他政府補助」）。例如，我們曾因技術或業務模式增強而獲得政府補助。概無與其他政府補助有關的未滿足條件或或有事項。其他政府補助通常計於其他收入及收益項下。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們獲得的其他政府補助分別為人民幣6.5百萬元、人民幣10.5百萬元、人民幣16.0百萬元、人民幣11.6百萬元及人民幣14.2百萬元。

財務資料

數字貨運業務相關政府補助的行業及政策背景

根據灼識諮詢的資料，中國地方政府財政局自2016年開始向提供數字貨運服務的公司提供數字貨運業務相關政府補助。於2020年年末，提供該等政府補助已成為中國大部分市縣的普遍做法。目前，該等補助乃根據於2020年1月頒佈的《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》以及地方政府出台的政府補助政策提供，通常是為了促進地方市縣的數字貨運業務發展。

自數字貨運行業出現以來，提供數字貨運服務的公司道路貨運行業實施及徵收增值稅方面發揮了重要作用。過去，在數字貨運平台出現前，聘用貨車司機為貨主服務的物流企業面臨其產生的巨額增值稅問題，因為彼等需根據每份訂單的GTV總額繳納增值稅，但由於該等貨車司機一般為個人從業人員，通常無法或不願意為運輸成本開具適當的增值稅發票，因此該等公司無法根據其付予貨車司機的運輸成本有效申報彼等應享受的增值稅減免。因此，多家物流企業試圖規避繳納增值稅，使得道路貨運行業的稅務合規狀況不盡人意，導致地方政府稅收收入減少。

數字貨運平台為物流企業解決了該問題，因為彼等將道路貨運過程數字化，使道路貨運過程中的收入及成本記錄更方便，從而使得物流企業能夠申報彼等有權享有的增值稅減免並提升其稅務合規狀況。這大幅增加了政府收取的稅收收入淨額，並為地方經濟作出貢獻。然而，通過代替物流企業直接與貨車司機打交道，由於貨車司機無法或不願意開具增值稅發票，數字貨運平台自身在根據其付予貨車司機的運輸費用申報彼等有權享有的增值稅減免時亦面臨實際困難，進而導致數字貨運平台承擔不合理的高增值稅義務。為解決該問題且考慮到數字貨運平台對地方經濟的貢獻，地方政府通常會採取強有力的激勵措施向數字貨運平台提供政府補助。

根據灼識諮詢的資料，數字貨運行業公司獲得與彼等數字貨運業務相關的大量政府補助已成為一種行業準則。於2021年，政府補助佔前十大數字貨運平台線上GTV總額的比例約為4%至5%。政府補助的金額受多種因素影響，包括數字貨運平台對地方經濟的貢獻、與當地政府的合作深度及開展數字貨運業務地區的當地政策。

財務資料

我們與當地財政局就與數字貨運業務相關的政府補助作出的安排

下表概述本集團與相關當地財政局訂立的政府補助協議的主要條款：

政府補助協議條款 通常為五至十年⁽¹⁾。若干政府補助安排受一份為期15年的框架協議規管。

有效期 通常於2022年至2037年期間。⁽¹⁾

續約 經訂約各方相互同意後可續約。有關協議續約的磋商通常於協議到期前一年開始且一般需要兩到三個月。磋商的條款一般包括獎勵比例、應課稅收入門檻、財政貢獻門檻以及我們為獲得政府補助而需要履行的其他義務（如有）。

獎勵比例 一般而言，自2019年至2021年，介於我們對地方政府財政貢獻總額的45%至50%⁽²⁾，自2022年至2027年，介於我們對地方政府財政貢獻總額的35%至48.5%。⁽³⁾

獲得政府補助的條件

- **應課稅收入門檻** 一般而言，自2019年至2021年，介於人民幣15,800百萬元至人民幣28,179百萬元，自2022年至2027年，介於人民幣33,151百萬元至人民幣63,293百萬元。
- **財政貢獻門檻** 一般而言，自2019年至2021年，介於人民幣1,105百萬元至人民幣1,519百萬元，自2022年至2027年，介於人民幣1,417百萬元至人民幣4,023百萬元。

財務資料

- **其他義務** 若干政府補助協議對我們施加額外義務，例如聘用若干數量的當地僱員或促進當地貨運行業的發展。雖然若干義務被規定為地方政府與我們未來合作的整體意向，但沒有具體的實施時間表，而其他義務規定設立具體的實施計劃。為實施該等具體的計劃及履行我們的義務，我們預計未來五至十年的投資總額不超過人民幣500,000元，預計這不會對我們的毛利或毛利率產生重大影響。

附註：

- (1) 根據當地政府的相關要求，我們其中一份政府補助協議有一年的期限，這普遍適用於與該當地政府簽訂政府補助協議的所有數字貨運平台。由於該政府補助協議原定於2022年到期，我們於2022年11月開始與當地財政局協商續簽該協議。根據我們與當地財政局的溝通，當地財政局同意直至簽署新協議前，目前的協議視為有效，並且預計於2023年3月底簽署新協議。
- (2) 我們的財務貢獻主要按我們對地方政府的稅收貢獻來衡量。
- (3) 除我們其中一家附屬公司的政府補助協議規定的獎勵比例較低（為35%）外，自2022年至2027年，其他政府補助協議的獎勵比例介乎我們對地方政府財政貢獻總額的45%至48.5%。

下文載列我們於往績記錄期間所收到與數字貨運業務相關的政府補助的有關詳情。

授予過程：在我們為經營數字貨運業務而成立附屬公司的城市中，我們根據當地政策申請與數字貨運業務有關的相關政府補助。與數字貨運業務相關的政府補助由當地財政局授予我們，我們根據具體情況與我們各經營所在地的當地財政局協商我們接獲的政府補助金額以及獲得該等補助的條件。我們與之簽訂政府補助協議的當地財政局所處位置無需與我們數字貨運業務開展地相同。因此，當我們將業務擴展至新地區時，我們無需於該地區建立新的附屬公司或簽訂新的政府補助協議；反之，我們經常使用現有的擁有政府補助協議的附屬公司於該等地區與客戶訂立業務合同。我們亦會於當地財政局有意作出有利的政府補助安排的地區設立新的附屬公司。考慮到相關中國稅務法律法規要求企業實體向其註冊地的稅務機關而非向其實際業務開展地或其客戶所在地的稅務機關繳納增值稅，我們的稅務顧問認為該等做法符合相關中國稅務法律法規。我們的行業顧問（灼識諮詢）認為該等做法符合行業慣例。

財務資料

條件及金額：向我們授予的地方政府補助通常以我們對當地經濟的貢獻為條件。通常情況下，儘管政府補助的確切比例因地區而異，並取決於我們與運營所在各地區的地方政府的討論及相關政策，但政府補助的金額將相當於我們對當地經濟貢獻的一部分。於往績記錄期間，我們已確認的數字貨運業務相關政府補助約佔我們對地方政府所做財政貢獻總額的一半，且該比例於往績記錄期間逐年小幅降低。於往績記錄期間，歸屬於本公司經營數字貨運業務的各附屬公司的政府補助金額存在波動，原因是該等政府補助通常與該等附屬公司於相應期間的財政貢獻相當，而其財政貢獻受該等附屬公司收入波動的影響。本公司附屬公司的收入出現波動，主要是由於(i)與該等附屬公司有業務往來的客戶的自然業務波動；(ii)根據我們對整體業務戰略或擴張計劃作出的調整，我們將新業務分配予若干附屬公司；及(iii)根據我們與地方政府的安排或協議，對該等附屬公司業務量進行調整。有時，與數字貨運業務相關的該等政府補助可能附加其他條件，例如在當地市場建立研發中心。倘我們未能達到對當地經濟的相關貢獻目標，授予我們的地方政府補助金額可能會有所調整。

有效期：儘管我們與當地財政局的協議條款因地區而異，但該等協議的期限通常為五至十年。我們密切監察我們與當地財政局之間的各项協議的期限和有效性，並在該等協議即將到期時立即安排必要的續約。我們認為我們在續簽該等協議方面通常沒有重大困難。倘有關續簽的磋商延期，且我們不能及時為我們的任何附屬公司續簽現有的政府補助協議，我們可能會與當地財政局商討臨時安排，如允許我們繼續根據已到期的協議接受政府補助，直至成功續簽協議；或我們可以將該附屬公司的業務轉移至我們的另一家附屬公司，並繼續接受另一家附屬公司成立所在地的當地財政局的政府補助。

確認及接收：我們通常於相應的數字貨運交易後一至六個月收取與數字貨運業務相關的政府補助。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們一般都能收到協定數額的政府補助，且無重大延誤。

評估與數字貨運業務相關的政府補助的可持續性及其對我們業務和財務狀況的影響

我們的數字貨運業務的盈利能力目前在很大程度上取決於我們收到的政府補助水平。於往績記錄期間，倘我們並未獲得政府補助，並假設儘管並無該等政府補助且我們於申報增值稅抵扣方面仍存在困難，但我們並未向託運方增收運費，則我們將產生毛損。我們無法向閣下保證我們未來能夠以相似的條款獲得中國任何省份的政府

財務資料

補助，或根本無法獲得政府補助。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們業務的盈利能力一直並預計將繼續依賴於（其中包括）當地財政局提供的與數字貨運業務有關的政府補助。如果我們無法繼續獲得該等補助，我們的財務表現可能會受到重大不利影響」。

於往績記錄期間，我們基本上滿足並符合獲得政府補助的相關條件，包括我們與當地財政局的協議中規定的對當地經濟的貢獻，並未因未能滿足該等條件而導致任何政府補助重大短缺或延遲發放。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們基本上能夠於需要時續簽我們所有的政府補助協議。於往績記錄期間，我們與數字貨運業務相關的政府補助數額大幅增加，主要是由於我們的數字貨運業務擴展，這與我們對當地經濟的貢獻增加一致。於往績記錄期間，數字貨運業務相關政府補助佔我們財務貢獻的比例逐年小幅降低，這表明我們對該等政府補助的依賴逐漸減少。就我們新成立的附屬公司而言（如天津路歌物流、淮南路歌及黃山路歌），我們分別於2021年11月、2022年2月及2022年7月成功地繼續與當地政府部門就獲得與數字貨運業務有關的政府補助達成協議，其條款與我們之前為其他附屬公司獲得的條款相似。

雖然《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》（「《通知》」）可能於2023年年底到期，但基於與行業專家進行的面談，以及考慮到(i)數字貨運平台對地方經濟和地方稅收的貢獻；(ii)數字貨運平台於可預見的未來因以現金形式向貨車司機付款申報增值稅抵扣時面臨的實際困難，以及數字貨運平台因該等困難須承擔的額外增值稅負擔；(iii)中國當地財政局之間為吸引數字貨運平台而展開的競爭；及(iv)各地方政府就該等政府補助統一實行《通知》，我們的行業顧問（灼識諮詢）認為政府預計將繼續支持數字貨運行業，且儘管《通知》可能到期，但與數字貨運平台相關的政府補助預計於可預見的未來持續維持類似水平。根據中國適用法律法規及於2021年10月至2022年1月期間與當地財政局主要官員或主管（中國法律顧問認為該等人士能夠提供相關確認信息）進行的面談，談話內容涵蓋所有於往績記錄期間獲得政府補助的本公司附屬公司，中國法律顧問認為考慮到(A)政府補助代表國家和當地政府對數字貨運行業的一種政策支持；(B)相關部門(i)於到期日前（因發生不可抗力事件或我方重大違約除外）；或(ii)於《通知》到期日2023年12月31日或之前終止政府補助合作協議的可能性較低（鑒於該《通知》的持續有效性並非我們合作協議的先決條件），我們不能按照我們與當地財政局訂立的合作協議繼續享受該等政府補助的可能性

財務資料

較低。此外，我們自開始採取相關政府支持政策起一直獲得與數字貨運業務有關的政府補助，且我們通常與當地財政局訂立長期合作協議。我們將繼續探索與當地財政局訂立其他協議的新機會。於2021年11月、2022年2月及2022年7月，我們新成立的附屬公司天津路歌物流、淮南路歌及黃山路歌與相關當地財政局訂立協議。

此外，根據對安徽省交通運輸廳的採訪，我們得知(i)政府補助代表對數字貨運行業的一種國家及當地政策支持；及(ii)即使在不太可能終止政府補助的情況下，鑒於數字貨運服務的大量市場需求，本集團及其他數字貨運行業參與者將調整彼等的定價政策以最大程度地降低該終止的影響。減少或停止對數字貨運平台的政府補助，將降低數字貨運平台的盈利能力，且彼等將不得不增加彼等向託運方收取的運費，以避免毛損並維持彼等的業務運營。儘管一個數字貨運平台上調運費可能不被託運方所接受，但由於政府補助的減少或停止導致的全行業運費增加應獲得託運方的接受，原因是這對數字貨運行業的持續運營而言屬合理及必要。通過簡化道路貨運流程及提高託運方的運營效率，數字貨運平台為託運方創造了其他服務無法輕易取代的獨特價值。因此，倘減少或停止對數字貨運平台的政府補助，預計託運方將適應數字貨運平台所收取運費的上調。此外，鑒於數字貨運平台所獲得的政府補助金額僅佔託運方所支付運費總額的極小比例，在政府補助減少或停止的情況下，數字貨運平台將需要對運費進行調整的水平不應大幅增加託運方支付的運費金額，因此，該等運費調整不大可能對數字貨運服務的需求產生重大影響。因此，我們的行業顧問(灼識諮詢)認為，倘政府補助的可用性或金額發生任何變動，行業參與者將能夠調整定價，原因是儘管價格有所上升，但是預計託運方對數字貨運服務將有持續的需求。

基於上述情況，董事及獨家保薦人認為，我們預計能夠繼續獲得與數字貨運業務有關的政府補助，其水平與我們於往績記錄期間獲得的補助基本相似，或在不太可能終止政府補助的情況下，我們可有效調整定價政策以最大程度地降低該終止的影響，因此，我們的業務、經營業績和財務狀況遭受重大不利影響的可能性低。

財務資料

COVID-19疫情的影響

COVID-19疫情對全球經濟造成了重大不利影響。於2019年末和2020年初，為應對COVID-19的初步傳播，中國政府實施了多項措施，包括出行限制以及暫時關閉商場、倉庫及工廠。由於及時實施該等措施，COVID-19在中國的傳播得到了控制。大約到2020年第四季度，中國幾乎所有城市都放寬或解除了國內出行限制，社會和商業活動恢復正常。

於COVID-19疫情期間，我們的業務受到出行限制以及因此產生的中國對數字貨運服務需求下降的影響。在COVID-19疫情沒有得到有效控制的地區，相關出行限制減少了對道路貨運的需求，並導致數字貨運服務訂單量的下降。而且，由於我們無法拜訪該等地區的新客戶，相關出行限制對我們的業務擴展及獲客計劃造成了負面影響。儘管如此，由於客戶對我們服務的強烈需求，我們仍然實現了業務增長。於2020年下半年及2021年，由於COVID-19疫情在國家層面普遍得到控制，在此期間對道路貨運及數字貨運的需求亦於國家層面恢復正常，導致對我們服務的需求迅速恢復。於2020年，我們錄得7.2百萬份在我們平台上完成的託運訂單，較2019年的5.9百萬份託運訂單增加22.8%，且我們在2020年錄得線上GTV人民幣279億元，較2019年的線上GTV人民幣234億元增加19.3%。於2021年，我們錄得10.5百萬份在我們平台上完成的託運訂單，較2020年增加45.8%，且我們錄得線上GTV人民幣380億元，較2020年增加36.2%。

為緩解COVID-19疫情對我們業務運營的影響及保障僱員健康，我們實施了多項措施，包括：(i)在疫情期間實行彈性工作時間，允許僱員居家辦公；(ii)在政府指導下，成立COVID-19疫情防控團隊；及(iii)鼓勵僱員按照相關政府指引接種疫苗。於COVID-19疫情期間，我們與客戶保持積極溝通，並通過利用遠程工作及業務協調方面的技術，努力維持我們服務的正常運作。由於我們的措施行之有效，且中國的COVID-19疫情整體上得到控制，我們的業務大體上約於2020年第二季度末恢復正常運營。

此外，由於道路貨運行業的季節性模式，我們每年第一季度錄入的業務交易量通常低於其他季度，因此COVID-19疫情對我們全年經營業績的影響得到進一步緩解。因此，2019年至2020年及2020年至2021年，儘管COVID-19疫情對總體經濟造成了影響，但我們仍分別成功實現19.3%及36.2%的線上GTV同比增長。

財務資料

自2022年初，由於Delta及Omicron變異株，中國若干地區的COVID-19疫情出現復發。為應對COVID-19疫情復發，中國政府採取了若干緊急措施，包括出行限制、強制隔離、限制公眾集會及封鎖若干城市或地區，該等措施較2020年及2021年實施的措施更加嚴格。因此，中國的宏觀經濟狀況及整個中國道路貨運行業受到了不利影響。根據灼識諮詢的資料，與2020年的52.1及2021年的52.4相比，2022年中國月均綜合PMI降至49.2，表明2022年中國民營企業的生產經營活動整體收縮。由於與2020年及2021年相比，檢疫要求及出行限制的時間幅度相對較長，地理覆蓋範圍更廣泛，且性質更為嚴格，故能夠履行託運訂單的貨車司機數量減少。部分託運方的業務活動亦受到不利影響，因此，彼等對數字貨運服務的需求有所減少。因此，與2021年相比，2022年道路貨運行業受到COVID-19疫情的不利影響更為嚴重。根據灼識諮詢的資料，於截至2022年9月30日止九個月期間，中國道路貨運行業的貨運量同比下降4.4%。於2022年，我們的業務運營和財務表現受到COVID-19疫情復發的影響。截至2022年9月30日止九個月，我們的線上GTV由截至2021年9月30日止九個月的人民幣283億元減少3.5%至人民幣273億元，且在我們平台上完成的託運訂單數量則由截至2021年9月30日止九個月的7.8百萬份減至7.5百萬份。我們於截至2022年9月30日止九個月錄得淨利潤人民幣3.7百萬元，較截至2021年9月30日止九個月的淨利潤人民幣56.7百萬元減少93.5%。中國東部若干省份及直轄市COVID-19疫情復發帶來的不利影響最為嚴重。例如，根據灼識諮詢的資料，於截至2022年9月30日止九個月期間，上海市及江蘇省的道路貨運行業的貨運量分別同比下降17.7%及16.3%。於截至2022年9月30日止九個月期間，與我們於中國其他地區的運營相比，我們於中國東部的運營受COVID-19疫情復發的影響最嚴重，來自該等地區的託運訂單線上GTV有所下降。此外，由於政府為應對COVID-19的臨時區域性爆發而實施的相關封控和隔離措施，我們在合肥總部的運營於2022年4月受到約兩週的不利影響。

自2022年12月以來，考慮到當前流行的Omicron變異株毒性相對溫和，中國政府已開始在全國範圍內放寬電子健康碼、大規模檢測及封控等部分限制措施。在相關放寬措施施行後，大部分地區目前正面臨著COVID-19病例激增的情況。灼識諮詢認為，且董事同意，由於COVID-19病例激增導致貨車司機及託運方的僱員感染人數增加，中國政府放寬限制措施短期內對中國的道路貨運行業產生了不利影響，但考慮到(i)中國宏觀經濟狀況及民營企業生產經營活動的復甦，預計將刺激道路貨運需求；及(ii)由於其活動將不再受封鎖及檢疫要求的影響，限制措施的放寬預計亦將增加可履行託運

財務資料

訂單的貨車司機數量，這將有利於我們的運營，從長遠看，放寬限制預期有利於道路貨運行業。我們密切關注COVID-19的發展情況及其對我們的業務運營和財務表現的影響，我們將繼續實施上述措施以減輕COVID-19復發的不利影響。然而，我們目前無法預測COVID-19疫情對我們的業務運營、經營業績、財務狀況、現金流量及未來流動性的影響，因為這些取決於快速變化的發展狀況，而這具有高度不確定性且將成為我們無法控制的因素。該等因素包括感染持續傳播或反覆、實施有效的預防及控制措施、開發有效的醫療解決方案以及政府對出行、公共集會、流動性及其他活動的限制在多大程度上仍然保持或增加。COVID-19疫情仍有進一步蔓延的可能性，在該情況下，我們的業務可能會受疫情及政府採取的相關措施的影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務運營和財務表現曾經且日後可能繼續受到COVID-19疫情的不利影響，並可能面臨與自然災害、極端天氣條件、健康流行病及其他不可預見的災難性事件相關的風險，這可能會嚴重擾亂我們的運營」。

重大會計政策及估計

我們的部分會計政策要求我們採用估計及假設，以及作出有關會計項目的複雜判斷。在採用會計政策時，我們使用的估計及假設以及作出的判斷，會對我們的財務狀況及經營業績產生重大影響。我們的管理層根據過往經驗及其他因素（包括據信在相關情況下屬合理的未來事件預測），持續對該等估計、假設及判斷進行評估。我們管理層的估計或假設與實際結果之間並無任何重大偏差，且於往績記錄期間，我們並無對該等估計或假設作出任何重大變更。我們預計，於可預見的未來該等估計及假設不會出現任何重大變更。

下文載列我們認為對自身而言至關重要或涉及編製財務報表所用的最重大估計、假設及判斷的會計政策討論。其他重大會計政策、估計、假設及判斷（對於了解我們的財務狀況及經營業績而言十分重要）的詳情載於本文件附錄一會計師報告附註2及附註3。

財務資料

重大會計政策

收入確認

客戶合同收入

客戶合同收入於商品或服務的控制權轉移至客戶時確認，該金額反映我們預期就提供該等商品或服務有權獲得的對價。

當合同的對價包含可變金額時，對價金額估計為我們就轉移商品或服務至客戶而有權獲得的金額。可變對價於合同開始生效時作出估計並受到約束，直至可變對價的相關不確定性隨後解除時，已確認的累計收入金額極有可能不會發生重大收入撥回。

倘合同載有向客戶提供超過一年的商品或服務轉移的重大融資利益的融資部分，則收入按應收金額的現值計量，並使用將反映於合同開始時我們與客戶之間的獨立融資交易的折現率進行折現。倘合同載有向我們提供超過一年的重大融資利益的融資部分，則根據該合同確認的收入包括按實際利率法計算合同負債所產生的利息開支。就客戶付款與轉移承諾商品或服務之間的期限為一年或更短的合同而言，交易價格不會因重大融資部分的影響而採用《國際財務報告準則》第15號的可行權宜方法作出調整。

(a) 貨運服務

貨運服務的收入是指就該等服務向託運方收取的合同金額。與簽約貨車司機就道路貨運產生的成本列入營業成本中。

在與託運方簽訂的合同中，我們的主要履約責任是運輸託運方的貨物。一旦託運方提出運輸服務請求，且我們接受該服務請求，託運方與我們之間便建立運輸服務訂單，我們將負責貨物從出發地到目的地的貨運服務。每個運輸請求的交易價格通常是固定的，並於交易開始時便可確定。

財務資料

我們與貨車司機單獨簽訂合同，以提供貨運服務。簽約貨車司機主要為個體司機。在確定我們在與託運方的交易中是主事人還是代理人時，需要作出判斷。我們自行酌情決定是否接受運輸請求，並以我們自身的名義向貨車司機發出運輸請求，以提供服務。在運輸期間，我們亦會對運輸過程加以監督。因此，我們在將服務轉移至託運方之前有效地控制服務。我們主要負責履行與託運方的合同，並根據合同規定對託運方貨物在運輸期間的損失或損壞承擔法律責任。我們還擁有定價酌情權，並就向託運方收取的價格及向貨車司機支付的金額進行單獨磋商。因此，我們為該等交易中的主事人。

由於託運方在貨物由出發地運輸至目的地時獲得服務收益，因此我們採用進度輸出法於一段時間內確認收入。

(b) 貨運平台服務

我們為在我們平台註冊的託運方提供貨運平台服務。該平台為託運方提供途徑，使其能夠選擇適當的貨車司機、與貨車司機合作及協商運費價格，以完成道路貨運請求。作為貨運平台服務提供商，我們分別與託運方及貨車司機訂立託運合同，以履行託運訂單。

我們認為，由於我們並無能力完全控制相關服務，故我們在提供運輸服務時作為代理人行事。具體而言，我們無法完全指定貨車司機代表我們執行運輸服務。我們確認的平台服務費乃基於從託運方收取的合同金額與支付予貨車司機合同金額之間的差額，這兩項金額均在訂立交易時釐定。收入於履行託運訂單時按淨額基準確認。

根據《國際財務報告準則》第15號：客戶合同收入的指導，在總額基準（用於我們的貨運服務）和淨額基準（用於我們貨運平台服務）之間進行的收入確認方法的選擇，不僅取決於我們是否分別與託運方及貨車司機簽訂合同，以及我們是否承擔託運方運費的信用風險，還應取決於我們、託運方及貨車司機之間業務安排的實質。在貨運服務中，我們作為主事人，在將服務轉讓給託運方之前可有效控制服務。在貨運平台服務中，我們作為代理人，因為我們不能完全指示貨車司機代表我們履行運輸服務，也沒有能力完全控制相關服務。

財務資料

我們也會通過允許用戶使用我們的軟件產品來獲取貨運平台服務費，而我們於授予許可時的履約責任性質被認為是獲取我們軟件產品的權利。我們許可的授予按直線法入賬，列為一項於合約期內履行的履約責任。我們亦根據附加功能的使用次數向我們的用戶收取額外費用，如軟件產品中的短信服務和定位服務。該等額外費用於履行該等服務時確認。

(c) 銷售商品

銷售商品（主要包括貨車及其他相關配件）產生的收入於資產控制權轉移至客戶時（一般為交付商品時）確認。

(d) 其他增值服務

我們從其他增值服務（如廣告服務）中收取服務費。該等服務產生的收入於提供相關服務時確認。

其他來源收入

租金收入在租賃期內按時間比例確認。並非取決於指數或比率的可變租賃付款於其產生的會計期間確認為收入。

其他收入

利息收入乃按應計基準採用實際利率法確認，所用利率為在金融工具預計年期或較短期間內（如適用）將估計未來現金收入準確折現至金融資產賬面淨值之利率。

合同資產

合同資產乃向客戶轉讓所交換商品或服務而獲得對價的權利。倘我們通過於客戶支付對價前或於付款到期前向客戶轉讓商品或服務履約，則就所賺取的有條件對價確認合同資產。合同資產須進行減值評估，其詳情載於金融資產減值會計政策。

財務資料

合同負債

於我們轉讓相關商品或服務前收到客戶付款時或付款到期時（以較早者為準）確認合同負債。合同負債於我們履行合同（即向客戶轉讓相關商品或服務的控制權）時確認為收入。

股份支付

我們實行股份獎勵計劃，目的是向對我們的成功運營作出貢獻的合資格參與者提供激勵及獎勵。我們僱員（包括董事）以股份支付的形式收取酬金，即以僱員提供服務作為權益工具的對價（「以權益結算的交易」）。

就授出與僱員之間以權益結算的交易成本參考授出當日的公允價值計算。詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註30。

以權益結算的交易成本連同權益的相應增加於績效及／或服務條件達成期間在僱員福利開支內確認。於各往績記錄期間末直至歸屬日期就以權益結算的交易確認的累計開支，乃反映歸屬期已屆滿的程度及我們對最終將歸屬的權益工具數目的最佳估計。在某一期間損益表內的扣除或進賬，乃反映累計開支於期初與期末確認時的變動。

在釐定獎勵的授出日期公允價值時並不計入服務及非市場表現條件，惟達成條件的可能性則被評定為我們對最終將歸屬的權益工具數目的最佳估計的一部分。市場表現條件反映於授出日期公允價值內。附帶於獎勵中但並無相關聯服務要求的任何其他條件均被視為非歸屬條件。除非亦設有服務及／或表現條件，否則非歸屬條件於獎勵的公允價值內反映，並導致獎勵即時支銷。

因未能達成非市場表現及／或服務條件，而導致最終並無歸屬的獎勵並不會確認支銷。惟包括一項市場或非歸屬條件的獎勵，無論市場條件或非歸屬條件是否達成，交易均會被視為已歸屬，前提是滿足所有其他表現及／或服務條件。

財務資料

倘若以權益結算的獎勵條款經修訂，所確認的開支最少須達到猶如條款並未修訂的水平（倘獎勵的原有條款已達成）。此外，倘若任何修訂導致按修訂日期計量的股份支付的公允價值總額增加，或以其他方式對僱員有利，則就該等修訂確認開支。

倘若以權益結算的獎勵被註銷，其應被視為已於註銷日期歸屬，任何尚未確認的獎勵開支，均應立即確認。這包括任何未能達成我們或僱員控制範圍內的非歸屬條件的獎勵。然而，倘若以新獎勵代替已註銷的獎勵，並於授出日期指定為替代獎勵，則已註銷及新獎勵均應被視為猶如按前段所述對原有獎勵作出修訂。

政府補助

政府補助在合理確定將會獲得補助及將會符合所有所附條件時，於綜合財務狀況表初始確認。

當補助與一項開支項目相關時，其被確認為收入或於擬補償而支銷成本期間按系統化基準被確認為特定成本及開支的扣減。與數字貨運業務相關的政府補助被確認為貨運成本或相關開支的扣減。

上述以外的政府補助於其他收入及收益中確認。詳情載於本文件附錄一會計師報告附註5及6。

政府補助須在滿足以下合理保證時：(i)該實體將符合所附條件；及(ii)將會收到補助，方可確認。當地政府部門授予我們政府補助的條件通常包括實現收入目標和財政貢獻目標。授予我們與數字貨運業務相關的政府補助金額乃基於我們對當地經濟的貢獻。

所得稅

所得稅包括即期所得稅和遞延所得稅。與在損益外確認的項目有關的所得稅在損益外（其他綜合收益或直接在權益中）確認。

即期稅項資產及負債乃根據於往績記錄期間末之前已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及税法），並考慮我們經營所在國家的現行解釋及實踐，按照預期可從稅務機關收回或支付予稅務機關的金額來計量。

財務資料

遞延稅項乃採用負債法對往績記錄期間末資產及負債的計稅基礎與其作財務報告用途的賬面值之間的所有暫時性差異計提撥備。

遞延稅項負債就所有應課稅暫時性差異予以確認，惟以下情況除外：

- 倘遞延稅項負債乃因在非業務合併的交易中初始確認商譽或資產或負債而產生，且在交易時並無影響會計利潤及應課稅損益；及
- 就與附屬公司、聯營公司及合資企業的投資有關的應課稅暫時性差異而言，倘可控制撥回暫時性差異的時間，且暫時性差異在可預見的未來可能不會撥回。

遞延稅項資產就所有可扣減暫時性差異、結轉的未動用稅項抵免及任何未動用稅項虧損予以確認。倘可能有應課稅利潤可用以抵銷可扣減暫時性差異以及結轉的未動用稅項抵免及未動用稅項虧損時，方會確認遞延稅項資產，但下列情況除外：

- 倘與可扣減暫時性差異相關的遞延稅項資產乃因在非業務合併的交易中初始確認資產或負債而產生，且在交易時並無影響會計利潤及應課稅損益；及
- 就與附屬公司、聯營公司及合資企業的投資有關的可扣減暫時性差異而言，僅在暫時性差異可能在可預見的未來撥回，且可能有應課稅利潤可用以抵銷暫時性差異時，方會確認遞延稅項資產。

遞延稅項資產的賬面值於各往績記錄期間末予以審閱，並調減至不再可能獲得足夠應課稅利潤以動用全部或部分遞延稅項資產。未確認的遞延稅項資產於各往績記錄期間末進行重新評估，並當可獲得足夠應課稅利潤以撥回全部或部分遞延稅項資產時予以確認。

遞延稅項資產及負債按預期變現該資產或清償該負債期間的適用稅率計量，並以於往績記錄期間末之前已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及稅法）為基準。

財務資料

當且僅當我們擁有法定執行權將即期稅項資產與即期稅項負債相抵，且遞延稅項資產及遞延稅項負債與同一稅務機關就同一應課稅實體或不同的應課稅實體（擬於預期清償或收回大量遞延稅項負債或資產的各未來期間，按淨額基準結算即期稅項負債及資產，或同時變現資產及清償負債）徵收的所得稅有關，方會抵銷遞延稅項資產及遞延稅項負債。

主要會計判斷及估計不確定因素的主要來源

編製我們的歷史財務資料要求管理層作出判斷、估計及假設，而該等判斷、估計及假設會影響收入、開支、資產及負債的呈報金額及其隨附披露，以及或有負債的披露。有關該等假設及估計的不確定性可能導致須對未來受影響的資產或負債的賬面值作出重大調整。

判斷

在應用我們的會計政策的過程中，除涉及估計的判斷外，我們的管理層作出了下列判斷，其對我們的歷史財務資料已確認金額有最為重大的影響：

主事人與代理人

在貨運服務和貨運平台服務中，我們需要判斷在與託運方的交易中我們是主事人或是代理人。當確定我們是作為主事人或代理人向託運方提供服務時，我們需要首先辨別，運輸服務在轉交給託運方之前由誰控制。詳情載於本文件附錄一會計師報告附註2.3。

遞延稅項資產

倘應課稅利潤可供用於抵減可動用的虧損及可扣減暫時性差異，則就未動用稅項虧損及可扣減暫時性差異確認遞延稅項資產。在釐定可確認遞延稅項資產金額時，需要根據未來應課稅利潤可能發生的時間與水平以及日後的稅務規劃策略作出重大管理判斷。

估計的不確定性

於往績記錄期間末，關於未來的關鍵假設及其他估計的不確定性的主要來源（該等假設及來源具有導致對下一個財政年度內對資產及負債的賬面值作出大幅調整的重大風險）載述如下。

財務資料

貿易應收款項及應收票據的預期信用損失撥備

我們使用撥備矩陣來計算貿易應收款項及應收票據的預期信用損失。撥備率乃基於其可收回性及賬齡分析。撥備矩陣初始按我們的歷史觀察違約率得出。我們將校正矩陣以調整具有前瞻性資料的歷史信用損失經驗。例如，倘預測經濟狀況（即國內生產總值）預計於下一年度轉差而可能導致違約數目增加，則會調整歷史違約率。於各報告日期，歷史觀察違約率將會更新，並分析前瞻性估計的變化。

對歷史觀察違約率、預測經濟狀況及預期信用損失相關性的評估乃屬重大估計。預期信用損失的金額容易受環境變動及預測經濟狀況影響。我們的歷史信用損失經驗及對經濟狀況的預測亦可能無法代表客戶未來的實際違約情況。

綜合損益表節選組成部分說明

下表載列我們於所示期間的綜合損益表，其行項目以絕對金額和佔收入百分比的形式呈列，而該等資料來源於本文件附錄一會計師報告所載的綜合損益及全面收益表：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比
收入	3,560,542	100.0	4,664,587	100.0	6,297,250	100.0	4,676,704	100.0	4,710,591	100.0
營業成本	(3,348,716)	(94.1)	(4,363,629)	(93.5)	(5,897,389)	(93.7)	(4,382,496)	(93.7)	(4,451,508)	(94.5)
毛利	211,826	5.9	300,958	6.5	399,861	6.3	294,208	6.3	259,083	5.5
其他收入及收益	8,040	0.2	13,277	0.3	25,782	0.4	18,484	0.4	22,597	0.5
銷售費用	(109,006)	(3.1)	(129,575)	(2.8)	(153,602)	(2.4)	(114,727)	(2.5)	(109,489)	(2.3)
管理費用	(48,510)	(1.4)	(53,907)	(1.2)	(86,718)	(1.4)	(56,407)	(1.2)	(73,584)	(1.6)
研發開支	(29,872)	(0.8)	(46,741)	(1.0)	(72,821)	(1.2)	(48,209)	(1.0)	(58,221)	(1.2)
金融及合同資產 (減值)/減值										
撥回淨值	(8,598)	(0.2)	(7,896)	(0.2)	(9,659)	(0.2)	1,077	0.0	412	0.0
其他開支	(10,324)	(0.2)	(33,586)	(0.7)	(39,222)	(0.5)	(21,710)	(0.4)	(30,900)	(0.7)

(未經審核)

財務資料

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比	人民幣 千元	佔收入 百分比
	(未經審核)									
財務成本	(16,186)	(0.5)	(6,697)	(0.1)	(4,925)	(0.1)	(2,533)	(0.1)	(3,490)	(0.1)
應佔聯營公司虧損	(579)	(0.0)	(786)	(0.0)	(778)	(0.0)	(614)	(0.0)	(1,195)	(0.0)
稅前(虧損)/利潤	(3,209)	(0.1)	35,047	0.8	57,918	0.9	69,569	1.5	5,213	0.1
所得稅開支	(89)	(0.0)	(8,977)	(0.2)	(7,174)	(0.1)	(12,849)	(0.3)	(1,514)	(0.0)
年內/期內(虧損)/ 利潤	<u>(3,298)</u>	<u>(0.1)</u>	<u>26,070</u>	<u>0.6</u>	<u>50,744</u>	<u>0.8</u>	<u>56,720</u>	<u>1.2</u>	<u>3,699</u>	<u>0.1</u>
以下各方應佔：										
母公司擁有人	(3,516)	(0.1)	26,070	0.6	50,744	0.8	56,720	1.2	3,699	0.1
非控股權益	218	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
母公司普通權益 持有人應佔 每股盈利										
基本及攤薄	-	0.0	0.02	0.0	0.04	0.0	0.04	0.0	-	-

非《國際財務報告準則》計量

為補充我們根據《國際財務報告準則》所呈列的綜合財務報表，我們亦採用經調整損益（非《國際財務報告準則》計量）作為額外財務計量（並非《國際財務報告準則》所規定，亦不根據《國際財務報告準則》呈列）。

我們認為，經調整損益（非《國際財務報告準則》計量）為投資者及其他人士提供實用資料，同時幫助我們的管理層了解及評估綜合經營業績。然而，我們呈列經調整損益（非《國際財務報告準則》計量）可能不可與其他公司呈列的類似標題的計量相比。作為分析工具，本文件所呈列的經調整損益（非《國際財務報告準則》計量）僅供說明用途，不應將其脫離我們根據《國際財務報告準則》呈報的經營業績或財務狀況而單獨考慮，亦不應將其視為替代分析。

財務資料

下表將我們於所示期間的經調整利潤／(虧損) (非《國際財務報告準則》計量) 進行對賬：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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
淨收入／(虧損)	(3,298)	26,070	50,744	56,720	3,699
加					
股份支付 ⁽¹⁾	1,503	15,303	22,347	15,060	13,667
與[編纂]有關的[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整利潤／(虧損) (非 《國際財務報告準則》計量)	<u>(1,795)</u>	<u>41,373</u>	<u>87,309</u>	<u>76,711</u>	<u>33,551</u>

附註：

- (1) 我們實行股份獎勵計劃，目的是向對我們的成功運作作出貢獻的合資格參與者提供激勵及獎勵。該等股份支付屬非現金性質。

於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們分別錄得經調整虧損(非《國際財務報告準則》計量)人民幣1.8百萬元、經調整利潤(非《國際財務報告準則》計量)人民幣41.4百萬元、經調整利潤(非《國際財務報告準則》計量)人民幣87.3百萬元、經調整利潤(非《國際財務報告準則》計量)人民幣76.7百萬元及經調整利潤(非《國際財務報告準則》計量)人民幣33.6百萬元，分別佔我們相應年度／期間總收入的(0.1)%、0.9%、1.4%、1.6%及0.7%。我們於2019年產生了重大淨虧損以及經調整虧損(非《國際財務報告準則》計量)，原因是我們處於開發我們的數字貨運業務的早期階段，且不能充分利用規模經濟產生足夠的收入以彌補所產生的成本及費用。與截至2021年9月30日止九個月相比，我們截至2022年9月30日止九個月的經調整淨利潤(非《國際財務報告準則》計量)有所減少，其原因與我們截至2022年9月30日止九個月的淨利潤相較截至2021年9月30日止九個月的淨利潤有所下降的原因類似，尤其包括於2022年中國若干地區出現COVID-19疫情復發，這對業務活動及對部分託運方數字貨運服務的需求產生不利影響。請參閱「— 同期經營業績比較 — 截

財務資料

至2022年9月30日止九個月與截至2021年9月30日止九個月之比較」。截至2022年9月30日止九個月，中國政府為應對COVID-19疫情復發所採取的緊急措施較截至2021年9月30日止九個月所採取的措施更為嚴格，這對中國的宏觀經濟狀況及道路貨運行業、可履行託運訂單的貨車司機數量以及託運方對數字貨運服務的需求產生了不利影響。根據灼識諮詢的資料，中國月均綜合PMI由2021年1月至2021年9月的月均52.6降至2022年1月至2022年9月的50.1，且於截至2022年9月30日止九個月期間，中國道路貨運行業的貨運量同比下降4.4%。隨著我們規模的增長以及在數字貨運業務上變得更加成熟，我們能夠更有效地利用規模經濟，通過向客戶提供更廣泛及更深入的服務以及控制成本及費用以提高盈利能力。我們亦採取了強勁的措施以提高我們未來的盈利能力。請參閱「業務－業務可持續性」。

收入

於往績記錄期間，我們產生的收入主要來自數字貨運業務，該業務提供貨運服務及貨運平台服務。下表載列我們於所示期間按商品或服務類型劃分的收入明細：

商品或服務類型	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
	(未經審核)									
貨運服務	3,259,740	91.6	4,377,922	93.9	5,928,657	94.1	4,410,042	94.3	4,464,966	94.8
貨運平台服務	275,284	7.7	261,666	5.6	349,201	5.5	253,605	5.4	231,327	4.9
銷售商品	17,625	0.5	13,179	0.3	9,530	0.2	6,858	0.2	7,345	0.2
其他 ⁽¹⁾	7,893	0.2	11,820	0.2	9,862	0.2	6,199	0.1	6,953	0.1
合計	<u>3,560,542</u>	<u>100.0</u>	<u>4,664,587</u>	<u>100.0</u>	<u>6,297,250</u>	<u>100.0</u>	<u>4,676,704</u>	<u>100.0</u>	<u>4,710,591</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要包括二手貨車銷售的轉介服務、廣告服務、租金收入及其他增值服務。

根據業務線劃分的收入明細，我們的數字貨運業務的收入一般源於我們的貨運服務及貨運平台服務，該等收入於往績記錄期間佔我們總收入的絕大部分。儘管於往績記錄期間，我們的貨運平台服務所貢獻的線上GTV顯著高於我們的貨運服務所貢獻的線上GTV，但我們在貨運服務項下錄得的收入高於在貨運平台服務項下錄得的收入，原因是我們按總額基準確認貨運服務收入，而按淨額基準確認貨運平台服務收入。我們的卡加業務收入主要來自銷售貨車部件等商品，其次來自二手貨車銷售的轉介服

財務資料

務，其收入錄入「其他」項下。我們的卡友地帶於往績記錄期間並未產生收入。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，來自我們數字貨運業務的收入分別為人民幣3,535.0百萬元、人民幣4,639.6百萬元、人民幣6,277.9百萬元、人民幣4,663.6百萬元及人民幣4,696.3百萬元，來自我們卡加業務的收入分別為人民幣17.8百萬元、人民幣14.1百萬元、人民幣9.7百萬元、人民幣7.0百萬元及人民幣7.4百萬元。

於往績記錄期間，我們擁有一個遍及全國的客戶群，且我們數字貨運平台上的貨車司機完成了在中國不同省、自治區和直轄市之間進行運輸的託運訂單。下表載列基於客戶的主要營業地點（而非基於託運訂單的出發地或目的地），我們在中國各地區的數字貨運業務的收入明細，以及各地區的收入貢獻的比例。

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
	(未經審核)									
基於客戶的主要營業地點，按地區劃分的收入										
內蒙古	1,298,631	36.7	1,042,568	22.5	1,304,339	20.8	848,768	18.2	1,418,035	30.2
新疆	422,631	12.0	636,687	13.7	1,297,689	20.7	991,453	21.3	810,228	17.3
陝西	422,721	12.0	584,897	12.6	655,079	10.4	503,439	10.8	411,805	8.8
山西	385,824	10.9	471,663	10.2	346,973	5.5	292,952	6.3	219,944	4.7
山東	66,355	1.9	230,559	5.0	333,047	5.3	244,948	5.3	158,784	3.4
上海	31,442	0.9	145,884	3.1	298,894	4.8	227,846	4.9	220,629	4.7
河北	236,147	6.7	304,407	6.6	285,265	4.5	249,137	5.3	140,428	3.0
甘肅	121,884	3.4	270,547	5.8	280,606	4.5	216,398	4.6	229,990	4.9
寧夏	68,882	1.9	50,858	1.1	182,512	2.9	133,035	2.9	116,352	2.5
江蘇	13,598	0.4	87,960	1.9	170,351	2.7	137,767	3.0	114,234	2.4
四川	68,178	1.9	80,867	1.7	162,114	2.6	124,337	2.7	135,964	2.9
安徽	8,080	0.2	47,173	1.0	137,016	2.2	100,406	2.2	86,393	1.8
遼寧	9,754	0.3	148,780	3.2	134,009	2.1	94,214	2.0	64,959	1.4
天津	149,125	4.2	153,818	3.3	84,654	1.3	55,868	1.2	38,054	0.8
北京	22,258	0.6	30,606	0.7	78,663	1.3	59,798	1.3	44,641	1.0
其他地區 ⁽¹⁾	209,515	5.9	352,316	7.6	526,648	8.4	383,280	8.2	485,853	10.4
數字貨運業務										
小計	<u>3,535,024</u>	<u>100.0</u>	<u>4,639,588</u>	<u>100.0</u>	<u>6,277,858</u>	<u>100.0</u>	<u>4,663,648</u>	<u>100.0</u>	<u>4,696,293</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 其他地區包括河南、廣東、青海、黑龍江、江西、廣西、湖南、福建、浙江、吉林、雲南、西藏、湖北、貴州、海南及重慶，於2021年，這些地區對我們的數字貨運業務收入的貢獻均低於1.3%。

財務資料

貨運服務

於往績記錄期間，我們向託運方提供貨運服務，貨運服務收入指就該等服務向託運方收取的合同金額。

於往績記錄期間，貨運服務是我們收入的主要貢獻者。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，貨運服務收入分別佔我們於相應期間總收入的91.6%、93.9%、94.1%、94.3%及94.8%。

貨運平台服務

於往績記錄期間，我們的收入來自貨運平台服務費，託運方使用我們的數字貨運平台，通過該平台成功完成託運訂單後向我們支付費用。作為貨運平台服務提供商，我們分別與託運方及貨車司機簽訂託運合同，以履行託運訂單。貨運平台服務收入主要指向託運方收取的合同金額與貨運成本淨額之間的差額，貨運成本淨額為向貨車司機支付的合同金額，扣除數字貨運業務相關政府補助。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，有關政府補助在收入項目中列示，金額分別為人民幣631.6百萬元、人民幣812.5百萬元、人民幣1,180.4百萬元、人民幣876.9百萬元及人民幣845.9百萬元。請參閱「業務－我們的業務模式及服務－數字貨運業務」。

於往績記錄期間，貨運平台服務為我們收入的第二大貢獻者。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，貨運平台服務的收入分別佔我們相應期間總收入的7.7%、5.6%、5.5%、5.4%及4.9%。

銷售商品

於往績記錄期間，我們從銷售商品中產生收入，主要包括我們在卡加車服業務中銷售貨車及其他相關配件產生的收入。於往績記錄期間，我們的銷售商品收入有所減少，原因是我們縮減了能夠產生較高收入水平，但利潤率低於銷售貨車供應產品的貨車銷售業務規模。我們擬探索多元化的變現模式及機會，以發展卡加車服業務。

其他

於往績記錄期間，我們亦從其他來源中產生收入，包括但不限於(i)提供其他增值服務(如廣告服務)；(ii)租賃收入(我們根據經營租賃安排向第三方出租臨時空置樓宇及貨車)；及(iii)二手貨車銷售的轉介服務。於2019年、2020年及2021年以及截至2022年9月30日止九個月，我們出租的空置樓宇建築面積分別約為7,700平方米、4,500平方

財務資料

米、450平方米及630平方米。我們於2019年開始向我們卡加業務的授權商店出租具有服務功能的小型貨車，以方便我們提供現場維修服務，自此之後我們一直就有關用途投入約20輛貨車。

營業成本

於往績記錄期間，我們的營業成本主要包括(i)貨運服務成本，主要指與簽約貨車司機就貨運服務產生的成本，扣除當地政府部門為支持我們的數字貨運業務而授予的政府補助，於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月的相關政府補助的金額分別為人民幣112.3百萬元、人民幣168.7百萬元、人民幣236.4百萬元、人民幣173.5百萬元及人民幣183.6百萬元；(ii)物流合作夥伴援助成本，主要指我們按照合同約定的收入或淨收入的百分比，就獨立物流合作夥伴在貨運過程中提供的裝貨及卸貨等若干服務(我們自該等物流合作夥伴採購該等服務)向該等物流合作夥伴支付的成本；(iii)提供數字貨運業務的其他成本，主要指員工成本與第三方供應商就數字貨運業務產生的成本，例如定位服務成本、短信服務成本及支付渠道服務成本；及(iv)存貨銷售成本，主要指貨車或其他相關配件等存貨成本。

下表載列我們於所示期間營業成本的組成部分(分別以絕對金額和佔營業成本的百分比的形式呈列)：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
	(未經審核)									
貨運服務成本	3,205,653	95.8	4,318,987	99.0	5,852,945	99.2	4,354,213	99.4	4,412,938	99.1
物流合作夥伴援助成本	103,858	3.1	17,205	0.4	15,373	0.3	7,883	0.2	13,705	0.3
其他數字貨運業務成本	21,562	0.6	14,563	0.3	21,030	0.4	14,262	0.3	17,792	0.4
存貨銷售成本	17,643	0.5	12,874	0.3	8,041	0.1	6,138	0.1	7,073	0.2
營業成本	3,348,716	100.0	4,363,629	100.0	5,897,389	100.0	4,382,496	100.0	4,451,508	100.0

財務資料

貨運服務成本

我們貨運服務的營業成本主要包括就貨車司機提供的運輸服務而向其支付的現金。除現金付款外，我們以石油積分（以折讓自我們的石油供應商批量採購）的形式支付一小部分款項。此外，與數字貨運業務有關的相應部分政府補助自貨運服務的相關營業成本扣除。下表載列我們貨運服務的營業成本明細：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
					(未經審核)
向貨車司機支付的現金	2,861,950	4,173,122	5,968,493	4,422,456	4,563,382
向貨車司機支付的石油積分	456,044	314,582	120,898	105,254	33,128
政府補助扣除項	(112,341)	(168,717)	(236,446)	(173,497)	(183,572)
貨運服務總成本	3,205,653	4,318,987	5,852,945	4,354,213	4,412,938

物流合作夥伴援助成本

我們已聘請若干物流合作夥伴以管理我們與客戶的日常聯繫及協助提供數字貨運服務，該等物流合作夥伴均為擁有道路貨運行業工作經驗或運力資源的個人或公司。根據我們與物流合作夥伴的協議，物流合作夥伴有義務在短時間內安排臨時貨車司機，協助安排多個取貨點及送貨點，並在運輸過程中進行貨物裝卸等其他操作。由於物流合作夥伴提供的服務涵蓋運輸過程中的勞動密集型組件，我們戰略性地將該等組件分包予該等物流合作夥伴，以便我們可轉而專注於我們數字貨運業務中需要更高專業知識水平的核心方面。我們按照合同約定的運輸過程中產生的收入或淨收入的百分比，就該等物流合作夥伴提供的服務向彼等支付費用，並將該費用計入物流合作夥伴援助成本。

自2020年開始，為盡力通過降低物流合作夥伴援助成本以提高我們的利潤率，我們開始減少物流合作夥伴的參與，並鼓勵若干客戶直接與物流合作夥伴安排物流合作服務。因此，物流合作夥伴援助成本由2019年的人民幣103.9百萬元減至2020年的人民幣17.2百萬元，並進一步減至2021年的人民幣15.4百萬元。物流合作夥伴援助成本由截至2021年9月30日止九個月的人民幣7.9百萬元增至截至2022年9月30日止九個月的

財務資料

人民幣13.7百萬元，主要是由於我們加強與客戶K的合作，客戶K為我們於2021年以及截至2022年9月30日止九個月的前五大客戶之一，其亦就其自身的託運訂單向我們提供物流合作服務。請參閱「業務－我們的客戶」。

於往績記錄期間，我們營業成本的增加總體與收入增加一致。

毛利及毛利率

我們的毛利指收入減去營業成本。毛利率指毛利佔收入的百分比。下表載列我們於所示年度／期間的收入、營業成本及毛利：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
	(未經審核)									
收入	3,560,542	100.0	4,664,587	100.0	6,297,250	100.0	4,676,704	100.0	4,710,591	100.0
營業成本	(3,348,716)	(94.1)	(4,363,629)	(93.5)	(5,897,389)	(93.7)	(4,382,496)	(93.7)	(4,451,508)	(94.5)
毛利	<u>211,826</u>	<u>5.9</u>	<u>300,958</u>	<u>6.5</u>	<u>399,861</u>	<u>6.3</u>	<u>294,208</u>	<u>6.3</u>	<u>259,083</u>	<u>5.5</u>

下表載列我們於所示期間按商品及服務類型劃分的毛利及毛利率明細：

商品或服務類型	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	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)	(%)
	(未經審核)									
貨運服務	35,073	1.1	53,512	1.2	69,520	1.2	52,076	1.2	46,423	1.0
貨運平台服務	168,878	61.3	235,321	89.9	318,990	91.3	235,213	92.7	205,435	88.8
銷售商品	(18)	(0.1)	305	2.3	1,489	15.6	720	10.5	272	3.7
其他 ⁽¹⁾	7,893	100.0	11,820	100.0	9,862	100.0	6,199	100.0	6,953	100.0
合計	<u>211,826</u>	<u>5.9</u>	<u>300,958</u>	<u>6.5</u>	<u>399,861</u>	<u>6.3</u>	<u>294,208</u>	<u>6.3</u>	<u>259,083</u>	<u>5.5</u>

附註：

(1) 其他主要包括二手貨車銷售的轉介服務、廣告服務、租金收入及其他增值服務。

財務資料

按業務線細分，於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的數字貨運業務分別錄得毛利人民幣204.0百萬元、人民幣288.8百萬元、人民幣388.5百萬元、人民幣287.3百萬元及人民幣251.9百萬元，分別實現毛利率5.8%、6.2%、6.2%、6.2%及5.4%；於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的卡加業務分別錄得毛利人民幣0.2百萬元、人民幣1.2百萬元、人民幣1.6百萬元、人民幣0.9百萬元及人民幣0.3百萬元，分別實現毛利率0.9%、8.5%、17.0%、12.2%及4.1%。

自2019年至2021年，由於我們拓展數字貨運業務，該業務的毛利(包括我們貨運服務及貨運平台服務的毛利)有所增長，且毛利率保持相對穩定。截至2022年9月30日止九個月，我們貨運服務及貨運平台服務的毛利較截至2021年9月30日止九個月有所下降。請參閱「財務資料－同期經營業績比較－截至2022年9月30日止九個月與截至2021年9月30日止九個月之比較－毛利及毛利率」。根據灼識諮詢的資料，於2021年，按線上GTV計，從事數字貨運業務的主要公司的毛利率介於0.5%至2.5%。根據灼識諮詢的資料，數字貨運平台錄得此水平的毛利率屬常見，因為其通常尋求從龐大的交易量中獲取利潤，而不是追求更高的利潤率。根據灼識諮詢的資料，雖然若干從事數字貨運業務的公司所報的毛利率高於我們在此範圍內所報的毛利率，但其數字貨運業務所涵蓋的服務範圍比我們更廣泛，並包括我們尚未提供的若干增值服務，這可能是彼等毛利率更高的原因。

我們的卡加業務毛利包括來自銷售貨車部件等商品的毛利，其次包括來自二手貨車銷售的轉介服務的毛利(錄入「其他」項下)。我們的卡加業務於往績記錄期間佔我們收入及毛利的比例極小並經歷了若干波動，因為我們仍在發展該業務的規模，並正在嘗試各種舉措以探索最佳業務模式。由於2019年我們仍處於探索卡加業務模式的早期階段，我們的卡加業務毛利率相對較低。

「其他」項下的毛利率於往績記錄期間保持在100.0%，因為我們從「其他」項下的業務中產生收入(主要包括廣告服務收入、租金收入及其他增值服務收入)，且並未產生相應的營業成本(其通常被我們數字貨運業務產生的成本所涵蓋)。例如，我們通過於我們運營的App上發佈廣告來提供廣告服務，因此並未因該服務產生額外成本。

財務資料

下表載列基於客戶的主要營業地點（而非基於託運訂單的出發地或目的地），我們於中國各地的數字貨運業務的毛利明細，以及各地區的毛利貢獻比例。

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
	(未經審核)									
基於客戶的主要營業										
地點，按地區劃分										
的毛利										
新疆	8,577	4.2	22,542	7.8	47,121	12.1	33,225	11.6	31,697	12.6
內蒙古	44,507	21.8	29,336	10.2	30,964	8.0	20,202	7.0	25,219	10.0
上海	7,930	3.9	20,963	7.3	25,679	6.6	19,852	6.9	12,020	4.8
安徽	3,799	1.9	13,336	4.6	24,521	6.3	18,319	6.4	19,415	7.7
廣東	7,482	3.7	15,226	5.3	22,460	5.8	18,107	6.3	10,723	4.3
江蘇	6,482	3.2	12,583	4.4	20,063	5.2	14,938	5.2	14,345	5.7
山東	9,202	4.5	15,896	5.5	19,330	5.0	14,848	5.2	10,423	4.1
陝西	11,922	5.8	17,186	6.0	19,098	4.9	14,570	5.1	10,177	4.0
北京	12,966	6.4	11,469	4.0	17,313	4.5	14,235	5.0	8,412	3.3
遼寧	4,890	2.4	12,124	4.2	15,620	4.0	11,704	4.1	7,900	3.1
河北	16,939	8.3	12,707	4.4	13,309	3.4	10,362	3.6	8,775	3.5
四川	6,050	3.0	14,833	5.1	13,187	3.4	8,250	2.9	14,222	5.7
浙江	5,383	2.6	8,251	2.9	13,066	3.4	9,466	3.3	8,709	3.5
山西	12,353	6.1	13,824	4.8	11,058	2.8	8,824	3.1	5,922	2.4
河南	4,021	2.0	8,205	2.8	10,503	2.7	7,965	2.8	9,216	3.7
其他地區 ⁽¹⁾	41,448	20.3	60,351	20.9	85,217	21.9	62,421	21.7	54,685	21.7
數字貨運業務										
小計	<u>203,951</u>	<u>100.0</u>	<u>288,834</u>	<u>100.0</u>	<u>388,510</u>	<u>100.0</u>	<u>287,289</u>	<u>100.0</u>	<u>251,860</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 其他地區包括天津、雲南、湖北、福建、甘肅、寧夏、黑龍江、湖南、重慶、廣西、青海、江西、吉林、貴州、西藏及海南，於2021年，這些地區對我們的數字貨運業務毛利的貢獻均低於2.7%。

財務資料

其他收入及收益

我們的其他收入及收益主要包括其他政府補助及銀行利息收入。其他政府補助指為支持我們的數字貨運業務而授予的政府補助（計作特定成本及相關開支的扣減項）以外的政府補助。請參閱「— 重大會計政策及估計 — 重大會計政策 — 政府補助」。例如，為表彰我們在技術或業務模式增強方面作出的努力而授予我們的政府補助，一般計入其他收入及收益項下的其他政府補助。概無與該等政府補助有關的未滿足條件或或有事項。

於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的其他收入及收益分別為人民幣8.0百萬元、人民幣13.3百萬元、人民幣25.8百萬元、人民幣18.5百萬元及人民幣22.6百萬元。

銷售費用

我們的銷售費用主要包括員工成本、廣告及營銷費用、差旅開支及辦公開支等。

下表載列我們於所示期間的銷售費用明細，以絕對金額和佔銷售費用總額百分比的形式呈列：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
	(未經審核)									
員工成本	66,971	61.5	75,294	58.1	88,778	57.8	67,388	58.8	73,192	66.9
股份支付	669	0.6	6,183	4.8	7,941	5.2	6,210	5.4	3,707	3.4
廣告及營銷費用	16,691	15.3	25,689	19.8	22,567	14.7	17,671	15.4	11,539	10.5
差旅開支	10,288	9.4	9,604	7.4	14,819	9.6	10,827	9.4	11,188	10.2
辦公開支	5,525	5.1	5,265	4.1	8,990	5.9	5,786	5.0	4,306	3.9
其他 ⁽¹⁾	8,862	8.1	7,540	5.8	10,507	6.8	6,845	6.0	5,557	5.1
合計	109,006	100.0	129,575	100.0	153,602	100.0	114,727	100.0	109,489	100.0

附註：

(1) 其他主要包括業務招待開支及折舊和攤銷。

財務資料

管理費用

我們的管理費用主要包括員工成本、股份支付、折舊和攤銷及辦公開支等。

下表載列我們於所示期間的管理費用明細，以絕對金額和佔管理費用總額百分比的形式呈列：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022年	
	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%	人民幣 千元	%
	(未經審核)									
員工成本	24,116	49.7	25,997	48.2	39,036	45.0	27,453	48.7	32,462	44.1
股份支付	291	0.6	4,770	8.8	9,045	10.4	4,682	8.3	7,949	10.8
折舊和攤銷	8,725	18.0	10,694	19.8	10,341	11.9	8,054	14.3	7,422	10.1
辦公開支	6,868	14.2	6,071	11.4	9,917	11.4	7,738	13.7	5,493	7.5
其他 ⁽¹⁾	8,510	17.5	6,375	11.8	18,379	21.3	8,480	15.0	20,258	27.5
合計	<u>48,510</u>	<u>100.0</u>	<u>53,907</u>	<u>100.0</u>	<u>86,718</u>	<u>100.0</u>	<u>56,407</u>	<u>100.0</u>	<u>73,584</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要包括[編纂]、諮詢開支、維修開支、業務招待開支及差旅開支。

我們的管理費用由2019年的人民幣48.5百萬元增加11.1%至2020年的人民幣53.9百萬元，主要歸因於我們擴大了行政團隊，並隨著業務的發展提高了行政人員的薪酬水平令行政職能相關員工成本增加。我們的管理費用由2020年的人民幣53.9百萬元增加60.9%至2021年的人民幣86.7百萬元，主要歸因於我們擴大了行政團隊並提高了行政人員的薪酬水平令行政職能相關員工成本增加、2021年產生的[編纂]、我們與購買軟件服務有關的辦公開支增加及2020年至2021年股份支付的增加。我們的管理費用由截至2021年9月30日止九個月的人民幣56.4百萬元增加30.5%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣73.6百萬元，主要歸因於與[編纂]有關的[編纂]增加及我們擴大了行政團隊並招募了更多行政職能僱員，令行政職能相關員工成本增加。

財務資料

研發開支

我們的研發開支主要包括員工成本、雲計算服務採購開支、股份支付及折舊和攤銷等。

下表載列我們於所示期間的研發開支明細，以絕對金額和佔研發開支總額百分比的形式呈列：

	截至12月31日止年度						截至9月30日止九個月			
	2019年		2020年		2021年		2021年		2022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	%
員工成本	19,295	64.6	30,465	65.2	48,070	66.0	31,301	64.9	43,015	73.9
雲計算服務開支	6,971	23.3	8,583	18.4	13,494	18.5	9,024	18.7	9,866	16.9
股份支付	536	1.9	4,312	9.2	5,177	7.1	4,111	8.5	1,970	3.4
折舊和攤銷	2,250	7.5	2,666	5.7	3,145	4.3	2,183	4.5	1,964	3.4
其他 ⁽¹⁾	820	2.7	715	1.5	2,935	4.1	1,590	3.4	1,406	2.4
合計	<u>29,872</u>	<u>100.0</u>	<u>46,741</u>	<u>100.0</u>	<u>72,821</u>	<u>100.0</u>	<u>48,209</u>	<u>100.0</u>	<u>58,221</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要包括辦公開支和差旅開支。

金融及合同資產(減值)／減值撥回淨值

我們的金融及合同資產減值主要包括因客戶信用減值導致的應收款項以及就運費應收託運方款項虧損。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們分別錄得金融及合同資產減值人民幣8.6百萬元、人民幣7.9百萬元及人民幣9.7百萬元以及金融及合同資產減值撥回人民幣1.1百萬元及人民幣0.4百萬元。

其他開支

於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的其他開支主要包括稅金及附加，扣減數字貨運業務相關政府補助，金額分別為人民幣172.1百萬元、人民幣211.3百萬元、人民幣355.0百萬元、人民幣262.0百萬元及人民幣256.2百萬元。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的其他開支分別為人民幣10.3百萬元、人民幣33.6百萬元、人民幣39.2百萬元、人民幣21.9百萬元及人民幣30.9百萬元。

財務資料

於聯營公司的投資的減值損失錄入其他開支項下。於2019年，我們於聯營公司的投資產生減值損失人民幣0.9百萬元；於2020年、2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們於聯營公司的投資並未產生任何減值損失。我們於2019年於聯營公司的投資的減值損失乃由於我們就於安徽吉卡潤滑科技有限公司及徐州柏陽物流有限公司的投資作出全額減值撥備，因為這兩家聯營公司面臨財務困難，難以產生收入及現金流量。儘管新疆中亞路歌數字科技有限公司、清控首路供應鏈管理(天津)有限公司或蕪湖路歌物流科技有限公司於往績記錄期間的經營略有虧損，但我們並未就於該等聯營公司的投資作出任何減值撥備，因為該等聯營公司為初創企業，且預計將於可預見的未來實現盈利。

財務成本

我們的財務成本主要包括銀行貸款及其他借款利息。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的財務成本分別為人民幣16.2百萬元、人民幣6.7百萬元、人民幣4.9百萬元、人民幣2.5百萬元及人民幣3.5百萬元。

稅項

我們的所得稅開支主要包括中國相關所得稅規則及法規項下的即期和遞延所得稅開支。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的所得稅開支分別為人民幣89千元、人民幣9.0百萬元、人民幣7.2百萬元、人民幣12.8百萬元及人民幣1.5百萬元。

2020年所得稅開支大幅增加是因為我們自2020年開始產生淨利潤，因此，我們之前幾年就虧損確認的遞延稅項資產被轉至所得稅開支。

我們於2021年的所得稅開支較2020年略有減少，主要是因為2021年合格研發費用的額外扣除增加。

本公司及我們的附屬公司均在中國註冊成立，根據《企業所得稅法》及相關規定，按應課稅收入25%的法定稅率繳納所得稅。符合《企業所得稅法》規定的「高新技術企業」資格的企業有權享受15%的企業所得稅優惠稅率。本公司經認定為高新技術企業，因此於往績記錄期間有權享受15%的企業所得稅優惠稅率。此外，我們的若干附屬公司符合小微企業的資格，且於往績記錄期間有權享受20%的企業所得稅優惠稅率。

財務資料

同期經營業績比較

截至2022年9月30日止九個月與截至2021年9月30日止九個月之比較

收入

我們的收入由截至2021年9月30日止九個月的人民幣4,676.7百萬元增加0.7%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣4,710.6百萬元。

- **來自貨運服務的收入。**來自貨運服務的收入由截至2021年9月30日止九個月的人民幣4,410.0百萬元增加1.2%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣4,465.0百萬元。該增加主要是由於我們貨運服務每份訂單的平均價格升高，這是由於COVID-19疫情復發令支付予貨車司機的平均運輸費用增加。
- **來自貨運平台服務的收入。**來自貨運平台服務的收入由截至2021年9月30日止九個月的人民幣253.6百萬元減少8.8%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣231.3百萬元。我們貨運平台服務託運訂單幾乎一半的線上GTV產生於中國東部，截至2022年9月30日止九個月，與中國西部及中部相比，中國東部受COVID-19疫情復發及由此導致出行限制的影響更為嚴重，進而導致我們貨運平台服務已履行的託運訂單數量以及我們貨運平台業務的收入減少。

營業成本

我們的營業成本由截至2021年9月30日止九個月的人民幣4,382.5百萬元增加1.6%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣4,451.5百萬元，基本與我們同期的收入增長保持一致。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們截至2021年9月30日止九個月錄得毛利人民幣294.2百萬元，毛利率為6.3%，而截至2022年9月30日止九個月，錄得毛利人民幣259.1百萬元，毛利率為5.5%。毛利率減少乃由於我們的貨運業務及貨運平台業務的毛利率下降。

- 就我們的貨運業務而言，我們截至2021年9月30日止九個月錄得毛利人民幣52.1百萬元，毛利率為1.2%；而截至2022年9月30日止九個月，錄得毛利人民幣46.4百萬元，毛利率為1.0%。截至2022年9月30日止九個月，我們貨運業務的毛利率較截至2021年9月30日止九個月有所下降，主要是由於我們支付予貨車司機的石油積分的比例與現金相比有所下降，導致我們根據提供予貨車司機的石油積分的價值申報的增值稅減免減少。

財務資料

- 就我們的貨運平台業務而言，我們截至2021年9月30日止九個月錄得毛利人民幣235.2百萬元，毛利率為92.7%；而截至2022年9月30日止九個月錄得毛利人民幣205.4百萬元，毛利率為88.8%。毛利率的該等減少主要是由於其他數字貨運業務成本增加，原因是我們為改善數字貨運平台以提升用戶體驗而產生額外成本，且物流合作夥伴援助成本增加，乃由於我們於截至2022年9月30日止九個月產生了來自一些主要客戶（如客戶K）的物流合作夥伴援助成本。請參閱「業務－我們的客戶」。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由截至2021年9月30日止九個月的人民幣18.5百萬元增加22.3%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣22.6百萬元。該增長主要歸因於地方政府向高新技術企業提供的補助增加。

銷售費用

我們的銷售費用由截至2021年9月30日止九個月的人民幣114.7百萬元減少4.6%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣109.5百萬元。該減少主要歸因於我們對服務的銷售及營銷採取了更有效的措施並設法控制辦公開支，令廣告及營銷費用減少。

與我們相應期間的總收入相比，銷售費用佔比由截至2021年9月30日止九個月的2.5%減至截至2022年9月30日止九個月的2.3%，主要由於(i)我們的線下銷售及營銷活動因COVID-19疫情而減少；及(ii)我們能夠提升營銷效率，並且採取更有效的措施來獲取客戶。

管理費用

我們的管理費用由截至2021年9月30日止九個月的人民幣56.4百萬元增加30.5%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣73.6百萬元。該增加主要歸因於與[編纂]有關的[編纂]增加及我們擴大了行政團隊並招募了更多行政職能僱員，令行政職能相關員工成本增加。

與我們相應期間的總收入相比，管理費用佔比保持相對穩定，由截至2021年9月30日止九個月的1.2%小幅上升至截至2022年9月30日止九個月的1.6%。

財務資料

研發開支

我們的研發開支由截至2021年9月30日止九個月的人民幣48.2百萬元增加20.8%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣58.2百萬元。該增加主要歸因於研發團隊擴充導致員工成本增加。

與我們相應期間的總收入相比，研發開支佔比保持相對穩定，由截至2021年9月30日止九個月的1.0%小幅上升至截至2022年9月30日止九個月的1.2%。

金融及合同資產減值撥回淨值

截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們分別錄得金融及合同資產減值撥回人民幣1.1百萬元及人民幣0.4百萬元。截至2022年9月30日止九個月的金融及合同資產減值撥回較截至2021年9月30日止九個月有所減少，主要歸因於我們於截至2022年9月30日止九個月期間隨後收取的前期若干應收款項的計提準備收回較截至2021年9月30日止九個月有所減少。

其他開支

我們的其他開支由截至2021年9月30日止九個月的人民幣21.9百萬元增加42.3%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣30.9百萬元，主要由於我們經營數字貨運業務所在若干地區的若干附加稅的退稅比例下降導致稅金及附加增加。

財務成本

我們的財務成本由截至2021年9月30日止九個月的人民幣2.5百萬元增加37.8%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣3.5百萬元，主要歸因於其他借款利息增加。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2021年9月30日止九個月的人民幣12.8百萬元下降88.2%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣1.5百萬元，主要歸因於截至2022年9月30日止九個月，我們的稅前利潤較截至2021年9月30日止九個月有所減少。

財務資料

期內利潤

由於上述原因，我們截至2021年9月30日止九個月錄得期內利潤人民幣56.7百萬元，而截至2022年9月30日止九個月錄得期內利潤人民幣3.7百萬元。我們截至2022年9月30日止九個月的淨利潤較截至2021年9月30日止九個月的淨利潤大幅減少，主要是由於：(i)我們的毛利由截至2021年9月30日止九個月的人民幣294.2百萬元減少11.9%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣259.1百萬元，主要歸因於(1) 2022年中國若干地區出現COVID-19疫情復發，對部分託運方的業務活動及其對數字貨運服務的需求產生不利影響；(2)我們改善平台以提升用戶體驗，令其他數字貨運業務成本增加；及(3)來自一些主要客戶(如客戶K)的物流合作夥伴援助成本增加；(ii)我們的管理費用由截至2021年9月30日止九個月的人民幣56.4百萬元增加30.5%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣73.6百萬元，主要歸因於(1)與[編纂]有關的[編纂]增加；及(2)我們擴大了行政團隊並招募了更多僱員，令行政職能相關員工成本增加；(iii)我們的研發開支由截至2021年9月30日止九個月的人民幣48.2百萬元增加20.8%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣58.2百萬元，主要歸因於研發團隊擴充導致員工成本增加；及(iv)我們的其他開支由截至2021年9月30日止九個月的人民幣21.9百萬元增加42.3%至截至2022年9月30日止九個月的人民幣30.9百萬元，主要由於我們經營數字貨運業務所在若干地區的若干附加稅的退稅比例下降導致稅金及附加增加。

截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度之比較

收入

我們的收入由2020年的人民幣4,664.6百萬元增加35.0%至2021年的人民幣6,297.3百萬元。該增加主要是由於我們業務的全面擴張和託運訂單增加，該擴張乃歸因於對我們所提供的產品和服務的需求增加，原因是我們(i)通過多渠道的線上線下推廣活動擴大並豐富了我們的客戶群；(ii)通過推出滿足客戶需求的產品和服務，有效地留住現有客戶及獲取新客戶；及(iii)自2020年COVID-19對我們運營的負面影響中恢復。請參閱「財務資料－COVID-19疫情的影響」。

- **來自貨運服務的收入。**來自貨運服務的收入由2020年的人民幣4,377.9百萬元增加35.4%至2021年的人民幣5,928.7百萬元，主要是由於(i)我們的貨運服務每單平均價格增加，原因是由於COVID-19疫情，於2020年長途運輸減少，故於2021年每單的平均運輸距離增加；及(ii)客戶對我們貨運服務的

財務資料

需求增加，這是因為我們收到的貨運服務託運訂單由2020年的1.5百萬份增至2021年的1.8百萬份。

- 來自貨運平台服務的收入。來自貨運平台服務的收入由2020年的人民幣261.7百萬元增加33.5%至2021年的人民幣349.2百萬元，主要是由於客戶對我們貨運平台服務的需求增加，這是因為我們收到的貨運平台服務託運訂單由2020年的5.7百萬份增至2021年的8.6百萬份。

營業成本

我們的營業成本由2020年的人民幣4,363.6百萬元增加35.1%至2021年的人民幣5,897.4百萬元，基本與我們的業務擴張保持一致。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們於2020年錄得毛利人民幣301.0百萬元，毛利率為6.5%，及於2021年錄得毛利人民幣399.9百萬元，毛利率為6.3%。毛利率減少乃由於與數字貨運服務相比，我們的貨運平台服務業務量相對減少，原因是我們的貨運平台服務一般較貨運服務錄得較高水平的毛利率。

- 就我們的貨運業務而言，我們於2020年錄得毛利人民幣53.5百萬元，毛利率為1.2%；及於2021年錄得毛利人民幣69.5百萬元，毛利率為1.2%。於有關期間，我們業務的毛利率保持相對穩定。
- 就我們的貨運平台業務而言，我們於2020年錄得毛利人民幣235.3百萬元，毛利率為89.9%；及於2021年錄得毛利人民幣319.0百萬元，毛利率為91.3%。毛利率的該等增加主要是由於我們持續努力減少與物流合作夥伴有關的若干業務，由於物流合作夥伴產生的成本，因此呈現出較低水平的毛利率。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由2020年的人民幣13.3百萬元增加94.2%至2021年的人民幣25.8百萬元。該增長主要歸因於(i)其他政府補助相關收入增加，原因是我們在技術增強等領域得到了地方政府的良好認可；(ii)其他收入增加，這與我們在2021年購買的理財產品的投資收益有關；及(iii) 2021年的銀行利息收入增加，原因是我們經營及融資活動產生的額外現金增加了銀行存款。

財務資料

銷售費用

我們的銷售費用由2020年的人民幣129.6百萬元增加18.5%至2021年的人民幣153.6百萬元。該增加主要歸因於我們隨著業務的增長持續增加銷售及營銷投入，擴充我們的銷售及營銷團隊，導致員工成本增加。

與我們相應期間的總收入相比，銷售費用佔比保持相對穩定，由2020年的2.8%略減至2021年的2.4%。由於我們依靠客戶間的口碑而非將財務資源大量投入到銷售及營銷活動，我們盡力將銷售費用維持在相較於收入相對穩定的水平。

管理費用

我們的管理費用由2020年的人民幣53.9百萬元增加60.9%至2021年的人民幣86.7百萬元。該增加主要歸因於(i)我們擴大了行政團隊，並隨著業務的發展提高了行政人員的薪酬水平令行政職能相關員工成本增加；(ii)於2021年，我們產生[編纂]人民幣14.2百萬元；(iii)我們與購買軟件服務有關的辦公開支增加；及(iv)股份支付由2020年的人民幣4.8百萬元增至2021年的人民幣9.0百萬元，這與於2020年11月批准的股權激勵計劃及於2021年9月批准的股權激勵計劃有關。詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註30。

與我們相應期間的總收入相比，管理費用佔比保持相對穩定，由2020年的1.2%小幅上升至2021年的1.4%。

研發開支

我們的研發開支由2020年的人民幣46.7百萬元增加55.8%至2021年的人民幣72.8百萬元。該增加主要是由於研發團隊擴充導致員工成本增加，與擴大業務產生的雲服務和軟件服務相關的開支增加，以及我們加大產品開發的力度，因為我們始終致力於升級我們的產品和服務，以更好地滿足我們客戶的需求。

與我們相應期間的總收入相比，研發開支佔比保持相對穩定，由2020年的1.0%小幅上升至2021年的1.2%。

財務資料

金融及合同資產減值損失淨值

於2020年及2021年，我們分別錄得金融及合同資產減值人民幣7.9百萬元及人民幣9.7百萬元，主要由於我們就運費應收託運方的若干其他款項的應計虧損撥備增加。

其他開支

我們的其他開支由2020年的人民幣33.6百萬元增加16.8%至2021年的人民幣39.2百萬元，主要由於擴大數字貨運業務導致我們產生的增值稅增加，從而令稅金及附加增加人民幣6.3百萬元。

財務成本

我們的財務成本由2020年的人民幣6.7百萬元減少26.5%至2021年的人民幣4.9百萬元，主要歸因於銀行貸款及其他借款利息顯著減少，原因是我們用經營及融資活動產生的現金付清了若干銀行貸款。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2020年的人民幣9.0百萬元減少20.1%至2021年的人民幣7.2百萬元，主要由於2021年合格研發費用的額外扣除增加。

年內利潤

由於上述原因，我們於2020年產生年內利潤人民幣26.1百萬元，而於2021年錄得年內利潤人民幣50.7百萬元。

截至2020年12月31日止年度與截至2019年12月31日止年度之比較

收入

我們的收入由2019年的人民幣3,560.5百萬元增加31.0%至2020年的人民幣4,664.6百萬元。該增加主要是由於我們業務的全面擴張和託運訂單增加。該擴張乃歸因於對我們所提供的產品和服務的需求增加，原因是我們(i)通過多渠道的線上線下推廣活動擴大並豐富了我們的客戶群；及(ii)通過推出滿足客戶需求的產品和服務，有效地留住現有客戶。

- **貨運服務所得收入。**貨運服務所得收入由2019年的人民幣3,259.7百萬元增加34.3%至2020年的人民幣4,377.9百萬元，主要是由於客戶對我們貨運服務的需求增加，這是因為我們完成的貨運服務託運訂單由2019年的1.1百萬份增至2020年的1.5百萬份。於2019年，就託運訂單和線上GTV而言，與

財務資料

我們的貨運平台服務相比，我們貨運服務的業務量均相對較小。考慮到貨運業務市場進一步拓展的巨大潛力，於2020年，我們投入了大量資源於貨運服務的業務發展和拓展。因此，自2019年至2020年，我們貨運服務的收入及線上GTV的增長率均超過我們的貨運平台服務。

- **貨運平台服務所得收入。**貨運平台服務所得收入由2019年的人民幣275.3百萬元減少4.9%至2020年的人民幣261.7百萬元，主要是由於在貨運過程中提供的貨物裝卸等若干服務（我們自物流合作夥伴採購該等服務）減少導致向部分客戶收取的平台服務費減少，儘管託運訂單量由2019年的4.8百萬份增至2020年的5.7百萬份。

營業成本

我們的營業成本由2019年的人民幣3,348.7百萬元增加30.3%至2020年的人民幣4,363.6百萬元，基本與我們的業務擴張保持一致。

毛利及毛利率

由於上文所述，我們於2019年錄得毛利人民幣211.8百萬元，毛利率為5.9%，及於2020年錄得毛利人民幣301.0百萬元，毛利率為6.5%。毛利率增加主要是由於若干與物流合作夥伴相關的服務減少。

- 就我們的貨運業務而言，我們於2019年錄得毛利人民幣35.1百萬元，毛利率為1.1%；及於2020年錄得毛利人民幣53.5百萬元，毛利率為1.2%。毛利率的該等增加主要是由於我們降低成本、提高效率及保持競爭力的能力得到增強。
- 就我們的貨運平台業務而言，我們於2019年錄得毛利人民幣168.9百萬元，毛利率為61.3%；及於2020年錄得毛利人民幣235.3百萬元，毛利率為89.9%。毛利率的該等增加主要是由於我們持續努力降低我們與物流合作夥伴的合作，從而導致物流合作夥伴援助成本由2019年的人民幣88.1百萬元減少約人民幣73.8百萬元至2020年的人民幣14.3百萬元，主要是由於涉及物流合作夥伴的託運訂單數量減少。有關物流合作夥伴的詳情，請參閱「一綜合損益表節選組成部分說明－營業成本－物流合作夥伴援助成本」。

財務資料

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由2019年的人民幣8.0百萬元增加65.1%至2020年的人民幣13.3百萬元。該增加主要歸因於對我們的行業創新的政策支持增加令政府補助於2020年大幅增加。

銷售費用

我們的銷售費用由2019年的人民幣109.0百萬元增加18.9%至2020年的人民幣129.6百萬元。該增加主要歸因於員工成本增加，乃由於(i)我們擴充銷售及營銷團隊，原因是我們隨著業務的增加持續投入銷售及營銷工作；及(ii)由於我們全力吸引該行業人才，我們向銷售及營銷人員提供的薪酬水平增加。此外，該銷售費用增加亦歸因於我們擴充業務，努力增加我們的品牌知名度導致我們廣告及營銷費用增加。

與我們相應期間的總收入相比，銷售費用的佔比由2019年的3.1%略減至2020年的2.8%。由於我們依靠客戶間的口碑而非將財務資源大量投入到銷售及營銷活動，我們盡力將銷售費用維持在相較於收入相對穩定的水平。

管理費用

我們的管理費用由2019年的人民幣48.5百萬元增加11.1%至2020年的人民幣53.9百萬元。該增加主要歸因於行政職能相關員工成本增加，乃由於隨著我們的業務增加，我們擴充行政團隊並提升了我們行政人員的薪酬水平。

與我們相應期間的總收入相比，管理費用的佔比保持相對穩定，由2019年的1.4%略減至2020年的1.2%。

研發開支

我們的研發開支由2019年的人民幣29.9百萬元增加56.5%至2020年的人民幣46.7百萬元。該增加主要歸因於研發團隊由2019年的124名成員擴充到2020年的138名成員，導致員工成本增加。

與我們相應期間的總收入相比，研發開支的佔比保持相對穩定，由2019年的0.8%略增至2020年的1.0%。

財務資料

金融及合同資產減值損失淨值

與2019年相比，2020年我們的金融及合同資產減值保持相對穩定，其由2019年的人民幣8.6百萬元略減至2020年的人民幣7.9百萬元。

其他開支

我們的其他開支由2019年的人民幣10.3百萬元增加225.3%至2020年的人民幣33.6百萬元，主要歸因於我們的業務規模擴大及對我們於陝西省的一家附屬公司陝西眾誠徵收的附加稅增加。由於陝西省地方政府向陝西眾誠發出的政策通知函《關於對陝西眾誠數字貨運服務提供政府補助支持的通知》中的特定稅收及政府補助政策，我們在陝西省的附屬公司須繳納的附加稅一般高於我們在其他地區運營的附屬公司。此外，陝西眾誠於2020年的業務量與2019年相比大幅擴大，令相關附加稅相應大幅增加。

財務成本

我們的財務成本由2019年的人民幣16.2百萬元減少58.6%至2020年的人民幣6.7百萬元。該減少主要歸因於銀行貸款及其他借款利息顯著減少，原因是我們通過經營及融資活動產生的現金付清了銀行貸款及借款。

所得稅開支

我們於2019年的所得稅開支為人民幣89千元，而於2020年的所得稅開支為人民幣9.0百萬元。該變動主要原因是，與2019年產生稅前虧損人民幣3.2百萬元相比，我們於2020年產生稅前利潤人民幣35.0百萬元。

年內利潤／虧損

由於上述原因，我們於2019年產生年內虧損人民幣3.3百萬元及於2020年錄得年內利潤人民幣26.1百萬元。

財務資料

對綜合財務狀況表若干選定項目的討論

下表載列截至所示日期摘自本文件附錄一會計師報告所載的綜合財務狀況表的選定資料：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產總值	115,882	106,063	103,995	106,305
流動資產總值	1,705,006	2,200,748	2,559,107	1,901,110
資產總值	1,820,888	2,306,811	2,663,102	2,007,415
非流動負債總額	1,698	1,355	717	739
流動負債總額	1,631,661	2,002,202	2,126,950	1,453,875
負債總額	1,633,359	2,003,557	2,127,667	1,454,614
母公司擁有人應佔權益				
股本	78,771	80,084	84,417	84,417
儲備	108,758	223,170	451,018	468,384
權益總額	187,529	303,254	535,435	552,801
權益及負債總額	1,820,888	2,306,811	2,663,102	2,007,415

累計虧損

我們於往績記錄期間及之前已累計虧損，主要是因為於往績記錄期間之前，我們為獲得更多的市場份額而令開支佔收入的百分比提高。於往績記錄期間前三個年度，儘管我們尚未能完全利用我們的規模經濟，但相較於往績記錄期間該等開支的相應水平，我們產生顯著較高水平的銷售費用、管理費用及研發開支佔收入的百分比，連同數字貨運業務市場規模的大幅擴張，以維持並擴大我們於該期間的市場份額。我們於2020年、2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月錄得淨利潤，且我們的累計虧損於該期間有所下降。即使排除了產生與本次[編纂]有關的[編纂]所帶來的影響，

財務資料

我們預期2022年的淨利潤將遠低於2021年的淨利潤，主要是由於(i)收入預計減少是由於我們的線上GTV由2021年的人民幣380億元減至2022年的人民幣366億元，這是由於2022年COVID-19疫情復發帶來的不利影響，這對中國的宏觀經濟狀況及道路貨運行業、可履行託運訂單的貨車司機數量以及託運方對數字貨運服務的需求產生了不利影響，並且自往績記錄期間結束起及直至最後實際可行日期持續影響我們的業務；(ii)毛利率預計下降，原因如下：(1)我們支付予貨車司機的石油積分的比例與現金相比有所下降，導致我們根據提供予貨車司機的石油積分的價值申報的增值稅減免減少；(2)我們改善平台以提升用戶體驗，預計令數字貨運業務的其他成本增加；及(3)來自一些主要客戶(如客戶K)的物流合作夥伴援助成本預計增加；及(iii)我們經營數字貨運業務所在若干地區的稅金及附加預計增加將導致其他開支預計增加。由於2020年之前產生大量的累計虧損，我們自2020年以來產生的利潤尚不足以彌補該等累計虧損。

流動資產及負債

下表載列截至所示日期我們的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至2022年	截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日	12月15日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
					(未經審核)
流動資產					
存貨	686	555	3,144	4,206	2,947
貿易應收款項及應收票據	128,631	189,373	176,284	93,011	88,443
合同資產	6,340	5,098	7,112	4,764	8,093
預付款項、其他應收款項及 其他資產	1,215,133	1,583,208	1,638,719	1,176,325	1,255,159
以公允價值計量且其變動 計入當期損益的金融資產	358	358	5,010	110,000	-
已抵押存款	3,473	502	-	-	-
受限制銀行存款	-	-	-	4,068	4,063
現金及現金等價物	350,385	421,654	728,838	508,736	398,743
流動資產總值	1,705,006	2,200,748	2,559,107	1,901,110	1,757,448

財務資料

	截至12月31日			截至2022年	截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日	12月15日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)
流動負債					
貿易應付款項	111,724	151,009	113,298	91,699	91,564
其他應付款項及應計款項	1,409,675	1,776,352	1,896,712	1,324,221	1,186,552
合同負債	8,612	11,148	10,259	12,413	9,754
計息銀行及其他借款	95,162	57,776	92,194	11,819	1,044
租賃負債	2,282	2,093	2,839	2,771	794
應納稅款	4,206	3,824	11,648	10,952	10,952
流動負債總額	<u>1,631,661</u>	<u>2,002,202</u>	<u>2,126,950</u>	<u>1,453,875</u>	<u>1,300,660</u>
流動資產淨值	<u>73,345</u>	<u>198,546</u>	<u>432,157</u>	<u>447,235</u>	<u>456,788</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年12月15日，我們的流動資產淨值狀況分別為人民幣73.3百萬元、人民幣198.5百萬元、人民幣432.2百萬元、人民幣447.2百萬元及人民幣456.8百萬元。我們截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年12月15日的流動資產淨值主要歸因於我們預付款項、其他應收款項及其他資產的大量結餘，部分被其他應付款項及應計款項所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2022年9月30日的人民幣447.2百萬元略增至截至2022年12月15日的人民幣456.8百萬元，主要由於其他應付款項及應計款項和計息銀行及其他借款的減少，部分被現金及現金等價物、預付款項、其他應收款項及其他資產以及貿易應收款項及應收票據的減少所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2021年12月31日的人民幣432.2百萬元略增至截至2022年9月30日的人民幣447.2百萬元，主要由於以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的增加，以及其他應付款項及應計款項和計息銀行及其他借款的減少，部分被現金及現金等價物、預付款項、其他應收款項及其他資產以及貿易應收款項及應收票據的減少所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2020年12月31日的人民幣198.5百萬元增至截至2021年12月31日的人民幣432.2百萬元，主要由於現金及現金等價物增加。

財務資料

我們的流動資產淨值由截至2019年12月31日的人民幣73.3百萬元增至截至2020年12月31日的人民幣198.5百萬元，主要由於預付款項、其他應收款項及其他資產、現金及現金等價物、貿易應收款項及應收票據的增加以及計息銀行及其他借款的減少，部分被其他應付款項及應計款項的增加所抵銷。

貿易應收款項及應收票據

貿易應收款項及應收票據主要包括我們在日常業務過程中採購產品及服務的未償還應收客戶款項。

我們就託運方（即我們的客戶）在我們平台上獲授予的信用期採取兩種不同類型的安排。

- *沒有合同信用期的託運方*：對於大多數託運方而言，彼等與我們之間的合同並未規定具體的信用期。雖然該等託運方應在交貨完成後向我們支付運費，但該等託運方與我們之間的合同並未明確提供該等託運方須向我們支付運費的具體截止日期。於往績記錄期間，超過99%的該等應收款項已於一年內結清。
- *有合同信用期的託運方*：我們還根據該等託運方與我們之間的合同向一小部分託運方授予信用期，允許託運方在我們向貨車司機付款後再向我們支付運費。該等合同信用期為7天至90天，大多數情況下為7天至30天。截至2022年9月30日，約1.4%的客戶獲授予合同信用期。

我們在確定客戶的信用期時會考慮其現金流量狀況和信用度等一系列因素。請參閱「業務－我們的客戶」。我們力求保持對未償還應收款項的嚴格控制，且逾期結餘由我們的高級管理層定期審閱。

財務資料

下表載列截至所示日期我們的貿易應收款項及應收票據：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收款項	120,687	173,292	111,879	85,494
應收票據	8,331	16,515	65,663	7,760
小計	129,018	189,807	177,542	93,254
減：預期信用損失	(387)	(434)	(1,258)	(243)
合計	<u>128,631</u>	<u>189,373</u>	<u>176,284</u>	<u>93,011</u>

我們的貿易應收款項及應收票據結餘由截至2021年12月31日的人民幣176.3百萬元減少47.2%至截至2022年9月30日的人民幣93.0百萬元，主要是由於與客戶結算運費的力度加大。我們的貿易應收款項及應收票據結餘由截至2020年12月31日的人民幣189.4百萬元減少6.9%至截至2021年12月31日的人民幣176.3百萬元，主要是由於與客戶結算運費的力度加大。我們的貿易應收款項及應收票據結餘由截至2019年12月31日的人民幣128.6百萬元增加47.2%至截至2020年12月31日的人民幣189.4百萬元，這大致與託運訂單隨著我們業務的擴張而增加一致。

貿易應收款項及應收票據的賬齡分析如下：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
90日內	109,980	174,988	165,544	89,631
90日至一年	17,773	13,626	9,466	3,085
一至兩年	878	759	1,274	295
合計	<u>128,631</u>	<u>189,373</u>	<u>176,284</u>	<u>93,011</u>

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的貿易應收款項及應收票據大部分於一年內到期。

財務資料

下表載列我們的貿易應收款項的周轉日數：

	截至12月31日止年度			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日 止九個月
貿易應收款項周轉日數	11.4	11.3	8.2	5.7

(1) 期內貿易應收款項周轉日數等於該時期貿易應收款項的期初和期末結餘的平均值除以該時期的收入，再乘以該時期的日數。

我們的貿易應收款項周轉日數於2019年、2020年及2021年以及截至2022年9月30日止九個月保持較低及穩定，分別為11.4日、11.3日、8.2日及5.7日，且在本公司授予的正常結算期內。

截至2022年12月15日，我們截至2022年9月30日約人民幣82.1百萬元或96.1%的貿易應收款項隨後已結清。

預付款項、其他應收款項及其他資產

預付款項、其他應收款項及其他資產主要包括(i)就運費應收託運方的其他款項，即貨運平台服務項下託運訂單完成後尚未代表貨車司機向託運方收取的運輸費用，原因是大多數託運方通常於往績記錄期間確認託運訂單完成後短期內（而非立即）向我們支付該等運輸費用；及(ii)政府補助應收款項，即當地政府部門為支持本集團數字貨運業務而發放的政府補助。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的預付款項、其他應收款項及其他資產：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動：				
預付開支	–	–	2,814	2,665
流動：				
就運費應收託運方的其他款項	819,949	1,194,546	1,018,974	683,453
政府補助應收款項	266,309	328,122	581,520	441,350
預付供應商款項	99,036	29,994	28,093	28,135
租金及業務保證金	7,138	5,828	4,805	9,314
應收關聯方款項	10,284	9,142	929	417
預繳稅款	703	–	–	4,699
預付開支	2,845	3,227	1,168	288
其他	10,813	16,299	15,690	9,749
小計	1,217,077	1,587,158	1,651,179	1,177,405
減：預期信用損失	(1,944)	(3,950)	(12,460)	(1,080)
流動 – 小計	1,215,133	1,583,208	1,638,719	1,176,325
合計	<u>1,215,133</u>	<u>1,583,208</u>	<u>1,641,533</u>	<u>1,178,990</u>

我們的預付款項、其他應收款項及其他資產結餘由截至2021年12月31日的人民幣1,641.5百萬元減少28.2%至截至2022年9月30日的人民幣1,179.0百萬元，主要是由於(i)我們與客戶結算運費的力度加大；及(ii)我們於2022年初獲得相當大一部分的政府補助應收款項。我們的預付款項、其他應收款項及其他資產結餘由截至2020年12月31日的人民幣1,583.2百萬元增加3.7%至截至2021年12月31日的人民幣1,641.5百萬元，並由截至2019年12月31日的人民幣1,215.1百萬元增加30.3%至截至2020年12月31日的人民幣1,583.2百萬元。該等增加主要歸因於託運訂單隨著我們業務的擴張而增加，令就運費應收託運方的其他款項及政府補助應收款項增加。由於我們提高了運營效率並實現了更快的應收款項周轉，即使在我們業務快速增長及擴張的情況下，我們自2020年12月31日至2021年12月31日的預付款項、其他應收款項及其他資產結餘的增長率較先前時期有所下降。

財務資料

在貨運平台服務下，由託運方甄選貨車司機完成託運訂單，而我們則擔任代理人並將平台服務費（指向託運方收取的合同金額與支付予貨車司機的合同金額之間的差額）確認為我們的收入。因此，在貨運平台服務下，向託運方收取的金額由兩部分組成—(i)由託運方所支付的平台服務費，該費用被確認為「貿易應收款項」；及(ii)由我們代表貨車司機向託運方收取的金額（即應付予貨車司機的運輸費用），該金額被確認為「就運費應收託運方的其他款項」，原因是大多數託運方通常於往績記錄期間確認託運訂單完成後短期內（而非立即）向我們支付該等運輸費用。相應地，在貨運平台服務下尚未支付予貨車司機的運輸費用被確認為「就運輸費用應付貨車司機的其他款項」。

有關就運費應收託運方的其他款項的信用期安排與貿易應收款項的信用期安排類似。請參閱「一 貿易應收款項及應收票據」。

對於涉及託運方信用期的託運訂單，我們力求保持對未償還應收款項的嚴格控制。我們採取綜合措施以管理潛在營運資金錯配的風險，包括密切監控相關應收款項，高級管理層定期審查逾期結餘，以及在任何付款異常延遲超過規定信用期的情況下與相關託運方積極溝通。我們亦定期對運費付款進行現金流量預測，以控制相關風險敞口。為進一步降低相關風險，我們通常為涉及託運方信用期的託運訂單進行了保理安排。例如，根據我們與保理服務提供商訂立的相關保理服務協議，保理服務提供商向我們提供保理融資，並收取基於保理融資期限計算的費用。

我們具有合同信用期的逾期的其他應收款項已完全減值。截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們就運費應收託運方的其他款項（有合同信用期）如下：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
逾期	—	—	6,669	—
未逾期 (90日內)	21,491	27,765	96,469	87,451
小計	21,491	27,765	103,138	87,451
預期信用損失	(21)	(27)	(6,811)	(121)
合計	21,470	27,738	96,327	87,330

財務資料

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們就運費應收託運方的其他款項（無合同信用期）的賬齡分析如下：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
90日內	779,546	1,145,191	887,685	568,100
90日至一年	14,008	17,988	25,810	27,462
1至2年	4,904	2,218	435	440
2年以上	—	1,384	1,906	—
小計	798,458	1,166,781	915,836	596,002
預期信用損失	(1,923)	(3,021)	(3,383)	(959)
合計	<u>796,535</u>	<u>1,163,760</u>	<u>912,453</u>	<u>595,043</u>

預期信用損失的計算方法如下：於往績記錄期間各年末／期末採用撥備矩陣進行減值分析，以計量預期信用損失。撥備率乃基於客戶賬齡計算。該算法根據於往績記錄期間各年末／期末可得的有關過往事項、當前條件及未來經濟條件預測的合理及可靠資料反映最佳估計結果。

於往績記錄期間，99%以上的該等應收款項已於一年內結清並計提小額撥備；對於賬齡超過一年但少於兩年的應收款項，已根據若干預期信用損失率計提撥備；賬齡超過兩年的應收款項已悉數減值。

截至2022年12月15日，我們截至2022年9月30日約人民幣676.0百萬元或98.9%的就運費應收託運方的其他款項隨後已結清。

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產主要包括由中國光大銀行及平安銀行等中國部分主要銀行發行的低風險理財產品。該等理財產品的期限通常不超過一個月。

財務資料

下表載列截至所示日期我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產：

	截至12月31日			截至
	2019年	2020年	2021年	2022年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	9月30日
以公允價值計量的其他				
非上市投資	358	358	5,010	110,000

我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產結餘由截至2021年12月31日的人民幣5.0百萬元增至截至2022年9月30日的人民幣110.0百萬元，主要歸因於我們於截至2022年9月30日止九個月對若干理財產品的投資大幅增加。我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產結餘由截至2020年12月31日的人民幣0.4百萬元大幅增至截至2021年12月31日的人民幣5.0百萬元，主要歸因於我們於2021年對若干理財產品的投資大幅增加。

我們已就投資監督和審批程序制定內部投資政策，並在業務過程中實施審慎的投資策略。經充分及審慎考慮經濟和市場狀況、投資金額、投資期限、預期收益及潛在損失等多項因素後，我們根據具體情況作出投資決定。我們的投資過程包括(i)投資前評估；(ii)根據內部投資政策作出投資決定並進行投資；(iii)投資後管理；及(iv)投資後評估。

我們的投資團隊由董事會領導，由董事、高級管理層及具備相關投資經驗和專業知識的僱員組成。該團隊主要負責(i)識別和評估潛在投資目標；(ii)執行投資交易；(iii)對投資組合進行定期分析；(iv)報告任何重大營運、財務或其他投資風險的危險信號；及(v)進行投資後評估。該團隊不時監控我們的投資，並每月對投資業績進行審查。董事會負責領導和統籌投資團隊的工作，監督投資過程，並批准最終的投資決策。

為實現投資收益目標並維持適當的內部管治，我們已對我們的投資實施一套內部控制措施，包括以下要求：

- (i) 投資規模（個別或整體）應契合我們的營運規模、槓桿比率及融資能力；

財務資料

- (ii) 擬議投資及進行相關投資所涉及的方法應在內部進行評估，以確保符合適用法律法規；
- (iii) 投資開始後應持續進行檢討和評估；及
- (iv) 投資團隊應積極監控我們的投資組合，並定期對投資結果進行檢討。

[編纂]後，我們擬嚴格按照我們的內部政策及《上市規則》第十四章的規定，持續投資於以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。

現金及現金等價物

我們的現金及現金等價物結餘由截至2021年12月31日的人民幣728.8百萬元減少30.2%至截至2022年9月30日的人民幣508.7百萬元，由截至2020年12月31日的人民幣421.7百萬元增加72.9%至截至2021年12月31日的人民幣728.8百萬元，並由截至2019年12月31日的人民幣350.4百萬元增加20.3%至截至2020年12月31日的人民幣421.7百萬元。請參閱「—流動資金及資本資源」。

貿易應付款項

貿易應付款項是指財政期間末之前就提供予我們的商品及服務未償付的負債，主要包括未償付予貨車司機的運輸費用。貿易應付款項為無抵押、不計息且通常在一年內結清。

我們的貿易應付款項結餘由截至2021年12月31日的人民幣113.3百萬元減少19.1%至截至2022年9月30日的人民幣91.7百萬元，由截至2020年12月31日的人民幣151.0百萬元減少25.0%至截至2021年12月31日的人民幣113.3百萬元，並由截至2019年12月31日的人民幣111.7百萬元增加35.2%至截至2020年12月31日的人民幣151.0百萬元。該等變動主要歸因於我們自2021年以來完善了託運訂單管理，提高了託運訂單的結算效率。

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的所有貿易應付款項於一年內到期。

財務資料

下表載列我們貿易應付款項的周轉日數：

	截至12月31日止年度			截至
	2019年	2020年	2021年	2022年 9月30日
貿易應付款項周轉日數	9.6	10.8	8.1	6.2

- (1) 期內貿易應付款項周轉日數等於該時期貿易應付款項的期初和期末結餘的平均值除以該時期的營業成本，再乘以該時期的天數。

我們的貿易應付款項周轉日數於2019年、2020年及2021年以及截至2022年9月30日止九個月保持較低及穩定，分別為9.6日、10.8日、8.1日及6.2日，且在本集團授予的正常結算期內。

截至2022年12月15日，我們截至2022年9月30日約人民幣89.2百萬元或97.3%的貿易應付款項隨後已結清。

於往績記錄期間，我們的貿易應付款項並未發生任何重大違約。

其他應付款項及應計款項

我們的其他應付款項及應計款項主要包括(i)就運輸費用應付貨車司機的其他款項，指根據貨運平台服務代表貨車司機自託運方收取且將向貨車司機支付的運輸費用；及(ii)其他應納稅款，主要包括我們將支付的增值稅義務。

下表載列我們截至所示日期的其他應付款項及應計款項：

	截至12月31日			截至
	2019年	2020年	2021年	2022年 9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
就運輸費用應付貨車司機的				
其他款項	865,813	1,218,071	932,477	639,524
其他應納稅款	404,920	432,255	786,090	370,414
託運方預付款	48,446	57,821	78,225	155,889
應付關聯方款項	18,537	1,225	416	400
僱員福利應付款項	20,842	20,112	28,241	31,822
保證金	27,156	28,998	54,580	116,120
應計費用	12,499	10,399	5,704	1,212
其他	11,462	7,471	10,979	8,840
合計	1,409,675	1,776,352	1,896,712	1,324,221

財務資料

我們的其他應付款項及應計款項結餘由截至2021年12月31日的人民幣1,896.7百萬元減少30.2%至截至2022年9月30日的人民幣1,324.2百萬元，主要歸因於我們與貨車司機支付及結算運輸費用更加及時。我們的其他應付款項及應計款項結餘由截至2020年12月31日的人民幣1,776.4百萬元增加6.8%至截至2021年12月31日的人民幣1,896.7百萬元，主要歸因於我們的業務擴張導致其他應納稅款增加。我們的其他應付款項及應計款項由截至2019年12月31日的人民幣1,409.7百萬元增加26.0%至截至2020年12月31日的人民幣1,776.4百萬元。該等增加主要歸因於我們擴張業務並取得更多貨運平台服務的託運訂單，令就運輸費用應付貨車司機的其他款項增加。

「就運輸費用應付貨車司機的其他款項」指根據貨運平台服務尚未支付予貨車司機的運輸費用。應付貨車司機的其他款項由截至2019年12月31日的人民幣865.8百萬元增至截至2020年12月31日的人民幣1,218.1百萬元，主要是由於我們業務規模的擴大。應付貨車司機的其他款項由截至2020年12月31日的人民幣1,218.1百萬元減至截至2021年12月31日的人民幣932.5百萬元，並進一步減至截至2022年9月30日的人民幣639.5百萬元，主要是由於我們縮短了與貨車司機結算運輸費用的周轉期間。

我們服務的大部分託運方沒有合同信用期，且我們應該於收到該等託運方的運費後向貨車司機支付運輸費用。因此，就運輸費用應付貨車司機的其他款項的賬齡分析與就運費應收託運方的其他款項的賬齡分析一致，幾乎所有就運輸費用應付貨車司機的其他款項賬齡為一年內。截至2022年12月15日，我們截至2022年9月30日約人民幣638.1百萬元或99.8%的就運輸費用應付貨車司機的其他款項隨後已結清。

「其他應納稅款」指我們待繳納的增值稅及附加稅。我們的其他應納稅款由截至2019年12月31日的人民幣404.9百萬元增至截至2020年12月31日的人民幣432.3百萬元，主要是由於我們應付的稅項隨著我們業務規模的擴大而增加。我們的其他應納稅款由截至2020年12月31日的人民幣432.3百萬元增至截至2021年12月31日的人民幣786.1百萬元，主要是由於我們業務規模的擴大及本公司若干附屬公司截至2021年第四季度的未繳納稅項。我們的其他應納稅款由截至2021年12月31日的人民幣786.1百萬元減至截至2022年9月30日的人民幣370.4百萬元，主要是由於我們償清了本公司若干附屬公司2021年第四季度所招致的應納稅款。

「保證金」主要指在完成若干託運訂單前運力組織方支付予我們的保證金。保證金由截至2019年12月31日的人民幣27.2百萬元增至截至2020年12月31日的人民幣29.0百萬元，增至截至2021年12月31日的人民幣54.6百萬元，並進一步增至截至2022年9月30日的人民幣116.1百萬元，原因是隨著業務規模的擴大，我們加大與運力組織方之間的合作。

財務資料

於往績記錄期間，我們尚未在其他應付款項及應計款項方面出現任何重大違約。

截至2022年12月15日，我們截至2022年9月30日約人民幣1,062.5百萬元或93.5%的其他應付款項隨後已結清。

計息銀行及其他借款

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們的計息銀行及其他借款分別為人民幣95.2百萬元、人民幣57.8百萬元、人民幣92.2百萬元及人民幣11.8百萬元。請參閱「一 債項」。

主要財務比率

下表載列我們於所示期間的主要財務比率：

	於12月31日／截至12月31日止年度			於9月30日／ 截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
				(未經審核)	
平均資產回報率 ⁽¹⁾ (%)	N/M ⁽⁷⁾	1.3	2.0	N/M ⁽⁸⁾	N/M ⁽⁸⁾
平均權益回報率 ⁽²⁾ (%)	N/M ⁽⁷⁾	10.6	12.1	N/M ⁽⁸⁾	N/M ⁽⁸⁾
毛利率 ⁽³⁾ (%)	5.9	6.5	6.3	6.3	5.5
淨利潤率 ⁽⁴⁾ (%)	N/M ⁽⁷⁾	0.6	0.8	1.2	0.1
流動比率 ⁽⁵⁾	1.0	1.1	1.2	1.2	1.3
資本負債比率 ⁽⁶⁾ (%)	52.9	20.2	17.9	7.1	2.8

(1) 平均資產回報率等於年內歸屬於本公司權益持有人的利潤除以年初與年末資產總值的平均結餘，再乘以100%。

(2) 平均權益回報率等於年內歸屬於本公司權益持有人的利潤除以年初與年末本公司權益持有人應佔權益總額的平均結餘，再乘以100%。

(3) 毛利率等於年內／期內毛利除以年內／期內收入。

(4) 淨利潤率等於年內／期內淨利潤除以年內／期內收入。

(5) 流動比率等於截至年末／期末的流動資產總值除以流動負債總額。

(6) 資本負債比率等於年末／期末的負債淨額(包括借款、租賃負債)除以權益總額。

(7) 作為淨虧損數字並無意義。

(8) 截至2021年及2022年9月30日止九個月的數字並無意義，原因是該等數字與年度數字並無可比性。

財務資料

流動資金及資本資源

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們主要通過經營和財務活動產生的現金為營運提供資金。我們預計使用[編纂]的一部分用於滿足營運資金需求。

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們擁有的現金及現金等價物分別為人民幣350.4百萬元、人民幣421.7百萬元、人民幣728.8百萬元及人民幣508.7百萬元。

下表載列我們於所示期間的現金流量：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
					(未經審核)
營運資金變動前的經營現金流量	36,865	80,448	105,032	93,335	27,130
營運資金變動總額	31,132	(23,602)	23,558	14,503	(43,111)
已收利息	995	2,393	5,001	4,735	4,642
已付所得稅	(8,043)	(4,032)	(3,187)	(1,776)	(10,383)
經營活動所得／(所用) 現金淨額	60,949	55,207	130,404	110,797	(21,722)
投資活動所用現金淨額	(22,519)	(11,303)	(7,910)	(147,866)	(113,808)
融資活動所得／(所用) 現金淨額	146,440	27,365	184,690	132,313	(84,572)
現金及現金等價物增加／ (減少) 淨額	184,870	71,269	307,184	95,244	(220,102)
年初／期初現金及現金等價物	165,515	350,385	421,654	421,654	728,838
年末／期末現金及現金等價物	350,385	421,654	728,838	516,898	508,736

財務資料

經營活動所得／(所用)現金淨額

經營活動所得現金淨額主要包括稅前利潤或虧損及非現金及非經營項目，並就營運資金變動作出調整。

截至2022年9月30日止九個月，經營活動所用現金淨額為人民幣21.7百萬元，主要歸因於稅前利潤人民幣5.2百萬元，並就以下各項作出調整：(i)非現金及非經營項目，主要包括物業、廠房及設備折舊人民幣9.1百萬元以及以權益結算的股份支付的開支人民幣13.7百萬元，部分被金融及合同資產減值撥回淨值人民幣0.4百萬元所抵銷；及(ii)營運資金變動，主要是因其他應付款項及應計款項減少人民幣571.5百萬元以及貿易應付款項減少人民幣21.6百萬元所致，部分被預付款項、其他應收款項及其他資產減少人民幣468.2百萬元以及貿易應收款項及應收票據減少人民幣82.6百萬元所抵銷。截至2022年9月30日止九個月的該等經營現金流出淨額主要是由於COVID-19於中國復發導致我們於該期間的淨利潤減少，及由於我們於該期間結算了若干應納稅款而導致的營運資金變化。我們預期通過以下措施提高我們的盈利能力並有效管理營運資金，從而改善我們的經營現金流出淨額狀況：

- (i) **提升盈利能力**：我們計劃通過我們在增加收入、改善經營槓桿和變現方面的不懈努力，不斷提高盈利能力。詳情請參閱「業務－業務可持續性」。
- (ii) **監控信用條款**：作為我們努力提高營運資金管理效率的一部分，我們力求保持對信用條款的嚴格控制。我們僅向有限數量的託運方授出信用期，並在授出有關信用期之前審慎審查該等託運方的資格。我們計劃繼續利用我們的行業領導地位與我們的客戶和供應商商討更為有利的合同條款(包括對我們有利的信用條款)。
- (iii) **加快應收賬款收回週期**：我們已經採取若干措施來提高我們收回應收賬款的及時性和有效性，包括(i)建立一個記錄系統監測應收賬款及未付發票；(ii)維護應收賬款的管理賬戶及賬齡分析表；及(iii)制定內部工作時間表跟進相關託運方，防止出現任何異常延誤。由於我們努力加強收回應收賬款，自2021年12月31日至2022年9月30日，我們的貿易應收款項由人民幣111.9百萬元減至人民幣85.5百萬元，而我們就運費應收託運方的其他款項則由人民幣1,019.0百萬元減至人民幣683.5百萬元。我們計劃繼續實施該等措施，密切監測我們的應收賬款，以確保我們的客戶及時付款。

財務資料

於2021年，經營活動所得現金淨額為人民幣130.4百萬元，主要歸因於稅前利潤人民幣57.9百萬元，並就以下各項作出調整：(i)非現金及非經營項目，主要包括以權益結算的股份支付的開支人民幣22.3百萬元以及物業、廠房及設備折舊人民幣13.4百萬元；及(ii)營運資金變動，主要是因其他應付款項及應計款項增加人民幣121.5百萬元所致，部分被預付款項、其他應收款項及其他資產增加人民幣68.1百萬元以及貿易應付款項減少人民幣37.7百萬元所抵銷。

於2020年，經營活動所得現金淨額為人民幣55.2百萬元，主要歸因於稅前利潤人民幣35.0百萬元，並就以下各項作出調整：(i)非現金及非經營項目，主要包括金融資產及合同資產減值人民幣7.9百萬元、以權益結算的股份支付的開支人民幣15.3百萬元以及物業、廠房及設備折舊人民幣12.4百萬元；及(ii)營運資金變動，主要因預付款項、其他應收款項及其他資產增加人民幣370.6百萬元、其他應付款項及應計款項增加人民幣367.6百萬元以及貿易應收款項及應收票據增加人民幣66.9百萬元所致。

於2019年，經營活動所得現金淨額為人民幣60.9百萬元，主要歸因於稅前虧損人民幣3.2百萬元，並就以下各項作出調整：(i)非現金及非經營項目，主要包括財務成本人民幣16.2百萬元；(ii)營運資金變動，主要因其他應付款項及應計款項增加人民幣326.9百萬元、預付款項、其他應收款項及其他資產增加人民幣308.7百萬元所致。

有關我們經營現金流量變動的根本原因的主要因素，請參閱「一對綜合財務狀況表若干選定項目的討論」。

投資活動所用現金淨額

截至2022年9月30日止九個月，投資活動所用現金淨額為人民幣113.8百萬元，主要歸因於購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣3,007.0百萬元，部分被以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的到期或處置人民幣2,905.5百萬元所抵銷。

於2021年，投資活動所用現金淨額為人民幣7.9百萬元，主要歸因於購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣2,306.0百萬元，部分被以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的到期或處置人民幣2,305.2百萬元所抵銷。

於2020年，投資活動所用現金淨額為人民幣11.3百萬元，主要歸因於購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣15.0百萬元以及購買物業、廠房及設備項目人民幣9.4百萬元，部分被以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的到期或處置人民幣15.1百萬元所抵銷。

財務資料

於2019年，投資活動所用現金淨額為人民幣22.5百萬元，主要歸因於購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣24.0百萬元以及購買物業、廠房及設備項目人民幣16.4百萬元，部分被以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的到期或處置人民幣24.0百萬元所抵銷。

融資活動所得／(所用)現金淨額

截至2022年9月30日止九個月，融資活動所用現金淨額為人民幣84.6百萬元，主要歸因於償還計息銀行及其他借款人民幣323.1百萬元，部分被計息銀行及其他借款所得款項人民幣244.7百萬元所抵銷。

於2021年，融資活動所得現金淨額為人民幣184.7百萬元，主要歸因於計息銀行及其他借款所得款項人民幣1,150.6百萬元及發行股份所得款項人民幣165.0百萬元，部分被償還計息銀行及其他借款人民幣1,118.4百萬元所抵銷。

於2020年，融資活動所得現金淨額為人民幣27.4百萬元，主要歸因於計息銀行及其他借款所得款項人民幣1,003.7百萬元及發行股份所得款項人民幣74.4百萬元，部分被償還計息銀行及其他借款人民幣1,041.0百萬元所抵銷。

於2019年，融資活動所得現金淨額為人民幣146.4百萬元，主要歸因於計息銀行及其他借款所得款項人民幣1,426.2百萬元及發行股份所得款項人民幣219.2百萬元，部分被償還計息銀行及其他借款人民幣1,479.3百萬元所抵銷。

債項

下文載列我們截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年12月15日的債項明細：

	於12月31日			於2022年	於2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日	12月15日
	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
借款	95,162	57,776	92,194	11,819	1,044
租賃負債	3,980	3,448	3,556	3,510	1,488
合計	<u>99,142</u>	<u>61,224</u>	<u>95,750</u>	<u>15,329</u>	<u>2,532</u>

(未經審核)

財務資料

借款

截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年12月15日，我們的借款分別為人民幣95.2百萬元、人民幣57.8百萬元、人民幣92.2百萬元、人民幣11.8百萬元及人民幣1.0百萬元。我們的借款主要為計息銀行貸款及其他借款。我們的借款由截至2019年12月31日的人民幣95.2百萬元減至截至2020年12月31日的人民幣57.8百萬元，主要是由於我們償還利率較高的貸款。我們的借款由截至2020年12月31日的人民幣57.8百萬元增至截至2021年12月31日的人民幣92.2百萬元，主要由於我們產生了額外貸款。我們的借款由截至2021年12月31日的人民幣92.2百萬元減至截至2022年9月30日的人民幣11.8百萬元，主要因為我們付清了我們所產生的若干貸款。我們的借款由截至2022年9月30日的人民幣11.8百萬元減至截至2022年12月15日的人民幣1.0百萬元，主要因為我們付清了我們所產生的若干貸款。請參閱本文件附錄一附註27。

截至2022年12月15日（即就債項聲明而言的債項日期），我們的債項總額為人民幣2.5百萬元，包括其他借款及租賃負債。截至2019年及2020年12月31日，我們已動用銀行融資分別為人民幣72.0百萬元及人民幣40.0百萬元；截至2021年12月31日、2022年9月30日及2022年12月15日，我們未動用銀行融資。

董事確認，截至最後實際可行日期，概無會影響我們承擔額外債務融資能力的重大契諾。董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在獲取銀行貸款及其他借款方面概無遇到任何特殊困難，且我們概無拖欠銀行貸款及其他借款，或違反契諾。

截至2019年、2020年及2021年12月31日、2022年9月30日及2022年12月15日，我們的流動及非流動租賃負債分別為人民幣4.0百萬元、人民幣3.4百萬元、人民幣3.6百萬元、人民幣3.5百萬元及人民幣1.5百萬元，主要是房地產租賃。

除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至2022年12月15日，我們並無任何重大抵押、押記、債權證、借貸資本、債務證券、貸款、銀行透支或其他類似債項、金融租賃或租購承擔、承兌負債（一般商業票據除外）、承兌信貸（無論有否擔保或抵押）。

財務資料

或有負債

截至2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，我們並無任何重大或有負債。

資本開支

下表載列我們於所示期間的資本開支明細：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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
購買物業、廠房及設備項目	16,428	9,448	6,285	4,736	8,172
購買無形資產	—	403	1,292	375	673
合計	<u>16,428</u>	<u>9,851</u>	<u>7,577</u>	<u>5,111</u>	<u>8,845</u>

我們的過往資本開支主要包括購買物業、廠房及設備以及購買無形資產。於往績記錄期間我們主要通過經營活動產生的現金為我們的資本開支需求提供資金。於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月，我們的資本開支分別為人民幣16.4百萬元、人民幣9.9百萬元、人民幣7.6百萬元、人民幣5.1百萬元及人民幣8.8百萬元。

我們計劃使用經營所得現金及[編纂]為我們的計劃資本開支提供資金。請參閱「未來計劃及[編纂]」。我們可能根據我們當前的業務需求重新分配將用於資本開支的資金。

財務資料

合約責任

資本承諾

我們的資本承諾主要與購買物業、廠房及設備有關。於報告期末已簽約但未確認為負債的重大資本開支如下：

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
購買物業、廠房及設備	1,929	—	—	—

合同負債

我們的合同負債主要為尚未提供相關服務時客戶支付的預付款。與剩餘履約責任有關的合同負債預計將在一年內確認為收入。

下文載列於往績記錄期間的合同負債明細。

	截至12月31日			截至2022年
	2019年	2020年	2021年	9月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
向客戶收取的短期 預付款：				
貨運平台服務	8,548	10,069	9,897	10,515
貨運服務	64	1,079	362	1,898
合同負債總額	8,612	11,148	10,259	12,413

財務資料

下表列示於2019年、2020年及2021年以及截至2021年及2022年9月30日止九個月確認的收入金額，該等金額於各有關年初或期初計入合同負債：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月	
	2019年	2020年	2021年	2021年	2022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
於年初／期初計入合同負債 的已確認收入：					
貨運平台服務	6,196	8,548	10,069	10,069	9,897
貨運服務	94	64	1,079	1,079	362
	<u>6,290</u>	<u>8,612</u>	<u>11,148</u>	<u>11,148</u>	<u>10,259</u>

截至2022年12月15日，截至2022年9月30日總額人民幣12.4百萬元的所有未償合同負債已隨後確認為收入。

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們概無訂立任何重大資產負債表外承擔及安排。

重大關聯方交易

我們不時與關聯方進行交易。董事認為，我們於往績記錄期間與關聯方的交易按公平基準開展，其並無扭曲我們的經營業績或令我們的過往業績無法反映我們的未來表現。截至最後實際可行日期，我們的控股股東（馮先生及杜先生）向本集團提供的所有個人擔保已在相關貸款到期後或經相關銀行事先商定後全部解除，而所有應付給控股股東的貸款、墊款和餘額已全部償清。詳情請參閱「與控股股東的關係」一節「財務獨立性」一段。截至2022年9月30日，我們與關聯方的未償清餘額主要包括與蕪湖路歌、新疆中亞及清控首路的預付款項、其他應收款項及其他資產人民幣204千元、人民幣155千元及人民幣58千元，以及與清控首路的其他應付款項及應計款項人民幣400千

財務資料

元。該等餘額屬非貿易性質且預計於[編纂]前結清。截至2022年9月30日，我們並無由關聯方提供或向關聯方提供的質押或擔保。有關於往績記錄期間我們關聯方交易的詳情，請參閱本文件附錄一附註36。

財務風險披露

我們的活動令我們面臨利率風險、信用風險及流動資金風險等各種財務風險。我們的整體風險管理計劃側重於金融市場的不可預知性，並尋求最大程度地降低對我們財務表現的潛在不利影響。風險管理工作由董事開展。

利率風險

我們面臨的市場利率變動風險主要與我們的計息銀行及其他借款有關。我們並未利用衍生金融工具來對沖利率風險。我們通過維持固定利率及浮動利率的均衡投資組合管理我們的利率風險。

就固定利率的金融工具而言，利率於初始確認時釐定，並於持有期間保持不變。就按攤餘成本計量的金融工具而言，市場利率的變動將不會影響損益或股權。

對於浮動利率的金融工具（包括計息銀行及其他借款），其利率須在到期日之前重估，使我們面臨現金流量利率風險。於2019年、2020年及2021年12月31日以及2022年9月30日，淨敞口分別為人民幣72,000,000元、人民幣40,000,000元、零及零。倘相關利率上調／下調50個基點，則截至2019年、2020年及2021年12月31日止年度以及截至2022年9月30日止九個月的所得稅前利潤將分別減少／增加人民幣69,778元、人民幣55,472元、零及零。

上述敏感性分析乃基於以下假設進行：假設利率期限結構保持靜態、預測僅一年內的利率發生波動、不計入有關稅項的影響及利率可能發生合理變動（同時所有其他變量保持不變）。該結果反映了重新計量金融資產對我們稅前利潤的影響。該敏感性分析乃基於歷史波動進行，因為其是根據平均利率在50個基點的變化而進行，這符合市場趨勢，並與中國人民銀行自2019年8月至2021年12月採取貸款市場報價利率以來該利率的調整幅度類似。

財務資料

信用風險

我們僅與享譽盛名兼信譽可靠的第三方進行交易。按照我們的政策，所有擬按信用期進行交易的客戶，必須通過信用核實程序。此外，我們持續監察應收款項結餘的情況，而我們的壞賬風險並不重大。

流動性風險

在管理流動性風險過程中，我們監控現金及現金等價物並將其維持在我們的管理層認為充足的水平，為運營提供資金及減輕現金流量波動的影響。我們的目標是通過利用租賃負債和計息銀行及其他借款在資金的連續性及靈活性之間保持平衡。

股息

於往績記錄期間，我們並無支付或宣派任何股息。

我們未來的股息宣派可能或未必反映我們過往的股息宣派情況，並將由董事會絕對酌情決定。無法保證任何年度將宣派或派發任何金額的股息。儘管目前我們並無正式股息政策或固定派息率，但是日後董事會在計及各項因素（包括我們的未來盈利及現金流入、未來的資金用途計劃、我們業務的長期發展以及其他法律及監管限制）後可能會宣派股息。

我們為一家根據中國法律註冊成立的控股公司。日後股息的支付及數額亦將取決於能否從附屬公司收取股息。中國法律規定，僅可從根據中國會計原則釐定的年度利潤中派付股息。中國法律亦要求外商投資企業至少劃撥其稅後利潤的10%（如有），以為法定儲備提供資金，直至該等儲備的總額達致其註冊資本的50%，該等儲備不可作為現金股息進行分派。

根據中國《公司法》，有累計虧損的公司僅可在其已彌補累計虧損並提取法定及任意公積金後分配其當年的稅後利潤。基於上述情況，並考慮到我們截至2022年9月30日所產生的累計虧損，我們的中國法律顧問認為，在我們彌補該等累計虧損之前，我們無法派付任何股息。

財務資料

營運資金確認

董事認為，經計及下述我們可用的以下財務資源，我們擁有充足的營運資金可滿足我們自本文件日期起計未來至少12個月的成本：

- 我們於相應期間的未來經營現金流量；
- 截至2022年9月30日的現金及現金等價物人民幣508.7百萬元；及
- [編纂]估計[編纂]。

可供分派儲備

截至2022年9月30日，本公司概無任何可供分派儲備。

[編纂]

基於[編纂]的中位數[編纂]，與[編纂]有關的估計[編纂]總額（假設[編纂]未獲行使及[編纂]的所有酌情激勵費用已悉數支付）約為[編纂]，包括(i)[編纂]相關費用（包括但不限於[編纂]及[編纂]的佣金和費用）約[編纂]；及(ii)非[編纂]相關費用約[編纂]，包括法律顧問和會計師的費用及開支約[編纂]以及其他費用及開支約[編纂]。於往績記錄期間，我們產生[編纂]約[編纂]，並於我們的綜合損益表中列支。我們估計，於往績記錄期間結束後，我們將進一步產生[編纂]的[編纂]，並將於我們的綜合損益表中列支。結餘約為[編纂]，主要包括[編纂]佣金，預計將於[編纂]完成後入賬列為權益扣減。假設[編纂]為每股[編纂]（即指示性[編纂]至[編纂]的中位數），且[編纂]未獲行使，我們的[編纂]佔[編纂]的百分比為[編纂]。

未經審核備考經調整有形資產淨值報表

詳情請參閱本文件附錄二。

財務資料

無重大不利變動

董事確認，自2022年9月30日（即本文件附錄一所載會計師報告載列的我們綜合財務報表的日期）起直至本文件日期，除本文件「－近期發展」及「－COVID-19疫情的影響」所披露者外，我們的財務、經營或交易狀況或前景並無任何重大不利變動。

《上市規則》第13.13條至第13.19條項下的披露

董事確認，截至最後實際可行日期，並無任何情況導致須遵守《上市規則》第13.13條至第13.19條項下的披露規定。

截至2022年12月31日止年度的利潤估計

[編纂]

- (1) 編製上述估計的基準載於本文件附錄三。[編纂]乃由董事[編纂]而編製。