

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告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。



**Logory Logistics Technology Co., Ltd.**  
**合肥維天運通信息科技股份有限公司**  
 (於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)  
 (股份代號：2482)

**截至2023年12月31日止年度之年度業績公告**

董事會欣然公佈本集團截至2023年12月31日止年度的經審核綜合年度業績，連同截至2022年12月31日止年度的比較數字載列如下。

該等年度業績乃根據上市規則的適用規定及《國際財務報告準則》編製，並已經審核委員會審閱。本公告符合上市規則中有關年度業績初步公告附載的資料要求。

**財務摘要**

	截至12月31日止年度		變動 %
	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	
收入	<b>5,616,216</b>	6,204,473	<b>-9.48</b>
營業成本	<b>(5,302,952)</b>	(5,862,706)	<b>-9.55</b>
毛利	<b>313,264</b>	341,767	<b>-8.34</b>
年內(虧損)/利潤	<b>(29,623)</b>	1,393	<b>-2,226.56</b>
母公司擁有人應佔年內(虧損)/ 利潤	<b>(29,564)</b>	1,393	<b>-2,222.33</b>
<b>非《國際財務報告準則》計量</b>			
經調整淨利潤 <sup>(1)</sup>	<b>453</b>	45,109	<b>-99.00</b>

<sup>(1)</sup> 經調整淨利潤被界定為通過加回股份支付及上市開支予以調整之年內利潤。

## 首席執行官致辭

致尊敬的股東：

2023年是調優避險、播種未來的一年。

年初，我們從三年疫情的陰霾中走出，在聯交所完成掛牌上市。但緊接著就碰到了出乎意料冰冷的經營環境：實體經濟和金融環境雙雙趨冷，市場回暖速度不及預期。

上市給我們帶來了更高的產業地位，也要求我們以更細緻的運營追求最佳的經營結果、以更高遠的戰略規劃本公司的未來。

自2023年第二季度起，我們開始梳理在探索中的創新項目，並從上至下將焦點集中在主要戰略領域。同時，我們進一步貫徹了全員經營核算的方針和目標，以提升全員的創新能力與工作效率。通過優化組織結構，並依托數字化技術縮減了決策層級，提高了協作效率。這一系列經營改善措施旨在優化本公司的經營成本。

同時，我們也布局了對未來具有重要價值的關鍵舉措。我們啟動了標準制定工作，牽頭起草的第一個團體標準—《運輸服務交付數字化要求》已正式發布，並深度參與安徽省「10+1」產業數字化的標準化建設工作。啟動了以AI應用為核心的數字貨運運營數字化升級，以及依托「數據資產入表」新規優化平台服務的工作。加強了以虛擬「專題組」為形態的精益創新實踐，使本公司得以快速響應市場變化和客戶需求、精準管理創新。與政府組織、高等院校、科研機構展開緊密合作，支持行業數字化監管、並積極為產業發展建言獻策。

回顧2023全年，我們渡過了產業困難、成本劇增的風險階段，公司的組織架構和人員配置得以優化，並獲得了重要的發展新動能。

展望未來，中國正全面邁入數字經濟時代，「新質生產力」將成為推動國家經濟、產業升級、企業發展的澎湃動力。我們將一如既往地小心求證、以最佳的節奏在穩健經營的同時取得最佳的經營收益。

執行董事兼首席執行官

杜兵

2024年3月27日

## 管理層討論與分析

### 市場概覽

中國擁有全球最大的道路貨運市場，市場規模超過人民幣7萬億元。根據所運貨物的重量，道路貨運可進一步分為三大分部——即快遞、零擔及整車運輸——其中，整車運輸是道路貨運市場中最大分部。

儘管整車運輸市場規模龐大，但整體上仍然高度分散。中國的傳統整車運輸市場面臨以下挑戰：(i)冗長且不透明的交易鏈條，造成了效率低下和社會資源的浪費；(ii)穩定的運力資源供應和需求均未得到很好地滿足；(iii)對外部貨車司機提供的運力資源缺乏控制；(iv)貨車司機權利缺乏保障；及(v)整車運輸市場鬆散的市場結構，加大了政府監管的難度。

中國整車運輸市場在數字貨運平台出現後有所轉變。面對整車運輸市場的難點、痛點、焦點，數字貨運平台具備即時場景數字化能力、運用數字化技術幫助物流企業提升運力供應鏈能力、以及打破跨端數據並強化物流企業與貨主方的數據鏈接和信息共享的能力，通過數字貨運重塑公路貨運市場結構，打造全新的數字貨運生態體系。對政府部門而言，通過數字貨運平台更有效的對貨運業務進行監控；對整車運輸市場而言，能夠減少中間環節，構建透明、高效、穩定運力供應鏈，在佔用最小運力資源的前提下實現高質量送達；對物流企業而言，擺脫惡性的「低價競爭」，轉向有序的「價值競爭」。

在市場需求和政策支持的双重帶動下，數字貨運行業發展迅速。根據國家統計局的數據，公路貨運量相較2022年同比增長8.68%，但通過數字貨運平台完成的總運單量較2022年同期增長40.9%，體現了道路貨運行業的數字化滲透率的進一步提升。但同時行業競爭呈現愈發激烈的態勢，根據交通運輸部網絡貨運信息交互系統統計，截至2023年12月31日，中國運營數字貨運平台的企業有3,069家，較2022年同期增長約20.97%。作為產業互聯網中的垂直細分市場，數字貨運行業仍處於相對早期的發展階段，大量數字貨運平台的涌入、政策和監管的相對滯後也帶來了行業內企業發展水平和規範程度良莠不齊等問題。

我們也看到數字貨運行業正在從野蠻生長期向規範發展期轉變，客戶更加注重數字化的實質價值。數字貨運通過數字技術與現代物流業深度融合，融入實體經濟供應鏈服務環節，以高效能物流服務助力經濟高質量發展。而數字貨運平台透明、清晰、規範的數據指標也將成為政府部門進行行業監管的重要抓手。

我們認為，頭部企業將長期受益於宏觀經濟的復蘇、數字化在道路貨運行業滲透率的快速提升以及整個數字貨運行業走向更成熟的發展階段。

## 集團概覽

基於20餘年數字化創新實踐經驗，我們以數字貨運服務為網絡貨運的迭代升級和落地生根提供業務場景支持，探索物流行業數字化轉型的創新業務模式。我們於中國打造了道路貨運數字化生態系統。根據中國物流與採購聯合會的資料，按線上GTV、貨運量等指標統計，我們運營著中國最大的數字貨運平台。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。本公司的數字化布局分為數字化運力採購、數字化業務運作、數字化財務結算三大環節，從建立私有運力池，實現運力的高效直採到打破部門壁壘及物流企業邊界、實現內外部高效協同再到業務與財務的聯動、規範化標準化結算，幫助物流企業將「業務流程全程透明」、「業務全流程降本增效」、「全方位做好服務」的戰略目標落到實處，並在此基礎上革新物流企業管理運營模式，實現從傳統向數字化躍進。自我們的數字貨運業務起步階段至2023年12月31日，我們已為超過14,400名託運方及3.2百萬名貨車司機提供了服務，其於我們的平台上完成了合計超過46.5百萬份託運訂單。截至2023年12月31日止年度，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344億元。我們的平台一直保持著高水平的年度留存率，2023年我們主要託運方客戶的年度留存率為91.2%。

我們力求惠及並賦能道路貨運行業生態系統的參與者(包括物流企業及貨主企業等託運方、貨車司機、運力組織方及其他相關服務供應商)。通過我們的數字化服務促進生態系統參與者之間的協作，提高協作的透明度及協同效應，並幫助該等參與者通過重複交易建立起更為平衡且互惠的關係。一方面，我們的全鏈路數字貨運解決方案，可以通過數字化運力採購、數字化業務運作和數字化財務結算，使物流企業建立線上線下聯動網絡，提供透明、高效、穩定的物流服務。另一方面，我們的全鏈路數字貨運解決方案也可以幫助物流公司提高向貨主的數字化交付能力。通過展示整個訂單生命周期的狀態，並使貨主能夠實時訪問訂單進度，體現物流公司有能力持續提供更具成本效益的運輸服務。

下圖說明路歌全鏈路數字貨運解決方案。



2023年，我們圍繞運力供應鏈上下游各個參與者的數字貨運業務需求，打造了多樣化的數字產品。通過數字化運力供應鏈，可實時記錄和傳輸各業務場景產生的第一工作現場數據。對於我們的物流企業客戶，向上游貨主企業履行運輸任務時，貨主企業可查看到貨物運輸的各個環節，實現了「貨物+數據」的同步交付，提升了數字化交付能力。通過數字系統與運力資源的連結，形成以成熟運力為主、普通運力為輔的穩定的運力

資源庫。對於物流企業內部管理，貨運業務全鏈路數字化打破了物流企業內部各部門之間的壁壘，幫助物流企業與貨運業務各參與者建立數字化鏈接，實現各參與者間的高度協作，對物流項目精準管理。

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）。按註冊用戶數量計，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2023年12月31日，卡友地帶註冊用戶數超過340萬人。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。這使得我們能夠與各類合作夥伴建立深度合作，共同幫助貨車司機解決「生意、生產、生活」的問題，改善貨車司機的社會地位、工作環境和生活條件。

## **業務概覽**

### **我們的業務模式及服務**

我們已在中國培育出充滿活力的道路貨運數字化生態系統，並致力於提供一系列解決方案，以連接生態系統參與者並為其提供服務。我們的業務主要由三個部分組成：數字貨運業務、卡友地帶及貨車司機會員服務。

### **數字貨運業務**

我們通過數字貨運業務來滿足託運方對貨運的需求。我們的數字貨運業務主要包括兩種不同的服務模式，即貨運服務與貨運平台服務。在深化道路貨運行業數字化的進程中，我們秉持長期主義，以第一工作現場數據為基礎，從源頭保證數據的「內生合規性」。基層運力的全面數字化也推動了整個貨運業務流程的數字化，我們的數字貨運業務以數字化運力採購、數字化業務、數字化財務結算三個環節打造的數字化交付能力，將業務全流程可視化呈現，實現了物流企業內部高效協同，提升了運力供應鏈的靈活性。

## 貨運服務

我們基於對託運方業務的分析，以適當的道路運力資源滿足託運方的託運需求，從而作為承運方提供數字貨運服務。我們的貨運服務通常向大宗貨物等物流運輸標準化程度較高的行業客戶提供。2023年，面對貨運需求下降、貨主企業降本增效內驅力增強的市場變化，大宗貨物託運方依託我們的數字化產品和解決方案，形成差異化競爭優勢並逐步提升大宗貨物運輸的交付質量。透過將整個貨運業務流程數字化，能實時記錄第一工作現場數據，幫助大宗貨物託運方精細化管理物流項目，維持或提高利潤。我們基於業務場景的數字貨運解決方案與物流企業內部的作業流程深度綁定，截至2023年12月31日止年度，貨運服務線上GTV約為人民幣58億元。

## 貨運平台服務

在提供貨運平台服務時，我們側重於為託運方與貨車司機之間建立聯繫並促進雙方的協調。我們的貨運平台服務主要向運輸消費品等物流運輸過程相對複雜，且通常有定制化要求的託運方提供。從事貨運平台服務的物流企業在物流項目運作過程中，往往需要與運力供應鏈中的多個參與者配合，完成各個運輸需求。透過數字化運力採購、數字化業務運作、數字化財務結算，打破各部門工作體系之間的壁壘，實現物流企業內部的高效協作與組織管理。同時，貨運業務整個業務流程的數字化，能夠實時記錄各個業務流程產生的數據，並進行系統化的數據呈現與分析。我們貨運平台服務的全鏈路數字化產品和解決方案，提升物流企業的數字化能力，幫助物流企業打造高效、透明、穩定的現代化「運力供應鏈」。截至2023年12月31日止年度，貨運平台服務線上GTV約為人民幣286億元。



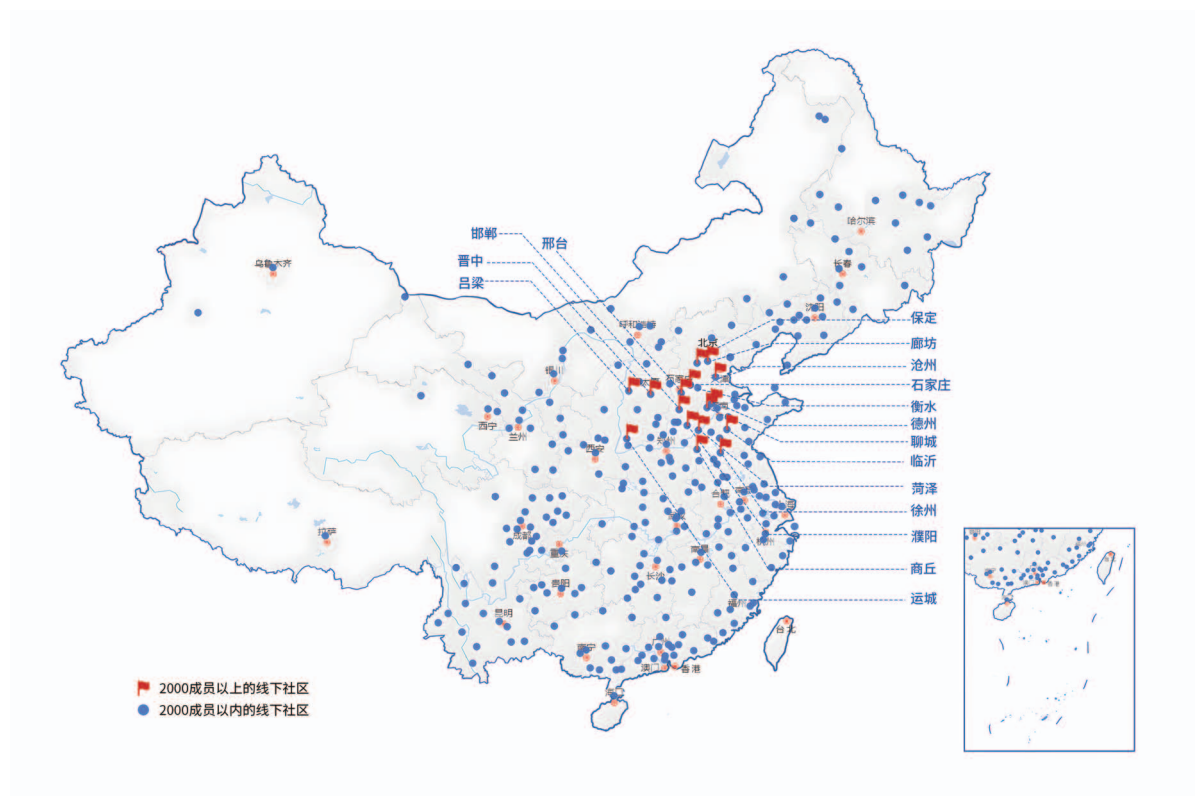
## 卡友地帶及貨車司機會員服務

我們經營的卡友地帶是一個物流行業社區和中國最大的貨車司機社區。我們致力於為道路貨運行業的貨車司機打造一個交流及互助社區，為貨車司機群體搭建行業交流、發現商機以及享受社交生活的平台。貨車司機可通過多樣化的渠道進入卡友地帶，包括我們為卡友地帶開發的移動應用程序、我們在社交媒體平台(如抖音、快手)上的官方賬號、我們的企業微信或卡友地帶線下社區組織的線下活動。

通過多年運營，卡友地帶已經成為值得信賴的自組織社區。截至2023年12月31日，卡友地帶註冊用戶數超過340萬人；我們在社交媒體平台上的粉絲數約370萬人。

卡友地帶在全國298個城市設立了線下社區，線下社區由當地貨車司機自主運營，卡友地帶協助管理。

下圖說明線下社區的分布情況：



我們在社區內開設保障中心專區，為貨車司機無償提供法律援助，幫助貨車司機解決在生意、生產、生活中遇到的問題。並與外部資源方合作，面向貨車司機推出包括卡友意外住院醫療保障、意外傷害身故保障等保障類服務。我們更是通過卡友地帶手機應用程序、社交媒體等渠道，向貨車司機做交通安全的知識宣傳，提高貨車司機安全駕駛的意識，降低貨車司機的從業風險。

卡友地帶及貨車司機會員服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了更多貨車司機接觸卡友地帶並成為其忠實會員。此外，貨車司機在平台上對貨車銷售及後市場服務的需求也為我們的貨車司機會員服務帶來了巨大的市場潛力。我們各業務線之間的協同作用相互促進，使我們能夠提升品牌形象並更好地服務客戶。

下表載列報告期內卡友地帶的若干運營指標：

	<b>截至2023年 12月31日 止十二個月</b>
轉化貨車司機數 <sup>(1)</sup> (千名)	243.9
轉化貨車司機完成的線上GTV (人民幣10億元)	7.1
轉化司機完成的運單量 (千單)	1,446.9
按以下方式劃分：	
貨運服務 (千單)	82.8
佔貨運服務託運訂單總數的百分比 (%)	5
貨運平台服務 (千單)	1,364.1
佔貨運平台服務託運訂單總數的百分比 (%)	19.5
自卡友地帶轉至我們數字貨運平台的貨車司機的 百分比 <sup>(2)</sup> (%)	21.3

附註：

- (1) 「轉化貨車司機」指註冊卡友地帶後在我們的數字貨運平台上完成託運訂單的貨車司機用戶。
- (2) 定義為截至指定期間末轉化貨車司機佔截至有關期間末註冊卡友地帶的貨車司機用戶總數的比率。

卡友地帶平台上的貨車司機是完成平台託運訂單的補充資源，而大部分託運訂單由我們數字貨運平台上未加入卡友地帶的其他貨車司機完成。2023年轉化貨車司機數量與2022年同期相比保持穩定，約為243.9千名(2022年：253.1千名)。自卡友地帶轉至我們數字貨運平台的貨車司機的百分比由2022年的20.4%增加至2023年的21.3%，保持在合理水平。整體而言，卡友地帶在報告期內的轉化能力表現在本公司管理層的預期之內。

### 我們的生態系統

我們已通過我們的平台培育生態系統，將生態系統中的貨車司機、託運方、運力組織方、貨車銷售商、貨車後市場服務提供商與其他參與方聯繫起來。我們已培育出一個重視所有參與者利益的生態系統。我們通過增強整個過程的數字化和透明度，鼓勵和促進所有生態系統參與者之間形成互信互利的穩固合作關係。我們加強生態系統參與者之間的責任分工，並提高彼等的協同作用。

下圖說明我們生態系統內不同參與方之間的互動。



我們的技術應用與服務模式創新融合到道路貨運行業的各個環節，提供全方位的數字化應用解決方案。具體而言，我們數字貨運產業生態是以運力供應鏈底端貨車司機為核心，不斷增強貨車司機、託運方(物流企業及貨主企業)、運力組織方以及我們數字化貨運平台之間的鏈接。通過物流企業內部「數字化協同」，推動運輸全流程降本增效。向託運方提供「運輸業務運作+業務數據交付」的服務，打破「供應鏈黑箱」，讓託運方及時掌握運輸狀態。利用數字化應用和解決方案提升物流企業的運單交付能力，幫助物流企業與其客戶(貨主企業)的建立更緊密的鏈接。通過與周邊產業資源的「數字化鏈接」，為道路貨運業務各方面提供全面優質服務。

下文載列受益於我們生態系統的主要參與方，及我們的生態系統向彼等提供的價值定位：

- **託運方**：託運方是我們數字貨運業務的直接客戶。我們的託運方客戶主要包括各種規模和背景的物流企業。其次，我們也為需要貨運服務的貨主企業提供服務。於2023年，已在我們數字貨運平台上完成託運訂單的託運方達到6,619名；及截至2023年12月31日，已在我們平台上完成託運訂單的託運方累積數量達到14,415名，較2022年底增加2,418名。於2023年，在我們平台上完成的託運訂單數量約8.7百萬份，且我們平台上的線上GTV約人民幣344億元。
- **貨車司機**：貨車司機是我們數字貨運業務道路運力資源的供應商。我們致力於分別通過數字貨運業務、卡友地帶和貨車司機會員服務，為貨車司機提供更好的商機、社交社區和工作量。於2023年12月31日，已在我們平台上完成託運訂單的貨車司機數量達到3.2百萬名，在我們的卡友地帶平台新註冊的貨車司機數量達到3.4百萬名，較2022年底增加0.2百萬名。我們將指定年度或指定期間內至少在我們數字貨運平台完成四份訂單的貨車司機視為活躍貨車司機，於2023年，其完成了我們平台上銷售訂單總量的80%以上。於2023年，我們平台的活躍貨車司機數量為392.3千名。

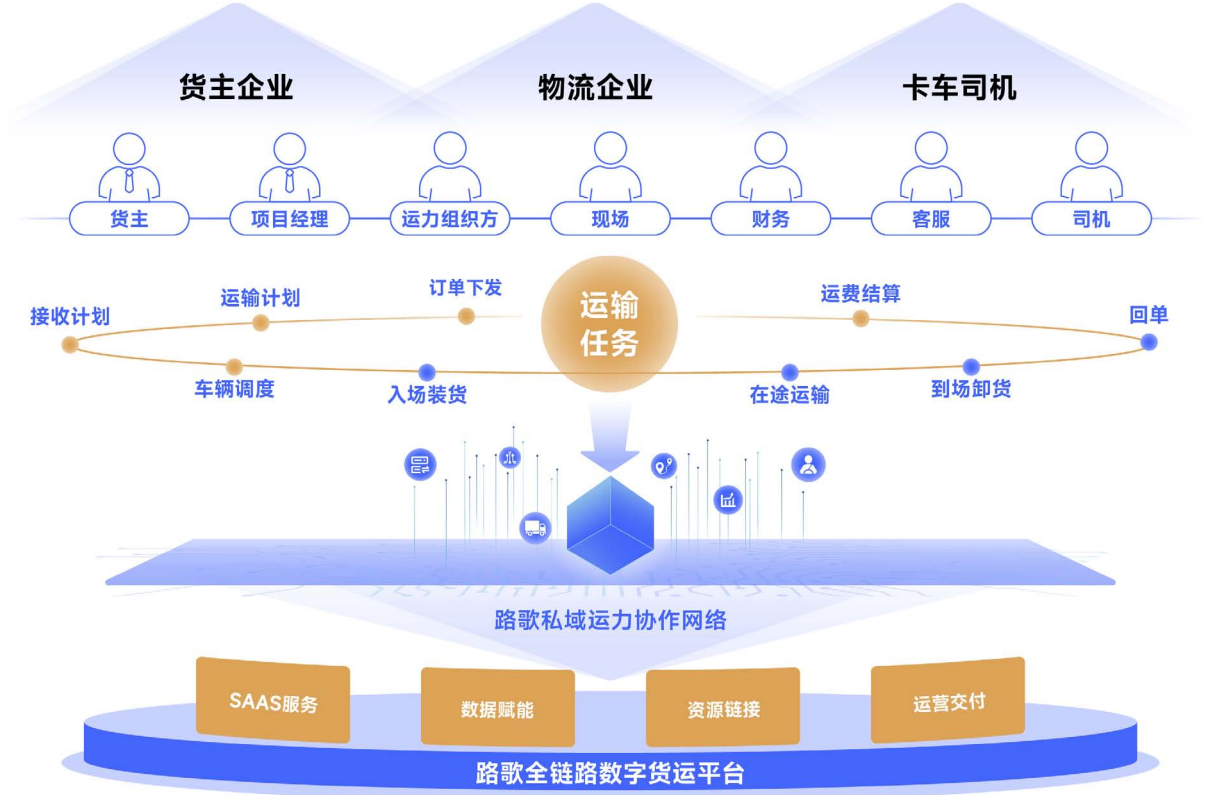
- **運力組織方**：按照慣例，運力組織方充當託運方與貨車司機之間的中間人，其為託運方選擇貨車司機並與雙方進行協調。就我們而言，運力組織方的主要職能是將貨車司機介紹到我們的數字貨運平台。在某些情況下，運力組織方亦協助審查該等貨車司機並與彼等進行協調。我們認為，運力組織方通過為我們的平台帶來更多的貨車司機以及促進與貨車司機的協調與溝通，在我們的生態系統中發揮至關重要的作用。
- **其他生態系統參與方**：通過我們平台上提供的貨車後市場服務，將貨車後市場服務提供商、貨車銷售商、保險公司及其他金融機構等其他生態系統參與方與我們平台上的貨車司機聯繫起來。

### **我們的技術及數字化產品**

我們新推出DDCS(數字化驅動客戶業務成功)工作平台。DDCS是一個數字協作平台，實現了客戶與我們內部運營、產品設計以及研發團隊的溝通。DDCS極大的縮短了處理客戶需求的時間，同時提升了客戶的滿意度。

我們完成了路歌新大陸的產品升級，集軟件、數據積累、資源整合和持續營運能力於一體，將協助物流企業建立自己的運力協同網絡。我們將貨運業務第一現場從收到貨主託運訂單到向司機結算運費的整個流程，細分為多個工作任務，並投射到路歌新大陸的軟件中，讓各參與者都能夠圍繞工作任務進行線上操作，實時記錄和共享業務數據，實現物流企業對貨運業務和各項工作任務的實時監控和分析。透過路歌新大陸，線上的「數字空間」與第一工作現場的「實體空間」相互流通、相互賦能。「數字空間」不斷產生數據並形成標準，約束「實體空間」的運輸交付，提高物流企業的業務營運效率。對於物流企業的長期營運與管理，可參考紀錄在路歌新大陸的業務數據，監控貨運質量，逐步形成物流企業與運力供應鏈各參與者之間的一套數字化合作規則。路歌新大陸協助物流企業實現業務模式轉型，打破物流企業以往的鏈式工作模式與信息斷層，讓物流企業圍繞物流項目構建自由、自有的運力協作網絡。

下圖說明路歌新大陸協助物流企業圍繞物流項目構建的私域運力協作網絡。



## 企業社會責任

我們致力於透過多元化、便利的服務方式，運用數字技術，推動司機入會。2023年8月，我們正式推出「卡友工惠服務平台」，為卡車司機開通線上「一鍵入會」新通道，簡化入會流程，提高審批效率，使整個網上入會流程順暢運行。同時，按照卡車司機的實際需求，加強陣地建設，連動司機之家、法律援助、工會福利等線上服務，組織線下研討交流會，推出卡車關懷、安全駕駛提醒、服務促進會互助保障等項目。截至2023年末，我們引導了共330,000名司機入會。

依託卡友地帶的線上社區，我們開發並推出了「黨建雲平台」。透過平台的雲端組織建設，我們推出了「雲報名」、「雲課堂」、「雲活動」、「雲互助」、「雲回饋」、「雲風採」等分部，為流動黨員和司機構建線上交流學習平台。透過在平台上發布「紅色徵集令」，引導黨員亮明身份、參與組織生活。截至報告期末，我們已吸納黨員卡車司機近15,000人，建立了26個卡車司機流動黨員小組和52支黨員司機志願服務隊。

我們始終堅持利他的企業核心價值觀。我們心繫社區，盡己所能傳遞更多善意，幫助更多有需要的人，為社區鄰居謀求更多福祉。2023年夏天，我們在辦事處所在的社區舉辦了「夏日送清涼一路歌愛心冰箱」慰問活動，透過設立愛心冰箱，為外送員、快遞員、環衛工人等社會工作者配送冰飲料，覆蓋人數共3,240人。

## 我們於2023年的里程碑

下文載列截至2023年12月31日止年度本集團業務的重要里程碑：

### (1) 本集團2023年榮獲各項榮譽與獎項

於2023年，本集團連續四年上榜中華全國工商業聯合會評選的中國民營企業500強榜單，位列第359位；獲中華全國工商業聯合會評選為中國服務業民營企業100強第86位；獲中國企業聯合會、中國企業家協會評選為中國服務業企業500強第199位；獲安徽省工商業聯合會評為安徽省民營企業服務業百強第1位。此外，本集團亦獲連續四年上榜由中國物流與採購聯合會評選的數字貨運平台10強榜單，並連續四年位列第1位。

### (2) 本公司完成在聯交所首次公開發售H股

於2023年3月9日，本公司H股股份於聯交所主板上市，是港股「數字貨運第一股」。

### (3) 本集團成功舉辦第九屆「52卡友節」

於2023年5月2日，本公司成功舉辦了第九屆「52卡友節」，本屆卡友節合計覆蓋了28個省市，超過50線下會場，超過10,000名貨車司機現場參會。會上發布了《貨車司機從業保障倡議書》，與物流行業多家頭部企業攜手向社會各界發出倡議，探索新就業形態勞動者權益保障的有效路徑，改善貨車司機從業環境。

### (4) 本集團牽頭起草的《運輸服務交付數字化要求》團體標準正式發布

於2023年9月21日，在2023世界製造業大會工業互聯網專場發布會上，正式發布由本公司牽頭起草，與中國科學技術大學、安徽省工業互聯網協會等9家單位共同完成的《運輸服務交付數字化要求》團體標準。該標準適用於運輸服務招標工作中數字化交付成果要求的提出，以及幹線物流公司運輸服務過程中數字化成果的交付。



## 展望

2024年是我們H股在聯交所成功上市的第二年。展望未來，我們打算抓住中國數字貨運行業的市場機遇，朝著以下方向拓展我們的業務。

- 鑒於數字貨運是數字中國的組成部分，「數實融合」形成的物流新業態已率先進入規範發展階段，我們將深入參與相關的行業標準、團體標準、業務管理規範的編制和實施中，帶動行業規範發展並迎來數字貨運平台的高速擴展。
- 由內而外的組織變革、流程變革、場景變革，提升物流企業的「數字化交付能力」。讓貨主企業切實感受到數字化賦能，體驗更加優質的物流服務。
- 財政部於2023年8月發佈的《企業數據資源相關會計處理暫行規定》，將數字資產確認為企業資產負債表中的一項資產，助力數字貨運行業提質增效。我們將持續探索由貨運業務第一工作現場產生的業務數據作為數字資產，在財務報表中的體現方式，及其資產價值與業務貢獻。
- 整合各界產業資源和社會資源，充實對卡車司機的保障服務和商業服務，構建數字化的貨車司機服務體系。

我們將緊抓成功上市帶來的機遇和優勢，實現業務模式的跨越式發展。

## 財務回顧

本集團產生的收入主要來自數字貨運業務，該業務提供貨運服務和貨運平台服務。於報告期內，本集團的總收入約為人民幣5,616.2百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣6,204.5萬元減少約人民幣588.3百萬元(或約9.5%)。收入減少主要是由於(i) 2023年物流市場需求增長不及預期；及(ii)2023年物流市場競爭格局相較往年更為激烈，導致我們的線上GTV下降。

下表載列於所示年度按商品或服務類型劃分的收入明細，以實際金額及佔總收入的百分比列示：

	截至12月31日止年度				同比變動
	2023年		2022年		
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	%
貨運服務收入	5,318,544	94.7	5,880,150	94.8	-9.6
貨運平台服務收入	278,925	4.9	303,584	4.9	-8.1
銷售商品	3,120	0.1	8,444	0.1	-63.1
其他 <sup>(1)</sup>	15,627	0.3	12,295	0.2	27.1
合計	<u>5,616,216</u>	<u>100.0</u>	<u>6,204,473</u>	<u>100.0</u>	<u>-9.5</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。

## 營業成本

於報告期內，本集團的營業成本約為人民幣5,303.0百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣5,862.7百萬元減少約人民幣559.7百萬元(或約9.5%)，主要由於2023年本公司線上GTV下降對應本公司支付司機運費成本下降。

## 毛利及毛利率

鑒於上文所述，毛利由截至2022年12月31日止年度的約人民幣341.8百萬元減少約人民幣28.5百萬元(或約8.3%)至截至2023年12月31日止年度的約人民幣313.3百萬元。毛利率由截至2022年12月31日止年度的約5.5%上升至截至2023年12月31日止年度的約5.6%，保持相對穩定。

## 其他收入及收益

本集團的其他收入及收益由截至2022年12月31日止年度的人民幣30.8百萬元增加約人民幣0.9百萬元(或約2.9%)至截至2023年12月31日止年度的約人民幣31.7百萬元，其中包括(i)銀行利息收入約人民幣8.1百萬元；(ii)政府補助(與數字貨運業務相關者除外)約人民幣17.6百萬元；及(iii)其他項目人民幣6.0百萬元。該增長主要由於本公司存放的定期存款增加，令賺取的利息收入增加所致。

## 銷售費用

於報告期內，本集團的銷售費用約為人民幣125.4百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣136.2百萬元減少約人民幣10.8百萬元(或約7.9%)，主要由於僱員人數下降導致職工費用和差旅費下降。

## 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。於報告期內，本集團的管理費用約為人民幣95.0百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣102.1百萬元減少約人民幣7.1百萬元(或約7.0%)，主要由於上市開支減少。

## 研發開支

於報告期內，本集團的研發開支約為人民幣79.9百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣76.2百萬元增加約人民幣3.7百萬元(或約4.9%)，主要由於研發人員職工費用增加。

## 金融及合同資產減值淨值

於報告期內，本集團的金融及合同資產減值約為人民幣12.3百萬元，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，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣8.5百萬元增加約人民幣3.8百萬元(或約44.7%)，主要由於若干其他應收款項的賬齡較長，導致減值支出增加。

## 其他開支

於報告期內，本集團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，金額約為人民幣60.9百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣44.2百萬元增加約人民幣16.7百萬元(或約37.8%)，主要由於稅金及附加費用增加。

## 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。於報告期內，本集團的財務成本約為人民幣2.5百萬元，較截至2022年12月31日止年度的約人民幣3.9百萬元減少約人民幣1.4百萬元(或約35.9%)。該減少主要由於本公司於2023年減少了其他借款。

## 所得稅抵免

於報告期內，本集團錄得所得稅抵免約人民幣2.7百萬元，截至2022年12月31日止年度則為所得稅抵免約人民幣1.4百萬元。主要由於本公司就可抵扣稅項虧損確認的遞延所得稅資產增加。

## 年內(虧損)/利潤

由於上文所述，於報告期內，本公司擁有人應佔虧損約為人民幣29.6百萬元(2022年：利潤約人民幣1.4百萬元)。

## 其他財務資料(非《國際財務報告準則》計量)：經調整淨利潤

為對本集團根據《國際財務報告準則》編製及呈列的綜合業績進行補充，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，本招股章程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。

下表載列截至2023年及2022年12月31日止年度本集團非《國際財務報告準則》計量與根據《國際財務報告準則》編製的最接近計量之對賬。

	截至12月31日止年度				同比百分比 變動
	2023年 人民幣千元	估總收入 百分比 %	2022年 人民幣千元	估總收入 百分比 %	
年內(虧損)/利潤	<b>(29,623)</b>	<b>-0.53</b>	1,393	0.02	<b>-2,226.56</b>
加回或扣除					
股份支付 <sup>(1)</sup>	<b>26,972</b>	<b>0.48</b>	17,665	0.28	<b>52.69</b>
與全球發售有關的 上市開支	<b>3,104</b>	<b>0.06</b>	26,051	0.42	<b>-88.08</b>
非《國際財務報告準則》 計量					
經調整淨利潤	<b>453</b>	<b>0.01</b>	45,109	0.72	<b>-99.00</b>

附註：

- (1) 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。該等股份支付屬非現金性質。

我們於報告期內的經調整利潤(非《國際財務報告準則》計量)約為人民幣0.5百萬元，較2022年的約人民幣45.1百萬元減少人民幣44.6百萬元(或99.0%)，主要由於(i) 2023年物流市場需求增長不及預期；(ii) 2023年物流市場競爭格局相較往年更為激烈，導致我們的線上GTV下降；及(iii) 為提升我們的服務能力及營運效率，我們持續幫助物流公司進行全鏈路數字化升級，令我們的研發開支增加。

## 流動性及財務資源及資本結構

於2023年12月31日，本集團的流動資產為人民幣2,322.5百萬元(2022年12月31日：人民幣2,069.7百萬元)，增加約人民幣252.8百萬元(或12.2%)，主要由於預付款項、其他應收款項及其他資產及貿易應收款項及應收票據增加，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減少所抵銷。本集團的流動負債為人民幣1,776.6百萬元(2022年12月31日：人民幣1,617.9百萬元)，增加約人民幣158.7百萬元(或9.8%)，主要由於貿易應付款項、計息銀行及其他借款增加。於2023年12月31日，流動比率為1.31，而於2022年12月31日為1.28，流動比率等於截至年末的流動資產總值除以流動負債總額。

於2023年12月31日，本集團的現金及現金等價物約為人民幣517.9百萬元，主要來自銀行借款及與H股上市募集的資金。於2023年12月31日，本集團的銀行借款為人民幣120百萬元(2022年12月31日：無)。本集團監控並維持現金及現金等價物於管理層認為足以滿足本集團經營需要的水平。

H股自上市日期起於聯交所上市。自上市日期起及直至2023年12月31日，本公司的資本結構並無任何變動。本公司的資本包括普通股(包括內資股及H股)。

## 匯率波動風險

本集團的業務營運主要在中國進行，大部分交易均以人民幣(即本集團的功能貨幣)結算。董事會認為，由於本集團並無重大金融資產或負債以本集團實體各自的功能貨幣以外的貨幣計值，故本集團的業務並無任何重大外匯風險。

於報告期內，本集團並無參與任何衍生工具活動，亦無就外匯風險訂立任何對沖活動。

## 資產抵押

截至2023年12月31日，本集團並無抵押任何資產作為銀行借款或任何其他融資活動的抵押品(2022年12月31日：無)。

## 報告期內重大投資及重大事件

### 修訂章程

鑑於本公司擴大經營範圍，本公司已對章程作出修訂，並已於2023年6月20日舉行的2022年度股東大會上正式通過。經修訂的章程全文可在香港聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))及本公司網站([www.logory.com](http://www.logory.com))下載。

### 非執行董事辭任及建議委任非執行董事

劉俊傑先生已辭任本公司非執行董事，以投入更多時間於彼其他工作及個人事務，其辭任將於2023年12月29日生效。於同日舉行的董事會會議上經董事會審議通過，傅達先生(「傅先生」)獲提名為非執行董事候選人，有關建議委任傅先生擔任非執行董事的議案將於2023年度股東大會上提呈以供股東審議。詳情請參閱本公司日期為2023年12月29日有關非執行董事辭任及建議委任非執行董事的公告。

除本公告所披露者外，本集團並不知悉任何可能對我們截至2023年12月31日止年度的經營及財務表現產生重大影響的重大投資及事件。

### 僱員及薪酬政策

截至2023年12月31日，我們擁有912名全職僱員，均位於中國。本集團聘用的僱員數目視乎需要而不時有所變更，而僱員薪金參照市場情況及個別僱員的表現、資歷及經驗釐定。

作為我們人力資源戰略的一部分，我們致力於建立具競爭力及公平的薪酬及福利制度。我們的僱員薪酬通常包括基本工資及績效獎金。我們根據中國相關法律法規為僱員提供養老金計劃、醫療保險、工傷保險、失業保險及住房公積金等福利。我們為僱員提供補充商業保險等額外福利。為有效激勵我們的僱員，我們通過市場研究不斷完善我們的薪酬及激勵政策。

我們根據不同職能僱員的需求提供量身定制的培訓課程。該等培訓課程涵蓋的主題包括我們的企業文化、內部規則及政策以及專業知識、技術訣竅及技能。我們亦為各級管理及行政人員提供培訓以提高其領導能力。該等培訓課程通過線上及線下方式進行。

## 所得款項用途

### 全球發售所得款項用途

全球發售所得款項淨額(經扣除包銷佣金及相關成本和開支後)約為63.1百萬港元。招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節所披露擬定所得款項淨額用途及預期實施時間表概無變動。

截至2023年12月31日，本公司已按照招股章程所載的擬定用途動用全球發售所得款項淨額約10.6百萬港元，佔全球發售所得款項淨額總額約16.8%。下表載列全球發售所得款項用途的明細。截至2023年12月31日，未動用所得款項淨額存放於香港法例第571章《證券及期貨條例》及相關司法權區(如適用)法律定義下的持牌銀行及／或授權金融機構。有關全球發售所得款項淨額用途的詳情，請參閱招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。



所得款項淨額用途	招股章程 所披露 分配的估計 所得款項 淨額百分比	全球發售 所得款項 淨額	全球發售 所得款項 淨額 <sup>(附註)</sup>	自上市至	截至	
				2023年 12月31日 已動用的 所得款項 淨額	2023年 12月31日 尚未動用的 所得款項 淨額	全額使用 所得款項 淨額的 預期時間表
進一步升級並加強我們的數字 貨運業務，旨在滿足我們的 客戶於更多元化的業務場景下 更深入的需求，並堅持不懈地 改善我們數字貨運業務的用戶 體驗	45.0%	34.2	28.4	2.21	2031	26.19
(i) 獲取更多貨運服務和貨運 平台服務客戶	15.0%	11.4	9.5	0.73	2031	8.77
(ii) 提高我們對現有客戶群的 滲透率	15.0%	11.4	9.5	1.2	2027	8.3
(iii) 提升我們生態系統中其他 參與者的參與度，並為我們 生態系統內的協同發展探索 其他機會	15.0%	11.4	9.4	0.28	2031	9.12
進一步擴大我們的卡友地帶及 卡加車服	15.0%	11.4	9.5	0.7	2031	8.8
(i) 探索並提高卡友地帶的商業 化，包括吸引註冊會員及通 過卡加提高商業化機會	7.5%	5.7	4.7	0.13	2027	4.57
(ii) 建立並維護我們的卡加車 服授權商店的全國性服務 網絡	5.0%	3.8	3.2	0.22	2031	2.98
(iii) 加強為我們卡加車服提供 支持的供應鏈系統	2.5%	1.9	1.6	0.35	2027	1.25
增強我們的研發力度及加強我們 的技術能力	20.0%	15.2	12.6	5.23	2025	7.37
(i) 加強我們在大數據方面的 技術優勢	15.0%	11.4	9.4	3.17	2025	6.23
(ii) 提高我們在高科技領域的 現有研發能力	5.0%	3.8	3.2	2.06	2024	1.14
招募額外銷售、營銷及運營人員	10.0%	7.6	6.3	1.23	2026	5.07
營運資金及其他一般公司用途	10.0%	7.6	6.3	1.23	2027	5.07

附註：全球發售最終收到的所得款項淨額低於招股章程披露的預計所得款項淨額。約12.8百萬港元的差額已按與招股章程所披露所得款項用途相同的方式及相同比例進行調整。

本公司無意更改招股章程所載全球發售所得款項用途，並會逐步將全球發售所得款項淨額用於預定用途。

## 報告期後事項

自2023年12月31日止年度起直至本公告日期，本集團並不知悉任何可能對我們的經營及財務表現產生重大影響的重大事件。

## 股息

本公司並無建議就截至2023年12月31日止年度派付任何股息(2022年：無)。

## 年度股東大會

2023年度股東大會將於2024年5月29日(星期三)舉行。召開2023年度股東大會的通告將於適當時按《上市規則》規定之方式刊發並寄發予希望收取企業通訊印刷本的股東。

## 暫停辦理股份過戶登記手續

本公司的股東名冊將於2024年5月23日(星期四)至2024年5月29日(星期三)(包括首尾兩日)暫停辦理過戶登記手續，期間將不會進行任何股份過戶。為符合資格以出席2023年度股東大會及於會上投票，所有股份過戶文件連同相關股票須於2024年5月22日(星期三)下午四時三十分前送交本公司的H股證券登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)。

綜合損益及其他綜合收益表  
截至2023年12月31日止年度

		2023年 附註 人民幣千元	2022年 人民幣千元
收入	4	5,616,216	6,204,473
營業成本	5	<u>(5,302,952)</u>	<u>(5,862,706)</u>
毛利		313,264	341,767
其他收入及收益	4	31,729	30,783
銷售費用	5	(125,388)	(136,154)
管理費用	5	(94,956)	(102,054)
研發開支	5	(79,909)	(76,226)
金融及合同資產減值淨值	5	(12,283)	(8,498)
其他開支	5	(60,929)	(44,231)
財務成本	6	(2,451)	(3,913)
應佔聯營公司虧損		<u>(1,382)</u>	<u>(1,462)</u>
稅前(虧損)/利潤	5	(32,305)	12
所得稅抵免	7	<u>(2,682)</u>	<u>(1,381)</u>
年內(虧損)/利潤及綜合收益總額		<u><u>(29,623)</u></u>	<u><u>1,393</u></u>
以下各項應佔：			
母公司擁有人		(29,564)	1,393
非控股權益		<u>(59)</u>	<u>-</u>
母公司普通權益持有人應佔 每股(虧損)/盈利			
基本及攤薄(人民幣元)	9	<u><u>(0.02)</u></u>	<u><u>-</u></u>

## 綜合財務狀況表

於2023年12月31日

	2023年 附註 人民幣千元	2022年 人民幣千元
<b>非流動資產</b>		
物業、廠房及設備	58,963	65,808
使用權資產	32,302	6,859
無形資產	1,783	1,720
於聯營公司的投資	4,395	9,396
預付款項、其他應收款項及其他資產	3,275	2,211
遞延所得稅資產	27,587	17,306
	<u>128,305</u>	<u>103,300</u>
<b>非流動資產總值</b>		
	<u>128,305</u>	<u>103,300</u>
<b>流動資產</b>		
存貨	3,839	2,413
貿易應收款項及應收票據	10 142,803	123,945
合同資產	6,583	6,362
預付款項、其他應收款項及其他資產	1,629,731	1,362,188
以公允價值計量且其變動計入當期 損益的金融資產	20,000	50,000
受限制銀行存款	1,640	4,063
現金及現金等價物	517,861	520,714
	<u>2,322,457</u>	<u>2,069,685</u>
<b>流動資產總值</b>		
	<u>2,322,457</u>	<u>2,069,685</u>
<b>流動負債</b>		
貿易應付款項	11 155,267	108,695
其他應付款項及應計款項	1,464,746	1,487,197
合同負債	12,814	12,375
計息銀行及其他借款	120,000	500
租賃負債	5,619	816
應納稅款	18,115	8,283
	<u>1,776,561</u>	<u>1,617,866</u>
<b>流動負債總額</b>		
	<u>1,776,561</u>	<u>1,617,866</u>
<b>流動資產淨值</b>	<u>545,896</u>	<u>451,819</u>
<b>資產總值減流動負債</b>	<u>674,201</u>	<u>555,119</u>

	2023年 附註 人民幣千元	2022年 人民幣千元
<b>非流動負債</b>		
租賃負債	21,572	626
遞延所得稅負債	23	-
	<u>21,595</u>	<u>626</u>
<b>非流動負債總額</b>		
	<u>21,595</u>	<u>626</u>
<b>資產淨值</b>	<u>652,606</u>	<u>554,493</u>
<b>權益</b>		
母公司擁有人應佔權益		
股本	87,117	84,417
儲備	565,548	470,076
	<u>652,665</u>	<u>554,493</u>
<b>非控股權益</b>	<u>(59)</u>	<u>-</u>
<b>權益總額</b>	<u>652,606</u>	<u>554,493</u>

## 綜合財務資料附註

### 1. 公司資料

本公司為一家在中華人民共和國(「中國」)成立的股份有限公司。於2023年3月9日，本公司於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板上市(股份代號：2482.HK)。本公司的註冊辦事處位於中國安徽省合肥市高新區創新大道2700號。

年內，本公司及其附屬公司主要從事包括貨運服務及貨運平台服務在內的數字貨運業務。

### 2.1 編製基準

財務報表乃根據《國際財務報告準則》(「《國際財務報告準則》」)(包括國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)認可的所有標準及詮釋，以及由國際會計準則委員會批准的國際會計準則及常務詮釋委員會詮釋)及香港《公司條例》的披露規定編製。

財務報表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。財務報表以人民幣(「人民幣」)列報，除另有說明外，所有數值已約整至最近的千位數。

#### 合併基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司(「統稱為「本集團」」)於截至2023年12月31日止年度的財務資料。附屬公司為本公司直接或間接控制的實體(包括結構化實體)。若本集團從參與被投資方的業務中獲得或有權獲得可變回報，且有能力通過其對被投資方的權力而影響該等回報(即現有權利令本集團目前有能力支配被投資方的相關活動)，則視為獲得控制權。

於一般情況下均存在多數投票權形成控制權之推定。當本公司擁有被投資方的非多數表決權或類似權利時，本集團在評估其是否擁有對被投資方的權力時會考慮所有相關事實與狀況，包括：

- (a) 與被投資方的其他表決權持有人的合同安排；
- (b) 其他合同安排產生的權利；及
- (c) 本集團的表決權和潛在表決權。

附屬公司按與本公司相同的報告期編製財務報表，並採用一致的會計政策。附屬公司的業績自本集團取得控制權日期起合併，並繼續合併直至該控制權終止日期。

損益及其他綜合收益的各個組成部分歸屬於本集團母公司擁有人以及非控股權益，即使此舉引致非控股權益出現虧絀餘額。與本集團成員公司之間的交易有關的所有集團內部資產與負債、權益、收入、支出及現金流量在合併時悉數抵銷。

倘事實及情況顯示上述三項控制權因素中一項或多項有變，則本集團會重新評估其是否仍然控制被投資方。附屬公司的擁有權權益出現變動而並無失去控制權，則按權益交易入賬。

倘本集團失去對附屬公司的控制權，其將終止確認相關資產(包括商譽)、負債、任何非控股權益及匯率變動儲備；並確認保留投資的公允價值及在損益中產生的任何盈餘或虧絀。先前於其他綜合收益內確認的本集團分佔部分按本集團直接處置相關資產或負債所須採用的相同基準，重新分類至損益或保留盈利(如適用)。

## 2.2 會計政策及披露變動

本集團於本年度的財務報表首次採納以下新訂及經修訂《國際財務報告準則》。

《國際財務報告準則》第17號	保險合同
《國際會計準則》第1號及《國際財務報告準則》實務報告第2號(修訂本)	會計政策披露
《國際會計準則》第8號(修訂本)	會計估計的定義
《國際會計準則》第12號(修訂本)	與單項交易產生的資產及負債有關的遞延所得稅
《國際會計準則》第12號(修訂本)	國際稅務改革一支柱二規則範本

採納新訂及經修訂《國際財務報告準則》對本集團的綜合財務報表並無重大影響。

## 2.3 已頒佈但尚未生效的《國際財務報告準則》

本集團並無在此等財務報表中應用下列已頒佈但尚未生效的經修訂《國際財務報告準則》。本集團擬於該等經修訂《國際財務報告準則》生效後(如適用)予以應用。

《國際會計準則》第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動 <sup>1</sup>
《國際會計準則》第1號(修訂本)	包含契諾的非流動負債 <sup>1</sup>
《國際財務報告準則》第16號(修訂本)	售後租回的租賃負債 <sup>1</sup>
《國際會計準則》第7號及 《國際財務報告準則》第7號(修訂本)	供應商融資安排 <sup>1</sup>
《國際會計準則》第21號(修訂本)	缺乏可交換性 <sup>2</sup>
《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營公司之間的資產出售或投入 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> 於2024年1月1日或之後開始的年度期間生效

<sup>2</sup> 於2025年1月1日或之後開始的年度期間生效

<sup>3</sup> 尚未確定強制生效日期，惟已可供採納

本集團正在評估初次應用該等經修訂的《國際財務報告準則》的影響。到目前為止，本集團預計該等準則不會對本集團的財務表現與財務狀況產生重大影響。

### 3. 經營分部資料

由於本集團於各報告期的收入及已呈報業績以及本集團於報告期末的總資產來自單一經營分部(即提供數字貨運業務及其他相關服務)，因此並未呈列經營分部資料。

#### 地區資料

由於本集團來自外部客戶的收入僅自其於中國內地的經營所得且本集團並無非流動資產位於中國內地以外地區，故並無呈列進一步的地區資料。

#### 有關主要客戶的資料

於各報告期，向單一客戶或共同控制下的一組客戶的銷售收入並未達到本集團收入的10%或以上。

### 4. 收入、其他收入及收益

收入分析如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
客戶合同收入	5,616,192	6,204,308
其他來源收入		
租金收入	<u>24</u>	<u>165</u>
合計	<u><u>5,616,216</u></u>	<u><u>6,204,473</u></u>

#### 客戶合同收入

##### (i) 分類收入信息

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
商品或服務類別		
貨運服務	5,318,544	5,880,150
貨運平台服務*	278,925	303,584
銷售商品	3,120	8,444
其他增值服務	<u>15,603</u>	<u>12,130</u>
客戶合同收入總額	<u><u>5,616,192</u></u>	<u><u>6,204,308</u></u>



## 區域市場

於各報告期內，本集團所有收入均來自位於中國內地的客戶。

\* 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。截至2023年12月31日止年度，相關政府補助列示為收入的金額為人民幣1,052,754,242元(2022年：人民幣1,133,606,912元)。

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
收入確認時間		
於一段時間轉讓的服務	5,318,544	5,880,210
於某一時間點轉讓的服務及商品	<u>297,648</u>	<u>324,098</u>
客戶合同收入總額	<u><u>5,616,192</u></u>	<u><u>6,204,308</u></u>

下表列示於本報告期確認的收入金額，該等金額於報告期期初計入合同負債：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
於年初計入合同負債的已確認收入：		
貨運平台服務	10,478	9,897
貨運服務	<u>1,897</u>	<u>362</u>
合計	<u><u>12,375</u></u>	<u><u>10,259</u></u>

## (ii) 履約責任

本集團履約責任的資料概述如下：

### 貨運服務

履約責任於提供服務的過程中隨時間完成，一般在交付貨物並向客戶出具發票時完成付款。

### 貨運平台服務

主要履約責任於提供服務的過程中於某一時間點完成，一般在貨車司機完成託運訂單，本集團向客戶出具發票時完成付款。

## 銷售商品

履約責任於貨物交付時完成，一般於貨物交付時完成付款。

於12月31日分配給剩餘履約責任(未履行或部分未履行)的交易價格金額為：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
預計將被確認為收入的金額：		
一年以內	<u>12,814</u>	<u>12,375</u>
合計	<u><u>12,814</u></u>	<u><u>12,375</u></u>

分配給剩餘履約責任的所有交易價格金額預計將在一年內確認為收入。以上所披露金額不包括受限制的可變對價。

其他收入及收益的分析如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
其他收入及收益		
銀行利息收入	8,138	6,239
其他政府補助*—與收入相關	17,643	18,654
其他	<u>5,948</u>	<u>5,890</u>
其他收入及收益總額	<u><u>31,729</u></u>	<u><u>30,783</u></u>

\* 政府補助(與數字貨運業務相關者除外)於其他收入及收益中確認。概無與該等政府補助有關的未滿足條件或或有事項。

## 5. 稅前利潤

本集團稅前利潤乃經扣除／(計入)以下各項後得出：

	附註	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
貨運服務成本	(i)	5,261,701	5,813,947
物流合作夥伴援助成本	(ii)	6,293	15,576
其他數字貨運業務成本	(iii)	31,768	25,493
存貨銷售成本		3,190	7,690
營業成本		5,302,952	5,862,706
稅金及附加	(iv)	55,871	41,510
物業、廠房及設備折舊		9,057	11,602
使用權資產折舊		2,930	2,938
無形資產攤銷		440	418
貿易應收款項及應收票據(減值撥回)／減值		(146)	1,059
合同資產減值撥回		(13)	(25)
計入預付款項、其他應收款項及其他資產的 金融資產減值		12,442	7,464
聯營公司減值		3,619	–
存貨減值		–	859
僱員福利開支(不包括董事、監事及 最高行政人員薪酬)：			
工資、薪金、津貼及實物福利		149,771	151,746
退休金計劃供款及社會福利	(v)	33,752	32,027
以權益結算的股份支付的開支		22,001	13,307
並未計入租賃負債計量的租賃付款		985	1,130
出售物業、廠房及設備項目虧損		261	178
核數師酬金		1,887	1,714

(i) 貨運服務成本主要指與簽約貨車司機就貨運產生的成本，扣除數字貨運業務相關政府補助後，截至2023年12月31日止年度，該等金額為人民幣216,257,376元(2022年：人民幣240,450,226元)。

(ii) 本集團與其託運方的部分日常聯繫乃通過其獨立物流合作夥伴的網絡進行。物流合作夥伴可在短時間內安排臨時貨車司機、多個取貨點及送貨點、散戶貨車拖車及裝卸工作。物流合作夥伴成本與貨運及貨運平台服務直接相關，且隨後確認為本集團的成本。

(iii) 其他數字貨運業務成本主要包括人工成本及第三方供應商就數字貨運業務產生的成本，如定位服務成本、短信服務成本及支付渠道服務成本。

(iv) 税金及附加主要指税金及附加，扣除數字貨運業務相關政府補助後，截至2023年12月31日止年度，該等金額為人民幣273,930,050元(2022年：人民幣337,242,867元)。

(v) 於2023年12月31日，本集團的退休金計劃下並無任何被沒收供款可用於抵扣未來年度的應交供款。

## 6. 財務成本

財務成本分析如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
銀行貸款及其他借款利息	2,382	3,780
租賃負債利息	<u>69</u>	<u>133</u>
合計	<u><u>2,451</u></u>	<u><u>3,913</u></u>

## 7. 所得稅開支

本公司及其附屬公司均於中國內地註冊成立，根據《中華人民共和國企業所得稅法》及相關法規均須按應課稅收入25%的稅率繳納所得稅，以下情況除外：

- (i) 本公司經認定為高新技術企業，因此於年內有權享受15%的企業所得稅優惠稅率。
- (ii) 若干附屬公司符合小微企業的資格，於年內有權享受20%的企業所得稅優惠稅率。

本集團於年內的所得稅開支分析如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
即期	7,576	3,076
遞延所得稅	<u>(10,258)</u>	<u>(4,457)</u>
年內稅項抵免總額	<u><u>(2,682)</u></u>	<u><u>(1,381)</u></u>

按中國內地25%的法定稅率計算的稅前利潤的稅項支出與按實際稅率計算的稅項支出對賬如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
稅前虧損	(32,305)	12
按中國內地25%的法定稅率計算的稅項	(8,076)	3
本公司及若干附屬公司不同稅率的影響	6,199	1,497
就以往期間即期及遞延所得稅作出的調整	806	-
歸屬於聯營公司的損失	345	366
不可扣稅費用*	7,883	4,924
合格研發費用的額外扣除	(15,795)	(8,683)
動用以前未確認稅項虧損及暫時性差異	-	(32)
未確認稅項虧損及暫時性差異	<u>5,956</u>	<u>544</u>
按本集團實際稅率計算的稅項抵免	<u>(2,682)</u>	<u>(1,381)</u>

\* 不可扣稅費用項目主要包括股份支付的開支、超過可扣閾值的業務發展開支及其他不可扣稅開支。

## 8. 股息

年內本公司並無支付或宣派任何股息。

## 9. 母公司普通權益持有人應佔每股(虧損)/盈利

每股基本(虧損)/盈利金額根據本公司普通權益持有人應佔年內(虧損)/利潤除以年內已發行普通股的加權平均數計算。根據發行協議中的有關規定，從應收對價日(通常為發行日)開始計算新發行股份。

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
(虧損)/盈利		
本公司普通權益持有人應佔(虧損)/利潤	(29,564)	1,393
股份		
年內已發行普通股的加權平均數(千股)(i)	1,385,944	1,350,665
本公司普通權益持有人應佔每股(虧損)/盈利 (人民幣元/股)		
一基本及攤薄(ii)	<u>(0.02)</u>	<u>-</u>

(i) 對截至財年的普通股加權平均數進行追溯調整，以反映於2023年3月按每一股股份拆分為十六股股份為基準進行的股份拆細。

(ii) 年內本集團概無已發行潛在稀釋普通股。

## 10. 貿易應收款項及應收票據

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
貿易應收款項	143,376	123,069
應收票據	<u>-</u>	<u>2,282</u>
小計	<u>143,376</u>	<u>125,351</u>
減：預期信用損失(「預期信用損失」)	<u>(573)</u>	<u>(1,406)</u>
合計	<u>142,803</u>	<u>123,945</u>

根據各合同中的具體付款條款，除少部分客戶一般擁有7至90天信用期外，本集團的交易期限通常於貨物交付並開具發票時到期。本集團對其未收回的應收款項進行嚴格監控。逾期結餘由高級管理層定期審閱。鑒於上文所述以及本集團貿易應收款項與眾多不同客戶有關，故並無高度集中的信用風險。本集團並無就其貿易應收款項結餘持有任何抵押品或採取其他增信措施。貿易應收款項並不計息。

截至年末，計入本集團應收票據的金額為零(2022年：人民幣1,782,096元)，由於彼等按照以收取合同現金流量以及出售金融資產兩者兼有的業務模式管理，因此被分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務投資。

於年末，本集團並無抵押貿易應收款項(2022年：無)作為自其他金融機構獲取貸款的擔保。

於報告期末按交易日期呈列並扣除預期信用損失的貿易應收款項及應收票據的賬齡分析如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
90天以內	126,547	115,665
90天至1年	16,253	8,253
1至2年	<u>3</u>	<u>27</u>
合計	<u><b>142,803</b></u>	<u><b>123,945</b></u>

截至報告期末，基於個別或共同評估的貿易應收款項及應收票據的預期信用損失如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
個別確認減值	-	807
減：預期信用損失	<u>-</u>	<u>(807)</u>
小計	<u>-</u>	<u>-</u>
共同確認減值	143,376	124,544
減：預期信用損失	<u>(573)</u>	<u>(599)</u>
小計	<u><b>142,803</b></u>	<u><b>123,945</b></u>
總計	<u><b>142,803</b></u>	<u><b>123,945</b></u>

貿易應收款項及應收票據的預期信用損失的變動如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
於年初	1,406	1,258
預期信用損失	(146)	1,059
不可收回的核銷金額	(687)	(911)
於年末	<u>573</u>	<u>1,406</u>

於各報告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。該算法根據於報告日期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。

本集團按採用撥備矩陣進行共同評估所呈列的貿易應收款項的信用風險資料列示如下：

於2023年12月31日

	賬齡			合計
	1年以內	1至2年	2年以上	
總賬面值(人民幣千元)	143,373	3	-	143,376
預期信用損失(人民幣千元)	573	-	-	573
預期信用損失率	0.40%	-	-	0.40%

於2022年12月31日

	賬齡			合計
	1年以內	1至2年	2年以上	
總賬面值(人民幣千元)	122,226	36	-	122,262
預期信用損失(人民幣千元)	590	9	-	599
預期信用損失率	0.48%	25.00%	-	0.49%

就應收票據而言，基於過往數據及管理層分析，收款虧損並不重大，因此並不考慮計提撥備。

## 11. 貿易應付款項

根據發票日期，於報告期末的貿易應付款項的賬齡分析如下：

	2023年 人民幣千元	2022年 人民幣千元
1年以內	<u>155,267</u>	<u>108,695</u>

貿易應付款項為無抵押、不計息且通常於一年內結清。



## 企業管治

本公司致力於維持高標準的企業管治以保障股東的利益及提升企業價值及問責性。本公司已採納《上市規則》附錄C1所載的《企業管治守則》的守則條文作為其本身的企業管治守則。

自上市日期至2023年12月31日期間，本公司一直遵守《企業管治守則》第二部分項下的所有原則及適用守則條文。

本公司將繼續定期審閱及監察企業管治常規，確保本公司遵守《企業管治守則》及維持高標準的企業管治常規。本公司企業管治常規的進一步資料載於本公司將適時刊發的本公司截至2023年12月31日止年度的年度報告內的企業管治報告。

## 證券交易的標準守則

自上市日期起，本公司已採納《上市規則》附錄C3所載《標準守則》作為董事及監事進行證券交易的行為守則。經向董事及監事作出具體查詢，各董事及監事均已確認，其自上市日期起至2023年12月31日一直遵守《標準守則》所載的規定標準。本公司並不知悉相關僱員違反標準守則的事件。

## 購買、出售或贖回本公司股份

自上市日期起至2023年12月31日止期間，本公司或其任何附屬公司概無購買、贖回或出售本公司任何上市證券。

## 重大訴訟

自上市日期起至2023年12月31日止期間，本集團成員公司並無牽涉任何重大訴訟、仲裁或索償，且據本公司董事所知本集團任何成員公司概無任何尚未了結或面臨的重大訴訟、仲裁或索償。

## 公眾持股量的充足性

本公司根據可獲取的公開資料及盡各董事所知，本公司的全部已發行股份之中至少25% (聯交所批准及上市規則批准的公眾持股量指定最低百分比)自上市日期起及直至本公告日期一直由公眾持有。

## 審核委員會

董事會已成立審核委員會(「**審核委員會**」)，其由三名獨立非執行董事組成，即李東先生(審核委員會主席)、劉曉峰先生及戴定一先生。

審核委員會連同本公司管理層及核數師已審閱本集團採納的適用會計原則、準則及慣例、本集團截至2023年12月31日止年度的綜合財務報表及本公告之披露。

## 核數師的工作範圍

本公司核數師安永會計師事務所已就初步公告中所載有關本集團於2023年12月31日的綜合財務狀況表、截至2023年12月31日止年度的綜合損益及全面收益表及相關附註的數字，與本公司於該年度的已編製綜合財務報表所載金額核對一致。安永會計師事務所就此執行的工作並不構成根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則、香港審閱委聘準則或香港核證委聘準則的核證委聘，因此，安永會計師事務所並未就初步公告發表任何鑒證意見。

## 刊發年度業績及2023年年度報告

本年度業績公告於聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)及本公司網站[www.logory.com](http://www.logory.com)刊發。本公司於報告期內的年度報告載有《上市規則》規定的所有資料，將根據《上市規則》的規定寄發予希望收取企業通訊印刷本的股東(如要求)並分別在聯交所及本公司網站刊發。

## 致謝

董事會謹藉此機會感謝本集團管理層成員及員工於過去一年的辛勤工作。董事會亦對股東、合作夥伴及利益相關方的持續支持致以衷心謝意，並希望日後繼續獲得彼等的支持。

## 釋義

於本公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「2023年度股東大會」	指	本公司將於2024年5月29日(星期三)舉行的應屆年度股東大會
「章程」	指	本公司於2021年10月28日採納並自上市日期生效的公司章程(經不時修訂)
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「核數師」	指	安永會計師事務所
「董事會」	指	本公司董事會
「企業管治守則」	指	《上市規則》附錄C1(前稱附錄十四)第二部分所載《企業管治守則》
「主席」	指	董事會主席
「中國」	指	中華人民共和國，除非本公告另有指明，不包括中國香港特別行政區、澳門特別行政區及台灣

「本公司」	指	合肥維天運通信息科技股份有限公司，一家於2010年6月23日在中國註冊成立的股份有限公司，並於2023年3月9日於聯交所上市(股份代號：2482)
「控股股東」	指	具有《上市規則》所賦予該詞的涵義，在本公告中，指本公司控股股東，即馮雷先生、杜兵先生及上海褚岩
「董事」	指	本公司董事
「整車運輸」	指	整車運輸，一種遞運涉及的是整車貨物專運，通常通過長途運輸直接從出發地運往目的地的運輸服務，貨物重量超過3噸
「全球發售」	指	提呈發售43,211,000股H股，包括12,964,000股H股的最終香港公開發售及30,247,000股H股的最終國際公開發售
「本集團」或「我們」	指	本公司及我們的附屬公司，或倘文義指明，就本公司成為其目前附屬公司的控股公司之前的期間而言，指由該等附屬公司或其前身(視情況而定)所經營的業務
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣0.0625元的境外上市股份，將以港元認購及買賣並將於聯交所上市
「香港」	指	中國香港特別行政區
「港元」或「港仙」	指	港元及港仙，香港的法定貨幣
「《國際財務報告準則》」	指	《國際財務報告準則》

「上市」	指	H股於2023年3月9日在聯交所主板上市
「上市日期」	指	2023年3月9日，即本公司股份於聯交所上市的日期
「《上市規則》」	指	《聯交所證券上市規則》，經不時修訂或補充
「零擔」	指	零擔運輸，一種貨物少於或輕於整車貨物，通常與其他貨物一起放入整車的運輸服務，貨物重量介乎30千克至3噸
「主板」	指	聯交所營運的證券市場(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM並與其並行營運
「《標準守則》」	指	《上市規則》附錄C3(前稱附錄十)所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
「線上GTV」	指	線上運費交易總額，根據中國法律，通過數字貨運平台作為法定承運方完成的運輸交易於該平台結算的運費總額(包含增值稅)
「招股章程」	指	本公司日期為2023年2月27日的招股章程
「報告期」	指	截至2023年12月31日止年度
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「上海褚岩」	指	上海褚岩企業管理合夥企業(有限合夥)，一家根據中國法律於2020年12月16日成立的有限合夥企業，同時為控股股東。截至本公告日期，上海褚岩由馮雷先生及杜兵先生分別持有52%及48%的份額

「股份」	指	本公司每股面值人民幣0.0625元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「監事」	指	本公司監事會成員
「增值稅」	指	增值稅
「%」	指	百分比

承董事會命  
合肥維天運通信息科技股份有限公司  
董事長兼執行董事  
馮雷

中華人民共和國合肥市  
2024年3月27日

於本公告日期，董事會包括執行董事馮雷先生、杜兵先生、葉聖先生及王瑤女士；非執行董事陳志傑先生；及獨立非執行董事戴定一先生、李東先生及劉曉峰先生。