

香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本聆訊後資料集的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本聆訊後資料集全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

Dida Inc.

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

的聆訊後資料集

警告

本聆訊後資料集乃根據香港聯合交易所有限公司(「**聯交所**」)／證券及期貨事務監察委員會(「**證監會**」)的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大更改。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向Dida Inc. (「**本公司**」)、其保薦人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引發本公司、其保薦人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 聆訊後資料集並非最終的上市文件，本公司可能不時根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通告、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬公司、顧問或包銷商概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬購買任何證券；
- (h) 本文件所述的證券並非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例登記；
- (j) 由於本文件的刊發或本文件所載任何資訊的發佈可能受到法律限制，閣下同意自行了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、退發或拒絕有關的公開發售及／或上市。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據向香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定；招股章程的文本將於發售期內向公眾人士刊發。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件的任何內容有任何疑問，應諮詢獨立專業意見。

dida

Dida Inc. 嗒嗒出行*

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

- [編纂]項下的[編纂]總數：[編纂]股股份(視乎[編纂]行使與否而定)
- [編纂]數目：[編纂]股股份(可予調整)
- [編纂]數目：[編纂]股股份(可予調整及視乎[編纂]行使與否而定)
- 最高[編纂]：每股股份[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費(須於申請時繳足，多繳股款可予退還)
- 面值：每股股份0.0001美元
- [編纂]：[編纂]

聯席保薦人、[編纂]



香港交易及結算有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件連同本文件附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件」所述的文件[已]按照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長[登記]。香港證券及期貨事務監察委員會與香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

[編纂]預期將由[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司於[編纂]或前後，惟無論如何不得遲於[編纂]十二時正。[編纂]的申請人可能須於申請時(視申請渠道而定)就每股[編纂]支付最高[編纂][編纂]港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費，倘[編纂]低於[編纂]港元，則多繳股款可予退還。倘[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司因任何理由未能於[編纂]中午十二時正前協定[編纂]，則[編纂]將不會成為無條件，並將即時失效。[編纂]將不超過每股股份[編纂]港元，並預期將不低於每股股份[編纂]港元，惟[編纂](為其本身及代表[編纂])與本公司或會協定更低價格。

[編纂](為其本身及代表[編纂])經本公司同意後，可於遞交[編纂]申請截止日期上午或之前任何時間，將[編纂]數目及/或指示性[編纂]範圍調低至低於本文件所載水平。在此情況下，下調[編纂]數目及/或指示性[編纂]範圍的通告將在實際可行的情況下盡快於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.didachuxing.com上刊登，惟無論如何不得遲於遞交[編纂]申請截止日期上午。有關進一步資料，請參閱本文件「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」各節。

於作出[編纂]決定前，有意[編纂]務請仔細考慮本文件所載的全部資料，尤其是「風險因素」一節所載的風險因素。

倘於[編纂]上午八時正之前出現若干理由，則[編纂](為其本身及代表[編纂])可終止[編纂]根據[編纂]所須承擔自行及促使申請人[編纂][編纂]的責任。有關該等理由的進一步詳情載於「[編纂]」一節。閣下務請參閱該節了解進一步詳情。

[編纂]並無亦不會根據美國證券法或美國任何州立證券法登記，且不得於美國境內或向美籍人士(定義見S規例)或為其利益提呈發售、出售、質押或轉讓，惟於獲豁免遵守美國證券法登記規定或不受其規限的交易中進行者除外。[編纂]乃依據S規例在美國境外的離岸交易中[編纂]。

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

目 錄

本文件由本公司僅就[編纂]及[編纂]刊發，並不構成[編纂][編纂]以外任何證券的[編纂]或[編纂]該等證券之[編纂]邀請。本文件不得用作亦並不構成在任何其他司法權區或在任何其他情況下的要約或邀請。本公司概無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法權區[編纂][編纂]或派發本文件。在其他司法權區派發本文件以及[編纂]及[編纂][編纂]須受限制，且除非根據該等司法權區適用的證券法，向有關證券監管機構辦理登記或獲其授權或豁免而獲得許可，否則不得進行上述行動。

閣下應僅依賴本文件所載資料以作出[編纂]決定。本公司並無授權任何人士向閣下提供與本文件所載內容不符的資料。閣下不應將本文件以外的任何資料或聲明視為已獲本公司、[編纂]、聯席[編纂]、任何[編纂]、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、代表或聯屬人士或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。我們的網站www.didachuxing.com所載資料並不構成本文件的一部分。

頁次

| | |
|---------------------------------------|-----|
| 預期時間表 | iii |
| 目錄 | vii |
| 概要 | 1 |
| 釋義 | 32 |
| 詞彙表 | 43 |
| 前瞻性陳述 | 47 |
| 風險因素 | 49 |
| 豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例 | 110 |
| 有關本文件及[編纂]的資料 | 117 |
| 董事及參與[編纂]的各方 | 121 |
| 公司資料 | 126 |
| 法規 | 128 |
| 行業概覽 | 154 |
| 歷史及公司架構 | 176 |
| 業務 | 199 |

目 錄

| | |
|------------------------------|-------|
| 與我們控股股東的關係 | 299 |
| 合約安排..... | 303 |
| 關連交易..... | 320 |
| 董事及高級管理層 | 325 |
| 股本 | 340 |
| 主要股東..... | 343 |
| 財務資料..... | 346 |
| 未來計劃及[編纂]..... | 412 |
| [編纂]..... | 420 |
| [編纂]的架構 | 431 |
| 如何申請[編纂] | 442 |
| 附錄一 — 會計師報告..... | I-1 |
| 附錄二 — 未經審核[編纂]財務資料..... | II-1 |
| 附錄三 — 本公司章程及開曼群島公司法概要 | III-1 |
| 附錄四 — 法定及一般資料..... | IV-1 |
| 附錄五 — 送呈香港公司註冊處處長及展示文件 | V-1 |

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽，並應與本文件全文一併閱讀。由於本文僅屬概要，故並無載列對閣下而言可能屬重要的全部資料。閣下於決定[編纂][編纂]以前，應閱讀整份招股章程，包括我們的財務報表及其附註。任何[編纂]均涉及風險。[編纂][編纂]的若干特定風險載於「風險因素」一節。閣下在決定[編纂][編纂]前應細閱該節。

概覽

我們是一家技術驅動的平台，主要通過提供順風車平台服務共享私人乘用車的閒置車座，旨在創造更多交通運力，同時減少對環境的影響。我們亦提供規模相對較小的智慧出租車服務，旨在提高中國出租車行業內相關利益相關者的效能及效率。我們藉此改善每個人的出行體驗。

按交易總額及順風車搭乘次數計，我們於2023年經營中國第二大的順風車平台，順風車交易總額為人民幣86億元，順風車搭乘次數為130.3百萬次，按交易總額計的市場份額為31.8%，按順風車搭乘次數計的市場份額為31.0%。截至2023年12月31日，我們在全國366個城市提供基於App的順風車平台服務，擁有約15.6百萬名認證私家車車主，其中5.0百萬名或32.0%為2023年活躍認證私家車車主。自我們成立以來及直至2023年12月31日，我們已為約69.4百萬名單獨順風車乘客提供服務。以技術助力的順風車服務在中國仍處於起步階段。出租車和網約車各自在中國汽車客運市場中的市場份額均遠超順風車。具體而言，按2023年交易總額計，出租車、網約車及順風車的市場份額分別為54.2%、41.4%及4.4%。中國順風車市場的交易總額預期將由2024年的人民幣371億元增加至2028年的人民幣1,039億元，於2028年將佔中國汽車客運市場8.4%的市場份額，2024年至2028年的複合年增長率為29.4%。我們已做好充分準備把握不斷增長的市場機遇。

我們於2017年推出智慧出租車服務，重點發展由嗒嗒出租車司機App提供的網約車解決方案。截至最後實際可行日期，我們已在中國98個城市提供出租車網約服務，包括83個我們就由我們促成的出租車搭乘而向出租車司機收取服務費的城市。於2023年，我們按完成搭乘次數計的市場份額為0.09%，而按中國整個出租車市場的交易總額計的市場份額則為0.07%。展望未來，我們預計將在達成每日完成搭乘次數約1,000次、響應率約50%（可視乎城市規模調整）後逐步在其他城市收取服務費，我們認為這可確保用戶獲得最低限度的滿意體驗。我們亦已就揚招開發出其他智慧出租車服務，通過各種數字工具包提供服務，將移動互聯網的便利帶入到出租車揚招及乘車體驗之中。我們就我們的出租車網約服務及其他智慧出租車服務與地方交通運輸部門、出租車公司及協會合作。

概 要

我們的業務模式

我們通過順風車平台共享私人乘用車閒置車座，並通過我們的智慧出租車服務來提高出租車的運力利用率及改善用戶體驗。於2021年、2022年及2023年，我們從順風車平台服務產生的收入分別為人民幣695.1百萬元、人民幣514.9百萬元及人民幣774.0百萬元，分別佔我們同年總收入的89.0%、90.5%及95.0%。同時，我們同年從智慧出租車服務產生的收入分別為人民幣32.6百萬元、人民幣19.4百萬元及人民幣11.3百萬元，分別佔我們總收入的4.2%、3.4%及1.4%。我們還利用用戶流量提供廣告及其他服務。我們通過我們的移動App（包括**嘀嗒出行App**及**嘀嗒出租車司機App**）及**嘀嗒出行**微信小程序主要為個人用戶提供服務。我們還通過雲出租車管理工具包**鳳凰出租車雲平台**為公司客戶（包括出租車營運商及出租車協會）提供服務。

順風車平台

我們於2014年推出基於App的順風車平台服務，該平台促成私家車車主與出行路線相近的乘客共享其個人汽車內的閒置座位。我們主要通過**嘀嗒出行App**運營順風車平台。私家車車主可通過**嘀嗒出行App**發佈行程，而順風車乘客可事先預訂順風車搭乘。我們的目標順風車乘客主要包括在日常通勤或其他定期出行中搭乘順風車的乘客（其有預先計劃的出行路線，而非按需出行），以及在非日常出行（如城際出行、週末長途同城出行或節假日返鄉出行）中尋求具有成本效益的替代方案的乘客。我們採用標準化匹配算法，將在相似時間出行方向相近的乘客與私家車車主匹配為潛在匹配對象。我們的移動App可在整個順風車行程中為乘客及私家車車主提供多項服務及功能。

智慧出租車服務

我們已推出智慧出租車服務，重點發展由面向出租車司機的**嘀嗒出租車司機App**及面向乘客的**嘀嗒出行App**提供的網約車解決方案。我們亦已就揚招開發出其他智慧出租車服務，該等服務由乘客可從**嘀嗒出行**微信小程序訪問的**出租車智慧碼**及**出租車打車助手**提供。此外，我們於2018年8月面向出租車公司及協會推出基於雲端的出租車管理軟件**鳳凰出租車雲平台**，以通過監控出租車司機的工作量和表現提高其營運及管理效率。

廣告及其他服務

利用我們平台上積累的龐大用戶群，我們通過直接向第三方商家或通過廣告服務提供商出售App內置廣告位提供廣告服務。通過在平台上投放廣告及鏈接，將私家車車主及出租車司機與第三方汽車增值服務提供商相對接，我們亦能夠促使用戶選擇汽車服務（如加油及汽車保養）提供商。

概 要

我們的收入模式

就我們的順風車平台服務而言，我們的收入主要來自向在我們平台提供順風車搭乘服務的私家車車主收取服務費。我們可能會每月審閱當地城市的經濟狀況及戰略因素並據此調整費用水平。此前，服務費通常包括最低起步價及基於預期行程距離按分級基準計算的預定固定金額，且不論行程距離均有一定上限。服務費於2023年2月變更為車費的固定百分比以符合不斷變化的行業慣例。截至2023年12月31日，該百分比約為10.5%，且在不同城市及不同情況下可能略有不同。就我們的智慧出租車服務而言，我們的收入主要來自就由我們的出租車網約服務促成的出租車搭乘而向出租車司機收取的服務費。我們根據主要運營指標（其中包括訂單量、應答率及當地出租車價格）將我們已覆蓋的城市進行分組，並採用分級定價模型，按距離計算每次行程的服務費。我們每次行程的服務費設有特定上限，視乎地點而定。我們亦從廣告及其他服務產生收入。我們通常根據第三方商家在我們平台上所展示廣告的位置、形式、數量及時段，向其收取固定金額的廣告費，並根據第三方汽車增值服務提供商通過我們平台產生的銷售線索或獲得的新客戶數量，向其收取佣金。

作為純信息服務平台，我們並無擁有或租賃車隊車輛，亦不承擔任何與持有車輛相關的成本。私家車車主收取的乘車費用通常用以分擔出行成本，而非賴以謀生，且非出於經濟報酬的動機（如通過共享閒置車座幫助有需要的乘客），通常在車主們決定提供順風車搭乘時起著不可或缺的作用。例如，通過我們的感恩計劃，私家車車主可能會收到乘客寄出的虛擬鮮花和感謝信，以表達他們對在搭乘過程中受到的款待和幫助的感激之情。正因如此，我們可按對乘客具吸引力的價格促成順風車服務，同時實現盈利，因為一旦我們的平台獲得市場接納，則我們一般毋須向私家車車主提供大額補貼。於往績記錄期間，我們向私家車車主提供的補貼一般介乎每次順風車出行交易總額的零至10%，具體視乎出行距離及當地城市經濟狀況等多項因素而定。於2021年、2022年及2023年，我們產生的私家車車主補貼及順風車乘客用戶獎勵總額分別為人民幣1億元、人民幣1億元及人民幣2億元，分別佔同年我們順風車平台交易總額1.8%、1.9%及1.8%。同樣，我們亦毋須提供大額補貼來留住出租車司機，因為彼等主要使用我們的服務獲取網上訂單以補充揚招訂單，進而增加彼等的盈利，同時提高汽車的利用率。

概 要

我們的業務在COVID-19疫情帶來的挑戰當中仍能保持韌性，因為我們無需承擔任何汽車所有權成本或相關折舊，亦無需為支持疫情後的業務恢復而承擔大量資本支出。於2021年、2022年及2023年，我們錄得收入分別為人民幣780.6百萬元、人民幣569.1百萬元及人民幣815.1百萬元。按經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）計算，我們於往績記錄期間保持盈利。於2021年、2022年及2023年，我們的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣238.0百萬元、人民幣84.7百萬元及人民幣225.6百萬元，而同年經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）則分別為30.5%、14.9%及27.7%。有關我們的年內利潤／虧損與經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）的對賬，請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。

業務規模

截至2023年12月31日，我們在中國366個城市提供基於App的順風車平台服務。於往績記錄期間，我們在46個城市產生了我們順風車平台服務的絕大部分合計交易總額。下表載列於所示年度我們按地區劃分的順風車平台服務產生的交易總額明細。

| 地區 | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|---------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | | |
| 廣東..... | 2,686 | 34.7 | 1,877 | 31.0 | 2,383 | 27.6 |
| 上海、江蘇及浙江..... | 1,926 | 24.8 | 1,537 | 25.4 | 2,442 | 28.3 |
| 四川及重慶..... | 884 | 11.4 | 833 | 13.7 | 1,049 | 12.1 |
| 東北地區 ⁽¹⁾ | 917 | 11.8 | 766 | 12.6 | 1,074 | 12.4 |
| 北京、天津及河北..... | 693 | 9.0 | 491 | 8.1 | 891 | 10.3 |
| 其他..... | 645 | 8.3 | 557 | 9.2 | 797 | 9.2 |
| 總計..... | 7,751 | 100.0 | 6,061 | 100.0 | 8,636 | 100.0 |

(1) 包括山東省、黑龍江省、遼寧省及吉林省。

於2021年、2022年及2023年，我們分別促成約129.7百萬次、94.2百萬次及130.3百萬次的順風車搭乘，同年交易總額分別約為人民幣78億元、人民幣61億元以及人民幣86億元。於2022年，我們促成的順風車搭乘次數減少，主要是因為COVID-19疫情在多個地方（尤其是我們開展主要業務的城市）區域性復發。例如，上海於2022年3月至2022年6月，北京於2022年3月至5月及11月至12月，以及深圳、東莞及廣州於2022年2月至2022年4月均出現疫情大規模局部爆發，亦導致同期交易總額減少。此外，隨著一家主要出行平台於2019年12月重新推出其順風車平台服務，競爭格局進一步演

概 要

變，其按交易總額計的市場份額由2020年的10.8%增長至2021年的19.6%，其後於2022年保持相對穩定在18.4%。我們在中國順風車市場的市場份額（按交易總額計）受到負面影響，由2020年的43.4%下降至2021年的35.4%。由於COVID-19疫情在地域及影響程度上的差異，加上競爭格局的演變，我們的順風車平台服務於2021年產生的交易總額並無跟上整體市場的步伐，並於2022年有所減少，我們按順風車搭乘次數計的市場份額由2021年的38.1%降至2022年的32.5%，而我們按交易總額計的市場份額由2021年的35.4%降至2022年的31.8%。請參閱「業務－我們提供的服務－順風車平台」。

於2022年至2023年，我們順風車平台服務的交易總額有所增加，同時我們的業務已從COVID-19疫情的不利影響中恢復。於2023年，我們來自廣東的順風車平台服務的交易總額佔我們交易總額的百分比與2022年相比有所下降，主要是由於廣東省（若干其他市場參與者的主要業務重點所在）本地市場的市場競爭加劇，而我們並沒有優先考慮該地區。我們在廣東省開展順風車平台服務的時間相對較早，因此於2021年及2022年，廣東省分別在我們順風車平台服務的交易總額中佔比最大。然而，隨著當地市場的成熟及競爭日益激烈，我們戰略性地決定優先考慮具有更大增長潛力的中國其他省份。因此，我們來自上海、江蘇及浙江的順風車平台服務的交易總額佔同年交易總額的百分比有所增加，主要是由於2023年，我們在上海的業務與2022年相比有所恢復及增長，該地區於2022年3月至2022年6月爆發了嚴重的COVID-19疫情。

於2021年、2022年及2023年，我們分別促成約35.5百萬次、21.5百萬次以及12.1百萬次的出租車網約搭乘，同年交易總額分別約為人民幣827.2百萬元、人民幣427.4百萬元及人民幣223.9百萬元。於往績記錄期間，我們促成的出租車網約搭乘次數及相應的交易總額普遍下降，主要是由於出租車網約行業競爭格局的變化以及網約車行業競爭加劇導致出租車行業整體下滑。請參閱「業務－我們提供的服務－智慧出租車服務－出租車網約」。

競爭優勢

我們相信以下競爭優勢有助我們取得成功，並使我們從競爭對手中脫穎而出：(1) 技術驅動的順風車及智慧出租車平台，(2) 業務模式造就網絡效應，(3) 以用戶為中心支持長期增長，(4) 致力為環境及社會帶來積極影響，(5) 先進技術促進出行解決方案，及(6) 經驗豐富而遠見卓識的管理層。

概 要

我們為主要利益相關者提供獨特的價值主張。對於乘客，我們的平台通過私家車車主或出租車司機提供不同價格、時間及出行偏好的多種預先安排或即時出行選擇。我們的平台亦保持高標準的安全及服務質量，並提供熱情美好的乘車體驗。對於私家車車主，他們可通過與順風車乘客分攤出行相關的成本來節省油費及通行費，並享有非財務獎勵，例如為綠色環境作出貢獻。我們以與保護乘客相若的安全標準為私家車車主提供保障，並為每次順風車行程提供透明的預設定價，以避免糾紛。就出租車行業而言，通過我們的智慧出租車服務，我們助力提高出租車司機的效率和盈利及提升傳統出租車服務質量。通過向出行生態系統中的主要利益相關者提供價值主張，我們為整個社會提供可持續的長期利益。

發展戰略

我們擬採取以下策略來進一步發展我們的業務：(1)通過擴大我們的用戶群並強化我們的營銷及推廣活動來鞏固於順風車行業的市場地位，(2)繼續擴大我們智慧出租車服務的地理覆蓋範圍，並探索與越來越多出租車公司和協會合作的機會，(3)通過進一步發展廣告及其他服務，在全國範圍內加大變現力度，並探索智慧出租車服務的其他服務收費類型來提升變現能力並豐富變現渠道，(4)通過投資先進技術及招募行業人才來提升我們的技術能力及運營效率，及(5)在中國出行市場的整個價值鏈尋求戰略聯盟、投資及收購以進一步增強我們的競爭力。

風險及挑戰

我們的業務及運營涉及若干風險及不確定因素，包括本文件「風險因素」一節所載者。我們面臨的若干主要風險包括但不限於以下各項：

- 我們有限的經營歷史及不斷發展的業務使我們難以評估前景及我們可能面臨的風險及挑戰。
- 我們經營所在的順風車市場可能不會繼續增長、增長速度可能低於我們所預期或增長無法達到我們所預期的程度。
- 我們面對激烈的競爭，並可能因競爭對手而失去市場份額。我們可能無法有效執行我們的策略以進一步擴大我們的智慧出租車服務。
- 我們過去曾經歷虧損淨額、負債淨額及流動負債淨額，而我們日後可能無法維持盈利能力、回歸資產淨值或流動資產淨值狀況。
- 我們面臨與潛在市場（尤其是順風車市場）法規有關的挑戰。

概 要

由於不同投資者於釐定風險重要性時可能會有不同的闡釋及標準，在決定[編纂]我們的股份前，閣下應細閱「風險因素」一節。

我們的客戶及供應商

我們的客戶主要包括使用我們平台的個人私家車車主及出租車司機，以及就我們的廣告及其他服務委聘我們的公司客戶，包括提供汽車相關服務的公司、技術及互聯網公司、電子商務公司及媒體公司。於往績記錄期間，我們的廣告及其他服務的五大客戶均為公司客戶。於往績記錄期間各年度，來自我們五大客戶的收入分別佔我們於2021年、2022年及2023年總收入的5.4%、4.6%以及2.7%。請參閱「業務－客戶及供應商－我們的客戶」。

我們的供應商主要包括第三方支付處理商、保險提供商、客戶服務外包供應商、營銷服務提供商，以及服務器託管、雲計算、軟件服務及其他技術服務提供商。我們根據服務質量、價格及業務需求甄選供應商。於往績記錄期間各年度，來自我們五大供應商的採購額分別佔我們於2021年、2022年及2023年總採購額的41.9%、39.0%以及40.8%。請參閱「業務－客戶及供應商－我們的供應商」。

除客戶A（於2021年、2022年及2023年分別為我們的五大客戶之一，亦於2022年及2023年分別為我們的供應商）外，於往績記錄期間各年度，我們的主要客戶均非我們的主要供應商。客戶A分別於2021年、2022年及2023年購買應用內程序化廣告展位的廣告服務。同時，客戶A分別於2022年及2023年向我們提供API接口開發服務。請參閱「業務－客戶及供應商－客戶及供應商重疊」。

競爭

中國的出行市場（包括我們的潛在市場）競爭異常激烈，其特點是技術日新月異，用戶喜好不斷變化以及新服務及新產品的頻繁湧現。具體而言，中國汽車客運市場包括順風車、出租車及網約車三種主要的不同出行方式。如下圖所示，三種主要的出行方式在若干方面各有不同。

概 要

| | 順風車 | 傳統出租車 | 網約車 ⁽¹⁾ | |
|---------------------|---|---|---|---|
| 市場份額 ⁽²⁾ | 4.4% | 54.2% | 41.4% | |
| 出行供應及管理 | <ul style="list-style-type: none"> 私家車車主 | <ul style="list-style-type: none"> 出租車公司 | <ul style="list-style-type: none"> 個人司機及租賃公司車輛 | <ul style="list-style-type: none"> 網約車平台 |
| 監管限制 | <ul style="list-style-type: none"> 僅允許由私人乘用車為非商業目的而提供 受限於市政當局頒佈的法規，例如每日順風車出行次數限制及費用分攤標準 | <ul style="list-style-type: none"> 為商業目的而提供 受有關客運業務經營的規定所規限，例如執照及許可證的要求 | <ul style="list-style-type: none"> 為商業目的而提供 受有關客運業務經營的規定所規限，例如執照及許可證的要求 | |
| 運輸業經營許可 | <ul style="list-style-type: none"> 車輛：無許可證規定 司機：無許可證規定 | <ul style="list-style-type: none"> 車輛：道路運輸證 司機：巡遊出租汽車駕駛員證 | <ul style="list-style-type: none"> 平台：網絡預約出租汽車經營許可證 車輛：網絡預約出租汽車運輸證；44.4%於2023年提供網約車服務的車輛獲得該許可證⁽³⁾ 司機：網絡預約出租汽車駕駛員證 | |
| 服務提供者 | <ul style="list-style-type: none"> 私家車車主 費用分攤 | <ul style="list-style-type: none"> 專業司機 主要收入來源 | <ul style="list-style-type: none"> 主要為專業司機⁽⁴⁾ 主要收入來源 | <ul style="list-style-type: none"> 專業司機 主要收入來源 |
| 每筆訂單的補貼成本 | <ul style="list-style-type: none"> 低 | <ul style="list-style-type: none"> 低 | <ul style="list-style-type: none"> 高 | |
| 出行方式的性質 | <ul style="list-style-type: none"> 互助 | <ul style="list-style-type: none"> 商業 | <ul style="list-style-type: none"> 商業 | |
| 定價 | <ul style="list-style-type: none"> 當地出租車價格的0.3倍至0.5倍 | <ul style="list-style-type: none"> 當地出租車價格的1.0倍 | <ul style="list-style-type: none"> 經濟：當地出租車價格的0.8倍 優質：當地出租車價格的1.8倍至2.0倍 豪華：當地出租車價格的3.6倍至4.0倍 | |
| 網約車平台收入 | <ul style="list-style-type: none"> 佣金率⁽⁵⁾ (所收取費用的8%-10%) | <ul style="list-style-type: none"> 佣金率⁽⁵⁾ (所收取費用的0%-6%) | <ul style="list-style-type: none"> 由第三方提供出行服務的平台 的佣金率⁽⁵⁾ (所收取費用的20%-30%) | <ul style="list-style-type: none"> 就擁有自營車隊的平台而言，所收取費用的100%作為收入 |
| 增長潛力 | <ul style="list-style-type: none"> 高 | <ul style="list-style-type: none"> 對傳統出租車而言有限 可從數字化轉型中受益，提高利用效率 | <ul style="list-style-type: none"> 高 | |
| 主要參與者示例 | <ul style="list-style-type: none"> 嗒嗒出行 公司A⁽⁶⁾ | <ul style="list-style-type: none"> 北京的一家傳統出租車公司，擁有超過20,000輛出租車，提供出租車揚招服務、汽車租賃服務及其他服務。 上海的一家已於上海證券交易所上市的公眾公司，擁有超過9,000輛出租車，提供傳統的出租車揚招服務。 | <ul style="list-style-type: none"> 公司B⁽⁶⁾⁽⁷⁾，一家提供網約車、出租車網約、順風車及其他服務的出行平台，按2023年交易總額計，其在中國網約車市場及順風車市場的市場份額分別為76.0%及17.3%。 | <ul style="list-style-type: none"> 公司E⁽⁷⁾ |

數據源：弗若斯特沙利文報告

- (1) 共有兩種不同的模式，具體取決於相關運營策略，包括(i)自行提供網約車服務的網約車平台，及(ii)將用戶引導至其他網約車平台且通常不直接提供網約車服務的聚合網約車公司。
- (2) 指按2023年交易總額計的中國汽車客運市場三種出行模式各自的市場份額。
- (3) 於2023年，共有6.29百萬輛網約車，當中約2.79百萬輛獲得許可證。
- (4) 約70%的網約車司機為每天駕駛超過六小時的專業司機。

概 要

- (5) 向私家車車主和網約車司機收取。
- (6) 有關市場參與者的詳細描述，請參閱「行業概覽－中國順風車市場概覽－競爭格局」。
- (7) 有關市場參與者的詳細描述，請參閱「行業概覽－中國出租車市場概覽－競爭格局」。

如上表所示，與網約車服務業務相比，順風車服務業務以（其中包括）較低的定價及互助的出行模式為特點。按出行距離計，中國順風車的滲透率預計將從2024年的0.36%增至2028年的0.80%。另一方面，與網約車相比，順風車有其局限性。由於順風車並非按需提供的商業出行服務，且需要高度相似的出行路線，因此未必總能及時匹配或根本無法匹配潛在的順風車乘客。因此，順風車的市場規模可能無法與網約車相提並論。此外，順風車市場在整個汽車客運行業的增長潛力因網約車服務提供商及其他市場參與者的市場主導地位、業務規模擴大及司機群體不斷擴大所帶來的競爭而受到限制。

於往績記錄期間，由於主要參與者的變化，中國順風車市場的競爭格局發生變化。具體而言，由於於2018年8月至2019年12月暫停其順風車平台服務的一家主要市場參與者於2019年12月正式重新推出其順風車平台服務，其按交易總額計的市場份額由2020年的10.8%增加至2021年的19.6%，其後於2022年保持相對穩定在18.4%，對我們在中國順風車市場的市場份額（按交易總額計由2020年的43.4%降至2021年的35.4%）造成影響。由於COVID-19疫情在地域及影響程度上的差異，加上競爭格局的演變，我們的順風車平台服務於2021年產生的交易總額並無跟上整體市場的步伐，並於2022年有所減少，我們按順風車搭乘次數計的市場份額由2021年的38.1%降至2022年的32.5%，而我們按交易總額計的市場份額由2021年的35.4%降至2022年的31.8%。我們預計競爭將會持續，該競爭既來自可能已經有一定規模並享有較多資源或其他戰略優勢的現有競爭對手，亦來自新進入市場的競爭對手，其中一些競爭對手將來有可能會成為業內重要參與者。除其他順風車平台服務提供商外，我們亦面臨來自中國汽車客運市場的網約車服務提供商及其他市場參與者的競爭。有關競爭格局的詳情，請參閱「行業概覽」。

財務資料概要

下表呈列我們於往績記錄期間的財務資料概要，並須與本文件附錄一會計師報告所載財務資料（包括其附註）一併閱覽。

概 要

綜合損益表概要

下表載列於所示年度我們的綜合損益表概要。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|------------------|------------------|--------------|------------------|---------------|----------------|-------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 收入 | 780,583 | 100.0 | 569,078 | 100.0 | 815,085 | 100.0 |
| 服務成本..... | (149,319) | (19.1) | (141,515) | (24.9) | (209,714) | (25.7) |
| 毛利 | 631,264 | 80.9 | 427,563 | 75.1 | 605,371 | 74.3 |
| 除稅前利潤／(虧損) | 1,791,278 | 229.5 | (185,484) | (32.6) | 320,251 | 39.3 |
| 所得稅開支..... | (60,272) | (7.7) | (2,147) | (0.4) | (19,867) | (2.4) |
| 年內利潤／(虧損) | <u>1,731,006</u> | <u>221.8</u> | <u>(187,631)</u> | <u>(33.0)</u> | <u>300,384</u> | <u>36.9</u> |

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呈列的綜合財務報表，我們亦使用國際財務報告準則並無規定或並非按國際財務報告準則呈列的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）作為額外的財務計量。我們將經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）界定為就以股份為基礎的付款開支、優先股的公允價值變動及[編纂]作出調整的年內利潤／(虧損)。以股份為基礎的付款開支屬非現金性質，乃向5brothers Limited及其他高級管理層及僱員授出受限制股份及購股權所產生。關於優先股的公允價值變動，於[編纂]完成後，優先股將自動轉換為普通股，我們預計[編纂]後不會再錄得與該等工具估值變動有關的收益或虧損。[編纂]為與我們的[編纂]有關的開支。因此，我們認為，於計算我們的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）時，應就該等項目作出調整，從而方便潛在[編纂]評估我們的表現，尤其是對我們營運及財務表現作出年度比較及評估其概況。有關詳情，請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。下表為我們根據國際財務報告準則呈列的經調整年內利潤淨額（非國際財務報告準則計量）（即年內利潤／(虧損)）的對賬。

概 要

| | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 年內利潤／(虧損) | 1,731,006 | (187,631) | 300,384 |
| 就以下項目作出調整： | | | |
| 以股份為基礎的付款開支 | 22,725 | 29,804 | 110,351 |
| 優先股的公允價值變動 | (1,521,173) | 234,138 | (209,282) |
| [編纂] | 5,484 | 8,397 | 24,102 |
| 經調整年內利潤淨額(非國際財務 報告準則計量) | 238,042 | 84,708 | 225,555 |

收入

下表載列於所示年度我們按經營分部劃分的收入明細(以絕對金額及佔總收入百分比列示)。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|--------------------------------|---------------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 提供順風車平台服務 | 695,131 | 89.0 | 514,899 | 90.5 | 774,012 | 95.0 |
| 提供智慧出租車服務 ⁽¹⁾ | 32,629 | 4.2 | 19,421 | 3.4 | 11,328 | 1.4 |
| 提供廣告及其他服務 | 52,823 | 6.8 | 34,758 | 6.1 | 29,745 | 3.6 |
| 總計 | 780,583 | 100.0 | 569,078 | 100.0 | 815,085 | 100.0 |

(1) 於往績記錄期間，我們的智慧出租車服務收入全部來自出租車網約服務。

於2021年至2022年，我們提供順風車平台服務所得收入的絕對值減少，主要是由於COVID-19疫情在多個地區的區域性復發致使我們促成的順風車搭乘次數減少。於2022年至2023年，我們提供順風車平台服務產生的收入有所增加，主要是由於同年我們促成的順風車搭乘次數及平均每次順風車搭乘車費均有所增加。於2021年至2022年，我們提供的智慧出租車服務產生的收入減少，主要由於同年COVID-19疫情在多個地區的區域性復發導致我們促成的出租車網約搭乘次數減少。於2022年至2023年，我們提供智慧出租車服務產生的收入有所減少，主要由於市場競爭加劇及我們終止與聚合平台就出租車網約服務進行合作導致我們促成的出租車網約搭乘次數減少。詳情請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－收入」。

概 要

服務成本

下表載列於所示年度按性質劃分的服務成本明細（以絕對金額及佔總服務成本百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|----------------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 付款處理成本..... | 54,316 | 36.4 | 42,436 | 30.0 | 58,933 | 28.1 |
| 第三方服務成本..... | 25,855 | 17.3 | 27,881 | 19.7 | 61,122 | 29.1 |
| 提供予私家車車主的補貼 ⁽¹⁾ | 8,800 | 5.9 | 17,575 | 12.4 | 29,002 | 13.8 |
| 保險成本..... | 19,165 | 12.8 | 17,359 | 12.3 | 27,755 | 13.2 |
| 員工成本..... | 8,168 | 5.5 | 14,152 | 10.0 | 14,948 | 7.1 |
| 安全成本..... | 9,579 | 6.4 | 6,898 | 4.9 | 8,099 | 3.9 |
| 辦公室相關成本..... | 5,913 | 4.0 | 6,124 | 4.3 | 4,492 | 2.1 |
| 外包廣告服務成本..... | 11,705 | 7.8 | 6,939 | 4.9 | 2,782 | 1.4 |
| 其他 ⁽²⁾ | 5,818 | 3.9 | 2,151 | 1.5 | 2,581 | 1.3 |
| 總計 | 149,319 | 100.0 | 141,515 | 100.0 | 209,714 | 100.0 |

(1) 指超出相應搭乘所確認收入的補貼部分。

(2) 主要包括城市維護及建設稅。

於2021年至2022年，我們的付款處理成本有所減少，並於2023年有所增加，這與我們於往績記錄期間促成搭乘的交易總額變化一致。於往績記錄期間，我們的第三方服務成本增加，主要由於我們加強了技術基礎設施及安全措施，導致運維服務費增加。此外，於2023年，我們就我們的順風車平台服務與一家聚合平台進行了新合作，導致支付予聚合平台的服務費增加，並導致同年我們的第三方服務成本增加。於往績記錄期間，我們提供予私家車車主的補貼（入賬列作服務成本）增加，主要是由於我們戰略性地加大對私家車車主的營銷力度，以激勵彼等在我們的平台上提供搭乘服務。於2021年至2022年，我們的保險成本有所減少，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數減少，部分被就順風車搭乘投保的保險範圍上限增加所抵銷。於2022年至2023年，我們的保險成本有所增加，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數增加及承保上限高於同城出行的城際出行比例增加。詳情請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－服務成本」。

概 要

毛利及毛利率

下表載列於所示年度我們按經營分部劃分的毛利及毛利率明細。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|----------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 毛利 | 毛利率 | 毛利/ (毛損) | 毛利率 | 毛利 | 毛利率 |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 提供順風車平台服務..... | 593,668 | 85.4% | 409,594 | 79.5% | 587,358 | 75.9% |
| 提供智慧出租車服務..... | 2,526 | 7.7% | (7,107) | (36.6)% | (5,781) | (51.0)% |
| 提供廣告及其他服務..... | 35,070 | 66.4% | 25,076 | 72.1% | 23,794 | 80.0% |
| 總計..... | <u>631,264</u> | <u>80.9%</u> | <u>427,563</u> | <u>75.1%</u> | <u>605,371</u> | <u>74.3%</u> |

於2021年至2022年，我們提供順風車平台服務的毛利及毛利率有所下降，主要是由於(1)我們持續增加了向私家車車主提供的補貼，(2)我們繼續產生與提供順風車平台服務相關的若干固定成本，如員工成本，而相關收入因COVID-19疫情而減少，及(3)由於我們提高了就順風車搭乘投保的保險範圍上限，我們的保險成本下降速度低於同期相關收入的下降速度。於2022年至2023年，我們提供順風車平台服務的毛利有所增加，同時我們提供順風車平台服務產生的收入亦增加，而同年相應毛利率則下降，主要是由於與我們提供順風車平台服務有關的服務成本增加較快，原因是(1)運維服務費以及支付予聚合平台的服務費增加導致第三方服務成本增加；及(2)由於我們進一步提高了就順風車搭乘投保的保險範圍上限，保險成本有所增加。

於2022年及2023年，我們分別就提供智慧出租車服務錄得毛損，而於2021年至2023年，我們提供智慧出租車服務的毛利率有所下降，主要是由於(1)我們提供智慧出租車服務所得收入因我們促成的出租車網約搭乘次數減少而減少，此乃由於(i) COVID-19疫情在多個地區復發(尤其是2022年)造成的影響；(ii)2023年，我們平台上的月均活躍認證出租車司機人數減少，原因為出租車網約行業競爭動態的變化以及網約車行業競爭加劇導致出租車行業整體下滑，從而對我們的服務量造成了負面影響；及(iii)我們逐步終止與出租車網約服務相關的聚合平台合作；(2)我們就智慧出租車服務產生若干固定運維成本(包括維護人員的工資成本及辦公相關成本)，該等成本與智慧出租車服務的交易量並無直接關係；及(3)我們根據我們助力的出租車搭乘總次數(包括我們尚未收取服務費的出租車搭乘次數)按比例將若干可變運維成本(包括基礎設施成本、安全成本及短信服務費)分配至智慧出租車服務，因為此類乘車亦使用了相

概 要

關運維服務，並產生了相應成本，而該等成本於我們在2021年及2022年助力的出租車搭乘總次數中所佔比例不斷上升。詳情請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－毛利／(毛損)及毛利率」及「財務資料－經營業績的年度對比」。因此，我們於2022年及2023年分別錄得負毛利率36.6%及51.0%。

於2021年至2022年，我們提供廣告及其他服務的毛利率有所增加，主要是由於我們的程序化廣告服務擴張，其毛利率相對高於直接出售App內置廣告位。於2022年至2023年，我們提供廣告及其他服務的毛利率有所增加，乃由於我們較少使用第三方服務來與廣告主建立聯繫，轉而更多地依賴更具成本效益的內部研發。詳情請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－毛利／(毛損)及毛利率」。

所得稅開支

於2021年，我們的所得稅開支為人民幣60.3百萬元，為(1)使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤及(2)一家中國附屬公司因獲授予優惠稅項地位的稅率變動，導致遞延稅項資產撥回人民幣22.8百萬元。於2022年，我們的所得稅開支為人民幣2.1百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。於2023年，我們的所得稅開支為人民幣19.9百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。

年內利潤／(虧損)

我們於2023年確認利潤淨額，而於2022年則確認虧損淨額，主要是由於(1)優先股公允價值下降與本公司的估值一致；及(2)我們順風車平台服務產生的收入增加，以及我們促成的順風車搭乘次數及平均每次順風車搭乘車費均有所增加。我們於2022年確認虧損淨額，而於2021年則確認利潤淨額，主要是由於(1)優先股的公允價值因優先股公允價值大幅增加而產生的變動與本公司的估值一致，及(2)我們的銷售及營銷開支以及研發開支分別佔總收入的百分比增加。所有優先股將會於[編纂]完成時毋須支付額外代價而自動轉換為普通股，因此，我們預期於[編纂]後不會就優先股的公允價值變動進一步確認任何虧損或收益。

概 要

綜合資產負債表概要

下表載列截至所示日期我們的綜合資產負債表概要。

| | 截至12月31日 | | |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | (人民幣千元) | |
| 非流動資產總值 | 124,416 | 121,512 | 98,357 |
| 流動資產總值 | 1,077,201 | 1,140,284 | 1,475,002 |
| 流動負債總額 | 2,874,856 | 4,981,600 | 4,880,952 |
| 流動負債淨額 | (1,797,655) | (3,841,316) | (3,405,950) |
| 資產總值減流動負債 | (1,673,239) | (3,719,804) | (3,307,593) |
| 非流動負債總額 | 1,886,100 | 586 | 1,899 |
| 負債淨額 | (3,559,339) | (3,720,390) | (3,309,492) |

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的流動負債淨額分別為人民幣1,797.7百萬元、人民幣3,841.3百萬元及人民幣3,406.0百萬元，主要是由於優先股的即期部分因贖回日期自資產負債表日期起計少於一年的優先股的公允價值入賬列作流動負債。截至2021年、2022年及2023年12月31日，金額分別為人民幣2,342.5百萬元、人民幣4,465.6百萬元及人民幣4,256.2百萬元的優先股可於資產負債表日期起一年內贖回，並入賬列作流動負債。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們錄得負債淨額分別為人民幣3,559.3百萬元、人民幣3,720.4百萬元及人民幣3,309.5百萬元，主要是由於我們優先股的公允價值在國際財務報告準則項下被視為負債。我們的負債淨額由截至2021年12月31日的人民幣3,559.3百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣3,720.4百萬元，主要是由於(1)自2022年12月中國政府戰略性調整疫情防控政策並大力取消旨在控制COVID-19病毒傳播的限制性措施以來，行業復甦導致本公司估值增加，從而令累計虧損增加人民幣187.6百萬元，及(2)以股份為基礎的付款儲備增加人民幣29.8百萬元。我們的負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣3,720.4百萬元減少至截至2023年12月31日的人民幣3,309.5百萬元，主要是由於本年度錄得全面收入總額人民幣300.0百萬元。所有優先股將會於[編纂]完成時毋須支付額外代價而自動轉換為普通股。因此，我們預期在[編纂]後將錄得資產淨值及流動資產淨值。

概 要

截至2023年12月31日，我們的應付用戶款項為人民幣538.3百萬元，為尚未提取的私家車車主、出租車司機以及順風車乘客在我們平台上的用戶賬戶結餘。我們擁有充足的資本及銀行融資來維持營運所需的足夠現金流量水平，以應對相關用戶可能提取大量應付款項，此乃考慮到(1)截至2023年12月31日，我們的銀行結餘及現金為人民幣685.5百萬元，該等款項具有高度流動性並可隨時動用；(2)截至同日我們的受限制現金為人民幣386.6百萬元，指持牌商業銀行託管的銀行賬戶持有的應付用戶款項及用戶賬戶結餘，可用於向用戶還款；及(3)截至同日我們按公允價值計入損益的金融資產為人民幣352.8百萬元，主要指我們自中國一家信譽良好的持牌商業銀行購買的短期理財產品，該等理財產品具有較高流動性，無固定期限並可隨時提取。

綜合現金流量表概要

下表載列我們於所示年度綜合現金流量表的概要。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-------------------------------|-------------|---------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 經營活動所得現金淨額 | 135,412 | 107,391 | 230,220 |
| 投資活動(所用)／所得現金淨額 | (100,346) | 72,662 | (197,707) |
| 融資活動所用現金淨額 | (67,209) | (3,515) | (10,250) |
| 現金及現金等價物(減少)／增加淨額..... | (32,143) | 176,538 | 22,263 |
| 年初現金及現金等價物 | 520,309 | 486,299 | 663,230 |
| 外匯匯率變動的影響 | (1,867) | 393 | 29 |
| 年末現金及現金等價物， 指銀行結餘及現金 | 486,299 | 663,230 | 685,522 |

概 要

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期及於所示年度的若干主要財務比率。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|--------------------------------|-------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 盈利比率 | | | |
| 毛利率 | 80.9% | 75.1% | 74.3% |
| 經調整淨利潤率 (非國際財務報告準則計量) | 30.5% | 14.9% | 27.7% |
| | 截至12月31日 | | |
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 流動性比率 | | | |
| 流動比率 | 0.4 | 0.2 | 0.3 |

於2021年、2022年及2023年，我們分別錄得經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）30.5%、14.9%及27.7%。於2021年至2022年，我們的經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）減少乃主要由於我們的經調整淨利潤（非國際財務報告準則計量）於同年分別減少人民幣238.0百萬元及人民幣84.7百萬元，原因是(1)我們增加了向私家車車主提供的補貼，以獎勵彼等在我們平台上提供搭乘服務，及(2)我們提高了順風車搭乘投保的保險範圍上限，並繼續產生與提供順風車平台服務相關的若干固定成本，而相關收入因COVID-19疫情而減少。於2022年至2023年，我們的經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）有所增加，同時我們的經調整淨利潤（非國際財務報告準則計量）於同年由人民幣84.7百萬元增至人民幣225.6百萬元，乃由於我們於2023年確認淨利潤，而2022年為淨虧損，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數以及平均每次順風車搭乘車費增加導致我們順風車平台服務產生的收入有所增加。請參閱「財務資料－主要財務比率」。

我們的股權架構

我們的一組控股股東

截至最後實際可行日期，我們的聯合創始人通過彼等的共同控股公司（即5brothers Limited）實益擁有已發行股份總數約33.57%的權益。根據我們現行有效的組織章程大綱及細則，5brothers Limited持有的股份合計所附帶的投票數與所有其他股東所持有的股份所附帶的投票數相同，因此，5brothers Limited所持有的股份獲授佔於本公司股東大會上所有投票權50%的投票權。

概 要

鑒於[編纂]，於2024年[●]，我們的股東已議決採納緊接[編纂]前生效的新組織章程大綱及細則，以取代我們現行組織章程大綱及細則，並終止授予現有股東的所有特殊權利，以遵守[編纂]後的適用法律及法規。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份），我們的聯合創始人通過5brothers Limited及其各自的主要英屬處女群島控股公司將於本公司股東大會上控制所有投票權的約[編纂]%，包括彼等自身通過5brothers Limited實益擁有的約[編纂]%及由代理投資者授予5brothers Limited的約[編纂]%，並將連同5brothers Limited及彼等各自的主要英屬處女群島控股公司繼續為我們的一組控股股東。詳情請參閱「歷史及公司架構－本公司及主要股權變更－投票代理」。

[編纂]投資

自成立以來，我們吸引了許多知名及有影響力的機構或企業投資者投資本公司，例如蔚來資本、IDG、CRCI、易車網、高瓴、京東及攜程。有關詳情，請參閱「歷史及公司架構－[編纂]投資」。

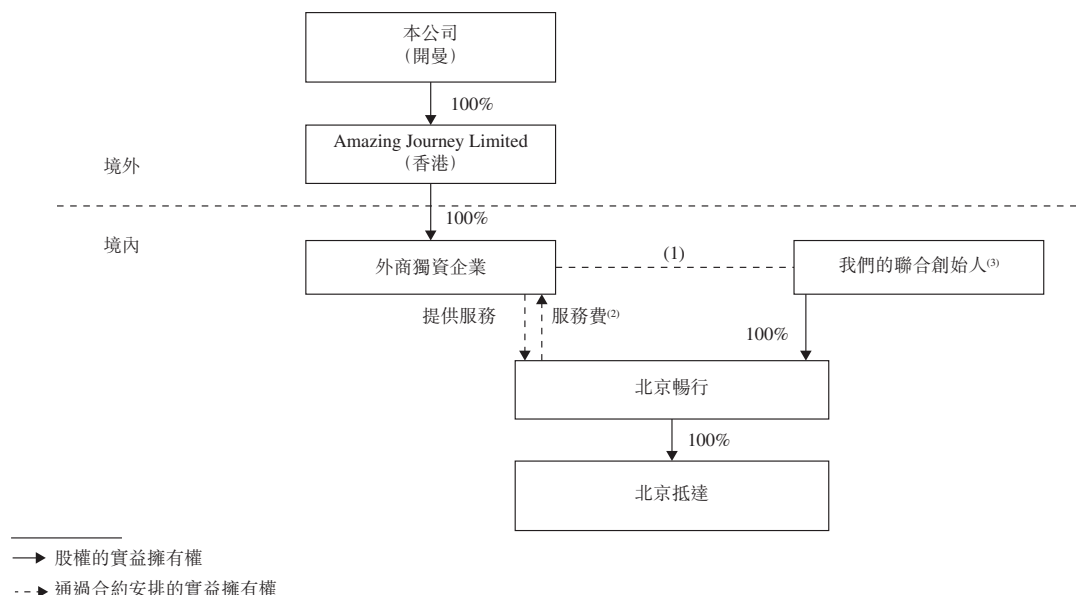
股份獎勵計劃

我們已採納[編纂]股份獎勵計劃及[編纂]受限制股份單位計劃。該等股份獎勵計劃的主要條款概述於本文件附錄四「法定及一般資料－D.股份獎勵計劃」一節。

合約安排

我們提供的服務受中國法律對外資擁有權的禁令及限制所規限。我們一直通過我們的中國營運實體（即北京暢行及其附屬公司）經營業務。為遵守中國法律及法規並維持對北京暢行及其附屬公司的有效控制，我們已訂立合約安排，藉此我們可控制北京暢行及其附屬公司的營運並享有其業務所帶來的所有經濟利益。以下簡圖說明合約安排所訂明的由北京暢行及其附屬公司流向本集團的經濟利益。詳情請參閱「合約安排」。

概 要



- (1) 外商獨資企業通過與登記股東的協議控制綜合聯屬實體的業務：(i)獨家購買權協議及獨家資產收購協議，(ii)股權質押協議，(iii)授權書，及(iv)貸款協議。
- (2) 外商獨資企業通過獨家業務合作協議控制綜合聯屬實體的業務。
- (3) 截至最後實際可行日期，北京暢行由登記股東宋先生、朱敏先生、李金龍先生、李躍軍先生及段劍波先生分別擁有60.5755%、10.5362%、10.5362%、10.5362%及7.8159%。

股息

於往績記錄期間，我們並無派付或宣派任何股息。根據我們於[●]採納的股息政策、組織章程細則及適用法律法規，派付股息的決定將由董事酌情決定，並將取決於(其中包括)財務業績、現金流量、業務狀況及策略、未來營運及盈利、資本需求及開支計劃、任何股息派付限制以及董事認為相關的其他因素。我們並無預定的派息比率。我們將繼續根據我們的財務狀況及當前經濟環境重新評估我們的股息政策。

誠如我們的開曼法律顧問告知，我們為一家根據開曼群島法律註冊成立的控股公司，據此，累計虧損的財務狀況並不禁止我們向股東宣派及派付股息，因為不論我們的盈利能力如何，我們仍然可自股份溢價賬宣派及派付股息，惟本公司須符合開曼公司法所載的償付能力測試。

概 要

申請於聯交所[編纂]

我們已向聯交所[編纂]委員會申請批准已發行[編纂]、根據[編纂]將予發行[編纂] (包括因[編纂]獲行使而將予發行的[編纂]) 及根據[編纂]受限制股份單位計劃將予發行的[編纂][編纂]及[編纂]，其前提為 (其中包括) 經參考(1)我們截至2023年12月31日止年度的收入超過500百萬港元，以及(2)我們[編纂]時的預期[編纂] (按指示性[編纂]的下限計算) 超過40億港元，我們符合上市規則第8.05(3)條項下的市值／收入測試。

COVID-19疫情及對我們業務的影響

我們的業務及經營業績取決於我們有效處理健康流行病、自然災害及其他災難爆發的能力。在中國或其他地方發生此類災難或長期爆發的傳染病或其他不利的公共衛生事件可能嚴重干擾我們的業務及運營。例如，席捲中國的COVID-19疫情對中國的順風車及出租車行業造成負面影響，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。中國順風車市場的交易總額於2016年至2021年間有所波動。在波動的市場環境中，於2021年及2022年，我們促成的順風車搭乘次數以及相應的交易總額均有所減少，主要是由於COVID-19疫情於多地復發，特別是在我們有主要業務的城市。例如，上海於2021年7月至2021年9月及2022年3月至2022年6月，北京於2022年3月至5月及11月至12月，成都及重慶於2021年7月、8月及11月，以及深圳、東莞及廣州於2022年2月至2022年4月，均出現疫情大規模局部爆發，這亦導致同一時期的交易總額下跌。

我們的董事已就COVID-19對我們運營的影響進行了全面審查，並確認儘管於往績記錄期間COVID-19疫情對我們的業務造成不利影響，但截至本文件日期，考慮到市場及我們業務的復甦，疫情對本集團業務運營的影響為暫時性。我們的業務量已於2023年恢復至COVID-19疫情之前的水平。例如，於2023年，我們促成了約130.3百萬次順風車搭乘，較2022年的約94.2百萬次增加38.3%。此外，於2023年，我們的順風車平台產生的交易總額達到約人民幣86億元，比2022年的人民幣61億元增長42.5%。請參閱「一 最新業務發展」。

概 要

我們正密切監察疫情的發展，以及其他健康流行病、自然災害及特殊事件，並持續評估對我們業務、經營業績及財務狀況的任何潛在影響。有關COVID-19疫情對我們業務的影響，請參閱「財務資料－COVID-19疫情及對我們業務的影響」，以及有關風險及挑戰，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－發生任何自然災害、廣泛傳播的衛生傳染病或其他疫情可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

關於順風車服務的法規及行政處罰

作為中國新興的出行方式，順風車市場仍處於起步階段並正在迅速發展。市政規則及法規的應用、詮釋及實施正朝著更加清晰及一致的方向發展。因此，我們偶爾會受到若干市政交通運輸部門的行政處罰。於2020年及2021年，共發生57宗與我們的順風車平台有關的行政處罰。具體而言，於2020年，我們收到56宗行政處罰，包括合肥市47宗、北京市六宗、廣州市一宗、重慶市一宗及眉山市一宗。於2021年，我們在昆明市收到一宗行政處罰。自2021年11月在昆明收到最近一宗行政處罰起及直至本文件日期，我們並無收到任何行政處罰。

就合肥所有47宗行政處罰而言，我們積極與相關市政交通運輸部門溝通，向市政交通運輸部門澄清我們作為順風車平台服務提供商的業務性質，並確認先前的行政處罰主要是因為執法人員將順風車與網約車混淆，因為這是一種相對較新的出行模式，因此，執法人員誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質。我們從其他五個城市收到的其他零星行政處罰主要是由於與我們作為順風車平台服務提供商的業務性質無關的原因，例如在疫情期間違反政府限制。詳情請參閱「業務－關於順風車服務的法規及行政處罰－過往行政處罰與差異」。

截至本文件日期，36宗該等行政處罰其後已被撤銷。餘下21宗未執行的行政處罰尚未撤銷，主要由於(1)經我們的中國法律顧問確認，就合肥的11宗行政處罰而言，根據適用的中國法律在相關訴訟時效屆滿後要求撤銷該等行政處罰並不可行，及(2)對於其他五個城市的其餘10宗行政處罰，考慮到(i)相對於我們在該等城市促成的搭乘次數而言，我們收到的行政處罰的程度較輕及數量較小，(ii)每宗案例的罰款金額介於人民幣5,000元至人民幣30,000元，與我們的業務規模相比微不足道，及(iii)行政處罰為偶發事件，我們並無申請撤銷該等各項行政處罰。截至本文件日期，我們已悉數支付餘下21宗行政處罰的罰款。

概 要

國家關於順風車業務經營的法規主要包括：(1)由國務院辦公廳頒佈的《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》(「《國家指導意見》」)，認可順風車對參與者各方互惠互利，並有別於網約車，及(2)《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》(「《暫行辦法》」)，其中明確規定，順風車不受網約車發牌制度規限。此外，《國家指導意見》及《暫行辦法》均規定，市政交通運輸部門為制定順風車服務法規的責任及主管部門，並對在相關城市提供順風車平台服務的平台進行監管。在我們的中國法律顧問的協助下以及聯席保薦人及其中國法律顧問的參與下，我們於2023年2月6日通過交通運輸部官方網站上公開的電話號碼與交通運輸部進行了電話諮詢，並獲得對上述結論的肯定確認，即(1)市政交通運輸部門為負責制定順風車服務法規並對各城市提供順風車平台服務的平台進行監管的相關主管部門，及(2)從事順風車服務的實體應向其經營所在城市的市政部門進行諮詢。此外，於2024年2月21日，在我們的中國法律顧問的協助下以及在聯席保薦人及其中國法律顧問的參與下，我們通過與先前相同的方式與交通運輸部進行了進一步的電話諮詢，再次確認了上述結論。

於2022年12月至2023年2月，在聯席保薦人、我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問的參與下，我們與共計46個主要城市的市政交通運輸部門代表就我們業務的監管合規性及與順風車平台服務有關的當地法規進行了現場諮詢(「諮詢」)，包括(1)自2020年起及於整個往績記錄期間，於至少一個報告期內貢獻超過我們順風車平台服務交易總額0.5%的絕大部分城市(包括所有各自貢獻超過1.0%的城市)；及(2)於2020年及2021年，我們受到行政處罰的所有城市。在與主要城市的市政交通運輸部門代表進行諮詢期間，我們已與代表溝通我們作為順風車平台服務提供商的業務性質及我們順風車平台的運營機制(包括我們目前及／或過往有關順風車搭乘費及每日順風車搭乘次數限制的內部規則)以及我們的過往行政處罰(如適用)。於諮詢期間，在了解我們業務運營的實質後，各市政交通運輸部門確認，鑒於我們順風車平台的整體運營機制仍符合國家原則，(1)根據現行監管制度，我們運營順風車平台無需取得網約車所須取得的任何牌照，且在任何重大方面均不違反適用於相關城市的中國法律法規；(2)我們在相關市政當局並無任何重大不合規問題；及(3)過往的行政處罰或與任何特定方面的若干地方規定的差異(如適用)，不構成重大不合規或危及我們作為順風車平台服務提供商的業務性質，或使我們須遵守適用於網約車服務提供商的發牌規定。

概 要

此外，於2024年2月至2024年3月，在我們的中國法律顧問的協助下以及在聯席保薦人及其中國法律顧問的參與下，我們與共計14個主要城市的市政交通運輸部門代表就我們業務的監管合規性及與順風車平台服務有關的當地法規進行了進一步的電話及現場諮詢（「補充諮詢」），該等主要城市於2023年合共貢獻我們順風車平台服務交易總額的54.5%。該14個主要城市包括(1)2023年對我們順風車平台服務交易總額貢獻最高的前十個城市，我們在該等城市產生的交易總額合共佔該年度我們順風車平台服務交易總額的50.2%；及(2)對當地實施細則進行修訂的五個城市，其中包括(i)兩個城市，即無錫及煙台，對細則進行了實質性修訂，及(ii)三個城市，即濟南（截至本文件日期，有關細則已失效，有待重新實施）以及珠海和杭州（有關細則僅有文字修訂，而有關規定並無實質性變化），而杭州亦是我們上述統計的2023年對我們交易總額貢獻最高的前十個城市之一。在補充諮詢期間，我們就上述先前諮詢的結論再次獲得確認。詳情請參閱「業務－關於順風車服務的法規及行政處罰－監管制度及市政實施細則」。

主要運營數據

在中國各級政府戰略性地調整了流行病防控政策，並大幅取消旨在抑制COVID-19病毒傳播的限制性措施後，我們的業務量於2023年恢復到了COVID-19疫情爆發之前的水平。下表載列於所示年度我們的順風車平台服務及出租車網約服務的主要運營數據。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-----------------------------------|-------------|----------|----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 順風車平台服務 | | | |
| 交易總額..... | 人民幣78億元 | 人民幣61億元 | 人民幣86億元 |
| 我們促成的順風車搭乘次數..... | 129.7百萬 | 94.2百萬 | 130.3百萬 |
| 平均每次順風車搭乘車費..... | 人民幣59.8元 | 人民幣64.3元 | 人民幣66.3元 |
| 平均每公里順風車搭乘車費 ⁽¹⁾ | 人民幣1.1元 | 人民幣1.2元 | 人民幣1.1元 |
| 月均活躍認證私家車車主人數..... | 1.6百萬 | 1.2百萬 | 1.6百萬 |
| 月均活躍順風車搭客人數..... | 4.8百萬 | 3.7百萬 | 4.8百萬 |
| 新乘客..... | 0.8百萬 | 0.7百萬 | 0.9百萬 |
| 其他乘客..... | 4.0百萬 | 3.0百萬 | 3.9百萬 |

概 要

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 每名乘客的平均每月搭乘次數 ⁽²⁾ | 2.3 | 2.1 | 2.3 |
| 每名認證私家車車主的平均每月收入 ⁽²⁾ | 人民幣36.7元 | 人民幣34.6元 | 人民幣40.5元 |
| 淨服務費率 ⁽³⁾ | 7.4% | 7.1% | 7.8% |
| 出租車網約服務⁽⁴⁾ | | | |
| 交易總額 ⁽⁵⁾ | 人民幣 827.2百萬元 | 人民幣 427.4百萬元 | 人民幣 223.9百萬元 |
| 我們促成的出租車網約搭乘次數 | 35.5百萬 | 21.5百萬 | 12.1百萬 |
| 平均每次出租車網約搭乘車費 | 人民幣23.3元 | 人民幣19.9元 | 人民幣18.6元 |
| 平均每公里出租車網約搭乘車費 ⁽⁶⁾ | 人民幣4.4元 | 人民幣3.6元 | 人民幣3.6元 |
| 月均活躍認證出租車司機人數 | 200,000 | 140,000 | 102,000 |
| 月均活躍出租車乘客人數 | 1.7百萬 | 0.8百萬 | 0.5百萬 |
| 每名認證出租車司機的平均每月收入 ⁽²⁾ | 人民幣13.6元 | 人民幣11.5元 | 人民幣9.2元 |
| 淨服務費率 ⁽³⁾ | 2.1% | 1.8% | 3.3% |

- (1) 特定期間內的平均每公里順風車搭乘車費按該期間通過我們平台促成的所有順風車搭乘的交易總額除以所有該等順風車搭乘的估計總里程數(以公里為單位)計算。
- (2) 有關每名乘客的平均每月搭乘次數、每名認證私家車車主的平均每月收入及每名認證出租車司機的平均每月收入的計算，請參閱「業務－我們提供的服務」。
- (3) 有關淨服務費率的計算，請參閱「詞彙表」。
- (4) 我們出租車網約服務的運營指標不包括我們其他智慧出租車服務的數據(例如我們透過*出租車打車助手*及*出租車智慧碼*助力的出租車搭乘)，我們尚未開始將該等服務變現。
- (5) 交易總額不包括我們通過其他智慧出租車服務(如*出租車打車助手*及*出租車智慧碼*)助力的出租車搭乘，我們尚未開始將該等服務變現。隨著我們擴大其他智慧出租車服務的用戶群以及加深與當地出租車公司及協會的合作，我們將加大變現力度。
- (6) 特定期間內的平均每公里出租車網約搭乘車費按該期間通過我們平台促成的所有出租車網約搭乘的交易總額除以所有該等出租車網約搭乘的估計總里程數(以公里為單位)計算。

於2022年，我們促成的順風車搭乘次數減少，主要是因為COVID-19疫情在多個地方(尤其是我們開展主要業務的城市)出現區域性復發，其亦導致同年交易總額減少。於2022年至2023年，隨著我們的業務從疫情的不利影響中恢復，我們順風車平台服務的交易總額有所增加。

與2022年相比，於2023年我們的出租車網約服務產生的交易總額及我們促成的出租車網約搭乘次數均有所減少，主要是由於(1)我們平台上月均活躍認證出租車司機人數減少，此乃由於出租車網約行業競爭動態的變化以及網約車行業競爭加劇導致出租車行業整體下滑，對我們的服務量造成負面影響；相比之下，我們的順風車服務受到的影響較小，因為其依賴私家車車主(而非專業司機)及其互助(而非商業)性質；及

概 要

(2) 我們逐步終止與出租車網約服務相關的聚合平台合作，主要是因為該等聚合平台開始專注於建立其自身的出租車網約業務，或為獲得更高佣金而優先派單予網約車司機而非出租車司機。

最新業務發展

下表分別載列截至2024年2月29日止兩個月以及2021年、2022年及2023年相應期間我們的順風車平台服務及出租車網約服務的主要經營數據。

| | 截至2月28日或29日止兩個月 | | | |
|------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 2024年 |
| 順風車平台服務 | | | | |
| 交易總額..... | 人民幣12億元 | 人民幣11億元 | 人民幣13億元 | 人民幣13億元 |
| 我們促成的順風車搭乘次數..... | 19.2百萬 | 17.0百萬 | 17.6百萬 | 18.4百萬 |
| 月均活躍認證私家車車主人數..... | 1.5百萬 | 1.4百萬 | 1.5百萬 | 1.6百萬 |
| 月均活躍順風車乘客人數..... | 4.4百萬 | 4.4百萬 | 4.3百萬 | 4.6百萬 |
| 出租車網約服務⁽¹⁾ | | | | |
| 交易總額..... | 人民幣 120.0百萬元 | 人民幣 100.1百萬元 | 人民幣 48.1百萬元 | 人民幣 20.9百萬元 |
| 我們促成的出租車網約搭乘次數.... | 5.5百萬 | 4.5百萬 | 2.5百萬 | 1.1百萬 |
| 月均活躍認證出租車司機人數..... | 201,000 | 165,000 | 114,000 | 69,000 |
| 月均活躍出租車乘客人數..... | 1.4百萬 | 1.0百萬 | 0.6百萬 | 0.3百萬 |

(1) 我們出租車網約服務的運營指標不包括我們其他智慧出租車服務的數據（例如我們透過出租車打車助手及出租車智慧碼助力的出租車搭乘），我們尚未開始將該等服務變現。

概 要

與截至2022年及2023年2月28日止相應期間相比，截至2024年2月29日止兩個月，隨著我們的業務從疫情的不利影響中恢復，我們通過順風車平台服務促成的順風車搭乘次數有所增加。截至2024年2月29日止兩個月，我們的出租車網約服務產生的交易總額及我們促成的出租車網約搭乘次數分別較截至2021年、2022年及2023年2月28日止相應期間有所減少，主要原因與上文詳述於2023年減少的原因相同。請參閱「一 主要運營數據」。

已建立的順風車平台及出租車網約平台擁有先進的技術及成熟的市場認可度，能夠對不斷變化的需求作出迅速反應，最大限度地提高用戶滿意度和信任度，推動行業復甦，並在後疫情時代鞏固其市場地位。展望未來，我們將繼續利用我們平台的網絡效應，通過優化我們的服務和改善用戶體驗來擴大我們的用戶群。例如，為加強我們在中國順風車行業的市場地位和品牌影響力，我們計劃通過運營經驗和技術進步進一步提高匹配效率。於2023年，我們啟動了八個新的研發項目，主要涉及人工智慧算法設計、銷售和營銷管理、大數據技術、地圖信息點（「POI」）搜索和路線規劃。此外，我們還將進一步提高我們的變現能力。對於我們的順風車平台，我們打算進一步開發廣告和其他服務，如汽車增值服務，以抓住中國出行市場價值鏈上的變現機會。對於我們的智慧出租車服務，我們打算在全國範圍內加大變現力度，並在繼續完善我們的服務和產品並擴大我們的用戶群的同時，探索更多類別的服務收費項目。例如，截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄，而截至2020年12月31日則為21個城市。

近期監管發展

境外上市

於2023年2月17日，中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「《試行辦法》」）及五項配套指引，於2023年3月31日生效。根據《試行辦法》，境內企業尋求直接或間接境外發行證券或上市（「境外發行上市」），應履行備案程序並向中國證監會報告相關信息。具體而言，遵循實質重於形式的原則，倘發行人同時滿足下列兩個條件的，其境外發行上市將被認定為境內企業間接境外發行上市：(1)發行人境內經營實體最近一個財政年度的總資產、淨資產、收入或利潤佔發行人同一財政年度經審核綜合財務報表相關數據的50%以上；及(2)主要經營活動在中國境內進行或主要營業場所位於中國境內，或負責發行人經營管理的高級管理人員主要為中國公民或定居在中國境內。《試行辦法》亦規定，已完成境外發行上市的發行人發生控制權變更或自願或強制退市等重大事件，應向中國證監會提交後續

概 要

報告。同日，中國證監會亦就《試行辦法》的發佈舉行了新聞發佈會，並發佈了《關於境內企業境外發行上市備案管理安排的通知》（「《通知》」），其中包括對現有發行人的若干過渡安排。有關詳情，請參閱「法規－關於境外發行及上市的法規」及「風險因素－與在中國開展業務有關的風險－我們可能須就未來的集資活動取得中國證監會或其他中國政府機關的批准、備案或遵守其他規定，並且如果需要，我們無法預測我們能否取得有關批准或完成有關備案」。

據我們的中國法律顧問告知，基於《試行辦法》及《通知》，董事認為我們需要按照《試行辦法》規定在[編纂]完成前提交及完成備案。根據聯席保薦人的中國法律顧問的意見，聯席保薦人（並非法律專家）並無注意到任何事項以致其對該等董事意見產生疑問。我們於2023年4月1日提交備案報告，及於2024年2月6日完成向中國證監會備案並取得備案通知書。此外，經與我們的中國法律顧問討論後，董事確認我們不存在《試行辦法》第8條所載的任何情形之一，不會因此被禁止境外發行及上市。我們已採取全面措施確保我們符合相關法律法規，並將繼續密切關注《試行辦法》的實施以及有關境內企業境外上市的立法及監管發展。

網絡安全及數據安全

2021年12月28日，國家互聯網信息辦公室（「國家網信辦」）、國家發改委、工信部及若干其他中國政府部門聯合發佈《網絡安全審查辦法》，該辦法於2022年2月15日生效。2021年11月14日，國家網信辦發佈《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（「《網絡數據安全條例草案》」）。有關詳情，請參閱「法規－有關網絡安全、數據安全及保護個人信息的法規」。於2023年1月31日，我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問與中國網絡安全審查技術與認證中心（「CCRC」，根據我們中國法律顧問的意見，其為主管部門）進行了電話諮詢。CCRC確認，(1)《網絡安全審查辦法》項下的「國外上市」條款不適用於香港上市，因此我們無需就在香港[編纂]主動提交網絡安全審查申請；及(2)由於《網絡數據安全條例草案》尚未生效或正式實施，因此我們目前無需根據《網絡數據安全條例草案》申請網絡安全審查。

概 要

倘《網絡數據安全條例草案》以當前形式實施，董事相信我們的業務營運及財務表現不會受到重大不利影響，且我們目前在履行所有重大方面可能適用於我們的義務方面不會有重大障礙，依據為：

- (1) 截至最後實際可行日期，我們並無因違反網絡安全及數據保護法律法規而受到任何主管機關的任何重大罰款或行政處罰、強制整改或其他制裁；且我們並無重大洩露數據或個人信息或違反網絡安全及數據保護及隱私法律法規而對我們的業務營運造成重大不利影響的情況；
- (2) 我們並無牽涉任何由國家網信辦發起的網絡安全審查調查，亦無就該方面收到任何查詢、通知、警告或制裁；
- (3) 我們已實施有效的網絡安全及數據保護政策、程序及措施，以確保數據的安全存儲及傳輸以及預防未經授權訪問或使用數據；及
- (4) 我們持續關注網絡安全及數據保護方面的法律及監管發展，維持與相關政府機關的持續溝通，並及時實施所有必要措施，以確保持續遵守相關法律及法規。

基於上文所述及向CCRC作出的諮詢，我們的中國法律顧問告知我們，本公司於所有重大方面在採取措施遵守《網絡安全審查辦法》及《網絡數據安全條例草案》方面不會有任何重大法律障礙（倘其以現行形式獲採用）。經計及上述本公司及中國法律顧問的觀點及分析以及所進行的盡職調查後，聯席保薦人並無注意到任何事項會導致彼等不認同董事以下觀點的合理性：(1)我們能夠在所有重大方面遵守《網絡安全審查辦法》及《網絡數據安全條例草案》（如按現行形式實施）；及(2)《網絡安全審查辦法》及《網絡數據安全條例草案》（如按現行形式實施）不會對我們的業務、經營業績、財務狀況或[編纂]產生重大不利影響。

此外，於2022年7月7日，國家網信辦頒佈《數據出境安全評估辦法》（「《安全評估辦法》」），自2022年9月1日生效。請參閱「法規－有關網絡安全、數據安全及保護個人信息的法規」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們日常營運並無牽涉任何數據跨境傳輸。我們預計《安全評估辦法》在數據出境傳輸方面不會對我們日常營運產生重大影響。

我們將密切關注有關網絡安全及數據隱私法律的進一步監管發展的立法進展，包括網絡安全審查的發展，並及時尋求相關監管部門的指導，以確保我們採取適當措施。

概 要

我們致力於保護用戶的個人信息和隱私。我們已實施各種協議及程序，確保我們持續遵守有關網絡安全、信息安全、隱私及數據安全的適用法規。有關詳情，請參閱「業務－數據隱私及安全」。

反壟斷

於2021年2月7日，國務院反壟斷委員會發佈《關於平台經濟領域的反壟斷指南》，規定互聯網平台的若干活動可能被認定為壟斷，而涉及可變利益實體的經營者集中亦須接受反壟斷審查。此外，全國人民代表大會常務委員會頒佈於2022年6月24日最新修訂及於2022年8月1日生效的《反壟斷法》（「經修訂的《反壟斷法》」）規定，被視為集中並涉及特定成交額門檻的交易方的交易必須經由相關反壟斷部門批准後方可完成。其亦要求業務經營者不得濫用數據、算法、技術、資本優勢及平台規則排除或限制競爭。鑒於(1)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在業務經營中並無採取任何壟斷行為，亦無訂立任何壟斷協議；(2)我們並無因反壟斷活動而受到任何處罰、監管行動或調查，因此我們的中國法律顧問認為經修訂的《反壟斷法》將不會對我們產生任何重大不利影響。然而，該等法律及指引可能會限制我們在中國通過收購實現增長的能力。請參閱「風險因素－與在中國開展業務有關的風險－併購規定及若干其他中國法規就外國投資者收購中國公司制定複雜程序，可能令我們難以在中國通過收購實現增長」。

根據當前所知的情況，我們的董事認為，我們將不會因上述反壟斷相關法律及法規的變動而產生重大的額外成本，或須對我們的業務運營作出重大改變。基於上文所述，我們的董事認為上述變動將不會對我們的業務及營運造成重大不利影響。經考慮上述因素以及我們的董事及中國法律顧問的意見，聯席保薦人及其中國法律顧問概無注意到任何事項會令彼等不認同董事上述觀點的合理性。

無重大不利變動

董事確認，直至本文件日期，我們的財務、營運或交易情況自2023年12月31日（即本文件附錄一所載會計師報告所呈報期間末）以來無重大不利變動。

概 要

[編纂]統計數據

下表中的所有統計數據均基於以下假設：(1)[編纂]已完成，並根據[編纂]發行或出售[編纂]股股份，(2)根據[編纂]授出的購股權未獲行使，及(3)概無根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份。

| | 基於[編纂]每股 [編纂]港元 | 基於[編纂]每股 [編纂]港元 |
|---|--------------------|--------------------|
| 股份[編纂] ⁽¹⁾ | [編纂]百萬港元 | [編纂]百萬港元 |
| 本公司擁有人應佔本集團未經審核 [編纂]經調整綜合每股有形資產減負債 ⁽²⁾ .. | [[編纂]港元] | [[編纂]港元] |

(1) 市值乃基於於[編纂]完成後預期將發行及流通在外的[編纂]股股份計算。計算市值所用的[編纂]股股份包括本文件附錄二所用的[編纂]股股份、[編纂]股優先股（預計[編纂]完成後可轉換為普通股）及Firefiles Limited持有的[編纂]股股份，該等股份於本文件附錄二中被視為庫存股且不計入普通股。

(2) 本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產減負債乃按緊隨[編纂]完成後（就[編纂]財務資料而言，假設於2023年12月31日）已發行及流通在外的[編纂]股股份（並無計及因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份）的基準並經調整後計算得出，不包括截至2023年12月31日我們持有的11,648,137股股份（作為庫存股份），有關股份預留作為根據2020年股份獎勵計劃所授出的購股權或受限制股份，以及於[編纂]完成後優先股自動轉換為普通股。本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合[編纂]減負債乃按1.0港元兌人民幣[0.9093]元的匯率由人民幣兌換為港元。

截至2023年12月31日，我們優先股的賬面值人民幣4,256.2百萬元被確認為金融負債。於合資格[編纂]結束後，優先股將自動轉換為普通股，而無需支付任何額外代價。請參閱本文件附錄一會計師報告附註25。

假設當時轉換於2023年12月31日按一比一基準進行，則本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債按[編纂]每股股份[編纂]港元計算將由約人民幣[編纂]百萬元增加至約人民幣[編纂]百萬元，或按[編纂]每股股份[編纂]港元計算將由約人民幣[編纂]百萬元增加至約人民幣[編纂]百萬元。按[編纂]分別為每股股份[編纂]港元及[編纂]港元計算，本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產減負債將分別增至人民幣[編纂]元（[編纂]港元）及人民幣[編纂]元（[編纂]港元）。

概 要

[編纂]

我們預期就[編纂]產生合共約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）的[編纂]，估[編纂][編纂]約[編纂]%（假設[編纂]為[編纂]港元，即指示性[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數，並假設[編纂]未獲行使），包括(1)[編纂]相關費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），及(2)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），其中包括(i)法律顧問及會計師的費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），及(ii)其他費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）。截至2023年12月31日，在預期[編纂]中，我們產生約人民幣37.34百萬元，其中約人民幣32.50百萬元於我們的綜合損益表中扣除，而直接歸屬於發行股份的餘下金額約人民幣[編纂]百萬元將於[編纂]完成後自權益中扣除。我們預期[編纂]完成後將進一步產生[編纂]約人民幣[編纂]百萬元，其中約人民幣[編纂]百萬元預期將於我們的綜合損益表中扣除，而約人民幣[編纂]百萬元預期將自權益中扣除。上述[編纂]為截至最後實際可行日期的最佳估計，僅供參考。實際金額可能與此估計不同。

[編纂]

假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股股份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），並假設[編纂]未獲行使，我們估計[編纂][編纂]將約為[編纂]百萬港元（經扣除我們於往績記錄期間支付及於2023年12月31日後應付的與[編纂]有關的估計[編纂]及其他費用及開支）。我們目前擬將[編纂][編纂]按下文所載金額用作以下用途：

- 約[50.0%]或[編纂]百萬港元將用於擴大我們的用戶群並加強我們的營銷和促銷活動；
- 約[35.0%]或[編纂]百萬港元將用於提升技術能力及提升安全機制；及
- 約[15.0%]或[編纂]百萬港元將用於增強變現能力。

詳情請參閱「未來計劃及[編纂]」。

釋 義

除文義另有所指外，下列詞彙於本文件中具有以下涵義。若干其他詞彙於本文件「詞彙表」一節解釋。

| | | |
|---------------------------|---|--|
| 「5brothers Limited」 | 指 | 一家於2014年7月10日在英屬處女群島註冊成立的有限公司，由我們的聯合創始人通過主要英屬處女群島控股公司間接擁有，為我們的一組控股股東成員公司之一 |
| 「會計師報告」 | 指 | 申報會計師出具的會計師報告，其全文載於本文件附錄一 |
| 「聯屬人士」 | 指 | 直接或間接控制有關指定人士，或受有關指定人士控制或與其受直接或間接共同控制的任何其他人士 |
| 「會財局」 | 指 | 會計及財務匯報局 |
| 「Amazing Journey Limited」 | 指 | 一家於2014年7月23日根據香港法律註冊成立的有限公司，為我們的全資附屬公司之一 |
| 「Amber Cultural Limited」 | 指 | 一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，由段劍波先生全資擁有，為我們的一組控股股東成員公司之一 |
| 「組織章程細則」或「細則」 | 指 | 我們於2024年[●]採納並自[編纂]起生效的第七份經修訂及重列的組織章程細則（經不時修訂），其概要載於本文件附錄三 |
| 「審核委員會」 | 指 | 董事會審核委員會 |
| 「北京暢行」 | 指 | 北京暢行信息技術有限公司，一家於2014年8月21日根據中國法律註冊成立的有限公司，為我們的綜合聯屬實體之一 |
| 「北京抵達」 | 指 | 北京抵達科技有限公司，一家於2022年3月31日根據中國法律註冊成立的有限公司，為北京暢行的全資附屬公司 |

釋 義

| | | |
|----------|---|---|
| 「董事會」 | 指 | 本公司董事會 |
| 「營業日」 | 指 | 香港的銀行一般開門辦理業務的任何日子(星期六、星期日或公眾假期除外) |
| 「英屬處女群島」 | 指 | 英屬處女群島 |
| 「開曼公司法」 | 指 | 開曼群島公司法第22章(1961年第3號法例，經合併及修訂)，經不時修訂、補充或以其他方式修改 |

[編纂]

| | | |
|---------------------------------|---|---|
| 「中國」 | 指 | 中華人民共和國，就本文件而言，不包括香港、澳門及台灣 |
| 「聯合創始人」 | 指 | 共同創辦本公司的宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生 |
| 「公司條例」 | 指 | 香港法例第622章公司條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改) |
| 「公司(清盤及雜項條文)條例」 | 指 | 香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改) |
| 「本公司」、 「嗒嗒出行」、 「本集團」或「我們」 | 指 | Dida Inc.(前稱Bright Journey Limited)，一家於2014年7月11日根據開曼群島法律註冊成立的獲豁免有限公司，除文義另有所指外，包括其所有附屬公司及財務業績已合併計算並作為本公司附屬公司入賬的公司 |
| 「綜合聯屬實體」 | 指 | 我們通過合約安排控制的實體，即北京暢行與北京抵達 |
| 「合約安排」 | 指 | 我們訂立的一系列合約安排，以允許本公司對綜合聯屬實體的業務營運行使控制權並享有從中產生的所有經濟利益，更多詳情載於本文件「合約安排」一節 |

釋 義

「控股股東」 指 具有上市規則所賦予的涵義，除文義另有所指外，指 5brothers Limited、我們的聯合創始人及彼等各自的主要英屬處女群島控股公司，即構成我們一組控股股東的成員公司

[編纂]

「董事」 指 本公司董事或其中任何一名董事

「僱員購股權計劃代名人」 指 Firefiles Limited，一家於2020年6月23日根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，並由僱員購股權計劃受託人全資擁有

「僱員購股權計劃受託人」 指 Kastle Limited，一家於2016年12月7日根據香港法律註冊成立的公司

[編纂]

「極端情況」 指 香港任何政府部門宣佈在八號或以上颱風訊號改為三號或以下颱風訊號前，因公共交通服務嚴重中斷、大面積水浸、重大山體滑坡、大規模停電或任何其他不利情況引致的「極端情況」

[編纂]

「弗若斯特沙利文報告」 指 委託弗若斯特沙利文編製的報告

「弗若斯特沙利文」 指 本公司行業顧問弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司

「GDP Holding Limited」 指 一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，由宋先生全資擁有，為我們的一組控股股東成員公司之一

釋 義

[編纂]

「Golden Bay Limited」 指 一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，由李金龍先生全資擁有，為我們的一組控股股東成員公司之一

[編纂]

「港元」 指 香港法定貨幣港元

[編纂]

釋 義

「香港」 指 中國香港特別行政區

[編纂]

「國際財務報告準則」 指 國際財務報告準則

「獨立第三方」 指 據董事經過一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，並非本公司關連人士(定義見上市規則)的人士

釋 義

[編纂]

| | | |
|------------|---|--|
| 「聯席保薦人」 | 指 | 中國國際金融香港證券有限公司、海通國際資本有限公司及野村國際(香港)有限公司 |
| 「最後實際可行日期」 | 指 | 2024年5月31日，即本文件付印前就確定當中所載若干資料的最後實際可行日期 |

釋 義

[編纂]

| | | |
|---------------------|---|--|
| 「上市指南」 | 指 | 聯交所刊發的《新上市申請人指南》，自2024年1月1日起生效 |
| 「上市規則」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司證券上市規則（經不時修訂或補充） |
| 「大綱」或「組織章程大綱」 | 指 | 我們於2024年[●]有條件批准及採納並將於[編纂]生效的第七份組織章程大綱（經不時修訂、補充或以其他方式修改） |
| 「More&More Limited」 | 指 | 一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，由李躍軍先生全資擁有，為我們的一組控股股東成員公司之一 |
| 「交通運輸部」 | 指 | 中華人民共和國交通運輸部 |
| 「宋先生」 | 指 | 宋中傑先生，我們的創始人、董事長、執行董事、首席執行官及一組控股股東成員之一 |

[編纂]

| | | |
|---------|---|----------|
| 「提名委員會」 | 指 | 董事會提名委員會 |
|---------|---|----------|

釋 義

[編纂]

「普通股」或「股份」 指 本公司股本中每股面值0.0001美元的普通股

[編纂]

「[編纂]受限制股份單位計劃」 指 本公司於2023年3月31日採納的[編纂]受限制股份單位計劃，其主要條款載於附錄四「法定及一般資料－D.股份獎勵計劃－2. [編纂]受限制股份單位計劃」一節

釋 義

| | | |
|---------------|---|--|
| 「[編纂]投資」 | 指 | [編纂]投資者對本公司進行的[編纂]投資，其詳情載於「歷史及公司架構－[編纂]投資」一節 |
| 「[編纂]投資者」 | 指 | 本公司的A-1輪優先股、B輪優先股、C輪優先股、D-1輪優先股及E-1輪優先股持有人 |
| 「[編纂]受限制股份計劃」 | 指 | 本公司採納的[編纂]受限制股份計劃（經修訂），其主要條款載於附錄四「法定及一般資料－D. 股份獎勵計劃－1. (1). [編纂]受限制股份計劃」一節 |
| 「[編纂]股份獎勵計劃」 | 指 | [編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃 |
| 「[編纂]購股權計劃」 | 指 | 本公司採納的[編纂]購股權計劃（經修訂），其主要條款載於附錄四「法定及一般資料－D. 股份獎勵計劃－1. (2). [編纂]購股權計劃」一節 |
| 「優先股」 | 指 | 我們於各輪融資中發行的A-1輪優先股、B輪優先股、C輪優先股、D-1輪優先股及E-1輪優先股 |

[編纂]

| | | |
|----------------|---|--|
| 「主要英屬處女群島控股公司」 | 指 | 我們的聯合創始人根據英屬處女群島法律註冊成立的控股公司GDP Holding Limited、Golden Bay Limited、Sweet Creation Limited、Amber Cultural Limited及More&More Limited |
| 「代理投資者」 | 指 | IDG China Venture Capital Fund IV, L.P.、IDG China IV Investors L.P.、Eastnor Castle Limited、易車香港有限公司、NBNW Investment Limited、Leap Profit Investment Limited、Smart Canvas Investment Limited及Star Celestial Holdings Limited |

釋 義

| | | |
|-----------|---|---------------------------------------|
| 「登記股東」 | 指 | 北京暢行的登記股東，即宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生 |
| 「S規例」 | 指 | 美國證券法S規例 |
| 「關聯方」 | 指 | 具有本文件附錄一所載會計師報告附註36「關聯方披露」一段所載的涵義 |
| 「薪酬委員會」 | 指 | 董事會薪酬委員會 |
| 「人民幣」 | 指 | 中國法定貨幣人民幣 |
| 「受限制股份單位」 | 指 | 根據[編纂]受限制股份單位計劃授出的受限制股份單位 |

[編纂]

| | | |
|-----------|---|------------------------------------|
| 「證監會」 | 指 | 香港證券及期貨事務監察委員會 |
| 「證券及期貨條例」 | 指 | 香港法例第571章證券及期貨條例（經不時修訂、補充或以其他方式修改） |
| 「股份獎勵計劃」 | 指 | [編纂]受限制股份單位計劃及[編纂]股份獎勵計劃 |
| 「股東」 | 指 | 股份持有人 |

[編纂]

| | | |
|--------------------------|---|--|
| 「聯交所」 | 指 | 香港聯合交易所有限公司 |
| 「Sweet Creation Limited」 | 指 | 一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，由朱敏先生全資擁有，為我們的一組控股股東成員公司之一 |

釋 義

| | | |
|----------|---|-----------------------------------|
| 「收購守則」 | 指 | 證監會發佈的公司收購及合併守則（經不時修訂、補充或以其他方式修改） |
| 「往績記錄期間」 | 指 | 包括截至2023年12月31日止三個年度期間 |

[編纂]

| | | |
|-------------|---|--|
| 「美國」 | 指 | 美利堅合眾國 |
| 「美國證券法」 | 指 | 1933年美國證券法（經修訂）及據此頒佈的規則及規例 |
| 「美元」 | 指 | 美國法定貨幣美元 |
| 「增值稅」 | 指 | 中國增值稅 |
| 「增值電信業務許可證」 | 指 | ICP許可證及／或IDC許可證（視乎文義而定） |
| 「投票代理契據」 | 指 | 各代理投資者與我們的一組控股股東成員公司之一5brothers Limited訂立的投票代理契據（經修訂），其主要條款載於「歷史及公司架構－本公司及主要股權變更－投票代理」一節 |
| 「外商獨資企業」 | 指 | 拼途（北京）信息技術有限公司，一家於2014年11月2日根據中國法律成立的有限公司，為本公司的間接全資附屬公司 |

不存在官方英文翻譯的中國自然人、法人、政府機關、機構或其他實體的英文譯名為非官方翻譯，僅供識別之用。如有任何歧義，概以中文名稱為準。

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

詞彙表

本詞彙表載有本文件所用與本公司有關的若干技術詞彙的釋義。該等詞彙及其涵義未必與行業標準釋義或用法一致。

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| 「活躍認證私家車車主」 | 指 | 截至特定期間末的活躍認證私家車車主，指在此期間內至少完成一次由我們平台促成的順風車出行的認證私家車車主數量 |
| 「經調整淨利潤率 (非國際財務報告 準則計量)」 | 指 | 按指定年度／期間的經調整利潤淨額(非國際財務報告準則計量)除以相關年度／期間的收入再乘以100.0%計算 |
| 「人工智慧」 | 指 | 機器所表現的智慧，與人類及其他動物所表現的自然智慧相對 |
| 「App」或「移動應用 程序」 | 指 | 為在智慧手機及其他移動設備上運行而設計的應用程序軟件 |
| 「大數據分析」 | 指 | 針對大量不同的數據集使用先進的分析技術，以找出隱藏的模式、未知的相關性、市場趨勢、客戶偏好及其他有用資料，從而幫助各個組織作出更明智的業務決策，此模式在數據收集及分析方面已遠超傳統數據庫軟件工具的功能 |
| 「複合年增長率」 | 指 | 複合年增長率 |
| 「順風車」 | 指 | 幾名在大致相同的時間具有相同或相近行程的個人合作使用私家車出行 |
| 「認證私家車車主」 | 指 | 完成我們的驗證過程後獲准通過我們的平台提供順風車出行的註冊私家車車主 |
| 「認證出租車司機」 | 指 | 完成我們的驗證過程後獲准通過我們的平台接收出租車訂單的出租車司機 |
| 「雲」或「雲計算」 | 指 | 一種可實現隨時隨地、方便及隨需通過網絡訪問可設定的共用計算資源池(如網絡、服務器、數據存儲、運算能力、應用程序及服務)的模式，可通過最少的管理工作或服務提供商互動快速配置及釋放 |

詞彙表

| | | |
|-----------------|---|---|
| 「CPM」 | 指 | 每千次展示成本，是程序化廣告中常用的定價模式，廣告主為其廣告每千次展示支付固定成本 |
| 「完成率」 | 指 | 衡量訂單完成機會的比率。完成率乃根據一天中平台上所完成的訂單量除以乘客支付及私家車車主或出租車司機接受的請求總量計算 |
| 「諮詢」 | 指 | 於2022年12月至2023年2月與46個主要城市的市政交通運輸部門代表就我們業務的監管合規性及與順風車平台服務有關的當地法規進行的現場諮詢 |
| 「GPS」 | 指 | 全球定位系統，是一種使用衛星信號確定物體地面位置的導航系統 |
| 「交易總額」 | 指 | 以乘客支付的車費計算的搭乘總值，且並無經適用獎勵、稅項、通行費或費用調整 |
| 「硬件」 | 指 | 構成計算機系統的物理元素，例如中央處理器、顯示器、鼠標、鍵盤及硬盤 |
| 「主要城市」 | 指 | 46個城市（各自為一個「主要城市」，統稱「主要城市」），包括(1)自2020年起及於整個往績記錄期間，於至少一個報告期內貢獻超過我們順風車平台服務交易總額0.5%的絕大部分城市（包括所有各自貢獻超過1.0%的城市），及(2)於2020年及2021年我們受到行政處罰的所有城市 |
| 「月度活躍認證私家車車主人數」 | 指 | 在某個月內通過我們的平台完成至少一次順風車搭乘的認證私家車車主人數 |
| 「月度活躍順風車乘客人數」 | 指 | 在某個月內通過我們的平台完成至少一次順風車搭乘的乘客人數 |
| 「不使用撤銷」 | 指 | 根據《中華人民共和國商標法》，撤銷無正當理由連續三年不使用的註冊商標 |

詞彙表

| | | |
|--------------------|---|--|
| 「信息點」或「POI」 | 指 | 移動應用程序用戶可能會發現有用或有趣的特定位置，主要由其在地圖上顯示時的經度和緯度地理坐標定義 |
| 「程序化廣告」 | 指 | 一種利用自動化技術及算法工具買賣線上廣告展示空間的廣告方法 |
| 「私家車車主」 | 指 | 在我們的平台上發佈行程並使用其私家車沿途接載順風車乘客的個人。如私家車車主搭乘順風車出行，亦可算作我們平台上的乘客 |
| 「公共交通」 | 指 | 一種與私人交通相對的交通系統，可供公眾使用的乘客團體出行系統，此系統通常按計劃管理、按既定路線運行並就每次出行收取固定費用。為免生疑問及就本文件而言，公共交通不包括傳統出租車行業 |
| 「應答率」 | 指 | 計算乘客的要求獲私家車車主或出租車司機接受的機率。應答率乃根據一天中平台上私家車車主或出租車司機所接受的請求數量除以乘客提出的請求總量計算 |
| 「搭乘」 | 指 | 通過多種或特定出行模式產生的已完成順風車、出租車或網約車行程 |
| 「服務器」 | 指 | 通過計算機網絡向其他計算系統提供服務的計算機系統 |
| 「服務費率」及 「淨服務費率」 | 指 | 服務費率即按於特定期間內我們收取的服務費產生的收入對比順風車或出租車乘客相應支付的車費計算的百分比；淨服務費率即按於特定期間內我們收取的服務費（不包括稅率為6%的增值稅）所產生的收入、我們作為服務成本產生的補貼及用戶獎勵或順風車平台服務業務或出租車網約服務業務的銷售及營銷開支對比順風車或出租車乘客相應支付的车費計算的百分比 |

詞彙表

| | | |
|-------------------|---|---|
| 「軟件」 | 指 | 指示計算機處理器執行特定操作的任何一套機器可讀指令 |
| 「補充諮詢」 | 指 | 於2024年2月至2024年3月，我們與合共14個主要城市的市政交通運輸部門代表就我們業務的監管合規性及與順風車平台服務有關的當地法規進行的電話諮詢及現場諮詢 |
| 「出租車行業」或「傳統出租車行業」 | 指 | 一種傳統上在線下運行的出租汽車服務。為免生疑問，不包括線上出租汽車服務（例如網約車服務） |
| 「一線城市」 | 指 | 中國的一線城市，包括北京、上海、廣州及深圳 |
| 「單獨順風車乘客」 | 指 | 根據我們平台上每位乘客的唯一用戶識別碼計算的去重順風車乘客人數 |
| 「用戶」 | 指 | 包括利用我們的平台所提供服務的乘客、私家車車主及出租車司機 |

前 瞻 性 陳 述

我們已在本文件中載入前瞻性陳述。該等陳述並非歷史事實，包括有關我們的意向、信念、預期或未來預測的陳述，因此為前瞻性陳述。

本文件載有因其性質使然涉及重大風險及不確定因素的前瞻性陳述，包括本文件所述的風險因素。前瞻性陳述可按「可能」、「將」、「應會」、「將會」、「可能會」、「相信」、「預期」、「預測」、「擬」、「計劃」、「繼續」、「尋求」、「估計」等字詞或者此等字詞的反義或者其他類似詞彙予以辨識。前瞻性陳述的例子包括(但不限於)我們對我們的預測、業務策略與發展活動及其他資本開支、融資來源、規例影響、涉及未來營運的預期、利潤率、盈利能力及競爭所作的陳述。前述各項並非我們作出全部前瞻性陳述的盡錄清單。

前瞻性陳述乃以我們目前對我們業務、經濟狀況及其他未來狀況的預期及假設為基礎。我們概不保證該等預期及假設最終將屬實。鑒於前瞻性陳述關係到未來，其受到難以預料的既有不確定因素、風險及情況變更影響。我們的業績或會與前瞻性陳述所預期者存在重大差異。前瞻性陳述既非過往事實的陳述，亦非未來表現的擔保或保證。故此，我們懇請閣下不要過分依賴任何該等前瞻性陳述。可能引致實際業績與前瞻性陳述內所述者存在重大差異的重要因素包括地區、國家或全球政治經濟、業務、競爭、市場及監管情況及以下各項：

- 我們的業務前景；
- 我們的業務策略及實現該等策略的計劃；
- 我們經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及狀況以及競爭環境；
- 我們經營所在市場的整體經濟、政治及業務狀況；
- 我們的財務狀況及表現；
- 我們的資本開支計劃；
- 我們經營所在行業及市場的監管環境、政策、經營狀況及整體前景的變動；
- 我們對於取得及保有監管執照或許可能力的預期；
- 未來業務發展的規模、性質及潛力；

前 瞻 性 陳 述

- 我們競爭對手的行動及影響彼等的發展因素；
- COVID-19疫情的發展及其對我們業務及行業的影響；及
- 「風險因素」、「行業概覽」、「法規」、「業務」、「財務資料」、「與我們控股股東的關係」及「未來計劃及[編纂]」章節有關利率走勢、外匯匯率、價格、經營、利潤率、風險管理及整體市場趨勢的若干陳述。

我們在本文件作出的任何前瞻性陳述僅就其作出之日而作出。可能致使我們的實際業績有所出入的因素或事件可能不時出現，而我們不可能對其全部作出預測。根據適用法律、規則及規例的規定，我們概不會就更新任何前瞻性陳述（無論是因新資料、日後發展或其他原因）承擔任何責任。本文件所載的所有前瞻性陳述均須配合本提示聲明一起閱覽。

風險因素

有意[編纂]應審慎考慮本文件所載的所有資料，尤其應評估下列與[編纂]我們股份有關的風險。閣下應特別注意，我們是一家在開曼群島註冊成立的獲豁免公司，而我們在中國經營業務，其法律及監管環境在若干方面可能與其他國家不同。下述任何風險及不確定因素均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況或我們股份的[編纂]有重大不利影響，而閣下可能損失全部或部分[編纂]。

與我們的業務及行業有關的風險

我們有限的經營歷史及不斷發展的業務使我們難以評估前景及我們可能面臨的風險及挑戰。

我們的經營歷史相對較短，且自成立以來不斷擴大業務。我們自2014年起開展順風車平台，並自2017年起通過智慧出租車服務連接乘客與出租車司機，擴展我們的平台。我們於2018年為出租車公司及協會推出出租車管理雲平台，並於2019年推出出租車智慧碼及出租車打車助手，以進一步發展我們的智慧出租車服務。我們的業務可能繼續發展。由於潛在市場發展迅速，且鑒於我們的經營歷史有限以致業務模式尚未得到充分證明，我們可能會修改業務模式及營運方式。我們可能出於戰略目的推出新的解決方案或終止任何現有的解決方案。任何該等修改或變動均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

我們相對有限的經營歷史及不斷發展的業務使我們難以評估前景及我們可能面臨的風險及挑戰。該等風險及挑戰包括我們能否：

- 準確預測我們的收入及預算開支；
- 以具成本效益的方式擴大用戶群；
- 遵守適用於我們業務的現有及新訂法律及法規；
- 計劃及管理我們目前及未來所提供產品及服務的資本開支；
- 預測及應對宏觀經濟及行業變化；
- 維持及提升我們的聲譽及品牌價值；
- 有效管理我們的增長；
- 增加我們於現有行業的市場份額及擴展至新行業；

風險因素

- 成功擴大我們的業務覆蓋地理範圍；
- 招聘、整合及挽留本公司各級人才；
- 確保我們平台的用戶將全面遵守我們的政策及標準；
- 成功開發新平台功能、產品及服務，以提升用戶體驗；
- 預測及適應不斷變化的市場狀況，包括技術發展及競爭格局的變化；及
- 有效應對流行病疫情、自然災害及其他災害。

倘我們未能解決所面臨的風險及困難，包括與上述挑戰以及本節「風險因素」其他部分所述的風險及困難，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。此外，由於我們的歷史財務數據有限且在快速發展的市場中經營，故有關我們未來收入及開支的任何預測可能不如我們擁有較長經營歷史或在更可預測的市場中經營般準確。我們過往曾遇到且日後亦會遇到在瞬息萬變的行業中經營歷史有限的成長型公司經常遇到的風險及不確定因素。倘我們用於規劃及經營業務的有關該等風險及不確定因素的假設不正確或出現變動，或倘我們未能成功應對該等風險，我們的經營業績可能與預期有重大差異，而我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

中國的順風車市場仍處於起步階段。倘市場未能持續增長、增長速度低於我們的預期或增長幅度不如我們所預期，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能受到重大不利影響。

中國的順風車市場仍處於相對較新的階段，過往增長速度慢且滲透率低，市場對順風車的接受程度及需求的增長幅度存在不確定性，甚或根本不會增長。具體而言，由於順風車並非按需提供的商業出行服務，且對出行路線的相似度要求較高，因此可能無法始終及時匹配或根本無法匹配潛在的順風車乘客。因此，順風車的市場規模可能無法與汽車客運市場其他分部的市場規模相提並論。根據弗若斯特沙利文報告，中國汽車客運市場包括出租車、網約車及順風車，按2023年交易總額計，各自的市場份額分別為54.2%、41.4%及4.4%。我們的成功將在很大程度上取決於公眾順風車及我們的服務的接受程度。倘公眾普遍認為順風車並無好處，或因安全問題（不論是與我們或我們競爭對手的服務有關的安全事故或其他原因）而選擇放棄順風車服務，順風車市場可能會停滯不前，發展速度可能較我們所預期的更加緩慢或可能無法兌現我們預期的增長潛力，上述任何情況均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

此外，中國順風車市場可能面臨（其中包括）其他出行選擇、相關監管規定及限制以及安全及隱私問題所帶來的挑戰，其中許多因素非我們所能控制。因此，我們無法向閣下保證中國的順風車市場不會出現下滑及衰退。此外，我們無法向閣下保證，我們的順風車平台將繼續在快速發展的行業中取得商業成功。例如，相關法律及法規可能會不斷演變，這可能會大幅增加與我們業務營運有關的合規成本。任何上述風險及挑戰均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

倘我們的安全機制未能確保用戶使用我們平台時的安全或倘我們未能解決與順風車及我們的服務有關的安全問題，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們於提供服務時確保用戶安全的能力以及公眾對我們平台安全水平的看法，對於我們能否吸引及留住用戶而言至關重要。

與我們或我們競爭對手的服務或其他方面相關的安全事件可能會引起公眾關注、損害我們的聲譽、招致政府審查，並導致要求對我們的業務或順風車行業施加更廣泛的限制。例如，於2018年，一個主要出行平台發生若干與其順風車服務有關的惡性犯罪事件，因此，該從業者被監管當局勒令暫停順風車服務，同時導致公眾對順風車產生極大的安全憂慮、對業務模式產生爭議及對順風車活動施加更嚴格的監管。其中包括交通運輸部辦公廳及中華人民共和國公安部（「公安部」）辦公廳於2018年9月10日聯合頒佈的《關於進一步加強網絡預約出租汽車和私人小客車合乘安全管理的緊急通知》，規定順風車平台應參考出租車司機背景調查及監督的相關規定，對所有私家車車主進行背景調查。具體而言，平台應嚴格規範訂單匹配管理，在完成背景調查前不得向私家車車主分配訂單，並須在訂單匹配前應用人臉識別等技術檢查私家車車主與其車輛之間的一致性。此外，於2018年9月13日，交通運輸部、公安部、中華人民共和國工業和信息化部（「工信部」）、中華人民共和國國家發展和改革委員會（「國家發改委」）及其他六部委組成的安全專項檢查工作組，對提供網約車服務或順風車平台服務的主要平台（包括我們的平台）進行現場聯合安全檢查（「2018年專項檢查」）。2018年專項檢查結束後，相關部門要求我們進一步加強安全措施並完善我們順風車平台的緊急響應機制，而並無提供具體重大建議。

風險因素

我們自此以後已採取多種加強安全措施。我們設有全面的安全機制，以建立用戶之間的信任及確保安全水平，包括根據適用法律及法規或我們的內部標準進行背景調查，篩選現有及潛在私家車車主及出租車司機及其車輛，以識別不符合我們平台使用資格的私家車車主及出租車司機。此外，在訂單匹配之前，我們採用人臉識別技術驗證私家車車主及出租車司機的身份，並通過移動App（如一鍵報警）採取多項安全措施，以在出行期間保護乘客安全。此外，我們亦已建立全天候緊急響應機制，以處理緊急安全問題。請參閱「業務－我們對信任及安全的承諾」及「業務－客戶服務」。

然而，我們無法向閣下保證我們的安全機制將一直符合我們的期望或適用法律及法規的規定，亦無法保證我們將一直能夠篩除不合格的私家車車主及出租車司機，或及時回應及處理緊急情況。我們亦可能無法有效控制私家車車主及出租車司機的行為，或促使彼等全面遵守我們的平台政策及標準。請參閱「我們的用戶進行非法、不當或其他不宜活動可能使我們承擔責任並損害我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況」。因我們安全機制出現任何故障、錯誤或遺漏（包括任何安全事故或數據安全漏洞）而導致的任何負面宣傳，均可能對我們的聲譽及品牌造成重大不利影響，並可能導致監管或訴訟風險增加。我們亦無法向閣下保證順風車活動日後不會發生與順風車活動相關的事件，或監管當局於事後不會對順風車服務施加更嚴格的審查，甚至直接暫停順風車服務的運營。倘發生上述情況，順風車市場的前景將受到重大不利影響，因此我們可能須承擔巨大經營及合規成本，甚至須調整或暫停我們的業務活動。倘我們無法防止或減輕安全相關顧慮，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們面對激烈的競爭，並可能因競爭對手而失去市場份額，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

中國的出行市場競爭激烈，技術日新月異、用戶喜好不斷轉變以及服務及產品推陳出新。我們預期，來自市場上現有競爭對手及新進入者的競爭將會持續，而該等競爭對手及新進入者可能發展成熟並擁有更多資源或其他戰略優勢。倘我們無法預測或應對該等競爭挑戰，我們的競爭力可能會減弱或無法提高，繼而導致增長停滯甚或收入下降，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的若干競爭對手較我們擁有更雄厚的財務、技術、營銷、研發、製造及其他資源、更高的知名度、更悠久的經營歷史或更龐大的用戶群。彼等可能投入更多資源開發、推廣及銷售產品，並提供較我們更低的價格，這可能對我們的經營業績造成不利影響。此外，彼等可能擁有更多資源用於新技術的研發及商業化，或擁有其他財務、技術或資源優勢。該等因素可能使競爭對手從其現有用戶群獲得更高的收入及利

風險因素

潤，以較低的成本擴大其用戶群，或對新興技術及趨勢作出更快速的回應。我們的現有及潛在競爭對手亦可能互相或與第三方建立合作或戰略關係，從而進一步加強彼等的資源及供應。

我們認為，我們有效競爭的能力取決於多項在我們控制範圍內及控制範圍外的因素，包括：

- 我們通過吸引及挽留乘客、私家車車主及出租車司機以擴大用戶群規模的能力；
- 我們提供卓越的用戶體驗的能力；
- 我們維持及改善安全機制的的能力；
- 與競爭對手相比，我們產品的受歡迎程度、價格、實用性、易用性、性能及可靠性；
- 我們相對於競爭對手的聲譽及品牌實力；
- 我們與出租車公司及協會以及其他業務夥伴擴大合作關係或戰略夥伴關係的能力；
- 我們及競爭對手開發新產品的能力；
- 我們維持商業誠信的能力；
- 我們為應對不斷變化的法規及監管部門的規定而必須作出或選擇作出的改變；
- 我們完全遵守相關法律、法規、規則、政策及指引，以及應對糾紛、訴訟、和解、判決、禁令及同意令的能力；
- 我們吸引、挽留及激勵有才能僱員的能力；
- 我們籌集額外資本的能力；及
- 業內的收購或整合。

此外，儘管我們主要與其他順風車平台服務提供商競爭，我們亦面臨來自中國汽車客運市場的網約車服務提供商及其他市場參與者的競爭。此外，競爭格局因主要參

風險因素

與者的變化而進一步演變。具體而言，由於公司B（亦提供出租車網約及網約車服務）於2019年12月正式重新推出其順風車平台服務，其市場份額於2020年至2021年期間取得增長，我們在中國順風車市場的市場份額則受到負面影響。有關詳情，請參閱「行業概覽－中國順風車市場概覽－競爭格局」。

倘我們無法成功競爭，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

倘無法有效執行我們的策略以進一步擴大我們的智慧出租車服務，我們的業務增長及前景可能受到重大不利影響。

我們於2017年10月推出智慧出租車服務，以通過我們的出租車網約服務及一系列數字化工具進一步擴大我們的智慧出租車服務。然而，作為傳統出租車服務的升級或補充，我們的舉措可能不會受到市場利益相關者的青睞，且我們的產品未必能獲得廣泛的市場認可，甚或根本無法獲得市場認可。例如，乘客可能出於多種原因（包括價格、不同地區的服務供應以及出行應用程序及在線平台的功能）而更傾向於競爭對手的平台而非我們的平台。我們亦可能無法在全國推廣我們的出租車智慧碼及出租車打車助手，或我們的應用內功能（如智慧出租車巡遊）無法獲得預期的用戶認可度。此外，儘管我們已與許多市政出租車協會及出租車公司訂立合作安排，但我們無法向閣下保證我們將不會受到該等合作安排任何重大修改、終止或取消的影響。彼等可能認為我們的平台不如預期般有利，而可能選擇與其他服務提供商合作。

與執行我們策略有關的不確定因素包括相關監管規定、有關網絡安全及隱私的擔憂以及出租車公司及協會頒佈的市場標準及政策。倘我們未能應對該等因素及有效執行我們於傳統出租車行業的策略，我們的業務增長及前景可能受到重大不利影響。

我們面臨與順風車市場法規有關的挑戰。不遵守法規或發牌制度或法規或發牌制度發生變動可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

中國的順風車市場仍處於起步階段，並正在快速發展。相關法律及法規通常適用於網約車服務，不直接適用於我們的業務模式以及順風車及智慧出租車服務。於2016年7月26日，國務院辦公廳頒佈《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》，其中認同順風車使參與者互惠互利，並將之與網約車區分。規管網約車服務的法律法規並不適用於順風車服務。例如，於2022年11月30日修訂的《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》規定網約車服務平台及該等平台上的司機需要取得若干執照及許可證，明確地將順風車排除於規定的發牌制度之外。

風險因素

此外，中國多個地區的地方機關已頒佈相關規定，對經營順風車服務的平台進行規範及監管。請參閱「法規－關於合乘出行服務的法規」。由於該等規則及其他相關法律及法規的應用、詮釋及實施可能會作進一步變更及詮釋，我們無法向閣下保證我們一直被視為完全遵守該等地方規則，且我們已經及可能繼續面臨申索、訴訟、仲裁、行政訴訟、政府調查及其他法律及監管程序的影響。我們不時受到若干地方交通運輸部門的行政處罰，指稱是以缺乏適用於網約車服務的發牌制度相關的牌照為由，而這是由於(1)順風車是一種相對較新的出行模式，執法人員可能將順風車與網約車混淆，因此誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質；及(2)缺乏授權執法人員出於與我們作為順風車平台服務提供商的業務性質無關的理由施加行政處罰的其他規則。於2020年及2021年，我們的順風車平台累計接獲57宗行政罰款，其中36宗後續已於截至本文件日期撤銷。餘下21宗行政罰款由人民幣5,000元至人民幣30,000元不等，合共約為人民幣0.55百萬元。詳情請參閱「業務－關於順風車服務的法規及行政處罰」。根據我們作為一家順風車平台服務提供商的業務性質、現行發牌制度及通過現場諮詢取得的監管保證，我們的中國法律顧問認為(1)我們作為順風車平台經營者合法經營業務且不受適用於網約車服務提供商的發牌制度規定所規限；(2)上述事件個別或合計不會構成重大行政處罰以致可能產生任何重大財務損失或導致我們的營運須作任何整改或暫停，亦不會對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響，及(3)該等行政處罰不會影響我們作為一家順風車平台服務提供商的業務性質，或使我們受適用於網約車服務提供商的發牌規定所規限。然而，我們無法向閣下保證，相關監管機構日後不會因任何原因改變其對現行發牌制度的意見或調查或質疑我們的營運，或不會頒佈新法律及法規要求順風車服務提供商取得牌照。倘我們未能取得經營順風車平台所需的相關批文、牌照或許可證，或未能全面遵守任何適用監管規定，我們可能會被處以罰款、受到警告甚至承擔刑事責任，亦可能被要求對業務中受影響的部分進行重大調整。此外，我們可能因全面遵守不同地區的法律及法規而產生重大合規成本，該等法律及法規的條文及詮釋可能各不相同。上述任何情況均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

隨著順風車服務的監管制度不斷演變，新法律、法規以及監管規定可能不時頒佈及實施，而現行法律、法規以及監管規定的詮釋及應用亦會發生變化。中國政府可能會提高對包括順風車平台在內的所有出行平台的監管審查水平。過往，政府部門為新成立的運輸及物流平台公司舉行各種會議，以強調公眾的關注及監管要求。例如，於2021年5月，我們被要求與其他九家新交通運輸平台公司一起參加會議，該會議是為了回應公眾對以下違規行為的關注而召開：(1)若干網約車平台的違規行為，如佣金收費過高、費用分成機制透明度較差、隨意調整定價等，及(2)若干線上物流平台的違規行為，如信息壟斷、惡意低價、會費上漲等。該會議並無就上述問題專門針對我們，我們作為順風車平台的服務提供商亦未涉及到該等問題。我們並無因參加該會議而受到

風險因素

任何監管行動。因此，該會議對我們的業務未產生重大不利影響。我們亦被要求參加與2021年5月會議類似的其他會議。儘管該等會議並不涉及我們的業務運營，並且對我們的業務和合規狀況沒有影響，但我們出席會議的報道可能會引起公眾對我們業務運營的誤解和不準確解讀，這可能對我們的業務營運和聲譽產生不利影響。此外，在疫情期間，有關政府部門按照政府慣例召開了數次會議，要求我們採取若干措施，幫助維護和改善公眾健康，但沒有對我們提出任何監管行動或整改要求。此外，新頒佈的法律法規亦可能對我們的業務不利。隨著順風車服務的監管制度不斷演變，監管機構亦可能以有別於過往或不利於我們業務的方式審視有關事宜或詮釋現行法律及法規。我們可能無法及時有效地適應該等變化，且可能在此過程中產生大量合規成本。任何更嚴格的監管審查或行動均可能給我們帶來有利害衝突的責任，從而阻礙我們繼續經營的能力，進而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

發生任何自然災害、廣泛傳播的衛生傳染病或其他疫情可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的業務可能會受到自然災害及極端天氣狀況，如暴風雪、地震、火災或水災、廣泛傳播的衛生傳染病的爆發（如傳染性呼吸道疾病）或其他事件（如戰爭、恐怖活動、環境事故、電力短缺或通訊中斷）的重大不利影響。在中國或其他地方發生此類災難或長期爆發的傳染病或其他不利的公共衛生事件發展可能嚴重干擾我們的業務及運營。

例如，COVID-19疫情對中國的順風車及出租車行業造成負面影響，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。因此，與2021年相比，我們於2022年的順風車搭乘總數有所減少，主要是由於COVID-19在多地出現地區性反彈。有關COVID-19對我們業務、經營業績及財務狀況影響的詳情，請參閱「概要－COVID-19疫情及對我們業務的影響」及「財務資料－COVID-19疫情及對我們業務的影響」。

風險因素

於2022年12月，中國各級政府戰略性地調整疫情防控政策並大幅取消旨在控制COVID-19病毒傳播的限制性措施。於2023年，我們的業務量已恢復至COVID-19疫情之前的水平。例如，於2023年，我們促成了約130.3百萬次順風車搭乘，較我們於2022年促成的約94.2百萬次順風車搭乘增加38.3%。此外，於2023年，我們的順風車平台產生的交易總額達到約人民幣86億元，較2022年的交易總額約人民幣61億元增長42.5%。請參閱「概要－最新業務發展」。我們正密切監察疫情的發展，並持續評估對我們業務、經營業績及財務狀況的潛在影響。然而，我們無法全面準確估計COVID-19疫情對我們財務狀況及未來經營業績的影響。倘在未來出現多波COVID-19感染，令中國的正常業務運營和出行受到干擾，我們可能面臨市場需求中斷，服務的運營亦可能面臨困境。

我們亦容易遭受自然災害及其他災難的影響。我們無法向閣下保證我們的技術基礎設施將足以保護我們免受火災、水災、颱風、地震、停電、電訊故障、入侵、戰爭、暴亂、恐怖襲擊或類似事件的影響。任何上述事件均可能導致服務器中斷、故障、系統故障、技術平台故障或網絡故障，進而導致數據丟失或損毀或軟硬件出現故障，對我們於平台提供服務的能力產生不利影響。

倘我們未能以具成本效益的方式吸引及挽留用戶(包括乘客、私家車車主及出租車司機)或提高現有用戶對我們平台的利用率，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

我們的成功部分取決於我們以具成本效益方式擴大乘客群體、維護現有乘客及提高其對我們平台的利用率。我們的乘客有多種出行選擇，包括私家車、租賃汽車、公共交通及網約車服務。乘客喜好亦可能不時改變。為擴大乘客群體，我們必須吸引過往曾使用其他出行方式的新乘客，並向市場宣傳順風車的好處。我們的聲譽、品牌及與現有及新乘客建立信任的能力或會因有關我們、我們的產品、我們平台上的私家車車主或出租車司機或我們的競爭對手的投訴及負面宣傳(即使事實上不正確或基於個別事件)而受到重大不利影響。此外，倘現有及新乘客認為我們的產品並不可靠、安全及實惠，或倘若我們未能提升平台的功能，則可能無法吸引或挽留乘客或提高其對我們平台的利用率。隨著我們繼續擴展至新地區，我們將部分依賴現有乘客的轉介吸引新乘客，因此，我們必須努力確保現有乘客對我們的產品滿意。

我們的持續增長亦部分取決於我們能否以具成本效益的方式吸引及挽留符合我們篩選標準及程序的合資格私家車車主及出租車司機，並提高彼等對我們平台的利用率。為吸引及挽留合資格私家車車主，我們已(其中包括)向私家車車主提供註冊及轉介獎勵。為吸引及挽留合資格出租車司機，我們已(其中包括)與若干市級出租車協會

風險因素

及出租車公司合作。然而，我們可能因多項原因而無法挽留及吸引合資格私家車車主及出租車司機，例如我們未能提供與競爭對手相若或更優厚的補貼，及私家車車主與乘客共享其車輛的偏好及行為的潛在變化。我們無法控制的其他因素（如汽油、汽車或保險價格上漲及中國政府對汽車數量的管控）亦可能減少我們平台上私家車車主及出租車司機的數目或減少彼等對我們平台的利用率。

倘我們未能持續吸引及挽留用戶及提高平台利用率，我們平台的網絡效應將受損，進而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

若我們未能提供令人滿意的用戶體驗，我們與用戶的關係可能會受損，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們吸引及維護用戶的能力部分取決於我們所提供產品的便利及可靠程度，包括我們提供令人滿意的用戶體驗的能力。例如，利用先進技術，我們的順風車平台將乘客與相近出行路線的私家車車主匹配，並允許私家車車主在各方同意下每次出行接乘多名無關聯的乘客。倘乘客在要求順風車出行時表明可與同行乘客一道出行，我們的配對算法會試圖將乘客與其他相近出行路線的乘客相匹配。在各種情況下，我們的算法會審查並考慮多個變量，包括位置、距離、時間、交通及其他實際因素，如天氣或當地活動。然而，倘我們的匹配算法未能準確及有效地匹配順風車乘客及私家車車主或同行乘客，我們將因等待時間長或大量的繞路而損害彼等的用戶體驗。

此外，我們平台上的用戶依賴我們的支持團隊解決任何與我們所提供產品有關的問題，例如單次乘車收費過高、在司機的汽車內遺留物品或報告安全事故。我們有內部及外包客服人員負責處理緊急安全問題。彼等全天候應答聯繫，以協助在搭乘時遇到任何潛在人身威脅的用戶，包括（其中包括）虐待、攻擊、非法監禁及性騷擾。然而，我們無法向閣下保證我們的客戶服務員工進行的該等緊急援助將有效，且我們的用戶可能於安全事故中遭受經濟損失或人身傷害。

隨著我們不斷發展業務及改善產品供應，我們將在大規模提供令人滿意的用戶體驗方面面臨挑戰。倘我們未能做到，則可能會損害我們與用戶的關係，使我們平台的吸引力低於競爭對手，這可能對我們吸引及挽留用戶的能力造成重大不利影響。我們的業務、經營業績及財務狀況可能因而受到重大不利影響。

風險因素

我們的用戶進行非法、不當或其他不宜活動可能使我們承擔責任並損害我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況。

用戶在使用我們的平台時進行非法、不當或其他不宜活動可能使我們承擔責任，並對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。該等活動可能包括虐待、攻擊、盜竊、非法監禁、販毒、性騷擾、身份盜竊、未經授權使用信用卡及借記卡或銀行賬戶以及其他不當行為。我們可能因用戶的各種欺詐行為而產生損失。例如，根據現行信用卡慣例，即使相關金融機構批准信用卡交易，我們仍可能須就我們平台上利用信用卡欺詐數據促成的搭乘承擔責任。我們已採取措施以發現及防止用戶進行欺詐交易，例如交叉檢查司機違反擬定行程的出行路線，以核實訂單的真實性。

此外，我們平台上的私家車車主及出租車司機可能會涉及犯罪活動、欺詐或不當行為，如超速駕駛、疲勞駕駛及其他交通違規行為，超出許可範圍經營、利用我們的平台作為犯罪或欺詐活動的渠道、最後一刻加價、嚴重繞行、跳單，無法接送乘客，或規避我們的平台完成線下及私下交易，惡意騙取我們平台上提供的補貼，試圖以作弊裝置規避我們的背景檢查及驗證機制，操縱出行路線相似度的偏好設置，或以其他方式違反平台的條款及條件而我們未能察覺。在這種情況下，我們可能會面臨負面新聞報導或監管查詢、未能收集準確的交易信息，甚至招致經濟損失，對我們的品牌、聲譽及業務造成不利影響。例如，我們發現有用戶在2020年五一假期期間惡意騙取我們提供的補貼及優惠券。我們已取消有關用戶享有獎勵的資格。我們亦已實施多項措施以防止跳單。例如，我們監控私家車車主及出租車司機的訂單完成率，並根據乘客的反饋或行為評分點數，降低信用評分較低的私家車車主及出租車司機在我們平台的接單概率。倘發現跳單，我們將發出警告。倘發現連續跳單行為，我們將永久關閉彼等在我們平台上的用戶賬戶。儘管我們已實施多項措施以預測、識別及應對與該等活動有關的風險，但我們可能無法充分解決或防止用戶的所有非法、不當或其他不宜活動。

同時，倘我們為防範該等非法、不當或其他不宜活動而採取的措施過於嚴格，且無意之中阻止信譽良好的合資格私家車車主、乘客及出租車司機使用我們的平台，或倘我們未能公平透明地實施及傳達該等措施或被認為未能如此行事，則我們用戶的增長及留存以及彼等對我們平台的使用率可能會受到不利影響。例如，倘我們無法及時完成對申請使用我們平台的潛在私家車車主及出租車司機的背景調查，則可能無法及時引入潛在私家車車主及出租車司機，因此，我們的平台對合資格私家車車主及出租車司機的吸引力可能降低。

風險因素

此外，任何與上述有關的負面宣傳（不論有關事件在我們的平台或我們競爭對手的平台發生）均可能對我們的聲譽及品牌造成重大不利影響，更重要的是公眾對順風車及出租車行業的整體觀感，這可能對我們這類平台的需求造成不利影響，並可能導致監管或訴訟風險增加。任何上述風險均可能損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

我們曾經並可能繼續牽涉由我們的營運不時產生的法律及其他糾紛。

我們曾經並可能繼續牽涉日常業務過程中產生的法律及其他糾紛。我們亦可能因所提供的產品而面臨與平台用戶或第三方受傷或死亡有關的索賠、訴訟、調查及其他法律訴訟。此外，我們可能遭受申索，指控我們直接或間接地對平台上的私家車車主及出租車司機的行為承負有責任。我們已與平台上的乘客、私家車車主及出租車司機訂立平台服務協議，據此，我們毋須就通過我們平台促成的出行產生的任何申索或乘客與私家車車主及／或出租車司機之間的糾紛承擔責任。然而，我們無法向閣下保證，我們日後不會在對用戶提起的訴訟中被列為共同被告，或我們不會因相關法律訴訟而承擔連帶或其他責任。例如，乘客過往就使用我們平台提供搭乘的私家車車主的不當行為向我們提出法律申索。詳情請參閱「業務－訴訟」。

該等訴訟或申索（不論其結果如何）均可能損害我們的聲譽、分散管理層的注意力及導致我們產生巨額法律開支。尤其是，任何有關乘客、私家車車主或出租車司機受傷或死亡的現有或潛在調查均可能會損害公眾對我們所提供產品及服務的看法。倘該等法律訴訟的結果對我們不利，我們將面臨重大法律責任並遭受財務或聲譽損害，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們預期，隨著業務增長及面臨日益增多的公眾審查，該等訴訟及索賠的數量及相應開支將繼續增加。同時，我們的保單及保險項目未必能提供足夠的保障以充分減輕我們所面臨的潛在責任，且我們可能須就保障支付高額保費或免賠額，在若干情況下，我們可能根本無法獲得保障。請參閱「－我們主要依賴第三方保單為有關順風車服務的汽車相關風險投保。倘我們的保險範圍不足以滿足我們業務的需求或我們的保險供應商無法履行責任，我們可能無法降低我們業務面臨的風險，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響」。

風險因素

我們順風車平台服務的定價變動可能對我們吸引或挽留乘客及合資格私家車車主的能力造成重大不利影響。

對我們順風車平台服務的需求易受車費影響，而車費則需考慮（其中包括）向私家車車主支付的獎勵及我們的服務費。我們的定價策略可能受多項因素影響，包括經營成本、法律及監管規定或限制、我們目前及未來的競爭對手的定價及營銷策略，以及私家車車主將車費視為一種非補償性的出行成本分攤的看法。部分競爭對手已經或可能於日後制定不同的定價機制。部分競爭對手可能採用營銷策略，以低於我們的成本吸引或挽留乘客及合資格私家車車主。若干競爭對手亦可能以大額補貼吸引及挽留乘客及合資格私家車車主。因此，我們可能因競爭、法規或其他原因而被迫降低我們的服務費、增加我們向平台上的私家車車主支付的獎勵或增加我們的營銷及其他開支。此外，我們用戶的價格敏感度可能因地理位置而異，且隨著業務擴張，我們的定價方法可能無法使我們在該等地點有效競爭。我們可能推出新定價策略及舉措，或修改現有的定價方法，但最終未必能成功吸引及挽留乘客及合資格私家車車主。

我們與出租車公司及協會以及監管機構的戰略夥伴關係或合作終止或惡化可能對我們的業務造成不利影響。

我們已與多個城市的出租車公司及出租車協會建立戰略夥伴或合作關係。我們通過定期與監管機構溝通來保持良好關係。我們與政府研究機構合作，協助設計順風車服務的行業標準，並推動相關出租車服務數字化。倘我們與出租車公司及協會以及監管機構的戰略夥伴關係或合作終止或減少，或倘我們無法再受惠於該等戰略夥伴關係或合作的協同效應，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們協助發展業務的營銷工作未必有效。

提高我們所提供產品及服務的公眾知名度對我們的業務增長及擴大用戶群十分重要，且成本高昂。我們目前通過現有用戶轉介、折扣出行優惠券、社交媒體、應用商店、搜索引擎優化及關鍵詞搜索活動開展營銷活動。我們亦推出忠誠度計劃以提高用戶參與度。於2021年、2022年及2023年，我們的銷售及營銷開支分別為人民幣225.9百萬元、人民幣234.9百萬元及人民幣233.6百萬元，分別佔我們同年總收入的32.8%、41.3%及28.7%。我們不時提供各類形式的補貼及激勵（例如折扣券及現金獎勵）以獲得用戶、提升彼等對我們平台的粘性和提高用戶活躍度，特別是在我們業務發展的早期階段及在特殊情況下，如COVID-19疫情爆發。受我們平台的接納程度不斷提高及因而

風險因素

產生的營銷方式策略性調整推動，我們日益依賴口碑來推廣我們的平台及促成搭乘。我們營銷舉措的成本可能愈來愈高，而該等舉措產生可觀回報可能會愈加困難。我們營銷工作帶來的收入增加未必能抵銷所產生的額外營銷開支。我們亦無法向閣下保證，營銷工作始終能成功提高我們產品的公眾知名度、擴大我們的用戶群及提高用戶參與度，或我們能夠以具成本效益的方式管理營銷開支。任何前述風險均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

倘我們平台的服務出現任何重大中斷、我們的技術系統出現故障、我們的軟件、硬件及系統出現錯誤及質量問題或操作該等系統出現人為錯誤，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的業務取決於我們的信息技術系統能否一直保持穩定並及時地處理大量信息及交易。我們於北京的信息技術基礎設施由第三方服務提供商託管。我們技術及相關網絡基礎設施的性能、可靠性及可用性令人滿意，對我們的營運、服務質量、聲譽及挽留及吸引用戶的能力至關重要。我們無法保證訪問我們的平台時不會出現中斷、無錯誤或安全相關問題。我們的營運取決於系統硬件託管商能否保障其設施內本身及我們的系統免受自然災害、電力或通訊故障、空氣質量、溫度、濕度及其他環境問題、電腦病毒或犯罪活動所造成的損害或中斷。若我們與當前託管商的安排終止，或託管商的服務失效或設施損壞，我們的服務亦可能中斷及延誤，且就新設施的安排產生額外費用。如我們任何電腦系統部分或整體出現故障，我們的業務活動將受到嚴重中斷。另外，信息技術系統長時間出現故障可能損害我們的聲譽，並對我們的前景和盈利能力造成重大不利影響。

我們曾經歷並可能繼續不時經歷系統故障及其他事件或狀況，導致供應中斷或減少或影響我們所提供產品的速度或功能。於往績記錄期間，我們平台上超過149,000個訂單因該等事件而受到影響。未來出現類似事件亦可能導致進一步的財務損失並對我們平台的運營產生不利影響。我們服務的可用性、速度或其他功能長期中斷或減少可能對我們的業務及聲譽造成不利影響，並可能導致用戶流失。此外，我們的軟件、硬件及系統可能包含未檢測到的錯誤，因而對業務產生重大不利影響，尤其是未能及時察覺及補救的錯誤。此外，我們的平台及服務使用複雜的軟件，可能存在編碼缺陷或錯誤，可能損害用戶使用我們平台及服務的能力。我們用於平台及服務的模型及算法亦可能包含設計或性能缺陷，即使經過廣泛的內部測試，該等缺陷可能仍無法測出。我們無法向閣下保證我們將能夠通過質量控制措施發現及解決所有相關缺陷及問題。

風險因素

我們平台及服務的任何錯誤、缺陷及服務中斷或其他性能問題均可能損害我們的聲譽、影響用戶體驗或導致經濟損失或對用戶造成其他損害。軟件及系統錯誤或人為錯誤可能延遲或阻礙訂單發送、順風車用戶匹配、路線計算、付款結算及錯誤報告，或阻止我們收取服務費或提供服務。該等問題可能產生責任及損失，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，倘我們未能採用新技術或調整移動App、網站及系統以適應不斷變化的用戶喜好或新興行業標準，我們的業務及前景可能會受到重大不利影響。

勞動力市場整體縮減或任何可能發生的勞務糾紛均可能影響我們的業務。

我們與指定員工提供客戶服務及驗證服務的獨立勞務供應商訂立勞務外包協議。我們認為，該等安排為我們提供了精簡靈活的人力資源結構，使我們能夠專注於核心業務，及時應對行業趨勢。根據勞務外包協議，我們向勞務供應商支付服務費，而勞務供應商則根據相關中國法律及法規為指定員工支付薪金、社會保險及住房公積金供款以及其他福利。

於往績記錄期間，我們並無出現任何勞工短缺。然而，我們關注到勞動力市場整體縮減且競爭加劇。我們已經並預計會繼續遇到由於工資、社會福利和僱員人數增加而導致的員工成本增加。我們與業內其他公司及其他勞動密集型行業競爭勞工，而我們未必能提供較彼等更具競爭力的薪酬及福利。倘我們無法管理及控制員工成本，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

於往績記錄期間，我們並無面臨僱員或外包員工發起的任何重大勞資糾紛。我們無法向 閣下保證我們日後不會於日常業務過程中面臨勞資糾紛及相關法律或行政訴訟。任何針對我們的勞資糾紛可能直接或間接阻止或阻礙我們的正常經營活動，倘未能及時解決，將導致我們的收入減少。我們不能預測或控制任何勞資糾紛。此外，勞資糾紛可能影響整體勞動力市場狀況或導致勞動法出現變動，進而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

倘我們未能取得及維持必要牌照及批准，或倘我們須採取耗時或成本高昂的合規行動，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

誠如我們的中國法律顧問所告知，截至最後實際可行日期，我們已取得所有對我們業務營運而言屬必要的牌照及許可證，並作出所有必要備案，其中許多一般須接受政府定期審查或續期。於往績記錄期間，我們並無有關上述牌照、許可證及備案的重大不合規事件。然而，我們無法向 閣下保證我們能夠及時成功更新或重續所有必要

風險因素

牌照，或該等牌照足以開展我們目前或未來的所有業務。倘有關當局認定我們的平台尚未取得必要牌照或我們的營運不符合相關法規，我們可能須暫停營運，這可能導致用戶大量流失，並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。倘我們未能辦理、取得或維持任何所需牌照或批准或作出必要備案，我們可能面臨多項影響，包括處以罰款及終止或限制我們的經營。任何該等處罰均可能中斷我們的業務營運，並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們主要依賴第三方保單為有關順風車服務的汽車相關風險投保。倘我們的保險範圍不足以滿足我們業務的需求或我們的保險供應商無法履行責任，我們可能無法降低我們業務面臨的風險，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們主要因順風車平台服務而面對有關汽車相關事故的索償，包括有關人身傷害、財產損失以及未投保及保額不足的責任。我們向第三方保險供應商投購提供公眾責任保險的保單。我們並無為智慧出租車服務投購保單。

倘若法院頒令我們須就這些汽車相關索償負責，而有關金額超過我們適用的總保險限額，除與免賠額有關的已產生金額或保險供應商支付的金額外，我們將承擔超出金額。保險供應商已提高許多企業的保費及免賠額，日後亦可能如此。因此，我們的保險及索償開支可能增加，也可能於保單續期或更換時決定提高我們的免賠額。此外，我們的保險供應商可能不時面臨監管行動。倘每宗索賠的成本、保費或索賠數目大幅超過我們的過往經驗及保險限額，我們的索賠超出保險限額，保險供應商未能支付我們的保險索賠，我們的索賠並未覆蓋在保險範圍內，或我們的免賠額項下的索賠數目與過往平均值不同，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們的業務涉及收集、儲存、處理及傳輸大量數據，並可能受到複雜多變的網絡安全、信息安全、隱私及數據安全相關的法規及監管所規限。倘我們未能遵守相關法律及法規，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

我們的業務涉及收集、儲存、處理及傳輸用戶的身份信息、交易信息及其他敏感資料。我們須遵守多項有關網絡安全、信息安全、隱私及數據安全的各種法律法規，

風險因素

包括對收集、儲存及使用個人信息的限制，以及採取措施防止個人數據洩露、被盜或篡改的規定。請參閱「法規－有關網絡安全、數據安全及保護個人信息的法規」。

中國數據隱私保護的監管框架正在不斷演變。例如，2021年6月10日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國數據安全法》，於2021年9月1日生效。《數據安全法》等規定必須以合法正當的方式收集數據，而為了保護數據安全，數據處理活動必須基於數據分類分級保護制度進行。

2021年8月20日，全國人大常委會發佈《中華人民共和國個人信息保護法》，自2021年11月1日起生效。個人信息保護法規定（其中包括）：(1)處理個人信息應當具有明確、合理的目的，並應當與處理目的直接相關，採取對個人權益影響最小的方式，及(2)收集個人信息，應當限於實現處理目的的最小範圍，不得過度收集個人信息。不同類別的個人信息和個人信息處理將須遵守不同的同意、轉移和安全規則。個人信息處理實體應當對其個人信息處理活動負責，並採取必要措施保障所處理的個人信息安全。否則，個人信息處理實體可能會被責令改正、暫停或者終止提供服務，並面臨沒收違法所得、罰款等處罰。

2021年12月28日，國家網信辦、國家發改委、工信部及若干其他中國政府部門聯合發佈《網絡安全審查辦法》，該辦法於2022年2月15日生效，並取代了2020年4月13日頒佈的《網絡安全審查辦法》。根據《網絡安全審查辦法》，關鍵信息基礎設施運營者購買網絡產品和服務或網絡平台運營者從事數據處理活動影響或可能影響國家安全的，應當接受網絡安全審查。此外，掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市前必須申報網絡安全審查。我們的中國法律顧問已告知我們，香港並不在該條文「國外」的定義範圍之內。因此，儘管我們掌握超過100萬用戶個人信息，我們的中國法律顧問認為，鑒於我們尋求在香港而非國外[編纂]，該規定對我們並不適用。此外，截至最後實際可行日期，我們並無獲任何中國政府機構通知被歸類為關鍵信息基礎設施運營者（「CIIO」）。因此，我們無需申請適用於採購影響或可能影響國家安全的網絡產品和服務的CIIO的網絡安全審查。然而，《網絡安全審查辦法》的若干方面仍有待進一步澄清和詮釋。具體而言，根據《網絡安全審查辦法》，相關政府部門認為相關運營者的網絡產品或服務或數據處理活動影響或者可能影響國家安全的，相關部門可對該運營者發起網絡安全審查。

風險因素

2021年11月14日，國家網信辦發佈《網絡數據安全條例草案》，當中規定數據處理者開展以下活動時，應當申報網絡安全審查：(1)匯聚掌握大量有關國家安全、經濟發展、公共利益的數據資源的互聯網平台運營者實施合併、重組、分立，影響或者可能影響國家安全的；(2)處理一百萬人以上個人信息的數據處理者赴國外上市的；(3)數據處理者赴香港上市，影響或者可能影響國家安全的；或(4)其他影響或者可能影響國家安全的數據處理活動。截至最後實際可行日期，《網絡數據安全條例草案》尚未頒佈或生效，且截至最後實際可行日期，當局亦未就確定該等活動是否為「影響或可能影響國家安全」的標準作出解釋，且並無關於何時頒佈的時間表。誠如我們的中國法律顧問所告知，中國政府部門在詮釋何種活動「影響或可能影響國家安全」時可能擁有酌情權。截至最後實際可行日期，(1)我們未獲通知被歸類為CIIO；(2)我們已制定有效的網絡安全及數據保護政策、程序及措施，以確保數據的安全存儲及傳輸，並防止未經授權的訪問或使用數據，且於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的業務運營期間並無重大數據洩露；(3)我們並無因業務營運或本次[編纂]造成的國家安全風險收到任何中國政府部門的任何查詢、通知、警告，亦無受到任何中國政府部門就此作出的任何調查、制裁或處罰；及(4)我們日常運營時在中國內地收集及生成的數據已儲存在中國內地。於2023年1月31日，我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問與CCRC（根據我們中國法律顧問的意見，其為主管部門）進行了電話諮詢。CCRC確認，(1)《網絡安全審查辦法》項下的「國外上市」條款不適用於香港上市，因此我們無需就在香港[編纂]主動提交網絡安全審查申請；及(2)由於《網絡數據安全條例草案》尚未生效或正式實施，因此我們目前無需根據《網絡數據安全條例草案》申請網絡安全審查。

倘《網絡數據安全條例草案》以當前形式實施，董事相信我們的業務營運及財務表現不會受到重大不利影響，且我們目前在履行所有重大方面可能適用於我們的義務方面不會有重大障礙，依據為(1)截至最後實際可行日期，我們並無因違反網絡安全及數據保護法律法規而受到任何主管機關的任何重大罰款或行政處罰、強制整改或其他制裁；且我們並無重大數據洩露或個人信息或違反網絡安全及數據保護及隱私法律法規而對我們的業務營運造成重大不利影響的情況；(2)我們並無牽涉任何由國家網信辦發起的網絡安全審查調查，亦無就該方面收到任何查詢、通知、警告或制裁；(3)我們已實施有效的網絡安全及數據保護政策、程序及措施，以確保數據的安全存儲及傳輸以及預防未經授權訪問或使用數據；及(4)我們持續關注網絡安全及數據保護方面的法律及監管發展，維持與相關政府機關的持續溝通，並及時實施所有必要措施，以確保持續遵守相關法律及法規。基於上文所述及向CCRC作出的諮詢，我們的中國法律顧問告知我們，本公司於所有重大方面在採取措施遵守《網絡安全審查辦法》及《網絡數

風險因素

據《安全條例草案》方面不會有任何重大法律障礙（倘其以現行形式獲採用）。然而，我們的中國法律顧問亦告知我們，鑒於(1)現行中國法律及法規對「影響或可能影響國家安全」活動的詮釋有待中國相關政府機構進一步澄清，(2)識別關鍵信息基礎設施運營者及影響或可能影響國家安全的網絡產品或服務和數據處理活動的範圍視乎中國相關政府機關的進一步澄清及詮釋而定；及(3)中國政府機關對詮釋法規具有裁量權，中國政府機關採取的觀點可能與我們中國法律顧問的意見相反。

此外，2022年7月7日，國家網信辦頒佈的《安全評估辦法》自2022年9月1日生效。《安全評估辦法》規定倘任何數據處理者處理或對外傳輸的個人信息超過該等辦法規定的特定數量門檻，須向國家網信辦申請安全評估後方能將任何個人信息傳輸出境。安全評估規定亦適用於任何重要數據出境。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們日常營運並無牽涉向中國境外傳輸任何重要數據的情況。我們預計《安全評估辦法》不會對我們日常營運中的數據出境有重大影響。然而，由於《安全評估辦法》新頒佈不久，我們無法向閣下保證相關監管機構與我們看法一致。倘監管機構認為我們的若干活動為數據跨境傳輸，我們將遵須守相關規定。

由於中國有關網絡安全和隱私以及數據隱私的眾多法律法規不斷演變，該等法規的若干方面（包括如何執行，該等法規對我們在中國的業務運營或存續的適用性和要求）仍有待進一步澄清及詮釋。儘管我們的中國法律顧問已告知我們，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守所有適用的中國數據隱私及安全法規，且概無針對我們的有關數據隱私及保護的重大調查、處罰、訴訟或法律程序，但我們無法向閣下保證，我們已經採取或未來將採取的措施將總是有效或完全滿足相關監管要求。任何未能或認為我們未能遵守該等法律法規可能會導致監管調查、罰款、從相關應用商店中移除我們的App及／或對我們的其他制裁。請參閱「業務－數據隱私及安全」。

風險因素

我們的安全系統及措施未必能發現及防止因僱員錯誤、不當行為、失誤或其他瀆職或任何其他未經授權的第三方或全面遵守監管規定而造成的所有無意洩漏。我們的信息技術及基礎設施可能容易受到網絡攻擊或安全漏洞的影響，而第三方可能會規避我們的安全措施、盜用專有信息及導致我們的信息技術系統中斷。未經授權的第三方亦可能試圖欺詐誘導我們的僱員、合作夥伴、用戶或其他人士披露用戶名稱、密碼、支付卡信息或其他敏感資料，或使用日益複雜的方法從事涉及個人信息的非法活動。此外，我們平台上用戶自己的移動設備上可能存在與我們的系統及平台完全無關的漏洞，但可能錯誤地將其自身的漏洞歸因於我們。此外，憑證填充攻擊越來越常見，且資深黑客可掩蓋其攻擊，使之更難以識別及預防。

於往績記錄期間，我們曾經歷黑客攻擊及技術錯誤。儘管我們於往績記錄期間並無因該等事件而遭受任何重大損失或對我們的收入造成任何負面財務影響，我們無法向閣下保證該等事件日後不會發生。任何導致我們機密資料洩露的實際或可能的安全漏洞（即使匿名）仍可能中斷我們的營運、暫時或永久使我們的平台失靈、導致欺詐轉移資金、損害我們與用戶及其他業務夥伴的關係，並使我們面臨法律責任、監管制裁、財務風險及聲譽損害，上述任何情況均會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。對我們共享或披露資料的任何實體造成影響的任何隱私或安全違規行為均可能產生類似影響。此外，任何針對我們競爭對手的網絡攻擊或安全及隱私洩露均可能降低對順風車及出租車行業的整體信心，從而降低對我們平台的信心。

此外，就基於任何安全漏洞或事件的申索或訴訟進行抗辯（不論其理據）可能費用高昂並分散管理層的注意力。我們無法向閣下保證，我們的保險範圍將足以覆蓋所產生的數據處理或數據安全責任，我們是否能夠繼續按商業上合理的條款獲得保險，或任何保險公司將不會拒絕對任何未來申索的保障。成功向我們提出一項或多項超出現有保險範圍的大額申索，或我們的保單發生變動，包括保費增加或施加大額免賠額或共同保險規定，均可能對我們的聲譽、品牌、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

倘我們未能充分解決有關隱私的憂慮（即使無根據），或遵守適用的隱私或數據保護法律、法規及隱私標準，或倘受到主管監管機構的質疑，我們可能須承擔額外費用、責任、聲譽受損、暫停使用我們的平台及業務受損。隨著日後頒佈有關數據安全及資料保護的新法律及準則，為符合日益嚴格的規定，我們將因在技術及管理方面升級及改善信息安全機制而產生更多支出。倘未能遵守該等法律及法規，我們可能面臨罰款或其他處罰，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

我們依賴手機操作系統、應用市場及第三方平台向我們平台上的私家車車主、乘客及出租車司機提供我們的移動App及小程序，倘我們在該等應用市場無法有效地操作或獲得有利的投放位置並維持較高的乘客評價，我們的使用或品牌認知度可能會下降，而我們的業務、財務業績及經營業績可能會因此受到不利影響。

我們部分依賴手機操作系統(如安卓及iOS)及其各自的移動App市場以及若干第三方平台，以向我們平台上的私家車車主、乘客及出租車司機提供我們的移動App及小程序。該等第三方任何會降低我們App功能的變動或向我們競爭對手的App提供優惠待遇，可能會對我們的平台在移動設備上的實用性造成不利影響。倘該等手機操作系統或移動App市場限制或禁止我們向私家車車主、乘客及出租車司機提供我們的App、作出降低我們App功能的變動、增加使用我們App的成本、施加我們不滿意的使用條款或以不利於我們的方式修改其搜索或評級算法，或倘我們的競爭對手在該等手機操作系統移動App市場出現的位置比我們更為顯眼，我們的乘客或司機數目的整體增長可能放緩。我們的App過去曾經歷下載次數波動，我們預計未來會出現類似波動。上述任何風險均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

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

我們依賴第三方支付處理商處理乘客作出的付款及在我們平台上向私家車車主及出租車司機作出的付款，倘我們無法管理我們與該等第三方的關係及其他付款相關風險，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們依賴第三方支付處理商(如商業銀行、支付寶及微信支付)處理我們的乘客作出的付款及在我們平台上向私家車車主及出租車司機作出的付款。倘我們的任何第三方支付處理商終止與我們的關係或拒絕按商業上合理的條款與我們重續協議，我們將需要尋找替代支付處理商，且可能無法在可接受的時間內獲得類似條款或替代該支付處理商。此外，我們的第三方支付處理商提供的軟件及服務或許未能符合我們的預期、包含錯誤或漏洞、遭遇干擾或損害或出現中斷。倘我們的第三方支付處理商未能遵守相關法律及法規保護個人資料，亦可能遭受處罰或暫停。任何該等風險均可能導致我們失去接受在線支付或其他支付交易或及時向平台上私家車車主及出租車司機付款的能力，任何該等事件均可能減低我們平台對用戶的便利度及吸引力，並對我們吸引及挽留用戶的能力造成不利影響。

風險因素

我們日後可能向乘客提供新的支付選擇，這可能受到額外法規及風險的規限。我們亦須遵守與我們接受乘客付款有關的多項其他法律及法規，包括有關洗錢、轉賬、隱私及信息安全的法律及法規。倘我們未能遵守適用規則及規例，可能會遭受民事或刑事處罰、罰款或更高的交易費，並可能會失去我們接受在線支付或其他支付卡交易的能力，這可能會降低我們的服務對用戶的便利度和吸引力。倘發生任何該等事件，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

我們可能被視為在並無支付業務許可證的情況下作為非金融機構進行支付服務。

於過往，在乘客通過*嘀嗒出行App*在微信支付及支付寶上向我們的企業賬戶付款後，付款會於第二天轉入指定的銀行賬戶，然後我們通過將獎勵計入我們平台上的用戶賬戶與私家車車主及出租車司機進行結算。

在中國，支付服務受中國人民銀行（「中國人民銀行」）監管。例如，於2010年6月，中國人民銀行頒佈《非金融機構支付服務管理辦法》（「《支付服務辦法》」），要求提供支付服務的非金融機構取得支付業務許可證（「支付業務許可證」）。未經中國人民銀行批准，非金融機構和個人不得從事任何形式的支付業務，包括互聯網支付，否則非金融機構或個人可能被責令終止支付業務。

由於有關政府部門可酌情決定何種做法或程序構成在無支付業務許可證下從事支付或結算服務，我們無法向閣下保證我們過往的結算慣例不會產生我們可能被視為無牌從事支付及結算服務的風險。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無被相關監管機構要求就過往結算慣例取得支付業務許可證，亦無因過往結算慣例而受到任何行政處罰或被裁定違反上述規例及規則。

為管理相關風險，我們已與一家持牌商業銀行合作，並開發了一個與我們的內部系統相連的系統，以管理及結算與私家車車主及出租車司機的付款。自2020年11月9日起，該系統已全面投入使用，通過*嘀嗒出行App*，所有來自乘客的付款以及向私家車車主及出租車乘客作出的付款現可通過該系統進行結算。據我們的中國法律顧問所告知，根據現行結算系統，我們無須取得支付業務許可證，因為持牌商業銀行將通過已實施的系統為我們提供支付管理及結算服務，且有關結算慣例在所有重大方面均符合相關中國法律及法規。

風險因素

然而，我們無法向閣下保證我們與該商業銀行的合作足以滿足我們目前或未來的所有業務需求。此外，持牌商業銀行提供的結算服務受限於多項規則及規例，而有關規則及規例可能會被修訂或重新詮釋，從而包含額外要求。為應對該等變化，我們可能須調整與持牌商業銀行的合作，從而可能產生更高的交易成本及合規成本。此外，倘中國人民銀行或其他政府機關認為我們過往提供的支付方式不符合適用法律及法規，我們可能會受到監管行動、調查、罰款及處罰。任何情況均會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們依賴若干第三方服務的可用性及正常運作。倘彼等的供應出現任何中斷，或供應商提供的服務有缺陷或未能達到規定標準，我們的業務及聲譽可能受到不利影響。

我們的成功部分取決於我們與其他第三方服務提供商的關係。例如，我們依賴第三方許可的第三方加密及認證技術，該等技術旨在安全地傳輸我們平台上私家車車主、乘客及出租車司機提供的個人資料。此外，我們可能不時就新技術的開發、用戶群的增長、提供新服務或升級服務或將我們的業務擴張至新市場，與第三方訂立戰略合作關係。倘我們的任何合作夥伴終止與我們的關係或拒絕按商業上合理的條款與我們重續協議，我們將需要尋找替代服務商，且可能無法在可接受的時間內獲得類似條款或替代該服務商。我們亦依賴第三方提供的其他軟件及服務，如通訊及內部軟件，倘該等軟件及服務不符合我們的預期、包含錯誤或漏洞、遭遇干擾或損害或出現中斷，我們的業務可能受到不利影響。任何該等風險均可能增加我們的成本並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。此外，與我們任何第三方合作夥伴、委聘我們提供廣告服務的第三方商家及汽車增值服務提供商有關的任何負面宣傳（包括與質量標準或安全問題有關的任何宣傳）均可能對我們的聲譽及品牌造成不利影響，並可能導致監管或訴訟風險增加。此外，我們的第三方服務提供商可能不時面臨監管行動。例如，於往績記錄期間，我們的部分雲服務提供商、營銷服務提供商、通訊平台服務提供商及互聯網通信及廣告服務提供商遭受監管罰款、監管行動或監管批評。上述任何情況均可能對彼等與我們的關係造成不利影響，並削弱彼等向我們提供令人滿意的服務的能力，進而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們將第三方技術融入我們的平台。我們無法確定我們的特許人不會侵犯他人的知識產權，或供應商及特許人於我們可能經營的所有司法權區對技術擁有足夠權利。倘我們的特許人因任何原因終止任何特許協議，倘我們因第三方向我們的供應商及特許人或我們提出知識產權侵權申索而無法取得或維持任何技術的權利，或倘我們無法繼續取得該技術或按商業上合理的條款訂立新協議，我們開發包含該技術的平台的能力

風險因素

力可能受到嚴重限制，且我們的業務可能受到損害。此外，倘我們無法自第三方取得必要技術，我們可能被迫收購或開發替代技術，這可能需要大量時間及精力，且質量或性能標準可能較低。這將限制及延遲我們提供新服務或具競爭力服務的能力並增加我們的成本。倘我們無法取得或開發替代或相若技術，我們可能無法在我們的平台上提供若干功能或維持令人滿意的用戶體驗，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們依賴我們的平台與我們無法控制的第三方應用及平台的互連互通。

我們與百度地圖、美团打車、支付寶、微信支付以及各種其他支付、旅遊、數據管理及安全供應商進行整合。隨著服務擴大及發展，我們與其他第三方應用、產品及服務整合的數目可能不斷增加。第三方應用、產品及服務不斷演變，而我們未必能維持或修改我們的平台，以確保其與開發更改後的第三方產品兼容。此外，我們的部分競爭對手或技術合作夥伴可能採取一些行動干擾我們平台與彼等自身產品或服務互連互通，或對我們經營及分銷平台的能力及條款施加強大的業務影響力。隨著我們的服務不斷發展，我們預期競爭的類型及水平將會增加。倘我們的任何競爭對手或技術合作夥伴修改其產品、標準或使用條款，使我們平台的功能或性能下降或以其地方式使我們不滿意或給予具競爭力的產品或服務優惠待遇，則我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

倘我們未能維持及提升品牌形象及產生正面宣傳，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們品牌的知名度及形象，以及我們品牌及聲譽的成功維護及提升，已為並將繼續為我們的成功及增長作出貢獻。對我們、控股股東、董事、高級管理層、聯屬人士、僱員、業務合作夥伴以及我們所提供服務的任何負面看法及宣傳（無論是否合理）均可能損害我們的聲譽及降低我們的品牌價值。此外，我們的競爭對手可能出於惡性競爭目的而編造有關我們的投訴或負面宣傳。隨著社交媒體使用的增加，負面宣傳可以迅速而廣泛地傳播，使我們越來越難以有效應對和緩解。此外，我們會受到有關使用我們平台的私家車車主及出租車司機的負面報導影響，而彼等的活動可能超出我們的控制範圍。公眾認為我們平台上的私家車車主和出租車司機並沒有提供令人滿意的服務的負面看法，即使並非事實或基於個別事件，都可能會破壞我們建立的信任和信譽，並對我們吸引和挽留用戶的能力產生負面影響。

風險因素

我們的經營業績受季節性波動影響。

我們的業務已經歷並預期將繼續經歷季節性變化。例如，在每年第一季度的農曆新年假期期間，我們的用戶流量一般較少。我們亦曾於其他主要假期前後經歷業務量急升。影響我們或中國順風車及出租車行業的其他季節性趨勢可能會演變，而目前的季節性趨勢可能會變得更加極端，所有該等因素均會導致我們的經營業績出現波動。因此，我們經營業績的過往模式未必可作為未來表現的指標，而我們經營業績的各期間比較可能並無意義，尤其是鑒於我們的經營歷史有限。我們於未來季度或年度的經營業績可能波動及偏離證券分析師及投資者的預期，而於任何特定季度發生任何干擾我們業務的事件均可能對我們的流動資金及經營業績造成不成比例的重大不利影響。

倘我們未能防止我們的知識產權損失或被盜用，我們可能喪失競爭優勢。我們的服務價值、聲譽及業務運營可能受到重大不利影響。

我們的商業機密、商標、著作權、專利及其他知識產權對我們的成功十分重要。我們依靠且預計將繼續依靠與僱員、顧問和有業務合作關係的第三方簽訂保密、發明轉讓和許可協議，同時通過商標、域名、著作權、商業機密和專利權，保護我們的品牌及其他知識產權。我們的商業秘密主要包括我們的移動APP軟件、支持我們平台上大量併發用戶活動的信息技術以及用於優化訂單匹配及導航的核心算法。然而，各種我們無法控制的事件可能對我們的知識產權以及我們的產品及服務構成威脅。就申請和維護成本以及捍衛和實施該等權利的成本而言，有效保護商標、著作權、域名、專利權和其他知識產權的費用高昂且難以維持。我們為保護知識產權所作出的努力可能並不充分或有效。我們的知識產權或會受到侵犯、盜用或質疑，這可能導致其範圍縮減或被認定無效或無法執行。

於往績記錄期間，我們就我們的若干商標，主要包括「嘀嗒」（註冊編號17888860）及「嘀嗒出租車」（註冊編號15519442A），捲入與杭州滴答出行企業管理有限公司（「杭州滴答出行企業管理」）之間的一系列惡意知識產權訴訟。詳情請參閱「業務－知識產權」。

隨著我們品牌的知名度不斷提高，惡意發起的商標糾紛可能會導致發生更多假冒及搭便車事件，從而導致消費者之間出現潛在混淆。雖然我們努力通過及時澄清和宣傳活動以及法律行動來緩解該等影響，但我們無法向閣下保證，我們不會因市場上存在類似的第三方商標而受到任何不利影響（尤其是當該第三方或其用戶涉及任何不

風險因素

當行為時)，或我們的緩解措施可能仍然有效。此外，爭議解決過程可能漫長且耗資不菲。此外，最壞的情況是，我們的爭議商標被宣告為無效，根據中國相關法律，我們仍可根據使用在先原則繼續使用有關商標，但可能失去對有關商標的可強制執行知識產權，如此可能對我們的業務和品牌形象造成不利影響。

同樣地，我們所依賴的非專利專有資料及技術（如商業機密和機密資料）部分取決於我們與僱員和第三方達成的協議，而該等協議對相關知識產權的使用和披露有所限制。該等協議可能並不充分或可能遭違反。上述各情況均可能導致我們的商業機密及其他知識產權被未經授權使用或披露，包括向我們的競爭對手披露。因此，我們可能喪失該知識產權帶來的競爭優勢。若我們的知識產權蒙受重大損失以及我們維護知識產權不受他人侵犯的能力受限，則我們的業務可能會受到重大不利影響。

我們可能遭受第三方提出的知識產權侵權索償或其他指控，這或會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們依賴我們開發及維持與業務有關的知識產權的能力。我們無法向閣下保證，第三方不會聲稱我們的業務侵犯或以其他方式侵犯其持有的專利、著作權或其他知識產權。我們曾涉及並可能繼續涉及有關侵犯知識產權、不公平競爭、侵犯隱私、誹謗及其他侵犯其他方權利的指控的訴訟或行政程序，其中部分可能是其他市場參與者為惡意競爭而提出。請參閱「倘我們未能防止我們的知識產權損失或被盜用，我們可能喪失競爭優勢。我們的服務價值、聲譽及業務運營可能受到重大不利影響」。由於我們面臨的競爭日益激烈且在中國以訴訟方式解決商業糾紛變得更為普遍，因此我們面臨成為知識產權侵權申索當事人的風險更高。

知識產權的有效性、可執行性及保護範圍仍在不斷演變。知識產權索償抗辯耗時甚久且費用高昂，可能給我們發展業務的能力造成重大負擔，且未必能在每個案件中獲得有利的最終結果。即使該等申索並無理據，也可能會損害我們的業內聲譽。倘我們成為第三方聲稱侵犯知識產權的申索目標，我們或須產生巨額開支，或分散業務中的大量管理資源。倘我們在涉及的知識產權申索中被判敗訴，可能令我們承擔責任或費用，或須對服務作出變動以降低日後責任的風險，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

未能控制租金成本、以合理價格在理想地點取得租賃或保障我們的租賃權益可能對我們的業務造成重大不利影響。

我們並無擁有任何房地產。截至最後實際可行日期，我們通過在北京、上海、長沙、西安、杭州、濟南、廣州、鄭州、天津及深圳的14處租賃物業經營業務。我們在中國的租賃物業主要用作我們的辦公室。

風險因素

我們須在各租期結束時協商續租。倘未能按可接受的條款協商續租，我們將須遷至其他地區，而由於近年中國的房地產價格持續上升，租金亦可能大幅增加。這將擾亂我們的營運及對我們的盈利能力產生不利影響。此外，我們無法向閣下保證，租賃協議不會因我們無法控制的因素於屆滿前提早終止，如場所出租人或租戶違反協議或因出租人沒有租賃物業的業權而導致租賃協議失效。於此情況下，我們將需要搬遷至其他場所，並由於搬遷而產生額外成本。

此外，截至最後實際可行日期，由於若干出租人未能提供房地產權證或其有權合法出租該等物業的其他相關證明，我們的八處租賃物業存在業權缺陷，可能對我們日後繼續使用該等物業的能力有不利影響。詳情請參閱「業務－不動產－業權缺陷」。我們可能被物業擁有人或其他第三方質疑我們佔用物業的權利。此外，倘業主基於任何原因未能履行業主與我們所訂租賃協議項下的責任，包括但不限於違反相關法律法規、政府清拆或任何其他不可預見的事件，我們未必可繼續使用有關物業。截至本文件日期，我們並未知悉第三方或政府部門就該等租賃物業業權提出質疑而可能影響我們目前的佔用。雖然我們預期不會遭受任何罰款或處罰，倘因任何該等業權缺陷而被第三方或政府部門質疑導致任何該等租賃終止，我們可能需要搬遷受影響辦公室並因此產生額外費用。倘我們未能及時或按可接受商業條款另覓合適地點，我們的業務營運或會受到不利影響。

此外，根據適用中國法律法規，租賃訂約方須向相關政府部門辦理租賃的登記備案。截至最後實際可行日期，我們租賃物業的14份租賃協議並未登記或備案。根據中國法律法規，未辦理登記不會影響租賃的效力，但相關政府部門可能責令我們在指定時間內登記相關租賃，否則我們可能就每項未登記的租賃被罰款人民幣1,000元至人民幣10,000元。

我們可能因投放被視為不當或具誤導性內容的廣告而須承擔責任。

中國法律法規禁止公司製作、傳播或刊播內容違反中國法律法規、有損中國國家尊嚴、涉及中國國旗、國徽、國歌或國歌音樂的設計、被視為反動、淫穢或迷信、荒誕、虛假或貶低同類產品的廣告。誠如我們的中國法律顧問所告知，由於我們我們的平台向公司客戶提供互聯網廣告服務，我們須定期核實、記錄及更新選擇向我們投放廣告的人士的身份信息。我們亦須審閱公司客戶所提供的證明文件及核實廣告內容，不得發佈任何缺少證明文件或與證明文件不一致的廣告。儘管我們於刊播前有審

風險因素

查程序，但我們無法保證我們能杜絕內容不當或具誤導性的廣告。倘我們被認為違反中國法律法規，可能遭受的處罰包括停止發佈、沒收相關收入、罰款及暫停或終止廣告服務，任何一種處罰均可能對我們的業務產生重大不利影響。此外，我們可能越來越受到公眾監督，包括向監管機構投訴、負面媒體報導及惡意指控，所有該等情況均可能對我們的聲譽及業務造成重大不利影響。

我們的業務主要依賴我們管理層、其他主要人員及優秀員工團隊的不懈努力，以支持我們的現有業務及未來增長。倘我們未能吸引、激勵及挽留人才，我們的營運及增長前景可能會受到嚴重干擾。

我們日後的成功極大程度上依賴我們管理層及其他主要人員的持續服務。尤其是，我們依賴董事長兼首席執行官宋先生以及高級管理層團隊其他成員的專業知識、經驗及遠見。我們亦依賴其他主要人員的專業技術及技能。倘我們的任何高級管理層或主要人員不能或不願繼續為我們提供服務，我們未必能輕易物色合適的替任人選，甚或無法覓得替任人選。因此，我們的業務可能受到嚴重干擾，而我們的經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響，且可能就招聘、培訓及挽留主要人員產生額外開支。

我們的現有經營及未來增長需要優秀員工團隊。例如，我們平台及其他後勤辦公室職能的有效運作部分取決於我們的專業僱員。我們亦依賴經驗豐富的人員進行技術、服務設計、營運及其他方面的業務，以預測及有效應對不斷變化的客戶喜好及市場趨勢。然而，我們所在行業對人才的需求高且競爭激烈。為吸引及挽留人才，我們可能需要向僱員提供更高的薪酬、更好的培訓及更具吸引力的職業軌跡及其他福利，這可能成本高昂且負擔沉重。我們無法向閣下保證，我們將能夠吸引或挽留所需的合資格工作團隊來支持我們的未來增長。我們可能無法管理我們與僱員的關係，而我們與僱員之間的任何糾紛或任何與勞動相關的監管訴訟或法律訴訟均可能令管理及財務資源分散、對員工士氣造成不利影響、導致我們的生產力下降或對我們的聲譽及日後的招聘工作造成損害。此外，隨著業務快速增長，我們培訓及將新僱員融入我們業務的能力未必能夠滿足業務日益增長的需求。任何上述與我們工作團隊有關的問題均可能對我們的經營業績及未來增長產生重大不利影響。

風險因素

倘我們無法在增長過程中保持企業文化，我們的業務可能會受到損害。

我們相信，我們的企業文化提倡真實性、同理心及支持他人，這對我們的成功至關重要。我們面臨諸多可能影響我們保持企業文化能力的挑戰，包括：

- 未能識別、吸引、獎勵及挽留於我們組織中與我們共享且增進文化、價值觀及使命的領導人員；
- 我們勞動力的規模及地域多樣性不斷增加；
- 競爭壓力可能使得我們偏離我們的使命、願景和價值觀；
- 行業快速發展帶來的持續挑戰；
- 在影響我們的新業務領域發展專業知識的需求日益增加；
- 對我們僱員待遇的負面看法或我們對與政治或社會事件或管理層行為有關的僱員情緒的回應；及
- 收購後新人員及業務的整合。

倘我們無法保持我們的文化，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

未能取得我們可能享有的政府補助或優惠稅務待遇，或我們目前享有的任何政府補助或優惠稅務待遇日後終止、減少或延遲等情形，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

於往績記錄期間，我們獲得若干政府補助及優惠稅務待遇。我們的綜合聯屬實體北京暢行自2016年起被認定為「高新技術企業」，並有權於2016年至2019年、於2019年至2022年及於2022年至2025年（重續後）連續三年享有15.0%的優惠所得稅稅率，而標準稅率為25.0%。外商獨資企業拼途（北京）信息技術有限公司自2021年於中國被認定為「高新技術企業」，於2021年至2024年三年期間亦享有15.0%的優惠所得稅稅率。

然而，由於「高新技術企業」證書必須每三年重新申請，我們無法向閣下保證北京暢行及該外商獨資企業將一直能夠於證書到期後重續「高新技術企業」身份。此外，該等優惠稅率屬非經常性質，政府機關可隨時決定減少或取消該等優惠稅務待

風險因素

遇。該等政府補助或優惠稅務待遇的終止、減少或延遲可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。此外，我們日後未必能成功或及時獲得可能提供給我們的政府補助或優惠稅務待遇，而這可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。

保險範圍有限可能令我們面臨巨額成本及業務中斷。

我們未購買財產保險、主要僱員保險、業務中斷保險、產品責任保險或涵蓋與合約安排有關的風險的保險。我們未購買涵蓋技術基礎設施損害的保險或訴訟保險。詳情請參閱「業務－保險」。若發生任何未被保險涵蓋的業務中斷、法律訴訟或自然災害，或有任何未被保險涵蓋的設備或設施遭嚴重損壞，可能對我們的經營業績產生重大不利影響。

中國的保險業仍處於早期發展階段，而中國保險公司目前提供的與業務相關的保險產品有限。因此，即使我們願就資產或業務的若干風險投保，亦未必能如願。若我們因火災、爆炸、水災或其他自然災害、網絡基礎設施或業務經營中斷或任何重大訴訟而蒙受重大損失或負債，則我們的經營業績可能受到重大不利影響。我們當前的保險保障可能不足以使我們免受任何損失，且我們無法向閣下保證將來能夠根據當前保單及時地就我們的虧損而成功獲得理賠，甚至可能完全無法獲得。倘我們產生任何不受保單保障的損失，或賠償金額遠低於實際損失，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

未來開展的戰略聯盟或投資活動可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們可能不時與多名第三方訂立戰略聯盟或投資關係（包括合營企業或少數股權投資），以進一步實現我們的業務目標。該等聯盟及投資或會令我們面臨若干風險，包括有關共享專有信息的風險、第三方未履約的風險及設立新戰略聯盟令開支增加的風險，任何該等風險均可能對我們的業務造成重大不利影響。我們監測或控制該等第三方行為的能力可能有限，倘任何該等第三方因與其業務相關的事件而遭受負面報道或聲譽受到損害，我們亦可能因我們與任何此等第三方的關聯而遭受負面報道或聲譽受到損害。

此外，倘出現合適機會，我們可能收購與我們現有業務互補的額外資產、技術、服務或業務。日後收購及其後將新資產及業務與自己的資產及業務整合，可能需要我們管理層的高度關注，並可能導致我們現有業務的資源分散，進而對我們的業務經營造成不利影響。我們所收購的資產或業務可能不會產生我們所預期的財務業績。收購

風險因素

或會導致動用大額現金、發行有潛在攤薄影響的股本證券、產生重大商譽減值費、其他無形資產的攤銷開支及面臨所收購業務的潛在未知的負債等情形。此外，識別及達成投資的成本可能相當巨大。倘若我們擴展新業務或地區不成功，我們的業務、前景及增長勢頭可能會受到重大不利影響。除必要的公司批准外，我們亦可能須就投資向相關政府機關取得許可及牌照，並遵守適用中國法律及法規，這可能導致投資的實施出現延誤及成本增加。

我們可能無法以可接受的條款獲取額外資金，或根本無法獲得。

我們可能因不斷演變的業務狀況或其他未來發展而需要額外現金資源。倘若我們目前的現金資源不足以滿足我們的現金需求，我們可能會尋求出售更多的股權、股權相關的證券或債券或取得信貸融資。出售額外的股權或股權相關證券可能進一步攤薄我們的股東權益。所產生的負債會導致償債義務增加，並可能產生經營及融資契約，該等契約會對我們的業務經營及流動資金造成限制。

此外，我們按可接受的條款獲得更多資本的能力受到一系列因素限制，其中包括：

- 投資者對可資比較公司的證券的判斷和需求；
- 我們可進行集資的資本市場狀況；
- 我們的未來經營業績、財務狀況及現金流量；
- 中國出行市場（尤其是順風車及出租車行業）的法律及法規的發展；
- 中國的經濟、政治及其他狀況；及
- 有關外幣借貸的中國政府政策。

我們無法向閣下保證我們能夠以可接受的金額或條款取得融資，甚至可能根本無法取得融資。如未能按商業上合理的條款籌集更多資金，可能會對我們的流動資金及財務狀況造成重大不利影響。

我們的風險管理及內部控制系統未必於所有方面充分或有效，這可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

我們尋求建立良好的風險管理及內部控制系統，包括我們認為適合我們業務營運的政策及程序。請參閱「業務－內部控制及風險管理」。然而，由於風險管理及內部控制系統設計及實施的固有限制，我們無法向閣下保證我們的風險管理及內部控制系

風險因素

統將能夠識別、預防及管理各類風險。我們的內部控制程序旨在監控我們的營運及確保其整體合規。然而，我們的內部控制程序可能無法及時識別或根本無法識別所有不合規事件。我們未必能一直及時發現及預防欺詐及其他不當行為，且我們為預防及檢測有關活動而採取的預防措施未必有效。

我們的風險管理及內部控制亦依賴僱員的有效執行。然而，我們無法向閣下保證執行過程中將不會發生人為錯誤或過失，而如發生錯誤和過失可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。由於我們日後可能提供更廣泛及更多元化的服務，我們服務的多元化將需要我們繼續提升風險管理及內部控制能力。倘我們無法及時改進風險管理及內部控制政策及程序以應對不斷變化的業務，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

全球或地區經濟的嚴重或長期下滑可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。

全球宏觀經濟環境正面臨重重挑戰。全球部分主要經濟體的中央銀行及金融當局所採取的擴張性貨幣及財政政策的長期影響，包括該等政策的鬆動可能會造成的問題，存在很大的不確定性。近期，俄羅斯與烏克蘭之間的衝突已造成並將繼續加劇歐洲乃至全球嚴峻的地緣政治緊張局勢。該衝突及對俄羅斯實施的大規模經濟制裁可能會令能源價格上升並干擾全球市場。中東地區及其他地方的不穩定、恐怖主義威脅及戰爭可能性可能會加劇全球市場的波動。此外，主要經濟體之間的貿易緊張局勢也給全球經濟形勢的發展帶來了不確定性和挑戰。中國的經濟狀況易受全球經濟狀況的影響，同時也易受中國國內經濟及政治政策變化和預期或估計整體經濟增速的影響。全球或地區經濟的任何嚴重或長期放緩均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

與我們的財務表現有關的風險

於往績記錄期間，我們經歷虧損淨額、負債淨額及流動負債淨額。我們無法向閣下保證我們於日後將會維持盈利能力、回歸資產淨值或流動資產淨值狀況。

過往我們曾產生虧損。於2022年，我們確認虧損淨額人民幣187.6百萬元。我們的過往虧損淨額主要因我們的優先股估值隨著我們業務增長而上升，導致金融工具公允價值上升帶來的虧損增加。我們無法向閣下保證我們日後能夠實現及維持盈利能力。隨著我們進一步落實長期策略，我們日後可能會出現虧損淨額，這可能會對我們的短期財務業績造成負面影響。例如，隨著我們開發及推出新產品及平台功能、提升研發能力、擴展現有市場及新市場、加大銷售及營銷力度以及繼續投資於我們的平

風險因素

台，我們的開支日後可能會增加。該等努力的成本可能高於我們預期，且可能不會令我們的收入增加或業務增長。倘我們的收入未能充分增加以與我們的投資及其他開支保持同步，我們可能無法持續實現或維持盈利能力或正現金流量。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們錄得負債淨額分別為人民幣3,559.3百萬元、人民幣3,720.4百萬元及人民幣3,309.5百萬元，主要是由於我們的可轉換可贖回優先股的公允價值在國際財務報告準則項下被視為負債。截至2023年12月31日，我們的負債淨額有所下降，原因為股票市場低迷導致本公司估值下跌。所有優先股將會於[編纂]完成時毋須支付額外代價而自動轉換為普通股。我們無法向閣下保證我們日後將能夠實現及維持淨資產狀況。

此外，我們的流動負債淨額由截至2021年12月31日的人民幣1,797.7百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣3,841.3百萬元，主要由於贖回日期自資產負債表日期起計少於一年的優先股的公允價值入賬列作流動負債導致優先股的即期部分大幅增加。截至2023年12月31日，我們的流動負債淨額減少至人民幣3,406.0百萬元。我們無法保證我們不會維持流動負債淨額狀況，在此情況下，我們或會面臨流動資金風險，且我們用於業務營運的營運資金可能受到限制。我們未來的流動資金以及為我們的營運及業務擴展作出必要額外資本投資的能力，將主要取決於我們保持自經營活動產生足夠現金以及獲得外部融資的能力。

我們的增長一直並可能繼續促使我們在管理以及經營及財務基礎設施方面產生大量需求。我們有效管理增長及將新僱員、技術及收購整合至現有業務的能力，將需要我們繼續擴展營運及財務基礎設施，並繼續挽留、吸引、培訓、激勵及管理僱員。持續增長可能會對我們發展及改善營運、財務及管理控制、提升申報系統及程序、招聘、培訓及挽留高技能人才以及維持用戶滿意度的能力造成壓力。此外，倘我們未能有效管理業務及營運增長，我們所提供產品的質量可能受損，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們已經且可能會持續授出股份獎勵，這可能會導致以股份為基礎的付款，進而可能影響我們的財務表現，並可能攤薄現有股東的所有權。

我們已採納允許向高級管理人員及僱員授出受限制股份或購股權作為股權獎勵的[編纂]股份獎勵計劃。我們認為，相關購股權的授出對於我們吸引、挽留及激勵我們管理團隊及合資格僱員的能力而言實屬重要。經考慮市場表現情況及非歸屬條件，我們須根據該等已授出購股權的公允價值確認以股份為基礎的付款開支。於2021年、

風險因素

2022年及2023年，我們分別確認以股份為基礎的付款開支人民幣22.7百萬元、人民幣29.8百萬元及人民幣110.4百萬元。此外，我們已有條件批准及採納將於[編纂]後生效的[編纂]受限制股份單位計劃。任何我們額外授出的股份獎勵將會進一步增加我們以股份為基礎的付款，進而可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響，並可能攤薄現有股東的所有權。

我們面臨公司客戶的信貸風險。

我們的業務經營面臨公司客戶就我們的廣告及其他服務延遲付款及／或違約的風險。於2021年、2022年及2023年，我們的廣告及其他服務所得收入分別佔我們總收入的6.8%、6.1%及3.6%。

於往績記錄期間，我們一般就我們的廣告及其他服務授予公司客戶30天至120天的信貸期，視乎相關合約條款及我們對其信譽的評估而定。於釐定授予特定公司客戶的實際信貸期時，我們會考慮多項因素，如聲譽、業務關係年期及過往付款記錄。於2021年、2022年及2023年，我們的貿易應收款項週轉天數分別為224天、284天及194天。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別錄得信貸虧損撥備人民幣5.3百萬元、人民幣6.3百萬元及人民幣4.9百萬元。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的貿易應收款項結餘包括截至報告日期已逾期超過90天或以上的賬面總值分別為人民幣8.3百萬元、人民幣4.2百萬元及人民幣0.8百萬元的應收賬款，分別佔截至同日我們貿易應收款項的23.8%、20.7%及6.4%。詳情請參閱「財務資料－主要資產負債表項目討論－貿易應收款項」。

因此，我們面臨公司客戶可能因任何原因延遲或暫停付款的風險，此等情況或會對我們的現金流量及營運資金造成壓力。我們無法向閣下保證，我們將能夠根據約定的付款時間表及時悉數收回應收公司客戶的未償還款項，或根本無法收回。倘我們未能悉數或及時向公司客戶收回該等未償還款項或根本無法收回，我們的流動資金狀況可能會惡化，而我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們就應收支付平台款項及應收聚合平台款項面臨信貸風險。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們應收支付平台款項分別為人民幣29.5百萬元、人民幣19.5百萬元及人民幣25.8百萬元。該等款項指已自乘客收取但未轉移至我們的第三方支付平台結餘。應收支付平台款項可由我們隨時提取，通常在下一個工作日轉入我們的銀行賬戶。請參閱「財務資料－主要資產負債表項目討論－預付款項、按金及其他應收款項」及本文件附錄一會計師報告附註21。於往績記錄期間，我

風險因素

我們亦與若干聚合平台（主要包括導航或在線搜索移動App）合作，為我們的順風車平台及出租車網約服務獲取用戶並擴大我們的服務覆蓋範圍。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們應收聚合平台款項分別為人民幣8.5百萬元、人民幣2.3百萬元及人民幣0.5百萬元。我們按月收取應收聚合平台款項且我們通常向我們合作的聚合平台授出30天的信貸期，視乎相關合約條款及我們對其信譽的評估而定。

然而，我們面臨支付平台及聚合平台可能因任何原因延遲或暫停付款的風險，這可能使我們的現金流量及營運資金承受壓力。我們無法向閣下保證，我們將能夠根據協定的付款時間表及時全額收回應收支付平台或聚合平台的未償還款項，或根本無法收回。若我們未能全額或及時或甚至根本無法向支付平台或聚合平台收回任何未償還款項，我們的流動資金狀況可能會受損，而我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

我們面臨與按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動及使用不可觀察輸入數據的估值不確定性有關的風險。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們按公允價值計入損益的金融資產分別為人民幣220.3百萬元、人民幣150.7百萬元及人民幣352.8百萬元，該等金融資產指我們自一家信譽良好的中國持牌商業銀行購買的理財產品。於2021年、2022年及2023年，我們分別錄得按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動收益人民幣5.1百萬元、人民幣5.0百萬元及人民幣7.1百萬元。於往績記錄期間，我們購買了開放式可贖回的理財產品，於2021年、2022年及2023年，該等產品的年化加權平均回報率分別為2.49%、1.79%及2.06%。於往績記錄期間，我們已實施投資及財務政策。請參閱「財務資料－主要資產負債表項目討論－按公允價值計入損益的金融資產」。於往績記錄期間，我們使用不可觀察輸入數據計量按公允價值計入損益的金融資產。有關更多詳情，請參閱「財務資料－主要資產負債表項目討論－按公允價值計入損益的金融資產－公允價值計量」及本文件附錄一會計師報告附註4、附註5及附註19。我們無法向閣下保證，日後我們將不會使用不可觀察輸入數據計量按公允價值計入損益的金融資產。我們面臨任何交易對手（例如發行理財產品的銀行）可能無法履行合約責任的風險，例如任何有關交易對手宣佈破產或無償債能力的情況。交易對手在我們投資的理財產品方面的任何重大不履約，均可能對我們的財務狀況及現金流量產生重大不利影響。此外，理財產品受整體市場狀況（包括資本市場）影響。市場動盪或利率波動可能削弱我們的財務狀況或現金流量，進而可能對我們的財務狀況造成重大不利影響。此外，整體經濟及市場狀況會影響該等理財產品的公允價值。

風險因素

我們優先股的公允價值計量存在不確定性及風險，公允價值變動可能會影響我們的財務表現。

於2022年，我們因優先股的公允價值增加而產生虧損人民幣234.1百萬元。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的可轉換可贖回優先股的賬面值分別為人民幣4,228.2百萬元、人民幣4,465.6百萬元及人民幣4,256.2百萬元。於往績記錄期間前，我們向股東發行若干系列優先股。根據第三方合資格估值師進行的估值報告，我們採用貼現現金流量法釐定相關股份價值，並採用權益分配模式釐定該等優先股截至發行日期及各報告期末的公允價值。請參閱「財務資料－重大會計政策資料、估計及假設－金融工具－優先股」及本文件附錄一會計師報告附註25。於往績記錄期間，我們使用不可觀察輸入數據計量我們的優先股。使用不可觀察輸入數據使估值具有不確定性，因為不可觀察輸入數據的變動可能會改變我們優先股的公允價值。有關更多詳情，請參閱「財務資料－主要資產負債表項目討論－按公允價值計入損益的金融資產－公允價值計量」及本文件附錄一會計師報告附註4、附註5及附註33。此外，為釐定我們優先股的公允價值，我們已採用貼現率、無風險利率、缺乏市場流通性折讓、波幅及對未來表現的預測等假設。按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動可能會對我們的財務狀況及經營業績產生重大影響。因此，相關釐定需要我們作出重大估計，而有關估計或會出現重大變動，故其本身涉及一定程度的不確定性。我們無法控制的因素可能會對我們所使用的估計產生重大影響並造成不利變動，從而影響該等可贖回優先股的公允價值，進而可能導致我們的估計與實際結果存在差異，這可能會對我們的經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們未必能悉數收回遞延稅項資產，該情況可能影響我們日後的財務狀況。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的遞延稅項資產分別為人民幣106.6百萬元、人民幣104.5百萬元及人民幣84.6百萬元，乃由於我們於2021年、2022年及2023年就過往年度結轉的合資格虧損確認遞延稅項資產所致。有關於往績記錄期間我們遞延稅項資產的變動，請參閱本文件附錄一會計師報告附註27。

我們的遞延稅項資產與資產及負債的稅基與其賬面值之間的可扣減暫時性差異有關，前提是該等差異及虧損很有可能用於抵銷未來應課稅利潤。這要求對交易的稅務處理作出重大判斷，並評估是否可能有足夠的未來應課稅利潤用於收回遞延稅項資產。遞延稅項資產的賬面值於各期間末進行審閱，並減少至不再可能有足夠的應課稅利潤可用於收回全部或部分資產的程度。我們無法保證我們可收回遞延稅項資產或預測我們遞延稅項資產的變動。未能收回遞延稅項資產可能對我們日後的財務狀況造成不利影響。

風險因素

過度提取用戶賬戶結餘可能會對我們的經營業績、財務狀況及聲譽造成負面影響。

在我們的順風車平台上，我們向通過我們的平台促成的所有順風車搭乘中的乘客及私家車車主預先顯示車費。於行程結束後，我們會將從乘客收取的資金計入私家車車主在我們平台上的用戶賬戶。在某些情況下，私家車車主可免予收取乘車費，作為對順風車乘客的優惠，在該等情況下，順風車乘客將收到預付車費減我們應收服務費的退款。對我們的出租車網約服務而言，倘乘客通過我們的移動App付款，則我們會將從乘客收取的資金計入出租車司機在我們平台上的用戶賬戶，該資金包括額外小費，但不包括我們向出租車司機收取的任何服務費。私家車車主和出租車司機可按日提取資金。截至2023年12月31日，我們的應付用戶款項為人民幣538.3百萬元，為尚未提取的私家車車主、出租車司機以及順風車乘客在我們平台上的用戶賬戶結餘。請參閱「財務資料－主要資產負債表項目討論－貿易及其他應付款項」。我們用於相關用戶提取該等應付款項的資本及銀行融資包括銀行結餘及現金、受限制現金以及按公允價值計入損益的金融資產。

在特定期間內的提款要求次數及提款金額可能受多項因素影響，其中許多因素都超出我們的控制範圍。該等因素包括但不限於用戶將其賬戶內的資金留在我們的平台上以供日後使用的意願，以及在COVID-19疫情期間用戶使用我們平台的活躍度。因此，我們可能會在短時間內遇到過多的提款要求，以及我們為解決提款糾紛而可能產生的費用(如有)可能會對我們的流動資金及營運資金產生不利影響。大量提款要求亦可能產生負面宣傳，從而可能對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

與我們的合約安排有關的風險

倘中國政府發現合約安排不符合適用中國法律及法規，或倘該等法規或詮釋未來出現變更，我們或須承受嚴重後果，包括合約安排失效及放棄我們於綜合聯屬實體的權益。

從事一些業務活動(包括增值電信服務及其他相關服務)的企業的外資所有權受現行中國法律法規的若干限制。我們是一家根據開曼群島法律註冊成立的公司，而我們的全資中國附屬公司(外商獨資企業)被視為外商投資企業。為遵守中國法律及法規，我們通過綜合聯屬實體在中國開展業務。由於合約安排，我們為綜合聯屬實體的主要受益人，並將其經營業績併入我們的經營業績。綜合聯屬實體持有對我們業務經營至關重要的牌照、批文及主要資產。

風險因素

倘中國政府認為我們的合約安排並未遵守其外商投資企業限制條例，或倘中國政府在其他方面認為我們或我們的綜合聯屬實體違反中國法律或法規，或缺乏經營我們業務所需的許可證或牌照，相關中國監管機構（包括中華人民共和國商務部（「商務部」）及工信部）在處理有關違反或不遵守情況時擁有酌情權，包括但不限於：

- 要求取消合約安排；
- 吊銷我們的營業執照及經營許可證；
- 終止或限制我們的經營；
- 處以罰款或沒收我們被視為通過非法經營取得的任何收入；
- 施加我們或外商獨資企業及我們的綜合聯屬實體未必能遵循的條件或規定；
- 要求我們或外商獨資企業及我們的綜合聯屬實體重組相關所有權架構或營運，或重新申請必要牌照，或搬遷我們的業務、員工及資產；
- 限制或禁止我們使用[編纂]或其他融資活動的[編纂]為綜合聯屬實體的業務及營運提供資金；或
- 採取可能會損害我們業務的其他監管或執法行動。

任何該等行動均可能對我們的業務經營造成重大干擾，並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，倘中國政府機關認為我們的法律架構及合約安排違反中國法律、規則及法規，中國政府採取的行動會否對我們及我們將任何綜合聯屬實體的財務業績併入我們綜合財務報表的能力造成任何影響有待進一步明確。

於2023年2月17日，中國證監會發佈《試行辦法》及五項配套指引，於2023年3月31日生效。於同日就《試行辦法》舉行的新聞發佈會上，中國證監會官員澄清，就擁有合約安排並尋求境外上市的公司而言，中國證監會將徵求相關監管機構的意見，並在該等公司符合合規要求的情況下完成其境外上市備案，以及通過使該等公司能夠利用兩個市場及兩類資源支持其發展及增長。倘我們因我們的合約安排而未能就任何日後[編纂]或任何其他集資活動按照《試行辦法》的備案要求及時向中國證監會完成備案，或根本無法完成備案，則我們籌集或使用資金的能力可能受到重大不利影響，我們甚至可能需要解除我們的合約安排或重組我們的業務運營，以就我們未能完成備案作出

風險因素

整改。然而，鑒於《試行辦法》於近期頒佈，其詮釋、應用及實施以及其將如何影響我們的營運及我們的未來融資有待進一步澄清及詮釋。

外商投資法的詮釋及實施可能會不時發生變化，其對我們現時公司架構、企業治理及業務運營的可行性產生何種影響仍有待觀察。

全國人民代表大會於2019年3月15日通過《中華人民共和國外商投資法》（「外商投資法」），於2020年1月1日生效。中華人民共和國國務院於2019年12月26日發佈《中華人民共和國外商投資法實施條例》。該等法規相對較新，有待進一步實施及詮釋。

根據外商投資法，「外商投資」指外國的一個或多個自然人、企業或其他組織（「外國投資者」）直接或間接在中國境內進行的投資活動。外商投資法明確規定三種形式的外商投資，即(1)外國投資者單獨或與任何其他投資者共同在中國境內設立外商投資企業；(2)外國投資者取得中國境內企業的股份、股權、資產權益或任何其他類似權利或權益；及(3)外國投資者單獨或與任何其他投資者共同在中國境內投資新建項目，但並無明確規定合約安排為一種外商投資形式。然而，「外商投資」定義下含有一項總括條文，包括外國投資者通過法律或行政法規規定的方式或中華人民共和國國務院（「國務院」）規定的其他方法在中國作出的投資。因此，未來法律或行政法規或國務院頒佈的規定可能會將合約安排視為外商投資的一種形式，通過合約安排進行的外商投資是否會被視為違反外商投資准入規定以及上述合約安排將受到何種監管有待進一步詮釋。

外商投資法對外商投資實體提供國民待遇，惟經營於國務院若干部門於2021年12月27日發佈的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「負面清單」）中指明為「限制」或「禁止」外商投資行業的外商投資實體除外。外商投資法規定外商投資實體不可投資「禁止」行業，且須符合負面清單對任何「限制」行業規定的投資條件。倘我們透過合約安排對綜合聯屬實體的控制權於日後被視為外商投資，及綜合聯屬實體的任何業務在當時有效的「負面清單」項下屬「限制」或「禁止」外商投資的業務，我們可能被視為違反外商投資法，而允許我們控制綜合聯屬實體的合約安排可能被視為無效及非法，且我們可能須解除該等合約安排及／或重組業務營運，上述任何一項均可能對我們的業務營運造成重大不利影響。

風險因素

此外，倘日後外商投資相關法律、行政法規或規則發生變動，我們可能須就綜合聯屬實體採取進一步行動，以對綜合聯屬實體擁有更好的經營控制權或持續滿足我們[編纂]所在證券交易所的適用規定。例如，國務院近期修訂的《外商投資電信企業管理規定》於2022年5月1日生效（「2022年外商投資電信企業管理規定」）。2022年外商投資電信企業管理規定取消先前版本中有關外商投資增值電信企業的主要外國投資者須具有經營增值電信業務的良好業績和運營經驗的資格要求。鑒於這一新的監管發展以及中國政府機關未來可能制定的任何進一步的詳細實施細則，我們概不保證合約安排及我們的業務未來不會因中國法律及法規變動而受到重大不利影響。倘將來的法律、行政法規或條文要求訂有現存合約安排的公司採取進一步行動，我們無法保證有關行動能否及時完成或根本無法完成。若我們無法針對上述任何情況或類似的監管合規挑戰採取及時適當的措施，可能會對我們當前的公司架構及業務營運造成重大不利影響。

在極端情況下，我們可能被要求解除合約安排及／或出售綜合聯屬實體，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。若我們如上所述解除合約安排或出售我們的綜合聯屬實體或有關措施不符合相關法律法規，導致我們不再擁有可持續發展的業務，則聯交所或會對我們採取強制執行行動，從而可能對我們的股份[編纂]造成重大不利影響，甚至導致本公司[編纂]。有關外商投資法及負面清單的詳情及其對我們的潛在影響，請參閱「合約安排－中國外商投資法律的發展」。

因此，概不保證我們的合約安排及綜合聯屬實體的業務日後將不會受到重大不利影響。

我們的合約安排在提供經營控制方面未必如直接所有權般有效。我們的綜合聯屬實體可能不會履行其於合約安排下的責任。

由於中國限制或禁止外商在中國擁有增值電信服務，我們通過我們並無直接所有權權益的綜合聯屬實體在中國經營業務。我們依賴與綜合聯屬實體及彼等的股東之間的一系列合約安排來控制及經營其業務。該等合約安排旨在使我們有效控制我們的綜合聯屬實體，並使我們可從彼等獲得經濟利益。

合約安排未必如直接所有權一樣讓我們有效控制綜合聯屬實體。例如，直接所有權可使我們直接或間接行使我們作為股東的權利使綜合聯屬實體董事會作出變動，從而可使管理層作出變動（受限於任何適用的受信責任）。然而，根據合約安排，在法律上，倘我們的綜合聯屬實體或其股東未能履行其各自於合約安排下的責任，我們可能須(1)產生巨額成本、(2)花費大量資源以執行該等安排，及(3)訴諸訴訟或仲裁及依

風險因素

賴中國法律下的法律救濟。該等救濟可能包括尋求具體合約履行或禁止令及申索賠償金，而任何該等救濟未必有效。倘我們無法執行該等合約安排或我們在執行該等合約安排過程中遭到重大延誤或其他困難，我們可能無法對我們的綜合聯屬實體實施有效控制，並可能失去對綜合聯屬實體所擁有資產的控制權。因此，我們可能無法將我們的綜合聯屬實體併入我們的綜合財務報表，而這會對我們的經營業績及財務狀況產生重大不利影響。請參閱「— 合約安排的若干條款未必可獲有效執行」。

倘我們的綜合聯屬實體宣佈破產或面臨解散或清算程序，則我們可能會失去使用及取得我們的綜合聯屬實體所持對我們業務營運而言屬重要的資產的能力。

我們的綜合聯屬實體持有對我們的業務營運而言屬重要的資產。與綜合聯屬實體訂立的合約安排載有條款，專門規定其股東有義務確保綜合聯屬實體有效存在。有關安排亦規定我們的綜合聯屬實體不得自願清盤。然而，倘股東違反此責任並將綜合聯屬實體自願清盤，或倘綜合聯屬實體宣佈破產，其全部或部分資產可能受到留置權或第三方債權人權利的規限，而我們可能無法繼續部分或全部業務營運，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

北京暢行的登記股東可能與我們有利益衝突，這可能對我們的業務造成重大不利影響。

宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生為北京暢行的登記股東。尤其是，宋先生直接持有北京暢行60.5755%股權，並為外商獨資企業及北京暢行各自的董事會主席及法定代表人。彼等於本公司及北京暢行的雙重職務可能會產生利益衝突。外商獨資企業、北京暢行及北京暢行股東訂立獨家購買權協議，據此，北京暢行股東共同及各自不可撤銷地向外商獨資企業授予權利，可要求股東按中國法律及法規允許的最低購買價或（中國法律及法規如有規定）所收購股權的評估價值，隨時及不時向外商獨資企業及／或其指定的第三方轉讓其於北京暢行的全部或部分股權及／或資產。外商獨資企業與北京暢行訂立獨家購買權協議及獨家資產收購協議，據此，北京暢行不可撤銷地向外商獨資企業授予權利，可要求北京暢行按中國法律及法規允許的最低購買價或（中國法律及法規如有規定）所收購資產的評估價值，隨時及不時向外商獨資企業及／或其指定的第三方轉讓其全部或部分資產。外商獨資企業、北京暢

風險因素

行及北京暢行各股東訂立授權書，據此，北京暢行各股東不可撤銷地委任外商獨資企業或其指定人士及彼等之繼承人（包括清盤人）（惟不包括該等非獨立人士或可能產生利益衝突之人士）為其實際代理人，以行使於北京暢行之有關股東權利。此外，根據開曼群島法律，各董事對本公司及股東整體負有忠誠及謹慎責任。

然而，我們不能向閣下保證利益衝突產生時，該等個人及實體將以本公司最佳利益行事，或利益衝突將以利於我們的方式解決。我們亦不能向閣下保證，該等個人將確保綜合聯屬實體不會違反現有合約安排。倘我們無法解決我們與北京暢行股東之間出現的任何利益衝突或糾紛，我們將不得不訴諸法律訴訟，這可能會導致我們的業務中斷，並使我們面臨有關任何該等法律訴訟結果的重大不確定性。該等不確定因素可能妨礙我們執行與北京暢行及其股東訂立的合約安排的能力。倘我們無法解決任何有關衝突，或倘我們因有關衝突而遭遇重大延誤或其他阻礙，我們的業務及營運可能會受到嚴重干擾，繼而可能對我們的經營業績產生重大不利影響及損害我們的聲譽。

合約安排的若干條款未必可獲有效執行。

合約安排規定，糾紛須根據當時有效的仲裁規則在中國國際經濟貿易仲裁委員會（「貿仲委」）以仲裁方式解決。仲裁須於北京進行。

合約安排載有條文訂明仲裁機構可就綜合聯屬實體的股份及／或資產授予補救措施、禁止令及／或下令將綜合聯屬實體清盤。該等協議亦包含有司法管轄權的法院仲裁庭尚未組成時有權授出臨時救濟以支持仲裁的條文。然而，此等條款可能不能強制執行。例如，根據現行中國法律及法規，仲裁機構並無權力授出禁止令或發出臨時或最終清盤令，以於出現糾紛時保障綜合聯屬實體的資產或股權。此外，由香港及開曼群島等境外法院授予的臨時補救措施或強制執行命令須由中國法院根據適用法律及法規予以認可及強制執行。中國法律允許仲裁機構向受害方授出轉讓綜合聯屬實體資產或股權的裁決。倘不遵守有關裁決，可向法院尋求強制執行措施。然而，法院決定是否採取強制執行措施時未必會支持仲裁機構的裁決。

風險因素

若合約安排規定，具司法管轄權的法院可授出及／或強制執行臨時補救或支持仲裁，惟有關臨時補救（即使是由具司法管轄權的法院授出以支持受害方訴求）須由中國法院根據相關法律及法規予以認可及強制執行。因此，倘我們的綜合聯屬實體或北京暢行的股東違反任何合約安排，我們可能無法及時獲得足夠的補救措施，而我們對綜合聯屬實體實施有效控制及開展業務的能力可能會受到重大不利影響。

我們的合約安排可能會受到中國稅務機關審查，而若發現我們欠繳額外稅款，可能會令我們的綜合收入淨額及 閣下的投資價值大幅減少。

中國稅務部門可能會認定我們或我們的附屬公司或綜合聯屬實體或其權益持有人欠繳及／或須就以往或未來收入或收益繳納額外稅款。尤其是，根據中國法律及法規，關聯方之間的安排及交易（如與綜合聯屬實體之間的合約安排）可能會受到中國稅務機關審查或質疑。倘中國稅務機關認定外商獨資企業與綜合聯屬實體之間的合約安排並不代表公平價格，並以轉讓定價調整的形式調整綜合聯屬實體的收入，我們可能面臨重大不利稅務後果。就中國稅項而言，轉讓定價調整可能導致（其中包括）綜合聯屬實體入賬的開支扣除額減少，從而增加彼等的稅項負債。此外，中國稅務機關可能就少繳稅項向綜合聯屬實體徵收滯納金及其他罰款。倘我們的稅項負債增加或倘我們須繳納滯納金或其他罰款，則我們的經營業績或會受到重大不利影響。

倘若我們行使選擇權收購綜合聯屬實體的股權所有權及資產，所有權或資產轉讓可能會使我們產生高額費用。

我們可能會在行使選擇權以收購我們綜合聯屬實體的股權或資產時產生大量成本。根據合約安排，外商獨資企業有獨家權利按中國法律允許的最低價格向各綜合聯屬實體的股東購買其全部或任何部分股權，而倘中國法律及法規要求對股權進行評估，訂約方應重新善意磋商，並根據評估價值作出調整以符合中國法律及法規的規定。外商獨資企業亦有獨家權利按中國法律允許的最低價格向各綜合聯屬實體的股東購買其全部或任何部分資產。倘中國法律及法規要求對資產進行評估，訂約方應重新善意磋商，並根據評估價值作出調整以符合中國法律及法規的規定。倘進行有關轉

風險因素

讓，中國法律允許的最低價格可能遠高於上述購買股權的實際出資額或相關資產的賬面淨值，或主管稅務機關可能要求外商獨資企業參考相關資產的公允價值而非合約安排規定的價格繳納企業所得稅、增值稅及其他適用稅項，在此情況下，外商獨資企業可能須繳納巨額稅款，而我們的財務狀況可能受到重大不利影響。

與在中國開展業務有關的風險

我們可能須就未來的集資活動取得中國證監會或其他中國政府機關的批准、備案或遵守其他規定，並且如果需要，我們無法預測我們能否取得有關批准或完成有關備案。

於2021年7月6日，國務院辦公廳與另一監管部門聯合頒佈《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，要求（其中包括）加強對中國境外上市公司的管理和監督，建議修改規管該等公司境外發行股份和上市的相關規定，並明確境內行業主管監管機構和政府機關的職責。

於2023年2月17日，中國證監會發佈《試行辦法》及五項配套指引，於2023年3月31日生效。根據《試行辦法》，境內企業直接或間接尋求境外發售及上市，應履行備案程序並向中國證監會報告相關信息。具體而言，遵循實質重於形式的原則，倘發行人同時滿足下列兩個條件的，其境外發行上市將被認定為境內企業間接境外發行上市：(1)發行人境內經營實體最近一個財政年度的總資產、淨資產、收入或利潤佔發行人同一財政年度經審核綜合財務報表相關數據的50%以上；及(2)主要經營活動在中國境內進行或主要營業場所位於中國境內，或發行人負責經營管理的高級管理人員主要為中國公民或定居在中國境內。《試行辦法》亦規定，已完成境外發行上市的發行人發生控制權變更或自願或強制退市等重大事件，應向中國證監會提交後續報告。詳情請參閱「法規－關於境外發行及上市的法規」。倘境內企業未能完成備案程序或隱瞞任何重大事實或在其備案文件中偽造任何重要內容，則該境內企業可能會受到行政處罰，如責令改正、警告、罰款，而其控股股東、實際控制人、直接負責的主管人員及其他直接責任人員亦可能受到警告、罰款等行政處罰。

風險因素

同日，中國證監會亦就《試行辦法》的發佈舉行了新聞發佈會，並發佈了《關於境內企業境外發行上市備案管理安排的通知》（「《通知》」），當中（其中包括）澄清：(1)於《試行辦法》生效之日或之前，已提交有效境外發行上市但尚未獲得境外監管機構或證券交易所批准的境內企業，可合理安排向中國證監會提交備案申請的時間，且必須在其境外發行上市完成前完成備案；(2)於《試行辦法》生效日期前，已取得境外監管機構或證券交易所批准（如完成香港市場聆訊或完成美國市場登記）但尚未完成間接境外上市的境內企業，將獲授六個月過渡期；倘境內企業未能在該六個月過渡期內完成境外上市，則應按規定向中國證監會備案；及(3)中國證監會將徵求相關監管機構的意見，並完成充分符合合規要求且擁有合約安排的公司的境外發行上市備案，以及通過使該等公司能夠利用兩個市場及兩類資源支持其發展及增長。

我們的中國法律顧問認為，本次[編纂]應被視為中國境內企業の間接海外[編纂]。由於我們已提交本次[編纂]申請且尚未獲得聯交所批准，我們須於完成境外[編纂]前向中國證監會完成備案。我們於2023年4月1日根據《試行辦法》提交備案，及於2024年2月6日完成向中國證監會的備案並取得備案通知書。此外，由於《試行辦法》新頒佈，該等法規將有待進一步實施及詮釋。倘日後任何[編纂]或任何其他集資活動須根據《試行辦法》向中國證監會辦理備案手續，我們不能保證能否及時完成有關任何進一步集資活動的備案手續，或根本不能完成。

此外，於2023年2月24日，中國證監會、財政部、國家保密局及中國國家檔案局發佈了《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》（「檔案規定」），於2023年3月31日生效。《檔案規定》要求，直接或間接進行境外證券發行和上市活動的境內企業，以及提供相關證券服務的證券公司及證券服務機構，應當嚴格遵守有關保密和檔案管理的規定，建立健全的保密和檔案管理制度，並採取必要措施落實保密和檔案管理責任。根據《檔案規定》，境內企業在境外發行上市，倘需要向證券公司、證券服務機構及境外監管機構提供或者公開披露涉及國家機密、國家機關的工作秘密或者對國家安全或公共利益有不利影響的任何材料，境內企業應完成相關備案及／或批准及其他監管程序。

風險因素

除上述按中國證監會要求就本次[編纂]提交備案外，我們可能還須就本次[編纂]或未來籌資活動取得中國證監會或其他中國政府部門的其他批准、向其提交其他備案、取得其他批准或遵守其他規定。在此情況下，我們未必能及時甚至根本無法取得有關批准、備案或遵守有關規定，或已完成程序可能遭撤銷。未能或延遲取得有關批准、備案或完成本次[編纂]或未來籌資活動的有關程序，或倘我們已取得的任何有關批准或備案遭撤銷，均會使我們面臨中國證監會或其他中國監管機關的處罰。該等監管機關可能會對我們在中國的營運處以罰款及處罰，限制我們在中國境外派付股息的能力，限制我們在中國的營運優勢，推遲或限制將本次[編纂]或未來籌資活動的[編纂]匯入中國，或採取可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景以及我們股份的[編纂]產生重大不利影響的其他行動。

中國證監會或其他中國監管機關亦可能採取行動，要求我們或建議我們在結算和交付本文件所[編纂]股份前停止本次[編纂]或未來籌資活動。因此，倘閣下在預期結算和交付及之前參與市場[編纂]或其他活動，閣下須承擔結算和交付可能不會發生的風險。此外，倘中國證監會或其他監管機關隨後頒佈新的規則或解釋，要求我們取得彼等批准或完成本次[編纂]或未來籌資活動所需的備案或其他監管程序，倘已就取得有關豁免設定程序，我們未必能取得有關批准要求的豁免。有關上述批准、備案或其他要求的任何不確定性或負面宣傳均可能對我們的業務、前景、財務狀況、聲譽及股份的[編纂]產生重大不利影響。

中國的經濟、社會及其他整體狀況可能會影響我們的業務、經營業績、財務狀況及前景。

我們在中國經營業務。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況受中國經濟、社會、法律及其他整體發展的影響。具體而言，消費者、企業及政府開支、企業投資、經濟發展水平及資源分配等因素均可能影響我們的業務增長。自中國實施改革開放政策以來，中國經濟在過去數十年經歷了顯著增長。近年來，中國政府已實施措施，強調在經濟改革中利用市場力量及在商業企業中建立健全的企業管治常規。該等經濟改革措施可因應行業或全國不同地區而作出適應性調整。倘中國的商業環境發生變化，我們的業務及其增長前景可能會受到不利影響。

風險因素

若我們未能遵守中國居民成立離岸特殊目的公司方面的中國法規，則可能會導致我們的中國居民股東須承擔個人責任、限制我們收購中國公司或向我們中國附屬公司注資的能力、限制我們中國附屬公司向我們分派利潤的能力，或以其他方式對我們產生重大不利影響。

根據中華人民共和國國家外匯管理局（「國家外匯管理局」）頒佈並於2014年7月4日生效的《關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「37號文」），(1)中國居民以資產或股權向境外特殊目的公司（「境外特殊目的公司」）（由中國居民直接成立或間接控制，以進行投資或融資）出資前，必須向國家外匯管理局地方分局登記；及(2)於初步登記後，中國居民亦須就境外特殊目的公司的任何重大變動向國家外匯管理局地方分局登記，包括（其中包括）境外特殊目的公司的中國居民股東、境外特殊目的公司的名稱、經營期限的變動，或中國居民出資的任何增減、股份轉讓或交換以及合併或分拆。根據於2015年2月13日頒佈並於2019年12月30日修訂的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（「13號文」），上述登記須根據13號文由符合資格的銀行直接審核及處理，而國家外匯管理局及其分支機構須通過符合資格的銀行對外匯登記進行間接監管。

根據37號文及13號文的登記規定，宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生（本公司各最終個人股東）已分別根據37號文及13號文就彼等作為中國居民的境外投資於2020年9月9日完成初始及修改後的外匯登記。就我們所深知，宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生均已就其各自於我們的投資向國家外匯管理局登記。然而，我們無法向閣下保證，我們的所有中國居民股東將遵守我們的要求作出或取得任何適用登記或遵守37號文、13號文或其他相關規則所規定的其他要求。倘我們身為中國居民或受中國居民控制的任何股東日後未能遵守法規的相關規定，則我們可能會被中國政府處以罰款或制裁，包括限制外商獨資企業向我們支付股息或作出分派的能力及我們增加於中國附屬公司投資的能力，這可能對我們的業務及前景造成不利影響。

未能應對中國監管環境的變化可能會對我們的業務產生重大不利影響。

我們以中國為基地，而我們於中國的業務受中國法律及法規規管。中國法律制度以成文法為基礎，過往法院判決可作為參考，但其先例價值有限，這有別於普通法體系。1970年代末，中國政府逐步發展規管整體經濟事宜的完善法律法規體系。過去數

風險因素

十年立法的整體成效已大幅增加中國各類外商或私營部門投資可獲得的保障。我們的中國附屬公司及綜合聯屬實體須遵守適用於全部中國公司的各項中國法律及法規。由於該等法律法規相對較新且中國法律制度及監管環境尚在快速發展中，許多法律、法規及規則的詮釋及執行可能會持續演變。

我們可能不時需要訴諸行政及法庭訴訟，以行使我們的法律權利，我們在該等行政及法律訴訟中可能取得的結果及可享有的法律保障水平可能難以預測。此外，我們對不斷變化的政策的理解可能與相關部門的理解有所不同。因此，我們可能並未意識到已違反該等政策及規則，至違反之後一段時間才能察覺。該等不確定因素，包括我們的合約、財產（包括知識產權）及訴訟權利的範圍及效力所涉及的不確定因素以及未能應對中國監管環境變動，均可能會對我們的業務造成重大不利影響，並阻礙我們持續運營的能力。

我們的運營取決於互聯網和移動互聯網基礎設施及電信網絡的性能，其可能無法支持與我們的持續增長相關的需求。

我們的業務依賴用戶通過移動設備及互聯網訪問我們平台的能力。在國內互聯網基礎設施或電信網絡發生中斷、故障或其他問題的情況下，我們可使用的替代網絡或服務有限。我們無法向閣下保證，該等基礎設施將能夠支持與我們持續增長相關的需求。

我們的平台以手機為基礎。使用智慧手機、平板電腦及其他移動設備訪問互聯網的用戶不斷增加。隨著新設備、新移動平台以及有關設備及平台更新不斷面世，我們在開發使用於該等設備的移動App時或會遭遇困境，我們可能需要投入大量資源來開發、支持及維護使用於該等設備的移動App。

此外，我們須遵守多項專門規管不斷發展的互聯網及移動設備的法律及法規。現有及未來法律及法規或其變動可能會影響互聯網及在線產品的增長及供應、要求我們改變業務慣例或增加合規成本或其他經營成本。倘我們未能或被認為未能遵守任何相關法律或法規，可能會導致我們的聲譽及品牌受損、業務損失及政府實體或其他人士對我們提起的法律程序或訴訟，繼而可能對我們的經營業績造成不利影響。

風險因素

存在難以向我們或我們的董事及高級管理層送達法律程序文件、執行外國判決及仲裁裁決的可能。

我們於開曼群島註冊成立。我們的所有資產及業務均位於中國內地，且我們的所有董事及高級管理層均位於中國內地。因此，閣下可能難以或無法在香港向我們或該等人士送達法律程序文件，或於香港向我們或該等人士提起訴訟。唯有與中國已簽訂條約的司法權區或中國法院另行視為符合相互認可規定的司法權區的法院判決，並且須符合其他規定，方可在中國獲得相互認可或執行。

於2006年7月14日，中國最高人民法院與香港訂立《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「2006年安排」），於2008年8月1日生效。根據相關安排，香港法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的終審判決，當事人可向中國申請認可及執行該判決，反之亦然。然而，前提是爭議當事人同意根據2006年安排訂立書面管轄協議。

於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港訂立《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（「2019年安排」），其開始日期須於最高人民法院頒佈司法詮釋及相關程序在香港完成後公佈。2019年安排將取代2006年安排，並就相互認可及執行民商業案件判決提供更大的清晰度及確定性。2019年安排生效前訂立的「書面管轄協議」仍將適用2006年安排。然而，該等判決及仲裁裁決的結果須獲中國法院認可及執行。

此外，只有當中國法律並未規定要求仲裁裁決並滿足依據中國民事訴訟法規定的訴訟理由的條件時，才可能在中國向我們或董事及高級管理層提出原訴。因中國民事訴訟法中所載條件以及中國法院可酌情決定條件是否符合以及是否接受案件仲裁的關係，投資者是否能夠以此種方式在中國提出原訴有待進一步觀察。

風險因素

貨幣兌換的監管規定及日後人民幣匯率的波動可能會對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響，並可能會降低我們以外幣計值的股份價值及應付股息。

中國政府規定人民幣兌換外幣須遵守若干監管程序，並在若干情況下，向中國境外匯款亦須遵守若干監管程序。我們的所有收入以人民幣收取。根據我們目前的公司架構，位於開曼群島的本公司依賴來自中國附屬公司的股息付款來滿足我們可能出現的任何現金及融資需求。根據現行中國外匯法規，經常項目付款（如盈利分配以及貿易及服務相關外匯交易）可不必取得國家外匯管理局事先批准以外幣進行，惟需符合若干程序規定。因此，我們的中國附屬公司能以外幣向我們支付股息，而毋須取得國家外匯管理局的事先批准，惟條件是向中國境外匯出該等股息必須符合中國外匯法規的若干程序，如身為中國居民的本公司實益擁有人須進行境外投資登記。然而，人民幣兌換成外幣並匯出中國以支付資本開支（如償還外幣計值貸款）的情況則必須向相關政府機關申請或登記。

倘外匯監管制度使我們不能取得充足的外幣以滿足我們的外幣需求，我們未必能以外幣向股東支付股息。此外，我們無法保證日後不會制定進一步限制人民幣匯入或匯出中國的新法規。

人民幣兌港元、美元及其他貨幣的價值波動，可能因中國政府政策而變動，並在很大程度上取決於國內及國際經濟及政治發展以及當地市場的供求情況。難以預測市場力量或政府政策日後將如何影響人民幣兌港元、美元或其他貨幣匯率。

[編纂]的[編纂]將以港元收取。因此，人民幣對港元的任何升值可能導致我們的[編纂][編纂]價值減少。相反，人民幣貶值可能對以外幣計值的股份價值及就其應付的任何股息造成不利影響。此外，可供我們以合理的成本降低外幣風險的工具有限。所有該等因素均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響，並可能降低以外幣計值的股份價值及應付股息。

風險因素

根據企業所得稅法，我們可能就中國企業所得稅而言被分類為中國居民企業，且我們的收入可能須根據企業所得稅法繳納中國預扣稅。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》（「企業所得稅法」），於中國境外成立但「實際管理機構」位於中國的企業被視為居民企業，須就其全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅。實施條例（「企業所得稅條例」）將「實際管理機構」一詞定義為對企業的業務、生產、人事、會計及財產等方面實施全面實質性控制和整體管理的機構。於2009年4月22日，國家稅務總局（「國家稅務總局」）頒佈一項通知（即82號文），其最後於2017年12月29日修訂。82號文就釐定境外註冊成立的中國控制企業的「實際管理機構」是否位於中國提供若干具體標準。儘管該通知僅適用於中國企業或中國企業集團而非中國個人或境外人士（如我們）所控制的境外企業，但該通知所載標準可反映出國家稅務總局關於「實際管理機構」測試如何應用於認定所有境外企業稅務居民身份的一般立場。根據82號文，由中國企業或中國企業集團控制的境外註冊成立企業將因其「實際管理機構」位於中國而被視為中國稅務居民，並將僅於符合以下所有條件時就其全球收入繳納中國企業所得稅：(1)日常經營管理主要位於中國境內；(2)企業的財務決策和人力資源決策由位於中國境內的機構或人員決定，或需要得到位於中國境內的機構或人員批准；(3)企業的主要資產、會計賬簿及記錄、公司印章以及董事會及股東決議位於或存置於中國；及(4)至少50%有投票權的董事會成員或高級行政人員經常居住於中國。

我們認為，就中國稅收而言，我們在中國境外的實體均非中國居民企業。然而，企業的稅務居民身份有待中國稅務機關確定，且如何釐定「實際管理機構」及稅務居民身份的規例會如何應用到我們的情況有待進一步詮釋及執行。如果中國稅務機關確定本公司或我們於中國境外的任何附屬公司為就中國企業所得稅目的而言的中國居民企業，本公司或該附屬公司可能須按25%的稅率就其全球收入繳納中國稅項，而可能大幅降低我們的利潤淨額。此外，我們亦將須履行中國企業所得稅申報責任。此外，倘中國稅務機關認定就企業所得稅而言我們屬中國居民企業，對於出售或以其他方式處置我們普通股變現的收益，倘該收益被視為源自中國，則可能須繳納中國稅項，非中國企業的適用稅率為10%而非中國個人的適用稅率為20%（在各情況下須遵守任何適用稅收協定的條文）。若我們被視作中國居民企業，則本公司的非中國股東是否可申請其稅務居民國家與中國之間的任何稅收協定規定的優惠有待進一步詮釋。任何該等稅項均可能減少閣下投資於我們股份的回報。

風險因素

併購規定及若干其他中國法規就外國投資者收購中國公司制定複雜程序，可能令我們難以在中國通過收購實現增長。

於2006年8月8日，商務部、國務院國有資產監督管理委員會（「國資委」）、國家稅務總局、國家工商行政管理總局（「國家工商總局」）、中國證監會及國家外匯管理局聯合頒佈《關於外國投資者併購境內企業的規定》（「併購規定」），於2006年9月8日生效並於2009年6月修訂。併購規定及有關併購的其他法規及規則制定額外程序及規定，可能令外國投資者的併購活動更加耗時及複雜。這包括規定在若干情況下外國投資者取得中國境內企業控制權的任何控制權變動交易前須事先知會商務部。此外，商務部頒佈並於2011年9月生效的《商務部實施外國投資者併購境內企業安全審查制度的規定》要求，外國投資者進行會產生「國防安全」問題的併購及外國投資者可據此取得境內企業實際控制權從而產生「國家安全」問題的併購，須經商務部嚴格審查，並須遵守禁止任何意圖繞過安全審查（包括通過受委代表或合約控制安排訂立交易）活動的規則。此外，全國人民代表大會常務委員會頒佈並於2008年生效的《反壟斷法》（於2022年6月24日最新修訂並於2022年8月1日生效）規定，被視為集中並涉及特定成交額門檻的交易方的交易必須經由相關反壟斷部門批准後方可完成。其亦要求業務經營者不得濫用數據、算法、技術、資本優勢及平台規則排除或限制競爭。

日後，我們可能會通過收購互補性業務擴大我們的業務。遵守上述法規及其他相關規則的規定完成該等交易可能耗時較長，且任何必要的批准程序（包括自商務部或其地方主管部門取得批准）可能會延遲或限制我們完成該等交易的能力，這可能會影響我們擴大業務或維持市場份額的能力。

中國有關離岸控股公司向中國實體作出貸款及進行直接投資的法規可能延遲或阻止我們將[編纂][編纂]用於向我們的中國附屬公司作出貸款或額外資本出資，這可能對我們的流動資金及我們為業務提供資金及擴大業務的能力造成重大不利影響。

我們為一家境外控股公司，通過我們的中國附屬公司及綜合聯屬實體在中國經營業務。我們可根據行政程序按可提供貸款的限額向我們的中國附屬公司及綜合聯屬實體提供貸款，或我們可向在中國的中國附屬公司額外注資。

風險因素

我們以股東貸款或增加註冊資本的方式轉移至我們的中國附屬公司的任何資金，均須向中國相關政府機關申報或獲其批准或向其登記。根據有關中國外商投資企業的相關中國法規，向我們的中國附屬公司注資須遵守於外商投資綜合管理信息系統作出必要備案或報告及於國家外匯管理局授權的地方銀行登記的規定。我們向我們的綜合聯屬實體提供的任何中長期貸款須根據適用中國法規通過國家外匯管理局線上備案系統向國家發改委申請並於國家外匯管理局或其地方分局備案。我們未必能就我們直接向我們的中國附屬公司提供出資或境外貸款及時辦理該等申請、備案或登記，甚至根本無法辦理有關備案或登記。若我們未能完成該等申請、備案或登記，我們使用[編纂][編纂]及向我們的中國業務提供資金的能力可能受到負面影響，從而可能對我們的流動資金及我們為業務提供資金及擴張業務的能力造成不利影響。

國家外匯管理局發佈《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「19號文」）於2015年6月1日生效，並於2019年12月30日修訂。19號文允許將由外幣計值資本兌換的人民幣用於中國的股權投資，惟有關用途應屬於外商投資企業的業務範圍，其將被視為外商投資企業的再投資。此外，國家外匯管理局於2019年10月23日頒佈《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》（「國家外匯管理局28號文」），於同日生效。國家外匯管理局28號文於符合若干條件的情況下，允許業務範圍不包括投資的外商投資企業或非投資性外商投資企業使用其資本金在中國進行股權投資。截至最後實際可行日期，其詮釋及實施仍有待進一步解釋及闡述。由於相關政府機關在詮釋法規方面擁有酌情權，故尚不明確國家外匯管理局實際上是否會允許該等資本金用於中國的股權投資。19號文及國家外匯管理局28號文可能嚴重限制我們向中國轉移及使用[編纂][編纂]的能力，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們應向外國[編纂]派付的股息及[編纂]所得收益可能須根據中國稅法繳納預扣稅。

根據中國企業所得稅法及企業所得稅條例及其實施條例，除非中國與閣下居住所在司法權區之間任何適用稅收協定或類似安排另有規定，我們就稅務而言可能被中國稅務機關視為中國居民企業。中國「居民企業」向「非居民企業」（即並無在中國境內設立機構、場所或雖於中國境內設立機構、場所但有關收入與所設機構、場所無實際

風險因素

聯繫的企業)[編纂]所派付來自中國境內的股息按10%的適用稅率繳納中國所得稅。同樣，該等企業轉讓股份產生的任何收益若被視為來自中國境內的收入，亦須按10%的稅率繳納中國所得稅。倘我們向股東派付的股息被視為來自中國境內的收入，我們或須就向非中國企業股東[編纂]派付的股息預扣10%的中國預扣稅。

根據《中華人民共和國個人所得稅法》及其實施條例，向屬非中國居民的外國個人[編纂]支付的來源於中國境內的股息及該等[編纂]因轉讓股份而實現的來源於中國境內的收益，個人一般須按20%的稅率繳納中國所得稅。根據適用稅收協定或類似安排，任何中國稅項可能會獲減免。

倘我們被視為中國居民企業，則我們就股份派付的股息或轉讓股份變現的收益可能被視為源自中國境內的收入，並因此須繳納上述中國所得稅。請參閱「根據企業所得稅法，我們可能就中國企業所得稅而言被分類為中國居民企業，且我們的收入可能須根據企業所得稅法繳納中國預扣稅」。然而，根據於2019年10月14日頒佈並於2020年1月1日生效的《國家稅務總局關於發佈〈非居民納稅人享受協定待遇管理辦法〉的公告》，並非中國稅務居民且根據相關稅收協定尋求享有優惠稅率的股東可向中國稅務機關申請認可為符合資格享有該等優惠。倘若被認定為不符合適用稅收協定優惠，則出售股份獲得的收益以及就股份支付予該等股東的股息將適用較高的中國稅率。在該等情況下，閣下於我們股份的[編纂]價值或會受到重大不利影響。

中國稅務機關加強對間接轉讓中國資產的審查可能對我們的業務運營、我們的收購或重組策略或閣下於我們的[編纂]價值產生負面影響。

根據國家稅務總局於2009年12月頒佈並追溯至2008年1月1日起生效的《關於加強非居民企業股權轉讓所得企業所得稅管理的通知》（「國家稅務總局698號文」），倘非居民企業通過出售境外非公開控股公司的股權間接轉讓中國居民企業的股權（或間接轉讓），而該境外控股公司所在稅務司法權區(1)實際稅率低於12.5%或(2)並無就其居民的境外收入徵收所得稅，則非居民企業（即轉讓人）必須向中國居民企業的主管稅務機關申報有關間接轉讓。根據「實質重於形式」原則，如果境外控股公司缺乏合理的商業目的，且為減少、規避或遞延繳納中國稅項而設立，則中國稅務機關可能會否定境外控股公司的存在。因此，源自有關間接轉讓的收益可能須按最高10%的稅率繳納中國預扣稅。

風險因素

於2015年2月3日，國家稅務總局發佈《關於非居民企業間接轉讓財產企業所得稅若干問題的公告》（「國家稅務總局第7號公告」）。國家稅務總局第7號公告取代了國家稅務總局698號文有關間接轉讓的規定，但未涉及國家稅務總局698號文的其他條文。國家稅務總局第7號公告引入新稅制，與國家稅務總局698號文的原有稅制有顯著不同。國家稅務總局第7號公告將其稅務管轄權不僅延伸至國家稅務總局698號文所載間接轉讓，亦延伸至涉及通過離岸轉讓境外中間控股公司轉讓其他應課稅資產的交易。此外，國家稅務總局第7號公告就評估合理商業目的訂有較國家稅務總局698號文更清晰的標準，並就內部集團重組及通過公開證券市場買賣股權引入安全港。國家稅務總局第7號公告亦為應課稅資產的境外轉讓人及受讓人（或有責任就轉讓付款的其他人士）帶來挑戰。倘非居民企業通過出售境外控股公司的股權間接轉讓應課稅資產（屬間接轉讓），則非居民企業（不論作為轉讓人或受讓人）或直接擁有應課稅資產的中國實體或須向相關稅務機關報告該間接轉讓。根據「實質重於形式」原則，如果境外控股公司缺乏合理的商業目的，且為減少、規避或遞延繳納中國稅項而設立，則中國稅務機關可能會否定境外控股公司的存在。因此，有關間接轉讓產生的收益或須繳納中國企業所得稅，而受讓人或有責任就轉讓付款的其他人士有責任就轉讓中國居民企業股權預扣適用稅項（目前稅率為10%）。倘受讓人未能預扣稅項及轉讓人未能繳納稅項，則轉讓人及受讓人均可能依據中國稅法受到處罰。

於2017年10月17日，國家稅務總局頒佈《關於非居民企業所得稅源泉扣繳有關問題的公告》（「國家稅務總局第37號公告」），其中包括於2017年12月1日廢除698號文。國家稅務總局第37號公告進一步詳述及闡明698號文關於非居民企業所得稅扣繳辦法。國家稅務總局第37號公告取代了國家稅務總局第7號公告的若干規定。倘非居民企業未能根據企業所得稅第39條申報應付稅項，稅務機關可責令其於規定時限內繳納到期稅項，而非居民企業須於稅務機關規定時限內申報及繳納應付稅項；然而，倘非居民企業自願於稅務機關責令其於規定時限內申報及繳納之前申報及繳納應付稅項，則視為該企業已及時繳納稅項。

國家稅務總局第7號公告及國家稅務總局第37號公告的若干方面有待進一步澄清及詮釋。例如，雖然如何釐定「間接轉讓」有待進一步詮釋，但據了解，有關中國稅務機關就向與中國無直接聯繫的多類境外實體索取資料方面有司法管轄權。此外，有關機關至今尚未就向有關中國居民企業的主管稅務機關申報間接轉讓的程序及形式頒佈任何正式條文或作出任何正式聲明。此外，並無有關如何確定外國[編纂]是否濫用安排以減稅、避稅或遞延繳納中國稅項的任何正式公告。倘稅務機關釐定任何有關交易欠缺合理商業目的，該等稅務機關或會認為國家稅務總局第7號公告及國家稅務總局第37號公告適用於非居民[編纂]先前於本公司的[編纂]。因此，我們及我們現有的非居民[編纂]可能須承擔根據國家稅務總局第7號公告及國家稅務總局第37號公告繳稅的風險，且可能須耗用寶貴資源以遵守國家稅務總局第7號公告及國家稅務總局第37號公

風險因素

告，或證明我們毋須根據國家稅務總局第7號公告及國家稅務總局第37號公告繳稅，這可能會對我們的經營業績及財務狀況或該等非居民[編纂]於我們的[編纂]有重大不利影響。我們可能進行涉及公司架構變動的收購，而我們過往曾向現有股東放棄股份及重新發行股份。我們概不保證中國稅務機關不會酌情調整任何資本收益，或對我們施加稅務申報備案義務，或要求我們協助中國稅務機關就此進行相關調查。對我們股份轉讓徵收任何中國稅項或對有關收益的任何調整均可能令我們招致額外成本，且可能對閣下於我們的[編纂]的價值產生負面影響。

若未能遵守有關僱員股權激勵計劃的中國法規，則可能導致參與者或我們面臨罰款及其他法律或行政處罰。

在我們於完成[編纂]成為境外[編纂]公司後，我們連同我們的董事、高級行政人員及可能獲授購股權的其他僱員可能須遵守國家外匯管理局於2012年2月頒佈的《國家外匯管理局關於境內個人參與境外上市公司股權激勵計劃外匯管理有關問題的通知》。根據上述通知，參與境外上市公司任何股權激勵計劃的中國居民或連續在中國居住不少於一年的非中國居民僱員、董事、監事及其他管理層成員（少數例外情況除外），須通過境內符合資格的代理（可為該境外上市公司的中國附屬公司）向國家外匯管理局登記，並完成若干其他程序。如未能完成國家外匯管理局登記，可被處以罰款及其他法律制裁，亦可能被限制彼等根據股權激勵計劃作出付款或就此收取股息或出售[編纂]的能力，或我們對中國附屬公司注入額外資金的能力及中國附屬公司向我們分派股息的能力。國家外匯管理局發佈的該通知僅涵蓋兩類股權激勵計劃，即僱員持股計劃及購股權計劃。因此，我們根據中國法律及法規為董事及僱員採納額外股權激勵計劃的能力可能受到限制。

此外，國家稅務總局及商務部已頒佈若干有關僱員購股權的通知。根據該等通知，我們於中國工作的僱員若行使購股權，彼等將須繳納中國個人所得稅。我們的中國附屬公司有責任向相關稅務機關提交有關僱員購股權的文件，並可能須為該等僱員預扣個人所得稅。倘我們的僱員未能繳納所得稅，或倘我們未能根據相關法律及法規作出備案或在任何情況下未按要求預扣所得稅，我們可能面臨相關稅務機關施加的處罰。

風險因素

開曼群島法律或未能向股東提供與香港法例相同的股東權益保障。

我們的企業事務由我們的組織章程細則大綱及組織章程細則、公司法及開曼群島普通法所規管。根據開曼群島法律，股東對董事採取行動的權利、少數股東進行訴訟的權利及董事對我們的受信責任，很大程度上受開曼群島普通法規管。開曼群島普通法部分乃源自開曼群島比較有限的司法先例，以及對開曼群島法院具有說服力但不具有約束力的英國普通法。根據開曼群島法律，股東之權利及董事之受信責任可能與其他司法權區的法規或司法先例所訂明者不同。

通脹可能對我們的盈利能力及增長造成負面影響。

中國政府不時實施多項政策控制通貨膨脹，包括採取多項旨在限制可用信貸或調控增長的校正措施。未來高通脹可能導致中國政府採取進一步行動，這可能對我們的業務營運造成不利影響，因而對我們的盈利能力及增長造成負面影響。

與[編纂]有關的風險

我們的股份過往並無公開市場，而股份於[編纂]後的流通性及市價或會波動，可能導致股東蒙受快速及重大虧損。

於[編纂]前，我們的股份並無公開市場。向公眾披露的[編纂]初步[編纂]範圍由我們與聯席[編纂]磋商確定，且該[編纂]可能與[編纂]後的[編纂]市價顯著不同。我們已申請批准股份在聯交所[編纂]。我們無法保證[編纂]會形成活躍且具流動性的公開[編纂]市場。此外，股份的[編纂]或會波動。可能影響我們股份的[編纂]的因素如下：

- 我們經營表現及財務業績的實際波動或預計波動；
- 行業內競爭格局的變化、收購或戰略聯盟的發生；
- 我們未能執行既定策略；
- 業務因營運故障、自然災害或主要人員或高級管理層的重大變動而導致業務突然中斷；

風險因素

- 因我們產生的任何債務或我們日後可能發行證券而產生的不利市場反應；
- 類似公司市值變動；
- 法律或法規的變動或變動建議或其不同詮釋，影響我們就服務取得或維持監管批准的能力；
- 我們的知識產權保護不足或我們因侵犯第三方知識產權而面臨法律訴訟；
- 我們的服務產生的計劃外訴訟成本及不利申索結果以及政府調查及行動；及
- 整體政治、金融、社會及經濟狀況。

另外，資本市場不時出現大幅的[編纂]波動，與市場上相關公司的營運表現不相關或沒有直接關係。市場及行業的該等大幅波動可能對我們股份的[編纂]產生重大不利影響。

此外，由於董事及僱員在其他公眾公司就職，彼等可能面臨申索及訴訟的其他風險，包括集體訴訟。即使針對董事及僱員提起的訴訟、申索、調查及法律程序並不牽涉本公司，但是這些事項的存在可能損害我們的聲譽並對我們股份的[編纂]造成不利影響。

由於[編纂]大幅高於每股綜合有形賬面淨值，[編纂]中的股份買家或會在購買後遭遇即時攤薄。

由於股份[編纂]高於緊接[編纂]前的每股綜合有形資產淨值，[編纂]中股份買家的[編纂]經調整綜合有形資產淨值將隨即攤薄，而現有股東所持股份的每股[編纂]經調整綜合有形資產淨值將增加。此外，倘若[編纂]行使[編纂]或我們日後通過發行額外股份籌集額外資金，股份持有人的權益可能遭進一步攤薄。

我們的控股股東可對我們的營運施加重大影響力，且未必始終符合獨立股東的利益。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份），我們的控股股東將控制已發行股份的大部分投票權。有關詳情請參閱「歷史及公司架構」。因此，我們的控股股東將能夠對需要股東批准的事宜行使重大影響力，包括董事的選任，以及批准若干重大公司交易。有關擁有權集中亦可能會延誤、

風險因素

妨礙或阻止有利於股東利益的本集團控制權變動。控股股東的利益未必時刻與我們或閣下的最佳利益一致。倘控股股東的利益與我們或其他股東的利益有所衝突，或倘控股股東選擇在業務上追逐與我們或其他股東的利益有所衝突的戰略目標，則我們或該等其他股東（包括閣下）可能會因此而處於不利地位。

未來於公開市場大量出售或預期大量出售股份，可對股份的現行市價及我們未來籌集資本的能力造成重大不利影響。

我們現有股東未來出售大量股份或如此行動的可能性，可能不時對股份的市價造成不利影響。儘管我們的控股股東受「[編纂]」所述有關彼等出售所持股份的限制所規限，但我們的控股股東日後於[編纂]後在公開市場大量出售我們的股份，或預期該等出售可能發生，均可能導致我們股份的市價下跌，並可能嚴重損害我們日後通過[編纂]股份籌集資金的能力。現有股東日後出售股份或本公司發行股份，或市場認為有關出售或發行可能發生，均可能對股份的現行市價造成重大不利影響。

我們未必能就股份派付任何股息。

我們不能保證[編纂]後派付股息的時間及形式。股息宣派由董事會提議，並根據多項因素釐定及受多項因素限制，包括但不限於我們的業務及財務表現、資本及監管規定以及總體業務情況。即使我們的財務報表顯示我們取得經營利潤，我們亦可能並無足夠或任何利潤可供日後向股東分派股息。詳情請參閱「財務資料－股息政策」。

倘證券或行業分析師並無公佈有關我們業務的研究報告，或彼等對關於我們股份的建議作出不利更改，股份的[編纂]可能下跌。

股份的[編纂]或受行業或證券分析師就我們或我們的業務刊發的研究報告所影響。倘報導我們的一名或多名分析師降低對我們股份的評級或發佈有關我們的負面意見，則不論該等資料是否準確，股份的市價均可能下跌。倘其中一名或多名分析師不再報導我們或未能定期發佈有關我們的報告，則我們可能會失去金融市場的曝光率，進而可能使股份的[編纂]下跌。

風險因素

本文件所載前瞻性陳述涉及風險及不確定因素。

本文件載有與我們的業務策略、運營效率、競爭地位、現有業務發展機會、管理計劃和目標、若干[編纂]資料和其他事宜有關的前瞻性陳述。

若干該等前瞻性陳述會使用「預計」、「相信」、「能夠」、「潛在」、「繼續」、「預期」、「意圖」、「可能」、「計劃」、「尋求」、「將」、「將會」、「應該」等詞語和其否定形式和其他類似表達。該等前瞻性陳述(包括(其中包括)與我們的未來業務前景、資本開支、現金流量、營運資金、流動資金及資本資源有關的陳述)為反映董事及管理層最佳判斷的必要估計，並涉及可能導致實際業績與前瞻性陳述所提出者有重大差異的多項風險及不確定因素。有鑒於此，該等前瞻性陳述應從多項重要因素予以考慮，包括本文件「風險因素」一節所載者。故此，該等陳述並非未來業績的保證，且閣下不應過度倚賴任何該等前瞻性信息。本文件內所有前瞻性陳述受此警示性陳述所限制。

本文件所載若干事實、預測及統計數據乃源自於公開可得官方政府來源，未必可靠。

本文件中有關中國、中國經濟及與我們相關的行業的若干事實、預測及統計數據乃源自於各種政府官方刊物、弗若斯特沙利文及公開可得來源。我們已合理審慎地複製或摘錄政府官方刊物內容以供於本文件內披露。然而，各種政府官方來源的資料可能並不準確、可靠、完整或最新，且未經我們、聯席保薦人、[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方獨立核實。因此，我們無法向閣下保證該等事實及統計數據的準確性及可靠性，而該等事實及統計數據可能與中國境內外編製的其他資料不一致。由於可能存在的瑕疵或收集方法欠佳或已公開資料與市場慣例之間的差異及其他問題，本文件所載統計數字可能不準確或可能無法與就其他經濟體而編纂的統計數字比較，故閣下不應過度倚賴。此外，我們無法向閣下保證該等統計數字按與其他地方列報的相似統計數字相同的基準或按相同準確性列報或編纂。在所有情況下，閣下應仔細考慮有關資料或統計數據的分量或重要性。

風險因素

閣下應細閱整份招股章程，謹此提醒 閣下切勿依賴報章報道或其他媒體所載有關我們或[編纂]的任何資料。

我們強烈提醒 閣下不可依賴新聞報導或其他媒體所載與我們及[編纂]有關的任何資料。於本文件刊發前，報章及媒體對我們及[編纂]可能有所報導。該等報章及媒體報導可能提述本文件並未載列的若干資料，包括若干經營及財務資料與預測、估值及其他資料。我們並未授權在報章或媒體中披露任何有關資料，亦不就任何該等報章或媒體報導或任何該等資料或刊物的準確性或完整性承擔任何責任。我們不對任何該等資料或刊物的恰當性、準確性、完整性或可靠性發表聲明。倘任何該等資料與本文件所載資料不符或相悖，我們概不就此承擔任何責任，且 閣下不應依賴該等資料。

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

為籌備[編纂]，我們已尋求在以下方面豁免及免除嚴格遵守上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例的相關條文。

管理層留駐

上市規則第8.12條規定，新申請人須有足夠的管理層人員在香港。此一般是指該申請人至少須有兩名執行董事常居於香港。本集團的業務運營位於中國。由於本集團業務所需，概無執行董事已經、正在或將會留駐香港。鑒於本集團業務位於香港以外地區，故本公司認為，委任兩名香港居民為執行董事或將現有執行董事調遷至香港屬不切實際，且在商業上並不可行。因此，我們已向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第8.12條的規定，且聯交所[已批准]此項豁免。為與聯交所維持有效溝通，我們將採取(其中包括)以下符合上市指南第3.10章的措施：

- (a) 本公司已根據上市規則第3.05條委任兩名授權代表，作為我們與聯交所的主要溝通渠道，並將確保我們於任何時間均遵守上市規則。該兩名獲委任的授權代表為董事長、執行董事兼首席執行官宋先生，及本公司首席財務官兼聯席公司秘書姜震宇先生。各授權代表均可應聯交所要求於合理時間內與聯交所會面，並可隨時以電話、傳真及電郵聯絡。兩名授權代表已各自獲正式授權代表本公司與聯交所溝通。倘授權代表有任何變動，本公司將即時知會聯交所；
- (b) 聯交所如欲就任何事宜聯絡我們的董事，兩名授權代表均有途徑隨時即時聯絡全體董事(包括獨立非執行董事)。根據上市規則第3.20條，各董事已向聯交所及授權代表提供彼等的聯絡資料，倘董事聯絡方式有任何變動，將立即通知聯交所。此舉將確保聯交所及授權代表可於有需要時隨時迅速聯絡所有董事。倘董事預期出差或因其他原因不在辦公室，其將盡力向授權代表提供其住宿地點的電話號碼或透過其手機維持溝通順暢；
- (c) 所有並非通常居於香港的董事已確認，彼等持有或可申請有效的訪港旅遊證件，並可於有需要時在接獲合理通知後在香港與聯交所相關人員會面；
及

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

- (d) 本公司已根據上市規則第3A.19條委任民銀資本有限公司為合規顧問，作為我們與聯交所的額外溝通渠道，並可回應聯交所的查詢。

本公司已指定相關員工，負責與常駐香港的聯席公司秘書蘇嘉敏女士及本公司在香港的專業顧問(包括但不限於我們的合規顧問)保持日常溝通，以了解聯交所的任何通信及／或查詢並向我們的董事報告，以進一步促進聯交所與本公司之間的溝通。

聯席公司秘書

根據上市規則第3.28條及第8.17條，本公司秘書必須為聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面足以履行本公司秘書職能的人士。聯交所認為下列各項為可接納的學術或專業資格：(1)香港公司治理公會(前稱「香港特許秘書公會」)會員；(2)《法律執業者條例》所界定的律師或大律師；及(3)《專業會計師條例》所界定的會計師。

評估是否具備「有關經驗」時，聯交所將會考慮下列各項：(1)該名人士任職於發行人及其他上市公司的年期及其所擔當的角色，(2)該名人士對上市規則以及其他相關法例及規則(包括證券及期貨條例、公司條例、公司(清盤及雜項條文)條例及收購守則)的熟悉程度，(3)除上市規則第3.29條規定於各財政年度接受不少於十五小時的相關專業培訓的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓，及(4)該名人士於其他司法權區的專業資格。

我們已委任姜震宇先生及蘇嘉敏女士為我們的聯席公司秘書。姜震宇先生及蘇嘉敏女士的履歷資料載於本文件「董事及高級管理層」一節。

由於姜震宇先生並不具備上市規則第3.28條所規定的資格，彼無法單獨符合上市規則第3.28條及第8.17條所規定作為上市發行人公司秘書的要求。因此，我們已就委任姜震宇先生為我們的聯席公司秘書向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，而聯交所[已批准]有關豁免。

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

儘管姜震宇先生不具備上市規則第3.28條所規定的特定資格，但董事認為，考慮到姜震宇先生過往在資本市場相關事務方面的經驗，以及彼於過往的金融及法律實務，彼有能力在本公司另一聯席公司秘書蘇嘉敏女士(彼完全符合上市規則第3.28條及第8.17條的規定)的協助下履行聯席公司秘書的職能。此外，姜震宇先生熟悉及全面了解我們的內部業務和財務的運作情況。因此，我們認為，委任姜震宇先生為聯席公司秘書符合本公司及股東的最佳利益，有利於我們的企業管治。

鑒於公司秘書對上市發行人的企業管治舉足輕重，尤其須協助上市發行人及其董事遵守上市規則和其他相關法律法規，為支持豁免申請，我們已作出以下安排：

- 除上市規則第3.29條規定的15小時最低要求外，姜震宇先生將盡力出席相關培訓課程，包括獲邀出席由我們有關香港法律的法律顧問舉辦有關適用的香港法律法規及上市規則最新變化的簡介會以及由聯交所或其他專業機構不時舉辦的研討會；
- 我們已委任蘇嘉敏女士(彼為特許企業管治專業人員以及香港公司治理公會及英國特許公司治理公會的資深會員，完全符合上市規則第3.28條及第8.17條的規定)擔任另外一名聯席公司秘書。蘇嘉敏女士將與姜震宇先生緊密合作並協助姜震宇先生履行其作為公司秘書的職責，其初始任期從[編纂]開始為期三年(「初始三年期間」)，藉此協助姜震宇先生獲取與履行聯席公司秘書職責有關的經驗(上市規則第3.28條所規定者)；
- 我們的合規顧問及有關香港法律的法律顧問亦將協助姜震宇先生處理有關我們持續遵守上市規則及適用法律法規之責任的事宜。

倘蘇嘉敏女士不再提供有關協助或倘我們嚴重違反上市規則，有關豁免將即時撤銷。我們將於三年期間結束前與聯交所聯絡，以便其評估姜震宇先生在受惠於蘇嘉敏女士的三年協助下是否已獲得上市規則第3.28條所界定的有關經驗，從而毋須進一步豁免。倘姜震宇先生於上述初始三年期間結束時已獲得上市規則第3.28條規定的有關經驗，則我們將不再必要作出上述聯席公司秘書安排。

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

不獲豁免持續關連交易

我們已訂立合約安排，於[編纂]完成後將構成上市規則第十四A章項下本公司的不獲豁免持續關連交易。我們已就該等不獲豁免持續關連交易申請，而聯交所[已批准]我們豁免嚴格遵守上市規則第十四A章的規定。該等不獲豁免持續關連交易及豁免的詳情載於本文件「合約安排」及「關連交易」兩節。

有關[編纂]購股權計劃的豁免及免除

根據上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段以及公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10(d)段，本文件須載有(其中包括)任何人士擁有或有權獲授購股權以認購的本公司任何股份或債權證數目、描述及金額的詳情，連同每份購股權的若干詳情，即可行使期限、就根據購股權認購的股份或債權證支付的價格、就購股權或其權利已付或將予支付的代價(如有)及獲授購股權人士的姓名及地址。根據上市指南第3.6章，倘發行人能證明有關披露將不相關且過於繁重，則聯交所通常會授出披露若干承授人的名稱及地址的豁免，惟須符合其中所載若干條件。

截至最後實際可行日期，本公司已按照本文件附錄四「法定及一般資料 – D. 股份獎勵計劃 – 1.(2).[編纂]購股權計劃」一節所載條款，根據[編纂]購股權計劃向(i)認購合共[12,587,437]股股份的四名董事及一名高級管理人員及(ii)認購合共[19,807,872]股股份的本集團[234]名其他僱員或前任僱員(彼等概非本集團的關連人士)((i)及(ii)統稱「承授人」)授出購股權，合共[32,395,309]股股份，相當於緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本的[編纂]% (假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份)。**[編纂]**後將不會進一步授出**[編纂]**購股權計劃項下的購股權。

本公司已分別向聯交所及證監會申請(i)豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段的披露規定；及(ii)根據公司(清盤及雜項條文)條例第342A條發出的豁免證書，豁免本公司嚴格遵守公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10(d)段的披露規定，理由是嚴格遵守上述規定對本公司而言屬過重負擔，理由如下：

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

- (a) 鑒於涉及合共[239]名承授人，而概無承授人於悉數行使其購股權後實益擁有緊隨[編纂]完成後本公司的已發行股本超過[編纂]% (假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份)，在招股章程中按個別基準載列[編纂]購股權計劃項下所有承授人的全部詳情時嚴格遵守該等披露規定對本公司而言將耗費大量成本及造成不必要的負擔，因為資料匯總及招股章程編製的成本及時間會大幅增加；
- (b) 根據[編纂]購股權計劃授出及悉數行使購股權將不會對本公司的財務狀況造成任何重大不利影響；
- (c) 不全面遵守上述披露規定無礙本公司向其潛在[編纂]提供有關本公司活動、資產、負債、財務狀況、管理及前景的知情評估；及
- (d) 有關[編纂]購股權計劃項下購股權的重大資料將於本文件披露，包括受[編纂]購股權計劃規限的股份總數、每股行使價、對股權的潛在攤薄效應及悉數行使根據[編纂]購股權計劃授出的購股權後對[編纂]的影響。董事認為，潛在[編纂]在其[編纂]決策過程中對本公司作出知情評估合理所需的資料已載入本文件。

聯交所[已批准]我們豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條及上市規則附錄D1A第27段的披露規定，惟須達成以下條件：

- (a) 本文件明確披露以下資料：
 - (i) 根據[編纂]購股權計劃向(1)本公司四名董事及一名高級管理人員及(2)已獲授購股權以認購合共1,000,000股或以上股份的承授人授出的購股權的詳情將根據上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段以及公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10段的規定於附錄四「法定及一般資料 – D. 股份獎勵計劃 – 1.(2).[編纂]購股權計劃」一節披露；

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

- (ii) 就根據[編纂]購股權計劃授出的購股權而言，除授予本公司各董事、高級管理層及其他關連人士的購股權外，將按合計基準(如適用)(根據每名個別承授人的相關股份數目分類為(1)每手1至9,999股，(2)每手10,000股至19,999股，(3)每手20,000股至49,999股，(4)每手50,000股至99,999股，(5)每手100,000股至499,999股，及(6)每手500,000股至999,999股)披露(1)承授人總數及[編纂]購股權計劃項下購股權涉及的股份數目，(2)根據[編纂]購股權計劃授出購股權所支付的代價，及(3)根據[編纂]購股權計劃授出的購股權的行使期及行使價；
 - (iii) 截至最後實際可行日期，根據[編纂]購股權計劃授出的購股權涉及的股份總數及該等股份數目佔本公司已發行股本總額的百分比；
 - (iv) 根據[編纂]購股權計劃授出的購股權獲悉數行使後對[編纂]的攤薄效應及影響將於本文件內披露；
 - (v) [編纂]購股權計劃的主要條款概要將於本文件內披露；及
 - (vi) 豁免詳情。
- (b) 根據[編纂]購股權計劃獲授購股權的所有承授人(包括已於招股章程披露其詳情的人士)的完整名單(載有上市規則第17.02(1)(b)條及附錄一A第27段以及公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10段規定的所有詳情)將於本文件附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件」一節可供公眾實物查閱；及
- (c) 證券及期貨事務監察委員會根據公司(清盤及雜項條文)條例授予本公司豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10(d)段披露規定的豁免證書。

豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司 (清盤及雜項條文) 條例

證監會[已同意]根據公司(清盤及雜項條文)條例第342A(1)條向本公司授出豁免嚴格遵守公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10(d)段披露規定的證書，惟須達成以下條件：

- (a) 將於本文件逐個披露本公司根據[編纂]購股權計劃向(1)本公司四名董事及一名高級管理層及(2)獲授購股權以認購合共1,000,000股或以上股份的承授人授出的購股權的所有詳情，有關詳情應包括公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10段所要求的所有資料；
- (b) 就本公司根據[編纂]購股權計劃授出的購股權而言，除授予本公司各董事、高級管理層及其他關連人士的購股權外，將按合計基準(如適用)(根據每名個別承授人的相關股份數目分類為(1)每手1至9,999股，(2)每手10,000股至19,999股，(3)每手20,000股至49,999股，(4)每手50,000股至99,999股，(5)每手100,000股至499,999股，及(6)每手500,000股至999,999股)披露(1)承授人總數及[編纂]購股權計劃項下購股權涉及的股份數目，(2)就根據[編纂]購股權計劃授出的購股權支付的代價(如有)及(3)根據[編纂]購股權計劃授出的購股權的行使期及行使價；
- (c) 根據[編纂]購股權計劃獲授購股權的所有承授人(包括已於本文件披露其詳情的人士)的完整名單(載有公司(清盤及雜項條文)條例附表三第I部第10(d)段規定的所有詳情)將於附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件」一節可供公眾實物查閱；及
- (d) 將於本文件披露的豁免詳情及招股章程將於[2024年6月28日]或之前刊發。

詳情請參閱附錄四「法定及一般資料－D.股份獎勵計劃－1.(2).[編纂]購股權計劃」。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

董事

| 姓名 | 地址 | 國籍 |
|----|----|----|
|----|----|----|

執行董事

| | | |
|-------|-------------------------------------|----|
| 宋中傑先生 | 中國北京市 朝陽區 香江北路1號 香江花園169號樓 | 中國 |
|-------|-------------------------------------|----|

| | | |
|-------|--|----|
| 李金龍先生 | 中國北京市 朝陽區 金蟬歡樂園2號院 1號樓2單元202室 | 中國 |
|-------|--|----|

| | | |
|------|---|----|
| 朱敏先生 | 中國北京市 朝陽區北苑路 綠色家園拂林園 16號樓1202室 | 中國 |
|------|---|----|

| | | |
|-------|-------------------------------|----|
| 段劍波先生 | 中國北京市 朝陽區天月園 6號樓1單元302室 | 中國 |
|-------|-------------------------------|----|

| | | |
|-------|--|----|
| 李躍軍先生 | 中國廣東省 廣州市番禺區 沙溪大道381號 珊瑚道35號樓101室 | 中國 |
|-------|--|----|

非執行董事

| | | |
|------|--|----|
| 李斌先生 | 中國北京市 石景山區 香山南路166號院 西山楓林三區 8-2-901室 | 中國 |
|------|--|----|

董事及參與[編纂]的各方

| 姓名 | 地址 | 國籍 |
|----------------|--|----|
| 獨立非執行董事 | | |
| 李豐先生 | 中國北京市 朝陽區 東方東路19號 DRC亮馬橋 D1座0701A室 | 中國 |
| 李健先生 | 中國北京市 順義區後沙峪鎮 龍灣別墅5601棟 | 中國 |
| 武文潔女士 | 中國浙江省 杭州市余杭區 景興路999號 6幢209-1-518室 | 中國 |

有關董事及其他高級管理層人員的進一步資料載於「董事及高級管理層」。

董事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

聯席保薦人

中國國際金融香港證券有限公司

香港

中環

港景街1號

國際金融中心一期29樓

海通國際資本有限公司

香港

中環

港景街1號

國際金融中心一期

3001-3006室及3015-3016室

野村國際(香港)有限公司

香港

中環

金融街8號

國際金融中心二期30樓

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

[編纂]

本公司法律顧問

有關香港法例及美國法律：
威爾遜·桑西尼·古奇·羅沙迪律師事務所
香港
中環
康樂廣場1號
怡和大廈15樓1509室

有關中國法律：
漢坤律師事務所
中國
北京市
東長安街1號
東方廣場辦公樓C1座9層

有關訴訟的中國法律：
通商律師事務所
中國
北京市
建國門外大街1號
國貿寫字樓2座12-14樓

有關開曼群島法律：
邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥
香港
灣仔
港灣道18號
中環廣場26樓

聯席保薦人及[編纂]法律顧問

有關香港法例及美國法律：
凱易律師事務所
香港
皇后大道中15號
置地廣場
告羅士打大廈26樓

有關中國法律：
天元律師事務所
中國
北京市西城區
金融大街35號
國際企業大廈A座5層

董事及參與[編纂]的各方

核數師兼申報會計師

德勤•關黃陳方會計師行
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師
香港
金鐘道88號
太古廣場一期35樓

行業顧問

弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司
上海分公司
中國
上海市
南京西路1717號
會德豐國際廣場2504室

[編纂]

公司資料

| | |
|----------|---|
| 註冊辦事處 | Maples Corporate Services Limited PO Box 309, Ugland House Grand Cayman, KY1-1104 Cayman Islands |
| 總部 | 中國北京市 朝陽區 創遠路36號院 朝來科技園14號樓5層 |
| 香港主要營業地點 | 香港九龍 觀塘道348號 宏利廣場5樓 |
| 公司網站 | www.didachuxing.com (附註：本網站所載資料並不構成本文件之一部分) |
| 聯席公司秘書 | 姜震宇先生 中國北京市 朝陽區 創遠路36號院 朝來科技園14號樓5層 蘇嘉敏女士 (HKFCG、FCG) 香港九龍 觀塘道348號 宏利廣場5樓 |
| 授權代表 | 宋中傑先生 中國北京市 朝陽區 香江北路1號 香江花園169號樓 姜震宇先生 中國北京市 朝陽區 創遠路36號院 朝來科技園14號樓5層 |
| 審核委員會 | 武文潔女士(主席) 李健先生 李豐先生 |
| 薪酬委員會 | 李健先生(主席) 宋中傑先生 李豐先生 |

公司資料

提名委員會

宋中傑先生 (主席)

李健先生

李豐先生

[編纂]

合規顧問

民銀資本有限公司

香港

中環

康樂廣場8號

交易廣場一期45樓

主要往來銀行

中國招商銀行

北京分行

東三環支行

中國北京市

朝陽區

東三環北路1號

平安銀行

北京花園路支行

中國北京市

海淀區

西三環北路87號

法 規

本節載列影響我們中國業務活動的最重要規則及法規概要。

關於增值電信服務及外商投資限制的法規

有關外商投資的法規

於2019年3月15日，全國人民代表大會頒佈《中華人民共和國外商投資法》（「外商投資法」），外商投資法於2020年1月1日生效，並取代《中華人民共和國外資企業法》。外商投資法通過立法建立外商投資准入、促進、保護及管理的基本框架，以保護投資及促進公平競爭。

根據外商投資法，外商投資應享有准入前國民待遇，惟於「負面清單」中被視為「限制」或「禁止」行業經營的外商投資實體除外。外商投資法規定，經營外國「限制」或「禁止」行業的外商投資實體須取得准入許可及其他批准。外商投資法並無對「實際控制」的概念或與可變利益實體訂立的合約安排作出評論，然而，其對「外商投資」的定義有全面的規定，包括外國投資者通過法律、行政法規規定的方式或中華人民共和國國務院規定的其他方式在中國作出的投資。因此，其仍為未來法律、行政法規或規定將合約安排作為一種外商投資形式留有空間。

外商投資法亦為外國投資者及其在中國的投資提供若干保護規則及原則，其中包括地方政府應履行其對外國投資者的承諾；外商投資企業可發行股票及公司債券；除特殊情況外，在此情況下須遵守法定程序，並及時作出公平合理的補償，否則禁止徵收或徵用外國投資者的投資；禁止強制性技術轉讓，從外商投資准入到退出的整個生命週期，允許外國投資者的資金自由轉出並轉入中國境內，並提供全方位、多角度的體系，以保證外商投資企業在市場經濟中的公平競爭。此外，外國投資者或外商投資企業須就未能根據規定報告投資資料承擔法律責任。此外，外商投資法規定，根據規管外商投資的現行法律成立的外商投資企業可於外商投資法實施後五年內維持其架構及企業管治，這意味著外商投資企業可能須根據現行《中華人民共和國公司法》（「公司法」）及規管企業管治的其他法律及法規調整架構及企業管治。

法 規

於2019年12月26日，國務院頒佈《中華人民共和國外商投資法實施條例》（「實施條例」），該條例於2020年1月1日生效。實施條例進一步明確，國家鼓勵和促進外商投資，保護外國投資者的合法權益，規範外商投資管理，持續優化外商投資環境，推進高水平開放。

於2022年10月26日，商務部及國家發改委發佈《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（「鼓勵目錄」），該目錄於2023年1月1日生效，以取代先前的鼓勵目錄。於2021年12月27日，商務部及國家發改委發佈《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「2021年負面清單」），該清單於2022年1月1日生效，以取代於2020年6月23日頒佈的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2020年版）》。鼓勵目錄及2021年負面清單載列中國外商投資的基本框架，將外商投資產業分為三個類別：「鼓勵」類、「限制」類及「禁止」類。未列入鼓勵目錄或2021年負面清單的行業通常被視為屬第四類「准許」類，除非受其他中國法律特別限制。

於2019年12月30日，商務部及國家市場監督管理總局（「國家市場監督管理總局」）聯合頒佈《外商投資信息報告辦法》，於2020年1月1日生效。根據《外商投資信息報告辦法》，倘外國投資者直接或間接於中國進行投資活動，則外國投資者或外商投資企業須向主管商務部門提交投資信息。

關於外商投資增值電信業務的法規

國務院於2000年9月25日頒佈並於2014年7月29日及2016年2月6日修訂的《中華人民共和國電信條例》（「電信條例」）為中國電信服務提供者提供監管框架。電信條例將電信服務分為基礎電信服務及增值電信服務。電信條例規定電信服務提供者開始經營前須取得經營許可證。根據電信條例於2000年9月25日隨附並經中華人民共和國信息產業部（「信息產業部」）（工信部的前身）於2001年6月11日及2003年2月21日以及工信部於2015年12月28日及2019年6月6日修訂的《電信業務分類目錄》，第一類增值電信服務分為四個子分類，即：互聯網數據中心服務、內容分發網絡服務、國內互聯網虛擬專用網服務及互聯網接入服務。第二類增值電信服務包括但不限於互聯網信息服務。

法 規

《電信業務經營許可管理辦法》(「電信業務管理辦法」)於2009年4月10日生效並於2017年7月3日經最新修訂，當中載列有關經營增值電信服務所需的許可類型、取得有關許可的資格條件及程序以及有關許可的管理與監督的更具體條文。

國務院於2000年9月25日頒佈並於2011年1月8日修訂的《互聯網信息服務管理辦法》(「互聯網管理辦法」)載列提供互聯網信息服務的指引。互聯網管理辦法將互聯網信息服務分類為經營性互聯網信息服務及非經營性互聯網信息服務。經營性互聯網信息服務提供者須自電信主管部門取得增值電信業務經營許可證。

根據於2001年11月10日生效的《中華人民共和國加入議定書》，中國開放電信業務的承諾不包括互聯網數據中心服務。根據《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》、《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》及其後不時的修訂，中國內地已承諾向香港特別行政區及澳門特別行政區的服務提供者開放內地數據中心業務，但須受若干限制。

外商直接投資中國電信公司受國務院於2001年12月11日頒佈並於2022年5月1日最近修訂且生效的《外商投資電信企業管理規定(2022修訂)》(「外商投資電信企業管理規定」)規管。根據外商投資電信企業管理規定及2021年負面清單，對於中國向世界貿易組織(「WTO」)承諾的增值電信業務類型，外商投資增值電信企業的外國投資者最終出資比例不得超過50%，國家另有規定除外。一般禁止外商投資持有互聯網數據中心服務、內容分發網絡服務、國內互聯網虛擬專用網服務及互聯網接入服務增值電信業務經營許可證的實體，全部根據中國對WTO的承諾不對外商投資開放，惟根據《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》或《內地與澳門關於建立更緊密經貿關係的安排》分別為香港及澳門特別行政區的合資格電信服務提供者則除外。

於2006年7月，信息產業部發佈《信息產業部關於加強外商投資經營增值電信業務管理的通知》(「信息產業部通知」)，據此，倘任何外國投資者有意於中國投資電信業務，必須成立外商投資電信企業，而該企業必須申請相關電信業務經營許可證。此

法 規

外，根據信息產業部通知，境內電信公司不得以任何形式向外國投資者變相租借、轉讓、倒賣電信業務經營許可證，或以任何形式為外國投資者在中國境內非法經營任何電信業務提供任何資源、場地、設施及其他協助。此外，根據信息產業部通知，外商投資增值電信服務經營者所使用的互聯網域名及註冊商標應為該經營者（或其股東）依法持有。

關於移動互聯網應用程序信息服務的法規

除上述電信條例及其他法規外，移動互聯網應用程序及互聯網應用商店受國家網信辦於2016年6月28日頒佈、於2016年8月1日生效並於2022年6月14日最新修訂且於2022年8月1日生效的《移動互聯網應用程序信息服務管理規定》（「移動應用程序管理規定」）具體規管。根據移動應用程序管理規定，應用程序信息服務提供者應當取得法律法規規定的相關資質，嚴格落實信息內容管理員責任，履行若干職責，包括對用戶的真實身份信息進行認證、建立及完善信息內容檢查管理機制、履行數據安全保護義務並規範個人信息處理活動。此外，互聯網應用程序信息服務提供者須與註冊用戶簽訂服務協議，明確雙方權利及義務。

此外，於2016年12月16日，工信部頒佈《移動智能終端應用軟件預置和分發管理暫行規定》（「移動應用軟件暫行規定」），於2017年7月1日生效。移動應用軟件暫行規定要求，（其中包括）互聯網信息服務提供者須確保，除保障移動智能設備的硬件及操作系統正常運行的基本功能軟件外，移動應用程序以及其附屬資源文件、配置文件和用戶數據等應能夠被方便卸載。

關於合乘出行服務的法規

合乘出行服務是一種相對較新的業務模式，在中國正在快速發展。於2016年7月26日，國務院辦公廳頒佈《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》（於2016年7月26日生效），明確將合乘出行服務（即拼車／順風車）界定為私家車車主提前在網上共享其旅程信息及具有類似路線的乘客選擇與車主共乘並分攤部分出行成本或免費互助的共享出行方式。市級政府應鼓勵及規範合乘出行服務的發展，並制定相應法規。

法 規

於2016年7月27日，交通運輸部、工信部、公安部、商務部、國家市場監督管理總局及國家網信辦聯合頒佈《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》（於2016年11月1日生效並於2019年12月28日及2022年11月30日修訂），以規範網約車服務的業務活動，並確保乘客的營運安全。網約車服務開展前，網約車服務平台公司應當取得網絡預約出租汽車經營許可證，並向企業註冊地省級通信管理部門辦理互聯網信息服務備案。合乘出行服務（即拼車／順風車）須遵守市政機關頒佈的規則。因此，順風車不受適用於網約車服務的發牌制度的規限。然而，順風車服務提供商一般須根據《中華人民共和國公司法》取得營業執照及根據電信條例、電信業務管理辦法及互聯網管理辦法取得若干增值電信業務許可證，方可經營其提供服務的網站或移動應用程序。請參閱「法規－關於外商投資增值電信業務的法規」。

於2018年9月10日，交通運輸部辦公廳及公安部辦公廳聯合頒佈《關於進一步加強網絡預約出租汽車和私人小客車合乘安全管理的緊急通知》，其訂明提供順風車平台服務的平台應參考出租車司機背景調查及監督的相關規定對所有私家車車主進行背景調查。具體而言，順風車平台應嚴格規範匹配過程，在完成背景調查前不得向私家車車主分配訂單，並須在訂單匹配前應用人臉識別等技術檢查汽車與私家車車主之間的一致性。此外，順風車平台應加強個人資料保護，並對汽車的安全規定進行規範。倘我們未能履行該等責任，則我們可能會對因汽車事故導致的傷害或損害負責。

除國家層面的指引外，許多市政機關已頒佈指導性的實施條例，釐清合乘出行服務未被界定為交通運輸業務，進一步規定合乘出行服務平台、車輛及司機的要求，包括每日合乘出行次數的限制、費用分攤標準、數據攝取或備案要求及背景調查要求。例如，(1)於2016年12月21日，北京市交通委員會、北京市公安局、北京市工商行政管理局、北京市通信管理局及北京市互聯網信息辦公室頒佈《北京市私人小客車合乘出行指導意見》，規定合乘私人小客車的雙方可以合理分攤合乘里程消耗的油、氣、電費用和道路通行費用。此外，每車車主每日提供合乘服務不超過兩次；(2)於2016年12月21日，上海市交通委員會、上海市互聯網信息辦公室、上海市公安局、上海市工商行政管理局及上海市通信管理局公佈《關於規範本市私人小客車合乘出行的實施意見》，規定從事提供合乘出行服務信息的平台須於提供信息服務前20日向市政交通行政部門備案。分攤合乘出行成本及其標準乃由平台根據相關國家法規合理釐定。此外，每輛汽車提供的合乘出行服務次數暫時限於每天兩次，且一次行程可匹配超過一個訂單；(3)於2021年12月31

法 規

日，廣州市交通運輸局和廣州市公安局印發《關於查處道路客運非法營運行為涉及私人小客車合乘認定問題的意見》（「廣州意見」），並於同日生效，有效期為五年。廣州意見規定，私人小客車合乘出行分攤的出行成本限於車輛燃料（用電）成本及通行費等直接費用，而單次里程的分攤成本不得超過出租車里程續租價的50%。此外，不得設定起步價或按合乘出行時間收取分攤成本。此外，廣州意見進一步規定，分攤部分合乘出行成本的合乘出行服務提供者可在全天提供不超過三次合乘出行服務，且一次行程最多匹配兩個訂單；免費互助合乘的，合乘出行服務提供者提供合乘出行服務次數不受限制；及(4)於2022年8月3日，深圳市交通運輸局印發《關於規範私人小客車合乘的若干意見》（「深圳意見」），並於2022年8月25日生效，有效期為五年。深圳意見規定，私人小客車合乘出行的成本僅限車輛燃料成本及通行費等直接費用，而單次里程的分攤成本不得超過出租車里程續租價的50%（不含起步價、候時費、返空費、附加費、預訂服務費及大件行李費）。深圳意見進一步規定，順風車平台一天內不得向同一車輛提供多於三次的信息服務。

據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，在我們提供現場諮詢的46個城市中，23個城市的市政監管部門已制定從事合乘出行服務的平台實施細則，且八個城市的市級監管部門已刊發規則（徵求意見稿）而餘下城市尚未就此制定具體規則。該等實施細則主要監管下列全部或部分範疇：

- *順風車出行／搭乘次數的每日限制*。於該46個城市中，(1)17個城市的市級監管部門對私家車車主可提供的順風車行程次數設置了每日限制；(2)兩個城市的市政監管機構並無對該每日限制進行量化；及(3)餘下27個城市的市政監管機構對此均保持沉默。根據對相關實施細則的文本理解及就實施上述每日限制的17個城市從地方市政監管機構獲得的監管保證，於該17個城市中，(1)其中有六個將順風車出行次數的每日限制設置為「兩次」，其中一個城市的市政監管機構進一步要求一次行程最多匹配兩個訂單；(2)其中有四個將順風車出行次數的每日限制設置為「三次」，其中兩個城市的市政監管機構進一步要求一次行程最多匹配兩個訂單；及(3)餘下七個將順風車出行次數的每日限制設置為「四次」。

法 規

- **分攤旅行成本。**於該46個城市中，(1)10個城市的市政監管機構要求順風車出行的每公里乘車費用不得超過當地出租車的一半；(2)11個城市的市政監管機構僅逐項列出成本的若干方面(包括油費及通行費)，該等費用可分攤，但並無提供任何計算乘車費用的明確指導或量化方法；(3)一個城市的市政監管機構規定，應由順風車平台根據適用的國家法規按合理基準釐定乘車費用的分攤標準；(4)一個城市的市政監管機構並未量化該費用分攤要求；及(5)餘下23個城市的市政監管機構對費用分攤要求保持沉默。
- **備案要求及數據共享機制。**多個城市(包括上海和天津)同時要求備案和數據共享。其他一些城市(包括哈爾濱和金華)僅要求平台與市政交通運輸部門保持數據共享機制，同時監督合乘出行。而且，大連僅要求平台向市政交通運輸部門完成備案。
- **私家車車主及其車輛的背景核查及核實。**多個城市(包括上海)要求平台對私家車車主的身份、駕駛經驗年限、犯罪記錄及其他個人資料進行背景核查，及／或核實彼等車輛將用於合乘出行的資料(包括車牌、年檢記錄及保險資料)。

關於出租車網約服務的法規

於2014年7月9日，交通運輸部辦公廳頒佈《關於促進手機軟件召車等出租汽車電召服務有序發展的通知》，其中包括(1)要求地方交通運輸部門加強對手機出租車網約服務的市場監督，以保障各方的合法權益；(2)鼓勵手機出租車網約信息服務提供者發揮自身優勢，加強訂單管理，優化派單規則，提升服務水平，參與出租車服務管理信息平台建設和技術改造；及(3)要求地方交通運輸部門加快出租車服務管理信息系統的建立和完善。

於2016年8月26日，交通運輸部頒佈《巡遊出租汽車經營服務管理規定》(「巡遊出租車管理規定」)(於2021年8月11日修訂)，其訂明：(1)巡遊出租車網約服務指根據乘客通過電信或互聯網等方式提出的服務需求，按照約定時間和地點提供出租車服務；(2)提供出租車網約服務的平台應當提供24小時不間斷服務並根據乘客的服務需求適時調度出租車；及(3)巡遊出租車司機應當根據乘客的服務需求按照約定時間到達約定地點，與出租車網約服務提供者或乘客(若乘客未按時到達約定地點等待)聯繫，乘客上車後，應當向出租車網約服務提供者發送確認信息；巡遊出租車管理規定進一步規定，各地須根據實際情況發展出租車網約服務，以建立及改善網約服務系統管理，而

法 規

巡遊出租車運營商須根據實際情況建立或連接巡遊出租車網約服務平台，以提供巡遊出租車網約服務。根據巡遊出租車管理規定，出租車網約服務不受任何特定發牌制度的規限。然而，出租車網約服務提供商一般須根據《中華人民共和國公司法》取得營業執照及根據電信條例、電信業務管理辦法及互聯網管理辦法取得若干增值電信業務許可證，方可經營其提供服務的網站或移動應用程序。請參閱「法規—關於外商投資增值電信業務的法規」。

有關網絡安全、數據安全及保護個人信息的法規

有關網絡安全及數據安全的法規

於2005年12月13日，公安部頒佈《互聯網安全保護技術措施規定》（「互聯網保護措施」），於2006年3月1日生效。互聯網保護措施規定，互聯網服務提供商應當妥善落實防範計算機病毒、數據備份及其他相關措施，記錄並留存有關用戶的若干信息（包括用戶註冊信息、登錄和退出時間、互聯網地址、發帖內容和時間）至少60天，發現及檢測非法信息、阻止有關資料的傳播並保留相關記錄。除非法律及法規要求披露，否則互聯網服務提供商未經授權不得向任何第三方洩漏用戶信息。互聯網服務提供商須進一步建立管理系統及採取技術措施保障用戶通信自由及通信秘密。根據公安部及若干其他中國政府部門於2007年6月22日聯合頒佈並於2007年6月22日生效的《信息安全等級保護管理辦法》（「安全等級保護辦法」），國家信息安全等級保護堅持「自主定級、自主保護」的原則。信息系統運營公司應當依據安全等級保護辦法和《網絡安全等級保護定級指南》（「定級指南」）確定信息系統的安全保護等級，並向有關部門報告等級以供審批。根據安全等級保護辦法及定級指南，信息系統的安全保護等級可分為五級，而根據該等辦法確定的等級為第二級或以上的任何系統，須向主管部門備案。

根據全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常委會」）於2016年11月7日頒佈並於2017年6月1日生效的《中華人民共和國網絡安全法》，網絡運營者開展經營活動和提供服務，應當遵守法律法規，履行網絡安全保護義務。通過網絡提供服務，應當依照法律、法規的規定和國家標準的強制性要求，採取技術措施和其他必要措施，保障

法 規

網絡安全、穩定運行，有效應對網絡安全事件，防範網絡違法犯罪活動，維護網絡數據的完整性、保密性和可用性，及網絡運營者不得收集與其提供的服務無關的個人信息，不得違反法律規定和雙方的約定收集、使用個人信息，且關鍵信息基礎設施的網絡運營者在中國境內運營中收集和產生的所有個人信息和重要數據應當在中國境內存儲。運營者採購網絡產品和服務，可能影響國家安全的，須通過國家網絡安全審查。

於2021年6月10日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國數據安全法》，並於2021年9月1日生效。《數據安全法》規定開展數據活動的實體及個人的數據安全和隱私保護義務。《數據安全法》亦根據數據在經濟社會發展中的重要程度，以及一旦有關數據遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，對國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益造成的危害程度，引入數據分類分級保護制度。對於各個類別的數據，須採取適當程度的保護措施。例如，重要數據的處理者應當明確數據安全負責人和管理機構，對其數據處理活動進行風險評估，並向有關主管部門報送風險評估報告。此外，《數據安全法》規定對可能影響國家安全的數據活動進行國家安全審查程序，並對某些數據和信息實施出口管制。未經中國主管部門批准，中國境內的實體或個人不得向外國司法或執法機構提供存儲於中國境內的數據。

於2021年7月30日，國務院頒佈《關鍵信息基礎設施安全保護條例》，於2021年9月1日生效。該法規規定（其中包括）關鍵信息基礎設施，指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。根據該條例，相關政府主管部門負責參照其中所列的幾個因素，制定關鍵信息基礎設施認定規則，並根據該規則進一步認定相關行業的關鍵信息基礎設施。有關主管部門亦必須將其是否被歸類為關鍵信息基礎設施營運商的決定通知營運商。

於2021年11月14日，網信辦發佈了《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（《「網絡數據安全條例（徵求意見稿）」》），規定進行以下活動的數據處理者必須申請網絡安全審查：(i)獲得了大量有關國家安全、經濟發展或公共利益的數據資源的網絡平台營運商的合併、重組或分立，且其影響或可能影響國家安全；(ii)處理超過一百萬用

法 規

戶個人信息的數據處理者的國外上市；(iii)影響或可能影響國家安全的香港上市；或(iv)其他影響或可能影響國家安全的數據處理活動。然而，其中規定明確為「影響或可能影響國家安全」的標準仍有待進一步解釋及闡述。網信辦於2021年12月13日前徵求意見，但並未有其將於何時頒佈的時間表。

2021年12月28日，網信辦、國家發改委、工信部及若干其他中國政府部門聯合發佈《網絡安全審查辦法》，該等辦法於2022年2月15日生效，並取代了2020年4月13日頒佈的《網絡安全審查辦法》。根據《網絡安全審查辦法》，關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當按照該辦法進行網絡安全審查。此外，掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外證券交易所上市必須接受網絡安全審查。

於2021年12月31日，網信辦、工信部、公安部、國家市場監督管理總局聯合頒佈《互聯網信息服務算法推薦管理規定》，該辦法於2022年3月1日生效。《互聯網信息服務算法推薦管理規定》根據多種標準對算法推薦服務提供者實施分級分類管理。此外，其要求算法推薦服務提供者應當向用戶提供不針對其個人特徵的選項，或者向用戶提供便捷的關閉算法推薦服務的選項。用戶選擇關閉算法推薦服務的，算法推薦服務提供者應當立即停止提供相關服務。算法推薦服務提供者應當向用戶提供選擇或者刪除基於個人特徵並用於算法推薦服務的用戶標籤的功能。

於2022年7月7日，網信辦頒佈《數據出境安全評估辦法》（「安全評估辦法」），該辦法於2022年9月1日生效。安全評估辦法規定，有下列情形之一的，數據處理者應向主管部門申請進行安全評估：(1)數據處理者向境外提供重要數據；(2)關鍵信息基礎設施運營者和處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(3)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；及(4)網信辦規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。

法 規

有關保護個人信息的規定

根據工信部於2011年頒佈的《規範互聯網信息服務市場秩序若干規定》（「互聯網信息服務規定」），未經用戶同意，互聯網信息服務提供商不得收集與用戶相關的、導致能夠單獨或者與其他信息結合識別用戶的身份的信息（以下簡稱「用戶個人信息」），不得向他人提供用戶個人信息，但法律、行政法規另有規定的除外。互聯網信息服務提供商應當明確告知用戶收集和處理用戶個人信息的方式、內容和用途，不得收集其提供服務所必需以外的信息。互聯網信息服務提供商亦須妥善保管用戶個人信息，倘用戶個人信息洩露或可能洩露，互聯網信息服務提供商須立即採取補救措施，情節嚴重的，須立即向電信監管機構報告。

此外，根據全國人大常委會於2012年12月28日頒佈的《關於加強網絡信息保護的決定》及工信部於2013年7月16日頒佈的《電信和互聯網用戶個人信息保護規定》，收集、使用用戶個人信息，須經用戶同意，遵循合法、正當、必要的原則，並在明示的目的、方式和範圍內進行。互聯網信息服務提供商亦須對有關信息嚴格保密，並進一步禁止洩露、篡改或銷毀任何有關信息，或向其他方出售或提供有關信息。任何違反上述決定或命令的行為均可能使互聯網信息服務提供商面臨警告、罰款、沒收違法所得、吊銷牌照、取消備案、關閉網站及／或甚至承擔刑事責任。此外，移動應用程序管理規定加強了對移動應用程序信息服務的監管。根據移動應用程序管理規定，提供信息服務的移動應用程序的擁有人或運營商須負責個人信息的保護、遵循合法、正當、必要和誠信原則及遵守有關規定。

於2019年11月28日，網信辦、工信部、公安部及國家市場監督管理總局頒佈《APP違法違規收集使用個人信息行為認定方法》，為監管機構識別通過移動應用程序非法收集及使用個人信息提供指引，供應用程序運營商進行自查自改及其他參與者自願監察其合規情況。根據網信辦、工信部、公安部及國家市場監督管理總局於2021年3月12日頒佈並自2021年5月1日起生效的《常見類型移動互聯網應用程序必要個人信息範圍規定》，「必要個人信息」是指保障應用基本功能服務正常運行所必需的個人信息。具體而言，其指消費者的個人信息，而不包括供應商的個人信息。任何移動互聯網應用程序不得以用戶不同意提供不必要的個人信息為由拒絕用戶使用其基本功能服務。

法 規

於2021年8月16日，網信辦及中國若干其他政府部門發佈《汽車數據安全管理若干規定(試行)》，該規定於2021年10月1日生效。若干條文規定，汽車數據處理者處理汽車數據應當合法、正當、具體、明確，與汽車的設計、生產、銷售、使用、運維等直接相關。汽車數據處理者開展重要數據處理活動，應當按照規定開展風險評估並向有關部門報送風險評估報告。

於2021年8月20日，全國人大常委會通過了《個人信息保護法》，自2021年11月1日起施行。《個人信息保護法》規定(其中包括)處理個人信息應有明確合理的目的，並應限於達到處理目的所需的最小範圍，採用對個人權益影響最小的方法，且不得處理與處理目的無關的個人信息。

於2017年5月8日，中華人民共和國最高人民法院和中華人民共和國最高人民檢察院發佈《最高人民法院、最高人民檢察院關於辦理侵犯公民個人信息刑事案件適用法律若干問題的解釋》(「該解釋」)，於2017年6月1日生效。該解釋對有關《中華人民共和國刑法》第253A條規定的「侵犯公民個人信息」罪行的若干概念進行說明，包括「公民個人信息」、「提供」及「非法獲取」。該解釋亦對確定此罪行屬「情節嚴重」及「情節特別嚴重」的標準詳細說明。

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

有關支付服務的法規

根據中國人民銀行於2010年6月14日頒佈、於2010年9月1日生效並於2020年4月29日修訂的《非金融機構支付服務管理辦法》及由中國人民銀行頒佈、於2010年12月1日生效並於2021年9月1日最新修訂的《非金融機構支付服務管理辦法實施細則》，非金融機構支付服務是指非金融機構作為支付方與收款人之間的中介機構提供的下列部分或全部貨幣資金轉移服務：(1)網絡支付；(2)發行及受理預付卡；(3)銀行卡收單；及

法 規

(4) 中國人民銀行釐定的其他支付服務。提供支付服務的非金融機構應取得支付業務許可證，成為「支付機構」。支付業務許可證自頒發之日起，有效期五年。支付機構應當按照支付業務許可證核准的業務範圍從事經營活動，不得將業務外包，不得轉讓、出租、出借支付業務許可證。未經中國人民銀行批准，任何非金融機構或個人不得從事或變相從事支付業務。

有關廣告業務的法規

中國廣告法律法規，包括全國人大常委會於2021年4月29日頒佈並於同日生效的《中華人民共和國廣告法（2021修正）》載列中國廣告的若干內容規定，其中包括禁止虛假或誤導性內容、最高級措辭、破壞社會穩定的內容或涉及淫穢、迷信、暴力、歧視或侵犯公眾利益的內容。廣告主、廣告代理及廣告分銷商須確保其編製或發佈的廣告內容真實並全面遵守適用法律。在提供廣告服務時，廣告經營者及廣告發佈者必須審閱廣告主就廣告提供的證明文件，並核實廣告內容符合適用中國法律及法規。

於2023年2月25日，國家市場監督管理總局頒佈《互聯網廣告管理辦法》（「互聯網廣告管理辦法」）（於2023年5月1日生效並取代《互聯網廣告管理暫行辦法》），以監管在互聯網上發佈的任何廣告，包括但不限於通過網站、網頁及應用程序以文字、圖片、音頻及視頻形式發佈的廣告，並向廣告主、廣告經營者及廣告發佈者提供更詳細的指引。互聯網廣告主對廣告內容的真實性負責，並且可以通過自設網站或者其擁有的互聯網媒介自行發佈廣告，也可以委託互聯網廣告經營者或廣告發佈者發佈廣告。互聯網平台經營者必須在提供互聯網信息服務過程中採取措施防範及阻止非法廣告。此外，不得以下列方式欺騙或誤導用戶點擊或瀏覽廣告：(1) 虛假的系統或軟件更新、錯誤報告、移除、通知及其他提示；(2) 播放、開始、暫停、停止及返回等虛假信號；(3) 虛假獎勵承諾；及(4) 其他欺騙或誤導用戶的方式。市場監管行政部門是相關的地方行政機關，對互聯網廣告中的任何違法行為進行監督和處罰。任何違反互聯網廣告管理辦法的行為可被處以罰款、於一段時期內禁止發佈廣告或撤銷營業執照及其他處罰。

法 規

關於不正當競爭及反洗錢的法規

根據全國人大常委會於1993年9月2日頒佈並於2017年11月4日及2019年4月23日修訂的《中華人民共和國反不正當競爭法》（「反不正當競爭法」），經營者不得從事不正當活動，包括但不限於利用權力或影響力影響交易、市場混淆、商業賄賂、誤導性虛假宣傳、侵犯商業秘密、非法溢價銷售及商業誹謗，從而損害競爭對手。任何經營者違反反不正當競爭法從事上述不正當競爭活動，將會被責令停止違法行為、消除該等行為的影響或對造成損害的任何一方作出賠償。主管監督檢查部門亦可以沒收非法所得或對有關經營者處以罰款。

根據於2007年1月1日生效的《中華人民共和國反洗錢法》，反洗錢是指採取反洗錢法規定的相關措施，防止以各種方式隱瞞或掩護毒品犯罪、有組織犯罪、恐怖活動、走私、貪污及賄賂、擾亂金融秩序及金融欺詐等活動所得收益和其他利益的來源和性質的洗錢活動。任何組織或個人都有權向反洗錢行政主管部門或公安部門舉報洗錢行為。接受舉報的機關應當對舉報人的身份和舉報內容保密。

與互聯網平台公司相關的反壟斷事宜法規

中國規管反壟斷事宜的主要法規主要包括：(i)全國人大常委會於8月30日頒佈的《中華人民共和國反壟斷法》，最新修訂版本於2022年8月1日生效；及(ii)國務院反壟斷委員會於2020年9月11日發佈的《經營者反壟斷合規指南》。該等法律法規禁止達成壟斷協議、濫用市場支配地位及具有排除、限制競爭效果的經營者集中，以及要求經營者建立反壟斷合規管理制度，防範反壟斷合規風險。

於2021年2月7日，國務院反壟斷委員會發佈《關於平台經濟領域的反壟斷指南》，規定互聯網平台的若干活動可能被認定為壟斷，而涉及可變利益實體的經營者集中須接受反壟斷審查。於2023年3月10日，國家市場監督管理總局頒佈《禁止壟斷協議規定》、《禁止濫用市場支配地位行為規定》及《經營者集中審查規定》。該等條文進一步闡述了評估壟斷協議、濫用行為及經營者集中時應考慮的因素。

法 規

關於境外發行及上市的法規

於2023年2月17日，經國務院批准，中國證監會發佈《試行辦法》及五項配套指引，於2023年3月31日生效。根據《試行辦法》，(1)境內企業直接或間接尋求境外發行證券或上市，應履行備案程序並向中國證監會報告相關信息；倘境內企業未能完成備案程序或隱瞞任何重大事實或在其備案文件中偽造任何重要內容，則該境內企業可能會受到行政處罰，如責令改正、警告、罰款，而其控股股東、實際控制人、直接負責的主管人員及其他直接責任人員亦可能受到警告、罰款等行政處罰；(2)發行人同時滿足下列條件的，有關境外發行上市應被認定為境內企業間接境外發行上市：(i)發行人境內經營實體最近一個會計年度的總資產、淨資產、收入或利潤佔發行人同期經審核綜合財務報表相關數據的50%以上；(ii)主要經營活動在中國境內進行或主要營業場所位於中國境內，或發行人負責經營管理的高級管理人員主要為中國公民或定居在中國境內；及(3)境內企業尋求在境外市場間接發行證券或上市的，發行人應當指定一家主要境內經營實體負責向中國證監會辦理所有備案手續，而發行人申請在境外市場首次公開發售並上市的，發行人應當在提交有關申請後三個工作日內向中國證監會提交備案。

《試行辦法》亦載列發行人於境外發售及上市後發生重大事件（「重大事件」）時的報告義務。發行人應當自相關重大事件發生並公告之日起3個工作日內向中國證監會報告具體情況，該等重大事件包括：(1)控制權的變更；(2)被境外證券監管機構或有關部門調查、處罰或採取其他措施；(3)變更上市地位或變更上市板塊；及(4)自願或強制終止上市。此外，倘發行人在境外發售及上市後，其主要業務及營運出現任何重大變化，令發行人不再符合備案範圍的，發行人應當在相關變化發生後三個工作日內向中國證監會提交專項報告和由中國境內律師事務所出具的法律意見書，以對相關情況進行說明。

根據《試行辦法》，中國境內企業從事境外發行及上市活動，應嚴格遵守法律、行政法規及中國政府有關外商投資、國有資產、行業監管、境外投資等方面的規定，不得擾亂國內市場秩序，不得損害國家利益、社會公共利益和境內投資者的合法權益。中國境內企業進行境外發行及上市應當(1)根據《中華人民共和國公司法》、《中華人民

法 規

共和國會計法》及其他中國法律、行政法規及適用規定，制定組織章程細則，完善其內部控制制度，規範企業管治、財務及會計活動；及(2)遵守國家保密法律制度，採取必要措施落實保密責任，不得洩露任何國家秘密或者國家機關的工作秘密，並應當遵守涉及境外提供個人信息及重要數據的法律、行政法規和國家有關規定。

此外，《試行辦法》還規定了明確禁止境外發行及上市的情況，包括下列情形：
(1)法律、行政法規和國家有關規定明確禁止證券發行和上市的；(2)經國務院主管部門依法審查認定，境外發行及上市可能危害國家安全；(3)中國境內企業或其控股股東、實際控制人最近三年內有貪污、賄賂、挪用公款、侵佔財產、破壞社會主義市場經濟秩序等相關犯罪行為；(4)中國境內企業因涉嫌刑事犯罪或重大違法違規行為，目前正在接受調查，尚無定論；或(5)控股股東或受控股股東及／或實際控制人控制的其他股東所持股權存在重大所有權糾紛。

同日，中國證監會亦就《試行辦法》的發佈舉行了新聞發佈會，並發佈了《通知》，當中(其中包括)澄清：(1)於《試行辦法》生效之日或之前，已提交有效境外發行上市申請但尚未獲得境外監管機構或證券交易所批准的境內企業，可合理安排向中國證監會提交備案申請的時間，且必須在其境外發行上市完成前完成備案；(2)於《試行辦法》生效日期前，已取得境外監管機構或證券交易所批准(如完成香港市場聆訊或完成美國市場登記)但尚未完成間接境外上市的境內企業，將獲授六個月過渡期；倘境內企業未能在該六個月過渡期內完成境外上市，則應按規定向中國證監會備案；及(3)中國證監會將徵求相關監管機構的意見，並完成充分符合合規要求且擁有合約安排的公司的境外上市備案，以及通過使該等公司能夠利用兩個市場及兩類資源支持其發展及增長。

於2023年2月24日，中國證監會、財政部、國家保密局、國家檔案局發佈《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》(「《檔案規定》」)，該規定於2023年3月31日生效。《檔案規定》規定，在境內企業境外發行證券及上市活動中(以直接或間接形式)，該等境內企業以及提供相關證券服務的證券公司及證券服務機構須嚴格遵守保密及檔案管理的相關要求、建立健全保密及檔案工作制度以及採

法 規

取必要措施落實保密和檔案管理責任。根據《檔案規定》，於境外發行及上市期間，倘境內企業須向證券公司、證券服務機構及境外監管機構提供或公開披露涉及國家秘密、國家機關工作機密或對國家安全或公共利益具有負面影響的任何資料，境內企業須完成相關備案及／或批准及其他監管程序。

關於併購規定的法規

於2006年8月8日，中國六個監管機關(包括商務部、國資委、國家稅務總局、國家市場監督管理總局、中國證監會及國家外匯管理局)聯合發佈《關於外國投資者併購境內企業的規定》(「併購規定」)，該規定於2006年9月8日起生效並於2009年6月22日修訂。外國投資者購買境內企業股權或認購境內企業增資，從而將該境內企業的性質變更為外商投資企業時；或外國投資者在中國設立外商投資企業，購買境內企業資產且運營該資產時；或外國投資者購買境內企業資產，通過注入該等資產設立外商投資企業並運營該等資產時，均須遵守併購規定。併購規定旨在(其中包括)，要求透過收購中國境內企業、以境外上市為目的而設立且由中國公司或個人控制的境外特殊目的公司在其證券於海外證券交易所公開上市前須獲得中國證監會的批准。

此外，根據國務院辦公廳於2011年2月3日頒佈並於2011年3月3日生效的《國務院辦公廳關於建立外國投資者併購境內企業安全審查制度的通知》及由商務部發佈並於2011年9月生效的《商務部實施外國投資者併購境內企業安全審查制度的規定》要求，外國投資者進行會產生「國防安全」問題的併購及外國投資者可據此取得境內企業實際控制權從而產生「國家安全」問題的併購，須經商務部嚴格審查。該等規則禁止任何意圖繞過安全審查(包括通過受委代表或合約控制安排訂立交易)的活動。

於2021年7月6日，國務院辦公廳連同另一監管部門聯合頒佈《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，其中強調要加強對證券違法活動的管理和對境內企業境外上市的監管，建議採取推進相關監管體系建設等有效措施，處理中概股公司面臨的風險及突發事件，並修改國務院關於股份有限公司境外發行及上市的特別規定，明確境內行業主管和監管部門的職責。

法 規

有關外匯的法規

關於外幣兌換的法規

根據國務院於1996年1月29日頒佈、於1996年4月1日生效並於2008年8月5日最新修訂的《外匯管理條例》，人民幣可就經常項目（包括派付股息、利息支付、貿易及服務相關外匯交易）自由兌換為其他貨幣，但不可就資本項目（如直接投資、貸款、調回投資及中國境外證券投資）自由兌換為其他貨幣，除非事先取得國家外匯管理局批准及事先向國家外匯管理局登記。

根據國家外匯管理局於2012年11月19日頒佈、於2012年12月17日生效並於2015年5月4日、2018年10月10日及2019年12月30日進一步修訂的《國家外匯管理局關於進一步改進和調整直接投資外匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局59號文」），直接投資項下外匯賬戶開立毋須取得批准。國家外匯管理局59號文亦簡化外商投資實體的資本驗證及確認手續、外國投資者收購中方股權所需的海外資本及外匯登記手續，並進一步改善外商投資實體的外匯資本的結匯管理。

於2015年3月30日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「19號文」），於2015年6月1日生效並於2019年12月30日及2023年3月23日修訂。於2016年6月9日，國家外匯管理局進一步頒佈《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》（「16號文」），當中（其中包括）對19號文的若干規定作出修訂。根據19號文及16號文，外商投資企業可酌情將其全部外匯資本金及外債由外幣轉換為人民幣，且外商投資企業以外幣計值的註冊資本或外債轉換所得人民幣資金的流動及用途受到規管，因此，除非其業務範圍另行允許，否則人民幣資金不得用於其業務範圍以外的業務或向聯屬人士以外的人士提供貸款。違反19號文或16號文可能導致行政處罰。

此外，國家外匯管理局於2013年5月頒佈《關於印發〈外國投資者境內直接投資外匯管理規定〉及配套文件的通知》並於2018年10月10日及2019年12月30日作出修訂，規定國家外匯管理局或其地方分支機構對外國投資者在中國境內的直接投資實行登記管理，銀行應根據國家外匯管理局及其分支機構提供的登記信息辦理與在中國境內的直接投資有關的外匯業務。

法 規

於2015年2月13日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（「13號文」），於2015年6月1日生效並於2019年12月30日修訂。13號文授權若干銀行根據相關國家外匯管理局規則就境內外直接投資執行外匯登記，因此進一步簡化境內外直接投資的外匯登記程序。

於2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》（「3號文」），其規定有關境內實體向境外實體匯出利潤的若干資本監管措施，包括(1)在真實交易原則下，銀行應審核有關利潤分配的董事會決議案、稅務備案表原件及經審核財務報表；及(2)境內實體匯出利潤前須持有收入以計入過往年度的虧損。此外，根據3號文，境內實體在辦理出境投資登記程序時應詳細解釋資本來源及使用安排，並提供董事會決議案、合同及其他證明。

於2019年10月23日，國家外匯管理局發佈《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，據此，所有外商投資企業均可根據相關法律以資本金進行境內股權投資。

關於中國居民境外投資外匯登記的法規

於2014年7月4日，國家外匯管理局頒佈《關於境內居民通過特殊目的公司境外融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「37號文」），以簡化審批程序及促進跨境投資。37號文取代《關於境內居民通過境外特殊目的公司融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》，並修訂及規管返程投資外匯登記相關事宜。根據37號文，(1)中國境內居民為進行投融資而向境內居民直接成立或間接控制的境外特殊目的公司（「境外特殊目的公司」）注入資產或權益前，必須向國家外匯管理局地方分局登記；及(2)於首次登記後，倘境外特殊目的公司發生有關基本資料變動（包括有關中國公民或居民、名稱及經營期限的變動、投資金額增減、股份轉讓或交換、合併或分拆）的重大事件，中國居民必須更新其國家外匯管理局登記。

根據13號文，上述登記須由合資格銀行直接審核及處理，而國家外匯管理局及其分支機構須通過合資格銀行對外匯登記進行間接監管。

法 規

未能遵守37號文所載登記程序，可能會導致相關境內企業的外匯活動（包括向其境外母公司或聯屬公司派付股息及其他分派）遭受限制，並可能令相關中國居民根據中國外匯管理法規受到處罰。此外，根據中國法律，未能遵守上述國家外匯管理局各種登記規定可能產生規避外匯監管的責任。

關於股權激勵計劃的法規

於2012年2月15日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於境內個人參與境外上市公司股權激勵計劃外匯管理有關問題的通知》（「購股權規則」）。根據購股權規則，參與任何境外公開上市公司任何股權激勵計劃的屬中國居民或在中國內地連續居住不少於一年的外國公民的個人，除少數例外情況外，均須通過境內合資格代理機構（可為該境外上市公司的中國附屬公司）向國家外匯管理局或其地方分支機構進行登記，並完成若干其他流程。參與者亦須保有一家境外委託機構，以處理有關購股權行使、購買與出售對應股票或權益及資金轉讓等事宜。此外，如果股權激勵計劃、中國內地代理機構或境外委託機構有任何實質性變動或其他重大變動，則中國內地代理機構須就股權激勵計劃進一步修訂國家外匯管理局登記。中國內地代理必須代表有權行使僱員購股權的中國內地居民向國家外匯管理局或其地方分支機構申請支付外幣的全年限額，以便該中國內地居民可行使僱員購股權。中國內地居民因出售根據股權激勵計劃獲得的股份所收取的外匯所得款項及境外上市公司分派的股息，在分派予中國內地居民之前，必須存入中國內地代理在中國內地開設的銀行戶口。根據國家稅務總局頒佈並於2009年8月24日生效及於2011年4月18日修訂的《國家稅務總局關於股權激勵有關個人所得稅問題的通知》，上市公司及其境內機構須根據「工資及薪金收入」及購股權收入的個人所得稅計算方法就相關收入合法預扣及繳納個人所得稅。

關於知識產權的法規

著作權及軟件產品

於1990年9月7日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國著作權法》（「著作權法」），該法於1991年6月1日生效並於2020年11月11日最新修訂。著作權法規定，中國公民、法人或其他組織的作品，包括（其中包括）文學、藝術、自然科學、社會科學、工程技術及計算機軟件，不論是否發表，均由其享有著作權。此外，互聯網活動、通過互聯網傳播的產品及軟件產品亦享有著作權。中國版權保護中心（「中國版權保護中心」）管理自願登記系統。

法 規

為進一步落實國務院於2001年12月20日頒佈、於2002年1月1日生效並於2013年1月30日修訂的《計算機軟件保護條例》，國家版權局於2002年2月20日頒佈《計算機軟件著作權登記辦法》，適用於軟件著作權登記、許可合同登記及轉讓合同登記。中華人民共和國國家版權局主管全國軟件著作權登記管理工作，並認定中國版權保護中心為軟件登記機構。中國版權保護中心將向符合《計算機軟件著作權登記辦法》及《計算機軟件保護條例》規定的計算機軟件著作權申請人授出登記證書。

《最高人民法院關於審理侵害信息網絡傳播權民事糾紛案件適用法律若干問題的規定》規定，網絡用戶或網絡服務提供者未經許可，通過信息網絡提供權利人享有信息網絡傳播權的作品、表演、錄音錄像製品，應當認定其構成侵害信息網絡傳播權的行為。

商標

商標受全國人大常委會於1982年8月23日頒佈並隨後於1993年2月22日、2001年10月27日、2013年8月30日及2019年4月23日修訂的《中華人民共和國商標法》以及國務院於2002年8月3日頒佈並於2014年4月29日修訂的《中華人民共和國商標法實施條例》保護。商標局負責商標註冊並就各註冊商標授出為期十年的有效期，且可經請求於首個或任何再續的十年期屆滿時，再授予十年期限。商標註冊人可通過訂立商標許可合同，許可他人使用其註冊商標。商標許可合同須向商標局備案以供記錄。授權方應監督使用商標的商品質量，而被授權方應保證相關商品的質量。《中華人民共和國商標法》就商標註冊採用「申請在先」原則。申請註冊的商標，同他人在同一種商品或者類似商品或服務上已註冊的或者初步審定及批准使用的商標相同或者近似的，該商標的註冊申請可被駁回。申請商標註冊的任何人士不得損害他人現有的在先權利，也不得搶先註冊他人已經使用並有「一定影響」的商標。商標許可合同應向商標局或其區域辦事處備案。

法 規

域名

互聯網域名註冊及相關事宜主要受工信部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》及中國互聯網絡信息中心頒佈並於2019年6月18日生效的《國家頂級域名註冊實施細則》規管。域名擁有人須就域名辦理登記，而工信部負責管理中國互聯網域名的管理工作。域名服務遵循「申請在先」的原則。域名註冊申請人應向域名註冊服務機構提供與所申請域名有關的真實、準確及完整資料，並與其訂立註冊協議。完成登記程序後，申請人將成為相關域名的持有者。

專利法

根據全國人大常委會於2008年12月27日頒佈並於2020年10月17日修訂以及其修訂版本於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》及國務院於2023年12月11日頒佈並於2024年1月20日生效的《中華人民共和國專利法實施細則》，國務院專利行政部門負責管理中國的專利。省、自治區、直轄市政府管理專利工作的部門負責各自行政區域內的專利管理工作。《中華人民共和國專利法》及其實施細則規定了「發明」、「實用新型」及「外觀設計」三類專利。發明專利、外觀設計專利及實用新型專利的有效期分別為申請之日起二十年、十五年及十年。中國的專利制度採用「先申請」原則，即倘超過一人就同樣的發明遞交申請專利，則最先遞交申請的人士將獲授專利。若想申請專利權，發明或實用新型必須滿足三個標準：新穎性、創造性及實用性。第三方必須取得專利持有人許可或適當授權後，方可使用專利，否則將構成專利權侵權行為。

關於稅項的法規

企業所得稅

根據全國人大常委會於2007年3月16日頒佈、於2008年1月1日生效並於2017年2月24日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》（「企業所得稅法」）及其實施條例，企業分為居民企業及非居民企業。中國居民企業通常按25%的稅率繳納企業所得稅，而未於中國設立任何分支機構的非中國居民企業須就其源自中國的收入按10%的稅率繳納企業所得稅。根據企業所得稅法，高新技術企業的企業所得稅稅率為15%。根據中華人民共和國科學技術部、中華人民共和國財政部（「財政部」）及國家稅務總局於2016年1月29日頒佈並於2016年1月1日生效的《高新技術企業認定管理辦法》，高新技術企業證書的有效期為三年。

法 規

國家稅務總局於2009年4月22日頒佈、於2008年1月1日生效並於2017年12月29日修訂的《關於境外註冊中資控股企業依據實際管理機構標準認定為居民企業有關問題的通知》規定了認定於境外註冊並由中國內地企業或中國內地企業集團控制的企業的「實際管理機構」是否位於中國內地的標準及程序。

於2011年7月27日，國家稅務總局頒佈《境外註冊中資控股居民企業所得稅管理辦法（試行）》（於2011年9月1日生效並於2018年6月15日最新修訂），以釐清居民身份認定、認定後管理及主管稅務機關程序方面的若干問題。

企業所得稅法及實施條例規定，應付「非居民企業」投資者股息及有關投資者所得收入一般適用10%的所得稅稅率，非居民企業為(a)在中國境內未設立機構、場所的或(b)雖在中國境內設立機構、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的股息及所得繳納企業所得稅。有關股息的所得稅可根據中國與其他司法權區所訂立的稅收協定予以減免。根據國家稅務總局於2006年8月21日頒佈的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》（「避免雙重徵稅安排」）及其他適用中國法律，倘香港居民企業被中國稅務主管部門認定為符合該避免雙重徵稅安排及其他適用法律的相關條件及規定，於接獲稅務主管部門批准後，香港居民企業自中國居民企業取得的股息適用的預扣稅稅率可由10%減至5%。然而，根據國家稅務總局於2009年2月20日頒佈並生效的《關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》，倘相關中國稅務機關酌情認定公司因主要由稅務驅動的架構或安排而享受減免所得稅稅率的，則相關中國稅務機關可調整優惠稅務待遇。國家稅務總局於2018年2月3日頒佈並於2018年4月1日生效的《關於稅收協定中「受益所有人」有關問題的公告》（「9號文」），說明了有利於及無益於確定申請人「受益所有人」身份的因素。

國家稅務總局於2015年2月3日頒佈並於2017年12月29日最新修訂的《國家稅務總局關於非居民企業間接轉讓財產企業所得稅若干問題的公告》（「國家稅務總局第7號公告」），將其稅務管轄權延伸至通過離岸轉讓境外中間控股公司轉讓應課稅資產的交易。根據國家稅務總局第7號公告，非居民企業通過實施不具有合理商業目的的安排，

法 規

間接轉讓中國居民企業股權等財產，規避企業所得稅納稅義務的，應重新定性該間接轉讓交易，確認為直接轉讓中國居民企業股權等財產。為評估間接轉讓中國應稅財產是否具有合理商業目的，所有關於間接轉讓的安排均須全面考慮，且須根據實際情況對國家稅務總局第7號公告載列的因素進行全面分析。此外，國家稅務總局第7號公告亦就內部集團重組及通過公開證券市場買賣股權引入安全港。

國家稅務總局於2017年10月17日頒佈並於2018年6月15日修訂的《國家稅務總局關於非居民企業所得稅源泉扣繳有關問題的公告》（「國家稅務總局第37號公告」），進一步明確扣繳非居民企業所得稅的做法及程序。

增值稅及營業稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈並於2008年11月10日、2016年2月6日及2017年11月19日修訂的《增值稅暫行條例》及財政部於1993年12月25日頒佈並於2008年12月15日及2011年10月28日修訂的《增值稅暫行條例實施細則》（統稱「增值稅法」），所有在中國境內銷售貨物、提供加工、修理修配勞務或進口貨物的納稅人均須繳納增值稅。除非另有規定，就銷售服務及無形資產的增值稅一般納稅人（包括像我們這樣的順風車服務提供商）而言，增值稅稅率為6%。

於2018年4月4日，財政部及國家稅務總局聯合頒佈《財政部、稅務總局關於調整增值稅稅率的通知》（「32號文」），據此，(1)納稅人發生增值稅應稅銷售行為或進口貨物，原適用17%及11%增值稅稅率的，稅率分別調整為16%及10%；(2)購買原適用11%扣除率的農產品，該扣除率調整為10%；(3)就購買農產品以生產及銷售或委託加工貨品（稅率為16%）而言，進項增值稅將按12%扣減率計算；(4)原適用17%稅率和17%出口退稅率的出口貨物，出口退稅率調整為16%；及(5)原適用11%稅率和11%出口退稅率的出口貨物和跨境應稅行為，出口退稅率調整為10%。32號文於2018年5月1日生效，如有任何歧義，應取代任何現行條文。

此外，於2019年3月20日，財政部、國家稅務總局及中華人民共和國海關總署聯合發佈《關於深化增值稅改革有關政策的公告》（「第39號公告」），以進一步降低增值稅稅率。根據第39號公告，(1)增值稅一般納稅人的銷售活動或進口，按現行適用稅率16%或10%繳納增值稅的，適用增值稅稅率分別調整為13%或9%；(2)納稅人購進農產品，現適用10%扣除率的，扣除率調整為9%；(3)納稅人購進用於生產或委託加工的農

法 規

產品，按13%稅率繳納增值稅的，按10%扣除率計算進項增值稅；(4)增值稅為16%且適用出口退稅率相同的貨物出口或勞務，出口退稅率調整為13%；及(5)按10%稅率繳納增值稅且出口退稅率相同的貨物出口或跨境應稅活動，出口退稅率調整為9%。第39號公告於2019年4月1日生效，如與現有條文有任何衝突，概以第39號公告為準。

與股息預扣稅有關的法規

根據企業所得稅法及其實施條例，非居民企業在中國境內未設立機構、場所的，或者雖於中國設立機構、場所但取得的所得與其於中國所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的所得按10%稅率繳納預扣稅。根據避免雙重徵稅安排，倘香港企業直接持有中國企業至少25%權益，則中國企業向香港企業派付股息的預扣稅稅率由標準稅率10%減至5%。根據《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》（「81號文」），倘相關中國稅務機關酌情認定公司因以獲取優惠的稅收地位為主要目的的結構或安排而享受該減免所得稅稅率，該中國稅務機關可調整優惠稅收待遇。此外，國家稅務總局於2019年10月14日發佈《國家稅務總局關於發佈〈非居民納稅人享受協定待遇管理辦法〉的公告》（「國家稅務總局35號文」），於2020年1月1日生效。根據國家稅務總局35號文，非居民納稅人享受協定待遇無需取得稅務機關的批准，非居民納稅人自行評估認定符合享受協定待遇條件的，可在納稅申報時或通過扣繳義務人在扣繳時享受協定待遇，但應當收集並保留未來審查所需的相關資料，並接受稅務機關的後續管理。根據其他相關稅務規則及法規，享受降低預扣稅率的待遇亦須滿足其他條件。根據9號文，於釐定申請人有關稅收協定股息、利息或特許權使用費的稅務待遇的「受益所有人」身份時，將考慮多項因素，包括但不限於申請人是否有責任於十二個月內向第三國或地區居民支付其收入的50%以上、申請人經營的業務是否構成實際業務活動，以及稅收協定的對手方國家或地區是否不就相關收入徵稅或授予稅項豁免或按極低的稅率徵稅，並將根據具體情況進行分析。9號文進一步規定，有意證明其「受益所有人」身份的申請人須根據《非居民納稅人享受稅收協定待遇管理辦法》向相關稅務局提交相關文件。

法 規

與就業及社會福利有關的法規

勞動合同法

根據全國人大常委會於1994年7月5日頒佈、於1995年1月1日生效並於2009年8月27日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國勞動法》、全國人大常委會於2007年6月29日頒佈、於2008年1月1日生效並於2012年12月28日修訂的《中華人民共和國勞動合同法》以及國務院頒佈並於2008年9月18日生效的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》，僱主與僱員之間的勞動關係必須以書面形式簽立。工資不得低於當地最低工資標準。用人單位須建立勞動安全衛生制度，嚴格遵守國家標準，並對勞動者進行相關教育。僱員亦須在安全及衛生環境下工作。

社會保險及住房公積金

根據中國法律、規則及法規，包括國務院於2010年10月28日頒佈、於2011年7月1日生效及於2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》、國務院頒佈並於1999年1月22日生效及於2019年3月24日修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》及國務院頒佈、於1999年4月3日生效及於2002年3月24日及2019年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，僱主須代表僱員向多個社會保險基金作出供款，包括基本養老保險、失業保險、基本醫療保險、工傷保險、生育保險及住房公積金。有關款項支付予地方行政機關，未有供款的僱主可能被罰款及責令補足。

行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據摘錄自我們委託弗若斯特沙利文編製的報告，以及多份政府官方刊物及其他公開刊物。我們委託弗若斯特沙利文就[編纂]編製獨立行業報告弗若斯特沙利文報告。我們、聯席保薦人、[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方並無獨立核實政府官方來源的資料，且並無就其準確性作出任何聲明。

資料來源

本節包括來自弗若斯特沙利文報告的資料，該報告由我們委託編製，原因為我們認為有關資料可令潛在[編纂]加深對我們經營所在行業的了解。弗若斯特沙利文是一家全球諮詢公司，於1961年成立，為獨立第三方。我們已同意就委託弗若斯特沙利文進行的工作向其支付總計人民幣400,000元的費用。我們認為，支付這些費用不會損害弗若斯特沙利文報告所得結論的公平性。本文件中所提供來自弗若斯特沙利文或弗若斯特沙利文報告的數字及統計數據摘自弗若斯特沙利文報告並在弗若斯特沙利文的同意下發佈。

於編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文進行詳細的一手研究及二手研究，一手研究涉及對領先的市場參與者、供貨商、客戶、公認的第三方行業協會等行業內部人士進行的採訪，而二手研究則涉及審閱公司報告、獨立研究報告及基於弗若斯特沙利文自有研究數據庫的數據。弗若斯特沙利文亦假設(1)預計中國經濟於未來十年內會保持穩定增長，(2)預計中國的社會、經濟及政治環境於預測期內保持穩定，及(3)預計相關市場驅動因素於預測期內將繼續推動相關市場的增長。

董事確認

經作出合理查詢後，董事確認，自報告日期起，弗若斯特沙利文報告中呈列的市場資料並未發生不利變動，以致本文件所載資料受限制、相矛盾或受到影響。

行業概覽

中國地面客運市場概覽

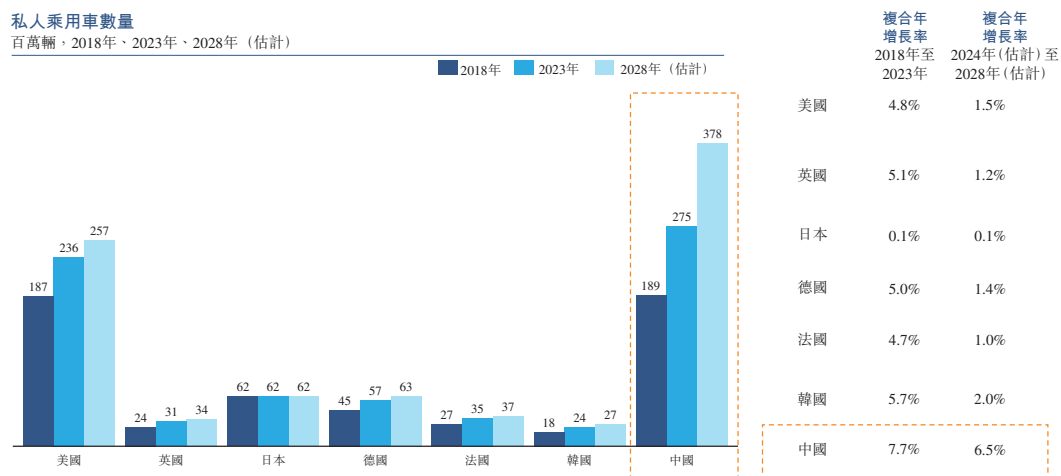
市場概覽

作為就國內生產總值而言世界最大的發展中經濟體，中國對地面客運的需求旺盛且不斷增長，主要是由於富裕程度的提高、商業活動的增加、城市化的快速發展、消費升級及自由旅行支出的增加。按交易總額計，中國地面客運市場的巨大市場規模預期由2024年的人民幣12,158億元增至2028年的人民幣19,494億元，複合年增長率為12.5%。受COVID-19疫情的影響，於2022年，部分主要城市在政府監管要求下實施了出行限制，導致居民出行需求及客運量減少。具體而言，根據弗若斯特沙利文報告，2022年中國主要城市的城市公共交通客運量較2021年有所減少。例如，根據同一資料來源，北京的城市公共交通客運量從2021年的5,577百萬人減少至2022年的4,174百萬人。

於2023年，包括順風車、出租車揚招、出租車網約及網約車在內的汽車客運市場為人民幣6,160億元（按交易總額計），合共佔地面客運市場總市場份額的59.5%，並預期於2028年增至人民幣12,389億元，2024年至2028年的複合年增長率為14.4%，合共將佔市場份額的63.6%。

私人乘用車數量持續增長

根據弗若斯特沙利文報告，中國於2023年已成為全球最大的增長中私人乘用車市場，截至2023年12月31日，私人乘用車保有量為275百萬輛，預期到2028年12月31日，該數字將達到378百萬輛。¹

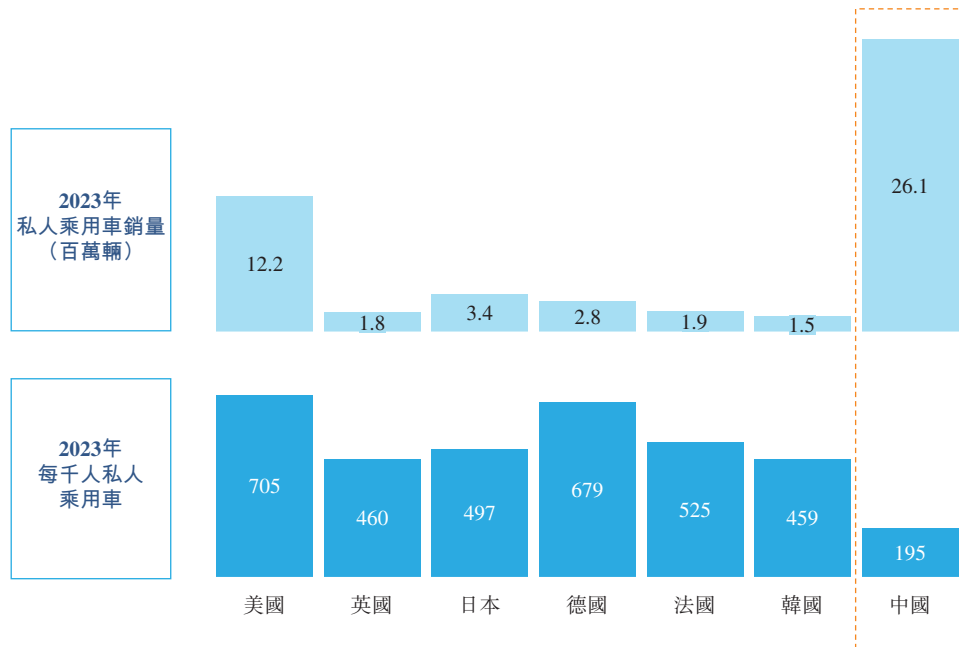


數據源：弗若斯特沙利文報告

¹ 私人乘用車指個人擁有的載客汽車，主要供個人使用，包括亦用於提供順風車或網約車服務的載客汽車。

行業概覽

儘管規模龐大，但與主要發達國家相比，中國的私人乘用車普及率（按每千人私人乘用車數量計）要低得多。於2023年，中國每千人擁有195輛私人乘用車，而美國則為705輛，表明僅就「追趕」私人乘用車的數量而言中國便具有巨大增長空間。按新增私人乘用車26.1百萬輛的銷量計，中國在2023年排名世界第一。



數據源：弗若斯特沙利文報告

與車輛增長相關的不利社會及環境影響

中國載客汽車、貨運及其他機動車等機動車數量的增長導致主要城市的車輛密度較高。例如，於2023年，中國一線城市的每平方公里機動車數量約為4,097輛，高於紐約（約3,349輛）及東京（約2,559輛）等其他大都市。此外，若干地區的城市規劃未能充分跟上機動車數量的快速增長。因此，交通擁堵在全國範圍內普遍存在，這會降低生活質量，造成能源浪費，並導致空氣污染加劇。例如，根據弗若斯特沙利文報告，於2023年，中國一線城市的司機每個工作日因往返通勤中交通擁堵而平均耗費約48%的通勤時間（或40分鐘）。

行業概覽

儘管監管機構已採取措施控制機動車總數及路上車輛數量（尤其是私人乘用車）的增長，例如年度汽車牌照配額及按計劃輪換使用車輛，但從長遠來看，這些措施在徹底解決交通擁堵方面效果有限。

導致全國交通擁堵問題的另一個原因是未充分利用現有交通運力。根據弗若斯特沙利文報告，於2023年，小型私人乘用車的平均乘員人數僅為1.4人，在所有1,216百萬個可用座位中的利用率較低，約為30.3%。²此外，根據同一資料來源，於2023年，於運營過程中，中國出租車的每日行車中空載率通常介乎30%至40%，平均每日等待時間約為三小時。在通過順風車或出租車行業的數字化轉型提高現有車輛的利用率及降低空載率方面，仍有尚未發掘的潛力。

此外，車輛數量的持續增加導致全國環境污染加劇。於2022年，中國約37%的城市未能達到國家空氣質量標準。值得注意的是，車輛產生的溫室氣體排放是造成空氣污染的主要且增長最快的原因之一。根據弗若斯特沙利文報告，於2023年，載客汽車每行駛20公里平均排放3.02千克溫室氣體，而中國交通運輸行業的溫室氣體排放量約佔同年溫室氣體總排放量的10%。中國政府越來越注重減少車輛的溫室氣體排放及實現碳中和。例如，交通運輸部於2021年頒佈《公路「十四五」發展規劃》，強調推廣新能源汽車及減少碳排放。

移動支付及手機出行應用程序的技術普及

在過去十年中，中國經歷了強勁的移動互聯網發展，並已積累龐大的移動互聯網用戶群。根據弗若斯特沙利文報告，中國的移動互聯網用戶群在2023年達到1,091百萬人，滲透率達77.4%，預計到2028年將增至1,216百萬人，滲透率將達86.5%。隨著移動互聯網的滲透率不斷提高，智慧手機支付解決方案及安全措施（如整合生物特徵識別程序）方面的先進技術的普及，推動了移動支付在全國範圍內的發展。中國移動支付的用戶群於2023年達到953.9百萬人，滲透率達87.3%，預計到2028年將增至1,129.0百萬人，滲透率將達92.9%。

2 按每輛小型私人乘用車平均4.5個座位計，小型私人乘用車指兩至九個座位的私人乘用車。

行業概覽

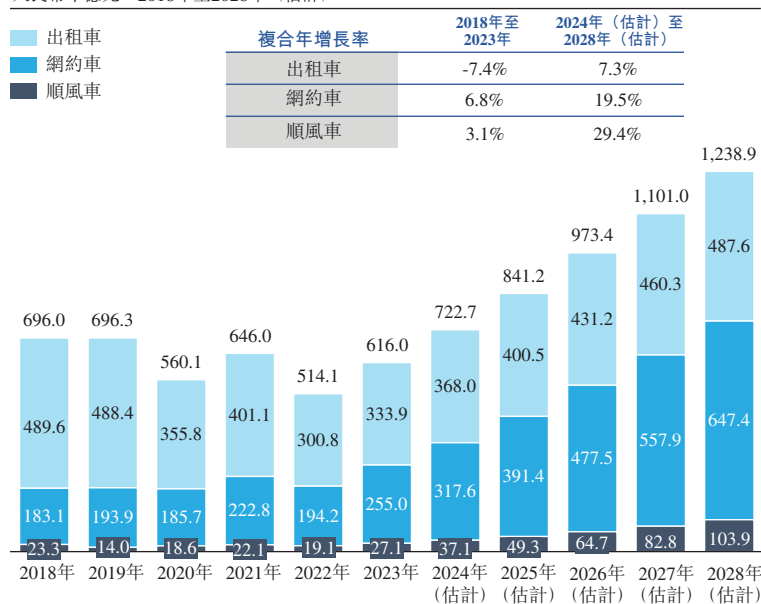
移動支付的普及為中國地面客運市場（特別是汽車客運市場）的消費者行為轉變鋪平道路，而行業數字化進一步推動市場發展。乘客越來越習慣通過數字工具（主要是移動應用程序）進行打車來滿足其出行需求。根據弗若斯特沙利文報告，2023年中國所有智慧手機用戶中有70%以上在其設備上安裝超過一個網約車移動App。配備路線規劃、人工智慧及大數據分析等先進技術的出行移動App的激增，通過高效、及時地匹配供需等方式，使順風車、出租車網約、藉助數字化工具的出租車揚招以及網約車市場得以持續發展。

中國汽車客運市場概覽

市場概覽

根據弗若斯特沙利文報告，中國汽車客運市場包括出租車揚招、出租車網約、網約車及順風車，於2023年，訂單總數分別約為118億、15億、109億及4億。出租車和網約車各自在中國汽車客運市場中的市場份額均遠超順風車。具體而言，按2023年交易總額計，在中國汽車客運市場中，出租車、網約車及順風車的市場份額分別為54.2%、41.4%及4.4%。根據同一資料來源，中國汽車客運市場的交易總額預計將由2024年的人民幣7,227億元增至2028年的人民幣12,389億元，複合年增長率為14.4%。COVID-19疫情對市場供求造成了不利影響，導致2020年至2022年中國汽車客運市場的交易總額出現波動。隨著中國防疫政策的調整，預計到2024年，市場規模將恢復到並超過COVID-19疫情爆發前的水平。

中國汽車客運行業市場規模（按交易總額計）
人民幣十億元，2018年至2028年（估計）



數據源：弗若斯特沙利文報告

行業概覽

在中國汽車客運市場中，順風車市場預期將持續增長，其交易總額預計將由2024年的人民幣371億元增至2028年的人民幣1,039億元，複合年增長率為29.4%，主要是由於(1)網約車市場已經進入成熟期，有200多名市場參與者，而順風車市場的市場參與者數量仍然有限，預計會有更多的參與者出現，這將產生越來越大的市場潛力，及(2)過去幾年，順風車市場的規模受到一些非常規因素的不利影響，包括一名主要市場參與者暫停服務和COVID-19疫情爆發，因此，目前的市場規模相對較小，隨著市場從COVID-19疫情中恢復，預計將會以較高的複合年增長率增長。然而，順風車市場在整個汽車客運行業的增長潛力因網約車服務提供商及其他市場參與者的市場主導地位、業務規模擴大及司機群體不斷增加所帶來的競爭而受到限制。相比之下，2024年至2028年，中國出租車市場的交易總額預計將以7.3%的複合年增長率增長，而2024年至2028年，中國網約車市場的交易總額則預計將以19.5%的複合年增長率增長。作為中國汽車客運市場中最大的細分市場，按交易總額計，出租車市場於2023年佔據54.2%的市場份額，並預期到2028年繼續佔據39.4%的重大市場份額，而按交易總額計，網約車市場及順風車市場預期到2028年將分別佔中國汽車客運市場52.2%及8.4%的市場份額。

中國汽車客運市場出行方式的比較

中國汽車客運市場包括順風車、出租車及網約車三種主要的不同出行方式。此外，聚合平台模式的出現，可允許乘客通過統一門戶一鍵式獲得多個出行選擇。如下圖所示，三個主要出行模式在若干方面彼此不同。

行業概覽

| | 順風車 | 傳統出租車 | 網約車 ⁽¹⁾ | |
|---------------------|---|---|---|---|
| 市場份額 ⁽²⁾ | 4.4% | 54.2% | 41.4% | |
| 出行供應及管理 | <ul style="list-style-type: none"> 私家車車主 | <ul style="list-style-type: none"> 出租車公司 | <ul style="list-style-type: none"> 個人司機及租賃公司車輛 | <ul style="list-style-type: none"> 網約車平台 |
| 監管限制 | <ul style="list-style-type: none"> 僅允許由私人乘用車為非商業目的而提供 受限於市政當局頒佈的法規，例如每日順風車出行次數限制及費用分攤標準 | <ul style="list-style-type: none"> 為商業目的而提供 受有關客運業務經營的規定所規限，例如執照及許可證的要求 | <ul style="list-style-type: none"> 為商業目的而提供 受有關客運業務經營的規定所規限，例如執照及許可證的要求 | |
| 運輸業經營許可 | <ul style="list-style-type: none"> 車輛：無許可證規定 司機：無許可證規定 | <ul style="list-style-type: none"> 車輛：道路運輸證 司機：巡遊出租汽車駕駛員證 | <ul style="list-style-type: none"> 平台：網絡預約出租汽車經營許可證 車輛：網絡預約出租汽車運輸證；44.4%於2023年提供網約車服務的車輛獲得該許可證⁽³⁾ 司機：網絡預約出租汽車駕駛員證 | |
| 服務提供者 | <ul style="list-style-type: none"> 私家車車主 費用分攤 | <ul style="list-style-type: none"> 專業司機 主要收入來源 | <ul style="list-style-type: none"> 主要為專業司機⁽⁴⁾ 主要收入來源 | <ul style="list-style-type: none"> 專業司機 主要收入來源 |
| 每筆訂單的補貼成本 | <ul style="list-style-type: none"> 低 | <ul style="list-style-type: none"> 低 | <ul style="list-style-type: none"> 高 | |
| 出行方式的性質 | <ul style="list-style-type: none"> 互助 | <ul style="list-style-type: none"> 商業 | <ul style="list-style-type: none"> 商業 | |
| 定價 | <ul style="list-style-type: none"> 當地出租車價格的0.3倍至0.5倍 | <ul style="list-style-type: none"> 當地出租車價格的1.0倍 | <ul style="list-style-type: none"> 經濟：當地出租車價格的0.8倍 優質：當地出租車價格的1.8倍至2.0倍 豪華：當地出租車價格的3.6倍至4.0倍 | |
| 網約車平台收入 | <ul style="list-style-type: none"> 佣金率⁽⁵⁾ (所收取費用的8%-10%) | <ul style="list-style-type: none"> 佣金率⁽⁵⁾ (所收取費用的0%-6%) | <ul style="list-style-type: none"> 由第三方提供出行服務的平台 的佣金率⁽⁵⁾ (所收取費用的20%-30%) | <ul style="list-style-type: none"> 就擁有自營車隊的平台而言，所收取費用的100%作為收入 |
| 增長潛力 | <ul style="list-style-type: none"> 高 | <ul style="list-style-type: none"> 對傳統出租車而言有限 可從數字化轉型中受益，提高利用效率 | <ul style="list-style-type: none"> 高 | |
| 主要參與者示例 | <ul style="list-style-type: none"> 嗶嗶出行 公司A⁽⁶⁾ | <ul style="list-style-type: none"> 北京的一家傳統出租車公司，擁有超過20,000輛出租車，提供出租車揚招服務、汽車租賃服務及其他服務。 上海的一家已於上海證券交易所上市的公眾公司，擁有超過9,000輛出租車，提供傳統的出租車揚招服務。 | <ul style="list-style-type: none"> 公司B⁽⁶⁾⁽⁷⁾，一家提供網約車、出租車網約、順風車及其他服務的出行平台，按2023年交易總額計，其在中國網約車市場及順風車市場的市場份額分別為76.0%及17.3%。 | <ul style="list-style-type: none"> 公司E⁽⁷⁾ |

數據源：弗若斯特沙利文報告

行業概覽

- (1) 共有兩種不同的模式，具體取決於相關運營策略，包括(i)自行提供網約車服務的網約車平台，及(ii)將用戶引導至其他網約車平台且通常不直接提供網約車服務的聚合網約車公司。
- (2) 指按2023年交易總額計的中國汽車客運市場三種出行模式各自的市場份額。
- (3) 於2023年共有6.29百萬輛網約車，當中約2.79百萬輛獲得許可證。
- (4) 約70%的網約車司機為每天駕駛超過六小時的專業司機。
- (5) 向私家車車主和網約車司機收取。
- (6) 有關市場參與者的詳細描述，請參閱「中國順風車市場概覽－競爭格局」。
- (7) 有關市場參與者的詳細描述，請參閱「中國出租車市場概覽－競爭格局」。

如上表所示，與網約車服務業務相比，順風車服務業務以（其中包括）較低的定價及互助的出行模式為特點。具體而言，相對於網約車，由於根據適用法律及法規，順風車僅允許由不作商業用途的私人乘用車提供，因此並無與提供出行服務及出行管理相關的運營成本，亦無經營許可證及執照的要求。此外，由於私家車車主通常已預先確定旅程的目的地，彼等收取的乘車費通常是分攤的出行成本，因此順風車平台一般毋須提供大量補貼。由於這些特徵，與其他出行方式（尤其是網約車）相比，順風車平台可以收取更低的服務費，同時實現盈利。與其他出行方式相比，順風車還具有互助性質，因為其有助於減少能源消耗和排放，提高現有車輛的利用率並降低空載率。

另一方面，與網約車相比，順風車有其局限性。由於順風車並非按需提供的商業出行服務，且需要高度相似的出行路線，因此未必總能及時匹配或根本無法匹配潛在的順風車乘客。因此，順風車的市場規模可能無法與網約車相提並論。根據弗若斯特沙利文報告，於2023年，按交易總額計，網約車及順風車於中國汽車客運市場的市場份額分別為41.4%及4.4%。此外，在我們主要與其他順風車平台服務提供商競爭的同時，我們亦面臨來自中國汽車客運市場的網約車服務提供商及其他市場參與者的競爭。此外，競爭格局因主要參與者的變化而進一步演變。具體而言，由於公司B（亦提供出租車網約及網約車服務）於2019年12月正式重新推出其順風車平台服務，其按交易總額計的市場份額由2020年的10.8%增長至2021年的19.6%，其後於2022年保持相對穩定在18.4%，於2023年保持相對穩定在17.3%，我們在中國順風車市場的市場份額則受到負面影響。有關該市場參與者的詳情，請參閱「中國順風車市場概覽－競爭格局」。

根據弗若斯特沙利文報告，僅依靠商業出行模式下的出租車及網約車服務並不能完全滿足出行需求。考慮到高峰和非高峰時段需求和商業供應的不平衡，將商業出行及互助出行模式相結合的出行平台可提高整體交通運力的實效及效率。

行業概覽

為說明順風車與網約車出行模式之間的區別，下表載列2023年我們與順風車行業同行及網約車行業的其他主要參與者之主要運營數據比較。

| | | 順風車 | | | | 網約車 | | | |
|----------------------------|----------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|--------|
| | | 嘀嗒出行 | 公司A ⁽¹⁾ | 公司B ⁽¹⁾ | 平均 | 公司G ⁽²⁾ | 公司B ⁽¹⁾ | 公司E ⁽¹⁾ | 平均 |
| 單位經濟指標 (按每筆訂單的平均交易總額計算) | 每筆訂單的平均交易總額 | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| | 服務費率 ⁽⁴⁾ | 9.7% ⁽³⁾ | 9.9% | 9.8% | 9.8% | 29.2% | 27.1% | 25.0% | 27.1% |
| | 淨服務費率 ⁽⁴⁾ | 7.8% | 7.6% | 7.9% | 7.8% | 11.2% | 9.8% | 10.0% | 10.3% |
| | 司機佣金率 ⁽⁵⁾ | 89.7% | 89.3% | 89.5% | 89.5% | 67.0% | 70.9% | 73.0% | 70.3% |
| | 司機獎勵 | 1.1% | 1.3% | 1.2% | 1.2% | 6.0% | 9.1% | 9.0% | 8.0% |
| | 乘客獎勵及營銷費用 | 0.7% | 0.8% | 0.9% | 0.8% | 12.0% | 8.2% | 6.0% | 8.7% |
| | 司機獎勵／收入 | 11.3% | 13.1% | 12.2% | 12.2% | 20.6% | 33.6% | 36.0% | 30.1% |
| 乘客獎勵及營銷費用／收入 | 7.2% | 8.1% | 9.2% | 8.2% | 41.1% | 30.2% | 24.0% | 31.8% | |

數據源：弗若斯特沙利文報告

- (1) 有關市場參與者的詳細描述，請參閱「中國順風車市場概覽－競爭格局」及「中國出租車市場概覽－競爭格局」。
- (2) 公司G為一家專注於互聯網及新能源交通領域的網約車平台。公司G為一家成立於2015年的民營企業，總部位於中國杭州並在巴黎設有海外業務。
- (3) 自2023年2月起，我們已將順風車平台服務的服務費率變更為約10%。
- (4) 服務費率的分子為我們收取的服務費所產生的收入，而淨服務費率的分子則是通過從我們收取的服務費所產生的收入中減去6%稅率的增值稅、司機獎勵、乘客獎勵及營銷費用計算得出。有關服務費率及淨服務費率的計算，請參閱「詞彙表」。
- (5) 就網約車平台而言，司機佣金率指標僅適用於其本身並無運營車隊，而是從第三方（如個人司機或租賃公司）獲取出行服務的情況。當彼等使用自營車隊提供服務時，車費的100%將作為收入收取。例如，公司E提供兩種出行方式，司機佣金率指標專門適用於彼等使用第三方出行服務的情況。

行業概覽

如上所示，由於順風車平台與網約車平台的業務模式不同，其單位經濟指標通常存在明顯差異。具體而言，於2023年，(1)主要順風車平台的平均服務費率約為9.8%，而主要網約車平台的平均服務費率則約為27.1%；(2)主要順風車平台的平均淨服務費率約為7.8%，而主要網約車平台的平均淨服務費率則約為10.3%；(3)主要順風車平台的司機獎勵平均佔比分別約為1.2%（佔交易總額的百分比）及12.2%（佔收入的百分比），而主要網約車平台的司機獎勵平均佔比則分別約為8.0%及30.1%；及(4)主要順風車平台的乘客獎勵及營銷費用平均佔比分別約為0.8%（佔交易總額的百分比）及8.2%（佔收入的百分比），而主要網約車平台的乘客獎勵及營銷費用平均佔比則分別約為8.7%及31.8%。該等顯著差異乃由於順風車平台與網約車平台之間的業務模式及運營成本不同所致。網約車平台通常會在乘客激勵及營銷活動方面投入更多資金，以提高用戶參與度，從而導致較高的平台運營成本，司機可獲得的佣金隨之降低。相比之下，順風車平台的運營成本相對較低，因此可向司機收取較低的服務費，司機可獲得的佣金隨之增加。因此，與網約車平台的司機相比，順風車平台的司機可獲得的佣金比例較高。於2023年，主要順風車平台的司機平均佣金約為89.5%，而主要網約車平台的司機平均佣金約為70.3%。此外，與中國網約車行業的同行相比，主要順風車平台之間的單位指標差異較小。在中國的順風車平台中，我們的服務費率及淨服務費率與其他主要行業參與者相若，僅在司機及乘客的獎勵方面略有差異。根據弗若斯特沙利文報告，若干主要行業參與者（如公司A）傾向於優先考慮對司機的激勵措施，以提高訂單應答率。例如，公司A為司機提供的補貼佔其2023年每筆訂單交易總額的1.3%，而為乘客提供的獎勵則佔0.8%。相較之下，2023年我們對司機及乘客的獎勵分別佔其每筆訂單交易總額的1.1%及0.7%，因為我們旨在鼓勵私家車車主及乘客雙方的參與。

中國順風車市場概覽

市場概覽

順風車指兩人或兩人以上乘坐同一輛車出行以減少道路上單人用車的情況。因此，順風車可減少行車過程中的空座情況，從而降低汽車尾氣排放，緩解交通擁堵，對環境及社會均有利。於2014年9月，嘀嗒出行成為中國首家提供順風車服務的公司，標誌著中國順風車行業的興起。

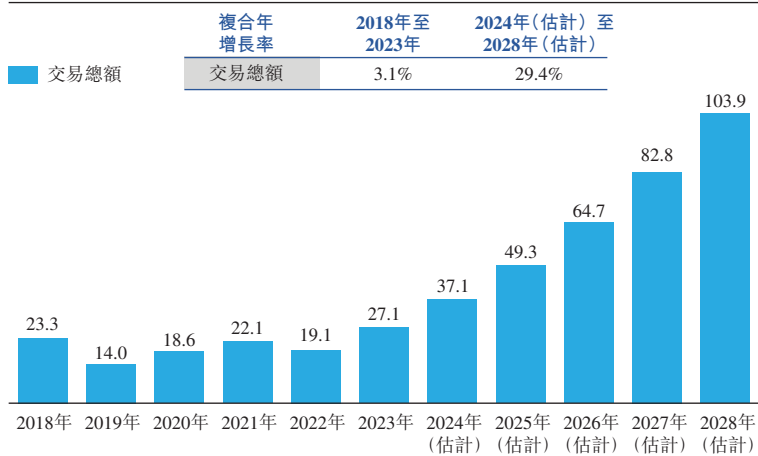
行業概覽

於2018年至2023年，中國順風車市場的交易總額出現波動。交易總額從2017年的人民幣193億元迅速增至2018年的人民幣233億元，這表明中國市場對順風車作為一種出行方式的接受程度不斷提高。然而，由於一家主要市場參與者暫停服務，2019年的交易總額有所下降。此後，交易總額經過兩年才恢復到與COVID-19疫情爆發前相若的水平，2021年達到人民幣221億元，但其後由於COVID-19疫情復發的持續影響，2022年減少至人民幣191億元。以出行距離計的中國順風車滲透率也經歷了類似的波動，從2017年的0.37%下降至2019年的0.19%，並在2021年恢復至0.25%，而2022年進一步波動至0.21%。尤其是，COVID-19疫情造成了不同城市之間的順風車供求不平衡的影響。例如，由於COVID-19疫情反覆出現，上海自2022年3月起限制出行逾兩個月。因此，2022年第一季度至第二季度上海的城市公共交通客運量下降77.4%。相比之下，同期廣州及深圳的城市公共交通客運量分別下降3.9%及41.2%。

展望未來，隨著順風車用戶群體的擴大，中國順風車市場的交易總額預計將於2028年達到人民幣1,039億元，2024年至2028年的複合年增長率為29.4%，考慮到(1)中國的宏觀經濟環境持續改善，這一點可從過去五年中國的國內生產總值和可支配收入持續增長，以及中國的城鎮化率由2018年的61.5%提高至2023年的66.2%得到證實；(2)過去五年汽車客運量（尤其是私家車數量）有所增加；(3)政府頒佈有利政策，鼓勵及支持順風車的發展，以充分利用現有車輛資源，減少碳排放；(4)由於COVID-19疫情的影響，目前的順風車市場規模相對較小，且由於順風車服務與乘客出行需求及旅行政策高度相關，預計順風車市場從COVID-19疫情中恢復後將以較高的複合年增長率增長；及(5)隨著先前暫停順風車業務的一名主要參與者重新推出其順風車平台服務，以及一名主要參與者於2019年進入市場，預計未來五年順風車市場將由過去幾年的波動轉向穩定增長。此外，以出行距離計的順風車滲透率預計將從2024年的0.36%增至2028年的0.80%。根據弗若斯特沙利文報告，考慮到順風車的互助性質而非商業出行性質，以及其重點是提高現有車輛的利用率及降低空載率以實現ESG效益，而該等因素更適合以出行距離來衡量，因此出行距離是順風車行業公認的滲透率指標。

行業概覽

中國順風車行業市場規模（按交易總額計）
人民幣十億元，2018年至2028年（估計）



數據源：弗若斯特沙利文報告

主要驅動因素

順風車逐漸成為一種流行的出行選擇乃主要受以下因素的驅動。

- **物有所值。**順風車降低了順風車乘客及提供順風車搭乘的私家車車主的出行成本。順風車乘客平均僅需支付不超過出租車車費一半的費用，即可享受與出租車搭乘相當的私人舒適行程，而私家車車主則可以通過與沿程的一個或多個順風車乘客分擔費用，從而節省油費及通行費。
- **對個性化出行的需求。**與其他公共交通選擇（如市內公交及軌道交通）相比，順風車服務可提供多樣化的出行選擇，並更好地滿足乘客的個性化需求。由於乘客可能會按預先安排的方式打車，因此順風車可很好地滿足乘客在日常通勤、假期長途旅行、節假日返鄉等各種場景中的需求。同時，順風車可通過預先安排的匹配以及乘客與私家車車主之間的溝通，有效滿足攜帶大件行李及寵物等個性化需求。
- **順風車越來越受市場認可。**在路線規劃、人工智慧及大數據分析技術等先進技術的支持下，中國順風車市場的市場參與者可通過提高響應率、減少平均等待時間及向乘客保證強有力的安全措施來不斷改善用戶體驗以吸引用戶。此外，由於人們越來越意識到出行選擇對社會和環境的影響，越來越多的人願意提供並選擇順風車作為一種可持續的出行方式。順風車市場的用戶網絡不斷擴大，形成了從供需兩個方面推動市場發展的良好循環。

行業概覽

- **有利的政府政策。**近年來，中國各級監管機構發佈了各種政策及指南，以應對交通擁堵及碳排放，包括在健全的監管框架下推廣順風車出行的承諾。例如，於2019年，中共中央委員會及國務院頒佈了《交通強國建設綱要》，以構建智慧交通、安全交通、綠色交通、共享交通，緩解城市交通擁堵。於2020年，交通運輸部及國家發改委頒佈了《綠色出行創建行動方案》，以敦促地方部門推廣採用環保出行方式，降低汽車總流量。於2022年，交通運輸部、工信部、商務部等多個部門聯合修訂並重新發佈了原於2016年頒佈的《網絡預約出租車經營服務管理暫行辦法》，以明確支持和鼓勵順風車，且順風車不受限制當地運營許可和牌照發放數量的網約車法規的規限。

競爭格局

中國順風車市場高度集中，按2023年順風車搭乘次數計，前三大市場參與者的市場份額為96.1%。按2023年順風車搭乘次數計，嘀嗒出行名列中國順風車市場第二，市場份額為31.0%。下圖列示按2023年順風車搭乘次數計的中國順風車市場前五大市場參與者的市場份額。

| 排名 | 公司 ⁽¹⁾ | 完成搭乘次數（百萬次） | 市場份額 |
|------------------|-------------------|-------------|-------|
| 1 | 公司A | 201.0 | 47.9% |
| 2 | 嘀嗒出行 | 130.3 | 31.0% |
| 3 | 公司B | 72.1 | 17.2% |
| 4 | 公司C | 4.4 | 1.0% |
| 5 | 公司D | 2.1 | 0.5% |
| 前五大：97.6% | | | |

數據源：弗若斯特沙利文報告

- (1) 公司A為一家專業的出行平台，為用戶提供出行工具和服務，包括共享單車、代步車、電池更換及順風車服務。公司A為一家成立於2016年的民營企業，總部位於中國上海。

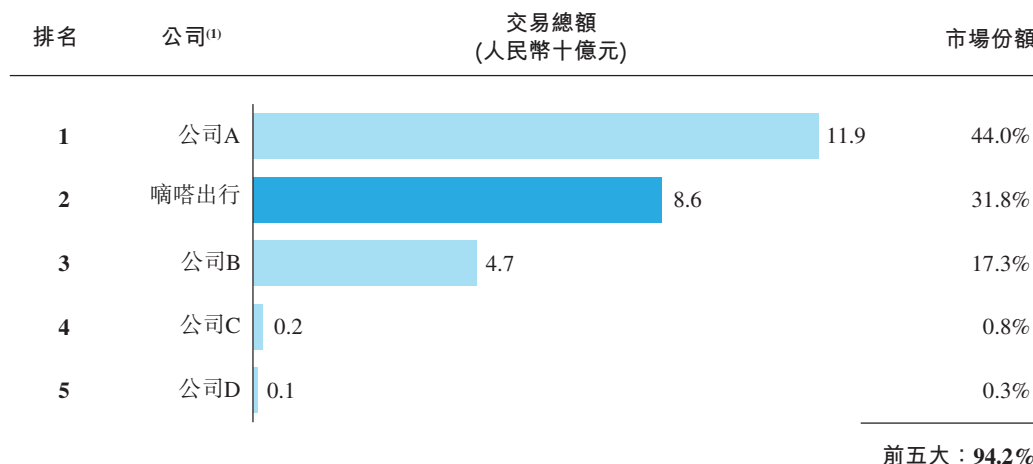
公司B為一站式出行及生活服務平台，亦為於美國場外粉單市場上市的公眾公司。公司B在亞洲、拉丁美洲及澳大利亞提供出租車網約、順風車、經濟網約車、優質網約車、豪華網約車、大巴、司機服務、企業交通服務、共享單車、共享電動車、車輛保養、派送及支付服務。

行業概覽

公司C運營一個順風車平台，亦提供跑腿服務，用戶可要求司機派送或代取包裹。公司C為一家成立於2014年的民營企業，總部位於中國杭州。

公司D於2018年在上海成立，提供包括網約車、企業用車服務、汽車租賃服務及出租車服務在內的出行服務。公司D主要在中國長江三角洲地區經營業務。

此外，按2023年交易總額計，嘀嗒出行名列中國順風車市場第二，市場份額為31.8%。下圖列示按2023年交易總額計的中國順風車市場前五大市場參與者的市場份額。



數據源：弗若斯特沙利文報告

(1) 請參閱上表附註。

中國順風車平台通常為將私家車車主與相近出行路線的乘客相連接的平台。因此，對於順風車平台而言，保持龐大的用戶群至關重要，以確保有效的應答速度及良好的用戶體驗，從而使其能夠擴展業務規模並實現強勁的財務表現。因此，預計中國順風車市場最終將由幾個大型參與者主導。因此，當前的頂尖市場參與者已成為新進入者的進入壁壘。

儘管嘀嗒出行於2014年作為中國的先行者推出了順風車平台服務，但順風車市場在中國仍處於初級階段並作為中國一種新興出行模式正在快速演變。於2016年7月26日，國務院辦公廳頒佈了《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》，首次在全國性政府政策中對順風車作出了明確定義。於過往年度，順風車市場由於各種因素（例如COVID-19疫情影響）經歷了波動。按出行距離計，2023年順風車的滲透率仍相對較低，為0.28%，預計2028年將增至0.80%。展望未來，隨著順風車用戶群增長，同時主要市場參與者的業務發展從COVID-19疫情影響中恢復，並受其他市場因素所驅動，預計中國順風車市場的交易總額會迅速增長。

行業概覽

順風車服務具有高度區域性。主要順風車市場參與者的經營區域及業務策略存在重大差異。於過去數年，COVID-19疫情在中國不同地區爆發並復發，嚴重程度各不相同，且不同城市或省份的順風車服務對疫情的應對措施亦不盡相同。例如，2022年3月至2022年6月上海出現疫情大規模局部爆發，導致當地順風車服務暫停。於2021年及2022年，上海分別貢獻人民幣712.2百萬元及人民幣466.0百萬元的交易總額，分別佔同年我們順風車平台服務產生的交易總額的9.2%及7.7%。我們開展主要業務的城市亦出現區域性復發，例如2022年3月至5月及11月至12月的北京，2021年7月至2021年9月的上海，2021年7月、8月及11月的成都和重慶，該等地區政府均實施了限制措施。在該等城市中，於2021年及2022年，北京分別貢獻人民幣331.6百萬元及人民幣226.0百萬元的交易總額，分別佔同年我們順風車平台服務產生的交易總額的4.3%及3.7%；於2021年及2022年，成都分別貢獻人民幣387.9百萬元及人民幣361.0百萬元的交易總額，分別佔同年我們順風車平台服務產生的交易總額的5.0%及6.0%；以及於2021年及2022年，重慶分別貢獻人民幣344.0百萬元及人民幣325.4百萬元的交易總額，分別佔同年我們順風車平台服務產生的交易總額的4.4%及5.4%。與中國其他地區的城市相比，我們在若干其他城市的業務不及其他主要競爭對手，因此該等城市受COVID-19疫情的影響較小。我們的順風車平台服務在中國擁有廣泛的地理覆蓋範圍及廣泛的用戶網絡。於往績記錄期間，僅有十個城市在至少一個報告期內貢獻了我們順風車平台產生的交易總額的3%以上。因此，我們受到不同地區為應對COVID-19疫情而採取的預防及控制措施的影響。

這種地域及影響程度的差異已影響競爭格局。例如，公司A專注於廣東省本地市場，在廣東省享有先發優勢，於過去幾年取得快速發展。此外，由於主要參與者的變動，競爭格局進一步發生變化。具體而言，公司B於2018年8月至2019年12月暫停其順風車平台服務。此後，公司B通過加大市場推廣力度及向用戶給予大量補貼，正式重啟其順風車平台服務，旨在重返順風車市場並擴大其市場份額。因此，其按交易總額計的市場份額由2020年的10.8%迅速增加至2021年的19.6%，其後於2022年保持相對穩定在18.4%，於2023年保持相對穩定在17.3%，這影響了我們在中國順風車市場的地位。

由於地域及影響程度的差異，加上競爭格局的演變，我們的順風車平台服務於2021年產生的交易總額並無跟上整體市場的步伐，並於2022年有所減少，我們按順風車搭乘次數計的市場份額由2021年的38.1%降至2022年的32.5%，而我們按交易總額計的市場份額由2021年的35.4%降至2022年的31.8%。

行業概覽

中國出租車市場概覽

中國出租車行業的數字化轉型

根據弗若斯特沙利文報告，儘管2023年出租車行業在中國汽車客運市場上佔有明顯優勢，按交易總額計，其市場份額為54.2%，但近年來中國出租車行業難以達到充分水平的運營效率及客戶滿意度，主要由於該行業難以及時適應互聯網時代的數字化及網約車平台興起帶來的挑戰。具體而言，出租車行業面臨中國迅速發展的網約車市場帶來的巨大挑戰，主要原因是(1)更便捷的專車服務和更高的服務質量；(2)網約車平台的車隊供應充足；及(3)網約車平台提供了大量補貼以吸引消費者。

消費者從出租車轉向網約車，導致出租車司機的收入減少，且接載之間的空載時間更長。儘管如此，出租車以其巡遊模式在中國汽車客運市場仍具有獨特優勢。例如，由於在高峰時段出現交通擁堵而令等候網約車的時間更長，出租車揚招模式具有相對較高的效率和靈活性，因為出租車司機可以在繁忙地區巡航時識別路邊的乘客並及時停車為其提供服務。

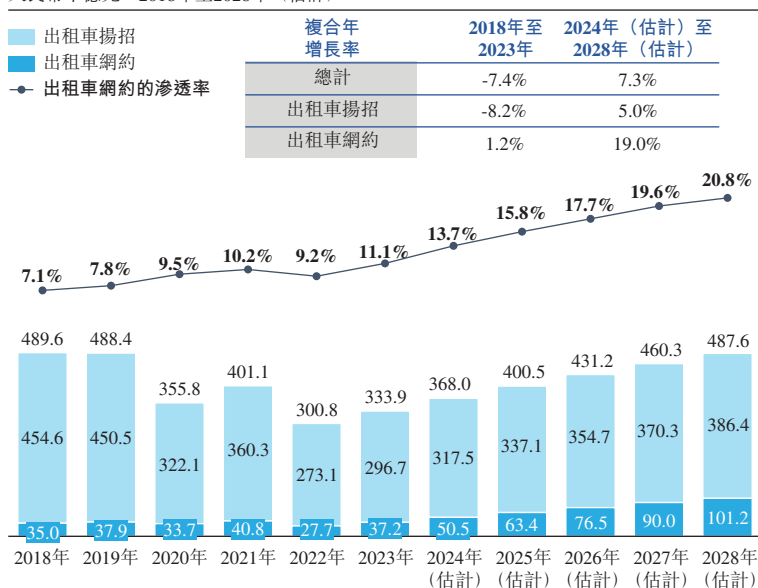
面對顛覆性的挑戰，中國的出租車行業已準備好進行數字化轉型，以恢復其在中國汽車客運市場的競爭優勢。首先，網約出租車與傳統揚招相比，在多個方面提高了運營效率，例如省時高效的訂單請求、基於熱力圖的出租車調度、實時交通流量和客流量統計、最優路線規劃、提高行程的安全性、便捷的支付方式以及其他行程結束後福利，包括方便地提出意見、投訴或失物招領。此外，從2018年開始，中國的一些平台抓住市場先機，開始提供解決方案，以幫助提高出租車的應答率及利用率，提供更有效的車隊管理並提高服務質量。例如，除網約車App外，嘀嗒出行亦推出數字化揚招服務，該服務滿足了大眾的多樣化出行需求，以及數字工具(如出租車智慧碼)，以改善傳統出租車揚招訂單的乘車體驗。

當前的市場動態

根據弗若斯特沙利文報告，出租車市場在中國汽車客運市場所佔的市場份額最大，但數字化率最低。此外，根據同一資料來源，按2023年交易總額計，傳統的出租車揚招繼續佔行業主導，市場份額為88.9%。儘管在中國網約車模式得到較好的宣傳，但出租車揚招模式在若干使用情況下仍具有優勢，例如與網約車模式相比，高峰時段出租車揚招的效率更高。因此，一方面，出租車網約及揚招將繼續並行發展，滿足大眾的多樣化及不同的出行需求。另一方面，雖然目前預計到2028年，出租車網約的市場份額將達到20.8%，但未考慮數字化揚招的發展或快速發展的互聯網時代中其他新興的出租車打車方式。

行業概覽

中國出租車行業市場規模（按交易總額計）
人民幣十億元，2018年至2028年（估計）



數據源：弗若斯特沙利文報告

根據弗若斯特沙利文報告，2018年至2023年的出租車行業及出租車揚招行業的複合年增長率為負值且出租車網約行業的複合年增長率相對較低，主要是由於公共衛生事件造成的不利影響。尤其是，2022年出租車行業客運量同比下降22.0%，從而形成一個較低的基線，並導致2018年至2023年的複合年增長率為負值。然而，預計中國出租車行業的市場規模將在後疫情時代復甦，並保持正增長。根據弗若斯特沙利文報告，2023年中國出租車行業客運量較上年增加13.2%。此外，網約車在中國出租車行業的滲透率預計將由2024年的13.7%增長至2028年的20.8%，進一步推動中國出租車網約行業的市場增長。

主要驅動因素

中國出租車市場的發展（尤其是中國出租車網約市場）主要受以下因素的驅動。

- **有利的政府政策及數字化轉型。** 過去數十年，中國汽車保有量的快速增長以及城市基礎設施規劃不完善使交通擁堵成為中國的通病。地方政府一直在採取措施緩解交通擁堵，例如年度汽車牌照配額、按計劃輪換使用車輛以及提倡公共交通（包括出租車）。此外，出租車行業的數字化轉型逐步改善了出租車的乘坐體驗及利用率。例如，工信部於2021年發佈了《關於切實解決老年人運用智能技術困難便利老年人日常交通出行的通知》，旨在通過鼓勵數字化出租車揚招服務，推動傳統出租車市場的數字化。

行業概覽

- **部署電動出租車。**與柴油、汽油或天然氣汽車相比，電動汽車不會產生溫室氣體排放，因此對環境的影響微乎其微。近年來，在新能源技術的進步與突破以及政府支持下，電動出租車已在中國變得普遍。越來越多的城市對電動出租車提出比例要求，例如北京和深圳。出租車公司因此可從汽車採購成本下降中受益，從而提供更低價格以吸引乘客，這有望進一步推動中國出租車行業的增長。此外，電動出租車的普及將促進中國出租車行業的數字化轉型，因為與傳統出租車相比，電動出租車通常配備了更先進的數字化系統，可無縫部署出租車管理軟件及數字化工具包。
- **對網約車服務的需求不斷增長。**傳統的揚招打車服務質量欠佳，接客模式效率低下。乘客（尤其是習慣使用移動支付及移動App的新一代）對高效的網約車、預定行程及專車服務的需求日益增長，推動了出租車網約平台的出現及發展。展望未來，預計出租車行業將繼續通過與出租車網約平台不斷整合來改善乘客體驗。
- **技術改進。**近年來，隨著大數據及5G技術的迅速發展，出租車網約平台通過算法優化及其他技術升級提高了出租車網約的響應率及載客率。例如，通過升級的匹配算法，出租車網約平台可根據實時用戶需求分析將司機引導至高需求區域，從而提高匹配和打車的效率。同時，安全檢測及評級系統等新功能進一步提升了乘車體驗。

發展趨勢

展望未來，出租車市場將在多個方面受益於持續及加速的數字化轉型過程，包括更好的用戶體驗、行業服務標準升級、車隊利用率的提高以及出租車公司及協會的管理優化。通過數字工具，例如數據分享及通過相關行業參與者的線上平台監控車隊，實現智慧交通管理，其亦可以與相關發展齊頭並進。中國出租車行業的未來發展將受到以下趨勢的影響：

- **邁向「互聯網+」時代。**在整個傳統出租車市場，互聯網的巨大潛力將得到進一步認可。除出租車乘客外，出租車司機、公司及協會等中國出租車市場上的其他參與者亦開始採用數字工具提高其服務水平及運營效率，越來越願意與擁有先進技術及成熟用戶網絡的線上平台合作。例如，西安市出租車管理處於2019年與嘀嗒出行達成了戰略合作，西安市的所有出租車均連接到嘀嗒出行平台。

行業概覽

- **大數據分析的廣泛應用。**中國出租車市場的數字化轉型將由線上平台進行的大數據分析推動。監管機構、城市規劃人員及政策制定者可以與線上平台協作，以數據為依據了解交通擁堵情況、不同地點和時間的出租車打車方式以及車隊效率和服務質量。
- **持續致力於改善服務質量及用戶體驗。**許多出租車司機、公司及協會已意識到需要重新審視其傳統業務行為，並積極提高服務標準及質量，以應對其他新型出行方式帶來的挑戰。此外，一些線上平台（例如嘀嗒出行）尋求加快出租車市場的數字化，以進一步提升用戶體驗。
- **快速發展的監管環境。**中國政府開始以類似於出租車的方式收緊對網約車的監管。例如，《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》規定了涉及網約車業務的平台、司機及車輛的法律和運營要求。更重要的是，所有相關方均須獲得相關許可證或執照，而這些許可證或執照不易獲得。中國政府亦更加重視出租車市場的發展，因為其就滿足地面客運出行需求方面起著至關重要的作用。例如，國務院辦公廳於2016年頒佈《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》，以促進傳統出租車市場的轉型。不斷發展的監管環境可能會促進兩種出行方式之間的良好競爭。

競爭格局

中國出租車行業的數字化轉型仍處於初期階段，僅有一小部分的出租車訂單通過線上或通過數字工具產生。根據弗若斯特沙利文報告，按於2023年整個出租車市場出租車網約搭乘次數計，中國出租車市場中前五大線上平台的合計市場份額為4.09%，其中嘀嗒出行排名第四，市場份額為0.09%。此外，按2023年出租車網約搭乘次數計，中國出租車網約市場中前五大線上平台的合計市場份額為36.2%，其中嘀嗒出行排名第四，市場份額為0.8%。

| 排名 | 公司 ⁽¹⁾ | 出租車網約完成搭乘次數 (百萬次) | 市場份額 ⁽²⁾ |
|------------------|-------------------|----------------------|---------------------|
| 1 | 公司B | 487.2 | 3.67% |
| 2 | 公司F | 18.5 | 0.14% |
| 3 | 公司E | 16.4 | 0.12% |
| 4 | 嘀嗒出行 | 12.1 | 0.09% |
| 5 | 公司D | 8.9 | 0.07% |
| 前五大：4.09% | | | |

行業概覽

數據源：弗若斯特沙利文報告

- (1) 公司B為一站式出行及生活服務平台，亦為於場外粉單市場上市的公眾公司。公司B在亞洲、拉丁美洲及澳大利亞提供出租車網約、順風車、經濟網約車、優質網約車、豪華網約車、大巴、司機服務、企業交通服務、共享單車、共享電動車、車輛保養、派送及支付服務。

公司E使用集中採購的新能源汽車運營網約車及智慧出行平台。公司E為一家成立於2019年的民營公司，總部位於中國南京。

公司F為一家由中國生活服務平台於2017年推出的網約車公司，該公司為一家於聯交所上市的公眾公司。公司F提供自營網約車及出租車網約服務。其亦通過與多家網約車公司建立合作夥伴關係來擴大其服務範圍。公司F的總部位於中國上海。

公司D於2018年在上海成立，提供出行服務，包括網約車、企業用車服務、汽車租賃服務及出租車服務。公司D主要在中國長江三角洲地區經營業務。

- (2) 市場份額按各參與者的出租車網約車已完成訂單除以整個出租車市場已完成訂單計算，包括出租車揚招市場和出租車網約市場，原因是(1)兩個分部下的服務均通過出租車及出租車司機使用相同的車費計算方法提供，而出租車網約車僅通過數字化工具提供，及(2)傳統的揚招繼續主導中國的出租車行業，2023年按完成搭乘次數計算的市場份額為88.7%，因此，將出租車揚招市場數據作為分母的一部分進行計算，可更全面反映該等線上平台於整個行業中的市場地位。

此外，按2023年出租車網約產生的交易總額計，嘀嗒出行在中國出租車市場排名第四，2023年在整個出租車市場的市場份額為0.07%。按2023年出租車網約產生的交易總額計，嘀嗒出行亦在中國出租車網約市場排名第四，市場份額為0.6%。

| 排名 | 公司 ⁽¹⁾ | 交易總額 (人民幣十億元) | 市場份額 ⁽²⁾ |
|----|-------------------|------------------|---------------------|
| 1 | 公司B | 12.2 | 3.65% |
| 2 | 公司F | 0.4 | 0.12% |
| 3 | 公司E | 0.4 | 0.12% |
| 4 | 嘀嗒出行 | 0.2 | 0.07% |
| 5 | 公司D | 0.2 | 0.05% |
| | | | 前五大：4.01% |

數據源：弗若斯特沙利文報告

行業概覽

- (1) 請參閱上表附註。
- (2) 市場份額按各參與者的出租車網約車交易總額除以整個出租車市場交易總額計算，包括出租車揚招市場和出租車網約市場，原因是(1)兩個分部下的服務均通過出租車及出租車司機使用相同的車費計算方法提供，而出租車網約車僅通過數字化工具提供，及(2)傳統的揚招繼續主導中國的出租車行業，2023年按交易總額計算的市場份額為88.9%，因此，將出租車揚招市場數據作為分母的一部分進行計算，可更全面反映該等線上平台於整個行業中的市場地位。

COVID-19疫情後的行業復甦與新常態

鑒於自2020年初開始實施的全國出行限制，COVID-19疫情對中國的公共交通產生了負面影響。政府為遏制COVID-19疫情的傳播而採取的措施，包括建議居家、大範圍的停工、出行限制及緊急隔離，對中國各行各業及各城市的公共交通的正常運營造成了前所未有的嚴重破壞。尤其是，這些措施對順風車及出租車服務的供需造成不利影響。

根據弗若斯特沙利文報告，中國汽車客運市場的交易總額預期將由2024年的人民幣7,227億元回升至2028年的人民幣12,389億元，複合年增長率為14.4%。具體而言，中國順風車市場已從COVID-19疫情中反彈，根據同一資料來源，其交易總額預期將由2024年的人民幣371億元增至2028年的人民幣1,039億元，複合年增長率為29.4%。儘管COVID-19疫情於2022年捲土重來，但預計到2024年，中國汽車客運市場將恢復並超過COVID-19疫情爆發前的水平，並在未來快速增長。從中長期來看，該趨勢繼續為市場參與者創造巨大的市場機會。例如，2023年春節假期期間，中國的客運量較2022年同期增長99.5%，達到疫情前2019年同期客運量的70.3%。此外，2023年春節假期期間小型私人乘用車公路運輸量較2022年同期增長10.8%，較疫情前2019年同期增長12.7%。具備先進技術及良好市場認可度的成熟順風車平台及出租車網約平台將迅速應對不斷變化的需求，最大限度地提高用戶滿意度和信任度，推動行業復甦，並鞏固其在後COVID-19疫情時代的市場地位。

中國App內置廣告服務市場概覽

對於移動App發佈者而言，App內置廣告是一項有效變現策略，其中，廣告主在移動App內購買廣告位。儘管傳統的印刷及廣播廣告渠道總體上一直縮減，但App內置廣告迅猛增長，主要受中國快速的技術發展及熟練使用移動設備的人口激增所推動。於2023年底，中國的App內置廣告服務行業競爭激烈，有超過6,500名從業者。

行業概覽

中國App內置廣告服務市場的發展主要由多項因素推動，該等因素包括(1)互聯網及移動網絡用戶數量的增加及互聯網設備的數量增加，形成了堅實的客戶基礎，帶來巨大的市場潛力，(2)程序化購買、實時競價等不斷發展的營銷技術提高了線上廣告的效率，及(3)人們的生活方式和消費習慣的轉變使其在社交及娛樂媒體上花費更多的時間，提高了線上廣告服務將收集到的數據流量轉化為經濟利益的能力。

根據弗若斯特沙利文報告，中國App內置廣告服務的市場規模由2018年的人民幣3,048億元增至2023年的人民幣11,657億元，且預期於2028年達至人民幣29,764億元，2024年至2028年複合年增長率為20.2%。於2023年五大參與者合共佔市場份額約66%。鑒於中國App內置廣告服務市場的市場規模快速增長且前五大參與者均未佔據市場主導地位，因此新參與者的進入壁壘相對較低。

歷史及公司架構

概覽

我們是中國一家技術驅動平台，旨在創造更多的交通運力，同時減少對環境的影響。我們於2014年推出基於App的順風車平台，將私家車車主與具有相近出行路線的乘客聯結起來，並於2017年推出智慧出租車服務，旨在提高中國出租車行業內相關利益相關者的效能及效率。

本公司由宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生五位聯合創始人於2014年創立，自成立以來一直由彼等控制及營運。我們的聯合創始人憑藉彼等先前的創業經驗以及於眾多世界級企業（例如谷歌、百度、雅虎、寶潔及摩托羅拉）的任職經驗，在互聯網及技術行業擁有豐富的經驗。有關彼等的履歷詳情，請參閱「董事及高級管理層」。自成立以來，我們吸引了許多知名及有影響力的機構或企業投資者投資本公司，例如蔚來資本、IDG、CRCI、易車網、高瓴、京東及攜程。有關詳情，請參閱「-[編纂]投資」。

截至最後實際可行日期，我們的聯合創始人為我們的控股股東，間接通過一間共同控股公司於我們已發行股本總額中擁有約33.57%實益權益，佔根據我們現時生效並將於緊隨[編纂]後終止的組織章程大綱及細則舉行的本公司股東大會上所有投票權的50%。假設[編纂]未獲行使且不計及任何根據股份獎勵計劃可能發行的股份，則我們的聯合創始人將於緊隨[編纂]完成後控制本公司股東大會上所有表決權約[編纂]%(包括其自身通過5brothers Limited實益擁有約[編纂]%及由代理投資者賦予5brothers Limited約[編纂]%)。有關投票代理安排的詳情，請參閱「-本公司及主要股權變更-投票代理」，而有關股權架構的詳情，請參閱「-公司架構」。

業務里程碑

下表說明我們的主要業務里程碑：

| 年份 | 里程碑 |
|-------|---|
| 2014年 | 本公司及中國營運實體北京暢行註冊成立。 我們推出基於App的順風車平台。 |
| 2015年 | 我們完成了由IDG及易車網等著名機構及企業投資者牽頭的B輪融資。 |
| 2016年 | 我們開始在既有順風車業務的基礎上開發多個變現渠道，我們的乘客達到10百萬人。 |

歷史及公司架構

| 年份 | 里程碑 |
|-----------------|---|
| 2017年 | <p>我們推出智慧出租車服務，專注於開發網約車解決方案。</p> <p>我們完成了由出行市場領先的戰略投資者蔚來資本牽頭的D輪融資。</p> |
| 2018年 | <p>我們推出公司客戶的出租車服務，建立了覆蓋超過80個城市的全國出租車打車網絡。</p> <p>我們把品牌由「嘀嗒拼車」升級為「嘀嗒出行」。</p> <p>我們與城市智行信息技術研究院一起參與成立出租汽車改革發展研究院並促進其發展，以推動及促進出租車行業的改革與發展。</p> |
| 2019年 | <p>根據弗若斯特沙利文報告，按2019年順風車搭乘次數計，我們在中國順風車平台上排名第一，具有持續的盈利能力，並在西安推出智慧出租車試點項目。</p> <p>我們與各個行業協會及研究機構一起參與成立順風車用戶委員會並促進其發展，使順風車服務用戶能夠參與制定行業標準，並優化用戶體驗水平。</p> <p>我們與多個學術及行業機構一起參與成立順風車法律及標準化工作委員會並促進其發展，為順風車行業法律框架的發展作出貢獻。</p> |
| 2020年 | <p>我們的註冊用戶數量達205百萬人。</p> |
| 2021年 | <p>我們在全國範圍內為老年人推出微信小程序<i>助老出行</i>。</p> <p>我們推出首個順風車碳減排的方法學及算法標準<i>藍多多計劃</i>。</p> <p><i>出租車智慧碼</i>的累計使用量達187百萬次。</p> <p>我們推出感恩計劃。</p> |

歷史及公司架構

| 年份 | 里程碑 |
|-----------------|--|
| 2022年 | 我們與廣州碳排放權交易所達成戰略合作，旨在減少人們出行的碳足跡，在個人和小型企業中推廣激勵性碳減排項目，並支持綠色金融和ESG相關投資項目。 西安市出租車智慧碼收到的累計反饋達130百萬條。 |
| 2023年 | 我們的順風車搭乘里程累計達326億公里。 |

本公司及主要股權變更

本公司

本公司於2014年7月11日根據開曼群島法律註冊成立為獲豁免有限公司，初始法定股本為50,000美元，分為500,000,000股每股面值0.0001美元的股份。同日，本公司一股面值0.0001美元的繳足普通股獲發行予我們的註冊人（一名獨立第三方），且後續轉讓予5brothers Limited（一家由聯合創始人擁有的英屬處女群島控股公司），並於同日向5brothers Limited配發及發行額外206,249,999股普通股。於2017年8月1日，本公司的法定股本增至150,000美元，包括1,500,000,000股每股面值0.0001美元的股份，並於2018年5月31日進一步增至200,000美元，包括2,000,000,000股每股面值0.0001美元的股份。

我們按面值向5brothers Limited發行及配發合共111,287,669股普通股，以及在[編纂]投資中向[編纂]投資者發行的若干優先股。有關我們的[編纂]投資的詳情，請參閱「-[編纂]投資」。

於2020年6月29日，為便於管理我們的股份獎勵計劃，為[編纂]股份獎勵計劃預留的合共20,370,637股普通股獲發行或由5brothers Limited轉讓予我們的僱員購股權計劃代名人Firefiles Limited。於2021年8月24日，本公司以約每股0.5美元的價格回購5brothers Limited所持的合共19,174,874股普通股，並額外預留合共10,000,000股普通股，以進一步擴大[編纂]股份獎勵計劃的股份限額。於2023年3月31日，經本公司股東批准，由5brothers原為[編纂]股份獎勵計劃貢獻及捐贈的4,347,500股股份已退還並轉回予5brothers Limited，此後，由僱員持股計劃代名人持有的全部股份均歸特定承授人所有。有關詳情，請參閱「-股份獎勵計劃」。

5brothers Limited為一家於2014年7月在英屬處女群島註冊成立的公司，且為我們聯合創始人擁有的控股公司。截至最後實際可行日期，宋先生、李金龍先生、李躍軍先生、朱敏先生及段劍波先生通過彼等各自的主要英屬處女群島控股公司（即GDP Holding Limited、Golden Bay Limited、More&More Limited、Sweet Creation Limited

歷史及公司架構

及Amber Cultural Limited)，分別擁有5brothers Limited的60.44%、10.64%、10.64%、10.64%及7.66%權益。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，根據現有組織章程大綱及細則（經修訂，將於緊隨[編纂]後終止），由5brothers Limited持有的普通股合共佔本公司所有投票權的50%。有關更多資料，請參閱「與我們控股股東的關係」。

投票代理

鑒於預期[編纂]後聯合創始人於本公司的表決權將會因[編纂]而被攤薄且令聯合創始人擁有並維持對本集團的控制權，為使我們的業務營運受益於穩定及持續的決策機制，各代理投資者與一組控股股東成員公司之一5brothers Limited（「代理持有人」）分別訂立投票代理契據（統稱「投票代理契據」），據此，各代理投資者將委任代理持有人作為彼等各自的實際代理人並由代理持有人全權酌情就由有關代理投資者持有的相關優先股轉換為合共[編纂]股普通股（統稱「代理股份」）及就於本公司股東大會提交投票的所有事項代理投票，自[編纂]起生效，惟若干重大企業行動（包括代理持有人或其任何聯屬人士提出的私有化或除牌建議或重組安排計劃）及上市規則第十四章項下非常重大出售、非常重大收購及反收購事項以及代理持有人根據我們組織章程細則、上市規則或適用法律法規須放棄投票的事項（「保留事項」）除外，在各情況下，有關敵意收購的事宜除外。

代理投資者亦保留撤回有關投票代理安排的權利，惟僅適用於以代理持有人建議的方式進行的任何有關投票合理預期將與代理投資者各自的權益及股東權利以及其法定現有合約責任構成重大衝突或造成不利影響或違反的情況且代理投資者能夠證明相關行動的合理性及重要性，以實現其撤回權利。本公司認為，儘管有保留退出該等投票代理安排的權利，但由於以下原因，代理投資者不會輕易使用該等保留權利：(i)代理持有人仍可控制投票權，且基於以下原因，代理投資者所保留的權利不會從根本上影響代理持有人對代理投票權的控制：(a)代理投資者已不可撤銷地將其相關股份附帶的投票權委託予代理持有人，且並無要求代理持有人就行使投票權事先徵得其同意，因此代理持有人可就相關事宜酌情行使投票權；(b)施加若干投票限制的目的主要是保護代理投資者，而非干擾代理持有人行使該等投票權的權利；及(c)代理投資者已排除

歷史及公司架構

上述不會委託代理持有人的保留事項；及(ii)代理投資者為財務投資者，預期其權益與本公司的價值一致，因此，鑒於代理持有人的最終實益擁有人(即我們的執行董事)對本公司及股東的整體受信責任，亦被認為代理持有人不會輕易觸發有關行使投票權限制的潛在違規行為。

投票代理安排將於緊接[編纂]成為無條件前開始，並於代理持有人及任何特定代理投資者發生(其中包括)以下事項(以較早發生者為準)時終止：(i)代理持有人(由其本身或透過任何聯屬人士，惟不包括代理持有人透過投票代理安排控制的本公司的任何股份)獨立實益擁有本公司當時已發行股份總數50.00%以上；(ii)宋先生於本公司的股權低於[編纂]完成後其擁有的股權總額的三分之二；(iii)宋先生不再對代理持有人的實益擁有權或其董事會的組成擁有絕對控制權；(iv)本公司不再於聯交所[編纂]的日期；(v)本公司於聯交所以外的其他證券交易所提交[編纂]申請；(vi)代理持有人或其任何聯屬人士嚴重違反或未遵守其於投票代理契據項下的任何重大責任或承諾；及(vii)任何指定代理投資者不再為任何代理股份的持有人或訂立任何具約束力的協議出售其所持所有代理股份(統稱為「代理條款」)。

投票代理安排包括代理投資者承諾，據此，(i)自[編纂]起計六個月所有代理股份均受禁售限制，除非代理人持有人另行同意，否則代理投資者不得直接或間接、有條件或無條件[編纂]或以其他方式處置代理股份及(ii)於上述首六個月後的六個月期間，可以轉讓或以其他方式處置代理股份，惟可處置的代理股份數目不得導致控股股東違反其根據上市規則第10.07條所作承諾。

聯合創始人與各代理投資者之間的一致行動關係，被明確否認，理由包括：(1)代理投資者為獨立於聯合創始人的知名機構或企業投資者，並於本公司作出各自的投資決策，且並無意圖收購或合併本公司的控制權；(2)代理投資者為其投票權的授出者，無權根據投票代理契據的條款行使代理股份的投票權或就行使該等代理股份的投票權發表意見；(3)代理投資者已就上述保留事項保留彼等各自的投票權，且在上文所述情況下當以代理持有人建議的方式投票可合理預計對代理投資者的利益產生不利影響時保留撤銷該投票代理的權利；(4)投票代理僅限於投票代理契據指定的代理股份，而代理投資者可酌情自由行使不受限於投票代理契據的股份的投票權；及(5)概無代理投資者屬於收購守則「一致行動」定義項下推測與聯合創始人具有一致行動關係的九種情形之一。

歷史及公司架構

下表載列各代理投資者各自持有的代理股份數目。

| 代理投資者名稱 | 代理 股份數目 | 緊接[編纂] 前代理股份 佔本公司 已發行股本 | [編纂]後 代理股份 佔本公司 已發行股本 | 代理股東 持有的 股份總數 | 緊接[編纂] 前代理股東 持有的 | [編纂]後 於[編纂]後 代理股東 持有的 |
|---|----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|--------------------------------|
| | | 總額的 百分比 | 總額的 百分比 ⁽¹⁾ | | 本公司股權 | 本公司股權 ⁽¹⁾ |
| Leap Profit Investment Limited | 168,888,700 ⁽³⁾ | 17.69% | [編纂]% | 168,888,700 | 17.69% | [編纂] ⁽⁵⁾ |
| Smart Canvas Investment Limited | 40,368,557 ⁽³⁾ | 4.23% | [編纂]% | 40,368,557 | 4.23% | [編纂] ⁽⁵⁾ |
| Star Celestial Holdings Limited | 1,160,596 ⁽³⁾ | 0.12% | [編纂]% | 1,160,596 | 0.12% | [編纂] ⁽⁵⁾ |
| IDG China Venture | | | | | | |
| Capital Fund IV, L.P. | 44,164,324 ⁽³⁾ | 4.63% | [編纂]% | 88,328,648 | 9.25% | [編纂]% |
| IDG China IV Investors L.P. | 5,654,428 ⁽³⁾ | 0.59% | [編纂]% | 11,308,856 | 1.18% | [編纂]% |
| Eastnor Castle Limited | 34,800,912 ⁽²⁾ | 3.64% | [編纂]% | 69,601,825 | 7.29% | [編纂]% |
| 易車香港有限公司 | 24,105,091 ⁽²⁾ | 2.52% | [編纂]% | 48,210,183 | 5.05% | [編纂]% |
| NBNW Investment Limited | 20,184,278 ⁽³⁾ | 2.11% | [編纂]% | 20,184,278 | 2.11% | [編纂]% |
| 總計 | 339,326,886 | 35.54% | [編纂]% | 448,051,643 | 46.92% | [編纂]% |

附註：

- (1) 假設[編纂]未獲行使且不計及任何根據股份獎勵計劃可能發行的股份。
- (2) Eastnor Castle Limited及易車香港有限公司現時及將來於[編纂]後均(i)並非我們的核心關連人士(定義見上市規則)，(ii)並無就收購股份由我們的核心關連人士直接或間接提供資金，或(iii)慣常不會就收購、出售、投票或以其他方式處置彼等持有或獲配發的股份接受核心關連人士的指示。Eastnor Castle Limited及易車香港有限公司持有的餘下非代理股份將不會歸屬於代理持有人及該等股份所附帶的所有權利，包括投票權將由該等代理投資者自行獨立行使。因此，彼等持有的餘下非代理股份將計入公眾持股量而彼等持有的代理股份將不會計入公眾持股量。
- (3) 由於Leap Profit Investment Limited、Smart Canvas Investment Limited、Star Celestial Holdings Limited、NBNW Investment Limited、IDG China Venture Capital Fund IV, L.P.及IDG China IV Investors L.P.各自將於[編纂]後成為我們的核心關連人士，因此，無論彼等持有的股份是否委託予代理持有人，將不會計入公眾持股量。

歷史及公司架構

因此，緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使且不計及任何根據股份獎勵計劃可能發行的股份，則聯合創始人將通過5brothers Limited控制本公司股東大會上所有投票權約[編纂]%，包括彼等自身通過5brothers Limited實益擁有約[編纂]%及由代理投資者賦予5brothers Limited約[編纂]%，並將連同5brothers Limited及彼等各自的主要英屬處女群島控股公司繼續為我們一組控股股東。

股份重新分類及重新指定

於2023年3月31日，我們的股東一致決議，(其中包括)待「[編纂]的架構」所載的條件達成或獲豁免(視情況而定)後，根據其中所載條款，緊接[編纂]前，每股已發行及未發行優先股將自動重新分類並重新指定為一股普通股。

我們的附屬公司及綜合聯屬實體

Amazing Journey Limited

Amazing Journey Limited於2014年7月23日根據香港法例註冊成立為有限公司，是一家投資控股公司。於其註冊成立當日，一股每股面值1.0港元的Amazing Journey Limited普通股配發及發行予本公司，入賬列作繳足股款。自此以來，Amazing Journey Limited一直由本公司全資擁有。

外商獨資企業

外商獨資企業於2014年11月2日在中國註冊成立為外商獨資企業，初始註冊資本為2.9百萬美元，自其成立以來一直由Amazing Journey Limited全資擁有。截至最後實際可行日期，外商獨資企業的註冊資本為596.0百萬美元。外商獨資企業主要從事研發活動。

北京暢行

北京暢行於2014年8月21日在中國註冊成立為有限責任公司，初始註冊資本為人民幣1.0百萬元，由宋先生、李金龍先生、李躍軍先生、朱敏先生及段劍波先生分別擁有60.54%、10.54%、10.54%、10.54%及7.86%權益。於2017年12月18日，北京暢行的註冊資本由人民幣1.0百萬元增加至人民幣10.0百萬元，由宋先生、李金龍先生、李躍軍先生、朱敏先生及段劍波先生分別擁有60.58%、10.54%、10.54%、10.54%及7.82%權益。自此以來，北京暢行的股權架構一直保持不變。

歷史及公司架構

北京暢行為我們的營運實體，主要從事順風車平台及智慧出租車服務。

北京抵達

北京抵達於2022年3月31日在中國註冊成立為有限責任公司，註冊資本為人民幣5.0百萬元，由北京暢行全資擁有。北京抵達主要於北京從事順風車平台服務。

北京暢行及北京抵達亦為我們的綜合聯屬實體，自2014年12月以來，已通過外商獨資企業、北京暢行及聯合創始人訂立的若干合約安排併入本集團。有關詳情，請參閱「合約安排」。

合約安排

為尋求境外融資機會，外商獨資企業、北京暢行及我們的聯合創始人於2014年12月簽訂一系列協議，因此，我們已訂立合約安排並將北京暢行併入本集團。於2017年11月，因應聯合創始人於北京暢行的股權變更，對該等協議的若干條款作出修訂。於2020年9月，預計到[編纂]，外商獨資企業、北京暢行及我們的聯合創始人訂立一組新協議，以修訂及重述先前合約安排相關協議，以符合上市規則的要求。有關詳情，請參閱「合約安排」。

[編纂]投資

為向我們的快速業務擴張提供資金及使股東基礎多元化，我們已進行五輪[編纂]投資，有關詳情載於下文。

下表載列緊接[編纂]前[編纂]投資者於本公司的股權概述：

| [編纂]投資者 ⁽³⁾ | A-1輪優先股 | B輪優先股 | C輪優先股 | D-1輪優先股 | E-1輪優先股 | 股東按已轉換 | 緊接[編纂]前 | 於[編纂]後股東 |
|--|------------|-----------|------------|------------|-------------|-------------|----------------------|----------------------|
| | | | | | | 基準持有的 | 股東持有的 | 持有的本公司 |
| | | | | | | 的股份總數 | 本公司股權 ⁽¹⁾ | 股權 ⁽¹⁾⁽²⁾ |
| Leap Profit Investment Limited | — | — | — | 67,967,308 | 100,921,392 | 168,888,700 | 17.69% | [編纂] ⁽⁴⁾ |
| IDG China Venture Capital Fund IV, L.P. | 60,946,875 | 6,094,688 | 12,340,404 | — | 8,946,681 | 88,328,648 | 9.25% | [編纂] ⁽⁴⁾ |
| Eastnor Castle Limited | — | — | 69,601,825 | — | — | 69,601,825 | 7.29% | [編纂] ⁽⁴⁾ |

歷史及公司架構

| [編纂]投資者 ⁽³⁾ | A-1輪優先股 | B輪優先股 | C輪優先股 | D-1輪優先股 | E-1輪優先股 | 股東按已轉換 | 緊接[編纂]前 | 於[編纂]後股東 |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| | | | | | | 基準持有 | 股東持有的 | 持有的本公司 |
| | | | | | | 的股份總數 | 本公司股權 ⁽¹⁾ | 股權 ⁽¹⁾⁽²⁾ |
| 易車香港有限公司 | — | 41,250,000 | 6,960,183 | — | — | 48,210,183 | 5.05% | [編纂]% |
| Smart Canvas Investment Limited | — | — | — | — | 40,368,557 | 40,368,557 | 4.23% | [編纂] ⁽⁴⁾ |
| HH SPR-IV Holdings Limited | — | — | — | — | 40,368,557 | 40,368,557 | 4.23% | [編纂]% |
| Sumptuous Canna Limited | — | — | — | — | 40,368,557 | 40,368,557 | 4.23% | [編纂]% |
| Ctrip Investment Holding Ltd. | — | — | 27,840,730 | — | — | 27,840,730 | 2.92% | [編纂]% |
| BothWealth Fund L.P. | — | 10,312,500 | — | — | 10,092,139 | 20,404,639 | 2.14% | [編纂]% |
| NBNW Investment Limited | — | — | — | — | 20,184,278 | 20,184,278 | 2.11% | [編纂]% |
| Trustbridge Partners V, L.P. | — | — | 13,920,365 | — | — | 13,920,365 | 1.46% | [編纂]% |
| Lupin 2 Co. Ltd. | — | 10,312,500 | 3,340,888 | — | — | 13,653,388 | 1.43% | [編纂]% |
| IDG China IV Investors L.P. | 7,803,125 | 780,312 | 1,579,961 | — | 1,145,458 | 11,308,856 | 1.18% | [編纂]% |
| 杭州銘杉投資合夥 企業(有限合夥) | — | — | — | — | 10,092,139 | 10,092,139 | 1.06% | [編纂]% |
| Moussedragon, L.P. | — | — | 3,619,295 | — | — | 3,619,295 | 0.38% | [編纂]% |
| Star Celestial Holdings Limited | — | — | — | — | 1,160,596 | 1,160,596 | 0.12% | [編纂] ⁽⁴⁾ |
| 總計 | 68,750,000 | 68,750,000 | 139,203,651 | 67,967,308 | 273,648,354 | 618,319,313 | 64.75% | [編纂]% |

(1) 按已轉換基準計算。

(2) 假設[編纂]未獲行使且不計及任何根據股份獎勵計劃可能發行的股份。

(3) 有關[編纂]投資者及彼等與本集團及我們關連人士的關係的詳情，請參閱「—[編纂]投資—有關[編纂]投資者的資料」及「—公司架構—」一節中的公司架構附註。

歷史及公司架構

[編纂]投資的主要條款

下表概述[編纂]投資的主要條款：

| | 初始購股協議日期 | 結算日期 | 投資項下 股份總數 | 總代價 | 已付每股成本 | 較[編纂]的 折讓 ⁽¹⁾ |
|------------------------|--|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| | | | | (美元) | (美元) | (%) |
| A輪投資 | 2014年12月4日 | 2014年12月5日 | 68,750,000股 A輪優先股 | 3,000,000 ⁽²⁾ | 0.0436 | [編纂] |
| B輪投資 | 2015年2月2日 | 2015年4月13日 | 68,750,000股 B輪優先股 | 20,000,000 | 0.2909 ⁽⁸⁾ | [編纂] |
| C輪投資 ⁽³⁾ | 2015年4月30日、 2015年5月21日及 2015年6月26日 | 2015年7月1日 | 139,203,651股 C輪優先股 ⁽⁴⁾ | 100,000,000 | 0.7184 ⁽⁴⁾ | [編纂] ⁽⁹⁾ |
| D輪投資 ⁽⁵⁾ | 2017年8月1日 | 2017年8月3日及 2020年8月28日 | 67,967,308股 D-1輪優先股 | 29,132,860 | 0.4286 | [編纂] ⁽⁹⁾ |
| E輪投資 ⁽⁶⁾⁽⁷⁾ | 2018年5月31日及 2018年6月20日 | 2018年7月3日及 2020年8月28日 | 273,648,354股 E-1輪優先股 | 135,575,000 | 0.4954 ⁽⁸⁾ | [編纂] ⁽⁹⁾ |

- (1) 較[編纂]的折讓乃按以下假設計算：[編纂]為每股股份[編纂]港元，即指示性[編纂]範圍[編纂]港元至[編纂]港元的中位數。
- (2) A輪[編纂]投資者已付A輪投資的總代價，分別為以現金支付1,000,000美元及通過註銷彼等向本公司提供的若干過橋貸款支付2,000,000美元。
- (3) Moussedragon, L.P.於2015年6月持有的C輪優先股乃購自一組控股股東成員公司之一5brothers Limited。C輪投資總額不包括BothWealth Fund L.P.的投資，經BothWealth Fund L.P.與我們公平磋商及雙方協議下，該投資已於2020年1月基於其內部資金理由而終止，而向其發行的所有C輪優先股均已交還予我們。
- (4) 每股C輪優先股的每股初始成本為0.8727美元。由於C輪投資者支付的有關初始認購價高於其後D輪投資者就彼等的D輪投資及E輪投資者就彼等的E輪投資支付的認購價，觸發了C輪投資者享有的反攤薄權。因此，根據日期為2017年8月1日及2018年5月31日的補充協議以及D輪投資及E輪投資，各方將C輪優先股的每股購買價下調至0.8154美元，並進一步下調

歷史及公司架構

至0.7184美元，以就本公司D輪投資及E輪投資估值下降導致的過度攤薄向C輪投資者作出補償，因此根據之前協定的反攤薄公式，並根據本公司當時生效的組織章程細則，基於反攤薄目的，已按零代價向每名C輪[編纂]投資者按比例發行合共8,269,032股及16,991,413股額外C輪優先股。

- (5) 於2017年8月，本公司向Leap Profit Investment Limited的聯屬公司湖北長江蔚來新能源產業發展基金合夥企業（有限合夥）（「蔚來資本基金I」）發行一份認股權證，以認購合共67,967,307股D-1輪優先股，代價為人民幣199,999,997.0574元等值美元。同日，蔚來資本基金I向北京暢行認購本金額為人民幣200,000,000元的可換股貸款，該貸款已於2018年5月與E輪投資一併從北京暢行轉讓予外商獨資企業。本公司亦已向蔚來資本基金I的聯屬公司NIO Changjiang 1st Investment Ltd.發行一股D-1輪優先股作為黃金股，其權利相等於蔚來資本基金I於該份認股權證獲悉數行使時將有權收取的所有D-1輪優先股數目。於2020年6月，蔚來資本基金I悉數行使其認股權證並交回特別黃金股，因此，於2020年6月29日，我們向蔚來資本基金I的聯屬公司Leap Profit Investment Limited發行合共67,967,308股D-1輪優先股。該認股權證的行使價已於2020年8月28日之前悉數支付，且於同日，外商獨資企業悉數結清其欠付蔚來資本基金I的可換股貸款。
- (6) 於2018年5月，本公司向蔚來資本基金I發行另一份認股權證，以認購合共100,921,391股E-1輪優先股，代價為人民幣317,850,283.85052元等值美元。同日，蔚來資本基金I向外商獨資企業認購本金額為人民幣317,850,287元的可換股貸款。本公司亦已向NIO Changjiang 1st Investment Ltd.發行一股E-2輪優先股作為黃金股，其權利相等於蔚來資本基金I於該份認股權證獲悉數行使時將有權收取的所有E-1輪優先股數目。於2020年6月，蔚來資本基金I悉數行使其認股權證並交回特別黃金股，因此，於2020年6月29日，我們向Leap Profit Investment Limited發行合共100,921,392股E-1輪優先股。該認股權證的行使價已於2020年8月28日之前悉數支付，且於同日，外商獨資企業悉數結清其欠付蔚來資本基金I的可換股貸款。
- (7) 於2018年5月及2018年6月，本公司向杭州銘杉投資合夥企業（有限合夥）（「CapThrone基金」）發行一份認股權證，以認購合共10,092,138股E-1輪優先股，代價為人民幣32,071,996.82208元等值美元。同日，CapThrone基金向外商獨資企業認購本金額為人民幣32,072,000元的可換股貸款。本公司亦已向CapThrone基金的聯屬公司CapThrone Capital Management Ltd.發行一股E-2輪優先股作為黃金股，其權利相等於CapThrone基金於該份認股權證獲悉數行使時將有權收取的所有優先股數目。於2020年6月，CapThrone基金悉數行使其認股權證並交回特別黃金股，因此，於2020年6月29日，我們向CapThrone基金發行合共10,092,139股E-1輪優先股。該認股權證的行使價已於2020年8月28日之前悉數支付，且於同日，外商獨資企業悉數結清其欠付CapThrone基金的可換股貸款。
- (8) 於2020年1月，NBNW Investment Limited（我們的非執行董事李斌先生的聯屬人士）及BothWealth Fund L.P.（一名獨立第三方）分別向獨立第三方Art Global Capital Limited出售合共8,250,000股B輪優先股（代價為3,481,713美元）及合共20,184,278股E-1輪優先股（代價為8,518,287美元），用於個人再融資，該等股份均附有回購權。於2020年7月，BothWealth Fund L.P.及NBNW Investment Limited向Art Global Capital Limited購回所有該等優先股，總代價為12,694,356美元，並於2020年7月12日悉數支付。
- (9) D輪及E輪投資各自較C輪投資的[編纂]折讓相對較大，主要是由於當時不利的市況及中國汽車客運市場的可資比較公司估值呈下降趨勢，導致本集團於D輪及E輪投資時的估值下降。

[編纂]投資的代價乃由本公司與[編纂]投資者經公平磋商後釐定，並已考慮（其中包括）(1)投資時機；(2)推出基於App的順風車平台以來，我們順風車搭乘次數、認證私家車車主及順風車乘客數量自最後一輪投資後的增長；(3)作出相關投資決定時的

歷史及公司架構

年度預估收入；(4)本集團的增長前景及中國汽車客運市場的現狀；(5)[編纂]投資者可為本公司帶來的業務資源、戰略合作機會及裨益；及(6)行業內可資比較公司及其估值。所有代價由各[編纂]投資者悉數支付。

於[編纂]投資時，董事認為我們可從[編纂]投資者為支持我們持續發展而提供的額外資本而受惠，且我們可利用彼等的知識及經驗，以及使我們的股東基礎多元化。具體而言，憑藉知名及經驗豐富的金融投資者（例如IDG、高瓴及CRCI）所建立的網絡，我們可從有關承諾中得益，因為我們認為該等投資表明彼等對本集團的營運有信心，代表對本集團表現、能力及前景的認可。此外，來自蔚來資本和易車網等多家汽車及出行行業知名公司的投資將創造潛在的戰略合作機會，從而為我們的發展提供專業見解及建議，並幫助我們實現業務協同效應，進而鞏固現有市場地位。此外，我們認為，我們與多個身為具影響力的電子商務平台（例如京東和攜程）的[編纂]投資者建立了投資關係，亦可令我們從中得益，彼等可通過其市場經驗和龐大的用戶流量來提升我們的品牌知名度及認可度。

禁售期

[編纂]

公眾持股量

待[編纂]完成後，除(i)Leap Profit Investment Limited、Smart Canvas Investment Limited、Star Celestial Holdings Limited、NBNW Investment Limited、IDG China Venture Capital Fund IV, L.P.及 IDG China IV Investors L.P.所持有的股份以及(ii) Eastnor Castle Limited及易車香港有限公司所持有的代理股份外，所有由[編纂]投資者持有的股份將計入公眾持股量的一部分，即[編纂]股股份，相當於本公司[編纂]後已發行股本總額約[編纂]%（假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）。因此，本公司的公眾持股量將相當於本公司[編纂]後已發行股本總額約[編纂]%（假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）。有關詳情，請參閱「—本公司及主要股權變更—投票代理」、「—[編纂]投資—有關[編纂]投資者的資料」及「—公司架構」一節中的公司架構附註。

歷史及公司架構

[編纂]投資所得款項用途

[編纂]投資所得款項已悉數用於(其中包括)我們業務的發展及營運，包括但不限於招聘、新業務開發、技術開發以及行政及營銷開支。

[編纂]投資者的特別權利

本公司、[編纂]投資者及其他股東目前受我們現行有效的組織章程大綱及細則以及股東之間訂立的若干協議(統稱「[編纂]投資文件」)的條款及條文的約束，(其中包括)本公司與股東訂立的日期為2020年9月16日的第五份經修訂及重列股東協議(「股東協議」)。

根據[編纂]投資文件，[編纂]投資者及普通股持有人獲授與本公司有關的若干特殊權利，(其中包括)(a)董事會提名權、董事會觀察員權利及若干其他企業管治權，(b)授予相關董事及股東的否決權，(c)資料及查閱權，(d)參與權，(e)股份轉讓限制，(f)共同出售權，(g)登記權，(h)本公司的贖回權(「贖回權」)，(i)優先購買權，(j)領售權，(k)大部分普通股持有人所提名董事的超級表決權及聯合創始人通過5brothers Limited所持普通股的超級表決權。

預計到[編纂]，我們所有現有股東(包括[編纂]投資者及5brothers Limited)均與本公司、Amazing Journey Limited、外商獨資企業、北京暢行及聯合創始人訂立日期為2020年9月16日的豁免及確認協議以及日期為2023年2月10日及2024年2月9日的補充協議，據此，(其中包括)(1)各[編纂]投資者不可撤回及無條件地同意，授予[編纂]投資者的贖回權及任何其他撤資權應於本公司申請上市時暫停，且僅於若[編纂]未作實時可予行使，及(2)[編纂]投資文件項下的所有特別權利(包括授予[編纂]投資者的贖回權及任何其他撤資權)將在緊接[編纂]前終止。

有關[編纂]投資者的資料

以下載列[編纂]投資者的資料。

Leap Profit Investment Limited

Leap Profit Investment Limited為一家於英屬處女群島註冊成立的公司，由上海蔚郁企業管理諮詢合夥企業(有限合夥)(「上海蔚郁」)全資擁有。上海蔚郁為湖北長江蔚來新能源產業發展基金合夥企業(有限合夥)(「蔚來資本基金I」)，一家以市場為導向並專注投資於交通、能源、材料及其他相關領域的領先私募股權投資公司，堅持聚焦脫碳和數字化創新的可持續投資)的聯屬公司。上海蔚郁及蔚來資本基金I最終均由上

歷史及公司架構

海蔚郁的最終普通合夥人湖北長江蔚來新能源投資管理有限公司（「蔚來資本基金I管理人」）控制。截至最後實際可行日期，蔚來資本基金I管理人由(i)寧波保稅區蔚旭企業管理有限公司（一家由我們的非執行董事李斌先生、我們的前非執行董事余寧先生的聯屬人士余濤先生及一名獨立第三方各自擁有其股權的三分之一的公司）擁有31.24%權益；(ii)蔚然（南京）動力科技有限公司（一家由蔚來集團（一家同時於聯交所（股份代號：9866）、紐約證券交易所（股份代號：NIO）及新加坡證券交易所（股份代號：NIO）上市的公司）最終擁有的公司）擁有24.32%權益；(iii)昆山興華投資諮詢中心（有限合夥）（其普通合夥人為昆山永利投資諮詢有限公司，該公司由獨立第三方朱秀花女士全資擁有）擁有22.22%權益；及(iv)北京紅杉銘德股權投資中心（有限合夥）（其普通合夥人為北京紅杉坤德投資管理中心（有限合夥），該公司由獨立第三方周達先生最終控制）擁有22.22%權益。蔚來資本基金I管理人的董事會主席為李斌先生。

IDG China Venture Capital Fund IV, L.P.及IDG China IV Investors L.P.

IDG China Venture Capital Fund IV, L.P.（「IDG主基金」）及IDG China IV Investors L.P.（「IDG附屬基金」）均為在開曼群島成立的獲豁免有限合夥企業及均為風險投資基金，其主要目的是對中國成長階段的公司進行股權投資，主要投資信息技術、媒體、醫療保健、能源、清潔技術和非技術消費業務以及服務相關行業，包括但不限於從事軟件、互聯網、電信、媒體及管理醫療保健業務的公司。IDG主基金及IDG附屬基金的基金規模分別約為600百萬美元及80百萬美元。

IDG China Venture Capital Fund IV Associates L.P.為一家於開曼群島成立的有限合夥企業，是IDG主基金的唯一普通合夥人。IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates Ltd（「IDG最終普通合夥人」）為IDG China Venture Capital Fund IV Associates L.P.的唯一普通合夥人。IDG最終普通合夥人亦為IDG附屬基金的直接及唯一普通合夥人。最終普通合夥人由其董事會（目前包括兩名董事，即HO Chi Sing先生及ZHOU Quan先生（兩者均為獨立第三方））控制。截至最後實際可行日期，(i)IDG主基金有77名有限合夥人，其中最大的有限合夥人持有IDG主基金約6%的權益；及(ii)IDG附屬基金有15名有限合夥人，除IDG China VC IV Investors L.L.C.擁有約36%股權外，概無其他有限合夥人持有IDG附屬基金超過30%的股權。

歷史及公司架構

Eastnor Castle Limited

Eastnor Castle Limited為一家根據英屬處女群島法律註冊成立的獲豁免有限公司，由China Harvest Fund III, L.P.全資擁有，由其唯一普通合夥人China Renaissance Capital Investment III, L.P.行事，進而由其唯一普通合夥人China Renaissance Capital Investment III GP行事，後者是一家於開曼群島成立的獲豁免有限公司，由獨立第三方QIU Mark先生間接全資擁有。China Harvest Fund III, L.P.是由China Renaissance Capital Investment Inc. (「CRCI」) 發起及提供諮詢的一系列China Harvest Funds中的第三隻。CRCI成立於2005年，其主要業務為發起私募股權投資基金並提供諮詢，重點關注在中國開展業務或與中國有密切聯繫的企業。由CRCI提供諮詢的China Harvest Funds及其他基金的累計資產管理規模超過20億美元。該等基金的投資者包括家族辦公室及機構投資者。

易車香港有限公司

易車香港有限公司為一家根據香港法律註冊成立的公司，是Bitauto Holdings Limited (「易車網」) 的全資附屬公司，而易車網為一家於開曼群島註冊成立的公司。易車網於2010年11月至2020年11月在紐約證券交易所上市(股份代號：BITA)。由於其與Yiche Mergersub Limited於2020年11月4日完成合併，易車網成為Yiche Holding Limited (一間於開曼群島註冊成立的公司) 的全資附屬公司，並停止將其證券於紐約證券交易所公開買賣。截至最後實際可行日期，Yiche Holding Limited由騰訊控股有限公司(一間於聯交所上市的公司(股份代號：700))最終控制。易車香港有限公司為一家控股公司，而易車網為中國領先的技術驅動型汽車平台。

Smart Canvas Investment Limited及Star Celestial Holdings Limited

Smart Canvas Investment Limited為一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，由EVE ONE L.P. (「Eve ONE基金I」) 全資擁有，而Eve ONE基金I為一家根據開曼群島法律成立的有限合夥企業，是以市場為導向的領先私募股權投資公司，致力於投資交通、能源、物流及其他相關領域，堅持聚焦脫碳和數字化創新的可持續投資。NIO Capital LLC擔任Eve ONE基金I的普通合夥人。Star Celestial Holdings Limited為一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，由NC Management Company Limited全資擁有。NIO Capital LLC由我們的非執行董事李斌先生、我們的前非執行董事余寧先生及一名獨立第三方朱岩先生最終控制。NC Management Company Limited由李斌先生及朱岩先生最終控制。

HH SPR -IV Holdings Limited

HH SPR-IV Holdings Limited為一家於開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司，由Hillhouse Fund IV, L.P.全資擁有，而Hillhouse Fund IV, L.P.則由高瓴資本管理有限公司(「高瓴」) 管理。高瓴為一家由投資專業人士和營運行政人員組成的環球私募股權企業，專注於建立和投資於實現可持續增長的優質商業特許經營機構，其獨立的專有

歷史及公司架構

研究和行業專知，連同世界一流的營運和管理能力，是其投資方案的關鍵。高瓴與卓越的創業公司和管理團隊合作創造價值，通常專注於創新和增長。高瓴投資於醫療保健、商業服務、廣泛消費和工業領域。高瓴代表全球機構客戶管理資產。

Sumptuous Canna Limited

Sumptuous Canna Limited為一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，由京東集團股份有限公司最終控制，京東集團股份有限公司於聯交所(股份代號：9618)及納斯達克全球精選市場(股份代號：JD)上市。京東集團股份有限公司為一家領先的以供應鏈為基礎的技術與服務提供商。根據京東集團股份有限公司截至2022年12月31日止財政年度的年報，京東集團股份有限公司的總資產為人民幣5,953億元。

Ctrip Investment Holding Ltd

Ctrip Investment Holding Ltd為一家根據開曼群島法律註冊成立的公司，是一家股權控股公司。Ctrip Investment Holding Ltd由C-Travel International Limited全資擁有，後者由攜程集團有限公司全資擁有，而攜程集團有限公司是一家在開曼群島註冊成立並在納斯達克全球精選市場(股份代號：TCOM)及聯交所(股份代號：9961)上市的公司。攜程集團有限公司為一家領先的一站式旅行服務提供商，由Trip.com、攜程、天巡及去哪兒組成。根據攜程集團有限公司截至2022年12月31日止財政年度的年報，攜程集團有限公司的總資產為人民幣1,917億元。

BothWealth Fund L.P.

BothWealth Fund L.P.為一家根據開曼群島法律成立的合夥企業，主要從事私募股權投資，重點關注智能新能源汽車及工業互聯網行業，總資產管理規模為50百萬美元。BothWealth Fund L.P.由獨立第三方肖蓉女士全資擁有。

NBNW Investment Limited

NBNW Investment Limited為一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，是一家由NBNW Seeds Limited全資擁有的投資控股公司。NBNW Seeds Limited由以李斌先生為財產授予人及以TMF (Cayman) Ltd.為受託人的家族信託全資擁有。

Trustbridge Partners V, L.P.

Trustbridge Partners V, L.P.為一家於2015年12月成立的開曼群島獲豁免有限合夥企業，資本承擔總額為865百萬美元。Trustbridge Partners V, L.P.專注於投資增長資本機會，特別關注技術支持的醫療保健、內容和教育以及新經濟／生活方式改善領域。Trustbridge Partners V, L.P.的主要投資者包括北美、歐洲及亞洲的養老基金、大學捐贈基金及主權財富基金。Trustbridge Partners V, L.P.的投資委員會有權就實體持有的股份作出投資決定。投資委員會包括身為獨立第三方的下列六名成員：李曙軍、葛豐、林寧、管紅艷、梁曉東及葉樹蕪。

歷史及公司架構

Lupin 2 Co., Ltd.

Lupin 2 Co., Ltd.為一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司，由Lupin Capital Fund I L.P.（一家為成長型股權投資而設立的專注於中國的私募股權基金）全資擁有。Lupin Capital Fund I, GP Ltd.擔任Lupin Capital I L.P.的普通合夥人及由獨立第三方LENG Xuesong先生全資擁有。

杭州銘杉投資合夥企業（有限合夥）

杭州銘杉投資合夥企業（有限合夥）為一家在中國成立的有限合夥企業。杭州銘杉投資合夥企業（有限合夥）是一家由國創中鼎（上海）股權投資管理有限公司（「國創中鼎」）管理的私募股權投資基金，作為其投資本公司的特殊目的公司，總資產管理規模為人民幣32百萬元。國創中鼎為杭州銘杉投資合夥企業（有限合夥）的唯一普通合夥人，而後者最終由獨立第三方施海寧先生最終控制。國創中鼎為一家私募股權投資公司，而施海寧先生主要專注於私募股權投資領域。

Moussedragon, L.P.

Moussedragon, L.P.為一家根據開曼群島法例成立的有限合夥企業，其普通合夥人為開曼群島有限合夥企業Moussedumpling, L.P.。Moussedumpling, L.P.的普通合夥人為Moussecookie，而後者為一家開曼群島有限公司。Moussecookie對Moussedragon, L.P.所擁有的股份擁有唯一投票權及投資權，且Moussedragon, L.P.、Moussedumpling, L.P.及Moussecookie均為獨立第三方。

遵守上市指南

基於(i)[編纂]投資的代價已於我們就[編纂]向聯交所[編纂]首次提交[編纂]日期之前逾28個整日不可撤銷地結清；及(ii)授予[編纂]投資者的所有特別權利不再生效，並於[編纂]之時或之前終止，聯席保薦人確認，[編纂]投資遵守上市指南第4.2章。

股份獎勵計劃

為表彰董事、高級管理層及僱員的貢獻並向彼等提供激勵，我們採納以下股份獎勵計劃：

[編纂]股份獎勵計劃

我們已於2014年採納[編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃（統稱為「[編纂]股份獎勵計劃」），於2020年9月作出修訂及重列，據此，我們的若干高級管理層及僱員就彼等對本集團的貢獻獲授予受限制股份或購股權。

歷史及公司架構

為便於[編纂]股份獎勵計劃的管理，於2020年9月，我們已設立僱員股份激勵信託（「僱員購股權計劃信託」），並已委任獨立第三方Kastle Limited作為僱員購股權計劃受託人及Firefiles Limited（一家由獨立第三方僱員購股權計劃受託人全資擁有的公司）作為僱員購股權計劃代名人，以根據[編纂]股份獎勵計劃持有相關股份。截至最後實際可行日期，[編纂]股份獎勵計劃項下的最高股份限額為45,198,011股普通股，包括僱員購股權計劃代名人就特定承授人的利益而持有的合共16,023,137股已發行並流通在外的普通股及合共29,174,874股未發行普通股，並將就所有已發行但未歸屬的股份放棄投票。

有關該等計劃的條款及條件詳情，請參閱「附錄四－法定及一般資料－D.股份獎勵計劃－1.[編纂]股份獎勵計劃」。

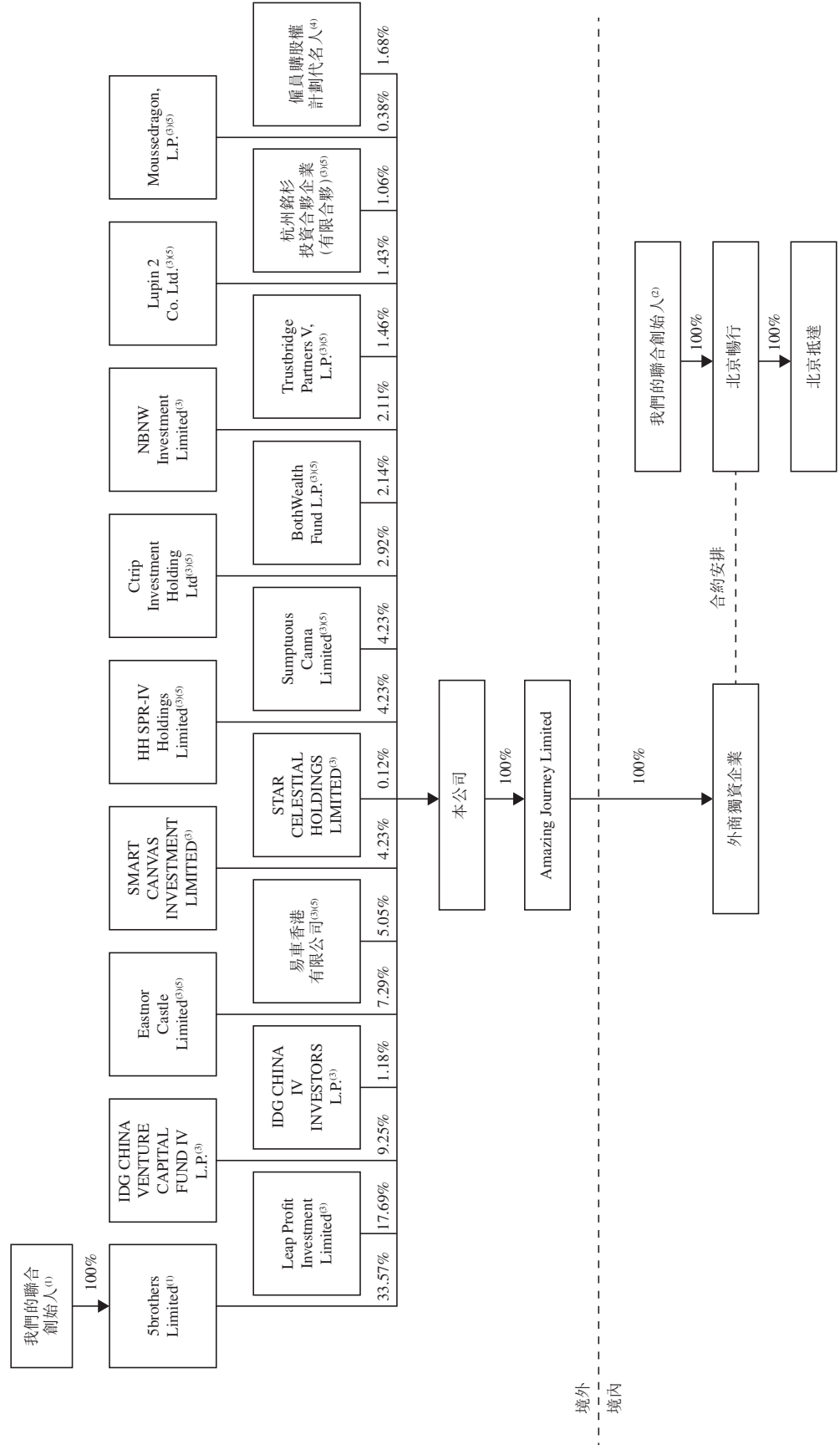
[編纂]受限制股份單位計劃

我們已於2023年3月31日有條件批准並採納並於2024年[●]修訂[編纂]受限制股份單位計劃，該計劃將於[編纂]後生效。根據[編纂]受限制股份單位計劃授出的所有受限制股份單位所涉及的最高數目股份不得超過我們緊隨[編纂]完成後經擴大股本的10%（不包括本公司的庫存股份，假設[編纂]未獲行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）。有關詳情，請參閱「附錄四－法定及一般資料－D.股份獎勵計劃－2.[編纂]受限制股份單位計劃」。

歷史及公司架構

公司架構

下圖載列緊接[編纂]完成前我們的公司架構：

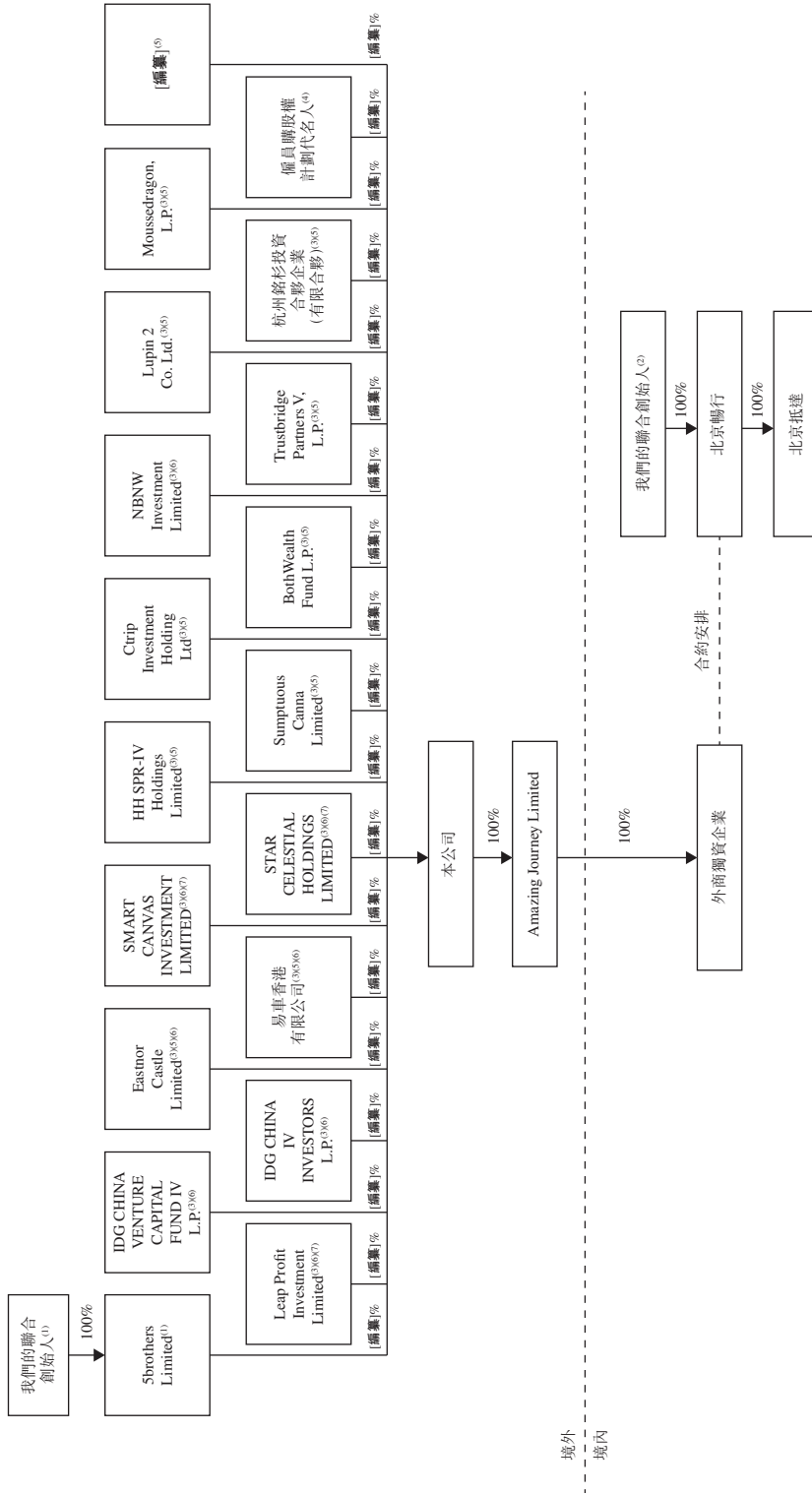


歷史及公司架構

- (1) 截至最後實際可行日期，5brothers Limited(i)由宋先生全資擁有的英屬處女群島公司GDP Holding Limited擁有60.44%權益；(ii)由李金龍先生全資擁有的英屬處女群島公司Golden Bay Limited擁有10.64%權益；(iii)由李躍軍先生全資擁有的英屬處女群島公司More&More Limited擁有10.64%權益；(iv)由朱敏先生全資擁有的英屬處女群島公司Sweet Creation Limited擁有10.64%權益；及(v)由段劍波先生全資擁有的英屬處女群島公司Amber Cultural Limited擁有7.66%權益。
- (2) 截至最後實際可行日期，北京暢行由宋先生、李金龍先生、李躍軍先生、朱敏先生及段劍波先生分別擁有60.58%、10.54%、10.54%及7.82%權益。
- (3) 有關該等[編纂]投資者的詳情，請參閱「-[編纂]投資-[編纂]投資者的資料」。
- (4) 有關詳情，請參閱「-股份獎勵計劃」。
- (5) 除Eastnor Castle Limited及易車香港有限公司所持有的代理股份外，Eastnor Castle Limited、易車香港有限公司、HH SPR-IV Holdings Limited、Trustbridge Partners V, L.P.、Sumptuous Canna Limited、Ctrip Investment Holding Ltd、Bothwealth Fund L.P.、Lupin 2 Co. Ltd.、杭州銘杉投資合夥企業(有限合夥)及Moussedragon, L.P.持有的股份將計入部分公眾持股量。本公司於[編纂]後的公眾持股量將相當於本公司於[編纂]後已發行股本總額約[編纂]% (假設[編纂]未獲行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份)。

歷史及公司架構

下圖載列緊隨[編纂]完成後我們的公司架構，並無計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份及根據股份獎勵計劃而可能發行的任何股份：



(1)至(5)請參閱第165頁所載的公司架構附註。

(6) 根據投票代理契據，5brothers Limited將控制本公司股東大會上投票權約[編纂]%，其中包括由5brothers Limited實益擁有約[編纂]%及由代理投資者賦予其約[編纂]%。有關投票代理安排的詳情，請參閱「本公司及主要股權變更－投票代理」。

歷史及公司架構

國家外匯管理局登記

根據國家外匯管理局頒佈並於2014年7月4日生效的《關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「37號文」），(1)中國居民在向其直接設立或間接控制的境外特殊目的公司（「境外特殊目的公司」）注入資產或股權以進行投融資前，須向國家外匯管理局當地分支機構辦理登記；及(2)首次登記後，中國居民亦須向國家外匯管理局當地分支機構辦理有關境外特殊目的公司的任何重大變更登記，（其中包括）境外特殊目的公司的中國居民股東、境外特殊目的公司名稱、經營期限的變更，或境外特殊目的公司發生增資或減資、股權轉讓或置換、合併或分立。根據國家外匯管理局37號文，未遵守該等登記手續可能會招致處罰。根據國家外匯管理局頒佈並於2015年6月1日生效的《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（「13號文」），受理國家外匯管理局登記的權力由國家外匯管理局當地分支機構轉授予境內實體資產或權益所在地的地方銀行。

據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，本公司的最終個人股東宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生已分別根據國家外匯管理局13號文及國家外匯管理局37號文完成要求的登記。

併購規則及中國證監會備案

於2006年8月8日，商務部、國資委、國家稅務總局、國家工商行政管理總局、中國證監會及國家外匯管理局六個中國監管部門聯合頒佈《關於外國投資者併購境內企業的規定》（「併購規則」），其於2006年9月8日生效，並於2009年6月22日作出修訂。根據併購規則，當(1)外國投資者收購一家境內非外商投資企業的股權，從而將其轉為外商投資企業，或通過增加註冊資本以認購一家境內企業的新股權，從而將其轉為外商投資企業；或(2)外國投資者設立一家外商投資企業，並通過該企業購買及運營一家境內企業的資產，或購買一家境內企業的資產並以該資產投資設立一家外商投資企業時，外國投資者須取得必要的批文（「受規管活動」）。

歷史及公司架構

鑒於(1)中國證監會目前尚未就我們這類上市是否須遵守併購規則而頒佈任何明確的規則或詮釋；(2)外商獨資企業並非通過併購規則所界定的中國公司或個人擁有的境內公司的合併或收購而成立；及(3)併購規則中並無任何條文將合約安排明確歸類為須遵守併購規則的交易類型，據我們的中國法律顧問告知，除非日後頒佈任何其他新的法律及法規或商務部及中國證監會發佈有關併購規則的新規定或詮釋，否則根據併購規則，[編纂]毋須事先取得中國證監會或商務部的批准，惟[編纂]須根據《試行辦法》向中國證監會辦理相關備案手續。

據我們的中國法律顧問告知，根據《試行辦法》及《通知》，我們的董事認為我們須於[編纂]完成前根據《試行辦法》提交並完成備案。根據聯席保薦人的中國法律顧問的意見，聯席保薦人（並非法律專家）並無注意到任何事項以致其對該董事意見產生疑問。我們於2023年4月1日提交備案報告，及於2024年2月6日完成向中國證監會的備案並取得備案通知書。更多詳情請參閱「法規－關於境外發行及上市的法規」及「概要－近期監管發展－境外上市」。

業 務

概覽

關於我們

嘀嗒出行是中國一家提供順風車平台及智慧出租車服務的技術驅動平台，旨在創造更多交通運力，同時減少對環境的影響。

載客汽車出行的需求在一天內是不均衡的。以主要由出租車和網約車組成的商業運營車輛的運力來滿足該需求並不劃算，當中尤其考慮到中國的地面運輸基建正逼近使用極限，交通擁堵亦在全國各個城市成為普遍問題。另一方面，根據弗若斯特沙利文報告，儘管絕大部分出行行程均使用個人汽車，但這些乘客座位的利用率仍相對較低，於2023年僅達30.3%，同城出行的乘客座位利用率比城際出行的利用率更低。

我們認為，中國汽車運輸難題的解決方法在於商業運營和互助出行方案的結合，該方法提高了現有運力的效能及效率。我們的目標是主要通過我們的順風車平台解決尚未得到滿足的出行需求。我們通過順風車平台使順風車大眾化，讓私家車車主可藉其未獲充分使用的汽車運力與乘客分擔交通成本，並在低密度市區或公共交通服務不足的城際交通場景中提供出行替代方式。根據弗若斯特沙利文報告，截至2023年12月31日，我們協助創造了54.6百萬個未利用汽車座位的運力（此乃根據我們平台上的認證私家車車主數量與平均每輛小型私人乘用車3.5個閒置車座相乘得出），相當於中國小型私人乘用車座位總數的約4.5%。我們亦提供智慧出租車服務，以更好地滿足用戶的出行需求。我們藉此致力改善每個人的出行體驗。

我們自成立以來一直致力於促進給環境及社會福祉帶來積極影響。我們的出行網絡增加接載供應量，同時在不增加路面汽車數量的情況下釋放閒置運力，從而為更潔淨的環境作出貢獻。我們在2023年協助減少逾1.3百萬噸二氧化碳，計算方法是將相同出行距離的順風車與其他私人交通方式（如私家車出行）的碳排放量之差與我們的平台上同年順風車出行的總出行距離相乘得出。根據弗若斯特沙利文報告，減少的碳排放量相當於種植約160萬英畝的林木。我們通過技術驅動的方法向出行社群中的主要利益相關者推廣可持續和具包容性的出行解決方案。

業 務

我們的服務

順風車平台

由於私家車車主與乘客的匹配效率低下，順風車出行一直較為零散。我們於2014年推出基於App的順風車平台服務，通過技術為中國順風車注入活力，從而促成私家車車主與出行路線相近的乘客共享其個人汽車內的閒置座位。

根據弗若斯特沙利文報告，按2023年交易總額及順風車搭乘次數計，嘀嗒出行經營中國第二大的順風車平台，其順風車交易總額為人民幣86億元以及130.3百萬次的順風車搭乘次數，按交易總額計的市場份額為31.8%，按順風車搭乘次數計的市場份額為31.0%。截至2023年12月31日，我們在全國366個城市提供基於App的順風車平台服務，擁有約15.6百萬名認證私家車車主，其中5.0百萬名或32.0%為2023年活躍認證私家車車主。我們僅准許認證私家車車主在完成我們嚴格的驗證及背景調查程序後才能通過我們的平台提供順風車搭乘。自我們成立以來及直至2023年12月31日，我們已為約69.4百萬名單獨順風車乘客提供服務。

然而，以技術助力的順風車服務在中國仍處於起步階段。出租車和網約車各自在中國汽車客運市場中的市場份額均遠超順風車。根據弗若斯特沙利文報告，按2023年交易總額計，出租車、網約車及順風車在中國汽車客運市場的市場份額分別為54.2%、41.4%及4.4%。根據同一資料來源，中國順風車市場交易總額預期於2028年達到人民幣1,039億元，於2028年將佔中國汽車客運市場8.4%的市場份額，而按出行距離計算，預期順風車在私人乘用車出行中的滲透率將由2024年的0.36%上升至2028年的0.80%。我們已做好充分準備把握不斷增長的市場機遇。

智慧出租車服務

中國的出租車行業非常龐大。根據弗若斯特沙利文報告，僅在2023年便有約1.4百萬輛出租車在同城出行中接載約231億名乘客，可見出租車仍然是中國汽車客運市場的最大組成部分。儘管中國出租車行業在市場上佔據明顯主導地位，但由於該行業未能及時適應移動互聯網時代的數字化及應對網約車平台的出現所帶來的挑戰，因此未能達到足夠的營運效率水平及客戶滿意度。根據弗若斯特沙利文報告，按全中國交易總額計，出租車揚招於2023年仍佔主導地位，佔據88.9%的市場份額，並將繼續與網約車並行發展，服務於大眾多樣化的出行需求。

業 務

我們於2017年推出智慧出租車服務，重點發展由面向出租車司機的**嘀嗒出租車司機App**及面向乘客的**嘀嗒出行App**提供的網約車解決方案。根據弗若斯特沙利文報告，按出租車網約搭乘次數計，2023年嘀嗒出行在中國線上平台中排名第四。我們亦已就揚招開發出其他智慧出租車服務，通過各種數字工具包為乘客提供服務，將移動互聯網的便利帶入到出租車揚招及乘車體驗之中。此外，我們推出了**鳳凰出租車雲平台**，該平台是一款基於雲端的出租車管理工具，讓出租車公司可精簡其車隊的營運及管理。截至最後實際可行日期，我們已在中國98個城市提供出租車網約服務，包括83個我們就促成的出租車搭乘而向出租車司機收取服務費的城市。展望未來，我們預計將在達成每日完成搭乘次數約1,000次、響應率約50%（可視乎城市規模調整）後逐步在其他城市收取服務費，我們認為這可確保用戶獲得最低限度的滿意體驗。

我們就我們的出租車網約服務及其他智慧出租車服務與地方交通運輸部門、出租車公司及協會合作。截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄，且我們已在其中的17個城市實施其他智慧出租車服務的戰略合作，並準備將我們於當地的合作模式複製至其他城市。我們計劃擴展至更多城市並逐步推出我們的智慧出租車合作，我們認為這將促進我們的服務模式、培養用戶習慣並為我們的平台積累用戶基礎，從而為我們智慧出租車服務的可持續長期增長奠定基礎。儘管我們仍處於開發該等其他智慧出租車服務的早期階段，但我們希望通過該等服務吸引更多用戶使用我們的平台，從而有望推動我們的出租車網約業務的復甦及增長。此外，我們計劃在實現更高水平的響應率、數據準確性、算法複雜性及用戶覆蓋率後，逐步在更多城市就我們的智慧出租車服務收取服務費。

廣告及其他服務

我們藉助平台所積累的龐大用戶群，通過直接或經程序化廣告公司向第三方商家出售App內置廣告位提供廣告服務。我們亦通過我們平台上的廣告及鏈接將用戶與選定的加油、汽車保養、二手車買賣、洗車、車輛保險及金融服務提供商進行連接。

業 務

我們的業務規模及財務表現



- (1) 包括我們已與出租車公司及市、區級出租車協會訂立戰略合作或備忘錄的城市。
- (2) 截至2023年12月31日。
- (3) 截至最後實際可行日期。
- (4) 於2023年。
- (5) 包括通過順風車平台及出租車網約服務產生的交易總額。

我們的收入模式

我們主要通過向在我們平台提供順風車搭乘服務的私家車車主收取服務費產生收入，其次是向出租車司機收取服務費。我們亦從廣告及其他服務產生收入。

作為純信息服務平台，我們已實現可持續的財務表現。我們並無擁有或租賃車隊車輛，亦不承擔任何與持有車輛資產相關的支出。根據弗若斯特沙利文報告，我們私家車車主收取的乘車費用通常用以分擔出行成本，而非賴以謀生，且非出於經濟報酬的動機（如通過共享閒置車座幫助有需要的乘客），通常在彼等決定提供順風車搭乘時起著不可或缺的作用。例如，通過我們的感恩計劃，私家車車主可能會收到乘客寄出的虛擬鮮花和感謝信，以表達他們對在搭乘過程中受到的款待和幫助的感激之情。正因如此，我們可按對乘客具吸引力的價格促成順風車服務，同時實現盈利，因為一旦我們的平台獲得市場接納，則我們一般毋須向私家車車主提供大額補貼。於往績記錄期間，我們向私家車車主提供的補貼一般介乎每次順風車出行交易總額的零至10%，具體視乎出行距離及當地城市經濟狀況等多項因素而定。於2021年、2022年及2023年，我們產生的私

業 務

家車車主補貼及順風車乘客用戶獎勵總額分別為人民幣1億元、人民幣1億元及人民幣2億元，分別佔同年我們順風車平台交易總額的1.8%、1.9%及1.8%。同樣，我們亦毋須提供大額補貼來留住出租車司機，因為彼等主要使用我們的服務獲取網上訂單以補充揚招訂單，進而增加彼等的盈利，同時提高汽車的利用率。

我們的業務在COVID-19疫情帶來的挑戰當中仍能保持韌性，因為我們無需承擔任何汽車所有權成本或相關折舊，亦無需為支持疫情後的業務恢復而承擔大量資本支出。於2021年、2022年及2023年，我們分別錄得收入人民幣780.6百萬元、人民幣569.1百萬元及人民幣815.1百萬元。於2021年、2022年及2023年，我們的毛利分別為人民幣631.3百萬元、人民幣427.6百萬元及人民幣605.4百萬元，而同年毛利率則分別為80.9%、75.1%及74.3%。按經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）計算，我們於往績記錄期間保持盈利。於2021年、2022年及2023年，我們的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣238.0百萬元、人民幣84.7百萬元及人民幣225.6百萬元，而同年經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）則分別為30.5%、14.9%及27.7%。有關我們的年內利潤／虧損與經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）的對賬，請參閱「財務資料－主要損益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。

我們為主要利益相關者提供的價值主張

在追求卓越運營、贏得用戶及其他主要利益相關者長期信任的同時，我們利用自身的技術及能力，為數字出行生態系統建立信任體系，從而促進可持續發展。



業 務

乘客

*多樣化的出行方式和更經濟的選擇。*我們的平台讓乘客可選擇多樣化的出行方式，乘客可按照不同價格、時間及出行喜好，選擇以預先安排或即時出行的方式由私家車車主或出租車司機接載。具體而言，我們在順風車平台上引入點對點出行選項，在出行成本、舒適度與時間之間達到平衡。順風車乘客以不高於出租車一半的平均價格便可享受相當於搭乘出租車的私人舒適行程。

*信任及安全。*在我們平台上實現高水準的安全及服務質量是我們的首要之務。我們維持嚴謹的內部管理制度，並在每次出行實施全面的安全機制，包括身份驗證、背景調查、評分及評價系統、實時監控系統及全天候緊急響應機制，以迅速處理緊急狀況。我們僅准許認證私家車車主在完成我們的驗證及背景調查程序後才能通過我們的平台提供順風車搭乘。我們通過採取措施為順風車乘客及私家車車主提供安全環境，致力於促進陌生人共乘順風車。

*舒適而愉悅的出行。*順風車以互惠為特點，使我們的用戶可時而搭乘順風車，時而提供順風車服務，成為我們的合作夥伴。正因如此，乘車期間的氣氛通常是舒適而愉悅的。此外，憑藉我們基於App的出租車網約服務及其他改善出租車揚招體驗的數字化工具（例如出租車智慧碼及出租車打車助手），我們亦改善乘客的出租車乘車體驗。

私家車車主

*節省出行成本及其他。*私家車車主可與順風車乘客分擔出行相關成本，從而節省油費及通行費。於往績記錄期間，私家車車主通過我們的平台提供空座，讓彼等得以節省出行成本合共約人民幣207億元（此乃根據我們的順風車平台服務產生的交易總額減去往績記錄期間產生的相應收入計算得出）。根據弗若斯特沙利文報告，除節省成本外，許多私家車車主亦受到非經濟報酬的激勵，例如通過共享閒置車座幫助有需要的乘客、發展人脈的機會或單純希望有人同行。根據同一資料來源，約80%的私家車車主每月來自嘀嗒的收入佔其月收入總額的10%以下。為鼓勵用戶之間的溝通和聯繫，我們於2021年推出感恩計劃，讓乘客可向私家車車主寄出虛擬鮮花和感謝信，以表達自己對在行程之中受到的款待和幫助的感激之情。

*信任及安全。*我們認為，信任及安全凝聚了我們的用戶。我們按與保護乘客類似標準保護私家車車主。此外，通過與聲譽卓著的保險公司合作，我們在不向用戶收取任何額外費用的情況下，為順風車平台上生成的所有行程中造成的人身傷害投保。憑藉這一重額外保障，我們有效地鼓勵更多私家車車主在我們平台上發佈彼等的行程，促成更多順風車搭乘。

業 務

*便捷且透明。*我們會根據地點、距離及順風車乘客人數為每次順風車旅程預先定價。藉此，我們可防止私家車車主與乘客之間討價還價及出現糾紛。

出租車行業

*提高出租車司機的效率及收益。*出租車司機可隨時隨地對我們App上生成的訂單進行搶單，而毋須空跑和盲目等待揚招。該等補充訂單使出租車司機能夠增加收益並提高車輛的利用率。憑藉我們的實時數據分析及需求預測能力，我們亦在試點城市為出租車司機提供路線優化支援，以引導彼等駕駛。

*提高服務質量。*我們的智慧出租車服務通過讓乘客就每次行程（無論行程來源為何）對出租車司機進行評分及評價，以及在多名司機競爭同一個訂單時優先分配予評價等級較高的司機，力求提升傳統出租車服務的質量。

*智慧運營。*我們提供一系統數字服務及產品，當中包括鳳凰出租車雲平台。該平台是一個為出租車公司及協會而設計的雲端出租車管理工具，通過監察出租車司機的工作量及績效，審查運營及財務表現，以及協助處理向地方交通運輸部門提交的投訴來精簡車隊運營及管理並優化運營效率。

社會裨益

我們通過為出行生態系統主要利益相關者提供的價值主張，向整個社會提供可持續的長遠裨益。

*助力大範圍政策實施。*近年來，中國各級監管機構發佈各種政策及指引，以應對交通擁堵及碳排放問題，包括致力在完善的監管框架下推廣順風車及改革中國傳統出租車行業。該等監管舉措需要個人、公司及機構同心協力。我們認為，我們提供高效、可持續出行解決方案的使命與該等舉措相契合，並有助其日常實施。

*洞見協助決策。*我們從平台生成的交易及用戶行為中汲取專業知識，以此幫助城市規劃人員及政策制訂者在城市運力及模式方面獲得數據洞見，從而幫助彼等在地區運輸管理及優化方面作出知情決定。例如，我們與西安市出租汽車管理處合作編製及發表2019年西安出租車數據報告，當中我們就交通擁堵、不同地區及時段的出租車打車模式以及車隊效率和服務質量提供資料。我們亦定期獲邀與多個監管機構（包括地區交通運輸部門的主管官員）、業內人士及其他市場參與者共同出席研討會，分享我們提倡高效及可持續出行解決方案的第一手經驗。

業 務

通過提供可持續的出行方式打造更宜居的城市。改善出行生態系統有助於建立更健康、低污染及更宜居的城市。我們對推廣可持續出行解決方案的貢獻為社會帶來諸多裨益，包括減少能源浪費及碳排放、交通擁堵及停車基礎設施需求。

競爭優勢

我們相信以下競爭優勢有助我們取得成功，並使我們從競爭對手中脫穎而出。

技術驅動的順風車及智慧出租車平台

我們是一家技術驅動的平台，主要通過提供順風車平台服務共享私人乘用車的閒置車座，旨在創造更多交通運力，同時減少對環境的影響。我們亦提供規模相對較小的智慧出租車服務，旨在提高中國出租車行業內相關利益相關者的效能及效率。我們藉此改善每個人的出行體驗。

根據弗若斯特沙利文報告，按交易總額及順風車搭乘次數計，我們於2023年經營中國第二大的順風車平台，順風車交易總額人民幣86億元，順風車搭乘130.3百萬次，按交易總額計的市場份額為31.8%，按順風車搭乘次數計的市場份額為31.0%。截至最後實際可行日期，我們在全國366個城市提供基於App的順風車平台服務。截至2023年12月31日，我們的平台擁有約15.6百萬名認證私家車車主，其中5.0百萬名或32.0%為2023年活躍認證私家車車主。自我們成立以來及直至2023年12月31日，我們已為約69.4百萬名單獨順風車乘客提供服務。我們利用各種技術來促成順風車搭乘。舉例而言，根據弗若斯特沙利文報告，我們是首家就順風車服務引入一鍵報警求助的公司，在緊急狀況下提供多一重安全保障。此外，我們的目標是與各城市、政府部門及其他機構合作，為所有行業參與者謀福祉。憑藉成熟的全國網絡，我們認為，隨著我們不斷釋放自身龐大網絡的力量並引領中國出行行業的演變，我們將以獨特的優勢進一步拓展我們仍在起步階段的順風車市場的業務覆蓋。

我們亦是智慧出租車服務提供商，通過提供出租車網約服務及各種數字工具將傳統的出租車揚招體驗數字化。根據弗若斯特沙利文報告，按出租車網約搭乘次數計，我們於2023年在中國線上平台中排名第四。截至最後實際可行日期，我們已在中國98個城市提供出租車網約服務，包括83個我們就促成的出租車搭乘而向出租車司機收取服務費的城市。截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄，且我們已在其中的17個城市實施其他智慧出租車服務的戰略合作，並準備將我們於當地的合作模式複製至呼和浩特、黃石及邵陽等其他城市。

業 務

我們榮獲多個獎項，以表彰我們的服務及對推動中國出行生態系統的貢獻。2023年，我們獲頒廣州日報城市發展貢獻獎。2022年，我們獲頒KPMG ESG最佳創新獎。2021年，我們獲T-EDGE全球創新大會認可為2021年度最佳出行服務商。

業務模式造就網絡效應

我們相信，構建公開平台促進空餘運力共享，對於抓住和匹配中國出行行業供求失衡的情形至關重要。通過促成順風車搭乘以及使出租車司機提升出租車的營運效率，我們得以向大眾市場提供具成本效益及高效的普惠出行解決方案，因為我們毋須支付大額補貼以吸引用戶，亦毋須承擔任何與持有車輛資產相關的支出。作為一家純粹的互聯網信息服務提供商，我們可快速擴展業務規模，同時保持盈利。

從我們往年用戶群擴張的情況可見，我們平台的快速普及證明了我們的平台模式能夠有效服務於我們的宗旨。隨著我們平台上的司機人數增長，我們能夠吸引更多乘客在我們的平台上花費更少的等待時間、享受更高的應答率並在更大的範圍內完成出行。乘客（尤其是較活躍乘客）的增加使得行程數量增加和我們平台上可用的出行運力利用率上升，吸引更多司機在我們的平台上發佈行程及／或接單，從而形成良性循環。自我們成立以來及直至2023年12月31日，我們於366個城市已為合共約69.4百萬名單獨順風車乘客提供服務。隨著我們全國網絡的規模不斷擴大，我們從交易中提煉出洞見，進一步提供卓越的用戶體驗，並增加用戶粘性及鞏固我們的競爭護城河。

以用戶為中心支持長期增長

多年來，我們一直專注於完善平台功能、建立全面的機制及優化用戶支持，為我們平台的乘客及司機提供優質的端到端體驗。

合作機制

我們的多種服務建基於我們多年來建立的互利機制，以培育協作社群。例如，在我們的順風車平台服務中，我們先進的路徑算法確定完成行程的最佳路線，令私家車車主及乘客均可減少等待時間及路程距離。此外，我們的平台允許私家車車主在單次乘車中在順風車乘客允許和滿足每日行程數量限制的前提下匹配多個乘客，以最低的時間成本提高成本效率。我們亦推出專有的獎勵計劃，以鼓勵司機及乘客之間的溝通和聯繫。

業 務

就我們的智慧出租車服務而言，我們提供多種數字化工具，例如*出租車智慧碼*，將出租車搭乘數字化，並激勵出租車司機提供更佳服務以換取更多正面評價，從而吸引更多訂單。在西安，我們與地方交通運輸部門及出租車協會開展智慧出租車合作後，乘客對出租車司機的整體滿意率於2022年1月達到98%。此外，在部分試點城市，我們推出數字化工具實時引導出租車司機至有高需求的區域，提高乘客的打車效率和出租車司機的收入。

平台用戶支持

作為連接司機及乘客的橋樑，我們將用戶的安全和福祉放在首位。我們為乘客、私家車車主及出租車司機建立全面及高效的安全機制。例如，我們在*嘀嗒出行App*提供全套安全工具，包括緊急聯繫人、實時行程信息共享、錄音及全天候緊急響應機制。我們亦與聲譽卓越的保險公司合作，為所有通過我們順風車平台出行中造成的人身傷害投保。我們致力為公眾提供大眾化的出行解決方案。因此，於2021年，我們於*嘀嗒出行App*推出*助老模式*，方便老人以簡單操作使用服務。

我們相信以用戶為中心是我們長期增長的基礎，根據弗若斯特沙利文報告，這使我們於2023年成為以交易總額及順風車搭乘次數計中國第二大的順風車平台。自成立以來及直至2023年12月31日，我們已為合共約69.4百萬名單獨順風車乘客提供服務。截至2023年12月31日，我們擁有一個覆蓋366個城市並由15.6百萬名認證私家車車主（包括5.0百萬名2023年活躍認證私家車車主）組成的網絡，為我們未來的增長奠定了堅實基礎。

致力為環境及社會帶來積極影響

在*嘀嗒出行*，我們堅持向高效、清潔交通的變革，並一直致力實踐推廣對環境及社會產生正面影響的服務和產品的經營理念。

環保之選

我們的順風車平台專注於創造新運力，且不會因使用額外車輛而令道路空間負擔過重。根據弗若斯特沙利文報告，於2023年，我們的用戶通過使用我們的順風車平台減少超過1.3百萬噸的二氧化碳排放，此相當於種植約1.6百萬英畝的森林。我們亦提供智慧出租車服務，以提升中國出租車行業的效率並提高出租車的利用率，從而減少出租車司機在我們平台上的空載里程。

業 務

行業數字化賦能

根據弗若斯特沙利文報告，出租車行業是中國最大的四輪出行市場組成部分，但同時數字化率屬中國最低。我們認為，提升傳統出租車行業效率的關鍵在於建立一個數字基礎設施，從根本層面重塑交易及用戶體驗。通過我們基於雲端的智慧出租車解決方案，我們旨在將移動時代的便利性帶到出租車揚招及搭乘體驗，無縫整合線上和線下體驗，並最終推進出租車行業數字化。例如，我們的*出租車智慧碼*將揚招搭乘轉變為「在線訂單」，將傳統的出租車叫車方式數字化。這使用戶可受益於各種平台功能，例如車費及等待時間估算、在線支付選項、在線評論系統及失物招領追蹤，而揚招搭乘場景通常並無設有相關功能。

作為市場開拓者，我們可利用有利及支持性的行業助力把握市場機會，這可由我們獲當地監管機構及行業協會認可加以佐證。例如，於2021年，我們獲陝西省委網信辦評為網絡公益典型案例。我們亦獲西安市出租車管理處及西安市出租車協會頒授西安市巡遊出租汽車數字化轉型升級特殊貢獻獎，以表彰我們在2020年推動了西安市出租車數字化轉型。

先進技術促進出行解決方案

由於司機及乘客的匹配效率低下以及人們對與陌生人共乘的擔憂，順風車出行一直較為零星。我們利用專有的先進技術改善順風車體驗。

高效

憑藉基於大數據的匹配、調度算法及導航，我們顯著提升順風車的效率。憑藉我們精密的算法，我們能準確地匹配多個出行夥伴，同時考慮多種因素，例如車主的概況、乘客的路線及路線優化。因此，根據弗若斯特沙利文報告，我們的順風車服務於2021年、2022年及2023年的響應率分別達到56.4%、58.8%及66.5%，高於約50%至55%的行業平均水平。基於我們的導航技術，我們提供各種應用，包括路徑規劃、智慧推薦上下車地點，以及實時顯示司機及乘客位置。我們的專有技術支持每秒約45,000個路徑規劃請求，優化最近的接送地點並將等待時間及行程距離減至最短。

業 務

信任及安全

我們利用各種先進技術，包括人工智慧、雲技術及導航，以確保我們用戶的安全。例如，根據弗若斯特沙利文報告，我們率先為順風車服務推出一鍵式尋求警察協助的服務。我們的導航技術可自動追蹤每次行程並識別危險的駕駛模式。倘車輛在行程中偏離計劃路線或在某個位置長時間停留，我們的系統將自動查出相關情況。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的平台上概無發生任何惡性暴力犯罪。

數字化

我們幫助出租車行業重新審視及改革數十年來主要因技術限制而並未受到挑戰的行業慣例。我們的數字化工具（例如出租車智慧碼及出租車打車助手）配備有雲技術，將傳統出租車揚招的方式數字化。我們還提供鳳凰出租車雲平台，這是一種供出租車公司及協會使用基於雲端的出租車管理工具，可精簡其車隊的營運及管理，使其能夠監察其出租車司機的工作量及表現，同時提高彼等的生產力。

我們已在專有技術方面（尤其是在人工智慧、機器學習及大數據分析領域）投入大量資源，以提升用戶體驗及確保平台的可持續增長。截至2023年12月31日，我們擁有一個由210名成員組成的研發團隊，佔我們僱員總數的約52.0%，彼等均持有學士或更高學位。

經驗豐富而遠見卓識的管理層

我們得益於經驗豐富而遠見卓識的管理團隊的領導。我們的聯合創始人引領本公司，旨在打造更高效、更環保的出行生態系統。彼等的遠見卓識、深厚的行業專長、豐富的管理經驗以及長期的專注與承諾幫助我們取得了當前成就及指明了未來方向。

我們的高級管理層成員曾為眾多世界級企業提供服務，平均積累了20年相關行業經驗，所涉領域包括信息技術、線上至線下商務、產品開發、銷售及營銷以及流量管理。我們的創始人、董事長兼首席執行官宋先生為本公司的重要支柱，憑藉其在擔任惠普中國副總裁及谷歌中國銷售總經理期間積累的經驗，我們取得了優異的業績。我們的其他聯合創始人憑藉彼等互補的技能以及在任職於谷歌、百度、雅虎、寶潔及摩托羅拉專長領域的良好往績，促進了我們的業務發展。

業 務

發展戰略

我們擬採取以下策略來進一步發展我們的業務。

鞏固於順風車行業的市場地位

我們旨在於中國順風車行業進一步鞏固我們的市場地位及提升我們的品牌影響力。我們將繼續利用平台的網絡效應，並通過優化我們的服務產品及改善用戶體驗來拓展用戶群。例如，我們計劃運用運營專有知識及技術改進進一步提升匹配效率。通過利用大數據分析和人工智慧技術，我們提高了我們的匹配算法精度。該改進可以更準確地分析司機和乘客的屬性和偏好以及訂單詳情，從而提高響應率並減少等待時間。此外，我們擬實施有效的營銷策略（例如進行線上營銷及推廣活動以及線下順風車促銷及宣傳活動）。我們亦計劃在上海、蘇州及杭州等大都市及其週邊地區推廣我們的城際順風車服務，作為公共交通（如城際巴士及火車）的更理想替代出行方式，我們已在這些城市獲得了穩固的市場認可。我們已推出一系列專門針對城際順風車出行的促銷活動，包括提供優惠券及獎勵激勵。通過該等舉措，我們預計將樹立深入人心的品牌形象，提倡經濟而負責任的安全出行方式，以自然而然地產生流量、提高我們的滲透率及擴大我們的市場份額。

繼續擴大我們的智慧出租車服務

我們將通過繼續擴大我們智慧出租車服務的地理覆蓋範圍，並探索與越來越多出租車公司和協會合作的機會。考慮到我們智慧出租車服務的過往表現及全行業數字化的市場趨勢，我們在預期市場對我們的智慧出租車服務有足夠需求的情況下制定擴張計劃。例如，截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄，而截至2020年12月31日為21個城市。在這79個城市中，我們已在其中的17個城市實施其他智慧出租車服務的戰略合作，並準備將我們於當地的合作模式複製至其他城市。

儘管由於大量司機湧入中國網約車行業導致競爭加劇，以及我們終止與出租車網約服務相關的聚合平台的合作，對我們的出租車網約業務產生了負面影響，但我們認為於往績記錄期間，我們的出租車網約服務減少的趨勢不會持續存在並將逐漸改善，原因如下：(1)我們在中國的出租車網約領域經驗豐富，與出租車公司、地方交通運輸部門及出租車協會聯繫緊密，有望利於我們其他智慧出租車服務（如出租車智慧碼及出租車打車助手）的長遠發展；及(2)鑒於許多新增的網約車司機不具備提供該等服務的必要資格或許可證，我們預計，隨著行業監管力度加大，司機的暫時性供應過剩問題將會減少。

業 務

根據弗若斯特沙利文報告，儘管中國的出租車行業受到快速增長的網約車市場的挑戰，尚未完全實現數字化，但其於2023年中國汽車客運市場仍保持著54.2%的可觀市場份額，並有望在可預見的未來保持其主導地位和活力。根據同一資料來源，我們預計，中國的出租車行業將因數字化轉型的加速而蓬勃發展，我們相信，將傳統的出租車揚招與網約車相結合可以提高中國汽車客運市場的效率和靈活性。因此，我們的業務擴展計劃旨在實現這種出租車服務組合。因此，我們計劃擴展業務至更多城市並逐步推出我們的智慧出租車合作，我們認為這將促進我們的服務模式、培養用戶習慣並為我們的平台積累用戶基礎，從而為我們智慧出租車服務的可持續長期增長奠定基礎。截至最後實際可行日期，我們已在98個城市提供出租車網約服務，並就我們在83個城市提供的出租車網約服務促成的出租車搭乘而向出租車司機收取服務費。隨著我們的業務發展，我們亦預期在其他城市逐步收取服務費。我們計劃充分利用我們平台上生成的用戶及流量數據，通過增強功能及模塊來不斷升級我們的鳳凰出租車雲平台，以幫助出租車公司及協會提高營運效率。我們亦擬為出租車公司、出租車協會及監管機構提供新的數字化工具，以根據對出行資源供求的區域波動的預測，協助彼等管理出租車司機及公共交通。

提升變現能力並豐富變現渠道

我們將進一步提升我們的變現能力並豐富變現渠道。就我們的順風車平台而言，我們擬進一步開發廣告及其他服務（例如汽車增值服務及更多定製化廣告服務），以吸引更多企業客戶及把握中國出行市場價值鏈中的變現機會。就我們的智慧出租車服務而言，我們擬在全國範圍內加大變現力度，並在繼續完善我們的服務及產品及拓寬我們用戶群的同時，探索其他類型的服務收費模式。於過往幾年內，我們已通過於越來越多的城市形成和推出合作擴張我們的地理覆蓋範圍來策略性地專注於開發智慧出租車服務。截至最後實際可行日期，我們於83個城市就我們出租車網約服務促成的出租車搭乘向出租車司機收取服務費。未來，我們計劃於達致更高的數據準確度、算法複雜度及用戶覆蓋範圍後逐步收取其他城市的服務費。

提升我們的技術能力及運營效率

我們將繼續投資於我們的先進技術，尤其是人工智慧及機器學習技術，以在速度及準確性方面完善路徑及匹配算法。我們亦擬根據平台生成的交易收集更多用戶洞見。此外，我們計劃提供最佳的用戶體驗及升級產品的用戶界面。尤其是，我們將改善現有功能，例如App內置導航、智慧推薦上下車地點以及實時顯示司機及乘客位置，以創造無縫的用戶體驗。此外，我們計劃通過智慧硬件、面部識別、虛擬號碼和

業 務

實名認證技術等先進技術進一步升級我們的安全機制以進一步提升用戶體驗及提高用戶忠誠度。為此，我們擬招募頂級業內人才，包括研究人員及工程師以及頂尖院校的畢業生。我們亦可能與知名研究機構或大學合作開發聯合研究計劃。

尋求戰略聯盟、投資及收購

我們擬選擇性地在中國出行市場的價值鏈中尋求戰略聯盟、投資及收購，以進一步提升我們的競爭力。我們將評估並執行聯盟、投資及收購機會，以補充及擴大我們的業務、優化我們的盈利能力、幫助我們滲透至中國出行市場的週邊領域，並為我們的平台增添新功能。例如，我們可能物色收購目標，例如與我們的現有服務關係緊密及有助於我們提升未來服務的智能硬件公司及地圖數據公司。我們亦可能與大型技術平台合作，以受益於其海量用戶流量並為我們的服務發掘新商機。截至最後實際可行日期，我們尚未物色到任何潛在投資或收購目標。

我們提供的服務

我們通過順風車平台共享私人乘用車間置車座，並通過我們的智慧出租車服務來提高出租車的運力利用率及改善用戶體驗。我們還利用用戶流量提供廣告及其他服務。我們通過我們的移動App（包括**嘀嗒出行App**及**嘀嗒出租車司機App**）及**嘀嗒出行**微信小程序主要為個人用戶提供服務。我們還通過雲出租車管理工具包**鳳凰出租車雲平台**為公司客戶（包括出租車營運商及出租車協會）提供服務。下圖載列截至最後實際可行日期的主要服務及產品的簡要陳述。



(1) 包括**嘀嗒出行**微信小程序。

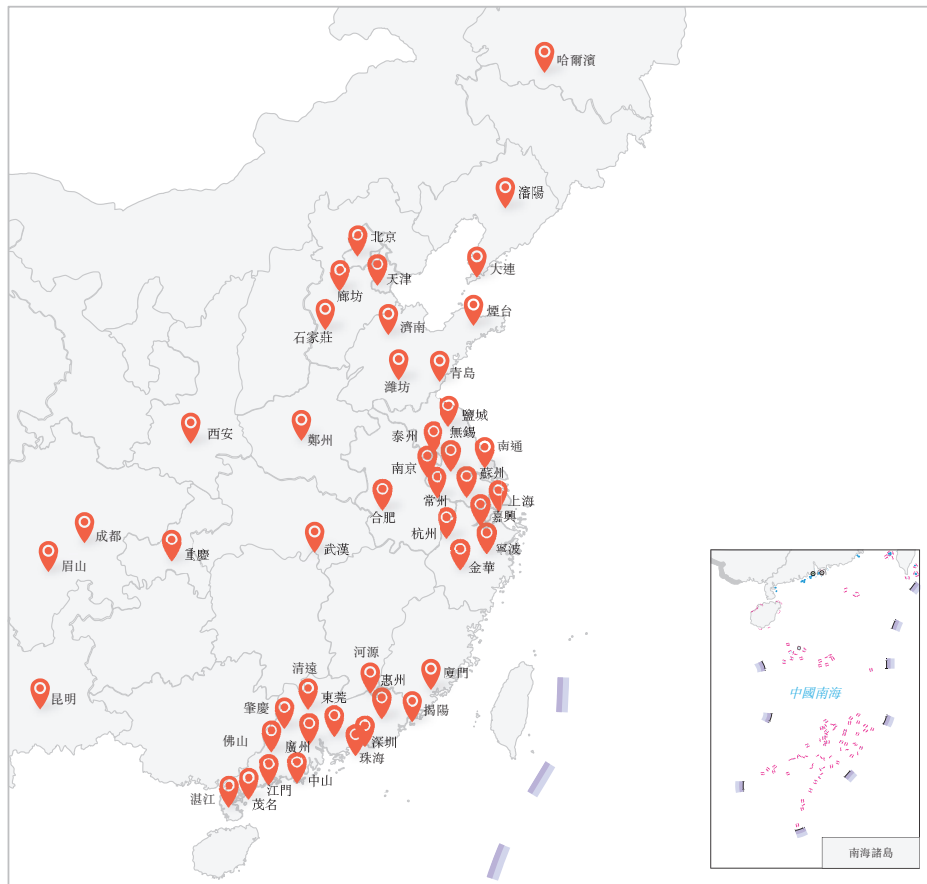
業 務

順風車平台

由於私家車車主與乘客的匹配效率低下，順風車的使用歷來僅限於鄰居以及朋友及熟人之間。我們於2014年推出順風車平台App，將私家車車主與具有相近出行路線的乘客連接起來。我們的目標順風車乘客主要包括在日常通勤或其他定期出行中搭乘順風車的乘客（其有預先計劃的出行路線，而非按需出行），以及在非日常出行（如城際出行、週末長途同城出行或節假日返鄉出行）中尋求具有成本效益的替代方案的乘客。我們已就我們的順風車平台服務取得所有必要的許可證，包括根據《中華人民共和國公司法》取得營業執照及根據電信條例、電信業務管理辦法及互聯網管理辦法取得增值電信業務許可證。除此之外，我們無須取得任何特定許可證。

截至2023年12月31日，我們在全國366個城市提供順風車平台服務，擁有約15.6百萬名認證私家車車主，其中5.0百萬名或32.0%為2023年活躍認證私家車車主。於往績記錄期間，我們在46個城市產生了我們順風車平台服務的絕大部分交易總額。自我們成立以來及直至2023年12月31日，我們為約69.4百萬名單獨順風車乘客提供了服務。我們主要通過市場營銷活動及口口相傳來吸引順風車乘客及私家車車主。請參閱「一 銷售及營銷」。

下圖說明46個城市的地理位置，該等城市貢獻了我們順風車平台服務的絕大部分交易總額。



業 務

下表載列於所示年度按地區劃分的我們的順風車平台服務產生的交易總額明細。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|---------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | | |
| 地區 | | | | | | |
| 廣東 | 2,686 | 34.7 | 1,877 | 31.0 | 2,383 | 27.6 |
| 上海、江蘇及浙江 | 1,926 | 24.8 | 1,537 | 25.4 | 2,442 | 28.3 |
| 四川及重慶 | 884 | 11.4 | 833 | 13.7 | 1,049 | 12.1 |
| 東北地區 ⁽¹⁾ | 917 | 11.8 | 766 | 12.6 | 1,074 | 12.4 |
| 北京、天津及河北 | 693 | 9.0 | 491 | 8.1 | 891 | 10.3 |
| 其他 | 645 | 8.3 | 557 | 9.2 | 797 | 9.2 |
| 總計 | <u>7,751</u> | <u>100.0</u> | <u>6,061</u> | <u>100.0</u> | <u>8,636</u> | <u>100.0</u> |

(1) 包括山東省、黑龍江省、遼寧省及吉林省。

於2023年，我們的順風車平台服務的交易總額與2022年相比有所增加，同時我們的業務已從COVID-19疫情的不利影響中恢復。於2023年，我們來自廣東的順風車平台服務的交易總額佔我們總交易額的百分比與2022年相比有所下降，主要是由於廣東省（若干其他市場參與者的主要業務重點所在）本地市場的市場競爭加劇，而我們並無優先考慮該地區。我們在廣東省開展順風車平台服務的時間相對較早，因此於2021年及2022年，廣東省分別在我們順風車平台服務的交易總額中佔比最大。然而，隨著當地市場的成熟及競爭日益激烈，我們戰略性地決定優先考慮具有更大增長潛力的中國其他省份。因此，我們來自上海、江蘇及浙江的順風車平台服務的交易總額佔同年總交易額的百分比有所增加，主要是由於2023年我們在上海的業務與2022年相比有所恢復及增長，該地區於2022年3月至2022年6月爆發了嚴重的COVID-19疫情。

業 務

下表載列於往績記錄期間各年度我們的順風車平台服務的主要運營數據。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---------------------------------------|-------------|----------|----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 交易總額..... | 人民幣78億元 | 人民幣61億元 | 人民幣86億元 |
| 我們促成的順風車搭乘次數..... | 129.7百萬 | 94.2百萬 | 130.3百萬 |
| 平均每次順風車搭乘車費..... | 人民幣59.8元 | 人民幣64.3元 | 人民幣66.3元 |
| 平均每公里順風車搭乘車費 ⁽¹⁾ | 人民幣1.1元 | 人民幣1.2元 | 人民幣1.1元 |
| 月均活躍認證私家車車主人數..... | 1.6百萬 | 1.2百萬 | 1.6百萬 |
| 月均活躍順風車搭乘人數..... | 4.8百萬 | 3.7百萬 | 4.8百萬 |
| 新乘客..... | 0.8百萬 | 0.7百萬 | 0.9百萬 |
| 其他乘客..... | 4.0百萬 | 3.0百萬 | 3.9百萬 |
| 每名乘客的平均每月搭乘次數 ⁽²⁾ | 2.3 | 2.1 | 2.3 |
| 每名認證私家車車主的平均每月收入 ⁽³⁾ | 人民幣36.7元 | 人民幣34.6元 | 人民幣40.5元 |
| 淨服務費率 ⁽⁴⁾ | 7.4% | 7.1% | 7.8% |

- (1) 特定期間內的平均每公里順風車搭乘車費按該期間通過我們平台促成的所有順風車搭乘的交易總額除以所有該等順風車搭乘的估計總里程數(以公里為單位)計算。
- (2) 每名乘客的平均每月搭乘次數乃根據我們於相關期間促成的順風車搭乘次數，除以月均活躍順風車搭乘人數與同期月數的乘積計算得出。
- (3) 每名認證私家車車主的平均每月收入乃根據於相關期間提供順風車平台服務產生的收入，除以月均活躍認證私家車車主人數乘以同期月數計算得出。
- (4) 有關淨服務費率的計算，請參閱「詞彙表」。

於2022年，我們促成的順風車搭乘次數減少，主要是因為COVID-19疫情在多個地方(尤其是我們開展主要業務的城市)出現區域性復發。例如，上海於2022年3月至2022年6月以及北京於2022年3月至5月及11月至12月，均出現疫情大規模局部爆發，其亦導致同期交易總額減少。由於該等城市的疫情爆發，政府實施了限制措施，週邊的出行活動暫時中斷，因此，2022年月均活躍認證私家車車主人數、月均活躍順風車搭乘人數及每名認證私家車車主的平均每月收入均有所下降。此外，競爭格局因主要參與者的變化而進一步演變。例如，根據弗若斯特沙利文報告，公司B(亦提供出租車

業 務

網約及網約車服務)於2019年12月正式重新推出其順風車平台服務，其按交易總額計的市場份額由2020年的10.8%增長至2021年的19.6%，其後於2022年保持相對穩定在18.4%，於2023年保持相對穩定在17.3%。因此，我們在中國順風車市場的市場份額受到負面影響。根據同一資料來源，由於COVID-19疫情在地域及影響程度上的差異，加上競爭格局的演變，我們的順風車平台服務於2021年產生的交易總額並無跟上整體市場的步伐，並於2022年有所減少，我們按順風車搭乘次數計的市場份額由2021年的38.1%降至2022年的32.5%，而我們按交易總額計的市場份額由2021年的35.4%降至2022年的31.8%。請參閱「行業概覽－中國順風車市場概覽－競爭格局」。於往績記錄期間，平均每次順風車搭乘車費增加，主要是由於(1)COVID-19疫情期間，城際巴士或火車等公共交通方式受政府限制性措施的影響更大，因此儘管整體出行活動受到限制，但由於COVID-19疫情後，城際出行需求的複蘇及我們加大力度推動城際出行，城際順風車成為有長途出行需求的乘客的首選方案，城際出行在所有順風車出行中的比例增加，及(2)搭乘費用上漲。有關我們淨服務費率的波動，請參閱「定價及付款結算」。

儘管COVID-19疫情對中國的順風車及出租車行業造成影響，於中國各級政府戰略性調整疫情預防政策，並大幅放寬旨在控制COVID-19病毒傳播的限制措施後，我們平台的交易量於2023年開始復甦，證明我們的順風車平台服務一直具備靈活性。例如，於2023年，我們促成了約130.3百萬次順風車搭乘，比2022年的約94.2百萬次增加38.3%。此外，於2023年，我們的順風車平台產生的交易總額達到約人民幣86億元，比2022年的約人民幣61億元增長42.5%。請參閱「概要－最新業務發展」。

根據弗若斯特沙利文報告，於2021年、2022年及2023年，我們順風車平台的應答率分別為56.4%、58.8%及66.5%，高於約50%至55%的行業平均水平。2021年應答率下降主要是由於COVID-19疫情蔓延，當時新實施了核酸檢測等地方限制出行措施，同時私家車車主對健康保護更加謹慎，這影響了他們提供順風車搭乘服務的意願。根據弗若斯特沙利文報告，於2021年、2022年及2023年，我們促成的順風車搭乘的完成率分別為78.4%、72.2%及66.3%，與約60%至70%的行業平均水平相若。完成率於2021年至2022年期間下降，主要是由於COVID-19疫情蔓延，當時新實施的核酸檢測等地方限制出行措施(尤其是針對城際出行)導致城際出行完成率下降，同時私家車車主對健康保護更加謹慎，這影響了他們提供順風車搭乘服務的意願。完成率於2023年下降主要是由於2023年(尤其是在國家法定節假期間)隨著COVID-19限制性措施的解除，順風車訂單數量隨著出行需求的恢復有所增加。

業 務

服務交付

我們主要通過**嘀嗒出行App**運營順風車平台，聚焦簡易、高效及便利。私家車車主可通過**嘀嗒出行App**發佈行程，而順風車乘客可事先預訂順風車搭乘。我們會採用標準化匹配算法，將在相似時間出行方向相近的乘客與私家車車主匹配為潛在匹配對象。我們的移動App可在整個順風車行程中為乘客及私家車車主提供多項服務及功能。

我們旨在通過以用戶為中心的界面設計，為**嘀嗒出行App**的用戶提供沉浸式的體驗。特別是，我們設有多種類型的通知，例如適合特定場景的用戶生成的通知、內容生成的通知及系統生成的通知，以增強用戶參與度及令用戶體驗個性化。例如，乘客可激活我們安全中心的若干功能，以自動將行程信息共享給指定的聯繫人、接收與系統推薦路線有任何駕駛偏離的通知、隱藏其電話號碼以保護隱私、全程開啓錄音保護以防出現潛在糾紛，並授權我們在緊急情況下向醫務人員披露其醫療信息。

就乘客而言

閣下如為要求順風車出行的乘客，則可進行一系列偏好設置，其中包括接送地點、目的地、出發時間、乘客總數以及獨享搭乘或與其他陌生乘客共享行程。其後，將根據所選參數確定閣下的行程費用。根據我們的匹配算法，我們將為閣下提供經選定的私家車車主列表，彼等出行路線及時間的相似程度各異，閣下可等待並由當中的任何車主接送，或主動向閣下所選中的任何一名車主發送順風車邀請。閣下在為成功匹配預付全部車費後，可通過**嘀嗒出行App**與私家車車主聯繫，以說明接送地點、出發時間及經雙方同意的其他特殊要求。

我們已實施各種措施來幫助閣下作出知情決定及確保閣下在行程中的安全。例如，閣下可檢查所有列出的私家車車主的詳情，包括評分、車輛資料、背景調查結果及駕駛記錄。行程一旦開始，我們的安全功能可使閣下與家人及朋友共享實時行程資料、緊急報警、查看保險資料及聯絡我們的客服人員。此外，閣下可進入安全中心主頁設置閣下的偏好，並激活我們綜合機制的若干功能。例如，閣下可以選擇將行程信息分享給指定的聯繫人，該聯繫人將有權訪問閣下的實時位置，並在任何偏離系統推薦路線的情況下收到通知，以確保閣下的安全，特別是在閣下可能失去意識的緊急情況下。我們亦通過我們的全天候緊急響應小組為閣下提供保護及臨時協助。請參閱「[我們對信任及安全的承諾](#)」及「[客戶服務](#)」。

業 務



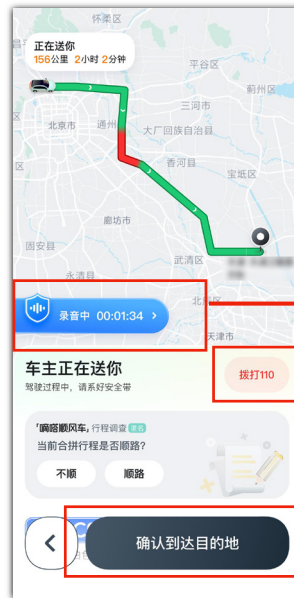
1. 通過點擊順風車標籤預定順風車出行。



2. 顯示經選定的私家車車主名單和司機信息。



3. 檢查支付詳情及在成功匹配後預付車費。



4. 行程一經開始，閣下可以點擊我們安全中心查看安全功能。閣下亦可通過點擊報警按鍵撥打緊急報警電話。閣下可以點擊到達按鍵，確認到達目的地並結束行程。

業 務



5.閣下的行程已投保，閣下可使用多項安全功能，包括添加安全聯繫人及行程錄音保護。
閣下可進入安全中心主頁使用全面的安全機制。

就私家車車主而言

閣下如為私家車車主，通過在行程中接送乘客，可節省油費及通行費。閣下可進行一系列偏好設置來通過**嘀嗒出行App**發佈行程，包括行程的起點及終點、計劃出發時間及可用座位數目。其後，閣下將收到出行路線及時間相若的乘車請求，並人工回應任何閣下選擇的請求。閣下亦可打開自動搶單功能，通過設置與我們平台進行的正常訂單匹配和乘車請求建議相比更詳盡的首選項（包括可合乘座位數、預計出發時間和行程路線的相似度）來提高效率，據此，我們的配對算法篩選潛在配對並自動為閣下接受匹配的乘車請求。此外，倘有多個可用座位，閣下可回應多個順路乘車請求，以節省更多成本，惟須獲得順風車乘客同意，且每日可搭乘的總次數設有限制。行程一旦開始，**嘀嗒出行App**為閣下提供路線經過優化的實時駕駛導航。我們通過與順風車乘客的安全機制大致類似的安全機制為閣下提供保護，包括在行程中監察順風車乘客違反規則的行為。請參閱「一 我們對信任及安全的承諾」及「一 客戶服務」。此外，閣下所提供的所有順風車行程均獲投保，而無需支付額外費用。

業 務



1.1 閣下可以通過設置出發地和目的地、選擇之前保存的路線或查看新路線，開始接送乘客。



1.2 閣下確定路線後，我們的平台將發佈閣下的行程，而閣下將會看到附近接送地點及類似路線的詳細乘客請求。閣下可查看彼等的路線，並點擊任何閣下選擇的請求，然後應該該請求。

業 務



2. 通過設置行程路線的相似程度及訂單偏好來設定閣下的偏好。

3. 選擇閣下的偏好請求後，閣下可以點擊信息按鍵，聯繫閣下的乘客並在確認接受請求前查看車費。



4. 確認請求後，閣下將會看到行程信息，然後可通過點擊頁面底部的按鍵開始閣下的路線導航並在出發時通知乘客。

定價及付款結算

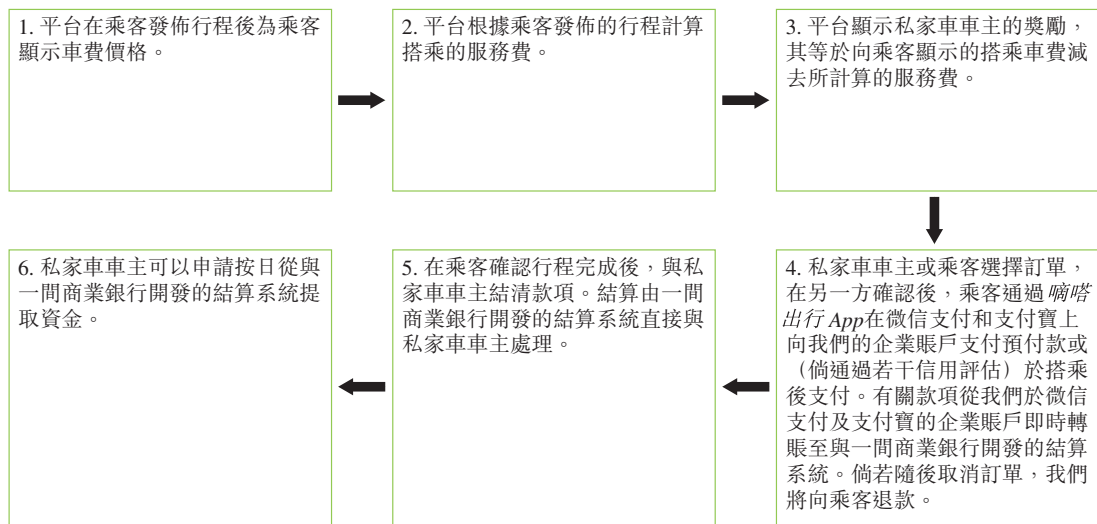
我們向通過我們的平台促成的所有順風車搭乘中的乘客及私家車車主預先顯示車費。藉此，我們可防止乘客與私家車車主之間討價還價及出現糾紛。我們將參考當地出租車定價水平、城市私人乘用車數量及交通水平，根據當地生活水平對覆蓋的城市進行分組，並基於位置及距離，採用分級定價模式來計算每次行程的費用，反映攤分出行成本。對於在行程中匹配了多個訂單的順風車行程，每位同城出行乘客的車費介

業 務

乎順風車行程全價的60%至80%（此為乘客專程乘車所應付的費用），而每位城際出行乘客的車費介乎順風車行程全價的25%至70%（此為乘客專程乘車所應付的費用），具體取決於行程距離。

於行程結束後，我們會將從乘客收取的資金計入私家車車主在我們平台上的用戶賬戶，有關金額相等於乘客所付搭乘車費與我們基於位置及行程距離收取的服務費之間的差額。私家車車主可每日申請提取資金。在某些情況下，私家車車主可免予收取乘車費，作為對順風車乘客的優惠，在該等情況下，順風車乘客將收到預付車費減我們應收服務費的退款。我們已經委聘一家持牌商業銀行託管我們的銀行賬戶。我們亦與該銀行合作，並開發了一個與我們的內部系統連接的系統，以管理及結算與私家車車主及出租車司機的付款並向我們的個人用戶退還餘額。自2020年11月9日起，我們已全面投入使用該系統，所有通過**嘀嗒出行App**來自乘客的付款以及向私家車車主及出租車乘客的付款現在均通過該系統進行結算。據我們的中國法律顧問告知，我們無需就目前使用的結算系統取得支付業務許可證，因為持牌商業銀行是通過已實施的系統為我們提供支付管理及結算服務，且有關結算慣例在所有重大方面符合相關中國法律及法規規定。

下圖說明我們順風車平台服務的資金流。



我們通過向於我們的平台提供順風車搭乘的私家車車主收取服務費來從順風車平台產生收入。我們可能會每月審閱當地城市的經濟狀況及戰略因素並據此調整費用水平。此前，服務費通常包括最低起步價及基於預期行程距離按分級基準計算的預定固定金額，且不論行程距離均有一定上限。服務費於2023年2月變更為搭乘車費的固定百

業 務

分比以符合不斷變化的行業慣例。截至2023年12月31日，該百分比約為10.5%，且在不同城市及不同情況下可能略有不同。根據弗若斯特沙利文報告，我們採用的服務費模式一直並將繼續與行業慣例一致。於2021年、2022年及2023年，我們順風車平台服務的淨服務費率分別為7.4%、7.1%及7.8%。於2022年至2023年，我們的淨服務費率上升，主要是由於我們在2023年提高了向在我們平台上提供順風車搭乘服務的私家車車主收取的總體服務費。我們的淨服務費率於2022年有所下降，主要由於我們增加了向私家車車主提供的補貼（其中一部分已被扣除以得出我們的收入），以獎勵彼等在我們的平台上提供搭乘服務。

於2021年、2022年及2023年，我們從順風車平台產生的收入分別為人民幣695.1百萬元、人民幣514.9百萬元及人民幣774.0百萬元，分別佔我們同年總收入的89.0%、90.5%及95.0%。

智慧出租車服務

儘管中國出租車行業在中國汽車客運市場上佔據明顯主導地位，但由於該行業對移動互聯網時代的數字化及網約車平台的出現所帶來的挑戰的適應較慢，因此營運效率及客戶滿意度未能達到充足水平。我們於2017年推出智慧出租車服務，並推出了各種服務及產品。根據弗若斯特沙利文報告，截至2023年12月31日，我們的平台上有超過353,000名認證出租車司機，佔全國所有出租車司機約13.0%。我們僅准許認證出租車司機於完成我們的驗證程序後通過我們的平台提供出租車搭乘服務。

如今，人們以各種方式租用出租車，例如揚招及通過智慧手機下達訂單網約打車，隨著智慧手機近年來滲透率不斷提高，後者變得日益普及。根據弗若斯特沙利文報告，於2023年，按交易總額計，揚招仍佔主導地位，佔據88.9%的市場份額，並將繼續與網約車並行發展，服務於大眾多樣化的出行需求。

我們已推出智慧出租車服務，重點發展由面向出租車司機的**嘀嗒出租車司機App**及面向乘客的**嘀嗒出行App**提供的網約車解決方案。我們已推出**嘀嗒出租車司機App**的應用內功能**智慧出租車巡遊**，有關功能利用我們的預測算法及數據分析技術，實時引導出租車司機至高需求的區域。我們可藉此提高出租車的使用率，提升乘客的打車效率。我們亦推出其他智慧出租車服務。我們自2019年8月起一直在多個城市試點我們的數字化揚招解決方案，該解決方案由**出租車智慧碼**及**出租車打車助手**（乘客可通過**嘀嗒出行**微信小程序訪問）提供。此外，我們於2018年8月面向出租車公司及協會推出基於雲端的出租車管理軟件**鳳凰出租車雲平台**，以通過監控出租車司機的工作量和表現提高其營運及管理效率。我們與監管機構參加研討會，包括地方交通運輸部門負責人、業內人士和其他市場參與者，以分享我們的第一手經驗，提倡高效及可持續的出行解決方案（包括出租車行業的解決方案）。

業 務

截至最後實際可行日期，我們已在中國98個城市提供出租車網約服務，包括83個我們就促成的出租車搭乘而向出租車司機收取服務費的城市。我們就出租車網約服務及其他智慧出租車服務與地方交通運輸部門、出租車公司及協會合作。截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄。詳情請參閱「一 我們與地方交通運輸部門、出租車公司及協會進行的戰略合作」。於2021年、2022年及2023年，我們從智慧出租車服務產生的收入分別為人民幣32.6百萬元、人民幣19.4百萬元及人民幣11.3百萬元，分別佔同年我們總收入的4.2%、3.4%及1.4%。於往績記錄期間，我們的所有智慧出租車服務收入均產生自出租車網約服務。我們目前免費提供數字化揚招解決方案作為我們智慧出租車服務不可或缺的增值部分。我們期望通過我們的數字化揚招解決方案優化傳統揚招的匹配效率和用戶體驗，並在實現更高水平的數據準確性、算法複雜性和用戶覆蓋範圍後逐步收取服務費。過去幾年來，我們一直通過在越來越多的城市組建並開展合作關係，擴大地理覆蓋範圍，戰略性專注於深耕智慧出租車服務。展望未來，我們預期不斷發展我們的服務及產品，並豐富我們的變現渠道。請參閱「一 發展戰略 — 提升變現能力並豐富變現渠道」。

出租車網約

我們於2017年10月推出出租車網約服務，並於2019年8月開始在選定城市變現。我們已取得提供出租車網約服務所需的增值電信業務許可證。截至2023年12月31日，我們已為合共約106.1百萬名個人出租車乘客提供服務。下表載列於所示年度我們的出租車網約服務的主要運營數據。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---|-------------|----------|----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣 | 人民幣 | 人民幣 |
| 交易總額 ⁽¹⁾ | 827.2百萬元 | 427.4百萬元 | 223.9百萬元 |
| 我們促成的出租車網約搭乘次數 | 35.5百萬 | 21.5百萬 | 12.1百萬 |
| 平均每次出租車網約搭乘車費 | 人民幣23.3元 | 人民幣19.9元 | 人民幣18.6元 |
| 平均每公里出租車網約搭乘車費 ⁽²⁾ | 人民幣4.4元 | 人民幣3.6元 | 人民幣3.6元 |
| 月均活躍認證出租車司機人數 | 200,000 | 140,000 | 102,000 |
| 月均活躍出租車乘客人數 | 1.7百萬 | 0.8百萬 | 0.5百萬 |
| 每名認證出租車司機的平均每月收入 ⁽³⁾ | 人民幣13.6元 | 人民幣11.5元 | 人民幣9.2元 |
| 淨服務費率 ⁽⁴⁾ | 2.1% | 1.8% | 3.3% |

附註：我們出租車網約服務的運營指標不包括我們其他智慧出租車服務的數據（如我們通過出租車打車助手及出租車智慧碼助力的出租車搭乘），我們尚未開始將該等服務變現。

業 務

- (1) 交易總額不包括我們通過其他智慧出租車服務（如出租車打車助手及出租車智慧碼）助力的出租車搭乘，我們尚未開始將該等服務變現。隨著我們擴大其他智慧出租車服務的用戶群以及加深與當地出租車公司及協會的合作，我們將加大變現力度。
- (2) 特定期間內的平均每公里出租車網約搭乘車費按該期間通過我們平台促成的所有出租車網約搭乘的交易總額除以所有該等出租車網約搭乘的估計總里程數（以公里為單位）計算。
- (3) 每名認證出租車司機的平均每月收入乃根據於相關期間提供出租車網約服務所產生的收入，除以月均活躍認證出租車司機人數乘以同期月數計算得出。
- (4) 有關淨服務費率的計算，請參閱「詞彙表」，其反映了我們在全國範圍內運營的綜合費率，而我們在不同城市的定價或會因當地城市經濟狀況及戰略原因而有所不同。

於往績記錄期間，我們促成的出租車網約搭乘次數及相應交易總額整體下跌，主要由於出租車網約行業的競爭動態發生變化，以及網約車行業的競爭加劇導致出租車行業整體下滑。許多傳統出租車公司於2021年開始推出自己的線上服務，這蠶食了像我們這樣的全國性平台的市場份額。此外，儘管部分主要網約車平台不斷加大補貼力度來吸引用戶，但考慮到我們的出租車網約服務與網約車服務的業務模式存在重大差異，我們放棄加入價格戰。該戰略選擇導致我們的部分出租車網約服務用戶流失。此外，大量司機湧入中國網約車行業，導致車費下跌、可供乘車量過剩。例如，按2022年簽發的網約車駕駛證數量計算，網約車司機人數增加了1.1百萬人或28.9%，更有未持有該等許可證的新增網約車司機。根據弗若斯特沙利文報告，由於車費下跌及網約車服務的可用性增加，許多潛在的出租車網約乘客可能會轉向網約車，而順風車服務行業受到的影響較小，因為其依賴私家車車主（而非專業司機）及其互助（而非商業）性質。此外，我們分別於2021年、2022年及2023年逐步終止與兩家、三家及三家出租車網約服務相關的聚合平台合作，而該等平台於相應年度分別為我們促成了3.8百萬次、0.5百萬次及45,000次出租車網約搭乘。我們終止與該等聚合平台的合作通常是出於戰略原因，雙方同意在合約到期時不再續約。例如，一家主要聚合平台於2021年開始專注於建立其自身的出租車網約業務，並成為我們的競爭對手。其亦優先向網約車司機而非出租車司機派單以獲得更高的佣金。儘管我們於2021年通過與該平台的合作促成了約3.8百萬次出租車網約搭乘，但由於當時的競爭態勢超過了合作關係，我們並無於合約在2021年12月到期時與該平台續約。我們已於2021年終止與另一個聚合平台的合作，原因是該平台於同年退出搭乘聚合業務，而我們於2021年通過與該平台合作促成的出租車網約搭乘次數不到3,000次。

業 務

我們預計，於往績記錄期間，我們的出租車網約業務的下降趨勢不會持久，且會因以下原因而逐漸改善。首先，我們在中國出租車網約行業的豐富經驗以及我們與出租車公司、地方交通運輸部門及出租車協會的緊密聯繫預期將有利於我們其他智慧出租車服務（如出租車智慧碼及出租車打車助手）的長遠發展。除司機、乘客和出租車網約平台外，該等其他智慧出租車服務還涉及出租車公司、地方交通運輸部門及出租車協會等其他利益相關者，並且預計將為推出該等服務的城市提供更全面的解決方案。儘管我們仍處於開發該等其他智慧出租車服務的早期階段，但我們希望通過該等服務吸引更多用戶使用我們的平台，從而有望推動我們出租車網約業務的復甦及增長。其次，根據弗若斯特沙利文報告，鑒於許多新增的網約車司機不具備提供該等服務的必要資格或許可證，我們預計，隨著行業監管力度加大，司機暫時過剩的情況將會逐漸緩解。

根據弗若斯特沙利文報告，於2021年、2022年及2023年，我們出租車網約服務的應答率分別為32.9%、42.1%及38.7%，整體與約30%至40%的行業平均水平一致。2021年應答率下降主要是由於COVID-19疫情蔓延，當時新實施了核酸檢測等地方限制出行措施，同時出租車司機對健康保護的態度更加謹慎，這影響了他們提供出租車網約搭乘的意願。根據同一資料來源，於2021年、2022年及2023年，我們促成的出租車搭乘的完成率分別為64.9%、65.1%及58.8%，整體高於約50%至60%的行業平均水平。

服務交付

我們主要分別通過乘客使用的嘀嗒出行App及出租車司機使用的嘀嗒出租車司機App提供出租車網約服務。我們的移動App可在整個行程中為出租車乘客及司機提供多項特性和功能。

作為乘客，閣下可在我們的嘀嗒出行App上即時或預先呼叫網約出租車，該App利用GPS來偵測閣下的位置並將閣下與可提供服務的出租車司機相連接。閣下將獲提供出租車司機的詳情，包括個人評價、在我們平台上完成的訂單數量、駕齡及相關出租車公司，以及車輛識別碼等車輛信息。行程一旦開始，閣下將受到我們平台安全功能的保護，該等功能與我們為順風車乘客提供的安全功能大體類似。請參閱「一 我們對信任及安全的承諾」及「一 客戶服務」。於行程開始時及在行程中，該移動App還會彈出消息，請求閣下及時提供反饋或報告任何問題。抵達後，閣下可通過嘀嗒出行App或其他渠道付款。

業 務



1. 閣下可以在地圖上設置行程起點並輸入目的地，開始呼叫網約出租車。



2. 當我們的平台為閣下匹配出租車後，閣下將會知道行程狀態及出租車司機信息。在顯示界面有多個按鍵，可以滿足閣下的行程要求，包括向司機發送信息或撥打電話、更改乘客號碼、報警、尋求客服協助、更改目的地、分享或取消行程等。

業 務



3. 行程結束後，閣下可以在反饋頁面上就行程打分並發表評論。

閣下如為出租車司機，需要與其他出租車司機競爭以獲取訂單，並可通過設置詳細的訂單偏好（根據偏好，我們的配對算法會篩選潛在配對並自動為閣下接受匹配的乘車請求）打開自動搶單功能。我們的系統通常會根據所有競爭同一訂單的出租車司機在履行網約訂單及揚招訂單方面的往績記錄，優先考慮評分最高的出租車司機。請參閱「[我們提供的服務](#) - [智慧出租車服務](#) - [數字化出租車搭乘](#)」。閣下將收到搶單成功的通知。行程一旦開始，*嗒嗒出租車司機App*為閣下提供實時駕駛導航以實現最優化路線。



1. 閣下可以通過查看獲知的訂單詳情及點擊搶單按鍵開啟自動搶單功能。

2. 搶單成功後，閣下將會看到等待時間，向乘客發送信息或撥打電話的功能，安全功能及確認乘客已上車的選項。

業 務

The screenshot shows a payment interface with the following elements and annotations:

- Header:** 请及时发起收款 (Please pay on time). Below it, a reminder: 记得提醒乘客下车前完成支付。若您已线下收款，可点击“我已线下收款”。 (Remember to remind passengers to complete payment before getting out of the car. If you have received payment offline, you can click "I have received payment offline").
- Payment Fields:**
 - 车费 (Car fare):** 计价器金额元 (Meter amount in Yuan). An arrow points to the text "输入支付金额" (Enter payment amount).
 - 其他 (Other):** 高速费、过桥费、停车费等元 (Express, toll, parking, etc. in Yuan). An arrow points to the text "输入产生的其他费用，例如高速费、过桥费及停车费" (Enter other fees generated, such as express, toll, and parking fees).
- Buttons:**
 - 发起线上收款 (Initiate online payment):** An arrow points to the text "发起线上支付" (Initiate online payment).
 - 已线下收款 (Offline payment received):** An arrow points to the text "通知已线下完成支付" (Notify offline payment completion).
- Footer:** 如遇问题，可点击立即反馈给我们。 (If you have any questions, you can click to give us immediate feedback.)

3. 行程結束後，閣下可以輸入支付金額及其他適用費用，發起線上支付。
閣下亦可選擇線下支付並隨後通知我們的平台。

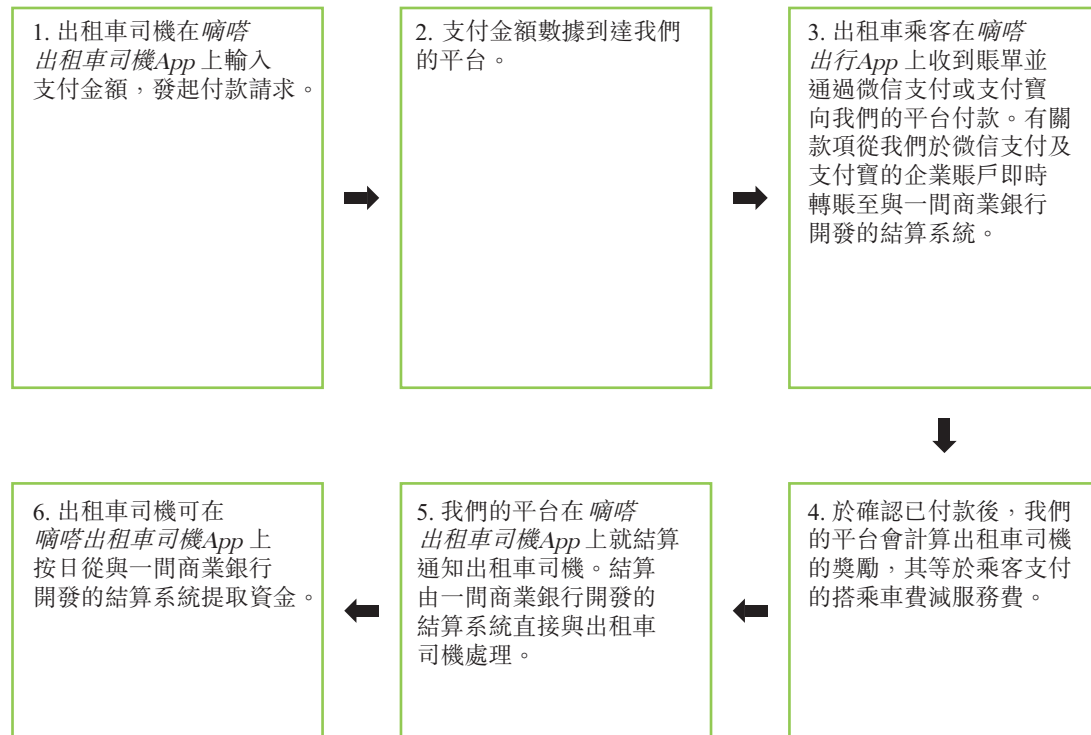
定價及付款結算

抵達後，出租車司機通過**嘀嗒出租車司機App**將賬單發送給乘客，車費由出租車計價器計算。倘乘客通過我們的移動App付款，則我們會將從乘客收取的資金計入出租車司機於平台上的用戶賬戶，該資金包括額外小費，但不包括我們向出租車司機收取的任何服務費。出租車司機可按日提取資金。

倘若乘客線下結付款項，我們會根據乘客下達訂單時輸入的起點和終點之間的距離在我們平台上從出租車司機的用戶賬戶扣除服務費，而毋須要求出租車司機告知我們在線下收取車費。賬戶結餘為負人民幣10元的出租車司機在補足差額前將無法在我們平台上接獲出租車訂單。

業 務

嘀嗒出行App及嘀嗒出租車司機App通過我們的後端系統連接，以實現我們出租車乘客的無縫付款。下圖說明我們出租車網約服務的資金流。



截至最後實際可行日期，我們已就通過我們的出租車網約服務在83個城市促成的出租車搭乘向出租車司機收取服務費。我們預期將在其他城市達到每日完成搭乘約1,000次、應答率約50%（視乎城市的大小而有所不同）且我們認為這些城市能夠確保最低程度的用戶滿意體驗後，逐步收取服務費。有關門檻在不同城市各有所不同，視乎當地市級經濟狀況、市場趨勢及我們的業務發展計劃而定。我們的服務費是參考乘客的上車及下車地點分級收取。我們根據主要營運指標（其中包括訂單量、應答率及當地出租車價格）將我們已覆蓋的城市進行分組，並採用分級定價模型，按距離計算每次行程的服務費。我們每次行程的服務費設有特定上限，視乎地點而定。根據弗若斯特沙利文報告，我們的服務費模式與行業慣例一致。於2021年、2022年及2023年，出租車網約服務的淨服務費率分別為2.1%、1.8%及3.3%。於2023年，我們的淨服務費率上升，主要由於我們促成的出租車搭乘行程距離（通過分級定價模型估算）的組成結構發生變化，導致淨服務費率上升。

對於在不同城市群促成的出租車搭乘，我們收取固定金額的信息服務費另加不同的增量服務費。例如，對於在北京、廣州和深圳促成的出租車搭乘，我們收取每次交易人民幣1.0元的信息服務費，另加每次額外行駛四公里人民幣1.0元的增量服務費。

業 務

在上海，我們收取每次交易人民幣0.6元的信息服務費，另加每次額外行駛四公里人民幣0.6元的增量服務費。在天津、成都、重慶及其他城市，我們收取每次交易人民幣0.5元的信息服務費，另加每次額外行駛四公里人民幣0.5元的增量服務費。對於每組城市，我們通過以下方式確定適當的收費水平：(1)參考當地城市經濟狀況、我們的運營規模和成本以及該市同行的收費水平設定定價範圍，及(2)根據該市當地乘客出租車搭乘模式、當地出租車數量和每日出租車訂單數量、該市傳統出租車收費，以及我們與地方交通運輸部門和出租車協會或公司的合作等多項因素，制定詳細的增量服務費用。

數字化揚招

根據弗若斯特沙利文報告，儘管按交易總額計於2023年傳統揚招佔所有出租車訂單的約88.9%，但該模式在營運效率方面仍有很大的提升空間。例如，人們可能在距離空車一個街區外的地方等車。

我們於2019年11月推出出租車打車助手，通過技術來優化傳統揚招服務的效率和用戶體驗，其僅可通過我們的嗒嗒出行微信小程序打開。我們利用雲技術幫助乘客找出最佳打車點，並為彼等提供附近空車的實時位置、預計抵達時間、車牌號及其他信息。於2020年7月，我們升級出租車打車助手，新增一鍵打車功能，與純網約車相比，能夠為乘客帶來更大的靈活性。乘客可在不輸入出發地和目的地的情況下把用車需求發送到五公里內巡遊的所有空車司機，而司機將在不知道目的地的情況下搶單。通過這種方式，我們使乘客既可享受網約車的便利，又不必擔心出租車司機只接更長途的行程或更便捷的目的地「挑單」情況，從而增加了乘客以更短等待時間成功打車的確定性。以下屏幕截圖為出租車打車助手的界面示意圖。



1. 閣下可查看地圖上顯示的閣下的位置，一鍵發送出租車打車請求。同時會顯示預測經過的出租車。

2. 當出租車司機接受閣下的訂單時，將會向閣下顯示出租車位置、行程狀態及司機信息。

業 務

數字化出租車搭乘

儘管乘客已習慣網約車的便利性及透明度(例如車費及等待時間的估算、網上支付選項、評分及評價系統、失物招領追蹤等)，但揚招乘客卻通常缺乏所有該等搭乘體驗。為改善傳統的出租車搭乘體驗，我們於2019年8月通過我們的**嘀嗒出行**微信小程序推出**出租車智慧碼**，力求將揚招出租車搭乘數字化。我們收集車輛和出租車司機的信息並將其數字化，隨後以快速響應碼(「二維碼」)的形式為出租車司機生成包含該等信息的**出租車智慧碼**，而出租車司機可保存二維碼並在車內展示，方便乘客使用。在通過揚招方式乘上出租車後，我們告知及鼓勵乘客通過**嘀嗒出行**微信小程序掃描出租車內張貼的**出租車智慧碼**，將行程轉變為「網上訂單」。乘客在首次使用**出租車智慧碼**協助其搭乘之前，我們會要求乘客進行身份驗證。在行程中，乘客可發送目的地以啟用導航，與親朋好友分享行程，並報告繞道或危險駕駛行為等任何問題。於行程完成後，乘客將能夠通過**嘀嗒出行**微信小程序接收行程賬單，通過各種網上支付渠道進行付款，申請電子發票，向司機提供反饋，並查看乘客的歷史行程。我們允許出租車司機檢查我們從所有乘客評分的分析得出的綜合評分結果，而不能訪問來自任何特定出租車乘客的任何個人評分或意見。自**出租車智慧碼**推出以來及直至2023年12月31日，累計乘客評價約為105百萬次，平均每位出租車司機獲評價逾1,500次。截至最後實際可行日期，在我們提供出租車網約服務的中國98個城市中，我們在19個城市推出了**出租車智慧碼**，滲透率為19.4%。以下屏幕截圖為**出租車智慧碼**的用戶界面示意圖。



1. 掃描出租車智慧碼後，閣下可以查看司機及行程信息，查看閣下的行程規劃路線，評價閣下的行程體驗，並通過微信小程序付款。

業 務

揚招乘客通過*出租車智慧碼*產生的評分及評價將計入出租車司機於*嘀嗒出租車司機App*中的評分，該評分影響出租車司機通過我們的出租車網約服務成功搶單的機會。因此，出租車司機受到激勵，通過提高每次行程的服務質量來積累評分。於2022年，我們在西安市促成的數字化出租車出行中，約77.2%獲得了用戶反饋，為出租車公司經營業務及監管機構確定市場提供了建設性見解。

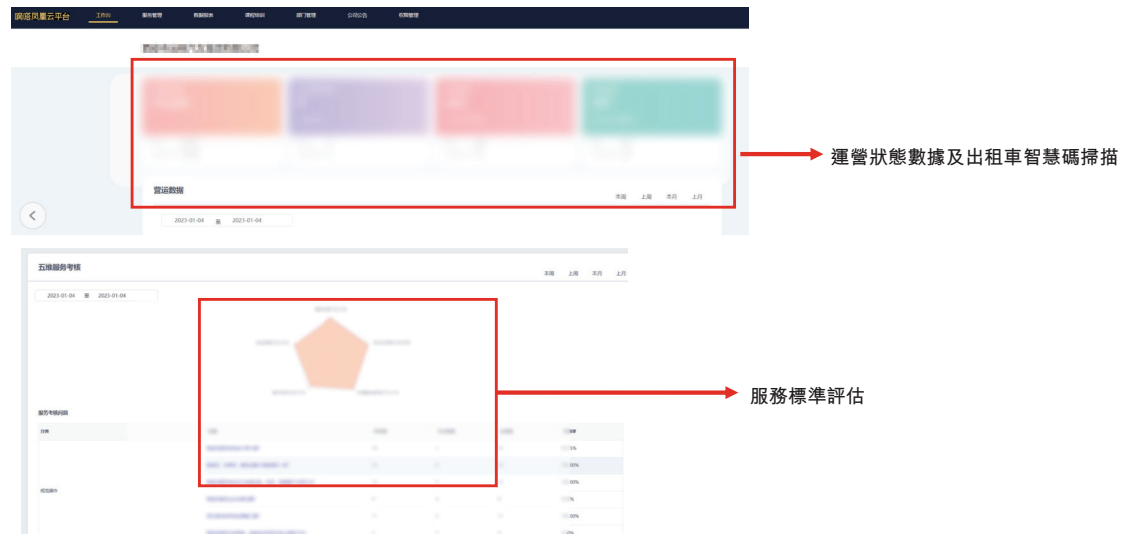
此外，由於每次揚招的出租車出行均會在掃描智慧碼後進行數字化備份，因此出租車公司、出租車協會以及地方交通運輸監管部門可以通過我們的各種數據而了解到本地交通擁堵情況、不同地區及時段出租車打車方式以及車隊的利用效率與服務質量。然而，我們致力於保護用戶資料及該等訂單的隱私，並遵守我們的內部數據保護政策。所有已標記及處理過的用戶數據均存儲在受防火牆保護的實體服務器上，並且我們已經履行各種協議及流程，包括密碼政策、服務器訪問日誌記錄及網絡訪問身份驗證等，以保護我們的數據資產，並防止未經授權訪問我們的網絡。更多詳情請參閱「一 數據隱私及安全」。

鳳凰出租車雲平台

為不斷努力提高出租車公司的效能及效率，我們於2018年8月推出*鳳凰出租車雲平台*，該平台為一種基於雲端的出租車管理軟件。截至2023年12月31日，我們為73個城市中的916家出租車公司提供*鳳凰出租車雲平台*服務。

*鳳凰出租車雲平台*通過審視出租車司機的工作量及績效，審查整個公司的運營及財務績效，以及協助處理向地方交通運輸部門提交的投訴，讓出租車公司能夠完善其管理及優化其運營效率。*鳳凰出租車雲平台*是一款基於雲端的出租車管理軟件，使用我們的實體服務器及共享可配置計算資源池以及雲系統技術共同開發而成，以收集、存儲及處理數據。雲系統技術讓平台能夠提供基於雲端的服務，通過互聯網向用戶傳輸同步處理的數據。*鳳凰出租車雲平台*利用雲系統技術實現同步收集、處理及分析數據，據此讓出租車公司精簡對出租車司機的管理。*鳳凰出租車雲平台*收集出租車司機的日常運行數據，包括搭乘次數、*出租車智慧碼*促成的在線訂單數量、完成的線上支付和線下支付數量、乘客的評論條數及評分（涵蓋服務態度、車輛清潔度及司機的安全意識等方面）。*鳳凰出租車雲平台*亦收集出租車公司的日常運營數據，包括已完成訂單總數、在崗出租車司機數量、產生的總收入、每次搭乘收取的平均車費以及乘客提交的投訴信息。*鳳凰出租車雲平台*亦導入*出租車智慧碼*生成的信息，使出租車公司可在日常運營中作出知情的決定。以下屏幕截圖為*鳳凰出租車雲平台*的界面示意圖。

業 務



目前，我們為出租車公司免費提供鳳凰出租車雲平台作為我們智慧出租車服務不可或缺的增值部分。我們亦計劃為出租車協會及地方交通運輸部門提供個性化定製版本，以促進智慧城市及智慧交通系統的建設。藉此，我們預期將與出租車公司及協會建立穩固的長期關係，以進一步發展我們的智慧出租車服務。

我們與地方交通運輸部門、出租車公司及協會進行的戰略合作

我們就我們的出租車網約服務及其他智慧出租車服務與地方交通運輸部門、出租車公司及協會合作。截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄。

就推廣我們的出租車網約服務的合作而言，我們的合作出租車協會或公司承諾在出租車司機中推廣使用我們的平台，幫助我們改善司機評級系統，並協助我們對使用我們平台的出租車司機進行背景核查。具體而言，我們的合作出租車協會或公司收集出租車司機對我們的司機評級系統的反饋，並根據彼等與當地出租車司機的合作經驗為系統優化提出建議。彼等亦會協助我們，就我們於背景核查過程中自出租車司機收集所得的資料和數據進行數據差異調整及數據驗證。作為交換，我們承諾通過我們的服務和營銷，幫助彼等獲得出租車乘客並增加出租車司機的收入。我們對出租車網約服務收取服務費。我們認為，我們與出租車公司及協會的戰略合作使我們能夠快速、經濟高效地擴展出租車網約服務，從而為我們與該等城市進行智慧出租車合作奠定基礎。

業 務

此外，截至最後實際可行日期，我們已與17個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及協會簽署及實施戰略合作協議，以推廣我們的其他智慧出租車服務，包括我們的數字化揚招解決方案（由出租車智慧碼及出租車打車助手以及鳳凰出租車雲平台提供）。例如，我們與西安市出租車管理處訂立的戰略合作協議，使我們能夠訪問行業數據（如車輛、司機、車費及路線等信息），以連接及採用我們的數字化揚招解決方案，亦使我們獲得政府的大力支持（如為我們的解決方案提供策略見解、促進數據收集以及為出租車司機組織培訓課程），以在西安市推廣我們的智慧出租車服務。我們利用我們的技術能力以及全面的服務和產品種類，以數據為依據向地方當局提供有關區域交通管理和優化的見解。此外，根據我們與西安市出租車協會的合作協議，我們承諾提供對出租車營運的數據見解、提供使用我們服務的乘客所生成的出租車司機評分，及允許出租車公司成員使用鳳凰出租車雲平台於服務期間管理出租車司機，藉此加強西安市出租車協會及出租車公司成員的出租車營運管理。作為交換，西安市出租車協會負責向出租車司機推廣使用我們的服務並向出租車公司成員推廣鳳凰出租車雲平台。我們的合作協議通常為期三年，並附有自動續期條款。該等協議中亦訂有保密條款，規定雙方應將合作相關數據及信息限制為僅限獲授權人員訪問，並確保保密性，防止向第三方洩露。據我們的中國法律顧問告知，我們通過該等合作獲取行業數據符合相關數據隱私及安全法律法規，理由如下：(1)戰略合作協議授權我們合法獲取行業數據接口，(2)我們按照戰略合作協議規定的方法及目的對行業數據進行審慎處理，及(3)我們採取一系列數據安全管理及技術措施（如加密及訪問控制），按照內部制定的數據保護系統處理行業數據。

我們的智慧出租車服務已迅速在西安市獲得市場認可，且我們已作好準備將地方合作複製至其他城市，包括已與我們簽訂戰略合作協議的滄州、荊州、貴陽及鄭州。

我們的用戶

我們擁有一個規模龐大、值得信賴的用戶社群，其中包括乘客、私家車車主及出租車司機。我們享有網絡效應。舉例而言，根據弗若斯特沙利文報告，我們不斷增長的認證私家車車主人數使我們能夠維持高於行業平均水平的應答率，而乘客及司機的用戶體驗得到提升吸引了更多用戶使用我們的平台。這種良性續循環的增長週期將促使搭乘次數增加及我們平台上可用的出行運力利用率上升。不斷增長的用戶群亦將增加用戶對我們平台的粘性，因為彼等切換到新平台的成本有可能導致其更長的等待時間。我們認為，因此形成的用戶粘性使我們比同業公司具有競爭優勢，並為潛在競爭對手造成進入壁壘。

業 務

我們於2020年3月推出忠誠度計劃，根據該計劃，我們的用戶在使用我們的順風車和出租車網約服務或我們的*出租車智慧碼*及*出租車打車助手*的過程中完成若干任務後(包括完成身份驗證、完成乘車、提交評價等)，我們將獎勵用戶常客積分。

於往績記錄期間，我們亦與若干聚合平台(主要包括導航或在線搜索移動應用程序)合作，以為我們的順風車平台和出租車網約服務獲取用戶及擴大我們的服務範圍。我們通常與聚合平台訂立合作協議，協議通常載有下列主要條款。

- *期限*。協議通常為期一年。
- *訂約方的權利與義務*。聚合平台通過其產品內嵌入的鏈接及應用程序編程界面幫助我們獲取額外乘客。聚合平台有權設計我們服務在其產品內的顯示風格。
- *付款及結算*。使用我們的服務後，乘客透過第三方支付渠道(例如微信支付及支付寶)在聚合平台上支付乘車費。我們承擔第三方支付渠道收取的付款處理佣金。我們通常向合作聚合平台授出30天的信貸期，視乎相關合約條款及我們對其信譽的評價而定。聚合平台向我們收取的手續費為我們向乘客收取服務費的百分比。

我們對信任及安全的承諾

信任與安全是我們確保平台提供優質用戶體驗的第一要務。我們已採取多種措施以在用戶之間建立起信任和提升安全水平，例如進行背景調查及採用驗證機制以及運用人臉識別、虛擬號碼和實名認證等多種技術。根據弗若斯特沙利文報告，我們的安全措施與其他市場參與者所採納者相若。此外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的平台上概無涉及任何惡意暴力犯罪。因此，董事認為我們的各種安全措施屬充分及有效。

經審閱董事意見的基礎及進行以下獨立盡職調查工作後，聯席保薦人並無注意到任何重大事項會致使聯席保薦人對董事認為本集團安全措施屬有效的意見產生疑問。聯席保薦人已(1)與本集團管理團隊進行業務盡職調查面談／討論，以了解本集團採取的安全措施及其有效性；(2)取得並審閱本公司內部控制顧問所編製的內部控制報告，並注意到該內部控制報告未提及有關內部控制措施的任何重大缺陷；(3)獲得行業顧問的書面確認，並了解到本集團所採取的安全措施在符合市場標準的同時，比傳統的汽

業 務

車客運模式更為嚴格；(4)就(其中包括)本集團採取的安全措施及其在第三方盡職調查過程的成效，與本集團移動應用程序的選定用戶進行訪談；(5)就(其中包括)本集團採取的安全措施及其成效對本集團移動應用程序的用戶進行線上調查；及(6)進行營運及現場盡職調查，例如審查本公司司機及車輛驗證系統、審查本公司的數據收集及存儲系統並對其進行數據分析等。

背景調查及驗證

就所有乘客而言，我們要求彼等提供手機號碼並通過短信發送的驗證碼，或與已預先識別該等號碼為該等乘客手機上使用的相同號碼的電信運營商進行確認，以進行驗證。由於在中國手機號碼通常經過實名認證登記，故倘出現緊急情況或如屬必要，相關手機號碼可妥為報告公安機關或其他政府機構用於識別相關用戶。通常，在乘客輸入彼等從第三方驗證服務提供商收到的消息驗證碼後，我們會立即完成該驗證流程。我們亦鼓勵乘客提供其姓名和身份證號來完成實名認證。對於司機，我們會進行在線背景調查，以篩選現有及潛在私家車車主(包括彼等的車輛)，以識別根據適用的法律法規或我們的內部標準不具備使用我們平台資格的人士。我們通過類似水平的安全機制，為私家車車主提供與乘客類似的保障。私家車車主亦可通過點擊App內置的緊急按鈕進行緊急報警。此外，我們已建立一套行為評分系統，以管理私家車車主及乘客的行為。乘客的違規行為包括誤期抵達、跳單、車內吸煙、不適當地取消訂單、拖欠付款以及危及安全駕駛。喪失所有行為評分點數的用戶將受到行為處分，包括臨時禁用及永久禁用。詳情請參閱「一 不合規用戶行為的管理」。我們的背景調查及驗證系統會訪問當地公安局的數據庫，以確保權限及認證。除對我們自己的員工外，我們亦委派合同員工對私家車車主提交的信息進行驗證。我們持續對外包團隊開展的驗證工作進行質量管理，確保驗證程序採用了一致的標準。我們亦定期為外包員工提供培訓計劃。

我們要求使用我們服務的私家車車主年齡介乎18至70歲，擁有有效的駕駛執照及至少一年的駕駛經驗，且並無犯罪記錄(包括危險駕駛定罪)。我們亦要求私家車車主提供其姓名及身份證號，並在認證過程中完成人臉識別。我們要求使用我們服務的出租車司機必須擁有有效的駕駛執照及出租車服務監督卡，擁有至少三年駕駛經驗，且並無犯罪記錄(包括危險駕駛定罪)。為評估司機的信用度及篩選違法犯罪分子，以

業 務

將糾紛風險降到最低並進一步保障出行安全，我們已採取各種措施查核資格及背景，以在第三方信用調查平台的協助下核實司機提交的文件和信息的真實性，並透過我們與公安機關的協作檢查行駛記錄和犯罪記錄，兩者均保留全國範圍的數據庫。具體而言，我們：

- 通過人工及技術兩種手段，核實並複核私家車車主及出租車司機所提交的身份信息的真實性及一致性；例如我們應用人臉識別技術確認私家車車主提交的身份信息是否與其人臉識別結果匹配，作為我們認證過程的一部分，以防止私家車車主規避我們的登記系統；
- 應用實時面部識別技術，通過要求彼等完成若干隨機分配的動作（例如眨眼、搖頭及身體移動），利用其手機攝像頭捕捉私家車車主及出租車司機的面部圖像，並將篩選結果與有關私家車車主及出租車司機所提供的身份信息進行比對後，方允許彼等搭載乘客或接單，以確保司機與經過認證的私家車車主或出租車司機是同一人；
- 核實私家車車主所提交的駕駛執照的真實性，並檢查其有效性；
- 檢查私家車車主的任何危險駕駛定罪；
- 定期檢查私家車車主的任何犯罪記錄；及
- 持續篩選認證私家車車主的駕駛記錄。

我們與地方出租車公司、出租車協會或相關政府機關合作對出租車司機進行核實，並不時更新彼等的合規記錄。

我們對私家車車主提交的擬用於在我們平台上提供順風車服務的每輛車輛採用標準化安全規定。具體而言，車輛必須是私有小轎車或運動型多用途汽車，且市值必須不低於人民幣50,000元，最高使用年限為15年。我們一般允許私家車車主在我們平台上最多註冊兩台車輛，無論向我們註冊的車輛數量多寡，均需遵守個人私家車車主每天可提供搭乘次數限制。出租車司機就出租車網約服務所提交的車輛必須向出租車公司註冊，且必須處於適用的當地資質標準所規定的最長服務年限內。我們已採取多項車輛資格檢查措施，其中包括：

- 核實私家車車主所提交的機動車行駛證的真實性；

業 務

- 核實私家車車主及出租車司機所提交車輛資料的真實性，其中包括品牌、顏色、車牌號碼、車輛識別號碼及車輛登記信息；及
- 根據私家車車主所提交的照片，檢查車輛是否狀況良好。

我們已採取措施核實私家車車主提交的照片的真實性，以檢查車輛狀況。具體而言，我們：

- 將照片上顯示的車輛資料（包括車牌號碼、品牌、顏色及其他信息）與車輛牌照上披露的信息對照檢查；及
- 將車輛的照片置於**嘀嗒出行App**供乘客與其實際將搭乘的車輛進行核證，並提醒乘客如有任何不符則不要乘行，並向平台報告。

我們將自動過濾及檢查與人工驗證私家車車主及出租車司機所提交的所有材料相結合，通常會在三個營業日內完成資格及背景調查。我們亦擁有客戶服務團隊，負責協助私家車車主解決在整個驗證過程中所遇到的問題。我們將所掌握的私家車車主及出租車司機提交的所有資料視為機密資料，並於本集團內部將該等資料的訪問限制在必要範圍內。請參閱「— 數據隱私及安全」。

其他安全機制

我們使用全面的安全功能守護每位乘客在旅途中的安全，使乘客可與家人及朋友共享實時旅途信息、一鍵報警、查看保險資料及聯絡我們的客服人員。我們向中國平安財產保險股份有限公司投購保險，以保障使用順風車服務的私家車車主及乘客。請參閱「— 保險」。2018年專項檢查後，我們已採取多種加強安全措施，包括聘請更多第三方供應商提供人臉識別、虛擬號碼及實名認證服務，加強對私家車車主及其車輛的背景調查及驗證。例如，我們採用虛擬號碼機制對私家車車主與乘客之間的互動進行匿名化處理，因此彼等可在不洩露真實個人手機號碼的情況下互相通話。此外，我們的平台會實時監控行程，並對被視為高風險的行程採取主動措施，例如存在嚴重繞行或長時間可疑停留的行程。在此情況下，我們的平台會發送通知提醒乘客。我們的客服人員會致電乘客以確保其安全，並在嚴重情況下聯繫警方並協助任何必要的訴訟程序。我們亦已建立全天候緊急響應機制，以處理緊急安全問題。若有用戶在行程中感知到任何人身威脅（其中包括辱罵、攻擊、非法拘禁及性騷擾），可全天候隨時聯繫我

業 務

們專責的內部客服人員求助。請參閱「一 客戶服務」。我們已向有關部門報告我們對該等加強安全措施的執行情況，並無收到任何後續要求。繼2018年發生在主要出行平台的惡意事件後，我們未曾且並無被任何監管部門要求停止運營順風車平台服務。與我們的安全機制有關的詳情及風險，請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 倘我們的安全機制未能確保用戶使用我們平台時的安全或倘我們未能解決與順風車及我們的服務有關的安全問題，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響」。

不合規用戶行為的管理

我們致力於在平台上規範不合規用戶行為，以確保整個用戶社群的優質用戶體驗。對於我們的順風車平台服務，我們要求所有用戶在使用我們平台前接受合乘公約，據此，彼等已承諾遵守適用法律法規及我們的行為守則。為檢測及防止私家車車主開立多個用戶賬號以規避合乘公約及行為守則，我們的系統僅允許對一組身份信息認證一個私家車車主賬戶，並禁止已在我們平台上擁有認證賬號的私家車車主認證另一個私家車車主賬戶。經我們的法律顧問確認，通過使用我們的順風車平台，所有用戶均須遵守並有合約義務遵守合乘公約及行為守則，該等公約及行為守則在所有重大方面均屬可執行及有效。合乘公約包括以下主要條款：

- *我們平台的責任*。作為提供順風車平台服務的平台，我們須遵守相關法規，包括對私家車車主及其車輛進行背景調查。我們負責制定我們平台的安全機制、為使用我們平台的私家車車主及乘客購買保單及提供具有緊急響應機制的客戶服務。
- *私家車車主的責任*。私家車車主負責在我們的背景調查及核證過程中提供真實的身份信息及車輛信息。私家車車主在我們的平台上提供順風車服務時須受適用法律法規約束，且不得使用我們的平台從事違法活動，包括在無必要許可證的情況下提供網約車服務。私家車車主負責其車輛的管理及保養。
- *乘客的責任*。乘客負責在我們的核證過程中提供真實的手機號碼。乘客在使用我們的平台時須受適用法律法規約束。

業 務

我們已分別針對乘客、私家車車主及出租車司機頒佈規則。私家車車主的違規行為包括危險駕駛、車內吸煙、跳單、線下交易及操縱乘客反饋等。鑒於目前地圖技術的局限性及交通狀況的不可預測性，私家車車主可根據指定路線進行適當調整，該等繞行行為並不一定被視為違反規則。然而，我們會積極監控及解決重大繞行問題，以確保用戶安全。例如，我們的系統會在旅途中通過**嗶嗶出行App**每10秒檢查一次用戶位置，以監控是否有任何繞路，並針對不同級別的繞行採取相應措施，例如向乘客發送通知或致電乘客。此外，由於順風車行程的價格是預先確定的，因此不會因可能發生的任何繞行向乘客收取費用。出租車司機的違規行為包括危險駕駛、繞行、在行程開始前激活出租車計價器以及不出示出租車服務監督卡。乘客的違規行為包括誤期抵達、跳單、車內吸煙、不適當地取消訂單、拖欠付款以及危及安全駕駛等。我們的合乘公約及行為守則亦明確禁止其他形式的用戶不當行為，如利用順風車行程運輸貨物，這亦能防止販毒。

我們主要通過檢查行程中的錄音、審查乘客的評價及反饋來監控用戶行為，並在行程中自動追蹤用戶的實時位置，檢測行程中任何意外的長時間停車或反常的路線偏離等異常情況，以便發現任何潛在違規行為，並在緊急情況下通過向乘客或乘客指定的聯繫人發送通知或致電等多種方式及時進行干預。我們要求私家車車主在行程中通過我們的移動應用程序開啟錄音功能，以監控並確保用戶安全。我們並無要求錄像或視頻直播，這與市場慣例是一致的。我們亦應用其他先進技術來識別潛在違規行為。例如，我們的平台會自動將通過實時位置追蹤記錄的實際行程路線與規劃路線進行比較，檢測潛在繞行情況。就順風車出行而言，我們的平台自動將實際路線與我們的地圖技術所規劃的路線進行比較，同時考慮常用路線。在旅途中，倘較規劃的路線偏差超出固定容許範圍（同城出行為七公里，而城際出行為15公里），我們的客服人員將通過聯絡乘客或在無法聯繫到乘客的情況下聯絡私家車車主進行干預，以澄清繞行情況是否出於合理原因（例如交通管制），抑或確實構成違規行為。在後者情況下，客服人員將持續跟進，以確保用戶安全，對違規行為採取相應措施，且必要時會聯絡警方。就網約車出行而言，我們的平台會自動將實際路線與平台規劃的路線或乘客預設的路線進行比較，並在檢測到任何偏離時向乘客發出通知。

我們已建立行為評分系統，以更好地管理用戶的行為。每名用戶的初始行為評分點數為12分，將會因違規而被扣分。行為評分點數會每90天自動重置。喪失所有行為評分點數的用戶將受到行為處分，包括臨時或永久凍結用戶賬號。例如，對於私家車車主在最後一刻要求漲價的違規行為，我們會扣除私家車車主的行為評分6分，暫停相關私家車車主接單三日，並採取其他遏制措施。我們已制定其他相應政策及措施來解

業 務

決已發現的違規行為。例如，倘乘客在接近指定的出發時間取消順風車訂單，以及在其他情況下取消順風車訂單令私家車車主蒙受損失，乘客有義務向私家車車主支付取消費用。在乘客有正當理由取消訂單的情況下並考慮到用戶體驗，我們的平台亦允許乘客免於支付取消費用。倘私家車車主在乘客確認並支付行程費用且按時到達接送地點後取消訂單，我們的平台將扣除有關私家車車主的行為評分點數。我們亦檢測並防止私家車車主規避我們的每日限制規定。我們的平台會系統地限制私家車車主每日可接單數量及單次行程匹配的訂單數量，以防止及阻止私家車車主在一次順風車行程中多次停靠及接送多名乘客。我們的平台亦使用關鍵字對私家車車主與乘客於出行期間在移動應用程序中的消息交流進行實時技術分析，以檢測順風車出行的不合規情況。此外，我們會在行程結束後對路線偏差及錄音進行抽樣檢查，以確保用戶遵守我們的每日限額規定。如屢次違規，我們將採取威懾措施，如暫停相關私家車車主後續接單。

我們已專門採取措施防止跳單行為。例如，我們會監察私家車車主及出租車司機的訂單完成率，並根據乘客的反饋及評分，降低行為評分點數較低的私家車車主及出租車司機在我們平台上獲取訂單的概率。倘發現跳單，我們將發出警告。倘我們偵測到持續跳單的行為，則我們會永久關閉其用戶賬戶。

此外，我們已採取以下措施阻止我們的私家車車主在我們平台上提供網約車服務。

- **合乘公約及行為守則。**我們的所有私家車車主均須遵守我們的合乘公約及行為守則，其禁止彼等利用我們的平台進行非法活動（包括在無必要許可證的情況下提供網約車服務）。
- **提前公佈行程路線。**我們的私家車車主在發起順風車搭乘之前公佈其行程路線，包括設置出發地及目的地以及建議出發時間。然後，我們的系統會預先將私家車車主與乘客各自所輸入的路線進行匹配。儘管私家車車主可就出行路線的相近程度及訂單偏好設置其偏好，但我們的系統可防止其操縱偏好設置來規避我們針對在無適當牌照的情況下提供網約車服務所訂明的規則及適用法律法規。具體而言，我們的系統會篩選匹配項，並僅向匹配方發出路線相似度相對較高的訂單。相反，網約車司機通常會接受乘客指定的出發地及目的地，且不會預設或公佈其行程路線。因此，我們認為，在我們的平台試圖藉助迎合具有不同出發地及目的地的潛在乘客來有效提供網約車服務不太可行。

業 務

- *乘車費用及每日搭乘次數限制*。我們通常將順風車搭乘的搭乘車費設定為當地出租車搭乘價格的一半，同時禁止私家車車主在*嘀嗒出行App*上應答超過每日限制的額外乘車請求，這導致私家車車主幾乎沒有動力透過我們平台從事任何有收益的商業活動（包括網約車服務）。
- *與市政部門合作*。我們與幾乎所有的市政交通運輸部門保持數據共享機制，以便在實踐中對順風車進行監督。截至最後實際可行日期，我們已在七個城市建立數據共享機制，即市政交通運輸部門有此要求且有所需技術能力的所有城市。於2021年、2022年及2023年，這七個城市分別貢獻了我們順風車平台產生的交易總額的36.7%、34.1%及35.3%。通過日常交通執法，市政交通運輸部門可識別違反相關法律法規從事網約車服務的私家車車主。倘若發現我們的任何私家車車主違反管治提供順風車服務的相關規定，我們將迅速作出回應並禁止有關車主在我們的平台上提供順風車服務。
- *行為監控*。利用我們的大數據分析能力，我們監控私家車車主提供的服務模式，並取消有任何跡象表明提供網約車服務時存在可疑行為的私家車車主的資格，例如向乘客收取額外車費、誘使乘客取消行程並接受乘客指定的與私家車車主所預設及發佈的出行路線大不相同的出發地點及目的地。
- *乘客監督*。我們鼓勵乘客在平台上舉報私家車車主的可疑活動。我們將對被舉報在我們平台上提供網約車服務的私家車車主進行調查，並對確實違規使用我們平台的私家車車主實施永久禁令。

考慮到(1)我們已按照相關法律、法規、規則及指引實施上述措施，以制止私家車車主提供網約車服務，包括對濫用我們的順風車平台或從事網約車服務的私家車車主採取幾乎不提供經濟激勵的措施，及(2)於往績記錄期間，我們順風車平台上的私家車車主接單數量平均每月不超過10筆，董事認為，該等制止私家車車主提供網約車服務的措施乃屬充足及有效。根據上述我們所採取的措施以及我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問就對相關法律、法規、規則及指引的理解及解釋提出的意見，聯席保薦人同意董事的上述觀點。

業 務

另一方面，儘管我們一直在努力阻止私家車車主在我們的平台上提供網約車服務，但我們無法向閣下保證，我們平台上的任何私家車車主不會被有關監管部門認定為在沒有適當牌照或違反關於順風車和網約車的其他相關法律法規的情況下提供網約車服務。儘管如此，我們的董事認為，由於以下原因，我們就有關事件承擔的潛在責任(如有)將有限。

- 《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》規定地方部門應制定有關順風車平台經營者權利和義務的實施細則。據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，根據我們主要經營順風車平台服務所在城市的實施細則，(1)私家車車主、順風車乘客和順風車平台經營者之間的合約應規範彼等各自的權利和義務；(2)順風車平台經營者應採取措施阻止私家車車主在其平台上從事非法活動，包括在沒有適當許可證的情況下提供網約車服務；及(3)順風車平台經營者並無義務發現或阻止私家車車主在第三方平台上進行的非法操作，進而不會對私家車車主不遵守適用法律法規的行為承擔連帶責任。
- 我們平台的所有用戶均有合約義務去遵守合乘公約。根據該公約，私家車車主應承諾遵守適用法律法規及我們的行為準則，包括在未取得必要許可證的情況下不得提供網約車服務。倘私家車車主違反合約義務，我們不會對其行為承擔任何責任。請參閱「一 我們對信任及安全的承諾 – 不合規用戶行為的管理」。
- 根據有關侵權責任的法律法規，倘我們按照相關規則履行我們的責任且並無任何疏忽(包括實施安全措施和遵守個人信息及隱私保護規則)，我們不對私家車車主的個人行為承擔侵權責任。請參閱「法規 – 關於合乘出行服務的法規」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無被任何法院責令就任何被認為在沒有適當牌照的情況下提供網約車服務的私家車車主進行賠償。
- 我們已採取相關措施，包括地方交通運輸部門要求的措施，以阻止私家車車主在我們的平台上提供網約車服務。詳情請參閱「一 我們對信任及安全的承諾 – 不合規用戶行為的管理」。

業 務

據我們的中國法律顧問告知，根據我們已採取的措施及我們通過現場諮詢取得的監管保證，我們的中國法律顧問認為，我們因任何被認為是由私家車車主透過我們的平台提供網約車服務或進行任何其他被認為屬非法活動而遭受重大行政處罰的可能性較低。請參閱「一 關於順風車服務的法規及行政處罰」。

根據董事的確認及通過相關中國政府部門的官方網站進行公開搜索後，我們的中國法律顧問認為，我們自成立以來並無涉及任何由於欺詐或犯罪活動而對本集團不利的調查、訴訟或檢控或成為該等調查、訴訟或檢控的對象。根據聯席保薦人的中國法律顧問的意見，聯席保薦人並無注意到任何事項以致其對董事及本公司中國法律顧問的上述意見產生疑問。

廣告及其他服務

利用我們平台上積累的龐大用戶群，我們通過直接向第三方商家出售App內置廣告位，或通過廣告服務提供商利用自動化技術及算法工具簡化廣告位的實時交易，使廣告主能夠精準地定位所需受眾。App內置廣告位包括（其中包括）App啟動廣告、彈出廣告、橫幅廣告及移動「推送」通訊。我們亦通過我們平台上的廣告及鏈接將用戶與選定的加油、汽車保養、二手車買賣、洗車、車輛保險及金融服務提供商進行連接。

我們通常根據第三方商家在我們平台上所展示廣告的位置、形式、數量及時段，向其收取固定金額的廣告費。於往績記錄期間，(1)對於在我們平台上於全國範圍內展示的廣告，我們通常就App啟動廣告收取每輪約人民幣160,000元的服務費（每天在我們的平台上展示的廣告不超過三至五輪），以及就橫幅廣告收取每輪約人民幣120,000元的服務費（每天在我們的平台上展示的廣告不超過五輪）；此外，我們根據客戶的年度購買金額提供全價12%至38%不等的折扣，以激勵彼等向我們購買；(2)對於在我們平台上於若干城市或省份展示的廣告，我們按全國廣告費的15%至30%收取服務費，並根據每個城市的經濟狀況進行調整；及(3)對於程序化廣告，我們通常收取每CPM（指每千次廣告展示的平均成本）人民幣18元至人民幣60元不等的服務費。我們通常亦根據以第三方服務提供商的系統記錄追蹤的通過我們平台已產生的銷售機會或通過我們平台獲得的新客戶數量，向第三方汽車增值服務提供商收取佣金。我們的佣金費用乃根據第三方商家的具體業務內容及行業性質按個別情況釐定。例如，對於燃油服務提供商，我們可將其通過我們平台獲得的客戶實際付款的0.5%作為佣金。於2021年、2022年及2023年，我們從廣告及其他服務分別產生收入人民幣52.8百萬元、人民

業 務

幣34.8百萬元及人民幣29.7百萬元，分別佔我們同年總收入的6.8%、6.1%及3.6%。於2021年至2023年，我們通過提供廣告及其他服務所得收入的絕對金額及佔我們總收入的百分比均有所下降，主要是由於COVID-19疫情反復及長期經濟衰退導致我們企業客戶的廣告預算減少。

我們通常與公司客戶（包括委聘我們提供廣告服務的第三方商家及汽車增值服務提供商）訂立服務協議。服務協議通常包括下列主要條款：

- *期限*。由於我們按逐個項目基準提供廣告服務及汽車增值服務，故服務協議通常並無固定期限。
- *訂約方的權利與義務*。我們通常負責按照服務協議中規定的方式及時段在我們的平台上發佈廣告。我們的公司客戶通常負責提供準確、真實、合法合規且不侵犯任何第三方權利的廣告信息。我們有權審閱公司客戶提供的證明文件，核實廣告內容並要求作出修訂（倘合適）。我們的公司客戶或會要求我們設計廣告的展示風格以適應我們的平台，取得最理想的展示效果。
- *知識產權所有權及使用權*。我們獲授權將廣告標的事項的名稱、標誌及商標用於協議中列明的用途。未經授權，我們不得更改或歪曲整體圖像及組成部分，亦不得使用或授權任何第三方使用該等內容用於除協議所訂明之外的任何目的。我們的公司客戶保留彼等提供的廣告樣本及其他宣傳材料所包含的知識產權。
- *付款方式*。我們的公司客戶通常於每次廣告活動結束後向我們付款或分期付款（倘服務協議為期一年或更長）。
- *信貸期*。我們通常向公司客戶授出30至120天的信貸期。
- *保密性*。除非法律法規另有規定，否則任何一方均不得向任何第三方披露於協議期間獲得的另一方的商業資料、技術資料或經營資料。
- *終止*。協議可於特定期限結束時終止，因不可抗力而終止，或於任何一方未能履行合約責任時終止。

業 務

根據相關法律法規，我們會通過監管部門向該等第三方商家頒發的牌照及證書（包括營業執照）核實該等第三方商家的身份及資質。我們會根據該等商家提供的支持文件及我們於相關服務的自身經驗核實廣告內容。我們要求進行適當調整，以處理不準確或未經核實的內容，且不會在我們平台上發佈任何缺少支持文件或與之不一致的廣告。於往績記錄期間，我們並未因我們平台上展示的廣告內容不準確或無法驗證而被處以任何罰款或其他處罰。

我們的技術

技術是運營的基礎，同時亦是我們優勢的主要組成部分，以支持日益增長的用戶群並提供卓越的用戶體驗。

我們已經建立可靠、優越及高度自動化的信息技術系統。我們已經在計算能力方面作出投資以應付用量急升。憑藉逾800台實體服務器及逾900台雲服務器，我們的操作系統能夠處理短連接每秒查詢次數約1,000,000次以及約1,000,000個連接。

我們的專有數據驅動技術可實時管理動態的、現實世界的互動。在若干第三方技術服務的協助下，我們已經構建專有的平台、路徑、人工智能、大數據分析及雲技術等。

平台技術

我們的平台技術包括實時算法決策引擎，為我們的順風車及出租車網約服務的供求進行匹配。我們採用一種平台設計方式，著重保障行程的可靠性，提供選擇及透明度，同時協同我們用戶之間的需求。

- **需求預測。**我們的專有需求預測引擎使用數據預測高峰乘車量的發生時間及地點（尤其是與我們的出租車網約服務相關），使我們能夠有效優化及調撥出行供應至有潛在需求的區域。我們結合使用數據可視化、人工智能及機器學習以及其他技術來觀察歷史趨勢，並將其與當前使用模式相匹配，以進行長期和實時預測。該引擎使我們能夠動態地識別需求旺盛的區域並在高峰時間前與出租車司機進行溝通。
- **匹配及調度。**於2023年，我們的專有匹配及調度算法在高峰時段為我們的智慧出租車服務生成每分鐘約1,800次配對預報及在高峰時段生成每分鐘超68,000次配對預報。除將乘客與出租車司機及私家車車主匹配之外，倘若乘客在使用順風車出行時表示願意與同行乘客一起出行，則我們的匹配算法還會嘗試將乘客與相近出行路線的其他乘客進行匹配。在每種情況下，我們的算法都會評估並參考多個變量，包括位置、距離、時間、交通及其他實際因素，例如天氣或本地事件。隨著時間的推移，我們一直在不斷改進算法，以優化用戶體驗。

業 務

測繪技術

我們開發了測繪技術，實現高效導航和路徑規劃。通過推進我們自主開發、專門為我們的順風車服務及智慧出租車服務進行優化的功能，我們在升級平台測繪功能方面持續取得重大進展，從而提高了路徑規劃效率。我們已獲得乙級測繪資質證書（互聯網地圖服務），使我們得以通過開發及運用我們平台的新測繪功能進一步提升我們的測繪及導航能力。我們亦使用高級路徑算法來構建能夠處理我們平台上大量請求的優化系統。我們採用機器學習技術來確定完成行程的最佳路線，包括針對每位順風車乘客的最佳上下車地點，並根據時間和位置考慮用戶安全。在先進的繪圖功能的支持下，我們的路徑技術優化了離乘客最近的接送地點，從而減少了等待時間和步行距離。根據導航，我們的先進路徑算法每秒能夠處理約45,000個路徑規劃請求，從而極大地減少了優化路徑搜索所需的時間。

大數據分析及人工智能

我們在數據分析能力及人工智能方面進行重大投資，以管理複雜的用戶群。我們每天都處理海量運營數據，擁有分佈於逾800個實體服務器內超過7,000太字節的總存儲容量。我們已基於第三方開源系統開發數據計算及存儲平台。此外，我們已開發專有大數據分析技術，用於數據監控及管理，以分析大型數據集，從而改善我們的營運。

我們的大數據分析和人工智能技術使我們能夠進一步開發算法，並提高司機與乘客之間的匹配效率，從而提高應答率並減少等待時間。例如，當多個司機競爭同一訂單或多個乘客正在等待接送時，我們的匹配算法通過分析司機及乘客的特質和偏好以及訂單的性質來確定司機及乘客的匹配順序。具體而言，我們的算法將優先考慮行為評分點數較高的司機，亦將會根據時機、路線和距離等特性優先處理預期乘客接單率較高的訂單。

雲技術

憑藉逾800台實體服務器及逾900台雲服務器，我們具備可同時處理大量交易的強大計算能力，而公共網絡速度在流量高峰時達到每秒一千兆比特以上。我們亦將不斷完善自身的運營效率，並基於先進雲技術為合作的出租車公司及協會升級雲管理平台。我們利用可靠的第三方雲計算服務進行面部識別、身份驗證及電話號碼匿名化。該等合作夥伴關係使我們能夠快速有效地擴展我們的服務以滿足使用高峰，而無需承擔前期基礎設施成本。於往績記錄期間，除我們委聘託管我們租賃的實體服務器的服務提供商外，我們還聘請了兩家信譽卓越的雲服務提供商來部署我們租賃的雲服務器，以應付部分服務產品的請求並分散系統宕機風險。

業 務

數據隱私及安全

基礎設施穩定性及數據安全性

我們致力於保護用戶的個人信息及隱私。我們僅在事先獲得用戶同意的情況下向用戶收集個人信息及數據以進行驗證。所收集的該等個人信息及數據主要包括用戶的身份證、面部照片、車輛資料、位置、地址簿、電話號碼、設備編號、駕駛執照以及出行記錄等。根據適用法律及法規，我們通常會在處理個人信息及數據所需的最短時間（從幾天到幾年不等）內保留我們平台上的個人信息及數據，且用戶保留有關信息及數據的所有權。

我們在機密資料存儲方面採取安全預防措施。我們的資訊技術網絡配置了多重保護，以保護我們的數據庫及服務器。為求在營運及數據分析的各個階段中保障安全，所有標記和處理的用戶數據均存儲在受防火牆保護的實體服務器上，而我們的測試數據（包括我們的測試程序自動生成的不包含任何個人信息的虛構電話號碼及車牌號碼）則存儲在由第三方雲服務提供商運行的雲存儲系統中。我們每天在多個獨立的安全數據備份系統中備份用戶數據，以最大程度地減少用戶數據丟失或洩漏的風險。我們亦經常檢查我們的備份系統，以確保其正常運行並得到良好維護。我們相信，我們將保持穩定、可靠、安全和可擴展的技術基礎設施，以適應不斷發展的業務。

為應對系統的潛在技術錯誤，我們已購買更多實體服務器，並聘請雲服務提供商，以分散系統停機的風險。我們亦已與驗證服務提供商合作，通過對防火牆、密碼策略、服務器訪問日誌和網絡訪問身份驗證採用更複雜的算法來防止黑客針對我們用戶用於註冊的驗證碼及用戶賬戶結餘作出攻擊，從而提高相關數據的安全性。

為確保我們持續遵守有關網絡安全、信息安全、隱私及數據安全的適用法規，並降低與監管發展相關的任何潛在風險，我們亦已採取特定措施。我們根據《汽車數據安全管理若干規定（試行）》向主管部門提交2022年度汽車數據安全管理狀況報告。我們亦已根據《中華人民共和國網絡安全法》實施網絡安全等級保護工作，並完成有關我們移動信息系統的評估及獲得相關備案證明。

業 務

截至最後實際可行日期，我們並無就濫用個人信息或數據或任何其他相關事項而被任何用戶質疑或索償，或被任何監管當局施加任何處罰或罰款。於往績記錄期間，我們並無遭遇第三方服務提供商不當使用數據。我們已不斷加強安全數據備份系統，並每天對系統進行經常性檢查，以防止未經授權的訪問。截至最後實際可行日期，我們概無數據洩漏事件。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因該等事件在收入方面蒙受任何重大損失或遭受負面財務影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務涉及收集、儲存、處理及傳輸大量數據，並可能受到複雜多變的網絡安全、信息安全、隱私及數據安全相關的法規及監管所規限。倘我們未能遵守相關法律及法規，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響」。我們已採取額外的保障措施，通過經加強的數據安全協議來增強我們的運營維護，並防止該等事件再次發生。

數據保護

我們亦已落實不同的協定及程序，例如定期系統檢查、密碼政策、服務器訪問記錄、網絡訪問驗證、用戶授權審批及批准以及數據備份、以及數據恢復測試，以保護我們的數據資產，並防止未經授權的網絡訪問。我們將通過例行檢查及定期升級來不斷改善和增強數據和系統安全性，以確保對運營數據的妥善管理。我們的執行董事及負責研發及技術事宜的副總裁段劍波先生主管數據保護合規事宜。

我們的*個人信息保護及隱私政策*會充分告知我們的用戶，有關其在我們平台上使用特定服務時收集的個人信息類型。我們的用戶認同，我們或會與第三方或政府當局共享與彼等使用我們平台相關的數據及信息。我們會根據有關業務運營中數據保護及隱私的相關法律法規定期更新我們的隱私政策。我們的*數據安全管理辦法*規定，只有維護工程師及數據工程師方可訪問履行其職責所需的用戶數據。根據數據規定，所有其他僱員必須通過規定中的特定程序提交訪問數據的申請，彼等於當中必須提供所請求數據的格式和內容以及提出請求的原因，並且僅在獲得必要內部批准後方可訪問該等數據。我們的營運、產品及技術副總裁共同負責批准訪問用戶數據的申請。在向僱員或任何第三方提供數據之前，數據工程師必須於必要及法律允許的範圍內對其進行脫敏處理。所有數據訪問記錄詳情都將在我們的審核日誌中保留。我們可能從合作的出租車協會和出租車公司收集資料，包括司機的身份證號碼、手機號碼和出租車牌號碼。請參閱「－我們的服務－智慧出租車服務」。

業 務

此外，我們與有權訪問上述任何用戶信息的僱員簽訂保密協議。保密協議規定(其中包括)，我們的僱員有法律義務不向任何其他方(包括無法訪問該信息的其他員工)分享、分發或出售包括所擁有的用戶信息在內的機密信息。我們的僱員亦有法律義務在辭職時交出所擁有的所有機密信息，並在此後保留其保密義務。倘若我們的僱員違反保密義務或以其他方式進行不當行為而導致我們的機密信息洩漏，則其將承擔賠償責任。

於往績記錄期間，我們與第三方服務提供商簽訂具有法律約束力的協議，其中監管數據保護的主要條款通常包括：

- **保密。**除非法律法規另有規定，否則任何一方均不得向任何第三方披露在業務關係存續期間獲得的另一方的業務、技術或經營資料。
- **數據訪問。**未經我們同意，我們的第三方服務提供商不得訪問或使用我們保管的任何數據。
- **違約。**倘若違反保密責任，我們的第三方服務提供商必須採取一切合理措施，以避免或減輕損害的後果。倘我們的第三方服務提供商因違反保密責任給我們造成損失，則彼等必須賠償因違約給我們造成的直接經濟損失。

鑒於事實上(1)我們遵守適用法律，在事先徵得用戶同意的情況下收集及使用其個人信息；(2)我們僅收集及使用對履行我們服務而言及在其他合法情況下所必須的用戶個人信息；(3)我們已實施若干與個人信息保護有關的政策及規則；(4)我們已採取必要措施，包括與僱員訂立保密協議，以防止個人信息洩露；(5)我們已在辦公系統中安裝防病毒及防火牆軟件，以防止數據攻擊、洩露及篡改，且我們不時升級該軟件並定期進行檢查以檢測病毒入侵；(6)我們已為僱員提供培訓，以確保彼等知悉我們與個人信息保護有關的內部政策；(7)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無就個人信息洩露或糾紛受到任何用戶的質疑或索賠，或受到任何處罰或罰款；(8)我們已採取有效措施並升級內部系統，以滿足監管當局在常規調查期間施加的就數據保護自用戶取得明確同意的要求；及(9)我們已獲得網絡安全等級保護備案證明，我們的中國法律顧問已告知我們，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守所有適用的中國數據隱私及安全法規，且概無針對我們的有關數據隱私及保護的重大調查、處罰、訴訟或法律程序。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有

業 務

關的風險 — 我們的業務涉及收集、儲存、處理及傳輸大量數據，並可能受到複雜多變的網絡安全、信息安全、隱私及數據安全相關的法規及監管所規限。倘我們未能遵守相關法律及法規，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響」。

客戶服務

我們通過提供高質量的客戶服務來努力提高用戶的滿意度。我們主要通過外包客服人員，通過電話熱線及在線查詢系統為我們的用戶提供服務，該等系統與我們自己的監控系統相連接。客服人員主要負責指導用戶並回答他們的初步問題。截至2023年12月31日，我們的客戶服務團隊由28名內部服務人員及462名外包專業人士組成。我們持續對客戶服務團隊提供的客戶服務進行質量控制並定期檢討其表現，以確保我們的用戶得到滿意的服務，以及我們的品牌形象不會因不合格的服務而受到損害。我們會監聽外包客戶服務職員的電話記錄，若發現任何記錄未達到我們的質量要求，則會與彼等合作修正或改進。我們每週與外包客戶服務職員舉行會議，以確保我們採用一致的質量控制標準。我們亦定期向我們的客服人員提供培訓課程。我們每月向外包客戶服務提供商付款。此外，我們擁有專門的投訴專員團隊，主要由簽約員工組成，其次是我們的內部團隊。截至2023年12月31日，我們的投訴專員團隊包括10名內部服務人員及26名外包專業人士。該等專員在解決用戶問題方面擁有更好的溝通技巧及豐富的經驗。我們的投訴專員主要負責致電用戶並解決行程中的乘車費用糾紛等問題。與其他客服人員相比，我們的投訴專員獲授的權限更大，包括可向用戶賬戶發放現金券、取消乘車費用以及訪問行程路線和錄音，這使他們能夠直接處理並解決用戶投訴。

我們的管理團隊會定期評估用戶的投訴與反饋，並進行根本原因分析，以找出引起用戶不滿意的根本原因。一旦確定根本原因，我們將集中於改善服務，直至解決有關問題。

於往績記錄期間，我們不時收到涵蓋各類用戶需求的用戶投訴，主要包括(1)乘客認為受到人身威脅的投訴，及(2)其他與順風車出行問題相關的用戶投訴。我們已採取各種措施處理不同的用戶投訴。我們的平台在收到乘客及私家車車主的投訴後，有關投訴全部交由平台系統自動處理或由客服人員介入處理，而不會在平台收到投訴後讓乘客自行與私家車車主解決糾紛。

保障用戶安全是指導我們客戶服務工作的主要原則。對於乘客認為其受到人身威脅的投訴，我們已建立全天候緊急響應機制處理緊急安全問題。我們的內部客戶服務人員可以全天候提供服務，以協助在乘車時受到人身威脅(其中包括虐待、攻擊、非法

業 務

監禁及性騷擾)的用戶。於往績記錄期間，我們於2021年、2022年及2023年分別接到155起、122起及148起乘客認為其受到人身威脅的投訴，而該等投訴於截至本文件日期均已解決。我們培訓並要求我們的內部及外包客服人員在提供緊急協助時為用戶提供相同水平的專業而及時的服務。在提供緊急協助及處理該等投訴時，我們的客服人員會驗證用戶的身份，確認用戶是否處於安全狀態，記錄事件，搜尋被投訴方的類似記錄，在我們的平台上鎖定被投訴方的用戶賬戶，並在必要時協助報警。在緊急情況下，我們會在平台上鎖定被投訴方的用戶賬戶，如此不僅方便調查程序，防止被投訴方取消行程或註銷賬戶以刪除行程歷史，還可防止被投訴方獲取或請求新訂單。在完成調查後，倘若確認有任何違反我們規則的行為，該賬戶將被永久鎖定，而倘若投訴未經證實或得到解決，則恢復賬戶。為盡量降低類似事件發生的風險，我們已實施嚴格的背景調查和驗證程序以及保護措施(如行程開始前進行人臉識別等)、在我們的平台上開發了一系列安全特性以確保行程中的安全，同時建立客戶服務機制和威懾措施以處理投訴及監控潛在的用戶不當行為。有關詳情，請參閱「一 我們對信任及安全的承諾」。

於往績記錄期間，我們亦收到其他用戶投訴，主要包括順風車出行期間出現的問題及用戶在我們平台提供的原有解決方案之外的進一步要求，該等投訴分別佔2021年、2022年及2023年已下訂單的約0.07%、0.09%及0.08%，且所有該等投訴其後均獲解決。該等投訴通常涉及不準時、未到、位置問題、態度問題、費用糾紛、物品丟失、有關我們平台功能的投訴、用戶賬戶及行為評分、請求免除取消費用以及順風車出行期間或我們平台功能方面的其他糾紛。有些涉及私家車車主或出租車司機與乘客的投訴通常並不一定表明任何一方有嚴重不當行為，而是雙方之間溝通不暢所致。我們根據投訴處理程序及時跟進該等投訴，其通常包括以下步驟。我們客戶服務團隊中的外包專業人員在記錄詳情後，將投訴報告給我們的投訴專責人員。我們的投訴專責人員會致電被投訴方以確定詳情，包括我們平台上的註冊信息、訂單記錄及詳情、語音記錄以及出行的旅程路徑。如果投訴得到核實，則會扣除被投訴方的行為評分點數，並根據我們的規則處以臨時或永久禁令。我們亦會在適當時候退還搭乘車費的預付款。如果被投訴方提供證據反駁投訴，我們的投訴專責人員將告知提出投訴的客戶並與彼等合作解決問題。董事認為，該等投訴(個別或整體而言)並無對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

業 務

於往績記錄期間，我們接獲若干私家車車主告知，據稱彼等因缺乏適用於網約車服務的發牌制度下相關牌照而受到地方交通運輸部門的行政處罰，主要是由於(1)這是一種相對較新的出行模式，執法人員可能將順風車與網約車混淆，因此誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質，及(2)由於國家層面及市政層面均無適用於管理順風車服務或提供詳細的行政處罰規定的具體法律法規，因此在目前的監管框架下，相關部門只能根據適用於網約車服務的發牌制度，以缺乏相關牌照為由進行行政處罰，儘管處罰原因與提供順風車搭乘的私家車車主的行為性質無關。該等對私家車車主施加的行政處罰不涉及我們且對我們並無影響，且並未計入我們於2020年及2021年收到的57宗行政處罰。詳情請參閱「—關於順風車服務的法規及行政處罰—過往行政處罰與差異」。部分私家車車主在收到行政處罰後會向我們尋求建議或協助。在這種情況下，我們首先進行了實況調查，並檢查了罰單上註明的罰款理由以及我們系統中的私家車車主記錄，包括其發佈的行程、實際出行路線、訂單記錄及乘客舉報的可疑活動(如有)。根據中國法律顧問的意見，順風車平台經營者一般不會共同及個別對私家車車主違反適用的法律及法規承擔責任。請參閱「—關於順風車服務的法規及行政處罰」。因此，倘我們通過事實調查程序確定私家車車主可能遭受無正當理由的行政處罰，且認為地方交通運輸執法人員誤將順風車與網約車混淆，則我們將協助聯絡當地執法機構以核實事實，並在可行範圍內對行政處罰提出上訴。倘存在任何不確定性，我們通常不會協助私家車車主與地方交通運輸執法機構溝通。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何重大客戶投訴，從而導致嚴重的政府調查、行政程序及我們承擔重大賠償責任的訴訟。

銷售及營銷

提升我們產品的公眾知名度對我們吸引新用戶和發展業務的能力至關重要。我們主要通過銷售及營銷部門的努力來推廣平台。我們不時提供各類形式的補貼及激勵(例如折扣券及現金獎勵)來獲得用戶、提升彼等對我們平台的粘性和提高用戶活躍度，特別是在我們業務發展的早期階段及在COVID-19疫情爆發等特殊情況下。一般而言，與網約車相比，由於我們的順風車平台的協作及成本分攤的出行模式，我們無需支付大量補貼以吸引用戶。於2021年，我們增加了向私家車車主提供的補貼，以獎勵彼等在我們平台上提供搭乘服務。儘管如此，根據弗若斯特沙利文報告，於2021年、2022年及2023年，我們產生的私家車車主補貼及順風車乘客用戶獎勵總額分別為人民幣1億元、人民幣1億元及人民幣2億元，分別佔同年我們的順風車平台交易總額的1.8%、

業 務

1.9%及1.8%，遠低於網約車中支付予司機及乘客的獎勵及補貼的平均水平，分別約為交易總額的5%至10%及10%。此外，儘管我們的補貼及用戶獎勵總額的絕對金額由2021年的人民幣154.9百萬元減少至2022年的人民幣135.1百萬元，但其佔我們總收入的比例由2021年的19.9%增加至2022年的23.7%。原因為儘管我們已採取措施激勵我們平台上的用戶活動，但2022年底COVID-19疫情的復發及感染人數的顯著增加對我們的順風車平台及出租車網約服務的業務量造成不利影響。隨著我們順風車平台服務的增長以及我們的業務從疫情的不利影響中恢復，我們的收入亦有所增加，而我們的補貼及用戶獎勵總額佔總收入的比例於2023年下降至20.5%。

受我們平台的接納程度不斷改善以及我們隨後對營銷措施作出的策略性調整的推動，我們日益依賴口口相傳來推介我們的平台及促成搭乘。我們目前通過現有用戶的推介、派發折扣旅行的免費優惠券及出售優惠券套餐、社交媒體、應用程序商店、搜索引擎優化及關鍵字搜索活動來開展營銷活動。此外，我們同時與其他具有大量用戶群的互聯網平台進行合作，包括視頻流網站、旅行服務提供商及在線食品配送服務提供商，以開展交叉銷售活動。

此外，我們與若干城市出租車協會及出租車公司建立戰略合作關係，為我們提供在不同地理區域獲得新用戶的機會。

客戶及供應商

我們的客戶

我們的客戶主要包括使用我們平台的個人私家車車主及出租車司機，以及就我們的廣告及其他服務委聘我們的公司客戶，包括提供汽車相關服務的公司、技術及互聯網公司、電子商務公司及媒體公司。

業 務

於往績記錄期間各年度，我們的五大客戶均為廣告及其他服務的公司客戶。於往績記錄期間各年度，來自我們五大客戶的收入分別佔我們於2021年、2022年及2023年總收入的5.4%、4.6%及2.7%，而於往績記錄期間各年度，最大客戶產生的交易金額分別佔相同年度我們總收入的2.7%、2.3%及1.1%。我們於往績記錄期間各年度一般向五大客戶授予介乎30天至120天的信貸期以及我們通過銀行轉賬與彼等結算。下表載列於往績記錄期間各年度五大客戶的若干資料。

| 客戶 | 交易金額 (人民幣 百萬元) | 佔總收入 百分比 (%) | 截至最後實際 可行日期的關係年限 | 主要業務 |
|--------------------------|----------------------|--------------------|---------------------|---------|
| 截至2021年12月31日止年度 | | | | |
| 客戶A ⁽¹⁾ | 20.8 | 2.7 | 2018年8月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶B ⁽²⁾ | 11.0 | 1.4 | 2021年3月至2021年12月 | 媒體及廣告 |
| 客戶C ⁽³⁾ | 5.4 | 0.7 | 2021年2月至2023年1月 | 媒體及廣告 |
| 客戶D ⁽⁴⁾ | 2.2 | 0.3 | 2021年5月至今 | 汽車增值服務 |
| 客戶E ⁽⁵⁾ | 2.0 | 0.3 | 2020年12月至2021年1月 | 營銷及推廣服務 |
| 總計 | 41.4 | 5.4 | | |
| 截至2022年12月31日止年度 | | | | |
| 客戶A ⁽¹⁾ | 12.9 | 2.3 | 2018年8月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶F ⁽⁶⁾ | 5.3 | 0.9 | 2022年1月至2022年12月 | 媒體及廣告 |
| 客戶G ⁽⁷⁾ | 3.3 | 0.6 | 2019年1月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶H ⁽⁸⁾ | 3.1 | 0.5 | 2022年1月至2022年12月 | 媒體及廣告 |
| 客戶I ⁽⁹⁾ | 1.7 | 0.3 | 2021年5月至今 | 媒體及廣告 |
| 總計 | 26.3 | 4.6 | | |

業 務

| 客戶 | 交易金額 (人民幣 百萬元) | 佔總收入 百分比 (%) | 截至最後實際 可行日期的關係年限 | 主要業務 |
|-------------------------------|----------------------|--------------------|---------------------|-------|
| 截至2023年12月31日止年度 | | | | |
| 客戶A ⁽¹⁾ | 9.2 | 1.1 | 2018年8月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶J ⁽¹⁰⁾ | 5.5 | 0.7 | 2023年4月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶G ⁽⁷⁾ | 3.1 | 0.4 | 2019年1月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶K ⁽¹¹⁾ | 2.9 | 0.4 | 2023年1月至今 | 媒體及廣告 |
| 客戶L ⁽¹²⁾ | 1.7 | 0.2 | 2022年12月至今 | 媒體及廣告 |
| 總計 | 22.3 | 2.7 | | |

- (1) 客戶A為一家廣告代理商，位於北京市。客戶A為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (2) 客戶B為一家廣告代理商，位於四川省成都市。客戶B為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (3) 客戶C為一家廣告代理商，位於北京市。客戶C為一家私營公司，註冊資本為人民幣3.0百萬元。
- (4) 客戶D為一家汽車增值服務提供商，位於山東省青島市。客戶D為一家私營公司，註冊資本為人民幣100.0百萬元。
- (5) 客戶E為一家用戶獲取推廣公司，位於浙江省杭州市。客戶E為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (6) 客戶F為一家廣告代理商，位於廣西省北海市。客戶F為一家聯交所上市公司的附屬公司，註冊資本為人民幣2.0百萬元。
- (7) 客戶G為一家廣告代理商，位於江西省撫州市。客戶G為一家私營公司，註冊資本為人民幣2.0百萬元。
- (8) 客戶H為一家廣告代理商，位於湖北省武漢市。客戶H為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (9) 客戶I為一家廣告代理商，位於天津市。客戶I為一家私營公司，註冊資本為106.7百萬美元。
- (10) 客戶J為一家廣告代理商，位於北京市。客戶J為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (11) 客戶K為一家廣告代理商，位於北京市。客戶K為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (12) 客戶L為一家廣告代理商，位於北京市。客戶L為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。

業 務

於往績記錄期間，我們與我們的主要公司客戶並無糾紛。我們與彼等的業務關係通常於協議屆滿時終止，或偶爾因彼等廣告計劃的戰略調整而終止。

截至最後實際可行日期，我們的董事、彼等的緊密聯繫人或據我們的董事所知於截至最後實際可行日期擁有我們5%以上已發行股本的任何股東，概無於往績記錄期間各年度於我們的任何五大客戶中擁有任何權益。

我們的供應商

我們的供應商主要包括第三方支付處理商、保險提供商、客戶服務外包供應商、營銷服務提供商，以及服務器託管、雲計算、軟件服務及其他技術服務提供商。我們根據服務質量、價格及業務需求甄選供應商。於往績記錄期間各年度，我們自五大供應商的採購額分別佔我們於2021年、2022年及2023年總採購額的41.9%、39.2%及40.8%，而於往績記錄期間各年度，我們自最大供應商的採購額分別佔同年我們總採購額的12.2%、9.7%及10.2%。我們的五大供應商（惟無信用期的支付服務供應商除外）於往績記錄期間各年度一般授予我們介乎30至60天的信用期，以及我們通過銀行轉賬與彼等結算。下表載列於往績記錄期間各年度五大供應商的若干資料。

| 供應商 | 交易金額 (人民幣 百萬元) | 佔採購總 成本百分比 (%) | 截至最後實際可行 日期的關係年限 | 主要業務 |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-----------|
| 截至2021年12月31日止年度 | | | | |
| 供應商A ⁽¹⁾ | 28.1 | 12.2 | 2014年10月至今 | 支付服務 |
| 供應商B ⁽²⁾ | 19.5 | 8.5 | 2017年11月至今 | 客戶服務 |
| 供應商C ⁽³⁾ | 19.2 | 8.3 | 2019年9月至今 | 金融及保險服務 |
| 供應商D ⁽⁴⁾ | 15.1 | 6.5 | 2015年4月至今 | 支付服務及技術服務 |
| 供應商E ⁽⁵⁾ | 14.8 | 6.4 | 2021年1月至今 | 營銷及推廣服務 |
| 總計 | <u>96.7</u> | <u>41.9</u> | | |

業 務

| 供應商 | 交易金額 (人民幣 百萬元) | 佔採購總 成本百分比 (%) | 截至最後實際可行 日期的關係年限 | 主要業務 |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-----------|
| 截至2022年12月31日止年度 | | | | |
| 供應商A ⁽¹⁾ | 22.3 | 9.7 | 2014年10月至今 | 支付服務 |
| 供應商E ⁽⁵⁾ | 21.7 | 9.4 | 2021年1月至今 | 營銷及推廣服務 |
| 供應商C ⁽³⁾ | 17.4 | 7.5 | 2019年9月至今 | 金融及保險服務 |
| 供應商B ⁽²⁾ | 15.8 | 6.9 | 2017年11月至今 | 客戶服務 |
| 供應商F ⁽⁶⁾ | 12.7 | 5.5 | 2018年7月至今 | 技術服務 |
| 總計 | 89.9 | 39.0 | | |
| 截至2023年12月31日止年度 | | | | |
| 供應商A ⁽¹⁾ | 30.0 | 10.2 | 2014年10月至今 | 支付服務 |
| 供應商E ⁽⁵⁾ | 29.9 | 10.2 | 2021年1月至今 | 營銷及推廣服務 |
| 供應商G ⁽⁷⁾ | 20.4 | 7.0 | 2018年11月至今 | 技術服務 |
| 供應商F ⁽⁶⁾ | 20.2 | 6.9 | 2018年6月至今 | 技術服務 |
| 供應商D ⁽⁴⁾ | 19.1 | 6.5 | 2015年4月至今 | 支付服務及技術服務 |
| 總計 | 119.6 | 40.8 | | |

- (1) 供應商A為一家支付服務提供商，位於深圳市。供應商A為一家聯交所上市公司的附屬公司，註冊資本為人民幣10億元。
- (2) 供應商B為一家客戶服務外包公司，位於河北省石家莊市。供應商B為一家私營公司，註冊資本為人民幣3.0百萬元。
- (3) 供應商C為一家保險提供商，位於北京市。供應商C為一家聯交所上市公司的當地分公司及附屬公司。
- (4) 供應商D為一家支付服務及技術服務提供商，位於上海市。供應商D為一家私營公司，註冊資本為人民幣15億元。
- (5) 供應商E為一家市場推廣服務提供商，位於江蘇省淮安市。供應商E為一家私營公司，註冊資本為人民幣10.0百萬元。
- (6) 供應商F為一家技術服務提供商，位於北京市。供應商F為一家聯交所上市公司的附屬公司，註冊資本為人民幣10億元。
- (7) 供應商G為一家技術服務提供商，位於浙江省杭州市。供應商G為一家聯交所上市公司的附屬公司，註冊資本為人民幣10億元。

業 務

截至最後實際可行日期，我們的董事、彼等的緊密聯繫人或據我們的董事所知於截至最後實際可行日期擁有我們已發行股本5%以上的任何股東，概無於往績記錄期間各年度於我們的任何五大供應商中擁有任何權益。

客戶及供應商重疊

董事確認，於往績記錄期間，除客戶A（於2021年、2022年及2023年為我們的主要客戶及於2022年及2023年亦為供應商）外，我們的主要客戶均非我們的主要供應商。客戶A分別於2021年、2022年及2023年購買應用內程序化廣告展位的廣告服務。同時，於2022年及2023年，客戶A亦分別提供API接口開發服務以幫助我們的應用內程序化廣告展位與另一名API接口未與我們平台內聚的客戶實現互聯，這是因為客戶A的API接口已與我們實現內聚，並作為我們的客戶對我們的技術系統架構有著充分認識。有關詳情，請參閱「－客戶及供應商－我們的客戶」。就向該公司進行銷售及購買的條款為分開進行磋商，而銷售及購買並非互有關連或互為條件。於2021年、2022年及2023年，客戶A所產生的收入分別佔我們總收入的2.7%、2.3%及1.1%。於2022年及2023年，向客戶A所購買的服務分別佔我們總採購成本的1.0%及0.4%。董事確認，向該公司作出的所有銷售及購買均為於日常業務過程中按公平基準根據正常商業條款進行。

季節性

我們曾經歷，且預期會繼續經歷我們業務的季節性。例如，在每年第一季度的農曆新年假期期間，我們通常會遇到較少的用戶流量。在其他重大節日前後，我們的業務量亦會發生激增。我們預計我們的收入將受到影響中國順風車及出租車行業的季節性因素的影響而繼續波動。

競爭

中國的出行市場（包括我們的潛在市場）競爭異常激烈，其特點是技術日新月異，用戶喜好不斷變化以及新服務及新產品的頻繁湧現。具體而言，中國汽車客運市場包括出租車、網約車及順風車，根據弗若斯特沙利文報告，按2023年的交易總額計，市場份額分別為54.2%、41.4%及4.4%。與網約車服務業務相比，順風車服務業務以（其中包括）較低的定價及互助的出行模式為特點。另一方面，與網約車相比，順風車有其局限性。由於順風車並非按需提供的商業出行服務，且需要高度相似的出行路線，因此未必總能及時匹配或根本無法匹配潛在的順風車乘客。因此，順風車的市場規模可能無法與網約車相提並論。此外，順風車市場在整個汽車客運行業的增長潛力因網約車服務提供商及其他市場參與者的市場主導地位、業務規模擴大及司機群體不斷擴大所帶來的競爭而受到限制。

業 務

於往績記錄期間，由於主要參與者的變化，中國順風車市場的競爭格局發生變化。具體而言，根據弗若斯特沙利文報告，由於於2018年8月至2019年12月暫停其順風車平台服務的一家主要市場參與者於2019年12月正式重新推出其順風車平台服務，其市場份額按交易總額計於2020年至2021年有所增加，對我們在中國順風車市場的市場份額造成影響。由於COVID-19疫情在地域及影響程度上的差異，加上競爭格局的演變，我們的順風車平台服務於2021年產生的交易總額並無跟上整體市場的步伐，並於2022年有所減少。我們預計競爭將會持續，該競爭既來自可能已經有一定規模並享有較多資源或其他戰略優勢的現有競爭對手，亦來自新進入市場的競爭者，其中一些將來有可能會成為業內重要的成員。除其他順風車平台服務提供商外，我們亦面臨來自中國汽車客運市場的網約車服務提供商及其他市場參與者的競爭。有關競爭格局的詳情，請參閱「行業概覽」。

我們認為，我們進行有效競爭的能力取決於受我們控制或不受我們控制的多項因素，包括：


- 我們擴大規模吸引及維持乘客、私家車車主及出租車司機的能力；
- 我們提供卓越的用戶體驗的能力；
- 我們維持及改善安全機制的的能力；
- 我們服務的受歡迎程度、價格、效用、易用性、性能及可靠性；
- 我們相對於競爭對手的聲譽及品牌實力；
- 我們與出租車公司、出租車協會、公共交通運輸部門以及其他業務夥伴維持及擴大合作或戰略關係的能力；
- 我們及競爭對手開發新服務及產品的能力；
- 我們保持商業誠信的能力；
- 不斷變化的法規及監管部門規定須強制進行的改變或我們為應對有關法規及規定而選擇作出的改變；及
- 我們遵守相關法律及法規與解決爭議及訴訟的能力。

業 務

我們認為，我們在上述因素上具備競爭力。但是，我們的許多競爭對手和潛在競爭對手規模更大，擁有更大的品牌知名度，更長的運營歷史，更大的營銷預算及完善的營銷網絡，更大的用戶群及更多資源。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面對激烈的競爭，並可能因競爭對手而失去市場份額，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

知識產權

我們通過結合版權、商標及其他知識產權法律以及與我們的僱員、供應商、客戶及其他人士訂立的保密及許可協議來保護我們的知識產權。一般而言，我們的僱員必須訂立標準的保密協議，確認其代表我們產生的所有發明、商業秘密、開發及其他流程均為我們的財產，並向我們轉讓彼等在該等工作中可能主張的任何所有權。根據弗若斯特沙利文報告，我們已採取適當措施保護我們的知識產權，而該等措施符合市場慣例。儘管我們採取了預防措施，但是第三方可能會未經我們的同意而獲取和使用我們擁有或許可的知識產權。第三方未經授權使用我們的知識產權以及為保護我們的知識產權免於未經授權使用而產生的開支可能會對我們的業務及經營業績造成不利影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－倘我們未能防止我們的知識產權損失或被盜用，我們可能喪失競爭優勢。我們的服務價值、聲譽及業務運營可能受到重大不利影響」。

於往績記錄期間，我們就我們的若干商標，主要包括「嘀嗒」（註冊編號17888860）及「」（註冊編號15519442A），捲入與杭州滴答出行企業管理有限公司（「杭州滴答出行企業管理」）之間的一系列知識產權訴訟。據我們所知，我們過往或現在並無與杭州滴答出行企業管理、我們的各附屬公司、董事、股東或高級管理層或我們的各任何聯繫人之間有任何關係（包括業務、融資、信託或其他）。



我們注意到杭州滴答出行企業管理於2019年使用與我們有效商標相似的「滴答」字樣，推出順風車相關服務的移動應用程序，導致用戶對我們的品牌產生混淆。對杭州滴答出行企業管理不當註冊其「滴答」商標的相關事實進行調查後，於2021年2月，我們向國家知識產權局（「國家知識產權局」）提出針對杭州滴答出行企業管理的申索，以宣告其「滴答」商標無效。繼國家知識產權局於2022年2月對杭州滴答出行企業管理的商標「滴答」作出無效判決後，我們於2022年4月就杭州滴答出行企業管理的知識產權侵權及不正當競爭提起訴訟。同時，杭州滴答出行企業管理在收到我們向國家知識產權局提出的無效宣告請求後，自2021年6月起向國家知識產權局提出一系列針對我們的商標無效及撤銷請求，並由此引發了以下法律訴訟。具體而言，截至本文件日期，我們曾牽涉(1)杭州滴答出行企業管理就國家知識產權局於2022年2月宣告杭州滴答出

業 務


行企業管理的「滴答」商標無效而提起的行政訴訟；杭州滴答出行企業管理敗訴且其商標已被北京市高級人民法院終審判決為無效；(2)北京暢行就國家知識產權局於2022年5月宣告我們部分的爭議商標無效而提起的10宗行政訴訟，其中六宗案件已作出對我們有利的終審判決，以及四宗案件已由初審法院作出對我們有利的判決，有待上訴法院進一步審理；(3)北京暢行與杭州滴答出行企業管理相互提起的民事訴訟，而杭州滴答出行企業管理已放棄其對我們的民事訴訟；及(4)若干商標的不使用撤銷，北京市高級人民法院已將有關撤銷決定作為終審判決，或尚未生效且有待進一步訴訟，而我們所涉及商標仍為有效。

杭州滴答出行企業管理商標宣告無效

於2022年2月，國家知識產權局應北京暢行的要求，宣告杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標無效。杭州滴答出行企業管理隨後對無效決定提起上訴，根據相關法律，北京暢行作為國家知識產權局無效決定的申索人，就此被指定為第三方。

北京知識產權法院於2023年2月作出對我們有利的判決，根據《中華人民共和國商標法》第三十一條的規定，杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標在貨運、運輸、運輸訂艙、空運、航海系統租賃及汽車運輸範圍內無效。該條規定，兩個或者兩個以上的申請人，在同一種商品或者類似商品上，以相同或者類似的商標申請註冊的，商標局應當首先審定、核准並公告註冊申請在先的商標。北京知識產權法院認定，(1)北京暢行最先申請其商標，該商標亦已建立市場認可度和商譽，及(2)「滴答」商標與我們有效的「」商標（註冊編號15519442A，第39類）在文字組合及服務範圍方面構成類似商標，對公眾具有誤導性，因此在我們的商標所涵蓋的範圍內應予失效。杭州滴答出行企業管理對判決提起上訴後，北京市高級人民法院於2023年8月28日作出終審判決，維持北京知識產權法院對我們有利的判決，確認杭州滴答出行企業管理在上述範圍內的「滴答」商標無效。誠如我們的商標訴訟顧問所告知，基於上述法院裁決，由於參考我們有效的「」商標，杭州滴答出行企業管理已喪失其商標的有效性，其將沒有理由進一步質疑有關商標分類第39類項下交通運輸相關服務具有類似文字組合的我們商標的有效性。

有關國家知識產權局宣告我們商標無效的行政訴訟

於2022年5月，國家知識產權局宣告北京暢行的10個商標無效，包括一個對我們業務而言屬重大的「」商標（註冊編號17888860，第39類）。請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－B. 有關我們業務的進一步資料－2. 我們的重大知識產權－(a)商標」。具有爭議的國家知識產權局對我們商標的無效宣告，完全是由杭州滴答出行企業管理向國家知識產權局提出商標無效宣告請求而引起，而並非由國家知識產權局主動提起。於2022年7月，北京暢行在北京知識產權法院就國家知識產權局的無效決定提起10項行政訴訟，並將杭州滴答出行企業管理指定為第三方。

業 務

截至本文件日期，北京暢行提起的全部十宗行政訴訟均已被作出對我們有利的判決，以撤銷國家知識產權局對我們商標的無效宣告。具體而言，(1)北京知識產權法院於2023年3月對六宗案件作出了對我們有利的判決，以及杭州滴答出行企業管理上訴後，北京市高級人民法院已於2023年10月對全部六宗案件作出對我們有利的終審判決，強調杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標在相關服務範圍內被宣告無效，因此該等「滴答」商標不能作為我們相關商標註冊無效的依據；及(2)北京知識產權法院於2023年12月對其餘四宗案件（與上述六宗已結案的事實、指控和論據相似）作出對我們有利的判決，其中包括涉及重要商標「嘀嗒」的案件，判決與上述北京市高級人民法院的判決類似；截至本文件日期，杭州滴答出行企業管理已對該等四項判決提出上訴，有待法院的進一步審理。

我們的商標訴訟顧問認為，考慮到以下情況，我們可以繼續合法使用行政訴訟中涉及的商標：(1)北京市高級人民法院最終撤銷了國家知識產權局對前六個商標的無效性，(2)其餘四個商標在訴訟過程中仍然有效，及(3)北京暢行首先在出行服務行業創立了「嘀嗒」品牌，並在其業務運營中持續使用相關商標，這令我們即使在這些商標被宣告無效的最壞情況下仍有權根據中國相關法律規定的使用在先原則繼續使用這些商標，而無需承擔任何賠償義務。誠如我們的商標訴訟顧問所告知，使用在先原則旨在保護原商標使用者的未註冊使用權，以防該商標隨後被第三方註冊。使用在先原則的適用並不取決於商標使用人先前是否已經申請商標註冊，使用人的商標註冊公告日期是否晚於其他商標申請人，或者商標是否已經註冊。相反，根據《中華人民共和國商標法》第59(3)條，使用在先原則乃基於就類似商品或服務註冊類似商標之前是否已使用該商標（無論註冊與否）。因此，作為商標的原使用人，我們享有商標的使用在先保護，並默認享有該等商標的繼續使用權。法院不會主動調查或判斷誰是商標的原使用人。因此，在繼續使用相關商標之前，我們無需首先在法庭上證明我們是相關商標的最先使用人，除非第三方向法院提出商標侵權糾紛。誠如我們的商標訴訟顧問所告知，考慮到根據上述北京市高級人民法院的最終裁決，杭州滴答出行企業管理已喪失其商標有效性及進一步質疑我們相關商標有效性的法律依據，杭州滴答出行企業管理對我們提起商標侵權訴訟的可能性較低。另外，杭州滴答出行企業管理此前已停止下文所述的類似申索。

北京暢行與杭州滴答出行企業管理相互提起的民事訴訟

北京暢行和杭州滴答出行企業管理就知識產權侵權和不公平競爭相互提起民事訴訟。截至本文件日期，由於杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標已被北京市高級人民法院終審判決維持無效（如上文所述）因而喪失申索的法律依據後，其已撤銷就知識產

業 務


權侵權及不公平競爭而針對北京暢行提起的民事訴訟。北京暢行繼續就杭州滴答出行企業管理知識產權侵權及不正當競爭一案向杭州市中級人民法院提起進一步訴訟，要求停止侵權、消除不當行為的影響並給予民事賠償，目前正等待法院判決。



有關我們商標不使用撤銷決定的訴訟

《中華人民共和國商標法》規定，註冊商標無正當理由連續三年不使用的，任何單位或個人可申請撤銷註冊商標（「不使用撤銷」）。於往績記錄期間，我們與國家知識產權局發生了一系列糾紛，因為國家知識產權局對我們在其指定區域內的若干商標作出了不使用撤銷決定。截至2024年3月31日，我們有11個不同類別的商標在若干服務領域被國家知識產權局強制執行不使用撤銷，其中包括兩個對我們的業務而言較為重要的商標（「**嘀嗒**」及「**嘀嗒**」），以及兩個不使用撤銷決定隨後被北京市高級人民法院撤銷作為終審判決。請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－B. 有關我們業務的進一步資料－2. 我們的重大知識產權－(a)商標」。具有爭議的國家知識產權局不使用撤銷決定並非由國家知識產權局發起，而是完全由杭州滴答出行企業管理向國家知識產權局提出請求而產生。

於2024年5月6日，兩個有關商標「**嘀嗒**」(第35類及第39類)的不使用撤銷決定被北京市高級人民法院撤銷作為終審判決，而其餘決定截至本文件日期尚未生效，有待進一步審理。因此，11個不同類別的商標仍然有效。具體而言，(1)2023年11月，北京知識產權法院作出兩個與「**嘀嗒**」商標(第35類及第39類)有關且對我們有利的不使用撤銷決定，而有關判決已由國家知識產權局(作為該案被告)與杭州滴答出行企業管理法定代表人(作為該案中指定的第三方)上訴至北京市高級人民法院，隨後，北京市高級人民法院於2024年5月6日作出終審判決，維持北京知識產權法院對我們撤銷不使用撤銷決定的有利判決，認可我們在主要業務中繼續使用該商標，(2)我們已就七個不使用撤銷決定向北京知識產權法院提出針對國家知識產權局的行政訴訟程序，要求撤回該等決定，(3)我們已就一個不使用撤銷決定向國家知識產權局提出複審請求，要求撤回有關決定，及(4)由於所涉商標在我們的日常活動中使用較少，因此不會對我們的業務運營產生影響，我們已決定不再就一項不使用撤銷決定尋求進一步的訴訟程序。經我們的商標訴訟顧問確認，第39類主要包括與交通運輸相關的幾個服務子類別，例如適用於我們的主營業務順風車平台及智慧出租車服務的服務領域；而第35類主要包括與廣告及信息中介相關的幾個服務子類別，例如適用於我們的廣告及其他服務的服務領域，以及我們提供連接乘客和司機中間服務的平台。

業 務






截至本文件日期，國家知識產權局就下級法院判決提出上訴的案件僅有上述兩宗，我們已在上訴判決中取得對此有利的終審判決結果。國家知識產權局在訴狀中指出，北京暢行於2018年將其移動应用程序的名稱由嘀嗒拼车變更為嘀嗒出行，這與原商標的措辭不符。此外，國家知識產權局認為，北京暢行連續三年未在第39類下的若干子類別中直接使用爭議商標，而是聘請第三方服務提供商為其移動应用程序提供導航服務。然而，我們從未停用「」商標。事實上，我們戰略性地將我們的品牌由嘀嗒拼车升級為嘀嗒出行，以表明我們將提供更廣泛的出行服務，並於升級後的品牌下將原有的順風車功能擴展至順風車及智慧出租車服務。據我們的商標訴訟顧問告知，(1)我們已提供並補充足夠的證據，以證明在作出不使用撤銷決定時，國家知識產權局忽略了一個事實，即有充分證據表明我們在品牌升級後在日常運營中繼續直接使用該商標作為我們出行服務的子品牌，我們亦已向相關法院提交額外及更新的證據；(2)儘管我們就導航服務與第三方服務提供商合作，但我們確實通過移動应用程序直接向用戶提供導航服務，因此在指定服務區域使用該商標；及(3)北京知識產權法院及北京市高級人民法院在其判決中認同並支持我們的上述觀點。其餘八個據稱面臨不使用撤銷風險的商標(包括重要商標「嘀嗒」)未被撤銷全部商標註冊，而僅在商標類別的若干子類別所涵蓋的若干非必要服務領域(如汽車租賃)被撤銷，而該等服務領域與我們的業務營運無關。

基於上述情況，誠如我們的商標訴訟顧問所告知，董事認為其餘八個相關商標最終被執行不使用撤銷的可能性較低。誠如我們的商標訴訟顧問所進一步告知，萬一國家知識產權局在法庭上勝訴並維持其對八個爭議商標在若干服務領域的不使用撤銷決定，(1)我們可以繼續在我們的主要業務中(包括商標註冊所涵蓋的未受過質疑的基本服務領域)使用該等商標以及其他嘀嗒相關的品牌，而無需承擔任何賠償義務或需要更改我們的商業名稱，(2)該決定不會影響我們對其他有效商標的權利，及(3)只要我們完成程序性的商標註冊要求，我們亦可進一步基於文字組合「嘀嗒」升級品牌名稱並獲得相關商標，且在我們的基本服務領域不會受到質疑。因此，董事認為我們的業務、經營業績及財務狀況不會受到重大不利影響。此外，我們已註冊一個新商標「」(註冊編號65651252，第39類)，該商標與我們現有的商標「」具有基本相同的字符組合，但設計不同，適用於不同的商業環境，此為商標保護方面的正常商業慣例。國家知識產權局於2023年1月批准了這一新商標，據我們的商標訴訟顧問告知，這表明國家知識產權局承認我們對字符組合「嘀嗒」的合法使用和所有權，並繼承了與先前註冊商標相關的商譽。

業 務

知識產權訴訟的影響

董事確認，誠如我們的商標訴訟顧問所告知，本公司並無侵犯杭州滴答出行企業管理的知識產權，理由是(1)我們無意盜用杭州滴答出行企業管理與「滴答」有關的知識產權，因為我們在出行服務行業率先建立了「嘀嗒」品牌，自2014年以來已建立穩固的市場認可度及商譽，且我們隨後基於我們已建立的品牌於出行服務行業註冊了多個相關商標；及(2)杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標被國家知識產權局、北京知識產權法院及北京市高級人民法院終審判決無效，導致其失去商標侵權申索的法律依據。

經諮詢我們的商標訴訟顧問，我們的董事認為該等商標爭議不會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響，原因如下：(1)如上所述，我們已收到北京知識產權法院及北京市高級人民法院的若干有利判決；(2)我們於2014年推出基於App的順風車平台，並較杭州滴答出行企業管理「滴答」商標更早申請註冊「車」，「車」是北京知識產權法院用於比較、審理及認定其他爭議商標有效性的主要商標；(3)國家知識產權局宣告杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標無效且北京知識產權法院及北京市高級人民法院亦維持該商標無效的判決，而杭州滴答出行企業管理對我們商標的申索均基於該無效的「滴答」商標；(4)我們於2023年1月獲得新商標「拼車」(註冊編號65651252)，表示國家知識產權局認可我們合法使用及擁有「」這一文字組合；及(5)杭州滴答出行企業管理直到2019年11月才開始提供出行服務，而我們的「」品牌當時已成為一家業內廣為人知的提供順風車平台及智慧出租車服務的技術驅動平台，這表明杭州滴答出行企業管理有意侵佔我們的商譽。經考慮上述因素、本公司董事及商標訴訟顧問在聯席保薦人的中國法律顧問協助下作出的意見及分析，聯席保薦人並無注意到任何事項以致其對董事的意見產生疑問。

萬一未決訴訟最終判決對我們不利，且我們的相關商標被撤銷或宣告無效，對我們的唯一直接影響將是失去該等商標的獨家使用權。這意味著，自最終決定撤銷之日起或自註冊無效之日起，我們將不再有追究侵權索賠或防止未經授權使用該等商標的法律依據。據我們的商標訴訟顧問告知，儘管如果我們的商標被撤銷或宣告無效，其他人可能合法使用類似商標，從而可能導致消費者產生混淆及品牌形象淡化，但我們的業務、經營業績及財務狀況不會受到重大不利影響，原因如下：(1)如上文所述，我們可以繼續於我們的主要業務中使用相關商標及其他有效商標，並取得新的類似商標；(2)儘管任何人士均可根據《中華人民共和國商標法》第4條嘗試申請我們已被撤銷或宣告無效的商標，但並不能保證該等商標必定能夠成功註冊，因為成功註冊須經國

業 務

家知識產權局審查符合各項法律規定，且我們亦可自行選擇重新申請註冊該等商標。事實上，在應對上述商標爭議的同時，我們已於2022年至2024年申請及／或重新申請多個不同類別的嘀嗒相關商標，均已成功註冊為有效商標，表明國家知識產權局對我們合法使用及擁有「嘀嗒」字符組合的認可。

截至最後實際可行日期，我們擁有10個註冊域名。我們通常每年都會續簽域名註冊，並且通常在其到期之前約一到三個月進行續簽申請。在通常情況下，域名註冊在支付續簽費用後立即生效。截至最後實際可行日期，我們所有的註冊域名仍然有效。倘若我們的任何域名註冊由於某種原因無法續簽，則域名註冊商可能會取消相關域名的註冊。

截至最後實際可行日期，我們持有88項在中國國家版權局註冊的軟件版權及49項作品版權，43個在中國商標局註冊的各類商標，以及40個在國家知識產權局註冊且與業務各方面相關的專利。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們與第三方概無任何重大爭議或任何其他重大未決的知識產權法律訴訟。

有關我們重大知識產權的詳情，請參閱「附錄四－法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－2.我們的重大知識產權」。

僱員

截至2023年12月31日，我們擁有404名全職僱員，且全職僱員均位於中國。下表載列截至2023年12月31日按職能劃分的僱員人數。

| 職能 | 截至2023年12月31日 | |
|-------|---------------|---------|
| | 僱員人數 | 佔總人數百分比 |
| 管理 | 7 | 1.7% |
| 行政 | 21 | 5.2% |
| 研發 | 210 | 52.0% |
| 產品開發 | 46 | 11.4% |
| 營運 | 104 | 25.7% |
| 銷售及營銷 | 16 | 4.0% |
| 總計 | 404 | 100.0% |

我們的成功取決於我們吸引、保留及激勵合格人員的能力。作為我們人力資源策略的一部分，我們為員工提供具有競爭力的薪金、績效現金獎金及其他激勵。我們已採用培訓協議，據此我們為員工提供入職前及定期的持續管理以及技術培訓。

業 務

根據中國法規的要求，我們參與了適用的地方市政府和省政府組織的各種員工社會保障計劃，包括住房、養老金、醫療、工傷、生育及失業福利計劃。根據中國法律，我們須按指定薪金百分比向僱員福利計劃供款。獎金常酌情決定，部分取決於員工的績效，部分取決於我們業務的整體績效。

我們認為，我們與僱員保持良好的工作關係，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無遇到任何重大勞資糾紛或業務招募職員時遇到任何困難。

保險

我們認為我們的保險範圍充足，因為我們已經按照中國法律和法規要求及業界商業慣例投購所有強制性保單。此外，儘管並無任何強制性法律規定，但我們已就順風車服務為私家車車主及乘客因汽車事故引致的人身傷害向中國平安財產保險股份有限公司投購保險。於2021年、2022年及2023年，我們支付的保險費總額分別為人民幣19.2百萬元、人民幣17.4百萬元以及人民幣27.8百萬元。根據我們的保單，順風車搭乘的承保上限為同城出行每人人民幣0.3百萬元及城際出行每人人民幣0.6百萬元。董事認為，我們的投保範圍屬充足，根據弗若斯特沙利文報告，其與一般市場慣例相當，並與其他主要參與者一致。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們幾乎未因我們的用戶提出的保險索賠而產生自付費用。我們的保單涵蓋因汽車事故而招致的各種損失及費用，包括死亡、殘疾、醫療費及誤工費，根據弗若斯特沙利文報告，這符合中國一般市場慣例。私家車車主亦須根據相關中國法律及我們的合乘公約，為其車輛購買機動車交通事故強制保險，方可在我們的平台上提供順風車搭乘服務，該保險涵蓋汽車事故的第三方受害者（而非私家車車主及乘客）的人身傷害及財產損失。因此，我們的保單作為補充，為整個順風車行程提供更全面的保障。然而，當用戶發現保險公司釐定的保險金額不足或其與保險公司出現糾紛時，部分用戶可能選擇就我們促成的順風車服務造成的汽車事故使我們捲入訴訟。詳情請參閱「－ 訴訟」。

於往績記錄期間，我們就汽車事故造成用戶人身傷害的1,692項保險賠付已結案，賠付總額約人民幣56.9百萬元，由保單全數承擔。於往績記錄期間，我們並無因保險索賠而面臨保費增加或免賠額。根據整體市場慣例，我們並無就私家車車主產生的財產損害投購任何保險，且我們沒有投購任何商業中斷保險或產品責任保險，而中國法律並無就此強制規定。我們並無投購主要人員的人壽保險，或涵蓋我們的技術基

業 務

礎設施損壞或財產的任何保單。我們亦無投購針對合約安排相關風險的保單。於往績記錄期間，我們並無就我們的業務提出任何重大保險索償。任何未承保的業務中斷、訴訟或自然災害、或未承保的設備或設施的重大損壞，均可能對我們的經營業績造成重大不利影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－保險範圍有限可能令我們面臨巨額成本及業務中斷」。據我們的中國法律顧問告知，我們已於所有重大方面遵守適用的中國保險法律及法規。

不動產

我們的總部位於中國北京，我們並無擁有任何不動產。截至最後實際可行日期，我們通過位於北京、上海、長沙、西安、杭州、濟南、廣州、鄭州、天津及深圳的14處租賃物業經營我們的業務。我們在中國的租賃物業主要用作我們的辦公室。該等物業用於上市規則第5.01(2)條所界定的非物業活動，及主要用作我們業務營運的辦公場所。我們認為中國有足夠的物業供應。此外，即使我們暫時中斷使用任何租賃辦公空間，我們認為，由於我們的辦公室不進行任何生產、製造或實體零售活動，因此僱員可以繼續遠程履行其職責的重大方面；且我們在其他地點的辦公室可以通過我們的技術基礎設施充分支持我們在臨時辦公空間中斷地區的業務運營。因此，我們不依賴現有租賃進行業務營運，且我們認為不需要應急搬遷計劃。

截至最後實際可行日期，我們租賃物業的總建築面積約3,512平方米，每項租賃物業的面積介乎約五平方米至1,037平方米。截至本文件日期，我們租賃協議的租賃到期日期介乎2024年6月18日至2027年4月19日。

截至2023年12月31日，我們所租賃物業的賬面值均不超過我們綜合資產總值的15%或以上。因此，根據上市規則第五章及香港法例第32L章《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第6(2)條，本文件獲豁免遵守與公司（清盤及雜項條文）條例附表三第34(2)段有關的公司（清盤及雜項條文）條例第342(1)(b)條的規定，其規定須就本集團在土地或建築物上的全部權益編製估值報告。

業 務

業權缺陷

截至最後實際可行日期，我們八處租賃物業存在業權缺陷，原因是若干出租人未能提供有關其租賃該等物業的合法權利的房屋所有權證或其他相關證書，這可能會對我們於日後繼續使用該等物業的能力產生不利影響。相關租賃協議可能被視為無效，或我們可能在業主或其他第三方對我們佔用物業的權利的方面面臨質疑。此外，倘業主因任何原因（包括但不限於其自身不遵守相關法律法規、政府拆遷或任何其他不可預見的事件）而未能履行其於業主與我們之間訂立的租賃協議項下的義務，我們可能會無法繼續使用該等物業。截至本文件日期，我們並不知悉任何第三方或政府機關對該等租賃物業的業權提出任何可能影響我們現時佔用的質疑。

根據相關法律法規及誠如我們中國法律顧問確認，並無規則或法規要求承租人取得所有權證書或因承租人未取得所有權證書而對承租人施加監管處罰。因此，我們的中國法律顧問認為，我們不會因租賃物業的任何業權缺陷而受到任何重大行政處罰。

此外，根據相關中國法律法規，倘租賃協議因出租人的過錯而無效，承租人有權要求賠償。倘我們繼續租賃該等物業的能力受到第三方異議的影響，我們可能會根據相關中國法律法規向出租人尋求彌償。

我們認為附近有足夠的可資比較替代物業，因此，倘若要求我們搬遷（儘管可能性極低），我們預計不會花費大量時間和成本來物色替代物業及搬遷我們的業務。

未登記情況

截至最後實際可行日期，我們租賃物業的14份租賃協議尚未於中國相關土地及房地產管理部門登記及備案。根據相關中國法律法規，租賃協議的訂約方有義務對已簽立的租賃協議進行登記及備案。據我們的中國法律顧問告知，租賃協議的有效性及其可執行性不受未能向相關政府機關登記或備案租賃協議的影響。根據相關中國法規，我們可能會被相關政府部門責令在規定期限內登記相關租賃協議，否則我們可能就每項未登記租賃被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。截至本文件日期，我們尚未收到相關政府部門要求我們登記該等租賃協議的任何命令，且未受到相關政府部門的任何行政處罰。一旦我們收到相關政府部門的任何要求，我們承諾將全力配合辦理租賃協議的登記。

業 務

牌照、許可證及批文

誠如我們的中國法律顧問所確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已於所有方面從中國相關政府機構獲得開展業務所需的所有牌照、許可證、批文及證書，且該等牌照、許可證、批文及證書仍具有完整效力。

下表載列我們當前持有的重要牌照詳情：

| 牌照 | 持有人 | 授出機構 | 授出日期 | 屆滿日期 |
|---|------|------------------------|----------------|----------------|
| 增值電信業務 經營許可證 信息服務業務 (ICP許可證)..... | 北京暢行 | 北京市通信 管理局 | 2020年 3月25日 | 2025年 3月25日 |
| 增值電信業務 經營許可證 互聯網數據 中心業務 (IDC許可證) 〔「IDC許可證」〕 ⁽¹⁾ ... | 北京暢行 | 中華人民共和國 工業和 信息化部 | 2021年 3月19日 | 2026年 3月19日 |
| 乙級測繪資質證書 (互聯網地圖 服務)..... | 北京暢行 | 北京市規劃和 自然資源 委員會 | 2022年 5月18日 | 2027年 5月17日 |

- (1) 北京暢行已於2021年3月就擬定業務申請並獲授IDC許可證，允許用戶本地部署我們移動應用程序內置的若干雲端工具包，並定製其自身的功能模式。誠如我們的中國法律顧問所告知，於整個往績記錄期間，我們於各重大方面已遵守有關IDC許可證的相關法律法規。

業 務

獎項及認可

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們獲得多項與我們業務有關的獎項及認可。我們獲得的部分重要獎項和認可載列如下。

| 頒獎年份 | 獎項／認可 | 頒獎組織 | 獲獎品牌／實體 |
|------------|-------------------------|--------------|---------|
| 2021年..... | 科技創新優秀案例獎 | 環球時報及環球網 | 嘀嗒出行 |
| 2021年..... | 2021年度最佳出行服務商 | T-EDGE全球創新大會 | 嘀嗒出行 |
| 2022年..... | 2021陝西省網絡公益工程 網絡公益範例 | 陝西省委網信辦 | 嘀嗒出行 |
| 2022年..... | KPMG ESG最佳創新獎 | 畢馬威會計師事務所 | 嘀嗒出行 |
| 2023年..... | 城市發展貢獻獎 | 廣州日報 | 嘀嗒出行 |
| 2023年..... | 年度ESG發展優秀案例 | 環球網 | 嘀嗒出行 |
| 2024年..... | 2023陝西省網絡公益工程 典型案例 | 陝西省網信辦 | 嘀嗒出行 |

業 務

關於順風車服務的法規及行政處罰

監管制度及市政實施細則

我們經營一個順風車平台，該平台將私家車車主與相近出行路線的乘客聯繫起來，雙方分攤出行成本。於2016年7月26日，國務院辦公廳發佈《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》（「《國家指導意見》」），認可順風車使參與者互惠互利，並將其與網約車區別開來。規管網約車服務的法律法規並不適用於順風車服務。《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》（「《暫行辦法》」）明確規定，順風車不受網約車發牌制度的規限。此外，《國家指導意見》及《暫行辦法》均規定，市政交通運輸部門是負責制定順風車服務規定和監管於相關城市提供順風車平台服務的平臺的主管部門。

因此，於2022年12月至2023年2月，在聯席保薦人、我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問的參與下，我們在共計46個城市（各自為「主要城市」及統稱為「主要城市」）與市政交通運輸部門的代表就我們的業務監管合規及與順風車平台服務有關的當地法規進行了現場諮詢（「諮詢」），包括(1)自2020年起及於整個往績記錄期間，於至少一個報告期內貢獻超過我們順風車平台服務交易總額0.5%的絕大部分城市（包括所有各自貢獻超過1.0%的城市），及(2)於2020年及2021年我們受到行政處罰的所有城市。諮詢涵蓋我們於2020年、2021年、2022年及2023年分別佔我們順風車平台服務交易總額87.2%、86.1%、84.3%及83.4%的地區。此外，於2024年2月至2024年3月，在我們的中國法律顧問的協助下以及在聯席保薦人及其中國法律顧問的參與下，我們與共計14個主要城市的市政交通運輸部門代表就我們業務的監管合規性及與順風車平台服務有關的當地法規進行了補充諮詢，該等主要城市於2023年合共貢獻我們順風車平台服務交易總額的54.5%。該14個主要城市包括(1)2023年對我們順風車平台服務交易總額貢獻最高的前十個城市，我們在該等城市產生的交易總額合共佔該年度我們順風車平台服務交易總額的50.2%；及(2)對當地實施細則進行了修訂的五個城市，其中包括(i)兩個城市，即無錫及煙台，對細則進行了實質性修訂，及(ii)三個城市，即濟南（截至本文件日期，有關細則已失效，有待重新實施）以及珠海和杭州（有關細則僅有文字修訂，而有關規定並無實質性變化），而杭州亦是我們上述統計的2023年對我們交易總額貢獻最高的前十個城市之一。在補充諮詢期間，市政交通運輸部門代表再次確認了我們於2022年12月至2023年2月的諮詢期間獲得的確認。

業 務

此外，在我們的中國法律顧問的協助下以及聯席保薦人及其中國法律顧問的參與下，我們於2023年2月6日通過交通運輸部官方網站上公開的電話號碼與交通運輸部進行了電話諮詢，並獲得對上述結論的肯定確認，即市政交通運輸部門為負責制定順風車服務法規並對各城市提供順風車平台服務的平台進行監管的相關主管部門。此外，於2024年2月21日，在我們的中國法律顧問的協助下以及在聯席保薦人及其中國法律顧問的參與下，我們通過與先前相同的方式與交通運輸部進行了進一步的電話諮詢，再次確認了上述結論。

我們的中國法律顧問已確認，該等市政交通運輸部門為監管我們在相關城市的業務運營的主管部門，且諮詢及補充諮詢的相關受訪者有主管權限代表各自的市政交通運輸部門提供諮詢與確認。此外，我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問認為，市政交通運輸部門是在諮詢及補充諮詢期間提供相關保證的主管部門，依據是(1)《暫行辦法》規定順風車服務應遵守市政主管部門頒佈的規定；(2)交通運輸部已確認(i)各城市可根據當地慣例及根據《暫行辦法》頒佈具體的地方實施細則，及(ii)從事順風車服務的實體應諮詢經營所在城市的市政部門；(3)根據我們的中國法律顧問與市政部門的上級主管部門(包括交通運輸部及省級交通運輸部門)進行的匿名電話諮詢，順風車服務的管理屬於市政部門的職責範圍內，而從事順風車服務的實體應當向市政部門諮詢有關順風車服務相關規則的法規、實施及解釋；及(4)於諮詢及補充諮詢期間，所有市政交通運輸部門均確認其為提供監管保證的主管部門，且其對順風車服務的裁決或管理並未受到上級部門(包括交通運輸部及各省級交通運輸部門)的質疑。於2022年11月至2023年2月，我們的中國法律顧問亦已通過該等省級交通運輸部門官方網站上公開的電話號碼進行匿名電話諮詢或通過在相關省級交通運輸部門的官方網站的互動公告欄上發佈匿名查詢獲得我們經營所在的所有31個省級行政單位的省級交通運輸部門的確認，即市政交通運輸部門為相關主管部門，以制定順風車服務法規和監管提供順風車平台服務的平台。此外，我們的中國法律顧問和聯席保薦人的中國法律顧問分別於2023年6月及2024年2月與先前諮詢過的所有省級行政單位的交通運輸部門進行了進一步的匿名電話諮詢，該等市政部門為負責及主管部門，已對其早前的確認作出重申。據我們的中國法律顧問告知，理論上，上級交通運輸部門有權修改其下級部門的

業 務

裁定。然而，交通運輸部已確認，且所有省級交通運輸部門均已認同，市政交通運輸部門為制定順風車服務法規，並對在相關城市提供順風車平台服務的平台進行監管的相關主管部門。此外，省級交通運輸部門或46個主要城市的市政部門均未報告上級部門進行此類修訂的情況。我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問認為，被諮詢或回應查詢的官員有適當的權利作出確認，因為他們是通過相關省級部門官方網站上公佈的電話號碼或互動公告欄進行諮詢的，該等省級部門由相關部門指定，以回應公眾的查詢。

根據我們的中國法律顧問的意見，根據《國家指導意見》，順風車應具備下列主要特徵：(1)順風車出行以私家車車主事先發佈的自身出行需求為前提；(2)順風車是私家車車主與相近出行路線的潛在乘客事先安排好的出行模式；及(3)私家車車主提供順風車搭乘以分擔出行成本甚至免費互助，而非以營利為目的。因此，在與主要城市市政交通運輸部門代表進行諮詢期間，我們與代表溝通我們作為順風車平台服務提供商的業務性質及我們順風車平台的運營機制（包括我們當前及／或過往的順風車搭乘車費內部規則以及順風車搭乘次數的每日限制）以及我們過往的行政處罰情況（如適用）。於諮詢期間，在了解我們業務運營的實質後，各主要城市市政交通運輸部門確認，鑒於我們順風車平台的整體運營機制仍然符合國家原則，(1)根據現行監管制度，我們運營順風車平台無需取得網約車所需的任何牌照，且在任何重大方面均不違反適用於各城市的中國法律法規；(2)我們在各城市並無任何重大不合規事宜；及(3)過往的行政處罰或與任何特定方面的若干地方規定不一致（如適用），不構成重大不合規，或危及我們作為順風車平台服務提供商的業務性質，或使我們須遵守適用於網約車服務提供商的發牌規定。此外，在補充諮詢期間，市政交通運輸部門代表已對上述結論作出再次確認。

業 務

基於上文所述，根據我們的中國法律顧問的意見，(1)作為順風車平台經營者，我們合法經營業務，無需遵守網約車服務提供商的發牌規定，及(2)我們已在所有重大方面遵守中國法律、法規及市政條例，理由是(i)主要城市主管部門的監管保證；(ii)截至本文件日期，我們並無因任何與具體要求有關的事宜而受到任何行政處罰或需要整改我們的業務慣例；(iii)我們並不知悉任何城市的地方監管機構要求順風車平台經營者獲得經營順風車業務的牌照；及(iv)自2021年11月在昆明收到最近一宗行政處罰起及直至本文件日期，我們並無在任何城市受到額外的行政處罰。

同時，我們持續密切關注我們運營所在城市的監管環境及實施細則的發展，並定期更新我們的系統以遵守適用的規則法規。我們已指定法律及合規人員團隊定期查閱相關地方當局維護的網站，並不時與其代表溝通，以了解最新的監管更新。我們亦為僱員舉辦合規事宜的內部培訓課程。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨與順風車市場法規有關的挑戰。不遵守法規或發牌制度或法規或發牌制度發生變動可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

過往行政處罰與差異

作為中國新興的出行方式，順風車市場仍處於起步階段並正在迅速發展。市政規則及法規的應用、詮釋及實施正朝著更加清晰及一致的方向發展。因此，我們不時會受到若干市政交通運輸部門的行政處罰，指稱是以缺乏適用於網約車服務的發牌制度相關的牌照為由，而這由於(1)這是一種相對較新的出行模式，執法人員可能將順風車與網約車混淆，因此誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質；及(2)如下文所討論，缺乏授權執法人員施加行政處罰的其他規則所致，均與我們作為一家順風車平台服務提供商的業務性質無關。

業 務

自2021年11月在昆明收到最近一宗行政處罰起及直至本文件日期，我們並無收到任何行政處罰。於2020年及於往績記錄期間的餘下期間，我們的順風車平台累計發生57宗行政處罰，每宗行政處罰金額介乎人民幣5,000元至人民幣30,000元，共計約人民幣1.6百萬元。具體而言，2020年我們共收到56宗行政處罰，其中合肥47宗、北京6宗、廣州1宗、重慶1宗及眉山1宗，於2020年，所有上述城市貢獻的交易總額為人民幣14億元，佔我們順風車平台產生的交易總額的16.8%。於2021年，我們在昆明收到一宗行政處罰，昆明貢獻的交易總額為人民幣44.7百萬元，佔2021年我們順風車平台產生的交易總額的0.6%。下表載列該等行政處罰的詳情，包括時間、實際原因及最新情況。

| 行政處罰時間 | 城市 | 行政處罰 | | 實際原因 | 最新情況 |
|--------------------------------|----|------|--|--|---|
| | | 次數 | | | |
| 2020年1月、2月、 5月、7月、8月及 9月 | 合肥 | 47 | | 由於順風車是一種相對較新的出行模式，執法人員將順風車與網約車混淆，因此誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質。 | <ul style="list-style-type: none">於2020年11月30日撤銷36次處罰；及經我們的中國法律顧問確認，因根據適用中國法律，在相關訴訟時效屆滿後無法要求撤銷案件，因而有11次處罰（罰款總額為人民幣0.3百萬元）尚未撤銷。⁽¹⁾ |

(1) 我們在收到行政處罰決定後有60天的時間申請行政複審或在六個月內提起行政訴訟。在我們與相關市政交通運輸部門進行深入溝通並澄清我們作為順風車平台服務提供商的業務性質後，上述限制狀態已到期。

業 務

| <u>行政處罰時間</u> | <u>城市</u> | <u>行政處罰 次數</u> | <u>實際原因</u> | <u>最新情況</u> |
|---------------|-----------|--------------------|---|--|
| 2020年2月及4月 | 北京 | 6 | <p>(1) 5次行政處罰為我們未能按照有關監管機構的COVID-19相關要求及時中止北京地區的城際順風車業務。</p> <p>(2) 剩餘1次行政處罰為私家車車主違反有關COVID-19疫情的防疫政策，通過我們的平台提供了一次順風車旅程。儘管我們並無參與任何不當行為，但監管部門亦對我們作出行政處罰。行政處罰決定書指出，缺乏適用於網約車服務許可制度的許可且不適用於我們的業務，原因是缺乏授權執法人員對上述實際原因施行政處罰的其他規則。我們認為，監管部門的行動體現了嚴格執行COVID-19疫情防疫措施的總體政策。</p> | <p>我們並無就北京、廣州、眉山、重慶及昆明的10次行政處罰提呈撤銷行政處罰，原因如下：</p> <p>(1) 我們收到的行政處罰的量級及數量相對於我們在該等城市促成的搭乘次數而言較小；</p> <p>(2) 每宗案例的罰款金額介乎人民幣5,000元至人民幣30,000元之間，與我們的業務規模相比微不足道；及</p> <p>(3) 其屬零星行政處罰。</p> |

業 務

| <u>行政處罰時間</u> | <u>城市</u> | <u>行政處罰 次數</u> | <u>實際原因</u> | <u>最新情況</u> |
|---------------|-----------|--------------------|--|-------------|
| 2020年4月 | 廣州 | 1 | 私家車車主涉及乘客治安糾紛，與我們的平台無關。乘客在與私家車車主的肢體衝突中受傷。考慮到可能造成的社會影響，當地主管部門隨後針對乘客的投訴對我們施加行政處罰。 | |
| 2020年4月 | 眉山 | 1 | 執法人員擬對私家車車主實施行政處罰，但錯誤地指明了我們平台的名稱。私家車車主在未通知我們的情況下支付罰款。因此，我們並無機會申辯及抗辯。考慮到(i)這是一起個別事件，及(ii)我們直至一段時間後才獲悉行政處罰，我們決定不進行進一步訴訟。 | |
| 2020年9月 | 重慶 | 1 | 私家車車主要求乘客進行線下付款。在嚴格執法期間，即使我們作為順風車平台服務的平台並無進行任何不合規活動，當地監管機構仍處罰我們及該私家車車主。 | |
| 2021年11月 | 昆明 | 1 | 由於順風車是一種相對較新的出行模式，執法人員將順風車與網約車混淆，因此誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質。 | |

業 務

尤其是，我們在合肥市受到多次行政處罰後，我們自2020年8月起積極與相關市政交通運輸部門溝通。經過多次深入溝通後，我們與市政交通運輸部門澄清了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質。經過溝通可確認，先前施加的行政處罰主要由於順風車是一種相對較新的出行模式，執法人員將順風車與網約車混淆，因此誤解了我們作為順風車平台服務提供商的業務性質。我們於2022年12月30日進一步取得合肥市政交通運輸部門的確認，(1)我們無需根據暫行辦法取得相關牌照或許可證以營運我們的順風車平台，(2)我們的順風車平台運營在所有重大方面均符合相關當地實施細則，及(3)只要我們的順風車平台業務運營繼續遵守相關當地實施細則，我們將不會受到合肥市政交通運輸部門的進一步行政處罰。

儘管該等行政處罰存在實際原因，但所有處罰決定均缺乏適用於網約車服務的發牌制度的相關牌照，因為缺乏其他規則授權執法人員就與我們作為順風車平台服務提供商的業務性質無關的原因實行政處罰，且行政處罰決定書應根據相關中國法律規定明確列出行政處罰的依據。全國範圍內規範順風車業務運營的法規主要有：(1)《國家指導意見》，該意見認同順風車使參與者互惠互利，並將之與網約車區分開來，及(2)《暫行辦法》，其明確規定，順風車服務(即拼車／合乘)應遵守市政部門頒佈的規定。儘管有關網約車服務的法律法規不適用於順風車服務，但目前尚無全國性的法律法規明確規定對違反市政部門頒佈的規定應給予何種具體處罰或其他法律責任。在市級層面，在我們受到行政處罰的城市，市政部門或者尚未頒佈管理順風車服務的法規或規則，或者只是頒佈了此類法規，但卻沒有關於行政處罰的詳細規定。在諮詢過程中，所有被諮詢到的我們收到行政處罰的城市的市政交通運輸主管部門均已確認，由於國家層面和市級層面均無適用於管理順風車服務的具體法律法規，亦未提供詳細的行政處罰規定，因此在目前的監管框架下，相關部門只能根據適用於網約車服務的發牌制度，以缺乏相關牌照為由進行行政處罰，儘管處罰原因與我們作為順風車平台服務提供商的業務性質無關。此外，在諮詢過程中，所有被諮詢到的我們收到行政處罰的城市的市政交通運輸主管部門還確認，雖然於2020年及2021年對我們的行政處罰引用了有關缺乏網約車服務的相關牌照的規定，但我們的業務不應該被認定為網約車服務，亦不應該僅憑該等零星的行政處罰就認定為須遵守網約車服務的發牌制度。

業 務

截至本文件日期，我們已悉數支付餘下21宗尚未撤銷的行政處罰，共計約人民幣0.55百萬元（無需繳納任何滯納金）。董事確認，支付罰款並無對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。經進行諮詢確認，未撤銷的行政處罰事件並不表示我們須取得適用於網約車平台的牌照，因為我們先前受到行政處罰的事實並無損害我們作為順風車平台服務提供商的業務性質或使我們須遵守適用於網約車服務提供商的發牌規定。因此，我們並無就未撤銷的行政處罰事件通過法律訴訟尋求進一步救濟。

截至本文件日期，先前對我們施加處罰的市政交通運輸部門均未要求我們根據《暫行辦法》取得相關牌照或許可證。此外，通過諮詢（包括向對我們施加行政處罰的所有市政交通運輸部門的諮詢），我們已獲得監管保證，即有關部門不會要求我們根據《暫行辦法》取得網約車服務所需的牌照或許可證，儘管過往曾對我們施加行政處罰。詳情請參閱「一 監管制度及市政實施細則」。

根據諮詢及上述資料，我們的中國法律顧問認為(1)作為順風車平台經營者，我們無需遵守適用於網約車服務提供商的發牌規定，(2)上述事件（單獨或整體）不會構成可能導致任何重大財務損失的重大行政處罰，或導致我們採取任何補救措施或暫停運營，且不會對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響，及(3)該等行政處罰不會影響我們作為順風車平台服務提供商的業務性質或使我們須遵守適用於網約車服務提供商的發牌規定。考慮到行政處罰的金額及性質以及我們中國法律顧問的意見，董事認為該等行政處罰並無對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響。

此外，我們於過往就順風車出行／搭乘次數每日限制作出的政策與個別主要城市的具體實施細則存在差異，包括(1)於2020年的十個城市，貢獻順風車交易總額的人民幣33億元或40.7%，(2)於2021年的九個城市，貢獻順風車交易總額的人民幣29億元或37.1%，(3)於2022年的九個城市，貢獻順風車交易總額的人民幣19億元或31.4%，及(4)於截至2023年4月30日止四個月（即在我們完全遵守該等規則時對我們平台進行升級之前）的四個城市，貢獻相應期間順風車交易總額的人民幣6億元或20.1%。地方實施細則並不總明確界定每日限制。例如，部分城市的地方實施細則並無將(1)私家車車主每日可接的順風車訂單總數與(2)私家車車主每日可提供的順風車出行總次數區分開來，相反，在規則中交替使用該等詞彙。此外，部分城市在當地的實施細則中使用「順風車服務總次數」這一模糊性表述，而並無具體說明「次數」應基於「訂單數」或是「出行次數」計算。

業 務

過往，由於此種模糊性表述，我們根據私家車車主每日可接單的順風車訂單總數實施每日限制。與此同時，由於每個城市不斷變化的實施細則的不確定性和複雜性，再加上我們平台的有限規模和複雜性，設計和部署一個基於每個城市的可變參數（例如順風車訂單及出行）來設置每日限制的功能，對我們而言是一項技術挑戰。我們需要更多的時間和技術資源來全面升級我們的平台，以適應我們經營所在的每個城市不斷變化的實施細則，並不斷加深對該等細則的熟悉程度。我們認為，無論擬定的每日限制是否基於順風車搭乘次數或出行次數，該根據私家車車主每日可接單的順風車訂單總數實施每日限制的方法通常可滿足大多數城市的每日限制要求。例如，倘一個城市設定順風車服務次數／出行次數的每日限制為「兩次」並同時要求一次出行不得匹配超過兩個訂單，倘我們平台的每日訂單總數設定為四個，我們仍將基本符合該城市的要求。因此，我們並無向所有城市尋求進一步澄清。於諮詢期間，我們已就該等歷史差異與相關市政交通運輸部門的代表進行溝通。詳情請參閱「一 監管制度及市政實施細則」。於2023年4月我們的平台升級前，我們並無因與順風車出行／搭乘次數每日限制有關的差異而遭受任何行政處罰。

我們已根據對相關實施細則的文義理解以及從地方市政監管機構獲得的監管保證，對我們的平台進行了升級，按照具體實施細則（如適用）來設定每日限制。下表載列各主要城市類別對順風車出行次數及一次行程可匹配的訂單量的每日限制所施加的具體規定，以及我們如何遵守該等規定。

| 主要城市類別 | 主要城市 | 我們的平台設置的每日限制 |
|----------------------------|---|---|
| 將順風車出行次數的每日限制設置為「兩次」的主要城市。 | 六個（上海、北京、天津、哈爾濱、珠海及嘉興）（珠海進一步要求一次行程最多匹配兩個訂單） | 我們在該等城市通常將順風車出行次數的每日限制設置為不超過兩次，且一次行程最多匹配三個訂單， <ul style="list-style-type: none">除珠海外，我們根據該等城市的具體實施細則，進一步要求一次行程最多匹配兩個訂單。 |

業 務

| 主要城市類別 | 主要城市 | 我們的平台設置的每日限制 |
|---------------------------------------|---|--|
| 將順風車出行次數的每日限制設置為「三次」的主要城市。 | 四個(深圳、廣州、東莞及茂名)(廣州及茂名進一步要求一次行程最多匹配兩個訂單) | 我們在該等城市通常將順風車出行次數的每日限制設置為不超過三次，且一次行程最多匹配三個訂單， <ul style="list-style-type: none">除廣州及茂名外，我們根據該等城市的具體實施細則，進一步要求一次行程最多匹配兩個訂單。 |
| 將順風車出行次數的每日限制設置為「四次」的主要城市。 | 七個(瀋陽、廈門、合肥、煙台、寧波、金華及無錫) | 我們在該等城市通常將順風車出行次數的每日限制設置為不超過四次，且一次行程最多匹配三個訂單。 |
| 並無對順風車出行次數以及一次行程可匹配的訂單量每日限制進行量化的主要城市。 | 兩個(杭州及大連) | 我們在該等城市通常將順風車出行次數的每日限制設置為「四次」，並要求一次行程最多匹配三個訂單。 |
| 對順風車出行次數以及一次行程可匹配的訂單量每日限制保持沉默的主要城市。 | 27個 | 我們在該等城市通常將順風車出行次數的每日限制設置為「四次」，並要求一次行程最多匹配三個訂單。 |

我們亦可能就具體實施細則根據各城市的當地執行慣例不時調整順風車出行次數及／或訂單量的每日限制設置。據中國法律顧問告知，我們自2023年4月起已於46個主要城市全面遵守該等具體實施細則，基於以下原因：(1)如上表所示，(i)我們已遵守17個主要城市可量化的具體要求，(ii)我們已遵守兩個主要城市的實施細則，有關規則僅規定限制每日順風車出行次數，而並無具體說明任何確切次數，及(iii)對於餘下的27個無此要求的主要城市，我們已遵守交通運輸部門關於順風車平台須限制每日順風車出行次數的原則指引；(2)我們於諮詢期間獲得46個主要城市的確認，並於補充諮詢期間再次確認該等確認，有關詳情載於上文；(3)自2021年11月在昆明收到一宗行政處罰起及

業 務

直至本文件日期，我們並無受到任何與順風車平台服務有關的行政處罰；及(4)自2023年4月平台升級起及直至本文件日期，我們並無因我們的政策與實施細則之間的差異而受到任何行政處罰，亦無被任何交通主管部門要求我們調整截至本文件日期的現行慣例。

就搭乘費用而言，儘管各城市對分攤出行成本的規定有所不同，但於往績記錄期間及直至本文件日期，我們已在所有重大方面遵守我們開展業務的所有城市的具體當地實施細則及慣例(更多詳情詳述於下文)，主要是因為(1)儘管大多數當地監管機構並無就搭乘費用的計算提供可量化或可行的指引，或根本沒有提供任何具體成本分攤規定，但我們遵循其餘當地監管機構規定的可量化收費標準，通常將搭乘費用定為當地出租車搭乘費用的一半，因為我們認為該標準是一項可行的措施，反映了有關當地監管機構對《國家指導意見》中所載原則的詮釋；有關主要城市當地實施細則的詳情，另請參閱「法規－關於合乘出行服務的法規」；(2)於諮詢期間，我們已就我們目前有關順風車搭乘費用的內部規定與代表進行溝通，該規定通常將順風車搭乘費用定為當地出租車搭乘費用的一半，並確認(i)我們的定價方法符合當地實施細則或慣例；及／或(ii)我們並無在任何重大方面違反適用於各城市的中國法律及法規；此外，我們並無因分攤出行成本的規定而受到任何行政處罰，這一點在補充諮詢期間獲得了市政交通運輸部門的再次確認；及(3)誠如弗若斯特沙利文所告知，順風車市場的所有其他主要市場參與者均已採用類似定價方法，且概無任何市場參與者因該定價方法而受到行政處罰；這表明，通常將順風車搭乘費用定為當地出租車搭乘價格的一半是既定的行業慣例，並未受到當地監管機構的質疑。

就要求上傳乘客居民身份證方面，我們在北京和哈爾濱的政策與具體實施細則之間也存在差異。然而，我們的政策要求每位乘客使用實名認證的手機號碼在我們的平台上進行註冊，因此，當且僅當情況允許時，我們可取得特定乘客的身份證明。經諮詢我們的中國法律顧問，我們認為，根據新的隱私及個人信息保護監管制度，上傳乘客居民身份證可能被視為過度收集個人隱私。我們已於2023年1月4日及2023年1月30日分別與北京及哈爾濱的相關交通運輸部門進行現場諮詢，兩個主管部門均已確認我們的整體合規狀況，且並無對我們就此方面採取行政處罰或行動。據中國法律顧問告知，兩個部門均為主管部門，會見的官員均可代表其各自主管部門，依據為(1)在籌備北京及哈爾濱的現場諮詢時，我們的中國法律顧問已對各市政交通局內部部門的權限進行公開查詢，並向市政交通局進行諮詢，以確認我們將會見的各內部部門為現場諮詢的主管部門；

業 務

(2)參加北京及哈爾濱現場諮詢的官員為各局或內部部門的第一責任人或第二責任人；及(3)在現場諮詢過程中，北京及哈爾濱市政交通運輸主管部門均確認其為提供監管保證的主管部門，且參加現場諮詢的官員均確認，彼等均有能力代表其各自的機構，提供監管保證及可強制執行的裁決，以及管理相關地區的順風車服務。

為應對該等差異，我們的中國法律顧問已(1)對我們的交易進行抽樣檢查，並根據具體實施細則及慣例檢查若干數據；(2)於抽樣檢查期間從我們的系統中檢索若干數據及文件以核實交易的合規狀況；(3)與負責遵守實施細則的相關管理層及員工進行面談；及(4)審查我們的內部政策以確保遵守現有實施細則。基於上文所述以及上述諮詢和補充諮詢及我們的確認，我們的中國法律顧問認為，(1)儘管我們於過往存在不合規行為，於往績記錄期間，我們已在所有重大方面遵守我們經營所在城市的市政監管機構頒佈的從事順風車平台服務的平台的實施細則及慣例，包括分攤出行成本的相關規定，依據為(i)於上述所有主要城市的諮詢期間，我們已獲得監管保證，即我們在各城市並無出現任何重大不合規問題，並從我們曾受過行政處罰的城市獲得監管保證(與我們的順風車平台服務有關的行政處罰僅有57宗)，即過往的行政處罰或在任何特定方面(如適用)與若干當地要求之間的差異，並不構成重大不合規行為或危及我們作為順風車平台服務提供商的業務性質，這一點在補充諮詢期間獲得了市政交通運輸部門的再次確認；及(ii)自2021年11月在昆明收到最近一宗行政處罰起及直至本文件日期，我們並無收到任何與順風車平台服務有關的行政處罰；(2)除了在上傳乘客居民身份證要求方面存在的差異外，截至本文件日期，我們已糾正所有主要城市與當地實施細則及慣例的所有過往差異，並已全面遵守該等城市的順風車平台服務的實施細則及慣例；及(3)就我們於往績記錄期間開展業務的餘下320個城市而言，截至本文件日期，我們並無被發現嚴重違反當地有關順風車平台服務的實施細則及慣例。

訴訟

我們會不時面臨日常業務過程中(包括汽車事故)產生的法律程序、調查及索賠。儘管作為一個純粹的信息服務提供商，我們並無強制要求私家車車主向我們報告所有汽車事故，但我們已制定報告程序，使私家車車主及乘客能夠向我們報告及尋求幫助。具體而言，私家車車主或乘客可通過我們的**嘀嗒出行App**獲取出行的保險信息，並就保險理賠事宜聯繫保險公司。保險公司每月為我們提供汽車事故統計數據。

業 務

私家車車主或乘客亦可透過App內客戶支援或全天候緊急響應熱線聯絡我們的客服人員，以報告汽車事故。於2021年、2022年及2023年，我們促成的順風車搭乘汽車事故總數分別為1,865宗、1,177宗及1,261宗，分別佔我們於各年度促成的所有順風車搭乘的0.0014%、0.0012%及0.0010%。該等汽車事故並無涉及任何刑事罪行。於同年，該等汽車事故中分別有1,049宗、767宗及944宗涉及私家車車主的人身傷害及責任，相當於我們促成的每百萬次順風車搭乘中，分別發生約8.1宗、8.1宗及7.9宗此類汽車事故。截至2023年12月31日，於2021年、2022年及2023年的該等汽車事故中分別有469宗、334宗及343宗已完成保險索賠程序，而餘下的則有待保險索賠或已由當事人直接解決。大部分該等汽車事故並無導致嚴重人身傷害或死亡。於2021年、2022年及2023年，分別僅有13宗、17宗以及10宗汽車事故造成嚴重人身傷害或死亡。如以下所述，我們的中國法律顧問認為，我們須就順風車出行中導致的汽車事故承擔直接責任或連帶責任的可能性較低。我們亦認為這些汽車事故不能表明我們的安全措施存在任何不充足和無效之處。根據弗若斯特沙利文報告，我們維持較高的安全水平，這可從我們的每百萬次出行汽車事故數量遠低於行業平均水平看出。根據同一資料來源，於2021年、2022年及2023年，全國順風車汽車事故分別為35,700宗、31,900宗及43,700宗，即全國每百萬次順風車搭乘分別發生約105宗、110宗及112宗汽車事故。

自2020年起及於整個往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們作為被告共牽涉229宗與汽車事故有關的訴訟。截至本文件日期，192宗已審結，其中148宗我們最終勝訴，另外40宗審結時未收到不利判決，另有四宗對我們不利的案件。四項不利判決包括：

- (1) 2019年7月發生一起因私家車車主違反交通規則導致的非致命性汽車事故，法院基於較少採用的法律推理手段（相較於我們作為被告的大多數已結案汽車事故相關訴訟），認定我們須承擔違反合同義務的責任，因為我們被視為順風車乘客與私家車車主之間的實際客運協議中的一方，而私家車車主未能履行將乘客安全、及時送到目的地的合同義務；相比之下，在我們作為被告的大多數已結案汽車事故相關訴訟中，法院認為，作為一個純粹的信息服務提供商，我們不被視為私家車車主與順風車乘客之間的實際客運協議中的一方；然而，法院認定我們購買的保險範圍足夠覆蓋本案的賠償責任，保險公司應在其承保範圍內承擔人民幣0.1百萬元的替代責任；因此，我們並無自費支付賠償金，亦無向上級法院提出上訴；

業 務

- (2) 2020年4月發生一起因私家車車主違反交通規則而導致一名乘客死亡及另外兩名乘客受傷的汽車事故，我們一審判決勝訴，但該判決在隨後的上訴中被推翻，上訴人勝訴，上訴法院認為私家車車主提供搭乘服務時並無遵守法律法規的規定，而我們疏於履行作為順風車平台的義務以防止私家車車主的不當行為；然而，部分由於COVID-19疫情爆發的影響，我們在第二次審理期間沒有足夠的機會發表意見；考慮到汽車事故的嚴重性和社會影響，我們沒有申請再審，並且我們出於對原告的同情而支付了約人民幣0.4百萬元的賠償金；
- (3) 2019年3月發生一起因私家車車主違反交通規則而導致一名乘客死亡及另外兩名乘客受傷的汽車事故，我們對一審判決提出上訴，並於二審判決後申請再審。在最終判決中，再審法院維持二審判決，認為私家車車主提供搭乘服務時並無遵守法律法規的規定，而我們疏於履行我們作為順風車平台防止有關私家車車主作出不當行為的義務；考慮到汽車事故的嚴重性和社會影響，我們出於對原告的同情支付了約人民幣0.5百萬元的賠償，因為該名私家車車主在汽車事故中癱瘓，並無經濟能力賠償原告，這是再審法院關注的重點之一；及
- (4) 2019年12月發生一起因私家車車主違反交通規則導致的非致命性汽車事故，我們與私家車車主及保險公司一起被列為共同被告；於一審中，法院認為由於我們與私家車車主在被合法傳喚後並無提供正當理由或提交書面抗辯且未出庭參與訴訟，故法院無法確定我們的平台與私家車車主之間的法律關係，因此於2021年8月認為我們應與私家車車主共同承擔網約車平台的運營商責任，且上訴法院於2022年10月維持原判；然而，我們在該案的一審及上訴期間並未收到任何法院傳票或其他訴訟材料，直至2023年5月我們收到執行文件時才獲悉不利判決；我們已按照法院的執行情序支付約人民幣12,000元的賠償金並一直在準備再審申請以獲得足夠的機會出庭受審。

儘管作出不利判決，我們認為我們已履行作為提供順風車平台服務的平台須承擔的安全管理及其他相關合約責任，包括充分的背景調查程序、用戶隱私保護程序及車輛要求。

業 務

根據四宗案件的汽車事故報告，事故原因與我們作為順風車平台提供的居間服務無關。此外，我們一直在不斷加強安全措施，以防止日後發生類似的汽車事故，包括進行更嚴格的背景調查、採用技術檢測交通違規行為以及在行程中進行安全提醒。此外，我們會定期在順風車平台發佈安全教育內容，包括安全主題和急救指南，以提高用戶的安全意識。董事確認，這三宗案件對我們的業務、經營業績及財務狀況並無重大不利影響。截至本文件日期，其餘37宗訴訟正在審理中，索賠總額約為人民幣10.2百萬元。我們並無就該等未決訴訟的潛在責任作出撥備。

據我們的中國法律顧問所告知，倘地方交通運輸部門及法院確定我們已經履行我們作為提供順風車平台服務的平台須承擔的安全管理及其他相關合約責任（包括充分的背景調查程序、用戶隱私保護程序及車輛要求），我們一般無需因汽車事故造成的人身傷害或損害承擔責任。請參閱「法規－關於合乘出行服務的法規」。我們的中國法律顧問認為，經考慮以下因素，我們就順風車出行有關的交通事故承擔直接責任或連帶責任的可能性較低：(1)我們已就順風車平台實施足夠的安全機制；(2)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無就安全管理責任被相關監管機構施加任何行政訴訟、罰款或處罰；(3)作為一家純粹的信息服務平台，我們並非私家車車主與順風車乘客之間的交易方；及(4)截至本文件日期，我們作為被告與汽車事故有關的192宗已審結訴訟中，除四宗訴訟外，均最終取得勝訴或結案時無不利判決。

考慮到順風車是一種相對較新的出行方式，且順風車服務的監管制度不斷演變，不同地區的法院在對順風車出行方式的理解和對相關法規的解釋上可能存在差異。然而，我們的中國法律顧問認為，我們不應將上述零星的不利判決理解為會影響到我們界定車禍造成的傷害或損害責任的一般原則。事實上，在已審結的192宗案件中，大多數法院認為，我們作為一個純粹的信息服務提供商，提供的是居間服務，而不是承運服務，我們的主要責任是（其中包括）對私家車車主及其車輛進行背景調查和核實。因此，在大多數情況下，法院均認定我們已經履行了我們的義務，因此，不需要對汽車事故造成的傷害或損害負責。此外，某些城市的實施細則也在同一原則下作出了相關規定。例如，《深圳市交通運輸局關於印發〈關於規範私人小客車合乘的若干規定〉的通知》規定，順風車不是道路運輸作業，而是順風車參與者之間的一種自願的民事行為。相關的權利、義務和責任是由順風車參與者自行商定和承擔的。如我們的中國法律顧問所確認，我們的合乘公約和行為守則構成了我們與用戶之間的有效協議。此外，我們不太可能須承擔連帶責任或其他責任，我們將能夠以商業保單覆蓋與順風車出行有關的大多數責任，惟須受該保單的最高賠付額規限。

業 務

此外，基於以上所述，董事認為，我們的合乘公約及行為守則已為我們提供足夠保障，使我們免於承擔因汽車事故而產生的潛在責任，包括侵權責任或違反合約義務的責任，原因如下：

- 汽車事故通常由私家車車主或第三方在途中造成；在此情況下，倘我們已根據相關規則履行我們的責任且無任何疏忽，包括實施安全措施及遵守有關個人信息及隱私保護的規則，我們對侵權行為概不負責；
- 就合約責任而言，合乘公約及行為準則規定（其中包括），(1)作為居間信息平台，除法律明確規定外，我們對用戶在合乘過程中可能遭受的損失不承擔責任，而私家車車主與順風車乘客之間因合乘而產生的任何爭議，應由雙方協商解決；(2)我們僅就我們的平台給用戶造成的直接及實際損失依法承擔相應責任，除法律法規明確規定外，我們不承擔任何間接損失或懲罰性賠償責任；及(3)倘用戶違反合乘公約及行為準則，造成他人損害，須承擔一切法律責任；
- 作為一家純粹的信息服務平台，我們通常在完成私家車車主認證程序並促成私家車車主與順風車乘客之間的合乘訂單後就已經履行了我們的合約義務；因此，在發生汽車事故時，通常無法以違反合約義務為由而對我們提出有效索賠；
- 經我們的中國法律顧問建議並經聯席保薦人的中國法律顧問同意，我們的合乘公約及行為準則在所有重大方面均屬可執行及有效；
- 經我們的中國法律顧問建議並經聯席保薦人的中國法律顧問同意，我們的合乘公約及行為準則在若干與汽車事故有關的訴訟中被法院採納為證據並被視為有效及具有約束力；及
- 據我們的中國法律顧問告知，如上所述，這三項零星的不利判決不應被理解為會影響釐定我們對汽車事故造成的傷害或損害所承擔的責任的原則。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們董事確認，我們並未牽涉任何未決或就董事所深知對我們或我們任何董事造成威脅且可能對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響的訴訟、仲裁或行政訴訟。

業 務

合規

我們受中國監管當局頒佈的各種監管規定及指引所規限。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無觸犯法律及法規之任何重大不合規事項，且我們概無經歷任何不合規事件，董事認為，從整體上看，這很可能會對我們的業務、經營業績或財務狀況產生重大不利影響。誠如我們的中國法律顧問所告知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在所有重大方面均遵守相關法律法規。

職業安全

我們非常重視交付服務過程中的職業健康與工作安全，並已採取預防措施重點關注危害管理及風險評估。為此，我們已制訂相應的安全計劃及內部守則，具體規定多項安全措施，為僱員提供安全健康的工作環境。我們擁有一套用於識別風險的職業安全管理體系，並已落實員工報告事故和處理事故時須遵守的消防安全和操作安全相關的行為準則。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無發生任何重大工作場所事故或遇到任何與適用安全法律法規有關的重大不合規問題。

環境、社會及管治

概覽

我們的經營業務並非處於高污染行業中，我們的營運主要涉及線上平台開發。然而，我們視環境保護為重要的企業責任，致力於提倡企業社會責任及可持續發展，並將之與我們業務營運的主要方面結合。董事會已按照上市規則於[●]採納全面的環境、社會及企業管治責任政策（「ESG政策」），當中載列了我們的企業社會責任目標，以及為日常營運中實踐企業社會責任提供指引。

根據我們的ESG政策，我們採取不同的措施鼓勵綠色、好客的出行文化。例如，我們於2021年推出我們的感恩項目。根據我們於2022年11月發佈的在項目推出一週年之際進行的調查結果，我們的乘客累計向私家車車主發送超過239萬朵虛擬花朵和感謝話語，以表達他們對私家車車主的善意行為（例如對老人、孕婦及嬰兒的特別關照以及在惡劣天氣狀況中的善意之舉）的感恩之情。我們相信我們的感恩項目能夠在用戶中散播善意和加強出行和諧。

業 務

基於順風車的互助性質，我們積極推出計劃提倡與有需要人士分享空座以惠及中國廣大的乘客群體。例如，於2023年春節假期，我們聯合中華思源工程基金會、北京市協作者社會工作發展中心、濰坊市領航社會工作事務所及懷化市志願者協會推出社會公益項目，在假日運票一票難求之際幫助外出務工人員、在校大學生及其他弱勢人群返鄉和返崗。我們在2023年春節假期提供免費順風車出行，幫助數以百計的外出務工人員回家。在過去八年中，我們累計幫助逾10,000名出行者在春節假期順利回家。

此外，我們致力通過節能及可持續發展降低對環境的負面影響。我們還將注重組織內部的多元化，在僱員的聘用、培訓、身心健康，以及職業和個人發展等方面做到公平及尊重。在最大限度地為所有人提供公平的工作機會的同時，我們將繼續促進工作與生活的平衡，為全體僱員創建愉悅的職場文化。

我們的董事會共同肩負建立、採納及審閱本集團ESG願景、政策及目標的整體責任，並最少每年評估、確定及解決ESG相關風險一次。董事會可接洽或委聘獨立第三方評估ESG風險，並審閱我們的現有策略、目標及內部控制。其後將會作出必要的改善以降低風險。

我們監控可能影響我們業務、策略及財務表現的環境、社會及氣候相關風險和機遇，並從短期、中期及長期角度評估所造成影響的嚴重程度。對我們服務的需求依賴於穩定的自然環境及社會環境。流行病、極端天氣、地震及其他自然災害均會對我們的運營及用戶造成負面影響。氣候變化可能導致天氣模式改變，而這可能增加極端天氣狀況發生的頻率。從中長期來看，政府可能改變現行的環境、社會及氣候相關法律法規或制定新的環境、社會及氣候相關法律法規，而這可能直接或間接影響我們的業務、運營及財務狀況。例如，該等改變可能強化氣候相關規定、影響車輛擁有成本、增加人工成本及令用戶偏好和需求發生變化。我們在制定我們的業務策略時已考慮這些問題，並可能調整我們於某個特定國家、地區或城市的策略，以應對不斷變化的環境、社會及氣候相關狀況。

我們將持續與相關監管部門就不斷演變的ESG相關監管規定進行溝通，以了解最新的發展情況及確保我們持續合規。具體而言，我們積極推動順風車行業的健康、可持續發展。例如，我們不僅保持與監管部門聯繫，同時亦通過行業研討會及研究項目與學術界、同行及用戶代表保持聯繫，以討論ESG行動計劃並達成一致意見。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因未有遵守適用的環境法例及法規而被處以任何重大罰款、面臨重大申索或被處以重大行政處分。

業 務

指標及目標

我們已制定一系列的關鍵績效指標以約束和引導我們的業務運營。我們亦實施內部政策以減少我們的碳足跡，並通過我們支持ESG的服務產品為中國的整體環境可持續性作出貢獻。下表載列於所示年度我們ESG表現的主要指標。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 碳排放(噸) | | | |
| 服務器運行..... | 1,162 | 1,145 | 1,146 |
| 辦公室日常消耗..... | 109 | 107 | 143 |
| 總計..... | 1,271 | 1,252 | 1,289 |
| 碳排放密度 | | | |
| 每台服務器的碳排放量(噸每台服務器) .. | 1.2 | 1.0 | 0.6 |
| 每個辦公單位建築面積的 碳排放量(噸每平方米)..... | 0.05 | 0.05 | 0.05 |
| 電力(千瓦時) | | | |
| 服務器運行..... | 1,999,966 | 2,009,080 | 2,009,080 |
| 辦公室日常消耗..... | 187,200 | 187,200 | 250,200 |
| 總計..... | 2,187,166 | 2,196,280 | 2,259,279 |
| 耗電密度 | | | |
| 每台服務器的耗電量 (千瓦時每台服務器)..... | 2,151 | 1,812 | 1,133 |
| 每個辦公單位建築面積的 耗電量(千瓦時每平方米)..... | 93 | 93 | 82 |
| 水消耗(噸) | | | |
| 辦公室日常消耗..... | 4,683 | 4,683 | 6,244 |
| 耗水密度 | | | |
| 每個辦公單位建築面積的耗水量 (噸每平方米)..... | 2 | 2 | 2 |

業 務

下表載列未來三年改善我們ESG表現的可計量目標。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|------------------|-------------|-----------|-----------|
| | 2024年 | 2025年 | 2026年 |
| 碳排放(噸) | | | |
| 服務器運行 | 1,100 | 1,100 | 1,100 |
| 辦公室日常消耗 | 160 | 160 | 160 |
| 總計 | 1,260 | 1,260 | 1,260 |
| 碳排放密度 | | | |
| 每台服務器的碳排放量 | | | |
| (噸每台服務器) | 0.6 | 0.6 | 0.6 |
| 每個辦公單位建築面積的碳排放量 | | | |
| (噸每平方米) | 0.05 | 0.05 | 0.05 |
| 電力(千瓦時) | | | |
| 服務器運行 | 2,000,000 | 2,000,000 | 2,000,000 |
| 辦公室日常消耗 | 280,000 | 280,000 | 280,000 |
| 總計 | 2,280,000 | 2,280,000 | 2,280,000 |
| 耗電密度 | | | |
| 每台服務器的耗電量 | | | |
| (千瓦時每台服務器) | 1,066 | 1,005 | 1,005 |
| 每個辦公單位建築面積的耗電量 | | | |
| (千瓦時每平方米) | 92 | 92 | 92 |
| 水消耗(噸) | | | |
| 辦公室日常消耗 | 7,000 | 7,000 | 7,000 |
| 耗水密度 | | | |
| 每個辦公單位建築面積的耗水量 | | | |
| (噸每平方米) | 2 | 2 | 2 |

- **碳排放及廢棄物排放。**我們的業務模式令我們可以通過釋放空置運力而無須在道路上投放更多車輛從而為打造一個更清潔的環境貢獻一份力量。於2021年、2022年及2023年，我們的順風車平台服務分別幫助減少約1.2百萬噸、0.9百萬噸以及1.3百萬噸二氧化碳，計算方法是將相同出行距離的順風車與其他私人交通方式(如私家車出行)的碳排放量之差與我們的平台上各年度順風車出行的總出行距離相乘得出。展望未來，我們將繼續致力成為具有正面環境、社會及管治影響的模範企業公民，並預期於未來三年每年幫助減少超過1.0百萬噸二氧化碳。

於往績記錄期間，我們辦公室及服務器日常消耗的碳排放量約為3.8千噸。我們日常業務過程中的範圍3碳排放主要與我們平台上的私家車車主及出租車司機的車輛排放有關。我們已推出多項措施，鼓勵綠色出行及減少範圍

業 務

3碳排放，以符合我們的業務文化。例如，我們參與制定了順風車碳減排標準、中國認證認可協會於2021年發佈的私人小客車合乘出行項目溫室氣體減排量評估技術規範，為標準化評估順風車碳排放及推廣綠色交通作出貢獻。2022年5月，我們與廣州碳排放權交易所達成戰略合作，旨在減少人們出行的碳足跡，在個人和小型企業中推廣激勵性碳減排項目，並支持綠色金融和ESG相關投資項目。我們亦激勵平台用戶減少碳排放。我們監控私家車車主的出行數據，並提供成就徽章以表彰其減排及環保貢獻。此外，我們通過為純電動汽車的私家車車主提供特殊補貼，鼓勵其在我們的平台上接受更多訂單。

- **用電量。**我們致力於積極響應政府號召，節約能源。於往績記錄期間，我們的用電量為約6.6百萬千瓦時，包括辦公室日常消耗超過0.6百萬千瓦時及服務器運行約6.6百萬千瓦時。我們將(1)安裝節能照明並保證在不用時以手動或自動傳感器方式關閉燈源；(2)要求我們的全部辦公室使用雙面打印文檔；(3)關閉某些IT設備或對某些系統及設備採用自動斷電方案；及(4)實施空調使用管控，實施最低溫度規定、氣冷技術日常維護及優化定時控制等措施。我們亦在培訓及活動中提高僱員的節能意識。
- **資源消耗。**我們致力於通過踐行我們對節約能源及可持續發展的承諾減少對環境造成的負面影響。於往績記錄期間，我們的用水量約為15.6千噸。我們預計未來三年的用水量將隨著業務擴張而適度增加約50%。我們積極推動實現無紙化辦公場所的想法，以及我們鼓勵在辦公室中使用雙面打印文檔。

內部控制及風險管理

內部控制

我們已指定本公司負責人員監察本公司持續遵守規管我們的業務運營的相關中國法律及法規的情況，以及監督任何必要措施的實施情況。此外，我們計劃向董事、高級管理層及相關僱員提供持續培訓課程及／或定期向彼等提供有關中國相關法律及法規的最新資料，旨在積極發現有關任何潛在不合規情況的任何疑慮及問題。

業 務

此外，我們已採納一系列規管我們僱員行為的內部規則及政策。我們已建立一個監督系統以執行一系列的反賄賂及反貪污措施，從而確保僱員遵守內部規章制度以及適用的法律法規。例如，管理層負責每年進行欺詐及賄賂風險評估測試，而審核委員會會對我們的年度風險評估結果及政策進行審批。我們亦於內部反賄賂及反貪污政策中列明若干禁止行為，其中包括禁止收受賄賂或回扣、侵佔或挪用我們的資產及偽造或更改我們的會計記錄。我們對違反我們的反賄賂及反貪腐政策的僱員採取處罰措施，包括但不限於終止僱傭。我們已設立舉報郵箱及建立舉報機制以保護及獎勵敢於舉報違反我們的反賄賂及反貪腐政策的行為的舉報人。此外，我們亦制定政策及措施以監控及預防洗錢活動。例如，我們的管理層負責監督本集團上下反洗錢政策的統一實施，而我們的審核委員會則負責監督我們的董事及高級管理層在履行其反洗錢義務時的法律合規性。我們已成立一個反洗錢工作小組，專門負責記錄、分析及及時匯報大宗交易及可疑交易。我們一直在升級我們的客戶信息認證系統並維護關注客戶名單以及時識別具有洗錢風險的客戶、業務關係或交易。我們至少保存客戶信息及交易記錄五年，以促進反洗錢監督及調查。我們亦至少每年一次為僱員組織培訓，另外為新入職僱員組織強制參加的反洗錢培訓，以確保他們了解我們的相關規定以及具備檢測和處理可疑交易的能力。

我們為新僱員提供強制性培訓課程，並為現有僱員提供持續培訓，以增強彼等對相關法律法規的知識及認知。我們亦將與最新法規保持同步更新，並根據中國出行市場的不斷變化，不時與相關監管機構進行交流，討論最新法規要求。

此外，為籌備[編纂]，我們已委聘一名獨立內部控制顧問以評估我們的內部控制系統。內部控制顧問已對我們涵蓋於2022年12月7日至2022年12月29日期間的內部控制系統的經選定領域進行審查程序，包括銷售、採購、人力資源、企業管治、會計管理、財務程序、法律合規及資料管理，並提供一些發現及建議。有關我們遵守實施細則及當地慣例的主要發現包括我們的順風車出行／搭乘每日限制政策與個別城市市政監管機構頒佈的具體實施細則不一致。內部控制顧問就該等主要發現提供的建議包括根據每個城市的具體規則重新設定順風車出行／搭乘的每日限制，並持續監控市政規則及相應更新我們的每日限制政策。我們已針對該等發現及建議採取補救措施（包括升級我們的平台功能）。截至本文件日期，我們升級了我們的平台並在主要城市實現全面

業 務

遵守該等具體實施細則。根據中國法律顧問的進一步告知，我們在所有重大方面均遵守有關順風車平台服務的中國法律、法規及市政規則。請參閱「一 關於順風車服務的法規及行政處罰 一 過往行政處罰與差異」。內部控制顧問於2023年1月9日至2023年1月17日對我們的補救措施執行跟蹤程序，並未發現我們的內部控制系統存在任何重大缺陷，亦無發現任何其他未遵守相關地方實施細則的情況。

於往績記錄期間，除上文所披露者外，董事並無發現任何重大內部控制不足或失效之處。經考慮我們已採取的補救措施，董事認為我們擁有充分而有效的內部控制程序。

此外，我們已委任民銀資本有限公司作為我們的合規顧問，自[編纂]起生效，以就持續遵守上市規則及香港的其他適用證券法律及法規提供意見。

風險管理

我們在業務營運中面臨各種風險，我們認為風險管理對我們的成功至關重要。我們面臨的主要營運風險包括（其中包括）整體市場趨勢以及順風車和出租車行業的監管環境的變化，我們維持並提升我們服務產品的能力，我們與出租車司機、公司及協會保持合作關係的能力，以及我們保持及擴大用戶群的能力。有關我們面臨的各種風險的披露，請參閱「風險因素」。此外，我們亦面臨一般業務過程中出現的眾多市場風險，例如利率、信貸和流動性風險。有關詳情，請參閱「財務資料 一 有關市場風險的定性及定量披露」。

我們已執行了各種政策及流程以保障我們業務得到全方位的有效風險管理，其中包括日常營運管理、財務匯報及留檔程序、資金管理政策以及遵守適用的法律法規。董事會監督和管理與我們業務相關的整體風險。我們[已]成立審核委員會，以審閱及監督本集團的財務匯報程序及內控體系。有關該等委員會成員的資格和經驗，以及對我們審核委員會職責的詳盡說明，請參閱「董事及高級管理層 一 董事會委員會 一 審核委員會」。我們[已]採納符合上市規則第3.21條以及上市規則附錄C1所載企業管治守則規定的書面職權範圍。

與我們控股股東的關係

我們的一組控股股東

截至最後實際可行日期，聯合創始人間接通過一間共同控股公司（即5brothers Limited）實益擁有已發行股份總數約33.57%的權益。根據我們現行有效的組織章程大綱及細則，5brothers Limited持有的股份連同所附帶的投票數與所有其他股東所持有的股份所附帶的投票數相同，因此，5brothers Limited所持有的股份獲授佔於本公司股東大會上所有投票權50%的投票權。鑒於[編纂]，於2024年[●]，我們的股東議決採納一項於緊接[編纂]前生效的新組織章程大綱及細則，以取代我們現有的組織章程大綱及細則，並終止授予現有股東的所有特別權利，以遵守[編纂]後的適用法律及法規。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份），我們的聯合創始人通過5brothers Limited將控制本公司股東大會上所有投票權約[編纂]%，包括彼等自身通過5brothers Limited實益擁有約[編纂]%及由代理投資者賦予5brothers Limited約[編纂]%，並將連同5brothers Limited及彼等各自的主要英屬處女群島控股公司繼續為我們一組控股股東。詳情請參閱「歷史及公司架構－本公司及主要股權變更－投票代理」。

競爭權益

控股股東成員確認，彼等或其各自的任何緊密聯繫人概無於與我們業務直接或間接構成或可能構成競爭的業務（本集團的業務除外）中擁有任何權益（須根據上市規則第8.10條作出披露）。

獨立於一組控股股東

經考慮下列因素，董事信納，我們於[編纂]後能夠獨立於一組控股股東及其各自的緊密聯繫人開展業務。

管理獨立

我們的業務由董事會及高級管理層管理及開展。於[編纂]後，董事會由五名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事組成。詳情請參閱「董事及高級管理層」。我們的執行董事及高級管理層主要負責整體管理。

與我們控股股東的關係

董事認為，董事會及高級管理層將獨立於一組控股股東履行職責，原因如下：

- (a) 各董事均知悉彼作為本公司董事的受信職責，當中要求（其中包括）彼為本公司的利益及以符合本公司最佳利益的方式行事，並不容許彼作為董事的職責與其個人利益有任何衝突；
- (b) 倘本集團將與董事或彼等各自的聯繫人訂立的任何交易存在潛在利益衝突，擁有利益關係的董事須於本公司相關董事會會議上就該等交易放棄投票，並不得計入法定人數內；
- (c) 我們有三名於不同專業擁有豐富經驗的獨立非執行董事。彼等乃根據上市規則的規定獲委任，以確保董事會決策經充分考慮獨立公正的意見後始行作出。董事認為，不同背景的獨立非執行董事能夠提供平衡的見解及意見；及
- (d) 我們已採納一系列企業管治措施以管理本集團與一組控股股東之間的利益衝突（如有），以支持我們的獨立管理。更多資料請參閱「企業管治措施」。

董事信納，董事會整體連同我們的高級管理層團隊能夠獨立於一組控股股東及其緊密聯繫人管理業務。

經營獨立

儘管於[編纂]後一組控股股東將保留於本公司的控股權益，但我們可全權獨立作出所有有關我們自身業務經營的決策並獨立開展自身業務經營。本公司（通過我們的附屬公司及綜合聯屬實體）持有或獲益於開展我們業務所必需的所有相關牌照，並擁有充足資本、設備、接洽客戶及供貨商的機會及僱員獨立於一組控股股東經營業務。此外，我們的組織架構由各個部門組成，各部門各司其職。我們亦已制定一套內部控制措施以促進有效經營業務。

除「關連交易」所載的交易外，董事預期，於[編纂]時或緊隨其後本集團與一組控股股東之間將並無任何其他重大交易。根據上文所述，董事認為，我們能夠獨立於一組控股股東及其各自的緊密聯繫人開展業務。

與我們控股股東的關係

財務獨立

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團擁有自身的內部控制、會計及財務管理系統，並根據自身的業務需要作出財務決策。本集團的主要財務營運由獨立於我們一組控股股東及其緊密聯繫人營運的財務管理部門負責。我們並未與任何一組控股股東成員或其緊密聯繫人共用任何其他職能或資源。

我們有足夠的資本及銀行融資獨立經營業務，並有充足的資源支持我們的日常營運。截至2023年12月31日，我們的銀行結餘及現金以及按公允價值計入損益的金融資產分別為人民幣685.5百萬元及人民幣352.8百萬元。截至最後實際可行日期，概無一組控股股東向本集團提供未償還貸款或擔保。董事認為，我們能夠在不依賴於一組控股股東的情況下獨立自外部來源取得融資。

根據上文所述，董事認為，從財務角度而言，我們有能力獨立於一組控股股東及其各自的緊密聯繫人營運，並能夠維持財務獨立於一組控股股東及其各自的緊密聯繫人。

企業管治措施

董事明白良好企業管治對保障股東整體權益的重要性。我們已採納下列措施以維護良好企業管治標準及避免本集團與一組控股股東之間的潛在利益衝突：

- (a) 我們的獨立非執行董事每年將審查本集團（一方）與一組控股股東及／或董事（另一方）之間的任何利益衝突情況，並提供公正及專業的意見以保障我們的少數股東權益；
- (b) 本公司將根據上市規則披露有關獨立非執行董事於本公司年報或公告中審閱的事宜的決策（如有）；
- (c) 一組控股股東將提供本公司要求的對獨立非執行董事進行審閱屬必要的所有資料；
- (d) 倘任何董事及／或其各自的緊密聯繫人於董事會將審議的任何事項（該等董事及／或其各自的緊密聯繫人於當中擁有重大利益）中擁有重大利益，則根據組織章程大綱及細則的適用條文，彼不得就批准該事項的任何決議案投票且不得計入投票的法定人數內；

與我們控股股東的關係

- (e) 我們已委任民銀資本有限公司為合規顧問，其將就遵守適用法律及上市規則（包括與董事職責及企業管治相關的各類規定）向我們提供意見及指引；
- (f) 我們已根據上市規則及企業管治守則成立審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，並訂明書面職權範圍；及
- (g) 倘董事（包括獨立非執行董事）合理要求取得獨立專家的意見（如財務顧問意見），則委聘相關獨立專家的費用將由本公司承擔。

董事認為上述企業管治措施足以管理一組控股股東及其各自的聯繫人與本集團之間的任何潛在利益衝突，並足以保障我們股東（尤其是少數股東）利益。

合約安排

背景

我們是中國一家技術驅動平台，通過我們在中國的線上平台提供基於數據的順風車平台以及智慧出租車服務（統稱「增值電信業務」）。我們通過北京暢行及其附屬公司經營增值電信業務，北京暢行及其附屬公司均為我們的綜合聯屬實體及中國營運實體。

外國投資者於中國的投資活動主要受商務部及國家發改委聯合頒佈及不時修訂的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「2021年負面清單」）及《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（「2022年鼓勵目錄」）規管。根據2021年負面清單及2022年鼓勵目錄以及適用的中國法律法規，我們的增值電信業務涉及若干外商投資禁止類及限制類業務，並須取得增值電信業務相關許可證。北京暢行目前持有開展我們的增值電信業務所需的增值電信業務許可證。詳情請參閱「法規－關於增值電信服務及外商投資限制的法規」。於2001年12月11日，國務院頒佈《外商投資電信企業管理規定》（「外商投資電信企業規定」），分別於2008年9月10日、2016年2月6日及2022年3月29日經修訂。根據外商投資電信企業規定，外國投資者不得於提供增值電信服務的公司中持有股權。我們通過移動應用程序提供順風車平台服務和智慧出租車服務，該等服務在中國構成外商投資限制性增值電信服務，要求服務提供商就該等服務獲得ICP許可證。此外，我們已開發出嵌入我們移動App的雲端工具包，以擴展其功能，該服務構成中國禁止外商投資的增值電信服務，要求服務提供商就該服務獲得IDC許可證（與ICP許可證合稱「增值電信業務許可證」）。鑒於該等服務由或將由我們在我們所有服務的統一移動應用程序平台上提供，我們在中國受到外資擁有權禁止及限制。我們的中國經營實體北京暢行已取得經營增值電信業務的增值電信業務許可證。

為遵守適用法律及法規以及符合在中國從事增值電信業務的公司的慣例，我們已通過外商獨資企業、北京暢行及登記股東於2014年12月訂立的一系列協議（最近於2020年9月修訂及重列）設立合約安排（「合約安排」）。根據合約安排，我們的綜合聯屬實體的所有重大及重要業務決策將由本集團通過外商獨資企業指示及監督，而我們的綜合聯屬實體的業務產生的所有風險亦因其被視為我們的全資附屬公司而由本集團實際承擔。董事認為，外商獨資企業通過合約安排整體對我們的綜合聯屬實體行使控制權並享有其營運產生的所有經濟利益屬公平合理。合約安排詳情請參閱「我們的合約安排」。

合約安排

根據我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問向工業和信息化部（「工信部」）信息通信管理局產業處副處長於2020年9月14日、2020年12月23日進行的諮詢（「諮詢」），本公司提供增值電信業務須取得增值電信業務許可證，而我們無法透過任何中外合資企業或外商獨資投資實體獲得增值電信業務許可證。誠如我們的中國法律顧問所告知，(1)訪談是與具有主管權限的主管官員進行，及(2)工信部是確認經營增值電信業務及申請相關許可證相關事宜的主管部門。

於2022年3月29日，國務院頒發《關於修改和廢止部分行政法規的規定》（「2022年決定」），其於2022年5月1日生效。根據2022年決定，以往外商投資電信企業規定所訂明的外商投資增值電信企業的主要外國投資者應當具有良好往績及運營經驗的要求（「資格要求」）被廢除。外商投資電信企業規定經2022年決定新增修訂，中國政府部門可能會進一步對投資於中國提供增值電信服務的公司的外國投資者施加額外的慣例要求。

根據我們的中國法律顧問及聯席保薦人的中國法律顧問於2023年1月通過政府熱線向工信部進行的諮詢，廢除資格要求在任何重大方面對上述外商投資增值電信業務的限制或禁令並無任何影響以致我們能夠透過任何中外合資企業或外商獨資投資實體獲得增值電信業務許可證。此外，截至最後實際可行日期，我們並無收到主管部門有關我們增值電信業務許可證或我們整體合約安排的有效性的任何查詢或通知。因此，我們的中國法律顧問告知我們，(1)目前的中國法律法規限制或禁止外商投資增值電信業務；及(2)廢除資格要求並不改變上述對外商投資增值電信業務的限制或禁令以致本公司能夠透過股權所有權直接或間接持有我們的綜合聯屬實體。因此，我們認為合約安排乃為實現我們的業務目的及盡量減少與相關中國法律法規的潛在衝突而經嚴謹設計。

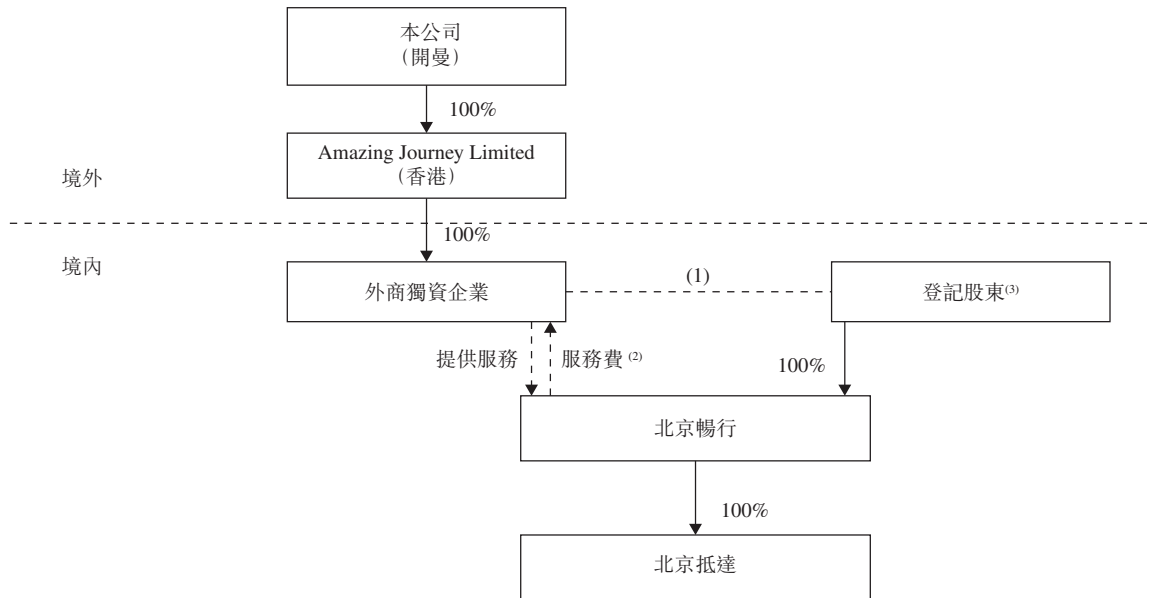
我們將密切監視外商投資限制相關法律法規的任何未來發展，並將採取一切必要行動以遵守適用的法律、法規及特定的要求或指引，包括重組我們的企業架構（倘未來有所要求）。詳情請參閱「風險因素－與我們的合約安排有關的風險」。然而，倘相關政府機關向我們成立的中外合資企業授出增值電信業務許可證，我們將在允許的範圍內終止合約安排，並直接持有適用法律及法規允許的最高比例所有權權益。

合約安排

我們的合約安排

概覽

以下簡圖說明合約安排所訂明的經濟利益由我們的綜合聯屬實體流向本集團。



——> 股權的實益擁有權

-----> 通過合約安排的實益擁有權

- (1) 外商獨資企業通過與登記股東的協議控制綜合聯屬實體的業務：(i)獨家購買權協議及獨家資產收購協議，(ii)股權質押協議，(iii)授權書，及(iv)貸款協議。
- (2) 外商獨資企業通過獨家業務合作協議控制綜合聯屬實體的業務。
- (3) 截至最後實際可行日期，北京暢行由登記股東宋先生、朱敏先生、李金龍先生、李躍軍先生及段劍波先生分別擁有60.5755%、10.5362%、10.5362%、10.5362%及7.8159%。

根據合約安排，綜合聯屬實體的所有重大及重要業務決策將由本集團通過外商獨資企業指示及監督，且綜合聯屬實體業務產生的所有風險亦因有關綜合聯屬實體被視為我們的全資附屬公司而由本集團實際承擔。因此，董事認為，外商獨資企業通過合約安排整體享有綜合聯屬實體所經營業務產生的所有經濟利益屬公平合理。

合約安排

董事認為，合約安排屬公平合理，原因為：(i)合約安排乃由訂約方自由磋商及訂立；(ii)通過與外商獨資企業訂立獨家業務合作協議，北京暢行於[編纂]後將獲得我們更佳的經濟及技術支持，以及更好的市場聲譽；及(iii)若干其他公司使用類似安排以達致相同目的。

獨家業務合作協議

根據北京暢行與外商獨資企業所訂立日期為2020年9月16日的獨家業務合作協議（「獨家業務合作協議」），外商獨資企業同意獲委聘為北京暢行的獨家供應商，在中國法律及法規允許的範圍內根據外商獨資企業的實際業務範圍提供技術及業務支持、諮詢及其他服務以換取服務費，包括（其中包括）技術服務、員工培訓服務、網絡支持、業務諮詢服務、知識產權許可、設備或辦公場所租賃、市場諮詢服務、系統集成服務、產品研發服務及提供系統維護服務，以及北京暢行不時指定的其他服務。

根據獨家業務合作協議，如不違反中國法律的強制規定，服務費應由外商獨資企業根據外商獨資企業提供的服務金額及其價值釐定，並須包括我們的綜合聯屬實體綜合利潤總額的100%（經扣除我們的綜合聯屬實體於過往財政年度的任何累計虧絀、營運資金、開支、稅項及與各財政年度有關的其他法定供款），可由外商獨資企業根據（其中包括）所提供服務的數量及性質不時全權酌情決定作出調整。外商獨資企業須每年根據外商獨資企業的付款指示計算服務費。儘管獨家業務合作協議載有付款協議，外商獨資企業可全權酌情調整付款時間及付款方式。

此外，外商獨資企業是獨家業務合作協議項下的唯一及獨家服務提供商。未經外商獨資企業事先書面同意，北京暢行不得直接或間接接受任何諮詢或任何第三方提供的相同或任何類似服務，亦不得與任何第三方建立與獨家業務合作協議所形成者類似的合作關係。然而，外商獨資企業可委任可能與北京暢行訂立若干協議的其他訂約方向北京暢行提供獨家業務合作協議項下的服務。

獨家業務合作協議亦規定，外商獨資企業對北京暢行於履行獨家業務合作協議期間開發或創造的任何及所有知識產權擁有獨家專有權利及權益。北京暢行須採取一切行動以確保上述權益及權利歸屬於外商獨資企業。

合約安排

獨家業務合作協議自2014年12月4日起計為期十年。外商獨資企業可全權酌情及有權按其意願重續期限。除非(a)外商獨資企業以書面形式終止；或(b)該協議的期限已屆滿，否則不得終止獨家業務合作協議。

於往績記錄期間，外商獨資企業已根據獨家業務合作協議向北京暢行及其附屬公司收取約人民幣148.7百萬元、人民幣130.9百萬元及人民幣248.5百萬元的服務費。

獨家購買權協議及獨家資產收購協議

根據北京暢行、外商獨資企業及登記股東所訂立日期為2020年9月16日的獨家購買權協議（「獨家購買權協議」）及北京暢行與外商獨資企業所訂立日期為2020年9月16日的獨家資產收購協議（「獨家資產收購協議」），外商獨資企業有獨家權利收購北京暢行的全部資產／權益，並要求登記股東隨時及不時向外商獨資企業及／或其指定的第三方全部或部分轉讓彼等於北京暢行的任何或全部股權，代價相等於中國法律允許的最低購買價或（倘中國法律法規規定）為所收購資產的評估價值。北京暢行及登記股東亦已承諾，在相關中國法律及法規之規限下，倘外商獨資企業行使獨家購買權協議或獨家資產收購協議項下之選擇權以收購北京暢行之股權及／或資產，彼等將按外商獨資企業要求之方式，向外商獨資企業退還彼等收取之任何代價。北京暢行及登記股東已承諾（其中包括）：

- 未經外商獨資企業事先書面同意，彼等不得以任何方式補充、更改或修訂我們的綜合聯屬實體的章程文件、增加或減少我們的綜合聯屬實體的註冊資本或以其他方式改變我們的綜合聯屬實體的註冊資本結構；
- 彼等須根據良好的財務及業務標準及慣例維持我們的綜合聯屬實體的企業存續，取得及維持所有必要的政府牌照及許可證，審慎及有效地經營我們的綜合聯屬實體的業務及處理我們的綜合聯屬實體的事務。我們的綜合聯屬實體的年度預算及決算須取得外商獨資企業的事先書面同意；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，彼等不得以任何方式出售、轉讓、質押或處置我們的綜合聯屬實體的股權，或准許就此設立任何抵押權益的產權負擔，或准許使用我們的綜合聯屬實體的資產進行投資；

合約安排

- 未經外商獨資企業事先書面同意，彼等不得於任何時間以任何方式出售、轉讓、質押或處置我們的綜合聯屬實體的任何重大資產或於我們的綜合聯屬實體的重大業務或收益的法定或實益權益，或准許就此設立任何抵押權益的產權負擔；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，我們的綜合聯屬實體不得產生、繼承、擔保或承擔任何債務，惟於日常業務過程中產生的債務及／或已向外商獨資企業披露並獲其同意的債務除外；
- 我們的綜合聯屬實體須一直於日常業務過程中經營其所有業務以維持其資產價值，並避免可能對其經營狀況及資產價值造成不利影響的任何行動／疏忽；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，彼等不得促使我們的綜合聯屬實體簽立任何重大合約（代價超過人民幣100,000元），惟於日常業務過程中簽立的合約除外，倘未經外商獨資企業事先書面同意，我們的綜合聯屬實體不得於其日常業務過程中訂立代價為人民幣500,000元或以上的合約或類似交易，或於任何連續12個月期間訂立總代價為人民幣1,000,000元或以上的一系列合約或類似交易；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，我們的綜合聯屬實體不得向任何人士提供任何貸款或信貸；
- 我們的綜合聯屬實體須應外商獨資企業之要求向外商獨資企業提供有關其業務經營及財務狀況之資料；
- 倘外商獨資企業要求，彼等須就我們的綜合聯屬實體的資產及業務按經營類似業務的公司典型的承保金額及類型，向外商獨資企業可接受的保險公司投購及維持保險；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，彼等不可促使或允許我們的綜合聯屬實體合併、與之整合、收購或投資於任何人士；
- 倘發生或可能發生與我們的綜合聯屬實體的資產、業務或收入有關的任何訴訟、仲裁或行政程序，彼等須立即通知外商獨資企業；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，我們的綜合聯屬實體不得解散或清算；

合約安排

- 為維持我們的綜合聯屬實體對我們的綜合聯屬實體所有資產的所有權，彼等須簽署所有必要或適當的文件、採取所有必要或適當的行動及提出所有必要或適當的投訴或對所有申索提出必要及適當的抗辯；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，我們的綜合聯屬實體不得以任何方式向我們的綜合聯屬實體的股東分派股息，惟於外商獨資企業提出書面要求後，我們的綜合聯屬實體須立即向其股東分派所有可分派利潤。登記股東須應要求在切實可行情況下盡快將其應收的所有股息及其他資產或利益無償轉讓予外商獨資企業；
- 應外商獨資企業之要求，我們的綜合聯屬實體須委任外商獨資企業指定之任何人士為我們的綜合聯屬實體之董事、監事（如適用）及高級管理層；
- 倘外商獨資企業因我們的綜合聯屬實體或登記股東的稅務原因而未能行使其於有關協議項下的選擇權或權利，外商獨資企業有權要求彼等履行其稅務責任；及
- 我們的綜合聯屬實體及登記股東不得訂立與合約安排有衝突的任何協議或安排。

此外，登記股東（其中包括）已契諾：

- 未經外商獨資企業事先書面同意，除股權質押協議外，彼等不得以任何其他方式出售、轉讓、質押或處置於北京暢行的法定或實益權益，或准許就此設立任何抵押權益的產權負擔，並促使北京暢行的股東大會及／或董事會不批准有關事宜；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，倘北京暢行建議（其中包括）合併、收購或投資或進行上述任何事宜，彼等將投票反對或促使北京暢行的股東大會及／或董事會投票反對有關事宜；
- 立即通知外商獨資企業有關北京暢行股權的任何實際或潛在訴訟、仲裁或行政程序；
- 採取一切必要行動及簽立一切必要文件以提起訴訟或在訴訟中抗辯，以保障其於北京暢行的所有權；
- 未經外商獨資企業事先書面同意，彼等不得委任或罷免北京暢行的任何董事、監事或指定管理層成員，且彼等須委任外商獨資企業於北京暢行提名的有關董事；

合約安排

- 應外商獨資企業或其獲委任人要求行使獨家購買權協議項下的選擇權，彼等須立即向外商獨資企業或其獲委任人轉讓其於北京暢行的股權，並放棄其就任何其他股東向北京暢行轉讓股權而享有的優先購買權（如有），並同意由北京暢行各其他股東執行；
- 促使北京暢行的股東大會及／或董事會批准有關事宜；及
- 根據相關法律及法規，倘外商獨資企業行使獨家購買權協議項下的選擇權以收購北京暢行的股權，登記股東將向外商獨資企業退還彼等收取的任何代價。

獨家購買權協議及獨家資產收購協議均自2014年12月4日起計為期十年。外商獨資企業可全權酌情及有權按其意願重續期限。倘根據相關中國法律及法規，相關業務的經營及外商獨資企業對北京暢行擁有權益的持有屬實際可行及可允許，則外商獨資企業有權通過在終止前三十日向北京暢行發出書面通知而終止獨家購買權協議及獨家資產收購協議。未經外商獨資企業事先書面同意，北京暢行或登記股東不得單方面終止該等協議。

股權質押協議

根據外商獨資企業、北京暢行與登記股東所訂立日期為2020年9月16日的股權質押協議（「股權質押協議」），登記股東同意將彼等各自於北京暢行擁有的全部股權質押予外商獨資企業，作為擔保履行合約安排項下的合約責任及應付外商獨資企業的任何款項（包括但不限於獨家業務合作協議項下的服務費及貸款協議項下的未償還貸款）的抵押權益。

有關北京暢行的質押於向相關工商行政管理局完成登記後生效，自生效日期起計初步有效期為十年，可由外商獨資企業以書面重續或自動重續至與合約安排的重續協議相同的年期。倘登記股東或北京暢行存在相關合約安排項下的未償還債務，則股權質押協議的有效期可由外商獨資企業書面續期至所有該等未償還債務獲悉數支付當日。

合約安排

於違約事件（定義見股權質押協議）發生後及於違約事件持續期間，外商獨資企業有權作為被擔保方根據任何適用的中國法律及股權質押協議行使所有有關權利。登記股東已承諾（其中包括），未經外商獨資企業事先書面同意，彼等將不會轉讓或授予其各自於北京暢行的股權，而彼等於該協議項下的責任將對其繼承人具有約束力。

截至本文件日期，我們已經根據相關中國法律及法規的規定完成股權質押協議的登記。

授權書

各登記股東已簽立日期為2020年9月16日的授權書（統稱「授權書」），據此，各登記股東已不可撤回地委任外商獨資企業及其指定人士（包括但不限於董事及取代董事的繼承人及清盤人，惟不包括非獨立人士或可能產生利益衝突的人士）為其獨家實際代理人，以代表其行使並同意及承諾在未經該人士事先書面同意的情況下不會行使其就其於北京暢行的股權所擁有的任何及所有權利，包括但不限於：

- 出席北京暢行的股東大會，並以該股東的名義及代表該股東簽署任何及所有書面決議案及會議記錄；
- 根據法律及北京暢行的章程文件行使所有股東權利及股東投票權，包括但不限於出售、轉讓、質押或處置北京暢行的任何或全部股權及處置北京暢行的任何或全部資產；
- 提名並委任北京暢行的法定代表人、董事、監事、首席執行官及其他高級管理層；及
- 決定並採取行動將北京暢行清盤及解散。

各個人登記股東已承諾，倘其因任何原因成為無民事行為能力或限制民事行為能力的自然人，其代表或繼承人應在授權書條款的規限下繼續履行其於合約安排項下的義務及享有合約安排項下的利益。

授權書於有關登記股東持有北京暢行股權期間有效，且不得終止，除非(i)外商獨資企業以書面形式終止或(ii)北京暢行的所有股權或資產轉讓予外商獨資企業。

合約安排

貸款協議

外商獨資企業與登記股東於2020年9月16日訂立貸款協議（「貸款協議」），據此，外商獨資企業同意按比例向登記股東提供合共人民幣10.0百萬元。已於2015年向登記股東提供人民幣1.0百萬元，作為彼等根據貸款協議對北京暢行註冊股本的出資，並已於2020年9月向登記股東提供其餘人民幣9.0百萬元，作為彼等根據貸款協議對北京暢行註冊股本的出資。

根據貸款協議，除非獲外商獨資企業另行批准，否則其項下之貸款僅可用作注入資金作為北京暢行之註冊資本。倘登記股東向外商獨資企業或其指定人士轉讓股份的代價不超過有關貸款的本金，則其項下貸款將為免息；否則，登記股東須根據貸款協議向外商獨資企業償還相等於代價與本金之間差額的金額作為利息。除非外商獨資企業另行同意，否則該等貸款將由登記股東通過向外商獨資企業轉讓彼等於北京暢行的全部股權的方式償還。

貸款協議將於2017年11月10日起至貸款協議項下所有責任終止當日止期間有效。

繼任

配偶承諾

於2020年9月16日，各登記股東的配偶（如適用）簽署承諾（統稱「配偶承諾」），以承諾（其中包括）：

- 各配偶確認及同意其配偶於北京暢行的現有及未來股權（連同其中任何其他權益）為其配偶的獨立財產；其配偶或最終實益擁有人有權根據各自的合約安排處理其本身於北京暢行的股權及當中任何權益。各配偶亦已進一步確認其將隨時全力協助履行各項合約安排；
- 各配偶根據適用法律無條件及不可撤回地放棄就該等股權及資產的任何權利或利益，並確認其不會就該等股權及資產提出任何申索；

合約安排

- 各配偶確認其配偶可以進一步修訂或終止合約安排或訂立其他替代文件，而無需徵求配偶的授權或同意；及
- 倘各配偶因任何原因直接或間接取得北京暢行的任何股權，其將受不時修訂的合約安排條款約束。

我們的中國法律顧問認為，(1)即使北京暢行的任何有關股東身故或離婚，上述安排仍為本集團提供保障；及(2)有關股東身故或離婚將不會影響合約安排的有效性，且外商獨資企業仍可對該股東的繼承人強制執行其於合約安排項下的權利。

登記股東的確認及承諾

各登記股東已確認及承諾，倘其身故、喪失行為能力、離婚或發生任何其他事件導致其無法行使其作為北京暢行股東的權利，其繼承人、債務人、配偶或有權申索北京暢行權利或權益的任何其他人士將受合約安排約束，猶如彼等為相關協議的訂約方，並將繼承彼等於相關合約安排項下的權利及責任。各登記股東亦已確認(其中包括)(1)登記股東各自於北京暢行的股權為該等股東的獨立財產，而非與其配偶的共同財產，及(2)各股東有權全權酌情處理其本身於北京暢行的股權及當中任何權益。

爭議解決

合約安排項下的每份協議載有爭議解決條文。根據該條文，倘因履行合約安排或就合約安排產生任何爭議，任何一方均有權將相關爭議提交中國國際經濟貿易仲裁委員會(「貿仲委」)根據當時有效的仲裁規則進行仲裁。仲裁應在北京進行，且仲裁期間所用的語言應為中文。仲裁裁決為最終定論，且對所有訂約方均具有約束力。爭議解決條文亦規定，在中國法律規定的規限下，仲裁庭可就綜合聯屬實體的股份或資產或登記股東的資產(視情況而定)授予補救措施或禁止令(例如限制業務經營、限制或規限轉讓或出售綜合聯屬實體的股份或資產)或下令將綜合聯屬實體清盤；外商獨資企業可向中國、香港、開曼群島(即本公司註冊成立地點)及綜合聯屬實體主要資產所在地的法院申請臨時補救措施或禁止令。

合約安排

然而，我們的中國法律顧問已告知，根據中國法律及法規，上述條文未必可強制執行。例如，根據現行中國法律及法規，仲裁庭無權授出有關禁止令，亦不能頒令將北京暢行清盤。此外，由香港及開曼群島等境外法院授予的臨時補救措施或強制執行命令須由中國法院根據適用法律及法規予以認可及強制執行。即使上述條文未必可根據中國法律及法規強制執行，爭議解決條款的餘下條文對合約安排項下的協議訂約方屬合法、有效及具約束力。

基於上文所述，倘北京暢行或登記股東違反任何合約安排，我們未必能及時獲得足夠補救措施，而我們對我們的綜合聯屬實體行使有效控制權及經營業務的能力可能受到重大不利影響。請參閱「風險因素－與我們的合約安排有關的風險」。

利益衝突

各登記股東已於授權書內作出不可撤回承諾，當中列明就合約安排可能產生的潛在利益衝突。有關進一步詳情，請參閱上文「－我們的合約安排－授權書」分段。

分攤虧損

根據相關中國法律及法規，概無明確法律要求本公司及外商獨資企業分攤北京暢行的虧損或向其提供財務支持。此外，北京暢行為有限責任公司，僅以其所擁有的資產及財產承擔本身債務及虧損。外商獨資企業擬於認為必要時持續向北京暢行提供或協助北京暢行取得財務支持。此外，鑒於本集團通過我們的綜合聯屬實體在中國經營其所有業務，而我們的綜合聯屬實體持有所需的中國經營許可證及批文，且其財務狀況及經營業績根據適用會計準則併入本集團的財務報表，倘我們的綜合聯屬實體蒙受虧損，本公司的業務、財務狀況及經營業績將會受到不利影響。

然而，誠如獨家購買權協議及獨家資產收購協議所規定，未經外商獨資企業事先書面同意，北京暢行不得（其中包括）出售我們的綜合聯屬實體的任何股權或資產、簽立任何重大合約、向第三方提供任何貸款或擔保或就我們的綜合聯屬實體的任何資產設立任何產權負擔或分派任何股息。詳情請參閱「－獨家購買權協議及獨家資產收購協議」。因此，由於協議的相關限制性條文，倘因綜合聯屬實體蒙受任何虧損，對外商獨資企業及本公司的潛在不利影響可在一定程度上得到限制。

合約安排

清算

根據合約安排，倘中國法律及法規要求強制清盤，登記股東須在中國法律及法規允許的範圍內向外商獨資企業或其指定人士贈送自清盤收取的所得款項。

保險

我們的經營涉及若干風險，尤其是與我們的企業架構及合約安排有關的風險。有關我們合約安排重大風險的詳盡討論載於「風險因素－與我們的合約安排有關的風險」。我們已確定，與業務責任或中斷有關風險的保險成本及以商業上合理的條款獲得此類保險的困難令我們投購此類保險不切實可行。因此，截至最後實際可行日期，本公司並無購買任何保險以涵蓋與合約安排有關的風險。有關進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－保險範圍有限可能令我們面臨巨額成本及業務中斷」。

本公司確認

截至最後實際可行日期，本公司根據合約安排通過我們的綜合聯屬實體經營業務時並無遭到任何中國監管機構干預或阻撓。

我們將調整或解除合約安排的情形

我們將在切實可行及允許的範圍內盡快調整或解除（視情況而定）有關相關業務運營的合約安排，且我們將直接持有相關中國法律及法規許可的最高比例的所有權權益。

合約安排的合法性

基於上文所述，我們的中國法律顧問認為：

- (a) 外商獨資企業及綜合聯屬實體均為正式註冊成立及有效存續的公司，其各自的成立合法、有效並符合相關中國法律及法規；各個人登記股東為具有完全民事及法律行為能力的自然人；且各合約安排的所有訂約方已取得簽立及履行合約安排的所有必要批准及授權；

合約安排

- (b) 合約安排不屬於將會導致有關安排根據《中華人民共和國民法典》屬失效的情形，包括以下情形：(i)無民事行為能力人實施的民事法律行為；(ii)行為人與相對人以虛假的意思表示實施的民事法律行為；(iii)違反法律及行政法規的強制性規定的民事法律行為；(iv)違背公序良俗的民事法律行為；或(v)惡意串通損害第三方權益的民事法律行為等；
- (c) 各合約安排對其訂約方均具有約束力；
- (d) 概無合約安排違反外商獨資企業或綜合聯屬實體的組織章程細則的任何條文；
- (e) 各合約安排的訂約方毋須向中國政府部門取得任何批文或授權，惟下列情況除外：
 - (i) 外商獨資企業或其指定人士根據獨家購買權協議行使選擇權以收購北京暢行的全部或部分股權，須經中國監管機構批准及／或向其登記；
 - (ii) 股權質押協議下擬進行的任何股份質押須在當地工商行政管理局登記；及
 - (iii) 合約安排爭議解決條文規定的仲裁裁決／臨時補救措施在強制執行前須獲中國法院認可；及
- (f) 各合約安排根據中國法律及法規屬有效、合法及具有約束力，但有關爭議解決的下列條文除外：合約安排規定，任何爭議須提交予貿仲委根據當時有效的仲裁規則進行仲裁。仲裁須於北京進行。合約安排亦規定，仲裁庭可就我們的綜合聯屬實體的股份或資產授予臨時補救措施或禁止令（例如經營業務或迫使轉讓資產）或下令將我們的綜合聯屬實體清盤；而香港、開曼群島（即本公司註冊成立地點）及中國（即我們的綜合聯屬實體註冊成立地點）的法院亦有權就我們的綜合聯屬實體的股份或財產授出及／或強制執行仲裁裁決及臨時補救措施。然而，我們的中國法律顧問已告知，根據中國法律，仲裁庭無權授予禁止令，亦無法對公司下達清盤令，且由境外法院（如香港及開曼群島法院）授予的臨時補救措施或強制執行令須由中國法院根據適用法律及法規予以認可及強制執行。

合約安排

我們的中國法律顧問已告知我們，根據諮詢，採納合約安排不受目前生效的中國法律或法規禁止，因此根據適用的中國法律及法規，採納合約安排不大可能不具效力或無效。因此，我們的中國法律顧問認為，使用合約安排並不構成違反相關中國法律及法規。

根據上述分析及中國法律顧問的意見，董事認為，根據適用的中國法律及法規，採納合約安排不大可能不具效力或無效。請參閱「風險因素－與我們的合約安排有關的風險」。

我們獲悉，最高人民法院於2012年10月頒佈判決（「最高人民法院判決」）及上海國際經濟貿易仲裁委員會於2010年及2011年頒佈兩項仲裁決定，據此，若干合約協議因其以規避中國外商投資限制為目的而訂立且抵觸《中華人民共和國合同法》第52條所載的「以合法形式掩蓋非法目的」一條及《中華人民共和國民法總則》第58條而被視為無效。據進一步報道，該等法院裁決及仲裁決定可能增加(1)中國法院及／或仲裁庭對外國投資者為於中國從事受限制或禁止業務而普遍採納的合約架構採取類似行動的可能性及(2)該等合約架構下的北京暢行股東違背其合約責任的動機。根據《中華人民共和國合同法》第52條，有下列五種情形之一的，合同無效：(1)一方以欺詐、脅迫的手段訂立合同，損害國家利益；(2)惡意串通，損害國家、集體或者第三人利益；(3)合約損害社會公眾利益；(4)以合法形式掩蓋非法目的；或(5)合約違反法律、行政法規的強制性規定。此外，《中華人民共和國民法典》於2021年1月1日生效，而《中華人民共和國合同法》及《中華人民共和國民法總則》同時廢止。《中華人民共和國民法典》不再規定「以合法形式掩蓋非法目的」為無效合約的法定情形，惟規定若干情形會導致民事法律行為無效，包括以下情形：(1)無民事行為能力人實施的民事法律行為；(2)行為人與相對人以虛假的意思表示實施的民事法律行為；(3)違反法律及行政法規的強制性規定的民事法律行為；(4)違背公序良俗的民事法律行為；或(5)惡意串通損害第三人利益的民事法律行為等。有關民事法律行為效力的規定亦適用於合約的效力。我們的中國法律顧問認為，我們合約安排的有關條款並不屬於上述會導致有關安排屬於《中華人民共和國民法典》項下無效民事法律行為的情形。

然而，我們的中國法律顧問亦告知，由於該等法律、規則及法規有待進一步實施及詮釋，無法保證相關中國政府最終會持有與我們的中國法律顧問上述意見一致的觀點。

合約安排

合約安排的會計方面

根據獨家業務合作協議，經協定，鑒於外商獨資企業提供服務，北京暢行須向外商獨資企業支付服務費。服務費應等於綜合聯屬實體綜合利潤總額的100%（經扣除該等企業於過往財政年度的任何累計虧絀、營運資金、開支、稅項及其他法定供款）。外商獨資企業有權定期收取或查閱綜合聯屬實體的賬目。

此外，根據獨家購買權協議，由於在作出任何分派之前須取得外商獨資企業的事先書面同意，外商獨資企業對向登記股東分派股息或任何其他款項擁有絕對合約控制權。倘登記股東收取任何收入、利潤分派或股息，彼等須立即向外商獨資企業或外商獨資企業指定的任何其他人士轉讓或支付（作為獨家業務合作協議項下服務費的一部分）該等收入、利潤分派或股息（以適用的中國法律及法規允許者為限）。

由於外商獨資企業、北京暢行及登記股東之間的合約安排，外商獨資企業可有效控制、確認及收取綜合聯屬實體業務及營運的所有經濟利益（經扣除綜合聯屬實體於過往財政年度的任何累計虧絀、營運資金、開支、稅項及其他法定供款）。因此，綜合聯屬實體被視為本公司的受控制結構性實體，並由本公司綜合入賬。將綜合聯屬實體業績綜合入賬的基準於附錄一所載會計師報告附註2披露。

中國外商投資法律的發展

外商投資法的背景

於2019年3月15日，中華人民共和國第十三屆全國人民代表大會第二次會議批准《中華人民共和國外商投資法》（「外商投資法」），於2020年1月1日生效。於2019年12月26日，國務院頒佈《中華人民共和國外商投資法實施條例》，於2020年1月1日生效。外商投資法取代《中華人民共和國中外合資經營企業法》、《中華人民共和國中外合作經營企業法》及《中華人民共和國外資企業法》，成為中國外商投資的法律基礎。外商投資法規定三種特定形式的外商投資，惟並無明確規定合約安排為一種外商投資的形式。

合約安排

外商投資法對合約安排的潛在影響

外商投資法明確規定三種特定形式的外商投資，即(1)外國投資者單獨或與任何其他投資者共同在中國境內設立外商投資企業；(2)外國投資者取得中國境內企業的股份、股權、資產、權益或任何其他類似權利或權益；及(3)外國投資者單獨或與任何其他投資者共同在中國境內投資新建項目。

外商投資法並無明確規定合約安排為一種外商投資形式。誠如我們的中國法律顧問所告知，倘並無發佈及頒佈有關合約安排的額外法律、行政法規、部門規章或其他監管文件，外商投資法本身不會對本公司合約安排的合法性及有效性造成任何重大不利經營及財務影響。儘管有上述規定，外商投資法規定，外商投資包括「外國投資者通過法律、行政法規或者國務院規定的其他方式的投資」。因此，未來的法律、行政法規或國務院規定的條文是否可能將合約安排視為一種外商投資形式、我們的合約安排是否將被視為違反外商投資准入規定及上述合約安排將如何處理需要進一步澄清及闡述。倘未能遵照實施有關措施，聯交所可能會對我們採取強制行動，進而可能對股份[編纂]造成重大不利影響。請參閱「風險因素－與我們的合約安排有關的風險」。倘外商投資法產生變動時將對本公司產生重大不利影響，本公司將盡快披露有關最新資料。

遵守合約安排

本集團已採取以下措施，以確保本集團通過實施合約安排及遵守合約安排有效經營業務：

- (a) 倘必要，實施及遵守合約安排過程中出現的重大問題或政府機關的任何監管查詢將於發生時呈報董事會審閱及討論；
- (b) 董事會將至少每年一次審閱履行及遵守合約安排的整體情況；
- (c) 本公司將於年報中披露其履行及遵守合約安排的整體情況；及
- (d) 本公司將於必要時委聘外部法律顧問或其他專業顧問，以協助董事會檢討合約安排的實施情況及檢討外商獨資企業及綜合聯屬實體的法律合規情況，以處理合約安排引致的具體問題或事宜。

關連交易

我們已與於[編纂]後將成為我們關連人士（定義見上市規則第十四A章）之人士訂立若干協議。因此，於[編纂]後，根據上市規則第十四A章，該等協議項下擬進行的交易將構成我們的持續關連交易。

關連人士

下文載列我們已與其訂立交易（其在[編纂]後將構成持續關連交易）的關連人士，以及彼等與本集團關係的詳情：

- 宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生為我們的聯合創始人、執行董事及控股股東；及
- 北京暢行為我們的中國營運實體，由我們的聯合創始人、執行董事及控股股東（即宋先生、李金龍先生、朱敏先生、段劍波先生及李躍軍先生）擁有。

不獲豁免持續關連交易

下文載列於[編纂]後與本集團的不獲豁免持續關連交易：

由於北京暢行及登記股東根據上市規則為我們的關連人士，且與合約安排有關的交易之一項或多項適用百分比率估計超過5%，故合約安排項下的交易將構成本集團的不獲豁免持續關連交易，並須遵守上市規則第十四A章項下的申報、公告、獨立股東批准、通函及年度審閱規定。

合約安排

誠如「合約安排」一節所披露，由於中國對外資擁有權的監管限制，我們不能直接或間接持有我們綜合聯屬實體的任何股權，而該等綜合聯屬實體持有我們業務經營所需的若干牌照和許可證。因此，本集團已通過外商獨資企業與北京暢行及登記股東訂立合約安排，以使我們能（其中包括）(i)以本公司就此提供的服務代價從綜合聯屬實體取得絕大部分經濟利益；(ii)對綜合聯屬實體行使有效控制權；及(iii)持有獨家選擇權，以於中國法律允許的範圍內購買綜合聯屬實體的全部或部分股權及資產。

合約安排包括各類文件。有關該等文件的詳盡條款，請參閱「合約安排」。

關連交易

上市規則涵義

北京暢行由我們的聯合創始人擁有100%權益，而我們的聯合創始人為我們的執行董事及控股股東，因此，根據上市規則第14A.07條，北京暢行及我們的聯合創始人為本公司的關連人士。故此，於[編纂]後，合約安排項下擬進行的交易構成上市規則第十四A章項下的本公司持續關連交易。

我們的董事(包括獨立非執行董事)認為，合約安排及其項下擬進行的交易乃本集團法律架構及業務經營的基礎，且該等交易已並將於本集團日常及一般業務過程中按正常商業條款訂立，屬公平合理，符合本公司及股東的整體利益。因此，儘管合約安排項下擬進行的交易以及我們的綜合聯屬實體與本集團的任何成員公司將訂立的任何新交易、合約及協議或重續現有交易、合約及協議(「新集團間協議」，各自為一份「新集團間協議」)理論上構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易，但董事認為，就合約安排項下的關連交易規則而言，本集團處於特殊處境，倘該等交易須嚴格遵守上市規則第十四A章項下規定(包括(其中包括)公告及獨立股東批准規定)，則該等交易將給本公司帶來過於繁重的負擔且不切實際，並將為本公司增加不必要的行政成本。

申請豁免

我們已就合約安排向聯交所申請，而聯交所[已]向我們[授出]豁免，即只要我們的股份在聯交所[編纂]，則豁免嚴格遵守(i)上市規則第十四A章項下有關於根據上市規則第14A.105條合約安排項下擬進行交易的公告、通函及股東批准的規定；(ii)根據上市規則第14A.53條，就合約安排項下交易設定年度上限的規定；及(iii)根據上市規則第14A.52條，就合約安排設定不超過三年的固定期限的規定，惟須達成以下條件後方可作實：

(a) 未經獨立非執行董事批准不得有任何變更

未經獨立非執行董事批准，不得變更合約安排。

(b) 未經獨立股東批准不得有任何變更

除下文(d)段所述者外，未經本公司獨立股東批准，不得變更規限合約安排的協議。一經獲得獨立股東批准進行任何變更，除非及直至擬進行進一步變更，

關連交易

否則毋須根據上市規則第十四A章進一步作出公告或取得獨立股東批准。然而，有關在本公司年報中就合約安排作出定期申報的規定（載於下文(e)段）將繼續適用。

(c) 經濟利益靈活性

合約安排須繼續令本集團可通過以下方式獲得綜合聯屬實體帶來的經濟利益：(i)本集團（倘適用的中國法律允許）以相當於適用中國法律法規允許的最低購買價的代價或以所收購資產的估值（倘中國法律法規要求）收購綜合聯屬實體的全部或部分全數股權及資產的選擇權；(ii)可讓本集團保留綜合聯屬實體全數綜合利潤總額（於扣除過往財政年度的任何累計虧絀、營運成本、開支、稅項及其他法定供款後）的業務結構，以致無須就根據獨家業務經營協議應付外商獨資企業的服務費金額設定年度上限；及(iii)本集團控制綜合聯屬實體的管理及營運以及實質上控制其全部表決權的權利。

(d) 重續及重複應用

鑒於合約安排為本公司及本公司擁有其直接股權的附屬公司（作為一方）與我們的綜合聯屬實體（作為另一方）的關係提供可接受框架，該框架可於現有安排到期時，或就本集團因業務需要而有意成立的任何從事與本集團相同業務的任何現有或新外商獨資企業或營運公司（包括分公司），按與現有合約安排大致相同的條款及條件予以重續及／或重複應用，而毋須取得股東批准。然而，於重續及／或重複應用合約安排後，本集團可能成立從事與本集團相同業務的任何現有或新外商獨資企業或營運公司（包括分公司）的董事、主要行政人員或主要股東將會被視為本公司的關連人士，而該等關連人士與本公司之間進行的交易（根據類似合約安排進行的交易除外）須遵守上市規則第十四A章的規定。該條件須受相關中國法律法規規限並須獲得批准。

(e) 持續申報及批准

我們將持續披露有關合約安排的詳情如下：

- 根據上市規則的有關條文，於各財政期間訂立的合約安排將於本公司的年報及年度賬目中披露；

關連交易

- 我們的獨立非執行董事將每年審閱合約安排，並於相關年度的本公司年報及年度賬目中確認：(i)於該年度進行的交易乃根據合約安排的有關條文訂立，(ii)我們的綜合聯屬實體並無向其股權持有人作出任何其後未有以其他方式出讓或轉讓予本集團的股息或其他分派，及(iii)本集團與我們的綜合聯屬實體於有關財政期間根據上文(d)段訂立、重續或重複應用的任何新合約就本集團而言屬公平合理或對股東有利，且符合股東的整體利益；
- 本公司核數師將根據合約安排每年對交易進行審閱程序，並將向我們的董事提交函件及向聯交所提交函件副本，確認該等交易已取得我們的董事批准並已根據有關合約安排訂立，且我們的綜合聯屬實體並無向其股權持有人作出任何其後未有以其他方式出讓或轉讓予本集團的股息或其他分派；
- 就上市規則第十四A章而言(尤其是「關連人士」的定義)，我們的綜合聯屬實體將被視為本公司的全資附屬公司，且我們的綜合聯屬實體的董事、主要行政人員或主要股東及彼等各自的聯繫人均將同時被視為本公司的關連人士(就此而言，不包括綜合聯屬實體)，而該等關連人士與本集團進行的交易(合約安排項下的交易除外)將須遵守上市規則第十四A章項下的規定；及
- 我們的綜合聯屬實體將承諾，只要我們的股份在聯交所[編纂]，我們的綜合聯屬實體將允許本集團管理層及本公司核數師全面取得其相關記錄，以供本公司核數師審閱關連交易。

此外，我們亦已根據上市規則第14A.105條向聯交所申請且聯交所[已]向我們[授出]豁免，只要股份在聯交所[編纂]，則豁免嚴格遵守(1)有關任何新集團間協議項下擬進行交易的公告、通函及獨立股東批准，(2)根據上市規則第14A.53條，為任何新集團間協議項下擬進行的交易設定年度上限，及(3)根據上市規則第14A.52條，限制任何新集團間協議的期限為三年或以下的規定。有關豁免受限於合約安排存續且綜合聯屬實體將繼續被視為本公司附屬公司的條件，並且綜合聯屬實體的董事、主要行政人員或

關連交易

主要股東及彼等各自的聯繫人均將被視為本公司（就此而言，不包括綜合聯屬實體）的關連人士，而該等關連人士與本集團（就此而言，包括綜合聯屬實體）進行的交易（合約安排項下的交易除外）將須遵守上市規則第十四A章項下的規定。我們將遵守上市規則項下的適用規定，倘該等持續關連交易有任何變更，將立即通知聯交所。

董事的意見及聯席保薦人的意見

我們的董事（包括獨立非執行董事）認為，合約安排項下的交易乃按下列方式訂立及進行：(1)於本集團的日常及一般業務過程中；(2)按正常商業條款或更佳條款；(3)屬公平合理及符合本公司及我們股東的整體利益；(4)(i)合約安排項下擬進行的交易對我們的法律結構及業務運營至關重要，及(ii)就合約安排相關協議的期限（期限超過三年）而言，有關期限屬合理及符合正常商業慣例，確保(a)我們綜合聯屬實體的財務及營運能夠受外商獨資企業有效控制，(b)外商獨資企業能夠獲得來自我們綜合聯屬實體的經濟利益，及(c)能夠持續防止我們綜合聯屬實體的資產及價值外流的任何可能性。因此，儘管合約安排及任何新集團間協議項下擬進行的交易理論上構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易，董事認為，就合約安排項下的關連交易規則而言，本集團處於特殊處境，倘該等交易須嚴格遵守上市規則第十四A章項下規定（包括（其中包括）申報、公告、通函及獨立股東批准規定），則該等交易將給本公司帶來過於繁重的負擔且不切實際，並將為本公司增加不必要的行政成本。

根據本集團提供並經聯席保薦人審閱的相關文件及資料，經作出合理查詢及審慎週詳考慮後，聯席保薦人(i)認為上述不獲豁免持續關連交易（已就此尋求豁免）已於本集團一般及日常業務過程中按正常或更佳商業條款訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益，及(ii)並不知悉任何重大事項以致其對董事的意見產生疑問，即根據聯席保薦人的中國法律顧問的意見，合約安排對本集團的法律結構及業務運營而言至關重要。就合約安排相關協議的期限（期限超過三年）而言，聯席保薦人認為其屬合理及符合正常商業慣例，能確保(1)綜合聯屬實體的財務及營運能夠受外商獨資企業有效控制，(2)外商獨資企業能夠獲得來自我們綜合聯屬實體的經濟利益，及(3)能夠持續防止我們綜合聯屬實體的資產及價值外流的任何可能性。

董事及高級管理層

概覽

下表載列有關我們董事及高級管理層的若干資料：

| 姓名 | 年齡 | 職位 | 加入本集團日期 | 獲委任為董事／ 高級管理層 的日期 | 角色及職責 |
|------------|-----|------------------------|------------|-------------------------|--|
| 董事 | | | | | |
| 宋中傑先生..... | 57歲 | 董事長、執行 董事兼首席 執行官 | 2014年7月11日 | 2014年7月11日 | 本集團的整體戰略 規劃、業務方向 及管理 |
| 李金龍先生..... | 47歲 | 執行董事兼副 總裁 | 2014年7月11日 | 2014年7月11日 | 監督及管理本集團 的營銷事務 |
| 朱敏先生..... | 45歲 | 執行董事 | 2014年7月11日 | 2014年7月11日 | 監督本集團的產品 開發 |
| 段劍波先生..... | 47歲 | 執行董事兼副 總裁 | 2014年7月11日 | 2014年7月11日 | 監督及管理本集團 的研究及開發與 技術事宜 |
| 李躍軍先生..... | 47歲 | 執行董事兼副 總裁 | 2014年7月11日 | 2014年7月11日 | 監督及管理本集團 的營運事宜 |
| 李斌先生..... | 49歲 | 非執行董事 | 2015年2月2日 | 2015年2月2日 | 就業務及投資策 略、整體市場走 勢，以及其他需 董事會指導及批 准的事宜提供意 見 |
| 李豐先生..... | 50歲 | 獨立非執行董 事 | 2024年[●] | 2024年[●] | 監督董事會及向其 提供獨立意見與 判斷 |
| 李健先生..... | 58歲 | 獨立非執行董 事 | 2024年[●] | 2024年[●] | 監督董事會及向其 提供獨立意見與 判斷 |
| 武文潔女士..... | 49歲 | 獨立非執行董 事 | 2024年[●] | 2024年[●] | 監督董事會及向其 提供獨立意見與 判斷 |

董事及高級管理層

| 姓名 | 年齡 | 職位 | 加入本集團日期 | 獲委任為董事/ 高級管理層 的日期 | 角色及職責 |
|-------------------------|-----|----------------------|-----------|-------------------------|---|
| 高級管理層 (不包括董事) | | | | | |
| 姜震宇先生..... | 50歲 | 首席財務官兼 聯席公司秘 書 | 2020年5月8日 | 2020年5月8日 | 本集團的財務、投 資及資本市場活 動，以及企業管 治相關事宜 |
| 黃睿敏先生..... | 40歲 | 副總裁 | 2021年2月1日 | 2021年2月1日 | 本集團的產品開發 |

董事及高級管理層成員與其他董事或高級管理層成員概無關係。

董事

董事會現時由九名董事組成，當中包括五名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事。董事會的職能及責任包括(其中包括)召開股東大會、執行股東大會通過的決議案、確定業務及投資計劃、制定年度財務預算及財務賬目、制定利潤分派建議，以及行使組織章程細則所賦予的其他權力、職能及責任。

執行董事

宋中傑先生，57歲，為我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官。宋先生負責本集團的整體戰略規劃、業務方向及管理，以及監督管理團隊。宋先生自我們於2014年7月成立起已出任董事兼首席執行官。宋先生亦擔任我們多間附屬公司及綜合聯屬實體的董事及總經理，當中包括自北京暢行成立起出任其董事及董事長。

宋先生於互聯網及技術行業有超過27年經驗。於共同創辦本集團前，宋先生連同其他四名執行董事於2010年7月共同創辦**噹嗒團**(為於中國快速增長的團購網站)，並於2010年11月至2016年8月期間出任**噹嗒團**營運實體北京今日都市信息技術有限公司的董事長。宋先生亦在過往的工作經驗中獲得豐富的管理及營運經驗。宋先生於2006年2月至2010年4月期間在Alphabet Inc.(其股份於納斯達克上市(股份代號:GOOG))的附屬公司谷歌信息技術(中國)有限公司任職，於離職時的職位為大中華區銷售總

董事及高級管理層

監。宋先生於2002年5月至2003年11月期間出任上海普元信息技術股份有限公司（為普元信息技術股份有限公司（其股份於上海證券交易所上市（股份代號：688118）的前身）首席營運官。宋先生亦於1994年4月至2002年8月及2003年11月至2005年4月期間在中國惠普有限公司（為慧與科技公司（其股份於紐約證券交易所上市（股份代號：HPE）的附屬公司）任職，於離職時的職位為銷售部經理。

宋先生於1989年7月畢業於北京理工大學，主修計算機軟件。

李金龍先生，47歲，為我們的聯合創始人、執行董事兼副總裁。李先生主要負責監督及管理本集團的營銷事務。李先生自2014年7月起出任本集團副總裁，並於2020年9月獲委任為執行董事。李先生亦自北京暢行成立起出任其董事及副總裁。

李先生於互聯網及技術行業擁有約22年經驗。於共同創辦本集團前，李先生於2010年7月共同創辦**嗶嗶團**，並於2010年11月至2016年8月期間出任**嗶嗶團**營運實體北京今日都市信息技術有限公司的董事。在此之前，李先生於2006年1月至2010年4月期間出任Alphabet Inc.（其股份於納斯達克上市（股份代號：GOOG）的附屬公司谷歌信息技術（中國）有限公司高級渠道經理。於2015年，彼任職於國風因特軟件（北京）有限公司，該公司為Yahoo! Inc.（其股份先前於納斯達克上市（股份代號：YHOO）的一間營運實體。李先生亦曾於1999年9月至2003年3月先後任職於方正科技股份有限公司（其股份於上海證券交易所上市（股份代號：600601）的附屬公司方正科技信息產品有限公司，並於2003年8月至2004年3月及於2004年6月至2004年10月任職於惠州市TCL電腦科技有限責任公司。

李先生於1998年7月畢業於北京理工大學，獲授經濟學學士學位。彼亦於2010年4月修畢北京大學國家發展研究院的工商管理碩士課程。

朱敏先生，45歲，為我們的聯合創始人兼執行董事。朱先生主要負責監督本集團的產品開發。朱先生於2014年7月至2021年6月期間出任本集團副總裁，並於2020年9月獲委任為執行董事。朱先生亦自北京暢行成立起出任其董事。

朱先生於快速消費品的品牌及渠道管理以及互聯網行業有約22年經驗。於共同創辦本集團前，朱先生於2010年7月共同創辦**嗶嗶團**，並於2010年10月至2016年8月期間出任**嗶嗶團**營運實體北京今日都市信息技術有限公司的經理。在此之前，朱先生於2007年2月至2010年4月期間出任Alphabet Inc.（其股份於納斯達克上市（股份代號：

董事及高級管理層

GOOG))的附屬公司谷歌信息技術(中國)有限公司項目開發經理。彼亦曾於2000年9月至2006年9月期間任職於The Procter & Gamble Company(一間於紐約證券交易所上市的公司(股份代號:PG))。

朱先生於2000年7月取得南京大學管理學學士學位，並於2010年11月取得香港科技大學工商管理碩士學位。

段劍波先生，47歲，為我們的聯合創始人、執行董事兼副總裁。段先生主要負責監督及管理本集團的研究及開發以及技術事宜。段先生自我們於2014年7月成立起出任本集團副總裁，並於2020年9月獲委任為執行董事。段先生亦自2015年7月起出任北京暢行的董事。

段先生於互聯網及技術行業擁有超過17年經驗。於共同創辦本集團前，段先生於2010年7月共同創辦**嘀嗒團**，並於2010年9月至2016年8月期間出任**嘀嗒團**營運實體北京今日都市信息技術有限公司的董事。於2006年12月至2010年7月，段先生先後出任愛幫聚信(北京)科技有限公司(一家主要從事軟件開發的公司)的技術經理及互聯網業務部門經理。段先生於2004年8月至2005年6月在瞬聯軟件科技(北京)有限公司擔任技術顧問。於2005年7月起，段先生於Motorola Solutions, Inc.(其股份於紐約證券交易所上市(股份代號:MSI))的附屬公司摩托羅拉系統(中國)有限公司(前稱摩托羅拉電子(中國)有限公司)出任軟件工程師。彼亦於2001年11月至2003年4月期間出任Baidu, Inc.(一間於納斯達克上市的公司(股份代號: BIDU))的附屬公司百度在線網絡技術(北京)有限公司的軟件工程師，該公司當時仍處於起步階段。

段先生於1998年7月畢業於北京大學，獲授計算機軟件學士學位及經濟學學士學位。彼其後於2001年4月取得北京郵電大學計算機軟件與理論碩士學位。

李躍軍先生，47歲，為我們的聯合創始人、執行董事兼副總裁。李先生主要負責監督及管理本集團的營運事宜。李先生自2014年7月起出任本集團副總裁，並於2020年9月獲委任為執行董事。李先生亦自2019年12月起出任北京暢行的董事及自北京暢行成立起出任其副總裁。

李先生於互聯網及技術行業擁有超過17年經驗。於加入本集團前，李先生於2010年7月共同創辦**嘀嗒團**，並自2010年9月起直至創辦本集團止出任**嘀嗒團**營運實體北京

董事及高級管理層

今日都市信息技術有限公司的副總裁。在此之前，李先生於2007年1月加入Alphabet Inc. (其股份於納斯達克上市(股份代號：GOOG))的附屬公司咕果信息技術(上海)有限公司，擔任客戶經理及南方渠道客戶經理。李先生亦於2004年7月至2007年1月任職於Nokia Corporation (其股份於紐約證券交易所上市(股份代號：NOK))前附屬公司諾基亞(中國)投資有限公司，於離職時的職位為區域銷售經理。

李先生於1999年7月畢業於西安工程大學(前稱西北紡織工學院)，獲授管理工程學學士學位。彼其後於2005年6月取得中山大學工商管理碩士學位。

非執行董事

李斌先生，49歲，為我們的非執行董事。李先生主要負責就業務及投資策略、整體市場趨勢，以及其他需董事會指導及批准的事宜提供意見。李先生自2015年2月起出任董事，並自2015年7月起同時出任北京暢行的董事。

李先生於互聯網及汽車行業擁有超過22年經驗。李先生創立蔚來集團(其股份同時於紐約證券交易所(股份代號：NIO)、聯交所(股份代號：9866)及新加坡證券交易所(股份代號：NIO)上市)，並自2014年11月起出任董事會主席，及自2018年3月起出任首席執行官。自2021年7月起，李先生一直擔任優信有限公司的董事，該公司為中國領先的二手車買賣電子商務平台，其股票於納斯達克上市(股票代碼：UXIN)。於2000年，李先生聯合創辦北京易車電子商務有限公司並出任其董事兼總裁至2006年。於2010年至2020年期間，李先生出任Bitauto Holdings Limited (先前於紐交所上市，股份代號：BITA，一家中國前紐交所上市的汽車服務公司及領先的汽車服務提供商)的董事會主席。於2002年，李先生作為董事會主席聯合創辦北京新意互動數字技術有限公司並出任其總裁兼董事。

李先生於1996年7月取得北京大學社會學學士學位。

李先生於我們的若干[編纂]投資者中擁有實益權益，並將於[編纂]後視作於我們已發行股本中擁有約[編纂]%權益。詳情請參閱「歷史及公司架構—[編纂]投資」及「主要股東」。

董事及高級管理層

獨立非執行董事

李豐先生，50歲，為本公司獨立非執行董事。彼主要負責監督董事會及向其提供獨立判斷。李先生於投資及企業管理方面擁有約22年經驗。李先生創辦上海自友投資管理有限公司（亦稱為**峰瑞資本**，為一間管理主要投資於中國及海外處於早期及成長階段的初創公司的基金的創投公司），並自2015年8月起出任其董事及合夥人。在此之前，李先生於2008年5月至2015年7月期間任職於IDG Capital（其為一間擁有全球網絡的私募股權及創投公司），出任風投部門合夥人。於2000年1月至2007年1月期間，彼亦曾在具領導地位的中國私人教育服務提供商新東方教育科技（集團）有限公司（其股份於紐約證券交易所上市（股份代號：EDU））任職，離職時的職位為助理副總裁。

李先生自2019年2月起出任中國龍頭視頻分享平台**哩哩哩**股份有限公司（其股份於納斯達克上市（股份代號：BILI））的獨立董事。

李先生連續躋身福布斯中國2019年、2020年及2021年「中國最佳創投人100強」。李先生於1996年7月畢業於北京大學，獲授應用化學理學學士學位。彼其後於1998年5月取得美國羅徹斯特大學（University of Rochester）的化學理學碩士學位。李先生持有中國證券投資基金業協會於2016年12月發出的中國證券投資基金業從業證書。

李健先生，58歲，為本公司獨立非執行董事。彼主要負責監督董事會及向其提供獨立判斷。李先生於2005年1月至2018年6月期間出任北京東方通科技股份有限公司（其股份於上海證券交易所上市（股份代號：300379））的附屬公司北京惠捷朗科技有限公司總經理，並出任董事長至2018年6月止。在此之前，李先生亦曾出任目前為慧與科技公司（一家在紐約證券交易所上市的公司（股份代號：HPE））附屬公司的中國惠普有限公司的助理工程師。

李先生於1987年7月畢業於同濟大學，獲授學士學位，就讀電子儀器與測量技術專業。

武文潔女士，49歲，為本公司獨立非執行董事。彼主要負責監督董事會及向其提供獨立判斷。武女士現為Xunlei Limited（一家於納斯達克上市的公司，股票代碼：XNET）的獨立董事。武女士目前亦為金山軟件有限公司（一家於聯交所上市的公司，股份代號：3888）的獨立非執行董事，以及Aquila Acquisition Corporation（一家於聯交所上市的公司，股份代號：7836）的獨立非執行董事。武女士自2020年7月至2022年8月擔任BlueCity Holding Ltd.（一家先前於納斯達克上市的公司，股票代碼：BLCT）的獨立董事。武女士自2018年11月至2020年2月擔任新希望集團的首席投資官；自2016

董事及高級管理層

年11月至2018年11月，出任百度資本的管理合夥人；自2011年12月至2016年11月，先後出任Ctrip.com（一家於納斯達克上市的公司，股票代碼：CTRP）的副首席財務官、首席財務官及首席戰略官。於2005年至2011年，武女士擔任摩根士丹利亞洲有限公司及花旗環球金融亞洲有限公司的中國傳媒互聯網行業股權研究分析師。在此前，武女士在招商局國際有限公司（一家在聯交所上市的公司，股份代號：0144）就職三年。

武女士擁有香港大學金融博士學位、香港科技大學金融碩士學位和南開大學經濟學學士學位及碩士學位。武女士自2004年起便為特許金融分析師(CFA)。

牽涉一位董事的法律程序

我們的非執行董事李斌先生已在若干投資者針對蔚來集團（「蔚來」）提起的兩宗正在進行的證券集體訴訟案（統稱「蔚來訴訟」）中被列為被告。訴狀已提交美國紐約東區聯邦地區法院及美國紐約南區聯邦地區法院，分別命名為*In re NIO, Inc. 證券訴訟*（案件編號：1:19-cv-01424-NGG-JRC）（「紐約東區訴訟」）及*Saye v. NIO Inc. et al.*（案件編號：1:22-cv-07252）/*Bohonok v. NIO Inc. et al.*（案件編號：1:22-cv-07666）（「紐約南區訴訟」）。李先生作為蔚來的首席執行官、董事兼董事會主席連同蔚來的若干現任及／或前任董事及／或高級職員及（倘為紐約東區訴訟）蔚來的公開發售包銷商於該等訴訟中被列為被告。

紐約東區訴訟初步於2019年3月提起並於2020年9月作出修改，指控蔚來於其就2018年9月進行的首次公開發售向美國證券交易委員會提交的登記聲明及招股章程中作出不實及具誤導性的陳述及／或陳述存在缺漏，包括與蔚來計劃在上海興建生產設施有關的陳述。該案件現處於證據出示階段。法院於2021年8月駁回蔚來的撤銷動議並於2023年8月批准原告的集體訴訟確認動議。紐約南區訴訟（訴狀已於2022年8月及9月提交）指控蔚來於2020年8月及2022年7月就其若干交易的會計處理作出不實及具誤導性的陳述。紐約南區訴訟處於初期階段。法院尚未對蔚來的駁回動議作出裁決。紐約南區訴訟尚未送達至李先生。

在兩宗案件中，原告尋求就因該等指控的不實或缺漏陳述而遭受的指稱損失獲得經濟賠償。所尋求的賠償尚未得到確認。如法院裁定蔚來違反了美國聯邦證券法，法院可判決就原告可在審判中證明所遭受的損失向原告及其他集體訴訟成員作出賠償。除上述兩宗未決訴訟外，李先生在若干投資者於2019年在紐約郡紐約州最高法院（上述*In re NIO Inc. 證券訴訟*，編號653422/2019）及紐約州金斯郡最高法院（*Sumit Agarwal v. NIO Inc. et al.*，編號505647/2019）提起的另外兩宗訴訟（針對蔚來公開呈

董事及高級管理層

報的資料作出的指控) 中被列為被告。紐約縣案件中的有效訴狀指稱，蔚來的登記聲明包含有關(i)蔚來電動汽車(EV)車型的某些質量和設計問題及(ii)政府減少對電動汽車的補貼對蔚來銷售的影響及競爭優勢的錯誤陳述及缺漏陳述。原告聲稱這些錯誤陳述或缺漏陳述違反了1933年證券法第11、12(a)和15條。金斯郡案件的訴狀指控蔚來的登記聲明包含有關(i)蔚來計劃在上海興建生產設施及(ii)政府減少對電動汽車的補貼對蔚來銷售的影響的錯誤陳述及缺漏陳述。原告聲稱這些錯誤陳述或缺漏陳述違反了1933年證券法第11、12(a)和15條。紐約上訴法院於2022年12月確認駁回原告的申訴後，紐約郡的案件被終止，主要基於(i)原告關於蔚來及其他被告對蔚來生產的某款車型的質量和設計以及政府對電動汽車的補貼對蔚來銷售的影響作出錯誤陳述的指控缺乏事實支持；及(ii)蔚來在其證券備案及其他公開披露中的風險警告屬準確和完整，因此避免了原告的索賠。自2019年3月提出申訴以來，金斯郡的案件一直處於不活躍狀態，且無指派任何法官，亦無任何被告有義務對有關申訴作出答覆。截至最後實際可行日期，除前文所述外，我們並不知悉在美國有任何針對蔚來或牽涉李先生(以蔚來的董事及高級職員身份)的其他監管調查或訴訟。概無法院對該等蔚來訴訟中任何申索的實質內容作出決定性裁決。

李先生確認，於履行蔚來的董事及首席執行官職責時，彼始終以真誠的態度行事，且據其所知其並無直接或間接誘使任何可能構成管理不當或違反任何適用證券法律、法令或規定項下的受信責任的行為。李先生及蔚來認為，蔚來訴訟並無法律依據，且彼等擬就該等訴訟進行強烈抗辯。

李先生於2015年加入我們，自此一直擔任非執行董事。鑒於(1)李先生在擔任我們的非執行董事時始終以真誠的態度為本公司利益行事，並已充分運用其豐富經驗與廣博資源來支持我們的發展；(2)概無法院已就該等蔚來訴訟中的任何原告申索的實質內容作出決定性裁決，且根據我們對相關文件及披露(包括相關法院文件、獨立媒體報道及蔚來關於前述蔚來訴訟或被指控事項的公開披露)作出的盡職查詢與審閱，據我們所深知，我們並不知悉任何確定具體事實令我們相信李先生不適合擔任上市公司董事；或蔚來訴訟中尋求的經濟賠償會令李先生不符合擔任美國上市公司董事的資格；(3)根據獨立第三方進行的背景調查與訴訟搜查，我們並不知悉針對李先生的任何其他爭議、訴訟或監管紀律處分或調查；(4)李先生於互聯網及汽車行業擁有豐富經驗，包括成功擔任蔚來集團(其股份同時於聯交所(股份代號：9866)、紐約證券交易所(股票代碼：NIO)及新加坡證券交易所(股票代碼：NIO)上市)的主席逾9年，以及擔任

董事及高級管理層

Bitauto Holdings Limited (一家先前於紐約證券交易所上市的公司) 的主席逾15年，董事認為，蔚來訴訟不影響李先生根據上市規則第3.08及3.09條擔任本公司董事的合適性。除上文所披露的蔚來訴訟外，董事確認，就彼等所深知，於李先生在本公司任職期間，概無與李先生有關的其他事項須提請聯交所及股東垂注。

董事認為，該等蔚來訴訟於美國上市公司中並不罕見。鑒於(1)蔚來訴訟概無牽涉本集團旗下任何公司；及(2)李先生(作為本公司的非執行董事)並無參與本公司的日常管理，故董事認為，儘管蔚來訴訟的結果尚無定數，但不會對本集團的業務及／或營運產生任何重大不利影響。本公司將密切監察蔚來訴訟的發展情況，倘實際情況發生變動、可獲得新的資料或案件有進一步進展，將進行檢討。

根據聯席保薦人目前可獲得的資料及所進行的獨立盡職審查工作，包括但不限於(1)審查聯席保薦人獲提供的法院文件以及蔚來所公佈的有關蔚來訴訟的公開記錄及公告，(2)審閱獨立第三方賣方就(其中包括)李先生進行的背景調查報告及訴訟及清盤調查報告，及(3)與李先生面談，聯席保薦人認同董事上述有關李先生適合擔任董事的觀點。

除本節所披露者外，概無董事於緊接最後實際可行日期前三年內為任何上市公司的董事，亦並無其他有關董事的資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條作出披露或其他須提請股東注意之事宜。

此外，董事確認就彼等所深知及確信，截至最後實際可行日期，概無董事於直接或間接與本集團業務構成競爭或可能構成競爭的任何業務中擁有權益或從事有關業務而須根據上市規則第8.10條予以披露。

高級管理層

宋中傑先生，57歲，為我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官。宋先生負責本集團的整體戰略規劃、業務方向及管理，以及監督管理團隊。詳情請參閱「一董事－執行董事」。

李金龍先生，47歲，為我們的聯合創始人、執行董事兼副總裁。李先生主要負責本集團營銷事務的整體監督及管理工作。詳情請參閱「一董事－執行董事」。

段劍波先生，47歲，為我們的聯合創始人、執行董事兼副總裁。段先生主要負責本集團研究及開發以及技術事宜的整體監督及管理工作。詳情請參閱「一董事－執行董事」。

董事及高級管理層

李躍軍先生，47歲，為我們的聯合創始人、執行董事兼副總裁。李先生主要負責本集團營運事宜的整體監督及管理工作。詳情請參閱「一 董事 — 執行董事」。

姜震宇先生，50歲，為我們的首席財務官兼聯席公司秘書，主要負責本集團的財務、投資及資本市場活動，以及企業管治相關事宜。姜先生於2020年5月加入本集團，於2020年5月獲委任為首席財務官，以及於2020年9月獲委任為聯席公司秘書。

姜先生於財務管理及法律實務領域擁有超過14年經驗。姜先生自2021年8月起出任理想汽車（一家股份於納斯達克（股份代號：LI）及聯交所（股份代號：2015）上市的公司）的獨立非執行董事。於加入本集團前，姜先生於2017年4月至2020年1月期間出任Cheetah Mobile Inc.（一家股份於紐約證券交易所上市的公司（股份代號：CMCM））首席財務官。在此之前，姜先生創立及經營一家創業科技公司。於2014年2月至2015年10月期間，姜先生出任9F Inc.（一家股份於納斯達克上市的公司（股份代號：JFU））的首席財務官。於2008年9月至2014年3月期間，彼亦於Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom LLP擔任律師。姜先生亦於2000年1月起出任BorgWarner, Inc.（一家股份於紐約證券交易所上市的公司（股份代號：BWA））的工程師。

姜先生畢業於清華大學，分別於1995年7月及1998年6月獲授汽車工程學學士學位及碩士學位。彼其後於1999年12月取得賓夕法尼亞州立大學(Pennsylvania State University)的碩士學位，及於2008年5月取得康奈爾法學院(Cornell Law School)的法律博士學位。姜先生於2009年1月獲得紐約州註冊律師資格，亦於2013年4月獲美國特許金融分析師協會(CFA Institute)認可為特許金融分析師。

自2017年11月起，姜先生作為獵豹的前首席財務官，連同獵豹的若干其他現任及前任董事及高級管理人員，在由若干投資者於加州中區地區法院及紐約南區地區法院對獵豹移動（「獵豹」）及其他人士提起的多宗證券集體訴訟（「獵豹集體訴訟」）中被列為被告。截至最後實際可行日期，所有獵豹集體訴訟由原告自願駁回，或由法院基於原告所質疑的陳述既非虛假亦非誤導性的結論而批准駁回動議，並且該等原告未充分辯稱任何被告知情。

黃睿敏先生，40歲，於2021年2月加入本集團並自此成為我們的副總裁。彼主要負責管理本集團的產品開發。

黃先生於互聯網及科技行業擁有超過11年經驗。於加入本集團前，黃先生於2017年5月起出任北京樂我無限科技有限公司的產品總監。於2016年6月至2017年5

董事及高級管理層

月期間，黃先生出任獵豹移動（一家股份於紐約證券交易所上市的公司（股份代號：CMCM））的附屬公司北京金山安全軟件有限公司的產品總監。於2011年5月至2016年5月期間，黃先生出任獵豹移動的附屬公司珠海市君天電子科技有限公司的產品運營專員。

黃先生於2006年7月畢業於廈門大學，取得電子信息科學與技術學士學位。彼其後於2010年10月取得澳大利亞莫納什大學(Monash University)應用信息技術碩士學位。

聯席公司秘書

姜震宇先生，我們的首席財務官及聯席公司秘書。詳情請參閱「—高級管理層」。

蘇嘉敏女士，於[●]獲委任為我們的聯席公司秘書之一。

蘇女士為卓佳專業商務有限公司的企業服務董事及於公司秘書領域擁有超過20年經驗。彼一直為香港上市公司及跨國、私人及離岸公司提供專業的企業服務。彼現時擔任聯交所若干上市公司的公司秘書或聯席公司秘書。

蘇女士為特許秘書、特許企業管治專業人員以及香港公司治理公會（「HKCGI」）及英國特許公司治理公會的資深會員。彼持有由HKCGI發出的執業者認可證明。蘇女士獲香港理工大學頒授文學學士學位（會計）。

董事會委員會

審核委員會

為符合上市規則第3.21條及上市規則附錄C1所載企業管治守則，本公司已於[●]成立審核委員會（自[編纂]起生效），並以書面形式制定其職權範圍。審核委員會由三名成員組成，即武文潔女士、李健先生及李豐先生。武文潔女士為審核委員會主席。審核委員會的主要職責為審閱及監察本集團的財務申報程序及內部監控系統、審視審核程序、審閱及審視本集團的現有及潛在風險，以及履行董事會指派的其他職務及責任。

董事及高級管理層

薪酬委員會

為符合上市規則第3.25條及上市規則附錄C1所載企業管治守則，本公司已於[●]成立薪酬委員會（自[編纂]起生效），並以書面形式制定其職權範圍。薪酬委員會有三名成員，即宋先生、李健先生及李豐先生。李健先生為薪酬委員會主席。薪酬委員會的主要職責為建立及審閱董事及高級管理層的薪酬政策及架構，並就僱員福利安排作出推薦建議。

提名委員會

為符合上市規則附錄C1所載企業管治守則，本公司已於[●]成立提名委員會（自[編纂]起生效），並以書面形式制定其職權範圍。提名委員會由三名成員組成，即宋先生、李豐先生及李健先生。宋先生為提名委員會主席。提名委員會的主要職責為就本公司董事的任命及罷免向董事會提供推薦意見。

董事會多元化

我們已於[●]採納董事會多元化政策（「董事會多元化政策」），其載列為提高董事會效率而實現及維持董事會多元化的目標及方法。董事會多元化政策規定，本公司應盡力確保董事會成員在技能、經驗及多元觀點方面保持合適的平衡，以支持其執行業務策略，而於提名及委任董事時，在提名委員會的協助下，董事會將考慮多個因素令董事會組成保持多元化，包括但不限於專業經驗、技能、知識、性別、年齡、文化及教育背景、民族、服務年期及候選人預期能為董事會帶來的潛在貢獻，以更切合本公司的需要及發展。董事會的所有任命將以用人唯才為原則，並會於充分考慮到對董事會多元化的好處下，根據客觀條件考慮候選人。於[編纂]後，提名委員會將至少每年檢討董事會多元化政策，以確保政策持續有效，我們將每年於企業管治報告中披露董事會多元化政策的執行情況。

董事認為，我們的董事會將於[編纂]後信納董事會多元化政策。[編纂]時，我們的董事會僅有一名女性董事，我們將於[編纂]後繼續改善董事會層面的性別多元化。我們將參考整體多元化政策，繼續採用用人唯才的原則。本公司致力於董事會多元化並將於[編纂]後維持至少一名不同性別的董事。此外，董事會將繼續採取措施促進本公司各級（包括但不限於董事會及高級管理層）的性別多元化。我們在招聘中高層管理

董事及高級管理層

人員時將考慮性別多元化，並繼續重視女性人才的培訓，並為我們的女性員工提供長期發展機會。董事會及提名委員會亦將對我們的性別多元化進行年度審閱，並將於推薦及委任新董事會成員時考慮性別多元化，以於[編纂]後進一步提升董事會的性別多元化。

管理層留駐

我們已向聯交所申請且聯交所[已]向我們[授出]豁免，毋須嚴格遵守上市規則第8.12條有關管理層留駐香港要求的規定。有關豁免的詳情，請參閱「豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例－管理層留駐」。

企業管治

董事認同在管理及內部程序方面實行良好企業管治對實現有效問責的重要性。本集團預期將遵守上市規則附錄C1所載的企業管治守則，惟偏離上市規則附錄C1所載企業管治守則的守則條文第二部分C.2.1條則除外。宋先生為本公司董事長兼首席執行官，並自本集團成立以來一直管理業務及監督本集團的整體營運。董事認為由宋先生兼任本公司董事長及首席執行官有利於本集團的管理及業務發展，並將為本集團提供強大及一致的領導。董事會將繼續基於本集團的整體狀況進行評估，並考慮於適當及合適時將董事長及首席執行官的角色分開。

除本節所披露者外，本集團預期遵守上市規則附錄C1所載企業管治守則的所有守則條文。

董事確認

上市規則第3.09D條

各董事確認，其(i)已於2023年2月9日獲得上市規則第3.09D條所提述的法律意見，及(ii)了解其作為[編纂]發行人董事於上市規則項下的義務。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事已確認(i)其就上市規則第3.13(1)至(8)條所提述各項因素的獨立性，(ii)截至最後實際可行日期，根據上市規則，其過往或現時並無於本公司或其附屬公司的業務中擁有財務或其他權益，亦無與本公司任何核心關連人士有任何關連，及(iii)其於獲委任時概不存在可能影響其獨立性的其他因素。

董事及高級管理層

董事及高級管理層的薪酬

董事及高級管理層成員以袍金、薪金、退休計劃供款、酌情花紅、津貼、以股份為基礎的付款、社會保險福利及其他實物福利的形式自本公司收取薪酬。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，向董事支付的薪酬(包括薪金、以股份為基礎的付款、花紅、退休福利及其他福利)總額分別約為人民幣4.0百萬元、人民幣3.9百萬元及人民幣92.3百萬元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，支付予本公司五名最高薪酬人士(包括董事)的袍金、薪金、退休計劃供款、酌情花紅、津貼、以股份為基礎的付款及其他福利總額分別約為人民幣26.4百萬元、人民幣24.9百萬元及人民幣97.6百萬元。

根據於本文件日期所生效的安排，估計我們就截至2024年12月31日止財政年度將向董事及高級管理層支付及授出的薪酬及實物福利合共相當於約人民幣5.3百萬元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們概無向任何董事及高級管理層或五名最高薪酬人士支付任何薪酬，作為加入我們或於加入我們時的獎勵或離職補償。此外，於相同期間概無董事及高級管理層放棄任何薪酬。

除上文以及本文件附錄四「法定及一般資料—D. 股份獎勵計劃」一節及附錄一所披露者外，本集團概無就截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度向任何董事及高級管理層作出或應付任何其他款項。

董事會將審閱及釐定董事及高級管理層的薪酬及酬金組合，而於[編纂]後，將會就此聽取薪酬委員會在考慮可資比較公司所支付的薪金、董事及高級管理層所投入的時間及職責以及本集團的表現後所作出的意見。

競爭權益

各董事確認，彼或其各自的緊密聯繫人概無於任何直接或間接與我們業務構成或可能構成競爭的業務(本集團的業務除外)中，擁有任何根據上市規則第8.10條須作出披露的權益。

董事及高級管理層

合規顧問

我們已按照上市規則第3A.19條委任民銀資本有限公司於股份在聯交所[編纂]後作為我們的合規顧問（「合規顧問」）。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將於我們在以下情況提出諮詢時向我們提供意見：

- 於刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- 於擬進行一項可能為須予公佈或關連交易的交易（包括股份發行及股份購回）時；
- 於我們擬以有別於本文件所詳述的方式動用[編纂][編纂]時，或於業務活動、發展或業績偏離本文件所述的任何預測、估計或其他資料時；及
- 於聯交所根據上市規則第13.10條就本公司股份的[編纂]的不尋常波動或任何其他事宜向本公司作出查詢時。

任期將由[編纂]起至本公司就其於[編纂]後首個完整財政年度的財務業績分發年報當日止，而此項委任可在雙方協議下延長。

股本

法定及已發行股本

我們截至本文件日期的法定股本為200,000美元，分為(1)1,381,680,687股每股面值0.0001美元的普通股、(2)68,750,000股每股面值0.0001美元的A輪優先股，全部均指定為每股面值0.0001美元的A-1輪優先股、(3)68,750,000股每股面值0.0001美元的B輪優先股、(4)139,203,651股每股面值0.0001美元的C輪優先股、(5)67,967,308股每股面值0.0001美元的D-1輪優先股及(6)273,648,354股每股面值0.0001美元的E-1輪優先股。

我們截至本文件日期的已發行且流通在外的股本包括(1)336,569,540股普通股、(2)68,750,000股每股面值0.0001美元的A輪優先股，全部均指定為每股面值0.0001美元的A-1輪優先股、(3)68,750,000股每股面值0.0001美元的B輪優先股、(4)139,203,651股每股面值0.0001美元的C輪優先股、(5)67,967,308股每股面值0.0001美元的D-1輪優先股及(6)273,648,354股每股面值0.0001美元的E-1輪優先股。

緊隨[編纂]完成後，我們的法定、已發行且流通在外的股本如下：

| 緊隨[編纂]完成後的股本 ⁽¹⁾ | 總面值(美元) | 佔緊隨[編纂]完成後的已發行股本概約百分比 |
|--|-------------|-----------------------|
| 2,000,000,000股法定股份 | | |
| 954,888,853股已發行股份 ⁽²⁾ | 95,488.8853 | [編纂]% |
| [編纂]股根據[編纂] | | |
| 將予發行的股份 | [編纂] | [編纂]% |
| 合共[編纂]股股份 | [編纂] | 100.0% |

(1) 有關該等股本的假設，請參閱下文「— 假設」。

(2) 每股優先股將於[編纂]後自動轉換及重新指定為一股普通股。

股本

假設

上表假設[編纂]成為無條件及根據[編纂]發行股份乃按本文件所述進行。其假設[編纂]未獲行使，且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份或根據本文件附錄四所述授予董事配發及發行股份的一般授權或本文件附錄四所述購回授權（視情況而定）而可能配發及發行或購回的任何股份。

地位

[編纂]為本公司股本中的普通股，將於所有方面與上表所載的已發行或將予發行的所有股份具有相同地位，並將符合資格及具有相同地位享有於本文件日期後宣派、作出或派付的所有股息或其他分派。

須召開股東大會及類別股東大會的情況

[編纂]完成後，本公司將僅有一類股份，即普通股，每股普通股與其他股份享有同等地位。

根據開曼公司法及組織章程大綱及細則的條款，本公司可不時通過普通決議案(i)增加其股本；(ii)將其股本合併及分拆為面值較高的股份；(iii)將其股份分為不同類別；(iv)將其股份拆細為面值較低的股份；及(v)註銷任何未獲認購的股份。此外，本公司可通過特別決議案削減或贖回其股本。有關更多詳情，請參閱附錄三「本公司章程及開曼群島公司法概要－本公司章程概要－2.4更改股本」。

根據開曼公司法及組織章程大綱及細則的條款，股份或任何類別股份所附的所有或任何特別權利，經不少於該類別已發行股份面值四分之三的持有人書面同意，或經該類別股份持有人單獨召開的股東大會通過的特別決議案許可，可予以更改、修改或廢除。有關更多詳情，請參閱附錄三「本公司章程及開曼群島公司法概要－本公司章程概要－2.3更改現有股份或股份類別的權利」。此外，本公司亦將根據細則的規定不時舉行股東大會，其概要載於附錄三「本公司章程及開曼群島公司法概要」。

股本

發行股份的一般授權及購回股份的一般授權

在「[編纂]的架構－[編纂]的條件」所載條件的規限下，我們的董事已於2023年3月31日獲授一般無條件授權，以配發、發行及處置緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總額最多20%的股份以及購回最多10%的股份（不包括本公司的庫存股份，假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）。

詳情請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－A.有關本集團的進一步資料－3.本公司股東於2023年3月31日通過的書面決議案」。

股份獎勵計劃

我們已採納[編纂]股份獎勵計劃及[編纂]受限制股份單位計劃。該等股份獎勵計劃的主要條款概述於本文件附錄四「法定及一般資料－D.股份獎勵計劃」一節。

主要股東

緊隨[編纂]完成後（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或根據股份獎勵計劃而可能發行的任何股份），以下人士各自於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶於所有情況下在本公司或本集團任何其他成員公司股東大會上投票之權利的10%或以上任何類別股本面值之權益：

於本公司的好倉

| 姓名／名稱 | 身份／權益性質 | 股份數目 ⁽¹⁾ | 佔本公司 權益之 概約百分比 |
|--|----------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| 5brothers Limited ⁽²⁾ | 實益權益 | 320,546,403股(L) | [編纂]% |
| 5brothers Limited ⁽³⁾ | 其他 | [編纂](L) | [編纂]% |
| GDP Holding Limited ⁽²⁾⁽³⁾ | 於受控公司 權益；與 另一名人士 共同持有權益 | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| Golden Bay Limited ⁽²⁾⁽³⁾ | 與另一名人士 共同持有權益 | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| Sweet Creation Limited ⁽²⁾⁽³⁾ | 與另一名人士 共同持有權益 | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| More & More Limited ⁽²⁾⁽³⁾ | 與另一名人士 共同持有權益 | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| Amber Cultural Limited ⁽²⁾⁽³⁾ | 與另一名人士 共同持有權益 | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| 宋先生 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁸⁾ | 於受控公司權益 實益擁有人 | 659,873,289 (L) 4,000,000 (L) | [編纂]% [編纂]% |
| 李金龍先生 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁸⁾ | 於受控公司權益 實益擁有人 | 659,873,289 (L) 1,198,430 (L) | [編纂]% [編纂]% |
| 朱敏先生 ⁽²⁾⁽³⁾ | 於受控公司權益 | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| 段劍波先生 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁸⁾ | 於受控公司權益 實益擁有人 | 659,873,289 (L) 3,190,577 (L) | [編纂]% [編纂]% |
| 李躍軍先生 ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁸⁾ | 於受控公司權益 實益擁有人 | 659,873,289 (L) 1,198,430 (L) | [編纂]% [編纂]% |

主要股東

| 姓名／名稱 | 身份／權益性質 | 股份數目 ⁽¹⁾ | 佔本公司 權益之 概約百分比 |
|---|---------|---------------------|----------------------|
| Leap Profit Investment Limited ⁽⁴⁾ | 實益權益 | 168,888,700 (L) | [編纂]% |
| 上海蔚郁企業管理諮詢合夥 企業(有限合夥) (「上海蔚郁」) ⁽⁴⁾ | 於受控公司權益 | 168,888,700 (L) | [編纂]% |
| 湖北長江蔚來新能源 投資管理有限公司 (「蔚來資本基金I管理人」) ⁽⁴⁾ | 於受控公司權益 | 168,888,700 (L) | [編纂]% |
| IDG China Venture Capital Fund IV, L.P. (「IDG Main Fund」) 及IDG China IV Investors L.P. (「IDG Side Fund」) ⁽⁵⁾ | 實益權益 | 99,637,504 (L) | [編纂]% |
| IDG China Venture Capital Fund IV Associates L.P. ⁽⁵⁾ | 於受控公司權益 | 88,328,648 (L) | [編纂]% |
| IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates Ltd ⁽⁵⁾ | 於受控公司權益 | 99,637,504 (L) | [編纂]% |
| HO Chi Sing先生 | 於受控公司權益 | 99,637,504 (L) | [編纂]% |
| Eastnor Castle Limited ⁽⁶⁾ | 實益權益 | 69,601,825 (L) | [編纂]% |
| China Harvest Fund III, L.P. ⁽⁶⁾ | 於受控公司權益 | 69,601,825 (L) | [編纂]% |
| China Renaissance Capital Investment III, L.P. ⁽⁶⁾ | 於受控公司權益 | 69,601,825 (L) | [編纂]% |
| China Renaissance Capital Investment III, GP | 於受控公司權益 | 69,601,825 (L) | [編纂]% |
| QIU Mark先生 ⁽⁶⁾ | 於受控公司權益 | 69,601,825 (L) | [編纂]% |
| 李斌先生 ⁽⁷⁾ | 於受控公司權益 | 61,713,431 (L) | [編纂]% |

(1) 字母「L」指該人士於優先股及／或普通股之好倉。[編纂]後，每股優先股將自動轉換及重新指定為一股普通股。

(2) 截至最後實際可行日期，5brothers Limited由宋先生、李金龍先生、李躍軍先生、朱敏先生及段劍波先生通過彼等各自的主要英屬處女群島控股公司(即GDP Holding Limited、Golden Bay Limited、More& More Limited、Sweet Creation Limited及Amber Cultural Limited)分別擁有60.44%、10.64%、10.64%、10.64%及7.66%權益。

主要股東

- (3) 根據投票代理契據，[編纂]後，作為代理投資者的代理人，5brothers Limited一般有關全權酌情於本公司股東大會上就彼等持有的合共[編纂]股股份進行投票。有關投票代理安排的詳情，請參閱「歷史及公司架構－本公司及主要股權變更－投票代理」。根據證券及期貨條例，[編纂]後，我們的聯合創始人及彼等的主要英屬處女群島控股公司各自被視為於(i) 5brothers Limited直接持有的全部股份；及(ii)代理投資者持有的代理股份中擁有權益。
- (4) 截至最後實際可行日期，Leap Profit Investment Limited由上海蔚郁全資擁有，而上海蔚郁由其普通合夥人蔚來資本基金I管理人控制。根據證券及期貨條例，[編纂]後，上海蔚郁及蔚來資本基金I管理人各自被視為於Leap Profit Investment Limited持有的全部股份中擁有權益。
- (5) 截至最後實際可行日期，IDG Main Fund於88,328,648股股份中擁有實益權益。IDG Side Fund於11,308,856股股份中擁有實益權益。IDG Main Fund由其唯一普通合夥人IDG China Venture Capital Fund IV Associates L.P.管理，而IDG China Venture Capital Fund IV Associates L.P.由其唯一普通合夥人IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates Ltd控制。IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates Ltd亦為IDG Side Fund的唯一普通合夥人。HO Chi Sing先生擁有IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates Ltd已發行股本總額的50%。根據證券及期貨條例，[編纂]後，IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates L.P.將被視為於IDG Main Fund持有的全部股份中擁有權益以及HO Chi Sing先生及IDG China Venture Capital Fund GP IV Associates Ltd各自將被視為於(a) IDG Main Fund直接持有的全部股份；及(b) IDG Side Fund作為一致行動人士持有的全部股份中擁有權益。
- (6) 截至最後實際可行日期，Eastnor Castle Limited由China Harvest Fund III, L.P.全資擁有，而China Harvest Fund III, L.P.由其唯一普通合夥人China Renaissance Capital Investment III, L.P.行事，而China Renaissance Capital Investment III, L.P.進而其唯一普通管理人China Renaissance Capital Investment III, GP (由QIU Mark先生間接全資擁有) 行事。根據證券及期貨條例，[編纂]後，China Harvest Fund III, L.P.、China Renaissance Capital Investment III, L.P.、China Renaissance Capital Investment III, GP及Mark Qiu先生各自被視為於Eastnor Castle Limited持有的全部股份中擁有權益。
- (7) 截至最後實際可行日期，NBNW Investment Limited (「NBNW」) 由NBNW Seeds Limited全資擁有，而李斌先生為其財產授予人。李斌先生亦分別透過彼等的普通合夥人及控股公司擁有Smart Canvas Investment Limited (「Smart Canvas」) 三分之一權益及Star Celestial Holdings Limited (「Star Celestial」) 50%權益的最終控制權。根據證券及期貨條例，[編纂]後，李斌先生被視為於NBNW、Smart Canvas及Star Celestial持有的全部股份中擁有權益。
- (8) 有關詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－D.股份獎勵計劃－1.(2).[編纂]購股權計劃」一節。

除本節及「附錄四－法定及一般資料－C.1. 權益披露」所披露者外，董事並不知悉，緊隨[編纂]後（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或根據股份獎勵計劃而可能授出的股份），任何人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶於所有情況下在本公司或本集團任何其他成員公司股東大會上投票之權利的10%或以上任何類別股本面值的權益。

財務資料

閣下應將以下討論與本文件附錄一所載會計師報告中根據國際財務報告準則編製的綜合財務報表及其附註以及本文件其他章節所載節選歷史財務資料及經營數據一併閱讀。我們的歷史業績未必表示任何未來期間的預期業績。以下討論及分析載有涉及風險及不確定因素的前瞻性陳述。我們的實際業績可能因任何因素（包括「前瞻性陳述」及「風險因素」所載的有關因素）而有別於該等前瞻性陳述所預測的業績。於評估我們的業務時，閣下應審慎考慮本文件「風險因素」所載資料。

概覽

我們是中國一家技術驅動平台，旨在創造更多交通運力，同時減少對環境的影響。我們通過順風車平台減少私人乘用車的閒置車座，並通過我們的智慧出租車服務來改善相關利益相關者的傳統出租車揚招服務及管理。我們的收入主要來自向在我們的平台提供順風車搭乘的私家車車主收取的服務費，其次來自向出租車司機收取的服務費以及廣告費及其他服務費。

面對COVID-19疫情帶來的挑戰，於2021年、2022年及2023年，我們分別錄得收入人民幣780.6百萬元、人民幣569.1百萬元及人民幣815.1百萬元。於2021年、2022年及2023年，我們的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣238.0百萬元、人民幣84.7百萬元及人民幣225.6百萬元，而同年的經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）則分別為30.5%、14.9%及27.7%。有關我們的利潤／（虧損）淨額與經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）的對賬，請參閱「一 主要損益項目的說明 — 非國際財務報告準則計量」。

編製基準

歷史財務資料已按國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）編製，並以人民幣呈列（除非另有說明）。我們已於整個往績記錄期間貫徹應用於2023年1月1日開始的會計期間內有效的國際財務報告準則、國際財務報告準則之修訂及相關詮釋。編製符合國際財務報告準則的歷史財務資料需要使用若干會計估計，以及我們的管理層在應用會計政策時作出的判斷。有關涉及高度的判斷或高度複雜性，或對歷史財務資料而言屬重大假設及估計之範疇，請參閱本文件附錄一會計師報告附註5。

財務資料

影響我們經營業績的一般因素

我們的業務、經營業績及財務狀況已經並預期將繼續受到若干一般因素的影響，主要包括以下各項。

中國經濟及行業趨勢

雖然目前中國順風車市場的滲透率較低，但考慮到移動支付及出行App在技術驅動下的普及、私人乘用車數量及其行駛距離的持續增長、市場對順風車的接受度不斷提高以及政府政策的利好，中國順風車市場的機遇及上升潛力不斷增長。根據弗若斯特沙利文報告，中國順風車市場的交易總額於2018年至2023年有所波動。交易總額從2017年的人民幣193億元迅速增加至2018年的人民幣233億元，這表明中國市場對順風車出行方式的接受程度不斷提高。然而，由於一家主要市場參與者暫停服務，2019年的交易總額有所下降。此後，交易總額經過兩年才恢復到與COVID-19疫情爆發前相若的水平，並於2021年達到人民幣221億元，然而其後由於COVID-19疫情復發的持續影響，於2022年減少至人民幣191億元。根據同一資料來源，未來，預計中國順風車市場的交易總額由2024年的人民幣371億元增長至2028年的人民幣1,039億元，複合年增長率為29.4%。此外，中國出租車行業的數字化轉型仍處於早期階段，僅小部分出租車訂單來自線上或通過數字工具（例如出租車打車助手）獲得，表明網約及數字化揚招市場的巨大增長潛力。我們的經營業績受（其中包括）影響中國該等行業的一般狀況（包括整體經濟狀況、出行需求及偏好（包括順風車、出租車網約、數字化打車的市場接受程度）的變化、相關技術的發展及快速變化的監管環境的影響。請參閱「行業概覽」。導致我們潛在市場需求增長或減少的因素變動將對我們的業務及前景造成重大影響。我們預計並應對行業趨勢潛在變動的能力將對我們的未來表現產生重大影響。

競爭

我們的業務及經營業績取決於我們於中國出行市場（包括順風車市場及出租車市場）有效競爭的能力，中國出行市場競爭日益激烈，特點是技術快速變化、用戶偏好轉變及頻繁推出新服務及新產品。我們的競爭地位可能受（其中包括）我們通過挽留及吸引用戶擴大規模的能力、我們提供卓越用戶體驗的能力、維持並提升我們的安全機制的的能力以及與我們競爭對手相比我們服務的聲譽、普及程度、價格、實用性、易用性、性能及可靠性的影響。由於我們繼續擴大我們的業務及增加我們的市場份額，我們與其他市場參與者有效競爭的能力對我們的業務持續增長至關重要。我們預計來自當前競爭對手及新的市場參與者的競爭將會繼續，當前競爭對手可能已經站穩腳跟、享有更多資源或其他策略優勢，而新的市場參與者於未來可能成為有力競爭對手。

財務資料

此外，我們的業務運營面臨來自中國出行市場其他出行方式（包括網約車）的競爭。我們的業務及經營業績亦受適用於我們行業及網約車行業的政府政策及法規的影響。最近數年，國務院重點推進出租車市場及順風車市場的有序發展。中國各級監管機構亦頒佈多項政策及指引，以改革出租車行業及推廣順風車。同時，中國政府已頒佈可媲美出租車的嚴格的網約車法規，與網約車業務有關的平台、司機及車輛的各種法律及營運規定可證明這一點。請參閱「法規」。嚴格的法律和營運規定可能會對網約車平台的發展施加更多限制，並影響其為客戶提供服務的能力，這可能轉移並增加對其他出行方式的需求（例如順風車及出租車服務），同時潛在對我們的業務帶來積極影響。不同出行方式的監管環境不斷變化可能影響我們於中國出行市場的競爭力，進而將影響我們的業務及經營業績。有關競爭格局的詳情，請參閱「行業概覽」。

健康流行病、自然災害和其他災難的爆發

我們的業務及經營業績取決於我們有效處理健康流行病、自然災害及其他災難爆發的能力。在中國或其他地方發生此類災難或長期爆發的傳染病或其他不利的公共衛生事件可能嚴重干擾我們的業務及運營。例如，於往績記錄期間，席捲中國的COVID-19疫情對中國的順風車及出租車行業造成負面影響，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。具體而言，根據弗若斯特沙利文報告，中國順風車市場的交易總額於2018年至2023年之間有所波動。請參閱「－中國經濟及行業趨勢」。在市場環境波動的情況下，於2021年、2022年及2023年，我們分別促成約129.7百萬次、94.2百萬次及130.3百萬次的順風車搭乘，同年交易總額分別為人民幣78億元、人民幣61億元及人民幣86億元。

根據弗若斯特沙利文報告，隨著中國疫情防控策略的調整，中國汽車客運市場的交易總額預期將由2024年的人民幣7,227億元增長至2028年的人民幣12,389億元，複合年增長率為14.4%。我們的業務量已於2023年恢復至COVID-19疫情之前的水平。例如，於2023年，我們促成了約130.3百萬次順風車搭乘，較2022年的約94.2百萬次增加38.3%。此外，於2023年，我們的順風車平台產生的交易總額達到約人民幣86億元，較2022年的人民幣61億元增長42.5%。儘管如此，倘若未來COVID-19感染趨勢會擾亂中國的正常業務運營及出行，我們的服務可能面臨市場需求中斷及服務運營挑戰。我們正密切監察疫情的發展，以及其他健康流行病、自然災害及特殊事件，並持續評估對我們業務、經營業績及財務狀況的任何潛在影響。有關COVID-19疫情對我們業務的影響，請參閱「－COVID-19疫情及對我們業務的影響」以及有關風險及挑戰，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－發生任何自然災害、廣泛傳播的衛生傳染病或其他疫情可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

財務資料

影響我們經營業績的特定因素

除整體經濟環境及行業因素外，我們認為以下與公司相關的特定因素已經及將持續對我們的經營業績造成重大影響。

我們擴大用戶群及提高用戶參與度的能力

我們挽留及吸引用戶的能力對我們的業務增長至關重要。由於我們增加了在我們平台上的認證私家車車主及出租車司機數量，我們市場覆蓋範圍增加，從而吸引更多乘客及提高彼等的參與度。更多乘客，尤其是更多活躍乘客，導致我們平台上的乘行量增加，從而吸引更多私家車車主在我們的平台上發佈行程，以及更多出租車司機在我們的平台上接受訂單。因此，我們不時產生用戶補貼及激勵措施，以擴大我們的用戶群及提高用戶參與度，旨在增強網絡效應。我們以優惠券及獎勵的形式提供補貼，鼓勵私家車車主及出租車司機使用我們的平台。該等補貼一般於其完成我們平台上的相應搭乘後發放予私家車車主及出租車司機。我們同樣以優惠券的形式提供獎勵，鼓勵乘客在我們平台上請求搭乘，這一般為推廣性質。

下表討論司機（包括私家車車主及出租車司機）用戶補貼與順風車和出租車乘客用戶獎勵之間的區別。一般而言，我們根據對市場需求、行業競爭格局及財務狀況的綜合評估釐定用戶補貼及獎勵的金額及範圍。

| | 類別 | 處理 ⁽¹⁾ | 與收入的關係 |
|------------------------|---------|---|--|
| 向私家車車主提供的 用戶補貼..... | 與用戶獲取相關 | 入賬列作銷售及營銷開支。 | 不適用 |
| | 與用戶獲取無關 | (1) 用於抵銷我們的收入；及 (2) 將超出特定搭乘所確認收入的部分入賬列為服務成本。 | 於往績記錄期間，在發生以下情況時，該等補貼將會超出相應搭乘所確認的收入：(1)該次搭乘為短途搭乘，所確認的收入相對較少，或(2)我們提供數額相對較大的補貼以留住私家車車主。 |

財務資料

| | 類別 | 處理 ⁽¹⁾ | 與收入的關係 |
|--------------------------------|----------------------|---|-----------------------------------|
| 向出租車司機提供的 用戶補貼..... | 與用戶獲取相關 | 入賬列作銷售及營銷開支。 | 不適用 |
| | 與用戶獲取無關，但我們不收取服務費的搭乘 | 入賬列作銷售及營銷開支。 | 不適用 |
| | 與用戶獲取無關，同時我們收取服務費的搭乘 | (1) 用於抵銷我們的收入；及 (2) 將超出相應搭乘所確認收入的部分入賬列為服務成本。 | 於往績記錄期間，我們並無產生會超出相應出租車搭乘所確認收入的補貼。 |
| 向順風車及出租車 乘客提供的 用戶獎勵..... | 所有用戶獎勵 | 入賬列作銷售及營銷開支。 | 不適用 |

- (1) 鑒於私家車車主是我們順風車平台服務的客戶，而出租車司機亦為我們智慧出租車服務的客戶，根據國際財務報告準則第15號，向彼等支付的補貼為應付客戶代價。因此，該等補貼入賬列作收入的減少，原因是我們並無獲得對應的商品或服務以換取付款。當授予私家車車主的該等補貼金額超過我們從特定訂單中賺取的收入時，超出部分入賬列作服務成本。

然而，對於與用戶獲取（如轉介新司機或乘客）相關的基於表現的補貼，該等補貼被視為換取對應服務的付款，並確認為銷售及營銷開支。倘我們不收取服務費，授予出租車司機的補貼亦入賬列作銷售及營銷開支。另外，鑒於根據國際財務報告準則第15號，乘客亦並非我們的客戶，授予乘客的獎勵並非應付客戶的代價及並非屬於國際財務報告準則第15號範圍內。因此，該等獎勵為銷售及營銷開支。

有關詳情，請參閱「— 重大會計政策資料、估計及假設 — 客戶合約收入 — 司機補貼及用戶獎勵計劃」及附錄一會計師報告附註4。

作為一家順風車平台服務提供商，我們不時向私家車車主提供不同面值的優惠券以平衡我們平台上的乘車供需。在某些情況下，當車費相對較低或旨在鼓勵不活躍的私家車車主再次在我們的平台上提供順風車行程時，優惠券的價值可能會超過相應訂單的服務費。儘管該等個別訂單造成經濟損失，但我們認為整體影響仍對我們的業務有利。通過增加交通運力，我們提升了用戶體驗並提升了我們平台上的用戶活躍度。下表列示了假設示例下，我們如何將與用戶獲取無關的向私家車車主提供的超出特定搭乘所確認收入的補貼部分入賬列為服務成本。載於表中的數字僅為說明會計處理的性質，並不一定與任何交易或一組交易中的實際數字有任何關係。

財務資料

| | 金額 (人民幣元) |
|--|--------------|
| 順風車搭乘費用 | 60.0 |
| 收取的服務費 | 5.4 |
| 向私家車車主提供的用戶補貼－與用戶獲取相關 | — |
| 向私家車車主提供的用戶補貼－與用戶獲取無關 | 6.0 |
| 向順風車乘客提供的用戶獎勵 | — |
| 順風車乘客支付的順風車行程價格(扣除獎勵後的淨額) | 60.0 |
| 向私家車車主支付的順風車行程價格(包括補貼) | 60.6 |
| 收入： | |
| 入賬本公司的收入 | — |
| 服務成本： | |
| 入賬列作服務成本的負收入 | 0.6 |
| 銷售及營銷開支： | |
| 向順風車乘客提供的獎勵(入賬列作銷售及營銷開支) | — |
| 與用戶獲取相關的向私家車車主提供的用戶補貼 (入賬列作銷售及營銷開支) | — |

下表討論我們於所示年度如何於財務報表反映我們的用戶獎勵計劃(均以絕對金額及佔總收入百分比列示)。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|----------------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 為得出收入而被扣除的補貼： | | | | | | |
| 私家車車主 | 14,633 | 1.9 | 34,362 | 6.0 | 61,212 | 7.5 |
| 出租車司機 | — | — | — | — | — | — |
| 服務成本： | | | | | | |
| 私家車車主的補貼 | 8,800 | 1.1 | 17,575 | 3.1 | 29,002 | 3.6 |
| 出租車司機的補貼 | — | — | — | — | — | — |
| 銷售及營銷開支： | | | | | | |
| 出租車司機的補貼 | 3,160 | 0.4 | 8,197 | 1.4 | 4,926 | 0.6 |
| 私家車車主的補貼 | 29,385 | 3.8 | 6,061 | 1.1 | 7,028 | 0.9 |
| 順風車乘客的用戶獎勵 | 85,026 | 10.9 | 57,949 | 10.2 | 60,046 | 7.4 |
| 出租車乘客的用戶獎勵 | 13,882 | 1.8 | 10,965 | 1.9 | 3,744 | 0.5 |
| 總計 | 154,886 | 19.9 | 135,109 | 23.7 | 165,958 | 20.5 |

財務資料

下表載列於所示年度向私家車車主提供的補貼明細（以絕對金額及佔我們順風車平台服務總收入的百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-------------------|---------------|------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 私家車車主的補貼 | | | | | | |
| 已被扣除以得出收入 | 14,633 | 2.1 | 34,362 | 6.7 | 61,212 | 7.9 |
| 已確認為服務成本 | 8,800 | 1.3 | 17,575 | 3.4 | 29,002 | 3.7 |
| 已確認為銷售及營銷開支 | 29,385 | 4.2 | 6,061 | 1.2 | 7,028 | 0.9 |
| 總計 | 52,818 | 7.6 | 57,998 | 11.3 | 97,242 | 12.6 |

下表載列於所示年度向出租車司機提供的補貼明細（以絕對金額及佔我們智慧出租車服務總收入的百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-------------------|---------------|------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 出租車司機的補貼 | | | | | | |
| 已被扣除以得出收入 | — | — | — | — | — | — |
| 已確認為服務成本 | — | — | — | — | — | — |
| 已確認為銷售及營銷開支 | 3,160 | 9.7 | 8,197 ⁽¹⁾ | 42.2 ⁽¹⁾ | 4,926 ⁽¹⁾ | 43.5 ⁽¹⁾ |
| 總計 | 3,160 | 9.7 | 8,197 | 42.2 | 4,926 | 43.5 |

(1) 於2022年及2023年，出租車司機的補貼主要用於推廣我們的數字化揚招服務，我們尚未開始將該服務變現。

財務資料

一般而言，與網約車相比，由於我們的順風車平台的協作及成本分攤的出行模式，我們無需支付大量補貼以吸引用戶。於2021年，我們增加了向私家車車主提供的補貼，以獎勵彼等在我們平台上提供搭乘服務。儘管如此，根據弗若斯特沙利文報告，於2021年、2022年及2023年，我們產生的私家車車主補貼及順風車乘客用戶獎勵總額分別為人民幣1億元、人民幣1億元及人民幣2億元，分別佔同年我們的順風車平台交易總額的1.8%、1.9%及1.8%，遠低於網約車中支付予司機及乘客的獎勵及補貼的平均水平，分別約為交易總額的5%至10%及10%。此外，補貼及用戶獎勵總額佔總收入的比例由2021年的19.9%增至2022年的23.7%，儘管我們已採取措施獎勵我們平台上的用戶活動，但隨著中國疫情防控政策的調整，2022年底COVID-19疫情的復發及感染人數的顯著增加對我們的順風車平台及出租車網約服務的業務量造成不利影響。由於我們順風車平台服務所帶來的收入有所增長以及我們的業務從疫情的不利影響中恢復，我們的補貼及用戶獎勵總額佔總收入的比例下降至2023年20.5%。展望未來，我們可能基於我們的業務表現及不時的需求，策略性地調整我們的營銷方法。我們可能於未來大量投資於業務擴充，這或會影響我們的盈利能力。

我們增強變現能力及多元化我們變現渠道的能力

我們的收入及經營業績受我們將服務及產品變現的能力的影響。我們現時主要自提供順風車平台服務產生收入，通過向在我們的平台提供順風車搭乘的私家車車主收取服務費。於2021年、2022年及2023年，我們的淨服務費率分別為7.4%、7.1%及7.8%。於2022年至2023年，我們的淨服務費率有所增加，主要是由於我們在2023年提高了向在我們平台上提供順風車搭乘服務的私家車車主收取的總體服務費。於2022年，我們的淨服務費率有所下降，主要是由於我們增加了向私家車車主提供的補貼（其中一部分已被扣除以得出我們的收入），以獎勵彼等在我們的平台上提供搭乘服務。我們於未來可能會繼續提高服務費。此外，我們現於全國快速擴大我們的智慧出租車服務，這將逐漸成為我們增長的重要方面。截至最後實際可行日期，我們已在83個城市就我們的出租車網約服務促成的出租車搭乘向出租車司機收取服務費。我們計劃於在當地達到可觀的應答率後於其他城市逐步收取服務費。此外，我們繼續於全國範圍內加快變現力度及探索額外服務收費類型的能力為影響我們智慧出租車服務所得收入的主要因素。我們亦擬進一步於中國出行市場價值鏈上把握變現機會，例如汽車增值服務。我們的變現舉措可能需要我們投入重大財務及管理資源，且可能因超出我們控制的各種因素而無法達到預期效果。此外，由於我們監控市場發展，我們可能不時調整我們的變現策略，從而可能導致我們的總收入或若干變現渠道作出的收入貢獻減少。

財務資料

我們管理成本及開支的能力

我們有效管理我們服務成本及開支（尤其是我們的銷售及營銷開支）的能力為影響我們經營業績的主要因素。於2021年、2022年及2023年，我們的服務成本分別為人民幣149.3百萬元、人民幣141.5百萬元及人民幣209.7百萬元，分別佔同年總收入的19.1%、24.9%及25.7%。於2022年至2023年，我們的服務成本增加48.2%，主要是由於第三方服務成本、付款處理成本及向私家車車主提供的補貼增加。於2021年至2022年，我們的服務成本減少5.2%，主要是由於付款處理成本減少，其部分被向私家車車主提供的補貼增加所抵銷。請參閱「— 經營業績的年度對比」。於2021年、2022年及2023年，我們的銷售及營銷開支分別為人民幣255.9百萬元、人民幣234.9百萬元及人民幣233.6百萬元，分別佔我們同年總收入的32.8%、41.3%及28.7%。於往績記錄期間，我們產生大量銷售及營銷開支，主要得益於我們持續努力進一步擴大用戶群、提高用戶參與度及提升品牌知名度。請參閱「— 影響我們經營業績的特定因素 — 我們擴大用戶群及提高用戶參與度的能力」。我們預計我們的成本及開支的絕對值增加與我們的業務增長一致。

此外，我們的經營業績及長期增長前景將取決於我們開發我們平台以及相關技術的能力。預期我們將繼續對我們的研發活動進行重大投資。於2021年、2022年及2023年，我們的研發開支分別為人民幣60.1百萬元、人民幣89.0百萬元及人民幣121.7百萬元。我們尋求增強我們的研發能力及投資於建立忠誠及經驗豐富的研發團隊。請參閱「業務 — 發展戰略 — 提升我們的技術能力及運營效率」。該等計劃可能會增加我們的研發開支並影響我們的經營業績。

重大會計政策資料、估計及假設

我們已識別我們認為對我們綜合財務報表之編製而言屬重大的若干會計政策及估計。對於了解我們的經營業績及財務狀況至關重要的重大會計政策資料及估計載於本文件附錄一會計師報告附註4及5。我們的部分會計政策資料涉及主觀假設及估計以及與會計項目有關的複雜判斷。在各情況下，釐定該等項目要求管理層根據於未來期間可能變動的資料及財務數據作出判斷。於審閱我們的財務報表時，閣下應考慮我們選擇的重大會計政策資料、影響該等政策之應用的判斷及其他不確定因素及報告結果對條件及假設變動的敏感度。

財務資料

客戶合約收入

提供順風車平台服務所得收入

我們的收入來自連接司機與乘客的順風車平台。收入指就使用我們的平台及通過**嘀嗒出行App**為乘客服務以方便及完成乘車的相關活動（統稱「順風車平台服務」）向私家車車主收取的服務費。我們視私家車車主為我們的客戶。私家車車主接納我們的條款及條件（包括服務費率及服務費的最低及最高金額（因城市不同而不同）），通過使用**嘀嗒出行App**接受順風車平台服務。該等條款及條件定義我們就每筆交易向私家車車主收取的服務費以及各方有關順風車平台服務的權利及責任及支付條款。作為我們的慣常商業慣例，私家車車主及乘客確認行程及我們代表私家車車主就行程費用向乘客收取預付款時，私家車車主與我們直接訂立合約。客戶合約期限通常與單次乘車期限相同。我們不就訪問**嘀嗒出行App**向乘客收取任何費用，亦無責任向乘客提供搭乘服務。

我們向私家車車主提供服務以成功為乘客提供交通服務。我們的履約責任是安排提供順風車搭乘，而非自行提供順風車搭乘，因此我們將自身視為代理，並按淨額基準確認收入，即我們向私家車車主收取的費用。該服務可協助私家車車主發現、接受及履行使用**嘀嗒出行App**尋求交通服務的順風車乘客的按需請求並完成相關收費。該等活動彼此之間沒有區別，且並非單獨的履約責任。因此，我們於交易中的單一履約責任是將私家車車主與順風車乘客連接在一起，以促使完成為乘客提供成功的交通服務。

我們向私家車車主收取的費用為基於預期行程距離預先確定的固定金額加上每筆交易的最低費用。由於交易中僅有一項履約責任，故不存在交易價的分配。我們於行程完成後的某個時間點確認收入，屆時履約責任已獲達成。

提供出租車網約服務所得收入

於往績記錄期間，我們的智慧出租車服務收入全部來自出租車網約服務。我們就我們的出租車網約服務向出租車司機收取服務費，且我們將出租車司機視為我們的客戶。出租車司機接納我們的條款及條件，以通過使用我們的平台接受出租車網約服務。條款及條件定義我們就每筆交易向出租車司機收取的服務費以及各方有關出租車網約服務的權利及責任及支付條款。當出租車司機確認出租車乘客的網約請求時，出租車司機與我們訂立合約。合約期限一般與行程期限相同。

財務資料

我們向出租車司機提供服務以協助彼等為出租車乘客提供交通服務。我們的履約責任是安排提供出租車服務，而非自行提供出租車服務，因此我們將自身視為代理，並按淨額基準確認收入，即我們向出租車司機收取的費用。該服務包括按需生成線索，協助出租車司機發現、接受及履行使用**嗶嗶出行App**尋求交通服務的乘客的按需請求並完成相關收費。該等活動彼此之間沒有區別，且並非單獨的履約責任。因此，我們於交易中的單一履約責任是連接司機與乘客，以促進為乘客提供成功的交通服務。

我們向出租車司機收取的費用為基於預期行程距離預先確定的固定金額加上每筆交易的最低費用。由於交易中僅有一項履約責任，故不存在交易價的分配。我們於出租車行程完成後的某個時間點確認收入，屆時履約責任已獲達成。

廣告及其他服務所得收入

我們通過向第三方商家銷售App內置廣告位提供廣告及其他服務。該等第三方商家（我們視之為我們的客戶）根據廣告在我們平台展示的期限或我們在程序化廣告服務方面的營銷表現向我們付款。就展示類營銷服務而言，自廣告首次在我們的平台上展示之日起，收入於合約服務期間（一般少於一年）隨時間按比例確認。就表現類營銷服務而言，收入於達成相關指定表現指標時確認。由於廣告服務乃通過我們自有的移動應用程序產生的廣告位提供，因此我們在提供廣告服務時將自身視為委託人，並按總額基準確認收入。

司機補貼及用戶獎勵計劃

我們提供補貼及獎勵，以就順風車平台服務及出租車網約服務吸引司機及乘客。

私家車車主及出租車司機的補貼

我們向私家車車主和出租車司機提供各種補貼計劃，包括基於數量和基於表現的補貼。基於數量的補貼指司機完成一定數量的行程後所給予的補貼，基於績效的補貼指完成符合若干標準的行程後所給予的補貼，例如在交通高峰期完成行程或轉介新司機或乘客。

財務資料

基於數量的補貼類似於基於數量的追溯回扣，表示通常在一週內結算的可變代價。基於績效的補貼乃在完成符合若干標準的行程後授予。由於私家車車主及出租車司機為我們的客戶，根據國際財務報告準則第15號，於完成行程後授予滿足若干標準的基於數量的補貼和基於績效的補貼為應付客戶代價，因此，該等補貼入賬列作收入的減少，原因是我們並無獲得對應的商品或服務以換取付款，亦不能合理估計所收到的商品或服務的公允價值。當授予的該等補貼金額超過我們逐個訂單產生的收入時，超額部分計入服務成本或可能導致負收入。向我們未收取服務費的出租車司機授予的補貼計入銷售及營銷開支。

為新司機或乘客推薦而授予的基於績效的補貼被視為換取不同服務的付款，並入賬列作用戶獲取成本，記錄為銷售及營銷開支。

乘客獎勵

我們有數個乘客獎勵計劃，旨在鼓勵乘客使用我們的搭乘服務。一個例子是我們提供多次折扣乘車（以指定乘車次數為上限，僅在有限時間內對特定乘客群體有效）的促銷活動。於促銷期間，未使用獎勵的乘客將被收取全程票價。根據國際財務報告準則第15號，乘客並非我們的客戶，因此，授予乘客的獎勵並非應付客戶的代價及並非屬於國際財務報告準則第15號範圍內，該等獎勵指銷售及營銷開支。該等獎勵減少了我們代表私家車車主或出租車司機向乘客收取的款項，而非應付私家車車主或出租車司機的款項及我們收取的服務費。因此，我們承擔該等獎勵成本。當乘客兌換獎勵時，我們確認獎勵成本為銷售及營銷開支。

以股份為基礎的付款

向僱員及提供類似服務的其他人士作出以股權結算以股份為基礎的付款乃按權益工具於授出日期的公允價值計量。

於授出當日所釐定的以股權結算以股份為基礎的付款的公允價值（並無考慮所有非市場性質的歸屬條件）根據我們對最終將歸屬的權益工具的估計於歸屬期內以直線法支銷，並對權益內以股份為基礎的付款儲備作相應增加。於各報告期末，我們根據對所有相關非市場性質的歸屬條件之評估修訂對預期歸屬的權益工具數目之估計。修訂原先估計之影響（如有）於損益中確認，從而使累計開支反映經修訂估計，而以股份為基礎的付款儲備亦會作出相應調整。就於授出日期即時歸屬的股份而言，所授出股份之公允價值即時於損益支銷。

財務資料

倘購股權獲行使，先前於以股份為基礎的付款儲備內確認的金額將轉撥至股本及股份溢價。倘購股權於歸屬日期後被沒收或於屆滿日期仍未行使，先前於以股份為基礎的付款儲備內確認的金額將繼續於以股份為基礎的付款儲備內持有。

當所授出股份歸屬時，先前於以股份為基礎的付款儲備內確認的金額將轉撥至股份溢價。

當按以股權結算以股份為基礎的付款安排的條款和條件發生修改時，我們至少確認在授出日期按所授予的權益工具的公允價值計量所獲得的服務，除非該等權益工具因未能滿足授出日期指定的歸屬條件（市場條件除外）而並無歸屬。此外，倘我們以對僱員有利的方式修改歸屬條件（市場條件除外），例如通過縮短歸屬期，我們將在剩餘的歸屬期間將經修改的歸屬條件納入考慮。

授出的增量公允價值（如有）為經修改權益工具與原權益工具在修改日期同時估計的公允價值之間的差額。

倘於歸屬期發生修改，除基於原權益工具於授出日期的公允價值的金額（按原歸屬期的剩餘期限確認）外，已授出新增公允價值計入就自修改日期起直至已修改權益工具獲歸屬之日的一段期間內獲得的服務所確認的金額計量。

倘修改減少了以股份為基礎之安排的總公允價值，或並無有利於僱員，則我們繼續入賬原先授出的權益工具，猶如該修改並無發生。

稅項

所得稅開支指即期應付稅項及遞延稅項之和。

即期應付稅項乃按年內應課稅利潤計算。由於在其他年度的應課稅或可扣稅之收入或開支以及毋須課稅或不可扣稅之項目，應課稅利潤有別於除稅前利潤／虧損。即期稅項的負債乃按往績記錄期間各年末已頒佈或實際上已頒佈的稅率計算。

遞延稅項乃按資產及負債在歷史財務資料的賬面值與計算應課稅利潤所用相應稅基之間的暫時差額予以確認。遞延稅項負債一般會就所有應課稅暫時差額確認。遞延稅項資產則通常以很可能取得用來抵扣這些可扣稅暫時差額的應課稅利潤為限進行確認。我們在評估可利用未動用稅項虧損或未動用稅項抵免抵扣應課稅利潤的可能性

財務資料

時，會考慮以下標準：(1)我們是否擁有與同一稅務機關及同一應課稅實體有關的足夠應課稅暫時差額，從而使未動用稅項虧損或未動用稅項抵免於到期前可用於抵扣應課稅額；(2)我們是否很有可能在未動用稅項虧損或未動用稅項抵免到期前產生應課稅利潤；(3)未動用稅項虧損是否因不大可能再度發生的可查明原因所引致；及(4)我們是否有可用的稅務籌劃機會在可利用未動用稅項虧損或未動用稅項抵免期間產生應課稅利潤。倘暫時差額因初始確認(除業務合併外)一項不影響應課稅利潤或會計利潤的交易的資產及負債而產生，則有關遞延稅項資產及負債不予確認。此外，倘暫時差額由商譽的初始確認所產生，則不予確認遞延稅項負債。

遞延稅項資產的賬面值於各報告期末審閱，並削減至不可能再有足夠應課稅利潤以收回全部或部分資產為止。

遞延稅項資產及負債按預期於清償負債或變現資產期間應用的稅率(基於往績記錄期間各年末已頒佈或實質上已頒佈的稅率(及稅法))計量。

遞延稅項負債及資產的計量反映按照我們所預期方式，於往績記錄期間各年末收回或清償資產及負債的賬面值將出現的稅務影響。

金融工具

當我們的一組實體成為工具合約條文的一方，則確認金融資產及金融負債。金融資產的所有常規方式買賣按貿易日期基準確認及終止確認。常規方式買賣為要求於法規或市場慣例指定的時限內交付資產的金融資產之買賣。

金融資產及金融負債初步按公允價值計量，惟客戶合約產生的貿易應收款項(其初步根據國際財務報告準則第15號計量)除外。收購或發行金融資產及金融負債直接應佔之交易成本(按公允價值計入損益之金融資產或金融負債除外)乃於初步確認時自金融資產或金融負債之公允價值加入或扣除(如適用)。收購按公允價值計入損益之金融資產或金融負債直接應佔之交易成本即時於損益確認。

財務資料

實際利率法為計算一項金融資產或金融負債的攤銷成本及於有關期間分配利息收入及利息開支的方法。實際利率為於金融資產或金融負債的預期年期或（如適用）較短期間，準確貼現估計未來現金收入及付款（包括構成實際利率的組成部分的所有已付或已收費用及款項、交易成本及其他溢價或折讓）至其初始確認時的賬面淨值的比率。

金融資產

金融資產的分類及計量

滿足以下條件的金融資產其後按攤銷成本計量：

- 於目的為收取合約現金流量的業務模式內持有的金融資產；及
- 金融資產的合約條款於特定日期產生僅為支付本金及未償還本金利息的現金流量。

對銀行發行的理財產品作出的投資被分類為按公允價值計入損益的金融資產，原因為該等理財產品的本金及預計回報並無保證，且合約條款不會導致於特定日期產生僅為支付本金及結欠本金利息的現金流量。

須根據國際財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產減值

我們根據預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）模式對金融資產（包括貿易應收款項、其他應收款項及銀行結餘及現金）進行減值評估，相關金融資產須根據國際財務報告準則第9號予以減值。於各報告日期對預期信貸虧損之金額進行更新，以反映自初步確認以來信貸風險之變動。

全期預期信貸虧損指於相關工具之預期年期內所有可能發生之違約事件產生之預期信貸虧損。相反，12個月預期信貸虧損指預期於報告日期後12個月內可能發生之違約事件導致之全期預期信貸虧損部分。評估乃基於我們的歷史信貸虧損經驗進行，並就應收賬款之特定因素、整體經濟狀況以及對於報告日期當前狀況之評估以及對未來狀況之預測進行調整。

我們一直就貿易應收款項確認全期預期信貸虧損。該等資產的預期信貸虧損乃就具有重大結餘的應收賬款進行個別評估，並使用具有適當分組的撥備矩陣就應收賬款的餘下結餘進行集體評估。

財務資料

就所有其他工具而言，我們計量之虧損撥備等於12個月預期信貸虧損，除非信貸風險自初步確認以來顯著增加，我們會確認全期預期信貸虧損。對應否確認全期預期信貸虧損之評估乃基於自初步確認以來發生違約之可能性或風險顯著增加。

優先股

我們發行的優先股可按持有人選擇於贖回開始日期起計的任何時間贖回。優先股可轉換為可變數目的普通股。優先股持有人亦享有清算優先權、投票權及獲分派股息的權利。

我們將優先股(包括任何嵌入的非股本衍生工具特徵)指定為按公允價值計入損益的金融負債，其初步按公允價值計量。初步確認後，優先股按公允價值列賬，其並非因信用風險變動所引致的公允價值變動於綜合損益表內確認為優先股的公允價值變動，而因信用風險變動所引致的公允價值變動於其他全面收益中確認。

除按貼現現金流量法釐定的本公司相關權益價值外，布萊克－斯科爾斯期權定價模型中用於釐定優先股公允價值的其他主要估值假設如下：

| | 截至12月31日 | | |
|--------------|----------|--------|--------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 無風險利率..... | 0.53% | 4.76% | 5.40% |
| 波幅..... | 36.88% | 40.58% | 36.92% |
| 情景概率－轉換..... | 80.00% | 80.00% | 80.00% |
| 情景概率－清算..... | 10.00% | 10.00% | 10.00% |
| 情景概率－贖回..... | 10.00% | 10.00% | 10.00% |

我們根據截至估值日期到期年期接近贖回／清算日期的美國政府債券的收益率估計無風險利率。波幅乃根據可比較公司自相關估值日期起一段時間內的每日股價收益的年度標準差估算得出，跨度與到期時間相似。轉換特徵、贖回特徵及清算優先權各自項下的概率權重乃根據我們的最佳估計釐定。除上述所採納的假設外，於各估值日期釐定優先股之公允價值亦考慮我們對未來表現的預測。

財務資料

主要損益項目的說明

下表載列所示年度我們的綜合損益表概要。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|--------------------------|------------------|--------------|------------------|---------------|----------------|-------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 收入 | 780,583 | 100.0 | 569,078 | 100.0 | 815,085 | 100.0 |
| 服務成本 | (149,319) | (19.1) | (141,515) | (24.9) | (209,714) | (25.7) |
| 毛利 | 631,264 | 80.9 | 427,563 | 75.1 | 605,371 | 74.3 |
| 其他收入 | 8,351 | 1.1 | 15,570 | 2.7 | 19,551 | 2.4 |
| 其他收益及虧損 | 2,423 | 0.3 | 4,379 | 0.8 | 6,670 | 0.8 |
| 預期信貸虧損模式下的減值虧損 (扣除撥回) | (670) | (0.1) | (1,161) | (0.2) | 1,441 | 0.2 |
| 銷售及營銷開支 | (255,867) | (32.8) | (234,941) | (41.3) | (233,647) | (28.7) |
| 行政開支 | (26,842) | (3.4) | (35,330) | (6.2) | (31,980) | (3.9) |
| 研發開支 | (60,071) | (7.7) | (88,995) | (15.6) | (121,699) | (14.9) |
| 優先股的公允價值變動 | 1,521,173 | 194.9 | (234,138) | (41.1) | 209,282 | 25.7 |
| 以股份為基礎的付款開支 | (22,725) | (2.9) | (29,804) | (5.2) | (110,351) | (13.5) |
| 融資成本 | (274) | (0.0) | (230) | (0.0) | (285) | (0.0) |
| [編纂] | (5,484) | (0.7) | (8,397) | (1.5) | (24,102) | (3.0) |
| 除稅前利潤/(虧損) | 1,791,278 | 229.5 | (185,484) | (32.6) | 320,251 | 39.3 |
| 所得稅開支 | (60,272) | (7.7) | (2,147) | (0.4) | (19,867) | (2.4) |
| 年內利潤/(虧損) | <u>1,731,006</u> | <u>221.8</u> | <u>(187,631)</u> | <u>(33.0)</u> | <u>300,384</u> | <u>36.9</u> |

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呈列的綜合財務報表，我們使用國際財務報告準則並無規定或並非按國際財務報告準則呈列的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）作為額外的財務計量。我們認為，該計量以幫助我們管理層的不同方式提供有用資料予投資者及其他人士，供其知悉及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列的類似名稱計量相比。該非國際財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據國際財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

財務資料

我們將經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）界定為就以股份為基礎的付款開支、優先股的公允價值變動及[編纂]作出調整的年內利潤／（虧損）。以股份為基礎的付款開支屬非現金性質，乃向5brothers Limited及其他高級管理層及僱員授出受限制股份及購股權所產生。關於優先股的公允價值變動，於[編纂]完成後，優先股將自動轉換為普通股，我們預計[編纂]後不會再錄得與該等工具估值變動有關的收益或虧損。[編纂]為與[編纂]有關的開支。因此，我們認為，於計算我們的經調整利潤淨額（非國際財務報告準則計量）時，應就該等項目作出調整，從而方便潛在投資者評估我們的表現，尤其是對我們營運及財務表現作出年度比較及評估概況。

下表為根據國際財務報告準則呈列的經調整年內利潤淨額（非國際財務報告準則計量）（即年內利潤／（虧損））的對賬。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-------------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | (人民幣千元) | |
| 年內利潤／（虧損）..... | 1,731,006 | (187,631) | 300,384 |
| 就以下項目作出調整： | | | |
| 以股份為基礎的付款開支..... | 22,725 | 29,804 | 110,351 |
| 優先股的公允價值變動..... | (1,521,173) | 234,138 | (209,282) |
| [編纂]..... | 5,484 | 8,397 | 24,102 |
| 經調整年內利潤淨額 （非國際財務報告準則 計量）..... | 238,042 | 84,708 | 225,555 |

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自提供順風車平台服務，較小程度上來自提供智慧出租車服務、廣告及其他服務（主要包括汽車增值服務）。下表載列所示年度我們按經營分部劃分的收入明細（以絕對金額及佔總收入百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|--------------------------------|---------------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 提供順風車平台服務..... | 695,131 | 89.0 | 514,899 | 90.5 | 774,012 | 95.0 |
| 提供智慧出租車服務 ⁽¹⁾ | 32,629 | 4.2 | 19,421 | 3.4 | 11,328 | 1.4 |
| 提供廣告及其他服務..... | 52,823 | 6.8 | 34,758 | 6.1 | 29,745 | 3.6 |
| 總計..... | 780,583 | 100.0 | 569,078 | 100.0 | 815,085 | 100.0 |

(1) 於往績記錄期間，我們的智慧出租車服務收入全部來自出租車網約服務。

財務資料

於2021年、2022年及2023年，我們提供順風車平台服務產生的收入分別為人民幣695.1百萬元、人民幣514.9百萬元及人民幣774.0百萬元，分別佔同年總收入的89.0%、90.5%及95.0%。我們的收入主要來自向在我們的平台提供順風車搭乘服務的私家車車主收取的服務費。於2021年、2022年及2023年，我們分別促成約129.7百萬次、94.2百萬次及130.3百萬次的順風車搭乘，其中同年交易總額分別為人民幣78億元、人民幣61億元及人民幣86億元。於2021年至2022年，我們促成的順風車搭乘次數減少，主要是因為COVID-19在多個地方（尤其是我們開展主要業務的城市）復發。例如，上海於2022年3月至2022年6月，以及北京於2022年3月至5月及11月至12月，均出現疫情大規模局部爆發，亦導致同期交易總額減少。同年，我們的淨服務費率分別為7.4%、7.1%及7.8%，根據弗若斯特沙利文報告，這符合總體市場水平，主要市場參與者在2023年普遍維持不超過8.0%的平均淨服務費率。於2021年至2022年，我們提供順風車平台服務所得收入減少，主要是由於COVID-19疫情在多個地區的區域性復發致使我們促成的順風車搭乘次數減少。於2022年至2023年，我們提供順風車平台服務產生的收入有所增加，主要是由於同期我們促成的順風車搭乘次數及平均每次順風車搭乘車費均有所增加。

於往績記錄期間，我們的智慧出租車服務收入全部來自出租車網約服務。截至最後實際可行日期，我們並無變現其他方面的智慧出租車服務。於2021年、2022年及2023年，我們提供智慧出租車服務產生的收入分別為人民幣32.6百萬元、人民幣19.4百萬元及人民幣11.3百萬元，分別佔同年總收入的4.2%、3.4%及1.4%。

我們主要通過就我們促成的網約車搭乘向出租車司機收取服務費產生收入。於2021年、2022年及2023年，我們分別促成約35.5百萬次、21.5百萬次及12.1百萬次的出租車網約搭乘。同年，我們的淨服務費率分別為2.1%、1.8%及3.3%。根據弗若斯特沙利文報告，我們的淨服務費率符合市場常規，並與其他主要市場參與者相當，後者在2023年收取的淨服務費率一般約為2.0%。於2023年，我們的淨服務費率上升，主要由於我們促成的出租車搭乘出行距離（通過分級定價模型估算）的組成結構發生變化，導致淨服務費率上升。根據弗若斯特沙利文報告，不同平台的出租車網約服務的服務費率因業務規劃不同而有所不同，且業內主要參與者通常具有更強的定價權力。我們認為我們將能保持淨服務費率，因為我們預計將繼續向司機提供有限的用戶補貼，主要是因為(1)我們與出租車公司和協會合作，從戰略上擴展我們的出租車網約服務，從而以具有成本效益方式獲取和保留用戶，及(2)通過逐步擴展我們的智慧出租車服務，我們預期進一步提高用戶粘性。

財務資料

於2021年至2022年，我們提供的智慧出租車服務產生的收入減少，主要是由於同年COVID-19疫情在多個地區的區域性復發導致我們促成的出租車網約搭乘次數減少。於2022年至2023年，我們提供智慧出租車服務產生的收入有所減少，主要是由於市場競爭加劇及我們終止與聚合平台就出租車網約服務進行合作導致我們促成的出租車網約搭乘次數減少。

於2021年、2022年及2023年，我們提供廣告及其他服務產生的收入分別為人民幣52.8百萬元、人民幣34.8百萬元及人民幣29.7百萬元，分別佔我們同年總收入的6.8%、6.1%及3.6%。我們在我們的移動App內向第三方商家提供廣告位，收入主要來自收取廣告費。我們亦根據第三方服務提供商通過我們平台所產生的銷售機會或獲得的新客戶數量就汽車增值服務向彼等收取佣金。於2021年至2023年，我們提供廣告及其他服務所得收入的絕對金額及佔總收入的百分比均有所減少，主要是由於COVID-19疫情復發及長期經濟衰退致使我們公司客戶的廣告預算減少。

服務成本

我們的服務成本主要包括付款處理成本、第三方服務成本、提供予私家車車主的補貼、保險成本、員工成本、安全成本、辦公相關成本、外包廣告服務成本及其他。下表載列於所示年度按性質劃分的服務成本明細（以絕對金額及佔總服務成本百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|----------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 付款處理成本 | 54,316 | 36.4 | 42,436 | 30.0 | 58,933 | 28.1 |
| 第三方服務成本 | 25,855 | 17.3 | 27,881 | 19.7 | 61,122 | 29.1 |
| 提供予私家車車主的補貼 ⁽¹⁾ | 8,800 | 5.9 | 17,575 | 12.4 | 29,002 | 13.8 |
| 保險成本 | 19,165 | 12.8 | 17,359 | 12.3 | 27,755 | 13.2 |
| 員工成本 | 8,168 | 5.5 | 14,152 | 10.0 | 14,948 | 7.1 |
| 安全成本 | 9,579 | 6.4 | 6,898 | 4.9 | 8,099 | 3.9 |
| 辦公室相關成本 | 5,913 | 4.0 | 6,124 | 4.3 | 4,492 | 2.1 |
| 外包廣告服務成本 | 11,705 | 7.8 | 6,939 | 4.9 | 2,782 | 1.4 |
| 其他 ⁽²⁾ | 5,818 | 3.9 | 2,151 | 1.5 | 2,581 | 1.3 |
| 總計 | 149,319 | 100.0 | 141,515 | 100.0 | 209,714 | 100.0 |

(1) 指超出相應搭乘所確認收入的補貼部分。

(2) 主要包括城市維護及建設稅。

財務資料

付款處理成本主要包括就我們的順風車平台服務及出租車網約服務支付予第三方支付平台（例如微信支付及支付寶）的佣金費用。付款處理成本乃按乘客就我們順風車平台服務及出租車網約服務所支付的車費的百分比計算，於往績記錄期間，平均佣金費率總體上保持穩定。我們分別根據我們順風車平台服務及出租車網約服務的車費金額按比例分攤順風車平台服務及智慧出租車服務之間的付款處理成本。第三方服務成本主要包括(1)向服務器託管提供商、軟件服務提供商及雲服務提供商支付的運維服務費，該費用分別根據我們的順風車平台服務促成以及我們的智慧出租車服務助力的行程次數按比例在順風車平台服務及智慧出租車服務之間進行分攤，(2)就短信驗證碼及通知短信向提供商支付的服務費，該費用在順風車平台服務及智慧出租車服務之間進行分攤，(i)倘該等短信在兩個服務分部可區分發送，則分別根據為順風車平台服務及智慧出租車服務發送的短信數量按比例分攤，或(ii)倘該等短信在兩個服務分部不可區分發送，則基於所發送的短信總數平攤費用，及(3)就我們的順風車平台服務向聚合平台支付的服務費。提供予私家車車主的補貼主要包括向私家車車主或出租車司機支付的補貼部分，該補貼金額超過自該等私家車車主或出租車司機確認的與相應行程有關的收入。有關釐定向私家車車主發放的補貼是否應分類為收入減少、服務成本或是銷售及營銷開支的基準，請參閱「一重大會計政策資料、估計及假設一客戶合約收入一司機補貼及用戶獎勵計劃」及附錄一會計師報告附註4。保險成本主要包括為我們促成的順風車搭乘投購保險。員工成本主要包括支付予營運人員的薪金、花紅、社會保險及其他福利。安全成本主要與我們的安全措施有關，包括就人臉識別、虛擬號碼及實名認證服務支付予第三方供貨商的費用。辦公室相關成本主要包括與辦公室家具及設備有關的折舊及攤銷成本、辦公室裝修成本及租賃付款。外包廣告服務成本主要與第三方供貨商外包予我們的廣告設計有關，當中選用我們的廣告服務的公司客戶委聘我們設計廣告的展示風格以適應我們的平台，從而達致最理想的展示效果。

於2021年至2022年，我們的付款處理成本減少，但於2023年有所增加。該變動趨勢與我們於往績記錄期間促成的搭乘交易總額變動基本一致，儘管定量值並不相同。順風車平台服務和出租車網約服務的付款處理成本與相應交易總額之間的百分比下降差異主要是由於以下因素：(1)交易總額指按乘客支付的車費計算的搭乘總價值（未就適用獎勵進行調整）；然而，向乘客支付獎勵由我們直接處理，不涉及第三方支付平台或產生支付予該等平台的相關佣金費用；(2)交易總額亦包括我們通過與聚合平台合作促成的搭乘價值，其中若干聚合平台（而非我們）承擔搭乘的相關付款處理

財務資料

成本；及(3)就順風車平台業務而言，我們產生了與銷售每週優惠券有關的付款處理成本，該等費用不會計入相關交易總額。於往績記錄期間，我們的第三方服務成本增加，主要由於我們加強了技術基礎設施及安全措施，導致運維服務費增加。此外，於2023年，我們就我們的順風車平台服務與一家聚合平台進行了新合作，導致支付予聚合平台的服務費增加，並導致同年我們的第三方服務成本增加。於往績記錄期間，我們向私家車車主提供的補貼（入賬列作服務成本）增加，主要是由於我們戰略性地增加了向私家車車主提供的補貼，以激勵彼等在我們的平台上提供搭乘服務。請參閱「—我們擴大用戶群及提高用戶參與度的能力」。我們的保險成本於2021年至2022年有所減少，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數減少，部分被我們就順風車搭乘投保的保險範圍上限增加所抵銷。2022年至2023年，我們的保險成本有所增加，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數增加及承保上限高於同城出行的城際出行比例增加。於往績記錄期間，我們的員工成本普遍增加，主要是由於我們的運營人員總數及僱員的整體薪金水平增加。隨著我們促成的搭乘次數的變化，我們的安全成本於2021年至2022年有所減少，但於2023年有所增加。我們的外包廣告服務成本於2021年至2022年有所減少，與我們的廣告服務業務量減少基本一致。與2022年相比，我們的外包廣告服務成本於2023年有所減少，主要是由於我們程序化廣告服務的擴張，這比直接出售我們的App內置廣告位更具成本效益。

下表載列於所示年度按經營分部劃分的服務成本明細（以絕對金額及佔總服務成本百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-----------------|---------------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 提供順風車平台服務 | 101,463 | 68.0 | 105,305 | 74.4 | 186,654 | 89.0 |
| 提供智慧出租車服務 | 30,103 | 20.1 | 26,528 | 18.8 | 17,109 | 8.2 |
| 提供廣告及其他服務 | 17,753 | 11.9 | 9,682 | 6.8 | 5,951 | 2.8 |
| 總計 | 149,319 | 100.0 | 141,515 | 100.0 | 209,714 | 100.0 |

財務資料

毛利／(毛損)及毛利率

於2021年、2022年及2023年，我們的毛利分別為人民幣631.3百萬元、人民幣427.6百萬元及人民幣605.4百萬元，同年毛利率分別為80.9%、75.1%及74.3%。

下表載列於所示年度我們按經營分部劃分的毛利及毛利率明細。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-----------------|---------------|-------|-------------|---------|-------------|---------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 毛利 | 毛利率 | 毛利／ (毛損) | 毛利率 | 毛利／ (毛損) | 毛利率 |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 提供順風車平台服務 | 593,668 | 85.4% | 409,594 | 79.5% | 587,358 | 75.9% |
| 提供智慧出租車服務 | 2,526 | 7.7% | (7,107) | (36.6)% | (5,781) | (51.0)% |
| 提供廣告及其他服務 | 35,070 | 66.4% | 25,076 | 72.1% | 23,794 | 80.0% |
| 總計 | 631,264 | 80.9% | 427,563 | 75.1% | 605,371 | 74.3% |

於2021年至2022年，我們提供順風車平台服務的毛利率有所下降，主要是由於(1)我們增加了向私家車車主提供的補貼，以激勵彼等在我們的平台上提供搭乘服務(其中一部分在扣除以得出相應搭乘收入後入賬列作服務成本)，(2)我們繼續產生與提供順風車平台服務相關的若干固定成本，如員工成本，而相關收入因COVID-19疫情而減少，及(3)由於我們支付更高的保險費以提高順風車搭乘投保的保險範圍上限，我們的保險成本下降速度低於同期相關收入的下降速度。於2022年至2023年，我們提供順風車平台服務的毛利率有所下降，主要是由於與我們提供順風車平台服務有關的服務成本增加較快，原因是(1)我們加強了技術基礎設施及安全措施，導致運維服務費增加，且於2023年，我們就我們的順風車平台服務與一家聚合平台進行了新合作，導致支付予聚合平台的服務費增加，這共同導致同年我們的第三方服務成本增加，及(2)我們的保險成本增長相對較快，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數增加及承保上限高於同城出行的城際出行比例增加。

於2021年至2023年，我們提供智慧出租車服務的毛利率有所下降，主要是由於(1)我們提供智慧出租車服務所得收入因我們促成的出租車網約搭乘次數減少而減少，此乃由於(i)COVID-19疫情在多個地區復發(尤其是2022年)造成的影響；(ii)2023年，我們平台上的月均活躍認證出租車司機人數減少，原因為出租車網約行業競爭動態發

財務資料

生變化，以及網約車行業的競爭加劇導致出租車行業整體下滑，從而對我們的服務量造成了負面影響；及(iii)我們逐步終止與出租車網約服務相關的聚合平台合作；(2)我們就智慧出租車服務產生若干固定運維成本（包括維護人員的工資成本及辦公相關成本），該等成本與智慧出租車服務的交易量並無直接關係；及(3)我們根據我們助力的出租車搭乘總次數（包括我們尚未收取服務費的出租車搭乘次數）按比例將若干可變運維成本（主要包括基礎設施成本、安全成本及若干短信驗證碼及通知短信的服務費）分配至智慧出租車服務，因為此類乘車服務亦使用了相關短信服務、我們的基礎設施（如服務器、軟件及雲服務）及安全措施（如人臉識別、虛擬號碼及實名驗證），並產生相應成本，而該等成本於我們在2021年及2022年助力的出租車搭乘總次數中所佔比例不斷上升。於2021年、2022年及2023年，我們通過智慧出租車服務助力的免費出租車搭乘總次數分別為123.1百萬次、112.6百萬次及16.5百萬次，分別佔同年我們通過智慧出租車服務助力的出租車搭乘總次數的82.0%、89.3%及67.6%。就智慧出租車服務的固定運維成本的性質而言，工資成本為維護人員的費用，而維護人員主要包括運維部門、基礎設施部門、業務開發中心及項目管理部門的員工，負責維護服務器的正常運行；及辦公相關成本主要包括折舊、租賃開支、水電費及其他行政開支。因此，我們於2022年及2023年分別錄得負毛利率36.6%及51.0%。

我們提供廣告及其他服務的毛利率於2021年至2022年上升，主要是因為我們程序化廣告服務的擴張，其毛利率相對高於直接銷售我們App的內置廣告位。於2022年至2023年，我們提供廣告及其他服務的毛利率有所增加，乃由於我們較少使用第三方服務來與廣告主建立聯繫，轉而更多地依賴更具成本效益的內部研發。

其他收入

其他收入包括利息收入及若干非經常性政府補助及其他。於2021年、2022年及2023年，我們的其他收入分別為人民幣8.4百萬元、人民幣15.6百萬元及人民幣19.6百萬元。

其他收益及虧損

其他收益及虧損包括按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動收益、罰款開支／撥回、外匯收益／虧損及其他。我們於2021年、2022年及2023年分別錄得其他收益人民幣2.4百萬元、人民幣4.4百萬元及人民幣6.7百萬元。

財務資料

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支主要包括私家車車主、順風車乘客、出租車乘客及出租車司機的用戶獎勵及補貼、營銷及推廣開支、客戶服務外包開支、員工開支及其他。下表載列於所示年度我們銷售及營銷開支明細（以絕對金額及佔銷售及營銷總開支百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 用戶獎勵及補貼 | 131,453 | 51.4 | 83,172 | 35.4 | 75,744 | 32.4 |
| 營銷及推廣開支 | 56,688 | 22.2 | 84,667 | 36.0 | 78,445 | 33.6 |
| 客戶服務外包開支 | 44,917 | 17.5 | 36,769 | 15.7 | 46,733 | 20.0 |
| 員工開支 | 20,757 | 8.1 | 27,827 | 11.8 | 30,135 | 12.9 |
| 其他 ⁽¹⁾ | 2,052 | 0.8 | 2,506 | 1.1 | 2,590 | 1.1 |
| 總計 | 255,867 | 100.0 | 234,941 | 100.0 | 233,647 | 100.0 |

(1) 主要包括分配予銷售及營銷人員的辦公室租賃付款、會議開支、內部客服人員產生的開支及銷售及營銷人員產生的差旅開支。

我們主要透過銷售及營銷部門的努力推廣平台。我們不時提供各種形式的補貼及獎勵（例如優惠券及現金獎勵），以獲取用戶、提高彼等對平台的粘性和提高用戶活躍度，特別是在我們業務發展的早期階段及在特殊情況下，如COVID-19疫情爆發。用戶獎勵及補貼主要包括(1)與用戶獲取相關的私家車車主用戶補貼，(2)向我們未收取服務費的搭乘的出租車司機提供的用戶補貼，及(3)向順風車及出租車乘客提供的用戶獎勵。有關釐定向私家車車主及出租車司機發放的補貼是否應分類為收入減少、服務成本或是銷售及營銷開支的基準，請參閱「一重大會計政策資料、估計及假設一客戶合約收入一司機補貼及用戶獎勵計劃」及附錄一會計師報告附註4。於往績記錄期間，我們根據行業狀況、經營及財務表現實施並繼續完善我們的用戶獎勵計劃。

營銷及推廣開支主要包括為提高品牌知名度及擴大用戶群而開展的營銷及品牌活動的相關開支。客戶服務外包開支主要包括部署簽約外包客服人員通過電話熱線及在線諮詢系統為我們用戶提供服務的開支。員工開支主要包括向我們銷售及營銷人員以及銷售及營銷相關營運人員支付的薪金、獎金、社會保險及其他福利。

財務資料

行政開支

行政開支主要包括員工開支、專業服務費、辦公相關開支、折舊及攤銷開支以及其他。下表載列於所示年度我們行政開支明細（以絕對金額及佔行政總開支百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-------------------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 員工開支..... | 16,771 | 62.5 | 19,745 | 55.9 | 21,162 | 66.2 |
| 專業服務費..... | 5,160 | 19.2 | 11,388 | 32.2 | 6,352 | 19.9 |
| 辦公相關開支..... | 2,463 | 9.2 | 2,113 | 6.0 | 3,124 | 9.8 |
| 折舊及攤銷開支..... | 1,457 | 5.4 | 638 | 1.8 | 357 | 1.1 |
| 其他 ⁽¹⁾ | 991 | 3.7 | 1,446 | 4.1 | 985 | 3.0 |
| 總計 | 26,842 | 100.0 | 35,330 | 100.0 | 31,980 | 100.0 |

(1) 主要包括招聘、培訓及稅項開支。

員工開支主要包括行政人員、管理人員及內部背景查證團隊的薪金、社會保險費、住房福利及其他福利。專業服務費主要包括諮詢費、核數費及支付予外包背景查證服務提供商的費用。辦公相關開支主要包括行政人員、管理人員及內部背景查證團隊產生的辦公及會議開支以及差旅開支。折舊及攤銷開支主要與分配予行政人員、管理人員及內部背景查證團隊的辦公傢俬及設備以及辦公室裝修有關。

財務資料

研發開支

我們的研發開支主要包括員工開支、折舊及攤銷開支以及其他。下表載列於所示年度我們的研發開支明細（以絕對金額及佔研發總開支百分比列示）。

| | 截至12月31日止年度 | | | | | |
|-------------------------|---------------|-------|--------|-------|---------|-------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| | (人民幣千元，百分比除外) | | | | | |
| 員工開支..... | 54,815 | 91.3 | 84,829 | 95.3 | 115,617 | 95.0 |
| 折舊及攤銷開支..... | 4,511 | 7.5 | 3,505 | 3.9 | 4,789 | 3.9 |
| 其他 ⁽¹⁾ | 745 | 1.2 | 661 | 0.8 | 1,293 | 1.1 |
| 總計..... | 60,071 | 100.0 | 88,995 | 100.0 | 121,699 | 100.0 |

(1) 主要包括差旅開支。

員工開支主要包括研發人員及產品開發人員的薪金、社會保險費、住房福利及其他福利。折舊及攤銷開支主要與服務器及計算機設備有關。於往績記錄期間，員工開支仍為我們研發開支的主要部分。於往績記錄期間，我們的員工開支增加，乃由於我們提高了員工的整體薪金水平及增加了我們的研發人員的人數以提升我們的技術能力。

優先股的公允價值變動

因優先股的公允價值變動，我們於2022年錄得虧損人民幣234.1百萬元，而於2021年及2023年則錄得收益人民幣1,521.2百萬元及人民幣209.3百萬元。我們向股東發行多輪的優先股。我們採用權益分配模式釐定該等優先股於發行日期及各報告期末的公允價值。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註25。

以股份為基礎的付款開支

於2021年、2022年及2023年，我們以股份為基礎的付款開支分別為人民幣22.7百萬元、人民幣29.8百萬元及人民幣110.4百萬元。我們的以股份為基礎的付款開支主要反映根據[編纂]股份獎勵計劃發行以股份為基礎的獎勵。請參閱本文件附錄一會計師報告附註28。

融資成本

於2021年、2022年及2023年，我們的融資成本分別為人民幣0.3百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣0.3百萬元，包括與我們的辦公空間有關的租賃負債的利息。

財務資料

所得稅開支

於2021年，我們的所得稅開支為人民幣60.3百萬元，為(1)使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤及(2)一家中國附屬公司因獲授予優惠稅項地位的稅率變動，導致遞延稅項資產撥回人民幣22.8百萬元。於2022年，我們的所得稅開支為人民幣2.1百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。於2023年，我們的所得稅開支為人民幣19.9百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。

本公司根據開曼公司法於開曼群島註冊成立為獲豁免有限責任公司，因此毋須繳納所得稅。由於我們於往績記錄期間並無源自香港或於香港賺取的應課稅利潤，故並無就香港利得稅作出撥備。根據《企業所得稅法》及相關規定，於中國經營的企業須就其應納稅利潤按25%的稅率繳納企業所得稅。我們其中一家綜合聯屬實體北京暢行自2016年起於中國獲評為「高新技術企業」，並於2019年至2022年的三年期間及續期後的2022年至2024年期間享受15%的所得稅優惠稅率。外商獨資企業拼途(北京)信息技術有限公司亦自2021年起獲認定為中國「高新技術企業」，自2021年至2023年三年期間享有15%的所得稅優惠稅率。有關我們的優惠稅收待遇風險，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－未能取得我們可能享有的政府補助或優惠稅務待遇，或我們目前享有的任何政府補助或優惠稅務待遇日後終止、減少或延遲等情形，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已繳納所有到期的相關稅項，與相關稅務機關並無任何爭議或未解決事項。

年內利潤／(虧損)

我們於2021年及2023年分別確認利潤淨額人民幣1,731.0百萬元及人民幣300.4百萬元，而於2022年確認虧損淨額人民幣187.6百萬元。

經營業績的年度對比

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的對比

收入

我們的收入由2022年的人民幣569.1百萬元增加43.2%至2023年的人民幣815.1百萬元，原因如下。

- *提供順風車平台服務*。我們提供順風車平台服務產生的收入由2022年的人民幣514.9百萬元增加50.3%至2023年的人民幣774.0百萬元，主要是由於我們的順風車平台服務的增長及我們的業務從COVID-19爆發的不利影響中復

財務資料

蘇，具體表現為(1)我們促成的順風車搭乘次數從94.2百萬次增至130.3百萬次，主要是由於月均活躍認證私家車車主及順風車搭乘人數分別由2022年的約1.2百萬人及3.7百萬人增至2023年的約1.6百萬人及4.8百萬人，及(2)同年平均每次順風車搭乘車費由人民幣64.3元增加3.1%至人民幣66.3元，原因為於COVID-19疫情後，城際出行需求的復甦及我們加大力度推動城際出行，城際出行在所有順風車出行中的比例增加。

- **提供智慧出租車服務。**我們提供智慧出租車服務產生的收入由2022年的人人民幣19.4百萬元減少41.7%至2023年的人人民幣11.3百萬元，主要是由於我們促成的出租車網約搭乘次數從21.5百萬次減少至12.1百萬次，原因是(1)同年，我們平台上的月均活躍認證出租車司機人數由14.0萬人減少至10.2萬人，因為出租車網約行業的競爭動態發生變化，以及網約車行業的競爭加劇導致出租車行業整體下滑，對我們的服務量造成負面影響，相比之下，根據弗若斯特沙利文報告，我們的順風車服務受到的影響較小，因為其依賴私家車車主（而非專業司機）及其互助（而非商業）性質；及(2)我們終止與出租車網約服務相關的聚合平台合作，主要是因為該等聚合平台開始專注於建立其自身的出租車網約業務，或為獲得更高佣金而優先派單予網約車司機而非出租車司機。
- **提供廣告及其他服務。**我們提供廣告及其他服務產生的收入由2022年的人人民幣34.8百萬元減少14.4%至2023年的人人民幣29.7百萬元，主要是由於長期經濟衰退致使我們公司客戶的廣告預算減少所致。

服務成本

我們的服務成本由2022年的人人民幣141.5百萬元增加48.2%至2023年的人人民幣209.7百萬元，主要是由於(1)第三方服務成本增加，主要由於我們加強了技術基礎設施，導致營運及維護服務費增加，以及我們就我們的順風車平台服務與一家聚合平台進行了新合作，導致支付予聚合平台的服務費增加，(2)付款處理成本增加，主要由於隨著我們的業務從COVID-19爆發的不利影響中復甦，我們促成的搭乘次數和相應的交易總額有所增加，及(3)保險成本增加，主要由於我們促成的搭乘次數增加及城際出行在所有順風車出行中的比例增加。

- **提供順風車平台服務。**我們提供順風車平台服務相關的服務成本由2022年的人人民幣105.3百萬元增加77.3%至2023年的人人民幣186.7百萬元，主要是由於(1)隨著我們的業務從COVID-19爆發的不利影響中復甦，我們促成的搭乘次數有所增加，導致付款處理成本由2022年的人人民幣40.1百萬元增加

財務資料

43.7%至2023年同期的人民幣57.6百萬元（這與同年交易總額由人民幣61億元增加42.5%至人民幣86億元相符），(2)第三方服務成本增加，主要由於我們加強了技術基礎設施及安全措施，導致運維服務費增加，以及我們就我們的順風車平台服務與一家聚合平台進行了新合作，導致支付予聚合平台的服務費增加，及(3)保險成本增加，主要是由於我們促成的乘搭次數增加及城際出行在所有順風車出行中的比例增加。

- *提供智慧出租車服務*。我們提供智慧出租車服務相關的服務成本由2022年的人民幣26.5百萬元減少35.5%至2023年的人民幣17.1百萬元，主要是由於(1)與我們出租車網約服務相關的第三方服務成本由2022年的人民幣10.4百萬元減少50.8%至2023年的人民幣5.1百萬元，此乃由於向服務器託管提供商、軟件服務提供商及雲服務提供商支付的運維服務費減少，及(2)安全成本由2022年的人民幣3.9百萬元減少68.8%至2023年的人民幣1.2百萬元，此乃由於市場競爭加劇及我們終止與聚合平台有關出租車網約服務方面的合作，導致我們在此期間促成的出租車網約搭乘次數減少。
- *提供廣告及其他服務*。我們提供廣告及其他服務相關的服務成本由2022年的人民幣9.7百萬元減少38.5%至2023年的人民幣6.0百萬元，主要是由於我們程序化廣告服務的擴張，這比直接出售我們的App內置廣告位更具成本效益。

毛利／(毛損)及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2022年的人民幣427.6百萬元增加41.6%至2023年的人民幣605.4百萬元。我們的毛利率於2022年及2023年保持相對穩定，分別為75.1%及74.3%。

- *提供順風車平台服務*。我們提供順風車平台服務的毛利率由2022年的79.5%下降至2023年的75.9%，主要是由於與我們提供順風車平台服務有關的服務成本增加較快，原因是(1)我們加強了技術基礎設施及安全措施，導致運維服務費增加，且於2023年，我們就我們的順風車平台服務與一家聚合平台進行了新合作，導致支付予聚合平台的服務費增加，這共同導致同年我們的第三方服務成本增加，及(2)我們的保險成本增長相對較快，主要是由於我們促成的順風車搭乘次數增加及承保上限高於同城出行的城際出行比例增加。

財務資料

- *提供智慧出租車服務*。我們提供出租車網約服務的負利潤率由2022年的36.6%增加至2023年的51.0%，主要是因為(1)我們提供智慧出租車服務所得收入因上述我們促成的出租車網約搭乘次數減少而減少，及(2)我們就智慧出租車服務產生若干固定運維成本，包括2023年維護人員的工資成本人民幣7.2百萬元及辦公相關成本人民幣2.2百萬元，該等成本與智慧出租車服務的交易量並無直接關係。
- *提供廣告及其他服務*。我們提供廣告及其他服務的毛利率由2022年的72.1%增加至2023年的80.0%，主要是由於我們程序化廣告服務的擴張，其毛利率相對高於直接出售App內置廣告位。

其他收入

其他收入由2022年的人民幣15.6百萬元增加25.6%至2023年的人民幣19.6百萬元，主要是由於銀行結餘及受限制現金增加導致產生的利息收入增加。

其他收益

其他收益由2022年的人民幣4.4百萬元增加52.3%至2023年的人民幣6.7百萬元，主要是由於按公允價值計入損益的金融資產的公允價值變動收益增加。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2022年的人民幣234.9百萬元減少0.6%至2023年的人民幣233.6百萬元，主要是由於(1)對出租車乘客及出租車司機的用戶獎勵因上述我們促成的出租車網約搭乘次數減少而減少，及(2)營銷及推廣開支因我們完善的促銷活動評估機制提高了我們的營銷活動效率而有所減少，部分被外包客戶服務開支增加所抵銷。

行政開支

我們的行政開支由2022年的人民幣35.3百萬元減少9.5%至2023年的人民幣32.0百萬元，主要是由於專業服務費減少，因為我們於2022年錄得與過往[編纂]計劃有關的開支。

研發開支

我們的研發開支由2022年的人民幣89.0百萬元增加36.7%至2023年的人民幣121.7百萬元，主要是由於我們提高了研發人員及產品開發人員的人數及薪金水平，導致員工開支增加。

財務資料

以股份為基礎的付款開支

我們以股份為基礎的付款開支由2022年的人民幣29.8百萬元大幅增至2023年的人民幣110.4百萬元，主要是由於(1)2023年3月31日[編纂]股份獎勵計劃向5brothers Limited轉讓股份，及(2)2023年悉數歸屬的若干受限制股份有所增加。

預期信貸虧損模式下的減值虧損(扣除撥回)

於2022年，我們在預期信貸虧損模式下的減值虧損(扣除撥回)為人民幣1.2百萬元，而於2023年，我們撥回減值虧損人民幣1.4百萬元。

優先股的公允價值變動

於2023年，我們因優先股的公允價值變動確認收益人民幣209.3百萬元，而2022年則確認虧損人民幣234.1百萬元，主要是由於股票市場長期低迷導致本公司截至2023年12月31日的估值有所減少。

融資成本

於2022年及2023年，我們的融資成本保持相對穩定，分別為人民幣0.2百萬元及人民幣0.3百萬元。

[編纂]

於2023年，我們就[編纂]錄得人民幣24.1百萬元的[編纂]，而2022年的[編纂]則為人民幣8.4百萬元。

除稅前(虧損)/利潤

由於上述原因，我們於2023年的除稅前利潤為人民幣320.3百萬元，而2022年的除稅前虧損則為人民幣185.5百萬元。

所得稅開支

於2022年，我們的所得稅開支為人民幣2.1百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。於2023年，我們的所得稅開支為人民幣19.9百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。

財務資料

年內(虧損)/利潤

由於上述原因，我們於2023年確認利潤淨額人民幣300.4百萬元，而2022年則確認虧損淨額人民幣187.6百萬元。

經調整年內利潤淨額(非國際財務報告準則計量)

於2023年，我們錄得經調整利潤淨額(非國際財務報告準則計量)為人民幣225.6百萬元，經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)為27.7%，而於2022年則錄得經調整利潤淨額為人民幣84.7百萬元，經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)為14.9%。有關我們(虧損)/利潤淨額與經調整利潤淨額(非國際財務報告準則計量)的對賬，請參閱「一 主要損益項目的說明 — 非國際財務報告準則計量」。

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度的對比

收入

我們的收入由2021年的人民幣780.6百萬元減少27.1%至2022年的人民幣569.1百萬元，原因如下。

- *提供順風車平台服務*。我們提供順風車平台服務產生的收入由2021年的人民幣695.1百萬元減少25.9%至2022年的人民幣514.9百萬元，主要是由於COVID-19在我們開展主要業務的多個地方復發；例如於2022年3月至2022年6月在上海出現疫情大規模局部爆發導致我們促成的順風車搭乘次數由129.7百萬次減少至94.2百萬次。
- *提供智慧出租車服務*。我們提供智慧出租車服務產生的收入由2021年的人民幣32.6百萬元減少40.5%至2022年的人民幣19.4百萬元，主要是由於(1) COVID-19疫情在多地復發，及(2)我們戰略性決定終止與出租車網約服務相關的聚合平台的合作，(考慮到該等聚合平台開始專注於建立其自身的出租車網約業務)導致我們促成的出租車網約搭乘次數由35.5百萬次減少至21.5百萬次。
- *提供廣告及其他服務*。我們提供廣告及其他服務產生的收入由2021年的人民幣52.8百萬元減少34.2%至2022年的人民幣34.8百萬元，主要是由於COVID-19疫情在多地復發及相關經濟衰退導致我們的公司客戶的廣告預算減少。

財務資料

服務成本

我們的服務成本由2021年的人民幣149.3百萬元減少5.2%至2022年的人民幣141.5百萬元，主要是由於付款處理成本隨著交易總額的減少而減少，這是因為受COVID-19疫情在多地復發的影響，我們在此期間促成的搭乘次數減少。該減少被我們為激勵私家車車主在我們的平台上提供搭乘服務而增加的補貼所部分抵銷，超逾部分在扣除相應搭乘的相關收入後入賬列作我們的服務成本。

- *提供順風車平台服務*。我們有關提供順風車平台服務的服務成本由2021年的人民幣101.5百萬元增加3.8%至2022年的人民幣105.3百萬元，主要是由於如上所述我們為激勵私家車車主在我們的平台上提供搭乘服務而增加補貼，部分被與我們的順風車平台服務有關的付款處理成本由2021年的人民幣48.9百萬元減少18.0%至2022年的人民幣40.1百萬元（這與交易總額由2021年的人民幣78億元減少21.8%至2022年的人民幣61億元相符）所抵銷，此乃由於受COVID-19疫情在多地復發的影響，我們在此期間促成的搭乘次數減少。我們順風車平台服務的相關付款處理成本與相應交易總額的下降百分比存在差異主要是由於以下因素：(1)交易總額指按乘客支付的車費計算的搭乘總價值（未就適用獎勵進行調整）；然而，向乘客支付獎勵由我們直接處理，不涉及第三方支付平台或產生支付予該等平台的相關佣金費用；(2)交易總額亦包括我們通過與聚合平台合作促成的搭乘價值，其中若干聚合平台（而非我們）承擔搭乘的相關付款處理成本；及(3)我們因銷售每週優惠券而產生付款處理成本，該等費用不會計入相關交易總額。
- *提供智慧出租車服務*。我們有關提供智慧出租車服務的服務成本由2021年的人民幣30.1百萬元減少至2022年的人民幣26.5百萬元，主要是由於與我們的出租車網約服務有關的付款處理成本由2021年的人民幣5.4百萬元減少56.7%至2022年的人民幣2.4百萬元（這與交易總額由2021年的人民幣827.2百萬元減少48.3%至2022年的人民幣427.4百萬元相符），此乃由於受COVID-19疫情在多地復發的影響，我們在此期間促成的出租車網約搭乘次數減少，部分被分配至提供智慧出租車服務的若干第三方服務成本（包括運維服務費，以及就短信驗證碼及通知短信向提供商支付的服務費）的增加所抵銷。我們出租車網約服務的相關付款處理成本與相應交易總額的下降百分比存在差異主要是由於以下因素：(1)交易總額指按乘客支付的車費計算

財務資料

的搭乘總價值（未就適用獎勵進行調整）；然而，向乘客支付獎勵由我們直接處理，不涉及第三方支付平台或產生支付予該等平台的相關佣金費用；及(2)交易總額亦包括我們通過與聚合平台合作促成的搭乘價值，其中若干聚合平台（而非我們）承擔搭乘的相關付款處理成本。

- *提供廣告及其他服務*。我們有關提供廣告及其他服務的服務成本由2021年的人民幣17.8百萬元減少45.5%至2022年的人民幣9.7百萬元，主要是由於COVID-19疫情復發導致第三方商家的廣告量減少。

毛利／(毛損)及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2021年的人民幣631.3百萬元減少32.3%至2022年的人民幣427.6百萬元。我們的毛利率由2021年的80.9%減少至2022年的75.1%。

- *提供順風車平台服務*。我們提供順風車平台服務的毛利率由2021年的85.4%減少至2022年的79.5%，主要是因為我們提供順風車平台服務的收入減少幅度大於相關服務成本的減少幅度，因為(1)我們增加了向私家車車主提供的補貼，以激勵彼等在我們的平台上提供搭乘服務（扣除相應搭乘的相關收入後的部分入賬列作服務成本），(2)儘管收入減少，但我們繼續產生某些固定成本，如員工成本，及(3)我們支付更高的保險費以將順風車搭乘投保的保險範圍上限由同城出行的每人人民幣0.3百萬元及城際出行的每人人民幣0.8百萬元增加至同城出行每人人民幣0.6百萬元及城際出行每人人民幣1.0百萬元，自2021年9月1日起生效，因此，我們的保險成本從2021年的人民幣19.2百萬元下降至2022年的人民幣17.4百萬元，與同期的相關收入相比降幅較小。
- *提供智慧出租車服務*。於2021年，我們錄得提供出租車網約服務的毛利率為7.7%，而於2022年則錄得負毛利率為36.6%，主要是因為(1)如上所述，我們促成的出租車網約搭乘次數減少，導致我們提供智慧出租車服務產生的收入減少，(2)我們就智慧出租車服務產生若干固定運維成本，包括2022年的維護人員工資成本人民幣6.8百萬元及辦公相關成本人民幣3.0百萬元，該等成本與智慧出租車服務的交易量並無直接關係，及(3)我們根據智慧出租車服務助力的出租車搭乘總次數按比例將若干可變運維成本（主要包括基礎設施成本、安全成本及若干短信驗證碼及通知短信的服務費）分配至智慧出租車服務。該等智慧出租車服務包括我們尚未收取服務費的出租車

財務資料

搭乘服務（即我們已促成但未收取服務費的出租車網約搭乘以及我們通過*出租車打車助手*及*出租車智慧碼*助力的免費智慧出租車搭乘），因為此類乘車服務亦使用了相關短信服務、我們的基礎設施（如服務器、軟件及雲服務）及安全措施（如人臉識別、虛擬號碼及實名驗證），並產生相應成本。於2021年及2022年，我們通過智慧出租車服務助力的免費出租車搭乘總次數分別為123.1百萬次及112.6百萬次，佔我們通過智慧出租車服務助力的出租車搭乘總次數的比例由2021年的82.0%增至2022年的89.3%，主要是由於受COVID-19疫情區域性復發的影響，我們已促成且已收取服務費的出租車網約搭乘次數減少。

- *提供廣告及其他服務*。我們提供廣告及其他服務的毛利率由2021年的66.4%增至2022年的72.1%，主要是因為我們的程序化廣告服務的規模擴大，而程序化廣告服務相較我們的App內置廣告位直銷具有相對更高的毛利率。

其他收入

其他收入由2021年的人民幣8.4百萬元增加86.4%至2022年的人民幣15.6百萬元，主要由於銀行結餘及受限制現金增加導致利息收入增加。

其他收益

其他收益由2021年的人民幣2.4百萬元增加80.7%至2022年的人民幣4.4百萬元，主要是由於我們於2022年錄得匯兌收益，而於2021年受外匯匯率波動影響錄得匯兌虧損。

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支由2021年的人民幣255.9百萬元減少8.2%至2022年的人民幣234.9百萬元，主要是由於COVID-19疫情在多地復發的影響導致出行需求減少而致使順風車乘客的用戶獎勵減少，部分被營銷及推廣開支增加所抵銷，此乃由於我們為提高品牌知名度及擴大用戶群而開展的營銷及品牌活動增多。

行政開支

我們的行政開支由2021年的人民幣26.8百萬元增加31.6%至2022年的人民幣35.3百萬元，主要是由於(1)與我們先前[編纂]計劃有關的專業服務費的增加，及(2)由於我們提高了員工的整體工資水平而導致員工開支增加。

研發開支

我們的研發開支由2021年的人民幣60.1百萬元增加48.1%至2022年的人民幣89.0百萬元，主要是由於我們提高了員工的整體工資水平而導致員工開支增加。

財務資料

以股份為基礎的付款開支

我們的以股份為基礎的付款開支由2021年的人民幣22.7百萬元增加31.2%至2022年的人民幣29.8百萬元，主要是因為我們在2022年授出額外以股份為基礎的獎勵。

預期信貸虧損模式下的減值虧損(扣除撥回)

我們於2021年在預期信貸虧損模式下的減值虧損(扣除撥回)為人民幣0.7百萬元及於2022年為人民幣1.2百萬元，主要是由於與廣告服務有關的貿易應收款項減值虧損增加。

優先股的公允價值變動

我們於2022年因優先股的公允價值變動確認虧損人民幣234.1百萬元，而於2021年則確認收益人民幣1,521.2百萬元，主要是由於自2022年12月中國政府戰略性地調整疫情防控政策並大力解除旨在控制COVID-19病毒傳播的限制性措施以來，行業復甦，本公司於截至2022年12月31日的估值上升。

融資成本

於2021年及2022年，我們的融資成本保持相對穩定，分別為人民幣0.3百萬元及人民幣0.2百萬元。

[編纂]

於2022年，我們就[編纂]錄得人民幣8.4百萬元的[編纂]，而2021年與我們過往[編纂]計劃有關的[編纂]為人民幣5.5百萬元。

除稅前(虧損)/利潤

由於上述原因，我們於2021年及2022年的除稅前利潤及除稅前虧損分別為人民幣1,791.3百萬元及人民幣185.5百萬元。

所得稅開支

於2021年，我們的所得稅開支為人民幣60.3百萬元，為(1)使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤及(2)一家中國附屬公司獲授予優惠稅項地位的稅率變動，導致遞延稅項資產撥回人民幣22.8百萬元。於2022年，我們的所得稅開支為人民幣2.1百萬元，即使用遞延稅項資產抵銷本年度利潤。

年內(虧損)/利潤

由於上述原因，我們於2022年確認虧損淨額人民幣187.6百萬元，而於2021年則確認利潤淨額人民幣1,731.0百萬元。

財務資料

經調整年內利潤淨額(非國際財務報告準則計量)

於2022年，我們錄得經調整利潤淨額(非國際財務報告準則計量)為人民幣84.7百萬元，經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)為14.9%，而於2021年則錄得經調整利潤淨額為人民幣238.0百萬元，經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)為30.5%。有關我們(虧損)/利潤淨額與經調整利潤淨額(非國際財務報告準則計量)的對賬，請參閱「主要損益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。

主要資產負債表項目討論

下表載列截至所示日期我們的綜合資產負債表概要。

| | 截至12月31日 | | |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 非流動資產 | | | |
| 物業及設備 | 16,470 | 10,351 | 8,022 |
| 遞延稅項資產 | 106,649 | 104,502 | 84,635 |
| 使用權資產 | 1,244 | 5,466 | 5,184 |
| 其他非流動資產 | 53 | 1,193 | 516 |
| 非流動資產總值 | 124,416 | 121,512 | 98,357 |
| 流動資產 | | | |
| 貿易應收款項 | 34,714 | 20,096 | 11,890 |
| 預付款項、按金及其他應收款項 | 46,736 | 28,443 | 38,124 |
| 按公允價值計入損益的金融資產 | 220,308 | 150,740 | 352,834 |
| 受限制現金 | 289,144 | 277,775 | 386,632 |
| 銀行結餘及現金 | 486,299 | 663,230 | 685,522 |
| 流動資產總值 | 1,077,201 | 1,140,284 | 1,475,002 |
| 流動負債 | | | |
| 貿易及其他應付款項 | 531,670 | 511,349 | 622,225 |
| 租賃負債 | 563 | 4,548 | 2,565 |
| 合約負債 | 136 | 96 | — |
| 可轉換可贖回優先股 | 2,342,487 | 4,465,607 | 4,256,162 |
| 流動負債總額 | 2,874,856 | 4,981,600 | 4,880,952 |
| 流動負債淨額 | (1,797,655) | (3,841,316) | (3,405,950) |
| 資產總值減流動負債 | (1,673,239) | (3,719,804) | (3,307,593) |
| 非流動負債 | | | |
| 租賃負債 | 342 | 586 | 1,899 |
| 可轉換可贖回優先股 | 1,885,758 | — | — |
| 非流動負債總額 | 1,886,100 | 586 | 1,899 |
| 負債淨額 | (3,559,339) | (3,720,390) | (3,309,492) |
| 資本及儲備 | | | |
| 股本 | 224 | 224 | 212 |
| 儲備 | (3,559,563) | (3,720,614) | (3,309,704) |
| 權益總額 | (3,559,339) | (3,720,390) | (3,309,492) |

財務資料

物業及設備

我們的物業及設備主要包括傢俬及裝置及租賃物業裝修。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的物業及設備分別為人民幣16.5百萬元、人民幣10.4百萬元及人民幣8.0百萬元。下表載列我們截至所示日期物業及設備的組成部分。

| | 截至12月31日 | | |
|-----------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | (人民幣千元) | |
| 傢俬及裝置..... | 15,846 | 10,245 | 7,530 |
| 租賃物業裝修..... | 624 | 106 | 492 |
| 總計 | 16,470 | 10,351 | 8,022 |

我們的物業及設備於2021年12月31日至2023年12月31日有所減少，主要是由於與我們傢俬及裝置有關的折舊所致。

遞延稅項資產

我們的遞延稅項資產與資產及負債的稅基與其賬面值的可扣減暫時性差異有關，前提是該等差異及虧損很有可能用於抵銷未來應課稅利潤。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的遞延稅項資產分別為人民幣106.6百萬元、人民幣104.5百萬元及人民幣84.6百萬元，主要由於我們動用稅項虧損、已確認的額外稅項虧損及適用稅率的變動。

使用權資產

我們的使用權資產由租賃物業組成。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的使用權資產分別為人民幣1.2百萬元、人民幣5.5百萬元及人民幣5.2百萬元。於2021年12月31日至2022年12月31日，我們的使用權資產增加主要是由於續租所致。截至2023年12月31日，我們的使用權資產較2022年12月31日保持相對穩定。

貿易應收款項

我們的貿易應收款項指我們就廣告及其他服務應收公司客戶的款項，扣除信貸虧損撥備。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的貿易應收款項分別為人民幣34.7百萬元、人民幣20.1百萬元及人民幣11.9百萬元。於2021年12月31日至2022年12月31日，我們的貿易應收款項減少，主要是由於我們的廣告及其他服務業務量減少，原因是我們的公司客戶因多個地區的COVID-19疫情復發及相關經濟衰退而減少其廣告預算。截至2023年12月31日，我們的貿易應收款項進一步減少，主要是由於我們程序化廣告服務的擴張，該服務的信貸期比我們向企業客戶提供的其他廣告及其他服務相對較短。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項及信貸虧損撥備。

| | 截至12月31日 | | |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 貿易應收款項 | 40,016 | 26,439 | 16,813 |
| 減：信貸虧損撥備..... | (5,302) | (6,343) | (4,923) |
| 貿易應收款項淨額..... | <u>34,714</u> | <u>20,096</u> | <u>11,890</u> |

於往績記錄期間，我們一般向公司客戶授予30至120天的信貸期。我們力求對未結清貿易應收款項維持嚴格的控制，並設有信貸控制部門以盡量減低信貸風險。我們的高級管理層定期審閱我們的逾期結餘，並且我們的銷售及營銷人員會與我們的公司客戶緊密跟進付款狀態。下表載列我們截至所示日期基於我們廣告及其他服務之付款到期日期的貿易應收款項淨額的賬齡分析。

| | 截至12月31日 | | |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 當期及逾期90天內 | 26,462 | 15,936 | 11,134 |
| 逾期91天至180天 | 4,272 | 3,547 | 445 |
| 逾期181天至365天 | 3,284 | 426 | 217 |
| 逾期超過365天 | 696 | 187 | 94 |
| 總計..... | <u>34,714</u> | <u>20,096</u> | <u>11,890</u> |

我們參考經常性客戶的還款記錄及新客戶的當前逾期風險，使用撥備矩陣－應收賬款賬齡分析，根據共同信貸風險特徵釐定貿易應收款項的預期信貸虧損。我們使用應收賬款的歷史觀察違約率來估計撥備率，當中會考慮毋須過多成本或努力即可取得的合理及具支持性的前瞻性資料。於各報告期末，我們於考慮當時董事可獲得的前瞻性資料後，重新評估及更新歷史虧損率。就此而言，董事認為我們的信貸風險已顯著下降。

財務資料

截至2021年、2022年及2023年12月31日，在逾期的結餘中，我們的貿易應收款項結餘包括賬面總值分別為人民幣8.3百萬元、人民幣4.2百萬元及人民幣0.8百萬元的應收賬款，該等款項截至報告日期已逾期90天或以上。於往績記錄期間，少數公司客戶花費較長時間與我們結算結餘。然而，除我們明確識別為信貸減值的貿易應收款項外，概無發現超過往績記錄期間所應用損失率的重大損失。我們一直在積極與我們的企業客戶溝通，爭取結算並不斷取得進展。截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的貿易應收款項總額中約人民幣9.3百萬元或55.5%（或貿易應收款項淨額的78.5%）已結清。此外，截至2024年4月30日，我們截至2021年12月31日的貿易應收款項總額中約人民幣35.3百萬元或88.3%（或貿易應收款項淨額的超過100%）已結清，且我們截至2022年12月31日的貿易應收款項總額中約人民幣21.7百萬元或82.1%（或貿易應收款項淨額的超過100%）已結清。換言之，我們截至2021年及2022年12月31日的所有過往貿易收入（扣除信貸虧損撥備）已悉數收回。基於上文所述者，我們認為，逾期超過180天或逾期超過365天的貿易應收款項結餘不存在任何無法收回的問題，且並無作出相關撥備。

我們以相關期間貿易應收款項的期初及期末平均結餘除以同期提供廣告及其他服務產生的收入，再乘以該期間的天數計算貿易應收款項週轉天數。下表載列我們於所示年度貿易應收款項的週轉天數。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------------|-------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 貿易應收款項週轉天數 | 224 | 284 | 194 |

我們的貿易應收款項週轉天數由2021年的224天增加至2022年的284天，主要是由於在COVID-19疫情復發及相關經濟衰退的情況下，我們的公司客戶的廣告預算減少，導致提供廣告及其他服務所得收入減少。我們的貿易應收款項週轉天數由2022年的284天減少至2023年的194天，主要是由於我們程序化廣告服務的擴張，該服務的信貸期比我們向企業客戶提供的其他廣告及其他服務相對較短。

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的貿易應收款項中約人民幣9.3百萬元或55.5%已結清。

財務資料

預付款項、按金及其他應收款項

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的預付款項、按金及其他應收款項分別為人民幣46.7百萬元、人民幣28.4百萬元及人民幣38.1百萬元。下表載列我們截至所示日期預付款項、按金及其他應收款項的組成部分。

| | 截至12月31日 | | |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 應收支付平台款項..... | 29,462 | 19,534 | 25,838 |
| 應收聚合平台款項..... | 8,536 | 2,279 | 516 |
| 預付開支..... | 6,118 | 4,037 | 4,530 |
| 發行成本 ⁽¹⁾ | — | 1,453 | 4,838 |
| 其他 ⁽²⁾ | 2,849 | 1,169 | 2,410 |
| 減：信貸虧損撥備..... | (229) | (29) | (9) |
| 總計..... | 46,736 | 28,443 | 38,124 |

(1) 截至2022年及2023年12月31日的發行成本指因[編纂]而產生的部分[編纂]，預計該部分將於發行新股時資本化。

(2) 主要包括按金、預付增值稅及其他應收款項。

預付款項、按金及其他應收款項由截至2021年12月31日的人民幣46.7百萬元下降至截至2022年12月31日的人民幣28.4百萬元，主要由於(1)我們促成的搭乘次數減少導致應收支付平台款項減少，及(2)由於2022年我們不再就我們的順風車平台服務與若干聚合平台合作導致應收聚合平台款項減少所致。預付款項、按金及其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣28.4百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣38.1百萬元，主要是由於(1)我們促成的搭乘次數增加導致應收支付平台款項增加，及(2)發行成本增加以及我們就[編纂]產生的[編纂]增加，部份被應收聚合平台款項減少所抵銷，因我們於2022年12月就我們的順風車平台服務以及於2022年12月及2023年2月就出租車網約服務終止與若干聚合平台的合作。

截至2024年4月30日，截至2023年12月31日應收支付平台款項已全部提取，且截至2023年12月31日應收聚合平台款項約人民幣0.4百萬元或85.9%已結清。

按公允價值計入損益的金融資產

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們按公允價值計入損益的金融資產分別為人民幣220.3百萬元、人民幣150.7百萬元及人民幣352.8百萬元，指我們自一間信譽良好的中國持牌商業銀行購買的理財產品。於往績記錄期間，我們購買開放式可贖回的理財產品，此等產品於2021年、2022年及2023年的年化加權平均回報率分別為2.49%、1.79%及2.06%。

財務資料

我們可能於未來使用盈餘現金繼續投資同類理財產品。[編纂]後，我們對按公允價值計入損益的金融資產的投資須遵守上市規則第十四章的規定。董事會及財務部門主要負責作出、履行及監管投資決定。於往績記錄期間，我們已實施以下投資及財政政策：

- 董事會負責整體規劃及審批理財產品投資。特別是，我們的高級財務主管及首席財務官姜震宇先生審閱由我們財務部基金專家提供的盈餘現金狀況及預算。高級財務主管獲授權審批金額少於人民幣5.0百萬元的理財產品投資。姜震宇先生獲授權審批金額為人民幣5.0百萬元至人民幣50.0百萬元的理財產品投資。金額超過人民幣50.0百萬元的理財產品投資須向創始人、董事長及首席執行官宋先生匯報並由其審批；
- 我們的財務部負責分析及研究理財產品投資，以及該等投資的長期日常管理；
- 倘我們有毋須用作短期營運資金目的之盈餘現金，則可用作理財產品投資；
- 我們主要投資於低風險、高流動性及有合理回報的短期理財產品；及
- 我們根據發行持牌商業銀行提供的風險評級評估相關金融工具的有關風險。

公允價值計量

我們就財務申報目的以公允價值計量金融工具。董事會已成立一個由首席財務官領導的估值委員會，釐定按公允價值計量的合適估值技術及輸入數據。

就財務申報目的而言，公允價值計量可根據公允價值計量所用輸入數據的可觀察程度及輸入數據對公允價值計量整體的重要性，分類為第一級、第二級或第三級，描述如下：

- 第一級輸入數據指實體於計量日期能夠取得的相同資產或負債在活躍市場的報價（未經調整）；
- 第二級輸入數據指除第一級所包含的報價外，相關資產或負債直接或間接可觀察的輸入數據；及
- 第三級輸入數據指相關資產或負債的不可觀察輸入數據。

財務資料

在估計公允價值時，我們採用可獲取的市場可觀察數據。當缺少第一級輸入數據時，我們委聘第三方合資格估值師進行估值。我們的估值委員會與合資格外部估值師密切合作以建立模型適用的估值技術及輸入數據。首席財務官每季向董事會匯報估值委員會的發現以解釋公允價值波動的成因。下表載列我們截至所示日期金融工具之公允價值。

| | 截至12月31日的公允價值 | | | 公允價值層級 | 估值技術及 主要輸入數據 | 重大不可觀察輸入數據 |
|--------------------------|---------------|-----------|-----------|--------|-----------------------|---|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | | | |
| | (人民幣千元) | | | | | |
| 按公允價值計入損益的 金融資產 | 220,308 | 150,740 | 352,834 | 第二級 | 貼現現金流量 ⁽¹⁾ | 不適用 |
| 可轉換可贖回優先股 | 4,228,245 | 4,465,607 | 4,256,162 | 第三級 | 貼現現金流量 ⁽²⁾ | 加權平均資本成本及長期 收入增長率；經計及管 理層經驗及對市場狀況 的了解。 |

(1) 未來現金流量乃根據理財產品的合約期估計及按反映交易對手信用風險的利率貼現。

(2) 貼現現金流量法用於根據適當的加權平均資本成本，取得來自於該被投資對象的擁有權的預計未來經濟利益的現值。

我們已使用貼現現金流量法釐定相關股份價值及採用權益分配法，根據第三方合資格估值師作出的估值報告，釐定優先股於發行日期及各報告期末的公允價值。有關用於釐定優先股公允價值的主要估值假設，請參閱「一 重大會計政策資料、估計及假設 — 金融工具 — 優先股」。

關於第三級工具的估值，董事已(1)審閱與工具有關的協議條款；(2)委聘第三方合資格估值師，向估值師提供必要財務及非財務數據，以供其評估我們的已執行估值程序，並與估值師討論相關假設；(3)審慎考慮所有數據，特別是那些與非市場相關的數據輸入，例如加權平均資本成本、收入預測和長期收入增長率，其均需要管理評估及估計；及(4)審閱估值師編製的估值報告。根據上述程序及所收到的專業意見，董事

財務資料

認為，對第三級工具進行的估值分析屬公平合理且本集團的財務報表乃經妥當編製。倘若任何估計及假設發生變化，則可能會導致第三級工具的公允價值發生變化。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一的會計師報告附註4。

有關金融工具公允價值計量的詳情，特別是公允價值層級、估值技術及主要輸入數據（包括重大不可觀察輸入數據以及不可觀察輸入數據與公允價值的關係），披露於本文件附錄一會計師報告附註33。申報會計師已根據香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報聘用準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」開展必要審核工作，以就本文件附錄一內我們於整個往績記錄期間的歷史財務資料發表意見。申報會計師對我們於整個往績記錄期的歷史財務資料的意見載於本文件附錄一。

關於第三級工具的估值，聯席保薦人已採取下列盡職調查程序：(1)與外部估值師就分類為公允價值計量第三層級的金融工具估值所用的假設及方法進行面談；(2)獲取並檢查外部估值師的資質，以確定其專業知識及行業經驗；(3)與本公司討論以了解分類為公允價值計量第三層級的金融工具估值的關鍵基礎及假設；(4)與申報會計師討論就此進行的審核程序；(5)審閱本文件附錄一會計師報告的相關附註及披露；及(6)取得及審閱有關本公司金融工具的相關認購協議。經考慮董事及申報會計師所作的工作以及聯席保薦人進行的相關盡職調查後，聯席保薦人並無注意到任何事項會導致其質疑外部估值師對分類為公允價值計量第三層級的金融工具進行的估值。

銀行結餘及現金

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的銀行結餘及現金分別為人民幣486.3百萬元、人民幣663.2百萬元及人民幣685.5百萬元。

受限制現金

受限制現金指在持牌商業銀行託管的銀行賬戶中持有的應付用戶款項及用戶賬戶結餘。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的受限制現金分別為人民幣289.1百萬元、人民幣277.8百萬元及人民幣386.6百萬元。

財務資料

貿易及其他應付款項

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的貿易及其他應付款項分別為人民幣531.7百萬元、人民幣511.3百萬元及人民幣622.2百萬元。下表載列我們截至所示日期貿易及其他應付款項的組成部分。

| | 截至12月31日 | | |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 應付用戶款項 | 480,455 | 442,045 | 538,256 |
| 應付薪酬 | 20,453 | 28,351 | 30,845 |
| 貿易應付款項 | 10,389 | 8,315 | 22,882 |
| 其他應付稅項 | 7,166 | 5,748 | 6,739 |
| 應計開支 | 6,442 | 11,210 | 6,964 |
| 應計[編纂]..... | 1,945 | 9,377 | 9,309 |
| 應計發行成本 | — | 1,302 | 1,178 |
| 其他應付款項 ⁽¹⁾ | 4,820 | 5,001 | 6,052 |
| 總計..... | 531,670 | 511,349 | 622,225 |

- (1) 主要包括應付營銷及推廣服務提供商、外包客服人員和第三方諮詢人員的款項以及預扣個人社會保險和住房公積金繳款。

應付用戶款項主要指我們平台上私家車車主及出租車司機用戶賬號內的未提取結餘，包括(1)由持牌商業銀行託管的於銀行賬戶持有的應付用戶款項及用戶賬戶餘額（在我們的資產負債表中記錄為受限制現金）及(2)我們開始使用由商業銀行託管的銀行賬戶之前產生的其他用戶賬戶餘額。我們於2020年11月9日啟用該託管銀行賬戶後，自乘客收取及應付司機的所有款項會存放於一個由商業銀行託管的賬戶並與本集團的其他資金分開管理。有關我們使用託管銀行賬戶前的用戶資金管理的過往做法及相關風險，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能被視為在並無支付業務許可證的情況下作為非金融機構進行支付服務」。私家車車主和出租車司機可每日申請提取款項。請參閱「業務－我們提供的服務－順風車平台－定價及付款結算」及「業務－我們提供的服務－智慧出租車服務－出租車網約－定價及付款結算」。應付用戶款項亦包括截至報告日期尚未提取的順風車乘客的賬戶結餘，其主要指來自順風車乘客的已於隨後打折或取消之搭乘產生的全部或部分預付款項退款。該等應付用戶款項可用於未來出行或由順風車乘客提取。未動用結餘於資產負債表日期錄作流動負債，並計入貿易及其他應付款項。下表載列我們截至所示日期的未償還應付用戶款項明細。

財務資料

| | 截至12月31日 | | | | | |
|----------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|
| | 2021年 | | 2022年 | | 2023年 | |
| | 總金額 | 每名用戶 ⁽¹⁾ | 總金額 | 每名用戶 ⁽¹⁾ | 總金額 | 每名用戶 ⁽¹⁾ |
| | (人民幣千元) | (人民幣元) | (人民幣千元) | (人民幣元) | (人民幣千元) | (人民幣元) |
| 應付不擔任順風車乘客的 | | | | | | |
| 私家車車主款項..... | 183,298 | 98.8 | 183,411 | 92.9 | 255,815 | 109.9 |
| 應付亦擔任順風車乘客的 | | | | | | |
| 私家車車主款項..... | 173,262 | 129.0 | 152,119 | 118.7 | 179,635 | 131.0 |
| 應付出租車司機款項..... | 21,564 | 68.4 | 16,029 | 52.9 | 12,888 | 43.5 |
| 應付順風車乘客款項..... | 102,331 | 24.8 | 90,486 | 24.0 | 89,918 | 25.3 |
| 總計..... | <u>480,455</u> | — | <u>442,045</u> | — | <u>538,256</u> | — |

(1) 應付每名用戶款項乃根據截至相關日期應付私家車車主／出租車司機／順風車乘客各自的未償還總額，除以截至相同相關日期擁有正賬戶結餘的私家車車主／出租車司機／順風車乘客各自的總數計算。

下表載列截至所示日期每位用戶結餘範圍的分佈情況（以佔用戶賬戶總數的百分比列示）。

| | 截至12月31日佔用戶賬戶總數的百分比 | | |
|-----------------------|---------------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 各用戶賬戶結餘範圍 | | | |
| 不擔任順風車乘客的私家車車主 | | | |
| 不超過人民幣10元..... | 30.0% | 32.9% | 31.3% |
| 人民幣10元以上 | | | |
| 且不超過人民幣50元..... | 29.2% | 28.5% | 26.8% |
| 人民幣50元以上 | | | |
| 且不超過人民幣100元..... | 17.1% | 16.3% | 16.4% |
| 超過人民幣100元..... | 23.7% | 22.3% | 25.5% |
| 亦擔任順風車乘客的私家車車主 | | | |
| 不超過人民幣10元..... | 25.0% | 27.1% | 26.4% |
| 人民幣10元以上 | | | |
| 且不超過人民幣50元..... | 28.4% | 28.9% | 28.1% |
| 人民幣50元以上 | | | |
| 且不超過人民幣100元..... | 17.6% | 17.2% | 17.0% |
| 超過人民幣100元..... | 29.0% | 26.8% | 28.5% |
| 出租車司機 | | | |
| 不超過人民幣10元..... | 43.0% | 47.4% | 50.9% |
| 人民幣10元以上 | | | |
| 且不超過人民幣50元..... | 32.3% | 32.8% | 32.2% |
| 人民幣50元以上 | | | |
| 且不超過人民幣100元..... | 10.6% | 9.3% | 8.5% |
| 超過人民幣100元..... | 14.1% | 10.5% | 8.4% |

財務資料

| | 截至12月31日佔用戶賬戶總數的百分比 | | |
|------------------|---------------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 順風車乘客 | | | |
| 不超過人民幣10元..... | 59.5% | 58.6% | 58.3% |
| 人民幣10元以上 | | | |
| 且不超過人民幣50元..... | 29.0% | 29.6% | 29.9% |
| 人民幣50元以上 | | | |
| 且不超過人民幣100元..... | 7.5% | 7.8% | 7.8% |
| 超過人民幣100元..... | 4.0% | 4.0% | 4.0% |

截至2022年12月31日，由於用戶提現所致，我們的應付用戶款項由截至2021年12月31日的人民幣480.5百萬元減少至人民幣442.0百萬元。截至2023年12月31日，我們的應付用戶款項隨著我們用戶群的擴大及我們促成的搭乘次數的增加而增加至人民幣538.3百萬元。儘管我們設有提取賬戶結餘的政策，但我們於往績記錄期間錄得相對較大的應付用戶款項，主要因為(1)我們的用戶群於往績記錄期間增加；(2)鑒於私家車車主賺取的車費並非其主要收入來源，因此可能不會如預期般頻繁地從其賬戶中提取資金；(3)順風車乘客及亦擔任順風車乘客的私家車車主可能保留其賬戶結餘，用於支付未來在我們的平台上要求的搭乘；(4)我們提供補貼（部分以獎勵的形式）以鼓勵私家車車主及出租車司機使用我們的平台，其乃按用戶提取前的應付用戶款項入賬；及(5)由於COVID-19疫情影響，部分用戶變得不活躍，並在我們的平台上留下彼等的賬戶結餘。從人均角度而言，應付順風車乘客款項於往績記錄期間整體保持穩定，而應付私家車車主及出租車司機款項截至2021年及2022年12月31日整體下降。截至2023年12月31日，人均應付私家車車主款項隨著我們用戶群的擴大及我們促成的搭乘次數的增加而增加。

我們擁有充足的資本及銀行融資來維持營運所需的足夠現金流量水平，以應對相關用戶可能提取大量應付款項，此乃考慮到(1)截至2023年12月31日，我們的銀行結餘及現金為人民幣685.5百萬元，該等款項具有高度流動性並可隨時動用；(2)截至同日我們的受限制現金為人民幣386.6百萬元，指持牌商業銀行託管的銀行賬戶持有的應付用戶款項及用戶賬戶結餘，可用於向用戶還款；及(3)截至同日我們按公允價值計入損益的金融資產為人民幣352.8百萬元，主要指我們自中國一家信譽良好的持牌商業銀行購買的短期理財產品，該等理財產品具有較高流動性，無固定期限並可隨時提取。

財務資料

下表載列截至所示日期基於發生日期的應付用戶款項賬齡分析。

| | 截至12月31日 | | |
|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 15天內..... | 92,830 | 53,412 | 95,990 |
| 16天至30天..... | 29,795 | 21,793 | 31,807 |
| 31天至60天..... | 32,303 | 24,616 | 35,614 |
| 61天至90天..... | 26,724 | 24,639 | 27,230 |
| 91天至180天..... | 44,909 | 48,263 | 53,463 |
| 181天至360天..... | 52,424 | 39,065 | 59,603 |
| 361天至720天..... | 78,652 | 57,737 | 40,967 |
| 720天以上..... | 122,818 | 172,520 | 193,582 |
| 總計..... | 480,455 | 442,045 | 538,256 |

截至2023年12月31日，我們賬齡超過90天的應付用戶款項為人民幣347.6百萬元（或約64.6%），乃主要由於(1)鑒於私家車車主賺取的車費並非其主要收入來源，而且大多數用戶賬戶的餘額不超過人民幣10元，因此可能不會如預期般頻繁地從其賬戶中提取資金，(2)於往績記錄期間，尤其是於COVID-19疫情爆發期間，若干乘客在較長時間內處於非活躍狀態，並將其賬戶結餘留在我們的平台上所致，及(3)截至2023年12月31日，隨著用戶群的擴大以及我們促成的乘車次數的增加，我們錄得相對較大的應付用戶款項，且我們的用戶傾向於保留其賬戶結餘，用於支付未來在我們的平台上的搭乘。

應付用戶款項為用戶收取我們欠付用戶款項的合約權利而產生的金融負債。該等合約權利僅於向用戶支付款項時到期。國際財務報告準則第9號金融工具規定，當且僅當金融負債被解除時（即合約中規定的義務被解除或取消或屆滿時），實體應從其財務狀況表中將金融負債（或金融負債的一部分）剔除。因此，本公司在用戶收取有關款項前不會剔除應付用戶款項結餘（包括長期逾期結餘）。因此，不活躍用戶的賬戶結餘將繼續累積，導致應付用戶的賬齡增加。儘管截至2023年12月31日，我們錄得應付賬齡超過720天的用戶款項人民幣193.6百萬元，但賬齡超過720天的未償還餘額賬戶的每位用戶的金額僅為人民幣31.9元。

財務資料

下表載列截至所示日期基於發生日期應付各類用戶款項的賬齡分析。

| | 截至12月31日 | | |
|----------------|----------------|------------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 (人民幣千元) | 2023年 |
| 應付不擔任順風車乘客的 | | | |
| 私家車車主款項..... | 183,298 | 183,411 | 255,815 |
| 15天內..... | 43,220 | 29,562 | 56,922 |
| 16天至30天..... | 14,795 | 11,911 | 19,472 |
| 31天至60天..... | 15,355 | 12,941 | 21,024 |
| 61天至90天..... | 12,758 | 13,519 | 16,038 |
| 91天至180天..... | 19,507 | 25,164 | 30,298 |
| 181天至360天..... | 21,229 | 19,643 | 33,497 |
| 361天至720天..... | 23,769 | 23,865 | 21,030 |
| 720天以上..... | 32,665 | 46,806 | 57,534 |
| 應付亦擔任順風車乘客的 | | | |
| 私家車車主款項..... | 173,262 | 152,119 | 179,635 |
| 15天內..... | 30,320 | 14,868 | 27,273 |
| 16天至30天..... | 12,206 | 7,808 | 11,411 |
| 31天至60天..... | 14,451 | 9,792 | 13,458 |
| 61天至90天..... | 12,291 | 9,811 | 10,323 |
| 91天至180天..... | 21,709 | 20,324 | 21,412 |
| 181天至360天..... | 24,000 | 17,030 | 23,717 |
| 361天至720天..... | 27,536 | 26,497 | 16,692 |
| 720天以上..... | 30,749 | 45,989 | 55,349 |
| 應付出租車司機款項..... | 21,564 | 16,029 | 12,888 |
| 15天內..... | 8,513 | 3,141 | 1,955 |
| 16天至30天..... | 2,548 | 1,881 | 830 |
| 31天至60天..... | 2,080 | 1,580 | 950 |
| 61天至90天..... | 1,134 | 942 | 644 |
| 91天至180天..... | 1,645 | 1,565 | 1,095 |
| 181天至360天..... | 1,186 | 1,354 | 1,085 |
| 361天至720天..... | 1,571 | 1,543 | 1,248 |
| 720天以上..... | 2,887 | 4,023 | 5,081 |
| 應付順風車乘客款項..... | 102,331 | 90,486 | 89,918 |
| 15天內..... | 10,777 | 5,841 | 9,840 |
| 16天至30天..... | 246 | 193 | 94 |
| 31天至60天..... | 417 | 303 | 182 |
| 61天至90天..... | 541 | 367 | 225 |
| 91天至180天..... | 2,048 | 1,210 | 658 |
| 181天至360天..... | 6,009 | 1,038 | 1,304 |
| 361天至720天..... | 25,776 | 5,832 | 1,997 |
| 720天以上..... | 56,517 | 75,702 | 75,618 |
| 總計..... | 480,455 | 442,045 | 538,256 |

財務資料

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的應付用戶款項中約人民幣214.9百萬元或39.9%已結清。下表載列截至2024年4月30日按用戶類別劃分的應付用戶款項的後續結算明細。

| | 截至2024年 4月30日的 結算金額 | 佔截至2023年 12月31日的 結餘的百分比 |
|--------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| | (人民幣千元) | (%) |
| 應付不擔任順風車乘客的私家車車主款項 . . . | 123,013 | 48.1 |
| 15天內 | 52,913 | 93.0 |
| 16天至30天 | 15,797 | 81.1 |
| 31天至60天 | 14,562 | 69.3 |
| 61天至90天 | 9,261 | 57.7 |
| 91天至180天 | 14,003 | 46.2 |
| 181天至360天 | 10,802 | 32.2 |
| 361天至720天 | 3,514 | 16.7 |
| 720天以上 | 2,161 | 3.8 |
| 應付亦擔任順風車乘客的私家車車主款項 . . . | 75,730 | 42.2 |
| 15天內 | 24,714 | 90.6 |
| 16天至30天 | 9,189 | 80.5 |
| 31天至60天 | 9,458 | 70.3 |
| 61天至90天 | 6,231 | 60.4 |
| 91天至180天 | 26,138 | 22.3 |
| 181天至360天 | 8,538 | 36.0 |
| 361天至720天 | 3,494 | 20.9 |
| 720天以上 | 3,653 | 6.6 |
| 應付出租車司機款項 | 4,923 | 38.2 |
| 15天內 | 1,835 | 93.9 |
| 16天至30天 | 718 | 86.5 |
| 31天至60天 | 734 | 77.3 |
| 61天至90天 | 427 | 66.3 |
| 91天至180天 | 590 | 53.9 |
| 181天至360天 | 399 | 36.8 |
| 361天至720天 | 136 | 10.9 |
| 720天以上 | 84 | 1.7 |

財務資料

| | 截至2024年 4月30日的 結算金額 | 佔截至2023年 12月31日的 結餘的百分比 |
|-----------------|---------------------------|-------------------------------|
| | (人民幣千元) | (%) |
| 應付順風車乘客款項 | 11,264 | 12.5 |
| 15天內 | 9,768 | 99.3 |
| 16天至30天..... | 37 | 39.4 |
| 31天至60天..... | 61 | 33.5 |
| 61天至90天..... | 64 | 28.4 |
| 91天至180天..... | 124 | 18.8 |
| 181天至360天..... | 161 | 12.3 |
| 361天至720天..... | 95 | 4.8 |
| 720天以上..... | 954 | 1.3 |
| 總計 | 214,930 | 39.9 |

截至2021年、2022年及2023年12月31日，應付薪酬增加，主要由於我們的僱員人數增加與我們的業務擴充相一致。

我們的貿易應付款項主要指就運維服務（如雲服務）、安全服務、外包廣告服務及我們促成的順風車搭乘的保險服務而應付供貨商的費用。我們的貿易應付款項由截至2021年12月31日的人民幣10.4百萬元下降至截至2022年12月31日的人民幣8.3百萬元，主要由於維持在信貸期內的應付費用減少。截至2023年12月31日，我們的貿易應付款項增加至人民幣22.9百萬元，主要是由於(1)隨著我們的業務增長，我們對運維雲服務以及保險服務的需求不斷增加，及(2)我們就順風車平台服務與一家聚合平台進行新合作相關的貿易應付款項，導致應付供應商的費用增加。

下表載列我們截至所示日期基於發票日期的貿易應付款項的賬齡分析。

| | 截至12月31日 | | |
|----------------|---------------|--------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | (人民幣千元) | | |
| 90天內 | 10,383 | 6,514 | 21,716 |
| 91天至180天 | 6 | 1,648 | 1,153 |
| 181天至一年 | — | 153 | 10 |
| 一至兩年 | — | — | 3 |
| 總計..... | 10,389 | 8,315 | 22,882 |

我們的供貨商通常授予我們最多90天的平均信貸期。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的大部分貿易應付款項的賬齡均在到期日後90天內。

財務資料

下表載列我們於所示年度貿易應付款項的週轉天數。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---------------------------------|-------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 貿易應付款項週轉天數 ⁽¹⁾ | 25 | 24 | 27 |

(1) 貿易應付款項週轉天數乃按相關期間貿易應付款項的期初及期末平均結餘除以同期的服務成本，再乘以360計算。

我們的貿易應付款項週轉天數由2022年的24天增加至2023年的27天，主要是由於我們貿易應付款項的增幅超過了服務成本的增幅，原因為(1)隨著業務增長，我們對運維雲服務及保險服務的需求不斷增長及(2)就我們的順風車平台服務向我們新合作的聚合平台支付的應付貿易款項增加。截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的貿易應付款項中約人民幣22.4百萬元或97.8%已結清。

流動資金及資本資源

流動資金及營運資金來源

我們的現金主要用於為我們的營運資金需求及其他經常性開支提供資金。於往績記錄期間，我們主要通過營運活動所產生現金及來自股東的注資為我們的業務融資。展望未來，我們相信我們的流動資金需求可通過結合營運活動所產生現金流量、銀行借款、[編纂][編纂]及不時由資本市場籌集的其他資金予以滿足。我們擬繼續以營運所產生的現金、銀行貸款及其他借款、[編纂][編纂]及不時由資本市場籌集的其他資金為我們的營運資金融資。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的銀行結餘及現金分別為人民幣486.3百萬元、人民幣663.2百萬元及人民幣685.5百萬元。我們將密切監察營運資金水平、盡職審閱未來現金流量需求及(如需要)調整我們的營運及擴充計劃，以確保我們維持充足營運資金支持業務運作。

考慮到現時我們可獲得的財務資源，包括銀行結餘和現金、預期的營運現金流和其他借款以及[編纂][編纂]，董事認為，我們有足夠的營運資金以滿足我們現時及自本文件日期起計未來12個月的預期現金需求。聯席保薦人並無注意到任何重大事項，致使聯席保薦人對董事的上述觀點產生疑問。

財務資料

現金流量

下表載列我們於所示年度綜合現金流量表的概要。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-------------------------------|-------------|---------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | (人民幣千元) | |
| 營運資金變動前的經營現金流量..... | 299,115 | 73,001 | 207,965 |
| 營運資金變動 | (169,053) | 21,091 | 5,942 |
| 已收取利息 | 5,350 | 13,299 | 16,313 |
| 經營活動所得現金淨額 | 135,412 | 107,391 | 230,220 |
| 投資活動(所用)／所得現金淨額 | (100,346) | 72,662 | (197,707) |
| 融資活動所用現金淨額 | (67,209) | (3,515) | (10,250) |
| 現金及現金等價物(減少)／增加 淨額 | (32,143) | 176,538 | 22,263 |
| 年初現金及現金等價物 | 520,309 | 486,299 | 663,230 |
| 外匯匯率變動的影響 | (1,867) | 393 | 29 |
| 年末現金及現金等價物， 指銀行結餘及現金 | 486,299 | 663,230 | 685,522 |

經營活動所得現金淨額

於2023年，經營活動所得現金淨額為人民幣230.2百萬元，主要是由於稅前利潤人民幣320.3百萬元加已收利息人民幣16.3百萬元，乃就以下各項作出調整：(1)若干非現金及非經營性項目，主要包括優先股的公允價值變動人民幣209.3百萬元(由於股市長期低迷，本公司截至2023年12月31日的估值下降)及以股份為基礎的付款開支人民幣110.4百萬元，(2)對經營活動所得現金流量產生正面影響的營運資金的變動，主要包括其他應付款項及應計開支增加人民幣95.6百萬元(因外包服務增加及營銷力度加大)，及貿易應付款項增加人民幣14.6百萬元(主要因我們對運維雲服務以及保險服務的需求不斷增長以及我們新合作的聚合平台導致應付供應商的費用增加)，及(3)部分被對經營活動所得現金流量產生負面影響的營運資金的變動所抵銷，主要包括受限制現金增加人民幣108.9百萬元(因我們促成的搭乘次數增加)。

財務資料

於2022年，經營活動所得現金淨額為人民幣107.4百萬元，主要是由於稅前虧損人民幣185.5百萬元加已收利息人民幣13.3百萬元，乃就以下各項作出調整：(1)若干非現金及非經營性項目，主要包括優先股的公允價值變動人民幣234.1百萬元(因自2022年12月中國政府戰略性地調整疫情防控政策並大力解除旨在控制COVID-19病毒傳播的限制性措施以來，行業復甦，本公司於截至2022年12月31日的估值上升)及以股份為基礎的付款開支人民幣29.8百萬元；(2)營運資金變動對經營活動所得現金流量產生正面影響，主要包括預付款項、按金及其他應收款項減少人民幣18.5百萬元，主要由於應收支付平台款項減少，而貿易應收款項減少人民幣13.4百萬元，主要由於我們就廣告及其他服務結算應收公司客戶款項；及(3)部分被營運資金變動對經營活動所得現金流量產生的負面影響所抵銷，主要包括由於我們的用戶從其賬戶餘額中提取資金而導致其他應付款項及應計開支減少人民幣18.5百萬元。

於2021年，經營活動所得現金淨額為人民幣135.4百萬元，主要是由於稅前利潤人民幣1,791.3百萬元加已收利息人民幣5.4百萬元，乃就以下各項作出調整：(1)若干非現金及非經營性項目，主要包括優先股的公允價值變動人民幣1,521.2百萬元(因受COVID-19疫情的影響，股票市場低迷，本公司於截至2021年12月31日的估值下降)及以股份為基礎的付款開支人民幣22.7百萬元，及(2)對經營活動產生的現金流量產生負面影響的營運資金變動，主要包括其他應付款項及應計開支由於我們的用戶從其賬戶餘額中提取資金而減少人民幣114.9百萬元，以及受限制現金增加人民幣51.2百萬元，指將支付予持牌商業銀行託管的用戶的賬戶結餘。

投資活動(所用)／所得現金淨額

於2023年，投資活動所用現金淨額為人民幣197.7百萬元，主要由於購買按公允價值計入損益的金融資產人民幣195.0百萬元。

於2022年，投資活動所得現金淨額為人民幣72.7百萬元，主要是由於出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣874.6百萬元，部分被購買按公允價值計入損益的金融資產人民幣800.0百萬元所抵銷。

於2021年，投資活動所用現金淨額為人民幣100.3百萬元，主要由於購買按公允價值計入損益的金融資產人民幣640.0百萬元，部分被出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣545.6百萬元所抵銷。

財務資料

融資活動所用現金淨額

於2023年，融資活動所用現金淨額為人民幣10.3百萬元，主要包括償還租賃負債人民幣6.5百萬元及支付發行成本人民幣3.5百萬元。

於2022年，融資活動所用現金淨額為人民幣3.5百萬元，主要包括償還租賃負債人民幣3.1百萬元。

於2021年，融資活動所用現金淨額為人民幣67.2百萬元，主要包括回購股票人民幣61.6百萬元及償還租賃負債人民幣4.2百萬元。

流動資產及流動負債

下表載列我們於所示日期的流動資產及負債。

| | 截至12月31日 | | | 截至2024年 |
|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 4月30日 |
| | (人民幣千元) | | | (未經審核) |
| 流動資產 | | | | |
| 貿易應收款項 | 34,714 | 20,096 | 11,890 | 6,832 |
| 預付款項、按金及其他應收款項 | 46,736 | 28,443 | 38,124 | 46,561 |
| 按公允價值計入損益的金融資產 | 220,308 | 150,740 | 352,834 | 50,178 |
| 銀行結餘及現金 | 486,299 | 663,230 | 685,522 | 1,045,561 |
| 受限制現金 | 289,144 | 277,775 | 386,632 | 423,350 |
| 流動資產總值 | 1,077,201 | 1,140,284 | 1,475,002 | 1,572,482 |
| 流動負債 | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | 531,670 | 511,349 | 622,225 | 642,909 |
| 租賃負債 | 563 | 4,548 | 2,565 | 5,771 |
| 合約負債 | 136 | 96 | — | 1,200 |
| 可轉換可贖回優先股 | 2,342,487 | 4,465,607 | 4,256,162 | 4,084,752 |
| 流動負債總額 | 2,874,856 | 4,981,600 | 4,880,952 | 4,734,632 |
| 流動負債淨額 | (1,797,655) | (3,841,316) | (3,405,950) | (3,162,150) |

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年4月30日，我們的流動負債淨額分別為人民幣1,797.7百萬元、人民幣3,841.3百萬元、人民幣3,406.0百萬元及人民幣3,162.2百萬元。我們的流動負債淨額由截至2021年12月31日的人民幣1,797.7百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣3,841.3百萬元，主要是由於優先股的即期部分因贖回日期自資產負債表日期起計少於一年的優先股的公允價值根據國際財務報告準則入賬列作流動負債而有所增加。截至2023年12月31日，我們的流動負債淨額減少至人民幣3,406.0百萬元，主要由於(1)按公允價值計入損益的金融資產增加，該等資產為我們自中國一家信譽良好的持牌商業銀行購買的理財產品，及(2)優先股的即期部分減少。

財務資料

截至2024年4月30日，我們的流動負債淨額減少至人民幣3,162.2百萬元。這同樣是入賬列作流動負債的可轉換可贖回優先股減少所致。所有優先股將於[編纂]完成後自動轉換為普通股，無需支付額外代價，因此，我們預期於[編纂]後錄得流動資產淨值。

資本開支及承擔

資本開支

於往績記錄期間，我們於2021年、2022年及2023年的資本開支分別為人民幣5.9百萬元、人民幣1.2百萬元及人民幣2.2百萬元，主要包括購置物業、廠房及設備、無形資產及辦公室裝修開支。

資本承擔

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無任何資本承擔。

債務

下表載列截至所示日期我們債務的明細。

| | 截至12月31日 | | | 截至2024年 |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 4月30日 |
| | | | | (未經審核) |
| | | (人民幣千元) | | |
| 租賃負債..... | 905 | 5,134 | 4,464 | 13,842 |
| 可轉換可贖回優先股..... | 4,228,245 | 4,465,607 | 4,256,162 | 4,084,752 |
| 總計..... | 4,229,150 | 4,470,741 | 4,260,626 | 4,098,594 |

董事確認，截至最後實際可行日期，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無就任何未償還債務訂立任何重大契諾，亦無違反任何契諾。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，本集團在取得銀行貸款及其他借款方面並無遇到任何困難、亦無拖欠支付銀行貸款及其他借款或違反契諾。

借款

截至2024年4月30日（即本債務聲明的最後實際可行日期），我們並無任何銀行貸款或未動用銀行融資。

財務資料

租賃負債

下表載列我們截至所示日期的租賃負債明細。

| | 截至12月31日 | | | 截至2024年 |
|-------------|----------|-------|-------|---------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | 4月30日 |
| | (人民幣千元) | | | (未經審核) |
| 租賃負債 | | | | |
| 非即期部分 | 342 | 586 | 1,899 | 8,071 |
| 即期部分 | 563 | 4,548 | 2,565 | 5,771 |

除上文所披露者外，截至2024年4月30日，我們並無任何銀行貸款或其他借款，或任何其他已發行及尚未償還或同意發行的借貸資本、銀行透支、借款或類似債務、承兌負債（一般貿易票據除外）或承兌信貸、債權證、按揭、押記、租購、擔保或其他重大或然負債。董事確認，我們的債務自2024年4月30日以來並無任何重大變動。

可轉換可贖回優先股

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年4月30日，優先股的公允價值分別為人民幣4,228.2百萬元、人民幣4,465.6百萬元、人民幣4,256.2百萬元及人民幣4,098.6百萬元。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註25。

我們使用貼現現金流量法釐定相關股份價值及採用權益分配法釐定優先股於發行日期及各報告期末的公允價值。有關於釐定優先股公允價值的主要估值假設，請參閱「一重大會計政策資料、估計及假設－金融工具－優先股」。

或然負債

截至最後實際可行日期，我們並無任何重大或然負債、擔保或任何針對本集團任何成員公司的待決或面臨的重大訴訟或申索。

資產負債表外承擔及安排

截至最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外交易。

財務資料

[編纂]

我們預期就[編纂]產生合共約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）的[編纂]，佔[編纂][編纂]約[編纂]%（假設[編纂]為[編纂]港元，即指示性[編纂][編纂]港元至[編纂]港元的中位數，並假設[編纂]未獲行使），包括(1)[編纂]相關費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），及(2)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），其中包括(i)法律顧問及會計師的費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元），及(ii)其他費用及開支約人民幣[編纂]百萬元（[編纂]百萬港元）。截至2023年12月31日，在預期[編纂]中，我們產生約人民幣[編纂]百萬元，其中約人民幣[編纂]百萬元於我們的綜合損益表中扣除，而直接歸屬於發行股份的餘下金額約人民幣[編纂]百萬元將於[編纂]完成後自權益中扣除。我們預期[編纂]完成後將進一步產生[編纂]約人民幣[編纂]百萬元，其中約人民幣[編纂]百萬元預期將於我們的綜合損益表中扣除，而約人民幣[編纂]百萬元預期將自權益中扣除。上述[編纂]為截至最後實際可行日期的最佳估計，僅供參考。實際金額可能與此估計不同。

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期及於所示年度的若干主要財務比率。

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---|-------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 盈利比率 | | | |
| 毛利率 ⁽¹⁾ | 80.9% | 75.1% | 74.3% |
| 經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量） ⁽²⁾ | 30.5% | 14.9% | 27.7% |

(1) 毛利率乃按年內毛利除以相關年內收入再乘以100.0%計算。

(2) 經調整淨利潤率（非國際財務報告準則計量）乃按相關年內的經調整利潤淨額除以收入再乘以100.0%計算。請參閱「主要損益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。

財務資料

| | 截至12月31日 | | |
|---------------------------|----------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 流動性比率 | | | |
| 流動比率 ⁽¹⁾ | 0.4 | 0.2 | 0.3 |

(1) 流動比率乃按截至年末的流動資產除以流動負債計算。

主要財務比率分析

毛利率及經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)

有關影響我們於往績記錄期間的毛利率及經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)的因素之討論，請參閱「—經營業績的年度對比」。

流動比率

我們的流動比率由截至2021年12月31日的0.4下降至截至2022年12月31日的0.2，主要由於贖回日期自資產負債表日期起計少於一年的優先股的公允價值入賬列作流動負債導致優先股的即期部分增加。截至2023年12月31日，我們的流動比率保持相對穩定在0.3。

關聯方交易

我們可能不時與關聯方訂立交易。有關我們於往績記錄期間的關聯方交易的更多詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註36。董事認為，本文件附錄一會計師報告附註36所載各項關聯方交易乃按公平基準進行，不會扭曲我們的往績記錄業績或使我們的歷史業績無法反映未來表現。

有關市場風險的定性及定量披露

我們的主要金融工具包括貿易及其他應收款項、按公允價值計入損益的金融資產、應收及應付關聯方款項、銀行結餘及現金、貿易及其他應付款項、優先股及租賃負債。有關該等金融工具的詳情於其各自的附註披露。與該等金融工具有關的風險包括貨幣風險、利率風險、價格風險、信貸風險及流動資金風險。董事管理及監察該等風險以確保已及時及有效實施適當的措施。

財務資料

貨幣風險

我們若干附屬公司均有進行外幣融資活動，導致我們須承受外幣風險。下述敏感度分析基於外幣匯率風險釐定，僅涉及以外幣計值的未償還貨幣項目，並於期末就外幣匯率變動5%調整有關換算。向主要管理人員內部匯報外幣匯率風險時使用的5%的增減，指董事對外幣匯率的可能合理變動作出的評估。倘人民幣兌外幣升值或貶值5%，而所有其他變量保持不變，我們於2021年、2022年及2023年的除稅後利潤將分別減少或增加人民幣212,000元、人民幣196,000元及人民幣45,000元。此乃主要由於我們截至2021年、2022年及2023年12月31日的外幣銀行結餘風險所致。

利率風險

我們面臨與來自關聯方的固定利率借款及租賃負債有關的公允價值利率風險。我們亦面臨與可變利率銀行結餘有關的現金流量利率風險。我們的現金流量利率風險主要集中於銀行結餘利率的波動。我們通過評估基於利率水平及前景釐定的任何利率變動所產生的潛在影響管理利率風險。

董事認為，由於市場利率變動合理，相應年度的損益影響並不重大。

價格風險

我們因投資於以按公允價值計入損益方式計量的理財產品及優先股而面臨其他價格風險。我們認為我們投資於理財產品的其他價格風險有限，原因為該等產品於短期內到期。

信貸風險

信貸風險指我們的交易對手違反其合約義務而給我們造成財務損失的風險。我們的信貸風險主要來自貿易應收款項、銀行結餘、其他應收款項及理財產品。我們並無持有任何抵押品或其他信貸增強措施以涵蓋與金融資產有關的信貸風險。

流動資金風險

為管理流動資金風險，我們監控並維持管理層認為足夠的現金及現金等價物水平，以為我們營運提供資金及減輕現金流量波動的影響。管理層監控預測及實際現金流量，並匹配金融資產及負債的到期情況。有關更多詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註32。

財務資料

股息政策

於往績記錄期間，我們並無派付或宣派任何股息。根據我們於[●]採納的股息政策、組織章程細則及適用法律法規，派付股息的決定將由董事酌情決定，並將取決於(其中包括)財務業績、現金流量、業務狀況及策略、未來營運及盈利、資本需求及開支計劃、任何派付股息限制以及董事認為相關的其他因素。我們並無預定的派息比率。我們將繼續根據我們的財務狀況及當前經濟環境重新評估我們的股息政策。

誠如我們的開曼法律顧問告知，我們為一家根據開曼群島法律註冊成立的控股公司，據此，累計虧損的財務狀況並不禁止我們向股東宣派及派付股息，因為不論我們的盈利能力如何，我們仍然可自股份溢價賬宣派及派付股息，惟本公司須符合開曼公司法所載的償付能力測試。

可供分派儲備

截至2023年12月31日，我們並無可向股東分派的儲備。

根據上市規則第十三章規定作出的披露

董事已確認，截至最後實際可行日期，倘我們須遵守上市規則第十三章第13.13至13.19條的規定，則並無任何情況導致須遵守上市規則第13.13至13.19條項下的披露規定。

COVID-19疫情及對我們業務的影響

自COVID-19疫情爆發以來，全球已實施一系列防控措施以遏制該病毒。為遏制COVID-19疫情的傳播而採取的限制措施(如關閉工作場所及限制出行)對COVID-19疫情期間的順風車及出租車服務需求及供應造成了不利影響。因此，中國的順風車及出租車行業受到負面影響，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。於2022年12月，中國各級政府戰略性地調整疫情防控政策並大幅取消旨在控制COVID-19病毒傳播的限制性措施。因此，出行服務的需求及供應已逐步回升。

董事已就COVID-19疫情對我們運營的影響進行了全面審查，並確認儘管COVID-19疫情於往績記錄期間對我們的業務造成不利影響，但截至本文件日期，考慮到市場及我們業務的復甦，疫情對本集團業務運營的影響為暫時性。

財務資料

對我們業務的影響

於往績記錄期間，我們的業務運營受到多個地區COVID-19疫情復發以及相應的政府防控措施的不利影響。例如，於2021年及2022年，我們分別促成約129.7百萬次及94.2百萬次的順風車搭乘服務。此外，於2021年至2022年，我們促成的出租車網約搭乘次數及相應的交易總額普遍下降，主要是由於COVID-19疫情對中國出租車行業的不利影響及COVID-19疫情在我們提供出租車網約服務的多個地區復發。

我們的業務量已於2023年恢復至COVID-19疫情之前的水平。例如，於2023年，我們促成了約130.3百萬次順風車搭乘，比2022年我們促成的順風車搭乘約94.2百萬次增加38.3%。此外，於2023年，我們的順風車平台產生的交易總額達到約人民幣86億元，較2022年的交易總額約人民幣61億元增長42.5%。長遠來看，根據弗若斯特沙利文報告，具備先進技術及良好市場認可度的成熟順風車平台及出租車網約平台能夠迅速應對不斷變化的需求，最大限度地提高用戶滿意度和信任度，推動行業復甦，並鞏固其在後COVID疫情時代的市場地位。截至2023年12月31日，我們已在366個城市提供順風車平台服務，且截至最後實際可行日期，我們已向85個城市的出租車司機收取服務費。展望未來，我們將繼續利用我們平台的網絡效應，通過優化我們的服務及改善用戶體驗來擴大我們的用戶群。請參閱「概要－最新業務發展」及「未來計劃及[編纂]」。

對我們營運的影響

按照地方政府的政策，我們的辦公室自2022年7月中旬起已恢復營業。作為一家科技公司，我們的所有核心職能均可遠程執行。在我們的遠程辦公安排下，我們的僱員可在家中使用計算機執行任務，並通過電話會議及其他實時通訊方式相互通信。截至最後實際可行日期，我們的業務營運並未遭受任何重大中斷。

對我們僱員的影響

截至最後實際可行日期，我們並未因COVID-19疫情而經歷任何重大僱員損失。

對我們供應鏈的影響

我們的供貨商主要包括服務器託管、帶寬租賃、雲計算、硬件設備、安全服務及客戶服務供貨商。儘管我們供貨商的營運受到COVID-19疫情的影響，我們的業務並無受到任何重大負面影響，主要是由於(1)供貨商通常提供可隨時於市場上獲得的標準

財務資料

產品及服務，因此我們的營運基本上並不取決於供貨商的表現，及(2)COVID-19疫情對彼等營運的影響並不影響其與我們的關係。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未經歷任何重大供應鏈中斷。

我們的預防措施

我們採取數項預防措施保持衛生的工作環境，包括購買消毒用品，為僱員分發口罩，用面部識別系統取代指紋系統以及購買空氣淨化器。於往績記錄期間，與我們的預防措施有關的總成本約為人民幣26,000元。於政府的地方限制措施生效期間，我們無須檢查僱員、私家車車主及乘客的COVID-19檢測結果，並無就此產生重大成本。

我們正密切監察疫情的發展，以及其他健康流行病、自然災害及特殊事件，並持續評估對我們業務、經營業績及財務狀況的任何潛在影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－發生任何自然災害、廣泛傳播的衛生傳染病或其他疫情可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

無重大不利變動

於進行董事認為適當的充分盡職調查工作後及經過審慎週詳考慮，董事確認，截至本文件日期，自2023年12月31日（即我們最近期經審核綜合財務報表的編製日期）以來，我們的財務及[編纂]狀況或前景並無任何重大不利變動，且自2023年12月31日以來，並無會對本文件附錄一所載會計師報告中的資料造成重大影響的事件。

未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債

以下未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債乃根據上市規則第4.29條並參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以載入投資通函內」編製，僅供說明之用，載入本章節旨在說明[編纂]對我們截至2023年12月31日的經審核綜合有形資產減負債的影響，猶如[編纂]已於該日發生。

我們的未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債乃編製僅供說明之用，且由於其假設性質，其未必能真實反映本集團在[編纂]於截至2023年12月31日或任何未來日期已完成的情況下的財務狀況。其乃根據本文件附錄一會計師報告所載我們截至2023

財務資料

年12月31日的綜合有形資產減負債編製，並作出下述調整。未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債不構成本文件附錄一所載會計師報告的一部分。

| | 截至2023年 12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 經審核 綜合有形資產 減負債 ⁽¹⁾ | [編纂] 估計[編纂] ⁽²⁾ (人民幣千元) | 截至2023年 12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 未經審核[編纂] 經調整綜合 有形資產 減負債 ⁽⁶⁾ | 截至2023年12月31日本公司 擁有人應佔本集團 未經審核[編纂]經調整綜合 每股有形資產減負債 ⁽³⁾⁽⁵⁾ | 港元 ⁽⁴⁾ |
|---------------------------|---|--|---|--|-------------------|
| 基於[編纂]每股 [編纂]港元計算..... | (3,309,492) | [編纂] | [編纂] | [編纂] | [編纂] |
| 基於[編纂]每股 [編纂]港元計算..... | (3,309,492) | [編纂] | [編纂] | [編纂] | [編纂] |

(1) 我們截至2023年12月31日的本公司擁有人應佔綜合有形資產減負債摘錄自本文件附錄一會計師報告，乃基於截至2023年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核綜合有形負債淨額約人民幣3,309.5百萬元計算。

(2) [編纂]估計[編纂]乃基於按[編纂]每股[編纂]港元及每股[編纂]港元（即分別為指示性[編纂]範圍的下限及上限）發行的[編纂]股新股份計算，並經扣除本公司於2023年12月31日之後預期將產生的估計[編纂]（包括[編纂]費用及其他相關開支），且不包括於往績記錄期間已於綜合損益表中扣除的[編纂]。計算該等估計[編纂]並無計及因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份，或我們根據本文件附錄四所述我們的授權而可能發行或購回的任何股份。就計算[編纂]估計[編纂]而言，[編纂]估計[編纂]乃按中國人民銀行公佈的2024年5月31日的現行匯率1.0港元兌人民幣0.9093元由港元換算為人民幣。概不表示港元已經、將會或可能按該匯率或任何其他匯率或根本無法兌換為人民幣，反之亦然。

(3) 本公司擁有人應佔未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產減負債乃經作出上述段落所述調整後並按緊隨[編纂]完成後（就[編纂]財務資料而言，假設於2023年12月31日）已發行及流通在外的[364,012,403]股股份（並無計及因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何股份）的基準得出，不包括截至2023年12月31日Firefiles Limited持有的11,648,137股股份（作為庫存股份），有關股份預留作為根據2020年股份獎勵計劃所授出的購股權或受限制股份，以及於[編纂]完成後優先股自動轉換為普通股。

財務資料

- (4) 本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產減負債乃按中國人民銀行公佈的2024年5月31日的現行匯率1.0港元兌人民幣0.9093元由人民幣換算為港元。概不表示人民幣已經、將會或可能按該匯率或任何其他匯率或根本無法兌換為港元，反之亦然。
- (5) 截至2023年12月31日，我們賬面值為人民幣4,256.2百萬元的優先股已確認為金融負債。於合資格[編纂]結束後，優先股將自動轉換為普通股，且無需支付任何額外代價。請參閱本文件附錄一會計師報告附註25。假設轉換於2023年12月31日按一比一基準進行，按[編纂]每股[編纂]港元計算，本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債將由約人民幣[編纂]百萬元增加至約人民幣[編纂]百萬元，或按[編纂]每股[編纂]港元計算，則將由約人民幣[編纂]百萬元增加至約人民幣[編纂]百萬元。按[編纂]分別為每股[編纂]港元及[編纂]港元計算，本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產減負債將分別增加至人民幣[編纂]元([編纂]港元)及人民幣[編纂]元([編纂]港元)。
- (6) 並無對截至2023年12月31日的本公司擁有人應佔本集團未經審核[編纂]經調整綜合有形資產減負債作出任何調整，以反映我們於2023年12月31日後的[編纂]結果或所訂立的任何交易。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們業務目標及戰略的進一步披露，請參閱本文件「業務－發展戰略」。

[編纂]

假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股股份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），並假設[編纂]未獲行使，我們估計[編纂][編纂]將約為[編纂]百萬港元（經扣除我們於往績記錄期間支付及於2023年12月31日後應付的與[編纂]有關的估計[編纂]及其他費用及開支）。

我們目前擬將[編纂][編纂]按下文所載金額用作以下用途。

| | 2024年 | 2025年 | 總計 |
|----------------------|-------|--------|------|
| | | (百萬港元) | |
| 擴大用戶群並加強營銷及推廣計劃..... | [編纂] | [編纂] | [編纂] |
| 提升技術能力及升級安全機制..... | [編纂] | [編纂] | [編纂] |
| 增強變現能力..... | [編纂] | [編纂] | [編纂] |
| 總計 | [編纂] | [編纂] | [編纂] |

下文載列我們[編纂]預計用途的使用基準及詳情：

- 約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）用於主要通過用戶獎勵及補貼、線上廣告活動及線下推廣及宣傳活動擴大我們的用戶群並加強我們的營銷及推廣計劃，包括：
 - (i) 約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）用於擴大我們的用戶群及增強我們平台的網絡效應，包括(1)約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）用於為我們的平台吸引新用戶，及(2)約[編纂]%（或[編纂]百萬港元）用於留住現有用戶並增加他們對我們平台的參與度。具體而言，我們計劃提供優惠券套餐以激勵用戶在我們的平台上下單或接受訂單。我們亦推出其他用戶參與計劃，包括與互聯網平台和社交媒體APP合作進行廣告、用戶互動及獲客。此外，我們計劃對推薦我們的平台及通過我們搭載乘客的私家車車主及出租車司機給予獎勵以吸引及留住彼等。例如，我們將為推薦人的下一次搭乘提供現金券，並為被推薦人在我們平台上下單或完成的首次搭乘提供現金券。我們計劃通過各種形式的激勵措施進一步加強用戶之間的口口相傳並形成網絡效應；

未來計劃及[編纂]

- (ii) 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元)用於開展在線及線下營銷及促銷活動，以提高我們品牌和產品的公眾知名度。儘管我們已開始享受經擴大業務規模的網絡效應，但與中國汽車客運行業的整體市場規模相比，我們的用戶群仍然相對較小。我們保留及吸引用戶以擴大市場份額及擴大整體順風車市場的能力對我們的業務增長十分關鍵。根據弗若斯特沙利文報告，由於出行服務的供需預計將在未來快速增長，我們計劃進行更多營銷活動，以緊抓大量市場機會並提高我們的市場份額。因此，我們預計營銷及推廣開支的絕對金額會隨著我們業務增長而增加，並且我們可能會根據我們的業務表現和宣傳需求不時策略性地調整我們的營銷方式。請參閱「財務資料－影響我們經營業績的特定因素－我們管理成本及開支的能力」。

於2024年及2025年，我們預期將分別在線上及線下營銷及促銷活動中投資[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元。

具體而言，對於我們的在線營銷及促銷活動而言，我們將繼續通過在主要社交媒體平台頻繁發佈最新文本及圖像、視頻以及其他帶動受眾參與的內容，以吸引潛在用戶並提高我們的品牌知名度，從而推廣我們的平台。我們亦將通過橫幅廣告或其他各類型廣告格式，在互聯網網站(利用搜索引擎優化及關鍵詞搜索活動)、第三方平台、電視節目上發佈展示廣告，以為我們的平台爭取更廣泛的曝光度。我們的在線營銷活動亦包括頻繁更新我們於應用程序商店及微信的移動App來吸引用戶。此外，就我們的線下營銷及促銷活動而言，我們擬開展促銷及宣傳活動，以提倡經濟實惠及負責任的出行方式來為我們的順風車平台產生內生流量。我們亦計劃積極組織和參與各種行業活動，例如行業論壇、研討會和會議，以與監管機構、行業內部人士及其他市場參與者分享我們提倡高效、可持續的出行解決方案的第一手經驗，包括出租車行業的相關經驗；及

- (iii) 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元)用於在未來兩年招聘約7名銷售及營銷職員以支持我們的營銷舉措，配合我們的業務擴充。我們預期新員工在品牌創建、新媒體、美術設計、文案寫作、在線廣告展示及公共關係方面具有至少三年的相關行業經驗。我們預計分別於2024年及2025年12月31日前通過[編纂][編纂]招聘5名及2名銷售和營銷人員，並通過我們經營活動所得現金補充資金，招聘更多銷售和營銷人員，惟將視乎我們於相關時間的實際需求和市況而有所變化。

未來計劃及[編纂]

- 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元) 用於提升我們的技術能力及升級我們的安全機制，包括：
 - (i) 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元) 用於以有競爭力的薪酬吸引、培養及留住平台技術、路徑技術、大數據分析及人工智慧技術領域的人才。我們根據對行業競爭情況、我們的業務發展計劃、我們手頭及計劃中的研發項目、我們的過往招聘經驗以及我們所需人才的市場薪金水平的全面審查，制定未來兩年的招聘計劃。由於我們預期行業參與者之間的技術基礎設施競爭將會加劇，我們將需要更多研發人員及產品和營運人員來提升我們在數據處理、地圖算法、風險控制及移動App開發方面的技術能力以服務於我們不斷增長的用戶群，從而保持並增強我們的競爭優勢。於2023年，我們啟動了8個新的研發項目，主要涉及AI算法設計、銷售及營銷管理、大數據技術、地圖POI搜索及路線規劃。我們預期於2024年及2025年12月31日前分別啟動13個及2個研發項目，其將視乎我們於相關時間的實際需求和市況而有所變化。

在未來兩年內，我們計劃招聘約22名經驗豐富的研發人員，包括(1)14名員工，以提高我們順風車平台的匹配效率，包括(a)6名負責高併發網絡開發、神經網絡、機器學習及深度學習的算法設計的算法專家，(b)6名負責地圖數據管理及路徑規劃的地圖專家，及(c)2名嘑嗒出行App的編程語言及操作系統工程師；(2)4名員工，以改善我們的智慧出租車服務，包括2名嘑嗒出租車司機App的編程語言及操作系統工程師，及2名智慧出租車服務(包括出租車智慧碼、出租車打車助手及鳳凰出租車雲平台的數字工具包)的編程語言及操作系統工程師；及(3)4名員工，以提升我們的整體技術能力，包括2名負責設計及開發MySQL數據庫的軟件架構師，以及2名負責識別、衡量運營風險或企業風險並就此作出決策的風險控制專家。

我們預期新僱員至少具有領先大學的學士學位並精通相關領域。例如，我們預期算法專家熟悉C、GO、Python及其他編程語言，及軟件架構師精通Nginx、Tomcat及其他服務器以及Java EE和其他設計工具。對於編程語言及操作系統工程師，我們預期彼等對數據結構和高級編程語言擁有紮實知識。整體而言，我們預期所有新僱員均擁有強大的代碼編寫能力並對機器學習有深刻理解。我們預計分別於2024年

未來計劃及[編纂]

及2025年12月31日前通過[編纂][編纂]招募11名及11名經驗豐富的研發人員，並通過我們經營活動所得現金補充資金，招聘更多研發人員，惟將視乎我們於相關時間的實際需求和市況而有所變化。

此外，我們計劃在未來兩年中通過[編纂][編纂]為不同的業務線招聘約2名產品和運營人員，並通過我們經營活動所得現金補充資金，招聘更多產品和運營人員。彼等將分別負責為我們的順風車平台服務、智慧出租車服務及汽車增值服務規劃及開發產品。具體而言，就我們的順風車平台服務而言，我們希望新招募的營運人員可開發安全產品（例如用於軌跡分析的安全監控硬件）及路徑規劃產品，以便為用戶提供更準確的接送點選擇。就我們的智慧出租車服務而言，我們希望新招募的營運人員可通過提高更複雜及更準確的實時巡航指引服務的計算能力，將出租車司機引導至高需求區域，並通過擴展容量進一步升級鳳凰出租車雲平台，以實現更大規模的數據處理及分析，從而進一步開發嗒嗒出租車司機App中的智慧出租車巡遊功能。我們根據業務規模及增長策略制定招聘計劃。截至最後實際可行日期，我們已在中國98個城市提供出租車網約服務。截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄，而截至2020年12月31日則為21個城市。展望未來，我們的目標是擴展至至少75個城市，並在未來三年內逐步開展我們的智慧出租車合作。基於我們對擴展智慧出租車服務營運的預期，我們需要招聘更多產品和運營人員，以確保和提升我們的服務能力。我們預期新僱員在相關行業具有至少三年的工作經驗，並對各業務線的業務模式、產品設計和用戶體驗方面擁有獨特見解。我們預期分別於2024年及2025年12月31日前通過[編纂][編纂]招募1名及1名產品和營運人員，並通過我們經營活動所得現金補充資金，招聘更多產品和營運人員，惟將視乎我們於相關時間的實際需求和市況而有所變化。

我們計劃通過提供具競爭力的薪酬方案來吸引和留住人才。我們擬招聘經驗豐富的研發職員以及產品和營運人員的人均年薪分別約為人民幣560,000元及人民幣500,000元。因此，我們預期分別於2024年及2025年從[編纂][編纂]中撥出[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於支付新招募研發人員的薪酬總額，以及從[編纂][編纂]中撥出[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元，用於支付新招募營運人員的薪酬總額。我們計劃通過向不同級別的僱員提供各種培訓來培養人才，該等培訓通常包括有關企業文化、技術安全、領導力、項目管理、壓力和情感管理、大數據分析和訪談技巧方面的培訓；及

未來計劃及[編纂]

- (ii) 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元)用於升級我們順風車平台服務、智慧出租車服務及設備採購的安全機制，包括(1)約[編纂]%或[編纂]百萬港元，用於採購先進的服務器和軟件以支持我們的持續增長；及(2)約[編纂]%或[編纂]百萬港元，用於佈局智慧硬件、面部識別、虛擬號碼和實名身份驗證技術，以進一步優化用戶體驗。具體而言，我們計劃加大旅途中錄音的存儲容量，將虛擬號碼產生的語音呼叫內容實時轉換為字詞，以識別任何潛在風險，以短信形式向用戶發送更多安全警報，採購更多存儲和計算資源以收集和分析旅程數據，並聘請第三方服務提供商以使用其他安全管理工具。此外，我們計劃將面部識別應用於更多場景以檢測搭乘過程中不合規的用戶行為，包括不系安全帶、駕駛時車內吸煙及疲勞駕駛。我們亦計劃通過採用光學字符識別技術來準確識別所提交的圖像內容，從而進一步加強私家車車主的背景查證程序。
- 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元)用於提升變現能力，包括：
 - (i) 約[編纂]% (或[編纂]百萬港元)用於通過與更多市政交通運輸部門及出租車協會合作以區域或市政為基礎戰略性地擴大我們智慧出租車服務的地理覆蓋範圍，從而提高變現的可能性。根據我們智慧出租車服務的過往表現及全行業數字化的市場趨勢，我們制定了我們的擴展策略(詳述於下文)。

儘管我們的出租車網約業務受到出租車網約行業的競爭動態發生變化以及網約車行業競爭加劇的負面影響，但我們認為，由於以下原因，我們的出租車網約服務於往績記錄期間的下降趨勢不會長期持續，並將會逐步改善：首先，我們在中國出租車網約行業的豐富經驗以及我們與出租車公司、地方交通運輸部門及出租車協會的緊密聯繫，預期將有利於我們其他智慧出租車服務的長遠發展，從而有望推動我們出租車網約業務的復甦及增長(如下文所討論)。其次，根據弗若斯特沙利文報告，鑒於許多新增的網約車司機不具備提供該等服務的必要資格或許可證，我們預計，隨著行業監管力度加大，司機暫時過剩的情況將會逐漸減少。

此外，我們的擴展策略不僅涉及我們的出租車網約，更重要的是我們的其他智慧出租車服務。除司機、乘客及出租車網約平台之外，我們的其他智慧出租車服務(如出租車智慧碼及出租車打車助手)還涉及到很多其他的利益相關者，包括出租車公司、地方交通運輸部門及出

未來計劃及[編纂]

租車協會，旨在為推出該等服務的城市交付更全面的解決方案。儘管我們仍處於開發該等其他智慧出租車服務的早期階段，但我們希望通過該等服務吸引更多用戶使用我們的平台，從而有望推動我們出租車網約業務的復甦及增長。

根據弗若斯特沙利文報告，從行業角度來看，儘管中國的出租車行業受到快速增長的網約車市場的挑戰，尚未完全實現數字化，但其於2023年中國汽車客運市場仍保持著54.2%的可觀市場份額，並有望在可預見的未來保持其主導地位和活力。根據同一資料來源，我們預計，中國的出租車行業將因數字化轉型的加速而蓬勃發展，我們相信，將傳統的出租車揚招與網約車相結合可以提高中國汽車客運市場的效率和靈活性。因此，我們的業務擴展計劃旨在實現這種出租車服務組合。因此，我們已制定以下計劃。

首先，我們計劃擴展至更多城市並逐步推出我們的智慧出租車合作，我們認為這將改善我們的服務模式，培養用戶習慣並為我們的平台積累用戶基礎，從而為我們智慧出租車服務的可持續長期增長奠定基礎。我們將就我們的智慧出租車服務與更多地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會合作。我們亦將介紹我們與西安市出租汽車管理處及西安市出租汽車協會的合作經驗，展示我們將如何幫助提高當地出租車市場的效率及加強出租車營運管理。

截至2023年12月31日，我們已與79個城市的地方交通運輸部門、出租車公司及／或市、區級出租車協會就我們的出租車網約及／或其他智慧出租車服務訂立戰略合作協議或備忘錄，而截至2020年12月31日則為21個城市，這證明了我們擴張戰略的可行性。特別是，截至最後實際可行日期，我們已根據與17個城市的地方交通運輸部門及出租車協會的合作協議推出其他智慧出租車服務，並準備在呼和浩特、黃石及邵陽等其他城市複製我們的地方合作模式並已訂立戰略合作協議，逐步實現我們的擴張計劃。根據該等戰略合作協議，當地的出租車協會及／或市政交通運輸部門承諾（其中包括）向出租車司機推廣使用我們的平台，並且向我們提供存取行業數據的渠道以及強大的政府支持。展望未來，我們擬在西安等城市複製我們的經驗，並分別於2024年、2025年及2026年擴展到至少五個、六個及七個城市。我們已與首批五個城市建立溝通，並開始為地方出租車司機提供出租車智

未來計劃及[編纂]

慧碼，這展示了我們數字工具包的便利性，並提升了我們的品牌知名度。此外，我們計劃在響應率、數據準確性、算法先進性及用戶覆蓋率達到更高水平後，逐步在更多城市就我們的智慧出租車服務收取服務費。例如，根據若干城市的合作協議，我們符合資格在服務開始一年後收取服務費。我們正在與合作夥伴就開始收取服務費的可行性及時間表進行溝通。

其次，利用我們在該等城市建立的合作關係，我們計劃通過以優惠券或其他推薦獎金的形式向用戶提供激勵，將營銷和推廣費用直接花在用戶身上，而不是線上廣告或線下宣傳活動等其他間接營銷活動，以激活區域市場。例如，我們計劃通過各種線上渠道（如微信及社交醫療平台）提供現金券，以增加我們的營銷曝光率，吸引更多潛在用戶。為此，我們預期削減吸引新出租車司機的成本並提升變現能力。我們預期將產生與我們的地理擴張計劃相關的地方營銷及推廣開支以及員工開支；及

- (ii) 約[編纂]%（或[編纂]百萬港元），用於探索從我們龐大的用戶群尋求變現的機會。我們擬進一步發展廣告及其他服務，以吸引更多的公司客戶，包括提供更多的定製廣告服務。憑藉我們的龐大用戶群，我們將專注於在我們的平台上為第三方汽車增值服務提供商投放廣告，以將其與私家車車主和出租車司機進行連接，並根據彼等透過我們的平台產生的銷售線索或獲得的新客戶數量向其收取佣金。

倘[編纂]設定於[編纂]範圍的上限或下限，則[編纂][編纂]將分別增加或減少約[編纂]百萬港元。在該等情況下，我們將按比例增加或減少用於上述目的之[編纂]分配。倘若我們獲得的實際[編纂]少於預期金額，我們計劃通過可動用的銀行結餘和現金、經營所得的預期現金流以及銀行貸款或借款為差額提供資金。

假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股股份[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），倘[編纂]獲悉數行使，我們將收取[編纂][編纂]百萬港元（經扣除我們應付的與[編纂]有關的估計[編纂]及其他費用及開支）。我們擬按比例將額外[編纂]用於上述目的。

未來計劃及[編纂]

倘[編纂]並未及時應用於上述目的，則我們將[編纂]僅存入持牌商業銀行及／或其他授權金融機構的短期計息賬戶（定義見《證券及期貨條例》或其他司法權區的適用法律及法規），惟須符合本公司的最佳利益。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

以下第[I-1]至[I-61]頁為本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載入本文件。

Deloitte.

德勤

致DIDA INC.列位董事、中國國際金融香港證券有限公司、海通國際資本有限公司及野村國際(香港)有限公司有關歷史財務資料的會計師報告

緒言

我們謹此就Dida Inc. (「貴公司」) 及其附屬公司(統稱為「貴集團」)的歷史財務資料(載於第[I-3]至[I-61]頁)作出報告，此等歷史財務資料包括 貴集團於2021年、2022年及2023年12月31日的綜合財務狀況表、 貴公司於2021年、2022年及2023年12月31日的財務狀況表，以及截至2023年12月31日止三個年度各年(「往績記錄期間」)的綜合損益及其他全面開支表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及重大會計政策資料及其他說明資料(統稱為「歷史財務資料」)概要。第[I-3]至[I-61]頁所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，其已經編製以供載入 貴公司日期為[●]有關 貴公司股份在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板進行首次[編纂]的招股章程(「招股章程」)內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2所載的編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並作出 貴公司董事認為屬必要的內部控制，以使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並向閣下報告我們的意見。我們已按照香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「就投資通函內歷史財務資料出具的會計師報告」執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

我們的工作涉及執行情序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估是否由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在進行該等風險評估時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註2所載的編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價 貴公司董事所採用會計政策的恰當性及所作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們已獲得足夠及合適的證據為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就本會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2所載的編製基準真實而中肯地反映了 貴集團於2021年、2022年及2023年12月31日的財務狀況、 貴公司於2021年、2022年及2023年12月31日的財務狀況，及 貴集團於往績記錄期間的財務表現及現金流量。

根據聯交所證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例報告的事項

調整

在編製歷史財務資料時，並無對相關財務報表(定義見第[I-3]頁)作出調整。

股息

我們提述歷史財務資料附註16，當中載列有關 貴公司就往績記錄期間宣派及派付股息的資料並說明 貴公司並無就往績記錄期間宣派或派付股息。

[德勤•關黃陳方會計師行]

執業會計師

香港

[日期]

貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

以下載列之歷史財務資料構成本會計師報告之一部分。

歷史財務資料以 貴集團於往績記錄期間之綜合財務報表為基準，且有關綜合財務報表已根據與國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒佈的國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）一致的會計政策編製，並經我們根據國際審計與鑒證準則理事會發佈的國際審計準則審核（「相關財務報表」）。

歷史財務資料以人民幣（「人民幣」）呈列，且除另有指明外，所有數值均四捨五入至最接近的千位（人民幣千元）。

綜合損益及其他全面(開支)收益表

| | 附註 | 截至12月31日止年度 | | |
|-------------------|----|-------------|-----------|-----------|
| | | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 收入..... | 6 | 780,583 | 569,078 | 815,085 |
| 服務成本..... | | (149,319) | (141,515) | (209,714) |
| 毛利..... | | 631,264 | 427,563 | 605,371 |
| 其他收入..... | 7 | 8,351 | 15,570 | 19,551 |
| 其他收益及虧損..... | 8 | 2,423 | 4,379 | 6,670 |
| 預期信貸虧損模式下的減值 | | | | |
| 虧損，扣除撥回..... | 10 | (670) | (1,161) | 1,441 |
| 銷售及營銷開支..... | | (255,867) | (234,941) | (233,647) |
| 行政開支..... | | (26,842) | (35,330) | (31,980) |
| 研發開支..... | | (60,071) | (88,995) | (121,699) |
| 優先股的公允價值變動..... | 25 | 1,521,173 | (234,138) | 209,282 |
| 以股份為基礎的付款開支..... | 28 | (22,725) | (29,804) | (110,351) |
| 融資成本..... | 9 | (274) | (230) | (285) |
| [編纂]..... | | (5,484) | (8,397) | (24,102) |
| 除稅前利潤(虧損)..... | | 1,791,278 | (185,484) | 320,251 |
| 所得稅開支..... | 11 | (60,272) | (2,147) | (19,867) |
| 年內利潤(虧損)..... | 12 | 1,731,006 | (187,631) | 300,384 |
| 其他全面(開支)收益 | | | | |
| 將不會重新分類至損益的項目 | | | | |
| 因信貸風險變動而產生的 | | | | |
| 優先股的公允價值變動..... | | (637) | (3,224) | 163 |
| 年內全面收益(開支)總額..... | | 1,730,369 | (190,855) | 300,547 |
| 每股收益(虧損) | | | | |
| －基本(人民幣元)..... | 15 | 5.26 | (0.59) | 0.93 |
| －攤薄(人民幣元)..... | 15 | 0.22 | (0.59) | 0.10 |

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表

| | 附註 | 於12月31日 | | |
|----------------------|----|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 非流動資產 | | | | |
| 物業及設備 | 17 | 16,470 | 10,351 | 8,022 |
| 使用權資產 | 18 | 1,244 | 5,466 | 5,184 |
| 遞延稅項資產 | 27 | 106,649 | 104,502 | 84,635 |
| 其他非流動資產 | | 53 | 1,193 | 516 |
| | | <u>124,416</u> | <u>121,512</u> | <u>98,357</u> |
| 流動資產 | | | | |
| 貿易應收款項 | 20 | 34,714 | 20,096 | 11,890 |
| 預付款項、按金及其他應收款項 | 21 | 46,736 | 28,443 | 38,124 |
| 按公允價值計入損益的金融資產 | 19 | 220,308 | 150,740 | 352,834 |
| 受限制現金 | 22 | 289,144 | 277,775 | 386,632 |
| 銀行結餘及現金 | 22 | 486,299 | 663,230 | 685,522 |
| | | <u>1,077,201</u> | <u>1,140,284</u> | <u>1,475,002</u> |
| 流動負債 | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | 23 | 531,670 | 511,349 | 622,225 |
| 租賃負債 | 24 | 563 | 4,548 | 2,565 |
| 合約負債 | | 136 | 96 | - |
| 可轉換可贖回優先股 | 25 | 2,342,487 | 4,465,607 | 4,256,162 |
| | | <u>2,874,856</u> | <u>4,981,600</u> | <u>4,880,952</u> |
| 流動負債淨額 | | <u>(1,797,655)</u> | <u>(3,841,316)</u> | <u>(3,405,950)</u> |
| 資產總值減流動負債 | | <u>(1,673,239)</u> | <u>(3,719,804)</u> | <u>(3,307,593)</u> |
| 非流動負債 | | | | |
| 租賃負債 | 24 | 342 | 586 | 1,899 |
| 可轉換可贖回優先股 | 25 | 1,885,758 | - | - |
| | | <u>1,886,100</u> | <u>586</u> | <u>1,899</u> |
| 負債淨額 | | <u>(3,559,339)</u> | <u>(3,720,390)</u> | <u>(3,309,492)</u> |
| 資本及儲備 | | | | |
| 股本 | 26 | 224 | 224 | 212 |
| 儲備 | | (3,559,563) | (3,720,614) | (3,309,704) |
| 權益總額 | | <u>(3,559,339)</u> | <u>(3,720,390)</u> | <u>(3,309,492)</u> |

附錄一

會計師報告

貴公司財務狀況表

| | 附註 | 於12月31日 | | |
|----------------------|----|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 非流動資產 | | | | |
| 於一間附屬公司的權益 | 37 | 1,689,752 | 1,719,556 | 1,829,907 |
| 應收一間附屬公司款項 | 36 | 19,634 | 176,220 | 181,964 |
| | | <u>1,709,386</u> | <u>1,895,776</u> | <u>2,011,871</u> |
| 流動資產 | | | | |
| 預付款項、按金及其他應收款項 | 21 | - | 1,453 | 4,838 |
| 銀行結餘及現金 | | 2,524 | 2,067 | 174 |
| | | <u>2,524</u> | <u>3,520</u> | <u>5,012</u> |
| 流動負債 | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | 23 | 1,945 | 10,799 | 10,488 |
| 可轉換可贖回優先股 | 25 | 2,342,487 | 4,465,607 | 4,256,162 |
| | | <u>2,344,432</u> | <u>4,476,406</u> | <u>4,266,650</u> |
| 流動負債淨額 | | <u>(2,341,908)</u> | <u>(4,472,886)</u> | <u>(4,261,638)</u> |
| 資產總值減流動負債 | | <u>(632,522)</u> | <u>(2,577,110)</u> | <u>(2,249,767)</u> |
| 非流動負債 | | | | |
| 可轉換可贖回優先股 | 25 | 1,885,758 | - | - |
| | | <u>1,885,758</u> | <u>-</u> | <u>-</u> |
| 負債淨額 | | <u>(2,518,280)</u> | <u>(2,577,110)</u> | <u>(2,249,767)</u> |
| 資本及儲備 | | | | |
| 股本 | 26 | 224 | 224 | 212 |
| 儲備 | 35 | (2,518,504) | (2,577,334) | (2,249,979) |
| 權益總額 | | <u>(2,518,280)</u> | <u>(2,577,110)</u> | <u>(2,249,767)</u> |

綜合權益變動表

| | 貴公司擁有人應佔 | | | | | | | |
|-------------------------------|----------|-----------|---------|---------------|-----------------|----------------|-------------|-------------|
| | 股本 | 庫存股份 | 股份溢價 | 其他儲備 (附註i) | 以股份為基礎 的付款儲備 | 按公允價值 | | 總計 |
| | | | | | | 計入其他全面 收益儲備 | 累計虧損 | |
| 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | |
| 於2021年1月1日 | 224 | (13) | 210,053 | (15,901) | 13,316 | (184,505) | (5,273,987) | (5,250,813) |
| 年內利潤 | - | - | - | - | - | - | 1,731,006 | 1,731,006 |
| 年內其他全面開支 | - | - | - | - | - | (637) | - | (637) |
| 年內全面(開支)收益總額 .. | - | - | - | - | - | (637) | 1,731,006 | 1,730,369 |
| 以股份為基礎的付款開支... | - | - | - | - | 22,725 | - | - | 22,725 |
| 購回普通股及轉撥至 庫存股份(附註ii) | - | (144,165) | - | 82,545 | - | - | - | (61,620) |
| 歸屬受限制股份及 行使購股權 | - | 1 | 6,844 | - | (6,845) | - | - | - |
| 於2021年12月31日 | 224 | (144,177) | 216,897 | 66,644 | 29,196 | (185,142) | (3,542,981) | (3,559,339) |
| 年內虧損 | - | - | - | - | - | - | (187,631) | (187,631) |
| 年內其他全面開支 | - | - | - | - | - | (3,224) | - | (3,224) |
| 年內全面開支總額 | - | - | - | - | - | (3,224) | (187,631) | (190,855) |
| 以股份為基礎的付款開支... | - | - | - | - | 29,804 | - | - | 29,804 |
| 歸屬受限制股份及 行使購股權 | - | 1 | 11,011 | - | (11,012) | - | - | - |
| 於2022年12月31日 | 224 | (144,176) | 227,908 | 66,644 | 47,988 | (188,366) | (3,730,612) | (3,720,390) |

附錄一

會計師報告

貴公司擁有人應佔

| | 按公允價值 | | | | | | | 總計 |
|------------------------------|------------|------------|----------------|---------------|-----------------|------------------|--------------------|--------------------|
| | 股本 | 庫存股份 | 股份溢價 | 其他儲備 (附註i) | 以股份為基礎 的付款儲備 | 計入其他全面 收益儲備 | 累計虧損 | |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 年內利潤..... | - | - | - | - | - | - | 300,384 | 300,384 |
| 年內其他全面收益..... | - | - | - | - | - | 163 | - | 163 |
| 年內全面收益總額..... | - | - | - | - | - | 163 | 300,384 | 300,547 |
| 以股份為基礎的付款開支..... | - | - | - | - | 110,351 | - | - | 110,351 |
| 註銷股份(附註ii)..... | (12) | 144,165 | (61,608) | (82,545) | - | - | - | - |
| 轉出庫存股份(附註iii)..... | - | 3 | - | (3) | - | - | - | - |
| 歸屬受限制股份及 行使購股權(附註iv)..... | - | 1 | 34,448 | 60,340 | (94,789) | - | - | - |
| 於2023年12月31日..... | <u>212</u> | <u>(7)</u> | <u>200,748</u> | <u>44,436</u> | <u>63,550</u> | <u>(188,203)</u> | <u>(3,430,228)</u> | <u>(3,309,492)</u> |

附註i： 於2021年1月1日的其他儲備主要指往績記錄期間前以零代價購回的普通股及發行的普通股。

附註ii： 於2021年8月24日，貴公司以每股0.50美元的價格（總代價為9,500,000美元，約人民幣61,620,000元）向5brothers Limited購回19,174,874股普通股，並預留作庫存股份作股份激勵用途。該交易入賬列作權益交易，已付代價與普通股於交易日的公允價值（每股0.66美元）之間的差額計入其他儲備。於2023年3月31日，貴公司註銷所有購回股份19,174,874股。

附註iii： 於2023年3月31日，經貴公司股東批准，由5brothers Limited（一家由貴公司五名執行董事（包括貴公司創始人兼首席執行官宋先生）擁有的公司）原為股份獎勵計劃貢獻及捐贈的4,347,500股股份已退還並透過5brothers Limited轉回予宋先生。該交易入賬為向宋先生支付的以股份為基礎的薪酬。

附註iv： 其他儲備所錄得的金額指就2023年授予將予發行的股份（詳情於附註28披露）。

綜合現金流量表

| | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 經營活動 | | | |
| 除稅前利潤(虧損) | 1,791,278 | (185,484) | 320,251 |
| 就下列各項進行調整： | | | |
| 物業及設備折舊 | 9,230 | 7,320 | 5,109 |
| 使用權資產折舊 | 3,577 | 4,324 | 6,154 |
| 出售物業及設備的(收益)虧損 | (31) | 16 | (26) |
| 預期信貸虧損模式下的減值虧損， | | | |
| 扣除撥回 | 670 | 1,161 | (1,441) |
| 訴訟虧損撥備 | 1,100 | 186 | - |
| 融資成本 | 274 | 230 | 285 |
| 優先股的公允價值變動 | (1,521,173) | 234,138 | (209,282) |
| 銀行結餘及受限制現金的利息收入 | (5,350) | (13,299) | (16,313) |
| 按公允價值計入損益的金融資產的 | | | |
| 公允價值變動收益 | (5,052) | (5,002) | (7,094) |
| 以股份為基礎的付款開支 | 22,725 | 29,804 | 110,351 |
| 匯兌虧損(收益) | 1,867 | (393) | (29) |
| 營運資金變動前的經營現金流量 | 299,115 | 73,001 | 207,965 |
| 受限制現金(增加)減少 | (51,176) | 11,369 | (108,857) |
| 貿易應收款項(增加)減少 | (4,792) | 13,377 | 9,626 |
| 預付款項、按金及其他應收款項減少(增加) | 1,609 | 18,524 | (6,151) |
| 其他非流動資產減少(增加) | 1,043 | (1,591) | 1,174 |
| 貿易應付款項(減少)增加 | (322) | (2,074) | 14,567 |
| 其他應付款項及應計開支(減少)增加 | (114,900) | (18,474) | 95,679 |
| 合約負債減少 | (515) | (40) | (96) |
| 經營所得現金 | 130,062 | 94,092 | 213,907 |
| 已收利息 | 5,350 | 13,299 | 16,313 |
| 經營活動所得現金淨額 | 135,412 | 107,391 | 230,220 |

附錄一

會計師報告

| | 截至12月31日止年度 | | |
|------------------------|-------------|-----------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 投資活動 | | | |
| 購置物業及設備 | (5,900) | (1,194) | (2,168) |
| 出售物業及設備的所得款項 | 53 | 18 | 44 |
| 出售按公允價值計入損益的金融資產的 | | | |
| 所得款項 | 545,571 | 874,570 | — |
| 購置按公允價值計入損益的金融資產 | (640,000) | (800,000) | (195,000) |
| 租賃按金的付款 | (70) | (48) | (568) |
| 租賃按金的所得款項 | — | 410 | — |
| 使用權資產的付款 | — | (1,094) | (15) |
| 投資活動(所用)所得現金淨額 | (100,346) | 72,662 | (197,707) |
| 融資活動 | | | |
| 已付利息 | (274) | (230) | (285) |
| 租賃負債的還款 | (4,211) | (3,134) | (6,456) |
| 發行成本的付款 | (1,104) | (151) | (3,509) |
| 購回普通股 | (61,620) | — | — |
| 融資活動所用現金淨額 | (67,209) | (3,515) | (10,250) |
| 現金及現金等價物(減少)增加淨額 | (32,143) | 176,538 | 22,263 |
| 外匯匯率變動的影響 | (1,867) | 393 | 29 |
| 年初現金及現金等價物 | 520,309 | 486,299 | 663,230 |
| 年末現金及現金等價物， | | | |
| 指銀行結餘及現金 | 486,299 | 663,230 | 685,522 |

歷史財務資料附註

1. 一般資料

貴公司為於2014年7月11日根據開曼群島公司法在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司。註冊辦事處地址及主要營業地點於招股章程中「公司資料」一節披露。於本報告日期，5brothers Limited為貴公司的最終控股股東。

貴公司為一家投資控股公司。貴公司及其附屬公司（「貴集團」）主要從事在中華人民共和國（「中國」）提供順風車平台服務及出租車相關服務。

歷史財務資料以人民幣呈列，人民幣亦為貴公司及其中國附屬公司的功能貨幣。

由於貴公司在並無法定審計規定的司法權區註冊成立，故自其註冊成立日期以來尚未編製其法定財務報表。

2. 歷史財務資料的編製基準

歷史財務資料乃基於符合國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒發的國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）的會計政策編製。此外，歷史財務資料包括香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）及香港公司條例（「公司條例」）規定的適用披露事項。

於2023年12月31日，貴集團的流動負債淨額為人民幣3,405,950,000元及負債淨額為人民幣3,309,492,000元。於2023年12月31日，流動負債淨額及負債淨額主要來自可轉換可贖回優先股（「優先股」）人民幣4,256,162,000元，其被分類為流動負債。誠如附註25所披露，優先股應於[編纂]後自動轉換為普通股，及於2024年2月，貴公司已與優先股持有人訂立補充協議，據此，優先股持有人僅可於若干情況下於2025年1月1日前要求贖回。貴公司董事已確定該等若干情況不大可能會被觸發，且自2023年12月31日起計12個月內，贖回該等優先股將不會產生現金流出。此外，貴集團已就未來十二個月進行營運資金預測。經計及貴集團可動用的財務資源，包括手頭現金及現金等價物以及上述有關優先股的補充協議及優先股於[編纂]後自動轉換，貴公司董事認為，貴集團將擁有足夠現金資源以滿足其於自2023年12月31日起計未來十二個月內的未來營運資金。因此，貴公司董事認為，按持續基準編製歷史財務資料屬適當。

合約安排

由於中國相關法律及監管制度對從事提供出行平台服務的公司的外資所有權施加限制，貴集團通過北京暢行信息技術有限公司（「暢行」）於中國進行大部分業務。於2014年12月4日，貴公司全資附屬公司拼途（北京）信息技術有限公司（「拼途」）與暢行及其各自權益持有人訂立一系列合約安排（「合約安排」，於2020年9月經修訂），包括獨家業務合作協議、獨家期權協議、獨家資產收購協議、股權質押協議、授權書及貸款協議。合約安排令拼途及貴公司可：

- 承擔或享有參與投資對象可變回報的風險或權利，並有能力通過其對暢行的權力影響該等回報；
- 行使對暢行的實際財務及營運控制權；
- 不可撤回地行使權益持有人於暢行的控制投票權；
- 收取暢行產生的絕大部分經濟利益回報，作為拼途提供的業務支持、技術及諮詢服務的代價。拼途有責任以提供暢行注資所需資金為唯一目的向暢行各自的股權持有人提供免息貸款；

- 取得不可撤回及獨家權利，按中國法律允許的最低購買價自各權益持有人購買暢行全部或部分股權。拼途可隨時行使該等期權，直至其已收購暢行的全部股權及／或全部資產。此外，暢行不得在未經拼途事先同意的情況下出售、轉讓或處置任何資產或向其權益持有人作出任何分派；及
- 從暢行的權益持有人取得暢行全部股權的質押，作為暢行應付拼途的所有款項的抵押擔保，並擔保暢行履行合約安排項下的責任。

貴集團並無持有暢行的任何股權。然而，由於合約安排，貴集團對暢行擁有權力，有權享有參與暢行業務所得的可變回報，並有能力通過其對暢行的權力影響該等回報，因此被視為對暢行擁有控制權。因此，就會計目的而言，貴公司視暢行為間接附屬公司。於往績記錄期間，貴公司將暢行的財務狀況及經營業績綜合入賬。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，暢行的資產總值分別為人民幣1,036,717,000元、人民幣1,123,158,000元及人民幣830,330,000元，該等結餘已反映於貴集團的綜合財務報表中，而公司間結餘以及暢行與貴集團內其他實體之間的交易則已對銷。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，暢行的總收入分別為人民幣780,507,000元、人民幣569,078,000元及人民幣815,085,000元，該等金額已反映於貴集團的綜合財務報表中，而公司間結餘以及暢行與貴集團內其他實體之間的交易則已對銷。

3. 應用新訂國際財務報告準則及其修訂本

就編製及呈列往績記錄期間的歷史財務資料而言，貴集團已於整個往績記錄期間貫徹應用於2023年1月1日開始的會計期間生效的國際會計準則理事會頒佈的國際會計準則（「國際會計準則」）、國際財務報告準則、國際財務報告準則修訂本及相關詮釋。

已頒佈但尚未生效的新訂國際財務報告準則及其修訂本

於本報告日期，貴集團並無提早應用以下已頒佈但尚未生效的新訂國際財務報告準則及其修訂本：

| | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| 國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號（修訂本） | 投資者及其聯營公司或合營企業之間的資產銷售或投入 ² |
| 國際財務報告準則第16號（修訂本） | 售後租回的租賃負債 ¹ |
| 國際會計準則第1號（修訂本） | 負債分類為流動或非流動 ¹ |
| 國際會計準則第1號（修訂本） | 附帶契諾的非流動負債 ¹ |
| 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 ¹ |
| 國際會計準則第21號（修訂本） | 缺乏可兌換性 ³ |

¹ 於2024年1月1日或之後開始的年度期間生效

² 於待定日期或之後開始的年度期間生效

³ 於2025年1月1日或之後開始的年度期間生效。

貴公司董事預期應用所有其他新訂國際財務報告準則及其修訂本於可預見未來不會對歷史財務資料所載貴集團的財務狀況及表現造成重大影響。

4. 重大會計政策資料

歷史財務資料乃根據與國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則一致的會計政策編製。此外，歷史財務資料包括上市規則及公司條例規定的適用披露事項。

綜合基準

歷史財務資料包括 貴公司及 貴公司及其附屬公司所控制實體的財務報表。當 貴公司符合以下各項時，即取得控制權：

- 對投資對象擁有權力；
- 因參與投資對象業務而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權利；及
- 有能力使用其權力以影響其回報。

倘有事實及情況顯示上述三項控制權要素有一項或以上出現變動， 貴集團會重新評估其是否對投資對象擁有控制權。

貴集團於獲得附屬公司控制權時將附屬公司綜合入賬，並於 貴集團失去附屬公司的控制權時終止入賬。具體而言，於年內收購或出售附屬公司的收入及開支乃自 貴集團取得控制權之日起計入綜合損益及其他全面收益表，直至 貴集團不再控制有關附屬公司之日為止。

損益及其他全面收益的每個項目均歸屬於 貴公司的擁有人及非控制性權益。該等附屬公司之全面收益總額歸屬於 貴公司的擁有人及非控制性權益，即使導致非控制性權益的業績為赤字結餘。

如有需要，附屬公司的財務報表將作出調整，以使其會計政策與 貴集團的會計政策一致。

所有集團內公司間資產、負債、權益、收入、支出及有關 貴集團各成員公司間交易的現金流量均於綜合入賬時全數對銷。

投資於一間附屬公司

投資於一間附屬公司按成本減累計虧損（如有）計入 貴公司的財務狀況表。

客戶合約收入

提供順風車平台服務所得收入

貴集團的收入來自連接司機及乘客的順風車平台。收入指私家車車主（「私家車車主」）使用 貴集團的網上平台及相關活動尋找乘客（「順風車乘客」）以促成及成功通過嗒嗒出行App結束行程（統稱「順風車平台服務」）所支付的服務費。私家車車主接受 貴集團通過使用嗒嗒出行App獲得順風車平台服務的條款及條件。該等條款及條件界定 貴集團就每項交易向私家車車主收取的費用、各方就順風車平台服務的權利及責任以及付款條款。根據 貴公司的慣常業務慣例，當私家車車主及順風車乘客確認行程時，私家車車主與 貴集團存在合約，而 貴集團代表私家車車主收取順風車乘客的車費預付款。合約期限一般相等於一次行程的期限。 貴集團並無自順風車乘客訪問App時賺取任何費用，亦無任何責任向順風車乘客提供行程。

貴集團為私家車車主提供服務，以讓其成功完成為乘客提供的交通服務。 貴集團的履約責任為安排提供順風車搭乘，而非本身提供順風車搭乘，因此， 貴集團視其本身為代理人並按淨額基準確認收入，即 貴集團向私家車車主收取的費用。該服務使用嗒嗒出行App協助私家車車主尋找、接收及滿足尋

求交通服務的順風車乘客按需要求及完成相關收費活動。該等活動之間並無區別，且並非獨立的履約責任。因此，貴集團在該交易中的單一履約責任是將私家車車主與順風車乘客聯繫起來，以便順利地完成為乘客提供的交通服務。

貴集團自私家車車主賺取的費用為根據預計出行距離預先釐定的固定金額加每項交易的最低費用。由於交易僅有一項履約責任，故並無分配交易價格。貴集團於行程完成後的某個時間點確認收入，屆時履約責任已獲達成。

提供出租車相關服務所得收入

貴集團亦向出租車司機（「出租車司機」）提供出租車網約服務，以尋找尋求出租車行程的乘客（「出租車乘客」），而貴集團視出租車司機為出租車網約服務的客戶。出租車司機接受貴集團的條款及條件，通過使用嗒嗒出行App獲得出租車網約服務。條款及條件界定貴集團就每項交易向出租車司機收取的費用、各方有關出租車網約服務的權利及責任以及付款條款。作為貴集團的慣常業務慣例，當出租車司機確認出租車乘客的出租車網約要求時，出租車司機與貴集團之間存在合約。與客戶訂立的合約期限一般相等於一次行程的期限。

貴集團為出租車司機提供服務，以協助其完成為出租車乘客提供的交通服務。貴集團的履約責任為安排提供出租車服務，而非本身提供出租車服務，因此，貴集團視其本身為代理人並按淨額基準確認收入，即貴集團向出租車司機收取的費用。該服務包括按需潛在客戶生成，協助出租車司機利用嗒嗒出行App尋找、接收及滿足尋求交通服務及相關收費活動的乘客的按需要求。該等活動之間並無區別，且並非獨立的履約責任。因此，貴集團於交易中的單一履約責任為將司機與乘客聯繫起來，以便順利地完成為乘客提供的交通服務。

貴集團自出租車司機賺取的費用為基於估計出行距離預定的固定金額，另加每項交易的最低費用。由於交易僅有一項履約責任，故並無分配交易價格。貴集團於出租車行程完成後的某個時間點確認收入，屆時履約責任已獲達成。

廣告及相關服務

貴集團亦以橫幅、文字或圖像營銷者鏈接的形式提供展示類營銷服務以及表現類營銷服務。就展示類營銷服務而言，營銷者根據廣告於貴集團移動應用程序展示的期間向貴集團付款，收入乃於合約服務期間按比例確認。就表現類營銷服務而言，於達致相關指定表現指標時予以確認收入。由於貴集團通過自有移動應用程序產生的廣告位提供廣告服務，因此貴集團認為其為提供廣告服務的委託人，並按總額基準確認收入。

司機補貼及用戶獎勵計劃

貴集團提供補貼以吸引私家車車主和出租車司機，且貴集團提供激勵措施吸引乘客就順風車平台服務和出租車網約服務使用嗒嗒出行App。根據該等計劃，私家車車主和出租車司機通常會獲得現金補貼，而乘客通常獲得打折搭乘獎勵。

私家車車主和出租車司機的補貼

貴集團向私家車車主和出租車司機提供各種補貼計劃，包括基於數量／表現的補貼款項。基於數量的補貼款項指司機完成一定數量的行程後所給予的補貼，而基於表現的補貼款項指滿足若干標準的行程完成後所給予的補貼，例如在交通高峰期完成行程或轉介新司機或乘客。

基於數量的補貼類似於基於數量的追溯回扣，表示通常在一週內結算的可變代價。基於表現的補貼於滿足若干標準的行程完成後發放。由於私家車車主及出租車司機為 貴集團的客戶，根據國際財務報告準則第15號客戶合約收入，支付予彼等的補貼為應付客戶代價，因此，該等補貼入賬列作收入減少，其原因是 貴集團沒有收到可交換付款的確切貨品或服務，或不能合理估計所收到的貨品或服務的公允價值。

對於因轉介新司機或乘客而發放的基於表現的補貼，該等補貼被視為交換確切服務的付款並入賬列為用戶獲取成本，記作銷售及營銷開支。

當發放予私家車車主或出租車司機的該等補貼金額超過 貴集團按訂單獲得的收入時，高於收入的超額獎勵入賬列為服務成本。

在 貴集團不收取服務費時，發放予出租車司機的獎勵入賬列為銷售及營銷開支。

乘客獎勵

貴集團有多種以現金券或折扣券形式的乘客獎勵計劃，旨在鼓勵乘客使用嘀嗒出行App。例如在促銷活動中， 貴集團向目標乘客群提供眾多折扣出行（以給定數量的搭乘為上限），其僅在有限的時間期限內有效。於促銷期間，未使用獎勵乘客將被收取全額車費。根據國際財務報告準則第15號，乘客並非 貴集團的客戶，國際財務報告準則第15號將客戶界定為已與實體訂約以獲取作為該實體的日常活動所產生的貨品或服務以換取代價的一方。因此，授予乘客的該等激勵不屬於應付客戶的代價，亦不屬於國際財務報告準則第15號的範圍。該等獎勵計入銷售及營銷開支。該等獎勵減少了向乘客收取的款項（代表私家車車主或出租車司機），但並未減少應付予私家車車主或出租車司機的款項，因此 貴集團承擔該等獎勵的成本。當乘客贖回現金券或折扣券時， 貴集團確認發放予乘客的獎勵成本為銷售及營銷開支。

研發開支

研究活動開支於其產生期間確認為開支。倘無法確認內部產生的無形資產，則開發開支於其產生期間在損益中確認。

外幣

於編製各個別集團實體的財務報表時，以該實體功能貨幣以外貨幣（外幣）進行的交易按交易日現行的匯率確認。於報告期末，以外幣計值的貨幣項目以該日期現行的匯率重新換算。以外幣計值按公允價值列賬的非貨幣項目則以釐定該公允價值當日的現行匯率重新換算。以外幣歷史成本計量的非貨幣項目則不予重新換算。

因結算貨幣項目及重新換算貨幣項目而產生的匯兌差額，於其產生期間在損益內確認。

僱員福利

根據中國規則及規例， 貴集團的中國僱員參與由中國有關省市政府營辦的多項定額供款退休福利計劃，據此， 貴集團與中國僱員須每月按僱員薪金百分比向該等計劃作出供款。

省市政府承諾承擔根據上述計劃應付的現有及未來全部中國退休僱員的退休福利責任。除按月供款外， 貴集團並無責任為其僱員支付額外的退休費用及退休後福利。這些計劃的資產由中國政府管理的獨立管理基金持有，並與 貴集團的資產分開持有。

貴集團向定額供款退休計劃作出的供款於產生時支銷。

短期僱員福利

短期僱員福利於僱員提供服務時就預計將支付福利的未貼現金額確認。所有短期僱員福利均被確認為開支，除非另有國際財務報告準則要求或允許將福利計入資產成本。

經扣除任何已付金額後，僱員應得的福利（如工資、薪金及年假）確認為負債。

以股份為基礎的付款

以權益結算以股份為基礎的付款交易

授予僱員之股份／購股權

向僱員及其他提供類似服務的人士作出的以權益結算以股份為基礎的付款乃於授出日期按權益工具的公允價值計量。

於授出日期釐定的以權益結算以股份為基礎的付款的公允價值（並無計及所有非市場歸屬條件）乃根據貴集團對最終將會歸屬的權益工具的估計，於歸屬期內以直線法支銷，權益（以股份為基礎的付款儲備）則相應增加。於各報告期末，貴集團基於對所有相關非市場歸屬條件的評估修訂其對預期歸屬的權益工具數目的估計。修訂原先估計的影響（如有）於損益中確認，以便累計開支反映修訂估計，並對以股份為基礎的付款儲備作出相應調整。

倘購股權獲行使，則先前於以股份為基礎的付款儲備確認的金額將轉撥至股份溢價。倘購股權於歸屬日期後被沒收或於屆滿日期仍未獲行使，則先前於以股份為基礎的付款儲備確認的金額將繼續於以股份為基礎的付款儲備中持有。

倘所授出的股份獲歸屬，則先前於以股份為基礎的付款儲備確認的金額將轉撥至股份溢價。

以股份為基礎的付款安排的條款及條件修改

倘以權益結算以股份為基礎的付款安排的條款及條件發生修改，貴集團至少確認在授出日期按所授予的權益工具的公允價值計量所獲得的服務，除非該等權益工具因未能滿足授出日期指定的歸屬條件（市場條件除外）而並無歸屬。此外，倘貴集團以對僱員有利的方式修改歸屬條件（市場條件除外），例如通過縮短歸屬期間，貴集團將在剩餘的歸屬期間將經修改歸屬條件納入考慮。

授出的增量公允價值（如有）為經修改權益工具與原權益工具在修改日期同時估計的公允價值之間的差額。

倘該修改於歸屬期間發生，則已授出的增量公允價值計入於由修改日期直至已修改權益工具獲歸屬之日止期間就已獲服務而確認的金額計量，包括根據原有權益工具於授出日期的公允價值計算的金額，該金額乃於餘下原有歸屬期間確認。

倘該修改減少了以股份為基礎的安排的總公允價值，或並無利於僱員，則貴集團繼續入賬原先授出的權益工具，猶如該修改並無發生。

稅項

所得稅開支指即期及遞延所得稅開支之和。

現時應付稅項乃按年內應課稅利潤計算。應課稅利潤有別於除稅前利潤／虧損，因其並未計入在其他年度的應課稅收入或可抵稅支出等項目，並且不包括非應稅或不可抵稅項目。貴集團即期稅項的負債乃按各報告期間末已頒佈或實際上已頒佈的稅率計算。

遞延稅項乃按資產及負債在歷史財務資料的賬面值與計算應課稅利潤所用相應稅基之間的暫時差額予以確認。遞延稅項負債一般會就所有應課稅暫時差額確認。遞延稅項資產則一般就所有可扣稅暫時差額確認，直至應課稅利潤可用作抵銷該等可扣稅暫時差額。貴集團在評估可利用未動用稅項虧損或未動用稅項抵免抵扣應課稅利潤的可能性時，會考慮以下標準：(a) 貴集團是否擁有與同一稅務機關及同一應課稅實體有關的足夠應課稅暫時性差異，從而使未動用稅項虧損或未動用稅項抵免於到期前可用於抵扣應課稅額；(b) 貴集團是否很有可能在未動用稅項虧損或未動用稅項抵免到期前產生應課稅利潤；(c) 未動用稅項虧損是否因不大可能再度發生的可查明原因所引致；及(d) 貴集團是否有可用的稅務籌劃機會在可利用未動用稅項虧損或未動用稅項抵免期間產生應課稅利潤。倘暫時差額因初始確認(除業務合併外)一項不影響應課稅利潤或會計利潤的交易的資產及負債而產生且在交易時不會產生相等的應課稅及可抵扣暫時性差額，則有關遞延稅項資產及負債不予確認。此外，若暫時差額是源自商譽的初始確認，則不予確認遞延稅項負債。

與於附屬公司的投資相關的應課稅暫時差額會確認為遞延稅項負債。除非 貴集團能夠控制該等暫時差額的撥回，而暫時差額在可預見將來將可能不會撥回。僅當很可能取得足夠應課稅利潤以抵扣此類投資及權益相關的可抵扣暫時差額，並且暫時差額在可預見將來將撥回時，方確認該可抵扣暫時差額所產生的遞延稅項資產。

遞延稅項資產的賬面值於各報告期末審閱，並削減至不可能再有足夠應課稅利潤以收回全部或部分資產為止。

遞延稅項資產及負債按預期於清償負債或變現資產期間應用的稅率(基於報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率(及稅法))計量。

遞延稅項負債及資產的計量反映按照 貴集團所預期方式，於報告期末收回或清償其資產及負債之賬面值將出現的稅務影響。

當有法定可執行權利將當期稅項資產抵銷當期稅項負債時，以及當它們與同一稅務機關對同一應課稅實體徵收的所得稅有關時，遞延稅項資產及負債均予以抵銷。

即期及遞延稅項於損益內確認，惟倘其與其他全面收益或直接於權益中確認的項目有關者則除外，在此情況下，即期及遞延稅項亦分別於其他全面收益或直接於權益中確認。倘因業務合併的初步會計方法而產生即期或遞延稅項，有關稅務影響會計入業務合併的會計方法內。

於評估所得稅處理的不確定性時，貴集團考慮有關稅務機關會否接納個別集團實體填報所得稅時使用或擬使用的不確定稅項處理的可能性。倘可能，即期及遞延稅項乃按與所得稅報表之稅項處理一致者釐定。倘有關稅務機關很可能不會接納不確定稅務處理，每項不確定性的影響會使用最可能金額或預期值反映。

現金及現金等價物

於綜合財務狀況表中呈列的現金及現金等價物包括：

- (a) 現金，包括手頭現金及活期存款，但不包括受監管限制導致該等餘額不再符合現金定義的銀行結餘；及
- (b) 現金等價物，包括短期(通常為三個月或以下)、高流動性的投資，可隨時轉換為已知金額的現金，且價值變動風險不大。現金等價物乃為滿足短期現金承擔而非投資或其他目的而持有。

就綜合現金流量表而言，現金及現金等價物包括上述定義的現金及現金等價物，扣除須按要求償還並構成 貴集團現金管理組成部分的未償還銀行透支。該等透支於綜合財務狀況表呈列為短期借款。

金融工具

金融資產及金融負債在集團實體成為工具合約條文的訂約方時予以確認。所有日常買賣的金融資產於交易日確認及終止確認。日常買賣指須根據市場規則或慣例訂立的時間內交收資產的金融資產買賣。

金融資產及金融負債初始按公允價值計量，惟與根據國際財務報告準則第15號初始計量的客戶合約產生的貿易應收款項除外。因收購或發行金融資產及金融負債（按公允價值計入損益（「按公允價值計入損益」）的金融資產或金融負債除外）而直接應佔的交易成本，於初始確認時按適用情況加入或扣自該項金融資產或金融負債的公允價值。收購按公允價值計入損益的金融資產或金融負債直接應佔的交易成本即時於損益確認。

實際利率法為計算金融資產或金融負債攤銷成本及於相關期間分配利息收入及利息開支所用的方法。實際利率為於初始確認時將金融資產或金融負債預期年期內或（如適用）較短者的估計未來現金收入及款項（包括組成實際利率一部分的所有已付或已收費用及點數、交易成本及其他溢價或折讓）準確折現至賬面淨值的利率。

金融資產

金融資產的分類及計量

符合下列條件的金融資產其後按攤銷成本計量：

- 於目的為收取合約現金流量的業務模式下持有的金融資產；及
- 金融資產的合約條款於特定日期產生的現金流量純粹為支付本金及未償還的本金產生的利息。

對銀行發行的理財產品作出的投資被分類為按公允價值計入損益的金融資產，原因為該等理財產品的本金及預計回報並無保證，且合約條款不會於特定日期產生僅為支付本金及未償還本金利息的現金流量。

攤銷成本及利息收入

其後按攤銷成本計量的金融資產的利息收入乃使用實際利率法確認。利息收入乃按對金融資產賬面總值應用實際利率予以計算，惟其後出現信貸減值的金融資產除外（見下文）。

按公允價值計入損益的金融資產

按公允價值計入損益的金融資產於各報告期末按公允價值計量，任何公允價值收益或虧損於損益確認。於損益確認的收益或虧損淨額包括任何股息或就金融資產賺取的利息，並計入「其他收益及虧損」項下。

根據國際財務報告準則第9號須進行減值評估的金融資產減值

貴集團根據預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）模式對根據國際財務報告準則第9號須予減值評估的金融資產（包括貿易應收款項、其他應收款項、應收附屬公司款項、銀行結餘及受限制現金）進行減值評估。預期信貸虧損的金額於各報告日期更新，以反映信貸風險自初始確認以來的變化。

全期預期信貸虧損指於相關工具於預計年期內所有可能的違約事件將產生的預期信貸虧損。相反，12個月預期信貸虧損（「12個月預期信貸虧損」）指報告日期起計12個月內可能出現的違約事件預期將會引起的一部分全期預期信貸虧損。預期信貸虧損根據貴集團過往信貸虧損經驗進行評估，並根據應收賬款特定因素、一般經濟環境及於報告日期對當前狀況及未來狀況預測的評估而作出調整。

貴集團一直就貿易應收款項確認全期預期信貸虧損。該等資產的預期信貸虧損乃就具有重大結餘的應收賬款進行個別評估，並使用具有適當分組的撥備矩陣就應收賬款的餘下結餘進行集體評估。

就所有其他工具而言，貴集團計量等於12個月預期信貸虧損的虧損撥備，除非當信貸風險自初始確認以來顯著上升，在此情況下，則貴集團確認全期預期信貸虧損。是否應以全期預期信貸虧損確認乃根據自初始確認以來發生違約的可能性或風險顯著上升而評估。

信貸風險的顯著增加

在評估自初始確認以來金融工具信貸風險是否大幅增加時，貴集團會將於報告日期金融工具發生的違約風險與於初始確認日期金融工具發生的違約風險進行比較。在進行該評估時，貴集團會考慮合理且可支持的定量及定性資料，包括無需付出不必要的成本或努力而可獲得的歷史經驗及前瞻性資料。

尤其是，評估信貸風險是否大幅增加時會考慮下列資料：

- 金融工具外部(如有)或內部信貸評級的實際或預期重大惡化；
- 信貸風險外部市場指標顯著惡化，例如信貸價差顯著增加，債務人的信貸違約掉期價格；
- 業務、財務或經濟環境有現有或預測的不利變動，預期將導致債務人履行其債務責任的能力大幅降低；
- 債務人經營業績實際或預期顯著惡化；或
- 債務人監管、經濟或技術環境有實際或預期的重大不利變動，導致債務人履行其債務責任的能力大幅降低。

無論上述評估結果如何，貴集團假定合約付款逾期超過30日時，信貸風險自初始確認以來已顯著上升，除非貴集團有合理且可支持的資料證明並無顯著上升則當別論。

貴集團定期監察用以確定信貸風險曾否顯著增加的標準的成效，並於適當時候作出修訂，從而確保有關標準能夠於款項逾期前確定信貸風險是否顯著增加。

違約的定義

就內部信貸風險管理而言，貴集團認為，違約事件在內部資料或從外界來源獲得的資料顯示債務人不大可能於悉數向債權人(包括貴集團)還款(未計及貴集團所持任何抵押品)時發生。

不論上述情況如何，貴集團均認為，當金融資產逾期超過90日，即已發生違約，除非貴集團有合理及可支持的資料證明較滯後的違約標準更為合適。

信貸減值金融資產

當一項或多項對金融資產的估計未來現金流量造成負面影響的事件發生時，即代表金融資產已發生信貸減值。金融資產發生信貸減值的證據包括涉及以下事件的可觀察數據：

- 發行人或借款人陷入嚴重財務困難；
- 違約，例如違約或逾期事件；
- 貸款人因借款人有關財務困難的經濟或合約原因，已向借款人授出在其他情形下不會考慮的特許權；或
- 借款人可能破產或進行其他財務重組。

撤銷政策

資料顯示對手方處於嚴重財務困難及無實際收回可能時（例如對手方被清盤或已進入破產程序時，以較早發生者為準），貴集團則撤銷金融資產。經考慮法律意見（如適當），仍可根據貴集團的收回程序對已撤銷金融資產實施強制執行。撤銷構成取消確認事項。任何其後收回款項在損益中確認。

預期信貸虧損的計量及確認

預期信貸虧損的計量為違約概率、違約損失率（即違約損失程度）及違約風險的函數。違約概率及違約損失率乃基於歷史數據及前瞻性資料評估。預期信貸虧損的預估乃無偏概率加權平均金額，以發生違約的各項風險為權重確定。考慮到歷史信貸虧損經驗及無需付出過多成本或努力即可獲得的前瞻性資料，貴集團採用實際權宜方法（使用撥備矩陣）估計貿易應收款項的預期信貸虧損。

一般而言，預期信貸虧損為根據合約應付貴集團的所有合約現金流量與貴集團預期收取的所有現金流量之間的差額（按初始確認時釐定的實際利率貼現）。

倘預期信貸虧損按集體基準計量或迎合個別工具水平證據未必存在的情況，則金融工具按以下基準分組：

- 金融工具性質；
- 逾期狀況；
- 債務人的性質、規模和所在行業；及
- 外部信貸評級（如可用）。

管理層定期檢討分組，確保各組別的組成項目仍然具有相似的信貸風險特徵。

利息收入根據金融資產的賬面值總額計算，惟金融資產發生信貸減值的情況除外，於此情況下，利息收入根據金融資產的攤銷成本計算。

貴集團通過調整所有金融工具的賬面值於損益確認其減值收益或虧損，惟貿易應收款項、其他應收款項及應收關聯方款項除外，其通過虧損撥備賬確認相應調整。

終止確認金融資產

僅當自資產現金收入流量的合約權利屆滿或其將金融資產及資產擁有權的絕大部分風險及回報轉移至另一實體時，貴集團方會取消確認金融資產。

於終止確認按攤銷成本計量之金融資產時，資產賬面值與已收及應收代價的總和的差額於損益中確認。

金融負債及權益工具

分類為債務或權益

債務及權益工具按合約安排性質以及金融負債及權益工具的定義分類為金融負債或權益工具。

權益工具

權益工具為證明集團實體的資產於扣除其所有負債後的剩餘權益的任何合約。集團實體發行的權益工具乃按已收取的所得款項(扣除直接發行成本)確認。

金融負債

所有金融負債其後採用實際利率法按攤銷成本或按公允價值計入損益計量。

按攤銷成本計量的金融負債

金融負債(包括貿易及其他應付款項)於其後採用實際利率法按攤銷成本計量。

優先股

貴公司發行的優先股可由持有人選擇贖回；優先股可轉換為貴集團可變數目的普通股；優先股亦享有清算優先權、投票權及參與股息的權利(詳情載於附註25)。

於發行日期，優先股(包括任何嵌入式非股本衍生工具特徵)的公允價值通過計量並無相關權益組成部分的類似負債的公允價值估算。

貴集團將優先股(包括任何嵌入式非股本衍生工具特徵)指定為按公允價值計入損益的金融負債。此類股份最初按公允價值確認。於初始確認後，優先股按公允價值列賬，而並非由信貸風險變動造成的公允價值變動於綜合損益表的「優先股的公允價值變動」中確認，由信貸風險變動造成的公允價值變動於其他全面收益中確認。

倘優先股持有人於結算日後至少12個月內不得要求貴公司贖回優先股，則優先股分類為非流動負債，否則優先股分類為流動負債。

任何直接應佔的交易成本於損益中確認。

外匯收益及虧損

以外幣計值的金融負債的公允價值以該外幣釐定並於報告期末按即期匯率換算。就按公允價值計入損益的金融負債而言，外匯部分構成公允價值收益或虧損的一部分，並於不屬於指定對沖關係的金融負債的損益中確認。

終止確認金融負債

當且僅當 貴集團的責任獲解除、取消或已到期， 貴集團方會取消確認金融負債。終止確認金融負債的賬面值與已付及應付代價的差額於損益中確認。

5. 主要會計判斷及估計不確定性的主要資料來源

於應用附註4所述的 貴集團重大會計政策時， 貴集團管理層須就未能於其他資料來源取得的資產及負債的賬面值作出判斷、估計及假設。估計及相關假設乃根據過往經驗及其他被認為相關的因素作出。實際結果可能與該等估計有所不同。

該等估計及相關假設會持續檢討。倘若會計估計修訂僅影響該期間，則有關修訂會在修訂估計期間確認。倘若有關修訂既影響當期，亦影響未來期間，則有關修訂會在修訂期間及未來期間確認。

估計不確定因素的主要資料來源

以下為有關未來的主要假設及估計不確定因素的其他主要資料來源，其可能對 貴集團的財務狀況及表現造成重大調整的重大風險。

金融工具的公允價值計量

於2021年、2022年及2023年12月31日， 貴公司發行的優先股的公允價值分別為人民幣4,228,245,000元、人民幣4,465,607,000元及人民幣4,256,162,000元，乃按公允價值計量，而公允價值乃使用估值技術根據重大不可觀察輸入數據釐定。於確定其相關估值技術及相關輸入數據時須作出判斷及估計。儘管 貴公司管理層認為該等估值為最佳估計，與此等因素有關的假設的變化可能會造成對優先股的公允價值的重大調整。優先股估值的詳情於附註25披露。

遞延稅項資產

於2021年、2022年及2023年12月31日，分別有人民幣106,649,000元、人民幣104,502,000元及人民幣84,635,000元的遞延稅項資產已於 貴集團綜合財務狀況表中確認。遞延稅項資產的變現有賴於是否有足夠未來應課稅利潤或將來可供利用的應課稅暫時差額而定。在評估是否將有可用應課稅利潤的可能性時， 貴集團已考慮是否存在經營虧損的歷史記錄及 貴集團是否有可用的稅務籌劃機會等標準。倘若產生的實際未來應課稅利潤少或多於預期，或事實及情況的變動造成未來應課稅利潤的估計修訂，則可能產生遞延稅項資產的重大撥回或進一步確認，而有關數額將於有關撥回或進一步確認產生期間在損益內確認。

6. 收入及分部資料

客戶合約收入分拆：

| 服務類別 | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------|-------------|---------|---------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| — 按淨額基準確認的收入： | | | |
| 提供順風車平台服務..... | 695,131 | 514,899 | 774,012 |
| 提供出租車相關服務..... | 32,629 | 19,421 | 11,328 |
| — 按總額基準確認的收入： | | | |
| 提供廣告及相關服務..... | 52,823 | 34,758 | 29,745 |
| 總計..... | 780,583 | 569,078 | 815,085 |

附錄一

會計師報告

| | 截至12月31日止年度 | | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 收入確認時機 | | | |
| 於某個時間點 | 746,153 | 556,313 | 806,127 |
| 隨時間 | 34,430 | 12,765 | 8,958 |
| 總計 | <u>780,583</u> | <u>569,078</u> | <u>815,085</u> |

貴集團選擇應用國際財務報告準則第15號所允許的實際權宜方法，且由於所有合約的期限均為一年或更短，故並無披露分配至該等未履行合約的交易價格。

分部資料：

向 貴公司董事（即主要經營決策者（「主要經營決策者」））呈報以分配資源及評估分部表現的資料集中於所交付或提供的貨品或服務類別。

根據國際財務報告準則第8號經營分部，貴集團的可呈報分部具體如下：

1. 提供順風車平台服務
2. 提供出租車相關服務
3. 提供廣告及相關服務

以下為 貴集團按可呈報分部劃分的收入及經營業績分析。

截至2021年12月31日止年度

| | 順風車 平台服務 | 出租車 相關服務 | 廣告及 相關服務 | 總計 |
|-------------------------------|----------------|-----------------|---------------|------------------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 收入 | 695,131 | 32,629 | 52,823 | 780,583 |
| 服務成本 | (101,463) | (30,103) | (17,753) | (149,319) |
| 毛利 | 593,668 | 2,526 | 35,070 | 631,264 |
| 司機及乘客獎勵 (附註) | (114,411) | (17,042) | — | (131,453) |
| 分部利潤 (虧損) | <u>479,257</u> | <u>(14,516)</u> | <u>35,070</u> | <u>499,811</u> |
| 未分配收入及開支： | | | | |
| 其他收入 | | | | 8,351 |
| 其他收益及虧損 | | | | 2,423 |
| 預期信貸虧損模式下的減值虧損， 扣除撥回 | | | | (670) |
| 銷售及營銷開支 | | | | (124,414) |
| 行政開支 | | | | (26,842) |
| 研發開支 | | | | (60,071) |
| 優先股公允價值變動 | | | | 1,521,173 |
| 以股份為基礎的付款開支 | | | | (22,725) |
| 融資成本 | | | | (274) |
| [編纂] | | | | (5,484) |
| 除稅前利潤 | | | | <u>1,791,278</u> |

附註：有關金額指入賬至銷售及營銷開支的司機及乘客獎勵，不包括作為收入扣減或服務成本入賬的司機獎勵。

附錄一

會計師報告

截至2022年12月31日止年度

| | 順風車 平台服務 | 出租車 相關服務 | 廣告及 相關服務 | 總計 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 收入 | 514,899 | 19,421 | 34,758 | 569,078 |
| 服務成本 | (105,305) | (26,528) | (9,682) | (141,515) |
| 毛利(毛損) | 409,594 | (7,107) | 25,076 | 427,563 |
| 司機及乘客獎勵(附註) | (64,010) | (19,162) | – | (83,172) |
| 分部利潤(虧損) | 345,584 | (26,269) | 25,076 | 344,391 |
| 未分配收入及開支： | | | | |
| 其他收入 | | | | 15,570 |
| 其他收益及虧損 | | | | 4,379 |
| 預期信貸虧損模式下的減值虧損， | | | | |
| 扣除撥回 | | | | (1,161) |
| 銷售及營銷開支 | | | | (151,769) |
| 行政開支 | | | | (35,330) |
| 研發開支 | | | | (88,995) |
| 優先股公允價值變動 | | | | (234,138) |
| 以股份為基礎的付款開支 | | | | (29,804) |
| 融資成本 | | | | (230) |
| [編纂] | | | | (8,397) |
| 除稅前虧損 | | | | (185,484) |

截至2023年12月31日止年度

| | 順風車 平台服務 | 出租車 相關服務 | 廣告及 相關服務 | 總計 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 收入 | 774,012 | 11,328 | 29,745 | 815,085 |
| 服務成本 | (186,654) | (17,109) | (5,951) | (209,714) |
| 毛利(毛損) | 587,358 | (5,781) | 23,794 | 605,371 |
| 司機及乘客獎勵(附註) | (67,074) | (8,670) | – | (75,744) |
| 分部利潤(虧損) | 520,284 | (14,451) | 23,794 | 529,627 |
| 未分配收入及開支： | | | | |
| 其他收入 | | | | 19,551 |
| 其他收益及虧損 | | | | 6,670 |
| 減值虧損撥回 | | | | 1,441 |
| 銷售及營銷開支 | | | | (157,903) |
| 行政開支 | | | | (31,980) |
| 研發開支 | | | | (121,699) |
| 優先股公允價值變動 | | | | 209,282 |
| 以股份為基礎的付款開支 | | | | (110,351) |
| 融資成本 | | | | (285) |
| [編纂] | | | | (24,102) |
| 除稅前利潤 | | | | 320,251 |

附註：有關金額指入賬至銷售及營銷開支的司機及乘客獎勵，不包括作為收入扣減或服務成本入賬的司機獎勵。

附錄一

會計師報告

貴公司的總部位於中國，而於往績記錄期間，貴集團所有收入均從中國產生且其所有非流動資產均位於中國。因此，並無呈列地區分部資料。

經營分部的會計政策與附註4所述的貴集團的會計政策一致。分部利潤／虧損指各分部賺取的利潤／產生的虧損，並無分配其他收入、其他收益及虧損、預期信貸虧損模式下的減值虧損（扣除撥回）、銷售及營銷開支（司機及乘客獎勵除外）、行政開支、研發開支、優先股的公允價值變動、以股份為基礎的付款開支、融資成本及[編纂]。此乃向主要經營決策者呈報的計量，以供分配資源及評估表現。

主要經營決策者根據各分部的經營業績作出決定。由於主要經營決策者並無定期審閱有關資料以作分配資源及評估表現，故並無呈列分部資產及分部負債的分析，因此，僅呈列分部收入及分部業績。

有關主要客戶的資料

於往績記錄期間，概無客戶貢獻貴集團總收入的10%以上。

7. 其他收入

| | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 銀行結餘利息收入及受限制現金 | 5,350 | 13,299 | 16,313 |
| 政府補助 | 3,001 | 2,271 | 2,486 |
| 其他 | — | — | 752 |
| | <u>8,351</u> | <u>15,570</u> | <u>19,551</u> |

8. 其他收益及虧損

| | 截至12月31日止年度 | | |
|----------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 按公允價值計入損益的金融資產 | | | |
| 公允價值變動收益 | 5,052 | 5,002 | 7,094 |
| 罰款（開支）撥回 | (16) | 49 | — |
| 訴訟虧損 | (1,100) | (186) | (15) |
| 外匯（虧損）收益 | (1,867) | 393 | 29 |
| 捐款 | (4) | (445) | (400) |
| 其他 | 358 | (434) | (38) |
| | <u>2,423</u> | <u>4,379</u> | <u>6,670</u> |

9. 融資成本

| | 截至12月31日止年度 | | |
|------------|-------------|------------|------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 以下各項的利息： | | | |
| 租賃負債 | 274 | 230 | 285 |
| | <u>274</u> | <u>230</u> | <u>285</u> |

10. 預期信貸虧損模式下的減值虧損，扣除撥回

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-------------------|-------------|--------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 就以下項目確認(撥回)的減值虧損： | | | |
| — 貿易應收款項 | 1,043 | 1,241 | (1,420) |
| — 其他應收款項 | (373) | (80) | (21) |
| | <u>670</u> | <u>1,161</u> | <u>(1,441)</u> |

減值評估的詳情載於附註32。

11. 所得稅開支

| | 截至12月31日止年度 | | |
|--------------|-------------|---------|----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 遞延稅項開支(附註27) | (60,272) | (2,147) | (19,867) |

貴公司於開曼群島註冊成立，根據開曼群島稅法獲豁免繳稅。

根據中國企業所得稅法(「企業所得稅法」)及企業所得稅法實施條例，中國附屬公司於往績記錄期間的法定稅率為25%。

除2022年新成立的附屬公司北京抵達科技有限公司(「北京抵達」)外，貴集團於中國經營的附屬公司合資格享有若干稅務優惠。根據於2008年1月1日生效的企業所得稅法，合資格實體的高新技術企業(「高新技術企業」)資格有效期為三年，而合資格實體可再申請三年有效期，惟彼等的業務營運須繼續符合新的高新技術企業資格。暢行於2016年被認定為高新技術企業，並於2019年及2022年分別重續其高新技術企業資格，自2016年至2024年可享受15%的優惠稅率。拼途於2021年被認定為高新技術企業，自2021年至2023年可享受15%的優惠稅率。

遞延稅項的詳情載於附註27。

於往績記錄期間，所得稅開支可與綜合損益及其他全面收益表的除稅前利潤(虧損)對賬如下：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|--------------------|-----------------|----------------|-----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 除稅前利潤(虧損) | 1,791,278 | (185,484) | 320,251 |
| 按中國企業所得稅稅率25%計算的稅項 | (447,820) | 46,371 | (80,063) |
| 不同稅率的稅務影響 | 406,292 | (54,928) | 59,917 |
| 不可扣稅開支的稅項影響 | (3,969) | (4,557) | (16,690) |
| 額外扣減研發開支 | 8,020 | 11,145 | 17,251 |
| 由於適用稅率下降導致期初遞延稅項 | | | |
| 資產減少 | (22,795) | - | - |
| 未確認稅項虧損的稅務影響 | - | (178) | (282) |
| 年內所得稅開支 | <u>(60,272)</u> | <u>(2,147)</u> | <u>(19,867)</u> |

附錄一

會計師報告

12. 年內利潤(虧損)

年內利潤(虧損)於扣除(計入)下列各項後得出：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|--------------------------|-------------|---------|---------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 除稅前利潤(虧損)已扣除(計入)下列項目後得出： | | | |
| 員工成本(包括附註13所載董事酬金)： | | | |
| 薪金及其他福利 | 84,741 | 118,134 | 140,700 |
| 花紅 | 6,150 | 15,041 | 16,405 |
| 退休福利計劃供款 | 9,177 | 12,580 | 15,987 |
| 以股份為基礎的付款開支 | 22,725 | 29,804 | 110,351 |
| 員工成本總額 | 122,793 | 175,559 | 283,443 |
| 物業及設備折舊 | 9,230 | 7,320 | 5,109 |
| 使用權資產折舊 | 3,577 | 4,324 | 6,154 |
| 核數師酬金 | 153 | 2,029 | 145 |
| 出售物業及設備的(收益)虧損 | (31) | 16 | (26) |
| 司機及乘客獎勵(附註) | 154,886 | 135,109 | 165,958 |
| 第三方支付處理供應商收費 | 54,316 | 42,436 | 58,933 |
| 保險成本 | 19,165 | 17,359 | 27,755 |
| [編纂] | 5,484 | 8,397 | 24,102 |

附註：有關金額指作為收入扣減入賬並計入服務成本以及銷售及營銷開支的司機及乘客獎勵。

13. 董事及最高行政人員酬金

於往績記錄期間，就 貴公司董事向 貴集團旗下實體提供服務而已付或應付彼等的酬金詳情如下：

| | 薪金及 | 以股份為基礎 | 花紅 | 退休福利 | 總計 |
|------------------|-------|--------|--------|-------|-------|
| | 其他福利 | 的付款開支 | (附註iv) | | |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 截至2021年12月31日止年度 | | | | | |
| 執行董事 | | | | | |
| 宋先生(附註i) | 645 | — | 47 | 52 | 744 |
| 李金龍先生(附註ii) | 681 | — | 50 | 52 | 783 |
| 朱敏先生(附註ii) | 721 | — | 50 | 52 | 823 |
| 李躍軍先生(附註ii) | 734 | — | 55 | 36 | 825 |
| 段劍波先生(附註ii) | 681 | — | 50 | 52 | 783 |
| 非執行董事 | | | | | |
| 李斌先生(附註iii) | — | — | — | — | — |
| 總計 | 3,462 | — | 252 | 244 | 3,958 |

附錄一

會計師報告

| | 薪金及 其他福利 | 以股份為基礎 的付款開支 | 花紅 (附註iv) | 退休福利 | 總計 |
|-------------------------|--------------|-----------------|--------------|------------|--------------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 截至2022年12月31日止年度 | | | | | |
| <i>執行董事</i> | | | | | |
| 宋先生 (附註i) | 603 | – | 141 | 58 | 802 |
| 李金龍先生 (附註ii) | 639 | – | 150 | 58 | 847 |
| 朱敏先生 (附註ii) | 388 | – | 29 | 58 | 475 |
| 李躍軍先生 (附註ii) | 686 | – | 165 | 42 | 893 |
| 段劍波先生 (附註ii) | 639 | – | 150 | 58 | 847 |
| <i>非執行董事</i> | | | | | |
| 李斌先生 (附註iii) | – | – | – | – | – |
| 總計 | <u>2,955</u> | <u>–</u> | <u>635</u> | <u>274</u> | <u>3,864</u> |

| | 薪金及 其他福利 | 以股份為基礎 的付款開支 | 花紅 (附註iv) | 退休福利 | 總計 |
|-------------------------|--------------|-----------------|--------------|------------|---------------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 截至2023年12月31日止年度 | | | | | |
| <i>執行董事</i> | | | | | |
| 宋先生 (附註i) | 655 | 53,325 | 47 | 63 | 54,090 |
| 李金龍先生 (附註ii) | 741 | 7,543 | 50 | 63 | 8,397 |
| 朱敏先生 (附註ii) | 402 | – | 25 | 55 | 482 |
| 李躍軍先生 (附註ii) | 757 | 7,543 | 55 | 43 | 8,398 |
| 段劍波先生 (附註ii) | 711 | 20,081 | 50 | 63 | 20,905 |
| <i>非執行董事</i> | | | | | |
| 李斌先生 (附註iii) | – | – | – | – | – |
| 總計 | <u>3,266</u> | <u>88,492</u> | <u>227</u> | <u>287</u> | <u>92,272</u> |

附註：

- i 宋先生自2014年7月11日起開始擔任 貴公司首席執行官。
- ii 李金龍先生、朱敏先生、李躍軍先生及段劍波先生自2020年9月16日起獲委任為 貴公司執行董事。
- iii 李斌先生自2015年2月2日起開始擔任 貴公司非執行董事。
- iv 貴公司執行董事有權收取根據若干財務及非財務計量(包括收入、經營利潤、僱員流失率、經營現金流量等)釐定的花紅付款。

上文所示 貴公司執行董事的酬金主要為彼等向 貴公司及 貴集團提供管理服務的酬金，乃由 貴集團股東經考慮個人表現及市場趨勢後釐定。

於往績記錄期間，概無董事或最高行政人員放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

14. 五名最高薪酬人士

截至2023年12月31日止年度，貴集團五名最高薪酬人士包括貴公司四名董事，其薪酬於附註13披露，而截至2021年及2022年12月31日止年度，並無包括任何董事。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，剩餘五名、五名及一名並非貴公司董事或最高行政人員的最高薪酬人士於往績記錄期間的酬金如下：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-------------------|-------------|--------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 薪金及其他福利 | 4,268 | 4,944 | 1,472 |
| 花紅 | 362 | 1,123 | 115 |
| 退休福利計劃供款 | 245 | 274 | 61 |
| 以股份為基礎的付款開支 | 21,482 | 18,579 | 4,173 |
| 總計 | 26,357 | 24,920 | 5,821 |

薪酬介乎下列範圍的最高薪酬僱員（並非貴公司董事及最高行政人員）的人數如下：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---------------------------------|-------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 僱員數目 | 僱員數目 | 僱員數目 |
| 1,500,001港元至2,000,000港元 | 1 | – | – |
| 2,000,001港元至2,500,000港元 | 1 | 1 | – |
| 3,000,001港元至3,500,000港元 | – | 2 | – |
| 4,000,001港元至4,500,000港元 | 1 | – | – |
| 6,000,001港元至6,500,000港元 | 1 | – | 1 |
| 9,000,001港元至9,500,000港元 | – | 1 | – |
| 10,500,001港元至11,000,000港元 | – | 1 | – |
| 17,500,001港元至18,000,001港元 | 1 | – | – |
| 總計 | 5 | 5 | 1 |

於往績記錄期間，若干非董事及非最高行政人員最高薪酬人士根據貴公司股份獎勵計劃就彼等向貴集團提供的服務獲授受限制股份。股份獎勵計劃的詳情載於附註28。

於往績記錄期間，貴集團概無向任何董事或五名最高薪酬人士（包括董事及僱員）支付任何酬金，作為加入貴集團或於加入貴集團時的獎勵或離職補償。

附錄一

會計師報告

15. 每股盈利(虧損)

每股基本及攤薄盈利(虧損)乃按以下數據計算：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 盈利： | | | |
| 用以計算每股基本盈利(虧損)的 貴公司 擁有人應佔年內盈利(虧損)..... | 1,731,006 | (187,631) | 300,384 |
| 潛在攤薄普通股的影響： | | | |
| 扣除優先股的公允價值變動 | (1,521,173) | - | (209,282) |
| 用以計算每股攤薄盈利(虧損)的 盈利(虧損)..... | 209,833 | (187,631) | 91,102 |
| 股份數目： | | | |
| 用以計算每股基本盈利(虧損)的普通股 加權平均數..... | 329,357,634 | 318,346,848 | 323,123,047 |
| 潛在攤薄普通股的影響： | | | |
| 購股權 | 5,822,816 | - | 8,990,172 |
| 受限制股份 | 2,601,848 | - | 831,521 |
| 優先股 | 618,319,313 | - | 618,319,313 |
| 用以計算每股攤薄盈利(虧損)的 普通股加權平均數 | 956,101,611 | 318,346,848 | 951,264,053 |

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，計算每股基本盈利(虧損)時不計入的庫存股份分別為38,378,844股、36,337,178股及11,648,137股。

計算截至2022年12月31日止年度的每股攤薄虧損時並無計及(1)所有優先股的轉換，(2) 貴公司購股權之行使，及(3)受限制股份之歸屬，原因為有關影響為反攤薄。

16. 股息

於往績記錄期間，概無向 貴公司普通股股東派付、宣派或擬派任何股息，自往績記錄期間結束以來亦無擬派任何股息。

17. 物業及設備

| | 租賃物業裝修 | 傢俬及裝置 | 總計 |
|--------------------|--------|--------|--------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 成本 | | | |
| 於2021年1月1日 | 3,351 | 35,766 | 39,117 |
| 添置 | 213 | 5,687 | 5,900 |
| 出售 | - | (243) | (243) |
| 於2021年12月31日 | 3,564 | 41,210 | 44,774 |
| 添置 | - | 1,235 | 1,235 |
| 出售 | - | (688) | (688) |
| 於2022年12月31日 | 3,564 | 41,757 | 45,321 |
| 添置 | 624 | 2,174 | 2,798 |
| 出售..... | - | (288) | (288) |
| 於2023年12月31日 | 4,188 | 43,643 | 47,831 |

附錄一

會計師報告

| | 租賃物業裝修 | 傢俬及裝置 | 總計 |
|--------------|---------|----------|----------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 折舊 | | | |
| 於2021年1月1日 | (1,645) | (17,650) | (19,295) |
| 年內撥備 | (1,295) | (7,935) | (9,230) |
| 出售時對銷 | – | 221 | 221 |
| 於2021年12月31日 | (2,940) | (25,364) | (28,304) |
| 年內撥備 | (518) | (6,802) | (7,320) |
| 出售時對銷 | – | 654 | 654 |
| 於2022年12月31日 | (3,458) | (31,512) | (34,970) |
| 年內撥備 | (238) | (4,871) | (5,109) |
| 出售時對銷 | – | 270 | 270 |
| 於2023年12月31日 | (3,696) | (36,113) | (39,809) |
| 賬面值 | | | |
| 於2021年12月31日 | 624 | 15,846 | 16,470 |
| 於2022年12月31日 | 106 | 10,245 | 10,351 |
| 於2023年12月31日 | 492 | 7,530 | 8,022 |

經考慮剩餘價值後，上述物業及設備項目按以下年率以直線法折舊：

| | |
|--------|----------------|
| 租賃物業裝修 | 按租賃期與5年兩者中之較短者 |
| 傢俬及裝置 | 19.0%至31.7% |

18. 使用權資產

於往績記錄期間，貴集團使用權資產的賬面值及變動如下：

| | 租賃物業 |
|--------------|---------|
| | 人民幣千元 |
| 賬面值： | |
| 於2021年1月1日 | 4,072 |
| 添置 | 749 |
| 折舊費用 | (3,577) |
| 於2021年12月31日 | 1,244 |
| 添置 | 8,546 |
| 折舊費用 | (4,324) |
| 於2022年12月31日 | 5,466 |
| 添置 | 5,872 |
| 折舊費用 | (6,154) |
| 於2023年12月31日 | 5,184 |

| | 截至12月31日止年度 | | |
|------------|-------------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 與短期租賃有關的開支 | 448 | 410 | 343 |
| 租賃的現金流出總額 | 4,933 | 3,774 | 7,084 |

於往績記錄期間，貴集團為其營運租賃多個辦公室。租賃合約按固定期限2至5年訂立。租賃條款乃在個別基礎上磋商，包括各種不同條款及條件。於釐定租期及評估不可撤回期間的長度時，貴集團應用合約的定義並釐定合約可強制執行的期間。

附錄一

會計師報告

貴集團定期訂立辦公室短期租賃。於往績記錄期間，短期租賃組合與上文所披露短期租賃開支的短期租賃組合類似。

此外，於2021年、2022年及2023年12月31日分別為人民幣905,000元、人民幣5,134,000元及人民幣4,464,000元的租賃負債已與分別為人民幣1,244,000元、人民幣5,466,000元及人民幣5,184,000元的相關使用權資產一併確認。除出租人所持有租賃資產的抵押權益外，該等租賃協議並無施加任何契諾。租賃資產不可用作借款的擔保。

19. 按公允價值計入損益的金融資產

| | 於12月31日 | | |
|----------------|---------|---------|---------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 按公允價值計入損益的金融資產 | | | |
| － 理財產品 | 220,308 | 150,740 | 352,834 |

截至2021年、2022年及2023年12月31日，自平安銀行購買的理財產品的年化加權平均回報率分別為2.49%、1.79%及2.06%。

20. 貿易應收款項

| | 於12月31日 | | |
|----------------|---------|---------|---------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 廣告及相關服務的貿易應收款項 | 40,016 | 26,439 | 16,813 |
| 減：信貸虧損撥備 | (5,302) | (6,343) | (4,923) |
| 貿易應收款項淨額 | 34,714 | 20,096 | 11,890 |

貴集團一般授出的客戶信貸期介乎30至120日，乃與其各客戶協定。貴集團經考慮客戶類型、現時的信譽及客戶財務狀況和向貴集團付款記錄後可酌情延長客戶信貸期。

於2021年1月1日，來自客戶合約的貿易應收款項為人民幣30,965,000元。以下為貴集團於各報告期末基於廣告及相關服務到期付款日期的貿易應收款項賬齡分析：

| | 於12月31日 | | |
|------------|---------|--------|--------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 當期及逾期90日內 | 26,462 | 15,936 | 11,134 |
| 逾期91至180日 | 4,272 | 3,547 | 445 |
| 逾期181至365日 | 3,284 | 426 | 217 |
| 逾期365日以上 | 696 | 187 | 94 |
| | 34,714 | 20,096 | 11,890 |

於2021年、2022年及2023年12月31日，於逾期結餘中，人民幣8,252,000元、人民幣4,160,000元及人民幣756,000元已逾期90日或以上，經考慮債務人的背景及過往付款安排並未被視為違約。貴集團並無就該等結餘持有任何抵押品或收取任何利息。

21. 預付款項、按金及其他應收款項

貴集團

| | 於12月31日 | | |
|-----------------------|---------|--------|--------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 應收支付平台款項 (附註i) | 29,462 | 19,534 | 25,838 |
| 應收聚合平台款項 (附註ii) | 8,536 | 2,279 | 516 |
| 預付開支..... | 6,118 | 4,037 | 4,530 |
| 發行成本..... | – | 1,453 | 4,838 |
| 按金 | 1,756 | 210 | 1,457 |
| 其他 | 1,093 | 959 | 953 |
| | 46,965 | 28,472 | 38,132 |
| 減：信貸虧損撥備 | (229) | (29) | (8) |
| | 46,736 | 28,443 | 38,124 |

貴公司

| | 於12月31日 | | |
|-----------|---------|-------|-------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 發行成本..... | – | 1,453 | 4,838 |
| | – | 1,453 | 4,838 |

附註：

- i. 貴集團通過多個第三方支付處理平台代表司機就順風車平台服務及出租車網約服務收取乘客車費付款。應收支付平台款項可由 貴集團隨時提取，一般於下一個工作日轉賬至 貴集團的銀行賬戶。
- ii. 貴集團與第三方導航App訂有合作安排。當通過該等App獲取順風車平台服務或出租車網約服務時，該等App代表 貴集團收取車費。

22. 銀行結餘及現金以及受限制現金

| | 於12月31日 | | |
|--------------------|---------|---------|-----------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 銀行結餘及現金 (附註i)..... | 486,299 | 663,230 | 685,522 |
| 受限制現金 (附註ii)..... | 289,144 | 277,775 | 386,632 |
| | 775,443 | 941,005 | 1,072,154 |

附註：

- i. 貴集團及 貴公司的銀行結餘及現金包括銀行結餘及手頭現金。銀行結餘根據往績記錄期間每日銀行存款利率按現時市場利率計息。於2021年、2022年及2023年12月31日，該等銀行存款的年利率分別介乎0.00%至1.725%、0.00%至2.00%及0.00%至1.725%。
- ii. 受限制現金指根據適用政府法規存入受限制銀行賬戶的銀行結餘，該等結餘指私家車車主、出租車司機及出租車及順風車乘客尚未提取的款項，僅可用於此用途。於2021年、2022年及2023年12月31日，該等結餘的年利率分別為1.725%、1.725%及1.725%。

附錄一

會計師報告

23. 貿易及其他應付款項

貴集團

| | 於12月31日 | | |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 應付用戶款項 (附註i) | 480,455 | 442,045 | 538,256 |
| 應付工資..... | 20,453 | 28,351 | 30,845 |
| 貿易應付款項 (附註ii) | 10,389 | 8,315 | 22,882 |
| 其他應付稅項..... | 7,166 | 5,748 | 6,739 |
| 應計開支..... | 6,442 | 11,210 | 6,964 |
| 應計[編纂] | 1,945 | 9,377 | 9,309 |
| 應計發行成本..... | – | 1,302 | 1,178 |
| 其他應付款項..... | 4,820 | 5,001 | 6,052 |
| | <u>531,670</u> | <u>511,349</u> | <u>622,225</u> |

附註：

- i. 該結餘指應付私家車車主及出租車司機款項，即代表私家車車主及出租車司機自順風車乘客及出租車乘客收取的款項（經扣除 貴集團收取的服務費）。該金額亦包括與順風車乘客的結餘，有關金額可於日後出行時使用，或由乘客隨時提取。
- ii. 於各報告期末，基於發票日期的貿易應付款項賬齡分析如下：

| | 於12月31日 | | |
|----------------|---------------|--------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 1至90日 | 10,383 | 6,514 | 21,716 |
| 91至180日 | 6 | 1,648 | 1,153 |
| 181至365日 | – | 153 | 10 |
| 1至2年 | – | – | 3 |
| | <u>10,389</u> | <u>8,315</u> | <u>22,882</u> |

購買服務之平均信貸期為90日。

貴公司

| | 於12月31日 | | |
|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 應計[編纂] | 1,945 | 9,377 | 9,309 |
| 應計發行成本..... | – | 1,302 | 1,178 |
| 應付工資..... | – | 120 | – |
| 應計開支..... | – | – | 1 |
| | <u>1,945</u> | <u>10,799</u> | <u>10,488</u> |

24. 租賃負債

貴集團的應付租賃負債風險如下：

| | 於12月31日 | | |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2021年 人民幣千元 | 2022年 人民幣千元 | 2023年 人民幣千元 |
| 應付租賃負債： | | | |
| 於一年內..... | 563 | 4,548 | 2,565 |
| 一年以上但不超過兩年..... | 271 | 586 | 1,899 |
| 兩年以上但不超過五年..... | 71 | — | — |
| | <u>905</u> | <u>5,134</u> | <u>4,464</u> |
| 減：於12個月內結算的款項 (於流動負債項下列示)..... | (563) | (4,548) | (2,565) |
| 於12個月後結算的款項 (於非流動負債項下列示)..... | <u>342</u> | <u>586</u> | <u>1,899</u> |

於2021年、2022年及2023年12月31日，適用於租賃負債的加權平均增量借款利率分別介乎4.64%至11.59%、3.88%至5.76%及3.88%至5.76%。

25. 可轉換可贖回優先股

自註冊成立日期起，貴公司已通過發行優先股完成數輪融資。有關截至2021年、2022年及2023年12月31日流通在外的優先股的詳情載列如下。

| | 發行日期 | 每股認購價 | 股份數目 | 總代價 | |
|-----------------|------------|------------|--------------------|--------------------|----------------------|
| | | | | 美元 | 人民幣或 人民幣等值 |
| A輪優先股..... | 2014年12月4日 | 0.0436美元 | 68,750,000 | 3,000,000 | 18,423,300 |
| B輪優先股..... | 2015年2月2日 | 0.2909美元 | 68,750,000 | 20,000,000 | 122,770,000 |
| C輪優先股..... | 2015年4月30日 | 0.8727美元 | 88,687,501 | 77,400,000 | 473,200,380 |
| C輪優先股..... | 2015年5月21日 | 0.8727美元 | 22,916,666 | 20,000,000 | 122,278,000 |
| C輪優先股..... | 2015年6月26日 | 0.8727美元 | 2,979,167 | 2,600,000 | 17,257,500 |
| C輪優先股(附註i)..... | 2017年8月1日 | — | 8,059,486 | — | — |
| C輪優先股(附註i)..... | 2018年5月31日 | — | 16,560,831 | — | — |
| D輪優先股..... | 2017年8月1日 | 人民幣2.9426元 | 67,967,308 | — | 200,000,000 |
| E輪優先股..... | 2018年5月31日 | 0.4954美元 | 112,174,127 | 55,575,000 | 358,390,679 |
| E輪優先股..... | 2018年6月20日 | 0.4954美元 | 50,460,696 | 25,000,000 | 161,219,379 |
| E輪優先股..... | 2018年5月31日 | 人民幣3.1495元 | 100,921,392 | — | 317,850,284 |
| E輪優先股..... | 2018年6月20日 | 人民幣3.1779元 | 10,092,139 | — | 32,071,997 |
| 總計..... | | | <u>618,319,313</u> | <u>203,575,000</u> | <u>1,823,461,519</u> |

附註：

- i. 由於新投資者所支付的股份購買價下跌，貴公司同意以零代價向C輪股東發行額外優先股。

優先股的主要條款概述如下：

(a) 轉換權

各優先股持有人有權全權酌情隨時將其全部或任何部分優先股轉換為普通股。優先股的轉換率將按適用的優先股發行價除以轉換日期當時有效的轉換價釐定。初始轉換價將為優先股發行價

(產生1對1的初始轉換比率)(如適用)，其將予以調整以反映股息、股份拆細及／或所有優先股持有人有權按比例參與的其他類似事件，惟轉換價不得低於 貴公司普通股的面值。

優先股初始轉換價等於優先股認購價，其將於發行額外普通股或可轉換為普通股的工具(按已轉換基準)後調整至低於優先股初始轉換價或緊接有關發行日期及緊接有關發行前生效的當時實際轉換價。

各輪優先股將於(i)合資格[編纂]結束時，或(ii)若干輪優先股相關多數持有人事先書面批准時(以較早者為準)按當時適用的轉換價轉換為 貴公司普通股，惟轉換B輪優先股須取得當時流通在外B輪優先股60%持有人的事先書面批准。

(b) 贖回特徵

倘出現以下情況， 貴公司將贖回A輪、B輪、C輪、D輪及E輪優先股：

(i)就A輪優先股、B輪優先股、C輪優先股及D輪優先股持有人而言， 貴公司於2017年8月1日後五年內尚未完成合資格[編纂]；或就E輪優先股持有人而言， 貴公司並未於E輪優先股截止日期後五年內完成合資格[編纂]；(ii) 貴集團或創始人任何一方嚴重違反相關交易文件項下的任何聲明、保證、契諾或其他責任；(iii)暢行、拼途及／或創始人嚴重違反彼等於合約協議項下的任何聲明、保證、契諾或其他責任，導致 貴公司無法有效控制或整合暢行；(iv)倘法律或政策出現任何變動而影響暢行協議的有效性；(v)倘法律或政策出現任何變動，導致 貴集團無法進行其現時進行及擬進行的業務。

將予贖回的A輪優先股的價格應等於以下(i)或(ii)中的較高者：

(i) 贖回價= 發行價* (108%) N + D，其中

N = 分數，其分子為收購須予贖回的相關A輪優先股的日期與贖回須予贖回的該等A輪優先股及支付該等A輪贖回價的日期之間的曆日數目，分母為365；

D = 截至贖回日期須予贖回的各A輪優先股的所有已宣派但未派付股息，就股份拆細、股息、重組、重新分類、合併或兼併按比例調整；或

(ii) 貴公司及大多數A輪持有人接納的獨立估值師釐定的A輪優先股的公平市值。

將予贖回的B輪、C輪、D輪及E輪優先股的價格應等於以下(i)或(ii)中的較高者：

(i) 贖回價= 發行價+發行價*10%*N + D，其中

N = 分數，其分子為收購須予贖回的相關輪優先股的日期與贖回須予贖回的該輪優先股及支付該輪優先股贖回價的日期之間的曆日數目，分母為365；

D = 截至贖回日期須予贖回的各輪優先股的所有已宣派但未派付股息，就股份拆細、股息、重組、重新分類、合併或兼併按比例調整；或

(ii) 貴公司及大多數該輪優先股持有人接納的獨立估值師釐定的該輪優先股的公平市值。

倘於任何贖回日期，貴公司於適用贖回價任何金額到期當日可合法獲得的資產及資金不足以悉數支付將於有關日期支付的適用贖回價總額，則該等可合法獲得的資產及資金應按以下順序分派：第一為E輪優先股、第二為D輪優先股、第三為C輪優先股、第四為B輪優先股及第五為A輪優先股。

於2020年9月，貴公司與優先股投資者訂立一份補充協議（「第一份補充協議」），據此，於向聯交所提交[編纂]後，優先股的贖回權將終止行使，直至（以較早者為準）(1)自第一份補充協議日期起計十八個月，(2) 貴公司董事會撤回[編纂]，及(3)聯交所拒絕 貴公司的[編纂]為止。

於2023年2月，貴公司與優先股投資者訂立一份補充協議（「第二份補充協議」），據此，於向聯交所提交[編纂]後，優先股的贖回權將終止行使，直至（以較早者為準）(1) 2024年7月1日，(2) 貴公司董事會撤回[編纂]，及(3)聯交所拒絕 貴公司的[編纂]為止。

於2024年2月，貴公司與優先股投資者訂立一份補充協議（「第三份補充協議」），據此，於向聯交所提交[編纂]後，優先股的贖回權將終止行使，直至（以較早者為準）(1) 2025年1月1日，(2) 貴公司董事會撤回[編纂]，及(3)聯交所拒絕 貴公司的[編纂]為止。

(c) 清算優先權

倘 貴公司進行任何清算、解散或清盤（不論自願或非自願），優先股股東應收取相等於以下金額的款項：

就E輪及D輪優先股而言：每股金額等於將以美元支付的發行價，另加自發行日期起至支付日期止按每年12%的單利率計算的利息，連同其所有應計或已宣派但未派付的股息；

就C輪及B輪優先股而言：每股金額等於將以美元支付的發行價的120%，以及其所有應計或已宣派但未派付的股息；

就A輪優先股而言：每股金額等於A輪發行價的150%，另加其所有應計或已宣派但未派付的股息。

分派應按以下順序作出：第一為E輪優先股、第二為D輪優先股、第三為C輪優先股、第四為B輪優先股及第五為A輪優先股。

優先股的所有優先股優先清算金額如上文所述獲悉數支付後，貴公司合法可供分派予股東的任何剩餘資金或資產將按比例平等地向優先股持有人（按已轉換基準）及普通股持有人分派。

(d) 股息權

倘宣派、派付或撥出股息或其他分派，E輪、D輪、C輪、B輪及A輪優先股的各持有人每年將有權分別按E輪、D輪、C輪、B輪及A輪發行價的8%收取非累計股息。股息應按以下順序分派：第一為E輪優先股、第二為D輪優先股、第三為C輪優先股、第四為B輪優先股及第五為A輪優先股。於派付上文所載的股息後，任何額外股息或分派將按普通股及優先股持有人各自於所有優先股於釐定有權收取有關分派的人士的記錄日期轉換為普通股的情況下所持有的普通股比例，在該等持有人之間作出分派。

除非已悉數支付優先股的所有應計但未派付股息，否則於任何時間不得就普通股宣派、派付、撥出或作出任何股息或分派（不論以現金、財產或 貴公司任何其他股票的形式）。

(e) 投票權

每股優先股將附帶相等於 貴公司於釐定有權就有關事宜投票的股東的記錄日期轉換為 貴公司普通股後當時可發行的普通股數目的票數。倘優先股須就任何事宜作為一個類別獨立投票，優先股將就有關事宜作為一個類別獨立投票。否則，優先股及普通股持有人應作為單一類別共同投票。

優先股指定為按公允價值計入損益計量。 貴集團已使用貼現現金流量法釐定 貴公司的相關權益價值，並採納權益分配模式釐定優先股於發行日期及各報告期末的公允價值。公允價值乃由 貴公司董事經參考獨立合資格專業估值師亞太評估諮詢有限公司（地址為北京市朝陽區光華路12號數碼01大廈2201室）進行的估值報告釐定。並非由 貴公司信貸風險變動造成的優先股的公允價值變動計入損益的「金融工具的公允價值變動」，而由 貴公司信貸風險變動造成的優先股的公允價值變動計入其他全面收益。

優先股的變動載列如下：

| | 人民幣千元 |
|--------------------|-------------|
| 於2021年1月1日 | 5,748,781 |
| 並非由信貸風險變動造成的公允價值變動 | (1,521,173) |
| 由信貸風險變動造成的公允價值變動 | 637 |
| 於2021年12月31日 | 4,228,245 |
| 並非由信貸風險變動造成的公允價值變動 | 234,138 |
| 由信貸風險變動造成的公允價值變動 | 3,224 |
| 於2022年12月31日 | 4,465,607 |
| 並非由信貸風險變動造成的公允價值變動 | (209,282) |
| 由信貸風險變動造成的公允價值變動 | (163) |
| 於2023年12月31日 | 4,256,162 |

除按貼現現金流量法釐定的 貴公司相關權益價值外，布萊克－斯科爾斯期權定價模型中用於釐定優先股公允價值的其他主要估值假設如下：

| | 於12月31日 | | |
|--------------|---------|--------|--------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| 無風險利率..... | 0.53% | 4.76% | 5.40% |
| 波幅..... | 36.88% | 40.58% | 36.92% |
| 情景概率－轉換..... | 80.00% | 80.00% | 80.00% |
| 情景概率－清算..... | 10.00% | 10.00% | 10.00% |
| 情景概率－贖回..... | 10.00% | 10.00% | 10.00% |

附註：用於釐定不同類別股份之間權益價值分配的無風險利率。

貴集團根據美國政府債券截至估值日期到期年期接近贖回／清算日期的收益率估計無風險利率。波幅乃基於可資比較公司於自相關估值日期起期間（持續時間與到期時間類似）的每日股價回報的年化標準差估計。各轉換特徵、贖回特徵及清算優先權的概率加權乃基於 貴集團的最佳估計。除上述所採納的假設外，於釐定優先股於各估值日期的公允價值時，亦計及 貴公司對未來表現的預測。

贖回日期自資產負債表日期起少於一年的優先股入賬列作流動負債：

| | 於12月31日 | | |
|------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 流動負債..... | 2,342,487 | 4,465,607 | 4,256,162 |
| 非流動負債..... | 1,885,758 | — | — |
| | <u>4,228,245</u> | <u>4,465,607</u> | <u>4,256,162</u> |

26. 股本

貴集團

貴集團於2021年、2022年及2023年12月31日的股本結餘指 貴公司的股本。

貴公司

股本變動詳情如下：

| | 股份數目 | 每股面值 | 總計 |
|--------------------------|----------------------|---------------|----------------|
| | | 美元 | 美元 |
| 法定 | | | |
| 於2021年1月1日以及2021年、2022年及 | | | |
| 2023年12月31日..... | <u>2,000,000,000</u> | <u>0.0001</u> | <u>200,000</u> |

附錄一

會計師報告

| | 普通股數目 | 金額 | 歷史財務 資料所示 |
|-------------------------------------|--------------------|---------------|--------------|
| | | 美元 | 人民幣千元 |
| 每股面值0.0001美元的普通股 | | | |
| 已發行 | | | |
| 於2021年1月1日以及2021年及2022年12月31日 . . . | 355,744,414 | 35,574 | 224 |
| 註銷購回股份 (附註i) | (19,174,874) | (1,917) | (12) |
| 於2023年12月31日 | <u>336,569,540</u> | <u>33,657</u> | <u>212</u> |

附註i：於2023年3月31日，貴公司註銷19,174,874股原先自5brothers Limited購回的股份（作為庫存股份持有）。

27. 遞延稅項資產

以下為就財務報告目的進行的遞延稅項結餘分析：

| | 於12月31日 | | |
|------------------|----------------|----------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 遞延稅項資產 | 106,649 | 104,502 | 84,635 |
| | <u>106,649</u> | <u>104,502</u> | <u>84,635</u> |

以下為 貴集團於往績記錄期間確認的主要遞延稅項資產及其變動：

| | 應計 開支 | 信貸虧損 撥備 | 可扣除 廣告開支 | 結轉虧損 | 總計 |
|------------------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 於2021年1月1日 | 1,317 | 778 | 31,896 | 132,930 | 166,921 |
| 於損益(扣除)計入 | (320) | 100 | (2,706) | (34,551) | (37,477) |
| 稅率變動的影響 | (31) | (48) | (12,759) | (9,957) | (22,795) |
| 於2021年12月31日 | 966 | 830 | 16,431 | 88,422 | 106,649 |
| 於損益計入(扣除) | 715 | 126 | (2,356) | (632) | (2,147) |
| 於2022年12月31日 | 1,681 | 956 | 14,075 | 87,790 | 104,502 |
| 於損益扣除 | (715) | (216) | (936) | (18,000) | (19,867) |
| 於2023年12月31日 | <u>966</u> | <u>740</u> | <u>13,139</u> | <u>69,790</u> | <u>84,635</u> |

於2021年、2022年及2023年12月31日，貴集團的未動用稅項虧損分別為人民幣589,478,000元、人民幣585,978,000元及人民幣467,108,000元，可用於抵銷未來應課稅利潤。於2021年、2022年及2023年12月31日，所有未動用稅項虧損均確認為遞延稅項資產，惟由於未來溢利流的不可預測性，分別於2022年及2023年12月31日未將人民幣713,000元及人民幣1,840,000元的稅項虧損確認為遞延稅項資產。下表披露未確認為遞延稅項資產的未動用稅項虧損的到期日。

| | 於12月31日 | 於12月31日 |
|-----------------|---------|---------|
| | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 2027年 | 713 | 713 |
| 2028年 | — | 1,127 |

於往績記錄期間，貴公司的附屬公司並無累計可分配盈利，亦無確認遞延稅項負債。

28. 以股份為基礎的付款交易

貴公司創始人宋先生及 貴公司不時向合資格僱員提供以股權為基礎的受限制股份或購股權，以獎勵彼等對 貴集團作出的貢獻。於2014年， 貴公司採納[編纂]受限制股份計劃（「[編纂]受限制股份計劃」，並於2020年9月經修訂及重述）及[編纂]購股權計劃（「[編纂]購股權計劃」，並於2020年9月經修訂及重述）。

(i) 以時間為基礎的購股權

於2014年9月1日至2020年12月31日，宋先生／ 貴公司向合資格僱員授出9,386,000份以時間為基礎的購股權，於四年內每年等額歸屬。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，宋先生／ 貴公司向合資格僱員授出8,100,550份、2,690,000份及7,751,472份以時間為基礎的購股權，於四年內每年等額歸屬。以時間為基礎的購股權於各自授出日期起計10年內屆滿。

以時間為基礎的購股權的認購權

就以時間為基礎的購股權的認購權而言，倘僱員於所有已授出購股權悉數歸屬前自願終止與 貴公司的僱傭關係，則宋先生／ 貴公司將擁有以下權利：

- i. 無償購回所有未歸屬受限制股份或購股權；及
- ii. 按基於最近期融資的單位價格購回所有已歸屬受限制股份或已行使購股權的股份。

行使以時間為基礎的購股權

倘僱員自願終止與 貴公司的僱傭關係，僱員須立即通過悉數付款行使已歸屬購股權。否則，已歸屬購股權將會屆滿。

下表披露於往績記錄期間僱員所持 貴公司以時間為基礎的購股權的變動：

| | 購股權數目 | 加權平均行使價 美元 |
|----------------------|-------------|---------------|
| 於2021年1月1日尚未行使的購股權 | 6,198,500 | 0.12 |
| 已授出 | 8,100,550 | 0.15 |
| 已行使 | (500,250) | 0.15 |
| 已沒收 | (1,111,950) | 0.15 |
| 於2021年12月31日尚未行使的購股權 | 12,686,850 | 0.13 |
| 其中： | | |
| 於2021年12月31日可行使的購股權 | 3,080,950 | 0.08 |
| 於2022年1月1日尚未行使的購股權 | 12,686,850 | 0.13 |
| 已授出 | 2,690,000 | 0.15 |
| 已行使 | (27,500) | 0.15 |
| 已沒收 | (392,500) | 0.15 |
| 於2022年12月31日尚未行使的購股權 | 14,956,850 | 0.14 |
| 其中： | | |
| 於2022年12月31日可行使的購股權 | 5,423,191 | 0.11 |
| 於2023年1月1日尚未行使的購股權 | 14,956,850 | 0.14 |
| 已授出 | 7,751,472 | 0.15 |
| 已行使 | (28,000) | 0.15 |
| 已沒收 | (733,000) | 0.15 |
| 於2023年12月31日尚未行使的購股權 | 21,947,322 | 0.14 |
| 其中： | | |
| 於2023年12月31日可行使的購股權 | 8,082,375 | 0.12 |

於2021年、2022年及2023年12月31日，尚未行使以時間為基礎的購股權的加權平均剩餘合約年期分別為8.21年、7.64年及7.74年。

以時間為基礎的購股權的公允價值

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，已授出購股權的加權平均公允價值分別為每股1.01美元、0.81美元及0.76美元。該等公允價值乃在獨立評估方亞太評估諮詢有限公司（地址為北京市朝陽區光華路12號數碼01大廈2201室）的協助下使用二項式模型計算。模型的輸入數據如下：

| | | 2021年 3月31日 | 2021年 6月30日 | 2021年 9月30日 | 2021年 12月31日 | 2022年 3月31日 |
|----------------------|----|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| 普通股的公允價值 (附註i)... | 美元 | 1.345 | 1.148 | 1.159 | 0.988 | 0.979 |
| 無風險利率 (附註ii)..... | | 1.74% | 1.45% | 1.52% | 1.52% | 2.32% |
| 預期年期(年) (附註iii)..... | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 行使價 (附註iv)..... | 美元 | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 |
| 預期波幅 (附註v)..... | | 41.0% | 40.8% | 39.7% | 39.8% | 40.5% |
| 預期股息收益率 (附註vi)..... | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

| | | 2022年 6月30日 | 2022年 9月30日 | 2022年 12月31日 | 2023年 9月30日 | 2023年 12月31日 |
|----------------------|----|----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| 普通股的公允價值 (附註i)... | 美元 | 0.927 | 0.875 | 0.962 | 0.888 | 0.889 |
| 無風險利率 (附註ii)..... | | 2.98% | 3.83% | 3.88% | 4.59% | 3.88% |
| 預期年期(年) (附註iii)..... | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 行使價 (附註iv)..... | 美元 | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.15 |
| 預期波幅 (附註v)..... | | 40.7% | 41.2% | 41.3% | 40.2% | 40.1% |
| 預期股息收益率 (附註vi)..... | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

附註：

- i. 普通股的公允價值乃根據 貴公司普通股於授出日期的公允價值估計，有關公允價值在獨立第三方估值師的協助下估計。
- ii. 無風險利率乃根據屆滿日期接近購股權年期的美國政府債券於估值日期的市場收益率及國家風險差異估計。
- iii. 預期年期為預期已授出購股權仍尚未行使的期間。
- iv. 購股權的行使價由 貴公司董事會釐定。
- v. 購股權年期內相關普通股的波幅乃基於估值日期之前與購股權年期相等的期間內可資比較公司的平均歷史波幅估計。
- vi. 貴公司目前預期不會就其普通股派付現金股息。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，於綜合損益表確認來自購股權的以股份為基礎的薪酬開支總額分別為人民幣9,819,000元、人民幣22,154,000元及人民幣17,688,000元。

(ii) 受限制股份

2020年授予

於2020年6月29日，貴公司向若干行政人員授出7,000,000股以時間為基礎的受限制股份（「2020年授予」）。2020年授予的三分之一將於首兩年每年歸屬，其後，餘下的三分之二獎勵將於未來四年每季歸屬。

2020年授予的認購權

就2020年授予而言，倘僱員於所有已授出2020年授予悉數歸屬前自願終止與貴公司的僱傭關係，貴公司將擁有以下權利：

- i. 無償購回所有未歸屬受限制股份；及
- ii. 按0.50美元的單位價格購回所有已歸屬受限制股份。

倘貴公司並無選擇就全部或任何部分已歸屬受限制股份行使任何購回權，則行政人員有權選擇於終止僱傭關係日期後三個月內按單位價格0.50美元購買所有已歸屬2020年授予。倘僱員於終止僱傭關係日期後三個月內並無購買已歸屬2020年授予，則已歸屬2020年授予股份將無償交回貴公司。2020年授予的認購權被視為非歸屬條件，並於釐定授出日期的公允價值時予以考慮。

下表披露於往績記錄期間合資格行政人員所持2020年授予的變動：

| | 股份數目 | 每股受限制股份 於授出日期的 加權平均公允價值 美元 |
|-------------------|-------------|-------------------------------------|
| 截至2021年1月1日尚未行使 | 7,000,000 | 0.76 |
| 已歸屬 | (1,166,667) | 0.76 |
| 截至2021年12月31日尚未行使 | 5,833,333 | 0.76 |
| 已歸屬 | (2,041,667) | 0.76 |
| 截至2022年12月31日尚未行使 | 3,791,666 | 0.76 |
| 已歸屬 | (1,166,667) | 0.76 |
| 截至2023年12月31日尚未行使 | 2,624,999 | 0.76 |

2020年授予於授出日期的公允價值乃參考相關普通股於授出日期的公允價值並考慮非歸屬條件，在亞太評估諮詢有限公司協助下釐定。

2023年授予

於2023年12月31日，貴公司已訂立協議，向四名董事授出9,587,437股受限制股份（「2023年授予」），該等受限制股份於2023年12月31日即時歸屬，但尚未發行。2023年授予的公允價值乃參考相關普通股的公允價值每股0.89美元並在亞太評估諮詢有限公司的協助下釐定。以股份為基礎的薪酬開支人民幣60,340,000元已於截至2023年12月31日止年度的綜合損益表中確認。於2024年3月10日，貴公司已與2023年授予的參與者訂立協議，授予彼等同等數目的購股權作為2023年授予的結算。該等購股權於授出日期即時歸屬，行使價為每股0.0001美元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，於綜合損益表確認來自受限制股份及2023年授予的以股份為基礎的薪酬開支總額分別為人民幣12,906,000元、人民幣7,650,000元及人民幣64,513,000元。

(iii) 2023年股份獎勵

於2023年3月31日，經 貴公司股東批准，由5brothers Limited原為 貴公司[編纂]股份獎勵計劃貢獻及捐贈的4,347,500股股份已透過5brothers Limited轉回予宋先生。股份轉讓入賬為向宋先生支付的以股份為基礎的薪酬，並於轉讓後立即歸屬。以股份為基礎的薪酬開支人民幣28,150,000元乃於截至2023年12月31日止年度的綜合損益表中確認。

2023年股份獎勵於授出日期的公允價值乃參考相關普通股於授出日期的公允價值並在亞太評估諮詢有限公司的協助下釐定。已授出股份的公允價值為每股0.97美元。授出日期的公允價值乃參照 貴集團的貼現現金流量，基於管理層批准的五年期財務預測及18%的貼現率進行的現金流量釐定。超過五年的現金流量按3%的穩定增長率推算。

29. 退休福利計劃

貴集團的中國僱員為由中國政府運作的國家管理退休福利計劃的成員。 貴集團須按相關地方政府部門釐定的特定工資成本百分比向退休福利計劃供款以撥付福利資金。 貴集團就退休福利計劃的唯一責任是根據計劃作出特定供款。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，於綜合損益表確認的退休福利開支總額分別為人民幣9,177,000元、人民幣12,580,000元及人民幣15,987,000元。

30. 資本風險管理

貴集團管理其資本，以確保 貴集團能夠持續經營，同時通過優化債務及權益結餘為其股東帶來最大回報。 貴集團的整體策略於整個往績記錄期間維持不變。

貴集團的資本結構包括銀行結餘及現金、優先股及 貴公司擁有人應佔權益（包括 貴集團的股本及其他儲備）。

貴公司董事定期檢討資本結構。作為是項檢討的一部分，董事考慮資本成本及與各類資本有關的風險。 貴集團會根據董事的推薦建議，通過派付股息、發行新股、購回股份及發行新債或贖回現有債務，平衡其整體資本結構。

31. 金融工具的類別

| | 貴集團 | | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|
| | 於12月31日 | | |
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 金融資產 | | | |
| 銀行結餘及現金 | 486,299 | 663,230 | 685,522 |
| 受限制現金 | 289,144 | 277,775 | 386,632 |
| 按公允價值計入損益的金融資產 | | | |
| — 理財產品 | 220,308 | 150,740 | 352,834 |
| 按攤銷成本計量的金融資產 | 75,385 | 44,242 | 41,162 |
| 金融負債 | | | |
| 攤銷成本 | 504,051 | 477,250 | 584,641 |
| 可轉換可贖回優先股 | 4,228,245 | 4,465,607 | 4,256,162 |

| | 貴公司 | | |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| | 於12月31日 | | |
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 金融資產 | | | |
| 銀行結餘及現金 | 2,524 | 2,067 | 174 |
| 應收附屬公司款項 | 19,634 | 176,220 | 181,964 |
| 金融負債 | | | |
| 攤銷成本 | 1,945 | 10,679 | 10,488 |
| 可轉換可贖回優先股 | 4,228,245 | 4,465,607 | 4,256,162 |

32. 財務風險管理目標及政策

貴集團的主要金融工具包括貿易及其他應收款項、按公允價值計入損益的金融資產、銀行結餘及現金、受限制現金、貿易及其他應付款項、優先股及租賃負債。該等金融工具的詳情於相關附註披露。與該等金融工具有關的風險包括利率風險、信貸風險及流動資金風險，而有關如何緩減該等風險的政策載列於下文。董事管理及監察該等風險以確保已及時及有效實施適當的措施。

貨幣風險

貴公司若干附屬公司均有進行外幣融資活動，導致 貴集團須承受外幣風險。

下述敏感度分析基於外幣匯率風險釐定，僅涉及以外幣計值的未償還貨幣項目，並於年末就外幣匯率變動5%調整有關換算。向主要管理人員內部匯報外幣匯率風險時使用的5%的增減，指董事對外幣匯率的可能合理變動作出的評估。

外幣敏感度分析

倘人民幣兌外幣升值／貶值5%，而所有其他變量保持不變， 貴集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的除稅後利潤將分別減少／增加人民幣212,000元、人民幣196,000元及人民幣45,000元。此乃主要由於 貴集團於2021年、2022年及2023年12月31日面臨外幣銀行結餘風險。

利率風險

貴集團面臨與來自關聯方的定息借款（詳情見附註36）及租賃負債（詳情見附註24）有關的公允價值利率風險。 貴集團亦面臨有關浮息銀行結餘及受限制現金（詳情見附註22）的現金流量利率風險。 貴集團的現金流量利率風險主要集中於銀行結餘利率的波動。 貴集團通過評估基於利率水平及前景釐定的任何利率變動所產生的潛在影響管理其利率風險。

貴公司董事認為，由於市場利率變動合理，相應年度的損益影響並不重大。因此，並無呈列敏感度分析。

其他價格風險

貴集團因投資於按公允價值計入損益計量的理財產品及優先股而面臨其他價格風險。管理層認為， 貴集團於理財產品投資的其他價格風險有限，因為該等投資的到期期限較短。因此，並無呈列敏感度分析。優先股的敏感度分析於附註33披露。

信貸風險及減值評估

信貸風險指 貴集團的交易方違反其合約責任而導致 貴集團財務虧損的風險。 貴集團的信貸風險主要來自其貿易應收款項、銀行結餘、受限制現金、其他應收款項及理財產品。 貴集團並無持有任何抵押品或其他信貸增強措施以為其金融資產相關信貸風險提供保障。

附錄一

會計師報告

就貿易應收款項而言，貴集團已應用國際財務報告準則第9號的簡化方法按全期預期信貸虧損計量虧損撥備。貴集團參考經常性客戶的還款記錄及新客戶的當前逾期風險，使用撥備矩陣－應收賬款賬齡，根據共同信貸風險特徵釐定該等項目的預期信貸虧損。所應用的撥備率乃使用應收賬款的歷史觀察違約率進行估計，當中會考慮毋須過多成本或努力即可取得的合理及可支持的前瞻性資料。於各報告期末，倘在考慮當時貴公司董事可獲得的前瞻性資料後認為有需要，會重新評估及更新該等歷史虧損率。就此而言，貴公司董事認為貴集團的信貸風險已顯著下降。

貴集團最大客戶的貿易應收款項於2021年、2022年及2023年各年度分別佔貴集團貿易應收款項總額約47.9%、26.2%及18.9%，而五大客戶的貿易應收款項於2021年、2022年及2023年各年度分別佔貴集團貿易應收款項總額約81.4%、65.3%及74.0%，因此貴集團於2021年、2022年及2023年面臨信貸集中風險。

就其他應收款項而言，貴公司董事根據歷史結算記錄、過往經驗以及亦屬合理及可支持的前瞻性資料的定量及定性資料，對其他應收款項及應收關聯方款項的可收回性進行定期個別評估。貴公司董事認為自初始確認以來該等款項的信貸風險並無顯著增加且貴集團已根據12個月預期信貸虧損計提減值撥備。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，分別撥回預期信貸虧損人民幣373,000元、人民幣80,000元及人民幣21,000元。

銀行結餘、受限制現金及理財產品的信貸風險有限，因為對手方為獲國際信貸評級機構授予高信貸評級的銀行。

撥備矩陣－應收賬款賬齡

作為貴集團信貸風險管理的一部分，貴集團使用應收賬款賬齡評估與其營運有關的客戶減值，因為該等具有共同風險特徵的客戶代表客戶根據合約條款支付所有到期款項的能力。下表提供有關在全期預期信貸虧損（未發生信貸減值）中使用撥備矩陣評估的貿易應收款項的信貸風險資料。於2021年、2022年及2023年12月31日，賬面總值分別為人民幣27,705,000元、人民幣22,648,000元及人民幣13,505,000元的具有重大未償還結餘或信貸減值的應收賬款已進行個別評估。

貿易應收款項

| | 於2021年12月31日 | | |
|----------------|--------------|---------------|------------|
| | 平均虧損率 | 賬面值總額 | 減值虧損撥備 |
| | % | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 即期（未逾期）..... | 0.01 | 7,200 | 1 |
| 逾期1至90日..... | 0.01 | 3,183 | — |
| 逾期91至180日..... | 0.02 | 1,421 | — |
| 逾期超過180日..... | 0.10 | 507 | 1 |
| | | <u>12,311</u> | <u>2</u> |
| | 於2022年12月31日 | | |
| | 平均虧損率 | 賬面值總額 | 減值虧損撥備 |
| | % | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 即期（未逾期）..... | 0.01 | 2,598 | 0.3 |
| 逾期1至90日..... | 0.01 | 1,193 | 0.1 |
| 逾期91至180日..... | 0.02 | — | — |
| 逾期超過180日..... | 0.10 | — | — |
| | | <u>3,791</u> | <u>0.4</u> |

附錄一

會計師報告

| | 於2023年12月31日 | | |
|----------------|--------------|--------------|-------------|
| | 平均虧損率 | 賬面值總額 | 減值虧損撥備 |
| | % | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 即期(未逾期)..... | 0.00 | 1,323 | 0.04 |
| 逾期1至90日..... | 0.01 | 1,985 | 0.1 |
| 逾期91至180日..... | 0.01 | - | - |
| 逾期超過180日..... | 0.08 | - | - |
| | | <u>3,308</u> | <u>0.14</u> |

估計虧損率根據應收賬款預期年期內的歷史觀察的違約率進行估計，並根據無需付出不必要的成本或努力即可取得的前瞻性資料進行調整。管理層會定期審查分組，以確保特定應收賬款的相關資料已予更新。

於截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴集團根據上述撥備矩陣就貿易應收款項計提減值撥備人民幣2,000元、人民幣379元及人民幣141元。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，已分別就具有重大結餘的應收賬款作出減值撥備人民幣274,000元、人民幣1,858,000元及人民幣438,000元。同時，於2021年、2022年及2023年12月31日，已就信貸減值的貿易應收款項計提100%預期信貸虧損撥備，並分別計提減值撥備人民幣5,026,000元、人民幣4,485,000元及人民幣4,485,000元。評估工作經管理層定期檢討，以確保特定應收賬款的相關資料已予更新。

下表列示已根據簡化方法就貿易應收款項確認的全期預期信貸虧損變動。

| | 全期預期信貸虧損 (無信貸減值) | 全期預期信貸虧損 (信貸減值) | 總計 |
|------------------------|---------------------|--------------------|--------------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 於2021年1月1日..... | <u>320</u> | <u>3,939</u> | <u>4,259</u> |
| 因於2021年1月1日確認的金融工具而變動： | | | |
| －轉撥至信貸減值..... | (7) | 7 | - |
| －已確認減值虧損..... | - | 1,080 | 1,080 |
| －已撥回減值虧損..... | (97) | - | (97) |
| 產生的新金融資產..... | 60 | - | 60 |
| 於2021年12月31日..... | <u>276</u> | <u>5,026</u> | <u>5,302</u> |
| 因於2022年1月1日確認的金融工具而變動： | | | |
| －已確認減值虧損..... | 927 | - | 927 |
| －已撥回減值虧損..... | (154) | (341) | (495) |
| －撤銷..... | - | (200) | (200) |
| 產生的新金融資產..... | 809 | - | 809 |
| 於2022年12月31日..... | <u>1,858</u> | <u>4,485</u> | <u>6,343</u> |
| 因於2023年1月1日確認的金融工具而變動： | | | |
| －已確認減值虧損..... | 27 | - | 27 |
| －已撥回減值虧損..... | (1,683) | - | (1,683) |
| 產生的新金融資產..... | 236 | - | 236 |
| 於2023年12月31日..... | <u>438</u> | <u>4,485</u> | <u>4,923</u> |

倘有資料顯示債務人陷入嚴重財務困難且無實際收回可能，例如債務人遭清盤或已進入破產程序，則貴集團會撤銷貿易應收款項。

附錄一

會計師報告

流動資金風險

於管理流動資金風險時，貴集團監察及維持管理層認為充足的銀行結餘及現金水平，以為貴集團的營運提供資金及減低現金流量波動的影響。管理層監察預測及實際現金流量，並匹配金融資產及金融負債的到期情況。

下表詳列貴集團及貴公司金融負債的餘下合約到期情況。該表乃根據貴集團或貴公司可能須付款的最早日期的金融負債未貼現現金流量編製。該表同時包括現金流量的利息及本金。

貴集團

| | 加權平均利率 | 按要求或 | 3個月至1年 | 1年至2年 | 2年至5年 | 未貼現現金 | 於2021年 |
|-----------------|--------|------------------|------------------|------------------|-----------|------------------|------------------|
| | | 少於3個月 | | | | 流量總額 | 12月31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 | 的賬面值 |
| 2021年12月31日 | | | | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | - | 504,051 | - | - | - | 504,051 | 504,051 |
| 租賃負債 | 6.65 | 396 | 204 | 282 | 71 | 953 | 905 |
| 可轉換可贖回優先股 | * | - | 2,342,487 | 1,885,758 | - | 4,228,245 | 4,228,245 |
| | | <u>504,447</u> | <u>2,342,691</u> | <u>1,886,040</u> | <u>71</u> | <u>4,733,249</u> | <u>4,733,201</u> |
| 2022年12月31日 | | | | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | - | 477,250 | - | - | - | 477,250 | 477,250 |
| 租賃負債 | 4.06 | 1,162 | 3,495 | 588 | - | 5,245 | 5,134 |
| 可轉換可贖回優先股 | * | 2,479,370 | 1,986,237 | - | - | 4,465,607 | 4,465,607 |
| | | <u>2,957,782</u> | <u>1,989,732</u> | <u>588</u> | <u>-</u> | <u>4,948,102</u> | <u>4,947,991</u> |
| 2023年12月31日 | | | | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | - | 584,641 | - | - | - | 584,641 | 584,641 |
| 租賃負債 | 4.42 | 1,109 | 1,568 | 1,967 | - | 4,644 | 4,464 |
| 可轉換可贖回優先股 | * | - | 4,256,162 | - | - | 4,256,162 | 4,256,162 |
| | | <u>585,750</u> | <u>4,257,730</u> | <u>1,967</u> | <u>-</u> | <u>4,845,447</u> | <u>4,845,267</u> |

* 所披露的贖回價乃根據8%的年度複合回報率（A輪優先股）或10%的年度簡單回報率（B輪、C輪、D輪及E輪優先股）計算，然而，於贖回日期，倘優先股的公允價值高於所計算的贖回價，則贖回價應為優先股的公允價值。

附錄一

會計師報告

貴公司

| | 加權平均利率 | 按要求或少於3個月 人民幣千元 | 3個月至1年 人民幣千元 | 1年至2年 人民幣千元 | 未貼現現金 流量總額 人民幣千元 | 於2021年 12月31日 的賬面值 人民幣千元 |
|-----------------|--------|--------------------|------------------|------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 2021年12月31日 | | | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | – | 1,945 | – | – | 1,945 | 1,945 |
| 可轉換可贖回優先股 | * | – | 2,342,487 | 1,885,758 | 4,228,245 | 4,228,245 |
| | | <u>1,945</u> | <u>2,342,487</u> | <u>1,885,758</u> | <u>4,230,190</u> | <u>4,230,190</u> |
| 2022年12月31日 | | | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | – | 10,679 | – | – | 10,679 | 10,679 |
| 可轉換可贖回優先股 | * | 2,479,370 | 1,986,237 | – | 4,465,607 | 4,465,607 |
| | | <u>2,490,049</u> | <u>1,986,237</u> | <u>–</u> | <u>4,476,286</u> | <u>4,476,286</u> |
| 2023年12月31日 | | | | | | |
| 貿易及其他應付款項 | – | 10,488 | – | – | 10,488 | 10,488 |
| 可轉換可贖回優先股 | * | – | 4,256,162 | – | 4,256,162 | 4,256,162 |
| | | <u>10,488</u> | <u>4,256,162</u> | <u>–</u> | <u>4,266,650</u> | <u>4,266,650</u> |

* 所披露的贖回價乃根據8%的年度複合回報率（A輪優先股）或10%的年度簡單回報率（B輪、C輪、D輪及E輪優先股）計算，然而，於贖回日期，倘優先股的公允價值高於所計算的贖回價，則贖回價應為優先股的公允價值。

33. 金融工具的公允價值計量

貴集團若干金融工具乃就財務報告用途按公允價值計量。貴公司董事會已成立估值委員會，並由貴公司首席財務官領導，以確定公允價值計量的合適估值技術及輸入數據。

於估計公允價值時，貴集團盡可能使用可觀察市場數據。倘第一級的輸入數據不可用，貴集團會委聘第三方合資格估值師進行估值。估值委員會與合資格外部估值師密切合作以確立適當估值技術及模型的輸入數據。首席財務官每季度向貴公司董事會報告估值委員會的調查結果，以解釋公允價值波動的原因。

附錄一

會計師報告

貴集團

| 金融工具 | 於12月31日的公允價值 | | | 公允價值層級 | 估值技術及主要輸入數據 | 重大不可觀察 輸入數據 |
|-------------------|--------------|-----------|-----------|--------|--|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | | | |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | | | |
| 按公允價值計入損益的金融資產... | 220,308 | 150,740 | 352,834 | 第二級 | 貼現現金流量－未來現金流量乃根據理財產品的合約條款估計，並按反映對手方信貸風險的比率貼現。 | 不適用 |
| 可轉換可贖回優先股 | 4,228,245 | 4,465,607 | 4,256,162 | 第三級 | 貼現現金流量法用於釐定 貴公司的相關權益價值，而布萊克－斯科爾斯定價模型則用於進行權益分配，以釐定優先股的公允價值(附註25)。 | 貴公司的權益價值(附註i) |

貴公司

| 金融工具 | 於12月31日的公允價值 | | | 公允價值層級 | 估值技術及主要輸入數據 | 重大不可觀察 輸入數據 |
|-----------------|--------------|-----------|-----------|--------|--|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 | | | |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | | | |
| 可轉換可贖回優先股 | 4,228,245 | 4,465,607 | 4,256,162 | 第三級 | 貼現現金流量法用於釐定 貴公司的相關權益價值，而布萊克－斯科爾斯定價模型則用於進行權益分配，以釐定優先股的公允價值(附註25)。 | 貴公司的權益價值(附註i) |

附註：

- i 於所有其他變量保持不變的情況下，貴公司權益價值增加／減少5%，將使優先股於2021年、2022年及2023年12月31日的公允價值分別增加約人民幣205,724,000元、人民幣218,250,000元及人民幣202,354,000元，或使優先股於2021年、2022年及2023年12月31日的公允價值分別減少約人民幣205,449,000元、人民幣217,672,000元及人民幣201,623,000元。

於往績記錄期間，第一級與第二級之間並無轉撥。

優先股第三級公允價值計量的對賬詳情載於附註25。

34. 融資活動所產生負債的對賬

下表詳列 貴集團融資活動所產生負債的變動，包括現金及非現金變動。融資活動產生的負債為現金流量或未來現金流量於 貴集團綜合現金流量表中分類為融資活動所用現金流量的負債。

| | 租賃負債 | 可轉換可贖回 優先股 | 應計 發行成本 | 總計 |
|--------------|---------|---------------|------------|-------------|
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 於2021年1月1日 | 4,374 | 5,748,781 | 2,017 | 5,755,172 |
| 融資現金流量 (附註i) | (4,485) | – | (1,104) | (5,589) |
| 非現金變動： | | | | |
| 融資成本 | 274 | – | – | 274 |
| 公允價值調整 | – | (1,520,536) | – | (1,520,536) |
| 新租賃 | 742 | – | – | 742 |
| 其他 (附註ii) | – | – | (913) | (913) |
| 於2021年12月31日 | 905 | 4,228,245 | – | 4,229,150 |
| 融資現金流量 | (3,364) | – | (151) | (3,515) |
| 非現金變動： | | | | |
| 融資成本 | 230 | – | – | 230 |
| 公允價值調整 | – | 237,362 | – | 237,362 |
| 新租賃 | 7,363 | – | – | 7,363 |
| 應計發行成本 | – | – | 1,453 | 1,453 |
| 於2022年12月31日 | 5,134 | 4,465,607 | 1,302 | 4,472,043 |
| 融資現金流量 | (6,741) | – | (3,509) | (10,250) |
| 非現金變動： | | | | |
| 融資成本 | 285 | – | – | 285 |
| 公允價值調整 | – | (209,445) | – | (209,445) |
| 新租賃 | 5,786 | – | – | 5,786 |
| 應計發行成本 | – | – | 3,385 | 3,385 |
| 於2023年12月31日 | 4,464 | 4,256,162 | 1,178 | 4,261,804 |

附註：

- i. 與綜合現金流量表的差異為截至2021年12月31日止年度購回普通股所支付的金額。
- ii. 截至2021年12月31日止年度，貴公司向聯交所提交的[編纂]已到期，因此先前應計的發行成本已轉撥至應計開支。

35. 貴公司財務資料

貴公司儲備變動

下表列示 貴公司於往績記錄期間的儲備變動：

| | 貴公司擁有人應佔 | | | | | | |
|--------------------------|----------|-----------|---------------|-----------------|--------------------------|-------------|-------------|
| | 股份溢價 | 庫存股份 | 其他儲備 (附註i) | 以股份為基礎 的付款儲備 | 按公允價值 | 累計虧損 | 總計 |
| | | | | | 計入其他全面 (開支) 收益 的儲備 | | |
| 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 | |
| 於2021年1月1日 | 210,053 | (13) | (15,901) | 13,316 | (184,505) | (3,977,076) | (3,954,126) |
| 年內利潤..... | - | - | - | - | - | 1,475,154 | 1,475,154 |
| 年內其他全面開支..... | - | - | - | - | (637) | - | (637) |
| 年內全面(開支)收益總額..... | - | - | - | - | (637) | 1,475,154 | 1,474,517 |
| 以股份為基礎的付款開支..... | - | - | - | 22,725 | - | - | 22,725 |
| 購回普通股並轉撥至庫存股份(附註ii)..... | - | (144,165) | 82,545 | - | - | - | (61,620) |
| 歸屬受限制股份及行使購股權..... | 6,844 | 1 | - | (6,845) | - | - | - |
| 於2021年12月31日..... | 216,897 | (144,177) | 66,644 | 29,196 | (185,142) | (2,501,922) | (2,518,504) |
| 年內虧損..... | - | - | - | - | - | (85,410) | (85,410) |
| 年內其他全面開支..... | - | - | - | - | (3,224) | - | (3,224) |
| 年內全面開支總額..... | - | - | - | - | (3,224) | (85,410) | (88,634) |
| 以股份為基礎的付款開支..... | - | - | - | 29,804 | - | - | 29,804 |
| 歸屬受限制股份及行使購股權..... | 11,011 | 1 | - | (11,012) | - | - | - |
| 於2022年12月31日..... | 227,908 | (144,176) | 66,644 | 47,988 | (188,366) | (2,587,332) | (2,577,334) |
| 年內利潤..... | - | - | - | - | - | 216,829 | 216,829 |
| 年內其他全面收入..... | - | - | - | - | 163 | - | 163 |
| 年內全面收入總額..... | - | - | - | - | 163 | 216,829 | 216,992 |
| 以股份為基礎的付款開支..... | - | - | - | 110,351 | - | - | 110,351 |
| 註銷股份(附註ii)..... | (61,608) | 144,165 | (82,545) | - | - | - | 12 |
| 轉出庫存股份(附註iii)..... | - | 3 | (3) | - | - | - | - |
| 歸屬受限制股份及行使購股權(附註iv)..... | 34,448 | 1 | 60,340 | (94,789) | - | - | - |
| 於2023年12月31日..... | 200,748 | (7) | 44,436 | 63,550 | (188,203) | (2,370,503) | (2,249,979) |

附註i： 於2021年1月1日的其他儲備主要指往績記錄期間前以零代價購回的普通股及發行的普通股。

附註ii： 該金額指 貴公司以每股0.50美元的價格（總代價為9,500,000美元，約人民幣61,620,000元）向5brothers Limited購回19,174,874股普通股，並預留作股份激勵用途。該交易入賬列作權益交易，已付代價與普通股於交易日的公允價值（每股0.66美元）之間的差額計入其他儲備。於2023年3月31日， 貴公司註銷19,174,874股庫存股份。

附註iii： 於2023年3月31日，經 貴公司股東批准，由5brothers Limited原為股份獎勵計劃貢獻及捐贈的4,347,500股股份已退還並透過5brothers Limited轉回予宋先生。該交易入賬為向宋先生支付的以股份為基礎的薪酬。

附註iv： 其他儲備所錄得的金額指就2023年授予將予發行的股份（詳情於附註28披露）。

36. 關聯方披露

貴公司

應收一間附屬公司款項：

| | 於12月31日 | | |
|---|---------------|----------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| Amazing Journey Limited (「Amazing Journey」) (附註) | 19,634 | 176,220 | 181,964 |
| | <u>19,634</u> | <u>176,220</u> | <u>181,964</u> |

附註：各年末的未償還金額與各年度的最高金額相同。該等金額為非貿易性質、無抵押、免息及於要求時償還。由於 貴公司預期將不會於資產負債表日期起計一年內收回結餘，故該金額於 貴公司財務狀況表內披露為非流動資產。

主要管理人員薪酬

於往績記錄期間，董事及其他主要管理人員薪酬如下：

| | 截至12月31日止年度 | | |
|-----------------------|---------------|---------------|----------------|
| | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
| | 人民幣千元 | 人民幣千元 | 人民幣千元 |
| 薪金及其他福利 | 5,661 | 4,853 | 5,284 |
| 花紅 | 435 | 925 | 385 |
| 退休福利計劃供款 | 344 | 316 | 357 |
| 以股份為基礎的付款開支 | 17,108 | 14,682 | 96,995 |
| | <u>23,548</u> | <u>20,776</u> | <u>103,021</u> |

貴公司董事及 貴集團其他主要管理人員的薪酬乃參照個人表現釐定。

37. 主要附屬公司詳情

貴集團

於本報告日期，貴公司於下列主要附屬公司擁有直接及間接股權：

| 附屬公司名稱 | 註冊 成立地點 | 註冊 成立日期 | 已發行及 繳足股本 | 貴公司應佔權益 | | | 本報告日期 | 主營業務 |
|-----------------------|------------|----------------|--------------------|---------|-------|-------|-------|-----------------|
| | | | | 於12月31日 | | | | |
| | | | | 2021年 | 2022年 | 2023年 | | |
| | | | | % | % | % | % | |
| Amazing Journey | 香港 | 2014年 7月23日 | 1港元 | 100 | 100 | 100 | [100] | 投資控股 |
| 暢行 | 中國 | 2014年 8月21日 | 人民幣 10,000,000元 | 100 | 100 | 100 | [100] | 提供旅遊服務 及廣告服務 |
| 拼途 | 中國 | 2014年 11月2日 | 596,000,000 美元 | 100 | 100 | 100 | [100] | 提供軟件及 信息服務 |
| 北京抵達..... | 中國 | 2022年 3月31日 | 人民幣 5,000,000元 | - | 100 | 100 | [100] | 提供旅遊服務 |

除Amazing Journey外，上述所有附屬公司均由貴公司間接持有。上述所有附屬公司均為於中國內地成立的有限責任公司，惟Amazing Journey為於香港註冊成立的有限公司。

貴集團現時旗下所有公司均採納12月31日為其財政年度結算日。

Amazing Journey於截至2021年及2022年12月31日止年度各年的法定財務報表乃根據私營企業香港財務報告準則及香港公司條例的規定編製，並經在香港註冊的註冊會計師林得強會計師事務所有限公司審核。

暢行於截至2021年及2022年12月31日止年度各年的法定財務報表乃根據中國企業會計準則及財務條例編製，並經中國註冊會計師北京增值會計師事務所(普通合夥)(2021年)及中國註冊會計師中企惠(北京)會計師事務所有限公司(2022年)審核。

拼途於截至2021年及2022年12月31日止年度各年的法定財務報表乃根據中國企業會計準則及財務條例編製，並經中國註冊會計師北京增值會計師事務所(普通合夥)(2021年)及中國註冊會計師中企惠(北京)會計師事務所有限公司(2022年)審核。

北京抵達於截至2022年12月31日止三個年度各年的法定財務報表乃根據中國企業會計準則及財務條例編製，並經中國註冊會計師中企惠(北京)會計師事務所有限公司審核。

於往績記錄期間，貴集團其他公司概無任何經審核法定財務報表，此乃由於地方機關並無規定須發佈經審核賬目。

於往績記錄期間各年度末，附屬公司概無任何債務證券。

貴公司

於2021年、2022年及2023年12月31日，貴公司分別錄得於其附屬公司的權益人民幣1,689,752,000元、人民幣1,719,556,000元及人民幣1,829,907,000元。於一間附屬公司的權益指貴公司就永久投資向附屬公司支付的預付款以及貴公司附屬公司僱員產生以股份為基礎的付款，該等付款均被視為於附屬公司的投資。

38. 期後事項

於2023年12月31日後，貴公司已與優先股投資者訂立第三份補充協議（詳情請參閱附註25）。除上述及於附註28所披露的發行購股權外，於往績記錄期間結束後並無其他重大事項須予以披露。

39. 期後財務報表

貴集團或貴公司或其任何附屬公司並無就往績記錄期間後的任何期間編製經審核財務報表。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

本公司章程概要

1 組織章程大綱

本公司於[●]有條件採納組織章程大綱，當中訂明(其中包括)本公司股東僅須承擔有限責任，本公司的成立宗旨並無限制，且本公司應有全部權力及授權執行公司法或開曼群島任何其他法律並無禁止的任何宗旨。

組織章程大綱已在附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件」一節內所載的聯交所及本公司網站展示。

2 組織章程細則

本公司於[●]有條件採納組織章程細則，其中載有以下條文：

2.1 董事

(a) 配發及發行股份的權力

於組織章程大綱的條款(以及本公司可能於股東大會發出的任何指示)的規限下，並且不損害任何現有股份附帶的任何權利的情況下，董事可以在其認為合適的時間以其他條款向其認為合適的人士配發、發行、授予股份的購股權或以其他方式處置股份，無論該等股份是否設有優先、遞延或其他權利或限制(無論有關股息或其他分派、表決權、資本回報或其他方面)。

(b) 出售本公司或任何附屬公司資產的權力

於公司法、組織章程大綱及細則以及特別決議案發出的任何指示的規限下，本公司的業務由董事管理，董事可行使本公司的所有權力。組織章程大綱及細則的修改以及上述的指示，並不令董事在該修改或指示發出或給予前所作的本屬有效的作為失效。

(c) 離職補償或付款

組織章程細則並無有關對董事離職的補償或付款的條文。

(d) 給予董事的貸款

組織章程細則並無有關向董事提供貸款的條文。

(e) 購買股份的財務資助

組織章程細則並無有關以本公司給予的財務資助購買於本公司或其附屬公司的股份的條文。

(f) 披露在與本公司或其任何附屬公司所訂立合同中的權益

任何人均不會因為以賣方、買方或其他身份與本公司訂立合同而失去擔任董事或替代董事的資格，亦不會因為擔任董事或替代董事而無法以上述身份與本公司訂立合同，而且本公司或代表本公司訂立的任何合約或交易（任何董事或替代董事以任何方式於該等合約中擁有權益）亦不得被廢止，按此簽訂合同或享有利益的任何董事或替代董事均無需因為其董事或替代董事職位或因此建立的信義關係而有義務向本公司說明其就上述任何合同或交易中獲得或產生的任何利潤，前提是任何董事或替代董事在該等合同或交易中享有的利益的性質已由彼等在考慮該合同或交易以及針對該合同或交易表決之時或之前披露。

董事不得就其或其任何緊密聯繫人有任何重大利益的任何合同或安排或任何其他建議的任何董事決議案投票（該董事亦不可計入會議的法定人數內），倘董事就此投票，其投票將不獲計算（其亦不可計入該決議案的法定人數內），惟此項限制不適用於下列任何情況，包括：

- (i) 就董事或其任何緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司要求或為其利益借出款項或產生或承擔責任而向該董事或其任何緊密聯繫人提供任何抵押品或彌償保證；
- (ii) 就董事或其任何緊密聯繫人本身／彼等為本公司或其任何附屬公司的債項或債務承擔全部或部分責任而向第三方提供任何抵押或彌償保證，及不論單獨或共同作出擔保或彌償保證或給予抵押；
- (iii) 有關提呈發售本公司或任何本公司可能創辦或擁有權益的其他公司股份、債券或其他證券（或由本公司或該等公司發售）以供認購或購買，而董事或其任何緊密聯繫人因有參與發售包銷或分包銷而有或將有利益關係的任何建議；

- (iv) 有關本公司或其任何附屬公司的僱員利益的任何建議或安排，包括：
 - (A) 採納、修改或執行董事或其任何緊密聯繫人可能有利益的任何僱員股份計劃或任何股份獎勵計劃或購股權計劃；或
 - (B) 採納、修改或執行有關本公司或其任何附屬公司董事、其緊密聯繫人及僱員的養老金或退休、身故或傷殘撫恤計劃，而並無給予任何董事或其任何緊密聯繫人一般不會給予與該計劃或基金有關類別人士的任何該特權或利益；及
- (v) 董事或其任何緊密聯繫人僅因持有本公司股份或債權證或其他證券權益而與其他持有本公司股份或債權證或其他證券的人士以相同方式擁有權益的任何合同或安排。

(g) 酬金

支付予董事的酬金（倘有）應為董事釐定的酬金。董事亦可報銷出席董事會議或董事委員會會議、或本公司股東大會或本公司任何類別股份或債券的持有人獨立會議，或處理與本公司業務或履行董事職責的所有差旅、酒店住宿及其他合理開支，或就此收取董事會所釐定的固定津貼，或同時收取部分固定津貼及報銷部分開支。

倘任何董事提供董事認為擔任董事日常職務以外的任何服務，則董事可批准向該董事支付額外酬金。兼任本公司諮詢人、授權代表或律師或以其他方式為本公司提供專業服務的董事，可獲支付董事酬金以外的額外費用。

(h) 退任、委任及免職

本公司可通過普通決議案委任任何人士出任董事，以填補空缺或出任新增的董事職位。

本公司可通過普通決議案在任何董事（包括總經理或其他執行董事）的董事職位任期屆滿前罷免其職務，儘管組織章程細則或本公司與該董事訂立的任何協議中另有規定，並可通過普通決議案選出替代人。概不得被視為剝奪該董事就其董事委任終止或任何因該董事委任終止而致使的其他職位委任終止而應得的索償或損害賠償。

董事會可委任任何人士出任董事，以填補空缺或出任新增的董事職位，惟該委任不會導致董事人數超過組織章程細則規定或根據組織章程細則董事人數上限。按上述方式委任的任何董事任期將於該董事委任後本公司首次股東週年大會舉行時屆滿，屆時有資格於會上重選連任。

毋須以持有股份作為出任董事的資格，出任董事亦無任何具體年齡限制。

在下列情況下董事須離職：

- (i) 倘該董事向本公司發出書面通知辭任董事職務；
- (ii) 倘該董事未向董事會專門告假而連續12個月缺席（為免生疑問，亦未派委任代理人或彼委任的替代董事出席），且董事會通過決議案因其缺席而將其撤職；
- (iii) 倘該董事身故、破產或與其債權人達成任何整體安排或重組；
- (iv) 倘該董事被發現或成為精神不健全；或
- (v) 倘由當時不少於四分之三或（倘非整數，則以最接近的較低整數為準）的董事（包括該董事）簽署的書面通知將該董事撤職。

於本公司每屆股東週年大會上，三分之一的在任董事（或倘若董事人數並非三或三的倍數，則最接近而不少於三分之一）須輪值退任，惟每名董事（包括獲指定任期的董事）須最少每三年輪值退任一次。退任董事的任期僅至其須輪值退任的大會結束為止，屆時有資格於會上膺選連任。本公司可於任何股東週年大會上選舉相同人數人士為董事以填補任何董事離職空缺。

(i) 借貸權力

董事可行使本公司全部權力借貸，並將其業務、物業及資產（現時及日後）與未催繳資本或其中任何部分作為按揭或抵押，並發行債權證、債權股證、按揭、債券及其他證券（不論是直接或作為本公司或任何第三方的債務、責任或義務的擔保）。

2.2 更改章程文件

除以特別決議案通過外，不得更改或修訂組織章程大綱或細則。

2.3 更改現有股份或股份類別的權利

倘本公司股本在任何時間分為不同類別股份時，不論本公司是否正在進行清盤，除非某類股份的發行條款另有規定，否則，當時已發行的任何類別所附有的全部或任何權利，僅可經由不少於持有該類已發行股份投票權四分之三的持有人書面同意，或經由於另行召開的該類股份持有人大會上獲不少於四分之三多數票通過的決議案獲批准而修訂。組織章程細則中關於股東大會的所有規定經作出必要修訂後亦適用於該等大會，惟所須法定人數為持有最少三分之一該類已發行股份投票權的一名或以上人士或其委任代表或正式獲授權代表。

除非該類股份所附權利或發行條款另有明確規定，否則賦予任何類別股份持有人的權利不得因設立或進一步發行與其享有同等權益的股份而被視為予以修訂。

2.4 更改股本

本公司可以普通決議案：

- (a) 增加經普通決議案通過的股本金額並附帶本公司在股東大會上決定的權利、優先權及特權；

- (b) 將其所有或任何部分股本合併或分拆為面值大於現有股份的股份。在合併任何繳足股份並將其分拆為更大面值的股份時，董事可按其認為適宜的方式解決任何可能出現的困難，尤其是（在不影響前述的一般性原則下）合併股份的不同持有人間如何決定將何種股份合併為每股合併股份，且倘若任何人士因股份合併而獲得不足一股的合併股份，則該零碎股份可由董事就此委任的人士出售，所委任人士可將售出的零碎股份轉讓予買方，而該項轉讓的有效性不應受質疑，並將出售所得款項淨額（扣除有關出售費用）分派予原應有權獲得零碎合併股份的人士，或按彼等的權利及權益的比例分派，或為本公司利益而支付予本公司；
- (c) 通過再拆分其現有股份或其中任何部分，將全部或任何部分的股本拆分為金額小於組織章程大綱所規定金額的股份或無面值的股份；及
- (d) 註銷在有關普通決議案通過當日仍未被任何人士認購或同意認購的任何股份，並將股本按所註銷股份的數額減少。

本公司可以在符合公司法規定下，以特別決議案減少股本或任何資本贖回儲備資金。

2.5 特別決議案 – 須以大多數票通過

組織章程細則界定「特別決議案」一詞具有與公司法相同的定義，指須由有權表決的本公司股東在股東大會上親自或（若為公司）由其正式授權代表或受委代表（若允許受委代表）以不少於四分之三大多數票通過的決議案，而指明擬提呈決議案為特別決議案的有關股東大會通告已妥為發出，亦包括由有權在本公司股東大會上表決的全部本公司股東以一份或多份而每份由一名或多名股東簽署的文書以書面形式批准的特別決議案，而如此採納的特別決議案的生效日期即為該份文書或該等文書最後一份（如多於一份）的簽立日期。

另一方面，組織章程細則界定「普通決議案」一詞指須由本公司的有權表決股東在根據組織章程細則舉行的股東大會親自或（若為公司）由其正式授權代表或受委代表（若允許受委代表）以簡單多數票通過的決議案，亦包括所有上述本公司全體股東以書面形式批准的普通決議案。

2.6 表決權

於任何股份附帶的任何權利或限制的規限下，於任何股東大會上，每名親身(或如股東為公司，則由其正式授權代表)或委任代表出席的本公司股東，均(a)有發言權；(b)以舉手方式表決時，享有一票投票權；及(c)以投票方式表決時，其代表享有每股一票投票權。

當任何股東根據上市規則須就任何特定決議案放棄投票或受限制而只能投票贊成或反對任何特定決議案，該名股東或其代表所投任何違反該規定或限制的投票不會計算在內。

倘屬聯名持有人，將接納排名較先的持有人作出的投票(不論親身或委派委任代表，如為公司或其他非自然人，則由其正式授權代表或委任代表)，而其他聯名持有人之投票將不獲接納，排名先後乃按本公司股東名冊上就有關聯名持有人之排列次序釐定。

精神不健全的股東或任何對精神錯亂有管轄權的法院對其下達命令的股東，可通過其監護人、財產接管人、財產受託人或由法院委派代表該股東的其他人士，通過舉手或投票的方式進行表決，且任何該等監護人、財產接管人、財產受託人或其他人士均可通過委託代理人進行表決。

對於任何股東大會而言，除非在該次會議的登記日期已獲登記為股東，或除非該股東就其持有的股份的所有催繳款或屆時應付的其他款項均已繳付，否則該人士不得被計入法定人數或有權於股東大會上表決。

在任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案概以投票方式表決，惟大會主席可准許純粹與上市規則規定的程序或行政事宜有關的決議案以舉手方式表決。

如公司或其他非自然人為本公司股東，可根據其組織章程文件或(倘無有關條文)通過其董事或其他管理機構的決議案，授權其認為適合的人士作為其代表參加本公司任何會議或任何類別股東會議，該被授權的人士應有權行使與公司可行使的相同的權力，猶如該人士為一名個人股東。

倘認可結算所(或其代名人)為本公司股東，則可授權其認為適當的一位或多位人士作為其代表，出席本公司任何股東大會或本公司任何類別股東大會，惟倘超過一名人士獲授權，則授權書須列明各獲授權人士所代表的股份數目及類

別。根據本規定獲授權的人士有權代表認可結算所(或其代名人)行使該人士所代表的認可結算所(或其代名人)可行使的相同權利及權力(包括發言權，及在允許以舉手方式表決時可個別舉手投票的權利)，猶如該人士為持有有關授權書指定的股份數目及類別的本公司個人股東。

2.7 股東週年大會及股東特別大會

本公司須於每個財政年度舉行一次股東大會作為股東週年大會，並於該財政年度結束後六個月內(或上市規則或聯交所許可的其他期間)舉行。舉行股東週年大會的通告中須指明其為股東週年大會。

董事有權召集股東大會，且在股東要求下，應立刻著手召集本公司的股東特別大會。股東要求是指在提出要求之日，持有不少於在該日附有本公司股東大會表決權的已發行股份所附表決權(按每股一票基準)的10%的一個或多個股東的要求。股東要求必須說明會議的目的以及將予加入會議議程的決議案，股東要求必須由請求人簽署並存放在本公司香港主要辦事處(或倘本公司停止擁有主要辦事處，則存放在本公司註冊辦事處)。該要求可由多份格式類似的文件組成，每份文件均由一名或多名請求人簽署。倘概無董事於提出股東要求之日或倘董事於股東提出要求之日後21日內未及時著手召集將在21日內召開的股東大會，則請求人或代表全部請求人總表決權半數以上的任何請求人可以自行召集股東大會，惟通過該方式召集的任何大會須於不遲於前述21日期限到期後三個月舉行。請求人召集股東大會的方式，應盡可能與董事召集股東大會的方式一致。

2.8 賬目及審核

董事應確保備存關於以下各項的適當會計賬簿，包括本公司收支的所有款項以及該等收支所涉及的事項；本公司的所有商品出售與購買；及本公司的資產與負債。有關會計賬簿必須自編製之日起至少保留五年。倘有關會計賬簿無法真實、公允地體現本公司事務的狀態並說明其交易，則應視為未備存適當會計賬簿。

董事可決定是否，及以何種程度、時間及地點及在何種情況或規例下，公開本公司賬目及賬簿或其一，供本公司股東（並非董事）查閱。除公司法賦予權利或獲董事授權或本公司在股東大會上授權外，股東（並非董事）無權查閱本公司任何賬目、賬簿或文件。

董事須安排編製及於每屆股東週年大會向本公司呈報由上一份賬目起期間的損益賬，連同於損益賬結算日的資產負債表、董事對於有關損益賬涵蓋期間本公司損益及於有關期末本公司事務狀況的報告、有關該等賬目的核數師報告，以及法律可能規定的其他報告及賬目。

2.9 核數師

本公司須在每一屆股東週年大會通過普通決議案委任本公司一名或多名核數師，任期至下屆股東週年大會為止。本公司可通過普通決議案於任期屆滿前罷免核數師。除非該人士獨立於本公司，否則概無人士可獲委任為本公司核數師。核數師酬金由本公司於通過普通決議案委任核數師的股東週年大會上釐定，或按有關決議案指定的方式釐定。

2.10 會議通告及議程

召開股東週年大會須至少提前21天發出通告，而召開任何股東特別大會須至少提前14天發出通告，但不包括通告送達或被視為送達的日期以及發出通告的日期。召開股東週年大會的通告須指明該會議為股東週年大會，而召開會議以通過特別決議案的通告須指明擬提呈一項特別決議案。每份通告須列明會議地點、日期及時間以及將於會議中審議的決議案詳情及議程的一般性質。儘管有上述規定，無論是否已發出指定的通告或是否符合組織章程細則關於股東大會的規定，在下列人士同意下，本公司的股東大會仍視作已正式召開：

- (a) 倘召開股東週年大會，則由全體有權出席大會並於會上投票的本公司股東；及
- (b) 倘召開股東特別大會，則由有權出席大會並於會上投票的大多數股東（合共持有的股份以面值計不少於具有該項權利的股份的95%）。

倘於發出股東大會通告後惟於大會舉行前，或於股東大會休會後惟於續會舉行前（不論是否必須發出續會通告），董事全權酌情認為於召開會議的通告中列明的舉行股東大會的日期或時間及地點因任何原因屬不切實際或不合理時，董事可更改或將大會押後至另一日期、時間及地點舉行。

董事亦有權在召開股東大會的每一份通告中規定，倘股東大會當天任何時間風暴警告或黑色暴雨警告生效（除非有關警告在董事可能於相關通告中指明之股東大會前最短時間內撤銷），大會須押後至較遲日期重新召開，而毋須另行通告。

倘股東大會押後：

- (a) 本公司須盡力在切實可行的情況下盡快於本公司網站刊載及於聯交所網站刊登有關押後的通告（當中將根據上市規則載列押後的原因），惟未能刊載或刊登有關通告將不會影響股東大會因風暴警告或黑色暴雨警告於股東大會當日生效而自動押後；
- (b) 董事須釐定重新召開大會的日期、時間及地點並至少提前七個整日發出重新召開大會的通告，且相關通告須指明押後會議重新召開的日期、時間及地點，以及代表委任書在有關重新召開的大會上被視為有效的提交日期及時間（惟就原會議提交的任何代表委任書在重新召開的大會上仍繼續有效，除非經撤銷或替換新代表委任書）；及
- (c) 僅原會議的通告所載列的事務須於重新召開的大會上處理，而就重新召開的大會發出的通告毋須載列將於重新召開的大會上處理的事務，亦毋須再次傳閱任何隨附文件。倘在重新召開的大會上處理新事務，本公司須根據組織章程細則就重新召開的大會發出新通告。

2.11 股份轉讓

股份轉讓可以書面方式或任何符合聯交所規定的標準轉讓格式或董事可能批准的其他格式的轉讓文據進行。轉讓文據須由轉讓人及（除非董事另有決定）承讓人雙方或其代表簽署。在承讓人姓名列入本公司的股東名冊前，轉讓人仍得視為股份的持有人。

董事可拒絕登記任何未繳足股份或本公司擁有留置權的股份轉讓。董事亦可拒絕登記任何股份的任何轉讓，除非：

- (a) 向本公司提交轉讓文據連同有關的股票（於轉讓登記後將予註銷），及董事合理要求可證明轉讓人有權進行轉讓的其他證明；
- (b) 轉讓文據只涉及一類股份；
- (c) 轉讓文據已妥為蓋上厘印（倘需蓋厘印者）；
- (d) 倘轉讓予聯名持有人，則獲轉讓股份的聯名持有人不得超過四名；
- (e) 有關股份不涉及以本公司為受益人的任何留置權；及
- (f) 就此向本公司支付不超出聯交所不時釐定的最高應支付費用（或董事不時要求的較低數額）。

倘董事拒絕登記任何股份轉讓，須在拒絕後兩個月內知會轉讓人及承讓人。

於本公司暫停辦理股份過戶登記手續期間，轉讓登記將會暫停。董事可通過在聯交所網站以發佈廣告的方式，或在上市規則的規限下，本公司以組織章程細則所規定的電子方式送達通告的方式，或於報章以發佈廣告的方式發出至少10個營業日通告（或倘為供股，則為至少6個營業日通告），於董事可能不時決定的有關時間及有關期間內暫停辦理股份過戶登記手續，惟在任何年度內，暫停辦理股份過戶登記手續的期間不得超過30日（或本公司股東可以普通決議案釐定的較長期間，惟該期間在任何年度均不得超過60日）。

2.12 本公司購回其本身股份的權力

根據公司法的規定，本公司可購回其本身股份，惟(a)購回方式須先獲本公司股東以普通決議案授權；及(b)任何該等購買應僅根據聯交所或香港證券及期貨事務監察委員會所頒佈並不時生效的任何有關守則、規則或法規作出。

2.13 本公司任何附屬公司擁有股份的權力

組織章程細則並無關於附屬公司擁有股份的規定。

2.14 股息及其他分派方式

在公司法及組織章程細則的規限下，本公司可通過普通決議案議決就已發行股份派付股息及其他分派，並因此授權從本公司合法可用的資金中派付股息或其他分派，惟概無股息應超過董事建議的金額。本公司只可從已變現或未釋放的利潤、股份溢價賬或其他法律允許的途徑派付任何股息或其他分派。

董事可不時向本公司股東派付董事認為就本公司利潤而言屬合理的中期股息。董事亦可不時按彼等認為合適的有關金額及有關日期宣派及派付股份特別股息。

除任何股份所附權利另有規定者外，所有股息及其他分派須按派付股息的任何部分期間或部分期間股東所持股份的實繳股款派付。就此而言，催繳前就股份預先繳足的金額不得視為就股份而繳足的金額。

董事亦可從本公司任何股東應獲派的任何股息或其他分派中扣減股東當時應付本公司的所有催繳股款或其他應付款項（倘有）。董事可保留就本公司有留置權的股份所應派付的任何股息或其他應付款項，亦可將該等股息或款項用作抵償具有留置權的債務、負債或協定。

本公司毋須承擔股息的利息。除任何股份所附權利另有規定者外，股息及其他分派可以任何貨幣支付。

當董事或本公司在股東大會上議決就本公司股本派付或宣派股息時，董事可繼而議決：(a)配發入賬列為繳足的股份作為支付有關全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的股份屬於相同類別，惟有權獲派股息的本公司股東可選擇以現金收取該等股息（或其中部分股息）以代替該配發；或(b)有權獲派該等股息的本公司股東可選擇獲配發入賬列為繳足的股份以代替董事可能認為適合的全部或部分股息，而所配發的類別須與承配人已持有的股份屬於相同類別。本

公司在董事建議下亦可通過普通決議案，就本公司任何一項特定股息通過普通決議案方式決議（儘管有上述情況）以配發入賬列為繳足的股份悉數派付股息，而不給予本公司股東選擇以現金收取該等股息以代替該配發的權利。

就有關股份應以現金支付的任何股息、利息或其他款項可以電匯方式支付予持有人或以支票或認股權證的方式直接郵寄至持有人的登記地址，或倘屬聯名持有人則郵寄至在本公司股東名冊有關聯名持股排名首位的持有人的登記地址，或持有人或聯名持有人以書面指示的有關人士及有關地址。每份有關支票或認股權證均須以其接收人為抬頭。兩位或以上聯名持有人的其中任何一人可就其作為聯名持有人所持股份應付的股息、其他分派、花紅或其他款項發出有效收據。

任何於有關股息或分派應付日期六年後仍未領取的股息或其他分派將被沒收，撥歸本公司所有。

經本公司股東通過普通決議案批准後，董事可決議以分派指定資產（尤其是（但不限於）通過分派股份、任何其他公司的債權證或證券）的方式或以任何一種或多種上述方式支付全部或部分任何股息或其他分派，而當有關分派出現任何困難時，董事或會以其認為適當的方式解決，特別是，其可忽略零碎權益、將零碎權益向上或向下整計至完整數額，或規定零碎權益須累積計入本公司的利益，亦可釐定任何該等指定資產（或其任何部分）的價值以作分派，並可決定按所釐定的價值向本公司任何股東支付現金，以調整所有股東的權利，並可以董事可能認為適當的方式將任何該等指定資產歸屬予受託人。

2.15 受委代表

有權出席本公司股東大會及於會上投票的本公司股東均有權委任其他人士（須為個人）作為其受委代表，代其出席及投票，而以此方式獲委任代表將享有與股東同等的權利可在會議上發言。投票表決可由個人或受委代表進行。受委代表毋須為本公司股東。股東可委任任何數目的受委代表代其出席任何一次股東大會或任何一次類別大會。

委任受委代表的文據應採用書面形式，並由委任人或其正式書面授權的代表親筆簽署，或倘委任人為法團或其他非自然人，則由其正式授權的代表親筆簽署。

董事應在召開任何會議或續會的通告或本公司發出的受委代表委任文據中，列明受委代表委任文據交回的方式（包括電子方式）以及受委代表委任文據交回的地點及時間（為不遲於指定舉行受委代表相關的會議或續會的指定開始時間）。

委任受委代表的文據可採用任何慣常或通用格式（或董事可能批准的其他有關格式），並可指明用於特定大會或其任何續會或一般會議直至遭撤銷。

2.16 催繳股款及沒收股份

在配發及發行任何股份條款的規限下，董事可就本公司股東所持股份的任何未繳金額向股東催繳股款（無論是按面值或溢價計算），而本公司各股東須（在已接獲最少14個整日通知列明時間或付款時間的前提下）在指定的時間向本公司支付其股份的催繳股款。董事可決定撤銷或延遲催繳全部或部分股款。催繳股款可能須分期支付。被催繳的人士即使於其後將涉及催繳股款的股份轉讓，仍須就被催繳股款承擔責任。

催繳股款應被視為於董事通過有關授權催繳的決議案時作出。股份的聯名持有人須共同及個別支付有關股份的所有催繳股款及分期款項。

如果催繳股款於到期及應付後仍未支付，欠款人須就未繳金額支付利息，利息由未繳金額到期及應付當日起計至繳款為止，有關利率由董事釐定（以及加上本公司因有關未支付而產生的所有開支），但董事可獲豁免支付全部或部分利息或開支。

如果催繳股款或催繳股款的分期付款於到期應付後仍不獲繳付，則董事可向欠款人發出不少於14個整日的通告，要求支付未繳付的款額，連同所有應計利息及本公司因上述股款未繳付而產生的任何開支。通告應列明付款地點及應聲明如該通知不獲遵從，則該等催繳股款所涉股份將予沒收。

如果通知不獲遵從，則所發出通知有關的任何股份於在通知所規定的所有款項獲支付前，可由董事通過決議案予以沒收。沒收的內容將包括有關被沒收股份的所有應付但於沒收前仍未支付的股息、其他分派或其他款項。

被沒收的股份可按董事認為合適的有關條款和有關方式出售、重新配發或另行處置。

任何股份被沒收的人士將不再為有關被沒收股份的本公司股東，並須將被沒收股份的股票交回本公司以作註銷，同時該人士仍有責任向本公司繳付在沒收之日應就該等股份應付本公司的所有款項，連同董事可釐定有關利率的利息，但如本公司已全額收到彼等就該等股份到期應付的全部款項，則該人士的責任即告終止。

2.17 查閱股東名冊

本公司須根據公司法存置或被促使存置本公司股東名冊。董事可通過在聯交所網站刊載廣告方式或在遵守上市規則的情況下按組織章程細則中規定本公司可透過電子方式送交通告的方式或於報章刊載廣告的方式，發出10個營業日通告（如為供股，則為6個營業日通告），董事可於該等時間及該等期間暫停辦理（全部或任何類別股份所涉及者）股份過戶登記手續，但暫停辦理股份過戶登記手續的期間於任何年度均不得超過30日（或本公司股東可能以普通決議案釐定的較長有關期間，但該期間在任何年度均不得超過60日）。

除暫停辦理登記手續外，股東名冊須於營業時間內開放，以供本公司任何股東免費查閱。

2.18 會議及另行召開的類別股東大會的法定人數

除非本公司任何股東大會已達出席法定人數，否則不可處理任何事宜。親身或委派代表（或若為法團或其他非自然人，則為其正式授權代表或受委代表）出席的兩名本公司股東應被視為已達法定人數，除非本公司僅有一名有權於有關股東大會上投票的股東，則在該情況下法定人數應為一名親身或委派代表（或若為法團或其他非自然人，則為其正式授權代表或受委代表）出席的股東。

本公司任何另行召開的類別股東大會的法定人數載於上文第2.3段所述。

2.19 少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使的權力

組織章程細則並無關於少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使權利的條文。

2.20 清盤程序

根據公司法，本公司可通過特別決議案決議本公司自願清盤。

除股份所附權利另有規定外，在清盤中：

- (a) 如果可用於分配予本公司股東的資產不足以償付本公司的全部繳足股本，則此類資產的分配方式應為，盡可能令本公司股東按其在清盤開始時所持股份的繳足股本或應已繳足股本的比例負擔虧損；
- (b) 如果可用於分配予本公司股東的資產足夠償付清盤開始時本公司的全部繳足股本並有剩餘，則剩餘部分應按清盤開始時股東所持股份繳足股本的比例分配予股東。

如果本公司清盤，清盤人可在獲得本公司以特別決議案批准及公司法規定的任何其他批准下，將本公司全部或任何部分資產以實物分派予股東（而不論該等資產是否由同一類別資產組成）且可就此目的評估任何資產的價值並決定本公司股東或不同類別股東間的分派方式。清盤人可在獲得同樣批准的情況下，以股東為受益人的信託方式，將全部或任何部分該等資產歸屬清盤人在獲得同樣批准下認為適當的受託人，但不得強迫任何本公司股東接納與負債掛鈎的任何資產、股份或其他證券。

2.21 無法聯絡的股東

如果出現下列情況，則本公司有權出售本公司股東的任何股份或因身故、破產或法定原因而轉移予他人的股份：(a)向該等股份持有人發出有關任何應付現金款項的所有支票或認股權證（總數不少於三張）在12年內仍未兌現；(b)本公司在上述期間或下文(d)所述的三個月期間屆滿前，並無接獲任何有關該股東所在地點或存在的任何消息；(c)在12年期間，至少應已就有關股份派付三次股息，而於該期間內該股東並無領取股息；及(d)待12年期限屆滿時，本公司通過在報章刊發廣告或以本公司可送達通告的方法按組織章程細則所規定的電子方式發出電子通訊（須遵守上市規則）表示有意出售該等股份，且由刊登廣告日期起計三個月期間已屆滿，並已知會聯交所本公司欲出售該等股份。任何有關出售的所得款項淨額將撥歸本公司所有，本公司於收訖該所得款項淨額後，即欠付該名前股東一筆相等於該所得款項淨額的款項。

開曼群島公司法及稅務概要

1 緒言

公司法在很大程度上根據舊有英國公司法的原則訂立，但公司法與現時的英國公司法已有相當大的差異。下文為公司法若干條文的概要，但此概要並不包括所有適用的資格及例外情況，或並非總覽公司法及稅項的所有事項（該等事項與有利益關係的各方可能較熟悉的司法權區同類條文可能有所不同）。

2 註冊成立

本公司於2014年7月11日在開曼群島根據公司法註冊成立為獲豁免有限公司，因此須主要在開曼群島以外地區經營業務。本公司須每年向開曼群島公司註冊處處長遞交年度報表及支付按其法定股本金額計算的費用。

3 股本

公司法准許公司發行普通股、優先股、可贖回股份或同時發行上述各種股份。

公司法規定，倘若公司按溢價發行股份，不論是旨在換取現金或其他代價，須將相等於該等股份的溢價總值的款項撥入名為「股份溢價賬」的賬項內。根據公司的選擇，該公司根據作為收購或註銷任何其他公司股份的代價的任何安排而配發及以溢價發行的股份溢價，可不按上述規定處理。公司法規定，公司可根據組織章程大綱及細則的規定（如有），按其不時決定的方式應用股份溢價賬，其中包括（但不限於）：

- (a) 向股東支付分派或股息；
- (b) 繳足擬發行予股東作為繳足股款紅股的公司未發行股份；
- (c) 贖回及購回股份（須符合公司法第37條的規定）；
- (d) 撤銷公司的籌辦費用；
- (e) 撤銷發行公司任何股份或債權證的已付開支或佣金或折讓；及

(f) 作為贖回或購買公司任何股份或債權證的應付溢價。

公司不得以股份溢價賬向股東支付分派或股息，除非在緊隨建議的分派或股息支付日期後，該公司有能力償還在日常業務過程中到期的債項。

公司法規定，在開曼群島大法院認可的規限下，股份有限公司或具有股本的擔保有限公司（如其組織章程細則許可）可通過特別決議案以任何方式削減其股本。

在公司法詳細條文的規限下，股份有限公司或具有股本的擔保有限公司（如其組織章程細則許可）可以發行由公司或股東可選擇予以贖回或有責任贖回的股份。此外，該公司（如其組織章程細則許可）可購回本身的股份，包括任何可贖回股份。該購回方式須獲組織章程細則授權或經公司通過普通決議案授權。組織章程細則可規定該購回方式由公司董事決定。除非其股份為繳足，否則公司在任何時間不得贖回或購買其股份。如公司贖回或購買本身股份後再無任何持股的股東，則公司不得贖回或購買任何本身股份。除非緊隨建議付款當日後，該公司有能力償還在日常業務過程中到期的債項，否則公司以公司股本贖回或購買本身股份屬違法。

開曼群島對公司提供財務資助以購買或認購公司本身或其控股公司的股份並無法定限制。因此，如公司董事在審慎及真誠履行職責時認為合適且符合公司利益，公司可提供該等財務資助。有關資助須以公平原則方式進行。

4 股息及分派

除公司法第34條外，公司法並無有關派付股息的法定條文。根據英國案例法（可能於開曼群島在此方面具有說服力），股息僅可從利潤中分派。此外，公司法第34條准許，在償還能力測試及公司組織章程大綱及細則條文（如有）的規限下，可從股份溢價賬中支付股息及分派（詳情請參閱上文第3段）。

5 股東訴訟

開曼群島法院預期會遵循英國的案例法判例。開曼群島的法院已引用並依循 *Foss v. Harbottle* 判例 (及其例外情況，該等例外情況准許少數股東進行集體訴訟或派生訴訟，以公司名義對(a)超越公司權限或非法行為；(b)欺詐少數股東而過失方為對公司有控制權的人士；及(c)並非由所需規定大多數(或特別多數)股東通過的決議案提出訴訟)。

6 對少數股東的保護

如公司並非銀行且其股本分為股份，則開曼群島大法院可根據持有公司已發行股份不少於五分之一的股東申請，委派調查員審查公司事務並按大法院指定方式向法院呈報結果。

公司任何股東可入稟開曼群島大法院，如法院認為根據公平中肯的理由公司理應清盤，則可能發出清盤令。

按一般規則，股東對公司的申索須根據適用於開曼群島的一般契約法或民事侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則所確立的作為股東所具有的個別權利而提出。

開曼群島法院經已採用及沿用英國普通法中有關大多數股東不可對少數股東進行欺詐行為的規則。

7 出售資產

公司法並無對董事出售公司資產的權力作出特定限制。根據一般法律，董事在行使該等權力時須以審慎及真誠的態度履行其職責並以合適及符合公司利益的方式行事。

8 會計及審核規定

公司法規定，公司須就下列各項保存適當的賬簿：

- (a) 公司所有收支款項及所有發生的收支事項；

- (b) 公司所有銷貨與購貨記錄；及
- (c) 公司的資產與負債。

倘若賬簿不能真實中肯反映公司業務狀況及解釋有關交易，則不視為保存適當賬簿。

9 股東名冊

在組織章程細則條文的規限下，獲豁免公司可在其董事不時認為適當的開曼群島或以外的地點保存股東名冊總冊及任何分冊。公司法並無規定獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長提交任何股東名單。因此，股東姓名及地址並非公開資料，且不會供公眾查閱。

10 查閱賬簿及記錄

根據公司法，公司股東並無查閱或獲得公司股東名冊或公司記錄的一般權利，然而，倘公司的組織章程細則載有條文，則彼等可享有有關權利。

11 特別決議案

公司法規定，特別決議案須獲最少三分之二有權親身或（如准許委派代表）由其受委代表出席股東大會及投票的股東通過，並已正式發出召開該大會並指明擬提呈的決議案為特別決議案的通告，惟公司可於其組織章程細則指明規定的大多數須為三分之二以上的人數，並可額外規定該大多數（即不少於三分之二）可因特別決議案將批准的事項而有所不同。如公司的組織章程細則許可，公司當時所有有權表決的股東以書面簽署的決議案亦可具有特別決議案的效力。

12 附屬公司擁有母公司的股份

如公司的宗旨許可，則公司法並不禁止開曼群島公司購買及持有其母公司的股份。任何附屬公司的董事在進行上述收購時，必須以審慎及真誠的態度履行其職責並以合適及符合附屬公司利益的方式行事。

13 併購及合併

公司法允許開曼群島公司之間及開曼群島公司與非開曼群島公司之間進行併購及合併。就此而言，(a)「併購」指兩間或以上組成公司合併，並將其業務、財產及負債歸屬至其中一間存續公司內；及(b)「合併」指兩間或以上的組成公司整合為一間合併公司，並將該等公司的業務、財產及負債歸屬至該合併公司。為進行併購或合併，併購或合併計劃書須獲各組成公司的董事批准，而該計劃隨後必須獲(a)各組成公司以特別決議案授權及(b)組成公司的組織章程細則可能列明的其他授權(如有)。該併購或合併計劃書必須向開曼群島公司註冊處處長存檔，連同有關合併或存續公司償債能力的聲明、各組成公司的資產及負債清單以及承諾將有關併購或合併證書送交各組成公司股東及債權人的承諾書，並將在開曼群島憲報刊登併購或合併的通告。除若干例外情況外，有異議股東有權於作出所需程序後獲支付其股份的公允價值，惟倘各方未能就此達成共識，則將由開曼群島法院釐定。遵守此等法定程序進行的併購或合併毋須經法院批准。

14 重組

法定條文規定進行重組及兼併須於就此召開的股東或債權人大會，獲得佔親身或委任代表出席並投票的(a)股東價值的75%，或(b)債權人價值75%的多數贊成(視情況而定)，並於其後獲開曼群島大法院批准。雖然有異議的股東有權向大法院表示申請批准的交易對股東所持股份並無給予公允價值，但如無證據顯示管理層有欺詐或不誠實，大法院不大可能僅因上述理由而否決該項交易，而倘該項交易獲批准及完成，有異議股東將不會獲得類似諸如美國公司的異議股東一般具有的估值權利(即以司法方式釐定其股份的估值而獲得現金的權利)。

15 收購

如一家公司提出收購另一家公司股份的要約，且在提出收購要約後四個月內，不少於90%被收購股份的持有人接納收購要約，則收購人在上述四個月屆滿後的兩個月內，可隨時發出通知要求有異議股東按收購要約的條款轉讓其股份。有異議股東可在該通知發出後一個月內向開曼群島大法院提出反對轉讓。有異議股東須證明大法院應行使其酌情權，惟大法院不大可能會行使其酌情權，除非有證據顯示收購人與接納收購的有關股份持有人間有欺詐或不誠實或勾結，以不公平手法逼退少數股東。

16 彌償保證

開曼群島法律並不限制公司組織章程細則對高級職員及董事作出彌償保證的範圍，惟以開曼群島法院認為違反公眾政策的任何有關條文為限（例如表示對觸犯法律的後果作出彌償保證）。

17 重組

公司可向開曼群島大法院提交委任重組人員的呈請，理由是公司：

- (a) 無法或可能無法償還債務；及
- (b) 擬根據公司法、外國法律或通過達成一致重組，向其債權人（或多類債權人）提出折中方案或安排。

大法院可（其中包括）於聆訊該呈請後頒令委任重組人員，賦予其法院可能授予的權力並履行法院可能准許的職能。於(i)提交委任重組人員的呈請之後而頒令委任重組人員之前；及(ii)頒令委任重組人員之時直至該頒令被撤銷的任何時間，均不得對公司進行或提起訴訟、行動或其他法律程序（刑事訴訟除外）、不得通過公司清盤的決議案且不得提交公司清盤的呈請，除非已有法院准許。然而，儘管須提交委任重組人員的呈請或委任重組人員，對公司全部或部分資產享有擔保的債權人有權強制執行該擔保，而無須法院准許及無須徵求已委任的重組人員同意。

18 清盤

法院可對公司頒令強制清盤，或(a)倘公司有償債能力，則根據其股東特別決議案，或(b)倘公司無力償債，則根據其股東的普通決議案自願清盤。清盤人負責集中公司資產(包括出資人(股東)應付的款項(如有))、確定債權人名單及償還公司所欠債權人的債務(如資產不足償還全部債務則按比例償還)，並確定出資人的名單，以及根據彼等的股份所附權利分派剩餘資產(如有)。

19 轉讓的印花稅

開曼群島對開曼群島公司股份轉讓並不徵收印花稅，惟轉讓在開曼群島擁有土地權益的公司股份除外。

20 稅項

根據開曼群島《稅務優惠法(經修訂)》第6條，本公司可獲得開曼群島財政司司長承諾：

- (a) 開曼群島並無制定任何法律對本公司或其業務的利潤、收入、收益或增值徵收任何稅項；及
- (b) 此外，毋須就下列各項繳納利潤、收入、收益或增值或遺產稅或繼承稅性質的稅項：
 - (i) 本公司股份、債權證或其他債務；或
 - (ii) 預扣全部或部分任何有關付款(定義見《稅務優惠法(經修訂)》第6(3)條)。

開曼群島現時對個人或公司之利潤、收入、收益或增值並不徵收任何稅項，且無繼承稅或遺產稅性質的稅項。除不時因在開曼群島司法權區內簽立若干文據或將該等文據帶入開曼群島而可能須予支付若干印花稅外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大稅項。開曼群島並無參與訂立適用於由本公司作出或向本公司作出任何付款的雙重徵稅公約。

21 外匯管制

開曼群島並無外匯管制法規或貨幣限制。

22 一般事項

本公司有關開曼群島法律的法律顧問邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥已向本公司發出一份意見函，概述開曼群島公司法的各方面。誠如附錄五「備查文件」一節所述，本函件連同公司法之副本於該等網站上可供查閱。任何人士如欲查閱開曼群島公司法的詳細概要，或欲了解該法律與其較熟悉的任何司法權區法律間的差異，應尋求獨立法律意見。

A. 有關本集團的進一步資料

1. 註冊成立本公司

本公司於2014年7月11日在開曼群島根據開曼公司法註冊成立為獲豁免有限公司，註冊辦事處位於Maples Corporate Services Limited, PO Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands。由於本公司在開曼群島註冊成立，故我們的企業架構及組織章程大綱及細則須遵守開曼群島的相關法律及法規。開曼群島相關法律及法規的概要及組織章程大綱及細則的概要載於本文件附錄三「本公司章程及開曼群島公司法概要」。

我們已於香港設立主要營業地點，地址為香港九龍觀塘道348號宏利廣場5樓，並已於2020年12月1日根據公司條例第16部於香港公司註冊處處長登記為非香港公司。蘇嘉敏女士已獲委任為本公司的授權代表，以在香港接收法律程序文件及通知。

於本文件日期，本公司的總部位於中國北京市朝陽區創遠路36號院朝來科技園14號樓5層。

2. 本公司股本變動

截至本公司註冊成立日期，本公司擁有法定股本50,000.00美元，分為500,000,000股每股面值0.0001美元的股份。於2017年8月1日，我們的股本增至150,000美元，包括1,500,000,000股每股面值0.0001美元的股份，並於2018年5月31日進一步增至200,000美元，包括2,000,000,000股每股面值0.0001美元的股份。

於緊接本文件日期前兩年內，本公司股本曾發生下列變動：

- (a) 於2023年3月31日，本公司註銷上述(a)中披露購回所得的合共19,174,874股庫存股份。

緊隨[編纂]完成後且不計及因[編纂]獲行使及根據股份獎勵計劃而可能發行的任何股份，本公司的已發行股本將為[編纂]股每股面值0.0001美元的股份（全部已繳足或入賬列為繳足），而本公司法定但未發行股本將為[編纂]股每股面值0.0001美元的股份。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]獲悉數行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的所有股份），本公司的已發行股本將為[編纂]股每股面值0.0001美元的股份（全部已繳足或入賬列為繳足），而本公司法定但未發行股本將為[編纂]股每股面值0.0001美元的股份。

除上文及本文件「歷史及公司架構」一節所披露者外，本公司股本於本文件日期前兩年內概無變動。

3. 本公司股東於2023年3月31日及2024年[●]通過的書面決議案

根據股東於2023年3月31日及2024年[●]通過的書面決議案：

- (a) 緊隨[編纂]協議成為無條件後及無論如何於[編纂]前：(1)本公司每股面值0.0001美元的68,750,000股A-1輪優先股、68,750,000股B輪優先股、139,203,651股C輪優先股、67,967,308股D-1輪優先股及273,648,354股E-1輪優先股按一比一基準轉換為本公司股本中每股面值0.0001美元的普通股，因此，於優先股轉換後，本公司已發行且流通在外的股本將為954,888,853股每股面值0.0001美元的股份；及(2)本公司法定股本為200,000美元，分為2,000,000,000股每股面值0.0001美元的普通股；
- (b) 待(1)[編纂]委員會批准本文件所述的已發行及將予發行股份[編纂]及[編纂]，而有關批准其後並未於股份開始於聯交所[編纂]前遭撤回、(2)[編纂]於價格[編纂]釐定及(3)[編纂]於[編纂]項下的責任成為無條件，且並無根據[編纂]的條款而終止（除非及倘該等條件於[編纂]指定的有關日期及時間或之前獲有效豁免）或其他條件達成後：
 - (i) [編纂]獲批准，且董事獲授權根據[編纂]配發及發行新股份；
 - (ii) 批准授出[編纂]；
 - (iii) 批准建議[編纂]並授權董事實施[編纂]；
 - (iv) 董事獲授一般無條件授權，以配發、發行及處置新股份或可轉換為新股份的證券或購股權、認股權證或可認購新股份或該等可換股證券的類似權利，並作出或授出將會或可能須行使該等權力的要約、協議或選擇權（包括但不限於認股權證、債券、債權證、票據及可轉換為新股份的其他證券）及／或出售或轉讓本公司庫存股份，惟董事配發或同意有條件或無條件配發的股份連同重新出售或將予重新出售的本公司庫存股份（不包括根據(a)供股、(b)任何以股代息計劃或根據組織章

程細則配發及發行股份以代替股份全部或部分股息的類似安排、(c) 根據股份獎勵計劃可能發行的受限制股份單位或購股權相關股份，或(d)行使於通過相關決議案日期前可轉換為股份或已發行的任何認股權證或證券所附帶的任何認購權或轉換權，或(e)股東於股東大會上授出的特別授權所配發者)的總面值，不得超過(1)緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總面值的20% (不包括本公司的庫存股份、因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份)及(2)本公司根據下文(v)段所述購回股份的一般授權所購回的本公司股本總面值(如有)的總和，該授權自通過決議案起至以下時間(以最早者為準)止期間一直有效：下屆股東週年大會結束時，任何適用法律或組織章程細則規定我們須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時，或股東於股東大會上以普通決議案修訂或撤銷該決議案當日(「適用期間」)；

- (v) 董事獲授一般無條件授權，以行使本公司一切權力，在聯交所或本公司證券可能[編纂]並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回總面值不超過緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總面值10%的股份(不包括本公司的庫存股份、因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份)，該授權於適用期間一直有效；
- (vi) 擴大上文(iv)段所述的一般無條件授權，方法為在董事根據該一般授權可配發、發行或處置或同意有條件或無條件配發、發行或處置的本公司股本總面值中，增設相當於本公司根據上文(v)段所述購回股份的授權所購回本公司股本總面值的數額，惟該經擴大數額不得超過緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總面值的10% (不包括本公司的庫存股份、因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份)；
- (vii) 批准及採納大綱及細則，自[編纂]起生效；及

- (viii) 批准及採納本附錄「一D. 股份獎勵計劃 – 2.[編纂]受限制股份單位計劃」一節所詳述的[編纂]受限制股份單位計劃，自[編纂]起生效，以及批准及授予董事會於緊隨[編纂]完成後（不包括本公司的庫存股份，假設並無行使[編纂]且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）根據[編纂]受限制股份單位計劃發行及配發不超過股份數目約10%的年度授權。

4. 我們的附屬公司及綜合聯屬實體

我們的附屬公司及綜合聯屬實體的公司資料及詳情概要載於本文件附錄一所載會計師報告附註39。

5. 我們附屬公司及綜合聯屬實體的股本變動

董事確認，除本附錄「一A.有關本集團的進一步資料 – 2.本公司股本變動」一節所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，我們任何附屬公司或綜合聯屬實體的股本或註冊資本概無變動。

6. 購回我們本身的證券

(a) 上市規則的規定

上市規則允許以聯交所作第一上市地的公司於聯交所購回其本身的證券，惟須受若干限制所規限，其中較重要者概述如下：

(i) 股東批准

以聯交所作第一上市地的公司的所有建議購回證券（股份必須悉數繳足）均須事先獲股東於股東大會上通過普通決議案，以一般授權或指定交易的特定批准形式批准。

根據當時股東於2024年[●]通過的決議案，董事獲授一般無條件授權（「購回授權」），授權本公司於聯交所或證券可能[編纂]並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回不超過緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總面值10%的股份（不包括本公司的庫存股份及不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份），該授權將於以下時間（以最早

者為準)屆滿：下屆股東週年大會結束時，開曼公司法或組織章程細則或開曼群島任何其他適用法律規定我們須舉行下屆股東週年大會的日期，或股東於股東大會上通過普通決議案撤銷或修訂該項授權時。

(ii) 資金來源

我們購回任何股份，均須自根據組織章程細則、上市規則及公司法所規定可合法作此用途的資金中撥付。我們不得以現金以外的代價或聯交所不時生效的交易規則所規定以外的其他結算方式於聯交所購回本身的股份。就開曼法律而言，本公司購回股份的資金可來自利潤或就購回而發行新股份的所得款項，或來自股份溢價賬的進賬金額，或(倘獲組織章程大綱及細則授權及在開曼公司法的規限下)來自資本。購回時應付高於將予購回股份面值的任何溢價，必須以利潤或股份溢價賬的進賬金額或資本(倘獲組織章程大綱及細則授權及在開曼公司法的規限下)撥付。

(iii) 買賣限制

上市公司可在聯交所購回的股份總數最多為已發行股份總數10%的股份數目(不包括本公司的庫存股份)。於緊隨購回後30日內，未經聯交所事先批准，公司不得(1)發行新股份、出售或轉讓任何庫存股份；或(2)宣佈建議發行新股份、出售或轉讓任何庫存股份(惟在有關購回前，因尚未行使的認股權證、購股權或規定本公司發行、出售或轉讓證券的類似工具獲行使而發行的證券或出售或轉讓的庫存股份除外)。公司在聯交所出售或轉讓任何庫存股份後的30天內，未經聯交所事先批准，不得在聯交所購買其自身的任何證券。此外，倘購買價較股份於前五個交易日在聯交所買賣的平均收市價高出5%或以上，則上市公司不得於聯交所購回其股份。倘購回證券會導致由公眾人士持有的上市證券數目低於聯交所規定的有關指定最低百分比，則上市規則亦禁止上市公司購回其證券。公司須促使其委任購回證券的經紀於聯交所要求時向聯交所披露有關購回的資料。

(iv) 已購回股份的地位

根據開曼群島法律，購回的股份可(i)被本公司視為已註銷；或(ii)由本公司作為庫存股份持有，在任一情況下，法定股本總額均不會減少。

本公司僅在有即期計劃在聯交所[編纂]庫存股份時，方可將該等股份重新存入由香港結算設立及營運的中央結算系統，且須盡快完成重新出售。對於存入中央結算系統待於聯交所[編纂]的任何庫存股份，本公司將採取適當措施以確保其不會行使任何根據有關庫存股份的相關法律應予暫停的股東權利或接受任何此類權益。該等措施包括：例如董事會批准(i)本公司應促使其經紀不向香港結算發出任何指示，於股東大會上就存入中央結算系統待[編纂]的庫存股份投票；及(ii)倘有任何股息或分派，本公司應從中央結算系統撤回庫存股份，並以本公司名義重新登記為庫存股份或予以註銷，於各種情況下均須在股息或分派的記錄日期之前進行。

庫存股份(如有)持有人應就本公司股東大會上需要股東批准的事項放棄投票。

(v) 暫停購回

於獲悉內幕消息後任何時間，上市公司不得購回任何證券，直至有關資料已予公佈為止。尤其是，於緊接以下日期(以較早者為準)前30天內：(a)召開董事會會議以批准上市公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績(無論是否為上市規則所規定者)的日期(以按上市規則首次知會聯交所將舉行的董事會會議日期為準)；及(b)上市公司根據上市規則規定刊發任何年度或半年度業績公告的最後限期，或刊發季度或任何其他中期業績公告(無論是否為上市規則所規定者)的最後限期，直至於業績公告日期為止，上市公司不得在聯交所購回其股份，惟特殊情況除外。此外，倘上市公司違反上市規則，聯交所可禁止其在聯交所購回證券。

(vi) 呈報規定

有關在聯交所或其他證券交易所購回證券的若干資料，須不遲於下一個營業日的早市或任何開市前時段(以較早者為準)開始前30分鍾向聯交所呈報。此外，上市公司的年報必須披露有關年度內購回證券的詳情，包括購回證券數目的每月分析、每股購買價或就全部該等購回支付的最高及最低價格(如有關)，以及所付總價格。

(vii) 關連人士

上市公司不得在知情的情況下於聯交所向核心「關連人士」(即本公司或其任何附屬公司的董事、主要行政人員或主要股東或彼等的緊密聯繫人)購回證券，且核心關連人士不得在知情的情況下向本公司出售其證券。

(b) 購回的理由

董事相信，擁有購回股份的能力符合本公司及股東的利益。行使結算購回授權時，視乎市況及本公司於購回相關時間的資金管理需求，董事或會決定於購回股份結算後註銷已購回股份，或將其持作庫存股份。一方面，註銷已購回股份可能導致每股資產淨值提高(視乎當時市況及資金安排而定)。另一方面，本公司持作庫存股份的已購回股份可於市場上按市價重新出售，以為本公司籌集資金，或轉讓或用作其他用途，惟須遵守上市規則、組織章程細則及開曼群島法例之規定。董事尋求獲授一般授權以購回股份，使本公司能在適當時靈活地進行購回。任何情況下將予購回的股份數目，及購回該等股份的價格及其他條款，將於有關時間由董事基於當時的情況而決定。購回股份僅可於董事認為該等購回將對本公司及股東有利時方可進行。

(c) 購回資金

購回須從根據本公司組織章程大綱及細則、上市規則及開曼群島適用法律規定可合法用作此用途的資金中撥付。

上市公司不得以現金以外的代價或根據聯交所的交易規則訂定以外的結算方式在聯交所購回其本身證券。在前文所述的規限下，本公司購回任何股份的資金可來自本公司的利潤或為購回而發行新股份的所得款項，或在開曼公司法的規限下，以資本撥付。就購回時應付的任何溢價而言，以本公司利潤或本公司股份溢價賬的進賬金額撥付，或在開曼公司法的規限下，以資本撥付。

倘於購回股份期間的任何時候全面行使購回授權，則可能對本公司的營運資金及／或資本負債狀況(與本文件所披露的狀況相比)造成重大不利影響。然而，董事不會在對本公司營運資金需求或董事不時認為適合本公司的資產負債水平構成重大不利影響的情況下擬行使該項一般授權。

(d) 一般事項

按緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]股股份計算，假設[編纂]未獲行使且不計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份，則全面行使購回授權可能導致本公司於以下時間（以最早者為準）前期間購回最多約[編纂]股股份：

- (a) 於下屆股東週年大會結束時，除非股東於股東大會上以普通決議案更新（不論是否無條件或受條件規限）；
- (b) 任何適用法律或組織章程細則規定我們須舉行下屆股東週年大會的期限屆滿時；或
- (c) 股東於股東大會上透過普通決議案修改或撤銷購回授權當日。

概無董事或（就彼等作出一切合理查詢後所深知）彼等各自的任何緊密聯繫人現時有意向本公司出售任何股份。

董事已向聯交所承諾，在適用情況下，彼等將按照上市規則及開曼群島的適用法律行使購回授權。

概無本公司核心關連人士知會本公司，表示目前有意在購回授權獲行使時，將股份出售予本公司，或承諾不會將股份出售予本公司。

倘因根據購回授權購回任何股份導致股東在本公司投票權所佔的權益比例有所增加，則就收購守則而言，該項增加將被視作一項收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東（視乎股東權益的增加水平）可取得或鞏固對本公司的控制權，並須按照收購守則規則26提出強制性要約。除上述者外，董事並不知悉根據購回授權進行任何購回將會產生收購守則所述的任何後果。

倘任何購回股份會導致公眾持有股份數目跌至低於已獲聯交所豁免的當時已發行股份的25%或以下，則該購回僅可在獲聯交所同意豁免遵守上述上市規則有關公眾持股量規定時，方可進行。相信此項規定的豁免通常不獲授出，惟在特殊情況下除外。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

於本文件日期前兩年內，本公司或其附屬公司訂立以下屬重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立的合約）：

- (a) 本公司、5brothers Limited、Firefiles Limited、Amazing Journey Limited、外商獨資企業、北京暢行、各創始人、各主要英屬處女群島控股公司、IDG CHINA VENTURE CAPITAL FUND IV L.P.、IDG CHINA IV INVESTORS L.P.、易車香港有限公司、Lupin 2 Co. Ltd.、BothWealth Fund L.P.、Eastnor Castle Limited、Trustbridge Partners V, L.P.、Ctrip Investment Holding Ltd、Moussedragon, L.P.、LEAP PROFIT INVESTMENT LIMITED、HH SPR-IV Holdings Limited、Sumptuous Canna Limited、SMART CANVAS INVESTMENT LIMITED、NBNW Investment Limited、STAR CELESTIAL HOLDINGS LIMITED及杭州銘杉投資合夥企業（有限合夥）訂立的日期為2024年2月9日的第二份補充協議，據此，[編纂]投資者不可撤回及無條件地同意、承諾並確認，（其中包括）彼等於遞交[編纂]申請日期起至[編纂]止期間不得行使當中所述的若干特別權利，而所有特別權利將於[編纂]前立即終止；及
- (b) [編纂]。

2. 我們的重大知識產權

截至最後實際可行日期，我們已註冊或申請註冊以下對我們業務而言屬重大的知識產權。





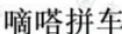
(a) 商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下對我們業務而言屬重大的商標：

| 序號 | 商標 | 類別 | 註冊擁有人 | 註冊地點 | 註冊編號 | 註冊日期 | 屆滿日期 |
|--------|---|---------------|-------|------|-----------|------------|------------|
| 1..... |  | 9、35、38、39、42 | 北京暢行 | 香港 | 305313636 | 2020年6月24日 | 2030年6月23日 |
| 2..... |  | 9、35、38、39、42 | 北京暢行 | 香港 | 305313645 | 2020年6月24日 | 2030年6月23日 |

附錄四

法定及一般資料

| 序號 | 商標 | 類別 | 註冊擁有人 | 註冊地點 | 註冊編號 | 註冊日期 | 屆滿日期 |
|--------|--|----|-------|------|-----------|-------------|-------------|
| 3..... |  ⁽¹⁾ | 39 | 北京暢行 | 中國 | 17888860 | 2017年2月14日 | 2027年2月13日 |
| 4..... |  ⁽²⁾ | 39 | 北京暢行 | 中國 | 15519442A | 2015年12月21日 | 2025年12月20日 |
| 5..... |  | 39 | 北京暢行 | 中國 | 55885346 | 2022年3月28日 | 2032年3月27日 |
| 6..... |  | 39 | 北京暢行 | 中國 | 61312725 | 2022年6月7日 | 2032年6月6日 |
| 7..... |  | 39 | 北京暢行 | 中國 | 65651252 | 2023年1月14日 | 2033年1月13日 |

(b) 域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下對我們業務而言屬重大的域名：

| 序號 | 域名 | 註冊人 | 註冊日期 | 屆滿日期 |
|------|-----------------|------|------------|------------|
| 1... | didachxing.com | 北京暢行 | 2015年9月6日 | 2031年9月6日 |
| 2... | dida-pinche.com | 北京暢行 | 2015年3月30日 | 2024年3月30日 |
| 3... | didapinche.com | 北京暢行 | 2014年3月14日 | 2031年3月14日 |

(1) 於2022年5月，該商標被國家知識產權局宣告無效。我們已就該商標宣告無效向國家知識產權局提起行政訴訟。於2023年12月10日，北京知識產權法院作出有利於我們的判決，撤銷了國家知識產權局對於該商標的無效宣告，尤其強調杭州滴答出行企業管理的「滴答」商標已在相關服務範圍內被最終認定為無效，「滴答」商標不能作為該商標註冊無效的依據。杭州滴答出行企業管理於2024年1月向北京市高級人民法院提起上訴，該案件尚待法院判決。截至本文件日期，國家知識產權局的無效宣告決定尚未生效，商標仍然有效。此外，國家知識產權局於2023年12月就該商標所涵蓋的若干服務領域作出不使用撤銷決定。不使用撤銷決定尚未生效，原因是我們已於2024年1月向北京知識產權法院針對國家知識產權局提起行政訴訟，要求撤回有關決定。截至本文件日期，該行政訴訟尚待進一步法院程序。請參閱「業務－知識產權」。

(2) 於2023年2月，該商標被國家知識產權局強制執行不使用撤銷。我們在北京知識產權法院對國家知識產權局提起了行政訴訟程序，要求撤回不使用撤銷決定，及於2023年11月，北京知識產權法院對該案件作出了有利於我們的判決。於國家知識產權局向北京市高級人民法院提出上訴後，北京市高級人民法院於2024年5月6日作出終審判決，維持北京知識產權法院對我們撤銷不使用撤銷決定的有利判決。請參閱「業務－知識產權」。

附錄四

法定及一般資料

(c) 專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下對我們業務而言屬重大的專利：

| 序號 | 專利 | 類別 | 註冊擁有人 | 申請地點 | 專利編號 | 公佈日期 |
|------|-----------------------------|--------|-------|------|----------------|-------------|
| 1... | 車載設備及 車載監控系統 | 實用新型專利 | 北京暢行 | 中國 | 202020290430.2 | 2021年1月8日 |
| 2... | 車輛信息獲取 方法、裝置及 存儲介質 | 發明專利 | 北京暢行 | 中國 | 202010163389.7 | 2021年10月12日 |
| 3... | 顯示屏幕面板的 路徑調整圖形 用戶界面 | 外觀設計專利 | 北京暢行 | 中國 | 202230011031.2 | 2022年4月29日 |
| 4... | 顯示屏幕面板的 訂單信息展示 圖形用戶界面 | 外觀設計專利 | 北京暢行 | 中國 | 202230011030.8 | 2022年5月24日 |
| 5... | 顯示屏幕面板的 訂單信息展示 圖形用戶界面 | 外觀設計專利 | 北京暢行 | 中國 | 202230011040.1 | 2022年5月24日 |

附錄四

法定及一般資料

(d) 軟件著作權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下對我們業務而言屬重大的軟件著作權：

| 序號 | 著作權 | 版本 | 註冊編號 | 著作權擁有人 | 創建日期 |
|-----|-----------------------------|--------|---------------|--------|------------|
| 1.. | 嘀嗒出行推送系統 | V1.0 | 2018SR844150 | 北京暢行 | 2018年5月30日 |
| 2.. | 嘀嗒出行 即時聊天系統 | V1.0 | 2018SR078442 | 北京暢行 | 2017年9月30日 |
| 3.. | 嘀嗒出租司機 Android移動 應用軟件 | V2.5.0 | 2018SR1039579 | 北京暢行 | 2018年9月30日 |
| 4.. | 嘀嗒出租司機 iOS移動應用軟件 | V2.5.0 | 2018SR1039566 | 北京暢行 | 2018年9月30日 |
| 5.. | 嘀嗒出行 Android移動 應用軟件 | V1.0 | 2015SR139403 | 北京暢行 | 2015年3月31日 |
| 6.. | 嘀嗒出行 iOS移動應用軟件 | V1.0 | 2015SR139277 | 北京暢行 | 2015年3月31日 |
| 7.. | 嘀嗒出行平台系統 | V1.0 | 2015SR141636 | 北京暢行 | 2015年3月31日 |

(e) 美術作品著作權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下對我們業務而言屬重大的美術作品著作權：

| 序號 | 美術作品著作權 | 註冊編號 | 著作權擁有人 | 註冊日期 |
|-------|----------|----------------------|--------|------------|
| 1.... | 嘀嗒出行衍生標誌 | GZDZ-2022-F-10137239 | 北京暢行 | 2022年7月12日 |
| 2.... | 嘀嗒 | GZDZ-2022-F-10223299 | 北京暢行 | 2022年11月2日 |
| 3.... | 嘀嗒 | GZDZ-2022-F-10223300 | 北京暢行 | 2022年11月2日 |
| 4.... | 嘀嗒 | GZDZ-2022-F-10223301 | 北京暢行 | 2022年11月2日 |
| 5.... | 嘀嗒 | GZDZ-2022-F-10223302 | 北京暢行 | 2022年11月2日 |

除上述者外，於最後實際可行日期，概無其他對本集團業務而言屬重大的貿易或服務標誌、專利、設計、知識產權或工業產權。

C. 有關董事及主要股東的進一步資料

1. 權益披露

(a) 董事及本公司主要行政人員的權益

緊隨[編纂]完成後且不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份，董事及本公司主要行政人員於本公司或我們的相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須於股份上市後隨即知會本公司及聯交所的權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文彼等被當作或視為擁有的權益或淡倉），或根據證券及期貨條例第352條須於股份上市後隨即登記於該條所指登記冊的權益或淡倉，或根據上市規則附錄C3所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則須於股份[編纂]後隨即知會本公司及聯交所的權益或淡倉如下：

(i) 於本公司的權益

| 董事姓名 | 權益性質 | 股份數目 ^(附註1) | 佔本公司 權益的 概約百分比 |
|-------------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| 宋先生 | 於受控制公司的權益 ⁽³⁾ | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| | 實益擁有人 ⁽⁵⁾ | 4,000,000 (L) | [編纂]% |
| 李金龍先生 | 於受控制公司的權益 ⁽³⁾ | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| | 實益擁有人 ⁽⁵⁾ | 1,198,430 (L) | [編纂]% |
| 朱敏先生 | 於受控制公司的權益 ⁽³⁾ | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| 段劍波先生 | 於受控制公司的權益 ⁽³⁾ | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| | 實益擁有人 ⁽⁵⁾ | 3,190,577 (L) | [編纂]% |
| 李躍軍先生 | 於受控制公司的權益 ⁽³⁾ | 659,873,289 (L) | [編纂]% |
| | 實益擁有人 ⁽⁵⁾ | 1,198,430 (L) | [編纂]% |
| 李斌先生 ⁽⁴⁾ | 於受控制公司的權益 | 61,713,431 (L) | [編纂]% |

(1) 字母「L」指該人士於股份的好倉。

(2) 根據緊隨[編纂]後已發行[編纂]股股份總數計算（假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）。

附錄四

法定及一般資料

- (3) 截至最後實際可行日期，5brothers Limited由宋中傑先生、李金龍先生、李躍軍先生、朱敏先生及段劍波先生通過彼等各自的主要英屬處女群島控股公司分別擁有60.44%、10.64%、10.64%、10.64%及7.66%權益。該等人士各自控制的投票權已計及若干股東根據若干投票代理契據歸屬於5brothers Limited的投票權。詳情請參閱本文件「主要股東」。
- (4) 於[編纂]後，李斌先生被視為於(i)NBNW Investment Limited (其最終由家族信託擁有，而家族信託的財產授予人為李斌先生)持有的20,184,278股股份；及(ii)分別由Smart Canvas Investment Limited及Star Celestial Holdings Limited (兩者分別由李斌先生最終控制三分之一及50%權益)持有的[編纂]股及[編纂]股股份中擁有權益。
- (5) 有關詳情，請參閱「-D.股份獎勵計劃-1.(2).[編纂]購股權計劃」。

(ii) 於本公司相聯法團的權益

| 董事姓名 | 相聯法團名稱 | 權益性質 | 註冊資本／ 已發行股份數目 | 佔股權 概約百分比 |
|----------------|------------------------|------------------------------|------------------|--------------|
| 宋先生 | 北京暢行 | 實益權益 | 人民幣6,057,550元 | 60.58% |
| | 北京抵達 | 於受控制 公司的權益 ⁽¹⁾ | 人民幣5,000,000元 | 100.00% |
| | 5brothers Limited | 實益權益 | 5,750.55 | 60.44% |
| | GDP Holding Limited | 實益權益 | 1 | 100.00% |
| 李金龍先生 . . . | 北京暢行 | 實益權益 | 人民幣1,053,620元 | 10.54% |
| | 5brothers Limited | 實益權益 | 1,011.987 | 10.64% |
| | Golden Bay Limited | 實益權益 | 1 | 100.00% |
| 朱敏先生 | 北京暢行 | 實益權益 | 人民幣1,053,620元 | 10.54% |
| | 5brothers Limited | 實益權益 | 1,011.987 | 10.64% |
| | Sweet Creation Limited | 實益權益 | 1 | 100.00% |
| 段劍波先生 . . . | 北京暢行 | 實益權益 | 人民幣781,590元 | 7.82% |
| | 5brothers Limited | 實益權益 | 728.512 | 7.66% |
| | Amber Cultural Limited | 實益權益 | 1 | 100.00% |
| 李躍軍先生 . . . | 北京暢行 | 實益權益 | 人民幣1,053,620元 | 10.54% |
| | 5brothers Limited | 實益權益 | 1,011.987 | 10.64% |
| | More&More Limited | 實益權益 | 1 | 100.00% |

(1) 截至最後實際可行日期，北京抵達由北京暢行全資擁有。

(b) 主要股東的權益

除「主要股東」及「附錄四 – 法定及一般資料 – C.1.(a).(ii). 於本公司相聯法團的權益」所披露者外，緊隨[編纂]完成後且不計及因[編纂]獲行使而可能發行的任何股份或根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份，董事或主要行政人員並不知悉任何其他人士（董事或本公司主要行政人員除外）將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下在本公司或本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

2. 董事服務合約及委任函

各執行董事已於[●]與本公司訂立服務合約，而我們已於[●]向各非執行董事及各獨立非執行董事發出委任函。與各執行董事訂立的服務合約及與各非執行董事訂立的委任函的初步固定年期為自該協議日期起計三年。各獨立非執行董事的委任函的初步固定年期為三年。服務合約及委任函須根據彼等各自的條款予以終止。服務合約可根據組織章程細則及適用上市規則予以續新。

除上文所披露者外，董事概無與本集團任何成員公司訂立或擬訂立服務合約（不包括於一年內屆滿或可由僱主於一年內不作出賠償（法定賠償除外）而終止的合約）。

3. 董事薪酬

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，向董事支付的薪酬總額（包括薪金、以股份為基礎的付款、花紅、退休福利及其他福利）分別約為人民幣4.0百萬元、人民幣3.9百萬元及人民幣92.3百萬元。

除上文所披露者外，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，本集團任何成員公司概無向任何董事支付或應付任何其他款項。

根據現行安排，我們估計截至2023年12月31日止年度董事的薪酬總額（不包括酌情花紅）約為人民幣40.3百萬元。

4. 董事的競爭權益

概無董事或其各自的緊密聯繫人於直接或間接與我們的業務構成競爭或可能構成競爭的業務（本集團業務除外）中擁有根據上市規則第8.10條須予披露的權益。

5. 免責聲明

- (a) 概無董事或下文「－E.其他資料－5.專家資格」所列任何人士於本集團任何成員公司創辦過程中，或於緊接本文件刊發前兩年內由本集團任何成員公司收購或出售或租賃，或本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何權益；
- (b) 概無董事或下文「－E.其他資料－5.專家資格」所列任何人士於與本集團訂立並在本文件日期仍然存續而性質或狀況屬不正常或對本集團整體業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (c) 除與[編纂]相關者外，概無下文「－E.其他資料－5.專家資格」所列人士於本集團任何成員公司中擁有任何股權或[編纂]或提名他人[編纂]本集團任何成員公司證券的權利（不論是否可依法強制執行）；
- (d) 除本文件「業務」一節所披露者外，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人（定義見上市規則）或擁有本公司已發行股本5%以上權益的股東於往績記錄期間各年度分別於本公司的五大客戶及五大供應商中擁有任何權益。

D. 股份獎勵計劃

1. [編纂]股份獎勵計劃

(1). [編纂]受限制股份計劃

以下為於2014年採納並於2020年9月修訂及重述的[編纂]受限制股份計劃的主要條款概要。由於[編纂]後不會根據該計劃授出任何股份，故[編纂]受限制股份計劃不受上市規則第十七章的條文所規限。

(a) 目的

[編纂]受限制股份計劃旨在獎勵選定參與者對本集團發展作出的貢獻，並鼓勵彼等為了本公司及其股東的整體利益而對本公司增長及發展作出貢獻。

(b) 選定參與者

根據[編纂]受限制股份計劃合資格收取受限制股份（「受限制股份」）的人士（「選定參與者」）為經董事會或董事會授權的委員會或人士（「管理人」）釐定、授權及認可且全權酌情認為已經或將會對本集團的增長及發展作出貢獻的董事、高級管理層成員、僱員、顧問及其他個別人士。各選定參與者應就根據[編纂]受限制股份計劃向該等人士授出的受限制股份與（其中包括）本公司訂立受限制股份獎勵協議（「受限制股份協議」）。

(c) 管理

管理人為該計劃的管理人，擁有獨家權利釐定有關[編纂]受限制股份計劃項下獎勵的所有事宜，其中包括授出獎勵及獎勵的條款及條件。

根據[編纂]受限制股份計劃向選定參與者授出及發行的受限制股份由僱員購股權計劃代名人為及代表該等選定參與者持有，僱員購股權計劃代名人由僱員購股權計劃受託人全資擁有。

(d) 受限制股份附帶的權利

選定參與者於授出日期後有權享有受限制股份附帶的所有權利，包括受限制股份的經濟利益以及收取股息及其他經濟利益的權利，惟該等受限制股份於下文所述禁售期內須受若干出售限制所規限。

於本公司[編纂]完成前，選定參與者委任僱員購股權計劃受託人作為其實際代理人及受委代表，(i)按獨家基準行使與為及代表選定參與者持有受限制股份的代名人公司事務管理有關的所有權利，包括但不限於投資、業務及其他事務的管理、控制及決策；及(ii)按不可撤回基準行使與受限制股份有關的股東權利，包括但不限於投票權，惟收取經濟利益的權利除外。除非管理人另行指示或於計劃下明確規定或准許，否則僱員購股權計劃受託人將不會行使該等股東權利。

(e) 受限制股份的限制

除另有指明者外，選定參與者根據[編纂]受限制股份計劃持有的受限制股份一般受自授出日期起計為期四年的禁售期所限，於該期間，選定參與者不得出售任何受限制股份，而倘選定參與者於該期間終止與本集團的僱傭關係，本公司或5brothers Limited (如適用) 有權以零代價購買該等股份。

於禁售期屆滿時及屆滿後：

- (i) 倘股份[編纂]，選定參與者可在遵守(其中包括)適用法律及法規以及證券交易所規則的情況下酌情出售及行使其受限制股份附帶的權利；
- (ii) 倘股份並無[編纂]，選定參與者同意，(a)未經本公司事先同意，選定參與者不得出售或轉讓受限制股份；(b)受限制股份附帶的權利(不包括收取經濟利益的權利)將繼續由僱員購股權計劃受託人根據管理人的指示行使；及(c)倘其終止與本集團的僱傭關係，本公司或5brothers Limited (如適用) 有權按相當於本公司最後一輪融資所支付每股購買價的每股價格購買該等股份。

(f) 稅項；修訂；終止

選定參與者須根據適用法律承擔有關受限制股份的所有稅項。本公司及受託人有權自應付選定參與者的款項中預扣稅項。

本公司有權就融資、[編纂]及併購酌情修訂、修改及補充受限制股份協議的條款。倘選定參與者於受僱於本集團期間任何時間被發現作出任何對本集團利益或聲譽造成重大不利影響或嚴重違反僱傭協議或違反本集團內部政策的禁止行為(包括(其中包括)違反法律、道德、保密責任或進行貪污或嚴重失職或瀆職)，則本公司有權單方面終止受限制股份協議，而出售受限制股份的所有所得款項須退還予本公司。

(g) 受限制股份數目

根據[編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃可予發行的股份最高總數目為45,198,011股普通股(包括由僱員購股權計劃代名人持有的合共16,023,137股已發行普通股及於行使相關獎勵後將予發行的29,174,874股未發行普通股)，而管理人可全權酌情決定將予分配及指定作為[編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃各自的相關股份的最終股份數目。截至最後實際可行日期，已合共授出及發行8,230,000股受限制股份，相當於緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總額的[編纂]% (假設[編纂]未獲行使且並無根據股份獎勵計劃可能發行的股份)。[編纂]後，本公司將註銷所有未於[編纂]前授出的庫存股份，且將不會授出[編纂]受限制股份計劃項下額外受限制股份。發行予選定參與者的受限制股份的詳情載列如下：

| 選定參與者姓名 | 於本集團擔任的職位 | 受限制股份數目 ⁽²⁾ | 概約持股百分比 ⁽¹⁾ |
|---------------|------------------|------------------------|------------------------|
| 姜震宇先生..... | 首席財務官兼 聯席公司秘書 | 7,000,000 | [編纂]% |
| 其他五名選定參與者 ... | 僱員／前任僱員 | 1,230,000 | [編纂]% |
| | 合計 | 8,230,000 | [編纂]% |

(1) 百分比僅供說明用途，乃按緊隨[編纂]完成後已發行股份數目計算，並無計及因[編纂]及股份獎勵計劃獲行使而可能配發及發行的任何股份。

(2) 發行予選定參與者的受限制股份包括發行予僱員購股權計劃代名人並由其持有的8,230,000股普通股，僱員購股權計劃代名人是一家為持有股份獎勵計劃項下股份而註冊成立的公司，並由僱員購股權計劃受託人全資擁有。

就根據[編纂]受限制股份計劃授出的受限制股份而言，有關股份將(除非另行決定並以書面通知該等選定參與者)按下列方式歸屬：(1)截至2022年12月31日在所有受限制股份中有約53.9%歸屬；(2)自2022年12月31日起的三年內每年在所有受限制股份中有14.2%歸屬；及(3)截至2026年12月31日在所有受限制股份中有約3.5%歸屬。

(2). [編纂]購股權計劃

以下為於2014年採納並於2020年9月修訂及重述的本公司[編纂]購股權計劃的主要條款概要。由於[編纂]後不會根據[編纂]購股權計劃授出購股權，故[編纂]購股權計劃的條款不受上市規則第十七章的條文所規限。

附錄四

法定及一般資料

(a) 目的

[編纂]受限制股份計劃旨在獎勵參與者對本集團發展作出的貢獻，並鼓勵彼等為本公司及其股東的整體利益而為本公司增長及發展作出貢獻。

(b) 選定參與者

合資格參與[編纂]購股權計劃的人士（「選定參與者」）包括經董事會或董事會授權的委員會或人士（「管理人」）釐定、授權及認可的董事、高級管理層成員、僱員、顧問及其他個別人士。管理人可不時選擇及釐定選定參與者。概無個別人士擁有根據[編纂]購股權計劃獲授購股權的權利。

(c) 管理

管理人為該計劃的管理人，並擁有獨家權利釐定有關[編纂]購股權計劃項下獎勵的所有事宜，包括（其中包括）(i)指定選定參與者收取購股權；(ii)確定將予授出購股權數目以及各份購股權所涉及的相關股份數目；及(iii)釐定根據[編纂]購股權計劃授出的任何購股權的條款及條件。

根據[編纂]購股權計劃向選定參與者授出及發行的購股權（「購股權」）相關股份已發行予僱員購股權計劃代名人，並由僱員購股權計劃代名人為及代表本公司／選定參與者（視情況而定）持有，僱員購股權計劃代名人由僱員購股權計劃受託人全資擁有。

(d) 授出購股權

管理人獲授權授出購股權，以根據管理人全權酌情釐定的歸屬時間表按行使價購買股份數目。各選定參與者應與（其中包括）本公司就根據[編纂]購股權計劃授予該人士的購股權訂立購股權獎勵協議（「購股權獎勵協議」）。

(e) 購股權附帶的權利及限制

購股權屬各選定參與者個人所有，不得出讓或轉讓。選定參與者不得以任何方式就任何購股權進行出售、轉讓、抵押、按揭、設置產權負擔或以任何其他人士為受益人設立任何權益，惟管理人另行事先批准者除外。

選定參與者並無於購股權涉及的任何股份中擁有任何或然權益，除非及直至該等股份實際發行或轉讓予選定參與者為止。此外，選定參與者於有關購股權歸屬前不得就購股權相關股份行使投票權，亦無任何權利就購股權相關任何股份收取任何收入、股息或分派及／或出售有關分派的所得款項。未歸屬購股權相關股份附帶的權利將由僱員購股權計劃受託人根據管理人的指示行使。除非管理人另行指示或於計劃下明確規定或准許，否則僱員購股權計劃受託人將不會行使該等股東權利。

於購股權行使時及行使後：

- (i) 倘股份[編纂]，選定參與者可在遵守(其中包括)適用法律及法規以及證券交易所規則的情況下酌情出售及行使其股份附帶的權利；
- (ii) 倘股份並無[編纂]，(a)選定參與者未經本公司事先同意不得出售或轉讓股份；(b)僱員購股權計劃受託人作為其實際代理人須根據管理人的指示獲歸屬及繼續行使股份附帶的權利(不包括收取經濟利益的權利)；及(c)倘選定參與者終止與本集團的僱傭關係，本公司或5brothers Limited(如適用)有權按相當於本公司最後一輪融資中支付的每股購買價的每股價格購買該等股份。

(f) 歸屬時間表

除非管理人另行決定，否則[編纂]購股權計劃項下的購股權一般於授出日期起計四年期間內歸屬，而各25%的相關股份將於授出日期的各週年歸屬。本公司有權加快若干主要公司交易(如合併及收購)項下購股權的歸屬。

倘參與者終止與本集團的僱傭關係，(i)未歸屬購股權將告失效，並由本公司或5brothers Limited(如適用)以零代價購買；及(ii)已歸屬購股權須於僱傭終止或僱傭終止後(視情況而定)三個月內可予行使；且本公司或5brothers Limited(如適用)有權按相當於本公司最後一輪融資中支付的每股購買價的每股價格購買該等股份。

(g) 行使價

購股權所涉及每股股份的行使價將由管理人釐定，並將載於購股權獎勵協議。行使價不得低於有關股份的面值，且可能為與股份公平市值有關的固定或可變價格。購股權所涉及每股股份的行使價可由管理人自行決定修改或調整，其決定屬終局性、具有約束力和決定性。

(h) 行使購股權

選定參與者可於行使前至少十日向本公司發出行使通知行使購股權，而該選定參與者已悉數支付行使價。倘購股權於授出日期起計十年內未獲行使，則已歸屬及可予行使的購股權將告終止。

(i) 購股權涉及的股份最高數目

[編纂]購股權計劃項下購股權涉及的股份及[編纂]受限制股份計劃項下的股份的最高總數目為45,198,011股普通股，而管理人可全權酌情決定將予分配及指定作為[編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃各自的相關股份的最終股份數目。儘管有有關終止僱傭或服務的條文，但管理人有權決定將根據有關條文以其他方式終止的任何購股權轉讓予管理人全權酌情決定的任何其他現有或額外選定參與者或許可承讓人，而管理人可通過向有關人士發出書面通知反映任何有關決定。

(j) 調整

倘出現任何股份股息、股份拆分、股份合併或交換、合併、安排或整合、分拆、資本重組或向其股東作出本公司資產的其他分派（一般現金股息除外），或影響股份或股份價格的任何其他變動，管理人須作出管理人酌情認為屬適當的比例調整（如有），以反映有關變動。

(k) 稅項；修訂；終止

選定參與者須根據適用法律承擔有關購股權的所有稅項。本公司及受託人有權從應付予選定參與者的款項中預扣稅項。

本公司有權就融資、[編纂]及併購酌情修訂、修改及補充購股權獎勵協議的條款。倘選定參與者於受僱於本集團期間任何時間被發現作出任何對本集團利益或聲譽造成重大不利影響或嚴重違反僱傭協議或本集團內部政策的禁止行為（包括（其中包括）違反法律、道德、保密責任或進行貪污或嚴重失職或瀆職），則本公司有權單方面終止購股權獎勵協議，而出售購股權或相關股份的全部所得款項須退還予本公司。

(1) 已授出但尚未行使的購股權

根據[編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃可予發行的股份最高總數目為45,198,011股普通股（包括由僱員購股權計劃代名人持有的合共16,023,137股已發行普通股及於行使相關獎勵後將予發行的29,174,874股未發行普通股），而管理人可全權酌情決定將予分配及指定作為[編纂]受限制股份計劃及[編纂]購股權計劃各自的相關股份的最終股份數目。截至最後實際可行日期，根據[編纂]購股權計劃向[239]名選定參與者授出其有權享有合共[32,395,309]股普通股（相當於緊隨[編纂]完成後本公司經擴大已發行股本總額的[編纂]%，並無計及因[編纂]及股份獎勵計劃獲行使而可能配發及發行的任何股份）所涉及的購股權且該等購股權尚未行使。並無就授出該等購股權支付任何代價。本公司於[編纂]後將不會根據[編纂]購股權計劃授出額外購股權。假設根據[編纂]股份獎勵計劃授出的所有獎勵全數歸屬及獲行使，股東於緊隨[編纂]完成後的持股量（假設[編纂]未獲行使）將被攤薄[編纂]%。有關購股權對每股盈利的攤薄影響的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註15。

我們已申請並[獲授](i)聯交所豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段的披露規定，及(ii)證監會豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例附表三第I部第10段的證書。有關詳情，請參閱本文件「豁免及免除嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例－有關[編纂]購股權計劃的豁免及免除」。

附錄四

法定及一般資料

根據[編纂]購股權計劃授出購股權詳情載列如下：

| 選定參與者姓名 | 職銜 | 地址 | 尚未行使購股權涉及的股份數目 ⁽¹⁾ | 授出日期 | 行使價(美元) | 行使期 | 估緊隨[編纂]完成後已發行股份概約百分比 ⁽¹⁾ |
|---------------------------------------|----------------|--|-------------------------------|---|---|-----------|-------------------------------------|
| 董事、高級管理層及關連人士 | | | | | | | |
| 宋中傑先生..... | 董事長、執行董事兼首席執行官 | 中國北京市 朝陽區 香江北路1號 香江花園169號樓 | 4,000,000 | 2024年3月10日 | 0.0001 | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 李金龍先生..... | 執行董事兼副總裁 | 中國北京市 朝陽區 金蟬歡樂園2號院 1號樓2單元202室 | 1,198,430 | 2024年3月10日 | 0.0001 | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 段劍波先生..... | 執行董事兼副總裁 | 中國北京市 朝陽區天月園 6號樓1單元302室 | 3,190,577 | 2024年3月10日 | 0.0001 | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 李躍軍先生..... | 執行董事兼副總裁 | 中國廣東省 廣州市番禺區 沙溪大道381號 珊瑚道35號樓 101室 | 1,198,430 | 2024年3月10日 | 0.0001 | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 黃睿敏先生..... | 副總裁 | 中國北京市 朝陽區 創遠路 36號院 朝來科技園 14號樓5層 | 3,000,000 | 2021年 3月31日及 2021年 9月30日 | 0.15 | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 小計 | | | 12,587,437 | | | | [編纂]% |
| 已獲授購股權以認購合共1,000,000股或以上股份的承授人 | | | | | | | |
| 向紅女士..... | 高級財務總監 | 中國北京市西城區 車公莊大街北裡9 號樓1號門4層3號 | 1,460,000 | 2014年9月1日、 2018年3月1 日、2019年3 月1日、2020 年6月30日、 2020年12月31 日、2021年3 月31日及2023 年12月31日 | 0.044 (就日期為 2014年 9月1日 的授出而言) 及0.15 (就其他授出 而言) | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |

附錄四

法定及一般資料

| 選定參與者姓名 | 職銜 | 地址 | 尚未行使 購股權 涉及的 股份數目 ⁽¹⁾ | 授出日期 | 行使價 (美元) | 行使期 | 估緊隨 [編纂] 完成後 已發行股份 概約百分比 ⁽¹⁾ |
|------------|------------|-------------------------------------|---|--|-------------|---------------|---|
| 羅軍先生..... | 政府事務高級總監 | 中國貴州省貴陽市 南明區博愛路35 號2單元25號 | 1,420,000 | 2018年3月1日、 2019年3月1 日、2019年9 月1日、2020 年3月1日、 2020年6月30 日、2021年12 月31日及2023 年12月31日 | 0.15 | 自授出日期 起計十年 | [編纂]% |
| 張康宗先生..... | 高級技術 總監 | 中國廣東省珠海市 香洲區珠海大道1 號249號樓1502室 | 1,100,000 | 2021年3月31 日、2021年12 月31日、2022 年12月31日及 2023年12月31 日 | 0.15 | 自授出日期 起計十年 | [編纂]% |
| 魏少俊先生..... | 高級技術 總監 | 中國北京市海淀區 東昇園公寓11號 樓1門303室 | 1,050,000 | 2021年6月30 日、2021年12 月31日、2022 年12月31日及 2023年12月31 日 | 0.15 | 自授出日期 起計十年 | [編纂]% |
| 小計 | | | 5,030,000 | | | | [編纂]% |

其他承授人

| 尚未行使購股權涉及 的股份範圍 | 承授人 總數 | 尚未行使 購股權涉及的 股份總數 ⁽¹⁾ | 授出日期 | 行使價 (美元) | 行使期 | 估緊隨[編纂] 完成後 已發行股份 概約百分比 ⁽¹⁾ |
|---------------------|-----------|---------------------------------------|-----------------------------|--------------|---------------|---|
| 1至9,999股..... | [18] | [60,850] | [2014年9月1日至 2023年12月31日] | [0.044至0.15] | 自授出日期起 計十年 | [編纂]% |
| 10,000至19,999股..... | [67] | [711,652] | [2014年9月1日至 2023年12月31日] | [0.044至0.15] | 自授出日期起 計十年 | [編纂]% |
| 20,000至49,999股..... | [65] | [1,657,120] | [2014年9月1日至 2024年3月31日] | [0.044至0.15] | 自授出日期起 計十年 | [編纂]% |

附錄四

法定及一般資料

| 尚未行使購股權涉及的股份範圍 | 承授人總數 | 尚未行使購股權涉及的股份總數 ⁽¹⁾ | 授出日期 | 行使價(美元) | 行使期 | 估緊隨[編纂]完成後已發行股份概約百分比 ⁽¹⁾ |
|---------------------|-------|-------------------------------|-------------------------|--------------|-----------|-------------------------------------|
| 50,000至99,999股..... | [40] | [2,658,750] | [2014年9月1日至2023年12月31日] | [0.044至0.15] | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 100,000至499,999股... | [34] | [6,034,500] | [2014年9月1日至2024年3月31日] | [0.044至0.15] | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 500,000至999,999股... | [6] | [3,655,000] | [2014年9月1日至2023年12月31日] | [0.044至0.15] | 自授出日期起計十年 | [編纂]% |
| 小計 | [230] | [14,777,872] | | | | [編纂]% |
| 合計 | [239] | [32,395,309] | | | | [編纂]% |

(1) 上表假設[編纂]未獲行使，且並無根據股份獎勵計劃發行股份。

(2) 有關購股權的相關股份包括(i)發行予僱員購股權計劃代名人並由其以信託方式持有的7,793,137股普通股，僱員購股權計劃代名人為根據股份獎勵計劃持有股份而註冊成立的公司，並由僱員購股權計劃受託人全資擁有；及(ii)將予發行並由僱員購股權計劃代名人持有的24,602,172股未發行普通股。

就根據[編纂]購股權計劃授出的購股權而言，有關購股權將(除非另行決定並以書面通知該等選定參與者)按下列方式歸屬：(1)截至2023年12月31日所有有關購股權中有約[57.75]%歸屬；(2)截至2024年12月31日所有有關購股權中有約[14.22]%歸屬；(3)截至2025年12月31日所有有關購股權中有約[13.54]%歸屬；(4)截至2026年12月31日所有有關購股權中有約[7.78]%歸屬；(5)截至2027年12月31日所有有關購股權中有約[6.30]%歸屬；及(6)截至2028年12月31日所有有關購股權中有約[0.41]%歸屬。

2. [編纂]受限制股份單位計劃

以下為根據上市規則第十七章的條文於2023年3月31日通過股東決議案批准及採納並於2024年[●]修訂的[編纂]受限制股份單位計劃的主要條款概要。

(a) [編纂]受限制股份單位計劃的目的

[編纂]受限制股份單位計劃旨在：(i)認可承授人的貢獻並提供激勵以挽留彼等繼續投身於本集團的持續營運及發展；及(ii)為本集團的進一步發展吸引合適人才。

(b) 條件及現況

[編纂]受限制股份單位計劃須待以下條件達成後方可作實：(i)聯交所[編纂]批准根據[編纂]受限制股份單位計劃可能授出的獎勵(定義見下文)所涉新股份[編纂]及[編纂]；及(ii)股份開始於聯交所[編纂]。

(c) 獎勵

[編纂]受限制股份單位計劃項下的受限制股份單位獎勵(「獎勵」)賦予[編纂]受限制股份單位計劃的選定人士(誠如下文(e)段所載)一項有條件權利，當已授出的受限制股份歸屬時，可獲得由董事會或其授權委員會或人士(「管理人」)全權酌情釐定的股份。

(d) [編纂]受限制股份單位授權限額

根據[編纂]受限制股份單位計劃授出的所有受限制股份單位的相關股份(包括根據[編纂]受限制股份單位計劃的規則已失效的獎勵但不包括已註銷的獎勵)最高總數將不會超過[編纂]股股份，相當於[編纂]已發行股份數目的約10%(不包括本公司的庫存股份，假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃將予發行的任何股份)(「[編纂]受限制股份單位授權限額」)，其中，根據[編纂]受限制股份單位計劃可向服務提供商授出的最高股份數目為[編纂]股，相當於[編纂]已發行股份數目約1%(不包括本公司的庫存股份，假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃將予發行的任何股份)(「服務提供商次限額」)。服務提供商次限額乃根據計劃授權的10%釐定，並根據本公司擬授予服務提供商的可能獎勵股份數目及本公司的未來業務及發展計劃估計。該[編纂]受限制股份單位授權限額(包括服務提供商次限額)可根據(e)段不時更新。

考慮到(i)不時向服務提供商授出獎勵將視乎其對本集團發展及增長作出的貢獻按個別情況而定；及(ii)我們估計，我們擬向服務提供商授出的獎勵股份數目百分比將少於本公司於[編纂]已發行股份的1%(不包括本公司的庫存股份，假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃將予發行的任何股份)，我們的董事會認為服務提供商次限額屬適當及合理。鑒於本集團的業務需求，我們的董事認為服務提供商次限額屬適當及合理，而該限額為本集團提供了靈活性，以提供股權激勵(而非以貨幣代價形式支出現金資源)，以獎勵並非本集團僱員或高級職員但可能在其領域擁有專業知識或能夠為本集團提供寶貴專業知識或服務的人士並與之合作。

附錄四

法定及一般資料

就根據[編纂]受限制股份單位計劃及本公司其他購股權計劃將予授出的所有購股權及獎勵可予發行的股份（包括根據各股份計劃的條款已註銷的購股權或獎勵但不包括已失效的購股權或獎勵）不得超過於[編纂]已發行股份總數的10%（不包括本公司的庫存股份，假設[編纂]未獲行使且並無計及根據股份獎勵計劃可能發行的任何股份）（「強制性授權限額」）。

(e) 更新授權限額

本公司可於[編纂]或最後一次更新的股東批准日期（視情況而定）後每三年於股東大會上尋求股東批准更新[編纂]受限制股份單位授權限額（包括服務提供商次限額）。然而，經更新的[編纂]受限制股份單位授權限額及服務提供商次限額分別不得超過股東批准更新日期已發行股份總數的10%及1%（不包括本公司的庫存股份）。任何三年期內內的任何更新須經股東批准，且須遵守適用上市規則及法律法規的下列條款或其他條款：(i)任何控股股東（定義見上市規則）及其聯繫人（或倘並無控股股東，則為董事（不包括獨立非執行董事）及本公司主要行政人員及其各自的聯繫人）須於股東大會上就相關決議案放棄投贊成票；及(ii)本公司須遵守獨立股東批准的規定。

本公司須就其尋求股東批准而舉行的大會，向股東寄發一份載有上市規則規定的資料的通函。

(f) 選定人士

管理人可根據[編纂]受限制股份單位計劃選擇(1)本集團僱員、董事或高級職員或(2)於本集團日常及一般業務過程中持續或經常向本集團提供符合本集團長期發展利益的服務的任何人士（「服務提供商」）作為合資格人士獲授受限制股份單位。服務提供商包括：(a)向本集團任何成員公司提供服務的提供商；及(b)本集團任何成員公司任何業務或業務發展領域的顧問（專業或其他類別）或諮詢顧問。為免生疑問，服務提供商不包括向本集團提供融資、合併或收購諮詢服務的配售代理或財務顧問；及公正客觀向本集團提供保證或須履行服務的專業服務提供商（如核數師或估值師）。

董事會（包括獨立非執行董事）認為，除本集團僱員及董事作出的貢獻外，本集團的成功亦可能來自非僱員（包括服務提供商）的努力及貢獻，彼等已為本集團作出貢獻或日後可能為本集團作出貢獻。服務提供商參與[編纂]受限制股份單位計劃的資格

與該計劃的目的之一致，這使本集團能夠保留其現金資源並使用股份激勵鼓勵本集團以外的人士為本集團作出貢獻，並使各方的共同利益保持一致，此乃由於本公司及服務提供商通過持有股權激勵，將共同受益於本集團的長期增長。

(g) 期限

待[編纂]受限制股份單位計劃的條件及(x)段的終止條款達成後，本[編纂]受限制股份單位計劃將自[編纂](或董事會可能決定的較早日期)起計十年期間(「[編纂]受限制股份單位計劃期間」)有效及生效，其後不得進一步授出或接納獎勵，惟[編纂]受限制股份單位計劃的條文將繼續具有十足效力及效用，以使[編纂]受限制股份單位計劃期間屆滿前已授出及獲接納的受限制股份單位的歸屬及行使生效。

(h) 管理

本[編纂]受限制股份單位計劃須由董事會(或由董事會正式授權的任何委員會或人士)(「管理人」)根據[編纂]受限制股份單位計劃的規則管理。管理人有權解釋及詮釋[編纂]受限制股份單位計劃的規則及據此授出獎勵的條款。管理人根據[編纂]受限制股份單位計劃的規則作出的任何決定將為最終及具約束力，惟在各情況下，有關決定須根據細則及任何適用法律作出。

(i) 委任[編纂]受限制股份單位受託人

管理人擁有不時委任任何受限制股份單位受託人管理根據[編纂]受限制股份單位計劃授予承授人的獎勵的授出、歸屬及行使的唯一及絕對權利。本公司可(i)向受限制股份單位受託人配發及發行股份或轉讓其庫存股份(倘本公司有庫存股份，且在董事會認為合適的情況下)，該等股份由受限制股份單位受託人持有，將於行使後用於支付獎勵及／或(ii)指示及促使受限制股份單位受託人自任何股東收取現有股份或購買現有股份(無論在場內或場外)以於行使後用於支付獎勵。為免生疑問，倘本公司有庫存股份，經計及相關情況後，本公司可使用庫存股份為獎勵提供資金。

(j) 授出獎勵

管理人於選定承授人後，將通知受限制股份單位受託人經選定人士的姓名、將授予彼等各自的獎勵所涉股份數目、歸屬時間表以及受限制股份單位受託人釐定的其他條款及條件(如有)。

在[編纂]受限制股份單位計劃的限制及條件規限下，管理人須以函件方式向各選定人士授出及交付授出獎勵的要約，函件須隨附接納通知，惟須符合管理人認為適當的條件。

(k) 接納獎勵

倘選定人士擬接納授出函件所訂明的授出獎勵要約，其須簽署接納通知，並於授出函件所訂明的期間內以授出函件所訂明的方式交回本公司。於接獲選定人士正式簽立的接納通知後，獎勵將授予根據[編纂]受限制股份單位計劃成為承授人的有關人士。

倘授出獎勵要約未被任何選定人士於授出函件所訂明的期間內或以授出函件所訂明的方式接納，則會視為該要約已被不可撤回地拒絕，因此受限制股份單位已即時失效。

(l) 授出限制

在以下任何情況下，管理人不得向任何選定人士授出任何受限制股份單位：

- (1) 未取得任何相關監管機構有關該授出的必要批准；
- (2) 證券法律或法規規定須就授出獎勵或就[編纂]受限制股份單位計劃刊發招股章程或其他發售文件，除非管理人另行釐定；
- (3) 授出將導致本集團或其任何董事或高級管理層違反任何適用法律、法規或規則；
- (4) 授出將導致違反[編纂]受限制股份單位授權限額及服務提供商次限額或[編纂]受限制股份單位計劃的其他規則；或
- (5) 在本公司知悉內幕消息（定義見證券及期貨條例）後，直至本公司公佈有關消息為止。特別是下文(e)段下所述期間。

(m) 授予董事

倘擬向董事授出任何獎勵，則不得於本公司的財務業績刊發日期及以下期間授出該獎勵：(i)緊接本公司年度業績刊發日期前60日內或有關財政年度結算日期至業績刊發日期止期間（以較短者為準）；及(ii)緊接本公司季度業績（如有）及半年度業績刊發日期前30日內或有關季度或半年度結算日期至業績刊發日期止期間（以較短者為準）。

(n) 授予關連人士

- (a) 根據本公司或其任何附屬公司的[編纂]受限制股份單位計劃或任何其他股份計劃向身為本公司董事、主要行政人員或主要股東(定義見上市規則)或彼等各自聯繫人的參與者授出任何獎勵，須經薪酬委員會批准。
- (b) 倘向以下人士授出的任何獎勵屬於以下情況之一：
- (i) 向身為本公司主要股東(具有上市規則所賦予的涵義)或本公司獨立非執行董事或彼等各自的任何聯繫人的參與者授出任何購股權或獎勵，將導致就於有關期間向該人士已授出的所有購股權及獎勵(包括根據計劃條款已註銷的購股權及獎勵但不包括已失效的購股權及獎勵)已發行及將予發行的股份，合共超過於有關日期已發行股份總數的0.1%(或聯交所可能不時規定的其他較高百分比)(不包括本公司的庫存股份)；及
- (ii) 向董事(不包括獨立非執行董事)或本公司的主要行政人員或彼等的任何聯繫人授出任何獎勵(不包括授出購股權)，將導致就於有關期間向該人士已授出的所有獎勵(包括根據計劃條款已註銷的購股權及獎勵但不包括已失效的購股權及獎勵)已發行及將予發行的股份，合共超過已發行股份的0.1%(或聯交所可能不時規定的其他百分比)(不包括本公司的庫存股份)，

建議授出購股權及／或獎勵(視情況而定)須獲得股東(以上市規則規定的方式)批准。在此情況下，本公司須向股東寄發通函，當中載有上市規則規定的所有該等條款。承授人、其聯繫人及本公司所有核心關連人士均須於有關股東大會上就該決議案放棄投贊成票。

(o) 獎勵附帶的權利

承授人並無於任何獎勵相關股份中擁有任何或然權益，除非及直至該等股份實際由受限制股份單位受託人轉讓予承授人。此外，承授人不得於歸屬及行使前就獎勵相關股份行使任何投票權，及，除非管理人全權酌情決定於致承授人之授出函件中另有指明，否則彼等亦無任何權利就獎勵相關任何股份收取任何現金或非現金收入、股息或分派及／或出售非現金及非實物分派之所得款項。

附錄四

法定及一般資料

(p) 股份所附權利

就任何受限制股份單位轉讓予承授人的任何股份須受細則條文規限，並將與於轉讓日期(或倘該日為本公司暫停辦理股份過戶登記之日，則為恢復辦理股份過戶登記的首日)的已發行繳足股份享有同等權益，因此，承授人將有權享有於轉讓日期(或倘該日為本公司暫停辦理股份過戶登記之日，則為恢復辦理股份過戶登記的首日)或之後派付或作出的所有股息或其他分派。

除非適用法律、規則及規例另有規定，直接或間接持有[編纂]受限制股份單位計劃未歸屬股份的受限制股份單位受託人應就須根據上市規則經股東批准的事項放棄投票，除非法律另有規定按照實益擁有人的指示(且該指示已作出)投票。

(q) 獎勵歸承授人個人所有

根據該[編纂]受限制股份單位計劃授出的獎勵屬各承授人個人所有，不得出讓，且承授人不得以任何方式出售、轉讓、押記、按揭或附加產權負擔於任何獎勵，或於獎勵增設以任何第三方為受益人或有關任何獎勵的任何權益，惟因承授人身故或喪失行為能力而根據[編纂]受限制股份單位計劃的條款向其遺產代理人或向(根據上市規則另行豁免)以承授人及該承授人的任何家庭成員為受益人的媒介(如信託或私人公司)轉移獎勵則除外。儘管如上文所述，承授人被禁止將受限制股份單位受託人以信託方式代承授人持有的任何財產、獎勵、任何獎勵相關的股份或其相關任何權益或利益，出售、轉讓、出讓、抵押、按揭、設定產權負擔、對沖或以任何其他人士為受益人設立任何權益。

(r) 歸屬

- (1) 管理人可全權酌情釐定向任何承授人授出任何獎勵的歸屬時間表及歸屬標準(如有)，而有關歸屬時間表及歸屬標準亦可由管理人不時調整及重新釐定，惟受限制股份單位的歸屬期不得少於12個月，除非在董事會或其授權人士另行釐定的特定情況下，包括但不限於適用指引及上市規則所允許的特定情況。除非在董事會或其授權人士另行釐定的特定情況下，否則於受限制股份單位歸屬前毋須達成任何表現目標的一般要求。董事會認為，其在特定情況下提供靈活加速行使或歸屬獎勵的能力，使其能夠提供具競爭力的薪酬待遇，以吸引及挽留個人為本集團提供服務。受限制股份單位受託人須根據管理人釐定的歸屬期及歸屬標準(如有)管理授予各承授人的獎勵的歸屬。

附錄四

法定及一般資料

- (2) 待適用於各承授人的歸屬期及歸屬標準(如有)達成或獲豁免後，管理人或受限制股份單位受託人將根據管理人的授權及指示向承授人發出歸屬通知，確認(a)歸屬期及歸屬標準已達成或獲豁免的程度，及(b)承授人將收取的股份數目(及(如適用)該等股份的現金或非現金收入、股息或分派及／或非現金及非實物分派的銷售所得款項)，惟：
- (a) 獎勵將根據授出函件所載歸屬時間表及歸屬標準(如有)歸屬。為免生疑問，倘已授出獎勵的任何部分的歸屬均以歸屬時間表及基於表現的歸屬標準(如有)為條件，則承授人未能於到期日前達成任何歸屬條件將導致已授出獎勵的有關部分未歸屬及不可行使；及
- (b) 在發生第(t)(2)段所載事件的情況下，已根據其適用歸屬時間表及歸屬標準(如有)歸屬的獎勵的任何部分將繼續歸屬，直至有關獎勵的相關承授人根據[編纂]受限制股份單位計劃的條款行使有關獎勵為止。
- (3) 由歸屬通知證明已歸屬的承授人持有的獎勵，可由承授人(或其法定遺產代理人(倘身故或喪失行為能力))向受限制股份單位受託人發出書面行使通知(並抄送本公司)予以行使(全部或部分)。
- (4) 於行使通知中，承授人(或倘身故或喪失行為能力，則其法定遺產代理人)須要求受限制股份單位受託人，而管理人須指示及促使受限制股份單位受託人於五(5)個營業日內向承授人轉讓本公司已向受限制股份單位受託人配發及發行作為繳足股份或受限制股份單位受託人已通過購買現有股份或自任何股東或本公司(倘庫存股份被用於為獎勵提供資金)收取現有股份收購的已行使獎勵相關股份(以及(倘適用)該等股份相關的現金或非現金收入、股息或分派及／或出售非現金及非實物分派的所得款項)。承授人(或倘身故或喪失行為能力，則其法定遺產代理人)須支付行使價(如適用)以及適用於向受限制股份單位受託人或受限制股份單位受託人所指示的轉讓的所有稅項、印花稅、徵費及費用。
- (5) 承授人須於接獲歸屬通知後三(3)個月內送達行使通知，惟倘承授人因身故或喪失行為能力而不再為合資格人士(視情況而定)(前提是於其身故或喪失行為能力前概無發生第(t)(2)段所述構成終止其僱用理由的事件)，該承授人的法定遺產代理人有權於身故或喪失行為能力當日起計三(3)個月期間(或管理人可能釐定的較長期間)內行使全部或部分獎勵(以身故或喪失行為能力當日前已歸屬及可行使但尚未行使者為限)。於該三(3)個月期間

後，受限制股份單位受託人將不會為承授人持有已歸屬獎勵的相關股份。倘於該三(3)個月期間內並無送達行使通知或已行使獎勵的相關股份因承授人(或倘身故或喪失行為能力，則其法定遺產代理人)未能提供足夠資料以令轉讓生效而未能根據第(r)(4)段轉讓予承授人(或倘身故或喪失行為能力，則其法定遺產代理人)，除非管理人另行全權酌情同意，否則已歸屬或已行使獎勵(視情況而定)將告失效。

- (6) 儘管本文有任何相反規定，獎勵不得行使，除非有關行使(包括但不限於就有關股份支付行使價的方法(如適用))符合於行使日期有效的所有適用法律(包括但不限於上市規則)。除非有關轉讓及有關行使符合所有適用法律(包括但不限於上市規則)，否則不得根據獎勵的行使向承授人(或倘承授人身身故或喪失行為能力，則其法定遺產代理人)轉讓股份。

(s) 加速歸屬

管理人可因下列多項考慮而全權酌情決定於任何時間加快歸屬授予任何承授人任何獎勵。

(i) 收購時的權利

倘向本公司全體股東(或除要約人及／或受要約人控制的任何人士及／或與要約人一致行動的任何人士以外的股東)以收購、合併或其他類似方式(下文所載以債務償還安排方式除外)提出全面要約，而收購股份的全面要約獲批准，且要約於歸屬前在所有方面成為或宣佈為無條件，則承授人的獎勵將即時歸屬，惟以本公司發出的通知所指定者為限。

(ii) 進行債務償還安排時的權利

如任何人士通過債務償還安排向本公司全體股東作出股份的全面要約，並於歸屬前於必要會議獲必要人數的股東批准，則承授人的獎勵將即時歸屬，以本公司發出通知訂明者為限。

(iii) 訂立和解或安排時的權利

倘本公司與其股東或債權人擬就本公司的重組或與任何其他公司或若干公司的合併計劃達成和解或安排，且本公司已於歸屬前向其股東發出召開股東大會以考慮及酌情批准該和解或安排的通知，則承授人的獎勵將即時歸屬，以本公司發出通知訂明者為限。

(iv) 自願清盤時的權利

倘於[編纂]受限制股份單位計劃期間通過有效決議案將本公司自願清盤(就上文所載重組、合併或債務償還安排而言者除外)，則於歸屬前，承授人的獎勵將即時歸屬(以本公司發出的通知所指定者為限)，惟所有未行使獎勵須不遲於就考慮及酌情批准本公司自願清盤的決議案(或通過具有相同效力的股東書面決議案)而召開的建議股東大會日期前一個營業日行使及生效。

(t) 獎勵失效

(1) 倘於任何時間，承授人：

- (i) 因身故或喪失行為能力而不再為合資格人士(視情況而定)；
- (ii) 因(1)僱傭合約(包括退休後僱傭)屆滿後不再續約、(2)自願辭職、(3)退休而不再受僱、(4)裁員或(5)相關業務分部終止或其他內部重組而不再為合資格人士；
- (iii) 於輪值退任時不再為董事；或
- (iv) 嘗試或採取任何行動，就任何獎勵或根據獎勵的任何權益或利益進行出售、轉讓、出讓、抵押、按揭、設立產權負擔、對沖或以任何其他人士為受益人設立任何權益，則任何未歸屬獎勵將即時自動失效，惟以概無出現下文第(t)(2)段所載事件為條件。

- (2) 倘於任何時間，承授人(i)犯有嚴重行為不當的過失或被認定為於其受僱或服務期間嚴重違反僱傭或服務條款（不論有關僱傭合約或服務是否已終止），包括但不限於違反本公司規則及政策，或(ii)破產或無力償債或與其債權人全面達成任何債務償還安排或債務重整協議，或(iii)被裁定觸犯涉及其誠信或誠實的任何刑事罪行，或（倘董事會決定）基於僱主有權根據法律或任何適用法律或承授人與本集團訂立的服務合約終止其僱用的任何其他理由，或(iv)違反任何不競爭及／或不招攬責任，或作出其他嚴重損害本公司利益、形象或聲譽的不當行為，或(v)違反該承授人與本公司（或本公司任何聯屬人士）訂立的任何保密協議或發明轉讓協議，或未經授權使用或披露本公司或該承授人因與本公司的關係而對其負有保密責任的任何其他人士的任何專有資料或商業秘密；則所有未歸屬獎勵及已歸屬但未行使獎勵將自動失效，而相關承授人不得就獎勵或相關股份提出任何申索。

(u) 註銷受限制股份單位

管理人可全權酌情註銷尚未歸屬或已失效的任何受限制股份單位，惟：

- (i) 經諮詢其核數師或管理人所委任的獨立財務顧問後，管理人釐定本公司或其受委代表於註銷日期向承授人支付相當於獎勵相關股份公允價值的金額；
- (ii) 本公司或其受委代表向承授人提供與將予註銷的受限制股份單位等值的替代受限制股份單位；或
- (iii) 管理人作出承授人可能同意的任何安排，以就註銷受限制股份單位對其作出補償。

已註銷獎勵將被視為用於計算強制性計劃限額。

(v) 資本架構重組

倘本公司資本架構出現任何變動，如資本化發行、紅股發行、供股、合併、拆細及削減本公司股本，根據[編纂]受限制股份單位計劃的其他條文，管理人應根據聯交所不時發佈的指導意見作出其認為適當的公平調整，而為此目的而聘用的本公司核數師或獨立財務顧問，須以書面形式向管理人證明該等調整屬公平合理。

附錄四

法定及一般資料

未經股東特別事先批准，不得作出任何修改，致使任何股份以低於其面值的價格發行或使承授人受益。倘本集團發行股份或其他證券作為交易代價，則毋須作出調整。

核數師或獨立財務顧問（視情況而定）的身份為專家而非仲裁員，且在並無明顯錯誤的情況下，彼等的證明為最終證明，並對本公司及承授人具有約束力。核數師或獨立財務顧問（視情況而定）的費用應由本公司承擔。

(w) 修訂

董事會可在任何方面更改、修訂或獲豁免遵守[編纂]受限制股份單位計劃的條款，惟有關更改、修訂或豁免不得影響任何承授人於其項下的存續權利，及該計劃有關上市規則所列若干條款的條文不得作出有利於承授人的更改。未經股東事先批准，不得更改董事會或管理人有關更改該計劃條款的權力。對[編纂]受限制股份單位計劃的任何重大更改、修訂或豁免須經本公司股東批准。經如此修改的該計劃必須符合[編纂]規則的適用條文。董事會有權釐定任何建議更改、修訂或豁免是否屬重大，而其決定將屬終局性。

在遵守上市規則的前提下，倘首次授出獎勵已獲董事會、薪酬委員會、獨立非執行董事及／或股東（視情況而定）批准，則對授予承授人的獎勵條款的任何變動必須經董事會、薪酬委員會、獨立非執行董事及／或股東（視情況而定）批准。該規定不適用於根據該計劃的現有條款自動生效的變更。經如此修改的該計劃必須符合上市規則的適用條文。

(x) 終止

董事會可於[編纂]受限制股份單位計劃期間屆滿前隨時終止[編纂]受限制股份單位計劃，惟有關終止不得影響任何承授人於計劃項下的任何存續權利。為免生疑問，於[編纂]受限制股份單位計劃終止後不得進一步授出獎勵，惟[編纂]受限制股份單位計劃的條文在所有其他方面仍具有十足效力及效用。終止後不得再授出受限制股份單位；然而，於有關終止前授出及於終止日期尚未歸屬的所有獎勵將仍然有效。在此情況下，管理人須通知受限制股份單位受託人及所有承授人有關終止及如何處置受限制股份單位受託人以信託方式持有的股份及有關尚未行使受限制股份單位的其他權益或利益。

E. 其他資料

1. 遺產稅

董事獲悉，本公司或我們任何附屬公司承擔任何重大遺產稅的可能性不大。

2. 訴訟

截至最後實際可行日期，除本文件「業務」及「風險因素」兩節所披露者外，本集團成員公司概無涉及任何未決或據董事所知將會針對我們或任何董事提起且將對我們業務、經營業績或財務狀況產生重大不利影響的訴訟、仲裁或申索。

3. 聯席保薦人

聯席保薦人已代表本公司向[編纂]申請批准已發行股份、根據[編纂]將予發行的股份(包括因[編纂]獲行使而可能發行的額外股份)及根據股份獎勵計劃將予發行的股份[編纂]及[編纂]。本公司已作出一切必要安排，以便該等股份可納入中央結算系統。

各聯席保薦人均符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。本公司應付聯席保薦人的費用總額為1百萬美元。截至最後實際可行日期，本公司仍須向聯席保薦人支付1百萬美元。

4. 無重大不利變動

董事確認，自2023年12月31日(即本集團最近期經審核綜合財務報表之編製日期)以來，本集團的財務或[編纂]狀況或前景概無出現重大不利變動。

附錄四

法定及一般資料

5. 專家資格

以下為提供本文件所載意見或建議的專家（定義見上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例）的資格：

| 名稱 | 資格 |
|----------------------------|---|
| 中國國際金融香港證券有限公司 | 根據證券及期貨條例可進行第1類（證券交易）、第2類（期貨合約交易）、第4類（就證券提供意見）、第5類（就期貨合約提供意見）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團 |
| 海通國際資本有限公司 | 根據證券及期貨條例可進行第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團 |
| 野村國際（香港）有限公司 | 根據證券及期貨條例獲准進行第1類（證券交易）、第2類（期貨合約交易）、第4類（就證券提供意見）、第5類（就期貨合約提供意見）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動（定義見證券及期貨條例）的持牌法團 |
| 德勤•關黃陳方會計師行 | 專業會計師條例（第50章）項下的註冊執業會計師，財務匯報局條例（第588章）項下的註冊公眾利益實體核數師 |
| 漢坤律師事務所 | 有關中國法律的法律顧問 |
| 邁普達律師事務所（香港） 有限法律責任合夥 | 有關開曼群島法律的法律顧問 |
| 弗若斯特沙利文（北京） 諮詢有限公司上海分公司 | 行業顧問 |
| 通商律師事務所 | 有關訴訟的中國法律顧問 |

6. 專家同意書

本附錄「—E. 其他資料—5. 專家資格」所述各專家已各自就本文件的刊發發出同意書，同意按其各自所示格式及內容轉載其報告及／或函件及／或意見（視情況而定）並引述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

上述專家概無於本公司或我們的任何附屬公司中擁有任何持股權益，亦無擁有可[編纂]或提名他人[編纂]本公司或我們任何附屬公司的證券的權利（不論是否可依法強制執行）。

7. 發起人

就上市規則而言，本公司並無發起人。於緊接本文件日期前兩年內，並無就[編纂]及本文件所述有關交易向任何發起人支付、配發或給予或擬支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

8. 開辦費用

本公司產生的開辦費用為人民幣20,000元，須由我們支付。

9. 約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具效力，使一切相關人士受公司（清盤及雜項條文）條例第44A及44B條的所有適用條文（罰則條文除外）的約束。

10. 雙語招股章程

根據香港法例第32L章《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第4條的豁免規定，本文件分別獨立以英文本及中文本刊發。

11. 其他事項

- (a) 除本文件「歷史及公司架構」一節所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司並無發行或同意發行任何繳足或部分繳足股份或貸款資本，以換取現金或現金以外的代價；
- (b) 本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本並不附有購股權，或有條件或無條件同意附有購股權；
- (c) 於緊接本文件日期前兩年內，概無就發行或出售本集團任何成員公司的任何股份或貸款資本而授予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款；
- (d) 於緊接本文件日期前兩年內，概無就[編纂]、同意[編纂]、促使認購或同意促使[編纂]本公司或其任何附屬公司的任何股份而向任何人士支付或應付佣金（分[編纂]之佣金除外）；
- (e) 並無發行或同意發行本公司或其任何附屬公司的任何創始人股份、管理層股份或遞延股份；

附錄四

法定及一般資料

- (f) 本集團旗下任何公司並無任何股本或債務證券現時在任何證券交易所[編纂]或在任何交易系統[編纂]，亦並無尋求或擬尋求任何[編纂]或[編纂]批准；
- (g) 概無有關放棄或同意放棄未來股息的安排；
- (h) 我們的董事確認，於緊接本文件日期前12個月內，本公司業務並無經歷任何中斷，以致可能或已對本公司的財務狀況產生重大不利影響；及
- (i) 我們的董事確認，本公司並無任何流通在外的可換股債務證券或債權證。

附錄五

送呈香港公司註冊處處長及展示文件

1. 送呈香港公司註冊處處長文件

隨同本文件一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為：

- (a) 本文件附錄四「法定及一般資料 – B.有關我們業務的進一步資料 – 1.重大合約概要」所述的各份重大合約；及
- (b) 本文件附錄四「法定及一般資料 – E.其他資料 – 6.專家同意書」所述的書面同意書。

2. 展示文件

下列文件將於直至本文件日期起計14日（包括該日）於本公司網站 www.didachuxing.com 及聯交所網站 www.hkexnews.hk 可供展示：

- (a) 組織章程大綱及細則；
- (b) 德勤•關黃陳方會計師行編製本集團截至2023年12月31日止三個年度的歷史財務資料之會計師報告及未經審核[編纂]財務資料報告，全文分別載於附錄一及附錄二；
- (c) 本公司截至2023年12月31日止三個年度的經審核綜合財務報表；
- (d) 我們的中國法律顧問漢坤律師事務所就本集團若干方面及本集團物業權益發出的法律意見；
- (e) 我們的開曼法律顧問邁普達律師事務所（香港）有限法律責任合夥就本文件附錄三所述開曼公司法的若干方面編製的意見函件；
- (f) 本文件附錄四「法定及一般資料 – B.有關我們業務的進一步資料 – 1.重大合約概要」所述的重大合約；
- (g) 本文件附錄四「法定及一般資料 – E.其他資料 – 6.專家同意書」所述的同意書；
- (h) 本文件附錄四「法定及一般資料 – C.有關董事及主要股東的進一步資料 – 2.董事服務合約及委任函」所述的服務合約及委任函；
- (i) 股份獎勵計劃的規則；

- (j) 開曼公司法；
- (k) 弗若斯特沙利文報告；及
- (l) 我們的中國訴訟法律顧問北京市通商律師事務所就涉及本集團若干知識產權訴訟的若干方面發表的法律意見。

3. 備查文件

[編纂]股份獎勵計劃項下的承授人名單（載有上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例所規定的全部詳情）將於直至本文件日期起計14日（包括該日）的正常營業時間於威爾遜·桑西尼·古奇·羅沙迪律師事務所的辦公室（地址為香港中環康樂廣場1號怡和大廈15樓1509室）可供查閱。