

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



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

**截至2022年12月31日止年度之
 年度業績公告**

董事會欣然公佈本集團截至2022年12月31日止年度的經審核綜合年度業績，連同截至2021年12月31日止年度的比較數字載列如下。

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

財務摘要

	截至12月31日止年度		變動 %
	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	
收入	6,204,473	6,297,250	-1.47
營業成本	(5,862,706)	(5,897,389)	-0.59
毛利	341,767	399,861	-14.53
年內利潤	1,393	50,744	-97.25
母公司擁有人應佔年內利潤	1,393	50,744	-97.25
非《國際財務報告準則》計量			
經調整淨利潤 ⁽¹⁾ (未經審核)	45,109	87,309	-48.33

⁽¹⁾ 經調整淨利潤被界定為通過加回股份支付及上市開支予以調整之年內利潤。

首席執行官致辭

致尊敬的股東：

2022年是一個特別的年份，發生了很多變化。

這其中包括我們預料到的變化：數字貨運行業開始從野蠻生長期向規範發展期轉變。體現之一是監管趨嚴，體現之二是客戶更加注重數字化的實質價值。也看到數字貨運市場迎來分化，區域物流市場和供應鏈中其他行業對數字貨運的需求初現。

對此，我們加快了業務方案的演進，增加了七個數字貨運業務場景，實現了分層次精細化客戶服務；我們優化了內部架構，進一步鞏固了數據運營在我們服務體系中的核心地位，強化了數據運營中台，並使之與客戶的線下業務深度融合；我們深化了與政府監管部門、行業協會的協作配合，積極推動數字貨運新業態監管體系的建立健全；我們促進了貨車司機加入工會組織，將對卡友的服務和保障拓展到更大範圍。

這些舉措，進一步強化了我們的市場競爭力並鞏固了我們的行業頭部地位，在中國物流與採購聯合會發布的網絡貨運平台Top 10排名中，我們已連續三年位居榜首，為我們在未來堅持高質量發展、為客戶創造多元的數字化價值打下了堅實的基礎。

此外，2022年也發生了很多我們沒有預料到的變化，首當其衝的是國內多地接連出現的疫情反彈，嚴重衝擊了貨運行業的運轉秩序，交通物流受阻、眾多物流企業遭遇運力供應鏈突然斷鏈、我們的上下游客戶陷入經營困境，這些都極大地影響了我們對運力供應鏈的數字化實施。

對此，我們迅速調整了經營計劃、銷售模式和運營方式，以保障客戶業務基本運轉為第一要務，與客戶共克時艱；我們強調戰略定力，堅持構建平衡、互惠的平台生態；我們集中力量破解行業焦慮，為客戶提供增強「運力供應鏈韌性」的數字化方案，擴展全鏈路數字貨運平台理念。

以上舉措，使我們有力地支撐了客戶渡過艱難時刻，保持了平台的客戶穩定、運營平穩。

隨著疫情後社會經濟的全面復蘇、《數字中國建設整體佈局規劃》的實施，數字貨運行業將邁入深化價值和規範發展的時代，而我們在2022年所打下的堅實基礎，將在未來成為我們進一步創造客戶價值、迎來業績快速發展的重要支撐。

執行董事兼首席執行官

杜兵

2023年3月30日

管理層討論與分析

市場概覽

根據灼識諮詢，中國擁有全球最大的道路貨運市場，2021年市場規模達人民幣6.8萬億元。根據所運貨物的重量，道路貨運可進一步分為三大分部——即快遞、零擔及整車運輸——其中，整車運輸是道路貨運市場中最大分部。2021年中國整車運輸市場規模達到人民幣4.0萬億元，預計2026年將達到人民幣4.5萬億元，2021年至2026年的年複合增長為2.4%。

儘管整車運輸市場規模龐大，但整體上仍然高度分散。中國的傳統整車運輸市場面臨以下挑戰，包括冗長且不透明的交易鏈條、穩定的運力資源供應和需求均未得到很好地滿足、對外部貨車司機提供的運力資源缺乏控制、貨車司機權益缺乏保障。

中國整車運輸市場在數字貨運平台出現後有所轉變。隨著移動手機在市場主體間的愈發普及，政府對整車運輸市場數字化轉型的大力支持，以及GPS、物聯網等技術的興起，中國整車運輸市場的新型業務模式數字貨運平台逐漸在2010年代出現在大眾視野。數字貨運平台所具有以下特點：更為高效、透明的價值鏈、對外部貨車司機的精細化管理、更好地保障貨車司機權益、利於加強稅務監管。然而，行業效率和信息化程度不高，數字化整合空間較大。在數字滲透率方面，2021年滲透率（數字貨運平台線上GTV佔整車運輸市場的百分比）僅為10.7%，預計到2026年將上升至16.8%。數字貨運平台市場規模預計將繼續擴張，2021年至2026年的年複合增長為12.0%。

2022年對於中國的道路貨運行業而言是充滿挑戰的一年，發生了很多變化。於2022年，數字貨運行業開始從野蠻生長期向規範發展期轉變，政府監管趨嚴，同時客戶更加注重數字化的實質價值。中國數字貨運市場終於迎來市場分化，區域化的數字貨運市場和供應鏈中其他行業對數字貨運的需求初現。

此外，與2020年及2021年相比，2022年中國若干地區出現COVID-19疫情復發，對此，政府採取的檢疫要求及出行限制更加嚴格，地理覆蓋範圍更加廣泛，故此市場上能夠履行託運訂單的貨車司機數量減少，託運方的業務活動亦受到不利影響。根據交通運輸部的公開統計數據，2022年累計公路貨物運輸量較2021年下降5.5%。

另一方面，根據國家發展和改革委員會、中國物流與採購聯合會的公開統計數據，受2022年國際供應鏈不暢、國內疫情干擾等因素影響，2022年物流費用為人民幣17.8萬億元，較2021年增長4.4%；全年物流費用佔國內生產總值比重為14.7%，較2021年上升0.1%，反映社會物流運行效率整體下降。作為運輸業務的主要需求方，製造／貿易公司和第三方物流對穩定、可靠和具有成本效益的運輸服務的需求日益增加。

集團概覽

我們於中國打造了道路貨運數字化生態系統。根據灼識諮詢的資料，按線上GTV計，我們運營著中國最大的數字貨運平台之一。我們的平台為物流企業及貨主企業等託運方以及貨車司機提供了城際及城市內道路貨運方面的數字貨運服務及解決方案。為滿足託運方的不同需求，我們通過數字貨運業務提供兩種類型的服務，即貨運服務及貨運平台服務。自我們的數字貨運業務起步階段至2022年12月31日，我們已為超過超11,900名託運方及2.8百萬名貨車司機提供了服務，其於我們的平台上完成了總計超過38.0百萬份託運訂單。截至2022年12月31日止年度，根據中國法律，通過我們作為法定承運方，於我們平台上完成交易的結算運費總額(包含增值稅)(我們稱為線上GTV)為人民幣366億元。我們的平台一直保持著高水平的年度留存率，2022年我們主要託運方客戶的年度留存率為92.1%。

除我們的數字貨運平台外，我們亦運營卡友地帶(一個「線上+線下」的貨車司機社區)。根據灼識諮詢的資料，按截至2021年12月31日的註冊用戶數量計，其是中國最大的貨車司機社區和中國最大的物流行業社區。於過去的十年中，我們積累了龐大且忠實的貨車司機用戶群體，使得我們能夠推出貨車銷售及後市場綜合解決方案組合——卡加，通過解決中國貨車司機於其業務全生命週期的需求，為彼等賦能。卡友地帶及卡加業務為我們的數字貨運業務提供了戰略價值補充，這三條業務線產生了強大的協同效應。

我們力求惠及並賦能道路貨運行業生態系統的參與者(包括物流企業及貨主企業等託運方、貨車司機、運力組織方及其他相關服務供應商)。我們通過我們的數字化服務促進生態系統參與者之間的協作，提高協作的透明度及協同效應，並幫助該等參與者通過重複交易建立起更為平衡且互惠的關係。2022年我們加快了業務方案的演進，聚焦區域化物流市場的數字化和細分行業的物流業務數字化，增加了七個數字貨運業務場景，實現了分層次精細化客戶服務。我們修煉內功，優化內部架構並進一步明確了數據運營在服務體系中的核心地位。我們亦提升數據運營中台的運營服務效率，並推動數據運營中台與客戶的線下業務深度融合。同時，我們深化了與政府監管部門、行業協會的協作配合，積極推動數字貨運新業態監管體系的建立健全。

2022年3月以來，我們陸續在廣州、武漢、成都及南京開設了數字貨運的地區經營與客戶服務中心，以分別加強中國南部、中國中部、中國西南部及中國東部的業務經營，以促進當地客戶對我們業務及服務的理解。我們計劃在中國其他地區增設經營與客戶服務中心，來促進區域市場的進一步滲透。自成立地區經營與客戶服務中心以來，上述區域的新增客戶數於2022年增至1,859名，較2021年同比增長13.0%，活躍客戶數於2022年增至3,911，較2021年同比增長11.2%。

自H股於上市日期在聯交所主板上市後，本公司進入香港資本市場，從而提升其財務狀況及品牌知名度。本公司力求惠及並賦能道路貨運行業生態系統的參與者(包括物流企業及貨主企業等託運方、貨車司機、運力組織方及其他相關服務供應商)。本公司通過我們的數字化服務促進生態系統參與者之間的協作，提高協作的透明度及協同效應，並幫助該等參與者通過重複交易建立起更為平衡且互惠的關係。

業務概覽

我們的業務模式及服務

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

卡友地帶及卡加車服為我們的數字貨運業務提供了戰略價值補充，這三條業務線產生了強大的協同效應。卡友地帶龐大且忠實的用戶群體為我們的數字貨運平台提供了穩定高效的補充道路運力資源。同時，我們的數字貨運平台吸引了更多貨車司機接觸卡友地帶並成為其忠實會員。此外，貨車司機在平台上對貨車銷售及後市場服務的需求也為我們的卡加車服帶來了巨大的市場潛力。我們各業務線之間的協同作用相互促進，使我們能夠提升品牌形象並更好地服務客戶。

下表載列報告期內卡友地帶的若干運營指標：

	截至2022年 12月31日止 十二個月
轉化貨車司機數 ⁽¹⁾ (千名)	253.1
轉化貨車司機完成的線上GTV(人民幣10億元)	7.9
轉化司機完成的運單量(千單)	1,696.5
按以下方式劃分：	
貨運服務(千份)	194.6
佔貨運服務托運訂單總數的百分比(%)	12.6
貨運平台服務(千份)	1,501.9
佔貨運平台服務托運訂單總數的百分比(%)	19.5
自卡友地帶轉至我們數字貨運平台的貨車司機 的百分比 ⁽²⁾ (%)	20.4

附註：

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

卡友地帶平台上的貨車司機是在我們平台上完成託運訂單的補充資源，而大部分託運訂單由我們數字貨運平台上的其他尚未加入卡友地帶的貨車司機完成。2022年轉化貨車司機數量與2021年相比保持穩定，約為253千名(2021年：261.1千名)。自卡友地帶轉至我們數字貨運平台的貨車司機的百分比由2021年的19.8%增加至2022年的20.4%，保持在合理水平。整體而言，卡友地帶在報告期內的轉化能力表現在本公司管理層的預期之內。

我們的生態系統

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

下圖說明我們生態系統內不同參與方之間的互動。



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

- **託運方：**託運方是我們數字貨運業務的直接客戶。我們的託運方客戶主要包括各種規模和背景的物流企業。其次，我們也為需要貨運服務的貨主企業提供服務。於2022年，已在我們數字貨運平台上完成託運訂單的託運方達到6,236名；及截至2022年12月31日，已在我們平台上完成託運訂單的託運方累積數量達到11,997名，較2021年底增加2,374名。於2022年，在我們平台上完成的託運訂單數量達到9.3百萬份，且我們平台上的線上GTV達到人民幣366億元。
- **貨車司機：**貨車司機是我們數字貨運業務道路運力資源的供應商。我們致力於分別通過數字貨運業務、卡友地帶和卡加車服，為貨車司機提供更好的商機、社交社區和工作量。於2022年12月31日，已在我們平台上完成託運訂單的貨車司機數量達到1,364千名，在我們的卡友地帶平台新註冊的貨車司機數量達到3,327千名，較2021年底增加450.2千名。我們將指定年度或指定期間內至少在我們數字貨運平台完成四份訂單的貨車司機視為活躍貨車司機，於2022年，其完成了我們平台上銷售訂單總量的80%以上。於2022年，我們平台的活躍貨車司機數量為406千名。
- **運力組織方：**按照慣例，運力組織方充當託運方與貨車司機之間的中間人，其為託運方選擇貨車司機並與雙方進行協調。就我們而言，運力組織方的主要職能是將貨車司機介紹到我們的數字貨運平台。在某些情況下，運力組織方亦協助審查該等貨車司機並與彼等進行協調。我們認為，運力組織方通過為我們的平台帶來更多的貨車司機以及促進與貨車司機的協調與溝通，在我們的生態系統中發揮至關重要的作用。
- **其他生態系統參與方：**通過我們平台上提供的貨車後市場服務，將貨車後市場服務提供商、貨車銷售商、保險公司及其他金融機構等其他生態系統參與方與我們平台上的貨車司機聯繫起來。

我們的技術

我們業務的成功取決於我們對創新技術的開發和應用。這些技術幫助我們提高運營效率，並使我們平台上的生態系統參與者，如物流企業、貨主企業及貨車司機等，都能獲得賦能。我們在大數據和區塊鏈方面的技術優勢，以及我們與合作夥伴在人工智能和智能駕駛方面聯合開發的能力，為我們在運營效率方面的卓越表現奠定了基礎。

企業社會責任

自業務創立以來，我們通過參與慈善活動以及憑藉在全中國道路貨運行業的資源及所觸及的大量貨車司機，投身於可持續發展的企業責任項目。我們致力於通過為貨車司機提供更好的商機、社交社區及提升產能，提高其生活品質。

2022年國內疫情持續多點散發，各地疫情防控措施對道路通行特別是對幹線重卡的管控嚴苛，貨車司機在城際間的公路運輸業務受到了很大程度的影響。我們在中國職工發展基金會指導下，聯合愛心企業開啓「追光—與卡友同行」抗疫特別活動，免費發放防疫物資包20,000份，並向貨車司機贈送疫情隔離保障包超30,000份。我們亦研發「防疫出車助手」小程序並建立全國防疫交流群，覆蓋人次超過110,000。我們看望慰問因疫情滯留的貨車司機，捐贈愛心物資包1,000份。同時聯合一汽解放青島汽車有限公司推出「暖心護航計劃」，累計護航超30,000人。

於2022年，我們與五個省份的省總工會合作，促進了貨車司機網上加入工會組織，這將對卡友的服務和保障拓展到更大範圍。

COVID-19

2022年國內多地接連出現COVID-19疫情反彈，疫情防控措施嚴格落實，嚴重衝擊了貨運行業的運轉秩序，對行業的眾多企業構成不同程度的壓力。交通物流受阻、眾多物流企業遭遇運力供應鏈突然斷鏈、我們的上下游客戶陷入經營困境，這些都極大地影響了我們對運力供應鏈的數字化實施。

為了應對疫情復發帶來的困境，我們迅速調整了經營計劃、銷售模式和運營方式，以保障客戶業務基本運轉為第一要務，與客戶共克時艱；我們強調戰略定力，堅持構建平衡、互惠的平台生態；我們集中力量破解行業焦慮，為客戶提供增強運力供應鏈韌性的數字化方案，擴展全鏈路數字貨運平台理念。2022年國內疫情持續多點散發，對我們的業務運營及財務表現帶來了負面影響。各地疫情防控措施對道路通行特別是對幹線重卡的管控嚴苛，而我們的業務絕大部分是城際間的公路運輸，更是受到了很大程度的影響。以及我們的數字貨運平台業務多分佈在長三角、珠三角地區，以及貨運業務多分佈在西北地區，這些地區在2022年的疫情較為嚴重，也給我們的業務帶來了不小的衝擊。

截至2022年12月31日止年度，本集團的收入約為人民幣6,204.5百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣6,297.3百萬元減少約1.47%。本公司的整體業務收入於2022年主要受到COVID-19疫情復發的影響，為應對疫情，中國政府採取了更加嚴謹的緊急措施，包括出行限制及封鎖措施，影響了我們的業務營計及財務表現。

截至2022年12月31日止年度的毛利約為人民幣341.8百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣399.9百萬元減少約14.53%。截至2022年12月31日止年度，本集團的淨利潤約為人民幣1.4百萬元，截至2022年12月31日止年度經調整淨利潤(通過加回股份支付及上市開支予以調整)約為人民幣45.1百萬元，較2021年同期減少約48.3%，主要是由於2022年國內的嚴格疫情防控及疫區長時間封鎖的背景下本公司盈利水平下降所致。

2022年再度爆發COVID-19，對中國的宏觀經濟狀況和公路貨運行業造成影響，然而，由於COVID-19疫情已經受控，預計2023年中國經濟將會明顯擴張，而我們的業務亦將重拾增長勢頭。我們的線上GTV在2022年第四季度按月環比增長，2022年11月及12月分別增長3.09%及17.3%。此外，於2022年12月，我們線上GTV亦實現同比增長。

我們於2022年的里程碑

下文載列截至2022年12月31日止年度本集團業務的重要里程碑：

(1) 本集團於2022年榮獲各項榮譽及獎項

於2022年，本集團獲中華全國工商業聯合會評選為中國民營企業500強第340位；獲中華全國工商業聯合會評選為中國服務業民營企業100強第86位；獲中國企業聯合會、中國企業家協會評選為中國服務業企業500強第207位；獲安徽省工商業聯合會評為安徽省民營企業第2位。此外，本集團亦獲中國物流與採購聯合會評為AAAA級物流企業。

(2) 本集團作為可借鑒案例被寫入政府文件

於2022年8月，安徽省發佈《關於印發推進製造業數字化模式創新行動方案(2022–2025年)的通知》，本集團作為網絡化協同的可借鑒典型案例，被寫入行動方案。方案將網絡化協同作為工業互聯網新模式之一，並指出，將促進企業間數據互通和業務互聯，推動供應鏈上下游企業與合作夥伴共享各類資源，實現網絡化協同設計、協同生產和協同服務。可借鑒案例包括《維天運通(路歌)，通過打造數字貨運平台，匯集全產業鏈大數據，形成多種新興業態的行業生態圈》。

(3) 本集團與省總工會合作，推動貨車司機加入工會

於截至2022年12月31日止年度，本公司充分發揮龍頭平台優勢，與五個省份的省總工會緊密合作，開展貨車司機網上入會工作。於2022年，平台引導251,000名貨車司機加入廣東、湖北、黑龍江、河南及安徽省的工會組織。

(4) 本集團完成建設四個區域運營與客戶服務中心

於2022年，本集團完成華南、華中、西南、華東四個區域運營與客戶服務中心。

(5) 卡友地帶與多個知名卡車行業品牌達成合作

於2022年，本集團運營的「線上+線下」的貨車司機社區——卡友地帶，以「公益活動+品牌推廣」為合作的切入點，與康明斯(由Cummins Inc.擁有，該公司為一間於紐約證券交易所上市的公司，股份代號：NYSE.CMI)、江淮汽車(由安徽江淮汽車集團股份有限公司擁有，該公司為一間於上海證券交易所上市的公司，股份代號：SH.600418)、福田汽車(由北京福田汽車股份有限公司擁有，該公司為一間於上海證券交易所上市的公司，股份代號：SH.600166)、玲瓏輪胎(由山東玲瓏輪胎股份有限公司擁有，該公司為一間於上海證券交易所上市的公司，股份代號：SH.601966)等多個知名卡車銷售及後市場品牌建立友好合作關係。

展望

2023年是我們H股在聯交所成功上市的第一年。展望未來，我們打算抓住中國數字貨運行業的市場機遇，朝著以下方向拓展我們的業務。

- 鑒於數字貨運是數字中國的組成部分，「數實融合」形成的物流新業態已率先進入規範發展階段，我們將深入參與相關的行業標準、團體標準、業務管理規範的編制和實施中，帶動行業規範發展並迎來數字貨運平台的高速擴展。
- 發揮平台的數字化賦能優勢，聯合平台的優質客戶拓展對供應鏈企業和生產製造企業的數字化物流交付服務，透過拓展客戶基礎，增加利潤。
- 整合各界產業資源和社會資源，充實對卡車司機的保障服務和商業服務，構建數字化的貨車司機服務體系。本著這一精神，我們將全力辦好第九屆「52卡友節」，實現後市場服務板塊變現。
- 深化全鏈路數字貨運服務方案，成功進入數字貨運行業的細分市場。

我們將緊抓2023年上市後的機遇窗口，實現業務模式的跨越式發展。

財務回顧

本集團產生的收入主要來自數字貨運業務，該業務提供貨運服務和貨運平台服務。於報告期內，本集團的總收入約為人民幣6,204.5百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣6,297.3百萬元減少約人民幣92.8百萬元(或約1.5%)。收入減少主要是由於2022年國內的嚴格疫情防控及疫區長時間封鎖的背景下本公司盈利水平下降所致。

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

	截至12月31日止年度，				同 比 百 分 比 變 動
	2022年		2021年		
	人 民 幣 千 元	%	人 民 幣 千 元	%	
貨運服務收入	5,880,150	94.8	5,928,657	94.1	−0.8
貨運平台服務收入	303,584	4.9	349,201	5.5	−13.1
銷售商品	8,444	0.1	9,530	0.2	−11.4
其他 ⁽¹⁾	12,295	0.2	9,862	0.2	24.7
合 計	6,204,473	100.0	6,297,250	100.0	−1.5

附註：

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

營業成本

於報告期內，本集團的營業成本約為人民幣5,862.7百萬元，與截至2021年12月31日止年度的人民幣5,897.4百萬元基本上持平。

毛利及毛利率

鑒於上文所述，毛利由截至2021年12月31日止年度的約人民幣399.9百萬元減少約人民幣58.1百萬元(或約14.5%)至截至2022年12月31日止年度的約人民幣341.8百萬元。毛利率由截至2021年12月31日止年度的約6.4%下降至截至2022年12月31日止年度的約5.5%。毛利率下降乃主要由於報告期內中國的嚴格疫情防控及疫區長時間封鎖的背景下本公司盈利水平下降所致。

其他收入及收益

本集團的其他收入及收益由截至2021年12月31日止年度的人民幣25.8百萬元增加約人民幣5.0百萬元(或約19.4%)至截至2022年12月31日止年度的約人民幣30.8百萬元，其中包括(i)銀行利息收入約人民幣6.2百萬元；(ii)政府補助(與數字貨運業務相關者除外)約人民幣18.7百萬元；及(iii)其他項目人民幣5.9百萬元。該增長主要歸因於地方政府向高新技術企業提供的補助增加。

銷售費用

於報告期內，本集團的銷售費用約為人民幣136.2百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣153.6百萬元減少約人民幣17.4百萬元(或約11.3%)，主要由於大部分銷售及營銷活動因COVID-19疫情復發而被取消。

管理費用

我們的管理費用主要包括員工成本、股份支付、折舊和攤銷及辦公開支等。於報告期內，本集團的管理費用約為人民幣102.1百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣86.7百萬元增加約人民幣15.4百萬元(或約17.8%)，主要由於與全球發售有關的上市開支增加及我們擴大了行政團隊並招募了更多行政職能僱員，令行政職能相關員工成本增加。

研發開支

於報告期內，本集團的研發開支約為人民幣76.2百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣72.8百萬元增加約人民幣3.4百萬元(或約4.7%)，主要由於研發團隊擴充導致員工成本增加。

金融及合同資產減值淨值

於報告期內，本集團的金融及合同資產減值約為人民幣8.5百萬元，主要包括因客戶信用減值導致的應收款項以及就運費應收託運方款項虧損，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣9.7百萬元減少約人民幣1.2百萬元(或約12.4%)，主要由於就運費應收託運方的其他款項減少。

其他開支

於報告期內，本集團的其他開支主要包括税金及附加，扣減數字貨運業務相關政府補助，金額為人民幣44.2百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣39.2百萬元增加約人民幣5.0百萬元(或約12.8%)，主要由於我們經營數字貨運業務所在若干地區的若干附加稅的退稅比例下降。

財務成本

我們的財務成本主要包括銀行貸款及其他借款利息。於報告期內，本集團的財務成本約為人民幣3.9百萬元，較截至2021年12月31日止年度的約人民幣4.9百萬元減少約人民幣1.0百萬元(或約20.4%)。該減少主要由於我們於2022年內付清了銀行貸款及其他借款。

所得稅抵免／開支

於報告期內，本集團錄得所得稅抵免約人民幣1.4百萬元，截至2021年12月31日止年度則為所得稅開支約人民幣7.2百萬元。主要由於本公司就可抵扣稅項虧損確認的遞延所得稅資產增加。

年內利潤

於報告期內，本公司擁有人應佔利潤約為人民幣1.4百萬元(2021年：約人民幣50.7百萬元)。

其他財務資料(非《國際財務報告準則》計量)：經調整淨利潤

為對本集團根據《國際財務報告準則》編製及呈列的綜合業績進行補充，我們亦採用經調整損益(非《國際財務報告準則》計量)作為額外財務計量(並非《國際財務報告準則》所規定，亦不根據《國際財務報告準則》呈列)。我們認為，經調整損益(非《國際財務報告準則》計量)為投資者及其他人士提供實用資料，同時幫助我們的管理層了解及評估綜合經營業績。然而，我們呈列經調整損益(非《國際財務報告準則》計量)可能不可與其他公司呈列的類似標題的計量相比。作為分析工具，本招股章程所呈列的經調整損益(非《國際財務報告準則》計量)僅供說明用途，不應將其脫離我們根據《國際財務報告準則》呈報的經營業績或財務狀況而單獨考慮，亦不應將其視為替代分析。

下表載列截至2022年及2021年12月31日止年度本集團非《國際財務報告準則》計量與根據《國際財務報告準則》編製的最接近計量之對賬。

	截至12月31日止年度				
	2022年	佔總收入	2021年	佔總收入	同比
	人民幣千元	百分比	人民幣千元	百分比	百分比變動
		%		%	%
年內利潤	1,393	0.02	50,744	0.81	-97.25
加回或扣除					
股份支付 ⁽¹⁾	17,665	0.28	22,347	0.35	-20.95
與全球發售有關的					
上市開支	26,051	0.42	14,218	0.23	83.23
非《國際財務報告準則》 計量					
經調整淨利潤					
(未經審核)	45,109	0.72	87,309	1.39	-48.33

附註：

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

我們於報告期內的經調整利潤(非《國際財務報告準則》計量)約為人民幣45.1百萬元，較2021年的約人民幣87.3百萬元減少人民幣42.2百萬元(或48.3%)，主要由於2022年中國若干地區出現COVID-19疫情復發，對部分託運方的業務活動及其對數字貨運服務的需求產生不利影響。

流動性及財務資源及資本結構

於2022年12月31日，本集團的流動資產為人民幣2,069.7百萬元(2021年12月31日：人民幣2,559.1百萬元)，減少約人民幣489.4百萬元(或19.1%)，主要由於貿易應收款項及應收票據、預付款項、其他應收款項及其他資產及現金及現金等價物減少，部分被以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加所抵銷，其主要為銀行發行的理財產品。本集團的流動負債為人民幣1,617.9百萬元(2021年12月31日：人民幣2,127.0百萬元)，減少約人民幣509.1百萬元(或23.9%)，主要由於其他應付款項及應計款項、計息銀行及其他借款減少。於2022年12月31日，流動比率為1.28，而於2021年12月31日為1.20，流動比率等於截至年末的流動資產總值除以流動負債總額。

截至2022年12月31日，本集團的現金及現金等價物約為人民幣520.7百萬元，主要來自經營活動所得現金流量淨額(如收回應收賬款)。於2022年12月31日，本集團並無任何銀行借款(2021年12月31日：無)。本集團監控並維持現金及現金等價物於管理層認為足以滿足本集團經營需要的水平。

股份自上市日期起一直在聯交所上市。自上市日期起，本公司的資本結構並無任何變動。本公司的資本包括普通股。

匯率波動風險

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

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

資產抵押

截至2022年12月31日，本集團並無抵押任何資產作為銀行借款或任何其他融資活動的抵押品(2021年12月31日：人民幣85.7百萬元)。

報告期內重大投資及重大事件

除本公告所披露者及招股章程外，本集團並不知悉任何可能對我們截至2022年12月31日止年度的經營及財務表現產生重大影響的重大投資及事件。

僱員及薪酬政策

截至2022年12月31日，我們擁有1,020名全職僱員，其中大部分位於中國。本集團聘用的僱員數目視乎需要而不時有所變更，而僱員薪金參照市場情況及個別僱員的表現、資歷及經驗釐定。

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

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

所得款項用途

全球發售所得款項用途

全球發售所得款項淨額(經扣除包銷佣金及相關成本和開支後)約為63.1百萬港元。參照招股章程，我們擬將所得款項淨額的(1)約45.0%用於進一步升級並加強我們的數字貨運業務，旨在滿足我們的客戶於更多元化的業務場景下更深入的需求，並堅持不懈地改善我們數字貨運業務的用戶體驗；(2)約15.0%用於進一步擴大我們的卡友地帶及卡加車服；(3)約20.0%用於增強我們的研發力度及加強我們的技術能力；(4)約10.0%用於招募額外銷售、營銷及運營人員；及(5)約10.0%用於營運資金及其他一般公司用途。

於上市日期後，未動用所得款項淨額存放於香港法例第571章證券及期貨條例及相關司法權區(如適用)法律定義下的持牌銀行及／或授權金融機構。招股章程所披露所得款項擬定用途概無變動。招股章程所披露所得款項擬定所得款項淨額用途及預期實施時間表概無變動。自上市日期起直至本公告日期，本集團尚未動用任何部分所得款項淨額，並將會按照招股章程所述擬定用途及預期實施動用所得款項淨額。

報告期後事項

除本公告綜合財務報表附註12所披露者外，自2022年12月31日止年度起直至本公告日期，本集團並不知悉任何可能對我們的經營及財務表現產生重大影響的重大事件。

股息

本公司並無建議就截至2022年12月31日止年度派付任何股息(2021年：無)。

年度股東大會

年度股東大會將於2023年6月20日(星期二)舉行。召開年度股東大會的通告將於2023年5月19日刊發並於適當時按《上市規則》規定之方式寄發予股東。

暫停辦理股份過戶登記手續

本公司的股東名冊將於2023年6月14日至2023年6月20日(包括首尾兩日)暫停辦理過戶登記手續，期間將不會進行任何股份過戶。為符合資格以出席年度股東大會及於會上投票，所有股份過戶文件連同相關股票須於2023年6月13日下午四時三十分前送交本公司的H股證券登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)。

綜合損益表

截至2022年12月31日止年度

	附註	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
收入	3, 4	6,204,473	6,297,250
營業成本	6	<u>(5,862,706)</u>	<u>(5,897,389)</u>
毛利		341,767	399,861
其他收入及收益	4	30,783	25,782
銷售費用	6	(136,154)	(153,602)
管理費用	6	(102,054)	(86,718)
研發開支	6	(76,226)	(72,821)
金融及合同資產減值淨值	6	(8,498)	(9,659)
其他開支	6	(44,231)	(39,222)
財務成本	5	(3,913)	(4,925)
應佔聯營公司虧損		<u>(1,462)</u>	<u>(778)</u>
稅前利潤	6	12	57,918
所得稅抵免／(開支)	7	<u>1,381</u>	<u>(7,174)</u>
年內利潤		<u>1,393</u>	<u>50,744</u>
以下各項應佔：			
母公司擁有人		<u>1,393</u>	<u>50,744</u>
母公司普通權益持有人應佔每股盈利 基本及攤薄(人民幣元)	9	<u>—</u>	<u>0.04</u>

綜合全面收益表

截至2022年12月31日止年度

	2022年 附註 人民幣千元	2021年 人民幣千元
年內利潤	1,393	50,744
其他綜合收益		
後續期間不會重新分類至損益的 其他綜合收益：		
指定以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的股權投資		
公允價值變動	—	120
所得稅影響	—	(30)
年內其他綜合收益，扣除稅項	—	90
年內綜合收益總額	<u>1,393</u>	<u>50,834</u>
以下各項應佔：		
母公司擁有人	<u>1,393</u>	<u>50,834</u>

綜合財務狀況表

於2022年12月31日

	附註	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
非流動資產			
物業、廠房及設備		65,808	71,209
使用權資產		6,859	9,323
無形資產		1,720	1,542
於聯營公司的投資		9,396	6,258
預付款項、其他應收款項及其他資產		2,211	2,814
遞延所得稅資產		17,306	12,849
		<u>103,300</u>	<u>103,995</u>
非流動資產總值			
		<u>103,300</u>	<u>103,995</u>
流動資產			
存貨		2,413	3,144
貿易應收款項及應收票據	10	123,945	176,284
合同資產		6,362	7,112
預付款項、其他應收款項及其他資產		1,362,188	1,638,719
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產		50,000	5,010
受限制銀行存款		4,063	—
現金及現金等價物		520,714	728,838
		<u>2,069,685</u>	<u>2,559,107</u>
流動資產總值			
		<u>2,069,685</u>	<u>2,559,107</u>
流動負債			
貿易應付款項	11	108,695	113,298
其他應付款項及應計款項		1,487,197	1,896,712
合同負債		12,375	10,259
計息銀行及其他借款		500	92,194
租賃負債		816	2,839
應納稅款		8,283	11,648
		<u>1,617,866</u>	<u>2,126,950</u>
流動負債總額			
		<u>1,617,866</u>	<u>2,126,950</u>
流動資產淨值			
		<u>451,819</u>	<u>432,157</u>
資產總值減流動負債			
		<u>555,119</u>	<u>536,152</u>

綜合財務狀況表(續)

於2022年12月31日

	附註	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
非流動負債			
租賃負債		<u>626</u>	<u>717</u>
非流動負債總額		<u>626</u>	<u>717</u>
資產淨值		<u>554,493</u>	<u>535,435</u>
權益			
母公司擁有人應佔權益			
股本		84,417	84,417
儲備		<u>470,076</u>	<u>451,018</u>
權益總額		<u>554,493</u>	<u>535,435</u>

綜合財務資料附註

1. 公司資料

本公司為一家在中國成立的股份有限公司。於2023年3月9日，本公司於聯交所主板上市(股份代號：2482)。本公司的註冊辦事處位於中國安徽省合肥市高新區創新大道2700號。

於截至2022年12月31日止年度，本公司及其附屬公司主要從事包括貨運服務及貨運平台服務在內的數字貨運業務。

2.1 編製基準

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

財務報表已根據歷史成本慣例編製，但以公允價值計量的若干金融工具除外。財務報表以人民幣列報，除另有說明外，所有數值已約整至最近的千位數。

合併基準

綜合財務報表包括本集團於截至2022年12月31日止年度的財務資料。附屬公司為本公司直接或間接控制的實體(包括結構化實體)。若本集團從參與被投資方的業務中獲得或有權獲得可變回報，且有能力通過其對被投資方的權力而影響該等回報(即現有權利令本集團目前有能力支配被投資方的相關活動)，則視為獲得控制權。

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

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

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

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

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

倘本集團失去對附屬公司的控制權，其將終止確認：(i)附屬公司資產(包括商譽)及負債；(ii)任何非控股權益的賬面價值；及(iii)計入權益的累計換算差額；並確認(i)收到對價的公允價值；(ii)任何保留投資的公允價值；及(iii)在損益中產生的任何盈餘或虧絀。先前於其他綜合收益內確認的本集團分佔部分按本集團直接處置相關資產或負債所須採用的相同基準，重新分類至損益或保留盈利(如適用)。

2.2 會計政策及披露變動

本集團於本年度的財務報表首次採納以下經修訂《國際財務報告準則》。

《國際財務報告準則》第3號 (修訂本)	概念框架的提述
《國際會計準則》第16號(修訂本)	物業、廠房及設備：作擬定用途前的所得款項
《國際會計準則》第37號(修訂本)	虧損性合同—履行合同的成本
2018–2020年《國際財務報告 準則》年度改進	《國際財務報告準則》第1號、《國際財務報告準則》 第9號、《國際財務報告準則》第16號隨附範例及 《國際會計準則第41號》(修訂本)

經修訂準則對此等財務報表並無重大財務影響。

2.3 已頒佈但尚未生效的《國際財務報告準則》

本集團並無在此等財務報表中應用下列已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂《國際財務報告準則》。

《國際會計準則》第8號(修訂本)	會計估計的定義 ¹
《國際會計準則》第12號(修訂本)	與單項交易產生的資產及負債有關的遞延所得稅 ¹
《國際財務報告準則》第17號	保險合同 ^{1、3}
《國際財務報告準則》第17號 (修訂本)	保險合同 ^{1、3}
《國際財務報告準則》第17號 (修訂本)	《國際財務報告準則》第17號及《國際財務報告準則》 第9號的初次應用—比較資料 ¹
《國際會計準則》第1號(修訂本)	會計政策披露 ¹
《國際會計準則》第1號(修訂本)	將負債分類為流動負債或非流動負債 ²
《國際會計準則》第1號(修訂本)	附有契約條件的非流動負債 ²
《國際財務報告準則》第16號 (修訂本)	售後租回的租賃負債 ²

¹ 於2023年1月1日或之後開始的年度期間生效

² 於2024年1月1日或之後開始的年度期間生效

³ 由於2020年6月發佈的《國際財務報告準則》第17號(修訂本)，《國際財務報告準則》第4號經修訂以延長臨時豁免，據此允許保險公司在2023年1月1日之前開始的年度期間應用《國際會計準則》第39號而非《國際財務報告準則》第9號

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

3. 經營分部資料

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

地區資料

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

有關主要客戶的資料

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

4. 收入、其他收入及收益

收入分析如下：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
客戶合同收入	6,204,308	6,296,608
其他來源收入		
租金收入	165	642
	<u>6,204,473</u>	<u>6,297,250</u>

客戶合同收入

(i) 分類收入信息

商品或服務類別	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
貨運服務	5,880,150	5,928,657
貨運平台服務*	303,584	349,201
銷售商品	8,444	9,530
其他增值服務	12,130	9,220
客戶合同收入總額	<u>6,204,308</u>	<u>6,296,608</u>

區域市場

於各報告期內，本集團所有收入均來自位於中國內地的客戶。

* 貨運平台服務收入主要指向託運方收取的合同金額與貨運成本淨額之間的差額，貨運成本為向貨車司機支付的合同金額，扣除數字貨運業務相關政府補助。截至2022年12月31日止年度，相關政府補助列示為收入的金額為人民幣1,133,606,912元(2021年：人民幣1,180,357,209元)。

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
收入確認時間		
於一段時間轉讓的服務	5,880,210	5,928,772
於某一時間點轉讓的服務及商品	324,098	367,836
客戶合同收入總額	6,204,308	6,296,608

下表列示於本報告期確認的收入金額，該等金額於各報告期期初計入合同負債：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
於年初計入合同負債的已確認收入：		
貨運平台服務	9,897	10,069
貨運服務	362	1,079
	10,259	11,148

(ii) 履約責任

本集團履約責任的資料概述如下：

貨運服務

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

貨運平台服務

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

銷售商品

履約責任於貨物交付時完成，一般於貨物交付時完成付款。

於各報告期末，分配給剩餘履約責任(未履行或部分未履行)的交易價格金額為：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
預計將被確認為收入的金額：		
一年以內	<u>12,375</u>	<u>10,259</u>
	<u>12,375</u>	<u>10,259</u>

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

其他收入及收益的分析如下：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
其他收入及收益		
銀行利息收入	6,239	5,001
其他政府補助* — 與收入相關	18,654	15,975
其他	<u>5,890</u>	<u>4,806</u>
	<u>30,783</u>	<u>25,782</u>

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

5. 財務成本

財務成本分析如下：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
銀行貸款及其他借款利息	3,780	4,765
租賃負債利息	<u>133</u>	<u>160</u>
	<u>3,913</u>	<u>4,925</u>

6. 稅前利潤

本集團稅前利潤乃經扣除／(計入)以下各項後得出：

	附註	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
貨運服務成本	(i)	5,813,947	5,852,945
物流合作夥伴援助成本	(ii)	15,576	15,373
其他數字貨運業務成本	(iii)	25,493	21,030
存貨銷售成本		<u>7,690</u>	<u>8,041</u>
營業成本		<u>5,862,706</u>	<u>5,897,389</u>
税金及附加	(iv)	41,510	36,244
物業、廠房及設備折舊		11,602	13,431
使用權資產折舊		2,938	3,060
無形資產攤銷		418	782
貿易應收款項及應收票據減值／(減值撥回)		1,059	(242)
合同資產(減值撥回)／減值		(25)	47
計入預付款項、其他應收款項及其他資產的 金融資產減值		7,464	9,854
存貨減值		859	460
僱員福利開支(不包括董事、監事及最高行政 人員薪酬)：			
工資、薪金、津貼及實物福利		151,746	142,537
退休金計劃供款及社會福利	(v)	32,027	27,951
以權益結算的股份支付的開支		13,307	19,292
並未計入租賃負債計量的租賃付款		1,130	1,300
出售物業、廠房及設備項目虧損		178	481
出售無形資產項目虧損		—	13
核數師酬金		<u>1,714</u>	<u>85</u>

- (i) 貨運服務成本主要指與簽約貨車司機就貨運產生的成本，扣除數字貨運業務相關政府補助後，2022年12月31日止年度，該等金額為人民幣240,450,226元(2021年：人民幣236,445,960元)。
- (ii) 本集團與其託運方的部分日常聯繫乃通過其獨立物流合作夥伴的網絡進行。物流合作夥伴可在短時間內安排臨時貨車司機、多個取貨點及送貨點、散戶貨車拖車及裝卸工作。物流合作夥伴成本與貨運及貨運平台服務直接相關，且隨後確認為本集團的成本。
- (iii) 其他數字貨運業務成本主要包括人工成本及第三方供應商就數字貨運業務產生的成本，如定位服務成本、短信服務成本及支付渠道服務成本。

- (iv) 税金及附加主要指税金及附加，扣除數字貨運業務相關政府補助後，截至2022年12月31日止年度，該等金額為人民幣337,242,867元(2021年：人民幣354,992,886元)。
- (v) 於各報告期末，本集團的退休金計劃下並無任何被沒收供款可用於抵扣未來年度的應交供款。

7. 所得稅開支

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

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

本集團於各報告期內的所得稅支出分析如下：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
即期	3,076	10,981
遞延所得稅	(4,457)	(3,807)
年內稅項(抵免)/支出總額	<u>(1,381)</u>	<u>7,174</u>

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

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
稅前利潤	12	57,918
按中國內地25%的法定稅率計算的稅項	3	14,480
本公司及若干附屬公司不同稅率的影響	1,497	(2,376)
歸屬於聯營公司的損失	366	194
不可扣稅費用*	4,924	6,639
合格研發費用的額外扣除	(8,683)	(12,528)
動用以前未確認稅項虧損及暫時性差異	(32)	-
未確認稅項虧損及暫時性差異	544	765
按本集團實際稅率計算的稅項支出	<u>(1,381)</u>	<u>7,174</u>

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

8. 股息

本公司並無就截至2022年12月31日止年度支付或宣派任何股息(2021年：無)。

9. 母公司普通權益持有人應佔每股盈利

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

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
盈利		
本公司普通權益持有人應佔利潤	1,393	50,744
股份		
年內已發行普通股的加權平均數(千股)(i)	1,350,665	1,343,932
本公司普通權益持有人應佔每股盈利(人民幣元/股)		
— 基本及攤薄(ii)	<u>-</u>	<u>0.04</u>

(i) 分別對截至2021年及2022年12月31日止年度的普通股加權平均數進行追溯調整，以反映於2021年10月批准的按每一股股份拆分為十六股股份為基準進行的股份拆細。

(ii) 於各報告期內本集團概無已發行潛在稀釋普通股。

10. 貿易應收款項及應收票據

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
貿易應收款項	123,069	111,879
應收票據	<u>2,282</u>	<u>65,663</u>
	<u>125,351</u>	<u>177,542</u>
減：預期信用損失(「預期信用損失」)	<u>(1,406)</u>	<u>(1,258)</u>
	<u>123,945</u>	<u>176,284</u>

根據各合同中的具體付款條款，除少部分客戶一般擁有7至90天信用期外，本集團的交易期限通常於貨物交付並開具發票時到期。本集團對其未收回的應收款項進行嚴格監控。逾期結餘由高級管理層定期審閱。鑒於上文所述以及本集團貿易應收款項與眾多不同客戶有關，故並無單一重大金額集中信用風險。本集團並無就其貿易應收款項結餘持有任何抵押品或採取其他增信措施。貿易應收款項並不計息。

截至年末，計入本集團應收票據的金額分別為人民幣1,782,096元(2021年：人民幣1,183,269元)，由於彼等按照以收取合同現金流量以及出售金融資產兩者兼有的業務模式管理，因此被分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務投資。

於報告期末，本集團並無抵押貿易應收款項(2021年：人民幣658,463元)作為自其他金融機構獲取貸款的擔保。

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

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
90天以內	115,665	165,544
90天至1年	8,253	9,466
1至2年	27	1,274
	<u>123,945</u>	<u>176,284</u>

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

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
個別確認減值	807	462
減：預期信用損失	<u>(807)</u>	<u>(462)</u>
	<u>-</u>	<u>-</u>
共同確認減值	124,544	177,080
減：預期信用損失	<u>(599)</u>	<u>(796)</u>
	<u>123,945</u>	<u>176,284</u>
	<u>123,945</u>	<u>176,284</u>

貿易應收款項及應收票據的預期信用損失的變動如下：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
於年初	1,258	434
預期信用損失	1,059	(242)
不可收回的核銷金額	(911)	–
收回之前核銷的貿易應收款項	–	1,066
於年末	<u>1,406</u>	<u>1,258</u>

於各報告日期採用撥備矩陣進行減值分析，以計量預期信用損失。撥備率乃基於客戶賬齡計算。該算法根據於報告日期可得的有關過往事項、當前條件及未來經濟條件預測的合理及可靠資料反映最佳估計結果。

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

於2022年12月31日

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

於2021年12月31日

	賬 齡			
	1年以內	1至2年	2年以上	合計
總賬面值(人民幣千元)	109,528	1,814	75	111,417
預期信用損失(人民幣千元)	181	540	75	796
預期信用損失率	0.17%	29.77%	100.00%	0.71%

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

11. 貿易應付款項

根據發票日期，於各報告期末的貿易應付款項的賬齡分析如下：

	2022年 人民幣千元	2021年 人民幣千元
1年以內	<u>108,695</u>	<u>113,298</u>

貿易應付款項為無抵押、不計息且通常於一年內結清。

12. 報告期後事項

本公司H股於2023年3月9日在聯交所上市，同日按每股2.9港元的價格發行43,211,000股H股。詳情請參閱招股章程及本公司日期為2023年3月8日的公告。

經董事會於2021年10月批准，每股面值為人民幣1.0元的股份拆細為16股每股面值人民幣0.0625元的股份（「股份拆細」）。緊隨股份拆細後，本公司於2022年12月31日的註冊股本變為人民幣84,416,569元，由每股面值為人民幣0.0625元的1,350,665,104股股份組成，全部繳足。股份拆細須待上市完成且根據中國適用法律、法規及規則須就股份拆細取得的所有必要同意、批准、授權及許可均已取得後方告完成。

於本公告日期，股份拆細已於上市完成後完成。

除上述事項外，於報告期結束後，本集團無其他需要披露的重大事項。

企業管治

本公司致力於維持高標準的企業管治以保障股東的利益及提升企業價值及問責性。本公司已採納《上市規則》附錄十四所載的《企業管治守則》的守則條文作為其本身的企業管治守則。

由於報告期內H股尚未在聯交所上市，故《企業管治守則》於報告期內不適用於本公司。自上市日期至本公告日期期間，本公司一直遵守《企業管治守則》項下的所有原則及適用守則條文。

董事將檢討各財政年度的企業管治政策及對《企業管治守則》的遵守情況，並應用企業管治報告中的「不遵守就解釋」原則，企業管治報告將納入年度報告。

證券交易的標準守則

自上市日期起，本公司已採納《上市規則》附錄十所載《標準守則》作為董事及監事進行證券交易的行為守則。由於報告期內本公司H股尚未在聯交所上市，報告期內《標準守則》不適用於本公司。經向董事及監事作出具體查詢，各董事及監事均已確認，其自上市日期起至本公告日期一直遵守《標準守則》所載的規定標準。

購買、出售或贖回本公司股份

由於本公司H股於報告期內尚未在聯交所上市，本公司或其任何附屬公司於報告期內概無購買、出售或贖回本公司任何上市證券。

重大訴訟

於本公告日期，本集團成員公司並無牽涉任何重大訴訟、仲裁或索償，且據本公司董事所知本集團任何成員公司概無任何尚未了結或面臨的重大訴訟、仲裁或索償。

公眾持股量的充足性

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

董事及監事的競爭權益

概無控股股東、董事或監事及彼等各自的緊密聯繫人於任何直接或間接與本集團業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益。

審核委員會

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

審核委員會連同本公司管理層及核數師已審閱本集團採納的適用會計原則、準則及慣例、本集團截至2022年12月31日止年度的綜合財務報表及本公告之披露。

核數師的工作範圍

本公司核數師安永會計師事務所已就初步公告中所載有關本集團於2022年12月31日的綜合財務狀況表、截至2022年12月31日止年度的綜合損益及全面收益表及相關附註的數字，與本公司於該年度的已編製綜合財務報表所載金額核對一致。安永會計師事務所就此執行的工作並不構成根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則、香港審閱委聘準則或香港核證委聘準則的核證委聘，因此，安永會計師事務所並未就初步公告發表任何鑒證意見。

刊發年度業績及2022年年度報告

本年度業績公告於聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.logory.com刊發。本公司於報告期內的年度報告載有《上市規則》規定的所有資料，將根據《上市規則》的規定寄發予股東並分別在聯交所及本公司網站刊發。

致謝

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

釋義

於本公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「年度股東大會」	指	本公司將於2023年6月20日(星期二)舉行的應屆年度股東大會
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「核數師」	指	安永會計師事務所
「董事會」	指	本公司董事會
「年複合增長率」	指	年複合增長率
「企業管治守則」	指	《上市規則》附錄十四第二部分所載《企業管治守則》
「主席」	指	董事會主席
「中國」	指	中華人民共和國，除非本公告另有指明，不包括中國香港特別行政區、澳門特別行政區及台灣
「灼識諮詢」	指	灼識行業諮詢有限公司，一家市場研究及諮詢公司，為獨立第三方
「本公司」	指	合肥維天運通信息科技股份有限公司，一家於2010年6月23日在中國註冊成立的股份有限公司，並於2023年3月9日於聯交所上市(股份代號：2482)
「控股股東」	指	具有《上市規則》所賦予該詞的涵義，在本公告中，指本公司控股股東，即馮雷先生、杜兵先生及上海褚岩
「董事」	指	本公司董事

「整車運輸」	指 整車運輸，一種遞運涉及的是整車貨物專運，通常通過長途運輸直接從出發地運往目的地的運輸服務，貨物重量超過3噸
「全球發售」	指 提呈發售43,211,000股H股，包括12,964,000股H股的最終香港公開發售及30,247,000股H股的最終國際公開發售
「GPS」	指 全球定位系統
「本集團」或「我們」	指 本公司及我們的附屬公司，或倘文義指明，就本公司成為其目前附屬公司的控股公司之前的期間而言，指由該等附屬公司或其前身(視情況而定)所經營的業務
「H股」	指 本公司股本中每股面值人民幣0.0625元的境外上市股份，將以港元認購及買賣並將於聯交所上市
「香港」	指 中國香港特別行政區
「港元」或「港仙」	指 港元及港仙，香港的法定貨幣
「物聯網」	指 物聯網
「《國際財務報告準則》」	指 《國際財務報告準則》
「上市」	指 H股於2023年3月9日在聯交所主板上市
「上市日期」	指 2023年3月9日，即本公司股份於聯交所上市日期
「《上市規則》」	指 《聯交所證券上市規則》，經不時修訂或補充

「零擔」	指 零擔運輸，一種貨物少於或輕於整車貨物，通常與其他貨物一起放入整車的運輸服務，貨物重量介乎30千克至3噸
「主板」	指 聯交所營運的證券市場(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM並與其並行營運
「《標準守則》」	指 《上市規則》附錄十所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》
「線上GTV」	指 線上運費交易總額，根據中國法律，通過數字貨運平台作為法定承運方完成的運輸交易於該平台結算的運費總額(包含增值稅)
「招股章程」	指 本公司日期為2023年2月27日的招股章程
「報告期」	指 截至2022年12月31日止年度
「人民幣」	指 中國法定貨幣人民幣
「SaaS」	指 軟件即服務，一種基於雲的軟件許可和交付模式，集中託管軟件和相關數據
「上海褚岩」	指 上海褚岩企業管理合夥企業(有限合夥)，一家根據中國法律於2020年12月16日成立的有限合夥企業，同時為控股股東。截至本公告日期，上海褚岩由馮雷先生及杜兵先生分別持有52%及48%的份額

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

承董事會命
合肥維天運通信息科技股份有限公司
董事長兼執行董事
馮雷

中華人民共和國合肥市
2023年3月30日

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