

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2024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2024年12月31日止年度的經審核綜合年度業績，連同截至2023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 %
	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元	
收入	7,541,926	5,616,216	34.29
營業成本	(7,143,977)	(5,302,952)	34.72
毛利	397,949	313,264	27.03
年內利潤／(虧損)	44,490	(29,623)	不適用
母公司擁有人應佔年內利潤／(虧損)	50,034	(29,564)	不適用
非《國際財務報告準則》計量			
經調整淨利潤 ⁽¹⁾	53,681	453	11,750.11
經調整母公司擁有人應佔淨利潤 ⁽¹⁾	59,225	512	11,467.38

⁽¹⁾ 經調整淨利潤及經調整母公司擁有人應佔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或母公司擁有人應佔淨利潤(視適用情況而定)。

首席執行官致辭

致尊敬的股東：

2024年是夯基壘台、蓄勢突破的一年。我們實現業績突破，核心業務造血能力持續增強。通過深化數字化產品應用並創新服務模式，線上GTV約人民幣384億元，同比增長11.7%。同時，我們深度整合AI技術與業務場景，構建智能化運營體系，推動運營效率提升。在保持營收增長的同時，實現成本和費用的有效管控。

我們始終堅信，數字貨運行業可持續發展的核心在於對運輸業務數據的實時採集與深度應用。我們以第一現場數據作為數字貨運平台重構運力供應鏈的核心要素，驅動運力組織方式的變革的同時，提升運力資源配置效率與物流交付質量，持續釋放新質生產力對全產業鏈的創新驅動效應。

我們持續加大AI與數字化技術的研發投入，推進數字貨運業務的運營數字化升級。我們的數字化產品與應用和關鍵運營指標改善循環機制，幫助物流企業實現降本、增效、提質的目標。

回顧2024年，我們在業績穩步改善的同時，驅動物流行業全產業鏈的轉型升級，為企業長效發展注入可持續動能。作為數字貨運行業的先行者和良性物流生態圈的建設者，我們深度參與行業政策研究與標準體系建設，圍繞新業態稅收制度優化、數字貨運行業規範治理、貨車司機權益保障等議題建言獻策，為行業高質量發展提供了實踐參考。

展望未來，維天運通將錨定新質生產力戰略主線，深化數字經濟與物流產業融合。依託數據要素構建數字化治理體系，引領行業規範化升級；深化AI技術全場景滲透，驅動組織智能化轉型與產業效率革新；協同運力供應鏈生態建設，築牢貨車司機權益保障根基。在變革浪潮中定義行業新範式，以高效、透明、可持續的實踐引領數字貨運未來。

執行董事兼首席執行官

杜兵

2025年3月28日

管理層討論與分析

市場概覽

中國擁有全球最大的道路貨運市場，其中整車運輸佔最大部分，市場份額達57%。然而，市場長期面臨高度分散且效率低下的問題，冗長且不透明的交易鏈條，托運方與貨車司機之間往往需要通過多層中間商連接，造成資源浪費。運力資源供應穩定性不足，貨車司機權益缺乏保障，市場結構鬆散，種種因素均加大行業監管困難，窒礙整體發展進程。

數字貨運平台以數據要素重新配置運力供應鏈，有效地擊破行業痛點。其利用互聯網平台將貨主企業、物流企業及貨車司機聯繫起來，打破傳統運力供應鏈的信息壁壘，實現運輸業務的全流程數字化管控。借助大數據、物聯網及人工智能技術，平台建立起覆蓋運力資源管理、運輸過程管理以至結算服務的完整數字化鏈條，動態優化資源分配及運力資源調度，打造靈活高效的運力供應鏈。同時，通過整合社會運力，構建規則化的運力池，既保障運力資源的穩定，亦為貨車司機在財務結算及其他方面提供了權益保障支援。此模式除了優化社會資源的配置外，亦為政府監管提供了數據驅動的工具，推動行業從「小、散、亂」向集約化、規範化升級。

《2024年國務院政府工作報告》中明確地指出深化推動數字經濟創新發展的必要性。該報告亦建議制定政策以支持高質量的數字經濟發展，積極推進數字產業化、產業數字化，促進數字技術和實體經濟深度融合。

數字貨運平台是數字經濟和新質生產力在貨運行業的典型實踐，其核心價值在於科技驅動創新及生態協同效益的雙重突破。此平台不單只通過數字化轉型提高物流服務的質量及效率，亦帶動物流與製造業的深度整合，從而提高供應鏈韌性，促進數字經濟與實體經濟的融合。以平台為樞紐，以數據為紐帶的生產方式革新正在重塑物流行業的價值創造路徑，為經濟轉型升級提供底層支撐。

在市場需求及政策支持的推動下，數字貨運行業於2024年仍維持增長勢頭，但也呈現出一些新的變化趨勢。

根據交通運輸部的調查數據，截至2024年6月底，全國數字貨運企業數量達到3,286家。自2020年至2024年，數字貨運平台數量保持持續增長。全國數字貨運企業數量的增速變化亦值得關注，2021年增速曾超過140%，但到2023年已回落至約20%，增速呈現逐年放緩趨勢。數字貨運企業增速的顯著下降，一定程度上說明數字貨運行業從早期的快速擴張階段邁向逐步成熟的高質量發展期，行業進入門檻的逐步提高。行業內競爭更加有序和良性，具備核心競爭能力的企業將在未來很長一段時間更多地享受到行業發展所帶來的紅利。

根據中國物流與採購聯合會的調查數據，於2024年，中國數字貨運市場的總運費約為人民幣8,500億元，較2023年增長21.4%，道路貨運市場的數字化滲透率亦進一步增加。前十大數字貨運企業貢獻的總運費約為人民幣2,700億元，佔數字貨運市場總運費約32%，較2023年提升2個百分點。市場集中度逐漸改善，對業內領先的數字貨運企業做大做強甚有助益，亦推動行業高質發展。

集團概覽

作為道路貨運行業數字化的開拓者，我們始終秉持「求真、公道、利他」的核心價值觀，致力於通過創新的技術應用和服務模式打造穩健持續的貨運生態圈，促進數字貨運產業的長遠繁榮發展。我們服務並賦能道路貨運行業全產業鏈生態系統的參與者(包括物流企業、貨主企業、貨車司機、運力組織方及其他相關服務供應商)。通過我們的數字平台提高數據透明度及資源協同效應，協助建立長期、穩定且互利互惠的合夥關係，將行業生態系統朝著更高質量及可持續發展的方向推進。

基於20餘年數字化創新實踐經驗，我們利用數字化能力與互聯網平台優勢，帶動數字貨運平台的迭代升級和實施應用，著力探索整車運輸行業的數字化轉型的創新業務模式和可持續發展路徑。根據中國物流與採購聯合會的資料，按線上GTV、貨運量等指標統計，我們運營著中國最大的數字貨運平台。我們的平台為物流企業及貨主企業等託運方以及貨車司機提供了城際及城市內道路貨運方面的數字貨運服務及解決方案。

2024年是道路貨運行業新質生產力快速發展的一年。我們始終專注於行業結構的優化工作，推動整車運輸行業的高質發展。通過將人工智能技術應用到我們的數字貨運平台，我們促進行業的數字化轉型，同時節省成本、提高效率及服務品質。

我們以人工智能驅動的應用為核心，對數字貨運的運營數字化升級。我們的人工智能技術主要應用於智能風險防範及控制、業務流程診斷及優化以及智慧運營等業務場景，以提高客戶的運營效率。利用人工智能，我們可達成物流場景與數字解決方案的精準配對。我們的智能識別算法可以自動核實與運輸相關的關鍵數據，同時降低運營成本和業務風險。目前，我們的人工智能應用涵蓋智能建單、智能判別及業務預警以及智能客服等多個核心業務環節，大大改善了運力供應鏈的協作效益，提升了我們數字貨運平台的服務質量。

我們採用數據指標驅動優化循環(「**數據指標驅動優化循環Data Index Optimization**」)系統改進物流企業的物流項目管理及交付能力，在物流項目的各個環節產生的第一現場數據中識別出關鍵運營指標，並分析影響指標達成的場景問題，在方案的持續交付和運營過程中，不斷實時生產、沉澱並應用第一現場數據，循環優化客戶的關鍵運營指標。

我們在《運輸服務交付數字化要求》團體標準的基礎上，進一步提出運輸服務數字化交付標準具體實施細則，並已在具體的運輸業務中實踐運用。我們幫助物流企業完成運輸服務的同時，基於對運輸業務第一現場數據的進一步分析，提供項目管理、經營管理診斷及改善建議等數據服務。貨主企業可獲得整個運輸流程的可視化數據及相關數據分析結果，賦能貨主企業的產供銷一體化、庫存管理、產品交付。

我們亦採用數字化能力推動自身研發及運營系統的創新。我們已建立數字化的扁平組織架構，利用數字化驅動客戶成功(「**數字化驅動客戶成功 Digital Driven Customer Success**」)平台，整合我們的客戶運營、產品設計及研發團隊，以數字化協作打破部門之間的壁壘，大大縮減處理客戶要求的流程。

我們亦運營卡友地帶(一個「線上+線下」的貨車司機社區)。截至2024年12月31日，卡友地帶註冊用戶數約350萬人。按註冊用戶數量計，其是中國最大的貨車司機社區和中國最大的物流行業社區。

卡友地帶在踐行企業社會責任、建立商業信譽及加強本公司品牌價值方面扮演至關重要角色，同時，亦是公司數字貨運業務重要的運力資源補充。我們將卡友地帶的社會效益與商業運營相融合，成功建立了一套貨車司機群體與社會治理系統之間的良性互動機制，支持貨車司機職業工會建設，並推動黨建力度。受惠於過去十年所積累龐大且忠實的貨車司機用戶基礎，我們能夠與各類合作夥伴建立深度合作，共同幫助貨車司機解決「生意、生產、生活」的問題，改善貨車司機的社會地位、工作環境和生活條件。

業務概覽

我們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數字化產品及解決方案，以連接生態系統參與者並為其提供服務。我們的業務主要由三個部分組成：數字貨運業務、卡友地帶及貨車司機會員服務。

數字貨運業務

我們通過數字貨運業務來滿足託運方對貨運的需求。我們的數字貨運業務主要包括兩種不同的服務模式，即貨運服務與貨運平台服務。在深化道路貨運行業數字化的進程中，我們秉持長期主義，以第一現場數據為基礎，協助物流企業達成內外部協作，同時實現管理模式的轉型，提升數字交付能力，最終突破傳統方式，躍升至數字化運營。

我們已建立以SaaS服務為基礎的全鏈路數字貨運平台，為物流企業實現全部業務場景數字化的基礎，可達成業務運作端對端線上化，並產生第一現場數據。我們以業務場景為基礎的數字化布局分為數字化運力管理、數字化運輸過程管理、數字化財務結算管理。實時產生和積累的第一現場數據在物流項目的所有參與者之間共享以提高物流項目運作的協作效率，不單只實現物流企業高效的內外部協作，亦在其業務部門與財務部門之間建立起具有協同效益的機制。通過分析及處理第一現場數據，我們將物流企業的運營經驗轉化為寶貴的數據資產、促進業務資源整合，及拓展商業關係。



我們的數字貨運平台幫助物流企業得以建立規則化的私有運力池，並通過運力直接採購打破部門壁壘並擴大管理邊界。我們鼓勵貨車司機與物流企業按照預先界定的規則長期合作，激勵貨車司機積極加入規則化運力池。數字化運力資源的整合及應用，實現運力供應「短鏈化」。



自我們的數字貨運業務起步階段至2024年12月31日，我們已為超過16,700名託運方及361萬名貨車司機提供了服務，其於我們的平台上完成了合計超過5,600萬份託運訂單。截至2024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)約為人民幣384億元。我們的平台一直保持著高水平的年度留存率，截至2024年12月31日止年度，我們主要託運方客戶的年度留存率約為92.6%。

貨運服務

我們基於對託運方業務的分析，以適當的道路運力資源滿足託運方的託運需求。我們的貨運服務通常向大宗貨物等物流運輸標準化程度較高的行業客戶提供。面對貨主企業降本增效內驅力增強的市場變化，大宗貨物託運方依託我們的數字化產品和解決方案，形成差異化競爭優勢並逐步提升大宗貨物運輸的交付質量。透過將整個貨運業務流程數字化，能實時記錄第一現場數據，幫助大宗貨物託運方循環優化關鍵運營指標，不斷提升項目精細化管理水平，提高運營效率。截至2024年12月31日止年度，貨運服務線上GTV約為人民幣78億元。

貨運平台服務

在提供貨運平台服務時，我們側重於為託運方與貨車司機之間建立聯繫並促進雙方的協調。我們的貨運平台服務主要向運輸消費品等物流運輸過程相對複雜，且通常有定制化要求的託運方提供。使用貨運平台服務的物流企業在物流項目運作過程中，往往需要與運力供應鏈中的多個參與者配合，完成各個運輸需求。透過數字化運力管理、數字化運輸流程管理及數字化財務結算管理，打破各部門工作體系之間的壁壘，實現物流企業內部的高效協作與組織管理。同時，貨運平台業務整個業務流程的數字化，能夠實時記錄各個業務流程產生的數據，並進行系統化的數據展示與分析。我們貨運平台服務的全鏈路數字化產品和解決方案，提升物流企業的數字化能力，幫助物流企業打造透明、高效、穩定的現代化運力供應鏈。截至2024年12月31日止年度，貨運平台服務線上GTV約為人民幣306億元。

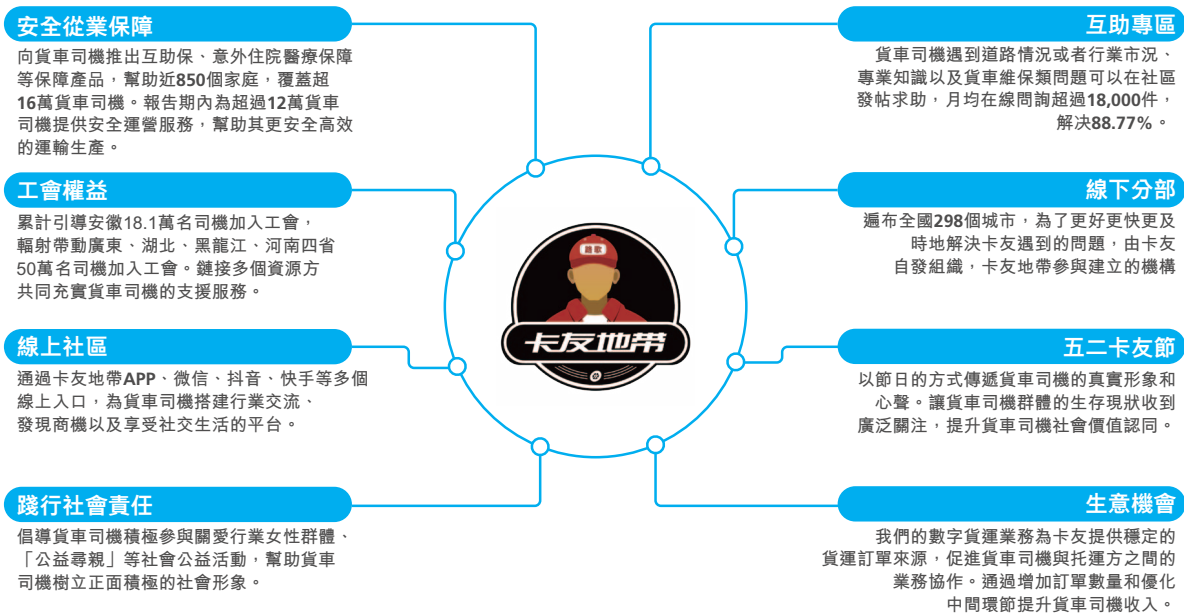
卡友地帶及貨車司機會員服務

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

通過多年運營，卡友地帶已經成為值得信賴的自組織社區。截至2024年12月31日，卡友地帶註冊用戶數約350萬人；我們在社交媒體平台上的粉絲數約333萬人。我們已於中國298個城市成立並管理卡友地帶線下社區，由當地貨車司機自主運營，卡友地帶協助管理。

我們將卡友地帶的社會價值與商業運營相融合，通過貨車司機工會的制度建設，促進貨車司機社會認同與權益保障體系的建立，提升社區運作效率，同時顯著提升對貨車司機群體的服務水平。

我們在線上社區內開設保障中心專區，為貨車司機免費提供法律援助，幫助貨車司機解決在生意、生產、生活中遇到的問題，並與外部資源方合作，面向貨車司機推出多項保障類服務。我們亦關注貨車司機的運輸安全，通過卡友地帶的移動應用程序及社交媒體平台提高貨車司機的駕駛安全意識，從而降低貨車司機的從業風險。尤其就我們數字貨運業務而言，我們分析第一現場數據，以識別出運輸過程中的風險場景，通過數字化的安全運營方式，並切合物流項目特點適配安全運營服務，協助物流企業及貨車司機減低運輸風險。



卡友地帶及貨車司機會員服務為我們的數字貨運業務提供了戰略價值補充，這三條業務線產生了強大的協同效應，持續為我們的整體業務系統注入動力。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運力資源補充。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貨車後市場服務的需求也為我們的貨車司機會員服務帶來了巨大的市場潛力。我們各業務線之間的協同作用相互促進，使我們能夠提升品牌形象並更好地服務客戶。

下表載列報告期內卡友地帶的若干運營指標：

截至2024年
12月31日
止十二個月

轉化貨車司機數 ⁽¹⁾ (千名)	260.0
轉化貨車司機完成的線上GTV(人民幣10億元)	7.9
轉化貨車司機完成的運單量(千單)	1,601.1

按以下方式劃分：

貨運服務(千單)	45.1
佔貨運服務託運訂單總數的百分比(%)	2.0
貨運平台服務(千單)	1,556.0
佔貨運平台服務託運訂單總數的百分比(%)	21.0
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⁾ (%)	22.0

附註：

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

卡友地帶平台上的貨車司機是完成平台託運訂單的運力資源補充，而大部分託運訂單由我們數字貨運平台上未加入卡友地帶的其他貨車司機完成。2024年轉化貨車司機數量與2023年同期相比略有增加，約為260.0千名(2023年：243.9千名)。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2023年的21.3%增加至2024年的22.0%，增幅保持在合理水平。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。

我們的可持續物流生態系統

我們已通過數字化培育可持續的物流生態系統，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接通互聯起來，且重視所有參與者的利益。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，並提高彼此的協同作用。

下圖說明我們可持續物流生態系統內不同參與方之間的互動。



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

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

- **託運方：**託運方是我們數字貨運業務的直接客戶。我們的託運方客戶主要包括各種規模和背景的物流企業。其次，我們也為需要貨運服務的貨主企業提供服務。於2024年，已在我們數字貨運平台上完成託運訂單的託運方達到7,138名；及截至2024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16,789名，較2023年底增加2,374名。於2024年，在我們平台上完成的託運訂單數量約9.7百萬份，且我們平台上的線上GTV約人民幣384億元。
- **貨車司機：**貨車司機是我們數字貨運業務道路運力資源的供應商。我們致力於分別通過數字貨運業務、卡友地帶和貨車司機會員服務，為貨車司機提供更好的商機、社交社區和工作機會。截至2024年12月31日，已在我們平台上完成託運訂單的貨車司機數量達到3.6百萬名，在我們的卡友地帶平台註冊的貨車司機數量達到約3.5百萬名。我們將指定年度或指定期間內至少在我們數字貨運平台完成四份訂單的貨車司機視為活躍貨車司機，於2024年，其完成了我們平台上運輸訂單總量的80%以上。於2024年，我們平台的活躍貨車司機數量為47.4萬名。
- **運力組織方：**於物流行業，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、保險公司及金融機構等其他生態系統參與方與我們平台上的貨車司機聯繫起來。

我們的技術及數字化產品

我們不斷探索人工智能技術於物流行業的應用，並於2024年在智能風險防治、業務流程診斷優化以及智能客戶運營等業務場景內成功實施人工智能驅動的解決方案。

我們於數字貨運平台上獨立開發並推出人工智能助手「婷姐」，能提供運輸規則指引及風險警示，協助貨車司機高效地處理運輸要求及突發事件，確保運輸流程暢通無阻。婷姐現已覆蓋運輸流程的多個關鍵環節，為運輸現場出現的不同問題提供精準的解決方案，在貨車司機的使用滿意度處於高水平。

在內部，我們研發了另一人工智能助手「路小哥」，其設計為解決我們內部流程銜接與跨部門協同。路小哥顯著提高了我們組織內的運營效率及團隊的協同效益。

此外，我們通過對於數字貨運平台上物流企業的業務運營所積累的運營數據進行分析，形成數據資產，得以進一步推出數據產品「物流企業數字化交付能力評價」。此項產品以標準化指標體系為基礎，提供物流企業數字交付能力的精準評價，衡量其貨運服務能力，已在北京國際大數據交易所正式上市。

企業社會責任

於2024年5月2日，由中華全國總工會牽頭帶領的第一屆路歌平台全網職工代表大會(擴大)會議的第一次會議已於安徽省合肥市成功舉辦，有來自全國各地70名貨車司機代表出席，會上審議並通過《路歌平台(全網)職工代表大會(擴大)會議實施辦法》及《路歌平台(全網)貨車司機權益保障集體合同》，對於貨車司機團體最為關注的運費、運輸保障、運輸安全、協商協調機制等議題作出保障貨車司機團體權益的回應。合同範圍覆蓋路歌平台380萬貨車司機，包括在路歌數字貨運平台註冊、以個體經營身份通過路歌數字貨運平台接受實際發貨方運輸訂單、完成實際發貨方運輸訂單任務的新就業形態勞動者，為貨車司機們提供了更加明確和有利的合法權益保障。

此乃道路貨運業首個涵蓋全國貨車司機的創新嘗試，讓數字貨運平台與貨車司機集體商議平台的交易規則。透過集體商議機制保障互聯網勞動者的權益，貨車司機更可以參與平台規則的規劃，有助於推動整個產業在保障貨車司機權益方面的進展，為產業高品質發展提供動力。

此外，會議上亦公佈了《平台貨車司機用戶權益保護承諾倡議書》，當中指出數字貨運平台是聯繫貨車司機與託運方的橋樑，而貨車司機為數字貨運平台的重要用戶。為了保障貨車司機的合法權益，維持公平、公正、有序的市場環境，已建議在整個數字貨運產業上踐行五個有關保護貨車司機權益的承諾。

我們於2024年的里程碑

下文載列截至2024年12月31日止年度本集團業務的重要里程碑：

(1) 本集團2024年榮獲各項榮譽與獎項。

於2024年，本集團連續五年上榜中華全國工商業聯合會評選的中國民營企業500強榜單，位列第420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89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218位；獲安徽省工商業聯合會評為安徽省民營企業服務業百強第2位。此外，本集團亦上榜由中國物流與採購聯合會評選的數字貨運平台10強榜單，並連續五年位列第1位。

於2024年1月，本集團作為領先的全鏈路數字貨運服務供應商，於國家統計局主管的中國生產力學會主辦的「首屆新質生產力大會」上榮獲「新質生產力企業」殊榮。

(2) 本集團的數據產品於北京國際大數據交易所正式掛牌發佈

本集團的數字化產品《物流企業數字化交付能力評價》已於2024年4月在北京國際大數據交易所正式掛牌發佈。

(3) 本集團簽署中國首份貨車司機集體合同，並成功舉辦第十屆「52卡友節」

本集團成功舉辦第十屆「52卡友節」，本屆卡友節超過4.3萬名貨車司機參與節日活動，累計宣傳曝光量超860萬。於本次卡友節，我們成功舉辦第一屆路歌數字貨運平台全網職工代表大會(擴大)會議，並與全國卡友代表簽署《路歌平台(全網)貨車司機權益保障集體合同》。此等會議標誌著國內貨運產業職工委員會制度及集體商議機制的重要一步，而我們作為互聯網平台企業開創性的以法律文書的形式與個體經營者簽約保障其權益。

(4) 本集團與中國工商銀行簽署數字財務服務合作協議

於2024年3月，本集團與中國工商銀行(「工商銀行」)簽署數字金融服務合作協議，成為其「數字金融夥伴」。我們將立足自身技術優勢，與工商銀行合作進一步探索數字金融在貨運行業應用的更多可能，以數字化令平台能力更臻完善及達致服務升級。這一合作夥伴關係為貨運生態系統的可持續和高效發展注入澎湃動能。

展望

於2024年，我們業績躍升，從淨虧損重拾正軌，錄得淨利潤。展望未來，我們將抓住中國數字貨運行業規模發展帶來的機遇，朝著以下戰略方向深化業務佈局，促進高質量發展：

- 第二十屆中央委員會第三次全體會議指出「要健全因地制宜發展新質生產力體制機制、健全促進實體經濟和數字經濟深度融合制度、完善發展服務業體制機制、健全現代化基礎設施建設體制機制，及健全提升產業鏈供應鏈韌性和安全水平制度。」另外，於會議上採納的《中共中央關於進一步全面深化改革、推進中國式現代化的決定》提出深化財稅體制改革，研究與新業態相適應的稅收制度。我們將繼續專注於數據生產、數據運營及產業整合，為行業治理提供數字監管工具，並促進物流行業的有序發展。我們將加快擴展供應鏈上游貨主企業端的服務覆蓋，數字化賦能製造產業的物流管理，同時推動貨主企業全流程的數字化與升級。
- 於數字貨運平台、卡友地帶及貨車司機會員服務上應用人工智能技術，是我們作為服務運營型企業的一個重要發展方向。我們按照以下三大範疇進行人工智能技術的深入探究：(i)業務人工智能轉型：我們將繼續發掘更多人工智能技術應用情景，逐步提升我們現有人工智能助手「婷姐」的能力，達致更有效率的業務運營；(ii)組織人工智能轉型：我們將於企業內通過人工智能技術提高組織運營的效率，以達致更智能化的管理及決策；及(iii)人工智能人才培養：我們將培育更多人工智能技術人才，建立更強大的人工智能團隊，為公司不斷深化人工智能技術佈局提供人才和技術保障。

- 根據我們於物流數字化領域上的核心優勢，我們將與優質物流企業攜手合作，創建具備產業協同效益的生態系統，集中建設延伸至貨主企業的數字物流交付服務系統。通過將產業資源及社會化服務能力融匯結合，我們將創新開發數字產品及解決方案，為貨主企業及物流企業提供全鏈路數字物流解決方案。與此同時，將整合有關產業及社會資源，以持續改進為貨車司機提供的支援及商業服務，為貨車司機構建數字服務系統。最終形成「技術賦能+生態協同」的雙軌驅進模式，全方位地推動物流產業的數字化轉型進程。

2025年將會是物流行業全鏈路數字化延「深」之年，同時，亦是數字貨運行業在新的發展階段下的機會之年。我們將繼續秉持「求真、公道、利他」的價值觀，抓住當前行業發展的機遇期，通過持續將技術應用在我們業務場景中，不斷優化、提升我們的產品及服務，為客戶創造更多的價值，為股東創造更好的回報。逆流而上，路歌始終是游得最快的人！

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7,541.9百萬元，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣5,616.2百萬元增加約人民幣1,925.7百萬元(或約34.3%)。收入增加主要是由於本集團透過深化數字化產品的應用、創新客戶服務模式及拓展數字貨運業務在物流行業的業務佈局，實現線上GTV、收入同步增長。

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

	截至12月31日止年度				同比變動 %
	2024年 人民幣千元	%	2023年 人民幣千元	%	
貨運服務收入	7,174,460	95.13	5,318,544	94.70	34.90
貨運平台服務收入	344,716	4.57	278,925	4.97	23.59
銷售商品	635	0.01	3,120	0.05	(79.65)
其他 ⁽¹⁾	22,115	0.29	15,627	0.28	41.52
合計	<u>7,541,926</u>	<u>100.00</u>	<u>5,616,216</u>	<u>100.00</u>	<u>34.29</u>

附註：

(1) 其他主要包括廣告服務、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7,144.0百萬元，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣5,303.0百萬元增加約人民幣1,841.0百萬元(或約34.7%)，主要由於2024年本公司線上GTV增加對應本公司支付司機運費成本上升。

毛利及毛利率

鑒於上文所述，毛利由截至2023年12月31日止年度的約人民幣313.3百萬元增加約人民幣84.6百萬元(或約27.0%)至截至2024年12月31日止年度的約人民幣397.9百萬元。毛利率由截至2023年12月31日止年度的約5.6%下降至截至2024年12月31日止年度的約5.3%。毛利率下降主要由於貨運服務業務量佔比增加。

其他收入及收益

本集團的其他收入及收益由截至2023年12月31日止年度的人民幣31.7百萬元增加約人民幣11.1百萬元(或約35.0%)至截至2024年12月31日止年度的約人民幣42.8百萬元，其中包括(i)銀行利息收入約人民幣7.5百萬元；(ii)政府補助(與數字貨運業務相關者除外)約人民幣26.5百萬元；及(iii)其他項目約人民幣8.8百萬元。該增加主要由於政府補助(與數字貨運業務相關者除外)增加。

銷售費用

於報告期內，本集團的銷售費用約為人民幣88.3百萬元，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣125.4百萬元減少約人民幣37.1百萬元(或約29.6%)，主要由於我們通過人工智能技術與業務場景的深度融合，構建智能化運營體系，提升運營效率，使得僱員人數下降，並帶來職工費用和差旅費下降，以及股份支付費用下降。

管理費用

我們的管理費用主要包括職工費用、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104.5百萬元，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣95.0百萬元增加約人民幣9.5百萬元(或約10.0%)，主要由於僱員人數增加導致職工費用上升。

研發開支

於報告期內，本集團的研發開支約為人民幣85.6百萬元，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣79.9百萬元增加約人民幣5.7百萬元(或約7.1%)，主要由於我們加大AI技術在數字貨運平台、卡友地帶及貨車司機會員服務中的應用，需要聘用更多研發人才導致職工費用上升。

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22.7百萬元，主要包括因客戶信用減值導致的應收款項以及其他應收款項虧損，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣12.3百萬元增加約人民幣10.4百萬元(或約84.6%)，主要由於若干其他應收款項的賬齡較長，導致減值支出增加。

其他開支

於報告期內，本集團的其他開支主要包括稅金及附加，扣減數字貨運業務相關政府補助，金額約為人民幣59.5百萬元，截至2023年12月31日止年度約為人民幣60.9百萬元，其他開支波動較小。

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12.3百萬元，較截至2023年12月31日止年度的約人民幣2.5百萬元增加約人民幣9.8百萬元。該增加主要由於本公司於2024年增加了銀行借款。

所得稅開支／抵免

於報告期內，本集團錄得所得稅開支約人民幣22.8百萬元，截至2023年12月31日止年度則為所得稅抵免約人民幣2.7百萬元。主要由於本公司於報告期內的應課稅利潤增加。

年內利潤／虧損

由於上文所述，截至2024年12月31日止年度的利潤約為人民幣44.5百萬元(2023年：虧損約人民幣29.6百萬元)。

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2024年及2023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。

	2024年 人民幣千元	截至12月31日止年度		2023年 人民幣千元	同比 百分比 變動 %
		估 總收入 百分比 %	估 總收入 百分比 %		
年內利潤／(虧損)	44,490	0.59	(29,623)	(0.53)	不適用
加回或扣除					
股份支付 ⁽¹⁾	9,191	0.12	26,972	0.48	(65.92)
與全球發售有關的 上市開支	-	-	3,104	0.06	(100.00)
非《國際財務報告準則》 計量					
經調整淨利潤	53,681	0.71	453	0.01	11,750.11

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53.7百萬元，較2023年的約人民幣0.5百萬元增加人民幣53.2百萬元(或10,640.0%)，主要由於(i)本集團透過深化數字化產品的應用、創新客戶服務模式及拓展數字貨運業務在物流行業的業務佈局，實現線上GTV、收入及毛利潤的同步增長；(ii)本集團透過深度整合人工智能技術與業務場景，構建智能化運營體系，顯著提升營運效率，並有效控制成本與費用。

流動性及財務資源及資本結構

於2024年12月31日，本集團的流動資產為約人民幣2,610.1百萬元(2023年12月31日：約人民幣2,322.5百萬元)，增加約人民幣287.6百萬元(或12.4%)，主要由於以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加。本集團的流動負債為約人民幣2,006.5百萬元(2023年12月31日：約人民幣1,776.6百萬元)，增加約人民幣229.9百萬元(或12.9%)，主要由於銀行借款和其他應付款項及應計款項增加。於2024年12月31日，流動比率為1.30，而於2023年12月31日為1.31，流動比率等於截至年末的流動資產總值除以流動負債總額。

於2024年12月31日，本集團的現金及現金等價物約為人民幣547.2百萬元，主要來自經營所得。於2024年12月31日，本集團的銀行借款為約人民幣284.8百萬元(2023年12月31日：人民幣120百萬元)，及本集團的其他借款約為人民幣5.9百萬元(2023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。

本集團已就其財務政策採取審慎的財務管理方針，確保可應付日常營運及資本開支的流動資金需求。董事會緊密監察本集團的流動資金狀況，同時考慮金融工具的信貸風險、流動資金風險及市場風險，將剩餘現金作適當投資。

本集團資本管理的主要目標為保障本集團的持續經營能力及維持穩健的資本比率，以支持其業務發展並將股東價值最大化。本集團管理其資本架構並根據經濟狀況的變動以及相關資產的風險特徵對其作出調整。為維持或調整資本架構，本集團可能會調整向股東派發的股息、向股東返還資本或發行新股。本集團無須遵循任何外部施加的資本要求。於報告期內，資本管理的目標、政策或流程概未作出變動。

H股自上市日期起於聯交所上市。於報告期內，本公司的資本結構並無任何變動。本公司的資本包括普通股(包括非上市股份及H股)。

資本開支

於報告期內，本集團的資本開支約為人民幣2.3百萬元，主要包括購買物業、廠房及設備以及購買無形資產。於報告期內我們主要通過經營活動產生的現金為我們的資本開支需求提供資金。

資產抵押

截至2024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(2023年12月31日：無)。

或有負債

截至2024年12月31日，本集團並無任何重大或有負債。

借款與資本負債比率

於2024年12月31日，本集團的銀行借款及其他借款為約人民幣290.7百萬元(2023年12月31日：人民幣120百萬元)。

截至2024年12月31日，我們的資本負債比率(按年末的負債淨額(包括借款、租賃負債)除以權益總額)約為44.6%(2023年12月31日：22.6%)。

附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

截至2024年12月31日止年度，我們概無對附屬公司、聯營公司及合營企業進行任何重大收購或出售。

持有的重大投資

興銀理財穩添利日盈日開固收類理財產品(「穩添利」)

穩添利為一項由興銀理財有限責任公司(「興銀理財」)管理的日開固收類理財產品。興銀理財為興業銀行股份有限公司的全資附屬公司，而興業銀行股份有限公司為中國股份制商業銀行，於上海證券交易所上市(股份代號：601166)。穩添利的風險評級被分類為R1(興銀理財內部評級)，其投資組合100%投資於債權類資產。

於2024年12月31日，本集團持有穩添利約2.86%的份額，投資成本約為人民幣149.1百萬元。於2024年12月31日，本集團就本集團於穩添利的投資錄得公允價值約人民幣149.1百萬元，佔本集團資產總值約5.47%。截至2024年12月31日止年度，本集團有來自於穩添利投資的未變現收益約人民幣0.1百萬元。

除上文披露者外，於2024年12月31日，本集團並無持有任何其他價值佔發行人資產總值5%或以上的重大投資。

本集團的投資目標是通過優化財務管理實現價值創造，最終實現股東回報的持續提升。截至2024年12月31日，本集團所持有的投資產品均為銀行發行的理財產品，產品風險評級為R1級。在篩選購買產品時，本公司不僅評估產品的歷史業績表現(如收益穩定性及分紅記錄)，更注重其風險收益特徵與資本保值能力的匹配度。在投資決策過程中，本集團綜合考慮產品策略的防禦性、底層資產的分散度、利率及市場情緒波動對淨值的

影響，同時結合宏觀經濟周期調整持倉結構。基於穩健的投資風格，本公司堅持分散配置低波動型產品，通過動態監控組合回撤與夏普比率，在控制下行風險的前提下追求穩定的股息收益與資本增值，為股東提供可預期的風險調整後回報。展望未來，本公司將以銀行發行的理財產品為主，尋求多元化投資，包括但不限於非上市基金、股本證券及債務證券。

報告期內，本集團繼續致力於分散風險，並取得資產的保值與升值。我們將自有資金投入多個銀行發售的不同的理財產品，該等產品的主要投資範圍覆蓋了包括銀行存款、債券、中央銀行票據、同業存單、在銀行間市場和證券交易所市場發行的資產支持證券、監管機構認可的其他具有良好流動性的貨幣市場工具等。截至2024年12月31日，本集團投資的理財產品的賬面金額約為人民幣289.1百萬元。

重大投資和資本資產之未來計劃

除本公告所披露者外，截至2024年12月31日，我們概無其他重大投資和資本資產之計劃。

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。本集團的借款以人民幣和美元持有，及本集團的現金及現金等價物以人民幣及港元持有。

於2024年12月31日，本集團有來自其現金結餘及計息銀行借款的外匯風險。本集團已使用外幣掉期合約以減低因借款而產生的美元外匯風險。由於本集團的淨美元貨幣敞口為數甚少，本集團的外幣風險有限。

報告期內重大事件

非執行董事的委任

傅達先生(「傅先生」)已獲委任為第五屆董事會非執行董事，自2024年5月29日起生效。有關傅先生的履歷詳情及根據上市規則第13.51(2)條須予披露的其他資料，請參閱本公司日期為2024年4月26日的通函。

董事調任及首席財務官退任

由於王瑤女士已屆退休年齡並有意投放更多時間於私人事務，故此已從執行董事調任為非執行董事，並已退任本公司首席財務官(「首席財務官」)，自2024年8月30日起生效。詳情請參閱本公司日期為2024年8月30日有關(其中包括)董事調任及首席財務官退任的公告。

建議修訂章程

據於2024年8月30日舉行的董事會會議所審議及批准，董事會建議(其中包括)根據中國法律、法規及規例以及《上市規則》的相關變更，並因應本公司的實際情況，對現行章程作出若干修訂(「建議修訂」)。建議修訂須待股東於本公司將於適當時候舉行的股東大會上以特別決議案方式批准方可作實。建議修訂全文將載列於寄發予股東的通函內(如要求)。詳情請參閱本公司日期為2024年8月30日有關(其中包括)建議修訂章程的公告。

除本公告所披露者外，本集團並不知悉任何可能對我們截至2024年12月31日止年度的經營及財務表現產生重大影響的重要事件。

僱員及薪酬政策

截至2024年12月31日，我們擁有868名全職僱員，全部位於中國。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，我們致力於建立具有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。本集團亦為其僱員設立股權激勵計劃。

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

所得款項用途

全球發售所得款項用途

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

截至2024年12月31日，本公司已按照招股章程所載的擬定用途動用全球發售所得款項淨額約23.4百萬港元，佔全球發售所得款項淨額總額約37.1%。下表載列全球發售所得款項用途的明細。截至2024年12月31日，未動用所得款項淨額存放於香港法例第571章《證券及期貨條例》及相關司法權區(如適用)法律定義下的持牌銀行及／或授權金融機構。有關全球發售所得款項淨額用途的詳情，請參閱招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

所得款項淨額用途	所得款項 淨額百分比	招股章程 所披露 分配的估計 所得款項 淨額	全球發售 所得款項 分配淨額 ^(附註)	自上市至 2024年 12月31日 已動用的 所得款項 淨額	全額使用 所得款項 淨額的 預期時間表	截至2024年 12月31日 尚未動用的 所得款項 淨額
		(百萬港元)	(百萬港元)	(百萬港元)		(百萬港元)
進一步升級並加強我們的數字貨運業務，旨在滿足我們的客戶於更多元化的業務場景下更深入的需求，並堅持不懈地改善我們數字貨運業務的用戶體驗	45.0%	34.2	28.4	5.8	2031年	22.6
(i) 獲取更多貨運服務和貨運平台服務客戶	15.0%	11.4	9.5	1.6	2031年	7.9
(ii) 提高我們對現有客戶群的滲透率	15.0%	11.4	9.5	3.1	2027年	6.4
(iii) 提升我們生態系統中其他參與者的參與度，並為我們生態系統內的協同發展探索其他機會	15.0%	11.4	9.4	1.1	2031年	8.3
進一步擴大我們的卡友地帶及卡加車服	15.0%	11.4	9.5	2.3	2031年	7.2
(i) 探索並提高卡友地帶的商業化，包括吸引註冊會員及通過卡加提高商業化機會	7.5%	5.7	4.7	0.9	2027年	3.8
(ii) 建立並維護我們的卡加車服授權商店的全國性服務網絡	5.0%	3.8	3.2	0.7	2031年	2.5
(iii) 加強為我們卡加車服提供支持的供應鏈系統	2.5%	1.9	1.6	0.7	2027年	0.9
增強我們的研發力度及加強我們的技術能力	20.0%	15.2	12.6	9.8	2025年	2.8
(i) 加強我們在大數據方面的技術優勢	15.0%	11.4	9.4	6.6	2025年	2.8
(ii) 提高我們在高科技領域的現有研發能力	5.0%	3.8	3.2	3.2	2024年	0.0
招募額外銷售、營銷及運營人員	10.0%	7.6	6.3	3.0	2026年	3.3
營運資金及其他一般公司用途	10.0%	7.6	6.3	2.5	2027年	3.8

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

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

報告期後事項

非執行董事辭任、建議委任執行董事及提名委員會組成變更

傅先生已辭任非執行董事之職，以投放更多時間於其他工作及私人事務，其辭任於2025年3月28日生效。於同日舉行的董事會會議上經董事會審議通過，龍先生獲提名為執行董事候選人，有關建議委任龍先生擔任執行董事的議案將於2024年度股東大會上提呈以供股東審議。此外，為擴闊本公司提名委員會(「**提名委員會**」)的視野及促進本公司招聘的多元化水平，董事會已委任王瑤女士及李東先生為提名委員會成員，自2025年3月28日起生效。詳情請參閱本公司日期為2025年3月28日有關非執行董事辭任、建議委任執行董事及提名委員會組成變更的公告。

除本公告內所披露者外，本集團並不知悉任何可能對我們截至2024年12月31日止年度及直至本公告日期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2024年12月31日止年度派付任何股息(2023年：無)。

年度股東大會

2024年度股東大會將於2025年6月10日(星期二)舉行。召開2024年度股東大會的通告將於適當時按《上市規則》規定之方式刊發並寄發予股東。

暫停辦理股份過戶登記手續

本公司的股東名冊將於2025年6月4日(星期三)至2025年6月10日(星期二)(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2024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2025年6月3日(星期二)下午四時三十分前送交本公司的H股證券登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)。

綜合損益及其他全面收益表
截至2024年12月31日止年度

		2024年 附註 人民幣千元	2023年 人民幣千元
收入	4	7,541,926	5,616,216
營業成本	5	<u>(7,143,977)</u>	<u>(5,302,952)</u>
毛利		397,949	313,264
其他收入及收益	4	42,783	31,729
銷售費用	5	(88,337)	(125,388)
管理費用	5	(104,471)	(94,956)
研發開支	5	(85,617)	(79,909)
金融及合同資產減值淨值	5	(22,702)	(12,283)
其他開支	5	(59,512)	(60,929)
財務成本	6	(12,279)	(2,451)
應佔聯營公司虧損		<u>(553)</u>	<u>(1,382)</u>
稅前利潤／(虧損)	5	67,261	(32,305)
所得稅(開支)／抵免	7	<u>(22,771)</u>	<u>2,682</u>
年內利潤／(虧損)及綜合收益總額		<u>44,490</u>	<u>(29,623)</u>
以下各項應佔：			
母公司擁有人		50,034	(29,564)
非控股權益		<u>(5,544)</u>	<u>(59)</u>
母公司普通權益持有人應佔			
每股盈利／(虧損)			
基本及攤薄(人民幣元)	9	<u>0.04</u>	<u>(0.02)</u>

綜合財務狀況表

2024年12月31日

		2024年 附註 人民幣千元	2023年 人民幣千元
非流動資產			
物業、廠房及設備		54,863	58,963
使用權資產		25,551	32,302
無形資產		1,782	1,783
於聯營公司的投資		11,842	4,395
預付款項、其他應收款項及其他資產		9,234	3,275
遞延所得稅資產		14,417	27,587
		<u>117,689</u>	<u>128,305</u>
非流動資產總值			
		<u>117,689</u>	<u>128,305</u>
流動資產			
存貨		365	3,839
貿易應收款項及應收票據	10	177,495	142,803
合同資產		9,928	6,583
預付款項、其他應收款項及其他資產		1,578,855	1,629,731
以公允價值計量且其變動計入當期 損益的金融資產		289,115	20,000
衍生金融工具		3,775	—
受限制銀行存款		3,307	1,640
現金及現金等價物		547,241	517,861
		<u>2,610,081</u>	<u>2,322,457</u>
流動資產總值			
		<u>2,610,081</u>	<u>2,322,457</u>
流動負債			
貿易應付款項	11	172,087	155,267
其他應付款項及應計款項		1,511,707	1,464,746
合同負債		8,760	12,814
計息銀行及其他借款		290,651	120,000
租賃負債		9,521	5,619
應納稅款		13,794	18,115
		<u>2,006,520</u>	<u>1,776,561</u>
流動負債總額			
		<u>2,006,520</u>	<u>1,776,561</u>
流動資產淨值			
		<u>603,561</u>	<u>545,896</u>
資產總值減流動負債			
		<u>721,250</u>	<u>674,201</u>

	2024年 附註 人民幣千元	2023年 人民幣千元
非流動負債		
租賃負債	14,927	21,572
遞延所得稅負債	36	23
	<u>14,963</u>	<u>21,595</u>
非流動負債總額		
	<u>14,963</u>	<u>21,595</u>
資產淨值	706,287	652,606
權益		
母公司擁有人應佔權益		
股本	87,117	87,117
儲備	624,773	565,548
	<u>711,890</u>	<u>652,665</u>
非控股權益	(5,603)	(59)
權益總額	<u>706,287</u>	<u>652,606</u>

財務資料附註

2024年12月31日

1. 公司資料

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

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

2.1 編製基準

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

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

合併基準

綜合財務報表包括本公司及其附屬公司(「統稱為「本集團」」)於截至2024年12月31日止年度的財務資料。附屬公司為本公司直接或間接控制的實體(包括結構化實體)。若本集團從參與被投資方的業務中獲得或有權獲得可變回報，且有能力通過其對被投資方的權力而影響該等回報(即現有權利令本集團目前有能力支配被投資方的相關活動)，則視為獲得控制權。

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

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

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

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

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

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

2.2 會計政策及披露變動

本集團於本年度的財務報表首次採納以下經修訂《國際財務報告準則》。

《國際財務報告準則》第16號(修訂本)	售後租回的租賃負債
《國際會計準則》第1號(修訂本)	負債分類為流動或非流動
《國際會計準則》第1號(修訂本)	包含契諾的非流動負債
《國際會計準則》第7號及	供應商融資安排
《國際財務報告準則》第7號(修訂本)	

採納經修訂《國際財務報告準則》對本集團的綜合財務報表並無重大影響。

2.3 已頒佈但尚未生效的《國際財務報告準則》

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

《國際會計準則》第21號(修訂本)	缺乏可交換性 ¹
《國際財務報告準則》第9號及	金融工具分類及計量的修訂 ²
《國際財務報告準則》第7號(修訂本)	
《國際財務報告準則》會計準則的	《國際財務報告準則》第1號、《國際財務報告
年度改進—第11卷	準則》第7號、《國際財務報告準則》第9號、
	《國際財務報告準則》第10號及《國際會計
	準則》第7號的修訂 ²
《國際財務報告準則》第9號及	涉及依賴自然能源的電力的合約 ²
《國際財務報告準則》第7號(修訂本)	
《國際財務報告準則》第18號	財務報表的呈列及披露 ³
《國際財務報告準則》第19號	非公共受托責任附屬公司：披露 ³
《國際財務報告準則》第10號及	投資者與其聯營公司或合營企業之間的
《國際會計準則》第28號(修訂本)	資產出售或投入 ⁴

¹ 於2025年1月1日或之後開始的年度期間生效

² 於2026年1月1日或之後開始的年度期間生效

³ 於2027年1月1日或之後開始的年度／報告期間生效

⁴ 尚未確定強制生效日期，惟已可供採納

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

3. 經營分部資料

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

地區資料

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

有關主要客戶的資料

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

4. 收入、其他收入及收益

收入分析如下：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
客戶合同收入	7,541,904	5,616,192
其他來源收入		
租金收入	22	24
合計	<u>7,541,926</u>	<u>5,616,216</u>

客戶合同收入

(i) 分類收入信息

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
商品或服務類別		
貨運服務	7,174,460	5,318,544
貨運平台服務*	344,716	278,925
銷售商品	635	3,120
其他增值服務	<u>22,093</u>	<u>15,603</u>
客戶合同收入總額	<u>7,541,904</u>	<u>5,616,192</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2024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1,122,756,099元(2023年：人民幣1,052,754,242元)。

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
收入確認時間		
於一段時間轉讓的服務	7,174,460	5,318,544
於某一時間點轉讓的服務及商品	367,444	297,648
客戶合同收入總額	7,541,904	5,616,192

下表列示於本報告期確認的收入金額，該等金額於報告期期初計入合同負債：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於年初計入合同負債的已確認收入：		
貨運平台服務	10,051	10,478
貨運服務	2,763	1,897
合計	12,814	12,375

(ii) 履約責任

本集團履約責任的資料概述如下：

貨運服務

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

貨運平台服務

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

銷售商品

履約責任於貨物交付時完成，一般於貨物交付時完成付款。

於12月31日分配給剩餘履約責任(未履行或部分未履行)的交易價格金額為：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
預計將被確認為收入的金額：		
一年以內	<u>8,760</u>	<u>12,814</u>
合計	<u><u>8,760</u></u>	<u><u>12,814</u></u>

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

其他收入及收益的分析如下：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
其他收入及收益		
銀行利息收入	7,512	8,138
其他政府補助* — 與收入相關	26,461	17,643
其他	<u>8,810</u>	<u>5,948</u>
其他收入及收益總額	<u><u>42,783</u></u>	<u><u>31,729</u></u>

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

5. 稅前利潤／(虧損)

本集團稅前利潤／(虧損)乃經扣除／(計入)以下各項後得出：

	附註	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
貨運服務成本	(i)	7,097,835	5,261,701
物流合作夥伴援助成本	(ii)	4,702	6,293
其他數字貨運業務成本	(iii)	40,869	31,768
存貨銷售成本		571	3,190
營業成本		7,143,977	5,302,952
税金及附加	(iv)	58,520	55,871
物業、廠房及設備折舊		5,730	9,057
使用權資產折舊		3,525	2,930
無形資產攤銷		585	440
貿易應收款項及應收票據減值撥回		(643)	(146)
合同資產減值撥回		(23)	(13)
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產減值		23,368	12,442
聯營公司減值		–	3,619
存貨減值		41	–
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		156,239	149,771
退休金計劃供款及社會福利	(v)	34,000	33,752
以權益結算的股份支付的開支		8,337	22,001
並未計入租賃負債計量的租賃付款		880	985
出售物業、廠房及設備項目虧損		–	261
核數師酬金		1,887	1,887

(i) 貨運服務成本主要指與簽約貨車司機就貨運產生的成本，扣除數字貨運業務相關政府補助後，截至2024年12月31日止年度，該等金額為人民幣294,259,666元(2023年：人民幣216,257,376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2024年12月31日止年度，該等金額為人民幣310,255,487元(2023年：人民幣273,930,050元)。

(v) 於2024年12月31日，本集團的退休金計劃下並無任何被沒收供款可用於抵扣未來年度的應交供款。

6. 財務成本

財務成本分析如下：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
銀行貸款及其他借款利息	11,338	2,382
租賃負債利息	<u>941</u>	<u>69</u>
合計	<u>12,279</u>	<u>2,451</u>

7. 所得稅開支

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

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

本集團於年內的所得稅開支分析如下：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
即期	9,588	7,576
遞延所得稅	<u>13,183</u>	<u>(10,258)</u>
年內稅項開支／(抵免)總額	<u>22,771</u>	<u>(2,682)</u>

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

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
稅前利潤／(虧損)	67,261	(32,305)
按中國內地25%的法定稅率計算的稅項	16,815	(8,076)
本公司及若干附屬公司不同稅率的影響	(1,204)	6,199
就以往期間即期及遞延所得稅作出的調整	3,768	806
歸屬於聯營公司的損失	138	345
不可扣稅費用*	2,702	7,883
合格研發費用的額外扣除	(16,426)	(15,795)
未確認稅項虧損及暫時性差異	16,978	5,956
	<u>22,771</u>	<u>(2,682)</u>
按本集團實際稅率計算的稅項開支／(抵免)		

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

8. 股息

年內本公司並無支付或宣派任何股息(2023年：無)。

9. 母公司普通權益持有人應佔每股盈利／(虧損)

每股基本盈利／(虧損)金額根據本公司普通權益持有人應佔年內利潤／(虧損)除以年內發行在外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。

	2024 年	2023 年
盈利／(虧損)		
本公司普通權益持有人應佔利潤／(虧損)(人民幣千元)	50,034	(29,564)
股份		
年內已發行普通股的加權平均數(千股)(i)	1,393,876	1,385,944
本公司普通權益持有人應佔每股盈利／(虧損) (人民幣元／股)		
— 基本及攤薄(ii)	<u>0.04</u>	<u>(0.02)</u>

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

(ii) 年內本集團概無已發行潛在稀釋普通股。

10. 貿易應收款項及應收票據

	2024 年 人民幣千元	2023 年 人民幣千元
貿易應收款項	168,164	143,376
應收票據	<u>10,144</u>	<u>—</u>
小計	<u>178,308</u>	<u>143,376</u>
減：預期信用損失	<u>(813)</u>	<u>(573)</u>
合計	<u>177,495</u>	<u>142,803</u>

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

截至年末，計入本集團應收票據的金額為人民幣4,137,693元(2023年：零)，由於彼等按照以收取合同現金流量以及出售金融資產兩者兼有的業務模式管理，因此被分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務投資。

於年末，本集團並無抵押貿易應收款項(2023年：無)作為自其他金融機構獲取貸款的擔保。

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

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
90天以內	158,331	126,547
90天至1年	17,980	16,253
1至2年	1,184	3
合計	177,495	142,803

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

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
共同確認減值	178,308	143,376
減：預期信用損失	(813)	(573)
總計	177,495	142,803

貿易應收款項及應收票據的預期信用損失的變動如下：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於年初	573	1,406
預期信用損失	(643)	(146)
收回先前核銷的貿易應收款項	883	—
不可收回的核銷金額	—	(687)
於年末	813	573

於各報告期末採用撥備矩陣進行減值分析，以計量預期信用損失。撥備率乃基於客戶賬齡計算。該算法根據於報告日期可得的有關過往事項、當前條件及未來經濟條件預測的合理及可靠資料反映最佳估計結果。本集團按採用撥備矩陣進行共同評估所呈列的貿易應收款項的信用風險資料列示如下：

於2024年12月31日

	賬 齡			合 計
	1年以內	1至2年	2年以上	
總賬面值(人民幣千元)	166,868	1,296	—	168,164
預期信用損失(人民幣千元)	701	112	—	813
預期信用損失率	0.42%	8.64%	—	0.48%

於2023年12月31日

	賬 齡			合 計
	1年以內	1至2年	2年以上	
總賬面值(人民幣千元)	143,373	3	—	143,376
預期信用損失(人民幣千元)	573	—	—	573
預期信用損失率	0.40%	—	—	0.40%

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

11. 貿易應付款項

根據發票日期，於報告期末的貿易應付款項的賬齡分析如下：

	2024年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
1年以內	<u>172,087</u>	<u>155,267</u>

貿易應付款項為無抵押、不計息且通常於一年內結清。

企業管治

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

於報告期間，本公司一直遵守《企業管治守則》第二部分項下的所有原則及適用守則條文。

此外，由經驗豐富及才能出眾的人士組成的高級管理層與董事會可確保權力與權限之間有所制衡。截至本公告日期，董事會由三名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事組成，因此，我們認為董事會的組成具有較高的獨立性。

本公司將繼續定期審閱及監察企業管治常規，確保本公司遵守《企業管治守則》及維持高標準的企業管治常規。本公司企業管治常規的進一步資料載於本公司將適時刊發的本公司截至2024年12月31日止年度的年度報告內的企業管治報告。

證券交易的標準守則

自上市日期起，本公司已採納《上市規則》附錄C3所載《標準守則》作為董事及監事進行證券交易的行為守則。經向董事及監事作出具體查詢，各董事及監事均已確認，於報告期間一直遵守《標準守則》所載的規定標準。截至2024年12月31日止年度，本公司並無發現任何有關僱員違反標準守則的事件。

購買、出售或贖回本公司股份

截至2024年12月31日止年度，本公司或其任何附屬公司概無購買、贖回或出售本公司任何上市證券。

重大法律訴訟

於報告期內，本集團成員公司並無牽涉任何重大訴訟、仲裁或索償，且據董事所知本集團任何成員公司概無任何尚未了結或面臨威脅的重大訴訟、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) 於報告期間及直至本公告日期一直由公眾持有。

審核委員會

董事會已成立審核委員會，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2024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2024年12月31日的綜合財務狀況表、截至2024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2024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》的規定寄發予希望收取企業通訊印刷本的股東(如要求)並分別在聯交所及本公司網站刊發。

致謝

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

釋義

於本公告內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「2024年度股東大會」	指	本公司將於2025年6月10日(星期二)舉行的應屆年度股東大會
「章程」	指	本公司於2021年10月28日採納並自上市日期生效的公司章程(經不時修訂)
「AI」	指	人工智能
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「核數師」	指	安永會計師事務所
「董事會」	指	本公司董事會
「企業管治守則」	指	《上市規則》附錄C1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、澳門特別行政區及台灣
「本公司」或「路歌」	指	合肥維天運通信息科技股份有限公司，一家於2010年6月23日在中國註冊成立的股份有限公司，並於2023年3月9日於聯交所上市(股份代號：2482)

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

「上市」	指	H股於2023年3月9日在聯交所主板上市
「上市日期」	指	2023年3月9日，即本公司股份於聯交所上市 的日期
「《上市規則》」	指	《聯交所證券上市規則》，經不時修訂或補充
「主板」	指	聯交所營運的證券市場(不包括期權市場)， 獨立於聯交所GEM並與其並行營運
「《標準守則》」	指	《上市規則》附錄C3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
「研發」	指	研究及開發
「報告期」	指	截至2024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，為一種基於雲端的軟件許可 及交付模式，軟件及相關數據集中託管
「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，包括非上市股份及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
「非上市股份」	指	本公司註冊股本中的普通股，每股面值為人民幣0.0625元，由內地投資者以人民幣認購及繳足股款，且並無於任何證券交易所上市
「美元」	指	美元
「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
2025年3月28日

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