

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2025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2025年12月31日止年度的經審核綜合年度業績，連同截至2024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 %
	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元	
收入	4,530,527	7,541,926	(39.93)
營業成本	(4,105,072)	(7,143,977)	(42.54)
毛利	425,455	397,949	6.91
年內利潤	41,915	44,490	(5.79)
母公司擁有人應佔年內利潤	43,478	50,034	(13.10)
非《國際財務報告準則》計量			
經調整淨利潤 ⁽¹⁾	44,170	53,681	(17.72)
經調整母公司擁有人應佔淨利潤 ⁽¹⁾	45,733	59,225	(22.78)

⁽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：

2025年，是我們於物流數字化領域深耕不輟的一年。集團不僅成功構建了覆蓋運輸全流程、貫穿十二個關鍵節點的數字化貨運體系，更見證數據服務茁壯成長為驅動我們前行的新增長極。我們依託業務場景中持續產生的實時、多維的第一現場數據，為託運方提供深度數字化方案與決策支持，賦能其經營模式實現從經驗驅動到數據驅動的根本性跨越。

2025年的另一里程碑，是AI技術全面重塑了我們的運營與服務。我們全力推進AI能力建設，推出的數字人「婷姐」已作為智能運營中樞，深度參與超過90%物流項目的全流程管理。這不僅大幅提升了運營效率，更將數字化的服務邊界拓展至貨主企業與每一位貨車司機，為核心業務線注入了前所未有的智能動能。

行業的健康發展，離不開清晰、向好的政策供給。《網絡貨運承運平台經營管理辦法》已頒佈並實施，確立了「承運平台」作為被鼓勵新業態的獨立地位，標誌著行業邁向分類監管、規範發展的新階段。我們堅信，良法善治將為網絡貨運承運平台開拓出更廣闊的發展空間。

展望2026年。我們將攜手各方夥伴，共同探索並守護物流數字化轉型升級的寶貴成果，致力於成為現代物流體系可信賴的數字化基礎設施。

執行董事兼首席執行官

杜兵

2026年3月31日

管理層討論與分析

集團概覽

作為物流行業的數字化開拓者，我們運營著中國最大的網絡貨運平台——路歌網絡貨運承運平台。我們致力於通過創新的技術應用和服務模式打造良性貨運生態圈，推動網絡貨運生態的可持續生長與繁榮。依託高度數字化的路歌網絡貨運承運平台，為貨運行業各參與方提供全鏈路數字化服務與解決方案，協助各方建立長期、穩定且互利互惠的合作關係，並由此形成了「網絡貨運、卡友地帶及產業資源連結」的業務佈局，服務網絡覆蓋全國。

基於在物流數字化領域二十三年的深耕，我們秉承「真承運、真合規、真數字化」的準則，依託數字化能力與互聯網平台優勢，構建了覆蓋運輸全流程、貫穿十二個關鍵業務鏈路的數字化貨運體系。該體系實現了從運輸計劃、在途管理到財稅核算的多參與方線上協同，有效解決了運輸業務中物流公司、貨主企業、貨車司機及相關服務商之間的跨主體協同難題。在此過程中，運輸環節持續產生的實時、多維第一現場數據，不僅構成了向託運方提供數字化方案與數據服務的基石，也為平台藉助AI技術提升運營效率、將數字化解決方案的服務範圍延伸到貨主企業和貨車司機創造契機。此外，我們通過「卡友地帶」線上社區精準觸達貨車司機群體，攜手產業資源合作方，將對新就業形態勞動者的人文關懷切實融入貨車司機運營的各個環節，共同探索傳統物流行業數字化轉型的創新模式與可持續發展路徑。

我們持續對路歌網絡貨運承運平台的物流項目進行數字化升級與業務流程優化，並構建起物流項目健康度評價體系，多維度評估我們提供的數字化應用及解決方案與物流項目的適配度。我們的資源聚焦於提升物流項目的數字化應用深度，精選更具數字化合作價值的物流項目，實現線上GTV的高質量發展。

本集團全面推進AI技術深度應用於路歌網絡貨運承運平台，涵蓋基於物流項目現場的流程場景應用，及服務託運方的管理場景解決方案。報告期內AI數字人「婷姐」已全面覆蓋所有物流項目的貨車司機管理，作為貨車司機的個人業務助理，幫助貨車司機更高效、安全的完成運輸任務。在部分物流項目上，當貨車司機提前預約運輸任務時，「婷姐」有能力自主完成訂單確認和運費議價的工作。通過持續的高頻技術反覆運算及複雜業務場景中的人機協同，目前「婷姐」已作為數字運力管理員，參與到本集團超90%託運方的物流項目運營中，以數字化能力助力託運方在運力調度、風險管控、成本優化與效能提升等方面實現系統化升級。此外，我們的AI技術賦能已延伸至貨主端的數字化服務。

我們始終將貨車司機的權益保障列為良性物流生態圈建設的重要部分，並圍繞這一目標展開系列實踐。通過打造了中國最大的整合線上與線下貨車司機職業社區—卡友地帶，為貨車司機構建起專屬的互助支持、經驗交流與資源整合平台。在此基礎上，依託互聯網平台優勢開創性的開展貨車司機「雲黨建」，推動建立中國首個貨車司機線上加入工會的服務平台，並簽出中國首份貨車司機集體合同《路歌平台(全網)貨車司機權益保障集體合同》、《維天運通(路歌)平台算法與勞動規則集體協議》。

市場概覽

中國擁有世界級的生產規模、消費規模和貿易規模，同時也支撐起世界上規模最大的道路運輸市場。在這樣的大規模市場下，若想降低整體物流成本，絕不能單純依靠價格「內卷」這類無序競爭，而需要依託供應鏈產業鏈協同實現。運用數字化將產業鏈、供應鏈各環節有機銜接，創造全新的產業價值成為物流數字化的重要發展目標。在這一目標的驅動下，物流數智化發展和物流數字化水準的進一步提升，以網絡貨運承運平台為代表的物流技術創新力量越來越多的參與到道路運輸業務中。網絡貨運承運平台將貨主企業、物流企業及貨車司機連結起來，有助減少傳統運力供應鏈由於資訊不對稱導致的效率損耗，實現運輸業務的全流程數字化管控。借助大數據、物聯網及人工智慧技術，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，動態優化資源配置及運力資源調度，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。

2025年的網絡貨運承運平台在政策調整和市場驅動的雙重作用下，正從追求規模擴張轉向高品質發展。根據交通運輸部科學研究院發佈的2025年度網絡貨運承運平台運行資料，全國共有3,192家網絡貨運承運平台，數量較上一年度小幅回落，打破了網絡貨運承運平台自2020年以來平台數量逐年增長的態勢。網絡貨運承運平台數量的下降，一定程度上表明網絡貨運行業從早期的快速擴張階段轉向逐步成熟的高品質發展時期，伴隨著行業低效產能出清，行業內競爭從價格「內卷」的無序競爭轉向對數字化能力和客戶服務深度的有序和良性競爭。同時，行業市場集中度亦有所提升。2025年，頭部網絡貨運承運平台完成的運單量佔行業總量的64.1%，其運費交易額佔比達54.8%。全國網絡貨運平台共整合貨運車輛1,045.6萬輛，較上一年度增長13.9%，其中頭部平台整合車輛佔比59%；整合貨車司機945萬人，同比增長15.6%，其中頭部平台整合司機佔比54%。市場集中度的持續優化，不僅為行業龍頭平台的規模化發展創造了有利條件，也進一步驅動著整個行業朝著更高水準的服務質效與產業升級邁進。

國家層面圍繞網絡貨運行業健康規範發展，在稅收優化、標準化建設、監管體系完善等方面推出一系列政策文件，為全行業降本增效和高品質發展提供了有力支援。

2025年國務院令(第810號)公佈《互聯網平台企業涉稅信息報送規定》，要求互聯網平台需向主管稅務機關報送平台內經營者及從業者的身份與收入資訊等涉稅數據，確立了數據在稅務徵管中的法律基礎和核心地位。網絡貨運平台通過平台化、視覺化及資料化運營，實現運輸全鏈路真實透明、全程可追溯，積累的交易、軌跡、支付等海量結構化數據，為「以數治稅」的稅收徵管改革提供不可篡改的信用憑證。

國家市場監督管理總局、國家發展改革委、交通運輸部等六部門聯合印發的《現代物流標準化重點工作計劃(2025–2027年)》中，在物流數據開放互聯和物流行業基礎夯實提升兩大關鍵領域，均圍繞網絡貨運行業部署了相關標準制定任務。通過統一標準來提升物流供應鏈的運作效率，為高度依賴數據互聯互通的網絡貨運提供了更好的發展基礎。

自2020年起實施的《網絡平台道路貨物運輸經營管理暫行辦法》，在歷經兩次兩年期的有效期延長後，於2026年1月23日迎來新規更替，交通運輸部、國家稅務總局聯合發佈了《網絡貨運承運平台經營管理辦法》。在總結過去六年行業實踐的基礎上，新《管理辦法》對網絡貨運平台實施了分類監管，明確區分為「承運平台」與「撮合平台」兩類。網絡貨運本質是傳統物流的數字化升級，其核心仍在於承運服務。此次新《管理辦法》，進一步確立了「承運平台」作為交通運輸、稅務部門重點支持與鼓勵的物流新業態地位。新《管理辦法》不僅在平台責任劃分、監管手段、數據安全等方面作出更細緻的規定，還在稅收征管方面，吸收了2025年國務院「810號令」等新規，強化了交通、稅務部門間資料共用，加強監管，推動「以數治稅」。隨著管理和監督的完善，行業有望進一步優化競爭生態，為踐行「真承運、真合規、真數字化」的平台創建更廣闊的發展空間。

根據《網絡貨運承運平台經營管理辦法》，「網絡貨運承運平台以承運人身份與託運人(物流公司)簽訂運輸合同，委託實際承運人(貨車司機)完成道路貨物運輸，承擔承運人責任的道路貨物運輸經營活動」的規定，凸顯了承運平台長期面臨的結構性難題：增值稅抵扣憑證缺失，導致重複納稅。貨車司機在實際運輸過程中產生的相關成本支出難以取得規範、適配的增值稅抵扣憑證，導致承運平台在支付運費後申報其享有的增值稅進項抵扣時面臨現實操作障礙，這使得平台在承擔運輸成本的同時，仍須就無法抵扣的部分繳納增值稅，實質上形成了增值稅的重複繳納負擔，長期增加了平台的合規成本與經營壓力。在此背景下，網絡貨運行業當前實施的超稅負政府補助等普惠性措施，實際上是在適配新業態的稅收制

度落地前，維持行業稅負穩定、促進公平競爭的重要過渡安排。這些措施既承接了「營改增」後稅負不增的承諾，也為全國統一大市場的建設提供了支撐。自2025年年中以來，由於與網絡貨運承運平台這一新業態相適應的稅收制度仍未頒佈執行，這使得現行超稅負政府補助措施在執行中受到一定影響。為此，各地政府對網絡貨運平台的業務規模採取審慎管理，以引導行業在制度完善期實現健康、可持續發展。

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，面向物流行業各個參與方，提供全鏈路數字化服務及解決方案，形成「數字貨運、卡友地帶及產業資源鏈接」的業務佈局。

數字貨運業務

我們的數字貨運業務向託運方輸出三大核心能力：運力管理數字化，構建自主可控的運力調度體系；運輸過程數字化，實現高質高效的物流項目運作能力；財務結算數字化，打造規範順暢的管控能力。在三大核心能力的協同作用下，幫助託運方構建直連貨車司機的運力資源池，並通過路歌網絡貨運承運平台實現運輸全鏈路貫通，推動供應鏈整體降本增效。

2025年下半年以來，在網絡貨運行業的政府超稅負補助承壓的背景下，我們主動優化線上GTV結構，將發展重心轉向「業務提質」，重點拓展高價值託運方客戶。為此，我們通過豐富數字化服務內容、運用AI技術增強數字化服務能力，集中資源服務高度認同數字化、具備高合作價值的客戶。此舉推動了我們物流項目數字化程度的整體提升，不僅促進了線上GTV向更高質量邁進，也帶動了數字貨運業務毛利率與毛利潤的穩步增長。

我們的數字貨運業務通過貨運服務與貨運平台服務兩種不同的服務模式，滿足託運方的各類貨物運輸需求。

貨運服務

我們基於對託運方業務的分析，以合適的運力資源滿足託運方的運輸需求。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，大宗貨物託運方依拖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。通過將貨運業務的12個業務鏈路數字化，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2025年12月31日止年度，貨運服務線上GTV約為人民幣45億元。

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同效率。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，且通常有定製化要求的託運方提供。使用貨運平台服務的託運方在物流項目運作過程中，需要與12個業務鏈路中多個參與方配合。我們將12個業務鏈路數字化，使各參與方在統一的工作平台直接交互、協作完成複雜運輸任務，打破各部門工作體系之間的壁壘，實現託運方內部的高效協作與組織管理。同時，貨運平台業務的12個業務鏈路的數字化，能夠實時記錄各個業務鏈路產生的第一現場數據，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，提升託運方的數字化經營能力，幫助託運方打造透明、高效、穩定的現代化運力供應鏈。截至2025年12月31日止年度，貨運平台服務線上GTV約為人民幣253億元。

數據服務與數字化方案

我們圍繞「提質增效」的核心目標，在數字貨運業務中基於物流項目的第一現場數據的應用，推出豐富多樣的數字化方案與數據服務。

在物流行業數字化的進程中，我們以網絡貨運承運平台為基礎，實現運輸全鏈路的線上化、數字化，促進託運方與貨主企業、貨車司機等運輸任務各參與方的高效協同。基於運輸任務所沉澱的優質運力資源與第一現場數據，我們圍繞項目管理、貨主交付、賬務管理、運力整合、運力經營及信用管理推出數據服務，幫助託運方構建數字化經營能力與數據決策機制，最終推動其管理模式實現從人工驅動向數據驅動的系統性轉型。截至2025年12月31日止年度，數據服務業務向託運方收取服務費約5,500萬元人民幣。

面對託運方對物流項目規範運作與精細管理的需求，聚焦於運輸業務運作、運費財稅結算、運力管理和AI技術應用4個方向，結合不同行業的運輸特性和個性化貨運需求，打造數字化方案。我們依據運輸貨物的類別，數字化方案已在棉包、水飲、高貨值商品、塑料顆粒等行業成功落地。通過提煉這些成熟方案的共性，將其快速複製並推廣至更多細分行業，助力更多行業的物流業務實現數字化轉型。

婷姐與AI技術應用

我們全力推進AI能力的打造與應用，並推出物流行業首個數字人「婷姐」及基於AI技術的智能交互平台。婷姐作為運營人員，深度參與物流項目現場的流程場景應用，並服務於託運方的管理場景。

婷姐作為貨車司機與託運方之間的業務運作通道，已全面參與所有物流項目的貨車司機管理運營。截至2025年12月31日止年度，婷姐累計服務貨車司機1,047.6千名。在同樣的物流項目中，得益於婷姐的加入，貨車司機與我們及託運方的互動頻次大幅增加。特別是「找婷姐」功能上線後，我們百萬級貨車司機運營管理工作，相比AI應用前減少76%的人力成本，顯著提升了運營效率與管理效能。婷姐作為託運方管理層、運營及客服等團隊的智能助理，得益於「婷姐」與貨車司機互動頻次的增加，產生了更直接的第一現場數據，大幅提升向託運方輸出數據的豐富度與決策價值。

以婷姐為核心，我們搭建了數十個AI智能體(AI agent)，為各業務板塊發展提供堅實支撐。我們藉助AI智能體介入物流項目的運力調度權利分配，使託運方與貨車司機能更直接地行使發貨、選定承運方及議價等核心業務權利。同時，AI智能體也顯著提升了我們服務貨主企業的數字化能力，尤其在承運商管理、供應鏈協同與合規管控等方面。

貨車司機社區

我們運營的卡友地帶是中國最大的物流行業社區和貨車司機社區。我們致力於構建一個專屬於貨車司機的交流與互助社區，幫助其在此開展行業交流、發現商業機會，並享受豐富的社交生活。為其提供行業信息互通、商業機會發掘和社交生活聯結的平台。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。

經過多年運營，卡友地帶已發展為值得信賴的貨車司機自組織社區。截至2025年12月31日，卡友地帶註冊用戶數超350萬人；我們在社交媒體平台上的粉絲數約310萬人。我們已於中國298個城市成立線下分部，由當地貨車司機自主運營，卡友地帶協助管理。

我們作為全鏈路網絡貨運承運平台對貨車司機權益保障的重視，與當前政府將貨車司機作為新就業形態勞動者進行權益保障的政策導向高度一致。我們持續關注並致力於保障貨車司機的稅收權益。網絡貨運作為典型的平台經濟新業態，我們正依託自身的業務實踐，積極探索與其相適應的稅收制度。卡友地帶線上社區已接入中華全國總工會「職工之家」智能服務平台，貨車司機可直接且便捷地獲取勞動保護、法律援助、困難幫扶等權益服務。截至2025年12月31日止年度，卡友地帶已發放約10.65萬份工會權益禮包，價值約合人民幣380萬元。

卡友地帶線上社區開設保障中心專區，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，並與產業資源方合作，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。

卡友地帶及產業資源鏈接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飛輪。卡友地帶龐大且忠實的用戶群體為數字貨運業務提供了穩定、優質的運力資源補充。而數字貨運平台的海量業務亦能吸引更多貨車司機接觸卡友地帶，並成為其忠實用戶。在此基礎上，貨車司機群體衍生出的權益保障與貨車後市場服務的需求，則為我們鏈接與整合優質產業資源創造契機。三者彼此賦能，相互促進，不僅持續為業務系統注入增長動力，更共同提升品牌影響力與客戶服務深度。

下表載列報告期內卡友地帶的若干運營指標：

	截至2025年 12月31日 止十二個月
轉化貨車司機數 ⁽¹⁾ (千名)	233.6
轉化貨車司機完成的線上GTV(人民幣10億元)	6.3
轉化貨車司機完成的運單量(千單)	1,171.4
按以下方式劃分：	
貨運服務(千單)	20.7
佔貨運服務託運訂單總數的百分比(%)	1.5
貨運平台服務(千單)	1,150.7
佔貨運平台服務託運訂單總數的百分比(%)	20.5
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⁾ (%)	<u>22.6</u>

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。

卡友地帶所積累的優質貨車司機資源，對於提升我們的數字貨運業務、實現「提質增效」的目標而言，具有至關重要的意義。2025年轉化貨車司機數量與2024年同期相比略有下降，約為233.6千名(2024年：260.0千名)。自卡友地帶轉至數字貨運業務的貨車司機的百分比由2024年的22.0%增加至2025年的22.6%。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。

貨運生態系統

我們藉助數字化技術應用與服務模式創新，培育出一個可持續的貨運生態系統，實現了貨車司機、託運方、產業資源方及監管部門等參與方的高效互聯。通過提升運輸過程的數字化水平與透明度，我們鼓勵並鞏固了所有參與者之間互信互利的合作關係。依託於數據穿透能力與權責明晰的分工架構，生態協同效應不斷增強，驅動所有參與者共享數字化帶來的價值增長，最終實現數字貨運生態的可持續發展與演進。

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公司。其次，我們也為需要貨運服務的貨主企業提供服務。於2025年，在我們數字貨運平台上完成託運訂單的託運方達到5,802名；及截至2025年12月31日，已在我們數字貨運平台上完成託運訂單的託運方累積數量達到18,685名，較2024年12月31日增加1,896名。於2025年，在我們平台上完成的託運訂單數量約690萬份，且我們平台上的線上GTV約人民幣298億元。

- 貨車司機：貨車司機是我們數字貨運業務的核心運力供應商與生態基石。我們始終以司機為中心，通過發展數字貨運業務、運營卡友地帶社區以及鏈接產業資源，努力為其開拓更多運輸業務機會、打造值得信賴的社交場所並提供全方位的權益保障。於2025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約390萬名，在我們的卡友地帶平台註冊的貨車司機數量達到350萬名。我們將報告期內至少在我們數字貨運平台完成四份託運訂單的貨車司機視為活躍貨車司機，於2025年，其完成了我們平台上運輸訂單總量的80%以上。於2025年，我們平台的活躍貨車司機數量為390.5千名。
- 監管部門：監管部門作為數字貨運生態系統的規則制定者與合規監督者，為行業發展提供政策支撐。網絡貨運承運平台的全量業務數據同步上傳至監管系統，形成數據穿透式風險控制與合規監督的監管機制。該等數據穿透式監管機制，有效地推動數據要素流通並協調多元利益平衡。
- 產業資源方：我們致力於發揮數據價值，通過與產業資源的數字化鏈接為數字貨運業務各參與方提供金融、保險、能源、貨車後市場服務等數字化產品和服務。

企業社會責任

我們圍繞貨車司機群體的實際需求與社會關切，構建了涵蓋應急響應、日常關愛、權益保障的全方位服務體系，將履行社會責任融入公司日常運營與數字貨運平台的生態建設中。

本公司於2025年1月聯合安徽省總工會推出了「關愛貨車司機十項實事」項目。作為項目核心執行方，我們聚焦貨車司機急難愁盼問題，提供了慰問禮包、休養度假、健康體檢、陽光夏令營、法律援助及困難幫扶等十大服務，並將關懷範圍延伸至貨車司機家屬。報告期內，該項目已累計精準服務司機超過2.4萬人次。

2025年9月28日，我們成功舉辦以「聚焦司機心聲共繪權益保障新圖景」為主題的平台算法和勞動規則協商懇談會。會上，我們在物流行業首次公開「平台算法和勞動規則」，並圍繞「收入與規則透明、安全與經營成本、人身權益與職業尊重、協商協調機制」四項核心議題與貨車司機代表展開實質性對話。此次會議最終與司機代表正式簽訂了《維天運通(路歌)平台算法與勞動規則集體協議》，將運費保障等關鍵條款納入其中，標誌著平台與司機群體的協商共治進入了制度化、契約化的新階段。

我們創立的物流行業貨車司機專屬公益平台「愛心里程捐」，貨車司機可將行車里程轉化為「里程氣泡」捐助公益項目。我們與善心企業合作，將「里程氣泡」轉化為實際資金，為物流行業女性從業者、困難貨車司機家庭以及被拐賣兒童群體提供援助。截至2025年底，累計參與司機約59萬人，捐贈里程43億公里，惠及司機家庭5,755戶。特別是向貨車司機免費發放了「尋親車貼」約4.5萬份，已助力52個家庭重聚。

我們於2025年的里程碑

下文載列2025年本集團業務的重要里程碑：

(1) 本集團2025年榮獲各項榮譽與獎項

於2025年，本集團連續六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370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82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214位；獲安徽省工商業聯合會評為安徽省民營企業服務業百強第1位。

(2) 本集團董事長馮雷榮獲「優秀中國特色社會主義事業建設者」稱號

2025年7月29日，第六屆全國非公有制經濟人士優秀中國特色社會主義事業建設者表彰大會在北京召開，本集團董事長馮雷等100名非公有制經濟人士獲得「優秀中國特色社會主義事業建設者」榮譽稱號。

(3) AI技術深度參與承運業務，超90%物流項目全流程AI運營

2025年，本集團全力推進AI技術在業務場景中的能力建設與落地應用，取得成果顯著。年初，我們完成了覆蓋全部物流項目的AI體系搭建；年中，AI助手「婷姐」已深度參與本集團全部物流項目的貨車司機運營管理；年底，我們承運平台超過90%的物流項目已實現由AI助手「婷姐」全流程運營接管。

(4) 本集團成功舉辦第十一屆「五二卡友節」

AI賦能車輪上的聲音，路歌第十一屆「5·2卡友節」於2025年5月2日圓滿舉辦。在國家公路網上，數以千萬計的貨車司機日夜穿行託舉著物流大動脈。作為現代物流體系的「細胞單元」，貨車司機用方向盤丈量國土，以車輪編織經濟脈絡，其職業生態建設成為現代物流業高品質發展的重要課題。

展望

2025年是網絡貨運行業充滿變革與挑戰的一年。我們堅定推動線上GTV質效提升，資料服務成長為新的增長引擎，同時AI技術全面重塑了網絡貨運承運業務的運營模式與客戶服務體系。展望未來，作為行業領先的網絡貨運承運平台將在以下政策變革的推動下，依託AI技術驅動與全鏈路數字化生態協同，迎來新一輪高品質發展機遇：

2026年1月23日，交通運輸部與國家稅務總局聯合印發《網絡貨運承運平台經營管理辦法》，標誌著自2020年實施的《網絡平台道路貨物運輸經營管理暫行辦法》正式完成使命。從「網絡平台道路貨物運輸」到「網絡貨運承運平台」，不僅是名稱的變化，更體現了監管思路向「分類施策」的重要轉變，明確區分「承運平台」與「撮合平台」，結束了二者長期在監管與市場中角色混淆的局面。隨著分類監管框架的落地，若能儘快出台針對「撮合平台」的專門管理辦法，將進一步厘清兩類平台的市場定位與責任邊界，推動其各司其職、規範發展。這不僅能推動承運平台在更公平、更有序的環境中穩步成長，也將為整個網絡貨運行業邁向結構清晰、權責分明、健康可持續的高品質發展階段奠定制度基礎。

2026年作為「十五五」規劃的開局之年，也是現代物流業深化轉型升級的關鍵階段。我們堅信網絡貨運承運平台因其能整合分散社會資源、打通數據孤島，實現運輸流程的可視、可控與優化，是傳統物流行業實現全鏈路數字化的不可或缺的載體。隨著與新業態相適應的稅收制度的制定與落實，當前因業務規模調控所帶來的行業陣痛終將過去。網絡貨運行業將在數據互聯、稅收協同與分類監管等多重制度合力的推動下，實現規模與質量同步提升，進而為構建現代物流體系提供可持續的數字基礎設施支撐。

在網絡貨運行業變革的浪潮中，我們將始終如一，堅持以合規為基石、以數字化創新為引擎，驅動可持續的長遠發展。我們也期待，本集團作為網絡貨運承運平台的先行者與堅守者，能夠以自身的實踐為行業發展注入更多信心與力量，並攜手行業夥伴，共同守護來之不易的數字化成果，協力踐行「推動物流數字化轉型升級」的時代使命。

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4,530.5百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣7,541.9百萬元減少約人民幣3,011.4百萬元(或約39.9%)。收入減少主要是由於2025年下半年以來，在網絡貨運行業的政府超稅負補助承壓的背景下，本集團對數字貨運業務發展重心進行調整，即從規模擴張轉向質量提升。該調整導致我們的線上GTV以及收入規模下降。

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

	截至12月31日止年度				同比變動 %
	2025年 人民幣千元	%	2024年 人民幣千元	%	
貨運服務收入	4,098,530	90.46	7,174,460	95.13	(42.87)
貨運平台服務收入	421,685	9.31	344,716	4.57	22.33
銷售商品	840	0.02	635	0.01	32.28
其他 ⁽¹⁾	9,472	0.21	22,115	0.29	(57.17)
合計	<u>4,530,527</u>	<u>100.00</u>	<u>7,541,926</u>	<u>100.00</u>	<u>(39.93)</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4,105.1百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣7,144.0百萬元減少約人民幣3,038.9百萬元(或約42.5%)，主要由於2025年本公司線上GTV減少對應本公司支付司機運費成本減少。

毛利及毛利率

鑒於上文所述，毛利由截至2024年12月31日止年度的約人民幣397.9百萬元增加約人民幣27.6百萬元(或約6.9%)至截至2025年12月31日止年度的約人民幣425.5百萬元。毛利率由截至2024年12月31日止年度的約5.3%增加至截至2025年12月31日止年度的約9.4%。毛利增加以及毛利率增加：我們通過集中資源拓展高價值託運方客戶，並依託數字化服務與AI技術的深化應用，持續提升客戶合作黏性與價值貢獻。數據服務業務逐步形成規模，與線上GTV的質量優化形成雙重驅動，共同推動了毛利潤與毛利率的穩步提升。

其他收入及收益

本集團的其他收入及收益由截至2024年12月31日止年度的人民幣42.8百萬元減少約人民幣3.3百萬元(或約7.7%)至截至2025年12月31日止年度的約人民幣39.5百萬元，其中包括(i)銀行利息收入約人民幣3.8百萬元；(ii)政府補助(與數字貨運業務相關者除外)約人民幣17.1百萬元；(iii)處置一家附屬公司的收益約人民幣9.5百萬元及(iv)其他項目約人民幣9.1百萬元。該減少主要由於政府補助(與數字貨運業務相關者除外)以及銀行定期存款利息減少。

銷售費用

於報告期內，本集團的銷售費用約為人民幣72.9百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣88.3百萬元減少約人民幣15.4百萬元(或約17.4%)，主要由於僱員人數下降導致職工費用和差旅費下降，以及廣告宣傳費用減少。

管理費用

我們的管理費用主要包括職工費用、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87.8百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣104.5百萬元減少約人民幣16.7百萬元(或約16.0%)，主要由於以股份為基礎的付款減少以及顧問諮詢費下降。

研發開支

於報告期內，本集團的研發開支約為人民幣91.4百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣85.6百萬元增加約人民幣5.8百萬元(或約6.8%)，主要由於我們在數字貨運業務、卡友地帶等業務中加大AI技術應用，並推動物流項目實現更豐富的數字化服務與產品功能，公司在相關領域的研發投入與專業人才配置相應增加，進而帶動職工費用有所上升。

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68.9百萬元，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2024年12月31日止年度的約人民幣22.7百萬元增加約人民幣46.2百萬元(或約203.5%)，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76.2百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣59.5百萬元增加約人民幣16.7百萬元(或約28.1%)，主要由於稅金及附加費用增加。

財務成本

我們的財務成本主要包括銀行貸款及其他借款利息。於報告期內，本集團的財務成本約為人民幣8.0百萬元，較截至2024年12月31日止年度的約人民幣12.3百萬元減少約人民幣4.3百萬元。該減少主要由於2025年銀行貸款利率下降。

所得稅開支

於報告期內，本集團錄得所得稅開支約人民幣16.8百萬元，截至2024年12月31日止年度則為所得稅開支約人民幣22.8百萬元。主要由於本公司2025年就金融及合同資產減值確認的遞延所得稅資產增加。

年內利潤

由於上文所述，截至2025年12月31日止年度的利潤約為人民幣41.9百萬元(2024年：利潤約人民幣44.5百萬元)。

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2025年及2024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				
	2025年 人民幣千元	佔總收入 百分比 %	2024年 人民幣千元	佔總收入 百分比 %	同比 百分比變動 %
年內利潤	41,915	0.93	44,490	0.59	(5.79)
加回或扣除					
股份支付 ⁽¹⁾	2,255	0.05	9,191	0.12	(75.47)
與全球發售有關的 上市開支	-	-	-	-	-
非《國際財務報告準則》 計量					
經調整淨利潤	44,170	0.97	53,681	0.71	(17.72)

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44.2百萬元，較2024年的約人民幣53.7百萬元減少人民幣9.5百萬元(或17.7%)，主要是由於2025年下半年以來，在網絡貨運行業的政府超稅負補助承壓的背景下，本集團對數字貨運業務發展重心進行調整，即從規模擴張轉向質量提升。該調整導致我們的線上GTV以及收入規模下降，對應利潤也隨之下降。

流動性及財務資源及資本結構

於2025年12月31日，本集團的流動資產為約人民幣1,796.1百萬元(2024年12月31日：約人民幣2,610.1百萬元)，減少約人民幣814.0百萬元(或31.2%)，主要由於預付款項、其他應收款項及其他資產、貿易應收款項及應收票據、現金及現金等價物減少。本集團的流動負債為約人民幣1,136.7百萬元(2024年12月31日：約人民幣2,006.5百萬元)，減少約人民幣869.8百萬元(或43.3%)，主要由於貿易應付款項、其他應付款項及應計款項減少。於2025年12月31日，流動比率為1.58，而於2024年12月31日為1.30，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2025年12月31日，本集團的現金及現金等價物約為人民幣372.3百萬元，主要來自經營所得。於2025年12月31日，本集團的銀行借款為約人民幣354.1百萬元(2024年12月31日：人民幣284.8百萬元)，及本集團並無其他借款(2024年12月31日：5.9百萬元)。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4.4百萬元，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2025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(2024年12月31日：無)。

或有負債

截至2025年12月31日，因未決訴訟產生的或有負債金額合計為人民幣8,166,650元。

借款與資本負債比率

於2025年12月31日，本集團的銀行借款及其他借款為約人民幣354.1百萬元(2024年12月31日：人民幣290.7百萬元)。

截至2025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46.9%(2024年12月31日：44.6%)。

附屬公司、聯營公司及合營企業的重大收購及出售

截至2025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

誠如本公告所披露，本集團並不知悉有任何可能對我們截至2025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。

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2025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持有，及本集團的現金及現金等價物以人民幣及港元持有。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2025年12月31日，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。

報告期內重大事件

香港主要營業地點之地址變更

本公司香港主要營業地點之地址已更改為香港銅鑼灣希慎道33號利園一期19樓1922室，自2025年1月10日起生效。詳情請參閱本公司日期為2025年1月10日之公告。

非執行董事辭任及執行董事之委任

傅達先生已辭任其非執行董事職務，以投入更多時間於彼其他工作及個人事務，自2025年3月28日起生效。龍科先生獲委任為第五屆董事會執行董事，自2025年6月10日起生效。詳情請參閱本公司日期為2025年3月28日及2025年6月10日之公告以及日期為2025年4月28日之通函。

提名委員會組成變動

為擴闊提名委員會的觀點，並促進本公司招聘多元化，董事會已委任非執行董事王瑤女士及獨立非執行董事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動的廣告。

章程修訂

修訂乃基於(其中包括)下列各項而提出：新修訂《中華人民共和國公司法》(自2024年7月1日起生效)、於2023年3月31日廢除《國務院關於股份有限公司境外募集股份及上市的特別規定》及《到境外上市公司章程必備條款》、中國證券監督管理委員會頒佈的《上市公司章程指引》(自2025年3月28日起生效)及上市規則的若干近期修訂，並已考慮本公司實際狀況。章程修訂之全文已在香港交易所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.logory.com)刊發。詳情請參閱本公司日期為2024年8月30日及2025年6月10日之公告以及日期為2025年4月28日之通函。

2025年增加銀行信貸額度

鑒於本集團的資本需求日增，本公司建議向持牌銀行及／或認可金融機構申請增加綜合授信額度人民幣300百萬元。增加授信額度及待股東批准後，本集團於2025年來自持牌銀行及／或認可金融機構的綜合授信額度總額將達到人民幣700百萬元。詳情請參閱本公司日期2025年9月25日之公告以及日期為2025年9月5日之通函。

延長本公司營業期限

為滿足市場發展及確保本公司可持續經營，本公司建議根據章程將本公司營業期限延長至長期。延長營業期限後，本公司將能更靈活地規劃長期策略及提升市場競爭力。詳情請參閱本公司日期為2025年9月25日之公告以及日期為2025年9月5日之通函。

僱員及薪酬政策

截至2025年12月31日，我們擁有768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2025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35.0百萬港元，佔全球發售所得款項淨額總額約55.4%。下表載列全球發售所得款項用途的明細。

截至2025年12月31日，未動用所得款項淨額存放於香港法例第571章《證券及期貨條例》及相關司法權區(如適用)法律定義下的持牌銀行及／或授權金融機構。有關全球發售所得款項淨額用途的詳情，請參閱招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節。

所得款項淨額用途	招股章程 所披露 分配的估計 所得款項 淨額 (百萬港元)	全球發售 所得款項 淨額 (百萬港元)	自上市至		截至2025年 12月31日 尚未動用的 所得款項 淨額 (百萬港元)	
			2025年 12月31日 已動用的 所得款項 淨額 (百萬港元)	全額使用 所得款項 淨額的 預期時間表		
進一步升級並加強我們的數字貨運業務，旨在滿足我們的客戶於更多元化的業務場景下更深入的需求，並堅持不懈地改善我們數字貨運業務的用戶體驗	45.0%	34.2	28.4	10.8	2031年	17.6
(i) 獲取更多貨運服務和貨運平台服務客戶	15.0%	11.4	9.5	3.1	2031年	6.4
(ii) 提高我們對現有客戶群的滲透率	15.0%	11.4	9.5	5.1	2027年	4.4
(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	2.5	2031年	6.9
進一步擴大我們的卡友地帶及卡加車服	15.0%	11.4	9.5	4.5	2031年	5.0
(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	2.1	2027年	2.6
(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	1.3	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	1.0	2027年	0.6
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	12.6	2025年	0.0
(i) 加強我們在大數據方面的技術優勢	15.0%	11.4	9.4	9.4	2025年	0.0
(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	2025年	0.0
招募額外銷售、營銷及運營人員	10.0%	7.6	6.3	4.7	2026年	1.6
營運資金及其他一般公司用途	10.0%	7.6	6.3	3.8	2027年	2.5

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

除本公告所披露者外，自報告期末起及截至本公告日期尚未發生任何重要事件。

股息

本公司並無建議就截至2025年12月31日止年度派付任何股息(2024年：無)。

年度股東會

2025年度股東會將於2026年5月28日(星期四)舉行。召開2025年度股東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2026年5月21日(星期四)至2026年5月28日(星期四)(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2025年度股東會及於會上投票，所有股份過戶文件連同相關股票須於2026年5月20日(星期三)下午四時三十分前送交本公司的H股證券登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)。釐定有權出席週年股東會並於會上投票的記錄日期為2026年5月28日(星期四)。

綜合損益及其他全面收益表
截至2025年12月31日止年度

		2025年 附註 人民幣千元	2024年 人民幣千元
收入	4	4,530,527	7,541,926
營業成本	5	<u>(4,105,072)</u>	<u>(7,143,977)</u>
毛利		425,455	397,949
其他收入及收益	4	39,467	42,783
銷售費用	5	(72,920)	(88,337)
管理費用	5	(87,757)	(104,471)
研發開支	5	(91,389)	(85,617)
金融及合同資產減值淨值	5	(68,882)	(22,702)
其他開支	5	(76,179)	(59,512)
財務成本	6	(8,003)	(12,279)
應佔聯營公司虧損		<u>(1,060)</u>	<u>(553)</u>
稅前利潤	5	58,732	67,261
所得稅開支	7	<u>(16,817)</u>	<u>(22,771)</u>
年內利潤及綜合收益總額		<u>41,915</u>	<u>44,490</u>
以下各項應佔：			
母公司擁有人		43,478	50,034
非控股權益		<u>(1,563)</u>	<u>(5,544)</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>0.03</u>	<u>0.04</u>

綜合財務狀況表

2025年12月31日

	附註	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
非流動資產			
物業、廠房及設備		52,363	54,863
使用權資產		4,810	25,551
無形資產		1,743	1,782
於聯營公司的投資		10,225	11,842
預付款項、其他應收款項及其他資產		6,517	9,234
遞延所得稅資產		22,816	14,417
		<u>98,474</u>	<u>117,689</u>
非流動資產總值			
		<u>98,474</u>	<u>117,689</u>
流動資產			
存貨		440	365
貿易應收款項及應收票據	10	40,892	177,495
合同資產		1,937	9,928
預付款項、其他應收款項及其他資產		1,095,022	1,578,855
以公允價值計量且其變動計入當期 損益的金融資產		280,000	289,115
衍生金融工具		–	3,775
受限制銀行存款		5,487	3,307
現金及現金等價物		372,300	547,241
		<u>1,796,078</u>	<u>2,610,081</u>
流動資產總值			
		<u>1,796,078</u>	<u>2,610,081</u>
流動負債			
貿易應付款項	11	40,116	172,087
其他應付款項及應計款項		726,479	1,511,707
合同負債		7,003	8,760
計息銀行及其他借款		354,130	290,651
租賃負債		795	9,521
應納稅款		8,173	13,794
		<u>1,136,696</u>	<u>2,006,520</u>
流動負債總額			
		<u>1,136,696</u>	<u>2,006,520</u>
流動資產淨值			
		<u>659,382</u>	<u>603,561</u>
資產總值減流動負債			
		<u>757,856</u>	<u>721,250</u>

	2025年 附註 人民幣千元	2024年 人民幣千元
非流動負債		
租賃負債	209	14,927
遞延所得稅負債	26	36
	<u>235</u>	<u>14,963</u>
非流動負債總額	<u>235</u>	<u>14,963</u>
資產淨值	<u>757,621</u>	<u>706,287</u>
權益		
母公司擁有人應佔權益		
股本	87,117	87,117
儲備	670,506	624,773
	<u>757,623</u>	<u>711,890</u>
非控股權益	(2)	(5,603)
權益總額	<u>757,621</u>	<u>706,287</u>

財務資料附註

2025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2025年12月31日止年度的財務資料。附屬公司為本公司直接或間接控制的實體(包括結構化實體)。若本集團從參與被投資方的業務中獲得或有權獲得可變回報，且有能力通過其對被投資方的權力而影響該等回報(即現有權利令本集團目前有能力支配被投資方的相關活動)，則視為獲得控制權。

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

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

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

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

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

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

2.2 會計政策及披露變動

本集團於本年度的財務報表首次採納以下新訂及經修訂《國際財務報告準則》。

《國際財務報告準則》第21號(修訂本) 缺乏可交換性

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。本集團並無提早採納任何其他已頒佈但尚未生效的準則或修訂。

2.3 已頒佈但尚未生效的《國際財務報告準則》

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

《國際財務報告準則》第9號及 《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 年度改進—第11卷	金融工具分類及計量的修訂 ¹ 《國際財務報告準則》第1號、《國際財務報告 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 ¹
《國際財務報告準則》第9號及 《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 《國際財務報告準則》第19號 《國際財務報告準則》第19號(修訂本) 《國際會計準則》第21號(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) 國際財務報告準則第7號、國際財務 報告準則第18號、國際會計準則 第1號、國際會計準則第8號、 國際會計準則第36號及國際會計 準則第37號說明性示例(修訂本)	涉及依賴自然能源的電力的合約 ¹ 財務報表的呈列及披露 ² 非公共受託責任附屬公司：披露 ² 不附帶公共責任之附屬公司：披露 ² 換算為嚴重通脹呈列貨幣 ² 投資者與其聯營公司或合營企業之間的 資產出售或投入 ³ 財務報表中的不確定性披露 ³

¹ 於2026年1月1日或之後開始的年度期間生效

² 於2027年1月1日或之後開始的年度/報告期間生效

³ 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：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
客戶合同收入	4,530,483	7,541,904
其他來源收入		
租金收入	44	22
合計	<u>4,530,527</u>	<u>7,541,926</u>

客戶合同收入

(i) 分類收入信息

商品或服務類別	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
貨運服務	4,098,530	7,174,460
貨運平台服務*	421,685	344,716
銷售商品	840	635
其他增值服務	9,428	22,093
客戶合同收入總額	<u>4,530,483</u>	<u>7,541,904</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2025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790,959,843元(2024年：人民幣1,122,756,099元)。

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
收入確認時間		
於一段時間轉讓的服務	4,098,530	7,174,460
於某一時間點轉讓的服務及商品	<u>431,953</u>	<u>367,444</u>
客戶合同收入總額	<u><u>4,530,483</u></u>	<u><u>7,541,904</u></u>

下表列示於本報告期確認的收入金額，該等金額於報告期期初計入合同負債：

	2025年 人民幣千元	2024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	7,471	10,051
貨運服務	<u>1,289</u>	<u>2,763</u>
合計	<u><u>8,760</u></u>	<u><u>12,814</u></u>

(ii) 履約責任

本集團履約責任的資料概述如下：

貨運服務

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

貨運平台服務

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

銷售商品

履約責任於貨物交付時完成，一般於貨物交付時完成付款。

於12月31日分配給剩餘履約責任(未履行或部分未履行)的交易價格金額為：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
預計將被確認為收入的金額：		
一年以內	<u>7,003</u>	<u>8,760</u>
合計	<u><u>7,003</u></u>	<u><u>8,760</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：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
其他收入及收益		
銀行利息收入	3,819	7,512
其他政府補助*—與收入相關	17,046	26,461
處置一間附屬公司的收益	9,546	—
其他	<u>9,056</u>	<u>8,810</u>
其他收入及收益總額	<u><u>39,467</u></u>	<u><u>42,783</u></u>

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

5. 稅前利潤

本集團稅前利潤乃經扣除／(計入)以下各項後得出：

	附註	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
貨運服務成本	(i)	4,054,249	7,097,835
物流合作夥伴援助成本	(ii)	6,711	4,702
其他數字貨運業務成本	(iii)	43,536	40,869
存貨銷售成本		576	571
營業成本		4,105,072	7,143,977
稅金及附加	(iv)	70,521	58,520
物業、廠房及設備折舊		5,644	5,730
使用權資產折舊		2,760	3,525
無形資產攤銷		702	585
貿易應收款項及應收票據減值撥回		(857)	(643)
合同資產減值撥回		(33)	(23)
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產減值		69,772	23,368
聯營公司減值		557	–
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		152,675	156,239
退休金計劃供款及社會福利	(v)	34,809	34,000
以權益結算的股份支付的開支		2,242	8,337
並未計入租賃負債計量的租賃付款		818	880
核數師酬金		1,981	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2025年12月31日止年度，該等金額為人民幣133,893,862元(2024年：人民幣294,259,666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2025年12月31日止年度，該等金額為人民幣223,189,136元(2024年：人民幣310,255,487元)。

(v) 於2025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：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
銀行貸款及其他借款利息	7,617	11,338
租賃負債利息	<u>386</u>	<u>941</u>
合計	<u><u>8,003</u></u>	<u><u>12,279</u></u>

7. 所得稅開支

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

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

本集團於年內的所得稅開支分析如下：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
即期	25,226	9,588
遞延所得稅	<u>(8,409)</u>	<u>13,183</u>
年內稅項開支總額	<u><u>16,817</u></u>	<u><u>22,771</u></u>

按中國內地25%的法定稅率計算的稅前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：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
稅前利潤	58,732	67,261
按中國內地25%的法定稅率計算的稅項	14,683	16,815
本公司及若干附屬公司不同稅率的影響	(1,656)	(1,204)
就以往期間即期及遞延所得稅作出的調整	9,282	3,768
歸屬於聯營公司的損失	265	138
不可扣稅費用*	1,316	2,702
合格研發費用的額外扣除	(17,907)	(16,426)
動用過往未確認稅項虧損及暫時性差異	(6)	-
未確認稅項虧損及暫時性差異	<u>10,840</u>	<u>16,978</u>
按本集團實際稅率計算的稅項開支	<u>16,817</u>	<u>22,771</u>

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

8. 股息

年內本公司並無支付或宣派任何股息。

9. 母公司普通權益持有人應佔每股盈利

每股基本盈利金額根據本公司普通權益持有人應佔年內盈利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。

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
盈利		
本公司普通權益持有人應佔利潤(人民幣千元)	43,478	50,034
股份		
年內已發行普通股的加權平均數(千股)(i)	1,393,876	1,393,876
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>0.03</u>	<u>0.04</u>

(i) 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

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
貿易應收款項	41,077	168,164
應收票據	<u>-</u>	<u>10,144</u>
小計	<u>41,077</u>	<u>178,308</u>
減：預期信用損失	<u>(185)</u>	<u>(813)</u>
合計	<u>40,892</u>	<u>177,495</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，概無任何應收票據的金額(2024年：人民幣4,137,693元)，由於彼等按照以收取合同現金流量以及出售金融資產兩者兼有的業務模式管理，因此被分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務投資。

於年末，本集團並無抵押貿易應收款項(2024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：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
90天以內	38,078	158,331
90天至1年	2,772	17,980
1至2年	29	1,184
2至3年	13	-
合計	<u>40,892</u>	<u>177,495</u>

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

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
共同確認減值	41,077	178,308
減：預期信用損失	<u>(185)</u>	<u>(813)</u>
小計	<u>40,892</u>	<u>177,495</u>
總計	<u>40,892</u>	<u>177,495</u>

貿易應收款項及應收票據的預期信用損失的變動如下：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
於年初	813	573
預期信用損失	(857)	(643)
已核銷應收賬款的收回	<u>229</u>	<u>883</u>
於年末	<u>185</u>	<u>813</u>

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

於2025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)	41,022	32	23	41,077
預期信用損失(人民幣千元)	172	3	10	185
預期信用損失率	0.42%	9.38%	43.48%	0.45%

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%

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：

	2025年 人民幣千元	2024年 人民幣千元
1年以內	<u>40,116</u>	<u>172,087</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，董事會由四名執行董事、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2025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2025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2025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(包括出售庫存股(定義見上市規則))。於2025年12月31日，本公司並無持有任何庫存股(定義見上市規則)。

* 於2025年7月1日生效的《企業管治守則》(修訂本)，將適用於2025年7月1日或之後開始的財政年度的企業管治報告及年度報告。就本公告而言，本公司應參考當時生效的《企業管治守則》。

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2025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2025年12月31日的綜合財務狀況表、截至2025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2025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：

「2025年度股東會」	指	本公司將於2026年5月28日(星期四)舉行的應屆年度股東會
「章程」	指	本公司於2025年6月10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
「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》

「第一現場數據」	指	在數字貨運業務中實時採集的、覆蓋12個關鍵業務鏈路的業務現場數據，是構建全鏈路數字化與數據服務的基石
「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日期
「《上市規則》」	指	《聯交所證券上市規則》，經不時修訂或補充
「路歌數字貨運承運平台」	指	我們開展數字貨運業務的平台，原稱「路歌數字貨運平台」。根據2026年1月23日生效的《網絡貨運承運平台經營管理辦法》，現已更名為「路歌數字貨運承運平台」
「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2025年12月31日止年度
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「上海褚岩」	指	上海褚岩企業管理合夥企業(有限合夥)，一家根據中國法律於2020年12月16日成立的有限合夥企業，同時為控股股東。截至本公告日期，上海褚岩由馮雷先生及杜兵先生分別持有52%及48%的份額
「股份」	指	本公司每股面值人民幣0.0625元的普通股，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
「運力供應鏈」	指	圍繞運輸工具和駕駛人員(如卡車和卡車司機)形成的上下游供需鏈條，即從貨主企業到物流企業再到卡車司機完成運輸服務的協同網絡
「婷姐」	指	本公司自主研發的AI數字人
「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
2026年3月31日

於本公告日期，董事會包括執行董事馮雷先生、杜兵先生、葉聖先生及龍科先生；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。