

公司代码：603776

公司简称：永安行

永安行科技股份有限公司
2025年年度报告摘要

第一节 重要提示

- 1、 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到 www.sse.com.cn 网站仔细阅读年度报告全文。
- 2、 本公司董事会及董事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3、 公司全体董事出席董事会会议。
- 4、 容诚会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5、 董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案
不适用

截至报告期末，母公司存在未弥补亏损的相关情况及其对公司分红等事项的影响

适用 不适用

第二节 公司基本情况

1、 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	永安行	603776	不适用

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	徐晓霞	都胜珂
联系地址	江苏省常州市新北区汉江路399号	江苏省常州市新北区汉江路399号
电话	0519-81282003	0519-81282003
传真	0519-81186701	0519-81186701
电子信箱	eversafe@ibike668.com	eversafe@ibike668.com

2、 报告期公司主要业务简介

1、 公共自行车和共享出行行业发展概况

传统的公共出行是政府主导的公共交通出行方式，主要由政府及其下属企业投资建设和运营共享出行资源，向消费者提供惠及民生的公用事业服务。以共享单车为代表的新型共享出行模式主要由社会资本参与，以互联网平台分时租赁用车为典型模式，以直接向消费者提供服务、收费和盈利为目的，近年来市场规模增长迅速。公共自行车和共享单车均是绿色出行方式，但在运行模式和运营目标上有明显的差异。

近年来，随着我国相关政策的出台，如《绿色产业指导目录》等，公共自行车和共享单车的行业规范和行业标准得到制定，公共自行车项目、共享单车和共享（电）助力车等不同形式的公共或共享出行业务边界和标准得以确定，市场竞争格局从激烈走向稳定，并成为中国交通出行的重要组成部分。

（1）公共自行车行业

公共自行车系统通常采取有桩形式，是由政府或其他相关组织投入建设的一种公共交通系统。公共自行车系统一般在市、县的居住区、商业中心、交通枢纽等人流集聚区域以及旅游景点设置租车站点，并配备一定数量的公共自行车，通过向大众发放租车卡或通过手机移动客户端，提供公共自行车使用权的服务，同时利用物联网技术、通讯技术、计算机软件平台以及大数据分析等进行运营、调度、监控、管理。

公共自行车具有多元化的功能，可以作为城市中某一区域、主城、新城、辖区，以及中小县、镇、旅游区中两到三公里内组团出行的主要交通方式，发挥良好的通勤交通和旅游交通功能。公共自行车由于政府参与规划决策，可在城市整体公交系统中发挥重要作用，通过科学的租车站点布局设计，利用其站点密度较大的优势，有效连接其他中远距离交通工具站点，解决接驳换乘和“最后一公里”问题。公共自行车弥补了地铁和公交车站点密度较低，难以有效深入居民区的缺陷。同时，其替代和转移效应减少了居民对汽车交通方式的依赖，较步行方式提高了出行效率，且对比自有自行车，具有不易被盗窃、方便换乘其他交通工具的优势。公共自行车系统可作为城市整体公交系统的重要组成部分，从而形成立体化的公交网络，在公共交通中发挥重要的促进作用。

公共自行车系统作为公共交通系统的一部分，由政府或其他相关公共部门面向社会采购并向市民供给，旨在为市民提供经济便捷、绿色环保的公共出行方式，是各地政府提供的城市基础设施民生服务。

公共自行车系统普遍采取设立固定租车站点的“有桩”模式，固定点停放避免了乱停乱放的情况，不影响市容秩序，不会出现影响交通、占用要道等情形。同时，固定点停车大幅提高了车辆的管理效率，有效降低车辆损毁率、遗失率，降低无谓的资源浪费，避免私自占用等情形。在人

口密度相对较小、对新事物普及程度相对较低、管理难度较大、运营成本较高的三四五线城市乃至县城等地区，“有桩”模式有效避免了车辆分布分散且不合理、使用率低、遗失及损毁率高等情形。公共自行车由于其“有桩有序”的运营模式，受到了政府及广大市民的认可和赞誉。

公共自行车系统建设和运营不涉及大额固定资产的采购，前期建设总投资额通常在几百万元至数千万元不等，较公交车系统、城市轨道系统上亿元的建设和运营费用有显著差异。此外，公共自行车系统在投入使用后，具备智能管理功能，需要的人员投入相对较少，运营成本维持在较低水平。其次，由于公司所研发的公共自行车系统占地面积少，对基础设施要求低，因此不需大规模土建投入，建设时灵活快捷，规划实施周期较短，建设周期通常仅需几个月。同时，公共自行车系统可根据市政建设需要随时调整站点位置，方便动态管理。对比来说，地铁等其他交通工具对于区域人口、预期收益、GDP、客流量等指标有一定的要求才可立项建设，也仅在达到一定的规模效应后，此类交通方式方可发挥大的效用。而公共自行车系统对于上述指标没有要求，一般采取免费或限时少量收费的模式，是可真正惠及众多中小城市和广大城镇居民的高效、普及化的交通方式。

与公交车、出租车、地铁、自驾车等其他交通方式相比，公共自行车不耗用外部能源，不产生排放污染，真正具有绿色低碳、环保节能的特点。公共自行车的推广使用可创造良好的社会效益，降低二氧化碳排放量，实现节能经济价值。

(2) 共享出行行业

广义上的共享出行包括公共交通、共享单车、共享助力车和共享电动自行车等，以及公共自行车项目和汽车租赁等具有共享特征的多种业务形式。但是，随着近年来互联网企业主导的共享单车、共享电动自行车和共享助力车业务蓬勃发展，目前共享出行行业一般指社会资本主导的共享单车、共享电动自行车和共享助力车业务所在的行业。

共享单车行业一般通过互联网分时租赁模式，在校园、地铁站点、公交站点、居民区、商业区、公共服务区等场景提供单车租赁使用服务，以满足居民“最后一公里”出行需求和与其他公共交通工具产生协同效应、共同组成城市出行网络。

共享助力车和共享电动自行车是共享单车业务模式出行工具升级后的业务形态，是指由锂电池、氢燃料电池等供电驱动或骑行者脚踏驱动，车速在每小时 25 公里及以下的共享出行载具，根据电力等外部能源起到主要出力或辅助出力的机制不同，分为共享助力车和共享电动自行车，是互联网技术与电动自行车行业结合的成果。共享助力车、共享电动自行车同共享单车的商业模式基本相同，但对于用户出行里程的覆盖各有侧重，属于互益互补的关系，由于其轻巧、便捷、环

保的特点，在短、中途出行中担当着越来越重要的角色。

哈啰、青桔、美团的共享出行业务自创立之初即采用无桩模式，单车的投放、骑行和停放区域整体不定点、不设限。近年来随着政府管理要求的提升，上述企业通过“电子围栏”技术对投放车辆进行管理，即实时监测、定位、追踪车辆运行轨迹，并在政府路面划线的基础上，要求用户只可在指定的区域内扫码开锁或停车归还，进而推动共享单车的有序停放。

公司的共享出行业务是基于自身在公共自行车领域的成熟经验和成熟技术路线，结合市场需求结构性变动的实际情况推出的一项业务，因此其也具有明显的公共自行车项目的运行模式特征和技术特征。公司经营的主要是有桩共享出行业务，属于由社会资本运营的新一代公共自行车服务，虽然不是由政府投资建设供市民使用，但仍具有“有桩有序”、合规管理的特点，并通过固定站点的方式对车辆投放和使用的各个环节进行有序管理，与上述互联网企业经营的共享单车业务在业务模式和管理模式上存在明显差异，其竞争优势和业务效果也与上述互联网企业经营的共享单车业务有差异。

近年来，公共和共享出行系统建设中，对自行车等核心设备的质量水平、技术含量和终端应用场景适配性的要求逐步提升，除了对车辆高强度、耐用性、舒适性的要求以外，还提出了智能硬件集成、电助力化等创新发展方向。同时，车辆设计必须与真实运营场景深度适配，例如对车辆满足“入栏结算”等精细化监管的需求，针对文旅绿道、校园等场景的定制化车型等。这一趋势下，出行系统提供商需要拥有深厚的产品和服务提供经验，更需要有对出行系统实际运营关键点的深度理解。在这一背景下，公司基于自身业务情况，充分发挥业务协同优势，正在加快发展出行系统和自行车等出行系统相关设备的销售业务。

2、氢能行业发展概况

氢能逐步成为全球能源转型发展的重要载体之一，亦是推进我国能源生产和消费革命，构建清洁低碳、安全高效的能源体系，实现“碳达峰、碳中和”目标的重要途径。氢能可广泛应用到交通运输、工业生产、航空航天、建筑等多个领域。根据国际能源署预计，到2050年，氢能将满足全球18%终端能源需求，欧洲、美国、日本、韩国等国家纷纷将氢能作为能源技术革命的重要方向和未来能源战略储备的重要组成部分。氢能产业链包括氢制取、氢储运、氢的综合应用。

近年来，全球国家级氢能规划继续增多，2023年14个国家首次推出国家氢能战略，美国、日本、德国更新了其氢能战略，绿氢或清洁氢产能及利用目标上调。中国具有风、光、水的可再生能源的巨大优势，这些可再生能源的充分利用将是中国能源安全的首选。2024年，国家能源局发布《2024年能源工作指导意见》要求加快推进氢能技术创新和产业发展，拓展氢能应用市场。

利用风、光、水可再生能源来制取氢能，把氢能作为物质能源来进行储存，在电力输出不足时利用氢气通过燃料电池转换为电能将成为国家战略。目前，我国氢能发展的政策框架已初具规模，国家级及近40个省市级的氢能规划已相继出台。国家级《氢能产业发展中长期规划（2021-2035年）》自2021年启动，规划期长达15年；而各省级、市级氢能规划多始于2019至2021年，规划期限为5年、10年、15年不等。在国家的“创新、自立、安全、稳慎”的发展原则指引下，我国氢能发展稳步前行。

2026年3月，工业和信息化部、财政部、国家发展改革委发布了《工业和信息化部 财政部 国家发展改革委关于开展氢能综合应用试点工作的通知》：

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，按照《氢能产业发展中长期规划（2021—2035年）》《加快工业领域清洁低碳氢应用实施方案》有关工作部署，以多场景规模化应用带动成本降低，助力氢能技术装备创新突破，推动氢能产业高质量发展，工业和信息化部、财政部、国家发展改革委（以下统称三部门）组织开展氢能综合应用试点工作。

按照应用牵引、场景驱动、因地制宜、协同联动的原则，通过城市群试点，将氢能应用场景由燃料电池汽车向交通、工业等具备条件的多元领域拓展，提升清洁低碳氢供给能力，攻克一批氢能应用领域的技术堵点卡点，突破产业发展瓶颈，形成多个可复制、可推广的商业应用模式，构建经济、合理、高效的氢能综合应用体系，营造良好的产业生态。三部门通过“揭榜挂帅”方式，遴选产业基础好、应用场景丰富、氢能资源保障能力强、产业链条完整的城市群率先开展氢能综合应用试点，科学、有序、积极探索氢能商业化综合应用路径，完善产业发展政策环境，推动氢能“制储输用”全产业链一体化融通发展。

到2030年，城市群氢能在多元领域实现规模化应用，终端用氢平均价格降至25元/千克以下，力争在部分优势地区降至15元/千克左右；全国燃料电池汽车保有量较2025年翻一番，力争达到10万辆。通过应用规模扩大，推动氢能应用技术、工艺、装备创新突破，实现燃料电池、电解槽、储运装置和材料等迭代升级，推动氢能成为新的经济增长点，支撑实现经济社会发展全面绿色转型。

（1）氢能两轮车产业

随着2019年4月发布《电动自行车安全技术规范》的实施，两轮车市场将迎来新一轮换购潮，公司研发的氢能助力自行车电池系统通过了火烧、高空坠落等多种安全测试，氢能两轮车以其安全、快速、舒适、方便且零污染的特性，既可满足日常通勤需求又适用于短途骑行运动，为人们提供代步、休闲运动、交通出行等功能，将成为消费者通勤工具的最佳选择之一。随着整个

产业的发展，氢能两轮车的市场将较快增长。

（2）氢燃料电池行业

氢燃料电池是以氢为燃料，通过电化学反应，将氢燃料中的化学能转化为电能的装置。与传统的化石燃料发动机相比，氢燃料电池具有无污染、噪音低、能量转换效率高的优点。氢燃料电池是氢能高效利用的主要方式，横跨电力、供热和燃料动力三个领域，氢燃料电池的技术发展在目前全球能源结构变革中占有重要的地位。

近年来，中国氢燃料电池行业受到各级政府的高度重视和国家产业政策的重点支持。国家陆续出台了多项政策，鼓励氢燃料电池行业发展与创新，如《氢能产业发展中长期规划（2021-2035年）》《关于深入打好污染防治攻坚战的意见》《工业和信息化部 财政部 国家发展改革委关于开展氢能综合应用试点工作的通知》等产业政策为氢燃料电池行业的发展提供了明确、广阔的市场前景，在政策的推动下，未来我国氢能源行业将进一步扩大市场，氢燃料电池的应用市场前景广阔。

（3）氢储能行业

氢储能是新型储能中的重要组成部分，氢储能具有高效、清洁、可持续的特点，氢储能正在得到国家层面的强力支持和积极推动。与其他储能机制相比，氢储能能量密度高、运行维护成本低、存储时间长、无污染、与环境兼容性好，是一种理想的绿色储能技术。且氢储能相比锂电池、钠电池等化学电池储能方式具有容量增减适应性强、大容量、储能成本低等优势，尤其适用于分布式大规模储能。氢储能行业的发展前景十分广阔，预计在未来几年内将实现显著增长。

3、光电探测器和存储芯片行业发展概况

光电探测器市场是一个庞大、多元且高速增长的技术领域，广泛应用于光通讯与数据中心、自动驾驶与LiDAR、医疗成像与生物传感、工业检测与机器视觉等产业。其增长由“数据洪流”（通信需求）、“机器之眼”（汽车与自动化）和“感知扩展”（超越人眼的光谱探测）三大核心动力驱动。存储芯片的核心驱动力来自AI革命与算力升级，AI服务器推动高带宽内存需求爆发式增长，智能汽车渗透率提高带动车载存储需求，自动驾驶系统对存储器的容量和可靠性提出更高要求，成为新兴增长极。

（一）公司业务概况

公司的主营业务是基于物联网和数据云技术的公共自行车及共享出行系统的研发、销售、建设、运营服务，同时依托永安行平台通过永安行APP向消费者提供公共自行车及共享出行服务、智慧生活服务以及分布式氢能数据平台业务，主要代表产品和服务包括公共自行车系统运营项目、系统销售（包括用于共享出行系统的两轮车销售）项目、共享出行平台服务、氢能产品和智能门

锁产品等。同时，公司深度布局与共享、绿色出行相关的高新技术领域，将氢能领域作为未来的发展方向之一。公司秉承技术创新和绿色发展，围绕共享、绿色出行相关的高新技术领域，持续投入主营业务相关的前沿领域。

（二）公司主要产品及服务介绍

1、公共自行车和共享出行业务服务

公司提供的公共自行车和共享出行服务，最终是为了实现有效连接其他中远距离交通工具站点、解决居民接驳换乘“最后一公里”的问题和满足居民其他短途出行的需要，主要包括以下产品和服务：（1）公共自行车等出行系统的运营服务，即政府等主体投资、向公司购买相关服务的公共出行项目，由公司建设并持续提供该系统的运营与管理服务；（2）系统销售业务，即公司定制、建设和销售公共自行车系统、共享出行系统等出行系统，或是生产和销售自行车等出行系统的核心设备和组成部分；（3）提供直接向客户收费使用的共享助力车项目。

2、氢能业务

（1）氢能两轮车

氢能两轮车适用于城市出行、公共出行、短途物流等场景，能够满足居民从“最后一公里”到十公里甚至以上距离的中短途出行需要。

（2）太阳能制氢充氢一体机

公司的太阳能制氢充氢一体机采用太阳能光伏发电并利用电解水方式制氢，为终端消费者（包括氢能两轮车）在内的用氢产品提供便捷的供氢服务。

（3）低压和高压储氢装置

低压固态氢能棒是一种基于固态储氢技术的便携式或小型化储氢装置，主要用于安全、高效地存储和释放氢气，可以为氢能助力两轮车等提供便捷的氢气补给，适合社区或短途出行场景。

高压储氢瓶通过物理压缩方式提高氢气存储密度，可以满足对功率更高、储量更大的储氢需求场景，可以广泛的应用于工业储氢用氢和家庭储氢场景。

（4）氢能发电系统

氢能发电系统是一种利用氢气作为储能介质的能源储存产品，使用光伏的途径或其他途径进行发电后，通过电解水制备氢气后进行储存，为居民用户直接提供氢气燃气或发电后提供电力，或是利用燃料电池、使用氢气发电技术将氢能再次转换为电力并输送回电网。

（5）数字化氢能平台服务

数字化氢能平台服务是对公司相关氢能产品的配套管理服务，对氢能的制、充、储、运、用

全流程管理，帮助消费者更好地理解和使用相关氢能产品。

3、智慧生活业务

公司智慧生活业务的主要产品为适用于网约房、群租房、人才公寓、居民住宅等场景的智能密码锁等，产品销售到国内和海外市场。

3、公司主要会计数据和财务指标

3.1 近3年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2025年	2024年	本年比上年 增减(%)	2023年
总资产	4,121,907,521.95	4,410,979,235.61	-6.55	4,564,900,970.67
归属于上市公司股东的净资产	3,428,121,064.50	3,137,826,774.00	9.25	3,159,703,762.84
营业收入	411,599,030.53	457,824,947.75	-10.10	545,209,369.80
利润总额	-240,662,331.09	-57,159,137.98	不适用	-122,678,776.01
扣除与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入后的营业收入	392,833,643.03	454,325,498.20	-13.53	544,549,328.36
归属于上市公司股东的净利润	-227,582,325.37	-68,304,071.02	不适用	-126,717,356.58
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-197,673,671.17	-146,922,773.75	不适用	-164,603,922.22
经营活动产生的现金流量净额	123,482,469.80	137,223,863.12	-10.01	217,806,685.79
加权平均净资产收益率(%)	-7.05	-2.20	减少4.85个百分点	-3.91
基本每股收益(元/股)	-0.89	-0.29	不适用	-0.55
稀释每股收益(元/股)	-0.89	-0.29	不适用	-0.55

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	83,399,170.61	109,764,443.83	124,209,348.42	94,226,067.67
归属于上市公司股东的净利润	-24,624,999.19	-40,850,567.17	-3,916,756.86	-158,190,002.15
归属于上市公司股东	-25,948,093.77	-41,663,766.32	-4,473,132.07	-125,588,679.01

的扣除非经常性损益后的净利润				
经营活动产生的现金流量净额	-12,280,187.52	46,609,705.65	70,487,228.99	18,665,722.68

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4、 股东情况

4.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

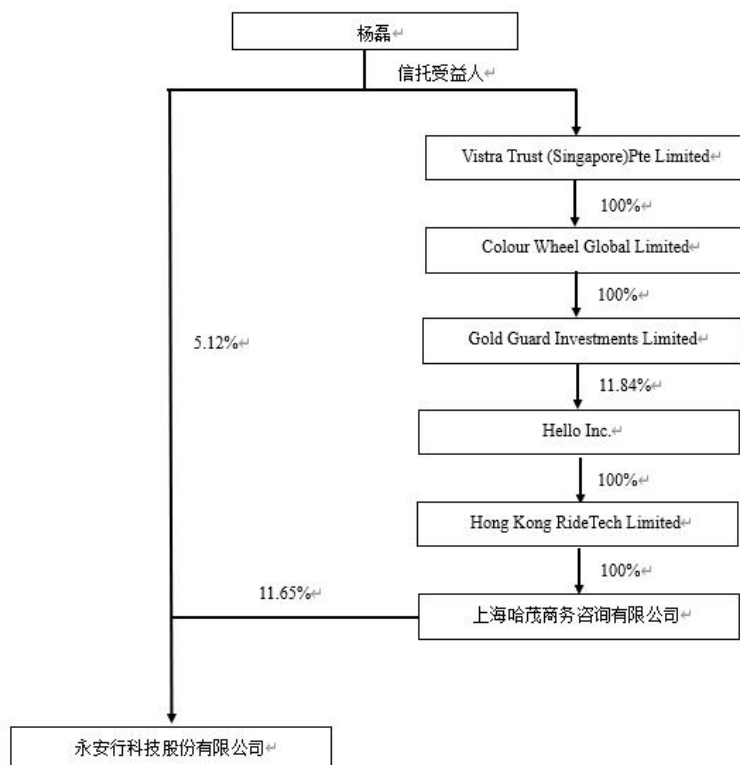
单位: 股

截至报告期末普通股股东总数 (户)					14,124		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数 (户)					11,976		
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数 (户)					不适用		
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数 (户)					不适用		
前十名股东持股情况 (不含通过转融通出借股份)							
股东名称 (全称)	报告期内 增减	期末持股 数量	比例 (%)	持有有 限售条 件的股 份数量	质押、标记或冻 结情况		股东 性质
					股份 状态	数量	
孙继胜	-19,850,023	59,550,069	21.21	0	无	0	境内自 然人
上海哈茂商务咨询有 限公司	32,721,710	32,721,710	11.65	0	无	0	境内非 国有法 人
杨磊	14,363,882	14,363,882	5.12	0	无	0	境内自 然人
上海承壹私募基金管 理有限公司一一村基 石 13 号私募证券投资 基金	-600,000	5,944,989	2.12	0	无	0	其他
阎蕊	5,429,525	5,429,525	1.93	0	无	0	境内自 然人
徐博	4,584,975	4,584,975	1.63	0	无	0	境内自 然人
上海云鑫创业投资有 限公司	-14,363,882	4,452,118	1.59	0	无	0	境内非 国有法 人
索军	-3,591,411	3,591,411	1.28	0	无	0	境内自 然人
黄得云	-3,478,132	3,478,131	1.24	0	无	0	境内自

							然人
陶安平	-3,468,000	3,382,000	1.20	0	无	0	境内自然人
上述股东关联关系或一致行动的说明	1、杨磊先生与上海哈茂商务咨询有限公司为一致行动人； 2、除此之外，未知其他股东是否存在关联关系，也未知其他股东之间是否属于《上市公司收购管理办法》中规定的一致行动人。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

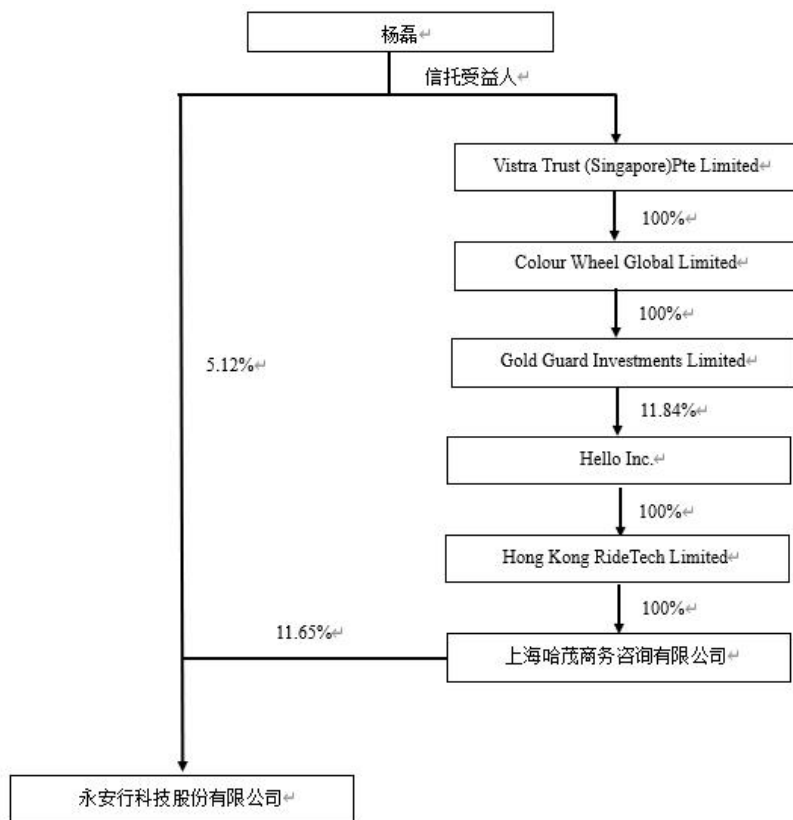
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5、公司债券情况

适用 不适用

第三节 重要事项

1、公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

报告期内，公司实现营收 411,599,030.53 元，同比下降 10.1%；归属上市公司股东的净利润为 -227,582,325.37 元；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为 -197,673,671.17 元；归属于上市公司股东净资产为 3,428,121,064.5 元，同比增加 9.25%；基本每股收益 -0.89 元/股，扣除非经常性损益后基本每股收益 -0.77 元/股。

2、公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用

