

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



Chenqi Technology Limited

(「本公司」)

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

的聆訊後資料集

警告

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

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資料並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、其各自保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其各自保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員須在香港或任何其他司法權區進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在實際最終的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本文件並非最終的上市文件，本公司可能不時根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦無意構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬人士、保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或招攬投資者提出購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不予接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州份證券法例註冊；
- (j) 由於本文件的登載或本文件所載任何資料的發佈可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，準投資者務請僅依據呈交香港公司註冊處註冊的本公司招股章程作出投資決定；有關文本將於發售期內向公眾刊發。

重要提示

閣下如對本文件的任何內容有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。



Chenqi Technology Limited

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

[編纂]

[編纂]項下的[編纂]數目 : [編纂]股股份
[編纂]數目 : [編纂]股股份(可予[編纂])
[編纂]數目 : [編纂]股股份(可予[編纂])
[編纂] : [編纂]
面值 : 每股股份0.0005美元
[編纂] : [●]

(排名不分先後)

聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、
[編纂]及[編纂]



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

本文件連同本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件」所述文件，已遵照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[編纂]將由[編纂](為其本身及代表[編纂])與我們於[編纂]以協議方式釐定。預期[編纂]為[編纂](香港時間)或前後。[編纂]將不超過每股[編纂][編纂]及現時預期不會低於[編纂]。倘[編纂](為其本身及代表[編纂])與我們因任何原因未能於[編纂]中午十二時正(香港時間)前協定[編纂]，則[編纂]將不會進行並將告失效。

[編纂]申請人或須於申請時繳付(視申請渠道而定)[編纂]每股[編纂][編纂]，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費。倘最終釐定的[編纂]低於[編纂]，則多繳股款可予退還。

有意[編纂]於作出[編纂]決定前應審慎考慮本文件所載的所有資料，包括本文件「風險因素」一節所載的風險因素。倘[編纂]上午八時正前出現若干理由，[編纂](為其本身及代表[編纂])有權終止[編纂]於[編纂]項下的責任。請參閱本文件「[編纂]」。

[編纂]並無亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法[編纂]，且不可於美國境內[編纂]、出售、抵押或轉讓，惟根據美國證券法的豁免登記規定或於並非受該等登記規定規限的交易中所進行者除外。[編纂]僅可根據美國證券法S規例在美國境外以離岸交易方式[編纂]及出售。

[編纂]

[編纂]

重要提示

[編纂]

重要提示

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

預期時間表⁽¹⁾

[編纂]

目 錄

致有意[編纂]的重要通知

本文件由本公司僅就[編纂]及[編纂]而刊發，除[編纂]外，並不構成任何證券的[編纂][編纂]或[編纂]認購或購買任何證券的[編纂]。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或在任何其他情況下的[編纂][編纂]或[編纂][編纂]的[編纂]。我們概無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區[編纂][編纂]或派發本文件。於其他司法管轄區派發本文件以及[編纂]及出售[編纂]受到限制且可能無法進行，除非已根據該等司法管轄區適用證券法向有關證券監管機構登記或獲其授權或獲該等證券監管機構授出豁免而獲准進行。

閣下應僅依賴本文件所載的資料作出[編纂]。我們並無授權任何人士向閣下提供與本文件所載者不符的資料。閣下不得將本文件以外的任何資料或聲明視為已獲我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何董事或顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。我們網站<https://www.ruqimobility.com>所載資料並不構成本文件的一部分。

	頁碼
預期時間表	iii
目錄	vii
概要	1
釋義	27
技術詞彙表	40
前瞻性陳述	48
風險因素	50
豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例	97

目 錄

有關本文件及[編纂]的資料	114
董事及參與[編纂]的各方	118
公司資料	123
行業概覽	126
歷史、重組及公司架構	154
合約安排	189
關連交易	211
監管概覽	237
業務	273
董事及高級管理人員	419
與廣汽工業的關係	436
主要股東	449
股本	451
財務資料	455
未來計劃及[編纂]用途	510
[編纂]	520
[編纂]	526
[編纂]的架構	538
如何申請[編纂]	550
附錄一 — 會計師報告	I-1
附錄二 — [編纂]	II-1
附錄三 — 本公司組織章程及開曼群島公司法概要	III-1

目 錄

附錄四	—	法定及一般資料	IV-1
附錄五	—	送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件	V-1

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於其屬概要，並未包含對閣下而言可能重要的所有資料，其全部內容受本文件全文所限制，並應與之一併閱讀。閣下決定[編纂][編纂]前應細閱整份文件。

任何[編纂]均涉及風險。[編纂][編纂]的若干特定風險載於「風險因素」。閣下決定[編纂][編纂]前應細閱該節。

概覽

我們是中國的出行服務公司，主要提供網約車服務。於2021年、2022年及2023年，我們的網約車服務收入分別佔我們總收入的99.2%、91.0%及83.9%。根據弗若斯特沙利文的資料，按2023年的交易額計，我們的出行服務在大灣區排名第二，市場份額為5.6%。我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們提供(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。

我們擁有多元化背景的股東，使得我們的市場洞察力提升並增加對整個出行服務行業價值鏈上主要利益相關方的了解，從而能夠整合汽車和出行服務行業的資源。我們由廣汽集團和騰訊聯合發起創立，其後引入一家自動駕駛解決方案供應商小馬智行作為戰略股東。通過連接汽車製造商、互聯網公司和自動駕駛解決方案供應商，我們一直在推動自動駕駛技術的商業化。

我們在廣泛的地理區域提供出行服務。截至2023年12月31日，我們戰略性地專注於九個聚焦城市（其中大部分位於大灣區）。我們已優先在聚焦城市配置資源，以快速滲透市場。一旦我們達到臨界規模，我們可從該等城市獲得更高的效率及回報，從而推動我們向鄰近地區擴展。在擴展我們的網絡時，我們考慮城市市場的人口及社會經濟狀況，並優先與我們現有網絡有聯繫的城市。在該地域擴張戰略指導下，我們將市場進入策略、運營專業知識和管理系統複製到鄰近地區的新市場。地域擴張戰略使我們能夠降低市場滲透及獲客成本，從而實現可持續及高效的增長。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2023年12月31日，我們在大灣區的用戶滲透率超過45%，在大灣區排名第二。

概 要

我們致力於研發，並在智慧出行方面建立技術優勢。我們自主研發的AI算法模型為司機和乘客生成路線和匹配方案，形成兼顧效率、可靠性、安全性的平台的基礎。面向自動駕駛解決方案供應商、整車製造商及政府部門，我們打造了自動駕駛數據解決方案，例如人工智能數據及模型解決方案、高精地圖及智能交通解決方案。在我們的技術服務中，我們自有的AI感知算法基礎模型在駕駛數據集中的AI預標註召回率和準確率均達95%以上，並應用於我們的人工智能數據及模型解決方案。於2021年、2022年及2023年，研發開支佔總收入的比例分別為11.5%、7.7%及5.5%。我們就自動駕駛領域的研發計劃與自動駕駛解決方案供應商小馬智行及廣汽研究院展開合作。

我們於往績記錄期間高速發展，運營效率持續提升且業務模式不斷優化。截至2023年12月31日，我們出行服務平台的註冊用戶數已達到23.8百萬名。我們的出行服務的收入由2021年的人民幣1,012.5百萬元增加至2022年的人民幣1,249.8百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣1,814.1百萬元，年複合增長率為33.9%。我們的總收入由2021年的人民幣1,013.5百萬元增加至2022年的人民幣1,368.4百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣2,161.1百萬元，年複合增長率為46.0%。

盈利路徑

除於往績記錄期間實現強勁的收入增長外，自2021年以來，我們已將毛損率從2021年的-24.2%收窄至2022年的-10.7%，並進一步減少至2023年的-7.0%。另一方面，我們於往績記錄期間錄得經營虧損、淨虧損及經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量），主要是由於我們在大灣區的主要城市迅速建立業務並提高我們在該等市場的滲透率所產生的成本及開支。我們不追求短期的財務回報，而是繼續致力於鞏固我們長期發展的基礎，專注於提供優質體驗及擴大我們在中國的地理覆蓋範圍，鞏固我們的乘客和司機群體。因此，我們的收入增長可能無法完全覆蓋短期內所產生的各種成本及開支，以及隨著我們不斷擴大我們出行服務的業務範圍、增強我們的技術能力及發展我們新推出的服務，我們預計在2024年、2025年、2026年及2027年將繼續產生淨虧損及經營淨現金流出。此外，我們可能無法成功將我們的Robotaxi服務商業化，即使我們能夠將該業務商業化，我們也不能保證我們將能夠提供安全、高效、具競爭力及經濟上可行及經濟上可行而且廣受市場歡迎的Robotaxi服務。並進一步實現我們的財務預期。無論我們的Robotaxi服務能否商業化，我們無法在2024年、2025年、2026年及2027年實現收支平衡。我們計劃遵循既定的道路，通過以下方式維持可持續發展並實現盈利：(i)擴大業務規模及促進收入增長；(ii)提高毛利率；(iii)提升經營及管理效率；及(iv)改善流動淨負債狀況。隨著該等策略及計劃的實施，我們預期將實現盈利，實現收入的可持續增長並改善我們的經營現金流量狀況。請參閱「業務－盈利路徑」。

概 要

我們的戰略

為實現我們的目標，我們制定了以下戰略：

- 以重點區域成功為始，發揮Robotaxi營運建設先發優勢，打造具備全面產品矩陣的出行服務平台
- 堅持地域擴張戰略，提升網約車運營效率
- 迭代混合運營模式，提供流暢的Robotaxi乘坐體驗
- 利用數據分析優化運營管理
- 提高品牌知名度
- 招聘人才及培養領軍人才

請參閱「業務－我們的戰略」。

我們的優勢

我們相信，以下競爭優勢有助於我們的成功：

- 深耕於大灣區的出行服務公司
- 強大的產業資源和政策支持
- 運營效率持續提升
- 高品質出行服務
- 推動Robotaxi商業化落地的強大能力
- 先進的技術能力
- 豐富的行業資源賦能多元化服務產品矩陣
- 我們擁有肩負共同使命、具備洞察力和強大執行力的領導團隊

請參閱「業務－我們的優勢」。

概 要

我們的服務產品矩陣

我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們提供(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。於往績記錄期間，我們的收入主要來自向使用我們平台網約車服務的乘客收取服務費。

下表載列我們於所示期間按業務分部劃分的收入金額明細及佔我們總收入的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣千元，百分比除外)						
出行服務	1,012,464	99.9	1,249,768	91.3	1,814,133	84.0
— 網約車服務 ⁽¹⁾	1,005,188	99.2	1,244,956	91.0	1,812,133	83.9
— 其他 ⁽²⁾	7,276	0.7	4,812	0.3	2,000	0.1
技術服務	1,065	0.1	—	—	26,545	1.2
車隊銷售及維修	—	—	118,591	8.7	320,385	14.8
總計	1,013,529	100.0	1,368,359	100.0	2,161,063	100.0

附註：

- (1) 有關按(i)在我們的平台下達並由我們履行的訂單；(ii)經第三方用戶流量合作在第三方出行平台下達並由我們履行的訂單；及(iii)經第三方服務車隊合作在我們平台下達並由第三方出行服務平台履行的訂單所劃分的收入明細，請參閱「業務－我們的服務產品矩陣」。
- (2) 其他主要包括(i) Robotaxi服務、(ii)順風車服務及(iii)營銷及推廣服務。

出行服務

下表載列於所示期間我們的出行服務（包括網約車、Robotaxi及順風車服務）的主要運營數據：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
交易額 (人民幣百萬元)	1,347.4	1,795.6	2,741.0
訂單量 (百萬單)	46.9	66.6	97.7
日訂單量 (千單)	128.6	182.4	267.8
月均活躍乘客 (千名)	1,031.7	1,203.8	1,047.3
每筆訂單的平均交易額 (人民幣元)	28.7	27.0	28.0

概 要

- **網約車**。我們於2019年開始在廣州上線網約車服務。我們主要通過我們的移動應用程式及**微信**小程序提供網約車服務。於往績記錄期間，我們網約車服務的訂單量由2021年的46.0百萬單增加至2023年的97.3百萬單，年複合增長率為45.4%；網約車服務的交易額由2021年的人民幣1,310.5百萬元增加至2023年的人民幣2,714.0百萬元，年複合增長率為43.9%。

下表載列於所示期間我們的網約車服務的主要運營數據：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
交易額 ⁽¹⁾ (人民幣百萬元)	1,310.5	1,756.9	2,714.0
訂單量 ⁽¹⁾ (百萬單)	46.0	66.0	97.3
日訂單量 (千單)	126.1	180.7	266.7
月均活躍乘客 (千名)	980.0	1,160.7	996.9
月均活躍司機 (千名)	11.9	18.6	36.8
接起率	81.5%	84.8%	88.9%
平均乘車頻率 ⁽²⁾ (每名乘客單數)	8.8	10.2	9.0
年度乘客留存率 ⁽³⁾	31.7%	31.0%	27.8%
每筆訂單的平均交易額 ⁽⁴⁾ (人民幣元)	28.5	26.6	27.9
平均接單率 ⁽⁵⁾	76.7%	70.9%	66.8%
平均淨接單率 ⁽⁶⁾	(16.6)%	(6.4)%	(4.3)%
每筆訂單乘客獎勵 (人民幣元)	5.78	5.62	5.28
每筆訂單司機獎勵 (人民幣元)	2.87	1.71	1.46

附註：

- (1) 有關按(i)在我們的平台下達並由我們履行的訂單；(ii)於第三方出行服務平台下達的訂單及由我們根據第三方用戶流量合作履行的訂單；及(iii)於我們的平台下達的訂單及由第三方服務車隊合作下的第三方出行服務平台履行的訂單所劃分的交易額及訂單量明細，請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－出行服務－網約車」。
- (2) 特定年度的平均乘車頻率按該年度在我們平台上完成的訂單總數除以同年在我們平台上完成至少一個訂單的乘客總數計算得出。
- (3) 特定年度的平均乘客留存率按該年度及上一年度至少完成一個訂單的乘客人數除以上一年度完成至少一個訂單的乘客人數計算。
- (4) 交易額指我們平台上的付費交易價值。於往績記錄期間，在網約車服務中，每筆訂單的平均交易額與每筆訂單確認的平均收入之間的主要差異在於我們向每筆訂單的乘客提供的獎勵以及每筆訂單向第三方支付通行費、停車費及稅項。

概 要

- (5) 特定年度的平均接單率按該年度網約車服務收入除以同年網約車服務交易額計算。
- (6) 特定年度的平均淨接單率按該年度網約車服務利潤(收入減去司機服務費、向運力加盟商支付的管理費、乘客獎勵及第三方出行服務平台的服務成本)除以同年網約車服務交易額計算。

於往績記錄期間，我們絕大部分網約車服務收入、交易額及訂單量來自大灣區。於2021年、2022年及2023年，來自非大灣區城市的網約車服務收入分別佔我們網約車服務總收入的零、0.5%及3.9%；來自非大灣區城市的網約車服務交易額分別佔我們網約車服務總交易額的零、0.6%及4.7%；來自非大灣區城市的網約車服務訂單量分別佔我們網約車服務總訂單量的零、0.7%及6.1%。

為實現整體業務擴張，我們一直在加強與第三方出行服務平台的合作，而我們根據第三方用戶流量合作模式履行的訂單量大幅增加。該等合作減少了用戶對我們应用程序的依賴，從而導致月均活躍乘客、平均乘車頻率及年度乘客留存率下降。然而，在該等合作下，我們接觸到更廣泛的乘客群體，並能夠獲得額外的訂單、增加交易額及收入。此外，由於我們的服務為使用第三方出行平台的乘客所知，我們亦受益於品牌知名度的提高。有關第三方用戶流量合作訂單增加的原因，請參閱「業務－與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台－第三方用戶流量合作」。

於往績記錄期間，我們的平均接單率呈下降趨勢，主要是由於在第三方服務車隊合作模式下完成的訂單增加，我們按本身收到訂單配對費金額以淨額確認收入。於往績記錄期間，我們錄得負值的平均淨接單率，主要是由於產生大量收入成本(主要歸因於大額司機服務費)，超逾收入。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入」及「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入成本」。於往績記錄期間，我們負值的平均淨接單率大幅收窄，此與我們出行服務的毛損率由2021年的(24.2)%改善至2022年的(10.7)%，並進一步改善至2023年的(7.0)%相符。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－毛損及毛利率」。

概 要

- **Robotaxi**。除有人駕駛網約車服務外，我們還為乘客提供由無人駕駛共享出行車輛履行的網約車服務，即Robotaxi服務。我們於2021年開始推動Robotaxi的開發及商業化。根據弗若斯特沙利文的資料，於2022年10月，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行平台。我們的Robotaxi運營科技平台可與各種自動駕駛解決方案以及Robotaxi車型兼容。截至2023年12月31日，Robotaxi服務已運營累計20,080小時，覆蓋545個站點，完成450,699公里安全試運營里程。於往績記錄期間，Robotaxi產生的收入微乎其微。

我們亦通過我們的平台提供其他服務，包括順風車以及營銷及推廣服務。

技術服務

- **人工智能數據及模型解決方案**。我們的人工智能數據及模型解決方案專注於為自動駕駛行業提供從數據採集、數據標註、數據管理到模型訓練的一站式解決方案。我們開發了一套可用於多模態訓練數據的工具及平台，包括數據採集平台(OnTime Data Collects)、數據管理中台(OnTime Data Management)、數據標註平台(OnTime Data Encoder)以及集成了數據容器管理、模型開發、模型訓練及模型評估的綜合化平台AI模型訓練平台(OnTime AI Trainer)。
- **高精地圖**。我們的高精地圖OnTime MapNet集數據採集、車端雲端聯合實時更新，多圖層融合於一體化，致力於為車廠及圖商提供高時效、低成本、高質量的高精地圖更新解決方案。

我們亦提供其他技術服務，主要包括智能交通解決方案，通常按項目交付。

車隊銷售及維修

我們於2022年4月進軍車服業務，涵蓋銷售車輛及零部件、保養及維修以及司機服務。我們立志打造一站式標準化汽車服務平台，與各行業夥伴、客戶及司機共創行業網絡。我們不會阻止我們的司機在其他網約車平台註冊並同時在其他平台攬單。我們為司機提供全面的支持，幫助其提高運營效率並為其提供穩定且有競爭力的收入，並相信這些行動將助力我們壯大穩固忠誠的司機群體。截至2023年12月31日，我們能夠為135,200名司機提供車隊銷售及維修。此外，我們推出了Robotaxi VMS，將車隊銷售及維修擴展至Robotaxi。

請參閱「業務－我們的服務產品矩陣」。

概 要

安全

我們高度重視乘客和司機的安全。自成立以來，我們在建立安全管理協議和落實技術安全解決方案方面作出了巨大投入。我們已制定覆蓋每次行程前、行程中和行程後風險的全面安全協議以及專門的爭議解決程序。我們為確保及提高服務的合規率及安全性而採取的措施包括身份、資質及背景核查、緊急求助、錄音錄像、「祺立方」—安全監管、司機評價與培訓、不合規行為管理及爭議解決流程。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何重大安全事故。

請參閱「業務－安全」。

客戶

我們的出行服務擁有廣泛的客戶群。截至2023年12月31日，我們平台的註冊乘客有23.8百萬名。於往績記錄期間，我們的絕大部分收入來自網約車服務的個人客戶。我們向企業客戶提供網約車服務企業用車解決方案。我們亦為自動駕駛解決方案供應商提供技術服務以及向我們的司機及運力加盟商提供車隊銷售及維修。

於往績記錄期間各年度，來自五大客戶的收入分別為人民幣10.8百萬元、人民幣71.2百萬元及人民幣265.8百萬元，分別佔我們各期間總收入的1.1%、5.2%及12.3%。

於往績記錄期間各年度，廣汽工業同時為我們的五大客戶及五大供應商之一。於往績記錄期間各年度，來自廣汽工業的收入分別為人民幣5.2百萬元、人民幣20.0百萬元及人民幣113.5百萬元，分別佔我們各期間總收入的0.5%、1.5%及5.3%。

請參閱「業務－客戶」。

供應商

我們的主要供應商主要包括服務（主要包括車輛租賃、司機服務、司管服務、支付渠道服務、信息技術支持服務、技術支持服務、營銷服務及信息服務）以及產品（主要包括行車記錄儀、車輛、汽車產品及自動駕駛汽車）供應商。

概 要

於往績記錄期間各年度，我們向五大供應商的採購額分別為人民幣225.3百萬元、人民幣192.7百萬元及人民幣480.2百萬元，分別佔我們各期間總採購額的14.3%、11.0%及18.8%。

於往績記錄期間各年度，向廣汽工業的採購額分別為人民幣104.1百萬元、人民幣69.4百萬元及人民幣279.0百萬元，分別佔我們各期間總採購額的6.6%、4.0%及10.9%。

請參閱「業務－供應商」。

競爭環境

中國的出行服務市場競爭激烈且具有技術變革迅速、用戶偏好不斷變化及新服務與產品頻出的特點。

我們與其他出行服務提供商（包括網約車及順風車服務提供商）直接競爭。我們預期競爭將會持續，且競爭同時來自根基穩固且享有更多資源或其他戰略優勢的現有競爭對手以及市場新進入者。於往績記錄期間，我們主要與大灣區的其他出行服務提供商競爭。隨著我們繼續擴展至其他城市及地區，我們面臨來自不同地區市場的行業參與者的競爭。我們亦與其他交通工具（包括鐵路、巴士及短途航班）的供應商競爭，主要基於乘坐體驗、效率及價格。

按2023年的交易額計，大灣區佔中國出行服務市場總市場份額的15.2%。與中國出行服務市場的整體競爭格局一致，大灣區的領先企業擁有顯著的市場領導地位。按2023年的交易額計，大灣區最大的出行服務平台佔大灣區出行服務市場56.5%的市場份額，大大超過我們作為大灣區第二大平台的5.6%的市場份額。根據弗若斯特沙利文的資料，這種主導地位主要歸因於其早期進入市場、廣泛的覆蓋範圍、龐大的用戶群及明顯的先發優勢。

請參閱「行業概覽」及「業務－競爭」。

法律訴訟及合規

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並非任何重大法律、仲裁或行政訴訟的當事人，且我們並不知悉任何針對我們或董事且個別或共同可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響的未決或面臨威脅的法律、仲裁或行政訴訟。

概 要

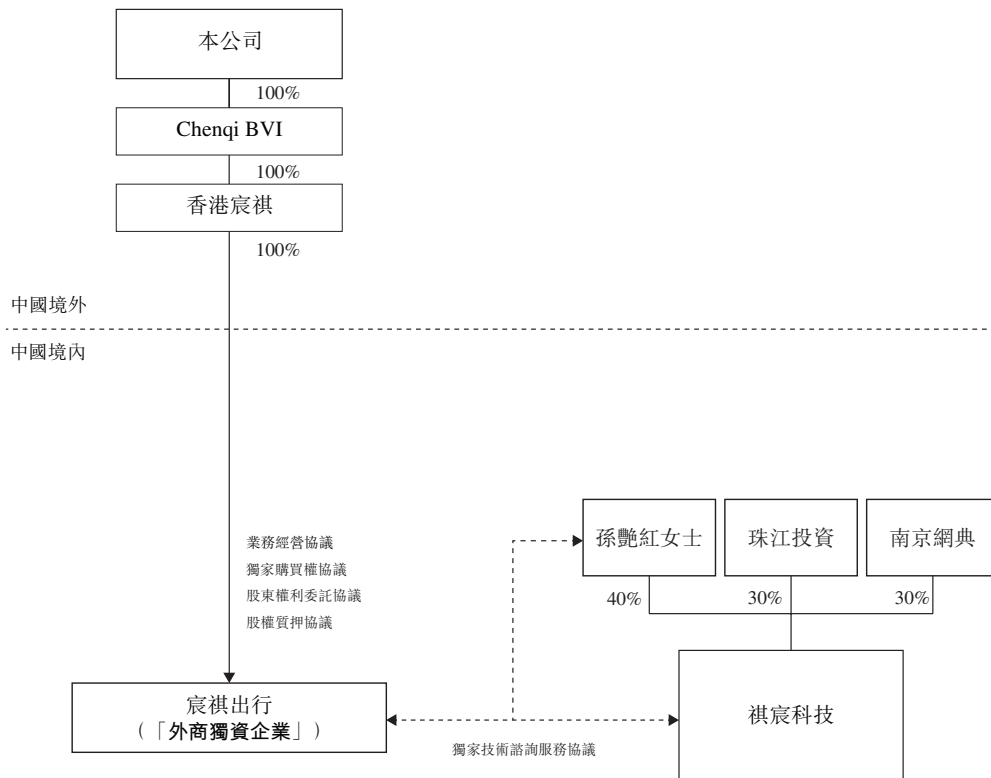
近年來，行業監管機構強調出行服務合規的重要性。我們已積極採取措施確保持續合規，並於往績記錄期間達到高於行業平均水平的合規率。

請參閱「業務－法律訴訟及合規」。

合約安排

對關聯併表實體目前經營所在行業若干領域的投資受現行中國法律法規限制。按照中國外商投資限制行業的慣例，我們通過與宸祺出行、祺宸科技及登記股東於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂的合約安排，有效控制關聯併表實體目前經營的業務並獲得產生的所有經濟利益。有關更多詳情，請參閱本文件「合約安排」一節。

以下簡圖說明合約安排下的經濟利益由我們的關聯併表實體流向宸祺出行及本公司：



附註：

- (1) 祺宸科技由孫艷紅女士、珠江投資及南京網典分別持有其已發行股本總額的40%、30%及30%。

概 要

孫艷紅女士為持有本公司股東China Drive Investment Limited約20%股份的股東。

珠江投資為朱偉航先生持有99%的實體。朱偉航先生為本公司股東紅峰投資有限公司的唯一股東。

南京網典為騰訊的子公司。

- (2) 「——→」指股權的直接法定及實益擁有權。
- (3) 「←-----→」指合約關係。
- (4) 截至最後實際可行日期，祺宸科技持有測繪資質證書（地理信息系統工程及互聯網地圖服務乙級測繪資質證書）及增值電信業務經營許可證。

與合約安排有關的風險請參閱本文件「風險因素－與我們的公司架構有關的風險」一節。

[編纂]投資者

我們自成立以來獲得三輪[編纂]投資。我們擁有廣泛及多元化的[編纂]投資者基礎，包括廣汽、廣汽工業、Tencent Mobility、小馬智行、SPARX Group、DMR、廣州產業投資集團、合肥國軒及其他機構投資者。有關詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構－[編纂]投資」。

我們的控股股東

緊接[編纂]前，廣汽工業直接及通過廣汽及中隆將間接於本公司已發行股本中擁有約35.58%的權益。緊隨[編纂]完成後，廣汽工業通過廣汽及中隆將於本公司已發行股本總額中擁有約[編纂]%的權益，且廣汽工業、廣汽及中隆現時為並將繼續為控股股東。

[編纂]股權激勵計劃

本公司已採納[編纂]股權激勵計劃。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－D.股份激勵計劃」。

歷史財務資料概要

下表呈列我們於所示期間或截至所示日期的歷史財務資料概要。該概要來源於本文件附錄一會計師報告所載歷史財務資料。下文所載歷史財務數據概要應與本文件附錄一會計師報告所載歷史財務資料（包括隨附附註）及「財務資料」所載資料一併閱讀，以確保其完整性。歷史財務資料乃根據國際財務報告準則編製。

概 要

綜合損益表的主要項目

下表載列我們於所示期間的綜合損益表的主要項目：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
收入	1,013,529	1,368,359	2,161,063
收入成本	<u>(1,258,646)</u>	<u>(1,514,269)</u>	<u>(2,311,508)</u>
毛損	(245,117)	(145,910)	(150,445)
其他收入	47,455	31,750	54,315
銷售及營銷開支	(264,667)	(231,354)	(218,895)
一般及行政開支	(99,860)	(106,772)	(154,979)
研發開支	(116,623)	(105,401)	(118,943)
貿易及其他應收款項的 信貸虧損	(872)	(3,905)	(2,203)
其他淨虧損	<u>(3,791)</u>	<u>(47)</u>	<u>(2,703)</u>
經營虧損	(683,475)	(561,639)	(593,853)
財務成本	(1,152)	(2,640)	(2,615)
可轉換可贖回優先股的 賬面值變動	–	(10,407)	(64,502)
向投資者發行的其他金融 負債的賬面值變動	–	(52,097)	(31,824)
除稅前虧損	(684,627)	(626,783)	(692,794)
所得稅	–	–	–
年內虧損	<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦採用非國際財務報告準則所規定或據此呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，該非國際財務報告準則計量通過消除若干項目的潛在影響，有助於對各期間及公司間的經營表現進行比較。

我們認為，經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）以如同為管理層提供幫助的相同方式為投資者及其他人士了解及評估我們的經營業績提供了有用資料。然而，我們呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）與其他公司所呈列相似名稱的計量未必具有可比性。將該非國際財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應將其視為獨立於或可替代我們根據國際財務報告準則所呈報的經營業績或財務狀況作出的分析。

概 要

我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回可轉換可贖回優先股的賬面值變動、向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動、以權益結算的股份支付付款及與[編纂]有關的[編纂]開支進行調整的年內淨虧損。

下表載列我們於所呈列期間的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）與根據國際財務報告準則呈列的期內虧損的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
年內虧損與經調整			
淨虧損（非國際財務報告準則計量）的對賬：			
年內虧損	<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>
加：			
— 可轉換可贖回優先股的賬面值變動 ⁽¹⁾	—	10,407	64,502
— 向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動 ⁽²⁾	—	52,097	31,824
— 以權益結算的股份支付付款 ⁽³⁾	16,009	33,166	26,386
— [編纂]開支 ⁽⁴⁾	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）	<u>(668,618)</u>	<u>(531,113)</u>	<u>(541,216)</u>

附註：

- (1) 可轉換可贖回優先股的賬面值變動主要指我們根據融資協議向投資者發行的若干優先股的賬面值變動。所有可轉換可贖回優先股將因[編纂]後自動轉換為我們的股份而由金融負債重新指定為權益。
- (2) 向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動主要指我們就認購可轉換可贖回優先股向若干投資者發行的認股權證及投資者提供的相關貸款的賬面值變動。
- (3) 以權益結算的股份支付付款指我們就獎勵關鍵僱員產生的非現金僱員福利開支。於任何特定期間，該等開支預期不會導致日後的現金支出。
- (4) [編纂]開支主要與[編纂]有關。

概 要

收入

於往績記錄期間，我們的收入來自提供出行服務（包括網約車服務及其他）。於往績記錄期間，網約車服務收入增加主要是由於我們的網約車交易額大幅增加，而這主要是由於我們不斷擴大的乘客群以及訂單量的增加。我們亦自(i)技術服務及(ii)車隊銷售及維修產生收入。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入」。

收入成本

下表載列我們於所示期間按性質劃分的收入成本明細及佔我們總收入成本的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
司機服務費	1,177,283	93.5	1,289,603	85.2	1,794,833	77.6
汽車租賃成本	588	0.0	144	0.0	30	0.0
支付予運力加盟商的管理費	38,441	3.1	40,466	2.7	38,455	1.7
IT服務費	15,834	1.3	30,757	2.0	37,150	1.6
技術服務成本	938	0.1	-	-	21,880	1.0
付款處理成本	6,102	0.5	6,176	0.4	10,205	0.4
第三方出行服務平台的						
服務成本	6,910	0.5	26,894	1.8	95,517	4.1
順風車服務司機獎勵	6,534	0.5	-	-	-	-
折舊及攤銷	3,859	0.3	6,661	0.4	6,059	0.3
汽車服務站的成本	-	-	112,393	7.4	306,389	13.3
其他	2,157	0.2	1,175	0.1	990	0.0
總計	1,258,646	100.0	1,514,269	100.0	2,311,508	100.0

於往績記錄期間，我們收入成本的最大組成部分為司機服務費。於往績記錄期間，司機服務費增加，這與我們業務規模的擴大相符。司機服務費佔收入成本的百分比由2021年的93.5%下降至2022年的85.2%，並進一步減少至2023年的77.6%，主要是由於(i)由於司機黏性增強，提供予司機的激勵減少，此乃由於(a)我們充裕的訂單資源及先進的匹配演算法帶來穩定收入及(b)車隊銷售及維修提供的一系列車輛購買、維護及維修服務，幫助彼等優化成本結構並增強彼等對我們平台的信任；及(ii)車隊銷售及維修業務於2022年開始後車輛採購成本增加，導致各期間汽車服務站的成本絕對金額及佔收入成本的百分比增加。

概 要

於2021年、2022年及2023年，我們錄得少量汽車租賃成本，主要與我們提供予企業客戶的其他汽車租賃服務有關。截至最後實際可行日期，我們已終止提供有關汽車租賃服務。

於往績記錄期間支付予運力加盟商的管理費佔我們總收入成本的百分比有所下降，主要是由於我們運力加盟商的成本管理及運營效率有所改善。我們支付予運力加盟商的平均管理費率於2021年及2022年保持穩定在3.5%，並其後減少至2023年的2.4%。請參閱「業務－與行業夥伴的關係－運力加盟商」。

IT服務費主要指就數據存儲及服務器的運營及維護向提供商支付的服務費。IT服務費由2021年的人民幣15.8百萬元增加至2022年的人民幣30.8百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣37.2百萬元，主要用於擴大我們的業務規模。

第三方出行服務平台的服務成本主要指應付我們合作的第三方出行服務平台（其乘客可向我們下單，而有關訂單由我們完成）的服務費。於往績記錄期間，第三方出行服務平台的服務成本有所增加，主要是由於通過合作的第三方出行服務平台向我們下達的訂單量增加。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入成本」。

毛損及毛利率

下表載列我們於所示期間按業務分部劃分的（毛損）／毛利及毛利率：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	(毛損)／ 毛利	(毛損)／ 毛利率(%)	(毛損)／ 毛利	(毛損)／ 毛利率(%)	(毛損)／ 毛利	(毛損)／ 毛利率(%)
	(人民幣千元，百分比除外)					
出行服務	(245,244)	(24.2)	(152,108)	(12.2)	(169,106)	(9.3)
技術服務	127	11.9	-	-	4,665	17.6
車隊銷售及維修	-	-	6,198	5.2	13,996	4.4
總計	<u>(245,117)</u>	<u>(24.2)</u>	<u>(145,910)</u>	<u>(10.7)</u>	<u>(150,445)</u>	<u>(7.0)</u>

概 要

儘管於往績記錄期間經歷了顯著增長，但我們於整個往績記錄期間產生毛損，主要是由於我們於業務發展初期階段擴大地理覆蓋範圍及獲取新用戶而產生高昂收入成本。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的毛損分別為人民幣245.1百萬元、人民幣145.9百萬元及人民幣150.4百萬元；同期，我們的毛利率分別為-24.2%、-10.7%及-7.0%。出行服務的毛損率自2021年起已改善，主要是由於(i)我們通過提高品牌知名度與實施地域擴張戰略使乘客黏性及滲透率提高，從而授出的每筆訂單乘客獎勵減少及(ii)我們持續提升運營效率。此外，技術服務及車隊銷售及維修處於業務發展的早期階段，其各自的毛利率於往績記錄期間有所波動。尤其是，我們按項目交付技術服務且該等服務的價格乃按具體情況協商，因此於往績記錄期間的毛利率各有不同。此外，我們於2022年及2023年錄得車隊銷售及維修的毛利率分別為5.2%及4.4%，主要是由於維護服務本質上通常具有較高且穩定的利潤率。

我們的淨虧損由2021年的人民幣684.6百萬元減少至2022年的人民幣626.8百萬元，主要是由於(i)毛損由2021年的人民幣245.1百萬元收窄至2022年的人民幣145.9百萬元，及(ii)銷售及營銷開支由2021年的人民幣264.7百萬元減少至2022年的人民幣231.4百萬元，部分被(i)向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動人民幣52.1百萬元及(ii)可轉換可贖回優先股的賬面值變動人民幣10.4百萬元所抵銷。我們的淨虧損由2022年的人民幣626.8百萬元增加至2023年的人民幣692.8百萬元，主要是由於(i)毛損由2022年的人民幣145.9百萬元增至2023年的人民幣150.4百萬元；(ii)一般及行政開支由2022年的人民幣106.8百萬元增至2023年的人民幣155.0百萬元；及(iii)可轉換可贖回優先股的賬面值變動虧損由2022年的人民幣10.4百萬元增至2023年的人民幣64.5百萬元，部分由(i)向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動虧損由2022年的人民幣52.1百萬元減少至2023年的人民幣31.8百萬元；及(ii)銷售及營銷開支由2022年的人民幣231.4百萬元減少至2023年的人民幣218.9百萬元所抵銷。請參閱「財務資料－各期間經營業績比較」。

概 要

綜合財務狀況表的主要項目

下表載列我們截至所示日期的綜合財務狀況表的主要項目：

	截至12月31日		
	2021年	2022年 (人民幣千元)	2023年
物業、廠房及設備	28,282	28,171	63,752
使用權資產	22,245	15,169	45,445
無形資產	4,446	11,687	29,303
其他非流動資產	3,269	29,581	8,774
非流動總資產	58,242	84,608	147,274
存貨	–	7,142	18,311
貿易應收款項	5,913	14,261	20,044
預付款項、按金及其他應收款項	18,620	106,876	124,549
受限制現金	18,725	987	–
現金及現金等價物	86,981	553,666	612,858
流動總資產	130,239	682,932	775,762
貿易應付款項及應付票據	52,845	58,070	78,168
應計費用及其他應付款項	232,139	424,400	153,043
貸款及借款	10,000	23,011	14,033
合約負債	1,292	2,140	2,837
租賃負債	9,854	11,535	31,007
可轉換可贖回優先股	–	247,973	1,161,283
向投資者發行的其他金融負債	–	726,813	888,913
流動總負債	306,130	1,493,942	2,329,284
流動淨負債	(175,891)	(811,010)	(1,553,522)
貸款及借款	–	17,027	13,000
遞延收入	18,273	–	–
租賃負債	15,816	6,211	10,916
非流動總負債	34,089	23,238	23,916
淨負債	(151,738)	(749,640)	(1,430,164)

概 要

我們的流動淨負債由截至2022年12月31日的人民幣811.0百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣1,553.5百萬元，主要是由於(i)繼A輪投資者行使A輪認股權證以認購本公司A輪優先股後，可轉換可贖回優先股增加人民幣913.3百萬元，主要與(a)額外發行A輪優先股及(b)向A輪投資者發行的其他金融負債轉換為可轉換可贖回優先股有關及(ii)向投資者發行的其他金融負債增加人民幣162.1百萬元(乃由於我們向投資者發行就本公司B輪優先股的額外認股權證及相關貸款，以及在A輪投資者行使A輪認股權證後將向投資者發行的其他金融負債轉換為可轉換可贖回優先股的淨影響)，部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣59.2百萬元(主要是由於2023年完成A輪融資及B輪融資)及(ii)應計費用及其他應付款項減少人民幣271.4百萬元(主要是由於投資者預付款由2022年的人民幣249.9百萬元減少至2023年的零，乃由於2023年完成B輪融資)所抵銷。

我們的流動淨負債由截至2021年12月31日的人民幣175.9百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣811.0百萬元，主要是由於(i)向投資者發行的其他金融負債增加人民幣726.8百萬元，歸因於我們就本公司A輪優先股向若干投資者發行的認股權證及相關貸款、(ii)可轉換可贖回優先股增加人民幣248.0百萬元及(iii)應計費用及其他應付款項增加人民幣192.3百萬元，主要是由於B輪投資者預付款項增加，部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣466.7百萬元及(ii)預付款項、按金及其他應收款項增加人民幣88.3百萬元所抵銷。

我們的淨負債由截至2021年12月31日的人民幣151.7百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣749.6百萬元，主要是由於2022年的虧損人民幣626.8百萬元，部分被(i)以權益結算的股份支付交易人民幣33.2百萬元及(ii)股東豁免支付開支及成本人民幣1.4百萬元所抵銷。我們的淨負債由截至2022年12月31日的人民幣749.6百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣1,430.2百萬元，主要由於2023年虧損人民幣692.8百萬元，部分被(i)以權益結算的股份支付交易人民幣26.4百萬元、(ii)投資者視同出資人民幣12.5百萬元及(iii)股東豁免支付開支及成本人民幣2.6百萬元所抵銷。

截至2023年12月31日，我們錄得淨負債人民幣1,430.2百萬元，主要歸因於截至2023年12月31日的可轉換可贖回優先股人民幣1,161.3百萬元及向投資者發行的其他金融負債人民幣888.9百萬元。截至最後實際可行日期，就B輪認股權證向投資者發行的所有其他金融負債已在B輪認股權證行使後轉換為可轉換可贖回優先股。我們預期[編纂]前可轉換可贖回優先股賬面值的持續波動將影響我們的財務狀況。所有可轉換可贖回優先股將因[編纂]後自動轉換為我們的股份而由金融負債重新分類為權益，因此，我們的淨負債狀況將轉為淨資產狀況。

概 要

於往績記錄期間，我們主要通過經營活動及股權融資活動所得現金為我們的運營提供資金。截至2023年12月31日，我們擁有現金及現金等價物人民幣612.9百萬元。同時，隨著維持可持續性及實現未來盈利能力策略的實施，我們預計將實現可持續的收入增長，並鞏固我們的營運資金及現金狀況。因此，經計及我們可用的財務資源（包括現金及流動性資產以及[編纂]估計淨[編纂]），董事認為我們擁有充足的營運資金滿足現時（即自本文件日期起計至少12個月）的需求。

綜合現金流量表的主要項目

下表載列我們於所示期間的現金流量主要項目：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
除稅前虧損	(684,627)	(626,783)	(692,794)
就非現金及非經營性項目 作出的調整	24,295	108,573	148,117
營運資金變動	217,356	(147,609)	(38,450)
已付所得稅	—	—	—
經營活動所用淨現金	(442,976)	(665,819)	(583,127)
投資活動所用淨現金	(10,165)	(37,608)	(27,188)
融資活動所得淨現金	4,525	1,159,160	673,006
現金及現金等價物淨 (減少)／增加額	(448,616)	455,733	62,691
年初現金及現金等價物	535,597	86,981	553,666
匯率變動對所持現金的 影響	—	10,952	(3,499)
年末現金及現金等價物	86,981	553,666	612,858

於往績記錄期間，我們於2021年、2022年及2023年的經營淨現金流出分別為人民幣443.0百萬元、人民幣665.8百萬元及人民幣583.1百萬元，主要是由於提供服務、開展銷售及營銷及研發活動以及一般及行政管理產生大量收入成本及經營開支。我們預期通過實施日後實現盈利的策略來改善我們的經營現金流量。請參閱「業務－盈利路徑」。

概 要

主要財務比率

下表載列我們於所示期間的主要財務比率：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
各期間收入增長(%)	150.9	35.0	57.9
毛利率(%) ⁽¹⁾	(24.2)	(10.7)	(7.0)
經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)(%) ⁽²⁾	(66.0)	(38.8)	(25.0)

附註：

- (1) 毛利率等於期內毛利除以收入再乘以100%。
- (2) 經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)等於期內經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)除以收入再乘以100%。有關淨虧損與經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)的對賬，請參閱「財務資料－非國際財務報告準則計量」。

風險因素

我們的業務及[編纂]涉及「風險因素」所載若干風險。閣下在決定[編纂][編纂]前，應仔細閱讀該節全文。我們面臨的部分主要風險包括：

- 網約車行業競爭激烈，我們可能無法有效競爭。
- 倘我們無法吸引或留住乘客，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。
- 倘我們無法吸引或留住司機，我們的平台對乘客的吸引力將下降，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。
- 我們的交易中有很一部分來自大灣區。倘我們在大灣區的業務受到不利影響，則我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。
- 倘我們無法高效擴張我們的地理覆蓋範圍及提升公眾對我們產品的認識，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。
- 我們經營所在的市場仍在不斷發展。倘市場未如預期般增長，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。

概 要

- 我們須取得及維持必要的牌照及批文，倘我們須採取耗時或昂貴的行動以取得及維持該等必要的牌照及批文，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。
- 於往績記錄期間的一段時間，我們可能被視為在未取得支付業務許可證的情況下提供支付服務。
- 我們須遵守及應對有關我們經營所在的市場的法規或許可制度的發展，否則我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。
- 我們平台上的任何服務嚴重中斷、我們的技術系統故障、我們的軟件、硬件及系統出現錯誤及質量問題，或操作該等系統時出現人為錯誤，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即所述[編纂]範圍每股[編纂][編纂]至[編纂]的中位數），經扣除[編纂]佣金、費用及與[編纂]有關的其他估計開支後，我們估計將自[編纂]收取淨[編纂]約[編纂]百萬港元。根據我們的戰略，我們擬按下列用途使用[編纂][編纂]：

- 約40%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於自動駕駛及Robotaxi運營服務研發活動。
- 約20%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於我們出行服務產品升級及運營效率提升。
- 約20%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於在我們實施地域擴張戰略過程中擴大用戶群、提高品牌知名度及提升市場份額。
- 約10%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於在出行行業價值鏈中建立戰略合作夥伴關係、投資及收購。
- 約10%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用作營運資金及一般公司用途。

概 要

COVID-19的影響

自2020年初開始，COVID-19的爆發對中國及世界造成了嚴重影響。為控住該病毒，在受疫情影響的地區實施了預防及控制措施，例如關閉業務及工作場所、出行限制、社交距離措施及緊急隔離等。因此，COVID-19疫情給中國出行服務公司帶來了前所未有的挑戰，其爆發嚴重影響出行服務的需求。於2021年及2022年，COVID-19疫情對我們的出行服務的影響尤為嚴重。於2022年，疫情在中國各地（包括我們主要業務經營所在地的大灣區）零星復現。儘管於2022年有COVID-19疫情的影響，惟我們設法從網約車服務中錄得增長，主要由於(i)我們經歷了業務快速擴張的時期；特別是，我們於2021年中下半年在更多城市開始運營，這為我們2022年的收入穩健成長做出了貢獻；(ii)我們積極擴充至新城市以延伸乘客群；(iii)我們致力改善服務質量，如確保司機遵守相關健康規定，加強客戶信任；及(iv)減少向客戶提供的每筆訂單獎勵，乃由於我們更審慎的客戶獎勵政策。

除上文所述的業務干擾外，我們的業務經營於往績記錄期間並無因COVID-19疫情而遭受任何其他重大不利影響。作為一家科技公司，我們大部分的核心職能均可通過遠程辦公履行。我們的員工可居家辦公，使用計算機執行任務並通過電話會議及其他實時通訊方式相互溝通。

從長遠來看，預計我們的業務將不會發生嚴重干擾。中國於2022年12月解除限制性措施後，全國的經濟活動便自2023年1月起開始復甦及回歸正常。因此，出行服務的供需已逐步恢復。根據弗若斯特沙利文的資料，就供求而言，中國出行服務的整體市況已恢復至COVID-19之前的水平。根據同一資料來源，2019年中國網約車服務的日均訂單量約為21.0百萬單，於2023年達到24.9百萬單。於2023年，受益於我們在現有市場既有的品牌知名度及我們忠實的用戶群，我們的網約車業務已恢復正常。網約車服務的交易額由2022年的人民幣1,756.9百萬元增加54.5%至2023年的人民幣2,714.0百萬元，及網約車服務的訂單量由2022年的66.0百萬單增加47.6%至2023年的97.3百萬單。

基於上文所述，董事認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，COVID-19疫情對我們的業務及經營業績並無任何重大不利影響。然而，我們無法完全確定COVID-19疫情的影響何時會完全緩解。任何持續時間長的COVID-19爆發均可能

概 要

對我們的業務及財務表現造成不利影響。我們正密切監察COVID-19疫情及其他健康流行病、自然災害及特殊事件的發展，並持續評估對我們業務、經營業績及財務狀況的任何潛在影響。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們的業務可能受到自然災害、公共衛生危機（如COVID-19疫情）、政治危機、經濟衰退或其他意外事件的不利影響」。

近期發展

於往績記錄期間後，我們繼續擴展業務。下表載列我們截至2024年4月30日止四個月及截至2023年4月30日止四個月的(i)出行服務（包括網約車、Robotaxi及順風車服務），及(ii)網約車服務的主要運營數據作比較：

	截至以下日期止四個月	
	2023年4月30日	2024年4月30日
出行服務		
交易額(人民幣百萬元)	743.4	825.0
日交易額(人民幣百萬元)	6.2	6.8
訂單量(百萬單)	25.5	31.4
每日訂單量(千單)	212.7	259.6
網約車服務		
交易額(人民幣百萬元)	732.8	819.8
日交易額(人民幣百萬元)	6.1	6.8
訂單量(百萬單)	25.4	31.3
日訂單量(千單)	211.4	259.0

儘管我們的業務持續增長，但我們預計於2024年將繼續產生虧損，主要是由於(i)與司機服務費、第三方出行服務平台的服務成本及汽車服務站的成本有關的收入成本預期增加；及(ii)鑒於我們日後自動駕駛及Robotaxi運營服務的研發活動，研發開支預期增加。

無重大不利變動

董事確認，直至本文件日期，自2023年12月31日（即最近期經審計財務報表的結束日期）起，我們的財務或交易狀況或前景並未發生重大不利變動，且自2023年12月31日起並未發生將對本文件附錄一會計師報告所載資料產生重大影響的事件。

概 要

監管環境及行業發展

自2021年起，中國主管部門加強監管維護網絡安全、信息安全及保護重要數據及個人信息(包括隱私)。已頒佈多項法律法規監督隱私及數據安全，尤其是有關數據的適當收集、利用及存儲。此外，中國相關監管機構已頒佈新法規，以加強《中華人民共和國反壟斷法》的執行。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無訂立任何壟斷協議，亦無受到任何與反壟斷活動有關的處罰、監管令或調查。就行業發展而言，全國監管機構正加大力度管理和規範網約車服務，旨在提高行業合規性，且 Robotaxi於中國的商業化進展迅速。

我們已積極採取措施確保持續合規，並迅速應對該等新監管環境及行業發展。

請參閱「業務－監管環境及行業發展」。

[編纂]

概 要

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派或分派任何股息。根據組織章程細則及適用法律法規，是否派付股息將由董事酌情決定，並將取決於（其中包括）財務業績、現金流量、業務狀況及策略、未來營運及盈利、資金需求及開支計劃、股息派付的任何限制及董事或認為相關的其他因素。我們並無預定的派息率。我們將根據財務狀況及當前的經濟環境評估我們的股息政策。我們無法保證未來將採用何種方式派付股息。據我們的開曼群島法律顧問告知，根據開曼群島公司法，累積虧損狀況未必會限制我們向股東宣派及派付股息，故仍可從我們股份溢價賬中宣派及派付股息，前提是緊隨建議派付股息之日後，我們將能夠支付我們日常業務過程中到期的債務。

[編纂]

概 要

[編纂]

釋 義

於本文件內，除非文義另有所指，否則以下詞彙具有下文所載涵義。若干其他詞彙的闡釋載於本文件「技術詞彙表」一節。

「會計師報告」	指	本公司申報會計師畢馬威會計師事務所出具的報告，其全文載於本文件附錄一
「聯屬人士」	指	直接或間接控制指定人士或受該指定人士控制，或與該指定人士受直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「細則」或「組織章程細則」	指	本公司於[●]有條件採納並自[編纂]起生效及經不時修訂的組織章程細則，其概要載於本文件附錄三
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行通常向公眾開放辦理一般銀行業務的日子（星期六、星期日或香港公眾假期除外）
「英屬維爾京群島」	指	英屬維爾京群島
「年複合增長率」	指	年複合增長率

[編纂]

「開曼群島公司法」或「公司法」	指	開曼群島法例第22章公司法（1961年第3號法例，經綜合及修訂）（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
-----------------	---	--

[編纂]

釋 義

[編纂]

「成都隨享」 指 成都隨享致行科技有限公司，一家於2023年1月16日根據中國法律成立的有限公司，為我們的關聯併表實體之一

釋 義

「宸祺汽車」	指	廣州宸祺汽車服務有限公司，一家於2019年6月19日根據中國法律成立的有限公司，為我們的間接全資子公司
「Chenqi BVI」	指	Chenqi On Time Technology Limited，一家於2019年5月31日根據英屬維爾京群島法律註冊成立的有限公司，為我們的直接全資子公司
「香港宸祺」	指	宸祺(香港)科技有限公司，一家於2019年6月11日根據香港法律註冊成立的有限公司，為我們的間接全資子公司
「宸祺出行」	指	廣州宸祺出行科技有限公司，一家於2019年6月18日根據中國法律成立的外商獨資企業，為我們的間接全資子公司
「中國」或「中國內地」	指	中華人民共和國，僅就本文件而言，不包括中國台灣、香港及澳門特別行政區，但文義另有所指或另有規定則除外
「中隆」	指	中隆投資有限公司，一家於1992年8月27日根據香港法律註冊成立的有限公司，為我們的控股股東之一廣汽的全資子公司
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例(經不時修訂及補充)
「本公司」或「我們」	指	Chenqi Technology Limited，一家於2019年4月30日在開曼群島註冊成立的獲豁免有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義

釋 義

「關連交易」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「關聯併表實體」	指	我們通過合約安排控制的實體，即祺宸科技及其子公司，進一步詳情載於本文件「合約安排」
「合約安排」	指	宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的一系列合約安排，詳情載於本文件「合約安排」
「控股股東」	指	廣汽工業、廣汽及中隆
「二氧化碳當量」	指	二氧化碳當量
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「指定銀行」	指	[編纂]參與者[編纂]指定銀行
「董事」	指	本公司董事或其中任何一名董事
「極端情況」	指	香港任何政府機關於八號或以上颱風訊號改掛為三號或以下颱風訊號前公佈，因公共交通服務嚴重受阻、廣泛地區水浸、嚴重山泥傾瀉、大規模停電或任何其他惡劣情況而出現的「極端情況」
「FINI」或 「Fast Interface for New Issuance」	指	由[編纂]運作的網上平台，如要在新證券上市中獲接納進行交易及（如適用）收集及處理認購及結算的特定資料，便須強制使用該平台
「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司上海分公司，為獨立第三方及本公司委聘以編製行業報告的市場研究公司，詳情載於本文件「行業概覽」一節

釋 義

「弗若斯特沙利文報告」	指	一份由我們委託並由弗若斯特沙利文發佈的日期為[●]的行業報告，詳見本文件「行業概覽」一節
「廣汽」	指	廣州汽車集團股份有限公司，一家於2005年6月28日根據中國法律成立的股份有限公司，並於聯交所（股份代號：02238）及上海證券交易所（股票代碼：601238）上市，為我們的控股股東之一
「廣汽集團」	指	廣汽及其子公司
「廣汽埃安」	指	廣汽埃安新能源汽車股份有限公司，一家於2017年7月28日根據中國法律成立的股份有限公司，為廣汽的非全資子公司
「萬億廣汽1578發展綱要」	指	萬億廣汽1578發展綱要，廣汽集團於2022年12月發佈的截至2030年的發展藍圖
「廣汽工業」	指	廣州汽車工業集團有限公司，一家於2000年10月18日根據中國法律成立的全資國有企業，為廣汽的控股股東及我們的控股股東之一

[編纂]

「本集團」	指	本公司、其子公司及關聯併表實體
「合肥國軒」	指	合肥國軒高科動力能源有限公司，一家於2006年5月9日在中國成立的有限公司，為我們的[編纂]投資者之一及國軒高科股份有限公司（一家於深圳證券交易所上市的公司，股份代號：002074）的全資子公司
「港元」	指	香港法定貨幣港元及港仙

釋 義

[編纂]

「香港」 指 中國香港特別行政區

[編纂]

「香港聯交所」或
「聯交所」 指 香港聯合交易所有限公司

[編纂]

釋 義

[編纂]

「國際財務報告準則」	指	國際會計準則理事會不時頒佈的國際財務報告準則會計準則
「獨立第三方」	指	據董事經作出一切適當周詳的查詢後所知，獨立於本公司、其子公司的任何董事、最高行政人員或主要股東（定義見上市規則）或彼等各自的任何聯繫人，且與彼等概無關連（定義見上市規則）的個人或公司

[編纂]

釋 義

[編纂]

「聯席保薦人」及 「[編纂]」 (排名不分先後)	指	中國國際金融香港證券有限公司、華泰金融控股(香港)有限公司及農銀國際融資有限公司
「最後實際可行日期」	指	2024年6月18日，即本文件付印前就確定當中所載若干資料的最後實際可行日期

[編纂]

「上市委員會」	指	聯交所上市委員會
---------	---	----------

[編纂]

「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「主板」	指	聯交所運作的證券市場(不包括期權市場)，獨立於聯交所GEM並與其並行運作
「大綱」或 「組織章程大綱」	指	本公司於[●]有條件採納的組織章程大綱(經不時修訂)，自[編纂]起生效，其概要載於本文件附錄三
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「交通運輸部」	指	中華人民共和國交通運輸部

釋 義

「蔣先生」	指	蔣華先生，本公司執行董事兼首席執行官
「南京網典」	指	南京網典科技有限公司，一家於2000年1月5日根據中國法律成立的有限公司，為祺宸科技的登記股東之一
「發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「境外直接投資」	指	境外直接投資

[編纂]

「普通股」或「股份」	指	本公司法定股本中每股面值0.0005美元的普通股
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，為中國的中央銀行
「中國數據合規法律顧問」	指	金杜律師事務所，擔任本公司有關中國數據合規法律的法律顧問
「中國政府」	指	中國中央政府，包括所有政府分支機構(包括省、市及其他地區或地方政府實體)及其機關，或(按文義所指)其中任何一個
「中國法律顧問」	指	海問律師事務所，擔任本公司有關中國法律的法律顧問
「[編纂]股權激勵計劃」	指	董事會於2021年7月14日批准的2021年股權激勵計劃(經不時修訂)，其主要條款載於本文件附錄四「法定及一般資料—D.股份激勵計劃」一節

釋 義

「[編纂]投資」	指	[編纂]投資者作出的投資，其主要條款概述於本文件「歷史、重組及公司架構－[編纂]投資」
「[編纂]投資者」	指	參與我們[編纂]投資的投資者，詳情載於本文件「歷史、重組及公司架構－[編纂]投資」
「優先股」	指	A輪優先股及B輪優先股

[編纂]

「祺宸科技」	指	廣州祺宸科技有限公司，一家於2018年3月29日根據中國法律成立的有限公司，為我們的關聯併表實體之一
「登記股東」	指	祺宸科技的登記股東，即孫艷紅女士、珠江投資及南京網典
「S規例」	指	美國證券法S規例
「重組」	指	本文件「歷史、重組及公司架構－重組」一節所載的境外及境內重組
「騰訊集團代表」	指	騰訊、其子公司及關聯併表實體，但不包括閱文集團（一家於聯交所上市的公司，股份代號：00772）及騰訊音樂娛樂集團（一家於紐約證券交易所上市的公司，股份代號：TME）以及彼等各自的子公司及關聯併表實體
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣

釋 義

「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局
「市場監管總局」	指	國家市場監督管理總局(前稱中華人民共和國國家工商行政管理總局(「國家工商總局」))
「A輪優先股」	指	本公司法定股本中每股面值0.0005美元的A輪優先股，截至最後實際可行日期，其中48,274,535股已發行
「B輪優先股」	指	本公司法定股本中每股面值0.0005美元的B輪優先股，截至最後實際可行日期，其中27,669,969股股份為已發行
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「上交所」	指	上海證券交易所
「股份註銷」	指	Zhixing BVI及Zhixing Jovial I Limited於緊接[編纂]前無償交回及註銷所持合共1,835,452股普通股。
「股東」	指	股份持有人
「深圳隨享」	指	深圳隨享致行科技有限公司，一家於2023年8月29日根據中國法律成立的有限公司，為我們的關聯併表實體之一
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「國務院」	指	中華人民共和國國務院

釋 義

「子公司」	指	具有公司條例第15條賦予該詞的涵義
「收購守則」	指	證監會發佈的公司收購、合併及股份回購守則（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「騰訊」	指	騰訊控股有限公司，一家於1999年11月23日在開曼群島註冊成立的有限公司，並於聯交所上市（股份代號：00700）
「Tencent Mobility」	指	Tencent Mobility Limited，一家於2012年2月29日根據香港法律註冊成立的有限公司，為騰訊的全資子公司及我們的主要股東之一
「往績記錄期間」	指	包括截至2021年、2022年及2023年12月31日止財政年度的期間
「《試行辦法》」	指	《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》

[編纂]

「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、其屬地及所有受其管轄的地區
「烏魯木齊隨享」	指	烏魯木齊隨享致行科技有限公司，一家於2023年9月5日根據中國法律成立的有限公司，為我們的關聯併表實體之一
「美元」	指	美國現時法定貨幣美元
「美國證券法」	指	1933年美國證券法（經修訂）及據此頒佈的規則及規例

釋 義

「廈門隨享」	指	廈門隨享致行科技有限公司，一家於2023年1月11日根據中國法律成立的有限公司，為我們的關聯併表實體之一
「Zhixing BVI」	指	Zhixing On Time Limited，一家於2021年2月9日根據英屬維爾京群島法律註冊成立的有限公司，為[編纂]股權激勵計劃的僱員股份激勵持股平台
「致行科技」	指	廣州致行科技合夥企業(有限合夥)，一家於2021年5月18日根據中國法律成立的有限合夥企業
「珠江投資」	指	廣東珠江投資控股集團有限公司，一家於2007年7月31日根據中國法律成立的有限公司，為祺宸科技的登記股東之一
「%」	指	百分比

在本文件內，除非文義另有所指，否則「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「核心關連人士」、「關連交易」、「控股股東」及「主要股東」具有上市規則賦予該等詞語的涵義。

本文件所載的若干金額及百分比數字已約整。因此，若干表格所列總數未必為前列各項數字的算術總和。任何表格或圖表所示總數與所列數額總和的任何差異均因約整所致。

為方便參考，在中國成立的公司或實體、法律或法規的名稱已以中英文載入本文件，而倘中文版本與英文版本有任何歧義，概以中文版本為準。

技術詞彙表

本技術詞彙表載有本文件所使用的若干技術詞彙的說明。因此，該等詞彙及其涵義未必與業界標準涵義或用法相符。

「2D」	指	二維
「3D」	指	三維
「5G」	指	第五代移動網絡，是繼1G、2G、3G及4G網絡之後的新全球無線標準
「活躍司機」	指	在指定期間內至少完成一筆訂單的獨立司機數量
「活躍乘客」	指	在指定期間內至少完成一筆訂單的獨立乘客數量
「實際運營駕駛員 合規率」	指	實際運營駕駛員獲得許可的訂單量佔比，計算方法為於某一年度或期間內至少完成一筆訂單的獲得許可的司機人數除以該年度或期間內至少完成一筆訂單的司機總數
「實際運營車輛 合規率」	指	實際運營車輛獲得許可的訂單量佔比，計算方法為於某一年度或期間內至少完成一筆訂單的獲得許可的車輛數量除以該年度或期間內至少完成一筆訂單的車輛總數
「活躍車輛」	指	在指定期間內至少完成一筆訂單的獨立車輛數量
「ADAS」	指	為自動化、調整及增強車輛系統而開發的電子系統，以實現安全及更好的駕駛
「AI」	指	人工智能
「算法」	指	基於執行一系列指定動作以解決問題的程序或公式

技術詞彙表

「年度乘客留存率」	指	特定年度的年度乘客留存率的計算方法為於該年度及上一年度至少完成一筆訂單的乘客數量除以上一年度至少完成一筆訂單的乘客數量
「API」	指	應用程序接口，用於促進不同計算機系統之間信息交換與指令執行的計算機編程方法
「應用程序」或 「移動應用程序」	指	設計用於在智能手機和其他移動設備上運行的應用軟件
「單均收入」	指	特定期間內所有網約車訂單中向乘客收取的費用與向司機支付的費用之間的平均差額，即直接收入減去每筆訂單的直接可變成本。直接收入主要指扣除增值稅前的收入。直接可變成本主要包括司機收入
「平均接單率」	指	收入佔每筆訂單交易額的百分比。(收入為交易額扣除若干項目，該等項目主要包括向乘客提供的獎勵以及支付予第三方的通行費、停車費及稅項等項目)
「平均淨接單率」	指	利潤(收入扣除司機服務費、支付予運力加盟商的管理費、乘客獎勵及第三方出行服務平台的服務成本)佔每筆訂單交易額的百分比。(收入為交易額扣除若干項目，該等項目主要包括向乘客提供的獎勵以及支付予第三方的通行費、停車費及稅項等項目)
「平均乘車頻率」	指	反映每名乘客於特定期間內完成的平均訂單量的指標，計算方法為該期間內在我們平台完成的總訂單量除以該期間內在我們平台至少完成一筆訂單的乘客總數
「A級車型」	指	緊湊型客車

技術詞彙表

「年複合增長率」	指	年複合增長率
「雲」	指	互聯網上託管的遠程服務器網絡，用於存儲、管理、處理數據及提供算法，以取代本地服務器或個人電腦
「合規訂單」	指	駕駛員和車輛均獲得許可的訂單
「邊角案例」	指	僅在正常操作參數之外發生且難以模擬或測試的意外或未知情況
「COVID-19」	指	一種由嚴重急性呼吸系統綜合徵冠狀病毒2型引起的病毒性呼吸道疾病，已於2020年3月11日被世界衛生組織宣佈為大流行病
「深度學習」	指	構建多層人工神經網絡的機器學習技術，以自原始輸入中提取特徵
「密集特徵」	指	機器學習中使用的術語，表示為特定特徵存儲的數據主要包含非零值
「ESG」	指	環境、社會及企業管治
「電動車」	指	電動汽車
「一線城市」	指	我們的聚焦城市的進一步分類。我們選擇一線城市時考慮到人口、GDP總量、人均GDP、GDP增速、公共交通狀況、出租車運力及網約車市場飽和度等因素，我們的準則訂定為最低常住人口為11百萬，最低人均GDP為人民幣70,000元
「聚焦城市」	指	我們從戰略上優先考慮資源，以快速滲透市場，並實現快速市場滲透，然後利用我們在該等城市的成功推動我們向鄰近地區擴張的城市。聚焦城市分為一線城市及二線城市。我們選擇聚焦城市時考慮到經濟規模、文化影響及交通便利性

技術詞彙表

「溫室氣體」	指	溫室氣體
「GPS」	指	全球定位系統，是一種利用衛星信號確定物體地面位置的導航系統
「交易額」	指	我們平台上付費交易的金額。對於網約車服務，於往績記錄期間交易額與我們確認的收入之間的主要差異為我們向乘客提供的獎勵以及支付予第三方的通行費以及停車費及稅項
「大灣區」	指	粵港澳大灣區，為中國的一個地理區域，包括廣州、深圳、珠海、佛山、惠州、東莞、中山、江門、肇慶、香港及中國澳門特別行政區
「高精地圖」	指	高精度地圖，用於自動駕駛的高精度地圖，其包含傳統地圖一般不顯示的細節且可精確到厘米級
「順風車」	指	由多個人在相互兼容的時間沿相同或類似行程共同使用私家車
「H5」	指	HTML5 語言及透過HTML5 語言開發的數字產品
「車聯網」	指	車聯網，即配備傳感器、軟件及中介技術的車輛網絡，旨在根據商定的標準在互聯網上連接及交換數據
「IT」	指	信息技術
「公里」	指	公里
「平方公里」	指	平方公里
「千瓦時」	指	千瓦時，為能量單位，相當於以一千瓦的功率運行一小時所消耗的能量

技術詞彙表

「激光雷達」	指	光探測及測距，透過以傳感器用激光照射目標並測量其反射以測量距離的方法
「長尾場景」	指	現實生活中發生頻率較低的場景，對其進行偵測及妥善處理可為用戶帶來巨大的價值
「L2級」	指	2級駕駛自動化，即部分自動化等級。在L2級下，車輛可以為駕駛員提供轉向及減速／加速支持
「L3級」	指	3級駕駛自動化，即有條件自動化等級。在L3級下，車輛具有「環境探測」能力，自身能夠作出可靠的決定，例如加速駛過緩慢移動的車輛，惟於若干條件未滿足時則不執行有關任務
「L4級」	指	4級駕駛自動化，即高度自動化等級。具有L4級自動駕駛功能的車輛能夠在高速公路及城市道路等適當環境中完全自動駕駛，無需人類駕駛員的協助或干預。僅在無法感知路況的有限情況下才需要人類駕駛員
「L5級」	指	5級駕駛自動化，即完全自動化等級。在L5級下，車輛不需要人為照料，可以在所有條件下駕駛
「機器學習」	指	通過經驗自動改進的計算機算法研究，被視為人工智能的一個分支

技術詞彙表

「交通運輸部訂單合規率」	指	中國月度訂單量排名前十的網約車公司的月度訂單合規率，由交通運輸部按月統計及公佈。根據交通運輸部公佈的資料，合規訂單是指駕駛員和車輛均獲得許可的訂單。根據交通運輸部於2018年2月發佈並於2022年7月1日生效的《網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理辦法》，所有網約車服務提供商應向網絡預約出租汽車監管信息交互平台傳輸運營車輛、駕駛員、訂單信息、經營信息、定位信息、服務質量信息等，而交通運輸部將使用從地方交通運輸部門及網絡預約出租汽車監管信息交互平台收集的數據統計及公佈交通運輸部訂單合規率
「多可用區」	指	在同一地區的不同可用區有一個備用服務器機器和一個備用硬盤的數據庫實例
「平方米」	指	平方米
「設計運行域」	指	設計運行域，一組自動化系統的運行條件，常用於自動駕駛汽車領域
「OMP」	指	運營監管平台，我們自主研發的開放式Robotaxi運營科技平台的三大核心模塊之一
「開放式」	指	就於本文件所述平台或系統而言，指此類軟件系統是基於開放式標準，如已公佈且完全記錄在案的外部API，其允許在無須修改源代碼的情況下按原程序員預期以外的方式運行軟件

技術詞彙表

「訂單合規率」	指	駕駛員和車輛均獲得許可的訂單量佔比，計算方法為於某一年度或期間內獲得許可的駕駛員和車輛的訂單量除以該年度或期間內我們網約車服務的總訂單量
「訂單量」	指	在指定期間內完成的訂單量
「加班」	指	加班
「空中下載技術」或「OTA」	指	一種將應用程序及／或其更新無線分發給最終用戶設備的方法
「預標註」	指	通過AI算法模型對數據進行預處理，以提高後續人工標註的準確性及速度
「公共交通」	指	與私人交通不同的交通系統，通過供大眾使用的團體出行系統為乘客提供服務，通常按時間表管理，在既定路線上運營，並就每次行程收取費用
「召回率及準確率」	指	適用於從集合、語料庫或樣本空間檢索的數據的性能指標。召回率是指模型在數據集中查找所有相關案例的能力，準確率是指分類模型僅識別相關數據點的能力
「接起率」	指	計量司機接受乘客請求可能性的比率，其計算方法為於特定期間內司機接受的請求數量除以乘客在平台上提出的請求總數
「Robotaxi」	指	內置L4級和L5級自動駕駛技術的無人駕駛共享出行汽車
「研發」	指	研究及開發
「RDP」	指	Robotaxi數據平台，我們自主研發的開放式Robotaxi運營科技平台的三大核心模塊之一

技術詞彙表

「二線城市」	指	我們的聚焦城市的進一步分類。我們選擇二線城市時考慮到人口、人均GDP及與附近一線城市的空間交互，我們的準則訂定為最低常住人口為1百萬，最低人均GDP為人民幣50,000元
「稀疏特徵」	指	機器學習中使用的術語，表示為特定特徵存儲的數據主要包含零
「SVM」	指	支持向量機，具有相關學習算法的監督學習模型，用於分析數據以進行分類和回歸分析
「第三方出行服務平台」	指	除我們以外在中國境內運營的出行服務平台，包括擁有自營服務車隊的出行服務平台，以及整合來自其他出行服務平台的服務車隊的聚合出行服務平台。我們亦直接與該等平台競爭，尤其是在大灣區營運的平台
「噸」	指	公噸，一公噸等於1,000千克
「用戶滲透率」	指	用於評估產品或服務市場覆蓋率的指標，就本文件中的網約車服務而言，其計算方法為截至某日某一區域內某一平台的註冊乘客人數除以截至同日同一區域內的網約車服務目標人數，該目標人數計算方法為截至該日該區域內的常住人口總數乘以年齡15歲至59歲之間的人口百分比
「車路協同」或「V2X」	指	車輛與可能影響車輛或可能受車輛影響的任何物體（例如道路、交通燈和路標）之間的通信
「VMS」	指	車輛管理系統，我們自主研發的開放式Robotaxi運營科技平台的三大核心模塊之一
「Wide & Deep」	指	聯合訓練廣義線性模型及深度神經網絡

前瞻性陳述

本文件包含前瞻性陳述。凡載於本文件內除歷史事實陳述以外的一切陳述，包括但不限於關於我們未來財務狀況、策略、計劃、宗旨、目的、目標及我們參與或正尋求參與的市場的未來發展，以及在其前後包含了「認為」、「預期」、「估計」、「預測」、「旨在」、「有意」、「將會」、「可能會」、「計劃」、「認為」、「預料」、「尋求」、「應」、「會」、「將」、「繼續」等措詞或類似表達或反義措詞的任何陳述，均為前瞻性陳述。該等前瞻性陳述涉及已知及未知的風險、不確定因素及其他因素，其中部分因素超出我們所能控制的範圍，可能導致我們的實際業績、表現或成就，或行業業績與前瞻性陳述所表述或隱含的任何未來業績、表現或成就存在重大差異。該等前瞻性陳述乃基於針對我們的現行及未來業務戰略及我們未來經營所在環境所作出的多項假設而作出。可導致我們的實際表現或成就與前瞻性陳述中所述者存在重大差異的重要因素包括下列各項：

- 整體政治和經濟狀況，包括與中國有關者；
- 我們的業務前景及成功實施我們的業務計劃及戰略的能力；
- 我們經營所在或有意擴展的行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們的業務經營及前景；
- 我們的資本支出計劃；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 我們的財務狀況及表現，包括收入、開支及利潤率，以及我們實現或維持未來盈利能力的的能力；
- 我們的股息政策；
- 有關我們業務及業務計劃各方面的中國及其他相關司法管轄區中央及地方政府法律、規則及法規以及有關政府部門規則、法規及政策的任何變更；
- 利率、外匯匯率、股本價格或其他利率或價格的變動或波動，包括與中國及我們經營所在行業及市場有關的利率或價格；

前瞻性陳述

- 我們可能尋求的各種商機；及
- 資本市場的發展、全球經濟狀況的變動及全球金融市場的重大波動。

可導致實際表現或成就存在重大差異的其他因素包括但不限於本文件「風險因素」及其他章節所論述者。我們謹提醒閣下不宜過分依賴該等僅反映管理層截至本文件日期的意見的前瞻性陳述。我們並無義務因存在新資料、發生未來事件或其他理由而更新或修訂任何前瞻性陳述。鑒於該等風險、不確定因素及假設，本文件所論述的前瞻性事件未必會發生。本文件所載所有前瞻性陳述均受本節所載的警告聲明限制。

風險因素

[編纂]於我們的股份涉及重大風險。[編纂]於我們的股份之前，閣下應審慎考慮本文件內的所有資料，包括下文所述的風險及不確定因素。下文闡述我們認為屬重大的風險。任何下述風險均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。在任何此類情況下，我們[編纂]的[編纂]均可能下跌，而閣下可能會損失閣下的所有或部分[編纂]。

該等因素為未必會發生的或然事件，且我們現時無法就任何該等或然事件發生的可能性發表意見。除非另有指明，否則所提供的資料均截至最後實際可行日期，在本文件日期後不會作出更新，並受限於本文件「前瞻性陳述」所載的警告聲明。

與我們的業務和行業有關的風險

網約車行業競爭激烈，我們可能無法有效競爭。

網約車市場競爭激烈，其特點是用戶偏好不斷變化以及新服務及產品不斷推出。我們預期將持續面臨來自現有競爭對手及市場新進入者的競爭，他們可能是成熟的公司及享有更多資源或其他戰略優勢。此外，在網約車行業，更換不同服務提供商的成本較低。乘客傾向於更換為成本最低或質量最高的提供商，且司機傾向於更換為盈利潛力更高的平台。倘我們無法預測或應對該等競爭挑戰，我們的競爭地位可能會減弱或無法改善，且我們可能會經歷增長停滯甚至收入下降，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們有效競爭的能力取決於在我們控制範圍之內及控制範圍之外的多項因素，其中包括：(i)我們吸引及留住乘客及司機的能力，尤其是為彼等提供具有競爭力價格的能力；(ii)我們提供卓越用戶體驗的能力；(iii)我們相對於競爭對手的聲譽及品牌實力；(iv)我們吸引、挽留及激勵優秀僱員的能力；(v)我們籌集額外資金的能力；及(vi)行業內的收購或整合。

我們的若干競爭對手比我們擁有更多的財務、技術、營銷、研發、製造及其他資源、更高的品牌知名度、更長的經營歷史或更大的用戶群。他們可能會投入更多資源進行銷售及營銷，提供比我們更低的價格，這可能會對我們的經營業績造成不利影響。此外，他們可能擁有更多資源用於新技術的研究、開發及商業化，從而提供更具吸引力的服務選擇。此外，我們在若干地域市場的競爭對手享有巨大的競爭優勢，如更高的品牌知名度、更長的經營歷史、更好的本地化知識以及更有利的監管制度。因此，在該等市場中，該等競爭對手可能比我們更快、更有效地應對新的或不斷變化的

風險因素

機會、技術、乘客偏好、法規或標準，這可能會降低我們產品的吸引力。我們現有及潛在的競爭對手亦可能在他們之間或與第三方建立合作或戰略關係，以進一步增強其資源及產品。未來的競爭對手可能同享我們可能獲得的任何監管或政府批准的利益，卻無須承擔我們為獲得該等利益而產生的成本。

網約車服務的需求通常容易受到乘車費的影響。部分競爭對手提供或未來可能提供較低價格的服務。若干競爭對手亦可能通過大量補貼吸引及留住乘客及司機。因此，我們可能會因競爭、法規或其他原因而降低乘車費及服務費、增加我們向平台上的司機支付的獎勵、降低我們的服務費或增加我們的營銷及其他開支。

此外，網約車行業存在若干顛覆性創新的機遇，例如自動駕駛及Robotaxi技術。儘管我們已投資並將繼續投資於該等技術的研發工作，我們未必能保持市場領先地位，這可能會對我們的前景產生不利影響。請參閱「與我們的業務和行業有關的風險」倘我們無法開發或管理廣受市場歡迎的新增或升級服務、產品或技術，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響」。

倘我們無法成功競爭，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

倘我們無法吸引或留住乘客，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們在特定地域市場的成功在很大程度上取決於我們能否通過吸引乘客使用我們的平台並使他們繼續使用我們的平台，維持或擴大我們在該地域市場的網絡規模。我們的乘客可能選擇多樣化的交通方式，包括私家車、租車、公共交通及網約車服務。乘客偏好亦可能不時發生變化。倘乘客選擇使用其他平台或其他交通方式，我們可能無法為司機創造足夠的機會賺取有競爭力的收入，這可能會降低我們平台的效用。

乘客使用我們平台的意願可能會受到多項因素的不利影響，其中部分因素超出我們的控制範圍，包括(i)與我們品牌相關的負面報導；(ii)對我們服務的一個或多個方面不滿意，如效率、定價、司機提供的服務質量以及我們的客戶支援質量；及(iii)我們服務的安全狀況以及我們的安全措施及應急措施的充分性及有效性。倘現有及新乘客認

風險因素

為我們的服務不可靠、不安全及不實惠，或倘我們未能升級平台功能，我們可能無法吸引或留住乘客或增加其對我們平台的使用。隨著我們繼續擴展到新的地理區域，我們將部分依賴現有乘客的口碑來吸引新乘客，因此，我們持續向現有乘客提供滿意體驗的能力對我們的發展至關重要。

憑藉我們強大的司機隊伍以及我們專有的算法和數據分析能力，我們能夠以有效的方式將乘客的需求與可用的司機相匹配，並保持較高的接起率。然而，如果我們的匹配算法無法準確有效地匹配乘客和司機，導致接起率降低、等待時間延長或路線規劃效率低下，則用戶對我們服務的滿意度可能會下降。

此外，乘客依賴我們的客服團隊解決涉及我們服務的任何問題，包括司機的安全事故或違規行為。我們的應用程式亦有一鍵報警功能，讓乘客能夠即時向警方發出緊急呼叫。請參閱「業務－安全－緊急求助」。然而，我們無法向閣下保證有關求助總能夠以乘客滿意的方式解決問題。

隨著我們不斷發展業務並改善服務，我們可能在大規模滿足用戶體驗方面面臨挑戰。倘若如此，可能會損害我們與乘客的關係，使我們平台的吸引力不及競爭對手的平台，這可能會對我們吸引和留住乘客的能力產生重大不利影響。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

倘我們無法吸引或留住司機，我們的平台對乘客的吸引力將下降，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們在特定地域市場的成功亦取決於我們能否通過吸引及留住我們平台的司機，維持或擴大我們在該地域市場的網絡規模。我們的現有司機數量或他們在我們平台上的參與度可能會因多項因素而大幅下降或波動，包括通過限制我們服務及產品供應的當地法律法規、對我們的司機定價模式不滿意、預防及管理安全事故的能力、競爭平台的可用性或我們業務的其他方面。我們亦可能因經營所在地域市場的各種監管或商業原因（一般超出我們的控制範圍）而面臨司機供應限制，因而無法有效招募新司機。我們採取多項措施吸引及留住司機，包括提供有競爭力的定價及結算機制、各種物流援助、持續培訓及諮詢，但我們無法保證我們的努力將有效或具有經濟效益。此外，

風險因素

司機資質要求的變動可能會增加我們的成本並降低我們為平台招募新司機的能力。任何有關司機資質、篩選及背景調查程序的法律規定的變動均可能會減少相關市場上可用的司機數量，並推遲我們通過擴大司機隊伍來提高服務能力的工作，這可能對我們的業務及增長造成不利影響。任何損害或違反我們平台的安全、隱私及安全條件的行為，以及欺詐及其他用戶不當行為均可能降低平台對部分司機的便利性或易用性，進而阻礙司機使用我們的平台或減少使用。

此外，司機產生的成本增加可能導致司機在我們的平台上提供服務的時間減少或尋求其他收入來源。通貨膨脹、能源價格上漲以及車輛購買、租賃或保養成本增加等因素可能會增加司機在我們平台上提供服務時產生的成本。許多影響司機成本的因素超出其控制範圍。因此，我們可能被迫提高向乘客收取的費用，可能因此面臨我們服務的競爭力及市場需求降低的風險。成本增加亦可能導致司機在我們的平台上提供服務的時間減少或尋求其他收入來源。平台司機人數減少可能會降低我們的服務能力，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

任何司機數量減少或可用性降低會導致乘客減少平台使用，從而可能使我們平台對司機的吸引力低於競爭對手。任何使用我們平台的司機或乘客數量下降可能會降低我們網絡的價值，並可能損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

我們的交易中有很大大一部分來自大灣區。倘我們在大灣區（特別是在廣州）的業務受到不利影響，則我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。

按2023年的交易額計，大灣區佔中國出行服務市場總市場份額的15.2%。與中國出行服務市場的整體競爭格局一致，大灣區的領先企業擁有顯著的市場領導地位。按2023年的交易額計，大灣區最大的出行服務平台佔大灣區出行服務市場56.5%的市場份額，大大超過我們作為大灣區第二大平台的5.6%的市場份額。根據弗若斯特沙利文的資料，這種主導地位主要歸因於其早期進入市場、廣泛的覆蓋範圍、龐大的用戶群及明顯的先發優勢。於2021年、2022年及2023年，我們來自大灣區的出行服務交易額佔我們出行服務總交易額的99.9%、99.3%及95.3%。於2021年、2022年及2023年，廣州網約車服務產生的收入分別為人民幣714.7百萬元、人民幣767.9百萬元及人民幣953.1百萬元，分別佔網約車服務總收入的71.1%、61.7%及52.6%。由於我們的地理集中，我們的業務、經營業績及財務狀況易受大灣區經濟、社會、天氣及監管狀況或其

風險因素

他情況的影響。我們經營所在的大灣區任何城市的經濟衰退、競爭加劇或新頒佈的監管規定均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。此外，倘我們無法於我們經營所在的大灣區城市重續現有牌照或許可證，或未獲得新牌照或許可證，或有關牌照或許可證已終止，我們的業務可能會受到不利影響。此外，有關終止或不重續的任何負面報導均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

倘我們無法高效擴張我們的地理覆蓋範圍及提升公眾對我們產品的認識，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。

我們主要通過地域擴張戰略擴張業務，重點佈局大灣區主要城市，未來我們或會進一步擴展至大灣區內外的其他城市及地區。但由於我們無法控制的客觀原因（例如用戶群體、人均可支配收入及城市化率的差異），我們目前在大灣區城市的運營經驗可能無法複製到大灣區內外的其他城市及地區。新的城市及地區可能有不同的法律法規來規管我們的運營，因此我們可能需要承擔大量的合規成本、調整我們的運營或被阻止提供我們的服務。我們亦可能在新市場面臨激烈競爭，無法保證我們的服務將具有競爭力並受到用戶的歡迎。我們亦可能在新市場招募及留住司機方面遇到困難，這可能會嚴重限制我們擴大網絡的能力。我們可能無法以具成本效益的方式擴張至其他城市及地區，或根本無法擴張至其他城市及地區。

提高公眾對我們產品的認知度對我們發展業務及擴大用戶群至關重要，且成本高昂。我們採用線上與線下渠道相結合的多種方式推廣我們的服務。於2021年、2022年及2023年，我們的銷售及營銷開支分別為人民幣264.7百萬元、人民幣231.4百萬元及人民幣218.9百萬元，分別佔我們同期總收入的26.1%、16.9%及10.1%。此外，我們有時會降低乘車費或服務費、向司機或乘客提供獎勵或其他折扣及促銷活動，以保持若干市場的競爭力，並產生網絡規模及流動性，且可能會繼續在必要時不時提供該等折扣。我們的營銷計劃可能會越來越昂貴，且無法保證有關投資將繼續產生理想的回報。我們亦無法保證，我們的營銷工作將始終能夠成功提升公眾對我們產品的認知度、擴大我們的用戶群及提高用戶參與度，或我們能夠以具成本效益的方式管理我們的營銷開支。

上述任何風險均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風險因素

我們經營所在的市場仍在不斷發展。倘市場未如預期般增長，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。

我們經營所在的市場仍在不斷發展，市場對我們的服務的接受程度及需求能否持續增長尚不確定。

我們的成功在很大程度上取決於市場對我們服務的需求。倘公眾因對安全、成本或效率的擔憂而認為Robotaxi等網約車服務及創新服務選擇並不可取，則對我們服務的需求可能會受到重大不利影響。此外，中國的監管環境以及行業近年來在各個領域均經歷了一系列變革，其中包括網絡安全、信息安全、隱私及數據安全以及反壟斷事宜。請參閱「業務－監管環境及行業發展」。我們無法向閣下保證監管機構不會對出行服務行業施加更嚴格的規定出行服務或行業不會出現重大的變革，尤其是自動駕駛及Robotaxi等新興創新服務選擇。市場的前景可能會受到重大不利影響，我們的收入可能會因此減少。網約車服務亦可能面臨其他交通選擇（如鐵路及航空）帶來的挑戰，因為公眾可能認為其效率或安全性更高。上述任何風險及挑戰均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

我們須取得及維持必要的牌照及批文，倘我們須採取耗時或昂貴的行動以取得及維持該等必要的牌照及批文，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們須在我們經營網約車服務的城市取得網約車業務許可證。此外，我們平台上從事網約車業務的司機及車輛亦須持有特定牌照及許可證。請參閱「監管概覽－有關網約車服務的法規」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們的中國法律顧問告知，我們已取得我們在中國經營業務所需的所有重要牌照及許可證，且該等營業執照仍具有十足效力。於往績記錄期間的一段時間，我們可能被視為在未取得支付業務許可證的情況下提供支付服務。請參閱「風險因素－於往績記錄期間的一段時間，我們可能被視為在未取得支付業務許可證的情況下提供支付服務」。我們無法向閣下保證我們能夠及時成功更新或重續所有必要的牌照，或該等牌照足以開展我們目前或

風險因素

未來的所有業務。我們的平台須取得必要的牌照，且我們的運營須符合相關法規，否則我們可能被要求暫停運營，這可能導致用戶大量流失並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。我們須完成、取得或維持任何所需的牌照或批文或進行必要的備案，否則我們可能會面臨各種活動，包括被處以罰款及終止或限制我們的業務。

此外，我們一般會要求司機須符合若干標準，包括至少三年駕駛經驗及無交通或駕駛相關或暴力犯罪記錄，並通過相關考試，方可取得於中國提供網約車服務所需的駕駛員證。儘管我們有程序來篩選不符合標準的司機，但並非我們平台上的所有司機均已完成在我們經營所在的每個城市取得必要牌照的程序。請參閱「業務－法律訴訟及合規－合規」。根據我們可得的資料，我們認為，已取得提供網約車服務所需駕駛執照的司機佔我們平台上網約車總交易額的絕大部分。

此外，在中國用於網約車服務的車輛必須滿足若干條件，以取得必要的運輸許可證，包括安裝衛星導航系統及緊急報警裝置，並符合若干操作安全標準。部分由於不同城市在發放運輸許可證方面的新慣例及不斷變化的慣例，我們平台上有限數量的車輛可能沒有必要的運輸許可證。倘提供網約車服務的車輛或司機沒有必要的牌照或許可證，像我們這樣的平台可能會受到行政處罰，包括責令整改及罰款。我們已因該等類型的不合規行為而受到行政處罰，且我們無法向閣下保證我們未來不會遭受進一步的有關罰款、處罰或更嚴厲的行政行動或訴訟。請參閱「業務－法律訴訟及合規－合規」。我們以及我們平台上的司機及車輛須及時取得或維持任何所需的牌照、許可證或批文或作出任何必要的備案，否則我們可能會受到各種處罰，包括罰款或可能被強制暫停、終止或大幅減少我們在城市或司法管轄區的運營。任何該等處罰均可能擾亂我們的業務經營，並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

於往績記錄期間的一段時間，我們可能被視為在未取得支付業務許可證的情況下提供支付服務。

於往績記錄期間的一段時間，我們可能被視為在未取得支付業務許可證的情況下提供支付服務，因為我們將乘客就司機提供的順風車服務通過我們的移動應用程序及微信小程序支付的款項存入我們的自有銀行賬戶，並與司機結清有關款項。於往績記錄期各年度，該等支付服務產生的收入佔我們各期間總收入的比例均低於1%。

風險因素

非金融機構提供支付服務須取得支付業務許可證。請參閱「監管概覽－有關支付服務及用戶資金的法規」。根據中國人民銀行於2010年6月14日頒佈、於2010年9月1日生效並於2020年4月29日修訂的《非金融機構支付服務管理辦法》，倘支付機構未取得相關許可，中國人民銀行可責令該機構終止支付業務，並可能因未辦理備案手續而被處以人民幣1萬元以上人民幣3萬元以下罰款。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們所知，我們並無在未取得支付業務許可證的情況下因任何所謂的經營支付及結算服務或以其他方式違反相關規則及法規而受到處罰。於2023年3月，我們與一家持牌商業銀行訂立合作協議，為提供順風車服務的司機存款及結算款項，以管理上述風險。據我們的中國法律顧問告知，考慮到(i)我們並無在未取得支付業務許可證的情況下因任何所謂的經營支付及結算服務而受到任何處罰；(ii)我們已通過於2023年3月與持牌商業銀行訂立合作協議進行整改；及(iii)其僅涉及我們的順風車服務的司機履行的訂單，佔我們出行服務訂單總額的極小部分，我們提供該等支付服務並無重大不合規情況。

我們須遵守及應對有關我們經營所在的市場的法規或許可制度的發展，否則我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們經營所在的市場正在經歷不斷的監管發展。於2016年7月27日，交通運輸部、工業和信息化部、公安部、商務部、國家工商行政管理總局、國家質量監督檢驗檢疫總局及中華人民共和國國家互聯網信息辦公室聯合頒佈《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》，該辦法於2016年11月1日生效，並於2019年12月28日第一次修訂及於2022年11月30日第二次修訂。頒佈該辦法是為規範網約車服務的業務活動及通過建立針對網約車服務平台、車輛及駕駛員的監管制度保證乘客安全。於2018年9月10日，交通運輸部辦公廳及公安部辦公廳聯合發佈了《關於進一步加強網絡預約出租汽車和私人小客車合乘安全管理的緊急通知》，以加強網約車和順風車平台駕駛員背景核查，督促企業落實安全生產和維穩主體責任，健全完善投訴報警和快速反應機制。相關平台不得向未經背景核查的駕駛員派單。請參閱「監管概覽－有關網約車服務的法規」及「監管概覽－有關順風車服務的法規」。

風險因素

此外，中國各地的地方當局已頒佈規則，以規範及監控網約車服務經營平台。請參閱「監管概覽－有關網約車服務的法規」。由於該等規則可能會不斷變化，並將根據事實和情況作出臨時性詮釋或實施，我們無法向閣下保證我們一直被視為完全遵守該等地方規則，且我們已經並可能繼續面臨索賠、訴訟、仲裁、行政行動、政府調查以及其他法律及監管程序，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

不斷變化的市場亦可能導致法律法規及監管環境發生重大變化。中國政府可能會提高對所有出行平台（包括網約車平台）的監管審查水平。我們無法準確地預測現行法律法規的詮釋或實施或其未來的變化。我們須及時有效地適應該等變化，並可能在此過程中產生重大合規成本。任何加強的監管審查或行動均可能使我們承擔有衝突的責任，這可能會阻礙我們繼續經營的能力，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們平台上的任何服務嚴重中斷、我們的技術系統故障、我們的軟件、硬件及系統出現錯誤及質量問題，或操作該等系統時出現人為錯誤，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的業務取決於我們的信息技術系統以持續穩定且及時的方式處理大量信息及交易的能力。我們技術及基礎網絡基礎設施的令人滿意的性能、可靠性及可用性對我們的運營、服務質量、聲譽以及留住及吸引用戶的能力至關重要。我們無法保證訪問我們的平台不會中斷、無報錯或安全。我們的運營取決於我們的系統硬件主機保護其及我們設施中的系統免受自然災害、電力或電信故障、空氣質量、溫度、濕度及其他環境問題、計算機病毒或犯罪行為導致的損害或中斷的能力。倘我們與當前主機的安排終止，或主機設施的服務失效或損壞，我們的服務亦可能中斷及延誤，並在安排新設施時產生額外開支。倘我們的任何計算機系統出現部分或完全故障，我們的業務活動可能會受到嚴重干擾。此外，我們的信息技術系統長期故障可能會損害我們的聲譽並對我們的前景及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

我們可能會不時遇到系統故障及其他事件或情況，從而中斷我們產品的可用性或降低或影響我們產品的速度或功能。該等事件可能導致我們的收入損失。長期中斷或降低我們服務的可用性、速度或其他功能可能會對我們的業務及聲譽造成不利影響，並可能導致用戶流失。此外，我們的軟件、硬件及系統可能包含未被發現的錯誤，這可能對我們的業務造成重大不利影響，尤其是在該等錯誤未能及時發現及補救的情況下。此外，我們的平台及服務使用複雜的軟件，可能存在編碼缺陷或錯誤，這可能會損害用戶使用我們平台及服務的能力。我們用於平台及服務的模型及算法亦可能包含即使經過大量內部測試仍無法發現的設計或性能缺陷。我們無法向閣下保證我們將能夠通過我們的質量控制措施發現並解決所有該等缺陷及問題。

服務的任何錯誤、缺陷及中斷，或我們平台及服務的其他性能問題均可能損害我們的聲譽、影響用戶體驗或對我們的用戶造成經濟損失或其他類型的損害。軟件及系統錯誤或人為錯誤可能會延遲或阻礙派單、路線計算、付款結算及錯誤報告，或阻止我們收取服務費或提供服務。該等問題可能導致負債及虧損，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，倘我們未能採用新技術或調整我們的移動應用程序、網站及系統以適應不斷變化的用戶偏好或新興行業標準，我們的業務及前景可能會受到重大不利影響。

倘我們無法開發或管理廣受市場歡迎的新增或升級服務、產品或技術，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響。

為繼續吸引及留住我們平台上的司機及乘客，我們已投資並將繼續投資於新增或升級服務、產品及技術的研發，為他們增加價值並使我們從競爭對手中脫穎而出。開發及交付新增或升級服務、產品及技術的成本高昂，而該等服務、產品及技術的成功取決於若干因素，包括該等服務、產品及技術的及時完成、引進、政府監管及市場接受度。此外，任何該等新增或升級服務、產品或技術可能無法按預期運作或可能無法為司機或乘客提供預期的價值。

我們的研發計劃具有固有風險，因為每項計劃均涉及新興行業及未經證實的商業戰略及技術，而我們開發或運營經驗可能有限或並無過往開發或運營經驗。新技術及產品可能需承受額外開支、監管挑戰及市場質疑，其中部分我們目前並未預料到。我們無法保證對該等計劃的需求將存在或維持在我們預期的水平，或任何該等計劃將獲得足夠的吸引力或市場接受度，以產生足夠的收入抵銷與該等新投資相關的開支或負債。

風險因素

憑藉我們不懈的研發努力，包括對研發投資的承諾、強大的研發人才庫以及與行業參與者的合作關係，我們已取得關鍵的技術進步，為我們的服務及解決方案提供支持。尤其是，我們已經並可能繼續在Robotaxi技術上投入大量資源。我們認為Robotaxi可幫助我們進一步降低服務成本並實現更高的運輸安全標準。然而，我們無法保證我們將能夠提供廣受市場歡迎且安全、高效、具競爭力及經濟上可行的Robotaxi服務。Robotaxi技術仍在發展，涉及重大風險及不確定因素，包括但不限於：(i)自動駕駛汽車的監管環境仍在不斷變化，缺乏互相協調統一的監管框架可能會延遲或限制我們在某些市場上部署Robotaxi服務；(ii)如果客戶對自動駕駛汽車技術不信任或不滿意，對我們服務的需求可能低於預期；(iii)競爭形勢瞬息萬變，眾多公司投資於自動駕駛汽車技術，而我們可能面臨已具規模汽車製造商、科技公司及其他出行服務提供商的激烈競爭；及(iv)我們Robotaxi服務的技術複雜，可能需要更多時間及投資才能達到公眾認可及監管批准所需的安全性及可靠性水平。無人能保證我們將在預計的時間內能夠或根本是否能夠將我們的Robotaxi服務商業化。自動駕駛技術在商業應用中的任何事故或故障即使與我們無關，但一般而言可能會帶來負面的公開印象、損害客戶信心，亦可能導致監管審查更加嚴格。涉及我們自動駕駛及Robotaxi技術的事故、故障或阻礙可能導致重大責任及損害我們的品牌形象，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

其他各方開發的服務及產品亦可能導致我們的服務及產品失去競爭力或被淘汰。此外，我們在新產品、供應及技術方面的研發工作可能會分散管理層對當前運營的注意力，並將分散我們較成熟產品、供應及技術的資本及其他資源。倘我們未能實現投資的預期收益，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到損害。

倘我們無法繼續開發或管理新增或升級服務、產品及技術，或該等服務、產品及技術未能獲得司機或乘客的重視或彼等認為無法從中受益，則司機或乘客可能選擇不使用我們的平台，這可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

倘我們未能解決與服務有關的安全問題或使用者的不當行為，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們高度依賴我們維持服務高度安全的能力，以及公眾對我們平台安全水平的看法，以吸引及留住乘客及司機。

風險因素

與我們或我們競爭對手的服務或其他方面有關的安全事故可能引起社會關注、損害我們的聲譽、引入政府監管，並導致須對我們的業務施加限制。我們已制定覆蓋每次行程前、行程中和行程後風險的全面安全協議以及專門的爭議解決程序。我們為確保及提高服務的合規率及安全性而採取的措施包括身份、資質及背景核查、緊急求助、錄音錄像、「祺立方」—安全監管及司機評價與培訓。請參閱「業務—安全」。然而，我們的篩選程序可能失敗，或我們賴以識別過往問題行為的數據庫可能不正確或不全面，或安全事故可能由過往並無問題行為記錄的司機或乘客引起。死亡或受傷（不論是事故或犯罪導致）可能對公眾關於出行服務的看法產生影響，與其他交通方式相比，該看法與其統計可能性不成比例。此外，公眾對網約車或其他出行服務的安全性看法及相關監管審查通常可能會受到與我們無關的其他平台上發生的安全事故的影響，這可能會分散我們管理層對業務經營的時間及注意力，並對我們的聲譽造成不利影響。此外，Robotaxi技術的發展仍處於早期階段，倘我們無法在Robotaxi服務的測試運營及商業運營中保持最佳安全狀態，我們的乘客及司機可能遭受財產損失或人身傷害，Robotaxi的市場接受度可能會受到不利影響。倘我們無法預防或減輕安全事故，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

司機、乘客或其他用戶的非法、不正當或其他不當行為，包括先前可能使用我們的平台但其後並未通過其獲得或提供服務的個人行為，或故意冒充我們平台用戶的個人行為，可能對我們的品牌、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。該等行為可能包括攻擊、濫用、盜竊及其他不當行為。儘管我們已實施各種措施以預測、識別及解決該等類型行為的風險，但該等措施可能無法充分解決或防止這些人士的所有非法、不正當或其他不當行為。該等行為可能使我們承擔責任或對我們的品牌或聲譽造成不利影響。同時，倘我們為防範該等非法、不正當或其他不當行為而採取的措施過於嚴格，並無意中阻止或阻礙司機或乘客繼續使用我們的平台，或倘我們無法公平、透明地實施及傳達該等措施，或者被認為未能如此行事，我們平台上司機及乘客數量的增長及留存以及他們對我們平台的使用均可能受到不利影響。此外，任何與上述相關的負面報導（不論有關事件發生在我們的平台上還是在競爭對手平台上）均可能對我們的聲譽及品牌或公眾對網約車及其他出行服務的整體看法產生不利影響，從而可能對我們這類平台的需求產生不利影響，並可能導致監管或訴訟風險增加。

上述任何風險均可能損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

風險因素

我們有限的經營歷史及不斷發展的業務使我們難以評估我們的前景，而我們的歷史增長未必能反映我們的未來表現。

我們於2019年開始提供網約車服務，且我們的業務持續發展。我們於2020年推出順風車服務，於2021年開始Robotaxi的開發及商業化，並於2022年4月開展車服業務。請參閱「業務－我們的服務產品矩陣」。我們定期推出新的平台功能、產品及服務，並實現快速增長。然而，我們的歷史增長未必反映我們的未來表現，且我們無法向閣下保證我們的歷史增長將於未來可持續或可實現。

我們有限的經營歷史及不斷發展的業務使我們難以評估我們的前景以及我們可能遇到的風險及挑戰。該等風險及挑戰包括我們以下方面的能力：

- 預測我們的收入及預算以及管理我們的開支；
- 以具成本效益的方式吸引新司機及乘客並留住現有司機及乘客；
- 遵守現有及新的法律法規；
- 預測並應對宏觀經濟變動及我們經營所在市場的變動；
- 成功擴大我們的地域範圍並克服新地域市場所面臨的挑戰；
- 聘用、整合及留住組織內各層級的人才；
- 成功開發新的平台功能、產品及服務，以提升乘客體驗；
- 預測並適應不斷變化的市場狀況，包括技術發展及競爭格局的變化；及
- 有效應對疫情、自然災害及其他災難爆發，如COVID-19。

倘我們未能解決我們面臨的風險及困難，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

風險因素

我們僱員的不當行為及錯誤可能損害我們的業務及聲譽。

對於我們經營所在的行業，乘客及司機的誠信及信心至關重要。我們面臨僱員出現錯誤、不當行為及非法行為的風險。僱員的錯誤、不當行為及非法行為，甚至是未經證實的指控，均可能對我們的業務及聲譽造成重大不利影響。

僱員的不當行為或錯誤並非總能識別及阻止，而我們為發現及防止此類行為而採取的預防措施可能無法有效控制未知或未經管理的風險或損失。倘我們的任何僱員從事非法或可疑活動或其他不當行為，我們可能蒙受經濟損失，並可能面臨監管制裁及重大法律責任，而我們的財務狀況或吸引新乘客及司機的能力可能會因此受到不利影響。倘僱員在受僱期間受到任何制裁，即使是與我們無關的事宜，我們也可能會受到負面報導，這可能對我們的品牌、公眾形象及聲譽造成不利影響，並可能導致針對我們的調查或索賠。我們亦可能被視為促成或參與非法活動或不當行為，因此須承擔民事或刑事責任。

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

我們品牌的知名度及形象以及我們品牌及聲譽的成功維護及提升已為並將繼續為我們的成功及增長作出貢獻。任何有關我們、我們的主要股東、董事、高級管理層、聯屬人士、僱員、業務合作夥伴及我們提供的服務的負面看法及宣傳（不論是否合理）均可能損害我們的聲譽並降低我們的品牌價值。此外，我們的競爭對手可能編造有關我們的投訴或負面報導。隨著社交媒體的使用增加，負面報導可以迅速而廣泛地傳播，使我們有效應對及緩解的難度日益加大。此外，我們面臨使用我們平台的司機的負面報導，其行為可能超出我們的控制範圍。公眾認為我們平台上的司機無法提供令人滿意的服務（即使與事實不符或基於個別事件）的負面看法可能會破壞我們建立的信任及信譽，並對我們吸引及留住用戶的能力產生不利影響。

風險因素

我們依賴若干第三方產品的可用性及質量。倘供應中斷，我們的業務及經營業績可能會受到不利影響。

我們的成功部分取決於我們與若干第三方服務提供商的關係。我們依賴運力加盟商招募及管理使用我們平台的司機，並將若干車隊銷售及維修外包予合資格第三方供應商。通過相關車隊銷售及維修來為司機提供便利及節省成本，並為運力加盟商提供增值服務，是我們吸引及留住司機及運力加盟商的關鍵。我們的運營及產品所使用的若干軟件及技術亦來自第三方。例如，我們平台使用的若干地圖功能由第三方授權予我們，而該等地圖功能可能並非始終可靠。我們亦依賴第三方支付處理商（如商業銀行、支付寶及微信支付）處理我們平台上的乘客付款及向司機作出的付款，日後可能會向乘客提供新的支付方式，而該等支付方式可能受其他法規及風險的規限。此外，我們可能不時就新技術開發、用戶群增長、提供新增或升級服務或將業務擴展至新市場與第三方建立戰略合作夥伴關係。

倘我們的任何合作夥伴終止與我們的合作關係或拒絕按商業上合理的條款與我們重續協議，或其表現不符合我們的預期，我們將需要尋找替代提供商，且可能無法在可接受的時間範圍內獲得類似的條款或取代該提供商。我們亦可能因勞工市場整體收緊或任何可能出現的勞工動盪而產生更多的重續勞工外包協議的成本。任何該等風險均可能增加我們的成本並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

此外，與我們的任何第三方合作夥伴有關的任何負面報導，包括任何有關質量標準或安全問題的宣傳，均可能對我們的聲譽及品牌造成不利影響，並可能導致監管或訴訟風險增加。此外，我們的第三方服務提供商可能不時受到監管行動的影響。上述任何情況均可能對其與我們的關係造成不利影響，並削弱其提供滿意服務的能力，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

若干技術及軟件被授權予我們。然而，我們無法確定我們的授權方並無侵犯他人的知識產權或供應商及授權方對該技術擁有足夠的權利。倘我們的任何授權協議因任何理由而被我們的授權方終止，倘我們因第三方針對我們的供應商及授權方或針對我們提出的知識產權侵權申索而無法取得或維持對任何技術的權利，或倘我們無法繼續獲得技術或按商業上合理的條款訂立新協議，我們的相關業務可能會受到限制或暫停。

風險因素

此外，我們的平台主要通過我們的移動應用程序訪問，並依賴第三方維護開放的應用程序市場，包括中國的蘋果應用程序商店及各種安卓應用程序市場。該等市場提供應用程序供下載。我們無法向閣下保證該等市場的服務將保持穩定，且其將繼續提供我們的應用程序而不收取費用或施加其他限制。

我們的業務可能受到自然災害、公共衛生危機（如COVID-19疫情）、政治危機、經濟衰退或其他意外事件的不利影響。

地震、火災、颶風、龍捲風、洪水等重大自然災害或重大停電可能會中斷我們的運營、移動網絡、互聯網或第三方技術提供商的運營。此外，COVID-19的任何進一步爆發或其他不可預見的公共衛生危機，或政治危機（如恐怖襲擊、戰爭及其他政治動盪）或其他災難性事件（不論是在中國還是在國外）均可能對我們的運營或我們經營所在行業的經濟造成不利影響，或降低我們經營所在的地域市場居住、工作及社交的適宜性。任何自然災害、恐怖主義行為或對我們或我們第三方提供商能力的其他干擾均可能導致對我們產品的需求減少或延遲提供產品，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。倘我們的災後恢復計劃被證明不充分，則上述所有風險可能會進一步增加。全球或國家或地方經濟狀況受到干擾或出現衰退，可能導致網約車及其他出行服務整體的可自由支配支出及需求下降。

我們與業務合作夥伴、協會或監管機構的夥伴關係或合作關係的終止或惡化可能會對我們的業務造成不利影響。

我們在業務的若干方面與業務合作夥伴合作。例如，我們與領先的行業參與者合作研發自動駕駛及Robotaxi技術。請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－出行服務－Robotaxi」及「業務－我們的服務產品矩陣－車隊銷售及維修」。我們根據多項標準來選擇與我們合作的第三方業務合作夥伴，包括他們所展現的能力、市場聲譽及我們與其過往的關係。我們亦與智能交通等其他業務的行業協會及監管機構合作。我們無法保證我們能夠以有利的條款（如有）與該等合作夥伴保持良好的關係。倘我們與業務合作夥伴、行業協會或監管機構的夥伴關係、合作關係或交流被終止、削減或以其他方式受損，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

風險因素

我們業務的成功運營取決於互聯網、移動設備及其他不受我們控制的基礎設施的性能及可靠性。

我們的業務取決於互聯網、移動設備及其他不受我們控制的基礎設施的性能及可靠性。互聯網基礎設施或全球定位系統信號中斷，或電信網絡運營商、雲服務提供商及其他為我們提供我們提供服務及產品所需帶寬的第三方網絡服務提供商出現故障，可能會干擾我們平台的性能及可用性。倘我們的平台在乘客嘗試訪問時無法使用，或者我們的平台加載速度不如用戶預期，則用戶未來可能不會經常訪問我們的平台，甚或根本不會訪問我們的平台。此外，我們無法控制國家電信運營商所提供服務的成本。倘移動互聯網接入費或向互聯網用戶收取的其他費用增加，則用戶流量可能會減少，從而可能導致我們的收入大幅減少。

我們主要依賴數量有限的電信服務提供商通過地方電信線路為我們提供數據通信能力，並提供互聯網數據中心以託管我們的服務器。倘互聯網基礎設施或電信服務提供商提供的固定電信網絡出現中斷、故障或其他問題，概不保證我們能夠找到替代網絡或服務。隨著我們業務的擴張，我們可能需要升級我們的技術及基礎設施，以應對我們平台上不斷增加的流量。我們無法向閣下保證，互聯網基礎設施及電信服務提供商提供的固定電信網絡將能夠滿足與互聯網使用量持續增長相關的需求。

我們的業務亦取決於移動通信系統的有效及不間斷的運作。停電、電信延遲或故障、安全漏洞或計算機病毒均可能導致我們的產品、供應及平台延遲或中斷，以及我們及司機和乘客的業務中斷。任何該等事件均可能損害我們的聲譽，嚴重擾亂我們的運營，並使我們承擔責任，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

風險因素

我們可能會不時牽涉因業務而產生的法律及其他糾紛，該等糾紛（無論是否有依據）可能耗時且成本高昂，分散我們管理層的注意力和資源，並可能對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們可能牽涉日常業務過程中產生的法律及其他糾紛。我們亦可能因我們的產品而遭受與我們平台上的用戶或第三方受傷或死亡有關的索賠、訴訟、調查及其他法律訴訟。此外，我們可能會受到指控稱我們須直接或間接為我們平台上司機的行為承擔法律責任的索賠。我們無法向閣下保證，我們未來不會在針對我們用戶提起的訴訟中被列為共同被告，或我們將不會因相關法律訴訟而承擔連帶責任或其他責任。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並非任何重大法律、仲裁或行政訴訟的當事人，且我們並不知悉任何針對我們或董事且個別或共同可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響的未決或面臨威脅的法律、仲裁或行政訴訟。請參閱「業務－法律訴訟及合規－法律訴訟」。儘管我們計劃在日常業務過程中可能出現的任何法律訴訟中捍衛我們的利益，但我們可能會面臨申索判決或達成申索和解，因而可能對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

此外，倘我們牽涉任何法律訴訟，我們管理層的時間及精力可能會由我們的業務經營轉移至進行法律訴訟或抗辯，而我們的保險公司亦可能會增加我們的保費。此外，任何起初並不重大的訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟可能會因案件的論據及案情、敗訴的可能性、所涉金額以及涉案各方等各種因素而升級並變得重大。倘作出對我們不利的任何判決或裁決或倘我們與任何第三方達成和解，我們可能須支付巨額金錢賠償、承擔其他責任，甚至須暫停或終止相關業務合約。此外，訴訟、仲裁、法律或合約糾紛、調查或行政訴訟引起的負面報導可能會損害我們的聲譽並對我們的品牌形象造成不利影響。該等情況均可能對我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。倘我們未能及時就任何法律訴訟提出申索或抗辯，或未能按商業上合理的條款解決該等法律訴訟，或我們的保單不足以彌補我們可能須就該等法律訴訟支付的損害賠償，則我們的業務及經營業績可能受到不利影響。

風險因素

我們的業務涉及收集、存儲、處理及傳輸大量數據，並可能受到與網絡安全、信息安全、隱私及數據安全有關的複雜及不斷變化的法規及監督的約束。

我們的業務涉及收集、存儲、處理及傳輸用戶身份信息、交易信息及其他敏感個人信息。我們須遵守與網絡安全、信息安全、隱私及數據安全有關的各種法律法規，包括對收集、存儲及使用個人信息的限制，以及採取措施防止個人信息被洩露、竊取或篡改的規定。

中國網絡安全、信息安全、隱私及數據安全的監管框架正不斷發展。請參閱「監管概覽－有關隱私保護的法規」、「監管概覽－有關信息安全及審查的法規」及「業務－監管環境及行業發展－監管環境－網絡安全、信息安全、隱私及數據安全」。

例如，根據於2022年1月4日發佈並自2022年2月15日起施行的經修訂的《網絡安全審查辦法》（「經修訂辦法」），倘主管部門認為我們的數據處理活動影響或者可能影響國家安全，則可對我們進行網絡安全審查。此外，考慮到關鍵信息基礎設施運營者須承擔較多網絡安全保護責任，倘我們日後被認定為關鍵信息基礎設施運營者，則可能會產生更多網絡及數據安全成本以遵守相關監管規定。

於2021年11月14日，網信辦發佈《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（「《網數條例（徵求意見稿）》」），向社會公開徵求意見，其規定數據處理者在日常運營中須遵守若干要求，並進一步規定數據處理者在若干情形（包括數據處理者赴香港上市，影響或者可能影響國家安全的情形）下須申報網絡安全審查。然而，《網數條例（徵求意見稿）》並無訂明「影響或者可能影響國家安全」的構成要素。截至最後實際可行日期，《網數條例（徵求意見稿）》尚未獲正式採納。鑒於現行中國法律法規對「影響或者可能影響國家安全」的活動的解釋需要主管部門的進一步澄清，且關鍵信息基礎設施運營者的認定以及網絡產品或服務的範圍以及影響或可能影響國家安全的數據處理活動有待主管部門進一步澄清及解釋，我們無法保證我們是否將受到網絡安全審查或未來頒佈的新規則或法規是否會對我們施加額外的合規要求。

《數據出境安全評估辦法》（「《安全評估辦法》」）於2022年5月19日由網信辦公佈，並於2022年9月1日生效。根據《安全評估辦法》，數據處理者向境外提供數據，有下列情形之一的，應當申報數據出境安全評估：(a)數據處理者向境外提供重要數據；(b)關鍵信息基礎設施運營者和處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信

風險因素

息；(c)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；或(d)國家網信部門規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的日常業務營運並無涉及向境外傳輸任何重要數據或個人信息。倘我們在未來的業務活動中涉及重要數據和個人信息的出境，且符合上述任何條件，則在履行《安全評估辦法》項下的相應安全評估義務並通過安全評估前，我們將不得開展相關業務活動。

近年來，中國有關個人信息保護的法律、法規及監管規則不斷發展完善，對移動互聯網應用程序的合規要求更加嚴格，同時監管規則亦更加完善。由於我們主要依賴應用程序提供服務，因此在應用程序層面的個人信息保護水平及相關合規監管措施可能會對我們產生重大影響。因此，我們將持續密切關注該領域監管合規要求的變動情況，及時了解該領域法律的制定、修訂和出台對其現有業務經營可能產生的影響，並及時更新安全技術措施及完善管理，從而認真、持續開展應用程序方面的合規工作。這將是一項需要長期投入的工作，難以通過現有條件進行估計。倘我們未能通過技術及行政措施及時解決或回應監管機構在針對應用程序而進行的常態化執法過程中發現的合規問題，或整改措施所起作用有限而未能遵守監管規定，我們可能會因侵犯個人信息權益而面臨公眾批評。情況嚴重者，我們亦可能面臨行政處罰，如強制下架應用程序商店內的應用程序、暫停服務或罰款。

儘管我們已努力保護個人信息及其他機密資料，但我們的安全系統及措施未必能檢測及防止所有因僱員錯誤、不當行為、失誤或其他瀆職行為或任何未經授權的第三方而造成的意外洩漏，或完全遵守監管規定。我們的信息技術及基礎設施可能容易受到網絡攻擊或安全漏洞的影響，而第三方可能會規避我們的安全措施，盜用專有信息並導致我們的信息技術系統中斷。未經授權的第三方亦可能試圖以欺詐手段誘使我們的僱員、合作夥伴、用戶或其他人士披露用戶名、密碼、支付卡信息或其他敏感信息，或使用日益複雜的方法從事涉及個人信息的非法活動。此外，我們平台上的用戶自身的移動設備可能存在與我們的系統及平台完全無關的漏洞，但可能錯誤地將其自身的漏洞歸因於我們或對我們的系統及平台造成不利影響。

風險因素

此外，撞庫攻擊變得越來越普遍，而熟練的攻擊者可以掩蓋其攻擊，使之越來越難以識別及預防。任何導致我們機密信息（即使是匿名的）洩露的實際或被認為的安全漏洞仍可能中斷我們的運營、暫時或永久禁用我們的平台、導致欺詐性轉移資金、損害我們與用戶及其他業務合作夥伴的關係，並使我們面臨法律責任、監管制裁、財務風險及聲譽損害，其中任何一項均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。任何影響到與我們共享或披露數據的實體的隱私或安全漏洞均可能產生類似影響。此外，針對我們競爭對手的任何網絡攻擊或安全及隱私漏洞可能會降低對我們經營的服務行業的整體信心，從而降低對我們平台的信心。

此外，針對任何安全漏洞或事件的申索或訴訟進行抗辯，無論事實真相如何，均可能耗費大量資金並分散管理層的注意力。我們無法向閣下保證我們的保險範圍將足以應付數據處理或產生的數據安全責任，亦無法保證我們將繼續按商業上合理的條款投保（甚或根本無法投保）或任何保險公司不會拒絕為任何未來的索賠提供保險。成功向我們提出一項或多項超出現有保險範圍的大額索賠，或我們的保單發生變化，包括保費增加或施加大額免賠額或共同保險規定，均可能會對我們的聲譽、品牌、業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

我們須充分解決隱私問題，並遵守適用的隱私或數據保護法律、法規及隱私標準。倘我們受到主管監管機構的質疑，我們可能須承擔額外成本、責任、聲譽受損、我們平台的暫停使用及損害我們的業務。隨著未來有關數據安全及個人信息保護的新法律法規及標準的頒佈，我們可能會因在技術及管理方面對數據安全機制進行升級及改進而產生更多支出，以符合日益嚴格的規定。我們須遵守該等法律法規及標準，否則我們可能會受到罰款或其他處罰，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們受益於我們的平台與並非我們控制的應用程序及平台之間的互操作性。

我們的服務亦可通過多個中國第三方出行服務平台獲得。隨著我們服務的擴展和發展，我們可能會與其他第三方應用及平台進行越來越多的整合。第三方應用及平台在不斷發展，我們可能無法維護或修改我們的平台，以確保其在發展變化後與第三方產品兼容。此外，我們與中國的第三方出行服務平台直接競爭，尤其是在大灣區運營的第三方出行服務平台。我們的部分競爭對手或技術合作夥伴可能會採取行動，破壞我們平台與其自身產品或服務的互操作性，或對我們運營平台的能力及條款施加重大的業務影響。

風險因素

由於上述原因，我們無法保證我們將能夠以商業上合理的條款與第三方應用及平台保持良好合作。倘我們與第三方應用及平台的合作惡化或終止，我們平台的用戶流量可能會減少，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會因此受到不利影響。

我們於往績記錄期間錄得毛損、淨虧損及淨現金流出，且日後可能繼續錄得毛損、淨虧損或錄得淨現金流出。

我們於往績記錄期間曾錄得重大虧損。於2021年、2022年及2023年，我們的毛損分別為人民幣245.1百萬元、人民幣145.9百萬元及人民幣150.4百萬元，及我們的淨虧損分別為人民幣684.6百萬元、人民幣626.8百萬元及人民幣692.8百萬元。我們無法向閣下保證我們未來將能夠盈利。我們日後實現盈利的能力在很大程度上取決於我們管理成本及開支的能力。我們計劃控制我們的成本及開支，但無法向閣下保證我們將實現此目標。由於我們對技術、人才、司機群體及運力擴張以及其他舉措的持續投資，我們未來可能會錄得虧損。此外，我們日後實現及維持盈利的能力受多項因素影響，其中部分因素超出我們的控制範圍，如監管發展或行業競爭動態。此外，我們預期我們的成本及其他經營開支將隨著我們的業務擴張而增加。倘我們的成本及經營開支持續增加，而我們的收入並無相應增加，則我們可能無法實現盈利。

此外，於2021年、2022年及2023年，我們的經營活動所用淨現金分別為人民幣443.0百萬元、人民幣665.8百萬元及人民幣583.1百萬元。請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－經營活動所用淨現金」。淨現金流出可能要求我們獲得外部融資以滿足我們的財務需求。倘我們無法如此行事，則我們可能違反付款責任或無法按計劃發展業務，進而可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們存在流動淨負債及淨負債。

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的流動淨負債分別為人民幣175.9百萬元、人民幣811.0百萬元及人民幣1,553.5百萬元，及我們的淨負債分別為人民幣151.7百萬元、人民幣749.6百萬元及人民幣1,430.2百萬元。我們未來可能有流動淨負債及淨負債。擔負巨額流動淨負債及淨負債可能會限制我們的經營靈活性，並對我們擴展業務的能力造成不利影響。倘我們無法從經營中產生足夠的現金流量來滿足目前及未來的財務需求，我們可能需要依賴額外的外部借款。倘無法獲得充足的資金（無論是按理想條款或根本無法獲得），我們可能會被迫推遲或放棄發展及擴張計劃。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績將會受到重大不利影響。

風險因素

我們可能就預付款項、按金及其他應收款項產生減值虧損。

我們的預付款項、按金及其他應收款項主要包括(i)主要與採購車輛、進行維保服務的車輛零部件、行車記錄儀網絡流量、技術服務、推廣及廣告服務以及其他有關的預付款項；(ii)可收回增值稅；(iii)主要與辦公室物業租賃有關的按金；(iv)應收在線支付平台款項；及(v)應收第三方出行服務平台(代表我們收取款項)的乘車服務費款項。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的預付款項、按金及其他應收款項分別為人民幣18.6百萬元、人民幣106.9百萬元及人民幣124.5百萬元。概不保證我們的供應商將及時履行其義務。倘我們的供應商未能及時提供產品及／或服務，或根本無法提供產品及／或服務，我們可能面臨預付款項違約及與預付款項有關的減值虧損風險。該違約及風險將對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

可轉換可贖回優先股及向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動可能會影響我們的財務狀況及經營業績。

我們於2022年及2023年向A輪投資者發行可轉換可贖回優先股。此外，我們於2023年就本公司B輪優先股及借予我們的相關貸款向若干投資者發行認股權證，該等認股權證確認為向投資者發行的其他金融負債。於2022年及2023年，我們分別錄得可轉換可贖回優先股的賬面值變動虧損人民幣10.4百萬元及人民幣64.5百萬元。同期，我們分別錄得向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動虧損人民幣52.1百萬元及人民幣31.8百萬元。截至最後實際可行日期，就B輪認股權證向投資者發行的所有其他金融負債已在B輪認股權證行使後轉換為可轉換可贖回優先股。我們預期[編纂]前可轉換可贖回優先股賬面值的持續波動將影響我們的財務狀況。所有可轉換可贖回優先股將因[編纂]後自動轉換為我們的股份而由金融負債重新分類為權益。請參閱本文件附錄一會計師報告附註26及27。

我們的經營業績受季節性波動影響。

我們的業務一直且預期將持續受季節性影響。例如，於每年第一季度的春節期間，活躍司機人數減少且需求通常較少。未來可能有其他影響我們或行業的季節性趨勢，現有的季節性趨勢可能會變得更加極端，該等因素均可能導致我們的經營業績出現波動。因此，我們的經營業績的歷史模式未必能反映我們的未來表現，我們各期間經營業績比較可能並無意義，尤其是考慮到我們的經營歷史有限。我們未來幾個季度或年度的經營業績可能出現波動並偏離證券分析師及投資者的預期，於任何特定季度發生的干擾我們業務的情況均可能對我們的流動性及經營業績造成不成比例的重大不利影響。

風險因素

第三方未經授權使用我們的知識產權可能會損害我們的品牌及聲譽，並對我們的業務造成重大不利影響，而我們可能會為保護我們的知識產權而產生大量開支。

我們認為我們的專利、著作權、商標及其他知識產權對我們的成功至關重要。我們依賴專利、商標及著作權法、商業機密保護、限制披露及限制使用我們知識產權的其他協議來保護該等權利。請參閱「業務－知識產權」。

我們的業務合作夥伴未必始終遵守禁止未經授權使用我們的品牌、圖像、特徵及其他知識產權的合約條款。有關協議可能無法有效防止機密資料的披露，且可能無法在未經授權披露機密資料的情況下提供足夠的補救措施。此外，第三方可能獨立發現商業機密及專有資料，限制我們向有關人士維護任何商業機密權利的能力。

我們的競爭對手及其他第三方可能會註冊與我們類似的商標或申請與我們類似的專利，並可能搶走我們的潛在用戶。防止此類不正當競爭活動本身就很困難。倘我們無法阻止此類活動，競爭對手及其他第三方可能會將潛在用戶趕出我們的平台，這可能會損害我們的聲譽並對我們的經營業績造成重大不利影響。

在中國，知識產權法的實施一直在發展。對未經授權使用我們的專有技術、商標及其他知識產權的行為進行監管非常困難且成本高昂，且可能需要提起訴訟以強制執行我們的知識產權。日後訴訟可能導致大量成本及分散我們的資源，並可能擾亂我們的業務，並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們可能面臨第三方提出的知識產權侵權索賠或其他指控，無論是否有理有據，均可能會對我們的業務、聲譽、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們無法確定我們的運營或業務的任何方面並未或不會在我們不知情的情況下侵犯或以其他方式侵犯第三方持有的商標、著作權、專利、專有技術、商業機密或其他知識產權。我們並無面臨與他人知識產權有關的未決或面臨威脅的重大訴訟及索賠，但我們日後可能不時面臨有關訴訟及索賠。此外，中國有關專利及其他知識產權的法律的應用及詮釋以及在中國授予該等專利或其他知識產權的程序及標準仍在不斷發展，我們無法向閣下保證中國法院或監管機構會同意我們的分析。

風險因素

我們可能會因監控及發現潛在侵權而產生額外成本。倘我們被發現侵犯他人的知識產權，我們可能須就侵權活動承擔責任或被禁止使用該等知識產權，且我們可能會產生許可費或被迫開發我們本身的替代品。就此類侵權或許可的指控及索賠進行辯護可能代價高昂且費時，可能會分散管理層於業務及運營方面所投入的時間及其他資源，且諸多此類索賠及訴訟的結果無法預測。倘我們面臨涉及支付大量款項的判決、罰款或和解或強制救濟可能導致重大貨幣性負債，並可能透過限制或禁止我們使用該等知識產權而嚴重擾亂我們的業務及運營，我們的業務、聲譽、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們於若干租賃物業的合法權利可能遭受質疑。

我們的公司總部位於中國廣東省廣州市。截至最後實際可行日期，我們並無擁有任何物業，我們在中國租賃67處物業，總建築面積為22,247.24平方米。我們的租賃物業主要用作辦公場所。請參閱「業務－物業」。

在每個租期結束時，我們必須協商延長租約。倘我們無法按我們可接受的條款協商延期，我們將被迫搬遷至其他地點，否則租金可能會大幅增加。這可能會擾亂我們的運營並對我們的財務狀況產生不利影響，且可能導致我們無法扭虧為盈。此外，我們無法向閣下保證租賃協議在到期日前不會因我們無法控制的原因（例如出租人或物業租戶違反協議或因出租人缺乏租賃物業的業權而導致租賃協議失效）而終止。在此情況下，我們需要搬遷至其他物業，並可能因搬遷而產生額外成本。

此外，截至最後實際可行日期，(i)我們的租賃物業中有21項存在業權缺陷，因為若干出租人未能提供物業產權證明或有關其出租該等物業的合法權利的其他相關證明，及(ii)20項租賃物業的實際用途與該等物業的產權證書或相關授權文件所載的工業用途不一致，可能對我們將來繼續使用該等物業的能力產生不利影響。請參閱「業務－物業」。我們可能面臨業主或其他第三方對我們佔用物業的權利的質疑。此外，倘業主因任何原因（包括但不限於其自身不遵守相關法律法規、政府授權拆遷或任何其他不可預見的事件）而未能履行其與我們之間訂立的租賃協議項下的義務，我們可能無法繼續使用該等物業。截至本文件日期，我們並不知悉任何第三方或政府機關對該等

風險因素

租賃物業的業權提出任何可能影響我們目前的估用的質疑。儘管我們預期，倘任何該等租約因任何該等問題而遭第三方或政府機關質疑而終止，我們不會受到任何罰款或處罰，但我們可能被迫將我們的業務搬離受影響的辦公室並相應產生額外的開支。倘我們未能及時或按商業上可接受的條款找到合適的替代地點，我們的業務經營可能會受到不利影響。

此外，根據適用的中國法律法規，租賃雙方須向相關政府部門辦理相關租賃的登記備案。截至最後實際可行日期，我們租賃物業的62份租賃協議尚未向中國相關土地及房地產管理部門辦理登記備案。雖然根據中國的法律法規，未備案不會影響租賃的有效性，但我們可能會被相關政府部門責令在規定期限內登記相關租賃，否則我們可能會就各項未登記租賃被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。

我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們業務相關的風險。

我們購買若干保險，以防範與我們業務及營運有關的各種風險及意外事件，包括(i)為我們的企業客戶以及使用我們順風車服務的乘客和司機購買補充意外保險；(ii)根據國家及地方交通部門對網約車服務提供商的規定，購買可對司機和乘客損失承擔賠償的承運人責任險；及(iii)為Robotaxi購買機動車交通事故責任強制保險、補充商業意外保險和承運人責任險等。根據法律規定，為合資格提供網約車服務，車輛必須購買機動車交通事故責任強制保險。倘保險公司以對我們或司機不利的方式改變其政策條款，我們及司機的保險費用可能會增加。此外，倘我們的保險不足以支付所發生的損失，我們可能需要承擔大量的額外費用。

我們過往並無購買足額保障所有網約車服務車輛及相關乘客的承運人責任險，主要是由於(i)我們已訂立協議，要求我們的運力加盟商購買承運人責任險；及(ii)與我們平台運營有關的安全事故產生的損失主要由運力加盟商及司機投購的機動車交通事故責任強制保險及補充商業意外險承保。請參閱「業務－保險」。對於我們未購買承運人責任險而可能面臨的法律後果，目前的規章及法規尚無明確規定。然而，倘我們根據法院判令須對相關索償承擔責任，我們可能需要承擔賠償金額，在此情況下，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。截至最後實際可行日期，我們已通過與兩家持牌保險公司合作為所有網約車服務車輛及相關乘客提供足夠的承運人責任險來糾正該問題。

風險因素

我們可能會因指控由我們平台的司機或Robotaxi造成的交通事故、傷害或其他事件而面臨重大責任索賠。我們的保單可能無法覆蓋所有指控由使用我們平台的司機或Robotaxi造成的交通事故、傷害或其他事件的相關潛在索賠，亦未必足以賠償我們可能面臨的所有責任。

按照一般市場慣例，我們並未投購任何業務中斷保險或產品責任保險，而中國法律並無強制投購有關保險的規定。我們並未投購要員保險，亦未投購涵蓋我們的網絡基礎設施或信息技術系統損壞的保險且並未投購任何財產損失險。我們的網絡基礎設施或業務經營的任何中斷、訴訟或自然災害均可能導致我們產生巨額成本及分散我們的資源，而我們並無保險來彌補該等損失。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們的業務在很大程度上取決於我們的管理層、其他主要人員和有能力的員工隊伍的持續努力，以支持我們的現有業務和未來發展。倘我們未能吸引、激勵及挽留人才，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到嚴重干擾。

我們的成功在一定程度上取決於我們的管理層和其他主要人員的持續服務。特別是，我們依賴我們的高級管理層團隊的專業知識、經驗和遠見。我們亦依賴其他主要人員的技術知識和技能。倘我們的任何高級管理層或主要人員不能或不願意繼續為我們提供服務，我們未必能夠輕易或根本無法找到替任人士。因此，我們的業務可能會受到嚴重干擾，我們的經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響，我們可能會產生額外開支來招聘、培訓及挽留主要人員。

我們的現有業務及未來增長需要一支有能力的員工隊伍。然而，我們行業的特點是對人才的高需求和激烈的競爭。為吸引及挽留人才，我們可能需要向僱員提供更高的薪酬、更好的培訓及更具吸引力的職業發展以及其他福利，而這可能成本高昂且繁重。我們無法向閣下保證我們將能夠吸引或挽留合資格人員以支持我們的未來增長。我們可能無法管理與僱員的關係，而我們與僱員之間的任何糾紛或任何勞工相關的監管或法律訴訟可能會分散管理及財務資源，對員工士氣造成不利影響，降低我們的生產力，或損害我們的聲譽及未來的招聘工作。此外，隨著我們業務的快速增長，我們培訓新僱員並使其融入我們業務的能力未必滿足我們不斷增長的業務需求。上述任何與我們的勞動力有關的問題均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景產生重大不利影響。

風險因素

未能獲得或維持可能提供給我們的政府補助或稅收優惠待遇，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成影響。

於往績記錄期間，我們獲得若干政府補助。於2021年、2022年及2023年，我們分別獲得政府補助人民幣36.7百萬元、人民幣19.2百萬元及人民幣39.7百萬元。

然而，該等政府補助可能為非經常性或無法維持，此可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。此外，我們日後可能無法成功或及時獲得可能提供給我們的政府補助或稅收優惠待遇，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成影響。

我們的風險管理及內部控制系統未必在所有方面均屬充分或有效，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

我們力求建立風險管理及內部控制系統，其中納入我們認為適合我們業務經營的政策及程序。請參閱「業務－風險管理及內部控制」。然而，由於風險管理及內部控制系統的設計及實施存在固有限制，我們無法向閣下保證我們的風險管理及內部控制系統將能夠發現、防範及管理所有風險。我們的內部控制程序旨在監控我們的運營並確保其整體合規。然而，我們的內部控制程序可能無法及時發現所有不合規事件，或根本無法發現。我們並非總能及時發現及防止欺詐及其他不當行為，而我們為防止及發現該等活動而採取的預防措施未必有效。

我們的風險管理及內部控制亦有賴於僱員的有效執行。然而，我們無法向閣下保證有關執行不會出現任何人為錯誤或失誤，這可能會對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。由於我們日後可能提供更廣泛及更多樣化的服務，因此，我們服務的多元化將要求我們繼續加強風險管理及內部控制能力。倘我們未能及時調整風險管理及內部控制政策及程序以適應不斷變化的業務，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

風險因素

與我們的公司架構有關的風險

倘中國政府發現我們部分中國業務經營架構的協議不符合相關行業有關的中國法規，或倘該等法規或現有法規的詮釋日後出現變動，我們可能會受到嚴重處罰或被迫放棄於該等業務的權益。

提供互聯網及其他相關業務（包括增值電信服務及地面移動測量活動）的實體的外資擁有權受現行中國法律法規的限制，但若干例外情況除外。

我們為一家開曼群島獲豁免公司，且我們的各間接全資中國子公司（我們的外商獨資企業）均被視為外商投資企業。為確保遵守中國的法律法規，我們通過關聯併表實體在中國開展外商投資限制或禁止類業務，而根據外商獨資企業、關聯併表實體及其股東之間訂立的一系列合約安排，我們的關聯併表實體目前持有我們經營該等限制或禁止類業務所需的增值電信業務經營許可證及測繪資質證書。該等合約協議使我們能夠(i)對關聯併表實體行使實際控制權、(ii)收取關聯併表實體的絕大部分經濟利益及(iii)在中國法律允許的情況下及範圍內擁有購買關聯併表實體全部或部分股權的獨家購買權。藉由該等合約安排，我們對關聯併表實體行使控制權，並根據國際財務報告準則將其財務業績綜合入賬於我們的財務報表。請參閱「歷史、重組及公司架構」及「合約安排」。

我們獲中國法律顧問告知，《外商投資法》及其實施條例以及與合約安排有關的其他現行及未來中國法律法規的解釋及應用可能根據事實和情況臨時釐定。倘中國政府認為我們違反任何現行或未來的中國法律或法規，或缺乏經營我們業務所需的許可證或牌照，對我們業務經營具有司法管轄權的相關政府機關在處理有關違反情況時將擁有廣泛的酌情權，包括但不限於：

- 撤銷我們中國實體的營業執照及／或經營許可證；
- 對我們處以罰款；

風險因素

- 沒收其認為我們通過非法經營所得的任何收入，或施加我們或我們的關聯併表實體可能無法遵守的其他規定；
- 終止或對我們的經營施加限制或嚴苛條件；
- 限制我們收取收入的權利；
- 關閉我們的服務器或封鎖我們的平台；
- 要求我們重組擁有權架構或經營，包括終止與關聯併表實體的合約安排及註銷關聯併表實體的股權質押，從而影響我們將關聯併表實體綜合入賬、自其獲取經濟利益或對其實施有效控制的能力；
- 限制或禁止我們使用所得款項或其他融資活動為關聯併表實體的業務及經營提供資金；
- 施加我們可能無法遵守的額外條件或規定；或
- 採取其他可能損害我們業務的監管或執法行動。

任何該等事件均可能對我們的業務經營造成重大干擾及嚴重損害我們的聲譽，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。倘發生任何該等事件導致我們無法指導對我們的關聯併表實體經濟表現產生最重大影響的活動，及／或我們無法自關聯併表實體獲得經濟利益及剩餘回報，及我們無法以令人滿意的方式重組我們的擁有權架構及業務，我們可能無法根據國際財務報告準則於我們的綜合財務報表綜合入賬關聯併表實體的財務業績。

與我們的關聯併表實體及其股東訂立的合約安排在提供經營控制權方面可能不如直接擁有權有效。

我們不得不依賴與我們的關聯併表實體及其股東訂立的合約安排在限制或禁止外資擁有權的領域經營業務（包括提供若干增值電信服務及地面移動測量服務）。然而，該等合約安排在我們對關聯併表實體的控制權方面可能不如直接擁有權有效。例如，我們的關聯併表實體及其股東可能違反與我們訂立的合約安排，其中包括未能以可接受的方式開展關聯併表實體的業務或採取其他損害我們利益的行動。

風險因素

倘我們擁有我們於中國的關聯併表實體的直接擁有權，我們將能夠行使作為股東的權利以對我們關聯併表實體的董事會進行變更，進而在任何適用的受信責任的規限下於管理及經營層面實施變更。然而，在現有合約安排下，我們依賴我們的關聯併表實體及其股東履行其於合約項下的責任以對我們的關聯併表實體行使控制權。我們的關聯併表實體的股東可能不會以本公司的最佳利益行事或可能不會履行其於該等合約項下的責任。倘與該等合約有關的任何糾紛未能解決，我們將不得不通過中國法律的執行及仲裁、訴訟及其他法律程序強制執行我們於該等合約項下的權利，因此將面臨不確定性。請參閱「與我們的公司架構有關的風險－倘我們的關聯併表實體或其股東未能履行其與我們訂立的合約安排項下的責任，將對我們的業務造成重大不利影響」。

倘我們的關聯併表實體或其股東未能履行其與我們訂立的合約安排項下的責任，將對我們的業務造成重大不利影響。

倘我們的關聯併表實體或其股東未能履行其各自於合約安排項下的責任，我們可能不得不承擔巨額成本及耗費額外資源以強制執行該等安排。例如，倘我們關聯併表實體的股東在我們根據該等合約安排行使購買選擇權時拒絕向我們或我們的指定人士轉讓其於我們的關聯併表實體的股權，或倘其以其他方式對我們不真誠行事，則我們可能須採取法律行動迫使其履行合約責任。此外，倘任何第三方就於我們的關聯併表實體的股權主張權益，我們根據合約安排行使股東權利或取消股份質押的能力可能受到損害。倘我們的關聯併表實體股東與第三方之間的該等或其他糾紛損害我們對關聯併表實體的控制權，我們將關聯併表實體財務業績綜合入賬的能力將受到影響，進而對我們的業務、經營及財務狀況造成重大不利影響。

我們合約安排下的所有協議均受中國法律規管，並規定在中國通過仲裁解決爭議。因此，該等合約將根據中國法律詮釋，而任何爭議將根據中國法律程序解決。同時，有關關聯併表實體背景下的合約安排應如何根據中國法律詮釋或執行的先例及正式指引極少。倘有必要採取仲裁程序，我們無法預測有關仲裁的最終結果。此外，根據中國法律，仲裁員的裁決為最終裁決，當事人不得向法院就仲裁結果提出上訴，倘敗訴方未能在規定期限內執行仲裁裁決，則勝訴方僅可通過仲裁裁決認可程序在中國

風險因素

法院執行仲裁裁決，這將需要額外開支及延誤。倘我們無法強制執行該等合約安排，或倘我們在強制執行該等合約安排的過程中遭遇重大延誤或其他障礙，我們可能無法對我們的關聯併表實體實施有效控制，且我們開展業務的能力可能受到不利影響。

我們的關聯併表實體的股東可能與我們存在實際或潛在利益衝突。

我們的關聯併表實體的股東可能與我們存在實際或潛在利益衝突。儘管該等人士有合約責任或因其對本公司的受信責任而須以真誠及符合我們最佳利益的方式行事，但其仍與我們有潛在利益衝突。例如，可能會出現該等人士根據開曼群島法律對我們所承擔的受信責任與其根據中國法律對我們的中國實體所承擔的受信責任相衝突的情況。根據開曼群島法律，董事不得解除其作為本公司董事應對我們承擔的受信責任，其履行該等責任的義務亦不受該董事承擔的任何其他責任或其可能擁有的權益所影響，包括作為另一家公司（如我們的關聯併表實體）的董事或股東。此外，該等股東可能違反或導致我們的關聯併表實體違反或拒絕重續我們與其和關聯併表實體訂立的現有合約安排，從而對我們有效控制我們的關聯併表實體及自其收取經濟利益的能力造成重大不利影響。例如，該等股東可能以對我們不利的方式（其中包括未能及時根據合約安排向我們匯出應付款項）履行我們與關聯併表實體訂立的協議。我們無法向閣下保證，當出現利益衝突時，任何或所有該等股東將以符合本公司最佳利益的方式行事，或該等衝突將以對我們有利的方式解決。

目前，我們並無任何安排解決該等股東與本公司之間的潛在利益衝突，但我們可在中國法律允許的情況下根據與該等股東訂立的獨家購買權協議行使購買選擇權，要求其將其於關聯併表實體的全部股權轉讓予我們指定的中國實體或個人。關聯併表實體的股東已簽立授權委託書，以委任我們的外商獨資企業代其表決及行使其作為我們關聯併表實體股東的表決權。倘我們無法解決我們與關聯併表實體股東之間的任何利益衝突或糾紛，我們將不得不訴諸法律程序，這可能導致我們的業務中斷並使我們面臨有關任何該等法律程序結果的重大不確定性。

我們關聯併表實體的股東可能涉及與第三方的個人糾紛或其他事件，而有關糾紛或事件可能對其各自於我們關聯併表實體的股權以及與關聯併表實體及其股東訂立的合約安排的有效性或可執行性產生不利影響。例如，倘我們關聯併表實體的任何個人

風險因素

股東與其配偶離婚，則其配偶可能會主張該股東所持我們關聯併表實體的股權為其共同財產的一部分，且應在該股東與其配偶之間進行分配。倘有關主張獲法院支持，則該股東的配偶或不受我們合約安排項下責任規限的另一第三方可能獲得相關股權，這可能導致我們失去對關聯併表實體的實際控制權。同樣地，倘我們的關聯併表實體的任何股權由不受現有合約安排約束的第三方繼承，我們可能失去對關聯併表實體的控制權或須透過產生無法預測的成本維持有關控制權，這可能會對我們的業務及經營造成重大干擾，並損害我們的財務狀況及經營業績。

儘管根據我們的現有合約安排，(i)我們關聯併表實體的個人股東的配偶已簽立配偶同意函，據此，配偶同意不會對該等關聯併表實體股東持有的關聯併表實體股權主張任何權利，及(ii)明確規定在未經外商獨資企業或其他外商獨資企業指定人士事先書面同意的情況下，我們的關聯併表實體及其股東不得向任何第三方轉讓其各自的任何權利或義務，我們無法向閣下保證有關承諾及安排將獲遵守或有效執行。倘有關承諾及安排中任一項遭違反或成為不可執行並導致法律程序，則可能會干擾我們的業務、分散管理層的注意力，且該等法律程序的結果可能無法預測。

有關我們關聯併表實體的合約安排可能會受到中國稅務機關的審查，而有關機關可能認定我們或我們的任何關聯併表實體須繳納額外稅項，這可能會對我們的財務狀況及股份價值造成不利影響。

根據適用的中國法律法規，關聯方之間的安排及交易可能受到中國稅務機關的審計或審查。倘中國稅務機關認定與我們的關聯併表實體有關的合約安排並非按公平基準訂立，導致根據適用的中國法律、規章及法規產生違法避稅，以及通過轉移定價調整的形式調整我們的關聯併表實體的應課稅收入，則我們可能面臨重大不利稅務後果。轉移定價調整可能(其中包括)導致我們的關聯併表實體就中國稅務目的錄得的開支扣減減少，從而在不減少中國子公司的稅項開支的情況下增加其稅務負擔。此外，中國稅務機關可能根據適用法規就經調整但未繳納的稅項向我們的關聯併表實體徵收滯納金及其他罰款。倘我們關聯併表實體的稅務負擔增加或須支付滯納金及其他罰款，我們的財務狀況可能受到重大不利影響。

風險因素

我們目前的公司架構及業務經營可能受到新頒佈的《中華人民共和國外商投資法》的重大影響。

於2019年3月15日，中華人民共和國全國人民代表大會頒佈《中華人民共和國外商投資法》，於2020年1月1日生效。除《中華人民共和國外商投資法》外，國務院頒佈的《中華人民共和國外商投資法實施條例》及《最高人民法院關於適用〈中華人民共和國外商投資法〉若干問題的解釋》亦於2020年1月1日生效。《中華人民共和國外商投資法》並無明確界定倘透過合約安排控制的關聯併表實體由外國投資者最終「控制」，其是否應被視為外商投資企業。然而，其對「外商投資」的定義有總括性條款，包括外國投資者通過法律、行政法規或國務院規定的其他方式在中國進行的投資。因此，未來的法律、行政法規或國務院規定仍有可能將合約安排規定為一種外商投資形式，屆時我們的合約安排是否將被視為違反中國外商投資的市場准入規定尚不確定，以及倘屬違反我們的合約安排應如何處理。

《中華人民共和國外商投資法》向外商投資實體給予國民待遇，但在商務部及發改委聯合頒佈並於2022年1月1日生效的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）》（2021年版）（或稱《負面清單》）中規定的「限制」或「禁止」外商投資的行業經營的外商投資實體除外。《中華人民共和國外商投資法》規定(i)外商投資實體於「限制」行業經營須取得相關中國政府機關的市場准入許可及其他批准；(ii)《負面清單》規定「禁止」投資的領域，外國投資者不得投資。

我們通過關聯併表實體經營我們的增值電信服務（《負面清單》項下的限制項目），並進行地面移動測量活動（《負面清單》項下的禁止項目）。請參閱「合約安排」。倘未來我們通過合約安排對我們關聯併表實體的控制被視為外商投資，且我們關聯併表實體的任何業務根據當時生效的「負面清單」被「限制」或「禁止」外商投資，我們可能被視為違反《中華人民共和國外商投資法》，而使我們得以控制我們關聯併表實體的合約安排可能被視為無效及非法，且我們可能須解除有關合約安排及／或重組我們的業務經營，而其中任何一項均可能對我們的業務經營造成重大不利影響。

風險因素

此外，倘未來的法律、行政法規或條文要求公司就現有合約安排採取進一步行動，我們未必能及時完成或根本無法完成有關行動。未能採取及時及適當措施應對任何該等或類似監管合規質疑可能對我們目前的公司架構及業務經營造成重大不利影響。

倘我們的關聯併表實體宣佈破產或面臨解散或清盤程序，我們可能失去使用及享有關聯併表實體所持有對我們的業務經營至關重要的資產的能力。

我們的關聯併表實體持有可能對我們的業務經營至關重要的若干資產。倘我們關聯併表實體的股東違反合約安排及將我們的關聯併表實體自願清盤，或倘我們的任何關聯併表實體宣佈破產及其全部或部分資產受限於留置權或第三方債權人的權利或未經我們同意以其他方式被出售，我們可能無法繼續我們的部分或全部業務活動，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。此外，倘我們的任何關聯併表實體進行非自願清盤程序，則第三方債權人可能主張其部分或全部資產的權利，從而妨礙我們經營業務的能力，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

與在中國經營業務有關的風險

未能應對中國的經濟、政治或社會狀況或政府政策的發展可能對我們的業務及經營業績產生重大影響。

我們的業務主要在中國進行。因此，我們的經營業績、財務狀況及前景受中國經濟、政治、社會及法律發展的影響。儘管中國經濟在過去數十年經歷了顯著增長，但中國經濟可能會受到全球經濟的影響。全球經濟及世界各地政治環境的不確定性將繼續影響中國經濟增長。一般而言，中國政府通過實施產業政策及通過財政及貨幣政策規管中國宏觀經濟來規管經濟及相關產業。於過去數十年，中國政府採取多項行動促進市場經濟及企業實體建立健全的企業管治。中國政府通過戰略性地調配資源、控制外幣計價債務的支付、制定貨幣政策及向特定行業或公司提供優惠待遇來規管經濟及行業，前述調整措施對中國整體經濟有益，但可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成影響。由於當前的經濟、政治、社會及監管發展，我們可能難以預測我

風險因素

們可能面臨的所有風險，且其中許多風險超出我們的控制範圍。未能應對該等發展及風險可能對我們的業務經營及財務表現造成重大不利影響。

中國的法律制度正在演變，可能不時要求我們經營時採納變化。

我們主要通過我們在中國的子公司及關聯併表實體開展業務。我們在中國的經營受中國法律法規所規管。中國的法律體系是以成文法為基礎的民法體系。與普通法體系不同，過往法院判決可作為參考，但其先例價值有限。

中國的立法及中國法律體系在過去幾十年裡不斷發展，中國政府在頒佈有關經濟事務的法律法規方面已取得重大進展。舉例而言，該等法律法規大大加強了對各種形式外商在華投資的保護。然而，該等法律法規中許多相對較新，且我們可能需要採取若干相應措施（如調整相關業務或交易以及引進合規專家及人才等）以保持監管合規，這可能產生其他相關成本並對我們的業務造成不利影響。我們須應對中國監管環境演變，否則我們的業務可能會受到重大影響，且我們持續經營的能力可能會受到阻礙。

我們可能會倚賴於我們中國子公司支付的股息及其他股權分派為我們可能存在的現金及融資需求撥資，倘我們中國子公司向我們付款的能力遭到任何限制，我們開展業務的能力可能受到重大不利影響。

我們為一家控股公司，我們可能會倚賴中國的子公司支付的股息及其他股權分派以滿足現金及融資要求，包括向股東支付股息及其他現金分配以及償還我們可能產生的債務所需的資金。此外，倘中國子公司日後就其本身產生債務，規管該債務的文據可能限制彼等向我們派付股息或作出其他分派的能力。此外，中國稅務機關可能會要求中國子公司根據其目前與可變利益實體訂立的合約安排調整應課稅收入，從而可能會對彼等向我們支付股息及其他分派的能力產生重大不利影響。請參閱「與我們的公司架構有關的風險－有關我們關聯併表實體的合約安排可能會受到中國稅務機關的審查，而有關機關可能認定我們或我們的任何關聯併表實體須繳納額外稅項，這可能會對我們的財務狀況及股份價值造成不利影響」。

風險因素

中國子公司向我們支付股息或進行其他分派的能力遭到任何限制都可能限制我們的增長、進行可能對業務有利的投資或收購、支付股息或以其他方式資助及開展業務的能力。根據中國法律法規，我們的中國附屬公司須撥出其每年10%的累計稅後利潤，以為法定盈餘儲備提供資金。此儲備不得用作分派股息，直至該儲備的累計金額超過該中國附屬公司註冊股本的50%。此外，根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施細則規定，外資企業源自中國的收入（如中國附屬公司向非中國居民企業權益持有人支付的股息）通常須繳納10%的中國預扣稅，惟外國投資者註冊成立的司法管轄區與中國訂有稅務條約另有預扣安排者除外，因此，我們的中國附屬公司向我們支付的股息預期須按10%的稅率繳納中國預扣稅。根據《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》，中國附屬公司向香港附屬公司派付的股息通常減按5%的稅率繳納預扣稅，惟香港附屬公司為香港稅務居民及源自中國的收入的所有人，且其直接於中國附屬公司持有25%或以上權益。於2018年2月3日，國家稅務總局發佈《關於稅收協定中「受益所有人」有關問題的公告》（亦稱為9號文），其為確定某締約國或地區的居民是否為中國稅務條約及類似安排項下某一收入項目的「受益所有人」提供指導。根據9號文，受益所有人一般必須從事實質性業務活動且代理人將不被視為受益所有人。概不保證將向任何香港附屬公司提供經調減的預扣稅稅率。根據國家稅務總局頒佈並於2020年1月1日生效的《非居民納稅人享受協定待遇管理辦法》，倘非居民納稅人通過自評認為彼等有權享受稅收協議項下的待遇，納稅人於申報稅款或通過扣繳義務人進行預扣稅款申報時，可享受稅收協議項下的待遇，並按相關規定搜集及留存相關文件備查，亦接受稅務機關備案後管理。

風險因素

中國關於境外控股公司向中國實體提供貸款及直接投資的規例以及有關貨幣兌換的政府規例可能延遲或阻礙我們將境外[編纂][編纂]用於向中國子公司提供貸款或作額外出資，從而可能對我們的流動性以及為業務提供資金及擴充業務的能力造成重大不利影響。

根據中國法律法規，我們獲准使用本次[編纂][編纂]通過向中國子公司提供貸款或額外出資為我們的中國子公司提供資金，但須遵守適用政府登記及批准規定。該等中國法律法規可能會針對我們使用由本次[編纂]淨[編纂]中兌換所得人民幣為中國子公司在中國設立新實體提供資金、透過中國子公司投資或收購其他中國公司，或在中國設立新的可變利益實體設置監管程序要求。根據中國有關中國外資企業的規例，向中國子公司出資須向市場監管總局相關地方分局及中國其他政府部門作出必要備案及登記。此外，(i)中國子公司獲取的境外貸款須向國家外匯管理局或其當地分局登記；及(ii)各中國子公司獲取的貸款不得超過其註冊資本與其於主管政府當局的備案中所記錄的總投資金額之差額，或根據國家外匯管理局及中國人民銀行頒佈的全口徑跨境融資宏觀審慎管理的法定公式計算的上限。我們向可變利益實體及其子公司提供的任何中長期貸款須經發改委及國家外匯管理局或其當地分局記錄及登記。此外，我們無法向閣下保證我們能就我們日後向中國子公司提供的貸款或作出的出資及時完成必要登記或取得必要政府批准，或根本無法完成或取得。我們須完成必要登記或取得相關批准，否則我們使用從境外[編纂]中獲得或預期獲得的[編纂]以及將中國業務資本化或以其他方式提供資金的能力可能受到負面影響，從而可能對我們的流動性以及為業務提供資金及擴充業務的能力造成重大不利影響。

於2015年3月30日，國家外匯管理局頒佈《關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「國家外匯管理局19號文」），於2015年6月1日起生效並於2019年12月30日修訂。國家外匯管理局19號文在全國範圍內實施外商投資企業外匯資本金結匯管理方式改革，允許外商投資企業外匯資本金實行意願結匯，但是依然禁止外商投資企業將兌換外匯資本金所得人民幣資金用於企業經營範圍之外的支出。於2016年6月9日，國家外匯管理局頒佈《關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局16號文」）。國家外匯管理局16號文禁止外商投資企業將兌換外匯資本金所得人民幣資金用於企業經營範圍之外的支出、除證券投資或銀行非保本型產品之外的其他投資理財、向非關聯企業發放貸款或者建設、購買非自用房地產。於2017年1月及2020年4月，國家外匯管理局分別進一步頒佈《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》（「國家外匯管理局3號文」）及《國家外匯管理局關於優化外匯管

風險因素

理支持涉外業務發展的通知》(「國家外匯管理局8號文」)。國家外匯管理局3號文就境內實體向境外實體匯出利潤訂明若干資本管制措施，而國家外匯管理局8號文規定全國推廣資本項目收入支付便利化改革。有關進一步資料，請參閱「監管概覽－有關外匯的法規」。國家外匯管理局19號文、國家外匯管理局16號文、國家外匯管理局3號文及國家外匯管理局8號文可能會限制我們在中國調用貸款或投資的能力，可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

有關貨幣兌換的政府規例可能限制我們有效利用收入的能力，並影響閣下的[編纂]價值。

人民幣兌換成外幣以及在若干情況下將貨幣匯出須遵守中國外匯規定。根據現行中國外匯法規，經常項目付款(如利潤分配以及貿易及服務相關的外匯交易)可在遵守若干程序規定的情況下以外幣支付，而無須經國家外匯管理局事先批准。然而，人民幣兌換成外幣並匯出中國以支付資本開支(例如償還以外幣計值的貸款)的情況則須經適用政府機關的批准或登記。

中國政府可能監管資本賬戶的跨境交易。我們有絕大部分收入以人民幣收取，且我們須滿足中國外匯監管的要求，否則我們以外幣向股東(包括股份持有人)派付股息的能力可能受到限制。

有關中國居民境外投資活動的中國法規可能針對中國子公司增加註冊資本或向我們分派利潤設置監管程序要求，或以其他方式使我們或我們的中國居民實益擁有人根據中國法律承擔責任及處罰。

於2014年7月，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於境內居民通過特殊目的公司境外投融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》(「37號文」)。37號文規定，中國居民(包括中國個人及中國企業實體以及因經濟利益關係在中國境內習慣性居住的境外個人)須就其直接或間接境外投資活動向國家外匯管理局或其地方分局進行登記。

風險因素

37號文進一步規定，境外特殊目的公司發生名稱及經營期限等基本信息變更，或發生中國個人股東增資、減資、股權轉讓或置換、合併或分立等重要變更後，應到國家外匯管理局辦理變更登記手續。37號文適用於身為中國居民的股東。

倘身為中國居民的股東未能辦理規定的登記手續或變更先前備案的登記，中國子公司可能被禁止向我們分配其利潤或減資、股份轉讓或清盤所得款項，而我們亦可能被禁止向中國子公司進行額外注資。於2015年2月，國家外匯管理局發佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（「13號文」），自2015年6月生效並由國家外匯管理局於2019年12月30日作進一步修訂。根據13號文，境內直接投資項下外匯登記及境外直接投資項下外匯登記（包括37號文所規定者）申請將可向合資格的銀行（而非國家外匯管理局）備案。合資格的銀行將在國家外匯管理局的監督下直接進行申請審核及受理登記。

截至最後實際可行日期，據我們所知，股東已於所有重大方面遵守37號文指定的要求。然而，我們未必能獲悉所有持有本公司直接或間接權益的中國居民身份，亦概不保證該等中國居民將根據我們要求作出或取得適用登記或持續遵守37號文或其他相關規則的所有規定。相關股東未有或未能遵守該等法規所載登記程序或會令我們遭罰款及法律制裁，如限制我們的跨境投資活動，限制中國外商獨資子公司向我們分派股息的能力及透過削減資本、轉讓股份或清算所得款項。此外，未能遵守上述各項外匯登記規定可能須根據中國法律承擔規避適用外匯限制的責任。因此，業務經營及向閣下分派利潤的能力可能受到重大不利影響。

併購規定及若干其他中國法規就外國投資者對中國公司的若干收購制訂程序規定，從而可能使我們在中國透過收購尋求增長更加困難。

經六家中國監管機構於2006年採納並於2009年修訂的《關於外國投資者併購境內企業的規定》（或《併購規定》）制訂（其中包括）額外程序及規定。有關規定要求（其中包括）外國投資者取得中國境內企業控制權的控制權變更交易進行前，涉及以下任何情形之一的，應當事先向商務部申報：(i)涉及重點行業；(ii)該交易存在影響或可能影響

風險因素

國家經濟安全的因素；或(iii)該交易將導致持有馳名商標或中華老字號的境內企業實際控制權變更。我們預期，我們的進一步併購將不會觸發在上述各種情況下向商務部進行有關申報或由其他中國政府機關進行審查的規定。此外，由全國人民代表大會常務委員會頒佈並於2008年生效的《中華人民共和國反壟斷法》規定，被視為經營者集中且涉及特定營業額標準的參與方的交易須在完成前向市場監管總局反壟斷局申報並取得批准。

此外，於2011年9月生效的《商務部實施外國投資者併購境內企業安全審查制度的規定》以及於2021年1月生效的《外商投資安全審查辦法》，規定外國投資者收購從事關係國防安全的若干行業的中國公司時，須在完成有關收購前接受安全審查。

未來，我們可能會通過收購互補業務來發展我們的業務。遵守上述規則及法規且任何所需的批准程序（包括獲得主管政府部門的批准）可能會延遲或限制我們完成有關交易的能力。

我們須遵守有關僱員激勵計劃登記規定的中國法規，否則中國計劃參與者或我們可能面臨罰款及其他法律或行政制裁。

於2012年2月，國家外匯管理局發佈《國家外匯管理局關於境內個人參與境外上市公司股權激勵計劃外匯管理有關問題的通知》（「國家外匯管理局7號文」）。根據國家外匯管理局7號文以及其他相關規則及法規，參與境外公眾上市公司股權激勵計劃的中國居民須向國家外匯管理局或其地方分局或商業銀行進行登記並辦理若干其他手續。

身為中國居民的股權激勵計劃參與者須聘用一名合資格的中國代理（可為該境外公眾上市公司的中國子公司或該中國子公司選定的其他合資格機構），代表其參與者就股權激勵計劃辦理國家外匯管理局登記及其他手續。參與者亦須聘用一家境外委託機構管理有關其購股權行使、相關股票或權益買賣及資金劃轉等事宜。此外，倘股權激勵計劃、中國代理或境外委託機構發生任何重大變動或出現其他重大變更，中國代理須就股權激勵計劃向國家外匯管理局辦理登記變更。

我們以及我們已獲授購股權及／或受限制股份單位的中國僱員於[編纂]完成後將須遵守該等法規。我們須向國家外匯管理局辦理登記，否則我們可能對該等中國居民處以最高人民幣300,000元（如為實體）及最高人民幣50,000元（如為個人）的罰款及法律制裁，亦可能限制我們向中國子公司注入額外資本的能力，並限制中國子公司向我們分派股息的能力，或以其他方式對我們的業務產生重大不利影響。

風險因素

倘就中國所得稅而言，我們被歸類為中國居民企業，相關分類可能會令我們及非中國股東產生稅收及影響。

根據《企業所得稅法》及其實施條例，在中國境外成立而「實際管理機構」在中國境內的企業被視為中國居民企業。實施條例將「實際管理機構」界定為對企業的生產經營、人員、賬務及財產等實施實質性全面管理及控制的機構。國家稅務總局於2009年4月22日發佈《關於境外註冊中資控股企業依據實際管理機構標準認定為居民企業有關問題的通知》且最近於2017年12月29日修訂（「82號文」），當中載明認定在境外註冊成立惟由中國控制的企業的「實際管理機構」是否位於中國的若干具體標準。儘管82號文僅適用於中國企業或中國企業集團控制的境外企業，惟該通知載明的標準可能反映國家稅務總局對判定所有境外企業稅收居民地位時如何適用「實際管理機構」標準的整體立場。根據82號文，中國企業或中國企業集團控制的境外註冊成立企業同時符合以下條件的，將判定其為「實際管理機構」在中國境內的中國稅收居民，並就其全球收入徵收中國企業所得稅：(i)負責實施日常生產經營管理運作的高層管理人員及其高層管理部門履行職責的場所主要位於中國境內；(ii)企業的財務決策及人事決策由位於中國境內的機構或人員決定，或需要得到位於中國境內的機構或人員批准；(iii)企業的主要財產、會計賬簿、公司印章、董事會及股東會議紀要檔案等位於或存放於中國境內；及(iv)至少50%有投票權的董事或高層管理人員經常居住於中國境內。

我們認為，為中國稅收目的，我們於中國境外的實體均非中國居民企業。然而，企業的稅收居民身份由中國稅務機關判定，我們可能無法準確預測其判定結果。倘中國稅務機關判定我們就企業所得稅目的而言為中國居民企業，我們將就全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅且我們將須遵守中國企業所得稅的申報責任。

閣下可能須就從我們收取的股息繳納中國預扣稅及就轉讓股份變現的收益繳納中國所得稅。

根據中國現行的稅法，倘我們向非中國企業股東派付的任何股息被視作來自中國，則須按稅率10%（就非中國企業股東而言）或20%（就非中國個人股東而言）繳納中國預扣稅。此外，倘就股份的銷售或其他處置變現的收益被視作來自中國，則須按稅率10%（就非中國企業股東而言）或20%（就非中國個人股東而言）繳納中國所得稅。中國稅務責任可根據適用稅務條約減少。然而，倘我們被視為中國居民企業，並不明確非中國股東能否獲得其稅務居民國家與中國之間的任何稅務條約的利益。中國稅項可能減少 閣下[編纂]股份的回報。

風險因素

我們及股東可能須面對與間接轉讓中國居民企業股權、非中國公司的中國境內機構財產或非中國公司擁有的中國境內不動產有關的規例。

於2015年2月3日，國家稅務總局頒佈《關於非居民企業間接轉讓財產企業所得稅若干問題的公告》（「7號文」），並於2017年10月17日及2017年12月29日進行修訂，部分取代及補充國家稅務總局於2009年頒佈的《關於加強非居民企業股權轉讓所得企業所得稅管理的通知》（「698號文」）之前的規定。根據7號文，非居民企業透過實施不具有合理商業目的的安排，「間接轉讓」中國居民企業股權等財產，規避中國企業所得稅納稅義務的，應重新定性該間接轉讓交易，確認為直接轉讓中國應稅財產。因此，該間接轉讓所得的收益須繳納中國企業所得稅。根據7號文，「中國應稅財產」包括中國境內機構財產，中國境內不動產，在中國居民企業的權益性投資資產等。轉讓非中國居民企業直接持有的中國應稅財產所得的收益須繳納中國企業所得稅。在判斷交易安排是否出於「合理商業目的」時，應考慮的因素包括：

- 境外企業股權主要價值是否來自於中國應稅財產；
- 境外企業資產是否主要由直接或間接在中國境內的投資構成；
- 境外企業取得的收入是否主要來源於中國境內；
- 境外企業及直接或間接持有中國應稅財產的下屬企業實際履行的功能及承擔的風險是否能夠證實企業架構具有經濟實質；
- 境外企業現有業務模式及相關組織架構的存續時間；
- 間接轉讓中國應稅財產的所得收益於中國境外應繳的所得稅；
- 直接轉讓中國應稅財產安排的可替代性；及
- 該間接轉讓的稅收情況及可適用稅法條約或類似安排。

風險因素

間接境外轉讓中國營業機構或場所資產所得收益將納入中國營業機構或場所的企業所得稅備案，並將須繳納25%的中國企業所得稅。倘中國境內不動產或在中國居民企業的權益性投資資產獲轉讓且與非居民企業的中國營業機構或場所並無關連，則須繳納10%的中國企業所得稅，惟根據適用稅務條約或類似安排享有可動用的優惠稅項。有責任作出轉讓付款的一方擁有轉讓相關的預扣責任。倘支付方未能預扣充足稅項，轉讓人須於法定時限內自行向稅務機關申報及繳納有關稅項。滯納適用稅項的轉讓人須繳付滯納金或罰款且作出其他糾正措施。倘投資者透過公開股份交易所收購股份，則7號文不適用於投資者透過公開股份交易所銷售股份。

我們可能須遵守7號文及698號文的以前規定，包括過去及未來若干涉及中國應稅財產的交易(如境外重組、出售我們境外子公司股份或投資)的申報及其他義務。我們可能須履行備案義務或須就交易作為轉讓人納稅，或須作為受讓人履行預扣預義務。倘由非中國居民企業的投資者轉讓股份，中國子公司可能須根據698號文及7號文協助辦理備案登記。我們可能需要分配寶貴資源，以遵守698號文及7號文，要求我們向其購買應稅資產的相關轉讓人遵守該等規則，或證明我們根據該等規則無須繳稅，此可能對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們或部分名列本文件的董事或高級職員可能難以接收法律程序文件或在中國對其執行外國法院判決。

我們為一家於開曼群島註冊成立的公司，我們的絕大部分資產位於中國。我們大部分董事及高級管理層居住於中國。

於2006年7月14日，中國內地與香港訂立《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》(「2006年安排」)，據此，香港法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的終審判決，當事人可向內地法院申請認可及執行有關判決。同樣，內地法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的終審判決，當事人可向香港法院申請認可及執行有關判決。書面管轄協議指當事人自2006年安排生效之日起，以書面形式明確約定中國內地法院或香港法院為就爭議具有唯一管轄權的法院的任何協議。因此，倘糾紛當事人未協商訂立書面管轄協議，則不可能在中國內地執行香港法院作出的判決。儘管安排已於

風險因素

2008年8月1日生效，惟根據安排作出的行動的結果及成效仍為未知之數。於2019年1月18日，最高人民法院與香港特區政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（「2019年安排」），旨在根據書面雙邊協議管轄以外的準則建立一個更清晰及明確的機制，以在更廣泛範圍內認可及執行內地與香港之間的民商事案件判決。2019年安排將僅於實施日期（仍為未知之數）生效。2019年安排生效後將取代2006年安排。然而，2006年安排將繼續適用於2019年安排生效前簽訂的書面管轄協議。

與[編纂]有關的風險

[編纂]過往並無公開市場，股份的流動性及市價或會波動。

於[編纂]完成前，股份並無公開市場。我們無法保證股份將於[編纂]完成後形成或維持活躍的交易市場。[編纂]由本公司與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）磋商後釐定，未必能代表股份於[編纂]完成後的交易價格。股份的市價可能會於[編纂]完成後隨時跌破[編纂]。

股份的交易價格或會波動，可能會導致閣下蒙受重大損失。

股份的交易價格或會波動，且可能受到我們無法控制的因素影響而大幅波動，該等因素包括香港、中國內地、美國及全球其他地區的證券市場的整體市場狀況。尤其是，其他業務營運主要位於中國，且其證券在香港上市的公司的表現及市價波動，可能影響股份的價格及交易量的波動性。眾多總部位於中國的公司已將其證券在香港上市，部分公司正在籌備將其證券在香港[編纂]。部分該等公司的股價曾出現大幅波

風險因素

動，包括[編纂]後價格大幅下跌。該等公司的證券於其[編纂]之時或之後的交易表現可能影響投資者對總部位於中國惟在香港上市的公司的整體投資情緒，因此可能影響股份的交易表現。該等廣泛的市場及行業因素可能嚴重影響股份的市價及波動性，而不論實際營運表現如何。

實際或被視為出售大量股份或有大量股份可供出售，尤其是由董事、行政人員及主要股東作出的出售，可能會對股份的市價造成不利影響。

日後出售大量股份，尤其是由董事、行政人員及主要股東作出時，或被認為或預期將作出該等出售時，可能會對股份在香港的市價及我們日後於我們認為合適的時機以合適的價格籌集股本的能力造成不利影響。

現時股東持有的股份受若干禁售期（股份開始在香港聯交所買賣當日起計）所規限（若干特殊情況除外）。有關禁售承諾可由本公司連同[編纂]（如適用）酌情豁免。儘管我們並無收到有關人士要求於禁售期屆滿後（或倘獲豁免，則於禁售期內）出售大量股份的請求，惟概不保證彼等不會出售彼等目前或日後可能持有的股份。

閣下的股權將遭實時大幅攤薄，且日後亦有可能進一步被攤薄。

由於股份的[編纂]高於緊接[編纂]前的每股股份有形賬面淨值，於[編纂]購買股份的買家的股權將遭實時攤薄。倘我們日後發行額外股份，於[編纂]購買股份的買家的股權可能被進一步攤薄。

倘證券或行業分析師不發佈關於我們業務的研究或報告，或者倘彼等就股份的建議產生不利變動，股份的市場價格及交易量可能會下降。

股份的交易市場部分依賴證券或行業分析師發佈的關於我們或我們業務的研究及報告。倘研究分析師並無建立並保持足夠的研究範圍，或倘報道我們的一位或多位分析師貶低我們的股份或發表關於我們業務的不準確或不利的研究，則我們股份的市場價格可能會下降。倘其中一位或多位分析師停止報道本公司或無法定期發佈關於我們的報告，我們可能會於金融市場上失去知名度，可能會導致股份的市場價格或交易量下降。

風險因素

概不保證載於本文件的若干事實、預測以及自各類官方政府來源所得的其他統計數據的準確性或完整性。

本文件（尤其「行業概覽」一節）載列與我們經營所在行業有關的資料及統計數據。該等資料及統計數據摘錄自我們委託弗若斯特沙利文編製的報告以及不同的官方政府刊物及其他公開刊物。我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]編製獨立行業報告－弗若斯特沙利文報告。我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方並無獨立核實來自官方政府來源的資料，亦無就其準確性發表任何聲明。收集有關資料的方法可能有缺陷或無效，或公開的資料與市場慣例不一致，可能導致統計數據不準確或無法與其他經濟體編製的統計數據比較。因此，閣下不應過度倚賴有關資料。此外，概不保證有關資料的呈列或編製的基準或準確程度與其他章節呈列的類似統計數據相同。在任何情況下，閣下務請審慎考慮有關資料或統計數據的重要性。

閣下應仔細閱讀整份文件，不應倚賴報章或其他媒體刊載的有關我們及[編纂]的任何資料。

我們強烈建議閣下不應倚賴報章或其他媒體刊載的有關我們及[編纂]的任何資料。在刊發本文件前，或已有報章及媒體就我們及[編纂]作出報導。該等報章及媒體報導可能包含本文件未載列的若干資料，包括若干營運及財務資料以及預測、估值及其他資料。我們並無授權在報章或媒體披露任何該等資料，對該等報章或媒體報導或資料或刊物的準確性或完整性概不承擔任何責任。我們對任何該等資料或刊物的適當性、準確性、完整性或可靠性概不發表任何聲明。倘任何該等資料與本文件所載資料不一致或相衝突，我們對此概不承擔任何責任，閣下亦不應倚賴該等資料。

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

為籌備[編纂]，我們已就下列事項尋求豁免嚴格遵守上市規則或公司（清盤及雜項條文）條例的相關規定。

有關管理層人員留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條規定，本公司須有足夠的管理層人員留駐香港，此一般是指至少須有兩名執行董事常居於香港。由於(i)我們的總部及業務經營主要位於中國，並於中國管理及進行，且將繼續主要位於中國；(ii)本集團大部分執行董事及高級管理層團隊主要居於中國且將繼續居於中國；及(iii)本集團的管理及經營主要由負責本集團整體管理、企業戰略、規劃、業務發展及業務監控的本公司執行董事及高級管理人員監督，本公司認為其執行董事及高級管理人員常駐於中國（本集團主要業務所在地）更為實際。基於上述原因，我們目前及預期於可預見將來不會根據上市規則第8.12條的規定調派足夠的管理層人員留駐香港。

因此，我們已申請且聯交所[已批准]我們豁免嚴格遵守上市規則第8.12條的規定，但須遵守以下條件以維持與聯交所定期有效溝通：

1. **授權代表**：我們已根據上市規則第3.05條委任蔣先生及李佳蔚女士（「李女士」）為我們的授權代表（「**授權代表**」）。授權代表將作為我們與聯交所的主要溝通渠道，並可隨時通過電話、傳真（如適用）及電郵聯絡，以即時處理聯交所的問詢。授權代表持有有效的旅行證件，並可在旅行證件到期時續期以訪問香港，因此，彼等可應要求於合理期間與聯交所會面討論有關本公司的任何事宜。授權代表已獲授權代表我們與聯交所進行溝通。
2. **董事**：當聯交所因任何事宜欲聯絡董事時，各授權代表均有一切必要方法隨時迅速聯絡全體董事（包括獨立非執行董事）。為加強聯交所、授權代表及董事之間的溝通，我們已採取以下措施：(a)各董事將向授權代表提供其移動電話號碼、辦公室電話號碼、電郵地址及傳真號碼（如適用）；(b)倘董

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

事預期將因外遊或其他原因而外出，須向授權代表提供其住宿地的電話號碼；及(c)我們已向聯交所提供各董事的電話號碼、電郵地址及傳真號碼。並非常居香港的各董事均持有或可申請有效訪港旅行證件，且均可於聯交所要求後的合理時間內與聯交所會面。我們將確保我們、授權代表及董事之間有充分及有效的溝通方式。

3. **合規顧問：**根據上市規則第3A.19條，我們已委任邁時資本有限公司擔任我們的合規顧問（「合規顧問」），其將向我們提供有關根據上市規則持續履行責任的專業建議，及自[編纂]起至本集團根據上市規則第13.46條就自[編纂]起首個完整財政年度發佈財務業績當日期間，作為我們與聯交所的另一溝通渠道。合規顧問亦將遵照上市規則第3A.23條向本公司提供意見。合規顧問可回答聯交所的問詢，並在授權代表無法聯繫時作為與聯交所溝通的額外渠道。本公司亦將即時知會聯交所合規顧問的任何變動。

有關聯席公司秘書的豁免

上市規則第8.17條規定，本公司必須委任一名符合上市規則第3.28條規定的公司秘書。

根據上市規則第3.28條，本公司必須委任一名聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面足以履行公司秘書職責的人士。

根據上市規則第3.28條附註1，聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

- (a) 香港公司治理公會會員；
- (b) 香港法例第159章法律執業者條例所界定的律師或大律師；及
- (c) 香港法例第50章專業會計師條例所界定的會計師。

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

此外，根據上市規則第3.28條附註2，評估是否具備「有關經驗」時，聯交所會考慮下列各項：

- (a) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；
- (b) 該名人士對上市規則以及其他相關法例及規例（包括證券及期貨條例、公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例及收購守則）的熟悉程度；
- (c) 除上市規則第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及
- (d) 該名人士於其他司法管轄區的專業資格。

我們已委任李女士及鍾明輝先生（「鍾先生」）為本公司的聯席公司秘書。有關李女士及鍾先生的進一步履歷詳情，請參閱「董事及高級管理人員－聯席公司秘書」。

鍾先生為香港會計師公會資深會員及澳洲會計師公會會員。彼完全符合上市規則第3.28條規定的資格要求，並符合上市規則第8.17條的規定。

因此，儘管李女士並不具備上市規則第3.28條規定的公司秘書資格，但我們已向聯交所申請，而聯交所[已批准]豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，以下列各項為條件：

- (a) 李女士將盡力參加相關培訓課程，包括應邀出席我們香港法律顧問將予舉辦的香港相關適用法律法規與上市規則的最新變動的簡報會，以及聯交所不時為上市發行人舉辦的研討會；
- (b) 李女士及鍾先生均已確認，彼等各自將按照上市規則第3.29條的規定，於每個財政年度參加合共不少於15小時的有關上市規則、企業管治、信息披露、投資者關係以及香港上市發行人公司秘書之職能及職責的培訓課程；
- (c) 鍾先生將協助李女士獲取有關經驗（上市規則第3.28條所規定者）以履行作為我們公司秘書的職責及責任；

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

- (d) 鍾先生將定期與李女士溝通企業管治、上市規則及有關本公司及其事務的任何其他法律法規相關事宜。鍾先生將與李女士緊密合作並協助李女士履行公司秘書職責，包括組織董事會會議及股東大會；
- (e) 於李女士最初擔任本公司公司秘書的任期屆滿時（自[編纂]起計初步為期三年），本公司將評估其經驗，以釐定其是否已獲得上市規則第3.28條所規定的資格，以及是否應安排持續協助以使李女士擔任本公司公司秘書的任命繼續符合上市規則第3.28條及第8.17條的規定；
- (f) 本公司已根據上市規則第3A.19條委任邁時資本有限公司為合規顧問，該顧問將作為與聯交所的另一溝通渠道，並就遵守上市規則及所有其他適用法例及規例向本公司及李女士提供專業指導及意見；及
- (g) 倘李女士不再獲得符合上市規則第3.28條及第8.17條項下資格人士的協助或倘本公司嚴重違反上市規則第3.28條及第8.17條，則豁免可即時撤回。

於三年期間結束前，我們須向聯交所證明並尋求聯交所確認，李女士（即不符合上市規則第3.28條項下資格規定的擬任公司秘書）於三年期間在鍾先生（為符合上市規則第3.28條項下資格的擬任公司秘書）的協助下已取得上市規則第3.28條附註2所界定的相關經驗，能夠履行公司秘書的職能，因此無須進一步豁免。

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

有關本公司[編纂]股權激勵計劃的豁免及免除

上市規則第17.02(1)(b)條規定，所有尚未行使購股權及獎勵的全部詳情及其[編纂]後的潛在攤薄影響，以及就該等尚未行使購股權或獎勵所發行的股份對每股股份盈利的影響須於本文件披露。

根據上市規則附錄D1A第27段，我們須於本文件披露本集團任何成員公司的任何附有購股權或同意有條件或無條件附有購股權的股本詳情，包括已授出或將授出購股權的對價、購股權價格及期限以及承授人的姓名及地址。

根據公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段，我們須於本文件披露個別人士擁有或有權獲授予購股權以認購股份數目、概況及金額的詳情，連同各份購股權的若干詳情，即可行使期限、根據購股權認購股份將支付的價格、就購股權或其權利已付或將予支付的對價（如有），以及獲授購股權或其權利人士的姓名及地址。

截至最後實際可行日期，本公司已根據[編纂]股權激勵計劃向203名個人（「承授人」），包括一名執行董事、三名本公司高級管理人員及199名僱員（包括20名前僱員）授出尚未行使購股權（「購股權」），以根據[編纂]股權激勵計劃的條款及條件認購合共7,383,288股股份。由於根據[編纂]股權激勵計劃授出的購股權相關股份已發行，故對股權並無潛在攤薄影響。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料—D.股份激勵計劃」一節。

我們已(i)向聯交所申請豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段的規定；及(ii)根據公司（清盤及雜項條文）條例第342A條，向證監會申請免除嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10(d)段有關披露[編纂]股權激勵計劃及承授人若干詳情的規定，因為完全遵守該等披露規定將對本公司造成過分繁重的負擔，而基於下列理由，豁免及免除不會損害公眾投資者的利益：

- (a) 鑒於涉及203名承授人，董事認為在本文件內披露我們授出的所有購股權的全部詳情過於繁瑣，會涉及插入大量內容於本文件，從而大幅增加編纂資料及編製文件的成本及時間。例如，我們需要收集並核實所有承授人的地址，以符合披露規定。此外，披露各承授人的個人資料（包括彼等姓名、地

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

址及獲授的購股權數目)可能需獲得承授人的同意，以遵守個人數據隱私法律及原則，而鑒於承授人的數目，本公司要獲得該等同意將會造成過分繁重的負擔；

- (b) 於本文件中披露關於[編纂]股權激勵計劃的關鍵信息，包括(i)[編纂]股權激勵計劃最新條款的概要；(ii)購股權涉及的股份總數及有關數目佔我們股份的比例；(iii)緊隨[編纂]完成後，悉數行使購股權對每股股份盈利的影響；(iv)[編纂]股權激勵計劃項下根據相關股份範圍授出的購股權詳情，包括購股權的授出日期、歸屬期及行使價；及(v)聯交所及證監會授予豁免及免除的詳情，為潛在投資者提供充足資料，以使彼等於作出投資決定的過程中作出知情評估。上述披露符合聯交所發佈的新上市申請人指南第3.6章所載指引；
- (c) 授出及悉數行使[編纂]股權激勵計劃的購股權將不會對本集團的財務狀況造成任何重大不利影響。此外，由於根據[編纂]股權激勵計劃授出的購股權所涉及的股份均已發行，故不會對股權產生潛在攤薄影響。由於本集團於往績記錄期間錄得淨虧損，行使該等購股權將對每股股份盈利產生反攤薄影響；
- (d) 未能全面遵守上文所載披露規定將不會阻礙潛在投資者對本集團的活動、資產及負債、財務狀況、管理及前景作出知情評估，亦不會損害任何潛在投資者的利益。嚴格遵守披露規定(包括在不反映信息重要性的情況下按個別基準披露所有承授人的姓名、地址及權利)不會向公眾投資者提供任何額外有意義的信息；及
- (e) 全面披露承授人的詳情(包括彼等的姓名及地址)以及授予彼等各自的購股權，會向本集團的競爭對手提供本集團僱員的薪酬詳情及促進彼等的招攬活動，從而可能對本集團招聘及挽留有價值人員的能力造成不利影響。

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

鑒於上述，我們的董事相信，授予根據該申請所尋求的豁免及免除以及不披露所需資料將不會妨礙潛在[編纂]就本集團的活動、資產及負債、財務狀況、管理及前景作出知情評估，亦不會損害公眾[編纂]的利益。

聯交所[已批准]我們獲豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條及上市規則附錄D1A第27段有關[編纂]股權激勵計劃項下授出的購股權披露規定，但須達成以下條件：

- (a) 獲證監會授出豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例相關規定的證書；
- (b) 在本文件中披露本公司根據[編纂]股權激勵計劃分別向各董事、本公司高級管理人員及關連人士（如有）授出的所有購股權的全部詳情，包括上市規則第17.02(1)(b)條、上市規則附錄D1A第27段及公司（清盤及雜項條文）條例附表3第1部第10段規定的全部詳情；
- (c) 就本公司向上文(b)分段所述以外的餘下承授人（「其他承授人」）授出的購股權而言，以下詳情須於本文件內按綜合基準披露：(1)[編纂]股權激勵計劃項下獲授購股權所涉的其他承授人數目及相關股份數目；(2)授出購股權的日期；及(3)[編纂]股權激勵計劃項下獲授購股權的歸屬期及行使價；
- (d) 將於本文件中披露截至最後實際可行日期獲授尚未行使購股權涉及的股份總數及有關股份數目佔本公司已發行股本總額的比例；
- (e) 悉數行使購股權後對每股股份盈利的影響將於本文件附錄四「法定及一般資料—D.股份激勵計劃」一節披露；
- (f) [編纂]股權激勵計劃的主要條款概要將於本文件附錄四「法定及一般資料—D.股份激勵計劃」一節披露；

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

- (g) 將於本文件中載列豁免詳情；及
- (h) 根據本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件」，載有上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段以及公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10(d)段規定的所有詳情的全部已獲授購股權可認購[編纂]股權激勵計劃的股份的承授人的完整名單（包括上述(b)及(c)分段提述的人士）可供公眾查閱。

證監會[已]根據公司（清盤及雜項條文）條例第342A條[授出]豁免證書，豁免本公司根據公司（清盤及雜項條文）條例第342A條嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10(d)段，但須符合以下條件：

- (a) 在本文件中披露本公司根據[編纂]股權激勵計劃分別向各董事、本公司高級管理人員及關連人士授出的所有購股權的全部詳情，有關詳情包括公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段規定的全部詳情；
- (b) 就本公司根據[編纂]股權激勵計劃向其他承授人授出的購股權而言，以下詳情須於本文件內全面披露：(i)其他承授人總數及購股權股份數目；(ii)授出購股權的日期；及(iii)購股權的歸屬期及行使價；
- (c) 根據本文件附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件」，載有公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段規定的所有詳情的全部已獲授購股權可認購[編纂]股權激勵計劃的股份的承授人的完整名單（包括上述(a)及(b)分段提述的人士）可供公眾查閱；
- (d) 豁免詳情載於本文件；及
- (e) 本文件於[編纂]或之前刊發。

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]股權激勵計劃的進一步詳情載於本文件附錄四「法定及一般資料－D.股份激勵計劃」一節。

有關持續關連交易的豁免

我們已開展及預期會繼續進行若干交易，而根據上市規則，該等交易於[編纂]後將構成本公司非獲豁免持續關連交易。因此，我們已向聯交所申請，且聯交所[已批准]豁免嚴格遵守（如適用）(i)公告；(ii)年度報告規定；(iii)獨立股東批准規定；(iv)年度上限規定；及(v)上市規則第十四A章規定的持續關連交易期限的規定。有關此方面的進一步詳情，請參閱本文件「關連交易」。

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

有關我們董事的進一步資料，請參閱本文件「董事及高級管理人員」。

董事

姓名	住址	國籍
----	----	----

執行董事

蔣華先生	中國 廣東省 廣州市 越秀區 永勝街51號 903室	中國
------	---	----

非執行董事

高銳先生	中國 廣東省 廣州市 天河區 匯景北路72號 601室	中國
------	--	----

肖艷女士	中國 廣東省 廣州市 越秀區 黃華路 24號大院10棟 102室	中國
------	--	----

梁偉強先生	中國 廣東省 廣州市 天河區 天河東路205號 605室	中國
-------	---	----

鍾翔平先生	中國 廣東省 深圳市 南山區 後海濱路 澳城花園二期6-26A室	中國
-------	---	----

董事及參與[編纂]的各方

柏卉女士	中國 北京市 朝陽區 瞰都國際小區 5號樓903室	中國
獨立非執行董事		
張君毅先生	中國 上海市 楊浦區 江灣城路 88弄28號 202室	中國
張森泉先生	香港 海怡路10號 海怡半島2期 怡麗閣 10座 37樓C&D套	中國(香港)
李賢祥先生	中國 上海市 伊犁南路500弄 古北中央花園 12號樓6樓 601室	中國

董事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

聯席保薦人、[編纂] (排名不分先後)

中國國際金融香港證券有限公司

香港

中環

港景街1號

國際金融中心第一期29樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港

皇后大道中99號

中環中心62樓

農銀國際融資有限公司

香港

干諾道中50號

中國農業銀行大廈11樓

[編纂]

董事及參與[編纂]的各方

[編纂]

本公司法律顧問

有關香港及美國法律：

高偉紳律師行

香港

中環

康樂廣場1號

怡和大廈27樓

有關中國法律：

海問律師事務所

中國

北京市

朝陽區

東三環中路5號

財富金融中心20層

董事及參與[編纂]的各方

有關中國數據合規法律：

金杜律師事務所
中國
北京市
朝陽區
東三環中路1號
環球金融中心
辦公樓東樓18層

有關開曼群島法律：

邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥
香港
灣仔
港灣道18號
中環廣場26樓

聯席保薦人及[編纂]的法律顧問

有關香港及美國法律：

普衡律師事務所
香港
中環
花園道1號
中銀大廈22樓

有關中國法律：

通商律師事務所
中國
北京市
建國門外大街1號
國貿寫字樓2座12-14層

申報會計師及獨立審計師

畢馬威會計師事務所
執業會計師
香港
中環
遮打道10號
太子大廈8樓

行業顧問

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

[編纂]

公司資料

註冊辦事處

PO Box 309
Ugland House
Grand Cayman, KY1-1104
Cayman Islands

總部及中國主要營業地點

中國
廣東省
廣州市
黃埔區
開泰大道30-4號

香港主要營業地點

香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

公司網站

<https://www.ruqimobility.com>
(該網站所載內容並不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

李佳蔚女士
中國
廣東省
廣州市
黃埔區
開泰大道30-4號

鍾明輝先生
(香港會計師公會資深會員及澳洲會計師公會
會員)
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心40樓

公司資料

授權代表

蔣華先生
中國
廣東省
廣州市
黃埔區
開泰大道30-4號

李佳蔚女士
中國
廣東省
廣州市
黃埔區
開泰大道30-4號

審計委員會

張森泉先生(主席)
李賢祥先生
張君毅先生

薪酬委員會

張君毅先生(主席)
李賢祥先生
高銳先生

提名委員會

高銳先生(主席)
李賢祥先生
張君毅先生

合規顧問

邁時資本有限公司
香港
灣仔
港灣道25號
海港中心1908室

[編纂]

[編纂]

公司資料

[編纂]

主要往來銀行

中信銀行廣州國際大廈支行

中國

廣東省

廣州市

越秀區

環市東路339號

廣東國際大廈1樓

中國建設銀行廣州開發區分行

中國

廣東省

廣州市

黃浦區

科學大道

科匯發展中心

科匯四街8號

中國建設銀行2樓

行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據摘錄自我們委託弗若斯特沙利文編製的報告，以及不同的官方政府刊物及其他公開刊物。我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]編製獨立行業報告－弗若斯特沙利文報告。我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方並無獨立核實來自官方政府來源的資料，亦無就其準確性發表任何聲明。

中國及大灣區龐大的出行市場及豐富的增長機會

中國是世界上城市人口最多的國家。2023年的城市化率達到66.2%，預期2028年將達到71.3%及2035年將達到72%。中國的人均年可支配收入由2018年的人民幣2.82萬元增加至2023年的人民幣3.92萬元。作為中國發展最快的城市群之一，大灣區於2023年城市人口達到6,910萬，城市化率超過87.8%。該地區的GDP在2023年達到人民幣11.0萬億元，佔全國經濟總量的8.7%。2023年大灣區人均年可支配收入為人民幣6.67萬元，高於全國平均水平72%。預計該數字於2028年將達到人民幣8.65萬元及2035年將達到人民幣10.78萬元，表明大灣區人口的強勁消費能力支持該地區對高質量出行服務的需求。2023年中國的出行服務（包括公共交通、網約車、出租車及其他出行服務）總支出為人民幣5.2萬億元。預計將於2028年增長至人民幣8.7萬億元，而大灣區佔該年度總支出超過11%。預計中國的出行服務總支出於2035年將達到人民幣10.1萬億元。

然而，中國居民在出行方面面臨諸多挑戰或痛點：

- **交通擁堵**。中國的平均城市人口密度為每平方公里2,900人，明顯高於美國（約每平方公里950人）。如此高密度的城市人口導致了交通擁堵，尤其是在高峰時段。於2023年，北京、廣州及深圳等主要城市的平均通勤時間超過37分鐘。
- **環境污染**。目前，傳統內燃機汽車在中國已登記的私家車中仍佔主導地位。按汽車數量計，新能源汽車的滲透率於2023年僅為34.6%。絕大多數道路上的車輛仍使用化石燃料並排放溫室氣體及其他污染物。

行業概覽

- *私家車利用率低*。私家車通常處於停車閒置狀態，多數用於日常通勤。因此，中國私家車於可使用年期內的平均使用率低至30%以下，而其價值持續折舊，造成嚴重的資源浪費。
- *嚴格的登記及使用政策*。北京及上海等多個中國城市已出台限制車輛登記或使用的政策，對中心城區內可登記和運營的車輛數目施加限制。由於車輛需求旺盛而車牌供應有限，許多有意向的車主須參與搖號制度或競拍以獲取車輛登記。該程序耗時長、費用高且存在不確定性。

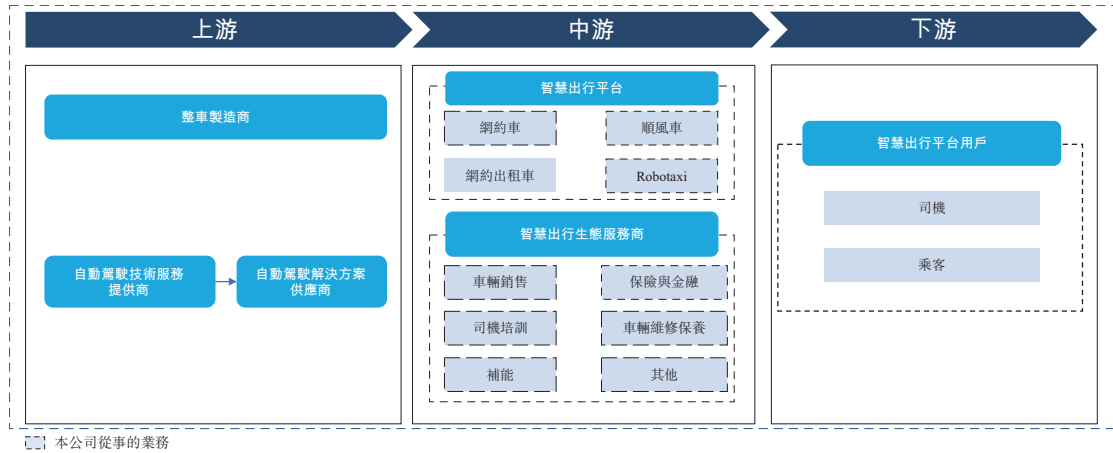
在互聯網技術、大數據分析、物聯網及人工智能等技術進步的持續推動下，近年來出現新趨勢及增長機會，有可能解決上述問題：

- *共享經濟和平台經濟模式*。在技術進步和消費者購買力提升的推動下，共享經濟和平台經濟在中國已發展成為數萬億人民幣的市場。受到共享經濟和平台經濟的模式影響，智慧出行服務平台致力於引進經濟實惠的出行選擇。
- *汽車行業的電動化變革*。電動化已成為中國及全球汽車行業的增長趨勢。主要經濟體（包括中國、歐盟及美國）均致力於加快推廣使用新能源汽車。受有利政策及技術進步影響，按銷量計，預計中國新能源汽車的滲透率將由2023年的34.6%上升至2028年的72.1%。預計中國新能源汽車的滲透率於2035年將達到86.0%。
- *出行行業場景中的自動駕駛*。在降低成本目標的推動下，Robotaxi成為交通服務的新發展趨勢。其基於共享經濟和平台經濟的模式提供經濟實惠的出行選擇。憑藉自動駕駛技術，Robotaxi可在無人類駕駛的情況下運行，從而降低人工成本並提供全天候服務。技術進步及對自動駕駛汽車的接受度不斷提高促進了Robotaxi服務的出現及增長。這種創新的交通方式有可能徹底改變人們的出行方式，為人們提供更能兼具成本及效率的出行解決方案。

行業概覽

中國智慧出行行業的市場潛力巨大

智慧出行包括網約車、順風車、網約出租車及Robotaxi等乘用車的創新解決方案，利用技術提升交通效率、可持續性及用戶體驗。該等服務在數字平台支持下，提供便捷、個性化及環保的出行選擇。智慧出行融合了電動驅動、無線通訊、互聯網技術、大數據分析及人工智能等新技術，使交通更安全、更高效。下圖說明了智慧出行行業的價值鏈：



資料來源：弗若斯特沙利文分析

行業概覽

下圖載列網約車、順風車／拼車、網約出租車及Robotaxi服務的主要方面比較。

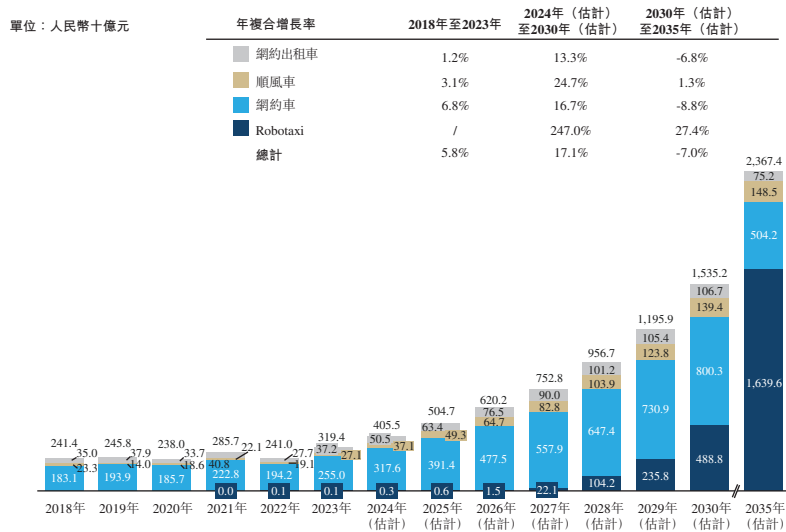
	網約車	順風車／拼車	網約出租車	Robotaxi (2023年)	Robotaxi (未來)
定義	<ul style="list-style-type: none"> 通過網約車平台（協調司機與乘客服務的第三方）提供的移動應用程序在線下連貫性化行程。 	<ul style="list-style-type: none"> 由多個人在相互兼容的時間沿相同或類似行程共同使用私家車。 在智慧出行行業，「順風車」及「拼車」實質上指同一概念，但在實踐中有時會互換使用。 	<ul style="list-style-type: none"> 通過網約車平台（協調出租車司機與乘客服務的第三方）提供的移動應用程序在線下連貫性化行程。 	<ul style="list-style-type: none"> 內置L4級和L5級自動駕駛技術的無人駕駛共享出行汽車 	
運力供給	<ul style="list-style-type: none"> 主要來自汽車租賃公司或汽車金融租賃公司 (>50%) 私家車車主 	<ul style="list-style-type: none"> 通常為私家車車主 	<ul style="list-style-type: none"> 通常為出租車公司 	<ul style="list-style-type: none"> Robotaxi平台 自動駕駛解決方案供應商 	<ul style="list-style-type: none"> Robotaxi平台 Robotaxi車隊
司機	<ul style="list-style-type: none"> 專業司機 	<ul style="list-style-type: none"> 通常為私家車車主 	<ul style="list-style-type: none"> 專業司機 	<ul style="list-style-type: none"> 無人駕駛 	<ul style="list-style-type: none"> 無人駕駛
交通行業經營許可	<ul style="list-style-type: none"> 平台：網約預約出租汽車經營許可證 汽車：網約預約出租車運輸證 司機：網約預約出租汽車駕駛員證 	<ul style="list-style-type: none"> 汽車：無許可證要求 司機：無許可證要求 	<ul style="list-style-type: none"> 汽車：道路運輸證 司機：巡邏出租汽車駕駛員證 	<ul style="list-style-type: none"> 平台： <ul style="list-style-type: none"> 一般經營許可： <ul style="list-style-type: none"> 網約預約出租汽車經營許可證 區域經營許可（非詳盡）： <ul style="list-style-type: none"> 北京：無人駕駛人示範應用通知書 廣州：無人駕駛遠程載客測試許可；自動駕駛車輛出租車運營許可 上海浦東：無駕駛人智能網聯汽車道路測算許可證 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用
出行模式性質	商業性	共同性	商業性	商業性	商業性
定價	根據不同服務類型，一般為當地出租車價格的0.8倍至4.0倍	當地出租車價格的0.3倍至0.5倍	當地出租車價格的1.0倍	當地出租車價格的1.0倍	低於當地出租車價格的1.0倍

資料來源：弗若斯特沙利文

智慧出行平台提供更高效便捷的出行體驗。用戶可通過其智能手機的應用程序訂購定製化乘車服務，並在數分鐘內到達指定地點。中國智慧出行服務的市場規模於2020年至2022年經歷波動，主要是由於COVID-19疫情導致的出行限制及出行減少。展望未來，出行限制的解除預期將使中國智慧出行市場的前景變得明朗。隨著大眾的日常通勤得到恢復，預期對相關服務的需求會迎來回升。隨著自動駕駛技術的不斷進步，Robotaxi有望為乘客帶來更經濟安全的出行體驗，推動中國智慧出行市場的增長。下圖說明中國智慧出行市場的增長前景。

行業概覽

2018年至2030年（估計）以及2035年（估計）中國乘用車智慧出行（按交易額劃分）



附註：

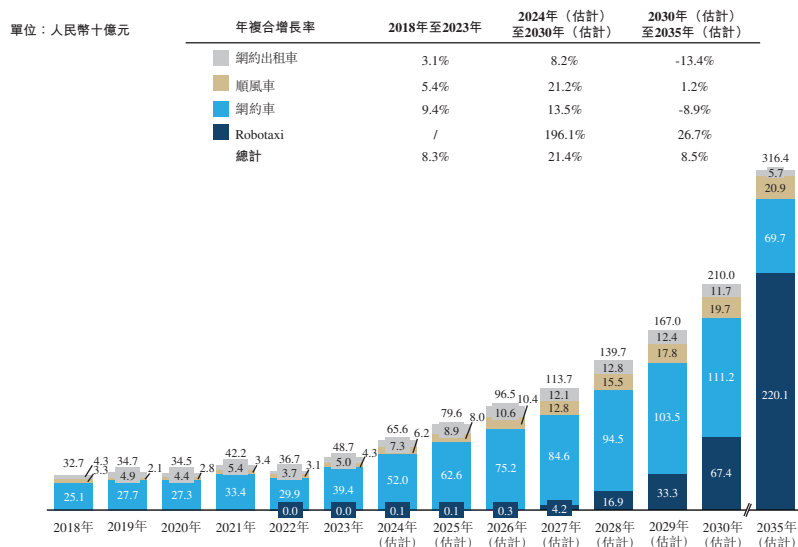
1. 中國乘用車智慧出行市場的預計規模由多項因素決定，例如中國的人口、中國的城鎮化率、人均出行開支、網約車合規證書的簽發、政府監管及Robotaxi相關技術的進步。
2. 各個智慧出行類別的市場規模估算乃按該類別內總訂單量乘以單均價格釐定。
3. 計算方法已考慮智慧出行服務整體需求的預計增長。此增長受經濟發展及人口城鎮化水平提高所影響。此外，隨著經濟發展及人均出行開支上升，不同智慧出行類別的單均價格預計將會穩定上漲。

資料來源：上市公司公開文件、政府統計數據、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

作為中國五大城市群之一及最發達的地區之一，大灣區對出行服務的需求潛力巨大，下圖顯示大灣區智慧出行服務的總交易額：

2018年至2030年（估計）以及2035年（估計）大灣區乘用車智慧出行市場規模（按交易額劃分）



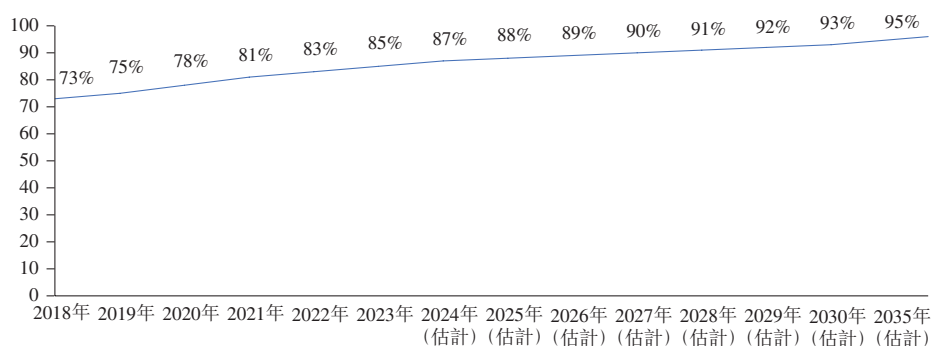
附註：大灣區乘用車智慧出行市場的預計規模由多項因素決定，例如大灣區的人口、大灣區的城鎮化率、大灣區的人均出行開支、網約車合規證書的簽發、政府監管及Robotaxi相關技術的進步。

資料來源：上市公司公開文件、政府統計數據、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

中國智慧出行市場的接起率衡量網約車服務在及時滿足用戶出行需求方面的效率。由於中國幅員遼闊，人口稠密，在偏遠地區及人口密集地區高峰時段仍難以獲得交通服務。儘管該行業的接起率已從2018年的約73%提高至2023年的85%，但實現100%的接起率將會產生大量閒置運力，使司機難以獲得可持續性收入。因此，部分司機可能會在達到該門檻前選擇離開該行業。隨著robotaxi服務的預期推出，行業的接起率的峰值預計將達到95%左右，在服務效率與司機收入可持續性之間達到平衡。

行業概覽

中國智慧出行市場的接起率(2018年至2030年(估計)、2035年(估計))



資料來源：弗若斯特沙利文

來自第三方出行服務平台的網約車訂單比例於近年持續增加。第三方出行服務平台匯集了多家服務提供商，可同時高效地將用戶與更多司機聯繫起來。這有效地減少了乘客的等待時間，提高了行業接起率及客戶體驗，使該等平台成為眾多出行者的首選。根據弗若斯特沙利文的資料，2021年來自第三方出行服務平台的訂單佔網約車訂單總數不足20%。自交通運輸部於2022年7月開始公佈來自第三方出行服務平台的月度訂單量以來，該比例由2022年7月的22.0%上升至2023年12月的28.9%。來自第三方出行服務平台的網約車訂單的百分比在2023年全年達到27.6%。不計及中國最大的網約車公司A，來自第三方出行服務平台的網約車訂單於行業內的佔比由2021年的45%-50%增加至2023年的70%-75%。本公司來自在第三方出行服務平台下達的訂單的交易額分別為人民幣209.7百萬元、人民幣504.4百萬元及人民幣1,617.5百萬元，分別佔網約車服務總交易額的16.0%、28.7%及59.6%，符合行業趨勢。

中國智慧出行市場的增長動力

- **對便捷優質出行服務的需求日益增加。**在中國城鎮人口及家庭可支配收入不斷增加的推動下，預計更多用戶將使用更便捷、舒適及高效的智慧出行服務。此外，與公共交通或兩輪車等更便宜的交通方式相比，使用更便捷、舒適及高效的智慧出行服務反映了消費升級的趨勢。
- **技術進步提升出行服務品質。**先進技術的發展，尤其是自動駕駛技術，是推動中國智慧出行市場增長的關鍵驅動因素。大數據分析、物聯網(IoT)及人工智能(AI)等創新正在徹底改變汽車及出行行業，促進效率的提高及服務標準的提升。通過利用大數據分析和AI算法，公司提高了路線規劃的準確性並優化了派單，從而提高了智慧出行平台的服務效率並縮短了響應

行業概覽

時間。對技術進步的重視不僅提高了運營能力，還通過滿足消費者對更智能、更高效的運輸解決方案不斷變化的需求來刺激市場擴張。此外，行業利益相關者日益認識到自動駕駛技術服務及車隊銷售及維修解決方案的變革潛力，突顯其在塑造智慧出行領域的未來發展軌跡方面的重要作用。

- **環境可持續性及城市規劃。**對於環境可持續性及城市規劃措施的關注進一步推動智慧出行行業的發展。隨著多個城市努力解決擁堵問題、污染問題及對高效交通系統的需求，智慧出行解決方案提供環保的替代方案。電動車、共享出行方案以及綜合交通系統有助於實現創建可持續、具有生態環保意識的城市環境更宏大的目標。政府的努力及公眾意識活動促進採用綠色智慧出行解決方案，作為現代城市規劃的組成部分。中華人民共和國國務院分別於2022年及2020年公佈的《「十四五」數字經濟發展規劃》及《新能源汽車產業發展規劃》(2021-2035年)等重要文件中概述的政府政策推動了網約車、新能源汽車及智能網聯汽車等行業的市場發展。該等政策優先考慮環保交通解決方案，提倡電動汽車及共享出行方式，以解決城市擁堵問題並減少空氣污染。
- **技術創新降低運營成本。**司機的人工成本是智慧出行服務成本的重要組成部分。然而，自動駕駛正在迅速發展，並致力於代替司機，降低出行服務的成本，並進一步通過吸引價格敏感用戶擴大潛在用戶群。

中國智慧出行市場的發展趨勢

- **消費升級。**由於消費者可支配收入的增加及商務旅行客戶的需求不斷增長，智慧出行市場正在經歷消費升級。相應的，服務提供商通過專注於服務升級、融合新技術以及提供定製化的解決方案滿足客戶不斷變化的需求和預期。該升級過程旨在為消費者提供更安全、更高效及個性化的出行體驗，並迎合了更富裕及高要求的用戶群的偏好。

行業概覽

- *監管完善*。自2016年起，中國政府加快了智慧出行行業監管環境的完善。例如，交通運輸部分別於2022年5月及2018年5月發出《網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理辦法》及《關於加強網絡預約出租汽車行業事中事後聯合監管有關工作的通知》，旨在提高行業的監管水平及規範性，以改善司乘體驗及安全。由於提高合規性將成為智慧出行服務提供商的主要競爭領域之一，該完善將持續進行。
- *新能源汽車在智慧出行領域得到廣泛應用*。推動新能源汽車行業發展已成為中國政府的國家戰略。發展新能源汽車行業是實現碳中和以及汽車及出行行業轉型的關鍵舉措。在新能源汽車銷量增長及中國相關有利政策的推動下，預期新能源汽車將在未來成為智慧出行的主流。
- *更智能高效的出行服務*。大數據分析、物聯網和AI技術有望通過發展自動駕駛能力、代替人工司機以及實現Robotaxi的商業化運營，重塑智慧出行行業甚至整個出行行業。與傳統智慧出行服務相比，Robotaxi是一種更高效、能耗更低的新型智慧出行模式。

中國智慧出行市場的准入壁壘

- *許可和法規*。智慧出行行業受到嚴格的地區及國家法規的約束，其要求新進入者遵守各種許可及法規才能合法經營。有關法規的複雜性及地區差異性提高了准入壁壘，從而需要大量時間及資源來滿足法規要求。
- *資金需求*。智慧出行行業屬資本密集型行業，新進入者需要大量資金開發技術、進行市場推廣及提供客戶支援。有關資金需求使新進入者難以與已經建立財務優勢的老牌競爭對手競爭，從而限制了市場准入。
- *品牌知名度及網絡效應*。市場的早期進入者已建立強大的品牌知名度，使新進入者難以吸引客戶及司機。此外，網絡效應意味著更多的用戶及司機對特定平台的使用會增強其吸引力，但建立該等效應需要時間及資源來建立新平台。

行業概覽

- 技術及數據。智慧出行行業依賴先進的技術支持，包括移動應用程序、實時數據分析及智能派單系統。擁有一定程度的先進技術及數據分析能力對於在行業中獲得競爭優勢至關重要，乃新進入者必須突破的技術壁壘。

中國智慧出行市場的威脅與挑戰

- 監管及合規風險。智慧出行行業須遵守複雜的法規及合規要求，而該等法規及合規要求可能因省市而異。不合規可能導致罰款、停業或法律糾紛。因此，市場參與者需要密切監控監管變化並確保合規運營以降低監管風險。
- 激烈的競爭。智慧出行市場競爭激烈，許多市場參與者爭奪有限的司機及乘客資源。這可能導致價格戰及利潤率壓力，對公司的盈利能力構成挑戰。擁有強大的品牌知名度及龐大用戶群的市場參與者通常更具競爭力，使新進入者難以建立市場份額。
- 成本管理及盈利能力。管理與司機薪酬、技術平台開發及日常運營相關的成本的能力至關重要。在競爭激烈的市場中生存及勝出可能需要持續的資本投資才能獲得回報。因此，有效的成本管理及盈利策略對智慧出行服務提供商至關重要。
- 克服新的技術挑戰。隨著技術不斷發展，行業參與者面臨雙重挑戰。技術的不斷發展對保持競爭力至關重要，而技術升級則帶來各方面的挑戰。例如，自動駕駛的普及可能限制傳統司機的機會，引發社會問題。此外，技術推進需要大量成本，會阻礙運營。在這個瞬息萬變的時代，智慧出行行業的適應性對有效解決這些挑戰至關重要。

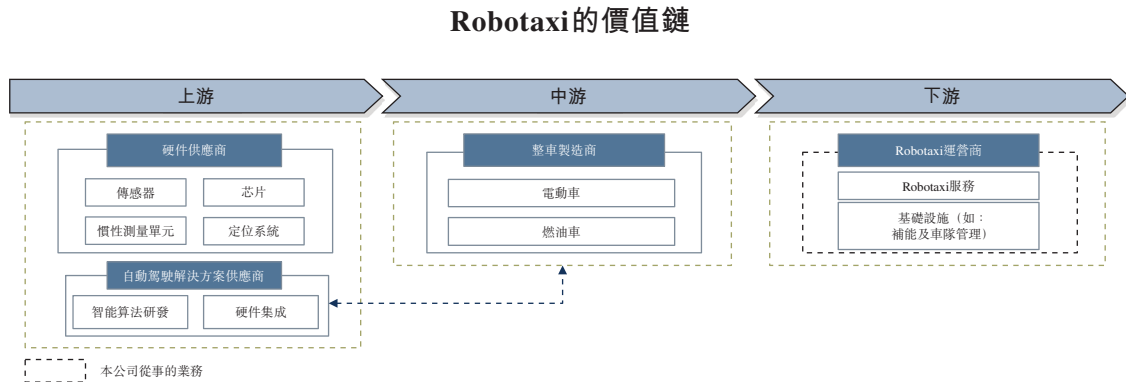
Robotaxi是智慧出行的未來

Robotaxi為配備先進L4級或L5級自動駕駛技術的無人類駕駛智慧出行車輛。該技術依賴一系列傳感器進行環境感知，由計算機系統內的機器學習算法支持作出選擇，而車輛控制系統執行該等選擇，確保沿預定路線安全導航。該模式轉變取決於智能傳

行業概覽

感器及算法等技術進步。根據公安部的資料，中國超過90%的致命交通事故主要歸因於人為錯誤。Robotaxi的尖端技術可增強應急決策，從而確保更安全的出行服務。此外，採用該技術可減少運營開支，從而提高出行解決方案的可負擔性。

作為智慧出行的未來，Robotaxi已受到不同行業的關注。下圖概述其價值鏈，包括硬件供應商、整車製造商、自動駕駛解決方案供應商及Robotaxi運營商。



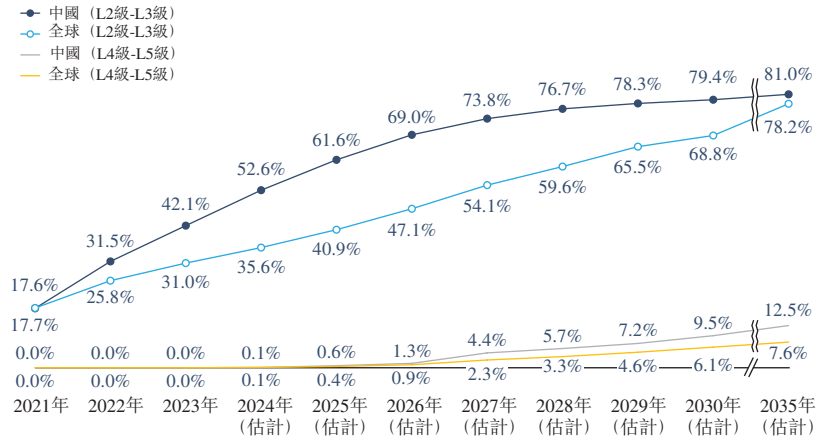
資料來源：文獻研究、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

Robotaxi目前處於早期階段，正在選定地區進行實際試驗和商業試點項目。其發展由兩個主要因素推動：自動駕駛技術日益融入車輛，增強了Robotaxi在市場上的潛力，以及隨著自動駕駛技術的成熟及規模擴大，生產及運營成本預計將降低。Robotaxi的大規模商業化預計將於2026年實現。

L2級-L3級車輛目前可行且受到消費者的歡迎，能夠提供更高的安全性和用戶體驗。下圖說明各類智能駕駛技術（包括L2級-L3級車輛及L4級-L5級車輛）的滲透率。

行業概覽

2021年至2030年(估計)以及2035年(估計)全球及中國的L2級-L3級車輛 及L4級-L5級車輛滲透率



附註：

1. 滲透率的預計規模由多項因素決定，包括技術進步、定價趨勢、消費者偏好、政府監管及整車製造商的業務計劃。
2. 計算滲透率增長時，考慮到政府發展規劃、行業白皮書、相關新聞、主要行業參與者的公開資料、核心零件供應商的戰略發展目標以及行業參與者對市場發展的評估及期望。

資料來源：上市公司公開文件、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

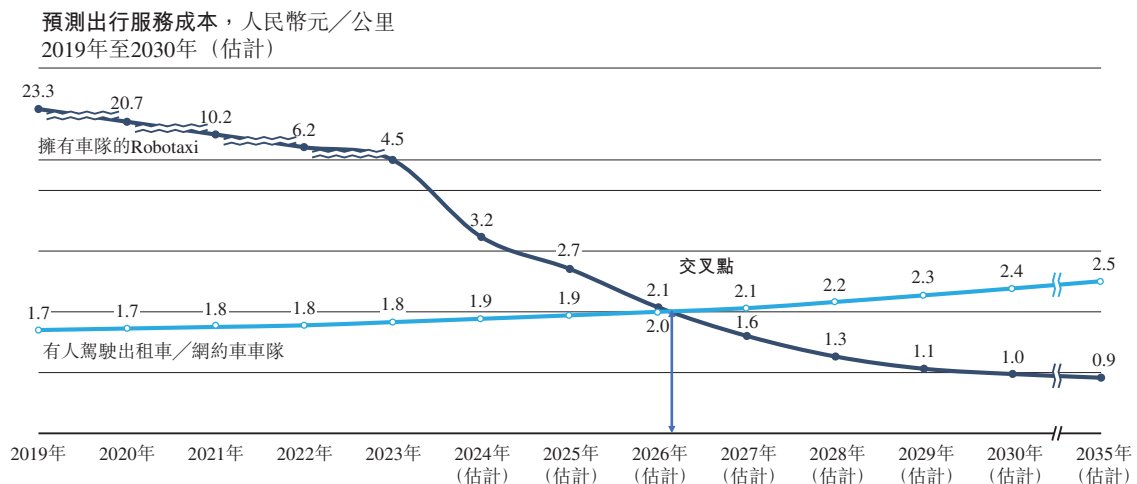
目前，Robotaxi的運營成本高於有人駕駛智慧出行服務(如網約車和出租車)，主要是由於昂貴的硬件、軟件、安全員和安全冗餘，僅激光雷達就佔硬件開支的50%以上。然而，由於更廣泛採用半固態或固態激光雷達技術以及通過大規模生產實現規模經濟，激光雷達的成本已大幅下降且預計將繼續下降。這種持續的成本降低將使激光雷達在包括自動駕駛在內的各種應用中更加實惠。

受若干關鍵因素影響，預計Robotaxi將於2026年實現商業化。首先，Robotaxi與有人駕駛網約車服務之間的每公里成本比較表明，到2026年，兩者的成本將相似，之後，Robotaxi的每公里成本預計將降低。這種相似性是Robotaxi經濟可行性的重要指標。其次，技術的不斷進步(尤其是自動駕駛方面)將提高運營效率，從而加快商業化進程。第三，政府的大力支持，包括優惠政策的出台和不同地區運營示範區的創建，為Robotaxi服務的廣泛使用提供了堅實的基礎。這些因素為Robotaxi從2026年起取得商業成就創造了積極的環境。

行業概覽

有人駕駛出租車的成本由2019年的人民幣1.7元／公里（固定費用、車輛折舊及簽約費為人民幣0.5元／公里及運營開支為人民幣1.2元／公里）增加至2023年的人民幣1.8元／公里（固定費用為人民幣0.4元／公里及運營開支為人民幣1.4元／公里），預計到2026年將達到人民幣2.0元／公里（固定費用為人民幣0.4元／公里及運營費用為人民幣1.6元／公里）及2030年將達到人民幣2.4元／公里（固定費用為人民幣0.6元／公里及運營費用為人民幣1.8元／公里）。相比之下，Robotaxi的成本由2019年的人民幣23.3元／公里（固定費用為人民幣12.2元／公里及運營開支為人民幣11.1元／公里）降至2023年的人民幣4.5元／公里（固定費用為人民幣1.4元／公里，運營開支為人民幣3.1元／公里），預計到2026年將達到人民幣2.1元／公里（固定費用為人民幣0.5元／公里及運營費用為人民幣1.6元／公里）及2030年將達到人民幣1.0元／公里（固定費用為人民幣0.3元／公里及運營費用為人民幣0.7元／公里）。

2019年至2030年（估計）有人駕駛出租車／網約車及Robotaxi的每公里成本

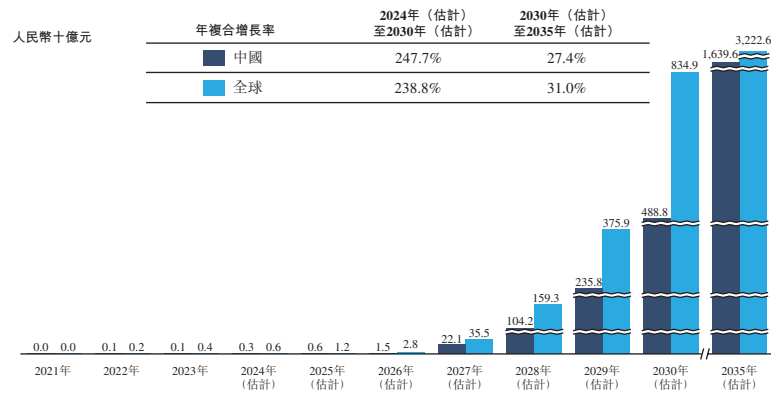


資料來源：弗若斯特沙利文分析

隨著技術進步、政策有利及成本降低，Robotaxi預期將於2026年左右實現大規模商業化，目標群體為目前使用私家車或公共交通工具的個人。最初，Robotaxi預期進入智慧出行市場，提供更高的安全性和有競爭力的價格。這一早期成功可能推動市場擴張，並預計到2030年，Robotaxi將在全球範圍內廣泛採用。該規模將降低運營成本並提高效率，吸引私家車用戶轉用Robotaxi服務。預計2030年Robotaxi在中國智慧出行的滲透率將達到31.8%，2035年將達到69.3%。

行業概覽

2021年至2030年（估計）及2035年（估計）Robotaxi的全球市場規模（按交易額劃分）



附註：

1. 預計Robotaxi市場規模由多項因素決定，包括技術進步、定價趨勢、消費者偏好、政府監管及Robotaxi公司的業務計劃。
2. Robotaxi的市場規模按Robotaxi總數乘以單車日均訂單量、單均距離、單公里價格以及全年天數(365)計算。
3. 計算方法考慮到得益於單車成本的下降、技術進步及政策逐步標準化令Robotaxi運營區域的迅速擴張。同時，乘客接受度的提高預計將令車隊數量、日均訂單量及單均距離顯著增加。由於車隊發展規模及單車成本下降，預計單公里成本將輕微下降。實現大規模商業化後，預計將保持穩定波動。

資料來源：上市公司公開文件、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

Robotaxi市場的市場趨勢及增長機會

- 市場增長及採用。得益於自動駕駛技術的提升及共享出行不斷增長的需求，Robotaxi市場增長迅速。這種趨勢將持續，為市場參與者創造投資機會擴展其服務並滿足不斷增長的需求。
- 與智慧城市整合。Robotaxi將與智慧城市及交通系統整合，使城市出行更加高效及可持續。這涉及連接交通信號、道路標誌及其他城市規劃信息。提供此類整合的市場參與者可為構建未來的出行系統及解決城市交通擁堵問題提供助力。

行業概覽

- 用戶體驗及安全提升。為吸引更多乘客及建立忠誠度，Robotaxi供應商將持續提升用戶體驗及安全性。這意味著出行舒適性、車輛安全性和自動駕駛表現將持續提升。該等領域的創新及科技投資可幫助市場參與者贏得市場份額及用戶信任，從而推動行業增長。

Robotaxi市場的准入壁壘

- 技術專長。Robotaxi依賴先進的自動駕駛技術，需要投入大量的專業知識及資金進行開發及測試。領先的科技公司及汽車製造商已就此作出巨額投資，具備技術優勢。新進入者必須克服這一障礙，建設可靠的自動系統。
- 數據積累。自動系統需要大量數據進行訓練和測試以提高性能和安全性。已建立自動駕駛車隊的市場參與者已經收集寶貴數據助力系統的持續優化。新參與者需要時間和資源來積累足夠的數據並建立有效的數據採集和分析流程。
- 安全測試及認證。自動駕駛系統必須通過嚴格的安全測試及認證，以確保在各種條件下安全運行。這涉及複雜的程序及合規要求，需要專業知識及大量資源。新進入者必須符合該等要求，方可獲得進入Robotaxi市場的關鍵安全認證。

Robotaxi市場面臨的威脅與挑戰

- 安全及責任。自動駕駛汽車面臨複雜的交通路況，因此安全是Robotaxi行業的第一要務。涉及自動駕駛的事故可引發棘手的法律及道德責任問題，阻礙行業發展。確保Robotaxi的安全至關重要。
- 監管複雜性。針對自動駕駛汽車的法規不斷演變，不同地區及國家的標準各不相同。合規牽涉複雜的審批流程、測試及認證。該等監管差異及變化使市場准入及部署面臨不確定性及挑戰。
- 技術複雜性。開發和維護自動駕駛系統涉及解決複雜的技術挑戰。確保自動駕駛車輛在多種條件(包括氣候及交通場景)下可靠運行是一項持續性議題，需要持續的研發工作提升性能及安全性。

行業概覽

Robotaxi市場的增長動力

- 自動駕駛技術的進步。自動駕駛技術的持續進步是Robotaxi行業的基本動力。自動駕駛能力、傳感器技術及實時數據處理的突破提高Robotaxi服務的安全性、可靠性及效率。機器學習及傳感器融合的進步有助於創造高度先進和安全的自動駕駛車輛，促進Robotaxi行業的發展。
- 透過技術進步及量產節省成本。技術不斷升級及量產規模令Robotaxi的單車成本大幅下降。隨著自動駕駛技術的進步變得更加廣泛及生產流程成熟，與製造、技術實施和維護相關的單位成本下降。這種成本的降低不僅提高Robotaxi的經濟可行性，而且加速其商業化，為Robotaxi服務的廣泛採用創造具成本效益及更方便的環境。
- 城市出行挑戰及交通擁堵。不斷升級的城市出行挑戰及城市交通擁堵負擔日益加重，推動對Robotaxi等高效便捷交通解決方案的需求。隨著人口集中在城市地區，人們對可緩解交通擁堵、減少通勤時間並提供無縫的城市出行體驗的智慧出行方案的需求日益增長。配備智能路線優化及實時交通分析的Robotaxi可以應對這些挑戰。
- 加強政府監管及示範區建設。隨著政府逐步加強對Robotaxi運營的監管，並在全國多個城市建立了示範區（包括廣州和北京等主要城市的商業運營），對自動駕駛汽車的接受度及融入主流交通系統程度顯著增加。這種有利的監管環境促進了Robotaxi服務的擴展及商業化。

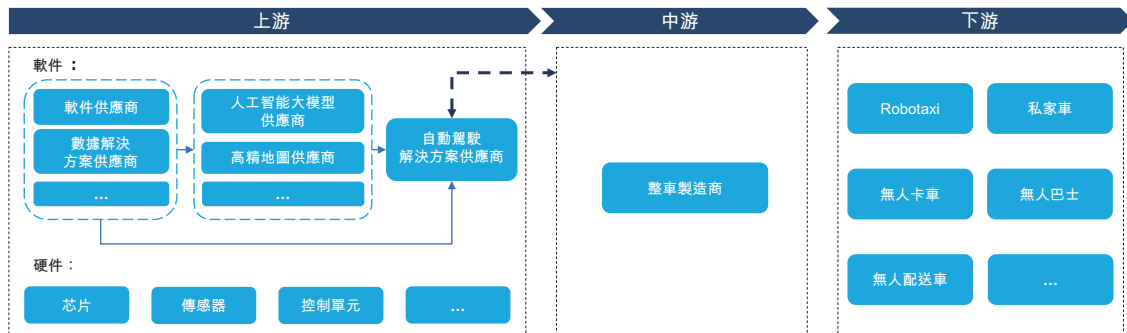
隨著L2級-L3級車輛及L4級-L5級車輛的快速推出，預期自動駕駛技術服務行業將迎來新的增長機遇

自動駕駛技術包括環境感知、行為決策及控制。該等領域需要計算機科學、數據分析、模擬、遙感製圖及其他方面的專業知識。安全性在自動駕駛中至關重要，需要廣泛的基於真實場景數據的訓練和學習過程。利用自動駕駛技術服務對加速及優化自動駕駛解決方案至關重要。目前，該等服務主要分為四個分部：人工智能數據解決方

行業概覽

案、人工智能模型解決方案、高精地圖及其他技術服務。在上游部分，多家供應商(包括軟件供應商、人工智能數據解決方案、人工智能模型解決方案、高精地圖公司及自動駕駛解決方案供應商)合作創造行業內的基礎產品。在中游，整車製造商開發具有不同技術能力的自動駕駛服務，使不同車輛的產品性能不同。下游主要由汽車用戶組成，包括個人及企業(如智慧出行服務提供商)。

自動駕駛產業上游中游下游價值鏈



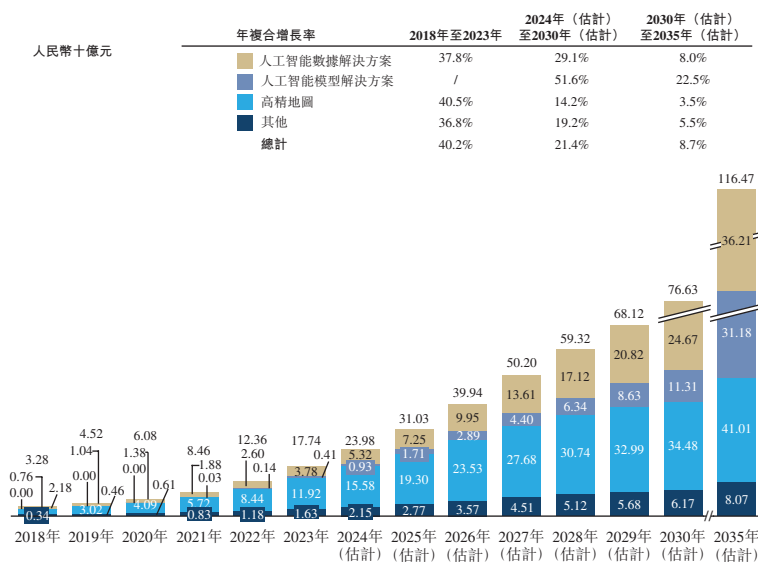
資料來源：弗若斯特沙利文分析

隨著自動駕駛技術的成熟和商業化，中國的自動駕駛技術服務市場迅速擴大，隨著L2級及以上自動駕駛汽車銷量的增長，人工智能數據解決方案、人工智能模型解決方案和高精地圖市場亦在增長。2018年至2023年，人工智能數據解決方案市場由人民幣7.6億元增長至人民幣37.8億元(年複合增長率：37.8%)，而高精地圖市場由人民幣21.8億元增長至人民幣119.2億元(年複合增長率：40.5%)。隨著L2級及以上自動駕駛汽車的全球普及率持續上升，自動駕駛技術服務市場規模亦隨之增長，由2018年的人民幣32.8億元增長至2023年的人民幣177.4億元(年複合增長率：40.2%)。

隨著自動駕駛技術的不斷擴展及更高水平系統的商業化，中國自動駕駛技術服務市場規模預期將由2024年的人民幣239.8億元增長至2030年的人民幣766.3億元(年複合增長率：21.4%)。高精地圖將主導該市場，而人工智能模型解決方案將呈現最快增長。到2035年，市場規模預計將達到人民幣1,164.7億元。下圖直觀展示了中國自動駕駛技術服務市場。

行業概覽

2018年至2030年（估計）以及2035年（估計）中國自動駕駛技術服務市場規模



附註：

1. 市場規模僅包括自動駕駛技術服務的軟件價值，不包括硬件價值。
2. 其他主要包括OTA升級工具、車輛故障診斷工具等。
3. 中國自動駕駛技術服務市場規模的預計規模由多項因素決定，包括自動駕駛的滲透率、技術進步、定價趨勢以及整車製造商及自動駕駛解決方案供應商的業務計劃。
4. 就人工智能數據解決方案服務市場而言，其乃按L2級-L5級車輛的總保有量以及單車數據處理的年度支出釐定。人工智能模型解決方案服務市場規模受L2級+L5級車輛的保有量及單車年費影響。高精地圖服務市場規模的計算涉及L2級-L5級車輛的保有量以及單車年度成本。
5. 計算方法考慮到技術的快速發展以及整車製造商對智慧化日益重視，這將提高新車型的智慧水平。同時，隨著智慧化成本逐步降低，L2級和L2級+或以上配置的新車型滲透率預計將快速提升，帶動整體保有量增長。就單價而言，隨著智能科技的發展，預計企業將加強對數據及模型的投入。就高精地圖的單價而言，預計高精地圖的商業化將逐步降低單價。

資料來源：專家訪談及弗若斯特沙利文分析

自動駕駛技術服務市場的市場趨勢及增長機會

- 持續的技術進步。自動駕駛技術的持續進步是行業的主要趨勢。先進傳感器、機器學習算法及人工智能應用等新興技術不斷提升自動駕駛系統的表現及安全性。這為技術服務提供商提供了不斷創新和改進的機會。

行業概覽

- 數據驅動的商業模式。數據在自動駕駛技術服務中發揮著重要作用。數據採集、分析及利用對自動系統的開發及優化至關重要。因此，數據管理及分析服務有望成為行業的增長領域。
- 智慧城市及出行服務。自動駕駛技術不僅影響個人車輛，還影響城市交通和出行服務。自動駕駛出租車、共享出行服務及無人駕駛公共交通的興起為技術服務提供商創造了重大機遇以滿足城市出行需求。

自動駕駛技術服務市場的准入壁壘

- 技術壁壘。作為一個高度複雜和專業的領域，自動駕駛技術背靠先進的算法、傳感器和硬件器件。新進入者需要大量研發投資及資源以開發可靠的自動駕駛技術服務解決方案。具備技術專長的成熟競爭對手的存在形成了重大的技術壁壘。
- 數據積累壁壘。自動駕駛技術服務依賴大型數據進行訓練和測試，以確保安全性和表現。現有競爭對手積累了大量數據，而新進入者則需要時間來收集足夠的數據資源。這可能會限制新進入者在市場上的競爭優勢。
- 資金需求壁壘。自動駕駛技術服務的開發及部署需要大量資本投資。新進入者必須獲得足夠的資金以支持研發、測試、市場推廣及運營。資金需求可能對初創公司構成重大壁壘。

自動駕駛技術服務市場的威脅與挑戰

- 技術不穩定。自動駕駛技術的快速發展意味著解決方案必須不斷適應新的技術和標準。這可能導致技術不穩定，需要持續更新和改進以滿足新的技術要求。
- 競爭壓力。行業競爭激烈，許多競爭對手提供類似的解決方案。這可能導致價格戰和市場份額爭奪戰，擠壓利潤率。

行業概覽

- 成本管理。為開發自動駕駛技術提供解決方案需要大量資本投資。降本增效確保盈利能力具有挑戰性。市場參與者需要不斷降低解決方案的成本以吸引更多客戶。

自動駕駛技術服務市場的增長動力

- 對先進自動化解決方案的需求不斷增長。對先進自動駕駛解決方案的需求不斷增長推動自動駕駛技術服務市場的增長。隨著行業及消費者尋求更先進、更可靠的自動駕駛功能，服務提供商對能夠提高安全性、效率及整體駕駛體驗的尖端技術的需求激增。
- 人工智能及機器學習的整合。人工智能及機器學習的整合在推動自動駕駛市場方面發揮著重要作用。人工智能及機器學習使車輛能夠處理大量數據、實時作出決策並不斷提高自身性能。該整合提高自動駕駛系統的智慧化及適應性，打造更加全能可靠的生態。
- 業內合作與夥伴關係。自動駕駛行業內的合作及夥伴關係帶動創新及市場擴展。由於公司聯手整合專業知識、資源及技術，共同的努力加速了自動化解決方案的開發及部署。合作措施創造一個有利於整個行業的協同環境，更有效地推動進步並應對挑戰。

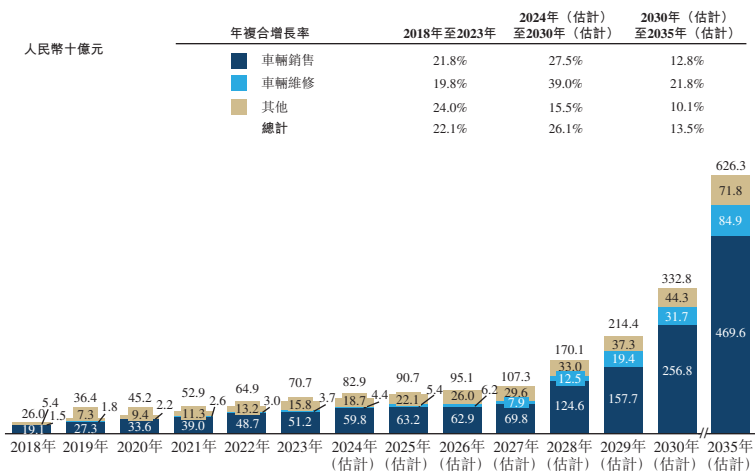
智慧出行車隊銷售及維修市場潛力巨大

智慧出行車隊銷售及維修指一套車輛及司機支持解決方案，包括車輛購置及租賃協助、車輛保養、維修及應急救援。

由於智慧出行服務車隊規模擴大及出行服務司機數量增加，中國智慧出行車隊銷售及維修市場規模於2023年達人民幣707億元，自2018年起年複合增長率為22.1%，其中車輛銷售及租賃是主要組成部分。展望未來，預期該市場將於2030年及2035年分別進一步增長至人民幣3,328億元及人民幣6,263億元。

行業概覽

2018年至2030年（估計）以及2035年（估計）中國智慧 出行車隊銷售及維修市場規模



附註：

1. 其他主要包括接待服務及補能。
2. 中國智慧出行車隊銷售及維修市場規模的預計規模由多項因素決定，包括網約車的保有量、技術進步、定價趨勢及網約車服務平台的業務計劃。
3. 車輛銷售服務的市場規模按新智慧出行車輛的銷量乘以平均價格計算。同時，車輛維修保養服務的市場規模按透過平台出租的智慧出行車輛數量乘以單車年度維修保養成本計算。
4. 計算方法考慮到專業乘用車的監管逐漸規範化及市場份額日益增加，預計智慧車輛新銷量及透過平台出租的智慧車輛數目將會增加。就定價而言，由於傳統車輛的定價已達至成熟階段，預期價格將維持穩定。

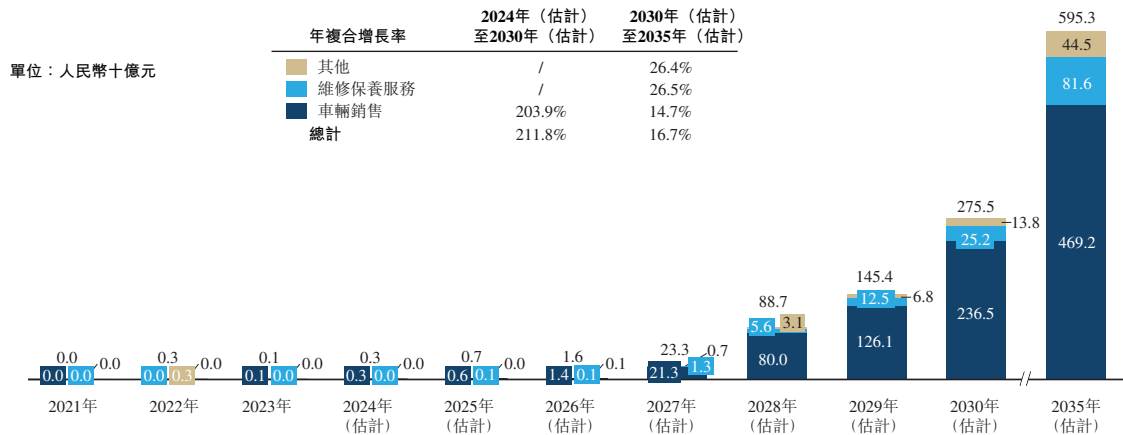
資料來源：專家訪談及弗若斯特沙利文分析

Robotaxi車隊銷售及維修市場（包括Robotaxi銷售、車輛維修及其他相關服務）是在中國具有良好增長潛力的一個新興市場。Robotaxi的商業化預期將帶動Robotaxi車隊銷售及維修市場的快速增長。

到2030年，中國Robotaxi車隊銷售及維修市場預期將達到人民幣2,755億元，車輛銷售額達到人民幣2,365億元以及車輛維修保養達到人民幣252億元。此外，預計市場上將出現新的Robotaxi車隊銷售及維修類別。中國Robotaxi車隊銷售及維修市場前景廣闊，增長潛力巨大。於2035年，中國Robotaxi車隊銷售及維修市場預期將達到人民幣5,953億元，其中車輛銷售額達到人民幣4,692億元以及車輛維修保養達到人民幣816億元。

行業概覽

2021年至2030年（估計）以及2035年（估計）中國Robotaxi車隊銷售及維修市場規模



附註：

1. 其他主要包括接待服務及創新業務。
2. 中國Robotaxi智慧出行車隊銷售及維修市場規模的預計規模由多項因素決定，包括Robotaxi的保有量、技術進步、定價趨勢、政府監管以及網約車服務平台及Robotaxi車隊的業務計劃。
3. Robotaxi銷售服務的市場規模按新Robotaxi車輛的銷量乘以平均價格計算。Robotaxi維修保養服務的市場規模按Robotaxi的總保有量乘以單車年度維修保養成本計算。
4. 計算方法考慮到Robotaxi車隊規模受行業法律法規的逐漸完善及技術持續成熟所推動的預期增長。同時，隨著行業實現大規模部署，Robotaxi的成本預計逐漸下降，使得售價及維修保養成本同時下降。

資料來源：文獻研究、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

智慧出行車隊銷售及維修市場的市場趨勢及增長機會

- 共享出行模式的壯大。網約車及Robotaxi等智慧出行服務持續擴張，為汽車租賃及充電服務提供商帶來增長機會，促進了共享出行模式的壯大。
- 車輛維修及服務。隨著共享出行及電動汽車的不斷普及，對車輛維修及服務的需求不斷增加。提供高效維修及服務解決方案的市場參與者可能具有競爭優勢。
- 數據分析及智能優化。大數據分析及智能算法可用於優化車輛調度、路線規劃及維修計劃。提供數據分析及智能優化服務的市場參與者的運營效率將進一步得到提高。

行業概覽

智慧出行車隊銷售及維修市場的准入壁壘

- 技術複雜性。提供智慧出行車隊銷售及維修背靠高度複雜的專業技術，包括遠程車輛控制、數據分析及智能路線規劃。新進入者需要具備該等技術能力或與技術提供商建立戰略合作夥伴關係。
- 資金需求。建立及擴展智慧出行車隊銷售及維修需要大量資本投資，包括車輛採購、充電基礎設施開發、數據分析平台等。倘初創公司無法獲得大量投資或融資支持，則資金需求可能成為其發展阻礙。
- 市場競爭。大型及成熟競爭對手（如知名拼車平台及汽車製造商）的存在意味著新進入者必須面對激烈的市場競爭。為取得成功，其需要提供差異化服務或技術以吸引客戶。
- 品牌建設。在智慧出行市場建立強大的品牌和聲譽需要時間和資源。新進入者可能需要投入大量精力建立信任和認可。

智慧出行車隊銷售及維修市場的威脅與挑戰

- 資源整合難度。智慧出行車隊銷售及維修涉及產業鏈的各個環節，包括車輛採購、維修和充電基礎設施。整合該等資源及環節構成業務上的一個重大挑戰，需要高度協調力及管理。
- 技術與創新。行業不斷發展，湧現新技術及趨勢。保持在技術和創新的最前沿以滿足不斷變化的市場需求是一項重大挑戰。市場參與者必須投資研發並快速適應技術進步。

智慧出行車隊銷售及維修市場的增長動力

- 車輛及司機需求增加。隨著出行需求日益增加，車隊銷售及維修市場迅速增長。車輛購買、出租、維護以及緊急求助相關的服務需求不斷增加，成為該領域發展的動力。

行業概覽

- 服務體驗提升。隨著用戶對出行服務體驗的要求不斷提高，車隊銷售及維修需要提供更全面、以用戶為中心的解決方案。提供從車輛購買至維修保養及緊急救援的優質服務體驗，是市場增長的驅動因素。

關鍵成功因素

智慧出行服務平台的關鍵成功因素包括：

- **產業整合**。產業整合可通過整合不同行業參與者的資源（包括整車製造商、自動駕駛解決方案供應商、車隊銷售及維修提供商及橫跨價值鏈的用戶入口）來降低單公里用車成本。通過行業參與者的整合，行業集成商還可以為用戶提供更高質量和更多樣化的服務。例如，通過與整車製造商合作推出網約車服務定製汽車，預期有助於提高出行服務平台服務質量及盈利能力，從而在改善駕乘舒適度以及運營合規的同時降低購車成本及降低運營成本。
- **平台的開放性及兼容性**。不論是經營有人駕駛網約車還是逐步商業化的Robotaxi，智慧出行平台都需要積極與運力夥伴合作，借助並融入現有合作夥伴的實力，以實現市場的迅速擴張。同時，鑒於不同地區的自動駕駛政策差異和技術進程，具備強大的開放式智慧出行服務平台能夠滿足多樣的需求，與各類自動駕駛解決方案供應商合作並與不同的自動駕駛解決方案供應商的Robotaxi實現無縫連接。
- **品牌認知度及客戶心智份額**。通過向平台用戶提供優質服務並解決其痛點，平台可提高其品牌認知度及客戶心智份額。品牌認知度及客戶心智份額能夠轉化為現有客戶的支出佔比的增加及以較低銷售及營銷開支獲得口碑推薦來獲取新客戶。
- **運營技能**。運營技能對識別多元化客戶需求及提高服務質量至關重要。平台在不同地理區域及服務分部中採用定製及創新的用戶獲取及定價策略亦至關重要。此外，更好的運營知識有助於提高運營效率並優化供需關係。

行業概覽

- **技術及數據能力。**自動駕駛及大數據分析等尖端技術可幫助平台提升其運營能力。人工智能的快速發展已改變行業的技術格局，使平台能夠更好地滿足用戶的多元化需求。

競爭格局

按2023年的交易額計，大灣區佔中國出行服務市場總市場份額的15.2%，當中包括網約車、順風車、網約出租車及Robotaxi服務。與中國出行服務市場的整體競爭格局一致，大灣區的領先企業擁有顯著的市場領導地位。大灣區的出行服務市場高度集中，五大參與者佔市場份額的74.0%。按2023年的交易額計，公司A以56.5%的市場份額在大灣區出行服務市場排名第一，大大超過我們的5.6%市場份額。這種主導地位主要歸因於其早期進入市場、廣泛的覆蓋範圍、龐大的用戶群體以及顯著的先行者優勢。我們具備上述所有關鍵成功因素，按我們的市場份額計，我們在大灣區排名第二。於2023年，我們的出行服務交易額為人民幣2,741.0百萬元，在大灣區的市場份額為5.6%，使我們領先於該地區的主要競爭對手。下表載列按交易額計的大灣區智慧出行服務平台的排名。

排名	公司	[編纂]狀況	概況	交易額 (人民幣十億元)	市場份額 (%)
1	公司A	未上市	公司A成立於2012年，總部位於北京，曾在美國上市，是一家出行服務平台，主要提供網約車及其他類型的出行服務。	27.5	56.5%
2	本公司		本公司成立於2019年，總部位於廣州，是中國的出行服務公司。其業務領域包括智能出行服務，主要集中在網約車和Robotaxi。	2.74	5.6%
3	公司B	未上市	公司B成立於2015年，總部位於蘇州，主要在中國提供網約車服務。	2.5	5.1%
4	公司C	未上市	公司C成立於2019年，總部位於南京，主要在中國提供網約車服務及其他類型的出行服務。	2.2	4.5%
5	公司D	未上市	公司D成立於2014年，總部位於北京，主要提供順風車服務。	1.5	3.1%
	其他	-	-	12.26	26.0%
	總計	-	-	48.7	100.0%

附註：

(1) 包括超過100家在至少一個大灣區城市獲得許可的智慧出行服務平台公司。

資料來源：專家訪談及弗若斯特沙利文分析

本公司主要在智慧出行市場提供網約車服務，其中網約車佔其總智慧出行服務的99.0%。網約車是居主導地位的細分市場，佔大灣區市場的80.9%。截至2023年，本公司在大灣區網約車行業的市場份額為6.9%，排名第二。

行業概覽

大灣區市場是中國智慧交通領域的重要組成部分，佔整個市場的約15.5%。於2023年，本公司在中國網約車市場的市場份額為1.1%，在全國排名第八。下表載列2023年中國網約車服務平台的交易額排名。

排名	公司	[編纂]狀況	概況	交易額 (人民幣十億元)	市場份額 (%)
1	公司A	未上市	公司A成立於2012年，總部位於北京，曾在美國上市，是一家出行服務平台，主要提供網約車及其他類型的出行服務。	192.4	75.5%
2	公司C	未上市	公司C成立於2019年，總部位於南京，主要在中國提供網約車服務及其他類型的出行服務。	15.8	6.2%
3	公司B	未上市	公司B成立於2015年，總部位於蘇州，主要在中國提供網約車服務。	12.2	4.8%
4	公司F	未上市	公司F成立於2017年，總部位於上海，主要在中國提供網約車服務。公司F為一家香港上市公司的子公司。	5.5	2.2%
5	公司E	未上市	公司E成立於2018年，總部位於上海，主要提供交通服務。	5.2	2.0%
6	公司G	未上市	公司G成立於2015年，總部位於北京，是一家主要提供網約車服務的旅行社。	3.2	1.3%
7	公司H	未上市	公司H成立於2016年，總部位於深圳，在中國專注於新型交通、網約車、銷售渠道及車聯網應用一體化。	2.8	1.1%
8	本公司		本公司成立於2019年，總部位於廣州，是中國的出行服務公司。其業務領域包括智能出行服務，主要集中在網約車和Robotaxi。	2.71	1.1%
9	公司I	未上市	公司I成立於2015年，總部位於北京，主要提供網約車服務。	1.6	0.6%
10	公司J	未上市	公司J成立於2015年，總部位於北京，主要在中國提供網約車、汽車租賃及企業車隊服務。	1.1	0.4%
	其他	-	-	12.49	4.9%
	總計	-	-	255.0	100.0%

資料來源：專家訪談及弗若斯特沙利文分析

在網約車服務合規方面，本公司處於行業領先水平。自2020年12月本公司首次獲納入交通運輸部訂單合規率排名以來及截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一，在取得業內第一名的總次數方面位列第二。本公司現為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi商業化混合運營的出行平台，亦為國內首個擁有商業化自有Robotaxi車隊的出行服務平台。

由於Robotaxi行業目前處於早期發展階段，僅有三個網約車平台獨立運營Robotaxi服務，即本公司、公司A（包括其自動駕駛子公司）及公司F。網約車平台公司更了解乘客的需求，而有人駕駛網約車與Robotaxi的混合運營模式可以更好地優化解決使用場景中的痛點，有效提升乘客體驗。截至2023年12月31日，以平台網聯Robotaxi車輛數目計，本公司以281輛位居網約車平台第一。

行業概覽

本公司在兩個主要方面具有顯著的競爭優勢：

- **合規率高於行業平均水平。**目前，本公司在訂單合規方面處於行業領先地位。隨著地區政策對網約車市場訂單合規率要求的提高，合規率高於行業平均水平的優勢將有助於本公司在更多地域市場獲得當地的網約車平台經營牌照。
- **豐富的服務矩陣。**本公司的服務矩陣包括出行服務、技術服務以及車隊銷售及維修，為用戶提供全面服務。此舉可有效吸引新用戶並提升本公司的現有營運能力。

下表載列所示期間本公司網約車服務的主要經營數據與行業水平的比較分析：

	截至2023年12月31日止年度	
	本公司	行業水平
交易額 (人民幣百萬元)	2,714.0	不適用 ⁽²⁾
訂單量 (百萬單)	97.3	不適用 ⁽²⁾
日訂單量 (千單)	266.7	不適用 ⁽²⁾
月均活躍乘客 (千名)	996.9	不適用 ⁽²⁾
月均活躍司機 (千名)	36.8	不適用 ⁽²⁾
接起率	88.9%	85%
平均乘車頻率 (每名乘客單數)	9.0	7.2
年度乘客留存率	27.8%	23.0%
每筆訂單的平均交易額 (人民幣元)	27.9	25.0
平均接單率	66.8%	不適用 ⁽³⁾
平均淨接單率	(4.3)%	不適用 ⁽³⁾
每筆訂單乘客獎勵 ⁽¹⁾ (人民幣元)	5.28	3.3
每筆訂單司機獎勵 (人民幣元)	1.46	1.55

附註：

- (1) 於2023年，本公司對乘客的獎勵高於行業水平，主要是由於(i)本公司持續採取地域擴張策略以滲透到新城市，導致該等地區內對激勵的投資增加；及(ii)本公司的每筆訂單的平均交易額略高於行業水平，因為本公司主要在中國最發達的地區之一大灣區開展網約車服務。
- (2) 交易額、訂單量、日訂單量、月均活躍司機及月均活躍乘客與平台的運營覆蓋範圍及規模密切相關。網約車行業由眾多公司組成，每家公司覆蓋不同數量和種類的城市及服務類型，導致該等指標存在重大差異。因此，該數據並無提供及該比較並無意義。
- (3) 行業水平的平均接單率及淨接單率的統計數據代表行業內廣泛的出行服務平台的集體接單率及淨接單率。由於不同平台採用的收入確認方法（無論是淨額還是總額），該等統計數據可能無法準確反映行業水平。因此，該比較並無意義。

資料來源：專家訪談及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

弗若斯特沙利文編製的報告

就[編纂]而言，我們已委聘弗若斯特沙利文對我們經營所在市場進行詳細分析並編製行業報告。弗若斯特沙利文為一家成立於1961年的獨立全球市場研究及諮詢公司，總部位於美國。弗若斯特沙利文提供的服務包括對各個行業作出市場評估、競爭基準以及戰略及市場規劃。

我們已將弗若斯特沙利文報告的若干資料載入本文件，因為我們認為該等資料有助於潛在[編纂]了解我們經營所在市場。弗若斯特沙利文根據其內部數據庫、獨立第三方報告及來自知名行業組織的公開可得數據編製報告。如需要，弗若斯特沙利文會聯絡業內公司，以收集及整合有關市場、價格的資料及其他相關資料。弗若斯特沙利文認為，編製弗若斯特沙利文報告所用的基本假設（包括用於作出未來預測的假設）屬真實、正確且無誤導性。弗若斯特沙利文已獨立分析資料，但其審閱結論的準確性在很大程度上取決於所收集資料的準確性。弗若斯特沙利文的研究可能會受到這些假設的準確性以及這些一手及二手資料來源選擇的影響。

我們已同意就編製弗若斯特沙利文報告向弗若斯特沙利文支付費用人民幣740,000元。支付有關款項並非取決於我們成功[編纂]或弗若斯特沙利文報告的內容。除弗若斯特沙利文報告外，我們並無就[編纂]編製任何其他行業報告。我們經採取合理審慎措施後確認，自弗若斯特沙利文編製報告日期起，市場資料並無出現可能在任何重大方面限制、抵觸或影響本節所載資料的任何不利變動。

歷史、重組及公司架構

概覽

我們是中國的出行服務公司，主要提供網約車服務。於2021年、2022年及2023年，我們的網約車服務收入分別佔我們總收入的99.2%、91.0%及83.9%。根據弗若斯特沙利文的資料，按2023年的交易額計，我們的出行服務在大灣區排名第二，市場份額為5.6%。我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們提供(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2023年12月31日，我們在大灣區的用戶滲透率超45%，排名第二。此外，根據交通運輸部發佈的資料，截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一。

我們的歷史可以追溯至2019年初，當時廣汽及Tencent Mobility擬通過成立一家新公司來建立出行服務業務。廣汽主要從事汽車（包括摩托車）及其零部件的研發、製造及銷售，以及提供商貿服務、金融、出行等業務。Tencent Mobility為騰訊的全資子公司。廣汽與騰訊憑藉各自在汽車行業的經驗及在互聯網服務方面的專業知識，決定共同探索工業互聯網服務領域並創建出行服務集團。為籌集成立本集團所需的初始資金，於2019年3月14日，在廣汽與Tencent Mobility領投、合作框架協議（「**合作框架協議**」）中的其他投資者參投的情況下進行了創始輪融資，據此，協議各方同意成立本公司。於2019年4月30日，本公司於開曼群島註冊成立，資金及資源根據合作框架協議提供。

根據合作框架協議完成創始輪融資後，我們推出如祺品牌，並逐步上線以下業務：(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。本公司歷經包括訂立合約安排、A輪及B輪[編纂]投資及重組等一系列公司發展，成為本集團的控股公司，並透過我們的子公司及中國的關聯併表實體經營本集團的業務。有關合約安排的詳情，請參閱本文件「合約安排」一節。

歷史、重組及公司架構

我們的主要里程碑

以下為本集團主要業務發展里程碑的概要：

年份	里程碑
2019年	<p>本公司於廣汽及Tencent Mobility領投及其他投資者參投的創始輪融資後註冊成立。</p> <p>我們推出如祺品牌，並正式上線移動應用程序，乘客可選擇下載如祺出行獲取所有服務，亦可選擇下載如祺出行企業版獲取企業用車解決方案，司機則可選擇下載如祺出行司機端，並開始在廣州運營。</p>
2020年	<p>我們發佈全新品牌主張「天生更懂」，致力於提供更懂出行服務、大灣區市場和用戶需求的出行服務。</p> <p>我們開始與自動駕駛解決方案供應商輕舟智航合作，為雙方的增長賦能、開發突破性的自動駕駛技術並推動Robotaxi商業化。</p> <p>我們成立如祺體驗中心，制定出行服務標準，打造出行服務行業標桿。</p> <p>我們的順風車服務和產品線正式上線。</p>
2021年	<p>平台累計註冊乘客數超過10百萬名，出行服務累計訂單量超過65百萬單。</p> <p>為促進我們的發展，我們發佈「雙軸戰略」。在這一戰略下，我們將業務擴展至不僅涵蓋出行服務，亦涵蓋專注於自動駕駛相關技術的「技術之軸」及我們打造標準化汽車服務平台以服務各行業合作夥伴的「生態之軸」。</p>
2022年	<p>我們推出了「乘現未來」的品牌口號，旨在打造一個開放式Robotaxi運營科技平台，兼容不同類型的自動駕駛技術和Robotaxi車型，從而推動自動駕駛技術商業化落地。</p>

歷史、重組及公司架構

年份	里程碑
	<p>我們與小馬智行及文遠知行達成戰略合作，探索Robotaxi的商業化運營。我們對接小馬智行及廣汽研究院，提供完整的Robotaxi商業化運營解決方案和Robotaxi車輛運營基礎設施。我們與小馬智行合作打造的Robotaxi入選廣州市智能網聯汽車第二批車型准入目錄。</p> <p>根據弗若斯特沙利文的資料，我們公開展示全球首個開放式Robotaxi運營科技平台，正式發佈自主研發的Robotaxi運營監管平台。根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行平台。</p> <p>我們與四維圖新達成戰略合作，在高精地圖、自動駕駛及智能交通三大領域建立戰略合作夥伴關係。</p> <p>我們的如祺車服首家門店在廣州正式開業。我們亦正式推出如祺特惠。</p> <p>平台累計註冊乘客數超過18百萬名，出行服務累計訂單量超過100百萬單。</p> <p>我們完成由廣汽工業領投，小馬智行、SMBC、DMR、廣州產業投資集團等機構投資者參投的A輪融資。</p>
2023年	<p>我們成為廣州市自動駕駛應用示範運營專業委員會副會長單位，牽頭並參與相關政策及行業標準的制定。</p> <p>我們與小馬智行及深圳市前海深港現代服務業合作區管理局達成合作，在深圳前海合作區開展自動駕駛商業化試點運營。</p> <p>本公司完成由廣汽工業領投，合肥國軒及其他機構投資者參投的B輪融資。</p>

歷史、重組及公司架構

年份 里程碑

我們獲得廣州市南沙區智能網聯汽車示範運營資質，並因此成為國內首個以專有Robotaxi車隊進行示範運營的出行服務平台。憑藉該資質，我們能夠以自有Robotaxi開始示範運營。

出行服務平台累計註冊乘客數超過23百萬名，出行服務累計訂單量超過220百萬單。

深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組認證了我們的智能網聯汽車示範應用安全性自我聲明，允許我們在深圳（前海片區、南山粵海片區、寶安機場片區、深圳灣及深圳灣口岸）開展Robotaxi載人示範應用活動。我們亦取得深圳市寶安區智能網聯汽車商業化試點牌照，使我們能夠在該區內提供商業化Robotaxi服務。

我們的主要子公司及關聯併表實體

以下子公司及關聯併表實體對我們於往績記錄期間的經營業績作出重大貢獻：

子公司或 關聯併表 實體名稱	註冊成立 地點	註冊成立日期	本公司持有	
			的股權／ 表決權	主營業務
宸祺出行	中國	2019年6月18 日	100%	汽車銷售及維修以及 提供技術服務 ⁽¹⁾

歷史、重組及公司架構

子公司或 關聯併表 實體名稱	註冊成立 地點	註冊成立日期	本公司持有	
			的股權／ 表決權	主營業務
祺宸科技	中國	2018年3月29 日	100% ⁽²⁾	提供出行服務(包括網約 車服務、順風車服務、 Robotaxi服務、技術服 務)及我們平台提供的 其他服務

附註：

- (1) 宸祺出行提供的技術服務主要包括信息技術服務(即信息系統研發)。
- (2) 祺宸科技是我們的關聯併表實體之一。詳情請參閱本文件「合約安排」一節。

宸祺出行

宸祺出行主要從事汽車銷售及維修業務，由香港宸祺於2019年6月18日根據中國法律成立。宸祺出行為一家外商獨資企業，其成立目的是根據合約安排行使對祺宸科技的控制權。宸祺出行於2022年1月開始其汽車維修保養業務，並於2022年4月開始其汽車銷售業務。有關宸祺出行的主要股權變動詳情，請參閱本節「一本集團的公司發展」及「一重組」。

祺宸科技

祺宸科技通過其本身及其子公司主要從事提供出行服務(包括網約車)及我們平台提供的其他服務及技術服務。祺宸科技於2019年6月獲得網約車服務資質之前未開展任何業務。根據合約安排，祺宸科技由登記股東收購，並已成為本集團的關聯併表實體。

歷史、重組及公司架構

祺宸科技(前稱廣州車馳品信息科技有限公司)由翁智文先生、翟輝先生及楊醒東先生於2018年3月29日根據中國法律成立。據董事經適當查詢後所知，翁智文先生、翟輝先生及楊醒東先生均為獨立第三方。

為申請網約車服務資質，有關部門要求申請公司已註冊成立一段時間，且不會接受新註冊成立公司的申請。因此，兩名登記股東向祺宸科技當時的股東收購其全部股份。

於2018年11月22日，翁智文先生將祺宸科技25%的股份(即祺宸科技的註冊資本人民幣125,000元)無償轉讓予翟輝先生。於2019年1月25日，楊醒東先生以人民幣12,500元的對價將祺宸科技50%的股份(即祺宸科技的註冊資本人民幣250,000元)轉讓予孫艷紅女士。對價乃參考市價經磋商釐定。於同日，翟輝先生以人民幣10,750元的對價及人民幣1,750元的對價將祺宸科技43%的股份(即祺宸科技的註冊資本人民幣215,000元)及7%的股份(即祺宸科技的註冊資本人民幣35,000元)轉讓予珠江投資及孫艷紅女士。對價乃參考市價經磋商釐定。於2019年4月11日，祺宸科技將其註冊資本由人民幣7,000,000元增加至人民幣10,000,000元。增加的註冊資本人民幣3,000,000元由南京網典認購。

於多輪股份轉讓及發行完成後及於2019年4月11日，祺宸科技由孫艷紅女士、珠江投資及南京網典(為我們的登記股東)分別持有40%、30%及30%。有關登記股東背景的詳情，請參閱本文件「合約安排－合約安排－合約安排」一節。於2019年7月10日，祺宸科技通過合約安排成為我們的關聯併表實體。詳情請參閱本文件「合約安排」。

有關我們主要子公司及關聯併表實體的股權變動詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－A.有關本集團的進一步資料－3.我們子公司及關聯併表實體的股本變動」一節。

歷史、重組及公司架構

本集團的公司發展

下文載列本集團的主要公司歷史及股權變動。

1. 創始輪融資

於2019年3月14日，廣汽、Tencent Mobility、廣州市公共交通集團有限公司（「廣州公交集團」）、紅峰投資有限公司（「紅峰投資」）、達溢投資有限公司（「達溢投資」）、Higher Capital Fund L.P.（「Higher Capital」）及Jovial Lane Limited（「Jovial Lane」，滴滴全球股份有限公司的間接全資子公司）訂立合作框架協議，據此，訂約方同意（其中包括）自行或通過其聯屬公司成立一家公司在中國運營網約出租車服務。根據合作框架協議的規定，本公司於投資後的股權如下：

訂約方	投資金額 (人民幣元)	投資後的股權 (%)
廣汽	350,000,000	35%
Tencent Mobility	250,000,000	25%
廣州公交集團	100,000,000	10%
紅峰投資	50,000,000	5%
達溢投資	50,000,000	5%
Higher Capital	50,000,000	5%
Jovial Lane	50,000,000	5%
為股權激勵計劃預留的股份	不適用	10%

各訂約方於合作框架協議的投資額乃參考現行市價經公平磋商釐定。投資額已由合作框架協議的訂約方悉數結清。此外，合作框架協議的訂約方亦同意為股權激勵計劃預留本公司股份總數的10%（按全面攤薄基準）。

2. 註冊成立本公司及設立控股架構

本公司於2019年4月30日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，法定股本為50,000美元，根據合作框架協議，分為100,000,000股每股面值0.0005美元的普通股。於註冊成立後，我們按面值0.0005美元向我們的初始認購人中隆（廣汽的子公司）配發及發行了一股普通股。

歷史、重組及公司架構

於同日，本公司向中隆、Tencent Mobility、康地有限公司（「康地」，由廣州公交集團選出）、紅峰投資、達溢投資、China Drive Investment Limited（「China Drive」，由Higher Capital選出）及Jovial Lane發行合共89,999,999股每股面值0.0005美元的普通股。

根據合作框架協議，廣州公交集團選擇康地作為其關聯實體，代表其持有本公司權益。於2023年6月20日，康地將其持有的全部股份轉讓予廣州公交集團，並不再為本公司股東。於轉讓完成後，廣州公交集團持有本公司10,000,000股股份。

於2019年5月31日，本公司作為唯一股東在英屬維爾京群島成立Chenqi BVI。於2019年6月11日，Chenqi BVI作為唯一股東在香港成立香港宸祺。於2019年6月18日及6月19日，香港宸祺作為唯一股東於中國分別成立宸祺出行及宸祺汽車。

3. 訂立合約安排

宸祺出行、祺宸科技與登記股東於2019年7月10日訂立一系列合約安排，並於2023年8月11日訂立補充協議，使本公司能夠對祺宸科技及其子公司的業務營運行使控制權並享有由此產生的所有經濟利益。有關詳情，請參閱本文件「合約安排」。

4. 採納[編纂]股權激勵計劃及宸祺出行的僱員持股計劃

於2021年2月9日，由Han Feng先生（代表[編纂]股權激勵計劃的承授人）持有的僱員股份激勵持股平台Zhixing BVI根據英屬維爾京群島法律註冊成立為有限公司。

於2021年7月14日，我們採納[編纂]股權激勵計劃。於同日，本公司向Zhixing BVI無償配發及發行10,000,000股普通股，該等股份已預留作[編纂]股權激勵計劃的激勵股份。

於2021年7月14日，宸祺出行採納僱員持股計劃（「境內僱員持股計劃」），據此，宸祺出行及其子公司的若干高級管理人員須成立有限合夥企業作為宸祺出行的僱員股份激勵持股平台，並認購持股平台的若干權益。

歷史、重組及公司架構

於2021年7月14日，香港宸祺、宸祺出行、致行科技及該等高級管理人員（「**境內僱員持股計劃持有人**」）訂立一系列合約安排（「**致行科技控制權安排**」），允許香港宸祺對致行科技行使控制權並獲得由此產生的絕大部分經濟利益。

5. A輪融資

於2022年1月21日，本公司、廣汽工業、Tencent Mobility、株式会社SMBC信託銀行（「**SMBC**」，作為Mirai Creation Fund II的受託人）、DMR VENTURE FUND（「**DMR**」，InvesPedia VCC的子基金）（統稱「**A-1輪投資者**」）等訂立一份股份認購協議（「**A-1輪股份認購協議**」），據此，A-1輪投資者同意向本公司投資合共108,082,586.53美元以認購合共33,839,257.00股A輪優先股。於2022年3月18日，合共4,487,323股A輪優先股獲配發及發行予SMBC及DMR。有關相同數目A輪優先股的合共24,655,628份認股權證已發行予廣汽工業及Tencent Mobility，以使其認購A輪優先股。廣汽工業及Tencent Mobility已行使該等認股權證，於2023年3月6日及2023年5月9日，合共24,655,628股A輪優先股獲配發及發行予廣汽工業及Tencent Mobility。

於2022年4月25日，香港小馬智行有限公司（「**小馬智行**」）就我們的A輪融資訂立兩份股份認購協議，據此，小馬智行同意以總金額15,000,000美元認購合共4,696,306股A輪優先股。於2022年7月1日及2022年9月30日，合共4,696,306股A輪優先股分別獲配發及發行予小馬智行。

於2022年4月29日，DMR就我們的A輪融資訂立一份股份認購協議，據此，DMR同意向本公司投資4,725,002.46美元以認購1,479,337股A輪優先股。於2022年6月30日，合共1,479,337股A輪優先股獲配發及發行予DMR。

於2022年4月29日，本公司、廣州科創合行股權投資合夥企業（有限合夥）（「**廣州科創合行**」）、廣州科創產業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**廣州科創產業**」）、廣州廣商鑫富產業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**廣州廣商鑫富**」）及廣州工控混改股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「**廣州工控**」）（統稱「**A-2輪投資者**」）等訂立一份股份認購協

歷史、重組及公司架構

議，據此，A-2輪投資者同意投資於本公司，以按總行權價格26,381,272.53美元購買本公司將予發行的合共8,259,635股A輪優先股。本公司已向A-2輪投資者發行有關相同數目A輪優先股的合共8,259,635份認股權證，以使其認購A輪優先股。於2023年5月9日，A-2輪投資者行使其認股權證，合共8,259,635股A輪優先股獲配發及發行予A-2輪投資者。

於2023年4月23日，小馬智行就我們的A輪融資訂立另一份股份認購協議，據此，小馬智行同意以金額15,000,000美元認購4,696,306股A輪優先股。另有4,696,306股A輪優先股於2023年6月20日獲配發及發行予小馬智行。

A-1輪投資者、小馬智行、DMR及A-2輪投資者認購的對價由本公司與投資者經考慮獨立第三方估值師編製的本公司當時的估值、投資時間及我們的業務和經營實體的經營業績和前景後公平磋商釐定。

有關A輪融資的進一步詳情，請參閱下文「-[編纂]投資」一段。

6. B輪融資

於2022年9月30日，本公司、廣州匯垠新能源股權投資合夥企業(有限合夥)(「廣州匯垠新能源」)、廣州開發區氫城成長產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「廣州開發區氫城」)、廣州辰途華傑創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「廣州辰途華傑」)、廣州膠管廠有限公司(「廣州膠管廠」)、廣州瓊瓏創業投資合夥企業(有限合夥)(「廣州瓊瓏」)、共青城新意睿安投資合夥企業(有限合夥)(「共青城新意睿安」)、成都赤鼎創業投資管理有限公司(「成都赤鼎」)、韶關市融譽企業管理有限公司(「韶關融譽」)及佛山凱盛壹號股權投資合夥企業(有限合夥)(「佛山凱盛壹號」)等訂立一份股份認購協議，據此，廣州匯垠新能源、廣州開發區氫城、廣州辰途華傑、廣州膠管廠、廣州瓊瓏、共青城新意睿安、成都赤鼎、韶關融譽及佛山凱盛壹號同意投資於本公司及認購認股權證，以按最高總代價人民幣313,674,000元購買本公司將予發行的若干B輪優先

歷史、重組及公司架構

股。廣州膠管廠其後選擇廣州膠管廠的聯屬公司深圳市鑫睿豐盛管理諮詢合夥企業(有限合夥)(「**深圳鑫睿豐盛**」)認購認股權證，以購買本公司將予發行的相關B輪優先股。其後，深圳鑫睿豐盛將其於認股權證項下的權利及義務出讓及轉讓予其全資附屬公司 Shengrich Group Ltd (「**Shengrich**」)。

於2023年2月2日，本公司、廣東瑞浩一號新能源股權投資合夥企業(有限合夥)(「**廣東瑞浩一號**」)、廣東瑞浩二號新能源股權投資合夥企業(有限合夥)(「**廣東瑞浩二號**」)及廣民投新能源股權投資(佛山)合夥企業(有限合夥)(「**廣民投新能源**」)訂立一份股份認購協議，據此，廣東瑞浩一號、廣東瑞浩二號及廣民投新能源同意投資於本公司，並按總價格人民幣125,500,000元認購本公司將予發行的若干B輪優先股。

於2023年4月28日，本公司、廣東恒新智行股權投資合夥企業(有限合夥)(「**廣東恒新智行**」)等訂立一份股份認購協議，據此，廣東恒新智行同意投資於本公司及認購認股權證，以按價格人民幣15,800,000元購買本公司將予發行的若干B輪優先股。

於2023年7月30日，本公司及廣汽工業等訂立一份股份認購協議，據此，廣汽工業同意進一步投資於本公司及認購認股權證，以按價格人民幣294,800,000元購買本公司將予發行的若干B輪優先股。

於2023年8月8日，本公司與合肥國軒(連同廣汽工業、廣州匯垠新能源、廣州開發區氫城、廣州辰途華傑、Shengrich、廣州璟瓏、共青城新意睿安、成都赤鼎、韶關融譽、佛山凱盛壹號、廣東瑞浩一號、廣東瑞浩二號、廣民投新能源及廣東恒新智行統稱「**B輪投資者**」)等訂立一份股份認購協議，據此，合肥國軒同意投資於本公司及認購認股權證，以按價格人民幣158,000,000元購買本公司將予發行的若干B輪優先股。

B輪投資者的認購對價乃由本公司與投資者經考慮獨立第三方估值師編製的本公司當時的估值、投資時間、我們的業務和經營實體的經營業績和前景以及出行行業的發展情況後公平磋商釐定。本公司已向B輪投資者發行有關相同數目B輪優先股的認股權證，以使其於境外直接投資登記完成後認購B輪優先股。B輪投資者已悉數行使認股權證，而合共27,669,969股B輪優先股分別於2024年1月、2月及3月獲配發及發行予B輪投資者。

歷史、重組及公司架構

有關B輪融資的進一步詳情，請參閱下文「-[編纂]投資」一段。

[編纂]股權激勵計劃

於2021年7月14日，我們採納[編纂]股權激勵計劃。為[編纂]股權激勵計劃預留的股份總數為10,000,000股普通股，佔我們緊隨[編纂]完成後經擴大股本的[編纂]%

截至最後實際可行日期，203名承授人及受獎人已根據[編纂]股權激勵計劃獲授有關合共8,164,548股股份的購股權及受限制股份獎勵。有關詳情，請參閱本文件「附錄四－法定及一般資料－D.股份激勵計劃」。

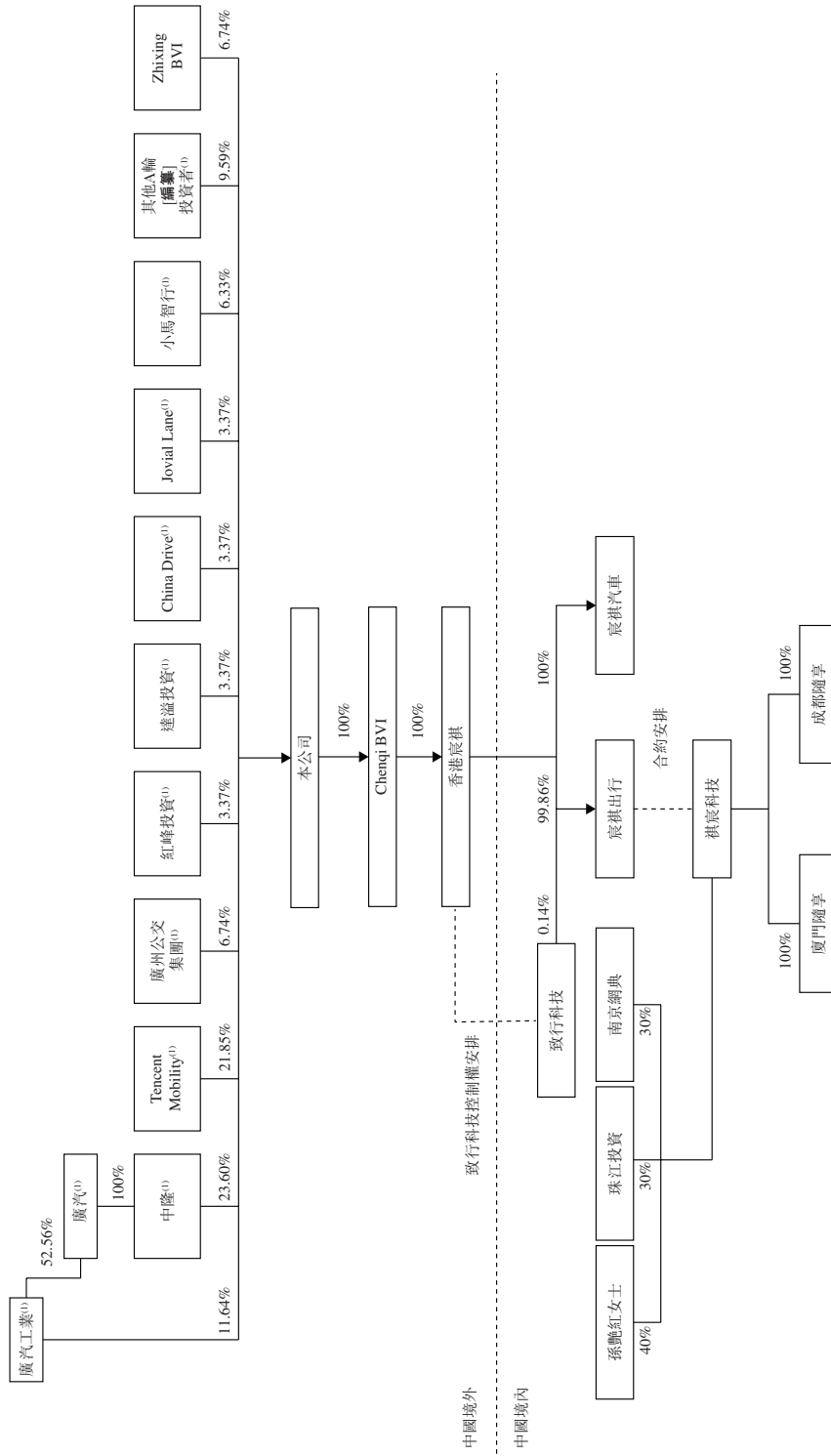
重組

於2021年7月14日，我們採納[編纂]股權激勵計劃，據此(其中包括)(i)宸祺出行採納境內僱員持股計劃，境內僱員持股計劃持有人可透過致行科技持有宸祺出行的股份；及(ii)我們的股份已發行予由Han Feng先生根據[編纂]股權激勵計劃持有的Zhixing BVI。通過重組，(i)境內僱員持股計劃持有人於宸祺出行持有的權益將反映至本公司層面及(ii)由Han Feng先生間接持有的股份將轉讓予由我們委聘的專業受託人，以便更好地管理[編纂]股權激勵計劃。

在控股股東中，中隆於2024年4月1日向廣汽工業轉讓8,797,226股普通股。於股份轉讓完成後，廣汽工業及中隆分別直接持有本公司約20.31%及14.89%的股權，而控股股東所持本公司股權總額則維持不變。

歷史、重組及公司架構

下圖載列本集團於重組前的股權及公司架構：



附註：

- (1) 有關我們「編纂」股東的身份及股權詳情，請參閱「一「編纂」投資」及「一本公司的資本化」。
- (2) 由於約整，合計百分比可能不等於100%。

歷史、重組及公司架構

設立信託

於2023年7月13日，設立Zhixing Jovial I Limited（「致行I信託」）以持有若干境內僱員持股計劃持有人間接持有的所有未歸屬普通股，同時設立Zhixing Jovial II Limited（「致行II信託」）以持有Han Feng先生（境內僱員持股計劃持有人之一）間接持有的所有已歸屬及未歸屬普通股。致行I信託及致行II信託的信託安排已於2023年8月15日成立。

於2023年8月15日，本公司訂立信託安排（「致行信託」）以管理根據[編纂]股權激勵計劃授予本公司若干僱員的購股權。

向境外控股公司及信託發行普通股

於2023年9月26日，本公司註銷境內僱員持股計劃持有人根據[編纂]股權激勵計劃通過Zhixing BVI持有的已歸屬及未歸屬普通股，即合共848,760股普通股，惟須待於宸祺出行的相應權益完成減資後，方可作實。

於2023年8月16日，Zhixing BVI的唯一股東Han Feng先生（為[編纂]股權激勵計劃的受託人）將Zhixing BVI的全部股權無償轉讓予致行信託。於上文所述註銷Zhixing BVI持有的848,760股普通股的事項及股份轉讓完成後，致行信託就[編纂]股權激勵計劃間接持有合共9,151,240股股份。

於2023年9月26日，根據本公司與各境內僱員持股計劃持有人於2023年7月6日訂立的受限制股份獎勵協議（「受限制股份獎勵協議」），本公司向致行I信託及致行II信託配發及發行合共703,760股普通股，即境內僱員持股計劃持有人根據境內僱員持股計劃項下未歸屬的股份而擁有權益的股權所對應由本公司註銷的普通股數目。

於2023年10月18日，根據受限制股份獎勵協議，本公司向Ruqi Mobility(a) Limited、Ruqi Mobility(c) Limited、Ruqi Mobility(d) Limited及Ruqi Mobility(e) Limited（連同Ruqi Mobility(b) Limited統稱「高級管理層控股公司」，為由各境內僱員持股計劃持有人（Han Feng除外）間接全資擁有的控股公司，高級管理層控股公司連同Han Feng先生統稱「高級管理層股東」）配發及發行合共145,000股普通股，即境內僱員持股計劃持有人根據境內僱員持股計劃項下已歸屬的股份而擁有權益的股權所對應由本公司註銷的普通股數目。

歷史、重組及公司架構

於上述多輪股份註銷及發行以及下文所述的減資完成後，高級管理層股東的股權架構反映了先前已歸屬並由境內僱員持股計劃持有人持有的宸祺出行權益。

宸祺出行減資及終止境內僱員持股計劃及致行科技控制權安排

根據宸祺出行的股東及董事會於2023年7月6日作出的書面決議案以及香港宸祺、宸祺出行與致行科技訂立的減資協議，宸祺出行將其註冊股本及實繳出資額分別減少364,000美元及280,981.96美元，而致行科技撤回其注資280,981.96美元（「減資」）。減資於2023年9月26日完成。致行科技不再為宸祺出行的股東，而宸祺出行成為香港宸祺的全資子公司。

於2023年7月6日，香港宸祺、宸祺出行、致行科技及境內僱員持股計劃持有人訂立終止協議，據此，訂約方同意無條件及不可撤銷地終止致行科技控制權安排，且訂約方於致行科技控制權協議項下的所有權利與責任將解除。於2023年7月6日，境內僱員持股計劃及致行科技控制權安排已終止。

據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，本集團已就重組取得必要的政府批准，且重組在所有重大方面均符合相關中國法律法規。

股份註銷

由於[編纂]前不得再根據[編纂]股權激勵計劃授出股份作為獎勵，本公司收到Zhixing BVI及致行I信託的書面通知，內容有關Zhixing BVI及致行I信託（視情況而定）無償交回本公司已發行股本中合共1,835,452股股份（「已交回股份」）。已交回股份將於緊接[編纂]前註銷。股份註銷完成後，[編纂]股權激勵計劃項下的所有股份均已授予其項下參與者。

重新分類及重新指定

於2024年[•]，我們的股東議決（其中包括）在[編纂]成為無條件的前提下，所有優先股將按一比一基準重新分類及重新指定為每股面值0.0005美元的普通股。

歷史、重組及公司架構

主要收購、出售及合併

自成立以來，我們並無進行任何我們認為對我們而言屬重大的收購、出售或合併。

[編纂]投資

1. 概覽

自成立以來，本集團已獲得多輪[編纂]投資。下表概述[編纂]投資者對本公司作出的[編纂]投資的主要條款：

[編纂]投資	創始輪	A輪	B輪
認購協議日期	2019年3月14日	2022年1月21日、 2022年4月25日、 2022年4月29日及 2023年4月23日	2022年9月30日、 2023年2月2日、 2023年4月28日、 2023年7月30日、 2023年8月8日及 2023年8月11日
最後支付對價日期	2019年7月9日	2023年6月21日	2023年8月17日
認購股份總數	90,000,000	48,274,535	27,669,969
支付予本公司的每股 股份成本	人民幣10元	人民幣20.2793元	人民幣30.4400元
[編纂]折讓 ⁽¹⁾	[編纂]%	[編纂]%	[編纂]%
本公司的交易後估值	人民幣10.0億元	人民幣30.1億元	人民幣53.6億元
[編纂]投資 所得款項用途	截至最後實際可行日期，創始輪及A輪[編纂]投資所籌集的資金已全部動用，而B輪[編纂]投資所得款項約人民幣504百萬元尚未動用。我們的[編纂]投資所得款項已用於支持我們的業務，包括支付與出行服務和車隊銷售及維修有關的成本及開支，以及收購與出行服務項下的Robotaxi業務有關的資產及其他資產，即自動駕駛汽車及硬件。餘下所得款項將根據董事會批准的業務計劃或預算用於支持我們的業務運營及發展。		

歷史、重組及公司架構

[編纂]投資	創始輪	A輪	B輪
[編纂]投資者為本公司帶來的戰略利益	通過創始輪融資，本公司獲得初始資金以建立我們的公司架構並開展業務。		
釐定已付對價的基準	於進行A輪及B輪[編纂]投資時，我們認為本公司將受益於投資於本公司所提供的額外資本以及該等[編纂]投資者的知識及經驗。A輪及B輪[編纂]投資者為相關行業的機構投資者及專業戰略投資者，因此可向我們提供我們認為對本集團未來發展有幫助的知識及經驗。A輪及B輪[編纂]投資者的投資表明彼等對本集團業務表現及營運、優勢及長期前景的承諾及信心。		
	就創始輪融資而言，對價乃經考慮投資初期階段後公平磋商釐定。		
	A輪及B輪[編纂]投資的對價乃由本公司與投資者經考慮獨立第三方估值師編製的本公司當時的估值、投資時間及我們的業務和經營實體的經營業績和前景後公平磋商釐定。尤其是，自A輪[編纂]投資以來，我們已在業務發展方面取得了重大進展。於2022年，我們與若干行業夥伴合作探索Robotaxi的商業化，且根據弗若斯特沙利文的資料，我們公開展示全球首個開放式Robotaxi運營科技平台。我們亦正式發佈自主研發的Robotaxi運營監管平台，根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行平台。我們的如祺車服首家門店在廣州正式開業。在作出投資決策時，B輪[編纂]投資者已考慮自A輪[編纂]投資以來取得的進展及出行行業的發展情況。		
禁售期	[編纂]投資者持有的股份將受限於[編纂]後不少於180天的禁售安排。		

附註：

- (1) [編纂]折讓乃基於以下假設計算：(i)[編纂]為每股[編纂][編纂]，即指示性[編纂][編纂]及[編纂]的中位數；及(ii)所有優先股已按一比一基準轉換為股份。

歷史、重組及公司架構

2. [編纂]投資者的特別權利

我們所有的[編纂]投資者均受我們先前生效的組織章程細則（「**先前細則**」）的條款約束，**先前細則**將於[編纂]完成後由我們的組織章程細則取代。根據本公司與[編纂]投資者訂立的股東協議（「**股東協議**」）及**先前細則**，[編纂]投資者獲授與本公司有關的若干特別權利。

根據聯交所發佈的新上市申請人指南第4.2章所載指引，[編纂]投資項下的所有特別權利（其中包括贖回權、優先購買權、優先承購權、附帶出售權、資訊權、清盤權、董事委任權等）將失效及終止。根據**股東協議**，贖回權於緊接[編纂]前不再可行使，而所有其他特別權利將於[編纂]前或緊接[編纂]前終止。所有[編纂]投資者（或彼等各自指定聯屬人士）將擁有反攤薄權，可根據[編纂]按[編纂]認購本公司將予發行的股份數目，作為[編纂]的一部分，以維持彼等各自於緊接[編纂]前於本公司的股權百分比（按全面攤薄和轉換後的基準計算）。

所有優先股將於[編纂]完成前按一比一基準轉換為股份，屆時我們的股本將包括一類股份，即普通股。有關股份附帶權利的進一步資料，請參閱「股本」。

3. 聯席保薦人確認

基於(i)[編纂]投資的對價已於[編纂]前120個整日以上不可撤銷地結清；及(ii)如上文「[編纂]投資者的特別權利」所披露的終止或停止授予[編纂]投資者的特別權利，聯席保薦人確認[編纂]投資符合聯交所發佈的新[編纂]申請人指南第4.2章所載指引。

4. 有關[編纂]投資者的資料

下文載列我們的[編纂]投資者概況。據董事所知，除本文件所披露者外，各[編纂]投資者過往及現時與本公司及其關連人士均無任何關係。

- (a) 廣汽工業為一家由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會及廣東省財政

歷史、重組及公司架構

廳分別最終控制90%及10%股權的中國國有控股股份有限公司。廣汽工業主要從事為國內及國際市場汽車整車及零部件設計與製造、汽車銷售及物流、汽車金融、保險及相關服務；

- (b) **廣汽**為一家根據中國法律成立並於聯交所(股份代號：02238)及上海證券交易所(股票代碼：601238)上市的股份有限公司。廣汽主要從事研發、整車(汽車、摩托車)、零部件、商貿服務、金融、出行等業務，構成了完整的汽車產業鏈閉環；
- (c) **中隆**為一家於香港註冊成立的私人股份有限公司，為廣汽的全資子公司。中隆主要從事股權投資；
- (d) **Tencent Mobility**為一家根據香港法律註冊成立的有限公司，為騰訊(一家於聯交所上市的公司，股份代號：00700)的全資子公司。**Tencent Mobility**主要從事投資控股活動；
- (e) **廣州公交集團**為一家根據中國法律成立的公司，由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有。廣州公交集團主要從事與道路運輸相關的各類業務，如地面公交、輪渡客運、出租車客運、公路旅客運輸、道路貨物運輸、倉儲(冷鏈)物流服務、智能交通建設、站場建設管理、城市一卡通、附屬資源開發與經營等。廣州公交集團是華南地區最大的公共交通、道路運輸企業；
- (f) **紅峰投資**為一家根據英屬維爾京群島法律註冊成立的公司，由朱偉航先生全資擁有。朱偉航先生為珠江投資的股東，而珠江投資為祺宸科技的登記股東之一。紅峰投資主要從事股權投資；
- (g) **達溢投資**為一家根據香港法律註冊成立的公司，由Shi Haotian先生全資擁有。達溢投資主要從事股權投資。據董事經適當查詢後所知，Shi Haotian先生為獨立第三方；

歷史、重組及公司架構

- (h) **China Drive**為一家根據英屬維爾京群島法律註冊成立的公司，由China Drive的兩大股東Advance Access Group Limited及孫艷紅女士分別擁有約26.7%及20%。孫艷紅女士為我們的登記股東之一。Advance Access Group Limited由Feng Jun先生全資擁有。China Drive主要從事股權投資。據董事經適當查詢後所知，Feng Jun先生為獨立第三方；
- (i) **Jovial Lane**為一家根據英屬維爾京群島法律註冊成立的公司，由Cheering Venture Global Limited全資擁有，而Cheering Venture Global Limited由滴滴全球股份有限公司全資擁有。Jovial Lane主要從事股權投資；
- (j) 小馬智行為一家根據香港法律註冊成立的公司，由Pony AI Inc. (一家於開曼群島註冊成立的公司) 全資擁有。Pony AI Inc.則由彭軍先生 (其持有Pony AI Inc. 50%以上的投票權) 控制。IWAY LLC (由Lou Tiancheng先生全資擁有) 持有Pony AI Inc.約20%的投票權。小馬智行主要從事開發自動駕駛技術。據董事經適當查詢後所知，彭軍先生及Lou Tiancheng先生均為獨立第三方；
- (k) **SMBC**是為及代表Mirai Creation Fund II持有本公司若干股份的受託銀行。株式会社SMBC信託銀行由三井住友銀行全資擁有，而三井住友銀行由三井住友金融集團株式會社 (一家於東京證券交易所 (股份代號：8316) 及紐約證券交易所 (股份代號：SMFG) 上市的公司) 全資擁有。株式会社SMBC信託銀行主要從事銀行及信託業務。Mirai Creation Fund II的普通合夥人為SPARX Group Co., Ltd.，而SPARX Group Co., Ltd.由阿部修平先生擁有53.5%。Mirai Creation Fund II的有限合夥人為豐田汽車公司 (一家於東京證券交易所上市的公司，股份代號：7203) 及三井住友銀行，其分別持有Mirai Creation Fund II的13.8%及13.8%的合夥權益。Mirai Creation Fund II主要從事運輸、軟件、非金融服務、移動、工業、軟件即服務及技術、媒體及電訊行業的投資。Mirai Creation Fund II在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資。據董事經適當查詢後所知，豐田汽車公司及三井住友金融集團均為獨立第三方；
- (l) **DMR**為InvesPedia VCC的子基金，其根據新加坡法律註冊成立，主要從事投資管理及資產管理。InvesPedia VCC由瑞盛亞洲私人有限公司管理，而瑞盛亞洲私人有限公司由Albert Ee Oon Sun先生擁有77%。DMR在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資。據董事經適當查詢後所知，Albert Ee Oon Sun先生為獨立第三方；

歷史、重組及公司架構

- (m) **廣州廣商鑫富**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州商貿產業投資基金管理有限公司，其由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州廣商鑫富的最大有限合夥人為廣州商貿產業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**廣州商貿產業投資基金**」）及廣州國企創新基金有限公司，分別持有廣州廣商鑫富75%及20%的合夥權益。廣州商貿產業投資基金由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣商鑫富在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (n) **廣州工控**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州工控創業投資基金管理有限公司，其由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州工控的最大有限合夥人為廣州萬寶長睿投資有限公司（「**廣州萬寶**」）及廣州工控資本管理有限公司（「**廣州工控資本管理**」），分別持有廣州工控約50%及50%的合夥權益。廣州萬寶及廣州工控資本管理均由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州工控在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (o) **廣州科創合行**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州產投私募基金管理有限公司（「**廣州產投私募基金**」），廣州產投私募基金分別由廣州產業投資資本管理有限公司（「**廣州產業投資資本管理**」）及廣州市科技金融綜合服務中心有限責任公司（「**廣州市科技**」）擁有91%及9%。廣州產業投資資本管理及廣州市科技由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州科創合行的合夥人為廣州國資混改一期股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「**廣州國資混改**」）、廣州鯤

歷史、重組及公司架構

鵬泰鴻投資諮詢合夥企業(有限合夥)及廣州產投私募基金，分別持有廣州科創合行約74.98%、24.99%及0.03%的合夥權益。廣州國資混改的普通合夥人為廣州產投私募基金。廣州科創合行在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

- (p) **廣州科創產業**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州產投私募基金，其由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州科創產業的最大有限合夥人為廣州產業投資資本管理，持有廣州科創產業99.99%的合夥權益。廣州產業投資資本管理由廣州產業投資控股集團有限公司全資擁有，其由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州科創產業在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (q) **合肥國軒**為一家於中國成立的有限公司，主要從事新型鋰離子動力電池的研發、生產及經營。其由國軒高科股份有限公司(一家於深圳證券交易所上市的公司，股份代號：002074)全資擁有。合肥國軒在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (r) **廣州匯垠新能源**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。廣州匯垠新能源的普通合夥人及最大合夥人為廣州匯垠天粵股權投資基金管理有限公司(「**廣州匯垠天粵**」)，其持有廣州匯垠新能源約58.25%的合夥權益。廣州匯垠天粵由廣州市人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣州匯垠新能源在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (s) **廣州開發區氫城**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州開發區城市發展基金管理有限公司，其由廣州市發展和改革委員會最終控制。廣州開發區灣頂新動能產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「**廣州開發區灣頂**」)為廣州開發區氫城的最大有限合夥人，持有其99.67%的合夥權益。廣州開發區灣頂的兩名有限合夥人為廣州恆運企業集團股份有限公司(一家於深圳證券交易所上市的公司，股票代

歷史、重組及公司架構

碼：000531)及廣州開發區產業基金投資集團有限公司(「廣州開發區產業基金」)，分別持有廣州開發區灣頂60%及39.71%的合夥權益。廣州開發區產業基金為廣州市發展和改革委員會的全資子公司。廣州開發區灣頂的普通合夥人為廣州開發區城市發展基金管理有限公司，其由廣州市發展和改革委員會最終控制。廣州開發區氫城與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

- (t) **廣州辰途華傑**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州謝諾辰途股權投資管理有限公司(「廣州謝諾辰途」)，而廣州謝諾辰途分別由廣州謝諾投資集團有限公司(「廣州謝諾投資」)及廣州謝諾投資最大股東陳銳彬先生擁有90%及10%。廣州辰途華傑的最大有限合夥人為廣州辰途華成創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「廣州辰途華成」)、梁永標先生及謝東祥先生，分別持有廣州辰途華傑19.35%、12.38%及11.61%的合夥權益。廣州辰途華成的普通合夥人為廣州謝諾辰途。據董事經適當查詢後所知，陳銳彬先生、梁永標先生及謝東祥先生均為獨立第三方。廣州辰途華傑在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (u) **Shengrich**為一家根據英屬維爾京群島法律註冊成立的有限公司，主要從事股權投資。其為深圳鑫睿豐盛的全資子公司，深圳鑫睿豐盛為廣州膠管廠的聯屬公司。深圳鑫睿豐盛為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資及企業諮詢。其普通合夥人為廣州市京穗房地產開發有限公司，廣州市京穗房地產開發有限公司由廣東聖豐集團有限公司(「廣東聖豐」)及上海聖豐投資管理有限公司(「上海聖豐」)分別擁有90%及10%權益。廣東聖豐由上海聖豐、江南先生及楊雅瓊女士分別擁有80%、10%及10%權益。上海聖豐由江南先生及楊雅瓊女士分別擁有90%及10%權益。

歷史、重組及公司架構

廣州橡發橡膠有限公司（「橡發橡膠」）為深圳鑫睿豐盛的最大有限合夥人，持有深圳鑫睿豐盛99.98%的合夥權益。橡發橡膠由廣州瑞景投資有限公司（「廣州瑞景」）及羅明先生分別擁有約98.21%及1.79%。廣州瑞景由索政先生及孔令超先生分別擁有50%及50%。廣州膠管廠亦為廣州橡發的全資子公司。據董事經適當查詢後所知，江南先生、楊雅瓊女士、索政先生及孔令超先生均為獨立第三方。廣州膠管廠在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

- (v) **廣州璟瓏**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為廣州勝璟創業投資有限公司，廣州勝璟創業投資有限公司分別由楊一鳴先生及徐琳玲女士擁有99%及1%。佛山市千燈天若二號股權投資合夥企業（有限合夥）（「佛山千燈」）為廣州璟瓏的最大有限合夥人（持有廣州璟瓏約16.15%的合夥權益），其普通合夥人為廣東千燈中欣投資管理有限公司（「廣東千燈中欣投資管理」）。廣東千燈中欣投資管理由李再榮先生及深圳市千燈創業投資發展有限公司分別擁有18%及72%，而深圳市千燈創業投資發展有限公司由李再榮先生及喻雄英女士擁有30%及70%。據董事經適當查詢後所知，楊一鳴先生、徐琳玲女士、杜嘉欣女士、李再榮先生及喻雄英女士均為獨立第三方。廣州璟瓏在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (w) **共青城新意睿安**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。其普通合夥人為新意資本基金管理（深圳）有限公司，其為君聯眾安投資管理（深圳）有限公司的全資子公司。君聯眾安投資管理（深圳）有限公司由王玫女士及許敏女士分別擁有93%及7%。共青城新意睿安的最大有限合夥人為趙春榮女士、國信資本有限責任公司、深圳市朗科科技股份有限公司及高春梅女士，分別持有共青城新意睿安約26.55%、25.76%、15.93%及10.62%的合夥權益。國信資本有限責任公司為國信證券股份有限公司

歷史、重組及公司架構

(一家於上海證券交易所上市的公司，證券代碼：002736)的全資子公司。深圳市朗科科技股份有限公司為一家於深圳證券交易所上市的公司(證券代碼：300042)。據董事經適當查詢後所知，王玫女士、許敏女士、趙春榮女士及高春梅女士均為獨立第三方。共青城新意睿安在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

- (x) **成都赤鼎**為一家於中國成立的有限公司，主要從事股權投資。其股東為四川德勝集團鈦鈦有限公司(「**四川德勝集團**」)及四川鼎祥股權投資基金有限公司，分別持有成都赤鼎約80.47%及19.53%的股權。四川德勝集團的股東為雲南德勝鋼鐵有限公司(「**雲南德勝**」)、宋德安先生及樂山中聯亞實業有限公司(「**樂山中聯亞**」)，分別持有四川德勝集團約47.37%、26.84%及25.79%的股權。雲南德勝由雲南德勝物流有限公司(「**雲南德勝物流**」)、宋德安先生及樂山中聯亞分別擁有約42.08%、29.54%及28.38%。雲南德勝物流由戴玲英女士及樂山中聯亞分別擁有51%及49%。樂山中聯亞分別由蔣興斌先生及潘艷女士最終擁有90%及10%。據董事經適當查詢後所知，宋德安先生、戴玲英女士、蔣興斌先生及潘艷女士均為獨立第三方。成都赤鼎在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；
- (y) **韶關融譽**為一家於中國成立的有限公司，主要從事股權投資。韶關融譽由粵港澳大灣區產融投資有限公司全資擁有，而粵港澳大灣區產融投資有限公司則由其最大股東廣州產融協同投資發展合夥企業(有限合夥)(「**廣州產融協同投資**」)擁有約19.63%。廣州產融協同投資的普通合夥人為廣州正晟企業管理有限公司，廣州正晟企業管理有限公司由李新年先生、吳海峰先生及杜慕群先生分別擁有71.40%、14.30%及14.30%。廣州產融協同投資的最大有限合夥人為河南世紀陽光實業發展有限公司(「**河南世紀陽光**」)，其持有約33.82%的合夥權益。河南世紀陽光由其最大股東石家莊華萬商貿

歷史、重組及公司架構

有限公司擁有60%，而石家莊華萬商貿有限公司由孟英華先生及王士虎先生最終控制，其分別擁有80%及20%。據董事經適當查詢後所知，李新年先生、吳海峰先生、杜慕群先生、孟英華先生及王士虎先生均為獨立第三方。韶關融譽在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

(z) **佛山凱盛壹號**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。佛山凱盛壹號的普通合夥人為廣東檸盟投資有限公司，其由張奕寧先生及李雪儀女士分別擁有85%及15%。佛山凱盛壹號的最大合夥人為廣東檸盟投資有限公司（「**廣東檸盟**」）、四川特佳智能科技有限公司（「**四川特佳**」）、梁仲瓊女士及涂潔女士，其分別持有佛山凱盛壹號22%、15%、15%及10%的合夥權益。廣東檸盟由張奕寧先生及李雪儀女士分別擁有85%及15%。四川特佳則由朱忠祥先生及王萍女士分別擁有83.33%及16.67%。據董事經適當查詢後所知，張奕寧先生、李雪儀女士、朱忠祥先生、王萍女士、張奕寧先生及李雪儀女士均為獨立第三方。佛山凱盛壹號在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

(aa) **廣東瑞浩一號**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。廣東瑞浩一號的普通合夥人為廣東瑞浩股權投資基金管理有限公司（「**廣東瑞浩**」），廣東瑞浩由鍾文輝先生、廣州厚益企業管理合夥企業（有限合夥）、廣州民投產業投資管理有限公司（「**廣州民投產業**」）及廣州嘉派投資合夥企業（有限合夥）分別擁有60%、20%、10%及10%。廣民投九號新能源股權投資（佛山）合夥企業（有限合夥）（「**廣民投九號**」）為廣東瑞浩一號的最大有限合夥人，持有廣東瑞浩一號約89.62%的合夥權益。廣民投九號的普通合夥人為廣州民投產業，廣州民投產業由廣州民營投資股份有限公司（「**廣州民營投資**」）擁有99.9%。廣州民營投資的最大股東為廣州清蓮文化傳播有限公司（「**廣州清蓮**」）、廣州乾啟軟件開發有限公司（「**廣州乾啟**」）、廣州合正數據處理有限公司（「**廣州合正**」）、深圳市時德投資有限公司（「**深圳時德**」）、廣州來電貿易有限公司（「**廣州來電**」）及深圳前海嘉

歷史、重組及公司架構

信諾科技有限公司，分別持有廣州民營投資18%、18%、15.5%、15%、12%及10%的股份，其中，廣州清蓮由溫新章先生全資擁有，廣州乾啟由溫德祥先生全資擁有，廣州合正由張志豪先生全資擁有，深圳前海嘉信諾科技有限公司由深圳時德（其由楊時青先生及孫德香女士分別擁有95.24%及4.76%）最終控制，而廣州來電由溫德桂女士全資擁有。廣民投九號的最大有限合夥人為翁偉雄先生及劉峰先生，分別持有廣民投九號約11.47%及11.47%的合夥權益。據董事經適當查詢後所知，鍾文輝先生、翁偉雄先生、劉峰先生、溫新章先生、溫德祥先生、張志豪先生、楊時青先生、孫德香女士及溫德桂女士均為獨立第三方。廣東瑞浩一號在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

- (ab) **廣東瑞浩二號**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。廣東瑞浩二號的普通合夥人為廣東瑞浩。廣東瑞浩二號的最大有限合夥人為廣州民投新興產業研究院有限公司（「**廣州民投研究院**」）及廣民投十號新能源股權投資（佛山）合夥企業（有限合夥）（「**廣民投十號**」），持有廣東瑞浩二號約53.79%及30.00%的合夥權益。廣州民投研究院由廣州民營投資及廣州民投產業分別擁有99%及1%。廣民投十號的普通合夥人為廣州民投產業。廣民投十號的最大有限合夥人為伍桂祥先生及廣民投二號新能源股權投資（佛山）合夥企業（有限合夥）（「**廣民投二號**」），分別持有廣民投十號約48.66%及33.33%的合夥權益。廣民投二號的普通合夥人為廣州民投產業。廣民投二號的有限合夥人為李建華先生，其持有約99.99%的合夥權益。有關廣東瑞浩、廣州民營投資及廣州民投產業的詳情，請參閱上文附註(aa)。據董事經適當查詢後所知，伍桂祥先生及李建華先生均為獨立第三方。廣東瑞浩二號在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；

歷史、重組及公司架構

- (ac) **廣民投新能源**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。廣民投新能源的普通合夥人為廣州民投產業。廣民投八號新能源股權投資(佛山)合夥企業(有限合夥)(「**廣民投八號**」)為廣民投新能源的最大有限合夥人，持有廣民投新能源約63.92%的合夥權益。廣民投八號的普通合夥人為廣州民投產業。廣民投八號的最大有限合夥人為周志聰先生、楊霖先生、珠海市橫琴長江實業有限公司(「**珠海橫琴**」)及億創股權投資基金(棗莊)合夥企業(有限合夥)(「**億創股權**」)，持有廣民投八號約22.35%、16.76%、11.17%及10.06%的合夥權益，其中珠海橫琴由楊霖先生全資擁有。億創股權的普通合夥人為青島億創新能私募基金管理有限公司(「**青島億創**」)，其由黃凱凱先生及朱凱傑先生分別擁有99%及1%。億創股權的最大有限合夥人為黃永飛先生及黃凱凱先生，分別持有億創股權32.5%及9.95%的合夥權益。有關廣州民投產業的詳情，請參閱上文附註(aa)。據董事經適當查詢後所知，周志聰先生、楊霖先生、黃凱凱先生、朱凱傑先生及黃永飛先生均為獨立第三方。廣民投新能源在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資；及
- (ad) **廣東恒新智行**為一家根據中國法律成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。廣東恒新智行的普通合夥人為廣東先進製造產業投資私募基金管理有限公司，其由廣東省人民政府國有資產監督管理委員會最終控制。廣東恒新智行的最大有限合夥人為南方出版傳媒股份有限公司(一家於上海證券交易所上市的公司，股票代碼：601900)、廣州番禺基金管理有限公司(「**番禺基金**」)及共青城琢石紅鳥一期創業投資合夥企業(有限合夥)(「**共青城琢石**」)，分別持有廣東恒新智行約28.9%、14.45%及10.12%的合夥權益，其中，番禺基金由廣州市番禺區人民政府國有資產監督管理局及廣州金控基金管理有限公司(由廣州市人民政府最終控制)分別擁有50%及50%。廣東恒新智行在與我們的管理層會面並自行進行獨立盡職調查後對本公司進行投資。

歷史、重組及公司架構

本公司的資本化

下表載列我們(a)截至本文件日期及(b)緊隨[編纂]完成後(假設股份註銷已完成及所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份)的股權架構。

股東	普通股	A輪優先股	B輪優先股	緊接[編纂]前的股份總數	總擁有權百分比 ⁽²⁾	[編纂]完成後的股份總數 ⁽²⁾	[編纂]完成後的總擁有權百分比 ⁽¹⁾⁽²⁾
廣汽工業	8,797,226	17,258,940	9,684,625	35,740,791	20.53%	[編纂]	[編纂]%
中隆	26,202,774	-	-	26,202,774	15.05%	[編纂]	[編纂]%
Tencent Mobility	25,000,000	7,396,688	-	32,396,688	18.61%	[編纂]	[編纂]%
廣州公交集團	10,000,000	-	-	10,000,000	5.74%	[編纂]	[編纂]%
紅峰投資	5,000,000	-	-	5,000,000	2.87%	[編纂]	[編纂]%
達溢投資	5,000,000	-	-	5,000,000	2.87%	[編纂]	[編纂]%
China Drive	5,000,000	-	-	5,000,000	2.87%	[編纂]	[編纂]%
Jovial Lane	5,000,000	-	-	5,000,000	2.87%	[編纂]	[編纂]%
Ruji Mobility(a) Limited	110,000	-	-	110,000	0.06%	[編纂]	[編纂]%
Zhixing BVI、其他高級管理層股東、致行I信託及致行II信託	9,890,000	-	-	8,054,548	4.63%	[編纂]	[編纂]%
SMBC	-	3,007,986	-	3,007,986	1.73%	[編纂]	[編纂]%
DMR	-	2,958,674	-	2,958,674	1.70%	[編纂]	[編纂]%
小馬智行	-	9,392,612	-	9,392,612	5.39%	[編纂]	[編纂]%
廣州廣商鑫富	-	2,465,563	-	2,465,563	1.42%	[編纂]	[編纂]%
廣州工控	-	2,465,563	-	2,465,563	1.42%	[編纂]	[編纂]%
廣州科創合行	-	1,849,172	-	1,849,172	1.06%	[編纂]	[編纂]%

歷史、重組及公司架構

股東	普通股	A 輪優先股	B 輪優先股	緊接[編纂]前的股份總數	總擁有權百分比 ⁽²⁾	[編纂]完成後的股份總數 ⁽²⁾	[編纂]完成後的總擁有權百分比 ⁽¹⁾⁽²⁾
廣州科創產業	-	1,479,337	-	1,479,337	0.85%	[編纂]	[編纂]%
Shengrich	-	-	1,642,575	1,642,575	0.94%	[編纂]	[編纂]%
廣州開發區氫城	-	-	657,030	657,030	0.38%	[編纂]	[編纂]%
廣州辰途華傑	-	-	2,135,348	2,135,348	1.23%	[編纂]	[編纂]%
廣州環龍	-	-	657,030	657,030	0.38%	[編纂]	[編纂]%
共青城新意睿安	-	-	927,201	927,201	0.53%	[編纂]	[編纂]%
成都赤鼎	-	-	657,030	657,030	0.38%	[編纂]	[編纂]%
韶關融譽	-	-	468,134	468,134	0.27%	[編纂]	[編纂]%
廣州匯垠新能源	-	-	680,026	680,026	0.39%	[編纂]	[編纂]%
佛山凱盛壹號	-	-	328,515	328,515	0.19%	[編纂]	[編纂]%
廣東瑞浩一號	-	-	1,133,377	1,133,377	0.65%	[編纂]	[編纂]%
廣東瑞浩二號	-	-	377,792	377,792	0.22%	[編纂]	[編纂]%
廣民投新能源	-	-	2,611,695	2,611,695	1.50%	[編纂]	[編纂]%
廣東恒新智行	-	-	519,053	519,053	0.30%	[編纂]	[編纂]%
合肥國軒	-	-	5,190,538	5,190,538	2.98%	[編纂]	[編纂]%
其他公眾股東	-	-	-	-	-	[編纂]	[編纂]%
	<u>100,000,000</u>	<u>48,274,535</u>	<u>27,669,969</u>	<u>174,109,052</u>	<u>100.00%</u>	<u>[編纂]</u>	<u>100.00%</u>

附註：

(1) 假設股份註銷已完成及所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份。

(2) 由於約整，合計百分比可能不等於100%。

歷史、重組及公司架構

公眾持股量

除由廣汽工業、中隆、Tencent Mobility、廣州公交集團、紅峰投資有限公司、廣州廣商鑫富、廣州工控、廣州科創合行、廣州科創產業、廣州匯垠新能源、廣州開發區氫城、廣東恒新智行、Zhixing BVI、致行I信託及Ruqi Mobility(a) Limited (由於我們的董事蔣先生為Zhixing BVI的受益人之一及致行I信託的受益人及Ruqi Mobility(a) Limited的股東) 直接持有的股份外，由其他股東持有的股份將於[編纂]後計入公眾持股量，佔我們已發行股份總數的約[編纂]%

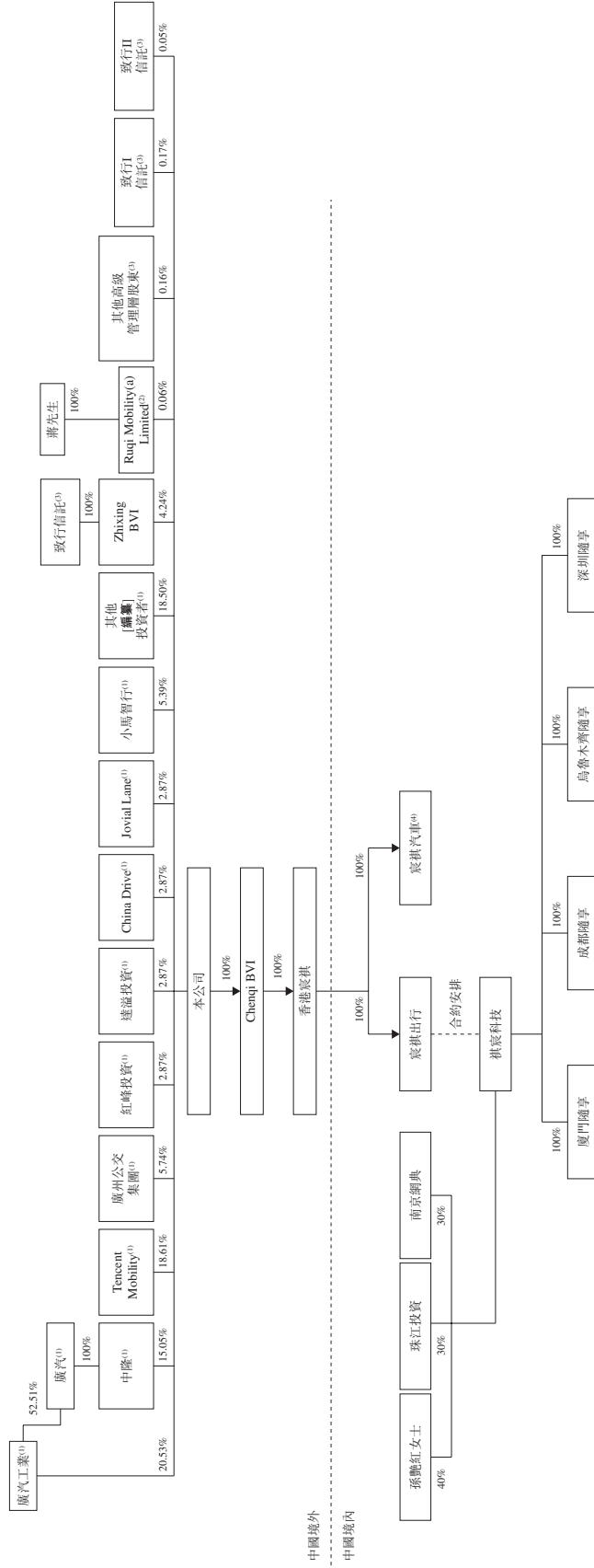
考慮到其他[編纂]投資者持有的股份及我們根據[編纂]將向其他公眾股東發行的股份，董事認為，本公司將能夠滿足上市規則第8.08條項下的公眾持股量規定。

歷史、重組及公司架構

公司架構

緊接[編纂]前的公司架構

下圖說明本公司緊接[編纂]完成前的簡化公司及股權架構：



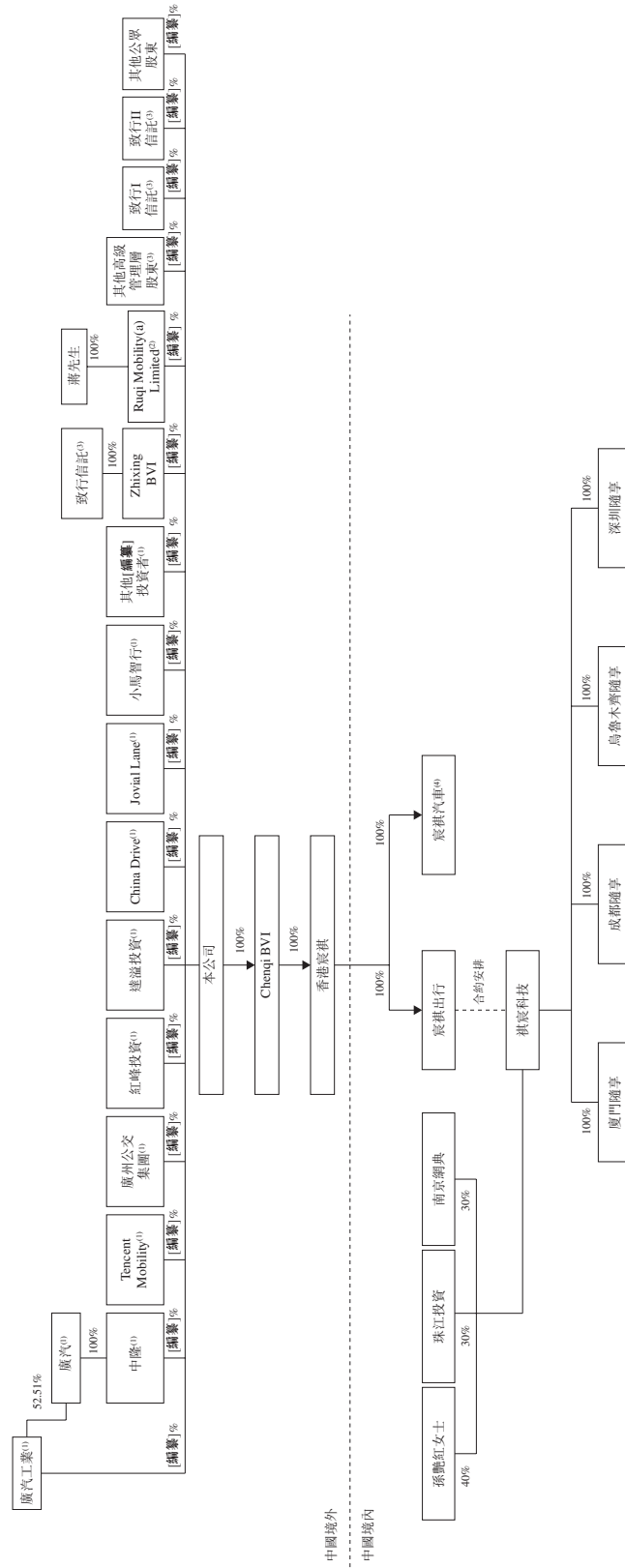
附註：

- 有關我們[編纂]投資者的身份及股權詳情，請參閱「-[編纂]投資」及「-本公司的資本化」。
- 由於Ruiqi Mobility(a) Limited乃由董事蔣先生持有，故其持有的股份不會計入公眾持股量。
- 有關該等實體的股東的身份詳情，請參閱「-重組 - 境內僱員持股計劃重組」。
- 宸祺汽車自2024年起主要提供從事車隊銷售及維修，此前經宸祺出行從事。
- 由於約整，合計百分比可能不等於100%。

歷史、重組及公司架構

緊隨[編纂]後的公司架構

下圖說明本公司緊隨[編纂]完成後的簡化公司及股權架構(假設股份註銷已完成及所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份)：



附註：請參閱上文「緊接[編纂]前的公司架構」圖表中對應的附註(1)至(5)。

歷史、重組及公司架構

中國監管規定

我們的中國法律顧問已確認，除本文件另有披露外，上述有關本集團中國公司的股份轉讓、重組及收購已妥為合法完成，且於所有重大方面已根據中國法律法規取得所有必要的政府批准。

在中國國家外匯管理局登記

根據國家外匯管理局於2014年7月4日頒佈並生效的《國家外匯管理局關於境內居民通過境外特殊目的公司融資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「37號文」），(i)境內居民以境外投融資為目的，以境內外資產或權益向其在境外直接設立或間接控制的特殊目的公司（「境外特殊目的公司」）出資前，應向國家外匯管理局地方分局辦理登記手續及(ii)於初始登記後，境外特殊目的公司發生境內居民個人股東、名稱、經營期限等信息變更，或發生境內居民個人增資、減資、股權轉讓或置換、合併或分立等重要事項變更後，境內居民亦應到國家外匯管理局地方分局辦理變更登記手續。根據37號文，未能遵守該等登記程序可能會導致處罰。此外，由於未能遵守該等登記程序，該境外特殊目的公司的中國子公司可能被禁止向其境外母公司分派其利潤及股息或進行其他後續跨境外匯活動，且境外特殊目的公司及其境外子公司向其中國子公司增資的能力可能受到限制。

根據國家外匯管理局頒佈並於2015年6月1日生效的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，接受國家外匯管理局登記的權力由國家外匯管理局地方分局轉授予合資格銀行。

據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，(i)就我們所知高級管理層控股公司須遵守37號文的個人實益擁有人已於2023年完成37號文規定的登記手續；及(ii)境內機構股東已完成向相關政府部門的境外直接投資登記。

歷史、重組及公司架構

[編纂]

合約安排

中國監管背景

背景

中國的外商投資活動主要受商務部和發改委聯合頒佈並不時修訂的《外商投資准入特別管理措施(負面清單)(2021年版)》(「《負面清單》」)所規管。《負面清單》載列限制或禁止外商投資的行業。

據我們的中國法律顧問告知，根據《負面清單》、其他適用的中國法律及與相關政府機構的磋商，我們受外商投資限制的業務／運營概要載列如下(「**相關業務**」)：

類別

我們的業務／運營

「禁止類」

地面移動測量

本集團從事(其中包括)提供Robotaxi服務及技術服務。提供Robotaxi服務及技術服務時，我們採集、存儲、傳輸及處理Robotaxi運營、服務及道路測試過程中產生的空間坐標、影像、點雲及其屬性信息等測繪地理信息數據。該等活動分類為地理信息系統工程及互聯網地圖服務。

根據《負面清單》，地理信息系統工程項下的地面移動測量為「禁止類」業務。禁止外國投資者於開展該業務的任何企業持有任何股權。

合約安排

為遵守中國法律法規，本公司通過祺宸科技提供 Robotaxi 服務，祺宸科技為我們的關聯併表實體之一，須持有且已獲得測繪資質證書（地理信息系統工程及互聯網地圖服務乙級測繪資質證書）。

鑒於上述中國監管背景，祺宸科技以實名書面形式諮詢了廣東省自然資源廳（「**廣東省自然資源廳**」），且廣東省自然資源廳於2023年7月作出了書面回應。基於該諮詢，根據適用的中國法律，地面移動測量屬外資禁入領域，以及合約安排不需要廣東省自然資源廳的審批。我們的中國法律顧問認為，廣東省自然資源廳是提供上述確認的主管部門。

「限制類」

增值電信服務

為提升我們網約車、順風車及 Robotaxi 服務的用戶體驗，我們平台亦經營網上商城以供用戶購買部分優惠券及特價優惠及提供增值服務，例如允許用戶查看熱門上下車地點及其他附加功能（「**增值服務**」），而該等服務構成《電信業務分類目錄》下的商業增值電信服務業務。因此，根據適用的中國法律法規，我們須持有且已獲得增值電信業務經營許可證（「**增值電信業務經營許可證**」）。

合約安排

根據《負面清單》及其他適用的中國法律法規，提供增值電信服務業務（包括提供商業互聯網內容服務）屬「限制類」業務，增值電信業務的外資股比不超過50%（電子商務、國內多方通信、存儲轉發類、呼叫中心除外）。

為遵守中國法律法規，本公司通過祺宸科技提供增值服務，祺宸科技為我們的關聯併表實體之一，須持有且已獲得增值電信業務經營許可證。

鑒於上述中國監管背景，祺宸科技以實名書面形式諮詢了廣東省通信管理局（「**廣東省通信管理局**」），且廣東省通信管理局於2023年6月作出了書面回應。基於該諮詢，廣東省通信管理局確認增值電信服務屬於限制外商投資類，且合約安排不需要廣東省通信管理局的審批。我們的中國法律顧問認為，廣東省通信管理局是提供上述確認的主管部門。

於2022年3月29日，國務院頒布《國務院關於修改和廢止部分行政法規的規定》（「**2022年規定**」），於2022年5月1日生效。根據2022年規定，刪去原《外商投資電信企業管理規定》中訂立的外商投資電信企業的外方主要投資者有從事基礎電信業務的良好業績和運營經驗規定（「**資格規定**」）。有關詳情，請參閱本文件「監管概覽－有關外商投資增值電信業務的法規」。我們的中國法律顧問告知我們：(1)外商投資增值電信業務受現行中國法律及法規限制；及(2)刪去資格規定並無改變上述對外商投資我們增值電信業務的限制，因此本公司將能夠直接或通過全資擁有股權間接持有我們的關聯併表實體。截至最後實際可行日期，我們尚未收到主管部門對於我們增值電信業務經營許可證或合約安排整體有效性作出的任何查詢或通知。

合約安排

我們將密切監控有關外商投資限制的法律及法規的任何未來發展並將採取一切必要行動以遵守適用法律、法規及具體規定或指引，包括日後需要時重組我們的公司架構。有關詳情，請參閱本節「－ 合約安排－ 我們將解除合約安排的情形」一節。

除上述「禁止類」及「限制類」業務外，據我們的中國法律顧問告知，本集團經營的其他業務概無受到任何外商投資限制。

相關業務

我們的關聯併表實體之一祺宸科技主要從事通過網絡平台提供出行服務（包括網約車、Robotaxi及順風車）、技術服務及其他服務（其中包括網上商城及增值服務）。

於2024年6月5日，我們的中國法律顧問通過工信部的官方諮詢熱線以實名的方式諮詢工信部，並認為(i)我們的平台必須取得並已取得增值電信業務經營許可證，原因為其在我們的平台上經營增值服務，即經營網上商城及提供其他增值服務，如允許用戶查看熱門的接送地點及其他附加功能；及(ii)鑒於工信部是由《中華人民共和國電信條例》指定實施全國的電信行業監督管理，而該官員由工信部指定回應我們通過工信部官方諮詢熱線進行的諮詢，工信部及該官員有能力提供諮詢。

本公司認為提供Robotaxi服務可補充我們的有人駕駛網約車服務，對本集團的未來方向至關重要，且我們平台提供的Robotaxi服務及其他服務（其中包括增值服務）與我們的有人駕駛網約車服務及其他出行服務密不可分，原因如下：

- (a) 據中國法律顧問所告知，《工業和信息化部、公安部、住房和城鄉建設部、交通運輸部關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》規定，車輛用於運輸經營的，應當取得相應業務類別的運營資質。因此，本公司合資格參與Robotaxi運營的試點計劃，因為我們擁有運營載人乘車服務的

合約安排

相關行業經驗及牌照。由於經營Robotaxi服務的實體亦須持有網約車服務的相關資質，本集團在同一個統一網絡平台從事結合有人駕駛網約車及Robotaxi服務的混合運營模式。

- (b) 我們的出行服務及我們平台提供的其他服務（其中包括增值服務）均通過我們的移動應用程序及微信小程序提供，其使用相同的後台管理系統，擁有相同的用戶群並採用統一的付款方式。乘客透過一個平台預訂及管理行程，並可以同時從三種方式（即網約車、順風車及Robotaxi）中選擇。要求乘客透過不同個別平台下單及發出指示並不切實際及不可能。由於乘客及司機的資料須通過我們的整合操作系統連接，以確保每次網約車、順風車及Robotaxi服務均能有效安全地運作，因此建立個別基本操作系統對我們而言在技術上不可行且在商業上並不可行；
- (c) 我們的有人駕駛網約車服務、Robotaxi服務及我們平台提供的服務（其中包括增值服務）均依賴於我們的信息、技術、知識產權、人力資源及專業知識，使用一致的邏輯及算法技術；
- (d) 將相關業務從我們的其他服務及業務拆分出來不利於技術及資源的維護與管理，並會產生大量成本；及
- (e) 我們的Robotaxi服務及我們平台提供的其他服務（其中包括增值服務）瞄準出行服務平台的用戶，旨在為用戶提供優化多元的服務，有效補充核心出行服務並構成我們多維度出行服務系統的一部分。

祺宸科技（我們的關聯併表實體之一，從事提供出行服務）可為傳統網約車服務、Robotaxi服務、順風車及我們平台提供的其他服務（其中包括增值服務）提供所需資源。可分開運營且與有人駕駛網約車服務及我們平台提供的其他服務（例如車隊銷售及維修）並非緊密聯繫的業務由宸祺出行運營，不計入合約安排範圍。

合約安排

據我們的中國法律顧問告知，我們無法持有或收購關聯併表實體的任何股權，乃由於根據《負面清單》及其他適用的中國法律法規，外國投資者：

- (a) 禁止持有從事地面移動測量業務的中國企業的任何股權；及
- (b) 持有須根據增值電信業務經營許可證提供經營性互聯網信息服務（分類為「增值電信服務業務」）的中國企業股權不得超過50%。

經本公司確認，相關關聯併表實體於同一平台提供經營性互聯網信息、地面移動測量業務及《負面清單》以外的業務。所有該等相關業務構成本集團業務不可分割的一部分，均於同一平台上運營，彼此不可分割。根據我們的中國法律顧問告知，鑑於祺宸科技持有限制外商投資類業務所需的測繪資質證書，本公司無法直接持有祺宸科技的股權。

如上文所示，為使我們的業務經營符合適用的中國法律法規，本公司作為現行監管制度下的外國投資者，已採用合約安排，允許本公司控制關聯併表實體的業務經營並享有由此產生的所有經濟利益。根據上文及我們的中國法律顧問意見，我們認為為使我們能夠在中國開展受外商投資限制的業務，嚴密定製的合約安排屬必要。

合約安排

概覽

如上文所述，對關聯併表實體目前經營所在行業若干領域的投資受現行中國法律法規限制。經諮詢我們的中國法律顧問後，我們確定，本公司通過股權直接持有關聯併表實體並不可行。相反，我們決定，按照中國外商投資限制行業的慣例，通過與宸祺出行、祺宸科技及登記股東於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂的合約安排，有效控制關聯併表實體目前經營的業務並獲得產生的所有經濟利益。

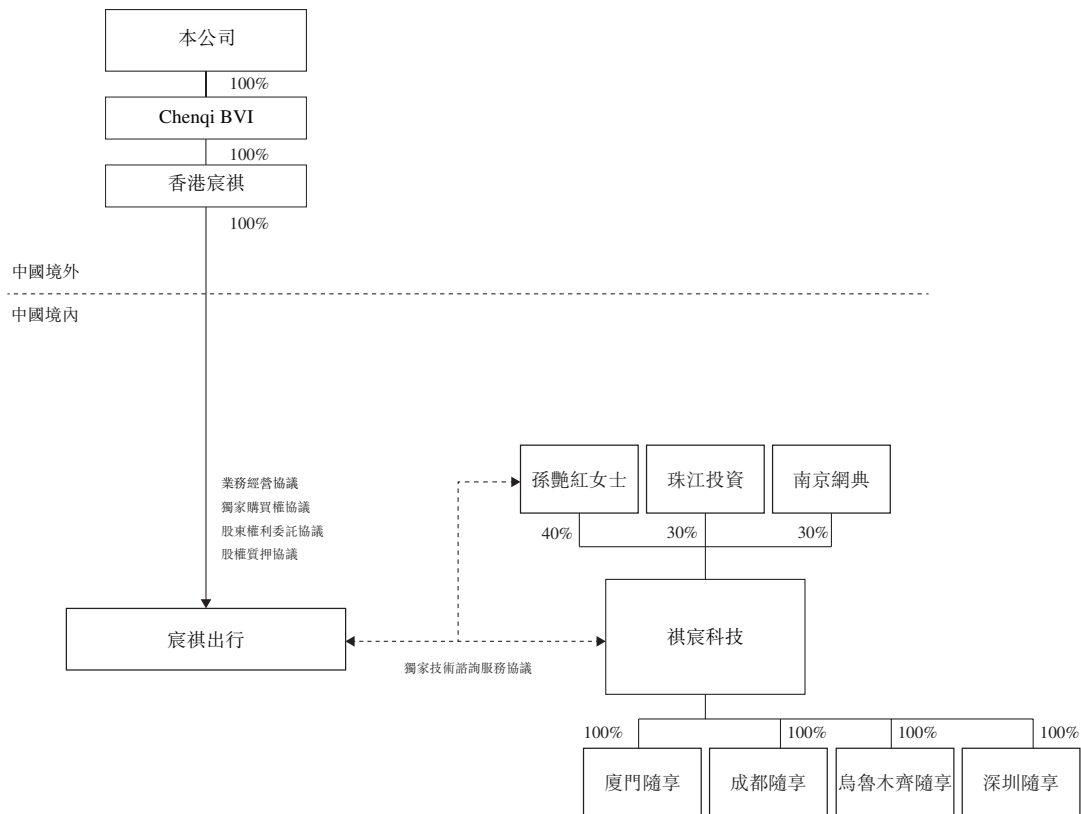
合約安排

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們關聯併表實體的總收入分別佔本集團總收入的99%、91%及84%。

截至最後實際可行日期，祺宸科技由孫艷紅女士（「個人登記股東」）、珠江投資及南京網典分別持有其全部股權的40%、30%及30%。

合約安排

以下簡圖說明合約安排下的經濟利益由我們的關聯併表實體流向宸祺出行及本公司：



附註：

(1) 祺宸科技由孫艷紅女士、珠江投資及南京網典分別持有其全部股權的40%、30%及30%。

中國公民孫艷紅女士為持有本公司股東China Drive Investment Limited約20%股份的股東。

珠江投資為朱偉航先生持有99%的實體。朱偉航先生為本公司股東紅峰投資有限公司的唯一股東。經珠江投資確認，其最終股東為中國公民。

南京網典為騰訊控制的子公司。經南京網典確認，其最終登記股東為中國公民。

(2) 「——>」指股權的直接法定及實益擁有權。

(3) 「←----->」指合約關係。

合約安排

- (4) 截至最後實際可行日期，祺宸科技持有測繪資質證書(地理信息系統工程及互聯網地圖服務乙級測繪資質證書)及增值電信業務經營許可證。
- (5) 成立廈門隨享、成都隨享、烏魯木齊隨享及深圳隨享旨在於其成立所在省市有效管理及高效執行祺宸科技的本地業務。

我們將解除合約安排的情形

倘相關業務不再被適用中國法律法規禁止或限制且我們可申請及保有相關業務的適用證書，我們將在切實可行的範圍內盡快解除和終止有關此類相關業務的合約安排。於此情況下，宸祺出行將根據獨家購買權協議(定義見下文)行使認購期權，收購祺宸科技的股權並解除合約安排，而我們將直接持有相關中國法律法規允許的最高百分比的所有權權益。

合約安排項下主要條款的概要

構成合約安排的各項具體協議概述載列如下。

獨家技術諮詢服務協議

祺宸科技與宸祺出行於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂獨家技術諮詢服務協議(「**獨家技術諮詢服務協議**」)，據此，祺宸科技同意委聘宸祺出行為其獨家技術諮詢及管理服務提供商，包括但不限於技術支持、維保服務、業務開發及營銷服務以及管理諮詢服務、不時使用知識產權及金融服務。

祺宸科技須就宸祺出行提供的服務向宸祺出行支付服務費(「**服務費**」)。在符合中國法律規定的前提下，祺宸科技應付宸祺出行的年度服務費應等於祺宸科技的年內利潤金額(經扣除祺宸科技業務經營的必要成本及開支金額、稅項及祺宸科技過往年度虧損的補償(倘適用法律規定)以及提取法定儲備金(倘適用法律規定))(「**服務費最高金額**」)。宸祺出行有權根據其向祺宸科技提供服務的情況、祺宸科技的經營狀況及祺宸科技的發展需求調整服務費金額，但服務費不得超過服務費最高金額。

合約安排

宸祺出行每季度計算費用並向祺宸科技開具相應發票。祺宸科技須於收到相關發票後10個工作日內向宸祺出行付款。

此外，未經宸祺出行事先書面同意，在獨家技術諮詢服務協議期限內，祺宸科技不得就獨家技術諮詢服務協議所涉及的服務與任何第三方所提供的相同或任何類似服務建立任何合作關係。宸祺出行可指定其他人士向祺宸科技提供獨家技術諮詢服務協議項下的服務或支持。

獨家技術諮詢服務協議於2019年7月10日生效，有效期10年，除非宸祺出行提前30天發出書面通知予以終止。獨家技術諮詢服務協議將自動續期10年，除非宸祺出行於獨家技術諮詢服務協議屆滿日期前一個月要求不再續期。

業務經營協議

宸祺出行、祺宸科技及登記股東於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂業務經營協議（「**業務經營協議**」），據此，登記股東同意，未經宸祺出行或宸祺出行指定的任何第三方事先書面同意，不會要求或促使祺宸科技進行可能影響祺宸科技的資產、業務、人員、義務及權利的任何交易或採取任何行動。祺宸科技與登記股東進一步協定，祺宸科技接受宸祺出行就祺宸科技僱員及高級管理人員的委任及辭任、日常經營及財務管理制度提出的任何要求。登記股東須根據適用的法律法規及祺宸科技的章程文件委任宸祺出行提名的任何執行董事、董事或董事長。登記股東同意將其作為祺宸科技股東收取的任何股息或任何其他收入或利益隨即無條件轉讓予宸祺出行或宸祺出行指定的任何第三方。宸祺出行有權在未經登記股東同意的情況下酌情出售祺宸科技的任何資產。

業務經營協議於2019年7月10日生效，有效期10年，除非宸祺出行提前30天發出書面通知予以終止。業務經營協議將自動續期10年，除非宸祺出行於業務經營協議屆滿日期前一個月要求不再續期。

合約安排

獨家購買權協議

宸祺出行、祺宸科技及登記股東於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂獨家購買權協議（「獨家購買權協議」），據此，宸祺出行擁有不可撤銷獨家購買權，在中國法律允許或根據獨家購買權協議約定的條件隨時購買或指定一名或多名人士購買登記股東於祺宸科技的全部或任何部分股權、資產及業務。行使獨家購買權協議項下的購買權對價為人民幣10百萬元，宸祺出行須於簽訂獨家購買權協議後六個月內向登記股東預付對價。

於2019年3月，孫艷紅女士、珠江投資及南京網典已各自向祺宸科技的註冊資本出資合計人民幣10百萬元，而該等資本應由宸祺出行出資。因此，根據獨家購買權協議，宸祺出行同意向登記股東預付人民幣10百萬元作為行使購買權的對價，且登記股東同意宸祺出行無須向各登記股東支付任何額外對價。宸祺出行已於2019年9月12日向登記股東支付預付款項人民幣10百萬元。此外，登記股東已承諾於宸祺出行行使獨家購買權協議項下的購股權後一個月內，將彼等所收取超過人民幣10百萬元的一部分對價退還予宸祺出行。

登記股東（其中包括）已承諾：

- (a) 未經宸祺出行事先書面同意，彼等不得以任何方式補充、更改或修改祺宸科技的章程文件、增加或減少其註冊資本或以任何其他方式改變其註冊資本結構；
- (b) 未經宸祺出行事先書面同意，彼等不得於獨家購買權協議生效後的任何時間以任何方式出售、轉讓、抵押或處置祺宸科技的任何重大資產、業務、收入的合法權益或受益權，或允許就此設立任何其他擔保權益；
- (c) 未經宸祺出行事先書面同意，祺宸科技不得發生、繼承、保證或容許存在任何債務，但日常業務過程中非借款方式產生的應付款項除外；
- (d) 未經宸祺出行事先書面同意，祺宸科技不得合併或聯合、收購或投資任何第三方；及

合約安排

- (e) 未經宸祺出行事先書面同意，祺宸科技不得解散或清盤，除非中國法律另有強制性規定。

登記股東(其中包括)已進一步承諾：

- (a) 彼等向宸祺出行授出不可撤銷獨家購股權，以購買各登記股東當時擁有的全部或部分祺宸科技股份(「購股權」)，且不會以任何其他方式向宸祺出行或其指定第三方以外的任何方授出購股權或其他類似權利；
- (b) 彼等已從宸祺出行悉數收取獨家購買權協議規定的對價及補償。倘登記股東因行使購股權而自宸祺出行或其指定第三方收取的對價超過獨家購買權協議約定的預付行權價格，須立即將該超出金額無償贈予或轉讓予宸祺出行或其指定第三方，並確保該贈予或轉讓不會對登記股東、其債權人、祺宸科技及其債權人產生任何義務；
- (c) 未經宸祺出行事先書面同意，除股權質押協議(定義見下文)的質押或利息外，彼等不得以任何方式出售、轉讓、抵押或處置於祺宸科技所持的任何合法權益或受益權，或允許就此設立任何擔保權益；
- (d) 未經宸祺出行事先書面同意，除股權質押協議(定義見下文)的質押或權益外，登記股東不得促使祺宸科技的股東及／或董事會或執行董事(視情況而定)以任何其他方式批准出售、轉讓、抵押或處置登記股東所持祺宸科技的合法權益或受益權或允許就祺宸科技設立任何其他擔保權益；
- (e) 未經宸祺出行事先書面同意，登記股東不得促使祺宸科技的股東及／或董事會或執行董事(視情況而定)批准祺宸科技合併或聯合、收購或投資任何第三方；
- (f) 倘發生或可能發生與其持有股權的祺宸科技有關的任何訴訟、仲裁或行政訴訟，彼等須立即通知宸祺出行；

合約安排

- (g) 為保持彼等於祺宸科技股權的所有權，彼等須簽署所有必要或適當的文件、採取所有必要或適當的行動及提出所有必要或適當的控告或對所有索賠進行必要或適當的抗辯；
- (h) 彼等放棄有關祺宸科技的股權轉讓予宸祺出行的所有優先承購權（如有），同意執行其他登記股東、宸祺出行及祺宸科技訂立的合約安排，並承諾不會採取與其他登記股東所簽署文件相衝突的任何行動；及
- (i) 無論今後登記股東及其於祺宸科技的持股比例因任何協定或法定原因（包括但不限於破產、離婚、身故等）發生任何變動，獨家購買權協議的條文持續對登記股東的繼承人或登記股東的任何其他繼承人具有法律約束力，猶如該等人士為獨家購買權協議的訂約方。

獨家購買權協議於2019年7月10日生效，將一直有效直至祺宸科技的所有股權或資產均轉讓予宸祺出行或其指定人士為止，除非宸祺出行提前終止獨家購買權協議。

股東權利委託協議

登記股東已於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂股東權利委託協議（「**股東權利委託協議**」）。根據股東權利委託協議，登記股東不可撤銷地委任宸祺出行及其指定人士（包括但不限於宸祺出行的母公司、宸祺出行母公司的董事及繼承人（包括我們的董事）以及[編纂]該等董事的清盤人，但不包括任何可能引致利益衝突的人士）作為其實際代理人，代其行使作為祺宸科技股東的任何及所有權利，其中包括：

- (a) 出席祺宸科技的股東大會；
- (b) 就所有須於股東大會討論及決議的事項行使股東表決權，包括但不限於指定或選舉高級管理人員，包括董事、監事、總經理、副總經理、財務總監等，決議解散祺宸科技並分派祺宸科技的剩餘資產；
- (c) 建議召開股東特別大會；

合約安排

- (d) 簽署任何及所有股東大會會議記錄、決議案及其他法律文件；
- (e) 行使祺宸科技章程文件（現行或不時修訂）所訂明的任何其他股東權利及股東表決權；
- (f) 於工商管理部門或任何其他公司登記機關辦理祺宸科技登記或變更登記手續，並簽署相關法律文件；
- (g) 決定以任何其他形式出售、轉讓、質押或處置登記股東所持股份；
- (h) 收取登記股東作為祺宸科技股東獲得的任何股息或任何其他收入或利益或任何清盤所得款項（以任何具體形式）；及
- (i) 其他適用的中國法律法規以及祺宸科技的組織章程細則（經不時修訂）規定的其他股東權利。

股東權利委託協議於2019年7月10日生效，於祺宸科技的整個運營期間及根據中國法律可予續期的期間內有效。股東權利委託協議於宸祺出行按照獨家購買權協議規定悉數行使權利購買祺宸科技全部資產或股權後自動終止。

股權質押協議

宸祺出行、祺宸科技及登記股東於2019年7月10日訂立並於2023年8月11日修訂股權質押協議（「**股權質押協議**」），據此，登記股東同意將彼等各自所持祺宸科技的全部股權質押作為擔保權益，保證其履行合約安排下的義務並支付合約安排的所有債務（「**擔保債務**」）。

股權質押協議於2019年7月10日生效，且根據股權質押協議進行的質押已於2019年7月24日登記。股權質押協議下的質押保持有效，直至合約安排下的所有合約義務均已履行、到期或終止以及祺宸科技及登記股東已履行其在合約安排的所有義務（以較晚

合約安排

者為準) (「**質押期間**」)。於質押期間，宸祺出行有權收取祺宸科技質押股權產生的任何股息或其他可分配利益。

在股權質押協議規定的違約事件發生後，登記股東或祺宸科技未在宸祺出行向登記股東發出違約通知後的10天內糾正相關違約事件或未採取任何必要的補救措施，宸祺出行有權行使其在股權質押協議和任何適用中國法律下作為擔保方的所有權利，包括但不限於通過質押股權（按轉換質押股權的貨幣估值）或質押股權拍賣或變賣所得款項優先受償。宸祺出行不對合理行使該等權利及權力所造成的任何損失負責。

配偶承諾

個人登記股東的配偶已簽署承諾，表明(i)祺宸科技的股份由個人登記股東持有，其任何其他權益均不屬於共同財產範圍；(ii)配偶放棄就祺宸科技股權或資產可能授予其的任何權利或利益，並承諾不申索該等權利或利益；(iii)於合約安排的履行、修訂或終止或代替合約安排任何協議的其他文件的簽署等方面，無須獲得其授權或同意；(iv)配偶將簽署所有必要文件並採取所有必要行動確保合約安排的妥當履行；(v)倘因任何原因配偶獲得祺宸科技的任何股權，配偶將受合約安排約束並履行個人登記股東的義務，簽署與合約安排相同形式和內容的相關書面文件。

合約安排的其他主要條款

爭議解決

合約安排項下的每份協議載有爭議解決條文。根據該條文，倘因履行合約安排或就合約安排產生任何爭議，相關協議訂約方不能於該爭議產生30日內就相關爭議達成協議，相關爭議須提交廣州仲裁委員會根據屆時有效的仲裁規則進行仲裁。仲裁須在廣州進行，且仲裁所用的語言應為中文。仲裁裁決為最終定論，對合約安排項下相關協議的訂約方具有約束力。

合約安排

各合約安排下的爭議解決條文亦規定：在中國法律允許的規限下，(i) 仲裁庭可就祺宸科技及其子公司的股權、資產、物業權益、土地資產或合約安排的實際履約情況採取補救措施或強制救濟（包括但不限於影響業務開展的措施或強制轉讓資產）或下令將祺宸科技及其子公司清盤；(ii) 在等待仲裁庭成立期間或其他法律允許為執行資產及財產保全或強制執行措施的適用情況下，具有司法管轄權的法院可在當事人要求情況下授予臨時救濟；及(iii) 香港、開曼群島（即本公司註冊成立地點）、關聯併表實體註冊成立地點及關聯併表實體主要資產所在地的法院對上述事宜亦有管轄權。

就合約安排所載的爭議解決方法及實際後果而言，我們的中國法律顧問告知我們：

- (a) 根據中國法律，仲裁機構無權在爭議時為保護關聯併表實體的資產或股權而授出任何強制救濟或臨時或最終清盤令。因此，根據中國法律，本集團可能無法獲得該等救濟；
- (b) 根據中國法律，中國法院或司法機構通常不會在仲裁有任何最終結果前對關聯併表實體的股份及／或資產作出補救、對關聯併表實體授出強制救濟或清盤作為臨時救濟；
- (c) 但中國法律並未禁止仲裁機構應仲裁申請人的請求授予轉移關聯併表實體資產或股權的裁決。倘未遵守此類裁決，可向法院尋求強制執行。但釐定是否強制執行時，法院未必會支持仲裁機構的此類裁決；
- (d) 由香港及開曼群島等境外法院授予的臨時補救或強制執行命令未必能在中國內地得到認可或強制執行；因此，倘我們未能執行合約安排，我們可能無法對關聯併表實體實施有效控制，且我們開展業務的能力可能會受不利影響；及
- (e) 即使上述條文可能無法根據中國法律執行，爭議解決條款的其餘條文仍屬合法、有效，並對合約安排項下的協議訂約方具有約束力。

合約安排

基於上述原因，倘關聯併表實體或登記股東違反任何合約安排，我們未必能及時取得充足的救濟，而我們有效控制關聯併表實體及開展業務的能力可能受到重大不利影響。詳情請參閱「風險因素－與我們的公司架構有關的風險」。

分攤虧損

根據相關中國法律法規，概無法律要求本公司及宸祺出行分攤關聯併表實體的虧損或向其提供財務支持。此外，祺宸科技為有限責任公司，僅以其所擁有的資產及財產承擔本身債務及虧損。宸祺出行擬於認為必要時持續向關聯併表實體提供或協助關聯併表實體取得財務支持。此外，鑒於本集團通過我們的關聯併表實體在中國經營其大部分業務，而關聯併表實體持有所需的中國經營許可證及批文，且其財務狀況及經營業績根據適用會計準則併入本集團的財務報表，倘關聯併表實體蒙受虧損，本公司的業務、財務狀況及經營業績將會受到不利影響。

然而，誠如獨家購買權協議規定，未經宸祺出行事先書面同意，祺宸科技不得：

- (i) 補充、變更或修訂其組織章程文件，增加或減少其註冊資本或以其他方式變更其註冊資本架構；
- (ii) 出售、出讓、抵押或以其他方式轉讓其任何重大資產、業務或法定或實益收益權益，或允許在其中設立任何其他擔保權益；
- (iii) 發生、繼承、保證或容許存在任何債務，但於日常業務過程中非借款方式產生的應付款項除外；
- (iv) 合併或聯合、收購或投資任何第三方；及
- (v) 被解散或清盤。

因此，由於合約安排的相關限制條文，倘因關聯併表實體蒙受任何虧損，宸祺出行及本公司的潛在不利影響可在一定程度上得到限制。

利益衝突

登記股東已於股東權利委託協議內作出不可撤銷承諾，當中列明就合約安排可能產生的潛在利益衝突。詳情請參閱上文「－股東權利委託協議」分段。

合約安排

繼承事項

合約安排所載條文亦對登記股東的繼承人具有約束力，猶如繼承人為合約安排的簽約方，繼承人的任何違約行為將被視為違反合約安排。根據《中華人民共和國民法典》，法定繼承人包括配偶、子女、父母、兄弟、姐妹、祖父母及外祖父母。倘有違約事項，宸祺出行可對繼承人執行其權利。根據合約安排，合約安排對登記股東的法定繼承人及受託人具有約束力。

清盤

根據股權質押協議，倘祺宸科技提出請求後中國法律規定須強制清盤，登記股東應在中國法律允許的範圍內，向宸祺出行管理下的宸祺出行指定賬戶轉讓清盤所得款項，或將該等所得款項贈予宸祺出行或宸祺出行指定的一方／各方。

保險

我們的經營涉及若干風險，尤其是與我們的公司架構及合約安排有關的風險。詳情請參閱「風險因素－與我們的公司架構有關的風險」。我們已確定，與業務責任或中斷有關風險的保險成本及以商業上合理的條款獲得此類保險的困難令我們投購此類保險不切實可行。因此，截至最後實際可行日期，本公司並無購買任何保險以涵蓋與合約安排有關的風險。

登記股東身故、離婚、破產、清盤或清算時的保障

根據合約安排，登記股東已承諾，不論日後登記股東及彼等各自於祺宸科技的股權百分比因任何合約或法定原因，包括但不限於清算、破產、離婚及身故而發生任何變動，合約安排應繼續對登記股東的繼承人或登記股東的任何其他繼承者具有法律約束力。業務經營協議的條款應適用於當時持有祺宸科技股份的該等繼承人或繼承者，

合約安排

猶如彼等為業務經營協議的簽署人。此外，登記股東已根據股權質押協議將彼等各自所持祺宸科技的全部股權質押作為擔保權益，保證其履行合約安排下的義務，此舉有效降低關聯併表實體的資產及經濟利益流向登記股東的風險。

我們確認

我們的董事確認，截至最後實際可行日期，我們根據合約安排通過關聯併表實體經營業務時並無遭到任何中國監管機構干預或阻撓。

合約安排的合法性

根據上文所述及我們的中國法律顧問就本文件所述合約安排的中國監管制度提供的意見，我們認為合約安排乃為實現業務目標及盡量降低與中國相關法律法規的潛在衝突而作出。我們的中國法律顧問建議簽署合約安排時：

- (a) 宸祺出行及祺宸科技均為正式註冊成立及有效存續的公司，其各自的成立合法、有效並符合相關中國法律；
- (b) 合約安排下各協議的所有訂約方已取得所有必要批准及授權，以簽訂合約安排項下的協議及履行彼等各自於合約安排項下的責任；
- (c) 合約安排下各協議對其訂約方具有約束力，沒有《中華人民共和國民法典》項下協議無效或可能成為無效的情形；
- (d) 合約安排不違反祺宸科技或宸祺出行的組織章程細則的任何條文；
- (e) 各合約安排的訂約方無須向中國政府部門取得任何批文或授權，但下列情況除外：
 - a. 宸祺出行或其指定人士根據獨家購買權協議行使購股權以收購祺宸科技的全部或部分股權，須經中國政府機構批准、同意、備案及／或向其登記；
 - b. 股權質押協議下擬進行的股權質押須在相關國家或當地市場監督管理局登記；及

合約安排

- c. 合約安排爭議解決條文規定的仲裁裁決／臨時補救在強制執行前須獲中國法院認可；及
- (f) 合約安排整體及各合約安排根據中國法律屬有效、合法及具約束力，惟合約安排規定仲裁機構可就祺宸科技的股份及／或資產作出補救、禁令救濟及／或清盤祺宸科技，且具有司法管轄權的法院有權授予臨時救濟以支持仲裁庭組成之前的仲裁。然而，我們的中國法律顧問表示，香港及開曼群島等海外法院授予的臨時救濟或強制執行令可能無法在中國獲得認可或執行。更多詳情請參閱「合約安排的其他主要條款－爭議解決」。

然而，我們已獲中國法律顧問告知，我們可能面臨關於《外商投資法》及其實施條例以及與合約安排有關的其他現行及日後中國法律法規的詮釋及應用的不確定性。因此，無法保證中國監管機構日後不會持與中國法律顧問的上述意見相反或不同的意見。

根據上述分析及中國法律顧問的意見，董事認為，根據適用的中國法律法規，採納合約安排不大可能不具效力或無效。有關進一步詳情，請參閱本文件「風險因素－與我們的公司架構有關的風險」及「風險因素－與在中國經營業務有關的風險」一節。

合約安排的會計方面

關聯併表實體財務業績的綜合入賬

根據國際財務報告準則第10號－綜合財務報表，子公司指受另一實體（稱為母公司）控制的實體。當投資方因參與投資對象而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權利，且有能力通過其對投資對象的權力而影響該等回報時，投資方控制投資對象。雖然本公司並未直接或間接擁有關聯併表實體，但上文披露合約安排可使本公司行使對關聯併表實體的控制權。

根據獨家技術諮詢協議，經協定，作為宸祺出行所提供服務的對價，祺宸科技向宸祺出行支付服務費。在符合中國法律規定的前提下，祺宸科技應付宸祺出行的年度服務費應等於祺宸科技的年內利潤金額（經扣除祺宸科技業務經營的必要成本及開支金額、稅項及祺宸科技過往年度虧損的補償（倘適用法律規定）以及提取法定儲備金（倘

合約安排

適用法律規定))。宸祺出行可根據適用規則及法規酌情調整服務費，並允許祺宸科技保留足夠的營運資金以進行任何發展計劃。宸祺出行亦有權定期收取或查閱祺宸科技的賬目。因此，宸祺出行可全權酌情通過獨家技術諮詢協議獲取祺宸科技的絕大部分經濟利益。

此外，根據股東權利委託協議，由於宸祺出行為登記股東行使相關表決權的實際代理人，宸祺出行對向祺宸科技股權持有人派發股息或任何其他款項擁有絕對合約控制權。此外，根據股權質押協議，宸祺出行有權收取祺宸科技股權質押產生的任何利潤分配或其他可分配利益。根據業務經營協議，登記股東同意將其作為祺宸科技股東收取的任何股息或任何其他收入或利益隨即無條件轉讓予宸祺出行或宸祺出行指定的任何第三方。

由於該等合約安排，本公司控制關聯併表實體並可獲得其絕大部分經濟利益及剩餘回報。因此，關聯併表實體作為本公司的子公司入賬，其經營業績、資產及負債以及現金流量併入本集團的財務報表。關聯併表實體業績綜合入賬的基準披露於本文件附錄一會計師報告附註2(c)。

董事的意見

根據上文所述，我們的董事認為，合約安排旨在使本集團能夠在中國開展受外商投資限制行業的業務及最大程度降低與中國相關法律法規的潛在衝突而嚴密定製。董事亦認為，經考慮(i)合約安排乃由宸祺出行、祺宸科技及登記股東按公平基準磋商訂立；(ii)通過與本公司的中國子公司宸祺出行訂立獨家技術諮詢服務協議，關聯併表實體將從我們獲得更好的經濟及技術支持，以及[編纂]後擁有更好的市場聲譽；及(iii)其他多家公司使用類似的合約安排達致相同目的，故合約安排屬公平合理。

合約安排

中國外商投資法律的發展

《外商投資法》

於2019年3月15日，全國人民代表大會批准《外商投資法》（「《外商投資法》」），於2020年1月1日生效。《外商投資法》取代《中外合資經營企業法》、《中外合作經營企業法》及《外資企業法》，構成中國外商投資的法律基礎。頒佈《外商投資法》旨在進一步擴大對外開放，積極促進外商投資，保護外國投資者合法權益。根據《外商投資法》，中國對外商投資管理實行國民待遇加《負面清單》制度，《負面清單》將由國務院頒佈、不時批准修訂或發佈。《負面清單》載列禁止或限制外商投資的行業。外國投資者不得投資禁止類行業，而外商投資必須滿足《負面清單》內訂明的投資限制類行業的若干條件。《負面清單》以外的領域，按照內外資一致的原則實施管理。於2019年12月26日，國務院發佈《中華人民共和國外商投資法實施條例》（「《實施條例》」），該條例已於2020年1月1日生效。

據我們的中國法律顧問告知，《外商投資法》規定特定形式的外商投資，但無明確規定合約安排為一種外商投資的形式，《實施條例》亦未規定外商投資是否包括合約安排。

《外商投資法》的影響及後果

許多中國公司（包括本集團）已採用合約安排開展運營。我們利用合約安排建立宸祺出行對關聯併表實體的控制，從而在中國經營業務。

據我們的中國法律顧問告知，由於《外商投資法》並無明確規定合約安排為一種外商投資形式，倘國務院未來規定的法律、法規及規定不將合約安排納入外商投資形式，合約安排整體及組成合約安排的各項協議將不受影響且繼續合法、有效及對訂約方具約束力，除此以外，《外商投資法》規定外商投資包括「外國投資者以法律、行政法規或者國務院規定的其他方式在中國投資」，但並無闡述「其他方式」的涵義。未來

合約安排

的法律、行政法規或國務院的規定可能將合約安排視為一種外商投資形式，屆時合約安排是否被視為違反外商投資准入規定及如何處置上述合約安排尚不確定。因此，無法保證合約安排日後不會因中國法律法規的變動而受到重大不利影響，更多詳情請參閱上文「一 合約安排的合法性」。

遵守合約安排

本集團已採取以下措施，以確保本集團通過實施合約安排及遵守合約安排有效經營業務：

- (1) 倘必要，實施及遵守合約安排過程中出現的重大問題或政府機構的任何監管查詢將於發生時呈報董事會檢討及討論；
- (2) 董事會將至少每年檢討一次合約安排的整體履行及遵守情況；
- (3) 本公司將於年度報告中披露其履行及遵守合約安排的整體情況；
- (4) 本公司將於必要時委聘外部法律顧問或其他專業顧問協助董事會檢討合約安排的實施情況及檢討宸祺出行及關聯併表實體處理合約安排引致的具體問題或事宜的法律合規情況；及
- (5) 祺宸科技的公司印章須安全存放於本公司指定主要僱員可進入的地方，而登記股東無權使用該等印章。

關連交易

[編纂]後，根據上市規則第十四A章，本集團成員公司與我們的關連人士之間進行的交易將構成本公司的持續關連交易。

我們的關連人士

我們與下列關連人士訂立了若干交易，該等交易將於[編纂]後構成我們的持續關連交易：

廣汽工業及其聯繫人：

關連關係	名稱
控股股東	廣汽工業及其聯繫人

騰訊集團代表：

關連關係	名稱
我們的主要股東Tencent Mobility的 緊密聯繫人	騰訊集團代表

持續關連交易概要

持續關連交易	歷史金額 (人民幣千元)	建議年度上限 (人民幣千元)
--------	-----------------	-------------------

完全獲豁免持續關連交易

與騰訊集團代表進行的持續關連交易：

1. 騰訊員工網約車合作協議

騰訊集團代表已付／應付我們的服務費	截至12月31日 止年度	截至12月31日 止年度
	2021年：196	2024年：2,200
	2022年：-	2025年：2,350
	2023年：644	2026年：2,500

非獲豁免持續關連交易

與廣汽工業及／或其聯繫人進行的持續關連交易：

1. 產品服務採購及供應框架協議

供應產品服務

廣汽工業及／或其聯繫人已付／應付 我們的交易金額	截至12月31日 止年度	截至12月31日 止年度
	2021年：1,887	2024年：145,000
	2022年：16,076	2025年：145,000
	2023年：110,856	2026年：145,000

關 連 交 易

持續關連交易	歷史金額 (人民幣千元)	建議年度上限 (人民幣千元)
--------	-----------------	-------------------

產品服務採購

我們已付／應付廣汽工業及／或其聯繫人的交易金額	截至12月31日 止年度 2021年：11,094 2022年：48,898 2023年：240,091	截至12月31日 止年度 2024年：430,000 2025年：500,000 2026年：590,000
-------------------------	--	--

與騰訊集團代表進行的持續關連交易：

2. 雲與地圖服務及技術服務框架協議

我們已付／應付騰訊集團代表的服務費	截至12月31日 止年度 2021年：15,834 2022年：30,757 2023年：37,282	截至12月31日 止年度 2024年：61,000 2025年：71,000 2026年：77,000
-------------------	---	---

3. 微信服務框架協議

我們已付／應付騰訊集團代表的服務費	截至12月31日 止年度 2021年：5,682 2022年：6,118 2023年：7,636	截至12月31日 止年度 2024年：15,000 2025年：18,000 2026年：22,000
-------------------	--	---

4. 營銷推廣服務框架協議

我們已付／應付騰訊集團代表的服務費	截至12月31日 止年度 2021年：- 2022年：51 2023年：13,297	截至12月31日 止年度 2024年：21,000 2025年：27,000 2026年：34,000
-------------------	--	---

合約安排

5. 合約安排	不適用	不適用
---------	-----	-----

完全獲豁免持續關連交易

1. 騰訊員工網約車合作協議

訂約方

祺宸科技；及

騰訊科技(深圳)有限公司(「騰訊科技」)

關連交易

主要條款

於2023年2月20日，祺宸科技與騰訊科技訂立騰訊員工網約車合作協議（「騰訊網約車協議」），據此，祺宸科技同意向騰訊科技及其聯屬人士提供網約車服務的企業用車解決方案。騰訊科技將向祺宸科技支付費用。

騰訊網約車協議的初始期限將自2023年1月1日起計至2025年12月31日止，可經雙方共同同意後予以重續。

交易理由

我們提供企業用車解決方案以應對商業應用場景，並為企業客戶提供優厚福利。憑藉我們在騰訊總部所在地廣東省的強勢佈局，騰訊選擇我們作為其企業網約車服務提供商。

歷史金額及預期未來交易金額

我們僅於2021年的若干月份向騰訊科技及其聯屬人士提供網約車服務的企業用車解決方案，並於2022年暫停該服務。自2023年8月起，我們恢復該服務，並於2023年超過四個月期間錄得交易金額人民幣644,240元。截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，我們預期將自騰訊科技收取的費用分別為人民幣2,200,000元、人民幣2,350,000元及人民幣2,500,000元。截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度的估計交易金額乃基於自2023年9月以來每筆訂單的平均交易金額及自2023年9月以來預期每年訂單量較平均訂單量增加5%釐定。訂單量的預期增長乃基於騰訊科技及其聯屬公司因我們不斷改進為其僱員提供的服務而預期更高頻率使用我們的網約車服務而釐定。

上市規則涵義

就騰訊網約車協議項下的交易而言，由於截至2026年12月31日止年度各年根據上市規則第十四A章按預期未來交易金額計算的最高適用百分比率預期高於0.1%但低於5%，且協議項下的總對價低於3,000,000港元，有關交易將於[編纂]後完全獲豁免遵守上市規則第十四A章項下申報、年度審閱、公告及獨立股東批准的規定。

關連交易

非獲豁免持續關連交易

我們已於一般及日常業務過程中進行下列交易，該等交易於[編纂]後將構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第十四A章項下的年度報告、公告及獨立股東批准（視乎情況而定）的規定（「非獲豁免持續關連交易」）。

1. 產品服務採購及供應框架協議

訂約方

本公司；及

廣汽工業

主要條款

於2024年[●]，本公司（為其本身及代表本集團其他成員公司）與廣汽工業訂立產品服務採購及供應框架協議（「產品服務採購及供應框架協議」），據此，(i)本公司將向廣汽工業及／或其聯繫人提供多種產品及服務；及(ii)廣汽工業及／或其聯繫人將向我們提供廣泛的產品及服務。

產品服務採購及供應框架協議的初始期限將自[編纂]起計至2026年12月31日止，可經雙方共同同意後根據上市規則予以重續。

相關協議將單獨訂立，以按產品服務採購及供應框架協議所載的方式載列確切產品服務範圍、服務費計算、支付方式及產品服務安排的其他詳情。

本集團提供的產品及服務

根據產品服務採購及供應框架協議，本公司將向廣汽工業及／或其聯繫人提供多種產品及服務，包括但不限於網約車服務的企業用車解決方案、網約車相關用品銷售（包括我們的制服、紙巾盒等，其將最終用於廣汽工業的聯繫人（為我們的運力加盟商）所管理的車輛）、技術服務（即自動駕駛數據解決方案及智能交通解決方案）、透過如祺車服提供的汽車服務及產品（包括車輛銷售、車輛保養及維修）、轉介服務等。廣汽工業及／或其聯繫人將就提供該等產品及服務向本公司支付費用。

關連交易

交易理由

董事認為，向廣汽工業及／或其聯繫人提供產品及服務將會使本公司受益，理由如下：

- 根據弗若斯特沙利文的資料，出行平台與整車製造商之間的合作是互惠互利的關係。整車製造商提供定製車輛及技術支持，使平台能夠提供優質服務。作為回報，該平台為整車製造商的產品開發（包括但不限於Robotaxi計劃）提供市場擴張機會及寶貴的市場見解。該夥伴關係推動業務增長及行業發展。由於本公司的出行業務與廣汽工業及其聯繫人的汽車業務在多個方面密不可分，本公司的業務與廣汽工業及其聯繫人的業務高度互補且互惠互利；考慮到廣汽工業在汽車研發、製造及銷售方面的領先地位，本公司與廣汽工業合作合乎常理且符合本公司的最佳利益。就我們而言，廣汽工業的聯繫人（作為整車製造商）提供埃安品牌新能源汽車及廣汽本田品牌汽車供我們平台的運力加盟商使用，使彼等能夠提供高質量服務。另一方面，使用廣汽工業聯繫人製造的車輛為整車製造商提供該等整車製造商產品的市場擴張機會。此外，我們在出行服務項下提供Robotaxi服務及提供技術服務亦為整車製造商的產品開發提供寶貴的市場見解；
- 尤其是，就網約車服務的企業用車解決方案而言，利用廣汽工業的龐大用戶群以及廣汽工業可靠及可信賴的聲譽，向廣汽工業及／或其聯繫人提供有關服務可進一步壯大我們的用戶群以及向更大範圍的客戶推廣我們的品牌及服務；
- 就網約車相關用品銷售而言，我們鼓勵我們網絡內的車輛使用統一的用品，因而作為我們運力加盟商的廣汽工業聯繫人須向我們購買用品並於其管理的車輛內使用；
- 在技術服務方面，我們的數據資產，加上我們作為中國出行服務市場上具豐富經驗的市場領導者的市場洞察力，為我們擴展到自動駕駛數據解決方案和智能交通解決方案領域提供支持，而該等解決方案恰為廣汽工業及其聯繫人的業務發展所需；
- 我們立志打造一站式標準化汽車服務平台如祺車服，並構建涵蓋司機服務、售後服務及延伸場景其他輔助服務的行業網絡。我們通過如祺車服向為廣汽工業聯繫人的運力加盟其他商提供車輛銷售及車輛保養及維修服務；

關連交易

- 在轉介服務方面，我們將司機轉介至運力加盟商（為廣汽工業的聯繫人）及將潛在購車者轉介至授權經銷商（為廣汽工業的聯繫人）；及
- 由於雙方在不同業務領域均享有各自的優勢，該合作可能會充分發揮協同效應，共享發展成果。

定價政策

廣汽工業及其聯繫人根據產品服務採購及供應框架協議應付我們的費用應參考以下各項公平磋商釐定：

- 就網約車服務的企業用車解決方案而言，我們收取的費用將考慮廣汽工業及其聯繫人服務量的整體需求、廣汽工業及其聯繫人的業務規模以及我們企業用車解決方案的市場價格公平磋商釐定，不低於就可資比較交易量向獨立第三方客戶收取者；
- 就銷售網約車相關用品而言，本集團對所有客戶（包括廣汽工業及獨立第三方）採取一致的定價政策；
- 就技術服務而言，我們收取的費用將參考我們調配的人力、所提供服務的性質、服務的頻率、預期交易金額、所提供服務的業務潛力等公平磋商釐定；
- 就通過如祺車服提供的汽車服務及產品而言，我們收取的費用將參考整車製造商收取的市價公平磋商釐定且不低於向獨立第三方收取者；
- 就轉介服務而言，我們收取的費用將參考類似服務的市價、服務的性質、服務的業務潛力等公平磋商釐定；及
- 就本集團亦向獨立第三方提供的該等產品及服務而言，經參考市場價格（如有），本集團將廣汽工業及／或其聯繫人提供的價格與獨立第三方所提供者進行比較。

關連交易

歷史金額及建議年度上限

下表載列(a)廣汽工業及／或其聯繫人於往績記錄期間就相關產品及服務向我們支付的總費用；及(b)產品服務採購及供應框架協議項下產品服務供應的建議年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
廣汽工業及／或其聯繫人已向我們支付的交易金額	1,887	16,076	110,856

	截至12月31日止年度		
	2024年	2025年	2026年
廣汽工業及／或其聯繫人將向我們支付的交易金額	145,000	145,000	145,000

截至2022年12月31日止年度，廣汽工業及／或其聯繫人向我們支付的交易金額較2021年大幅增加，主要是由於我們於2022年進軍車隊銷售及維修，開始通過我們的如祺車服向廣汽工業及／或其聯繫人提供車輛保養及維修服務以及車輛銷售。截至2023年12月31日止年度，廣汽工業及／或其聯繫人向我們支付的交易金額較2022年大幅增加，主要是由於向為我們的運力加盟商的廣汽工業聯繫人銷售的車輛及向廣汽工業及／或其聯繫人提供的技術服務增加。

上限基準

上述將由廣汽工業及／或其聯繫人就我們提供產品及服務支付予我們的交易金額的建議年度上限乃根據歷史交易金額並參照我們未來三年的估計業務增長而釐定。截至2026年12月31日止三個年度的建議年度上限，乃根據我們的預期業務增長並參考以下具體考慮因素而估計：

- 截至2026年12月31日止三個年度，有關網約車服務的企業用車解決方案的預期交易金額乃根據截至2023年12月31日止年度的歷史交易金額及預計按年增長5%進行估計，並計及未來三年更多廣汽工業聯繫人購買我們的企業用車解決方案；

關連交易

- 就銷售網約車相關用品而言，截至2026年12月31日止三個年度，預期交易金額乃根據(i)估計新司機及將採購制服及紙巾盒的運力加盟商（為廣汽工業的聯繫人）的司機人數進行估計；及(ii)廣汽工業的兩名聯繫人於2023年成為我們的運力加盟商，將繼續為其管理的司機採購我們的相關用品；
- 鑒於我們提供技術服務的發展能力，我們預期於截至2026年12月31日止三個年度將向廣汽工業及／或其聯繫人提供更多技術服務；
- 就提供汽車服務及產品而言，截至2023年12月31日，我們自廣汽工業的聯繫人（為我們的運力加盟商）接獲數千份採購車輛的暫定訂單，以取代和升級彼等現有的服務車隊，預期將於2024年繼續交付予彼等。於2025年及2026年，廣汽工業的聯繫人將繼續採購車輛，而預期交易金額為我們與他們討論後根據其業務計劃及網約車服務所用車輛的生命週期進行估計；及
- 就轉介服務而言，截至2026年12月31日止三個年度，預期交易金額乃根據與廣汽工業及／或其聯繫人討論後的需求進行估計。

本集團的產品服務採購

根據產品服務採購及供應框架協議，廣汽工業及／或其聯繫人將向我們提供廣泛的產品及服務，包括但不限於特許經營管理服務（其由身為廣汽工業聯繫人的運力加盟商提供，協助我們管理車輛及司機）、銷售乘用車（由廣汽工業的聯繫人生產，包括埃安品牌新能源汽車及廣汽本田品牌汽車）、汽車零部件、車輛保養及維修服務及保險服務（有關網約車、順風車及Robotaxi服務運營的保險範圍）。我們將相應地向廣汽工業及／或其聯繫人支付產品及服務費。

交易理由

董事認為，自廣汽工業及／或其聯繫人購買產品及服務將會使本公司受益，理由如下：

- 根據弗若斯特沙利文的資料，出行平台與整車製造商之間的合作是互惠互利的關係。整車製造商提供定製車輛及技術支持，使平台能夠提供優質服務。作為回報，該平台為整車製造商的產品開發（包括但不限於Robotaxi計劃）提供市場擴張機會及寶貴的市場見解。該夥伴關係推動業務增長及行業發展。由於本公司的出行業務與廣汽工業及其聯繫人的汽車業務在多個方面密不可分，本公司的業務與廣汽工業及其聯繫人的業務高度互補且互惠互利；考慮到廣汽工業在汽車研發、製造及銷售方面的領先地位，本公

關連交易

司與廣汽工業合作合乎常理且符合本公司的最佳利益。就我們而言，廣汽工業的聯繫人(作為整車製造商)提供埃安品牌新能源汽車及廣汽本田品牌汽車供我們平台的運力加盟商使用，使彼等能夠提供高質量服務。另一方面，使用廣汽工業聯繫人製造的車輛為整車製造商提供該等整車製造商產品的市場擴張機會。此外，我們在出行服務項下提供Robotaxi服務及提供技術服務亦為整車製造商的產品開發提供寶貴的市場見解；

- 具體而言，廣汽工業及／或其聯繫人專門從事車輛保養及維修，可補充我們的售後保養及維修服務，包括新能源電池維修；
- 廣汽工業及／或其聯繫人對我們的業務需求有全面的了解，我們已建立良好的互信基礎；廣汽工業及／或其聯繫人可提供穩定優質的服務及產品，有效可靠地滿足我們的需求；
- 具體而言，作為我們的運力加盟商，廣汽工業的聯繫人可確保對汽車和司機的有效溝通與管理，從而為我們的終端客戶提供穩定優質的服務；
- 在購買乘用車方面，為打造一站式標準化汽車服務平台，服務運力加盟商及司機，我們整合運力加盟商及司機的需求，並直接與汽車製造商(包括廣汽工業及其聯繫人)進行集體協商，因此我們向廣汽工業的聯繫人購買乘用車；
- 對於超出我們自身能力範圍的保養及維修服務，我們需要向廣汽工業及／或其聯繫人購買該等服務及汽車零部件。例如，我們委託廣汽工業的聯繫人為埃安品牌新能源汽車提供電池維修服務；及
- 由於雙方在不同業務領域均享有各自的優勢，該合作可能會充分發揮協同效應，共享發展成果。

關連交易

定價政策

我們根據產品服務採購及供應框架協議應付廣汽工業及其聯繫人的費用應參考以下各項公平磋商釐定：

- 就特許經營管理服務而言，我們對同城運力加盟商各業務線採用相同的收費標準，因此我們向廣汽工業的聯繫人收取的服務費率與向獨立第三方收取的服務費率相同；
- 就廣汽工業及／或其聯繫人向我們銷售的乘用車而言，乘用車的單價應由乘用車製造商釐定，而我們將比較廣汽工業及／或其聯繫人提供的單價與獨立第三方提供的單價，並將按所提供的更佳條款進行採購；
- 就廣汽工業及／或其聯繫人向我們銷售汽車零部件而言，價格應由乘用車製造商釐定，並須與獨立第三方所提供的價格一致；
- 就車輛保養及維修服務而言，價格應由有關服務的提供商釐定，並須與獨立第三方所提供的價格一致；
- 就購買保險而言，價格應由有關服務或產品的提供商釐定，並須與獨立第三方所提供的價格一致；及
- 就本集團亦向獨立第三方購買的該等產品及服務而言，經參考市場價格（如有），本集團將廣汽工業及／或其聯繫人收取的價格與獨立第三方所收取者進行比較。

歷史金額及建議年度上限

下表載列(a)我們於往績記錄期間就相關產品及服務向廣汽工業及／或其聯繫人支付的總費用；及(b)產品服務採購及供應框架協議項下產品服務採購的建議年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
我們向廣汽工業及／或其聯繫人 支付的交易金額	11,094	48,898	240,091

關連交易

	截至12月31日止年度		
	2024年	2025年	2026年
	(人民幣千元)		
我們將向廣汽工業及／或其 聯繫人支付的交易金額	430,000	500,000	590,000

截至2023年12月31日止年度，我們向廣汽工業及／或其聯繫人支付的交易金額較2022年大幅增加，主要是由於(i)我們於2022年開始進行車隊銷售及維修，並開始向整車製造商(包括廣汽工業的聯繫人)採購車輛；及(ii)於2023年，我們向整車製造商(包括廣汽工業的聯繫人)採購的車輛大幅增加，以完成我們運力加盟商的採購訂單及採購意向。

上限基準

上述建議年度上限乃根據歷史交易金額及我們的採購需求並參考我們未來三年的估計業務增長而釐定。

截至2024年12月31日止年度的建議年度上限較截至2023年12月31日止年度的歷史交易金額大幅增加，主要是由於增加從廣汽工業聯繫人購買新能源汽車。截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，新能源汽車的預期採購金額估計分別為人民幣410,000,000元、人民幣476,000,000元及人民幣560,000,000元，佔各年度上限的大部分。預期採購金額乃根據我們的運力加盟商(包括廣汽工業的聯營公司)所下的採購訂單及表示的採購意向作估算。

上市規則涵義

就產品服務採購及供應框架協議項下的交易而言，由於截至2026年12月31日止三個年度各年根據上市規則第十四A章計算的最高適用百分比率按年計預期將高於5%，因此該等交易將於[編纂]後構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A.49條及第14A.71條項下的年度報告規定、上市規則第14A.35條項下的公告規定及上市規則第14A.36條項下的獨立股東批准規定。

關連交易

2. 雲與地圖服務及技術服務框架協議

訂約方

本公司；及

深圳市騰訊計算機系統有限公司（「騰訊計算機」）

主要條款

於2024年[●]，本公司（為其本身及代表本集團其他成員公司）與騰訊計算機（為其本身及代表騰訊集團代表）訂立雲與地圖服務及技術服務框架協議（「雲與地圖服務及技術服務框架協議」），據此，騰訊集團代表將向我們提供雲與數字地圖服務及其他基於雲的技術服務，並收取服務費。雲與數字地圖服務及其他基於雲的技術服務包括但不限於提供計算和網絡、雲服務器、雲數據庫、雲安全、監控和管理、域名解析服務、視頻服務、數字地圖、大數據和AI以及其他產品和服務。

雲與地圖服務及技術服務框架協議的初始期限將自[編纂]起計至2026年12月31日止，可經雙方共同同意後根據上市規則予以重續。

相關協議將單獨訂立，以按雲與地圖服務及技術服務框架協議所載的方式載列服務安排的確切服務範圍、服務費計算、支付方式及其他詳情。

交易理由

騰訊集團代表是一家領先的服務提供商，於中國提供廣泛的雲服務並且能夠提供可靠、具成本效益的服務。依託獲提供的雲與地圖服務，我們的部分服務器已變為雲部署，可以按需管理我們的服務器數量，從而提供更高的靈活性。考慮到我們的業務已經高速增長並預期將進一步高速增長，我們認為從一體化服務提供商獲取有關服務，對於我們內部自研所有基礎性技術基礎設施而言是具成本效益的替代方案。因此，我們訂立雲與地圖服務及技術服務框架協議以規管任何將由騰訊集團代表向我們提供的雲與地圖服務及技術服務。

關連交易

定價政策

在根據雲與地圖服務及技術服務框架協議訂立任何雲與地圖服務協議或技術服務協議前，我們將對我們的需求進行評估，並將騰訊集團代表提出的條款及條件以及服務與其他同等服務提供商（為獨立第三方）提供的條款及條件以及服務進行比較。服務費將由各方基於騰訊集團代表的相關官方平台或網站上所披露的費率經公平磋商後達成。此外，我們將考慮多項因素，包括但不限於(i)不同服務提供商所提供雲服務及技術服務的質量、可靠性及穩定性；及(ii)服務費率。若(i)條款及條件屬公平合理，並按一般商務條款或有利程度不遜於其他能提供可資比較服務的獨立第三方服務提供商所提供者的商務條款訂立；及(ii)符合本公司及股東的整體最佳利益，則我們將僅與騰訊集團代表訂立雲與地圖服務及技術服務協議。

歷史金額及建議年度上限

下表載列(a)我們於往績記錄期間就雲與地圖服務及技術服務向騰訊集團代表支付的總費用；及(b)雲與地圖服務及技術服務框架協議項下的建議年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
我們已向騰訊集團代表支付的服務費	15,834	30,757	37,282

	截至12月31日止年度		
	2024年	2025年	2026年
	(人民幣千元)		
我們將向騰訊集團代表支付的服務費	61,000	71,000	77,000

關連交易

上限基準

在估計年度上限時，董事已將以下因素納入考慮，包括：

- 上述歷史交易金額及本集團與騰訊集團代表之間現有的協議。於往績記錄期間，我們就雲與地圖服務及技術服務向騰訊集團代表支付的服務費大幅增加，由2021年的人民幣15,834,000元增加至2022年的人民幣30,757,000元，並進一步增加至2023年的人民幣37,282,000元。我們向騰訊集團代表支付的歷史服務費增加主要是因為我們的用戶流量增加及整體業務增長所致；
- 由於我們預期用戶數量將有所增長、平台用戶參與度將有所提高、我們的產品及服務將持續發展以及對雲與地圖服務及技術服務存在相應需求，預期估計費用金額將隨著我們的整體業務增長而增加；
- 就雲服務而言，經計及(i)網約車業務的訂單量預計大幅增加；(ii)每筆訂單的成本處於穩定水平；及(iii)Robotaxi業務增長及研發進度，預計截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度估計交易額分別為人民幣55,000,000元、人民幣63,000,000元及人民幣67,000,000元；及
- 就地圖服務而言，按整體業務預計增長及用戶流量日益增加估計，預計截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度估計交易額分別為人民幣6,000,000元、人民幣8,000,000元及人民幣10,000,000元。

上市規則涵義

就雲與地圖服務及技術服務框架協議項下的交易而言，由於截至2026年12月31日止三個年度根據上市規則第十四A章計算的最高適用百分比率按年計預期將高於5%，該等交易將於[編纂]後構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A.49條及第14A.71條項下的年度報告規定、上市規則第14A.35條項下的公告規定以及上市規則第14A.36條項下的獨立股東批准規定。

關連交易

3. 微信服務框架協議

訂約方

本公司；及

騰訊計算機

主要條款

於2024年[●]，本公司（為其本身及代表本集團其他成員公司）與騰訊計算機（為其本身及代表騰訊集團代表）訂立微信服務框架協議（「**微信服務框架協議**」），據此，騰訊集團代表將(i)通過其支付渠道向我們提供支付服務以讓我們的用戶可以在我們的平台上通過騰訊支付渠道進行在線交易，(ii)提供基於微信小程序的技術服務，及(iii)提供基於企業微信（企業用微信平台）的技術服務。因而，我們須向騰訊集團代表支付付款處理成本。

微信服務框架協議的初始期限將自[編纂]起計至2026年12月31日止，可經雙方共同同意後根據上市規則予以重續。

相關協議將單獨訂立，以按微信服務框架協議所載的方式載列服務安排的費率、支付方式及其他詳情。付款處理成本將由訂約方參照市場費率經公平磋商後釐定。費率及計算方式將由訂約方單獨商議確定。

交易理由

我們的用戶主要使用在線支付服務結算其與我們的出行服務相關的付款。中國的在線支付渠道選擇有限。鑒於騰訊集團代表運營著其中一種領先的在線支付服務，且我們的許多用戶使用騰訊集團代表所提供的在線支付服務，因此該合作將會令我們具備能力向我們的用戶提供優質的支付服務，從而提高用戶對我們服務的滿意度。

除支付服務外，我們亦使用其他技術服務解鎖微信小程序及企業微信的其他功能，以提高我們的運營效率。例如，我們在微信小程序上使用手機號碼識別功能，使我們的客戶能夠方便地在我們的平台上註冊，以及增加我們企業微信賬戶可擁有的最多外部聯繫人數量的功能，從而增強我們的連接更多客戶的能力。

關連交易

定價政策

在根據微信服務框架協議訂立任何支付服務協議前，我們將對我們的業務需求進行評估，並將騰訊集團代表提出的條款及條件以及服務與其他可資比較服務提供商（為獨立第三方）提供的條款及條件以及服務進行比較。此外，我們將考慮多項因素，包括但不限於(i)不同在線支付服務提供商所運營支付渠道的效率及普遍程度；(ii)我們的用戶對於不同在線支付服務提供商的偏好；及(iii)費率。若(i)條款及條件屬公平合理，並按一般商務條款或有利程度不遜於其他能提供可資比較服務的獨立第三方服務提供商所提供的商務條款訂立；及(ii)符合本公司及股東的整體最佳利益，則我們將僅與騰訊集團代表訂立支付服務協議。就根據微信服務框架協議的基於微信小程序的技術服務及基於企業微信（企業用微信平台）的技術服務而言，我們將僅於向我們收取的費率不高於向其他提供類似服務的獨立第三方收取的費用時與騰訊集團代表訂立協議。

歷史金額及建議年度上限

下表載列(a)我們於往績記錄期間向騰訊集團代表支付的總付款處理成本；及(b)微信服務框架協議項下的建議年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
我們已付騰訊集團代表的服務費	5,682	6,118	7,636

	截至12月31日止年度		
	2024年	2025年	2026年
	(人民幣千元)		
我們將向騰訊集團代表支付的服務費	15,000	18,000	22,000

關連交易

上限基準

在估計截至2026年12月31日止三個年度有關付款處理成本的建議年度上限時，我們已將以下關鍵因素納入考慮：

- 上述歷史交易金額及本集團與騰訊集團代表之間現有的協議。於往績記錄期間，我們向騰訊集團代表支付的服務費增加，由2021年的人民幣5,682,000元增加至2022年的人民幣6,118,000元及2023年的人民幣7,636,000元。我們支付予騰訊集團代表的服務費增加主要是因為我們的出行服務業務增長及整體業務擴張所致；
- 截至2021年、2022年及2023年止三個年度，本集團向騰訊集團代表支付的付款處理成本佔我們平台所產生總付款處理成本的百分比分別為95.29%、95.37%及96.22%，表明我們的業務與向騰訊集團代表支付的付款處理成本之間存在高度關聯。鑒於騰訊集團代表所提供的在線支付渠道的受歡迎程度，我們預期騰訊集團代表所提供的在線支付渠道將繼續是最受我們用戶歡迎的支付渠道之一，並且預期本集團於接下來三年內應向騰訊集團代表支付的付款處理成本佔本集團所產生總付款處理成本的百分比將保持相對穩定；
- 我們開始購買基於微信小程序及企業微信（企業用微信平台）的技術服務，並將於截至2026年12月31日止三個年度內繼續購買該等服務；及
- 經計及(i)騰訊支付渠道0.6%的費率（按同類第三方支付渠道中的市場現行水平）；(ii)通過騰訊支付渠道估計的支付量；及(iii)我們於2023年下半年才開始購買微信小程序及企業微信服務，截至2026年12月31日止三個年度的交易額估計將大幅增加。

上市規則涵義

就微信服務框架協議項下擬進行的交易而言，由於截至2026年12月31日止三個年度各年根據上市規則第十四A章計算的最高適用百分比率按年計預期將高於0.1%但低於5%，因此根據上市規則第14A.76(2)條，該等交易將於[編纂]後構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A.49條及第14A.71條項下的年度報告規定及上市規則第14A.35條項下的公告規定。

關連交易

4. 營銷推廣服務框架協議

訂約方

本公司；及

騰訊計算機

主要條款

於2024年[●]，本公司（為其本身及代表本集團其他成員公司）與騰訊計算機（為其本身及代表騰訊集團代表）訂立營銷推廣服務框架協議（「**營銷推廣服務框架協議**」），據此，騰訊集團代表將向我們提供營銷推廣服務，包括使我們的出行服務能夠接入騰訊的網約車服務平台及於其平台上接單。我們將相應向騰訊集團代表支付營銷推廣服務費。

營銷推廣服務框架協議的初始期限自[編纂]起計至2026年12月31日止，可經雙方共同同意後根據上市規則予以重續。

相關協議將單獨訂立，以按營銷推廣服務框架協議所載的方式載列服務安排的確切服務範圍、服務費計算方式、支付方式及其他詳情。

交易理由

鑒於騰訊集團代表是中國互聯網、社交網絡及媒體娛樂行業的領先企業，在其平台上使用營銷及推廣服務能使我們獲得更多知名度，觸達更多潛在客戶，從而進一步提高我們的業務增長。

定價政策

根據營銷推廣服務框架協議訂立任何營銷推廣協議前，我們將對我們的業務需求進行評估，並將騰訊集團代表提出的營銷推廣服務費率與其他可資比較營銷推廣服務提供商提供的費率進行比較。我們僅在騰訊集團代表提出的營銷推廣服務費率符合或低於市場費率且協議符合本公司和股東的整體最佳利益時，方會與騰訊集團代表訂立營銷推廣服務協議。

關連交易

歷史金額及建議年度上限

下表載列(a)我們於往績記錄期間就營銷推廣服務向騰訊集團代表支付的總費用；及(b)營銷推廣服務框架協議項下的建議年度上限：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
我們已向騰訊集團代表支付的服務費	–	51	13,297

	截至12月31日止年度		
	2024年	2025年	2026年
	(人民幣千元)		
我們將向騰訊集團代表支付的服務費	21,000	27,000	34,000

上限基準

為支持本公司的發展，截至2021年12月31日止年度，騰訊未向我們收取營銷服務費。自2022年起，騰訊僅對湖南省長沙市的訂單收取服務費，因此我們向騰訊支付的服務費為人民幣51,000元。截至2023年12月31日止年度，騰訊就於我們經營的所有地區向我們提供營銷服務並將收取費用。截至2026年12月31日止三個年度的建議年度上限乃根據騰訊網約車服務平台上的估計訂單及根據我們截至2026年12月31日止三個年度的未來增長確定的業務需求而釐定。經計及：(i)騰訊網約車服務平台產生的訂單部分日益增加及網約車業務預計增長；及(ii)騰訊收取的營銷費率預計輕微增加，相比2023年的歷史交易額，預計截至2026年12月31日止三個年度的估計交易額將大幅增加。

上市規則涵義

就營銷推廣服務框架協議項下的交易而言，由於截至2026年12月31日止三個年度根據上市規則第十四A章計算的最高適用百分比率按年計預期將高於0.1%但低於5%，該等交易將於[編纂]後構成本公司的持續關連交易，須遵守上市規則第14A.49條及第14A.71條項下的年度報告規定及上市規則第14A.35條項下的公告規定。

關連交易

5. 合約安排

背景

由於中國對外資所有權的監管限制，我們通過我們的中國關聯併表實體經營部分業務。我們於關聯併表實體中並無持有任何股本權益。本集團的相關成員公司、我們的關聯併表實體與登記股東相互之間訂立的合約安排令我們能夠(i)對我們的關聯併表實體施加有效控制；(ii)收取來自我們關聯併表實體的幾乎全部經濟利益；及(iii)擁有在中國法律所容許的情形下收購我們關聯併表實體的全部或部分股本權益及／或資產的排他性選擇權。

有關合約安排所涉及協議的詳情，請參閱「合約安排」一節。

上市規則涵義

根據上市規則，合約安排項下擬進行的交易於[編纂]後構成本公司的持續關連交易，乃由於合約安排的若干訂約方(即登記股東)為本集團的關連人士。

豁免申請

董事(包括獨立非執行董事)認為，合約安排及其項下擬進行的交易對於我們的法律架構及業務經營而言起著根本性作用，以及該等交易已於及將於我們的一般及日常業務過程中按一般商務條款或更佳條款訂立，且條款屬公平合理，符合本集團及股東的整體利益。

董事亦認為我們的架構(根據該架構，我們的關聯併表實體的財務業績併入我們的財務報表，猶如其為本公司的子公司且其業務的全部經濟利益均流入本集團)讓本集團在有關關連交易規則方面處於特殊情況。

因此，合約安排項下擬進行的交易以及(其中包括)我們的關聯併表實體與本集團的任何成員公司將不時訂立的任何新交易、合約及協議或進行現有交易、合約及協議的重續(「新集團內公司間協議」)按規定將構成上市規則第十四A章項下的持續關連交易。董事認為，若所有該等交易嚴格遵守上市規則第十四A章所載規定(其中包括公告及獨立股東批准規定)將會對本公司造成繁重負擔，並且為不切實際以及會令本公

關連交易

司增加不必要的行政費用。此外，鑒於合約安排是於[編纂]前所訂立並已於本文件披露，而本公司的潛在投資者將會根據該等披露參與到[編纂]中，因此董事認為該等交易於緊隨[編纂]後便遵守有關公告及獨立股東批准規定會令本公司增加不必要的行政費用。

內部控制措施

為確保相關持續關連交易框架協議項下的條款屬公平合理，並且對我們的有利程度不遜於向獨立第三方提供或從獨立第三方獲得的條款，以及為確保關連交易按一般商務條款進行，我們已採納下列內部控制程序：

- 我們已採納及實施關連交易管理制度。根據該制度，董事會轄下的審計委員會負責審核我們在持續關連交易方面對相關法律、法規、本公司政策及上市規則的遵守情況。此外，董事會轄下的審計委員會、董事會及本公司的各內部部門共同負責評價持續關連交易框架協議項下的條款，特別是各交易的定價政策及年度上限的公平性；
- 董事會轄下的審計委員會、董事會及本公司的各內部部門亦定期監控框架協議的履行情況及其項下交易的更新。此外，本公司管理層亦定期審核框架協議的定價政策；
- 我們的獨立非執行董事及審計師將每年審核一次框架協議項下的持續關連交易，並根據上市規則規定每年提供確認，以確保該等交易是根據協議條款按一般商務條款進行，並符合定價政策；及
- 在考慮我們向上述關連人士支付的服務費及其他費用時，本公司將繼續定期調研現行市場狀況和慣例並參照本公司與獨立第三方就類似交易訂立的定價及條款，以確保上述關連人士通過競價程序或雙方商業談判（視乎情況而定）提供的定價及條款屬公平合理且有利程度不遜於向獨立第三方所提供者。有關各持續關連交易於其框架協議項下的特定內部控制程序，請參閱本節中有關各持續關連交易的相關披露。

關連交易

董事確認

董事（包括獨立非執行董事）認為，(i)非獲豁免持續關連交易已於及將繼續於本公司的一般及日常業務過程中按一般商務條款或更佳條款進行，屬公平合理，並符合本公司及股東整體利益；(ii)非獲豁免持續關連交易的建議年度上限（如有）屬公平合理，並符合本公司及股東整體利益；及(iii)合約安排的期限超過三年屬一般商業慣例。

聯席保薦人確認

聯席保薦人已(i)審閱了本公司就上述非獲豁免持續關連交易提供的相關文件及資料；(ii)取得必要的本公司及董事陳述及確認；及(iii)參與盡職調查及與本集團管理層的討論。

基於以上所述，聯席保薦人認為，上述(i)已尋求豁免的非獲豁免持續關連交易在我們的一般及日常業務過程中按一般商務條款或更佳條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益；(ii)非獲豁免持續關連交易的建議年度上限屬公平合理，並符合本公司及其股東的整體利益。

就合約安排所依據的相關協議的年期超過三年，聯席保薦人認為，(i)合約安排是本集團法律架構及業務經營的基礎；(ii)此類合約安排的年期及條款屬合理及一般商業慣例，以確保(A)宸祺出行能夠有效控制關聯併表實體的政策；(B)宸祺出行能從我們的關聯併表實體中獲得經濟利益；及(C)可不間斷地防止我們的關聯併表實體出現任何潛在資產及價值流失。

聯交所授出的豁免

就產品服務採購及供應框架協議、雲與地圖服務及技術服務框架協議項下的上述持續關連交易而言，由於截至2026年12月31日止三個年度根據上市規則第十四A章計算的最高適用百分比率按年計預期將高於5%。因此，該等框架協議項下的持續關連交易須遵守上市規則第14A.49條及第14A.71條項下的年度報告規定、上市規則第14A.35條項下的公告規定及上市規則第14A.36條項下的獨立股東批准規定。

關連交易

就微信服務框架協議及營銷推廣服務框架協議項下的上述持續關連交易而言，由於截至2026年12月31日止三個年度根據上市規則第十四A章計算的最高適用百分比率按年計預期將高於0.1%但低於5%。因此，該等框架協議項下的持續關連交易須遵守上市規則第14A.49條及第14A.71條項下的年度報告規定及上市規則第14A.35條項下的公告規定。

由於上述持續關連交易預期將按經常基準進行，因此董事認為嚴格遵守上述公告及／或獨立股東批准規定將為不切實際，且該等規定將會導致本公司產生不必要的行政費用，並讓本公司背上繁重負擔。因此，我們已就非獲豁免持續關連交易項下的交易向聯交所申請且聯交所根據上市規則第14A.105條[已批准]我們豁免嚴格遵守上市規則第14A.35條項下的公告規定及第14A.36條項下的獨立股東批准規定（如為微信服務框架協議及營銷推廣服務框架協議，則為上市規則第14A.35條項下的公告規定），前提是截至2026年12月31日止三個年度各年的總交易額均將不會超過相關建議年度上限（如本節所載）。本公司的獨立非執行董事及審計師將進行審核，以確定上述持續關連交易項下的交易是否根據相關框架協議項下的主要條款及定價政策（如本節所披露）所訂立。來自我們的獨立非執行董事及審計師的確認將根據上市規則的規定每年進行披露。

合約安排

就合約安排而言，我們已向聯交所申請且聯交所[已批准]，只要我們的股份於聯交所[編纂]，我們便可(i)根據上市規則第14A.105條就合約安排項下擬進行的交易豁免嚴格遵守上市規則第十四A章項下的公告及獨立股東批准規定；(ii)豁免嚴格遵守根據上市規則第14A.53條就合約安排項下的交易訂立年度上限的規定；及(iii)豁免嚴格遵守根據上市規則第14A.52條將合約安排的期限限制在三年或三年之內的規定，惟須遵守以下條件：

在未經獨立非執行董事批准的情況下不得作出任何變更

在未經我們獨立非執行董事批准的情況下，不得對合約安排（包括據此應向宸祺出行支付的任何費用）作出任何變更。

關連交易

在未經獨立股東批准的情況下不得作出任何變更

除下文所述外，在未經獨立股東批准的情況下，不得對規管合約安排的協議作出任何變更。一旦獨立股東批准任何變更，將不需要根據上市規則第十四A章規定另行作出公告或獲得獨立股東批准，除非擬作出進一步變更則除外。然而，有關在本公司的年度報告中定期報告合約安排的規定（如下文所載）將繼續適用。

經濟利益及靈活性

合約安排將繼續讓本集團能夠通過以下各項收取由我們的關聯併表實體產生的經濟利益：(i)通過行使本集團的選擇權（若中國適用法律容許如此行事），以(a)名義價格或(b)中國適用法律所容許的最低價格的較高者為對價，收購我們的關聯併表實體的全部或部分股本權益；(ii)通過會令我們的關聯併表實體產生的利潤幾乎全部由本集團所保留的業務架構，因而無需就我們的關聯併表實體根據合約安排應向宸祺出行支付的服務費金額訂立年度上限；及(iii)本集團可以控制我們的關聯併表實體的管理及經營以及實質上控制全部表決權的權利。

重續及重訂

基於合約安排一方面為本公司與其直接控股子公司之間的關係，以及另一方面為本公司與我們的關聯併表實體之間的關係提供了一個可接受的框架，該框架可以按與現有合約安排實質上相同的條款及條件於現有安排到期後予以重續及／或重訂，或就與本集團從事相同業務（本集團可能於業務權宜之計合理的情況下設立該業務，而無需獲得股東批准）的任何現有或新的外商獨資企業或經營公司（包括分公司）予以重續及／或重訂。然而，於重續及／或重訂合約安排後，與本集團從事相同業務（本集團可能會設立該業務）的任何現有或新的外商獨資企業或經營公司（包括分公司）的董事、最高行政人員或主要股東被會視為本公司的關連人士，且該等關連人士與本公司所進行的交易（根據類似合約安排進行的交易除外）應遵守上市規則第十四A章的規定。該條件受限於相關中國法律、法規及批准。

關連交易

持續報告及批准

我們將按持續基準披露與合約安排相關的細節，如下所述：

- 各會計期間落實的合約安排將根據上市規則的相關條文披露於本公司的年度報告及賬目中；
- 我們的獨立非執行董事將每年審核合約安排，並於相關年度的本公司年度報告及賬目中確認(i)相關年度所進行的交易已根據合約安排的相關條文訂立；(ii)我們的關聯併表實體並無向其股本權益（該等股本權益其後並未以其他方式分配或轉移至本集團）持有人派發股息或作出其他分派；及(iii)本集團與我們的關聯併表實體訂立、重續或重訂的任何新合約對於本集團而言屬公平合理或對股東有利，並符合本公司及股東的整體利益；
- 本公司的審計師將每年根據合約安排對該等交易執行審核程序，並將向董事出具函件，同時將函件副本發送給聯交所，確認該等交易已獲得董事批准、是按相關合約安排所訂立以及我們的關聯併表實體並無向其股本權益（該等股本權益其後並未以其他方式分配或轉移至本集團）持有人派發股息或作出其他分派；
- 就上市規則第十四A章而言，尤其是關於「關連人士」的定義，我們的關聯併表實體將被視為本公司的子公司，與此同時，我們的併表實體的董事、最高行政人員或主要股東及彼等各自的聯繫人將被視為本公司（就此而言，不包括我們的關聯併表實體）的關連人士，而該等關連人士與本集團（就此而言，包括我們的關聯併表實體）所進行的交易（根據合約安排進行的交易除外）將須遵守上市規則第十四A章項下的規定；及
- 我們的關聯併表實體將承諾，只要股份於聯交所[編纂]，我們的關聯併表實體就會向本集團的管理層及本公司的審計師悉數提供其相關記錄，以供本公司的審計師審核關連交易。

關連交易

此外，我們亦已向聯交所申請且聯交所[已批准]，只要股份於聯交所[編纂]，我們便可(i)根據上市規則第14A.105條就任何新集團內公司間協議(定義見上文)中擬進行交易豁免嚴格遵守上市規則第十四A章項下的公告及獨立股東批准規定；(ii)豁免嚴格遵守就任何新集團內公司間協議中本集團的任何成員公司應付／應收我們的關聯併表實體的費用訂立年度上限的規定；及(iii)豁免嚴格遵守將任何新集團內公司間協議的期限限制在三年或三年之內的規定。豁免生效的條件是合約安排存續以及我們的關聯併表實體將繼續被視為本公司的子公司，但我們的關聯併表實體及其聯繫人的董事、最高行政人員或主要股東將被視為本公司(就此而言，不包括我們的關聯併表實體)的關連人士，而該等關連人士與本集團(就此而言，包括我們的關聯併表實體)所進行的交易(根據合約安排進行的交易除外)將須遵守上市規則第十四A章項下的規定。我們將遵守上市規則項下的適用規定，並將在該等持續關連交易發生任何變更時立即通知聯交所。

若日後上市規則進行任何修訂，對本節所提述的持續關連交易施加較截至最後實際可行日期所適用者更為嚴格的規定，則我們將會立即採取行動以確保在合理時間內符合有關新規。

監管概覽

有關外商投資的法規

中華人民共和國全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常委會」）於1993年12月29日頒佈、於2018年10月26日最新修訂並於同日生效的《中華人民共和國公司法》規管中國公司（包括外商投資公司）的成立、營運及管理。除非外商投資法律另有規定，否則外商投資公司須遵守《中華人民共和國公司法》。

於中國的外商投資須遵守國家發展和改革委員會（「發改委」）及中華人民共和國商務部（「商務部」）頒佈的《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（「《目錄》」）（於2022年10月26日修訂並自2023年1月1日起生效）及《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「《負面清單》」）（於2021年12月27日修訂並自2022年1月1日起生效）。根據《負面清單》，外國投資者不得投資禁止類行業，對於限制類行業，外商投資須符合《負面清單》規定的條件。

全國人民代表大會於2019年3月15日頒佈並自2020年1月1日起生效的《中華人民共和國外商投資法》（「《外商投資法》」）為規管中國外商投資的主要現行法律。其已取代下列監管外商投資的舊法律：(i)《中華人民共和國中外合資經營企業法》、(ii)《中華人民共和國中外合作經營企業法》及(iii)《中華人民共和國外資企業法》，而於《外商投資法》施行前依照上述法律設立的外商投資企業於《外商投資法》施行後五年內可以繼續保留原企業組織形式等。《外商投資法》的頒佈旨在進一步擴大對外開放，積極促進外商投資，保護外商投資合法權益，規範外商投資管理。根據《外商投資法》，中國對外商投資實行准入前國民待遇加《負面清單》管理制度，對由國務院發佈或者批准發佈的《負面清單》之外的外商投資，給予國民待遇。

國務院於2019年12月26日頒佈並自2020年1月1日起生效的《中華人民共和國外商投資法實施條例》（「《外商投資法實施條例》」）進一步強調促進及保護外商投資，並取代《中華人民共和國中外合資經營企業法實施條例》、《中外合資經營企業合營期限暫行規定》、《中華人民共和國外資企業法實施細則》及《中華人民共和國中外合作經營企業法實施細則》。根據《外商投資法實施條例》，倘於2020年1月1日前制定的有關外商投資的規定與《外商投資法》及《外商投資法實施條例》的規定不一致，則以《外商投資

監管概覽

法》及《外商投資法實施條例》為準。中國最高人民法院於2019年12月26日發佈《關於適用〈中華人民共和國外商投資法〉若干問題的解釋》，自2020年1月1日（即《外商投資法》及《外商投資法實施條例》生效的同日）起生效。該解釋適用於外國投資者因贈與、財產分割、企業合併、企業分立等方式取得相應權益所產生的合同糾紛。

於2019年12月30日，商務部及國家市場監督管理總局（「市場監管總局」）頒佈《外商投資信息報告辦法》（「《報告辦法》」），自2020年1月1日起生效，同時取代《外商投資企業設立及變更備案管理暫行辦法》。《報告辦法》規管有關中國外商投資的信息報告。根據《報告辦法》，外國投資者及外商投資企業直接或者間接在中國境內進行投資活動，應通過提交初始報告、變更報告、登出報告、年度報告等方式向商務主管部門報送投資信息。

於2020年12月19日，發改委及商務部聯合頒佈《外商投資安全審查辦法》，自2021年1月18日起生效。該辦法規定了外商投資安全審查規則。根據該辦法，將建立負責組織、協調、指導外商投資安全審查工作的機制，安全審查工作辦公室設在發改委，由發改委及商務部牽頭。對影響或者可能影響國家安全的外商投資，須由有關工作機制辦公室進行安全審查。此外，該辦法規定，倘外國投資者或境內相關當事人有意投資關係國家安全的重要信息技術和互聯網產品與服務，並取得所投資企業的實際控制權，應當在實施投資前主動向安全審查工作辦公室申報。

有關網約車服務的法規

於2016年7月27日，交通運輸部、工信部、公安部（「公安部」）、商務部、國家工商行政管理總局（「國家工商總局」）、國家品質監督檢驗檢疫總局（連同國家工商總局改革並併入市場監管總局）及網信辦聯合頒佈《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》（「《網約車辦法》」），於2016年11月1日生效並於2022年11月30日最新修訂，以規範網約車服務的業務活動及通過建立針對網約車服務平台、車輛及駕駛員的監管制度保證乘客安全。網約車平台公司應當在取得相應《網絡預約出租汽車經營許可證》並

監管概覽

向企業註冊地省級通信主管部門申請互聯網信息服務備案，並到網約車平台公司管理運營機構所在地的省級人民政府公安機關指定的受理機關辦理備案手續後，方可開展網約車業務。有關平台須將服務器設置在中國，並具備信息數據交互及處理能力；使用電子支付的，應當與銀行、非銀行支付機構簽訂提供支付結算服務的協議；有健全的經營管理制度、安全生產管理制度和服務質量保障制度，並滿足法律規定的其他條件。在未取得規定許可證的情況下從事網約車經營活動的平台可能會被地方機關責令改正、予以警告、被處以人民幣10,000元以上人民幣30,000元以下的罰款，構成犯罪的，依法追究刑事責任。

根據《網約車辦法》，從事網約車經營的車輛應當具備服務所在地出租汽車行政主管部門發放的《網絡預約出租汽車運輸證》。未取得《網絡預約出租汽車運輸證》的，相關當事人可被處以人民幣3,000元以上人民幣10,000元以下的罰款。從事網約車服務的駕駛員，亦應當符合若干條件，其中包括取得相應准駕車型機動車駕駛證並具有3年以上駕駛經歷及無暴力犯罪記錄。未取得《網絡預約出租汽車駕駛員證》的可能被處以人民幣200元以上人民幣2,000元以下的罰款。此外，倘（其中包括）(1)提供網約車服務的相關車輛或駕駛員未取得適用許可證；或(2)線上提供服務車輛或駕駛員與線下實際提供服務車輛或駕駛員不一致，則平台可能會被責令改正並被處以人民幣5,000元以上人民幣10,000元以下罰款；情節嚴重的，處以人民幣10,000元以上人民幣30,000元以下罰款。《網約車辦法》規定，出租汽車行政主管部門應當建設和完善政府監管平台，實現與網約車平台的信息共享。共享信息應當包括車輛和駕駛員基本信息、服務質量以及乘客評價信息等。

《網約車辦法》規定，用於網約車服務的車輛應具有營運車輛相關的保險，而網約車平台公司須為乘客購買承運人責任險。市級機關可能頒佈地方措施或規則以規管網約車的運營及服務，並就上述保險的類型或金額作出更具體的規定。例如，根據廣州市人民政府於2016年11月28日頒佈並於2019年11月14日修訂的《廣州市網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》及佛山市人民政府於2019年8月8日頒佈並於2019年9月12

監管概覽

日生效的《佛山市網絡預約出租汽車經營服務管理辦法》，網約車平台應為乘客購買保險金額不低於人民幣100萬元的承運人責任險及機動車交通事故責任強制保險。深圳市人民政府於2016年12月28日頒佈並於2022年3月3日最新修訂的《深圳市網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》進一步規定，用於提供網約車服務的車輛須購買強制第三者責任險。

於2022年2月7日，交通運輸部辦公廳、工信部、公安部辦公廳、中華人民共和國人力資源和社會保障部（「人社部」）、中國人民銀行（「中國人民銀行」）、國家稅務總局（「國家稅務總局」）、市場監管總局辦公廳及網信辦聯合頒佈《關於加強網絡預約出租汽車行業事前事中事後全鏈條聯合監管有關工作的通知》，據此，網約車平台公司存在以下違法違規行為的，可開展事前事中事後全鏈條聯合監管，如未取得網約車經營許可，擅自從事或者變相從事網約車經營活動；向未取得相應出租汽車許可的駕駛員、車輛派單；未按規定向網約車監管信息交互平台傳輸有關數據信息，以及非法經營資金支付結算。

根據交通運輸部頒佈並於2022年7月1日生效的《網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理辦法》，各城市交通運輸主管部門應通過運政信息系統實時傳輸網約車平台公司、車輛、駕駛員相關許可信息，供行業平台實時共享。未能實時共享的，應通過行業平台及時錄入上傳，原則上每週至少更新一次。網約車平台公司在取得《網絡預約出租汽車經營許可證》後，應自次日零時起向行業平台傳輸網約車平台公司、車輛、駕駛員等基礎靜態數據以及訂單信息、經營信息、定位信息、服務質量信息等動態數據。

有關順風車服務的法規

於2016年7月26日，國務院辦公廳頒佈《國務院辦公廳關於深化改革推進出租汽車行業健康發展的指導意見》，自2016年7月26日起生效，指導意見將合乘服務與網約車服務區分，並將合乘服務定義為由合乘服務提供者事先發佈出行信息，出行線路相同的人選擇乘坐合乘服務提供者的小客車、分攤部分出行成本或免費互助的共享出行

監管概覽

方式。指導意見明確規定，城市人民政府應鼓勵及規範合乘服務的發展，並制定相應法規。《網約車辦法》規定，就合乘服務而言，應按城市人民政府有關規定執行，禁止以合乘形式提供網約車服務。因此，合乘服務無須遵守有關網約車的法規及規則。

於2018年9月10日，交通運輸部辦公廳及公安部辦公廳聯合頒佈《關於進一步加強網絡預約出租汽車和私人小客車合乘安全管理的緊急通知》，規定合乘服務平台要參照出租汽車駕駛員背景核查和監管有關要求，對從事或申請從事有關服務的駕駛員一律進行背景核查。具體而言，合乘平台要嚴格規範派單管理，不得向未經背景核查的駕駛員派單，並要在派單前應用人臉識別等技術，對車輛和駕駛員一致性進行審查。禁止合乘駕駛員選擇乘客，允許乘客選擇駕駛員。此外，合乘平台應加強個人信息保護，建立安全預警機制。倘合乘平台未能履行該等責任，則其可能須對車禍造成的傷害或損害承擔責任。

除國家規定外，部分市級機關已頒佈實施細則，進一步規定合乘服務平台的要求。例如，在廣東省，江門市交通運輸局於2017年4月24日頒佈《江門市交通運輸局關於小客車合乘暫行規定》，規定在江門市提供合乘信息服務功能的合乘服務平台應到縣級以上交通運輸主管部門備案。此外，於2021年12月31日，廣州市交通運輸局及廣州市公安局聯合發佈《關於查處道路客運非法營運行為涉及私人小客車合乘認定問題的意見》，其規定在廣州市內，私人小客車合乘分攤的出行成本僅限於車輛燃料（用電）成本及通行費等直接費用，且單位里程總分攤費用不得超過本市巡遊出租汽車里程續租價的50%。此外，倘合乘出行提供者要求分攤部分出行成本，則其每天提供合乘出行服務累計不超過三次；同一合乘計劃及線路匹配的合乘出行需求不超過兩個；免費互助合乘的，合乘出行提供者每日提供合乘出行次數不受限制。於2022年8月3日，深圳

監管概覽

市交通運輸局發佈《關於規範私人小客車合乘的若干意見》，其自2022年8月25日起生效並進一步規定，在深圳市內，單次里程分攤總費用不得超過巡遊出租汽車里程續租價的50%（不含起步價、候時費、返空費、附加費、預約服務費、大件行李費），且合乘平台每天為同一合乘車輛提供的合乘供需信息整合服務不得超過3次。

有關自動駕駛汽車的法規

於2020年12月20日，中華人民共和國交通運輸部頒布《交通運輸部關於促進道路交通自動駕駛技術發展和應用的指導意見》明確了發展目標，其中明確指出，到2025年，自動駕駛基礎理論研究將取得積極進展，道路基礎設施智能化、車路協同及產品研發及測試驗證等關鍵技術將取得重要突破。為促進自動駕駛技術產業化，將頒布多項自動駕駛基礎及關鍵標準，並建設一批國家級自動駕駛測試基地及試點應用示範項目。

基於上文所述，中國政府隨後不斷實施若干政策及規定，以促進自動駕駛在各個領域的快速發展。其中，作為最新立法更新之一，於2023年11月，工信部、公安部、住房和城鄉建設部及交通運輸部聯合發布了《工業和信息化部、公安部、住房和城鄉建設部、交通運輸部關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》，在L3級-L4級的駕駛自動化方面邁出了實質性的步伐。根據該通知，監管部門將在前期智能網聯汽車的道路測試及示範應用的基礎上，選擇具備L3級或L4級自動駕駛能力且符合量產條件的智能網聯汽車產品進行准入試點。對於已獲得准入許可的智能網聯汽車產品，將在指定區域內進行試點道路測試。用於運輸作業的車輛必須符合交通管理部門的運營資質及管理要求。汽車製造商及試行試點實體應組成聯合體提交申請方案，並在獲得擬運營智能網聯汽車的市政府同意後，向省級工業和信息化主管部門提交申請。省級工業和信息化主管部會同省級公安交通管理和網絡安全部、住房和城鄉建設部、交通運輸部、通信管理局，對申請方案進行審查，並於2023年12月20日前上報工信部。工信部與公安部、住房和城鄉建設部、交通運輸部共同組織專家對申報方案進行初審，並根據其優點選擇進入試點階段的聯合體。根據該通知要求，從事運輸經營的試點單位應當具備相關業務類別的相應經營資質，並符合若干具體要求。試點單位應當：(1)建立智能網聯汽車運營安全保障機制並實施風險及應急管理體系，具備確保車輛在全流程前、中、後安全運行的能力；(2)擁有智能網聯汽車運營及安全監控

監管概覽

平台，具備數據接收、數據驗證、上報、存儲等功能，確保網絡及數據安全；(3)配備已接受培訓並通過考核且精通道路交通和車輛知識（包括但不限於道路交通安全法律法規）的操作安全和安保人員；(4)熟悉自動駕駛功能設計使用情況，具備車輛維修能力；(5)有能力對因道路行駛的車輛可能造成的人身、財產損失承擔相應的民事責任，並應有能力配合有關部門開展應急救援、調查並調解交通事故及損害賠償；及(6)建立智能網聯汽車的網絡安全管理體系，包括智能網聯汽車的網絡安全風險控制、監控、應急、漏洞管理和保障機制，以及健全的智能網聯汽車數據安全管理體系，包括數據資產管理賬戶，並採取技術措施保障智能網聯汽車數據安全。此外，部分地方監管部門已頒佈指引，要求試點單位提交不同級別的申請文件，以證明其具備參與該等試點項目的資格。例如，於廣州市南沙區，根據廣州市南沙區交通局於2022年11月24日頒佈的《廣州市南沙區智慧網聯汽車在道路運輸（公共交通）領域應用示範運營工作指引（第一版）》及其附件，開展示範經營的試點單位須同時滿足擬示範經營領域的行業准入要求，取得相關行業經營許可證，或已具備廣州市相關行業經驗。

自2018年以來，道路測試的標準及技術已經多次迭代及進步，並在少數地區進行了商業試運營。作為對智能網聯汽車如何進行道路測試及建立示範應用提供初步規定的最重要標準之一，工信部、公安部及交通運輸部於2021年7月27日頒佈並於同日施行《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範（試行）》（「《道路測試與示範應用規範》」）。根據《道路測試與示範應用規範》，道路測試，是指在公路（包括高速公路）、城市道路、區域範圍內等用於社會機動車通行的各類道路指定的路段進行的智能網聯汽車自動駕駛功能測試活動。《道路測試與示範應用規範》將示範應用界定為在公路（包括高速公路）、城市道路、區域範圍內等用於社會機動車通行的各類道路指定的路段進行的具有試點、試行效果的智能網聯汽車載人載物運行活動。擬進行智能網聯汽車道路測試或示範應用的主體須向工業和信息化部、公安部及交通運輸部申請。任何道路測試或示範應用一般不得超過18個月，且不得超過安全技術檢驗合格證明及保險

監管概覽

憑證的有效期。進行道路測試及示範應用的主體憑相關憑證及材料（包括相關主管部門確認的道路測試或示範應用主體智能網聯汽車道路測試或示範應用安全性自我聲明等材料），向公安機關交通管理部門申領試驗用機動車臨時行駛車號牌。在道路測試或示範應用過程中，道路測試車輛、示範應用車輛車身應以醒目的顏色分別標示，除自我聲明載明的路段或區域外，不得使用自動駕駛模式行駛。此外，主體應每6個月向主管部門提交階段性報告，並在道路測試、示範應用結束後1個月內提交總結報告。主體每月應將道路測試、示範應用期間發生的交通事故情況上報主管部門。造成人員重傷或死亡、車輛損毀的，道路測試、示範應用主體應在24小時內通過信息系統將事故情況上報主管部門。未按要求上報的可暫停主體道路測試和示範應用活動24個月。主體應在事故認定後5個工作日內，以書面方式將事故原因、責任認定結果及完整的事故分析報告等相關材料進行上報。

部分地方政府已頒佈地方規則及法規，以相應規範自動駕駛汽車的道路測試及示範應用。例如，廣東省工業和信息化廳、廣東省公安廳及廣東省交通運輸廳於2022年11月28日頒佈並於2023年1月1日生效的《廣東省智能網聯汽車道路測試與示範應用管理辦法（試行）》明確規定，車輛從停放點到道路測試或示範應用路段、區域的轉場，應使用人工操作模式行駛。於2021年7月8日，廣州市人民政府發佈《關於逐步分區域先行先試不同混行環境下智慧網聯汽車（自動駕駛）應用示範運營政策的意見》（《廣州自動駕駛意見》）及《在不同混行環境下開展智能網聯汽車（自動駕駛）應用示範運營的工作方案》（《廣州自動駕駛工作方案》）。根據《廣州自動駕駛意見》，市相關部門和混行試點區將根據自動駕駛混行管理實際，出台若干個配套文件，包括細化運營管理、測試優化、監管執法、數據和網絡安全、財政支持等具體實施方案。根據自2021年7月1日起實施的《廣州自動駕駛工作方案》，市政府應指導區政府開展示範運營的主體資格審查工作，包括智能網聯汽車（自動駕駛）在路面開展的巡遊出租車、網約車、公交車等客運活動。《廣州自動駕駛工作方案》亦規定了應用示範運營車輛應安裝車輛行駛數據記錄設備、車載視頻設備、車輛位置設備和車聯網設備等車載設備，全程連

監管概覽

續記錄和存儲車輛運行狀態、駕駛模式等數據，並將相關數據接入且存儲在廣州市智能網聯汽車(自動駕駛)應用示範運營監控平台。根據深圳市人民代表大會常務委員會於2022年6月30日發佈的《深圳經濟特區智能網聯汽車管理條例》及深圳市交通運輸局於2022年10月20日發佈的《深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用管理實施細則》，支持深圳市有條件的行政區域內開放全區域道路測試及示範就業，探索開展商業化試點運營，逐步實現商業化運營。於2024年2月5日，寶安區人民政府發佈《深圳市寶安區智能網聯汽車商業化試點管理辦法(試行)》，規定將巡遊出租車、網約車、公交車等自動駕駛車輛於道路上開展的客運活動劃為寶安區商業試點活動，並應向寶安區聯合工作組提出申請以進行該等活動。

有關測繪的法規

有關測繪的法規

根據全國人民代表大會常務委員會於1992年12月28日頒佈並於2002年8月29日及2017年4月27日修訂的《中華人民共和國測繪法》，從事測繪服務的單位應取得測繪資質證書，並符合國家測繪標準。根據中華人民共和國自然資源部於2021年6月7日頒佈並自2021年7月1日起生效的《測繪資質管理辦法》及《測繪資質分類分級標準》，測繪資質分為甲級及乙級。申請甲級資質的企業須符合有關技術人員、技術裝備及經營業績

監管概覽

的更高標準且其無作業範圍限制，而取得乙級測繪資質的企業應在專業標準規定的作業限制範圍內經營。測繪資質的專業類別分為大地測量、測繪航空攝影、攝影測量與遙感、工程測量、海洋測繪、界線與不動產測繪、地理信息系統工程、地圖編製、導航電子地圖製作、互聯網地圖服務。

於2007年11月19日，國家測繪局（已更名為國家測繪地理信息局）發佈《關於導航電子地圖管理有關規定的通知》，明確規定導航電子地圖的數據採集活動，應當由具有導航電子地圖測繪資質的單位承擔。導航電子地圖的編輯加工、格式轉換和地圖質量測評等活動，屬於導航電子地圖編製活動，只能由依法取得導航電子地圖測繪資質的單位實施。沒有資質的單位，不得以任何形式從事上述導航電子地圖編製活動。除依法取得導航電子地圖測繪資質的外，其他單位和個人在使用導航電子地圖過程中，不得攜帶其他帶有空間定位系統（如GPS等）信號接收、定位功能的儀器開展顯示、記錄、存儲、標註空間座標、高程、地物屬性信息，以及檢測、校核、更改導航電子地圖相關內容等測繪活動。外國的組織和個人在中國境內不得從事地圖數據採集、編輯加工、格式轉換和地圖質量測評等導航電子地圖編製出版活動。根據國家測繪地理信息局（於2018年併入中華人民共和國自然資源部）於2016年2月3日頒佈的《關於加強自動駕駛地圖生產測試與應用管理的通知》，自動駕駛地圖屬於導航電子地圖的新型種類和重要組成部分，其數據採集、編輯加工和生產製作必須由具有導航電子地圖製作測繪資質的單位承擔。導航電子地圖製作單位在與汽車企業合作開展自動駕駛地圖的研發測試時，必須由導航電子地圖製作單位單獨從事所涉及的測繪活動。未經省級以上測繪地理信息行政主管部門批准，不得向外國的組織和個人以及在中國註冊的外商獨資和中外合資、合作企業提供、共享地圖數據。

監管概覽

自然資源部於2022年8月25日發佈的《關於促進智能網聯汽車發展維護測繪地理信息安全的通知》進一步規定，智能網聯汽車安裝或集成了衛星導航定位接收模塊、慣性測量單元、攝像頭、激光雷達等傳感器後，在運行、服務和道路測試過程中對車輛及周邊道路設施空間坐標、影像、點雲及其屬性信息等測繪地理信息數據進行採集、存儲、傳輸和處理的行為，屬於《中華人民共和國測繪法》規定的測繪活動，應當依照測繪法律法規政策進行規範和管理。各類車載傳感器以及智能網聯汽車的製造、集成、銷售等，不屬於法定的測繪活動。對智能網聯汽車運行、服務和道路測試過程中產生的測繪地理信息數據進行收集、存儲、傳輸和處理者，是測繪活動的行為主體，應遵守相關規定並依法承擔相應責任。從當前市場運行的情況看，數據的收集、存儲、傳輸和處理者大多為車企、服務商及部分智能駕駛軟件提供商，而僅獲得輔助駕駛等服務的智能網聯汽車駕乘人員，不屬於有關測繪活動的行為人。需要從事相關數據收集、存儲、傳輸和處理的車企、服務商及智能駕駛軟件提供商等，應依法取得相應測繪資質，或委託具有相應測繪資質的單位於國內開展相應測繪活動。

於2015年11月26日，國務院頒佈《地圖管理條例》（「《地圖條例》」），自2016年1月1日起生效。《地圖條例》規定互聯網地圖服務單位提供地理位置定位、地理信息上傳標註和地圖數據庫開發等服務的，應當取得相應的測繪資質證書。

於2024年3月22日，中國自然資源部頒佈《自然資源領域數據安全管理辦法》（「自然資源數據管理辦法」），於同日生效。自然資源數據管理辦法規定，「自然資源領域數據」是指在自然資源相關活動中收集和產生的數據，主要包括但不限於基礎地理信息、遙感影像等地理信息數據。自然資源數據管理辦法進一步規定，自然資源領域的數據處理者在收集數據時應確保所採用的措施合法，不得盜用或以其他方式非法收集數據。數據的收集和使用應當符合法律法規規定的目的和範圍。關於收集和共享道路數據所需的事先批准，自然資源數據管理辦法規定，倘法律法規規定從事數據處理活動

監管概覽

應當取得行政許可，數據處理者應當依法取得許可。截至最後實際可行日期，我們已就進行測繪活動取得乙級測繪許可證，並在提供技術服務時在相關法律法規範圍內開展道路數據收集及處理活動，這意味著我們已獲得法律法規規定的所需同意。此外，我們與合資格的導航服務商合作，利用其導航及定位功能提供網約車服務，故我們無需取得任何其他測繪相關許可證。

有關外商投資測繪的法規

根據於2007年1月19日頒佈並於2011年4月27日及2019年7月24日修訂的《外國的組織或者個人來華測繪管理暫行辦法》，外國的組織或者個人在中國領域測繪，必須與中國的有關部門或者單位採取合資、合作的形式，且不得從事若干類型的測繪活動，包括導航電子地圖編製。根據《負面清單》，外國投資者被禁止投資若干測繪業務，包括地面移動測量及導航電子地圖編製。

有關增值電信業務的法規

有關增值電信業務的法規

國務院於2000年9月25日頒佈並於2014年7月29日及2016年2月6日修訂的《中華人民共和國電信條例》（「《電信條例》」）為中國電信業務經營者提供監管框架。《電信條例》將中國的電信業務分類為基礎電信業務及增值電信業務，而增值電信業務被界定為利用公共網絡基礎設施提供的電信與信息服務的業務。根據《電信條例》，電信業務經營者須於開始營運前向中華人民共和國工業和信息化部（「工信部」）或其省級部門取得經營許可證。

最新修訂自2017年9月1日起生效的《電信業務經營許可管理辦法》載列有關增值電信業務所需許可證類型及取得有關許可證的資格及程序的更多具體規定。在多個省

監管概覽

份經營增值電信業務的電信業務經營者須向工信部取得《跨地區增值電信業務經營許可證》，而在單一省份經營增值電信業務的電信業務經營者須向省級主管部門取得《增值電信業務經營許可證》。

國務院於2000年9月25日頒佈並於2011年1月8日修訂的《互聯網信息服務管理辦法》將互聯網信息服務分為經營性互聯網信息服務和非經營性互聯網信息服務。經營性互聯網信息服務是指通過互聯網向上網用戶有償提供信息或者網頁製作等服務活動。從事經營性互聯網信息服務的公司須向主管電信部門取得互聯網信息服務許可證。

工信部於2019年6月6日最新修訂的《電信業務分類目錄》（《電信條例》的附件），將信息服務業務分為信息發佈平台和遞送服務、信息搜索查詢服務、信息社區平台服務、信息即時交互服務、信息保護和處理服務。

此外，在中國提供應用程序信息服務及應用程序分發服務受國家互聯網信息辦公室（「網信辦」）於2016年6月28日頒佈並於2022年6月14日最新修訂的《移動互聯網應用程序信息服務管理規定》（「《應用程序規定》」）特別監管。根據《應用程序規定》，網信辦及地方網信部門分別負責全國或地方應用程序信息內容的監督管理工作。應用程序信息服務提供者應當具備法律法規要求的相關資質，嚴格落實信息安全管理責任，履行用戶身份信息核實、用戶信息保護、信息內容審核管理等義務。

有關外商投資增值電信業務的法規

外商直接投資中國電信企業受國務院於2001年12月11日頒佈並於2008年9月10日及2016年2月6日修訂的《外商投資電信企業管理規定》（「《外商投資電信企業規定》」）監管。《外商投資電信企業規定》要求以中外合資經營形式在中國成立外商投資電信企業。除國家另有規定外，外國投資者收購該等企業的股權不得超過50%。此外，經營增值電信業務的企業的外國投資者必須滿足多項嚴格的表現及營運經驗要求，包括證

監管概覽

明有經營相關業務的良好業績和運營經驗。符合該等規定的企業須於在中國開展增值電信業務前取得工信部及商務部或其授權地方分支機構的批准。此外，根據《負面清單》，經營增值電信業務的企業的外資股比不得超過50%，但該規定不適用於電子商務、國內多方通信、存儲轉發類及呼叫中心服務。

然而，國務院於2022年3月29日頒佈《國務院關於修改和廢止部分行政法規的決定》，據此，《外商投資電信企業規定》已作出修訂，而有關修訂已自2022年5月1日起生效（「《新外商投資電信企業規定》」）。除另有規定外，《新外商投資電信企業規定》不再對經營增值電信業務企業的外國投資者要求嚴格的表現及營運經驗。外商投資電信企業於中國開展增值電信業務前須取得工信部或其授權地方分支機構的批准。此外，《新外商投資電信企業規定》簡化電信業務經營許可證的申請程序，並縮短審查期。

於2006年7月13日頒佈的《中華人民共和國信息產業部（為「工信部」的前身）關於加強外商投資經營增值電信業務管理的通知》規定，外國投資者在中國投資經營增值電信業務須設立外商投資企業，並取得相應電信業務經營許可證。其禁止持有增值電信業務經營許可證的境內公司以任何形式向任何外國投資者租借、轉讓或倒賣電信業務經營許可，或提供任何資源、場地或設施，以供彼等於中國非法經營任何電信業務。除限制與外國投資者的交易外，通知載有適用於增值電信業務經營者的多項詳細規定，包括增值電信業務經營者所使用的互聯網域名及註冊商標應為其（含公司股東）依法持有，且增值電信業務經營者應當有必要的場地和設施，而場地和設施應當在經營許可證業務覆蓋範圍內設置，並與經營者所獲准經營的增值電信業務相適應。

根據於2020年10月15日發佈的《工業和信息化部關於加強外商投資電信企業事中事後監管的通知》，工信部不再發佈《外商投資經營電信業務審定意見書》。外商投資企業須向工信部提交相關外商投資材料，以取得或變更經營電信業務的許可證。

監管概覽

有關汽車服務的法規

有關汽車銷售的法規

於2017年4月5日，商務部頒佈《汽車銷售管理辦法》（「《銷售辦法》」），於2017年7月1日生效。根據《銷售辦法》，經銷商（界定為獲得汽車資源並進行銷售的經營者）應當自取得營業執照之日起90日內通過國務院商務主管部門全國汽車流通信息管理系統備案基本信息。經銷商亦須按照國務院商務主管部門的要求，通過該系統報送汽車銷售數量、種類等信息。

有關機動車維修的法規

根據國務院於2004年4月30日頒佈並於2023年7月20日最新修訂的《中華人民共和國道路運輸條例》，從事機動車維修經營的，應當向縣級地方交通運輸主管部門備案。從事機動車維修的企業應當具備下列條件：(1)有相應的機動車維修場地；(2)有必要的設備、設施和技術人員；(3)有健全的機動車維修管理制度；及(4)有必要的環境保護措施。

交通運輸部於2005年6月24日頒佈並於2023年11月10日最新修訂的《機動車維修管理規定》規定，從事機動車維修經營業務的，應當在依法向市場監督管理機構辦理有關登記手續後，向所在地縣級道路運輸管理機構進行備案。機動車維修經營業務根據維修對象分為汽車維修經營業務、危險貨物運輸車輛維修經營業務、摩托車維修經營業務和其他機動車維修經營業務四類。其中汽車維修經營業務根據經營項目和服務能力分為一類、二類和三類維修經營業務。機動車維修經營者應當按照備案的經營範圍開展維修服務。

有關支付服務及用戶資金的法規

根據中國人民銀行於2010年6月14日頒佈、於2010年9月1日生效並於2020年4月29日修訂的《非金融機構支付服務管理辦法》及中國人民銀行頒佈、於2010年12月1日生效並於2021年9月1日最新修訂的《非金融機構支付服務管理辦法實施細則》，非金融機構在收付款人之間以中介機構身份提供支付服務，包括網絡支付、預付卡發行與受理、銀行卡收單及中國人民銀行確定的其他支付服務，須取得「支付業務許可證」以提

監管概覽

供支付服務，並符合支付機構資格。具體而言，網絡支付指依託公共網絡或專用網絡在收付款人之間轉移貨幣資金的行為，包括貨幣匯兌、互聯網支付、移動電話支付、固定電話支付、數字電視支付等。未經中國人民銀行批准，任何非金融機構和個人不得從事或變相從事支付業務。

於2019年5月9日，交通運輸部、中國人民銀行、發改委、公安部、市場監管總局及中國銀行保險監督管理委員會聯合發佈《交通運輸新業態用戶資金管理辦法（試行）》（「《用戶資金管理試行辦法》」），於2019年6月1日生效並於2022年6月23日修訂。根據《用戶資金管理試行辦法》，「交通運輸新業態」是指以互聯網等信息技術為依託構建服務平台，透過服務模式、技術、管理上的創新，整合供需信息，從事交通運輸服務的經營活動，包括網絡預約出租汽車、汽車分時租賃和互聯網租賃自行車等。交通運輸新業態運營企業應當在其中國大陸註冊地的銀行分別開立全國唯一的用戶押金專用存款賬戶、預付資金專用存款賬戶，由開立專用存款賬戶的銀行作為存管銀行存管用戶資金。用戶押金歸用戶所有，運營企業不得挪用。此外，運營企業只能將用戶預付資金用於與服務用戶有關的主營業務，不得用於不動產、股權、證券、債券等投資及借貸。運營企業應當建立用戶預付資金備付金制度，備付金不得低於用戶預付資金餘額的40%。

有關信息安全及審查的法規

中國的互聯網內容受到國家安全方面的監管及約束。全國人大常委會於2000年12月28日頒佈《關於維護互聯網安全的決定》（於2009年8月27日修訂），對在中國有下列行為的人士追究刑事責任：(i)非法侵入具戰略重要性的計算機或系統；(ii)傳播政治分裂信息；(iii)洩露國家秘密；(iv)傳播虛假商業信息或；(v)侵犯知識產權。

於2007年6月22日，公安部、國家保密局、國務院信息化工作辦公室（已撤銷）及國家密碼管理局頒佈《信息安全等級保護管理辦法》，規定信息系統的安全保護可分為五個等級。已運營（運行）的第二級或以上信息系統，應當在安全保護等級確定後30日

監管概覽

內，由其運營、使用單位到所在地設區的市級以上公安機關辦理備案手續。新建第二級以上信息系統，應當在投入運行後30日內，由其運營、使用單位到所在地設區的市級以上公安機關辦理備案手續。

根據國務院於1994年2月18日頒佈並於2011年1月8日修訂的《中華人民共和國計算機信息系統安全保護條例》，計算機信息系統的安全保護，應當保障計算機及其相關的和配套的設備、設施(含網絡)的安全和運行環境的安全，保障信息的安全，保障計算機功能的正常發揮，以維護計算機信息系統的安全運行。

於1997年，公安部頒佈《計算機信息網絡國際聯網安全保護管理辦法》(由國務院於2011年1月8日修訂)，禁止(其中包括)以導致洩露國家秘密或傳播破壞社會穩定的內容等方式使用互聯網。

於2016年11月7日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國網絡安全法》(於2017年6月1日生效)，據此，網絡運營者開展經營和服務活動，必須遵守法律、行政法規，履行網絡安全保護義務。通過網絡提供服務的，應當依照法律、行政法規的規定和強制性國家標準的要求，採取技術措施和其他必要措施，保障網絡安全、穩定運行，有效應對網絡安全事件，防範網絡違法犯罪活動，維護網絡數據的完整性、保密性和可用性，網絡運營者不得收集與其提供的服務無關的個人信息，不得違反法律、法規的規定和雙方的約定收集、使用個人信息，關鍵信息基礎設施的運營者在中國境內收集、產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲。關鍵信息基礎設施的運營者採購網絡產品和服務，影響或者可能影響國家安全的，應當接受國家網絡安全審查。

於2021年12月28日，網信辦連同12個其他機構聯合頒佈《網絡安全審查辦法》(「《網安審查辦法》」)，該辦法於2022年2月15日生效並取代先前於2020年4月13日頒佈的版本。《網安審查辦法》規定：(i)網絡安全審查工作機制成員單位認為網絡產品和服務或者數據處理活動影響或者可能影響國家安全的，由網絡安全審查辦公室按程序報中央網絡安全和信息化委員會批准後，按照《網安審查辦法》進行網絡安全審查；(ii)中國證監會是共同建立國家網絡安全審查機制的監管機構之一；(iii)除關鍵信息基礎設

監管概覽

施運營者採購網絡產品和服務，影響或者可能影響國家安全以外，掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查；及(iv)核心數據、重要數據或大量個人資料被竊取、洩露、損毀、損壞、非法使用或非法出境的風險，以及關鍵信息基礎設施、核心數據、重要數據或大量個人資料受到影響、控制或惡意使用的風險，須於網絡安全審查過程中一併考慮。

於2021年6月10日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國數據安全法》，於2021年9月生效。《中華人民共和國數據安全法》根據數據在經濟社會發展中的重要程度，以及一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，對國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益造成的危害程度，建立數據分類分級保護制度。其亦規定可能影響國家安全的數據活動的安全審查程序。此外，《中華人民共和國數據安全法》規定，重要數據的處理者應當明確數據安全負責人和管理機構，落實數據安全保護責任，且重要數據的處理者應當按照規定對其數據處理活動定期開展風險評估，並向有關主管部門報送風險評估報告。

於2021年7月30日，國務院頒佈《關鍵信息基礎設施安全保護條例》（「《關鍵信息基礎設施條例》」），於2021年9月1日生效。根據《關鍵信息基礎設施條例》，「關鍵信息基礎設施」指公共通信和信息服務、能源、交通、水利、金融、公共服務、電子政務、國防科技工業等重要行業和領域的，以及其他一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要網絡設施、信息系統等。

於2022年7月7日，網信辦頒佈《數據出境安全評估辦法》，於2022年9月1日生效。《數據出境安全評估辦法》規定，任何向境外接收者提供在中國境內運營中收集及產生的依法須經安全評估的重要數據和個人信息的數據處理者，應當進行安全評估。其規定有下列五種情形之一的，數據處理者應當通過所在地省級網信部門向國家網信部門申報數據出境安全評估。有關情形包括：(i)將向境外提供的數據為關鍵信息基礎

監管概覽

設施運營者收集及產生的個人信息；(ii)將向境外提供的數據包含重要數據；(iii)處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(iv)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；或(v)國家網信部門規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。

於2021年11月14日，網信辦發佈《網絡數據安全管理條例(徵求意見稿)》(「《網數條例(徵求意見稿)》」)，規定數據處理者開展以下活動，應當申報網絡安全審查：(i)匯聚掌握大量關係國家安全、經濟發展、公共利益的數據資源的互聯網平台運營者實施合併、重組、分立，影響或者可能影響國家安全的；(ii)處理一百萬人以上個人信息的數據處理者赴國外[編纂]的；(iii)數據處理者赴香港[編纂]，影響或者可能影響國家安全的；(iv)其他影響或者可能影響國家安全的數據處理活動。基於我們於2023年7月18日向中國網絡安全審查技術與認證中心(「網安中心」)進行的實名電話諮詢及溝通，我們無須申報網絡安全審查。此外，網安中心對擬在香港[編纂]並無提出任何異議，亦無發出任何直接或間接要求我們就擬議[編纂]申報網絡安全審查的具體指示。此外，網安中心亦確認在香港[編纂]不屬於《網絡安全審查辦法》第七條項下的「赴國外[編纂]」範圍。《網數條例(徵求意見稿)》亦規定，處理重要數據或者赴境外上市的數據處理者，應當自行或者委託數據安全服務機構每年開展一次數據安全評估，並在每年1月31日前將上一年度數據安全評估報告報設區的市級網信部門。此外，《網數條例(徵求意見稿)》亦要求互聯網平台運營者應當建立與數據相關的平台規則、隱私政策和算法策略披露制度，制定平台規則、隱私政策時或者進行對用戶權益有重大影響的修訂時，互聯網平台運營者應當在其官方網站及個人信息保護相關行業協會互聯網平台面向社會公開徵求意見，徵求意見時長不得少於三十個工作日。此外，日活用戶超過一億的大型互聯網平台運營者平台規則、隱私政策制定或者對用戶權益有重大影響的修訂的，應當經國家網信部門認定的第三方機構評估，並報省級及以上網信部門和電信主管部門同意。網信辦就該意見稿徵求意見，但並未明確實施時間。

監管概覽

於2022年12月8日，工信部頒佈《工業和信息化領域數據安全管理辦法(試行)》，於2023年1月1日生效。工業和電信數據處理者應當履行建立數據安全工作體系、密碼管理、數據採集、數據存儲、數據使用、數據傳輸、數據提供、數據公開、數據銷毀、安全審查及應急預案等職責。

有關隱私保護的法規

於2005年12月13日，公安部頒佈《互聯網安全保護技術措施規定》(「《互聯網保護措施》」)，於2006年3月1日生效。《互聯網保護措施》要求互聯網服務提供者採取適當的措施(包括防病毒、數據備份及其他相關措施)，至少記錄60天內與其用戶有關的若干信息(包括用戶註冊信息、登錄及退出時間、IP地址、用戶發帖的內容及時間)，發現違法信息，停止傳輸有關信息，並保留相關記錄。除非法律法規要求進行披露，否則互聯網服務提供者不得向任何第三方進行用戶信息的未經授權披露。此外，互聯網服務提供者應當建立管理制度及採取技術措施以保護用戶通信的自由及秘密。

於2011年12月29日，工信部頒佈《規範互聯網信息服務市場秩序若干規定》，並於2012年3月15日生效，該規定訂明，未經用戶同意，互聯網信息服務提供者不得收集與用戶相關、能夠單獨或者與其他信息結合識別用戶的信息(以下簡稱「用戶個人信息」)，不得將用戶個人信息提供給他人，但是法律及行政法規另有規定的除外。《規範互聯網信息服務市場秩序若干規定》亦要求互聯網信息服務提供者妥善保管用戶個人信息；倘保管的用戶個人信息洩露或者可能洩露時，互聯網信息服務提供者應當立即採取補救措施；造成或者可能造成嚴重後果的，應當立即向准予其互聯網信息服務許可或者備案的電信管理機構報告，並配合相關部門進行的調查處理。

於2012年12月28日，全國人大常委會頒佈《關於加強網絡信息保護的決定》，以加強對互聯網信息安全及隱私的保護。具體而言，網絡服務提供者和其他企業事業單位在業務活動中收集、使用公民個人電子信息，應當遵循合法、正當、必要的原則，明示收集、使用信息的目的、方式和範圍，並經被收集者同意，不得違反法律、法規的規定和雙方的約定收集、使用信息；對在業務活動中收集的公民個人電子信息必須

監管概覽

嚴格保密，不得洩露、篡改、毀損，不得出售或者非法向他人提供；應當採取技術措施和其他必要措施，確保信息安全，防止在業務活動中收集的公民個人電子信息洩露、毀損、丟失。在發生或者可能發生信息洩露、毀損、丟失的情況時，應當立即採取補救措施。

於2013年7月，工信部頒佈《電信和互聯網用戶個人信息保護規定》，監管在中國提供電信服務及互聯網信息服務的過程中用戶個人信息的收集及使用。根據該等規定，個人信息包括用戶姓名、出生日期、身份證件號碼、住址、電話號碼、賬號和密碼等能夠單獨或者與其他信息結合識別用戶的信息。電信業務經營者和互聯網信息服務提供者須制定其自身的收集及使用用戶信息的規則，且未經用戶同意，不得收集或使用用戶信息。電信業務經營者和互聯網信息服務提供者必須訂明信息收集及使用的目的、方式及範圍，獲得相關用戶的同意，並對收集的個人信息保密。電信業務經營者和互聯網信息服務提供者不得披露、篡改、損毀、出售或非法向他人提供所收集的個人信息。電信業務經營者和互聯網信息服務提供者須採取技術及其他措施防止收集的個人信息出現任何未經授權的披露、毀損或丟失。

於2016年6月28日，網信辦頒佈《移動互聯網應用程序信息服務管理規定》，或《移動應用程序管理規定》，自2016年8月1日起施行。根據《移動應用程序管理規定》，移動互聯網應用程序指通過預裝、下載或以其他方式內置並運行在移動智能終端上以提供信息服務的應用軟件。移動互聯網應用程序提供者指移動互聯網應用程序所有者或運營者。互聯網應用商店指通過互聯網提供應用軟件線上瀏覽、搜索及下載和發佈開發工具與產品相關服務的平台。根據《移動應用程序管理規定》，移動互聯網應用程序提供者必須按照「後台實名、前台自願」的強制性實名註冊原則，認證用戶的移動電話號碼及其他身份信息。未向用戶明示並經用戶同意，移動互聯網應用程序提供者不得開啟收集地理位置、讀取通訊錄、啟用用戶移動智能終端的攝像頭或錄音或與服務無關的其他功能，亦不得捆綁安裝無關應用程序。於2022年6月14日，網信辦發佈了《移

監管概覽

動互聯網應用程序信息服務管理規定》修訂本，或《移動應用程序管理規定》修訂本，基本反映2016年以來的監管變化並進一步強調移動互聯網應用程序提供者在從事個人信息處理活動時應當遵守必要個人信息範圍內的有關規定。根據《移動應用程序管理規定》修訂本，移動互聯網應用程序提供者不得以任何理由強制要求用戶同意非必要的個人信息收集，不得因用戶不同意提供非必要個人信息，而拒絕用戶使用其基本功能服務。

於2017年5月8日，最高人民法院及最高人民檢察院發佈《最高人民法院、最高人民檢察院關於辦理侵犯公民個人信息刑事案件適用法律若干問題的解釋》（「《解釋》」），自2017年6月1日起生效。該《解釋》闡明有關《中華人民共和國刑法》第二百五十三條之一規定的「侵犯公民個人信息」犯罪的若干概念，包括「公民個人信息」、「提供」及「非法獲取」。此外，《解釋》規定了確定此罪行屬「情節嚴重」及「情節特別嚴重」的標準。根據全國人大常委會於2015年8月頒佈並於2015年11月生效的《中華人民共和國刑法修正案(九)》，在若干嚴重情況下，未能履行適用法律規定的有關互聯網信息安全管理的義務並拒絕責令改正的互聯網服務提供者將受到刑事處罰。

根據《中華人民共和國網絡安全法》，網絡運營者不得收集與其提供的服務無關的個人信息，不得違反法律的規定或者雙方的約定收集、使用個人信息。

於2019年11月28日，網信辦、工信部、公安部及市場監管總局聯合發佈《APP違法違規收集使用個人信息行為認定方法》，當中列出六種違法收集及使用個人信息的情況。

根據全國人民代表大會於2020年5月28日頒佈並於2021年1月1日生效的《中華人民共和國民法典》，自然人的個人信息受法律保護。任何組織或個人需要收集、使用、加工、傳輸、提供、披露他人個人信息的，應當依法保障信息安全，不得非法收集、使用、加工或傳輸他人個人信息，不得非法買賣、提供或披露他人個人信息。民事權益(包括個人信息)受到侵害的，被侵權人有權請求侵權人承擔侵權責任。

監管概覽

於2021年3月12日，網信辦、工信部、公安部及市場監管總局聯合發佈《常見類型移動互聯網應用程序必要個人信息範圍規定》（「《必要個人信息規定》」），自2021年5月1日起生效。根據《必要個人信息規定》，移動應用程序運營商不得因為用戶不同意提供非必要個人信息，而拒絕用戶使用其基本功能服務。《必要個人信息規定》進一步為不同類型的移動應用程序規定必要個人信息的相關範圍。

於2021年8月16日，網信辦聯合工信部等政府機關頒佈《汽車數據安全管理若干規定（試行）》（「《汽車數據安全規定》」），自2021年10月1日起生效。根據《汽車數據安全規定》，汽車數據包括汽車設計、生產、銷售、使用、運維等過程中的涉及個人信息數據和重要數據。「重要數據」指一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，可能危害國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益的數據。汽車數據處理者是指根據《汽車數據安全規定》開展汽車數據運營活動，包括汽車數據的收集、存儲、使用、加工、傳輸、提供、公開等的組織。此外，汽車數據處理者應對其重要數據處理活動進行風險評估，並向相關政府部門報告。汽車數據處理者基於業務目的需要跨境傳輸重要數據時，汽車數據處理者需要通過網信辦及其他相關政府部門組織的安全評估，不得提供超出安全評估範圍的重要數據。

於2021年8月20日，全國人大常委會頒佈《個人信息保護法》，於2021年11月1日生效。《個人信息保護法》規定（其中包括）(i)個人信息的處理（包括收集、儲存、使用、加工、傳輸、提供、公開及刪除）應當遵循合法、正當、必要和誠信原則，不得通過誤導、欺詐、脅迫等方式處理個人信息、(ii)處理個人信息應當具有明確、合理的目的，並應當與處理目的直接相關，採取對個人權益影響最小的方式，且個人信息的收集應當限於實現處理目的之最小範圍，不得過度收集個人信息。個人信息處理者應當對其個人信息處理活動負責，並採取必要措施保障所處理的個人信息的安全。

於2021年12月31日，網信辦、工信部、公安部、國家安全部聯合頒佈《互聯網信息服務算法推薦管理規定》，該規定自2022年3月1日生效。《互聯網信息服務算法推薦管理規定》對算法推薦服務提供者實施分級分類管理。此外，其要求算法推薦服務提供者應當向用戶提供不針對其個人特徵的選項，或者向用戶提供便捷的關閉算法推薦服

監管概覽

務的選項。用戶選擇關閉算法推薦服務的，算法推薦服務提供者應當立即停止提供相關服務。算法推薦服務提供者應當向用戶提供選擇或者刪除用於算法推薦服務的針對其個人特徵的用戶標籤的功能。

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

有關知識產權的法規

商標

全國人大常委會於1982年8月23日頒佈、於1983年3月1日生效並於2019年4月23日最新修訂的《中華人民共和國商標法》，及國務院於2002年8月3日頒佈、於2014年4月29日最新修訂並於2014年5月1日生效的《中華人民共和國商標法實施條例》規定了中國商標管理的基本法律框架。在國家知識產權局商標局註冊的商標為註冊商標，包括商品商標、服務商標、集體商標及證明商標。商標註冊人享有商標專用權，受法律保護。中國的商標註冊遵循「申請在先」原則，自核准註冊之日起計算的有效期為十年，除非另行撤銷。倘商標與已註冊的商標相同或相似，或已就使用同類或類似商品或服務通過初步審查及批准的商標相同或相似，則商標註冊申請可能遭拒絕受理。申請商標註冊的任何人士不得損害他人現有的在先權利，也不得搶先註冊他人已經使用並有「一定影響」的商標。

監管概覽

專利

根據全國人大常委會於1984年3月12日頒佈、於2020年10月17日最新修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》，及國務院於2001年6月15日頒佈、於2001年7月1日生效並於2023年12月11日最新修訂的《中華人民共和國專利法實施細則》，專利分為三類，即發明、實用新型及外觀設計。發明專利權的期限為二十年，實用新型專利權的期限為十年，外觀設計專利權的期限為十五年，均自申請日起計算。中國專利制度採用「申請在先」原則，即多個申請人分別就同樣的發明創造申請專利的，專利權授予最先申請者。可獲授專利權的任何發明或實用新型必須符合三個標準：新穎性、創造性及實用性。除非其他法律法規另有規定，否則第三方須向專利持有人取得使用專利的同意或適當許可。否則，使用專利將構成侵犯專利持有人的權利。

著作權

中國的著作權（包括軟件著作權）主要受全國人大常委會於1990年9月7日頒佈、自1991年6月1日起生效並於2020年11月11日最新修訂的《中華人民共和國著作權法》及國務院於2002年8月2日頒佈、自2002年9月15日起生效並於2013年1月30日最新修訂的《中華人民共和國著作權法實施條例》保護。根據該等法律法規，中國公民、法人及非法人組織在文學、藝術和科學領域內的作品，不論是否發表，均享有著作權。作品的著作人在完成作品後享有著作權，且著作權登記屬自願性質。著作權持有人可享有多項權利，包括發表權、署名權及複製權。著作權軟件的保護期限為50年。

根據國務院於1991年6月4日頒佈、自1991年10月1日起施行並於2013年1月30日最新修訂的《計算機軟件保護條例》，中國公民、法人及其他組織對其所開發的軟件，不論是否發表，均享有著作權。軟件著作權持有人可向國務院著作權管理部門認可的軟件登記機構登記其權利。軟件登記機構發放的登記證明文件是登記事項的初步證明。國家版權局頒佈並自2002年2月20日起生效的《計算機軟件著作權登記辦法》規管

監管概覽

軟件著作權登記、軟件著作權專有許可合同及轉讓合同登記。根據《計算機軟件著作權登記辦法》，中國國家版權局是全國軟件著作權登記管理的主管部門，中國版權保護中心（「中國版權保護中心」）被認定為軟件登記機構。儘管軟件登記並非強制性，但鼓勵軟件擁有人、被許可人及受讓人辦理登記手續，以獲得更好的保護。

域名

互聯網域名註冊及相關事宜主要受工信部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》及中國互聯網絡信息中心於2019年6月18日頒佈的《國家頂級域名註冊實施細則》規管。域名註冊由根據相關法規成立的域名服務機構處理。域名制度遵循「先申請先註冊」原則，申請人於完成註冊程序後成為域名持有人。「.CN」、「.中國」是中國國家頂級域名。申請註冊國家頂級域名「.CN」或「.中國」或提供域名註冊相關服務者，均應遵守《國家頂級域名註冊實施細則》。

有關稅務的法規

企業所得稅

根據全國人大常委會於2007年3月16日頒佈、自2008年1月1日起生效並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》及國務院於2007年12月6日頒佈、於2008年1月1日生效並於2019年4月23日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》（統稱「《企業所得稅法》」），納稅人包括居民企業及非居民企業。居民企業是指依照中國法律在中國境內成立，或者依照外國法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業是指依照外國法律成立且實際管理機構不在中國境內，但在中國境內設立機構、場所的，或者在中國境內未設立機構、場所，但有來源於中國境內所得的企業。根據《企業所得稅法》，企業所得稅按劃一稅率25%徵收。然而，倘非居民企業在中國境內未設立任何永久機構或場所，或非居民企業在中國境內設立永久機構或場所，但在中國取得的所得與其所設永久機構或場所沒有實際聯繫，則就其來源於中國境內的股息收入按10%的稅率徵收企業所得稅。

監管概覽

於2009年4月22日頒佈並於2017年12月29日最新修訂的《國家稅務總局關於境外註冊中資控股企業依據實際管理機構標準認定為居民企業有關問題的通知》規定了釐定境外註冊中資控股企業是否為「實際管理機構」位於中國境內的居民企業的標準及程序。

根據國家稅務總局於2015年2月3日頒佈並於2017年12月29日最新修訂的《關於非居民企業間接轉讓財產企業所得稅若干問題的公告》，非居民企業通過實施不具有合理商業目的的安排，間接轉讓中國居民企業股權等資產，規避企業所得稅納稅義務的，應按照《中華人民共和國企業所得稅法》第四十七條的規定，視為直接轉讓資產。

根據於2017年10月17日頒佈、自2017年12月1日起生效並於2018年6月15日修訂的《國家稅務總局關於非居民企業所得稅源泉扣繳有關問題的公告》，倘有關非中國居民企業未能遵守稅務責任，稅務機關可從中國境內非中國居民企業的其他收入中尋求追繳欠繳稅款及滯納金。

全國人大常委會於1992年9月4日頒佈、自1993年1月1日起生效並於2015年4月24日最新修訂的《中華人民共和國稅收徵收管理法》乃為規範稅收徵收管理及納稅而頒佈。根據該法律，納稅人未按照規定期限繳納稅款的，扣繳義務人未按照規定期限解繳稅款的，稅務機關除責令限期繳納外，從滯納稅款之日起，按日加收滯納稅款萬分之五的滯納金。

根據於2008年1月1日生效並於2016年1月29日修訂的《高新技術企業認定管理辦法》，被認定為高新技術企業的企業可根據《中華人民共和國企業所得稅法》享受15%的優惠企業所得稅稅率。高新技術企業證書的有效期為自頒發日期起計三年。高新技術企業證書到期後，企業可重新申請。

增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈、自1994年1月1日起生效並於2017年11月19日最新修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例》，以及財政部（「財政部」）及國家稅務總局於2008年12月15日頒佈、自2009年1月1日起生效並於2011年10月28日修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》，在中國境內銷售貨物或者提供加工、修理修

監管概覽

配勞務、銷售服務、無形資產、不動產以及進口貨物的所有企業和個人，應當繳納增值稅。根據於2016年3月23日頒佈、自2016年5月1日起生效並於2019年3月20日最新修訂的《財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》的規定，在中國境內從事服務、無形資產或不動產銷售的企業和個人須繳納增值稅而非營業稅。

根據於2018年4月4日頒佈的《財政部、國家稅務總局關於調整增值稅稅率的通知》，納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用17%和11%稅率的，稅率分別調整為16%、10%。此外，根據於2019年3月20日頒佈並自2019年4月1日起生效的《財政部、國家稅務總局、海關總署關於深化增值稅改革有關政策的公告》，增值稅一般納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用16%稅率的，稅率調整為13%；原適用10%稅率的，稅率調整為9%。

股息預扣稅

根據(i)國家稅務總局於2006年8月21日頒佈的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》、(ii)國家稅務總局於2009年2月20日頒佈的《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》及其他相關中國法律法規，倘香港居民企業直接持有中國居民企業至少25%的股權，則中國居民企業向香港居民企業派付股息的預扣稅率可由標準稅率10%減至5%。為享受下降後的預扣稅率，香港居民企業須：(a)為公司；(b)直接擁有中國居民企業規定股權百分比及投票權；及(c)於派付股息前連續12個月內直接擁有該中國居民企業規定百分比。此外，國家稅務總局於2018年2月3日頒佈並自2018年4月1日生效的《關於稅收協定中「受益所有人」有關問題的公告》闡述根據中國內地與香港訂立的雙重徵稅條約中的股息、利息及特許權使用費條款釐定「受益所有人」的方法。

監管概覽

根據國家稅務總局於2019年10月14日頒佈並自2020年1月1日起生效的《非居民納稅人享受協定待遇管理辦法》，合資格非居民納稅人可在納稅申報時，或通過扣繳義務人在扣繳申報時，自行享受協定待遇，而無須經稅務機關批准，惟須受稅務機關的後續管理。

有關勞工的法規

有關僱傭的法規

規管僱傭的主要法律法規包括：(i)全國人大常委會於1994年7月5日頒佈、自1995年1月1日起生效並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國勞動法》；(ii)全國人大常委會於2007年6月29日頒佈、自2008年1月1日起生效並於2012年12月28日修訂的《中華人民共和國勞動合同法》；及(iii)國務院於2008年9月18日頒佈的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》。

根據上述法律法規，用人單位須與勞動者訂立書面勞動合同，並及時支付工資。工資不得低於當地最低工資標準。於聘用時，用人單位應真誠告知勞動者工作內容、工作條件、工作場所、職業危害、工作安全、補償及勞動者要求的其他資料。用人單位必須建立、健全勞動安全衛生制度，嚴格執行國家勞動安全衛生規程和標準，對勞動者進行安全衛生教育。違反上述法律法規可能導致罰款及其他行政處罰。嚴重違反者可能須承擔刑事責任。

有關勞務派遣的法規

根據人社部於2014年1月24日頒佈並自2014年3月1日起生效的《勞務派遣暫行規定》，用工單位只能在臨時性、輔助性或者替代性的工作崗位上使用被派遣勞動者。「臨時性工作崗位」是指存續時間不超過6個月的崗位；「輔助性工作崗位」是指為主營業務崗位提供服務的非主營業務崗位；而「替代性工作崗位」是指用工單位的勞動者因脫產學習、休假等原因無法工作的一定期限內，可以由其他勞動者替代工作的崗位。用工單位應當嚴格控制勞務派遣用工數量，使用的被派遣勞動者數量不得超過其用工總量的10%。用人單位以承攬、外包等名義，按勞務派遣用工形式使用勞動者的，按照《勞務派遣暫行規定》處理。

監管概覽

有關社會保險及住房公積金的法規

有關社會保險的主要法律法規包括：(i)全國人大常委會於2010年10月28日頒佈、自2011年7月1日起生效並於2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》；(ii)國務院於1999年1月22日頒佈並於2019年3月24日修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》；(iii)於1997年7月16日頒佈的《國務院關於建立統一的企業職工基本養老保險制度的決定》；(iv)於1998年12月14日頒佈的《國務院關於建立城鎮職工基本醫療保險制度的決定》；(v)國務院於2003年4月27日頒佈、自2004年1月1日起生效並於2010年12月20日修訂的《工傷保險條例》；(vi)國務院於1999年1月22日頒佈的《失業保險條例》；及(vii)勞動部於1994年12月14日頒佈的《企業職工生育保險試行辦法》。根據上述法律法規，用人單位須向職工提供而職工須參與社會保險計劃，包括基本養老保險、基本醫療保險、失業保險、工傷保險及生育保險。用人單位須支付工傷保險費及生育保險。基本養老保險、基本醫療保險及失業保險費由用人單位及職工共同支付。用人單位須於成立後30日內申請社會保險登記，並於受僱日期後30日內為職工申請社會保險登記。用人單位未能及時辦理社會保險登記的，將被責令限期改正；用人單位未能及時改正的，社會保險行政部門將對用人單位及其直接責任人員處以罰款。用人單位未按時足額繳納社會保險費的，將被責令限期足額繳納，並處以滯納金；用人單位逾期仍不繳納的，由相關行政部門處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。

根據於1999年4月3日頒佈並於2019年3月24日最新修訂的《住房公積金管理條例》及於2005年1月10日頒佈的《關於住房公積金管理若干具體問題的指導意見》的規定，單位應當自設立之日起30日內到當地住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記，為本單位職工辦理住房公積金賬戶設立手續，並按時、足額繳存住房公積金。住房公積金的繳存比例不得低於職工上一年度月平均工資的5%；有條件的城市，可以適當提高繳存比例。單位逾期不繳住房公積金的，由住房公積金管理中心責令限期繳存；逾期仍不繳存的，可以申請人民法院強制執行。

監管概覽

有關外匯的法規

有關外幣匯兌的法規

中國外匯主要受國務院於1996年1月29日頒佈並於2008年8月5日最新修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》所規管。根據該條例，人民幣可在未經國家外匯管理局（「國家外匯管理局」）事先批准情況下按若干規定程序自由兌換為其他貨幣作經常賬戶項目，包括股息分派、利息支付、貿易及服務相關的外匯交易。然而，人民幣並不能隨意兌換作資本賬戶項目，如直接投資、貸款、撤銷中國境外證券的投資或投資中國境外證券，除非事先獲適當外匯政府部門的批准或進行登記。

根據中國人民銀行於1996年6月20日頒佈並於1996年7月1日生效的《結匯、售匯及付匯管理規定》，外商投資企業經常項目下外匯收入可在外匯局核定的最高金額以內保留外匯，超出部分應當賣給外匯指定銀行，或者通過外匯調劑中心賣出。外商投資企業獲准將其合法除稅後股息兌換為外匯，並將有關外匯自其於中國的外匯銀行賬戶中匯出。然而，涉及境外直接投資或境外證券投資及交易的外匯交易須取得國家外匯管理局及其他相關中國政府部門的批准或進行登記。

於2015年3月30日，國家外匯管理局頒佈《關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「國家外匯管理局19號文」），於2015年6月1日生效並於2019年12月30日最新修訂。根據國家外匯管理局19號文，外商投資企業的外匯資本金可根據企業的實際經營需要辦理意願結匯。根據國家外匯管理局19號文，通過提供相關程序，便利外商投資企業以結匯所得人民幣資金開展境內股權投資。於2016年6月9日，國家外匯管理局頒佈《關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局16號文」），其重申國家外匯管理局19號文所載原則，即外商投資企業的外匯資本金結匯所得人民幣資金不得直接或間接用於其實際業務需要以外的用途，且有關用途應遵守中國法律法規。國家外匯管理局16號文規定，意願結匯適用於外匯資本金、外債資金境外[編纂]調回資金。將外匯兌換的相應人民幣可用於向聯屬人士提供貸款或償還公司間貸款（包括第三方墊款），而不可用於向非聯屬人士提供貸款。

監管概覽

於2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》，放寬對外匯流入的政策限制以促進貿易投資便利化，並加強對跨境交易及跨境資本流的真實性及合規性審核。

於2019年10月23日，國家外匯管理局頒佈《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，取消非投資性外商投資企業資本金（包括資本金結匯）境內股權投資限制，並規定(i)有關境內股權投資應符合當前版本的《負面清單》；及(ii)投資項目應真實、合法及合規。根據該通知，允許試點地區符合條件的企業將資本金、外債和境外[編纂]等資本項下收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，其資金使用應當真實合規，並符合相關法律法規。於2020年4月10日，國家外匯管理局頒佈《關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，全國推廣《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》所載的資本項目收入支付。在確保資金使用真實合規並符合現行資本項目收入使用管理規定的前提下，允許全國符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項目收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料。所在地外匯局應加強監測分析和事中事後監管。

有關中國居民境外投資外匯登記的法規

於2014年7月4日，國家外匯管理局頒佈《關於境內居民通過特殊目的公司境外投資及返程投資外匯管理有關問題的通知》（「國家外匯管理局37號文」），規管有關中國居民或實體在中國使用特殊目的公司進行外商投資及融資或返程投資的外匯事宜。根據國家外匯管理局37號文，「特殊目的公司」指境內居民（含境內機構和境內居民個人）以投融資為目的，以其合法持有的境內企業資產或權益，或者以其合法持有的境外資產或權益，在境外直接設立或間接控制的境外企業。「返程投資」指境內居民直接

監管概覽

或間接通過特殊目的公司對境內開展的直接投資活動，即通過新設、併購等方式在境內設立外商投資企業，並取得所有權、控制權、經營管理權等權益的行為。誠如國家外匯管理局37號文所規定，境內居民向特殊目的公司出資前，應向國家外匯管理局或其地方分局辦理外匯登記手續。已登記境外特殊目的公司(i)發生境內居民個人股東、名稱、經營期限等基本信息變更，或(ii)發生境內居民個人增資、減資、股權轉讓或置換、合併或分立等重要事項變更後，應及時到外匯局辦理外匯變更登記手續。

於2015年2月13日，國家外匯管理局頒佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(「國家外匯管理局13號文」)，於2015年6月1日生效。國家外匯管理局13號文通過取消國家外匯管理局及其地方分局對境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准的行政審批，對國家外匯管理局37號文進行修訂。根據國家外匯管理局13號文，改由銀行直接審核辦理境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記。

有關股權激勵計劃的外匯法規

根據國家外匯管理局於2012年2月15日頒佈的《關於境內個人參與境外上市公司股權激勵計劃外匯管理有關問題的通知》(「國家外匯管理局7號文」)，參與任何境外公眾上市公司股權激勵計劃的董事、監事、高級管理人員及其他員工(為中國居民或在中國連續居住不少於一年的非中國居民)，除少數例外情況下，須通過中國合資格代理向國家外匯管理局或其地方分局登記，並完成若干程序。參與同一股權激勵計劃的個人亦應委託境外受託機構辦理包括個人行權、購買與出售對應股票或權益以及相應資金劃轉等事項。誠如國家外匯管理局7號文所規定，上述中國代理應代表中國居民就中國居民行使僱員購股權有關的外幣支付向國家外匯管理局或其地方分局申請年度付匯額度。中國居民根據股權激勵計劃及境外上市公司分派的股息所收取的外匯所得款項應於分派至有關中國居民前匯入中國代理所開立的中國銀行賬戶。中國代理須每季度向國家外匯管理局地方分局提交國家外匯管理局7號文附錄規定的備案表。

監管概覽

有關併購規定及境外上市的法規

併購

商務部、國務院國有資產監督管理委員會、國家稅務總局、國家工商總局、中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）及國家外匯管理局於2006年8月8日頒佈《關於外國投資者併購境內企業的規定》（「《併購規定》」），於2006年9月8日生效並於2009年6月22日修訂。倘外國投資者(i)購買境內公司股東的股權或認購境內公司增資，使該境內公司變更設立為外商投資企業；(ii)於中國設立外商投資企業，並通過該企業協議購買境內公司資產且運營該資產；或(iii)協議購買境內企業資產，並以該資產投資設立外商投資企業運營該資產，則其須遵守《併購規定》。根據《併購規定》，境外特殊目的公司（境內公司或自然人為實現以其實際擁有的境內公司權益在境外[編纂]而直接或間接控制的境外公司）境外[編纂]交易，須經中國證監會批准。境內公司、企業或自然人以其合法設立或控制的公司名義併購與其有關聯的境內公司，應報商務部審批。此外，倘(i)涉及任何重點行業、(ii)有關交易涉及影響或可能會影響國家經濟安全的因素或(iii)有關交易將導致擁有馳名商標或中華老字號的境內企業實際控制權轉移，則外國投資者取得中國境內企業控制權前須提前知會商務部。

境外[編纂]

於2021年7月6日，中共中央辦公廳及國務院辦公廳印發《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》。根據該意見，政府將採取有效措施加強對中國公司境外證券[編纂]及[編纂]的管理及監督，以及對非法證券活動的監督。該意見提出，完善有關公司境外發行股票及[編纂]、網絡安全、跨境數據流動、涉密信息管理等相關法律法規，強調相關重點領域執法的重要性，並要求推進相關監督制度建設，以應對中國境外上市公司面臨的風險及事件。

監管概覽

根據《負面清單》，倘從事《負面清單》載列的被禁止行業的境內企業尋求於境外[編纂]及[編纂]，其須取得主管政府部門的批准。外國投資者不得參與企業運營及管理，而其持股比例經必要變動後應遵守外國投資者境內證券投資的有關規定。

於2023年2月17日，中國證監會發佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「《境外發行試行辦法》」）及五份相關指引，其於2023年3月31日生效。根據《境外發行試行辦法》，境內企業直接或者間接到境外發行證券或者將其證券在境外上市，應當向中國證監會備案，報送有關信息。《境外發行試行辦法》規定，倘發行人符合以下標準，則有關發行人進行的境外證券[編纂]及[編纂]將認定為間接境外[編纂]，須履行備案程序：(i)境內企業最近一個會計年度的營業收入、利潤總額、總資產或者淨資產，任一指標佔發行人同期經審計合併財務報表相關數據的比例超過50%；及(ii)經營活動的主要環節在境內開展或者主要場所位於境內，或者負責經營管理的高級管理人員多數為中國公民或者經常居住地位於境內。發行人境外[編纂]的，應當在境外提交發行申請文件後3個工作日內向中國證監會備案。

[編纂]

於有關新法規發佈會上，中國證監會官員明確表示，《境外發行試行辦法》施行之日起已在境外發行上市的企業將視為存量企業，存量企業不要求立即備案，後續如涉及再融資等備案事項時按要求備案即可。《境外發行試行辦法》施行之日起就彼等間接境外[編纂]及[編纂]已獲境外監管機構或者境外證券交易所同意（如擬於香港[編纂]及／或[編纂]已通過聯交所聆訊等），但未完成間接境外發行[編纂]的境內企業，給予自2023年3月31日起6個月過渡期。在6個月內完成境外[編纂][編纂]的，視為存量企業，不要求就其境外[編纂][編纂]向中國證監會備案。然而，如上述境內企業在6個月

監管概覽

過渡期內需重新向境外監管機構或者境外證券交易所履行[編纂][編纂]程序(如其股份在聯交所的[編纂]申請需要重新聆訊等)或者6個月內未完成境外間接發行[編纂]的，應當向中國證監會備案。於2023年2月17日，中國證監會亦刊發《關於境內企業境外發行上市備案管理安排的通知》，其澄清《境外[編纂]試行辦法》施行之日，已在境外提交有效的境外[編纂][編纂]申請、未獲境外監管機構或者境外證券交易所同意的境內企業，可以合理安排向中國證監會提交備案申請的時點，並應在境外[編纂][編纂]前完成備案。

於2023年2月24日，中國證監會發佈《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》(「《保密規定》」)，其於2023年3月31日生效。根據《保密規定》，直接境外[編纂]的境內股份有限公司和間接境外[編纂]主體的境內運營實體在公開披露涉及國家秘密、國家機關工作秘密的文件、資料，或其他洩露後會對國家安全或者公共利益造成不利影響的文件、資料，或向有關證券公司、證券服務機構、境外監管機構等單位或個人提供有關文件或資料前，必須取得批准並完成備案或其他規定。

業 務

關於我們

我們是中國的出行服務公司，主要提供網約車服務。於2021年、2022年及2023年，我們的網約車服務收入分別佔我們總收入的99.2%、91.0%及83.9%。根據弗若斯特沙利文的資料，按2023年的交易額計，我們的出行服務在大灣區排名第二，市場份額為5.6%。我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們提供(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。

我們擁有多元化背景的股東，使得我們的市場洞察力提升並增加對整個出行服務行業價值鏈上主要利益相關方的了解，從而能夠整合汽車和出行服務行業的資源。我們由廣汽集團和騰訊聯合發起創立，其後引入一家自動駕駛解決方案供應商小馬智行作為戰略股東。通過連接汽車製造商、互聯網公司和自動駕駛解決方案供應商，我們是推動自動駕駛技術商業化的先行者。

我們在廣泛的地理區域提供出行服務。截至2023年12月31日，我們戰略性地專注於九個聚焦城市（其中大部分位於大灣區）。我們戰略性地優先在聚焦城市配置資源，以快速滲透市場，實現快速市場滲透。一旦我們達到臨界規模，我們可從該等城市獲得更高的效率及回報。我們其後利用在聚焦城市的成功，推動我們向鄰近地區擴展。在擴展我們的網絡時，我們考慮城市市場的人口及社會經濟狀況，並優先與我們現有網絡有潛在協同效應的城市。在該地域擴張戰略指導下，我們將已在成熟市場中經過測試並證明有效的市場進入策略、運營專業知識和管理系統成功複製到鄰近地區的新市場。地域擴張戰略使我們能夠降低市場滲透及獲客成本，從而實現可持續及高效的增長。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2023年12月31日，我們在大灣區的用戶滲透率超過45%，在大灣區排名第二。

我們致力於研發，並在智慧出行方面建立了強大的技術優勢。我們自主研發的AI算法模型為司機和乘客生成智能路線和匹配方案，形成兼顧效率、可靠性、安全性的平台的基礎。面向自動駕駛解決方案供應商、整車製造商及政府部門，我們打造了自動駕駛數據解決方案，例如人工智能數據及模型解決方案、高精地圖及智能交通解決方案。在我們的技術服務中，我們自有的AI感知算法基礎模型在駕駛數據集中的AI預標註召回率和準確率均達95%以上，並應用於我們的人工智能數據及模型解決方案。於2021年、2022年及2023年，研發開支佔總收入的比例分別為11.5%、7.7%及5.5%。

業 務

我們於往績記錄期間高速發展，運營效率持續提升且業務模式不斷優化。截至2023年12月31日，我們出行服務平台的註冊用戶數已達到23.8百萬名。我們的出行服務的收入由2021年的人民幣1,012.5百萬元增加至2022年的人民幣1,249.8百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣1,814.1百萬元，年複合增長率為33.9%。我們的總收入由2021年的人民幣1,013.5百萬元增加至2022年的人民幣1,368.4百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣2,161.1百萬元，年複合增長率為46.0%。

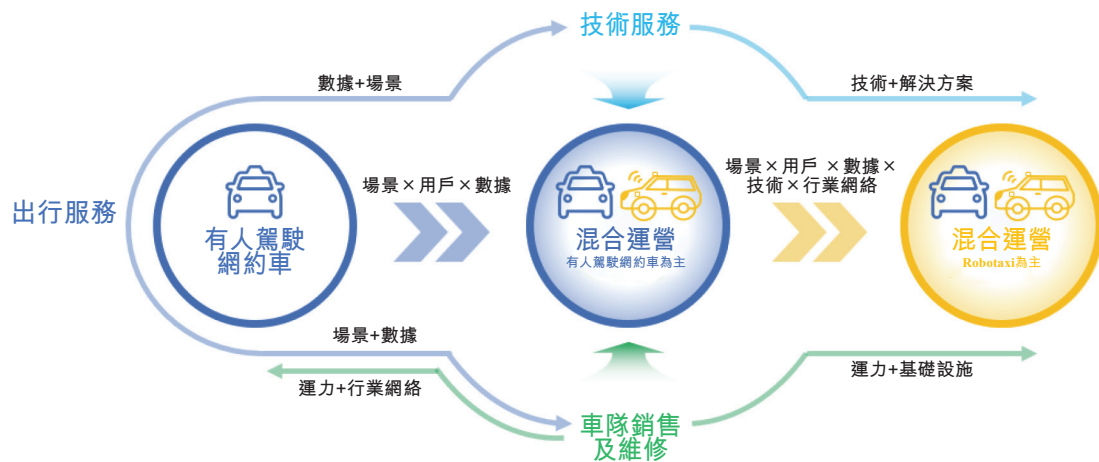
作為積極推動行業發展的企業，我們的成就得到了廣泛認可。於2022年，我們獲南方財經全媒體集團評為「灣區科創先鋒創新力企業」、獲36Kr評為「WISE2022—新經濟之王—汽車出行領域年度企業」、獲《財經新媒體》頒發新生態領域「年度最佳科技創新獎」及獲汽車之心頒發「2022年度通用自動駕駛技術創新平台」。2023年，我們獲世界智能網聯汽車大會評為「優秀自動駕駛方案解決商」、獲胡潤百富評為「《2023年全球獨角獸榜》獨角獸企業」、獲福布斯中國評為「2022新晉獨角獸企業」並獲認定為廣東省工程技術研究中心及廣東省「專精特新」中小企業。此外，作為廣州自動駕駛應用示範運營專業委員會的成員，我們在制定有關廣州Robotaxi商業化的政策與標準方面發揮關鍵作用。

我們的商業模式

我們以出行服務、技術服務和車隊銷售及維修為支撐，搭建了多維度服務系統，服務及連接出行行業的各種參與者。這三類服務的互動促進了行業見解、信息及經驗共享，釋放出協同效應，以及推動我們的持續增長及未來的成功。我們的收入主要來自向在我們平台上使用網約車服務的乘客收取服務費。我們亦自(i)網約車以外的其他出行服務、(ii)技術服務及(iii)車隊銷售及維修產生收入。

業 務

下圖說明我們服務之間的相互作用及我們實現有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營計劃的三個關鍵階段。



出行服務

我們有一整套智慧出行服務組合，覆蓋網約車、Robotaxi及其他出行服務。於往績記錄期間，網約車業務是收入主要來源，經過多年致力於高質量服務，為其他各項業務的發展積累了廣闊及不斷擴大的用戶基礎以及海量場景數據。根據弗若斯特沙利文的資料，作為推動Robotaxi商業化落地的先行者，我們於2022年4月推出了全球首個開放式Robotaxi運營科技平台。

我們出行服務的增長動力包括：

- 中國及大灣區智慧出行市場以及中國Robotaxi市場的巨大機遇及持續增長潛力，根據弗若斯特沙利文的資料，按交易額計，其市場規模預計將於2030年分別達到人民幣15,352億元、人民幣2,100億元及人民幣4,888億元，2024年至2030年的年複合增長率分別為17.1%、21.4%及247.7%；
- 我們的品牌知名度以及留住及吸引我們平台用戶的能力。於2021年、2022年及2023年，我們出行服務的月均活躍乘客分別為1,031.7千名、1,203.8千名及1,047.3千名。於2021年、2022年及2023年，我們網約車服務的年度乘客留存率分別為31.7%、31.0%及27.8%，我們網約車服務的平均乘車頻率也顯著較高，分別為8.8單、10.2單及9.0單；

業 務

- 我們擁有穩定且強大的運力。我們網約車服務的月均活躍司機數量由2021年的11.9千名增加至2022年的18.6千名，並進一步增加至2023年的36.8千名；
- 我們深耕於大灣區，這得益於我們的本地化發展及運營策略，賦予我們市場進入策略、營運專業知識及管理制度，從而使我們在擴張至新地區市場時受益。
- 我們保持高監管合規率的能力。根據交通運輸部發佈的資料，截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一。我們亦將訂單合規率由2021年的84.8%提升至2022年的90.5%，並於2023年進一步提升至95.6%；
- 我們緊跟尖端技術以提升乘客體驗以及開發平台的能力。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2022年4月推出的平台為全球首個開放式Robotaxi運營科技平台。我們亦於2022年10月在廣州推出了有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營，根據弗若斯特沙利文的資料，其為全球首個實現該目標的出行服務平台；
- 得益於訂單匹配效率提高、單公里成本下降及收入持續增長帶來的規模經濟，我們有效管理成本及開支的能力不斷提升。我們每名新活躍乘客的獲客成本由2021年至2023年減少16.1%；及
- 我們致力於實施地域擴張戰略，這使得我們能夠持續有效地擴展我們的出行服務。我們的出行服務的交易額由2021年的人民幣1,347.4百萬元大幅增加至2022年的人民幣1,795.6百萬元，並進一步增至人民幣2,741.0百萬元；出行服務的收入由人民幣1,012.5百萬元大幅增加至人民幣1,249.8百萬元，並於2023年進一步增加至人民幣1,814.1百萬元。

網約車

我們以大灣區為網約車業務的切入點，採用地域擴張戰略實現持續有效的擴展，推動我們從廣州擴展至相鄰城市，並進一步擴展至大灣區其他地區。我們認為用戶體驗對我們的成功至關重要，並採用可持續的方式來擴展業務。我們主要通過現有用戶的口碑推薦及各種互動推廣活動來提高用戶對我們品牌的認知度，從而獲得用戶，而不僅依賴於補貼和優惠券。憑藉數據分析能力和AI算法進步，以及供需兩端的精細

業 務

化運營，我們不斷提升用戶體驗並實現了快速擴張，同時提高運營效率。於2021年、2022年及2023年，網約車服務的月均活躍乘客分別為980.0千名、1,160.7千名及996.9千名；同期我們網約車服務的運營總里程分別為351.7百萬公里、475.0百萬公里及743.0百萬公里。

Robotaxi

根據弗若斯特沙利文的資料，伴隨人工智能及自動駕駛技術的發展，出行行業預期將經歷從有人駕駛形態轉向自動駕駛形態的重大轉變，帶來廣闊的市場機遇。根據同一資料來源，受若干關鍵因素影響，預計Robotaxi將於2026年實現商業化，因素包括(i) Robotaxi與有人駕駛網約車服務之間的每公里成本比較，(ii)技術的不斷進步，尤其是自動駕駛方面，及(iii)政府的大力支持。請參閱「行業概覽－Robotaxi是智慧出行的未來」。根據弗若斯特沙利文的資料，按交易額計，預計Robotaxi全球市場總規模將於2030年達到人民幣8,349億元。然而，Robotaxi技術仍在發展中，涉及重大風險及不確定性，我們無法保證我們能夠提供安全、高效、具競爭力且經濟可行的Robotaxi服務，且廣受市場歡迎。請參閱「風除因素—倘我們無法開發或管理廣受市場歡迎的新增或升級服務、產品或技術，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響」。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們擁抱新興行業升級及業務模式轉型，並一直在推動Robotaxi商業化，具有先發優勢。根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行服務平台，據此，第三方Robotaxi接入我們的平台以進行示範商業運營。

技術服務

我們為汽車製造商及自動駕駛解決方案供應商提供人工智能數據及模型解決方案，以促進其在智慧出行技術的環境感知、路線規劃、行為決策、控制等各個領域的研發活動。我們亦提供高精地圖及其他技術服務（主要包括智能交通解決方案）。我們網約車服務積累的海量用戶和行為數據為我們的技術服務提供豐富的用例信息。意識到出行服務行業的新興技術變革，我們致力於先進技術和實踐的創新、開發和實施。我們提供以下技術服務，以支持自動駕駛技術及智能交通的發展，並促進自動駕駛技術的商業化落地。

業 務

- **人工智能數據及模型解決方案。**我們的人工智能數據及模型解決方案專注於為自動駕駛行業提供從數據採集、數據標註、數據管理到模型訓練的一站式解決方案。我們開發了一套可用於多模態訓練數據的工具及平台，包括數據採集平台(OnTime Data Collects)、數據管理中台(OnTime Data Management)、數據標註平台(OnTime Data Encoder)以及集成了數據容器管理、模型開發、模型訓練及模型評估的綜合化平台AI模型訓練平台(OnTime AI Trainer)。
- **高精地圖。**我們的高精地圖OnTime MapNet集數據採集、車端雲端聯合實時更新，多圖層融合於一體化，致力於為車廠及圖商提供高時效、低成本、高質量的高精地圖更新解決方案。
- **其他技術服務。**我們為交通管理部門提供智能交通解決方案，以改善城市交通管理及安全狀況。我們利用V2X技術實現交通數據實時交互，更有效地應對自動駕駛情境下的複雜路況及實現安全運行。我們與城市交通部門緊密合作，參與城市智能交通技術基礎設施的建設，並利用我們的V2X運營管理專有技術幫助減少擁堵，提升城市交通整體效率。

我們技術服務的增長動力包括：

- 中國自動駕駛技術服務市場的巨大機遇及持續增長潛力，根據弗若斯特沙利文的資料，其市場規模預計將於2030年達到人民幣766億元，2024年至2030年的年複合增長率為21.4%，以及中國人工智能數據及模型解決方案市場的巨大機遇及持續增長潛力，其市場規模預計將於2027年達到人民幣180.1億元；
- 我們網約車服務積累的海量用戶和行為數據，為我們的技術服務提供豐富的用例信息。於2021年、2022年及2023年，我們網約車服務的月均活躍司機人數分別為11.9千名、18.6千名及36.8千名；於2021年、2022年及2023年，網約車服務的乘客的運營總里程分別為351.7百萬公里、475.0百萬公里及743.0百萬公里；
- 持續提升產品研發和迭代的自主研發能力，為更廣泛的用戶群提供更智能的服務。例如，就人工智能數據及模型解決方案而言，我們已開發出一套可用於多模態訓練數據的工具及平台，包括數據採集平台(OnTime Data Collects)、數據管理中台(OnTime Data Management)、數據標註平台

業 務

(OnTime Data Encoder)以及集成了數據容器管理、模型開發、模型訓練及模型評估功能的綜合化平台AI模型訓測平台(OnTime AI Trainer)。就高精地圖解決方案而言，我們正在開發車端高精地圖的實時建圖系統、高精地圖數據管理雲平台、高精地圖地圖更新／質檢／發佈雲平台及高精地圖眾包管理系統；

- 通過獲取關鍵資質，不斷擴大經營範圍，增強競爭優勢，更好地滿足企業客戶需求。例如，自2023年4月以來，我們已進行地面移動測量活動並於2023年4月20日取得乙級測繪資質證書(地理信息系統工程及互聯網地圖服務測繪資質證書)；
- 我們的行業積累及廣泛的合作。作為廣州自動駕駛應用示範運營專業委員會的成員，我們在制定有關廣州Robotaxi商業化的政策與標準方面發揮關鍵作用。我們亦與業務合作夥伴(如小馬智行、廣汽研究院的Robotaxi車隊及四維圖新(「四維圖新」))在研發計劃方面訂立戰略合作；及
- 我們致力於擴大我們的技術服務。截至最後實際可行日期，我們已獲得合約總值為人民幣57.9百萬元的技術服務合約。

車隊銷售及維修

我們致力於加強我們與出行服務市場各主要利益相關方(包括車輛服務提供商、司機及乘客)的聯繫，並繼續豐富我們的服務產品矩陣，使其不僅涵蓋出行服務，還涵蓋汽車服務，以構建「出行－車服」的行業網絡。通過打造我們內部的車服能力，我們能夠以高質量、具成本效益及標準化的汽車服務幫助我們的司機提高其運營效率。2022年4月，我們推出了如祺車服，其是為司機及車輛提供車輛銷售、維修保養以及司機服務等全場景車隊銷售及維修的線下商店。我們與如祺車服一起建立了一套標準化的汽車服務流程，以確保我們的司機及車輛能夠輕鬆獲取高效可靠的支持。如祺車服標誌著我們線上影響力向線下延伸，形成線上至線下互補的服務。我們的車隊銷售及維修亦為Robotaxi服務賦能。

業 務

憑藉我們獨特的行業資源以及與汽車製造商（包括廣汽集團）的密切關係，我們為我們的運力加盟商及司機提供汽車集中採購。我們整合運力加盟商及司機的需求，直接與汽車製造商協商集體交易。該等集體交易通常按現行市場價格優惠定價，並提供更便捷的交付。我們向運力加盟商及部分個人車主提供標準化保養及維修服務以及配套服務，例如洗車及電動汽車充電。

於提供該等服務的過程中，我們連接各類行業參與者，以在我們的平台形成參與度高、緊密聯繫的行業網絡，隨著我們持續對該業務進行投資，該系統可通過行業參與者之間共享信息、技能、經驗及資源創造協同效應及附加價值。

我們車隊銷售及維修的增長動力包括：

- 中國智慧出行車隊銷售及維修市場的巨大機遇及持續增長潛力（根據弗若斯特沙利文的資料，網約車服務車輛數量預計將由2024年的4.5百萬輛增加至2030年的6.0百萬輛），以及我們的車隊銷售及維修亦可供Robotaxi使用而令Robotaxi服務進一步滲透；
- 我們致力於豐富我們的服務產品矩陣，以構建「出行一車服」的行業網絡。例如，2022年4月，我們於廣州推出了如祺車服，其是為司機及車輛提供車輛及零部件銷售、汽車維修保養以及司機服務等全場景車隊銷售及維修的線下商店；
- 我們提升運力加盟商的效率及成本管理的能力。例如，我們開發了專有的車輛和司機管理系統，並免費為我們的運力加盟商提供訪問權限。我們不時為運力加盟商提供培訓，協助彼等提高營運效率並保持高於行業平均水平的合規率。因此，我們向運力加盟商支付的單均管理費由2021年的人民幣0.84元減少至2022年的人民幣0.61元，並進一步減少至截至2023年的人人民幣0.40元；
- 我們獨特的行業資源以及與汽車製造商（包括廣汽集團）的密切關係，使我們能夠高效地提供全套的車輛及司機支持解決方案，實現有效獲客。例如，我們與廣汽集團的緊密聯繫使我們能夠實現車輛集中採購，這對我們車隊銷售及維修業務的推出及運營至關重要；及

業 務

- 我們的全面服務和協助，使我們的司機不再需要費心處理各種後勤及保養事宜，這有助於其增加淨運營時間並提高運營效率。截至2023年12月31日，我們能夠為135,200名司機提供車隊銷售及維修。我們的服務有助於提高司機黏性及控制向司機提供的獎勵，向提供網約車服務的註冊司機提供的每筆訂單的獎勵由2021年的人民幣2.87元減少至2022年的人民幣1.71元，並進一步減少至截至2023年的人民幣1.46元。自推出車隊銷售及維修以來及截至2023年12月31日，我們平台上57%的司機使用過我們的車隊銷售及維修。

我們的優勢

我們相信，以下競爭優勢有助於我們的成功：

深耕於大灣區的出行服務公司

受益於我們持續的精細化運營和管理及專有的技術，我們已強勢佈局廣東省，覆蓋廣州、深圳、佛山、中山、東莞及珠海等主要城市。廣東省為中國人口最為密集的省份之一且人均消費能力高。截至2023年12月31日，我們戰略性地專注於九個聚焦城市（其中大部分位於大灣區）。

我們高度重視監管合規，並長期保持行業領先。根據交通運輸部發佈的資料，截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一。

我們提供創新及多元化出行服務。我們出行服務的交易額由2021年的人民幣1,347.4百萬元增加至2023年的人民幣2,741.0百萬元，年複合增長率達到42.6%。截至2023年12月31日，我們出行服務平台的註冊用戶數達23.8百萬名。於2023年，出行服務的月均活躍乘客達到1,047.3千名，而出行服務的月均活躍司機達36.9千名，出行服務的日單量峰值超過37.5萬單。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2023年12月31日，我們在大灣區的用戶滲透率超過45%，排名第二。

我們一直在推動Robotaxi商業化，把握汽車產業電動化、智能化、網聯化、共享化趨勢帶來的機遇。根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行服務平台。

業 務

我們緊跟汽車產業電動化趨勢，為用戶提供節能、環保的高品質綠色服務。截至2023年12月31日，我們平台上超過95%的服務車輛（包括租賃車輛及自有車輛）為新能源汽車及混合動力汽車，超過85%為純電動汽車。自成立以來及直至2023年12月31日，我們已助力減少碳排放127,501噸二氧化碳當量。

我們持續開發及提升我們的技術服務，包括人工智能數據及模型解決方案、高精地圖及智能交通解決方案，旨在抓住出行服務行業的創新及快速發展帶來的機遇。我們亦致力於優化有人駕駛網約車服務及Robotaxi服務的整體車隊銷售及維修，引領行業進步。

強大的產業資源和政策支持

我們由廣汽集團和騰訊聯合發起創立，是廣汽集團從汽車製造商向出行服務提供商戰略轉型願景的承載者。通過戰略投資關係，我們與行業夥伴奠定了堅實的互信合作基礎，在汽車製造行業資源、自動駕駛技術和出行服務三大方面實現開放融合。我們以出行業務為核心，通過提供技術服務及車隊銷售及維修同步發展其上下游產業。我們身居智慧出行行業價值鏈中的核心位置，形成了各市場參與者間的互相聯動協同。

廣汽集團是具有20多年先進製造經驗的、中國領先的整車集團，擁有成熟、高效的研發、生產、銷售體系和完善的上下游供應鏈。2022年12月，廣汽集團重磅發佈了「萬億廣汽1578發展綱要」，提出近期業務發展規劃，包括發力推動智慧出行商業化運營、夯實智慧出行運營能力、落實智慧交通模式創新。該等目標與我們的發展計劃息息相關，並預期將促進我們的持續增長。

騰訊作為我們的第二大股東，在平台運維和市場開拓方面為我們賦能。我們受益於其先進的互聯網基礎設施及優質的用戶流量。小馬智行及輕舟智航等領先的自動駕駛解決方案供應商與我們建立緊密合作，為彼此的增長賦能，促使自動駕駛技術進步，推動Robotaxi商業化落地。

業 務

我們總部所在的大灣區市場是國家級自動駕駛技術開發、測試及應用的試驗田。廣東省於2018年發佈國內首個省級（除中央政府直接管理的直轄市外）自動駕駛路測管理規定。根據弗若斯特沙利文的資料，(i)截至2021年12月31日，廣東省在自動駕駛相關領域經營的公司數量佔中國相關數量的32%，在所有省份中居首位及(ii)於2022年7月，深圳發佈中國首個規範智能網聯汽車的市級法規。

根據弗若斯特沙利文的資料，廣州市是中國首個組織開展智能網聯汽車與智慧城市協同發展成果推廣活動的城市。根據廣州市工業和信息化局的資料，廣州市已在自動駕駛領域拿下多項「全國第一」：第一個認可其他地區智能網聯汽車道路測試許可的城市；第一個發放自動駕駛載客測試牌照的城市；第一個批量開展Robotaxi技術驗證的城市及第一個為L4級自動駕駛車輛批量生產打造標準化流程的城市。作為總部位於廣州的出行科技公司並專注於大灣區市場，我們受益於有利的政策和監管進展，可探索技術創新的前沿及新的服務選擇及運營模式。

運營效率持續提升

我們堅守合規運營和提供高品質服務，實現了乘客滿意度和運營效率的提升。我們於2020年成立如祺體驗中心以對司機和運力加盟商進行日常監督及培訓。根據廣州市交通運輸局按照交通運輸部規定的多項指標（包括企業管理、信息數據管理、安全運營、運營服務及社會責任）所進行的評估，我們是廣州市2020年度網約車平台企業中唯一在出行服務質量方面獲評4A級的網約車品牌，這表明我們在廣州市的出行服務提供商中擁有高服務質量。我們以優質服務和有效的乘客獲取策略而著稱，這有助我們提升新客的獲取效率。因此，我們的運營效率一直在提高。

自成立以來，我們始終堅守發展我們的服務以更好地服務大眾。如以下段落中與我們客戶活動有關的統計趨勢所示，作為高品質服務的提供商，我們擁有大量高黏性、高出行頻次和高付費能力的基盤用戶：

- 於2021年、2022年及2023年，我們網約車服務的年度乘客留存率分別為31.7%、31.0%及27.8%，我們網約車服務的平均乘車頻率也顯著較高，分別為8.8單、10.2單及9.0單。

業 務

- 截至2023年12月31日，網約車服務方面，相比2022年12月31日，留存1年的用戶單均收入優化79.7%、留存2年的用戶單均收入優化75.5%。

我們相信數據的改善體現出用戶對如祺出行服務滿意度的提升，是用戶對如祺出行高品質服務最真實的反饋，也是我們長期堅持「高品質服務」這一難而正確的事情的成果。

高品質出行服務

我們為乘客和司機提供高質量的出行服務，不斷改善體驗，增強對我們的信任。

為乘客提供的服務：我們針對乘客的需求優化服務，旨在實現高效運力調配和實時安全監管。我們與廣汽集團合作，引入為網約車服務定製的專用車型，不僅最大限度地提高了網約車運營效率，還滿足乘客對汽車座艙「智能、舒適、娛樂」三大需求；我們採用線上加線下的全面安全監管，保障乘客安全出行，並定期通過如祺體驗中心對司機進行專業培訓與考核，提高服務質量。憑藉我們在平台運營中的技術，我們推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務的商業化混合運營，大大提高了我們的運營效率。通過由我們的專有技術提供支持的智能派單、上下車點推薦，我們致力於為乘客提供滿意的服務。

為司機提供的服務：我們力求為司機營造舒適的工作環境。我們通過科學合理公正的算法和派單機制幫助司機實現穩定的收入，通過充電樁智能預約，提高充電效率並節省司機的空載時間，通過對車輛的全生命週期管理降低司機的車輛維修費用。我們努力推出一站式超級服務，並構建涵蓋司機服務、售後服務及延伸場景其他輔助服務的行業網絡，把司機從繁重的車輛維修工作中解脫出來。通過打造我們內部的車服能力，我們能夠以高質量、具成本效益及標準化的汽車服務幫助我們的司機提高其運營效率。我們成立工會組織，為司機身心健康及合法權益提供幫助。我們為司機建立了全面的評價體系，從訂單完成率、評價和具體反饋等對其表現進行綜合評價。我們制定了全面的評估及激勵措施，以鼓勵司機提高績效並獲得更好的經濟回報。著眼於

業 務

自動駕駛的新興趨勢，我們亦為司機提供機會，使其可接受有關配備自動駕駛技術的車輛的安全員培訓。根據弗若斯特沙利文的資料，隨著自動駕駛汽車的研發及測試持續推進，對該等職位的需求預計將會不斷增加。我們幫助司機從我們的增長中受益，並為他們提供更多追求更好職業的權利和機會，我們為就此作出的投入和成果感到自豪。

推動Robotaxi商業化落地的強大能力

我們認為，網約車服務提供商在Robotaxi產業鏈中居於核心位置。我們為Robotaxi商業化落地提供完整方案。我們推出了Robotaxi VMS，包括車輛資產管理、車輛服務管理及車輛運營管理。我們亦具有強大的自動駕駛車輛運營能力，使我們能夠在Robotaxi日益智能化的情況下支持不斷發展的運營需求。

我們積極參與中國Robotaxi運營的行業政策與標準的制定。我們作為廣州市智能網聯汽車電子產業發展促進會成員，參與了廣州市智能網聯相關政策提案的編製，也參與了廣州市智能網聯汽車示範區的規劃、建設、運營的組織協調工作以及相關智能網聯汽車道路測試建設工作。在自動駕駛技術方面，我們與百度和滴滴出行的聯屬公司一同獲委任為廣州市智能網聯汽車電子產業發展促進會自動駕駛應用示範運營專業委員會組成單位，在制定Robotaxi商業化落地相關政策與標準方面發揮關鍵作用，推動廣州市自動駕駛混行示範運營健康快速發展。圍繞保障智能網聯汽車應用示範運營工作順利推進的目標，我們開展了一系列專業自律監督管理工作，例如安全員的培訓管理、職業考核和職業管理等，彼等將在確保Robotaxi車輛順利運行方面發揮關鍵作用。為安全員建立及維持完善的培訓及認證體系，對於Robotaxi服務的未來大規模商業化至關重要。我們參與申報廣州城市出行服務自動駕駛先導應用試點項目，該項目成功入選交通運輸部第一批智能交通先導應用試點項目名單。在該項目中，我們牽頭制定了自動駕駛車輛出行服務的營運標準，其中包括整體服務方案以及有關派單、安全管理和車輛維保的標準程序。

業 務

先進的技術能力

隨著人工智能和自動駕駛技術的不斷發展，行業期待已久的出行解決方案Robotaxi已在若干試點地區開始付費運營。我們獨特的有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營由我們的專有技術提供支持。根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行服務平台。

基於自主研發的AI派單模型，我們的平台能夠高效準確地分析複雜的真實出行場景信息。我們在混合運營模式下採用派單機制，其中充分考慮一系列因素，包括乘客目的地、車輛位置、交通狀況、車輛類型，天氣狀況以及不同Robotaxi車輛的設計運行域等。這種全面的方法使我們能夠為乘客智能匹配最佳出行方案。此外，我們的平台通過評估乘客的步行距離和實時環境條件，使用預測算法提供智能上下車點推薦服務，定價更優惠，派單服務更準確。

此外，我們通過構建用例數據庫及優化數據模型發揮數據價值，此舉有助我們介入自動駕駛解決方案供應商的價值鏈中。我們為整車廠、自動駕駛解決方案供應商及傳感器廠商提供人工智能數據及模型解決方案、高精地圖和智能交通解決方案等自動駕駛數據解決方案。同時，我們可以為各級交通管理部門提供實時路況分析、交通規劃和5G車路協同等相關技術服務支持，實現巨大的商業價值和社會價值。

我們通過網約車和Robotaxi服務積累多種數據資產，並與自動駕駛解決方案供應商合作生成包括感知數據、決策流數據、運營管理數據和統計類數據在內的運營數據。這有助於我們在自動駕駛數據採集、分析和應用方面積累技術優勢。這些寶貴的數據對我們平台技術的進步和運營效率的提高至關重要。隨著我們的運營不斷改善，所產生的信息和用戶反饋日益增加，從而推動自動駕駛技術研發。

豐富的行業資源賦能多元化服務產品矩陣

受益於我們與擁有廣泛的行業資源的領先汽車產業集團廣汽集團的合作，我們搭建了多維度出行服務系統，推出一站式標準化汽車服務平台。通過打造我們內部的車服能力，我們能夠以高質量、具成本效益及標準化的汽車服務幫助我們的司機提高其

業 務

運營效率。我們致力於加強我們與出行服務市場各主要利益相關方（包括車輛服務提供商、司機及乘客）的聯繫，並繼續豐富我們的服務產品矩陣，使其不僅涵蓋出行服務，還涵蓋汽車服務，以構建「出行－車服」的行業網絡。

2022年4月，如祺車服首家門店在廣州正式開業，其是為司機及車輛提供購車、汽車維修保養以及司機培訓等全場景服務的線下商店。我們採用雙軸發展戰略，在這一戰略下，我們將業務擴展至不僅涵蓋出行服務，亦涵蓋專注於自動駕駛相關技術的「技術之軸」及我們打造標準化汽車服務平台以服務各行業合作夥伴的「生態之軸」。我們將汽車服務視為生態軸的重要組成部分。利用我們在汽車製造產業鏈的行業聯繫，我們進入車後服務市場，為網約車服務車輛提供車輛銷售、租賃、維修、充電、入網及回收等服務。

憑藉敏銳的行業遠見，為實現Robotaxi的商業化，如祺車服亦被設計成功以為Robotaxi提供車輛維修保養服務。如祺車服已錨定提供充電、清潔、保養、維修及系統檢測、升級、數據上傳等自動化維護，聚焦未來各類Robotaxi運營場景。2022年10月，我們正式發佈Robotaxi VMS，包括車輛資產管理、車輛服務管理、車輛運營管理，提升我們的智能化檢測及車輛服務管理能力，並進一步完善及增強我們Robotaxi運營科技平台的功能。Robotaxi VMS與如祺車服完善的線下車輛服務體系結合，全方位保障所有接入平台的Robotaxi車輛運營穩定性和經濟性最大化，讓Robotaxi成為可落地、可運營、可持續服務的商業場景。

於2021年，我們在廣州市佈局如祺車站，並參與了廣州市Robotaxi車站標準的制定。如祺車站通常位於城市交通熱點附近，結合定位技術，可方便附近的乘客及司機快速確定候車位置，以實現更簡化的定位和接送過程，有助於解決繁忙城市地區高峰期的打車難、候車久、交通堵等交通問題。同時，如祺車站的掃碼一鍵打車功能，也為老弱病殘孕等特殊群體出行打車提供便利服務。展望未來，如祺車站亦有望作為我們Robotaxi車輛運營科技平台的線下站點，形成車、路、人和雲端的鏈接，成為我們有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營戰略佈局的一部分。

業 務

我們擁有肩負共同使命、具備洞察力和強大執行力的領導團隊

我們的管理團隊以「智慧出行，聯接美好生活」為使命，吸引和凝聚具有共同價值觀的員工，共赴「成為下一個十年最卓越的出行平台」的願景。

我們的管理團隊成功融合了汽車行業的優勢和互聯網經濟模式的創新，構建了以用戶為中心和與城市良性共生的企業價值觀。

我們的首席執行官蔣華先生在汽車製造及汽車服務貿易領域有著超過20年的經營管理經驗，彼自1997年9月起任職於廣汽集團，並成功領導了廣汽集團服務貿易板塊多項創新業務的組建，將廣汽商貿有限公司發展成為年銷售額數百億元人民幣的大型企業。蔣華先生作為廣汽集團移動出行項目組組長，主導了公司的早期組建工作和開展業務營運，並且基於對出行行業發展階段的深刻理解，開創性提出地域擴張戰略，據此，我們將經過成熟市場驗證有效的市場進入策略、運營專業知識和管理系統成功複製到鄰近新市場。蔣先生為公司的科學、持續及高效發展作出重大貢獻。

我們的首席運營官Han Feng先生是平台經濟模式的運營管理專家，曾就職於滴滴出行、優步等國內外多家出行平台型企業，為公司成功搭建了網約車業務體系，並成功主導了順風車服務等創新業務的商業化落地。我們的首席技術官宋德強博士是互聯網電子地圖與數據平台專家，具有微軟、高德、美團等領先科技企業的豐富研發管理經驗，領導公司研發團隊成功構建了Robotaxi的技術基礎設施及運營平台。我們的戰略與財務副總裁孫雷先生，任職於上汽集團、羅蘭貝格管理諮詢和漢能投資集團期間，始終專注於汽車出行領域，目前負責公司的重大戰略規劃和事業計劃的制定與執行。

業 務

我們的戰略

我們致力於通過以下戰略推動出行服務行業變革，立志成為全球出行服務公司：

以重點區域成功為始，發揮Robotaxi營運建設先發優勢，打造具備全面產品矩陣的出行服務平台

國際範圍內，我們將持續拓展網約車和Robotaxi的出行服務市場版圖。我們致力於延展人工智能數據及模型解決方案的技術服務產業縱深。我們將持續發展司機服務、車後服務及延伸場景其他輔助服務的車隊銷售及維修的覆蓋範圍。我們計劃在出行服務、技術服務和車隊銷售及維修三大業務板塊之間形成強有力的協同效應，不斷提升我們的核心競爭力和競爭壁壘。

第一階段：我們目標在中國若干重點區域實現有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營。我們認為，該混合運營累積的數據資產將推動人工智能數據及模型解決方案、高精地圖和智能交通解決方案等自動駕駛數據解決方案的發展。我們將持續迭代升級自動駕駛數據解決方案，繼續推動自動駕駛技術的發展和商業化，加速Robotaxi行業從研發邁向量產。

第二階段：我們將進一步推動(i)實現有人駕駛網約車與Robotaxi服務在全國範圍內的混合運營、(ii) Robotaxi汽車的前裝量產及(iii)拓展全國範圍的網約車業務覆蓋。具體而言，我們將基於Robotaxi在重點區域運營累積的數據資產，繼續推進自動駕駛數據解決方案，對Robotaxi前裝量產至關重要。該策略有望推動我們及產業合作方實現Robotaxi車輛大規模量產。憑藉在若干重點區域的成功運營經驗，我們將在全國範圍內加速拓展網約車業務，並快速佈局車隊銷售及維修的支撐基礎設施和體系。

第三階段：隨著我們的用戶規模快速上升，我們計劃進入一個全新的發展階段，以我們規模及技術優勢探索全球市場。具體而言，我們預計Robotaxi車輛佔出行服務車隊的百分比將快速增長，將使我們在成本結構方面具備顯著競爭優勢。這將有助於我們大幅提升在全國出行服務市場的佔有率，並結合車隊銷售及維修業務的發展，形成強有力的競爭壁壘。我們計劃將擁有一個更完善的全場景生態、更高的用戶黏性、更多元的變現途徑及業務模式。憑藉現有成就，我們將向海外市場擴張。

業 務

堅持地域擴張戰略，提升網約車運營效率

我們將堅持地域擴張戰略。首先，我們會篩選經濟發展程度高、社會經濟互動頻繁的城市集群，然後，根據經濟規模、文化影響和出行便利等因素，在這些城市集群中進一步選擇中心城市。為此，我們將立足於中心城市開拓網約車業務市場，集中資源在需求端培育強大而忠誠的乘客群增長並在供給端構建運力池。從中心城市向周邊城市擴散，這種模式可以最大限度利用中心城市在供需兩端的影響。同時，在地域擴張戰略下，我們將採用可持續性、長遠發展戰略。隨著我們的品牌知名度和用戶心智份額增長，我們將取得高水平的用戶黏性和用戶推薦率，從而加固競爭優勢。

迭代混合運營模式，提供流暢的Robotaxi乘坐體驗

我們計劃將繼續迭代有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營，以獲取Robotaxi服務的乘客。

我們的混合運營模式向乘客提供統一的入口，可以選擇有人駕駛網約車或Robotaxi服務。我們強大及功能豐富的車隊銷售及維修保障了Robotaxi的保養及維修具備與有人車運力一貫的標準，確保Robotaxi平穩可靠運行。持續迭代Robotaxi運營服務能力，使Robotaxi運力穩定性和可靠性不斷趨近有人車運力、運營效率逐漸超越有人車運力。Robotaxi可以長時間運行並提供服務。此外，根據弗若斯特沙利文的資料，Robotaxi利用先進的AI算法及傳感器技術，有可能大幅減少交通事故，因為目前90%的事故乃由疲勞、分心、受影響駕駛或情緒波動等人為失誤引起。最終實現Robotaxi運力運營成本遠低於有人車運力。此外，平台在派單時優先匹配Robotaxi車隊，保證其有充足機會在實際交通場景中為乘客提供服務。我們將在如下維度持續提升我們混合運營的能力：

乘客教育。基於不同的真實出行場景、需求和用戶偏好，我們的混合運營模式在運用常規服務渠道提供有人駕駛網約車的同時結合Robotaxi服務，為乘客提供不同運力的全域規劃。我們鼓勵乘客體驗新服務，並積極徵求反饋。我們致力於提供便捷、安全、高效的Robotaxi體驗，增強乘客對無人車服務的信心。

業 務

運營管理。根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行服務平台。推出後，第三方Robotaxi接入我們的平台以進行示範商業運營。在此混合運營模式下，Robotaxi的派單與匹配、定位、導航、數據分析、安全與應急處理等運營環節，在真實場景中得到檢驗。我們還將在汽車資產管理、車後、車服能力等方面積累經驗，推動自身不斷提升Robotaxi服務運營的專業知識和技術。展望未來，我們預計將繼續發揮我們的市場洞察力以提高如祺車站覆蓋密度、提升用戶體驗及建立忠實的用戶群。我們計劃加強為Robotaxi商業化車隊提供高度自動化的維保服務的能力，進一步鞏固我們在自動駕駛車輛運營領域的市場領導地位。

自動駕駛技術研發。我們通過混合運營模式，積累了Robotaxi多元的用例。這些用例包括偏離標準場景的長尾場景。我們的數據管理服務通過雲端對Robotaxi的數據進行管理和分析，包括數據存儲、數據清洗、數據挖掘並通過算法模型生成有價值的場景庫。這些用例的數據反饋促進了我們的研發工作，增強了我們處理特殊案例及其他複雜情形的能力，並幫助我們不斷完善運營，以覆蓋更廣泛的真實場景。

利用數據分析優化運營管理

我們致力於挖掘汽車產業各個領域產生的數據價值，實現數據在汽車研發價值鏈全領域、全流程、全場景的有效共享和使用。

我們將持續建設可用於多模態訓練的數據工具平台和高精地圖。在開發出行服務平台方面，我們計劃通過增強包括數據採集、管理、標註以及模型開發、培訓和評估在內的專有技術來提高內部研發和運營能力。憑藉增強的數據分析能力以及更高性能的算法模型，我們預計將不斷完善我們的服務平台的運營。就車輛測試而言，我們預計將持續為汽車製造廠商和自動駕駛解決方案供應商提供用於自動駕駛技術開發和測試的高質量數據。就智能交通應用開發及優化而言，我們集數據採集、車端雲端聯合更新、多圖層融合於一體，我們認為，這將使我們能夠提供更多具有更為先進功能的技術服務，例如為汽車製造廠商、地圖服務提供商、市政管理機構提供高時效、低成本、高質量的高精地圖更新解決方案。

業 務

提高品牌知名度

我們認為，品質服務鑄就我們的品牌。卓越的品牌形象可以在我們和用戶之間搭建有效的溝通渠道，不僅是我們的寶貴資產，更是我們在市場競爭中的立身之本。我們將持續提升服務品質並擴展服務覆蓋的市場範圍，讓我們的品牌深入人心。

招聘人才及培養領軍人才

人才是我們的核心戰略資產。專業能力、創新能力和落地執行能力是我們引進和培養人才的方向。我們將不斷創新組織制度，持續完善人才的選、育、用、留機制，釋放人力資本價值，以有效推動實現我們中長期戰略目標。

我們的服務產品矩陣

我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們提供(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。

我們於2019年開始在廣州上線出行服務，現已強勢佈局廣東省，覆蓋深圳、佛山、中山、東莞及珠海等主要城市。廣東省為中國人口最為密集的省份之一且人均消費能力高。我們的業務覆蓋於往績記錄期間迅速擴大。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們開展業務的城市數量分別為6個、18個及24個。截至同日，我們戰略性地優先配置資源的聚焦城市數量分別為五個、七個及九個（其中大部分位於大灣區）。

安全是出行服務的基石。我們一直致力於高安全性及高合規標準。我們的訂單合規率行業領先。根據交通運輸部公佈的資料，截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一。我們的訂單合規率由2021年的84.8%提升至2022年的90.5%，並進一步提升至2023年的95.6%。

憑藉我們運營平台積累的經驗及資源，我們亦開拓技術服務及車隊銷售及維修，以期在環環相扣的行業合作夥伴間釋放協同效應並保持走在出行服務行業技術創新的最前沿。

業 務

下表載列於所示期間按業務分部金額劃分的收入明細及佔總收入的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
出行服務	1,012,464	99.9	1,249,768	91.3	1,814,133	84.0
－ 網約車服務	1,005,188	99.2	1,244,956	91.0	1,812,133	83.9
－ 在自有平台下達並由我們 自有服務車隊履行的訂單	800,965	79.1	896,061	65.5	751,564	34.8
－ 經第三方用戶流量合作 在第三方出行平台下達並由 我們履行的訂單	204,223	20.1	335,603	24.5	1,036,607	48.0
－ 經第三方服務車隊合作 在我們平台下達並由第三方 出行服務平台履行的訂單	-	-	13,292	1.0	23,962	1.1
－ 其他 ⁽¹⁾	7,276	0.7	4,812	0.3	2,000	0.1
技術服務	1,065	0.1	-	-	26,545	1.2
車隊銷售及維修	-	-	118,591	8.7	320,385	14.8
總計	<u>1,013,529</u>	<u>100.0</u>	<u>1,368,359</u>	<u>100.0</u>	<u>2,161,063</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 其他主要包括(i) Robotaxi服務；(ii)順風車服務；及(iii)營銷及推廣服務。

出行服務

我們通過網絡平台提供出行服務，包括網約車及其他出行服務。我們的網絡平台名為如祺，意在強調我們準時、高效的價值觀。

業 務

我們於往績記錄期間經歷顯著增長。

- **規模快速增長。**我們最初在廣州上線出行服務，隨後迅速擴展至其他城市及地區。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們開展業務的城市數量分別為6個、18個及24個。截至同日，我們戰略性地優先配置資源的聚焦城市數量分別為五個、七個及九個（其中大部分位於大灣區）。我們出行服務的交易額由2021年的人民幣1,347.4百萬元增加至2022年的人民幣1,795.6百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣2,741.0百萬元，年複合增長率為42.6%。於2023年，我們的日出行服務交易額達人民幣7.5百萬元。
- **不斷擴大的乘客群。**截至2023年12月31日，我們的出行服務平台有23.8百萬名註冊乘客。於2021年、2022年及2023年，出行服務的月均活躍乘客分別為1,031.7千名、1,203.8千名及1,047.3千名。於2021年、2022年及2023年，我們網約車服務的年度乘客留存率分別為31.7%、31.0%及27.8%，我們網約車服務的平均乘車頻率也顯著較高，分別為8.8單、10.2單及9.0單。
- **強大的運力。**由於我們盡心招募及挽留具備資質的司機，我們的運力亦穩步增加。網約車服務的月均活躍司機由2021年的11.9千名增加至2022年的18.6千名，並進一步增加至2023年的36.8千名。這有助於我們保持並穩步提升我們網約車服務的接起率，而我們認為這是服務效率及競爭力的關鍵指標。

下表載列於所示期間我們的出行服務（包括網約車、Robotaxi及順風車服務）的主要運營數據：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
交易額 (人民幣百萬元)	1,347.4	1,795.6	2,741.0
訂單量 (百萬單)	46.9	66.6	97.7
日訂單量 (千單)	128.6	182.4	267.8
月均活躍乘客 (千名)	1,031.7	1,203.8	1,047.3
每筆訂單的平均交易額 (人民幣元)	28.7	27.0	28.0

服務交付

我們主要通過移動應用程式及微信小程序提供出行服務。我們的移動應用程式功能全面，能夠讓乘客及司機體會到高效、高度定製化及安全的出行。

業 務

乘客可在確認費用報價後在應用程序上即時下單或提前下單。我們的平台依據專有算法匹配乘客與空車司機或Robotaxi，其後向乘客展示接下來行程的基本信息（包括有人駕駛網約車服務的司機姓名、服務評分以及車輛信息（例如車型及車牌號碼））。

用戶界面

下單



乘坐Robotaxi車輛



乘坐有人駕駛網約車



業 務

乘客可在我們應用程序內的安全中心設置緊急聯繫人，並選擇共享其實時行程信息。應用程序內有緊急求助系統，集結一鍵報警功能、全天候客服、實時路線監測及自動提醒。請參閱「－安全－緊急求助」。在行程途中及行程結束後，移動應用程序上會彈出消息，要求乘客及時提供反饋及報告任何問題。行程結束並扣取費用後，乘客會收到為此次行程評分的邀請。

我們力求做到為乘客提供優質的出行體驗。我們於2020年成立如祺體驗中心，以對司機、運力加盟商、高級管理層及執行團隊進行日常監管並為其提供培訓，確保品質及安全標準始終如一，並確保我們的優良服務為客戶帶來滿意的體驗。我們的服務質量協議載明了有關服務各方面的標準，從車輛維修、衛生標準到司機的專業禮儀。我們主要依賴運力加盟商對司機進行培訓及持續管理。請參閱「－與行業夥伴的關係－運力加盟商」。

為補充服務能力，我們讓乘客選擇同時在合作第三方出行服務平台下單，向第三方出行服務平台下達的訂單由第三方出行服務平台全責完成。相反，我們的服務亦可經第三方出行服平台直接可達，平台的乘客可選擇向我們下單，由我們達成訂單。請參閱「與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台」。

與網約車服務略有不同的是，順風車服務的乘客及司機可就行程自行進行匹配。乘客與司機均可在我們的平台上發佈其行程，並互相發送邀請以進行匹配。乘客與司機最多可提前七天發佈計劃行程。為方便乘客與司機在行程中順暢溝通與合作，我們的平台鼓勵雙方事先說明自身情況及具體要求，例如出行時是否攜帶大件行李或寵物。

網約車

我們於2019年開始在廣州上線網約車服務。廣州仍然是我們最大的城市市場，2023年我們網約車服務的訂單量為40.8百萬單。於2021年、2022年及2023年，廣州網約車服務產生的收入分別為人民幣714.7百萬元、人民幣767.9百萬元及人民幣953.1百萬元，分別佔網約車服務總收入的71.1%、61.7%及52.6%。我們亦進入大灣區內的其他主要城市市場，於2020年開通佛山，於2021年開通珠海、深圳及東莞，並在該等城市快速打造品牌知名度並達致較高的市場滲透率。

業 務

我們主要通過實施地域擴張戰略不斷擴張業務，重點佈局大灣區主要城市。自2022年底起，我們已經開始將業務擴張至惠州及江門等大灣區內的其他城市以及大灣區周邊城市及省份，如湖南省省會長沙及福建省（廣東省北部毗鄰的沿海省份）廈門。該等新地區的消費能力高且出行服務市場不完全飽和，因此有著極大的市場潛力。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，於2023年，長沙城鎮居民人均可支配收入為人民幣35,895元，而長沙人均交通通信消費支出為人民幣5,163元，高於2023年的全國平均水平。此外，該等地區與我們主要市場間的往返出行需求極大，向該等市場擴展將能夠產生巨大協同效應。我們的業務覆蓋於往績記錄期間迅速擴大。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們開展業務的城市數量分別為6個、18個及24個。截至該等日期，我們戰略性地優先配置資源的聚焦城市數量分別為五個、七個及九個（其中大部分位於大灣區）。我們戰略性地優先在聚焦城市配置資源，以快速滲透市場，實現快速市場滲透。一旦我們達到臨界規模，我們可從該等城市獲得更高的效率及回報。我們其後利用在聚焦城市取得的成功，推動我們向鄰近地區擴展。我們將其他城市視為戰略儲備。在我們仍處於壯大自有運力的早期階段，我們讓乘客選擇同時在合作第三方出行服務平台下單，向第三方出行服務平台下達的訂單由第三方出行服務平台全責完成。這種方式讓我們能夠逐步滲透至這些市場，同時吸引用戶，又可保持初期投資在可控範圍。請參閱「與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台」。

憑藉我們強大的運力並依託專有算法與數據分析能力，我們能夠高效地為乘客匹配符合其需求的司機，保持並穩步提升接起率。我們自主研發的一站式數據管理及應用開發平台祺立方是我們平台的大腦。其管理我們的內部數據，並作為開發外部應用程序（如安全監控及調度模塊）的主要工具。通過AI分析技術賦能，其具備實時預測供需的強大能力，從而幫助我們優化匹配出行供需。我們將接起率視為服務效率及競爭力的關鍵指標。根據弗若斯特沙利文的資料，於2021年、2022年及2023年，我們的接起率分別為81.5%、84.8%及88.9%，高於行業平均水平。

於往績記錄期間，我們網約車服務的訂單量由2021年的46.0百萬單增加至2023年的97.3百萬單，年複合增長率為45.4%；網約車服務的交易額由2021年的人民幣1,310.5百萬元增加至2023年的人民幣2,714.0百萬元，年複合增長率為43.9%。

業 務

下表載列於所示期間我們的網約車服務的主要運營數據：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
交易額 (人民幣百萬元)	1,310.5	1,756.9	2,714.0
— 來自在我們平台下達並由我們履行的 訂單的交易額	1,100.8	1,112.6	777.3
— 來自經第三方用戶流量合作在第三方 出行服務平台下達並由我們履行的 訂單的交易額	209.7	504.4	1,617.5
— 來自經第三方服務車隊合作在我們 平台下達並由第三方出行服務平台 履行的訂單的交易額	–	139.9	319.2
訂單量 (百萬單)	46.0	66.0	97.3
— 來自在我們平台下達並由我們履行 的訂單量	38.7	42.3	28.3
— 來自在第三方出行服務平台下達並由 我們履行的訂單量	7.3	18.7	57.0
— 來自在我們平台下達並由第三方出行 服務平台履行的訂單量	–	5.0	12.0
日訂單量 (千單)	126.1	180.7	266.7
月均活躍乘客 (千名)	980.0	1,160.7	996.9
月均活躍司機 (千名)	11.9	18.6	36.8
接起率	81.5%	84.8%	88.9%
平均乘車頻率 ⁽¹⁾ (每名乘客單數)	8.8	10.2	9.0
年度乘客留存率 ⁽²⁾	31.7%	31.0%	27.8%
每筆訂單的平均交易額 ⁽³⁾ (人民幣元)	28.5	26.6	27.9
平均接單率 ⁽⁴⁾	76.7%	70.9%	66.8%
平均淨接單率 ⁽⁵⁾	(16.6)%	(6.4)%	(4.3)%
每筆訂單乘客獎勵 (人民幣元)	5.78	5.62	5.28
每筆訂單司機獎勵 (人民幣元)	2.87	1.71	1.46

附註：

- (1) 特定年度的平均乘車頻率按該年度在我們平台上完成的訂單總數除以同年在我們平台上完成至少一個訂單的乘客總數計算得出。

業 務

- (2) 特定年度的平均乘客留存率按該年度及上一年度至少完成一個訂單的乘客人數除以上一年度完成至少一個訂單的乘客人數計算。
- (3) 交易額指我們平台上的付費交易價值。於往績記錄期間，在網約車服務中，每筆訂單的平均交易額與每筆訂單確認的平均收入之間的主要差異在於我們向每筆訂單的乘客提供的獎勵以及每筆訂單向第三方支付通行費、停車費及稅項。
- (4) 特定年度的平均接單率按該年度網約車服務收入除以同年網約車服務交易額計算。
- (5) 特定年度的平均淨接單率按該年度網約車服務利潤（收入減去司機服務費、向運力加盟商支付的管理費、乘客獎勵及第三方出行服務平台的服務成本）除以同年網約車服務交易額計算。

於往績記錄期間，我們絕大部分網約車服務收入、交易額及訂單量來自大灣區。於2021年、2022年及2023年，來自非大灣區城市的網約車服務收入分別佔我們網約車服務總收入的零、0.5%及3.9%；來自非大灣區城市的網約車服務交易額分別佔我們網約車服務總交易額的零、0.6%及4.7%；來自非大灣區城市的網約車服務訂單量分別佔我們網約車服務總訂單量的零、0.7%及6.1%。

為實現整體業務擴張，我們一直在加強與第三方出行服務平台的合作，而我們根據第三方用戶流量合作模式履行的訂單量大幅增加。該等合作減少了用戶對我們應用程序的依賴，從而導致月均活躍乘客、平均乘車頻率及年度乘客留存率下降。然而，在該等合作下，我們接觸到更廣泛的乘客群體，並能夠獲得額外的訂單、增加交易額及收入。此外，由於我們的服務為使用第三方出行平台的乘客所知，我們亦受益於品牌知名度的提高。有關第三方用戶流量合作訂單增加的原因，請參閱「一與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台－第三方用戶流量合作」。

於往績記錄期間，我們的平均接單率呈下降趨勢，主要是由於第三方服務車隊合作模式下完成的訂單增加，我們按本身收到訂單配對費金額以淨額確認收入。於往績記錄期間，我們錄得負值的平均淨接單率，主要是由於產生大量收入成本（主要歸因於大額司機服務費），超逾收入。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入」及「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入成本」。於往績記錄期間，我們負值的平均淨接單率大幅收窄，此與我們出行服務的毛損率由2021年的(24.2)%改善至2022年的(10.7)%，並進一步改善至2023年的(7.0)%相符。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－毛損及毛利率」。

業 務

下表載列於所示期間按客戶類型劃分的網約車服務收入金額及佔網約車服務收入的百分比明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
	(未經審計)					
來自我們履行的訂單的收入 ⁽¹⁾	1,005,188	100	1,231,664	98.9	1,788,171	98.7
個人乘客	991,648	98.7	1,199,597	96.3	1,737,326	95.9
企業客戶	13,540	1.3	32,067	2.6	50,845	2.8
來自經第三方服務車隊合作在我們 平台下達並由第三方出行服務平台 履行的訂單的收入	-	-	13,292	1.1	23,962	1.3
總計	<u>1,005,188</u>	<u>100.0</u>	<u>1,244,956</u>	<u>100.0</u>	<u>1,812,133</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 由我們履行的訂單包括(i)來自在我們平台下達且由我們履行的訂單的收入，及(ii)在來自經第三方用戶出行合作由在第三方出行服務平台下達並由我們履行的訂單的收入。

如祺特惠

除常規選擇外，我們還推出了如祺特惠選項。如祺特惠的定位是更為經濟實惠的選擇，旨在更好地觸達價格敏感群體。儘管定價不同，但我們的如祺特惠保持一貫的合規計劃及與常規服務相同的安全措施，這使其有別於市場中其他經濟實惠的網約車服務，同時也讓其具備強大的競爭優勢。常規選擇與如祺特惠相結合令我們得以滲透更廣泛的乘客群並提高市場份額。

如祺特惠的定價優勢在長途出行方面尤為顯著，司機可自空載時間佔總運營時間比例降低而帶來的效率提升中獲益。因此，在乘客可以較低的收費享受有關服務的同時，司機也能收取較高的費用總額，對乘客及司機而言為雙贏的局面。如祺特惠不僅有助我們擴大網約車運力，亦使得整體接起率有所提升，而我們認為其乃服務效率及競爭力的關鍵指標。

業 務

於2023年，如祺特惠在網約車服務總訂單量中的佔比為8.4%表明負擔能力並非客戶考慮的唯一因素。相反，除價格外，乘客在作出選擇時會考慮一系列因素，例如所提供的服務水平。儘管如祺特惠保持與我們常規選項相同的嚴格安全措施，但後者對司機提出更高的服務要求，如上車後確認電話、著裝規範及更全面的培訓。此種在常規方案中對服務質量的全面方法可能會影響乘客的選擇，導致他們選擇常規方案，即使有更實惠的替代方案。

企業用車解決方案

在國有企業及領先科技公司的支持下，我們建立起穩固的品牌形象，即一個值得信賴且合規標準高的平台。在此基礎上，我們結合在廣東省的強勢佈局獲得了廣泛的企業客戶，包括當地企業及政府機構。

我們的企業用車解決方案旨在應對商務旅行、加班通勤、招待、會議及其他活動等商業應用場景。其他方面的服務及定價與個人客戶大致相同。我們亦為企業客戶提供優厚福利，包括優先派單、指定客戶專員、額外保險以及賬單及結算支持，其費用根據每名企業客戶的獨特要求及一般經招標流程商定。潛在企業客戶通常要求我們參與招標流程，與其他服務提供商一同競爭，並通常在對以下因素進行綜合評估後作出選擇：(i)服務的地理覆蓋範圍；(ii)服務車隊運力；(iii)安全性、效率及服務品質的其他方面；(iv)定價；及(v)平台功能，包括API及H5橋接支持以及與客戶內部審批流程的對接。

企業客戶可在如祺出行企業版應用程序上註冊以開設企業賬戶。該應用程序為一站式企業出行管理工具，提供授權人員管理、出行政策制定、賬戶餘額查詢及行程預訂等全套功能。

於2021年、2022年及2023年，月均活躍企業客戶分別為0.2千名、0.4千名及0.4千名，分別佔我們網約車服務月均活躍乘客的0.02%、0.03%及0.04%。以下載列我們與企業客戶訂立的服務協議的主要條款：

- **期限**：協議的期限一般為一年。
- **服務範圍**：我們通常通過如祺出行企業版應用程序向企業客戶提供全方位的出行服務，但企業客戶內部政策對許可服務範圍設置若干限制的除外。

業 務

- **服務費**：我們收取的企業客戶服務費總體上與我們向個人乘客收取的定價模式一致。請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－出行服務－網約車－定價及結算」。我們為企業客戶提供優厚福利的收費乃根據各企業客戶的獨特要求按個別情況釐定，並通常通過招標程序進行磋商。
- **支付**：我們通常要求企業客戶預先為其賬戶餘額充值，或授予企業客戶按月結算的信用額度。每趟核准行程的費用於完成時從餘額或信用額度中扣除。
- **終止**：該等協議將於屆滿時終止，或倘出現相關協議載列的清算或破產等情況，則於任何一方發出書面通知後予以終止。

定價及結算

在每趟行程開始前，乘客及司機均會收到根據訂單里程及時長計算的費用報價，該報價通常基於當地出行行業的市場定價，並參考多項因素進行動態調整，主要包括(i)當地供需、(ii)當地消費及收入水平及(iii)訂單的時間(即高峰時段或正常時段)。費用報價包含四部分，即(i)固定基本費用，涵蓋若干里程上限及時長上限；(ii)里程費用，在里程距離超出基本費用所含的里程上限時起算，按照超出的每公里產生一定數額的費用計算；(iii)時長費用，在超過基本費用所含時長上限的旅程時間起算，按照每分鐘產生一定數額的費用計算；及(iv)除第(i)至(iii)項外，當行程超過指定距離時，須收取長途附加費，即在總費用基礎上每公里加收費用。

常規選擇及如祺特惠的乘車費乃根據相同的方式計算，而我們會給予如祺特惠乘客更高的乘客獎勵。企業客戶的定價方法與個人客戶的定價方法相同，即根據訂單里程及時長定價。在絕大多數情況下，我們的企業客戶和個人乘客的單公里價格和每小時價格相同。而在部分情況下(特別是當我們的企業用車解決方案處於早期階段時)，我們授予若干企業客戶相對優惠的單公里和每小時價格，詳情載於相關合約。截至2023年12月31日，獲授有關優惠價格的客戶不超過我們企業用車解決方案客戶總數的5%。

業 務

於往績記錄期間，於扣除適用的乘客獎勵前，網約車服務的單公里及每分鐘平均價格通常分別為人民幣1.70元及人民幣0.33元，其可能因特定地區市場及訂單時間而有所不同。於2021年、2022年及2023年，我們就網約車服務收取的每筆訂單平均乘車費（按特定期間內網約車交易額除以該期間網約車服務的總訂單量計算）分別為人民幣28.48元、人民幣26.64元及人民幣27.88元。

我們向乘客收取的費用一般高於司機的行程收入。司機收入通常為我們向乘客所收取費用（扣除適用的乘客獎勵（該乘客獎勵作為收入扣減入賬）前）的70%至80%，請參閱「財務資料－重大會計政策資料、判斷及估計－收入－出行服務業務－獎勵」。

作為運力加盟商提供司管服務的對價，我們向其支付管理費，計算方法為(a)司機收入乘以(b)（各種數值，包括表現系數、服務質量系數、合規系數、司機上線率系數及增長系數），再減去(c)扣減額（如發生任何安全事故），其中(i)司機收入為運力加盟商管理下所有司機產生的總收入；(ii)表現系數為基於表現合格司機的司機收入所分配的數值；(iii)服務質量系數為基於所評估服務質量水平所分配的數值；(iv)合規系數為基於已完成訂單的合規率所分配的數值；(v)司機上線率系數為基於(a)特定期間（即X天）內日活躍司機的總和除以(b)X與司機總數的乘積所分配的數值；(vi)增長系數為基於司機數量增長率所分配的數值。我們對屬廣汽聯繫人的運力加盟商採用與獨立第三方運力加盟商相同的管理費率計算基準。於2021年、2022年及2023年，我們支付予運力加盟商的平均管理費率分別為3.5%、3.5%及2.4%。請參閱「一與行業夥伴的關係－運力加盟商」。於2021年、2022年及2023年，我們向運力加盟商支付的單均管理費為人民幣0.84元、人民幣0.61元及人民幣0.40元。

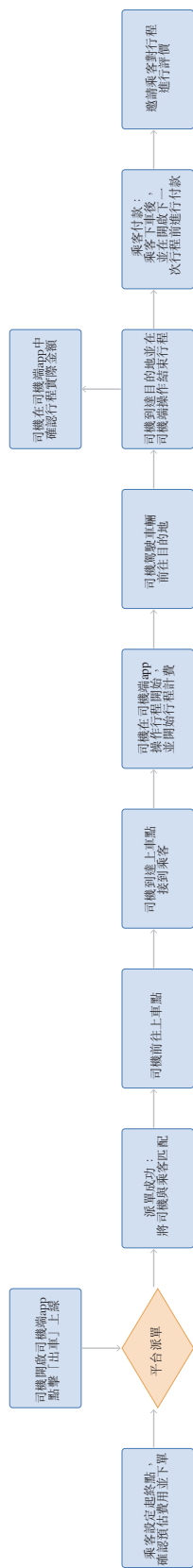
我們的競爭策略是提供更經濟實惠、服務上乘的網約車服務。我們認為優質服務能夠使我們在建立不斷擴大的乘客群方面具備顯著競爭優勢。我們具競爭力的定價策略乃基於兩個主要因素。首先，我們運力的運營及維護成本較低。不同於眾多仍主要以傳統燃油車提供網約車服務的提供商，我們的運力主要由電動車組成。根據弗若斯特沙利文的資料，電動車的壽命週期成本較同類型的燃油車低40%。其次，聚焦於大灣區，區域內各主要城市緊密聯繫，形成顯著的集聚效應，使我們能夠把控獲取新乘客的成本。

業 務

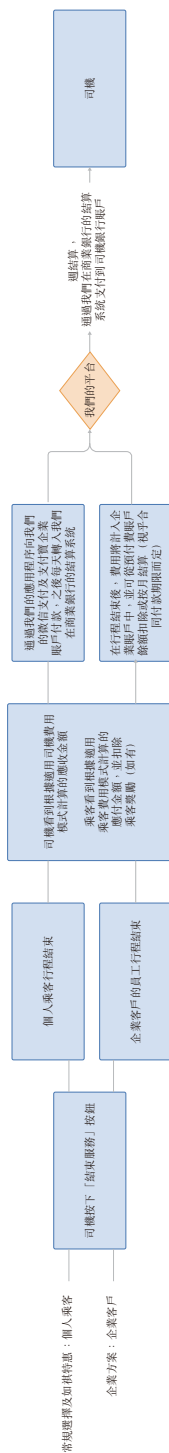
服務流程及現金流

我們網約車服務的服務流程及現金流載列如下：

服務流程



現金流



* 此現金流圖代表使用我們應用程序的個人乘客的典型情況，未計及(i)通過我們的平台下達且由第三方出行服務平台執行的訂單或(ii)通過第三方平台下達且由我們執行的訂單，我們通常每週與第三方出行服務平台結算該等訂單。

業 務

我們的運力加盟商及我們均無與司機簽訂僱傭協議，因此司機並非我們的運力加盟商或我們的員工。在我們平台註冊的司機必須遵守我們的網約車服務協議。以下為我們與司機簽訂的網約車服務協議的主要條款：

- *司機註冊和獲批*：司機必須持有有效的駕駛執照以及提供服務所需的所有其他規定的牌照、許可證、登記證和批文。
- *服務範圍*：我們的平台指派司機完成來自乘客的網約車訂單，而司機應按照我們平台規定的方式履行服務。
- *合規性*：司機需遵守《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》及相關法律法規。司機亦須遵守我們平台的規則，以提供優質服務，並避免不當行為及濫用我們的平台。我們亦設有司機評估系統，以根據訂單完成率、評分及特定乘客反饋評估其表現。
- *服務費*：司機服務費是根據我們可能不時調整的公式釐定。請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－出行服務－網約車－定價及結算」。費用通常每週結算一次，並透過我們在商業銀行的結算系統支付到司機的銀行賬戶。
- *責任*：因司機的過失對第三方造成任何侵權損害的，司機應承擔賠償責任。
- *終止*：倘司機違反合約，我們可以根據違約性質和程度採取暫停或終止賬號及從任何未結算的服務費餘額中扣除違約金等措施。

以下為我們與乘客簽訂的網約車服務協議的主要條款：

- *註冊資格*：乘客必須是年滿18歲且具有完全法律行為能力的成年人。
- *服務範圍*：乘客可以選擇享受以下服務：(i)乘客下單被平台接受後的出行服務；(ii)查閱歷史出行服務記錄；及(iii)我們可能不時推出的其他新服務。

業 務

- **合規性**：我們要求乘客避免有不當行為，包括：(i)使用虛假或違法信息申請用戶賬號；(ii)利用我們的賬號從事違法犯罪活動；(iii)批量創建虛假賬號；(iv)透過我們平台侵害第三方合法權益；及(v)任何其他違反法律法規的行為。
- **費用及付款**：我們根據我們可能不時更新的定價政策收取服務費。請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－出行服務－網約車－定價及結算」。乘客應在使用服務後根據我們的要求即時支付費用。
- **責任**：倘乘客違反協議，我們可以根據違約的嚴重程度暫停、終止或採取其他限制性行動。
- **終止**：乘客可以在結清任何未付費用後終止所開設的賬號。

作為中國的網約車服務提供商，我們將嚴格遵守《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》等中國適用法律法規。例如，我們將承擔承運人責任，其中包括：(i)保證運營安全，保障乘客合法權益；(ii)保證提供服務的駕駛員及車輛獲得許可；及(iii)為乘客購買承運人責任險。請參閱「監管概覽－有關網約車服務的法規」。

Robotaxi

意識到自動駕駛技術快速發展所帶來的機遇後，我們憑藉身為網約車服務提供商這一地位，與業內參與者建立了深厚的聯繫，以推進Robotaxi的商業化。我們於2021年開始推動Robotaxi的開發及商業化。根據弗若斯特沙利文的資料，於2022年10月，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行平台，標誌著Robotaxi向大規模商業化邁出一大步。我們的Robotaxi運營科技平台可與各種自動駕駛解決方案以及Robotaxi車型兼容。我們平台的功能多樣，涵蓋網約車服務運營的各個方面，可順暢地應用於無人車運力的運營管理中。截至2023年12月31日，Robotaxi服務已運營累計20,080小時，覆蓋545個站點，完成450,699公里安全試運營里程。於往績記錄期間，Robotaxi產生的收入微乎其微。

業 務

作為國家級自動駕駛技術開發及測試的試點區域，大灣區提供多項利好行業政策，並已成為技術創新及商業化的前沿陣地。根據廣州市工業和信息化局的資料，廣州市已在自動駕駛領域拿下多項「全國第一」：第一個批准5G遠程駕駛測試的城市；第一個認可其他城市智能網聯汽車道路測試許可的城市；第一個發放自動駕駛載客測試牌照的城市；第一個批量開展Robotaxi技術驗證的城市；第一個在中心城區主幹道開展道路測試的城市；第一個自動駕駛企業可取得網約車平台經營牌照的城市；第一個為L4級自動駕駛車輛批量生產打造標準化流程的城市；第一個發佈城市級車聯網先導區綜合規範的城市。

我們的出行服務運營管理系統能夠適配多家自動駕駛解決方案供應商的解決方案，且我們與自動駕駛解決方案供應商共同推出了Robotaxi專用車型，進一步延伸了我們在Robotaxi產業價值鏈上的佈局。截至2023年12月31日，我們的平台已接入小馬智行及廣汽研究院等自動駕駛解決方案供應商，我們與其他多家公司建立合作關係。

Robotaxi開始運營以來，我們取得了快速進展，實現了以下里程碑。

時間	事件
2022年4月	根據弗若斯特沙利文的資料，我們推出全球首個開放式Robotaxi運營科技平台。
2022年4月	小馬智行位於廣州市南沙區的Robotaxi車隊亦正式接入我們的 <i>如祺出行</i> 平台。
2022年10月	我們在廣州推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務的商業化混合運營，根據弗若斯特沙利文的資料，其為全球首個實現商業化混合運營的出行服務平台。推出後，第三方Robotaxi接入我們的平台以進行示範商業運營。
2022年12月	小馬智行與我們在廣汽集團AION LX車型基礎上共同開發的一款Robotaxi車型入選廣州市示範運營車型目錄。

業 務

時間	事件
2023年4月	我們獲得廣州市南沙區智能網聯汽車示範運營資質，因此是國內首個以專有Robotaxi車隊進行示範運營的出行服務平台。憑藉該資質，我們能夠以自有Robotaxi開始示範運營。
2023年6月	我們與小馬智行及深圳市前海深港現代服務業合作區管理局達成合作，在深圳前海合作區開展自動駕駛商業化試點運營。
2023年11月	深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組確認了我們的智能網聯汽車道路測試安全性自我聲明，這意味著我們已獲准且實際上已在深圳（前海片區、南山粵海片區、寶安機場片區、深圳灣及深圳灣口岸）擴大我們的智能網聯汽車道路測試活動。同月，我們自有的Robotaxi車隊獲准在深圳市的該等地區開始運營。
2023年12月	基於廣汽豐田賽那Autono-MaaS車型，小馬智行為我們定制的新一代Robotaxi車型已獲得廣州市南沙區商業化示範運營許可。同月，我們採用此車型的自有Robotaxi車隊已上線進行商業化示範運營。
2024年1月	深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組認證了我們的智能網聯汽車示範應用安全性自我聲明，允許我們在深圳（前海片區、南山粵海片區、寶安機場片區、深圳灣及深圳灣口岸）開展Robotaxi載人示範應用活動。同月，我們取得深圳市寶安區智能網聯汽車商業化試點牌照，使我們能夠在該區域內提供商業化Robotaxi服務。

業 務

我們正利用混合運營模式下的Robotaxi提供網約車服務來豐富我們網約車服務。我們的混合運營模式為乘客提供統一的入口以選擇有人駕駛網約車選項或Robotaxi服務選項。以下為我們與乘客簽訂的Robotaxi服務協議的主要條款：

- **資格**：乘客必須是年滿18歲且具有完全法律行為能力的成年人，且無嚴重疾病和不適合乘坐的狀況。
- **服務範圍**：我們提供試點自動駕駛體驗服務。由於安全原因，上車位置及目的地的選擇受到限制。路線由算法決定，我們可能無法根據乘客的喜好進行路線選擇或更改。
- **合規性**：我們要求乘客避免有不當行為，包括(i)觸摸轉向盤或車輛自動駕駛系統；(ii)在處於神智不清狀態(包括飲酒或意識受損)時使用我們的服務；及(iii)進行或要求安全員進行違反適用交通法律或其他法規的行為。
- **費用**：目前，我們收取的費用乃根據訂單里程計算，且鑒於Robotaxi技術及行業的快速發展，有關定價方法可能會不時更新。乘客應在使用服務後根據我們的要求即時支付費用。
- **責任**：我們僅對因我們的過錯而對乘客造成的直接損害負責。對於因無人類駕駛出行汽車可能存在且目前科學技術水平無法檢測到的固有缺陷而導致的安全事故，我們僅在我們的商業保險責任範圍內承擔責任。
- **終止**：我們的平台及乘客均有權單方面終止協議。

我們持續迭代Robotaxi運營，使Robotaxi的穩定性和可靠性不斷趨近有人車運力。我們的模式借助Robotaxi服務為乘客提供真實體驗，而不是將Robotaxi服務視為獨立的測試服務選項。根據整體運力密度及與Robotaxi設計運行域的兼容性，倘乘客同時選擇有人駕駛網約車選項及Robotaxi服務選項，我們在派單時會為乘客優先匹配Robotaxi車隊以增進乘客信心並尋求乘客反饋。

業 務

我們於2022年10月在廣州推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務的商業化混合示範運營，開始接受Robotaxi乘車計費訂單，截至同日，已有由第三方自動駕駛解決方案供應商擁有的15輛車輛開啟付費運營，付費運營範圍覆蓋達803平方公里。於2023年4月，我們專有的由22輛車輛組成的Robotaxi車隊已投入付費運營。截至2023年12月31日，Robotaxi服務已運營累計20,080小時，覆蓋545個站點，完成450,699公里安全試運營里程。截至同日，共有281輛車輛接入我們的Robotaxi運營科技平台，其中35輛由我們擁有，其餘由小馬智行及廣汽研發中心等合作夥伴擁有。根據弗若斯特沙利文的資料，截至最後實際可行日期，我們自有Robotaxi車輛均配備有L4級自動駕駛技術（即截至同日全球Robotaxi車輛配備的最高水平的自動駕駛技術）。隨著我們持續改進Robotaxi的運營，Robotaxi的穩定性及可靠性預期將逐步達到有人車運力的水平，同時，到2026年，預計Robotaxi的單公里成本將低於有人駕駛網約車服務。有關我們與Robotaxi運營科技平台相關行業夥伴的合作框架協議的主要條款，請參閱「一 與行業夥伴的關係 — 其他行業夥伴 — 小馬智行、輕舟智航及四維圖新」。

由我們自有Robotaxi完成的計費訂單的費用報價乃根據當地政策制定，目前包含三部分，即(i)固定基本費用，涵蓋若干里程上限；(ii)里程費用，在在里程距離超出基本費用所含的里程上限時起算，按照超出的每公里產生一定數額的費用計算；及(iii)除第(i)及(ii)項外，當行程超過指定距離時，須收取長途附加費，即在總費用基礎上每公里加收費用。於往績記錄期間，於扣除適用的乘客獎勵前，我們自有Robotaxi的單公里平均價格通常為人民幣1.77元，其可能因訂單的時間（即高峰時段或正常時段）而有所不同。於2023年，我們自有Robotaxi收取的每筆訂單平均乘車費為人民幣10.90元，按特定期間內Robotaxi交易額除以該期間我們自有Robotaxi完成的總計費訂單量計算。

由我們的第三方Robotaxi完成的計費訂單的費用報價計算基準由相關第三方服務提供商根據當地政策酌情決定。於2022年和2023年，第三方Robotaxi的每筆訂單平均乘車費分別為人民幣11.43元及人民幣12.47元，按特定期間內Robotaxi交易額除以該期間Robotaxi完成的總計費訂單量計算。商業化Robotaxi業務仍在初始階段，因為市場參與者仍在探索及優化商業模式。現階段的收費未必反映未來的Robotaxi業務。

業 務

有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營為我們的平台作出戰略價值貢獻，特別是在以下方面。有關模式為乘客提供了與常規選擇並行的選擇，即新型Robotaxi服務。在有關模式下，Robotaxi運營的各方面均會在真實生活場景中進行測試。這有助於我們改Robotaxi服務運營。我們亦通過有關模式積累Robotaxi多元化真實使用案例，提供機會增強我們處理複雜及邊角案例的能力，並完善運營以覆蓋更廣泛的真實場景。

通過有人駕駛網約車與Robotaxi服務混合運營，我們致力於提高運營效率及提升服務品質、優化用戶體驗、減少交通擁堵、提高行車安全性及推動自動駕駛技術的商業化，最終促使出行服務向更便捷高效的水平轉型升級。

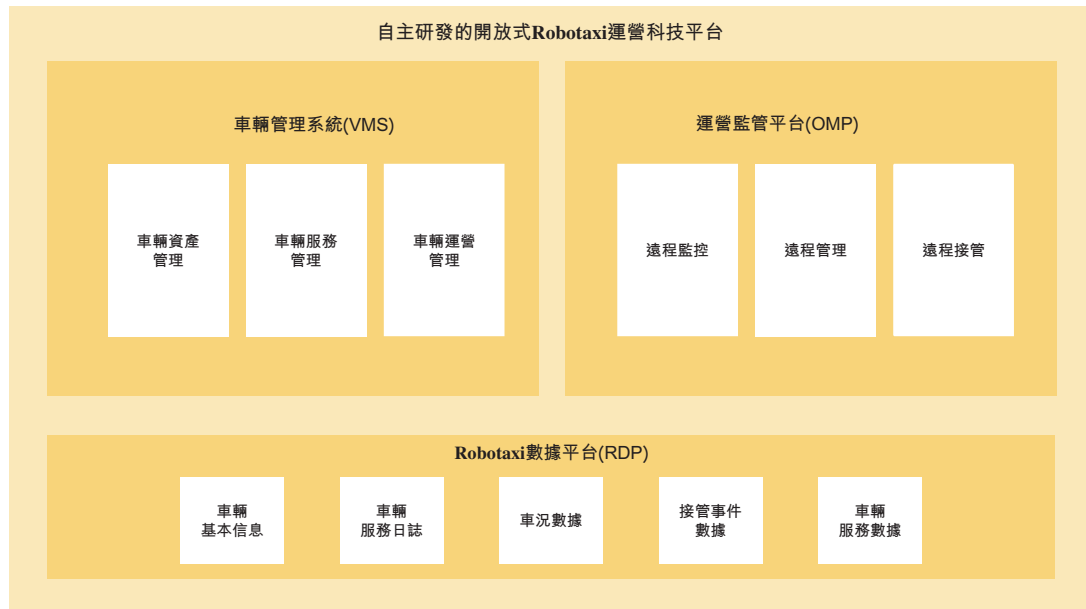
我們的技術優勢

我們的專有技術為混合運營奠定了基礎，其集成強化學習、SVM及Wide & Deep等多種算法模型，使我們能夠同時處理密集特徵及稀疏特徵。在混合運營時，我們會考慮多種因素，包括乘客目的地、司機／Robotaxi位置、交通狀況、車輛類型、天氣狀況及不同自動駕駛車輛的設計運行域，以為乘客提供最高效的選項。同時，通過算法預測，我們的平台會基於天氣及交通狀況以及用戶偏好等因素提供智能上車及下車點推薦。

我們自主研發的開放式Robotaxi運營科技平台涵蓋了VMS、OMP及RDP。RDP為我們Robotaxi運營科技平台的基石，對Robotaxi數據進行存儲、清理及挖掘，並借助算法模型構建高質量的場景庫。OMP為Robotaxi車輛的遠程監控和管理提供支持，從而使運力管理得到優化，實現車輛和路網之間的智能化協同，包括實時路況預測、優化路線推薦等多個方面。OMP可優化車輛運行效率及服務質量，為自動駕駛技術的進步提供有價值的反饋。VMS提供全面的車輛資產管理、車輛服務管理及車輛運營管理服務。我們亦在VMS的車輛運營管理模塊下建立車況遠程評估系統，對各項指標進行監控和評估，包括乘客體驗、遵守交規、安全駕駛、突發事件檢測與響應，以及不同自動駕駛解決方案的設計運行域。

業 務

下圖闡述我們自主研發的開放式Robotaxi運營科技平台的核心模塊及能力。



憑藉我們在出行服務運營方面的數據資產及經驗，我們就自動駕駛解決方案的開發及應用與技術夥伴進行緊密合作，以期降低自動駕駛車輛的成本，使其在出行服務方面具有商業可行性。請參閱「一 技術服務」。

其他服務

我們的其他服務主要包括：(i)順風車服務；及(ii)營銷及推廣服務。

順風車

我們深耕大灣區，日益了解當地市場的獨特性及其需求。大灣區內的主要城市之間關係密切，文化相同且社會經濟互動頻繁，因此有著較大的城際間短途出行需求。憑藉我們網約車服務為平台吸引的現有用戶流量，我們於2020年推出更靈活及更具成本效益的順風車服務供用戶選擇。我們在順風車服務方面主要與若干第三方順風車服務平台合作，向其派送我們平台上的訂單，讓其完成訂單。我們的平台不負責該項服務的提供，因此僅向司機收取乘客所付費用總額5%左右的信息服務費。

業 務

順風車通常比網約車更實惠，因行程費用由車主（司機）與乘客共同承擔，而非完全由乘客一方承擔。一名車主（司機）通常可與最多四名乘客同行，除非司機或乘客選擇支付額外費用限制乘客人數。同行的乘客人數越多，各方的成本就越低。

營銷及推廣服務

我們的營銷及推廣服務主要專注於線上廣告（尤其是投放在我們的移動應用程序及微信小程序上的廣告），且我們通常按項目提供服務。我們於2022年並無開展該等項目。

技術服務

我們的技術服務分為：(i)人工智能數據及模型解決方案；(ii)高精地圖；及(iii)其他技術服務（主要包括智能交通解決方案）。於2021年、2022年及2023年，我們來自技術服務的收入分別為人民幣1.1百萬元、零及人民幣26.5百萬元。我們正在拓展我們的技術服務。截至最後實際可行日期，我們已獲得合約總值為人民幣57.9百萬元的技術服務訂單。

我們按個別項目提供技術服務，該等服務的價格亦按個別項目採用成本加成定價法商定，具體而言，(i)就人工智能數據及模型解決方案而言，我們通過考慮以下因素釐定價格，其中包括(a)我們對人工智能數據及模型解決方案的研發投資；(b)項目執行的人工成本；(c)項目的規模及復雜程度；及(d)精度及定制要求以及客戶指明的交付急切性；(ii)就高精地圖而言，我們通過考慮以下因素釐定價格，其中包括(a)我們對高精地圖的研發投資；(b)數據收集、製作及維護成本；(c)地圖的規模及復雜程度來釐定價格；及(d)精度及定制要求以及客戶指明的交付急切性；以及(iii)就其他技術服務而言，我們通過考慮以下因素釐定價格，其中包括(a)我們提供該等服務的研發投資；(b)硬件成本；(c)運營及維護成本；(d)項目的規模及復雜程度；及(e)現行行業費率。於釐定最終價格時，我們亦會考慮其他一般情況，如客戶的長期需求、重要性、與我們的合作關係以及對我們技術及研發能力的貢獻。

人工智能數據及模型解決方案

我們的出行服務平台產生大量交通數據。我們擁有完善的內部控制及數據安全系統，使我們能夠在遵守嚴格合規計劃的情況下利用該等數據資產的價值，避免出現未經授權使用及洩漏的情況。我們的數據資產，加上我們作為中國出行服務市場上具豐

業 務

富經驗的市場領導者的市場洞察力，為我們擴展到自動駕駛數據解決方案和智能交通解決方案領域提供支持，並為自動駕駛技術和智能網聯汽車的應用賦能。

我們就自動駕駛領域的研發計劃與領先的自動駕駛解決方案供應商小馬智行及廣汽研究院的Robotaxi車隊展開合作。通過合作產生的海量數據包括感知數據、決策流數據、運營管理數據和統計數據。依據合約權利，我們可以符合數據隱私法的方式使用該等數據。在深度分析及應用數據過程中，我們積累了技術優勢。高質量自動駕駛數據的可用性和可負擔性對自動駕駛技術的商業化而言至關重要。數據分析反過來推動自動駕駛技術發展，使自動駕駛算法能夠進行訓練閉環。

為利用數據資產的價值，我們創建了用例數據庫和優化版數據模型，幫助我們深入了解自動駕駛技術價值鏈。我們的人工智能數據及模型解決方案專注於為自動駕駛行業提供涵蓋數據採集、數據標註、數據管理及模型訓練的一站式解決方案。我們已開發出一套可用於多模態訓練數據的工具及平台，包括數據採集平台(OnTime Data Collects)、數據管理中台(OnTime Data Management)、數據標註平台(OnTime Data Encoder)以及集成了數據容器管理、模型開發、模型訓練及模型評估的綜合化平台AI模型訓練平台(OnTime AI Trainer)。我們的一站式解決方案提高了數據特徵提取、管理和模型優化的效率，並簡化了自動駕駛2D圖像和3D點雲數據的融合。基於自主研發的感知AI模型，OnTime Data Encoder大大提升了自動標註能力，根據弗若斯特沙利文的資料，其在2D/3D目標檢測、3D實例分割、LiDAR相機融合等方面的預標註召回率和準確率均達95%以上，為行業領先水平。我們通過OTA向汽車製造商提供AI模型，幫助他們提升自動駕駛算法的感知能力。

高精地圖

我們的高精地圖OnTime MapNet集數據採集、車端雲端聯合實時更新，多圖層融合於一體化，致力於為車廠及圖商提供高時效、低成本及高質量的高精地圖更新解決方案。我們的服務車隊資源及車載傳感設備會收集車輛周圍的實時環境和地理信息，並利用車載算力自動對高精地圖進行數據補充。我們與市政交通部門合作，以確保我們地圖數據的權威性、可靠性和及時性。此外，我們自主研發的感知模型使用機器學

業 務

習和深度學習算法，整合多源數據，並利用新收集的數據不斷完善和升級現有地圖數據，及時更新交通狀況、道路狀況等交通信息，使我們的地圖信息高度可靠且保持動態更新。於2022年11月，我們與四維圖新達成戰略合作，在高精地圖、自動駕駛及智能交通三大領域建立戰略合作夥伴關係。

可靠且實時的高精地圖是實現自動駕駛技術和城市導航功能的重要前提。我們的OnTime MapNet解決方案使智能汽車在定位精準度、路線規劃、道路覆蓋、場景感知和決策制定方面具有更強的性能，從而進一步提升運營安全性。我們的高精地圖主要提供予自動駕駛解決方案供應商及導航服務供應商。

其他技術服務

我們亦提供其他技術服務，主要包括智能交通解決方案，通常按項目提供。

祺立方的整體戰略決策能力可為各級交通管理部門提供實時道路監控服務、交通規劃服務及其他運營支持，具備巨大的商業和社會價值，從而實現效率及安全性同步提升。我們與市政交通部門緊密合作，參與城市智能交通基礎設施建設。自2022年8月起，我們獲中國工業和信息化部委聘參與V2X項目，負責開發V2X智能硬件以預裝在車輛上，讓車輛成為可收集各種交通數據並與智能交通基礎設施交互的數據終端，同時將其接入政府的交通規劃平台以促進交通規劃。該項目的合約價值達人民幣20百萬元以上。截至最後實際可行日期，我們已完成交付設備。我們亦正在加強司機端移動應用程序的數據採集及分析功能，以最大程度地兼容車載智能硬件。

車隊銷售及維修

我們致力於加強我們與出行服務市場各主要利益相關方（包括車輛服務提供商、司機及乘客）的聯繫，並繼續豐富我們的服務產品矩陣，以構建「出行－車服」的行業網絡。通過打造我們內部的車服能力，我們能夠以高質量、具成本效益及標準化的汽車服務幫助我們的司機提高其運營效率。2022年4月，我們於廣州推出了如祺車服，其是為司機及車輛提供車輛及零部件銷售、汽車維修保養以及司機服務等全場景車隊銷售及維修的線下商店。如祺車服標誌著我們線上影響力向線下延伸，形成線上至線

業 務

下互補的服務。截至2023年12月31日，我們能夠為135,200名司機提供車隊銷售及維修。我們於2022年開始產生車隊銷售及維修收入。於2022年及2023年，我們來自車隊銷售及維修的收入分別為人民幣118.6百萬元及人民幣320.4百萬元。下表載列於所示期間按客戶類型劃分的車隊銷售及維修收入金額及佔總收入的百分比明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
屬廣汽聯繫人						
的運力加盟商	-	-	17,529	14.8	80,830	25.2
獨立第三方運力						
加盟商	-	-	52,547	44.3	90,949	28.4
其他企業客戶 ⁽¹⁾	-	-	43,769	36.9	135,056	42.2
個人司機	-	-	4,746	4.0	13,550	4.2
總計	-	-	118,591	100.0	320,385	100.0

附註：

- (1) 其他企業客戶指除我們的運力加盟商外的企業客戶。於往績記錄期間，我們的其他企業客戶主要從事汽車行業，其業務性質主要涉及汽車租賃及汽車銷售服務。於往績記錄期間，其他企業客戶向我們購買車隊銷售及維修服務。具體而言，(i)彼等向我們購買車輛；(ii)彼等向我們購買維修服務及零部件，以維護其車輛資產。

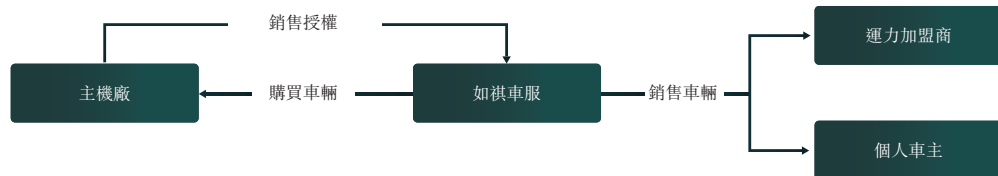
來自車隊銷售及維修收入由2022年的人民幣118.6百萬元增加至2023年的人民幣320.4百萬元，與我們業務規模的增長一致。來自為廣汽工業聯繫人的運力加盟商的收入由2022年的人民幣17.5百萬元大幅增加361.1%至2023年的人民幣80.8百萬元，主要由於2023年下半年我們其中一名運力加盟商對運營車輛更新及更換的需求，使通過如祺車服銷售汽車產生重大收入。來自其他企業客戶的收入由2022年的人民幣43.8百萬元大幅增長208.6%至2023年的人民幣135.1百萬元，主要歸因於我們的客戶群擴大至包括汽車合作夥伴以外的更多企業客戶，由2022年的36家增至2023年的110家。於2022年及2023年，來自我們十大其他企業客戶的收入分別為人民幣40.5百萬元及人民幣97.5百萬元，分別佔我們於各期間的車隊銷售及維修業務項下來自其他企業客戶的收入的92.6%及72.2%。

業 務

我們亦與運力加盟商合作，提升其在提供司機支持服務方面的能力。在我們的全面服務和協助下，司機不再需要費心處理各種後勤及保養事宜，這有助於其增加淨運營時間並提高運營效率，反之亦使我們招募及挽留司機的能力有所提升。

- **車輛銷售。**中國汽車市場需求旺盛，因此消費者在下訂單後有時須經歷漫長的訂單履行期，且通常不會獲得太多折扣。各汽車經銷商的條款也可能不盡相同，從而使購車流程變得更加繁瑣。因運力加盟商及司機難以獲得服務車輛，這有時會阻礙我們服務車隊的擴張。認識到這一痛點後，我們利用與汽車製造商（包括廣汽集團）的關係，為我們的運力加盟商及司機提供集中車輛採購。我們整合運力加盟商及司機的需求，直接與汽車製造商協商集體交易。該等集體交易參照原始設備製造商收取的市場價格，並計及我們提供的增值服務（如便捷網約車上牌協助服務及司機註冊協助服務）經公平磋商定價。於2022年及2023年，汽車銷售平均單價分別為人民幣104,900元及人民幣105,700元。我們亦提供其他協助，如購買融資、租賃協助、保險續期及年檢協助。於2021年、2022年及2023年，向我們的運力加盟商及個人司機銷售服務車輛產生的收入分別為零、人民幣56.0百萬元及人民幣174.5百萬元。我們車輛銷售服務的服務流程及現金流載列如下：

服務流程



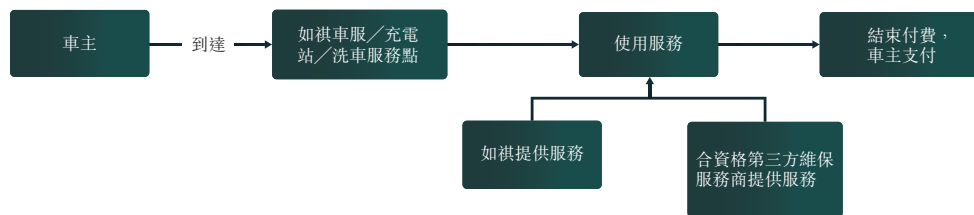
現金流



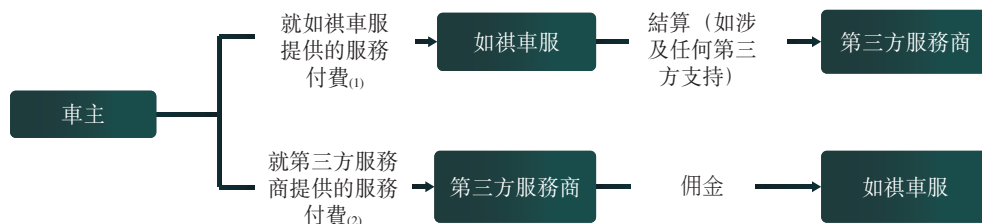
業 務

- **保養及維修。**我們為運力加盟商及若干個人車主提供標準化保養及維修服務及配套服務，如洗車及電動車充電。我們擁有如祺車服，但會將若干服務外包予合資格第三方維保服務商，尤其在該等服務需要特定資質的情況下。此外，我們亦提供司機協助服務，協助彼等取得相關牌照及完成年檢，並提供職業培訓及諮詢。我們保養及維修服務的定價主要取決於我們提供該等服務的人工、設備及材料成本。於2022年及2023年，保養及維修服務的單均單價分別為人民幣568元及人民幣543元。我們保養及維修服務的服務流程及現金流載列如下：

服務流程



現金流



附註：

- (1) 該等服務主要包括保養及維修，價格根據車輛的具體服務項目來收費，並考慮使用的材料及提供的服務的成本。
- (2) 該等服務主要包括充電及洗車，由第三方服務商進行定價。

我們的車隊銷售及維修亦為Robotaxi服務賦能，提升服務時長和運營效率，最終扭虧為盈。我們一直在探索Robotaxi的自動化服務流程，包括充電、清潔、保養、維修、系統升級及數據上傳。我們於2022年10月推出Robotaxi VMS，包括車輛資產管理、車輛服務管理及車輛運營管理，使我們的智能巡檢及汽車服務管理能力得到提

業 務

升，並進一步完善及增強我們Robotaxi運營科技平台的功能。隨著Robotaxi服務的深入滲透，高度精簡化的日常維護、系統故障診斷及車輛檢修將成為Robotaxi運營的重要組成部分。

於提供該等服務的過程中，我們連接各類行業參與者（包括司機、運力加盟商、車輛服務提供商、整車製造商以及Robotaxi服務和技術提供商），以在我們的平台形成參與度高、緊密聯繫的行業網絡，隨著我們持續對該業務進行投資，該系統可通過行業參與者之間共享信息、技能、經驗及資源創造協同效應及附加價值。

訪問我們的平台

用戶可通過移動應用程序訪問我們的平台，乘客可選擇下載*如祺出行*獲取所有服務，亦可選擇下載*如祺出行企業版*獲取企業用車解決方案，司機則可選擇下載*如祺出行司機端*。除可獲取我們的出行服務外，*如祺出行*亦整合了一個供用戶購買出行服務優惠券及特惠的網上商城。

我們亦在*微信*上運營我們的如祺出行小程序，*微信*用戶無需下載我們的應用程序即可使用我們平台的大部分基本功能。這減輕了首次乘客相關的物流負擔，並有助我們獲取新乘客。

我們的服務亦在中國多個第三方出行服務平台直接可達。使用第三方出行服務平台的乘客，可選擇向我們下單。然後，我們的服務車隊會達成配對的訂單。請參閱「與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台」。

於2023年，我們出行服務的月均活躍乘客數量為1,047.3千名及月均活躍司機數量為36.9千名。

研究及開發

我們致力於掌握出行服務和自動駕駛領域的前沿技術。為此，我們在研發活動上已作出並預期將持續作出投入。於2021年、2022年及2023年，我們的研發開支分別為人民幣116.6百萬元、人民幣105.4百萬元及人民幣118.9百萬元，佔我們相應期間收入的11.5%、7.7%及5.5%。截至2023年12月31日，我們專門的研發團隊由225名工程師及助理人員組成，由擁有超過16年計算機科學與技術經驗的宋博士領導。我們亦會將與我們核心開發項目（如Robotaxi運營及技術服務）有關的研發活動以外的若干非核心常規研發工作外包予第三方。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－研發開支」。

業 務

我們與不同行業參與者合作開展自動駕駛及Robotaxi技術的研發。請參閱「一 出行服務－Robotaxi」、「一 車隊銷售及維修」及「一 與行業夥伴的關係－其他行業夥伴」。

憑藉我們不懈的研發努力（包括對研發投資的投入、強勁的研發人才庫以及與不同行業參與者的合作），我們的服務及解決方案取得了重要的技術進步。

技術與IT基礎設施

截至最後實際可行日期，我們以對市場趨勢的敏銳洞察賦能敏捷開發模型，在出行服務平台運營、自動駕駛數據解決方案及Robotaxi解決方案等領域取得59項註冊專利。請參閱「一 知識產權」及「附錄四－法定及一般資料－有關我們業務的進一步資料－知識產權」。

- **大數據分析。**我們強大的大數據分析能力是我們派單優化和精確定位等技術優勢的基礎。我們在出行服務經營中積累了大量的車輛和交通數據，並利用這些數據的價值來推動有人駕駛網約車服務車輛及Robotaxi運營管理的持續改進。我們在開發自主研發的數據分析技術和人工智能算法模型方面作出了大量投資，以滿足出行服務運營中對實時數據分析不斷增長的需求。於2020年，我們發佈了自主研發的一站式數據管理及應用開發平台－**祺立方**，我們出行服務平台的大腦。
- **派單優化。**我們運用智能派單算法優化我們的派單範圍，旨在提高我們服務車隊的經營效率並同時提升用戶體驗。通過AI分析技術賦能，**祺立方**能夠在考慮用戶需求、服務車輛資源及城市交通效率等各項因素後作出整體戰略決策，從而幫助我們優化出行供需的匹配，且**祺立方**具有實時預測供需的強大功能。其算法一般會將城區劃分為若干個六邊形單位，並基於對不斷變化的需求的預測指引司機於各單位間穿梭。例如，**祺立方**可將特定區域高峰時段收費較高的訂單派給司機，並在特定區域運力過多時將接駕時間較短的訂單派給乘客。根據弗若斯特沙利文的資料，**祺立方**可對15分鐘指定車程範圍內的出行需求水平作出訂單量預測，與實際情況相比準確率可達86%，略高於同業平均水平。這顯著提升了我們運力的利用率並提

業 務

高了我們的運營效率。我們能夠保持並穩步提升我們服務的接起率，我們認為這是我們服務效率和競爭力的關鍵指標。於2021年、2022年及2023年，我們網約車服務的接起率分別為81.5%、84.8%及88.9%。

- **定位服務。**我們與騰訊地圖合作以提高出行服務應用的高新定位技術的準確性。我們平台的反映時間迅速且具備米級的高精度定位。我們的定位技術亦經優化適應於室內環境，如購物商城的停車場及火車站等。此外，依託我們的大數據分析能力，我們的平台可推薦上下車地點，幫助乘客和司機規避擁擠和交通堵塞情況。其亦為乘客和司機提供實時的位置共享功能，幫助實現上車。截至2023年12月31日，我們基於對大型商業綜合體、中央商務區及其他人流密集的核心城區的數據分析，已於廣州策略性地部署80座如祺車站。上車地點有時難以理解（如A街與B街十字路口的西南角），該情況在對相關區域經驗不足或不熟悉的乘客和司機中尤為突出，導致在上車過程中發生時間浪費。如祺車站為十分顯眼的實體構造物，因此乘客和司機可以很容易地找到上車地點。此外，如祺車站是其周邊地區的推薦上車點。當乘客在周邊地區下單時，我們的應用程序定位服務會自動將其引導至車站，以實現更精簡的定位和上車流程。在這些如祺車站的助力下，我們大幅提升了在密集城區載客的效率並緩解了周邊地區的交通擁堵。

安全

我們高度重視乘客和司機的安全。自成立以來，我們在建立安全管理協議和落實技術安全解決方案方面作出了巨大投入。我們已制定覆蓋每次行程前、行程中和行程後風險的全面安全協議以及專門的爭議解決程序。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的安全措施與中國出行服務市場的慣例基本一致。

身份、資質及背景核查

乘客和司機使用我們的平台前必須完成身份驗證程序，通過提供手機號碼獲取認證所用的驗證碼。根據法律規定，中國的手機號碼於登記環節已辦理實名認證。在緊急情況下，我們的平台可將登記的手機號碼報送主管部門以快速核驗乘客。

業 務

此外，我們已針對司機及車輛合規情況的核查制定並落實全面的程序，使我們能夠及時發現並有效防止司機規避篩查程序，其中包括：

- **集團層面的管理。**我們已制定服務車隊合規管理辦法，以規範合規管理。此外，我們已成立專門部門負責實施服務車隊合規管理。我們的服務車隊管理部門負責建立健全服務車隊合規管理體系，開展篩查流程及經營風險審查。我們的業務營運辦公室負責經營許可證維持合規和有效，而我們的服務車隊規劃及發展辦公室負責開展司機及車輛准入及退出的合規相關審查和評估。
- **司機及車輛准入審查。**我們委聘合資格第三方服務提供商開展線上背景核查以實現篩選。該等服務提供商會根據專業的安全數據庫中的資料對所有司機進行人工篩查。
- **持續合規檢查。**司機每天提供服務前須進行人臉識別及照片驗證，以驗證其身份。我們亦要求司機拍攝其車輛照片並將照片上傳至平台，以確保司機與車輛正確匹配。藉此，我們能夠發現並防止司機規避我們的篩查程序。
- **與監管機構溝通。**由於獲得許可的司機及車輛的身份及背景亦均由地方交通主管部門核驗及審查，我們定期與該等部門開展有關司機身份及車輛合規驗證及管理的相關溝通。

緊急求助

乘客可在安全中心設置緊急聯繫人並選擇共享其實時行程信息。我們的應用程序亦有一鍵報警功能，讓乘客能夠即時向警方發出緊急呼叫。此外，我們的客服團隊及安全管理部門24小時在線，幫助用戶解決安全疑慮。我們的系統會在GPS功能的支持下對行程路線進行實時分析，並在實際路線大幅偏離規劃路線時向乘客和司機同時發出警報。

業 務

錄音錄像

我們的系統亦提供車內錄音和車內錄像功能，可使用司機設備記錄服務過程。司機須開啟手機麥克風權限，通過司機端應用程序內置的錄音模塊對每趟行程進行錄音。錄像功能則由司機自行選擇是否開啟，根據弗若斯特沙利文的資料，該做法符合出行服務行業慣例，且通常情況下錄像由行車記錄儀進行。為安全起見，我們建議乘客打開錄音錄像，但其對此擁有全權酌情決定權。行程完成後，有關記錄會上載至我們的服務器，乘客和司機均無法獲取該等記錄。這些記錄僅可在發生緊急情況或糾紛時由獲授權的客服員工讀取，或適時提交予公安機關。如於其後七日內並無糾紛發生，記錄會從我們的服務器中刪除。

乘客可選擇不勾選使用這類服務，這不會影響其使用我們平台的其他基本功能。

「祺立方」— 安全監管

祺立方幫助我們保障安全出行和提升用戶體驗。其匯聚多端口數據，運用AI技術、語音識別技術進行精準分析，因此能夠監測車速變化、車門狀態及車輛啟停狀態等車輛運行狀態，分析並發現異常情況。其對類似急剎車、猛起步、司機疲勞駕駛等行為向司機下發預警信息，監督、矯正司機不良駕駛行為。

司機評價與培訓

我們的平台設有司機評價制度，乘客會獲邀對司機提供一至五星的匿名評價。乘客亦可發表具體評價或提出問題。我們亦在各城市安排負責品質監督的專員，定期對司機的服務質量開展檢查。這些員工會像任何其他乘客一樣使用我們的平台完成隨機行程，並隨後對司機提供反饋。我們的運力加盟商會密切關注司機的評價和反饋，採取多種措施幫助其改善，力求確保服務品質始終如一。例如，我們的運力加盟商會定期組織司機開展培訓。請參閱「— 與行業夥伴的關係 — 運力加盟商」。我們的司機須完成入職培訓和月度安全培訓。我們的平台使用多種渠道向司機發出安全行車及如何提供安全服務的提示。

為降低疲勞駕駛風險，我們的平台亦設置強制休息機制，要求司機(i)每四個小時須下線休息20分鐘；(ii)每計費10個小時須下線休息六個小時；及(iii)每天自第一單起計18個小時內須下線休息六個小時。為確保司機遵守這一限制，每次觸發上述限制時，司機將被強制下線。

業 務

此外，我們致力於監控及改善我們平台上司機及車輛的監管合規狀況。請參閱「— 法律訴訟及合規 — 合規」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無經歷任何重大安全事故。

不合規行為管理

我們致力於管理平台上的不合規用戶行為，以確保整個用戶社區的安全和優質用戶體驗。我們已制定並實施嚴格的政策及措施以管理不合規的用戶行為。

我們審查平台上的乘客訂單活動。反覆取消訂單、嚴重延遲付款或以其他方式從事可疑活動的乘客可能會被祺立方的系統安全性及誠信審查機制標記，然後由我們的員工核實。我們可能會要求該等乘客在下訂單前支付預付款項或在必要時阻止其可疑訂單。

我們亦為司機提供定期培訓及教育課程。根據我們平台的規則，司機一般不得挑選或拒絕分配給他們的訂單，違反該等規則將導致司機評分下降。此外，我們鼓勵乘客在我們的平台上舉報司機的可疑活動，我們將對被舉報的司機進行調查，並對確實不合規的司機索取賠償或暫時禁止接單或解僱。

用戶服務及安全

我們已制定並實施投訴管理計劃，並設有專門的團隊，包括客戶服務團隊、專門的安全部門及客戶體驗團隊，以分級及分類管理所有類型的用戶投訴，包括安全投訴及一般服務投訴，具體而言：

- **分級投訴處理系統。**我們對處理過程及時限有嚴格的規定，以確保我們對乘客及司機的投訴快速及時地作出回應。截至2023年12月31日，我們的客戶服務團隊由公司客服部門全職員工36人，外包人員131人組成，分為(i)一線支持，負責接收和處理用戶通過日常服務熱線或應用程序提交的所有查詢或投訴，提供即時協助，並試圖在最初的聯繫點解決問題；(ii)二線支持，具有處理更複雜問題的專門知識；及(iii)優先關注支援團隊，專門負責安全事件的記錄、回應及跟蹤，並具備解決投訴和安全問題決策的高級技能。如果問題無法由一線團隊解決，則會升級至二線團隊。如果二線團隊認定投訴與安全有關，則立即將該事項轉交予優先關注支援團隊。

業 務

- **高風險投訴及安全事件解決方案。**對於緊急安全問題，用戶可以使用專門的全天候安全熱線，該熱線為保障乘客和司機安全的直接報告渠道。熱線由一線客戶服務團隊負責管理，力求實現100%的接聽率。優先關注支援團隊帶頭處理所有安全相關投訴。如果他們確定事件與安全有關，則會立即將其升級至負責徹底管理及解決問題的專門安全部門。
- **監察及質量保證。**我們擁有一支客戶體驗團隊，負責管理及監督客戶服務團隊，設定服務處理基準，並提高服務質量。我們制定客戶服務標準手冊，描述我們的服務標準，並定期更新以納入最新的基準。該等標準對客戶服務團隊及客戶體驗團隊的表現評估作出指引。我們使用呼叫監控等方法評估客戶服務人員的表現。服務質量使用效率指標（如20秒內接聽電話的比率、線上接聽率及需求解決率）及質量指標（如檢查通過率及客戶滿意度）衡量。
- **定期分析及改進。**我們定期分析及彙編投訴統計資料，以了解趨勢並確定需要改進的領域。我們的客戶服務團隊建議採取措施改善管理和服務，目標是從根本上減少和解決與服務質量有關的投訴。

於2021年、2022年及2023年，涉及投訴的訂單量分別佔各期間網約車服務訂單量的0.18%、0.24%及0.30%，絕大部分為一般服務投訴。2022年及2023年的百分比有所增加主要是由於我們擴展至新的地區市場，以及推出如出如祺特惠等新服務，用戶需要較多時間了解我們的平台規則及相關新服務條款及條件。我們的投訴渠道（如熱線電話及應用程式）有助用戶提交投訴，而我們亦依據用戶的反饋改善服務。

安全投訴佔我們所收到的全部投訴的百分比由2021年的8%下降至2022年的4%，並進一步下降至2023年的3%。具體而言，於2021年、2022年及2023年，我們分別在關鍵安全領域（如騷擾、肢體衝突、限制自由）發現九宗、五宗及七宗與網約車及順風車服務的安全威脅有關的投訴。我們於往績記錄期間收到的其他安全投訴主要涉及車輛損壞、輕微的個人或口頭衝突及可疑活動。我們根據違規行為的嚴重程度對在該等

業 務

事件中被認定負有責任的司機及乘客採取紀律行動。該等行動包括(如適用)訓誡性質的談話、暫停及終止服務。倘司機有不當行為，我們可根據我們的政策扣除彼等的收入或支付予彼等運力加盟商的管理費。

除安全投訴外，於往績記錄期間，我們收到來自乘客及司機的一般服務投訴。該等投訴主要包括乘客對車輛或我們司機服務不滿、司機對乘客的行為不滿以及乘客與司機之間的乘車費爭議。該等投訴通常由我們的一線及二線客戶服務團隊記錄，並按我們的服務標準處理。所採取的補救措施包括價格調整、警告、修改司機評級、與司機面談、暫停或終止服務，或(如必要)將司機從我們的平台上移除。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無接獲任何與Robotaxi服務有關的安全投訴。於往績記錄期間，我們收到的所有投訴均已妥善解決，且我們並無因安全投訴面臨任何金錢賠償。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們因我們平台促成的行程發生的安全事件而面臨四宗訴訟，其中一宗仍在進行中，且我們並無因我們平台促成的行程發生的安全事件(我們須對該等事件承擔責任)面臨任何索償及／或訴訟。鑒於正在進行的訴訟為孤立案件，董事認為其並不會對我們的業務營運及財務表現產生任何重大不利影響。我們正積極與相關各方合作解決該事宜。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，董事並不知悉我們的平台上發生任何惡意暴力犯罪，如謀殺、惡意傷害、性犯罪及搶劫。

基於上文所述，並考慮到我們已建立分級投訴處理制度、高風險投訴及安全事故解決、監控及質量保證流程以及定期分析及改進程序，董事認為我們的出行安全及服務管理措施充份有效，足以於日後為我們的用戶提供持續優質及安全的服務。經考慮上述董事的意見以及聯席保薦人進行的獨立盡職調查後，聯席保薦人並無注意到任何事項致使彼等對本段所述董事對我們出行安全及服務管理措施在任何重大方面的充分性及有效性的意見之合理性有所質疑。

業 務

數據隱私及安全

我們平台收集的用戶數據主要包括用戶身份、司機面部圖像、車輛信息、位置、地址、出行記錄、電話號碼、司機駕駛證以及行程中的視頻或語音記錄。我們高度重視用戶數據保護及相關法律法規的遵守情況。

IT基礎設施完整性

我們的IT系統採用分層式架構，運用域驅動設計及分佈式聚合系統提供高併發算力、高可用性及高功能性。該系統降低了業務耦合，在提升其可維護性、可拓展性及可用性的同時提升系統通量。

為了在經營及數據分析各階段保障安全，所有已標記及已處理的用戶數據儲存於我們設有防火牆保護的實體服務器內，而我們的測試數據（包括由我們的測試程序自動生成的虛擬電話號碼及車牌號碼（不含任何個人信息））儲存於由優秀第三方雲服務提供商運行的雲儲存系統內。我們將用戶數據備份於多個獨立且安全的數據備份系統內，以盡量降低用戶數據遺失或洩漏的風險。我們亦經常檢查備份系統，以確保系統正常運行及維護良好。我們認為，我們維持有穩定、可靠、安全和可擴展的技術基礎設施，可適應我們不斷發展的業務。

我們已制定容災方案，詳細規定服務中斷情況下的備份及恢復辦法。我們採用多可用區部署以落實高可用性，亦落實遠程備份。這使我們能夠在緊急情況下快速恢復服務。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的IT基礎設施及系統並無遭受任何重大干擾、破壞、侵入或中斷情況。

數據安全政策

我們已制定嚴格的合規程序及內部數據安全管理政策，以確保遵守最新法律法規，監管用戶數據的讀取、使用及儲存，其中包括：

- **集團層面的管理**。我們已就數據安全和個人信息保護建立組織架構，明確各級部門的主要職責。我們亦已成立由首席技術官牽頭的數據安全管理委員會，負責監督政策制定和落實。該委員會下設網絡數據安全辦公室，幫助我們有效制定數據安全和個人信息保護計劃並監督其實施情況，以及妥善應對及防範數據安全風險。

業 務

- **基於用戶同意的用戶數據收集。**我們僅在用戶同意以及法律法規允許的個別情況下（如向用戶提供網約車服務或履行法律責任方面為必要者）收集用戶個人資料。我們在實現用戶授權及網約車服務的所需最短期間內保留用戶個人資料，法律法規或主管部門另有規定除外，此舉遵守有關個人資料保護的適用法律法規。
- **全生命週期數據安全管理。**為確保我們整個運營管理及研發活動中用戶數據的完整性，我們已制定並實施一整套數據安全管理制度，其中訂明用戶數據的全生命週期管理，包括評估數據收集、傳輸、存儲、共享、銷毀、備份及恢復合法性、合規性及必要性的要求、標準及程序。我們遵循「最小必要」原則收集數據，並已根據數據分類分級安全管理條例對數據進行分類、分級，並基於數據敏感度及風險等級採取不同級別的保護措施。此亦為釐定內部數據讀取和操作權限的依據。此外，我們已建立嚴格的數據操作讀取控制系統，涉及對重大數據進行操作的，須經多級審批、授權及監督，並進行日誌審核。讀取用戶數據須經審查讀取相關數據的目的、範圍及收集方式後獲得事先批准。我們收集及儲存的敏感個人信息須進行脫敏及去標識化處理。僅獲特別授權的僱員可在限定的授權期間讀取敏感數據。通過實施基於數據分類分級管理制度的內部數據讀取和操作控制措施，我們已建立起數據安全及個人信息保護的系統性框架。
- **綜合信息系統。**我們已建立信息系統，在存儲及傳輸重要數據、個人信息及其他敏感網絡數據時，會採取加密算法、冗餘備份技術等安全措施。我們亦已採取相應的技術安全措施處理汽車數據中的個人信息。例如，在將車載錄像信息傳輸至雲端服務器時，我們會對其中的面部數據進行去標識化處理。我們對不同類別和等級的個人信息採取差異化技術和管理安全措施。此外，我們實施有效的定期備份策略，以確保數據的完整性及可恢復性。
- **應急預案。**我們已制定針對信息安全事件的應急預案管理條例，並對數據安全事件實施相應的應急響應流程。我們清晰羅列針對該等事件的應急啟動、響應及後

業 務

續處理要求。通過定期組織和開展應急演練，我們亦建立起數據安全事件應急預案管理和應急工作機制。

- **數據安全培訓機制。**我們建立起以員工為中心的全面且結構合理的數據合規培訓體系，確保能夠有序開展數據合規培訓。我們已專門對開展過的個人信息保護培訓做好內部記錄及保存工作。
- **與用戶保持透明溝通。**我們在隱私政策中充分告知用戶（其中包括）：(i)我們收集的個人信息類型；(ii)我們會對用戶信息進行訪問、使用、存儲及分享等處理；及(iii)在保持平台基礎服務功能的同時限制或拒絕我們訪問若干信息的方式。我們的隱私政策會根據業務經營需要定期進行更新並根據數據保護及隱私方面的相關法律法規的變動進行修訂。
- **僱員保密承諾。**我們亦與僱員訂立保密協議，規定我們的僱員不得向任何其他人士（包括其他未獲授權訪問該等信息的僱員）分享、發佈或出售任何保密信息。僱員須在與我們的僱傭關係結束時向我們交還保密信息或在我們認為合適的情況下銷毀有關信息。其於僱傭關係終止後仍負有保密責任。
- **第三方數據共享協議。**我們可能向若干在日常經營中與我們合作的第三方（包括運力加盟商）共享用戶信息。與第三方共享數據須徵求個人信息主體的事先同意，或者其他法律或監管許可。我們不向公眾人士提供互聯網圖表服務。我們與合資格聯網圖表服務商合作提供網約車服務。在此合作關係中，我們根據乘客及司機分別給予的授權，與導航服務商共享位置信息，讓該服務商可支援必要導航及載客點定位功能。在我們與第三方的協議中，我們通常會明確雙方的數據保護義務及潛在責任。
- **不斷做好安全及隱私合規工作。**隨著有關數據安全和個人信息保護的法律法規不斷發展，我們正不斷完善我們的工作以履行必要的評估和報告義務。我們密切關注數據安全和個人信息保護領域的新法規、技術和要求動態。我們為此所作的不懈努力將進一步推動數據安全風險評估和個人信息保護影響評估機制架構和流程的制定和實施，從而使我們能夠不斷提高數據安全和個人信息保護水平和能力。

業 務

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因個人信息洩露而面臨任何用戶的重大糾紛或任何其他重大法律訴訟，亦無因此面臨任何重大處罰或罰款。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，除「— 監管環境及行業發展 — 監管環境 — 網路安全、信息安全、隱私及數據安全」披露者外，我們概無面臨個人信息洩露、濫用或任何其他相關事宜方面的用戶索賠或監管部門處罰，亦無面臨數據隱私及保護方面的重大調查、處罰、訴訟或法律程序。董事及中國數據合規法律顧問認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在一切重大方面遵守有關數據隱私及安全的現行生效及適用中國法律法規。

營銷及品牌宣傳

我們致力於通過打造獨特的品牌形象在競爭激烈的市場中脫穎而出。我們注重服務品質的持續提升，並將自身定位為出行服務衛生、舒適及安全標準的倡導者。

我們採用線上與線下渠道相結合的多種方式推廣我們的服務。

我們主要通過實施地域擴張戰略不斷擴張業務，重點佈局大灣區主要城市。我們的市場滲透策略在周邊城市實現了順利複製，降低了我們的營銷及推廣成本。緊密相連的城市網絡亦放大了我們服務的口碑效應，特別是在這些城市的文化及社會經濟環境相似的背景下。我們鼓勵及有時獎勵現有乘客向非乘客推薦我們的服務。我們亦在社交媒體平台以及其他應用程序及網站投放線上廣告以吸引新乘客。

我們亦與交通、旅遊及消費品行業的合作夥伴建立了穩固的聯繫，合力開展異業宣傳合作以加強我們品牌的線下曝光。此外，我們不時在商業區及交通樞紐開展地推活動。

我們十分重視乘客吸引及參與度工作的質量、可持續性及效率，且能夠持續降低用戶拉新成本。

業 務

季節性

我們的業務一直且預期將持續受季節性影響。例如，於每年第一季度的春節期間，活躍司機人數減少且需求通常較少。颱風等極端天氣情況以及COVID-19疫情等公共衛生緊急情況亦影響我們的業務。我們預期我們的盈利將持續隨著影響中國出行行業的季節性因素波動。請參閱「風險因素 – 與我們的業務和行業有關的風險 – 我們的經營業績受季節性波動影響」。

客戶

我們的出行服務擁有廣泛的客戶群。截至2023年12月31日，我們出行服務平台的註冊乘客有23.8百萬名。於往績記錄期間，我們的絕大部分收入來自網約車服務的個人客戶。我們向企業客戶提供網約車服務企業用車解決方案。我們亦為自動駕駛解決方案供應商提供技術服務以及向我們的司機及運力加盟商提供車隊銷售及維修。

於往績記錄期間各年度，來自我們最大客戶的收入分別為人民幣5.2百萬元、人民幣24.6百萬元及人民幣113.5百萬元，分別佔我們各期間總收入的0.5%、1.8%及5.3%。於往績記錄期間各年度，來自五大客戶的收入分別為人民幣10.8百萬元、人民幣71.2百萬元及人民幣265.8百萬元，分別佔我們各期間總收入的1.1%、5.2%及12.3%。

於往績記錄期間各年度，廣汽工業為我們的五大客戶之一。於往績記錄期間各年度，來自廣汽工業的收入分別為人民幣5.2百萬元、人民幣20.0百萬元及人民幣113.5百萬元，分別佔我們各期間總收入的0.5%、1.5%及5.3%。請參閱「– 客戶與供應商重疊」。

供應商

我們的主要供應商主要包括服務（主要包括車輛租賃、司機服務、司管服務、支付渠道服務、信息技術支持服務、技術支持服務、營銷服務及信息服務）以及產品（主要包括行車記錄儀、車輛、汽車產品及自動駕駛汽車）供應商。於往績記錄期間各年度，我們向最大供應商的採購額分別為人民幣104.1百萬元、人民幣69.4百萬元及人民幣279.0百萬元，分別佔我們各期間總採購額的6.6%、4.0%及10.9%。於往績記錄期間各年度，我們向五大供應商的採購額分別為人民幣225.3百萬元、人民幣192.7百萬元及人民幣480.2百萬元，分別佔我們各期間總採購額的14.3%、11.0%及18.8%。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間各年度按採購額劃分的五大供應商的詳情：

截至2021年12月31日止年度

供應商	背景	購買的主要 服務／產品	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 的百分比	付款方式	與我們開始 業務關係的 年份	成立年份	註冊資本
廣汽工業	廣汽工業主要從事技術研究服務及汽車銷售。	司機服務、 司管服務、 行車記錄儀	104,064	6.6%	電匯	2019年	2000年	人民幣 3,031,344,616元
供應商D*	供應商D主要從事軟件開發服務及集成電路設計服務。供應商D於2005年11月4日成立，並於北京註冊登記。	技術支持服務	39,858	2.5%	電匯	2020年	2005年	人民幣 952,941,177元
供應商F*	供應商F主要從事技術服務及技術諮詢。供應商F於2017年11月23日成立，並於北京註冊登記。	營銷服務	29,449	1.9%	電匯	2020年	2017年	人民幣 460,000,000元
供應商G*	供應商G主要從事第二類增值電信服務。供應商G於2011年4月19日成立，並於上海註冊登記。	信息服務	26,452	1.7%	電匯	2020年	2011年	人民幣 60,000,000元

業 務

供應商	背景	購買的主要 服務／產品	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 的百分比	付款方式	與我們開始 業務關係的 年份	成立年份	註冊資本
供應商H*	供應商H主要從事廣告發佈服務及廣告設計服務。供應商H於2013年8月8日成立，並於寧波註冊登記。	營銷服務	25,521	1.6%	電匯	2019年	2013年	人民幣 50,000,000元
總計			<u>225,344</u>	<u>14.3%</u>				

截至2022年12月31日止年度

供應商	背景	購買的主要 服務／產品	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 的百分比	付款方式	與我們開始 業務關係的 年份	成立年份	註冊資本
廣汽工業	廣汽工業主要從事技術研究服務及汽車銷售。	司機服務、司管服務、行車記錄儀、車輛	69,445	4.0%	電匯	2019年	2000年	人民幣 3,031,344,616元
供應商I*	供應商I主要從事汽車設計及汽車銷售。供應商I於2001年5月18日成立，並於武漢註冊登記。	汽車產品	38,465	2.2%	電匯	2022年	2001年	人民幣 8,616,120,000元

業 務

供應商	背景	購買的主要 服務／產品	佔總採購額		付款方式	與我們開始 業務關係的		註冊資本
			採購額 (人民幣千元)	的百分比		年份	成立年份	
騰訊集團代表	騰訊集團代表主要從事投資，而我們合作的騰訊集團代表子公司主要從事支付及IT技術服務。	支付渠道服務、信息技術支持服務、營銷服務	36,927	2.1%	電匯	2019年	1999年	不適用
供應商C*	供應商C主要從事營銷服務及人力資源服務。供應商C於2019年7月11日成立，並於廣州註冊登記。	營銷服務	26,695	1.5%	電匯	2019年	2019年	人民幣 50,000,000元
供應商J*	供應商J主要從事廣告發佈服務及廣告設計服務。供應商J於2013年12月19日成立，並於上海註冊登記。	營銷服務	21,137	1.2%	電匯	2022年	2013年	人民幣 10,000,000元
總計			<u>192,669</u>	<u>11.0%</u>				

業 務

截至2023年12月31日止年度

供應商	背景	購買的主要 服務／產品	採購額 (人民幣千元)	佔總採購額 的百分比	付款方式	與我們開始 業務關係的 年份	成立年份	註冊資本
廣汽工業	廣汽工業主要從事技術研究服務及汽車銷售。	司機服務、司管服務、行車記錄儀、車輛	278,959	10.9%	電匯	2019年	2000年	人民幣 3,031,344,616元
供應商K*	供應商K主要從事自動出行服務。供應商K於2016年12月13日成立，並於香港註冊登記。	自動駕駛汽車	60,032	2.3%	電匯	2022年	2016年	不適用
騰訊集團代表	騰訊集團代表主要從事投資，而我們合作的騰訊集團代表子公司主要從事支付及IT技術服務。	支付渠道服務、信息技術支持服務、營銷服務	58,216	2.3%	電匯	2019年	1999年	不適用
供應商C*	供應商C主要從事營銷服務及人力資源服務。供應商C於2019年7月11日成立並於廣州註冊。	營銷	42,553	1.7%	電匯	2019年	2019年	人民幣 50,000,000元

業 務

供應商	背景	購買的主要 服務／產品	佔總採購額		付款方式	與我們開始 業務關係的		註冊資本
			採購額	的百分比		年份	成立年份	
			(人民幣千元)					
供應商L*	供應商L主要從事技術開發服務及技術諮詢服務。供應商L於2012年7月10日成立，並於北京註冊登記。	信息技術支持服務	40,444	1.6%	電匯	2019年	2012年	人民幣 10,000,000元
總計			<u>480,204</u>	<u>18.8%</u>				

附註：

* 該供應商不同意在本文件中披露其名稱。

於往績記錄期間各年度，我們的若干五大供應商為上市公司或上市公司的母公司。截至最後實際可行日期，若干董事因受僱於上述上市公司的相關供應商公司而持有從其股份支付薪酬獲得的少量股權。除上文所述外，截至最後實際可行日期，概無董事、其聯繫人或任何股東（其擁有或據董事所知已擁有我們已發行股本5%以上）於往績記錄期間各年度於任何五大供應商中擁有任何權益。

客戶與供應商重疊

於往績記錄期間各年度，廣汽工業均為我們的五大客戶及五大供應商之一。廣汽工業作為全國領先的整車集團，是我們建立和發展業務的重要業務合作夥伴。於往績記錄期間，我們主要向廣汽工業提供網約車服務、營銷及推廣服務、技術服務及維修保養服務，而我們向廣汽工業的採購主要包括車輛租賃服務、司機服務及司管服務等服務以及行車記錄儀及車輛等產品。於2021年、2022年及2023年，廣汽工業的收入分別為人民幣5.2百萬元、人民幣20.0百萬元及人民幣113.5百萬元，分別佔我們於相應期間總收入的0.5%、1.5%及5.3%。於2021年、2022年及2023年，來自廣汽工業的採購額分別為人民幣104.1百萬元、人民幣69.4百萬元及人民幣279.0百萬元，分別佔我們於相應期間採購總額的6.6%、4.0%及10.9%。

業 務

除廣汽工業外，於往績記錄期間，騰訊集團代表、供應商C、供應商D、供應商H及供應商K亦為我們出行服務的企業客戶，主要包括網約車服務。於2023年，我們亦向供應商K提供技術服務及汽車零件。我們與該等實體的銷售及採購條款的磋商乃於單獨基礎上進行，銷售及採購彼此之間並不存在相互關聯或互為條件的情況。該等銷售及採購完全乃根據其需求並基於其自身的商業判斷而定，且乃於日常業務過程中按照正常商業條款進行。於往績記錄期間各年，各騰訊集團代表、供應商C、供應商D、供應商H及供應商K的收入佔我們於相應期間總收入少於0.1%。下表載列於所示期間來自騰訊集團代表、供應商C、供應商D、供應商H及供應商K的採購金額：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	佔採購總額		佔採購總額		佔採購總額	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
	<i>(人民幣千元，百分比除外)</i>					
騰訊集團代表	22,429	1.4	36,927	2.1	58,216	2.3
供應商C	18,792	1.2	26,695	1.5	42,553	1.7
供應商D	39,858	2.5	11,771	0.7	3,170	0.1
供應商H	25,521	1.6	18,719	1.1	5,670	0.2
供應商K	-	-	-	-	60,032	2.3

我們的董事認為，我們與上述供應商的銷售及採購乃經審慎考慮後於日常業務過程中按一般商務條款進行。

與廣汽工業(作為客戶及供應商)的交易

由於我們的發展計劃高度一致，我們與廣汽工業的關係互惠互利。我們能夠利用廣汽工業卓越的行業支持，實現汽車製造、自動駕駛技術及出行服務的行業資源整合。同時，我們的任務是實現廣汽工業從汽車製造商到出行服務提供商的戰略轉型。

於2021年、2022年及2023年以及2024年1月1日至最後實際可行日期期間，我們分別向廣汽工業及／或其聯繫人(為汽車製造商)購買零、零、486及零輛車輛，然後向廣汽工業的其他聯繫人(為我們的運力加盟商)出售車輛，原因如下：(i)根據弗若斯特沙利文的資料，出行平台與汽車製造商之間的合作是互惠互利的關係。汽車製造商提供定製車輛及技術支持，使平台能夠提供優質服務。作為回報，平台提供市場擴張機會及為汽車製造商的產品開發(包括但不限於Robotaxi計劃)提供寶貴的市場見解。該夥伴關係推動業務增長及行業發展。由於我們的出行業務與廣汽工業及其聯繫人的汽車業務在多個方面密不可分，我們的業務與廣汽工業及其聯繫人的業務高度互補且

業 務

互惠互利；考慮到廣汽工業在汽車研發、製造及銷售方面的領先地位，與廣汽工業合作合乎常理且符合我們的最佳利益；(ii)廣汽工業及／或其聯繫人對我們的業務需求有全面的了解，我們已建立良好的互信基礎；廣汽工業及／或其聯繫人可提供穩定優質的服務及產品，有效可靠地滿足我們的需求；具體而言，作為我們的運力加盟商，廣汽工業的聯繫人可確保對汽車和司機的有效溝通與管理，從而為我們的終端客戶提供穩定優質的服務；(iii)為方便司機的入職流程，我們為運力加盟商及司機進行集中車輛採購。我們整合運力加盟商及司機的需求，直接與汽車製造商協商集體交易。該等集體交易通常按現行市場價格優惠定價，並提供更精簡的交付方式；及(iv)為打造一站式標準化汽車服務平台(即如祺車服)，並構建涵蓋司機服務、售後服務及延伸場景其他輔助服務的行業網絡，我們通過如祺車服向為廣汽工業聯繫人的運力加盟商提供車輛銷售、車輛保養及維修以及汽車零部件銷售服務，我們因此向廣汽工業的聯繫人轉售汽車。屬於廣汽工業聯繫人的若干整車製造商並無為運力加盟商(亦為廣汽工業聯繫人)提供適用於網約車服務的車型的直接批量銷售渠道。因此，該等運力加盟商可選擇通過整車製造商的授權經銷商(包括我們)採購。我們與該等運力加盟商並無任何獨家安排，因此，於往績記錄期間，彼等亦可向我們以外的授權經銷商購買車輛。彼等的購買決定可能考慮的因素包括相關授權經銷商提供的銷售價格及增值服務。我們認為，我們的一站式標準化汽車服務平台為自我們購買車輛的運力加盟商提供以下價值：(i)其提供各種車型供運力加盟商選擇，包括來自廣汽工業的聯繫人及其他整車製造商的車輛；而整車製造商則通常售賣其自己品牌汽車；(ii)其對軸距、車長、整體性能、油量可續航能力、定價等因素進行全盤評估，審慎審查及挑選適用於網約車服務且符合網約車牌照規定的車型；另一方面，如果直接從整車製造商購買車輛，運力加盟商需要檢查合規問題；(iii)從我們的平台購買車輛可享受我們的便捷網約車上牌協助服務，這為運力加盟商及司機節省時間和減少麻煩；及(iv)向我們購買車輛的運力加盟商可享受我們的司機註冊協助服務，該服務方便司機在平台上的入職流程。如果屬廣

業 務

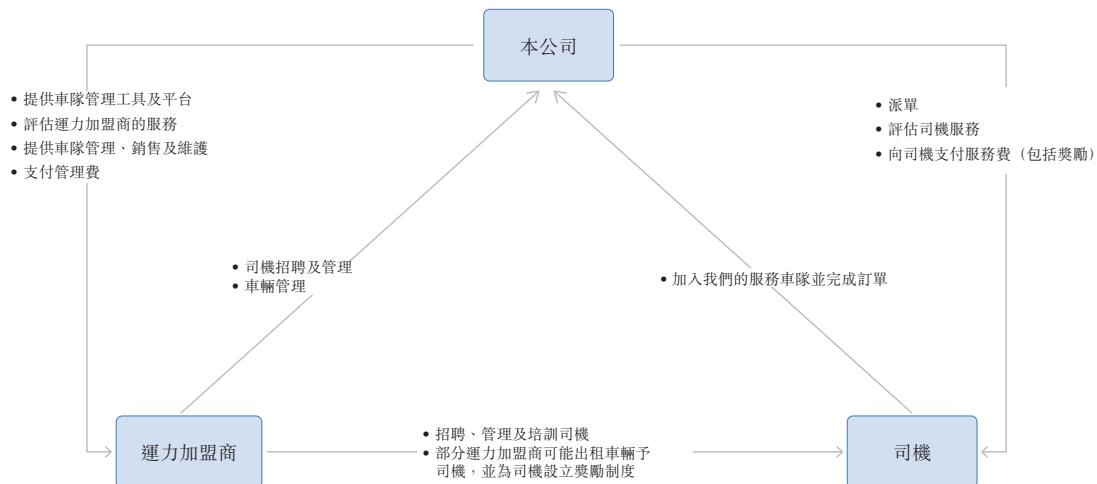
汽工業聯繫人的運力加盟商直接從廣汽工業及其聯繫人購買車輛，則其將不享有上述有利於運力加盟商業務運作的價值。我們就購買及轉售車輛採取以下定價政策：(i)就我們購買的車輛而言，其單價應由汽車製造商釐定，而我們將比較廣汽工業及／或其聯繫人提供的單價與獨立第三方提供的單價，並將按所提供的更佳條款進行採購；及(ii)就通過如祺車服轉售的車輛而言，我們收取的費用將參考整車製造商收取的市價經公平磋商釐定且該費用不得低於向獨立第三方收取者。請參閱「關連交易」。

與行業夥伴的關係

我們作為平台連接和整合行業鏈上各參與者的產品、解決方案及資源，憑藉我們在行業鏈中的這一核心位置，我們已搭建廣泛網絡，與多方行業夥伴緊密合作。

運力加盟商

我們與運力加盟商合作開展：(i)司機招募及管理；及(ii)車輛管理。與運力加盟商的合作使我們得以提高經營效率。



截至2023年12月31日，我們已與100家運力加盟商（均為汽車行業從業者，提供汽車租賃、融資租賃、汽車維修及保養以及司機管理等服務）開展合作。截至同日，除四家（當中三家為廣汽的附屬公司，一家為廣汽與一名第三方的合營企業）為廣汽的聯繫人外，所有該等運力加盟商為獨立第三方。自開始營業以來及截至2023年12月31日，在我們的出行服務平台上至少完成一筆訂單的司機數量為135,200名。於2020年上半年，部分司機由我們直接管理。自2020年7月起，該等司機由運力加盟商A（為我們於往績記錄期間各年度的五大運力加盟商之一）管理，因此，自此以後，我們所有司

業 務

機均由運力加盟商管理。於2023年，我們92.5%的活躍司機由96家獨立第三方運力加盟商管理，餘下7.5%的活躍司機由餘下四家屬廣汽聯繫人的運力加盟商管理。於2023年，概無由運力加盟商管理的活躍司機比例超過10%。於2021年、2022年及2023年，向運力加盟商支付的管理費分別為人民幣38.4百萬元、人民幣40.5百萬元及人民幣38.5百萬元。

下表載列於所示期間按司機類型劃分的網約車交易額及訂單量明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
交易額 (人民幣百萬元， 百分比除外)	1,310.5	100.0	1,756.9	100.0	2,714.0	100.0
由獨立第三方運力加盟商管理我們的司機						
履行訂單的交易額	1,090.2	83.2	1,316.2	74.9	2,042.1	75.2
由屬廣汽聯繫人的運力加盟商管理的						
司機履行訂單的交易額	220.3	16.8	300.8	17.1	352.7	13.0
第三方服務車隊合作下由第三方出行服務						
平台履行訂單的交易額	–	–	139.9	8.0	319.2	11.8
訂單量 (百萬單，百分比除外)	46.0	100.0	66.0	100.0	97.3	100.0
由獨立第三方運力加盟商管理我們的司機						
履行訂單的訂單量	38.8	84.4	50.9	77.0	73.9	76.0
由屬廣汽聯繫人的運力加盟商管理的						
司機履行訂單的訂單量	7.2	15.6	10.1	15.4	11.4	11.7
第三方服務車隊合作下由						
第三方出行服務平台履行						
訂單的訂單量	–	–	5.0	7.6	12.0	12.3

業 務

下表載列於所示期間按司機類型劃分的出行服務業務分部的網約車服務收入及計入收入成本的司機服務費明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
(人民幣千元，百分比除外)						
出行服務業務分部的網約車服務						
收入	1,005,188	100.0	1,244,956	100.0	1,812,133	100.0
由獨立第三方運力加盟商管理我們的司機履行訂單的收入	835,807	83.1	1,004,813	80.7	1,526,041	84.2
由屬廣汽聯繫人的運力加盟商管理的司機履行訂單的收入	169,381	16.9	226,851	18.2	262,130	14.5
第三方服務車隊合作下由第三方出行服務平台履行訂單的收入	-	-	13,292	1.1	23,962	1.3
收入成本—司機服務費	1,177,283	100.0	1,289,603	100.0	1,794,833	100.0
支付予由獨立第三方運力加盟商管理的司機的司機服務費	1,009,474	85.7	1,073,595	83.3	1,496,618	83.4
支付予由屬廣汽聯繫人的運力加盟商管理的司機的司機服務費	167,809	14.3	216,008	16.7	298,215	16.6

於往績記錄期間，網約車服務收入增加，主要是由於我們的網約車交易額大幅增加，而這主要是由於我們的忠實和不斷擴大的乘客群以及訂單量的增加。於往績記錄期間，司機服務費增加，這與我們業務規模的擴大相符。請參閱「財務資料—我們經營業績的主要組成部分說明—收入」及「財務資料—我們經營業績的主要組成部分說明—收入成本」。

業 務

下表載列於往績記錄期間各年度我們按網約車交易額及訂單量劃分的五大運力加盟商的詳情：

截至2021年12月31日止年度

運力加盟商	背景	註冊資本	與廣汽的關係	交易額 (人民幣 百萬元)	佔總 交易額 的百分比	訂單量 (百萬單)	佔總 訂單量 的百分比	管理費 (人民幣 千元)
運力加盟商A ⁽¹⁾	一組主要從事車輛租賃、車輛銷售及車輛服務的公司	分別為人民幣90,000,000元、人民幣40,000,000元、人民幣27,670,000元及人民幣15,000,000元	廣汽的四名聯繫人(當中三家為廣汽的附屬公司，一家為廣汽與一名第三方的合營企業)	218.3	16.7%	7.1	15.5%	10,740
運力加盟商C	一家主要從事車輛技術服務的公司	人民幣5,000,000元	獨立第三方	135.6	10.3%	5.0	10.9%	3,546
運力加盟商D	由同一人士最終控制的三家公司，從事車輛租賃服務	人民幣138,000,000元、人民幣10,000,000元及人民幣5,000,000元	獨立第三方	111.9	8.5%	3.6	7.8%	4,167

業 務

運力加盟商	背景	註冊資本	與廣汽的關係	交易額 (人民幣 百萬元)	佔總 交易額 的百分比	訂單量 (百萬單)	佔總 訂單量 的百分比	管理費 (人民幣 千元)
運力加盟商E	一家主要從事車輛技術服務及車輛銷售的公司	人民幣6,000,000元	獨立第三方	98.0	7.5%	3.2	7.0%	4,305
運力加盟商F	一家主要從事汽車零部件銷售的公司	人民幣5,000,000元	獨立第三方	84.8	6.5%	2.8	6.1%	4,069

截至2022年12月31日止年度

運力加盟商	背景	註冊資本	與廣汽的關係	交易額 (人民幣 百萬元)	佔總 交易額 的百分比	訂單量 (百萬單)	佔總 訂單量 的百分比	管理費 (人民幣 千元)
運力加盟商A ⁽¹⁾	一組主要從事車輛租賃、車輛銷售及車輛服務的公司	分別為人民幣90,000,000元、人民幣40,000,000元、人民幣27,670,000元及人民幣15,000,000元	廣汽的四名聯繫人(當中三家為廣汽的附屬公司，一家為廣汽與一名第三方的合營企業)	293.8	16.7%	9.9	15.0%	9,864

業 務

運力加盟商	背景	註冊資本	與廣汽的關係	交易額 (人民幣 百萬元)	佔總 交易額 的百分比	訂單量 (百萬單)	佔總 訂單量 的百分比	管理費 (人民幣 千元)
運力加盟商D	由同一人士最終控制的三家公司，從事車輛租賃服務	人民幣138,000,000元、 人民幣10,000,000元 及人民幣5,000,000元	獨立第三方	141.3	8.0%	4.6	6.9%	3,872
運力加盟商C	一家主要從事車輛技術服務的公司	人民幣5,000,000元	獨立第三方	105.2	6.0%	4.1	6.1%	2,787
運力加盟商F	一家主要從事汽車零部件銷售的公司	人民幣5,000,000元	獨立第三方	97.1	5.5%	3.5	5.3%	3,441
運力加盟商G	一家主要從事車輛租賃服務及車輛銷售的公司	人民幣30,000,000元	獨立第三方	95.7	5.4%	3.1	4.8%	2,012

業 務

截至2023年12月31日止年度

運力加盟商	背景	註冊資本	與廣汽的關係	交易額 (人民幣 百萬元)	佔總 交易額 的百分比	訂單量 (百萬單)	佔總 訂單量 的百分比	管理費 (人民幣 千元)
運力加盟商A ⁽¹⁾	一組主要從事車輛租賃、車輛銷售及車輛服務的公司	分別為人民幣90,000,000元、人民幣40,000,000元、人民幣27,670,000元及人民幣15,000,000元	廣汽的四名聯繫人(當中三家為廣汽的附屬公司，一家為廣汽與一名第三方的合營企業)	352.7	13.0%	11.4	11.7%	7,040
運力加盟商D	由同一人士最終控制的三家公司，從事車輛租賃服務	人民幣138,000,000元、人民幣10,000,000元及人民幣5,000,000元	獨立第三方	175.9	6.5%	5.1	5.3%	2,111
運力加盟商G	一家主要從事車輛租賃服務及車輛銷售的公司	人民幣30,000,000元	獨立第三方	152.5	5.6%	4.6	4.7%	2,047

業 務

運力加盟商	背景	註冊資本	與廣汽的關係	交易額	佔總	佔總	管理費	
				(人民幣 百萬元)	交易額 的百分比	訂單量 (百萬單) 的百分比	(人民幣 千元)	
運力加盟商C	一家主要從事車輛技術服務的公司	人民幣5,000,000元	獨立第三方	107.8	3.9%	3.9	4.0%	1,716
運力加盟商F	一家主要從事汽車零部件銷售的公司	人民幣5,000,000元	獨立第三方	104.7	3.8%	3.7	3.8%	1,707

附註：

- (1) 2021年、2022年及2023年，運力加盟商A獲支付的管理費相對較高，原因為其管理費計算參數較高，主要歸因為(i)其司機在線率及司機收入較高，因為其僅與一家網約車平台(我們)合作且其大部分司機為全職司機；(ii)其司機數量的增長率較高，原因為其積極回應我們對高度合規的運力的需求；及(iii)其訂單合規率及服務質量評估等級較高，原因為其穩健的管理能力。

除上文以及「關連交易」及「與廣汽工業的關係」各節所披露者外，截至最後實際可行日期，本集團與往績記錄期間各年度的五大運力加盟商各自、彼等各自的主要股東、董事或高級管理層，或彼等各自的任何聯繫人過往或現時於任何重大方面概無其他關係(家族、業務、僱傭、信託、融資或其他方面)。

下表載列於所示期間我們網約車服務的活躍司機及活躍車輛明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	(以千計，百分比除外)					
活躍司機	40.5	100.0%	68.5	100.0%	91.0	100.0%
— 由獨立第三方運力加盟商管理的司機 ⁽¹⁾	35.8	88.4%	59.5	86.9%	84.2	92.5%
— 由屬廣汽聯繫人的運力加盟商管理的司機 ⁽¹⁾	4.7	11.6%	9.0	13.1%	6.8	7.5%

業 務

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	<i>(以千計，百分比除外)</i>					
活躍車輛	23.4	100.0%	45.9	100.0%	92.0	100.0%
– 租賃車輛 ⁽¹⁾	15.4	65.7%	23.5	51.2%	43.0	46.7%
– 司機自有車輛	8.0	34.3%	22.4	48.8%	49.0	53.3%

附註：

* 於往績記錄期間，各年末的活躍司機數量與活躍車輛數量之間的差異歸因於司機與車輛之間的多元關係。具體而言，一名司機可在一年內租用多部車輛，相反，一部車輛可由多名司機租用。

** 各活躍司機及活躍車輛於特定期間的分類乃由彼等截至該期間最後一日的狀態釐定。

(1) 所有租賃車輛均來自運力加盟商。

使用租賃車輛運營的司機每月都有固定的租賃成本，因此，其通常都有一個計劃達成的目標收入，期望在扣除租賃成本後可獲得可觀的淨收入。因此，該等司機通常全職工作，並提供品質更始終如一的服務。

使用自有車輛運營的司機可能具有更靈活的服務計劃，主要是因為其中的多數兼職工作，並僅將網約車服務視為其主要收入來源的補充，且通常無需每月支出直接及固定成本。雖然彼等確實需要考慮車輛的購買價格及相關折舊成本等因素（特別是，註冊的網約車服務車輛於結束八年服役或行駛里程滿60萬公里後（以較早者為準）須強制報廢），該等因素的直接影響較小。該等司機亦傾向於將其車輛用於個人或家庭出行等其他用途。然而，若干該等司機依賴消費貸款購買車輛，且須按月還款。在此情況下，其服務模式可能與使用租賃車輛運營的司機相似。

上述對司機服務模式的分析是對理想情況的概括，並未考慮實際可能影響司機服務行為的許多其他因素。一般而言，在我們的平台上全職工作的司機確保了我們擁有穩定的服務能力。具有更靈活服務時間表的司機通常會被高峰時段所提供的費用獎勵所吸引，協助我們應對需求激增。司機的服務模式亦並非固定，當有關情況發生變化時，其可能會決定靈活運營。隨著我們業務的增長，我們努力維持高效的運力規模以

業 務

及最佳司機／車輛組合，並維持平台上供需之間的正向動態平衡，以使我們擁有足夠的服務能力，而司機擁有穩定且具競爭力的收入。通過運力加盟商招聘司機時，我們監控新司機的數量及其潛在服務情況，以決定招聘的進展及規模。

我們平台對司機實行統一管理。假設服務選擇、地點及距離等其他變量相同，且不考慮車輛所有權狀況，我們的收費模式統一適用於所有司機。同樣，運力加盟商通常對所有司機實行統一的管理政策，惟其會加強對使用租賃車輛運營的司機的車輛及服務情況的監督，乃由於運力加盟商為有關車輛的擁有人／出租人。通過統一管理，我們力求服務品質始終如一。整體而言，不同司機群體的平均服務評價總體相似，我們並未觀察到彼等之間的服务品質有任何重大差異。

我們的運力加盟商負責按相關法律法規以及我們內部規範的規定招募司機。招募完成後，我們的運力加盟商會向司機提供入職培訓及持續培訓。我們的培訓著重於安全規範、衛生標準及服務禮儀。我們於2020年成立了如祺體驗中心，為我們的司機開展系統化和標準化培訓，確保我們的服務品質一致。我們制定培訓課程，並要求運力加盟商的培訓專員參與多輪評估和培訓後方可取得培訓專員牌照。截至2023年12月31日，我們各城市的運力加盟商僱用的經培訓合格的持牌培訓專員人數達263名。我們的運力加盟商亦設有司管專員，負責收取向運力加盟商租用服務車輛的司機的車輛租金以及負責司機的日常管理。在平台識別到司機有不合規行為時，其會通知該司機的主管司管專員，有關專員其後會就整改措施聯繫司機。

我們立志打造一站式標準化汽車服務平台，與各行業合作夥伴、客戶及司機共創行業網絡。我們旨在為出行服務車輛營運模式專門定制標準化的服務流程，包括部署前車輛檢查、在線服務、事故處理、後服務維護及安全服務。憑藉我們的綜合能力，我們旨在最大程度降低司機空車率、加強車輛資產的管理及維護並加快我們運力加盟商的資本利用效率。我們矢志通過精簡司機及運力加盟商的運營創造商業價值，從而提高其效率、表現及盈利能力。此舉預期將提高其對我們服務的忠誠度，從而提高我們車隊及司機的穩定性，這對我們在挽留乘客及我們長期增長上的努力至關重要。通過改善司機對我們平台的使用體驗並提高他們的收入水平（例如，允許他們選擇與回家

業 務

路線或電動汽車充電需求相符的首選服務方向／區域，並為他們提供全面的應急響應支持)，我們旨在培養其對我們平台的忠誠感和歸屬感。該等努力相應地旨在推動服務效率及乘客體驗的持續改善，建立穩定且具競爭力的行業網絡，以支持我們出行服務的長期增長及可持續發展。

我們不會阻止我們的司機在其他網約車平台註冊並同時在其他平台攬單。相反，我們致力於提供一個在服務和福利方面具有競爭力的平台，與競爭對手相比，司機自然會更加青睞我們。作為源自大灣區並在大灣區佔有重要地位的出行服務平台，我們採用本地化發展及運營策略，這使我們有別於我們的競爭對手，這些競爭對手可能是全國性規模的運營商或其他地區的區域參與者，兩者未必如我們對當地市場有特定了解。我們為運力加盟商及司機提供富有地方文化特色的車隊銷售及維修，以加強我們與彼等的關係。例如，我們提供針對區域監管及行業發展的定制培訓，且我們已建立當地溝通機制，例如(i)與運力加盟商及司機就實時交通、天氣狀況及公眾假期對出行服務的潛在影響進行即時討論，及(ii)與地方當局會面以保持密切聯繫。自我們的車隊銷售及維修開始以來及截至2023年12月31日，我們平台上57%的司機使用我們的車隊銷售及維修。

我們的司機須完成入職培訓及月度安全培訓。我們的運力加盟商密切關注司機的評價和反饋，並採取各種措施幫助其改進，以確保服務標準化。請參閱「— 安全 — 司機評價與培訓」。我們為司機提供全面的支持，幫助其提高運營效率並為其提供穩定且有競爭力的收入，並相信這些行動將助力我們壯大穩固忠誠的司機群體。

車輛管理方面，我們通過提供以下各項來協助運力加盟商獲取穩定的合規服務車輛供應：(i)通過如祺車服銷售車輛(作為我們車隊銷售及維修的一部分)、(ii)協助服務幫助彼等獲得相關牌照及完成年檢及(iii)職業培訓及諮詢。請參閱「— 我們的服務產品矩陣 — 車隊銷售及維修」。我們的服務車隊全部採用後座寬敞的A級及以上車型。我們與運力加盟商通常並無專職安排。我們的運力加盟商通常會對自其租用服務車輛的司機設定專職條文，根據有關條文司機不得同時在其他出行服務平台就職，而自帶服務車輛的司機通常不受合約專職義務的限制。然而，我們的平台有表現獎勵計劃，鼓勵忠誠及活躍的司機。於2021年、2022年及2023年，我們給予提供網約車服務的註冊司機的每筆訂單獎勵分別為人民幣2.87元、人民幣1.71元及人民幣1.46元。

業 務

我們與運力加盟商（無論是廣汽的聯繫人還是獨立第三方）簽訂的合約的一般條款和定價大致相同，並概述如下：

- **期限：**協議期限一般為一年，經雙方同意後將可重續。
- **服務範圍：**運力加盟商通常負責(i)司機招聘及管理；(ii)監督及推動司機及服務車輛的牌照合規；及(iii)車輛資產維修及管理。
- **服務費：**我們支付予運力加盟商的管理費的計算方法為(a)司機收入乘以(b)（各種數值，包括表現系數、服務質量系數、合規系數、司機上線率系數及增長系數），再減去(c)扣減額（如發生任何安全事故），其中(i)司機收入為運力加盟商管理下所有司機產生的總收入；(ii)表現系數為基於表現合格司機的司機收入所分配的數值；(iii)服務質量系數為基於所評估服務質量水平所分配的數值；(iv)合規系數為基於已完成訂單的合規率所分配的數值；(v)司機上線率系數為基於(a)特定期間（即X天）內日活躍司機的總和除以(b)X與司機總數的乘積所分配的數值；(vi)增長系數為基於司機數量增長率所分配的數值。我們對屬廣汽聯繫人的運力加盟商採用與獨立第三方運力加盟商相同的管理費率計算基準。
- **保證金：**運力加盟商通常須支付保證金，金額視乎車輛數量而定。保證金於合約期屆滿時退還，除非彼等因違反合約而須向我們支付若干損害賠償。
- **保險：**我們要求運力加盟商購買承運人責任保險。
- **付款：**我們通常按月結算。
- **終止：**倘運力加盟商不再合法獲得許可，須對嚴重違反保密、合規及安全義務等條款負責，或未能履行合約義務，則我們有權單方面終止合約，在此情況下，應對賠償金額進行評估。

業 務

下表載列於所示期間支付予運力加盟商的平均管理費率及費率範圍：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
支付予運力加盟商的平均管理費率 ⁽¹⁾	3.5%	3.5%	2.4%
支付予獨立第三方運力加盟商的平均管理費率	3.2%	3.1%	2.3%
支付予屬廣汽聯繫人的運力加盟商的平均管理費率	5.3%	5.3%	2.5%
	0.0%-	0.0%-	0.0%-
支付予運力加盟商的管理費率範圍 ⁽²⁾	8.5%	12.2%	15.6%
	0.0%-	0.0%-	0.0%-
支付予獨立第三方運力加盟商的管理費率範圍	8.5%	12.2%	15.6%
	0.8%-	0.8%-	1.1%-
支付予屬廣汽聯繫人的運力加盟商的管理費率範圍	6.8%	9.4%	5.9%

附註：

- (1) 我們支付予運力加盟商的管理費的計算方法為(a)司機收入乘以(b) (各種數值，包括表現系數、服務質量系數、合規系數、司機上線率系數及增長系數)，再減去(c)扣減額 (如發生任何安全事故)，其中(i)司機收入為運力加盟商管理下所有司機產生的總收入；(ii)表現系數為基於表現合格司機的司機收入所分配的數值；(iii)服務質量系數為基於所評估服務質量水平所分配的數值；(iv)合規系數為基於已完成訂單的合規率所分配的數值；(v)司機上線率系數為基於(a)特定期間 (即X天) 內日活躍司機的總和除以(b)X與司機總數的乘積所分配的數值；(vi)增長系數為基於司機數量增長率所分配的數值。我們對屬廣汽聯繫人的運力加盟商採用與獨立第三方運力加盟商相同的管理費率計算基準。我們支付予運力加盟商的平均管理費率按特定期間我們支付予運力加盟商的管理費總額除以該期間的司機收入總額計算。
- (2) 管理費按月就各個別運力加盟商釐定及結算。我們支付予運力加盟商的管理費率範圍指特定期間支付予個別運力加盟商的最低月度管理費率至支付予個別運力加盟商的最高月度管理費率的範圍。

業 務

於往績記錄期間，我們支付予運力加盟商的平均管理費率整體呈下降趨勢，主要是由於運力加盟商的成本管理及運營效率有所改善。請參閱「財務資料－我們經營業績的主要組成部分說明－收入成本」。

於往績記錄期間，支付予屬廣汽聯繫人的運力加盟商的平均管理費率普遍高於支付予獨立第三方運力加盟商的平均管理費率，乃由於屬廣汽聯繫人的運力加盟商通常表現較好，其經下文佐證：(i)因其大部分司機全職工作而通常令其司機在線率及司機收入較高；及(ii)因其強大管理能力而通常令其訂單合規率及服務質量評估等級較高。該等運力加盟商能夠實現較高業績，主要是因為：(i)他們通常與司機有更緊密的關係，與他們保持日常聯繫，並在他們的表現下降時提供及時的支持，(ii)在向司機提供租賃車輛之前，他們通常會更仔細地檢查司機是否願意在網約車行業全職工作，及(iii)他們可能更願意為表現出色的司機提供額外獎勵。

於往績記錄期間的若干月份，我們向若干運力加盟商支付的管理費遠高於相應期間的平均費率，主要是由於彼等積極回應我們對高合規率的服務車隊的需求，並在我們的新滲透地域市場額外招募及管理司機，從而觸發我們全面的運力加盟商績效評估系統中的獎金。於往績記錄期間的若干月份，我們向若干運力加盟商支付的管理費遠低於相應期間的平均費率，或在某些情況下扣留全部款項，主要是由於彼等的評估結果相對較差或未能滿足我們在全面的運力加盟商績效評估系統中的基本要求。

第三方出行服務平台

截至2023年12月31日，我們與20家第三方出行服務平台建立互惠互利的合作關係。我們亦與該等平台直接競爭，尤其是在大灣區運營的平台。我們與該等平台的合作可分為兩種不同的合作模式：

- **第三方用戶流量合作：**根據此模式，我們與自營服務車隊的出行服務平台及聚合出行服務平台合作，以獲得其用戶流量。使用第三方出行服務平台的乘客可向我們下單，再由我們以我們的服務車隊全責完成配對訂單。截至2023年12月31日，我們與該模式下的17家第三方出行服務平台合作，其中8家為擁有自有服務車隊的出行服務平台，而9家為聚合出行服務平台。

業 務

- **第三方服務車隊合作：**根據此模式，我們與自營服務車隊的出行服務平台合作，幫助我們達成我們的訂單。我們平台的乘客可選擇向第三方出行服務平台下單，再由合作第三方出行服務平台以其服務車隊全責完成配對訂單。截至2023年12月31日，我們與該模式下的8家第三方出行服務平台合作，所有第三方出行服務平台均擁有自有服務車隊。

用戶界面

第三方用戶流量合作



第三方服務車隊合作



第三方用戶流量合作

我們認為該合作是互惠互利的安排，第三方出行服務平台可以利用我們高度合規的服務車隊資源動態補充其服務能力，同時我們可通過第三方出行服務平台獲得額外用戶流量以及擴展我們品牌知名度的機會。大多數主流第三方出行服務平台均可使用我們的服務。我們預期，隨著我們業務增長，我們與該等第三方出行服務平台的合作將會擴闊。

於2021年、2022年及2023年，來自第三方出行服務平台訂單的收入分別為人民幣204.2百萬元、人民幣335.6百萬元及人民幣1,036.6百萬元，分別佔網約車服務總收入的20.3%、27.0%及57.2%；來自第三方出行服務平台訂單的交易額分別為人民幣209.7百萬元、人民幣504.4百萬元及人民幣1,617.5百萬元，分別佔網約車服務總交易額的16.0%、28.7%及59.6%。於該等期間，第三方出行服務平台訂單數目分別為7.3百萬份、18.7百萬份及57.0百萬份。該增加主要是由於：(i) 第三方出行服務平台與我們

業 務

之間的互惠關係，在有關模式下，第三方出行服務平台偏向向擁有合格合規的服務車隊的服務提供商分配較多訂單，以提高接起率並改善乘客體驗，而我們亦可獲得額外訂單量和交易額，藉以提升我們的品牌知名度並為司機提供更多訂單及收入，尤其是在我們致力擴充業務的城市。因此，第三方出行服務平台與我們一直致力深化合作，以完成在該模式下產生的更多訂單；(ii)於往績記錄期間（尤其是自2022年下半年起）我們獲准得到更多與該等平台相關的用戶流量，我們合作的第三方出行服務平台數目有所增加。該增長與出行服務平台之間合作不斷擴大的行業趨勢一致。根據弗若斯特沙利文的資料，對出行服務的及時性固有高要求推動有關趨勢。訂單匹配及接駕的所需時間是影響乘客使用出行服務平台的體驗的重要因素。為提升服務質素，出行服務平台均致力於提供更及時的服務。單一平台難以在僅依靠自有車隊滿足乘客需求的同時在廣大地區維持高運營效率，這需要平台之間的資源共享和網絡利用。

下表載列我們於所示期間按平台類型劃分的第三方用戶流量合作下的交易額、收入及訂單量明細：

	截至12月31日止年度								
	2021年			2022年			2023年		
	收入	交易額	訂單量	收入	交易額	訂單量	收入	交易額	訂單量
	(人民幣千元)		(千單)	(人民幣千元)		(千單)	(人民幣千元)		(千單)
擁有自有服務 車隊的出行 服務平台	180,125	183,228	6,369	153,256	193,533	7,547	373,147	566,306	22,366
聚合出行服務 平台	24,098	26,463	905	182,347	310,891	11,132	663,460	1,051,231	34,604
總計	204,223	209,691	7,274	335,603	504,424	18,678	1,036,607	1,617,537	56,970

業 務

於2021年、2022年及2023年，該等第三方出行服務平台根據該等合作向我們收取的平均費用分別為乘客所付費用的3.3%、8.0%及8.9%。2021年的平均費率相對較低，主要是由於我們於2021年上半年僅與一個平台合作，首30百萬筆訂單的費率為2%，主要由於我們的緊密合作以及該平台的運營商為我們的[編纂]投資者之一。於往績記錄期間，平均費率增加主要是由於我們與更多第三方出行服務平台合作，其中大部分平台收取行業主流費率。於往績記錄期間，考慮到平台的規模及議價能力以及平台與我們之間的關係等因素，該等第三方出行服務平台向我們收取的費用為乘客所付費用的2%至15%。此一般與5%至14%的行業水平一致。輕微差異主要是由於不同平台的收費標準不同，而費率則按個別情況磋商。例如，(i)一個平台對首30百萬筆訂單收取2%的低費率，主要由於我們的緊密合作以及該平台的運營商為我們的[編纂]投資者之一；及(ii)另一個平台就所提供的增值信息技術服務(如地圖及導航服務)收取10%的訂單匹配費外再收取5%的額外費用，以提升其地圖及導航功能的用戶體驗。

儘管通過第三方出行服務平台下達的訂單呈增長趨勢，我們認為本身在合作中擁有主動權，且我們並無對任何合作第三方出行服務平台有任何重大依賴，主要是因為：(i)截至2023年12月31日，我們在第三方用戶流量合作模式下擁有17個合作的第三方出行服務平台，而於2023年，並無單一平台佔我們通過第三方出行服務平台下單總收入的15%以上，且我們與彼等訂立的協議通常於屆滿時自動續期；(ii)我們與該等平台的關係為互惠互利及非獨家，於該模式下，第三方出行服務平台可以利用我們高度合規的服務車隊資源動態補充其服務能力，同時我們可通過第三方出行服務平台獲得額外用戶流量以及擴展我們品牌知名度的機會；(iii)我們與若干主要合作第三方出行服務平台保持長期戰略合作關係或持股關係。例如，我們的主要股東之一及聯合創始人騰訊亦為我們合作第三方出行服務平台的運營商。我們亦與騰訊合作，以受益於其尖端的互聯網基礎設施及優質用戶流量。騰訊為我們的平台運營及管理以及市場拓展賦能。請參閱「其他行業夥伴－廣汽及騰訊」及「關連交易」；及(iv)通過第三方出行服務平台下達訂單的增加與出行服務平台間合作擴大的行業趨勢一致。根據弗若斯特沙利文的資料，對出行服務的及時性固有高要求推動有關趨勢。訂單匹配及接駕的所需

業 務

時間是影響乘客使用出行服務平台的體驗的重要因素。為提升服務質素，出行服務平台均致力於提供更及時的服務。單一平台難以在僅依靠自有車隊滿足乘客需求的同時在廣大地區維持高運營效率，這需要平台之間的資源共享和網絡利用。經考慮上述的因素及本公司分析以及聯席保薦人進行的獨立盡職調查後，聯席保薦人並無發現任何情況使彼等質疑本段上文所述本公司對重大依賴經由第三方出行服務平台下達訂單上升趨勢在任何重大方面的觀點的合理性。

下表載列於往績記錄期間各年度按收入、交易額及訂單量劃分的第三方用戶流量合作模式下五大合作出行服務平台（擁有自有服務車隊）的詳情：

截至2021年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	網約車服務	交易額 (人民幣千元)	網約車服務	訂單量 (千筆)	網約車服務
		佔總收入 的百分比		佔總交易額 的百分比		佔總訂單量 的百分比
平台A	150,891	15.0%	151,042	11.5%	5,229	11.4%
平台B	13,926	1.4%	15,450	1.2%	609	1.3%
平台C	9,747	1.0%	10,808	0.8%	340	0.7%
平台D	4,822	0.5%	5,074	0.4%	160	0.3%
平台E	739	0.1%	854	0.1%	31	0.1%
總計	180,125	18.0%	183,228	14.0%	6,369	13.8%

業 務

截至2022年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	網約車服務	交易額 (人民幣千元)	網約車服務	訂單量 (千筆)	網約車服務
		佔總收入 的百分比		佔總交易額 的百分比		佔總訂單量 的百分比
平台A	63,525	5.1%	75,330	4.3%	2,700	4.1%
平台B	51,292	4.1%	66,233	3.8%	2,541	3.9%
平台E	26,082	2.1%	35,284	2.0%	1,633	2.5%
平台F	6,522	0.5%	10,349	0.6%	442	0.7%
平台D	3,435	0.3%	3,636	0.2%	118	0.2%
總計	150,856	12.1%	190,832	10.9%	7,434	11.4%

截至2023年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	網約車服務	交易額 (人民幣千元)	網約車服務	訂單量 (千筆)	網約車服務
		佔總收入 的百分比		佔總交易額 的百分比		佔總訂單量 的百分比
平台F	166,266	9.2%	275,958	10.2%	12,169	12.5%
平台A	115,481	6.4%	161,091	5.9%	5,126	5.3%
平台B	68,435	3.8%	96,259	3.5%	3,502	3.6%
平台E	20,738	1.1%	29,564	1.1%	1,452	1.5%
平台G	1,462	0.1%	2,538	0.1%	81	0.1%
總計	372,382	20.6%	565,410	20.8%	22,330	23.0%

業 務

下表載列於往績記錄期間各年度按收入、交易額及訂單量劃分的第三方用戶流量合作模式下五大合作聚合出行服務平台的詳情：

截至2021年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	網約車服務	交易額 (人民幣千元)	網約車服務	訂單量 (千筆)	網約車服務
		佔總收入 的百分比		佔總交易額 的百分比		佔總訂單量 的百分比
平台H	19,122	1.9%	20,126	1.5%	706	1.5%
平台I	2,928	0.3%	3,100	0.2%	98	0.2%
平台J	1,336	0.1%	1,499	0.1%	64	0.1%
平台K	459	0.0% ⁽¹⁾	500	0.0% ⁽¹⁾	10	0.0% ⁽¹⁾
平台L	213	0.0% ⁽¹⁾	245	0.0% ⁽¹⁾	9	0.0% ⁽¹⁾
總計	24,058	2.3%	25,470	1.8%	887	1.8%

截至2022年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	網約車服務	交易額 (人民幣千元)	網約車服務	訂單量 (千筆)	網約車服務
		佔總收入 的百分比		佔總交易額 的百分比		佔總訂單量 的百分比
平台H	87,466	7.0%	108,130	6.2%	3,948	6.0%
平台J	46,098	3.7%	101,766	5.8%	4,271	6.5%
平台M	30,201	2.4%	64,130	3.7%	1,923	2.9%
平台I	12,964	1.0%	16,013	0.9%	577	0.9%
平台L	2,788	0.2%	4,092	0.2%	146	0.2%
總計	179,517	14.3%	294,131	16.8%	10,865	16.5%

業 務

截至2023年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	網約車服務	交易額 (人民幣千元)	網約車服務	訂單量 (千筆)	網約車服務
		佔總收入 的百分比		佔總交易額 的百分比		佔總訂單量 的百分比
平台J	266,514	14.7%	415,259	15.3%	15,904	16.3%
平台M	219,011	12.1%	353,528	13.0%	9,718	10.0%
平台H	146,659	8.1%	205,459	7.6%	7,155	7.4%
平台I	15,714	0.9%	24,118	0.9%	815	0.8%
平台L	5,287	0.3%	8,681	0.3%	276	0.3%
總計	653,185	36.1%	1,007,045	37.1%	33,868	34.8%

附註：

(1) 少於0.1%。

第三方服務車隊合作

我們已利用並預期將繼續利用這種合作方式靈活地補充服務能力（特別是在滲透地區市場而自有服務車隊尚在發展的早期階段），我們讓乘客選擇同時在合作第三方出行服務平台下單，向第三方出行服務平台下達的訂單由第三方出行服務平台全責完成。這種方式讓我們能夠逐步滲透至這些市場，同時吸引用戶，又可保持初期投資在可控範圍。

我們於2022年1月推出這項服務，而於2022年及2023年，第三方出行服務平台達成訂單的收入分別為人民幣13.3百萬元及人民幣24.0百萬元，分別佔網約車服務總收益的1.1%及1.3%；第三方出行服務平台達成訂單的交易額分別為人民幣139.9百萬元及人民幣319.2百萬元，分別佔網約車服務總交易額的8.0%及11.8%。於該等期間，第三方出行服務平台達成訂單數目分別為5.0百萬份及12.0百萬份。

於2022年及2023年，我們按該等合作模式向有關第三方出行服務平台收取的平均費用分別為乘客所付費用的9.5%及7.5%。2023年的平均費率下降主要是由於我們收取相對較低費率的平台的訂單量百分比增加，因為該等平台為我們的平台分配了更多

業 務

的服務車隊，並提供相對較低的價格。於往績記錄期間，考慮到平台的規模及議價能力以及平台與我們之間的關係等因素，我們向該等第三方出行服務平台收取的費用為乘客所付費用的4%至10%。此一般與5%至14%的行業水平一致。輕微差異主要是由於不同平台的收費標準不同，而費率則按個別情況磋商。例如，一家領先聚合平台向極少數小型平台收取14%的行業最高費率，根據弗若斯特沙利文的資料，大多數平台的費率約為10%。

截至2023年12月31日，我們作為一個聚合平台在九個城市運營，於該等城市，我們獨家提供第三方出行服務平台的服務車隊選項，而並無維持我們本身的服務車隊。於2022年及2023年，在我們作為聚合平台運營的城市，第三方出行服務平台完成的訂單量分別為3,800單及62,900單，佔同期網約車服務訂單量少於0.1%。

下表載列於往績記錄期間各年度按收入、交易額及訂單量劃分的第三方服務車隊合作模式下的五大合作出行服務平台的詳情：

截至2022年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	佔來自	交易額 (人民幣千元)	佔來自	訂單量 (千筆)	佔來自
		第三方服務 車隊合作的 收入百分比		第三方服務 車隊合作 的交易額 百分比		第三方服務 車隊合作 的訂單量 百分比
平台E	7,101	0.6%	66,442	3.8%	2,593	3.9%
平台D	3,719	0.3%	46,006	2.6%	1,606	2.4%
平台N	1,511	0.1%	15,692	0.9%	416	0.6%
平台C	346	0.0% ⁽¹⁾	5,633	0.3%	201	0.3%
平台G	288	0.0% ⁽¹⁾	2,192	0.1%	92	0.1%
總計	12,965	1.0%	135,965	7.7%	4,908	7.3%

業 務

截至2023年12月31日止年度

平台	收入 (人民幣千元)	估來自	交易額 (人民幣千元)	估來自	訂單量 (千筆)	百分比
		第三方服務 車隊合作的 收入百分比		第三方服務 車隊合作 的交易額 百分比		
平台E	10,390	0.6%	152,081	5.6%	5,658	5.8%
平台G	7,619	0.4%	95,934	3.5%	4,287	4.4%
平台N	4,141	0.2%	39,261	1.4%	1,005	1.0%
平台D	1,277	0.1%	22,718	0.8%	799	0.8%
平台O	412	0.0% ⁽¹⁾	5,089	0.2%	139	0.1%
總計	23,839	1.3%	315,083	11.5%	11,888	12.1%

附註：

(1) 少於0.1%。

合作條款及流程

我們與第三方出行服務平台（包括擁有自營服務車隊的出行服務平台及聚合出行服務平台）就上述兩項合作模式訂立協議，其主要條款大致相同，概述如下：

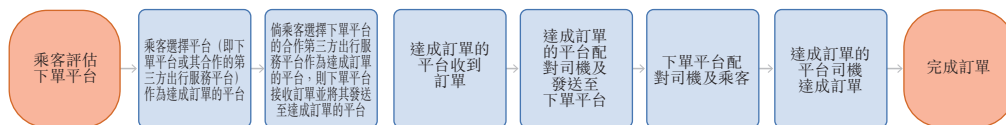
- **年期：**協議年期通常為一年，到期後自動續期。
- **訂約方：**(i) 下單平台，經其乘客同意，向達成訂單的平台下單；(ii) 達成訂單的平台，接獲下單平台訂單並以服務車隊提供服務。我們可擔當訂單平台或達成訂單的平台。
- **合作模式：**下單平台為達成訂單的平台提供出行平台訂單配對服務，讓服務商車隊可在訂單平台上供乘客選取。乘車費報價計算基準由達成訂單的平台自行決定。

業 務

- **服務費**：訂單平台通常收取配對訂單的費用。訂單配對費的水平根據個別情況協商，並考慮到多個因素，主要包括：(i)下單平台產生的成本，如服務器維護及聚合服務的研發開支；(ii)其他領域的相互合作，如測繪及雲服務；及(iii)平台的市場地位及議價能力。兩個平台在兩個模式間進行互惠合作時，通常彼此採用相同訂單配對費。根據弗若斯特沙利文的資料，現行市場費率介乎5%至14%。乘客支付的費用通常首先記入銀行或支付機構的下單平台監管賬戶。訂單平台與達成訂單的平台一般按協議中規定的訂單配對費率實時、每週或每月結算乘客支付的費用。
- **責任**：倘訂單平台被判定須承擔責任，或因服務流程中發生的事故遭受主管部門的行政處罰，則訂單平台通常可向達成訂單的平台追討任何經濟損失。達成訂單的平台須負責解決其服務車隊達成的訂單所引致任何司機與乘客間的爭議。
- **終止**：協議通常於屆滿時自動重續。倘訂約方於屆滿日期前未發出書面終止通知，則協議將自動續期一年。

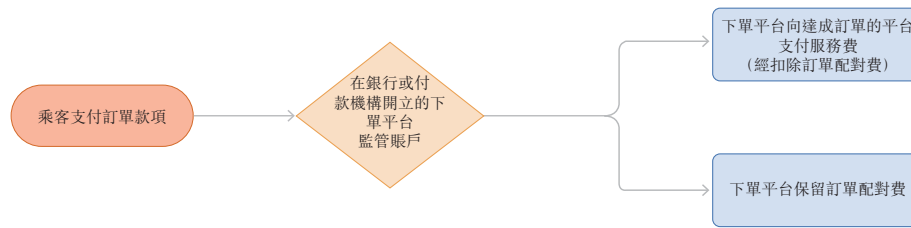
我們與第三方出行服務平台的合作關係的一般服務流向及資金流向載列如下：

服務流向



業 務

資金流向



- * 以上流程圖說明乘客訪問平台（「下單平台」）並選擇在該下單平台（「達成訂單的平台」）上可用的合作第三方出行服務平台下單的場景。我們可作為下單平台或達成訂單的平台。當乘客訪問我們的平台下單時，我們的平台即為下單平台。在這種情況下，如果乘客選擇在我們平台上提供的合作第三方出行服務平台下單，則該平台為達成訂單的平台。相反，當乘客訪問我們的合作第三方出行服務平台下單時，該平台為下單平台。在這種情況下，如果乘客選擇在我們的平台或該訂購平台上可用的其他平台下單，則該選擇的平台為達成訂單的平台。

其他行業夥伴

廣汽及騰訊

廣汽及騰訊為我們的主要股東。

中國的頭部汽車企業集團廣汽為我們提供了豐富且對我們的出行服務而言至關重要的汽車價值鏈行業資源，其亦是我們技術服務及車隊銷售及維修的重要夥伴。我們已與廣汽訂立若干交易，以(i)向廣汽工業及／或其聯繫人提供多種產品及服務，包括但不限於網約車服務的企業用車解決方案、網約車相關用品銷售、技術服務、透過如祺車服提供的汽車服務及產品以及轉介服務；及(ii)採購廣泛的產品及服務，包括但不限於特許經營管理服務、乘用車、汽車零部件、車輛保養及維修服務、保險服務及軟件產品。

我們與騰訊合作，受益於其先進的互聯網基礎設施及優質的用戶流量。騰訊在我們的平台運營及管理以及市場擴張方面提升我們的能力。我們已與騰訊訂立若干交易，以(i)向騰訊科技及其聯屬人士提供網約車服務的企業用車解決方案；(ii)購買雲與數字地圖服務及其他基於雲的技術服務；(iii)購買支付服務，讓我們的用戶可以在我們的平台上通過騰訊支付渠道進行在線交易；及(iv)購買營銷推廣服務，包括使我們的出行服務能夠接入騰訊的網約車服務平台及於其平台上接單。有關我們的交易詳情及協議的主要條款，請參閱「關連交易」。

業 務

小馬智行、輕舟智航及四維圖新

我們出行服務的創新舉措中接入了小馬智行及輕舟智航的領先自動駕駛技術，這一前沿技術解決方案為我們開拓自動駕駛出行服務提供助力。我們亦與四維圖新（一家專注於導航地圖及軟件、動態交通信息、位置數據分析及V2X解決方案的技術公司）在研發項目上緊密合作。我們與彼等訂立合作框架協議，其主要條款及進程概述如下：

- **期限：**協議期限一般為三年或以上。
- **合作範圍：**我們在Robotaxi及技術服務領域與行業夥伴保持全面合作。具體而言：
 - (i) **Robotaxi：**

我們可不時向合作夥伴購買一定數量的Robotaxi及Robotaxi軟件及硬件系統，以建立我們本身的Robotaxi車隊。購買價格將根據合作夥伴開發車型的市場價格釐定。

進程：於2022年4月，我們向小馬智行採購了多部Robotaxi及Robotaxi軟件及硬件系統，用於我們的Robotaxi示範商業運營。於該交易中，我們為各產品支付的價格乃由雙方根據現行市價協定。

我們的合作夥伴可能同意將其現有及未來的Robotaxi連接至我們經營所在地域市場的Robotaxi運營平台。一旦Robotaxi開始運營，其將根據Robotaxi費率就任何已完成的行程收取服務費。

進程：小馬智行擁有的車隊已接入我們的Robotaxi運營平台。就其Robotaxi完成的行程而言，其可根據Robotaxi費率收取服務費。我們通常按月與其結算付款。

業 務

- (ii) *技術服務*。我們可能向我們的行業合作夥伴提供支持自動駕駛技術及智能交通發展的技術服務，並促進自動駕駛技術的商業化。

進程：我們向小馬智行提供若干技術服務，主要包括數據標註服務。定價與我們的技術服務整體定價方法一致，並根據合約作出付款。

- *聯合研發*：我們可能參與高精地圖、V2X及自動駕駛技術的聯合研發計劃，其可能涉及若干相互採購的產品及服務。有關研發計劃的詳情將由單獨的具體協議規定。該等聯合研發計劃所產生的任何知識產權的所有權將根據具體情況進行磋商。

進程：我們與四維圖新建立戰略合作夥伴關係，在高精地圖、自動駕駛及智能交通三大領域進行研發合作。截至最後實際可行日期，我們與四維圖新的聯合研發活動仍處於早期階段。

- *技術支持*：我們的合作夥伴亦可能為我們提供技術支持，如自動駕駛技術支持以及車輛系統維護。
- *終止及重續*：協議將於到期時經訂約方共同同意終止。經訂約方共同同意，我們可續訂協議。

競爭

中國的出行服務市場競爭激烈且具有技術變革迅速、用戶偏好不斷變化及新服務與產品頻出的特點。

我們與其他出行服務提供商（包括網約車及順風車服務提供商）直接競爭。我們預期競爭將會持續，且競爭同時來自根基穩固且享有更多資源或其他戰略優勢的現有競爭對手以及市場新進入者。於往績記錄期間，我們主要與大灣區的其他出行服務提供商競爭。隨著我們繼續擴展至其他城市及地區，我們面臨來自不同地區市場的行業參與者的競爭。我們亦與其他交通工具（包括鐵路、巴士及短途航班）的供應商競爭，主要基於乘坐體驗、效率及價格。

業 務

按2023年的交易額計，大灣區佔中國出行服務市場總市場份額的15.2%。與中國出行服務市場的整體競爭格局一致，大灣區的領先企業擁有顯著的市場領導地位。按2023年的交易額計，大灣區最大的出行服務平台佔大灣區出行服務市場56.5%的市場份額，大大超過我們作為大灣區第二大平台的5.6%的市場份額。根據弗若斯特沙利文的資料，這種主導地位主要歸因於其早期進入市場、廣泛的覆蓋範圍、龐大的用戶群及明顯的先發優勢。

我們認為我們有效競爭的能力取決於多項因素，包括：

- 我們以具成本效益的方式保持行業領先的監管合規狀態的能力；
- 以大灣區為中心、運用地域擴張戰略擴張至周邊地區的重點發展策略的持續成功；
- 我們發展可與我們的服務矩陣創造協同效應的創新服務選項的能力；
- 我們吸引及留住乘客和司機的能力；
- 我們以經濟實惠的價格提供上乘用戶體驗的能力；
- 我們保持及優化安全措施的能力；
- 我們的聲譽及品牌知名度；及
- 我們平台開發兼容的程度以及我們與業務夥伴（包括出租車公司及協會、運力加盟商、汽車製造商及自動駕駛解決方案供應商）的關係。

社會責任及環境保護

我們支持履行企業社會責任及環境保護責任。我們的目標為創造及加強對我們的僱員、用戶及業務夥伴的積極影響，並強化環境責任及公共責任擔當。我們須遵守中國有關環境保護以及職業健康與安全的法律法規，違反有關法律法規可能招致主管部門的各種行政處罰，如警告、罰款、責令整改、責令披露有關資料或作出公告或責令暫停經營。請參閱「監管概覽」。

業 務

我們的ESG按三級架構管理，在董事會及管理層層級設專門委員會以及在相關執行部門設責任單位。

我們的董事會全面負責識別、評估及管理重大ESG相關風險的影響。具體而言，我們的董事會負責(i)監督及採納ESG政策、(ii)根據適用法律、法規及政策評估ESG相關風險、(iii)設定ESG相關目標及指標，並制定及評估ESG策略計劃及緩解措施、(iv)對照ESG相關目標及指標檢討我們的表現及在發現與指標存在重大差異的情況下適時修訂ESG策略及(v)監察及管理ESG事宜以及ESG系統的有效性。為有效管理ESG相關事宜，董事會已成立ESG委員會，主要負責(i)根據董事會指示管理ESG事宜、(ii)檢討及評估發展計劃及企業管治架構等ESG事宜，並不時向董事會作出建議及(iii)每年至少舉行一次定期會議，隨後以書面形式向董事會報告。

環境保護

我們並無經營任何生產設施。我們的業務集中在運營網絡出行服務平台。不同於許多仍主要倚靠傳統燃油車的網約車服務提供商，我們的服務車隊主要由電動車組成。這有助於我們在運營中大幅減少溫室氣體（「溫室氣體」）排放。下表載列我們於所示期間的能源及資源消耗以及溫室氣體排放：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
能源及資源消耗⁽¹⁾			
耗電量 (千瓦時)	353,882	849,753	1,203,849
耗電強度 (千瓦時每百萬元人民幣收入)	349.2	621.0	557.1
耗水量 (噸)	1,277	11,219	10,312
耗水強度 (噸每百萬元人民幣收入)	1.3	8.2	4.8
溫室氣體排放			
溫室氣體排放總量 (噸二氧化碳當量)	41,067	54,346	82,191
溫室氣體總排放強度 (噸二氧化碳當量每百萬元人民幣收入)	40.5	39.7	38.0
範圍1直接溫室氣體排放 ⁽²⁾ (噸二氧化碳當量)	不適用	不適用	不適用
範圍2間接溫室氣體排放 ⁽³⁾ (噸二氧化碳當量)	41,057	54,328	82,116
範圍3溫室氣體排放 ⁽⁴⁾ (噸二氧化碳當量)	10	18	75

業 務

附註：

- (1) 我們於2021年的耗電量及耗水量主要來自我們的日常運營。我們於2022年及2023年的耗電量及耗水量主要來自(i)我們於2022年推出的車隊銷售及維修項下的洗車及電動車充電服務及(ii)我們的日常運營。請參閱「— 我們的服務產品矩陣 — 車隊銷售及維修」。計算我們的耗電量及耗水量時並無將在我們的出行服務平台上運營的服務車隊考慮在內。
- (2) 範圍1直接溫室氣體排放為公司擁有及控制的資源的直接排放。我們並非製造公司，因此範圍1直接溫室氣體排放不適用於我們。
- (3) 範圍2間接溫室氣體排放為外購電力產生的間接排放，包括平台車輛用電及辦公用電。計算範圍2間接溫室氣體排放時已將在我們的出行服務平台上運營的服務車隊考慮在內。
- (4) 範圍3溫室氣體排放為與運營及供應鏈有關的間接排放。我們的範圍3溫室氣體排放主要來自商務旅行及僱員通勤。

* 以上溫室氣體排放數據未經外部顧問審閱。

** 弗若斯特沙利文認為，基於其對若干互聯網平台公司（該等公司在ESG表現方面與我們相當）的公開披露資料的審閱，並考慮到截至2023年12月31日我們平台上超過95%的服務車輛為新能源汽車及混合動力汽車，高於出行服務行業平均水平，我們於往績記錄期間的耗電量及耗水量以及溫室氣體排放量規模處於出行服務行業平均水平。

*** 自2022年以來，我們的耗電量及耗水量以及消耗強度大幅增加，主要歸因於我們於2022年推出的車隊銷售及維修項下的洗車及電動車充電服務。我們的耗電量由2022年的840,753千瓦時大幅增至2023年的1,203,849千瓦時，與我們的業務規模擴張一致。我們的耗電及耗水強度由2022年的每百萬人民幣收入621.0千瓦時及8.2噸分別下降至2023年的每百萬人民幣收入557.1千瓦時及4.8噸，主要是由於我們的收入由2022年的人民幣1,368.4百萬元大幅增加至2023年的人民幣2,161.1百萬元。

**** 於往績記錄期間，我們的溫室氣體排放總量大幅增加，主要是由於我們的範圍2間接溫室氣體排放增加，其主要是由於平台運營車輛的年總里程大幅增加，總體上與我們的網約車交易額由2021年的人民幣1,310.5百萬元增至2022年的人民幣1,756.9百萬元，並進一步增至2023年的人民幣2,714.0百萬元一致。我們的範圍3溫室氣體排放由2022年的18噸二氧化碳當量增至2023年的75噸二氧化碳當量，主要是由於僱員出差頻率相較2021年及2022年COVID-19疫情期間有所提高。

為致力於減少碳足跡及促進整體環境可持續性發展，我們已實施並將繼續實施多項措施減少我們的能源及資源消耗以及溫室氣體排放，其中包括：

- **溫室氣體排放。**我們致力於通過使用新能源汽車及混合動力汽車減少出行價值鏈中的溫室氣體排放。截至2023年12月31日，我們平台上超過95%的服務車輛（包括租賃車輛及自有車輛）為新能源汽車及混合動力汽車。我們認為，我們大力推廣新能源汽車及混合動力汽車，相較主要利用傳統車輛的企業而言，減少了我們的ESG風險及氣候風險影響。我們亦與我們的運

業 務

力加盟商合作，不斷增加平台上的司機和服務車輛數，從而減少對私家車的倚賴。這個策略不僅緩減交通擁堵及其相關排放，亦可減少私家車生產需求，帶動減少相關排放。我們估計，自我們開始運營以來及截至2023年12月31日，我們已促成溫室氣體排放總量減少127,501噸二氧化碳當量。於2021年、2022年及2023年，我們的服務產品矩陣分別幫助減少27,276噸二氧化碳當量、35,950噸二氧化碳當量及54,370噸二氧化碳當量，有關計算乃參考工信部發佈的《道路機動車輛生產企業及產品公告》，用我們的平台於特定年度內促成的總出行服務里程乘以傳統汽車與新能源汽車的每公里排放量之差得出。我們相信，自動駕駛及Robotaxi技術的進步有可能優化運輸效率並進一步減少整體出行服務行業的碳足跡。我們預計在未來的三年內將每年幫助減少超過50,000噸二氧化碳當量。

- *用電*。我們響應政府節約能源的倡議。我們通過培訓和活動提高員工的節能意識。展望未來，我們計劃(i)安裝節能燈，並確保在無需照明時手動或通過自動傳感器關閉燈光、(ii)要求辦公室一律雙面打印文件及(iii)進行空調管理，包括規定最低溫度、定期維護風冷技術及設定空調的最佳使用時間。
- *資源消耗*。我們致力於通過節能和可持續發展努力來減少對環境的負面影響。我們提倡無紙化辦公舉措並採用水循環技術以降低資源消耗。此外，我們委聘專業第三方回收服務車輛的部分二手零件（包括二手電池及輪胎）。每年回收約20噸二手電池、超過10,000個二手輪胎以及其他零部件。

業 務

下表載列我們於未來三年改善能源及資源消耗以及溫室氣體排放的可計量目標：

	截至12月31日止年度		
	2024年	2025年	2026年
能源及資源消耗			
耗電量 (千瓦時)	1,671,360	1,874,160	2,015,580
耗電強度 (千瓦時每百萬元 人民幣收入)	521.8	389.6	271.9
耗水量 (噸)	13,371	14,993	16,125
耗水強度 (噸每百萬元人民幣收入)	4.2	3.1	2.2
溫室氣體排放			
溫室氣體排放總量 (噸二氧化碳當量)	121,250	175,008	236,442
溫室氣體總排放強度 (噸二氧化碳當量 每百萬元人民幣收入)	25.7	25.2	23.6
範圍1直接溫室氣體排放 (噸二氧化碳當量)	不適用	不適用	不適用
範圍2間接溫室氣體排放 (噸二氧化碳當量)	121,205	174,962	236,397
範圍3溫室氣體排放 (噸二氧化碳當量)	45	45	45

* 上述估計數據未經外部顧問審閱。計算範圍2間接溫室氣體排放時已將在我們的出行服務平台上運營的服務車隊考慮在內。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的業務已在各重大方面遵守中國有關環境保護以及職業健康與安全的法律法規，且我們並無因未遵守有關環境保護以及職業健康與安全的法律法規而面臨任何罰款或其他處罰。

董事會已根據上市規則採納全面的ESG政策，當中載列我們的企業社會責任程序，為我們日常經營中踐行企業社會責任提供指引。

社會責任

出行服務對於經濟和社會的運轉不可或缺。有賴於我們的卓越運營和資源以及我們股東(包含大型國有企業及頭部互聯網平台公司)的支持，我們在保障更多人可享用出行服務及於艱難時期維持出行服務方面發揮重要作用。

業 務

在COVID-19疫情影響時期，我們投放了大量資源維持常規的服務經營，並建立全面的安全管理辦法降低行程中疾病傳播的風險。在COVID-19疫情爆發早期，我們於廣州火車站設立公益消毒點，免費為來往出租車和其他使用我們出行服務平台的車輛提供消毒服務。

為解決頻繁堵塞及打車難等城市交通難題，我們的技術及解決方案研發不僅著眼於提高自身的經營效率，亦在更大維度上改善整體的城市交通規劃。例如，我們在多項智能交通倡議活動中與政府機關合作，致力於在提高交通效率的同時降低經濟成本和不利環境影響，從而產生社會經濟效益。請參閱「我們的服務產品矩陣－技術服務」。

我們將持續就有關不斷變化的ESG監管規定與相關監管機構進行溝通，以了解最新發展並確保我們持續合規。具體而言，我們積極推動出行服務行業的健康可持續發展。例如，我們積極配合相關監管機構制定出行政策和規劃，推動政府對綠色出行的支持和指引。

員工關懷

我們致力於構建對個人成長有益的公平工作環境。我們持續檢討工作場所政策，以確保符合有關法律法規及反映我們團隊的文化及價值。

我們關心僱員的職業發展，為不同職業階段提供了廣泛的培訓計劃。我們的所有僱員均需參加培訓，人均培訓時長每年達20個小時。

我們亦關注女性員工的職業發展，鼓勵更多女性司機在我們的平台註冊。我們已成立「如祺出行婦女之家」，與廣州當地的婦女關愛計劃共同為女性司機提供支持。

我們旨在為僱員提供具競爭力的薪酬以及工作與生活的平衡。整體薪酬方案會每兩年根據市場狀況作出檢討。除薪金及現金激勵外，我們亦為僱員提供完善的福利待遇，包括免費工作午餐、移動電話專項補助、節日禮品、超過法定年休假天數的福利年假、心理諮詢服務、體檢服務以及商業醫療保險及僱員購車折扣。我們亦在組織內部提倡多元化，嚴禁任何形式的歧視和偏見行為。

業 務

盈利路徑

我們是中國的出行服務公司。我們的收入於往績記錄期間實現強勁增長，由2021年的人民幣1,013.5百萬元增加至2022年的人民幣1,368.4百萬元，進一步增加至2023年的人民幣2,161.1百萬元，年複合增長率為46.0%。此外，自2021年以來，我們已成功將毛損率從2021年的-24.2%收窄至2022年的-10.7%，並進一步收窄至2023年的-7%。我們認為，以下特性於往績記錄期間有效地使我們從大灣區智慧出行市場的同業中脫穎而出，並將支持我們的增長及向其他市場擴張，於未來實現盈利：

- **我們實施地域擴張戰略的決心。**有別於依靠一味地給予乘客及司機補貼以競爭各城市的市場份額，我們遵循地域擴張戰略，為資源投資及擴張目標制定戰略規劃，確保佈局的有序建立。在地域擴張戰略的指導下，我們在考慮經濟規模、文化影響及交通便利性後，從各城市集群中選定聚焦城市。於往績記錄期間，我們將資源優先投入聚焦城市（其中大部分位於大灣區）。作為中國五大城市集群之一及最發達的地區之一，大灣區對出行服務的需求潛力巨大。根據弗若斯特沙利文的資料，預計大灣區乘用車智慧出行市場規模將於2030年達到人民幣2,079億元，自2023年起的年複合增長率為23.3%。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們戰略性地優先配置資源的聚焦城市數量分別為五個、七個及九個（其中大部分位於大灣區）。憑藉我們於聚焦城市獲得的品牌知名度及運營專業知識，我們預計將滲透至鄰近地區，並最終實現整個地區的最佳表現。我們的地域擴張戰略已幫助我們在業務規模及財務表現方面均實現顯著發展。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們開展業務的城市數量分別為6個、18個及24個。根據弗若斯特沙利文的資料，於2023年，我們出行服務的交易額為人民幣2,741.0百萬元，令我們成為大灣區第二大智慧出行服務平台及網約車服務提供商，市場份額為5.6%。

在大灣區，我們戰略性地優先在廣州開展我們的業務並擴大我們的市場份額，專注於線上和線下媒體資源投入以獲取新乘客，建立專業的服務車隊並積累運營經驗。因此，我們在廣州取得了快速增長，而我們在廣州的成功亦促進了我們向周邊地區（包括佛山、珠海及深圳）的擴張，因為我們能夠利用我們既有的品牌知名度並將成熟的運營專業知識和管理系統複製到該等新市場。此外，隨著地域擴張戰略的實施，廣州與其他城市之間的地際出行訂單量佔廣州相關總訂單量的百分比由2021年的4.91%增加至2022

業 務

年的4.95%，並於2023年進一步增加至6.08%。我們在廣州擁有的龐大乘客群亦推動我們加快在周邊城市獲取新乘客的步伐。例如，在我們於佛山及珠海運營的首月，運營開始前已註冊的乘客分別佔這兩個城市乘客總數的23.3%及13.9%。在地域擴張戰略的指導下，我們能夠加快在新市場建立和擴展業務運營並降低市場滲透成本，從而實現可持續和高效的增長。於往績記錄期間，我們每名新活躍乘客的獲客成本從2021年至2023年減少16.1%。

- **我們為司機及乘客提供優質用戶體驗的堅持。**我們致力於提供高質量的服務，以滿足用戶不斷變化的需求。對於我們的乘客，我們不斷優化我們的服務，專注於實現高效調度和實時安全監控，從而為我們的乘客提供更好的出行體驗。因此，除活躍乘客群於往績記錄期間快速壯大外，於2021年、2022年及2023年，我們網約車服務的年度乘客留存率分別錄得31.7%、31.0%及27.8%，且平均乘車頻率分別為8.8、10.2及9.0單，於2023年顯著高於分別約為23%及7.0的行業平均水平。該等高於行業平均水平的運營指標顯示我們在市場上的競爭優勢，乃由於我們多年來對服務質量、合規運力及品牌知名度的一貫重視。該兩項指標的小幅下降主要是由於來自第三方出行服務平台的訂單量大幅增加，證明了我們在第三方出行服務平台上的競爭優勢。我們相信，該競爭優勢將使我們能夠更有效地與大灣區及中國其他地區的同業競爭。除優質服務外，我們同樣致力於達致高安全性及高合規標準，保障乘客在使用我們平台期間的出行安全。

對於司機，我們通過為其提供充足訂單，盡力使其有機會獲得穩定收入。我們的車隊銷售及維修簡化了司機在車輛保養維修及其他售後服務方面的日常工作，幫助他們減少開支。我們於往績記錄期間擁有穩定且強大的運力，網約車服務的月均活躍司機由2021年的11.9千名增加至2022年的18.6千名，並進一步增加至2023年的36.8千名。具備競爭力且不斷擴大的運力使得我們能夠於往績記錄期間維持高接起率及提供高質量服務，從而推動我們的乘客群擴大，並最終推動我們的收入增長。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2023年錄得88.9%的接起率，遠高於同年85%的行業平均接起率。

業 務

- **我們在開發新服務方面的先發優勢。**我們認為，出行服務行業的未來競爭將不局限於網約車服務。根據弗若斯特沙利文的資料，我們為全球首個推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務商業化混合運營的出行服務平台。推出後，第三方Robotaxi接入我們的平台以進行示範商業運營。我們的車隊銷售及維修引入了一站式標準化汽車服務平台，優化了司機的購車、維修保養成本及流程，強化了他們與我們的聯繫。截至2023年12月31日，我們能夠向135,200名司機提供車隊銷售及維修。來自車隊銷售及維修的收入由2022年的人民幣118.6百萬元增加至2023年的人民幣320.4百萬元，分別佔同期總收入的8.7%及14.8%。我們的寶貴用例信息以及與智慧出行服務行業各個細分領域的參與者的緊密聯繫，使我們能夠高效地推出技術服務，實現有效獲客。截至最後實際可行日期，我們已獲得合約總值為人民幣57.9百萬元技術服務合約。我們在業務及收入來源方面的多元化以及在具潛力的鄰近地區的部署將確保未來的穩定可持續發展。
- **我們獨有且具競爭力的股東背景。**我們由廣汽集團和騰訊聯合發起創立，小馬智行為戰略股東，能夠整合整個汽車製造及出行技術價值鏈的豐富資源。例如，我們作為智慧出行服務領域的新參與者，廣汽集團新能源汽車的穩定供應幫助我們在大灣區聚焦城市快速建立起車隊，鞏固我們在該等區域的地位。我們與廣汽集團的密切關係使我們能夠實現集中購車，這對於推出及運營我們的車隊銷售及維修業務至關重要。我們亦受益於騰訊的互聯網基礎設施及用戶流量，實現快速的市場擴張及用戶拉新。此外，背靠我們的股東小馬智行，相較於我們的同行，我們自然會更接近自動駕駛解決方案開發商，能夠及時了解其不斷變化的需求，從而使我們能夠提供更精良的技術服務並因此獲得更多合約。

自我們成立以來及於往績記錄期間，我們投入大量資源積累乘客和司機以支持業務擴展並加強我們的技術能力，使我們能夠在疫情影響下實現顯著增長。因此，我們於往績記錄期間錄得經營虧損、淨虧損及經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量），主要是由於我們在大灣區的主要城市迅速建立業務並提高我們在該等市場的滲透率所產生的成本及開支，包括(i)在我們的地理覆蓋範圍方面的快速業務擴張過程中提供的獎勵，幫助我們快速獲得和留住乘客和司機。具體而言，向使用我們網約車服務的乘客提供的獎勵作為我們的收入扣減入賬，而向網約車服務從業司機提供的獎勵則作為收入成本入賬。請參閱「財務資料－重大會計政策資料、判斷及估計－收入－出行服

業 務

務業務－獎勵」；(ii)於我們經營所在市場建立和提高我們的品牌知名度所產生的銷售及營銷開支；(iii)為開發及改進我們的技術系統及用戶界面以進一步優化用戶體驗及增強我們的技術能力而產生的研發開支，以促進Robotaxi及技術服務等新業務的增長；及(iv)支持我們的業務增長的一般及行政開支。根據弗若斯特沙利文的資料，像我們這樣的出行服務公司在初始發展階段產生大量成本及開支屬正常。然而，隨著地域擴張戰略的實施及我們經營管理效率的提升，我們預期在業務擴張的同時將可控制成本及開支佔我們收入的百分比增長。

我們不追求短期的財務回報，而是繼續致力於鞏固我們長期成功的基礎，專注於提供優質體驗及擴大我們在中國的地理網絡，建立我們的乘客和司機群體。為在我們計劃進入的新城市實現進一步市場滲透並建立我們的品牌知名度，並在先進技術的支持下繼續完善我們的服務，我們預計在不久的將來收入成本及經營開支的絕對金額將隨著我們的業務擴張而增加。因此，我們在未來一段時間內的收入增長可能無法完全覆蓋短期內所產生的各種成本及開支，以及隨著我們不斷擴大我們出行服務的業務範圍、增強我們的技術能力及發展我們新推出的服務，我們預計在2024年、2025年、2026年及2027年將繼續產生淨虧損及經營淨現金流出。此外，我們可能無法成功將我們的Robotaxi服務商業化，即使我們能夠將該業務商業化，我們也不能保證我們將能夠提供安全、高效、具競爭力及經濟上可行及經濟上可行而且廣受市場歡的Robotaxi服務。並進一步實現我們的財務預期。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－倘我們無法開發或管理廣受市場歡迎的新增或升級服務、產品或技術，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響」。無論我們的Robotaxi服務能否商業化，我們無法在2024年、2025年、2026年及2027年實現收支平衡。上述前瞻性陳述乃基於針對我們的現行及未來業務戰略及我們未來經營所在環境所作出的多項假設而作出。該等前瞻性陳述涉及已知及未知的風險、不確定因素及其他因素，其中部分因素超出我們所能控制的範圍，可能導致實際業績、表現或成就或行業業績與前瞻性陳述所表述或隱含的任何未來業績、表現或成就存在重大差異。請參閱「風險因素－我們於往績記錄期間錄得毛損、淨虧損及淨現金流出，且日後可能繼續錄得毛損、淨虧損或錄得淨現金流出」。

業 務

未來，我們計劃遵循既定的道路，通過以下方式維持可持續發展並實現盈利：(i) 擴大業務規模及促進收入增長；(ii) 提高毛利率；(iii) 提升經營及管理效率；及(iv) 改善流動淨負債狀況。隨著該等策略及計劃的實施，我們預期將實現盈利，實現收入的可持續增長並改善我們的經營現金流量狀況。

擴大業務規模及促進收入增長

我們在中國業務發展最快的領域之一開展業務，致力於解決中國城市居民出行方面所面臨的重大挑戰。根據弗若斯特沙利文的資料，按交易額計，中國及大灣區的智慧出行行業市場規模預計將於2024年至2030年分別以17.1%及21.4%的年複合增長率增長，並於2030年分別達到人民幣15,352億元及人民幣2,100億元。我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們相信，我們有能力在未來實現可持續增長。

在現有城市擴大我們的網約車服務業務

為更好地把握及利用未來的增長機會，我們擬通過以下措施戰略性地增加在我們已開展業務城市的網約車服務業務的收入。

- **擴大我們的司機群體及運力。**根據弗若斯特沙利文的資料，由於大灣區及中國其他地區對出行服務的強勁需求潛力，預計網約車服務提供商的履約能力將持續不足。因此，擁有龐大且稱職的司機隊伍及運力的公司較其他公司更有可能把握市場不斷增長的需求。於2021年、2022年及2023年，我們錄得的接起率分別為81.5%、84.8%及88.9%。我們將繼續利用豐富的訂單資源和先進的匹配算法，確保我們的司機享有穩定的收入。此外，我們車隊銷售及維修業務的持續發展，以及更全面的服務產品矩陣及簡化的交付流程，將為司機節省繁重的車輛相關保養維修工作及高昂成本，增加我們對彼等的吸引力。
- **提升用戶體驗。**憑藉我們以用戶為中心的方針及對提供優質服務的一貫承諾，於2021年、2022年及2023年，我們出行服務的月均活躍乘客人數分別為1,031.7千名、1,203.8千名及1,047.3千名。我們擬繼續優化我們的匹配算法，並加強對司機的培訓，以確保我們的乘客能夠獲得滿意的出行體驗。

業 務

- **加強與運力加盟商的合作。**我們與運力加盟商在以下方面合作：(i)司機招募及管理；及(ii)車輛管理。我們的運力加盟商僱用符合所有法律及內部規範的司機，並管理司機，包括向我們的運力加盟商租用服務車輛的司機收取汽車租金。在車輛管理方面，我們協助運力加盟商獲取穩定的合規服務車輛供應。請參閱「與行業夥伴的關係－運力加盟商」。加強與運力加盟商的合作可確保我們擁有一支合規且稱職的服務車隊供應，這對我們為乘客提供令人滿意的出行體驗至關重要。
- **承諾高於行業平均水平的合規率。**監管機構近年有加強出行服務監管的趨勢。因此，具有良好合規記錄及健全合規體系的網約車服務提供商有望在未來抓住更多商機。我們在訂單合規率方面處於行業領先地位。根據交通運輸部公佈的資料，截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一。自2020年11月交通運輸部開始公佈所有網約車平台的合規率排名以來，通過第三方出行服務平台向我們下達的訂單呈持續上升趨勢，從公佈排名之前一個月至2020年12月增加65.9%。

在新城市擴大出行服務的地理覆蓋範圍

我們通過加強整體服務和營銷能力，在不斷強化佈局和地理覆蓋範圍的同時保持運營效率和投資回報，這對於我們未來的成功而言至關重要。考慮到人口及社會經濟狀況、我們的當地資源及品牌知名度、監管環境及競爭格局，我們戰略性地將服務網絡從現有市場擴展到精心挑選的地區。我們的策略並非在不同城市隨機投入大量資源以獲取短期經濟回報，而是首先選擇經濟發達且城際出行需求強勁的城市集群，並確定該等集群內的主要城市作為我們的聚焦城市，以最大限度地發揮跨城市的網絡效應。在不久的將來，我們計劃繼續實施地域擴張戰略，根據擴張計劃，在大灣區的其他城市以及我們提供出行服務（包括Robotaxi）的更多周邊省市建立更為強勢的佈局。

業 務

地域擴張使我們能夠擴大我們的乘客群體，使我們的市場定位多樣化，並降低與依賴任何地理區域相關的風險，並增強我們的品牌知名度，以上所述都有望在未來進一步促進收入增長，對我們這類出行服務公司的運營規模及收入持續增長而言至關重要。此外，我們於往績記錄期內持續改善成本及開支管理能力，體現於(i)應付予運力加盟商的管理費佔我們總成本的百分比有所下降，是由於我們協助與我們合作的運力加盟商提高效率並加強成本管理。於2021年、2022年及2023年，我們向運力加盟商支付的單均管理費分別為人民幣0.84元、人民幣0.61元及人民幣0.40元；(ii)向我們司機提供的每筆訂單的獎勵減少，是由於我們為司機提供獲得大量出行訂單機會並協助彼等管理並優化成本結構。於2021年、2022年及2023年，我們向提供網約車服務的註冊司機提供的每筆訂單的獎勵分別為人民幣2.87元、人民幣1.71元及人民幣1.46元；及(iii)我們的銷售及營銷開支佔總收入的百分比有所下降，是由於我們已強勢佈局對聚焦城市具協同潛力的新市場。我們相信由於上述措施可方便複製至新的地域市場，擴張能為我們的成本及開支管理能力帶來裨益，且由於運營規模擴大能進一步提升品牌知名度並增強議價能力，故預期有關措施將保持有效。此外，地域擴張的新城市所產生的毛利對我們實現收支平衡至關重要。隨著我們的運營效率持續提高，預期現有城市所產生的毛利將會持續提升，並可持續提升至行業領先水平。新城市所產生的毛利將進一步提升我們的盈利能力以彌補固定成本並有助我們於短期內實現收支平衡。因此，我們認為地域擴張有助我們提高盈利能力。

我們亦計劃憑藉已在大灣區行之有效的地域擴張戰略，將我們的版圖擴展至中國其他地區。具體而言，考慮到人口、GDP總量、人均GDP、GDP增速、公共交通狀況、出租車運力及網約車市場飽和度等因素，我們的目標是從聚焦城市中選擇一些主要城市作為一線城市。當我們進入中國不同地區的市場時，我們將優先在一線城市進行資源投資及運營提升。在潛在的一線城市中，我們優先向與現有城市（尤其是廣州）有更多空間交互的城市擴張。考慮到人口、人均GDP以及與附近一線城市的空間交互，我們亦圍繞地域擴張戰略中的一線城市選擇若干聚焦城市作為二線城市。在該等一線城市建立強大而忠誠的乘客群以及具有競爭力的司機隊伍後，二線城市預計將最大程度地受益於在該等市場既有的品牌知名度及乘客群，從而促進我們在相關地區的獲客及市場滲透。與我們進入現有聚集城市的方法類似，我們進軍大灣區以外城市的

業 務

主要步驟包括：(i)取得必要的許可證及牌照；(ii)利用我們在附近城市的現有資源，與當地或跨城市的汽車合作夥伴建立合作關係；及(iii)通過初始營銷投資吸引司機及乘客。下表載列我們於所示期間按不同區域劃分⁽¹⁾計劃擴張的城市數目明細：

	截至12月31日止年度				
	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
	(城市數目)				
中國東部	2	3	–	–	1
中國南部	–	–	2	1	–
中國中部	1	–	–	–	–
總計	3	3	2	1	1

附註：

- (1) 上表所載資料乃基於目前預期、估計、預測、管理層所信及管理層所作的假設，涉及難以預測的風險、不確定性及假設。因此，實際結果及業績可能因多項因素（包括但不限於我們業務運營及財務狀況的變化）而與有關資料所述或預測有重大差異。

然而，我們不會注重我們在特定年度進入的新城市數量。相反，隨著規模的擴大，我們更注重保持網約車服務收入的穩定增長。我們通過定期評估我們在不同地區表現及收入分佈，努力實現現有及新城市投資的動態平衡。我們的擴張計劃最終將取決於我們能否在我們擬經營網約車服務的城市取得網約車業務許可證。請參閱「風險因素－我們須取得及維持必要的牌照及批文，倘我們須採取耗時或昂貴的行動以取得及維持該等必要的牌照及批文，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響」。

進一步拓展我們的服務產品矩陣及收入組合

我們多維度服務系統由出行服務、技術服務和車隊銷售及維修構成。憑藉我們運營出行服務平台所積累的經驗和資源，我們亦涉足技術服務。利用通過出行服務產生及收集到的海量用例信息並與我們作為中國出行服務市場上具豐富經驗的市場領導者的市場洞察力相結合，我們已為汽車製造商和自動駕駛解決方案供應商以及政府部門

業 務

開發了各種自動駕駛技術解決方案，如人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖解決方案。我們亦於2022年4月開始車隊銷售及維修業務，為司機及運力加盟商提供全套支持服務。經過初步發展階段，我們預計這兩個分部將成為我們業務的新增長動力。

未來，我們預計我們的技術服務及車隊銷售及維修將保持穩定發展並進一步促進我們的收入增長，特別是：

- **技術服務。**我們預計技術服務收入的增長主要受人工智能數據及模型解決方案服務的發展所推動。根據弗若斯特沙利文的資料，人工智能數據及模型解決方案市場預計於2024年達到人民幣62.5億元，到2026年將達到人民幣128.4億元，並於2027年進一步增加至人民幣180.1億元。我們擁有先進的技術和豐富的寶貴數據，並處於有利地位，可以在這個不斷增長的市場中佔據更多的市場份額。我們擬通過以下措施進一步發展人工智能數據及模型解決方案服務的規模：(i)我們計劃利用我們強大的股東背景在自動駕駛產業鏈中發掘更多客戶。例如，除小馬智行外，我們計劃與自動駕駛AI芯片公司、AI感知解決方案供應商及汽車製造商建立業務關係；(ii)我們計劃進一步優化服務交付流程以改善客戶體驗。我們開發的OnTime Data Encoder平台具有多種功能，例如預標註、連續框架標註、4D標註、自動標註，使我們能夠更高效地向客戶交付人工智能數據及模型解決方案；及(iii)我們計劃進一步提升我們的技術能力。於2023年，我們與各種實體（包括科技公司及學術機構）建立合作關係，以加強我們的研發工作。截至最後實際可行日期，我們已獲得總合約價值人民幣57.9百萬元技術服務訂單，將於未來幾年內確認。
- **車隊銷售及維修。**我們致力於為司機提供一站式標準化汽車服務平台，涵蓋從購買、保養、維修及其他售後服務的整個用車週期。我們的車隊銷售及維修簡化了司機的日常工作，節省了他們的時間及精力，增強了他們對我們的黏性。因此，預期更多的司機將會發現我們的車隊銷售及維修具有吸引力，從而推動該等服務的未來增長。此外，通過使用我們的車隊銷售及維修，司機能夠提高其運營效率並優化其成本及開支結構，這有助於我們維持一支具有競爭力的服務車隊，這是出行服務提供商為乘客帶來優質出行體驗的基礎。此外，作為Robotaxi運營中不可或缺的一部分，我們的車隊銷售及維修旨在為Robotaxi服務提供高效便捷的日常維護、系統故障排除以及車輛檢查及維修，從而幫助我們的Robotaxi服務實現更長的運營時間及更高的運營效率。隨著Robotaxi服務的進一步滲透，我們預計未來車隊銷售及維修將繼續擴大。

業 務

由於上述原因，我們的出行服務、技術服務和車隊銷售及維修相互之間緊密互動，產生協同效應並促進我們整體業務的增長。

毛利率持續改善

雖然我們仍處於快速發展的初期階段，但於往績記錄期間，我們的毛損率有所收窄。儘管受到疫情的不利影響，但我們的毛損率仍由2022年的-10.7%改善至2023年的-7%。我們的毛利率改善主要歸因於以下因素：

- **審慎的獎勵策略。**我們將乘客使用網約車服務支付的服務費(扣除增值稅)確認為我們的網約車服務收入。我們向該等乘客提供的獎勵作為收入扣減入賬。我們一直致力於通過減少每筆訂單的有關獎勵增加我們的收入，並通過提供優質服務及利用我們優質的用戶流量更有組織地擴大我們的乘客群並有效提高乘客黏性。同時，經過初步發展階段後，我們在向乘客提供獎勵方面日趨謹慎。我們向客戶提供的每筆訂單獎勵由2021年的人民幣5.78元減少至2022年的人民幣5.62元，並進一步減少至2023年的人民幣5.28元。因此，於往績記錄期間，我們的網約車服務收入實現強勁增長，且儘管同期向客戶提供的每筆訂單獎勵有所下降，但於2021年、2022年及2023年的年度乘客留存率仍分別錄得31.7%、31.0%及27.8%。
- **優化成本結構。**司機服務費構成我們收入成本的主要部分。我們非常重視招募具備資質的司機，同時不斷優化我們的成本結構。從司機的角度來看，我們利用自有平台的優質用戶流量和多元化的第三方出行服務平台合作夥伴，結合我們科學均衡的算法和調度機制，為司機提供獲得大量出行訂單的機會，讓他們得以獲得穩定收入。再者，我們開發了一套數據分析系統，向司機顯示訂單密度熱圖，並建議司機停留在有更多訂單的區域附近，透過縮短到達上車點的出行時間和等待訂單時間來幫助司機，並將提高我們的接起率。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2021年、2022年及2023年的接起率分別為81.5%、84.8%及88.9%，高於行業平均水平。此外，我們的車隊銷售及維修以較低的價格為司機提供全套服務，例如購車、車輛保養及維修服務，幫助他們管理及優化成本結構，這意味著司機可以保持車輛在良好狀態並降低停駛時間，否則可能會導致收入損失。我們提供的全面支持和服務在司機之間建立信任，當他們感到支持和重視時，他們更有可能在我們的平台上保持活躍，從而帶來更穩定的收益。由於上述原因，我們已能夠提高司機黏性及控制向司機提供的獎勵。向提供網約車服務的註冊司機提供的每筆訂單的獎勵由2021年的人民幣2.87元減

業 務

少至2022年的人民幣1.71元，並進一步減少至2023年的人民幣1.46元，根據弗若斯特沙利文的資料，低於行業平均水平。根據弗若斯特沙利文的資料，由於現有城市及目標新城市的競爭格局相似，我們優於行業平均水平的接起率以及支付予註冊司機的每筆訂單獎勵表明，不論是在我們運營的現有城市，還是在我們計劃運營的新城市，我們皆有以更具競爭力的成本吸引及挽留司機。

此外，我們還幫助與我們合作的運力加盟商提高效率並加強成本管理，以降低應付予彼等的管理費佔我們總成本的比例。例如，我們開發了專有的車輛和司機管理系統，並免費為我們的運力加盟商提供訪問權限。我們不時為運力加盟商提供培訓，協助彼等提高營運效率。此外，我們的車隊銷售及維修項下提供的車輛銷售及保養服務亦有助於我們的運力加盟商降低成本。因此，於2021年、2022年及2023年，我們向運力加盟商支付的單均管理費分別為人民幣0.84元、人民幣0.61元及人民幣0.40元。

- **開發自動駕駛及Robotaxi技術。**我們相信，我們對自動駕駛及Robotaxi運營服務研發活動的投入將為我們未來擴大技術服務業務規模、推動Robotaxi服務商業化並提高其毛利率奠定長期成功的基礎。我們將進一步增強我們提供技術服務的技術能力並擴大其業務規模。此外，自動駕駛及Robotaxi技術的進步將加速我們Robotaxi服務的商業化進程，同時毛利率亦將因無人駕駛汽車運營成本的優化而有所改善。
- **多元化的收入組合。**我們計劃利用我們的行業資源及分析能力，使我們的收入來源多元化，我們在發展技術服務及車隊銷售及維修方面所做的努力證明了這一點。於往績記錄期間，該等服務的毛利率通常高於出行服務，且我們已實現正毛利率。於往績記錄期間，我們的出行服務佔我們整體收入的大部分，分別佔2021年、2022年及2023年的99.9%、91.3%及84.0%。我們預計我們的出行服務在不久的將來將繼續貢獻我們大部分的整體收入。同時，預計技術服務及車隊銷售及維修的絕對金額將有所增加。我們預計技術及車隊銷售及維修的收入貢獻的增加以及其高於平均水平的毛利率將有助於提高我們的盈利能力，主要是由於(i)預計出行服務的毛損率將進一步收窄；(ii)我們預計將獲得更多技術服務合約，並進一步增加由此產

業 務

生的收入，該等服務於往績記錄期間按項目基準進行，並於2021年、2022年及2023年分別維持11.9%、零及17.6%的高毛利率。我們預計技術服務的毛利率將逐步提升並達致行業平均水平，根據弗若斯特沙利文的資料，該水平高於我們的水平，因為我們目前正處於提供該等服務的初始階段；及(iii)我們預計車隊銷售及維修的收入將進一步增長，於往績記錄期間保持穩定的毛利率，並將有助於我們扭轉虧損狀況。

提升經營管理效率

於往績記錄期間，為提高乘客忠誠度及我們的品牌認可度，我們產生了大額的經營開支，包括銷售及營銷開支以及一般及行政開支。於中短期內，我們將繼續投資於市場擴展、品牌推廣及營銷活動以及新技術開發。隨著我們的品牌知名度提高及更先進技術得到應用，我們預計我們管理經營開支的能力將繼續增強。

於往績記錄期間，我們的經營開支主要包括銷售及營銷開支。憑藉我們強大的品牌知名度及地域擴張戰略，我們已強勢佈局對聚焦城市具協同潛力的新市場。新市場與我們的聚焦城市之間的巨大協同效應為我們以最優運營效率擴大業務規模提供了途徑。我們的銷售及營銷開支佔我們總收入的百分比由2021年的26.1%下降至2022年的16.9%，並下降至2023年的10.1%。未來，我們預計銷售及營銷開支的絕對金額將增加，而佔總收入的百分比將下降。我們擬管理銷售及營銷開支的增長，確保有關增長仍具成本效益。我們計劃(i)通過現有用戶口碑推薦及多種交互式推廣活動提高用戶間的品牌知名度；(ii)通過進一步實施地域擴張戰略及精準營銷吸引新用戶，從而降低用戶拉新成本。得益於我們的地域擴張戰略，我們每名新活躍乘客的獲客成本從2021年至2023年減少16.1%；及(iii)通過線上與線下渠道相結合的多渠道營銷及品牌推廣活動，提高推廣效率。我們擬應用先進的AI技術，根據乘客的特定行程及個人需求推出適當的推廣活動。隨著行業發展，我們將動態調整我們的整體營銷及推廣策略，以進一步優化我們營銷活動的投資回報。

業 務

於2021年、2022年及2023年，我們的一般及行政開支分別佔我們收入的9.9%、7.8%及7.2%。我們的一般及行政開支主要包括員工開支。於往績記錄期間，我們一般及行政開支佔收入的百分比整體呈下降趨勢。為將一般及行政開支佔總收入的百分比維持在較低水平，我們計劃通過以下方式進一步提高管理效率：(i)審慎監控行政團隊的擴大及必要性。為維持最佳行政人員規模，我們將投資於全面的培訓及發展計劃，以提高我們現有人員的生產力。受益於該等舉措，我們將建立一支能夠支持我們業務擴張及減少進一步招聘需求的行政團隊；(ii)精簡公司架構，進一步加強集中管理。我們將檢討我們現有的組織架構，減少重複工作並提高效率。我們亦將培養在溝通與合作方面持開放態度的文化，以確保快速有效地作出決策；及(iii)通過更加數字化和智能化的系統完善各部門的運營。該等系統將自動執行日常任務，減少人為錯誤並提高生產力。我們亦將利用數據分析來發現效率低下的方面，並實施針對性的措施來解決這些問題。

改善流動淨負債狀況

截至2023年12月31日，我們錄得流動淨負債人民幣1,553.5百萬元，主要是由於(i)可轉換可贖回優先股增加人民幣913.3百萬元；及(ii)向投資者發行的其他金融負債增加人民幣162.1百萬元，部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣59.2百萬元；及(ii)應計費用及其他應付款項減少人民幣271.4百萬元所抵銷。請參閱「財務資料－若干主要資產負債表項目的討論－流動淨負債」。截至最後實際可行日期，就B輪認股權證向投資者發行的所有其他金融負債已在B輪認股權證行使後轉換為可轉換可贖回優先股。我們預期可轉換可贖回優先股賬面值的持續波動將影響我們直至[編纂]的財務狀況。所有可轉換可贖回優先股將因[編纂]後自動轉換為我們的股份而由金融負債重新分類為權益，因此淨負債狀況將轉為淨資產狀況。此外，我們擬通過如下多項措施進一步改善流動淨負債狀況：

- 我們計劃改善經營現金流量，減少經營活動所用淨現金。具體而言，我們計劃在實施戰略及措施的同時，鞏固營運資金及現金狀況，以便在日後扭虧為盈。此外，我們計劃與銀行保持穩定的關係，以利用銀行承兌匯票等金融工具；

業 務

- 隨著我們的業務規模不斷擴大，我們預期我們與供應商的議價能力將有所提升，且我們計劃與供應商協商更佳的信貸條款以延長付款週期。例如，我們計劃利用與廣汽工業的關係，就車隊銷售及維修的車輛採購爭取更有利的信貸條款及支付條款。此外，我們計劃與銷售及營銷服務供應商協商以獲得對我們更為有利的信貸條款及商業條款；
- 我們計劃繼續根據收到的訂單採購車輛並優化存貨水平。此外，我們在車輛交付前收取客戶付款，此舉亦改善了我們的現金狀況；及
- 我們計劃繼續實施有效的信用評價體系及嚴格的措施，以加強我們的貿易應收款項管理並保持穩定的貿易應收款項收回。於往績記錄期間，我們的貿易應收款項周轉天數於2021年、2022年及2023年保持穩定在三天。

基於上文所述，董事認為，我們的業務可持續發展。經計及我們可用的財務資源（包括現金及流動資產以及[編纂]估計淨[編纂]），董事認為，且聯席保薦人認同，我們擁有充足的營運資金滿足現時（即自本文件日期起計至少12個月）的需求。

知識產權

我們認為，我們的專有域名、著作權、商標、商業秘密及其他知識產權對於我們的業務經營至關重要，亦是我們成功及競爭力的根本，且我們為其發展及保護投入大量時間和資源。我們依賴各種專利、著作權、商標、商業秘密法及披露限制來保護我們的知識產權。截至最後實際可行日期，我們有59項註冊專利、495個註冊商標、22項註冊軟件著作權、兩項註冊著作權及三個註冊域名。截至同日，我們已為所有核心技术註冊專利。

有關我們重要知識產權的詳細資料，請參閱「附錄四－法定及一般資料－有關我們業務的進一步資料－知識產權」。

業 務

除作出商標和專利註冊申請外，我們亦實施一系列知識產權保護政策。我們的僱員一般必須簽訂標準勞動合同，當中包含保密條款以及一項條款，訂明其受聘於我們期間所產生的所有發明、商業秘密、開發成果及其他發明創造均屬於我們的財產，並須向我們轉讓其可能自該等勞動中取得的任何所有權。我們積極監控侵犯我們知識產權的行為並就此提出索賠。此外，我們亦在招聘過程中落實篩查程序，幫助我們避免可能因聘用競爭對手前任僱員而引發的糾紛。

我們的審計及法務部門負責知識產權保護的相關事宜，包括：(i)內部政策的制定及施行；(ii)培訓；(iii)知識產權的申請、續期、引進授權及對外授權以及轉讓；(iv)發起侵權索償及處理糾紛解決程序；及(v)與監管機構溝通等。我們亦責成研發和營銷部門承擔其各自保護研發財產及商標的責任。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因侵犯第三方於中國的商標、牌照及其他知識產權而招致任何重大爭議或索償。

僱員

截至2023年12月31日，我們有475名全職僱員，大多數位於中國廣東省廣州市。下表載列我們截至2023年12月31日按職能劃分的僱員人數：

僱員職能	僱員人數	佔總數 的百分比
銷售與營銷	202	42.5
產品及研發	210	44.2
行政*	63	13.3
總計	475	100

附註：

* 同時擔任行政或管理職務的若干研發人員在此歸類為行政職能。

業 務

我們的成功取決於我們吸引、挽留和激勵合資格人員的能力。我們採用校園與橫向招聘相結合的方式招聘僱員。我們為僱員提供有競爭力的薪金、與表現掛鈎的現金花紅及福利待遇。我們奉行長期增長策略，持續投資於培訓及團隊建設，以幫助我們的僱員與我們共同成長。因此，我們在吸納及留住核心僱員方面有優秀往績。請參閱「－社會責任及環境保護－員工關懷」。

我們的僱員成立了職工工會。我們與僱員保持良好關係且致力創建公平及對個人成長有益的工作環境。我們禁止種族、性別、宗教、年齡、籍貫及其他特性等一切形式的歧視。

根據中國法律法規的要求，我們參與適用地方市政府及省政府組織的各項僱員社會保障計劃，包括住房公積金、養老、醫療、工傷、生育及失業福利計劃，我們按僱員薪資的特定百分比向該等計劃供款。於往績記錄期間，祺宸科技及宸祺出行已自行或通過第三方人力資源機構為其所有僱員向當地相關部門全額繳納社會保險費及住房公積金。我們的中國法律顧問認為：(1)我們因通過第三方人力資源機構向相關地方當局支付社會保險費及住房公積金而受到相關部門的行政處罰或相關僱員的索賠的可能性相對較低；(2)其並無發現本集團因違反中國社會保險或住房公積金法律而受到處罰的任何記錄。我們與行政人員、經理及僱員訂立有關保密、知識產權及不競爭的勞動合同及協議。這些合同一般載有一項於其受僱期間及受僱後生效的保密條文。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的經營並未遇到任何重大勞資糾紛或任何員工招聘方面的困難。

保險

我們認為，通過按中國法律法規要求及按照行業的商業慣例投購各項強制保險，我們已為僱員提供充分保障。

我們為僱員提供補充商業醫療及人壽保險。若干保單福利亦延伸至覆蓋僱員子女。

業 務

除僱員保險外，我們亦投購各類與我們的服務相關的保險，包括(i)為我們的企業客戶以及我們順風車服務的乘客和司機購買補充意外保險；(ii)根據國家及地方交通部門對網約車服務提供商的規定，購買可對司機和乘客損失承擔賠償的承運人責任險；及(iii)為Robotaxi購買機動車交通事故責任強制保險、補充商業意外保險和承運人責任險等。在我們與運力加盟商的協議中，我們要求彼等為其管理的所有運營車輛購買機動車交通事故責任強制保險。我們過往並無購買足額保障所有網約車服務車輛及相關乘客的承運人責任險，主要是由於(i)我們已訂立協議，要求我們的運力加盟商購買承運人責任險；及(ii)與我們平台運營有關的安全事故產生的損失主要由運力加盟商及司機投購的機動車交通事故責任強制保險及補充商業意外險承保。截至最後實際可行日期，我們已通過與兩家持牌保險公司合作為所有網約車服務車輛及相關乘客提供足夠的承運人責任險來糾正該問題。

根據法律規定，為合資格提供網約車服務，除法律規定每輛汽車必須投保的機動車交通事故責任強制保險及第三方責任保險外，車輛必須購買商業意外保險。我們會在我們的平台車輛服務激活前核驗其保險保障。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的保單：(i)涵蓋車輛事故導致的各種損失及費用，包括身故、殘疾、醫療開支及誤工費，與中國的一般市場慣例一致；及(ii)屬充足且與一般市場慣例相當。

於往績記錄期間，我們並無發生保險保障範圍以外的索償或糾紛，原因為就我們平台提供服務期間發生的事故提出的所有索償乃由我們司機或事故涉及的另一方(如適用)購買的上述機動車交通事故責任強制保險、第三方責任保險或商業意外保險(視乎責任認定而定)悉數承擔。我們為平台購買的承運人保險屬次要性質，且僅在上述司機保單無法足以承擔索償的情況下方需提出索償。於2021年、2022年及2023年各年，我們面臨兩項承運人責任索賠，所有索賠均由我們投保的承運人責任險全額承保。

按照一般市場慣例，我們並未投購任何業務中斷保險或產品責任保險，而中國法律並無強制投購有關保險的規定。我們並未投購要員保險，亦未投購涵蓋我們的網絡基礎設施或信息技術系統損壞的保險且並未投購任何財產損失險。我們亦未就涉及合約安排的風險投保。於往績記錄期間，我們並無就業務提出任何重大保險索償。請參

業 務

閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們業務相關的風險」。據我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，就提供網約車服務而言，我們在各重大方面已遵守中國有關保險的適用法律法規。

物業

我們的公司總部位於中國廣東省廣州市。截至最後實際可行日期，我們並無擁有任何物業且於中國租賃67處物業，總建築面積約為22,247.24平方米。我們的租賃物業主要作辦公用途。

用途不一致

截至最後實際可行日期，總建築面積約為8,136.7平方米的20項租賃物業（即我們的辦公室及客戶服務中心）的實際用途與該等業權證書或相關授權文件所載的規劃用途不一致。這主要是由於相關出租人未能取得或提供用途一致的相關產權證書，而我們嚴格遵守租賃協議所規定的用途。我們選擇該等物業是因為其位置便利，有利於提高我們的管理和運營效率。就該等物業而言，我們的中國法律顧問認為，倘地方當局恢復土地使用權，我們可能無法租賃、佔用及使用該等租賃物業。考慮到：(i)由於上述租賃物業主要用於辦公室及客戶服務中心，我們將能夠以商業上可接受的條款找到相若物業作為替代品，且搬遷不會對我們的財務狀況或經營業績產生重大不利影響；(ii)遵守有關物業的產權證書載明的規劃用途屬業主的責任，而作為租戶，我們將不會在這方面遭受任何行政處罰或懲罰；及(iii)就其餘相關租賃物業而言，倘我們因用途不一致而不得不停止使用該等租賃物業，出租人已承諾賠償我們的損失，我們的董事認為，該等租賃物業的缺陷不會對我們的業務經營產生重大不利影響。我們將與地方當局保持定期溝通，並準備在租期屆滿後根據行政規定搬遷至其他物業。倘我們須遷出該等用途不一致的租賃物業，考慮到該等租賃物業主要用於辦公室及客戶服務中心，根據我們的內部估算，並計及市場租金水平及裝修開支，我們估計搬遷成本並不重大。我們認為，搬遷開支不會對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響。

業 務

業權缺陷

截至最後實際可行日期，我們總建築面積為11,877.42平方米、用作辦公室、客戶服務中心、車輛保養及存放場所、車輛展廳、停車場及充電站的租賃物業中有21處存在業權缺陷，因為若干出租人未能提供物業產權證明或有關其出租該等物業的合法權利的其他相關證明。這主要是由於該等出租人(i)未能取得相關業權證書；或(ii)拒絕向我們提供相關物業產權證明或有關其出租該等物業的合法權利的其他相關證明。因此，據中國法律顧問告知，租賃未必有效且存在我們無法繼續使用該等物業的風險。由於我們已取得證明出租人有權向我們租賃物業的相關授權文件，該缺陷不會對我們的業務經營造成重大不利影響。截至本文件日期，我們並不知悉任何第三方或政府部門對該等租賃物業的業權提出任何可能影響我們現時佔用的質疑。

根據相關法律法規及經我們中國法律顧問確認，並無規則或法規要求承租人取得產權證明或因承租人未取得產權證明而對承租人作出監管處罰。因此，我們的中國法律顧問認為，我們不會因租賃物業的任何業權缺陷而受到任何重大行政處罰。

此外，根據相關中國法律法規及租賃協議，倘租賃協議因出租人的過錯而無效，承租人有權要求賠償。倘我們繼續租賃該等物業的能力受到第三方異議的影響，我們可能會根據相關中國法律法規及租賃協議向出租人尋求彌償。

我們認為附近有足夠的可資比較替代物業，因此，我們預計我們不太可能會花費大量時間和成本來物色替代物業及搬遷我們的業務。倘我們須遷出該等有業權缺陷的租賃物業，根據我們的內部估算，並計及市場租金水平及裝修開支，我們估計搬遷成本並不重大。我們認為，搬遷開支不會對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響。

未備案情況

截至最後實際可行日期，我們總建築面積為21,057.49平方米、用作辦公室、車輛保養及存放場所、車輛展廳、停車場及充電站的租賃物業的62份租賃協議尚未向中國相關土地及房地產管理部門辦理登記備案，主要是由於本公司無法控制的原因所致，例如相關出租人未能辦理必要的租賃登記手續或未能提供足夠的租賃登記文件(如物業產權證明或有關其出租該等物業予本公司的合法權利的其他相關證明)。根據相關中國法律法規，租賃協議的訂約方有義務對已簽立的租賃協議進行備案。據我們的中國法

業 務

律顧問告知，租賃協議的有效性及其可執行性不受未能向相關政府機關辦理租賃協議登記備案的影響。根據相關中國法規，我們可能會被相關政府部門責令在規定期限內辦理相關租賃協議備案，否則我們可能就每項未備案租賃被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款，及截至最後實際可行日期，上述62項未備案租賃物業的最高潛在罰款總額為人民幣620,000元。截至本文件日期，我們尚未收到相關政府部門要求我們為該等租賃協議辦理備案的任何命令。一旦我們收到相關政府部門的任何要求，我們承諾將全力配合辦理租賃協議的備案。

截至2023年12月31日，我們所租賃或擁有的物業的賬面值均不超過我們綜合總資產的15%或以上。根據香港上市規則第五章及公司條例(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第6(2)條，本文件獲豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例第342(1)(b)條的規定，其規定須將土地或建築物上的全部權益編入估值報告。

請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們於若干租賃物業的合法權利可能遭受質疑」。

預防及補救措施

為防止日後再次發生類似事件，我們已制定及實施預防及補救措施，以確保遵守與物業有關的法規：

- 我們計劃向高級管理層提供不動產用途方面適用法律及監管規定的定期培訓。我們亦將與地方當局及外部法律顧問保持密切溝通，以了解相關法律法規的最新動態；
- 於甄選物業時，我們將於訂立任何新租約之前對新物業的合規狀態進行評定；
- 我們準備在租期屆滿後根據行政規定搬遷至其他物業。

業 務

- 我們計劃與出租人就其補救缺陷的進度保持定期溝通，其中包括在可行的情況下促使出租人提供、領取及自租賃物業的擁有人取得產權證明；
- 我們已提交完整的租賃備案申請文件；
- 我們將繼續尋求租賃物業業主的合作，以向相關中國政府部門辦理已簽立租賃協議的備案；及
- 我們已創建一份包含詳細資料的租賃物業清單，包括各處所的租賃備案狀況，以繼續與業主聯絡，爭取為我們的租賃物業辦理備案。

牌照、批文及許可證

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們的中國法律顧問告知，我們已就中國的業務經營取得需要的所有重大必要牌照及許可證，且該等營業執照仍具有十足效力。下表載列我們重要牌照及許可證的詳情：

牌照／許可證	發證機關	初始授出日期	到期日期
申請從事網約車經營具備線上服務能力的認定結果 (服務區域：廣州)	廣東省交通運輸廳	2019年6月4日	不適用
網絡預約出租汽車經營許可證	廣州市交通運輸局	2019年6月20日	2029年6月18日

業 務

牌照／許可證	發證機關	初始授出日期	到期日期
申請從事網約車經營具備線上服務能力的認定結果 (服務區域：全國)	廣東省交通運輸廳	2019年9月23日	不適用
網絡預約出租汽車經營許可證	茂名市交通運輸局	2020年7月9日	2028年7月9日
網絡預約出租汽車經營許可證	佛山市交通運輸局	2020年7月27日	2025年7月26日
網絡預約出租汽車經營許可證	珠海市交通運輸局	2020年9月30日	2024年9月29日
網絡預約出租汽車經營許可證	深圳市交通運輸局	2021年4月6日	2026年4月5日
網絡預約出租汽車經營許可證	東莞市交通運輸局	2021年5月28日	2026年5月27日
網絡預約出租汽車經營許可證	長沙市交通運輸局	2021年10月22日	2026年10月21日
網絡預約出租汽車經營許可證	中山市交通運輸局	2021年11月24日	2027年11月24日
網絡預約出租汽車經營許可證	肇慶市交通運輸局	2022年1月25日	2028年1月25日

業 務

牌照／許可證	發證機關	初始授出日期	到期日期
網絡預約出租汽車經營許可證	江門市交通運輸局	2022年7月11日	2026年7月11日
網絡預約出租汽車經營許可證	惠州市交通運輸局	2022年8月18日	2026年8月18日
增值電信業務經營許可證－信息服務業務	廣東省通信管理局	2022年12月26日	2027年12月26日
網絡預約出租汽車經營許可證	廈門市交通運輸局	2023年9月5日	2027年3月7日
網絡預約出租汽車經營許可證	青島市行政審批服務局	2023年3月22日	2031年3月21日
乙級測繪資質證書	廣東省自然資源廳	2023年4月20日	2028年4月19日
網絡預約出租汽車經營許可證	重慶市交通局	2023年5月22日	2027年5月22日
廣州市南沙區智能網聯汽車示範運營資格通知書	廣州市南沙區交通運輸局	2023年4月26日	2026年3月19日

業 務

牌照／許可證	發證機關	初始授出日期	到期日期
廣州市智能網聯汽車 道路測試通知書	廣州市智能網聯汽車 道路測試管理辦公室	2023年6月1日	2025年5月26日
網絡預約出租汽車 經營許可證	烏魯木齊市交通運輸局	2023年7月6日	2027年7月5日
網絡預約出租汽車 經營許可證	成都市武侯區住房建設和 交通運輸局	2023年7月31日	2028年7月31日
經深圳市智能網聯汽車 道路測試與示範應用 聯席工作小組確認的 智能網聯汽車道路 測試安全性自我聲明	深圳市智能網聯汽車 道路測試與示範應用 聯席工作小組	2023年11月15日	2024年11月14日

業 務

牌照／許可證	發證機關	初始授出日期	到期日期
經深圳市智能網聯汽車 道路測試與示範應用 聯席工作小組確認的 智能網聯汽車示範應用 安全性自我聲明	深圳市智能網聯汽車 道路測試與示範應用 聯席工作小組	2024年1月10日	2025年1月9日
網絡預約出租汽車 經營許可證	潮州市交通運輸局	2024年1月25日	2028年1月24日
網絡預約出租汽車 經營許可證	福州市交通運輸局	2024年1月29日	2029年1月28日
網絡預約出租汽車 經營許可證	汕頭市交通運輸局	2024年2月7日	2028年2月6日
網絡預約出租汽車 經營許可證	桂林市行政審批局	2024年2月27日	2028年2月26日

業 務

牌照／許可證	發證機關	初始授出日期	到期日期
深圳市寶安區智能網聯 汽車商業化試點通知書	深圳市寶安區智能網聯 汽車聯席工作小組	2024年3月1日	2025年8月31日
網絡預約出租汽車 經營許可證	煙臺經濟技術開發 區建設交通局	2024年3月15日	2024年9月11日
網絡預約出租汽車 經營許可證	無錫市交通運輸局	2024年3月29日	2029年3月28日
網絡預約出租汽車 經營許可證	博樂市交通運輸局	2024年4月22日	2032年4月21日
網絡預約出租汽車 經營許可證	莆田市交通運輸局	2024年6月11日	2028年6月10日
網絡預約出租汽車 經營許可證	威海市行政審批服務局	2024年6月12日	2029年6月11日
網絡預約出租汽車 經營許可證	石棉縣行政審批局	2024年6月14日	2028年6月13日

業 務

與我們的Robotaxi活動相關的許可證及牌照

自2022年10月起，我們已在廣州開始使用自有Robotaxi車輛進行自動駕駛功能的道路測試活動，為此我們已初步取得於2022年10月17日發出的廣州市智能網聯汽車道路測試通知書（隨後分別於2022年11月9日、2022年12月5日、2023年6月1日及2024年5月27日更新），允許我們在若干測試路段（即廣州市智能網聯汽車示範區運營中心或任何自動駕駛試驗區指定的任何一級、二級及／或三級普通道路）進行路測活動。

自2023年4月起，我們的Robotaxi車隊開始在廣州市南沙區進行示範運營，為此我們已取得於2023年4月26日發出的廣州市南沙區智能網聯汽車示範運營資格通知書，允許我們在廣州市南沙區（不包括高速路）的智能網聯汽車測試路段內開展網約車道路載客活動。

於2023年11月15日，深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組已確認我們的智能網聯汽車道路測試安全性自我聲明，這意味著自2023年11月15日起我們已獲准且實際上已在深圳（前海片區、南山粵海片區、寶安機場片區、深圳灣及深圳灣口岸）擴大我們的智能網聯汽車道路測試活動。

自2023年4月起，我們開始從事地面移動測量活動，並於2023年4月20日取得乙級測繪資質證書（地理信息系統工程及互聯網地圖服務製圖資質）。

於2024年1月10日，深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組認證了我們的智能網聯汽車示範應用安全性自我聲明，允許我們在深圳（前海片區、南山粵海片區、寶安機場片區、深圳灣及深圳灣口岸內）開展Robotaxi載人示範應用活動。同月，我們取得深圳市寶安區智能網聯汽車商業化試點資質，允許我們在該區域提供商業化Robotaxi服務。

業 務

於往績記錄期間，除我們於開展相關活動前已取得相關證書或許可證的道路測試、示範應用、測繪及商業化試點活動外，我們並無進行任何其他活動，需要我們就目前提供的Robotaxi服務取得任何其他牌照或許可證。基於上文所述，我們的中國法律顧問認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已根據《道路測試與示範應用規範》及中國的其他相關法律法規，就我們的Robotaxi服務進行的道路測試、示範應用、測繪活動及商業化試點取得必要的證書及許可證，且我們目前在中國提供Robotaxi服務無須取得任何其他牌照或許可證。

監管環境及行業發展

監管環境

網絡安全、信息安全、隱私及數據安全

自2021年起，中國主管部門加強監管維護網絡安全、信息安全及保護重要數據及個人信息（包括隱私）。已頒佈多項法律法規監督隱私及數據安全，尤其是有關數據的適當收集、利用及存儲，包括分別於2021年1月、2021年9月及2021年11月生效的《中華人民共和國民法典》、《中華人民共和國數據安全法》及《中華人民共和國個人信息保護法》。中國網絡安全及數據合規的法律制度及監督制度正在不斷完善及更新。

具體而言，一方面，於2022年1月4日，網信辦聯合其他多個主管部門發佈經修訂的《網絡安全審查辦法》（「經修訂辦法」），自2022年2月15日起施行。經修訂辦法明確規定，關鍵信息基礎設施運營者（「關鍵信息基礎設施運營者」）採購網絡產品和服務，網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當進行網絡安全審查。具體而言，掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者擬赴國外[編纂]，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。另一方面，《關鍵信息基礎設施安全保護條例》（國令第745號）自2021年9月1日起施行。根據該條例，關鍵信息基礎設施保護工作部門負責組織認定本行業、本領域的關鍵信息基礎設施，並將認定結果通

業 務

知關鍵信息基礎設施運營者。截至最後實際可行日期，我們並無收到境內任何負責關鍵信息基礎設施（「關鍵信息基礎設施」）安全保護工作的部門的通知，亦未被認定為關鍵信息基礎設施運營者。此外，我們擬申請赴中國香港[編纂]。我們的中國數據合規法律顧問認為，我們無須根據經修訂辦法就[編纂]申報網絡安全審查。

此外，於2021年11月14日，網信辦發佈《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（「《網數條例（徵求意見稿）》」），向社會公開徵求意見，其規定數據處理者在日常運營中須遵守若干要求，並進一步規定數據處理者在若干情形（包括任何數據處理者擬赴香港[編纂]，影響或者可能影響國家安全的情形）下須申報網絡安全審查。然而，《網數條例（徵求意見稿）》並無訂明「影響或者可能影響國家安全」的構成要素。截至最後實際可行日期，《網數條例（徵求意見稿）》尚未獲正式採納。為進一步確認我們是否需要主動申報網絡安全審查，於2023年7月18日，我們、我們的中國法律顧問及我們的中國數據合規法律顧問與聯席保薦人的中國法律顧問向中國網絡安全審查技術與認證中心（「網安中心」）進行了實名電話查詢。根據我們與網安中心之間的溝通及查詢，網安中心對我們擬在香港[編纂]並無提出任何異議，亦無發出任何直接或間接要求我們就擬議[編纂]申報網絡安全審查的具體指示。

《數據出境安全評估辦法》（「《安全評估辦法》」）於2022年5月19日由網信辦公佈，並於2022年9月1日生效。根據《安全評估辦法》，數據處理者向境外提供數據，有下列情形之一的，應當申報數據出境安全評估：(a)數據處理者向境外提供重要數據；(b)關鍵信息基礎設施運營者和處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(c)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；或(d)國家網信部門規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的日常業務運營並未涉及向任何境外接收方傳輸重要數據或個人信息。因此，我們並無義務申請數據出境安全評估。

網信辦及其他相關部門於2021年7月5日頒佈並於2021年10月1日生效的《汽車數據安全管理若干規定（試行）》（「《規定》」）對在中國開展汽車數據處理活動及其安全監管作出規定。《規定》規定了汽車行業重要數據的認定規則，將包含人臉信息、車牌信息等的車外視頻、圖像數據及涉及個人信息主體超過10萬人的個人信息等定義為「重要數據」。《規定》亦要求，汽車數據處理者應當在每年十二月十五日前向省、自治區、直轄市網信部門和有關部門報送年度汽車數據安全管理情況。我們根據上述要求，進一

業 務

步加強了對重要數據的保護措施，包括採取加密、去標識化或匿名化等技術手段以及訪問控制等管理措施。此外，《規定》生效後，我們依照相關要求，分別於2021年12月及2022年12月向當地網信部門提交了《汽車數據安全管理報告》。我們將根據《規定》和最新的汽車數據安全領域法規政策，持續加強數據安全及保護，並投入一定的資金、技術和人力資源以保障數據安全及保護。

就有關個人信息保護及應用程序監管法規而言，網信辦、工業和信息化部（「工信部」）等其他相關主管部門已通過一系列法規、執法規則及其他規範性文件加強對應用程序收集及使用個人信息的合規監管。於2019年，網信辦及其他三部發佈《App違法違規收集使用個人信息行為認定方法》並聯合執法。於2021年3月，四部聯合發佈《常見類型移動互聯網應用程序必要個人信息範圍規定》，規定了39類常見類型應用程序必要個人信息範圍。尤其是，《規定》要求，網絡約車類，基本功能服務為「網絡預約出租汽車服務、巡遊出租汽車電召服務」，必要個人信息包括註冊用戶移動電話號碼、乘車人出發地、到達地、位置信息、行蹤軌跡以及支付時間、支付金額、支付渠道等支付信息。這為我們界定必要個人信息的類別及範圍提供了規範依據。於2021年11月，工信部發佈《工業和信息化部關於開展信息服務感知提升行動的通知》，要求建立個人信息保護「雙清單」以提高應用程序處理個人信息的透明度。於2023年2月，工信部發佈《工業和信息化部關於進一步提升移動互聯網應用服務能力的通知》，呼籲加強個人信息保護，明示個人信息處理規則，合理申請使用權限，加強軟件開發工具(SDK)使用管理等。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的中國數據合規法律顧問認為，我們已採取必要的組織管理及技術措施，履行我們根據數據安全及個人信息保護相關法規須履行的主要法律義務，並將繼續採取相關改進措施，以不斷確保我們對數據及個人信息的有效保護及合法利用。我們並無因上述新頒佈的網絡安全及數據合規法律法規而受到重大不利影響。然而，不斷更新及更嚴格的網絡安全及數據安全法律及監

業 務

管規定可能會增加我們的合規成本，改變我們對合規義務的預先判斷，並使我們受到若干限制甚至監管處罰。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們的業務涉及收集、存儲、處理及傳輸大量數據，並可能受到與網絡安全、信息安全、隱私及數據安全有關的複雜及不斷變化的法規及監督的約束」。

截至最後實際可行日期，我們的董事及中國數據合規法律顧問認為，鑒於我們已採取必要的組織管理及技術措施，已履行根據數據安全及個人信息保護相關法規須履行的主要法律義務，並將繼續採取相關改進措施，以不斷確保我們對數據及個人信息的有效保護及合法利用，與網絡安全、信息安全、數據隱私及安全有關的中國法律法規將不會對我們的業務運營及擬議[編纂]產生重大不利影響。

截至最後實際可行日期，我們的董事及中國數據合規法律顧問預計我們於採取措施在所有重大方面遵守《網數條例(徵求意見稿)》(倘以其當前形式獲採納)時不會遇到任何重大法律障礙，乃基於(i)我們致力於採取措施確保在合理時間內及時遵守新的監管規定，包括徹底審查及改進我們的網絡安全及數據保護相關內部機制、運營政策、業務慣例及個人信息權利保護；(ii)我們將密切監察有關網絡安全及數據保護的立法及監管發展，包括《網數條例(徵求意見稿)》及法律法規的解釋或實施細則；及(iii)《網數條例(徵求意見稿)》下的主要監管規定已於中國現行有關網絡安全、數據安全及個人信息保護的法律法規中作出，且於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守該等法律法規，而《網數條例(徵求意見稿)》下的其餘新建議規則主要為程序及管理要求，例如在某些情況下向有關部門提交記錄及報告，這不會構成我們遵守的重大障礙。

董事及我們的中國數據合規法律顧問認為，我們無須因作為處理一百萬人以上個人信息的數據處理者「赴國外[編纂]」的有關規定而啟動申報網絡安全審查，乃基於以下事實：於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，(i)我們尚未接獲任何有關網絡安全審查的質詢、通知、警告或制裁；(ii)我們於2023年7月18日就擬議[編纂]向網安中心進行了實名電話查詢及溝通以作進一步確認，而網安中心對擬在香港[編纂]並無提出任何異議，亦無發出任何直接或間接要求我們就擬議[編纂]申報網絡安全審查的具

業 務

體指示，且其亦確認在香港[編纂]不屬於經修訂辦法第七條項下的「赴國外[編纂]」範圍；(iii)我們尚未受到任何中國政府機關就因我們的業務營運或擬議[編纂]而引起的國家安全風險作出的任何警告或制裁；及(iv)經修訂辦法及《網數條例(徵求意見稿)》均未對釐定「影響或者可能影響國家安全」的風險的標準提供進一步解釋或詮釋，因此我們的董事及中國數據合規法律顧問認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，並無現有證據或線索表明擬議[編纂]被視為「數據處理者赴香港[編纂]，影響或者可能影響國家安全的」，因此，我們無須申報網絡安全審查。

就網絡安全及數據保護相關法律法規的出台而言，網信辦、工信部等相關主管部門近年來頒佈了一系列有關移動互聯網應用程序的法規、執法細則及其他規範性文件，進一步明確移動互聯網應用程序的相關要求。相關部門亦密切關注移動互聯網應用程序的監管，對違反適用法律法規侵害用戶權益的行為責令整改。不當收集個人信息、強制、頻繁及過度訪問、技術問題以及不當使用個人信息是責令整改的首要原因。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們運營的如祺出行應用程序獲通知須對違反個人信息保護相關法規的行為作出整改。具體而言，於2021年3月，廣東省通信管理局(廣東省通信局)就如祺出行應用程序(2.6.2版)違反若干用戶個人信息保護的規定發出通知，對其罰款人民幣30,000元。於2021年4月，廣東省通信局就如祺出行應用程序(2.7.0版)違規收集個人信息發出通知。我們需在規定時限內作出整改。於2021年9月及2022年4月，工信部分別就如祺出行應用程序(2.12.1版及2.28.0版)強制、頻繁及過度的權限請求及超範圍收集個人信息發出通知。我們需在規定時限內作出整改同時維持如祺出行應用程序的正常線上運營。我們已及時對上述違規行為作出整改，並已根據相關主管部門的要求採取必要措施並完成自查及整改。我們已及時繳納罰款並向工信部、廣東省通信局及其他主管部門相應提交相關整改的書面報告。緊隨整改後，我們亦於應用程序商店同步推出如祺出行應用程序的更新版本。於我們整改違規行為後，截至最後實際可行日期，我們並無收到主管部門的任何進一步整改要求，且並無被主管部門施加任何進一步強制性措施(如從應用程序商店下架如祺出行應用程序)或其他制裁。除上文所披露者外，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無受到有關政府機關有關網絡安全、信息安全以及數據隱私及安全相關問題的任何進一步行政調查、要求或相關通知、罰款、處罰或其他制裁。我們已落實一系列內部

業 務

控制措施，以防止類似違規行為再次發生。請參閱「— 數據隱私及安全 — 數據安全政策」。我們的中國數據合規法律顧問認為，截至最後實際可行日期，我們的日常業務運營並未因上述違規行為而受到任何重大不利影響。基於上文所述，我們的董事及我們的中國數據合規法律顧問認為上述違規行為對我們的整體運營或財務狀況並無任何重大影響。

經考慮上文所披露的董事及中國數據合規法律顧問的意見及分析，且在聯席保薦人開展獨立盡職調查後，聯席保薦人並無注意到任何事項令彼等在任何以下重大方面對董事意見的合理性產生疑問：(i)與網絡安全、信息安全、數據隱私及安全有關的中國法律法規將不會對我們的業務運營及擬議[編纂]產生重大不利影響；(ii)董事預計本集團於採取措施在所有重大方面遵守《網數條例（徵求意見稿）》（倘以其當前形式獲採納）時不會遇到任何重大法律障礙；(iii)我們無須因作為處理一百萬人以上個人信息的數據處理者「赴國外[編纂]」的規定而啟動申報網絡安全審查；及(iv)上述違規行為不會對我們的整體運營或財務狀況產生任何重大影響。

反壟斷

中國相關監管機構已頒佈新法規，以加強《中華人民共和國反壟斷法》的執行。國務院反壟斷委員會於2021年2月7日發佈《關於平台經濟領域的反壟斷指南》，明確規定互聯網平台的若干活動可能被認定為壟斷，且涉及可變利益實體的經營者集中須接受反壟斷審查。於2022年6月24日，全國人民代表大會常務委員會發佈《關於修改中國反壟斷法的決定》，該決定於2022年8月1日起生效，加強對互聯網平台的監管，要求經營者不得利用數據和算法、技術、資金優勢、平台規則等手段從事壟斷行為。於2023年3月24日，市場監管總局頒佈《中華人民共和國反壟斷法》配套的四項規定，包括《禁止濫用市場支配地位行為規定》、《經營者集中審查規定》、《禁止壟斷協議規定》

業 務

及《制止濫用行政權力排除、限制競爭行為規定》。該等規定均自2023年4月15日起生效。於2023年6月25日，市場監管總局頒佈《禁止濫用知識產權排除、限制競爭行為規定》，該規定自2023年8月1日起生效。該等規定(其中包括)明確了《反壟斷法》的具體要求，優化了監管和執法程序，並對相關方施加了更嚴格的法律責任。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無訂立任何壟斷協議，亦無受到任何與反壟斷活動有關的處罰、監管令或調查。基於上文所述，我們的中國法律顧問認為，上述新頒佈的反壟斷法律法規將不會對我們產生重大不利影響。請參閱「風險因素－與在中國經營業務有關的風險－併購規定及若干其他中國法規就外國投資者對中國公司的若干收購制訂程序規定，從而可能使我們在中國透過收購尋求增長更加困難」。

我們的董事認為，我們將不會因上述有關反壟斷的法律法規變動而產生重大額外成本或須對我們的業務經營作出重大改變。基於上文所述，董事認為上述變動將不會對我們的業務及營運造成重大不利影響。

行業發展

全國監管機構正加大力度管理和規範網約車服務，旨在提高行業合規性。

於2023年4月，包括中國交通運輸部在內的五個主管部門聯合發佈《關於切實做好網約車聚合平台規範管理有關工作的通知》。

於2023年6月，廣州市交通運輸局發佈《關於進一步規範網絡預約出租汽車聚合服務經營行為的通知》。同月，浙江省交通運輸廳發佈《網約出租車數字化監管改革專項行動方案》。

Robotaxi於中國的商業化進展迅速。

於2023年6月，深圳市坪山區發佈自動駕駛智能汽車商用試驗許可證。

於2023年7月，北京啟動無人駕駛乘用車服務的商業試行運營，為Robotaxi在首都市場帶來商機。此不僅體現了監管部門對Robotaxi的支持，亦完善了法規，提高公眾對Robotaxi服務的認可，從而加速了Robotaxi行業的擴張及發展。

業 務

於2023年9月，多家Robotaxi服務提供商宣佈，其已獲北京當局批准開始在北京進行遙控無人駕駛乘用車的商業試行運營。

持續合規措施

我們已積極採取措施確保持續合規，並及時應對該等新監管環境及行業發展，其中包括：

- 我們的法律部門密切監控監管及行業變化，並在外部顧問的協助下評估若干特定監管發展對我們業務可能造成的影響，並及時調整我們的風險及內部控制措施，並每月在我們的系統內提供監管方面的最新信息。
- 為確保我們的數據採集、處理、存儲及使用符合適用法律及現行行業慣例，我們已建立數據分類及分級管理系統，以對我們持有的不同類型數據進行分類及分級，並相應地管理數據，以及外部信息報告及使用管理系統，以監督相關數據信息的共享和監管報告。

法律訴訟及合規

法律訴訟

我們在日常業務過程中可能不時涉及調查及索償。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並非任何重大法律、仲裁或行政訴訟的當事人，且我們並不知悉任何針對我們或董事且個別或共同可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響的未決或面臨威脅的法律、仲裁或行政訴訟。

合規

根據《網約車辦法》，為開展網約車服務，車輛擁有人或網約車平台公司須申請服務車輛的運輸許可證，司機或網約車平台公司須申請提供網約車服務所需的駕駛員證。倘網約車平台公司的服務車輛未取得運輸許可證，或駕駛員未取得提供網約車服

業 務

務所需的駕駛員證，由縣級或以上出租汽車行政主管部門和物價主管部門責令改正，對每次違法行為處以人民幣5,000元以上人民幣10,000元以下罰款；情節嚴重的，處以人民幣10,000元以上人民幣30,000元以下罰款。

根據弗若斯特沙利文的資料，(i)自網約車行業進入中國以來，該行業一直在不斷發展，導致相關監管環境快速發展及城市層面上多樣化的解釋及執法方式；(ii)由於獲得許可的司機可選擇轉換至其他未獲得許可的車輛，或車主可將其已獲得許可的車輛借予未獲得許可的司機，故司機及車輛的流失率本來就很高；及(iii)在COVID-19的影響下，若干城市的牌照申請出現延誤；因此，服務車輛或從業司機在取得所有必需的牌照前開始提供網約車業務為普遍現象。此外，若干司機及車輛的不合規情況亦歸因於不同級別監管機構使用的不同統計指標。於往績記錄期間，我們在確保平台上的司機及車輛的牌照合規方面遇到類似困難。

近年來，行業監管機構強調出行服務合規的重要性。交通運輸部於2020年10月開始公佈中國月度訂單量排名前十的網約車公司的月度訂單合規率排名（「**交通運輸部訂單合規率**」）。自我們於2020年12月首次納入交通運輸部訂單合規率排名起及截至2023年12月31日，我們的交通運輸部訂單合規率17次名列第一。

交通運輸部訂單合規率乃根據交通運輸部頒佈並於2022年7月1日生效的《網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理辦法》及交通運輸部辦公廳於2016年12月20日頒佈的《網絡預約出租汽車監管信息交互平台總體技術要求（暫行）》制定。具體而言，(i)各城市交通運輸主管部門應通過運政信息系統實時傳輸網約車平台公司、車輛、駕駛員相關許可信息，供網約車監管信息交互平台（「**行業平台**」）實時共享；未能實時共享的，應通過行業平台及時錄入上傳，原則上每週至少更新一次；(ii)網約車平台公司在取得《網絡預約出租汽車經營許可證》後，應自次日零時起向行業平台傳輸網約車平台公司、車輛、駕駛員等基礎靜態數據以及訂單信息、經營信息、定位信息、服務質量信息等動態數據；(iii)對從事網絡預約出租汽車經營的車輛及駕駛員，應根據各城市交通運輸主管部門及網約車平台公司傳輸至行業平台的許可證、報告、訂單等資料

業 務

進行盤查及分析，從而識別未獲得許可的車輛及駕駛員以及計算交通運輸部訂單合規率。未獲得許可的車輛及／或駕駛員完成的訂單將不被視為合規訂單；及(iv)行業平台將每月及每年定期按照特定的測評和計算方式對網約車平台公司數據傳輸質量情況開展測評，測評內容包括數據完整性、規範性、及時性、真實性等方面。根據弗若斯特沙利文的資料，交通運輸部訂單合規率是中國出行服務公司合規率水平的最可靠及權威指標。

根據弗若斯特沙利文的資料，於2021年、2022年及2023年，合規訂單的交易額分別佔中國網約車行業的45%、62%及67%。與此形成鮮明對比的是，我們的網約車交易額分別有86.5%、91.5%及96.2%來自合規訂單。於2021年、2022年及2023年，我們錄得(i)實際運營車輛合規率分別為95.8%、98.5%及99.9%；(ii)實際運營駕駛員合規率分別為80.0%、87.0%及92.6%；及(iii)訂單合規率分別為84.8%、90.5%及95.6%。截至最後實際可行日期，我們錄得100%實際運營駕駛員合規率。

於往績記錄期間，與我們平台上的服務車輛或司機未獲得執照有關的不合規情況主要是由於：(i)若干外部因素(例如發放執照所需的審核期及COVID-19的影響)並非我們所能控制；(ii)若干運力加盟商或司機未能完全遵守我們為管理、更新及方便其所管理司機的執照申請而制定的政策；及(iii)我們運營車輛及司管系統的某些環節依賴人工操作，有時會導致信息更新延遲及輸入錯誤。

自成立以來，我們一直對訂單合規率進行管理。根據弗若斯特沙利文的資料，我們過往已採取嚴格且全面的政策及內部控制政策，帶動合規率高於行業平均水平。為進一步提高合規水平，我們一直持續加強該等措施。該等政策及內部控制政策部分包括：

- **集團層面車隊合規及控制措施**。我們一直致力於高安全及合規標準，並不斷檢討、更新及大力執行相關內部控制政策。我們制定了服務車隊合規管理辦法，規定了我們所有服務車隊的全流程合規狀態管理。該等措施已載列對司機及服務車輛的一系列要求，包括進入平台時的強制性牌照狀況確認及定期背景審查，以確保司機及服務車輛的合規狀況得到妥善維護，並進一步完善平台訂單管理系統的牌照信息追蹤功能，以理順監管。我們每週對運輸許可證的有效性進行檢查、每半年進行一次全面審查及臨時抽查，一旦發現不合規車輛及／或司機，而未及時糾正，則將其移除。

業 務

- **合規管理的多部門協調。**我們已成立專門部門負責實施服務車隊合規管理。我們的服務車隊管理部門負責建立健全服務車隊合規管理體系，開展篩查流程及經營風險審查。我們的業務營運辦公室負責經營許可證維持合規和有效。我們的服務車隊規劃及發展辦公室負責開展司機及車輛准入及退出的合規相關審查和評估。
- **合規管理IT基礎設施。**我們通過專有合規IT基礎設施管理和監督司機和車輛的合規性。我們對其管理、維護和升級進行大量投資，以提高能力合規管理的效率和有效性。我們採用人工和自動兩種方式驗證合規狀況，以確保信息輸入的準確性。我們的司機應用程序還能夠自動分析上傳到我們系統的信息，從而實現對不合規的實時系統通知，提高解決此類問題的效率。
- **運力加盟商合規監督及協助。**我們為我們的運力加盟商定制具體的評估政策，以適應每個地區的市場，據此，訂單合規率是評估運力加盟商表現的一項關鍵因素，對其經濟回報有直接影響。其可根據各運力加盟商所管理司機的合規狀況調整管理費基數。我們的服務車隊管理部門負責監督該等政策的每月評估及更新，並在實施前由我們的首席執行官及首席運營官進行審查。我們與運力加盟商訂立的協議亦規定了彼等對司機及車輛合規的承諾，未達到有關方面規定的標準可能導致違約責任。憑藉我們全面的車隊銷售及維修，我們亦通過提供以下各項來協助運力加盟商獲取穩定的合規服務車輛供應：(i)通過如祺車服銷售車輛（作為我們車隊銷售及維修的一部分）、(ii)協助服務幫助彼等獲得相關牌照及完成年檢及(iii)職業培訓及諮詢。
- **司機合規培訓及管理。**在司機加入我們的平台之前，我們為他們提供培訓，強調合規的重要性和我們的具體合規要求。在他們加入後，我們使用一個綜合評級系統管理司機，在該系統下，合規性和安全性將根據多個可量化因素進行評估和評級。他們獲得的評級可能會影響他們的收入。

業 務

- **僱員合規率評估。**我們已委派經理監督各地區市場的運作。彼等各自市場的訂單合規率是其整體績效評估的一項關鍵績效指標。
- **逐步停止執照寬限期。**根據弗若斯特沙利文的資料，中國大多數網約車平台通常向獲授執照的司機及車輛給予其相關營業範圍內為期兩至三個月的寬限期。根據交通運輸部發佈的資料，截至2023年12月31日，僅19個城市的整體訂單合規率超過80%。原則上，我們的政策規定司機在加盟前必須獲得執照。截至最後實際可行日期，我們平台上的所有運營車輛均已獲得許可。就司機而言，在少數城市，我們可能會允許於加入我們的平台後在有限的寬限期內獲得執照，主要是因為：(i)發出駕駛執照流程受地方當局施加的特定要求規限，而該等規定因城市而異。例如，某些城市可能有居住年期要求或有限的執照審批時段，從而拖長司機獲得執照所需的時間；(ii)我們在競爭激烈的環境中運營，司機可以靈活地選擇不同的平台，而寬限期通過提供一個期限，讓司機可在不立即失去收入來源的情況下獲得駕駛員證，有助於降低司機流失的風險；(iii)採用寬限期政策，使我們能夠在解決服務能力不足及平衡不同地區市場需求的過程中，更有效地實現運營績效目標，尤其是當某些城市可能會動態調整其政策，甚至偶爾會暫停接受駕駛執照的申請。於往績記錄期間，我們收緊執照規定，並逐步停止或縮短營運所在城市的執照寬限期。截至最後實際可行日期，我們僅在五個城市給予兩至三個月的寬限期。我們預計將盡最大努力逐步取消執照寬限期。有關努力受制於我們可能無法完全控制的因素，例如未來監管發展、供需動態以及我們在相關城市的業務增長。
- **監管追蹤。**我們一直密切關注監管發展並及時調整我們的合規計劃。我們的法律部門將在業務運營開始前就相關合規要求向外部法律顧問進行查詢、諮詢及尋求確認，以確保我們的業務活動符合法律法規。

根據弗若斯特沙利文的資料，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，上述先進措施使我們實現並維持高於出行行業平均水平的訂單合規率。

業 務

為確保寬限期政策能夠在不影響我們行業領先水平的訂單合規率下妥善實施，我們已制定並實施全面的內部控制措施，具體包括：

- **寬限期審批過程。**原則上，我們不允許寬限期，並要求司機在加入前必須獲得執照。我們已建立專門的管理方法，據此，於特定期間內向特定城市授予寬限期須經過內部審批過程，包括業務部門的綜合評估、服務車隊規劃發展辦公室的核准及管理層審核。此確保僅在仔細評估各種因素後方授予寬限期，如特定許可要求、供需動態以及我們在特定城市的業務發展階段。例如，若干城市可能有居住年期要求、有限許可證審批時間段或當地公安法規規定的背景調查期，從而延長司機獲得許可證所需的時間。我們的服務車隊管理部門將通過評估當地監管政策、當地供需及合規數據，在必要時收緊或撤銷寬限期。截至最後實際可行日期，我們僅在五個城市允許兩至三個月的寬限期。
- **寬限期管理。**我們及我們的汽車合作夥伴能夠通過我們專有的合規IT基礎設施實時監控司機的合規狀態，從而實現有效管理。我們已建立每日合規報告機制，向管理層及服務車隊管理部門提供有關城市合規狀況的每日更新，確保管理措施及時有效。我們的服務車隊管理部門通過每日城市合規報告密切監控合規狀況，並根據合規率的改善評估合規控制措施的有效性。對於在審慎評估各種因素後授予寬限期的城市，如特定城市的特定許可要求、供需動態以及我們的業務發展階段，我們實施更嚴格的合規監控措施，以確保司機在寬限期內獲得許可。例如培訓、合規提醒及與監管機構協調。具體而言，(i)在司機加入我們的平台之前，我們為他們提供培訓，強調合規的重要性及我們的特定合規要求；(ii)我們通過我們的司機應用程序向司機發出合規提醒通知，促使他們獲得許可；及(iii)對於我們因地方當局施加的特定要求而給予寬限期的城市，我們積極與監管機構協調，以支持司機獲得牌照。

業 務

- **寬限期後的行動。**我們定期進行檢查及提醒，在此寬限期內未獲得執照的司機可能會面臨紀律處分，如從我們的平台上刪除或暫停派單。

為籌備[編纂]，我們委聘內部控制顧問對我們的內部控制進行檢討。於該輪檢討後，內部控制顧問並無發現有關我們為管理訂單合規率所實施的措施存在任何重大問題。我們將繼續加強我們的不合規管理，並預期進一步提高我們的訂單合規率。基於上文所述，董事認為，我們的內部控制措施足以有效防止日後再次發生類似的不合規事件。經考慮上述董事的意見及分析以及聯席保薦人進行的獨立盡職調查後，聯席保薦人並無注意到任何事項令彼等在任何重大方面對董事關於我們內部控制措施的意見的合理性產生疑問。

過往的行政處罰

於往績記錄期間，我們通過祺宸科技與其分公司及子公司利用我們的網約車平台在廣東省、長沙、青島、廈門、重慶、成都及烏魯木齊經營網約車業務，平台上的少數車輛或司機尚未取得運輸許可證或提供網約車服務所需的駕駛員證。

雖然我們有高於行業平均水平的合規率，但於往績記錄期間，我們於廣東省、長沙市、廈門市及重慶市因使用未獲得許可的服務車輛或司機而受到合計150次行政處罰，其中包括：2021年受到61次處罰、2022年受到38次處罰及2023年受到51次處罰，處罰明細載列如下：

- 15次處罰與未獲得許可的服務車輛有關，處罰金額共計人民幣105,000元，單筆處罰金額介乎人民幣5,000元至人民幣20,000元；
- 129次處罰與未獲得許可的司機有關，處罰金額共計人民幣2.35百萬元，單筆處罰金額介乎人民幣5,000元至人民幣30,000元；及
- 6次處罰與未向交通運輸管理部門報送信息有關，處罰金額共計人民幣58,000元，單筆處罰金額介乎人民幣5,000元至人民幣20,000元。

截至最後實際可行日期，我們已悉數及時支付以上所有罰款。

業 務

基於對運營地域市場中司機合規狀況的全面評估，且由於(i)於往績記錄期間，於廈門、成都、重慶及青島因經營網約車業務所產生的交易額，概無超過我們於往績記錄期間每年網約車總交易額的1%；(ii)截至最後實際可行日期，於該四個城市在我們平台上運營的所有車輛及司機均已按規定取得運輸許可證及駕駛執照；及(iii)截至最後實際可行日期，該等城市並無適用於司機及車輛獲得牌照的寬限期政策，這意味著我們預期不會在該等城市因未獲得許可的服務車輛或司機而發生任何新的不合規事件。我們已於2023年6月30日及2024年2月22日諮詢廣東省交通運輸廳，於2023年7月31日諮詢長沙市交通運輸局，並於2024年2月29日諮詢烏魯木齊市交通運輸局，彼等確認為祺宸科技及其相關分公司及子公司經營網約車業務且在平台上整體交易量中佔比較高的所在地的主管部門，並表示：(i)由於祺宸科技及其相關分公司的合規水平高於同行業平均水平，於往績記錄期間平台上的少量未獲得許可的服務車輛及司機將不會被視為重大不合規，相關的過往行政罰款將不會被視為重大行政處罰，且祺宸科技及其相關分公司將不會因此類不合規事件而被吊銷經營許可證、停止經營或受到任何其他重大處罰；及(ii)未發現祺宸科技及相關分公司受到重大行政處罰及存在不合規行為。於往績記錄期間，來自該等地區市場的網約車交易額佔我們網約車總交易額的99%以上。我們的中國法律顧問已確認，上述交通部門為監管我們於相關城市的網約車業務經營的主管部門，進行諮詢或面談(視情況而定)的部門及官員具備提供諮詢及確認的主管權限。

基於上述諮詢及前述內容，我們的中國法律顧問認為：(i)我們平台上服務的上述未獲得許可的車輛及司機並非重大不合規，(ii)於往績記錄期間，我們平台上服務的上述未獲得許可的車輛及司機所造成的過往行政處罰將不會被視為重大行政處罰，及(iii)我們的關聯併表實體整體上將不會因上述問題而被相關交通部門吊銷經營許可證、停止經營。我們的關聯併表實體因上述問題而受到相關交通部門的重大處罰的風險極低。考慮到行政處罰的金額及性質以及我們中國法律顧問的意見，我們的董事認為，該等行政處罰及不合規事件並無且將不會對我們的業務、經營業績或財務狀況產生重

業 務

大不利影響。經考慮上述中國法律顧問及董事的看法及分析以及聯席保薦人進行的獨立盡職調查後，聯席保薦人並無發現任何情況，使彼等對本段上文所述董事就有關行政處罰及不合規行為的看法合理性任何重大方面產生疑問。

我們的目標是保持我們在高安全性及高合規標準方面的行業領先地位並尋求進一步的提高。為此，我們已實施嚴格的措施，如身份、資質及背景核查，以核驗司機及其車輛的合規狀態，並根據適用法律法規或我們的內部標準識別不符合資格使用我們平台的司機及車輛。請參閱「一 安全」。

據我們的中國法律顧問告知，除「風險因素」、「一 物業」及下文另有披露者外，我們於往績記錄期間及直至最後實際可行日期已在所有重大方面遵守所有適用的中國法律法規。

安全檢查

由於出行服務行業涉及人身及財產安全，相關監管機構為履行其監管責任，不時對我們的業務經營進行安全檢查。於往績記錄期間，我們接受過一次安全檢查，有關詳情載列如下：

- 我們於2023年2月14日接受多部門聯合檢查，包括廣州市交通運輸局、廣州市委網信辦等。

據中國法律顧問告知，上述安全檢查為相關監管機構對若干出行服務提供商進行的多部門聯合安全檢查，旨在改善出行行業的整體管理，而非針對任何特定企業。截至最後實際可行日期，我們並未於上述安全檢查過程中受到行政處罰。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們於安全檢查後並無收到相關監管機構發出的任何通知，指明任何重大調查結果或問題，或對我們的安全措施施加任何要求。

交通事故

交通事故是所有出行服務的固有風險。

於2021年、2022年及2023年，我們促成的網約車出行期間發生的車輛事故數量分別為4,112起、3,476起及2,280起。根據弗若斯特沙利文的資料，由於每百萬次乘車的車輛事故數量遠低於行業平均值，我們一直保持相對較高的安全水平。下圖載列每百萬訂單我們的網約車服務車輛事故率與行業平均值的對比。

業 務

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(事故／百萬訂單)		
本集團 ⁽¹⁾	89	57	27
行業平均值 ⁽¹⁾⁽²⁾	147	130	112

附註：

- (1) 特定平台的統計數據僅基於該平台自有服務車隊履行的訂單。
- (2) 根據弗若斯特沙利文的資料。

於2021年、2022年及2023年，我們平台促成的順風車出行期間發生的車輛事故數量為37起、44起及39起。我們於2023年開始提供Robotaxi服務。截至2023年12月31日，我們平台促成的Robotaxi乘車途中僅有一起車輛事故。在該事故中，Robotaxi並無責任。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們因我們平台促成的行程發生的安全事件而面臨四宗訴訟，其中一宗仍在進行中，且我們並無因我們平台促成的行程發生的安全事件面臨任何索償及／或訴訟，而我們已就該等事件承擔責任，原因是有關損失已由司機、運力加盟商或事故涉及的其他各方（如適用）購買的機動車交通事故責任強制保險、第三方責任保險或商業意外保險（視乎責任認定而定）全額承保。有關我們的全面投訴管理計劃，請參閱「－安全－用戶服務及安全」。鑒於正在進行的訴訟為孤立案件，董事認為其並不會對我們的業務營運及財務表現產生任何重大不利影響。我們正積極與相關各方合作解決該事宜。

風險管理及內部控制

我們致力於建立並維持風險管理及內部控制系統，其中包括我們認為適合我們業務經營的政策及程序，且我們不斷努力改善該等系統。

我們已在財務報告、人力資源、內部控制、信息系統及投資管理等業務經營的各個方面採納及實施全面的風險管理政策。

業 務

財務報告風險管理

我們已制定一套有關財務報告風險管理的會計政策，包括會計手冊、僱員培訓政策、存貨管理政策及記錄保存政策。我們已為執行我們的會計政策設立多種程序，而我們的財務部門則根據該等程序審閱我們的管理賬目。我們亦為僱員提供定期培訓，以確保彼等了解我們的財務管理及會計政策，並在日常營運中貫徹執行該等政策。

人力資源風險管理

我們已制定僱員手冊及行為守則，並已分發予所有僱員。該手冊載有有關反洗錢、利益衝突、不競爭條款及職業道德的內部規則及指引。我們為僱員提供定期培訓以及有關僱員手冊所載規定的指引。我們向僱員開放內部舉報渠道，以供其舉報任何僱員的不當行為或不遵守手冊的情況。

信息系統

充分維護、儲存及保護用戶數據及其他相關信息對我們的成功而言至關重要。我們已實施多項內部程序及控制措施，以確保用戶數據受到保護，且我們的數據採集程序符合相關法律及政府法規。請參閱「數據隱私及安全－數據安全政策」。此外，我們定期進行數據存儲、數據恢復及數據備份測試，並保留該等測試的關鍵結果記錄。

監管合規風險管理

我們須遵守中國不斷變化的監管規定，包括在不同地區為我們的業務經營獲取及重續若干牌照、許可證、批文和證書的要求。為了有效地使我們持續遵守適用於我們業務的法律法規，我們實施了多項內部控制措施。具體而言，我們指定專人定期監察在我們運營所在的地區的相關政府部門頒佈的法律、法規和政策變化，以確保我們獲得經營業務所需的牌照及我們對適用的規定有最新的了解。此外，我們定期監控及審查我們的牌照及許可證的狀態。我們根據法律、法規及行業標準的變化，不斷完善內部政策，並相應更新內部規範。

業 務

內審

我們已設立審計委員會，以持續監控本公司內部風險管理政策的實施情況，確保內部控制系統能夠有效識別、管理及降低我們的業務經營中涉及的風險。

我們亦設有內審部，負責審查內部控制的有效性，並向審計委員會報告所發現的任何問題。我們的內審部成員定期召開會議，討論我們面臨的任何內部控制問題及解決該等問題應實施的對應措施。內審部向審計委員會報告，確保及時向委員會報告所發現的任何重大問題。審計委員會其後就問題進行討論，並於必要時向董事會報告。

審計委員會、內審部及高級管理層持續共同監控風險管理政策的實施情況，以確保我們的政策及實施屬有效和充分。

獎項及認可

於往績記錄期間，我們在產品、技術及創新方面獲得多項獎項及認可，重要獎項及認可載列如下：

獲獎年度	獎項／認可	頒獎機構／機關
2023年	全國工人先鋒號	中華全國總工會
2023年	2023年經濟高質量發展峰會•科技創新貢獻獎	廣州日報
2023年	優秀自動駕駛方案解決商	世界智能網聯汽車大會
2023年	《2023年全球獨角獸榜》獨角獸企業	胡潤百富
2023年	2022中國新晉獨角獸企業	福布斯中國

業 務

獲獎年度	獎項／認可	頒獎機構／機關
2023年	2023智能網聯汽車駕駛大賽(廣州)•「廣州混行運營測試」組織貢獻獎	廣州市人民政府、中國國際貿易促進委員會汽車行業分會、中國對外貿易中心、中國電子信息產業發展研究院
2023年	年度最具投資價值未來之星	財聯社
2023年	人工智能年度傑出解決方案TOP10	量子位
2023年	中國智能駕駛領域最具商業潛力榜	甲子光年
2022年	2022年創新型中小企業	廣東省工業和信息化廳
2022年	《2022年中全球獨角獸榜》獨角獸企業	胡潤百富
2022年	灣區科創先鋒創新力企業	南方財經全媒體集團、21世紀經濟報道、廣東粵港澳大灣區研究院
2022年	新生態領域年度最佳科技創新獎	財經新媒體、財經商業治理研究院
2021年	WISE 2021新經濟之王－年度新勢力企業	36Kr
2021年	2021 AutoVision China金獎	AutoVision China大賽
2021年	最佳網約出行平台	第三屆中國出行產業發展論壇

董事及高級管理人員

概覽

董事會由九名董事組成，包括一名執行董事、五名非執行董事及三名獨立非執行董事。

董事會負責並擁有本集團管理及運營的一般權利。董事會的權力和職責包括召開股東大會並於會上匯報董事會工作、釐定業務及投資計劃、編製年度財政預算及終期報告、制定利潤分配方案及行使細則賦予的其他權力、職能及職責。

高級管理人員負責本集團的日常管理及運營。

董事

下表載列有關董事的若干資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團日期	獲委任為董事的日期	角色及責任	與其他董事及高級管理人員的關係
執行董事						
蔣華先生	51歲	執行董事兼首席執行官	2019年4月30日	2019年4月30日	本集團的整體戰略規劃及業務方向以及日常管理	無
非執行董事						
高銳先生	44歲	非執行董事兼董事長	2019年4月30日	2019年4月30日	向董事會提供專業意見	無
肖艷女士	39歲	非執行董事	2024年3月29日	2024年3月29日	向董事會提供專業意見	無

董事及高級管理人員

姓名	年齡	職位	加入本集團日期	獲委任為董事的日期	角色及責任	與其他董事及高級管理人員的關係
梁偉強先生	42歲	非執行董事	2023年8月8日	2023年8月8日	向董事會提供專業意見	無
鍾翔平先生	47歲	非執行董事	2019年4月30日	2019年4月30日	向董事會提供專業意見	無
柏卉女士	34歲	非執行董事	2023年8月8日	2023年8月8日	向董事會提供專業意見	無
獨立非執行董事						
張君毅先生	45歲	獨立非執行董事	本文件日期	本文件日期	監督董事會並就本集團 運營及管理向董事會 提供獨立意見	無
張森泉先生	47歲	獨立非執行董事	本文件日期	本文件日期	監督董事會並就本集團 運營及管理向董事會 提供獨立意見	無
李貿祥先生	42歲	獨立非執行董事	本文件日期	本文件日期	監督董事會並就本集團 運營及管理向董事會 提供獨立意見	無

董事及高級管理人員

執行董事

蔣華先生，51歲，執行董事兼首席執行官，於2019年4月30日獲委任為我們的董事並於2023年8月14日獲調任為執行董事。彼自2019年6月起一直擔任我們的首席執行官。彼主要負責本公司的整體戰略規劃、業務方向以及日常管理，包括管理本公司運營、財務及行政事宜以及公共關係。蔣先生亦擔任香港宸祺的董事、Chenqi BVI的董事、宸祺出行的董事兼首席執行官、宸祺汽車的董事兼總經理及祺宸科技的執行董事兼總經理。

蔣先生於汽車行業擁有逾26年經驗。彼自1997年9月起任職於廣汽集團，並曾於廣汽及其子公司及控股公司擔任多個職位。彼自2018年8月起一直擔任廣汽執行委員會委員。彼亦於2018年8月至2019年6月擔任廣汽移動出行項目組長、於2008年7月至2018年8月擔任廣汽商貿有限公司總經理、於2002年5月至2008年7月擔任廣州汽車集團商貿有限公司副總經理、於2000年11月至2005年5月擔任富田一日捆儲運(廣州)有限公司(廣汽間接子公司)常務副總經理兼黨總支部書記及於1997年9月至2000年11月為廣汽員工及團委書記。

蔣先生於1994年7月獲得中國的北京工商大學(前稱北京商學院)企業管理學士學位，並於2003年12月獲得中國的中山大學工商管理碩士學位。

非執行董事

高銳先生，44歲，於2019年4月30日及2019年6月1日分別獲委任為董事及董事長。彼於2023年8月14日獲調任為非執行董事及董事長。彼主要負責向董事會提供專業意見。高先生亦擔任香港宸祺的董事及Chenqi BVI的董事。

高先生於汽車行業擁有逾23年經驗。彼自2000年8月起任職於廣汽集團，現任廣汽集團副總經理、公關宣傳本部本部長、執行委員會委員、廣汽本田汽車有限公司董事長及五羊—本田摩托(廣州)有限公司董事長。彼自2000年8月起亦曾於廣汽集團擔任多個職位及／或董事職務，包括於2017年10月至2019年9月擔任中隆董事長兼總經

董事及高級管理人員

理、於2014年9月至2019年8月擔任駿威汽車有限公司董事兼總經理、於2017年11月至2019年9月擔任廣汽集團(香港)有限公司董事長兼總經理、於2011年2月至2014年9月擔任廣州摩托集團有限公司監事及於2011年2月至2013年6月擔任廣州廣悅企業管理服務有限公司董事。

高先生於2001年7月獲得中國的廣州師範學院(現稱廣州大學)計算機與現代管理專業大專學歷，並通過在香港學習於2006年3月獲得南澳大學工商管理碩士學位。高先生亦通過在線教育於2022年1月獲得中國的東北農業大學行政管理專業本科證書。

肖艷女士，39歲，於2024年3月29日獲委任為非執行董事。彼主要負責向董事會提供專業意見。彼亦為Chenqi BVI董事。

肖女士於法律、合規及公司管理事宜方面擁有約16年經驗。彼自2012年8月起任職於廣州廣悅企業管理服務有限公司，並自2021年10月起擔任其董事長兼總經理。彼自2021年8月起擔任廣州智誠實業有限公司法律及合規部主管。彼亦自2018年3月起擔任廣州汽車集團客車有限公司董事、自2021年3月起擔任廣州粵隆客車有限公司監事、自2021年6月起擔任廣州駿達汽車集團有限公司監事、自2021年6月起擔任廣州駿達房地產開發有限公司監事、自2018年1月起擔任廣汽日野(瀋陽)汽車有限公司董事、自2023年3月起擔任廣州自縫企業管理服務有限公司總經理、自2023年5月起擔任廣州智誠物業服務有限公司監事，及自2023年6月起擔任廣州祺美健康發展有限公司監事。

加入廣州廣悅企業管理服務有限公司前，肖女士曾於2008年5月至2012年8月在廣東卓信律師事務所任職。加入廣東卓信律師事務所前，彼亦曾於北京華豐鴻基科技有限公司任職。

肖女士於2011年3月取得中國法律職業資格，並於2020年11月取得中國國有企業法律顧問資格。

肖女士於2007年6月獲得湛江師範學院(現稱嶺南師範學院)法律學學士學位，並於2018年6月獲得中山大學法律學碩士學位。

董事及高級管理人員

梁偉強先生，42歲，於2023年8月8日獲委任為董事，並於2023年8月14日獲調任為非執行董事。彼主要負責向董事會提供專業意見。

梁先生於汽車工程方面擁有逾17年經驗。彼自2006年7月起任職於廣汽集團，現任廣州汽車集團股份有限公司汽車工程研究院副院長、智能網聯技術研發中心主任。梁先生自2023年6月起擔任立昇汽車科技(廣州)有限公司的董事及自2022年6月起擔任星河智聯汽車科技有限公司的董事兼董事長。

梁先生亦自2022年10月起擔任中國上市公司協會第一屆新能源與智能汽車委員會委員。

梁先生於2004年7月獲得中國的華南理工大學工程學士學位，並於2006年7月獲得中國的北京理工大學工程碩士學位。

鍾翔平先生，47歲，於2019年4月30日獲委任為董事，並於2023年8月14日獲調任為非執行董事。彼主要負責向董事會提供專業意見。

鍾先生於智能網聯行業擁有逾19年經驗。彼自2004年7月起於騰訊任職，現任騰訊副總裁。鍾先生亦為中國互聯網協會車聯網工作委員會副主任委員，致力於在智能網聯行業搭建交流平台。

鍾先生於2004年6月獲得中國的南京大學計算機科學與技術碩士學位。

柏卉女士，曾用名沈碧瑜，34歲，於2023年8月8日獲委任為董事，並於2023年8月14日獲調任為非執行董事。彼主要負責向董事會提供專業意見。

柏女士於投資管理方面擁有約九年經驗。彼於2014年7月加入騰訊並自2014年7月至2017年5月任職於騰訊互動娛樂事業群，主要負責投資管理及戰略分析，自2017年5月起擔任騰訊投資部運營分析總監。

柏女士自2023年8月14日起成為活躍的特許金融分析師協會的特許資格持有人。

董事及高級管理人員

柏女士於2011年6月獲得中國的浙江大學竺可楨學院經濟學學士學位，並於2014年11月獲得香港的香港大學金融學碩士學位，以及於2014年7月獲得中國的北京大學滙豐商學院管理學碩士學位。

獨立非執行董事

張君毅先生，45歲，於2023年8月8日獲委任為本公司的獨立非執行董事，自本文件日期起生效。彼主要負責監督董事會並就本集團運營及管理向董事會提供獨立意見。

張先生自2021年7月起擔任奧緯企業管理諮詢(上海)有限公司大中華區的董事合夥人兼汽車業務主管。彼亦自2023年2月起擔任上海飛樂音響股份有限公司(於上海證券交易所上市的公司，股票代碼：600651)及自2021年8月起擔任縱目科技(上海)股份有限公司的獨立董事。張先生亦於2020年1月至2021年4月擔任深圳平安智匯企業信息管理有限公司(中國平安保險(集團)股份有限公司(一家於聯交所主板上市的公司，股份代號：2318)的子公司)的副總經理兼執行董事，並於2016年10月至2019年12月擔任上海蔚尚企業管理諮詢有限公司(蔚來資本)的管理合夥人。彼亦於2004年8月至2006年6月及2008年8月至2016年10月任職於羅蘭貝格企業管理(上海)有限公司，離職前職位為合夥人。張先生曾任北京德其道檢測認證有限公司(一家於中國成立的公司)的董事。該公司於2020年7月22日因無正當理由連續六個月停止經營業務而被吊銷營業執照。

張先生自2023年1月起擔任中國汽車工程學會數字化與智能製造工作委員會委員。彼亦於2015年獲頒上海市靜安區優秀中青年拔尖人才及於2015年獲頒大中華區羅蘭貝格最佳導師獎。

張先生於2000年9月取得中國的復旦大學輔修經濟學專業證書，於2001年7月取得中國的同濟大學工學學士學位及於2005年5月獲得中國的同濟大學車輛工程碩士學位。

董事及高級管理人員

張森泉先生，曾用名張敏，47歲，於2023年8月8日獲委任為本公司獨立非執行董事，自本文件日期起生效。彼主要負責監督董事會並就本集團運營及管理向董事會提供獨立意見。

張先生自2018年5月起加入中瑞資本(香港)有限公司，現任行政總裁。彼亦自2022年3月起一直擔任諾德(香港)會計師事務所有限公司的審計部總監。張先生於2016年2月至2020年3月在西證國際證券股份有限公司(於聯交所上市的公司，股份代號：00812)歷任多個職位，擔任中國業務負責人及董事總經理。此外，彼於2014年5月至2015年6月擔任華眾車載控股有限公司(前稱華眾控股有限公司，於聯交所上市的公司，股份代號：06830)的聯席公司秘書及首席財務官，及於2013年3月至2014年4月擔任好孩子國際控股有限公司(於聯交所上市的公司，股份代號：01086)的戰略發展部負責人。彼於2008年2月至2012年10月任職於安永華明會計師事務所上海分所審計部，離職前職位為合夥人，並於2000年11月至2008年2月任職於畢馬威華振會計師事務所審計部，離職前職位為高級經理。彼於1999年10月至2000年10月亦擔任德勤華永會計師事務所有限公司的審計部審計員。

此外，張先生在上市公司的財務管理和企業治理方面有豐富經驗。張先生目前擔任多家聯交所上市公司的獨立非執行董事，包括自2020年12月起擔任稻草熊娛樂集團(股份代號：02125)的獨立非執行董事、自2018年11月起擔任五谷磨房食品國際控股有限公司(股份代號：01837)的獨立非執行董事、自2016年10月起擔任建德國際控股有限公司(股份代號：00865)的獨立非執行董事；彼自2021年9月起擔任Guanze Medical Information Industry (Holding) Co., Ltd.(股份代號：02427)的公司秘書以及自2020年10月起擔任中國通才教育集團有限公司(股份代號：02175)的公司秘書。張先生過往曾在多家聯交所上市公司擔任獨立非執行董事，包括於2020年1月至2023年4月擔任生興控股(國際)有限公司(股份代號：01472)的獨立非執行董事及於2018年6月至2021年6月擔任北京迪信通商貿股份有限公司(股份代號：06188)的獨立非執行董事。彼亦於2019年5月至2022年3月擔任江蘇艾迪藥業股份有限公司(於上海證券交易所科創板上市的公司，股份代號：688488)的獨立董事。

張先生於1999年7月取得中國的復旦大學投資經濟專業學士學位。彼於2001年12月獲認可為中國註冊會計師協會會員，於2011年9月獲認可為香港會計師公會會員及於2015年9月獲認可為美國註冊會計師協會會員。

董事及高級管理人員

李賢祥先生，42歲，於2023年8月8日獲委任為獨立非執行董事，自本文件日期起生效。彼主要負責監督董事會並就本集團運營及管理向董事會提供獨立意見。

李先生自2017年5月起為湖北凱輝股權投資管理有限公司凱輝基金的合夥人。李先生自2021年7月起亦一直擔任湖北凱輝股權投資管理有限公司的總經理、法定代表人，自2020年3月起擔任青島慧拓智能機器有限公司的董事及自2018年3月起擔任北醒(北京)光子科技有限公司的董事。李先生亦於2018年9月至2023年7月擔任上海艾拉比智能科技有限公司的董事，於2020年9月至2023年6月擔任湖北普羅格科技股份有限公司的董事，於2019年8月至2022年5月擔任北京博創聯動科技有限公司的董事及於2018年2月至2021年12月擔任未來(北京)黑科技有限公司的董事。

於加入凱輝基金前，李先生於2015年5月至2017年5月擔任李爾(中國)投資有限公司的業務開發總監，於2013年1月至2015年4月擔任法雷奧企業管理(上海)有限公司的中國併購及戰略規劃總監，及於加入法雷奧企業管理(上海)有限公司前擔任通用汽車(中國)投資有限公司的新業務開發經理。

李先生於2017年8月取得中國證券投資基金業從業證書。

李先生於2003年12月獲得美國的印第安納大學凱萊商學院金融學學士學位及於2015年9月獲得中國的長江商學院金融學碩士學位。

除上文所披露者外，概無董事於緊接本文件日期前過往三年內在證券於香港或海外任何證券市場上市的公眾公司擔任任何董事職務。除本文件所披露者外，據董事經作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，概無有關委任董事的其他事宜須敦請股東注意，亦無有關董事的資料須根據上市規則第13.51(2)(a)至(v)條予以披露。

董事及高級管理人員

高級管理人員

我們的高級管理人員負責我們業務的日常管理。下表提供有關我們高級管理人員的資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團日期	獲委任為高級管理人員的日期	角色及責任	與其他董事及高級管理人員的關係
蔣華先生	51歲	執行董事兼首席執行官	2019年4月30日	2019年6月1日	本公司的整體戰略規劃及業務方向以及日常管理	無
宋德強博士	42歲	首席技術官	2022年7月13日	2022年7月13日	監督我們產品的研發及本集團的技術開發	無
Han Feng先生	42歲	首席運營官	2019年12月23日	2019年12月23日	監督我們的業務營運、企業策略、銷售及營銷以及客戶關係	無
孫雷先生	39歲	副總裁	2021年5月17日	2021年5月17日	監督本集團的投資、融資、策略及財務管理	無

董事及高級管理人員

蔣華先生為我們的執行董事兼首席執行官。其履歷詳情請參閱本節「董事」。

宋德強博士，42歲，自2022年7月起擔任我們的首席技術官。彼主要負責監督我們產品的研發及本集團的技術開發。宋博士亦為宸祺出行及祺宸科技的首席技術官。

宋博士於計算機科學及技術方面擁有逾14年經驗。於2022年7月加入本集團前，宋博士於2018年4月至2022年7月任職於美團（前稱美團點評，於聯交所上市的公司，股份代號：03690）的子公司天津三快科技有限公司，其離職前職位為LBS技術官、於2016年9月至2018年4月擔任北京華為數字技術有限公司的技術專家。彼亦於2014年9月至2016年9月任職於高德多個子公司、於2013年4月至2014年8月任職於微軟（中國）有限公司及於2009年7月至2013年3月任職於北京華大九天科技股份有限公司。

宋博士於2003年7月獲得中國的內蒙古大學計算機科學與技術學士學位，並於2009年4月獲得中國的中國科學院研究生院（現稱中國科學院大學）信號與信息處理博士學位。

Han Feng先生，42歲，自2019年12月起擔任我們的首席運營官。彼主要負責監督我們的業務經營、企業戰略、銷售及營銷以及客戶關係，以及管理我們的出行服務、汽車生態系統、附加服務及Robotaxi服務。Han先生亦為宸祺出行及祺宸科技的首席運營官。

Han先生在企業管理及出行科技服務行業擁有豐富經驗。Han先生於2018年5月至2019年12月擔任鷗遊酒店管理（上海）有限公司的運營副總裁。於2018年加入鷗遊酒店管理（上海）有限公司前，Han先生擔任Uber（China），Ltd.（其為領先的網約車平台，於2016年8月被滴滴全球股份有限公司收購）城市管理的總經理。Han先生亦於2013年1月至2016年6月擔任起篋信息科技（深圳）有限公司的首席執行官，並就職於國際信息技術及商業解決方案公司IBM。

Han先生於2008年5月獲得美國的佐治亞理工學院經濟學學士學位，並於2013年11月獲得香港的香港科技大學工商管理碩士學位。

董事及高級管理人員

孫雷先生，39歲，為我們的副總裁。彼主要負責監督本集團的投資、融資、戰略及財務管理。孫先生亦為宸祺出行及祺宸科技的副總裁。

孫先生於金融及汽車行業擁有豐富經驗。於2021年5月加入本集團前，孫先生於2017年7月至2021年5月擔任漢能(北京)投資諮詢有限公司投資銀行部副總裁、於2016年8月至2017年6月擔任羅蘭貝格管理(上海)有限公司諮詢顧問。孫先生亦曾於2013年7月至2016年7月任職於上海汽車集團財務有限責任公司，其離職前職位為乘用車業務部的高級客戶經理。

孫先生於2007年7月獲得中國的上海海洋大學(前稱上海水產大學)信息與計算科學學士學位，並於2013年6月獲得中國的復旦大學金融學碩士學位。

親屬關係

本公司任何董事及高級管理人員之間概無親屬或血緣關係。

聯席公司秘書

李佳蔚女士，33歲，自[編纂]起獲委任為我們的聯席公司秘書之一。李女士於2021年7月加入本集團，自此一直擔任資本市場執行總監。

於加入本集團前，李女士於2020年4月至2021年7月任職於騰訊科技(北京)有限公司及於2016年7月至2020年4月於漢能(北京)投資諮詢有限公司擔任投資經理。

李女士於2016年7月獲得中國的北京大學經濟學碩士學位。

鍾明輝先生，44歲，自[編纂]起獲委任為我們的聯席公司秘書之一。彼於公司秘書、併購、財務申報及審計方面擁有逾19年經驗。自2022年6月起，鍾先生任職於方圓企業服務集團(香港)有限公司，現任企業秘書部副總裁。彼主要負責管理聯交所上市公司的公司秘書及合規工作。

董事及高級管理人員

鍾先生現為香港會計師公會資深會員及澳洲會計師公會會員。彼於2003年12月自澳洲國立大學取得商學學士學位。

董事及高級管理人員的薪酬

部分董事及高級管理人員以袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款的形式從本公司收取薪酬。我們根據董事及高級管理人員的職責、資格、職位及資歷釐定其薪酬。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，董事的薪酬總額(包括袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款)分別為人民幣8.9百萬元、人民幣7.9百萬元及人民幣5.9百萬元。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們向五名最高薪酬人士支付的薪酬總額(包括袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款)分別為人民幣20.5百萬元、人民幣28.2百萬元及人民幣23.8百萬元。

有關各董事及五名最高薪酬人士於往績記錄期間的薪酬的進一步資料載於本文件附錄一。

根據現行安排，截至2024年12月31日止年度應付董事的薪酬總額(包括袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款)估計為人民幣3.6百萬元。

於往績記錄期間，概無向董事或任何五名最高薪酬人士支付薪酬作為加入本集團或加入本集團後的獎勵。於往績記錄期間，除就於2022年2月一名前任董事辭去本集團高級管理層職位而向其支付的補償金額人民幣101,358元外，概無就辭去本集團任何成員公司的董事職位或與管理本集團任何成員公司事務有關的任何其他職位而向我們的任何董事、前任董事或五名最高薪酬人士支付或應由其收取補償。於往績記錄期間，概無董事放棄任何酬金。

除上文所披露者外，本集團於往績記錄期間概無向董事支付或應付其他款項。

董事及高級管理人員

有關我們與董事訂立的服務合約及委任函的詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－C.有關董事的進一步資料－3.董事服務合約及委任函」。

董事會將檢討及釐定董事及高級管理人員的薪酬及補償待遇，並將於[編纂]後聽取薪酬委員會考慮可資比較公司支付的薪金、董事的時間投入及責任以及本集團的表現後作出的建議。

管理層人員留駐

我們已申請且聯交所已授出豁免遵守上市規則第8.12條。有關進一步詳情，請參閱本文件「豁免嚴格遵守上市規則及豁免遵守公司(清盤及雜項條文)條例」一節。

公司管治

董事委員會

董事會已成立審計委員會、薪酬委員會及提名委員會，並向該等委員會授權多項職責，以協助董事會履行其職責及監督本集團特定範疇的事務。

審計委員會

我們已根據上市規則第3.21條及上市規則附錄C1所載企業管治守則成立審計委員會(自[編纂]起生效)，並訂明書面職權範圍。我們的審計委員會由三名成員組成，即張森泉先生、李賢祥先生及張君毅先生。張森泉先生作為審計委員會主席及獨立非執行董事，具備上市規則第3.10(2)及3.21條規定的適當會計及相關財務管理專業知識。

審計委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (i) 就外聘審計師的委任、重新委任及罷免向董事會提出建議，並批准外聘審計師的薪酬及聘用條款；
- (ii) 監察本公司財務報告的完整性，並審閱報告所載的重大財務申報判斷；

董事及高級管理人員

- (iii) 檢討本公司的財務控制、風險管理及內部控制系統；
- (iv) 考慮有關風險管理及內部控制事宜的重大調查結果；
- (v) 確保內部審計師與外部審計師的工作得到協調，確保內部審計職能在本公司內部有足夠資源運作並且有適當的地位，以及檢討及監察其有效性；
- (vi) 檢討本集團的財務及會計政策及慣例；及
- (vii) 履行董事會指派的其他職責及責任。

薪酬委員會

我們已根據上市規則第3.25條及上市規則附錄C1所載企業管治守則成立薪酬委員會（自[編纂]起生效），並訂明書面職權範圍。我們的薪酬委員會由三名成員組成，即張君毅先生、李賢祥先生及高銳先生。張君毅先生為薪酬委員會主席。

薪酬委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (i) 就本公司全體董事及高級管理人員的薪酬政策及架構，以及就制定薪酬政策建立正式及透明程序向董事會提出建議；
- (ii) 參考董事會的企業目標及宗旨，檢討及批准管理人員的薪酬建議；
- (iii) 就個別執行董事及高級管理人員的薪酬待遇向董事會提出建議；
- (iv) 就非執行董事的薪酬向董事會提出建議；
- (v) 考慮可資比較公司支付的薪金、時間投入及責任以及本集團其他職位的僱傭條件；
- (vi) 檢討及批准向執行董事及高級管理人員就任何喪失或終止職位或委任而須支付的補償，以確保有關補償與合約條款一致；倘未能與合約條款一致，則補償亦須公平合理，不致過多；

董事及高級管理人員

- (vii) 檢討及批准因董事行為失當而解僱或罷免有關董事的補償安排，以確保該等安排與合約條款一致；倘未能與合約條款一致，則有關補償亦須合理適當；
- (viii) 確保概無董事或其任何聯繫人參與釐定董事自身的薪酬；及
- (ix) 根據上市規則第十七章審閱及／或批准有關股份計劃的事宜。

提名委員會

我們已根據上市規則附錄C1所載企業管治守則成立提名委員會（自[編纂]起生效），並訂明書面職權範圍。我們的提名委員會由三名成員組成，即高銳先生、李賢祥先生及張君毅先生。高銳先生為提名委員會主席。

提名委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (i) 每年檢討董事會的人數及組成（包括技能、知識及經驗的多元化），並就任何擬定變動向董事會作出建議，以配合本公司的企業策略；
- (ii) 物色具備合適資格成為董事會成員的人士，並挑選提名出任董事的候選人或就挑選有關候選人向董事會作出建議；
- (iii) 評估本公司獨立非執行董事的獨立性；及
- (iv) 就委任或重新委任董事（尤其是董事會主席及首席執行官）及董事繼任計劃向董事會作出建議。

企業管治守則

本公司遵守或有意遵守企業管治守則。我們的董事將於各財政年度審閱我們的企業管治政策並遵守企業管治守則，並將遵守於[編纂]後將載入我們年度報告的企業管治報告中「不遵守就解釋」的原則。

董事及高級管理人員

董事會多元化

我們明白並深信董事會多元化的裨益，並視董事會層面日益多元化（包括性別多元化）為維持我們競爭優勢及提升我們從盡可能多的人才池中吸引、留住及激勵員工的能力的重要元素。我們已採納董事會多元化政策（「**董事會多元化政策**」），根據本集團不時的情況，致力達致董事會成員適當的多元化水平。

根據董事會多元化政策，於檢討及評估適合擔任本公司董事的候選人時，提名委員會將參考本公司的業務模式及特定需求考慮各種多元化角度，包括但不限於：性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識及服務時長及預期候選人可能為董事會作出的貢獻。董事會所有委任均以用人唯才為原則，候選人將按客觀標準進行考慮，並充分顧及董事會成員多元化的裨益。於[編纂]後，提名委員會將不時檢討董事會多元化政策，以確保其持續有效，我們將每年於企業管治報告中披露該政策或其摘要。

董事會擁有均衡的經驗和技能組合，包括但不限於整體業務管理、研發以及財務和會計。董事會的年齡範圍相對較廣，介乎34歲至51歲。此外，我們有兩名女性董事。經適當考慮，董事會認為，基於董事的任人唯才，董事會的組成符合我們的董事會多元化政策。

根據上市規則第8.10條作出的披露

各董事確認，截至最後實際可行日期，其並無於任何直接或間接與我們業務存在競爭或可能存在競爭的業務中擁有任何權益，故須根據上市規則第8.10條作出披露。

根據上市規則第3.09D條作出的披露

各董事確認，其(i)已於2023年8月或2024年4月取得上市規則第3.09D條所述的法律意見，及(ii)了解上市規則規定的其作為上市發行人董事的責任。

根據上市規則第3.13條作出的披露

各獨立非執行董事已確認(i)其與上市規則第3.13(1)至(8)條所述的各項因素有關的獨立性，(ii)截至最後實際可行日期，其過去或當時於本公司或其子公司業務中無上市規則規定的財務或其他權益，或與本公司的任何核心關連人士的任何關連，及(iii)其於獲委任之時並無其他可能影響其獨立性的因素。

董事及高級管理人員

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任邁時資本有限公司為我們的合規顧問（「合規顧問」）。我們的合規顧問將就遵守上市規則及適用香港法律向我們提供指引及建議。根據上市規則第3A.23條，我們的合規顧問將（其中包括）在以下情況下向本公司提供意見：

- (a) 刊發任何受規管的公告、通函或財務報告之前；
- (b) 擬進行交易（可能是須予公佈的交易或關連交易），包括發行股份及回購股份；
- (c) 我們擬運用[編纂][編纂]的方式與本文件所詳述者不同，或本集團的業務、發展或業績與本文件所載任何預測、估計或其他資料不同；及
- (d) 聯交所根據上市規則第13.10條就本公司上市證券的價格或成交量的異常波動或任何其他問題向本公司作出查詢。

合規顧問的委任期限自[編纂]起至本集團就[編纂]後首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條當日為止，有關委任可經雙方協定延長。

與廣汽工業的關係

概覽

緊接[編纂]前，廣汽工業將直接及通過廣汽及中隆間接於本公司已發行股本中擁有約35.58%的權益。緊隨[編纂]完成後，廣汽工業通過廣汽及中隆將於本公司已發行股本總額中擁有約[編纂]%的權益，且廣汽工業、廣汽及中隆現時為並將繼續為控股股東。

獨立於廣汽工業

由於我們的發展計劃高度一致，我們與廣汽工業的關係互惠互利。本公司於廣汽（廣汽工業的子公司）、Tencent Mobility領投及其他投資者參投的創始輪融資後註冊成立。我們能夠利用廣汽工業卓越的行業支持，實現汽車製造、自動駕駛技術及出行服務的行業資源整合，且我們已為網約車業務搭建多維度出行服務系統，推出一站式標準化汽車服務平台。

經考慮以下因素，董事信納我們有能力於[編纂]後獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人開展業務。

管理獨立

我們的業務由董事會及高級管理層管理及開展。董事會由九名董事組成，包括一名執行董事、五名非執行董事及三名獨立非執行董事。有關更多資料，請參閱「董事及高級管理人員」。

董事認為，董事會及高級管理層將獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人運作，原因為：

- (a) 各董事知悉其作為董事的受信責任，有關責任規定（其中包括）其須以符合本公司利益的方式為本公司利益行事，並不容許其作為董事的職責與其個人利益之間出現任何衝突；
- (b) 日常管理及經營由經驗豐富的高級管理層團隊進行並由唯一執行董事蔣先生監督：
 - (i) 我們的唯一執行董事蔣先生及我們的高級管理層團隊深諳本公司從事業務所處行業，經驗豐富，故將能作出符合本集團最佳利益的商業決策；

與廣汽工業的關係

- (ii) 我們的唯一執行董事蔣先生自2019年6月起一直作為本公司代表擔任廣汽執行委員會委員。廣汽執行委員會屬諮詢性質，由廣汽、其子公司、合營企業及聯營公司（包括本公司）的代表組成。蔣先生為本公司於廣汽執行委員會的代表。廣汽執行委員會的職能包括(a)討論廣汽的發展戰略，並為廣汽的年度經營計劃及中、長期發展規劃提供建議；(b)委員會成員之間交流經驗及共享資料。蔣先生作為廣汽執行委員會委員並無參與廣汽的日常運營，亦無向廣汽收取任何薪酬。我們的高級管理層並無在廣汽工業及其緊密聯繫人擔任任何行政或管理職位；及
- (iii) 本公司九名董事中的三名非執行董事於廣汽工業及／或其緊密聯繫人擔任董事及／或管理職位，即高銳先生、肖艷女士及梁偉強先生。然而，作為本公司非執行董事，其向董事會提供戰略性意見，並無擔任任何行政職位或仍然參與本公司業務的日常管理及經營；
- (c) 我們根據上市規則規定委任三名獨立非執行董事，本公司若干事宜通常須提請獨立非執行董事審閱，以確保董事會的決定乃經適當考慮獨立且具公正性的意見後作出；
- (d) 除三名於廣汽工業及／或其緊密聯繫人擔任董事及／或管理職位的董事以及蔣先生外，其他董事已了解本集團的營運，其中五名董事中的三名擁有豐富的行業專業知識，另外兩名董事在相關行業的公司工作或投資相關行業。彼等對本集團的了解及擁有相關行業經驗使彼等能夠評估本集團與廣汽工業之間的交易及潛在利益衝突。例如，我們的非執行董事鍾翔平先生自2019年起獲委任為董事，熟悉本集團的運營。彼亦於智能網絡產業擁有逾19年經驗，並擔任中國互聯網協會車聯網工作委員會副主任委員。此外，我們的獨立非執行董事張君毅先生在汽車行業擁有豐富經驗，並為中國汽車工程學會數字化與智能製造工作委員會委員。我們的獨立非執行董事李賢祥先生通過其在通用汽車（中國）投資有限公司的工作經驗以及對多家汽車行業公司的投資，在汽車行業獲得了豐富的經驗；

與廣汽工業的關係

- (e) 倘本集團與董事或彼等各自的緊密聯繫人之間將予訂立的任何交易引起潛在利益衝突，則有利益關係的董事須申報該等利益的性質並放棄投票，且不計入有關該等交易的本公司相關董事會會議的法定人數。鑒於蔣先生在廣汽執行委員會的職位，彼確認將在董事會會議上就廣汽工業相關事宜放棄投票；及
- (f) 我們已採納一系列企業管治措施管理本集團與廣汽工業及其緊密聯繫人之間的利益衝突(如有)，以支持我們的獨立管理。具體而言，為確保所有董事可直接獲得必要的投票資料，本公司將設立機制，讓我們的高級管理層於董事會會議前向董事提供有關交易的充分分析及報告。有關進一步資料，請參閱「—企業管治措施」。

基於上文所述，董事認為，董事會整體連同我們的高級管理層團隊能夠獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人履行管理職責。

經營獨立

我們可全權作出商業決策並獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人開展業務。董事認為，[編纂]後本公司的經營將繼續獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人，理由如下：

- (a) 我們並不依賴廣汽工業或其緊密聯繫人擁有的商標或專利；
- (b) 我們持有經營業務所需的所有相關重要牌照；
- (c) 我們可獨立接洽用戶、客戶及供應商；
- (d) 我們擁有充足的資本、設施、設備及僱員，可獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人經營業務；
- (e) 我們自設行政及企業管治架構，包括自設會計、法律及人力資源部門；及
- (f) 除本節所披露者外，概無廣汽工業或其緊密聯繫人於與本集團業務競爭或可能競爭的任何業務中擁有權益。

與廣汽工業的關係

於往績記錄期間的各期間，廣汽工業同時為我們的五大客戶及五大供應商之一。廣汽工業作為全國領先的整車集團，是我們建立和發展業務的重要業務合作夥伴。下表載列往績記錄期間廣汽工業及／或與廣汽工業有聯繫的實體與我們之間的關聯方交易詳情：

性質	截至12月31日止年度			定價基準
	2021年	2022年	2023年	
	人民幣千元			
<i>本集團向廣汽工業及／或其聯繫實體提供服務及產品</i>				
車輛租賃	330	27	–	參考市場價格公平磋商釐定
提供營銷服務	2,942	928	–	參考類似服務的市價、服務的性質、服務的業務潛力等公平磋商釐定
提供技術服務	1,065	–	22,871	參考我們調配的人力、所提供服務的性質、服務的頻率、預期交易金額、所提供服務的業務潛力等公平磋商釐定
提供網約車服務	554	816	1,377	考慮廣汽工業及其聯繫實體服務量的整體需求、廣汽工業及其聯繫實體的業務規模以及我們企業用車解決方案的市場價格公平磋商釐定，且一般不得低於就可資比較交易量向獨立第三方客戶收取者

與廣汽工業的關係

性質	截至12月31日止年度			定價基準
	2021年	2022年	2023年	
				人民幣千元
提供車輛維保服務	–	14,413	12,644	參考整車製造商收取的市價公平磋商釐定且一般不得低於向獨立第三方收取者
提供其他服務	–	1,843	3,379	參考類似服務的市價、服務的性質、服務的業務潛力等公平磋商釐定
銷售商品	263	1,982	73,225	就網約車相關用品銷售而言，對所有客戶(包括廣汽工業及獨立第三方)採取一致的定價政策；就車輛銷售而言，參考整車製造商收取的市價公平磋商釐定且不低於向獨立第三方收取者；就汽車零部件銷售而言，參考整車製造商收取的市價公平磋商釐定且一般不得低於向獨立第三方收取者

與廣汽工業的關係

截至12月31日止年度

性質	2021年	2022年	2023年	定價基準
人民幣千元				
本集團向廣汽工業及／或其聯繫實體購買服務及產品				
購買司管服務	10,740	11,076	8,340	對同城運力加盟商各業務線採用相同的收費標準，收取的服務費率與向獨立第三方收取的服務費率相同
購買司機服務 ^{附註}	81,330	15,600	4,568	採用支付予由獨立第三方運力加盟商管理的司機的相同費用
購買信息技術支持服務	–	–	193	由有關產品的提供商釐定，並一般與獨立第三方所提供的價格一致
購買商品	–	40,703	262,021	就購買車輛而言，乘用車的單價應由乘用車製造商釐定，而(若可以)我們將比較廣汽工業及／或其聯繫實體提供的單價與獨立第三方提供的單價，並將按所提供的更佳條款進行採購；就廣汽工業及／或其聯繫實體向我們銷售汽車零部件而言，價格應由乘用車製造商釐定，並須與獨立第三方所提供的價格一致；就其他商品而言，參考市價或獨立第三方提供的價格公平磋商釐定

與廣汽工業的關係

性質	截至12月31日止年度			定價基準
	2021年	2022年	2023年	
	人民幣千元			
購置運營設備	11,687	1,047	52	參考有關服務的提供商的價格及／或市場價格，經公平磋商後釐定
購買其他服務	–	962	3,785	由有關服務的提供商釐定，並須一般與獨立第三方所提供的價格一致
租賃車輛	307	57	–	參考市場價格公平磋商釐定

附註：截至最後實際可行日期，我們已停止透過與廣汽工業有關聯的實體支付司機服務費，並直接與司機進行結算。

為於[編纂]後繼續我們與廣汽工業互惠互利的合作，我們已就若干持續關連交易（根據上市規則第十四A章規定）訂立產品服務採購及供應框架協議，我們預計該等交易將在[編纂]後繼續進行。有關訂立產品服務採購及供應框架協議的進一步詳情及理由，請參閱本文件「關連交易」一節。經考慮以下因素，董事認為與廣汽工業的上述業務合作符合本公司及股東的整體最佳利益：(i)由於本公司由廣汽及Tencent Mobility創立，本公司過往與廣汽工業及其聯繫人建立了緊密的業務關係，產品服務採購及供應框架協議將使我們能夠繼續與廣汽工業及其聯繫人的業務關係；(ii)由於我們的出行服務業務與廣汽工業及其聯繫人的汽車業務在多個方面密不可分，因此本公司的業務與廣汽工業及其聯繫人的業務高度互補且互惠互利；考慮到廣汽工業在汽車研發、製造和銷售方面的領先地位，與廣汽工業的合作合乎常理且符合本公司的最佳利益；及(iii)根據弗若斯特沙利文的資料，移動平台與整車製造商之間的合作是一互惠關係。整車製造商提供定製汽車及技術支援，使平台能夠提供高品質的服務，反之，平台則為整車製造商的產品開發（包括但不限於Robotaxi計劃）提供市場拓展機會及寶貴的市場見解。此種夥伴關係推動業務增長及產業發展。

與廣汽工業的關係

截至2023年12月31日止三個年度各年，廣汽工業及其聯繫人根據產品服務採購及供應框架協議（即我們預計[編纂]後將繼續進行的持續關連交易）向我們採購產品及服務的交易額分別為人民幣1,887,000元、人民幣16,076,000元及人民幣110,856,000元，分別佔本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度總收入的0.19%、1.17%及5.13%。截至2023年12月31日止三個年度各年，廣汽工業及其聯繫人根據產品服務採購及供應框架協議向我們供應產品及服務的交易額分別為人民幣11,094,000元、人民幣48,898,000元及人民幣240,091,000元，分別佔本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度總成本的0.88%、3.23%及10.39%。我們相信，我們將能夠於[編纂]後將與廣汽工業及其聯繫人的持續關連交易總金額維持在我們總收入或總成本的合理百分比水平。此外，我們已經並將繼續與獨立於廣汽工業的其他業務合作夥伴進行各種形式的合作。因此，董事認為與廣汽工業的關連交易將不會導致本公司與廣汽工業之間出現任何業務依存或依賴問題。

基於上文所述，董事認為，我們能夠獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人經營。

財務獨立

我們擁有獨立的內部控制及會計系統。我們亦擁有獨立的財務部負責履行財政職能並根據本集團的需要作出財務決策以及獨立的審計法務部負責內部合規及本公司日常運營的審計工作。倘必要，我們能自第三方取得融資，無須依賴廣汽工業及其緊密聯繫人。

於最後實際可行日期，廣汽工業或其緊密聯繫人均無提供或獲授未償還貸款或未解除擔保。

基於上文所述，董事認為，董事及高級管理人員能夠在[編纂]後獨立於廣汽工業及其緊密聯繫人，且不會過度依賴廣汽工業及其緊密聯繫人開展業務。

與廣汽工業的關係

與廣汽工業的業務劃分

我們的主要業務

本集團主要從事提供出行服務（包括網約車、Robotaxi及我們網絡平台提供的其他服務）、技術服務、車隊銷售及維修（包括車輛及零部件銷售、保養及維修服務）。

廣汽工業的主要業務

廣汽工業主要從事企業管理。廣汽（由廣汽工業持有52.51%）主要從事汽車（包括摩托車）及其零部件的研發、製造及銷售，以及提供商貿服務、金融、出行等業務。廣汽亦通過合營企業與豐田、本田及三菱等合作夥伴開展乘用車的製造及銷售業務。該等合營企業均為廣汽工業的緊密聯繫人。

業務劃分

我們的主要業務與廣汽工業及其緊密聯繫人的業務有明確的劃分。儘管廣汽工業通過廣汽銷售乘用車並提供車輛保養及維修服務；我們的車隊銷售及維修（包括車輛及零部件銷售、保養及維修服務）在業務目的、客戶導向及業務規模方面有所不同。

我們於2022年4月進軍車隊銷售及維修，涵蓋銷售車輛及零部件、保養及維修。我們立志打造一站式標準化汽車服務平台，與各行業夥伴、客戶及司機共創行業網絡，反之亦使我們提升招募及挽留司機的能力。尤其是，我們利用與汽車製造商的關係為我們的運力加盟商及司機提供集中車輛銷售。我們整合運力加盟商及司機的需求，直接與汽車製造商協商集體交易。

於2022年及2023年，我們車隊銷售及維修產生的收入分別為人民幣118.6百萬元及人民幣320.4百萬元，其中車輛銷售收入分別佔81.8%及91.4%。

廣汽通過銷售門店及線上渠道開展乘用車銷售業務以及相關維修保養服務。於2021年及2022年12月31日，廣汽連同合營聯營企業在中國多個省、自治區及直轄市分別擁有2,558家及2,684家乘用車4S銷售門店。於2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別擁有0家、1家及2家銷售門店。

與廣汽工業的關係

下表載列我們的車隊銷售及維修項下車輛銷售業務與廣汽的車輛銷售業務的差異：

	我們的乘用車銷售業務	廣汽的乘用車銷售業務
商務用途	為出行服務業務的運力加盟商及司機打造一站式標準化汽車服務平台	銷售自產乘用車
客戶導向	主要服務運力加盟商及司機	並非主要服務特定客戶群
產品組合	基於運力加盟商及司機的需求，為其提供多樣化汽車品牌，包括廣汽品牌汽車及其他品牌汽車	廣汽子公司及合營企業製造的汽車
銷售範圍	目前在中國廣東省廣州市及佛山市，並將通過我們的出行服務營運擴展至各城市	中國多個省、自治區及直轄市
銷售渠道	直接向運力加盟商及司機出售	線下及線上
汽車來源	向汽車製造商（包括廣汽及其他汽車製造商）及授權經銷商採購	廣汽子公司及合營企業製造的汽車

與廣汽工業的關係

於往績記錄期間，我們的車隊銷售及維修業務為出行服務配套服務，為本集團貢獻的收入並不重大。下表載列截至2023年12月31日止三個年度我們的乘用車銷售業務及汽車維修保養服務與廣汽集團及廣汽重要合營企業乘用車銷售業務產生的收入及其各自佔本集團及廣汽集團總收入的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	收入	佔總收入的百分比	收入	佔總收入的百分比	收入	佔總收入的百分比
	(人民幣百萬元，百分比除外)					
	(未經審計)					
本公司的乘用車銷售業務	零	-	97 ⁽¹⁾	7.1%	293 ⁽²⁾	13.5% ⁽³⁾
本公司的汽車						
維修保養服務	零	-	22	1.6%	27	1.3% ⁽³⁾
廣汽集團的乘用車業務 ⁽⁴⁾	49,180	65.0%	78,672	71.5%	94,015	72.5%

附註：

- (1) 在人民幣97百萬元中，人民幣32百萬元由銷售自廣汽工業集團採購的車輛而產生。
- (2) 在人民幣293百萬元中，人民幣224百萬元由銷售自廣汽工業集團採購的車輛而產生。
- (3) 即使本集團計劃發展及擴大車隊銷售及維修，我們預計截至2024年、2025年及2026年12月31日止年度，車隊銷售及維修產生的收入佔總收入的百分比將不會大幅增加。
- (4) 廣汽集團及廣汽與豐田、本田及三菱的合營企業乘用車業務的財務資料摘錄自其於聯交所刊發的年度報告；此外，誠如廣汽年度報告所披露，截至2022年12月31日止兩個年度，廣汽與豐田、本田及三菱的合營企業產生的收入分別為人民幣252,546百萬元及人民幣282,902百萬元。截至2023年12月31日止年度，廣汽與豐田及本田的合營企業產生收入人民幣246,397百萬元。於2023年，廣汽收購其與三菱合營企業的50%股權。於完成後，該合營企業成為廣汽的子公司，其財務資料已納入廣汽的綜合財務資料。廣汽集團車輛維修保養服務的財務資料並未於其在聯交所刊發的年度報告中披露，因此我們無法獲得。鑒於廣汽集團車輛維修保養服務產生的收入對其總收入而言並不重大，且該等服務屬配套性質，我們認為未披露廣汽集團車輛維修保養服務的財務資料不會對本集團與廣汽集團的競爭分析產生重大影響。

與廣汽工業的關係

下表載列截至2023年12月31日止三個年度本公司與廣汽及其合營企業的門店數量及銷售車輛數量：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	門店數量	銷售 車輛數量	門店數量	銷售 車輛數量	門店數量	銷售 車輛數量
本公司	0	0	1	946	2	2,823
廣汽及其合營企業 ⁽¹⁾	2,558	2.14百萬	2,684	2.43百萬	2,645	2.51百萬

附註：

1. 廣汽及其合營企業的車輛銷售數量摘錄自其於聯交所發佈的年度報告。

基於本集團與廣汽之間的業務模式差異，董事認為，本集團與廣汽各自的業務有明確劃分，並預期本集團與廣汽之間於不久的將來不會有任何重大競爭。因此，董事預期本集團與廣汽之間在任何重大方面不會有直接或間接競爭。

企業管治措施

本公司及董事承諾致力落實最高標準的企業管治，並明白保障全體股東的權利及權益（包括少數股東的權利及權益）的重要性。本公司將遵守上市規則附錄C1所載企業管治守則（「企業管治守則」）條文中載列的良好企業管治的原則。

董事明白良好企業管治對保障股東權益的重要性。我們將採納下列措施以維護良好企業管治標準及避免本集團與廣汽工業之間的潛在利益衝突：

- (a) 根據細則，倘若舉行股東大會審議交易建議，而廣汽工業或其任何緊密聯繫人於當中擁有重大權益，則廣汽工業或其緊密聯繫人將不會就相關決議案投票；
- (b) 本公司已建立內部控制機制以識別關連交易。[編纂]後，倘若本公司與廣汽工業或其緊密聯繫人訂立關連交易，本公司將遵守適用的上市規則；

與廣汽工業的關係

- (c) 倘董事或其聯繫人於與我們的利益可能存在衝突或潛在衝突的事宜中擁有重大權益，彼應詳盡披露有關事宜並放棄出席有關該等事宜的董事會會議，且不計入相關董事會會議的法定人數（除非大多數獨立非執行董事特別要求該董事出席或參與該董事會會議）；
- (d) 獨立非執行董事將每年審閱本集團與廣汽工業之間是否存在任何利益衝突，並提供公正及專業意見以保障少數股東的利益；
- (e) 廣汽工業將承諾提供所有必要信息，包括所有相關財務、經營及市場信息以及獨立非執行董事進行年度審閱所要求的任何其他必要信息；
- (f) 根據上市規則規定，本公司將在年度報告或以公告形式披露有關獨立非執行董事所審閱事項的決定；
- (g) 倘若董事合理要求獨立專業人士（如財務顧問）提供意見，則委任相關獨立專業人士的費用將由本公司承擔；
- (h) 我們已委任邁時資本有限公司為合規顧問，以就遵守適用法律法規以及上市規則（包括與企業管治有關的各項規定）向我們提供意見及指引；及
- (i) 我們已遵照上市規則及企業管治守則成立審計委員會、薪酬委員會及提名委員會，並訂立書面職權範圍。

基於上文所述，董事信納已採取充足的企業管治措施，以管理[編纂]後本集團與廣汽工業之間可能發生的利益衝突以及保障少數股東的利益。

主要股東

主要股東

就董事所知，截至最後實際可行日期，緊隨[編纂]完成後（假設股份註銷已完成且所有優先股已按一比一基準轉換為股份），以下人士將於本公司的股份或相關股份中擁有(a)根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益及／或淡倉（如適用）；或(b)將直接或間接擁有附帶權利可於所有情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

於本公司股份中的權益

股東名稱	權益性質	所持股份數目	於本公司股份中的概約股權百分比 ⁽¹⁾
廣汽工業 ⁽²⁾	實益擁有人	[編纂]	[編纂]%
	受控法團權益	[編纂]	[編纂]%
廣汽 ⁽²⁾	受控法團權益	[編纂]	[編纂]%
中隆 ⁽²⁾	實益擁有人	[編纂]	[編纂]%
Tencent Mobility Limited ⁽³⁾	實益擁有人	[編纂]	[編纂]%
騰訊控股有限公司 ⁽³⁾	受控法團權益	[編纂]	[編纂]%

附註：

- (1) 基於股份註銷已完成且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份的假設。
- (2) 中隆由廣汽全資擁有，該公司為一家於聯交所（股份代號：02238）及上海證券交易所（股份代號：601238）上市的公司，而廣汽則由廣汽工業擁有52.51%。根據證券及期貨條例，廣汽及廣汽工業各自被視為於中隆擁有權益的股份中擁有權益。
- (3) Tencent Mobility Limited為騰訊控股有限公司（於聯交所上市的公司，股份代號：00700）的全資子公司。根據證券及期貨條例，騰訊控股有限公司被視為於Tencent Mobility Limited擁有權益的股份中擁有權益。

主要股東

除上文所披露者外，董事並不知悉任何其他人士將於緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份），於本公司的股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司披露的任何權益及／或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於所有情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。董事並不知悉任何可能在其後日期導致本公司或本集團任何其他成員公司控制權變動的安排。

股 本

股本

截至最後實際可行日期，本公司的法定及已發行股本如下：

(i) 法定股本

股份說明	股份數目	股份概約 總面值 (美元)
每股面值0.0005美元的普通股	383,151,607	191,575.80
每股面值0.0005美元的 A輪優先股	68,357,137	34,178.57
每股面值0.0005美元的 B輪優先股	<u>28,491,256</u>	<u>14,245.63</u>
總計	<u>480,000,000</u>	<u>240,000</u>

(ii) 已發行股本

股份說明	股份數目	股份概約 總面值 (美元)
每股面值0.0005美元的普通股	100,000,000	50,000
每股面值0.0005美元的 A輪優先股	48,274,535	24,137.27
每股面值0.0005美元的B輪優先股	<u>27,669,969</u>	<u>13,834.98</u>
總計	<u>175,944,504⁽¹⁾</u>	<u>87,972.25</u>

股本

假設股份註銷已完成且所有優先股已按一比一基準轉換為普通股，則緊隨[編纂]完成後本公司的已發行股本將如下：

股份說明	股份數目	股份概約 總面值 (美元)	佔本公司 已發行股本 概約百分比 (%)
緊接[編纂]前已發行股份	174,109,052 ⁽¹⁾	87,054.53	[編纂]
根據[編纂]將予發行的股份	[編纂]	[編纂]	[編纂]
總計	[編纂]	[編纂]	100.00

附註：

- (1) Zhixing BVI及Zhixing Jovial I Limited合共持有的1,835,452股普通股將於緊接[編纂]前無償交回及註銷。

假設

上表假設[編纂]成為無條件、按照本文件所述根據[編纂]發行股份且每股優先股按一比一基準轉換為普通股。上表亦未考慮本公司根據下文所述授予董事的一般授權可能發行或購回的任何股份。

地位

所有優先股將緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為普通股。[編纂]將與本文件所述現時已發行或將予發行的所有股份在各方面均享有同等權益，將合資格平等享有就股份於本文件日期後的記錄日期所宣派、作出或派付的一切股息或其他分派。

股本

更改股本

根據開曼群島公司法及組織章程細則的條款，本公司可不時由股東通過普通決議案：(i)增加股本；(ii)將其全部或任何股本合併然後拆分為面值較高的股份；(iii)將其現有股份或其中任何股份分拆為面值較低的股份；及(iv)註銷任何無人認購的股份。此外，本公司可在不違反開曼群島公司法的前提下以股東通過特別決議案的方式削減其股本及任何股本贖回儲備。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄三「本公司組織章程及開曼群島公司法概要－本公司組織章程概要－2.組織章程細則－2.4更改股本」。

發行股份的一般授權

董事[獲授]一般無條件授權，以配發、發行及處置股份，總面值不得超過以下總和，惟須待[編纂]成為無條件方可作實：

- (i) 緊隨[編纂]完成後已發行股份（不包括庫存股（定義見上市規則）（如有））總面值的20%；及
- (ii) 本公司根據本節「一 購回股份的一般授權」一段所述授權購回的股份總面值。

該項發行股份的一般授權將於下列最早者屆滿：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束時，除非股東於股東大會通過普通決議案無條件或有條件續期；
- (ii) 組織章程細則或其他適用法律規定須舉行的本公司下屆股東週年大會期限屆滿時；或
- (iii) 股東於股東大會通過普通決議案修改或撤銷該一般授權時。

有關該項一般授權的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－A. 有關本集團的進一步資料－4. 本公司日期為2024年[●]的股東決議案」。

股 本

購回股份的一般授權

董事[獲授]一般無條件授權，以行使本公司的一切權力購回本身的證券，面值至多為緊隨[編纂]完成後已發行股份（不包括庫存股（定義見上市規則）（如有））總面值的10%，惟須待[編纂]成為無條件方可作實。

該項購回授權僅與於聯交所或股份上市（並已就此獲證監會及聯交所認可）的任何其他證券交易所進行的購回有關，且須按上市規則進行。相關上市規則概要載於本文件附錄四「法定及一般資料－A.有關本集團的進一步資料－5.購回本身證券」。

該項購回股份的一般授權將於下列最早者屆滿：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束時，除非股東於股東大會通過普通決議案無條件或有條件續期；
- (ii) 組織章程細則或其他適用法律規定須舉行的本公司下屆股東週年大會期限屆滿時；或
- (iii) 股東於股東大會通過普通決議案修改或撤銷該一般授權時。

有關購回授權的進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－A.有關本集團的進一步資料－4.本公司日期為2024年[●]的股東決議案」。

[編纂]股權激勵計劃

本公司已採納[編纂]股權激勵計劃。有關進一步詳情，請參閱本文件附錄四「法定及一般資料－D.股份激勵計劃」。

財務資料

閣下應將以下討論及分析與本文件「附錄一 — 會計師報告」所載的綜合財務報表(包括其附註)及本文件其他章節呈列的選定歷史財務資料一併閱讀。我們的綜合財務報表乃按照國際財務報告準則編製。

以下討論及分析包含涉及風險及不確定因素的前瞻性陳述。有關陳述基於我們考慮我們的經驗與對過往趨勢、當前狀況及預期未來發展的看法作出的假設及分析，以及我們認為在有關情況下屬適當的其他因素。然而，我們的實際業績可能與前瞻性陳述所預測者存在重大差異。可能導致未來業績與前瞻性陳述所預測者存在重大差異的因素包括但不限於「風險因素」、「前瞻性陳述」及本文件其他章節討論的因素。

概覽

我們是中國的出行服務公司，主要提供網約車服務。於2021年、2022年及2023年，網約車服務所得收入分別佔我們總收入的99.2%、91.0%及83.9%。根據弗若斯特沙利文的資料，按2023年的交易額計，我們的出行服務在大灣區排名第二，市場份額為5.6%。我們服務並連接出行行業的各類參與者，包括乘客、司機、整車製造商、車輛服務提供商及自動駕駛解決方案供應商。我們提供(i)出行服務；(ii)技術服務，主要為人工智能數據及模型解決方案以及高精地圖；及(iii)為司機及運力加盟商提供全套支持的車隊銷售及維修。自成立以來，網約車業務是收入主要來源，經過多年致力於優質服務，我們建立了廣泛及不斷擴張的用戶群並享有海量寶貴場景數據，推動了其他各項業務的發展。我們網約車服務的廣泛乘客群和行為數據為技術服務積累了大量的場景數據。於2022年，我們開始提供車隊銷售及維修，即利用我們綜合的行業資源提供全套的車輛及司機支持解決方案。

我們致力於在廣泛的地理區域提供高效及高品質的出行服務。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們開展業務的城市數量分別為6個、18個及24個。截至同日，聚焦城市數量分別為五個、七個及九個(大部分位於大灣區)。我們出行服務的交易額由2021年的人民幣1,347.4百萬元增加至2022年的人民幣1,795.6百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣2,741.0百萬元，年複合增長率為42.6%。我們計劃通過實施地域擴張戰略持續推進大灣區外其他省市佈局。

財務資料

我們於往績記錄期間錄得快速增長。我們的收入由2021年的人民幣1,013.5百萬元增加35.0%至2022年的人民幣1,368.4百萬元，並進一步增加57.9%至2023年的人民幣2,161.1百萬元。

呈列基準

本公司於2019年4月30日在開曼群島註冊成立為一家獲豁免有限公司。我們的歷史財務資料已按國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則編製，並以人民幣呈列。我們的歷史財務資料乃根據歷史成本基準編製，但按公允價值計入損益的金融資產（乃按公允價值計量）除外。

於往績記錄期間，本集團的若干業務乃透過祺宸科技及其子公司開展。於2019年7月10日，本公司的間接全資子公司宸祺出行（「外商獨資企業」）與祺宸科技及其登記股東訂立一系列合約安排（「合約安排」）。合約安排的詳情載於文件「合約安排」一節。整體而言，合約安排使外商獨資企業能夠有效控制祺宸科技並獲得祺宸科技的絕大部分經濟利益。因此，祺宸科技及其子公司被視為本集團的控股子公司，且祺宸科技及其子公司的財務狀況及經營業績於往績記錄期間併入本集團的歷史財務資料。

編製符合國際財務報告準則的歷史財務報表需要使用若干關鍵會計估計，亦需要我們的管理層在應用會計政策過程中作出判斷。涉及高度判斷或極為複雜的範疇，或對歷史財務資料屬重大的假設及估計的範疇於本文件附錄一所載會計師報告附註2及3披露。

影響我們經營業績的主要因素

我們的經營業績已經並預期將繼續受到若干因素的重大影響，其中一些因素超出我們的控制範圍。該等因素包括但不限於以下各項：

影響我們經營業績的一般因素

整體經濟狀況及市場趨勢

隨著中國經濟的增長，中國的智慧出行市場、自動駕駛技術服務市場及智慧出行車隊銷售及維修市場存在巨大的機遇及持續增長的潛力。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，於2023年中國智慧出行市場規模達到人民幣3,194億元，預計於2030年將進一步增加至人民幣15,352億元，於2023年至2030年的年複合增長率為17.1%。我們的經

財務資料

營業績在很大程度上受到影響該等中國市場各種因素的影響，尤其是我們有強大業務影響力的大灣區。該等因素包括整體經濟狀況、乘客出行需求及偏好的變化、技術進步（如大數據分析、物聯網及AI技術）及不斷變化的監管環境。該等因素的變化可能導致我們正在探索更多商機的市場的需求增長或下降。我們預測及應對行業趨勢的潛在變化的能力將對我們的未來表現產生重大影響。

監管環境

我們的業務及經營業績受適用於我們經營所在行業的政策及法律法規的影響。近年來，中國各級政府一直關注出行服務市場的有序發展，並實施了一系列政策、法律法規來規範該行業。例如，於2016年7月，交通運輸部會同其他有關部門聯合頒佈《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》（「《網約車辦法》」），通過建立網約車服務出行平台、車輛及司機的監管制度，規範網約車服務的業務活動，確保乘客的安全。此外，於2022年2月，交通運輸部會同其他有關部門聯合頒佈《關於加強網絡預約出租汽車行業事前事中事後全鏈條聯合監管有關工作的通知》，進一步加強了中國各級不同政府部門的聯合監督。請參閱「監管概覽」。中國政府頒佈的新法律法規可能會增加我們的合規成本並影響我們的業務及經營業績。

競爭

智慧出行市場在中國競爭激烈，其特點是技術進步迅速、用戶偏好不斷變化及新服務頻繁推出以更好地滿足乘客需求。為保持我們的競爭地位，我們必須通過留住及吸引乘客、通過提供卓越的乘客體驗以及增強我們的安全控制機制來擴大我們的運營規模。與競爭對手相比，我們維持具有競爭力的聲譽、知名度、價格、性能及可靠性的能力亦將影響我們的市場地位。隨著我們擴大業務並增加市場份額，來自具有更多資源或戰略優勢的競爭對手對我們的持續增長構成重大挑戰。與我們相比，我們的競爭對手在我們經營所在市場可能擁有更多的財務、技術、營銷、研發及其他資源、更強的品牌知名度、更長的經營歷史或更大的用戶群。彼等可能會在推廣及營銷其服務方面投入更多資源，擴大產品範圍，並為更多乘客提供服務及為司機提供更多獎勵，從而可能對我們的競爭力產生不利影響。我們預期來自現有成熟競爭對手及市場新進入者（日後可能成為重要競爭對手）的競爭將持續。

財務資料

COVID-19的影響

自2020年初開始，COVID-19的爆發對中國及世界造成了嚴重影響。為控住該病毒，在受疫情影響的地區實施了預防及控制措施，例如關閉業務及工作場所、出行限制、社交距離措施及緊急隔離等。因此，COVID-19疫情給中國出行服務公司帶來了前所未有的挑戰，其爆發嚴重影響出行服務的需求。於2021年及2022年，COVID-19疫情對我們的出行服務的影響尤為嚴重。於2022年，疫情在中國各地（包括我們主要業務經營所在地的大灣區）零星復現。儘管於2022年有COVID-19疫情的影響，惟我們設法從網約車服務中錄得增長，主要由於(i)我們經歷了業務快速擴張的時期；特別是，我們於2021年中下半年在更多城市開始運營，這為我們2022年的收入穩健成長做出了貢獻；(ii)我們積極擴充至新城市以延伸乘客群；(iii)我們致力改善服務質量，如確保司機遵守相關健康規定，加強客戶信任；及(iv)減少向客戶提供的每筆訂單獎勵，乃由於我們更審慎的客戶獎勵政策。

除上文所述的業務干擾外，我們的業務經營於往績記錄期間並無因COVID-19疫情而遭受任何其他重大不利影響。作為一家科技公司，我們大部分的核心職能均可通過遠程辦公履行。我們的員工可居家辦公，使用計算機執行任務並通過電話會議及其他實時通訊方式相互溝通。

從長遠來看，預計我們的業務將不會發生嚴重干擾。中國於2022年12月解除限制性措施後，全國的經濟活動便自2023年1月起開始復甦及回歸正常。因此，出行服務的供需已逐步恢復。根據弗若斯特沙利文的資料，就供求而言，中國出行服務的整體市況已恢復至COVID-19之前的水平。根據同一資料來源，2019年中國網約車服務的日均訂單量約為21.0百萬單，於2023年達到24.9百萬單。於2023年，受益於我們在現有市場既有的品牌知名度及我們忠實的用戶群，我們的網約車業務已恢復正常。網約車服務的交易額由2022年的人民幣1,756.9百萬元增加54.5%至2023年的人民幣2,714.0百萬元，網約車服務的訂單量由2022年的66.0百萬單增加47.6%至2023年的97.3百萬單。

基於上文所述，董事認為，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，COVID-19疫情對我們的業務及經營業績並無任何重大不利影響。然而，我們無法完全確定COVID-19疫情的影響何時會完全緩解。任何持續時間長的COVID-19爆發均可能對我們的業務及財務表現造成不利影響。我們正密切監察COVID-19疫情及其他健康流行病、自然災害及特殊事件的發展，並持續評估對我們業務、經營業績及財務狀況的任何潛在影響。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們的業務可能受到自然災害、公共衛生危機（如COVID-19疫情）、政治危機、經濟衰退或其他意外事件的不利影響」。

財務資料

影響我們經營業績的具體因素

除一般因素外，我們認為以下具體因素亦會對我們的經營業績產生重大影響。

我們在平台上挽留及吸引用戶的能力

於往績記錄期間，我們的大部分收入來自網約車服務。於2021年、2022年及2023年，網約車服務所得收入分別佔我們總收入的99.2%、91.0%及83.9%。我們出行服務的收入規模在很大程度上取決於我們的網約車服務的交易額和訂單量，而這主要與我們用戶群規模（主要包括乘客和司機）有關。因此，我們在平台上挽留及吸引用戶的能力對我們的業務增長至關重要。於2021年、2022年及2023年，我們出行服務的月均活躍乘客人數分別為1,031.7千名、1,203.8千名及1,047.3千名。我們出行服務的月均活躍乘客人數由2022年至2023年減少乃主要由於我們於2023年履行來自第三方出行服務平台的訂單量持續大幅增加，該等訂單由2022年的18.7百萬單增加至2023年的57.0百萬單，期間第三方出行服務平台的服務成本已於收入成本中確認。我們不斷優化成本結構，戰略性地減少推廣及營銷開支以及對乘客的獎勵，目的是留住重視我們服務質量的客戶群，從而減少了我們平台上對價格敏感的用戶。有關第三方出行服務平台訂單增加的原因，請參閱「業務－與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台－第三方用戶流量合作」。為吸引乘客並培養乘客黏性及忠誠度，我們致力於提高我們的服務品質及運營效率，我們亦致力通過將我們的足跡擴展至更多城市擴大地域範圍，並開展各種推廣活動提高品牌知名度，包括提供乘客獎勵、鼓勵乘客推薦、跨行業推廣活動及在商業區及交通樞紐的地推活動。

除挽留及吸引乘客外，我們亦注重建立及擴大我們的運力。在充足的運力保障下，我們可以保持及穩步提高我們出行服務的接起率，從而吸引更多的乘客在我們的平台上下訂單。為保持及擴大我們的運力，我們為司機提供透明和全面的平台服務，幫助其實現更加穩定的收入，降低車輛維修費用。請參閱「業務－我們的優勢－高品質出行服務」。

我們不時提供獎勵以吸引新用戶。向網約車服務乘客提供的獎勵以訂單折扣的形式授予，該折扣從我們錄得的收入中扣除。在我們的平台上完成相應行程後，我們會向司機給予獎勵，該獎勵計入司機服務費，並確認為我們的收入成本。此外，我們亦向使用我們的順風車服務及將我們的出行服務推薦予新乘客的乘客給予獎勵，該等獎勵錄得為推薦獎勵，並確認為我們的銷售及營銷開支。請參閱「重大會計政策資料、判斷及估計－收入－出行服務業務－獎勵」。展望未來，我們可能會根據業務表現及需求不時戰略性地調整我們的營銷方式。

財務資料

我們拓展收入來源的能力

我們致力於憑藉我們運營出行服務平台積累的經驗及資源來探索及拓展我們的收入來源，我們認為這對我們的業務增長至關重要。我們自2019年開始提供網約車服務以來，我們一直致力於擴大我們的服務產品矩陣。憑藉我們作為出行服務提供商的核心競爭力，我們於2022年推出有人駕駛網約車與Robotaxi服務的示範商業化混合運營。除出行服務外，於往績記錄期間，我們亦自向企業客戶提供技術服務產生收入。此外，於2022年，我們進軍車隊銷售及維修業務，涵蓋車輛及零部件銷售、保養及維修。

於往績記錄期間，我們的收入主要來自提供出行服務（包括網約車服務及其他）。我們亦自(i)技術服務（主要包括人工智能數據及模型解決方案及高精地圖）及(ii)車隊銷售及維修（我們為司機及運力加盟商提供全套支持）產生收入。展望未來，我們計劃進一步擴大我們的服務產品矩陣並提高豐富我們業務經營的能力，從而受益於我們不同業務分部之間的協同效應，並實現持續的業務增長。我們計劃進一步推進Robotaxi的商業化。我們亦計劃豐富及變現我們的技術服務產品矩陣，包括人工智能數據及模型解決方案、高精地圖及其他。截至最後實際可行日期，我們已獲得合約總值為人民幣57.9百萬元的技術服務合約。此外，我們立志打造一站式標準化汽車服務平台，與各行業夥伴、乘客及司機共創行業網絡。

我們管理成本及開支的能力

我們有效管理成本及開支的能力對我們的持續業務增長及經營業績至關重要。

於2021年、2022年及2023年，我們的收入成本分別為人民幣1,258.6百萬元、人民幣1,514.3百萬元及人民幣2,311.5百萬元，分別佔同期總收入的124.2%、110.7%及107.0%。例如，從司機的角度來看，我們利用自有平台的優質用戶流量和多元化的第三方出行服務平台合作夥伴，結合我們科學均衡的算法和調度機制，為司機提供獲得大量出行訂單的機會，讓他們得以獲得穩定收入。再者，我們開發了一套數據分析系統，向司機顯示訂單密度熱圖，並建議司機停留在有更多訂單的區域附近，透過縮短到達上車點的出行時間和等待訂單時間來幫助司機，並將提高我們的接起率。根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2021年、2022年及2023年的接起率分別為81.5%、84.8%及88.9%，高於行業平均水平。此外，我們的車隊銷售及維修以較低的價格為司機提供全套服務，例如購車、車輛保養及維修服務，幫助他們管理及優化成本結構，這意味著司機可以保持車輛在良好狀態並降低停駛時間，否則可能會導致收入損失。我們提供的全面支持和服務在司機之間建立信任，當他們感到支持和重視時，他們更有可能

財務資料

在我們的平台上保持活躍，從而帶來更穩定的收益。由於上述原因，我們已能夠提高司機黏性及控制向司機提供的獎勵。向提供網約車服務的註冊司機提供的每筆訂單的獎勵由2021年的人民幣2.87元減少至2022年的人民幣1.71元，並進一步減少至2023年的人民幣1.46元，根據弗若斯特沙利文的資料，低於行業平均水平。根據弗若斯特沙利文的資料，由於現有城市及目標新城市的競爭格局相似，我們優於行業平均水平的接起率以及支付予註冊司機的每筆訂單獎勵表明，不論是在我們運營的現有城市，還是在我們計劃運營的新城市，我們皆有能力以更具競爭力的成本吸引及挽留司機。

於2021年、2022年及2023年，我們的銷售及營銷開支分別為人民幣264.7百萬元、人民幣231.4百萬元及人民幣218.9百萬元，分別佔同期總收入的26.1%、16.9%及10.1%。於整個往績記錄期間，我們的銷售及營銷開支佔收入的百分比有所下降，主要是由於我們不斷提升我們的品牌知名度。透過地域擴張戰略，我們能夠持續有效地擴展我們的出行服務，推動我們從廣州擴展至更廣闊的大灣區，並進一步擴展至周邊地區。此外，我們的優質服務亦幫助我們通過口碑吸引更多乘客。

於2021年、2022年及2023年，我們的一般及行政開支分別為人民幣99.9百萬元、人民幣106.8百萬元及人民幣155.0百萬元，分別佔我們同期總收入的9.9%、7.8%及7.2%。於往績記錄期間，我們的一般及行政開支佔我們總收入的百分比總體有所下降，主要是因為我們努力優化我們的運營，以在提高運營效率的同時實現對運營成本的有效控制。

我們的經營業績及長期增長前景亦取決於我們緊跟尖端技術及開發平台的能力。多年來，我們技術、平台核心功能模塊及內部運營系統的開發及提升方面投入了大量資源，這使我們能夠提高服務質量、增加用戶黏性並提升運營效率。我們認為，提升我們的品牌知名度、專注實施地域擴張戰略，以及我們不同業務分部之間的協同效應可以幫助我們更好地管理成本及開支並提高運營效率。

季節性

於往績記錄期間，我們的出行服務運營受季節性影響，通常表現為第一季度我們運營所在城市的出行服務訂單量因中國新年假期期間人們返回家鄉而出行服務需求相對減少而降低。通常我們夏季及冬季的訂單量會迎來高峰，在這兩個季節，個人對網約車服務的需求通常更高。我們預計該季節性趨勢未來可能會持續，且我們的收入會因影響出行服務市場的季節性因素而持續波動。

財務資料

重大會計政策資料、判斷及估計

我們根據國際財務報告準則編製財務報表，其要求我們作出判斷、估計及假設。我們在應用會計政策時作出的判斷與使用的估計及假設對我們的財務狀況及經營業績有重大影響。管理層根據最新可得資料、過往經驗及其他因素（包括行業慣例及在有關情況下被視為合理的有關未來事件的預期），持續評估該等判斷、估計及假設。於往績記錄期間，管理層的估計或假設與實際業績並無出現嚴重偏離。我們預計在可預見的未來該等估計及假設不會出現任何重大變動。

下文載列我們認為對我們編製財務報表至關重要的會計政策、判斷及估計。有關我們的重大會計政策資料、判斷及估計（對理解我們的財務狀況及經營業績具有重大意義）的進一步詳情，載於本文件附錄一會計師報告附註2及3。

收入

本集團將在其日常業務過程中提供服務或銷售商品產生的收入分類為收入。

收入在服務或商品的控制權轉移予客戶時確認，其金額為本集團預期將有權收取之承諾對價，且不包括代表第三方收取的有關金額。具體而言，收入不包括增值稅，且扣減任何貿易折扣及銷售返利。

當有另一方涉及向客戶提供服務或商品時，本集團釐定其承諾性質是否屬自行提供特定服務或商品（即本集團為主要責任人）或安排由另一方提供該等服務或商品（即本集團為代理人）的履約責任。該釐定是通過識別合約中向客戶承諾的各項特定服務或商品，並評估在將特定服務或商品轉移予客戶前該實體是否獲得對特定服務或商品的控制權而作出。

倘本集團控制將由另一方提供的特定服務的權利，使本集團能夠主導該方代表本集團提供服務，或從另一方獲得商品的控制權並將其轉移予客戶，則本集團為主要責任人。

財務資料

倘我們的履約責任為安排另一方提供特定服務或商品，則我們為代理人。在此情況下，在將服務或商品轉移予客戶之前，本集團並不控制另一方提供的特定服務或商品。倘本集團作為代理人行事，其按淨額基準確認其預期有權收取的任何費用或佣金的收入，該金額為實體向其他各方支付後保留的對價淨額。

本集團收入確認政策的進一步詳情如下：

出行服務業務

網約車服務

本集團通過自有出行服務平台及其乘客可選擇向我們下達訂單的合作第三方出行服務平台，委聘註冊司機為乘客提供網約車服務。請參閱「業務－訪問我們的平台」。由於本集團控制提供予乘客的服務，本集團已確定本集團為該等網約車服務的主要責任人並將乘客視為其客戶。其中，本集團在向乘客提供承諾服務前擁有控制權，因其有接受及拒絕乘客訂單的酌情權；本集團能指派及主導我們的註冊司機代表本集團提供服務；本集團規定註冊司機在提供服務時須遵守的服務標準及規則；本集團根據該等標準及規則定期評估其註冊司機的表現；本集團可分別自行確定服務價格及對註冊司機的收費；根據中國相關法規及服務協議，本集團為主要負責履行服務的一方。

於完成出行服務後，本集團就預期有權收取的出行服務費金額按總額基準確認收入。第三方出行服務平台（其乘客通過該平台向我們下訂單）的服務成本確認為收入成本。

本集團亦提供服務，以幫助第三方網約車服務提供商匹配自有出行服務平台所接收到的乘車訂單。在此情況下，我們的乘客可以選擇向合作的第三方平台下單。請參閱「業務－出行服務－網約車」。由於無法指派及主導第三方網約車服務提供商的司機提供出行服務，本集團已確定其作為該等服務的代理人並視第三方網約車服務提供商為客戶。本集團按自第三方網約車服務提供商收取的金額確認服務費收入。本集團於出行訂單完成後確認該等服務費收入。

財務資料

Robotaxi服務

本集團亦作為主要責任人通過自有自動駕駛汽車Robotaxi為乘客提供網約車服務。於完成出行服務後，本集團就本集團預期有權收取的出行服務費金額按總額基準確認收入。

順風車服務

本集團提供順風車服務，以幫助私家車車主通過其自有出行服務平台與乘客匹配及連接到其他順風車平台。由於本集團無法指派及主導私家車車主，本集團已確定本集團為該等服務的代理人。本集團按淨額基準確認於該等順風車服務的收入。本集團自私家車車主（本集團視其為客戶）賺取信息服務費，並於順風車行程完成後確認信息服務費。

獎勵

本集團向乘客及司機提供各類獎勵，包括優惠券、直接付款扣減及服務折扣。主要獎勵的會計政策如下。

對客戶的獎勵

本集團將向使用網約車服務的乘客及提供順風車服務的私家車車主（視為本集團的客戶）的獎勵入賬為收入扣減，以向客戶收取的費用為限，因本集團並未以換取付款而獲得特定服務。當該等獎勵金額超過按訂單基準計算的收入時，超出部分計入收入成本。

對提供網約車服務的註冊司機的獎勵

向提供網約車服務的註冊司機的獎勵確認為收入成本，因其乃本集團完成網約車服務項下履約責任的部分履約成本。

本集團作為代理人時對乘客的獎勵

本集團將在幫助第三方網約車服務提供商匹配所接收到的乘車訂單的服務或順風車服務中所提供的乘客獎勵於乘客兌換時入賬為銷售及營銷開支。

財務資料

用戶推薦

乘客及司機向本集團推薦新用戶所獲得的獎勵以換取特定服務獲兌付，並計入獲客成本。本集團將該等獲客成本於產生時入賬為銷售及營銷開支。

下表載列我們於所示期間提供的獎勵金額：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
	(未經審計)		
對客戶的獎勵	265,769	370,680	513,909
對提供網約車服務的註冊司機的獎勵	132,187	112,813	142,299
本集團作為代理人時對乘客的獎勵	8,337	865	397
用戶推薦	14,121	12,343	11,033

於2021年、2022年及2023年，我們對客戶的獎勵分別為人民幣265.8百萬元、人民幣370.7百萬元及人民幣513.9百萬元，同期每筆訂單獎勵分別為人民幣5.78元、人民幣5.62元及人民幣5.28元。於整個往績記錄期間，我們向客戶提供的每筆訂單獎勵呈整體下降趨勢，主要是由於我們在提供乘客獎勵方面越來越謹慎，因為我們通過提高品牌知名度與實施地域擴張戰略取得滲透率。此外，我們於往績記錄期間加強與第三方出行服務平台的合作，使我們能夠接觸到更廣泛的客戶群，從而降低了我們的用戶獲取成本。於2021年、2022年及2023年，我們向客戶提供的獎勵分別佔同年我們網約車服務交易額的20.3%、21.1%及18.9%，總體呈下降趨勢，於2022年略有增加，主要歸因於我們地域擴張的影響。

於2021年、2022年及2023年，我們對提供網約車服務的註冊司機的獎勵分別為人民幣132.2百萬元、人民幣112.8百萬元及人民幣142.3百萬元，於同期每筆訂單的獎勵分別為人民幣2.87元、人民幣1.71元及人民幣1.46元。每筆訂單對提供網約車服務的註冊司機的獎勵自2021年起下降，主要是由於我們通過精細化營運及致力為司機提供各類協助及支持增加司機與我們之間的黏性，從而建立並維持穩定及強大的運力，使我們較少依賴獎勵來吸引及留住司機。

財務資料

本集團作為代理人時對乘客的獎勵主要與我們的順風車服務有關。本集團作為代理人時對乘客的獎勵由2021年的人民幣8.3百萬元減少至2022年的人民幣0.9百萬元，並減少至2023年的人民幣0.4百萬元，主要是由於我們對出行服務的戰略調整。

於2021年、2022年及2023年，我們的用戶推薦保持相對穩定，分別為人民幣14.1百萬元、人民幣12.3百萬元及人民幣11.0百萬元。

於往績記錄期間，得益於我們提供上述獎勵的策略，我們實現強勁的收入增長及業務規模的快速擴大。未來，隨著我們品牌知名度的提升及在我們經營所在市場的可觀滲透率，我們預計將保持廣泛而忠誠的乘客群及專業的運力，同時我們預計將控制獎勵的增長並減少獎勵佔收入及成本的百分比，這將有助於我們實施提高毛利率的策略並於未來實現盈利。請參閱「業務－盈利路徑」。

技術服務業務

於往績記錄期間，技術服務主要包括軟件開發、智慧出行解決方案及其他技術服務。當合約結果可以合理計量時，合約收入於開發過程根據實際產生的成本佔估計總成本的比例在一段時間內確認，為服務轉讓提供真實描述。

車隊銷售及維修業務

車隊銷售及維修業務主要包括銷售車輛及零部件以及提供維修保養服務。

銷售車輛及零部件

銷售商品產生的收入於商品的控制權按各自協定的交付條款轉移時確認。

維修保養服務

維修保養服務產生的收入於提供服務時確認。

可行權宜方法

本集團已利用國際財務報告準則第15號第63段的可行權宜方法，由於融資期為12個月或以下，故並無就重大融資部分的任何影響調整對價。

財務資料

本集團亦已應用可行權宜方法，不披露根據國際財務報告準則第15號第121(a)段分配至原預期期限為一年或以下合約的剩餘履約責任交易價格總額的有關資料。

本集團亦已根據國際財務報告準則第15號第94段應用可行權宜方法，並將因攤銷期為一年或以下而產生的獲客成本列為支出。

股份支付付款

本集團實行若干以權益結算的股份支付薪酬計劃，據此，本集團從僱員獲得服務，作為本集團權益工具的對價。

授予僱員的股份獎勵的公允價值確認為僱員成本，而股份支付付款儲備會相應增加。公允價值於授出日期計量，並計及授出股份獎勵的條款及條件。倘僱員須符合歸屬條件方可無條件享有該等股份獎勵，則計及股份獎勵將歸屬的可能性後，股份獎勵的估計公允價值總額於歸屬期內分攤。

預期將歸屬的股份獎勵數目須於歸屬期內作出審閱。除非原本僱員開支合資格確認為資產，對過往年度確認的累計公允價值作出的任何所需調整均於回顧期間的損益中扣除／計入，並對股份支付付款儲備作出相應調整。於歸屬日，確認為開支的金額會作出調整，以反映已歸屬的股份獎勵的實際數目（並對權益作出相應調整）。購股權的權益金額於資本公積中確認，直至購股權獲行使（此時有關金額計入就已發行股份而於股本中確認的金額）或購股權屆滿（此時有關金額直接轉撥至保留利潤）。受限制股份單位的權益金額於資本公積中確認，直至獎勵股份獲歸屬。

倘向僱員授出新的股份獎勵，且於授出該等新股份獎勵當日，實體將授出的新股份獎勵確定為已註銷股份獎勵的替代股份獎勵，實體須按視同對原授出股份獎勵進行修訂的方式將授出的替代股份獎勵進行會計處理。

在剩餘歸屬期內倘修訂增加了所授予權益工具的公允價值，則所授的公允價值增量計入已獲服務所確認的金額內確認。倘修訂減少所授予權益工具的公允價值，或採用了其他不利於僱員的方式，則本集團繼續按已授出權益工具（除非該等權益工具已沒收）於原授出日期公允價值計量的最低金額確認所獲服務，猶如該修訂並無發生。

財務資料

可轉換可贖回優先股

可轉換可贖回優先股產生金融負債，原因是其可於發生若干超出本集團及優先股東控制範圍的觸發事件時贖回。

於初始確認時，可轉換可贖回優先股產生的贖回負債按贖回金額的現值計量。後續贖回負債賬面值變動於損益中確認。

當可轉換可贖回優先股轉換為普通股時，金融負債的賬面值轉撥至股本及股份溢價。

認股權證及相關貸款

於往績記錄期間，本公司向若干投資者發行認股權證，賦予彼等認購本公司可轉換可贖回優先股的權利。就發行認股權證而言，投資者同時向本集團的子公司提供貸款。待若干特定事件完成後，本集團須向投資者償還貸款，而投資者須行使認股權證及認購本公司可轉換可贖回優先股。

於綜合財務報表中，當有足夠跡象顯示發行認股權證及相關貸款實質上構成單一金融工具時，認股權證及相關貸款合併計算並作為單一金融工具處理。認股權證及相關貸款作為單一金融工具，由於其於發生若干超出本集團及投資者控制範圍的觸發事件時贖回，故產生金融負債。於初始確認時，認股權證及相關貸款產生的贖回負債按贖回金額的現值計量。贖回金額的現值與就發行認股權證及相關貸款所收取的對價之間的差額於權益中確認。後續贖回負債賬面值的變動於損益中確認。

貿易及其他應收款項預期信貸虧損撥備

本集團使用撥備矩陣計算貿易及其他應收款項的預期信貸虧損。撥備矩陣初步基於本集團的歷史觀察違約率。於各報告期末，會檢查歷史觀察違約率以確定是否需要更新，並分析前瞻性估計的變動。

財務資料

歷史觀察違約率、預測經濟狀況及預期信貸虧損之間的相關性評估為重大估計。預期信貸虧損金額容易受到環境及預測經濟狀況變動的影響。本集團的過往信貸虧損經歷及對經濟狀況的預測亦未必能代表客戶日後的實際違約情況。

確認遞延稅項資產

有關稅項虧損及可扣減暫時性差額的遞延稅項資產的確認僅可以很有可能取得用於抵扣稅項虧損及可扣減暫時性差額的未來應課稅利潤為限。因此，我們須作出判斷以評估未來應課稅利潤的可能性。我們的評估會在必要時進行修訂，並在未來應課稅利潤可能使遞延稅項資產收回的情況下確認額外遞延稅項資產。

透過合約安排對祺宸科技的控制權評估

如附錄一所載會計師報告附註2(c)(ii)所披露，董事已確定，儘管本集團並無直接或間接擁有祺宸科技股權的法定所有權，但其通過合約安排對祺宸科技擁有控制權。然而，合約安排在向本集團提供對祺宸科技的直接控制權方面可能不如直接法定所有權有效，且中國現行法律制度的不確定性可能限制本集團執行合約安排的能力。根據中國法律顧問的意見，董事認為，根據中國法律，與祺宸科技的合約安排屬合法、有效及具約束力。因此，祺宸科技及其子公司於往績記錄期間作為控股子公司入賬。

財務資料

綜合損益表

下表載列我們於所示期間的綜合損益表概要：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
收入	1,013,529	1,368,359	2,161,063
收入成本	<u>(1,258,646)</u>	<u>(1,514,269)</u>	<u>(2,311,508)</u>
毛損	(245,117)	(145,910)	(150,445)
其他收入	47,455	31,750	54,315
銷售及營銷開支	(264,667)	(231,354)	(218,895)
一般及行政開支	(99,860)	(106,772)	(154,979)
研發開支	(116,623)	(105,401)	(118,943)
貿易及其他應收款項的			
信貸虧損	(872)	(3,905)	(2,203)
其他淨虧損	<u>(3,791)</u>	<u>(47)</u>	<u>(2,703)</u>
經營虧損	(683,475)	(561,639)	(593,853)
財務成本	(1,152)	(2,640)	(2,615)
可轉換可贖回優先股的			
賬面值變動	–	(10,407)	(64,502)
向投資者發行的其他			
金融負債的			
賬面值變動	<u>–</u>	<u>(52,097)</u>	<u>(31,824)</u>
除稅前虧損	(684,627)	(626,783)	(692,794)
所得稅	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>
年內虧損	<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>

財務資料

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦採用非國際財務報告準則所規定或據此呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，該非國際財務報告準則計量通過消除若干項目的潛在影響，有助於對各期間及公司間的經營表現進行比較。

我們認為，經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）以如同為管理層提供幫助的相同方式為投資者及其他人士了解及評估我們的經營業績提供了有用資料。然而，我們呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）與其他公司所呈列相似名稱的計量未必具有可比性。將該非國際財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應將其視為獨立於或可替代我們根據國際財務報告準則所呈報的經營業績或財務狀況作出的分析。

我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回可轉換可贖回優先股的賬面值變動、向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動、以權益結算的股份支付付款及與[編纂]有關的[編纂]開支進行調整的年內淨虧損。

下表載列我們於所呈列期間的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）與根據國際財務報告準則呈列的年內虧損的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
年內虧損與經調整淨虧損 (非國際財務報告準則計量)的對賬：			
年內虧損	<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>
加：			
— 可轉換可贖回優先股的賬面值變動 ⁽¹⁾	—	10,407	64,502
— 向投資者發行的其他金融負債的 賬面值變動 ⁽²⁾	—	52,097	31,824
— 以權益結算的股份支付付款 ⁽³⁾	16,009	33,166	26,386
— [編纂] ⁽⁴⁾	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
經調整淨虧損(非國際財務報告準則 計量)	<u>(668,618)</u>	<u>(531,113)</u>	<u>(541,216)</u>

財務資料

附註：

- (1) 可轉換可贖回優先股的賬面值變動主要指我們根據融資協議向投資者發行的若干優先股的賬面值變動。所有可轉換可贖回優先股將因[編纂]後自動轉換為我們的股份而由金融負債重新指定為權益。
- (2) 向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動主要指我們就認購可轉換可贖回優先股向若干投資者發行的認股權證及投資者提供的相關貸款的賬面值變動。
- (3) 以權益結算的股份支付付款指我們就獎勵關鍵僱員產生的非現金僱員福利開支。於任何特定期間，該等開支預期不會導致日後的現金支出。
- (4) [編纂]。

我們經營業績的主要組成部分說明

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自提供出行服務，包括網約車服務及其他。我們亦自(i)技術服務及(ii)車隊銷售及維修產生收入。於往績記錄期間，我們的所有收入均來自中國。

下表載列我們於所示期間按業務分部劃分的收入金額明細及佔我們總收入的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
出行服務	1,012,464	99.9	1,249,768	91.3	1,814,133	84.0
— 網約車服務	1,005,188	99.2	1,244,956	91.0	1,812,133	83.9
— 其他 ⁽¹⁾	7,276	0.7	4,812	0.3	2,000	0.1
技術服務	1,065	0.1	-	-	26,545	1.2
車隊銷售及維修	-	-	118,591	8.7	320,385	14.8
總計	<u>1,013,529</u>	<u>100.0</u>	<u>1,368,359</u>	<u>100.0</u>	<u>2,161,063</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 其他主要包括(i) Robotaxi服務、(ii)順風車服務及(iii)營銷及推廣服務。

財務資料

出行服務

我們的出行服務主要包括網約車服務，其於往績記錄期間對我們的收入貢獻最大。網約車服務的收入主要來自我們向使用網約車服務的乘客收取的乘車費。於往績記錄期間，網約車服務收入增加主要是由於我們的網約車交易額大幅增加，而這主要是由於我們忠實且不斷擴大的乘客群以及訂單量的增加。

於2021年至2022年，我們的月活躍乘客數量及訂單量增加，主要是由於(i)由於我們致力於實施地域擴張戰略，我們的業務規模隨著地理覆蓋範圍的擴大及現有市場滲透率的提高而擴大、(ii)我們的優質服務及提升的品牌知名度及(iii)我們開展各種推廣及營銷活動，以鼓勵與現有及新乘客的互動。

自2022年至2023年，我們錄得訂單量增長，尤其於第三方出行服務平台的訂單數由2022年的18.7百萬單增加至2023年的57.0百萬單，乃由於(i)第三方出行服務平台與我們之間的互惠關係，據此，第三方出行服務平台更願意將更多訂單分配給擁有合格及合規服務車隊的服務供應商，使彼等能夠實現更高的接起率並增強其乘客體驗，而我們受益於額外的訂單量及交易額，這可擴大我們的品牌知名度，並為我們的司機提供更多訂單及更高收入，尤其是在我們努力提高我們業務的城市。因此，我們與第三方出行服務平台一直致力於深化合作，以履行該模式下產生的更多訂單；及(ii)我們於往績記錄期間(尤其是自2022年下半年起)我們獲准得到更多與該等平台相關的用戶流量合作的第三方出行服務平台數目增加，導致第三方出行服務平台的訂單數量大幅增加。根據弗若斯特沙利文的資料，有關增長與近年的趨勢一致，即網約車服務提供商通過履行透過其他平台下達的訂單而與各方更緊密地合作。此外，第三方出行服務平台傾向於優先考慮與合規記錄更好且運力更勝一籌的服務提供商合作。

截至2023年12月31日，我們已與二十個第三方出行服務平台建立互惠互利合作。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們專注於運營的聚焦城市數量分別為五個、七個及九個(其中大部分位於大灣區)。受益於上述措施，我們能夠維持忠實用戶群。

財務資料

我們的其他出行服務主要包括(i) Robotaxi服務、(ii)順風車服務及(iii)營銷及推廣服務。我們於2020年擴張推出順風車服務並於2022年開始將Robotaxi運營商業化。我們的推廣及營銷服務主要專注於向廣告商提供移動應用程序及微信小程序的線上廣告服務。於往績記錄期間，其他出行服務的收入主要來自於2021年完成的推廣及營銷項目。因此，於2021年、2022年及2023年，其他出行服務的收入分別為人民幣7.3百萬元、人民幣4.8百萬元及人民幣2.0百萬元，分別佔我們同期總收入的0.7%、0.3%及0.1%。

技術服務

我們的技術服務分為(i)人工智能數據及模型解決方案、(ii)高精地圖及(iii)其他技術服務(主要包括智能交通解決方案)。於2021年、2022年及2023年，技術服務的收入分別為人民幣1.1百萬元、零及人民幣26.5百萬元。於往績記錄期間，我們的技術服務收入出現波動，主要是由於(i)我們於2021年及2022年的技術服務運營戰略集中於研發，以加強技術能力及競爭實力；(ii)提供技術服務以項目為基礎並受客戶需求驅動；及(iii)於2023年，我們開始加大技術服務的銷售及營銷力度。我們在提供網約車服務方面積累了技術和分析能力，我們認為這有助於滿足自動駕駛解決方案供應商在研發和測試過程中的需求。於往績記錄期間，由於技術服務尚處於早期階段，我們並無從該業務產生大量收入。我們主要向中國領先的自動駕駛解決方案供應商推薦我們的技術服務，以加深與彼等的合作。隨著我們出行服務業務的快速增長，我們相信我們的技術能力將使我們能夠發展及擴大我們在該業務領域的影響力，從而在本分部下獲得更多合約。截至最後實際可行日期，我們已獲得合約總值為人民幣57.9百萬元的技術服務合約。

車隊銷售及維修

我們於2022年4月開始提供車隊銷售及維修，我們的收入主要來自車輛銷售及向使用我們在本分部下提供的保養及維修服務的司機收取的服務費。於2021年、2022年及2023年，車隊銷售及維修的收入分別為零、人民幣118.6百萬元及人民幣320.4百萬元，分別佔該等期間總收入的零、8.7%及14.8%，主要由於我們於2022年4月方才開展車隊銷售及維修，並於2023年實現快速增長。

財務資料

收入成本

我們的收入成本主要包括(i)司機服務費(主要指就完成訂單而向司機提供的司機收入及獎勵)、(ii)汽車租賃成本、(iii)支付予運力加盟商的管理費(主要指我們就運力加盟商提供的司管服務向其支付的費用)、(iv) IT服務費(主要指就數據存儲及服務器的運營及維護向提供商支付的服務費)、(v)技術服務成本、(vi)付款處理成本、(vii)第三方出行服務平台的服務成本、(viii)順風車服務司機獎勵、(ix)折舊及攤銷及(x)汽車服務站的成本(主要包括與車隊銷售及維修相關的車輛採購成本)。下表載列我們於所示期間按性質劃分的收入成本明細及佔我們總收入成本的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
司機服務費	1,177,283	93.5	1,289,603	85.2	1,794,833	77.6
汽車租賃成本	588	0.0	144	0.0	30	0.0
支付予運力加盟商的管理費	38,441	3.1	40,466	2.7	38,455	1.7
IT服務費	15,834	1.3	30,757	2.0	37,150	1.6
技術服務成本	938	0.1	-	-	21,880	1.0
付款處理成本	6,102	0.5	6,176	0.4	10,205	0.4
第三方出行服務平台的 服務成本	6,910	0.5	26,894	1.8	95,517	4.1
順風車服務司機獎勵	6,534	0.5	-	-	-	-
折舊及攤銷	3,859	0.3	6,661	0.4	6,059	0.3
汽車服務站的成本	-	-	112,393	7.4	306,389	13.3
其他	2,157	0.2	1,175	0.1	990	0.0
總計	1,258,646	100.0	1,514,269	100.0	2,311,508	100.0

於往績記錄期間，我們收入成本的最大組成部分為司機服務費。於往績記錄期間，司機服務費增加，這與我們業務規模的擴大相符。司機服務費佔收入成本的百分比由2021年的93.5%下降至2022年的85.2%，並進一步下降至2023年的77.6%，主要是由於(i)由於司機黏性增強，提供予司機的激勵減少，此乃由於(a)我們充裕的訂單資源及先進的匹配演算法帶來穩定收入及(b)車隊銷售及維修提供的一系列車輛購買、維護及維修服務，幫助彼等優化成本結構並增強彼等對我們平台的信任；及(ii)於2022年開始車隊銷售及維修後車輛採購成本增加，導致各期間汽車服務站的成本絕對金額及佔收入成本的百分比增加。

財務資料

於2021年、2022年及2023年，我們錄得少量汽車租賃成本，主要與我們提供予企業客戶的其他汽車租賃服務有關。截至最後實際可行日期，我們已終止提供有關汽車租賃服務。

於往績記錄期間支付予運力加盟商的管理費佔我們總收入成本的百分比有所下降，主要是由於我們運力加盟商的成本管理及運營效率有所改善。我們支付予運力加盟商平均管理費率於2021年及2022年保持穩定在3.5%，並其後減少至2023年的2.4%。請參閱「業務－與行業夥伴的關係－運力加盟商」。為提高我們的運營效率，同時擴大我們的出行服務業務規模，我們開發了自有車輛和司管系統，並免費提供給我們的運力加盟商。此外，我們不時為運力加盟商提供培訓，協助彼等提高運營效率。再者，所提供的車輛銷售及維保服務等車隊銷售及維修幫助我們的運力加盟商降低成本。憑藉我們獨特的行業資源以及與汽車製造商（包括廣汽集團）的密切關係，我們為我們的運力加盟商及司機提供汽車集中採購。我們整合運力加盟商及司機的需求，直接與汽車製造商協商集體交易，有關交易通常按現行市場價格優惠定價。我們向運力加盟商及部分個人車主提供標準化保養及維修服務以及配套服務，例如洗車及電動汽車充電。請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－車隊銷售及維修」。

IT服務費主要指就數據存儲及服務器的運營及維護向提供商支付的服務費。IT服務費由2021年的人民幣15.8百萬元增加至2022年的人民幣30.8百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣37.2百萬元，主要用於擴大我們的業務規模。

技術服務成本指提供技術服務的成本。技術服務成本於往績記錄期間波動，與技術服務收入的波動一致。

付款處理成本主要指第三方支付處理商就以下事項向我們收取的服務費：(i)個人乘客通過我們的平台（包括移動應用程序及微信小程序）下達的訂單及(ii)通過我們同意承擔付款處理成本的第三方出行服務平台下達的訂單。對於通過與我們並無訂立有關協議的第三方出行服務平台下達的訂單，我們不承擔付款處理成本。付款處理成本通常根據付款金額乘以第三方支付處理商收取的費率釐定。於往績記錄期間的各年度，第三方支付處理商收取的費率均保持在0.6%。於2022年，我們出行服務的收入由2021年的人民幣1,012.5百萬元增加23.4%至2022年的人民幣1,249.8百萬元，而付款處理成本保持相對穩定，於2021年及2022年分別為人民幣6.1百萬元及人民幣6.2百萬元，主要是由於以下原因：(i)通過我們不承擔付款處理成本的第三方出行服務平台下達的網約車服務訂單產生的收入由2021年的人民幣50.4百萬元增加至2022年的人民幣228.9百萬元；及(ii)於2021年及2022年，應由我們承擔付款處理成本的網約車服務訂單產生的收入保持相對穩定，分別為人民幣941.2百萬元及人民幣970.7百萬元。我們出行服務

財務資料

的收入由2022年的人民幣1,249.8百萬元增加45.2%至2023年的人民幣1,814.1百萬元，而付款處理成本由2022年的人民幣6.2百萬元增至2023年的人民幣10.2百萬元，主要是由於應由我們承擔付款處理成本的網約車服務訂單產生的收入由2022年的人民幣970.7百萬元增加40.5%至2023年的人民幣1,363.9百萬元。

第三方出行服務平台的服務成本主要指應付我們合作的第三方出行服務平台（其乘客可向我們下單，而有關訂單由我們完成）的服務費。於往績記錄期間，這些第三方出行服務平台就這些合作關係向我們收取的費用界於乘客付費的2%至15%，與當前市價同步。我們的服務在大多數主流第三方出行服務平台直接可達。請參閱「業務－與行業夥伴的關係－第三方出行服務平台」。於往績記錄期間，第三方出行服務平台的服務成本有所增加，主要是由於通過合作的第三方出行服務平台向我們下達的訂單量增加。

順風車服務司機獎勵主要指我們向在我們的平台上提供順風車服務的司機提供的獎勵。由於我們於2020年開始順風車服務，我們錄得順風車服務司機獎勵人民幣6.5百萬元，主要是為了吸引司機在我們的平台上提供順風車服務。受惠於司機黏性提高，我們隨後減少該等獎勵。

毛損及毛利率

下表載列我們於所示期間按業務分部劃分的（毛損）／毛利及毛利率：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	(毛損)／ 毛利	(毛損)／ 毛利率(%)	(毛損)／ 毛利	(毛損)／ 毛利率(%)	(毛損)／ 毛利	(毛損)／ 毛利率(%)
出行服務	(245,244)	(24.2)	(152,108)	(12.2)	(169,106)	(9.3)
技術服務	127	11.9	-	-	4,665	17.6
車隊銷售及維修	-	-	6,198	5.2	13,996	4.4
總計	(245,117)	(24.2)	(145,910)	(10.7)	(150,445)	(7.0)

(人民幣千元，百分比除外)

財務資料

附註：

- (1) 無法按業務子分部進一步劃分(毛損)/毛利及毛利率，主要是因為(i)按出行服務項下不同類型的服務分配若干收入成本(如IT服務費)不準確，原因是我們提供的所有三項服務分擔相同的IT服務費；及(ii)於往績記錄期間，我們的網約車服務佔我們總收入的絕大部分，而其他業務分部及子分部的毛利率對我們的整體毛利率並無重大影響。

儘管於往績記錄期間經歷了顯著增長，但我們於整個往績記錄期間產生毛損，主要是由於我們於業務發展初期階段擴大地理覆蓋範圍及獲取新用戶而產生高昂收入成本。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，我們的毛損分別為人民幣245.1百萬元、人民幣145.9百萬元及人民幣150.4百萬元；同期，我們的毛損率分別為-24.2%、-10.7%及-7.0%。出行服務的毛損率自2021年起已改善，主要是由於(i)我們通過提高品牌知名度與實施地域擴張戰略使乘客黏性及滲透率提高，從而授出的每筆訂單乘客獎勵減少及(ii)我們持續提升運營效率。此外，技術服務及車隊銷售及維修處於業務發展的早期階段，其各自的毛利率於往績記錄期間有所波動。尤其是，我們按項目交付技術服務且該等服務的價格乃按具體情況協商，因此於往績記錄期間的毛利率各有不同。此外，我們於2022年及2023年錄得車隊銷售及維修的毛利率分別為5.2%及4.4%，主要是由於維護服務本質上通常具有較高且穩定的利潤率。

其他收入

我們的其他收入主要包括(i)政府補助及(ii)銀行存款利息收入。

於2021年、2022年及2023年，我們的其他收入分別為人民幣47.5百萬元、人民幣31.8百萬元及人民幣54.3百萬元。

政府補助主要指地方政府授予本集團若干子公司的現金獎勵。政府補助主要包括與我們出行服務的經濟貢獻、研發經營開支相關的補貼。政府補助由2021年的人民幣36.7百萬元減少至2022年的人民幣19.2百萬元，並進一步增加至2023年的人民幣39.7百萬元。我們錄得有關波動，主要是由於(i)我們於2021年收到人民幣14.5百萬元政府專項資金，其為就我們業務發展及對地方經濟貢獻給予的一次性現金獎勵，而我們於2022年並無收到該等現金獎勵；及(ii)我們於2023年根據廣州開發區管理委員會為促進智慧出行平台企業的發展而開展的一個補貼項目取得補貼。我們預期我們將於日後繼續合資格申請類似性質的補貼。

財務資料

銷售及營銷開支

我們的銷售及營銷開支主要包括(i)推廣及營銷開支、(ii)員工開支及(iii)客戶服務外包開支。下表載列我們於所示期間銷售及營銷開支的主要組成部分明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
推廣及營銷開支	221,602	83.8	162,393	70.1	143,980	65.8
— 廣告及地面推廣費	181,235	68.7	133,966	57.9	122,739	56.1
— 品牌推廣服務費	16,733	6.3	14,182	6.1	8,566	3.9
— 對向新乘客推薦我們的 網約車服務的用戶獎勵	14,121	5.3	12,343	5.3	11,033	5.0
— 對使用我們的順風車 服務的乘客獎勵	8,337	3.1	865	0.4	397	0.2
— 其他推廣及營銷開支	1,176	0.4	1,037	0.4	1,245	0.6
員工開支	30,950	11.7	54,485	23.6	56,164	25.7
客戶服務外包開支	6,477	2.4	8,244	3.6	10,598	4.8
其他 ⁽¹⁾	5,638	2.1	6,232	2.7	8,153	3.7
總計	264,667	100.0	231,354	100.0	218,895	100.0

附註：

(1) 其他主要包括折舊及攤銷開支以及電訊開支。

我們的銷售及營銷開支佔我們收入的百分比由2021年的26.1%下降至2022年的16.9%，並進一步下降至2023年的10.1%。有關下降主要是由於(i)我們持續提高品牌知名度；(ii)我們通過地域擴張戰略實現出行服務的可持續及有效擴展；及(iii)受益於我們的優質服務，我們通過口碑吸引更多乘客。

於往績記錄期間，推廣及營銷開支佔我們銷售及營銷開支的絕大部分，主要包括(i)以績效為基礎的廣告及地面推廣產生的費用、(ii)品牌推廣服務費（主要用於提高品牌知名度的品牌營銷活動及項目）、(iii)對向新乘客推薦我們的網約車服務的用戶獎勵及(iv)對使用我們的順風車服務的乘客獎勵。於往績記錄期間，廣告及地面推廣費佔我

財務資料

們營銷開支的大部分。廣告及地面推廣費由2021年的人民幣181.2百萬元減少至2022年的人民幣134.0百萬元，並進一步減少至2023年的人民幣122.7百萬元，主要是由於我們在成功建立用戶群後優化我們的推廣及營銷開支。

一般及行政開支

我們的一般及行政開支主要包括(i)員工開支、(ii)折舊及攤銷、(iii)專業服務費，主要為應付我們為開展融資活動而委聘的專業人士的費用、(iv)辦公相關開支、(v)租賃及物業管理費、(vi)招聘開支、(vii)IT服務費、(viii)附加稅及(ix)其他。下表載列我們於所示期間一般及行政開支的組成部分明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
員工開支	67,584	67.6	71,762	67.2	77,506	50.0
折舊及攤銷	9,347	9.4	10,755	10.1	17,272	11.1
專業服務費	7,573	7.6	4,670	4.4	32,141	20.7
辦公相關開支	3,786	3.8	4,189	3.9	5,859	3.8
租賃及物業管理費	2,215	2.2	2,794	2.6	2,971	1.9
招聘開支	1,222	1.2	2,134	2.0	1,359	0.9
IT服務費	4,068	4.1	8,267	7.7	6,611	4.3
附加稅	2,762	2.8	767	0.7	8,212	5.3
其他 ⁽¹⁾	1,303	1.3	1,434	1.4	3,048	2.0
總計	99,860	100.0	106,772	100.0	154,979	100.0

附註：

(1) 其他主要包括不可抵扣進項增值稅及網絡租賃費。

於2021年、2022年及2023年，我們的一般及行政開支分別為人民幣99.9百萬元、人民幣106.8百萬元及人民幣155.0百萬元，分別佔同期總收入的9.9%、7.8%及7.2%。於2021年至2023年，我們的一般及行政開支佔收入的百分比有所下降，主要是由於業務擴張帶來的規模經濟效益以及我們努力提高運營效率。

財務資料

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)研發人員的員工開支、(ii)研發外包開支、(iii)折舊及攤銷、(iv)Robotaxi自動駕駛安全員服務費用，及(v)其他。下表載列我們於所示期間研發開支組成部分的明細：

	截至12月31日止年度					
	2021年		2022年		2023年	
	金額	%	金額	%	金額	%
	(人民幣千元，百分比除外)					
員工開支	41,884	35.9	68,553	65.0	77,760	65.4
研發外包開支	73,442	63.0	34,758	33.0	24,811	20.9
折舊及攤銷開支	1,092	0.9	1,534	1.5	9,270	7.8
Robotaxi自動駕駛 安全員服務費用	—	—	—	—	5,850	4.9
其他 ⁽¹⁾	205	0.2	556	0.5	1,252	1.0
總計	116,623	100.0	105,401	100.0	118,943	100.0

附註：

(1) 其他主要包括Robotaxi自動駕駛相關收費及保險費以及辦公室相關開支。

於2021年、2022年及2023年，我們的研發開支分別為人民幣116.6百萬元、人民幣105.4百萬元及人民幣118.9百萬元，分別佔我們同期收入的11.5%、7.7%及5.5%。我們於2021年錄得相對較高的研發開支，主要是由於我們為升級移動應用程序、開發開放平台以授權訪問第三方平台及開發智能操作系統而增加研發活動，於該年產生較高的研發外包開支，作為對內部研發力量的補充。外包研發服務使我們自有研發團隊能夠專注於開發及優化我們的專有核心技術。有關我們於往績記錄期間的研發活動詳情，請參閱「業務－我們的服務產品矩陣－出行服務－Robotaxi」及「業務－我們的服務產品矩陣－車隊銷售及維修」。

貿易及其他應收款項的信貸虧損

貿易及其他應收款項的信貸虧損指貿易及其他應收款項的減值撥備。於2021年、2022年及2023年，我們分別錄得貿易及其他應收款項的信貸虧損人民幣0.9百萬元、人民幣3.9百萬元及人民幣2.2百萬元。

財務資料

其他淨虧損

我們的其他淨虧損主要包括(i)出售物業、廠房及設備的淨虧損、(ii)匯兌虧損、(iii)罰款開支、(iv)賠償收入及(v)其他。

下表載列所示期間其他淨虧損明細：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
出售物業、廠房及設備 的淨虧損	(3,324)	–	–
匯兌虧損	–	–	(3,413)
罰款開支	(821)	(775)	(1,133)
賠償收入	83	298	112
其他	271	430	1,731
總計	<u>(3,791)</u>	<u>(47)</u>	<u>(2,703)</u>

罰款開支主要指我們為在我們平台上服務的未獲得許可的車輛及司機支付的過往行政罰款。於2021年、2022年及2023年，罰款開支較為穩定，分別為人民幣0.8百萬元、人民幣0.8百萬元及人民幣1.1百萬元。

賠償收入主要指(i)司機因違反與我們訂立的服務協議所載行為準則及我們的政策而作出的賠償；(ii)與若干用戶不誠實使用我們的網約車服務有關的訴訟賠償。於往績記錄期間，司機違反與我們訂立的服務協議所載行為準則及我們政策的行為主要包括(i)虛構訂單騙取非法獎勵；(ii)無合理理由取消向其分派的訂單；(iii)蓄意且嚴重偏離規劃路線；及(iv)與乘客發生嚴重衝突且態度惡劣。此外，於往績記錄期間，部分用戶在我們的平台上惡意註冊虛假賬戶。該等用戶通過其虛假賬戶為其他乘客下達訂單並向其收取行程費用，但並不向我們作出付款。根據弗若斯特沙利文的資料，該等非法行為在業內並非特例。我們通過常規內部控制措施識別該等虛假賬戶，並通過和解或法院判決獲得有關賠償。賠償收入由2021年的人民幣0.1百萬元增加至2022年的人民幣0.3百萬元並進一步減少至2023年的人民幣0.1百萬元，主要是由於(i)於2022年，我們通過和解或法院判決獲得與上述用戶不誠實使用我們的網約車服務有關的賠償；(ii)我們於2023年並無獲得此類賠償；及(iii)我們獲得與營銷合作夥伴未能達到規定的營銷效果有關的相對有限的賠償金額。

財務資料

財務成本

我們的財務成本主要包括計息及其他借款利息以及租賃負債利息。於2021年、2022年及2023年，我們的財務成本分別為人民幣1.2百萬元、人民幣2.6百萬元及人民幣2.6百萬元。

可轉換可贖回優先股的賬面值變動

我們於2022年向A輪投資者發行可轉換可贖回優先股。因此，我們於2022年及2023年分別錄得可轉換可贖回優先股的賬面值變動虧損人民幣10.4百萬元及人民幣64.5百萬元。請參閱本文件附錄一會計師報告附註26。

向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動

於2022年及2023年，我們分別錄得向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動虧損人民幣52.1百萬元及虧損人民幣31.8百萬元，主要由於向A輪投資者及B輪投資者發行的認股權證及相關貸款的贖回金額出現變動。請參閱本文件附錄一會計師報告附註27。

所得稅

我們須按實體就產生自或源自我們成員公司所在及經營所在稅務司法管轄區的利潤繳納所得稅。根據開曼群島的規則及規例，我們作為根據開曼群島公司法註冊成立的獲豁免有限公司，獲豁免繳納開曼群島所得稅。

我們就中國業務的所得稅乃根據與之有關的現行法例、詮釋及慣例，就年內估計應課稅利潤按適用稅率計算。我們須按法定中國企業所得稅率25%繳納稅項。

我們的香港子公司須就其於香港經營產生的應課稅收入按16.5%的稅率繳納香港利得稅。於2018年引入的利得稅兩級制規定公司所賺取的首2.0百萬元應課稅利潤將按現行稅率的一半(8.25%)徵稅，而餘下利潤將繼續按16.5%徵稅。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已根據稅務法規繳納所有相關稅項，且與相關稅務部門並無任何爭議或未解決的稅務問題。

財務資料

各期間經營業績比較

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度比較

收入

我們的總收入由2022年的人民幣1,368.4百萬元增加57.9%至2023年的人民幣2,161.1百萬元，主要是由於(i)出行服務的收入增加及(ii)車隊銷售及維修的收入增加。

我們出行服務的收入由2022年的人民幣1,249.8百萬元增加45.2%至2023年的人民幣1,814.1百萬元，主要是由於網約車服務收入增加，由2022年的人民幣1,245.0百萬元增加45.6%至2023年的人民幣1,812.1百萬元。該增加主要是由於我們的網約車交易額由2022年的人民幣1,756.9百萬元增加至2023年的人民幣2,714.0百萬元，主要是由於(i)每筆訂單的平均交易額由2022年的人民幣26.6元增加至2023年的人民幣27.9元及(ii)訂單量由2022年的66.0百萬單增加至2023年的97.3百萬單，其中第三方出行服務平台的訂單量自2022年的18.7百萬單增加至2023年的57.0百萬單。我們網約車服務每筆訂單的平均交易額增加主要歸因於我們的品牌知名度提升及優質服務令我們獲得更多長途訂單的能力更強。於2022年至2023年，來自第三方出行服務平台的訂單數量有所增加，主要是由於(i)第三方出行服務平台與我們之間的互惠關係，在有關模式下，第三方出行服務平台偏向向擁有合格合規的服務車隊的服務提供商分配較多訂單，以提高接起率並改善乘客體驗，而我們亦可獲得額外訂單量和交易額，藉以提升我們的品牌知名度並為司機提供更多訂單及收入，尤其是在我們致力擴充業務的城市。因此，第三方出行服務平台與我們一直致力深化合作，以完成在該模式下產生的更多訂單；(ii)於往績記錄期間(尤其是自2022年下半年起)我們獲准得到更多與該等平台相關的用戶流量，我們合作的第三方出行服務平台數目有所增加，導致第三方出行服務平台的訂單數量大幅增加。

我們車隊銷售及維修的收入由2022年的人民幣118.6百萬元增加至2023年的人民幣320.4百萬元，原因為我們於2022年4月才開始車隊銷售及維修，並於2023年實現快速增長。於2022年及2023年，我們技術服務的收入分別為零及人民幣26.5百萬元，主要由於我們於2022年的技術服務運營戰略集中於研發，以加強技術能力及競爭實力，而於2023年，我們已開始加大技術服務的銷售及營銷力度。

財務資料

收入成本

我們的收入成本由2022年的人民幣1,514.3百萬元增加52.6%至2023年的人民幣2,311.5百萬元，主要是由於(i)司機服務費增加，與我們的網約車業務增長一致；(ii)汽車服務站的成本增加，原因為與我們車隊銷售及維修相關的車輛採購成本增加；及(iii)第三方出行服務成本增加，乃由於通過我們合作的第三方出行服務平台向我們下達的訂單量增加導致應付予我們合作的第三方出行服務平台的服務費增加。

毛損及毛利率

我們的毛損由2022年的人民幣145.9百萬元增加3.1%至2023年的人民幣150.4百萬元，而我們的毛利率則由2022年的-10.7%改善至2023年的-7.0%。儘管中國出行市場競爭加劇，我們的毛利率仍實現進一步改善，主要是由於(i)車隊銷售及維修以及技術服務的收入有所增長，其中毛利率本質上高於網約車業務；及(ii)我們出行服務的毛損率有所改善，主要是由於(a)我們向客戶提供的每筆訂單獎勵由2022年的人民幣5.62元下降至2023年的人民幣5.28元，乃由於我們在有效提高滲透率後採取更加審慎的客戶獎勵政策；(b)每筆訂單對司機的獎勵由2022年的人民幣1.71元下降至2023年的人民幣1.46元，歸因於我們的車隊銷售及維修為司機提供一系列購車、保養及維修服務，幫助彼等優化成本結構並鞏固彼等對我們平台的信任，且用戶流量增加導致訂單量增加，確保訂單產生的收入足以滿足司機的收入預期，從而消除對司機額外激勵的必要性；及(c)我們向運力加盟商支付的單均管理費由2022年的人民幣0.61元下降至2023年的人民幣0.40元，歸因於我們免費為運力加盟商提供的專有車輛及司機管理系統的訪問權限以及為我們運力加盟商提供的培訓，提高彼等的效率並加強成本管理。

其他收入

於2022年及2023年，我們的其他收入分別為人民幣31.8百萬元及人民幣54.3百萬元。

銷售及營銷開支

由於我們致力於實施地域擴張戰略帶來了更高的品牌知名度，我們的銷售及營銷開支有所減少，於2022年及2023年分別為人民幣231.4百萬元及人民幣218.9百萬元，同期收入實現穩定增長。

財務資料

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2022年的人民幣106.8百萬元增加45.1%至2023年的人民幣155.0百萬元，主要是由於(i)我們因[編纂]產生的專業服務費增加、(ii)員工開支增加，主要是由於行政人員人數增加及薪酬水平提高及(iii)由於網約車服務的增值稅稅率由2022年的免徵增值稅改為2023年的3%，導致按增值稅款徵收的附加稅增加。

研發開支

我們的研發開支由2022年的人民幣105.4百萬元增加12.8%至2023年的人民幣118.9百萬元，主要是由於(i)我們為提升研發能力而招聘新的研發人員，從而使員工開支增加及(ii)與我們於2023年購買的Robotaxi車輛及相關軟件有關的折舊及攤銷開支增加人民幣7.4百萬元及研發活動引致Robotaxi自動駕駛安全員服務費用增加人民幣5.9百萬元。

貿易及其他應收款項的信貸虧損

我們的貿易及其他應收款項信貸虧損由2022年的人民幣3.9百萬元減少至2023年的人民幣2.2百萬元，主要是由於(i)2023年貿易應收款項較2022年增加40.6%，大幅低於2022年貿易應收款項相比2021年的141.2%增幅，及(ii)2023年預付款項、按金及其他應收款項較2022年增加16.5%，大幅低於2022年預付款項、按金及其他應收款項相比2021年的474.0%增幅。請參閱「若干主要資產負債表項目的討論－貿易應收款項」及「預付款項、按金及其他應收款項」。

其他淨虧損

我們的其他淨虧損由2022年的人民幣0.05百萬元增加至2023年的人民幣2.7百萬元，主要由於2023年1月美元存款兌換為人民幣引致美元兌人民幣貶值，故我們於2023年錄得匯兌虧損人民幣3.4百萬元。

財務成本

於2022年及2023年，我們的財務成本保持相對穩定，分別為人民幣2.6百萬元及人民幣2.6百萬元。

財務資料

可轉換可贖回優先股的賬面值變動

於2022年及2023年，我們因可轉換可贖回優先股的賬面值變動分別錄得虧損人民幣10.4百萬元及虧損人民幣64.5百萬元，主要是由於我們向A輪投資者發行的可轉換可贖回優先股的贖回金額變動。請參閱本文件附錄一會計師報告附註26。

向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動

於2022年及2023年，我們因向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動而分別錄得虧損人民幣52.1百萬元及虧損人民幣31.8百萬元，主要是由於向A輪投資者及B輪投資者發行的認股權證及相關貸款的贖回金額變動。請參閱本文件附錄一會計師報告附註27。

年內虧損

由於上述原因，我們的淨虧損由2022年的人民幣626.8百萬元增加10.5%至2023年的人民幣692.8百萬元。

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度比較

收入

我們的總收入由2021年的人民幣1,013.5百萬元增加35.0%至2022年的人民幣1,368.4百萬元，主要是由於出行服務的收入增加，其次是我們於2022年開始提供的車隊銷售及維修的收入。

我們出行服務的收入由2021年的人民幣1,012.5百萬元增加23.4%至2022年的人民幣1,249.8百萬元，主要是由於網約車服務收入由2021年的人民幣1,005.2百萬元增加23.9%至2022年的人民幣1,245.0百萬元。該增加主要是由於我們的網約車交易額由2021年的人民幣1,310.5百萬元增加至2022年的人民幣1,756.9百萬元，主要是由於(i)我們的乘客群擴大，我們網約車服務的月均活躍乘客由2021年的980.0千名增加至2022年的1,160.7千名及(ii)我們網約車服務的訂單量由2021年的46.0百萬單增加至2022年的66.0百萬單。我們實現乘客群擴大及網約車服務訂單量增加主要是由於(i)我們擴大地理覆蓋範圍，聚焦城市由2021年的五個增加至2022年的七個、(ii)我們不斷提高服務質量及品牌知名度及(iii)得益於我們的地域擴張戰略，我們不斷提高已建立業務的現有市場的滲透率，實現更高的乘客黏性。儘管2022年受到COVID-19疫情的影響，我們的出行服務收入仍錄得增長，但與2021年相比，2022年的增長速度較慢。

財務資料

我們於2022年4月開始提供車隊銷售及維修。車隊銷售及維修於2022年的收入為人民幣118.6百萬元。我們的技術服務於2021年及2022年的收入分別為人民幣1.1百萬元及零。於2021年及2022年，我們技術服務的收入分別為人民幣1.1百萬元及零。請參閱「— 我們經營業績的主要組成部分說明 — 收入」。

收入成本

我們的收入成本由2021年的人民幣1,258.6百萬元增加20.3%至2022年的人民幣1,514.3百萬元，主要是由於(i)我們於2022年錄得汽車服務站的成本人民幣112.4百萬元，其包括我們於同年開始提供車隊銷售及維修後的車輛採購成本及(ii)司機服務費增加，原因是我們的網約車服務訂單量及網約車交易額隨著我們的業務擴張而增加。

毛損及毛利率

我們的毛損由2021年的人民幣245.1百萬元減少40.5%至2022年的人民幣145.9百萬元，我們的毛利率由2021年的-24.2%改善至2022年的-10.7%，主要是由於(i)我們向客戶提供的每筆訂單獎勵由2021年的人民幣5.78元減少至2022年的人民幣5.62元，歸因於我們在有效提高客戶黏性及滲透率以及2022年COVID-19反彈後實施更為審慎的客戶獎勵政策；(ii)每筆訂單對司機的獎勵自2021年的人民幣2.87元減少至2022年的人民幣1.71元，歸功於我們的車隊銷售及維修幫助司機優化成本結構並增加用戶流量，確保滿足司機的收入預期；及(iii)我們向運力加盟商支付的平均每筆訂單管理費自2021年的人民幣0.84元下降至2022年的人民幣0.61元，歸功於我們的專有車輛及司機管理系統以及培訓，提高運力加盟商的效率及成本管理。

其他收入

我們的其他收入由2021年的人民幣47.5百萬元減少33.1%至2022年的人民幣31.8百萬元，主要是由於政府補助減少。我們於2021年獲得促進經濟發展的大額政府專項資金，該款項為就我們業務發展及對地方經濟的貢獻給予的一次性現金獎勵。我們於2022年並無收到該等現金獎勵。政府補助減少部分被銀行存款利息收入增加所抵銷，而銀行存款利息收入增加主要是由於我們的融資活動帶來的現金結餘增加。

銷售及營銷開支

我們力爭於2022年實現收入增長35.0%，同時將銷售及營銷開支由2021年的人民幣264.7百萬元減少12.6%至2022年的人民幣231.4百萬元，此乃受益於(i)我們的品牌知名度提高及我們在現有及新市場持續實施地域擴張戰略，乘客獲取更有效及(ii)我們提升服務及旅途體驗，擁有忠實乘客群且客戶黏性提高。

財務資料

一般及行政開支

我們的一般及行政開支由2021年的人民幣99.9百萬元增加6.9%至2022年的人民幣106.8百萬元，主要是由於(i)為支持我們經擴大的業務規模而增加的IT服務費及(ii)員工開支的增加，主要是由於(a)隨著業務擴張，行政人員人數增加及(b)支付予行政人員的以權益結算的股份支付付款增加。

研發開支

我們的研發開支保持相對穩定，於2021年及2022年分別為人民幣116.6百萬元及人民幣105.4百萬元。我們於2021年就研發活動產生更多外包開支，而於2022年並無產生有關外包開支；有關減少被員工開支增加所抵銷，主要是由於我們擴大研發團隊，表明我們持續開發關鍵專有技術的努力。

貿易及其他應收款項的信貸虧損

我們的貿易及其他應收款項的信貸虧損由2021年的人民幣0.9百萬元增加347.8%至2022年的人民幣3.9百萬元，主要是由於貿易應收款項增加，主要歸因於(i)我們順風車服務規模擴大及(ii)於2022年開始提供車隊銷售及維修，我們據此向相關客戶授出部分信貸期。

其他淨虧損

我們於2021年錄得其他淨虧損人民幣3.8百萬元，原因是我們於2021年提前終止一棟辦公樓的租約。我們於2022年並無作出類似出售。

財務成本

我們的財務成本由2021年的人民幣1.2百萬元增加129.2%至2022年的人民幣2.6百萬元，主要是由於為補充營運所需的營運資金而增加銀行借款，使得銀行貸款及其他借款利息增加。

可轉換可贖回優先股的賬面值變動

我們於2022年因可轉換可贖回優先股的賬面值變動錄得虧損人民幣10.4百萬元，該等股份於2022年發行予數名投資者。請參閱本文件附錄一會計師報告附註26。

向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動

我們於2022年因向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動錄得虧損人民幣52.1百萬元，其與認股權證及相關貸款有關。請參閱本文件附錄一會計師報告附註27。

財務資料

年內虧損

由於上述原因，我們的淨虧損由2021年的人民幣684.6百萬元減少8.4%至2022年的人民幣626.8百萬元。

若干主要資產負債表項目的討論

流動淨負債

下表載列我們截至所示日期的流動資產及負債：

	截至12月31日			截至2024年
	2021年	2022年	2023年	4月30日
		(人民幣千元)		(未經審計)
流動資產				
存貨	–	7,142	18,311	2,037
貿易應收款項	5,913	14,261	20,044	24,464
預付款項、按金及其他應收款項	18,620	106,876	124,549	176,694
受限制現金	18,725	987	–	–
現金及現金等價物	86,981	553,666	612,858	423,894
流動總資產	130,239	682,932	775,762	627,089
流動負債				
貿易應付款項及應付票據	52,845	58,070	78,168	68,618
應計費用及其他應付款項	232,139	424,400	153,043	173,531
貸款及借款	10,000	23,011	14,033	25,104
合約負債	1,292	2,140	2,837	2,335
租賃負債	9,854	11,535	31,007	7,578
可轉換可贖回優先股	–	247,973	1,161,283	2,101,867
向投資者發行的其他金融負債	–	726,813	888,913	–
流動總負債	306,130	1,493,942	2,329,284	2,379,033
流動淨負債	(175,891)	(811,010)	(1,553,522)	(1,751,944)
淨負債	(151,738)	(749,640)	(1,430,164)	(1,623,622)

財務資料

我們的流動淨負債由截至2023年12月31日的人民幣1,553.5百萬元增加至截至2024年4月30日的人民幣1,751.9百萬元，主要是由於現金及現金等價物減少人民幣189.0百萬元，主要與我們業務擴張導致的經營活動所用現金淨額有關。

我們的流動淨負債由截至2022年12月31日的人民幣811.0百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣1,553.5百萬元，主要是由於(i)繼A輪投資者行使A輪認股權證以認購本公司A輪優先股後，可轉換可贖回優先股增加人民幣913.3百萬元，主要與(a)額外發行A輪優先股及(b)向A輪投資者發行的其他金融負債轉換為可轉換可贖回優先股有關及(ii)向投資者發行的其他金融負債增加人民幣162.1百萬元(乃由於我們向投資者發行就本公司B輪優先股的額外認股權證及相關貸款，以及在A輪投資者行使A輪認股權證後將向投資者發行的其他金融負債轉換為可轉換可贖回優先股的淨影響)，部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣59.2百萬元(主要是由於2023年完成A輪融資及B輪融資)及(ii)應計費用及其他應付款項減少人民幣271.4百萬元(主要是由於投資者預付款由2022年的人民幣249.9百萬元減少至2023年的零，乃由於2023年完成B輪融資)所抵銷。

我們的流動淨負債由截至2021年12月31日的人民幣175.9百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣811.0百萬元，主要是由於(i)向投資者發行的其他金融負債增加人民幣726.8百萬元，歸因於我們就本公司A輪優先股向若干投資者發行的認股權證及相關貸款、(ii)可轉換可贖回優先股增加人民幣248.0百萬元及(iii)應計費用及其他應付款項增加人民幣192.3百萬元，主要是由於B輪投資者預付款項增加，部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣466.7百萬元及(ii)預付款項、按金及其他應收款項增加人民幣88.3百萬元所抵銷。

我們的淨負債由截至2021年12月31日的人民幣151.7百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣749.6百萬元，主要是由於2022年的虧損人民幣626.8百萬元，部分被(i)以權益結算的股份支付交易人民幣33.2百萬元及(ii)股東豁免支付開支及成本人民幣1.4百萬元所抵銷。我們的淨負債由截至2022年12月31日的人民幣749.6百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣1,430.2百萬元，主要是由於2023年的虧損人民幣692.8百萬元，部分被(i)以權益結算的股份支付交易人民幣26.4百萬元、(ii)視作投資者出資人民幣12.5百萬元及(iii)股東豁免支付開支及成本人民幣2.6百萬元所抵銷。往績記錄期間股東豁免支付開支及成本指一名股東在我們的業務發展早期為支持我們而豁免支付營銷及推廣開支以及平台服務成本。請參閱本文件附錄一會計師報告附註20(e)。截至最後實際可行日期，我們與該股東並無任何其他類似安排。然而，未來我們可能與其商討及達成其他類似性質的合作。

財務資料

截至2023年12月31日，我們錄得淨負債人民幣1,430.2百萬元，主要歸因於截至2023年12月31日的可轉換可贖回優先股人民幣1,161.3百萬元及向投資者發行的其他金融負債人民幣888.9百萬元。截至最後實際可行日期，就B輪認股權證向投資者發行的所有其他金融負債已在B輪認股權證行使後轉換為可轉換可贖回優先股。我們預期可轉換可贖回優先股賬面值的持續波動將影響我們直至[編纂]的財務狀況。所有可轉換可贖回優先股將因[編纂]後自動轉換為我們的股份而由金融負債重新分類為權益，因此淨負債狀況將轉為淨資產狀況。倘我們需要於[編纂]完成前對可贖回可轉換優先股及向投資者發行的其他金融負債進行重新計量，則該等可贖回可轉換優先股及向投資者發行的其他金融負債贖回金額的任何變動均可能對我們的財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

此外，我們擬通過如下多項措施進一步改善流動淨負債狀況：

- (i) 我們計劃改善經營現金流量，減少經營活動所用淨現金。具體而言，我們計劃在實施戰略及措施的同時，鞏固營運資金及現金狀況，以便在日後扭虧為盈。此外，我們計劃與銀行保持穩定的關係，以利用銀行承兌匯票等金融工具；
- (ii) 隨著我們的業務規模不斷擴大，我們預期我們與供應商的議價能力將有所提升，且我們計劃與供應商協商更佳的信貸條款以延長付款週期。例如，我們計劃利用與廣汽工業的關係，就車隊銷售及維修的車輛採購爭取更有利的信貸條款及支付條款。此外，我們計劃與銷售及營銷服務供應商協商以獲得對我們更為有利的信貸條款及商業條款；
- (iii) 我們計劃繼續根據收到的訂單採購車輛並優化存貨水平。此外，我們在車輛交付前收取客戶付款，此舉亦改善了我們的現金狀況；及
- (iv) 我們計劃繼續實施有效的評價體系及嚴格的措施，以加強我們的貿易應收款項管理並保持穩定的貿易應收款項收回。於往績記錄期間，我們的貿易應收款項周轉天數於2021年、2022年及2023年保持穩定在三天。

財務資料

存貨

我們的存貨主要包括我們在車隊銷售及維修業務中採購以向客戶銷售的汽車。下表載列我們截至所示日期存貨的賬齡分析：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
1至90天	–	4,740	18,289
91至180天	–	2,395	18
181至365天	–	4	4
1年以上	–	3	–
總計	–	7,142	18,311

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的存貨中的人民幣17.2百萬元或93.9%已售出或已使用。根據我們的存貨管理政策，我們定期評估存貨的價值，以確定是否確認減值撥備。經考慮(i)截至2023年12月31日大部分存貨的賬齡少於90天；(ii)後續銷售或使用；(iii)我們的存貨乃根據收到的訂單採購；及(iv)存貨的成本低於可變現淨值。因此，我們於往績記錄期間並無計提撥備。

貿易應收款項

於往績記錄期間，我們的貿易應收款項主要涉及應收(i)行程結束後故意延遲付款的個人乘客的款項、(ii)我們出行服務項下企業用車解決方案的企業客戶的款項、(iii)我們技術服務客戶的款項及(iv)我們車隊銷售及維修業務項下維保服務的客戶的款項。下表載列截至所示日期貿易應收款項明細：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
貿易應收款項	12,012	22,672	30,151
減：虧損準備	(6,099)	(8,411)	(10,107)
總計	5,913	14,261	20,044

財務資料

我們的貿易應收款項由截至2021年12月31日的人民幣5.9百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣14.3百萬元，主要是由於(i) 2022年末廣州COVID-19反彈期間，我們網約車服務的企業客戶與我們延期結算及(ii)於2022年我們開始車隊銷售及維修業務項下的維保服務，為此我們向客戶授予20至30天的信貸期。我們的貿易應收款項由截至2022年12月31日的人民幣14.3百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣20.0百萬元，主要是由於出行服務業務的貿易應收款項增加，與網約車服務的收入增長大致上一致。

下表載列截至所示日期基於發票日期及扣除虧損撥備的貿易應收款項賬齡分析。

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
0至30天	3,821	6,465	12,798
31至60天	1,089	2,154	4,660
61至180天	723	5,628	2,000
180天以上	280	14	586
總計	5,913	14,261	20,044

下表載列我們於所示期間貿易應收款項的周轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(天)		
貿易應收款項周轉天數 ⁽¹⁾	3	3	3

附註：

- (1) 按該等年度貿易應收款項的年初結餘及年末結餘的平均值除以相關年度的收入，再乘以該等年度的天數（即一個財政年度為365天）計算。

我們的貿易應收款項周轉天數於2021年、2022年及2023年保持穩定在三天。

財務資料

我們認為，我們已實施有效的信用評價體系及政策，據此，我們會對所有需要超過一定金額信貸的客戶進行個別信貸評估。該等評估側重於客戶的過往到期付款記錄及當前的付款能力，並考慮客戶的特定資料以及與客戶經營所在經濟環境有關的資料。就出行服務業務而言，貿易應收款項主要來自個人乘客及企業客戶。對於個人乘客，我們要求在旅程完成後立即結算。就企業客戶而言，我們通常授予30日內的信貸期。就車隊銷售及維修業務而言，我們通常要求在交付貨物前就銷售車輛預付款項，並就提供維修及保養服務授予20至30天信貸期。我們一般不會收取客戶的抵押品。

我們亦實施貿易應收款項管理政策，以監控日常業務過程中的貿易應收款項管理並加快收回貿易應收款項。例如，我們於2021年成立了風險管理團隊以加強應收款項管理，並在我們的移動應用程序中推出了快捷支付功能，使用戶可進行免密支付，從而方便並加快付款結算。我們按相等於全期預期信貸虧損的金額（使用撥備矩陣計算）計量貿易應收款項的虧損撥備。由於不同客戶分部的虧損模式不同，我們根據客戶類型分類貿易應收款項。請參閱本文件附錄一會計師報告附註31。基於上文所述，我們認為我們的貿易應收款項結餘並無任何重大可收回性問題，且已作出充足撥備。

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的貿易應收款項中的人民幣16.9百萬元或84.3%已結清。

預付款項、按金及其他應收款項

我們的預付款項、按金及其他應收款項主要包括：(i)主要與採購車輛、進行維保服務的車輛零部件、行車記錄儀網絡流量、技術服務（如風險管理查詢服務以及我們的辦公自動化及客戶服務系統的運營及維護服務）、推廣及廣告服務以及其他有關的預付款項。相關供應商通常要求我們就採購車輛預先支付一部分或全部款項；(ii)可收回增值稅；(iii)主要與辦公室物業租賃有關的按金；(iv)應收在線支付平台款項；及(v)應收第三方出行服務平台（代表我們收取款項）的乘車服務費款項（主要指我們通常就在合作的第三方出行服務平台下達並由我們完成的訂單向乘客收取的乘車服務費）。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的預付款項、按金及其他應收款項：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
預付款項	2,417	81,461	62,869
可收回增值稅	411	6,123	12,048
按金	3,328	4,169	6,895
應收在線支付平台款項	4,542	3,616	6,415
應收第三方出行服務平台(代表 本集團收取)的乘車服務費款項	7,764	10,031	17,087
應收車輛供應商採購返利款項	–	–	17,675
其他	158	1,476	1,560
總計	18,620	106,876	124,549

我們的預付款項、按金及其他應收款項由截至2021年12月31日的人民幣18.6百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣106.9百萬元，主要是由於(i)預付款項增加，主要與我們於2022年開始提供車隊銷售及維修因而採購車輛有關。截至2022年12月31日，有641輛汽車待交付，截至同日我們已支付預付款項人民幣77.9百萬元；及(ii)可收回增值稅增加，該稅項主要指我們採購但尚未出售車輛的相關稅項抵免。

我們的預付款項、按金及其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣106.9百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣124.5百萬元，主要是由於應收車輛供應商的採購返利款項增加，乃由於我們的車隊銷售及維修擴大規模所致。

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的預付款項、按金及其他應收款項中的人民幣81.2百萬元或65.2%已結清。

貿易應付款項及應付票據

我們的貿易應付款項主要包括(i)司機服務費、(ii)就司管服務應付運力加盟商的款項、(iii)汽車內飾採購成本及(iv)與技術服務有關的應付款項。於往績記錄期間，我們的應付票據主要與我們車隊銷售及維修業務項下的車輛採購有關。

財務資料

我們的貿易應付款項及應付票據由截至2021年12月31日的人民幣52.8百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣58.1百萬元。有關增加總體符合我們的收入增長。我們的貿易應付款項及應付票據由截至2022年12月31日的人民幣58.1百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣78.2百萬元，主要是由於與我們的技術服務及網約車服務相關的貿易應付款項增加，部分被應付票據的減少所抵消，而應付票據的減少乃由於我們在2022年年底結算了與我們採購的車輛有關的應付款項。

下表載列我們於所示期間的貿易應付款項及應付票據周轉天數：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
貿易應付款項及應付票據			
周轉天數 ⁽¹⁾	11	13	11

附註：

- (1) 按該等年度貿易應付款項及應付票據的年初結餘及年末結餘的平均值除以相關年度的收入成本，再乘以該等年度的天數（即一個財政年度為365天）計算。

我們的貿易應付款項及應付票據周轉天數由2021年的11天增加至2022年的13天，主要是由於我們於2021年聘請管理司機的運力加盟商數量有所增加。我們的貿易應付款項及應付票據周轉天數由2022年的13天減少至2023年的11天，主要是由於結算與我們於2022年底採購的車輛有關的應付款項。

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的貿易應付款項及應付票據中的人民幣73.1百萬元或93.5%已結清。

應計費用及其他應付款項

我們的應計費用及其他應付款項主要包括(i)與推廣及營銷開支有關的應付款項、(ii)應計工資及福利、(iii)與研發開支有關的應付款項、(iv)平台用戶按金、(v)與信息技術服務開支有關的應付款項、(vi)企業客戶按金、(vii)其他應付稅項、(viii)代表終端用戶的應付款項，指我們應代乘客就通過我們的平台下達並由第三方出行服務平台完成的訂單支付的應付款項及(ix)投資者預付款項。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的應計費用及其他應付款項明細：

	截至12月31日		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
與推廣及營銷開支有關的應付款項	82,841	36,102	35,446
應計工資及福利	19,612	26,970	27,426
與研發開支有關的應付款項	73,165	48,253	14,976
平台用戶按金	3,146	5,404	4,833
與信息技術服務開支有關的應付款項	11,764	18,924	9,702
企業客戶按金	2,634	3,072	2,776
其他應付稅項	6,693	1,603	7,267
代表終端用戶的應付款項	9,670	17,460	10,316
投資者預付款項	–	249,924	–
與[編纂]開支有關的應付款項	–	–	10,720
其他	22,614	16,688	29,581
總計	232,139	424,400	153,043

我們的應計費用及其他應付款項由截至2021年12月31日的人民幣232.1百萬元增加至截至2022年12月31日的人民幣424.4百萬元，主要是由於B輪投資者預付款項增加，部分被以下項目所抵銷：(i)與推廣及營銷開支有關的應付款項減少，主要是由於我們受益於品牌知名度升高及地域擴張戰略以更具成本效益的方式獲取及挽留乘客令推廣及營銷投資減少及(ii)與研發開支有關的應付款項減少，主要是由於2022年研發外包開支減少。

我們的應計費用及其他應付款項由截至2022年12月31日的人民幣424.4百萬元減少至截至2023年12月31日的人民幣153.0百萬元，主要是由於(i)因於2023年完成B輪融資以及我們向B輪投資者發行認股權證，投資者預付款項由2022年的人民幣249.9百萬元減少至2023年的零；及(ii)與研發費用相關的應付款項減少，主要由於2023年我們的研發外包開支減少。

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的應計費用及其他應付款項中的人民幣84.0百萬元或54.9%已結清或終止確認，包括與第三方出行服務平台、[編纂]費用、促銷及營銷費用以及員工費用相關的應計費用及其他應付款項。

財務資料

合約負債

我們的合約負債主要指來自客戶的網約車服務、車輛及零部件以及維修預付款項。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的合約負債分別為人民幣1.3百萬元、人民幣2.1百萬元及人民幣2.8百萬元。我們的合約負債由截至2022年12月31日的人民幣2.1百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣2.8百萬元，主要是由於我們的車隊銷售及維修業務項下的車輛銷售預付款項增加。

截至2024年4月30日，我們截至2023年12月31日的合約負債中的人民幣1.0百萬元或34.0%已確認為收入。

物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產

我們的物業、廠房及設備主要包括(i)辦公設備及傢俱、(ii)營運設備、(iii)租賃裝修及(iv)車輛。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的物業、廠房及設備分別為人民幣28.3百萬元、人民幣28.2百萬元及人民幣63.8百萬元。

我們的使用權資產主要包括租賃物業及車輛。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的使用權資產分別為人民幣22.2百萬元、人民幣15.2百萬元及人民幣45.4百萬元。

我們的無形資產主要包括軟件。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的無形資產分別為人民幣4.4百萬元、人民幣11.7百萬元及人民幣29.3百萬元。

董事於各報告期末評估物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產的任何減值跡象，並於任何跡象出現時釐定可收回金額，即公平值減出售成本與其價值兩者中的較高者。根據我們的評估，截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們概無就物業、廠房及設備、使用權資產及無形資產計提減值準備。

流動資金及資本資源

截至2023年12月31日，我們的現金及現金等價物為人民幣612.9百萬元。我們的現金主要用於為我們的營運資金需求及其他經常性開支提供資金。於往績記錄期間，我們主要通過經營活動及股權融資活動所得現金為我們的運營提供資金。於可預見未來，我們相信，我們的流動資金需求將通過經營活動所得現金流量、[編纂]淨[編纂]及不時從資本市場籌集的其他資金得到滿足。我們將密切監控我們的營運資金水平，並認真審閱未來現金流量需求及調整我們的運營及擴張計劃（倘必要），以確保我們維持充足的營運資金以支持我們的業務經營。

財務資料

下表載列我們於所示期間的現金流量：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
除稅前虧損	(684,627)	(626,783)	(692,794)
就非現金及非經營性項目作出的調整	24,295	108,573	148,117
營運資金變動	217,356	(147,609)	(38,450)
已付所得稅	—	—	—
經營活動所用淨現金	(442,976)	(665,819)	(583,127)
投資活動所用淨現金	(10,165)	(37,608)	(27,188)
融資活動所得淨現金	4,525	1,159,160	673,006
現金及現金等價物淨(減少)/增加額	(448,616)	455,733	62,691
年初現金及現金等價物	535,597	86,981	553,666
匯率變動對所持現金的影響	—	10,952	(3,499)
年末現金及現金等價物	86,981	553,666	612,858

經營活動所用淨現金

於2023年，我們的經營活動所用淨現金為人民幣583.1百萬元。我們的經營活動所用淨現金歸因於除稅前虧損人民幣692.8百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣148.1百萬元調整，並經營運資金變動進一步調整，而營運資金變動主要包括(i)應計費用及其他應付款項減少人民幣34.2百萬元；及(ii)存貨增加人民幣11.2百萬元，部分被貿易應付款項及應付票據增加人民幣20.1百萬元所抵銷。

於2022年，我們的經營活動所用淨現金為人民幣665.8百萬元。我們的經營活動所用淨現金歸因於除稅前虧損人民幣626.8百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣108.6百萬元調整，並經營運資金變動進一步調整，而營運資金變動主要包括(i)預付款項、按金及其他應收款項增加人民幣91.7百萬元、(ii)應計費用及其他應付款項減少人民幣45.9百萬元及(iii)遞延收入減少人民幣18.3百萬元，部分被受限制現金減少人民幣17.7百萬元所抵銷。

財務資料

於2021年，我們的經營活動所用淨現金為人民幣443.0百萬元。我們的經營活動所用淨現金歸因於除稅前虧損人民幣684.6百萬元，經非現金及非經營性項目人民幣24.3百萬元調整，並經營運資金變動進一步調整，而營運資金變動主要包括(i)應計費用及其他應付款項增加人民幣175.0百萬元、(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣31.9百萬元及(iii)受限制現金減少人民幣12.7百萬元，部分被貿易應收款項減少人民幣2.8百萬元所抵銷。

我們預計，我們的經營淨現金流出狀況將與經營業績同步改善，主要憑藉以下措施：(i)擴大我們的客戶群並提高用戶參與度、(ii)通過提高我們的運營效率以更少的成本及開支擴大我們的地理覆蓋範圍、(iii)不斷提高我們的服務及解決方案的質量，以提高客戶為優質體驗付費的意願、(iv)建立及優化我們的車隊銷售及維修，幫助司機減少充電及車輛維修的開支，從而提高司機對我們平台的參與度，同時使我們能夠降低司機服務費佔我們收入的百分比、(v)通過利用AI分析技術提高推廣及營銷效率、(vi)加強與社交媒體平台及其他應用程序及網站的合作，以降低獲客成本及(vii)通過優化我們的服務價格及擴大我們的服務產品矩陣以增強及豐富變現機會。

投資活動所用淨現金

於2023年，我們的投資活動所用淨現金為人民幣27.2百萬元，主要是由於(i)購買物業、廠房及設備付款人民幣20.3百萬元及(ii)購買無形資產付款人民幣21.4百萬元，部分被已收利息人民幣14.5百萬元所抵銷。

於2022年，我們的投資活動所用淨現金為人民幣37.6百萬元，主要是由於(i)購買物業、廠房及設備付款人民幣38.3百萬元及(ii)購買無形資產付款人民幣11.6百萬元，部分被已收利息人民幣12.3百萬元所抵銷。

於2021年，我們的投資活動所用淨現金為人民幣10.2百萬元，主要是由於(i)購買物業、廠房及設備付款人民幣17.4百萬元及(ii)購買無形資產付款人民幣3.6百萬元，部分被已收利息人民幣10.9百萬元所抵銷。

融資活動所得淨現金

於2023年，我們的融資活動所得淨現金為人民幣673.0百萬元，主要是由於(i)行使認股權證所得款項人民幣680.0百萬元；(ii)向投資者發行其他金融負債所得款項人民幣468.6百萬元；及(iii)投資者預付款項人民幣125.0百萬元，部分被向投資者償還其他金融負債人民幣667.5百萬元所抵銷。

財務資料

於2022年，我們的融資活動所得淨現金為人民幣1,159.2百萬元，主要是由於(i)向投資者發行其他金融負債所得款項人民幣667.5百萬元、(ii)投資者預付款項所得款項人民幣249.9百萬元及(iii)發行可轉換可贖回優先股所得款項人民幣226.2百萬元，部分被(i)償還貸款及借款人民幣10.0百萬元及(ii)已付租金的資本部分人民幣9.6百萬元所抵銷。

於2021年，我們的融資活動所得淨現金為人民幣4.5百萬元，主要是由於貸款及借款所得款項人民幣10.0百萬元，部分被(i)已付租金的資本部分人民幣4.2百萬元及(ii)已付租金的利息部分人民幣1.0百萬元所抵銷。

營運資金充足性

我們於往績記錄期間錄得負經營現金流量。我們日後可能會繼續錄得經營活動負現金流量，在此情況下，我們的營運資金可能有限，而我們的業務、財務狀況、經營業績及前景可能會受到重大不利影響。請參閱「風險因素－與我們的業務和行業有關的風險－我們於往績記錄期間錄得毛損、淨虧損及淨現金流出，且日後可能繼續錄得毛損、淨虧損或錄得淨現金流出」。

儘管我們於往績記錄期間錄得負經營現金流量，但鑒於我們的財務能力(包括來自股東的投資以及貸款及銀行借款)，我們認為我們擁有充足的營運資金滿足經營需求。

經計及[編纂]淨[編纂]及我們可用的財務資源(包括現金及現金等價物)，董事認為，且聯席保薦人認同，我們擁有充足的營運資金滿足現時(即自本文件日期起計至少12個月)的需求。

財務資料

債務

下表載列我們截至所示日期的債務詳情：

	截至12月31日		截至2024年	
	2021年	2022年	2023年	4月30日
	(人民幣千元)		(未經審計)	
即期				
貸款及借款	10,000	23,011	14,033	25,104
租賃負債	9,854	11,535	31,007	7,578
可轉換可贖回優先股	–	247,973	1,161,283	2,101,867
向投資者發行的其他金融負債	–	726,813	888,913	–
非即期				
貸款及借款	–	17,027	13,000	–
租賃負債	15,816	6,211	10,916	13,695
總計	35,670	1,032,570	2,119,152	2,148,244

貸款及借款

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們的貸款及借款分別為人民幣10.0百萬元、人民幣40.0百萬元及人民幣27.0百萬元。我們主要將資金用於補充營運資金。截至2021年12月31日，銀行借款為無抵押，按固定年利率3.85%計息，且已於2022年9月悉數償清。截至2022年12月31日，我們擁有兩筆金額為人民幣20.0百萬元的短期無抵押貸款，年利率分別為3.7%及3.65%，須於一年內償還。截至2022年12月31日，我們從中國一家銀行獲得一筆人民幣20.0百萬元的長期無抵押借款。固定年利率為4.35%，且該筆借款須於三年內分期償還。截至2023年12月31日，我們有一筆長期無抵押銀行借款人民幣17.0百萬元，固定年利率為4.2%；截至同日，我們有一筆短期無抵押銀行借款合共人民幣10.0百萬元，年利率為3.65%。截至2024年4月30日，我們有未動用銀行融資人民幣50.0百萬元。請參閱本文件附錄一會計師報告附註23。

財務資料

租賃負債

租賃負債於租賃開始日期按租期內將予支付的租賃付款的現值確認。截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們分別確認租賃負債人民幣25.7百萬元、人民幣17.7百萬元及人民幣41.9百萬元。我們的租賃負債由截至2021年12月31日的人民幣25.7百萬元減少至截至2022年12月31日的人民幣17.7百萬元，主要是由於2022年底到期的長期租約數量增加。我們的租賃負債由截至2022年12月31日的人民幣17.7百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣41.9百萬元，主要是由於流動租賃負債增加人民幣19.5百萬元，主要與我們租賃Robotaxi車輛以進一步發展Robotaxi服務有關。

或然負債

截至2021年、2022年及2023年12月31日，我們並無任何重大或然負債。

債務聲明

董事確認，截至最後實際可行日期，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無就任何未償還債務訂立任何重大契諾，亦無違反任何契諾。董事進一步確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團在取得銀行貸款及其他借款方面並無遇到任何困難、並無拖欠銀行貸款及其他借款或違反契諾。

除上文披露者外，截至最後實際可行日期，我們並無任何銀行貸款或借款或按合併基準計算的其他銀行融資。董事已確認，自2023年12月31日起直至最後實際可行日期，我們的債務並無重大變動。

主要財務比率

下表載列我們於所示期間的主要財務比率：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
各期間收入增長(%)	150.9	35.0	57.9
毛利率(%) ⁽¹⁾	(24.2)	(10.7)	(7.0)
經調整淨利潤率(非國際 財務報告準則計量)(%) ⁽²⁾	(66.0)	(38.8)	(25.0)

附註：

- (1) 毛利率等於期內毛利除以收入再乘以100%。
- (2) 經調整淨利潤率(非國際財務報告準則計量)等於期內經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)除以收入再乘以100%。有關淨虧損與經調整淨虧損(非國際財務報告準則計量)的對賬，請參閱「非國際財務報告準則計量」。

財務資料

有關影響我們各期間經營業績的因素的討論，請參閱本節「各期間經營業績比較」。

資本開支

於往績記錄期間，我們的資本開支主要包括購買物業、廠房及設備以及購買無形資產。確認為我們的物業、廠房及設備的車輛指我們自有的Robotaxi。下表載列我們於所示期間的資本開支：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
購買物業、廠房及設備	17,433	38,262	20,303
購買無形資產	3,582	11,606	21,382
總計	21,015	49,868	41,685

於2021年、2022年及2023年，我們的資本開支分別為人民幣21.0百萬元、人民幣49.9百萬元及人民幣41.7百萬元。我們預計於2024年將產生額外資本開支，主要用於購買物業、廠房及設備。我們預期將透過經營現金流量撥付有關資本開支。我們可根據我們的發展計劃或根據市況及我們認為適當的其他因素調整任何特定期間的資本開支。

資本承擔

下表載列我們截至所示日期的未履行資本承擔：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
已訂約採購軟件	1,461	8,009	425
已訂約採購物業、廠房及設備	4,549	13,789	7,411
總計	6,010	21,798	7,836

財務資料

重大關聯方交易

於往績記錄期間，我們訂立多項關聯方交易。下表載列我們於所示期間的重大關聯方交易：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)		
購買服務及商品	126,186	106,314	337,174
自關聯方租入車輛	307	57	–
提供服務及銷售商品	5,020	19,982	114,138
代表本集團支付的開支	1,343	1,372	2
其他 ⁽¹⁾	460	127	1,691

附註：

(1) 其他主要包括向關聯方租出車輛、自關聯方收取的按金及向關聯方支付的按金。

有關我們重大關聯方交易的更多詳情，請參閱本文件「關連交易」及附錄一所載的會計師報告附註33。

資產負債表外承諾及安排

截至最後實際可行日期，我們並無任何重大資產負債表外承諾或安排。

財務風險披露

我們面臨本集團日常業務過程中產生的信貸、流動資金、利率及貨幣風險。我們管理及監控該等風險，以確保及時有效地採取適當措施。

信貸風險

信貸風險指因交易對手方日後不履行合約責任而導致本集團蒙受財務虧損的風險。本集團的信貸風險主要來自貿易應收款項、按金及其他應收款項。本集團因現金及現金等價物以及受限制現金承受的信貸風險有限，乃由於交易對手方為擁有穩健信貸評級的銀行及金融機構，而本集團認為其信貸風險較低。

有關詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31(a)。

財務資料

流動資金風險

本集團的個別經營實體負責其本身的現金管理，包括籌集貸款以滿足預期現金需求，惟於借款超過一定的預定授權水平時須取得本公司董事會的批准。本集團的政策是定期監察其流動資金需求，以確保本集團維持充足的現金儲備，以及來自主要金融機構的充足承諾資金額度可以滿足本集團短期及較長期流動資金需要。

有關我們金融負債合約到期情況的更多詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31(b)。

利率風險

利率風險為金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。本集團並無於各報告期末入賬任何按公允價值計入損益的固定利率金融工具。因此，按固定利率計息的金融工具並無使本集團面臨公允價值利率風險。本集團的利率風險主要來自按浮動利率計息的銀行存款，其使本集團面臨現金流量利率風險。

請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31(c)。

貨幣風險

本集團面臨的貨幣風險主要來自以與交易相關業務的功能貨幣以外的貨幣計值的交易或已確認的貨幣資產及負債。本集團於中國的交易主要以人民幣計值。本公司及本集團其他地區的子公司一般採用當地貨幣作為功能貨幣，並以該當地貨幣進行交易。因此，於往績記錄期間，董事預期不會有任何重大外匯風險可能導致本集團產生貨幣風險。於往績記錄期間，本集團主要面臨與以外幣計值的現金結餘有關的貨幣風險。於各報告期末，以外幣計值的現金結餘並不重大。

公允價值計量

截至2021年、2022年及2023年12月31日，本集團按攤銷成本列賬的金融工具的賬面值與其公允價值並無重大差異。

財務資料

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派或分派任何股息。

根據組織章程細則及適用法律法規，是否派付股息將由董事酌情決定，並將取決於（其中包括）財務業績、現金流量、業務狀況及策略、未來營運及盈利、資金需求及開支計劃、股息派付的任何限制及董事或認為相關的其他因素。我們並無預定的派息率。我們將根據財務狀況及當前的經濟環境評估我們的股息政策。

根據開曼群島公司法，我們可通過股東大會宣派股息，惟股息僅可以利潤或股份溢價賬宣派，且不得超過董事會建議的金額。任何股息將由董事視乎未來的營運及盈利、資金需求及盈餘、整體財務狀況、合約限制及董事認為相關的其他因素全權酌情宣派。董事會亦可不時基於本公司利潤衡量而派付其認為恰當的中期股息，並就任何類別股份於董事會認為恰當的日期派付其認為恰當金額的特別股息。我們無法保證未來將採用何種方式派付股息。據我們的開曼群島法律顧問告知，根據開曼群島公司法，累計虧損狀況未必會限制我們向股東宣派及派付股息，故仍可從我們股份溢價賬中宣派及派付股息，前提是緊隨建議派付股息之日後，我們將能夠支付我們日常業務過程中到期的債務。

由於我們為一家控股公司，因此，我們宣派及派付股息的能力亦將取決於可否自我們的子公司（包括我們的中國公司）獲得股息。中國法律規定，股息僅可自按照中國會計原則計算的淨利潤派付。中國法律亦規定外商投資企業將其部分淨利潤留作法定儲備，該儲備不可用於現金股息分派。我們子公司作出的分派亦可能因子公司產生債務或虧損或我們或我們的子公司日後可能訂立的銀行信貸融資或其他協議內的任何限制性契諾而受到限制。

可供分派儲備

截至2023年12月31日，我們並無任何可供分派儲備。

財務資料

[編纂]

無重大不利變動

董事確認，直至本文件日期，自2023年12月31日（即最近期經審計財務報表的結束日期）起，我們的財務或交易狀況或前景並未發生重大不利變動，且自2023年12月31日起並未發生將對本文件附錄一會計師報告所載資料產生重大影響的事件。

根據上市規則第13.13至13.19條須作出的披露

董事確認，截至最後實際可行日期，並無出現我們須根據上市規則第13.13至13.19條作出披露的情況。

未來計劃及[編纂]用途

未來計劃

有關我們未來計劃的詳細論述，請參閱「業務－我們的戰略」。

[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]（即所述[編纂]範圍每股[編纂][編纂]至[編纂]的中位數），經扣除[編纂]佣金、費用及與[編纂]有關的其他估計開支後，我們估計將自[編纂]收取淨[編纂]約[編纂]百萬港元。根據我們的戰略，我們擬按下列用途使用[編纂][編纂]：

- 約40%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於自動駕駛及Robotaxi運營服務研發活動，將予分配的[編纂]的詳細明細如下：
 - i. 約15%將用於我們自主研發的開放式Robotaxi運營科技平台的研發活動，包括車輛管理系統(VMS)、運營監管平台(OMP)及Robotaxi數據平台(RDP)的開發、迭代及維護。此旨在(a)增強Robotaxi運營科技平台的開放性和泛化能力，使其兼容更多來自不同自動駕駛解決方案供應商和汽車製造商的Robotaxi車型；(b)在Robotaxi運營科技平台上實現對車輛的實時多維監控，其中包括車輛狀況、行駛里程及時長以及訂單狀態；及(c)改進Robotaxi服務的安全措施，包括開發遠程接管、應急處理及應急救援等功能。

我們將投入[編纂]用於研發人力招聘及挽留、服務器運維和運營配套，三者投入比例分別約70%、20%及10%，分三年即最晚在2026年完成以上目標。

於2024年，我們計劃完成開放式Robotaxi運營科技平台的基礎建設。主要目標為發展VMS及RDP，以便升級我們的運營平台對不同自動駕駛技術的兼容性和服務能力。我們計劃就20名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

未來計劃及[編纂]用途

於2025年，主要目標為發展OMP，以便實現端到端實時監控數字化，提升安全性監管，完善車隊運維配套設施。我們計劃就20名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

於2026年，主要目標為持續優化OMP，以便拓展我們應對長尾場景的能力，並可能將剩餘[編纂]用於應變市場變化和運營服務提升。我們計劃就20名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

- ii. 約15%將用於高度集成的AI平台和全面的一站式數據解決方案的研發活動，該解決方案集成了一套綜合工具，包括一站式數據採集平台(OnTime Data Collects)、數據管理中台(OnTime Data Management)、定制數據標註平台(OnTime Data Encoder)、AI模型訓測平台(OnTime AI Trainer)，以及自動駕駛場景庫，形成訓練體系，推動自動駕駛技術進一步發展，從而利用數據分析優化運營管理。為實現這一目標，我們預期將在數據存儲和管理、提升2D/3D智能標註技術、迭代AI訓練和評測平台架構、數據合規及安全管理以及算法模型的訓練和調優等板塊進行投入。

為了支持我們的研發計劃，我們擬投資招聘及挽留研發、算法標註人員並購買包括數據採集車、GPU服務器、CPU存儲服務器和其他常規運營及維護設備在內的設備。下表載列AI平台和一站式數據解決方案開發的詳細規劃。

投入事項	投入金額佔比
數據採集平台(OnTime Data Collects)	20%
數據管理中台(OnTime Data Management)	20%
數據標註平台(OnTime Data Encoder)	30%
AI模型訓測平台(OnTime AI Trainer)	30%

於2024年，我們計劃整合我們的一站式數據採集平台，其中包括數據採集平台(OnTime Data Collects)、數據管理中台(OnTime Data Management)及數據標註平台(OnTime Data Encoder)。我們預期將實現數據閉環小規模驗證，用於驗證我們的數據解決方案技術。我們計劃就30名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就20名算法標註員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就兩輛數據採集車、30個GPU服務器、30個CPU存儲服務器及30部個人電腦劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

未來計劃及[編纂]用途

於2025年，我們計劃精細打磨、完善平台功能，通過開發AI模型訓練平台(OnTime AI Trainer)迭代自動標註模型。我們預期向若干客戶提供完整或部分技術解決方案以實現商業部署。我們計劃就40名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就50名算法標註員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就兩輛數據採集車、50個GPU服務器、50個CPU存儲服務器及40部個人電腦劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

於2026年，我們計劃提供全面的線上線下綜合智能駕駛數據解決方案及開始承接大規模商業項目。我們計劃就50名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就80名算法標註員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就三輛數據採集車、80個GPU服務器、80個CPU存儲服務器及50部個人電腦劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

- iii. 約10%將用於眾包高精度地圖解決方案的研發活動，打造具備全場景數據採集、高精度數據處理、豐富的建圖要素、自動化算法及全流程質量管控等能力，確保實時眾包地圖的準確性，並實現車管雲一體化更新閉環，從而利用數據分析優化運營管理。為實現這一目標，我們預期將在研發核心算法、增加算法性能、提高多場景下的魯棒性等板塊進行投入，同時，構建多源的高精度地圖眾包生態。

我們擬投資招聘及挽留研發人員及製圖人員並購買數據資源以及包括測繪車、GPU服務器及CPU存儲服務器在內的設備。下表載列高精地圖解決方案開發的詳細規劃。

投入事項	投入金額佔比
車端高精地圖的實時建圖系統	70%
高精地圖數據管理雲平台	10%
高精地圖地圖更新、質檢與發佈雲平台	10%
高精地圖眾包管理雲平台	10%

於2024年，我們計劃開發及驗證實時、高精地圖開發的關鍵技術。我們計劃就20名研發人員及製圖專家劃撥人民幣[編纂]百萬元、就數據資源劃撥人民幣[編纂]百萬元及就兩輛測繪製圖車、24個GPU服務器、4個CPU存儲服務器及20部個人電腦劃撥人民幣[編纂]百萬元。

未來計劃及[編纂]用途

於2025年，我們的目標是整合在線地圖、眾包反饋和雲端數據管理的全流程系統。我們預期實現商業部署。我們計劃就30名研發人員及製圖專家劃撥人民幣[編纂]百萬元、就數據資源劃撥人民幣[編纂]百萬元及就兩輛測繪製圖車、12個GPU服務器、4個CPU存儲服務器及10部個人電腦劃撥人民幣[編纂]百萬元。

於2026年，我們計劃推出大眾市場應用程序、加強業務整合、普及地圖繪製能力、通過眾包實現主動識別、利用雲數據湖的大數據分析以及為眾包高精地圖提供每日更新。我們將建立一個可以智能測繪、更新、質檢及發佈的地圖系統，以滿足自動駕駛服務的需求。我們計劃承接大型商業項目，並持續優化我們的交付能力。我們計劃就35名研發人員及製圖專家劃撥人民幣[編纂]百萬元、就數據資源劃撥人民幣[編纂]百萬元及就12個GPU服務器、4個CPU存儲服務器及5部個人電腦劃撥人民幣[編纂]百萬元。

- 約20%或[編纂]百萬港元(相當於約人民幣[編纂]百萬元)預期將用於我們出行服務產品升級及運營效率提升，將予分配的[編纂]的詳細明細如下：
 - i. 約10%將用於優化我們出行服務的服務流程智能化，包括利用我們自有的出行場景庫，對服務管控、司管服務、風險控制及客服等場景開發智能化的應用產品。例如，在客服方面，我們預期借助客服應用案例材料及知識庫訓練客服機器人，使其能夠理解客戶需求並通過自然語言對話作出回應、準確回答問題和提供有用的信息，從而幫助我們降低成本並提高運營效率。

未來三年，我們計劃每年投資於相關AI模型的訓練、配套技術開發、設備(包括服務器成本)及相關人員。

於2024年，我們計劃發展自然語言處理、語音識別、語義分析、知識圖譜等AI模型分級處理司乘進線問題。我們亦計劃開發一個分層的智能客戶服務系統。我們計劃就28名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

未來計劃及[編纂]用途

於2025年，我們計劃完善管理業務知識庫，搭建前台一線智能客戶服務中心，精準識別客訴問題及分類，提高進線24小時接起率。我們亦計劃投資於強化學習算法的研發，以識別司機或乘客的高危險行為，及時作出風險預測或風險識別，從而避免風險、控制風險，同時採取諸如對可疑訂單要求預付費、對不規範駕駛的司機進行安全教育培訓等措施。我們計劃就33名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

於2026年，我們計劃持續迭代優化司機及乘客的整體智慧化與安全風控流程。借助智慧工具和能力，我們旨在提高出行服務流程的整體效率。我們計劃就20名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

- ii. 約10%將用於持續提升我們出行服務的產品體驗及運營效率，其中包括：
 - (i)豐富我們的出行服務產品矩陣，以滿足多樣化的用戶需求；
 - (ii)擴大我們的出行服務之間的協同效應，特別是迭代有人駕駛網約車與Robotaxi服務的混合運營，並提供流暢的Robotaxi乘車體驗，以技術優化賦能更廣泛的服務範圍及更靈活的服務方式；
 - (iii)不斷優化派單算法機制，引入先進的智能模型，提高訂單匹配效率，從而提高司機的接起率，減少乘客的等待時間。我們將強化派單算法，應對有人駕駛車輛和Robotaxi的混合調度，包括通過識別交通擁堵、估計擁堵時間、區分高峰期和平峰期以及考慮車輛狀態和距離目標物遠近來優化車輛調度。

於2024年，我們計劃優化我們的智能匹配算法以優化供需匹配。我們亦將根據市場需求對我們的產品進行迭代豐富我們的產品矩陣（包括Robotaxi）。我們將為司機及乘客引入智能培訓流程以提高用戶留存率。我們計劃就45名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

於2025年，我們計劃依託我們海量的歷史供需數據增強對未來供需的預測能力。我們將智能調度資源以提升出行體驗、更有效地規劃行車路線、降低司機空車率並提高車輛利用率。我們亦將進一步整合有人駕駛網約車服務及Robotaxi服務的混合運營。我們計劃就33名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

未來計劃及[編纂]用途

於2026年，我們計劃繼續迭代和優化我們的智能算法並計劃向公眾公開我們的智能算法能力。我們將與我們的業務合作夥伴共同應對交通及道路規劃問題以提升城市交通及出行效率。我們計劃就15名研發人員劃撥人民幣[編纂]百萬元、就服務器成本劃撥人民幣[編纂]百萬元及就運維劃撥人民幣[編纂]百萬元。

- 約20%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於在我們實施地域擴張戰略過程中擴大用戶群、提高品牌知名度及提升市場份額，將予分配的所得款項的詳細明細如下：
 - i. 約15%將用於通過充分利用線上及線下資源進行用戶拉新和留存。我們預期將投入於中國知名社交平台上的在線廣告、乘客及司機的推薦獎勵計劃、地推及電梯廣告等線下廣告。我們亦預期投資於搜索引擎優化，包括(i)根據平台指引以及通過技術及運營手段確保主流社交平台及搜索引擎上的搜索結果準確及積極地反映我們的品牌形象，從而提高品牌知名度；及(ii)通過維持及改善用戶對我們出行服務平台在國內主要應用市場的認知度來提高服務聲譽，以進一步提高用戶親和力並促進潛在用戶轉化為活躍用戶。

我們預計出行市場各同行仍將持續爭奪增量用戶及拉攏存量用戶，此類市場競爭的主要維度將由線上及線下獲客、構建用戶心智及提升用戶口碑等方面構成。我們擬利用地域擴張戰略深耕更廣闊的地域市場、並在區域市場取得相對優勢。我們的策略包含構建基於主要地理位置及核心場景的網格化獲客體系，其採用電子地理圍欄技術將城市區域劃分為網格模式，專注於通勤、休閒及醫療等關鍵出行服務需求場景。這使我們能夠根據每個網格中潛在客戶的不同特徵和需求有針對性地開展營銷工作，結合使用線上定向廣告、線下曝光及地推來推動差異化曝光及營銷轉客，從而實現更具成本效益及精準獲客。

未來計劃及[編纂]用途

我們計劃投資(i)主要社交媒體及新聞平台的線上廣告，基於LBS+場景獲客方式精準獲客，提升線上流量獲取能力；(ii)地推，通過網格化獲客方式，提升線下流量精準度；(iii)推薦獎勵，利用存量用戶提升自傳播裂變能力；(iv)線下點位曝光廣告，構建用戶品牌心智及提高品牌知名度；及(v)搜索引擎優化等其他獲客優化方式。

下表載列我們用戶拉新和留存的詳細計劃。

活動	投資比例		
	2024年	2025年	2026年
線上廣告	18%	23%	25%
地推	50%	42%	40%
推薦獎勵	10%	10%	10%
線下點位曝光廣告	17%	20%	20%
搜索引擎優化等			
其他獲客優化方式	5%	5%	5%

通過上述組合策略，我們旨在提升精準獲客效率，提高獲客規模增速以及提升客戶在週期內對平台的業務貢獻。

- ii. 約5%將用於品牌推廣活動，包括品牌推廣及公共關係。例如，我們預期將投資於推廣Robotaxi品牌形象、舉辦品牌戰略發佈會、參加國內及國際汽車展覽會及交通行業論壇，以此鞏固品牌在大灣區內外的知名度，加強我們在Robotaxi運營方面的聲譽，並促進我們在大灣區外的擴張。

下表載列我們品牌活動的詳細計劃：

活動	投資比例		
	2024年	2025年	2026年
品牌建設	20%	20%	15%
品牌宣傳	40%	40%	45%
公共關係及溝通	40%	40%	40%

未來計劃及[編纂]用途

- 約10%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用於在出行行業價值鏈中建立戰略合作夥伴關係、投資及收購，以更豐富及更優質的服務產品矩陣優化用戶體驗、改善經營業績、增加市場滲透及鞏固行業領導地位。我們的潛在目標包括：
 - (i) 出行服務合作夥伴：
 - 流量端：我們旨在迅速擴大乘客群、降低用戶獲取成本、提升用戶質量。我們對擁有可轉化為出行場景的用戶流量平台感興趣。由於出行需求與本地生活（休閒娛樂等）具有場景上的強相關性，我們潛在的戰略合作與投資的目標包括本地生活類平台、垂直場景應用平台等。
 - 運力端：我們旨在快速擴張合規的運力規模和有效管理司機隊伍（提升司機黏性和上線率）。潛在的合作夥伴包括當地運力加盟商、其他車輛／司機服務和管理提供商等。我們預測合規的司機隊伍將逐步成為稀缺的供給側資源，我們計劃通過包括投資和收購在內的方式與可以達到監管側合規率要求的運力加盟商加強合作。
 - (ii) 技術服務合作夥伴：我們擬持續關注生成式AI技術的發展。我們相信其將推升人工智能數據解決方案的市場需求，並進一步推進人工智能數據解決方案自身的智能化、自動化進步。我們對專注於生成式AI技術及人工智能數據解決方案的早期創業公司充滿興趣。我們亦相信該技術將加速自動駕駛技術的研發和商業化落地。基於生成式AI技術提升自動駕駛感知能力的早期創業公司是我們的潛在合作目標。
 - (iii) 車隊銷售及維修合作夥伴：車隊銷售及維修基於地理位置而產生，具有區位上的規模聚焦效應，隨著我們出行服務業務在地域上的擴張，我們將同步開展車隊銷售及維修業務。我們將考慮通過戰略合作和投資收購的方式加大區域覆蓋。

未來計劃及[編纂]用途

- 車後車隊銷售及維修：我們旨在更好的滿足司機和運力加盟商對於降低車輛的維修保養成本、增加車輛運營時長等多元化的服務需求，從而提高司機黏性。潛在的合作夥伴包括具有成熟車後服務能力的非連鎖獨立車服公司。
- 能源合作夥伴：我們計劃與能源合作夥伴合作落地有人車和Robotaxi的日常充電服務，包括充電樁的建設、日常維護、提供具競爭力的能源價格等。潛在的合作夥伴包括電動汽車充電服務提供商。

根據弗若斯特沙利文的資料，相關市場相當分散，可能具備所需資格的潛在目標多種多樣，因此我們所聚焦的領域存在大量潛在目標。我們將繼續與整個產業鏈的合作夥伴建立戰略合作夥伴，並將根據業務合作的需要考慮投資或收購。我們計劃於未來三年投資三至五個項目，每個項目的金額約為[編纂]百萬港元至[編纂]百萬港元。預測該等投資將支持我們的主要業務分部的業務增長及提高效率。截至最後實際可行日期，尚未確定具體投資目標。我們將根據發展階段、合作需求及潛在合作夥伴的實際情況等因素審慎評估投資的必要性。

- 約10%或[編纂]百萬港元（相當於約人民幣[編纂]百萬元）預期將用作營運資金及一般公司用途。

未來計劃及[編纂]用途

根據我們的策略及[編纂][編纂]的擬定用途，我們於下文載列[編纂]的建議實施方案以供閣下參考。潛在投資者務請注意，以下實施方案乃基於多項基準及假設制定，而這些基準及假設不可避免地受諸多不確定因素及不可預測因素（尤其是本文件「風險因素」一節所載的風險因素）影響。因此，概不保證我們的業務計劃將按照估計時限實現，且我們的未來計劃可能根本無法實現。我們未來計劃的詳情載列如下：

	[編纂]用途					佔淨 [編纂] 百分比
	2024年	2025年	2026年	2026年後	總計	
	(百萬港元)					
自動駕駛及Robotaxi運營服務						
研發活動	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	40.0%
我們出行服務的產品升級及運營						
效率提升	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	20.0%
在我們實施地域擴張戰略過程中						
擴大用戶群、提高品牌知名度及 提升市場份額	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	20.0%
在出行行業價值鏈中建立戰略						
合作夥伴關係、投資及收購	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	10.0%
營運資金及一般公司用途	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	10.0%

倘[編纂]定於[編纂]的上限或[編纂]的下限，則[編纂]淨[編纂]將分別增加或減少至約[編纂]百萬港元及[編纂]百萬港元。倘[編纂]淨[編纂]高於或低於預期，則我們將就上述用途按比例調整淨[編纂]的分配。

倘我們將[編纂]淨[編纂]用於上述用途或在上述用途之間分配淨[編纂]方面有任何重大變動，我們將及時作出適當公告。

倘[編纂]淨[編纂]並未即時用作上述用途，我們僅將該等淨[編纂]存入持牌商業銀行及／或其他獲授權金融機構（定義見證券及期貨條例，或就非香港存款而言，則為相關司法管轄區的適用法律及法規）的短期計息賬戶。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

[編纂] 的 架 構

[編 纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

以下第I-1至I-[●]頁為本公司申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)出具的報告全文，以供收錄於本文件。



就歷史財務資料致CHENQI TECHNOLOGY LIMITED列位董事、中國國際金融香港證券有限公司、華泰金融控股(香港)有限公司及農銀國際融資有限公司的會計師報告

序言

本所(以下簡稱「我們」)謹此就第I-4至I-[●]頁所載Chenqi Technology Limited(「貴公司」)及其子公司(統稱「貴集團」)的歷史財務資料作出報告，該等歷史財務資料包括於2021年、2022年及2023年12月31日 貴集團的綜合財務狀況表及 貴公司的財務狀況表、截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度各年(「相關期間」)的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及重大會計政策資料及其他解釋資料(統稱「歷史財務資料」)。第I-4至I-[●]頁所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，其編製以供收錄於 貴公司於[●]就 貴公司股份在香港聯合交易所有限公司主板進行首次[編纂]而刊發的文件(「文件」)內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註1所載的編製及呈報基準編製真實而公允的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向 閣下報告。我們已根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德守則，並計劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在重大錯誤陳述獲取合理保證。

我們的工作涉及執程序以獲取與歷史財務資料所載金額及披露有關的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註1所載的編製及呈報基準編製真實而公允的歷史財務資料相關的內部控制，以設計在有關情況下適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體呈報方式。

我們相信，我們所獲取的證據充分及恰當，可為我們的意見提供基準。

意見

我們認為，就會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註1所載的編製及呈報基準，真實而公允地反映 貴公司及 貴集團於2021年、2022年及2023年12月31日的財務狀況，以及 貴集團於相關期間的財務表現及現金流量。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則及公司(清盤及雜項條文)條例呈報事項

調整

在編製歷史財務資料時，未對第I-4頁界定的相關財務報表作出任何調整。

股息

我們提述歷史財務資料附註30(h)，該附註說明 貴公司並無就相關期間派付任何股息。

貴公司並無法定財務報表

貴公司自註冊成立以來並無編製任何法定財務報表。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道10號

太子大廈8樓

[●]

歷史財務資料

下文所載的歷史財務資料為本會計師報告的組成部分。

作為歷史財務資料基礎的 貴集團於相關期間的綜合財務報表，已由畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)廣州分所根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則審計(「相關財務報表」)。

附錄一

會計師報告

綜合損益表

(以人民幣列示)

	附註	截至12月31日止年度		
		2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
收入	4	1,013,529	1,368,359	2,161,063
收入成本		<u>(1,258,646)</u>	<u>(1,514,269)</u>	<u>(2,311,508)</u>
毛損		(245,117)	(145,910)	(150,445)
其他收入	5	47,455	31,750	54,315
銷售及營銷開支		(264,667)	(231,354)	(218,895)
一般及行政開支		(99,860)	(106,772)	(154,979)
研發開支		(116,623)	(105,401)	(118,943)
貿易及其他應收款項的信貸虧損	31(a)	(872)	(3,905)	(2,203)
其他淨虧損		<u>(3,791)</u>	<u>(47)</u>	<u>(2,703)</u>
經營虧損		(683,475)	(561,639)	(593,853)
財務成本	6(a)	(1,152)	(2,640)	(2,615)
可轉換可贖回優先股的賬面值變動	26	–	(10,407)	(64,502)
向投資者發行的其他金融負債的 賬面值變動	27	<u>–</u>	<u>(52,097)</u>	<u>(31,824)</u>
除稅前虧損		(684,627)	(626,783)	(692,794)
所得稅	7(a)	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>
年內虧損		<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>
以下各方應佔：				
貴公司權益股東		<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>
每股虧損	10			
基本及攤薄(人民幣元)		<u>(7.61)</u>	<u>(6.96)</u>	<u>(7.69)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

(以人民幣列示)

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
年內虧損	(684,627)	(626,783)	(692,794)
隨後可重新分類至損益的項目：			
換算境外業務財務報表產生的			
匯兌差額	<u>—</u>	<u>(319)</u>	<u>(8,212)</u>
年內其他全面收益	<u>—</u>	<u>(319)</u>	<u>(8,212)</u>
年內總全面收益	<u>(684,627)</u>	<u>(627,102)</u>	<u>(701,006)</u>
以下各方應佔：			
貴公司權益股東	<u>(684,627)</u>	<u>(627,102)</u>	<u>(701,006)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表
(以人民幣列示)

	附註	2021年 人民幣千元	於12月31日 2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
非流動資產				
物業、廠房及設備	11	28,282	28,171	63,752
使用權資產	12	22,245	15,169	45,445
無形資產	13	4,446	11,687	29,303
其他非流動資產	14	3,269	29,581	8,774
		<u>58,242</u>	<u>84,608</u>	<u>147,274</u>
流動資產				
存貨	16	–	7,142	18,311
貿易應收款項	17	5,913	14,261	20,044
預付款項、按金及其他應收款項	18	18,620	106,876	124,549
受限制現金	19	18,725	987	–
現金及現金等價物	20	86,981	553,666	612,858
		<u>130,239</u>	<u>682,932</u>	<u>775,762</u>
流動負債				
貿易應付款項及應付票據	21	52,845	58,070	78,168
應計費用及其他應付款項	22	232,139	424,400	153,043
貸款及借款	23	10,000	23,011	14,033
合約負債	24	1,292	2,140	2,837
租賃負債	25	9,854	11,535	31,007
可轉換可贖回優先股	26	–	247,973	1,161,283
向投資者發行的其他金融負債	27	–	726,813	888,913
		<u>306,130</u>	<u>1,493,942</u>	<u>2,329,284</u>
流動淨負債		<u>(175,891)</u>	<u>(811,010)</u>	<u>(1,553,522)</u>
總資產減流動負債		<u>(117,649)</u>	<u>(726,402)</u>	<u>(1,406,248)</u>
非流動負債				
貸款及借款	23	–	17,027	13,000
遞延收入	28	18,273	–	–
租賃負債	25	15,816	6,211	10,916
		<u>34,089</u>	<u>23,238</u>	<u>23,916</u>
淨負債		<u>(151,738)</u>	<u>(749,640)</u>	<u>(1,430,164)</u>
資本及儲備				
股本	30	309	309	310
儲備		<u>(152,047)</u>	<u>(749,949)</u>	<u>(1,430,474)</u>
總虧絀		<u>(151,738)</u>	<u>(749,640)</u>	<u>(1,430,164)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

貴公司財務狀況表

(以人民幣列示)

	附註	於12月31日		
		2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
非流動資產				
於子公司權益	15	850,953	958,673	2,000,905
流動資產				
預付款項及其他應收款項	18	—	—	4,833
現金及現金等價物	20	2	238,638	20,252
		2	238,638	25,085
流動負債				
應計費用及其他應付款項	22	—	—	10,754
可轉換可贖回優先股	26	—	247,973	1,161,283
向投資者發行的其他 金融負債	27	—	221,849	14,665
		—	469,822	1,186,702
流動淨資產／(負債)		2	(231,184)	(1,161,617)
淨資產		850,955	727,489	839,288
資本及儲備				
股本	30	309	309	310
儲備		850,646	727,180	838,978
總權益		850,955	727,489	839,288

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合權益變動表

(以人民幣列示)

	股份支付					累計虧損 /(虧絀)	總權益 /(虧絀)
	股本	股份溢價	資本公積	付款儲備	匯兌儲備		
	人民幣千元 附註30(b)	人民幣千元 附註30(c)	人民幣千元 附註30(d)	人民幣千元 附註30(e)	人民幣千元 附註30(f)		
於2021年1月1日的結餘	309	899,684	45,141	-	1,203	(432,058)	514,279
截至2021年12月31日止年度的權益變動							
年內虧損及總全面收益	-	-	-	-	-	(684,627)	(684,627)
股東豁免支付開支	-	-	2,601	-	-	-	2,601
以權益結算的股份支付交易	-	-	-	16,009	-	-	16,009
於2021年12月31日的結餘	<u>309</u>	<u>899,684</u>	<u>47,742</u>	<u>16,009</u>	<u>1,203</u>	<u>(1,116,685)</u>	<u>(151,738)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

	股份支付							總虧絀
	股本	股份溢價	資本公積	付款儲備	匯兌儲備	其他儲備	累計虧損	
	人民幣千元 附註30(b)	人民幣千元 附註30(c)	人民幣千元 附註30(d)	人民幣千元 附註30(e)	人民幣千元 附註30(f)	人民幣千元 附註30(g)	人民幣千元	
於2022年1月1日的結餘	309	899,684	47,742	16,009	1,203	-	(1,116,685)	(151,738)
截至2022年12月31日止年度的								
權益變動								
年內虧損	-	-	-	-	-	-	(626,783)	(626,783)
年內其他全面收益	-	-	-	-	(319)	-	-	(319)
年內總全面收益	-	-	-	-	(319)	-	(626,783)	(627,102)
股東豁免支付開支	-	-	1,350	-	-	-	-	1,350
根據境內股份激勵計劃認購								
受限制股份單位	-	-	1,900	-	-	-	-	1,900
以權益結算的股份支付交易	-	-	-	33,166	-	-	-	33,166
向投資者發行其他金融負債	-	-	-	-	-	(7,216)	-	(7,216)
於2022年12月31日的結餘	<u>309</u>	<u>899,684</u>	<u>50,992</u>	<u>49,175</u>	<u>884</u>	<u>(7,216)</u>	<u>(1,743,468)</u>	<u>(749,640)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

	股份支付							總虧絀
	股本	股份溢價	資本公積	付款儲備	匯兌儲備	其他儲備	累計虧損	
	人民幣千元 附註30(b)	人民幣千元 附註30(c)	人民幣千元 附註30(d)	人民幣千元 附註30(e)	人民幣千元 附註30(f)	人民幣千元 附註30(g)	人民幣千元	
於2023年1月1日的結餘	309	899,684	50,992	49,175	884	(7,216)	(1,743,468)	(749,640)
截至2023年12月31日止年度 的權益變動								
年內虧損	-	-	-	-	-	-	(692,794)	(692,794)
年內其他全面收益	-	-	-	-	(8,212)	-	-	(8,212)
年內總全面收益	-	-	-	-	(8,212)	-	(692,794)	(701,006)
股東豁免支付開支	-	-	2,563	-	-	-	-	2,563
認購受限制股份以取代境內 股份獎勵	1	1,899	(1,900)	-	-	-	-	-
以權益結算的股份支付交易	-	-	-	26,386	-	-	-	26,386
視作投資者出資	-	-	-	-	-	12,522	-	12,522
向投資者發行其他金融負債	-	-	-	-	-	(20,989)	-	(20,989)
於2023年12月31日的結餘	<u>310</u>	<u>901,583</u>	<u>51,655</u>	<u>75,561</u>	<u>(7,328)</u>	<u>(15,683)</u>	<u>(2,436,262)</u>	<u>(1,430,164)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

綜合現金流量表

(以人民幣列示)

	附註	截至12月31日止年度		
		2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
經營活動				
經營所用現金	20(b)	(442,976)	(665,819)	(583,127)
已付所得稅		—	—	—
經營活動所用淨現金		<u>(442,976)</u>	<u>(665,819)</u>	<u>(583,127)</u>
投資活動				
已收利息		10,850	12,260	14,497
購買物業、廠房及設備付款		(17,433)	(38,262)	(20,303)
購買無形資產付款		(3,582)	(11,606)	(21,382)
投資活動所用淨現金		<u>(10,165)</u>	<u>(37,608)</u>	<u>(27,188)</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

附錄一

會計師報告

	附註	截至12月31日止年度		
		2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
融資活動				
已付租金的本金部分	20(c)	(4,166)	(9,605)	(17,522)
已付租金的利息部分	20(c)	(1,033)	(1,054)	(1,191)
根據境內股份激勵計劃認購受限制 股份單位所得款項		–	1,900	–
發行可轉換可贖回優先股所得款項	20(c)	–	226,249	107,693
行使認股權證所得款項	20(c)	–	–	680,022
向投資者發行其他金融負債所得 款項	20(c)	–	667,500	468,600
向投資者償還其他金融負債	20(c)	–	–	(667,500)
投資者預付款項所得款項	20(c)	–	249,924	125,000
與向投資者發行的可轉換可贖回 優先股及其他金融負債有關的 專業開支的付款		(157)	(4,206)	(4,438)
[編纂]		[編纂]	[編纂]	[編纂]
貸款及借款所得款項	20(c)	10,000	40,000	10,000
償還貸款及借款	20(c)	–	(10,000)	(23,000)
已付利息	20(c)	(119)	(1,548)	(1,429)
融資活動所得淨現金		<u>4,525</u>	<u>1,159,160</u>	<u>673,006</u>
現金及現金等價物淨(減少)/ 增加額		(448,616)	455,733	62,691
年初現金及現金等價物	20(a)	535,597	86,981	553,666
匯率變動對所持現金的影響		–	10,952	(3,499)
年末現金及現金等價物	20(a)	<u>86,981</u>	<u>553,666</u>	<u>612,858</u>

隨附附註為歷史財務資料的一部分。

歷史財務資料附註

1 歷史財務資料的編製及呈報基準

1.1 一般資料

Chenqi Technology Limited (「貴公司」) 於2019年4月30日根據開曼群島法例第22章公司法(1961年第3號法例，經綜合及修訂)在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。

貴公司及其子公司(統稱「貴集團」)主要於中華人民共和國(「中國」)從事出行服務、技術服務及車隊銷售及維修業務。貴公司為一家投資控股公司，其自身並未開展任何實質性的業務經營，僅透過其子公司進行主要業務經營。

於本報告日期，貴公司並無編製經審計法定財務報表，原因是貴公司無須遵守註冊成立司法管轄區相關規則及法規項下的法定審計規定。貴集團有法定要求的子公司的財務報表乃根據適用於其註冊成立及／或成立所在國家的實體的相關會計規則及法規編製。

1.2 編製及呈列基準

歷史財務資料乃根據由國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的所有適用國際財務報告會計準則編製。所採納的重大會計政策資料的進一步詳情載於附註2。

國際會計準則理事會已發佈若干新訂及經修訂國際財務報告會計準則。就編製本歷史財務資料而言，貴集團已採納所有於相關期間適用的新訂及經修訂國際財務報告會計準則。貴集團於整個相關期間一貫採納載於附註2的會計政策，且貴集團並未提早採納任何於2023年1月1日開始的會計期間尚未生效的新準則或詮釋。於2023年1月1日開始的會計期間已發佈但尚未生效的經修訂及新訂會計準則及詮釋載於附註34。

歷史財務資料亦符合香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則的適用披露條文。

於相關期間，貴集團乃透過廣州祺宸科技有限公司(「祺宸科技」)及其子公司開展若干業務。於2019年7月10日，貴公司的間接全資子公司廣州宸祺出行科技有限公司(「外商獨資企業」)與祺宸科技及其登記股東之間訂立一系列合約安排(「合約安排」)。合約安排的詳情載於本文件「合約安排」一節。整體而言，合約安排使外商獨資企業能夠有效控制祺宸科技並獲取祺宸科技的絕大部分經濟利益。因此，祺宸科技被視為貴集團的控股子公司，且祺宸科技及其子公司於相關期間的財務狀況及經營業績併入貴集團的歷史財務資料。

於2023年12月31日，貴集團產生累計虧損人民幣2,436,262,000元，於2023年12月31日錄得流動淨負債人民幣1,553,522,000元及淨負債人民幣1,430,164,000元。流動淨負債及淨負債狀況主要是由於2023年12月31日可轉換可贖回優先股及向投資者發行的其他金融負債合共人民幣2,050,196,000元分類為金融負債(見附註26及27)。經考慮以下因素，貴公司董事認為，不存在與個別或共同可能對貴集團持續經營能力產生重大疑問的事件或情況有關的重大不確定因素：

- 管理層已評估，向投資者發行的其他金融負債將於若干指定事件完成後轉換為貴公司的可轉換可贖回優先股(見附註27)，且可轉換可贖回優先股的優先權及贖回特徵將於合資格[編纂]後終止(見附註26)，因此，可贖回可轉換優先股及向投資者發行的其他金融負債將

轉換為權益，從而導致 貴集團的流動淨負債及淨負債狀況大幅改善。若剔除可轉換可贖回優先股以及向投資者發行的其他金融負債， 貴集團於2023年12月31日的流動淨資產狀況將為人民幣496,674,000元以及淨資產狀況將為人民幣620,032,000元；

- 於2023年12月31日， 貴集團的未動用銀行融資為人民幣50,000,000元， 貴集團可於必要時將其動用，以滿足其流動性需求；及
- 董事已審閱 貴集團的現金流量預測（涵蓋自2023年12月31日起計超過十二個月的期間）且認為 貴集團將具備充足的營運資金用於支付到期應付的負債及義務，並自2023年12月31日起至少在未來十二個月內維持其運營。

因此，歷史財務資料按持續經營基準編製。

1.3 子公司

截至本報告日期， 貴公司擁有以下主要子公司（全部均為私有公司）：

公司名稱	註冊成立／ 成立地點及日期	註冊／繳足股本	貴公司應佔權益百分比		主要業務
			直接	間接	
Chenqi On Time Technology Limited (ii)	英屬維爾京群島 2019年5月31日	50,000美元／零	100%	—	投資控股
宸祺（香港）科技有限公司(iii)	香港 2019年6月11日	1港元／1港元	100%	—	投資控股
廣州宸祺出行科技有限公司 （「宸祺出行」）(i)(iv)(vi)	中國 2019年6月18日	300,000,000美元／ 249,372,319美元	99.86%	0.14%	汽車銷售及維修以及提供技術服務
廣州宸祺汽車服務有限公司(i)(iv)(vi)	中國 2019年6月19日	29,133,700美元／ 26,220,330美元	100%	—	暫無
廣州祺宸科技有限公司 （「祺宸科技」）(i)(iv)(v)(vi)	中國 2018年3月29日	人民幣10,000,000元／ 人民幣10,000,000元	—	100%	提供出行服務

附註：

- i 該等實體的正式名稱為中文。英文名稱僅供識別。
- ii 該實體無須遵守註冊成立司法管轄區相關規則及法規項下的法定審計規定。
- iii 該實體根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）編製截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的財務報表。該等財務報表已由畢馬威會計師事務所審計。

iv 該等實體根據中華人民共和國財政部頒佈的中國企業會計準則編製截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的財務報表。該等財務報表已由畢馬威華振會計師事務所(特殊普通合伙)廣州分所審計。

v 該實體由 貴集團透過合約安排控制。

vi 該等實體在中國成立為有限公司。

貴集團旗下所有公司均已採納12月31日作為彼等財政年度的結束日期。

2 重大會計政策資料

(a) 計量基準

貴公司的功能貨幣為美元(「美元」)。歷史財務資料乃以人民幣(「人民幣」)呈列，除每股股份盈利資料外，約整至最接近千位數。編製歷史財務資料所使用的計量基準為歷史成本基準，按公允價值計入損益的金融資產以公允價值列示則除外(如附註2(d)說明)。

(b) 使用估計及判斷

根據國際財務報告會計準則編製歷史財務資料要求管理層作出判斷、估計及假設，而該等判斷、估計及假設會影響政策的應用以及資產、負債、收益及開支的呈報金額。該等估計及相關假設乃基於過往經驗及在有關情況下視為合理的各項其他因素作出，其結果構成對未能透過其他來源確定的資產及負債的賬面值作出判斷的基礎。實際結果可能有別於該等估計。

該等估計及相關假設會持續予以審閱。倘會計估計的修訂僅對作出修訂的期間產生影響，則有關修訂於該期間內確認，或倘修訂對現時及未來期間均產生影響，則會於作出該修訂期間及未來期間內確認。

管理層於應用國際財務報告會計準則時所作出對歷史財務資料有重大影響的判斷以及估計不確定因素的主要來源載於附註3。

(c) 綜合入賬

(i) 子公司

子公司指 貴集團控制之實體。倘 貴集團因參與實體之營運而承受或享有其可變動回報，並有能力透過其對實體之權力影響該等回報，則 貴集團對該實體擁有控制權。當評估 貴集團是否擁有權力時，僅考慮實質權力(由 貴集團及其他人士持有)。

於子公司的投資由控制開始當日至控制終止當日於綜合財務報表中綜合計算。集團內公司間結餘、交易及現金流量以及任何因集團內公司間交易而產生的未變現利潤均在編製綜合財務報表時全數對銷。集團內公司間交易所產生的未變現虧損以處理未變現收益的同樣方式對銷，惟僅會在無減值憑證的情況下進行。

倘 貴集團於子公司之權益變動不會導致喪失控制權，則作為股權交易入賬，借此就綜合權益內之控股及非控股權益金額會作出調整，以反映相關權益變動，惟不會對商譽作出調整，亦不會確認盈虧。

當 貴集團喪失對子公司的控制權，將按出售於該子公司的全部權益入賬，而所產生的盈虧於損益中確認。任何在喪失控制權之日仍保留的該前子公司權益按公允價值確認，而此金額被視為初始確認金融資產的公允價值，或(如適用)首次確認於聯營公司或合營企業的投資的成本。

於 貴公司的財務狀況表中，於子公司的投資按成本減減值虧損列賬(見附註2(h)(ii))。

(ii) 通過合約安排控制的子公司

由於 貴集團的若干業務根據相關中國法律法規限制或禁止外商投資（「相關業務」），故 貴集團透過祺宸科技及其子公司在中國經營相關業務，祺宸科技的股權由若干登記股東（統稱「登記股東」）持有。 貴集團與祺宸科技及登記股東簽訂合約安排。合約安排包括獨家技術諮詢服務協議、業務經營協議、獨家購買權協議、股權質押協議及股東權利委託協議，使得 貴集團能夠：

- 管理祺宸科技的財務及經營政策；
- 行使權益持有人對祺宸科技的投票權；
- 收取祺宸科技產生的絕大部分經濟利益回報以換取外商獨資企業酌情決定獨家提供的技術諮詢及管理服務；
- 在適用的中國法律允許的情況下或根據獨家購買權協議規定的條件，取得不可撤銷的獨家購買權，隨時在不涉及支付進一步對價的情況下購買祺宸科技的部分或全部股權、資產及業務；及
- 自其各自的登記股東取得全部股權質押作為擔保合約安排項下登記股東及祺宸科技履約義務的抵押品。

因此， 貴集團實際已獲得對祺宸科技的控制權，因參與祺宸科技之營運享有其可變回報，並有能力通過其對祺宸科技的權力影響該等回報。故 貴集團控制祺宸科技及其子公司，並將該等公司作為 貴集團控制的子公司入賬。

(d) 衍生金融工具

衍生金融工具按公允價值確認。於各報告期末，公允價值予以重新計量。重新計量公允價值的收益或虧損即時於損益確認。

(e) 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累計折舊及減值虧損列賬（見附註2(h)(ii)）。

報廢或出售物業、廠房及設備項目所產生的收益或虧損按出售淨所得款項與該項目的賬面值之間的差額釐定，並於報廢或出售日期於損益中確認。

折舊按於下列物業、廠房及設備項目估計可使用年期使用直線法撇銷成本或估值計算：

租賃物業裝修	4至5年
辦公設備及傢具	5年
運營設備	3至10年
車輛	5年

資產的可使用年期及殘值（如有）均每年予以檢討。

(f) 無形資產

研發成本包括所有直接用於研發活動或可按合理基準分配至有關活動的成本。由於 貴集團研發活動的性質，有關成本確認為資產之一的條件一般須在項目開發階段的後期才達成，而餘下的開發成本已微不足道。因此，研究成本及開發成本一般於發生期間內確認為開支。

貴集團收購的無形資產按成本減累計攤銷（若估計可使用年期有限）及減值虧損（見附註2(h)(ii)）列賬。

可使用年期有限的無形資產攤銷於資產的估計可使用年期內按直線法於損益中扣除。無形資產的可使用年期乃根據技術陳舊等因素釐定。下列可使用年期有限的無形資產自可供使用之日起攤銷，其估計可使用年期如下：

軟件	3至5年
----	------

攤銷期間及方式均每年予以檢討。

(g) 租賃資產

貴集團於合約開始時評估有關合約是否屬租賃或包含租賃。倘合約為換取對價而給予在一段時間內控制可識別資產使用的權利，則該合約屬租賃或包含租賃。當客戶同時有權操縱可識別資產的用途及自有關用途獲得絕大部分經濟利益時，即已轉移控制權。

(i) 作為承租人

倘合約包含租賃部分和非租賃部分， 貴集團選擇不區分非租賃部分，而將所有租賃的各租賃部分和任何有關非租賃部分入賬列作單一租賃部分。

於租賃開始日期， 貴集團確認使用權資產和租賃負債（不包括租期為12個月或以下的短期租賃及低價值資產租賃）。當 貴集團就低價值資產訂立租約時， 貴集團會按逐項租賃決定是否將租賃資本化。與未資本化租賃相關的租賃付款在租期內系統性地確認為開支。

當租賃被資本化時，租賃負債按租期內應付租賃付款的現值初始確認，當中使用租賃所隱含的利率貼現，或如利率不易釐定，則使用相關增量借貸利率。於初始確認後，租賃負債按攤銷成本計量及使用實際利率法計算利息開支。不取決於指數或利率的可變租賃付款並未包括於租賃負債的計量中，因此於產生的會計期間自損益扣除。

於租賃被資本化時確認的使用權資產初步按成本計量，包括租賃負債的初步金額加上於開始日期或之前作出的任何租賃付款，以及所產生的任何初步直接成本。如適用，使用權資產的成本亦包括拆除及移除相關資產或恢復相關資產或該資產所在工地所產生的估計成本，貼現至其現值，並扣除任何已收取的租賃獎勵。使用權資產其後按成本減累計折舊及減值虧損列賬（見附註2(h)(ii)）。於折舊期間（以估計可使用年期或租期兩者的較早者為準）使用直線法計算折舊，以撇銷使用權資產項目的成本。

倘指數或利率的變動導致未來租賃付款出現變動；或倘 貴集團預期根據殘值擔保應付的估計金額出現變動；或倘 貴集團重新評估是否合理確定將行使購買、續期或終止選擇權導致出現變動，則將重新計量租賃負債。於按此方式重新計量租賃負債時，會對使用權資產的賬面值作出相應調整，或如使用權資產的賬面值已減至零，則調整將計入損益。

倘租賃範圍或對價出現並非單獨入賬列作租賃的原有租賃合約所規定的變動（「租賃修改」），亦會重新計量租賃負債。在此情況下，租賃負債基於經修訂租賃付款及租期，使用修改生效日期的經修訂貼現率重新計量。

於綜合財務狀況表內，長期租賃負債的流動部分按於報告期後十二個月內到期償付的合約付款現值釐定。

(ii) 作為出租人

當 貴集團作為出租人，其在租賃開始時將每項租賃釐定為融資租賃或經營租賃。倘其將相關資產所有權附帶的絕大部分風險及回報轉移至承租人，則租賃分類為融資租賃。如不屬此情況，則租賃分類為經營租賃。

當合約包含租賃及非租賃部分， 貴集團按相對獨立的銷售價格將合約中對價分配到各部分。經營租賃的租金收入根據附註2(s)(iv)確認。

當 貴集團為中間出租人，倘總租約為短期租賃， 貴集團豁免遵守附註2(g)(i)所載規定，則 貴集團將分租分類為經營租賃。

(h) 信貸虧損及資產減值

(i) 金融工具的信貸虧損

貴集團就按攤銷成本計量的金融資產（包括現金及現金等價物以及貿易及其他應收款項）的預期信貸虧損確認虧損撥備。

按公允價值計量的其他金融資產無須進行預期信貸虧損評估。

預期信貸虧損的計量

預期信貸虧損為對信貸虧損的概率加權估計。信貸虧損以所有預期現金不足額（即 貴集團按照合約應收的現金流量與 貴集團預期可收取的現金流量之間的差額）的現值計量。

倘貼現的影響重大，則預期現金不足額將採用以下貼現率貼現：

- 固定利率的金融資產以及貿易及其他應收款項：於初始確認時釐定的實際利率或其近似值；
- 浮息金融資產：即期實際利率；

於估計預期信貸虧損時考慮的最長期間為 貴集團承受信貸風險的最長合約期間。

於計量預期信貸虧損時， 貴集團會考慮在無需付出過多成本或努力下即可獲得的合理可靠資料，包括有關過往事件、現時狀況及未來經濟狀況預測的資料。

預期信貸虧損將採用以下基準計量：

- 12個月預期信貸虧損：指報告日期後12個月內可能發生的違約事件所導致的預期虧損；及
- 整個存續期的預期信貸虧損：指預期信貸虧損模型適用項目在預期年內所有可能發生的違約事件所導致的預期虧損。

貿易應收款項的虧損撥備一般按相當於整個存續期的預期信貸虧損的金額計量。該等金融資產的預期信貸虧損是利用基於 貴集團過往信貸虧損經驗的撥備矩陣估算，並按在報告日期債務人的特定因素及對當前和預測整體經濟狀況的評估作出調整。

至於所有其他金融工具， 貴集團會以相當於12個月預期信貸虧損的金額確認虧損撥備，除非自初始確認以來該金融工具的信貸風險大幅上升，在此情況下，虧損撥備會以相當於整個存續期的預期信貸虧損的金額計量。

信貸風險大幅上升

評估金融工具的信貸風險自初始確認以來有否大幅上升時， 貴集團會比較於報告日期及於初始確認日期評估的金融工具發生違約的風險。作出重新評估時， 貴集團認為，倘(i)借款人不大可能在 貴集團無追索權採取變現抵押(如持有)等行動的情況下向 貴集團悉數支付其信貸債務；或(ii)金融資產已逾期30日，則發生違約事件。 貴集團會考慮合理可靠的定量及定性資料，包括過往經驗及在無需付出過多成本或努力下即可獲得的前瞻性資料。

具體而言，評估信貸風險自初始確認以來有否大幅上升時會考慮以下資料：

- 未能按合約到期日期支付本金或利息；
- 金融工具外部或內部信貸評級(如有)實際或預期顯著惡化；
- 債務人經營業績實際或預期顯著惡化；及
- 科技、市場、經濟或法律環境的目前或預期變動對債務人向 貴集團履行其責任的能力有重大不利影響。

信貸風險大幅上升的評估視乎金融工具的性質按個別基準或共同基準進行。倘評估按共同基準進行，則金融工具按共同的信貸風險特徵(如逾期狀況及信貸風險評級)進行分組。

貴集團於各報告日期重新計量預期信貸虧損，以反映金融工具的信貸風險自初始確認以來發生的變動。預期信貸虧損金額的任何變動均會於損益中確認為減值收益或虧損。 貴集團確認所有金融工具的減值收益或虧損，並通過虧損撥備賬目對其賬面值作出相應調整，惟按公允價值計入其他全面收益(可撥回)計量的債務證券之投資除外，就此而言虧損撥備於其他全面收益確認並於公允價值儲備(可撥回)中累計。

利息收入的計算基準

按照附註2(s)(v)確認的利息收入乃基於金融資產的賬面總值計算，除非該金融資產出現信貸減值，在此情況下，利息收入按該金融資產的攤銷成本(即賬面總值減虧損撥備)計算。

於各報告日期，貴集團會評估金融資產是否出現信貸減值。當發生一項或多項對金融資產估計未來現金流量有不利影響的事件時，即表示金融資產出現信貸減值。

金融資產信貸減值的證據包括以下可觀察事件：

- 債務人出現嚴重財務困難；
- 違反合約，如欠繳或逾期事件；
- 借款人很有可能將告破產或進行其他財務重組；
- 科技、市場、經濟或法律環境出現重大變動，對債務人有不利影響；或
- 由於發行人的財務困難，證券的活躍市場消失。

撤銷政策

倘日後實際上收回款項無望，貴集團則會撤銷（部分或全部）金融資產的賬面總值。該情況通常出現在貴集團確定債務人沒有資產或可產生足夠現金流量的收入來源來償還所撤銷的金額。

隨後收回過往已撤銷的資產於收回期間在損益內確認為減值撥回。

(ii) 其他非流動資產減值

貴集團於各報告期末審閱內部及外部資料來源，以識別下列資產是否出現減值，或（商譽則除外）過往已確認的減值虧損是否已不再存在或可能減少的跡象：

- 物業、廠房及設備；
- 使用權資產；
- 無形資產；及
- 於貴公司財務狀況表中於子公司的投資。

倘出現任何上述跡象，則會估計有關資產的可收回金額。此外，對於商譽，無論是否有任何減值跡象，貴集團均每年估計可收回金額。

— 計算可收回金額

資產的可收回金額為其公允價值減出售成本與使用價值兩者的較高者。在評估使用價值時，估計未來現金流量會按照可以反映當時市場對貨幣時間值的評估及該項資產的特定風險的稅前貼現率，貼現至其現值。倘資產所產生現金流入基本上並非獨立於其他資產所產生的現金流入，則於能獨立產生現金流入的最小資產組別（即現金產生單位）層面釐定可收回金額。

— 確認減值虧損

倘資產或其所屬現金產生單位的賬面值超過其可收回金額，則於損益確認減值虧損。就現金產生單位確認的減值虧損會首先分配以減少分配至現金產生單位（或單位組別）的任何商譽的賬面值，然後按比例分配以減少該單位（或單位組別）中其他資產的賬面值，惟資產的賬面值不會減至低於其個別公允價值減出售成本（如可計量）或使用價值（如可釐定）。

一 撥回減值虧損

就除商譽以外的資產而言，倘用於釐定可收回金額的估計出現有利變化，則撥回減值虧損。商譽的減值虧損不會撥回。

撥回減值虧損僅限於過往年度並未確認減值虧損而應釐定的資產賬面值。撥回減值虧損在確認撥回的期間計入損益。

(i) 存貨

存貨指日常業務過程中持有以作銷售，或於提供服務過程中耗用的材料或物料形式持有的資產。

存貨乃按成本及可變現淨值兩者中的較低者入賬。

成本乃按個別識別者或加權平均基準（以適用者為準）計算，並包括所有採購成本及將存貨運至現址及達至目前狀況所產生的其他成本。

可變現淨值乃按於日常業務過程中的估計售價減去銷售所需的估計成本計算。

存貨出售時，該等存貨的賬面值於確認有關收入的期間確認為開支。

存貨任何撇減至可變現淨值的金額及所有存貨虧損在撇減或虧損產生期間確認為開支。存貨的任何撇減的任何撥回金額，在作出撥回期間確認為已確認為開支的存貨金額的減少。

(j) 合約負債

倘客戶於貴集團確認相關收入前支付對價，則確認合約負債（見附註2(s)）。倘於貴集團確認相關收入前，貴集團有無條件權利收取不可退還對價，合約負債亦予以確認。於該等情況下，亦確認相應應收款項（見附註2(k)）。

(k) 貿易及其他應收款項

應收款項於貴集團有無條件權利收取對價時予以確認。倘對價僅隨時間推移即會成為到期應付，則收取對價之權利為無條件。

不包含重要融資成分的貿易應收款項初步按其交易價格計量。所有應收款項隨後使用實際利率法按攤銷成本減信貸虧損撥備入賬（見附註2(h)(i)）。

(l) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及手頭現金、存放於銀行及其他金融機構的活期存款，以及可隨時兌換為已知金額現金且價值變動風險不大，並於購入後三個月內到期的短期及高流通性投資。現金及現金等價物根據附註2(h)(i)所載的政策評估預期信貸虧損。

(m) 貿易及其他應付款項

貿易及其他應付款項初步按公允價值確認。初始確認後，貿易及其他應付款項則按攤銷成本列賬，惟倘若貼現的影響並不重大，則按成本列賬。

(n) 可轉換可贖回優先股

可轉換可贖回優先股產生金融負債，原因是其可於發生若干超出 貴集團及優先股東控制範圍的觸發事件時贖回。

於初始確認時，可轉換可贖回優先股產生的贖回負債按贖回金額的現值計量。後續贖回負債賬面值變動於損益中確認。

當可轉換可贖回優先股轉換為普通股時，金融負債的賬面值轉撥至股本及股份溢價。

(o) 認股權證及相關貸款

於相關期間， 貴公司向若干投資者發行認股權證，賦予彼等認購 貴公司可轉換可贖回優先股的權利。就發行認股權證而言，投資者同時向 貴集團的子公司提供貸款。待若干特定事件完成後， 貴集團須向投資者償還貸款，而投資者須行使認股權證及認購 貴公司可轉換可贖回優先股。

於綜合財務報表中，當有足夠跡象顯示發行認股權證及相關貸款實質上構成單一金融工具時，認股權證及相關貸款合併計算並處理，猶如其為單一金融工具。認股權證及相關貸款作為單一金融工具，由於其於在發生若干超出 貴集團及投資者控制範圍的觸發事件時贖回，故產生金融負債。由於該工具包含負債及權益部分，故該工具作為複合金融工具入賬。於初始確認時，認股權證及相關貸款產生的贖回負債按贖回金額的現值計量。贖回金額的現值（即負債部分單獨釐定的金額）與就發行認股權證及相關貸款所收取的對價（即複合金融工具整體的公允價值）之間的差額於權益中確認。後續贖回負債賬面值的變動於損益中確認。

在 貴公司的財務報表中，認股權證確認為衍生負債，並根據附註2(d)所載的會計政策入賬。

(p) 計息借款

計息借款初步按公允價值減交易成本計算。初始確認後，計息借款使用實際利率法按攤銷成本列賬。利息開支根據 貴集團有關借款成本的會計政策確認（見附註2(u)）。

(q) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及向界定供款退休計劃的供款

薪金、年終花紅、有薪年假、向界定供款退休計劃的供款及非金錢福利成本均於僱員提供有關服務的期間累計。凡有關付款或結算被延遲及其具重大影響，則該等款項按現值列賬。

(ii) 股份支付付款

貴集團實行若干以權益結算的股份支付薪酬計劃，據此， 貴集團從僱員獲得服務，作為 貴集團權益工具的對價。

授予僱員的股份獎勵的公允價值確認為僱員成本，而股份支付付款儲備會相應增加。公允價值於授出日期計量，並計及授出股份獎勵的條款及條件。倘僱員須符合歸屬條件方可無條件享有該等股份獎勵，則計及股份獎勵將歸屬的可能性後，股份獎勵的估計公允價值總額於歸屬期內分攤。

預期將歸屬的股份獎勵數目須於歸屬期內作出審閱。除非原本僱員開支合資格確認為資產，對過往年度確認的累計公允價值作出的任何所需調整均於回顧期間的損益中扣除／計入，並對股份支付付款儲備作出相應調整。於歸屬日，確認為開支的金額會作出調整，以反映已歸屬的股份獎勵的實際數目（並對權益作出相應調整）。購股權的權益金額於資本公積中確認，直至購股權獲行使（此時有關金額計入就已發行股份而於股本中確認的金額）或購股權屆滿（此時有關金額直接轉撥至保留利潤）。受限制股份單位的權益金額於資本公積中確認，直至獎勵股份獲歸屬。

倘向僱員授出新股份獎勵，且於授出該等新股份獎勵當日，實體將授出的新股份獎勵確定為已註銷股份獎勵的替代股份獎勵，實體須按視同對原授出股份獎勵進行修訂的方式對授出的替代股份獎勵進行會計處理。

在剩餘歸屬期內倘修訂增加了所授予權益工具的公允價值，則所授的公允價值增量計入已獲服務所確認的金額內確認。倘修訂減少所授予權益工具的公允價值，或採用了其他不利於僱員的方式，則貴集團繼續按已授出權益工具（除非該等權益工具已沒收）於原授出日期公允價值計量的最低金額確認所獲服務，猶如該修訂並無發生。

(iii) 離職福利

離職福利於貴集團不再能取消提供該等福利時及貴集團確認涉及支付離職福利的重組成本時（以較早者為準）確認。

(r) 所得稅

期內所得稅包括即期稅項及遞延稅項資產與負債的變動。即期稅項及遞延稅項資產與負債的變動於損益內確認，惟與在其他全面收益或直接於權益內確認的項目有關者除外，在此情況下，有關稅額分別於其他全面收益或直接於權益內確認。

即期稅項乃根據期內應課稅收入，採用於各相關期間結束已頒佈或實質上已頒佈的稅率計算的預期應付稅項，並就過往期間應付稅項作出任何調整。

遞延稅項資產與負債分別由可扣減及應課稅暫時性差額產生，即資產與負債就財務報告而言的賬面值與其稅基之間的差額。遞延稅項資產亦由未使用稅項虧損及未使用稅項抵免產生。

除若干少數例外情況外，所有遞延稅項負債及所有遞延稅項資產（以很有可能取得用於抵扣資產的未來應課稅利潤為限）均會予以確認。能支持確認由可扣減暫時性差額所產生遞延稅項資產的未來應課稅利潤包括因撥回現有應課稅暫時性差額而產生的金額，惟此等差額必須與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並預期在可扣減暫時性差額預計撥回的同一期間或遞延稅項資產所產生稅項虧損可向後期或向前期結轉的期間內撥回。在決定現有應課稅暫時性差額是否支持確認由未使用稅項虧損及稅項抵免產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即該等差額若與同一稅務機關及同一應課稅實體有關，並預期在能使用稅項虧損或抵免的期間內撥回，則予以考慮。

確認遞延稅項資產與負債的少數例外情況為不可扣稅商譽的暫時性差額，不影響會計及應課稅利潤的資產或負債的初始確認（惟不屬業務合併的一部分），以及有關於子公司的投資的暫時性差額（倘屬應課稅差額，僅限於貴集團可以控制撥回的時間且在可見將來不大可能撥回的差額；倘屬可扣減差額，則僅限於未來可能撥回的差額）。

貴集團就其租賃負債及使用權資產分別確認遞延稅項資產及遞延稅項負債。

確認遞延稅項的金額乃根據資產及負債的賬面值之預期變現或償還方式，採用於報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率計算。遞延稅項資產與負債均不貼現。

遞延稅項資產的賬面值會於各相關期間結束進行檢討，並於不再可能有足夠應課稅利潤允許動用有關稅務優惠時扣減。若可能存在足夠應課稅利潤，則撥回任何該等扣減。

即期稅項結餘及遞延稅項結餘以及相關變動分開呈列，互不對銷。倘 貴集團或 貴公司有法定行使權以即期稅項資產抵銷即期稅項負債，且符合以下附帶條件，則即期稅項資產及遞延稅項資產可分別抵銷即期稅項負債及遞延稅項負債：

- 倘為即期稅項資產及負債， 貴集團或 貴公司擬按淨額基準結算，或同時變現資產及清償負債；或
- 倘為遞延稅項資產及負債，則該等資產及負債與同一稅務機關對以下其中一項徵收的所得稅有關：
- 同一應課稅實體；或
- 計劃在預期清償或收回大額遞延稅項負債或資產的每個未來期間，按淨額基準或同時變現即期稅項資產與清償即期稅項負債的不同應課稅實體。

(s) 收入和其他收入

貴集團將在其日常業務過程中提供服務或銷售商品產生的收入分類為收入。

收入在服務或商品的控制權轉移予客戶時確認，其金額為 貴集團預期將有權收取之承諾對價，且不包括代表第三方收取的有關金額。具體而言，收入不包括增值稅，且扣減任何貿易折扣及銷售返利。

當有另一方涉及向客戶提供服務或商品時， 貴集團釐定其承諾性質是否屬自行提供特定服務或商品（即 貴集團為主要責任人）或安排由另一方提供該等服務或商品（即 貴集團為代理人）的履約責任。該釐定是通過識別合約中向客戶承諾的各項特定服務或商品，並評估在將特定服務或商品轉移予客戶前該實體是否獲得對特定服務或商品的控制權而作出。

倘 貴集團控制將由另一方提供的特定服務的權利，使 貴集團能夠主導該方代表 貴集團提供服務，或從另一方獲得商品的控制權並將其轉移予客戶，則 貴集團為主要責任人。

倘 貴集團的履約責任為安排另一方提供特定的服務或商品，則 貴集團為代理人。在此情況下，在將服務或商品轉移予客戶之前， 貴集團並不控制另一方提供的特定服務或商品。倘 貴集團作為代理人行事，其按淨額基準確認其預期有權收取的任何費用或佣金的收入，即 貴集團向其他各方支付後保留的對價淨額。

貴集團收入確認政策的進一步詳情如下：

(i) 出行服務業務

(a) 網約車服務

貴集團通過自有出行服務平台及連接到第三方出行服務平台，委聘註冊司機為乘客提供網約車服務。由於貴集團控制提供予乘客的服務，其已確定其為該等網約車服務的主要責任人並將乘客視為其客戶。其中，貴集團在向乘客提供承諾服務前擁有控制權，因其有接受及拒絕乘客訂單的酌情權；其能指派及主導其註冊司機代表貴集團提供服務；其規定註冊司機在提供服務時須遵守的服務標準及規則；及根據該等標準及規則定期評估其註冊司機的表現；其可分別自行確定服務價格及對註冊司機的收費；且根據中國相關法規及服務協議，其為主要負責履行服務的一方。

於完成出行服務後，貴集團就預期有權收取的出行服務費金額按總額基準確認收入。第三方出行服務平台（其乘客通過該平台向貴集團下訂單）的服務成本確認為收入成本。

貴集團亦提供服務，以幫助第三方網約車服務提供商匹配通過其自有出行服務平台所接收到的乘車訂單及連接至第三方出行服務平台。由於無法指派及主導第三方網約車服務提供商的司機提供出行服務，貴集團已確定其作為該等服務的代理人並視該等第三方網約車服務提供商為客戶。貴集團按自第三方網約車服務提供商收取的金額確認服務費收入。貴集團於出行訂單完成後確認該等服務費收入。

(b) Robotaxi服務

貴集團亦作為主要責任人通過自有自動駕駛汽車Robotaxi為乘客提供網約車服務。於完成出行服務後，貴集團就貴集團預期有權收取的出行服務費金額按總額基準確認收入。

(c) 順風車服務

貴集團提供順風車服務，以幫助私家車車主通過其自有出行服務平台與乘客匹配及連接到其他順風車平台。由於貴集團無法指派及主導私家車車主，貴集團已確定其為該等服務的代理人。貴集團按淨額基準確認順風車服務的收入。貴集團自私家車車主（貴集團視其為客戶）賺取信息服務費，並於順風車行程完成後確認信息服務費。

(d) 獎勵

貴集團向乘客及司機提供各類獎勵，包括優惠券、直接付款扣減及服務折扣。主要獎勵的會計政策如下。

對客戶的獎勵

貴集團將向使用網約車服務的乘客及提供順風車服務的私家車車主（視為貴集團的客戶）的獎勵入賬為收入扣減，以向客戶收取的費用為限，因貴集團並未以換取付款而獲得特定服務。當該等獎勵金額超過按訂單基準計算的收入時，超出部分計入收入成本。

對提供網約車服務的註冊司機的獎勵

向提供網約車服務的註冊司機的獎勵確認為收入成本，因其乃貴集團完成網約車服務項下履約責任的部分履約成本。

貴集團作為代理人時對乘客的獎勵

貴集團將在幫助第三方網約車服務提供商匹配所接收到的乘車訂單的服務或順風車服務中所提供的乘客獎勵於乘客兌換時入賬為銷售及營銷開支。

用戶推薦

乘客及司機向 貴集團推薦新用戶所獲得的獎勵以換取特定服務獲兌付，並計入獲客成本。 貴集團將該等獲客成本於產生時入賬為銷售及營銷開支。

(ii) 技術服務業務

於相關期間，技術服務主要包括軟件開發、智慧出行解決方案及其他技術服務。當合約結果可以合理計量時，合約收入於開發過程根據實際產生的成本佔估計總成本的比例在一段時間內確認，為服務轉讓提供真實描述。

(iii) 車隊銷售及維修業務

車隊銷售及維修業務主要包括銷售車輛及零部件以及提供維修保養服務。

(a) 銷售車輛及零部件

銷售商品產生的收入於商品的控制權按各自協定的交付條款轉移時確認。

(b) 維修保養服務

維修保養服務產生的收入於提供服務時確認。

(iv) 可行權宜方法

貴集團已利用國際財務報告準則第15號第63段的可行權宜方法，由於融資期為12個月或以下，故並無就重大融資部分的任何影響調整對價。

貴集團亦已應用可行權宜方法，不披露根據國際財務報告準則第15號第121(a)段分配至原預定期限為一年或以下合約的剩餘履約責任交易價格總額的有關資料。

貴集團亦已根據國際財務報告準則第15號第94段應用可行權宜方法，並將因攤銷期為一年或以下而產生的獲客成本列為支出。

(v) 經營租賃的租金收入

經營租賃項下的租金收入按直線法於租期內於損益中確認。授出的租賃獎勵於損益確認為應收租賃付款淨額的一部分。

(vi) 利息收入

利息收入於產生時按實際利息法確認，所使用利率為將金融資產預期年期的估計未來現金收入準確貼現至金融資產賬面總值的利率。

(vii) 政府補助

倘可合理保證將收取政府補助且 貴集團將符合補助所附條件，則政府補助初始於財務狀況表確認。補償 貴集團所產生開支的補助於開支產生的相同期間有系統地於損益確認為其他收入。補償 貴集團資產成本的補助初始確認為遞延收入，其後在資產的可使用年內於損益確認為其他收入。

(t) 外幣換算

外幣交易按交易日的匯率換算為集團公司各自的功能貨幣。

以外幣計值的貨幣資產及負債則按報告期末的匯率換算為功能貨幣。

以外幣按歷史成本計量的非貨幣資產及負債按交易日的匯率換算。以外幣按公允價值計量的非貨幣資產及負債按釐定公允價值時的匯率換算為功能貨幣。外幣差額一般於損益確認。

境外業務之業績按與交易日的匯率相若的匯率換算為人民幣。財務狀況表項目則按各報告期末的收市外匯匯率換算為人民幣。由此產生的匯兌差額於其他全面收益確認並單獨於匯兌儲備的權益中累計。

(u) 借款成本

收購或建設一項資產（需要相當長時間方可作擬定用途）直接應佔的借款成本乃資本化為該資產成本的一部分。其他借款成本於產生期間列作開支。

(v) 關聯方

(a) 倘一名人士符合下列條件，則該名人士或其家庭近親成員與 貴集團有關聯：

- (i) 控制或共同控制 貴集團；
- (ii) 對 貴集團擁有重大影響力；或
- (iii) 是 貴集團或 貴集團母公司的主要管理人員。

(b) 倘一個實體符合下列任何條件，則該實體與 貴集團有關聯：

- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團的成員公司（即各母公司、子公司及同系子公司相互關連）。
- (ii) 一個實體為另一實體的聯營公司或合營企業（或另一實體為成員公司的集團旗下成員公司的聯營公司或合營企業）。
- (iii) 兩個實體均為同一第三方的合營企業。
- (iv) 一個實體為第三方實體的合營企業，而另一實體為該第三方實體的聯營公司。
- (v) 該實體為 貴集團或與 貴集團有關連的實體就僱員福利設立的離職福利計劃。
- (vi) 該實體受(a)所述人士控制或共同控制。

- (vii) (a)(i)所述人士對該實體有重大影響力或屬該實體（或該實體的母公司）主要管理人員。
- (viii) 該實體或其所屬集團的任何成員公司向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

有關人士的家庭近親成員指在與該實體進行交易的過程中預計會影響該名人士或受該名人士影響的家庭成員。

(w) 分部報告

經營分部及歷史財務資料所呈報各分部項目的金額乃根據就分配資源予 貴集團各業務及地區並評估其表現而定期向 貴集團最高級行政管理人員提供的財務資料而確定。

個別重要的經營分部不會匯總作財務申報，除非有關分部具有類似經濟特徵且服務及商品性質、客戶類型或類別、提供服務或分銷產品採用的方法及監管環境的性質相似。倘並非個別重要的經營分部共同擁有上述大部分特徵，則可予匯總呈報。

3 會計判斷及估計

附註2(s)載有有關釐定 貴集團是否為提供各種出行服務的主要責任人或代理人的判斷的資料。

附註29及27載有與以權益結算的股份支付交易及金融工具公允價值有關的假設及其風險因素的資料。

應用 貴集團會計政策的過程中估計不確定性的其他主要判斷及來源如下：

(a) 貿易及其他應收款項預期信貸虧損撥備

貴集團使用撥備矩陣計算貿易及其他應收款項的預期信貸虧損。撥備矩陣初步基於 貴集團的歷史觀察違約率。於各報告期末，已檢查歷史觀察違約率以確定是否需要更新，並分析前瞻性估計的變動。

歷史觀察違約率、預測經濟狀況及預期信貸虧損之間的相關性評估為重大估計。預期信貸虧損金額容易受到環境及預測經濟狀況變動的影響。 貴集團的過往信貸虧損經歷及對經濟狀況的預測亦未必能代表客戶日後的實際違約情況。有關 貴集團貿易及其他應收款項的預期信貸虧損資料於歷史財務資料附註31(a)披露。

(b) 確認遞延稅項資產

有關稅項虧損及可扣減暫時性差額的遞延稅項資產的確認僅可以很有可能取得用於抵扣稅項虧損及可扣減暫時性差額的未來應課稅利潤為限。因此，管理層須作出判斷以評估未來應課稅利潤的可能性。管理層的評估會在必要時進行修訂，並在未來應課稅利潤可能使遞延稅項資產收回的情況下確認額外遞延稅項資產。

(c) 透過合約安排對祺宸科技的控制權評估

如附註2(c)(ii)所披露，董事已確定，儘管 貴集團並無直接或間接擁有祺宸科技股權的法定所有權，但其通過合約安排對祺宸科技擁有控制權。然而，合約安排在向 貴集團提供對祺宸科技的直接控制權方面可能不如直接法定所有權有效，且中國現行法律制度的不確定性可能限制 貴集團執行合約安排的能力。根據中國法律顧問的意見，董事認為，根據中國法律，與祺宸科技的合約安排屬合法、有效及具約束力。因此，祺宸科技及其子公司於相關期間作為控股子公司入賬。

附錄一

會計師報告

4 收入及分部報告

(a) 收入

於相關期間，貴集團主要業務為在中國提供出行服務、提供技術服務及從事車隊銷售及維修業務。

(i) 收入分類

收入分類如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
按業務線分類			
出行服務業務			
— 網約車服務	1,005,188	1,244,956	1,812,133
— 其他(i)	7,276	4,812	2,000
	<u>1,012,464</u>	<u>1,249,768</u>	<u>1,814,133</u>
技術服務業務	1,065	—	26,545
車隊銷售及維修業務(ii)	—	118,591	320,385
	<u>1,013,529</u>	<u>1,368,359</u>	<u>2,161,063</u>
按收入來源分類			
國際財務報告準則第15號範圍內的			
客戶合約收入	1,013,199	1,368,332	2,161,063
其他來源的收入			
— 車輛租賃	330	27	—
	<u>1,013,529</u>	<u>1,368,359</u>	<u>2,161,063</u>
按收入確認時間分類的客戶合約收入			
某一時點	1,012,134	1,368,332	2,134,518
隨時間	1,065	—	26,545
	<u>1,013,199</u>	<u>1,368,332</u>	<u>2,161,063</u>

附註：

- (i) 其他主要包括於相關期間的Robotaxi服務、順風車服務以及推廣及營銷服務。
- (ii) 車隊銷售及維修業務包括銷售車輛、提供維修保養服務以及其他相關服務。其中，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，來自銷售車輛的收入分別為零、人民幣96,954,000元及人民幣292,895,000元。

附錄一

會計師報告

(ii) 主要客戶資料

貴集團的客戶群多元且分散。於相關期間，概無來自個別客戶的收入佔 貴集團總收入10%以上。

(b) 分部報告

貴集團按業務線管理其業務。貴集團於相關期間呈列以下三個可報告分部，其方式與向 貴集團最高行政管理人員內部報告以進行資源分配及表現評估的方式一致。

可報告分部	經營
出行服務業務	提供網約車服務、Robotaxi服務、順風車服務及其他相關服務
技術服務業務	提供技術服務
車隊銷售及維修業務	銷售車輛，提供維修保養服務以及其他相關服務

(i) 分部業績、資產及負債

貴集團最高行政管理人員主要根據各可報告分部的收入、利潤／(虧損)及重大非現金項目評估可報告分部的表現。概無向 貴集團最高行政管理人員提供獨立的分部資產及分部負債資料，因彼等並無使用該等資料分配資源至可報告分部或評估該等分部的表現。有關 貴集團於相關期間的可報告分部資料載列如下。

截至2021年12月31日止年度

	出行 服務業務 人民幣千元	技術 服務業務 人民幣千元	車隊銷售及 維修業務 人民幣千元	總計 人民幣千元
外部收入	1,012,464	1,065	—	1,013,529
分部收入	1,012,464	1,065	—	1,013,529
除稅前分部(虧損)／利潤	(584,894)	127	—	(584,767)
銀行存款利息收入	10,758	—	—	10,758
財務成本	(1,152)	—	—	(1,152)
折舊及攤銷	(14,568)	—	—	(14,568)
其他重大非現金項目：				
— 貿易及其他應收款項的信貸虧損	(872)	—	—	(872)
— 股東豁免出行服務平台的服務成本	(2,601)	—	—	(2,601)

附錄一

會計師報告

截至2022年12月31日止年度

	出行 服務業務 人民幣千元	技術 服務業務 人民幣千元	車隊銷售及 維修業務 人民幣千元	總計 人民幣千元
外部收入	1,249,768	–	118,591	1,368,359
分部收入	1,249,768	–	118,591	1,368,359
除稅前分部虧損	(456,458)	–	(1,049)	(457,507)
銀行存款利息收入	12,482	–	20	12,502
財務成本	(2,379)	–	(261)	(2,640)
折舊及攤銷	(20,977)	–	(1,788)	(22,765)
其他重大非現金項目：				
– 貿易及其他應收款項的信貸虧損	(3,905)	–	–	(3,905)
– 股東豁免出行服務平台的服務成本	(1,350)	–	–	(1,350)

截至2023年12月31日止年度

	出行 服務業務 人民幣千元	技術 服務業務 人民幣千元	車隊銷售及 維修業務 人民幣千元	總計 人民幣千元
外部收入	1,814,133	26,545	320,385	2,161,063
分部收入	1,814,133	26,545	320,385	2,161,063
除稅前分部(虧損)/利潤	(448,399)	4,665	2,245	(441,489)
銀行存款利息收入	14,526	–	48	14,574
財務成本	(2,423)	–	(192)	(2,615)
折舊及攤銷	(31,693)	(155)	(3,353)	(35,201)
其他重大非現金項目：				
– 貿易及其他應收款項的信貸虧損	(2,203)	–	–	(2,203)
– 股東豁免出行服務平台的服務成本	(2,563)	–	–	(2,563)

(ii) 可報告分部收入與除稅前分部虧損的對賬

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
i. 收入			
總分部收入	1,013,529	1,368,359	2,161,063
綜合收入	1,013,529	1,368,359	2,161,063

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
ii. 除稅前虧損			
除稅前分部虧損	(584,767)	(457,507)	(441,489)
未分配金額：			
— 一般及行政開支	(99,860)	(106,772)	(154,979)
— 可轉換可贖回優先股的賬面值變動	—	(10,407)	(64,502)
— 向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動	—	(52,097)	(31,824)
除稅前綜合虧損	<u>(684,627)</u>	<u>(626,783)</u>	<u>(692,794)</u>

(iii) 地理信息

貴集團的所有非流動資產均位於中國，而 貴集團於相關期間的收入均來自中國業務。

5 其他收入

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
政府補助(i)	36,697	19,248	39,741
銀行存款利息收入	<u>10,758</u>	<u>12,502</u>	<u>14,574</u>
	<u>47,455</u>	<u>31,750</u>	<u>54,315</u>

附註：

- (i) 政府補助指中國地方政府機構授予 貴集團若干子公司的現金獎勵，不附加條件或管理層認為 貴集團已遵守該等獎勵的條件。政府補助主要包括對出行服務業務的經濟貢獻、研發開支、推廣及經營開支的補貼。

6 除稅前虧損

除稅前虧損經扣除／(計入)以下各項：

(a) 財務成本

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
貸款及其他借款利息	119	1,586	1,424
租賃負債利息	<u>1,033</u>	<u>1,054</u>	<u>1,191</u>
	<u>1,152</u>	<u>2,640</u>	<u>2,615</u>

附錄一

會計師報告

(b) 員工成本(包括董事酬金)

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
薪金、津貼及其他福利	116,634	152,892	172,584
向界定供款退休計劃的供款(i)	7,775	10,627	12,460
以權益結算的股份支付付款	16,009	33,166	26,386
	<u>140,418</u>	<u>196,685</u>	<u>211,430</u>

附註：

- (i) 貴集團的僱員須參與地方市政府管理及運作的界定供款退休計劃。貴集團按地方市政府所協定僱員薪金的特定百分比計算計劃的供款資金，為僱員的退休福利提供資金。

除上述年度供款外，貴集團並無與計劃有關的退休福利付款的其他重大責任。

(c) 其他項目

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
無形資產攤銷(附註13)	<u>626</u>	<u>2,007</u>	<u>5,109</u>
折舊			
— 物業、廠房及設備(附註11)	6,628	11,419	18,669
— 使用權資產(附註12)	<u>7,314</u>	<u>9,339</u>	<u>11,423</u>
	<u>13,942</u>	<u>20,758</u>	<u>30,092</u>
出售物業、廠房及設備虧損	3,324	—	—
匯兌虧損	—	—	3,413
研發成本(i)	116,623	105,401	118,943
存貨成本(附註16)	1,775	109,246	306,165
[編纂]開支	—	—	28,866

附註：

- (i) 截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，研發開支(包括員工成本、攤銷及折舊開支)合共分別為人民幣42,976,000元、人民幣70,087,000元及人民幣92,880,000元，該等金額亦計入上文單獨披露的相關總額。

附錄一

會計師報告

7 綜合損益表中的所得稅

(a) 按適用稅率計算的稅項開支與會計虧損之間的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
除稅前虧損	684,627	626,783	692,794
除稅前虧損的名義稅項，按適用於有關 司法管轄區的利潤的稅率計算	171,157	141,418	144,627
不可扣減開支的稅務影響(v)	(23,670)	(5,775)	(1,197)
無須課稅收入的稅務影響	233	4,568	-
研發成本加計扣除的稅務影響(iv)	19,133	20,462	28,493
未確認稅項虧損及暫時性差額的影響	(167,008)	(160,834)	(172,089)
其他	155	161	166
實際稅項開支	-	-	-

附註：

- (i) 根據開曼群島及英屬維爾京群島的規則及規例，貴集團無須於開曼群島及英屬維爾京群島繳納任何所得稅。
- (ii) 根據現行香港稅務條例，貴公司的香港子公司須就其於香港經營產生的應課稅收入按16.5%的稅率繳納香港利得稅。於2018年引入的利得稅兩級制規定公司所賺取的首2百萬港元應課稅利潤將按現行稅率的一半(8.25%)徵稅，而餘下利潤將繼續按16.5%徵稅。
- (iii) 根據中國所得稅法，貴集團於中國的子公司須繳納25%的中國法定所得稅。
- (iv) 於2022年10月前，根據中國所得稅法及相關法規，所產生的合資格研發開支的額外75%可從應課稅收入中扣除。自2022年10月起，加計扣除比例提高至100%。
- (v) 截至2021年12月31日止年度不可扣減開支的稅務影響主要包括無有效稅務扣減發票的司機成本的稅務影響。

(b) 未確認的遞延稅項資產

遞延稅項資產尚未就以下項目進行確認，原因是相關稅務司法管轄區及實體不大可能取得用於抵扣虧損的未來應課稅利潤。

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
累計稅項虧損	762,030	1,419,332	2,118,039
可扣減暫時性差額	116,665	102,699	92,349
	878,695	1,522,031	2,210,388

附錄一

會計師報告

未確認遞延稅項資產的稅項虧損將於以下時間到期：

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
2024年	61,966	61,966	61,966
2025年	80,050	80,050	80,050
2026年	620,014	620,014	620,014
2027年	–	657,302	657,302
2028年	–	–	698,707
	<u>762,030</u>	<u>1,419,332</u>	<u>2,118,039</u>

8 董事酬金

於歷史財務資料內錄得的董事酬金載列如下：

	附註	截至2021年12月31日止年度					以權益結算的 股份支付付款 (附註29) 人民幣千元	總計 人民幣千元
		董事袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 其他福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休計劃 供款 人民幣千元	小計 人民幣千元		
董事								
高銳先生	(ii)	–	–	–	–	–	–	
蔣華先生	(ii)	–	1,618	1,096	36	2,750	4,495	
袁鋒先生	(iii)	–	–	–	–	–	–	
古惠南先生	(ii)	–	–	–	–	–	–	
劉志雲先生	(iii)	–	1,622	1,298	39	2,959	4,387	
湛焯標先生	(iii)	–	–	–	–	–	–	
鍾翔平先生	(ii)	–	–	–	–	–	–	
總計		<u>–</u>	<u>3,240</u>	<u>2,394</u>	<u>75</u>	<u>5,709</u>	<u>8,882</u>	

	附註	截至2022年12月31日止年度					以權益結算的 股份支付付款 (附註29) 人民幣千元	總計 人民幣千元
		董事袍金 人民幣千元	薪金、 津貼及 其他福利 人民幣千元	酌情花紅 人民幣千元	退休計劃 供款 人民幣千元	小計 人民幣千元		
董事								
高銳先生	(ii)	–	–	–	–	–	–	
蔣華先生	(ii)	–	1,622	1,587	42	3,251	7,672	
袁鋒先生	(iii)	–	–	–	–	–	–	
古惠南先生	(ii)	–	–	–	–	–	–	
劉志雲先生	(iii)	–	205	–	7	212	212	
湛焯標先生	(iii)	–	–	–	–	–	–	
鍾翔平先生	(ii)	–	–	–	–	–	–	
總計		<u>–</u>	<u>1,827</u>	<u>1,587</u>	<u>49</u>	<u>3,463</u>	<u>7,884</u>	

附錄一

會計師報告

截至2023年12月31日止年度

	附註	薪金、津貼及		酌情花紅	退休計劃		以權益結算的	總計
		董事袍金	其他福利		供款	小計	股份支付付款 (附註29)	
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
董事								
蔣華先生	(ii)	-	1,595	1,195	43	2,833	3,094	5,927
高銳先生	(ii)	-	-	-	-	-	-	-
袁鋒先生	(iii)	-	-	-	-	-	-	-
古惠南先生	(ii) (v)	-	-	-	-	-	-	-
劉志雲先生	(iii)	-	-	-	-	-	-	-
湛焯標先生	(iii)	-	-	-	-	-	-	-
梁偉強先生	(ii)	-	-	-	-	-	-	-
鍾翔平先生	(ii)	-	-	-	-	-	-	-
柏卉女士	(ii)	-	-	-	-	-	-	-
總計		<u>-</u>	<u>1,595</u>	<u>1,195</u>	<u>43</u>	<u>2,833</u>	<u>3,094</u>	<u>5,927</u>

附註：

- (i) 於相關期間，除就於2022年2月一名董事辭去 貴集團高級管理層職位而向其支付的補償金額人民幣101,358元外， 貴集團並無向董事或下文附註9所載的任何五名最高薪酬人士已付或應付任何款項，作為加入 貴集團或加入 貴集團後的獎勵或離職補償。於相關期間，概無董事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。
- (ii) 於2023年8月，蔣華先生調任為 貴公司執行董事，而高銳先生、古惠南先生及鍾翔平先生調任為 貴公司非執行董事。此外，梁偉強先生及柏卉女士獲委任為 貴公司非執行董事。
- (iii) 於2023年8月，袁鋒先生、劉志雲先生及湛焯標先生辭任 貴公司董事。
- (iv) 張君毅先生、張森泉先生及李賢祥先生於2023年8月獲委任為 貴公司獨立非執行董事，自有關 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司[編纂]的文件日期起生效。
- (v) 於2024年3月，古惠南先生辭任本公司非執行董事，而肖艷女士獲委任為本公司非執行董事。

附錄一

會計師報告

9 最高薪酬人士

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，五名最高薪酬人士中的2名、1名及1名為董事，其薪酬披露於附註8。

其他3名、4名及4名人士的薪酬總額如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
薪金、津貼及其他福利	4,028	5,638	5,396
酌情花紅	4,156	4,111	4,799
退休計劃供款	125	184	213
以權益結算的股份支付付款	3,331	10,584	7,426
	<u>11,640</u>	<u>20,517</u>	<u>17,834</u>

上述最高薪酬人士的薪酬範圍如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人數	2022年 人數	2023年 人數
3,000,001 港元至3,500,000 港元	2	—	—
3,500,001 港元至4,000,000 港元	—	—	2
4,000,001 港元至4,500,000 港元	—	1	—
4,500,001 港元至5,000,000 港元	—	—	1
5,000,001 港元至5,500,000 港元	—	2	—
7,000,001 港元至7,500,000 港元	1	—	—
7,500,001 港元至8,000,000 港元	—	—	1
9,500,001 港元至10,000,000 港元	—	1	—
	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>4</u>

10 每股虧損

(a) 每股基本虧損

每股基本虧損乃根據相關期間各年度分別為人民幣684,627,000元、人民幣626,783,000元及人民幣692,490,000元的 貴公司普通股股東應佔虧損及已發行90,000,000股普通股的加權平均數計算。

用於釐定每股基本虧損的虧損計算如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年	2022年	2023年
貴公司普通股股東應佔虧損	684,627,000	626,783,000	692,794,000
減：			
分配予未歸屬受限制股份持有人的應佔虧損	—	—	(304,000)
用於釐定每股基本虧損的虧損	<u>684,627,000</u>	<u>626,783,000</u>	<u>692,490,000</u>

附錄一

會計師報告

貴公司受限制股份根據股份激勵計劃認購及支付後即有權收取股息。截至2023年12月31日止年度，190,000股受限制股份已獲認購並支付，但截至2023年12月31日仍未歸屬。為計算每股基本虧損，分子根據該等未歸屬受限制股份應佔虧損進行調整。

就計算每股基本虧損而言，分母不包括截至2021年及2022年12月31日止年度為股份激勵計劃而發行及預留的10,000,000股未繳股款股份。截至2023年12月31日止年度，分母不包括已發行並預留用於股份激勵計劃的9,810,000股未繳股款股份，以及已認購但尚未歸屬的190,000股受限制股份。

(b) 每股攤薄虧損

每股攤薄虧損乃透過調整已發行普通股的加權平均數以假設所有潛在攤薄普通股獲轉換計算。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，貴集團擁有潛在攤薄股份（包括根據股份激勵計劃發行的購股權、受限制股份單位及受限制股份（見附註29）、認股權證及可轉換可贖回優先股）。由於貴集團於該等期間產生虧損，該等潛在攤薄股份的影響將具有反攤薄作用。因此，截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，每股基本虧損與每股攤薄虧損並無差異。

11 物業、廠房及設備

	租賃 物業裝修 人民幣千元	辦公設備 及傢具 人民幣千元	運營設備 人民幣千元	車輛 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
成本：						
於2021年1月1日	12,157	9,211	-	-	-	21,368
添置	717	9,771	10,716	-	-	21,204
出售	(4,909)	-	-	-	-	(4,909)
於2021年12月31日及2022年1月1日	7,965	18,982	10,716	-	-	37,663
添置	5,661	3,435	2,212	-	-	11,308
於2022年12月31日及2023年1月1日	13,626	22,417	12,928	-	-	48,971
添置	366	4,296	1,464	42,924	5,212	54,262
出售	-	(29)	-	-	-	(29)
於2023年12月31日	13,992	26,684	14,392	42,924	5,212	103,204
累計折舊：						
於2021年1月1日	3,102	1,236	-	-	-	4,338
年內支出	2,136	2,407	2,085	-	-	6,628
出售時撥回	(1,585)	-	-	-	-	(1,585)
於2021年12月31日及2022年1月1日	3,653	3,643	2,085	-	-	9,381
年內支出	3,407	4,129	3,883	-	-	11,419

附錄一

會計師報告

	租賃 物業裝修 人民幣千元	辦公設備 及傢俱 人民幣千元	運營設備 人民幣千元	車輛 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2022年12月31日及2023年1月1日	7,060	7,772	5,968	-	-	20,800
年內支出	3,894	4,915	4,514	5,346	-	18,669
出售時撥回	-	(17)	-	-	-	(17)
於2023年12月31日	<u>10,954</u>	<u>12,670</u>	<u>10,482</u>	<u>5,346</u>	<u>-</u>	<u>39,452</u>
賬面淨值：						
於2023年12月31日	<u>3,038</u>	<u>14,014</u>	<u>3,910</u>	<u>37,578</u>	<u>5,212</u>	<u>63,752</u>
於2022年12月31日	<u>6,566</u>	<u>14,645</u>	<u>6,960</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>28,171</u>
於2021年12月31日	<u>4,312</u>	<u>15,339</u>	<u>8,631</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>28,282</u>

12 使用權資產

	物業 人民幣千元	車輛 人民幣千元	總計 人民幣千元
成本：			
於2021年1月1日	31,329	-	31,329
添置	10,660	-	10,660
終止確認	<u>(2,218)</u>	<u>-</u>	<u>(2,218)</u>
於2021年12月31日及2022年1月1日	39,771	-	39,771
添置	<u>2,263</u>	<u>-</u>	<u>2,263</u>
於2022年12月31日及2023年1月1日	42,034	-	42,034
添置	<u>11,717</u>	<u>29,982</u>	<u>41,699</u>
於2023年12月31日	<u>53,751</u>	<u>29,982</u>	<u>83,733</u>
累計折舊：			
於2021年1月1日	12,430	-	12,430
年內支出	7,314	-	7,314
終止確認	<u>(2,218)</u>	<u>-</u>	<u>(2,218)</u>
於2021年12月31日及2022年1月1日	17,526	-	17,526
年內支出	<u>9,339</u>	<u>-</u>	<u>9,339</u>
於2022年12月31日及2023年1月1日	26,865	-	26,865
年內支出	<u>10,924</u>	<u>499</u>	<u>11,423</u>
於2023年12月31日	<u>37,789</u>	<u>499</u>	<u>38,288</u>

附錄一

會計師報告

	物業 人民幣千元	車輛 人民幣千元	總計 人民幣千元
賬面淨值：			
於2023年12月31日	15,962	29,483	45,445
於2022年12月31日	15,169	-	15,169
於2021年12月31日	22,245	-	22,245

貴集團已通過租賃協議獲得使用物業作為其辦公場所、汽車服務站及停車場的權利。辦公場所的租期通常為兩年至五年。汽車服務站及停車場的租期為五年。

於截至2023年12月31日止年度，貴集團訂立自動駕駛服務協議，並獲得為期八年的車輛使用權。

於損益中確認的租賃相關開支項目分析如下：

	截至12月31日止年度		2023年 人民幣千元
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	
按相關資產類別劃分的使用權資產折舊支出：			
物業	7,314	9,339	10,924
車輛	-	-	499
	7,314	9,339	11,423
租賃負債利息 (附註6(a))	1,033	1,054	1,191
與短期租賃有關的開支	1,369	992	1,107
所收到的與COVID-19有關的租金優惠	(1,833)	(3,667)	-

有關租賃現金流出總額及租賃負債到期分析的詳情分別載於附註20(d)及25。

13 無形資產

	軟件 人民幣千元
成本：	
於2021年1月1日	1,622
添置	3,582
於2021年12月31日及2022年1月1日	5,204
添置	9,248
於2022年12月31日及2023年1月1日	14,452
添置	22,725
於2023年12月31日	37,177

附錄一

會計師報告

軟件
人民幣千元

累計折舊：

於2021年1月1日 132
年內支出 626

於2021年12月31日及2022年1月1日 758
年內支出 2,007

於2022年12月31日及2023年1月1日 2,765
年內支出 5,109

於2023年12月31日 7,874

賬面淨值：

於2023年12月31日 29,303

於2022年12月31日 11,687

於2021年12月31日 4,446

14 其他非流動資產

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
物業、廠房及設備以及無形資產的預付款項	2,672	25,763	1,600
自動駕駛技術服務預付款項	–	3,047	4,886
其他	<u>597</u>	<u>771</u>	<u>2,288</u>
	<u><u>3,269</u></u>	<u><u>29,581</u></u>	<u><u>8,774</u></u>

15 於子公司權益

貴公司財務狀況表中於子公司權益的賬面值列示如下：

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於子公司的投資，按成本計算(i)	835,865	913,070	1,930,473
股份支付交易產生的視作投資	<u>15,088</u>	<u>45,603</u>	<u>70,432</u>
	<u><u>850,953</u></u>	<u><u>958,673</u></u>	<u><u>2,000,905</u></u>

附註：

(i) 子公司詳情載於附註1.3。

附錄一

會計師報告

16 存貨

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
車輛	–	6,898	17,947
零部件	–	244	364
	<u>–</u>	<u>7,142</u>	<u>18,311</u>

確認為開支並計入綜合損益表的存貨金額分析如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
已售存貨的賬面值	<u>1,775</u>	<u>109,246</u>	<u>306,165</u>

17 貿易應收款項

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
貿易應收款項	<u>5,913</u>	<u>14,261</u>	<u>20,044</u>

預期所有貿易應收款項將於一年內收回。

賬齡分析

截至各報告期末，貿易應收款項的賬齡分析（基於發票日期及扣除虧損撥備）如下：

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
0至30天	3,821	6,465	12,798
31至60天	1,089	2,154	4,660
61至180天	723	5,628	2,000
180天以上	<u>280</u>	<u>14</u>	<u>586</u>
	<u>5,913</u>	<u>14,261</u>	<u>20,044</u>

貴集團就不同收入流向其客戶授出信貸期。有關 貴集團信貸政策及貿易應收款項產生的信貸風險的進一步詳情載於附註31(a)。

附錄一

會計師報告

18 預付款項、按金及其他應收款項

貴集團

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
預付款項	2,417	81,461	62,869
可收回增值稅	411	6,123	12,048
按金	3,328	4,169	6,895
應收在線支付平台款項	4,542	3,616	6,415
應收第三方出行服務平台(代表 貴集團收取) 的乘車服務費款項	7,764	10,031	17,087
應收車輛供應商採購返利款項	—	—	17,675
其他	158	1,476	1,560
	<u>18,620</u>	<u>106,876</u>	<u>124,549</u>

於2022年及2023年12月31日的預付款項主要包括購買車輛的預付款項。

貴公司

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
[編纂]開支預付款項	—	—	4,823
其他	—	—	10
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>4,833</u>

19 受限制現金

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
受限制現金	<u>18,725</u>	<u>987</u>	<u>—</u>

受限制現金指在中國的銀行監管賬戶中持有的現金，指定用於政府補貼計劃下的合資格付款。

附錄一

會計師報告

20 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包含：

貴集團

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
銀行存款	86,981	553,666	612,858

貴公司

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
銀行存款	2	238,638	20,252

(b) 除稅前虧損與經營所用現金的對賬：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
除稅前虧損	(684,627)	(626,783)	(692,794)
經調整：			
折舊	13,942	20,758	30,092
攤銷	626	2,007	5,109
以權益結算的股份支付付款	16,009	33,166	26,386
財務成本	1,152	2,640	2,615
沒收投資者鎖定期限的收益	-	-	(1,250)
可轉換可贖回優先股的賬面值變動	-	10,407	64,502
向投資者發行的其他金融負債的賬面值變動	-	52,097	31,824
銀行存款利息收入	(10,758)	(12,502)	(14,574)
匯兌虧損	-	-	3,413
出售物業、廠房及設備產生的虧損	3,324	-	-
	(660,332)	(518,210)	(544,677)

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
營運資金變動：			
存貨減少／(增加)	12	(7,142)	(11,169)
貿易應收款項減少／(增加)	2,825	(8,348)	(5,783)
預付款項、按金及其他應收款項增加	(4,864)	(91,719)	(9,056)
受限制現金減少	12,672	17,738	987
合約負債增加	802	848	697
貿易應付款項及應付票據增加	31,860	5,225	20,098
應計費用及其他應付款項增加／(減少)	174,980	(45,938)	(34,224)
遞延收入減少	(931)	(18,273)	—
	<u>(442,976)</u>	<u>(665,819)</u>	<u>(583,127)</u>

(c) 融資活動產生的負債對賬

	貸款及借款 人民幣千元 (附註23)	租賃負債 人民幣千元 (附註25)	總計 人民幣千元
於2021年1月1日	—	21,896	21,896
融資現金流量變動：			
貸款及借款所得款項	10,000	—	10,000
已付租金的本金部分	—	(4,166)	(4,166)
已付租金的利息部分	—	(1,033)	(1,033)
已付利息	(119)	—	(119)
融資現金流量變動總額	<u>9,881</u>	<u>(5,199)</u>	<u>4,682</u>
其他變動：			
利息開支(附註6(a))	119	1,033	1,152
年內訂立新租約產生的租賃負債增加	—	7,940	7,940
其他變動總額	<u>119</u>	<u>8,973</u>	<u>9,092</u>
於2021年12月31日	<u>10,000</u>	<u>25,670</u>	<u>35,670</u>

附錄一

會計師報告

	向投資者發行					總計 人民幣千元
	可轉換可贖回 優先股	的其他 金融負債	投資者 預付款項	貸款及借款	租賃負債	
	人民幣千元 (附註26)	人民幣千元 (附註27)	人民幣千元	人民幣千元 (附註23)	人民幣千元 (附註25)	
於2022年1月1日	—	—	—	10,000	25,670	35,670
融資現金流量變動：						
發行A輪可轉換可贖回優先股所得款項	226,249	—	—	—	—	226,249
向A輪投資者發行其他金融負債 所得款項	—	667,500	—	—	—	667,500
B輪投資者預付款項所得款項	—	—	249,924	—	—	249,924
貸款及借款所得款項	—	—	—	40,000	—	40,000
償還貸款及借款	—	—	—	(10,000)	—	(10,000)
已付租金的本金部分	—	—	—	—	(9,605)	(9,605)
已付租金的利息部分	—	—	—	—	(1,054)	(1,054)
已付利息	—	—	—	(1,548)	—	(1,548)
融資現金流量變動總額	226,249	667,500	249,924	28,452	(10,659)	1,161,466
其他變動：						
匯率差額	11,317	—	—	—	—	11,317
可轉換可贖回優先股的賬面值變動	10,407	—	—	—	—	10,407
向投資者發行的其他金融負債 的賬面值變動	—	52,097	—	—	—	52,097
其他儲備 (附註30(g))	—	7,216	—	—	—	7,216
利息開支 (附註6(a))	—	—	—	1,586	1,054	2,640
年內訂立新租約產生的租賃負債增加	—	—	—	—	1,681	1,681
其他變動總額	21,724	59,313	—	1,586	2,735	85,358
於2022年12月31日	247,973	726,813	249,924	40,038	17,746	1,282,494

附錄一

會計師報告

	可轉換 可贖回 優先股 人民幣千元 (附註26)	向投資者發行 的其他 金融負債 人民幣千元 (附註27)	投資者 預付款項 人民幣千元	貸款及借款 人民幣千元 (附註23)	租賃負債 人民幣千元 (附註25)	總計 人民幣千元
於2023年1月1日	247,973	726,813	249,924	40,038	17,746	1,282,494
融資現金流量變動：						
發行A輪可轉換可贖回優先股						
所得款項	107,693	-	-	-	-	107,693
行使A輪認股權證所得款項	680,022	-	-	-	-	680,022
向B輪投資者發行的其他金融負債						
所得款項	-	468,600	-	-	-	468,600
B輪投資者預付款項所得款項	-	-	125,000	-	-	125,000
貸款及借款所得款項	-	-	-	10,000	-	10,000
向投資者償還A輪其他金融負債	-	(667,500)	-	-	-	(667,500)
償還貸款及借款	-	-	-	(23,000)	-	(23,000)
已付租金的本金部分	-	-	-	-	(17,522)	(17,522)
已付租金的利息部分	-	-	-	-	(1,191)	(1,191)
已付利息	-	-	-	(1,429)	-	(1,429)
融資現金流量變動總額	787,715	(198,900)	125,000	(14,429)	(18,713)	680,673
其他變動：						
匯率差額	8,128	-	-	-	-	8,128
可轉換可贖回優先股的賬面值變動	64,502	-	-	-	-	64,502
因行使A輪認股權證重新分類向投資者						
發行的其他金融負債的賬面值變動	65,487	(65,487)	-	-	-	-
行使A輪認股權證所得款項與向投資者						
償還其他金融負債之間的差額	(12,522)	-	-	-	-	(12,522)
於向投資者發行其他金融負債時重新						
分類B輪投資者的預付款項	-	373,674	(373,674)	-	-	-
向投資者發行的其他金融負債的賬面						
值變動	-	31,824	-	-	-	31,824
其他儲備(附註30(g))	-	20,989	-	-	-	20,989
利息開支(附註6(a))	-	-	-	1,424	1,191	2,615
沒收投資者鎖定金額的收益	-	-	(1,250)	-	-	(1,250)
年內訂立新租約產生的租賃負債增加	-	-	-	-	41,699	41,699
其他變動總額	125,595	361,000	(374,924)	1,424	42,890	155,985
於2023年12月31日	1,161,283	888,913	-	27,033	41,923	2,119,152

附錄一

會計師報告

(d) 租賃現金流出總額：

就租賃計入綜合現金流量表的金額包括以下各項：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於經營現金流量內	1,369	992	1,107
於融資現金流量內	5,199	10,659	18,713
	<u>6,568</u>	<u>11,651</u>	<u>19,820</u>

該等金額與以下各項有關：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
已付租金	<u>6,568</u>	<u>11,651</u>	<u>19,820</u>

(e) 重大非現金交易

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，非現金交易主要包括股東豁免推廣開支及出行服務平台的服務成本，分別為人民幣2,601,000元、人民幣1,350,000元及人民幣2,563,000元。

21 貿易應付款項及應付票據

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
貿易應付款項	52,845	34,766	78,168
應付票據	—	23,304	—
	<u>52,845</u>	<u>58,070</u>	<u>78,168</u>

截至各報告期末，貿易應付款項及應付票據的賬齡分析（基於發票日期）如下：

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
0至30天	39,752	52,362	65,543
31至60天	8,138	106	213
61至90天	2,137	233	10,820
90天以上	2,818	5,369	1,592
	<u>52,845</u>	<u>58,070</u>	<u>78,168</u>

附錄一

會計師報告

22 應計費用及其他應付款項

貴集團

	2021年 人民幣千元	於12月31日 2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
平台用戶按金	3,146	5,404	4,833
企業客戶按金	2,634	3,072	2,776
代表終端用戶的應付款項	9,670	17,460	10,316
與推廣及營銷開支有關的應付款項	82,841	36,102	35,446
與研發開支有關的應付款項	73,165	48,253	14,976
與信息技術服務開支有關的應付款項	11,764	18,924	9,702
應計工資及福利	19,612	26,970	27,426
其他應付稅項	6,693	1,603	7,267
投資者預付款項	—	249,924	—
與[編纂]開支有關的應付款項	—	—	10,720
其他	22,614	16,688	29,581
	<u>232,139</u>	<u>424,400</u>	<u>153,043</u>

貴公司

	2021年 人民幣千元	於12月31日 2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
與[編纂]開支有關的應付款項	—	—	9,516
其他	—	—	1,238
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>10,754</u>

23 貸款及借款

貸款及借款情況如下：

	2021年 人民幣千元	於12月31日 2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
無抵押貸款	<u>10,000</u>	<u>40,038</u>	<u>27,033</u>

貸款及借款應於下列時間償還：

	2021年 人民幣千元	於12月31日 2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
一年內或按要求	10,000	23,011	14,033
一年後但在兩年內	—	4,027	13,000
兩年後但在五年內	—	13,000	—
	<u>—</u>	<u>17,027</u>	<u>13,000</u>
	<u>10,000</u>	<u>40,038</u>	<u>27,033</u>

附錄一

會計師報告

24 合約負債

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
自客戶收取的預付款項	1,292	2,140	2,837

合約負債主要指自網約車服務運力加盟商收取的購買供應品的預付款項，及自車隊銷售及維修業務客戶收取的購買維保服務的預付款項。

合約負債的變動載列如下：

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
年初	490	1,292	2,140
由於在年初確認計入合約負債的 年內收入而導致合約負債減少	(490)	(1,292)	(2,140)
由於在年內自客戶收取預付款項而導致 合約負債增加	1,292	2,140	2,837
年末	1,292	2,140	2,837

於2021年、2022年及2023年12月31日，預期所有合約負債將於一年內確認為收入。

25 租賃負債

下表列示於各報告期末 貴集團租賃負債的剩餘合約到期情況：

	於2021年12月31日		於2022年12月31日		於2023年12月31日	
	最低租賃 付款的現值 人民幣千元	最低租賃 付款總額 人民幣千元	最低租賃 付款的現值 人民幣千元	最低租賃 付款總額 人民幣千元	最低租賃 付款的現值 人民幣千元	最低租賃 付款總額 人民幣千元
一年內	9,854	10,868	11,535	12,131	31,007	31,789
一年後但在兩年內	10,707	11,233	4,698	6,823	3,807	4,139
兩年後但在五年內	5,109	5,423	1,513	1,566	7,109	7,554
	15,816	16,656	6,211	8,389	10,916	11,693
	25,670	27,524	17,746	20,520	41,923	43,482
減：總未來利息開支		(1,854)		(2,774)		(1,559)
租賃負債現值		25,670		17,746		41,923

26 可轉換可贖回優先股

截至2022年及2023年12月31日止年度，貴公司已與若干A輪投資者訂立A輪融資協議，據此，已發行的A輪可轉換可贖回優先股（「優先股」）如下：

	股份數目	每股股份發行價
於2022年1月1日年初	—	
發行A輪優先股	<u>10,662,966</u>	3.194美元
於2022年12月31日發行在外	<u>10,662,966</u>	
發行A輪優先股	4,696,306	3.194美元
由向投資者發行的其他金融負債轉換 ⁽ⁱ⁾	<u>32,915,263</u>	3.194美元
於2023年12月31日發行在外	<u><u>48,274,535</u></u>	

附註：

- (i) 誠如附註27(a)所詳述，於截至2022年12月31日止年度，貴公司向A輪認股權證投資者發行若干認股權證，賦予彼等於若干指定事件完成後認購A輪優先股的權利。截至2023年12月31日止年度，於指定事件完成後，A輪認股權證投資者根據該等認股權證的條款行使其認股權證認購貴公司A輪優先股。

A輪優先股的主要條款概述如下：

換股權

A輪優先股應按其持有人的選擇及於優先股發行日期後的任何時間根據當時有效的換股價轉換成有關數目的悉數繳足及非課稅普通股，惟須待持有當時已發行A輪優先股投票權50%以上的持有人的表決或書面同意，或將於合資格[編纂]結束後自動轉換成有關數目的悉數繳足及非課稅普通股而無需支付任何額外對價。

贖回權

發生以下任何觸發事件且經持有已發行A輪優先股投票權至少30%的持有人批准後，A輪優先股持有人可於任何時間要求貴公司贖回任何或全部彼等持有的A輪優先股：

- (1) 合資格[編纂]尚未於相關A輪優先股發行日期的第五個週年日或之前完成；
- (2) 貴公司在合資格[編纂]存在重大違約。重大違約指導致嚴重阻礙合資格[編纂]的貴公司不可挽回違約；或
- (3) 貴公司並未於相關A輪優先股發行日期起計24個月內完成其下一輪股權融資。

贖回價應等於A輪優先股的發行價加自相關A輪優先股發行日期（包括該日）至書面贖回通知日期（包括該日）計算的每年8%單利之和。

清算優先權

倘 貴公司發生任何自願或非自願清算、解散或清盤， 貴公司所有合法可供分配予 貴公司股東的資產及資金應按以下順序分配：

- (i) 首先，A輪優先股持有人應有權收取相當於發行價的金額，另加自相關A輪優先股發行日期（包括該日）至有關分配日期（包括該日）計算的每年8%單利及有關A輪優先股的所有已宣派但未派付股息（如有）；及
- (ii) 貴公司剩餘可供分配的資產及資金應按比例分配予普通股東。

於發生任何視作清算事件後，除非由持有當時已發行A輪優先股投票權50%以上的持有人豁免，否則視作清算事件產生的任何所得款項應按上述相同方式予以分配。視作清算事件包括：

- (i) 貴公司與任何其他各方的任何整合、合併、重組安排計劃或兼併，在這些事件中，股東於緊接有關交易前擁有存續實體於緊接有關交易後少於50%的投票權總數，或 貴公司參與的轉讓超過 貴公司50%投票權的任何交易或一系列相關交易；或
- (ii) 在單次交易或一系列相關交易中出售、轉讓、租賃或以其他方式處置 貴集團全部或絕大部分資產。

股息權利

A輪優先股持有人有權按已轉換基準收取由董事會宣派的酌情股息。

於相關期間，優先股產生的金融負債的變動如下：

	金額
	人民幣千元
於2022年1月1日	—
發行A輪優先股	226,249
賬面值變動	10,407
匯兌差額	11,317
	<hr/>
於2022年12月31日及2023年1月1日	247,973
發行A輪優先股	107,693
由向投資者發行的其他金融負債轉換 (附註27(a))	732,987
賬面值變動	64,502
匯兌差額	8,128
	<hr/>
於2023年12月31日	<u><u>1,161,283</u></u>

27 向投資者發行的其他金融負債

(a) A輪融資

截至2022年12月31日止年度，貴公司已與若干A輪投資者訂立A輪融資協議，據此，向該等投資者發行認股權證，賦予彼等權利認購貴公司A輪優先股。部分該等投資者須遵守中國政府實施的境外直接投資登記（「境外直接投資登記」）規定。就發行A輪認股權證而言，該等投資者同時向貴集團的一家中國子公司提供境內貸款。於包括境外直接投資登記在內的若干指定事件完成後，貴集團的子公司應向投資者償還貸款，而投資者應行使認股權證認購貴公司的相關A輪優先股。

於2022年12月31日已發行的A輪認股權證及相關貸款詳情如下：

	行使期	發行日期	工具數目	每股可轉換可贖回 優先股行使價	相關貸款本金 人民幣千元
A-1輪認股權證及 相關貸款	自發行日期起12個月內	2022年3月18日	認購A輪優先股的認股權證： 24,655,628	3.194美元	500,000
A-2輪認股權證及 相關貸款	自發行日期起12個月內	2022年6月30日	認購A輪優先股的認股權證： 8,259,635	3.194美元	167,500
					667,500

A輪認股權證的行使期為12個月，而相關貸款的原始到期日為12個月。提供的相關貸款本金與A輪認股權證的行使價相若，行使價乃按相關A輪優先股的發行價計算。

倘於到期日前取得境外直接投資登記批准，則貴集團應向投資者無息償還相關貸款本金。倘於到期日前未取得境外直接投資登記批准且訂約方未能就延長到期日達成任何協議，則貴集團應償還相關貸款本金，另加自貸款發放日期至還款日期累計的按市場貸款利率計算的利息。

此外，於發生任何贖回觸發事件或任何視作清算事件（附註26所載）後，A輪認股權證持有人可要求貴集團償還相關貸款本金，另加自貸款發放日期至還款日期累計計算的每年8%的利息。

截至2023年12月31日止年度，於包括境外直接投資登記在內的指定事件完成後，投資者行使所有A輪認股權證認購貴公司合共32,915,263股A輪優先股。同時，貴集團已向該等投資者悉數償還相關貸款。

(b) B輪融資

截至2022年及2023年12月31日止年度，貴公司已與若干B輪投資者訂立一系列融資協議，據此，於2023年8月14日向該等投資者發行認股權證，賦予彼等權利認購貴公司B輪優先股。該等投資者須遵守中國政府實施的境外直接投資登記規定。就發行B輪認股權證而言，該等投資者同時向貴集團的一家中國子公司提供境內貸款。於若干特定事件(包括境外直接投資登記)完成後，貴集團子公司須向投資者償還貸款，而投資者須行使認股權證以認購貴公司相關B輪優先股。

於2023年8月14日發行B輪認股權證前，部分B輪投資者已就投資向貴集團的一家中國子公司預付鎖定金額，其中，人民幣373,674,000元的鎖定金額於發行相關B輪認股權證後轉換為提供予貴集團的境內貸款。

於2023年12月31日發行的B輪認股權證及相關貸款詳情如下：

	行使期	發行日期	工具數目	每股可轉換 可贖回優先股 行使價	相關 貸款本金 人民幣千元
B輪認股權證及 相關貸款	自發行日期起 12個月內	2023年 8月14日	認購B輪優 先股的認 股權證： 27,669,969	人民幣30.44元	842,274

B輪認股權證的行使期為12個月，而相關貸款的原始到期日為12個月。提供的相關貸款本金與B輪認股權證的行使價相若。

倘取得境外直接投資登記批准，則貴集團應向投資者無息償還相關貸款本金。

此外，於發生下文所述的任何贖回觸發事件或任何視作清算事件後，B輪認股權證持有人可要求貴集團償還相關貸款本金，另加自相關鎖定金額或貸款支付之日起至還款日期累計計算的每年8%的利息。

贖回觸發事件包括：

- (1) 相關優先股股東或認股權證持有人尚未於發行日期的第五個週年日或之前完成合資格[編纂]；或
- (2) 貴公司在合資格[編纂]存在重大違約。重大違約指導致嚴重阻礙合資格[編纂]的貴公司不可挽回違約。

視作清算事件包括：

- (1) 貴公司與任何其他各方的任何整合、合併、重組安排計劃或兼併，在這些事件中，股東於緊接有關交易前擁有存續實體於緊接有關交易後少於50%的投票權總數，或貴公司參與的轉讓超過貴公司50%投票權的任何交易或一系列相關交易；或
- (2) 在單次交易或一系列相關交易中出售、轉讓、租賃或以其他方式處置貴集團全部或絕大部分資產。

截至2023年12月31日，B輪認股權證尚未行使。

附錄一

會計師報告

(c) 確認以A輪及B輪融資發行的認股權證及相關貸款

貴集團

根據附註2(o)所載的會計政策，貴集團將發行予投資者的認股權證及相關貸款入賬列作單一金融工具。認股權證及相關貸款按贖回金額的現值計量，即為(以較高者為準)：1)倘於到期日前取得境外直接投資登記批准，贖回金額的現值；2)倘於到期日前未取得境外直接投資登記批准，贖回金額的現值；及3)於發生贖回觸發事件或視作清算事件後贖回金額的現值。

於相關期間認股權證及相關貸款的變動載列如下：

	人民幣千元
於2022年1月1日	-
向A輪投資者發行認股權證及相關貸款(*)	674,716
賬面值變動	<u>52,097</u>
於2022年12月31日及2023年1月1日	726,813
行使認股權證及轉換為A輪優先股(附註26)	(732,987)
向B輪投資者發行認股權證及相關貸款(*)	863,263
賬面值變動	<u>31,824</u>
於2023年12月31日	<u><u>888,913</u></u>

附註：

- * 於初始確認A輪及B輪認股權證及相關貸款時，贖回金額現值與相關貸款本金之間各自差額人民幣7,216,000元及人民幣20,989,000元已分別計入截至2022年及2023年12月31日止年度的其他儲備(請參閱附註30(g)(i))。

貴公司

根據附註2(o)及2(d)所載的會計政策，貴公司將發行予投資者的認股權證於貴公司財務報表中入賬列作按公允價值計入損益的衍生負債。

於相關期間認股權證的變動載列如下：

	人民幣千元
於2022年1月1日	-
向A輪投資者發行認股權證	-
公允價值變動	214,252
匯兌差額	<u>7,597</u>
於2022年12月31日及2023年1月1日	221,849
行使A輪認股權證	(221,849)
向B輪投資者發行認股權證	-
公允價值變動	<u>14,665</u>
於2023年12月31日	<u><u>14,665</u></u>

附錄一

會計師報告

認股權證的公允價值乃於獨立第三方估值公司廣東卓越土地房地產評估諮詢有限公司（「廣東卓越」）的協助下釐定。

由於認股權證合約規定投資者在取得境外直接投資登記批准（已於估值時獲得）後必須行使購股權，因此認股權證被視為遠期合約，且並無採用無套利定價原則估計股份的遠期價格。股份的遠期價格部分按使用收益法估計的 貴公司的股權價值計算。主要假設如下：

	於2022年12月31日	於2023年12月31日
	A輪認股權證	B輪認股權證
貼現率	14.31%	13.93%
無風險利率	2.88%	2.66%
缺乏市場流通性貼現	8.32%	4.93%

28 遞延收入

	於2021年12月31日		
	年初結餘	年內確認為其他 收入的金額	年末結餘
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
政府補助	19,204	(931)	18,273
	<u>19,204</u>	<u>(931)</u>	<u>18,273</u>
	於2022年12月31日		
	年初結餘	年內確認為其他 收入的金額	年末結餘
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
政府補助	18,273	(18,273)	—
	<u>18,273</u>	<u>(18,273)</u>	<u>—</u>

於2021年及2022年12月31日，遞延收入指自中國廣州市地方政府部門收取的政府補助，用於補貼 貴集團若干子公司的推廣及營運開支。收取的政府補助最初於綜合財務狀況表確認為遞延收入，並於其後於相關條件符合時確認為其他收入。

29 以權益結算的股份支付交易

於2021年7月14日，一項[編纂]股份激勵計劃獲 貴公司股東及董事會批准（「[編纂]股份激勵計劃」）。根據[編纂]股份激勵計劃，董事會指定的執行委員會（「委員會」）獲授權向 貴集團合資格僱員授出購股權、受限制股份或其他股份支付獎勵。根據該計劃可供獎勵的股份最高數目為10,000,000股股份。

附錄一

會計師報告

(a) 購股權

於2021年7月21日及2021年7月30日，委員會批准分別向 貴集團若干僱員授出購股權以購買合共6,515,400股及23,000股 貴公司普通股，行使價為每股人民幣10元。

於2022年7月21日，委員會批准向 貴集團若干僱員授出購股權以購買合共1,043,460股 貴公司普通股，行使價為每股人民幣20.2794元。

於2023年7月21日，委員會批准向 貴集團若干僱員授出購股權，以每股人民幣30.44元的行權價購買合共990,470股 貴公司普通股。

所授出的購股權受不同的歸屬時間表所規限：1)向於2020年1月1日或之後開始供職於 貴集團的僱員所授出的購股權將於授出日期的首個、第二個、第三個及第四個週年日等額分期歸屬；2)對於向於2020年1月1日之前開始供職的僱員所授出的購股權而言，50%的購股權將於授出日期的首個週年日歸屬，而餘下的50%應分別於授出日期的第二個及第三個週年日等額分期歸屬（「指定歸屬期」）。購股權的歸屬亦以僱員維持供職並達致表現要求為條件。此外，倘僱員的持續服務期自授出日期起計少於2年，則已歸屬購股權將被沒收。換言之，購股權的實際歸屬期不少於2年。 貴集團於實際歸屬期或指定歸屬期期間（以時間較長者為準）確認股份薪酬開支。

除非董事會提前終止，否則購股權於各授出日期第十二個週年日失效。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的購股權的變動概述如下：

	購股權數目	加權平均行權價 每股人民幣元	加權平均授出 日期公允價值 每股人民幣元
於2021年1月1日尚未行使	–	–	–
已授出	6,538,400	10.00	12.01
已沒收	(62,000)	10.00	12.01
於2021年12月31日尚未行使	6,476,400	10.00	12.01
可於2021年12月31日行使	–	–	–
於2021年12月31日未歸屬	6,476,400	10.00	12.01
於2022年1月1日尚未行使	6,476,400	10.00	12.01
已授出	1,043,460	20.2794	11.83
已沒收	(1,036,450)	11.38	11.99
於2022年12月31日尚未行使	6,483,410	11.42	11.98
可於2022年12月31日行使	–	–	–
於2022年12月31日未歸屬	6,483,410	11.42	11.98
於2023年1月1日尚未行使	6,483,410	11.42	11.98
已授出	990,470	30.44	17.12
已沒收	(423,820)	13.99	12.59
於2023年12月31日尚未行使	7,050,060	13.94	12.67
可於2023年12月31日行使	3,773,763	10.00	12.01
於2023年12月31日未歸屬	3,276,297	18.48	13.43

附錄一

會計師報告

於2021年、2022年及2023年12月31日，尚未行使購股權的加權平均剩餘合約年期分別為11.60年、10.74年及10.91年。

在獨立第三方估值公司仲量聯行企業評估及諮詢有限公司（「仲量聯行」）及廣東卓越的協助下，於2021年7月21日及2021年7月30日以及2022年7月21日及2023年7月21日分別授出的購股權的公允價值採用二項式期權定價模型釐定。

二項式期權定價模型中採用的假設列示如下：

	授出日期			
	於2021年 7月21日	於2021年 7月30日	於2022年 7月21日	於2023年 7月21日
每股公允價值	人民幣12.01元	人民幣12.04元	人民幣11.83元	人民幣17.12元
無風險利率	3.08%	3.03%	2.86%	2.55%
預期股息收益率	0%	0%	0%	0%
預期波幅率	54.92%	55.35%	44.59%	54.83%
預期倍數	2.2	2.2	2.2	2.2
合約年期	12年	12年	12年	12年

預期股息收益率乃根據 貴公司於購股權預期年期內的預期股息政策估計。預期波幅率乃按選定可資比較公司於購股權預期年期期間的歷史波幅率計算。

截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度授出的購股權的公允價值分別為人民幣78,525,000元、人民幣12,340,000元及人民幣16,957,000元。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，就上述購股權根據授出日期公允價值及於綜合損益表確認的估計沒收率計算的薪酬開支總額分別為人民幣15,088,000元、人民幣30,515,000元及人民幣23,571,000元。

(b) 宸祺出行的受限制股份單位及以 貴公司受限制股份取代的情況

於2021年7月14日，就實施 貴公司[編纂]股份激勵計劃而言， 貴公司股東及董事會亦批准及採納宸祺出行（ 貴公司於中國的一家全資子公司）的一項股份激勵計劃（「境內股份激勵計劃」）。根據該計劃，宸祺出行董事會獲授權向 貴集團若干僱員授出宸祺出行的受限制股份單位（「受限制股份單位」）。根據該計劃，可供獎勵的受限制股份單位最高數目為1,453,309個。同時， 貴公司在[編纂]股份激勵計劃預留相當於940,000股 貴公司的未繳股款股份，倘境內股份獎勵被要求於 貴公司合資格[編纂]註銷，這部分預留股份將供未來向相同承授人授出 貴公司股份獎勵以取代境內股份獎勵。

於2021年7月21日，宸祺出行董事會批准向 貴集團若干僱員授出合共1,453,309個宸祺出行的受限制股份單位，認購價為每單位1美元。

於2022年7月21日，宸祺出行董事會批准向 貴集團的一名僱員授出宸祺出行合共131,263個受限制股份單位，認購價為每單位2.02794美元。

向僱員授出的受限制股份單位將分別於授出日期的首個、第二個、第三個及第四個週年日（「指定歸屬期」）分四期等額歸屬，條件是僱員維持供職、已達致表現要求及已就各期分期作出認購付款。此外，倘僱員於 貴集團完成合資格[編纂]後於禁售期屆滿前從 貴集團離職，則已授出的受限制股份單位將被沒收。換言之，受限制股份單位的實際歸屬期受[編纂]條件所規限。 貴集團於估計實際歸屬期內確認股份薪酬開支，估計實際歸屬期乃基於對合資格[編纂]禁售期何時將屆滿的估計或指定歸屬期（以時間較長者為準）估計。

附錄一

會計師報告

除非董事會提前終止，否則受限制股份單位於各授出日期的第十二個週年日失效。

境內股份激勵計劃由一家合併入賬的特殊目的公司管理。

於2023年7月6日，貴公司股東及董事會決議註銷宸祺出行根據境內股份激勵計劃向六名僱員授出的1,306,279個尚未行使的受限制股份單位，並批准根據[編纂]股權激勵計劃向相同僱員作出相當於貴公司848,760股受限制股份（「受限制股份」）的授予，以取代境內股份獎勵。貴公司授予僱員的受限制股份的條款（包括歸屬時間表及認購價）與境內股份激勵計劃的條款基本一致。

於境內股份激勵計劃註銷後，特殊目的公司註銷。

於相關期間，宸祺出行的受限制股份單位及貴公司受限制股份的變動分別概述如下：

	宸祺出行的股份 單位數目	加權平均認購價 每單位人民幣等值	加權平均授出 日期公允價值 每單位人民幣等值
於2021年1月1日尚未行使	—	—	—
已授出	1,453,309	6.47	6.96
於2021年12月31日尚未行使	<u>1,453,309</u>	6.47	6.96
於2022年1月1日尚未行使	1,453,309	6.47	6.96
已授出	131,263	13.71293	4.75
已沒收	<u>(278,293)</u>	6.47	6.96
於2022年12月31日	<u>1,306,279</u>	7.20	6.73
於2023年1月1日尚未行使	1,306,279	7.20	6.73
註銷宸祺出行的受限制股份單位並 由貴公司的受限制股份取代	<u>(1,306,279)</u>	7.20	6.73
於2023年12月31日尚未行使	<u>—</u>	—	—
	貴公司的受限制 股份數目	加權平均認購價 每股人民幣元	加權平均授出日期 公允價值 每股人民幣元
於2023年1月1日尚未行使	—	—	—
註銷宸祺出行的受限制股份單位 並由貴公司的受限制股份取代	848,760	11.07	10.37
已沒收	<u>(67,500)</u>	10.00	10.75
於2023年12月31日尚未行使	<u>781,260</u>	11.17	10.33

附錄一

會計師報告

在獨立第三方估值公司仲量聯行及廣東卓越的協助下，於2021年7月21日及2022年7月21日分別授出的受限制股份單位的公允價值採用柏力克－舒爾斯期權定價模式釐定。

柏力克－舒爾斯期權定價模式中採用的假設列示如下：

	授出日期	
	於2021年 7月21日	於2022年 7月21日
每受限制股份單位公允價值	1.08美元	0.7美元
每受限制股份單位公允價值(折合人民幣)	人民幣6.96元	人民幣4.75元
無風險利率	0.73%	2.24% – 2.46%
預期股息收益率	0%	0%
預期波幅率	49.89%	36.98% – 45.65%

預期股息收益率乃根據宸祺出行於受限制股份單位預期年期內的預期股息政策估計。預期波幅率乃按選定可資比較公司於受限制股份單位預期年期期間的歷史波幅率計算。

由於 貴公司向僱員授出的受限制股份的條款(以取代宸祺出行的受限制股份單位)與境內股份激勵計劃的條款基本一致，且並無增加股份獎勵的公允價值總額或對僱員有利， 貴集團於原歸屬期繼續根據原授出日期的公允價值確認受限制股份的薪酬開支。

截至2021年及2022年12月31日止年度授出的受限制股份單位的公允價值分別為人民幣10,109,000元及人民幣626,000元。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，根據授出日期公允價值及於綜合損益表確認的估計沒收率計算的受限制股份單位及受限制股份的薪酬開支總額分別為人民幣921,000元、人民幣2,651,000元及人民幣2,815,000元。

30 資本、儲備及股息

(a) 權益組成部分變動

貴集團綜合權益各組成部分的期初與期末結餘之間的對賬載於綜合權益變動表內。 貴公司權益個別組成部分於各報告期期初至期末的變動詳情載列如下：

貴公司

	股本		股份支付		保留盈利／		總計
	股本	股份溢價	付款儲備	匯兌儲備	其他儲備	(累計虧損)	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2021年1月1日的結餘	309	899,684	-	(44,568)	-	2	855,427
截至2021年12月31日							
止年度的權益變動							
年內總全面收益	-	-	-	(19,560)	-	-	(19,560)
以權益結算的股份支付交易	-	-	15,088	-	-	-	15,088
於2021年12月31日及							
2022年1月1日的結餘	309	899,684	15,088	(64,128)	-	2	850,955

附錄一

會計師報告

	股本		股份支付		保留盈利／		總計
	股本	股份溢價	付款儲備	匯兌儲備	其他儲備	(累計虧損)	
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2022年12月31日							
止年度的權益變動							
年內虧損	-	-	-	-	-	(223,270)	(223,270)
年內其他全面收益	-	-	-	69,289	-	-	69,289
年內總全面收益	-	-	-	69,289	-	(223,270)	(153,981)
以權益結算的股份支付交易	-	-	30,515	-	-	-	30,515
於2022年12月31日及							
2023年1月1日的結餘	309	899,684	45,603	5,161	-	(223,268)	727,489
截至2023年12月31日止年度的權益變動							
年內虧損	-	-	-	-	-	(97,115)	(97,115)
年內其他全面收益	-	-	-	13,301	-	-	13,301
年內總全面收益	-	-	-	13,301	-	(97,115)	(83,814)
認購受限制股份以取代境內股份獎勵	1	1,899	-	-	-	-	1,900
以權益結算的股份支付交易	-	-	24,829	-	-	-	24,829
因行使認股權證而轉換	-	-	-	-	-	-	-
A輪優先股	-	-	-	-	168,884	-	168,884
於2023年12月31日的結餘	310	901,583	70,432	18,462	168,884	(320,383)	839,288

(b) 股本

(i) 法定股本

貴公司於2019年4月30日在開曼群島註冊成立，法定股本為50,000美元，分為100,000,000股每股面值0.0005美元的普通股。當時的股東以每股股份1.456685美元認購合共90,000,000股股份，而餘下法定10,000,000股普通股保留作股份激勵計劃用途。當時權益股東注資超出面值的部分計入股份溢價。

於2022年3月18日，每股面值為0.0005美元的額外普通股及A輪優先股成為額外法定股份。

於2023年8月11日，每股面值為0.0005美元的額外普通股及B輪優先股成為額外法定股份。

附錄一

會計師報告

於相關期間的各報告期末，貴公司的法定股份（包括持作股份激勵計劃的股份）如下：

	於2021年12月31日		於2022年12月31日		於2023年12月31日	
	股份數目	面值 千美元	股份數目	面值 千美元	股份數目	面值 千美元
普通股	100,000,000	50	171,642,863	86	383,151,607	192
A輪優先股	–	–	68,357,137	34	68,357,137	34
B輪優先股	–	–	–	–	28,491,256	14
總計	<u>100,000,000</u>	<u>50</u>	<u>240,000,000</u>	<u>120</u>	<u>480,000,000</u>	<u>240</u>

(ii) 已發行股份

於相關期間的各報告期末，貴公司已發行普通股數目如下：

	2021年	於12月31日 2022年	2023年
已發行及繳足普通股	90,000,000	90,000,000	90,190,000
已發行但未繳足普通股 ^(*)	10,000,000	10,000,000	9,810,000
總計	<u>100,000,000</u>	<u>100,000,000</u>	<u>100,000,000</u>

附註：

* 於2021年及2022年12月31日，已發行並保留10,000,000股未繳股款股份用於股份激勵計劃。截至2023年12月31日止年度，190,000股股份已獲支付以認購股份激勵計劃項下的受限制股份，而9,810,000股股份於2023年12月31日尚未支付。

此外，10,662,966股及48,274,535股A輪優先股分別於2022年及2023年12月31日發行並入賬列作金融負債（請參閱附註26）。

(c) 股份溢價

股份溢價指權益股東注資超出已發行股份面值的部分。

(d) 資本公積

資本公積主要包括以下各項：

- 股東豁免支付推廣開支及出行服務平台的服務成本；及
- 根據境內股份激勵計劃認購受限制股份單位。

(e) 股份支付付款儲備

股份支付付款儲備指 貴公司購股權授出日期公允價值的部分及向 貴集團僱員授出的宸祺出行的受限制股份單位（隨後已替換為 貴公司受限制股份），該等單位已按照附註2(q)(ii)股份支付付款所採納的會計政策確認。

(f) 匯兌儲備

匯兌儲備包括換算海外業務財務報表產生的所有外匯差額。

(g) 其他儲備

其他儲備主要指：

- i) 於初始確認A輪及B輪認股權證及相關貸款時贖回金額現值與貸款本金之間的差額（分別為人民幣7,216,000元及人民幣20,989,000元）（附註27）；及
- ii) 因行使A輪認股權證所得款項與向投資者償還其他金融負債之間的差額而產生的視作投資者出資。

(h) 股息

於相關期間，貴公司並未派付或宣派任何股息。

(i) 資本管理

貴集團管理資本的首要目標為保障貴集團持續經營的能力，以令其能通過因應風險水平為服務及商品定價及以合理成本取得融資，持續為股東帶來回報及為其他持份者帶來利益。

貴集團積極並定期檢閱及管理其資本架構，以在較高借款水平可能帶來的較高股東回報與穩健資本狀況所帶來的優勢及保障之間取得平衡，並就經濟狀況的變動對資本架構作出調整。

貴集團將「資本」定義為包括發行予投資者的權益、可轉換可贖回優先股及其他金融負債的所有組成部分。貴集團的政策為保持強健的資本基礎，以維繫投資者、債權人及市場信心，並維持業務的未來發展。

於相關期間，貴集團並無受外部實施的資本要求所規限。

31 金融風險管理及金融工具的公允價值

貴集團面臨日常業務過程中產生的信貸、流動資金、利率及貨幣風險。貴集團所承受的這些風險以及貴集團就管理這些風險所採取的金融風險管理政策及常規載於下文。

(a) 信貸風險

信貸風險指因交易對手方日後不履行合約責任而導致貴集團蒙受財務虧損的風險。貴集團的信貸風險主要來自貿易應收款項、按金及其他應收款項。貴集團因現金及現金等價物以及受限制現金承受的信貸風險有限，乃由於交易對手方為擁有穩健信貸評級的銀行及金融機構，而貴集團認為其信貸風險較低。

貿易應收款項

貴集團已制定信貸風險管理政策，對所有要求超過若干金額信貸的客戶進行個別信貸評估。該等評估主要針對客戶過往的到期付款記錄及當前支付能力，並考慮客戶的特定信息及客戶營運所在經濟環境的有關信息。就出行服務業務而言，貿易應收款項主要來自個人乘客及企業客戶。就個人乘客而言，貴集團要求在行程結束時實時結算。就企業客戶而言，貴集團通常授予30天以內的信貸期。就車隊銷售及維修業務而言，貴集團一般要求在交付貨物前就銷售車輛預付款項，並就提供維修保養服務授予20至30天的信貸期。貴集團一般不會要求客戶提供抵押。

貴集團所承受的信貸風險主要受到各客戶個別情況的影響，因此，重大集中信貸風險主要於貴集團對個別客戶具有重大敞口時出現。於2021年、2022年及2023年12月31日，應收貴集團五大客戶的貿易款項分別佔總貿易應收款項的25.9%、30.2%及28.5%。

貴集團按相當於整個存續期預期信貸虧損的金額計量貿易應收款項的虧損撥備，該金額採用撥備矩陣計算。由於不同客戶分部的虧損模式不同，貴集團根據客戶類型對其貿易應收款項進行細分。

下表提供了有關貴集團的信貸風險及貿易應收款項預期信貸虧損的資料：

	於2021年12月31日		
	預期虧損率 %	賬面總值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
出行服務－個人乘客			
0至30天	12.20%	902	110
31至60天	42.07%	416	175
61至180天	65.46%	1,190	779
180天以上	100.00%	4,887	4,887
		<u>7,395</u>	<u>5,951</u>
出行服務－企業客戶			
0至30天	2.98%	1,394	42
31至60天	7.01%	1,168	83
61至180天	67.65%	34	23
		<u>2,596</u>	<u>148</u>
其他(i)	0.00%	<u>2,021</u>	<u>—</u>
		<u>12,012</u>	<u>6,099</u>

附錄一

會計師報告

	於2022年12月31日		
	預期虧損率 %	賬面總值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
出行服務－個人乘客			
0至30天	10.01%	1,408	141
31至60天	37.19%	285	106
61至180天	69.55%	959	667
180天以上	100.00%	7,207	7,207
		<u>9,859</u>	<u>8,121</u>
出行服務－企業客戶			
0至30天	1.00%	3,089	31
31至60天	1.00%	1,401	14
61至180天	11.03%	1,968	217
180天以上	66.67%	42	28
		<u>6,500</u>	<u>290</u>
其他(i)	0.00%	<u>6,313</u>	<u>—</u>
		<u>22,672</u>	<u>8,411</u>

	於2023年12月31日		
	預期虧損率 %	賬面總值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
出行服務－個人乘客			
0至30天	9.00%	2,432	219
31至60天	35.02%	494	173
61至180天	66.64%	1,136	757
180天以上	100.00%	8,612	8,612
		<u>12,674</u>	<u>9,761</u>
出行服務－企業客戶			
0至30天	1.00%	5,076	51
31至60天	1.99%	3,273	65
61至180天	17.61%	1,147	202
180天以上	71.79%	39	28
		<u>9,535</u>	<u>346</u>
其他(i)	0.00%	<u>7,942</u>	<u>—</u>
		<u>30,151</u>	<u>10,107</u>

附註：

- (i) 該等貿易應收款項主要為應收關聯方款項。貴集團已評估該等貿易應收款項的信貸風險較低，且該等貿易應收款項的預期信貸虧損率並不重大，因此虧損撥備並不重大。

預期虧損率基於過去12個月的實際損失經驗計算得出。調整這些利率以反映在收集歷史數據的期內的經濟狀況、當前狀況以及貴集團對應收款項預期年期內經濟狀況的看法之間的差異。

於相關期間內貿易應收款項的虧損撥備賬變動情況如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於1月1日的結餘	6,025	6,099	8,411
年內已確認信貸虧損撥備	74	2,312	1,696
於12月31日的結餘	<u>6,099</u>	<u>8,411</u>	<u>10,107</u>

按金及其他應收款項

就代表客戶自乘客（因幫助第三方網約車服務提供商匹配所接收到的乘車訂單的服務而產生）收取的應收款項而言，貴集團按相當於整個存續期預期信貸虧損的金額計量虧損撥備，該金額採用與計算應收出行服務個人乘客的貿易應收款項所用撥備矩陣一致的撥備矩陣計算。於2022年及2023年12月31日，賬面總值分別為人民幣1,998,000元及人民幣3,562,000元。於2022年及2023年12月31日，虧損撥備分別為人民幣1,255,000元及人民幣2,819,000元。

就應收第三方出行服務平台（其代表貴集團向乘客收取出行服務費）的款項而言，貴集團按相當於整個存續期預期信貸虧損的金額計量虧損撥備，該金額採用撥備矩陣計算。於2021年、2022年及2023年12月31日，賬面總值分別為人民幣8,562,000元、人民幣11,167,000元及人民幣17,166,000元。於2021年、2022年及2023年12月31日，虧損撥備分別為人民幣798,000元、人民幣1,136,000元及人民幣79,000元。

釐定剩餘按金及其他應收款項的預期信貸虧損時，管理層已考慮到過往違約經驗及前瞻性資料（如適用）。基於與債務人的過往合作及應收彼等款項的收款記錄良好，管理層認為貴集團應收彼等未償還按金及其他應收款項結餘的信貸風險較低。

附錄一

會計師報告

於相關期間內按金及其他應收款項的虧損撥備賬變動情況如下：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
於1月1日的結餘	–	798	2,391
年內已確認信貸虧損撥備	798	1,593	507
於12月31日的結餘	<u>798</u>	<u>2,391</u>	<u>2,898</u>

(b) 流動資金風險

貴集團管理流動資金的目標是維持充足的現金及現金等價物以償還到期負債。貴集團的政策是定期監控其流動資金需求，以確保其維持充足的現金儲備、充足的來自主要金融機構的融資額度承諾，或保留足夠的融資安排以滿足其短期及長期的流動資金需求。貴集團的個別經營實體負責其本身的現金管理，包括籌集貸款以滿足預期現金需求，惟於借款超過一定的預定授權水平時須取得貴公司董事會的批准。

下表列示於2021年、2022年及2023年12月31日貴集團金融負債的剩餘合約到期情況（基於合約未貼現現金流量（包括使用合約利率或（如屬浮動利率）基於各報告期末的當前利率計算的利息付款）以及貴集團可被要求付款的最早日期計算得出）：

	於2021年12月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內或 按要 求 人民 幣千 元	一年以 上 但少 於兩 年 人民 幣千 元	兩年以 上 但少 於五 年 人民 幣千 元	總計 人民 幣千 元	賬面 值 人民 幣千 元
貿易應付款項	52,845	–	–	52,845	52,845
應計費用及其他應付款項	232,139	–	–	232,139	232,139
貸款及借款	10,257	–	–	10,257	10,000
租賃負債	10,868	11,233	5,423	27,524	25,670
總計	<u>306,109</u>	<u>11,233</u>	<u>5,423</u>	<u>322,765</u>	<u>320,654</u>

附錄一

會計師報告

	於2022年12月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內或 按要求 人民幣千元	一年以上 但少於兩年 人民幣千元	兩年以上 但少於五年 人民幣千元	總計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
貿易應付款項及應付票據	58,070	–	–	58,070	58,070
應計費用及其他應付款項	424,400	–	–	424,400	424,400
貸款及借款	24,137	4,647	13,033	41,817	40,038
租賃負債	12,131	6,823	1,566	20,520	17,746
可轉換可贖回優先股 向投資者發行的其他 金融負債	247,973	–	–	247,973	247,973
	726,813	–	–	726,813	726,813
總計	<u>1,493,524</u>	<u>11,470</u>	<u>14,599</u>	<u>1,519,593</u>	<u>1,515,040</u>
	於2023年12月31日				
	合約未貼現現金流出				
	一年內或 按要求 人民幣千元	一年以上 但少於兩年 人民幣千元	兩年以上 但少於五年 人民幣千元	總計 人民幣千元	賬面值 人民幣千元
貿易應付款項及應付票據	78,168	–	–	78,168	78,168
應計費用及其他應付款項	153,043	–	–	153,043	153,043
貸款及借款	14,685	13,032	–	27,717	27,033
租賃負債	31,789	4,139	7,554	43,482	41,923
可轉換可贖回優先股 向投資者發行的其他 金融負債	1,161,283	–	–	1,161,283	1,161,283
	888,913	–	–	888,913	888,913
總計	<u>2,327,881</u>	<u>17,171</u>	<u>7,554</u>	<u>2,352,606</u>	<u>2,350,363</u>

(c) 利率風險

利率風險為金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的风险。貴集團並無於各報告期末入賬任何按公允價值計入損益的固定利率金融工具。因此，按固定利率計息的金融工具並無使貴集團面臨公允價值利率風險。貴集團的利率風險主要來自按浮動利率計息的銀行存款，其使貴集團面臨現金流量利率風險。管理層監控的貴集團利率概況載於下文(i)。

附錄一

會計師報告

(i) 利率概況

下表詳述 貴集團於報告期末計息金融工具的利率概況。

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
固定利率工具			
受限制存款	18,725	987	–
銀行存款	36,139	132,632	103,935
貸款及借款	10,000	40,038	27,033
租賃負債	25,670	17,746	41,923
可轉換可贖回優先股	–	247,973	1,161,283
向投資者發行的其他金融負債	–	726,813	888,913
	<u>19,194</u>	<u>898,951</u>	<u>2,015,217</u>
浮動利率工具			
銀行存款	<u>50,842</u>	<u>421,034</u>	<u>508,923</u>

(ii) 敏感度分析

於2021年、2022年及2023年12月31日，倘所有其他變數維持不變，估計利率整體上調／下調100個基點，將使 貴集團的虧損及累計虧損分別減少／增加約人民幣508,000元、人民幣4,210,000元及人民幣5,089,000元。

上述敏感度分析顯示，假設報告期末發生利率變動將會導致 貴集團年內虧損（及累計虧損）出現的即時變動。關於 貴集團所持浮動利率非衍生工具於報告期末產生的現金流量利率風險，對 貴集團年內虧損（及累計虧損）的影響，乃按有關利率變動對利息開支或收入的年度化影響進行估計。

(d) 貨幣風險

貴集團面臨的貨幣風險主要來自以與交易相關業務的功能貨幣以外的貨幣計值的交易或已確認的貨幣資產及負債。貴集團於中國的交易主要以人民幣計值。於相關期間，貴公司及 貴集團其他地區的子分公司主要產生以美元計值且主要採用美元作為功能貨幣的融資交易。因此，於相關期間，董事預期不會有任何重大外匯風險可能導致 貴集團產生貨幣風險。於相關期間，貴集團主要面臨與以外幣計值的現金結餘有關的貨幣風險。於各報告期末，以外幣計值的現金結餘並不重大，因此並無呈列敏感度分析。

(e) 公允價值計量

於2021年、2022年及2023年12月31日，貴集團按攤銷成本列賬的金融工具的賬面值與其公允價值並無重大差異。

32 承擔

於期末尚未於財務報表中計提的未履行資本承擔如下：

	2021年 人民幣千元	於12月31日 2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
已訂約採購軟件	1,461	8,009	425
已訂約採購物業、廠房及設備	4,549	13,789	7,411
總計	<u>6,010</u>	<u>21,798</u>	<u>7,836</u>

33 重大關聯方交易

(a) 關聯方名稱及與關聯方的關係

於相關期間，董事認為以下為與 貴集團有重大交易的 貴集團關聯方：

(1) 對 貴公司實施共同控制的投資者

廣州汽車集團股份有限公司（「廣汽」）

(2) 由對 貴公司實施共同控制的投資者控制的實體

大聖科技股份有限公司

廣汽埃安新能源汽車股份有限公司

廣汽商貿有限公司

廣汽資本有限公司

廣汽零部件有限公司

廣汽乘用車有限公司

廣汽傳祺汽車銷售有限公司

廣州汽車集團財務有限公司

廣州廣汽融資租賃有限公司（前稱廣州廣汽租賃有限公司）

廣州長盛汽車銷售服務有限公司

廣州廣汽寶商鋼材加工有限公司

廣州番禺埃安汽車銷售服務有限公司（前稱廣州廣汽商貿長蔚新能源汽車銷售有限公司）

優湃能源科技（廣州）有限公司（前稱廣州廣汽商貿再生資源有限公司）

廣州華望半導體科技有限公司（前稱廣州華望汽車電子有限公司）

廣州麗新汽車服務有限公司
廣州帕卡汽車零部件有限公司
廣州祺宸汽車服務有限公司
廣州智誠實業有限公司
廣州廣汽荻原模具衝壓有限公司
埃安汽車銷售服務有限公司
眾誠汽車保險股份有限公司
廣州長匠汽車服務有限公司
廣汽能源科技有限公司
因湃電池科技有限公司
廣汽國際汽車銷售服務有限公司
廣州廣汽商貿長潤汽車銷售有限公司
廣州廣汽商貿長寧汽車銷售有限公司
廣州廣汽商貿長宏汽車科技服務有限公司
廣州本田汽車第一銷售有限公司
烏魯木齊長友利群汽車銷售服務有限公司
廣州長力汽車銷售有限公司
廣愛保險經紀有限公司
廣州廣愛數字科技有限公司
廣州南沙氫跑汽車服務有限公司
廣州華旭光電科技有限公司
深圳市騰訊計算機系統有限公司
騰訊雲計算(北京)有限責任公司
騰訊科技(深圳)有限公司
騰訊大地通途(北京)科技有限公司
財付通支付科技有限公司
中隆投資有限公司

(3) 對 貴公司實施共同控制的投資者的合營企業

廣汽匯理汽車金融有限公司
 廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司
 廣汽本田汽車有限公司
 廣汽豐田汽車有限公司
 五羊－本田摩托(廣州)有限公司
 廣東乾順出行科技有限公司
 廣州青藍半導體有限公司
 深圳智華科技投資有限公司
 廣汽本田汽車銷售有限公司
 廣東行致互聯科技有限公司
 廣州廣汽商貿長和汽車科技有限公司
 申雅密封件(廣州)有限公司

(4) 對 貴公司實施共同控制的投資者的聯營公司

富田－日摺儲運(廣州)有限公司
 廣汽愛信自動變速器有限公司
 同方環球(天津)物流有限公司
 合創汽車科技有限公司
 廣州新捷新能源汽車銷售服務有限公司

(b) 主要管理人員薪酬

貴集團主要管理人員的薪酬(包括支付予附註8中披露的 貴公司董事以及附註9中披露的若干最高薪酬僱員的款項)如下。

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
薪金、津貼及其他福利	5,883	6,284	5,978
酌情花紅	5,440	5,341	5,316
退休計劃供款	143	175	213
以權益結算的股份支付付款	5,552	10,825	8,832
	<u>17,018</u>	<u>22,625</u>	<u>20,339</u>

薪酬總額計入「員工成本」(見附註6(b))。

附錄一

會計師報告

(c) 關聯方交易

於相關期間，貴集團與對貴公司實施共同控制的投資者、對貴公司實施共同控制的投資者的子公司、合營企業及聯營公司訂立以下重大關聯方交易：

	截至12月31日止年度		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
與關聯方的交易金額：			
提供服務			
提供營銷服務	2,942	928	–
提供技術服務	1,065	–	22,871
提供網約車服務	750	816	2,021
提供車輛維保服務	–	14,413	12,644
提供其他服務	–	1,843	3,379
銷售商品	263	1,982	73,225
購買服務及商品			
購買司機服務	81,330	15,600	4,568
購買司管服務	10,740	11,076	8,340
付款處理成本	5,682	6,118	7,259
購買信息技術支持服務	16,747	30,757	37,852
購買商品	–	40,703	262,021
購置運營設備	11,687	1,047	52
購買出行平台服務	–	51	13,297
購買其他服務	–	962	3,785
租賃			
自關聯方租入車輛	307	57	–
向關聯方租出車輛	330	27	–
代表貴集團支付的費用			
按金	1,343	1,372	2
自關聯方收取的按金	130	100	810
向關聯方支付的按金	–	–	881

(d) 與關聯方的結餘

於各報告期末，貴集團錄得以下與對貴公司實施共同控制的投資者、對貴公司實施共同控制的投資者的子公司、合營企業及聯營公司的重大關聯方結餘：

	於12月31日		
	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
應收關聯方款項：			
貿易相關			
貿易應收款項	2,534	5,677	5,237
預付款項、按金及其他應收款項	130	63,846	33,388
應付關聯方款項：			
貿易相關			
貿易應付款項及應付票據	8,044	28,641	1,594
應計費用及其他應付款項	13,572	19,484	10,667
合約負債	14	259	71
非貿易相關			
應計費用及其他應付款項	1,343	625	–

應付關聯方的非貿易相關結餘為無抵押、免息且無固定還款期。

34 已頒佈但尚未於2023年1月1日開始的會計期間生效的修訂本、新準則及詮釋的可能影響

直至本報告日期，國際會計準則理事會已發佈多項修訂本及新準則，但於相關期間尚未生效且並無在歷史財務資料中採用。這些發展包括以下各項可能與 貴集團相關的準則。

	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
國際會計準則第1號修訂本附有契約條件的非流動負債	2024年1月1日
國際會計準則第1號修訂本將負債分類為流動或非流動	2024年1月1日
國際財務報告準則第16號修訂本售後租回的租賃負債	2024年1月1日
國際會計準則第7號及國際財務報告準則第7號修訂本供應商融資安排	2024年1月1日
國際會計準則第21號修訂本缺乏可交換性	2025年1月1日
國際財務報告準則第10號及國際會計準則第28號修訂本投資者與其聯營公司或合營公司之間出售資產或注資	將於未來日期釐定

貴集團正在評估這些發展在首次應用期間的預期影響。目前為止， 貴集團認定採納這些修訂本及準則不太可能會對歷史財務資料產生重大影響。

35 期後事項

(a) B輪認股權證的行使

於2024年1月至3月，B輪投資者已悉數行使認股權證，並向B輪投資者配發及發行總計27,669,969股B輪優先股。

(b) 股東股份轉讓

於2024年3月29日， 貴公司股東議決批准廣汽全資附屬公司中隆投資有限公司將 貴公司8,797,226股普通股轉讓予廣汽控股股東廣州汽車工業集團有限公司（「廣汽工業」）。股份轉讓已於2024年4月1日完成。就股份轉讓而言， 貴公司股東亦批准採納經修訂及重述的 貴公司組織章程大綱及細則。根據經修訂及重述的組織章程大綱及細則條款，廣汽工業成為對 貴公司行使共同控制權的投資者。

期後財務報表

貴公司及 貴集團旗下的子公司並無就2023年12月31日之後的任何期間編製任何經審計財務報表。

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

[編纂]

本公司組織章程概要

1 組織章程大綱

本公司的組織章程大綱於[●]日獲有條件採納，並列明(其中包括)本公司股東的責任為有限，本公司成立的宗旨並無限制，而本公司擁有全部權力及授權進行任何未被公司法或開曼群島任何其他法律所禁止的宗旨。

組織章程大綱於附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件」一節所指明的聯交所網站及本公司網站上展示。

2 組織章程細則

本公司的組織章程細則於[●]日獲有條件採納，並載有以下條文：

2.1 董事

(a) 配發及發行股份的權力

在不影響任何現有股份所附帶的任何權利的情況下，董事可根據組織章程大綱的規定(及本公司在股東大會上可能作出的任何指示)，按其認為適當的時間及其他條款向其認為適當的人士配發、發行股份、就股份授予購股權或以其他方式處置股份，無論該等股份設有或不設有優先、遞延或其他權利或限制(亦無論是在股息或其他分配、投票、歸還資本或其他方面)。

(b) 出售本公司或任何子公司資產的權力

在不違反公司法、組織章程大綱及細則的規定以及特別決議案作出的任何指示的情況下，本公司的業務應由可行使本公司全部權力的董事管理。組織章程大綱及細則的任何更改以及該等指示不得使董事此前原應有效的行動在作出該更改或發出該指示後失效。

(c) 對離職的補償或付款

組織章程細則並無有關對董事離職的補償或付款的條文。

(d) 向董事提供的貸款

組織章程細則並無有關向董事提供貸款的條文。

(e) 購買股份的財務資助

組織章程細則並無有關本公司提供財務資助以購買本公司或其子公司股份的條文。

(f) 披露於與本公司或其任何子公司訂立的合約中所擁有的權益

任何人士不會因擔任董事或替任董事而失去資格或因此被阻止以賣方、買方或其他身份與本公司訂立合約，任何該等合約或由本公司或本公司的代表訂立而任何董事或替任董事以任何方式於其中擁有權益或承擔責任的任何合約或交易亦不得被撤銷，參與訂約或在其中擁有權益的任何董事或替任董事亦無須因其董事或替任董事職務或由此而建立的受託關係，而向本公司交待其由任何有關合約或交易所獲得或產生的任何利潤，但任何董事或替任董事於任何該等合約或交易中的權益性質應於審議及表決時或之前披露。

董事不得就其或其任何緊密聯繫人擁有任何重大權益的任何合約或安排或任何其他建議的任何董事決議案投票（董事亦不得計入與之相關的法定人數內），倘董事就此投票，其投票將不獲計算（該董事亦不得計入該決議案的法定人數內），但此項限制不適用於下列任何情況，即：

- (i) 就董事或其任何緊密聯繫人在本公司或其任何子公司的要求下或為該等公司的利益借出款項或由其引致或承擔的責任而向該董事或其任何緊密聯繫人提供任何抵押或彌償保證；
- (ii) 就董事或其任何緊密聯繫人本身為本公司或其任何子公司的債項或債務承擔全部或部分責任而向第三方提供任何抵押或彌償保證，及不論單獨或共同作出擔保或彌償保證或給予抵押；

- (iii) 有關提呈發售本公司或任何本公司可能創辦或擁有權益的其他公司股份、債權證或其他證券（或由本公司或該等公司發售）以供認購或購買，而董事或其任何緊密聯繫人因有參與有關發售的[編纂]或[編纂]而有或將有利益關係的任何建議；
- (iv) 有關本公司或其任何子公司的員工利益的任何建議或安排，包括：
 - (A) 採納、修改或運作董事或其任何緊密聯繫人可能佔有利益的任何員工股份計劃或任何股份激勵計劃或購股權計劃；或
 - (B) 採納、修改或運作有關本公司或其任何子公司董事、其緊密聯繫人及員工的養老金或退休、身故或傷殘撫恤計劃，而並無給予任何董事或其任何緊密聯繫人一般不會給予與該計劃或基金有關類別的人士的特權或利益；及
- (v) 董事或其任何緊密聯繫人僅因其於本公司股份或債權證或其他證券的權益而與其他持有本公司股份或債權證或其他證券的人士一樣以相同方式擁有權益的任何合約或安排。

(g) 酬金

支付予董事的酬金（如有）應為董事決定的酬金。董事亦有權獲得因出席董事或董事委員會會議或本公司股東大會或本公司任何類別股份或債權證持有人的單獨會議，或與本公司業務有關或履行其董事職責而適當產生的所有差旅費、住宿費及其他費用，或獲得由董事決定的有關固定津貼，或部分採用一種方法及部分採用另一種方法的組合。

董事可批准就董事認為超出其作為董事日常工作範圍的任何服務向任何董事支付額外酬金。支付給同時擔任本公司法律顧問、代理人或律師的董事或以其他專業身份為本公司提供服務的董事的任何費用應附加於其作為董事的報酬。

(h) 退休、委任及免職

本公司可通過普通決議案委任任何人士為董事，以填補空缺或出任新增的董事職位。

本公司可通過普通決議案在任何董事（包括董事總經理或其他執行董事）任期屆滿前罷免其職務，而無須理會組織章程細則的任何規定或本公司與該董事曾訂立的任何協議中的任何內容，並可通過普通決議案選任其他人士接替其職位。本條的任何內容均不得視為剝奪根據本條被免職董事因終止董事職務或因終止董事職務而終止任何其他委任或職務而應支付予該董事的補償或損害賠償。

董事可委任任何人士為董事，以填補空缺或出任新增的董事職位，但該委任不得使董事人數超過組織章程細則規定或根據組織章程細則規定應有的最高董事人數。任何以此方式委任的董事任期僅至受任後本公司首次股東週年大會為止，屆時將符合資格於會上重選連任。

董事無須持有股份以符合出任董事的資格，出任董事亦無年齡限制。

倘有下列情況，董事須離任：

- (i) 該董事向本公司發出書面通知辭去董事職務；
- (ii) 該董事在未經董事特別批准休假的情況下而連續12個月缺席董事會會議（為免生疑問，且未由其委任的受委代表或替任董事代其出席）且董事會通過決議案議決該董事因上述缺席而離任；
- (iii) 該董事身故、破產或與債務人全面作出任何安排或債務和解；
- (iv) 該董事被證實屬或變得精神不健全；或
- (v) 由佔當時在任董事人數（包括該董事）不少於四分之三（或倘非整數，則以最接近的較低整數為準）董事簽署的書面通知將其罷免。

於本公司每屆股東週年大會上，當時三分之一的董事（或倘董事人數並非三或三的倍數，則最接近但不少於三分之一的人數）須輪值告退，但每名董事（包括按特定任期獲委任的董事）均須至少每三年輪值退任一次。退任董事須留任至其退任的大會結束為止，但其合資格並可於該大會上重選連任。本公司可於任何董事退任的股東週年大會上選舉相應數目的人士為董事以填補空缺。

(i) 借貸權力

董事可行使本公司一切權力借入款項及抵押或質押本公司的業務、財產、資產（現時及未來）及未催繳股本或其中任何部分，以及發行債權證、債權股證、按揭、債券及其他有關證券（不論單純發行或作為本公司或任何第三方的任何債務、負債或責任的抵押而發行）。

2.2 更改組織章程文件

組織章程大綱或細則僅可以特別決議案更改或修訂。

2.3 變更現有股份或股份類別的權利

倘本公司股本在任何時間分為不同類別股份，除非某類股份的發行條款另有規定，否則，無論本公司是否在清盤，當時已發行的任何類別股份所附有的全部或任何權利，可經由持有不少於該類已發行股份四分之三投票權的持有人書面同意，或經由該類股份持有人在另行召開的大會上以不少於四分之三的多數票通過決議案批准後，方可予以修訂。對於任何該等會議，組織章程細則中有關股東大會的所有規定應作必要修改後適用，但必要法定人數須為持有或由受委代表或正式授權代表代表至少該類別已發行股份三分之一投票權的一名或多名人士。

除非任何類別股份的發行條款另有明確規定，否則，賦予有關類別股份持有人的權利不得因設立或發行與其享有同等權益的額外股份而視為被更改。

2.4 更改股本

本公司可通過普通決議案以：

- (a) 按普通決議案規定的金額增加股本，具有本公司於股東大會上所釐定的所附權利、優先權及特權；
- (b) 將全部或任何部分股本合併及分拆為數額大於現有股份的股份。在合併已繳足股款的股份並將其分拆為較大數額的股份時，董事可以其認為適當的方式解決任何可能出現的困難，尤其是（在不影響前述一般性的原則下）在將予合併股份持有人之間決定將何種股份合併為一股合併股份，且倘任何人士因股份合併而有權獲得零碎合併股份，則該零碎股份可由董事就此委任的人士出售，該獲委任人士可將售出的零碎股份轉讓予買方，而該項轉讓的有效性不應受質疑，並將出售所得款項（扣除有關出售費用後）的淨額根據原應獲得零碎合併股份的人士的權利及權益按比例分派予該等人士，或支付予本公司而歸本公司所有；
- (c) 通過拆分現有股份或其中的任何部分，將全部或任何部分股本拆分為低於組織章程大綱規定的金額股份或無面值的股份；及
- (d) 註銷任何在普通決議案通過日期尚未獲任何人士承購或同意承購的股份，並按註銷股份的面額削減其股本數額。

本公司可通過特別決議案削減其股本或任何股本贖回儲備，但須遵守公司法的規定。

2.5 特別決議案－須以大多數票通過

根據組織章程細則，「特別決議案」一詞具有公司法賦予的定義，指須由有權投票的本公司股東在股東大會親身或（若股東為公司）由其正式獲授權代表或委任代表（若允許委任代表）以不少於四分之三大多數票通過的決議案，而指明擬提呈的決議案為特別決議案的有關大會通告已正式發出，並包括由全部有權在本公司股東大會投票的股

東以書面方式在一份或多份經一位或以上該等股東於文書上簽署批准的特別決議案，而以此方式獲採納的特別決議案的生效日期為簽署該文書或（如多於一份）最後一份文書的簽署日期。

另一方面，根據組織章程細則，「普通決議案」一詞指須由有權投票的本公司股東在根據組織章程細則規定舉行的股東大會親身或（如股東為公司）由其正式獲授權代表或委任代表（若允許委任代表）以簡單多數票通過的決議案，亦包括由上述本公司全體股東書面批准的普通決議案。

2.6 表決權

在任何股份所附的任何權利或限制的規限下，於任何股東大會上每名親身（或倘股東為公司，則為其正式授權代表）或委任受委代表出席的本公司股東(a)有發言權；(b)於舉手表決時享有一票投票權；及(c)於投票表決時就其所持的每股股份享有一票投票權。

倘任何股東根據上市規則須就任何特定決議案放棄投票或受限制而只能投票贊成或反對任何特定決議案，該名股東或其代表所投任何違反該規定或限制的投票不會計算在內。

倘股東為聯名股東，應優先接受優先持有人的投票，無論該優先持有人是親身參與投票還是通過受委代表進行投票（或倘股東為公司或其他非自然人，則由其正式授權代表或受委代表投票），其他聯名股東的投票無效。聯名股東的優先順序應按本公司股東名冊上的股東名稱排列順序確定。

精神不健全的股東，或由對於精神病案件具有司法管轄權的法院作出的命令所指的股東，不論是在舉手或投票以作出表決中，均可由其監管人、接管人、財產保佐人，或由法院所指定可代表該名股東的其他人士進行表決，而任何此等監管人、接管人、財產保佐人或其他人士，均可由受委代表代為表決。

除已於股東大會記錄日期登記為股東，且已繳清其當時就股份應付的所有催繳股款或其他款項者外，概不得計入任何股東大會的法定人數或有權於該大會上投票。

於任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案須以投票方式表決，但會議主席可允許就僅與上市規則指定的程序或行政事宜有關的決議案進行舉手表決。

身為本公司股東的任何公司或其他非自然人可根據其組織章程文件，或在該等條文缺失的情況下，經其董事或其他監管機構的決議，授權其認為適當的人士擔任其代表，出席本公司任何會議或任何類別股東會議，而據此獲授權的人士有權代表公司行使相同權力，猶如其為個人股東。

倘認可結算所(或其代名人)為本公司股東，則可授權其認為適當的一名或多名人士作為代表，出席本公司任何股東大會或本公司任何類別股東會議，但倘超過一名人士獲授權，則該項授權須列明各名獲授權的人士所代表的股份數目及類別。根據本條獲授權的人士有權代表認可結算所(或其代名人)行使該認可結算所(或其代名人)可行使的相同權利及權力(包括發言權及在允許以舉手方式表決時可個別舉手投票的權利)，猶如該名人士為持有該項授權列明的股份數目及類別的本公司個人股東。

2.7 股東週年大會及股東特別大會

本公司須於每個財政年度結束後六個月內(或上市規則或聯交所允許的其他期間)舉行一次股東大會作為該財政年度的股東週年大會。召開股東週年大會的通知中須指明其為股東週年大會。

董事有權召開股東大會，並須於股東要求時立刻著手召開本公司股東特別大會。股東要求是指一名或多名股東提出的要求，而該等股東在提交請求當日按每股一票基準持有於該日附帶權利可於本公司股東大會上投票的已發行股份不少於10%的投票權。股東要求必須說明會議目的及將加入會議議程的決議案，必須由申請人簽署並向本公司位於香港的主要辦事處提出，或倘本公司不再擁有該主要辦事處，則於本公司註冊辦事處提出。要求可由多份格式類似的文件組成，每份文件均由一名或多名申請人簽署。倘提出股東要求當日概無董事或倘董事在提出股東要求當日後21日內並無採取行動在額外21日之內召開股東大會，申請人或代表全部申請人總投票權半數以上的任何申請人可自行召開股東大會，但通過該方式召開的任何大會不得遲於前述的21日期限屆滿後三個月內召開。申請人召開股東大會的方式，應盡可能與董事召開股東大會的方式一致。

2.8 賬目及審計

董事必須妥為保存賬冊，內容有關本公司所有收支款項及有關收支的事項，本公司所有銷貨及購貨以及本公司資產及負債。該等賬冊必須自編製日期起至少存置五年。倘並無存置真實而公允地反映本公司事務狀況及解釋有關的交易所需的妥善的賬冊，則不被視為適當保存賬冊。

董事可決定是否，及以何種程度、時間及地點以及在何種情況或規例下，公開本公司賬目及賬冊，或其任何一種以供本公司股東（非董事）查閱。除公司法賦予權利或獲董事授權或本公司在股東大會上授權外，任何股東（非董事）無權查閱本公司任何賬目或賬冊或文件。

董事須促使於每屆股東週年大會上為本公司編製及呈報自上一份賬目刊發後期間的損益賬，連同於損益賬編製日期的資產負債表、董事對於有關損益賬涵蓋期間本公司損益及於有關期末本公司事務狀況的報告、審計師就該等賬目編製的報告，以及法律可能規定的其他報告及賬目。

2.9 審計師

本公司應在每屆股東週年大會通過普通決議案委任本公司的一名或多名審計師，任期至下屆股東週年大會。本公司可通過普通決議案罷免任期未屆滿的審計師。有關人士須獨立於本公司，方會獲委任為本公司審計師。審計師薪酬須由本公司於委任審計師的股東週年大會上通過普通決議案或該決議案指定的方式釐定。

2.10 會議通告及議程

股東週年大會須於發出不少於21日的通知後召開，而任何股東特別大會須於發出不少於14日的通知後召開，且有關通知須不包括送達或視作送達之日及發出通知當日。召開股東週年大會的通知須指明該會議為股東週年大會，而召開會議以通過特別決議案的通知須指明擬提呈一項特別決議案。每份通知須指明大會舉行地點、日期及

附錄三

本公司組織章程及開曼群島公司法概要

時間、決議案詳情及會上擬進行事務的一般性質。儘管有上述規定，但以下列方式取得同意，不論是否已發出本條指定通知或已遵守組織章程細則有關股東大會的條文，本公司股東大會仍視作已正式召開：

- (a) 如屬股東週年大會，經全體有權出席該大會並在會上表決的本公司股東同意；及
- (b) 如屬股東特別大會，則由有權出席會議並於會上投票的大多數股東（合共持有的股份以面值計不少於具有該項權利的股份的95%）同意。

倘在發出股東大會通知之後但在會議召開之前，或在延後股東大會之後但在延會召開之前（不論是否需要發出延會通知），董事全權酌情認為按會議通知所指定的日期或時間及地點召開股東大會因故並不可行或並不合理，則可更改或延後會議至另一日期、時間及地點進行。

董事亦有權在召開股東大會的每份通知中規定，倘股東大會當天任何時間發出烈風警告或黑色暴雨警告（除非有關警告在董事於相關通知中指明的股東大會前最短時間內撤銷），會議須延後至較遲日期重新召開，而無須另行通知。

倘股東大會延期：

- (a) 本公司須於實際可行情況下盡快將該延期通知（須根據上市規則載列延期的理由）發佈在本公司網站及刊發於聯交所網站，而因股東大會當日生效的烈風警告或黑色暴雨警告而未發佈或未刊發該通知不影響股東大會的自動延期；
- (b) 董事須釐定重新召開會議的日期、時間及地點，並提前至少七個整日發出重新召開會議的通知；及該通知須指明延會重新召開的日期、時間及地點，以及代表委任表格在重新召開會議上被視作有效的提交日期及時間（但就原會議提交的任何代表委任表格在重新召開會議上仍繼續有效，除非經撤銷或已更換為新代表委任表格）；及

- (c) 在重新召開會議上僅可處理原會議通知所載事務，就重新召開會議發出的通知無須指明將在重新召開會議上處理的事務，亦無須再次刊發任何隨附文件。倘有關重新召開會議有待處理任何新事務，則本公司須根據組織章程細則就該等重新召開會議發出新通知。

2.11 股份轉讓

股份轉讓可以書面及聯交所指定的任何標準轉讓格式或董事批准的其他格式的轉讓文據進行。轉讓文據須由轉讓人或其代表與(除非董事另行決定)承讓人雙方簽署，且在受讓人姓名列入本公司股東名冊前，轉讓人將仍被視為股份持有人。

董事可拒絕登記任何未繳足股款或本公司擁有留置權的股份的任何轉讓。董事亦可拒絕登記任何股份轉讓，除非：

- (a) 向本公司提交轉讓文據連同有關股票(於轉讓登記後將予註銷)，及董事可合理要求證明轉讓人有權進行轉讓的其他證明；
- (b) 轉讓文據只涉及一類股份；
- (c) 轉讓文據已妥為加蓋印章(如需加蓋印者)；
- (d) 如將股份轉讓給聯名持有人，則獲轉讓股份的聯名持有人不得超過四名；
- (e) 有關股份不涉及以本公司為受益人的任何留置權；及
- (f) 就此向本公司支付不超過聯交所不時釐定的最高應付金額(或董事不時要求的較低數額)的款項。

倘董事拒絕登記轉讓，其應在拒絕後兩個月內通知轉讓人及受讓人。

暫停辦理股東名冊登記手續期間，本公司將暫停辦理轉讓登記。董事可通過在聯交所網站以刊載廣告方式或根據上市規則按組織章程細則規定由本公司以電子方式送交通告的方式或在報章刊登廣告方式提前至少10個營業日發出通告（如為供股，則為提前至少6個營業日），於董事可不時釐定的時間及期間暫停辦理股份過戶登記手續，但暫停辦理股份過戶登記手續的期間於任何年度均不得超過30日（或本公司股東可能以普通決議案決定的較長期間，但該期間在任何年度均不得超過60日）。

2.12 本公司購回本身股份的權力

在公司法條文的規限下，本公司可購回本身股份，前提是(a)購回方式首先由本公司股東以普通決議案授權及(b)任何此類購回只能根據聯交所或香港證券及期貨事務監察委員會不時頒佈及生效的任何相關守則、規則或條例進行。

2.13 本公司任何子公司擁有股份的權力

組織章程細則並無關於子公司股份擁有權的條文。

2.14 股息及其他分派方法

在公司法及組織章程細則的規限下，本公司可通過普通決議案決議就已發行股份派付股息及其他分派，以及授權從本公司可合法作此用途的資金中，撥付股息或其他分派，但股息不得超過董事建議的金額。所有股息或其他分派只可來自本公司已實現或未釋放利潤或股份溢價賬或法律另行許可的來源。

董事認為本公司利潤足以派付時，董事可不時向本公司股東派付中期股息。董事會可不時額外按其認為合適的款額及日期宣派及派付特別股息。

除任何股份所附權利另有規定者外，一切股息及其他分派應須按派付股息的任何期間或部分期間的實繳股款派付。但就此而言，凡在催繳前就股份所繳付的股款將不會視為股份的實繳股款。

董事可自本公司任何股東應獲派的任何股息或其他分派扣減其當時應付本公司的催繳股款或其他應付款項的總數(如有)。董事可保留就對本公司有留置權股份所應支付的任何股息或其他應付款，將其用作或抵償存在該留置權的債務、負債或承擔。

本公司無需承擔股息的利息。除任何股份所附權利另有規定外，股息及其他分派可以任何貨幣支付。

當董事或本公司於股東大會決議派付或宣派本公司股本的股息，董事可進一步決議：(a)以配發入賬列作繳足的股份方式償付全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的類別屬於相同類別，但有權獲派股息的本公司股東有權選擇收取現金作為全部股息(或部分股息)以代替該項股份配發；或(b)有權獲派股息的本公司股東有權選擇收取配發入賬列作繳足的股份以代替董事可能認為合適的全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的股份屬於相同類別。在董事作出推薦意見後，本公司可就本公司任何一項特定股息透過普通決議案方式決議，(即使上文有所規定)以配發入賬列作繳足股份方式派付全部股息，而不給予本公司股東選擇收取現金股息以代替配發的任何權利。

股份的任何股息、利息或其他應付持有人的現金金額可以電匯或支票或股息單的方式郵寄至有權收取的持有人的登記地址，或如為聯名持有人則以郵寄寄往本公司股東名冊有關聯名股份排名最前人士的登記地址，或持有人或聯名持有人以書面通知的有關人士及有關地址。每一份該等支票或股息單均應以其接收人為抬頭。兩名或多名聯名持有人中的任一人均可以就其以聯名持有人身份持有的股份上應付的任何股息、其他分派、紅利或其他款項出具有效收據。

任何於有關股息或分派應付日期六年後仍未領取的有關股息或其他分派可沒收，並須撥歸本公司所有。

在本公司股東通過普通決議案批准下，董事可決議以分派指定資產(尤其是(但不限於)分派任何其他公司的股份、債權證或證券)的方式或任何一種或多種上述方式支付全部或部分股息或其他分派，而當有關分派出現任何困難時，董事或須以彼等認為權宜的方式解決，尤其可略去零碎配額、將零碎配額化零或化整以湊成整數或規

定零碎配額須累算撥歸本公司的利益，亦可釐定任何該等指定資產（或其任何部分）的價值以作分派，並可決定按所釐定的價值向本公司任何股東支付現金，以調整各方權利，並可在董事認為權宜情況下將任何該等指定資產歸屬予受託人。

2.15 受委代表

凡有權出席本公司股東大會並於會上投票的本公司股東可委派其他人士（必須為個人）為其受委代表代其出席大會及於會上投票，而獲委任的受委代表將與股東具有相同權利以於大會上發言。投票表決可親身或委派代表進行。受委代表無須為本公司股東。股東可委任任何數目的受委代表代其出席任一股東大會（或任一類別股東大會）。

委任代表的文據須以書面形式進行，且須經由委任人或獲其書面正式授權的代表親筆簽署。倘委任人為法團或其他非自然人，則須經由其正式授權代表親筆簽署。

董事應在召開任何會議或續會的通告或本公司發出的代表委任文據中，列明代表委任文據交回的方式（包括以電子方式）以及代表委任文據交回的地點及時間（不遲於指定舉行受委代表相關的會議或續會開始的時間）。

委任代表的文據須為慣常或通用格式或董事可能不時批准的其他格式，並可表明就特定會議或其續會使用，或全面適用於所有會議直至撤回為止。

2.16 催繳股款及沒收股份

在配發及發行任何股份條款的規限下，董事可就本公司股東所持股份的任何未繳金額向股東催繳股款（不論就面值或溢價），而每名本公司股東須（須接獲最少14個整日的通知，列明何時付款）按通知規定的時間向本公司支付其股份的催繳股款。董事可決定撤回或延遲催繳全部或部分股款。催繳款項可能須分期支付。被催繳股款的人士即使於其後將涉及催繳股款的股份出讓，仍須就被催繳股款承擔法律責任。

催繳股款應視為於董事通過有關授權催繳的決議案時作出。股份的聯名持有人須共同及個別支付有關股份的所有催繳股款及到期的分期付款。

倘催繳股款於到期及應付後仍未支付，欠款人須就未繳金額支付利息，利息由未繳金額到期及應付當日起計至繳款為止，利率由董事釐定（以及加上本公司因有關未支付而產生的所有開支），但董事可豁免全部或部分利息或開支的支付。

倘催繳股款或催繳股款的分期付款於到期應付後仍不獲繳付，則董事可向欠款人發出不少於14個整日的通知，要求支付未繳付的款額，連同所有應計利息及本公司因有關未支付而產生的任何開支。通知應列明付款的地點及應列明倘該通知不獲遵從，則該等已催繳股款的股份將予沒收。

倘該通知不獲遵從，則所發出通知有關的任何股份於在通知所規定的所有款項獲得支付前，可由董事通過決議案予以沒收。沒收的內容將包括有關被沒收股份的所有應付但於沒收前仍未支付的股息、其他分派或其他款項。

被沒收的股份將可按董事認為合適的有關條款及方式出售、重新配發或以其他方式處置。

股份被沒收人士將不再為有關被沒收股份的本公司股東，並須將被沒收股份的股票交回本公司以作註銷，但其股份雖被沒收，該人士仍有責任向本公司繳付就股份而在沒收之日應當支付本公司的全部款項，連同按董事可釐定有關利率的利息，但若本公司已全額收到就該等股份應付及支付的款項，則該人士的責任應告終止。

2.17 查閱股東名冊

本公司應根據公司法存置或促使他人存置本公司股東名冊。董事可通過在聯交所網站以刊載廣告方式或根據上市規則按組織章程細則規定由本公司以電子方式送交通告的方式或在報章刊登廣告方式提前10個營業日發出通告（如為供股，則為提前6個營業日），於董事釐定的時間及期間暫停辦理全部或任何類別股份的股份過戶登記手續，但暫停辦理股份過戶登記手續的期間於任何年度均不得超過30日（或本公司股東可能以普通決議案決定的較長期間，但該期間在任何年度均不得超過60日）。

除暫停辦理股份過戶登記手續外，股東名冊須於營業時間內可供本公司任何股東免費公開查閱。

2.18 會議及另行召開類別大會的法定人數

除非任何股東大會已達出席法定人數，否則不可處理任何事宜。兩位本公司親身出席的股東或其受委代表，或法團或其他非自然人由其正式授權代表或受委代表出席視為已達成法定人數，除非本公司僅有一名股東有權於有關股東大會上投票，則在該情況下法定人數應為一名親身出席的股東或其受委代表，或在法團或其他非自然人的情況下其正式授權代表或受委代表。

本公司就個別類別股份持有人另行召開的股東大會的法定人數按上文2.3段所規定。

2.19 少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使的權利

組織章程細則概無有關少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使權利的條文。

2.20 清盤程序

根據公司法，本公司可通過特別決議案決議本公司自願清盤。

除股份所附權利另有規定外，在清盤中：

- (a) 如果可用於分配給本公司股東的資產不足以償付本公司的全部繳足股本，則此類資產的分配方式應為盡可能讓本公司股東按其於清盤開始時持有股份的繳足或應已繳足股本的比例負擔虧損；
- (b) 如果可用於分配給本公司股東的資產足夠償付清盤開始時本公司的全部繳足股本並有剩餘，則剩餘部分應按清盤開始時本公司股東所持股份繳足股本的比例分配給股東。

倘本公司清盤，則清盤人可在獲得本公司以特別決議案批准及公司法規定的任何其他批准下，將本公司全部或任何部分資產以實物分派予本公司股東，而不論該等資產是否由同一類別資產組成，且就此而言，清盤人可評估任何資產的價值並可決定本公司股東或不同類別股東間進行的分派方式。清盤人可在獲得同樣批准的情況下，以

本公司股東為受益人的信託方式，將全部或任何部分資產歸屬清盤人在獲得同樣批准下認為適當的受託人，但不得強迫本公司股東接受任何負有債務的資產、股份或其他證券。

2.21 失去聯絡的股東

倘若：(a)合共不少於三張有關應以現金支付該等股份持有人的支票或股息單在12年內全部仍未兌現；(b)本公司在上述期間或下文(d)項所述的三個月限期屆滿前，並無接獲有關該股東的所在地點或存在的任何消息；(c)在上述的12年期間，至少應已就有關股份派發三次股息，而股東於有關期間內並無領取股息；及(d)於12年期滿時，本公司以廣告方式在報章發出通告，或根據上市規則按組織章程細則規定由本公司以電子方式送交通告的方式發出電子通信，表示有意出售該等股份，且自刊登廣告日期起計三個月經已屆滿，並已知會聯交所本公司欲出售該等股份，則本公司可出售任何一位股東的股份或因身故、破產或法例實施而轉移於他人的股份。任何有關出售淨所得款項將撥歸本公司所有，本公司於收訖該款項淨額後，即欠負該位前股東一筆相當於該款項淨額的款項。

開曼群島公司法及稅務概要

1 緒言

公司法在頗大程度上根據舊有的英格蘭公司法訂立，不過公司法與現行英格蘭公司法有重大差異。下文乃公司法若干條文的概要，但此概要並非包括所有適用的限制及例外情況，或並非總覽公司法及稅務的所有事宜（此等事宜可能有別於有利益關係人士可能較熟悉的司法管轄區同類條文）。

2 註冊成立

本公司於2019年4月30日根據公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限責任公司。因此，其業務須主要在開曼群島以外地區開展。本公司須每年向開曼群島公司註冊處處長遞交年度報告，並根據法定股本的金額支付費用。

3 股本

公司法准許公司發行普通股、優先股、可贖回股份或同時發行上述任何股份。

公司法規定，倘公司按溢價發行股份，不論旨在換取現金或其他對價，均須將相當於該等股份溢價總值的款項撥入名為「股份溢價賬」的賬項內。在公司選擇下，此等條文可能不適用於公司根據任何安排配發股份的溢價作為收購或註銷任何其他公司按溢價發行股份的對價。公司法規定，視乎組織章程大綱及細則條文（如有），公司可按其可能不時決定的方式動用股份溢價賬，其中包括（但不限於）：

- (a) 向股東支付分派或股息；
- (b) 繳足將發行予股東作為繳足股款紅股的公司未發行股份；
- (c) 贖回及購回股份（惟須符合公司法第37條的條文）；
- (d) 撤銷公司的開辦費用；
- (e) 撤銷發行公司任何股份或債權證的開支、所支付佣金或所給予折讓；及
- (f) 就贖回或購買公司任何股份或債權證的應付溢價作出撥備。

除非在緊隨建議支付分派或股息日期後，公司將能夠支付日常業務過程中到期的債項，否則不可動用股份溢價賬向股東支付分派或股息。

公司法規定，待開曼群島大法院確認後，股份有限公司或具有股本的擔保有限公司可通過特別決議案（如獲其組織章程細則授權）以任何方式削減股本。

在公司法詳細條文的規限下，股份有限公司或具有股本的擔保有限公司（如獲其組織章程細則授權）可以發行由公司或股東可選擇贖回或有責任贖回的股份。此外，該公司（如獲其組織章程細則授權）可購回本身的股份，包括任何可贖回股份。購回方式須由公司以組織章程細則或普通決議案批准授權。組織章程細則可規定由公司董事釐

定購回方式。公司於任何時間僅可贖回或購買本身的已繳足股份。如公司贖回或購買其本身任何股份後不再有任何持股的股東，則公司不得贖回或購買其任何本身股份。除非在緊隨建議付款日期後，公司仍有能力支付在日常業務過程中到期的債項，否則公司以公司股本贖回或購買其本身股份乃屬違法。

開曼群島對由公司提供財務資助以購買或認購公司本身或其控股公司的股份並無明文限制。因此，倘公司董事在審慎履行其職務及真誠行事的情況下認為有關資助可妥為給予而用途適當且符合公司利益，則公司可提供有關財政資助。該資助應以公平原則為基礎。

4 股息及分派

除公司法第34條外，並無有關派息的法定條文。根據在此方面可能於開曼群島具有說服力的英國案例法，股息僅可以利潤支付。此外，公司法第34條准許，倘通過償債能力測試且遵守公司組織章程大綱及細則條文(如有)的情況下，可由股份溢價賬支付股息及分派(有關詳情，請參閱上文第3段)。

5 股東訴訟

開曼群島法院預期會依循英國的案例法先例。開曼群島法院已採用並依循福斯訴哈伯特規則(及其例外，該等例外准許少數股東進行集體訴訟或衍生訴訟，以公司名義反對(a)超越公司權限或非法行為、(b)欺詐少數股東而過失方為對公司有控制權的人士及(c)未取得需要的有效(或特定)多數股東決議的行為)。

6 保障少數股東

如公司並非銀行且其股本分為股份，則開曼群島大法院可根據持有公司已發行股份不少於五分之一的股東申請，委派調查員審查公司事務並按大法院指定方式向法院呈報結果。

公司任何股東可入稟開曼群島大法院，如法院認為根據公平公正的理由公司理應清盤，則可發出清盤令。

作為一般規則，股東對公司的申索，必須按開曼群島適用的一般契約法或民事侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則確立作為股東的個別權利而提出。

開曼群島法院經已採用及依循英國普通法有關大多數股東不得對少數股東作出欺詐行為的規定。

7 處置資產

公司法對董事處置公司資產的權力並無特別限制。就一般法律而言，董事在行使該等權力時須於履行其職責過程中以審慎及誠信的態度，並以合適的目的及符合公司的利益行事。

8 會計及審計規定

公司法規定，公司須就下列各項妥為存置賬簿：

- (a) 公司所有收支款項及所有發生的收支事項；
- (b) 公司所有銷貨與購貨；及
- (c) 公司的資產與負債。

如賬簿不能真實而公允地反映公司事務及解釋其交易，則不視為適當保存的賬簿。

9 股東名冊

在其組織章程細則條文的規限下，獲豁免公司可在董事不時認為適當而在開曼群島或以外的地點存置其股東總名冊及任何分冊。公司法並無規定獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長遞交股東名單，因此股東姓名及地址並非公開記錄，並不可供公眾查閱。

10 查閱賬簿及記錄

公司股東根據公司法並無查閱或獲得公司股東名冊或公司記錄文本的一般權利，惟具有公司的組織章程細則可能載列的權利。

11 特別決議案

公司法規定特別決議案須獲至少三分之二有權出席股東大會及投票的股東親身或（如允許委任代表）其受委代表在股東大會上以大多數投票通過，而召開該大會的通告已正式發出並指明擬提呈的決議案為特別決議案。除非公司於其組織章程細則指明大多數為必須多於三分之二，及額外規定該大多數（不少於三分之二）可能因須以特別決議案批准的事項而有所不同。如公司的組織章程細則許可，公司當時所有有權表決的股東書面簽署的決議案亦可具有特別決議案的效力。

12 子公司擁有母公司的股份

公司法並不禁止開曼群島公司購買及持有其母公司的股份，惟須符合公司的宗旨。任何子公司的董事在進行上述購買時須於履行其職責過程中以審慎及誠信的態度，並以合適的目的及符合公司的利益行事。

13 兼併及整合

公司法允許開曼群島公司之間及開曼群島公司與非開曼群島公司之間進行兼併及整合。就此而言，(a)「兼併」指兩家或以上組成公司合併，並將其業務、財產及負債歸屬至其中一家存續公司內及(b)「整合」指兩家或以上的組成公司整合為一家合併公司，並將該等公司的業務、財產及負債歸屬至該合併公司。為進行兼併及整合，兼併或整

合計劃書須獲各組成公司的董事批准，而該計劃必須獲(a)各組成公司以特別決議案授權及(b)組成公司的組織章程細則可能列明的其他授權(如有)。該兼併或整合計劃書必須向開曼群島公司註冊處處長存檔，連同有關整合或存續公司償債能力的聲明、各組成公司的資產及負債清單以及承諾將有關兼併或整合證書的副本送交各組成公司股東及債權人的承諾書，並將在開曼群島憲報刊登兼併或整合的通告。除若干特殊情況外，有異議股東有權於作出所需程序後獲支付其股份的公允價值，惟倘各方未能就此達成共識，則將由開曼群島法院釐定。遵守此等法定程序進行的兼併或整合無需經法院批准。

14 重組

法定條文規定進行重組及合併，須於就此召開的大會獲得出席大會的(a)股東價值的75%或(b)大多數債權人價值的75%贊成(視情況而定)，並於其後獲開曼群島大法院批准。雖然有異議的股東可向大法院表示申請批准的交易對股東所持股份並無給予公允價值，但如無證據顯示管理層有欺詐或不誠實，大法院不大可能僅因上述理由而否決該項交易，而倘該項交易獲批准及完成，有異議股東將不會獲得類似諸如美國公司的異議股東一般具有的估值權利(即以司法方式釐定其股份的估值而獲得現金的權利)。

15 收購

如一家公司提出收購其他公司的股份，且在提出收購建議後四個月內，不少於90%被收購股份的持有人接納收購，則收購人在上述四個月屆滿後的兩個月內，可隨時發出通知要求有異議股東按收購建議的條款轉讓其股份。有異議股東可在該通知發出後一個月內向開曼群島大法院提出反對轉讓。有異議股東須證明大法院應行使其酌情權，但除非有證據顯示收購人與接納收購的有關股份持有人之間有欺詐或不誠實或勾結，以不公平手法逼退少數股東，否則大法院一般不會行使其酌情權。

16 彌償

開曼群島法律並不限制公司組織章程細則對高級職員及董事作出彌償，惟以開曼群島法院認為違反公共政策的任何有關條文為限（例如表示對觸犯法律的後果作出彌償）。

17 重組

公司可向開曼群島大法院提交委任重組人員的呈請，理由是公司：

- (a) 無法或可能無法償還債務；及
- (b) 擬根據公司法、外國法律或通過達成一致重組，與其債權人（或多類債權人）達成債務和解或償還安排。

大法院可（其中包括）於聆訊該呈請後頒令委任重組人員，賦予其法院可能授予的權力並履行法院可能准許的職能。於(i)提交委任重組人員的呈請之後而頒令委任重組人員之前及(ii)頒令委任重組人員之時直至該頒令被撤銷的任何時間，均不得對公司進行或提起訴訟、行動或其他法律程序（刑事訴訟除外）、不得通過公司清盤的決議案且不得提交公司清盤的呈請，除非已有法院准許。然而，儘管須提交委任重組人員的呈請或委任重組人員，對公司全部或部分資產享有擔保的債權人有權強制執行該擔保，而無須法院准許及無須徵求已委任的重組人員同意。

18 清算

法院可對公司頒令強制清算，或(a)倘公司有償債，則根據其股東特別決議案或(b)倘公司無力償債，則根據其股東的普通決議案自願清算。清算人負責集中公司資產（包括出資人（股東）應付的款項（如有））、確定債權人名單及償還公司所欠債權人的債務（如資產不足償還全部債務則按比例償還），並確定出資人的名單，以及根據他們的股份所附權利分派剩餘資產（如有）。

19 轉讓印花稅

開曼群島對開曼群島公司股份轉讓並不徵收印花稅，惟轉讓在開曼群島持有土地權益的公司股份除外。

20 稅務

根據開曼群島稅務優惠法（經修訂）第6條，本公司可向開曼群島財政司司長取得如下承諾：

- (a) 開曼群島頒佈有關利潤、收入、收益或增值徵稅的任何法例並不適用於本公司或本公司的業務；及
- (b) 另外，亦不會就以下各項徵收任何利潤、收入、收益或增值稅或屬遺產或繼承稅性質的應付稅項：
 - (i) 本公司的股份、債權證或其他債務；或
 - (ii) 預扣全部或部分任何有關付款（定義見稅務優惠法（經修訂）第6(3)條）。

開曼群島現時對個人或公司的利潤、收入、收益或增值並不徵收任何稅項，且無承繼稅或遺產稅。除不時因在開曼群島司法管轄區內簽立若干文據或將該等文據帶入開曼群島司法管轄區而可能須予支付若干印花稅外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大稅項。開曼群島並無參與訂立適用於由本公司作出或向本公司作出的任何付款的雙重徵稅協議。

21 外匯管制

開曼群島並無外匯管制法規或貨幣限制。

22 一般事項

本公司有關開曼群島法律的法律顧問邁普達律師事務所（香港）有限法律責任合夥已向本公司發出一份意見函，概述開曼群島公司法的各方面。該意見函連同公司法副本於附錄五「送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件」一節所述網站上展示。任何人士如欲查閱開曼群島公司法的詳細概要，或欲了解該等法律與其較熟悉的任何司法管轄區法律之間的差異，應尋求獨立法律意見。

A. 有關本集團的進一步資料

1. 註冊成立

本公司於2019年4月30日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。註冊辦事處地址為PO Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands的辦事處。據此，本公司的公司架構及組織章程大綱及細則須遵守開曼群島相關法律。開曼群島相關法律法規及組織章程大綱及細則的概要載於本文件附錄三「本公司組織章程及開曼群島公司法概要」一節。

我們已於香港設立主要營業地點，地址為香港灣仔皇后大道東248號大新金融中心40樓，並於2023年6月30日以相同地址根據公司條例第16部於香港公司註冊處登記為非香港公司。鍾明輝先生已獲委任為本公司的授權代表，代表本公司在香港接收法律程序文件及通知。法律程序文件遞送地址為香港灣仔皇后大道東248號大新金融中心40樓。

截至本文件日期，本公司總部位於中國廣東省廣州市黃埔區開泰大道30-4號。

2. 股本變動

於2022年6月30日，本公司完成向DMR VENTURE FUND (InvesPedia VCC的子公司) 發行1,479,337股每股面值0.0005美元的A輪優先股。

於2022年7月1日，本公司完成向香港小馬智行有限公司發行2,348,153股每股面值0.0005美元的A輪優先股。

於2022年9月30日，本公司完成向香港小馬智行有限公司發行2,348,153股每股面值0.0005美元的A輪優先股。

於2023年3月6日，本公司完成向廣汽工業發行17,258,940股每股面值0.0005美元的A輪優先股。

附錄四

法定及一般資料

於2023年5月9日，本公司完成向以下股東發行合共15,656,323股每股面值0.0005美元的A輪優先股：

股東	發行A輪 優先股的日期	發行的A輪 優先股數目
Tencent Mobility Limited	2023年5月9日	7,396,688
廣州科創合行股權投資合夥企業 (有限合夥)	2023年5月9日	1,849,172
廣州科創產業投資基金合夥企業 (有限合夥)	2023年5月9日	1,479,337
廣州廣商鑫富產業投資基金合夥企業 (有限合夥)	2023年5月9日	2,465,563
廣州工控混改股權投資基金合夥企業 (有限合夥)	2023年5月9日	2,465,563
總計		15,656,323

於2023年6月20日，本公司完成向香港小馬智行有限公司發行4,696,306股每股面值0.0005美元的A輪優先股。

於2023年9月26日，本公司註銷原本由Zhixing BVI持有的848,760股每股面值0.0005美元的普通股。

於2023年9月26日，本公司完成向Zhixing Jovial I Limited及Zhixing Jovial II Limited發行合共703,760股每股面值0.0005美元的普通股。

於2023年10月18日，本公司完成向Ruqi Mobility(a) Limited、Ruqi Mobility(c) Limited、Ruqi Mobility(d) Limited及Ruqi Mobility(e) Limited發行合共145,000股每股面值0.0005美元的普通股。

於2024年1月31日，本公司完成向廣汽工業發行9,684,625股每股面值0.0005美元的B輪優先股。

附錄四

法定及一般資料

於2024年2月5日，本公司完成向佛山凱盛壹號股權投資合夥企業(有限合夥)發行328,515股每股面值0.0005美元的B輪優先股。

於2024年2月6日，本公司完成向以下各股東發行合共3,268,725股每股面值0.0005美元的B輪優先股：

股東	發行B輪 優先股日期	已發行B輪 優先股數目
廣民投新能源股權投資(佛山) 合夥企業(有限合夥)	2024年2月6日	2,611,695
廣州開發區氫城成長產業投資 基金合夥企業(有限合夥)	2024年2月6日	657,030
總計		<u>3,268,725</u>

於2024年2月21日，本公司完成向以下各股東發行合共2,603,482股每股面值0.0005美元的B輪優先股：

股東	發行B輪 優先股日期	已發行B輪 優先股數目
廣州辰途華傑創業投資 基金合夥企業(有限合夥)	2024年2月21日	2,135,348
韶關市融譽企業管理有限公司	2024年2月21日	468,134
總計		<u>2,603,482</u>

附錄四

法定及一般資料

於2024年3月6日，本公司完成向以下各股東發行合共4,294,479股每股面值0.0005美元的B輪優先股：

股東	發行B輪 優先股日期	已發行B輪 優先股數目
廣東瑞浩一號新能源股權 投資合夥企業(有限合夥)	2024年3月6日	1,133,377
廣東瑞浩二號新能源股權 投資合夥企業(有限合夥)	2024年3月6日	377,792
廣州匯垠新能源股權投資合夥企業(有限合夥)	2024年3月6日	680,026
廣州璟瓏創業投資合夥企業(有限合夥)	2024年3月6日	657,030
共青城新意睿安投資合夥企業(有限合夥)	2024年3月6日	927,201
廣東恒新智行股權投資合夥企業(有限合夥)	2024年3月6日	<u>519,053</u>
總計		<u><u>4,294,479</u></u>

於2024年3月20日，本公司完成向以下各股東發行合共7,490,143股每股面值0.0005美元的B輪優先股：

股東	發行B輪 優先股日期	已發行B輪 優先股數目
Shengrich Group Ltd	2024年3月20日	1,642,575
成都赤鼎創業投資管理有限公司	2024年3月20日	657,030
合肥國軒	2024年3月20日	<u>5,190,538</u>
總計		<u><u>7,490,143</u></u>

有關更多詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構」。除上文所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，本公司的法定或已發行股本並無變動。

3. 我們子公司及關聯併表實體的股本變動

我們主要子公司的公司資料及詳情概要載於本文件附錄一所載會計師報告附註1.3。

下文載列於緊接本文件日期前兩年內對我們的經營業績作出重大貢獻的子公司及關聯併表實體的股本變動。有關我們的主要子公司及關聯併表實體的詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構－我們的主要子公司及關聯併表實體」。

宸祺出行

於2021年10月19日，宸祺出行的註冊資本由116,534,800美元增加至116,898,800美元。

於2022年12月27日，宸祺出行的註冊資本由116,898,800美元增加至264,118,100美元。

於2023年9月26日，宸祺出行的註冊資本由264,118,100美元減少至263,754,100美元。

於2023年11月8日，宸祺出行的註冊資本由263,754,100美元增加至300,000,000美元。

4. 本公司日期為2024年[●]的股東決議案

有關決議案於2024年[●]的股東大會上通過，據此(其中包括)：

- (1) 組織章程大綱及細則獲批准及採納，自[編纂]起生效；
- (2) 須待下列條件達成後方可作實：(a)上市委員會批准本文件所述的已發行股份及將予發行的股份的[編纂]及買賣；(b)本公司與[編纂](為其本身及代表[編纂])正式釐定[編纂]；及(c)[編纂]於[編纂]項下的責任成為無條件且並無根據[編纂]的條款或以其他方式終止(於各情況下均於[編纂]可能指定的日期或之前)：
 - (a) 每股已發行及未發行優先股將通過重新指定及重新分類轉換為每股面值0.0005美元的普通股；

- (b) 批准[編纂]，批准建議根據[編纂]配發及發行[編纂]，亦授權董事釐定[編纂]的[編纂]並配發及發行[編纂]；
- (c) 授予董事一般無條件授權以行使本公司一切權力配發、發行及處置股份或可轉換為股份的證券，以及作出或授出可能規定股份須予配發及發行或處置的要約、協議或購股權（包括賦予任何權利以認購或以其他方式獲得股份的任何認股權證、債券、票據及債權證），惟配發及發行或有條件或無條件同意將予配發及發行的股份（因[編纂]、供股或因本公司可能不時配發及發行任何認股權證附帶的任何認購權獲行使或因按組織章程細則依據股東於股東大會上授出的特定權限配發及發行股份以代替全部或部分股份股息而可能授出的任何購股權獲行使而配發及發行的股份除外）總面值不得超過於緊隨[編纂]完成後已發行股份總面值的20%；
- (d) 授予董事一般無條件授權（「購回授權」）以行使本公司一切權力在聯交所或本公司證券可能上市並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回股份，該等股份數目至多將佔於緊隨[編纂]完成後已發行股份總數的10%；及
- (e) 擴大購回授權，將董事根據該一般授權可配發及發行或同意配發及發行的股份總面值增加相當於本公司根據上文(d)段所述購買股份的授權所購買股份總面值的金額（至多為於緊隨[編纂]完成後已發行股份總面值的10%）。

上文(c)、(d)及(e)段所指各項一般授權將持續有效，直至下列日期為止（以最早者為準）：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束時，除非股東於股東大會上通過普通決議案無條件或有條件續期；

- (ii) 組織章程細則或任何其他適用法律規定須舉行的本公司下屆股東週年大會期限屆滿時；或
- (iii) 股東於股東大會上通過普通決議案修改或撤銷該一般授權時。

5. 購回本身證券

以下各段載有（其中包括）聯交所規定須載入本文件的若干有關購回本身證券的資料。

(a) 上市規則的規定

上市規則允許以聯交所為第一[編纂]地的公司於聯交所購回自有證券，惟須受若干限制所規限，其中最為重要的限制概述如下：

(i) 股東批准

以聯交所為第一[編纂]地的公司的所有建議購回證券（倘為股份，須為繳足股份）均須事先獲股東於正式召開的股東大會上通過普通決議案，以一般授權或就特定交易作出特別授權的形式批准。

根據股東於2024年[●]通過的決議案，董事獲授購回授權，授權彼等行使本公司一切權力在聯交所或本公司證券可能上市並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所購回股份，該等股份數目至多將佔於緊隨[編纂]完成後已發行股份總數的10%，該授權將於以下時間（以最早者為準）屆滿(i)本公司下屆股東週年大會結束時，(ii)任何適用法律或組織章程細則規定須舉行的本公司下屆股東週年大會期限屆滿時，及(iii)股東於股東大會上通過普通決議案撤銷或修訂該授權之日。

(ii) 資金來源

根據組織章程大綱及細則以及香港及開曼群島的適用法律，購回須以合法撥作此用途的資金撥付。上市公司不得在聯交所以非現金對價或聯交所交易規則不時規定的其他結算方式購回本身證券。根據開曼群島法律，本公司的任何購回可從利潤或就購回而發行新股份的[編纂]或從我們的股份溢價賬的進賬金額或資

本（倘組織章程細則批准且符合開曼群島公司法）撥付。購回時應付的任何高於將予購回的股份面值的溢價必須以利潤或股份溢價賬的進賬金額或資本（倘組織章程細則批准且符合開曼群島公司法）撥付。

(iii) 交易限制

上市公司可在聯交所購回的股份總數至多為已發行股份總數的10%。於緊隨購回後30日內，未經聯交所事先批准，公司不得發行或宣佈擬發行新證券（惟根據於有關購回前尚未行使的認股權證、購股權或規定本公司發行證券的類似工具獲行使而發行的證券除外）。此外，倘購買價格較股份於前五個交易日在聯交所買賣的平均收市價高出5%或以上，則上市公司不得在聯交所購回其股份。

倘購回證券會導致由公眾人士持有的上市證券數目低於聯交所規定的有關指定最低百分比，則上市規則亦禁止上市公司在聯交所購回其證券。公司須促使其委任購回證券的任何經紀應聯交所要求向聯交所披露有關代表本公司購回的資料。

(iv) 購回股份的地位

上市公司購回的所有[編纂]證券（不論在聯交所或其他證券交易所）於購回後會自動註銷，且該等證券的股票須註銷及銷毀。根據開曼群島法律，除非本公司董事於購回前決議將本公司購回的股份持作庫存股份，否則本公司購回的股份須視為已註銷且本公司已發行股本的金額須減去該等股份的總面值。然而，根據開曼群島法律，股份購回將不被視為削減法定股本金額。

(v) 暫停購回

於獲悉內幕消息後任何時間直至有關資料已予公佈為止，上市公司不得購回任何證券。尤其於緊接以下日期（以較早者為準）前一個月內：(a)批准上市公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績（無論上市規則是否規定）的董事會會議日期（指根據上市規則首次知會聯交所的日期）及(b)上市公司根據上市規則刊發的任何年度或半年度業績公告，或季度或任何其他中期業績公告（無論上市規則是否規定）的最後限期並直至業績公告日期為止，上市公司不得在聯交所購回其股份，惟特殊情況除外。此外，倘上市公司違反上市規則，聯交所可禁止其在聯交所購回證券。

(vi) 呈報規定

有關在聯交所或其他證券交易所購回證券的若干資料，須不遲於下一個營業日的早市或任何開市前時段（以較早者為準）開始前30分鐘向聯交所呈報。此外，上市公司的年度報告須披露有關年度內購回證券的詳情，包括購回證券數目的每月分析、每股股份購買價格或就全部該等購回支付的最高及最低價格（如有關）以及所付總價格。

(vii) 核心關連人士

上市規則禁止公司在知情的情況下於聯交所自「核心關連人士」（即本公司或其任何子公司的董事、最高行政人員或主要股東或彼等任何的緊密聯繫人（定義見上市規則））購回證券，且核心關連人士不得在知情的情況下向本公司出售其在聯交所的證券。

(b) 購回理由

董事認為，股東授予董事一般授權使本公司能夠在市場上購回股份，符合本公司及股東的最佳利益。該等購回（視乎當時的市況及資金安排）可提高每股股份的資產淨值及／或每股股份盈利，且僅會在董事認為該等購回將有利於本公司及股東的情況下進行。

(c) 購回資金

根據組織章程細則及開曼群島的適用法律，購回股份須以合法撥作此用途的資金撥付。董事不得在聯交所以非現金對價或聯交所交易規則規定的其他結算方式購回股份。在上述規限下，董事作出的購回可從本公司利潤或就購回而發行新股份或股份溢價賬的進賬金額或（倘組織章程細則批准且符合開曼群島公司法）資本撥付。購回時有任何應付溢價的情況下，可從本公司利潤或本公司股份溢價賬的進賬金額或（倘組織章程細則批准且符合開曼群島公司法）資本撥付。

然而，倘行使一般授權會對本公司的營運資金需求或董事不時認為對本公司屬適當的資產負債水平造成重大不利影響，則董事不擬於該等情況下行使一般授權。

(d) 一般事項

按緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]股股份計算（假設股份註銷已完成且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份），悉數行使購回授權使本公司能夠相應於下列期間（以最早者為準）前至多購回約[編纂]股股份：

- 本公司下屆股東週年大會結束時，除非股東於股東大會上通過普通決議案無條件或有條件續期；
- 組織章程細則或任何其他適用法律規定須舉行的本公司下屆股東週年大會期限屆滿時；或
- 股東於股東大會上通過普通決議案修改或撤銷該購回授權時。

據董事作出一切合理查詢後所知，概無董事或彼等的任何緊密聯繫人現時有意向本公司出售任何股份。

董事已向聯交所承諾，在適用情況下，彼等將根據上市規則及開曼群島適用法律行使購回授權。

倘購回任何股份導致股東佔本公司投票權權益比例增加，則就收購守則而言，該增加將被視作收購。因此，一名股東或一組一致行動的股東可取得或鞏固對本公司的控制權，並須按照收購守則規則26提出強制性要約。除上述者外，就董事所知，根據購回授權進行任何購回不會產生收購守則項下的任何後果。

倘任何購回股份導致公眾持有股份數目跌至低於當時已發行股份的25%，則須獲聯交所同意豁免遵守上述上市規則有關上述公眾持股量的規定後方可進行。除特殊情況外，聯交所一般不會授出此項規定的豁免。董事目前無意在上市規則規定的公眾持股量不足的情況下行使購回授權。

概無本公司核心關連人士知會本公司，表示彼等目前有意在購回授權獲行使時將股份出售予本公司，亦無承諾不會將股份出售予本公司。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

於本文件日期前兩年內，本集團成員公司已訂立下列屬重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立的合約）：

- (1) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技、廣州膠管廠有限公司、廣州開發區氫城成長產業投資基金合夥企業（有限合夥）、井岡山中汽九皋股權投資合夥企業（有限合夥）、廣州辰途華傑創業投資基金合夥企業（有限合夥）、廣州瓊瓏創業投資合夥企業（有限合夥）、共青城新意睿安投資合夥企業（有限合夥）、成都赤鼎創業投資管理有限公司、韶關市融譽企業管理有限公司、廣州匯垠新能源股權投資合夥企業（有限合夥）及佛山凱盛壹號股權投資合夥企業（有限合夥）訂立的日期為2022

年9月30日的B輪優先股及認股權證認購協議，據此，本公司同意發行及出售若干認股權證以購買本公司B輪優先股；

- (2) 宸祺出行與廣州匯垠新能源股權投資合夥企業(有限合夥)(「廣州匯垠新能源」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，廣州匯垠新能源同意於本公司的投資機會；
- (3) 宸祺出行與廣州開發區氫城成長產業投資基金合夥企業(有限合夥)(「廣州開發區氫城」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，廣州開發區氫城同意於本公司的投資機會；
- (4) 宸祺出行與廣州辰途華傑創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「廣州辰途華傑」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，廣州辰途華傑同意於本公司的投資機會；
- (5) 宸祺出行與廣州膠管廠有限公司(「廣州膠管廠」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，廣州膠管廠同意於本公司的投資機會；
- (6) 宸祺出行與廣州環瓏創業投資合夥企業(有限合夥)(「廣州環瓏」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，廣州環瓏同意於本公司的投資機會；
- (7) 宸祺出行與共青城新意睿安投資合夥企業(有限合夥)(「共青城新意睿安」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，共青城新意睿安同意於本公司的投資機會；
- (8) 宸祺出行與成都赤鼎創業投資管理有限公司(「成都赤鼎」)訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，成都赤鼎同意於本公司的投資機會；

附錄四

法定及一般資料

- (9) 宸祺出行與韶關市融譽企業管理有限公司（「韶關融譽」）訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，韶關融譽同意於本公司的投資機會；
- (10) 宸祺出行與佛山凱盛壹號股權投資合夥企業（有限合夥）（「佛山凱盛壹號」）訂立的日期為2022年9月30日的投資機會協議，據此，佛山凱盛壹號同意於本公司的投資機會；
- (11) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技、廣東瑞浩一號新能源股權投資合夥企業（有限合夥）、廣東瑞浩二號新能源股權投資合夥企業（有限合夥）及廣民投新能源股權投資（佛山）合夥企業（有限合夥）訂立的日期為2023年2月2日的B輪優先股及認股權證認購協議，據此，本公司同意發行及出售若干認股權證以購買本公司B輪優先股；
- (12) 宸祺出行與廣東瑞浩一號新能源股權投資合夥企業（有限合夥）（「廣東瑞浩一號」）訂立的日期為2023年2月2日的投資機會協議，據此，廣東瑞浩一號同意於本公司的投資機會；
- (13) 宸祺出行與廣東瑞浩二號新能源股權投資合夥企業（有限合夥）（「廣東瑞浩二號」）訂立的日期為2023年2月2日的投資機會協議，據此，廣東瑞浩二號同意於本公司的投資機會；
- (14) 宸祺出行與廣民投新能源股權投資（佛山）合夥企業（有限合夥）（「廣民投新能源」）訂立的日期為2023年2月2日的投資機會協議，據此，廣民投新能源同意於本公司的投資機會；
- (15) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及香港小馬智行有限公司訂立的日期為2023年4月23日的A輪優先股認購協議，據此，本公司同意發行及出售而香港小馬智行有限公司同意認購及購買4,696,306股A輪優先股；

附錄四

法定及一般資料

- (16) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣東恒新智行股權投資合夥企業(有限合夥)訂立的日期為2023年4月28日的B輪優先股及認股權證認購協議，據此，本公司同意發行及出售認股權證以購買本公司B輪優先股；
- (17) 宸祺出行與廣東恒新智行股權投資合夥企業(有限合夥)(「廣東恒新智行」)訂立的日期為2023年4月28日的投資機會協議，據此，廣東恒新智行同意於本公司的投資機會；
- (18) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣汽工業訂立的日期為2023年7月30日的B輪優先股及認股權證認購協議，據此，本公司同意發行及出售認股權證以購買本公司B輪優先股；
- (19) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及合肥國軒高科動力能源有限公司(「合肥國軒」)訂立的日期為2023年8月8日的B輪優先股及認股權證認購協議，據此，本公司同意發行及出售認股權證以購買本公司B輪優先股；
- (20) 宸祺出行與合肥國軒訂立的日期為2023年8月8日的投資機會協議，據此，合肥國軒同意於本公司的投資機會；
- (21) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣州膠管廠訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (22) 宸祺出行與廣州膠管廠訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；

- (23) 宸祺出行、廣州膠管廠與深圳市鑫睿豐盛管理諮詢合夥企業（有限合夥）（「深圳鑫睿豐盛」）訂立的日期為2023年8月14日的投資機會協議的第二份補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (24) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣州開發區氫城訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (25) 宸祺出行與廣州開發區氫城訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (26) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣州辰途華傑訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (27) 宸祺出行與廣州辰途華傑訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (28) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣州環瓏訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (29) 宸祺出行與廣州環瓏訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (30) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及共青城新意睿安訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；

附錄四

法定及一般資料

- (31) 宸祺出行與共青城新意睿安訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (32) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及成都赤鼎訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (33) 宸祺出行與成都赤鼎訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (34) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及韶關融譽訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (35) 宸祺出行與韶關融譽訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (36) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣州匯垠新能源訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (37) 宸祺出行與廣州匯垠新能源訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (38) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及佛山凱盛壹號訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (39) 宸祺出行與佛山凱盛壹號訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；

- (40) 宸祺出行與廣東瑞浩一號訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (41) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣東瑞浩二號訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (42) 宸祺出行與廣東瑞浩二號訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (43) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣民投新能源訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (44) 宸祺出行與廣民投新能源訂立的日期為2023年8月11日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (45) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技及廣東瑞浩一號訂立的日期為2023年8月11日的B輪優先股及認股權證認購協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (46) 宸祺出行與廣汽工業訂立的日期為2023年8月14日的投資機會協議，據此，廣汽工業同意於本公司的投資機會；
- (47) 宸祺出行與廣東恒新智行訂立的日期為2023年8月17日的投資機會協議的補充協議，據此，各訂約方同意投資的若干事項；
- (48) 本公司、Chenqi BVI、香港宸祺、宸祺出行、宸祺汽車、祺宸科技、Zhixing On Time Limited、中隆、Tencent Mobility Limited、廣州市公共交通集團有限公司、Jovial Lane Limited、紅峰投資有限公司、達溢投資有限公司、China Drive Investment Limited、廣汽工業、Zhixing On Time Limited、Zhixing Jovial I Limited、Zhixing Jovial II Limited、Ruqi

Mobility(a) Limited、Ruqi Mobility(b) Limited、Ruqi Mobility(c) Limited、Ruqi Mobility(d) Limited、Ruqi Mobility(e) Limited、Han Feng、株式会社SMBC信託銀行(作為Mirai Creation Fund II的受託人)、DMR VENTURE FUND (InvesPedia VCC的子基金)、廣州科創合行、廣州科創產業、廣州廣商鑫富、廣州工控、香港小馬智行有限公司、廣州開發區氫城、廣州辰途華傑、廣州璟瓏、共青城新意睿安、成都赤鼎、韶關融譽、廣州匯垠新能源、佛山凱盛壹號、廣東瑞浩一號、廣東瑞浩二號、廣民投新能源、廣東恒新智行、合肥國軒及Shengrich訂立的日期為2024年3月29日的第三份經修訂及重述Chenqi Technology Limited股東協議，據此，訂約方就股東事宜達成一致意見；及

(49) [編纂]。

本集團成員公司根據合約安排已訂立以下合約：

- (1) 祺宸科技與宸祺出行訂立的日期為2019年7月10日的獨家技術諮詢服務協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (2) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2019年7月10日的業務經營協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (3) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2019年7月10日的獨家購買權協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (4) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2019年7月10日的股東權利委託協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (5) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2019年7月10日的股權質押協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (6) 祺宸科技與宸祺出行訂立的日期為2023年8月11日的獨家技術諮詢服務協議補充協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；

附錄四

法定及一般資料

- (7) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2023年8月11日的業務經營協議補充協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (8) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2023年8月11日的獨家購買權協議補充協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；
- (9) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2023年8月11日的股東權利委託協議補充協議，協議詳情載於本文件「合約安排」；及
- (10) 宸祺出行、祺宸科技及登記股東訂立的日期為2023年8月11日的股權質押協議補充協議，協議詳情載於本文件「合約安排」。

2. 知識產權

截至最後實際可行日期，我們已註冊或申請註冊以下對我們業務而言屬重大的知識產權。













(a) 商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的商標：

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊地點	註冊編號	註冊日期	屆滿日期
1.		宸祺出行	39	中國	36922393	2020年 2月7日	2030年 2月6日
2.		宸祺出行	39	中國	36941925	2020年 8月14日	2030年 8月13日
3.	如祺出行	宸祺出行	9	中國	39767313	2020年 6月14日	2030年 6月13日
4.	如祺出行	宸祺出行	12	中國	39777992	2020年 4月14日	2030年 4月13日
5.	如祺出行	宸祺出行	36	中國	39770789	2020年 4月14日	2030年 4月13日




































附錄四

法定及一般資料

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊地點	註冊編號	註冊日期	屆滿日期
6.	如祺出行	宸祺出行	39	中國	39788554	2020年 10月21日	2030年 10月20日
7.	如祺出行	宸祺出行	42	中國	39790065	2020年 4月14日	2030年 4月13日
8.	如祺出行	宸祺出行	45	中國	39788562	2020年 4月14日	2030年 4月13日
9.	如祺出行	宸祺出行	37	中國	39770794	2021年 12月7日	2031年 12月6日
10.	如祺出行	宸祺出行	38	中國	39788550	2021年 12月7日	2031年 12月6日
11.	如祺出行	宸祺出行	41	中國	39781159	2021年 3月14日	2031年 3月13日
12.		宸祺出行	9	中國	39828894	2021年 6月21日	2031年 6月20日
13.	如祺车服	宸祺出行	9	中國	43731488	2020年 10月7日	2030年 10月6日
14.	如祺车服	宸祺出行	12	中國	43714565	2020年 9月21日	2030年 9月20日
15.		宸祺出行	38	中國	52831610	2021年 10月14日	2031年 10月13日
16.		宸祺出行	45	中國	52833119	2021年 10月28日	2031年 10月27日
17.		宸祺出行	12	中國	52856936	2022年 7月7日	2032年 7月6日
18.		宸祺出行	36	中國	52838835	2022年 8月14日	2032年 8月13日
19.	 如祺车服	宸祺出行	9	中國	59230935	2022年 4月14日	2032年 4月13日
20.	 如祺车服	宸祺出行	12	中國	59256401	2022年 3月14日	2032年 3月13日
21.	 如祺车服	宸祺出行	36	中國	59256448	2022年 3月7日	2032年 3月6日
22.	 如祺车服	宸祺出行	37	中國	59232398	2022年 3月7日	2032年 3月6日
23.	 如祺车服	宸祺出行	37	中國	59247648	2022年 3月7日	2032年 3月6日
24.	 如祺车服	宸祺出行	38	中國	59257276	2022年 3月7日	2032年 3月6日
25.	 如祺车服	宸祺出行	39	中國	59240026	2022年 3月7日	2032年 3月6日

附錄四

法定及一般資料

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊地點	註冊編號	註冊日期	屆滿日期								
26.		宸祺出行	9	中國	59259375	2022年 8月14日	2032年 8月13日								
27.		宸祺出行	36	中國	59260583	2022年 8月7日	2032年 8月6日								
28.		宸祺出行	38	中國	59235677	2022年 8月14日	2032年 8月13日								
29.		宸祺出行	39	中國	59244637	2022年 9月7日	2032年 9月6日								
30.		宸祺出行	42	中國	59232720	2022年 9月7日	2032年 9月6日								
31.		宸祺出行	42	中國	59256035	2022年 9月7日	2032年 9月6日								
32.		宸祺出行	35	中國	61451925	2022年 6月28日	2032年 6月27日								
33.		宸祺出行	41	中國	61459765	2022年 7月7日	2032年 7月6日								
34.		宸祺出行	37	中國	62348452	2022年 8月28日	2032年 8月27日								
35.		宸祺出行	12	中國	59257626	2022年 12月7日	2032年 12月6日								
36.		宸祺出行	41	中國	59254645	2023年 1月14日	2033年 1月13日								
37.	如祺出行 美好总是如期而至	宸祺出行	9	中國	43794822	2020年 10月7日	2030年 10月6日								
38.	如祺出行 美好总是如期而至	宸祺出行	39	中國	43804617	2021年 4月28日	2031年 4月27日								
39.	<table border="1" data-bbox="323 1330 523 1527"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	A	B			C	D			本公司	9、39、 42	香港	306180912	2023年 3月1日	2033年 2月28日
A	B														
															
C	D														
															
40.	<table border="1" data-bbox="323 1534 523 1719"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	A	B			C	D			本公司	9、39、 42	香港	306180921	2023年 3月1日	2033年 2月28日
A	B														
															
C	D														
															

附錄四

法定及一般資料

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊地點	註冊編號	註冊日期	屆滿日期
41.		本公司	9、39、 42	香港	306180930	2023年 3月1日	2033年 2月28日
42.		本公司	9、39、 42	香港	306180949	2023年 3月1日	2033年 2月28日
43.		宸祺出行	35	中國	67794580	2023年 12月21日	2033年 12月20日
44.		宸祺出行	36	中國	67815149	2023年 12月21日	2033年 12月20日
45.		宸祺出行	38	中國	67811271	2023年 12月21日	2033年 12月20日
46.		宸祺出行	39	中國	67792392	2023年 12月21日	2033年 12月20日
47.		宸祺出行	45	中國	67811439	2023年 12月21日	2033年 12月20日

[待提供rider-trademark]

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的商標：

序號	商標	申請人	類別	申請地點	申請編號	申請日期
1.		宸祺出行	9	中國	67812726	2022年 10月18日
2.		宸祺出行	12	中國	67808462	2022年 10月18日
3.		宸祺出行	41	中國	67812744	2022年 10月18日
4.		宸祺出行	42	中國	67812762	2022年 10月18日
5.		宸祺出行	25	中國	71715118	2023年 5月22日
6.		宸祺出行	28	中國	71728206	2023年 5月22日

附錄四

法定及一般資料

(b) 專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的專利：

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
1.	一種網約車司機行為可視化的方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109564363	2021年 5月18日	2040年 9月10日
2.	一種基於個人隱私保密的司乘通訊方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109554906	2021年 6月4日	2040年 9月10日
3.	一種移動端圖片圓角化處理的方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	202010956433X	2022年 2月8日	2040年 9月10日
4.	一種基於智能航跡推算的弱網環境導航的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109554982	2022年 11月4日	2040年 9月10日
5.	一種通過定位攔截實現虛擬導航的方法、系統及存儲介質	發明專利	宸祺出行	中國	2020110172118	2022年 6月24日	2040年 9月23日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
6.	一種通過雲端進行灰度發佈的方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020110488572	2021年 3月16日	2040年 9月28日
7.	一種檢測司機異常駕駛行為的方法、裝置及電子設備	發明專利	宸祺出行	中國	2020110548817	2022年 9月30日	2040年 9月28日
8.	一種基於語音AI的行程安全智能監控的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020110699234	2021年 1月22日	2040年 10月8日
9.	一種防止Android應用被沙盒劫持的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020110698034	2021年 2月9日	2040年 10月8日
10.	一種區域實時訂單與運力的供需關係可視化方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020111305723	2021年 3月26日	2040年 10月20日
11.	一種在網路不穩定時的訂單創建方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020111360218	2021年 2月2日	2040年 10月21日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
12.	一種基於關閉車門聲音進行上下車推薦點校正的方法及裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2021103129885	2022年 10月18日	2041年 3月23日
13.	一種基於數組鏈表式隊列結構的數據存取方法	發明專利	宸祺出行	中國	2021103304719	2021年 7月20日	2041年 3月28日
14.	一種接口整合的駕駛員身份認證方法及裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2021103420141	2022年 12月6日	2041年 3月29日
15.	一種用於公共場所上車點的動態的更新方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2021103524653	2022年 9月2日	2041年 3月30日
16.	一種網約車下車點的推薦方法、系統、存儲介質及電子設備	發明專利	宸祺出行	中國	2021104773348	2022年 3月25日	2041年 4月28日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
17.	一種基於當前定位的更優 上車點推薦方法、裝置 及電子設備	發明專利	宸祺出行	中國	202110579413X	2022年 12月20日	2041年 5月25日
18.	一種區域訂單和司機熱力 的統計儲存方法、裝置 及應用	發明專利	宸祺出行	中國	2021105966244	2022年 5月3日	2041年 5月30日
19.	一種針對出行業務的基於 動態索引的高性能圍欄 判斷方法、裝置及電子 設備	發明專利	宸祺出行	中國	2021106056068	2022年 2月8日	2041年 5月30日
20.	一種數據同步校驗方法、 裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2021106165811	2021年 10月22日	2041年 6月2日
21.	基於flink的高效同步實時 數據到ClickHouse的方 法及裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2021113090152	2022年 6月3日	2041年 11月4日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
22.	一種基於ClickHouse的非結構化數據的處理方法和裝置	發明專利	宸祺出行	中國	202210232023X	2022年 6月3日	2042年 3月9日
23.	一種提升網約車的運力利用率的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2022102439709	2022年 8月5日	2042年 3月13日
24.	一種網約車多級兜底降級計費的方法及裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2022102439554	2022年 6月17日	2042年 3月13日
25.	一種廣告推送方法、裝置及電子設備	發明專利	宸祺出行	中國	202010956419X	2023年 1月24日	2040年 9月10日
26.	一種自適應的推薦上車點的吸附方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2021103501702	2023年 5月26日	2041年 3月30日
27.	一種基於導航距離排序的充電站分組查詢方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2021103524738	2023年 5月23日	2041年 3月30日

附 錄 四

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
28.	一種移動端通過路由協議進行模塊調用的方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109555241	2023年 6月23日	2040年 9月10日
29.	一種增強網約車風控系統穩定性的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2021115448754	2023年 6月23日	2041年 12月15日
30.	一種Elasticsearch與MySQL的聯合查詢方法和裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2021113722307	2023年 5月12日	2041年 11月17日
31.	一種順風車訂單的撮合方法、系統	發明專利	宸祺出行	中國	2022106457956	2023年 4月7日	2042年 6月8日
32.	一種道路異常的實時監測與規避的方法、裝置、存儲介質及電子設備	發明專利	宸祺出行	中國	2021103085355	2023年 8月1日	2041年 3月22日
33.	一種將第三方接口轉化為系統標準接口的方法及裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2022106029173	2023年 8月22日	2042年 5月29日

附錄四

法定及一般資料

序號	專利名稱	類別	專利擁有人	註冊地點	專利編號	授予日期	屆滿日期
34.	一種緩解高峰期擁堵的智能調度方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2021103085548	2023年 12月19日	2041年 3月22日
35.	一種基於特定場景的下車點推薦方法及裝置	發明專利	宸祺出行	中國	2021103042720	2023年 12月22日	2041年 3月21日
36.	一種具有備用域名的移動端網絡請求的方法和系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109555129	2023年 9月5日	2040年 9月10日
37.	一種街景識別定位並獲取全景圖片的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109555148	2023年 12月22日	2040年 9月10日
38.	一種基於複雜網絡架構的文件上傳的方法及系統	發明專利	宸祺出行	中國	2020109555114	2023年 9月29日	2040年 9月10日

附錄四

法定及一般資料

(c) 著作權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的軟件著作權。

序號	著作權	版本	註冊地點	註冊編號	註冊日期
1.	祺源車務管理系統	V1.0	中國	2020SR1593516	2020年 11月17日
2.	祺源司管系統	V1.0	中國	2020SR1593515	2020年 11月17日
3.	SaaS加盟商運營 管理系統	V1.0	中國	2020SR1593517	2020年 11月17日
4.	如祺出行小程序軟件	V1.6.3	中國	2020SR1593514	2020年 11月17日
5.	如祺出行營銷系統	V1.0	中國	2020SR1590358	2020年 11月17日
6.	加盟商管理系統	V1.0	中國	2020SR1590359	2020年 11月17日
7.	如祺出行(企業版)用車 自助管理平台	V1.7	中國	2021SR0291983	2021年 2月24日
8.	如祺出行(企業版)打車 軟件	V1.7	中國	2021SR0315301	2021年 3月1日
9.	如祺出行企業版(IOS)	V1.0.0	中國	2019SRE020738	2019年 10月9日
10.	如祺出行企業版(安卓)	V1.0.0	中國	2019SRE020724	2019年 10月9日
11.	如祺出行司機端IOS	V1.0	中國	2019SRE012772	2019年 4月24日
12.	如祺出行IOS	V1.0	中國	2019SRE012768	2019年 4月24日
13.	如祺出行司機端	V1.0	中國	2019SRE012766	2019年 4月24日
14.	如祺出行	V1.0	中國	2019SRE012763	2019年 4月24日
15.	如祺祺效DevOps平台	V1.0	中國	2023SR0771026	2023年 6月30日
16.	Robotaxi運營監管平臺	V1.0	中國	2023SR1077044	2023年 9月15日

附錄四

法定及一般資料

序號	著作權	版本	註冊地點	註冊編號	註冊日期
17.	如祺特選司機端APP	V1.0	中國	2023SR1681183	2023年 12月19日
18.	如祺發票管理系統	V1.0	中國	2023SR0936281	2023年 8月15日
19.	如祺代駕司機軟件	V1.0	中國	2022SR1108984	2022年 8月12日

3. 域名

截至最後實際可行日期，我們擁有以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的域名：

序號	域名	註冊擁有人	註冊日期	屆滿日期
1.	ruqimobility.cn	祺宸科技	2019年3月2日	2025年3月2日
2.	ruqimobility.com	祺宸科技	2019年1月21日	2025年1月21日
3.	xmsxx.com	廈門隨享	2023年2月21日	2025年2月21日

除上文所披露者外，截至最後實際可行日期，概無其他與我們業務有關的任何重大商標或服務標誌、專利、知識產權或工業產權。

C. 有關董事及主要股東的進一步資料

1. 權益披露

除下文所披露者外，於緊隨[編纂]完成後（假設股份註銷已完成且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份），就董事目前所知，概無本公司董事或最高行政人員於本公司或其關連法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份或債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例條文當作或被視為持有的權益及淡倉），或根據證券及期貨條例第352條規定須登記於該條例所指登記冊的任何權益及淡倉，或於股份上市後根據上市發行人董事進行證券交易的標準守則將予知會本公司及聯交所的任何權益及淡倉。

(i) 於本公司股份的權益

董事姓名	權益性質 ⁽¹⁾	緊隨[編纂] 後的證券數目	緊隨[編纂] 後於本公司權益的 概約百分比 ⁽²⁾
蔣先生	實益擁有人	880,000 ⁽³⁾	[編纂]%

附註：

- (1) 上述所有權益均為好倉。
- (2) 假設股份註銷已完成且所有優先股已按一比一基準轉換為普通股。
- (3) 該權益包括根據[編纂]股權激勵計劃授出的購股權的660,000股相關股份，以及根據[編纂]股權激勵計劃授出的受限制股份的110,000股股份及110,000股相關股份。授予蔣先生的購股權及受限制股份詳情載於「D. 股份激勵計劃」。

2. 主要股東

有關緊隨[編纂]完成後（假設股份註銷已完成且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份）於我們的股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉的人士的資料，請參閱本文件「主要股東」一節。

除上文所載者外，就本公司任何董事或最高行政人員目前所知，概無其他人士（本公司董事或最高行政人員除外）於緊隨[編纂]完成後將於根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的股份及相關股份中擁有權益或淡倉或（並非本集團成員公司）直接或間接擁有附帶權利可於所有情況下在本集團任何成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

3. 董事服務合約及委任函

執行董事

各執行董事已與本公司訂立服務合約。根據協議，彼等同意出任執行董事，初步任期自董事會批准委任之日起計為期三年，或直至[編纂]後本公司第三

次股東週年大會為止（以較早者為準）。任何一方均有權發出不少於三個月的書面通知以終止協議。本公司的薪酬政策詳情載於「董事及高級管理人員－董事及高級管理人員的薪酬」一節。

非執行董事

各非執行董事已與本公司訂立委任函。彼等董事委任將自[編纂]起計為期三年或直至[編纂]後本公司第三次股東週年大會（以較早者為準）（惟須按組織章程細則的規定退任）直至根據委任函的條款及條件或任何一方向另一方發出不少於三個月的提前書面通知予以終止為止。根據委任函，非執行董事無權就其非執行董事的身份收取年度薪金。

獨立非執行董事

各獨立非執行董事已與本公司訂立委任函。彼等初步任期自本文件日期起計為期三年或直至[編纂]後本公司第三次股東週年大會（以較早者為準）（惟須按組織章程細則的規定退任）直至根據委任函的條款及條件或由任何一方向另一方發出不少於三個月的提前書面通知予以終止為止。

4. 董事薪酬

董事薪酬以袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款的形式支付。截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度，董事的薪酬總額（包括袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款）分別為人民幣8.9百萬元、人民幣7.9百萬元及人民幣5.9百萬元。

根據現行安排，截至2024年12月31日止年度應付董事的薪酬總額（包括袍金、薪金、津貼、其他福利、酌情花紅、退休計劃供款及以權益結算的股份支付付款）估計為人民幣3.6百萬元。

概無董事與本公司已訂立或擬訂立服務合約，除於一年內屆滿或可由僱主終止而無須支付賠償（法定賠償除外）的合約外。

5. 免責聲明

除本文件所披露者外：

- (a) 董事與本集團任何成員公司之間概無現有或擬訂的服務合約（不包括於一年內屆滿或可由僱主終止而無須支付賠償（法定賠償除外）的合約）；
- (b) 概無董事或下文「－E.其他資料－8.專家資格及同意書」一節名列的專家於發起或於本集團任何成員公司於緊接本文件日期前兩年內所收購或出售或出租或擬收購或出售或出租的任何資產中擁有任何直接或間接權益；
- (c) 截至本文件日期止兩年內，概無就發行或出售本公司任何股份或債權證而授出佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；及
- (d) 概無董事於本文件日期仍然有效且對本集團整體業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

D. 股份激勵計劃

(a) 概要

以下為董事會於2021年7月14日批准並經不時修訂的本公司[編纂]股權激勵計劃的主要條款概要。[編纂]股權激勵計劃的條款不受上市規則第十七章的條文規限，因其將不涉及我們於[編纂]後授出的獎勵。

(b) 目的

[編纂]股權激勵計劃旨在吸引、挽留及激勵本集團的高級職員、董事及僱員，並透過一項於本集團長期成功的專有權益或基於達成若干績效目標的薪酬向彼等提供適當激勵及獎勵，以促進本集團業務取得成功。

(c) 管理

由董事會指定管理[編纂]股權激勵計劃的執行委員會（「委員會」）擁有詮釋及管理[編纂]股權激勵計劃的一切權力，並全權負責選擇董事及本集團主要管理人員或其他僱員（「僱員」）。委員會所採取的所有行動以及作出的所有詮釋及決定均為最終性的，對參與者、本公司及所有其他利益相關人士均具有約束力。在適用法律允許的範圍內，委員會可依據本段不時向Zhixing BVI的一名或多名董事或高級職員轉授權力以授出或修訂獎勵（「獎勵」）或採取其他管理行動。本計劃項下的任何權力轉授須受委員會於轉授時明確說明的限制規限，且委員會可隨時撤銷該轉授的權力或委任新的代表。

(d) 資格及參與

(i) 資格

參與者（「參與者」）將包括委員會全權酌情釐定的僱員及董事以及委員會可能不時指定可收取[編纂]股權激勵計劃項下獎勵的人士，倘參與者為委員會成員，則該名參與者的資格須由董事會釐定。

(ii) 獎勵類型

[編纂]股權激勵計劃項下的獎勵可能通過以下任一方式或多種方式授出：(a)如(f)段所載根據[編纂]股權激勵計劃不時授出的購股權（「購股權」）；(b)如(g)段所載根據[編纂]股權激勵計劃授出的獎勵（「受限制股份」）；及(c)如(h)段所載根據[編纂]股權激勵計劃授出的權利（「其他股份獎勵」）。根據[編纂]股權激勵計劃授出的獎勵應以委員會全權酌情釐定並載有與該等獎勵相關的額外條款及條件的獎勵協議（無須相同，「獎勵協議」）為憑證；然而，倘[編纂]股權激勵計劃的條文與任何該等獎勵協議有任何衝突，則以[編纂]股權激勵計劃的條文為準。

(e) 受[編纂]股權激勵計劃及最高獎勵規限的股份

(i) 可用於獎勵的股份數目

根據[編纂]股權激勵計劃的規定作出調整後，根據[編纂]股權激勵計劃項下的獎勵可向參與者發行的最高股份數目為10,000,000股股份。

附錄四

法定及一般資料

倘任何尚未行使的獎勵屆滿、被沒收、註銷或以其他方式終止而無須支付對價（即股份或現金），則受該獎勵規限的股份在任何有關沒收、註銷、屆滿、終止或以現金結算的情況下，將可再次用於[編纂]股權激勵計劃項下的獎勵。倘委員會批准[編纂]股權激勵計劃項下就任何合併、整合、收購物業或股份或重組根據另一計劃授出的獎勵而作出的假設，則有關假設不得減少可用於根據[編纂]股權激勵計劃發行的股份最高數目。

(ii) 獎勵期限

各獎勵的期限應在獎勵協議中載明；惟期限不得超過自授出日期起計十二(12)年。

(f) 購股權

(i) 授出購股權

委員會有權向參與者授出購股權。參與者可憑每份購股權按委員會就購股權制定的每股股份購買價格（「購股權價格」）購買指定數目的股份，惟須遵守[編纂]股權激勵計劃中所述的條款及條件以及委員會全權酌情制定的與[編纂]股權激勵計劃條文一致的額外條款及條件。購股權應指定為並非合資格美國購股權（「激勵購股權」）或擬符合1986年美國國內稅收法（經不時修訂）第422條所界定的激勵購股權規定的購股權，及根據[編纂]股權激勵計劃指定為合資格美國購股權。

(ii) 授出購股權的條款

除非委員會另行釐定，否則對於生效日期後在本公司簽署與其首次股權融資有關的最終股份認購協議或類似協議前成為本集團旗下任何公司的僱員或董事的任何參與者（「現時參與者」）而言，購股權價格應為每股股份人民幣10.00元，而對於並非現時參與者的任何參與者而言，購股權價格應由委員會全權酌情釐定。

(iii) 歸屬時間表

除非委員會全權酌情決定並在獎勵協議中另有規定，否則(a)向於2020年1月1日或之後開始任職的參與者授出的購股權相關股份，須於授出日期的首個週年日及授出日期的第二個、第三個及第四個週年日等額歸屬；及(b)就向於2020年1月1日前開始任

職的參與者授出的購股權而言，50%的購股權相關股份將於授出日期的首個週年日歸屬，而餘下50%的購股權相關股份將分別於授出日期的第二個及第三個週年日等額歸屬。

(iv) 行使購股權

根據[編纂]股權激勵計劃授出的購股權可於董事會或委員會於各情況下批准的有關時間行使，並受有關限制及條件規限，就各項授出或每名參與者而言，有關條款及限制無須相同。除非獎勵協議另有許可，否則於完成根據日期為2019年5月16日的股東協議條款及本公司組織章程大綱及細則批准的首次善意承諾[編纂]股份以及本公司股份於納斯達克證券市場、紐約證券交易所、聯交所或在中國境外或境內的其他認可證券交易所上市（「[編纂]」）前，均不得行使購股權。

(v) 終止

委員會應在適用的獎勵協議中制定並列明於參與者的持續服務終止後仍可行使購股權（如有）的條款及條件，董事會可隨時豁免或修改規定。倘獎勵協議未規定於參與者的持續服務終止時購股權應終止的條款及條件，則應適用以下規定：

- (a) **非因故終止。**倘參與者的持續服務終止（包括由於參與者的殘疾、死亡或退休，以及就本集團行政總裁而言，其委任母公司要求辭任），除下文(b)至(c)分節所載的情況外，參與者可於終止後六十(60)個月（或董事會可能釐定的較後日期）內隨時行使尚未行使的已歸屬購股權，前提是如在上述六十(60)個月屆滿前未完成[編纂]，則所有尚未行使的已歸屬購股權將被無償沒收及註銷；及所有尚未歸屬購股權須於相關終止後立即終止、被無償沒收及註銷。

- (b) **因故終止。**倘參與者因參與者拒絕或未能履行適用本集團公司不時釐定的職責及責任而終止持續服務（「原因」），則參與者持有的尚未行使購股權（已歸屬或尚未歸屬）應於參與者第一次發出其因故終止持續服務的通知後立即全部終止。倘參與者的持續服務於調查其是否將因故終止持續服務期間被暫停，則參與者於購股權項下的所有權利（包括行使購股權的權利）須於調查期間暫停。本段並不以任何方式限制本公司沒收因行使適用獎勵協議所載的購股權而發行的已歸屬股份的權利。
- (c) **自願終止。**倘參與者自願終止持續服務，且自獎勵授出之日起其持續服務的期間少於兩(2)年，則相關參與者持有的任何尚未行使購股權（已歸屬或尚未歸屬）應於參與者發出終止其持續服務的通知後立即全部終止。倘參與者自願終止持續服務，且自獎勵授出之日起其持續服務的期間超過兩(2)年，則相關參與者可於終止後三十六(36)個月（或董事會可能釐定的較後日期）內隨時行使尚未行使的已歸屬購股權，前提是如在上述三十六(36)個月屆滿前未完成[編纂]，則所有尚未行使的已歸屬購股權將被無償沒收及註銷；及所有尚未歸屬購股權須於相關終止後立即終止、被無償沒收及註銷。
- (d) **於本公司清算時終止。**倘[編纂]股權激勵計劃因本公司清算或解散而終止，則根據[編纂]股權激勵計劃授出的尚未行使購股權（已歸屬或尚未歸屬）應於董事會酌情釐定的時間立即全部終止。

(v) **行使方式**

除非[編纂]股權激勵計劃或獎勵協議另有規定，否則可就當時可行使的全部或部分股份行使購股權。

(g) 受限制股份

(i) 授予受限制股份

董事會有權向參與者授予受限制股份。受限制股份獎勵為董事會授予參與者指定數目的股份，有關股份將於特定事件發生時被沒收。當前參與者將被授予受限制股份以換取每股股份人民幣10.00元的對價，而非當前參與者的參與者將被授予受限制股份以換取董事會酌情釐定的對價。

(ii) 受限制股份獎勵的條款

證明授予受限制股份的每份獎勵協議應具體說明根據[編纂]股權激勵計劃授予的受限制股份的限制期（「限制期」）、獎勵所涉及的受限制股份的股份數目、受限制股份的購買價格（如有）、績效、僱傭或其他條件（包括參與者服務終止，無論是由於死亡、殘疾或其他原因），據此，受限制股份或會被本公司沒收，而其他條文須由董事會釐定。

(iii) 表決權及股息權利

董事會應釐定並在參與者獎勵協議中規定，持有其項下授予的受限制股份的參與者是否有權於限制期內對受限制股份行使表決權（董事會可根據相關授予協議要求參與者授予不可撤銷的代理權及替代權，以便未歸屬受限制股份涉及的股份的表決權可授予董事會或董事會指定的任何人士並可由董事會或董事會指定的任何人士行使）及／或有權於限制期內獲得受限制股份的股息（如是，條款為何）。

(iv) 績效目標

董事會可在參與者達成獎勵協議所訂明的一項或多項績效目標後，以授出受限制股份或限制期屆滿為條件。倘參與者未能達成指定績效目標，董事會不得向參與者授出受限制股份，或參與者須放棄本公司受限制股份獎勵（如適用）。

(h) 其他股份獎勵

董事會可酌情決定授予股份獎勵及全部或部分參照股份的公平市價或以其他方式計量的公平市價進行估值的獎勵，包括但不限於受限制股份單位、股息等值權利及其他虛擬獎勵。

(i) 調整

(i) 法定股份的調整

倘發生涉及本公司及／或本公司子公司的任何公司事件或交易（例如合併、整合、重組、資本重組、分拆、股息、拆股、反向拆股、拆分、分拆、股份合併、股份交換、實物股息、特別現金股息、合併或其他類似的資本結構變動（向本公司股東派發的正常現金股息除外）或任何類似的公司事件或交易），為防止稀釋或擴大參與者於[編纂]股權激勵計劃項下的權利，董事會應酌情替換或調整根據[編纂]股權激勵計劃或特定形式的獎勵可能發行的股份或其他財產的數目及種類、尚未行使獎勵所涉及股份或其他財產的數目及種類、購股權價格、適用於尚未行使獎勵的授出價格或購買價格、年度獎勵限額及／或適用於[編纂]股權激勵計劃或尚未行使獎勵的其他價值釐定（包括績效條件）。

(j) 期限；修訂、修改、暫停及終止

(i) 計劃期限

[編纂]股權激勵計劃將於本公司股東批准後於2021年7月14日（「生效日期」）生效。除非按下文第(ii)分段的規定提前終止，否則[編纂]股權激勵計劃應於生效日期滿十二週年時終止。

(ii) 計劃的修訂、修改、暫停及終止

根據[編纂]股權激勵計劃的條款，董事會可修訂、更改、暫停、中止或終止[編纂]股權激勵計劃或其任何部分或任何獎勵（或獎勵協議）或根據[編纂]股權激勵計劃的條款隨時酌情批准子計劃，前提是未經董事會批准，委員會採取的行動不得在任何重大方面對尚未行使獎勵授予參與者的權利造成不利影響（根據(i)段除外）。

(k) 截至最後實際可行日期，[編纂]股權激勵計劃項下獎勵或授出的購股權及受限制股份詳情

截至最後實際可行日期，[編纂]股權激勵計劃所涉及的最高股份數目為10,000,000股股份，佔於最後實際可行日期本公司已發行股本的約5.68%，佔於緊隨[編纂]完成後（假設股份註銷已完成且所有優先股已按一比一基準轉換為股份）本公司已發行股本總額的約[編纂]%。截至最後實際可行日期，尚未根據[編纂]股權激勵計劃獎勵或授出的購股權及受限制股份相關的任何數目的股份須於[編纂]前獎勵或授出。

我們已向聯交所申請批准根據[編纂]股權激勵計劃配發及發行的10,000,000股股份上市及買賣。

(i) 截至最後實際可行日期，[編纂]股權激勵計劃項下授出的購股權詳情

截至最後實際可行日期，可認購合共7,383,288股股份（佔於最後實際可行日期本公司已發行股本的約4.20%及佔於緊隨[編纂]完成後本公司已發行股本總額的約[編纂]%（假設股份註銷已完成且所有優先股已按一比一基準轉換為股份））的購股權已授予203名承授人。截至最後實際可行日期，概無根據[編纂]股權激勵計劃授出的購股權獲行使。

附錄四

法定及一般資料

截至最後實際可行日期，根據[編纂]股權激勵計劃授予董事及高級管理人員的購股權（概無根據[編纂]股權激勵計劃授予本公司其他關連人士購股權）詳情載列如下：

姓名	住址	於本集團內 擔任的職位	授出日期	行使價 (人民幣元)	歸屬期 ⁽¹⁾	截至最後實際 可行日期	於緊隨[編纂] 完成後本公司 經擴大已發行 股本的概約
						購股權相關 的股份數目	百分比 ⁽²⁾
蔣華先生	中國廣東省廣州市越秀區 永勝街51號903室	執行董事兼首席 執行官	2021年7月21日	10.00	B	660,000	[編纂]%
宋德強博士	中國北京市朝陽區麗澤 西街6號東湖灣東區 5號樓18樓2單元2101室	首席技術官	2022年7月21日	20.2794	A	266,280	[編纂]%
Han Feng先生	中國廣東省廣州市番禺區 大石街星河灣怡心園	首席運營官	2021年7月21日	10.00	B	540,000	[編纂]%
孫雷先生	中國廣東省廣州市海珠區濱 江中路華標濤景灣 B棟1702室	副總裁	2021年7月21日	10.00	A	360,000	[編纂]%
總計						<u>1,826,280</u>	<u>[編纂]%</u>

附錄四

法定及一般資料

截至最後實際可行日期，可供認購合共5,557,008股股份的購股權已授予[199]名承授人（包括本公司[179]名僱員及[20]名前僱員，其並非本公司董事、高級管理層或關連人士（「其他承授人」））。下文載列截至最後實際可行日期根據[編纂]股權激勵計劃授予其他承授人的購股權的資料。

[編纂]股權 激勵計劃項下授出 購股權相關的股份範圍	承授人總數	授出日期	行使價 (人民幣元)	歸屬期 ⁽¹⁾	截至最後實際	於緊隨[編纂]
					可行日期	完成後
					購股權相關	本公司經擴大
					的股份數目	已發行股本的
						概約百分比 ⁽²⁾
1至9,999	63	2021年7月21日至 2023年7月21日	10.00至 30.44	A	248,807	[編纂]%
10,000至99,999	123	2021年7月21日至 2024年5月20日	10.00至 30.44	A; B	3,126,851	[編纂]%
100,000或以上	13	2021年7月21日至 2024年5月20日	10.00至 30.44	A; B	2,181,350	[編纂]%
總計	199				5,557,008	[編纂]%

附註：

(1) 請參閱以下不同類別的歸屬時間表：

類別	歸屬時間表
A	購股權相關的股份應於授出日期的首個週年日，並於授出日期的第二個、第三個及第四個週年日等額分期歸屬
B	50%購股權相關的股份將於授出日期的首個週年日歸屬，而餘下的50%應分別於授出日期的第二個及第三個週年日等額分期歸屬

(2) 假設股份註銷已完成且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份。

由於根據[編纂]股權激勵計劃授出的購股權所涉及的股份均已發行，故不會對股權產生潛在攤薄影響。由於本集團於往績記錄期間錄得淨虧損，行使該等購股權將對每股股份盈利產生反攤薄影響。

附錄四

法定及一般資料

(i) 截至最後實際可行日期，[編纂]股權激勵計劃項下獎勵的受限制股份詳情

截至最後實際可行日期，所授出受限制股份的相關股份總數為781,260股，佔本公司於最後實際可行日期已發行股本的約0.53%，佔本公司於緊隨[編纂]完成後已發行股本總額的約[編纂]%（假設股份註銷已完成且所有優先股已按一比一基準轉換為股份）。

截至最後實際可行日期，根據[編纂]股權激勵計劃獎勵合共六名受獎人的受限制股份詳情載列如下：

姓名	住址	於本集團內 擔任的職位	授出日期	對價 (人民幣元)	截至最後實際 可行日期 已獎勵的 受限制股份 相關的股份數目	於緊隨[編纂] 完成後 本公司經擴大 已發行股本的 概約百分比 ⁽¹⁾
蔣華先生	中國廣東省廣州市越秀區 永勝街51號903室	執行董事兼 首席執行官	2021年7月21日	10.00	220,000	[編纂]%
宋德強博士	中國北京市朝陽區麗澤西街6號 東湖灣東區5號樓18樓2單元2101室	首席技術官	2022年7月21日	20.2794	88,760	[編纂]%
HAN Feng先生	中國廣東省廣州市番禺區 大石街星河灣怡心園	首席運營官	2021年7月21日	10.00	180,000	[編纂]%
孫雷先生	中國廣東省廣州市海珠區 濱江中路華標濤景灣B棟1702室	副總裁	2021年7月21日	10.00	120,000	[編纂]%
其他兩名受獎人	-	-	2021年7月21日	10.00	172,500	[編纂]%
總計					<u>781,260</u>	<u>[編纂]%</u>

附註：

- (1) 假設股份註銷已完成且所有優先股已於緊隨[編纂]完成後按一比一基準轉換為股份。
- (2) 受限制股份相關的股份須於授出日期的首個、第二個、第三個及第四個週年日等額分期歸屬。

E. 其他資料

1. 遺產稅

董事已獲悉，本公司或我們的任何子公司承擔重大遺產稅責任的可能性不大。

2. 訴訟

截至最後實際可行日期，概無本集團成員公司涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，據董事所知，本集團亦無未決或面臨威脅或針對本集團的將對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或申索。

3. 聯席保薦人

各聯席保薦人均符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。聯席保薦人將就擔任[編纂]保薦人收取總費用人民幣3百萬元。

[編纂]

4. 開辦費用

本公司並無產生任何重大開辦費用。

5. 無重大不利變動

董事確認，自2023年12月31日（即本集團最近期經審計綜合財務報表的編製日期）起，本集團的財務或交易狀況或前景並無重大不利變動。

6. 發起人

就上市規則而言，本公司並無發起人。於緊接本文件日期前兩年內，概無就[編纂]及本文件所述相關交易向任何發起人支付、配發或給予或建議支付、配發或給予任何現金、證券或其他利益。

7. 股份持有人稅項

香港

出售、購買及轉讓於本公司香港股東名冊分冊登記的股份須繳納香港印花稅。向買賣雙方各自收取的現行稅率為對價或出售或轉讓股份的公允價值(以較高者為準)的0.1%。產生自或源自於香港買賣股份的利潤亦可能須繳納香港利得稅。

開曼群島

於開曼群島轉讓開曼群島公司股份無須繳納印花稅，惟於開曼群島持有土地權益的公司除外。

諮詢專業顧問

有意持有股份的人士如對持有、出售或買賣股份的稅務影響有任何疑問，應諮詢彼等的專業顧問。謹此強調，本公司、董事或參與[編纂]的其他各方概不會就股份持有人因持有或出售或買賣股份或行使股份附帶的任何權利而產生的任何稅務影響或責任承擔責任。

8. 專家資格及同意書

以下為本文件所載提供意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
中國國際金融香港證券有限公司	一家從事證券及期貨條例項下所述第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團

名稱	資格
華泰金融控股(香港)有限公司	一家從事證券及期貨條例項下所述第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)、第7類(提供自動化交易服務)及第9類(提供資產管理)受規管活動的持牌法團
農銀國際融資有限公司	一家從事證券及期貨條例項下所述第1類(證券交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
畢馬威會計師事務所	執業會計師 根據《會計及財務匯報局條例》註冊的公眾利益實體核數師
海問律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問
金杜律師事務所	本公司有關中國數據合規法律的法律顧問
邁普達律師事務所(香港) 有限法律責任合夥	本公司有關開曼群島法律的法律顧問
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司 上海分公司	行業顧問

名列上文的專家均已就刊發本文件發出同意書，表示同意按本文件所載形式及內容刊載其報告、函件及／或法律意見(視乎情況而定)及引述其名稱，且迄今並無撤回該同意書。

9. 約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具效力，使一切相關人士受公司(清盤及雜項條文)條例第44A及44B條的所有適用條文(罰則條文除外)的約束。

10. 雙語文件

根據香港法例第32L章公司條例（豁免公司及招股章程遵從條文）公告第4條的豁免規定，本文件分別獨立以英文版本及中文版本刊發。本文件的英文版本與中文版本如有任何歧義，概以英文版本為準。

11. 其他事項

- (a) 除本文件所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內：
- (i) 本公司或其任何主要子公司並無發行或同意發行任何繳足或部分繳足股份或貸款資本，以換取現金或非現金對價；
 - (ii) 本公司或其任何主要子公司及經營實體的股份或貸款資本並不附有購股權，或有條件或無條件同意附有購股權；
 - (iii) 概無就發行或出售任何主要子公司及經營實體的任何股份或貸款資本而授予任何佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款；及
 - (iv) 概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或其任何主要子公司及經營實體的任何股份而向任何人士支付或應付佣金（[編纂]的佣金除外）。
- (b) 除本文件所披露者外：
- (i) 概無發行或同意發行本公司或其任何子公司的創始人股份、管理層股份或遞延股份；
 - (ii) 於緊接本文件日期前12個月內，本公司業務並無經歷任何中斷，以致可能或已對本公司的財務狀況產生重大不利影響；

- (iii) 本公司的股東總名冊將由[編纂]於開曼群島存置，而本公司的股東名冊分冊則將由[編纂]在香港存置。除非董事另行同意，否則所有股份過戶文件及其他所有權文件必須提交本公司於香港的證券登記處登記，而不得於開曼群島提交。本公司已作出一切必要安排以使股份獲准納入[編纂]；
- (iv) 本集團內並無公司現時於任何證券交易所上市或於任何交易系統買賣；
- (v) 本公司概無任何發行在外的可換股債務證券或債權證；
- (vi) 概無放棄或同意放棄未來股息的安排；
- (vii) 上文「—E.其他資料—8.專家資格及同意書」一段名列人士概無於本集團任何成員公司的任何股份中擁有實益或非實益權益或擁有任何權利或購股權（無論是否可依法執行）以認購或提名他人認購本集團任何成員公司的任何證券；及
- (viii) 概無有影響利潤或資本匯入香港及匯出香港境外的限制。

附錄五 送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件

送呈公司註冊處處長文件

隨同本文件一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件包括以下文件：

- (a) 本文件附錄四「法定及一般資料－E.其他資料－8.專家資格及同意書」一節所述的同意書；及
- (b) 本文件附錄四「法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－1.重大合約概要」一節所述的重大合約。

展示文件

以下文件將於本文件日期起計14日期間內刊登於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及我們的網站(<https://www.ruqimobility.com>)：

- (a) 組織章程大綱及細則；
- (b) 畢馬威會計師事務所發出的會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (c) 畢馬威會計師事務所發出的[編纂]，其全文載於本文件附錄二；
- (d) 本集團截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度的經審計綜合財務報表；
- (e) 弗若斯特沙利文出具的行業報告，其摘要載於本文件「行業概覽」一節；
- (f) 我們的中國法律顧問海問律師事務所就本集團在中國的若干方面出具的法律意見；
- (g) 本文件附錄三所述我們的開曼群島法律顧問邁普達律師事務所(香港)有限法律責任合夥就開曼群島公司法若干方面編製的意見函；
- (h) 本文件附錄四「法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－1.重大合約概要」一節所述的重大合約；

附錄五 送呈公司註冊處處長及展示文件及備查文件

- (i) 本文件附錄四「法定及一般資料－E.其他資料－8.專家資格及同意書」一節所述的同意書；
- (j) 本文件附錄四「法定及一般資料－C.有關董事及主要股東的進一步資料－3.董事服務合約及委任函」一節所述的服務合約及委任函；
- (k) [編纂]股權激勵計劃的條款；及
- (l) 開曼群島公司法。

備查文件

載有上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例規定的所有詳情的[編纂]股權激勵計劃項下承授人的完整名單將於本文件日期起計14日（包括該日）的一般辦公時間內，於高偉紳律師行辦公室（地址為香港中環康樂廣場1號怡和大廈27樓）可供查閱。