

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此乃概要，其並不包含對閣下而言可能重要的所有資料。閣下在決定[編纂][編纂]前，應細閱整份文件。

任何[編纂]均存在相關風險。[編纂]於[編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂][編纂]前，應細閱本節。

本節所用的各詞彙於本文件「釋義」及「技術詞彙表」兩節中界定。

公司簡介

Pony是實現自動駕駛出行大規模商業化的領導者，為(i)截至最後可行日期唯一一家獲得在四座一線城市提供面向公眾的自動駕駛出行服務全部可得及所需監管許可的L4自動駕駛科技公司，截至同日運營一支由超過680輛自有自動駕駛出租車組成的車隊；及(ii)中國首家於2024年12月獲准在跨省高速公路上進行L4無人駕駛的自動駕駛卡車編隊測試的公司，截至最後可行日期運營一支由超過170輛自有及租賃自動駕駛卡車組成的車隊。

我們於2018年底成為首家在中國推出自動駕駛出行服務的L4自動駕駛科技公司，早於同業數月。我們提供的自動駕駛出行服務使乘客能夠通過即時預約車輛的方式乘坐由我們專有的「虛擬司機」技術驅動的無人駕駛車輛。根據弗若斯特沙利文的資料，截至最後可行日期，我們是中國首批獲得在四座一線城市的指定區域運營全無人駕駛的L4自動駕駛出租車經營許可的公司之一，也是唯一一家獲得在該等城市提供面向公眾的自動駕駛出行服務全部可得及所需監管許可的自動駕駛科技公司，而我們的同業目前尚未在該等城市取得所有有關許可。此外，我們也是中國首家於2024年12月獲得監管部門批准在跨省高速公路上進行無人駕駛的自動駕駛卡車編隊測試的公司。

我們的商業化模式和服務

我們自成立以來，一直致力開發先進L4級自動駕駛技術，主要著重自動駕駛出行服務。我們亦經營自動駕駛卡車服務和技術授權與應用業務，驗證不同商業場景核心L4無人駕駛技術的適應性和可擴展性。下表載列於所示期間按服務劃分的收入明細（以絕對值及佔總收入百分比列示）。

概 要

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	美元	%	美元	%	美元	%	美元	%	美元	%
	(千元，百分比除外)						(未經審計)			
收入										
自動駕駛出行服務	8,967	13.1	7,675	10.7	7,266	9.7	1,168	4.7	3,256	9.2
自動駕駛卡車服務	22,368	32.7	25,021	34.8	40,365	53.8	18,035	73.0	17,300	48.8
技術授權與應用	37,051	54.2	39,203	54.5	27,394	36.5	5,517	22.3	14,878	42.0
總收入	<u>68,386</u>	<u>100.0</u>	<u>71,899</u>	<u>100.0</u>	<u>75,025</u>	<u>100.0</u>	<u>24,720</u>	<u>100.0</u>	<u>35,434</u>	<u>100.0</u>

自動駕駛出行服務

我們搭載「虛擬司機」技術的車輛為預約車輛服務的乘客提供自動駕駛出行服務。截至最後可行日期，我們運營一支由超過680輛自有自動駕駛出租車組成的車隊，累計自動駕駛里程超過47.9百萬公里。在該等自動駕駛里程中，我們面向公眾的自動駕駛出行服務的運營里程超過26.6百萬公里，其中包括我們的自動駕駛出租車在等待乘客訂單和接送乘客時在路上行駛所積累的里程。其餘的自動駕駛里程則來自於車輛測試。

我們主要通過(a)向OEM及出行網絡平台提供一套全面的AV工程解決方案，包括AV軟件部署及維護、車輛集成及工程以及道路測試，幫助其將我們的L4自動駕駛技術與其車輛平台集成，及(b)通過提供自動駕駛出租車向乘客收取車費（目前收入佔比較低），以產生自動駕駛出行服務收入。我們目前在中國所有四大一線城市（即北京、廣州、深圳及上海）的指定區域提供有配備及無配備安全員的收費自動駕駛出行服務，我們擬於未來通過自有車隊及／或由車隊公司擁有及營運的車隊將該等服務引入中國更廣泛的地區。在我們的AV工程解決方案服務下，我們可向OEM採購定制乘用車，然後將我們的自動駕駛套件(ADK)與該等定制乘用車集成以作為自動駕駛出租車。我們已於往績記錄期售出且會繼續向出行網絡平台出售此類自動駕駛出租車，之後或會再擴展至自動駕駛出租車運營、「虛擬司機」軟件授權及安全員技術支持。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們分別確認自動駕駛出租車銷售收入（包括車輛平台、ADK及集成服務）4.8百萬美元、5.1百萬美元、零及零。

概 要

自動駕駛卡車服務

基於一套通用的底層技術，我們於2021年3月在中國推出倉至倉自動駕駛貨運解決方案，以把握卡車貨運市場的巨大機遇。我們已在北京和廣州獲得自動駕駛公共道路測試許可，截至最後可行日期，我們運營一支由超過170輛自動駕駛卡車（包括自有及自中國外運租賃）組成的車隊，包括L2+卡車和L4無人駕駛卡車，覆蓋全國所有主要商業活躍區（例如長江三角洲、珠江三角洲及京津冀地區）和關鍵交通路線（包括來往北京與天津、廣州與上海、深圳與青島以及青島與上海的主要貨運幹道）。在商業運營過程中，我們的自動駕駛卡車車隊已累計駕駛里程約65百萬公里。通過商業運營，我們的自動駕駛卡車促進了全國各地的長途貨運，累計超過1,065百萬貨運噸公里。為了驗證我們的技術和商業模式以期在未來實現大規模商業化，我們還在各種商業場景中運行我們的自動駕駛卡車，例如長途陸運、港口及集裝箱運輸。

我們主要通過使用自動駕駛卡車車隊向物流平台提供有償運輸服務來產生自動駕駛卡車收入。我們根據具體運輸路線按里程數及／或噸數向彼等收取服務費。隨著我們繼續擴大自動駕駛卡車車隊規模，我們預期有關收入不久後將會增長。目前，我們自動駕駛卡車收入的一小部分（往績記錄期各年度／期間少於5%）亦來自向卡車OEM提供「虛擬司機」，即將我們的技術集成到OEM的車輛平台中以實現自動駕駛功能。

技術授權與應用

憑藉豐富的車輛工程和集成經驗，我們於2022年底推出了智能出行解決方案，幫助乘用車實現更高水平的自動駕駛。我們向選定汽車公司提供一整套智能出行解決方案，涵蓋軟件授權、硬件和數據分析工具。此外，我們亦提供若干增值技術服務，如車輛集成服務、軟件開發和授權服務，主要面向傳感器和硬件組件供應商，幫助他們更好地調整產品和解決方案，以適應自動駕駛使用場景。此外，我們還提供V2X（車聯網）產品和服務，以加強道路安全、提高運輸效率和改善運輸體驗。

我們主要通過(a)向OEM及其他行業參與者（包括如無人車配送服務提供商及無人駕駛環衛車輛開發商）提供智能出行解決方案（包括軟件解決方案、專有車載域控制器產品及數據分析工具），從而產生技術授權與應用收入，賦能車輛以實現更高水平的駕駛自動化；(b)主要向傳感器及硬件零部件供應商提供若干增值技術服務（如車輛集成服務、軟件開發及授權服務），幫助其更好地調整其產品及解決方案，以適應自動駕駛使用場景；及(c)提供V2X（車聯網）產品和服務，以加強道路安全，改善運輸效率和體

概 要

驗。具體而言，我們結合了「虛擬司機」的感知能力與自主設計域控制器所搭載的嵌入式軟硬件，開發出一套適用於城市道路且集成攝像頭、激光雷達、感知、運算的一體化系統。該系統實現實時的V2X通信，使車輛能夠與道路基礎設施、交通信號及其他聯網設備進行互動。我們的V2X產品與服務專為智能交通管理等應用場景設計，可提升道路態勢感知能力、優化交通流量並提升整體城市出行效率。

我們的商業化路線圖和主要成就

我們自動駕駛出行服務的市場戰略建立在與OEM、第三方車隊公司及出行網絡平台的戰略合作夥伴關係基礎之上。這種合作夥伴關係將幫助我們實現自動駕駛出行服務的大規模商業化，從乘客車費中獲得的收入將在不同的合作夥伴之間進行分配。我們認為，我們在實現自動駕駛出行服務方面發揮的作用不可替代，也是生態系統的核心。我們的自動駕駛卡車服務的市場戰略建立在與成熟的卡車OEM和物流平台合作的基礎上。我們與成熟的卡車OEM密切合作，利用OEM合作夥伴的產能共同開發使用我們的「虛擬司機」技術的自動駕駛卡車，並將其部署到不同物流平台，應用於各種商業場景中，如智能倉至倉自動駕駛貨運解決方案。我們還可能向物流平台授權我們的「虛擬司機」技術，為其自動駕駛卡車賦能。

通過執行我們的市場戰略，我們有望實現L4自動駕駛車輛的大規模商業化，這需要成熟的技術和大規模生產和部署能力。根據我們管理層目前對L4自動駕駛解決方案的估計，我們制定了商業化路線圖和示意性時間表，如下圖所示。



概 要

自動駕駛出行。為快速滲透不同市場並擴大我們的自動駕駛出行服務規模，我們與成熟的OEM和出行網絡平台合作，供應L4自動駕駛車輛並獲取客戶，以快速、低成本的方式擴大我們的自動駕駛出行服務規模。在我們與OEM的合作中，我們與OEM合作夥伴並同開發適合且支持L4自動駕駛功能的車輛設計，同時運用OEM合作夥伴的生產能力。根據弗若斯特沙利文的資料，憑藉監管部門的認可和技術領先優勢，我們是中國首批提供面向公眾收費且全無人駕駛的自動駕駛出行服務的公司之一。於2023年8月，我們獲准在北京提供面向公眾收費且全無人駕駛的自動駕駛出行服務，這是我們邁向大規模商業化的又一重要里程碑。我們隨後在廣州和深圳獲得了提供面向公眾收費且全無人駕駛的L4自動駕駛出行服務的類似許可，並在上海亦獲得了面向公眾的自動駕駛出行服務的許可，這鞏固了截至最後可行日期我們作為唯一一家獲得了在中國四大一線城市開展面向公眾的自動駕駛出行服務所必需的全部監管許可的L4自動駕駛科技公司的地位。自2025年1月1日至最後可行日期，我們每輛自動駕駛出租車的日均訂單量逾15單，彰顯了我們自動駕駛出行服務商業應用的潛在用戶需求。截至最後可行日期，PonyPilot擁有逾512,000名註冊用戶。於2025年1月，我們還獲准開始在北京的高速公路和快速幹道進行無人駕駛的自動駕駛出租車測試。展望未來，我們計劃進一步擴大在一線城市的業務，與OEM合作推進車輛的量產以進行大規模部署，並提高車隊利用率和用戶使用率，以推動更廣泛的商業化。

自動駕駛卡車。我們通過與成熟的卡車OEM和物流平台建立戰略合作夥伴關係，實現了初步商業化。我們與OEM合作夥伴共同開發L4自動駕駛卡車，以取代物流平台現有的卡車隊，並在中國建立智能倉至倉卡車貨運業務。具體而言，我們將「虛擬司機」系統整合至OEM的卡車車型中，而OEM則利用其製造能力生產無人駕駛卡車。我們通用於各種車輛的技術能力和合作生態系統，為我們自動駕駛卡車服務的大規模商業化提供支持。此外，我們在獲得監管許可方面也取得了實質性進展。例如，於2020年12月，我們率先在廣州獲得自動駕駛卡車道路測試許可證，而我們的主要競爭對手截至2024年12月31日仍未於廣州取得該許可證。於2021年7月，我們將道路測試範圍擴大到北京，並獲准在國家高速公路上測試我們的自動駕駛卡車。於2024年1月，我們獲得中國首張自動駕駛卡車跨省道路測試許可證，並開始在京津冀地區的高速公路貨運網絡上進行測試，而我們的主要競爭對手截至2024年12月31日仍未於中國取得該許可證。於2024年初，我們在自動駕駛卡車商業化方面取得了重大進展，獲得在北京提供收取費用的自動駕駛卡車服務的許可。通過與中國外運合作，我們組建了一支

概 要

自動駕駛卡車車隊，由我們和中國外運成立的附屬公司之一青驢集團營運，為客戶提供日常運輸服務。於2024年12月，我們成為中國首家獲得監管部門批准在跨省高速公路上進行無人駕駛的自動駕駛卡車編隊測試的公司，而我們的主要競爭對手截至2024年12月31日仍未取得該批准。鑒於不同地區的監管複雜性，我們正積極努力在指定試點區域獲得運營許可和配合當地政策，從而在更大範圍推廣前確保合規並做好基礎設施準備。

*技術授權與應用。*我們利用豐富的車輛集成專業知識，向OEM和其他行業參與者提供由軟件許可、硬件和數據分析工具組成的智能出行解決方案。我們能夠根據客戶的需求定制自動駕駛技術，並根據客戶需求的不同使用場景進行調整。我們已經落地了多項商業合同，包括為若干OEM合作夥伴整合我們的AV軟件並銷售域控制器（賦能高速公路自動導航輔助駕駛(NOA)等自動駕駛功能），我們亦收到OEM對我們的數據分析工具的訂單。迄今為止，我們已成功實現車載域控制器的量產，以供內部使用和對外銷售。

此外，我們正在全球其他增長中的市場尋求戰略擴張機會。詳情請見「業務－我們的市場戰略－自動駕駛出行服務戰略」。

我們的競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢是我們取得成功並區別於同業的關鍵所在：

- 實現L4大規模商業化的成熟技術
- 可行的大規模商業化路線圖
- 動態協作生態系統
- 由富有遠見、經驗豐富的高級管理層領導的專責團隊

概 要

有關該等優勢的詳細討論，請參閱「業務－我們的競爭優勢」。

我們的發展戰略

我們計劃通過實施以下戰略，實現我們的使命並進一步鞏固我們獨特的市場地位：

- 實現我們解決方案組合的大規模商業化
- 投資技術，推動自動駕駛出行服務的未來發展
- 深化合作夥伴關係，擴大協作生態系統

有關該等戰略的詳細討論，請參閱「業務－我們的發展戰略」。

中國及全球自動駕駛市場概覽

無人駕駛技術（即L4及L5自動駕駛）有望徹底改變各種使用場景的道路交通，例如用於乘客出行的自動駕駛出租車、用於公路貨運的自動駕駛卡車、自動駕駛小巴以及各種交通使用場景涉及的其他自動駕駛車輛。L4與L5自動駕駛的主要分別在於運行情況的範圍。L4汽車可在無人干預的情況下自動駕駛，但僅可在指明的預定環境運行（如部分城市地區或在地圖上指明的路線）。相反，L5汽車可完全自動駕駛，亦可在能夠人手駕駛的所有情況及環境駕駛。其中，自動駕駛出租車及自動駕駛卡車佔據大部分市場份額，市場潛力最大。此外，自動駕駛技術授權與應用預計將產生可觀的收入，尤其是在商業化發展期間。

截至最後可行日期，共有兩家位於中國的上市自動駕駛企業，包括本公司及公司W。按2024年收入計，我們為最大的L4自動駕駛解決方案提供商，2024年收入達75.0百萬美元，高於公司W同年約49.3百萬美元的收入。

自動駕駛出行服務：乘客出行市場規模指消費者在共享出行及私家車出行上支出的總價值。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年中國乘客出行市場規模為14,490億美元，預計到2035年將達到19,243億美元。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年中國佔全球市場份額的32.4%。

自動駕駛卡車服務：在中國物流行業中，長途陸運是樞紐之間最常用的運輸方式。隨著經濟增長及物流需求的不斷發展，長途陸運變得越來越重要，根據弗若斯特沙利文的資料於2023年佔據中國公路貨運市場約70%，而於2023年，自動駕駛卡車在中國長途陸運市場的佔比僅為0.01%。根據弗若斯特沙利文報告，中國的長途陸運服務市場規模（以GTV計）於2024年為5,477億美元，並有望於2035年達到8,609億美元；及2024年海外長途陸運服務市場規模（以GTV計）為13,359億美元，並預期於2035年達到19,830億美元。

有關詳情，請參閱「行業概覽－中國及全球自動駕駛市場概覽」。

概 要

運營數據

下表列示我們各項服務的主要運營數據概要。

主要運營數據－自動駕駛出行

	2022年	2023年	2024年	2025年1月1日 至最後 可行日期／ 截至最後 可行日期
截至年／期末自動 駕駛出租車車隊規模 ¹	262	252	270	686
年／期內面向公眾訂單總量 ¹	逾146,000	逾138,000	逾329,000	逾410,000
每自動駕駛出租車單日營收 ² (美元)	3.7	4.9	13.8	27.1
截至年／期末 累計註冊用戶數	逾62,000	逾110,000	逾270,000	逾512,000
在中國一線城市取得的 自動駕駛出租車許可 (按類別劃分) ³ 數量 (共24個類別)	12 ⁵	19 ⁶	23 ⁷	24 ⁷
截至年／期末自動駕駛出租車 無人駕駛累計運營里程 ⁴ . . .	逾0.4 百萬公里	逾1.0 百萬公里	逾4.0 百萬公里	逾9.0 百萬公里

附註：

1. 下表概列截至所示年度／期間末按營運性質劃分的自動駕駛出租車車隊規模分佈。

	2022年	2023年	2024年	2025年1月1日 至最後 可行日期／ 截至最後 可行日期
商業營運	24	65	120	202
測試或面向公眾的營運	238	187	150	484
總計	262	252	270	686

2. 根據收費車輛並假設每年運營365天計算。

3. 根據現行監管框架，中國四個一線城市均頒發六類自動駕駛出租車許可證。具體而言，可分為兩大類自動駕駛出租車許可證：一類用於在安全員在場的情況下自主運行的自動駕駛出租車，另一類用於完全無人駕駛的L4自動駕駛出租車。每一大類又分為三種特定類型的許可證：測試許可證、面向公眾許可證及收費許可證。一線城市通常分階段發放自動駕駛出租車許可證，每個階段都對測試里程及人工接管率等提出更嚴格的技術及運營要求。初

概 要

始許可證為測試許可證，允許自動駕駛科技公司在測試區域內測試其L4自動駕駛車輛，隨後該公司可以申請面向公眾許可證，允許測試車輛在若干指定區域的開放道路上免費載客。當達到最高階段時，自動駕駛公司可以獲得收費許可證，允許其運營L4自動駕駛車輛提供商業服務（例如網約車服務）。本公司是中國唯一一家獲得中國四個一線城市可獲得的所有類型自動駕駛出租車許可證的自動駕駛科技公司。

4. 「無人駕駛運營里程」指面向公眾運營期間累計的無人駕駛總里程。
5. 於北京、廣州、上海及深圳獲得的配備安全員測試許可證；於北京、廣州、上海及深圳獲得的配備安全員面向公眾許可證；於北京及廣州獲得的配備安全員商業運營許可證；於北京及廣州獲得的無人駕駛測試許可證；及於廣州獲得的無人駕駛面向公眾可收費許可證。
6. 於北京、廣州、上海及深圳獲得的配備安全員測試許可證；於北京、廣州、上海及深圳獲得的配備安全員面向公眾許可證；於北京、廣州及上海獲得的配備安全員商業運營許可證；於北京、廣州、上海及深圳獲得的無人駕駛測試許可證；於北京、廣州及深圳獲得的無人駕駛面向公眾許可證；及於北京及廣州獲得的無人駕駛面向公眾可收費許可證。
7. 一線城市所有可獲得的許可證。

主要運營數據 — 自動駕駛卡車

	2022年	2023年	2024年	2025年1月1日 至最後 可行日期／截至 最後可行日期
截至年／期末				
自動駕駛卡車車隊規模 ¹ ...	146	171	191	172
每自動駕駛卡車單日營收 ² (美元).....	342	398	370	358
截至年／期末自動駕駛卡 車累計自動駕駛里程	逾1.9 百萬公里	逾3.5 百萬公里	逾5.3 百萬公里	逾6.7 百萬公里
企業客戶數量 ³	5	22	57	159
企業客戶（不包括中國 外運）收入貢獻 ⁴	1.2 百萬美元	2.5 百萬美元	9.6 百萬美元	7.9 百萬美元

概 要

附註：

1. 下表概述截至所示年度／期間末自有及租賃自動駕駛卡車的數量。

	2022年	2023年	2024年	2025年1月1日 至最後可行日期
自有				
由Pony運營	20	21	24	28
由青驢集團運營	6	9	16	16
自第三方租賃	120	141	151	128
總計	146	171	191	172

2025年自動駕駛卡車的總數下降主要歸因於自第三方租賃的卡車減少，部分卡車在達到其服務年限前已報廢。

下表概列截至所示年度／期間末按營運性質劃分的自動駕駛卡車數量。

	2022年	2023年	2024年	2025年1月1日 至最後 可行日期／ 截至最後 可行日期
商業營運	133	157	183	155
測試或面向公眾的營運	13	14	8	17
總計	146	171	191	172

2. 基於青島青驢所得收入計算，不包括由第三方車隊運營商運營的卡車所得收入並假設每年運營365天。由2023年至2025年1月1日至最後可行日期止期間，每自動駕駛卡車單日營收持續減少主要是由於(i)根據弗若斯特沙利文的資料，物流基礎設施改善及貨運平台技術進步，加上物流行業競爭加劇，導致貨運價格整體下跌，及(ii)自2023年起，我們已將自動駕駛卡車服務擴展至華南市場，並採取相對低廉的價格策略以搶佔這一新地區的市場份額。於2025年1月1日至最後可行日期，我們來自自動駕駛卡車業務的收入略有下降，車隊規模亦出現縮減。我們亦積極精簡業務，專注於高利潤物流線路及放棄若干須大幅讓價方可獲取訂單的低利潤線路。該等調整導致每自動駕駛卡車單日營收減少。
3. 於往績記錄期及直至最後可行日期，並無客戶終止與我們的業務關係。
4. 於往績記錄期，我們自動駕駛卡車服務的所有客戶均為企業客戶。

主要運營數據 — 技術授權與應用

	2022年	2023年	2024年	2025年1月1日 至最後 可行日期
域控制器銷量	503	2,788	2,940	12,914
域控制器平均售價 (美元) ¹	約2,000	約2,400	約2,200	約1,700
企業客戶數量 ²	14	30	49	22
項目數量 ³	9	10	23	5 ⁴

概 要

附註：

1. 價格波動主要由於我們的域控制器涵蓋多個型號及版本，導致產品組合存在差異。不同年度所售產品的組合不同，因而產生價格波動。此外，即使為相同版本，亦可能根據訂單數量進行價格調整。自2022年開始銷售域控制器以來，我們的產品線最初僅由單Orin產品組成。於2023年，我們開始擴大產品組合，納入售價較高的雙Orin產品。自2023年至2024年，我們域控制器的平均售價逐漸下降，主要是由於2024年推出雙Orin風冷產品，其價格低於我們的水冷產品。自2025年1月1日至最後可行日期止期間，平均售價進一步下降，主要是由於我們在該期間的銷售額大部分來自一名主要客戶，而該客戶主要採購售價較低的單Orin產品。
2. 於往績記錄期及直至最後可行日期，並無客戶終止與我們的業務關係。
3. 於2025年1月1日至最後可行日期所記錄的技術授權及應用項目數量僅反映於該期間內已確認收入的項目，並不包括已獲得或正在履行但尚未確認收入的項目，或目前正在商談的項目。
4. 於2025年1月1日至最後可行日期，我們錄得五個項目，此乃主要由於收入確認的時間安排。由於收入乃於實際交付時確認，因此，能在所示期間內悉數交付的項目相對有限。此外，於往績記錄期，眾多項目涉及域控制器的研發，而在與客戶建立長期合作夥伴關係後，該等項目逐漸過渡至域控制器的硬件銷售，因此自2025年起不再錄作項目。

我們的客戶

在目前的商業化階段，我們的客戶主要包括：(i)與我們的自動駕駛出行服務有關的OEM和出行網絡平台；(ii)與我們的自動駕駛卡車服務有關的OEM和物流平台；及(iii)與我們的技術授權與應用服務業務有關的傳感器和硬件組件供應商及其他行業參與者。其次，我們的客戶亦包括通過我們的PonyPilot移動應用程序使用我們的自動駕駛出行服務的乘客。我們大部分客戶位於中國。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，除使用我們的自動駕駛出行服務的個人客戶外，我們的企業客戶數目分別為20名、52名、111名及141名。該等客戶包括在自動駕駛價值鏈上經營不同規模業務的國內公司和跨國公司，包括車輛製造、物流、AV軟件和硬件設計與製造。

除作為本公司關連人士的中國外運外，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們於往績記錄期各年度／期間的五大客戶均非關連人士。

概 要

截至最後可行日期，除彭博士曾擔任客戶K的非執行董事外，概無董事、彼等的緊密聯繫人或任何股東（就董事所知，持有我們已發行股本5%以上的股東）於往績記錄期各年度／期間在我們的五大客戶中擁有任何權益。我們與客戶K合作，於韓國共同推進全L4無人駕駛車隊的部署與營運，並藉助其對韓國市場的專業知識促進落地。根據合約安排，客戶K向我們採購自動駕駛出租車，我們亦向其提供技術服務以支持其於韓國的自動駕駛出租車車隊運營。此外，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們持有約5%的如祺出行及低於5%的客戶K的少數股權，該等公司均為我們的客戶。

在商業化的早期階段，我們的收入來自一小部分客戶。於2022年、2023年及2024年各年以及截至2025年6月30日止六個月，於往績記錄期各年度／期間，來自五大客戶的總收入分別為51.7百萬美元、56.1百萬美元、51.4百萬美元及25.9百萬美元，分別佔我們收入的75.7%、77.9%、68.5%及73.1%。於往績記錄期各年度／期間，來自最大客戶的收入分別為21.2百萬美元、22.5百萬美元、30.7百萬美元及11.1百萬美元，分別佔我們收入的31.0%、31.3%、40.9%及31.4%。隨著我們繼續通過執行市場戰略實現自動駕駛技術的商業化，我們的客戶群及類型預計將不斷變化，且我們預計將進一步降低客戶集中度。

我們的供應商

我們的供應商主要包括各種組件和服務供應商，如半導體芯片供應商和傳感器供應商，其中大部分位於中國。我們與該等供應商合作，由他們與我們共同設計及／或向我們供應我們的傳感器套件和硬件中使用的若干關鍵部件，有助於我們集中精力進行研發，同時提高我們大規模生產和商業化技術的能力。我們認為，我們的運營不依賴任何特定供應商。於往績記錄期，我們維護與多名供應商的關係，以避免過度依賴任何供應商，且我們認為尋找適合的替代供應商不存在重大困難。

於2022年、2023年及2024年各年以及截至2025年6月30日止六個月，我們於往績記錄期各年度／期間向五大供應商採購的總金額分別為16.2百萬美元、21.0百萬美元、29.6百萬美元及16.7百萬美元，分別佔我們採購總額的25.0%、32.8%、31.6%及24.5%。我們於往績記錄期各年度／期間向最大供應商採購的金額分別為5.1百萬美元、6.0百萬美元、8.7百萬美元及5.9百萬美元，分別佔我們採購總額的7.9%、9.4%、9.3%及8.6%。

概 要

客戶與供應商重疊

於往績記錄期，我們有兩名主要客戶與供應商重疊。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們自重疊客戶及供應商產生的總收入分別為零、3.9百萬美元、7.0百萬美元及零，及於相應年度／期間向重疊客戶及供應商的採購額分別為零、4.0百萬美元、4.9百萬美元及零。

董事已確認，於往績記錄期我們與重疊客戶及供應商進行的銷售及採購均非相互有條件、相互關聯或被以其他方式被視為單一交易。我們按公平基準及合理及公平的定價條款與重疊客戶及供應商磋商交易。除客戶C（供應商H）及客戶H（供應商J）外，於往績記錄期，我們並無其他主要客戶與供應商重疊。此外，於往績記錄期，我們向中國外運提供運輸服務及租賃車輛、集裝箱及辦公空間。有關詳情，請參閱「業務－合作夥伴生態系統－與中國外運的關係」。

與中國外運的關係

於2021年12月，我們宣佈與中國外運建立合作夥伴關係，其獲中國國際貨代協會評為中國最大貨運物流公司。為支持此項合作關係，我們於2022年2月17日成立青驢集團，由我們的附屬公司北京小馬慧行擁有51.0%及由中國外運擁有49.0%。青驢集團以我們的自動駕駛技術提供貨運服務。我們透過青驢集團向中國外運提供運輸服務。於往績記錄期，中國外運為我們的最大客戶。於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，我們來自中國外運的收入分別為21.2百萬美元、22.5百萬美元、30.7百萬美元及11.1百萬美元，分別佔有關期間總收入的約31.0%、31.3%、40.9%及31.4%。根據運營需求，我們亦向中國外運租賃卡車、集裝箱及辦公設施，而租金則產生自青驢集團使用中國外運的租賃資產。於往績記錄期，我們產生與使用該等租賃資產有關的成本及開支，總額於2022年為1.0百萬美元，於2023年為1.3百萬美元，於2024年為1.6百萬美元，於2024年上半年為0.8百萬美元，於2025年上半年為0.5百萬美元。

雖然來自中國外運的收入在百分比上相當顯著，但其反映我們處於商業發展的初期階段，總收入基數較低。於2024年的比例上升主要是由於我們通過青驢集團提前擴大了自動駕駛卡車業務，而非對中國外運存在任何結構性財務依賴。就絕對值而言，來自中國外運的收入在我們的長期財務軌跡中仍然較低（尤其是在我們拓展其他業務線及獲得新客戶的情況下）。自2022年起及直至最後可行日期，我們獲得120名自動駕駛

概 要

卡車貨運服務新客戶，彼等與中國外運均無關連。隨著我們繼續擴大自動駕駛出行服務，自動駕駛卡車服務的收入貢獻預計將進一步下降。由於中國外運的收入貢獻幾乎全部來自自動駕駛卡車服務，其對我們整體收入的相對重要性預計將下降。我們已實施具有針對性的策略以管理及降低客戶集中風險，包括加深與其他企業客戶的合作、進一步擴大我們的自動駕駛出行服務規模，並加快推進其他商業合作。

我們的董事認為，鑒於彼此之間存在互惠互利的關係，中國外運終止與我們的業務關係或發生重大變化的可能性較低。此評估乃基於以下考慮因素：(i)我們的合作基於互補優勢，因為中國外運提供龐大網絡及強大海運能力，而我們提供智能卡車的先進自動駕駛技術和運營專業知識；(ii)我們與中國外運的合作乃為滿足其對高效「倉至倉」貨運的需求；及(iii)中國外運持有青驢集團49%股權，反映共同合作成果中的雄厚、既得利益。雙方共同出資，不僅為青驢集團日常業務、研發和業務擴展注資，亦奠定穩固的合作架構。

然而，我們無法保證中國外運將繼續與我們合作，或不會削減與我們的業務往來。鑒於我們於中國外運的收入集中度較高，倘中國外運未來決定終止或減少與我們的合作程度，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。詳情請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－倘我們不能繼續從與中國外運和其他關聯方的業務合作中獲益，我們的業務可能會受到不利影響」。

有關我們與中國外運關係的詳細討論，請參閱「業務－合作夥伴生態系統－與中國外運的關係」。

創新產業公司

我們根據新上市申請人指南第2.2章所載特徵屬於創新產業公司。我們認為以下因素展示出我們的創新性：

- 我們已於營運中開發及應用創新技術。多年來，我們已開發並不斷完善我們通用於各種車輛的專有「虛擬司機」，這是L4自動駕駛技術，整合了我們的專有軟件、硬件和服務。我們的「虛擬司機」的每個組成部分均已開發及實施一系列創新技術，旨在最大限度地提高L4自動駕駛解決方案的安全性、有效性和可靠性。

概 要

我們敢於採用各種前沿技術，尤其是世界模型方法和博弈論。我們的每項核心技術（包括世界模型、E2E及博弈論）均在提高高峰時段和極端天氣條件下的舒適性及改善系統性能方面發揮了關鍵作用。目前，我們已經實現了在中雨、大雪和沙塵暴等惡劣天氣條件下的自動駕駛。詳情請參閱「業務－我們的「虛擬司機」技術：主要技術亮點－世界模型、軟件模塊和算法」。

- *PonyWorld*－通往L4全無人駕駛解決方案之路。我們的世界模型PonyWorld包含三個主要部分：生成真實場景和傳感器數據的能力、高保真模擬系統以及一套綜合的評估指標。這些要素相結合，使PonyWorld能夠有效地「指導」我們的L4自動駕駛系統，以應對現實世界的挑戰。世界模型方法使L4自動駕駛系統在經過每一輪訓練後變得「更聰明」，提升我們在技術發展及商業化落地領域的行業既有地位。
- *由高端E2E技術驅動的閉環演進*。我們運用端到端(E2E)系統開發我們的L4自動駕駛解決方案。E2E系統整合了感知、預測、規劃與控制以及仿真等各個模塊的關鍵優勢。通過在2022年啟用E2E系統，我們顯著加快了迭代效率並降低了迭代成本。因此，我們能夠在保持相同性能水平的情況下，切換到更具成本效益的、算力更低的車規級GPU，從而顯著降低硬件成本。
- *率先應用博弈論確保安全*。我們推進應用博弈論來模擬和分析L4自動駕駛車輛與行人和自行車手等其他道路參與者之間的互動。通過應用博弈論，該系統顯著提高了安全性，特別是在交通高峰時段、擁堵道路以及駕駛行為不穩定的情況下。
- *作為服務及商業化創新方面的行業先行者及潮流引領者，我們運營創新的業務模式*。我們正在實施一種創新的商業模式，有望通過顛覆性的交通選擇徹底改變未來的出行方式。值得一提的是，我們是首家在中國於2018年末推出自動駕駛出行服務的自動駕駛科技公司，早於同業數月。我們還在三年內將自動駕駛出租車推向市場，領先於中國的主要競爭對手，展現了我們卓越的研發實力。

概 要

作為行業領導者，我們在創新的商業模式及服務產品推動下，在以下所有方面均處於領先地位。

我們已確立自身在中國獲取面向公眾的自動駕駛出行服務的關鍵監管許可方面的領先地位，是首批在所有四座一線城市獲取全L4無人駕駛出租車經營許可的公司之一，也是唯一一家獲得該等城市所需的一切監管許可的L4自動駕駛科技公司。自在中國率先推出自動駕駛出行服務以來，我們已成為一線城市車隊規模最大的自動駕駛出租車運營商，並建立了中國最大的出行網絡平台合作夥伴網絡，截至2024年12月31日已擁有六家出行網絡平台合作夥伴，而主要競爭對手的出行網絡平台合作夥伴不超過五家，我們也是唯一一家與多家全球及中國OEM建立深入合作並達成量產安排的自動駕駛公司。我們圍繞核心技術構建出充滿活力、協同發展的生態系統，與OEM、出行網絡平台、物流平台、半導體芯片供應商、傳感器供應商和其他利益相關方合作，使我們能夠利用製造、開發及客戶網絡來加速規模化及變現。儘管L4自動駕駛技術尚處於起步階段，我們已建立可行的商業模式，通過自動駕駛出行服務、自動駕駛卡車服務以及技術授權與應用，實現了規模化收入。2024年，我們成為中國上市自動駕駛公司中按收入計算最大的L4自動駕駛解決方案提供商，同時實現了最低的虧損淨額。有關我們在獲取自動駕駛卡車道路測試及商業運營監管許可方面的進展詳情，請參閱「業務－我們的商業化路線圖和主要成就」。

研發是我們創造企業價值的主要來源，並構成一項主要活動及開支，於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的研發開支分別為153.6百萬美元、122.7百萬美元、240.2百萬美元、58.7百萬美元及96.5百萬美元，分別佔同期我們總收入的224.6%、170.7%、320.1%、237.6%及272.4%；該等開支中的70.8%、61.6%、76.9%、68.6%及68.0%為研發人員的員工薪酬。我們的顯著增長主要歸功於我們經驗豐富且高素質的團隊，截至2025年6月30日由720名工程師、研究人員及科學家組成，佔我們員工總數的約50%，大部分擁有碩士或以上學位。我們的成功也歸功於我們的獨有特點及知識產權，截至2025年6月30日，我們擁有豐富的知識產權組合，包括全球552項專利（中國338項及海外214項）、中國185項軟件著作權及全球1,122個商標（中國627個及海外495個）。

概 要

不同投票權架構

本公司設有不同投票權架構。根據當前架構，本公司的股本包括A類普通股和B類普通股；就於本公司股東大會上提出的任何決議案而言，A類普通股持有人每股可投一票，而B類普通股持有人目前每股可投十票，惟就保留事項有關的決議案投票除外，在此情況下，每股股份享有一票投票權。

下表載列於[編纂]完成後不同投票權受益人將持有的所有權及投票權：

	所持A類 普通股數目	所持B類 普通股數目	佔已發行股本 的概約百分比 ⁽¹⁾	佔投票權 總數的概約 百分比 ⁽¹⁾⁽²⁾
彭博士 ⁽³⁾	–	60,000,000	[編纂]%	[編纂]%
樓博士 ⁽³⁾	110,828	21,088,770	[編纂]%	[編纂]%

附註：

- (1) 假設[編纂]未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份。
- (2) 基於A類普通股賦予股東每股一票的投票權及B類普通股賦予股東每股十票的投票權。
- (3) 有關我們不同投票權受益人股權架構的詳情，請參閱「股本－不同投票權架構－不同投票權受益人的股權架構」一段中的附註3及附註4。

本公司採納不同投票權架構，可使不同投票權受益人在即使並未持有本公司股本的大部分經濟利益的情況下，仍可對本公司行使投票控制權。這將使本公司受益於不同投票權受益人的持續願景和領導力，不同投票權受益人將根據本公司的長遠前景及策略對本公司進行控制。有意[編纂]務請留意[編纂]於不同投票權架構公司的潛在風險，特別是不同投票權受益人的利益未必總與股東整體利益一致，不同投票權受益人將對本公司事務及股東決議案的結果施加重大影響。有意[編纂]應僅於恰當及審慎考慮後決定[編纂]本公司。有關不同投票權架構相關風險的進一步資料，請參閱本文件「風險因素－與不同投票權架構有關的風險」一段。

概 要

除B類普通股附帶的不同投票權外，所有類別股份的權利相同。有關A類普通股及B類普通股的權利、優先權、特權及限制的進一步資料，請參閱附錄三「本公司組織章程及開曼公司法概要－2.組織章程細則」一段，以了解進一步詳情。

控股股東

於最後可行日期，彭博士通過以下方式於合共60,000,000股B類普通股中擁有權益，(a)由彭博士實益持有的B類普通股；(b)由Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust各自持有的B類普通股，該兩項信託均由彭博士（作為唯一投資顧問）控制，而彭博士有權行使其唯一權力，指導行使根據該等信託持有的信託基金所附帶的任何投票權及其他權利；及(c)於彭博士作為唯一受託人控制的投票信託項下持有的B類普通股。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使且並無根據2016年股份計劃發行進一步股份），彭博士將(a)於我們的已發行股份中擁有約[編纂]%權益；(b)就與保留事項之外事項有關的股東決議案於本公司的投票權中擁有約[編纂]%權益（基於A類普通股賦予股東每股一票的投票權及B類普通股賦予股東每股十票的投票權），及(c)就與保留事項有關的股東決議案擁有約[編纂]%的權益（基於各股份賦予股東每股一票的投票權）。因此，於[編纂]後，彭博士將仍為我們的控股股東。

組織章程細則

由於我們尋求作為具有不同投票權架構的發行人申請雙重主要[編纂]，因此我們須遵守：(a)香港上市規則第八A章項下的若干股東保障措施及管治保障，包括上市規則第8A.44條，其要求我們的不同投票權架構須遵照香港上市規則第八A章中的若干條款規定並將其納入我們的細則；及(b)上市規則附錄A1所載的細則規定（「上市規則細則規定」）。我們的細則目前不符合部分上市規則細則規定，我們將在[編纂]前不可撤銷地承諾在[編纂]後股東大會上提出修改我們的細則的決議案，以符合該等規定。彭博士及樓博士作為不同投票權受益人及承諾股東，將各自於[編纂]前不可撤銷地向本公司承諾，彼等將會及將促使由其持有或控制並持有本公司股份的中介公司出席[編纂]後股東大會（不論親身或委派代表）以及出席其後召開的各類別大會及可能於[編纂]後及[編纂]後股東大會前召開的任何股東大會，並投票贊成有關建議決議案。有關詳情，請參閱「股本」一節。

概 要

此外，我們將在[編纂]前承諾於[編纂]後股東大會上尋求股東批准，修訂我們的細則，將法定人數規定、股東大會延期規定及修訂有關董事類別權利的權力納入細則。有關該等建議修訂的詳情載於「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」一段。

除第8A.24(1)及(2)條以及附錄A1第15及16段中有關通過建議決議案外，我們承諾全面在[編纂]後及我們的細則正式修訂前遵守未符合的上市規則細則規定、股東大會延期規定及修訂有關董事類別權利的權力，以使緊隨[編纂]後，我們將受該等規定約束及全面遵守該等規定，猶如該等規定已於[編纂]後已納入我們的現有細則，惟下列各項除外：

- 附錄A1第15段規定，於修訂本公司細則之前，根據本公司細則第58條，在另行召開的類別股東大會通過決議案的下限為獲得該類別已發行股份的三分之二票數批准（為免生疑問，儘管本公司細則第61條規定，持有人的法定人數不少於過半數該類別股份的持有人人數，該類別股東大會的法定人數要求（即至少持有該類別已發行股份的三分之一）將獲遵守）；
- 第8A.24(1)及(2)條規定，於修訂本公司細則前，不同投票權將適用於通過建議決議案；及
- 附錄A1第16段規定，於修訂本公司細則前，通過修訂本公司細則的特別決議案的下限為獲根據本公司細則第58條，佔親自或（在允許的情況下）委任代表出席股東大會並在會上投票的投票權的至少三分之二的股東表決通過。

為免生疑問，上述有關附錄A1第15及16段以及第8A.24(1)及(2)條的例外情況僅適用於通過建議決議案，且本公司須於[編纂]前不可撤銷地向聯交所承諾遵守附錄A1第15及16段以及第8A.24(1)及(2)條規定，以於另行召開的類別股東大會上通過任何決議案及過渡期間守規承諾項下的任何[編纂]後特別決議案（建議決議案除外），倘任何類別決議案未於[編纂]後股東大會上通過，則過渡期間守規承諾將持續生效，直至類別決議案獲通過為止。

概 要

彭博士及樓博士各自將於[編纂]前不可撤銷地承諾，將促使本公司於[編纂]後及現有細則獲正式修訂前落實過渡期間守規承諾，惟受限於上述例外情況。

因此，於[編纂]後及正式修訂細則前，在另行召開的類別股東大會上通過決議案的下限為獲得該類別已發行股份的四分之三票數批准，惟通過建議決議案除外，在此情況下，下限為根據本公司細則第60條獲得該類別已發行股份不少於三分之二的大多數票批准。此外，在上述規定規限下，通過修訂本公司細則的決議案的下限為佔親自或委任代表出席股東大會並在會上投票的投票權（按非不同投票權基準）的至少四分之三的股東表決通過，惟通過建議決議案除外，在此情況下，下限為根據本公司細則第58條佔親自或委任代表出席股東大會並在會上投票的投票權（按不同投票權基準）的至少三分之二的股東表決通過。僅當符合上述下限時，我們才會公佈贊成該等決議案的結果。此外，本公司確認，在全體股東可以作為單一類別股東投票的全體股東大會上通過建議決議案時採用不同投票權符合細則、適用法律及法規，且符合股東的利益保障及遵守上市規則。

有關進一步詳情，請參閱「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」及「股本－不同投票權架構」兩段。

風險因素

我們的運營及[編纂]涉及若干風險及不確定性，其中部分超出我們的控制並可能影響閣下[編纂]我們的決定及／或閣下的[編纂]價值。我們面臨的部分主要風險包括：

- (i) 自動駕駛是一種新興且快速發展的技術，涉及重大風險及不確定性；
- (ii) 我們有限的經營歷史使我們難以預測未來前景，乃由於我們過往的財務業績並不代表未來趨勢，且我們仍處於技術商業化及客戶群多樣化的早期階段；
- (iii) 倘我們不能繼續從與中國外運和其他關聯方的業務合作中獲益，我們的業務可能會受到不利影響；

概 要

- (iv) 由於自動駕駛技術市場仍處於早期階段，若市場增長不如預期或我們的技術未能獲得認可，則我們的業務、前景、經營業績及財務狀況可能會受到重大損害；
- (v) 我們面臨與自動駕駛技術相關的風險，未必能夠按計劃開發解決方案，亦未必能夠開發解決方案，且未必能夠與其他公司發展合作夥伴關係，而且我們可能會在新解決方案的設計、商業化及啟動方面遇到重大延遲；
- (vi) 自動駕駛行業競爭激烈，若我們不能有效地與成熟競爭對手及新進入者競爭，則我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響；
- (vii) 未能滿足用戶的服務要求及期望可能會損害我們的聲譽，並可能對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響；
- (viii) 根據美國政府新的以中國為重點的對外投資計劃，於[編纂]購買我們股份的美國人士可能需要向財政部提交通知，我們可能受到該計劃的可能變動的負面影響；計劃的規定及可能變動均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績、股份及美國存託股份價值有不利影響；
- (ix) 國際貿易及投資的緊張局勢以及不斷加劇的政治緊張局勢，特別是中美之間的緊張局勢，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響；及
- (x) 我們受到美國的出口管制，這可能會限制我們轉讓若干產品及技術的能力，並且對中國人工智能行業日益嚴格的管制可能會限制我們獲取產品開發所需的先進半導體及其他技術的能力。

有關我們風險因素詳情，請參閱「風險因素」一節，我們鄭重建議閣下[編纂]股份前閱覽該節全文。

主要財務資料概要

下表載列我們於往績記錄期的綜合財務資料的財務數據概要，摘錄自本文件附錄一所載會計師報告。我們的綜合財務報表根據美國公認會計原則編製及呈列。我們的

概 要

歷史業績未必為任何未來期間預期業績的指標。下文所載綜合財務數據概要應與本文件綜合財務報表（包括相關附註），以及「財務資料」一節一併閱讀，以保證其完整性。

綜合經營表概要

下表載列於所示期間我們的綜合經營業績（以絕對金額及佔總收入百分比計）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	美元	%	美元	%	美元	%	美元	%	美元	%
	(以千元列示，百分比除外)						(未經審計)			
收入										
服務收入.....	66,380	97.1	64,546	89.8	67,415	89.9	24,166	97.8	21,685	61.2
產品收入.....	2,006	2.9	7,353	10.2	7,610	10.1	554	2.2	13,749	38.8
收入總額.....	68,386	100.0	71,899	100.0	75,025	100.0	24,720	100.0	35,434	100.0
收入成本.....	(36,322)	(53.1)	(55,015)	(76.5)	(63,622)	(84.8)	(22,134)	(89.5)	(29,655)	(83.7)
毛利	32,064	46.9	16,884	23.5	11,403	15.2	2,586	10.5	5,779	16.3
經營開支：										
研發開支 ⁽¹⁾	(153,601)	(224.6)	(122,707)	(170.7)	(240,179)	(320.1)	(58,725)	(237.6)	(96,516)	(272.4)
銷售、一般及										
行政開支 ⁽¹⁾	(49,178)	(71.9)	(37,417)	(52.0)	(56,747)	(75.6)	(15,579)	(63.0)	(26,574)	(75.0)
經營開支總額.....	(202,779)	(296.5)	(160,124)	(222.7)	(296,926)	(395.7)	(74,304)	(300.6)	(123,090)	(347.4)
經營虧損.....	(170,715)	(249.6)	(143,240)	(199.2)	(285,523)	(380.5)	(71,718)	(290.1)	(117,311)	(331.1)
投資收入.....	8,890	13.0	19,389	27.0	20,378	27.2	11,350	45.9	28,687	81.0
認股權證負債公允										
價值變動.....	3,887	5.7	(3,030)	(4.2)	5,617	7.5	5,617	22.7	-	-
其他收入（開支）－淨額....	9,614	14.1	1,427	2.0	(15,477)	(20.6)	2,978	12.0	(2,015)	(5.7)
除所得稅前虧損.....	(148,324)	(216.8)	(125,454)	(174.4)	(275,005)	(366.4)	(51,773)	(209.5)	(90,639)	(255.8)
所得稅利益（開支）.....	74	0.1	126	0.2	(1)	(0.0)	(2)	(0.0)	(1)	(0.0)
虧損淨額.....	(148,250)	(216.7)	(125,328)	(174.2)	(275,006)	(366.4)	(51,775)	(209.5)	(90,640)	(255.8)
減：非控股權益應佔										
虧損淨額.....	(232)	(0.3)	(516)	(0.7)	(885)	(1.2)	(458)	(1.9)	5,446	15.4
Pony AI Inc.應佔										
虧損淨額.....	(148,018)	(216.4)	(124,812)	(173.5)	(274,121)	(365.2)	(51,317)	(207.6)	(96,086)	(271.2)

概 要

附註：

(1) 包括以股份支付的薪酬開支：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	美元	美元	美元	美元	美元
	(以千元列示)			(未經審計)	
研發開支.....	13,405	1,832	102,383	605	11,874
銷售、一般及行政開支	5,178	1,926	24,620	855	4,343

非公認會計準則財務計量

我們使用經調整虧損淨額（為非公認會計準則財務計量）來評估我們的經營業績以及作出財務及經營決策。我們認為經調整虧損淨額（非公認會計準則）有助於識別相關業務趨勢、提供有關我們經營業績的有用資料並增強對我們過往表現及未來前景的整體了解。

經調整虧損淨額（非公認會計準則）不應被單獨考慮，亦不應被解釋為經營虧損、虧損淨額或任何其他表現計量的替代，更不應被解釋為我們經營業績的指標。此處呈列的經調整虧損淨額（非公認會計準則）可能無法與其他公司呈列的類似計量項目相比較。其他公司可能以不同的方式計算類似計量項目，從而限制其作為我們數據可資比較計量的有用性。我們鼓勵[編纂]及其他人士全面審閱我們的財務資料，而不應依賴單一的財務計量。

經調整虧損淨額（非公認會計準則）指不包括非現金以股份支付的薪酬及認股權證負債公允價值變動的虧損淨額。下表載列於所示年度我們的虧損淨額與經調整虧損淨額（非公認會計準則）的對賬。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(千美元)			(未經審計)	
虧損淨額.....	(148,250)	(125,328)	(275,006)	(51,775)	(90,640)
加：					
以股份支付的薪酬 ⁽¹⁾	18,583	3,758	127,003	1,460	16,217
認股權證負債公允價值變動 ⁽²⁾ ...	(3,887)	3,030	(5,617)	(5,617)	—
經調整虧損淨額					
（非公認會計準則） ⁽³⁾	<u>(133,554)</u>	<u>(118,540)</u>	<u>(153,620)</u>	<u>(55,932)</u>	<u>(74,423)</u>

概 要

附註：

- (1) 以股份支付的薪酬為一項非現金開支，產生自向指定僱員授出以股份支付的獎勵。以股份支付的薪酬預期不會導致未來現金付款。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，以股份支付的薪酬開支分別為18.6百萬美元、3.8百萬美元、127.0百萬美元、1.5百萬美元及16.2百萬美元，其中13.4百萬美元、1.8百萬美元、102.4百萬美元、0.6百萬美元及11.9百萬美元，分別計入於綜合經營及全面虧損表的研發開支，而5.2百萬美元、1.9百萬美元、24.6百萬美元、0.9百萬美元及4.3百萬美元分別計入於綜合經營及全面虧損表的銷售、一般及行政開支。上表所示的以股份支付的薪酬為各類相關開支項下所記錄金額的總和。
- (2) 認股權證負債公允價值變動為一項非現金項目，與我們向部分D輪投資者發行的認股權證有關。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年6月30日止六個月，認股權證負債公允價值變動分別錄得收益3.9百萬美元、虧損3.0百萬美元、收益5.6百萬美元及收益5.6百萬美元。該等認股權證已於2024年3月4日到期。
- (3) 該等調整對截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的所得稅並無影響，原因是i) 以股份支付的薪酬的減稅條件尚未達成，且已就所有遞延稅項資產計提估值撥備；及ii) 認股權證乃由本集團的開曼群島實體發行，其適用所得稅稅率為零。

我們的經調整虧損淨額（非公認會計準則計量）由2022年的133.6百萬美元減少至2023年的118.5百萬美元，主要由於隨著業務擴展以及我們在整體營運中實施了一系列降本增效措施，我們的總收入於2022年至2023年間增加。有關我們降本增效措施的更多詳情，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量－經營活動」。

我們的經調整虧損淨額（非公認會計準則計量）由2023年的118.5百萬美元增加至2024年的153.6百萬美元，主要由於我們加大研發投入以支持與OEM合作夥伴共同開發第七代自動駕駛出租車。

我們的經調整虧損淨額（非公認會計準則計量）由截至2024年6月30日止六個月的55.9百萬美元增加至截至2025年6月30日止六個月的74.4百萬美元，主要由於(i)我們對第七代自動駕駛出租車的量產投資及(ii)加強技術能力而增加的僱員薪酬及福利，惟部分增幅被我們的投資收入收益所抵銷。

虧損淨額

我們的虧損淨額由2022年的148.3百萬美元減少至2023年的125.3百萬美元，主要由於我們2023年的經營開支較2022年減少42.7百萬美元，部分被2023年的收入成本較2022年增加18.7百萬美元所抵銷。

概 要

我們的虧損淨額由2023年的125.3百萬美元增加至2024年的275.0百萬美元，主要由於我們2024年的經營開支較2023年增加136.8百萬美元。

我們於截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得虧損淨額51.8百萬美元及90.6百萬美元。截至2024年6月30日止六個月至截至2025年6月30日止六個月，我們的虧損淨額有所增加，主要由於同期經營開支增加48.8百萬美元所致。

詳細討論請見「財務資料－經營業績主要組成部分的說明」及「財務資料－各期間經營業績比較」。

綜合資產負債表數據概要

下表呈列截至所示日期我們的綜合資產負債表數據概要。

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	美元	美元	美元	美元
	(以千元列示)			
流動資產總額.....	643,570	666,346	834,622	701,801
非流動資產總額.....	127,944	80,771	216,199	289,245
資產總值.....	771,514	747,117	1,050,821	991,046
流動負債總額.....	48,100	48,165	70,886	113,373
負債總額.....	53,602	51,944	82,110	126,781
資產淨值.....	717,912	695,173	968,711	864,265
夾層權益總額.....	1,257,497	1,361,278	—	—
股東（虧絀）權益總額.....	(539,585)	(666,105)	968,711	864,265
負債、夾層權益及				
股東（虧絀）權益總額.....	771,514	747,117	1,050,821	991,046

附註：

- (1) 短期投資為本公司自金融機構購買以管理閒置資金的短期投資，包括定期存款、公司債券、商業票據、楊基債券及其他理財產品等。

長期投資主要包括可轉換可贖回優先股投資、定期存款及存單。

概 要

股東(虧絀)／權益總額

截至2022年12月31日，我們錄得股東虧絀總額539.6百萬美元，主要是由於2022年虧損淨額所致。截至2023年12月31日，我們的股東虧絀總額增加至666.1百萬美元，主要是由於除2023年虧損淨額125.3百萬美元外，2023年購回A系列可轉換可贖回優先股的視作分派4.7百萬美元及受限制股份單位及購股權結算3.1百萬美元。截至2024年12月31日，我們的股東權益總額為968.7百萬美元，主要由於(i)[編纂]完成後優先股轉換為A類普通股，(ii)就我們的[編纂]及同步私募配售發行A類普通股的額外實繳資本及(iii)我們[編纂]後將可贖回股份重新分類為普通股。截至2025年6月30日，我們的股東權益總額減少至864.3百萬美元，主要是由於2025年上半年以股份支付的薪酬及虧損淨額所致。

下表載列截至所示日期我們的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至6月30日	截至8月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
	美元	美元	美元	美元	美元
			(以千計)		(未經審計)
流動資產總額.....	643,570	666,346	834,622	701,801	613,373
流動負債總額.....	48,100	48,165	70,886	113,373	60,801
流動資產淨值.....	595,470	618,181	763,736	588,428	552,572

我們的流動資產淨值由截至2025年6月30日的588.4百萬美元減少至截至2025年8月31日的552.6百萬美元，主要由於用作營運資金及購買短期投資的現金及現金等價物減少118.6百萬美元，部分被應付賬款及其他流動負債的流動部分減少52.7百萬美元及短期投資增加32.4百萬美元所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2024年12月31日的763.7百萬美元減少至截至2025年6月30日的588.4百萬美元，主要由於用作營運資金及購買短期投資的現金及現金等價物減少217.4百萬美元，以及應付賬款及其他流動負債的流動部分增加41.3百萬美元，部分被短期投資增加80.5百萬美元所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2023年12月31日的618.2百萬美元增加至截至2024年12月31日的763.7百萬美元，主要是由於(i)現金及現金等價物增加110.0百萬美元及(ii)短期投資增加45.4百萬美元，部分被應付賬款及其他流動負債增加22.2百萬美元所抵銷。

概 要

我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的595.5百萬美元增加至截至2023年12月31日的618.2百萬美元，主要是由於現金及現金等價物增加109.7百萬美元，部分被短期投資減少98.0百萬美元所抵銷。

詳細討論請見「財務資料－綜合財務狀況表若干關鍵項目討論」。

綜合現金流量數據概要

下表呈列所示年度我們的綜合現金流量數據概要。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	美元	美元	美元 (以千計)	美元	美元
				(未經審計)	
經營活動所用現金淨額	(154,768)	(115,421)	(110,758)	(59,122)	(79,570)
投資活動所得(所用)現金淨額	49,329	136,494	(181,267)	(28,669)	(160,416)
融資活動所得(所用)現金淨額	191,573	89,764	407,389	(710)	23,600
匯率變動對現金及					
現金等價物的影響	(10,607)	(3,150)	(5,397)	(2,704)	(1,045)
現金及現金等價物增加(減少).....	75,527	107,687	109,967	(91,205)	(217,431)
年初現金、現金等價物及					
受限制現金	242,991	318,518	426,205	426,205	536,172
年末現金、現金等價物及					
受限制現金	318,518	426,205	536,172	335,000	318,741

概 要

截至2022年12月31日止年度，經營活動所用現金淨額為154.8百萬美元，主要由虧損淨額148.3百萬美元所致，已就非現金項目增加淨額27.3百萬美元以及經營資產及負債變動減少淨額33.8百萬美元作出調整。截至2023年12月31日止年度，經營活動所用現金淨額為115.4百萬美元，主要由虧損淨額125.3百萬美元所致，已就非現金項目增加淨額29.6百萬美元以及經營資產及負債變動減少淨額19.7百萬美元作出調整。截至2024年12月31日止年度，經營活動所用現金淨額為110.8百萬美元，主要由虧損淨額275.0百萬美元所致，已就非現金項目增加淨額152.1百萬美元以及經營資產及負債變動增加淨額12.2百萬美元作出調整。截至2025年6月30日止六個月，經營活動所用現金淨額為79.6百萬美元，主要由於錄得虧損淨額90.6百萬美元，乃就以下各項作出調整：(i)非現金項目增加淨額7.4百萬美元；及(ii)經營資產及負債變動增加淨額3.7百萬美元。

詳細討論請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量」。

美國公認會計原則與國際財務報告準則之間的對賬

有關美國公認會計原則與國際財務報告準則於主要對賬項目的主要差異的詳細討論，請參閱「財務資料－美國公認會計原則與國際財務報告準則之間的對賬」。

盈利路徑

於往績記錄期，我們錄得虧損。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們於期內產生的虧損淨額分別為148.3百萬美元、125.3百萬美元、275.0百萬美元、51.8百萬美元及90.6百萬美元，而經調整虧損淨額（非公認會計準則計量）則分別為133.6百萬美元、118.5百萬美元、153.6百萬美元、55.9百萬美元及74.4百萬美元。具體而言，我們過往錄得虧損淨額乃主要由於：

- **早期商業化階段。**自動駕駛技術是移動出行領域的新興創新技術，正在迅速發展和不斷演變。在其發展的早期階段，L4自動駕駛解決方案尚未實現大規模商業化，因此我們的自動駕駛出行和自動駕駛卡車服務的全部盈利潛力仍未得到發揮。儘管我們處於行業前沿，積極與各利益相關方合作推動商業化，但我們的運營仍然受到這個不斷發展的行業中所固有限制，這制約了我們實現可擴展收入增長的能力。例如，自動駕駛行業受到嚴格監管。儘管我們在中國一線城市獲得的監管許可數量超過同業公司，但在早期階段，我們的自動駕駛出行服務運營規模仍然受到監管限制，例如，

概 要

現行規定全無人駕駛的L4自動駕駛出行服務限定在特定的城市地理區域。此外，當前的監管框架除有其他要求外，還規定必須配有安全員，這讓我們自動駕駛卡車服務的全部經濟潛力和效益尚未得到充分發揮。在自動駕駛行業中，初創公司在未達致批量生產及商業化前通常由於龐大的前期經營投資而出現虧損，這是常見情況。

- *龐大的前期投資。*我們認為，強大的技術實力是我們取得商業成功的基石。我們歷來將大量資源用於技術開發、人才招聘及客戶獲取。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的研發開支分別為153.6百萬美元、122.7百萬美元、240.2百萬美元、58.7百萬美元及96.5百萬美元，分別佔我們總收入的224.6%、170.7%、320.1%、237.6%及272.4%。在研發開支中，70.8%、61.6%、76.9%、68.6%及68.0%為研發人員的員工薪酬。具體而言，我們投入巨資招募和留住人才，尤其是在機器學習、軟件算法和車輛工程方面擁有專業知識和經驗豐富的工程師和科學家，以開發並不斷完善我們的L4自動駕駛解決方案。我們亦致力於投資產品及技術開發，繼續通過我們的世界模型方法和仿真及真實道路測試完善我們自研的L4自動駕駛解決方案。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的研發開支中開發及測試費用分別為25.0百萬美元、28.3百萬美元、41.9百萬美元、11.5百萬美元及24.8百萬美元。此外，我們大力投資於銷售團隊，他們在提高品牌知名度及推廣我們的創新L4自動駕駛解決方案和服務方面發揮至關重要的作用。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的銷售、一般及行政開支分別為49.2百萬美元、37.4百萬美元、56.7百萬美元、15.6百萬美元及26.6百萬美元，分別佔我們總收入的71.9%、52.0%、75.6%、63.0%及75.0%。在銷售、一般及行政開支中，61.6%、55.6%、80.7%、69.8%及69.7%為銷售、一般及行政員工的薪酬。

為了實現長期持續的盈利增長，我們不斷擴大業務規模以推動收入增長，同時提高運營效率和運營槓桿。

- *擴大收入及合作夥伴網絡。*我們在規模、技術深度及法規合規準備方面具備獨特的綜合優勢，使我們在中國自動駕駛行業中脫穎而出。我們的目標是進一步實現收入來源多樣化並擴大合作夥伴網絡。於往績記錄期，我們的客戶群有所擴展，於2022年、2023年、2024年以及截至2025年6月30日止六個月分別服務20家、52家、111家及141家企業客戶。我們的策略重點是加強與支付寶、高德地圖及如祺出行等合作夥伴的合作，並進一步擴大合作網絡以提升品牌知名度及服務可及性。於2025年4月，我們宣佈與騰

概 要

訊（港交所：00700）建立戰略合作夥伴關係，將我們的自動駕駛出行服務接入騰訊微信的「出行服務」平台及騰訊地圖，從而擴大我們的用戶觸達範圍。此外，我們已與中國外運建立戰略合作夥伴關係，在中國外運的物流網絡中運營自動駕駛卡車，提供日常貨運服務。我們持續作出的努力包括利用我們的行業專長與越來越多的OEM和主要利益相關方合作，透過現有客戶群、框架協議及戰略合作（例如與豐田的合資企業、與如祺出行建立長期合作夥伴關係及與康福德高在新加坡合作）支持我們的服務商業化，使我們能夠實現收入來源多元化及鞏固我們在行業中的地位。

- *透過持續技術升級及採用創新商業模式提升營運效率。*我們相信，透過不斷擴展的產業及技術合作夥伴生態系統，我們可顯著提升營運效率與優化能力。例如，我們第七代車型在成本效率方面實現重大突破，單車物料清單（「BOM」）成本（主要相等於ADK成本）較上一代下降逾70%，其中自動駕駛計算模組（「ADC」）成本較上一代下降80%，固態激光雷達成本較上一代下降68%。隨著我們合作生態系統的持續擴展與演進，預期我們「虛擬司機」技術的成本結構將進一步優化。第七代L4自動駕駛車型的單車成本預期將較上一代降低逾50%。此外，隨著我們持續推進市場拓展策略，我們計劃逐步轉型為「輕資產」模式，有望在未來大幅降低我們的營運成本。我們與豐田及廣汽豐田的合資企業即為此類「輕資產」模式之案例，該合資企業持有車隊運營的相關資產，並承擔與車隊採購及車隊成本及費用相關的資本開支。該「輕資產」模式可使我們降低資本支出，實現資源的更佳配置及成本結構優化。
- *提升人力效率。*我們預期主要透過減少或消除對安全員的依賴，持續提升自動駕駛出租車及自動駕駛卡車服務的人力效率，並在未來提升每位遠端支援操作員所監控的自動駕駛出租車或自動駕駛卡車數量，從而降低每輛車所對應的人力成本。我們已開發出具成本效益的遠端支援系統（「RA系統」），該系統允許遠端支援操作員僅對汽車進行監控並提供駕駛指引，但並不直接控制汽車，僅於極端情況下介入。隨著監管發展，我們預期將有機會提供更多全無人駕駛的L4自動駕駛出行服務，未來透過提升使用率與路徑規劃效率擴大營運覆蓋區域，進而減少或消除對安全員的依賴，並提高每位遠端支援操作員監控的自動駕駛出租車或自動駕駛卡車數量，最終降低每車的車隊運營與人力成本。就自動駕駛卡車服務而言，儘管我們已

概 要

取得「1+N」車隊編隊模式中跟隨車主駕無人的運行許可，但目前階段仍以配備安全員為主，即每輛自動駕駛卡車主要配備兩名駕駛員以執行長途運輸任務，與傳統長途貨運卡車一致。我們預期隨著日益獲得監管支持，每輛L4自動駕駛卡車所需的駕駛員人數將於長期內逐步下降。我們預期，隨著上述進展及我們持續的努力，將進一步優化我們服務的成本結構，從而提升整體營運效率。

- **研究與開發(研發)開支。**於往績記錄期，我們在研發方面投入了大量資源，重點開發具有卓越安全性能的全面L4自動駕駛解決方案。由於我們的股權獎勵於2024年11月我們在美國完成首次公開發售後歸屬，我們於2024年錄得大量以股份支付的薪酬開支。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的研發開支分別為153.6百萬美元、122.7百萬美元、240.2百萬美元、58.7百萬美元及96.5百萬美元。我們認為，大量的前期投資可以支持我們擴大服務規模，並以較低的額外成本保持我們的技術優勢。特別是，通過採用世界模型方法生成模擬極端情況，我們不再需要依賴大量的真實世界測試數據，有助我們降低為訓練模型而收集數據的相關成本。此外，我們已作出大量前期投資，以擴充研發團隊並開發核心技術。由於我們已實現大規模商業化，預計隨著時間推移，我們不會產生與收入成比例的重大研發開支，尤其是與人員有關的研發開支。我們預計研發開支仍將是我們運營費用的重要組成部分，但研發開支佔收入的比例將會隨著我們商業化工作的推進下降。
- **銷售、一般及行政開支。**於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的銷售、一般及行政開支分別為49.2百萬美元、37.4百萬美元、56.7百萬美元、15.6百萬美元及26.6百萬美元，其中包括以股份支付的薪酬開支分別為5.2百萬美元、1.9百萬美元、24.6百萬美元、0.9百萬美元及4.3百萬美元。由於我們的股權獎勵於2024年11月我們在美國完成首次公開發售後歸屬，我們於2024年錄得大量以股份支付的薪酬開支。我們的銷售、一般及行政開支(不包括以股份支付的薪酬開支)佔總收入的比例從2022年的64.3%降至2023年的49.4%，並進一步降至2024年的42.8%。有關下降的主要原因是我們收入增長、優化成本結構及提升運營效率。我們的銷售及一般行政開支(不包括以股份支付的薪酬開支)佔總收入的百分比由截至2024年6月30日止六個月的59.6%小幅上升至2025年同期的62.7%，主要由於僱員薪酬增加以及因確保我們作為納斯達克上市公司的合規性而產生的專業服務開支增加。在商業化初期，我們投入了大量資源推廣我們的自動駕駛出行和自動駕駛卡車服務及提高我們的品牌知

概 要

名度。隨著我們的服務被大規模採用，我們可以優化與銷售和向市場推出創新服務有關的成本。此外，我們計劃利用與現有客戶的穩固關係，爭取更多合約，以更具成本效益的方式擴大我們的客戶群。我們將繼續積極監控行政開支，提高運營效率。我們預計，隨著未來業務的擴展，我們的銷售、一般及行政開支的絕對金額將會維持穩定水平，但我們的銷售、一般及行政開支佔收入的比例將會隨著我們持續優化成本效益下降。

有關更多詳細討論，請參閱「業務－盈利路徑」。

主要財務比率

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	
收入增長.....	不適用 ⁽¹⁾	5.1%	4.3%	不適用 ⁽³⁾	43.3%
毛利率	46.9%	23.5%	15.2%	10.5%	16.3%
研發開支佔收入百分比	(224.6)%	(170.7)%	(320.1)%	(237.6)%	(272.4)%
淨虧損率.....	(216.7)%	(174.2)%	(366.4)%	(209.5)%	(255.8)%
經調整淨虧損率					
(非公認會計準則) ⁽²⁾	(195.3)%	(164.9)%	(204.8)%	(226.3)%	(210.0)%

附註：

- (1) 標記為「不適用」是由於截至2021年12月31日止年度的財務資料不屬於往績記錄期的財務資料。
- (2) 使用年內經調整虧損淨額（非公認會計準則），指不包括非現金以股份支付的薪酬及認股權證負債公允價值變動的虧損淨額除以該年度／期間總收入再乘以100%計算。
- (3) 標記為「不適用」，原因是並無另行編製截至2023年6月30日止六個月的財務資料，故並無相關資料。

概 要

未來計劃及[編纂]用途

經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]佣金、費用及估計開支後，根據[編纂]及[編纂]的指示性[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算，並假設[編纂]未獲行使，我們估計將從[編纂]獲得[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。

我們計劃將從[編纂]獲得的[編纂]淨額用於以下用途：

- [編纂]淨額約[編纂]%或約[編纂]百萬港元將於未來五年內分配作推行我們的市場進入戰略，以在我們的主要可觸及市場（包括自動駕駛出行服務及自動駕駛卡車服務）進行L4自動駕駛技術的大規模商業化，包括業務開發、生產、銷售與營銷、客戶服務以及與行業參與者的合作。
- [編纂]淨額約[編纂]%或約[編纂]百萬港元將於未來五年內分配作持續投資於L4自動駕駛技術及解決方案的研發。
- [編纂]淨額約[編纂]%或約[編纂]百萬港元將用於營運資金需求及其他一般公司用途。

有關進一步詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]用途」一節。

[編纂]

概 要

申請於聯交所[編纂]

本公司的美國存託股份（每股代表一股A類普通股）於2024年11月在納斯達克上市及開始交易，股份代號為「PONY」。我們已根據上市規則第八A章作為具有不同投票權架構的發行人，向聯交所申請本公司的A類普通股（詳情如下）於聯交所進行雙重主要[編纂]。

我們已向聯交所申請批准(i)根據[編纂]已發行及將予發行的A類普通股（包括因[編纂]獲行使而可能發行的額外A類普通股）；(ii)根據2016年股份計劃將予發行的A類普通股；及(iii)於B類普通股按一對一基準轉換後可發行的A類普通股[編纂]及買賣。經參考(i)截至2024年12月31日止年度的收益約75.025百萬美元（相等於583.86百萬港元），超過上市規則第8.05(3)條規定的500百萬港元；及(ii)我們於[編纂]時的預期市值（根據最高[編纂][編纂]港元計算）將至少為[編纂]港元，尤其是董事承諾[編纂]時的預期市值（根據將於[編纂]確定的最終[編纂]及[編纂]）將超過[編纂]港元，我們符合上市規則第8A.06(1)條的市值規定及上市規則第8.05(3)條的市值／收益測試。

股息

我們先前並無宣派或派付任何現金股息或實物股息，且我們並無計劃於近期就我們的股份或代表我們A類普通股的美國存託股份宣派或派付任何股息。我們目前並無任何正式的股息政策以指導我們的股息宣派或派付。我們目前擬保留大部分（若非全部）可用資金及任何未來盈利以經營及擴充業務。

任何股息的宣派及支付以及金額將受我們的細則及開曼公司法所規管。我們的董事會可酌情決定是否分派股息，惟須遵守開曼群島法律的若干規定。根據開曼群島法律，開曼群島公司可自利潤、保留盈利或股份溢價賬派付股息，惟如此舉會導致公司無法支付於日常業務過程中到期的債務，則無論如何不得派付股息。即使我們的董事會決定派付股息，其形式、次數及金額仍將取決於我們的未來營運及盈利、資金要求及盈餘、整體財務狀況、合約限制及董事會可能認為相關的其他因素。根據我們的開曼群島法律顧問的意見，我們是一家根據開曼群島法律註冊成立的控股公司，而根據該等法律，累計虧絀的財務狀況並不禁止我們向股東宣派及派付股息。不論我們盈利

概 要

狀況如何，只要本公司的組織章程大綱及細則不禁止作出該等支付，且本公司於緊隨相關支付後能夠在其正常業務過程中償還到期債務，股息仍可自本公司的股份溢價賬宣派及支付。

[編纂]開支

我們的[編纂]開支主要包括(i)[編纂]費用及[編纂]等[編纂]開支，及(ii)[編纂]開支，包括就[編纂]及[編纂]所提供服務向法律顧問及申報會計師支付的專業費用，以及其他費用及開支。假設悉數支付酌情激勵費用，[編纂]的估計[編纂]開支總額（按[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算，並假設[編纂]未獲行使）約為[編纂]百萬港元，佔[編纂]總額約[編纂]%。在該估計[編纂]開支總額中，我們預計支付[編纂]開支[編纂]百萬港元、法律顧問及申報會計師的專業費用[編纂]百萬港元及其他費用及開支[編纂]百萬港元。[編纂]開支中估計[編纂]百萬港元（佔[編纂]總額約[編纂]%）預計透過損益表列為開支，餘額[編纂]百萬港元預計於[編纂]後直接確認為權益扣除項。

主要業務發展

以下載列自我們於2024年11月在納斯達克首次公開發售起的主要營運更新：

- 於2024年12月，我們成為中國首家獲准在連接京津冀跨省公路上進行自動駕駛卡車編隊測試的公司。
- 於2025年1月，我們開始在北京公路及快速道路上進行全無人自動駕駛出行測試。
- 於2025年1月，我們與中國外運進入對青睞集團的合資企業協議的後期階段。
- 於2025年2月，我們推出從廣州市中心多個地點至廣州白雲國際機場及廣州南站的付費自動駕駛出行服務，成為廣州首家亦是唯一一家獲准於高需求路線上提供自動駕駛出行服務的公司。

概 要

- 於2025年3月，我們率先於北京市區的主要鐵路樞紐推出收費自動駕駛出行服務，連接北京南站及北京東南市郊亦莊。作為首批獲准於北京高速公路上測試L4自動駕駛車輛的公司之一，我們現在可以提供連接北京南站、北京大興機場及亦莊火車站等主要交通樞紐的自動駕駛網約車服務。
- 於2025年3月，我們獲得盧森堡交通及公共工程部的許可，開始進行L4自動駕駛出租車測試。我們的L4自動駕駛車輛測試將與盧森堡領先的出行解決方案提供商Emile Weber合作進行。
- 於2025年5月，我們與Uber宣佈戰略合作夥伴關係，將我們的自動駕駛出租車部署至Uber平台。該部署的細節仍在討論中。該合作夥伴關係預期將首先於中東的一個關鍵市場推出。可用後，當乘客在Uber移動應用內呼叫符合條件的行程時，彼等將有機會選擇由我們的自動駕駛出租車履行的服務。

近期發展

- 於2025年7月，我們獲准在上海市浦東新區提供全無人駕駛的L4商業化自動駕駛出行服務，使我們成為唯一一家在中國所有四個一線城市（即北京、上海、廣州及深圳）擁有全無人駕駛的L4商業化自動駕駛出行服務許可的公司。
- 於2025年9月，我們與新加坡最大的交通服務供應商康福德高（作為車隊擁有人及運營商）合作，進入新加坡市場。在取得適用牌照及許可證後，我們將與康福德高在新加坡共同部署L4自動駕駛汽車，提升日常通勤體驗。

我們預期截至2025年12月31日止年度將錄得淨虧損，主要原因是我們預期將於截至2025年12月31日止年度持續擴展業務，以進一步鞏固規模經濟，且儘管我們於往績記錄期持續致力提升營運效率及毛利率，我們的淨利率預期將受到多項因素的不利影響，包括：(i)大額研發開支，因我們將持續投入資源以提升L4自動駕駛解決方案；(ii)龐大的銷售、一般及行政開支，因我們將持續投入大量資源以推廣自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務並提升品牌知名度；(iii)以股份支付的薪酬開支，因我們向僱員提供長期激勵計劃以激勵及挽留人才；及(iv)[編纂]開支。有關詳情，請參閱「業務－盈利路徑」一節。

我們的董事認為，在考慮本集團可動用的財務資源，包括[編纂][編纂]淨額的預計數額及預期營運活動所產生的現金後，我們有足夠營運資金應付目前需要及自本文件日期起計未來12個月的資金需求。

概 要

近期監管發展

對外投資計劃概要

美國財政部（「財政部」）已根據一項於2025年1月2日生效的規則（「最終規則」）實施對外投資計劃（於該日根據最終規則生效的有關計劃為「對外投資計劃」）。據我們有關對外投資計劃事宜的法律顧問表示，我們可能被視為從事對外投資計劃的「通報交易」定義所述的活動（即開發擬用於控制機器人系統的AI系統）的「受限外國人士」。然而，我們或我們的附屬公司均無從事對外投資計劃項下的「禁止交易」定義所述的活動。因此，除非存在通報備案規定的例外情況，否則，美國人士於[編纂]中購買我們的股份及其他美國人士對我們的投資可能構成須根據對外投資計劃遵守通報規定的「受限交易」，惟不受對外投資計劃的禁令所限制。

最終規則對美國人士在彼等或彼等的非美國人士附屬公司從事若干涉及「受限外國人士」的交易（即涉及(i)與「受關注國家」（目前為中國，包括香港和澳門特別行政區）相關的人士及實體；及(ii)若干技術領域的交易）時施加通報規定或禁令。最終規則並不會對非美國人士的「受限外國人士」（如本公司）施加任何通報規定或禁令。最終規則適用於美國人士進行的若干行動，包括該等美國人士或其非美國附屬公司參與或尋求參與最終規則所訂明該類涉及「受限外國人士」的交易且該等交易須向財政部通報或被禁止（視乎所涉及的特定技術或最終用途而定）的情況。

據我們有關對外投資計劃事宜的法律顧問表示，根據最終規則的一項適用於美國人士購買「以任何貨幣計值並在……任何司法管轄區的證券交易所進行交易的任何公開交易的證券（「證券」定義見美國證券交易法）」的例外情況（「公開交易證券例外情況」），美國人士購買若干公開交易證券不被禁止，亦毋須通報財政部（前提為有關美國人士或其非美國人士附屬公司未就本公司享有超出標準少數股東權益保障以外的權利）。然而，基於我們向該法律顧問提供的資料，美國人士或其非美國人士附屬公司於[編纂]中購買我們的股份似乎不大可能符合公開交易證券例外情況。因此，在[編纂]中購買我們的股份或作為在[編纂]中購買我們股份的非美國人士附屬公司的母公司的美國人士似乎可能須在其或其附屬公司購買我們的股份後不遲於30天內向財政部備案有

概 要

關該等購買的通報。相反，我們目前已在納斯達克交易的發行在外美國存託股份可能被視為對外投資計劃項下的「公開交易證券」；因此，美國人士或其非美國人士附屬公司購買該等美國存託股份（儘管並非在[編纂]完成前購買該等美國存託股份相關的本公司A類普通股）似乎可能符合公開交易證券例外情況。

董事認為，最終規則及對外投資計劃均不會對本集團、其股東、董事、高級管理層、營運、財務表現、[編纂]或[編纂]造成重大不利影響，據我們有關對外投資計劃事宜的法律顧問表示，部分原因是公開交易證券例外情況似乎可能通常適用於(i)尋求購買本公司目前已於納斯達克交易的發行在外美國存託股份，或(ii)在[編纂]完成後尋求購買本公司於聯交所[編纂]及[編纂]的A類普通股的美國人士或其非美國人士附屬公司，惟在(i)及(ii)各自所述情況下，該等美國人士或其非美國人士附屬公司未就本公司享有超出標準少數股東權益保障以外的權利。美國人士投資者應諮詢其法律顧問有關對外投資計劃的通報義務及程序，以及公開交易證券例外情況對於購買本公司的美國存託股份及在[編纂]完成後購買本公司的A類普通股的潛在適用性。此外，董事認為，綜合考慮[編纂]的情況，包括潛在[編纂]的地域分佈廣泛，以及我們股份的[編纂]及[編纂]場所，對外投資計劃不會對本集團、其股東、董事、高級管理層、營運、財務表現、[編纂]或[編纂]造成重大不利影響。

無重大不利變動

董事確認，直至本文件日期，我們的財務、營運或貿易狀況、債務、或然負債或前景自2025年6月30日（即我們最近期經審計財務報表的截止日期）以來並無發生任何重大不利變動，且自2025年6月30日以來並無發生會對附錄一會計師報告所示資料造成重大影響的事件。