

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告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。



Pony AI Inc.

小馬智行*

(於開曼群島註冊成立並以不同投票權方式控制的有限責任公司)

(股份代號：2026)

截至2025年12月31日止年度之年度業績公告

Pony AI Inc. (「本公司」) 董事 (「董事」) 會 (「董事會」) 欣然宣佈本公司截至2025年12月31日止年度 (「報告期間」) 的未經審計年度綜合業績，連同2024年同期的比較數字。該等年度業績乃根據美利堅合眾國公認會計原則 (「美國公認會計原則」) 編製，並已經董事會審核委員會 (「審核委員會」) 審閱。

於本公告中，「我們」指本公司，而除文義另有所指外，則指本集團 (定義見「未經審計簡明綜合財務報表附註」一節「一般資料」標題下)。

經營及財務表現摘要

最新業務發展

- 截至2026年3月25日，我們的自動駕駛出租車車隊規模已突破1,400⁽¹⁾輛。繼我們最近於2026年3月擴展至克羅地亞、杭州及長沙後，我們有望在2026年底前於全球超過20個城市部署逾3,000輛自動駕駛出租車。
- 我們的自動駕駛出行業務於2026年2月在深圳實現全城範圍單車盈利轉正，此前已於2025年11月在廣州達成此里程碑。就規模而言，深圳於2026年1月至2月中旬⁽²⁾的總付費訂單數量已超過2025年全年的總和。此外，2026年3月22日，深圳地區第七代自動駕駛出租車單日車均淨收入創下人民幣394元的歷史新高，該日車均訂單量達25單。

截至2025年12月31日止年度摘要

- 截至2025年12月31日止年度自動駕駛出行服務收入為16.6百萬美元，較截至2024年12月31日止年度的7.3百萬美元增加128.6%。值得注意的是，截至2025年12月31日止年度，自動駕駛出行服務的乘客車費收入按年增長約400%。

* 僅供識別

- 截至2025年12月31日止年度**總收入**為90.0百萬美元，較截至2024年12月31日止年度的75.0百萬美元增加20.0%。
- 截至2025年12月31日止年度**毛利率**為15.7%，而截至2024年12月31日止年度則為15.2%。
- 截至2025年12月31日止年度**虧損淨額**為76.8百萬美元，較截至2024年12月31日止年度的275.0百萬美元減少72.1%。
- 相較截至2024年12月31日止年度的132.3百萬美元，截至2025年12月31日止年度**非公認會計準則虧損淨額**⁽³⁾為174.0百萬美元。

附註：

- (1) 截至2026年3月25日，已生產1,446台自動駕駛出租車。
- (2) 該期間指截至2026年2月16日止的期間。
- (3) 為更好地審閱及評估本公司的經營表現，本公司已重新定義非公認會計準則調整項目，在美國公認會計原則與非公認會計準則業績的對賬中納入「交易性金融資產公允價值變動」。過往期間的比較數字已追溯重列。非公認會計準則財務計量不包括以股份支付的薪酬開支、認股權證負債公允價值變動及交易性金融資產公允價值變動，且該等調整對所得稅並無影響。有關進一步詳情，請參閱本年度業績公告「美國公認會計準則及非公認會計準則業績對賬」一節。

非公認會計準則財務計量

本公司使用非公認會計準則財務計量(如非公認會計準則虧損淨額)評估其經營業績以及用於財務及經營決策目的。本公司透過撇除以股份支付的薪酬開支、認股權證負債公允價值變動及交易性金融資產公允價值變動的影響界定非公認會計準則財務計量。本公司認為，非公認會計準則財務計量有助於識別我們業務的基本趨勢，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。

非公認會計準則財務計量並無根據美國公認會計原則呈列，或有別於其他公司使用的非公認會計準則會計及報告方法。非公認會計準則財務計量作為分析工具具有局限性，且於評估本公司的經營表現時，投資者不應單獨考慮該等計量，或取代根據美國公認會計原則編製的財務資料。本公司鼓勵投資者及其他人士全面審閱其財務資料，而非依賴單一的財務計量。

本公司將非公認會計準則財務計量調整至最具可比性的美國公認會計原則表現計量，以減輕該等局限性，所有計量均應於評估本公司表現時予以考慮。

下表載列所示期間美國公認會計原則與非公認會計準則業績的未經審計對賬。

	截至12月31日止年度	
	2024年	2025年
	(千美元)	
虧損淨額	(275,006)	(76,758)
以股份支付的薪酬開支	127,003	30,798
認股權證負債公允價值變動	(5,617)	-
交易性金融資產公允價值變動	21,285	(128,031)
	<u>21,285</u>	<u>(128,031)</u>
非公認會計準則虧損淨額	<u>(132,335)</u>	<u>(173,991)</u>

業務回顧及前景

業務回顧

2025年是小馬智行具有重要里程碑意義的一年，我們在這一年進入了快速增長與大規模商業化的階段。自動駕駛出行服務收入全年保持強勁增長勢頭，同比增長128.6%至16.6百萬美元。第四季度增長勢頭進一步加速，期內自動駕駛出行服務收入同比增長159.5%至6.7百萬美元；其中，第四季度乘客車費收入同比增長超過500%。

上述強勁增長得益於第七代自動駕駛出租車的量產及規模化部署。截至2026年3月25日，我們的自動駕駛出租車車隊已突破1,400台，使我們成為全球規模最大的自動駕駛出租車運營商之一，進一步鞏固了我們在自動駕駛行業的領先地位。我們也是首家在中國全部四個一線城市（即北京、上海、廣州及深圳）的指定區域開展面向公眾收費且全無人駕駛的L4自動駕駛出行服務的公司。我們的運營覆蓋中央商務區、機場、高鐵站、廣州大學城等多元且複雜的城市場景，充分展現了我們在高峰時段及惡劣天氣條件下安全、穩定運營的能力。

隨著規模與運營能力持續提升，自動駕駛出行業務的單車盈利（「UE」）模型也在持續改善。在2025年底第七代自動駕駛出租車開展商業化運營後不久，我們即於2025年11月和2026年2月，分別在廣州和深圳達成城市範圍單車盈利轉正的重要運營里程碑。在深圳，持續的增長勢頭進一步加速，2026年3月22日，深圳地區第七代自動駕駛出租車單日車均淨收入創下人民幣394元的歷史新高，該日車均訂單量達25單。一般而言，在規模化爬坡初期，由於運營搭建、用戶激勵及其他前期投入，收入的實現往往滯後於成本支出。而我們在此階段即實現上述里程碑，充分驗證了商業模式的經濟可行性。這些成就也為後續車隊擴張及在聯合部署模式下與第三方合作夥伴開展更廣泛合作奠定了更堅實的基礎。

為進一步支持下一階段的增長，本公司已成功於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）完成雙重主要上市，募集資金淨額逾800百萬美元並使我們截至2025年12月31日的現金與其他投資⁽⁴⁾超1,500百萬美元。此次聯交所上市為2025年全球自動駕駛行業規模最大的首次公開發售，進一步鞏固了我們的資本實力，為公司加速量產、大規模商業化、持續創新及開拓新市場提供了有力支撐。憑藉著2025年第四季度戰略股權投資的收益，我們堅實的財務狀況得到了進一步鞏固，使該季度達到了公認會計原則標準下的淨利轉正。除了財務回報外，這些投資也從策略層面強化了我們的生態定位，並協助我們發揮業務協同。

我們的技術優勢

自動駕駛出租車是物理人工智能的首個真正應用，已通過實際運營及用戶增長得到驗證。憑藉我們的專有軟件技術、高性能硬件整合能力以及多年嚴格的研發積累，我們的自動駕駛出行業務已超越小規模測試階段，正式邁入大規模商業化的新階段。

PonyWorld——通往L4全無人駕駛解決方案之路

我們的目標是開發新一代自動駕駛解決方案，在安全和性能表現上超越人類駕駛員。為此，我們開發了世界模型方法*PonyWorld*來訓練L4自動駕駛系統。有別於傳統的「觀察學習」人類駕駛數據的方法（其固有地將系統表現局限於人類駕駛員的水平），*PonyWorld*使虛擬司機能夠在人工智能生成的場景中通過大規模訓練實現自我提升。*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。生成式*PonyWorld*用於訓練我們專有的與車型無關的虛擬司機（一套集成軟硬件的全棧系統）。

規模

車隊的快速擴張充分展示了L4原生架構卓越的泛化能力。車隊規模已從2024年12月31日的270台擴展至2026年3月25日的1,446台自動駕駛出租車，並預計於2026年底達到3,000台以上。這一規模不僅是量產的里程碑，更是對核心技術的關鍵驗證，展現了我們在不同車型平台上部署自動駕駛解決方案的能力，有力印證了我們的車輛工程與集成能力。

與此同時，我們持續拓展運行設計域（「**ODD**」）與地理覆蓋範圍，體現了自動駕駛出行解決方案在日益多樣化的運營環境中的泛化能力與穩健性。我們的全無人駕駛車隊即使在惡劣天氣條件下也可實現全天候運營，並在高峰時段為公眾提供服務。運營區域和服務場景的持續拓展，反映了我們自動駕駛技術棧的成熟度與穩健性。海外擴張進一步驗證了這一能力，我們在克羅地亞的首都薩格勒布市中心（該城市融合了歷史城區與現代城市道路網絡）大範圍運營，充分體現了我們應對複雜城市交通環境的能力，而非局限於低車流量及低速運行場景。嚴苛環境下的部署能力也進一步證明了我們技術的穩健性。

效率

年內，我們持續提升自動駕駛出行運營的成本效率。第七代自動駕駛出租車在硬件和軟件全棧層面均進行了優化，兼顧物料清單（「**BOM**」）成本與運營成本的降低。同時，我們借助原始設備製造商合作夥伴成熟的供應鏈及售後服務網絡（涵蓋維修、保養及能源補給），進一步提升成本效率。該等進步使我們能夠在正向的單車盈利轉正軌跡上擴大規模。此外，我們卓越的營運能力構築了堅實的競爭護城河，為「聯合部署模式」提供了強力支撐。透過AI虛擬司機、可擴展的工作流與第三方資源的深度整合，我們得以突破限制，實現業務加速擴張。

用戶體驗

憑藉專有技術，我們的自動駕駛出行服務已從嘗鮮體驗階段發展為滿足高頻日常出行需求的解決方案。技術實力直接轉化為優質的用戶體驗，形成了我們自動駕駛出行服務的差異化優勢，並支撐我們的均衡定價策略，從而推動單車盈利模型的持續改善。我們並非單純擴大覆蓋面積，而是專注於滿足高需求場景。人工智能虛擬司機能夠在複雜路況和高峰時段交通中安全高效運行，提供更便捷的上下車點及全天候服務。例如，我們在深圳科技園等城市密集區域提供高效的無人駕駛服務，以及在北京強降雪期間仍持續提供服務，成為市場整體運力受限時的重要出行選項。此外，第七代自動駕駛出租車運用先進的交互式規劃技術優化車輛控制，有效防止暈車。上述能力充分滿足了用戶對卓越品質的期待，證明技術領先是我們商業成功的核心驅動力。

自動駕駛出行服務

我們通過搭載虛擬司機的車輛，以網約車形式為乘客提供自動駕駛出行服務。我們是首家在中國全部四個一線城市的指定區域開展面向公眾收費且全無人駕駛的L4自動駕駛出行服務的公司。用戶可通過多個平台便捷使用我們的自動駕駛出行服務，包括但不限於我們自有的*PonyPilot*移動應用程序、微信小程序、高德地圖、微信出行服務平台及支付寶小程序。

加速增長

2025年，自動駕駛出行服務進入快速擴張階段，在收入、自動駕駛出租車車隊規模、運營版圖及用戶基數方面均實現了規模化增長。2025年自動駕駛出行服務收入同比增長128.6%至16.6百萬美元；第四季度增勢進一步加速，期內自動駕駛出行服務收入同比增長159.5%至6.7百萬美元，其中乘客車費收入同比增幅超過500%。截至2026年3月25日，車隊規模達1,446台。截至2026年3月下旬，中國區總用戶達100萬，規模躍升至去年同期的近3倍。

我們於深圳的自動駕駛出行業務展現出強勁增長勢頭，2026年1月至2月中旬的付費訂單量已超過2025年全年水平。此外，自動駕駛出行業務繼2025年11月在廣州達成城市範圍單車盈利轉正後，於2026年2月進一步在深圳達成這一里程碑。最近，深圳地區第七代自動駕駛出租車單日車均淨收入於2026年3月22日創下人民幣394元的歷史新高，該日車均訂單量達25單。

上述快速擴張的根基在於第七代自動駕駛出租車的量產。第七代車在成本效率、可靠性及安全冗餘方面均實現提升，其中自動駕駛套件（「ADK」）的BOM成本較前幾代顯著降低，為更高密度的車隊部署及更廣泛的商業化落地奠定了基礎。在規模化量產的同時，我們持續優化運營效率、推進單車盈利水平。

國內與海外市場同步拓展

憑藉第七代自動駕駛出租車奠定的堅實基礎，我們在國內和海外市場同步擴大商業化運營版圖。在國內，北京、上海、廣州及深圳的商業化運營區域擴展至超過2,000平方公里。我們在中國一線城市建立了明確的領先地位，並將業務觸角進一步延伸至高密度中心城區。我們的運營區域涵蓋中央商務區、機場、高鐵站、廣州大學城等複雜城市場景，充分展現了在高峰時段及惡劣天氣條件下安全、可靠運營的能力。於2026年3月，我們進一步將商業化版圖拓展至杭州（一座蓬勃發展的新一線城市）及長沙（中國中部重要的商業中心）。此次戰略擴張與我們在四大一線城市的既有佈局形成有力互補，是我們兌現巨大商業價值的關鍵一步。

海外方面，截至2025年末，我們已在東亞、中東及歐洲的八個國家建立了戰略佈局。2026年，我們通過與Uber及Rimac集團旗下附屬公司Verne的戰略合作將版圖拓展至克羅地亞，啟動首日即成功應對薩格勒布市中心複雜的交通環境與歷史城區的道路佈局，充分驗證了我們技術的全球泛化能力。在中東，我們與Mowasalat Karwa合作，在卡塔爾多哈推出了商業化收費的自動駕駛出行服務。此外，我們正在阿聯酋迪拜推進道路測試，預計在3月底前獲得無人駕駛運營監管許可。在新加坡，繼2025年完成道路測試後，我們於2026年3月與康福德高合作正式啟動自動駕駛運營。在此基礎上，我們正式啟動雙引擎戰略，同步拓展國內及海外市場，我們預期於2026年底前，將自動駕駛出行的營運版圖擴展至全球逾20個城市，其中近半數將佈局於海外市場。

生態體系

我們的生態體系持續壯大，通過拓展價值鏈上下游的合作，助力自動駕駛出租車商業化的持續規模擴張。越來越多的合作夥伴選擇採用聯合部署模式與我們合作，出資購置車輛並分享車隊運營收益。這有效提升了我們的資本效率、加速車隊擴張。

年內，我們與陽光出行建立合作夥伴關係，進一步擴展下游部署網絡，推動車隊在更多元的運營場景中落地。我們全面升級了與如祺出行在廣州的合作，以擴大自動駕駛出租車車隊規模並獲取經常性授權收入。同時，我們於1月在北京與北京愛特博旅運服務有限責任公司（「**愛特博**」）達成合作，將業務版圖拓展至高端商旅出行領域，成功進入更高價值的出行細分市場。

除此之外，我們在上下游價值鏈也取得了重要里程碑。我們深化了與豐田的戰略合作，依託豐田的車型平台及製造能力推進聯合部署模式落地；第七代車已啟動量產，今年已鎖定1,000台bZ4X車輛，為2026年的規模擴張提供核心運力。我們升級了與北京汽車集團（「**北汽集團**」）及廣州汽車集團（「**廣汽集團**」）的戰略合作夥伴關係，借助其成熟的供應鏈及售後網絡，共同在海外市場部署車輛。我們也在深圳與廣州持續深化與騰訊微信「出行服務」平台的整合，借助這一成熟出行平台提升服務覆蓋與用戶觸達。上述合作共同構築了一體化、可擴展的商業化基礎，為持續規模化擴張提供有力保障。

自動駕駛卡車服務

我們的自動駕駛出租車與自動駕駛卡車平台共享80%的技術棧。基於這一共同的技術基礎，我們持續完善在中國的智能倉至倉卡車貨運解決方案，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，覆蓋全國主要商業活躍區（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）。同時，我們持續在長途陸運、港口及集裝箱運輸等多種商業場景中完善並驗證我們的技術與商業模式，進一步夯實未來大規模商業化的基礎。

2025年，我們的自動駕駛卡車業務取得重大突破。年內，自動駕駛卡車網絡已全面覆蓋中國各大戰略物流樞紐。我們的車隊在多樣化環境中表現穩定且強勁，適用場景從動態的高速公路延伸至專用線路及港口等高度專業化領域。在此基礎上，我們正式推出了第四代自動駕駛卡車，通過將ADK的BOM成本較上一代降低70%，實現了顯著的成本優化。第四代自動駕駛卡車採用全車規級零部件，進行軟硬件深度整合優化，並支持從燃油車到電動車的轉型。此外，我們於廣東江門港部署了全無人自動駕駛卡車，並在中國西北地區的極端氣候條件下，測試了「1+N」無人駕駛編隊（即由一輛配備安全員的領航卡車，帶領後續多輛無人駕駛卡車）。憑藉這項經過驗證的技術，我們能夠將無人駕駛卡車部署於更多港口與礦區運輸場景中。展望未來，我們將加速自動駕駛卡車業務的規模化擴張，預計於2026年啟動量產並進行首批車隊部署，並將持續優先拓展高價值、高利用率的應用場景。

技術授權與應用

憑藉豐富的車輛工程和集成經驗，我們為車載周邊提供智能駕駛解決方案，以賦能該等車輛實現更高水平的自動駕駛。我們為領先車企提供一套全面的智能駕駛解決方案，涵蓋軟件許可、硬件和數據分析工具。同時，我們也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，幫助他們更好地調整產品和解決方案以適應自動駕駛應用場景。此外，我們還提供車聯網產品及服務，以加強道路安全、改善運輸效率和體驗。

2025年，我們的技術授權與應用業務取得穩健進展。自動駕駛域控制器的交付量同比大幅增長，達到2024年的約六倍。年內，我們進一步將應用場景拓展至更廣泛的客戶群，包括低速無人配送、自動駕駛清掃車、物流、人形機器人等領域。同時，我們也在積極探索機器人領域的發展機會。我們預期，客戶需求的持續增長及應用場景的不斷拓寬將為業務增長提供持續支撐。

報告期後的近期發展

單車盈利轉正

繼2025年第四季度在廣州達成城市範圍單車盈利轉正後，本公司於2026年2月在深圳也達成了該目標，標誌著本公司已在中國第二個一線城市驗證了其第七代自動駕駛出租車運營的經濟可行性。

量產

2026年2月，我們與豐田中國和廣汽豐田（廣汽集團和豐田集團成立的合資企業）共同開發的搭載第七代自動駕駛系統的首台量產版鉑智4X已正式下線。

國內拓展

2026年3月，本公司將國內的商業化版圖擴展至四大一線城市之外的兩座城市，包括杭州（一座蓬勃發展的新一線城市），以及長沙（中國中部重要的商業中心）。

國際擴張

繼2025年末啟動道路測試後，本公司於2026年3月在新加坡正式開展自動駕駛出租車運營，標誌著我們的自動駕駛出行服務在該地區正式面向公眾推出。同月，本公司通過與Uber及Rimac集團旗下的附屬公司Verne合作，將業務擴展至克羅地亞市場，強化了在歐洲的業務佈局。

戰略合作

2026年1月，本公司與愛特博（一家專注於高端商旅和機場接送的出行服務提供商）達成合作，共同部署自動駕駛出租車車隊。雙方將率先在北京為乘客提供北京大興國際機場接送服務。

2026年3月，本公司升級與如祺出行（中國領先的網約車及自動駕駛出租車運營平台）的戰略合作。雙方將共同打造自動駕駛出租車車隊，並在大灣區擴大服務覆蓋範圍。本公司將通過虛擬司機自動駕駛技術的技術授權獲取經常性收入。

業務前景

展望2026年，我們將繼續以規模化擴張為戰略核心，持續推進自動駕駛出行技術的發展與商業化應用。我們的重點是加速車隊規模擴張，拓展業務至新市場，並在技術創新及運營執行方面持續深化競爭壁壘。上述舉措將為未來數年車隊規模及收入的持續增長奠定堅實基礎。具體而言，我們的目標是於2026年末將車隊規模擴大至3,000台以上，並將全球業務拓展至超20座城市，其中近半數將佈局於海外市場。為了實現上述目標，我們將採取雙引擎戰略，結合聯合部署模式，加速國內及海外市場收入增長。

與此同時，我們將持續加大研發投入，提升技術在不同地區及平台的適應性，優化成本結構及業務模式。我們相信，在自動駕駛出行服務持續發展的同時，我們的自動駕駛卡車服務及技術授權與應用業務也同樣蘊含巨大的增長潛力。這些舉措將持續推進公司業務的規模化與商業化，並強化長期增長趨勢。

附註：

(4) 包括現金及現金等價物、短期投資、受限制現金及用於理財的長期債務工具。

管理層討論及分析

	截至12月31日止年度	
	2024年 (千美元) 經審計	2025年 未經審計
收入總額	<u>75,025</u>	<u>90,001</u>
收入成本	<u>(63,622)</u>	<u>(75,840)</u>
毛利	<u>11,403</u>	<u>14,161</u>
經營開支：		
研發開支	(240,179)	(217,419)
銷售、一般及行政開支	<u>(56,747)</u>	<u>(57,599)</u>
經營開支總額	<u>(296,926)</u>	<u>275,018</u>
經營虧損	<u>(285,523)</u>	<u>(260,857)</u>
投資收入	20,378	42,985
認股權證負債公允價值變動	5,617	—
交易性金融資產公允價值變動	(21,285)	128,031
其他收入淨額	<u>5,808</u>	<u>13,083</u>
除所得稅前虧損	(275,005)	(76,758)
所得稅開支	<u>(1)</u>	<u>—</u>
虧損淨額	<u><u>(275,006)</u></u>	<u><u>(76,758)</u></u>

收入

我們於2025年的收入總額為90.0百萬美元，較2024年的75.0百萬美元增加20.0%。該增加主要歸因於自動駕駛出行服務、技術授權與應用收入的強勁增長。下表載列我們分別於2025年及2024年按業務線劃分的收入明細（以絕對金額及佔我們總收入的百分比表示）：

	截至12月31日止年度			
	2024年		2025年	
	美元	%	美元	%
	(千美元，百分比除外)			
收入				
自動駕駛出行服務	7,266	9.7	16,607	18.5
自動駕駛卡車服務	40,365	53.8	40,601	45.1
技術授權與應用	27,394	36.5	32,793	36.4
總計	<u>75,025</u>	<u>100.0</u>	<u>90,001</u>	<u>100.0</u>

自動駕駛出行服務收入於2025年為16.6百萬美元，較2024年的7.3百萬美元增加128.6%。具體而言，收費收入增長接近400%，主要受一線城市日益增長的用戶需求、我們對車隊運營的持續優化，以及自第七代車隊推出以來強勁的訂單增長所帶動。

自動駕駛卡車服務收入於2025年為40.6百萬美元，較2024年的40.4百萬美元增加0.6%。我們與中國外運的深化合作，持續提升自動駕駛卡車服務車隊運營。

技術授權與應用收入於2025年為32.8百萬美元，較2024年的27.4百萬美元增加19.7%。主要受自動配送領域的客戶對我們的自動駕駛域控制器（「ADC」）需求日益增長所推動。

收入成本

於2025年的收入成本為75.8百萬美元，較2024年的63.6百萬美元增加19.2%。

毛利及毛利率

於2025年的毛利為14.2百萬美元，較2024年的11.4百萬美元增加24.2%。

毛利率由截至2024年12月31日止年度的15.2%擴大至截至2025年12月31日止年度的15.7%。該改善主要歸因於收入組合優化，來自毛利率相對較高的自動駕駛出行服務的收入貢獻較高。

經營開支

於2025年的經營開支為275.0百萬美元，較2024年的296.9百萬美元減少7.4%。該減少主要與2024年第四季度就美國首次公開發售確認的以股份支付的薪酬開支有關。非公認會計準則經營開支⁽⁵⁾於2025年為244.2百萬美元，較2024年的169.9百萬美元增加43.7%。

於2025年的研發開支為217.4百萬美元，較2024年的240.2百萬美元減少9.5%。非公認會計準則研發開支⁽⁵⁾於2025年為196.3百萬美元，較2024年的137.8百萬美元增加42.5%。該增加主要反映研發人員的擴充以增強我們大規模部署的能力，以及第七代車輛的開發開支增加。我們計劃持續在人工智能技術與人才方面推進戰略性投資，旨在進一步提升技術實力，優化BOM成本，並穩步推進我們的智慧駕駛解決方案，以為用戶提供更優質的服務。

於2025年的銷售、一般及行政開支為57.6百萬美元，較2024年的56.7百萬美元增加1.5%。非公認會計準則銷售、一般及行政開支⁽⁵⁾於2025年為47.9百萬美元，較2024年的32.1百萬美元增加49.1%。該增加主要歸因於為支持大規模商業運營加速部署而產生的人員開支增加及專業服務費用上升。

經營虧損

由於上述原因，截至2025年12月31日止年度的經營虧損為260.9百萬美元，而截至2024年12月31日止年度為285.5百萬美元。截至2025年12月31日止年度的非公認會計準則經營虧損⁽⁵⁾為230.1百萬美元，而截至2024年12月31日止年度為158.5百萬美元，主要受為支持持續業務擴張及提升研發能力所產生的經營開支上升所驅動。

交易性金融資產公允價值變動

交易性金融資產公允價值變動於截至2025年12月31日止年度產生收益128.0百萬美元，而截至2024年12月31日止年度則為虧損21.3百萬美元。

虧損淨額

截至2025年12月31日止年度的虧損淨額為76.8百萬美元，較截至2024年12月31日止年度的275.0百萬美元減少72.1%，主要歸因於交易性金融資產公允價值的提高。截至2025年12月31日止年度的非公認會計準則虧損淨額⁽⁵⁾為174.0百萬美元，較截至2024年12月31日止年度的132.3百萬美元增加31.5%，主要受支持持續業務擴張及提升研發能力所產生的經營開支上升所驅動。我們正在進行前期投入投資，以加快推動自動駕駛出行商業化進程及提升研發能力。

每股普通股基本及攤薄虧損淨額

截至2025年12月31日止年度的每股普通股基本及攤薄虧損淨額均為0.35美元，而截至2024年12月31日止年度為2.40美元。截至2025年12月31日止年度的非公認會計準則每股普通股基本及攤薄虧損淨額⁽⁵⁾均為0.47美元，而截至2024年12月31日止年度為1.15美元。

流動資金及資金來源與借貸

於2025年，本集團主要通過我們現有的現金及資本資源為其運營提供資金。截至2025年及2024年12月31日，本集團擁有的現金及現金等價物、短期投資、受限制現金及用於理財的長期債務工具分別為1,514.8百萬美元及825.1百萬美元。

2025年的經營活動所用現金淨額為165.0百萬美元，而2024年為110.8百萬美元。

重大收購及出售

截至2025年12月31日止年度，本集團並無任何附屬公司、綜合聯屬附屬公司、聯營公司或合營企業的重大收購或出售。

資產抵押

於2025年12月31日，我們概無資產被抵押。

重大投資或資本資產的未來計劃

截至2025年12月31日，本集團並無重大投資或資本資產的詳細未來計劃。

資產負債比率

截至2025年12月31日，本公司的資產負債比率(按負債總額除以資產總額計算)為5.7%，而截至2024年12月31日為7.8%。

利率風險

我們面臨的利率風險主要與超額現金產生的利息收入相關，該等現金大多以計息銀行存款的方式持有。我們並無使用任何衍生金融工具來管理我們面對的利率風險。計息工具具有一定程度的利率風險。我們並未面臨且預期亦不會面臨利率變動造成的重大風險。然而，由於市場利率的變動，我們未來的利息收入可能會低於預期。

外匯風險

我們海外附屬公司的功能貨幣為當地貨幣或美元，視乎附屬公司的業務性質而定。

在綜合經營表中確認的外幣交易採用交易當日的匯率換算為功能貨幣。我們的經營業績及現金流量會因外幣匯率變動而出現波動。迄今為止，外幣交易收益及虧損對我們的綜合財務報表而言並不重大，且截至2025年12月31日我們並無採取任何外幣對沖策略。隨著我們國際業務的增長，我們將繼續重新評估管理匯率波動風險的方法。

通脹風險

除對整體經濟的影響外，我們認為通貨膨脹對我們的業務、財務狀況或經營業績並無重大影響。然而，倘我們的成本承受通脹壓力，我們或無法通過提價完全抵銷該等成本增幅。我們不能或未能如此行事可能會損害我們的業務、財務狀況及經營業績。

或然負債

截至2025年12月31日，本公司並無重大或然負債。

資本承擔及資本開支

截至2025年12月31日，本公司並無資本承擔。

本公司預計將透過現有現金資源（包括全球發售及過往融資活動所得款項）為2026年的資本開支提供資金。

僱員及薪酬

截至2025年12月31日，本公司共有1,669名僱員。

根據中國法律法規的要求，我們已參加省市政府組織的各種員工社會保障計劃，包括養老保險、生育保險、失業保險、工傷保險、醫療保險和住房公積金。根據中國法律法規，我們須按照員工薪資、獎金和若干津貼的指定比例向員工社會保障計劃繳款，最高金額由當地政府不時指定。我們亦為僱員購買商業醫療及意外保險。

花紅一般酌情處理，部分基於僱員表現，部分基於本集團業務的整體表現。本公司已向其僱員授出並計劃在未來繼續授出以股份為基礎的激勵獎賞，以激勵彼等對本公司增長及發展的貢獻。

我們定期為不同部門的員工提供培訓計劃。該等培訓計劃包括技術和工程培訓以及一般職業發展培訓。為了吸引優秀人才並培養合作文化，我們還投資開展面向各級員工的導師計劃。

附註：

- (5) 非公認會計準則財務計量不包括以股份支付的薪酬開支、認股權證負債公允價值變動及交易性金融資產公允價值變動，且該等調整對所得稅並無影響。有關進一步詳情，請參閱本年度業績公告「美國公認會計準則及非公認會計準則業績對賬」一節。

企業管治

董事會致力於實現高標準的企業管治。董事會相信，高標準的企業管治對於為本公司提供保障股東利益以及提升企業價值及問責性的框架至關重要。

遵守《企業管治守則》

本公司的A類普通股（「**A類普通股**」）僅於2025年11月6日（「**上市日期**」）在聯交所上市。自上市日期起至本公告日期期間，我們已遵守聯交所證券上市規則（「**上市規則**」）附錄C1所載《企業管治守則》（「**《企業管治守則》**」）的所有適用守則條文，惟下文所述者除外。

根據《企業管治守則》守則條文C.2.1，於聯交所上市的公司應遵守主席與行政總裁的職責應有區分且不應由同一人兼任的規定，但亦可選擇偏離該規定。我們並無單獨的董事會主席與本公司首席執行官（「**首席執行官**」），彭軍博士（「**彭博士**」）現兼任這兩個職務。董事會認為，鑒於彭博士於上文所述的經驗、個人資料及其於本公司的職位，彭博士作為首席執行官，對我們的業務有廣泛的了解，是最能把握戰略機會及專注於董事會的董事。董事會亦認為，主席及首席執行官由同一人士兼任可促進策略倡議的有效執行並便利管理層與董事會之間的信息傳遞。董事會將在計及本集團的整體情況後，適時繼續審議及考慮區分董事會主席與首席執行官的職責。

我們的董事會認為，權力及授權的平衡不會因該安排而受損。此外，所有重大決策均經諮詢董事會成員（包括相關董事會委員會）及獨立非執行董事後作出。我們的董事會將不時重新評估主席及首席執行官的角色分工，並可能會在考慮到我們的整體情況後，建議在未來將兩個角色分由不同人士擔任。本公司將繼續定期審閱及監察其企業管治常規，以確保遵守《企業管治守則》，並維持本公司高標準的企業管治常規。

遵守董事進行證券交易的標準守則

本公司已採納一套關於董事進行證券交易的行為守則，其條款不寬鬆於上市規則附錄C3所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「**《標準守則》**」），作為其自身的證券交易守則，以規管董事及相關僱員進行本公司證券的所有交易及守則涵蓋的其他事宜。

經向全體董事作出特定查詢後，彼等確認自上市日期起至本公告日期期間已遵守《標準守則》。

審核委員會審閱財務報表

我們已成立審核委員會，其書面職權範圍符合上市規則第3.21條及《企業管治守則》第二部分第D.3段。

審核委員會的主要職責為審閱及監督本公司的財務報告程序以及風險管理及內部控制系統、審閱及批准關連交易以及為董事會提供建議及意見。

審核委員會由三名獨立非執行董事，即戴國良先生、邱子磊博士及Asmau Ahmed女士組成。戴國良先生擔任審核委員會主席。

審核委員會已審閱本公司截至2025年12月31日止年度的未經審計年度業績，並已與獨立核數師德勤•關黃陳方會計師行（「**德勤**」）會面。審核委員會亦已與本公司高級管理層成員討論有關本公司採用會計政策及常規事宜以及內部控制及財務報告事宜。

德勤•關黃陳方會計師行的工作範圍

本公告所載的有關本公司截至2025年12月31日止年度之未經審計簡明綜合資產負債表、未經審計簡明綜合經營及全面虧損表、未經審計簡明綜合現金流量表及其相關附註之數字已經本公司核數師德勤認同，與本公司本年度未經審計綜合財務報表所載數字核對一致。德勤已根據香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈的《香港相關服務準則》(HKRS)第4400號（修訂）「商定程序業務」並參考實務說明第730號（修訂）「有關年度業績的初步公告的核數師指引」執行了商定程序業務。德勤就此執行的工作並不構成核證工作，故此德勤並未就本公告發出意見或核證結論。

其他資料

購買、出售或贖回本公司上市證券或出售庫存股份

自上市日期起至2025年12月31日期間，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回任何於聯交所及納斯達克上市的本公司證券或出售任何庫存股份（定義見上市規則）。於2025年12月31日，本公司並無持有任何庫存股份（定義見上市規則）。

重大訴訟

本公司於截至2025年12月31日止年度並無涉及任何重大訴訟或仲裁。自上市日期起直至本公告日期，董事亦不知悉本集團有任何待決或面臨威脅的重大訴訟或索賠。

報告期後事項

除本公告所披露者外，自2025年12月31日起至本初步年度業績公告日期止，概無發生影響本集團的重要事項。

股息

董事會不建議就截至2025年12月31日止年度派發年度股息。

安全港聲明

本公告載有前瞻性陳述。該等陳述乃根據《1995年美國私人證券訴訟改革法案》的「安全港」條文作出。前瞻性陳述並非歷史事實的陳述，包括有關本公司信念及期望的陳述（如預期車隊規模及預期城市部署）。前瞻性陳述涉及固有風險及不確定因素，而多項因素可能導致實際結果與任何前瞻性陳述所載者有重大差異。在若干情況下，前瞻性陳述可透過「可能」、「將會」、「預期」、「預計」、「目標」、「旨在」、「估計」、「擬」、「計劃」、「相信」、「潛在」、「繼續」、「很可能」等字眼或語句或其他類似表述予以識別。有關該等及其他風險、不確定因素或因素的進一步資料載於本公司向美國證交會提交的文件及聯交所網站上的公告中。本公告所載前瞻性陳述僅截至本公告日期作出，除法律規定者外，本公司並無責任公開更新任何前瞻性陳述以反映期後事項或情況。所有前瞻性陳述應根據其固有不確定性的理解進行評估。

未經審計簡明綜合經營及全面虧損表
(除股份及每股數據外，所有金額以千計)

	附註	截至12月31日止年度 2024年 美元	2025年 美元
收入			
服務收入		67,415	56,714
產品收入		7,610	33,287
收入總額	6	75,025	90,001
收入成本		(63,622)	(75,840)
毛利		11,403	14,161
經營開支：			
研發開支		(240,179)	(217,419)
銷售、一般及行政開支		(56,747)	(57,599)
經營開支總額		(296,926)	(275,018)
經營虧損		(285,523)	(260,857)
投資收入		20,378	42,985
認股權證負債公允價值變動		5,617	-
交易性金融資產公允價值變動		(21,285)	128,031
其他收入淨額		5,808	13,083
除所得稅前虧損		(275,005)	(76,758)
所得稅開支	8	(1)	-
虧損淨額		(275,006)	(76,758)
非控股權益應佔(虧損)收入淨額		(885)	57,211
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額		(274,121)	(133,969)
計算每股普通股虧損淨額所使用的 發行在外普通股的 加權平均數，基本及攤薄	7	114,318,765	379,914,317
每股普通股的虧損淨額，基本及攤薄		(2.40)	(0.35)

未經審計簡明綜合經營及全面虧損表(續)
(除股份及每股數據外，所有金額以千計)

	截至12月31日止年度	
	附註 2024年 美元	2025年 美元
虧損淨額	(275,006)	(76,758)
其他全面收入(虧損)：		
外幣換算調整	(2,952)	3,933
可供出售投資的未變現收益(虧損)	16,089	(30,609)
其他全面收入(虧損)總額	13,137	(26,676)
全面虧損總額	(261,869)	(103,434)
減：非控股權益應佔全面收入	6,444	45,568
Pony AI Inc. 應佔全面虧損總額	(268,313)	(149,002)

未經審計簡明綜合資產負債表
(除股份及每股數據外，所有金額以千計)

	附註	截至12月31日	
		2024年 美元	2025年 美元
資產			
流動資產：			
現金及現金等價物		535,976	293,489
受限制現金，流動		21	1,936
短期投資		209,035	872,158
應收賬款淨額	4	28,555	23,644
應收關聯方款項，流動		8,322	11,338
預付開支及其他流動資產		52,713	48,074
流動資產總額		834,622	1,250,639
非流動資產：			
受限制現金，非流動		175	288
物業、設備及軟件淨額		17,241	60,467
經營租賃使用權資產		13,342	14,811
長期投資		130,799	454,942
長期投資的預付款項		52,823	25,000
其他非流動資產		1,819	6,690
非流動資產總額		216,199	562,198
總資產		1,050,821	1,812,837
負債及股東權益			
流動負債：			
應付賬款及其他流動負債	5	66,548	85,261
經營租賃負債，流動		3,438	4,792
應付關聯方款項，流動		900	1,422
流動負債總額		70,886	91,475
經營租賃負債，非流動		9,835	10,375
其他非流動負債		1,389	1,988
非流動負債總額		11,224	12,363
總負債		82,110	103,838
Pony AI Inc. 股東權益總額		951,122	1,652,277
非控股權益		17,589	56,722
股東權益總額		968,711	1,708,999
負債及股東權益總額		1,050,821	1,812,837

未經審計簡明綜合現金流量表

(除股份及每股數據外，所有金額以千計)

	截至12月31日止年度	
	2024年 美元	2025年 美元
經營活動所用現金淨額	(110,758)	(164,955)
投資活動所用現金淨額	(181,267)	(889,160)
融資活動提供的現金淨額	407,389	814,833
匯率變動對現金、現金等價物及受限制現金的影響	<u>(5,397)</u>	<u>(1,177)</u>
現金、現金等價物及受限制現金變動淨額	<u>109,967</u>	<u>(240,459)</u>
年初現金、現金等價物及受限制現金	<u>426,205</u>	<u>536,172</u>
年末現金、現金等價物及受限制現金	<u><u>536,172</u></u>	<u><u>295,713</u></u>

未經審計簡明綜合財務資料附註

1 一般資料

Pony AI Inc. (「本公司」) 於2016年11月4日根據開曼群島法律註冊成立。本公司及其附屬公司(統稱為「本集團」) 為一家人工智能技術公司，主要從事自動駕駛汽車的經營及開發。本集團主要在中華人民共和國(「中國」) 及美利堅合眾國(「美國」) 透過附屬公司開展其業務。

2 編製基準

隨附的本集團未經審計簡明綜合財務報表乃根據美利堅合眾國公認會計原則(「美國公認會計原則」) 編製，以反映本集團的財務狀況、經營業績及現金流量。所應用的會計政策與上一財政年度的經審計綜合財務報表所應用者一致。

3 股息

截至2024年及2025年12月31日止年度，概無向本公司普通股股東派發或建議派發任何股息，自報告期末至本年度業績公告日期亦無建議派發任何股息。

4 應收賬款淨額

	截至12月31日	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
應收賬款總額	29,283	25,792
呆賬撥備	(728)	(2,148)
應收賬款淨額	28,555	23,644

基於發票日期的賬齡分析如下：

	截至12月31日	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
3個月內	19,206	12,034
3個月至6個月	847	4,385
6個月至1年	2,515	4,245
1年以上	5,987	2,980
總計	28,555	23,644

5 應付賬款及其他流動負債

應付賬款及其他流動負債包括17,258美元(2024年：15,128美元)之應付貿易賬款，其賬齡分析如下：

	截至12月31日	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
1年以內	15,099	16,524
1年以上	29	734
總計	<u>15,128</u>	<u>17,258</u>

6 收入

截至2024年及2025年12月31日止年度，按性質分類的收入包括以下各項：

	截至12月31日止年度	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
提供服務	67,415	56,714
銷售產品	7,610	33,287
總計	<u>75,025</u>	<u>90,001</u>

截至2024年及2025年12月31日止年度，按確認收入時間劃分的收入包括以下各項：

	截至12月31日止年度	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
於某一時間點	31,551	44,794
隨時間	43,474	45,207
總計	<u>75,025</u>	<u>90,001</u>

7 每股虧損淨額

截至2024年及2025年12月31日止年度的每股基本及攤薄虧損淨額已根據ASC 260計算。下表載列每股基本及攤薄虧損淨額的計算方法：

	截至12月31日止年度	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
分子：		
普通股股東應佔虧損淨額	<u>(274,121)</u>	<u>(133,969)</u>
分母：		
發行在外普通股的加權平均數(基本及攤薄)	<u>114,318,765</u>	<u>379,914,317</u>
每股股份及每股美國存託股份的虧損淨額(基本及攤薄)	<u><u>(2.40)</u></u>	<u><u>(0.35)</u></u>

8 稅項

本集團於開曼群島註冊，主要在中國及美國兩個應課稅司法管轄區經營業務。截至2024年及2025年12月31日止年度，本集團的除所得稅前虧損如下：

	截至12月31日止年度	
	2024年 經審計	2025年 未經審計
中國業務虧損	(170,259)	(18,221)
非中國業務虧損	(104,746)	(58,537)
除所得稅前虧損	(275,005)	(76,758)
適用於中國業務的所得稅利益	1	1
適用於非中國業務的所得稅開支	<u>(2)</u>	<u>(1)</u>
所得稅開支總額	<u><u>(1)</u></u>	<u><u>-</u></u>

美國公認會計準則及非公認會計準則業績對賬
(除股份及每股數據外，所有金額以千計)

	截至12月31日止年度	
	2024年 美元	2025年 美元
研發開支	(240,179)	(217,419)
以股份支付的薪酬開支	102,383	21,115
研發開支(非公認會計準則)	(137,796)	(196,304)
銷售、一般及行政開支	(56,747)	(57,599)
以股份支付的薪酬開支	24,620	9,683
銷售、一般及行政開支(非公認會計準則)	(32,127)	(47,916)
經營開支	(296,926)	(275,018)
以股份支付的薪酬開支	127,003	30,798
經營開支(非公認會計準則)	(169,923)	(244,220)
經營虧損	(285,523)	(260,857)
以股份支付的薪酬開支	127,003	30,798
經營虧損(非公認會計準則)	(158,520)	(230,059)
虧損淨額	(275,006)	(76,758)
以股份支付的薪酬開支	127,003	30,798
認股權證負債公允價值變動	(5,617)	—
交易性金融資產公允價值變動	21,285	(128,031)
虧損淨額(非公認會計準則)¹	(132,335)	(173,991)
Pony AI Inc.應佔虧損淨額	(274,121)	(133,969)
以股份支付的薪酬開支	127,003	30,798
認股權證負債公允價值變動	(5,617)	—
交易性金融資產公允價值變動	21,285	(75,613)
Pony AI Inc.應佔虧損淨額(非公認會計準則)	(131,450)	(178,784)

	截至12月31日止年度	
	2024年 美元	2025年 美元
計算每股普通股虧損淨額所使用的 發行在外普通股的加權平均數，基本及攤薄 每股普通股的虧損淨額，基本及攤薄 (非公認會計準則)	114,318,765	379,914,317
	(1.15)	(0.47)
經營活動所用現金淨額	(110,758)	(164,955)
資本開支	(11,397)	(43,875)
自由現金流量 ² (非公認會計準則)	<u>(122,155)</u>	<u>(208,830)</u>

附註：

- 1 該等調整對截至2024年及2025年12月31日止年度的所得稅並無影響，原因是並無就該等非公認會計準則調整所產生的暫時性差異確認遞延稅項。
- 2 自由現金流量是一項非公認會計準則指標，通常定義為現金流量表所呈列的經營活動所得現金流量，減去資本開支。然而，就本公司而言，經營現金流量為現金流出(即一項現金流出)。自由現金流量代表經營現金流出與資本開支的總和。此計量指標結合了維持運營和投資增長所需的資金，反映了本公司的重要現金流出情況。

刊發年度業績公告及年度報告

本年度業績公告於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(<https://ir.pony.ai/>)刊發。年報的印刷本將按要求寄發予本公司股東，並於適當時候在上述網站刊發以供閱覽。

承董事會命
Pony AI Inc.
 董事會主席兼首席執行官
 彭軍博士

香港，2026年3月26日

截至本公告日期，董事會成員包括：(i)執行董事彭軍博士及樓天城博士；(ii)非執行董事張斐先生及Takeo Hamada先生；及(iii)獨立非執行董事戴國良先生、邱子磊博士及Asmau Ahmed女士。