

小马智行·pony.ai

Pony AI Inc.

(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

全球發售



聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

Goldman Sachs 高盛

BofA SECURITIES



Deutsche Bank



华泰国际
HUATAI INTERNATIONAL

整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人



麥格理

聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

中信证券



中銀國際 BOCI

聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

富途證券
FUTU Securities International



老虎證券

重要提示

重要提示：閣下如對本招股章程的任何內容存有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。



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)

全球發售

全球發售的發售股份數目：41,955,700股發售股份(視乎發售量調整權及超額配股權行使與否而定)
香港發售股份數目：4,195,600股發售股份(可予重新分配)
國際發售股份數目：37,760,100股發售股份(可予重新分配及視乎發售量調整權及超額配股權行使與否而定)
最高公開發售價：每股發售股份180.00港元，另加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(須於申請時以港元繳足，多繳款項可予退還)
面值：每股發售股份0.0005美元
股份代號：2026

聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

Goldman Sachs 高盛

BofA SECURITIES

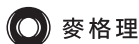


Deutsche Bank



华泰国际
HUATAI INTERNATIONAL

整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人



聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人



中興證券

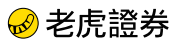


中銀國際 BOCI

聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人



富途證券
FUTU Securities International



老虎證券

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招股章程的內容概不負責，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招股章程的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。

本招股章程副本同本招股章程附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件」所述文件已根據香港法例第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。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本招股章程或上述任何其他文件的內容概不負責。

發售預期由整體協調人(為其本身及代表包銷商)與本公司於定價日協定。定價日預期為2025年11月4日(星期二)(香港時間)或之前。除非另作公佈，否則公開發售價不會超過每股發售股份180.00港元。倘因任何理由，整體協調人(為其本身及代表包銷商)未能於2025年11月4日(星期二)中午十二時正(香港時間)之前與本公司協定發售價，則全球發售不會進行並將告失效。整體協調人(為其本身及代表包銷商)可於遞交香港公開發售申請截止日期的上午或之前任何時間，在其認為適當及本公司同意的情况下，調減香港發售股份數目至低於本招股章程所述者。進一步詳情載於本招股章程「全球發售的架構」及「如何申請香港發售股份」章節。

有意投資者在作出投資決定前應審慎考慮本招股章程所載的所有資料，包括「風險因素」一節所載的風險因素。

倘於上市日期上午八時正之前出現若干理由，則整體協調人(為其本身及代表包銷商)可終止香港包銷商根據香港包銷協議的責任。請參閱「包銷—包銷安排及開支—香港公開發售—終止理由」。

本公司於上市後將透過不同投票權控制。有意投資者應注意投資於具有不同投票權架構的公司的潛在風險，特別是不同投票權受益人的利益未必與我們的股東整體利益一致。無論其他股東如何投票，其地位可對股東決議的結果施加重大影響力。有關不同投票權架構相關風險的進一步資料，請參閱「風險因素—與不同投票權架構有關的風險」。有意投資者應審慎周詳考慮，方可作出投資於本公司的決定。

本公司的美國存託股份，每股代表一股A類普通股，於納斯達克上市交易，股份代號為「PONY」。美國存託股份於2025年10月24日(美國東部時間)在納斯達克的最新報告售價為每股美國存託股份18.46美元。

發售股份尚未且將不會根據美國經修訂的《1933年證券法》(「美國證券法」)或美國任何州證券法註冊，且不得在美國境內提呈發售、出售、質押或轉讓，惟根據美國證券法及適用美國州證券法的豁免註冊規定或在不受有關註冊規定影響的交易中進行者除外。發售股份乃於一項並不涉及在美國的公開發售(定義見證券法)的交易中提呈發售及出售，且獲豁免遵守證券法的註冊規定。

發售股份現正依據美國證券法S規則(「S規則」)(i)在美國境外以離岸交易方式提呈發售及出售，及(ii)向並非「美國人士」(定義見S規則第902(k)條)的人士且並非為任何美國人士(統稱「美國投資者」)或就其利益購買有關發售股份的人士提呈發售及出售。發售股份不會向僅持有美國護照而未同時持有有效香港身份證的人士發售。

於自香港時間2025年11月6日上午八時正(東部時間2025年11月5日下午七時正)開始至香港時間2025年12月17日上午零時零分(東部時間2025年12月16日上午十一時正)結束(首尾兩天包括在內)的四十(40)天期間(「分銷合規期」)內，於全球發售發行的股份將不被接納於本公司現有的美國存託股份設施寄存，亦不得向美國境內或任何美國投資者提呈發售或出售該等股份。有關更多資料，請參閱「風險因素—與全球發售及雙重上市有關的風險—於全球發售發行的A類普通股於分銷合規期內將不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將A類普通股交換為美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響」。

於分銷合規期屆滿前，投資者不得就其於全球發售中購買的股份的權益在美國(定義見S規則)進行任何對沖交易(不論透過出售股份及/或美國存託股份或任何衍生工具執行)，不論該對沖交易是否直接由投資者或在全球發售中購買的該等股份中擁有實益權益的任何人士或代其行事的任何人士所進行。

投資者若可於分銷合規期屆滿前，根據S規則第904條或任何其他適用於美國證券法註冊規定的豁免(包括證券法第4(a)(1)章)，繼續在香港聯交所買賣本公司的A類普通股(包括發售股份)，惟不符合該等限制的交易可能導致投資者進行不合規交易，因而違反證券法。投資者在進行任何該等交易前應尋求獨立法律意見。請參閱「如何申請香港發售股份—A.申請香港發售股份—6.申請條款及條件」。

鑒於本公司的股本證券在美國上市及交易，而全球發售不會根據證券法註冊，為確保全球發售符合S規則所實施的措施，較香港聯合交易所大多數發售及上市所適用者更為廣泛。有關該等措施的說明，請參閱「全球發售的架構—全球發售」。

證交會及任何州證券委員會均未批准或不批准該等證券，亦未確定本招股章程是否真實或完整。任何與此相反的陳述均屬刑事犯罪。

重要通知

我們已就香港公開發售採用全面電子化的申請流程。我們不會就香港公開發售向公眾人士提供本招股章程的印刷本。

本招股章程於香港聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 <https://www.pony.ai> 可供閱覽。倘閣下需要本招股章程的印刷本，可從上述網址下載及打印。

* 僅供識別

2025年10月28日

致投資者的重要提示：
全電子化申請程序

我們已就香港公開發售採取全電子化申請程序。我們不會就香港公開發售提供本招股章程的印刷本。

本招股章程已於聯交所網站 www.hkexnews.hk「披露易>新上市>新上市資料」及我們的網站 www.pony.ai 登載。若閣下需要本招股章程的印刷本，閣下可於上述網址下載並列印。

閣下可通過以下其中一種方式申請認購香港發售股份：

- (1) 在網上通過白表eIPO服務於 www.eipo.com.hk 遞交申請；或
- (2) 通過香港結算EIPO渠道以電子方式促使香港結算代理人代表閣下申請，指示閣下的經紀或託管商（須為香港結算參與者）通過香港結算FINI系統發出電子申請指示，代表閣下申請香港發售股份。

我們將不會提供任何實體渠道以接收任何香港發售股份公眾認購申請。本招股章程電子版本內容與根據公司（清盤及雜項條文）條例第342C條向香港公司註冊處處長登記的招股章程印刷本內容相同。

倘閣下為中介公司、經紀或代理，務請提示閣下的顧客、客戶或主事人（如適用）注意，本招股章程可於上述網址網上查閱。

有關閣下以電子方式申請認購香港發售股份的程序之進一步詳情，請參閱本招股章程「如何申請香港發售股份」一節。

重 要 提 示

閣下應通過**白表eIPO**服務或**香港結算EIPO**渠道申請認購最少100股香港發售股份，並按照下表所列香港發售股份數目的倍數確定認購數目。申請認購任何其他數目的香港發售股份將不予考慮，且有關申請將不獲受理。

倘閣下透過**白表eIPO**服務提交申請，閣下可參考下表以了解閣下所選擇的股份數量的應付金額。閣下必須在申請香港發售股份時全額支付申請時應付的相應金額。

倘通過**香港結算EIPO**渠道提出申請，閣下的經紀或託管商或會要求閣下按經紀或託管商釐定的有關金額（按適用的香港法例及規例釐定）預先支付申請款項。閣下有責任遵守閣下的經紀或託管商就閣下所申請的香港發售股份施加的任何有關預先支付規定。

申請認購的 香港發售 股份數目	申請時應繳款項 ⁽²⁾ 港元	申請認購的 香港發售 股份數目	申請時應繳款項 ⁽²⁾ 港元	申請認購的 香港發售 股份數目	申請時應繳款項 ⁽²⁾ 港元	申請認購的 香港發售 股份數目	申請時應繳款項 ⁽²⁾ 港元
100	18,181.54	2,000	363,630.60	10,000	1,818,153.00	300,000	54,544,590.00
200	36,363.05	2,500	454,538.26	20,000	3,636,306.00	400,000	72,726,120.00
300	54,544.59	3,000	545,445.90	30,000	5,454,459.00	500,000	90,907,650.00
400	72,726.12	3,500	636,353.56	40,000	7,272,612.00	600,000	109,089,180.00
500	90,907.66	4,000	727,261.20	50,000	9,090,765.00	700,000	127,270,710.00
600	109,089.18	4,500	818,168.86	60,000	10,908,918.00	800,000	145,452,240.00
700	127,270.71	5,000	909,076.50	70,000	12,727,071.00	900,000	163,633,770.00
800	145,452.25	6,000	1,090,891.80	80,000	14,545,224.00	1,000,000	181,815,300.00
900	163,633.76	7,000	1,272,707.10	90,000	16,363,377.00	1,500,000	272,722,950.00
1,000	181,815.30	8,000	1,454,522.40	100,000	18,181,530.00	2,097,800 ⁽¹⁾	381,412,136.35
1,500	272,722.96	9,000	1,636,337.70	200,000	36,363,060.00		

(1) 閣下可申請認購的香港發售股份最高數目。

(2) 應繳款項包括經紀佣金、證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費。若閣下的申請成功，經紀佣金將支付予交易所參與者（定義見上市規則），而證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費將支付予聯交所（證監會交易徵費由聯交所代表證監會收取；而會財局交易徵費由聯交所代表會財局收取）。

預期時間表

以下預期時間表如有任何變更，我們將於本公司網站<https://www.pony.ai/>及香港聯交所網站www.hkexnews.hk刊發公告。

日期⁽¹⁾

香港公開發售開始 2025年10月28日(星期二)
上午九時正

通過指定網站www.eipo.com.hk使用

白表eIPO服務完成電子申請的截止時間⁽²⁾ 2025年11月3日(星期一)
上午十一時三十分

開始辦理申請登記⁽³⁾ 2025年11月3日(星期一)
上午十一時四十五分

(a)通過網上銀行轉賬或繳費靈付款轉賬完成

白表eIPO申請付款及(b)向香港結算發出

電子申請指示的截止時間⁽⁴⁾ 2025年11月3日(星期一)
中午十二時正

倘閣下指示閣下的經紀或託管商(為香港結算參與者)通過香港結算的FINI系統代表閣下提交電子申請指示以申請香港發售股份，則閣下應聯絡閣下的經紀或託管商以了解發出有關指示的截止時間，該截止時間可能與上文所述截止時間不同。

截止辦理申請登記⁽³⁾ 2025年11月3日(星期一)
中午十二時正

預期定價日⁽⁵⁾ 2025年11月4日(星期二)

(1) 於我們的網站<https://www.pony.ai/>⁽⁶⁾及

香港聯交所網站www.hkexnews.hk

公佈(i)公開發售價及國際發售價；(ii)國際

發售的踴躍程度；(iii)香港公開發售的申請水平；

及(iv)香港發售股份的分配基準 不遲於2025年11月5日
(星期三)下午十一時正

預期時間表

(2) 香港公開發售的分配結果

(包括獲接納申請人的身份證明

文件號碼(如適用))將通過多種渠道提供,包括:

- 分別於我們的網站<https://www.pony.ai/>⁽⁶⁾
及香港聯交所網站www.hkexnews.hk
發佈公告.....不遲於2025年11月5日
(星期三)下午十一時正
- 於指定的分配結果網站
www.iporesults.com.hk(或:
www.eipo.com.hk/eIPOAllotment)
通過「按身份證號碼搜索」功能查閱..... 2025年11月5日(星期三)
下午十一時正
至2025年11月11日(星期二)
午夜十二時正
- 於上午九時正至下午六時正致電
查詢電話+852 2862 8555查詢分配結果..... 2025年11月6日(星期四)至
2025年11月11日(星期二)
(不包括星期六、星期日及
香港公眾假期)

根據香港公開發售寄發全部或

部分獲接納申請的股票或

將股票存入中央結算系統⁽⁷⁾⁽⁹⁾..... 2025年11月5日(星期三)
或之前

就全部或部分獲接納申請(如適用)及

全部或部分不獲接納申請寄發／

領取白表電子退款指示／退款支票⁽⁸⁾⁽⁹⁾..... 2025年11月6日(星期四)
或之前

預期A類普通股於聯交所開始買賣..... 2025年11月6日(星期四)
上午九時正

預期時間表

附註：

- (1) 除另有指明者外，所有日期及時間均指香港本地日期及時間。
- (2) 於遞交申請截止日期上午十一時三十分後，閣下不得通過指定網站 www.eipo.com.hk 根據白表 eIPO 服務遞交申請。倘閣下已於上午十一時三十分或之前遞交申請並從指定網站取得申請參考編號，則閣下可繼續辦理申請程序（通過完成繳交申請股款），直至遞交申請的截止日期中午十二時正（即截止辦理申請登記的時間）為止。
- (3) 倘於 2025 年 11 月 3 日（星期一）上午九時正至中午十二時正期間任何時間在香港發出八號或以上熱帶氣旋警告信號、「黑色」暴雨警告及／或發生極端情況，則該日不會開始或截止辦理申請登記。請參閱本招股章程「如何申請香港發售股份－E. 惡劣天氣下的安排」。
- (4) 通過指示其經紀或託管商根據其指示通過香港結算的 FINI 系統代其提交電子申請指示申請香港發售股份的申請人，應參閱本招股章程「如何申請香港發售股份－A. 申請香港發售股份－2. 申請渠道」一節。
- (5) 定價日預期將為 2025 年 11 月 4 日（星期二）或之前。倘因任何原因，我們與整體協調人（代表包銷商）未能於 2025 年 11 月 4 日（星期二）中午十二時正之前協定發售股份的價格，則全球發售將不會進行並將告失效。
- (6) 本節所載網站或網站所載任何資料概不構成本招股章程的一部分。
- (7) 僅在全球發售已成為無條件且並無行使本招股章程「包銷－包銷安排及開支－香港公開發售－終止理由」一節所述的終止權的情況下，股票方於上市日期上午八時正成為有效所有權憑證。投資者如根據公開可得的分配詳情或在獲發股票前或股票生效前買賣 A 類普通股，須自行承擔一切風險。
- (8) 白表電子退款指示／退款支票將就香港公開發售項下全部或部分不獲接納申請發出，而在最終公開發售價低於申請時應付的每股發售股份價格的情況下，亦會就全部或部分獲接納申請發出。申請人提供的部分身份證明文件號碼（或倘屬聯名申請人，則排名首位申請人的部分身份證明文件號碼）或會列印於退款支票（如有）。該等資料亦會轉交第三方作退款用途。銀行或會在兌現退款支票前要求核對申請人的身份證明文件號碼。倘申請人填寫的身份證明文件號碼不準確，或會導致退款支票無效或延誤兌現退款支票。
- (9) 合資格親身領取的個人申請人不得授權任何其他人士代為領取。倘閣下為合資格親身領取的公司申請人，閣下的授權代表必須攜同蓋上閣下公司印鑑的公司授權書領取。個人及授權代表於領取時均須出示獲香港證券登記處接納的身份證明。

通過香港結算 EIPO 渠道申請認購香港發售股份的申請人應參閱本招股章程「如何申請香港發售股份－D. 發送／領取股票及退回認購股款」一節了解詳情。

對於通過白表 eIPO 服務提出申請並以單一銀行賬戶繳付申請股款的申請人，其退回股款（如有）會以白表電子退款指示的形式發送至其銀行賬戶。對於通過白表 eIPO 服務提出申請並以多個銀行賬

預期時間表

戶繳付申請股款的申請人，其退回股款（如有）會以退款支票的形式以普通郵遞方式寄往其（或倘屬聯名申請人，則為排名首位的申請人）申請指示所示的地址，郵誤風險概由彼等自行承擔。

任何未獲領取的股票及／或退款支票，會以普通郵遞方式寄往相關申請所示地址，郵誤風險概由申請人自行承擔。

進一步資料載於本招股章程「如何申請香港發售股份－D. 發送／領取股票及退回認購股款」一節。

以上預期時間表僅為概要。有關全球發售的架構（包括其條件）及香港發售股份申請程序的進一步詳情，請分別參閱本招股章程「全球發售的架構」及「如何申請香港發售股份」各節。

倘若全球發售並未成為無條件或根據其條款予以終止，則全球發售將不會進行。在此情況下，我們將於其後在切實可行情況下盡快刊發公告。

致投資者的重要通知

本招股章程由我們僅就香港公開發售及香港發售股份而刊發，並不構成出售本招股章程所載根據香港公開發售提呈發售的香港發售股份以外任何證券的要約或招攬購買上述任何證券的要約。本招股章程不得用作亦不構成於任何其他司法管轄區或任何其他情況下的要約或邀請。我們並無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法管轄區公開發售香港發售股份，亦無採取任何行動以獲准在香港以外的任何司法管轄區派發本招股章程。在其他司法管轄區派發本招股章程以進行公開發售及提呈發售和銷售香港發售股份須受限制，除非根據相關證券監管機構登記或獲其授權而獲得有關司法管轄區適用證券法律批准或就此獲得豁免，否則不得進行以上事項。

閣下應僅依賴本招股章程所載資料作出投資決定。香港公開發售僅基於本招股章程所載資料和所作陳述進行。我們並無授權任何人士向閣下提供與本招股章程所載不同的資料。閣下不應將任何並非載於本招股章程的資料或聲明視作已獲我們、聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、資本市場中介人、任何包銷商、我們或彼等各自的任何董事、高級職員、員工、代理或彼等的任何代表或參與全球發售的任何其他人士授權而加以依賴。

頁次

預期時間表.....	iv
目錄	viii
概要	1
釋義	42
技術詞彙表.....	59
前瞻性陳述.....	65
風險因素.....	67
豁免及免除.....	156
有關本招股章程及全球發售的資料	192

目 錄

董事及參與全球發售的各方.....	202
公司資料.....	209
行業概覽.....	211
監管概覽.....	243
歷史、發展及公司架構	290
業務	306
董事及高級管理層	442
與控股股東的關係	459
關連交易.....	463
主要股東.....	468
基石投資者.....	470
股本	478
財務資料.....	488
未來計劃及所得款項用途.....	563
包銷	569
全球發售的架構	582
如何申請香港發售股份	598
附錄一 會計師報告	I-1
附錄二 未經審計備考財務資料	II-1
附錄三 本公司組織章程及開曼公司法概要.....	III-1
附錄四 法定及一般資料.....	IV-1
附錄五 送呈香港公司註冊處處長及展示文件.....	V-1

本概要旨在向閣下提供本招股章程所載資料的概覽。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。閣下在決定投資發售股份前，應細閱整份文件。

任何投資均存在相關風險。投資於發售股份的部分特定風險載於本招股章程「風險因素」一節。閣下在決定投資發售股份前，應細閱本節。

本節所用的各詞彙於本招股章程「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720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自動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720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48.6百萬公里。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26.9百萬公里，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。

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，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1,070百萬貨運噸公里。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L4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L4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，如智能倉至倉卡車貨運解決方案。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。



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532,000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L4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L4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

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	726
年／期內面向公眾訂單總量.....	逾146,000	逾138,000	逾329,000	逾426,000
每自動駕駛出租車單日營收 ²				
(美元).....	3.7	4.9	13.8	27.4
截至年／期末				
累計註冊用戶數.....	逾62,000	逾110,000	逾270,000	逾532,000
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	逾0.4	逾1.0	逾4.0	逾9.3
無人駕駛累計運營里程 ⁴	百萬公里	百萬公里	百萬公里	百萬公里

概 要

附註：

- 下表概列截至所示年度／期間未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
商業運營.....	24	65	120	202
測試或面向公眾*的運營.....	238	187	150	524
總計	262	252	270	726

* 面向公眾的運營是指允許測試車輛在若干指定區域的開放道路上免費載客運營。

- 根據收費車輛並假設每年運營365天計算。
- 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L4自動駕駛科技公司。
- 「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。
- 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。
- 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。
- 一線城市所有可獲得的許可證。

概 要

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	173
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6.8 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

附註：

- 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	29
由青驢集團運營	6	9	16	16
自第三方租賃.....				
由青驢集團運營	120	141	151	128
總計	146	171	191	173

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。

概 要

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
商業運營.....	133	157	183	155
測試或面向公眾*的運營.....	13	14	8	18
總計	146	171	191	173

* 面向公眾的運營是指允許測試車輛在若干指定區域的開放道路上免費載客運營。

- 基於青島青驪所得收入計算，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。
- 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。
- 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

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L4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。

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L4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%。

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

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L4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。

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L4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L4自動駕駛科技公司，早於同業數月。我們還在不到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。

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L4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）。

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。

下表載列於全球發售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	14.04%	51.86%
樓博士 ⁽³⁾	110,828	21,088,770	4.96%	18.24%

附註：

- (1) 假設發售量調整權及超額配股權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。有意投資者務請留意投資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。有意投資者應僅於恰當及審慎考慮後決定投資本公司。有關不同投票權架構相關風險的進一步資料，請參閱本招股章程「風險因素 — 與不同投票權架構有關的風險」一段。

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。

緊隨全球發售完成後（假設發售量調整權及超額配股權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14.04%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51.86%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14.04%的權益（基於各股份賦予股東每股一票的投票權）。因此，於上市後，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上市，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，我們將在上市前不可撤銷地承諾在上市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，將各自於上市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上市後股東大會（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上市後及上市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。

此外，我們將在上市前承諾於上市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，我們承諾在上市後及我們的細則正式修訂前全面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，以使緊隨上市後，我們將受該等規定約束及全面遵守該等規定，猶如該等規定已於上市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，且本公司須於上市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上市後特別決議案（建議決議案除外），倘任何類別決議案未於上市後股東大會上通過，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。

彭博士及樓博士各自將於上市前不可撤銷地承諾，將促使本公司於上市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，於上市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

我們的運營及全球發售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投資我們的決定及／或閣下的投資價值。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；
- (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，於全球發售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；
- (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；
- (xi) 全球發售根據S規例獲豁免證券法的註冊規定，此將要求投資者遵守額外規定及限制；
- (xii) 於全球發售發行的A類普通股於分銷合規期內將不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將A類普通股交換作美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響；及
- (xiii) 倘全球發售未有遵守S規例進行，將構成違反《1933年證券法》（經修訂）（「證券法」）。

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

概 要

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，摘錄自本招股章程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招股章程綜合財務報表（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。我們鼓勵投資者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>

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。

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。

概 要

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)首次公開發售完成後優先股轉換為A類普通股，(ii)就我們的首次公開發售及同步私募配售發行A類普通股的額外實繳資本及(iii)我們首次公開發售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
			(以千元列示)		(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	美元	美元
			(以千元列示)		
				(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

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，

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

概 要

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。

未來計劃及所得款項用途

經扣除我們就全球發售應付的包銷佣金、費用及估計開支後，根據香港公開發售及國際發售的指示性發售價每股發售股份180.00港元計算，並假設發售量調整權及超額配股權未獲行使，我們估計將從全球發售獲得所得款項淨額約7,193.6百萬港元。

我們計劃將從全球發售獲得的所得款項淨額用於以下用途：

- 所得款項淨額約50%或約3,596.8百萬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。
- 所得款項淨額約40%或約2,877.4百萬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。
- 所得款項淨額約10%或約719.4百萬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「未來計劃及所得款項用途」一節。

全球發售及發售統計數據

	根據發售價 180.00港元計算
我們的市值 ⁽¹⁾	76,904.7百萬港元
於2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整 每股有形資產淨值 ⁽²⁾	32.32港元

附註：

* 上表所有統計數據乃假設發售量調整權及超額配股權未獲行使。

(1) 市值乃根據緊隨全球發售完成後（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及概無根據2016年股份計劃發行進一步股份）預期將予發行的427,248,253股股份計算。

(2) 於2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整每股有形資產淨值乃經作出「附錄二－未經審計備考財務資料」所述的調整後計算得出。

發售股份尚未且將不會根據證券法或美國任何州級證券法註冊。發售股份乃於一項並不涉及在美國的公開發售（定義見證券法）的交易中提呈發售及出售，且獲豁免遵守證券法的註冊規定。發售股份現正(i)依據S規例在美國境外以離岸交易方式提呈發售及出售，及(ii)向並非「美國人士」（定義見S規例第902(k)條）的人士且並非為任何美國人士或就其利益購買有關發售股份的人士（統稱「美國投資者」）提呈發售及出售。投資者在進行任何該等交易前應尋求獨立法律意見。詳細討論請參閱「全球發售的架構」及「如何申請香港發售股份－A. 申請香港發售股份－6. 申請條款及條件」章節。

申請於聯交所上市

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上市。

我們已向聯交所申請批准(i)根據全球發售已發行及將予發行的A類普通股（包括因發售量調整權及超額配股權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類普通股上市及買賣。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582.89百萬港元），超過上市規則第8.05(3)條規定的500百萬港元；及(ii)我們於上市時的預期市值（根據最高公開發售價180.00港元計算）將至少為400億港元，尤其是董事承諾上市時的預期市值（根據將於定價日確定的最終公開發售價及國際發售價）將超過400億港元，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。

任何股息的宣派及派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。

上市開支

我們的上市開支主要包括(i)包銷費用及佣金等包銷相關開支，及(ii)非包銷相關開支，包括就上市及全球發售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，全球發售的估計上市開支總額（按發售價每股發售股份180.00港元計算，並假設發售量調整權及超額配股權未獲行使）約為358.5百萬港元，佔所得款項總額約4.7%。在該估計上市開支總額中，我們預計支付包銷相關開支302.1百萬港元、法律顧問及申報會計師的專業費用39.8百萬港元及其他費用及開支16.6百萬港元。上市開支中估計7.1百萬港元（佔所得款項總額約0.1%）預計透過損益表列為開支，餘額351.4百萬港元預計於上市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驢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。
- 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L4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。

2025年首九個月的近期發展

以下說明乃基於管理賬目，該賬目仍須待管理層最終審閱及我們的其他結算程序或期後事項完成以及我們財務報表的審計／審閱完成後方可作實。

截至2025年9月30日止九個月，我們的收入較上一期間有所增長。該增長主要由自動駕駛出行以及技術授權與應用收入的強勁增長所帶動。

截至2025年9月30日止九個月的自動駕駛出行業務收入增加主要由以下因素所帶動(i)海外市場的AV工程解決方案項目收入增加及中國新客戶的收入貢獻，及(ii)收費自動駕駛出行業務的強勁增長主要由於用戶採用率提升、一線城市的需求增長以及商業營運中的自動駕駛出租車數量增加。所接獲面向公眾的訂單總數由截至2024年9月30日止九個月的超過201,000單增加至2025年同期的超過396,000單。與2024年同期相比，截至2025年9月30日止九個月的自動駕駛卡車業務收入保持相對穩定，截至2025年9月30日止九個月服務159名自動駕駛卡車業務的企業客戶。截至2025年9月30日止九個月的技術授權與應用業務收入大幅增長，主要由所出售域控制器產品數目增長所帶動，受惠於自動配送領域中新舊客戶需求的上升。所出售域控制器數目由截至2024年9月30日止九個月的超過500台大幅增加至截至2025年9月30日止九個月的超過12,000台。

與2024年同期相比，我們截至2025年9月30日止九個月的整體毛利及毛利率改善，主要受毛利率較高的自動駕駛出行業務貢獻的收入增加及較低毛利率的其他業務條線貢獻的收入減少影響。與2024年同期相比，我們截至2025年9月30日止九個月的自動駕駛出行業務毛利率大幅上升，主要由於毛利率一般較高的按項目收入的比例增加。自動駕駛卡車業務的毛利率亦有所改善，主要由於我們為一名自動駕駛卡車客戶擴展工程解決方案項目，該等項目通常具有相對較高的毛利率。技術授權與應用業務的毛利率減少，乃由於我們於截至2025年9月30日止九個月獲得更多域控制器產品銷售訂單，而其毛利率一般低於其他按解決方案收入。

我們持續錄得經營現金流出淨額，並需要資本開支支持我們的增長。

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)上市開支。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，包括全球發售所得款項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招股章程日期起計未來12個月的資金需求。

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，美國人士於全球發售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全球發售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，在全球發售中購買我們的股份或作為在全球發售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（儘管並非在全球發售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、上市或全球發售造成重大不利影響，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)在全球發售完成後尋求購買本公司於聯交所上市及交易的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全球發售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，綜合考慮全球發售的情況，包括潛在投資者的地域分佈廣泛，以及我們股份的上市及交易場所，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、上市或全球發售造成重大不利影響。

無重大不利變動

董事確認，直至本招股章程日期，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。

於本招股章程中，除文義另有所指外，下列詞語具有如下涵義。若干其他詞彙於本招股章程「技術詞彙表」一節中解釋。

「2016年股份計劃」	指	本公司於2016年12月3日採納並於2019年及2020年修訂的股份獎勵計劃，其主要條款載於附錄四「法定及一般資料－D.2016年股份計劃」一節
「會計師報告」	指	本公司會計師報告，詳情載於附錄一
「美國存託股份」	指	美國存託股份，每股代表一股A類普通股
「聯屬人士」	指	就任何指明人士而言，直接或間接控制該人士或受該人士控制或與該人士受直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務報告局
「工商局」	指	中國的工商行政管理局（現稱市場監督管理局）或（按文義所指）國家市場監管總局或其省級、市級或其他地方級別的授權機關
「組織章程細則」或「細則」	指	本公司股東於2024年9月3日以特別決議案採納並於2024年11月29日生效的本公司第九版經修訂及重述的組織章程細則，其摘要載於附錄三「本公司組織章程及開曼公司法概要」
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「北汽集團」	指	北京汽車集團有限公司及其附屬公司及／或聯屬人士（按文義所指）

釋 義

「董事會」	指	董事會
「營業日」	指	香港銀行通常向公眾開放辦理正常業務的日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)
「北京小馬慧行」	指	北京小馬慧行科技有限公司，一家於2017年4月1日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「北京小馬睿行」	指	北京小馬睿行科技有限公司，一家於2020年12月14日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「北京小馬易行」	指	小馬易行科技有限公司，一家於2019年6月19日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「北京小馬智行」	指	北京小馬智行科技有限公司，一家於2016年12月19日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「網信辦」	指	中國國家互聯網信息辦公室
「資本市場中介人」	指	參與全球發售的資本市場中介人，具有上市規則賦予該詞的涵義
「中央結算系統」	指	由香港結算設立及運作的中央結算及交收系統
「首席執行官」	指	本公司首席執行官
「首席財務官」	指	本公司首席財務官
「首席技術官」	指	本公司首席技術官

釋 義

「中國」或「中國內地」	指	中華人民共和國，僅就本招股章程及地域參考而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣地區
「中國國際貨代協會」	指	中國國際貨運代理協會
「A類普通股」	指	本公司股本中每股面值0.0005美元的A類普通股，使A類普通股持有人就本公司股東大會表決的所有事項享有每股一(1)票的投票權
「B類普通股」	指	本公司股本中每股面值0.0005美元的B類普通股，賦予於本公司的不同投票權，使B類普通股持有人就本公司股東大會表決的所有事項享有每股十(10)票的投票權，惟須符合香港上市規則第8A.24條有關保留事項須按每股一(1)票基準進行表決的規定
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予的涵義
「公司法」或 「開曼公司法」	指	開曼群島《公司法》(經修訂)
「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、補充或以其他方式修改)
「本公司」	指	Pony AI Inc. (納斯達克股票代碼：PONY)，一家根據開曼群島法律於2016年11月4日註冊成立的獲豁免有限責任公司
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會

釋 義

「合規顧問」	指	國泰君安融資有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則賦予的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予的涵義及除文義另有所指外，指彭博士。詳情請參閱「與控股股東的關係」
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予的涵義
「企業管治守則」	指	上市規則附錄C1所載的《企業管治守則》
「企業管治委員會」	指	董事會企業管治委員會
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「青驢集團」	指	青驢物流及其附屬公司
「青驢物流」	指	青驢物流科技有限公司，一家於2022年2月17日在中國成立的有限責任公司，由北京小馬慧行持有51.0%及由中國外運持有49.0%
「存託人」	指	Deutsche Bank Trust Company Americas，我們美國存託股份的存託人
「董事」	指	本公司董事
「分銷合規期」	指	S規例第903(b)(2)(ii)條所界定的四十(40)天分銷合規期，即自香港時間2025年11月6日上午八時正（東部時間2025年11月5日下午七時正）開始至香港時間2025年12月17日上午零時零分（東部時間2025年12月16日上午十一時正）結束（首尾兩天包括在內）
「樓博士」	指	樓天城博士，本公司執行董事兼首席技術官

「彭博士」	指	彭軍博士，董事會主席，本公司執行董事兼首席執行官及我們的控股股東
「企業所得稅」	指	中國企業所得稅
「企業所得稅法」	指	《中華人民共和國企業所得稅法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「ESG」	指	環境、社會及管治
「交易所參與者」	指	(a)根據香港聯交所規則可於香港聯交所或通過香港聯交所進行交易的人士；及(b)於香港聯交所存置的名單、登記冊或名冊中列為可於香港聯交所或通過香港聯交所進行交易的人士
「極端情況」	指	香港政府在超強颱風或其他大規模自然災害嚴重影響上班人士的復工能力或長期帶來安全問題的情況下宣佈的極端情況
「一汽集團」	指	中國第一汽車集團有限公司及其附屬公司及／或聯屬公司（視文義而定）。中國第一汽車集團有限公司是一家中國國有汽車製造商，總部位於吉林長春
「FINI」	指	「Fast Interface for New Issuance」，由香港結算運作的網上平台，就上市而言，須通過此平台獲接納進行交易及（如適用）收集處理認購及結算的指定資料
「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文有限公司，一家全球市場研究及諮詢公司，為獨立第三方
「弗若斯特沙利文報告」	指	由我們委託並由弗若斯特沙利文為本招股章程編製的獨立市場研究報告

「公認會計原則」	指	公認會計原則
「廣汽集團」	指	廣州汽車集團股份有限公司及其附屬公司及／或聯屬公司(視文義而定)。廣州汽車集團股份有限公司於中國成立，目前於聯交所上市(港交所：2238)
「香港結算一般規則」	指	《香港結算一般規則》(經不時修訂或修改)，倘文義允許應包括香港結算運作程序規則
「全球發售」	指	香港公開發售及國際發售
「政府機關」	指	任何政府、監管或行政委員會、理事會、團體、機關或機構，或任何證券交易所、自律組織或其他非政府監管機構，或任何法院、司法機構、法庭或仲裁機構(在各情況下均不論國家、中央、聯邦、省級、州級、地區、市級、地方、國內、國外或超國家級別)
「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司，或(按文義所指)其中任何一家公司，以及(倘文義需要)本公司及／或其附屬公司及彼等的前身(如有)所經營的業務
「廣汽豐田」	指	廣汽豐田汽車有限公司(廣汽集團與豐田組建的合營企業)及其附屬公司及／或聯屬公司
「廣州小馬慧行」	指	廣州小馬慧行科技有限公司，一家於2018年1月12日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「廣州小馬易行」	指	廣州小馬易行科技有限公司，一家於2020年6月24日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司

「廣州小馬智行」	指	廣州小馬智行科技有限公司，一家於2017年10月25日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「新上市申請人指南」	指	香港聯交所發佈的《新上市申請人指南》，自2024年1月1日起生效，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「港元」及「港仙」	指	香港法定貨幣港元
「香港結算」	指	香港中央結算有限公司，為香港交易及結算所有有限公司的全資附屬公司
「香港結算EIPO渠道」	指	香港結算運作程序規則中有關參與者通過FINI以電子方式向香港結算發出指示以代其申請新發行股份及繳付申請股款以及根據該等指示行事的安排
「香港結算代理人」	指	香港中央結算(代理人)有限公司，為香港結算的全資附屬公司
「香港結算運作程序規則」	指	香港結算不時有效的運作程序規則，載有與香港結算的服務以及由或通過香港結算建立、營運及／或以其他方式提供的系統(包括FINI及中央結算系統)的運作及功能有關的慣例、程序及行政或其他要求
「香港結算參與者」	指	獲准以直接結算參與者、全面結算參與者或託管商參與者身份參與中央結算系統的參與者
「香港」	指	中國香港特別行政區

釋 義

「香港發售股份」	指	根據香港公開發售提呈發售的4,195,600股A類普通股
「香港公開發售」	指	根據「全球發售的架構－香港公開發售」所載的條款及條件及在其規限下，按公開發售價（另加經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費）發售香港發售股份，以供香港公眾人士認購
「香港證券登記處」	指	香港中央證券登記有限公司
「香港聯交所」、 「聯交所」或「港交所」	指	香港聯合交易所有限公司，香港交易及結算所有有限公司的全資附屬公司
「香港收購守則」或 「收購守則」	指	證監會頒佈的《收購及合併守則》（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「香港包銷商」	指	「包銷－香港包銷商」一段所列的包銷商，即香港公開發售的包銷商
「香港包銷協議」	指	由本公司、聯席保薦人、整體協調人及香港包銷商就香港公開發售訂立的日期為2025年10月27日的包銷協議，詳情載於「包銷－包銷安排及開支－香港公開發售－香港包銷協議」
「國際財務報告準則」	指	國際會計準則委員會頒佈的國際財務報告準則會計準則
「個人所得稅法」	指	《中華人民共和國個人所得稅法》
「獨立第三方」	指	不屬本公司關連人士（按上市規則的定義）的任何實體或人士

「智慧物流」	指	廣州小馬智慧物流科技有限公司，一家於2021年1月19日在中國成立的有限責任公司，為我們的非全資附屬公司
「國際發售價」	指	每股國際發售股份的最終發售價（以港元計）（不包括經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費）
「國際發售股份」	指	根據國際發售提呈發售的37,760,100股A類普通股，連同（如相關）我們因發售量調整權及超額配股權獲行使而可能發行的任何額外股份（可按「全球發售的架構」一節所述予以重新分配）
「國際發售」	指	依據S規例在美國境外以國際發售價格有條件配售國際發售股份予並非美國人士（定義見美國證券法S規例第902(k)條）及並非為任何美國人士或就其利益購買有關國際發售股份的投資者，詳情載於「全球發售的架構」一節
「國際包銷商」	指	預期將訂立國際包銷協議以包銷國際發售的包銷商
「國際包銷協議」	指	預期由本公司與國際包銷商於2025年11月4日或前後訂立的國際包銷協議，詳情載於「包銷－國際發售－國際包銷協議」一節
「聯席賬簿管理人」	指	「董事及參與全球發售的各方」一節所列的聯席賬簿管理人
「聯席全球協調人」	指	「董事及參與全球發售的各方」一節所列的聯席全球協調人

釋 義

「聯席牽頭經辦人」	指	「董事及參與全球發售的各方」一節所列的聯席牽頭經辦人
「聯席保薦人」	指	「董事及參與全球發售的各方」一節所列的上市的聯席保薦人
「日圓」	指	日本的法定貨幣日圓
「最後可行日期」	指	2025年10月21日，即本招股章程付印前確定本招股章程所載若干資料的最後可行日期
「有關對外投資計劃事宜的法律顧問」	指	霍金路偉國際律師事務所，本公司有關美國對外投資計劃事宜的法律顧問
「出口管制、制裁及進口合規法律顧問」	指	盛智律師事務所，本公司的美國及歐盟出口管制、制裁及進口合規事宜的法律顧問
「上市」	指	A類普通股於聯交所主板上市
「上市委員會」	指	香港聯交所上市委員會
「上市日期」	指	A類普通股上市及A類普通股首次獲准在香港聯交所買賣的日期，預計為2025年11月6日（星期四）或前後
「上市規則」或「香港上市規則」	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
「併購規定」	指	《關於外國投資者併購境內企業的規定》
「主板」	指	香港聯交所運營的獨立於香港聯交所GEM且與之並行運營的證券交易所（不包括期權市場）

「美团」	指	美团及其附屬公司及／或聯屬公司（視文義而定）。美团於中國成立，現於聯交所上市（港交所：3690）
「大綱」或 「組織章程大綱」	指	本公司股東於2024年9月3日以特別決議案採納並於2024年11月29日生效的本公司第九版經修訂及重述的組織章程大綱，其摘要載於附錄三「本公司組織章程及開曼公司法概要」
「大綱及細則」	指	大綱及細則
「商務部」	指	中華人民共和國商務部（前稱中華人民共和國對外經濟貿易部）
「納斯達克」或 「納斯達克全球精選市場」	指	納斯達克全球精選市場
「納斯達克上市」	指	我們的美國存託股份（每股代表一股A類普通股）在納斯達克全球精選市場上市，代碼為「PONY」
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「美國國家公路交通安全局」	指	美國國家公路交通安全管理局
「提名委員會」	指	董事會提名委員會
「發售股份」	指	香港發售股份及國際發售股份，連同（倘相關）本公司因超額配股權獲行使而將予發行的任何額外A類普通股

「發售量調整權」	指	預計由本公司根據國際包銷協議向國際包銷商授出的選擇權，可由整體協調人代表國際包銷商行使，據此，本公司可能需按發售價配發及發行最多合共6,293,300股額外新股份（佔全球發售項下初步提呈發售的發售股份數目的約15%），以補足國際發售的任何超額需求（如有），有關詳情載於「全球發售的架構－發售量調整權」一節
「整體協調人」	指	「董事及參與全球發售的各方」一節所列的整體協調人
「超額配股權」	指	預計由本公司向國際包銷商授出的選擇權，可由整體協調人代表國際包銷商於遞交香港公開發售申請截止日期翌日起計最多30日內行使，以要求本公司在各情況下向國際包銷商配發及發行最多6,293,300股額外股份（合計不超過初始發售股份的15%）（假設發售量調整權未獲行使）或最多7,237,300股額外股份（合計不超過初始發售股份的15%）（假設發售量調整權獲悉數行使），以補足國際發售的超額分配（如有），有關詳情載於「全球發售的架構－超額配股權」一節
「境外上市試行辦法」	指	中國證監會於2023年2月17日發佈並於2023年3月31日生效的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及五項配套指引
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行

釋 義

「上市後股東大會」	指	於上市日期起計六個月內召開的本公司首次股東大會，會上將尋求股東批准以修訂細則，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」一節
「中國公司法」	指	中華人民共和國公司法，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「中國公認會計原則」	指	中國公認會計原則
「中國法律顧問」	指	海問律師事務所，我們就全球發售委聘的有關中國法律的法律顧問
「定價協議」	指	本公司與整體協調人（為其本身及代表包銷商）於定價日訂立以記錄發售價的協議
「定價日」	指	釐定發售價的日期，預期為2025年11月4日（星期二）（香港時間）或前後，或本公司與整體協調人（代表香港包銷商）可能協定的較後時間，但無論如何不遲於2025年11月4日（星期二）中午十二時正
「招股章程」	指	就香港公開發售刊發的本招股章程
「公開發售價」	指	每股香港發售股份的最終發售價（以港元計）（另加經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費）
「青島青驢」	指	青島青驢物流科技有限公司，一家於2022年3月14日在中國成立的有限責任公司，為我們的非全資附屬公司
「人民幣」	指	中國的法定貨幣

「保留事項」	指	根據組織章程細則在本公司股東大會上每股股份享有一票投票權的決議案所涉及的事項，即：(i)對大綱及細則的任何修訂，(ii)任何類別股份附帶權利的變更，(iii)獨立非執行董事的委任或罷免，(iv)本公司核數師的委任或罷免，及(v)本公司自願清盤
「S規例」	指	美國證券法的S規例
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局
「國家外匯管理局 37號文」	指	《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》
「國家工商總局」	指	中華人民共和國國家工商行政管理總局，其職能現已併入國家市場監管總局
「上汽集團」	指	上海汽車集團股份有限公司及其附屬公司及／或聯屬公司（按文義所指）。上海汽車集團股份有限公司是一家在中國註冊成立的股份有限公司，其股票在上海證券交易所上市（上交所：600104）
「國家市場監管總局」	指	中華人民共和國國家市場監督管理總局
「證交會」	指	美國證券交易委員會
「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

「上海小馬易行」	指	小馬易行科技(上海)有限公司，一家於2020年5月29日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「上海小馬智行」	指	上海小馬智行智能科技發展有限公司，一家於2022年3月3日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「股份」	指	我們的A類普通股及B類普通股，每股面值0.0005美元
「股東」	指	股份持有人
「深圳小馬易行」	指	深圳小馬易行科技有限公司，一家於2021年4月8日在中國成立的有限責任公司，為我們的全資附屬公司
「中國外運」	指	中國外運股份有限公司及其附屬公司。中國外運股份有限公司為一家於中國註冊成立的股份有限公司，其股份於香港聯交所(港交所：598)及上海證券交易所(上交所：601598)上市。截至最後可行日期，中國外運股份有限公司為青驢物流的49%股東，故為本公司的關連人士
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「穩定價格操作人」	指	高盛(亞洲)有限責任公司
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「附屬公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「主要股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「往績記錄期」	指	包括截至2022年、2023年及2024年12月31日止財政年度以及截至2025年6月30日止六個月的期間

釋 義

「庫存股份」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「豐田」	指	豐田汽車公司
「美國證券交易法」	指	美國《1934年證券交易法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「美國公認會計原則」	指	美利堅合眾國公認會計原則
「美國證券法」	指	美國《1933年證券法》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「包銷商」	指	香港包銷商及國際包銷商
「包銷協議」	指	香港包銷協議及國際包銷協議
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及受其管轄的所有地區
「美元」	指	美國的法定貨幣美元
「增值稅」	指	增值稅
「投票信託」	指	由彭博士作為受託人設立且彭博士及其家族成員為受益人的投票信託
「不同投票權」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「白表eIPO」	指	通過白表eIPO服務供應商指定網站 www.eipo.com.hk 於網上遞交申請，以申請人本身名義申請認購將予發行的香港發售股份
「白表eIPO服務供應商」	指	香港中央證券登記有限公司

釋 義

「不同投票權受益人」 指 具有香港上市規則賦予該詞的涵義，除文義另有所指外，指彭博士及樓博士，即附帶不同投票權的B類普通股的實益擁有人，詳情載於「股本」一節

「%」 指 百分比

技術詞彙表

本詞彙表載有對本招股章程所用若干技術詞彙的解釋。因此，這些詞彙及其涵義未必與這些詞彙的標準行業涵義或用法一致。

「4D雷達」	指	利用毫米波頻率實時檢測物體的雷達，提供物體的距離、方位角、仰角及速度四個維度的信息
「第七代自動駕駛出租車」	指	與豐田、北汽集團、廣汽集團等戰略合作夥伴研發自動駕駛出租車車型，於2025上海車展亮相
「ACC」	指	自適應巡航控制，一種用於道路車輛的ADAS，可自動調整車速以與前方車輛保持安全距離
「ADAS」	指	先進駕駛輔助系統。ADAS旨在通過利用各種傳感器、攝像頭和軟件算法，為駕駛員提供附加功能並增強駕駛體驗，從而在車輛的操作和安全方面為駕駛員提供輔助
「AI」	指	人工智能
「風冷產品」	指	一種利用氣流（如風扇及散熱片）來用以排散高性能元件（如芯片）所產生的熱量的產品
「ASIL」	指	ISO 26262汽車安全完整性等級，包括A、B、C和D級，ISO 26262是汽車開發過程的國際功能安全標準
「自動駕駛里程」	指	自動駕駛車輛覆蓋的總距離，無論在駕駛座上是否有安全駕駛員在場
「AV」	指	自動駕駛車輛
「複合年增長率」	指	複合年增長率，衡量投資在特定時期內的平均年增長率

技術詞彙表

「卷積神經網絡(CNN)」	指	一種專門用於處理結構化網格數據（如圖像、視頻或音頻）的神經網絡。廣泛應用於圖像分類、目標檢測、視覺特徵提取等計算機視覺任務
「極端情況」	指	很少發生或無法預測、但對確保自動駕駛汽車安全商業化至關重要的情況或情境，包括但不限於不尋常或突發事件、具挑戰性的天氣狀況、艱難的道路基礎設施或獨特的駕駛模式
「深度神經網絡(DNN)」	指	一種用於學習複雜模型和高維數據處理的神經網絡，包含更多的隱藏層及神經元
「無人駕駛里程」	指	在駕駛座上沒有安全駕駛員在場的情況下車輛行駛的總距離
「無人駕駛運營里程」	指	對外運營期間累計的無人駕駛總里程
「雙Orin產品」	指	一種為實現高運算效能而整合兩顆NVIDIA Orin芯片的產品
「擴展卡曼濾波(EKF)」	指	一種用於存在噪聲測量的非線性系統中狀態估計的算法。其廣泛應用於機器人、自動駕駛車輛和導航系統，通過預測物體的位置、速度及高階運動參數跟蹤物體。其經常用於融合來自多個傳感器的數據以提高準確性
「貨運噸公里」	指	用於計量特定運輸方式在指定距離內運輸貨物總量的指標；在計算我們的自動駕駛卡車的貨運噸公里時，根據我們管理層對我們的自動駕駛卡車可運輸的貨物裝載噸數的估計
「GNSS」	指	又稱全球導航衛星系統，由一組衛星提供來自太空的信號，向接收器傳輸定位及計時數據
「GTV」	指	交易總額

技術詞彙表

「高保真」	指	以最真實的方式重現模擬情境的模擬器，以盡可能逼真為目標，包含許多元素並模擬它們之間的關係
「人機界面系統」	指	人機界面系統，旨在使駕駛員能夠與車輛進行互動而不會分心
「模仿學習」	指	通過觀察及模仿人類專家或其他模型的演示來學習的智能體
「IMU」	指	慣性測量單元，一種電子設備，結合使用加速計、陀螺儀，有時還使用磁力計，可測量並報告車輛的加速度、角速度，有時還包括其磁場
「惡劣天氣」	指	對交通流量特性造成不利影響的狀況，因此有必要更改定義信號控制交叉路口運作的參數
「KMPCI」	指	每次關鍵干預公里數，一種用於衡量自動駕駛車輛安全性和可靠性的性能指標，即自動駕駛車輛在需要必要干預以防止發生事故或其他潛在危險情況之前可以行駛的公里數
「KMPI」	指	平均接管／干預公里數，一種用於衡量自動駕駛車輛安全性和可靠性的性能指標，即自動駕駛車輛在人工接管／干預之前可以行駛的公里數
「LCC」	指	車道居中控制
「L0」	指	由國家市場監督管理總局及中國國家標準化管理委員會界定的自動駕駛等級，其駕駛自動化系統僅限於提供警告及臨時協助，主要實現偏離車道警告(LDW)、前向碰撞警告(FCW)等基本警示功能

技術詞彙表

「L1」	指	由國家市場監督管理總局及中國國家標準化管理委員會界定的自動駕駛等級，其駕駛自動化系統可持續執行自適應巡航控制(ACC)或車道保持輔助(LKA)等橫向或縱向車輛控制任務
「L2」	指	由國家市場監督管理總局及中國國家標準化管理委員會界定的自動駕駛等級，其駕駛自動化系統可同時執行橫向及縱向車輛控制任務（例如結合ACC與LKA），但仍需駕駛人持續監控，並在必要時介入操作
「L2+」	指	未經相關行業標準正式界定的行業術語，指需要持續人工監督的系統，其功能可超越L2，但無法完全達到L3（如高速公路和城市NOA）
「L3」	指	由國家市場監督管理總局及中國國家標準化管理委員會界定的自動駕駛等級，其駕駛自動化系統可在堵車代駕等限定情況下駕駛汽車，且除非符合所有條件，否則不會運作，且駕駛須於未符合自動駕駛要求條件時駕駛汽車
「L4」	指	由國家市場監督管理總局及中國國家標準化管理委員會界定的自動駕駛等級，其駕駛自動化系統可在包括本地無人駕駛出租車等限定情況下駕駛汽車，且除非符合所有條件，否則不會運作，且無須駕駛接手駕駛汽車
「L5」	指	由國家市場監督管理總局及中國國家標準化管理委員會界定的自動駕駛等級，其駕駛自動化系統可以在任何地方的所有情況下駕駛汽車

技術詞彙表

「激光雷達」	指	又稱光探測和測距，一種使用激光探測和測量到環境中物體距離的傳感器
「LLM」	指	大型語言模型在大量文本上進行訓練，以閱讀和創建類似人類的文字，其日漸融入自動駕駛系統，以增強其推理、適應性和交互能力
「長途陸運」	指	通過商業卡車進行的長途運輸
「長尾場景」	指	罕見、複雜且不可預測的駕駛情況，雖然不常發生，但對於確保自動駕駛系統的安全性和可靠性至為重要，例如行人突然穿越、駕駛員行為不穩定或惡劣天氣狀況
「量產」	指	已通過開發和驗證過程，符合客戶驗收標準，並準備好大規模交付予OEM以整合至可供銷售的車型中的解決方案
「神經常微分方程 (NODE)」	指	一種深度學習模型，其中數據的轉換被建模為連續的時間微分方程，而不是標準神經網絡中傳統的離散層序列。其允許模型在狀態之間流暢轉換
「NOA」	指	自動導航輔助駕駛，一種允許車輛自動導航並遵循指定路線的自主導航功能，無需人類駕駛員的持續輸入
「OEM」	指	原始設備製造商
「運營」	指	除非另有說明，有關我們自動駕駛出租車的「營運」、「在運」或「已營運」之提述，涵蓋收費及非收費活動
「編隊」	指	一組一起行駛、積極協調的車輛

技術詞彙表

「冗餘車輛平台」	指	配備冗餘的傳感器、計算系統、電源和執行器的平台，可避免單點故障
「冗餘系統」	指	能夠在正常和故障條件下控制車輛的系統
「國際自動機工程師學會」	指	一個由航空航天、汽車和商用車行業的128,000多名工程師和相關技術專家組成的全球協會
「單Orin產品」	指	一種僅整合一顆NVIDIA Orin芯片的產品
「SoC芯片」	指	芯片級系統，集成中央處理單元(CPU)、存儲器接口、片上輸入／輸出設備、輸入／輸出接口和輔助存儲接口的可編程集成電路，通常與無線電調製解調器和圖形處理單元等其他組件一起位於單個基板或微芯片上
「一線城市」	指	北京、上海、廣州及深圳
「二線城市」	指	杭州、成都、武漢等31個由中國國家統計局劃分的城市
「出行網絡平台」	指	交通網絡公司，包括提供出行和叫車服務的線上平台
「車載域控制器」	指	一種集中式架構，用於管理特定區域或領域內的一組車輛功能
「車輛平台」	指	由OEM開發的一套標準化的結構、機械及工程部件，可作為多種車型的基礎。其被用於精簡不同車型的設計、生產及裝配流程
「視覺轉換器(ViT)」	指	一種專為圖像識別任務而設的深度學習模型，利用轉換器(Transfomers)的自注意力機制，而非CNN中的傳統卷積層
「水冷產品」	指	一種採用液體冷卻機制(通常為水或冷卻液)排散高性能元件(如芯片)所產生的熱量的產品

前 瞻 性 陳 述

我們於本招股章程載入前瞻性陳述。該等陳述包括有關我們意向、信念、預期或未來預測的陳述，並非歷史事實，因此為前瞻性陳述。

本招股章程載有有關本公司及其附屬公司的前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料乃基於管理層所信以及管理層作出的假設及管理層現時所掌握的資料作出。在本招股章程中，「旨在」、「預計」、「預想」、「相信」、「能夠」、「預期」、「今後」、「有意」、「可能」、「應當」、「計劃」、「預料」、「預定」、「尋求」、「應」、「目標」、「願景」、「將會」、「會」及該等詞語的反義詞以及其他類似表達，當涉及我們或我們的管理層時，即為前瞻性陳述。此類陳述反映出我們管理層對未來事件、營運、流動性及資金來源的當前觀點，其中若干觀點可能不會實現或可能會改變。該等陳述會受若干風險、不確定因素及假設的影響，包括本招股章程「風險因素」或其他部分中所述的風險因素，其中有些因素超出我們的控制範圍，可能導致我們的實際業績、表現或成果又或行業結果與前瞻性陳述明示或暗示的任何未來業績、表現或成果出現重大差異。閣下應審慎考慮，依賴任何前瞻性陳述均涉及已知及未知風險及不確定因素。本公司面對的風險及不確定因素可能會影響前瞻性陳述的準確程度，包括（但不限於）下列方面：

- 我們的運營及業務前景；
- 我們運營或計劃運營的行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們運營所在市場的總體經濟、政治及商業狀況，包括但不限於利率、外匯匯率；
- 我們運營所在行業及市場的監管環境變化；
- 我們與我們的主要業務合作夥伴、供應商及未來客戶維持關係及影響彼等行動及發展的能力；
- 我們保持市場地位的能力以及競爭對手的行動及發展；
- 我們有效控制成本及運營開支的能力；
- 業務合作夥伴按照合約條款及規格履約的能力；

前 瞻 性 陳 述

- 我們留住高級管理層及關鍵員工以及招聘合資格員工的能力；
- 我們的業務戰略及實現戰略的計劃，包括我們的業務發展計劃、商業化戰略及地域擴張計劃；及
- 「風險因素」中所述的所有其他風險及不確定因素。

因性質使然，與這些風險及其他風險相關的若干披露僅為估計，且若這些不確定因素或風險中的一項或多項成為事實，實際結果可能與估計、預期或預料的結果及歷史結果有重大差異。具體而言（但不限於）銷售額可能下降、成本可能上升、資本成本可能增加、資本投資可能延遲以及預期的表現改善可能無法完全實現。

根據適用法律、規則及法規的要求，我們並無任何義務或不承擔任何義務更新或以其他方式修改本招股章程中的前瞻性陳述，不論是由於新增資料、未來事件或其他原因。由於這些及其他風險、不確定因素及假設，本招股章程中討論的前瞻性事件和情況可能不會以我們預期的方式發生或根本不會發生。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本招股章程中的所有前瞻性陳述乃參考本節的警示聲明及本招股章程「風險因素」一節所討論的風險及不確定因素所而作出。

於本招股章程中，我們或我們董事的意向聲明或提述乃於本招股章程日期作出。任何此類資料或會基於未來發展而出現變動。

投資發售股份涉及重大風險。閣下在投資發售股份前，應審慎考慮本招股章程內的所有資料，包括下述風險及不確定性因素。下文描述我們認為屬重大的風險。以下任何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。發售股份的市價可能會因任何該等風險而大幅下跌，而閣下或會損失全部或部分投資。

該等因素為未必會發生的或然事件，且我們概不能就任何該等或然事件發生的可能性發表任何意見。除非另有指明，否則已提供的資料均為截至最後可行日期的資料，不會於最後可行日期後更新，並受限於本招股章程「前瞻性陳述」一節的警示聲明。

與我們的業務及行業有關的風險

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。

自動駕駛行業面臨諸多技術與商業挑戰，包括對優於人類駕駛表現的期望、大量資金需求、漫長的車輛研發週期、對人員的專業技能和專業知識的要求、持續變化的監管框架、公眾信任與品牌形象建設需求，以及新技術的實際操作。倘我們無法克服該等挑戰，則我們的業務、前景、財務狀況及經營業績將受到負面影響，而我們創造商業上可行業務的努力可能根本無法實現。

我們的自動駕駛技術高度依賴於（其中包括）我們專有的AV軟件模塊，以及我們與OEM、服務提供商及其他供應商等第三方的合作關係。我們開發L4自動駕駛技術，並與OEM、出行網絡平台、物流平台、服務提供商及其他供應商合作，以部署及擴大我們的技術。

我們無法向閣下保證我們的技術將在商業上取得成功。此外，我們概不保證我們的數據分析及人工智能技術可以預測搭載我們技術的L4自動駕駛車輛運行過程中可能出現的所有潛在問題。例如，在應對道路其他車輛違規駕駛行為時，雖然我們已持續優化我們的技術和算法，但我們並不總是能夠準確地預測特定交通參與者行駛軌跡，從而規劃並執行我們的L4自動駕駛車輛路徑。

具體而言，L4自動駕駛技術的成功開發涉及諸多挑戰及不確定性，包括：

- 實現足夠安全的自動駕駛性能，並獲得監管機構、合作夥伴、用戶及公眾的認可；
- 完成自動駕駛系統設計、技術規範制定及車輛集成工作；
- 成功完成系統測試、驗證及安全批准；
- 取得監管機構要求的額外審批、許可或認證（倘需要），並保持現有審批、許可及認證；
- 建立並維護研發及商業化活動所需的業務合作夥伴關係；
- 遵守不斷演變的法律法規要求，如事故及產品責任相關法律法規；
- 保護知識產權；及
- 持續投入並保障技術研發活動的資金支持。

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。

我們於2016年開始業務運營，於2017年啟動開放道路測試，並於2018年推出首個面向公眾的服務。我們相對有限的經營歷史使得我們難以評估當前業務及前景並預測未來增長。我們目前面臨及預期將面臨的風險與挑戰包括我們能否：

- 持續開發自動駕駛技術並成功實現規模商業化；
- 為產品及服務合理定價；
- 規劃及管理現有及未來產品的資本開支；
- 聘用、整合及挽留組織內部的各級人才；
- 建立並擴大我們的客戶基礎；
- 預測收入及預算、管理開支以及提高運營效率；

風 險 因 素

- 吸引新客戶及挽留現有客戶；
- 應對不斷變化且複雜的監管環境；
- 管理供應鏈及供應商關係；
- 維持可靠、安全、高性能及可擴展的技術基礎設施；
- 預測並響應我們經營所在市場的變化，包括技術發展及競爭格局的變化；
- 建立廣獲認可的知名品牌；
- 有效管理我們的增長與業務經營，包括不可預見的市場變化對我們業務的影響；及
- 成功開發新解決方案、功能及應用，以提升用戶體驗。

倘我們無法解決我們面臨的各項風險及困難，包括該等與上文所列挑戰相關，以及本節其他地方所述的風險及困難，我們的業務，財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

此外，由於我們的過往財務數據有限及我們在發展日益迅速的市場營運，任何有關我們未來收入及開支的預測未必如我們擁有較長經營歷史或在可預測程度更高的市場營運那般準確。尤其是，由於我們當前仍處於技術商業化及基於市場策略拓展多元化客戶群體的初期階段，過往收入、成本構成、利潤情況及財務業績總體上並不能表明未來的趨勢。例如，我們的自動駕駛卡車服務目前處於商業化初期階段，毛利率水平相對較低，而自動駕駛出行服務因持續開展促銷折扣活動，過往僅產生少量客運收入，這兩項業務的當前表現均不代表其未來發展趨勢。我們過去曾且日後將繼續面臨經營歷史有限的成長型公司在快速變化的行業所經常面臨的風險及不確定因素。倘我們進行業務規劃及經營所用的與該等風險及不確定因素有關的假設有誤或發生變化，或倘我們未成功解決該等風險，我們的經營業績可能與我們的預期有重大差異，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

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。

根據中國國際貨代協會的資料，我們的戰略合作夥伴及關聯方中國外運是中國最大的貨運物流公司。我們的自動駕駛卡車業務受益於該合作夥伴關係，其使我們能夠在中國外運的若干現有物流網絡中運營L2+卡車及L4自動駕駛卡車。於2022年，我們（作為控股股東）與中國外運共同成立了青驢集團，其為一家目前為中國外運提供有償運輸服務，以完成其在中國的貨運訂單的公司。截至最後可行日期，青驢集團運營一支144輛自動駕駛卡車的車隊，包括L2+卡車及配備安全員的L4自動駕駛卡車。截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們從中國外運支付給青驢集團的運輸服務費中分別產生21.2百萬美元、22.5百萬美元、30.7百萬美元、12.3百萬美元及11.1百萬美元的收入，分別佔同期總收入31.0%、31.3%、40.9%、49.9%及31.4%。此外，於往績記錄期，青驢集團向中國外運租賃卡車、集裝箱及辦公設施，並相應支付相關租金。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」。此外，截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們亦從豐田（一家領先的OEM、我們的戰略投資者及關聯方）分別產生4.2百萬美元、0.6百萬美元、0.1百萬美元、零及11,000美元的收入，分別佔該等期間總收入6.1%、0.8%、0.1%、零及0.0%。有關進一步詳情，請參閱本招股章程附錄一所載會計師報告附註15。未來，我們可能進一步擴大與該等關聯方的合作，在此情況下，彼等對我們的收入貢獻可能會增加，但尚不能保證是否會擴大合作。

我們無法向閣下保證，我們將繼續從與中國外運或其他關聯方的合作中受益。特別是，我們與中國外運關係的任何變化，如貨運訂單量減少、合同條款的不利變化、合作關係或與其他關聯方關係的終止，均可能導致我們的收入下降，並對我們的財務業績產生負面影響。此外，倘中國外運或我們交易的任何其他關聯方面臨財務困難、運營中斷或監管挑戰，我們的業務可能會受到不利影響。如果我們無法維持或取代與中國外運或任何其他關鍵關聯方的合作關係，我們將需要尋找其他商業夥伴並與之建立合作關係，以將我們的自動駕駛卡車或其他服務商業化。這可能涉及大量的時間、精力及成本，而且不能保證成功。此外，失去中國外運提供的重要戰略資產及機會，包括其遍佈中國的龐大物流網絡，或失去其他關聯方提供的重要戰略資產及機會，可能對我們的業務、前景、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

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。

對自動駕駛技術的需求很大程度上取決於特定市場的整體、經濟、政治及社會環境。由於我們追求的市場機會正處於早期發展階段，故很難預測用戶對我們的技術及服務的需求或採用率，或我們經營所在市場的未來增長。儘管汽車行業在L2及L3自動駕駛車輛的研發測試方面已作出巨大努力，但我們針對L4自動駕駛車輛的技術仍需要巨大投資，且可能無法或根本不會在商業上取得大規模成功。

此外，即使我們成功實現規模化商業運營，鑒於自動駕駛技術對客運出行及貨運行業的顛覆性影響，主要行業參與者可能拒絕採納我們的自動駕駛出行、自動駕駛卡車或其他服務產品，開發競爭性解決方案，或者採取其他手段阻礙我們的業務。任何此類事件均可能對我們的未來業務造成重大損害。

此外，監管、安全性及可靠性問題或對該等問題的觀點（許多超出我們的控制範圍）亦可能導致公眾或我們的潛在合作夥伴及用戶整體失去對自動駕駛解決方案的信心。例如，已經發生數起涉及若干製造商汽車在啟用自動駕駛功能的情況下導致人員傷亡的撞車事故。儘管該等事件與我們的自動駕駛解決方案無關，但此類事件已引發重大負面報道，未來可能導致自動駕駛車輛被暫停或禁止運營。倘無法妥善解決自動駕駛技術的安全及可靠性問題，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。

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。

自動駕駛解決方案市場競爭激烈。許多公司正在尋求開發自動駕駛解決方案。該等市場的競爭主要基於技術、創新、質量、安全、聲譽及價格。我們在未來能否取得成功將取決於我們及時進一步開發及保護我們的技術以及保持領先於現有及新競爭對手的能力。如果我們的競爭對手先於我們將其技術大規模商業化、開發出更先進的技術或被認為擁有更好的技術，則彼等可能獲得本屬於我們的市場機會並與我們本可獲得的用戶及合作夥伴建立關係。

此外，我們亦面臨來自傳統出租車及網約車公司以及貨運公司的競爭。人工駕駛的傳統運輸商仍然是市場上的主要運營商。由於該等傳統運輸公司服務於運輸市場的歷史悠久，因此市場上許多利益相關方可能通過遊說及營銷活動抵制向自動運輸轉型，尤其是因為我們的技術將取代出租車及卡車司機。此外，汽車行業的市場領導者可能開始或已經開始尋求自行大規模部署自動駕駛技術。該等公司可能比我們擁有更多的運營及財務資源。我們無法保證我們將能夠有效與彼等競爭。如果其他技術及汽車供應公司決定垂直擴展並開發自有自動駕駛技術（其中一些公司擁有比我們更多的資源），我們亦可能面臨來自彼等的競爭。我們並不知悉該等競爭對手在實現自動駕駛解決方案商業化方面的進展。

再者，許多成熟及新市場參與者已進入或已宣佈計劃進入自動駕駛市場。許多該等參與者比我們擁有更豐富的財務、製造、營銷及其他資源，並可能能夠將更多的資源投入到其解決方案的開發、商業化、推廣、銷售及支持。如果現有競爭對手或新進入者能夠早於預期將其自動駕駛技術商業化，我們的競爭優勢可能會受到不利影響。

物流及網約車行業競爭激烈，需要面對來自老牌企業及新進入者的競爭。倘我們未能與其他企業有效競爭，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。

自動駕駛出租車、網約車、自動駕駛卡車及貨運解決方案市場競爭激烈。該等市場的競爭主要基於技術、創新、質量、安全、聲譽及價格。我們在未來能否取得成功將取決於我們及時進一步開發及保護我們的技術以及保持領先於現有及新競爭對手的能力。我們於該市場的競爭對手正致力於將自動駕駛技術商業化，並且可能擁有大量的財務、營銷、研發等資源。如果我們的競爭對手先於我們將其技術大規模商業化、開發出更先進的技術或被認為擁有更好的技術，則彼等可能獲得本屬於我們的市場機會並與我們本可獲得的用戶及合作夥伴建立關係。

此外，我們面臨來自傳統貨運公司的競爭，例如傳統卡車運輸公司、鐵路公司、航空公司及網約車公司。傳統船隊及其他承運商仍是市場的主要營運商。鑒於該等傳統貨運公司及網約車公司的歷史悠久，轉型至自動駕駛貨運或L4自動駕駛網約車服務可能會遇到阻力。

此外，汽車行業的市場領導者可能開始或已經開始尋求自行大規模部署L4自動駕駛汽車技術。該等公司可能擁有比我們更多的營運及財務資源，且我們無法保證我們將能夠有效地與彼等競爭。若頂尖OEM合作夥伴以及其他技術及汽車供應公司決定垂直擴展並開發自有自動駕駛卡車或自動駕駛出租車，我們亦可能面臨來自彼等的競爭。其中部分公司可能擁有遠超我們的資源，且我們並不知悉彼等在實現L4自動駕駛系統商業化方面的進展。

許多成熟及新市場參與者已進入或宣佈計劃進入自動駕駛卡車或自動駕駛出租車市場。其中大部分參與者擁有更加雄厚的財務、製造、營銷等資源，使彼等能夠分配更多資源於其產品的設計、開發、製造、分銷、推廣、銷售及支持。若現有競爭對手或新進入者能夠較預期更早實現商業化，則我們的競爭優勢可能會受到不利影響。

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。

我們的自動駕駛技術具有高度複雜的技術特性，其商業化應用要求我們滿足極高的技術性能與安全標準。我們可能無法按時推出符合預期商業場景的新解決方案或升級版本，因此我們可能會在技術變現方面遇到困難。該等風險與我們的自動駕駛解決方案的可運行區域等因素尤為相關，當中包括可穿越的道路網絡、速度及天氣模式等變量。我們的運營能力可能因車輛類型（如汽車及卡車）及交通參與者密度（如行人及非機動車）等多重因素受到額外限制。若出現上述情況，我們可觸達的市場機會可能受到限制。

我們與OEM合作開發自動駕駛解決方案，並持續投入資源研發專有自動駕駛技術。我們的計劃可能無法達到預期目標，這將減少我們的投資回報，而我們的合作夥伴可能決定終止與我們的合作夥伴關係。如果我們無法有效地與OEM建立和維持合作夥伴關係，以提供搭載我們自動駕駛技術的出行解決方案，或倘我們以較慢的速度或更高的成本提供相關解決方案，或者我們的技術能力不及競爭對手，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

自動駕駛行業的商業化部署時間較預期要長，我們可能要花費比目前預計更多的時間完成我們的技術開發及商業化。實現廣泛適用的自動駕駛技術將需要進一步的技術改進，包括處理交通參與者的違規或突發行為及惡劣天氣狀況。該等改進可能讓我們花費比預期更長的時間，這將增加我們的技術開發資本需求，延遲我們的商業化時間表，並減少預期從該業務獲得的潛在財務回報。

我們或其他第三方實際或被視為有意或無意的行為導致自動駕駛技術的缺陷或濫用均可能對我們的聲譽、業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

自動駕駛技術仍處於早期發展階段，並在不斷發展。與諸多創新類似，自動駕駛技術風險及挑戰並存，例如第三方出於不當目的濫用有關技術或作出有偏向的應用會損害公眾信任或違反適用法律法規，或由若干個人聲稱侵犯隱私權或人格權等合法權利而提起的訴訟或其他程序。該等濫用可能影響客戶認知、公眾意見、政策制定者及監管者的看法並導致對自動駕駛技術採用減少。我們已採取一系列措施防止我們的技術濫用，包括實施與數據安全及隱私相關的有關政策和管理制度。有關進一步詳情，請參閱「業務－數據安全與隱私」。然而，我們無法向閣下保證，我們現有及將來的任何措施均屬充分。截至最後可行日期，我們概無因任何侵犯合法權利而引起或與之相關的重大訴訟或其他程序。我們無法向閣下保證為防止濫用技術及數據保護而採取的措施將始終有效，或者我們的技術不會被濫用或被以不符合我們的意圖或公眾期望的方式予以應用。

此外，我們或第三方實際或被視為有意或無意的任何不當應用或濫用自動駕駛技術均可能損害公眾對自動駕駛產品及服務的普遍認可、引發負面報道及對我們的聲譽造成不利影響、違反適用法律法規並使我們面臨法律或行政訴訟、受到若干股東及／或其他組織的壓力以及監管者的加強審查。任何上述事件可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。無論實際或被視為的任何自動駕駛技術以及產品及服務的缺陷或瑕疵均可能對我們的業務、聲譽、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們可能無法及時或根本無法成功實施我們的市場進入戰略。倘若我們未能有效管理業務增長或未能實現我們戰略計劃的規模商業化，我們的業務可能會受到重大不利影響。

我們當前在規模化應用自動駕駛技術方面的經驗仍有限。儘管我們目前已運營搭載自動駕駛技術的自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊，但我們尚未實現自動駕駛出租車或自動駕駛卡車的大規模部署，亦未實現我們技術授權與應用業務的大規模商業化。即使我們在技術開發及商業化方面取得成功，我們亦可能面臨超出預期的困難、延誤及成本超支，這可能因不受我們控制的因素產生，例如技術出現未預見的問題、OEM合作夥伴及／或供應商的問題，以及不利監管變化。任何未能按預期的成本預算及時間表開發我們的自動駕駛技術，均可能對我們的業務、前景、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們計劃繼續推動我們技術的大規模商業化，包括自動駕駛出行服務及自動駕駛卡車服務。隨著我們擴大業務規模，我們可能面臨未知的未來挑戰與機遇，以及進入新市場及開展市場活動所帶來的重大風險與開支。此外，隨著我們業務模式的演變，乘客、業務合作夥伴及第三方之間責任的分配亦存有不確定性，或導致爭議風險上升。我們能否取得成功，須考慮到上述風險、開支、複雜情況、延誤，以及我們營運所處的競爭環境。因此，我們的業務模式是否能證明成功及可持續存在重大不確定性，而我們亦可能無法產生可觀收益、籌集額外資金或實現盈利。我們將繼續面臨初期商業化公司經常經歷的風險與挑戰，包括擴大基礎設施及人力規模，亦可能面臨與增長相關的未預見開支、困難或延誤。此外，鑒於我們業務具資本密集性，我們預期或需持續承擔大量營運開支而無法產生足以覆蓋開支的收入。因此，對我們的任何投資均屬高度投機性質，閣下可能損失全部投資。

我們的未來業務在很大程度上取決於我們持續開發並成功實現自動駕駛技術及我們計劃提供的其他出行解決方案的能力。我們是否能夠開發、交付並實現自動駕駛軟件與系統的規模商業化，以支援或實現不同類型車輛的自動駕駛，目前仍未被充分驗證。我們對自動駕駛技術的持續提升現在及將來均會面臨諸多風險，包括：

- 我們持續提升數據分析及軟件技術的能力；
- 設計、開發並及時以可接受條款獲得必要的硬件；

- 我們吸引、招募、聘用及培訓熟練員工的能力；及
- 我們與出行行業的關鍵參與者以及硬件與軟件供應商建立戰略性合作關係的能力。

隨著我們業務持續增長，我們預期需實施多項新的或升級的營運系統、程序及控制機制，並在各職能、業務線及地域間建立統一政策及操作流程。未能升級基礎設施以配合業務增長，可能會導致意外的系統中斷、響應延遲，或為客戶及合作夥伴帶來不佳體驗。

妥善管理業務增長亦要求我們持續聘用、培訓及管理足夠數量的合資格僱員，包括合資格研發人員。上述所有工作均涉及風險，並需投入大量管理精力、技巧及重大開支。此外，我們的增長速度亦受眾多因素影響，當中不少超出我們控制，包括競爭、自動駕駛出行行業在中國及全球其他地區的發展速度、替代性技術或業務模式的出現，以及政府政策或宏觀經濟狀況的變化。倘若我們無法有效應對上述挑戰，可能會對我們的業務經營造成不利影響，並可能導致客戶及合作夥伴轉而使用競爭對手的產品，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

搭載我們自動駕駛技術的車輛的操作不同於非自動駕駛車輛，而用戶可能不熟悉相關操作。

我們已專門開發自動駕駛技術，以提供感知、預測及應對現實駕駛情況的能力。我們已開發專有的「虛擬司機」功能，以滿足自動駕駛車輛（尤其是我們運營的自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊）的需求。在若干情況下，我們的技術觸發的該等保護措施可能會導致車輛以非自動駕駛車輛駕駛員不熟悉的方式運行。例如，搭載我們自動駕駛解決方案的自動駕駛車輛嚴格遵守安全規則，而人類駕駛員可能不會嚴格遵守該等規則，因此道路上的其他駕駛員可能不熟悉或感到驚訝。

此外，我們無法保證我們的用戶能夠順利適應搭載我們自動駕駛解決方案的自動駕駛車輛的不同操作流程。任何由於未能正確操作搭載我們解決方案的自動駕駛車輛而導致的事故均可能損害我們的品牌及聲譽，招致負面報道和產品責任索賠，並對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們的成功取決於我們成功維護、管理、履行及擴展現有合作夥伴關係，以及與其他公司建立新合作夥伴關係的能力。

戰略業務關係現在及將來均是我們業務增長及成功的重要因素。我們已與汽車及物流行業的其他公司建立聯盟及合作夥伴關係，以幫助我們繼續提高我們的技術，將我們的解決方案商業化，並推動市場接受。我們已與可信的OEM建立合作夥伴關係，共同開發和商業化使用我們技術的自動駕駛車輛。我們已與主要芯片製造商建立戰略合作夥伴關係，以確保用於我們自動駕駛車輛硬件平台的車規級計算單元及其他芯片的供應。我們已與傳感器公司合作，為目標自動駕駛車輛定制傳感器解決方案。我們同時與出行網絡平台及物流平台合作，分別為我們的自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊提供持續的運營和維護支持。有關我們合作夥伴關係的詳情，請參閱「業務－合作夥伴生態系統」。我們在中國委聘三家獨立合格測繪數據服務供應商，以支持我們的自動駕駛算法和功能。由於對該等業務合作夥伴的依賴，彼等的任何業務中斷、彼等未能適應我們快速增長的業務規模、我們合作安排的任何終止或暫停、合作條款的任何變化，或與彼等的合作關係的任何惡化，均可能對我們的業務運營及財務狀況產生重大不利影響。我們亦需物色其他第三方（如可提供數據及雲基礎設施服務以及金融服務的第三方）並與其磋商其他合作關係。我們可能無法成功物色該等第三方並與其磋商以具有吸引力的條款提供我們所需服務的最終協議，或根本無法達成協議，這將導致我們開發及提供該等功能的成本增加。

此外，與OEM合作夥伴的合作亦為我們提供不斷完善算法所需的實際駕駛及車輛數據。我們與OEM合作夥伴關係的任何不利變化均可能延緩我們訓練及完善算法以及提高自動駕駛技術的能力，倘若如此，則可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

與該等第三方的合作存在風險，部分為我們無法控制。例如，倘我們的OEM合作夥伴無法按約定時間表履約或出現產能受限情況，我們的自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務大規模商業化的時間表可能會出現延遲。此外，由於我們依靠與OEM的合作生產搭載我們技術的車輛，因此無法保證我們的L4自動駕駛車輛及OEM生產的其他產品的質量。我們與OEM合作夥伴之間存在潛在糾紛的風險，且我們可能會受到與OEM合作夥伴相關的負面報道的影響，無論此類報道是否涉及與我們的合作。對OEM合作夥伴車輛平台及供應質量的看法亦可能會對我們成功打造高端品牌的能力產生不利影響。此外，若我們與OEM的任何合作協議被終止，可能會推遲或阻礙我們將自動駕駛技術大規模商業化的努力。與OEM合作夥伴的現有協議通常未禁止彼等與我們的競爭對手開展合作。競爭對手可能向OEM合作夥伴提供更有效的激勵以優先考慮彼等的合作。倘該等OEM合作夥伴開始與我們的競爭對手進行重大合作，我們的業務和經營業績可能會受到損害。

此外，倘有關協議包含若干排他性條款，我們可能會被禁止與其他企業合作。我們可能會遇到因合作夥伴無法按約定時間表履約或出現產能受限情況導致的延誤。我們亦可能在聯合開發項目的預算或資金方面遇到分歧。未來還存在與合作夥伴發生其他潛在糾紛的風險，包括在知識產權及專有權利方面。

倘我們現有的合作夥伴協議被終止，我們可能無法及時按我們可以接受的條款及條件訂立新協議或根本不會訂立新協議。完成任何過渡所需的費用及時間，以及確保新的第三方合作夥伴提供的車輛符合我們的質量標準及監管要求所需的費用及時間可能超過預期。上述任何情況均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們一直並擬繼續於研發方面持續作出大量投資，但我們開發新解決方案及服務的嘗試可能不會成功，此於短期內可能會對我們的盈利能力及經營現金流產生負面影響，且可能不會產生我們預期的成果。

我們於研發方面持續作出大量投資。截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至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。我們經營所處的行業受到技術快速變革的影響，並隨著技術創新快速發展。我們需要於研發方面投入大量資源（包括財務資源），以取得技術進步，從而擴大產品線並使自動駕駛解決方案具有創新性及市場競爭力。因此，我們預期研發開支將保持在相對較高水平。

然而，我們於研發方面的投資可能不會產生相應的效益。開發活動本身存在不確定性，我們可能無法獲得及保留足夠的資源，包括合格的研發人員。即使我們能夠於研發方面取得成功並產生期望的成果，我們在將研發成果商業化方面仍然可能遇到實際困難。鑒於自動駕駛技術已經並將繼續快速發展，我們可能無法以高效及具有成本效益的方式及時升級技術或根本無法升級技術。儘管我們有研發開支，但自動駕駛行業中的新技術進步可能會使我們開發或預期於未來開發的技術及解決方案過時或商業上不可行，從而限制我們收回相關研發開支的能力，此可能導致我們的收入及市場份額下降。

我們的業務受到大量法規的約束，並可能受到汽車安全法規變化或對汽車安全市場的關注引發監管升級的不利影響。

我們的自動駕駛技術及解決方案受我們運營所在的中國及美國大量法規的約束。詳情請參閱「監管概覽」。該等法規可能要求或產生以下影響：大幅延遲或限制自動駕駛技術商業化進程、限制OEM合作夥伴生產的自動駕駛車輛數量、對自動駕駛出行運營車輛數量及自動駕駛車隊運營區域施加限制，或對自動駕駛車輛的製造商或運營商或自動駕駛車輛技術的開發商施加重大責任。

此外，旨在規管自動駕駛車輛製造及運營、測繪、無人駕駛道路測試以及車輛及其他數據的收集、處理、存儲及使用等方面的法規仍處於早期發展階段，中國各級主管部門或不同地方的具體監管政策各不相同。詳情請參閱「監管概覽－中國法規－有關自動駕駛的法規」。根據該等法律法規，未持有必要許可證（目前禁止外商投資，僅限中國境內公司持有）的公司不得在中國境內開展測繪活動。因此，作為一家外資公司，我們須將與我們的自動駕駛技術相關的測繪活動外包給在中國擁有必要許可證的合資格服務提供商，這是中國法律允許的。該等法律法規仍相對較新並在不斷發展。如果實施更嚴格的法規，我們可能無法以我們期望的方式實現自動駕駛車輛技術的商業化，或者根本無法實現。我們無法向閣下保證，我們將來會完全遵守該等適用法律法規。此外，遵守該等法規的成本可能會阻止我們以我們期望的方式經營業務。與有關現行或新法規或法律相關的罰款、處罰、成本或責任（包括因我們未能遵守而導致者）可能巨大及（在若干情況下）屬連帶，並可能對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績產生不利影響。

尤其是，政府車輛安全法規對我們的業務、前景及未來計劃有重大影響。政府安全法規可能會因我們無法控制的一些因素而發生變化，包括新的科學或技術數據、與自動駕駛技術相關的行業召回和安全風險的負面報道、涉及自動駕駛車輛的事故、國內外政治發展或考慮因素以及與自動駕駛車輛有關的訴訟。政府法規（尤其是行業政府法規）的變化，可能會對我們的業務產生不利影響。如果政府的優先事項發生變化，而我們無法適應不斷變化的法規，我們的業務可能會受到重大不利影響。

由於監管機構針對汽車行業的產品召回和安全問題實施更嚴格的合規及報告要求，遵守安全法規的成本可能會增加。隨著搭載我們系統的自動駕駛車輛投入生產，我們將遵守現行相關法律法規的嚴格要求。於2021年7月30日，工信部發佈《關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》，加強了對具有自動駕駛功能產品的安全管理，並規定企業發現生產、銷售的任何汽車產品存在駕駛輔助及自動駕駛安全等嚴重問題的，應當依法依規立即停止生產或銷售有關產品，採取整改措施，並向工信部及其地方主管部門報告。在美國，我們須遵守《1966年美國國家交通及汽車安全法》（「汽車安全法案」）的規定，包括在嚴格時間要求下報告安全缺陷的責任。我們亦須遵守現行的《加強運輸設備召回、責任和文件記錄法案》（「TREAD法案」），該法案規定機動車輛設備製造商須遵守「早期預警」規定，須向美國國家公路交通安全局報告缺陷信息或傷害事故報告等信息。倘缺陷隨後造成死亡或人身傷害，TREAD法案規定違反有關規定應承擔刑事責任。詳情請參閱「監管概覽－美國及歐洲法律法規－有關自動駕駛的法規」。銷售到美國以外的國家可能會受到類似法規的規限。於2016年，美國交通部發佈法規，規定若干自動駕駛車輛製造商須向監管機構提供涵蓋特定主題的文件，例如自動系統如何檢測道路上的物體、如何向駕駛員顯示信息、採取的網絡安全措施，以及用於測試自動駕駛解決方案的設計及有效性的方法。如果與遵守安全法規相關的義務增加，則可能需要增加資源，轉移管理層的注意力，並對我們的業務產生不利影響。如果我們不能及時解決我們的解決方案或配備我們解決方案的產品的任何安全問題，我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

我們曾出現經營活動負現金流、產生淨虧損及錄得總股東虧拙。我們預計於可預見未來將產生大量費用及出現重大現金流出。未來能否盈利及產生正現金流尚不確定。

我們的經營活動於過往產生重大現金流出。截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們的經營活動所用現金淨額分別為154.8百萬美元、115.4百萬美元、110.8百萬美元、59.1百萬美元及79.6百萬美元。我們無法保證我們未來會實現正現金流。持續經營業務成本可能會進一步減少我們的現金頭寸，而經營活動產生的現金流出淨額增加可能會通過減少經營及業務擴張可用現金金額對我們的經營產生不利影響。未能從經營活動中產生正現金流可能會對我們以合理條款為業務籌集資金的能力產生不利影響，甚至可能導致無法籌集資金，亦可能降低我們的客戶、OEM合作夥伴、供應商或其他各方與我們進行交易的意願，並對我們的長期經營存續能力造成其他不利影響。

我們的業務將需要大量的資本開支以支持我們的增長。例如，我們預計將繼續產生大量資本開支，主要用於維護、升級及擴大我們的自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊，從而服務我們的用戶並保持競爭力。隨著車隊老化，我們需定期投入資本開支以維持我們的服務水平。此外，競爭環境的不斷變化或自動駕駛技術的任何重大進步可能要求我們投入大量資金用於設備升級或產能擴充，以保持競爭力。倘我們無法為任何此類投資提供資金或未能投資於新車，我們的業務、財務狀況或經營業績可能會受到重大不利影響。我們未來的流動性及進行額外資本投資的能力將主要取決於我們能否維持經營活動產生的充足現金及獲得充足外部融資。概不能保證我們將能夠獲得股權融資或其他融資來源。

此外，我們於過往產生淨虧損。截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們分別產生淨虧損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，且截至2022年及2023年12月31日，我們的總股東虧絀分別為539.6百萬美元及666.1百萬美元。重大虧損主要由於為業務增長而進行的投資，包括新技術研發及現有技術改進、新解決方案功能的開發及推出、自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務規模的擴大、現有及新市場的擴張、銷售及營銷力度的加強以及商業化進程的持續投入。隨著業務規模不斷擴大及發展，我們預計該等成本及投資將增加並呈現波動。我們亦預計會產生額外一般及行政開支以及合規成本。該等支出可能會使我們難以實現盈利，且我們無法預測我們能否在短期內實現盈利或根本無法實現盈利。此外，實際發生的成本可能超出我們的預期，且投資可能不能取得成功，從而導致無法產生足夠的收入及現金流，或根本不能產生收入及現金流。

我們從第三方供應商採購用於生產自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊的關鍵材料及部件，其中可能涉及若干風險及問題。如果其中一名或多名第三方供應商無法運營、產能受限或運營中斷，我們的業務、經營業績或財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們從第三方供應商採購搭載我們的自動駕駛技術的自動駕駛車輛（包括自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊）所用的若干關鍵部件。該等部件包括激光雷達、高清攝像頭、雷達、芯片、傳感器、GNSS/IMU及計算平台。我們的工程師基於從該等供應商採購的部件（如傳感器融合模塊及計算系統）定制及開發硬件解決方案，將高性能部件與我們的專有軟件整合，形成一個集成系統。由於我們對該等關鍵部件的質量、生產良率、開發進度、性能優化及交付時間表的控制有限，我們的供應商在設計、製造、組裝或測試過程中遇到的延遲或其他問題可能會對我們的業務運營產生負面影響。

我們面臨該等部件供應短缺及交貨時間長，以及我們的供應商停止生產或修改我們的硬件解決方案所用的部件等風險。此外，我們與第三方供應商簽訂的大多數協議均為非獨家性質。我們的供應商可能會將更多的資源分配給其他公司，包括我們的競爭對手。未來我們可能遭遇特定關鍵部件及材料的短缺及價格波動問題，且該等部件的可用性及定價的可預測性可能有限。倘發生部件短缺、供應中斷或該等部件供應商大幅調價，對於獨家或有限來源的部件，我們可能無法及時（或根本無法）開發替代供應來源。開發該等部件的替代供應來源可能面臨難度大、耗時久及成本高等問題，且我們可能無法以我們可接受的條款採購該等部件，或者根本無法採購該等部件，這可能會影響我們滿足業務需求、或以具成本效益的方式維持及擴大我們的自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊。任何零部件供應中斷或延遲，或無法在合理時間內以可接受價格從替代來源獲得該等零部件，都將對我們按計劃交付集成硬件解決方案的能力產生不利影響。這可能會對我們與客戶、業務合作夥伴及乘客的關係產生不利影響，並可能導致自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊運營擴張計劃延遲。即使我們能夠將增加的部件成本轉嫁給我們的客戶，其間的時間差仍會迫使我們先期承擔額外成本。若我們無法按時足量採購所需部件，我們將難以滿足用戶需求，這可能導致用戶轉而選擇競爭對手的服務。

未能持續吸引新客戶並挽留現有客戶、有效管理客戶合作關係或提升客戶對我們解決方案的依賴度或將對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

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。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。鑒於我們尚處於商業化發展早期階段，在從技術研發向商業化轉型過程中，過往收入主要來源於少量客戶群體。於2022年、2023年及2024年各年度以及截至2025年6月30日止六個月，來自前三大客戶的收入合計分別佔我們收入的58.7%、66.9%、56.9%及63.9%。於2022年、2023年及2024年各年度以及截至2025年6月30日止六個月，其中一名客戶位列前三大客戶。隨著我們通過實施市場戰略持續推進自動駕駛技術商業化，客戶結構可能持續發生重大變化，因此我們預計收入來源將不斷擴大，從而實現客戶基礎與結構的多元化，但無

法保證我們一定能達成該目標。此外，若我們無法維持現有客戶關係、持續吸引新客戶，或客戶或乘客因任何原因減少對我們解決方案的使用，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們的解決方案在實施與驗證過程中可能週期漫長且存在不可預測性，同時面臨合同終止、項目延期、供應鏈短缺或解決方案實施失敗等風險。

我們的自動駕駛解決方案技術複雜，專為高安全標準的應用場景設計。根據自動駕駛解決方案的技術複雜程度不同，其實施與驗證過程可能週期漫長且存在不可預測性。因此，我們通常需要在產生收入前投入大量資源，這對我們預測經營業績及管理業務運營的能力構成風險。除商業化前需要大量前期投入外，合作夥伴可能因內部戰略調整或其他不可控原因取消或推遲解決方案的實施，這可能對我們的業務及財務表現造成不利影響。

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。

我們認為，我們對客戶服務及支持的關注對於吸引新用戶、留住現有用戶及發展業務至關重要。然而，我們的用戶服務經驗有限，且未來可能因為預算限制及員工流失等原因導致我們的客戶服務團隊無法保持高標準，這可能會對我們的聲譽以及留住及吸引用戶的能力產生不利影響。

我們借助第三方雲基礎設施服務商開展業務運營。若該等第三方服務商出現運營中斷、服務容量限制或干擾我們使用的情況，均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們的研發工作及日常運營高度依賴於雲基礎設施，包括第三方服務商運營的雲基礎設施。我們與各市場的當地第三方服務商開展合作。在該等司法管轄區收集的任何用戶或非用戶數據均按照適用的當地法律法規在各服務商本地設施內進行存儲及維護。我們對該等雲基礎設施的運營並無控制權，或在有些情況下僅擁有有限控制權。若雲基礎設施容量受限，可能阻礙我們吸納新客戶或拓展現有客戶使用規模，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。此外，網絡攻擊、自然災害、火災、洪水、嚴重風暴、地震、電力中斷、傳染病爆發、電信故障、恐怖主義或其他襲擊、地緣政治衝突、實體安全威脅或其他我們無法控制的事件導致影響我們使用的雲

基礎設施的任何事件可能會對我們平台基於雲的部分產生負面影響。因上述任何原因造成雲基礎設施長時間中斷將對我們服務客戶及合作夥伴的能力產生負面影響，並可能損害我們在現有及潛在客戶和合作夥伴中的聲譽，使我們承擔責任，導致我們失去客戶及合作夥伴或以其他方式損害我們的業務。我們還可能因使用替代服務商或為損壞我們使用的第三方託管服務事件而採取的準備或應對措施而產生重大成本。倘雲基礎設施服務協議終止、服務失效、我們使用的服務或功能被取消、互聯網服務提供商連接中斷或該等設施遭到損壞，我們可能會遇到系統及服務訪問中斷，以及在安排或創建新設施及服務或重構服務以部署到不同的雲基礎設施服務提供商時遇到重大延誤並產生額外費用，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們可能沒有足夠的計算資源、傳輸帶寬及存儲空間，這可能會導致業務中斷，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

我們的業務部分依賴於第三方電信網絡提供商提供的傳輸帶寬、對容納我們服務器的數據中心的訪問及其他計算資源。我們無法保證已為客戶及合作夥伴對帶寬及數據中心需求的意外增長做好充分準備。我們使用的帶寬及數據中心可能因多種原因而無法使用，包括服務中斷、支付糾紛、網絡供應商停業、自然災害、實施網絡流量限制或政府採用影響網絡運營的法規。該等帶寬供應商可能不願意以公平的市場價格向我們出售足夠的傳輸帶寬，甚或根本無意出售。當市場力量集中在一個或幾個主要網絡上時，該風險就會加劇。我們亦可能無法以足夠快的速度擴大容量，以反映不斷增長的流量或安全需求。未能部署我們所需的容量可能會導致我們向客戶提供的服務減少或中斷，並最終失去該等客戶，進而對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景產生重大不利影響。

我們需要大量的資金來支持我們的運營及發展。若我們不能以可接受的條款獲得足夠的資金，我們的業務、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。

我們的自動駕駛技術及解決方案的開發及商業化屬於資本密集型。我們的運營、研發、L4自動駕駛車輛的大規模生產及部署以及持續增長都需要大量的資金及資源。尤其是，我們預計將產生大量並可能不斷增加的研發成本。有關投資可能需要很長時間才能產生回報，或根本不會產生回報。

截至目前，我們的運營資金主要來源於發行股本證券。我們將需要籌集額外的資金，以繼續資助我們的研發及商業化活動，並改善我們的流動性狀況。我們獲得必要融資以執行業務計劃的能力取決於多項因素，包括一般市場波動、我們的財務狀況、投資者對我們業務計劃的接受程度、監管要求以及我們的自動駕駛技術的成功開發。該等因素可能使有關融資的時間、金額、條款及條件對我們失去吸引力或無法獲得。

我們可能通過發行股本證券、股本掛鉤證券或債務證券籌集所需額外資金。若通過發行股本證券或股本掛鉤證券籌集額外資金，股東的股權可能經歷嚴重的稀釋；若通過債務融資，我們可能會受到限制性契約的約束，從而限制我們未來開展業務活動的靈活性。金融機構向我們提供貸款時可能要求我們提供第三方擔保及股權質押等信用增強措施。我們不能保證能夠在需要時以有吸引力的條款獲得額外的資金，或者根本無法獲得資金。如果我們不能在需要的時候籌集到額外的資金，我們的財務狀況、經營業績、業務及前景可能會受到重大不利影響。

我們的自動駕駛車輛的單位經濟效益可能不及預期，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們的業務模式部分基於我們對自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務單位經濟效益的未來預期及假設，因為與人類駕駛員相關的勞動力成本大部分從整體成本結構中剔除，且每輛車可延長運行時間。該等假設存在不確定性，我們可能由於諸多原因無法實現預期的單位經濟效益，包括但不限於硬件成本、與自動駕駛車輛生產及運營相關的其他固定及可變成本、自動駕駛車輛的使用壽命、車輛利用率以及產品及服務定價。為管理硬件成本，我們須為傳感器、計算機及整車設計具有成本效益的工程方案、實現足夠的規模，並持續進行軟件升級。此外，我們須持續推進其他成本優化措施，包括維護成本及保險成本。這需要我們與業務夥伴及供應商進行重要的協調。預期充分的成本管理可能無法實現，或者根本不會實現，這將對我們的業務前景產生重大不利影響。

自動駕駛技術及解決方案是新興的市場產物，合適的定價仍在進行市場評估。截至目前，我們尚未開始自動駕駛出行及自動駕駛卡車車隊的大規模量產，現正與合作夥伴基於市場策略共同探索推進量產。此外，競爭加劇可能導致定價承壓及利潤率降低，並可能阻礙我們增加收入的能力或導致我們失去市場份額，任何一種情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。任何該等或其他經濟相關因素的不利變化（其中許多因素我們無法控制）可能對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們經營業務所在司法管轄區的自動駕駛行業相關法律法規仍在不斷發展並可能變動，而該等法律法規的變動可能對我們造成重大不利影響。

我們從事的自動駕駛行業受到與我們運營所在司法管轄區的法律法規相關的重大不確定性的影響。規管自動駕駛行業的法律法規相對較新且不斷發展，其解釋及執行涉及重大不確定性。因此，在某些情況下，我們可能難以確定何種行為或不作為可能被視為違反適用法律法規，此外，我們無法向閣下保證我們已或將能夠一直遵守所有適用的法律。因此，我們可能面臨政府調查、主管部門責令整改、行政處罰或其他法律訴訟的風險，這可能對我們的業務擴展及持續增長能力產生不利影響。

例如，我們於2021年10月遭遇一起事故，一輛持有無人駕駛許可證的車輛在加州弗里蒙特變換車道時撞上了道路中央分隔帶和交通標誌。該事故未造成人員傷亡，亦無涉及第三方。經內部調查後，我們認為此事件是由軟件故障引起的，因此我們更正了該軟件，然後集成到三輛車中。應美國國家公路交通安全局要求，我們隨後提交了召回通知。針對此次事故及我們的召回通知，美國國家公路交通安全局啟動審查，加州機動車管理局暫停我們的無人駕駛測試許可證。美國國家公路交通安全局於2025年1月16日結束審查，我們截至最後可行日期並未收到美國國家公路交通安全局的進一步詢問、通知或調查。另外，於2022年5月，加州機動車管理局以若干測試司機的資格審查存在缺失為由，撤銷我們的加州自動駕駛車輛測試(AVT)有駕人許可證。2022年8月，我們其後的再次申請因類似問題被拒。經內部審查後，我們實施加強的合規措施，包括強制性駕駛培訓、加強審核程序及人事行動。該許可證已於2022年12月成功恢復，並於2024年10月續期，截至最後可行日期仍然有效。

此外，規管中國自動駕駛行業的監管框架一直在不斷變化。有關更多資料，請參閱「監管概覽－中國法規－有關自動駕駛的法規」。現行及新出台的自動駕駛行業相關的中國法律法規及政策在解釋與執行層面存在不確定性，這可能對我們的業務產生影響。例如，倘監管機構要求我們自行而非依賴第三方獲得有關許可或就與第三方的合作獲得有關批准，則我們與第三方合作開展業務可能受許可、批准或其他監管要求限制。若中國監管機構認為我們在並無必要許可證或批准，或未能完全符合監管要求的情況下經營業務，有關機構可能施加各種制裁，包括罰款、沒收收入、吊銷營業執照、終止我們的相關業務、調整我們目前的業務以及限制我們受影響的業務領域。中國監管機構的任何該等行動均可能對我們的業務及經營業績產生不利影響。

我們可能會承擔產品責任，被迫進行產品召回或其他行動，或涉及交通事故或其他事件，這可能會對我們的品牌形象、財務狀況、經營業績及增長前景產生不利影響。

我們的車輛域控制器產品或自動駕駛技術通常存在導致重大傷害（包括起火或死亡）的風險。我們亦會從多家供應商採購部件並用於我們的自動駕駛出租車及自動駕駛卡車，而該等部件可能會出現自然老化等常見問題。例如，我們的一輛自動駕駛車輛於2025年5月中旬在道路上檢測到異常情況，觸發其冗餘系統，啟動了汽車緊急停車並打開了危險警示燈。我們的現場操作人員在接到應急響應中心的通知後立即趕到現場，發現了煙霧，現場升級為明火。現場操作人員與當地消防部門協調採取遏制措施，安全解決了事故。此次事故中，車上並無乘客，沒有與其他道路使用者發生碰撞，亦無造成人員傷亡。此外，若我們的產品或技術涉及事故並造成乘客傷害，我們可能會遭到索賠。倘我們的車輛域控制器產品或搭載我們技術的自動駕駛車輛出現任何故障或缺陷，我們可能須承擔損害賠償及法律索賠責任。此外，解決此類問題（可能包括產品召回）可能產生巨額成本。任何涉及產品或技術感知質量以及搭載我們技術的車輛的感知安全性相關的負面報道均可能影響我們的品牌形象、合作夥伴及終端客戶需求，並可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。此外，責任索賠可能引發集體訴訟等法律訴訟，該類訴訟成本高昂、耗時長久且會分散管理層注意力，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們或合作夥伴的任何產品召回均可能導致負面報道，損害我們的品牌聲譽，並可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。我們過去曾啟動召回，倘未來我們的任何產品或搭載我們的自動駕駛技術的車輛被證實存在缺陷或不符合中國及世界其他地區適用的機動車安全標準，我們仍可能自願或非自願地啟動召回程序。此類召回涉及大量費用、分散管理層精力並佔用其他資源，這可能對我們在目標市場的品牌形象以及業務、前景、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

隨著我們技術的商業化推進，我們可能需要投保特定保險，但該類保險的承保規模或條款條件可能無法滿足我們預期的經濟效益需求。此外，我們已投保的險種可能保額不足或無法覆蓋所有風險情形。同樣，我們的合作夥伴可能因相關事故面臨索賠，進而對我們提起法律訴訟以追究責任。上述任何情形均可能對我們的品牌、與合作夥伴的關係、業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響。

未能充分獲取、維護、執行及保護我們的知識產權和其他專有權利可能會削弱我們的競爭地位，並可能對我們的業務、前景、經營業績或財務狀況產生重大不利影響。

我們依賴專有技術，並依賴我們保護該等技術的能力。特別是，我們的成功取決於我們獲取、維護、執行及保護我們根據中國、美國及其他司法管轄區的知識產權法律開發的品牌、商標、專利、域名、版權、商業機密、專有技術、保密資料、專有軟件及其他專有方法和技術（無論是否註冊）的能力，以便我們能夠阻止他人使用我們的發明及專有信息。然而，儘管我們努力獲取、維護、執行及保護我們的知識產權及專有信息，但無法保證該等努力將足以防止我們的保密資料、知識產權或技術被未經授權使用，或防止我們的競爭對手或其他第三方通過無意或故意複製、逆向工程或以其他方式獲取及使用我們的技術、解決方案或專有信息。知識產權通常具有地域性，由於當地法律、當地備案或其他原因，我們在我們開展業務的若干司法管轄區可能無法獲得保護（例如與專利或商標有關的保護）。監控未經授權使用及披露我們的知識產權、專有技術或專有信息可能難度大且成本高昂，且我們無法確定我們所採取的措施將防止我們的知識產權或專有信息被盜用或侵犯。

我們無法確定我們是否為就某項發明提交專利申請的第一方。倘另一方已提交與我們相同主題的專利申請，且該申請相對我們的專利申請具有優先權，則我們的專利申請可能會因缺乏新穎性或創造性而被駁回或宣告無效。此外，我們的知識產權可能受到競爭對手或其他第三方的質疑，這可能導致法院或政府機構宣佈我們的專利無效、範圍縮小或無法執行。由於技術變革迅速，我們無法保證我們所有的創新解決方案及專有技術將及時或以具有成本效益的方式獲得專利，或者根本無法獲得專利。而且，我們的競爭對手或其他第三方可能會反對我們的商標申請、尋求使我們的商標無效或以其他方式質疑我們對商標的使用，這可能代價高昂並可能對我們維持就特定商標獲得商譽的能力造成不利影響。此外，如果我們失去使用我們的域名www.pony.ai的能力，無論是由於商標主張、未能重續適用註冊還是任何其他原因，我們可能被迫以新域名營銷我們的產品，這可能對我們造成重大損害或產生重大開支。未能充分獲取、維護、執行及保護我們的知識產權可能導致競爭對手提供相同、類似或更優的產品或品牌，進而可能導致我們的競爭優勢喪失及收入減少或牽涉耗時及／或費用高昂的訴訟，這將對我們的業務、市場份額、前景、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們通常為獲取、維護、保護及執行我們的知識產權及專有信息（包括防止第三方未經授權使用）而採取的措施可能因多種原因而無效。

例如，我們的專利申請可能不獲批准，或我們可能並非最先提交若干發明申請。即使專利獲發佈，其範圍也可能受到限制、受到質疑或到期，從而使競爭對手得以使用類似技術。此外，與僱員、承包商或合作夥伴簽訂的保密及不披露協議可能遭違反，協議期限可能受限或不足以防止專有信息在未經授權的情況下披露或使用。我們的商業機密亦可能通過其他方式為人所知或由第三方獨立開發。此外，競爭對手可能會規避或繞過我們的專利，而執行權利的成本或複雜性在若干情況下可能會使執行變得不切實際。

第三方可能試圖對我們的專利、商標、版權、商業機密或其他知識產權或上述任何一項申請提出無效宣告，倘成功，可能允許我們的競爭對手或其他第三方開發及商業化與我們的產品及技術相同、相似或更優的產品及技術。

我們執行知識產權的努力可能會受到攻擊我們知識產權的有效性及可強制執行性，或指控我們侵犯、盜用或以其他方式違犯反申索人自身知識產權的抗辯、反申索及反訴的損害。我們的任何專利、商業機密、版權、商標或其他知識產權均可能受到他人的質疑或通過行政程序或訴訟而宣告無效。我們無法保證我們將在有關訴訟中勝訴。此外，我們被視為商業機密的專有方法及技術可能被洩露或以其他方式提供給我們的競爭對手或其他第三方，或被我們的競爭對手或其他第三方獨立發現，在該等情況下，我們將無法對有關方主張任何商業機密權利。為執行及確定我們的商業機密範圍可能需要進行昂貴且耗時的訴訟，未能獲得或維持對我們專有信息的保護可能會對我們的競爭商業地位產生不利影響。倘我們的員工、顧問、承包商及其他第三方在為我們工作的過程中使用他人擁有的知識產權，則可能會對相關或由此產生的專有技術及發明的權利產生爭議。

概不保證我們保護我們的知識產權及專有權利的特定方法，包括關於何時提交專利申請及商標申請的商業決策，將足以保護我們的業務，也無法保證我們的競爭對手不會獨立開發類似或更先進的技術。監控未經授權使用及披露我們的專有技術或保密資料可能較為困難及成本高昂。倘我們未能充分保護及執行我們的知識產權及專有權利，我們的競爭對手可能會獲得我們的技術，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們可能因涉嫌侵犯、盜用或其他違反第三方專有技術或其他知識產權的行為而面臨訴訟，該等訴訟不僅耗時長久且成本高昂，並可能導致重大法律責任，或要求我們停止使用相關技術或其他知識產權，這可能會損害我們的業務、財務狀況、經營業績及聲譽。

我們無法確定我們的業務開展不會侵犯或盜用第三方知識產權或專有權利。第三方（包括我們目前和未來的競爭對手）可能持有或獲得自動駕駛技術或其他相關技術相關的專利、商標或其他專有權利，從而阻止、限制或干擾我們生產、使用、開發或銷售我們的解決方案的能力，這可能會影響我們的業務運營。我們可能不時收到專利或商標持有人有關我們是否侵犯彼等的知識產權或其他專有權利的詢問及／或要求法院聲明第三方專利及商標持有人並無侵犯我們的知識產權，及／或我們的註冊商標或專利申請可能因其與第三方擁有的若干現有註冊商標或專利相似而被拒絕。我們在推出新產品、品牌或服務前，可能未能及時進行技術自由實施檢索或侵權風險檢索。任何訴訟或索賠，無論成功與否，均可能產生大量費用並導致資源及管理層注意力轉移。若被認定已侵犯第三方知識產權或專有權利，我們可能須採取可能會對我們的業務產生重大不利影響的措施。該等措施可能包括停止銷售、使用或整合受影響技術；支付巨額損害賠償；向權利持有人獲取許可（該許可可能無法以合理商業條款獲得或根本無法獲得）；或重新設計我們的產品或技術。

我們亦從第三方獲得知識產權許可，包括與商業夥伴關係及合作協議有關的知識產權，但我們可能面臨第三方聲稱我們使用有關許可知識產權侵犯彼等權利的索賠。在此情況下，我們可能根據與許可方簽訂的許可合同向許可方尋求賠償。然而，我們的賠償權利可能無法獲得或不足以彌補我們的成本及損失，具體取決於我們對技術的使用、我們是否選擇保留對訴訟的主導權及其他因素。

我們在業務中使用部分開放源碼技術，這可能使我們遭遇信息安全漏洞，導致系統故障、錯誤及缺陷，或使我們面臨訴訟風險或若干不利條件。

我們在部分技術中使用開放源碼軟件。與第三方商業軟件相比，開放源碼軟件的使用及分銷存在更大風險，因為開放源碼許可方通常不會提供有關侵權索賠或代碼質量的支持、保證、彌償或其他合同保護。因此，我們無法保證該等開放源碼軟件的作者會持續維護更新代碼以解決安全風險，或者不會放棄進一步開發及維護。此外，有

關軟件的公開可用性可能使他人更容易危害我們的技術。許多與使用開放源碼軟件相關的風險無法消除，如果不能妥善解決，可能對我們的業務、知識產權以及系統、產品及服務的安全產生負面影響。由於我們的系統依賴於其使用的開放源碼軟件的成功運行，有關開放源碼軟件中任何未被發現的錯誤或缺陷均可能阻止我們的系統或應用程序部署或損害其功能、延遲引入新解決方案、使我們的系統更容易受到數據洩露的影響、導致我們的系統、產品或服務失敗，並損害我們的聲譽。

部分開放源碼軟件許可證規定：若我們將開放源碼軟件與專有軟件一同分發、從開放源碼軟件開發專有代碼或與開放源碼軟件鏈接，則必須公開披露全部或部分專有源代碼及／或以不利條款或免費提供衍生作品。在部分情況下，這可能意味著我們必須免費發佈、許可或分發我們的專有軟件。雖然我們的目標是以無需披露專有軟件的源代碼並允許我們對產品收費的方式使用開放源碼軟件，但我們不能保證會成功。因此，我們可能面臨公開我們的代碼、停止對若干軟件收費、支付使用部分開放源代碼的版稅或替換我們的部分代碼的要求。若我們的專有源代碼發佈，競爭對手可能利用其開發相似或更優的產品，從而可能削弱我們的競爭優勢。

開放源碼許可證條款通常不明確，且很少有規範該等解釋的法律先例。因此，該等許可證有可能被詮釋為對我們提供或分銷產品及技術的能力施加無法預料的義務、條件或限制。將開放源碼軟件整合至其產品的公司過去曾面臨要求強制執行開放源碼許可證條款的索賠，以及聲稱將開放源碼軟件整合至其產品的所有權的索賠。因此，我們可能面臨有關方起訴，聲稱其對我們認為是開放源碼軟件的軟件擁有所有權，或是聲稱我們未遵守開放源碼許可證的條款及條件，而我們可能需要承擔高額的法律費用來應對有關指控。若我們被判定違反或未能完全遵守該等條款及條件，我們可能面臨侵權索賠或其他法律責任，或可能被強制要求以不具經濟可行性的條款向第三方獲取昂貴的許可證，以繼續提供我們的技術、對系統進行重新設計，或以源代碼形式公開我們的專有代碼，任何情形均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

遵守有關數據隱私、數據保護及信息安全的規定可能成本高昂且耗時，而我們可能面臨網絡攻擊、安全事故及數據洩露的風險，上述任何情況均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

我們極度依賴我們的技術基礎設施、IT系統、數據及其他設備和系統以開展我們幾乎所有的業務運營，從內部運營、研發活動到與我們的用戶、合作夥伴及供應商的溝通。在此過程中，我們的業務運營（包括自動駕駛解決方案）收集、存儲、傳輸及以其他方式處理來自車輛、用戶、員工、駕駛員及／或其他第三方的數據，其中可能涉及個人、機密、敏感或專有信息。像我們這樣的組織正日益面臨針對其網絡、系統及終端的多重攻擊，且鑒於我們收集、使用及存儲的數據性質，內部或外部個人或實體可能試圖突破我們的網絡安全，或我們的產品及解決方案，方式包括破壞或盜用我們的專有信息或用戶、合作夥伴、員工及供應商的信息，或中斷我們的解決方案。該等攻擊可能導致保密資料及知識產權洩露、產品缺陷、生產停工或數據（包括個人信息）洩露。該等網絡安全威脅及攻擊可能源自各種來源，包括來自個人、黑客團體及技術先進的組織，彼等未來可能試圖通過未經授權訪問、修改、篡改及使用我們的車輛、產品及系統，以(i)獲取控制權、(ii)更改功能、用戶界面及性能特徵，或(iii)獲取存儲於或由我們的車輛、產品及系統生成的數據，有關企圖甚至可能升級為針對雲服務及其他託管軟件的「大規模數據洩漏」。由於獲取未經授權訪問或破壞信息系統及網絡的技術手段不斷演變，且通常在對目標發起攻擊後才會被發現，即使我們採取法律要求的所有合理預防措施，我們亦可能無法預測該等攻擊或採取適當的預防措施，且我們可能無法及時意識到此類安全漏洞，這可能會加劇我們所遭受的任何損害。

無法保證我們防止未經授權訪問我們的產品、解決方案及系統的措施不會因有意或無意的不當行為而受到損害。例如，外部各方可能試圖以欺詐手段誘使我們的員工、服務提供商、客戶及／或乘客披露敏感資料，以獲取我們的數據、用戶或其他方的數據或賬戶，而我們存儲信息的限制訪問政策未必在所有情況下都行之有效。我們依賴員工、服務提供商及承包商妥善處理保密及敏感資料，包括個人資料，以安全可靠的方式（即不會使我們的網絡系統出現安全漏洞或數據丟失）調度我們的IT資源。任何數據安全事件，包括員工內部瀆職、未經授權訪問或使用、病毒或者針對我們或我們的服務提供商的類似漏洞或干擾，均可能導致保密或專有或個人資料丟失、我們的聲譽受損、客戶及／或乘客流失、收入減少、民事索賠及訴訟（包括集體訴訟）、監管調查、政府罰款、處罰及其他責任。

我們亦依賴第三方提供的系統，這亦可能出現安全漏洞或個人、保密或專有信息的未經授權訪問或披露。我們的系統及我們所依賴的第三方系統亦可能因以下原因遭受破壞或中斷，包括物理盜竊、火災、恐怖襲擊、自然災害、電力中斷、戰爭、通信故障、計算機病毒、計算機拒絕服務攻擊或服務降級攻擊、惡意軟件、勒索軟件、網絡釣魚攻擊、社會工程騙局、域名欺騙、內部盜竊或濫用或其他企圖損害我們產品、解決方案及系統的行為。

使用我們解決方案的第三方（包括客戶、乘客或合作夥伴）可能會遭遇成功的網絡攻擊、安全事件或服務中斷。有關事件，包括因第三方未能充分部署保護措施或更新解決方案而引發的事件（無論是否發生任何實際數據丟失或竊取）可能導致客戶及／或乘客對我們解決方案的安全性失去信心。針對我們產品及服務的網絡攻擊及其他安全事件可能進一步導致第三方索賠，指控我們的產品缺陷已對客戶及／或乘客造成損害。隨著產品及解決方案互聯程度不斷提高，這類風險進一步加劇，這不僅可能導致客戶、終端用戶及合作夥伴對我們產品及解決方案的安全性失去信心，亦可能導致我們承擔賠償義務、業務受損並產生相關費用、成本、開支、收入損失及其他對業務的潛在責任與損害。此外，若業內發生重大安全事故，即使我們未直接受到影響，我們現有及潛在客戶及／或乘客亦可能會對我們的系統、產品、解決方案及信息的安全性失去信任。此外，無論其真實性如何，關於我們的車輛、系統或數據遭遇未經授權訪問的報道，以及其他可能讓人認為我們的車輛、系統或數據能夠被「黑客入侵」的因素，均可能對我們的品牌及客戶對我們產品及解決方案的信心產生負面影響。

若因內部或外部因素（例如網絡攻擊）導致我們所依賴的服務器、網絡、IT基礎設施及數據處理系統出現任何錯誤、程序缺陷、安全漏洞、系統故障、服務中斷或未經授權的訪問，均可能減少對我們產品及服務的需求，損害我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績，並使我們承擔責任。

我們在一定程度上依賴於我們的服務器及第三方服務器、網絡、IT基礎設施（包括第三方雲基礎設施）及數據處理系統的穩定性能以提供我們的產品及解決方案，而我們的成功依賴於乘客能否隨時訪問我們的解決方案。該等服務器、網絡、資產或系統可能由於內部或外部因素而中斷，例如維護不當、基礎設施變更、硬件或軟件缺陷或服務器其他缺陷或故障、分佈式拒絕服務及其他網絡攻擊或針對我們或有關第三方的其他惡意攻擊或黑客攻擊、災難性事件、電力中斷、通信服務中斷、欺詐、軍事或政治衝突、恐怖襲擊、計算機病毒、勒索軟件、惡意軟件或人為錯誤，這可能造成潛在中斷，從而可能導致我們的服務長期中斷。我們已經歷並可能繼續不時面臨系統故障及其他事件或情況，該等情況可能中斷服務可用性或降低或影響我們的產品及解決方

案的速度或功能。輕微中斷亦可能導致無法挽回的新客戶流失。受影響的客戶及／或乘客可能就其損失向我們索賠，即使有關索賠不成功，處理過程亦將耗費我們大量時間及成本。此外，在有些情況下，我們可能無法在可接受的時間內確定該等性能問題的原因。如果我們的產品及解決方案出現長時間可用性中斷或可用性、速度或其他功能降低，可能會對我們的業務、品牌及聲譽產生不利影響，並可能導致使用我們產品及解決方案的新客戶及／或乘客減少。

我們無法保證我們或第三方供應商的信息系統能完全抵禦第三方入侵、病毒、黑客攻擊、信息或數據竊取或其他類似威脅，任何繞過我們或第三方供應商的信息安全系統造成安全漏洞的網絡攻擊都可能導致我們的業務系統出現重大中斷或業務信息丟失。例如，我們在各市場與當地第三方供應商打交道。在該等司法管轄區收集的任何用戶或非用戶數據均按照適用的當地法律法規在各服務提供商本地設施內進行存儲及維護。由於我們無法控制第三方供應商提供的雲服務，故可能存在該等服務不可靠的風險。如果第三方供應商違反與我們簽訂的服務協議或相關規定，我們可能會花費額外成本及時間監督彼等的工作，且我們可能須對其不當行為負責，並面臨用戶索賠。任何此類事件都可能對我們的業務產生重大不利影響，除非且直至我們使用備份信息完成恢復。有關中斷可能導致負面報道、我們的產品及解決方案的市場接受度下降或延遲、競爭地位喪失、客戶留存率降低、或面臨客戶及／或乘客就其遭受的損失或數據（包括根據適用的數據保護法我們可能承擔責任的個人信息）的丟失、破壞或遭未經授權使用或訪問而提出的索賠。在此情況下，我們可能需要投入額外資源以終止相關事件、減輕事件連帶責任、向受影響的監管機構及個人發出通知、更換受損系統或資產、應對法律訴訟並對客戶或乘客進行賠償。此外，我們的災難恢復計劃可能不足以應對所有潛在情況。因此，我們的聲譽及品牌可能受到損害，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到不利影響。

最後，由於我們的服務包含精密複雜的技術，相關技術及軟件現在或將來可能存在未被發現的錯誤、漏洞或缺陷，其中部分可能只有在代碼發佈後才會被發現。我們的產品或解決方案中的任何錯誤、漏洞或缺陷、系統或控制故障、網絡安全事件、數據安全漏洞或對我們或我們業務合作夥伴的安全攻擊或破壞，均可能導致我們的客戶、乘客或員工的信息丟失、被盜或無法訪問、被未經授權訪問或不當使用或披露，並可能導致政府或監管行動，包括罰款或處罰、訴訟、以及財務及法律風險，這可能嚴重損害我們的聲譽、品牌及業務，並削弱我們吸引及留住用戶及客戶的能力。

遵守各司法管轄區有關網絡安全、信息安全、隱私及數據保護方面不斷變化的法律法規以及其他相關法律及規定可能成本高昂，並迫使我們對自身的業務作出不利的改變。任何未遵守或被認為未遵守該等法律法規均可能導致負面報道、法律及監管訴訟、業務運營暫停或中斷、罰款、運營成本增加、整改費用、彌償開支或以其他方式損害我們的業務。

由於我們的解決方案、產品及服務可能涉及獲取敏感、機密或個人信息，因此我們須遵守與該等信息安全及隱私相關的法律法規，包括對個人信息收集、使用、存儲及其他處理的限制，以及採取措施保護有關信息免遭不當披露、竊取或篡改的要求。有關適用於我們的中國、美國及歐洲相關法律法規，請參閱「監管概覽」。許多司法管轄區有關數據隱私及安全問題的監管和法律框架正在不斷演變和發展，並可能不時發生重大變化，包括可能導致不同司法管轄區之間存在衝突規定的變化。詮釋及實施標準以及執法慣例同樣處於不斷變化的狀態，且在可預見的未來可能仍存在不確定性。因此，我們可能無法在全球範圍內全面評估我們的合規責任範圍和程度，且可能需要就不斷變化的適用數據隱私及安全法律、法規及標準進一步提高我們的合規性。此外，該等法律、法規及標準可能會隨著時間推移及因司法管轄區的不同而有不同的詮釋及應用，且其詮釋及應用方式可能與我們的現有慣例不一致且有關方式可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

例如，我們無法保證我們已實施的匿名化措施將完全符合不斷變化的所有適用監管要求。任何未能遵守我們運營所在司法管轄區日益增加的數據保護法律，聲稱或指控我們違反法規、政策、合約條文、行業標準或其他規定，以及對我們在個人信息、生物識別信息或其他隱私相關事項的收集、使用、存儲、保留、傳輸、披露、安全及其他處理方面的擔憂（包括來自我們的客戶及／或乘客、員工及與我們開展業務的第三方的擔憂），即使缺乏根據，亦可能導致政府機構的罰款、調查或訴訟，以及私人索賠及訴訟（包括集體訴訟），其中任何一項均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響，損害我們的聲譽及品牌，並可能令我們股份的價格大幅下跌。

就我們的商業安排而言，我們及交易對手（包括業務合作夥伴及外部服務供應商）可能須承擔處理個人信息相關的合約義務。即使我們認為我們和交易對手根據該等協議採取的行為在重大方面遵守所有有關數據隱私或安全的適用法律、法規、準則、認證及命令，但我們或交易對手可能需要提高合規性。如果我們的作為或不作為導致被指控或實際未能遵守有關數據隱私或安全的適用法律、法規、準則、認證及命令，我們可能會招致法律責任。即使我們盡力在有關協議中納入彌償保證條文或其他保護舉措以減輕交易對手作為或不作為產生的法律責任及損失，但我們並非一直能就該等保護舉措進行磋商，及即使我們可以磋商，概不保證交易對手會遵守該等規定，亦無法保證該等保護舉措將涵蓋我們所有法律責任及損失。

一般而言，關於我們或我們行業的有關我們或我們的第三方合作夥伴未能或被視為未能維護用戶數據安全或遵守該等現行或新訂隱私或數據安全法律、法規、政策、合同條文、行業標準及其他規定的負面報道，可能引致民事或監管責任，包括政府或數據保護部門的強制行動及調查、罰款、處罰、以某一方式責令我們停止運營、訴訟或負面報道，並可能需要我們投入大量資源為指控及申索進行抗辯。此外，用戶對數據隱私的認知與態度正在演變，且用戶對我們收集的數據範圍的擔憂可能對我們獲取數據及優化技術、產品及服務的能力產生不利影響。

截至最後可行日期，我們並未因任何嚴重不遵守或違反有關隱私及個人信息保護的適用中國法律及法規而存在任何已結案、待決或可能發生的重大索賠、調查或法律程序，我們亦未收到中國監管部門發出的網絡安全相關警告或處罰，或有關機構要求我們申報網絡安全審查的任何通知。然而，由於中國的該等法律法規相對較新，因此其解釋與實施仍存在不確定性。我們無法保證相關監管部門不會以對我們不利的方式解釋或實施相關法律或法規。此外，有關隱私、數據保護及信息安全的法律法規的任何變動，以及政府對有關法律法規的任何強制執行行動，均可能導致我們提供解決方案及服務的成本大幅增加、限制解決方案及服務的使用或採用，或要求對我們的運營作出若干變更。儘管我們提高對上述新法律法規的合規性，但我們可能被責令整改及終止任何被政府部門視為違法的行為，並可能面臨暫停服務、罰款、吊銷相關業務許可或營業執照以及其他政府處罰，進而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

除了政府監管外，隱私倡導者和行業組織已經且日後可能會提出自我監管標準，該等標準可能在法律或合同上適用於我們，或我們可以選擇遵守該等標準。此外，與明確而清晰的隱私通知相關的不斷發展的要求（包括在適當情況下獲得收集及處理個人信息的知情和明確同意）可能會阻止乘客同意對其個人信息的若干使用。

我們依賴高級管理團隊、技術工程師及若干其他主要員工的經驗和專業知識，任何高級管理人員或主要員工的損失，或無法及時物色及招聘高級管理人員及其他主要員工，均可能損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

我們的成功在很大程度上依賴於我們的高級管理人員及若干主要員工的持續服務。我們在業務戰略、研發、市場營銷、銷售、服務以及一般及行政職能方面依賴我們的高級管理人員及主要員工。我們的高級管理團隊或主要員工可能不時因高級管理或主要員工的聘用或離職而發生變化，這可能會擾亂我們的業務。我們未為任何高級管理層成員或任何其他員工購買關鍵人物保險。我們並未與高級管理人員或其他主要人員簽訂要求彼等在任何特定時期繼續為我們工作的僱傭協議，因此，彼等可以隨時終止與我們的僱傭關係。一名或多名高級管理人員或主要員工的流失可能會對我們的業務產生嚴重不利影響。

為執行我們的增長計劃，我們須吸引及留住高素質人才。科技行業對該等人才的競爭非常激烈，尤其是對在人工智能以及設計和開發自動駕駛相關算法方面擁有豐富經驗的工程師的競爭。我們已經並預期將繼續面臨與招聘和挽留具備合適資歷的員工相關的困難。與我們爭奪經驗豐富人員的許多公司擁有比我們更多的資源，可為新員工提供更有吸引力的薪酬待遇。倘我們從競爭對手或其他公司僱傭員工，前僱主可能會試圖聲稱該等員工或本公司違反其法律義務，導致我們的時間及資源分散，並可能引發訴訟。此外，求職者及現有員工通常會考慮彼等所獲得的與其工作有關的股權激勵獎勵的價值。若股權獎勵價值縮水，可能會對我們招聘及挽留高技能員工的能力產生不利影響。若我們無法及時吸引新員工，或留住及激勵現有員工，我們可能無法及時將自動駕駛解決方案商業化並進行隨後的擴展，我們的業務及未來增長前景可能會受到不利影響。

我們的員工、顧問、獨立承包商、供應商及合作夥伴的不當行為或其他違規活動，包括未能遵守監管標準及要求，可能使我們面臨潛在的重大法律責任、聲譽受損及／或其他業務損害。

我們的許多員工在我們的技術開發、確保解決方案的安全性及可靠性及／或遵守相關法律法規方面發揮關鍵作用。我們的部分員工可獲得敏感資料及／或專有技術及專有知識。我們無法保證員工將始終遵守我們與知識產權、專有信息及商業機密有關的行為準則、協議、政策及程序，亦無法保證我們為發現及防止員工不當行為而採取的預防措施將始終有效。倘我們的任何員工從事任何不當行為、非法或可疑活動，包括但不限於盜用或洩露敏感客戶資料、專有信息或技術知識，我們及相關員工可能面臨法律索賠及責任，我們的聲譽及業務可能受到不利影響。

此外，儘管我們的政策要求可能參與知識產權或專有信息構思開發的員工、顧問及獨立承包商與我們簽署協議，將有關知識產權或專有信息轉讓予我們，但我們可能無法與實際上構思開發我們認為屬於我們的知識產權或專有信息的各方簽訂該等協議。知識產權的轉讓可能不會自動執行，或轉讓協議可能遭違反，而我們可能被迫向第三方提出索賠，或針對彼等可能向我們提出的索賠進行辯護，以確定我們認為屬於我們的知識產權或專有信息的所有權。此外，與我們簽訂協議的個人可能對第三方有在先或競爭性義務，因此與我們簽訂的協議可能無法有效確保我們對該個人開發的發明的所有權。倘發明轉讓的可執行性存在任何潛在不確定性，員工可能將其發明出售或授權給第三方，這可能會限制我們經營業務的能力並對我們的競爭業務地位產生不利影響。我們無法保證該等個人不會違反協議或洩露專有信息（包括我們的商業機密），我們亦不能保證將採取足夠的補救措施來彌補對機密及專有信息的任何後續損害或損失。主張商業機密遭非法披露或盜用的索賠難度大、成本高、耗時長，且結果無法預測。部分美國及海外法院對保護商業機密的意願較低。有關索賠可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

此外，即使員工已將有關發明的權利轉讓給我們，且員工已放棄獲得特許權使用費或其他補償的權利，我們仍可能需要向其支付貨幣報酬。

若我們的解決方案引發負面報道或安全等方面的擔憂，我們的品牌及聲譽可能會受到損害。未能維護、保護及提升我們的品牌可能會限制我們擴大或保留客戶基礎的能力，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們必須維護及提升我們的品牌形象，提高我們的自動駕駛技術及解決方案的市場認知度。品牌推廣的成功將取決於我們實現技術及解決方案的廣泛認可、吸引及留住客戶、保持現有市場地位的能力，及成功實現我們的技術及解決方案與競爭對手的差異化。該等工作需要大量開支，且隨著市場競爭日益激烈及我們向新市場擴張，我們預計有關開支將會增加。品牌推廣及思想領導力建設的投入未必能帶來收入增長。即使能帶來收入增長，有關收入可能不足以抵銷我們所產生的開支增幅。我們的品牌價值亦取決於我們提供安全可靠的解決方案的能力，以及以滿足客戶、合作夥伴及用戶期望的方式保護及使用其數據的能力。聲譽受損及品牌資產損失可能導致解決方案的需求減少，從而對我們未來的財務業績產生不利影響，同時我們需要投入額外的資源重建聲譽及恢復品牌價值，這可能導致股份的交易價格下降。

我們可能不時收到負面報道，包括關於本公司、我們的業務、董事及管理層、品牌、技術及解決方案、供應商或其他業務合作夥伴的負面互聯網及博客帖子、社交媒體平台或傳統媒體上的負面評級或評論。部分負面報道可能來自第三方的惡意騷擾或不公平競爭行為。我們甚至可能因有關第三方行為而受到政府或監管機構的調查，並可能需要花費大量時間及成本就有關第三方行為為自己辯護，且我們可能或根本無法在一段合理時間內確切反駁每一項指控。

我們可能收到客戶及乘客對我們的解決方案、定價和客戶支持的投訴。倘我們不能有效處理該等投訴，我們的品牌及聲譽可能受到影響，我們的客戶及乘客可能會對我們失去信心，從而可能減少或停止使用我們的解決方案。我們的成功在一定程度上取決於我們在現有及潛在客戶以及乘客獲取及分享信息的社交媒體渠道上獲得積極客戶反饋並最大限度地減少負面反饋的能力。若我們對解決方案採取的措施或所作出的變化引發用戶不滿，其網絡評論可能會對我們的品牌及聲譽產生負面影響。關於我們、我們的技術及解決方案的投訴或負面報道可能對我們吸引及挽留客戶及乘客的能力、我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們面臨與國際業務相關的風險，包括不利的監管、政治、貿易、稅收及勞動條件，這可能會損害我們的業務。

我們須遵守多個司法管轄區的法律及監管要求、同時面臨政治不確定性以及社會、環境及經濟條件變化等不可控因素，該等因素本身具有不可預測性。我們在該等司法管轄區的業務運營產生以下相關風險：確保我們的解決方案符合監管及安全要求；適應不同國家的駕駛行為、交通狀況、道路設計及基礎設施差異；設立當地運營單位；建立、配備人員及管理國外經營場所；管理國際業務運營及人員配置，以及隨之增加的運營成本、差旅及基礎設施成本；吸引本地客戶；有效定價；應對外國政府的稅收、法規及許可要求；合同權利的可執行性；保護主義或國家安全政策；遵守現行及未來出口管制與經濟制裁的複雜性；貿易限制、海關條例以及關稅及價格或外匯管制。如果我們無法有效應對，該等情況可能導致我們的成本上升、影響我們吸引及留住客戶的能力、耗費管理層大量精力，並損害我們的業務。

倘我們的業務發展計劃無效，我們的業務發展可能會受到負面影響。

我們已投資並計劃繼續投資於銷售及營銷活動，以推廣我們的品牌，並加深我們與合作夥伴、客戶及乘客的關係。我們的銷售及營銷活動可能無法獲得現有客戶及乘客的認可，亦可能無法如期吸引新客戶。不斷變化的營銷環境可能要求我們嘗試新營銷方法，以順應行業趨勢以及客戶及乘客偏好。若未能優化現有的營銷方法或未能以具有成本效益的方式引入新營銷方法，我們的市場份額將會減少。我們亦依賴眾多業務合作夥伴及自身的業務開發團隊吸引新客戶及乘客。若與該等中介機構的合作關係出現中斷，將影響業務推廣能力。因此，概不保證我們能夠收回該等銷售及營銷活動的成本，亦不能保證該等活動將有效吸引新客戶及用戶並保留現有客戶及用戶。

若我們無法就我們可能申請的全部或大部分政府補助、貸款、補貼、稅收優惠及其他激勵措施獲得或達成可接受的條款及條件，或將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們過往依據相關稅收優惠政策享受稅收優惠待遇。具體而言，我們位於北京、廣州、深圳及江蘇省的部分中國境內實體曾獲得「高新技術企業」認定。根據企業所得稅法對「高新技術企業」的稅收優惠政策，該等公司自獲認定為「高新技術企業」年度起

三年內減按15%的稅率徵收企業所得稅。有關稅收優惠政策存在變更或終止的可能。政府機構有權隨時減少、取消或終止我們的稅收優惠。因此，我們無法保證目前享有的稅收優惠將持續有效。若相關稅收優惠待遇出現中斷、減少或延遲，可能對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們亦已獲得可能非經常性的政府補助。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，我們分別收到及確認7.6百萬美元、7.1百萬美元、6.5百萬美元、1.3百萬美元及1.5百萬美元，計入綜合經營及全面虧損表的其他收入淨額。該等政府補助以往以人民幣形式由中國地方政府發放，主要是對我們推動技術進步及促進地方經濟發展所作貢獻的獎勵。該等補助通常根據當地現行法規政策按年度或項目進行評審，因此具有非經常性。因此，概不保證我們未來能持續獲得或受益於該等補助，亦難以預測未來補助金額。在若干情況下，我們需要滿足特定條件或履行合同義務後方能獲得政府補助。然而，無法保證我們能夠完全滿足該等條件或履行相關義務，且監管部門可能終止發放補助，或要求我們退還部分乃至全部已獲得的政府補助。因未能履行有關義務導致補助減少、取消或需要退還可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們已經並可能繼續根據股份激勵計劃授予以股份為基礎的獎勵，這可能導致我們以股份支付的薪酬開支增加。

我們於2016年11月採用一份購股權計劃（「2016年股份計劃」，已於2019年及2020年修訂）。我們採用基於公允價值的方法計算所有以股份為基礎的獎勵的薪酬成本，並按照美國公認會計原則於綜合經營及全面虧損表中確認相關費用。根據2016年股份計劃（經修訂）我們獲授權發行的最高股份總數為58,427,257股A類普通股。截至最後可行日期，合共1,807,171份購股權及9,516,944個受限制股份單位已根據有關計劃授出並發行在外。有關2016年股份計劃的詳情，請參閱「附錄四－法定及一般資料－D. 2016年股份計劃」。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，我們分別錄得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16.2百萬美元以股份支付的薪酬開支。截至2025年6月30日，與該等未歸屬期權及受限制股份單位相關的未確認以股份為基礎的付款總額分別為32,000美元及59.6百萬美元。隨著我們持續實施股權激勵，未來將產生額外的以股份支付的薪酬開支。我們認為，授予以股份支付的薪酬對於吸引及留住關鍵人員及僱員至關重要，我們未來將繼續向僱員授出以股份支付的薪酬。因此，與以股份支付的薪酬相關的開支可能會增加，這可能對我們的經營業績產生不利影響。

我們面臨與長期及短期投資的公允價值變動及相關估值不確定性有關的風險。

我們的長期及短期投資的公允價值波動可能會影響我們的經營業績。長期投資主要包括有價債務證券投資、被投資公司優先股債務投資、定期存款及存單，以及於若干私營公司的股權投資。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。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們的長期投資分別為80.7百萬美元、51.7百萬美元、130.8百萬美元及214.1百萬美元，我們的短期投資分別為261.6百萬美元、163.6百萬美元、209.0百萬美元及289.5百萬美元。

我們的短期投資面臨信貸風險，該等風險可能對其公允價值的變動淨值產生不利影響。超出我們控制範圍的因素可能對估值產生重大影響，進而影響其公允價值。此類因素包括但不限於整體經濟狀況、市場環境及監管環境等。對於非活躍市場交易的金融工具，其公允價值乃透過估值技術確定。該等估值技術會在可行情況下最大限度利用可觀察市場數據，並盡量減少對實體特定估計的依賴。我們的投資估值需運用若干判斷及估計，任何估計及假設的變動均可能導致我們投資公允價值的變動，繼而對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們面臨與租賃物業相關的若干風險。

根據中國法律，有關商品房租期的租賃協議須向當地建設（房地產）部門登記。截至2025年6月30日，我們於中國的14份租賃物業租賃協議尚未向中國相關監管部門登記。未能完成租賃協議登記備案不會影響租賃協議效力。然而，若租賃協議各方在收到中國相關監管部門通知後未能於規定期限內糾正該違規行為，則可能面臨罰款，每份未登記租約的罰款介乎人民幣1,000元至人民幣10,000元，具體金額由相關部門酌情決定。此外，截至最後可行日期，我們尚未根據中國法律就廣州一個用作車輛改裝的租賃車間的翻新及裝修工程取得必要的建設監管審批或完成消防備案。截至最後可行日期，該租賃車間的翻新及裝修工程已完成，且該租賃車間的場所已配備必要的設施、公用設施及消防安全措施，可供安全使用。未取得必要的建設監管審批或完成消防備案可能使我們面臨罰款、責令限期整改等法律制裁。截至最後可行日期，我們尚未因未登記相關租賃協議以及未能就翻新及裝修工程取得監管審批而受到重大處罰。有關詳情，請參閱「業務－物業」。

倘我們收到中國相關政府部門要求我們限期完成租賃協議登記及備案的通知卻未作出整改，可能面臨的最高行政罰款總額為人民幣140,000元。截至最後可行日期，我們未因租賃登記事宜受到相關主管部門的行政處罰，亦未收到中國相關政府部門的任何整改通知。

此外，出租方對租賃物業的產權缺陷可能對我們的使用權產生不利影響。截至2025年6月30日，就主要用作自動駕駛車輛的研究、測試和維護的三處租賃物業（總建築面積約27,512平方米），出租方未能提供證明其持有相關物業產權的文件。另外，截至2025年6月30日，主要用作辦公室及研發的一處租賃物業（總建築面積約2,945平方米）在我們訂立租賃協議前已被業主抵押，我們對該物業的租賃權可能無法對抗已登記的抵押權。截至最後可行日期，我們並不知悉第三方對我們使用該物業提出的任何質疑。然而，我們無法保證該租賃物業的產權未來不會遭到質疑。若聲稱其為抵押物業的業主或受益人的第三方，或監管部門對我們使用租賃物業的權利提出質疑，我們可能無法保障我們的租賃權益，且可能被責令遷離受影響物業，進而對我們的業務及財務狀況造成不利影響。

我們、我們的董事、管理層、僱員及股東以及彼等的聯屬人士可能面臨未決或潛在訴訟、待決裁決、行政處罰、罰款及負面報道，這些均可能對我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們過去不時面臨，且未來亦可能面臨競爭對手、個人或其他實體針對我們提起的訴訟，涉及知識產權、合同糾紛、勞資爭議及與在中國境內外開展業務經營相關的其他法律及行政處罰或罰款。我們所採取的法律行動結果有時未必總能取得成功或對我們有利。針對我們提起的訴訟可能引發負面報道，嚴重損害我們的聲譽，進而對我們擴大客戶及用戶基礎的能力產生不利影響。除相關費用外，訴訟管理及辯護以及相關賠償義務會極大分散管理層經營業務的精力。我們或需支付賠償金或以大額現金達成和解。若發生上述任何情形，均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績或流動性造成重大不利影響。此外，我們的董事、管理層、股東及僱員以及彼等的聯屬人士可能不時面臨有關商業、勞工、證券或其他事項的訴訟、監管調查、法律程序及／或負面報道，或因此承擔潛在責任與費用，這可能對我們的聲譽及經營業績產生不利影響。

我們向新地理區域及司法管轄區擴張涉及固有風險，這可能對我們的業務及經營業績造成不利影響。

我們向新地理區域及司法管轄區擴張涉及與該等新市場相關的新風險和挑戰，例如，在該等新地理區域及司法管轄區取得進行L4自動駕駛車輛試駕及進一步商業運營的許可。我們亦可能需要調整我們的定價政策以適應當地的經濟狀況。此外，我們向國際市場擴張需要我們及時有效地應對相關國家及地區市場狀況的快速變化。我們要成功在國際擴張，部分取決於我們在不同的法律、監管、經濟、環境、社會及政治條件下取得成功的能力，而我們幾乎無法控制有關條件。我們在新地理區域及司法管轄區的業務營運可能會受到當地法律、法規及政策的變化干擾。我們無法保證我們將能夠執行我們的商業策略，或我們的技術及服務將能在該等市場中取得成功。

我們過往在財務報告內部控制方面發現一項重大不足之處。倘我們財務報告內部控制方面存在其他重大不足之處，我們可能無法準確報告我們的經營業績，履行我們的報告義務或防止欺詐，而投資者信心以及我們股份的市場價格可能會受到重大不利影響。

在審計本招股章程所載於截至2022年12月31日及截至該日止年度的綜合財務報表過程中，我們發現在財務報告內部控制方面存在一項重大不足之處。根據美國公眾公司會計監督委員會制定的標準，「重大不足之處」是指財務報告內部控制中存在的一項或多項缺陷的組合，導致可能不能及時防止或發現年度或中期財務報表中的重大錯誤陳述。

已確定的重大不足之處涉及缺乏足夠就財務報告而言具備美國公認會計原則知識的專業人員，以致無法確保適當的財務報告符合美國公認會計原則及美國證券交易委員會的要求。我們及我們的獨立註冊會計師事務所均未對我們的內部控制進行全面評估以識別及報告我們在財務報告內部控制方面的重大不足之處及其他缺陷。倘我們已對財務報告內部控制進行正式評估，或倘我們的獨立註冊會計師事務所已對財務報告內部控制進行審計，可能會發現更多缺陷。我們已採取一系列措施來彌補我們已發現的重大缺陷。截至2023年12月31日，根據管理層對有關補救措施績效的評估，我們確定先前發現的重大缺陷已得到補救。請參閱「業務－風險管理及內部控制」。

作為美國一家上市公司，我們須遵守2002年《薩班斯－奧克斯利法案》。2002年《薩班斯－奧克斯利法案》第404條（「第404條」）規定，從截至2025年12月31日止財政年度的年度報告開始，我們須在我們有關20-F表格的年度報告中載入管理層關於財務報告內部控制有效性的報告。此外，一旦我們不再是《JOBS法案》中界定的「新興成長企業」，我們的獨立註冊會計師事務所必須對我們財務報告內部控制的有效性進行證明及出具報告。我們的管理層或會認為我們的財務報告內部控制缺乏效率。此外，即使管理層認為我們的財務報告內部控制有效，倘我們的獨立註冊會計師事務所在完成獨立測試後，對我們的財務報告內部控制或我們的控制記錄、設計、執行或審查水平不滿意，或倘其對相關要求的解釋與我們有所不同，則其可能出具保留意見報告。此外，於我們成為一家上市公司後，在可預見未來，我們的報告義務可能令我們的管理、經營及財務資源和系統承受重大壓力。我們可能無法及時完成評估測試及所規定的補救。

於記錄及測試我們的內部控制程序的過程中，為滿足第404條的要求，我們可能會發現我們財務報告內部控制的其他或更多重大不足之處或缺陷。此外，倘該等準則經不時修改、補充或修訂，我們或須部署更多資源來確保根據第404條對財務報告進行有效的內部控制。總體而言，未能遵循不斷變化的標準維持有效的內部控制環境可能導致我們的財務報表出現重大錯報，且無法履行我們的報告義務，這可能會導致投資者對我們已報告的財務資料失去信任。這可能進而限制我們進入資本市場，損害我們的經營業績，並導致我們的美國存託股份的交易價下跌。此外，財務報告內部控制方面的重大不足之處可能使我們面臨欺詐或濫用公司資產的風險增加，並使我們可能從我們上市的證券交易所中除牌，受到監管調查及民事或刑事制裁。我們亦可能須重述我們過往期間的財務報表。

我們的保險覆蓋範圍可能無法充分保障業務運營。

由於自動駕駛行業尚處於發展初期且持續快速發展，不斷變化的行業法律法規與標準導致責任界定困難，從而給我們帶來不確定性，增加法律與財務合規成本。該等法律法規及標準往往因條款不夠具體而存在多種解釋，且隨著監管機構出台新的指引，其實際應用可能持續演變。這或將使我們面臨日益增加的法律責任風險，而現有保險覆蓋範圍可能無法提供充分保障。

我們的解決方案用於自動駕駛，存在重大傷害（包括死亡）的風險。倘使用我們其中一種解決方案、產品或服務車輛發生事故，造成人員受傷或聲稱受傷或財產受損，我們可能會面臨索賠。我們投購的任何保險未必足夠或未必適用於所有情況。倘我們遭遇一次或多次此類事件，我們的保費可能會大幅增加或我們可能根本無法獲得保險。此外，倘無法按商業上合理的條款投保，或根本無法投保，我們可能需要自保。此外，立法者或政府機構可通過法律或採納法規限制使用自動駕駛技術或增加與其使用相關的責任。任何該等事件均可能對我們的品牌、與用戶的關係、經營業績或財務狀況產生不利影響。

我們面臨與自然災害、極端天氣狀況、健康流行病及其他災難性事件相關的風險，這可能導致業務運營嚴重中斷。

我們的設施或營運可能會受到我們無法控制的事件的不利影響，例如自然災害、戰爭、健康流行病及其他災難。我們無法保證任何備份系統將足以保護我們免受火災、水災、颱風、地震、電力中斷、電信故障、非法闖入、戰爭、暴動、恐怖襲擊或類似事件的影響，且現有的財產險及業務中斷險可能不足以全額彌補可能產生的任何損失。任何上述事件均可能導致中斷、系統癱瘓、系統故障或互聯網故障，這可能導致數據丟失或損壞或軟硬件故障，並對我們提供服務的能力產生不利影響。

整體商業及經濟形勢，以及汽車生態系統的整體風險（包括消費者需求），可能對汽車市場產生不利影響，從而導致我們的收入下滑。

中國汽車行業市場受到整體商業及經濟形勢、全球半導體芯片短缺及通脹壓力的影響。特別是全球半導體芯片不時短缺及通脹壓力引發的波動已經或可能導致對自動駕駛技術的需求下降。我們所追求的市場機遇尚處於發展的早期階段，故難以預測用戶對我們的技術及服務產品的需求或採用率及我們經營所在市場的未來增長。我們曾面臨全球芯片短缺，而這已導致芯片價格上漲，並促使芯片製造商在不同產業的客戶間更具選擇性地分配有限的芯片供應。由於短缺情況可能持續甚至惡化，我們可能無法以商業可接受的條款獲得足夠的芯片供應，甚至無法獲得芯片供應，從而可能導致我們的技術開發計劃及商業化戰略無法如預期以具成本效益的方式執行，進而對我們的業務、前景及經營業績造成不利影響。此外，由於全球需求、供應、地緣政治事件、物流及勞動力市場中斷，2022年全球通脹水平有所上升。

對我們的技術及服務產品的需求及採用通常是由我們的客戶自行決定的，且可能持續受到經濟及其他因素的負面趨勢的影響，包括我們的自動駕駛技術實現的利用率、技術運營區域的時機及廣度、消費者支出及偏好、利率及信貸可用性變化、消費者信心、燃料成本、燃料可用性、環境影響、政府激勵及監管要求以及政治動蕩（尤其是在能源產出國及增長型市場）。對經濟衰退、股市波動、通脹壓力、通貨膨脹及監管的擔憂可能會減少消費者需求，這可能會對汽車市場產生不利影響，從而減少我們的收入。此外，烏克蘭衝突及對俄羅斯實施的廣泛經濟制裁可能會抬高能源價格，擾亂全球市場，這可能會影響汽車生態系統。此外，汽車生產及銷售可能會受到我們的汽車OEM在應對具有挑戰性的經濟條件、勞資關係問題、監管要求、貿易協定及其他因素時持續運營的能力的影響；特別是，中國與歐盟以及中國與美國之間的貿易緊張局勢似乎增加了與該等市場相關的更高關稅及其他限制的風險。近期，美國提議對包括中國在內的多個國家的多種進口商品加徵多輪關稅，中國則以報復性關稅作為回應。詳情請見「一 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」。貿易政策導致的政治緊張局勢可能減少主要經濟體之間的貿易量、跨境投資、技術交流及其他經濟活動，從而對全球經濟狀況以及全球金融和股票市場的穩定造成重大不利影響。此外，地緣政治不確定性增加及進一步升級的可能性或會阻礙對中國發行人（包括我們）發行的證券的投資，並影響全球宏觀經濟環境。例如，據報導，美國政府或會考慮對在美國買賣中國證券施加進一步限制或禁止。雖然跨境貿易並非我們的主要業務，但任何該等地緣政治發展均可能對我們的整體財務表現及股份價格造成重大不利影響。中國和世界其他地區的汽車產量每年都有波動，有時波動較大，我們預計相關波動會引起對我們技術及服務產品需求的波動。該等因素中的任何重大不利變化均可能導致我們的汽車OEM客戶的汽車銷售及生產減少，並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們可能無法有效識別、推進及達成戰略聯盟、合作、投資或收購。即便成功實施，這些舉措亦可能分散管理層注意力，導致我們產生重大成本或經營困難、造成股東權益稀釋、擾亂我們的運營、並對我們的業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響。

我們可能會不時對潛在國內及國際收購、投資或聯盟候選人進行評估及討論。我們不能保證能夠物色到合適的戰略聯盟、投資或收購機會。即使我們確定合適的收購或投資目標，我們可能無法成功地就收購或投資的條款進行談判、無法為擬議的交易獲得融資，亦無法將相關業務整合至我們現有的業務及運營。此外，在完成收購或組建合資企業後，後續業務整合及發展需要管理層投入大量時間及精力以實現協同效應，這可能導致資源從我們現有業務轉移。我們無法保證我們能夠及時成功完成整合或實現協同效應，並實現該等收購或戰略聯盟的預期協同效應。此外，由於我們在僅持有少數股權的公司中的控制權有限，我們無法保證該等公司在其業務運營中將始終遵守適用法律法規。被投資方未遵守監管要求可能會對我們的聲譽及投資價值造成重大損害。此外，我們向新市場擴張可能會面臨特別複雜的問題，包括監管或其他方面。我們的戰略可能無法在當前市場之外成功實施。如果我們無法有效應對該等挑戰，我們執行收購作為長期戰略組成部分的能力將受到損害，這可能會對我們的增長產生不利影響。

對環境、社會及治理問題的日益關注可能會給我們帶來額外的成本或使我們面臨額外風險。未能遵守環境、社會及治理方面的法律法規可能使我們面臨處罰，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

各行業內公司正面臨日益嚴格的環境、社會及管治(ESG)政策的審查。投資者、貸款機構及其他市場參與者越來越注重ESG實踐，近年來亦越來越重視其投資影響及社會成本。對ESG日益增長的關注及行動呼籲資本方、投資者及貸款機構將其投資決策向具有公認ESG實踐的行業及企業傾斜。我們正在開發的自動駕駛技術具有安全效益。我們的自動駕駛技術旨在降低人為操作失誤帶來的道路風險，這是全球交通事故及傷亡的主要原因。通過路線優化、保持勻速行駛及避免緊急加速或剎車，我們設計的L4自動駕駛車輛比人類駕駛的汽車運行效率更高，有助於降低油耗及碳排放。儘管

我們不斷努力適應及遵守ESG相關標準，但我們可能無法始終滿足不斷變化的標準。無論法律要求與否，我們均可能被認為對日益增長的ESG問題關切回應不足。因此，我們可能會遭受聲譽損害，這將對我們未來的業務、財務狀況及經營業績產生負面影響。

本招股章程所載的市場機遇估計、市場增長預測可能被證明不準確，任何實際或被認為存在的準確性均可能損害我們的聲譽並對我們的業務產生負面影響。

本招股章程中所載的市場機遇估計及增長預測具有重大的不確定性，並基於可能被證明不準確的假設和估計。用於計算我們市場機遇的變量隨時間發生變化，且無法保證我們的市場機遇估計所涵蓋的任何特定數量或百分比的目標公司或終端用戶將購買我們的產品和服務，或為我們產生任何特定水平的收入。即使我們所競爭的市場滿足本招股章程中的規模估計和增長預測，我們的業務亦可能因各種原因無法增長，包括行業競爭等我們無法控制的原因。我們、聯席保薦人、聯席代表、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人及香港包銷商或參與全球發售的任何其他方均未獨立核實來自政府官方渠道的該等資料，亦不對其準確性進行陳述。該資料的收集方法可能有缺陷或無效，或者公佈的資料與市場慣例之間可能存在差異，這可能導致統計數據不準確或無法與其他經濟體的統計數據進行比較。此外，我們無法向閣下保證，該資料與其他地方列示的類似統計數據按相同基準載列或編製或具有相同程度的準確性。無論如何，閣下應仔細考慮對該資料或統計數據的重視程度。

與在中國開展業務有關的風險

中國法律法規的執行正在不斷發展並可能發生變化，中國政策、法律法規的變化可能會對我們產生重大不利影響。

我們的大部分經營實體均根據中國法律註冊成立並受其管轄。1979年，中國監管部門開始建立全面的法律法規制度，監管一般經濟事項。過去三十年立法的總體影響已顯著增強了對中國各類外商投資的保障。特別是，中國的法律制度是以成文法規為基礎的大陸法系，因此，大陸法系下的法院既往判決可能被引用以供參考，但判例價值有限。

我們的中國附屬公司及其附屬公司受適用於外商投資企業的法律法規以及普遍適用於在中國註冊成立的公司的各種中國法律法規的約束。由於這些法律法規較新，且中國法律體系不斷快速發展，許多法律、法規及規則的解釋以及這些法律、法規及規則的執行可能會不時發生變化，這可能會影響我們對法律要求的相關性的判斷以及我們執行我們的合約權利或侵權索賠的能力。此外，監管的模糊性可能會被第三方利用，通過無端或輕率的法律行動或威脅，試圖從我們獲得付款或利益。此外，任何行政及法院程序都可能曠日持久，導致大量成本以及分散資源及管理層注意力。

中國監管部門對我們的業務進行重大監督，並可能在彼等認為適當的情況下影響我們的運營，以促進經濟、監管、政治及社會目標。中國監管部門近期公佈了影響我們行業的新政策，例如交通運輸部於2023年11月21日頒佈的《自動駕駛汽車運輸安全與服務指南（試行）》以及工信部與國家市場監督管理總局於2025年2月25日聯合頒佈的《關於進一步加強智能網聯汽車准入、召回及軟件在線升級管理的通知》，我們不能排除未來進一步發佈可能進一步對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響的有關我們行業的法規或政策的可能性。此外，中國監管部門還發佈了法規及指南，例如中國證監會於2023年2月17日發佈的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及配套的五項指引，以及由中國證監會聯同其他政府部門公佈的《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》，對在境外進行的證券發行及其他資本市場活動以及對像我們這樣的中國公司的外商投資施加更多的監督及控制。中國監管部門一旦採取任何此類行動，可能會嚴重限制或完全阻礙我們向投資者提供或繼續提供證券的能力，並導致此類證券的價值顯著下降，或在極端情況下，變得一文不值。我們無法向閣下保證，我們將能夠在所有方面遵守這些新的法律法規，我們可能會被勒令糾正、暫停或終止任何被監管部門視為非法的行動或服務並受到重大處罰，這可能會對本集團的業務、財務狀況、經營業績及前景以及我們的股份的價值造成重大損害。

根據美國政府新的以中國為重點的對外投資計劃，於全球發售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。

2023年8月9日，美國政府發佈行政命令，而美國財政部（「財政部」）公佈擬議規則制定預先通知（「ANPRM」），為以中國（包括香港及澳門特別行政區（「特別行政區」））為重點的對外投資管制提供概念框架。於2024年6月21日，財政部發佈有關該等對外投資控制的擬議規則。於2024年10月28日，財政部發佈載列對外投資計劃法規的最終規則（「最終規則」，於該日根據最終規則生效的有關計劃為「對外投資計劃」），以實施2023年8月9日的行政命令。最終規則於2025年1月2日生效。有關最終規則的詳細討論，請參閱「監管概覽－美國及歐洲法律法規－有關對外投資的法規」。

我們可能被視為從事對外投資計劃的「通報交易」定義所述活動的受限外國人士。除非存在例外情況，否則，符合對外投資計劃項下「通報交易」定義所述條件的若干美國人士與受限外國人士的交易將受對外投資計劃項下美國人士通知規定所約束。美國人士或彼等的非美國人士附屬公司購買若干公開交易證券（如本公司目前發行在外並已於納斯達克交易的美國存託股份）可能符合公開交易證券例外情況（前提為有關美國人士或其非美國人士附屬公司不得獲賦予超出有關本公司標準少數股東權益保障以外的權利），美國人士或其非美國人士附屬公司購買我們將於全球發售中發行的股份適用公開交易證券例外的可能性不大。倘公開交易證券例外不適用，就在全球發售購買我們股份的美國人士或作為在本次發售購買我們股份的非美國人士的母公司在全球發售購買我們股份的美國人士而言，有關美國人士或須於相關購買後不遲於30天內向財政部提交有關該等購買的通知。由於對外投資計劃適用於美國人士的行動，因此，美國人士（而非其非美國人士附屬公司）的可靠性可能會受到質疑。請參閱「監管概覽－美國及歐洲法律法規－有關對外投資的法規」。

投資者（包括屬美國人士或美國人士附屬公司者）應就公開交易證券例外是否適用全球發售、根據對外投資計劃適用於彼等的通知責任（如有）以及提交有關通知的程序諮詢其法律顧問。

倘未能遵守對外投資計劃通知規定或未能根據對外投資計劃於備案提供準確及完整的資料，相關美國人士可能遭受民事處罰，包括最高達交易價值兩倍或377,700美元（金額可能按通脹調整）（以較高者為準）罰款，及倘故意違反，最高1百萬美元罰款或最高20年監禁的刑事處罰。

目前並無財政部或任何法院或其他監管、司法或其他法律機關對特定交易應用對外投資計劃法規的公開先例。此外，對外投資計劃可能受美國政府的行政行動改變，包括改變適用於須通知或受禁止交易的活動及技術範圍或對外投資計劃的禁止或通知規定例外的範圍及可用性。具體而言，於2025年1月20日，美國政府發佈題為「美國優先貿易政策」的國家安全總統備忘錄，其中指示財政部長及美國政府多個其他行政部門及辦公室審查對外投資計劃，以釐定其是否包含「足夠管制以處理國家安全威脅」，並釐定實施對外投資計劃的行政命令「應否被修改或撤銷或取代」。此外，於2025年2月21日，美國政府發佈題為「美國優先投資政策」的國家安全總統備忘錄，其中表示美國政府將考慮可能將對外投資計劃應用於更廣泛的技術領域，包括生物技術、高超音速、航空航天、先進製造、定向能源及「受中國國家軍民融合戰略影響」的其他範疇，並將限制應用於更廣泛的投資，包括公眾交易證券。2025年4月3日，特朗普政府稱其計劃評估是否應擴大對外投資限制的範圍，「以回應技術發展及受關注國家的戰略動向」。對外投資計劃可能出現的變動可限制或在最差的情況下消除我們未來向美國投資者募集資本或者或有股本（如可換股債券）的能力，或我們募集有關資本的能力可能受到重大及負面影響，可能損害我們的募資能力以及我們的業務、財務狀況及前景。此外，對公開交易證券例外或對外投資計劃其他方面的變動可能禁止美國人士購買或交易我們的股份及美國存託股份、施加新的通知或其他監管規定或令我們的股份及美國存託股份對有關投資者的吸引力下降。在這種情況下，我們股份及美國存託股份的價值可能會大幅下跌，或在極端情況下變得毫無價值，而我們的流動性可能會受到重大不利影響。

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。

我們在中國及美國經營業務，而我們的絕大部分客戶及供應商位於中國，且我們在中國的現有及潛在客戶亦可能會在中國境外銷售或計劃銷售彼等的產品。因此，限制國際貿易及投資的政府法規及政策，例如資本管制、經濟或貿易制裁、出口管制、關稅或外國投資備案及批准，可能會影響對我們解決方案的需求，影響我們解決方案的競爭地位，阻止我們在若干國家提供解決方案，限制我們的客戶在國外銷售其產品的能力，或擾亂我們的研發活動。倘實施任何新的關稅、立法或法規，或者重新談判現有的貿易協定，該等變化可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。最近，國際經濟關係（如中美關係）緊張加劇，同時也是烏克蘭衝突及對俄羅斯制裁的結果。

於2024年5月14日，美國政府公佈對鋼鐵及鋁、半導體、電動車、電池、關鍵礦物、太陽能電池、岸邊起重機及醫療產品徵收更高關稅。更高關稅基於中國從事不公平貿易行為的聲稱。該等關稅當中最高的適用於電動車，自2024年8月1日起關稅稅率已由較早前的25%增加至100%。從2024年8月21日起，歐盟委員會對進口中國製造的電動汽車徵收更高的關稅。這些適用於整個歐盟的新關稅從17.0%到36.3%不等，具體取決於生產車輛的OEM。在歐盟對中國電動汽車徵收的該等更高關稅得到大多數歐盟國家的確認後不久，中國對進口中國的白蘭地徵收暫定關稅，稅率為30.6%或39%，自2024年10月11日起生效。自2025年2月起，美國政府已提議將中國進口商品的總關稅水平提高至145%，且隨著兩國間的貿易緊張局勢持續升級，可能徵收額外關稅。作為回應，中國於2025年4月11日將美國進口產品的關稅提高至125%，然而美國和中國已於5月同意在90天內取消大部分高關稅。美國於2025年10月10日宣佈，其擬對原產於中國的產品加徵100%關稅，自2025年11月1日起生效。於2025年10月20日，美國總統宣稱，倘若兩國於2025年11月1日前未能達成貿易協議，美國或會自2025年11月1日起對自中國進口的商品加徵最高達155%的關稅。在此背景下，除上述的報復性關稅外，中國也實施了，並可能進一步實施反制措施。於2025年8月12日，中美關稅休戰再延長90天，至2025年11月10日。該等及類似發展可能標誌著一段貿易緊張局勢加劇及關稅稅率上升的時期。由於該等關稅於近期頒佈且仍在不斷變化，我們仍在評估該等關稅對我們業務的影響；然而，我們注意到，該等關稅已影響並可能進一步影響我們向該等市場出口貨品的客戶並可能影響我們的供應鏈。

於2025年2月21日，美國政府發佈美國優先投資政策備忘錄，其中包括擴大美國外國投資委員會（「CFIUS」，規管在美國的外商投資的組織）的管轄權及大幅修改其運作的計劃，重點為與外國投資相關的「新及不斷演變的威脅」，尤其關注中國。該備忘錄指示將禁止中國關聯買家購買「關鍵美國企業及資產」的新規則的實施，僅批准「符合美國利益」的投資，並宣佈將不再使用「複雜、開放的‘緩解’協議」來解決國家安全問題。該備忘錄亦指示進一步審查美國的對外投資計劃。一旦實施，該備忘錄所討論的措施可嚴重限制美國對中國的投資以及中國對美國投資。CFIUS實施的任何限制，或任何此類行動的威脅，都可能對投資者投資我們股份的能力以及我們美國存託股份的整體市場產生不利影響。

2025年1月14日，美國商務部發佈了解決與聯網汽車技術相關的預計美國國家安全風險的最終規則，該規則確立了針對車聯網系統（或VCS）及自動駕駛系統不可或缺的特定硬件及軟件的全面禁令。這些禁令旨在減輕與中國或俄羅斯擁有、控制或受其管轄或指示的實體相關的預計國家安全風險。我們在美國進行的測試（涉及14輛目前按照適用的美國法規運營的自動駕駛車輛）很可能受到最終規則的限制。目前，我們在中國及美國開展獨立的研發活動，技術及軟件分別在各個國家開發及測試。此外，我們的美國研發人員與在中國的研發人員分開，從美國測試收集的數據不用於開展或支持我們在中國的研發活動。

我們在美國測試中使用的VCS硬件部分來自中國供應商，我們認為這些硬件很容易更換為中國或俄羅斯以外的來源。倘我們的供應鏈受到重大破壞，或者在根據該等規則或其他法律法規施加任何進一步的監管限制的情況下，我們預計修改、停止或以其他方式處置我們在美國的研發。關於進口及銷售，我們的美國收益有限，佔2023年、2024年以及截至2025年6月30日止六個月的總收益不到1%，主要來自技術授權及應用業務，不涉及銷售任何配備受最終規則約束的中國軟件或硬件的聯網及自動駕駛車輛。倘頒佈任何其他新的及更嚴格的法規，我們可能會受到自動駕駛技術應用或開發的限制、約束及／或禁止，包括我們可能被要求終止部分或全部美國業務的可能性。

國際貿易及投資的緊張局勢、美國及中國之間的政治緊張局勢，以及這種緊張局勢的任何升級，都可能對我們確保我們運營所需的關鍵零部件供應的能力以及我們繼續向全球客戶銷售產品的能力產生重大負面影響。例如，雖然我們目前在任何重大方

面都不受實體清單或其他美國出口管制法律或法規的影響，但隨著實體清單及其他美國出口管制法律法規的不斷擴展及演變，未來美國的出口管制可能會對我們的若干供應商或客戶產生重大影響或針對該等供應商或客戶。因此，倘我們未能按照我們可接受的條款及時獲得替代供應或需求來源，我們的業務可能會受到影響。此外，地緣政治不確定性增加及進一步升級的可能性或會阻礙對中國發行人（包括我們）所發行證券的投資，並影響全球宏觀經濟環境。例如，據報導，美國政府部門或會考慮對中國證券的買賣及上市實施進一步限制或禁止。不斷加劇的政治緊張局勢可能會降低美國及中國之間的貿易、投資、技術交流及其他經濟活動水平，這將對全球經濟狀況及全球金融市場的穩定以及我們及我們客戶的業務、前景、財務狀況及經營業績產生重大不利影響，並可能導致投資者不願意持有或購買我們的股份，從而導致我們的股份的交易價格下降。

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。

我們的若干產品及技術受EAR的約束，這些條例由美國商務部工業與安全局（「BIS」）管理。目前，該等受制於EAR的產品及技術被指定為(i)「EAR99」，這通常是EAR控制的最低級別，禁止我們向若干人士（包括BIS「實體清單」或「未經核實清單」上的該等人士），或未經許可向若干受制裁的領土或個人出口、再出口或轉讓該等產品及技術，或用於任何被禁止的最終用途，或(ii)僅受反恐管制（目前適用於敘利亞、朝鮮、伊朗及古巴）約束，包括EAR禁止我們轉讓予軍事用戶或在中國作軍事最終用途的部分產品。雖然我們認為目前適用的EAR下對我們的產品及技術的指定及控制不會對我們的運營施加實質性限制，但BIS可以對我們當前或未來的產品及技術應用更具限制性的指定或控制，或者禁止其他方接收受EAR約束的產品或技術。該等或類似的發展可能會嚴重限制或禁止我們根據EAR（包括未來向潛在客戶）出口、再出口或轉讓我們的產品及技術的能力，這可能會對我們的業務計劃及前景產生重大不利影響。鑒於最近美國政府對華出口管制的做法發生了變化，我們不能保證這些變化不會發生。此外，美國的出口管制法規很複雜，倘我們未能遵守美國的出口管制法律法規或其他類似法律，我們可能會受到民事及刑事處罰，包括巨額罰款、可能因故意違規而監禁我們的員工及經理以及可能失去我們的美國出口或進口特權。任何不遵守此類法律法規的行為均可能給我們帶來負面後果，包括政府調查及處罰。

近年來，美國將包括中國多個實體在內的若干實體列入實體清單，該清單對來自美國的物品的出口、再出口或轉讓規定了《出口管理條例》項下的許可要求。我們的若干供應商最近被添加到實體清單中。此外，於2025年9月，美國商務部頒佈新規定，將適用於被列入實體清單企業的相同限制擴展至由實體清單上的企業持有50%或以上股權的公司，從而大幅擴大受該等限制規管的企業數量。該等出口管制措施可能直接或間接影響我們供應鏈中的公司，倘我們未能獲得必要的許可證及批准或以其他方式遵守出口管制限制，可能導致民事或刑事處罰，以及聲譽受損。請參閱「監管概覽－美國及歐洲法律法規－有關出口管制的法規」。

美國出口管制法律法規未來的潛在變化可能會限制我們經營與美國有關的業務的能力，包括投資於任何美國企業或與其結成戰略聯盟，其中之一就是由美國商務部主持的機構間委員會根據2018年《出口管制改革法案》（「ECRA法案」）正在進行的審查，以確定所謂的「新興和基礎技術」，這些技術可能需要根據ECRA法案第1758條進行額外的出口管制。

誠如上文所述，於2022年10月，BIS發佈新規，大幅收緊美國對中國的出口管制，包括適用於先進微型計算機芯片以及生產這些芯片所需的技術及設備的管制，並於2023年10月對該等規定進行了更嚴格的限制。此外，美國政府的演講及聲明宣佈了一項讓美國在包括人工智能在內的若干「基礎技術」方面大幅領先於中國的政策。美國或其他國家的該等或未來出口管制或其他政策可能會限制我們獲得開發新產品所需的技術及產品（包括含有先進半導體的產品）的能力；任何該等發展都可能對我們的經營業績及業務前景產生重大不利影響。

中國經濟、政治及社會狀況以及政府政策的變化可能對我們的業務及前景產生重大不利影響。

我們業務運營的關鍵部分位於中國。因此，我們的業務、前景、財務狀況及經營業績可能在很大程度上受到中國一般政治、經濟及社會狀況以及中國整體持續經濟增長的影響。中國經濟在發展程度、增長速度、外匯管制及資源配置等多方面與多數發達國家經濟存在差異。此外，中國監管機構通過強加產業政策，持續在規範行業發展方面發揮重要作用。中國監管機構還通過配置資源、規範外幣計價債務的支付、制定貨幣政策以及向特定行業或公司提供優惠待遇等方式，對中國經濟增長產生影響。

中國經濟狀況、中國監管機構頒佈的政策或中國法律法規的任何不利變化都可能對中國整體經濟增長產生重大不利影響。這些發展可能會對我們的業務及經營業績產生不利影響，導致對我們服務的需求減少，並對我們的競爭地位產生不利影響。中國監管機構實施了各種措施，以鼓勵經濟增長及引導資源配置。其中一些措施可能有利於整體中國經濟，但可能對我們產生負面影響。

根據中國法律，可能需要與全球發售及未來境外發售或上市有關的中國監管機構的批准、備案或其他要求，我們無法預測我們是否能夠或在多長時間內能夠獲得此類批准或完成此類備案。

《關於外國投資者併購境內企業的規定》（「併購規定」）旨在要求由中國公司或個人控制的、為尋求在境外證券交易所公開上市而通過收購中國境內公司或以境外特殊目的公司的股權認購中國境內公司發行的新股或以其新增股份作為代價而組建的境外特殊目的公司，在其證券在境外證券交易所公開上市前取得中國證監會的批准。條例的解釋及應用仍不明確。倘根據併購規定需要獲得中國證監會的批准，我們是否有可能獲得批准具有不確定性，未能根據併購規定獲得或延遲獲得中國證監會對全球發售的批准將使我們受到中國證監會及其他中國監管機構的制裁。

此外，在《網絡安全法》、《數據安全法》及《個人信息保護法》的框架下或之外，已經或預計將通過許多法規、指南及其他措施，包括(i)2022年2月15日生效的經修訂《網絡安全審查辦法》規定，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，必須申報網絡安全審查，及(ii)2024年3月22日生效的《促進和規範數據跨境流動規定》，規定若干類型數據處理者向境外提供在中國境內運營中收集和產生的重要數據和個人信息，必須申請數據出境安全評估。由於「赴境外上市」不包含「赴香港上市」，且截至本招股章程日期，我們經手處理個人資料的用戶未達百萬，故我們毋須根據《網絡安全審查辦法》就香港公開發售申請網絡安全審查。然而，無法保證我們未來

不會受任何網絡安全審查的約束。倘我們被要求進行網絡安全審查，我們可能無法及時完成審查，或者根本無法完成審查，這可能會給我們未來的上市及融資計劃帶來重大不確定性，從而對我們的業務及經營業績產生不利影響。此外，我們認為，我們無需根據《促進和規範數據跨境流動規定》申請數據出境安全評估。

2023年2月17日，中國證監會公佈了《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及五項配套指引，統稱《境外上市備案規則》，自2023年3月31日起生效，通過採取備案監管制度對中國企業直接及間接境外發行及上市進行規範。根據《境外上市備案規則》，發行人同時符合下列情形的，該發行人進行的境外證券發行上市認定為間接境外發行上市：(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綜合財務報表相關數據的比例超過50%；及(ii)發行人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。因此，我們須就上市及全球發售遵守《境外上市備案規則》下的相關規定。

我們須於提交全球發售申請文件後三(3)個工作日內在中國證監會就全球發售完成備案。我們已於規定時間內就全球發售向中國證監會提交所需備案，截至本招股章程日期中國證監會已發佈關於我們已完成全球發售所需備案程序的通知。

此外，我們未來的境外融資活動可能還需要根據《境外上市備案規則》向中國證監會備案及／或報告。2023年2月24日，中國證監會連同其他政府部門發佈了《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》（「《保密和檔案管理規定》」），自2023年3月31日起生效，旨在將該規定的適用範圍擴大至中國境內公司間接境外發行及上市，並強調中國境內公司在境外發行及上市過程中的保密及檔案管理職責。然而，由於近期剛剛發佈的《境外上市備案規則》以及《保密和檔案管理規定》的解釋及實施仍存在重大不確定性，我們無法向閣下保證，我們將能夠及時完成此類備案及／或完全遵守與我們未來繼續在境外上市及我們的境外證券發行有關的此類規定。境內公司未完成備案程序或在備案文件中隱瞞重大事實或偽造重大內容的，該境

內公司可能會受到責令改正、警告、罰款等行政處罰，其控股股東、實際控制人、直接負責人員及其他直接責任人員也可能受到警告及罰款等行政處罰。任何實體或個人在中國企業境外發行上市過程中未履行中國相關法律規定的保密義務的，該實體或個人可能受到警告、罰款、刑事責任等法律制裁。請參閱「監管概覽－中國法規－有關併購規定及境外上市的法規」。

此外，倘中國證監會或其他監管機構之後頒佈新的規則或解釋，要求我們或我們的股東就全球發售、未來融資活動或任何後續股權結構變化獲得其批准或完成所需的備案或其他監管程序，我們及我們的股東可能無法及時或根本無法滿足此類要求。任何未能遵守中國此方面的監管規定，我們開展業務的能力、我們在中國境外支付股息的能力、未來境外融資活動的完成可能會受到限制，我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

閣下可能會在根據外國法律對招股章程中提到的我們或我們的管理層實施送達法律程序、執行國外判決或在中國提起訴訟方面遇到困難。

我們是一家根據開曼群島法律註冊成立的獲豁免公司。我們的大部分業務在中國開展，大部分資產也位於中國。此外，我們的大多數高級管理人員大部分時間都在中國境內居住，並且是中國國民。因此，我們的股東可能難以向我們或該等在中國境內的人士送達法律程序或在中國對我們或彼等執行從非中國法院獲得的任何判決。中國沒有條約規定對大多數其他司法管轄區的法院的判決進行對等承認及執行。因此，在中國境內承認及執行中國境外任何該等司法管轄區的法院的判決可能是困難的，甚至是不可能的事情。

《中華人民共和國民事訴訟法》基本規定了外國判決的承認和執行。中國法院可以根據中國與作出判決的國家之間的條約或司法管轄區之間的對等原則，根據《中華人民共和國民事訴訟法》的要求，承認及執行外國判決。中國與美國、開曼群島或其他許多國家及地區沒有規定法院判決相互承認及執行的條約。因此，在中國承認及執行任何該等非中國司法管轄區的法院就任何不受具有約束力的仲裁條款約束的事項作出的判決可能是困難的或不可能的。此外，根據《中華人民共和國民事訴訟法》，倘外國判決被判定違反了中國法律的基本原則或國家主權、安全或公共利益，中國法院將不執行該判決。因此，不確定中國法院是否以及在什麼基礎上執行美國或開曼群島法院作出的判決。

2006年7月14日，中國最高人民法院與香港特別行政區政府簽署了《最高人民法院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》（「安排」）。根據安排，中國任何指定人民法院和香港任何指定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具有執行力的終審判決，當事人可以向相關中國人民法院或者香港法院申請認可和執行。書面管轄協議定義為在安排生效日期後，以書面形式明確約定香港法院或中國人民法院具有爭議唯一管轄權的協議。因此，倘爭議各方不同意以書面形式訂立書面管轄協議，可能無法執行中國香港法院作出的判決。因此，投資者可能難以或不可能對我們在中國的若干資產或董事實施程序送達，以尋求在中國的外國判決的承認及執行。

2019年1月18日，中國最高人民法院與香港就中國與香港可能執行的判決範圍訂立《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》（「新安排」）。新安排擴大了根據安排可能在中港兩地執行的判決範圍。根據安排，選擇管轄權需要以當事人之間協議的形式書面約定選定的管轄權才能對事項擁有專屬管轄權，而新安排規定，尋求判決的法院可以根據某些規則適用管轄權，而無需當事人同意。新安排於2024年1月29日在中國及香港生效，並取代安排。根據新安排，任何相關當事人可向有關中國法院或香港法院申請承認及執行民商事案件的生效判決，但須符合新安排所載的條件。雖然新安排已經簽署，但根據新安排提出的任何訴訟的結果及效力可能仍不確定。我們無法向閣下保證，符合新安排的生效判決可以在中國法院得到承認及執行。

證交會、美國司法部及其他美國當局在對包括中國在內的某些新興市場的非美國公司及非美國人士，包括公司董事及高級管理人員提起訴訟及執行訴訟時，往往遇到實質性困難。獲得調查或訴訟所需信息或獲得美國境外資金的法律及其他障礙、缺乏地方當局的支持以及其他各種因素，使美國當局難以對可能參與了欺詐或其他不法行為的非美國公司及個人採取行動。此外，投資我們股份的公眾股東在我們經營的新興市場擁有有限的權利及很少的實際補救措施，因為在美國常見的股東索賠，包括證券法下的集體訴訟及欺詐索賠，在包括中國在內的許多新興市場通常很難或不可能作為法律或實際問題進行追究。由於以上種種，閣下在新興市場投資中的利益保護可能會遇到更多困難。

我們可能依賴我們的中國附屬公司支付的股息及其他股權分配來滿足我們可能有的任何現金及融資需求，而對我們的中國附屬公司向我們付款的能力的任何限制都可能對我們開展業務的能力產生重大不利影響。

Pony AI Inc.是一家開曼群島控股公司，除外部融資外，其主要依靠其中國附屬公司的股息及其他股權分配來滿足現金需求，包括向其股東支付股息及其他現金分配所需的資金，以及為其可能及時產生的任何債務提供服務。我們的中國附屬公司分配股息的能力是基於其可分配收益。中國現行法規允許我們的中國附屬公司僅從其根據中國會計準則及法規確定的累積利潤（如有）中向其各自的股東支付股息。此外，我們的各中國附屬公司須每年撥出至少10%的除稅後利潤（如有）作為法定儲備金，直至該儲備金達到註冊資本的50%。該等儲備金不可作為現金股息分派。

倘我們的中國附屬公司在未來以自己的名義產生債務，管理債務的工具可能會限制彼等向我們支付股息或進行其他分配的能力，這可能會限制我們滿足流動性要求的能力。我們證券的投資者應注意，倘業務中的現金在中國或香港或中國或香港實體，由於中國監管機構干預Pony AI Inc.或其附屬公司轉移現金的能力或對其施加限制及約束，該等資金可能無法用於中國或香港以外的資金運營或其他用途。

針對2016年第四季度資本持續外流和人民幣兌美元貶值的情況，中國人民銀行和國家外匯管理局（「國家外匯管理局」）在隨後的幾個月裡實施了一系列資本管制措施，包括對總部設在中國的公司匯出外匯用於海外收購、支付股息及償還股東貸款實行更嚴格的審核程序。例如，2016年11月26日發佈的《中國人民銀行關於進一步明確境內企業人民幣境外放款業務有關事項的通知》（「中國人民銀行第306號通知」）規定，境內企業向與其有股權關係的境外企業提供境外人民幣貸款，不得超過該境內企業最近一期經審計擁有人權益的30%。中國人民銀行第306號通知可能會限制我們的中國附屬公司向我們提供境外貸款的能力。中國監管部門可能會繼續加強資本管制，我們中國附屬公司的股息及其他分配可能會在未來受到更嚴格的審查。對我們的中國附屬公司向我們支付股息或進行其他分配的能力的任何限制都可能對我們的增長能力、進行可能有利於我們的業務的投資或收購、支付股息或以其他方式為我們的業務提供資金及開展業務的能力產生重大不利影響。

此外，《企業所得稅法》及其實施條例規定，中國企業支付給非中國居民企業的股息，除根據中國中央政府與該非中國居民企業註冊成立的其他國家或地區政府之間的條約或安排另有豁免或減免外，將適用最高10%的預扣稅率。

我們控制的無形資產（包括公章及印章）的保管人或授權用戶可能不履行其責任，或挪用或濫用該等資產。

根據中國法律，公司交易的法律文件，包括協議及合約，使用簽字實體的公章或印章或經法定代表人簽字簽立，其指定樣式已在中國相關市場監管行政當局登記備案。

為了確保我們的公章及印章的使用，我們建立了使用該等公章及印章的內部控制程序及規則。如出現任何擬使用公章及印章的情況，負責人員將通過我們的辦公自動化系統提交申請並由授權員工根據我們的內部控制程序及規則進行驗證及批准。此外，為了維護我們印章的物理安全，我們一般將它們存放在只有授權員工才能接觸的安全地點。我們存在員工濫用職權的風險，例如，通過簽訂未經我們批准的合約或尋求獲得我們其中一家附屬公司的控制權。倘任何員工出於任何原因獲得、濫用或挪用我們的公章及印章或其他控制性無形資產，我們的正常業務運營可能會受到干擾。我們可能不得不採取公司或法律行動，這可能需要大量時間及資源來解決，並會分散管理層對我們業務的注意力。

外幣匯率波動可能導致呈報的銷售及盈利淨額下降。

人民幣兌美元及其他貨幣的價值可能波動，並受（其中包括）中國政治及經濟狀況的變化以及中國外匯政策的影響。2005年7月21日，中國監管部門一改十年來人民幣幣值與美元掛鉤的政策，人民幣兌美元在隨後三年升值超過20%。2008年7月至2010年6月期間，這種升值停止，人民幣與美元的匯率維持在一個狹窄的區間內。自2010年6月以來，人民幣兌美元一直波動，有時波動幅度很大，而且不可預測。2015年11月30日，國際貨幣基金組織（「IMF」）執行董事會完成了對構成特別提款權（「SDR」）的一籃子貨幣的五年定期審查，決定自2016年10月1日起，確定人民幣為可自由使用貨幣，並將與美元、歐元、日圓及英鎊一起作為第五種貨幣納入SDR籃子。2016年第四

季度，在美元飆升及中國資本持續外流的背景下，人民幣出現了明顯貶值。隨著外匯市場的發展以及利率市場化及人民幣國際化的進展，中國監管當局可能會在未來宣佈匯率制度的進一步變化，我們無法向閣下保證人民幣在未來不會對美元大幅升值或貶值。自2010年6月以來，人民幣兌美元一直波動，有時波動幅度很大，而且不可預測。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度，人民幣兌美元分別貶值約9%、2%及1%。截至2025年6月30日止六個月，人民幣兌美元升值幅度約為0.4%。很難預測市場力量或中國或美國政府的政策會如何影響未來人民幣與美元的匯率。

人民幣的重大重估可能會對閣下的投資產生重大不利影響。例如，倘我們需要將我們從融資活動中獲得的美元兌換成人民幣用於我們的運營，人民幣兌美元升值將對我們從兌換中獲得的人民幣金額產生不利影響。相反，倘我們決定將我們的人民幣兌換成美元，以支付我們的普通股或美國存託股份的股息或用於其他商業目的，美元兌人民幣升值將對我們可獲得的美元金額產生負面影響。

在中國可用以減少我們對匯率波動的風險敞口的對沖選擇非常有限。迄今為止，我們沒有進行任何對沖交易以求降低我們的外匯風險敞口。雖然我們可能決定在未來進行對沖交易，但該等對沖的可用性及其有效性可能有限，我們可能無法充分對沖我們的風險敞口或根本無法對沖。此外，我們的貨幣匯兌損失可能會因限制我們將人民幣兌換成外幣的能力的中國外匯管制規定而被放大。

中國對境外控股公司向中國實體提供貸款及直接投資的監管以及政府對貨幣兌換的控制可能會限制或延遲我們使用全球發售所得款項向我們的中國附屬公司提供貸款或額外出資，這可能會對我們的流動性以及我們為業務提供資金及擴展業務的能力產生不利影響。

我們向我們的中國實體進行的任何資金轉移，無論是作為貸款還是作為註冊資本的增加，均受中國法規的約束。對我們中國附屬公司的出資必須(i)通過企業登記系統向中國商務部(「商務部」)提交信息報告在國家市場監督管理總局地方部門登記，及(ii)在國家外匯管理局授權的當地銀行登記。我們的中國實體獲得的任何外國貸款必須在國家外匯管理局或其當地分支機構登記或備案，我們向我們的中國實體提供的任何中長期貸款必須在國家發展和改革委員會登記。對於我們過去或未來向我們的中國實體提供的出資或外國貸款，我們過去未能、將來可能無法及時獲得該等政府批准或完

成此類登記(如有)。倘我們未能獲得此類批准或完成此類登記或備案，我們可能會受到法律制裁，例如監管談話、公開警告、整改令，我們使用融資活動所得款項及將中國業務資本化的能力可能會受到負面影響，這可能會對我們的流動性以及我們為業務提供資金及擴展業務的能力產生不利影響。實際上，在中國附屬公司完成相關程序的情況下，我們可以向我們的中國附屬公司提供的出資額沒有法定限制。關於我們向中國實體提供的貸款，(i)倘相關中國實體採用傳統的外匯管理機制(「現行外債機制」)，貸款的未償還金額不得超過投資總額與中國實體註冊資本之間的差額；及(ii)倘相關中國實體採用第9號通知外債機制，貸款的未償還金額不得超過相關中國實體淨資產的200%。

根據中國人民銀行於2017年1月12日發佈的《中國人民銀行關於全口徑跨境融資宏觀審慎管理有關事宜的通知》(「中國人民銀行第9號通知」)，自中國人民銀行第9號通知發佈起經過一年的過渡期，中國人民銀行及國家外匯管理局將在對中國人民銀行第9號通知總體執行情況進行評估後，確定外商投資企業跨境融資管理機制。截至最後可行日期，中國人民銀行及國家外匯管理局均未頒佈及公開這方面的任何進一步規則、條例、通知或通告。不確定中國人民銀行及國家外匯管理局未來將採用何種機制，以及在向我們作為外商投資企業的中國附屬公司提供貸款時將對我們施加哪些法定限制。當前，我們的外商投資實體可以在現行外債機制及第9號通知外債機制之間靈活選擇。然而，倘更嚴格的外債機制成為強制性規定，我們向中國實體提供貸款的能力可能會受到顯著限制，這可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

自2015年6月1日起生效的《關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》(「國家外匯管理局第19號通知」)，經2016年6月9日起生效的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》(「國家外匯管理局第16號通知」)修訂，允許外商投資企業(「外商投資企業」)自行決定結匯外匯資本金，但繼續禁止外商投資企業將其外匯資本金結匯所得的人民幣資金用於超出經營範圍的支出，並禁止外商投資企業使用該人民幣資金向關聯企業以外的其他人員發放貸款，除非其經營範圍另有許可。因此，國家外匯管理局第19號通知及國家外匯管理局第16號通知可能會嚴重限制我們將我們持有的任何外幣(包括我們在美國於2024年11月完成的首次公開發售及全

球發售所得款項淨額)轉移至我們的中國實體的能力,這可能會對我們的流動性以及我們為中國業務提供資金及擴大業務的能力產生不利影響。即使國家外匯管理局於2019年10月23日發佈的《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》允許所有外商投資企業(包括非投資性外商投資企業)在滿足其中規定的特定要求的情況下,利用及轉換其外匯資本金進行境內股權投資,以及國家外匯管理局於2020年4月10日發佈的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》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,進一步允許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,但由於該等法規較新,其解釋及執行仍存在不確定性。

併購規定及中國的若干其他法規為外國投資者對中國公司的若干收購建立了複雜的程序,這可能會使我們更難通過在中國的收購來追求增長。

中國六家監管機構於2006年通過並於2009年修訂的併購規定以及若干其他有關併購的法規及規則規定了額外的程序及要求,可能會使外國投資者的併購活動更加耗時及複雜,包括在若干情況下要求外國投資者控制中國境內企業的任何控制權變更交易必須事先通知反壟斷執法機構。

此外,2011年3月起生效的《國務院辦公廳關於建立外國投資者併購境內企業安全審查制度的通知》,及商務部發佈並於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》規定,外國投資者進行的引起「國防和安全」關切的併購,以及外國投資者可能通過併購獲得對引起「國家安全」關切的境內企業的實際控制權的併購,都必須接受商務部的嚴格審查,這些規則禁止任何試圖繞過安全審查的活動,包括通過代理或合同控制安排來構建交易。由國家發改委及商務部頒佈並於2021年1月18日生效的《外商投資安全審查辦法》進一步要求,對影響或可能影響國家安全的外商投資,實行安全審查。未來,我們可能會通過收購互補業務來發展我們的業務。遵守上述法規及其他相關規則的要求來完成此類交易可能會非常耗時,任何必要的批准程序,包括獲得國家市場監督管理總局(「國家市場監管總局」)、商務部或其當地對應機構的批准可能會延遲或抑制我們完成此類交易的能力,這可能會影響我們擴大業務或保持市場份額的能力。

中國有關中國居民設立境外特殊目的公司的法規可能會使我們的中國居民實益擁有人或我們的中國附屬公司承擔責任或受到處罰，限制我們向中國附屬公司注資的能力，限制我們的中國附屬公司向我們增加註冊資本或分配利潤的能力，或可能以其他方式對我們產生不利影響。

我們向中國附屬公司劃撥的任何資金（作為股東貸款或作為註冊資本增資）須經中國相關政府部門批准或登記。根據中國有關外商投資企業的相關規定，向我們中國附屬公司的出資須在國家市場監管總局或其地方分支機構辦理登記、向商務部報告外商投資信息及在國家外匯管理局授權的當地銀行辦理登記。

國家外匯管理局於2014年7月頒佈了《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》（「國家外匯管理局第37號通知」）。國家外匯管理局第37號通知要求中國居民或實體在以其在境內企業中合法擁有的資產或股權或境外資產或權益設立或控制以境外投資或融資為目的設立的境外實體時，必須向國家外匯管理局或其地方分支機構登記。此外，當境外特殊目的公司發生與任何基本信息變更（包括中國公民或居民、名稱及經營期限變更）、投資金額增減、股份轉讓或交換、或合併或分立有關的重大事件時，中國居民或實體必須更新其國家外匯管理局登記。根據國家外匯管理局於2015年2月發佈的《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》，自2015年6月起，地方銀行根據國家外匯管理局第37號通知審查辦理境外直接投資外匯登記，包括首次外匯登記及修改登記。違反國家外匯管理局第19號通知及國家外匯管理局第16號通知可能會引致行政處罰。國家外匯管理局第19號通知及國家外匯管理局第16號通知可能對我們將所持有的任何外幣轉至中國附屬公司的能力造成負面影響，從而可能對我們的流動資金及為中國境內業務提供資金及擴展業務的能力造成不利影響。於2019年10月23日，國家外匯管理局發佈《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》或國家外匯管理局第28號通知（最近於2023年12月4日經修訂），允許非投資性外商投資企業在所投項目真實及不違反現行外商投資限制及其他適用法律的前提下，以其資本金在中國進行股權投資。請參閱「監管概覽－中國法規－有關外匯管制及股息分派的法規－有關中國居民境外投資外匯登記的法規」。

此外，(i)我們中國附屬公司獲得的任何外國貸款須於國家外匯管理局或其地方分支機構辦理登記及(ii)我們任何中國附屬公司獲得的貸款不得超過法定限額，即其註冊資本與投資總額之間的差額或其上年度資產淨值的某個倍數。我們未必能夠及時就我們對中國附屬公司的未來出資或境外貸款獲得該等政府批准或完成有關登記，且未必能夠獲得政府批准或完成登記。若我們未能收到該等批准或完成該等登記或備案，我們使用證券發售所得款項為我們的中國業務提供資金的能力可能會受到負面影響，這可能對我們的流動資金及為業務提供資金及擴展業務的能力造成不利影響。

此外，根據商務部於2014年9月頒佈並於2014年10月生效的《境外投資管理辦法》及國家發改委於2017年12月頒佈並於2018年3月生效的《企業境外投資管理辦法》(兩者均取代此前關於中國實體對外直接投資的規則)，中國企業的任何對外投資均需經商務部、國家發改委或其當地分支機構批准或備案。

此外，該等外匯法規的解釋及實施一直在不斷變化，目前還不清楚相關政府部門將如何解釋、修訂及實施該等法規以及未來任何有關境外或跨境交易的法規。例如，我們的外匯活動，如股息匯款和以外幣計值的借款，可能會受到更嚴格的審查及批准程序，這可能會對我們的財務狀況及經營業績產生不利影響。此外，倘我們決定收購一家中國境內公司，我們無法向閣下保證我們或該公司的擁有人(視情況而定)能夠獲得外匯法規要求的必要批准或完成必要的備案及登記。這可能會限制我們實施收購戰略的能力，並可能對我們的業務及前景產生不利影響。

任何未能遵守中國有關僱員股權激勵計劃登記要求的規定可能會使中國計劃參與者或我們受到罰款及其他法律或行政處罰。

根據國家外匯管理局第37號通知，參與境外非上市公司股份激勵計劃的中國居民可向國家外匯管理局或其地方分支機構提交境外特殊目的公司外匯登記申請。與此同時，我們的董事、高級管理人員及其他僱員是中國公民或在中國連續居住不少於一年的非中國居民(有限的例外情況除外)，並獲得我們授予的股份獎勵，可以按照《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》(「第7號通知」)執行。根據第7號通知，中國公民和在中國境內連續居住不少於一年的非中國公民參與境

外上市公司的任何股權激勵計劃，除少數例外情況外，均需通過境內合格代理機構（可能是該境外上市公司的中國附屬公司）向國家外匯管理局登記，並辦理若干其他手續。此外，還必須聘請境外受託機構處理與股票期權的行使或出售以及股份及權益的購買或出售有關的事宜。

我們、我們的董事、高級管理人員及其他僱員是中國公民或在中國連續居住不少於一年的非中國居民，並獲得我們授予的股份獎勵，需要並將繼續遵守有關法規。倘未能完成國家外匯管理局的登記要求，可能會受到罰款及法律制裁，還可能限制我們向中國附屬公司額外出資的能力，並限制中國附屬公司向我們分派股息的能力。我們還面臨著監管方面的不確定性，這些不確定性可能會限制我們根據中國法律為董事、高級管理人員及僱員採納額外的激勵計劃的能力。請參閱「監管概覽－中國法規－有關僱傭及社會福利的法規－僱員股權激勵計劃」。

國家稅務總局已發佈若干關於僱員購股權及限制性股份的通知。根據該等通知，我們在中國工作的僱員倘行使購股權或獲授限制性股份，則需繳納中國個人所得稅。我們的中國附屬公司有義務向相關稅務機關提交與僱員購股權或限制性股份有關的文件，並為行使購股權的僱員代扣代繳個人所得稅。倘我們的僱員未按照相關法律法規繳納個人所得稅，或者我們未按照相關法律法規代扣代繳個人所得稅，我們可能會面臨稅務機關或其他中國監管機構的處罰。請參閱「監管概覽－中國法規－有關僱傭及社會福利的法規－僱員股權激勵計劃」。

我們未能完全遵守中國勞工相關法律可能會使我們面臨潛在的處罰及潛在的僱員索賠。

中國法律法規要求我們為僱員的利益向指定的政府機構支付各種法定員工福利，包括養老金、住房公積金、醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險。相關政府機構可能會審查僱主是否已足額支付必要的法定僱員福利，未能足額支付的僱主可能會受到滯納金、罰款及／或其他處罰。於往績記錄期，我們若干中國經營實體未能及時為其部分僱員足額繳納社會保險及住房公積金。此外，由於監管機構在當地的做法，僅允許企業在僱用員工後開立賬戶，我們若干目前沒有任何員工的中國經營實體無法按照法律要求開立社會保險及住房公積金賬戶。於往績記錄期，我們若干中國經營實體聘請第三方人力資源機構為其部分僱員繳納社會保險及住房公積金，這可能不被視為我們作出的繳存。倘第三方人力資源機構未能足額及／或及時為相關僱員繳納社

會保險或住房公積金，或者此類安排的有效性受到相關部門的質疑，我們可能會受制於相關部門的額外繳款、滯納金及／或處罰。我們可能還會受到與相關僱員的此類安排所產生的潛在勞資糾紛的影響。詳情請參閱「業務－環境、社會及管治－補償及福利－社會保險及住房公積金」。

截至最後可行日期，我們尚未收到有關政府部門就上述與我們的社會保險和住房公積金供款安排有關的任何通知或受到任何行政處罰或其他紀律處分。然而，我們無法向閣下保證，相關政府主管部門不會要求我們支付不足的金額並對我們施加滯納金或罰款、罰金或其他行政行為。倘中國有關部門認定我們須補繳社會保險及住房公積金供款，或我們因未能為僱員足額繳納社會保險及住房公積金繳款，或我們聘請第三方機構付款的做法而受到罰款及法律制裁，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

此外，於2025年8月1日，中國最高人民法院發佈《關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋（二）》，並將於2025年9月1日生效。根據該司法解釋，用人單位未依法為勞動者繳納強制性社會保險的，勞動者有權單方面解除勞動合同，並要求其支付法定經濟補償。此外，司法解釋進一步明確，用人單位與勞動者約定或者勞動者向用人單位承諾無需繳納社會保險費的，應當認定該約定或者承諾無效。因此，我們供款方式中的任何不合規情況均可能令我們遭受僱員索賠，要求解除勞動合同及經濟補償，而根據該解釋，有關補償將以該僱員每個完整服務年度支付一個月工資的比例（不滿六個月的支付半個月工資）計算。因此，倘僱員因我們過去或未來的任何社會保險供款不足而選擇解除勞動合同並尋求有關補償，我們的潛在負債可能會增加。任何該等索賠均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

此外，人力資源和社會保障部於2014年1月頒佈的《勞務派遣暫行規定》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，使用的被派遣勞動者數量不得超過其用工總量的10%。在往績記錄期，我們的其中一個中國經營實體使用被派遣勞動者超過了10%的限制，令我們需要在勞動當局規定的時間段內減少被派遣勞動者的數量。否則，就超過10%限制的被派遣勞動者數量，我們將受到

每名被派遣勞動者人民幣5,000元至人民幣10,000元不等的罰款。因此，我們可能會產生大量成本來尋找被派遣勞動者的替代者，並遭遇運營中斷。此外，概無法保證我們將能找到合適的僱員來代替被派遣勞動者。截至最後可行日期，我們未因違反《勞務派遣暫行規定》而收到勞動主管部門的任何通知或受到任何行政處罰或其他紀律處分。詳情請參閱「業務－環境、社會及管治－僱傭及勞工標準－勞務派遣」。

就中國企業所得稅而言，我們可能被歸類為「中國居民企業」，這可能會對我們及我們的美國存託股份的非中國持有人或股東造成不利的稅務後果，並對我們的經營業績及閣下的投資價值產生重大不利影響。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施條例，在中國境外設立且其「實際管理機構」在中國境內的企業被視為「居民企業」，將按25%的稅率就其全球收入繳納中國企業所得稅。實施條例將「實際管理機構」定義為對企業的生產經營、人員、賬務及財產實施實質性全面管理和控制的機構。2009年4月，國家稅務總局發佈通告，稱為國家稅務總局第82號通知，對境外註冊成立的中國控股企業「實際管理機構」是否位於中國境內，規定了一定的具體認定標準。儘管國家稅務總局第82號通知僅適用於中國企業或中國企業集團控制的境外企業，而不適用於像我們這樣由中國個人或外國人控制的境外企業，但國家稅務總局第82號通知中規定的標準可能反映了國家稅務總局關於在確定所有境外企業的稅務居民身份時應如何應用「實際管理機構」測試的一般立場。根據國家稅務總局第82號通知，中國企業或中國企業集團控制的境外註冊企業將因其在中國擁有「實際管理機構」而被視為中國稅務居民，並且只有在滿足以下所有條件的情況下，才會就其全球收入徵收中國企業所得稅：(i)日常運營管理的主要地點在中國；(ii)與企業財務及人力資源事項有關的決定是由中國境內的組織或人員作出或須經其批准；(iii)企業的主要資產、會計賬簿及記錄、公司印章以及董事會及股東決議均位於或存放在中國；及(iv)至少50%的有表決權的董事會成員或高級管理人員經常居住於中國境內。

我們認為，就中國稅務而言，我們公司或我們在中國境外成立的任何附屬公司均不是中國居民企業。然而，企業的稅務居民身份取決於中國稅務機關的認定，「實際管理機構」一詞的解釋仍存在不確定性。由於我們的大多數管理層成員都在中國，目前尚不清楚稅務居民規則將如何適用於我們的案例。倘中國稅務機關確定我們公司（或我們在中國境外的任何附屬公司）為企業所得稅目的的中國居民企業，我們（或該等附屬公司）可能會按25%的稅率就我們的全球收入繳納中國企業所得稅，這可能會大幅減少我們的淨收入。在這種情況下，我們還將承擔中國企業所得稅申報義務。

倘我們被歸類為中國居民企業，我們可能會被要求從我們支付給非居民企業股東（包括美國存託股份持有人）的股息中預扣10%的預扣稅。此外，非中國居民企業股東（包括美國存託股份持有人）出售或以其他方式處置美國存託股份或普通股而實現的收益可能須按10%的稅率繳納中國稅款，前提是此類收入被視為來自中國境內。此外，倘我們被視為中國居民企業，支付給我們的非中國居民個人股東（包括美國存託股份持有人）的股息以及此類股東轉讓美國存託股份或普通股所實現的任何收益可能需要按20%的稅率繳納中國稅款（倘為股息，我們可能會從源頭上扣繳），前提是此類收益被視為來自中國境內。該等稅率可能會因適用的稅收協定而降低，但在我們被視為中國居民企業的情況下，尚不清楚在實踐中我們公司的非中國居民股東是否能夠獲得其稅收居住國與中國之間的任何稅收協定的裨益。任何此類稅收都會降低閣下對美國存託股份或我們股份的投資回報。

我們面臨中國居民企業的非中國居民控股公司間接轉讓中國居民企業股權的不確定性。

2015年2月3日，國家稅務總局發佈《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》（「國家稅務總局第7號公告」）。國家稅務總局第7號公告將稅務管轄範圍擴大至涉及以境外中間控股公司境外轉讓方式轉讓應稅財產的交易。此外，國家稅務總局第7號公告包含了內部集團重組及通過公開證券市場買賣股權的安全港。國家稅務總局第7號公告也給應稅財產的外國轉讓方及受讓方（或其他有義務支付轉讓款的人士）都帶來了挑戰。

2017年10月17日，國家稅務總局發佈《關於非居民企業所得稅源泉扣繳有關問題的公告》（「國家稅務總局第37號公告」），自2017年12月1日起生效。國家稅務總局第37號公告進一步明確了非居民企業所得稅代扣代繳的慣例及程序。

倘非中國居民企業通過處置境外控股公司的股權間接轉讓應稅財產，即所謂的間接轉讓，作為轉讓方或受讓方的非居民企業，或直接擁有應稅財產的中國實體，可以向相關稅務機關報告有關間接轉讓。根據「實質重於形式」的原則，倘境外控股公司缺乏合理的商業目的，並且是為了減少、避免或推遲繳納中國稅款而成立的，則中國稅務機關可以不考慮該境外控股公司的存在。因此，此類間接轉讓產生的收益可能需要繳納中國企業所得稅，受讓方或其他有義務支付轉讓款項的人士有義務預扣適用稅款，目前中國居民企業股權轉讓的稅率為10%。倘受讓方未預扣稅款，而轉讓方未繳納稅款，則轉讓方及受讓方均可能受到中國稅法的處罰。

我們在過去及未來涉及中國應稅財產的若干交易（如境外重組、出售境外附屬公司的股份及投資）的申報和其他影響方面面臨不確定性。根據國家稅務總局第7號公告或國家稅務總局第37號公告，倘我們公司在此類交易中是轉讓方，則可能會承擔申報義務或納稅責任；倘我們公司在此類交易中是受讓方，則可能會承擔扣繳義務。對於非中國居民企業投資者的股份轉讓，我們的中國附屬可能會被要求協助根據國家稅務總局第7號公告或國家稅務總局第37號公告進行申報。因此，我們可能需要花費寶貴的資源來遵守國家稅務總局第7號公告或國家稅務總局第37號公告，或要求我們購買應稅財產的相關轉讓方遵守有關公告，或確定我們的公司不應根據有關公告納稅，這可能會對我們的財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

倘PCAOB認定無法對我們的核數師進行全面檢查或調查，根據《外國公司問責法案》，我們的證券交易可能會被禁止，因此，納斯達克等美國國家證券交易所可能會決定將我們的證券除牌。

我們的獨立註冊會計師事務所負責出具我們的20-F表最近期年度報告中包含的審計報告，作為在美國公開交易的公司的核數師及在PCAOB註冊的事務所，美國法律要求PCAOB定期對其進行檢查，以評估其遵守美國法律及專業標準的情況。我們的核數師位於中國，而PCAOB在沒有中國當局批准的情況下，歷來無法完全在中國進行檢查及調查。PCAOB過去無法對中國境內的核數師進行檢查，因此，與中國境外接受PCAOB檢查的核數師相比，評估我們的獨立註冊會計師事務所的審計程序或質量控制程序的有效性更加困難。因此，投資者無法從PCAOB的檢查中獲益。

近年來，美國監管當局持續表達對在中國有重大業務的美股上市公司財務報表審計監管方面挑戰的擔憂。最近，作為美國持續監管重點的一部分，美國於2020年12月頒佈了《外國公司問責法案》，要求獲取目前受國家法律（尤其是中國法律）保護的審計信息及其他信息。倘PCAOB確定由於外國司法管轄區當局採取的立場，連續兩年無法對我們的核數師進行全面檢查或調查，則根據經《2023年綜合撥款法案》修訂的《外國公司問責法案》（「HFCAA」），我們在美國市場（包括納斯達克）的證券交易可能會被禁止。2021年12月16日，PCAOB發佈《HFCAA認定報告》，通知證交會其認定PCAOB無法全面檢查或調查總部位於中國內地及香港的註冊會計師事務所（「2021年認定」），包括我們的核數師。2022年12月15日，PCAOB宣佈，能夠在2022年對總部位於中國內地及香港的PCAOB註冊會計師事務所進行全面檢查及調查。PCAOB相應撤銷了此前的2021年認定。因此，我們預計不會被認定為HFCAA下的「委員會認定發行人」，除非PCAOB做出新的認定。

然而，PCAOB是否會繼續對總部位於中國內地及香港的PCAOB註冊會計師事務所進行完全令其滿意的檢查及調查存在不確定性，並取決於我們及我們的核數師控制之外的若干因素，包括中國當局採取的立場。預計PCAOB未來將繼續要求對總部位於中國內地及香港的會計師事務所進行全面檢查及調查。根據HFCAA，PCAOB須每年就其全面檢查及調查位於中國內地及香港的會計師事務所的能力做出認定。作為「委員會認定發行人」的可能性及退市風險可能會繼續對我們證券的交易價格產生不利影響。

倘PCAOB在未來確定其不再擁有對總部位於中國內地及香港的會計師事務所進行全面檢查及調查的權限，而我們繼續使用此類會計師事務所進行審計工作，我們將在相關財政年度的年度報告提交後被確定為HFCAA下的「委員會認定發行人」。倘我們連續兩年被如此認定，我們在美國市場上的證券交易將被禁止，納斯達克等美國國家證券交易所可能會決定將我們的證券除牌。美國存託股份退市將對證券價值產生重大不利影響，並可能影響閣下出售美國存託股份的能力。

境外監管機構可能很難在中國境內開展調查或收集證據。

在美國常見的股東索賠或監管調查，在中國一般在法律或實際操作上都具有挑戰性。例如，在中國，為境外發起的監管調查或訴訟提供所需信息存在重大法律和其他障礙。儘管中國有關部門可以與其他國家或地區的證券監管機構建立監管合作機制，以實施跨境監督管理，而且PCAOB已宣佈，根據中美審計監督合作協議（「中美審計監督合作協議」），其能夠確保在2022年對總部設在中國的PCAOB註冊會計師事務所進行全面檢查和調查，但如果沒有成熟實用的合作機制，與美國證券監管機構的此類合作可能不會有效。此外，根據2020年3月生效的《中華人民共和國證券法》第177條（「第177條」），境外證券監管機構不得在中國境內直接開展調查取證活動。雖然第177條的詳細解釋或實施細則尚未頒佈，但境外證券監管機構無法在中國境內直接開展調查取證活動，以及中美審計監督合作協議執行的不確定性，可能會進一步增加閣下在保護自身利益時面臨的困難。

與我們的前可變利益實體架構有關的風險

倘中國監管機構認定構成前可變利益實體架構一部分的先前合約安排不符合中國法規，或倘該等法規發生變化或將來有不同的詮釋，如果我們被視為無法在可變利益實體架構存在期間對前可變利益實體的資產主張合約控制權，股份可能會貶值或變得毫無價值。

Pony AI Inc.為一家開曼群島控股公司，本身並無任何實質性業務運營。在中國，Pony AI Inc.通過其中國附屬公司開展業務。Pony AI Inc.也曾通過與前可變利益實體的若干合約安排在中國開展業務。與前可變利益實體訂立的該等合約安排使Pony AI Inc.能夠(i)有權指導前可變利益實體的運營和活動；(ii)獲得前可變利益實體的絕大部分經濟利益；及(iii)在中國法律允許的情況下，擁有購買前可變利益實體全部或部分股權的獨家選擇權。該等合約安排包括獨家業務合作協議、股份質押協議、獨家期權協議、授權委託書及配偶同意書（視情況而定）。由於該等合約安排，就會計目的而言，Pony AI Inc.對前可變利益實體實施了有效控制，並被視為前可變利益實體的主要受益人，根據美國公認會計原則，Pony AI Inc.於截至2022年及2023年12月31日止年度的財務報表中併入了前可變利益實體的經營業績。有關進一步詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構」。

我們已終止前外商獨資企業、前可變利益實體及其各自名義股東之間的合約安排，並向各自名義股東收購前可變利益實體的股份，此後，前可變利益實體自2024年2月起成為本公司的全資附屬公司。儘管如此，與就我們在中國的業務建立前可變利益實體架構的協議有關的現行及未來中國法律、法規及規則的詮釋和應用存在重大不確定性，包括中國監管機構未來可能採取的行動，該等行動可能對我們與前可變利益實體的前合約安排的可執行性或合法性產生追溯影響，從而嚴重影響前可變利益實體的歷史財務狀況及經營業績，以及我們將前可變利益實體的業績併入我們於可變利益實體架構存在期間的綜合財務報表的能力。倘若中國監管機構發現有關協議不符合中國相關法律、法規及規則，或倘若該等法律、法規及規則或其詮釋在未來發生變化，且有關變化可能追溯適用於我們的前合約安排，我們可能會受到嚴厲處罰，且我們對前可變利益實體的控制可能失效，這可能導致本招股章程載列的截至2022年及2023年12月31日止年度的財務報表可能需要重述。因此，股份可能會貶值或變得毫無價值。

我們合約安排下的所有協議均受中國法律管轄，並規定通過中國仲裁解決爭議。因此，該等合約將根據中國法律詮釋，且任何爭議將根據中國法律程序解決。

我們先前合約安排下的所有協議均受中國法律管轄，並規定通過中國仲裁解決爭議。因此，該等合約將根據中國法律進行詮釋，且任何爭議將根據中國法律程序解決。根據中國的法律法規，我們先前合約安排的可執行性仍存在不確定性。同時，對於如何根據中國法律詮釋或執行可變利益實體架構下的合約安排少有先例及正式指導。如果有必要採取法律行動，此類仲裁的最終結果仍存在重大不確定性。此外，根據中國法律，仲裁員的裁決為最終裁決，當事人不能就仲裁結果向法院提出上訴，如果敗訴方未能在規定期限內執行仲裁裁決，勝訴方只能通過仲裁裁決承認程序在中國法院執行仲裁裁決，這將需要額外的費用並會造成延誤。倘若我們先前合約安排出現任何爭議，而我們在其中敗訴，我們對前可變利益實體的控制權可能會失效，這可能導致本招股章程載列的截至2022年及2023年12月31日止年度的財務報表可能需要重述。因此，股份可能會貶值或變得毫無價值。

我們先前與前可變利益實體相關的合約安排可能會受到中國稅務機關的審查，他們可能會認定我們或前可變利益實體欠繳額外稅款，這可能會對我們的財務狀況和閣下的投資價值產生負面影響。

根據適用的中國法律法規，關聯方之間的安排和交易可能會在進行交易的納稅年度後十年內受到中國稅務機關的審核或質疑。倘若中國稅務機關認定我們與前可變利益實體的先前合約安排並非按公平交易基準訂立，以致根據中國適用的法律、法規及規則屬違法避稅，我們可能面臨重大不利稅務後果，並以轉讓定價調整的形式調整前可變利益實體的收入。轉讓定價調整可能（其中包括）導致前可變利益實體就中國稅項記錄的扣稅開支減少，繼而可能使其稅項負債增加而我們中國附屬公司的稅項開支並無下調。此外，中國稅務機關可能會根據適用法規對前可變利益實體已調整但未繳納的稅項徵收滯納金和其他罰款。倘若前可變利益實體的稅項負債增加或須支付滯納金和其他罰款，我們的財務狀況可能會受到不利影響。

與不同投票權架構有關的風險

我們具有不同投票權的不同投票權架構將會限制閣下影響公司事務的能力，並且可能會阻止其他人士進行任何我們的A類普通股和美國存託股份持有人可能認為有益的控制權變更交易。

本公司通過不同投票權進行控制。我們已採用不同投票權架構，即我們的股份由A類普通股和B類普通股組成。對於需要股東投票表決的事項，A類普通股持有人每股享有一票表決權，而B類普通股持有人每股享有十票表決權。每股B類普通股可由其持有人隨時轉換為一股A類普通股，而A類普通股在任何情況下均不可轉換為B類普通股。未來任何B類普通股的發行均可能攤薄A類普通股持有人的投票權。將B類普通股轉換為A類普通股可能會攤薄A類普通股現有持有人在普通股類別中的所有權比例。有關轉換可能會增加A類普通股現有持有人的總投票權。倘若我們將來有多個B類普通股持有人，且其中若干持有人將其B類普通股轉換為A類普通股，則保留其B類普通股的其餘持有人的相對投票權可能會增加。

緊隨全球發售完成後，不同投票權受益人將為彭博士和樓博士。彭博士將實益擁有60,000,000股B類普通股，佔緊隨全球發售完成後本公司總投票權約51.86%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且未根據2016年股份計劃發行任何進一步股份）。同樣，樓博士將實益擁有110,828股A類普通股和21,088,770股B類普通股，佔緊隨全球發售完成後本公司總投票權約18.24%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且未根據2016年股份計劃發行任何進一步股份）。此乃由於與我們的不同投票權架構相關的投票權不同所致。請參閱「股本－不同投票權架構」。由於不同投票權架構和所有權集中，彭博士和樓博士將對有關董事變更、合併、控制權變更交易和其他重大公司行為的決策等事項具有相當大的影響力。他們可能會採取不符合我們或其他股東最佳利益的行動。所有權集中可能會阻止、延遲或防止本公司控制權的變更，這可能導致其他股東喪失獲得股份溢價（作為出售本公司的一部分）的機會，並可能降低我們A類普通股或美國存託股份的價格。該集中控制權將限制閣下影響公司事務的能力，並可能阻止其他人士進行A類普通股及美國存託股份持有人可能認為有益的任何潛在兼併、收購或其他控制權變更交易。

此外，若干股東諮詢公司已宣佈更改將上市公司股份納入若干指數的資格標準，包括標普500指數，以將多類別股份公司及公眾股東持有不超過總投票權5%的公司剔除在該等指數之外。此外，若干股東諮詢公司已宣佈反對使用多類別架構。因此，我們股份的不同投票權架構可能阻止我們代表A類普通股的美國存託股份納入該等指數並可能促使股東諮詢公司發表有關我們企業管治常規的負面意見或另行尋求促使我們變更我們的股本架構。任何被剔除在指數之外的情況可能導致我們的A類普通股及美國存託股份交易市場不活躍。股東諮詢公司採取行動或發表文章批評我們的企業管治常規或股本架構可能對我們的A類普通股及美國存託股份價值造成不利影響。

與我們的A類普通股及美國存託股份有關的風險

我們的A類普通股及美國存託股份的成交價一直並可能持續波動，這可能致使投資者蒙受重大損失。

美國存託股份的成交價一直並可能持續波動，並且由於我們無法控制的因素，未來可能會大幅波動。我們的A類普通股的成交價同樣可能因為類似或不同的原因而出波動。出現這種情況的原因可能是廣泛的市場和行業因素，包括其證券在香港或美國上市且主要在中國開展業務的其他公司的業績和市場價格波動。此外，一般而言，股市會經歷極端的價格和交易量波動，該等波動通常與我們這樣的公司的經營業績無關或不成比例。無論我們的經營業績如何，該等廣泛的市場和行業因素均可能大幅降低我們的A類普通股和美國存託股份的市場價格。除市場和行業因素外，我們的A類普通股和美國存託股份的價格和成交量也可能因我們自身運營的特定因素而出現劇烈波動，包括但不限於以下各項：

- 中國的宏觀經濟因素；
- 美國和中國之間的政治或貿易緊張局勢；
- 我們收入、收益及現金流的變化；
- 我們的競爭對手或我們宣佈新的投資、收購或合營公司；
- 我們的競爭對手或我們宣佈推出新的產品、解決方案和業務擴展；
- 證券分析師的財務估計的變動；

風 險 因 素

- 有關我們、我們服務、我們董事、管理層或員工或我們整個行業的不利負面報道；
- 宣佈與我們業務相關的新法規、規則或政策；
- 主要人員的增補或離職；
- 涉及中國發行人的財務報告缺乏有效內部控制、公司治理政策不當或欺詐等指控；
- 主要股東的業務表現和聲譽；
- 解除對我們已發行股權證券的禁售或其他轉讓限制或其他股權證券的出售；及
- 實際或潛在的訴訟或監管調查。

任何該等因素均可能導致我們的A類普通股或美國存託股份的成交量及成交價出現重大及突然的變動。

倘若證券或行業分析師並無發佈有關我們業務的研究或報告，或倘若他們對關於我們的A類普通股及美國存託股份的建議作出不利變更，則我們的A類普通股及美國存託股份的市場價格和成交量可能會下跌。

我們的A類普通股及美國存託股份的交易市場部分取決於證券或行業分析師發佈有關我們或我們業務的研究及報告。倘若研究分析師並未確立及維持適當的研究報道，或倘若報道我們的一名或多名分析師貶低我們的A類普通股或美國存託股份或發佈有關我們業務的不準確或不利的研究，則我們的A類普通股及美國存託股份的市場價格將可能下跌。倘若其中一名或多名分析師不再報道本公司或未能定期發佈有關我們的報道，則我們可能在金融市場中失去知名度，從而可能導致我們的A類普通股及美國存託股份的市場價格或成交量下跌。

賣空者所採用的方法可能導致我們的A類普通股及美國存託股份的市場價格下跌。

賣空是指賣方出售並非自身擁有而是自第三方借入的證券的做法，目的在於日後買入相同的證券歸還予出借者。賣空者預計購買支付的價格將低於出售所得，因此希望從出售借入證券及購買替代股份的證券價格下跌中獲利。由於證券價格下跌符合賣

空者的利益，不少賣空者發佈或安排發佈有關相關發行人及其業務前景的負面意見，以營造負面的市場態勢，在賣空證券後為自己獲利。過往，該等空頭攻擊導致市場上的股份拋售。

絕大部分業務位於中國的上市公司一直是賣空的對象。多數審查及負面報道主要集中於對財務報告缺乏有效內部控制導致財務及會計違規及錯誤、企業管治政策不足或不遵守有關規定的指控上，且多數情況下還包含欺詐指控。因此，不少該等公司正在對指控開展內部及外部調查，同時面臨股東訴訟及／或證交會或其他美國當局的執法行動。

尚不確定該等負面報道會對我們造成何種影響。我們過去曾受到不利指控且未來仍可能會成為不利指控的對象，不論該等指控是否屬實，我們可能不得不投入大量資源對該等指控進行調查及／或予以抗辯。儘管我們將堅決抵制任何此類賣空者攻擊，但言論自由原則、適用州法律或商業機密問題可能會限制我們起訴相關賣空者的方式。此類情形可能會導致成本高昂且耗時，並可能使管理層無法專注於發展業務。即使該等指控最終被證明毫無根據，針對我們的指控仍可能嚴重影響我們的業務運營及任何對我們的美國存託股份的投資可能大幅減少或變得毫無價值。

於全球發售後，在公開市場上出售或可供大量出售我們的A類普通股或美國存託股份，可能會對我們的A類普通股或美國存託股份的市場價格產生不利影響。

我們的A類普通股或美國存託股份在公開市場大量出售或預期有關出售可能發生均可能會對我們的A類普通股或美國存託股份的市場價格產生不利影響，並嚴重損害我們日後透過股份發售集資的能力。美國存託股份可自由交易且不受限制，亦無需根據《1933年證券法》(經修訂)(「《證券法》」)進一步註冊，且我們現有股東持有的股份將來也可在公開市場出售，惟須遵守《證券法》第144條及第701條的限制以及適用的禁售協議，包括就全球發售訂立的協議。我們無法預測主要股東或任何其他股東所持有證券的市場銷售或該等證券日後可供出售將會對我們的A類普通股或美國存託股份的市場價格造成何等影響(如有)。此外，我們A類普通股的若干持有人現在和將來可能享

有若干註冊權。根據《證券法》註冊該等股份將導致該等股份緊隨註冊生效後可自由交易而不受《證券法》限制。於公開市場以美國存託股份的形式出售該等註冊股份或預期有關出售可能發生可能會導致我們的美國存託股份價格下跌。

作為一家在開曼群島註冊成立的獲豁免公司，我們獲准就企業管治事項採用若干與納斯達克企業管治上市標準有重大差異的原籍國常規。該等常規給予股東的保護可能不及我們全面遵守納斯達克企業管治上市標準時股東可享受的保護。

作為一家在納斯達克上市的開曼群島獲豁免公司，我們受納斯達克企業管治上市標準所規限。然而，納斯達克規則允許外國私人發行人（如我們）遵循原籍國的企業管治常規。開曼群島（我們的原籍國）的若干企業管治常規可能與納斯達克企業管治上市標準有重大差異。我們目前遵循我們母國的慣例：(i)並不要求我們披露第三方董事或代名人薪酬的任何協議或安排，(ii)並不要求我們每年徵求委託並召開股東會議，(iii)並不要求我們於我們向證交會提交年度報告後的合理時間內向股東提供包含經審計財務報表的年度報告，(iv)並不要求董事會大多數符合納斯達克股票市場規則第5605條的「獨立性」規定，(v)並不要求薪酬委員會及提名／企業管治委員會的每名成員為獨立董事，(vi)並不要求董事提名人由獨立董事選出或推薦，(vii)並不要求我們在發行與收購另一家公司的股票或資產相關的證券前尋求股東批准，(viii)倘發行或潛在發行將導致本公司的控制權變動，並不要求我們在發行證券前尋求股東批准，(ix)並不要求我們就修訂我們股份激勵計劃尋求股東批准，(x)並不要求我們就發行超過我們發行在外的普通股20%的額外證券取得股東批准，及(xi)並不要求現有股東的投票權不得通過任何公司行動或發行受到不同程度減少或限制。由於我們依賴「外國私人發行人」豁免，我們股東得到的保護可能不及彼等另行根據適用於美國國內發行人的納斯達克企業管治上市標準可享有的保護。

根據納斯達克企業管治規則的定義，我們為一家「受控公司」。因此，我們有資格獲得並可能依賴於若干企業管治規定的豁免，而該等規定會為其他公司的股東提供保護。

根據納斯達克企業管治規則的定義，我們為一家「受控公司」，因為我們的首席執行官兼董事彭軍博士擁有我們總投票權50%以上。有關更多詳情，請參閱「主要股東」。只要我們仍為一家受控公司，我們就可依賴企業管治規則的若干豁免，包括我們必須成立完全由獨立董事組成的提名委員會及企業管治委員會的規則。因此，閣下將無法獲得與遵守該等企業管治規定的公司股東享有的相同保護。即使我們不再為一家受控公司，我們仍可依賴外國私人發行人可獲得的豁免，包括就企業管治事項採用原籍國常規。請參閱「一 作為一家在開曼群島註冊成立的獲豁免公司，我們獲准就企業管治事項採用若干與納斯達克企業管治上市標準有重大差異的原籍國常規。該等常規給予股東的保護可能不及我們全面遵守納斯達克企業管治上市標準時股東可享受的保護」。

我們為《證券法》所指的新興成長型公司，可利用若干減免申報規定。

我們為JOBS法案所定義的「新興成長型公司」，可獲豁免遵守適用於非新興成長型公司的其他公眾公司的若干規定，其中最重要者包括，只要我們是一家新興成長型公司，即毋須遵守《2002年薩班斯－奧克斯利法案》第404條的審計師認證規定。因此，倘我們選擇不遵守該等審計師認證規定，我們的投資者可能會無法獲得其可能認為重要的某些信息。

JOBS法案亦規定，新興成長型公司無需遵守任何新訂或經修訂財務會計準則，直至私營公司被另行要求遵守有關新訂或經修訂會計準則之日為止。該選擇使我們能夠延遲採納對公眾及私營公司有不同生效日期的新訂或經修訂會計準則，直至該等準則適用於私營公司為止，且由於該選擇，我們的財務報表可能無法與遵循公眾公司生效日期的公司的財務報表作比較，包括未作出此選擇的其他新興成長型公司。在我們不再是新興成長型公司後，我們將無權享有上文所討論的JOBS法案規定的豁免，並將產生額外開支。

美國存託股份持有人的投票權受到存託協議條款的限制，他們可能無法行使對其A類普通股的投票權。

美國存託股份持有人不享有與我們登記股東相同的權利。作為美國存託股份持有人，閣下將無權直接出席我們的股東大會或於有關大會上投票。閣下只能根據存託協議的規定，通過向存託人發出投票指示，間接行使閣下的美國存託股份代表的相關A類普通股的投票權。根據存託協議，閣下僅可通過向存託人發出投票指示進行投票。如果我們指示存託人徵求閣下的指示，則在收到閣下的投票指示後，存託人會在切實可行的情況下，盡量按照閣下的指示就閣下的美國存託股份代表的相關A類普通股進行投票。如果我們不指示存託人徵求閣下的指示，存託人仍可按照閣下作出的指示進行投票，但並不對此做要求。除非閣下在股東大會登記日期之前撤回股份並成為該等股份的登記持有人，否則閣下將無法直接行使閣下的美國存託股份代表的相關A類普通股的投票權。根據組織章程大綱及細則，本公司召開股東大會需向登記股東發出的最短通知期為七個營業日。

召開股東大會之時，閣下可能並未充分得到預先通知，無法就提取閣下的美國存託股份相關A類普通股撤回閣下的美國存託股份並成為該等股份的登記持有人，從而無法出席股東大會並就股東大會將審議及投票的任何特定事項或決議直接投票。此外，根據組織章程大綱及細則，為確定有權出席任何股東大會並在會上投票的股東，董事可能會關閉我們的股東名冊並提前確定該會議的記錄日期，而關閉我們的股東名冊或確定該記錄日期可能會使閣下無法在記錄日期前就提取閣下的美國存託股份相關A類普通股撤回閣下的美國存託股份並成為該等股份的登記持有人，從而使閣下無法出席股東大會或參與直接投票。如果我們徵求閣下的指示，存託人將通知閣下即將進行的投票，並安排向閣下提供我們的投票材料。我們已經同意向存託人發出至少40天的股東大會事先通知。然而，我們無法保證閣下會及時收到投票材料，以確保閣下能指示存託人就閣下的美國存託股份代表的相關A類普通股進行投票。此外，存託人及其代理人對未能執行投票指示或其執行閣下的投票指示的方式概不承擔責任。這意味著閣下可能無法行使權利指示如何對閣下的美國存託股份相關A類普通股進行投票，若閣下的美國存託股份相關A類普通股未能按照閣下的要求進行投票，閣下可能不會享有法律救濟措施。

如果向美國存託股份持有人派發我們A類普通股的股息或其他分派屬違法或不切實際，則美國存託股份持有人可能不會收到有關股息或其他分派，亦可能不會因此獲得任何價值。

美國存託股份的存託人同意，在扣除其費用及開支後，向美國存託股份持有人派付其或託管人就美國存託股份相關A類普通股或其他存託證券所收到的現金股息或其他分派。閣下將收到所持美國存託股份相關A類普通股股數對應的分派。然而，如果存託人認定向任何美國存託股份持有人作出分派屬不合法或不切實際，存託人概不承擔任何責任。例如，如果美國存託股份含有需要根據《證券法》予以註冊但卻根據適用的註冊豁免未妥善註冊或分配的證券，則向美國存託股份持有人進行分派屬不合法。存託人亦可確定採用郵寄方式分派若干財產屬不可行。此外，若干分派的價值可能少於郵寄的費用。此種情況下，存託人可確定不分派該等財產。我們並無義務根據美國證券法註冊任何通過該等分派獲得的美國存託股份、A類普通股、權利或其他證券。我們亦無義務採取任何其他行動，以允許向美國存託股份持有人分派美國存託股份、A類普通股、權利或其他任何東西。這意味著，如果我們向閣下作出分派屬違法或不切實際，閣下可能無法獲得A類普通股的分派或其任何價值。該等限制可能會導致美國存託股份價值大幅下降。

由於無法參與供股，美國存託股份持有人所持股份可能會被攤薄。

我們可能會不時向股東分配權利，包括購買證券的權利。根據存託協議，存託人不會向美國存託股份持有人分配權利，除非權利的分配及出售以及該等權利所涉證券對所有美國存託股份持有人而言根據《證券法》豁免註冊，或根據《證券法》的規定予以註冊。存託人可以（但毋須）嘗試將該等未分配的權利出售予第三方，並可讓權利失效。我們可能無法根據《證券法》確定註冊豁免，我們亦無義務就該等權利或相關證券提交註冊聲明或努力使註冊聲明宣告生效。因此，美國存託股份持有人可能無法參與我們的供股，而且所持股份可能因此被攤薄。

我們目前預計於全球發售後可預見未來不會派付股息，閣下必須依靠A類普通股或美國存託股份的股價上漲來獲得投資回報。

我們目前計劃留存大部分（即使並非全部）可用資金及全球發售後的任何未來盈利撥付我們的業務營運及擴張。因此，我們預計在可預見未來不會派付任何現金股息。因此，閣下不應倚賴A類普通股或美國存託股份投資作為任何未來股息收入來源。

董事會可全權酌情決定是否宣派股息，惟須遵守開曼群島法律的若干規定。本公司的組織章程細則規定，股息可自本公司已實現或未實現的利潤中或自董事認為不再需要並從利潤撥出的任何儲備中撥資宣派及派付。股息亦可自股份溢價賬或根據公司法授權可作此用途的任何其他資金或賬目中撥資宣派及派付。根據公司法，不得自股份溢價賬中支付分派或股息，除非在緊隨擬支付分派或股息的日期後，公司有能力償還其在正常業務過程中到期的債務。即使我們的董事會決定宣派及派付股息，派付未來股息（如有）的時間、金額和形式將取決於我們未來的經營業績和現金流、我們的資本需求和盈餘、我們從附屬公司獲得的分派款項（如有）、我們的財務狀況、合約限制以及董事會認為相關的其他因素。因此，閣下對我們A類普通股或美國存託股份的投資回報很可能完全取決於有關證券未來的價格升值情況。概不保證我們的A類普通股或美國存託股份在全球發售後會升值或能維持閣下購買美國存託股份時的價格。閣下可能無法從我們的A類普通股或美國存託股份中獲得投資回報，甚至可能損失全部投資。

我們可能需要額外資本，及出售額外的A類普通股或美國存託股份或其他股本及與股本掛鉤證券可能導致股東的股權被進一步攤薄，而產生額外債務可能導致我們的償債義務增加。

我們可能因業務狀況發生變化、戰略收購或其他未來發展而需要額外現金資源。若該等資源不足以滿足我們的現金需求，我們可能尋求出售額外股本或債務證券或取得額外信貸融資。出售額外股本及與股本掛鉤證券可能導致股東的股權被進一步攤薄。出售大量A類普通股或美國存託股份（包括轉換時的票據）可能攤薄股東及美國存託股份持有人的權益，並對A類普通股或美國存託股份的市場價格產生不利影響。產生債務可能導致我們的償債義務增加，所產生的經營及融資契諾可能限制我們的業務經營。我們無法向閣下保證，我們能夠按照我們可接受的金額或條款獲得融資（如有）。

美國存託股份持有人在轉讓美國存託股份方面可能會受到限制。

美國存託股份可以在存託人的登記冊上轉讓。然而，存託人可在其認為有利於履行其職責的任何時間或不時關閉其登記冊。存託人可能會出於多個原因不時關閉登記冊，包括供股等有關公司事件的原因，期間存託人須於指定時間內在登記冊上維持確切的美國存託股份持有人人數。存託人亦可在緊急情況下及週末和公共假期關閉其登記冊。通常，於我們的股東名冊或存託人的登記冊關閉時，或於我們或存託人因法律或任何政府或政府部門的任何要求、存託協議任何條款或任何其他原因而認為屬適宜的任何時間，存託人可拒絕交付、轉讓美國存託股份或者登記其轉讓。

特別是，全球發售後，我們已指示存託人於全球發售結束後40天暫停新發行涉及全球發售的已發行A類普通股的美國存託股股份，以符合美國證券法S規例分銷合規期。請參閱「一 與全球發售及雙重上市有關的風險」於全球發售發行的A類普通股於分銷合規期內將不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將A類普通股交換作美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響」。

我們的股東可能難以保護自身權益，且由於我們根據開曼群島法律註冊成立，他們通過香港或美國法院保護自身權利的能力可能受到限制。

我們為根據開曼群島法律註冊成立的獲豁免公司。我們的公司事務受我們的組織章程大綱及細則、開曼群島公司法（經修訂）及開曼群島普通法規管。根據開曼群島法律，股東對董事採取行動的權利、少數股東行動以及董事對我們負有的受信責任，在很大程度上受開曼群島普通法規管。開曼群島普通法部分源自開曼群島相對有限的司法先例以及英格蘭和威爾士普通法（其法院的裁決對開曼群島法院具有說服力但不具約束力）。根據開曼群島法律，我們股東的權利及我們董事的受信責任並不像香港或美國若干司法管轄區的法規或司法判例那樣明確。特別是，開曼群島的證券法體系不如香港或美國完善。與開曼群島相比，美國的若干州（如特拉華州）的公司法體系更為完備，司法解釋體系更為完善。此外，開曼群島公司可能沒有資格在美國聯邦法院提起股東派生訴訟。另外，儘管根據特拉華州法律，控股股東對其控制的公司及少數股東

負有受信責任，但根據開曼群島法律，我們的控股股東對本公司及我們的少數股東不負有任何該等受信責任。因此，我們的控股股東可按其認為合適的方式行使作為股東的權力，包括就其股份行使投票權。

根據開曼群島法律，像我們這樣的開曼群島獲豁免公司的股東並無查閱公司記錄（組織章程大綱及細則、抵押及質押登記冊以及股東通過的任何特別決議案除外）或獲取該等公司股東名單副本的一般權利。在符合上市規則的組織章程細則允許的範圍內，董事可以根據組織章程細則酌情決定暫停辦理股東登記手續。這可能會令閣下更難以就確立股東動議的任何必要事實而獲得所需資料，或就投票代理權爭奪向其他股東徵集代理權所需的資料。

開曼群島（即我們的原籍國）的若干企業管治常規與香港或美國等其他司法管轄區註冊公司的要求存在明顯差異。若我們選擇遵循原籍國常規，我們的股東所受到的保護可能不及彼等另行根據適用於美國國內發行人的規則及法規可享有的保護。

由於上述所有原因，與作為香港或美國註冊成立公司的公眾股東相比，在面對管理層、董事會成員或控股股東採取的行動時，我們的公眾股東可能更難以保護自身權益。

美國存託股份持有人可能無權就存託協議下的索賠要求進行陪審團審理，這可能導致在任何該等訴訟中對原告不利的結果。

管轄代表我們A類普通股的美國存託股份的存託協議規定，在存託人有權要求將索賠提交仲裁的前提下，紐約市聯邦法院或州法院對審理及裁定根據存託協議產生的索賠具有專屬管轄權。在法律允許的最大範圍內，美國存託股份持有人就此放棄因或就我們的股份、美國存託股份或存託協議而對我們或存託人提出的任何索賠進行陪審團審理的權利，包括根據美國聯邦證券法提出的任何索賠。

如果我們或存託人反對放棄陪審團審理條款，法院將根據該案件的事實及情況，依據適用的州法律及聯邦法律決定放棄是否可強制執行。據我們所知，美國最高法院尚未最終裁定根據聯邦證券法提出的索賠可否強制執行合同約定爭議前放棄陪審團審理條款。然而，我們認為，合同約定爭議前放棄陪審團審理條款通常屬可執行，包括根據紐約州管轄存託協議的法律。在確定是否執行合同約定爭議前放棄陪審團審理條

款時，法院一般會考慮一方當事人是否知情、明智及自願地放棄陪審團審理的權利。我們認為，就存託協議及美國存託股份而言，情況就是如此。在投資美國存託股份之前，建議就放棄陪審團審理條款諮詢法律顧問。

如果閣下或美國存託股份任何其他持有人或實益擁有人就存託協議或美國存託股份下產生的事項向我們或存託人提出索賠（包括根據聯邦證券法提出的索賠），則閣下或該等其他持有人或實益擁有人可能無權就該等索賠進行陪審團審理，這可能會產生限制及阻止針對我們或存託人的法律訴訟的效果。如果根據存託協議對我們或存託人提起訴訟，只能由適用審判法院的法官或司法人員按照不同的民事程序進行審理，並且可能會產生與陪審團審理不同的結果，包括在任何此類訴訟中對原告不利的結果。

然而，如果不強制執行放棄陪審團審理條款，訴訟可根據存託協議的條款進行陪審團審理。存託協議或美國存託股份的任何條件、規定或條款都無法免除我們或存託人各自遵守《證券法》及《證券交易法》的義務。

我們目前生效的組織章程大綱及細則載有反收購條文，可能對我們的股東及美國存託股份持有人的權利產生重大不利影響。

我們目前生效的組織章程大綱及細則載有限制其他人士能夠獲得本公司控制權或導致我們進行控制權變更交易的條文。該等條文可能會產生透過阻礙第三方在要約收購或類似交易中尋求獲得本公司控制權而剝奪我們的股東按高於現行市價的溢價出售其股份的機會的效果。例如，我們的董事會有權在我們的股東不採取進一步行動的情況下，以美國存託股份或其他形式發行一個或多個系列的優先股，並確定其指定權、權力、優先權、特權及相對參與權、選擇權或特別權利以及資格、限制或約束，包括股息權、轉換權、投票權、贖回條款及清算優先權，其中任何或所有權利可能大於與我們A類普通股相關的權利。優先股可迅速發行，發行條款旨在延遲或阻止本公司控制權的變更或使管理層的罷免更加困難。若我們的董事會決定發行優先股，則美國存託股份的價格可能下跌，而我們的股東及美國存託股份持有人的投票權及其他權利可能受到重大不利影響。此外，我們目前生效的組織章程大綱及細則載有其他條文，可能會限制第三方在收購本公司控制權或促使我們進行會導致控制權變更的交易方面的能力，包括每股B類普通股在幾乎所有須經股東投票表決的事項上享有10票投票權的條文。

然而，我們行使任何可能限制其他人士能夠獲得本公司控制權或導致我們於全球發售後根據組織章程細則進行控制權變更交易的權力，應受到本公司的凌駕義務所規限，以符合全部適用香港法律法規、上市規則及收購守則的規定。我們將向股東提議對組織章程細則進行若干修訂，包括取消董事根據組織章程細則授權將股份拆分為任何數量的類別股份並決定不同類別股份之間的相對權利、限制、優先權、特權和付款義務的權力，以及發行具有優先權或其他權利（可能高於普通股的權利）的優先股的權力，並使董事發行優先股的權力須受組織章程細則的規限、符合上市規則（僅在其允許的範圍內）及收購守則以及本公司證券上市地當局的所有適用規則和法規，並符合下列條件：(x)不會創設投票權優於A類普通股的新類別股份及(y)不同類別股份之間相對權利的任何變動不會導致創設投票權優於A類普通股的新類別股份。有關對我們組織章程細則建議修訂的更詳細討論，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」。

開曼群島的經濟實質立法可能會影響我們或我們的業務。

開曼群島與其他若干非歐盟司法管轄區一併出台相關立法，旨在解決歐盟理事會提出對在沒有實際經濟活動的情況下從事若干活動獲取利潤的離岸結構的擔憂。自2019年1月1日起，《國際稅務合作（經濟實質）法》（經修訂）（「《實質法》」）以及發佈的相關條例及指引說明在開曼群島生效，對從事若干「相關活動」的「相關實體」引入若干經濟實質要求，而對於在2019年1月1日之前註冊成立的豁免公司而言，該等要求將適用於2019年7月1日開始的財政年度。「相關實體」包括在開曼群島註冊成立的豁免公司，但不包括在開曼群島以外納稅的實體。因此，只要我們是開曼群島以外的稅務居民，我們就毋須滿足《實質法》項下的經濟實質測試。儘管目前預計《實質法》對我們或我們的業務不會產生重大影響，但由於該立法為新出台的法律，仍有待進一步澄清及解釋，故目前無法確定該等立法變更對我們的確切影響。

我們將來可能會失去外國私人發行人的身份，這可能會導致大量的額外成本和費用。

如上所述，我們為外國私人發行人，因此毋須遵守《證券交易法》的所有定期披露及即期報告要求。外國私人發行人身份每年在發行人最近完成的第二個財政季度的最後一個營業日認定。例如，倘若我們超過50%的普通股由美國居民直接或間接持有，而我們未能滿足維持我們外國私人發行人身份所需的額外要求，我們將失去其外國私人發行人身份。未來，倘若我們在第二個財政季度的最後一日失去外國私人發行人身份，我們將需要從次年1月1日起以美國國內發行人表格向證交會提交定期報告及註冊聲明，該等表格所需的資料比外國私人發行人相關表格更為詳盡及廣泛。此外，我們需要強制遵守美國聯邦代理規定，而我們的高級人員、董事及主要股東將須遵守《證券交易法》第16條的短期利潤披露及收回規定。此外，我們將不可繼續獲豁免遵守納斯達克上市規則的若干企業管治規定。作為非外國私人發行人的美國上市公司，我們將產生我們作為外國私人發行人不會產生的重大額外法律、會計及其他費用，以及維持在美國證券交易所上市所需的會計、報告和其他費用。

閣下應細閱整份招股章程，我們鄭重提醒閣下切勿依賴報刊文章或其他媒體所載有關我們或全球發售的任何資料。

於本招股章程之日後但於全球發售完成前，可能會有關於我們及全球發售的報刊和媒體報道，其中可能載有（其中包括）有關我們及全球發售的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。我們並未授權於報刊或媒體披露任何有關資料，且不對該等報刊文章或其他媒體報道的準確性或完整性承擔責任。我們概不就任何有關我們的預測、估值或其他前瞻性資料的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。倘若有關陳述與本招股章程所載的資料不一致或相互衝突，我們對此不會承擔任何責任。因此，有意投資者僅可基於本招股章程所載資料審慎作出投資決定，而不應依賴任何其他資料。

閣下作出有關股份的投資決定時應僅依賴本招股章程、全球發售及我們於香港發佈的任何正式公告所載資料。我們概不就報刊或其他媒體報道的任何資料的準確性或完整性，或報刊或其他媒體就股份、全球發售或我們所發表的任何預測、觀點或意見的公正性或適當性承擔任何責任。我們概不就任何相關資料或刊物的適當性、準確

性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，有意投資者在作出是否投資全球發售的決定時不應依賴任何有關資料、報告或刊物。在申請認購我們於全球發售中的股份時，閣下將被視為已同意不依賴本招股章程所載資料以外的任何資料。

與全球發售及雙重上市有關的風險

全球發售根據S規例獲豁免證券法的註冊規定，此將要求投資者遵守額外規定及限制。

我們計劃根據S規例在美國境外進行全球發售。因此，我們未曾亦不會向美國證券交易委員會公開提交註冊表，且發售股份未曾亦不會根據美國《1933年證券法》(經修訂)註冊。除非根據適用豁免，否則不得於美國境內或向美國人士(定義見S條例)提呈、出售、抵押或轉讓發售股份。此外，我們擬要求存託人暫停接受於全球發售或分銷合規期取得之股份的寄存要求，以於該期間不予發行美國存託股份。因此，屬於S規例所指美國人士的投資者，不得參與全球發售或於分銷合規期內購入任何發售股份。

投資者可於分銷合規期屆滿前，根據S規例第904條或任何其他適用於美國證券法註冊規定的豁免，繼續在香港聯交所買賣本公司的A類普通股(包括發售股份)，投資者進行不符合該等限制的交易可能導致其承擔證券法項下的責任；請參閱「如何申請香港發售股份－A.申請香港發售股份－6.申請條款及條件」。

此外，相對於已作登記的雙重上市架構，僅依據S規例的架構可能使交易流量受短暫限制，並削弱美國投資者的關注程度。

於全球發售發行的A類普通股於分銷合規期內將不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將A類普通股交換作美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響。

全球發售將會根據美國證券法S規例於美國境外進行，而於全球發售發行的A類普通股將不會根據美國證券法註冊。於分銷合規期，全球發售發行的A類普通股將不被存託人接納以寄存現有的美國存託股份設施，而A類普通股概不得於美國境內或向任何美國人士提呈發售、出售或交付，或為任何美國人士或就其利益提呈發售、出售

或交付。此外，就香港發售股份的任何權益不得於美國進行對沖交易。因此，購買全球發售A類普通股或於其後在香港聯交所進行買賣的投資者將於整段分銷合規期無法將股份轉換為美國存託股份或存入美國存託股份以於美國買賣。此項限制可能對當時A類普通股及美國存託股份的流通性及需求造成不利影響。

倘全球發售未有遵守S規例進行，將構成違反《1933年證券法》(經修訂) (「證券法」)。

全球發售所發行的A類普通股並無且將不會根據美國《1933年證券法》(經修訂) (「證券法」) 註冊。根據證券法第5節，除非證券發售或銷售已根據證券法註冊或可獲豁免有關註冊，否則不得在美國進行任何證券發售或銷售。全球發售將根據證券法S規例提供的豁免進行，該規例允許在美國境外向非美國人士發售及銷售證券，惟須遵守若干規定。我們已採取特定措施以遵守S規例所載規定，包括要求有意投資者確認符合「如何申請香港發售股份－A.申請香港發售股份」所載資格並於40日分銷合規期遵守S規例轉售規定。此外，我們擬要求存託人暫停接受於全球發售或分銷合規期取得之股份的寄存要求，以於該期間發行美國存託股份。

然而，倘全球發售在違反S規例條件的情況下進行，將無法獲得其項下提供的豁免，從而導致全球發售違反證券法的註冊規定。該違規情況將賦予任何參與全球發售購買證券的投資者撤銷交易的權利，並可取回已付購買價(連同利息，扣除已就有關證券收取的任何款項)。在此情況下，我們作為證券的初始賣方須承擔責任，而包銷商亦可能因其招攬買家的角色而承擔責任。

全球發售的完成視乎市場及其他條件而定，且無法保證其將按照本招股章程所述條款完成，甚或根本無法完成。

所有發售股份申請須待下列條件達成後方可獲接納：(i)香港聯交所批准本招股章程所述已發行及將予發行的A類普通股在香港聯交所主板上市及買賣，且有關批准其後於上市日期前未遭撤回或撤銷；(ii)發售股份的定價已由聯席代表(為其本身及代表包銷商)與本公司協定；及(iii)「全球發售的架構」所述的若干其他條件。

該等條件的滿足取決於市況及我們是否遵守適用的上市規則。例如，倘參照於定價日釐定的公開發售價及國際發售價，本公司於上市時的預期市值不超過400億港元（即根據上市規則第8A.06(1)條尋求以不同投票權架構上市的上市申請人的市值要求），則全球發售不會進行。僅供說明用途，基於全球發售項下初步可供認購的發售股份數目（即41,955,700股發售股份），公開發售價及國際發售價應為每股發售股份93.65港元或以上，以滿足上市規則第8A.06(1)條項下400億港元的市值要求。鑒於近期香港及美國股市波動加劇，估值水平及投資者情緒的不確定性增加，從而可能對美國存託股份的現行交易價格、發售價的確定及我們滿足市值要求的能力造成不利影響。倘我們未能滿足上述第8A.06(1)條的要求或任何其他原因令全球發售的任何條件於指定日期及時間前未獲滿足，則全球發售將不會進行並將告失效。在此情況下，所有申請股款將根據「如何申請香港發售股份－D.發送／領取股票及退回認購股款」所載條款不計利息退還。有關更多資料，請參閱本招股章程「全球發售的架構」及「如何申請香港發售股份」。

我們的A類普通股在香港聯交所的活躍交易市場可能不會發展或持續，且我們A類普通股的交易價格可能會出現大幅波動。

於全球發售完成後，我們無法向閣下保證我們的A類普通股在香港聯交所的活躍交易市場將會發展或持續。美國存託股份在納斯達克的交易價格或流動性未必能反映我們的A類普通股在全球發售完成後在香港聯交所的交易價格或流動性。如果在全球發售後，我們的A類普通股在香港聯交所的活躍交易市場沒有發展起來或不能持續，我們的A類普通股的市場價格及流動性可能會受到重大不利影響。

美國資本市場及香港資本市場具有不同的特徵。

上市後，我們將同時接受香港聯交所和納斯達克的上市及監管要求。納斯達克與香港聯交所的交易時間、交易特徵（包括交易量及流動性）、交易及上市規則以及投資者群體（包括零售及機構參與的不同程度）都各不相同。由於上述不同，即使考慮到貨幣差異，我們的A類普通股及代表該等股份的美國存託股份的交易價格可能不一樣。美國資本市場特殊情況導致的美國存託股份價格波動可能會對我們的A類普通股的價格造成重大不利影響。由於美國與香港資本市場的特點不同，美國存託股份歷史市場價格未必能反映我們的證券（包括我們的A類普通股）在全球發售後的表現。

我們在香港進行首次公開發售及A類普通股在聯交所上市後，香港印花稅是否適用於美國存託股份的交易或轉換存在不確定性。

就我們在香港首次公開發售A類普通股，或香港公開發售而言，我們將在香港建立股東名冊分冊，或香港股東名冊。我們在香港聯交所交易的A類普通股（包括將在全球發售中發行的A類普通股和可能從美國存託股份轉換的A類普通股）將登記於香港股東名冊，該等股份在聯交所的交易將需繳納香港印花稅。為便利美國存託股份與A類普通股的轉換以及在納斯達克和聯交所之間的交易，我們亦有意將開曼群島備存的股東名冊的部分已發行A類普通股轉移至香港股東名冊。

根據香港印花稅條例，任何人士買賣香港股票（即須在香港登記轉讓的股票）須繳付香港印花稅。現時的印花稅總額為所轉讓股份的對價或價值（以較高者為準）的0.2%，由買賣雙方各繳付0.1%。請參閱「有關本招股章程及全球發售的資料－香港A類普通股的交易及交收」。

據我們所知，對於同時在美國和香港上市，且在其香港股東名冊存置全部或部分普通股（包括美國存託股份所代表的普通股）的公司的美國存託股份的交易或轉換，實踐中並未作出香港印花稅納稅徵收。然而，就香港法律而言，該等雙重上市公司的美國存託股份的交易或轉換，是否構成涉及其所對應的香港登記普通股的買賣而須繳付香港印花稅尚不明確。我們建議投資者就此事宜徵詢自身的稅務顧問。倘主管部門確定香港印花稅適用於美國存託股份的交易或轉換，則閣下所投資的我們的A類普通股及／或美國存託股份的交易價格和價值可能會受到影響。

為交付美國存託股份而寄存我們的A類普通股，以及為註銷及提取我們的A類普通股而交回美國存託股份，可能會對我們證券的流動性或交易價格產生不利影響。

美國存託股份目前在納斯達克交易。在遵守美國證券法及存託協議條款的前提下，我們的A類普通股持有人可將A類普通股寄存於存託人，以換取美國存託股份的交付。美國存託股份的任何持有人亦可根據存託協議的條款提取美國存託股份代表的相關A類普通股，於香港聯交所進行交易。然而，全球發售後，全球發售所發行用以增設美國存託股份的A類普通股將暫停新增寄存40天，以符合美國證券法S規例的分銷合

規期。請參閱「一 與全球發售及雙重上市有關的風險」於全球發售發行的A類普通股於分銷合規期內將不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將A類普通股交換作美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響」。倘大量A類普通股寄存於存託人以換取美國存託股份的交付，或為註銷及提取我們的A類普通股而交回大量美國存託股份，我們的A類普通股於香港聯交所的流動性及交易價格以及美國存託股份於納斯達克的流動性及交易價格可能會受到不利影響。

為交付美國存託股份而存入我們的A類普通股和為註銷及提取我們的A類普通股而交回美國存託股份所需的時間可能比預期更長，且投資者在該期間可能無法結算或出售其證券，而此類行動可能涉及成本。

美國存託股份及我們的A類普通股分別在納斯達克及香港聯交所交易，兩個交易所之間無法直接交易或結算。此外，香港與紐約之間的時差、無法預見的市場狀況或其他因素均可能導致存入A類普通股以交付美國存託股份或交回美國存託股份以註銷及提取我們的A類普通股的延遲。在該等延遲期內，投資者將無法進行證券的結算或影響證券的出售。此外，我們無法向閣下保證為交付美國存託股份而存入我們的任何A類普通股，或為註銷及提取我們的A類普通股而交回美國存託股份將可按照投資者預期的時間表完成。

全球發售後，寄存A類普通股以就全球發售中發行的A類普通股增設新美國存託股份亦將會暫停40天，以符合1933年證券法S規例的分銷合規期。

此外，美國存託股份的存託人有權就各類服務向持有人收費，包括存入A類普通股後發行美國存託股份、註銷美國存託股份、派發現金股息或其他現金分派、根據股息或其他免費股份分派而派發美國存託股份、派發美國存託股份以外證券的收費以及年度服務費。因此，為交付美國存託股份而存入A類普通股，或為註銷及提取我們的A類普通股而交回美國存託股份的股東可能無法實現其預期的經濟回報水平。

我們可能會面臨證券訴訟，其成本高昂且可能會分散管理層的注意力。

股票成交量及市場價格出現波動的公司，證券集體訴訟的發生率會增加。未來我們亦可能成為此類訴訟的目標。針對我們的證券訴訟可能會導致巨大成本，並分散我們管理層對其他業務問題的注意力，如果作出不利的裁決，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。

A類普通股的購買人將遭受實時大幅攤薄，且倘我們於日後發行額外股份或其他股本證券（包括根據股份激勵計劃），則可能面臨進一步攤薄。

發售股份的公開發售價及國際發售價高於緊接全球發售前的每股A類普通股有形資產淨值。因此，全球發售的發售股份的購買人將面臨備考有形資產淨值的實時攤薄。為拓展我們的業務，我們可能考慮日後發售及發行額外股份或其他股本證券。倘我們日後按低於當時每股A類普通股有形資產淨值的價格發行額外股份或其他股本證券，發售股份的購買人或面臨其A類普通股每股有形資產淨值的攤薄。此外，我們可能根據股份激勵計劃發行普通股，這將進一步攤薄本公司的股東權益。

豁免及免除

為籌備上市，我們已尋求在下列方面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。

規則	主體事項
上市規則第8.12條	管理層人員留駐香港
上市規則第3.28及8.17條	聯席公司秘書
上市規則附錄A1第4(2)、4(3)、14(1)-(6)、 15-21段，第8A.07、8A.09、8A.13至 8A.19、8A.21至8A.24、8A.26至8A.35、 8A.37至8A.41條	與本公司組織章程細則有關的規定
上市規則第4.10、4.11、19.13及19.25A條， 以及附錄D2第2段附註2.1	使用美國公認會計準則
上市規則第9.09(b)條	在上市前買賣股份
上市規則第10.04條及附錄F1第1C(2)段 ...	現有股東認購股份
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1部第10(d)段	有關2016年股份計劃的豁免及免除
上市規則附錄D1A第15(2)(c)段	披露發售價
上市規則第十四A章	關連交易

有關管理層常駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條，所有申請在聯交所作第一上市的申請人均須有足夠的管理層人員常駐香港。這一般是指申請人至少須有兩名執行董事常居於香港。

豁免及免除

我們的總部及高級管理層均位於中國，且本集團絕大部分業務運營及資產均於中國管理及進行。執行董事常居於香港境外，彼等對本公司的業務運營發揮著非常重要的作用。彼等常駐於本集團重要業務所在地符合我們的最佳利益。安排兩名執行董事通常居於香港，無論是透過調派現有執行董事或額外委任執行董事，我們認為均難以實行且並無合理商業理據。因此，本公司現時並無且在可預見的將來不擬為符合上市規則第8.12條的規定而安排足夠的管理層人員在香港常駐。

因此，本公司已申請且聯交所已批准本公司豁免嚴格遵守上市規則第8.12條的規定，前提是本公司將會實施以下安排：

- (i) 根據上市規則第3.05條，我們已委任董事會主席兼首席執行官彭博士及聯席公司秘書吳東澄先生（「吳先生」）為授權代表（「授權代表」）。授權代表均獲授權代表我們與香港聯交所溝通，並將充當本公司與香港聯交所的主要溝通渠道。授權代表將能通過電話、傳真及電郵隨時聯繫，以及時處理香港聯交所的查詢，亦可應香港聯交所要求於合理時間內與香港聯交所會面商討任何事宜；
- (ii) 當香港聯交所就任何事宜而欲聯絡董事時，各授權代表將有一切必要方法隨時迅速與所有董事（包括獨立非執行董事）及高級管理層團隊取得聯繫。本公司亦將就有關授權代表的任何變動及時告知香港聯交所。我們已向香港聯交所提供所有董事的聯繫資料（即手機號碼、辦公室電話號碼及電郵地址），以便與香港聯交所溝通。如任何董事預計因出差或其他原因不在辦公地點，其將把自身居住地的電話號碼提供給授權代表；
- (iii) 所有非常居香港的董事均持有或能夠申請前往香港的有效旅行證件，並可於合理時間內直接或通過授權代表或合規顧問與香港聯交所會面；

- (iv) 根據上市規則第3A.19及8A.33條，我們已於上市時委任國泰君安融資有限公司於上市日期起作為我們的合規顧問。合規顧問可以隨時與我們的授權代表、董事和高級管理層成員聯絡，無法聯繫授權代表時，合規顧問將作為與香港聯交所的額外溝通渠道。合規顧問亦將根據上市規則第3A.23條及第8A.34條的規定，在本公司提出諮詢時向本公司提供建議。合規顧問的詳細聯繫資料已提供給香港聯交所，倘合規顧問有任何變動，本公司將立即通知香港聯交所；及
- (v) 本公司已指定職員於上市後擔任本公司總部的通訊主任，負責與授權代表及本公司在香港的專業顧問（包括我們在香港的法律顧問及合規顧問）保持日常溝通，及時了解香港聯交所的任何通信及／或查詢，並向執行董事匯報，從而進一步促進香港聯交所與本公司之間的溝通。

有關聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第3.28及8.17條，我們必須委任一名公司秘書，該名人士必須為香港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。

上市規則第3.28條註1規定，香港聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

- (i) 香港公司治理公會會員；
- (ii) 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
- (iii) 香港法例第50章《專業會計師條例》所界定的執業會計師。

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

- (i) 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；
- (ii) 該名人士對上市規則以及其他相關法律及法規（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；
- (iii) 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
- (iv) 該名人士於其他司法管轄區的专业資格。

本公司已委任副總裁、首席幕僚長、總法律顧問兼董事會秘書高天先生（「高先生」）為我們其中一名聯席公司秘書。高先生在本公司監管合規事宜方面擁有充足經驗，但現時並未具備上市規則第3.28及8.17條規定的任何資格，而可能無法完全符合上市規則的要求。因此，我們已委任吳先生（彼為香港公司治理公會（「香港公司治理公會」，前身為香港特許秘書公會）及英國特許公司治理公會的會員，完全符合上市規則第3.28及8.17條規定的要求）擔任另一名聯席公司秘書。吳先生將自上市日期起計初步為期三年向高先生提供協助，使高先生能夠獲得上市規則第3.28條註2所述的「有關經驗」，從而完全符合上市規則第3.28及8.17條所載的規定。

由於高先生並未具備上市規則第3.28條所述對公司秘書規定的正式資格，故我們已向香港聯交所申請且香港聯交所已批准我們豁免嚴格遵守上市規則第3.28及8.17條的規定，以使高先生可獲委任為本公司聯席公司秘書。根據新上市申請人指南第3.10章第13段，豁免將適用於指定期間（「豁免期」），並附帶以下條件：(i) 擬委任的公司秘書在豁免期必須獲得擁有上市規則第3.28條所規定的資格或經驗且獲委任為聯席公司秘書的人士協助；及(ii) 若發行人嚴重違反上市規則，有關豁免將予撤銷。豁免自上市日期起計初步為期三年有效，其附帶條件為吳先生將與高先生緊密合作以共同履行公司秘書職責及責任，以及協助高先生獲得根據上市規則第3.28及8.17條規定的有關經驗。吳先生亦會協助高先生安排本公司董事會會議及股東大會，以及本公司與公司秘書職責相關的其他事項。預期吳先生將與高先生緊密合作，並將與高先生、董事及本

公司高級管理層保持定期聯繫。倘吳先生於上市起計三年期內不再作為聯席公司秘書向高先生提供協助，或本公司嚴重違反上市規則，有關豁免即時撤銷。另外，高先生於上市起計三年期內將遵守上市規則第3.29條每年參與專業培訓的規定並加強對上市規則的了解。

高先生亦將由(a)本公司合規顧問協助，尤其是在遵守上市規則方面；及(b)本公司的香港法律顧問協助有關本公司持續遵守上市規則以及適用法律及法規的事項。於初步三年期屆滿前，本公司將進一步評估高先生的資格與經驗，以及吳先生持續協助的必要性。我們必須證明並尋求香港聯交所確認，高先生於過去三年間在吳先生協助下獲得所需技能執行公司秘書職責以及獲得上市規則第3.28條註2所指的有關經驗，而無需進一步取得豁免。

有關本公司組織章程細則相關規定的豁免

由於本公司正申請於聯交所進行雙重主要上市，故細則須遵守上市規則附錄A1。上市規則第19.05條規定，如聯交所認為海外發行人在或將在交易所進行的主要上市不符合公眾人士的利益，則聯交所可拒絕該上市。

上市規則第8A.44條規定，具不同投票權架構的發行人(如本公司)必須將上市規則第8A.07、8A.09、8A.10、8A.13、8A.14、8A.15、8A.16、8A.17、8A.18、8A.19、8A.21、8A.22、8A.23、8A.24、8A.26、8A.27、8A.28、8A.29、8A.30、8A.31、8A.32、8A.33、8A.34、8A.35、8A.37、8A.38、8A.39、8A.40及8A.41條的要求納入其組織章程細則或相等文件(連同上市規則附錄A1的規定，統稱為「上市規則細則規定」)。

本公司的細則不符合部分上市規則細則規定，即(i)上市規則附錄A1第4(2)、4(3)、14(1)-(6)、15-21段；及(ii)上市規則第8A.07、8A.09、8A.13至8A.19、8A.21至8A.24、8A.26至8A.35及8A.37至8A.41條(統稱為「未符合的上市規則細則規定」)。除上述未符合的上市規則細則規定外，本公司細則符合其餘上市規則細則規定。本公司將於上市後股東大會上，就將未符合的上市規則細則規定納入本公司細則尋求股東批准。

將未符合的上市規則細則規定納入本公司細則的詳情載列如下：

待類別決議案批准（定義見下文）

- (1) 類別股份所附帶權利的變動須經持有附帶相關權利類別股份的發行人股東以絕大多數票批准（附錄A1第15段）。

附註1：「絕大多數票」指佔持有該類別股份的股東親自或委派代表出席該類別股份的股東大會（有關大會的最低法定人數為持有至少三分之一的該類別已發行股份（不包括庫存股份）的股東）並在會上投票的投票權至少四分之三票數。除非能證明較低的投票門檻亦無損股東保障。

*附註2：*不包括庫存股份所附帶的投票權。

- (2) 同股同權（定義見上市規則）股東必須持有上市發行人股東大會決議案不少於10%的合資格投票權（上市規則第8A.09條）。

*附註1：*遵從此條意味著，例如，發行人上市的不同投票權架構不可將股東大會的投票權全部賦予不同投票權股份的受益人。

*附註2：*不同投票權受益人不得採取任何會違反此條的行動。

*附註3：*不包括庫存股份所附帶的投票權。

- (3) 上市發行人不得將不同投票權股份比例增至超過上市時該等股份所佔比例（上市規則第8A.13條）。

*附註：*倘不同投票權股份的比例減至低於上市時已發行的不同投票權比例，本第8A.13條將適用於已下調的不同投票權股份比例。

- (4) 具不同投票權架構的上市發行人配發、發行或授予不同投票權股份，只限於聯交所事先批准及在下述情況下進行：(a)向發行人全體股東按其現有持股比例(碎股權利除外)發售；(b)向發行人全體股東按比例發行證券以股代息；或(c)按股份分拆或其他資本重組，前提是聯交所認為建議配發或發行不會提高不同投票權股份的比例：
- (i) 若在按比例發售中，不同投票權受益人未認購向其發售的不同投票權股份(或該等股份的權利)的任何部分，該等未獲認購的股份(或權利)在所轉讓權利只賦予承讓人相等數目普通股的前提下方可轉讓；
 - (ii) 若在按比例發售中，上市發行人同股同權股份的權利未獲全數認購(例如按比例發售並非全額承銷時)，上市發行人可配發、發行或授予的附帶不同投票權股份的數目必須按比例減少；及
 - (iii) 有必要時，不同投票權受益人必須盡最大努力促使發行人遵守該規則(上市規則第8A.14條)。
- (5) 如具不同投票權架構的上市發行人減少已發行股份數目(經扣除庫存股後)(例如通過購回本身股份)，而減少已發行股份數目(經扣除庫存股後)將導致上市發行人附帶不同投票權的股份比例上升，則不同投票權受益人須按比例減少其於發行人的不同投票權(例如通過將某個比例的不同投票權股份轉換成為不附帶該等權利的股份)(上市規則第8A.15條)。
- (6) 上市後，具不同投票權架構的上市發行人不得改變不同投票權股份類別的條款，以增加該類股份所附帶的不同投票權(上市規則第8A.16條)；

*附註：*如上市發行人想更改不同投票權股份類別的條款以減少股份附帶的不同投票權，除要符合法律規定外，並須事先取得聯交所批准，亦須於批准後公佈該項改動。

- (7) 上市後任何時候若有以下情況，不同投票權受益人於上市發行人的不同投票權必須終止：
- (i) 該受益人身故；
 - (ii) 其不再是發行人董事；
 - (iii) 聯交所認為其無行為能力履行董事職責；或
 - (iv) 聯交所認為其不再符合上市規則所載的關於董事的規定（上市規則第8A.17條）；
- (8) 受益人所持的不同投票權股份，在股份的實益擁有權或經濟利益或所附投票權的控制權（通過投票代表或其他方法）轉讓予另一人後，該等股份所附帶的不同投票權即必須終止。有限合夥、信託、私營公司或其他工具可代不同投票權受益人持有不同投票權股份，前提是該項安排不會造成規避第8A.18(1)條。不同投票權股份的留置權、質押、押記或其他產權負擔，若不導致該等股份或其投票權的所有權或實益擁有權（通過投票代表或其他方法）被轉讓，聯交所不會視之為第8A.18條所述的轉讓。倘不同投票權受益人與一名或超過一名同股同權股東訂立任何安排或諒解文件，導致有不同投票權從其受益人轉移至同股同權股東，聯交所將視之為第8A.18條所述的轉讓（上市規則第8A.18條）。
- (9) 倘若代上市發行人的不同投票權股份受益人持有不同投票權股份的工具不再符合第8A.18(2)條的規定，該受益人於上市發行人的不同投票權必須終止。該發行人及受益人必須將不合規的詳細資料在可行範圍內盡快通知聯交所（上市規則第8A.19條）。
- (10) 不同投票權股份轉換為普通股，必須按一換一比率進行。（上市規則第8A.21條）。

附註：具不同投票權架構的發行人，必須預先就轉換不同投票權股份時所需發行的股份上市尋求聯交所批准。

- (11) 若發行人首次上市時的不同投票權受益人已無一人實益擁有不同投票權股份，上市發行人的不同投票權架構即必須終止（上市規則第8A.22條）。

豁免及免除

- (12) 同股同權股東必須有權召開股東特別大會及在會議議程中加入決議案。所需的最低持股要求不得高於上市發行人股本（不包括庫存股份）所附投票權按一股一票的基準計算的10%（上市規則第8A.23條、附錄A1第14(5)段）。

附註： 不包括庫存股份所附帶的投票權。

- (13) 通過下列事宜的決議案時，上市發行人須不理會任何股份類別所附帶的不同投票權，不同投票受益人的投票權不得多於每股一票：

(i) 上市發行人組織章程文件的變動（不論以何種形式）；

(ii) 任何類別股份所附帶權利的變動；

(iii) 委任或罷免獨立非執行董事；

(iv) 委聘或辭退審計師；及

(v) 上市發行人自願清盤（上市規則第8A.24條）。

待非類別決議案批准（定義見下文）

- (14) 由董事會委任為董事以填補董事會某臨時空缺或增加董事會名額的任何人士，只任職至發行人在其獲委任後的首個股東週年大會為止，並於其時有資格重選連任（附錄A1第4(2)段）。

- (15) 如法例並無其他規定，則股東有權在股東大會上以普通決議案，在任何董事（包括董事總經理或其他執行董事）任期屆滿前將其免任；但此類免任並不影響該董事依據任何合約提出的損害賠償申索。（附錄A1第4(3)段）。

- (16) 發行人必須為每財政年度舉行一次股東週年大會（附錄A1第14(1)段）。

附註： 一般而言，發行人須於財政年度結束後六個月內舉行股東週年大會。

- (17) 發行人須就舉行股東大會給予股東合理書面通知（附錄A1第14(2)段）。

附註： 「合理書面通知」通常指分別於股東週年大會及其他股東大會的至少21天及至少14天前發出（除非發行人能證明其合理書面通知可於較短時間內發出）。

豁免及免除

- (18) 股東須有權(a)在股東大會上發言；及(b)在股東大會上投票，除非個別股東受上市規則規定須就個別事宜放棄投票權（附錄A1第14(3)段）。
- (19) 如上市規則規定任何股東須就某議決事項放棄投票權，或限制任何股東只能夠投票支持（或反對）某議決事項，若有任何違反有關規定或限制的情況，由該等股東或其代表投下的票數不得計算在內（附錄A1第14(4)段）。
- (20) 發行人須確保其組織章程文件允許其舉行以下的股東大會：
- (a) 股東可利用科技以虛擬方式出席；及
- (b) 股東可以電子方式投票表決（附錄A1第14(6)段）。
- (21) 發行人組織章程文件的變動（不論任何形式）須經發行人股東於股東大會上以絕大多數票批准（附錄A1第16段）。

附註：

「絕大多數票」指佔股東親自或委任代表出席股東大會並在會上投票的總投票權至少四分之三票數。除非能證明較低的投票門檻亦無損股東保障。

不包括庫存股份所附帶的投票權。

- (22) 審計師的委聘、罷免及薪酬必須由發行人的大多數股東或獨立於董事會以外的其他組織批准（附錄A1第17段）。
- (23) 每一股東有權委任一名代表，但該代表無須是發行人的股東，且如股東為公司，則可委派一名代表出席發行人的任何股東大會並在會上投票，而如該公司已委派代表出席任何會議，則視為親自出席論。公司可經其正式授權的人員簽立委任代表的表格（附錄A1第18段）。
- (24) 香港結算須有權委任代表或公司代表出席發行人的股東大會及債權人會議，而這些代表或公司代表須享有等同其他股東享有的權利，包括發言及投票的權利（附錄A1第19段）。

- (25) 股東名冊香港分冊必須可供股東查閱，但可容許發行人按公司條例第632條等同條款暫停辦理股東登記手續（附錄A1第20段）。
- (26) 發行人自願清盤須經發行人股東於股東大會上的絕大多數票批准（附錄A1第21段）。

附註：

「絕大多數票」指佔股東親自或委任代表出席股東大會並在會上投票的總投票權至少四分之三的票數。除非能證明投票門檻較低亦無損股東保障。

不包括庫存股份所附帶的投票權。

- (27) 在上市規則第8A.24條的規限下，任何不同投票權架構的不同投票權必須僅附於發行人的個別股本證券類別，並只就發行人股東大會上的決議案賦予受益人更大的投票權。在所有其他方面，具有不同投票權的股本證券類別所附帶的權利必須與發行人上市普通股所附帶的權利相同（上市規則第8A.07條）。
- (28) 具不同投票權架構的上市發行人的獨立非執行董事的角色須包括但不限於上市規則附錄C1第二部分守則條文C.1.2、C.1.5及C.1.6所述的職能：
- (i) 參與董事會會議，就策略、政策、表現、問責性、資源、主要委任及操守準則等事項作出獨立判斷；
 - (ii) 在出現潛在利益衝突時發揮牽頭引導作用；
 - (iii) 應邀出任審核委員會、薪酬委員會、提名委員會及其他管治委員會成員；
及
 - (iv) 仔細檢查發行人的表現是否達到既定的企業目標和目的，並監察匯報公司表現的事宜；

獨立非執行董事及其他非執行董事作為擁有同等地位的董事會成員，應定期出席會議並積極參與會務，以其技能、專業知識及不同的背景及資格為董事會及其所出任的任何委員會作出貢獻。一般而言，他們並應出席股東大會，對股東的意見有公正的了解；及

獨立非執行董事及其他非執行董事須通過提供獨立、富建設性及有根據的意見，對發行人制定策略及政策作出正面貢獻（上市規則第8A.26條）。

(29) 具不同投票權架構的發行人必須成立符合上市規則附錄C1第二部分B.3節規定的提名委員會：

- (i) 至少每年檢討董事會的架構、人數及組成（包括技能、知識及經驗方面）、協助董事會編製董事會技能表，並就任何擬議變更向董事會提出建議，以完善發行人的公司策略；
- (ii) 物色具備合適資格可擔任董事的人士，並挑選提名有關人士出任董事或就此向董事會提出建議；
- (iii) 評核獨立非執行董事的獨立性；
- (iv) 就董事委任或重新委任以及董事（尤其是董事長及最高行政人員）繼任計劃向董事會提出建議；及
- (v) 支援發行人定期評估董事會表現。

提名委員會應在聯交所網站及發行人網站公開其職權範圍，解釋其角色及董事會授予其的權力。

發行人應向提名委員會提供充足資源以履行其職責。提名委員會履行職責時如有需要，應尋求獨立專業意見，費用由發行人支付。

倘董事會擬於股東大會提呈決議案選任某人士為獨立非執行董事，有關股東大會通告所隨附的致股東通函及／或說明函件中，應載列：

- (i) 用以物色該名人士的流程及董事會認為應選任該名人士的理由以及其認為該名人士屬獨立人士的原因；
- (ii) 倘候任獨立非執行董事將出任第七家（或以上）上市公司的董事，董事會認為該名人士仍可投入足夠時間於董事會的原因；

- (iii) 該名人士可為董事會帶來的觀點、技能及經驗；及
 - (iv) 該名人士如何促進董事會多元化（上市規則第8A.27條）。
- (30) 按第8A.27條成立的提名委員會必須由獨立非執行董事擔任主席，成員須以獨立非執行董事佔大多數（上市規則第8A.28條）。
- (31) 具不同投票權架構的發行人的獨立非執行董事須至少每三年輪流退任。獨立非執行董事可在三年任期完結時獲重新委任（上市規則第8A.29條）。
- (32) 擁有不同投票權架構的發行人的每位董事（包括獲委任為特定任期的董事）均應至少每三年輪值退任一次（上市規則附錄C1第2部分的守則條文B.2.2）。
- (33) 具不同投票權架構的發行人必須設立企業管治委員會，委員會的職權範圍須至少包括上市規則附錄C1第二部分守則條文A.2.1及下列附加條文所載的職權：
- (i) 檢視及監察上市發行人是否為全體股東利益而營運及管理；
 - (ii) 每年一次確認不同投票權受益人全年均是上市發行人的董事會成員以及相關財政年度內並無發生上市規則第8A.17條所述任何事項；
 - (iii) 每年一次確認不同投票權受益人是否全年都一直遵守上市規則第8A.14、8A.15、8A.18及8A.24條；
 - (iv) 審查及監控利益衝突的管理，並就任何涉及發行人、發行人附屬公司及／或發行人股東（當作一個組群）與任何不同投票權受益人之間可能有利益衝突的事宜向董事會提出建議；
 - (v) 審查及監控與發行人不同投票權架構有關的所有風險，包括發行人及／或發行人的附屬公司與任何不同投票權受益人之間的關連交易，並就任何該等交易向董事會提出建議；

- (vi) 就委任或罷免合規顧問(定義見上市規則)向董事會提出建議；
 - (vii) 力求確保發行人與股東之間的溝通有效及持續進行，尤其當涉及上市規則第8A.35條的規定時；
 - (viii) 至少每半年及每年匯報企業管治委員會的工作，內容須涵蓋該委員會職權範圍所有方面；及
 - (ix) 在上文第(viii)分段所述報告中披露其就上文第(iv)至(vi)分段所述事宜向董事會提出的建議(若未能披露必須解釋)(上市規則第8A.30條)。
- (34) 所有企業管治委員會成員須為獨立非執行董事，並由其中一名獨立非執行董事出任主席(上市規則第8A.31條)。
- (35) 具不同投票權架構的上市發行人遵照上市規則附錄C1而編製的企業管治報告中必須載列企業管治委員會在其半年度報告及年度報告涵蓋的會計期間在其職權範圍內的工作摘要，並在可能範圍內披露有關會計期間結束後至報告刊發日期中間的任何重大事件(上市規則第8A.32條)。
- (36) 就具不同投票權架構的發行人而言，上市規則第3A.19條將改為規定發行人由首次上市日期起即必須委任常設的合規顧問(上市規則第8A.33條)。
- (37) 發行人必須在上市規則第3A.23條所述的情況下及就以下相關事宜及時及持續諮詢及(如需要)尋求合規顧問的意見：
- (i) 不同投票權架構；
 - (ii) 發行人的任何不同投票權受益人擁有權益的交易；及
 - (iii) 發行人、發行人附屬公司及／或發行人股東(作為一個群組)與不同投票權受益人之間或有利益衝突(上市規則第8A.34條)。
- (38) 具不同投票權架構的發行人須遵守上市規則附錄C1第二部分的F節「股東參與」(上市規則第8A.35條)。

- (39) 具不同投票權架構的發行人必須在按上市規則規定刊發的所有上市文件、定期財務報告、通函、通知及公告首頁，加入警示字句「具不同投票權控制的公司」，並在上市文件及定期財務報告的顯眼位置詳述發行人採用的不同投票權架構、採用的理據以及對於股東而言的相關風險。此警告必須告知準投資者投資具不同投票權架構的發行人的潛在風險，及提醒他們必須審慎仔細考慮後再決定投資（上市規則第8A.37條）。
- (40) 具不同投票權架構的發行人的上市股本證券的所有權文件或憑證必須在顯眼位置載列示警字句「具不同投票權控制的公司」（上市規則第8A.38條）。
- (41) 具不同投票權架構的發行人須在上市文件以及中期報告及年報內披露：
- (i) 明確指出不同投票權受益人的身份（上市規則第8A.39條）；
 - (ii) 披露不同投票權股份若轉換為普通股會對其股本產生的影響（上市規則第8A.40條）；及
 - (iii) 披露B類普通股所附帶不同投票權將會終止的所有情形（上市規則第8A.41條）。

此外，為進一步加強其股東保障措施，本公司將於上市後股東大會上向其股東建議對其細則作出以下修訂：(a)將股東大會（其並非類別股東會）的法定人數由細則第73條目前規定的本公司全部已發行股份所附且有權在該股東大會上投票的全部投票權過半數減少至本公司全部已發行股份所附且有權在該股東大會上投票的全部投票權的10%（按一股一票基準計算）（「法定人數規定」）；(b)倘股東大會由董事根據細則第74條延期，該大會須延期至特定日期、時間及地點（「股東大會延期規定」）；(c)取消董事於細則第6條項下授權將股份細分為任意數目的類別以及確定不同類別之間的相對權利、限制、優先權、特權及支付義務並發行具有優先權或其他權利（可能大於普通股的權利）的優先股的權利，以及使董事發行優先股的權利受到細則約束、遵守上市規則（且僅於其允許的範圍內）、收購守則及本公司證券上市所在地當局的所有適用規則及法規，及(x)不會設立投票權優於A類普通股的新類別股份及(y)不同類別之間的相對權利的任何變化不會導致設立投票權優於A類普通股的新類別股份的條件（「修訂有關董事類別權利的權力」，連同未符合的上市規則細則規定、法定人數規定及股東大會延期規定統稱為「未符合的細則規定」）。

據本公司有關開曼群島法律的法律顧問告知，納入下列未符合的細則規定將須根據本公司現有細則，於上市後股東大會另行召開的類別股東大會上獲得B類普通股持有人及A類普通股持有人批准，因該等規定將對B類普通股及A類普通股附帶的權利分別作出更改：(i)上市規則附錄A1第15段；及(ii)上市規則第8A.09、8A.13至8A.19、8A.21至8A.24條－有關納入該等未符合的細則規定的決議案（「**類別決議案**」）將須在另行召開的B類普通股持有人類別股東大會（「**B類股東大會**」）及A類普通股持有人類別股東大會（「**A類股東大會**」）上獲得批准。根據細則第61條的規定，A類股東大會或B類股東大會的法定人數分別應當為持有或由代理人代為持有至少過半數已發行A類普通股或B類普通股的一名或多名人士。根據現有細則第60條的規定，類別決議案須以不少於三分之二的大多數A類普通股持有人及B類普通股持有人分別在A類股東大會及B類股東大會上親身或委託代理人投票通過的特別決議案的形式批准。

倘類別決議案於A類股東大會及B類股東大會均獲通過，於所有股東以單一類別投票的全體股東大會（「**全體股東大會**」）上，股東將會被邀請就類別決議案及另一項決議案投票，以將類別決議案未有涵蓋的未符合的細則規定納入細則（「**非類別決議案**」）。根據細則第73條的規定，全體股東大會的法定人數將為擁有的投票權超過所有已發行股份所附帶全部投票權的一半且有權在有關股東大會上親身出席或通過代理人（或倘為公司或其他非自然人，則通過其授權代表）投票的股東。根據現有細則第58條的規定，在全體股東大會上，類別決議案及非類別決議案須由有權投票的有關股東親身或（如允許）由代理人以不少於三分之二票數批准。

倘類別決議案並未於A類股東大會或B類股東大會上獲批准，則全體股東大會上的股東僅會被邀請就非類別決議案投票。

本公司已申請且聯交所已批准豁免嚴格遵守未符合的細則規定，但須符合以下條件：

- (1) 本公司將於上市前向聯交所作出不可撤回承諾，於上市日期起計六個月內召開上市後股東大會；
- (2) 在上市後股東大會上，本公司將(i)於B類股東大會及A類股東大會上提呈類別決議案；及(ii)於全體股東大會上提呈類別決議案（倘於B類股東大會及A類股東大會上獲採納）及非類別決議案（統稱「**建議決議案**」），以修訂其細則以符合未符合的細則規定；

- (3) 彭博士及樓博士(統稱「**承諾股東**」)將各自於上市前不可撤銷地向本公司承諾，彼等將出席並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上市後股東大會(不論親身或委派代表)以及出席可能於上市後及上市後股東大會前召開的各後續類別股東大會及股東大會，並投票贊成有關建議決議案；
- (4) 倘任何建議決議案未於上市後股東大會上通過，本公司將於上市前不可撤銷地向聯交所承諾在隨後舉行的每屆類別股東大會及股東大會上提呈尚未通過的建議決議案，直至其獲股東通過為止，且承諾股東將於上市前不可撤銷地向本公司承諾彼等將出席並將繼續促使由其持有或控制並持有本公司股份的中介公司出席(不論親身或委派代表)隨後舉行的每屆類別股東大會及股東大會(本公司將在上市後於該等大會上提呈有關建議決議案，直至全部建議決議案獲股東通過為止)，並投票贊成有關建議決議案；
- (5) 豐田汽車公司、HSG Venture VI Holdco, Ltd.、HSG Venture VII Holdco, Ltd.、IDG China Venture Capital Fund IV L.P.、IDG China IV Investors L.P.、IDG China Capital Fund III L.P.、IDG China Capital III Investors L.P.、Morningside China TMT Fund IV, L.P.、Morningside China TMT Fund IV Co-Investment, L.P.、Morningside China TMT Special Opportunity Fund II, L.P.及2774719 Ontario Limited(統稱「**支持股東**」)將各自於上市前不可撤銷地向本公司承諾，倘任何A類普通股由其持有或控制的中介公司持有，將促使該等中介公司出席(不論親身或委派代表)A類股東大會及上市後股東大會，並投票贊成有關建議決議案，以及倘任何建議決議案並未於上市後股東大會獲通過，其或上述中介公司將繼續出席(不論親身或委派代表)其後各個由本公司提呈建議決議案的A類普通股持有人類別股東大會及股東大會，並投票贊成該等建議決議案，直至其全部獲批准為止；
- (6) 本公司將於上市後每年發佈新聞稿，宣佈公開支持建議決議案，直至全部建議決議案獲採納為止；

(7) 本公司、承諾股東及以董事的個人身份行事的其他各董事將於上市前不可撤銷地向聯交所承諾，於上市後及正式修訂細則以納入未符合的細則規定前，其將遵守未符合的細則規定（「**過渡期間守規承諾**」），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，且本公司須於上市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上市後特別決議案（建議決議案除外），倘任何類別決議案未於上市後股東大會上通過，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；

(8) 各承諾股東將於上市前不可撤銷地向本公司及聯交所承諾，其將促使本公司於上市後及其細則獲正式修訂前落實過渡期間守規承諾；

(9) 每位不同投票權受益人將於上市前不可撤銷地向本公司及聯交所承諾：

- 倘任何B類普通股將於上市後及其細則獲正式修訂前轉讓予非董事控股公司（由不同投票權受益人全資擁有及完全控制）不同投票權受益人的聯屬人士（定義見細則），其將根據細則向本公司發送書面通知，將該等B類普通股轉換為A類普通股，且僅將由此產生的A類普通股轉讓予有關聯屬人士；
- 於上市後及細則獲正式修訂前，其將不會對其持有任何B類普通股的結構作出任何變更，除非及直至聯交所已批准有關變更；
- 根據細則規定，其將於上市前促使其持有或控制的中介公司向本公司發出書面轉換通知，以告知倘上市後及細則獲正式修訂前發生上市規則第8A.17條（包括彭博士及樓博士不再擔任董事）及第8A.18條所列任何事件，向除(a)該不同投票權受益人；或(b)持有由該不同投票權受益人全資擁有及完全控制的董事控股公司以外的任何人士轉讓B類普通股的任何自願或非自願的法定所有權或經濟利益或實益擁有權或B類普通股所附投票權的控制權從不同投票權受益人發生變動（例如股份質押後或因該不同投票權受益人身故或喪失股份質押的贖回權），其所持有的涉及所有相關B類普通股須立即按一比一基準轉換為A類普通股；該轉換通知須緊隨細則獲正式修訂後立即失效。

就前段而言，董事控股公司指彭博士或樓博士（視情況而定）全資擁有及完全控制的合夥企業、信託、私人公司或其他公司，其中(a)如為合夥企業，合夥條款須明確訂明該合夥企業持有的任何及所有股份所附帶的投票權由彭博士或樓博士全權決定；(b)如為信託，(i)彭博士或樓博士必須實質保留對信託及任何直接持股公司及該信託持有的任何及所有股份的控制要素；及(ii)信託目的必須為了遺產規劃及／或稅務規劃；或(c)如為私營公司或其他公司，彭博士或樓博士或上文(b)段所述的信託必須在所有相關時間全資擁有及控制該公司；

(10) 倘任何美國存託股份的任何持有人未就建議決議案向存託人作出有效或及時的投票指示，本公司將根據美國存託股份的存託協議項下享有的任何酌情代理權，就該等美國存託股份所代表的相關A類普通股於各類別股東大會及股東大會上投票贊成建議決議案；及

(11) 本公司仍然在納斯達克上市。

本公司有關開曼群島法律的法律顧問確認，作出過渡期間守規承諾將不會違反細則，且過渡期間守規承諾將不會違反開曼群島的任何法律法規，且本公司經諮詢其他法律顧問後確認，過渡期間守規承諾亦將不會違反適用於本公司的其他法律法規。本公司確認，建議決議案項下其細則的各建議修訂符合上市規則第八A章及附錄A1，且整體而言，在上市後股東大會之後生效的經修訂細則與上市規則並無矛盾之處，原因為(a)根據上市規則第8A.44條須納入具有不同投票權架構的發行人的組織章程細則的所有相關條文已納入細則的建議修訂中；及(b)對於上市規則附錄A1中有關核心股東保護標準的所有條文均已反映在細則的建議修訂中，且細則的建議修訂將不會與細則餘下條文及本公司任何目前慣例相衝突。

承諾股東承認並同意股東可依據上述第(3)、(4)、(7)、(8)及(9)段所述的承諾股東的承諾（「**股東的細則承諾**」）獲得及持有彼等的股份，且該等承諾旨在為本公司以及所有現有及未來股東帶來利益，並可由本公司及／或任何股東針對承諾股東予以強制執行。

上述第(3)、(4)、(7)及(8)段所述的股東的細則承諾於以下最早發生者自動終止：
(i)「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」分節所述現有細則的建議修訂生效；及(ii)本公司從聯交所退市之日。上文第(9)段中股東的細則承諾於以下最早發生者自動終止：(i)「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」分節所述現有細則的建議修訂生效；(ii)本公司從聯交所退市之日；及(iii)不同投票權受益人不再為本公司不同投票權的受益人之日。為免生疑問，終止股東的細則承諾不會影響本公司及／或任何股東及／或承諾股東自身在終止日期之前已有的任何權利、救濟、

責任或負債，包括損害賠償申索權及／或就於終止日期或之前存在的任何違反股東的細則承諾的行為申請任何強制令的權利。股東的細則承諾受香港法例規管，因該承諾產生的所有事宜、索賠或糾紛應受香港法院的專屬管轄權管轄。

假設發售量調整權及超額配股權未獲行使，且不會根據2016年股份計劃進一步發行股份，承諾股東將於上市後立即分別控制110,828股A類普通股及81,088,770股B類普通股的投票權，合計佔(a)已發行A類普通股總數的0.03%及於A類股東大會上作為單獨類別投票的A類普通股總投票權的0.03%；(b)已發行B類普通股總數的100%及於B類股東大會上作為單獨類別投票的B類普通股總投票權的100%；及(c)於全體股東大會上本公司投票權的約70.09%（基於A類普通股賦予股東每股一票的投票權以及B類普通股賦予股東每股十票的投票權）。

支持股東將於上市後立即實益擁有117,560,804股A類普通股，合計佔(a)已發行A類普通股總數的33.96%及於A類股東大會上作為單獨類別投票的A類普通股總投票權的33.96%；及(b)於全體股東大會上本公司總投票權的約10.16%（基於A類普通股賦予股東每股一票的投票權以及B類普通股賦予股東每股十票的投票權）。基於存託人於最後可行日期持有的美國存託股份相關的A類普通股數目，存託人將於上市後立即持有美國存託股份相關的110,865,066股A類普通股（不包括支持股東持有的美國存託股份所代表的股份），佔(a)已發行A類普通股總數的32.03%及於A類股東大會上作為單獨類別投票的A類普通股總投票權的32.03%；及(b)於全體股東大會上本公司投票權的約9.58%（基於A類普通股賦予股東每股一票的投票權以及B類普通股賦予股東每股十票的投票權）。

因此，承諾股東及支持股東承諾出席上市後股東大會（不論親自或委派代表）以在各類別股東大會及股東大會上投票贊成建議決議案，將可確保A類股東大會、B類股東大會及全體股東大會上達到法定人數。然而，儘管承諾股東及支持股東承諾在各類別股東大會及股東大會上投票贊成建議決議案將確保建議決議案將於B類股東大會及全體股東大會上獲採納，概無保證類別決議案將於A類股東大會上獲通過。由於本公司自於納斯達克上市以來未曾舉行股東大會，類別決議案能否在A類股東大會上獲得本

公司股東足夠支持予以批准仍不確定。然而，由於對細則的建議修訂是為了加強對股東的保護及遵守上市規則，董事預計建議決議案不會面臨來自股東的任何實質性反對或於上市後股東大會上不被通過的任何重大風險。

為免生疑問，儘管細則第60條規定任何類別股份所附帶的權利可(a)經不少於過半數該類別已發行股份的持有人書面同意；或(b)經於該類別股份持有人的單獨會議上通過的特別決議案批准予以更改，本公司預計採用(b)而非(a)的方法在股東大會上就類別決議案尋求相關股東批准。此外，儘管根據細則(x)經所有有權投票的股東簽署書面決議案；或(y)在股東大會上有權親自投票或(若允許委派代表)委派代表投票的股東在該股東大會(有關該股東大會的通知(其中列明有意將決議案提議為特別決議案)已正式發出)上所投贊成票數不少於全部票數的三分之二(2/3)(按完全轉換的基礎計算)通過特別決議案，本公司預計採用(y)而非(x)的方法在股東大會上就類別決議案及非類別決議案尋求股東批准。這是因為作為一家上市公司，這將為本公司帶來繁重的行政工作，且本公司實際上不可能向足夠多數量的公眾股東徵得書面同意。

於上市後，本公司將於年報中確認於上一財政年度是否遵守上市規則附錄C1所載的企業管治守則(以上市規則第八A章所規定者為限)。

倘按聯交所釐定出現任何未有遵從上市規則第八A章規定的情況，聯交所可在按其認為保障投資者或維持市場秩序所需，以及在根據上市規則的規定採取聯交所認為適當的任何其他行動以外，行使其絕對酌情權進行下列各項：

- (1) 按上市規則第6.01條所述，指示本公司的任何證券短暫停牌或停牌又或除牌；
- (2) 對上市規則第2A.10條所載人士施加上市規則第2A.09條所述的紀律制裁；
- (3) 拒絕(a)批准證券的上市申請；及／或(b)批准刊發致本公司股東的通函，除非及直至本公司已按聯交所指令採取所有必要行動處理不合規的事宜並令聯交所滿意。

有關採用美國公認會計準則的豁免

上市規則第4.10及4.11條以及附錄D2第2段附註2.1規定，本公司須在招股章程及隨後於上市後發佈的財務報告中編製符合以下各項的財務報表：(a)香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）；(b)國際財務報告準則；或(c)中國企業會計準則（如公司在中國註冊成立），並受上市規則附錄D2第2段附註2.6規限。

上市規則附錄D2第2段附註2.6載明，聯交所可允許海外發行人的年度財務報表在編製時不遵循上市規則附錄D2第2段附註2.1所述的財務報告準則。

第19.12條規定，海外發行人的會計師報告須按照類似香港會計師公會或國際會計師聯合會轄下的國際審計與鑑證準則理事會所規定的準則予以審計。

第19.13條規定，會計師報告須符合聯交所接納的財務報告準則（通常指香港財務報告準則或國際財務報告準則）。第19.14條規定，如聯交所准許報告毋須根據香港財務報告準則或國際財務報告準則編製而成，則該報告須符合聯交所接納的財務報告準則。在該等情況下，聯交所通常會規定報告內須載有對賬表，說明所採用的會計準則與香港財務報告準則或國際財務報告準則之間的重大差異（如有）所產生的財務影響。

第19.25A條規定，年度報表須符合聯交所接納的財務報告準則，即通常是香港財務報告準則或國際財務報告準則。如聯交所准許年度報表毋須根據香港財務報告準則或國際財務報告準則編製而成，則該年度報表須符合聯交所接納的財務報告準則。在該等情況下，聯交所通常會規定年度報表內須載有對賬表，說明所採用財務報告準則與香港財務報告準則或國際財務報告準則之間的重大差異（如有）所產生的財務影響。

新上市申請人指南第2.1章第30段指出，聯交所已接納尋求於美國及聯交所雙重主要上市的發行人可按照美國公認會計準則編製財務報表及會計師報告。指南第2.1章進一步規定採用香港財務報告準則及國際財務報告準則以外的財務報告準則擬備其財務報表的海外發行人，須於其會計師報告及年度／中期／季度報告中加入對賬表，說明其與按香港財務報告準則或國際財務報告準則擬備的財務報表之間任何重大差異所產生的財務影響。

豁免及免除

作為一家於納斯達克上市的公司，經美國公眾公司會計監督委員會確定，本公司採用美國公認會計準則及相應的審計準則，以向證交會提交其財務報表。美國公認會計準則已得到國際投資界（尤其是科技公司）的普遍認可和接受，且美國公認會計準則與國際財務報告準則的趨同化已取得重大進展。此外，我們注意到，若本公司在香港的披露與在美國的披露被要求採用不同的會計準則，則可能會導致在本公司的投資者及股東中產生混淆。調整用於在兩個市場進行披露的會計準則將會減輕任何有關混淆。我們了解到，許多在美國上市的中國發行人採用美國公認會計準則編製財務報表。本集團根據美國公認會計準則編製的財務報表將使潛在投資者及股東更容易使用相同基準將本集團的業績與其他美國上市公司進行比較。

本公司已向聯交所申請且聯交所已批准豁免嚴格遵守上市規則第4.10、4.11、19.13及19.25A條以及附錄D2第2段附註2.1所載的規定，允許上市文件中的財務報表及會計師報告按美國公認會計準則編製，惟須達成以下條件：

- a. 本公司將在會計師報告中加入(i)美國公認會計準則與國際財務報告準則之間相關主要差異的描述；及(ii)載有採用美國公認會計準則與國際財務報告準則編製的往績記錄期財務報表之間任何重大差異的財務影響的對賬表（「對賬表」），以便投資者能夠評估兩種會計準則對本公司財務報表的影響；該對賬表作為附註納入經審計會計師報告；
- b. 上市後，本公司將在中期及年度報告中加入類似對賬表；其年度報告中的該等對賬表將由外部會計師審計，而其中期報告中的對賬表將由其外部會計師根據至少與國際核證委聘準則第3000號或香港核證委聘準則第3000號相當的準則審閱；
- c. 本公司將遵守上市規則第4.08、19.12及19.14條及附錄D2第2段附註2.6；及
- d. 倘本公司不再在美國上市或無義務在美國作出財務披露，本公司將採用香港財務報告準則或國際財務報告準則編製本公司財務報表。

在上市前買賣股份

根據上市規則第9.09(b)條，發行人的任何核心關連人士自預期聆訊日期前四個完整營業日直至批准上市前（「有關期間」），不得買賣尋求上市的新申請人的證券。

截至2025年6月30日，本公司擁有20多家附屬公司，其美國存託股份持股分散並於納斯達克公開買賣及上市。本公司由此認為其無法控制其股東或美國投資公眾的投資決定。據本公司所知及根據截至最後可行日期向證交會提交的公開備案，彭博士及樓博士持有本公司10%以上投票權。

此外，本公司注意到，對證券於美國上市及買賣的公司而言，主要股東及公司內幕人士（包括董事、最高行政人員和其他管理層成員）設立符合美國《證券交易法》10b5-1規則的要求之交易計劃（「**10b5-1規則計劃**」）以買賣公司證券，屬於慣常做法。10b5-1規則計劃是一項與經紀設立的進行證券交易的書面計劃，該計劃：(a)於進行證券交易的人士並不知悉任何非公開重要信息時訂立；(b)列明將予購買或出售的證券數量以及證券將予購買或出售的價格和日期；及(c)不允許進行證券交易的人士對交易方法、時間或是否落實買賣施加任何後續影響。根據10b5-1規則計劃進行證券交易的人士能夠對根據美國證券法提起的內幕交易指控作出積極抗辯。

基於上述原因，本公司認為，以下類別人士（統稱「**獲許可人士**」）不應受上市規則第9.09(b)條所載交易限制所規限：

- (a) 彭博士及樓博士以及彼等的緊密聯繫人根據於有關期間前設立的任何10b5-1規則計劃進行買賣（「**第1類**」）；
- (b) 本公司董事（彭博士及樓博士除外）以及本公司重大附屬公司（即不屬於上市規則所定義的「非重大附屬公司」的附屬公司（「**重大附屬公司**」），截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2025年6月30日止六個月，其總收入分別佔本集團總收入的87.42%、97.12%、88.24%及95.72%，截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，其總資產合計佔本集團總資產的33.94%、38.23%、33.26%及43.04%）的董事及最高行政人員以及彼等的緊密聯繫人，(i)分別利用其股份作為擔保（為

免生疑問，包括利用各自股份作為於有關期間進行的融資交易的擔保，以及根據於有關期間前訂立的融資交易的條款滿足補充擔保的任何規定），前提是不會導致股份的實益擁有權於有關期間進行上述任何交易時出現變動；及(ii)彼等各自根據於有關期間前設立的10b5-1規則計劃進行買賣（「**第2類**」）；

- (c) 本公司非重大附屬公司（定義見上市規則）的董事、最高行政人員及主要股東以及彼等的緊密聯繫人（「**第3類**」）；及
- (d) (i)身為主要股東；或(ii)可能因交易成為本公司主要股東且並非本公司的董事或最高行政人員或本公司的附屬公司董事或最高行政人員或彼等的緊密聯繫人的任何其他人士（不論是否為現有股東）（「**第4類**」）。

為免生疑問：

- (a) 由於貸款人就股份的擔保權益沒收、強制執行或行使其他權利（包括（為免生疑問）根據任何補充擔保設立的任何擔保權益）將受有關擔保的融資交易條款限制，而不再處於質押人的控制範圍內，因貸款人就該等擔保權益沒收、強制執行或行使其他權利而導致有關期間內股份的實益擁有人出現的任何變動，將不受上市規則第9.09(b)條所限制；
- (b) 第1類和第2類人士如(i)將其各自的股份用於本分節「在上市前買賣股份」所述以外的用途或(ii)未根據有關期間前成立的10b5-1規則計劃買賣本公司證券，則須遵守上市規則第9.09(b)條的限制；及
- (c) 於2025年6月30日及最後可行日期，概無任何第1類及第2類人士將股份質押為融資交易的擔保。

豁免及免除

我們已向聯交所申請且聯交所已批准我們豁免嚴格遵守上市規則第9.09(b)條的規定，前提是須符合以下條件：

- (a) 訂立10b5-1規則計劃的第1類及第2類獲許可人士於該計劃訂立後對本公司美國存託股份的交易並無酌情權。倘若第2類獲許可人士利用股份作為擔保，有關期間內訂立有關交易時股份的實益擁有權將不會出現變動；
- (b) 鑒於第3類及第4類獲許可人士並無獲取對本公司整體而言屬重大資料的渠道，故該等人士對全球發售並無任何影響力且並未掌握本公司的任何非公開內幕消息。由於本公司下設多家附屬公司且我們美國存託股份持有人的基數龐大，本公司及其管理層對於第3類及第4類獲許可人士於其美國存託股份的投資決策並無有效的控制權；
- (c) 本公司將會根據美國及香港相關法律法規迅速在美國及香港向公眾發佈任何內幕信息。因此，獲許可人士（第1類及第2類人士除外）不會掌握任何非公開內幕消息，且對全球發售並無任何影響力；
- (d) 倘本公司知悉任何本公司核心關連人士於有關期間違反交易限制的行為，本公司將通知聯交所，但作為獲許可人士的核心關連人士進行上述獲許可範圍內的交易除外；及
- (e) 在上市日期前，本公司董事及最高行政人員、本公司重大附屬公司的董事及最高行政人員以及彼等的緊密聯繫人於有關期間不得買賣股份或美國存託股份，但在上述許可範圍內進行者除外，前提是所涉及股份的受禁止交易並不包括2016年股份計劃下激勵性及非法定期權、受限制股份、股息等價物及股份支付的授予、歸屬、支付或行使（如適用）。

本公司相信，有關該項豁免的情境與新上市申請人指南第4.14章所載者一致，且批出是項豁免不會損害有意投資者的利益。

有關現有股東認購股份的豁免

上市規則第2.03(2)及(4)條規定證券發行及營銷須以公平有序的方式進行，且上市證券的所有持有人均受到公平及平等對待。

上市規則第10.04條規定，現有股東如以自己的名義或通過名義持有人，認購或購買任何尋求上市而正由新申請人或其代表銷售的證券，必須符合上市規則第10.03條所述的條件。

上市規則附錄F1第1C(2)段規定，未經聯交所事先書面同意，不得向上市申請人的董事或現有股東或其緊密聯繫人（不論以自己的名義或通過代名人）作出分配，除非能符合第10.03及10.04條所載的條件。新上市申請人指南第4.15章規定，若申請人現有股東或其緊密聯繫人在分配過程中因對申請人的影響力而獲得或被認為獲得特別優待的問題可以得到解決，聯交所會考慮根據上市規則附錄F1第1C(2)段就申請人現有股東或其緊密聯繫人可參與首次公開發售給予同意及豁免其遵守上市規則第10.04條的規定。

本公司自2024年11月起在納斯達克上市，擁有廣泛且多元化的股東基礎。本公司證券交投活躍，每日交投量龐大，令其現有股東（包括美國存託股份持有人）每日均變動。本公司無法阻止任何人士或實體在全球發售分配股份前認購其上市證券。因此，對於本公司而言，為各現有股東（包括美國存託股份持有人）或其緊密聯繫人在全球發售中認購發售股份而尋求聯交所的事先同意將造成過度負擔。

本公司已申請，且聯交所已批准，豁免嚴格遵守上市規則第10.04條及附錄F1第1C(2)段，以准許本公司於全球發售向擁有本公司少於5%投票權的現有股（包括美國存託股份持有人）（「**獲許可現有股東**」）及彼等的緊密聯繫人配發A類股份，惟須符合以下條件：

- (a) 各獲許可現有股東連同彼等的緊密聯繫人（如適用）於緊接上市前擁有本公司少於5%的投票權權益；

- (b) 緊接全球發售前或緊隨全球發售後，獲許可現有股東及彼等任何緊密聯繫人（如適用）並非亦將不會是本公司的核心關連人士或本公司核心關連人士的緊密聯繫人；
- (c) 獲許可現有股東並無權力委任本公司董事或任何其他特殊權力；
- (d) 分配予獲許可現有股東或彼等緊密聯繫人將不會影響本公司滿足上市規則第8.08(1)條規定的公眾持股量要求的能力；
- (e) 聯席保薦人根據其與本公司及整體協調人的討論，以及本公司及整體協調人向聯交所提交的確認書，向聯交所書面確認，盡彼等所知及所信，除以基石投資者身份參與而根據新上市申請人指南第4.15章所載原則於基石投資項下保證權益的優待外，彼等並無理由相信作為基石投資者或承配人的任何獲許可現有股東或其緊密聯繫人，因其與本公司的關係而於國際發售項下A類普通股的分配過程中獲得任何優待，而分配詳情將披露於招股章程（如屬基石投資者）及／或配發結果公告（如屬承配人，受下文所載例外情況規限）（視情況而定）內；
- (f) 本公司及整體協調人向聯交所書面確認，除根據新上市申請人指南第4.15章（如適用）所載原則於基石投資項下保證權益的優待外，獲許可現有股東及／或其緊密聯繫人於配售過程中作為基石投資者或於配售部分的任何分配中作為承配人未有亦將不會因與本公司的關係而獲得任何優惠待遇；及
- (g) 本公司向聯交所書面確認，倘獲許可現有股東或其緊密聯繫人以基石投資者身份參與（如適用），該基石投資協議並無載有任何較其他基石投資協議對獲許可現有股東或其緊密聯繫人更為有利的重大條款。

除下文另有所載外，本公司預期，新上市申請人指南第4.15章第14段所載的所有條件均將得到滿足，且在任何情況下，獲許可現有股東將不會因現持有本公司股權而獲得或被認為獲得優待。

除非有關獲許可現有股東及／或其緊密聯繫人於全球發售後擁有本公司已發行股本5%或以上的權益（誠如向證交會提交的任何公開文件所披露），否則本公司將不會於配發結果公告內披露向獲許可現有股東及／或其緊密聯繫人的分配（惟該等獲許可現有股東及／或其緊密聯繫人作為基石投資者認購股份則除外），因為美國證券交易法並未要求披露股本證券權益，除非有關人士（包括相關公司的董事及高級職員）的實益擁有權達到根據美國證券交易法第12條註冊的股本證券的5%以上，否則披露該等資料將對本公司造成過重負擔。為免生疑問，向基石投資者的分配詳情（如有）將於本招股章程及配發結果公告中披露，而向身為關連客戶（定義見上市規則附錄F1所載的股本證券配售指引）的承配人（如有）的分配詳情將於配發結果公告中披露。

有關2016年股份計劃的豁免及免除

上市規則第17.02(1)(b)條規定，上市申請人須（其中包括）將上市前採納的股份計劃的所有重大條款在招股章程中清楚列明並在招股章程中全面披露有關所有未行使的購股權的詳情、該等購股權於公司上市後可能對持股量造成的攤薄影響，以及該等未行使的購股權於行使時對每股盈利的影響。

上市規則附錄D1A第27段規定，上市申請人須披露（其中包括）集團內任何成員公司的股本附有購股權或同意有條件或無條件附有購股權的詳情，包括已經或將會授出購股權所換取的代價、購股權的行使價及行使期、承授人的姓名或名稱及地址，或適當的否定聲明，而如購股權已經授予或同意授予所有股東或債權證持有人或任何類別的股東或債權證持有人，或購股權計劃項下僱員，則（就承授人的姓名或名稱及地址而言）只須記錄有關事實即已足夠，而毋須載明承授人的姓名或名稱及地址。

根據公司（清盤及雜項條文）條例第342(1)(b)條，招股章程須載列附表3第I部所指明的事項。根據公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段，招股章程中須指明任何人士憑其購股權或憑其有權獲得的購股權可予認購的公司任何股份或債權證數目、種類及款額，連同該購股權的詳情，即(a)可行使購股權的期間；(b)根據購股權認購股份或債權證時須支付的價格；(c)換取購股權或換取獲得購股權的權利而付出或將付出的代價（如有）；及(d)獲得購股權或有權獲得購股權的人士的姓名或名稱及地址，或（如是憑身為現有股東或債權證持有人而獲得該等權利）相關股份或債權證。

截至最後可行日期，本公司已根據2016年股份計劃授出尚未行使購股權及受限制股份單位（「**受限制股份單位**」），以認購合共11,324,115股A類普通股，包括：

- (a) 向121名承授人（「**承授人**」）授出尚未行使購股權，以認購合共1,807,171股A類普通股，約佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數的0.42%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）。在尚未行使的購股權中，本公司三名高級管理層成員及118名其他承授人（均為我們的僱員或前僱員，而非本公司董事、高級管理層成員或關連人士）（「**其他承授人**」）獲授購股權，以分別認購229,268股A類普通股及1,577,903股A類普通股；及
- (b) 向702名參與者（「**獎勵對象**」）授出尚未行使受限制股份單位，涉及合共9,516,944股A類普通股，約佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數的2.23%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）。在尚未行使的受限制股份單位中，本公司四名董事、五名其他高級管理層成員及693名其他獎勵對象（均為我們的僱員或前僱員，而非本公司董事、高級管理層成員或關連人士）（「**其他獎勵對象**」）分別獲授522,575股A類普通股、2,285,797股A類普通股及6,708,572股A類普通股的受限制股份單位。

於最後可行日期（就最終招股章程而言）至上市期間，不會進一步根據2016年股份計劃授出獎勵（包括購股權及受限制股份單位）。假設根據2016年股份計劃授出的所有尚未行使的購股權及受限制股份單位獲悉數歸屬及行使（如適用），對我們每股股份盈利的攤薄影響將為約2.07%。有關我們2016年股份計劃的進一步詳情，請參閱本招股章程附錄四「法定及一般資料—D. 2016年股份計劃」一節。

豁免及免除

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)條及上市規則附錄D1A第27段項下規定；及(ii)根據公司(清盤及雜項條文)條例第342A條向證監會申請豁免嚴格遵守公司(清盤及雜項條文)條例附表3第I部第10(d)段，理由是該等豁免及免除並不會損害投資大眾的利益，而嚴格遵守上述規定將對本公司造成過重負擔，理由如下(其中包括)：

- (a) 截至最後可行日期，我們已根據2016年股份計劃向121名承授人及702名獎勵對象授出尚未行使購股權及受限制股份單位，以購買合共11,324,115股A類普通股，約佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數的2.65%(假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份)。2016年股份計劃項下的承授人及獎勵對象包括本集團四名董事、五名高級管理層成員及699名僱員或前僱員(並非本公司董事、高級管理層成員或關連人士)；
- (b) 董事認為，在本招股章程中披露我們向每名承授人及獎勵對象授出的所有購股權及受限制股份單位的全部詳細資料將造成過重負擔，這將會導致因嚴格遵守該等披露規定而大幅增加資料編撰、招股章程編製所需成本及時間。例如，為滿足披露規定，我們將需收集及核實699名承授人及獎勵對象的地址；
- (c) 根據2016年股份計劃授予本公司董事、高級管理層成員及關連人士的尚未行使購股權及受限制股份單位的主要資料(包括2016年股份計劃條款概要)，已於附錄四「法定及一般資料－D. 2016年股份計劃」披露，有關資料足以提供令潛在投資者在投資決策過程中對根據2016年股份計劃授出的購股權及受限制股份單位對每股盈利造成的潛在攤薄作用及影響作出知情評估的資料；
- (d) 就其他承授人及其他獎勵對象而言，該等A類普通股數目對本公司而言並不重大，且悉數行使有關購股權及歸屬有關受限制股份單位將不會導致本公司的財務狀況發生任何重大不利變動；及

豁免及免除

- (e) 倘無法全面遵守有關披露規定，將不會妨礙潛在投資者就本集團的業務活動、資產及負債、財務狀況、管理及前景作出知情評估，且不會損害公眾投資者的利益。

聯交所已向我們授出有關嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條披露規定及上市規則附錄D1A第27段的豁免，條件如下：

- (a) 以下資料將於本招股章程中清楚地披露：
- (i) 按個別基準披露本公司根據2016年股份計劃向本公司各董事、高級管理層成員及關連人士及並非董事、高級管理層成員或關連人士的其他承授人（截至最後可行日期彼等已獲授可認購合共100,000股或以上A類普通股的尚未行使購股權）授出的所有尚未行使購股權及受限制股份單位的所有詳情，包括上市規則第17.02(1)(b)條及上市規則附錄D1A第27段所要求的所有資料；
 - (ii) 就本公司向上文(i)分段所述以外的承授人及獎勵對象授予的尚未行使購股權及受限制股份單位而言，按合併基準根據授予各個別承授人或獎勵對象的購股權或受限制股份單位所涉及的A類普通股數目分類為若干批次（即承授人獲授的批次為(I) 1至15,000股、(II) 15,001至30,000股及(III) 30,001至99,999股，而獎勵對象獲授的批次為(IV) 1至3,000股、(V) 3,001至12,000股及(VI) 12,001股及以上），在本招股章程就每批次的承授人或獎勵對象披露以下詳情：
 - a. 該等承授人或獎勵對象總數以及購股權或受限制股份單位所涉及的A類普通股數目；
 - b. 就購股權及受限制股份單位支付的代價、授出日期及歸屬期；及
 - c. 購股權的行使期及行使價；
 - (iii) 悉數行使根據2016年股份計劃授出的尚未行使購股權及歸屬尚未行使受限制股份單位後的攤薄效應及對每股盈利的影響；
 - (iv) 本公司根據2016年股份計劃授出的尚未行使購股權及受限制股份單位所涉及的A類普通股總數以及全球發售完成後該等數目股份佔本公司

豁免及免除

已發行股本總額的百分比（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且不計及可能根據2016年股份計劃增發的A類普通股）；

(v) 2016年股份計劃主要條款概要；

(vi) 本豁免詳情；

- (b) 所有承授人及獎勵對象（包括上文第(a)(ii)段所述人士）名單，包含上市規則第17.02(1)(b)條及上市規則附錄D1A第27段及公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段規定的所有詳細資料，將按附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件－備查文件」所載可供公眾查閱；及
- (c) 已根據公司（清盤及雜項條文）條例取得證監會豁免我們遵守公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10(d)段所訂的披露規定的豁免證明書。

證監會已根據公司（清盤及雜項條文）條例第342A條授予本公司豁免證明書，豁免嚴格遵守公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10(d)段，但須符合下列條件：

- (a) 有關本公司根據2016年股份計劃向本公司各董事、高級管理層成員及關連人士及並非董事、高級管理層成員或關連人士的其他承授人（截至最後可行日期彼等已獲授可認購合共100,000股或以上A類普通股的尚未行使購股權）授出的所有尚未行使購股權的全部詳情披露於本招股章程，相關詳情包括公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段規定的所有詳細資料；
- (b) 就本公司向上文(a)分段所述以外的其他承授人授出的尚未行使購股權而言，按合併基準根據授予各個別承授人的購股權所涉及的A類普通股數目分類為若干批次（即(I) 1至15,000股、(II) 15,001至30,000股及(III) 30,001至99,999股），在本招股章程披露以下詳情：
- (i) 該等承授人總數及有關購股權所涉及的A類普通股數目；

- (ii) 就購股權支付的代價、授出日期及歸屬期；
- (iii) 購股權的行使期及行使價；
- (c) 根據2016年股份計劃獲授可認購A類普通股的購股權的所有承授人（包括上文(b)分段所述人士）的名單，包含公司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10段規定的所有詳細資料，將按附錄五「送呈香港公司註冊處處長及展示文件－備查文件」所載可供公眾查閱；及
- (d) 在本招股章程中披露免除的詳情，且本招股章程將於2025年10月28日或之前刊發。

股份激勵計劃的進一步詳情載於附錄四「法定及一般資料－D. 2016年股份計劃」。

有關披露發售價的豁免

上市規則附錄D1A第15(2)(c)段規定，每張證券的發行價或發售價均須於上市文件內披露。

由於本公司的美國存託股份已在納斯達克上市及交易，為使美國及香港的證券持有人的利益一致，公開發售價將參考（其中包括其他因素）本公司美國存託股份於定價日或之前的最後一個交易日在納斯達克的收市價確定。在納斯達克交易的本公司美國存託股份的市價受整體市場狀況、全球經濟、行業最新情況等多種因素影響，且該市價不受本公司控制。

為每股發售股份設定固定價格或發售價價格範圍下限，可能被投資者和本公司股東視為股份當前市值的指標，這可能會對本公司美國存託股份及發售股份的市價造成不利影響。

此外，倘若(a)美國存託股份於定價日或之前的最後一個交易日在納斯達克的收市價等值港元金額（按每股經轉換價）高於本招股章程所載的最高公開發售價；及／或(b)本公司認為，根據專業及機構投資者於累計投標過程中表達的踴躍程度，將國際發售價定為高於最高公開發售價的水平，符合本公司作為一家上市公司的最佳利益，則國際發售價可能被定為高於最高公開發售價的水平，而若國際發售價被定為等於或低

於最高公開發售價，則公開發售價必須定為等於國際發售價的價格。在任何情況下，我們均不會將公開發售價定為高於本招股章程所載最高公開發售價或國際發售價的價格。

本招股章程對上述定價機制作出充分披露，原因是本招股章程在「全球發售的架構－定價及分配」一節載有(i)釐定公開發售價的時間及其公佈形式；(ii)本公司美國存託股份在納斯達克的過往價格及交易量；(iii)發售股份定價的決定因素；及(iv)投資者查閱本公司美國存託股份最新市價的資料來源，為投資者提供充足資料。

鑒於在任何情況下，香港發售股份的公開發售價均不會高於本招股章程所述的最高公開發售價，本公司將在本招股章程中披露香港發售股份的最高公開發售價。因此，披露最高公開發售價（清楚表明了有意投資者須就香港發售股份支付的最高認購代價）符合公司（清盤及雜項條文）條例附表3第10(b)段所述的規定，在本招股章程中指明認購股份時須支付的價格。

基於上文所述，我們已申請且聯交所已批准我們豁免嚴格遵守上市規則附錄D1A第15(2)(c)段的規定。

有關關連交易的豁免

我們已訂立若干於上市後將根據上市規則構成本公司持續關連交易的交易。我們已向聯交所申請且聯交所已批准就該等持續關連交易豁免嚴格遵守上市規則第十四A章所載列的公告、通函及／或獨立股東批准規定。進一步詳情請參閱本招股章程「關連交易」一節。

董事對本招股章程內容的責任

本招股章程載有遵照公司（清盤及雜項條文）條例、香港法例第571V章證券及期貨（在證券市場上市）規則及上市規則的規定向公眾人士提供有關本集團資料的詳情，董事對本招股章程共同及個別承擔全部責任。董事在作出一切合理查詢後確認，就其深知及確信，本招股章程所載資料在所有重大方面均屬準確及完整，並無誤導或欺詐成分，亦並無遺漏其他事項導致本招股章程所載任何陳述產生誤導。

中國證監會備案

本公司已向中國證監會完成A類普通股在聯交所上市及全球發售的中國備案程序。

有關全球發售的資料

本招股章程僅就香港公開發售而刊發。就香港公開發售的申請而言，本招股章程載有香港公開發售的條款及條件。全球發售包括初步提呈發售4,195,600股發售股份的香港公開發售及初步提呈發售37,760,100股發售股份的國際發售（在任何情況下均可按「全球發售的架構」一節所載基準進行重新分配）。

香港發售股份僅基於本招股章程所載資料及所作聲明，並按當中所載條款及在其條件的規限下提呈發售。概無任何人士獲授權提供有關全球發售的任何資料或作出本招股章程並無載列的任何聲明，而本招股章程並無載列的任何資料或聲明不得被視為已獲本公司、聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、資本市場中介人、包銷商、我們或彼等的任何聯屬人士或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、顧問、代理或代表或參與全球發售的任何其他人士或各方授權而加以依賴。於任何情況下，送交本招股章程及根據其所作的任何認購或收購概不表示自本招股章程日期起我們的事務並無變化，或截至其後任何時間本招股章程所載資料均屬正確。

有關全球發售的架構（包括其條件以及有關發售量調整權、超額配股權及穩定價格行動的安排）的詳情，請參閱「全球發售的架構」一節。

申請香港發售股份的程序

申請香港發售股份的程序載於「如何申請香港發售股份」一節。

A類普通股的發售及銷售限制

根據香港公開發售購買香港發售股份的每名人士將須確認，或因其購買香港發售股份而被視為確認其知悉本招股章程所述發售及銷售香港發售股份的限制。

本公司並無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區公開發售發售股份或派發本招股章程。因此(但不限於以下各項)，在任何未獲授權提出要約或邀請的司法管轄區，或向任何人士提出有關要約或邀請即屬違法的任何情況下，本招股章程不得用作亦不構成要約或邀請。在其他司法管轄區派發本招股章程以及發售及銷售發售股份須受限制，除非已根據相關司法管轄區的適用證券法向相關證券監管機構登記或獲其授權或就此獲其豁免而獲准進行，否則不得進行上述活動。

發售量調整權、超額配股權及穩定價格行動

有關發售量調整權、超額配股權及穩定價格行動的安排詳情載於「全球發售的架構」一節。

包銷

上市由聯席保薦人保薦，而全球發售則由聯席全球協調人及整體協調人管理。香港公開發售由香港包銷商根據香港包銷協議的條款全數包銷，惟須待整體協調人(代表包銷商)與我們於定價日或之前協定發售價後，方可作實。與國際發售相關的國際包銷協議預計將於定價日或前後簽訂。國際發售將由國際包銷商根據將訂立的國際包銷協議的條款全數包銷。倘整體協調人(為其本身及代表包銷商)與我們因任何原因未能於定價日或之前協定發售價，則全球發售將不會進行並將告失效。有關包銷商及包銷安排的完整資料，請參閱「包銷」。

申請在聯交所上市

我們已向聯交所申請批准(i)根據全球發售已發行及將予發行的A類普通股(包括因發售量調整權及超額配股權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類普通股上市及買賣。

我們正根據上市規則第八A章申請不同投票權架構上市，並符合上市規則第8A.06(1)條項下的市值規定及上市規則第8.05(3)條項下的市值／收益測試，其中參考(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582.89百萬港元)，超過第8.05(3)條規定的500百萬港元；及(ii)我們於上市時的預期市值(根據最高公開發售價180.00港元計算)將至少為400億港元。

A類普通股預期於2025年11月6日(星期四)開始在聯交所買賣。我們的美國存託股份目前於納斯達克上市及買賣。除上文所述者外，截至本招股章程日期，我們概無任何部分股份或借貸資本在任何其他證券交易所上市或買賣，且並無尋求亦不擬尋求在聯交所或任何其他證券交易所上市或批准上市。所有發售股份將登記於本公司的香港證券登記處，以便其可於聯交所買賣。

根據公司(清盤及雜項條文)條例第44B(1)條，若於截止辦理申請登記當日起計三個星期屆滿前，或在聯交所或其代表於上述三個星期內知會本公司的較長期限(不超過六個星期)前，A類普通股未能獲准於聯交所上市及買賣，則就任何申請而作出的任何配發將屬無效。

建議諮詢專業稅務意見

全球發售的有意投資者應就有關認購、購買、持有或出售及／或買賣A類普通股或美國存託股份或行使其所附權利的稅務影響諮詢其專業顧問。我們、聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、資本市場中介人及包銷商、彼等各自的任何董事、高級人員、僱員、代理或代表，或參與全球發售的任何其他人士或各方對任何人士因認購、購買、持有、出售或買賣A類普通股或美國存託股份或行使股份所附任何權利而產生的任何稅務影響或負債概不承擔任何責任。

香港股東名冊及香港印花稅

本公司的股東名冊總冊將由其股份過戶登記總處Walkers Corporate Limited存置於開曼群島。所有根據全球發售發行的A類普通股均將登記於將由本公司香港證券登記處香港中央證券登記有限公司存置於香港的本公司香港股東名冊分冊。買賣登記於本公司香港股東名冊的A類普通股須繳納香港印花稅。除非本公司另有釐定，否則將以港元向名列本公司香港股東名冊分冊的股東派付有關A類普通股的應付股息，並以普通郵遞方式寄往各股東的登記地址，郵誤風險概由股東承擔。

A類普通股將合資格納入中央結算系統

待A類普通股獲批准於聯交所上市及買賣，且符合香港結算的股份收納規定後，A類普通股將獲香港結算接納為合資格證券，可由A類普通股於聯交所開始買賣的日期或香港結算釐定的任何其他日期起在中央結算系統寄存、結算及交收。聯交所參與者之間的交易須於任何交易日後第二個交收日在中央結算系統交收。所有中央結算系統活動均須按照不時生效的香港結算一般規則及香港結算運作程序規則進行。

本公司已作出一切必要安排，以使股份可獲准納入中央結算系統。投資者應就該等交收安排的詳情及有關安排對其權利及權益的影響諮詢其股票經紀或其他專業顧問的意見。

投資者應就交收安排的詳情諮詢其股票經紀或其他專業顧問的意見，因為該等安排或會影響其權利及權益。

上市

本公司目前擁有於納斯達克以美國存託股份形式進行的第一上市地位，並擬於聯交所進行A類普通股雙重第一上市的同時維持上述上市地位。

匯率換算

僅為方便閣下，本招股章程包含以特定匯率將若干人民幣金額換算為港元以及將人民幣金額換算為美元的情況。除非另有指明，否則於本招股章程的人民幣與港元及人民幣與美元的換算（反之亦然）按以下匯率換算：人民幣0.91296元兌1.00港元；人民幣7.09300元兌1.00美元；及7.76923港元兌1.00美元。概不表示任何人民幣、港元或美元金額可以或應可於有關日期按上述匯率或任何其他匯率換算，或者可以換算。

股份認購、購買及過戶登記

記錄未由美國存託股份代表的非上市股份之股東名冊將由我們於開曼群島的股份過戶登記總處存置，而記錄於香港聯交所上市的股份及我們由美國存託股份代表的股份之股東名冊分冊將由我們於香港的香港證券登記處存置。在香港股東名冊上登記的普通股持有人可以將A類普通股兌換為美國存託股份，反之亦然。

美國存託股份的所有權

美國存託股份擁有人可通過登記於其名下的美國存託憑證（以立有憑證的美國存託股份為證）、通過經紀或保管戶口或通過以其名義開設的反映無憑證美國存託股份直接登記於存託銀行簿冊的存託銀行戶口（通常稱為「直接登記制度」）的方式，持有美國存託股份。直接登記制度反映存託銀行的無憑證（記賬）美國存託股份所有權的登記。根據直接登記制度，美國存託股份的所有權以存託銀行向美國存託股份持有人簽發的定期報表作為憑證。直接登記制度包括存託銀行與存管信託公司（「存管信託公司」）之間的自動過戶。倘若美國存託股份擁有人決定通過其經紀或保管戶口持有美國存託股份，則其必須依賴經紀或銀行的程序以維護其作為美國存託股份擁有人的權利。銀行及經紀通常通過存管信託公司等結算及交收系統持有美國存託股份等證券。所有通過存管信託公司持有的美國存託股份均將以存管信託公司的代理人名義登記。

香港A類普通股的交易及交收

我們於聯交所的A類普通股交易將以港元進行。我們的A類普通股將以每手100股A類普通股的方式於聯交所進行交易。

於香港聯交所買賣A類普通股的交易成本包括：

- 買賣雙方須分別繳納交易對價0.00565%的香港聯交所交易費；
- 買賣雙方須分別繳納交易對價0.0027%的證監會交易徵費；
- 買賣雙方須分別繳納交易對價0.00015%的會財局交易徵費；
- 賣方須就每張過戶紙（如適用）繳納5.00港元的過戶紙印花稅；
- 買賣雙方須分別繳納交易價值0.1%（合計0.2%）的從價印花稅；
- 股份交收費，現時為交易總值的0.002%，每筆交易對雙方分別徵收的最低及最高收費分別為2.00港元及100.00港元；
- 與經紀自由洽商釐定的經紀佣金（不包括首次公開發售交易的經紀佣金，現時定為認購或購買價的1%，由認購或購買證券者支付）；及
- 香港證券登記處就每次普通股轉換登記擁有人，每註銷或發出一張股票收取介乎2.50港元至20港元（或香港上市規則不時容許的較高金額）的費用，視乎服務快慢而定，加上香港所採用的股份過戶表格註明的任何適用費用。

香港投資者於聯交所進行交易必須直接通過其經紀或通過託管商辦理交收。A類普通股寄存於其股份戶口或其於中央結算系統維持的指定香港結算參與者股份戶口的香港投資者，會根據不時生效的香港結算一般規則和香港結算運作程序規則由中央結算系統辦理交收。持有實物股票的投資者，交收證明及正式填妥的過戶表格必須在交收日期前交予其經紀或託管商。

投資者可與其經紀或託管商就在聯交所進行的交易安排一個交收日。根據上市規則及不時生效的香港結算一般規則及香港結算運作程序規則，交收日必須為交易日之後的第二個交收日(T+2)，即中央結算系統交收服務開放予香港結算參與者使用之日。就通過中央結算系統進行交收的交易而言，不時生效的香港結算一般規則及香港結算運作程序規則訂明香港結算可強制違約經紀於交收日後一日(T+3)或倘於T+3未能如期交收，則於其後的任何時間進行強制性補購。香港結算亦可自T+2起徵收罰款。

我們的美國存託股份

我們美國存託股份的存託人為Deutsche Bank Trust Company Americas，其辦事處位於1 Columbus Circle, New York, NY 10019, United States。憑證式美國存託股份以存託人發行的憑證(稱為美國存託憑證)為證。

每股美國存託股份代表一股A類普通股的所有權權益，以及就該等A類普通股存放於存託人但尚未分派予美國存託股份持有人的任何及所有證券、現金或其他財產的所有權。

美國存託股份可通過以下方式持有：

- (a) 以直接方式：(i)持有美國存託憑證，為一份證明以持有人名義登記的美國存託股份指定數目的憑證；或(ii)持有以持有人名義登記的無憑證美國存託股份；或
- (b) 以間接方式，通過經紀或其他金融機構(存管信託公司的直接或間接參與者)持有美國存託股份的證券權利。如果持有人間接持有美國存託股份，則其必須依據其經紀或其他金融機構的程序以爭取本節所述美國存託股份持有人的權利。美國存託股份持有人(如適用)應諮詢其經紀或金融機構，以了解有關程序。

我們不將美國存託股份持有人視為登記股東，故美國存託股份持有人不享有任何股東權利。股東權利受開曼群島法律規管。由於存託人對我們的美國存託股份涉及的A類普通股實際上持有法定所有權(通過存託人的託管商)，因此美國存託股份持有人必須依賴其行使股東權利。美國存託股份持有人的權利以及存託人的權利及義務載於我們、存託人與我們的美國存託股份持有人及實益擁有人之間不時修訂的存託協議(「存託協議」)。存託協議及證明美國存託股份的美國存託憑證受紐約州法律規管。

在香港買賣的A類普通股轉換為美國存託股份

於上市後，於香港證券登記處登記的A類普通股持有人能夠將該等A類普通股轉換為美國存託股份，反之亦然，須符合本節所規定的若干例外情況，特別是我們於全球發售中發行的A類普通股將於自全球發售結束起40天期間內不被存託人接納以寄存現有的美國存託股份設施。

投資者持有在香港登記的A類普通股，並欲獲得於納斯達克交易的美國存託股份，必須將A類普通股寄存或由其經紀將A類普通股寄存於存託人的香港託管商德意志銀行香港分行（作為託管商），以換取美國存託股份。寄存在香港買賣的A類普通股以換取美國存託股份涉及以下步驟：

- (a) 倘A類普通股已寄存於中央結算系統，投資者須按照中央結算系統的轉移程序將A類普通股轉移至託管商於中央結算系統的存託人賬戶，並通過其經紀向託管商提交及交付已填妥並簽署的轉送函。
- (b) 倘A類普通股並未存入中央結算系統，投資者必須安排將其A類普通股存入中央結算系統以交付至託管商於中央結算系統的存託人賬戶，且必須通過其經紀向託管商提交及交付已填妥並簽署的轉送函。
- (c) 支付有關費用及支出以及任何稅項或收費（例如印花稅或股份轉讓稅項或費用（如適用且在所有情況下，視乎存託協議的條款而定））後，存託人將按照投資者所指定名稱登記相應數目的美國存託股份，並按轉送函的指示交付美國存託股份。

就寄存在中央結算系統的A類股份而言，如投資者已作出及時且完整的指示，在正常情況下，上述步驟一般需時兩個營業日。就在中央結算系統以外以實物形式持有的A類股份而言，上述步驟可能需時14個營業日或更長時間才能完成。可能會出現暫時的延遲。例如，存託人可能不時暫停辦理美國存託股份發行的過戶登記。投資者在手續完成前將不能交易美國存託股份。

於自全球發售日期結束起40天期間，全球發售發行的A類普通股將不被存託人接納以寄存現有的美國存託股份設施。有關更多資料，請參閱「風險因素－與全球發售及雙重上市有關的風險－於全球發售發行的A類普通股於分銷合規期內將不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將A類普通股交換作美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響」。

美國存託股份轉換為在香港買賣的A類普通股

持有美國存託股份並欲將其美國存託股份轉換為在香港聯交所買賣的A類普通股的投資者，必須將其持有的美國存託股份註銷，並從我們的美國存託股份計劃提取A類普通股，促使其經紀或其他金融機構在香港聯交所交易該等A類普通股。通過經紀或其他金融機構間接持有美國存託股份的投資者，應遵照經紀或金融機構的步驟，指示經紀安排註銷美國存託股份，並將相應A類普通股從託管商於中央結算系統的存託人賬戶轉移至投資者的香港股份賬戶。

就直接持有美國存託股份的投資者而言，必須採取以下步驟：

- (a) 持有美國存託股份的投資者自我們的美國存託股份計劃提取A類普通股時，可在存託人辦事處提交該等美國存託股份（及適用的美國存託憑證（如美國存託股份以憑證形式持有）），並向存託人發出註銷該等美國存託股份的指示。該等指示必須附有Medallion簽署擔保。
- (b) 支付或扣除有關費用及支出以及任何稅項或收費（例如印花稅或股份轉讓稅項或費用（如適用且在所有情況下，視乎存託協議的條款而定））後，存託人將指示託管商向投資者指定的中央結算系統賬戶交付已註銷的美國存託股份對應的股份。
- (c) 倘投資者欲收取不存入中央結算系統的A類普通股，則首先須於中央結算系統內收取A類普通股，然後安排從中央結算系統提取A類普通股。投資者其後可獲取由香港中央結算（代理人）有限公司（作為轉讓人）簽署的轉讓表格，並於香港證券登記處以其名義登記A類普通股。

就將在中央結算系統獲得的A類股份而言，如投資者已作出及時且完整的指示，在正常情況下，上述步驟一般需時兩個營業日。就在中央結算系統以外以實物形式獲得的A類股份而言，上述步驟可能需時14個營業日或更長時間才能完成。投資者在手續完成前將不能在香港聯交所交易普通股。可能會出現暫時的延遲。例如，存託人可能不時暫停辦理美國存託股份註銷的過戶登記。此外，完成上述於中央結算系統賬戶交付A類股份的步驟及程序的前提是香港股東名冊有充足數量的A類股份，使得股份從美國存託股份計劃中提出後可以直接轉入中央結算系統。我們並無任何責任保持或增加在香港股東名冊的A類股份數目，以促成相關提取。

存託規定

存託人交付美國存託股份或批准提取A類股份前，存託人可能要求：

- (a) 出示簽署人身份及簽署真偽的認可證明或其他其認為必要的資料；及
- (b) 遵守存託人不時設立而符合存託協議的程序，包括但不限於填妥及呈交過戶文件。

當存託人或香港證券登記處或開曼證券登記處暫停辦理過戶登記之時或於存託人或我們認為恰當的任何時間，存託人一般可拒絕交付或轉讓美國存託股份或辦理美國存託股份的發行、過戶及註銷登記，惟上述拒絕情況須符合美國聯邦證券法。

要求過戶或寄存的投資者將承擔為根據我們的美國存託股份計劃提取或存入A類普通股而轉讓A類普通股的一切所涉成本。具體而言，A類普通股及美國存託股份持有人須注意，香港證券登記處就每次A類普通股轉換登記擁有人，每註銷或發出一張股票收取介乎2.50港元至20港元（或香港上市規則不時容許的較高金額）的費用，視乎服務快慢而定，加上香港所採用的股份過戶表格註明的任何適用費用。此外，在向美國存託股份機構存入A類普通股或自其提取A類普通股時，A類普通股及美國存託股份持有人必須為每次發行美國存託股份及每次註銷美國存託股份（視情況而定）支付每100股美國存託股份（或其中部分）最多5.00美元。

語言

除非另有所述，否則本招股章程的英文版與本招股章程的中文譯文如有任何歧義，概以本招股章程英文版為準。然而，倘本招股章程英文版所述任何實體的非英文名稱與其英文譯名有任何不一致，概以其各自源語言的名稱為準。

約整

本招股章程所載的若干金額及百分比數字已作約整，或約整至小數點後一位。任何表格或圖表所列總數與金額總和之間的任何差異乃因約整所致。

董事及參與全球發售的各方

董事

姓名	地址	國籍

執行董事

彭軍博士	2948 Villa Savona Ct Fremont, CA 94539 United States	美國

樓天城博士	中國 浙江省杭州市 江干區 景芳二區 49幢 2單元101室	中國

非執行董事

張斐先生	香港 愉景灣 海澄湖畔一段16座2樓	中國

Takeo Hamada先生	中國 北京市 朝陽區 曙光西里 5號院25號樓 G座華潤有巢公邸公寓906室	日本

獨立非執行董事

戴國良先生	75 Lower Cross Road Greenwich, CT 06831 United States	美國

邱子磊博士	香港 春坎角 環角徑18號 璧如花園C3號洋房一層	中國

Asmau Ahmed女士	839 W End Ave Apt 4F New York NY 10025-5381 United States	美國

有關董事的詳情，請參閱本招股章程「董事及高級管理層」一節。

參與全球發售的各方

聯席保薦人

高盛(亞洲)有限責任公司

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心68樓

Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心55樓

德意志證券亞洲有限公司

香港九龍

柯士甸道西1號

環球貿易廣場60樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港中環

皇后大道中99號

中環中心62樓

聯席保薦人兼整體協調人

高盛(亞洲)有限責任公司

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心68樓

Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心55樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港中環

皇后大道中99號

中環中心62樓

整體協調人

高盛(亞洲)有限責任公司

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心68樓

Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited

香港中環
皇后大道中2號
長江集團中心55樓

德意志銀行香港分行

香港九龍
柯士甸道西1號
環球貿易廣場60樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港中環
皇后大道中99號
中環中心62樓

麥格理資本股份有限公司

香港中環
港景街1號
國際金融中心一期22樓

聯席全球協調人

高盛(亞洲)有限責任公司

香港中環
皇后大道中2號
長江集團中心68樓

Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited

香港中環
皇后大道中2號
長江集團中心55樓

德意志銀行香港分行

香港九龍
柯士甸道西1號
環球貿易廣場60樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港中環
皇后大道中99號
中環中心62樓

麥格理資本股份有限公司

香港中環

港景街1號

國際金融中心一期22樓

中信里昂證券有限公司

香港

金鐘道88號

太古廣場一座18樓

中銀國際亞洲有限公司

香港中環

花園道1號

中銀大廈26樓

聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

高盛(亞洲)有限責任公司

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心68樓

Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited

香港中環

皇后大道中2號

長江集團中心55樓

德意志銀行香港分行

香港九龍

柯士甸道西1號

環球貿易廣場60樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港中環

皇后大道中99號

中環中心62樓

麥格理資本股份有限公司

香港中環

港景街1號

國際金融中心一期22樓

中信里昂證券有限公司

香港

金鐘道88號

太古廣場一座18樓

中銀國際亞洲有限公司

香港中環

花園道1號

中銀大廈26樓

富途證券國際(香港)有限公司

香港金鐘

金鐘道95號

統一中心34樓

老虎證券(香港)環球有限公司

香港

德輔道中189號

李寶椿大廈23樓

本公司法律顧問

有關香港法例及美國法律：

Davis Polk & Wardwell

香港

中環

遮打道三號A

香港會所大廈十樓

有關美國及歐盟法律(出口管制、
制裁及進口合規事宜)：

盛智律師事務所

IT Tower, Avenue Louise 480

1050 Brussels, Belgium

有關美國法律（對外投資計劃事宜）：

霍金路偉國際律師事務所

香港

金鐘道88號

太古廣場一座11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

有關開曼群島法律：

匯嘉律師事務所（香港）

香港

中環

遮打道18號

歷山大廈15樓

聯席保薦人及包銷商的法律顧問

有關香港法例及美國法律：

佳利（香港）律師事務所

香港

銅鑼灣

軒尼詩道500號

希慎廣場37樓

有關中國法律：

競天公誠律師事務所

中國

北京市

建國路77號

華貿中心

3號寫字樓34層

董事及參與全球發售的各方

核數師	德勤華永會計師事務所(特殊普通合夥) 中國 上海市 延安東路222號 外灘中心30樓 郵編：200002
申報會計師	德勤•關黃陳方會計師行 執業會計師及 註冊公眾利益實體核數師 香港 金鐘道88號 太古廣場一座35樓
行業顧問	弗若斯特沙利文有限公司 香港中環 康樂廣場8號 交易廣場第二座 3006室
合規顧問	國泰君安融資有限公司 香港 皇后大道中181號 新紀元廣場低座26樓至28樓
收款銀行	渣打銀行(香港)有限公司 香港 觀塘道388號 渣打中心18樓 中國銀行(香港)有限公司 香港 花園道1號

公 司 資 料

註冊辦事處

Walkers Corporate Limited
190 Elgin Avenue, George Town
Grand Cayman, KY1-9008
Cayman Islands

中國總部及主要營業地點

中國廣州市
南沙區
橫瀝鎮明珠一街1號
明珠發展大廈1301室

香港主要營業地點

香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心46樓

公司網站

www.pony.ai
(此網站所載資料並不構成本招股章程的一部分)

聯席公司秘書

高天先生
中國廣州市
南沙區
橫瀝鎮明珠一街1號
明珠發展大廈1301室

吳東澄先生
(香港公司治理
公會及英國特許
公司治理
公會會員)
香港
灣仔
皇后大道東183號
合和中心46樓

授權代表

彭軍博士
中國廣州市
南沙區
橫瀝鎮明珠一街1號
明珠發展大廈1301室

吳東澄先生
香港
灣仔
皇后大道東183號
合和中心46樓

審核委員會

戴國良先生(主席)
邱子磊博士
Asmau Ahmed女士

公 司 資 料

薪酬委員會

邱子磊博士 (主席)
彭軍博士
Asmau Ahmed女士

提名委員會

邱子磊博士 (主席)
彭軍博士
Asmau Ahmed女士

企業管治委員會

邱子磊博士 (主席)
戴國良先生
Asmau Ahmed女士

股份過戶登記總處

Walkers Corporate Limited
190 Elgin Avenue
George Town
Grand Cayman KY1-9008
Cayman Islands

香港證券登記處

香港中央證券登記有限公司
香港灣仔
皇后大道東183號
合和中心17樓
1712-1716號舖

主要往來銀行

招商銀行股份有限公司
北京雙榆樹支行
中國
北京市
海淀區
中關村南大街9號
理工科技大廈1層

招商銀行股份有限公司
廣東自貿試驗區
南沙分行營業部
中國
廣東省廣州市
南沙區
進港大道8號首層101房

招商銀行股份有限公司
上海泰興支行
中國
上海市
靜安區
新閘路847號

載於本招股章程本節及其他章節的資料及統計數據乃摘錄自我們委託弗若斯特沙利文編製的報告，以及各種政府官方出版物及其他公開資料。我們已委聘弗若斯特沙利文就全球發售編製獨立行業報告，即弗若斯特沙利文報告。來自政府官方來源的資料並未由我們或參與全球發售的任何其他各方，或我們或彼等各自的董事、高級管理層、代表、顧問或任何其他參與全球發售的人士獨立核實，亦不就其準確性發表任何聲明。

自動駕駛行業概覽

道路交通對人們的日常生活至關重要。根據弗若斯特沙利文的資料，全球每年道路上行駛的車輛超過14億。儘管全球範圍內道路基礎設施不斷完善，但道路交通仍面臨諸多安全風險以及高成本、低效率的挑戰。隨著電動汽車的普及、人工智能技術的進步，自動駕駛正在不斷演變，並有望改變傳統出行方式。

與傳統出行方式相比，自動駕駛具有以下優勢：

- **提升安全性：**根據國際運輸論壇道路安全常設工作組(IRTAD)統計，每年約有130萬人死於交通事故，而交通事故主要由人為失誤造成，同時也會造成相當大的經濟損失。自動駕駛技術可以在緊急情況下，短時間內做出更全面的判斷，有效加強人身安全。
- **降低成本：**在客運及物流行業的運營支出中，人工成本佔主要部分。根據弗若斯特沙利文的資料，假設採用完全自動駕駛技術取代駕駛員，客運及物流行業的運營成本分別可降低約45%及25%。此外，通過更佳的路線規劃及更合理的車輛移動控制，自動駕駛可為燃油經濟性及減排作出相當大的貢獻，尤其是對於燃料成本佔總營運成本約30%的長途卡車而言，彼等實現電氣化轉型仍面臨挑戰。

- **提高效率：**與人工駕駛相比，自動駕駛由電腦監控，操控更為嚴謹。大規模部署自動駕駛可在很大程度上優化交通效率，並釋放人力資源重新部署至其他行業。

自動駕駛等級

自動駕駛是指一整套集成軟硬件擔任「虛擬司機」，在沒有人類駕駛員干預的情況下自動駕駛車輛。根據國際自動機工程師學會(SAE International)的資料，駕駛自動化程度可分為「需要司機」及「無需司機」，進一步說明載於下表。



資料來源：國際自動機工程師學會、弗若斯特沙利文

根據SAE L3的標準，限定情況主要包括：

- 結構化駕駛場景，包括封閉式高速公路，及
- 堵車代駕。

根據SAE L4的標準，限定情況主要包括：

- 封閉或半封閉區域，包括工業園區、機場及港區，及
- 無人駕駛的自動駕駛出租車專用的特定城區或路線。

除非符合所有必要條件，否則自動駕駛系統將不會運行，而每個SAE級別的條件各不相同。根據SAE L3的標準，所有必要條件包括：

- 駕駛環境，包括封閉式高速公路和堵車代駕等結構化駕駛場景，
- 環境要求，包括足夠的能見度、溫和的天氣和清晰的道路標記，及
- 系統要求，包括所有傳感器及功能模組正常運作。

根據SAE L4的標準，所有必要條件包括：

- 規定的地理圍欄，包括封閉或半封閉區域和指定運行區域或路線，及
- 對天氣狀況和行車速度的要求。

此外，L2+是自動駕駛行業中常用的一個術語，用以描述需要持續人工監督的系統，其功能可超越L2，但無法完全達到L3(如高速公路和城市NOA)，惟該詞未經相關行業標準正式界定。根據弗若斯特沙利文的資料，目前市場上的量產級解決方案主要處於L0至L2+的級別。

自動駕駛的增長動力及發展趨勢

全球自動駕駛前景廣闊，預計將繼續保持強勁勢頭，主要是由於以下因素。

- **客戶對自動駕駛技術的接受度不斷提高。**自動化駕駛突顯安全、效率及用戶體驗的優勢，消費者對具備先進自動化功能的車輛表現出濃厚的興趣，進而鼓勵整個汽車行業加大投入發展車規級軟硬件，以爭取更高水平的自動化。
- **車輛電氣化的飛速發展為自動駕駛提供廣闊的應用平台。**與燃油車相比，電動車輛具有控制精度高、時延低、冗餘系統更完善等優勢，因此電動車輛被視為自動駕駛技術的最佳載體。汽車電氣化的飛速發展為未來自動駕駛車輛的廣泛部署提供基礎。

- **軟硬件的進步為實現自動駕駛奠定基礎。**受益於近年來車規級傳感器及芯片組的進步與普及，包括處理器在降低功耗的同時提高計算能力，配備高級軟件算力的領先自動駕駛科技公司可以利用多層次的傳感器及其他硬件來實現對車輛更精準、更全面的感知、預測、規劃及控制。
- **產業深度合作推動自動駕駛商業化。**自動駕駛的實現離不開整車軟硬件的深度集成，這需要公司間的深入合作。例如，自動駕駛公司通過與OEM的緊密合作，可以在車輛設計生產階段就將自動駕駛硬件和軟件集成到車輛中，而不必在生產後對車輛進行改造，從而有效提高車輛集成的可靠性並降低成本。

自動駕駛行業的進入壁壘

自動駕駛行業是一個變革性行業，正在重新定義傳統交通方式。進入自動駕駛行業（尤其是自動駕駛出租車、自動駕駛卡車以及牌照及應用等領域）存在若干重大壁壘。這些挑戰源於技術、監管、運營及商業的複雜性，而這些因素共同為新進入者設下高門檻。主要壁壘如下：

- **先進技術需求推動大量前期研發投資。**自動駕駛行業屬於技術密集型行業，需要大量前期研發投入。開發可靠的自動駕駛系統需要不斷創新，尤其是為了確保安全及應對複雜的現實駕駛場景。領先企業必須收集大量的真實路試數據並進行大量模擬以解決極端情況，這是一個資本密集且耗時的過程，為缺乏資源或技術專長的新進入者設置了壁壘。
- **運營及商業化的監管許可。**在世界各地（尤其是在中國）合法且負責任地運營自動駕駛車輛需要獲得監管許可，這對於道路測試及商業化至關重要。監管許可須視乎證明其符合嚴格的安全及運營標準而定。根據中國現行的監管框架，自動駕駛出租車許可證分為兩類：一類允許在有安全員在場的情況下運營自動駕駛出租車，另一類則用於完全無人駕駛的自動駕駛出租車。在每個類別中，許可證分為三個特定類別，且每個階段均會提出更嚴

格的技術及運營要求。例如，2021年11月，北京成為中國首個啟動自動駕駛出租車商業化試點項目的城市，在運營商證明其合規的前提下獲准開展收費自動駕駛出行服務。獲得監管許可的過程複雜、漫長且佔用大量資源，提高了新參與者的進入門檻。

- **大規模部署及量產的挑戰。**將自動駕駛解決方案從原型擴展到大規模部署是另一項艱巨的挑戰。領先企業已經在預裝解決方案及量產能力方面取得長足進步，獲得了顯著的成本優勢及生產效率。實現量產需要先進的製造能力以及大規模驗證及改進自動駕駛系統的能力，其中涉及廣泛的測試、卓越運營、供應鏈優化以及與汽車製造商的合作關係。新進入者通常缺乏競爭的經驗及資源，使得老牌企業的主導地位更加穩固。
- **制定可行的商業化路線圖及盈利途徑。**制定可行的商業化路線圖對於自動駕駛行業的持續增長至關重要。企業必須確定並建立明確的收入來源及業務模式，無論是通過自動駕駛出行服務、自動駕駛卡車或其他出行即服務(MaaS)產品。在這個資本密集型行業中實現盈利不僅需要技術創新，還需要戰略合作夥伴關係、高效運營及適應市場需求的能力。新進入者往往難以建立清晰的盈利途徑，從而形成主要的進入壁壘。

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。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，自動駕駛技術授權及應用預計將產生可觀的收入，尤其是在商業化發展期間。

自動駕駛出行服務

快速增長的乘客出行市場

乘客出行是指乘客乘坐共享交通工具及私家車出行。隨著城市化進程的不斷推進，人口密集的城市數量不斷增加，區域經濟不斷增長，乘客出行通過為乘客提供靈活及優質的交通體驗，具有巨大的市場潛力。

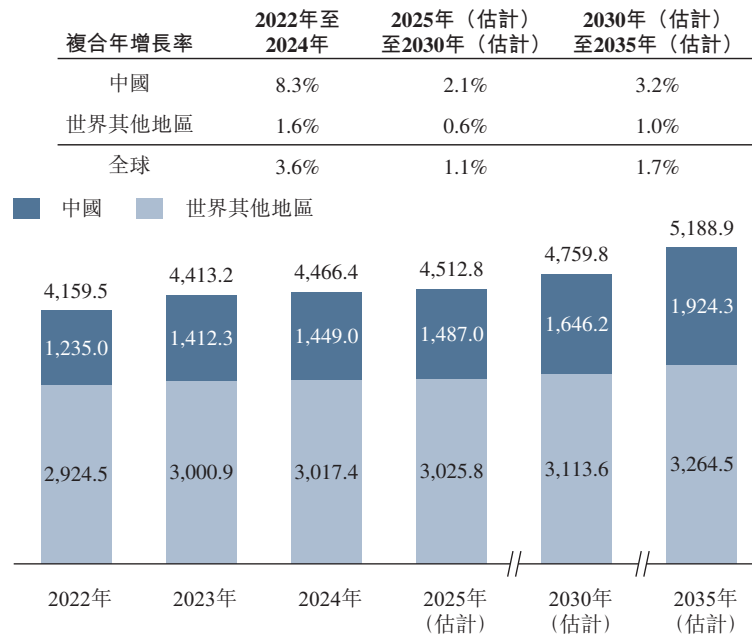
乘客出行市場規模指消費者在共享出行及私家車出行上支出的總價值。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年中國乘客出行市場規模為14,490億美元，預計到2035年將達到19,243億美元。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年中國佔全球市場份額的32.4%。

在過去十年中，受網約車服務興起及區域經濟擴張的推動，共享出行（包括網約車及傳統出租車服務）經歷了快速增長。共享出行市場規模指乘客為共享出行服務支付的乘車費用總額，費用總額按該等行程的GTV計量。特別是，在中國，受富裕程度提高、商業活動增加、快速城市化、消費升級及自由行支出增長的推動，乘客出行需求強勁且不斷增長。然而，中國的私家車擁有率（以每千人私家車擁有量計算）仍遠低於主要發達國家。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2024年，中國的私家車擁有率為每千人190輛，而美國為801輛。這導致中國消費者對共享出行服務的高度採用，令其市場規模遠超其他國家。根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，中國的共享出行市場規模為1,150億美元，預期於2035年將達到2,324億美元。根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，中國的共享出行市場佔全球市場約40%，約為美國市場規模的兩倍。

共享出行以其靈活性可以更好地滿足日益增長的乘客出行需求。因此，全球共享出行市場預計將保持增長。此外，共享出行市場積極探索高級自動駕駛技術的商業化，預計將通過長期吸引個人從私家車出行轉向共享出行，帶來可持續的增長動力。

下圖說明中國及全球乘客出行市場規模。

中國及全球乘客出行市場規模
(十億美元)



附註：

- (1) 世界其他地區指中國以外的其他國家及地區。
- (2) 資料來源：世界汽車工業國際協會、中國汽車工業協會、國家統計局、弗若斯特沙利文報告。

自動駕駛出租車不斷升級解決乘客出行市場痛點

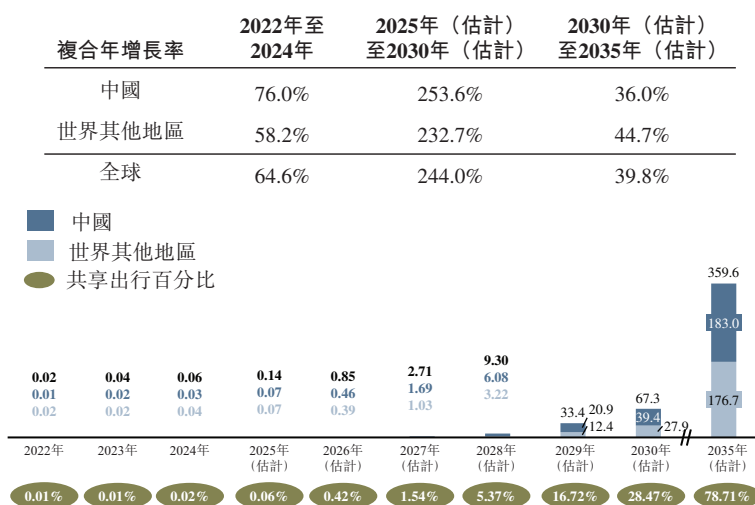
自動駕駛出租車指內置L4/L5自動駕駛技術的無人駕駛出行車輛。自動駕駛出行服務的市場規模指乘客為自動駕駛出行服務支付的乘車費用總額，費用總額按該等服務的GTV計量。作為自動駕駛技術最有前景的應用之一，自動駕駛出租車的與眾不同之處在於為乘客提供更實惠、更安全且更高效的服務。

在技術進步、政策支持及硬件成本下降的推動下，自動駕駛出租車有望實現商業化，並在未來的乘客出行市場佔據相當大的市場份額。自動駕駛出租車的安全性大幅提升，以及因運營成本降低帶來定價優勢，因此預計在商業化初期進入共享出行市場。自動駕駛出租車帶來的盈利能力及經濟實惠的切實好處將持續推動市場擴張。有關規模效應將促進成本降低及乘車效率提高，吸引私家車用戶轉向使用自動駕駛出租車。

根據弗若斯特沙利文的資料，中國自動駕駛出行服務的市場規模預計2025年將達到0.7億美元，並呈指數級增長，進一步增長至2030年的394億美元及2035年的1,830億美元。在世界其他地區，自動駕駛出行服務的市場規模預計2025年將達到0.7億美元，並進一步增長至2030年的279億美元及2035年的1,767億美元。

下圖說明中國及全球自動駕駛出行服務市場規模。

中國及全球自動駕駛出行服務市場規模
(十億美元)



附註：

- (1) 自動駕駛出行服務的市場規模指乘客為自動駕駛出行服務支付的乘車費用總額，費用總額按該等服務的GTV計量。
- (2) 世界其他地區主要包括美國、歐洲、中東等國家及地區。
- (3) 共享出行百分比指中國自動駕駛出行服務市場規模在中國共享出行市場中的份額。
- (4) 資料來源：公開新聞及政府數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告。

中國約有14億人口，交通運輸行業正努力滿足對日益增長的安全、高效及可持續的乘客出行需求。作為全球最大的共享出行市場及高人口密度國家，中國具備充分條件利用自動駕駛出租車的優勢，打造未來的出行解決方案。

憑藉在研發方面的大量投入以及不斷變化的監管環境，自動駕駛出租車在中國的部署規模將通過完全無人駕駛的自動駕駛出租車及配備安全員的自動駕駛出租車協同運營繼續擴大。隨著產能不斷提升加之在成本、可負擔性及效率方面無可比擬的優勢，自動駕駛出租車的部署規模預計將迅速擴大。根據弗若斯特沙利文的資料，預計到2035年，自動駕駛出租車將佔據中國運營的共享乘用車總量絕大部分，從而使中國成為最大的自動駕駛出行服務市場，並佔有全球一半以上的市場份額。在中國所有城市中，北京、上海、廣州、深圳等一線城市是自動駕駛出租車初期發展的主要地點。

行業概覽

預計到2030年，一線城市的自動駕駛出租車數量將達0.34百萬輛，並於2035年進一步增至1.52百萬輛。隨著自動駕駛出租車的應用擴展至二線城市（包括31個城市），二線城市的自動駕駛出租車數量預計將於2030年達到0.68百萬輛，並於2035年進一步達到2.71百萬輛。就海外市場而言，自動駕駛出租車的數量預期於2030年將達0.17百萬輛，及於2035年將進一步達到0.95百萬輛。

中國及全球自動駕駛出租車保有量

單位：百萬輛

		2023年	2024年	2025年（估計）	2030年（估計）	2035年（估計）
自動駕駛出租車	中國（一線及二線城市）	0.001	0.002	0.004	1.02	4.23
	世界其他地區	0.001	0.002	0.003	0.17	0.95

中國傳統出租車、網約車及自動駕駛出租車保有量（按城市劃分）

單位：百萬輛

		2023年	2024年	2025年（估計）	2026年（估計）	2027年（估計）	2028年（估計）	2029年（估計）	2030年（估計）	2035年（估計）
出租車、網約車	一線城市	1.06	1.08	1.10	1.11	1.10	1.09	1.04	0.94	0.42
	二線城市	2.44	2.48	2.52	2.55	2.52	2.50	2.37	2.16	0.96
自動駕駛出租車	一線城市	0.001	0.001	0.002	0.01	0.02	0.05	0.16	0.34	1.52
	二線城市	0.0004	0.001	0.002	0.01	0.03	0.12	0.39	0.68	2.71

自動駕駛出租車在整體中國網約車市場的普及率（按車隊規模劃分）

單位：%

	2023年	2024年	2025年（估計）	2026年（估計）	2027年（估計）	2028年（估計）	2029年（估計）	2030年（估計）	2035年（估計）
自動駕駛出租車在整體中國網約車市場的普及率	0.02%	0.03%	0.07%	0.24%	0.72%	2.56%	8.60%	16.05%	65.36%

附註：世界其他地區主要包括美國、歐洲、中東等國家及地區。

資料來源：公開新聞及政府統計數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告

自動駕駛技術的研發週期通常漫長且成本高昂，只有能夠維持長期穩定的研發資金的公司才能保持行業競爭優勢。儘管自動駕駛出行服務市場不斷發展，消費者對自動駕駛技術可靠性及實用性的認識仍較遲滯，且市場對自動駕駛出行服務尚未有足夠的認可度。此外，儘管自動駕駛技術於過去幾年已取得重大進展，可應對大多數日常駕駛場景，但該技術仍處於研發階段，無法完全覆蓋極端場景。此外，自動駕駛技術的商業化尚處於早期階段，主要市場參與者的商業化工作目前均集中在一線城市及若干二線城市，並可能在未來進行擴展。

中國及全球自動駕駛出行服務市場的增長動力

- **自動駕駛技術的進步。**自動駕駛技術的提升仍是推動自動駕駛出行增長的關鍵因素。領先的自動駕駛出行企業在研發方面投入大量資源，並應用世界模型方法論及端到端(E2E)系統等先進技術，以提升車輛的感知、決策及控制能力，持續改善安全性、可靠性及營運效率，同時降低成本。領先企業已實現全無人駕駛營運，並累計測試里程達數千萬公里，為自動駕駛出行行業未來大規模商業化、車隊擴展及單車GTV增長建立了技術基礎。
- **政府政策支持。**政策框架已成為自動駕駛出行發展的重要驅動因素。中國已將自動駕駛納入《十四五數字經濟發展規劃》，並由多個政府部門共同推動自動駕駛車輛的商業化、道路通行及試點項目。地方政府（例如北京、上海、深圳）同步實施監管創新，包括開放測試區、責任框架及商業營運許可，以建立清晰的合規路徑。美國、德國、法國、日本等多個海外國家及地區亦正逐步完善相關法規，以標準化及加速自動駕駛出行的部署。
- **基礎設施的完善。**交通基礎設施的發展正加速自動駕駛出行的可擴展性。中國正迅速部署5G網絡、高精度地圖、雲端計算及智慧道路與運輸，為自動駕駛出行建立優化的營運環境。截至2024年10月，中國已有逾50個城市開展智能網聯汽車測試項目，覆蓋超過32,000公里的智慧道路。未來智慧城市與交通網絡的融合將進一步提升效率。與此同時，海外發達市場亦透過具備自適應信號與內嵌式感測器的先進交通管理系統，提升自動駕駛出行的安全性與性能。
- **成熟的成本下降路徑。**硬件與營運成本的持續下降將促進自動駕駛出行的規模化部署。中國自動駕駛出行企業在硬件成本控制方面展現出特有優勢，關鍵組件如激光雷達與計算平台的本地化不斷推動製造費用下降。同時，與OEM合作等創新商業模式提升資產利用效率，減輕資本壓力。隨著營運規模擴大及單車成本不斷降低，自動駕駛出行的廣泛應用條件將進一步成熟。

- **客戶接受度與需求上升。**中國龐大的人口及不斷增長的出行需求，特別是一線及二線城市中交通擁堵及泊車困難的情況，為自動駕駛出行的應用提供了理想條件。作為一種高效的共享出行解決方案，自動駕駛出行可解決城市交通痛點，並應對人口老齡化下的駕駛員短缺問題。在全球範圍內，隨著技術可靠性的驗證、自動駕駛表現優於人類駕駛員的安全性、環保意識提升及消費者偏好向可持續出行轉變，自動駕駛出行的接受度亦正加速提升。

中國自動駕駛出行服務市場的競爭格局

在中國，領先的自動駕駛科技公司近年來積極拓展自動駕駛出行服務業務，自動駕駛出行服務已在四個一線城市及部分二線城市商業化落地。車隊規模、監管許可、生態合作等關鍵指標對於在自動駕駛出行服務市場獲得競爭優勢至關重要。於2024年，中國自動駕駛出租車(L4)車隊總規模為1,748輛，而下圖說明中國自動駕駛出行(L4)市場的競爭格局，以及截至2024年12月31日按車隊規模計的排名和市場份額：

中國自動駕駛出行(L4)市場的競爭格局
截至2024年12月按車隊規模計算的排名及市場份額⁽¹⁾：

排名	公司	按2024年車隊規模計算的市場份額百分比
1	公司B ⁽²⁾	44.9%
2	小馬智行	15.4%
3	公司W ⁽³⁾	8.1%

資料來源：弗若斯特沙利文報告

附註：

- (1) 該排名基於截至2024年12月31日按自動駕駛出租車車隊規模計算的市場份額。
- (2) 公司B是一家擁有強大互聯網基礎，並開發出包括在線營銷服務、雲服務、自動網約車服務、地圖服務及其他服務等產品矩陣的人工智能公司，成立於2000年，總部位於中國北京，並於聯交所及納斯達克上市，截至2024年12月31日市值為294億美元。
- (3) 公司W是一家開發出自動駕駛出租車、自動駕駛小巴、自動駕駛卡車及其他產品組合的L4自動駕駛公司，成立於2017年，總部位於中國廣州，並於納斯達克上市，截至2024年12月31日市值為39億美元。

行業概覽

本公司與同業的比較總結如下：

	小馬智行	公司B	公司W
中國四個一線城市自動駕駛出租車			
車隊規模 ⁽¹⁾	270	<200	<150
中國一線城市獲得的自動駕駛出租車			
許可證數量 ⁽¹⁾	23	21	10
獲得完全無人駕駛的面向公眾收費	4(北京、		
自動駕駛出租車許可證的中國一線	廣州、	3(北京、	1
城市數量 ⁽²⁾⁽³⁾	深圳、上海)	深圳、上海)	(北京)
支持自動駕駛技術的自動駕駛出租車			
平台數量 ⁽¹⁾	7	6	6
自動駕駛出租車出行網絡平台			
在中國的合作夥伴數量 ⁽¹⁾	6	5	4

附註：

(1) 截至2024年12月31日。

(2) 根據現行監管框架，中國四個一線城市均頒發兩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自動駕駛出租車。在每個類別中，許可證又分為三種特定類型：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。

(3) 完全無人駕駛的面向公眾收費自動駕駛出租車許可證是迄今為止中國一線城市監管機構頒發最全面、最先進、最嚴格的許可證。此類許可證允許公司運營完全無人駕駛的自動駕駛車輛來作為商業服務的一部分。本公司仍是唯一一家獲得所有監管許可的自動駕駛科技公司，可在一線城市提供完全無人駕駛的面向公眾收費自動駕駛出行服務。

在中國，多個城市現已開放自動駕駛出租車路測及試運營，北京、上海、廣州及深圳目前在政策和商業探索方面處於領先地位。廣州當地政府高度重視自動駕駛出行服務的商業化，使其成為眾多業內頂級公司的聚集地。廣州於2019年開始發放自動駕駛出租車路測牌照，並於2022年正式開始發放自動駕駛出租車經營服務牌照，對於中國迅速發展的自動駕駛出行服務行業而言具有里程碑意義，因為這標誌著從測試階段過渡到商業運營階段。截至2024年底，廣州市已開通測試道路1,298條，覆蓋八個行政區域，累計測試里程超過22.9百萬公里。

行業概覽

在持續推進自動駕駛技術研發及商業化的基礎上，廣州市地方政府發佈了《廣州市智能網聯汽車創新實踐年度報告（2024年）》，其中展示了廣州多家自動駕駛公司對自動駕駛乘用車的測試結果和運行數據，總結如下：

	小馬智行	公司B	公司W
累計測試里程（萬公里） ⁽¹⁾⁽²⁾	122.17	166.98	23.63
累計自動駕駛測試里程 （萬公里） ⁽¹⁾⁽³⁾	121.48	156.50	23.62
自動駕駛佔比（%） ⁽¹⁾⁽⁴⁾	99.44%	93.72%	99.94%
累計運行里程（萬公里） ⁽¹⁾⁽⁵⁾	121.77	— ⁽⁶⁾	— ⁽⁶⁾
總里程（萬公里） ⁽¹⁾⁽⁷⁾	243.94	166.98	23.63
KMPI（公里） ⁽¹⁾⁽⁸⁾	1,451.28	<150	812.31
獲准示範運行車型數量 ⁽¹⁾⁽⁹⁾	6	0	0

附註：

- (1) 資料來源：《廣州市智能網聯汽車創新實踐年度報告（2024年）》。其他一線城市的監管機構並未公開披露此類測試數據及報告。
- (2) 累計測試里程指參與公司的L4自動駕駛車隊於2024年在中國廣州完成的累計測試里程。
- (3) 累計自動駕駛測試里程指參與公司的L4自動駕駛車隊於2024年在中國廣州完成的累計自動駕駛測試里程。
- (4) 自動駕駛佔比按累計自動駕駛測試里程除以累計測試里程計算。
- (5) 累計運行里程指參與公司的L4自動駕駛車隊於2024年在中國廣州完成的累計運行里程。
- (6) 截至2024年12月31日，公司B及公司W尚未在廣州開展面向公眾的業務。
- (7) 總里程指累計測試里程和累計運行里程之和。
- (8) KMPI指參與公司的L4自動駕駛車隊於2024年在中國廣州市的一般三級測試道路完成人工接管／干預之前自動駕駛車輛可行駛的公里數。
- (9) 截至2024年12月31日，廣州市已累計批准8款車型進行示範運營，其中6款車型屬於小馬智行。

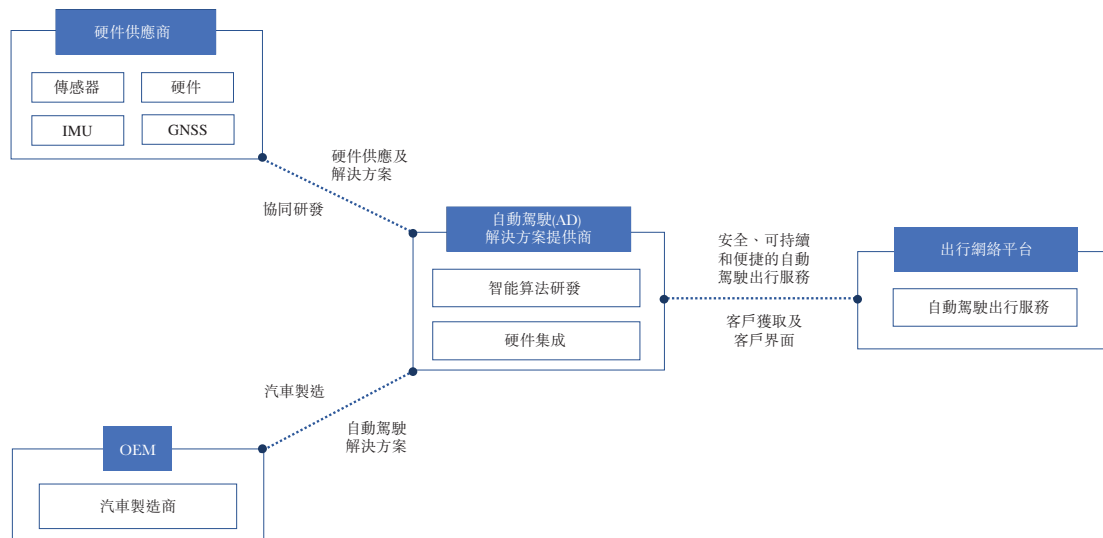
行業概覽

此外，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。

以下流程圖說明自動駕駛出行服務價值鏈中所有利益相關方（包括硬件供應商、OEM、出行網絡平台及自動駕駛解決方案提供商）各自的角色：

- **硬件供應商**：自動駕駛解決方案提供商與芯片製造商透過聯合研發計劃合作，共同開發專為自動駕駛出租車應用量身定制的自動駕駛解決方案。
- **OEM**：自動駕駛解決方案提供商提供集成的自動駕駛解決方案，以實現車輛級的無縫集成。
- **出行網絡平台(交通網絡公司)**：自動駕駛解決方案提供商提供安全、可持續且易於使用的自動駕駛出行服務，支持其部署自動駕駛出行產品。

自動駕駛出行服務市場價值鏈



資料來源：弗若斯特沙利文報告

威脅與挑戰

自動駕駛出行行業雖然顯示出令人鼓舞的技術進步，但仍繼續面臨諸多威脅及挑戰，這些威脅及挑戰可能會影響其商業化速度及更廣泛的普及。

主要威脅

- **研發資本要求高：**自動駕駛技術的開發涉及較長的研發週期和大量的資本投資。公司必須有能力維持長期、穩定的研發資金，才能保持競爭力。
- **市場接受程度有限：**由於自動駕駛出行行業仍處於早期階段，因此消費者對自動駕駛出行服務的可靠性及實用性的看法仍在不斷發展。更廣泛的市場普及將需要持續的消費者教育及運營驗證。

主要挑戰

- **場景覆蓋不完整：**雖然自動駕駛技術已取得長足進步，可以應對大多數日常駕駛場景，但在處理極少數或極端情況方面仍面臨著限制。
- **早期商業化：**自動駕駛出行服務的商業部署仍然有限，主要集中在一線及部分二線城市。我們需要進行更廣泛的商業化努力，以擴大業務規模並展示可持續的業務模式。

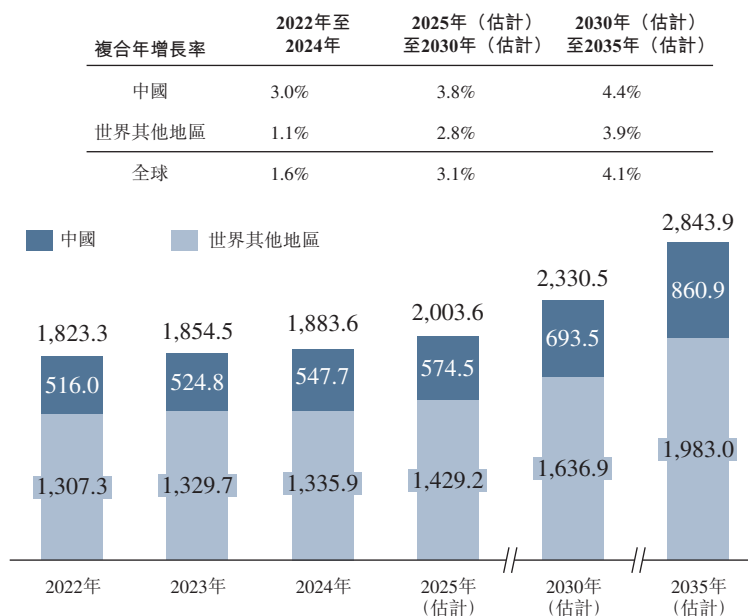
自動駕駛卡車服務

長途陸運在物流行業中扮演重要角色

貨物運輸是推動經濟增長的關鍵因素。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，長途陸運於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。弗若斯特沙利文在預測長途陸運及自動駕駛卡車市場的增長時，已將物流行業競爭加劇的影響納入考量。

下圖說明中國及全球的長途陸運市場規模。

中國及全球的長途陸運市場規模
(十億美元)



附註：

- (1) 長途陸運的GTV指長途陸運服務的交易總額。
- (2) 世界其他地區指中國以外的其他國家及地區。
- (3) 資料來源：世界汽車工業國際協會、中國汽車工業協會、國家統計局、弗若斯特沙利文報告。

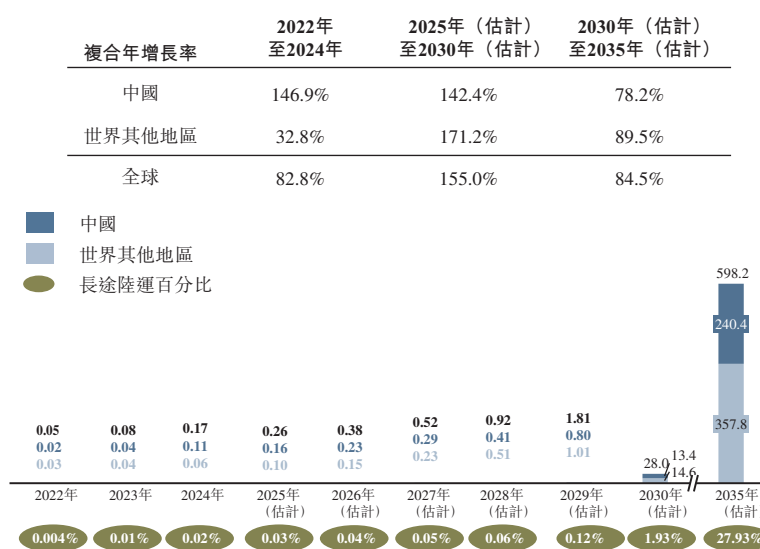
自動駕駛卡車快速發展以重新定義傳統長途陸運市場

自動駕駛卡車是指內置自動駕駛技術的卡車。自動駕駛卡車服務市場規模指客戶(如物流公司)為自動駕駛卡車服務支付的物流費用總額(按有關服務的GTV計量)。自動駕駛卡車與傳統卡車相比具有優勢，尤其是在長途陸運方面。由於自動駕駛卡車可以較低的成本緩解司機短缺問題，預計中國及海外長途陸運市場將出現自動駕駛卡車滲透率不斷提高的趨勢。2023年，中國卡車司機的平均年齡約為40歲。30歲以下的司機佔勞動力約7%，而1970年代出生的司機逐漸接近退休，導致行業存在巨大的代溝。若干因素促成了此趨勢，包括取得卡車駕駛執照的過程漫長且困難、長途貨運中駕駛時間延長造成的實際損失以及司機工資不穩定。此外，不良僱傭行為(如拖欠工資、擅自扣減工資及部分物流公司不提供社會保障福利)進一步阻礙年輕人投身該行業，從而加劇整個行業的司機短缺。根據弗若斯特沙利文報告，由於需求不斷增長及技術成

熟，預計中國自動駕駛卡車服務市場到2025年將達到1.6億美元，到2030年將達到134億美元及到2035年將達到2,404億美元；預計海外自動駕駛卡車服務市場到2025年將達到1.0億美元，到2030年將達到146億美元，到2035年將達到3,578億美元。弗若斯特沙利文在預測長途陸運及自動駕駛卡車市場的增長時，已將物流行業競爭加劇的影響納入考量。具體而言，根據弗若斯特沙利文的資料，在預測自動駕駛卡車市場的增長率時，所考慮的主要因素是自動駕駛卡車在長途陸運市場的滲透率不斷提高，預計這將推動相對較高的增長。

下圖說明中國及全球自動駕駛卡車服務市場的規模。

中國及全球自動駕駛卡車服務市場規模
(十億美元)



資料來源：公共新聞及政府統計數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告

附註：

- (1) 自動駕駛卡車服務市場規模指客戶（如物流公司）為自動駕駛卡車服務支付的物流費用總額（按有關服務的GTV計量）。
- (2) 世界其他地區主要包括美國、歐洲等國家及地區。
- (3) 長途陸運百分比指中國自動駕駛卡車市場規模在中國長途陸運市場中所佔的份額。

由於自動駕駛卡車服務市場目前仍處於商業化的早期階段，部分L4自動駕駛卡車服務參與者亦同時從事L2+營運。因此，現時的自動駕駛卡車服務市場涵蓋L2+及L4兩個級別。

根據弗若斯特沙利文的資料，於2021年，中國擁有全球最長的公路網絡和最大的重型卡車車隊。根據弗若斯特沙利文的資料，目前中國約有600萬輛卡車用於長途貨物運輸，預計到2035年這一數字將增至700萬輛。自動駕駛卡車有望解決勞動力短缺和運營成本過高的問題。此外，與傳統卡車相比，自動駕駛卡車更出色的路線規劃和車隊調度能力可幫助物流公司提高運營效率並創造更高收入。自動駕駛卡車投入使用後將迅速成為物流車隊節省成本和提高效率的關鍵選擇，並成為新車採購或更換的首選。隨著自動駕駛卡車的滲透率穩步上升，自動駕駛卡車將在長途物流卡車運輸車隊中佔據相當大的份額，並承擔更多的貨物運輸任務。根據弗若斯特沙利文的資料，預計到2030年，中國自動駕駛卡車服務市場規模將擴大至134億美元，到2035年預計將進一步增長至2,404億美元，約佔中國長途陸運市場的27.9%。中國自動駕駛卡車數量預計到2030年將達到11.67萬輛，到2035年將進一步達到182.5萬輛。海外自動駕駛卡車數量預計到2030年將達到12.71萬輛，到2035年將進一步達到263.28萬輛。

中國及全球自動駕駛卡車保有量

單位：百萬輛

		2023年	2024年	2025年 (估計)	2030年 (估計)	2035年 (估計)
自動駕駛卡車	中國	0.001	0.001	0.002	0.117	1.825
	海外 ⁽²⁾	0.001	0.001	0.001	0.127	2.633

附註：

(1) 資料來源：公共新聞及政府統計數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告。

(2) 包括美國及歐洲，其中美國佔最大份額，其餘國家或地區所佔比例較小。

自動駕駛卡車服務行業處於早期且發展迅速，行業內的法律、法規及標準不斷變化，給行業帶來政策不確定性及增加合規成本。目前，中國並無成熟的自動駕駛卡車保險機制，市場主體在大部分地區仍在使用傳統的貨運車輛保險，導致責任分配及賠償計算存在一定爭議。與自動駕駛出行行業類似，自動駕駛卡車在極端場景下也存在技術瓶頸。例如，強風、大雪等極端天氣條件，以及路況的突變，可能使自動駕駛卡車在高速運輸場景下的自動駕駛決策變得更加困難。此外，由於自動駕駛卡車通常會產生大量改裝成本，因此對於市場參與者而言，在提高盈利能力的同時擴大其自動駕駛卡車商業化規模可能具有挑戰性。

中國及全球自動駕駛卡車服務市場的增長動力

- **長途貨運需求穩步增長。**中國強勁的消費需求及電子商務物流擴張持續推動了道路運輸需求的強勁增長。憑藉全球最廣泛的高速公路網絡，長途卡車運輸在中國的道路貨運市場中佔據主導地位，約佔中國道路貨運市場的70%，為大規模部署自動駕駛卡車創造了理想條件。全球範圍內，經濟增長、供應鏈重構及區域經濟一體化推動了物流需求的持續增長，帶動自動駕駛卡車車隊部署規模擴大及單車GTV提升。
- **自動駕駛技術取得突破。**傳感器性能、演算法優化及計算能力的持續提升大幅增強了自動駕駛卡車在感知精準度、智能決策及複雜路況應對能力方面的表現。領先企業已實現L4級別的「1+N」編隊技術，實現後車無人駕駛，從而同時降低人工成本及氣動阻力。值得注意的是，自動駕駛卡車行業在技術路線上承襲並改進了自動駕駛出行技術架構，並根據應用場景進行定制化優化，加速了技術成熟及商業落地進程。
- **政府政策支持。**中國已出台一系列支持自動駕駛卡車發展的全面政策，多個政府部門協同推動自動駕駛技術創新應用，加快自動駕駛卡車的道路通行及商業化進程。海外市場也呈現出類似的支持性法規，例如美國多個州允許自動駕駛卡車進行測試及運營。全球監管制度的演進正在降低合規成本，加速商業許可的審批流程，促進自動駕駛卡車的大規模部署。
- **成熟的成本下降路徑。**自動駕駛卡車正於生產及營運全週期實現成本優化。在中國，激光雷達等核心部件的國產化顯著降低了生產成本，營運端則通過編隊行駛提升續航能力、智能調度系統降低空載率，進一步提升效率。作為長途貨運的顛覆式解決方案，自動駕駛卡車的高階路線優化及車隊管理能力可提升物流效率及收益潛力，令整體生命週期經濟優於傳統貨車。隨著技術進步及規模效應進一步釋放，成本進一步下降將加快物流提供商採用自動駕駛卡車。
- **長途卡車運輸痛點推動自動駕駛卡車應用。**自動駕駛卡車有效解決了全球長途貨運行業面臨的兩大重大挑戰：勞動力短缺及道路安全風險。透過消除人為相關意外因素，自動駕駛卡車顯著提升運輸安全性。同時，日益增長的環保意識及更為

嚴格的排放要求進一步增強其吸引力。自動駕駛卡車通常配備電動動力系統，較傳統柴油卡車可大幅減少碳排放，契合全球可持續發展目標、環境法規及企業社會責任目標，具有廣闊的市場潛力。

中國自動駕駛卡車服務市場競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，自動駕駛卡車服務的競爭格局瞬息萬變且缺乏透明的基準，主要是由於公開可得信息有限及市場參與者採納差異化的商業化策略。具體而言，自動駕駛卡車行業仍處於相對早期的發展階段，行業參與者向公眾披露有關其營運的資料有限。此外，業界並無制定一套統一的基準來評估各自動駕駛卡車供應商的表現。主要參與者的商業化策略亦各不相同。本公司已與主要原始設備製造商建立合作關係，共同開發自動駕駛卡車。本公司目前運營一支由170多輛自動駕駛卡車組成的車隊，為中國各地的長途貨物運輸提供了便利。根據弗若斯特沙利文的資料，其他參與者的自動駕駛卡車商業運營在很大程度上依賴其物流行業合作夥伴，規模仍然相對有限。因此，很難制定客觀及可比的指標，以比較該行業分部具有不同業務模式的參與者。最後，關於自動駕駛卡車的政策法規也在不斷發展變化。部分自動駕駛卡車供應商已暫時停止其自動駕駛卡車服務，並將重心轉移至不同的自動駕駛車輛領域，因此難以評估完整的競爭格局。於2024年，具備L4自動駕駛卡車技術能力的企業所營運的L4及L2+自動駕駛卡車車隊總規模為1,110輛，其中141輛為L4自動駕駛卡車。下圖展示截至2024年12月31日中國自動駕駛卡車市場的競爭格局，以及按車隊規模計的排名及市場份額：

中國自動駕駛卡車（L2+及L4）市場的競爭格局 截至2024年12月按車隊規模計算的排名及市場份額⁽¹⁾：

排名	公司	按2024年車隊規模計算的市場份額百分比
1	公司K ⁽²⁾	27.0%
2	小馬智行	17.2%
3	公司Y ⁽³⁾	7.0%

中國自動駕駛卡車（L4）市場的競爭格局 截至2024年12月按車隊規模計算的排名及市場份額⁽¹⁾：

排名	公司	按2024年車隊規模計算的市場份額百分比
1	小馬智行	36.2%
2	公司K	17.8%
3	公司Z ⁽⁴⁾	14.2%

資料來源：弗若斯特沙利文報告

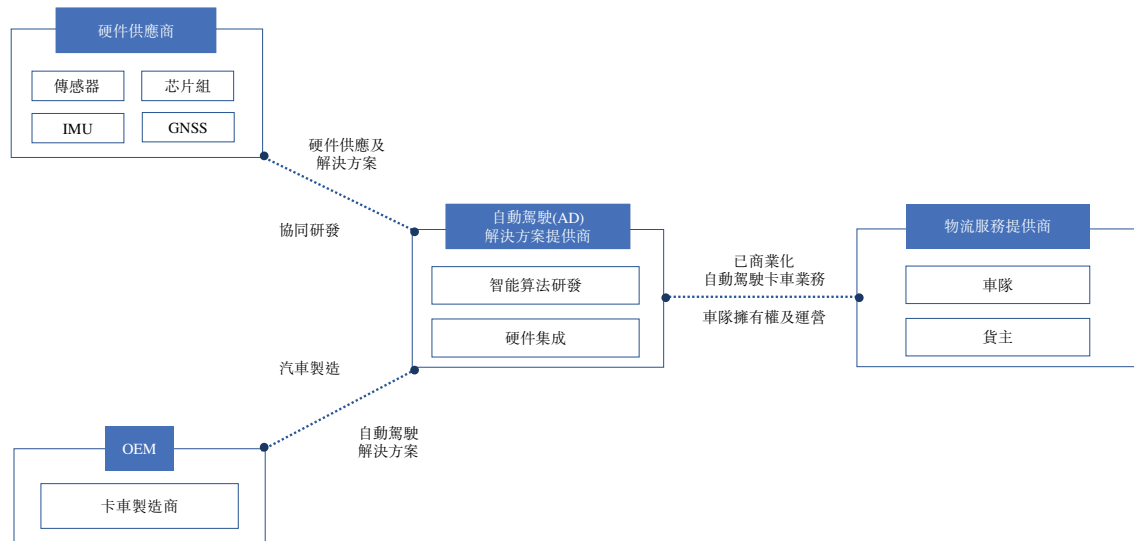
附註：

- (1) 排名基於截至2024年12月31日的自動駕駛卡車車隊規模。
- (2) 公司K是一家智能交通解決方案提供商，專注於L2+及L4自動駕駛卡車及貨運物流，成立於2021年，總部位於中國北京，註冊資本為人民幣1.9百萬元。在一家知名商用車OEM及一家主要科技集團的支持下，公司K已開發出一套完整的重型卡車自動駕駛系統，並於華北及華東地區展開大規模的高速公路貨運營運。截至2024年12月31日，其已在商業場景中部署逾100輛自動駕駛卡車的車隊，並為中國少數獲得國家級開放道路L4測試牌照的企業之一。
- (3) 公司Y是一家自動駕駛解決方案及運輸服務提供商，專注於L2+及L4自動駕駛卡車及港口物流，成立於2021年，總部位於中國上海，註冊資本為人民幣11億元。其由中國一家主要汽車集團及領先港口營運商支持，戰略重點為將自動駕駛技術整合應用於集裝箱運輸及智慧港口作業。公司Y已在若干中國主要港口及工業園建立試點運營，並為中國少數已在半封閉式物流環境中實現閉環L4運營的企業之一。
- (4) 公司Z是一家專注於物流網絡的L4自動駕駛卡車開發商，成立於2017年，總部位於中國北京，註冊資本為人民幣1.4百萬元。作為中國自動駕駛卡車領域的早期進入者之一，公司Z專注於高速公路場景的全棧L4軟件開發，並與主要的數字貨運平台及OEM合作開展長途試點運營。該公司亦為中國首批獲得自動駕駛卡車開放道路測試許可的企業之一，並已在華北及華東多條交通走廊部署車輛。

以下流程圖說明自動駕駛卡車服務價值鏈中所有利益相關方（包括硬件供應商、OEM、物流服務提供商及自動駕駛解決方案提供商）各自的角色：

- **硬件供應商：**自動駕駛解決方案提供商與芯片製造商進行研發合作，共同開發專為自動駕駛卡車應用量身定制的自動駕駛解決方案。
- **OEM：**自動駕駛解決方案提供商提供專門為實現無縫集成至商用車平台而設計的自動駕駛系統。
- **物流服務提供商：**自動駕駛解決方案提供商提供已投入商業運營的自動駕駛卡車服務，以提升貨物運輸的效率與可靠性。

自動駕駛卡車服務市場價值鏈



資料來源：弗若斯特沙利文報告

威脅與挑戰

作為自動駕駛行業中新興的細分領域，自動駕駛卡車產業面臨獨特的監管、技術及商業障礙，須予以妥善應對，方能實現規模化部署及盈利。

主要威脅

- **監管不確定性**：由於自動駕駛卡車行業方興未艾，相關法律法規及技術標準頻繁變化，導致法律責任界定存在不確定性，進而增加合規及營運風險。
- **保險制度尚不完善**：中國尚未建立專門針對自動駕駛卡車營運的保險體系。大多數地區仍沿用傳統貨運車輛保險，若發生事故，可能引發責任及賠償糾紛。

主要挑戰

- **極端條件下的技術限制**：儘管高速貨運場景普遍較城市駕駛簡單，自動駕駛卡車在極端天氣（如大雪、強風）及不可預見的道路狀況下仍面臨挑戰，這些因素增加了決策難度。
- **商業化壁壘**：改裝成本高昂以及收入模式尚未成熟限制了當前的盈利能力。需透過擴大部署實現規模經濟，方能提升商業可行性。

技術授權與應用

自動駕駛車輛銷售市場不斷增長

自動駕駛技術提供增強的安全特性和卓越的用戶體驗。隨著汽車電氣化的不斷發展，中國已成為開發ADAS技術及擴大ADAS汽車市場的主要貢獻者。根據弗若斯特沙利文的資料，中國於2024年的L2及L2+自動駕駛乘用車銷量為1,550萬輛，ADAS汽車市場滲透率達到56.2%。根據弗若斯特沙利文的資料，預計於2025年、2030年及2035年，ADAS滲透率將分別增至63.0%、78.7%及82.6%。根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，全球自動駕駛行業經歷顯著增長，全球售出2,650萬輛配備ADAS功能（即L2及L3自動駕駛功能）的乘用車，滲透率為35.6%。

技術授權與應用市場的可持續增長

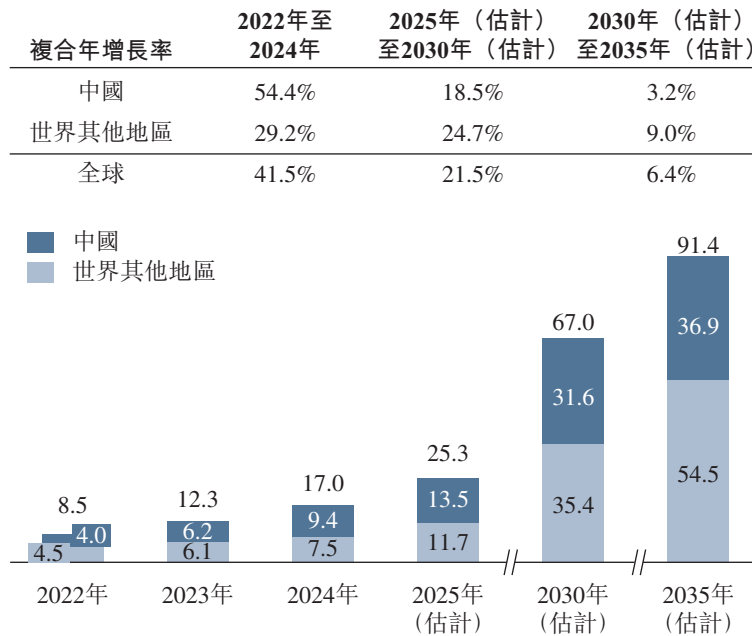
隨著智能汽車市場的快速發展，技術授權與應用市場亦迅速發展壯大，汽車市場對能夠提供完整及先進自動駕駛解決方案的技術供應商及服務供應商產生高需求。

技術授權與應用指向原始設備製造商及其他行業參與者提供或授權以實現高級自動駕駛功能的自動駕駛解決方案，通常包括應用算法、自動駕駛域控制器及工具鏈。應用算法是指實現環境感知、路線規劃、決策及車輛控制的自動駕駛算法。自動駕駛域控制器作為自動駕駛的中央大腦，執行決策的功能。工具鏈協助原始設備製造商實現對海量數據的挖掘、收集、分析及維護。

技術授權與應用市場的擴張與自動駕駛車輛銷量的增長息息相關。在L2自動駕駛車輛普及的推動下，中國在全球市場的技術授權與應用市場份額預計將大幅增加。2024年，中國技術授權與應用市場規模達94億美元，佔全球市場份額的55.6%。根據弗若斯特沙利文的資料，預計中國市場於2025年將增長至135億美元，佔全球市場份額的53.5%。根據弗若斯特沙利文的資料，市場預計到2030年和2035年將分別進一步擴大至316億美元及369億美元。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，全球技術授權與應用市場價值為170億美元，並預計於2025年、2030年及2035年分別達到253億美元、670億美元及914億美元。

下圖說明按收入劃分的中國及全球技術授權與應用市場規模。

中國及全球技術授權與應用市場規模
(十億美元)

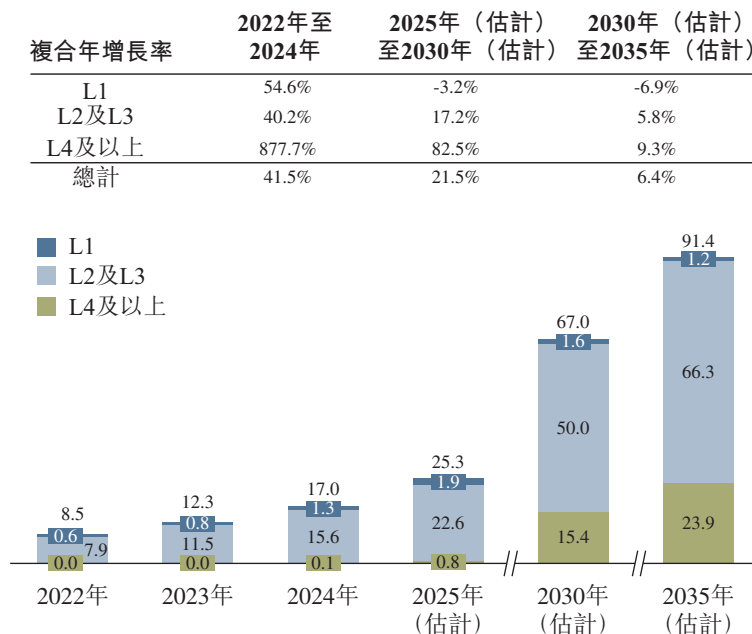


(1) 世界其他地區主要包括美國、歐洲等國家及地區。

(2) 資料來源：公共新聞及政府統計數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告

下圖說明按收入劃分的全球技術授權與應用市場規模，並按自動駕駛級別細分。

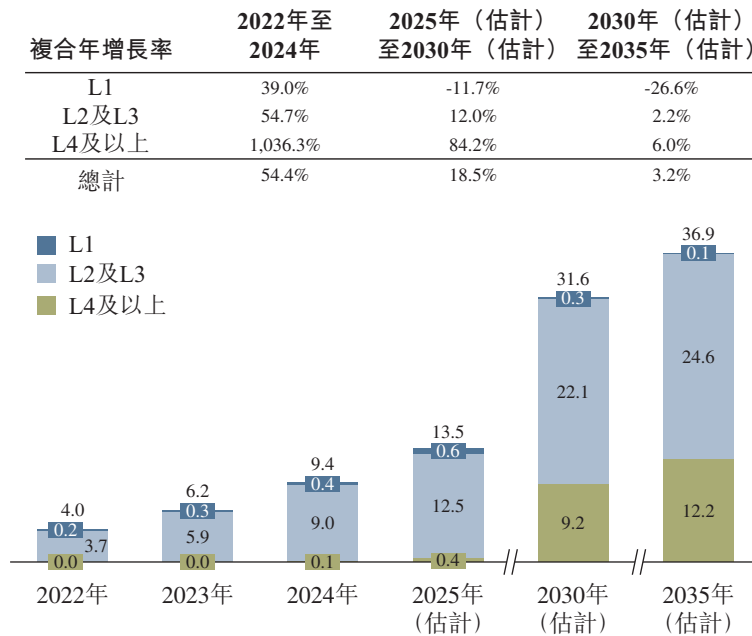
全球技術授權與應用市場規模，按自動駕駛級別細分
(十億美元)



資料來源：公共新聞及政府統計數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告

下圖說明按收入劃分的中國技術授權與應用市場規模，並按自動駕駛級別細分。

中國技術授權與應用市場規模，按自動駕駛級別細分
(十億美元)



資料來源：公共新聞及政府統計數據；上市公司年報；弗若斯特沙利文報告

全球自動駕駛功能的迅速採用以及技術授權與應用市場的快速擴張受到自動駕駛芯片性能的提升、傳感器能力的提升、硬件成本的降低及算法的迭代細化所推動。一方面，該等發展全面降低成本，並有助於將多樣化的L2功能引入中端甚至入門級車型。另一方面，高端汽車正在積極推廣L2+功能，尤其是在中國。此外，隨著未來商業化無人駕駛技術的出現，內置L4自動駕駛技術的私家車的增長潛力巨大，將推動技術授權與應用市場的增長。

域控制器，尤其是L4域控制器，需要大量研發投入及技術升級以確保產品質量。要在技術密集型的技術授權與應用產業中取得並保持競爭優勢，市場參與者必須具備強大的研發能力、高效的協同機制及穩定的研發團隊。隨著技術進步，域控制器已能透過AI模型在大多數道路場景下進行分析與決策，但在應對部分極端複雜場景時，仍

存在感知與決策錯誤的潛在問題。此外，作為智能算力的來源，高性能芯片是域控制器的核心組件之一。儘管近年國產域控制器晶片在技術能力方面已取得一定突破，但其綜合性能與國際品牌相比仍存在差距，尚有廣闊的提升空間。

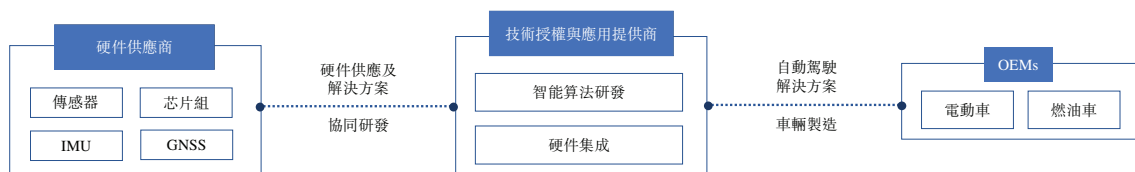
中國技術授權與應用市場的競爭格局

技術授權與應用市場涵蓋L1至L5的所有自動駕駛級別，而本公司主要專注於L4及以上級別的域控制器市場。於2024年，L4及以上域控制器的中國市場規模為13.7百萬美元，佔中國整體技術授權與應用市場的0.15%。儘管L4及以上域控制器市場在整個技術授權及應用市場中僅佔較小份額，其重要性卻遠超其佔比。由於技術複雜度高，L4及以上級別的域控制器作為L4及以上自動駕駛的核心硬件平台，其成熟度直接決定L4及以上自動駕駛技術的商業化路線圖。

以下流程圖說明技術授權與應用服務價值鏈中所有利益相關方（包括硬件供應商、OEM及技術授權與應用提供商）各自的角色：

- **硬件供應商**：自動駕駛解決方案提供商與芯片和傳感器製造商進行研發合作，共同開發先進自動駕駛技術。
- **OEM**：自動駕駛解決方案提供商提供全面自動駕駛解決方案，以支持不同車輛平台間的系統集成及應用。

技術授權與應用服務市場價值鏈



資料來源：弗若斯特沙利文報告

威脅與挑戰

域控制器領域對於高階自動駕駛系統的發展至關重要，但其發展與部署面臨著重大的技術及市場相關壓力。

主要威脅

- **研發要求嚴苛：**域控制器市場（特別是L4系統）屬高度技術密集型。這要求強大的研發能力、快速的技術迭代能力，以及穩定且技術精湛的工程團隊，方能滿足持續演進的性能要求。

主要挑戰

- **場景處理能力限制：**儘管目前的域控制器可透過AI模型解讀並應對大多數常規駕駛場景，但在極端複雜或不熟悉的情況下，仍面臨感知與決策方面的挑戰。
- **國產替代尚未完善：**作為域控制器核心運算單元的高性能芯片仍主要由國際品牌主導。儘管國產替代方案近年取得一定進展，但在性能與市場滲透率方面仍存在差距，有待進一步的技術提升與採用。

中國有利於自動駕駛的政策

支持性的監管發展正加速無人駕駛車輛的商業化進程，推動其超越初期道路測試階段。2021年11月，北京成為中國首個啟動自動駕駛出租車商業化試點的城市，並頒佈官方政策允許營運方向公眾收費提供自動駕駛出行服務。2022年12月，中國工業和信息化部（工信部）發佈通知，鼓勵具備量產能力的無人駕駛車輛投入試點。這旨在推動建立並完善針對自動駕駛車輛生產與道路安全的監管框架。在全球範圍內，包括美國、德國、日本、韓國及英國等領先國家政府亦已出台有利政策，以促進自動駕駛技術在產業與社會層面的成熟。

下表概述中國近期針對自動駕駛的有利政策：

政策	發佈時間	部門	主要內容
《關於開展智能網聯汽車「車路雲一體化」應用試點工作的通知》.....	2024年1月	工信部	推動網聯雲控基礎設施建設，探索基於車、路、網、雲、圖等高效協同的自動駕駛技術多場景應用，加快智能網聯汽車技術突破和產業化發展。
《關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》.....	2023年11月	工信部	遴選具備量產條件的搭載自動駕駛功能（包括3級駕駛自動化及4級駕駛自動化功能）的智能網聯汽車，在限定區域內開展上路通行試點。
《國家車聯網產業標準體系建設指南（智能網聯汽車）（2023版）》.....	2023年7月	工信部	於2025年前形成能夠支撐組合駕駛輔助和自動駕駛通用功能的智能網聯汽車標準體系，全面形成能夠支撐實現單車智能和網聯賦能協同發展的智能網聯汽車標準體系。

行 業 概 覽

政策	發佈時間	部門	主要內容
《關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》.....	2022年11月	工信部	工業和信息化部、公安部遴選符合條件的道路機動車輛生產企業和具備量產條件的搭載自動駕駛功能的智能網聯汽車產品，開展准入試點；對通過准入試點的智能網聯汽車產品，在試點城市的限定公共道路區域內開展上路通行試點。
《自動駕駛汽車運輸安全服務指南》..	2022年8月	交通運輸部	為保障運輸安全，鼓勵使用自動駕駛汽車從事城市公共汽電客運經營活動的，在封閉式快速公交系統等場景下進行；使用自動駕駛汽車從事出租汽車客運經營活動的，在路況簡單、交通安全可控場景下進行；使用自動駕駛汽車從事道路貨物運輸經營活動的，在點對點幹線公路運輸及相對封閉道路等場景下進行。
《北京市智能網聯汽車政策先行區自動駕駛出行服務商業化試點管理實施細則》.....	2021年12月	北京市自動駕駛示範區工作辦公室	從申請審核、試點管理、網絡數據安全、服務監管及違規處罰等方面對自動駕駛出行商業化服務進行規範。在確保市場公平競爭原則的前提下，允許企業採用市場化定價機制，並在向乘客明確收費原則、支付方式等信息的基礎上方可開展收費試乘服務。

行 業 概 覽

政策	發佈時間	部門	主要內容
《北京市「十四五」時期高精尖產業發展規劃》.....	2021年8月	北京市人民政府	堅持網聯式自動駕駛技術路線，推動車端智能、路端智慧和出行革命，加速傳統汽車智能化網聯化轉型；建成高級別自動駕駛示範區；突破先進傳感器、芯片、操作系統等領域關鍵技術；鼓勵經過充分驗證的智能網聯汽車在政策先行區率先開展試運行及商業運營服務。
《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021-2025年)》.....	2021年2月	上海市人民政府	推進高度自動駕駛(L3+以上)示範區建設，打造國家級智能汽車創新發展平台。顯著降低自動駕駛測試綜合成本，加快推動自動駕駛集裝箱卡車、自動駕駛出行服務、高架道路無人清掃車、停車場自主泊車等典型場景示範項目落地。

行 業 概 覽

政策	發佈時間	部門	主要內容
《關於促進道路交通 自動駕駛技術發展 和應用的指導意 見》.....	2020年12月	交通運輸部	到2025年，自動駕駛基礎理論研究取得積極進展，道路基礎設施智能化、車路協同等關鍵技術及產品研發和測試驗證取得重要突破；出台一批自動駕駛方面的基礎性、關鍵性標準；建成一批國家級自動駕駛測試基地和先導應用示範工程，在部分場景實現規模化應用，推動自動駕駛技術產業化落地。
《智能汽車創新發展 戰略》.....	2020年2月	國家發改委、 科技部、工 信部	到2025年，中國標準智能汽車的技術創新、產業生態、基礎設施、法規標準、產品監管和網絡安全體系基本形成。實現有條件自動駕駛的智能汽車達到規模化生產，實現高度自動駕駛的智能汽車在特定環境下市場化應用。展望2035到2050年，中國標準智能汽車體系全面建成、更加完善。
《汽車產業中長期發 展規劃》.....	2017年4月	國家發改委、 科技部、工 信部	到2020年，汽車DA（駕駛輔助）、PA（部分自動駕駛）、CA（有條件自動駕駛）系統新車裝配率超過50%，網聯式駕駛輔助系統裝配率達到10%，滿足智慧交通城市建設需求。到2025年，汽車DA、PA、CA新車裝配率達80%，其中PA、CA級新車裝配率達25%，高度和完全自動駕駛汽車開始進入市場。

資料來源和研究方法

本節及本招股章程其他各節所載的資料及統計數字摘自不同的官方政府刊物、公開市場研究的可用資源以及其他獨立供應商的來源。此外，我們委聘弗若斯特沙利文就全球發售編製獨立行業報告。招股章程所披露的弗若斯特沙利文資料摘錄自弗若斯特沙利文報告（一份受我們委託編製的報告，費用為95,000美元），並在弗若斯特沙利文同意的情況下予以披露。弗若斯特沙利文報告乃由弗若斯特沙利文獨立編製，不受我們或其他利益相關方的任何影響。

弗若斯特沙利文是一家於1961年在紐約成立的獨立全球諮詢公司，其服務包括行業諮詢、市場戰略諮詢及企業培訓等。弗若斯特沙利文進行了(i)初步研究，涉及與若干領先的行業參與者討論行業狀況，並在盡最大努力的情況下與行業專家面談以收集信息幫助深入分析；及(ii)二次研究，涉及審閱基於本身研究數據庫的公司報告、獨立研究報告及數據。

除另有說明外，本節所載的所有數據及預測均來自弗若斯特沙利文報告。董事確認，在盡到合理審慎義務後，自弗若斯特沙利文報告日期以來，整體市場資料未發生可能對上述資料構成重大限制、相悖或影響的重大不利變動。

中國法規

本節載列與我們在中國的業務及經營有關的最重要中國法律及法規以及該等法律法規的主要條文概要。

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2023年12月29日最新修訂並於2024年7月1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、經營及管理。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2020年1月1日，《中華人民共和國外商投資法》（「外商投資法」）生效並同時取代中國先前監管外商投資的法律，即《中華人民共和國中外合資經營企業法》、《中華人民共和國中外合作經營企業法》及《中華人民共和國外資企業法》，連同其實施條例及附屬法規。根據外商投資法，「外商投資」指外國投資者在中國境內直接或間接開展的投資活動，當中包括以下情況：(i)外國投資者於中國境內單獨或與其他投資者設立外資企業；(ii)外國投資者收購中國境內企業的股份、股權、財產份額或其他類似權益；(iii)外國投資者單獨或與其他投資者投資於中國新項目；及(iv)法律、行政法規或國務院規定的其他投資方式。

根據外商投資法，國家對外商投資實行准入前國民待遇加負面清單管理制度。負面清單將不時在獲得國務院批准後頒佈、修改或公佈。負面清單將列出禁止外商投資的產業及限制外商投資的產業。外商不得投資於禁止類產業，而於限制類產業的外商投資則必須符合負面清單所規定的若干條件。未列入負面清單的任何產業按照內外資一致的原則實施管理。此外，中國有關部門亦設置一份目錄，列明中國積極鼓勵外商投資的產業。該目錄通常用作中國地方政府制定及實施外商投資扶持政策的參考。《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2024年版）》（於2024年9月6日由中國國家發

展和改革委員會（「**國家發改委**」）與中國商務部（「**商務部**」）頒佈及於2024年11月1日生效）及《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（於2022年10月26日由國家發改委與商務部頒佈及於2023年1月1日生效）取代先前的負面清單及鼓勵目錄，並列出鼓勵、限制及禁止類產業的類別。

於2019年12月30日，商務部及國家市場監管總局聯合頒佈《外商投資信息報告辦法》，於2020年1月1日生效，據此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，應向商務部及其地方分支機構報送投資信息，而其後續變更應通過企業登記系統提交初始或變更報告。

根據國家發改委及商務部於2020年12月19日頒佈及於2021年1月18日生效的《外商投資安全審查辦法》，對影響或者可能影響國家安全的外商投資，須根據該辦法條文進行安全審查。

有關自動駕駛的法規

於2021年7月27日，工業和信息化部（「**工信部**」）、公安部（「**公安部**」）及交通運輸部（「**交通運輸部**」）頒佈《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範（試行）》（「**道路測試管理規範**」），於2021年9月1日生效並取代於2018年4月發佈的《智能網聯汽車道路測試管理規範（試行）》。道路測試管理規範是中國有關自動駕駛汽車道路測試的主要國家級法規，據此道路測試是在公路、城市道路、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（包括自動駕駛車輛的中國監管概念）自動駕駛功能測試活動，以及有關車輛的「示範應用」是指在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。

根據道路測試管理規範，任何擬進行自動駕駛汽車道路測試的主體須為每輛測試車輛取得道路測試許可證及臨時行駛車號牌。為符合資格取得該等所需牌照，自動駕駛申請人主體須滿足（其中包括）以下要求：(i)其須在中華人民共和國境內登記註冊的獨立法人單位，具備汽車及零部件製造、技術研發或試驗檢測等智能網聯汽車相關業務能力，具有智能網聯汽車自動駕駛功能測試評價規程，具備對道路測試車輛進行實

時遠程監控的能力，具備對道路測試車輛進行事件記錄、分析和重現的能力，及具備對道路測試車輛及遠程監控平台的網絡安全保障能力；(ii)車輛具備人工操作和自動駕駛兩種模式，且能夠以安全、快速、簡單的方式實現模式轉換並有相應的提示，保證在任何情況下都能將車輛即時轉換為人工操作模式；(iii)車輛須具備車輛狀態記錄、存儲及在線監控功能，能實時回傳車輛數據；(iv)申請人主體須與測試車輛駕駛人簽訂有勞動合同或勞務合同，駕駛人須取得相應准駕車型駕駛證並具有3年以上駕駛經歷，具備安全駕駛往績記錄及熟悉自動駕駛功能測試評價規程及掌握系統操作方法；(v)申請人主體須投購每車不低於人民幣五百萬元的交通事故責任保險或人民幣不少於五百萬元的自動駕駛道路測試事故賠償保函。道路測試的測試時間原則上不超過18個月，且不得超過測試車輛安全技術檢驗合格證明及保險憑證的有效期。

根據《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範（試行）》，道路測試主體及示範應用主體應每6個月向相關主管部門提交階段性報告，並在道路測試或示範應用結束後1個月內提交總結報告。道路測試或示範應用主體每月應將道路測試或示範應用期間發生的交通事故情況上報相關主管部門。在道路測試、示範應用期間發生交通事故，公安機關交通管理部門應當按照道路交通安全法律法規對當事人的道路交通安全違法行為作出處罰。造成人員重傷或死亡、車輛損毀的，道路測試或示範應用主體應在24小時內將事故情況上報相關主管部門，未按要求上報的可暫停其道路測試和示範應用活動24個月。

於2021年7月30日，工信部發佈《關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》，加強自動駕駛功能產品安全管理，提供的有關產品應至少滿足以下要求：(i)應能自動識別自動駕駛系統失效以及是否持續滿足設計運行條件，並能採取風險減緩措施以達到最小風險狀態；(ii)應具備人機交互功能，顯示自動駕駛系統運行狀態；(iii)應具有事件數據記錄系統和自動駕駛數據記錄系統；(iv)應滿足功能安全、網絡安全等過程保障要求，以及模擬仿真、實際道路、網絡安全、軟件升級、數據記錄等測試要求。

於2022年8月25日，自然資源部發佈《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》，該通知規定需要從事若干測繪地理信息性質數據收集、存儲、傳輸和處理的車企、服務商及智能駕駛軟件提供商等，屬於內資企業的，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開展相應測繪活動；屬於外商投資企業的，應委託具有相應測繪資質的單位開展相應測繪活動。根據前國家測繪地理信息局於2016年2月3日發佈的《關於加強自動駕駛地圖生產測試與應用管理的通知》，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我國註冊的外商投資企業提供、共享地圖數據。根據全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常委會」）於1992年12月28日頒佈以及於2017年4月27日最新修訂及於2017年7月1日生效的《中華人民共和國測繪法》，未取得測繪資質證書，擅自從事測繪活動的，責令停止違法行為，沒收違法所得和測繪成果，並處測繪約定報酬一倍以上二倍以下的罰款。

於2021年8月20日，工信部頒佈《汽車駕駛自動化分級》，於2022年3月1日生效。其為車輛駕駛自動化功能分級規定了L0至L5六個級別，其中L2指結合駕駛輔助，L3指有條件自動駕駛，L4指高度自動駕駛及L5指完全自動駕駛。於2023年11月17日，工信部、公安部、住房和城鄉建設部及交通運輸部頒佈《關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》，規定了上述部門將遴選具備量產條件的搭載L3及L4自動駕駛功能的智能網聯汽車產品，開展准入試點；對取得准入的智能網聯汽車產品，在限定區域內開展上路通行試點。於2023年11月21日，交通運輸部發佈《自動駕駛汽車運輸安全與服務指南（試行）》，具體規定了自動駕駛汽車商業運營有關適用範

圍、基本原則、應用場景、自動駕駛運輸經營者、運輸車輛、人員配備、安全保障、監督管理方面的規定。於2024年7月26日，自然資源部頒佈《自然資源部關於加強智能網聯汽車有關測繪地理信息安全管理的通知》，強調多項有關事項，包括依法開展智能網聯汽車相關測繪活動，加強智能網聯汽車涉測繪行為管理，嚴格涉密、敏感地理信息數據管理，從嚴審核把關導航電子地圖，落實地理信息數據存儲和出境要求，強化地理信息安全監管，鼓勵地理信息安全應用探索等。於2025年2月25日，工信部、國家市場監管總局發佈《關於進一步加強智能網聯汽車產品准入、召回及軟件在線升級管理的通知》，規定上述部門將對組合駕駛輔助系統實施更嚴格的市場准入和召回要求，對汽車軟件在線升級(OTA)加強協同監管，並要求生產搭載此類系統的智能網聯汽車的企業向工信部提交合規申請，其操作有效性僅限於指定的監管框架。

中國多個地方政府(如北京、廣州、上海及深圳)亦發佈規定，規範自動駕駛車輛的道路測試及應用。例如，北京市交通委員會、北京市公安局公安交通管理局及北京市經濟和信息化局頒佈《自動駕駛車輛道路測試管理實施細則(試行)》，於2020年11月12日生效，規定了在北京市進行道路測試及試運營的詳細程序及要求，包括有關通用技術測試、特殊天氣測試、高速公路測試、無人化測試等的程序及要求。於2021年7月8日，廣州市工業和信息化局頒佈《關於逐步分區域先行先試不同混行環境下智能網聯汽車(自動駕駛)應用示範運營政策的意見》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》，其中規定智能網聯汽車(自動駕駛)可用於開展出租車、公交車等客運活動以及開展普通道路貨物運輸(危險貨物除外)和其他專項作業示範活動，前提是滿足相關牌照、許可證及其他監管要求。於2024年11月11日，廣州市工業和信息化局頒佈《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(第二版)》，規定智能網聯汽車(自動駕駛)的詳細標準及要求。

根據交通運輸部辦公廳於2023年11月21日發佈的《自動駕駛汽車運輸安全服務指南(試行)》，從事道路貨物運輸作業的自動駕駛汽車原則上須隨車配備安全員。根據目前的監管框架，我們的L4自動駕駛卡車目前並無配備安全員運行。

同時，中國監管機構正在某些指定區域和特定路線上開展允許自動駕駛卡車完全無人駕駛的試點項目。例如，北京高級別自動駕駛示範區允許採用「1+N」模式進行無人貨車編隊測試，其中跟隨卡車的車廂內應有一名安全員，但無需坐在主駕駛座上。我們已根據該等條款取得進行有關測試的許可。

我們經營業務所在各城市有關自動駕駛汽車發牌要求的主要規則及法規如下：

北京

北京市人民代表大會常務委員會於2024年12月31日頒佈《北京市自動駕駛汽車條例》，於2025年4月1日生效。北京市交通委員會、北京市公安局、北京市經濟和信息化局聯合發佈《北京市自動駕駛車輛道路測試管理實施細則(試行)》，自2020年11月12日起生效。此外，北京市經濟和信息化局於2021年11月25日發出《北京市智能網聯汽車政策先行區自動駕駛出行服務商業化試點管理實施細則(試行)》。

該等規則及法規為自動駕駛汽車建立了一個三個階段的進程：(i)道路測試活動，(ii)示範應用活動，及(iii)道路應用試點(商業運營)。尋求測試自動駕駛功能的實體必須就道路測試活動提出申請。在完成道路測試並滿足規定條件後，實體可以申請開展客貨運輸場景測試示範應用活動。在完成道路測試及示範申請後，實體可向市經濟和信息化部門申請進行安全評估。通過考核的車輛，方可申請自動駕駛車輛牌照和進行商業運營試點。

對於每個階段（道路測試、示範應用和應用試點），實體必須申請適用的許可證，即《智能網聯汽車道路測試通知書》，當中可能指定特定類別，以及此類活動可否在有或沒有安全駕駛員的情況下進行。

由於中國的國家監管體系目前專就無人配送車及無人駕駛環衛車輛等低速及特種應用提供的指引較少，北京市已透過《北京市無人配送車道路測試與商業示範管理辦法（試行）》（「**無人配送車辦法**」）建立專門的法規，該辦法由北京市交通委員會、北京市經濟和信息化局、北京市公安局公安交通管理局、北京市商務局及北京市郵政管理局於2023年1月31日聯合發佈。無人配送車辦法建立多項道路測試及商業示範規定。例如，被歸類為非載客車輛的無人配送車須符合特定的車輛尺寸標準，方可申請道路測試及商業示範許可。

廣州

廣州市人民代表大會常務委員會於2025年1月20日頒佈《廣州市智能網聯汽車創新發展條例》，於2025年2月28日生效。廣州市工業和信息化局發佈《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（第二版）》，於2024年11月1日生效。廣州市南沙區交通局頒佈《南沙區智能網聯汽車道路測試實施細則（試行）》，於2022年1月6日生效。

該等規則及法規為廣州市道路測試、示範申請、示範運營及商業運營各階段以及許可證申請要求設立體制。進行該等活動的實體必須申請適用許可證，其中可列明在有或沒有安全駕駛員的情況下進行該等活動。監管部門可在審核申請的基礎上，就道路測試活動發出《廣州市智能網聯汽車道路測試通知書》，並就示範申請、示範運營及商業運營發出《商業化混行試點資格通知書》及《商業化混行試點車輛准入通知書》。

廣州對載客及非載客自動駕駛應用採用一致標準，該標準乃根據廣州市人民代表大會常務委員會於2025年1月20日頒佈，並於2025年2月28日生效的《廣州市智能網聯汽車創新發展條例》實施。

上海

上海市人民代表大會常務委員會頒佈《上海市浦東新區促進無駕駛人智能網聯汽車創新應用規定》，於2023年2月1日生效。上海市政府頒佈《上海市智能網聯汽車測試與應用管理辦法》，於2022年2月15日生效。上海市經濟和信息化委員會、上海市公安局、上海市交通委員會聯合頒佈《上海市智能網聯汽車測試與示範實施辦法》，於2021年11月1日生效。

該等規則及法規為上海市道路測試、示範申請、示範運營及商業運營各階段以及許可證申請要求設立體制。進行該等活動的實體必須申請適用許可證，其中可列明在有或沒有安全駕駛員的情況下進行該等活動。監管部門可在審核申請的基礎上，發出《智能網聯汽車示範運營通知書》等許可。此外，進行該等活動的實體必須提交一份有關道路測試、示範應用及示範運營的《安全性自我聲明》。

上海根據其一般自動駕駛監管體制監管低速及特種應用，並未針對該等車型制定獨立的法律或法規。一般而言，旅客運輸面臨更為嚴格的監管審查及自動駕駛里程門檻，而非載客運營則須滿足符合專用運輸的規定，例如必須進行貨物載荷場景驗證。

深圳

深圳市人民代表大會常務委員會頒佈《深圳經濟特區智能網聯汽車管理條例》，於2022年8月1日生效。深圳市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）》，於2024年2月17日生效。

該等規定為道路測試和示範應用設立體制，並授權地方政府在深圳探索商業運營試點。監管部門可在審核申請的基礎上發佈《智能網聯汽車商業化試點通知書》。從事路試、示範應用或商業運營的實體必須(i)申請適用許可證，其中可列明在有或沒有安全駕駛員的情況下進行該等活動，及(ii)就道路測試、示範應用及商業試點運營提交《安全性自我聲明》。

深圳根據其一般自動駕駛監管體制監管低速及特種應用，並未針對該等車型制定獨立的法律或法規。深圳當地法律法規顯示其對可載客車輛與非載客車輛之間的特定要求的部分差異。例如，非載客車輛須投保強制交通保險及第三方責任保險，而可載客車輛則需投保額外乘客責任保險，並須符合更高的風險披露要求，以提升營運透明度。

有關道路運輸的法規

根據國務院於2004年4月30日頒佈、於2023年7月20日最新修訂及於2023年7月20日生效的《中華人民共和國道路運輸條例(2023修訂)》，從事道路旅客運輸經營、道路貨物運輸經營以及道路運輸相關業務的，應當遵守該條例。從事貨運經營的，應當取得道路運輸經營許可證，但使用總質量4,500千克及以下普通貨運車輛從事普通貨運經營者除外。此外，貨運經營者使用的任何車輛應當取得車輛營運證，但總質量4,500千克及以下車輛除外。經營道路旅客運輸業務亦需取得道路運輸經營許可證及車輛營運證。

根據交通運輸部於2005年6月16日頒佈、於2023年11月10日最新修訂及於同日生效的《道路貨物運輸及站場管理規定(2023修訂)》，道路貨物運輸經營者應當按照道路運輸經營許可證核定的經營範圍從事貨物運輸經營及應當聘用按照規定要求持有從業資格證的駕駛人員。道路貨物運輸經營者設立分公司的，應當向設立地的交通運輸主管部門報備。

於2021年8月11日，交通運輸部修訂《巡遊出租汽車經營服務管理規定》，規定巡遊出租汽車經營服務是指可在道路上巡遊攬客、站點候客，噴塗、安裝出租汽車標識，以七座及以下乘用車和駕駛勞務為乘客提供出行服務，並按照乘客意願行駛，根據行駛里程和時間計費的經營活動。經營者應向地方政府申請提供巡遊出租汽車服務，而地方政府應在申請人滿足要求的情況下出具巡遊出租汽車經營行政許可決定書，明確經營範圍、經營區域、車輛數量及要求、巡遊出租汽車車輛經營權期限等事項，並向申請人發放道路運輸經營許可證。許可機關在核實車輛符合有關要求後，應為車輛核發道路運輸證。

有關道路交通安全的法規

全國人大常委會於2003年10月28日頒佈《中華人民共和國道路交通安全法》（「**交通安全法**」），於2021年4月29日最新修訂及生效，該法律載列了道路交通安全的基本框架並為車輛駕駛人、行人、乘車人以及與道路交通活動有關的單位和個人制定規則。根據《中華人民共和國道路交通安全法》，公安機關交通管理部門應當負責認定交通事故責任，國務院2017年10月7日頒佈最新修訂的《中華人民共和國道路交通安全法實施條例》也對此進行了重申和細化。

於2021年4月29日，公安部發佈《道路交通安全法（2021修訂）》（「**公安部修訂建議稿**」）。公安部修訂建議稿規定了具有自動駕駛功能的汽車的道路測試及通行相關的要求，並規範交通違法行為及交通事故責任的歸屬。公安部修訂建議稿規定，具有自動駕駛功能的汽車開展道路測試應當在封閉道路、場地內測試合格，取得臨時行駛車號牌。公安部修訂建議稿規定，具有自動駕駛功能且具備人工直接操作模式的汽車發生道路交通安全違法行為或者交通事故的，應當依法確定駕駛人、自動駕駛系統開發單位的責任，並依照有關法律、法規確定損害賠償責任。具有自動駕駛功能但不具備人工直接操作模式的汽車上道路通行的，由國務院有關部門另行規定。然而，最新修訂的《中華人民共和國道路交通安全法》並無採納上述修訂建議稿。

有關關稅的法規

根據由全國人大常委會於2024年4月26日頒佈並於2024年12月1日生效的《中華人民共和國關稅法》，凡准予進出口的貨物和進境物品，由海關依照有關法律、法規的規定徵收關稅。進口貨物的收貨人、出口貨物的發貨人、進境物品的承運人或收件人為納稅義務人。報關企業是關稅的扣繳義務人。

中國國務院關稅稅則委員會於2024年12月30日頒佈《中華人民共和國進出口稅則》(「**關稅稅則**」)，於2025年1月1日起施行，建立進出口貨物關稅分類、適用稅率、優惠貿易協定、原產地規則及其實施原則的法律架構，並作為計算關稅的權威依據。

於往績記錄期，我們從海外供應商進口若干原材料，主要是NVIDIA Orin-X芯片。據我們所知，我們採購的NVIDIA Orin-X芯片的晶圓製造設施位於台灣地區或韓國。根據中國海關總署於2024年10月28日頒佈並自2024年12月1日起生效的《關於非優惠原產地規則中實質性改變標準的規定(海關總署122號令)》及中國半導體行業協會於2025年4月11日發佈的《關於半導體產品「原產地」認定規則的緊急通知》，「集成電路」原產地按四位數稅號變更原則認定，以晶圓流片地點認定為原產國。根據關稅稅則，台灣地區及韓國為合資格享受最惠國關稅待遇的地區。因此，我們採購的NVIDIA Orin-X芯片須繳納0%的關稅。

有關汽車保險的法規

根據2003年10月28日頒佈、2021年4月29日最新修訂的《交通安全法》，每輛車都必須購買交通事故保險。根據國務院於2006年3月21日公佈、2019年3月2日最新修訂的《機動車交通事故責任強制保險條例》，在中國境內道路上行駛的機動車所有人或者管理人，必須依照交通法的規定投保機動車交通事故責任強制保險。

根據交通法，機動車發生交通事故，造成人身傷亡或者財產損失的，(i)保險公司應在機動車第三者責任強制保險投保金額範圍內給予賠償；(ii)對未參加保險的部分，按照下列規定給予賠償：(a)兩部機動車發生交通事故的，由過錯方承擔責任；雙方都有過錯的，按照各自過錯的比例分攤；及(b)機動車駕駛人與非機動車駕駛人、行人發生交通事故，非機動車駕駛人或行人沒有過失的，由機動車駕駛人承擔賠償責任；有證據證明非機動車駕駛人、行人有過失的，應依過失程度適當減輕機動車駕駛人所承擔的賠償責任；機動車駕駛人無過錯的，其承擔的賠償責任不得超過10%。交通事故中損失是由於非機動車駕駛人、行人故意碰撞機動車造成的，機動車駕駛人不承擔賠償責任。

於2021年7月27日，工信部、公安部及交通運輸部頒佈《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範(試行)》，其中規定示範實體必須為每輛車投購保額不低於人民幣5百萬元的交通事故責任保險，或者為公共道路上運行的車輛投購不低於人民幣5百萬元的自動駕駛道路測試事故賠償保函。對開展載人示範應用的，應包括為搭載人員購買座位險、人身意外險等必要的商業保險。

中國的多個地方政府(如北京)也發佈了規範汽車保險的規定。例如，北京市人民代表大會常務委員會頒佈了《北京市自動駕駛汽車條例》，於2025年4月1日生效，規定進行道路測試、示範應用、試點道路運營的單位，應按照規定投保交通事故責任強制保險、承運人責任保險以及其他補充商業保險。

有關網絡安全、信息安全、隱私及數據保護的法規

網絡安全

根據全國人大常委會於1993年2月22日頒佈、於2015年7月1日最新修訂及生效的《中華人民共和國國家安全法》，國家建立國家安全審查和監管的制度和機制，對涉及國家安全的關鍵技術、網絡信息技術產品和服務進行國家安全審查，有效預防和化解國家安全風險。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》(「**網絡安全法**」)，於2017年6月1日生效。網絡安全法要求網絡運營者履行一定的網絡安全保護相關職責，加強網絡信息管理。例如，根據網絡安全法，關鍵信息基

基礎設施的運營者在中華人民共和國境內運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲，履行額外安全保護義務，以及採購網絡產品和服務，可能影響國家安全的，應當通過國家安全審查。根據網絡安全法，網絡運營者收集、使用個人信息，應當遵循「合法、正當、必要」的原則。網絡運營者收集、使用個人信息，應當公開收集、使用規則，明示收集、使用信息的目的、方式和範圍，並經個人信息被收集者同意。網絡運營者不得洩露、篡改、毀損其收集的個人信息；未經被收集者同意，不得向他人提供個人信息。但是，經過處理無法識別特定個人且不能復原的除外。

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」是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。上述重要行業和領域的主管部門、監督管理部門將負責(i)根據認定規則負責組織認定本行業、本領域的關鍵信息基礎設施，及(ii)及時將認定結果通知運營者，並通報國務院公安部門。

於2021年12月28日，國家互聯網信息辦公室（「**網信辦**」）、中國證券監督管理委員會（「**中國證監會**」）等十三部門聯合發佈《網絡安全審查辦法》（「**網絡安全審查辦法**」），於2022年2月15日生效。根據網絡安全審查辦法，(i)「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；(ii)掌握超過一百萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國境外證券交易所上市，必須申報網絡安全審查；及(iii)倘中國相關監管部門認為有關運營者的網絡產品或服務或數據處理活動影響或者可能影響國家安全，可針對該等運營者發起網絡安全審查。根據國家網信辦公告，中國網絡安全審查認證和市場監管大數據中心（「**CCRC**」）受網絡安全審查辦公室委託並在其指導下，負責承辦網絡安全審查的具體工作，包括接收材料及對材料進行正式審查，並設立網絡安全審查諮詢熱線。

於2020年9月22日，公安部發佈《貫徹落實網絡安全等級保護制度和關鍵信息基礎設施安全保護制度的指導意見》（「**安全等級保護制度和關鍵信息基礎設施指導意見**」）。安全等級保護制度和關鍵信息基礎設施指導意見重申了貫徹落實網絡安全等級保護制度和關鍵信息基礎設施安全保護要求的基本原則及工作目標，並要求網絡運營者根據安全等級保護制度及時對自身網絡系統開展測評及備案。此外，根據安全等級保護制度和關鍵信息基礎設施指導意見，行業和領域的主管、監管部門應制定本行業、本領域關鍵信息基礎設施認定規則，及時將認定結果通知相關設施運營者並報公安部備案。

根據網絡安全審查辦法，我們毋須就本次發售進行網絡安全審查，原因如下：(i) 根據我們與網絡安全認證和市場監管中心的溝通，「赴境外上市」不包括在香港上市；(ii) 截至本招股章程日期，我們處理個人信息的用戶數量未達一百萬；(iii) 截至本招股章程日期，主管關鍵信息基礎設施安全保護的監管部門尚未認定我們為關鍵信息基礎設施運營者；(iv) 截至本招股章程日期，我們業務經營中並無被識別為「影響或可能影響國家安全」的重大情況。我們所持有數據的規模與敏感性總體可控。所有在中國境內收集或產生的數據均儲存於中國境內；及(v) 截至本招股章程日期，我們未收到網絡安全審查工作機制成員單位及／或網絡安全認證和市場監管中心要求我們進行網絡安全審查的任何通知。

然而，截至本招股章程日期，網絡安全審查辦法的詮釋及實施仍存在不確定性。由於「關鍵信息基礎設施運營者」、「網絡平台運營者」及「國家安全」等詞彙的定義廣泛，而政府將可能對該等詞彙以及網絡安全審查辦法及任何實施細則的詮釋及執行保留高度酌情權，我們可能受到額外規定及與該等監管規定的相關風險影響。有關相關風險的詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－遵守各司法管轄區有關網絡安全、信息安全、隱私及數據保護方面不斷變化的法律法規以及其他相關法律及規定可能成本高昂，並迫使我們對自身的業務作出不利的改變。任何未遵守或被認為未遵守該等法律法規均可能導致負面報道、法律及監管訴訟、業務運營暫停或中斷、罰款、運營成本增加、整改費用、彌償開支或以其他方式損害我們的業務」。

此外，倘我們未來計劃將我們的證券於其他國外證券交易所上市，而倘屆時我們擁有個人信息的用戶數量超過一百萬，我們將有責任申請網絡安全審查。倘我們須通過網絡安全審查，我們可能無法及時完成審查，或根本無法完成審查，這可能為我們未來的上市及融資計劃帶來重大不確定性，進而對我們的業務及經營業績造成不利影響。

數據保護

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》（「**數據安全法**」），於2021年9月1日生效。數據安全法規定了開展數據處理活動的單位和個人的數據安全責任。數據安全法亦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。對於各不同類別的數據需採取適當級別的保護措施。例如，重要數據的處理者應當明確數據安全負責人和管理機構，對其數據處理活動開展風險評估，並向有關主管部門報送風險評估報告。此外，數據安全法規定對影響或者可能影響國家安全的數據處理活動進行國家安全審查程序並對若干數據及信息實施出口管制。

於2021年8月16日，網信辦等五個監管部門頒佈《汽車數據安全管理若干規定（試行）》（「**汽車數據安全規定**」），於2021年10月1日生效。汽車數據安全規定明確界定「汽車數據」、「汽車數據處理」、「汽車數據處理者」、「個人信息」、「敏感個人信息」及「重要數據」的定義，並進一步闡述在中國境內開展汽車數據處理活動的原則及要求。此外，汽車數據安全規定亦規定落實網絡安全等級保護，汽車數據處理者告知、匿名化及徵得個人同意的義務，處理敏感個人信息的特定要求以及處理重要數據時開展風險評估和向境外提供數據時開展安全評估。

於2022年12月8日，工信部發佈《工業和信息化領域數據安全管理辦法（試行）》（「**工信部數據安全辦法**」），於2023年1月1日生效。根據工信部數據安全辦法，工業和信息化領域數據處理者首先基於數據的類別對數據進行分類，再匹配相應的組織和技術措施。其亦在實施數據全生命週期安全管理制度（包括數據收集、數據存儲、數據使用加工、數據傳輸、數據公開、安全監測及應急預案）方面對其施加若干義務。

於2022年7月7日，網信辦頒佈《數據出境安全評估辦法》(「**數據出境辦法**」)，於2022年9月1日生效。數據出境辦法規定了有四種情形之一的，數據處理者向境外提供數據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。該等情形包括：(i)數據處理者向境外提供重要數據；(ii)處理100萬人以上個人信息的數據處理者或關鍵信息基礎設施運營者向境外提供個人信息；(iii)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(iv)網信辦規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。

於2023年2月22日，網信辦頒佈《個人信息出境標準合同辦法》(「**標準合同辦法**」)，於2023年6月1日生效。標準合同辦法規定，個人信息處理者通過訂立標準合同的方式向境外提供個人信息的，應當同時符合下列情形：(i)非關鍵信息基礎設施運營者；(ii)處理個人信息不滿100萬人的；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供個人信息不滿10萬人的；及(iv)自上年1月1日起累計向境外提供敏感個人信息不滿1萬人的。法律、行政法規或者網信辦另有規定的，從其規定。其亦強調，根據數據出境辦法，個人信息處理者不得採取數量拆分等手段，將依法應當通過出境安全評估的個人信息通過訂立標準合同的方式向境外提供。標準合同應當嚴格按照標準合同辦法附件訂立，且個人信息處理者應當在標準合同生效之日起10個工作日內向所在地省級網信部門備案。

於2024年3月22日，網信辦頒佈的《促進和規範數據跨境流動規定》(「**數據跨境流動新規**」)生效。根據數據跨境流動新規，國際貿易、跨境運輸、學術合作、跨國生產製造和市場營銷等活動中收集和產生的數據向境外提供，不包含個人信息或者重要數據的，免予申報數據出境安全評估、訂立個人信息出境標準合同、通過個人信息保護認證。其亦強調，關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者自當年1月1日起累計向境外提供不滿10萬人個人信息(不含敏感個人信息)的，免予申報數據出境安全評估、訂立個人信息出境標準合同、通過個人信息保護認證。

於2024年9月24日，國務院頒佈《網絡數據安全管理條例》（「**網絡數據條例**」），於2025年1月1日生效。網絡數據條例重申並進一步明確個人信息、重要數據、數據跨境流動、網絡平台服務和數據安全的法律規定。其中包括，網絡數據處理者開展網絡數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當按照有關法律法規進行國家安全審查。

個人信息保護

於2020年5月28日，全國人大常委會採納《中華人民共和國民法典》（「**民法典**」），於2021年1月1日生效。根據民法典，自然人享有隱私權。除法律另有規定或有關個人或其監護人明確同意外，任何組織或者個人不得處理任何個人的隱私信息或侵害他人的隱私權。此外，處理個人信息的，應當遵循合法、正當、必要原則。信息處理者不得洩露或者篡改其收集、存儲的個人信息；未經自然人同意，不得向他人非法提供其個人信息，但是經過加工無法識別特定個人且不能復原的除外。

於2021年8月20日，全國人大常委會頒佈《中華人民共和國個人信息保護法》（「**個人信息保護法**」），整合了個人信息權利和隱私保護方面的零散規則，於2021年11月1日生效。個人信息保護法適用於在中國境內處理自然人個人信息的活動以及若干在中國境外處理中國境內自然人個人信息的活動，包括以向境內自然人提供產品或者服務為目的或者分析、評估境內自然人的行為。個人信息保護法規定了個人信息處理者可處理個人信息的情形，包括但限於取得個人的同意以及為訂立、履行個人作為一方當事人的合同所必需。其亦規定有關個人信息處理者責任的若干具體規則，如告知個人信息的處理目的、處理方式，處理的個人信息種類、保存期限，以及通過共同處理或委託處理等方式獲取個人信息的第三方的責任。處理個人信息達到國家網信部門規定數量和關鍵信息基礎設施運營者的個人信息處理者，應當將在中國境內收集和產生的個人信息存儲在境內。而且，個人信息保護法亦規定個人信息被處理的自然人的權利，並特別注意不滿十四週歲未成年人的個人信息和其他敏感個人信息。

於2013年7月16日，工信部頒佈《電信和互聯網用戶個人信息保護規定》，於2013年9月1日生效，以規範在中國境內提供電信服務和互聯網信息服務過程中收集、使用用戶個人信息的活動。電信業務經營者、互聯網信息服務提供者應當制定用戶個人信息收集、使用規則，且未經用戶同意，電信業務經營者、互聯網信息服務提供者不得收集、使用用戶個人信息。電信業務經營者、互聯網信息服務提供者應當明確告知收集、使用個人信息的目的、方式和範圍，並對收集的個人信息保密。電信業務經營者、互聯網信息服務提供者對收集的個人信息不得洩露、篡改或者毀損，不得出售或者非法向他人提供。電信業務經營者、互聯網信息服務提供者應當採取技術及其他措施防止收集的個人信息洩露、毀損或者丟失。

於2019年1月23日，網信辦、工信部、公安部及國家市場監管總局聯合發佈《關於開展App違法違規收集使用個人信息專項治理的公告》，重申依法收集和使用個人信息的要求，並公佈上述部門共同組織於2019年1月至12月在全國範圍開展違法違規收集使用個人信息專項治理。

於2019年3月，App專項治理工作組發佈《App違法違規收集使用個人信息自評估指南》，推薦App運營者在隱私政策文本、App收集使用個人信息行為及App運營者對用戶權利的保障方面對其收集使用個人信息的情況進行自查自糾。

於2019年11月28日，網信辦、工信部、公安部及國家市場監管總局聯合頒佈《App違法違規收集使用個人信息行為認定方法》，旨在為監督管理部門提供參考，為App運營者自查自糾和網民社會監督提供指引，並進一步闡明構成App違法違規收集使用個人信息行為的形式，包括：(i)未公開收集使用個人信息規則；(ii)未明示收集使用個人信息的目的、方式和範圍；(iii)未經用戶同意收集使用個人信息；(iv)違反必要原則，收集與其提供的服務無關的個人信息；(v)未經同意向他人提供個人信息；(vi)未按法律規定提供刪除或更正個人信息功能或未公佈投訴、舉報方式等信息。

於2021年3月12日，網信辦、工信部、公安部及國家市場監管總局聯合頒佈《常見類型移動互聯網應用程序必要個人信息範圍規定》，於2021年5月1日生效。關於網絡約車類應用程序，基本功能服務為「網絡預約出租汽車服務、巡游出租汽車電召服務」，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、行蹤軌跡及支付信息。此外，互聯網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。

於2025年2月12日，網信辦頒佈《個人信息保護合規審計管理辦法》(「**合規審計辦法**」)，於2025年5月1日生效。合規審計辦法對合規審計活動範圍、實施程序、審計機構選擇、審核頻率以及個人信息處理者和專業機構在合規審計期間義務作出細化規定。其中包括，處理100萬人以上個人信息的個人信息處理者應當指定個人信息保護負責人，負責個人信息處理者的個人信息保護合規審計工作。

有關外匯管制及股息分派的法規

有關外幣兌換的法規

根據國務院於1996年1月29日頒佈並於2008年8月5日最後修訂及生效的《中華人民共和國外匯管理條例》，於相關金融機構對交易的真實性及其與外匯收支的一致性進行合理審查後，為支付貿易、服務相關外匯交易以及股息支付等經常項目而進行的人民幣兌換不受限制，但為直接投資、貸款或投資於中國境外證券等資本項目而進行的人民幣兌換則須取得國家外匯管理局(「**國家外匯管理局**」)或其地方分支機構的事先批准。

國家外匯管理局於2015年3月30日頒佈《關於改革外商投資企業資本金結匯管理方式的通知》(「**19號文**」)，於2015年6月1日生效並於2019年及2023年作出修訂。國家外匯管理局於2016年6月9日進一步頒佈《關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》(「**16號文**」)，其於2023年12月4日最後修訂，修訂(其中包括)19號文的若干規定。根據19號文及16號文，對外商投資公司以外幣計值的註冊資本兌換的人民幣資金的流向以及使用實施監管，規定不得將該等人民幣資金用於其經營範圍以外的業務或向其聯屬人士以外的人士提供貸款，其業務範圍另行允許的除外。違反19號文或16號文將受到行政處罰。

國家外匯管理局於2017年1月26日頒佈《國家外匯管理局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》，對境內機構向境外機構匯出利潤規定了數項資本管制措施，包括(i)銀行應按照真實交易原則，檢查董事會利潤分配決議、稅務備案表原件及經審計財務報表；及(ii)境內機構利潤匯出前應先依法彌補以前年度虧損。

於2019年10月23日，國家外匯管理局發佈《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，並於2023年12月4日以《關於進一步深化改革促進跨境貿易投資便利化的通知》(「**28號文**」)作出最後修訂，明確允許不得在其獲准業務範圍內進行股權投資的外商投資企業在投資真實且不違反外商投資相關法律法規的前提下，依法以外匯結匯資本金進行境內股權投資。此外，28號文規定，試點地區符合資格的企業可將註冊資本、外債、境外上市的資本收入用於境內支付，無需事前向相關銀行提供境內支付的真實性證明。

於2020年4月10日，國家外匯管理局發佈《關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》(「**8號文**」)。8號文規定，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，允許符合條件的企業將資本金、外債、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。

有關中國居民境外投資外匯登記的法規

國家外匯管理局於2014年7月4日頒佈《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》(「**國家外匯管理局37號文**」)，以簡化審批程序，促進跨境投資。國家外匯管理局37號文規定，(i)境內居民或實體以其境內外合法資產或權益向境外特殊目的公司出資前，應向當地國家外匯管理局分支機構辦理投資登記手續；及(ii)首次登記後，境外特殊目的公司發生任何基本信息變更(包括中國公民或居民、名稱及經營期限變更、增資或減資、股權轉讓或置換、合併或分立等)相關重大事件的，須更新其國家外匯管理局登記。

國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，於2015年6月1日生效，允許中國居民或實體向合資格銀行辦理有關其設立或控制境外實體以進行海外投融資的登記手續。合資格銀行在國家外匯管理局的監督下直接審核申請及辦理登記。

根據中國外匯管理法規，未遵守國家外匯管理局37號文所載登記程序，可能會導致相關境內公司的外匯活動（包括向其海外母公司或聯屬人士派付股息及作其他分派）受到限制，並可能令相關中國居民受到處罰。控制該公司的中國居民須不時就其對該公司的投資向國家外匯管理局辦理登記。此外，未遵守上述各項國家外匯管理局登記要求可能會因逃避外匯管制而須承擔中國法律規定的責任。

有關股息分派的法規

根據適用的中國法律法規，中國的外商投資企業僅可從其按照中國會計準則及法規確定的累計利潤（如有）中支付股息。此外，中國的外商投資企業須每年提取至少10%的累計稅後利潤（如有）作為法定儲備金，除非該等儲備已達到企業註冊資本的50%。中國公司可自行決定依據中國會計準則將部分稅後利潤分配至其他儲備金。該等儲備不可作為現金股息分派。中國公司在彌補以往財政年度虧損及提取儲備金之前，不得分派任何利潤。以往財政年度保留利潤可與當前財政年度的可分派利潤一併分派。

有關知識產權的法規

專利

由全國人大常委會於1984年3月12日頒佈及於2020年10月17日最後修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》規定了三類專利，即「發明」、「實用新型」及「外觀設計」專利。發明專利權的期限為二十年，不遲於2021年5月31日提交的外觀設計專利權的期限為十年，於2021年6月1日或之後提交的外觀設計專利權的期限為十五年，實用新型專利權的期限為十年，均自申請日起計算。中國的專利制度採用「先申請先註冊」的原則，這意味著若有多人就同一發明提交專利申請，則首先提交該申請的人士將獲授專利權。授予專利權的發明或實用新型，應當具備新穎性、創造性和實用性。第三方使用專利須取得專利權人的同意或適當許可，否則，該使用構成侵犯專利權。

著作權

於1991年6月1日首次生效及於2020年經最後修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國著作權法》(「**著作權法**」)規定，中國公民、法人或者其他組織的可受著作權保護的作品，不論是否發表，均享有著作權，作品包括(其中包括)文學、藝術、自然科學、社會科學、工程技術及計算機軟件作品。著作權所有人享有若干合法權利，包括出版權、署名權及複製權。著作權法將著作權保護範圍擴大至互聯網活動、通過互聯網傳播的產品及軟件產品。此外，著作權法規定了由中國版權保護中心管理的自願登記制度。

根據國務院於1991年6月4日頒佈及於2013年1月30日修訂並於2013年3月1日生效的《計算機軟件保護條例》，軟件著作權人可向國務院著作權行政管理部門認定的軟件登記機構辦理登記。軟件著作權人可以許可他人行使其軟件著作權，並有權獲得報酬。

商標

根據全國人大常委會於1982年8月23日頒佈、於2019年4月23日最後修訂並於2019年11月11日生效的《中華人民共和國商標法》，國家知識產權局商標局負責商標的註冊及管理，並負責處理中國的商標爭議事宜。註冊商標的有效期為十年，自核准註冊之日起計算。註冊人可在註冊期滿前十二個月內辦理續展註冊，未及時辦理的，可給予六個月的寬展期，寬展期滿未辦理續展手續的，註銷其註冊商標。續展註冊的有效期為十年。

域名

互聯網域名註冊及相關事項主要受工信部於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頒佈並於2019年6月18日生效的《國家頂級域名註冊實施細則》。域名服務遵循「先申請先註冊」原則。域名註冊申請人應向域名註冊服務機構提供真實、準確、完整的域名信息，並與域名註冊服務機構簽訂註冊協議。申請人完成註冊程序後成為域名持有者。

有關稅項的法規

企業所得稅

根據全國人大常委會於2007年3月16日頒佈及於2018年12月29日最後修訂並生效的《中華人民共和國企業所得稅法》(「**企業所得稅法**」)以及國務院於2007年12月6日頒佈及於2025年1月20日最後修訂並生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》(「**企業所得稅法實施條例**」)，企業分為「居民企業」與「非居民企業」，居民企業及非居民企業均須在中國納稅。根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，中國居民企業通常按25%的稅率繳納企業所得稅，而未在中國設立任何分支機構的非居民企業應就其源於中國境內的所得按10%的稅率繳納企業所得稅。根據外國(地區)法律成立但「實際管理機構」在中國境內的企業被視為中國居民企業並將統一按25%的稅率就其全球所得繳納企業所得稅。企業所得稅法實施條例所稱「實際管理機構」是指對企業的「生產經營、人員、賬務、財產等實施實質性全面管理和控制的機構」。

根據中國國家稅務總局(「**國家稅務總局**」)於2009年4月發佈及於2017年12月修訂的《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》(「**國家稅務總局82號文**」)，如滿足以下要求，由中國公司或中國公司集團控制的境外註冊企業將被歸類為「實際管理機構」在中國境內的「居民企業」：(i)負責其日常運營的高級管理層及核心管理部門主要位於中國境內；(ii)其財務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)其主要財產、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)企業不少於半數有投票權的董事或高層管理人員經常居住於中國境內。國家稅務總局於2011年7月發佈附加規定，對國家稅務總局82號文的實施提供更多指引，並於2014年1月發佈對國家稅務總局82號文的修訂，授權其省級分支機構確定境外註冊的中資控股企業是否應被視為中國居民企業。儘管國家稅務總局82號文、附加指引及其修訂僅適用於境外註冊中資控股企業，不適用於中國個人或外國人控制的企業，但其中所載的判定標準可反映國家稅務總局關於在確定境外企業稅務居民身份時應如何應用「實際管理機構」標準的總體立場，不論其是由中國企業、中國個人或外國人控制。若我們的境外實體被視為中國居民企業，該等實體或須就其全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅，但我們的中國附屬公司分派的股息可獲豁免繳納企業所得稅，前提是該等股息被視為「符合條件的居民企業之間的股息」。

此外，根據企業所得稅法，符合「高新技術企業」資格的企業可按15%的稅率繳納企業所得稅，而非按25%的統一法定稅率。只要企業能維持其「高新技術企業」資格，該優惠稅務待遇將持續。

股息預扣稅

根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，外資公司向其根據該法界定為非居民企業的外國投資者派付的股息須按10%的稅率預扣所得稅，除非與中國中央政府訂立的相關稅務協議另有規定。根據2006年8月21日發佈的《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》，若中國內地稅務主管部門認定香港居民企業已滿足該稅務安排的相關條件和要求，則根據企業所得稅法及企業所得稅法實施條例，香港居民企業從中國內地居民企業收取的股息的適用預扣稅率可由10%減至5%。

然而，根據國家稅務總局於2009年2月20日頒佈並生效的《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》，若中國相關稅務部門酌情認定某家公司因以獲取優惠的稅收地位為主要目的的交易或安排而享受該減免所得稅稅率，有關中國主管稅務機關可調整該稅收優惠待遇。根據國家稅務總局於2018年2月3日頒佈並於2018年4月1日生效的《國家稅務總局關於稅收協定中「受益所有人」有關問題的公告》，在確定受益所有人身份時應根據具體案例的實際情況並結合若干原則進行綜合分析，且若申請人有義務在收到所得的12個月內將所得的50%以上支付給第三國（地區）居民，或申請人從事的經營活動不構成實質性經營活動，包括具有實質性的製造、經銷、管理等活動，則申請人不大可能被認定為享受稅收協定優惠的受益所有人。

此外，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》規定，非居民納稅人享受協定待遇，採取「自行判斷、申報享受、相關資料留存備查」的方式辦理。非居民納稅人自行判斷符合享受協定待遇條件的，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，同時按照本辦法的規定歸集和留存相關資料備查，並接受稅務機關後續管理。

增值稅及營業稅

於2013年8月前，根據適用的中國稅務法規，任何從事服務的單位或個人一般須繳納營業稅。於2011年11月，財政部（「**財政部**」）及國家稅務總局頒佈《營業稅改徵增值稅試點方案》。於2013年5月及12月、2014年4月、2016年3月及2017年7月，財政部及國家稅務總局發佈五項通知，進一步擴大營業稅改徵增值稅（「**增值稅**」）服務範圍。根據該等稅收規定，自2013年8月1日起，包括科技服務在內的若干服務業由營業稅改徵增值稅，自2016年5月1日起，在全國範圍內對全部行業由營業稅改徵增值稅。於2017年11月19日，國務院進一步修訂《中華人民共和國增值稅暫行條例》，以反映試點方案的常態化。

於2019年3月20日，財政部、國家稅務總局、海關總署聯合發佈《關於深化增值稅改革有關政策的公告》（「**39號公告**」），規定了若干增值稅減免安排。根據39號公告：(i)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%；(ii)納稅人購進農產品，原適用10%扣除率的，扣除率調整為9%；(iii)納稅人購進用於生產或者委託加工13%稅率貨物的農產品，按照10%的扣除率計算進項稅額；(iv)原適用16%稅率且出口退稅率為16%的出口貨物勞務，出口退稅率調整為13%；及(v)原適用10%稅率且出口退稅率為10%的出口貨物、跨境應稅行為，出口退稅率調整為9%。

有關間接轉讓非居民企業的企業所得稅

國家稅務總局於2009年12月10日發佈《國家稅務總局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**」）。中國稅務部門通過頒佈並執行698號文，加強了對非居民企業間接轉讓中國居民企業股權的審查。國家稅務總局於2015年2月3日進一步發佈《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》（「**國家稅務總局7號文**」），取代698號文中的若干規定。國家稅務總局7號文引入的新稅制與國家稅務總局698號文所規定者明顯不同。國家稅務總局7號文旨在擴大稅收管轄權，同時將698號文所載的間接轉讓以及涉及轉讓中國不動產及通過境外轉讓外國中間控股

公司在中國成立及設立外資公司而持有的資產的交易納入稅收範圍。與698號文相比，國家稅務總局7號文亦為如何評估合理商業目的規定了更為明確的標準，並引入了適用於集團間重組的免責規定。若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或其他資產，規避企業所得稅納稅義務的，按照企業所得稅法的規定，該間接轉讓應由中國主管稅務部門確認為直接轉讓中國居民企業股權或其他資產。

國家稅務總局於2017年10月17日頒佈《關於非居民企業所得稅源泉扣繳有關問題的公告》(「**國家稅務總局37號文**」)，於2017年12月1日取代698號文及國家稅務總局7號文的若干規定，並於2018年6月15日作出部分修訂。國家稅務總局37號文簡化(其中包括)非居民企業所得稅的預扣及繳納程序。根據國家稅務總局37號文，負責扣繳有關所得稅的一方並未或無法向有關稅務機關扣繳應扣繳稅項的，可能會受到處罰。取得該項所得的非居民企業未向有關稅務機關申報繳納應扣繳稅項的，可被責令限期改正。

有關僱傭及社會福利的法規

勞動合同法

中國僱傭法律及法規主要包括全國人大常委會於1994年7月5日頒佈並於2018年12月29日最後修訂及生效的《中華人民共和國勞動法》、全國人大常委會於2007年6月29日頒佈、於2012年12月28日修訂並於2013年7月1日生效的《中華人民共和國勞動合同法》以及由國務院頒佈、於2008年9月18日生效的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》。根據有關僱傭法律及法規，用人單位與勞動者之間建立勞動關係，應當訂立書面勞動合同。工資不得低於當地的最低工資標準且須按時支付。用人單位應當建立勞動安全衛生制度，嚴格遵守國家標準並向勞動者提供相關培訓。用人單位須為勞動者提供安全衛生的工作條件。

社會保險及住房公積金

根據全國人大常委會於2010年10月28日頒佈並於2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》以及於1999年1月22日生效並於2019年3月24日修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》、自2004年1月1日起實施並於2010年12月20日修訂的《工傷保險條例》、於1999年1月22日頒佈的《失業保險條例》以及自1995年1月1日起實施的《企業職工生育保險試行辦法》等其他中國相關法律法規的規定，用人單位應繳納基本養老保險、基本醫療保險、生育保險、工傷保險及失業保險等社會保險。基本養老、醫療及失業保險應由用人單位和勞動者共同繳納，而工傷保險及生育保險則應由用人單位繳納。用人單位未按時足額繳納社會保險費的，由社會保險費徵收機構責令限期繳納或者補足，並加收滯納金，逾期不繳納滯納金的，由有關行政部門處以罰款。

根據中國最高人民法院於2025年8月1日發佈並於2025年9月1日生效的《最高人民法院關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋（二）》，用人單位未依法為勞動者繳納強制性社會保險的，勞動者有權單方面解除勞動合同，並要求其支付法定經濟補償。此外，司法解釋進一步明確，用人單位與勞動者約定或者勞動者向用人單位承諾無需繳納社會保險費的，應當認定該約定或者承諾無效。

根據國務院於1999年4月3日頒佈並於2019年3月24日最後修訂及生效的《住房公積金管理條例》，中國境內的企業須向主管的住房公積金管理中心辦理登記，並於相關中心查實後在相關銀行辦理員工住房公積金存管賬戶設立手續。企業亦須代表其員工按時足額繳存住房公積金。用人單位違反該等規定，未在規定期間內向住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記的，將被處罰款。

勞務派遣

根據人力資源和社會保障部於2014年1月24日頒佈並於2014年3月1日實施的《勞務派遣暫行規定》，用人單位只能在臨時性、輔助性或者替代性的工作崗位上使用派遣員工。上述的臨時性工作崗位是指存續時間不超過六個月的臨時性崗位；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；替代性工作崗位是指用人單位的勞動者因脫產學習、休假等原因無法工作的一定期間內，可以由其他勞動者替代工作的崗位。根據《勞務派遣暫行規定》，用人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%。根據勞動合同法，逾期不改正的，用人單位可就每名超出10%限額的派遣員工被處以人民幣5,000元至人民幣10,000元的罰款。

僱員股權激勵計劃

根據國家外匯管理局於2012年2月15日發佈的《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》，參與境外上市公司任何股權激勵計劃、身為中國公民或在中國境內連續居住不少於一年的非中國公民的僱員、董事、監事及其他高級管理人員（少數例外情況除外）須通過合資格的境內代理（可為該境外上市公司的中國附屬公司）向國家外匯管理局辦理登記，並完成若干其他手續。

此外，國家稅務總局已頒佈有關僱員購股權及受限制股份的若干通知。根據該等通知，在中國境內工作的僱員行使股票期權或獲授受限制股份須繳納中國個人所得稅。境外上市公司的中國附屬公司須向相關稅務機關報送有關僱員購股權及受限制股份的文件，並為行使股票期權或購入受限制股份的僱員預扣個人所得稅。倘僱員未根據相關法律法規繳納或中國附屬公司未根據相關法律法規預扣所得稅，有關中國附屬公司可能會受到稅務機關或其他中國監管機構的處罰。

有關反壟斷及反不正當競爭的法規

根據全國人大常委會於2007年8月30日頒佈、於2022年6月24日修訂並於2022年8月1日生效的《中華人民共和國反壟斷法》，經營者集中達到國務院規定的申報標準的，經營者應當向國家市場監管總局申報，國家市場監管總局處理反壟斷申報前，不

得實施集中。於2021年2月7日，國務院反壟斷委員會頒佈《關於平台經濟領域的反壟斷指南》（「**反壟斷指南**」），旨在完善網絡平台反壟斷管理。作為現行中國反壟斷監管機制下對平台經濟領域經營者的合規指引，反壟斷指南明確禁止平台經濟領域經營者若干可能具有排除、限制市場競爭效果的行為，如經營者集中。

根據全國人大常委會於1993年9月2日頒佈、於2019年4月23日修訂並於同日生效的《中華人民共和國反不正當競爭法》，經營者不得從事市場混淆、商業賄賂、引人誤解的虛假宣傳、侵犯商業機密、價格傾銷、不正當有獎銷售等不正當競爭行為。經營者違反《中華人民共和國反不正當競爭法》，可被責令停止違法行為、消除影響或賠償給任何其他方造成的損失。主管機關亦可沒收違法所得或對經營者處以罰款。

有關併購規定及境外上市的法規

於2006年8月8日，商務部、國務院國有資產監督管理委員會、國家稅務總局、國家工商行政管理總局、中國證監會、國家外匯管理局等6家中國監管機構發佈《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日作出修訂。併購規定規定（其中包括）中國公司或個人設立或控制的境外公司如欲收購與有關中國公司或個人有關聯的任何其他中國境內公司的股權或資產，須報商務部批准。併購規定亦規定，由中國公司或個人控制的為境外上市目的設立的境外特殊目的公司，使用境外特殊目的公司股權或使用其新股份作為對價收購中國境內公司或認購中國境內公司發行的新股的，須於其證券在境外證券交易所公開上市前取得中國證券監督管理委員會的批准。

於2011年2月3日，國務院辦公廳發佈《關於建立外國投資者併購境內企業安全審查制度的通知》（「**6號文**」），正式建立外國投資者併購境內企業安全審查制度。此外，於2011年8月25日，商務部頒佈《商務部實施外國投資者併購境內企業審查制度規定》（「**商務部安全審查規定**」），於2011年9月1日生效，以落實6號文。根據6號文，外國投資者進行的涉及「國防安全」問題的併購及外國投資者進行的可取得涉及「國家安全」問題境內企業「實際控制權」的併購，須接受安全審查。根據商務部安全審查規定，商務

部在認定某項併購是否應接受安全審查時，將注重交易的實質內容及實際影響。如商務部認定某項併購須接受安全審查，則會提請部際聯席會議（根據6號文成立的機構，在國務院領導下，由國家發改委及商務部牽頭）進行安全審查。有關規定禁止外國投資者通過信託、間接投資、租賃、貸款、協議控制或境外交易等方式建構交易以規避安全審查。

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》及五項配套指引（統稱境外上市備案規則），自2023年3月31日起生效，採用備案監管機制監管中國境內公司直接及間接境外發行上市。根據境外上市備案規則，發行人同時符合下列情形的，其境外證券發行上市將被認定為間接境外發行上市：(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)發行人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。

境外上市備案規則規定：(i)發行人境外首次公開發行或者上市的，應當在境外提交發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案；(ii)如任何下列事項在境外發行上市完成前但其中國證監會備案完成後發生，應在任何下列重大事項發生後三個工作日內及時報告中國證監會並更新其中國證監會備案：(a)發行人的主要業務、牌照或資質有任何重大變更，(b)發行人的控制權發生變更或發行人的股權架構發生任何重大變更，及(c)發行上市計劃發生任何重大變更；(iii)上市完成後，應當向中國證監會報送有關發行上市發行情況的報告，並在境外發行上市後，於任何下列重大事項發生及公告後三個工作日內向中國證監會提交報告：(a)發行人控制權變更，(b)發行人被境外證券監督管理機構或者有關主管部門採取調查、處罰等措施，(c)轉換上市地位或者上市板塊，及(d)發行人主動終止上市或者強制終止上市；及(iv)如發行人境外發行上市後主要業務發生重大變化而不適用境外上市備案規則，發行人應當自相關變化發生後3個工作日內，向中國證監會提交報告及境內律師事務所出具的相關法律意見。

根據境外上市試行辦法，違反境外上市試行辦法或違反境外上市試行辦法所列條件完成境外上市，可處以整改、警告及罰款人民幣1,000,000元至人民幣10,000,000元。此外，有關中國境內公司的控股股東及實際控制人組織或指使該等違規行為，或隱瞞有關事宜促成該等違規行為，可處以罰款人民幣1,000,000元至人民幣10,000,000元；對直接負責的主管人員和其他直接責任人員可處以警告及罰款人民幣500,000元至人民幣5,000,000元。

於2023年2月24日，中國證監會連同其他政府部門發佈《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》（「**保密和檔案管理規定**」），於2023年3月31日生效，旨在將法規適用範圍擴大至中國境內公司的間接境外發行上市，並強調境外發行上市過程中中國境內公司的保密及檔案管理責任。保密和檔案管理規定規定（其中包括）尋求直接或間接在境外市場發行證券和上市的中國境內企業應當建立保密及檔案制度，此類中國境內企業或其境外上市實體若向相關證券公司、證券服務機構、境外監管機構及其他實體及個人提供或公開披露涉及國家機密及中國政府機關工作機密的文件或資料，應向主管部門辦理審批備案手續。

我們的中國法律顧問已告知我們，基於其對中國現行法律法規的理解，我們將無需根據併購規定向中國證監會提交申請批准全球發售，因為中國證監會目前沒有發佈任何關於全球發售等發行是否受此規定約束的明確規則或解釋。然而，我們的中國法律顧問已進一步告知我們，在境外發行的背景下如何解釋或實施併購規定仍存在一些不確定性，其上述概述的意見受任何新的法律、規則及條例或與併購規定有關的任何形式的詳細實施及解釋的約束。我們無法向閣下保證，包括中國證監會在內的相關中國監管機構將得出與我們的中國法律顧問相同的結論。請參閱「風險因素－根據中國法律，可能需要與全球發售及未來境外發售或上市有關的中國監管機構的批准、備案或其他要求，我們無法預測我們是否能夠或在多長時間內能夠獲得此類批准或完成此類備案」。

美國及歐洲法律法規

有關對外投資的法規

於2023年8月9日，美國政府發佈行政命令，而美國財政部（「美國財政部」）公佈擬議規則制定預先通知（「ANPRM」），為以中國（包括香港及澳門特別行政區）為重點的對外投資管制提供概念框架。於2024年6月21日，財政部發佈對外投資計劃的擬議規則。於2024年10月28日，美國財政部發佈載列對外投資計劃法規的最終規則（「最終規則」，於該日根據最終規則生效的有關計劃為「對外投資計劃」），以實施2023年8月9日的行政命令。

最終規則於2025年1月2日生效。最終規則針對美國人士涉及與「受關注國家」（目前為中國，包括香港及澳門特別行政區）相關人士及實體的投資。對外投資計劃對美國人士進行的若干行動（包括該等美國人士（其中包括美國註冊成立實體（例如Pony.AI, Inc.）、位於任何地點的美國公民及永久居民、美國實體於美國境外的分支機構以及在美國的任何人士）或其非美國人士附屬公司參與或尋求參與有關以下三個技術領域的一系列交易）實施投資禁令及通知規定：(i)半導體及微電子，(ii)量子信息技術，及(iii)人工智能系統。

根據對外投資計劃，該等投資禁令及通知規定適用於若干涉及「受限外國人士」的美國人士交易，「受限外國人士」包括但不限於(i)從事該三個技術領域之一且總部、註冊成立地點或主要營業地點位於「受關注國家」的公司，(ii)從事該三個技術領域之一，並直接或間接由「受關注國家」政府或與「受關注國家」相關的若干個人或實體擁有的公司，及(iii)與(i)或(ii)所述的公司有重大財務聯繫的公司。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項下「通報交易」定義所述活動的受限外國人士。具體而言，據我們對外投資計劃事宜的法律顧問告知，根據我們提供予其的資料，(i)我們可能被視為開發擬用於控制機器人系統的「人工智能系統」（定義見對外投資計劃）的「受限外國人士」，及(ii)我們及我們的附屬公司概無(A)從事對外投資計劃項下「禁止交易」定義所述的活動（例如，設計僅用於或僅擬用於任何軍事最終用途的人工智能系統）或(B)被列入某些美國受限制方清單（例如，美國商務部的實體清單或財政部外國資產控制辦公室的特別指定國民和被封鎖人員清單）或滿足對外投資計劃項下「禁止交易」的定義中識別到的《出口管理條例》下的某些定義（例如，15 C.F.R. § 744.22(f)(2)中規定的「軍事情報最終用戶」的定義）。無論我們控股股東是否具有美國國籍，因此，美國人士於全球發售中購買我們的股份可能須遵守最終規則

的規定。根據對外投資計劃，受對外投資計劃約束的美國人士交易稱為「受限交易」，如涉及「受限外國人士」的交易，包括股權及或有股權的若干購買、債務融資、合資企業以及作為有限合夥人於集合投資基金中的投資。對外投資計劃規定作為非美國實體母公司的美國人士實體「採取一切合理措施禁止及防止」屬下非美國實體進行倘由美國人士進行則為被禁止交易的「任何交易」。對外投資計劃的通知規定亦適用於作為非美國實體母公司（其進行倘由美國人士進行則為須予通知的交易）的美國人士實體。請參閱「風險因素－根據美國政府新的以中國為重點的對外投資計劃，於全球發售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」。

對外投資計劃禁止美國人士知情地指示非美國人士進行倘由美國人士進行則被禁止的交易。對外投資計劃包含若干例外情況，若適用，可使由美國人士進行本應屬於禁止交易或須申報交易的事項，豁免對外投資計劃項下的投資禁令及通知規定。若干美國人士對於在全國證券交易所交易的公開交易證券（如本公司目前發行在外並已於納斯達克交易的美國存託股份）或在場外交易市場交易的公開交易證券的投資則屬於該等例外情況之一（前提為有關美國人士不得獲賦予超出有關發行人標準少數股東權益保障以外的權利）。我們已確定，根據上市規則，在全球發售完成後，我們的A類普通股（包括美國存託股份相關的A類普通股）將在聯交所上市及獲准公開交易。因此，據我們有關對外投資計劃事宜的法律顧問所表示，基於我們向該法律顧問提供的資料，在全球發售完成後，倘我們的美國存託股份持有人註銷其美國存託股份且被註銷的美國存託股份相關的A類普通股在聯交所上市及交易，則該等A類普通股可能會被視為對外投資計劃項下的「公開交易證券」，即表示一名美國人士或其非美國人士附屬公司在全球發售完成後購買該等「公開交易證券」可能符合公開交易證券例外情況，惟前提是該名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。對外投資計劃的部分目的為加強美國政府對指定技術領域涉及中國的若干美國直接及間接投資的監察，這可能為包括我們在內的中國發行人的跨境合作、投資及融資機會帶來新的障礙及不確定性。

根據最終規則，美國財政部可聯絡已提交通報的美國人士，提出就有關交易或對外投資計劃的合規狀況的問題或索取文件，而有關美國人士須按美國財政部所規定的時限及方式針對任何有關問題或要求作出回應。美國財政部亦發佈日期為2024年12月13日的常見問題回應（其後於2025年1月17日及2025年5月23日更新），當中表示，除收到美國財政部發出的通報接獲確認外，提交人不應期望就有關通報或其狀態收到美國財政部的任何確認。

倘未能遵守對外投資計劃通知規定或未能在對外投資計劃項下的備案中提供準確及完整的資料，相關美國人士可能遭受民事處罰，包括最高達交易價值兩倍或377,700美元（金額可能按通脹調整）（以較高者為準）罰款，及倘故意違反，則處以最高1百萬美元罰款或最高20年監禁的刑事處罰。

有關出口管制的法規

一般而言，美國商務部轄下工業與安全局（「**BIS**」）負責監管EAR所涵蓋的商品、軟件及技術（統稱為「**物項**」）的出口、再出口及（在境內）轉讓行為。受EAR規管的物項包括以下各類：

- (i) 所有位於美國境內的物項，包括位於美國外貿區的物項，或自一國過境美國轉運至另一國的物項；
- (ii) 所有美國原產物項，無論其所在地；
- (iii) 非美國製造但含有受管制美國原產商品的商品、與受管制美國原產軟件「捆綁」的非美國制商品、與受管制美國原產軟件混合的非美國制軟件，以及與受管制美國原產技術混合且超出特定比例閾值的非美國制技術（最低含量規則）；及
- (iv) 若干由特定「技術」及「軟件」所直接產出的非美國制「直接產品」；以及若干由完整工廠或工廠的任何主要部件所產出的非美國制產品，倘該等工廠或部件為特定「技術」或「軟件」的「直接產品」（外國直接產品規則，「**FDP規則**」）。

就受EAR規管的物項而言，根據不同情況，對應最終使用者、最終用途、目的地等的管制範圍可能有所不同，需按個別情況判斷。倘若某些交易或行為受EAR管制，則須取得許可或許可豁免。

於2022年10月7日，BIS發佈了一項臨時最終規則（「**2022年臨時最終規則**」），旨在限制中國購買及製造用於軍事應用的若干高端芯片的能力，並在以往政策、針對特定企業的行動以及BIS採取的較低調的監管、法律及執法行動的基礎上進一步加強管制。

2022年臨時最終規則針對美國國家安全及外交政策關切的兩個主要領域作出回應。第一，該規則對若干先進運算半導體芯片、用於超級電腦之最終用途的交易，以及涉及實體清單中若干實體的交易施加限制性出口管制。第二，2022年臨時最終規則對某些半導體製造物項及用於特定集成電路（「**IC**」）最終用途的交易施加新的管制措施。具體而言，2022年臨時最終規則：

- 將若干先進及高效能運算芯片以及含有該等芯片的計算機商品納入商業管制清單（「**商業管制清單**」）的新出口控制分類編號（「**出口控制分類編號**」）；
- 對最終用途為中國超級電腦或半導體開發及生產的物項新增許可要求；
- 擴大EAR對若干外國生產先進運算物項及以超級電腦為最終用途的外國生產物項的適用範圍；
- 將受許可規定約束的外國生產物項範圍擴大至中國境內28家已列入實體清單的現有實體；
- 將若干半導體製造設備及相關物項納入商業管制清單的出口控制分類編號；
- 對出口至中國境內製造特定類型IC的半導體製造「設施」的物項新增許可要求。倘該等設施由中國實體擁有，其許可申請將以「原則上拒絕」處理；倘由跨國企業擁有，則將按個案審批。
- 限制美國人士在無許可的情況下支持若干位於中國的半導體製造「設施」開展IC開發或生產活動的能力；
- 對出口物項以用於開發或生產半導體製造設備及相關物項新增許可要求；及
- 設立臨時通用許可（「**臨時通用許可**」），允許與於中國境外使用的物項有關的特定有限製造活動，以減輕短期內對半導體供應鏈的影響。

於2023年10月17日，BIS公佈了兩項臨時最終規則（「**2023年臨時最終規則**」），將先進運算半導體、半導體製造設備以及支援超級電腦應用及最終用途的物項的出口管制更新至被實施武器禁運的國家（包括中國），並將更多相關中國實體納入實體清單。2023年臨時最終規則進一步加強了2022年臨時最終規則為限制中國採購及製造若干對軍事優勢至關重要的高端芯片的能力而作出的管制。2023年臨時最終規則簡述如下：

先進運算芯片規則（「AC/S臨時最終規則」）：

AC/S臨時最終規則保留了2022年臨時最終規則中針對中國實施的嚴格許可制度，並在兩方面作出更新：

- (1) 第一部分。調整界定先進運算芯片是否受限制的參數；及
- (2) 第二部分。新增措施以應對規避管制的風險。

第一部分：參數調整：

AC/S臨時最終規則刪除了作為識別受限芯片參數之一的「互連帶寬」。2023年臨時最終規則亦：

- 限制出口超出下列任一參數的芯片：
 - (a) 2022年臨時最終規則中的既有性能門檻；或
 - (b) 新增的「性能密度門檻」，旨在預先防範未來的規避行為。
- 要求對某些性能略低於受限門檻的額外芯片出口進行申報。根據新增的「已通知先進運算(NAC)物項許可豁免」，就出口或再出口至澳門及被列為美國武器禁運對象的目的地（包括中國）的情況，在收到相關通知後，美國政府將於25日內決定該項交易是否可在許可豁免下進行，或是否需申請許可。

第二部分：規避防範：

- 對出口受管制芯片至總部位於被列為美國武器禁運對象的目的地（包括中國）或澳門或其最終母公司總部位於該等地區的公司設立全球範圍的許可要求，以防受關注國家的企業透過其海外子公司或分支機構獲取受管制芯片。
- 設立新的紅旗指標及額外盡職調查要求，以協助代工廠識別來自受關注國家的受限芯片設計。
- 擴大對出口先進芯片至所有22個美國武器禁運國家（包括中國）及澳門之許可要求，並採取「原則上拒絕」態度。
- 對出口先進芯片至同一組新增國家新增許可要求，並採取「原則上批准」態度，以應對相關報導所指受關注國家利用第三國轉運或接觸受限物項的情況。
- 對少量高端遊戲用芯片設立申報要求，以提升對運輸的可視性，並防止該類產品被濫用而損害美國國家安全。
- 就多個議題徵求公眾意見，包括基礎設施即服務(IaaS)供應商相關風險、視為出口及視為再出口的管制應用範圍、可向接收芯片設計的代工廠提供的進一步合規指引，以及如何更準確界定法規中的關鍵術語與參數。

擴大對半導體製造物項出口管制的臨時最終規則（「SME臨時最終規則」）：

SME臨時最終規則對2022年臨時最終規則作出的主要變更包括：

- 對更多類型的半導體製造設備實施管制。
- 完善美國人士的限制措施並使其更加突出重點，同時將此前存在的機構指引正式納入法規，以確保美國公司無法支持中國先進半導體製造活動，同時避免產生非預期影響。

- 將半導體製造設備的許可要求擴展至除中國以外的其他國家，涵蓋美國對其實施武器禁運的另外21個國家。

於2024年12月2日，BIS發佈名為《新增外國直接產品規則以及對先進計算機和半導體製造物項控制措施的修訂》的新臨時最終規則（「**2024年臨時最終規則**」），進一步削弱中國生產可應用於新一代先進武器系統、人工智能(AI)及高階運算（具重要軍事用途）之先進節點半導體的能力。

該等規則納入若干新管制措施，包括對24類半導體製造設備及3類用於開發或生產半導體的軟件工具實施新管制；對高頻寬記憶體（「**HBM**」）實施新管制；發佈新的紅旗指引以應對合規及轉口風險；將140家實體新增至實體清單並對14家現有實體進行修訂，涵蓋參與推進中國政府軍事現代化目標的中國工具製造商、半導體晶圓廠及投資公司；及作出多項關鍵監管變動，以加強既有管制措施的效力。為配合上述目標，BIS正實施多項監管措施，包括但不限於：

- 對生產先進節點集成電路所需的半導體製造設備實施新管制，包括若干蝕刻、沉積、光刻、離子注入、退火、量測與檢測及清洗設備。
- 對用於開發或生產先進節點集成電路的軟件工具實施新管制，包括可提升先進設備生產效率或使較低階設備可生產先進芯片的特定軟件。
- 對HBM實施新管制。HBM對大規模AI訓練與推理具關鍵作用，亦為高階運算IC的核心組件。新管制適用於美國原產HBM，以及根據先進運算FDP規則受EAR約束的外國制HBM。部分HBM可根據新增的「HBM許可豁免」獲授權。
- 將140家實體新增至實體清單，並進行14項修訂，涵蓋半導體晶圓廠、設備公司及投資公司，這些公司正按照中國的要求推進中國先進芯片發展目標，對美國及其盟友的國家安全構成風險。

- 設立兩項新FDP規則及相應的最低含量條款：
 - 半導體製造設備(SME)FDP：擴大管轄權，倘「知悉」外國製造的相關商品將出口至澳門或D:5類國家（包括中國）的目的地，則該等特定外國制SME及相關物項將受管轄。
 - 註腳5(FN5)FDP：擴大管轄權，倘「知悉」涉及實體清單上帶有FN5標注的實體或新增至實體清單且帶有FN5標注的實體，則該等特定外國制SME及相關物項將受管轄。
 - 最低含量條款：擴大管轄權，倘上述FDP規則所涵蓋之特定外國制SME及相關物項含有任何比例的美國原產集成電路，亦將受管轄。
- 新增對軟件及技術的出口管制，包括在「知悉」有關物項將被用於設計預定於澳門或D:5類國家（包括中國）生產之先進節點集成電路的情況下，限制電子計算機輔助設計(ECAD)及技術計算機輔助設計(TCAD)相關軟件及技術之出口。
- 就EAR中有關軟件金鑰的現行管制規定作出釐清。出口管制現適用於允許使用特定硬件或軟件，或續期現有軟硬件使用授權的軟件金鑰之出口、再出口或（在境內）轉讓行為。

除該等臨時最終規則所引入的限制外，BIS另行維持若干清單，列載受加強出口管制限制的個人或實體。其中之一為實體清單，當中包括被施加若干貿易限制的外國個人或實體，包括企業、研究機構、政府以及私營組織、個人及其他類型的法人。近年來，美國將越來越多的實體（包括若干中國實體）列入實體清單及其他受限制或禁止交易方清單。

我們的出口管制、制裁及進口合規法律顧問已確認我們生產或從美國出口的可能受EAR規管的物品的出口控制分類編號，並根據我們提供的數據確認我們對受EAR規管的物品的銷售、使用及向第三方轉讓符合EAR及其他適用美國法律。具體而言，我們從美國出口或向第三方轉讓的物品均被歸類為EAR99或僅受反恐管制的出口控制分類編號，並且我們不會將任何受EAR管制的反恐管制物品轉讓給任何第三方。

因此，基於我們提供的數據，我們的出口管制、制裁及進口合規性法律顧問認為，我們轉讓給第三方或從美國購買的受EAR管制的物品無需獲得BIS頒發的美國出口管制許可證。此外，(i)我們在中國生產我們的產品，而在美國沒有任何業務；(ii)我們不會將任何受FDP臨時最終規則規管的美國原產物品納入或捆綁到我們的最終產品中；及(iii)我們不會向最終用戶或FDP臨時最終規則或EAR的其他規定或美國經濟制裁條例所禁止的目的地出售或轉讓硬件、軟件或技術（技術數據）。基於該等因素，我們的出口管制、制裁及進口合規法律顧問得出結論，指有關我們業務的出口管制風險較低，因為我們的業務屬於民用（即非軍事）汽車性質，我們使用芯片及AI的速度低於美國最近嚴格控制的水平，以及我們為其提供自動駕駛出行服務及輔助駕駛汽車的客戶的非軍事性質。我們的董事也認為，截至最後可行日期，EAR施加的限制（包括BIS臨時最終規則）並未對我們的營運或財務表現產生任何重大不利影響。此外，我們亦已建立制裁合規計劃，其中包括客戶黑名單篩選等程序。隨著監管分類或相關供應鏈變化，我們亦與我們的法律顧問一起審查出口分類，以了解出口管制、制裁及進口合規性。我們亦持續加強努力，進一步防止與出口管制有關的未經授權交易的可能性。我們的董事認為，根據EAR（包括臨時最終規則）施加的限制不會對我們近期中期的營運、財務業績或擴張計劃產生任何重大不利影響（無論是直接影響還是間接影響）。該評估已考慮到我們的供應來源、客戶群地理分佈以及我們使用的芯片等級等因素。

如上文所述，美國商務部於2025年1月14日發佈了一項最終規則，以解決與互聯車輛技術相關的美國國家安全風險，該規則針對汽車互聯系統(VCS)及自動駕駛系統中不可或缺的特定硬件和軟件制定了全面禁令。這些禁令旨在減輕與中國或俄羅斯擁有、控制或受其管轄或指揮的實體相關的國家安全風險。互聯車輛指以機械動力驅動或牽引、製成主要用於公共道路、街道及高速公路行駛之車輛，並整合車載網絡硬件與車用軟件系統，以透過專用短距通信、蜂窩通信互聯、衛星通信或其他無線頻譜連接方式與任何其他網絡或設備進行通信。僅在鐵路上行駛之車輛不包括在定義內。就本規則而言，毛重超過4,536公斤或10,000磅的互聯車輛亦不包括在定義內。規則指出，由總部設於或位於中國或俄羅斯的企業設計、開發、生產或供應的互聯車輛及其相關互聯組件與軟件，存在重大國家安全風險，預期將對汽車產業及信息和通信技術與服務(ICTS)領域產生重大影

響。具體而言，規則禁止在未獲一般性或特定授權的情況下，進口或銷售整合至車輛互聯系統（「VCS」）（即主要用以實現車輛連接互聯網之技術）的硬件及軟件組件，以及整合至ADS（不包括ADAS）的軟件。規則亦禁止由中國或俄羅斯擁有、控制或受其司法管轄的互聯車輛製造商在美國境內銷售整合VCS硬件或受限軟件的互聯車輛。有關軟件的禁止將自2027年車型年度起生效，硬件的禁止則自2030年車型年度起生效，或就無車型年度的產品，自2029年1月1日起生效。車型年度指用以標識特定車輛型號之年份，無論實際生產的歷年為何，惟該生產期不得超過24個月。規則亦設立合規要求及流程，包括要求互聯車輛製造商（大多數OEM及所有進口商）提交合格聲明、訂明申請一般或特定授權之條件、設立供業界持份者就特定交易向BIS尋求意見之程序以及設立機制以通知VCS硬件進口商及互聯車輛製造商是否需就特定情況申請特定授權。BIS亦已根據第13873號行政命令《確保信息和通信技術與服務供應鏈安全》發佈最終規則，設立其對可能損害美國國家安全之信息和通信技術與服務（「ICTS」）交易進行外國不利威脅調查的程序。該最終規則已於2025年2月4日生效。

有關關稅的法規

2024年5月14日，美國貿易代表署宣佈計劃將適用於自中國進口至美國的電動車之關稅稅率由25%上調至100%，該等較高之電動車進口關稅已於2024年9月生效。另於2024年10月30日起，歐盟委員會對中國制電動車進口徵收更高之反補貼關稅。該等新關稅將適用於整個歐盟地區，稅率介乎17.0%至35.5%（特斯拉除外，其被徵收之反補貼關稅為7.8%），具體稅率取決於生產該車輛的原始設備製造商(OEM)。該等新關稅僅適用於電動車，並不適用於我們所開發的解決方案；因此，該等美國及歐盟的新關稅並不適用於我們的銷售。然而，該等關稅可能對我們部分OEM客戶於歐洲的銷售造成不利影響，並可能令我們的客戶卻步於美國市場推進其銷售業務。自2025年2月起，美國政府已累計對中國進口商品徵收額外145%的關稅。

截至最後可行日期，美國對從中國進口的乘用車（不包括電動汽車）徵收的標準稅率為72.5%，並對非美國制乘用車徵收2.5%的關稅，加上根據2025年3月26日第10908號公告針對非美國制乘用車的25%第232條國家安全關稅，加上根據《1974年貿易法案》第301條針對HTSUS 9903.88.01項下中國汽油動力車輛的額外25%關稅，加上IEEPA項下第14195號行政命令（於2025年3月3日修訂）有關芬太尼的20%關稅。拜登政府HTSUS 9903.91.03對進口中國電動車徵收301條款關稅，稅率為100%。此外，美

監管概覽

國於2025年10月10日威脅對原產中國的產品加徵100%關稅，自2025年11月1日起生效。截至最後可行日期，歐盟對自中國進口的乘用車徵收10%關稅，無論具體車型為何，該10%稅率為歐盟對進口汽車適用的標準關稅。自2024年10月起，歐盟對中國制電動車施加的新反補貼關稅為在上述10%標準進口關稅以外額外徵收的關稅。

就美國關稅而言，於往績記錄期及截至最後可行日期，我們並無直接或間接出口至美國，而我們的美國聯屬公司從美國境外進口貨物僅佔其年度總經營開支的約1%。因此，我們的出口管制、制裁及入口合規法律顧問及董事認為，現行美國關稅於往績記錄期及截至最後可行日期，對我們的業務、營運及財務表現並無重大及直接影響。

下表列示於本招股章程日期，美國、歐盟及其他適用司法管轄區對本集團所銷售產品及採購原材料所適用的全部關稅稅率：

第一級	產品的進口關稅稅率	取決於產品的《美國協調關稅表》 (HTSUS)
		+
第二級	關稅第301條款（如適用）	稅率介乎7.5%至100%
		+
第三級	反傾銷稅及反補貼稅（如適用）	不同產品適用不同稅率
		+
第四級	IEEPA關稅	稅率為20%（HTSUS第98章下的若干產品可獲豁免）
		+
第五級	互惠關稅	稅率為10%（除非因為適用第232條汽車關稅而獲得豁免）

美國先前透過第14266號行政命令對中國實施的125%的對等關稅，暫停期限已延長至2025年11月10日，但2025年10月10日宣佈的100%關稅可能於2025年11月1日生效。我們無法預測2025年11月起可能實施何種對等關稅。

與美國不同，歐盟並無普遍適用於中國產品的互惠關稅或《國際緊急經濟權力法》(IEEPA)關稅。然而，歐盟自2024年10月起已對中國製成電動車實施反補貼措施。於往績記錄期及截至最後可行日期，我們的歐盟聯屬公司從歐盟境外進口貨物的總價值僅為少於500,000美元。因此，我們在歐盟負責出口管制、制裁和進口合規的法律顧

問，以及我們的董事認為，歐盟關稅於往績記錄期對我們的業務、營運及財務表現並無重大影響。此外，我們負責歐盟出口管制、制裁及進口合規事宜的法律顧問指出，根據現行關稅制度，若我們的產品進口至歐盟，不會面臨歐盟的反補貼稅，因截至最後可行日期，歐盟對自中國進口的ADAS或ADS產品並不徵收額外反補貼稅。因此，董事認為，新歐盟關稅預期不會對我們的營運、財務表現或中短期的擴張計劃造成任何重大不利影響，無論為直接或間接影響。該評估是基於以下事實：(i)我們並無在歐盟市場直接或間接銷售硬件產品；及(ii)我們於歐盟的業務僅限於與當地合作夥伴的合作，該等性質並不受歐盟反補貼稅所規管。

有關自動駕駛的法規

儘管美國多個司法管轄區的自動駕駛法律及法規預期將持續發展，惟截至目前，美國對自動駕駛行業的強制性政府監管相對有限。在聯邦及州層面，美國提供有利的監管環境，以允許安全測試及開發自動駕駛車輛功能。目前，美國尚無涉及自動駕駛技術性能的《聯邦機動車安全標準》（「**FMVSS**」）。此外，目前亦無廣泛接受的統一標準可用以認證自動駕駛技術及其在公共道路上的商業用途。

截至目前，商用機動車輛的安全性由美國國家公路交通安全管理局(NHTSA)及聯邦機動車運輸安全管理局（「**FMCSA**」）負責監管。NHTSA負責為機動車輛及其設備制訂**FMVSS**，並監督機動車輛及相關設備製造商就產品缺陷或受傷事件的資訊申報、召回及修復存在安全缺陷或不符合**FMVSS**規定的車輛及設備所應採取的行動。**FMCSA**則負責監管從事州際商業運輸的商用機動車輛承運人的安全、商用機動車駕駛員的資格及安全，以及商用卡車的安全營運。

汽車設備製造商須遵守《1966年美國國家交通及汽車安全法》（「汽車安全法案」）下現有的嚴格規定，包括在嚴格的時限要求下報告安全缺陷的責任。如未遵守相關申報要求，汽車安全法案可能會施加重大民事罰款。此外，汽車安全法案授權美國國家公路交通安全局要求製造商召回及維修包含安全缺陷或不符合美國聯邦機動車安全標

準的車輛。機動車設備製造商亦須遵守現行的TREAD法案，該法案要求汽車設備製造商依據「早期預警」要求，向NHTSA申報某些資訊，例如有關缺陷或受傷報告的資訊。如缺陷最終導致死亡或身體傷害，違反該等規定亦可能構成刑事責任。

在州層面，如亞利桑那州、佛羅里達州、內華達州及德克薩斯州等地，持續憑藉其支持性監管環境吸引自動駕駛企業，該等環境為自動駕駛技術在當地的部署提供了所需的可預測性。部分州份，尤其是加州，對若干自動駕駛功能設有限制，並就其營運或註冊要求施加監管，而許多其他州仍在審議相關法規。

此外，自動駕駛行業亦受貿易、海關產品分類及採購規則的規管，並須遵守多項聯邦、州及地方層級的法律法規，涵蓋僱員的職業健康與安全及薪酬規定。具體而言，該行業受出口管制相關法律法規的約束，包括美國商務部的《出口管理條例》、經修訂的聯邦《職業安全與健康法》以及保障並規範僱員健康與安全的州級類似法律。此外，該行業亦受環境法規約束，包括用水、空氣排放、回收材料的使用、能源來源、危險物料的儲存、處理、運輸及棄置，以及環境污染的整治。遵守這些規定可能涉及公司設施及產品的許可、牌照及檢查等要求。

美國聯邦政府、多個州及其相關政府機構已經或正在考慮制定各類有關敏感及個人信息之收集、使用、保留、安全、披露、轉移及其他處理的法律、法規及標準。此外，許多州份已制定法律以保障敏感及個人信息的隱私與安全。部分州法在有關敏感及個人信息方面可能比聯邦、國際或其他州法更為嚴格、涵蓋範圍更廣，或提供更大的個人權利，且彼此間可能存在差異，從而增加合規的複雜性。例如，加州於2018年頒佈《加州消費者隱私法案》(California Consumer Privacy Act)，並於2020年1月1日生效，後來經由《加州隱私權法案》(California Privacy Rights Act)修訂，該修訂法已於2023年1月1日生效（統稱「**CCPA**」）。CCPA為加州居民創設個人隱私權利，包括選擇不接受某些處理（如為跨內容行為廣告目的轉移個人信息、在某些目的下處理敏感個人信息、以及「出售」個人信息等），並提高處理加州消費者個人信息且符合特定門檻的實體之隱私與安全義務。CCPA目前由加州總檢察長負責執法，違反者將面臨民事罰則，且在發生未經授權存取、外洩、竊取或披露某些類型個人信息的數據洩露事件時，消費者可依據該法提起私人訴訟。該項私人訴訟權預期將提高集體訴訟之可能性及相關風險。儘管已有罰款裁罰出現，CCPA至今尚未面臨重大訴訟與司法詮釋，相關

條文的實際執行方式仍不明朗。此外，《加州隱私權法案》的進一步擴展也可能對我們的業務產生影響，特別是該法設立了獨立於加州總檢察長之外、專責執行CCPA規定的新監管機構，這可能導致進一步的不確定性，並要求我們為符合法規而承擔額外成本與支出，甚至可能需要改變我們的業務實踐。

此外，聯邦層面及其他州亦已提出多項類似法律。例如，內華達州近期頒佈的新法已於2019年10月1日生效，要求企業尊重消費者不出售其數據的請求。違反該法者可能面臨禁制令及每項違規高達5,000美元的民事罰款。伊利諾州、麻薩諸塞州、新澤西州、紐約州、羅德島州、華盛頓州等州份已提出或通過的新法案，以及佛蒙特州憲法中提議的隱私權修正案，均對收集、儲存、使用、保留、披露、轉移及其他方式處理機密、敏感及個人信息的企業構成或可能構成進一步義務，並將持續重塑全美的數據隱私監管環境。州法更新迅速，美國國會亦正討論一項新的聯邦數據保護與隱私法，一旦頒佈，自動駕駛行業將須受其規管。

歐盟也通過了《通用數據保護條例》（「GDPR」），規範本集團的歐盟聯屬公司如何維護、處理和傳輸與歐盟研究和測試活動相關的個人資料。GDPR規定歐盟會員國資料保護當局可對違反GDPR的行為施以懲罰，個人資料處理不當的個人也可根據GDPR提出訴訟。

有關網絡安全、信息安全、隱私及數據保護的法規

美國

在美國，多家聯邦監管機構（包括聯邦貿易委員會等政府部門）以及包括加利福尼亞州在內的各州和州監管機構，已採用或正在考慮採用有關個人信息及數據安全的法律法規。隨著我們考慮擴大在美國的業務範圍，我們將需要遵守該等法律法規。這種零碎的法律法規已經並很可能繼續導致在個人隱私權方面出現相互衝突或差異化的法律及監管義務。例如，在個人信息方面，部分州法律可能比聯邦、國際或其他州法律更為嚴格、範圍更廣，或賦予個人更多權利，而且該等法律可能彼此不同，這些都將使合規工作複雜化。《加州消費者隱私法案》即是美國一部全面的隱私法，該法案後來經《加州隱私權法案》（「《加州隱私權法案》」）修訂，並於2023年1月1日生效（統稱「《加州消費者隱私法案》」）。除其他規定外，《加州消費者隱私法案》規定處理加州居民個人信息的公司須向消費者詳細披露其收集、使用及共享數據的做法，並賦予加州居

民訪問、更正及刪除其個人信息的權利，以及選擇不與第三方共享及／或向第三方出售若干個人信息的權利。《加州消費者隱私法案》規定了對違規行為的民事處罰，以及對某些導致個人信息丟失的數據洩露行為的私人訴訟權，這預計將增加數據洩露訴訟的可能性及相關風險。

如上所述，繼加州通過《加州消費者隱私法案》後，其他州也相繼出台了類似法律。例如，近年來，監管機構在科羅拉多州、弗吉尼亞州、猶他州、康涅狄格州、佛羅里達州及得克薩斯州引入新的州法律，這些法律通常賦予適用州的居民對其個人信息的收集、使用和披露的權利。該等法律可能導致其他州甚至美國國會通過類似立法，我們可能會受其規限。《加州隱私權法案》、《加州消費者隱私法案》及其他類似州法或聯邦法律影響深遠。一旦我們擴大在美國的業務，我們可能需要修改數據處理規範及政策，並產生大量合規成本及開支，且該等成本及開支可能隨著時間的推移而增加。此外，諸多與隱私及特定數據收集、存儲、共享、使用、披露及保護有關的法律法規受到法院不同程度的執行以及新的、不斷變化的解釋所約束，並可能要求我們從其他計劃及項目中轉移資源以滿足不斷變化的合規及運營要求。該等及其他與隱私、數據保護及信息安全有關的法律法規，尤其是任何新頒佈或修訂的法律法規，或對有關法律法規解釋或執行的變更，其中任何一項均可能要求加強對特定數據的保護，或在數據保留、傳輸或披露方面承擔新義務，這可能大幅增加我們提供服務的成本並要求我們進行重大業務調整，進而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

此外，美國聯邦政府部分成員，包括國會及國家公路交通安全管理局的部分成員，最近開始關注汽車網絡安全問題，且未來可能提出或實施針對汽車網絡安全的法規。有關法規已在若干其他國際司法管轄區生效或即將生效。該等及其他法規可能會對我們進入其他市場的時間產生不利影響，且倘該等法規及未來其他法規與我們的汽車網絡安全方案不一致，我們須修改我們的系統以符合有關法規，這將產生額外的成本並造成延誤，還可能因我們的汽車網絡安全系統及實務與該等法規不一致而使我們面臨潛在責任。

歐洲

《通用數據保護條例》（「GDPR」）適用於我們在歐洲經濟區（「EEA」）的機構開展的所有活動，或與我們提供給EEA使用者或客戶的產品和服務相關，或與監控他們在EEA的行為相關。GDPR建立了一系列限制和合規義務，包括與個人數據相關的個人的同意和權利、個人數據從EEA轉移出、安全漏洞通知以及個人數據的安全和保密性。

確保遵守GDPR是一項持續的承諾，需要花費大量成本。儘管我們正與盧森堡數據保護局(CNPD)密切合作，作為旨在克服以符合GDPR的方式實施自動駕駛車輛系統的挑戰的「沙盒項目」，但政府當局或其他方面可能會聲稱我們的商業行為未能遵守其所有要求。如果我們的運營被發現違反GDPR要求，我們可能會面臨巨額罰款、被迫改變業務實踐，並面臨聲譽損害，任何一項都可能對我們的業務造成不利影響。特別是，嚴重的GDPR違規行為可能導致行政罰款，最高可達全球年收入的4%。其他特定違規行為最高可達全球年收入的2%。此外，EEA成員國可能會施加額外的國內義務。

此外，在歐洲，於2024年8月1日生效的《人工智能法案》（「歐盟AI法案」）旨在確保人工智能（「AI」）的安全和合乎道德的部署。歐盟AI法案根據系統的風險水平對其進行分類，禁止AI的某些用途（該條款自2025年2月2日起生效），並對高風險AI應用引入嚴格要求（該法案規定自2027年8月2日起適用）。該法案旨在適用於在歐盟開發、使用及／或提供AI的公司，並包含透明度、合規性評估和監控、風險評估、人工監督、安全性和準確性等方面的要求，並對違規行為處以高額罰款。

概覽

我們是實現自動駕駛出行服務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所有四個一線城市提供面向公眾的自動駕駛出行服務的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720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。我們是首家於2018年底在中國推出自動駕駛出行服務的L4自動駕駛科技公司，早於同行數月。自成立以來，我們一直致力於開發最先進的L4全無人自動駕駛解決方案，目前該解決方案已進入商業化階段。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」技術，這是L4自動駕駛技術，整合了Pony的專有軟件、硬件和服務。

我們的歷史可追溯至2016年，本公司於當年註冊成立並在美國加州硅谷開展我們的美國業務。自成立以來，我們一直由聯合創始人彭博士及樓博士管理，他們在自動駕駛技術方面擁有深厚及堅實的專業知識。有關我們聯合創始人的履歷及行業經驗，請參閱本招股章程「董事及高級管理層」一節。

業務發展里程碑

下表概述我們業務發展的主要里程碑：

年份	里程碑
2016年	我們註冊成立並在美國加州硅谷開展我們的美國業務 我們在中國北京成立北京小馬智行
2017年	我們獲得美國加州自動駕駛路測牌照，開啟公開道路測試 我們在中國廣州建立研發中心
2018年	我們於6月在中國北京推出首項面向公眾的服務，即首次自動駕駛出行測試 我們與廣汽集團建立戰略夥伴關係，在廣州推出中國首支在開放道路運行的自動駕駛車隊

歷史、發展及公司架構

年份	里程碑
2019年	我們與豐田建立戰略夥伴關係，共同研發L4自動駕駛技術
2020年	我們在中國上海建立研發中心 我們於5月在中國北京展開首項面向公眾的測試 我們是首家獲得廣州自動駕駛卡車測試牌照的公司
2021年	我們將面向公眾的自動駕駛出行服務升級至 <i>PonyPilot</i> ，並擴大在中國北京及廣州的服務覆蓋範圍 我們在中國深圳建立研發中心 我們獲得中國四個一線城市（即北京於4月、上海於3月、廣州於1月及深圳於12月）的自動駕駛路測牌照 我們於11月首次在中國北京開始收費營運
2022年	我們與中國領先的卡車製造商三一重卡達成戰略合作，開發可進行量產的新一代L4自動駕駛卡車 我們推出搭載豐田賽那Autono-MaaS (S-AM)平台的第六代L4自動駕駛系統
2023年	我們獲得中國北京及廣州無人L4自動駕駛出行收費服務的牌照
2024年	我們的第六代自動駕駛出行車型獲准在中國廣州及北京開啟面向公眾的全無人L4自動駕駛出行收費服務 我們完成美國存託股份在納斯達克全球精選市場的首次公開發售，股票代碼為「PONY」 我們是中國首家獲准在連接京津冀地區的跨省市省級公路上進行無人自動駕駛卡車編隊測試的公司

歷史、發展及公司架構

年份	里程碑
2025年	我們開始於北京公路及快速公路進行全無人自動駕駛出行測試
	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
	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
	我們獲得了盧森堡交通和公共工程部的許可，開始進行L4自動駕駛出租車測試
	我們推出第七代自動駕駛出租車，包括與豐田、北汽集團和廣汽集團共同開發的三款車型

我們的主要附屬公司

於往績記錄期，本集團主要附屬公司對我們具有戰略重要性或對我們經營業績作出重大貢獻的主要業務活動載列如下。所有該等主要附屬公司均在中國註冊成立。

主要附屬公司名稱	註冊成立及開始營業日期	主要業務活動
北京小馬智行....	2016年12月19日	L4自動駕駛乘客出行服務的研發與運營
廣州小馬智行....	2017年10月25日	L4自動駕駛乘客出行服務的研發與運營
廣州小馬慧行....	2018年1月12日	L4自動駕駛乘客出行服務的研發與運營

歷史、發展及公司架構

主要附屬公司名稱	註冊成立及開始營業日期	主要業務活動
北京小馬易行	2019年6月19日	L4自動駕駛乘客出行服務的研發與運營
上海小馬易行	2020年5月29日	L4自動駕駛乘客出行服務的研發與運營
智慧物流	2021年1月19日	自動駕駛卡車的測試與運營
上海小馬智行	2022年3月3日	L4自動駕駛技術的研發與商業化
青島青驢	2022年3月14日	自動駕駛貨運業務

附註：有關我們主要附屬公司股權的詳情，請參閱本節「—緊接全球發售完成前的公司架構」一段載列的圖表。

公司發展及重大股權變動

(1) 本公司註冊成立

本公司於2016年11月4日在開曼群島註冊成立，為本集團的控股公司。於本公司註冊成立日期，按面值向我們的初始認購人Osiris International Cayman Limited配發及發行一股認購人股份，其後於同日轉讓予彭博士。

(2) 在納斯達克上市前的投資者投資情況

自本公司於2016年11月註冊成立以來，本公司已獲得來自投資者的多輪投資。有關詳情，請參閱本節下文「—我們在納斯達克上市前的投資者」一段。

(3) 本集團於往績記錄期及直至最後可行日期的主要股權變動

本集團於往績記錄期及直至最後可行日期的主要股權變動載列如下：

(a) 向投資者發行本公司D系列優先股

我們進行了D輪融資並以總代價約290.9百萬美元向若干投資者發行合共11,614,287股D系列優先股，有關詳情載列如下：

發行日期	投資者	已發行D系列 優先股數目	代價
2022年2月23日 . . .	ClearVue Pony AI Plus Holdings, Ltd.	199,644股	5,000,000美元
2022年3月4日	China-UAE Investment Cooperation Fund, L.P.	3,992,877股	100,000,000美元
2022年3月4日	Raumier Limited	1,597,151股	40,000,000美元
2022年3月4日	Morningside China TMT Fund IV Co-Investment, L.P.	18,149股	454,545美元
2022年3月4日	Morningside China TMT Fund IV, L.P.	181,495股	4,545,455美元
2022年3月4日	Evodia Investments	266,192股	6,666,672美元
2022年3月4日	2774719 Ontario Limited	998,219股	25,000,000美元
2022年12月29日 . .	Assets Key Limited	199,644股	5,000,000美元
2023年8月3日	Hainan Kaibeixin Investment Partnership, L.P.	133,096股	3,333,336美元
2023年8月15日 . . .	Shenzhen Z&Y High-tech Venture Capital Co., LTD	34,943股	875,152.97美元
2023年11月15日 . .	NEOM Company	3,992,877股	100,000,000美元

(b) IWAY LLC轉讓B類普通股

為遺產規劃之目的，於2022年3月10日，樓博士通過其全資擁有的公司IWAY LLC將其持有的2,020,000股B類普通股轉讓予Amber Luna Lou Irrevocable Trust。於股份轉讓完成後，IWAY LLC及Amber Luna Lou Irrevocable Trust分別持有19,068,770股B類普通股及2,020,000股B類普通股。

(c) 終止有關北京小馬智行及廣州小馬智行的合約安排

我們曾經與北京小馬智行及其登記股東訂立一系列合約安排（經修訂及重述），據此，本公司取得對北京小馬智行及其附屬公司的控制權。此外，我們曾經與廣州小馬智行（連同北京小馬智行，稱為「前可變利益實體」）及其登記股東訂立一系列合約安排（經修訂及重述），據此，本公司取得對廣州小馬智行及其附屬公司的控制權。該等與前可變利益實體訂立的過往合約安排使本公司(i)有權指導前可變利益實體的營運及活動，(ii)獲得前可變利益實體的絕大部分經濟利益，及(iii)擁有在中國法律允許的情況下及範圍內購買前可變利益實體全部或部分股權的獨家選擇權。該等合約安排包括獨家業務合作協議、股份質押協議、獨家期權協議、授權書及配偶同意書（視情況而定）。由於該等合約安排，就會計目的而言，本公司對前可變利益實體行使有效控制權且被視為其主要受益人，並於截至2022年及2023年12月31日止年度按美國公認會計準則將其經營業績併入其財務報表。

於2024年1月及2月，上文所述的合約安排已終止。於2024年1月24日，廣州小馬慧行收購廣州小馬智行的全部股權。於2024年2月1日，北京小馬易行收購北京小馬智行的全部股權。因此，北京小馬智行及廣州小馬智行成為本公司的間接全資附屬公司。

(d) 優先股轉換為A類普通股

緊隨我們於2024年11月29日完成在納斯達克進行首次公開發售後（詳情載於本節下文「一 在納斯達克上市」一段），所有已發行及發行在外的A系列優先股、B系列優先股、B+系列優先股、B2系列優先股及C系列優先股按1:1的換股比率自動轉換為A類普通股，我們的C+系列優先股按1:1.4439的換股比率自動轉換為A類普通股，及我們的D系列優先股按1:2.3377的換股比率自動轉換為A類普通股。轉換後合共發行225,409,798股A類普通股。

在納斯達克上市

於2024年11月29日，我們完成在納斯達克全球精選市場首次公開發售20,000,000股美國存託股份，每股代表一股A類普通股，價格為每股美國存託股份13.00美元，股票代碼為「PONY」。其中，價值約153.4百萬美元的A類普通股由若干戰略投資者按首次公開發售價認購，認購條款與在納斯達克首次公開發售時提呈發售的其他美國存託股份相同，包括(i)由JSC International Investment Fund SPC認購人民幣500百萬元（代表5,275,859股A類普通股），(ii)由Guangzhou Nansha Chicheng Future Industry Investment Fund Partnership (Limited Partnership)認購人民幣300百萬元的等值美元（代表3,165,558股A類普通股），(iii)由Guangqipony Holdings Limited認購27百萬美元（代表2,076,923股A類普通股），及(iv)由Kechuangzhihang Holdings Limited認購15百萬美元（代表1,153,846股A類普通股）。

於2024年12月27日，包銷商行使超額配股權按每股美國存託股份13.00美元的價格購買額外1,461,410股美國存託股份（每股代表一股A類普通股）。由於納斯達克上市，本公司共發行33,133,596股美國存託股份，佔緊隨納斯達克上市完成（考慮已行使的超額配股權）後當時經擴大的已發行股本約9.46%（其中包括於同時進行的私人配售中發行的11,672,186股美國存託股份，佔緊隨納斯達克上市完成（考慮已行使的超額配股權）後當時經擴大的已發行股本約3.33%）。緊隨納斯達克上市完成（考慮已行使的超額配股權）後，市值約為4,553.8百萬美元（參照每股美國存託股份13.00美元及納斯達克上市時的已發行股份數目計算）。

通過納斯達克上市（包括超額配股權）及同時進行的私人配售，我們籌集的所得款項總額超過430百萬美元。我們擬將納斯達克上市的所得款項淨額用於在我們的主要目標市場進行L4自動駕駛技術（包括自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務）大規模商業化、持續投資L4自動駕駛技術的研發，以及我們就納斯達克上市向證交會提交的F-1表格註冊聲明中披露的一般公司用途。

遵守納斯達克規則

我們的董事確認自我們於納斯達克上市之日起及直至最後可行日期，我們並無於任何重大方面未能遵守納斯達克的相關適用法律及上市規則的事例，及據董事作出合理查詢後所深知，並無任何有關我們於納斯達克的合規記錄的事宜應提請投資者垂注。

根據聯席保薦人進行的獨立盡職調查，聯席保薦人概無發現任何事宜會導致彼等不同意董事就本公司於納斯達克的合規記錄作出的確認。

重大收購及投資

我們自成立以來並無進行任何我們認為對我們屬重大的收購、出售或合併。

上市理由

董事會認為上市及全球發售將為我們提供進一步擴大投資者群體及拓寬資本市場准入的機遇，並將為我們提供所需資金，以鞏固我們的市場地位、擴大及提升我們的產品及服務（於本招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節披露）。

我們在納斯達克上市前的投資者

在納斯達克上市前的投資概況

在納斯達克上市前，本公司已完成多輪投資並已獲30多名投資者投資逾13億美元，包括戰略合作夥伴及知名機構投資者。我們向該等投資者發行本公司股本中的優先股，有關詳情載列如下：

類別	發行時間	已發行股份總數	代價	投資前估值	投資後估值
A系列優先股 ...	2017年3月	34,717,760股 ^(附註1)	15.0百萬美元	51百萬美元	66百萬美元
B系列優先股 ...	2017年12月	44,758,365股 ^(附註1及2)	77.8百萬美元	283百萬美元	361百萬美元
B+系列優先股 ...	2018年6月 及2019年11月	27,428,047股	100.6百萬美元	798百萬美元	899百萬美元
B2系列優先股 ...	2019年4月	10,478,885股	68.3百萬美元	1,600百萬美元	1,668百萬美元
C系列優先股 ...	2020年3月、 2020年11月 及2021年6月	57,896,414股	545.5百萬美元	2,500百萬美元	3,046百萬美元
C+系列優先股 ...	2020年11月 及2021年1月	16,161,021股	250.0百萬美元	5,000百萬美元	5,250百萬美元
D系列優先股 ...	2022年2月、 3月及12月、 2023年8月及11月	11,614,287股	290.9百萬美元	8,500百萬美元	8,791百萬美元

附註：

- 計及於2018年6月27日進行的股份分拆，據此，本公司已發行及未發行股本中每股面值0.005美元的股份拆細為每股面值0.0005美元的股份（「**2018年股份分拆**」）。
- 其後於2018年6月購回的545,365股B系列優先股。

該等投資的所得款項淨額合共約為13億美元。多年來，我們將該等投資的所得款項淨額用作營運資金及與本集團業務有關的一般公司用途，包括我們的研發開支、僱員相關成本、營銷成本以及法律、審計及信息技術專業費用。於最後可行日期，在納斯達克上市前投資的所得款項淨額總額中，超過75%已被動用。

資深投資者的資料

我們的該等投資者中，豐田汽車公司、HSG及五源資本為本公司的資深投資者（符合新上市申請人指南第2.2章所述的標準），並根據新上市申請人指南第2.2章第6段的規定，已將彼等於本公司的總投資額最少有50%保留至納斯達克上市後滿六個月。

- (a) 豐田汽車公司是一家在日本註冊成立的公司，並在東京證券交易所、名古屋證券交易所及倫敦證券交易所上市。豐田汽車公司亦為美國證券交易法項下的申報公司，並在紐約證券交易所上市。截至2025年3月31日，豐田汽車公司的資產淨值約為21,504,804百萬日圓。

豐田汽車公司於2020年3月以代價約為4億美元認購42,453,831股C系列優先股。據董事作出合理查詢後所深知，截至最後可行日期，豐田汽車公司持有42,453,831股A類普通股。

- (b) HSG是一家領先的風險投資和私募股權公司，投資於全球科技、醫療健康及消費行業。自2005年創立以來，HSG一直促進創業力量和創新，已為超過1,600家公司提供支持。

HSG Venture VI Holdco, Ltd. (前稱SCC Venture VI Holdco, Ltd.) 於2017年3月認購2,429,037股A系列優先股及於2017年12月認購288,706股B系列優先股，總代價約為15.5百萬美元（均受2018年股份分拆所規限）；及HSG Venture VII Holdco, Ltd. (前稱SCC Venture VII Holdco, Ltd.) 於2018年6月認購4,362,919股B+系列優先股及於2019年4月認購766,918股B2系列優先股，總代價為21百萬美元。據董事作出合理查詢後所深知，截至最後可行日期，HSG Venture VI Holdco, Ltd.及HSG Venture VII Holdco, Ltd. (統稱「HSG」) 分別持有本公司19,024,198股A類普通股及3,590,885股A類普通股。

- (c) 五源資本為一家風險投資公司，專注於促進技術、生命科學及消費創新領域優秀公司的成長。五源資本堅定地致力於成為頂級企業家最重要、最持久及最具影響力的投資者。除本公司外，五源資本已對小米集團（港交所：1810）、小鵬汽車有限公司（港交所：9868）及金山辦公（上交所：688111）等其他科技公司進行投資。截至2024年12月31日，五源資本管理的美元計值基金的基金規模總額超過50億美元。

Morningside China TMT Fund IV, L.P.於2017年12月認購1,049,839股B系列優先股（受2018年股份分拆所規限）、於2018年6月認購1,487,359股B+系列優先股、於2019年4月認購511,777股B2系列優先股及於2022年3月認購181,495股D系列優先股，總代價約為31.5百萬美元；Morningside China TMT Fund IV Co-Investment, L.P.於2017年12月認購104,984股B系列優先股（受2018年股份分拆所規限）、於2018年6月認購148,736股B+系列優先股、於2019年4月認購51,178股B2系列優先股、於2020年3月及2020年11月認購合共299,107股C系列優先股及於2022年3月認購18,149股D系列優先股，總代價約為6.0百萬美元；及Morningside China TMT Special Opportunity Fund II, L.P.於2020年3月及2020年11月認購合共2,991,066股C系列優先股，代價約為28.2百萬美元。

據董事作出合理查詢後所深知，截至最後可行日期，Morningside China TMT Fund IV, L.P.、Morningside China TMT Fund IV Co-Investment, L.P.及Morningside China TMT Special Opportunity Fund II, L.P.（統稱「五源資本」）分別持有本公司11,084,878股A類普通股、1,416,048股A類普通股及3,075,270股A類普通股。

2016年股份計劃

我們於2016年12月3日採納2016年股份計劃。2016年股份計劃旨在讓我們能夠向獲選定參與者授予股權獎勵，作為他們對本集團作出貢獻的獎勵或回報，特別是(i)激勵他們提升表現及效率，從而令本集團受益；(ii)吸引及挽留其貢獻對或將對本集團有利的參與者；及(iii)鼓勵他們加強團隊成員之間的合作及溝通，促進本集團發展。根據2016年股份計劃授予的股權獎勵可能發行的最高股份數目為58,427,257股，惟可根據2016年股份計劃的條款作出若干調整。由於2016年股份計劃並無涉及本公司於上市後進一步授出任何獎勵，故其不受上市規則第十七章所規限。有關2016年股份計劃的主要條款詳情，請參閱本招股章程「附錄四－法定及一般資料－D. 2016年股份計劃」一段。

中國的監管規定

併購規定

根據商務部、國務院國有資產監督管理委員會、國家稅務總局、中國證監會、中華人民共和國國家工商行政管理總局（現已併入國家市場監管總局）及國家外匯管理局於2006年8月8日聯合發佈、於2006年9月8日生效並於2009年6月22日修訂的併購規定，外國投資者在以下情況下須取得必要批文：(i)購買境內企業股權，使該境內企業變更為外商投資企業；(ii)認購境內企業增資使該境內企業變更為外商投資企業；(iii)設立外商投資企業，並通過該企業協議購買境內企業資產且運營該資產；或(iv)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。併購規定（其中包括）進一步規定，在特殊目的公司收購中國公司的股份或股權以換取境外公司股份的情況下，中國公司或個人為實現境外上市而設立並直接或間接控制的境外特殊公司或特殊目的公司，須在該特殊目的公司的證券於境外證券交易所上市交易前取得中國證監會批准。

據我們的中國法律顧問告知，截至最後可行日期，除非日後頒佈新的法律及法規，或商務部及中國證監會日後公佈併購規定新規定或詮釋，否則毋須根據併購規定就全球發售取得中國證監會或商務部事先批准。

中國國家外匯管理局登記

根據國家外匯管理局頒佈並於2014年7月14日生效及取代國家外匯管理局75號文的國家外匯管理局37號文，(i)中國居民為進行境外投融資，以其境外或境內資產或股權向中國居民直接設立或間接控制的境外特殊目的公司進行出資，應向國家外匯管理局地方分支機構登記，及(ii)首次登記後，若境外特殊目的公司出現任何重大變更，包括（其中包括）境外特殊目的公司的中國居民股東、境外特殊目的公司的名稱、經營條款出現變更、或境外特殊目的公司的資本出現任何增減、股權轉讓或互換以及合併或分拆，中國居民仍須於國家外匯管理局地方分支機構登記。根據國家外匯管理局37號文，未遵守有關登記程序可能受到處罰。此外，上述境外特殊目的公司的中國附屬公司可能因未有遵守登記程序而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附屬公司向其中國附屬公司額外出資的能力可能會受到限制。

根據國家外匯管理局頒佈並於2015年6月1日生效的《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**」)，接受外匯登記的權力由地方外匯管理局授予合資格銀行。樓博士已完成國家外匯管理局37號文項下規定的首次登記。

公眾持股量及自由流通量

據董事所知，於全球發售完成後(假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無計及根據2016年股份計劃可能進一步發行的任何A類普通股)，由我們核心關連人士樓博士、張斐先生及李衡宇先生控制的A類普通股以及我們附屬公司董事擁有的A類普通股(基於就與保留事項有關的股東決議案而言，各股份賦予股東每股一票的投票權)將不計入公眾持股量。

據董事所知，除上文所規定者外，於全球發售完成後(假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無計及根據2016年股份計劃可能進一步發行的任何A類普通股)，餘下股東均非核心關連人士，並將共同持有341,614,948股A類普通股或已發行A類普通股總數的約98.69%，該等股份將計入上市規則第8.08(1)條所指的公眾持股量，且高於上市規則第8.08(1)條規定上市時須由公眾持有的擬上市A類普通股比例10.00%(基於發售價為每股180.00港元且假設發售量調整權及超額配股權未獲行使)。基於發售價為每股180.00港元，本公司預期將符合上市規則第8.08A(1)條所規定的自由流通量要求。

The diagram illustrates the corporate structure of Pony.ai Inc. and its subsidiaries, categorized into '境內' (Domestic) and '境外' (Overseas) entities.

Ownership Structure:

- 存託人持有的股份⁽¹⁾: 30.23%
- 持有A類普通股的公眾股東⁽⁶⁾: 26.62%
- 張斐先生⁽⁹⁾: 0.27%
- 李衛宇先生⁽⁸⁾: 0.38%
- 附屬公司的董事⁽⁷⁾: 0.50%
- 五源資本⁽⁵⁾: 4.04%
- HSC⁽³⁾: 5.87%
- 豐田汽車公司⁽⁴⁾: 11.02%
- 權博士⁽²⁾: 5.50%
- 彭博士⁽¹⁾: 15.57%

Organizational Structure:

- 境內 (Domestic):**
 - 本公司 (開曼群島)
 - 香港小馬智行有限公司 (香港)⁽¹³⁾ (100% ownership)
 - Pony.ai Inc. (特拉華州) (100% ownership)
 - PONY.AI EUROPE Sà r.l. (盧森堡) (100% ownership)
- 境外 (Overseas):**
 - 北京小馬慧行 (100% ownership from Pony.ai Inc.)
 - 智慧物流 (100% ownership)
 - 青驪物流⁽¹²⁾ (51% ownership)
 - 青島青驪 (100% ownership from 青驪物流)
 - 北京小馬易行 (100% ownership from Pony.ai Inc.)
 - 上海小馬易行 (100% ownership)
 - 北京小馬智行 (100% ownership)
 - 北京小馬睿行 (100% ownership)
 - 廣州小馬慧行 (100% ownership from Pony.ai Inc.)
 - 廣州小馬智行 (100% ownership)
 - 廣州小馬易行 (100% ownership)
 - 深圳小馬易行 (100% ownership from Pony.ai Inc.)
 - 上海小馬智行 (100% ownership from Pony.ai Inc.)
 - 本公司其他附屬公司⁽¹⁰⁾ (100% ownership from Pony.ai Inc.)

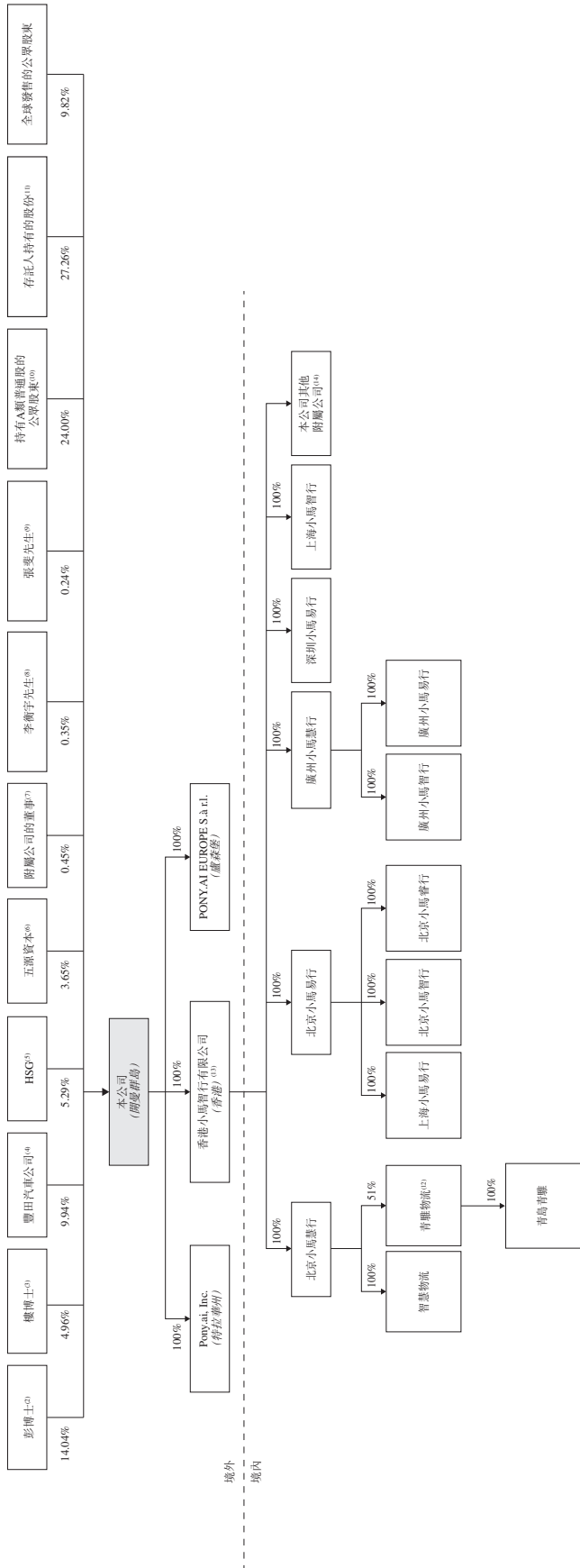
附註：

- (1) 本公司已採納不同投票權架構，並將於全球發售完成後繼續採用不同投票權架構。有關詳情，請參閱「股本－不同投票權架構」。
- (2) 包括樓博士通過以下方式控制的合共60,000,000股B類普通股：(i)由彭博士實益持有的B類普通股；(ii)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(iii)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。
- (3) 包括樓博士通過以下方式控制的合共110,828股A類普通股及21,088,770股B類普通股：(i)由樓博士全資擁有的公司IWAY LLC持有的A類普通股及B類普通股；及(ii)樓博士控制的Amber Luna Lou Irrevocable Trust項下持有的B類普通股，而樓博士可全權酌情行使在Amber Luna Lou Irrevocable Trust下持有的B類普通股的投票權。此外，樓博士有權行使其唯一權力，作為唯一投資顧問指導行使根據Amber Luna Lou Irrevocable Trust持有的信託基金所附帶的任何投票權及其他權利。
- (4) 有關豐田汽車公司的詳情，請參閱本節上文「－我們在納斯達克上市前的投資者－資深投資者的資料」一段。
- (5) 包括由HSG Venture VI Holdco, Ltd. 及HSG Venture VII Holdco, Ltd.持有的股份。有關詳情，請參閱本節上文「－我們在納斯達克上市前的投資者－資深投資者的資料」一段。
- (6) 包括Morningside China TMT Fund IV, L.P.、Morningside China TMT Fund IV Co-Investment, L.P.及Morningside China TMT Special Opportunity Fund II, L.P.持有的股份。有關詳情，請參閱本節上文「－我們在納斯達克上市前的投資者－資深投資者的資料」一段。
- (7) 不包括我們的副總裁兼自動駕駛卡車事業部主管李衡宇先生（亦為我們附屬公司的董事）所持有的股份。
- (8) 包括李衡宇先生透過Free Pony Limited持有的1,436,177股股份及李衡宇先生透過根據2016年股份計劃歸屬的股份激勵持有的44,246股股份。
- (9) 由於張斐先生擁有投資決策的酌情權，因此彼被視為於Neumann Capital及Cassini Partners, L.P.分別持有的882,116股A類普通股及149,764股A類普通股中擁有權益。
- (10) 截至最後可行日期，餘下公眾股東各自持有本公司已發行股本總額少於10%。
- (11) 這包括存託人的託管商通過公眾股東（彭博士控制的股份以及樓博士、豐田汽車公司、HSG、五源資本、Free Pony Limited及直接持有A類普通股的其他公眾股東持有的股份（如適用）除外，有關股份已於圖表分別列出）擁有的美國存託股份持有記錄在案的A類普通股，以及存託人的託管商根據2016年股份計劃持有的A類普通股。

- (12) 青驢物流的餘下49.00%股權由中國外運股份有限公司持有。
- (13) 香港小馬智行有限公司有兩家全資附屬公司，包括Company Pony AI（註冊於沙特阿拉伯）及PONY AI-FZCO（註冊於阿拉伯聯合酋長國）。
- (14) 本公司於中國成立的其他附屬公司包括：
- a. 江蘇黑麥數據科技有限公司，一家於中國註冊成立的有限公司，由北京小馬智行全資擁有。
 - b. 鹽城白楊科技合夥企業（有限合夥），一家在中國註冊成立的有限合夥，由北京小馬智行持有61.54%合夥權益及由連雲港柒連技術服務合夥企業（有限合夥）（一家於中國成立的有限合夥，由其普通合夥人姜黎黎（為獨立第三方）控制）持有餘下約38.46%合夥權益。
 - c. 廣州嚶嚶出行科技服務有限公司，一家於中國註冊成立的有限公司，由廣州小馬智行全資擁有。
 - d. 北京小馬智卡科技有限公司，一家於中國註冊成立的有限公司，由北京小馬慧行全資擁有。
 - e. 廣州小馬智卡科技有限公司，一家於中國註冊成立的有限公司，由北京小馬慧行全資擁有。

緊隨全球發售完成後的公司架構

以下為本集團於緊隨全球發售完成後的簡化公司及股權架構示意圖（假設自最後可行日期至緊隨全球發售後公眾股東的持股量不變，且假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）：



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720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，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（包括收費及非收費）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，而截至最後可行日期，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。

自成立以來，我們一直致力於開發最先進的L4全無人自動駕駛解決方案，目前該解決方案已進入商業化階段。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」技術，這是L4自動駕駛技術，整合了Pony的專有軟件、硬件和服務。我們的「虛擬司機」技術使L4無人駕駛汽車能夠看見、思考和行動，我們相信該技術在很大程度上決定了L4自動駕駛獲廣泛採用的時間表。我們的「虛擬司機」技術由我們自研的包含一整套軟件模塊和算法的L4自動駕駛車輛（AV）軟件棧驅動，同時還配有挑選自可信賴的供應商的傳感器和硬件。如今，我們的L4自動駕駛車輛能夠在複雜和具有挑戰性的場景中運行，例如在高峰時段和惡劣天氣條件下駕駛，並為乘客提供安全、舒適和高效的旅程。值得注意的是，我們是中國少數幾家（據弗若斯特沙利文的資料不多於四家）獲准在高峰時段運營自動駕駛出租車的公司之一，這彰顯了我們在技術上的領先地位和商業化潛力。根據弗若斯特沙利文的資料，以包括每次干預公里數（KMPI，即自動駕駛車輛在人工接管或干預之前可以行駛的公里數）等行業領先指標計，Pony目前在中國運營著最安全的自動駕駛車輛。有關我們與主要競爭對手的KMPI比較，請參閱「行業概覽－中國及全球自動駕駛市場概覽－自動駕駛出行服務－中國自動駕駛出行服務市場的競爭格局」。

截至最後可行日期，我們運營著一支由超過720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48.6百萬公里，其中無人駕駛里程與無人駕駛運營里程分別超過11.5百萬公里及9.3百萬公里。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532,000名註冊用戶。此外，我們還與豐田和廣汽豐田成立合營公司，以推進全無人駕駛的L4自動駕駛出租車在中國的量產和大規模部署。我們還與北汽集團、廣汽集團和上汽集團等其他值得信賴的整車製造商(OEM)合作，共同開發和量產下一代自動駕駛車輛。憑藉與支付寶、高德地圖和如祺出行等出行網絡平台的深度合作夥伴關係，我們於2023年8月成為首批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公司之一，為乘客提供了安全和滿意的乘車體驗。除自動駕駛出租車外，截至最後可行日期，我們還運營著一支由超過170輛自動駕駛卡車組成的車隊，其中既有獨立運營，亦有與中國外運(根據中國國際貨代協會的資料，中國外運是中國最大的貨運物流公司)合作運營。通過我們的商業運營，Pony的自動駕駛卡車促進了中國各地的長途貨運，累計貨運里程超過1,070百萬貨運噸公里。此外，我們還與中國領先的卡車製造商三一重卡合作，共同開發L4自動駕駛卡車。

根據弗若斯特沙利文的資料，截至2024年12月31日，我們的自動駕駛技術在中國適配的自動駕駛出租車輛型號最多，覆蓋車型達到七款，而我們的主要競爭對手截至同日則為六個，彰顯了我們在行業中的穩固地位。在中國市場取得初步成功的基礎上，我們致力於在全球範圍內提供這種安全、可持續和便捷的L4自動駕駛車輛出行服務。迄今為止，我們的業務範圍已從中國擴展到歐洲、東亞、中東和其他地區，確保我們的先進技術能夠得到廣泛應用。

憑藉該等里程碑，我們相信我們有望實現「虛擬司機」技術的大規模商業化。具體而言，我們的目標是開發一種商業上可行且可持續的業務模式，從而能夠大規模生產和部署搭載我們「虛擬司機」技術的車輛，並將其用於各種交通運輸場景，為世界各地的人們和企業提供L4自動駕駛出行服務。

我們的市場戰略

由於L4自動駕駛技術的前沿性，我們仍處於大型商業化的早期階段。迄今為止，我們已成功將技術授權與應用業務商業化，並制定了可行的市場戰略，以把握自動駕駛出行服務和自動駕駛卡車服務市場的重大機遇。

自動駕駛出行服務戰略

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。

我們與OEM合作夥伴開展合作，優化和生產使用我們「*虛擬司機*」技術的L4自動駕駛車輛，包括我們自有的車隊及／或將由車隊公司擁有的車隊。該等車隊將通過出行網絡平台或我們自有的預約車輛出行服務應用*PonyPilot*向乘客提供自動駕駛出行服務。當乘客通過出行網絡平台運營的移動应用程序預約我們的自動駕駛出租車時，我們將為乘客匹配可用的自動駕駛出租車，並將其安全送達目的地。我們希望通過使用「輕資產」模式發展不斷壯大的車隊公司網絡，迅速擴大車隊規模，與出行網絡平台的合作將使我們能夠及時、高效地接觸到各地區不斷增長的龐大乘客群體。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是最早建立「輕資產」模式的公司之一，該模式有潛力通過培養第三方車隊公司網絡迅速擴大其自動駕駛出租車車隊規模。於2024年4月，我們與豐田及廣汽豐田成立了合營公司，這是我們商業化路線圖上的重要里程碑。根據合營協議的條款，廣汽豐田將作為車隊公司為合營公司提供定制純電動汽車。該等車輛配備了我們先進的「*虛擬司機*」技術和與豐田L4自動駕駛兼容的冗餘系統，可通過我們的*PonyPilot*移動应用程序及其他出行網絡平台使用。

於2025年4月，我們推出第七代自動駕駛出租車，涵蓋三款與我們的戰略合作夥伴共同開發的車型，分別為與豐田合作的Toyota bZ-4X、與北汽集團合作的Alpha-T5，以及與廣汽集團合作的AION V。隨著我們的自動駕駛出行服務商業化部署的加快，我們預計自動駕駛出行服務收入將持續增長。尤其是乘客車費收入，以及為出行網絡平台和車隊運營商營運自動駕駛出租車所產生的費用，預計將隨著我們自有及／或第三方自動駕駛出租車車隊的擴大而增加，原因是其已接近大規模商業化。此外，我們將繼續根據市場動態完善我們的收入模式，並積極探索自動駕駛出行服務的其他盈利機會。

從目標市場的角度來看，我們已將自動駕駛出行服務的發展戰略重點放在中國的四座一線城市，這四座一線城市合計佔據中國網約車市場20%以上份額。由於中國是全球最大的網約車市場之一，這四座一線城市具有最大的商業化潛力。基於我們在一線城市已建立的業務，我們擁有先發優勢，這為我們進一步擴大於該等現有市場的市場份額和進軍新市場奠定了良好基礎。

此外，我們正戰略性地於其他海外增長市場尋求擴張機會。我們與歐洲、東亞、中東及其他地區的地方政府、行業領導者及技術創新者建立合作夥伴關係，專注於我們L4自動駕駛技術的本地開發、部署及商業化。目前，我們的業務足跡延伸至盧森堡、韓國、沙特阿拉伯及阿拉伯聯合酋長國。我們與韓國本地合作夥伴合作，於2025年1月在首爾江南區市區啟動自動駕駛出租車的道路測試。於2025年3月，我們取得盧森堡交通及公共工程部的許可，可開始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。

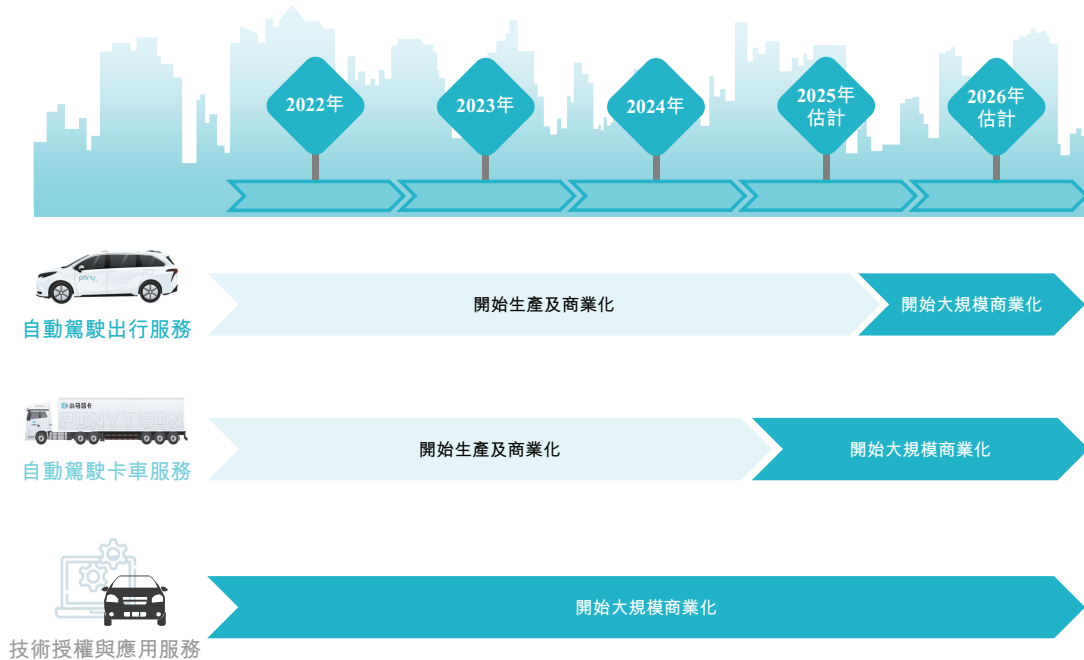
自動駕駛卡車服務戰略

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，如智能倉至倉卡車貨運解決方案。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。

展望未來，隨著大規模商業化和「虛擬司機」客戶群的擴大，可能會出現新的收入來源，包括持續使用「虛擬司機」技術的經常性許可費。

我們的商業化路線圖和主要成就

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。



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。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，具體而言，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自動駕駛科技公司的地位（根據弗若斯特沙利文的資料）。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份，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532,000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。

我們的自動駕駛出行服務有兩種定價模式。首先，我們通過自動駕駛出租車向個人乘客提供網約車服務，定價以使用量為基礎，主要根據行程里程計算。費率可能會因每個訂單的路線、交通流量和其他動態因素而異。其次，就我們的自動駕駛出租車工程解決方案服務而言，收入按項目確認。每個工程解決方案服務項目通常涉及軟件開發、系統整合、硬件元件及相關服務的組合。該等項目的費用乃根據每名客戶的技術及營運需求量身定制。

*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車隊，並在中國建立智能倉至倉卡車貨運業務。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。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。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，我們組建了一支自動駕駛卡車車隊，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。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。

就貨運服務而言，我們按每筆貨運訂單的里程及噸位收取服務費。我們的定價根據訂單而定，並反映路線、貨物重量及服務條款等因素。此外，我們亦向卡車OEM銷售「*虛擬司機*」解決方案，包括自動駕駛車輛(AV)工程解決方案，如定制軟件開發、車輛集成、工程和道路測試服務。我們銷售「*虛擬司機*」解決方案及工程解決方案以項目為基礎，並根據每名客戶的技術及營運需求以及每個項目的複雜程度釐定費用。

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L4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，我們亦收到OEM對我們的數據分析工具的訂單。迄今為止，我們自主設計的車載域控制器已由我們信賴的製造合作夥伴（包括我們供內部使用及對外銷售的域控制器第三方製造商）實現量產。

我們最新一代的域控制器具有更長的設計壽命，其升級的軟件架構在相同運算能力下可實現三倍的運算效率提升。與上一代產品相比，我們最新的域控制器在體積、重量及能耗方面均減少逾50%，並實現高達80%的成本下降，更適合用於大規模量產。截至最後可行日期，我們已向從事低速及特種應用自動駕駛解決方案開發的多家行業參與者提供域控制器產品，包括無人配送車、無人駕駛環衛車輛等。

我們的技術授權與應用產品包括兩種定價模式。首先，就銷售域控制器而言，定價根據原材料成本、外包製造成本以及當前市場需求而定。其次，就我們向OEM及其他行業參與者提供的軟件解決方案及數據分析工具、增值技術服務及V2X解決方案而言，每個項目的費用根據所涉及的具體技術要求、規模及複雜程度而定。

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

下表概述我們的業務模式，包括我們的服務與產品及其各自的客戶群詳情。

業務線	服務/ 產品種類	服務/ 產品詳情	自主級別	客戶	收費基準
自動駕駛出行.....	銷售AV工程解決方案 ¹	我們向領先的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，幫助他們將我們的自動駕駛技術與其車輛平台集成。	4級	(乘用車)OEM及出行網絡平台、業務合作夥伴及第三方車隊擁有人	按項目
	網約車服務	我們在中國所有一線城市提供收費自動駕駛出行服務。	4級	乘客	按訂單

業 務

業務線	服務／ 產品種類	服務／ 產品詳情	自主級別	客戶	收費基準
自動駕駛卡車.....	運輸即服務	我們使用自動駕駛卡車車隊向物流平台提供付費運輸服務。我們根據具體運輸路線按里程及/或噸位收取服務費。	2級至4級(視乎監管要求)	物流公司	按訂單
	「虛擬司機」	我們向卡車OEM提供「虛擬司機」，包括向客戶提供AV工程解決方案，如定制軟件開發、車輛集成、工程和道路測試。	4級(就AV工程解決方案而言：2級至4級(視乎客戶車輛的自主級別))	(卡車)OEM及其他行業參與者(如專注車輛產品的研發公司或軟件開發公司)	按項目
技術授權與 應用服務.....	智能出行駕駛 解決方案 ¹	我們向OEM及其他行業參與者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，實現更高水準的駕駛自動化。	2級至4級(視乎客戶產品及/或服務的自主級別) ³	其他行業參與者(如無人車配送服務提供者)及(乘用車)OEM	銷售域控制器：按訂單 開發軟件解決方案、數據分析工具： 按項目
	增值技術服務	我們主要向傳感器及硬件零部件供應商(包括激光雷達及攝像頭供應商)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，以適應自動駕駛用場景。	2級至4級(視乎客戶產品及/或服務的自主級別)	傳感器及硬件零部件供應商	按項目
	V2X(車聯網) 產品及服務	我們提供V2X產品及服務，以加強道路安全，改善運輸效率和改善運輸體驗。	不適用(因有關產品未用於車輛)	其他行業參與者(如基礎設施發展商及城市規劃部門)	按項目

1 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，其後或會再擴展至自動駕駛出租車業務、「虛擬司機」軟件授權及安全員技術支持。

- 2 我們在技術授權與應用服務項下提供的服務(即智能出行解決方案、增值技術服務，以及V2X)並無與另外兩項服務(即自動駕駛出租車及自動駕駛卡車)重疊。技術授權與應用服務針對有不同需求的不同客戶群，而其客戶並無從事叫車、貨運或物流業務。然而，技術授權與應用服務所採用的若干技術源自我們於開發自動駕駛出租車及自動駕駛卡車時所積累的專業知識，例如軟件開發的若干方面。
- 3 於往績記錄期，我們曾向一家汽車OEM銷售2級域控制器。自2024年起，向此汽車OEM的銷售量不重大，於2024年及截至2025年6月30日止六個月來自該汽車OEM的收入分別為93,000美元及26,000美元。截至最後可行日期，我們主要向無人配送車及無人駕駛環衛車的開發商銷售2級及4級域控制器。

我們的「**虛擬司機**」技術：主要技術亮點

我們的「**虛擬司機**」技術使L4無人駕駛汽車能夠看見、思考和行動，我們相信該技術在很大程度上決定了L4自動駕駛成為主流的時間表。

我們不斷發展的創新型「**虛擬司機**」技術的核心是我們的專有軟件，該軟件採用了尖端的人工智能技術，能夠實現近乎瞬時的數據處理以及高效的訓練和驗證。我們的專有軟件和人工智能技術與高性能硬件整合，實現了各種車輛平台的集成，最大限度地提高了L4自動駕駛解決方案的安全性、有效性和可靠性。

如今，我們的L4自動駕駛車輛能夠在複雜和具有挑戰性的場景下運送乘客，例如在高峰時段和惡劣天氣條件下駕駛，為乘客提供安全、舒適和高效的旅程。

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

秉承著打造超越人類駕駛員的下一代自動駕駛解決方案的願景，我們率先利用世界模型方法PonyWorld訓練L4自動駕駛系統，使其能夠在人工智能生成的場景中「實踐學習」，而非傳統的「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是一種替代方法，與傳統學習方法相反，其減輕了依賴真實數據的需要。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。

我們的世界模型方法使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。我們堅信由PonyWorld訓練的L4自動駕駛系統有望超過人類駕駛員，從而作出更安全、高效的駕駛決策顯著提升乘客體驗。

由高端E2E技術驅動的閉環演進

我們首創採用端到端(E2E)系統開發L4自動駕駛解決方案。我們自研的AV軟件堆棧採用端到端(E2E)技術，將感知、預測、規劃和控制整合為統一的方法，用於分析複雜的路況，以實現安全平穩的運營。借助E2E系統，我們的「虛擬司機」可以精確地解讀周圍環境，識別水坑或在空中飛舞的塑料袋等物體，並預測車輛、行人和其他物體的行為，甚至在突然闖入或隨意換道等激進或不可預測的情況下也是如此。通過利用神經網絡和強化學習，該系統可通過模擬優化性能，同時確保與真實交通狀況保持一致。包括大型語言模型和自監督學習方法在內的先進方法進一步提高了我們系統的效率和性能，即使在計算資源有限的情況下，也能應對複雜的駕駛狀況。自2022年採用E2E系統以來，我們顯著加快了迭代效率，降低成本，並增強了L4自動駕駛解決方案的可擴展性。

率先應用博弈論確保安全

我們率先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。例如，當我們的L4自動駕駛車輛和人類駕駛的汽車接近十字路口時，博弈論算法會評估多種可能性，以確定最安全的行動方案。通過確定最優行動組合，博弈論有助於在高峰期、擁堵道路等實際場景及涉及駕駛行為異常的場景中最大限度地減少衝突、提高安全性和效率。引入博弈論使L4自動駕駛系統能夠應對道路上涉及與使用者複雜互動的情況，從而使車輛安全有效地通過。

自2019年採用博弈論以來，我們已經實現了整體最優解決方案，而非部分或局部解決方案。具體而言，於採用博弈論之前，系統只會考慮世界模型中的個別收益，而博弈論則會考慮系統中所有交通參與者的狀態，並找到能讓所有交通參與者達到集體最優狀態的策略。

本質上，我們的「*虛擬司機*」技術整合了世界模型、E2E技術和博弈論，以創建一個可持續學習、適應和優化決策及整體性能的L4自動駕駛系統。世界模型可實現大規模由人工智能驅動的模擬，以優化和增強駕駛策略，而E2E系統則將感知、預測、規劃和控制相結合，以實現實時適應性。博弈論通過對複雜的多個參與者互動進行建模，進一步提高了安全性，確保系統在真實世界的交通狀況下作出共同最優的駕駛決策。

硬件組件

我們與成熟的供應商合作開發一整套傳感器和硬件，為我們的「*虛擬司機*」提供支撐，其中包括先進的激光雷達、雷達、高分辨率攝像頭、全球導航衛星系統(GNSS)、慣性測量單元(IMU)和高性能計算系統。該等傳感器及硬件協調工作，實現了我們L4自動駕駛技術的精確功能和可靠性。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是全球首個且唯一一家採用車規級傳感器和硬件（包括激光雷達與計算平台）預裝集成設計及製造自動駕駛車輛的自動駕駛科技公司。

我們與成熟的硬件供應商的合作使我們能夠完善設計，提高車輛的安全性。我們可以評估每個硬件組件的功能性和安全性，評估其與軟件的集成度，並根據需要改進設計。計算系統在處理從傳感器收集的數據和實時執行我們的自研算法方面發揮著至關重要的作用，使車輛能夠自動運行。因此，採用完全車規級的計算平台使我們能夠部署和擴展更安全、更高效、更具成本效益的L4自動駕駛車隊。

車輛集成、測試和升級

從我們強大的AV軟件堆棧到優質傳感器和硬件，嚴謹的車輛工程設計將我們的「*虛擬司機*」技術的每一個部分融為一體。通過在不同車輛平台上將其集成，我們設計的L4自動駕駛車輛作為一切的載體，能夠提供我們認為最安全、最平穩的乘車體驗。經過與OEM合作夥伴多年的設計改進，我們的L4自動駕駛車輛已變得日益先進及具成本效益。我們的第六代自動駕駛出租車於2022年1月推出，與豐田基於S-AM (Sienna Autono-MaaS)共同開發，具有完全冗餘的車輛平台、精簡且功能強大的工業化設計，以及與基礎車輛更好的集成。於2025年4月，我們推出第七代自動駕駛出租車，涵蓋三款與我們的戰略合作夥伴共同開發的車型，分別為與豐田合作的Toyota bZ-4X、與北汽集團合作的Alpha-T5，以及與廣汽集團合作的AION V。我們最新的車型搭載具備更長產品生命週期的100%車規級自動駕駛套件（「ADK」），為乘客提供更高的穩定性與安全性。ADK是一個硬件和軟件包，可為車輛添加L4自動駕駛功能。ADK由一套

全面的傳感器組件構成，包括9個激光雷達單元、14個攝像頭、4個毫米波雷達、4個麥克風、一套碰撞傳感器及2個涉水傳感器，以及域控制器。透過持續的設計優化，我們第七代解決方案的物料清單（「BOM」）成本（主要等於ADK的成本）較上一代下降約70%，其中自動駕駛計算模組（「ADC」）開支下降80%，固態激光雷達成本下降68%。此外，其模組化平台架構可適配多種車型。我們與三一重卡共同開發的自動駕駛卡車具有先進的L4自動駕駛功能和冗餘底盤系統，可降低工作環境中的風險並優化物流流程。

我們通過大量車輛測試不斷升級我們的技術。截至最後可行日期，我們已經在不同地區（例如中國所有四個一線城市及美國）積累超過55百萬公里的自動駕駛里程。因此，我們的每次關鍵干預公里數（KMPCI，即自動駕駛車輛在需要進行必要干預以防止發生事故或其他潛在危險情況之前可以行駛的公里數）隨著時間的推移而大幅提高，從2020年至最後可行日期增長了約42倍。於2020年至2024年，在維持通勤效率的同時，舒適度（以每次急剎車行駛的公里數表示）提高約5.8倍。我們在複雜多樣的場景中進行了嚴格的測試，確保在高峰期和極端天氣條件下提供安全平穩的L4自動駕駛體驗。

我們並未進行內部生產，而是直接向OEM採購車輛，並透過廣泛的供應商網絡獲取所需的零部件，如傳感器及線束等。自動駕駛出租車的最終改裝及裝配，包括各種部件與「虛擬司機」的整合，均於我們的自有裝配設施內進行。完成後，我們將完成的自動駕駛出租車交付予客戶。所有部件的成本由我們承擔，並反映於自動駕駛出租車的定價中。與自動駕駛出租車相似，我們並不進行自動駕駛卡車的內部生產。相反，我們確立定制車輛規格及工程要求，然後將其提供予我們的OEM合作夥伴並直接向彼等採購定制車輛。我們透過廣泛的供應商網絡獲取所需的零部件，如傳感器及線束等。最終改裝及裝配均於我們的自有設施內進行。

我們的協作生態系統有望大規模生產

我們已建立由成熟的OEM、出行網絡平台和物流平台以及其他行業和技術合作夥伴組成的合作生態系統。我們的合作生態系統將我們與OEM和組件供應商以及出行網絡平台和物流平台的大量需求聯繫起來，加速了無人駕駛L4車輛的大規模部署和商業化。

例如，我們與成熟的硬件組件公司密切合作，以確保實現高質量的傳感器和硬件，從而最大限度地提高我們的AV軟件性能。我們已就關鍵硬件組件與全球領先的供應商建立穩固關係，該等組件包括半導體芯片、激光雷達、雷達、高分辨率攝像頭、全球導航衛星系統(GNSS)、慣性測量單元(IMU)以及高性能計算系統。例如，我們的其中一家激光雷達供應商為一家中國公司，專注於為自動駕駛、機器人及其他應用開發先進傳感器技術。此外，我們亦自一家在全球享有盛譽、專門生產高品質電子元件的日本製造商採購慣性測量單元。此外，我們還提供一套全面的AV工程解決方案，幫助OEM將我們的L4自動駕駛技術與其車輛平台集成。我們亦與成熟的出行網絡平台和物流平台建立了合作關係，利用其廣泛的服務網絡，迅速擴大我們的自動駕駛出租車和自動駕駛卡車的市場份額，滿足日益增長的市場需求。我們與該等可信賴的OEM、可靠的組件供應商和成熟的出行網絡平台建立了深入的戰略合作夥伴關係，有助於我們在全球範圍內以具有成本效益的方式推廣我們的技術，並提供高度可靠、集成的車輛平台。

我們通常與OEM合作夥伴訂立汽車定制及開發協議，據此我們委聘OEM對其現有車型進行定制，並對有關車型進行改裝以與我們的L4自動駕駛技術兼容。該等協議列明將予定制的基本車型、開發里程碑、技術服務費支付里程碑以及驗收標準。各方保留其各自背景知識產權的所有權；OEM獨家擁有有關基礎車輛的任何知識產權，而我們獨家擁有有關我們的自動駕駛套件的任何知識產權。

在全球範圍內部署我們的技術時，我們還與當地政府、行業和技術合作夥伴合作，在選定的全球市場發掘商業化潛力。該等合作通過利用強大和高度集成的車輛平台，顯著增強我們在全球範圍內推廣技術的能力。

我們的競爭優勢

實現L4大規模商業化的成熟技術

有賴於我們專有的L4自動駕駛技術，我們成熟的技術使我們能夠在富有挑戰性但具商業價值的場景下提供安全且經濟高效的L4自動駕駛出行服務。

安全。我們的「虛擬司機」技術極具安全性，我們所獲得的多項重要監管許可是其安全性的有力證明。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是在中國首批獲得在中國所有四個一線城市運營全無人駕駛L4車輛許可證的公司之一，也是唯一一家獲得在該等一線城市提供面向公眾的自動駕駛出行服務所必需的所有可用監管許可的L4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。中國的監管機構實施了全面的許可審查標準，以確保只有最可靠的L4自動駕駛技術才能在公共道路上進行測試和部署。因此，該等監管許可證明了我們的技術成熟度、卓越的運營能力以及達到最高安全標準的實力。

廣州市發佈的道路測試報告也證明了我們技術的安全優勢。根據該報告，我們的L4自動駕駛車輛實現了業內領先的安全運營指標，包括最優的每次干預公里數(KMPI)，遠超競爭對手，再次證明我們作為中國最安全、先進的L4自動駕駛解決方案提供商的地位。我們致力於開發並不斷完善「虛擬司機」技術的各個方面，包括AV軟件及車輛集成，以確保最高水平的安全性：

- 我們設計和訓練的AV軟件模塊能夠實現「零重大遺漏」，即我們的AV軟件模塊能夠檢測道路上的所有物體並對其進行分類，預測所有物體的潛在運動軌跡，並以類似人類的方式執行道路操作。
- 為確保我們的AV軟件模塊在現實世界中能夠有效運行，我們採用模仿學習的方式模擬人類駕駛行為。此種方法使我們能夠通過可信的模擬結果更深入了解我們的算法及其能力。
- 為了進一步增強我們的「虛擬司機」技術，我們還利用自主研發的世界模型方法論，通過在模擬環境中的「實踐學習」來訓練我們的L4自動駕駛系統。與依賴人類駕駛數據的傳統方法不同，我們的世界模型可生成逼真的駕駛場景，從而進行強化學習，不斷優化決策能力。這種方法提高了我們L4自動駕駛車輛在真實環境中的安全性和適應性。
- 此外，我們還應用博弈論模擬L4自動駕駛車輛與其他道路使用者之間的互動，使我們的系統能夠在複雜的交通狀況下主動分析和識別提高了安全性的最佳結果。我們對這一先進框架的開創性應用，使我們能夠在高風險場景(如繁忙十字路口穿行或應對道路上的異常行為)時顯著提高安全性。
- 我們還與OEM合作夥伴密切合作，進一步提高「虛擬司機」技術的安全性。我們與豐田、北汽集團及廣汽集團共同開發第七代自動駕駛出租車車型，其配備了全冗餘車輛平台。我們確保L4自動駕駛車輛可靠安全運行的方法包括三層系統，即正常運行模式、降級安全模式和最小風險狀態模式。這可確保我們的車輛在系統故障或其他意外情況時仍能繼續安全運行。

成本效益。為了在不影響安全性的前提下經濟高效地提供L4自動駕駛解決方案，須採用最先進的技術。我們的異構計算系統使我們能夠滿足各種自動駕駛場景對強大算力的需求。多年來，我們不斷優化AV軟件和硬件之間的協作和集成，從而降低了對算力的要求，並不斷降低系統成本。通過對我們的AV軟件和硬件堆棧的集成，我們為L4自動駕駛車輛量身定制的最新傳感器組件在降低成本約70%的同時，保持檢測的準確性和精確度。我們的每個傳感器在時間和空間上保持同步，其特有功能相輔相成，確保實現對視野範圍的360度全方位、全冗餘覆蓋。我們使用不同波長的傳感器互為備份，確保提供高效、精確的環境傳感能力。

應對富有挑戰性但具高商業價值場景的能力。最具商業價值的場景為在高峰時段和惡劣天氣條件下駕駛等具有挑戰性的場景。根據弗若斯特沙利文的資料，用戶在高峰時段對出行服務的需求約佔全天的40%，而在惡劣天氣條件下，出租車費用通常會增加30%至50%。自2018年以來，我們已在中國所有四座一線城市全天候、不受天氣條件影響地運營搭載L4自動駕駛技術的車輛，這使我們在競爭對手中脫穎而出，因為這些競爭對手目前尚未在中國所有四座一線城市取得提供面向公眾自動駕駛出行服務所需的一切可得監管許可。這得益於我們在應對該等具有挑戰性場景方面的技術優勢，也為我們在邁向大規模商業化的過程中提供了定價權。

可行的大規模商業化路線圖

我們在大規模商業化的道路上已取得重大進展。

自動駕駛出租車。我們是在中國首批獲得在中國所有四個一線城市運營全無人駕駛L4車輛許可證的公司之一，且我們的自動駕駛出租車車隊已積累了超過11.5百萬公里的無人駕駛里程。在這些無人駕駛里程中，我們面向公眾的自動駕駛出行服務運營里程超過9.3百萬公里，包括我們的自動駕駛出租車在路上行駛等待乘客訂單和接送乘客過程中積累的里程。其餘的無人駕駛里程則來自於車輛測試。2023年8月，我們獲准在北京提供面向公眾收費的全無人駕駛自動駕駛出行服務，這是我們邁向大規模商業化的又一重要里程碑。隨後，我們在廣州和深圳獲得了提供面向公眾收費的全無人駕駛L4自動駕駛出行服務的類似許可，並在上海獲得了面向公眾的自動駕駛出行服務的許可。根據弗若斯特沙利文的資料，這些成就鞏固了我們作為唯一一家在中國所有四個一線城市獲得提供面向公眾的自動駕駛出行服務所需全部監管許可的自動駕駛科技公司的地位。截至最後可行日期，我們PonyPilot移動應用程序上的註冊用戶數量已超過532,000名。

我們與可信賴的OEM建立戰略合作夥伴關係，有助於我們應對製造和供應鏈方面的挑戰。借助這些可信賴的OEM在車輛工程和生產製造方面的豐富專業知識，我們目前預計將於2025年開始大規模生產。我們亦與OEM和出行網絡平台合作，通過在更廣泛的地區共同部署自動駕駛出租車，以高效且方便用戶的方式推進商業化進程。截至最後可行日期，我們已通過自有平台和與出行網絡平台的合作運營了一支由超過720輛自有自動駕駛出租車組成的車隊。除中國外，我們還簽訂了合作協議和諒解備忘錄，旨在將我們的自動駕駛出行服務擴展到海外，包括歐洲、東亞、中東和其他地區，在選定的全球市場戰略性地尋求商業化前景。

*自動駕駛卡車。*利用一套通用的底層技術，我們能夠快速調整通用於各種車輛的「虛擬司機」技術，從而開拓中國的自動駕駛卡車服務市場。我們與卡車OEM和物流平台的戰略合作加速了自動駕駛卡車的大規模商業化進程。

我們已推出與三一重卡共同開發的L4無人駕駛卡車平台，並與中國外運（根據中國國際貨代協會的資料，中國外運是中國最大的貨運物流公司）就自動駕駛卡車意向訂單訂立框架協議。截至最後可行日期，我們通過青驢集團運營一支由144輛自動駕駛卡車組成的車隊，包括L2+卡車和配備安全員的L4自動駕駛卡車，在中國各地提供倉至倉運輸服務。貨運路線覆蓋城市公共道路和高速公路的應用場景，未來有望實現全L4無人駕駛服務。截至最後可行日期，在商業運營過程中，我們的自動駕駛卡車車隊累計積累了超過1,070百萬貨運噸公里，自動駕駛里程約為6.8百萬公里。

*技術授權與應用服務。*我們的技術授權與應用服務業務已獲得與OEM和其他行業參與者（如無人車配送服務提供商及無人駕駛環衛車輛開發商）簽訂專有車載域控制器產品和數據分析工具的合同。我們與領先的半導體芯片供應商合作開發L4自動駕駛控制器，並向備受信賴的業者提供技術授權服務，如為傳感器供應商量身定制傳感器解決方案。截至最後可行日期，我們自主設計的車載域控制器已由我們信賴的製造合作夥伴（包括域控制器第三方製造商）實現量產，以供內部使用及對外銷售。我們已向從事開放道路低速及特種應用自動駕駛解決方案開發的多家行業參與者提供域控制器，包括無人配送車及無人駕駛環衛車輛等。

動態協作生態系統

我們認為，在我們蓬勃發展的生態系統中，強大的合作夥伴關係為我們迅速實現大規模商業化提供了最有效的途徑。

自動駕駛出租車。我們與豐田、北汽集團、廣汽集團和上汽集團等可信賴的OEM已建立深入的合作關係，共同開發和量產自動駕駛出租車，並獲得豐田、大眾、北汽集團和廣汽集團的戰略投資。通過與豐田的第一階段合作，我們於2022年1月成功推出了第六代自動駕駛車型，以支持全無人駕駛的L4自動駕駛出行服務業務。於2025年4月，我們推出第七代自動駕駛出租車，涵蓋三款與我們的戰略合作夥伴豐田、北汽集團及廣汽集團共同開發的新的L4車型。該等合作關係增強了我們利用高度可靠、集成化的車輛平台在全球推廣我們技術的能力。此外，我們還與成熟的出行網絡平台建立合作關係，如支付寶、高德地圖及廣汽集團旗下的如祺出行，以擴大我們自動駕駛出行服務，提高乘客覆蓋率。例如，在我們2022年4月對如祺出行的戰略投資後，如祺出行已在其移動應用中整合我們的「**虛擬司機**」技術，其擁有並營運了一支由50輛車組成的自動駕駛車隊，為公眾提供付費自動駕駛出行服務，覆蓋中國廣州和深圳區域。根據我們的自動駕駛出租車AV工程解決方案服務，我們可向OEM採購定制乘用車，然後將我們的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。在我們的OEM合作夥伴中，我們於往績記錄期內自上汽集團產生AV工程服務收入。在我們的出行網絡平台合作夥伴中，我們於往績記錄期自如祺出行產生自動駕駛出租車銷售收入。

自動駕駛卡車。我們與中國領先的卡車製造商三一重卡建立戰略合作夥伴關係，共同開發由我們的技術驅動的自動駕駛卡車，並與中國外運（根據中國國際貨代協會的資料，中國外運是中國最大的貨運物流公司）合作，在中國外運現有的物流網絡中運營自動駕駛卡車。

我們已推出與三一重卡共同開發的L4無人駕駛卡車平台，並與中國外運就自動駕駛卡車意向訂單訂立框架協議。截至最後可行日期，我們已部署170多輛倉至倉的自動駕駛卡車，其中144輛由青驢集團運營。我們的「**虛擬司機**」技術結合卡車OEM的製造和售後能力以及物流平台的需求和基礎設施，使我們在大型長途卡車運輸市場佔據有利地位。

技術授權與應用服務。我們強大的合作生態系統亦包括半導體芯片供應商、傳感器供應商及其他各類行業相關方。與成熟的硬件組件公司的深度合作使我們能夠定制設計，實現高性能和成本效益，並確保關鍵供應資源的穩定獲取。

我們與若干生產域控制器的第三方製造商訂立合作夥伴關係。根據我們與該等域控制器製造合作夥伴的合約協議，通常續期一年。經雙方書面同意後或於終止日期（載於一方在該日期前不少於180天向另一方發出的書面通知），我們的協議可隨時終止。我們支付予製造合作夥伴的款項將於交付後自發票日期起計三十日內到期及應付。根據該等協議，我們為有關製造合作夥伴提供生產所需的必要設計和技術規格，同時保留設計和技術知識的一切知識產權。合約亦訂明適用質量標準，同時設定退還不達標產品的程序。

全球擴張。隨著我們海外業務的逐步擴大，我們在選定的全球市場與各種業務夥伴開展合作。該等合作夥伴包括當地政府、行業領導者和技術創新者，各方在戰略層面進行合作，共同推進我們的技術在該等市場商業化。例如，於2025年3月，我們獲盧森堡交通及公共工程部發出許可證，可開始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。此外，我們已與韓國當地合作夥伴開展合作，計劃於2025年在首爾市區啟動自動駕駛出租車的道路測試。我們與包括沙特阿拉伯潛在合作夥伴在內的多個實體的洽談正朝著在該地區進行潛在部署的方向推進，且我們已於2023年10月與阿布扎比投資辦公室簽署諒解備忘錄，以推進在阿布扎比的部署。

由富有遠見、經驗豐富的高級管理層領導的專責團隊

我們擁有一支高瞻遠矚、經驗豐富、具有深刻行業洞察力的管理團隊。我們的聯合創始人彭博士和樓博士在自動駕駛技術領域擁有深厚和紮實的專業知識。我們的聯合創始人兼首席執行官彭博士是自動駕駛及相關技術領域的思想領袖，擁有逾20年的豐富經驗。我們的聯合創始人兼首席技術官樓博士是率先開發L4自動駕駛技術的領軍專家，並且在領導由高素質專家組成的全球研發團隊方面也成績斐然。樓博士曾16年獲得TopCoder競賽的獎牌，兩次獲得谷歌全球編程挑戰賽Google Code Jam的冠軍。在我們高級管理層的帶領下，我們組建了一支由敬業的行業資深專家組成的強大團隊，該等專家在人工智能、大數據、硬件和車輛設計等方面擁有豐富的專業知識。截至2025年6月30日，我們擁有720名經驗豐富的工程師、研究人員和科學家，佔員工總數的約50%，大部分擁有碩士或以上學位。

我們的發展戰略

實現我們解決方案組合的大規模商業化

在可預見的未來，我們將憑藉卓越的「*虛擬司機*」技術、強大的生產能力和大規模部署能力，實現自動駕駛出租車和自動駕駛卡車服務的大規模商業化。我們打算通過與戰略合作夥伴的合作，進一步加強大規模生產和運營方面的專業能力。此外，我們計劃利用我們的「*虛擬司機*」技術開發專門的技術授權及應用程序，以滿足OEM和行業內客戶的不同需求，並通過其他近期技術授權機會變現。我們亦將繼續滲入不斷增長的自動駕駛市場和其他技術授權市場。此外，我們還計劃在選定的全球市場戰略性地探索商業化機會。

投資技術，推動自動駕駛出行服務的未來發展

我們打算進一步投資研發，不斷提升我們的L4自動駕駛技術，以實現全L4無人駕駛業務的大規模商業化。特別是，我們將持續提升「*虛擬司機*」技術，從而使我們能夠繼續提供安全、可持續和便捷的L4自動駕駛解決方案。此外，我們打算進一步投入資源來提升生產效率並完善車隊運營系統。該等計劃有助於我們在包括自動駕駛出租車和自動駕駛卡車服務在內的各種交通場景中實現全無人L4自動駕駛車輛的量產和大規模部署。

深化合作夥伴關係，擴大協作生態系統

我們打算深化與現有合作夥伴的合作關係，包括成熟的OEM、出行網絡平台和物流平台以及硬件組件公司，以支持我們的快速業務增長並加快商業化進程。隨著我們在不同市場和各種交通場景中不斷擴大業務規模，我們期望與更多不同領域的合作夥伴開展合作，探索更多盈利機會。

我們通用於各種車輛的「*虛擬司機*」

我們自主研發出通用於各種車輛的「*虛擬司機*」，這是一套L4自動駕駛技術，整合了我們自主研發的軟件、硬件和服務，能夠在各種不同的應用場景中提供安全可靠的L4自動駕駛出行服務方案。我們的「*虛擬司機*」可適配多種車輛平台和應用場景，可為廣泛用戶群體在各種路況下帶來定制化L4自動駕駛體驗。

自研AV軟件堆棧

我們率先採用世界模型方法論PonyWorld來訓練「虛擬司機」，因而我們的L4自動駕駛系統能夠在人工智能生成的場景中「實踐學習」。通過運用端到端(E2E)技術，同時集成感知、預測、規劃、控制與仿真等獨立模塊的核心優勢，我們的L4自動駕駛解決方案不斷得到提升。該方法顯著提高了我們智能系統的效率 and 可靠性，在真實場景中實現了集成和卓越性能。

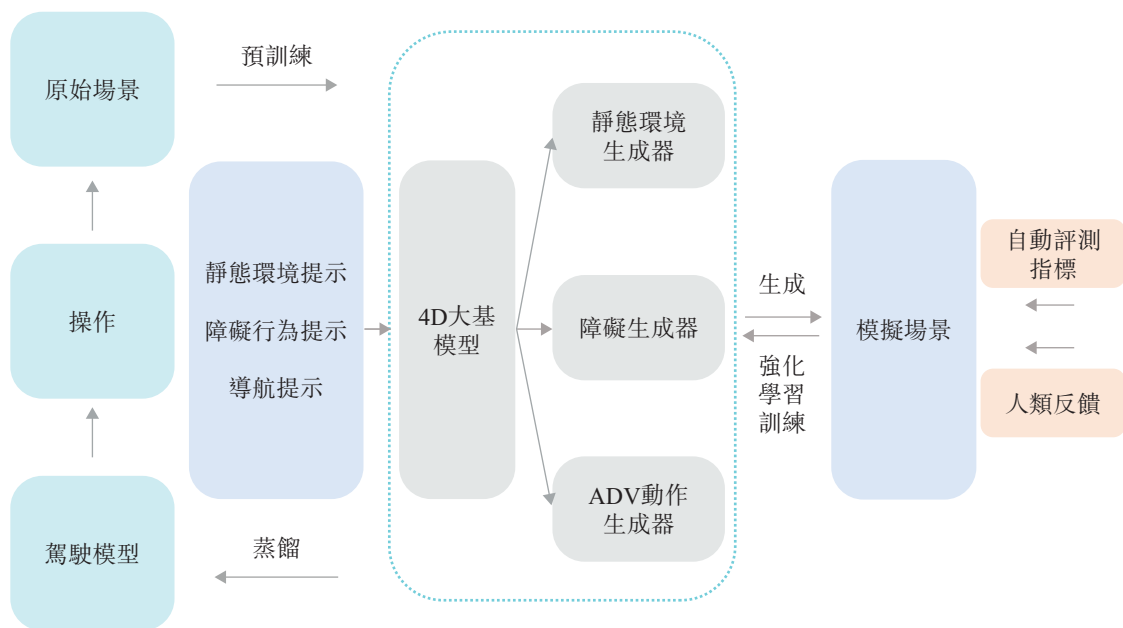
PonyWorld－通往L4全無人駕駛解決方案之路

我們秉承打造超越人類駕駛員的下一代自動駕駛解決方案的願景，在業界率先採用世界模型方法論。目前，大多數自動駕駛解決方案均依賴於「觀察學習」人類駕駛數據，這從本質上就將它們的性能限制在了人類駕駛員的水平。世界模型是一種「教練式」訓練L4自動駕駛系統的方法，讓L4自動駕駛系統能夠在人工智能生成的場景中「實踐學習」。世界模型不單單只是一種算法或一個獨立系統，而是會「教導」L4自動駕駛系統應對各種複雜駕駛場景。在世界模型方法論的創新性的推動下，我們開發了PonyWorld，它利用最新的技術和先進的理論（包括強化學習(RL)、模仿學習(IL)、穩定擴散和LLM)創造一個高保真環境，在視覺細節和動態響應方面精確複製真實世界的條件。PonyWorld由三個關鍵組件組成：生成真實場景和傳感器數據的能力、高保真模擬系統和一套全面的評估指標。該等要素共同使PonyWorld能夠有效地「指導」我們的L4自動駕駛系統應對現實世界的挑戰。

PonyWorld包含一個高度仿真系統，該引擎運用最新技術構建高保真虛擬環境，精確還原廣泛的真實世界交通場景的視覺細節和動態響應。不同於依賴人類駕駛數據的傳統L4自動駕駛系統，我們的仿真系統創建的高度仿真環境能自動生成各類駕駛場景和極端情況，供L4自動駕駛系統學習理解、適應並作出駕駛決策，模擬情景包括行人和其他交通參與者之間的互動，以及天氣狀況及路面濕滑等因素。在PonyWorld創建的虛擬環境中，交通參與者被設計為反映人類駕駛員的行為並以類人的方式與L4自動駕駛車輛互動，從而模擬出更貼近真實交通狀況的駕駛場景。其能使我們以超乎尋常的準確性突破系統功能的極限，模擬諸如突然出現的兒童、未加蓋的下水道井口或前方車輛掉落碎片等關鍵場景。該引擎提供了一個高效靈活的虛擬開發和測試環境，

在減少測試時間和相關成本的同時，顯著提高安全指標。通過使用PonyWorld回答各類假設性問題，賦予模型反覆試錯能力，以在現實中找到最優策略，從而確保系統的安全性、高效性和舒適性。這與通過道路測試驗證各種可能性的方式形成對比，因為即便是進行大規模道路測試，也可能無法覆蓋所有場景。

強化學習組件隨後會激活L4自動駕駛系統，從這些人工智能生成的駕駛環境和決策經驗中學習，從而不斷改進其性能。我們亦制定了一套全面的評估指標，以評估L4自動駕駛系統在各種模擬駕駛場景中的表現。通過對照這些指標衡量L4自動駕駛系統的性能，我們可以進行實時改進以增強其L4自動駕駛系統。世界模型還增強了強化學習、交互提示和綜合指標：



強化學習：強化學習通過環境交互來訓練人工智能代理，獎勵最佳行為並懲罰不良行為。這種從實踐中學習的方法使人工智能代理能夠逐步改善其決策能力，直至達到最佳表現。透過人類指導的參與，可以進一步增強這個學習過程，其中領域專家可直接透過指示系統支持某些行為來調整學習過程，補充甚至取代標準的獎勵懲罰系統。這種方法實現雙重好處，即訓練期間收斂速度更快（即加速學習過程）並且使人工智能的行為更好地與人類的價值觀和期望保持一致。

交互提示詞：交互提示詞作為額外的信息編碼層，豐富了模型對其環境的理解。該等提示詞包含了明確注入模型的人類知識和規則。通過對該等信息進行編碼，交互提示詞有助於提高模型的解釋能力。例如，可以將交通規則或社會規範編碼為提示詞，確保模型在交互場景中遵守該等準則。這可提高模型決策的透明度和可信度。

全面的指標：一套全面的指標和評估標準對於從多個角度評估模型的性能至關重要。通過全面的指標，可以全面了解系統的優勢和需要改進之處。該等指標不僅包括模型操作的準確性或有效性，還包括安全性、公平性和用戶滿意度等方面。通過從多個維度對模型進行評估，開發人員可以更精確地找出模型優缺點，從而指導進一步的改進和培訓。

世界模型方法論通過融合人類洞察、結構化交互提示詞以及由全面的評估指標構成的詳細評估框架，提升模型的強化學習能力，使其不僅具備高效執行任務的能力，而且符合人類規範，兼具可解釋性與嚴謹驗證特性。這種全面的方法確保了所開發系統的高效及可靠。

我們的世界模型方法論使L4自動駕駛系統在經過每一輪訓練後變得「更聰明」，加強我們在技術開發及商業化方面已建立的行業影響力。自2020年引入世界模型方法論以來，我們可以使用虛擬數據訓練L4自動駕駛系統，從而突破數據量的限制。透過PonyWorld訓練我們的L4自動駕駛系統，估計每週可產生超過百億英里的模擬測試數據，是採用PonyWorld之前生成路測數據的至少100,000倍。在世界模型實施之前，我們僅僅依靠真實的路測數據來訓練我們的L4自動駕駛系統，每年最多可以達幾百萬公里。引入世界模型使得能夠生成虛擬數據，擺脫傳統路測的物理限制。因此，可用於訓練我們的L4自動駕駛系統的數據量估計將呈指數級增長。此外，PonyWorld可以生成極端天氣條件的情景，考慮對傳感器數據的影響以及隨後車輛控制的變化。通過PonyWorld生成的模擬場景，預期我們的L4自動駕駛系統可在95%的極端天氣條件下進行訓練。因此，PonyWorld可以促進L4自動駕駛系統的訓練，以安全有效地在惡劣天氣中導航。我們堅信，基於PonyWorld訓練的L4自動駕駛系統終將超越人類駕駛員，通過更安全、高效的駕駛決策顯著提升乘客體驗。

「E2E」— 由高端技術驅動的閉環演進

我們的模型設計以可解釋性為核心，依託具備卓越泛化能力的技術架構驅動。這種端到端技術路徑已展現出顯著超越人類駕駛員的安全性能，同時降低了向新地區及城市擴展運營的成本。傳統架構乃分層式，包含感知、預測、規劃與控制等逐級處理模塊，此類架構因其易於部署而被眾多自動駕駛公司普遍採用。通過採用端到端技術，我們重構了L4自動駕駛系統架構，在提升整體性能的同時，實現了對各種複雜路況、極端天氣（如暴風雨）等場景的卓越適應性。我們相信，精簡不同的模塊可讓系統實現更可靠、更高效及更安全的表現，同時最大限度地減少延遲及數據丟失。

可學習的度量空間：該E2E系統通過將可學習的度量空間與生成模型深度融合，實現對車輛及其他道路參與者在現實場景中真實行為的模擬。該系統的核心組件是其判別器，通過在閉環訓練中計算損失，同時在閉環測試中評估效能指標發揮重要作用。通過精準建模並分析該等行為，我們的L4自動駕駛系統能夠在多樣化的駕駛場景中同時滿足高擬真性與高效能需求。因此，E2E系統可減少對地圖的依賴，使無人駕駛出租車服務能夠以相對較低的成本快速擴展至更多城市。

大語言模型的知識蒸餾：我們運用智能標籤與特徵蒸餾技術，將大語言模型(LLM)蘊含的海量知識遷移至資源受限的車載E2E模型中。這一過程有效地將對各種複雜的長尾場景的細緻理解融入精簡模型，使系統可以在有限的計算資源下應對各種複雜的駕駛狀況，同時保持高效的穩定表現。

自監督解釋模型：我們的自監督解釋模型利用缺乏有意義的標注或標記的數據，並且由易於獲取的人工樣本組成（「無標注數據」），通過先進表徵學習技術訓練E2E系統。該表徵模型使系統能夠解釋E2E推理結果（如感知輸出、預測結果、具體決策及詳細場景描述），從而減少對標注數據的需求。借助該模型，標注效率提升三倍。標注人員可首先通過模型生成標注結果，隨後僅需與模型標注的數據進行交叉驗證。這一方法實現了系統級可解釋性，有助於更深入了解L4自動駕駛系統的功能與決策過程。

可學習優化模型：可學習優化模型整合了基於模型的方法和基於優化的方法，將數據驅動方法的適應性與優化技術的精確性和可控性相結合。基於模型的方法利用卷積神經網絡(CNN)和視覺轉換器(ViTs)等深度學習層，而基於優化的方法則採用可學習

的擴展卡曼濾波(EKF)和神經常微分方程(NODE)等數學公式。因此，該系統可以學習人類駕駛員的行為，同時確保L4自動駕駛車輛的輸出操作符合物理規律，從而獲得逼真結果。例如，可學習的EKF專為端到端跟蹤而設計，而端到端規劃模型則結合了基於模型的成本函數和基於優化的求解器。這種混合方法可確保精確度、適應性和有效性，增強我們L4自動駕駛系統的可靠性。

此外，與逐個模塊的系統相比，E2E系統擁有更強的建模能力。透過設立E2E系統，同等人力水平可產生更佳業績。引入E2E後，工程師可以更專注於數據的收集、過濾、分析等工作上，利用數據提升模型的迭代性能。相反，在引入E2E之前，工程師必須手動添加規則，這對於複雜的系統而言需要大量人力。因此，E2E系統使工程師能夠減少消耗在手動工作上的時間，將更多精力投放在系統升級上，從而加速迭代效率，降低迭代成本。

「感知與預測」－ 通過具有提示學習能力的大型多模態模型實現「零重大遺漏」

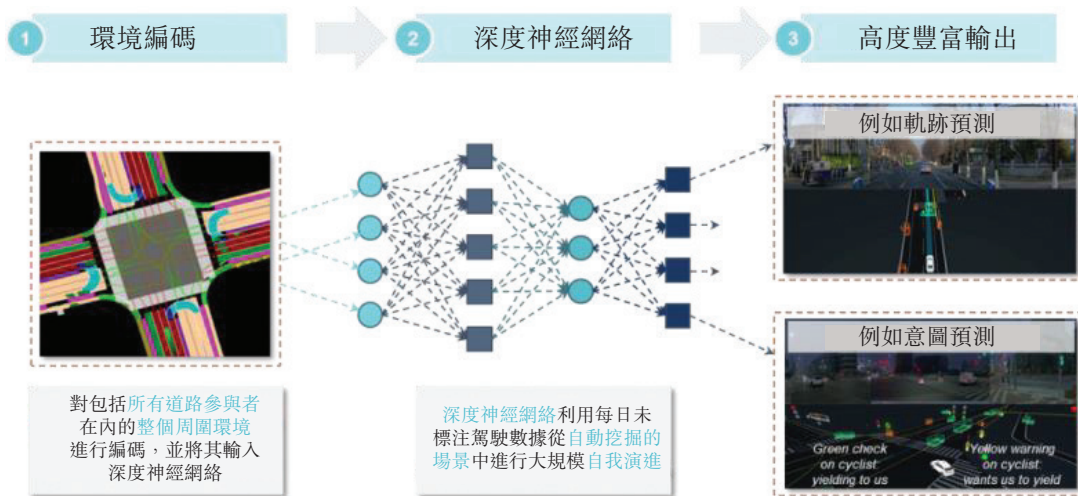
感知。感知模塊使我們的「虛擬司機」能夠看到並理解L4自動駕駛車輛周圍的世界，無論是路面上的積水，還是空中飛舞的塑料袋。下圖展示了我們的感知模塊如何產生支持L4自動駕駛所需數據輸出：



通過整合處理由我們整套全面的傳感器所收集的相關數據，我們的感知模塊能夠自動實現目標分割、檢測、分類、跟蹤和場景理解。在沙塵暴、暴雨和大雪等惡劣天氣狀況下，我們的感知模塊展現出優於人類駕駛員的感知能力。

為了保障性能表現，我們採用混合解決方案，結合最先進的深度學習技術與啟發式方法，處理、提煉和利用傳感器所收集的相關數據。為了縮小深度學習技術在模擬與現實之間的差距，我們通過在決策層添加確定性的數學公式和規則，運用啟發式方法，即人類知識和常識的表達 — 例如，汽車通常不會越過路障，行人速度通常不會超過10米／秒。這種混合解決方案能夠在密集和複雜的環境中實現準確的檢測、分類和跟蹤。

預測。預測模塊根據多種數據，包括我們感知模塊的輸出數據、傳感器原始數據以及類似道路參與者的歷史決策數據，來預測其他車輛、行人和其他目標的移動和行為方式。下圖展示了我們的預測模塊如何預判其他道路參與者的軌跡：



通過結合深度學習和啟發式方法以實現快速學習和適應，我們的預測模塊為每個觀察到的道路參與者提供一系列預測軌跡，並為每條軌跡分配發生概率。這些預測隨後被我們的其他模塊（如「規劃與控制」模型）使用，以支持路線選擇和操作執行的決策過程。

具有提示學習能力的大型多模態模型。我們對感知和預測模塊進行設計與訓練，使其能夠實現「零重大遺漏」，這意味著它們能夠準確檢測和分類道路上的所有目標，

並預判所有潛在的目標軌跡。此外，我們的感知與預測模塊均利用具備多模態、多任務處理和提示調優的大型變換器框架，確保系統高度可靠、準確且低延遲。

得益於提示學習技術，我們的感知模塊整合了來自點雲、圖像和電磁響應等多種模態的輸入數據，從而能夠基於單一模型準確檢測多種不同類型的目標。相較於傳統的多任務學習技術，這種方法使我們能夠顯著降低延遲，同時提高感知精度。

我們的預測模塊採用了融合感知觀察與人類常識信息的多模態深度學習模型。這些常識由從交通規則和人類設計的提示詞中提取的知識圖譜表示。變換器結構捕捉不同模態之間的相關性。為了應對激進或不穩定駕駛行為等特殊情況，我們為每種情況額外增加了可學習和針對性設計的提示詞，此外還使用了規模龐大的日常駕駛記錄數據集。這種方法確保了我們的預測模塊能夠高效應對意外行為。

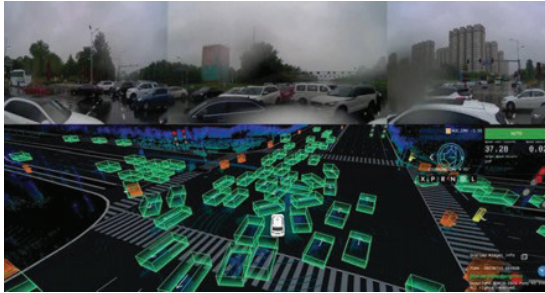
「規劃與控制」－ 通過博弈論和基於學習的規劃確保安全

我們的規劃與控制模塊旨在根據來自感知和預測模塊的輸入數據，規劃和執行安全、舒適和高效的道路操作。我們利用強大的人工智能能力創建了一個強大的規劃與控制模塊，能夠流暢地駕馭複雜的道路格局－從街道和小巷到繁忙的八車道十字路口，同時隨機應對其他道路參與者引起的異常行為或意外事件。

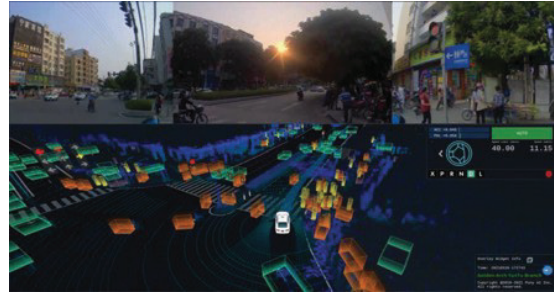
重要的是，我們基於數據驅動的規劃與控制模塊不僅根據周圍環境和附近道路參與者的行為引導車輛移動，而且選擇最佳路線，平穩加減速，並適時換道，這些共同促成了安全、舒適和高效的L4自動駕駛體驗。這是通過使用博弈論和條件預測來分析概率預測結果，並在每個預測下做出最佳駕駛決策，始終為最壞情況做好準備來實現的。

我們應用博弈論來對我們的車輛與行人和騎行者等其他道路參與者之間的互動進行建模和分析，旨在創建更安全、更高效的交通系統。博弈理論的引進讓L4自動駕駛系統能夠處理涉及與道路參與者進行複雜互動的情境，使車輛能夠安全且有效率地通過。例如，如果我們的L4自動駕駛車輛和一輛人工駕駛汽車同時接近一個十字路口，博弈論有助於為我們的車輛確定最佳決策。這個決策會影響系統的整體結果，博弈論

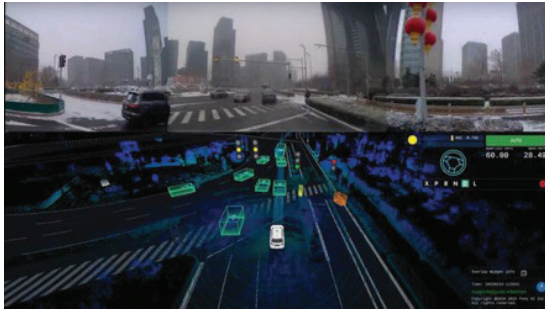
能夠確定最佳行動組合以盡量減少衝突，提高安全性，並提升效率。在高峰時段和擁擠道路以及在可能發生不穩定駕駛行為時運用博弈論能夠使安全性提升一個量級。以下照片為若干應用博弈論的示例：



示例1：混亂十字路口無保護左轉



示例2：在眾多行人和自行車手的繁忙車流中穿行



示例3：下雪天。橫穿馬路行人交互



示例4：大型施工區。與車輛並線。

為確保我們的L4自動駕駛車輛能像人類一樣駕駛，我們利用人類反饋強化學習來調整我們的決策制定器。我們利用人類標注員在各種場景下對L4自動駕駛系統的安全性、舒適性和效率提供反饋。該等反饋隨後被用於訓練獎勵函數，從而指導我們在更大的數據集上調整深度學習決策。因此，我們的決策系統具有足夠的泛化能力，既能處理普通情況，也能處理特殊情況。

「數據與基礎設施」— 快速迭代、可擴展部署和高效測試的基礎

L4自動駕駛技術的成功部署和擴展依賴於一整套支持軟件基礎設施。從實時車載操作和監控系統到離線模擬和機器學習訓練，並從數據收集和記錄系統到離線數據分析和挖掘，我們已經構建一整套在軟件和硬件開發的各個方面推動快速迭代、高質量系統的可擴展開發和高效測試功能。

為確保L4自動駕駛安全可靠，我們的所有感知、預測、規劃和控制模塊旨在處理複雜的極端情況，這就需要一種特殊的數據挖掘機制，從L4自動駕駛車輛每天收集的數以噸計的道路測試數據中進行挖掘。因此，我們特意設計了數據挖掘系統，以自動識別我們的算法和模塊需要改進的極端情況。該等極端情況將被記錄並納入我們的訓練數據和模擬系統。

我們的車載監控系統可調度、運行和監控「虛擬司機」相關的所有軟件模塊。該系統實現了統一的應用編程接口，可實現模塊通信，從而保持從上游傳感器一直到下游規劃和控制模塊的穩定數據流。這有助於確保「虛擬司機」的安全性和性能。

「工具鏈與度量系統」— 通過快速迭代和可追蹤度量推進自動駕駛

我們已開發一套全面、可擴展且便於使用的工具鏈和度量系統，以支持我們技術開發的每個主要階段，在加快迭代週期的同時確保安全性和可靠性。這種強大的專有工具鏈和度量系統使我們能夠開發和訓練L4自動駕駛系統，使其能夠適應新的城市或地區，並通常在兩週內有效運行。

L4自動駕駛技術的開發在很大程度上依賴於數據，並涉及多個階段，如數據分析、數據挖掘、代碼開發、數據標注、模型訓練、模擬評估、持續集成／持續交付(CI/CD)和功能發佈。我們已開發出功能強大的自動化工具鏈，可為工程師提供一站式解決方案，並以較低的延遲時間覆蓋整個AV軟件開發流程。我們的自動化工具鏈促成全面道路測試數據收集、儲存與回放。透過利用該等工具鏈，工程師可順利管理數據分析與系統開發的不同階段，包括數據分析、用於道路測試性能評估的數據挖掘、關鍵場景識別、除錯，以及演算法開發與系統性能優化。增加服務器資源可進一步降低延遲，而無需進行任何技術修改。我們的所有工具鏈均基於分佈式數據和計算平台，可輕鬆用於符合法規的雲環境或私有環境。

L4自動駕駛技術必須適應不同地區的不同路況、交通規則和駕駛模式，因此擴大L4自動駕駛技術的規模對其成功至關重要，但這帶來了另一個挑戰，因為L4自動駕駛系統必須識別並應對道路上可能遇到的各種情況。憑藉先進的工具鏈，我們將進入一個新城市市場所需的時間從六個月大幅縮短到半個月。

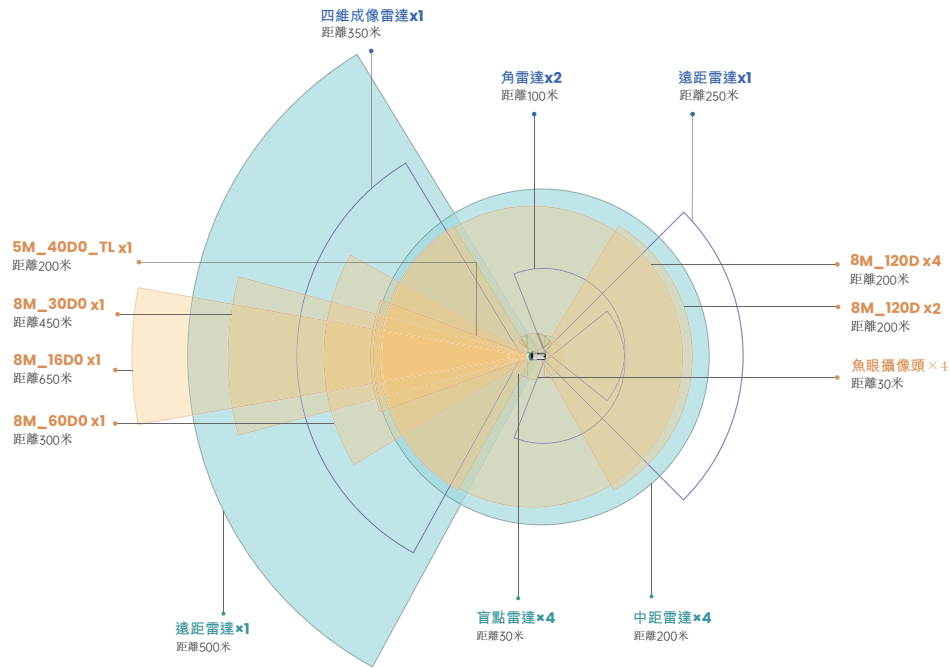
開發具有一致性及準確性的方法衡量L4自動駕駛系統的性能，對於確保安全、可追蹤使用該技術而言至關重要。我們已創建全面的度量系統，將實際道路測試和模擬相結合，以有效衡量L4自動駕駛系統的安全性。通過利用實際道路測試和模擬的優勢，我們可以評估系統在各種場景下的性能，而這可能很難在道路上重現。

我們的度量系統靈敏度高，在檢測系統性能的任何細微退步方面具有很高的可信度。這對於確保乘客和其他道路參與者的安全至關重要。此外，我們已建立持續監測和改進系統安全性能的流程。這包括定期更新和改進系統的軟件和硬件，以及不斷進行測試和評估，以確保系統長期保持安全和有效。

傳感器及硬件

根據弗若斯特沙利文的資料，我們成為全球首個且唯一一家採用車規級傳感器和硬件（包括激光雷達與計算平台）集成開發L4自動駕駛車輛的自動駕駛科技公司，而我們的同業目前尚未在其L4自動駕駛車中整合車規級元件。為實現L4自動駕駛車隊規模化商業部署，採用高性價比車規級硬件成為關鍵途徑。通過採用車規級硬件，我們獲得可支持量產的大幅降本，增強業務模式的有效性，並釋放L4自動駕駛車輛市場的新商機。根據弗若斯特沙利文的資料，我們已與多家全球及中國的OEM建立深入的合作與量產安排，而我們的同業尚未與全球及中國的OEM有任何量產安排。我們採用多傳感器方法，將激光雷達、高分辨率攝像頭及雷達相結合，以準確、精確地感知和了解L4自動駕駛車輛周圍的環境。我們目前的L4自動駕駛車型配備了一套強大的傳感器套件，涵蓋9個激光雷達單元、14個高分辨率攝像頭、4個毫米波雷達、4個麥克風、2個涉水傳感器及一套碰撞傳感器。該完整的傳感陣列可實現車輛周圍360度無盲區感知，並具備最遠達650米的環境探測能力。我們升級後的傳感器套件可支援在城市及高速公路場景中的導航，並可於惡劣天氣條件下（如雨、雪、霧）可靠運作，亦能應對如行人突然出現、避讓緊急車輛等極端情況。

下圖展示了我們第七代L4自動駕駛車型的傳感器設計：



- 激光雷達**。激光雷達利用激光束精確探測L4自動駕駛車輛周圍的物體，可在任何照明條件下進行高分辨率測距。我們在現有L4自動駕駛車型的頂部和側面使用了九個激光雷達，可以在白天和黑夜的各種環境和不同照明條件下，實時生成從車輛、交通燈到行人等周圍環境的精確三維圖像。
- 攝像頭**。通過在各個角度配備14個高分辨率攝像頭，我們的L4自動駕駛車輛能夠保持360度全方位觀察周圍環境，而不會出現重大盲點，從而更全面地了解周圍的交通狀況。在我們最新的「虛擬司機」系統中，我們安裝了專為L4自動駕駛車隊需求定制的內部設計攝像頭。例如，定制的車規級攝像頭大大提高了圖像質量，增強了傳感器數據輸入，從而確保我們L4自動駕駛解決方案的安全性、可靠性和最佳性能。
- 雷達**。雷達能發射無線電波，探測物體並實時測定其與我們車輛的距離和速度。與激光雷達和攝像頭相比，雷達在雨、雪、霧等惡劣天氣下的工作效率最高。我們的L4自動駕駛車輛在前方、後方和後側的兩個角落分別配備了四個遠程雷達。我們的4D雷達具備強大感知能力，探測距離高達300米，其精度更高、物體識別能力、實時適應性和穩健性更強。

- **GNSS/IMU**。除了感知傳感器，我們還在系統中使用了另外兩種傳感器，即高精度全球導航衛星系統(GNSS)和慣性測量單元(IMU)。該等傳感器與我們的高清地圖和定位模塊協同工作，確保我們的L4自動駕駛車輛定位準確。

通過同步傳感器套件的輸入，我們有效地平衡不同傳感器的固有優缺點，從而提高了勾勒車輛周圍環境的精度。此外，我們還整合了來自同一物體類型的多個傳感器的信息，利用部分重疊的視場，更準確、更可靠地呈現周圍環境。通過對冗餘傳感器覆蓋範圍和智能軟件模塊的集成，我們的「**虛擬司機**」能夠在複雜的天氣條件下隨時感知周圍環境和物體，從而提供更安全、更可靠的L4自動駕駛解決方案。

通過多年來對傳感器技術的潛心研究和實際應用，結合我們對行業的深入洞察，我們開發出了一套高度全面的傳感器評估和選擇系統。該系統使我們能夠選擇市場上最好的傳感器，同時為我們的供應商提供寶貴的建議，幫助他們改進產品設計和質量，以滿足L4自動駕駛應用需要。此外，憑藉我們對L4自動駕駛車輛傳感器設計和功能特殊要求的獨特見解，我們與供應商密切合作，開發更適合L4自動駕駛場景的定制傳感器產品。通過嚴格的測試和設計改進，我們系統的硬件已經過定制，以應對具有挑戰性的駕駛狀況。例如，為提升探測效能與準確性，我們開發了一套先進的傳感器清潔方案，確保車輛在複雜道路情況下能持續保持即時感知能力，從而滿足自動駕駛出行服務在惡劣天氣條件下於城市及高速公路場景中運營所需的高標準營運與安全要求。這種合作有助於持續優化我們高度集成的AV軟件和硬件，確保我們為客戶提供最安全、最可靠和最高效的L4自動駕駛解決方案。根據弗若斯特沙利文的資料，憑藉豐富的行業專業知識和穩固的合作夥伴關係，我們成為唯一一家能夠設計與車規級預裝傳感器和硬件集成的L4自動駕駛車輛的自動駕駛科技公司。

計算系統

我們的計算系統負責處理從傳感器收集到的數據，並實時運行我們的專有算法，使我們的車輛能夠自動駕駛。在設計和配置計算系統時，我們注重性能、可靠性和資源效率。計算系統的每一部分均經過明確的符合性測試驗證。例如，我們最新的計算單元基於NVIDIA DRIVE Orin構建，這是一款專為L4自動駕駛車輛打造的車規級處理器，具有高性能、可擴展的計算能力。

我們自主開發的自動駕駛計算單元(ADCU)是一個完全車規級的計算平台，使我們能夠明確專為L4自動駕駛應用定制的計算架構。我們已定制存儲系統、數據管道和時間同步拓撲結構，以確保所有處理器的能力均能得到最大限度的發揮。此外，我們自主開發的ADCU可以進行微調，以平衡性能和資源消耗，使其成為更具可持續性和成本效益的解決方案。此外，隨著新技術的出現，ADCU可以更容易地進行調整和升級，從而實現更大的靈活性和可擴展性。從工業級計算平台到車規級計算平台的轉變，使我們能夠部署和擴展更加安全、高效並具成本效益的L4自動駕駛車隊。

車輛集成

從我們強大的AV軟件到向我們的業務合作夥伴採購的高質量硬件，嚴謹的車輛工程設計將我們的「虛擬司機」技術的每一個部分融為一體。通過在不同車輛平台上將其集成，我們設計的L4自動駕駛車輛作為一切的載體，能夠提供最安全、最流暢的駕乘體驗。我們採用自動標準集成流程來提高車輛的一致性。我們在組件和系統層面進行嚴格的驗證和測試，包括機械衝擊、振動、熱室和防水測試，以確保最佳性能、可靠性和穩定性。我們與合作夥伴聯合建立了一條集成化、流線型裝配線，為大規模生產採用我們先進的「虛擬司機」技術的車輛做好充分準備。這一努力得益於我們利用OEM合作夥伴的工業化設計、質量控制和供應鏈管理流程，從而提高了可靠性、有效性和可擴展性。

我們與OEM合作夥伴在六代L4自動駕駛車輛模型的生產過程中進行了多年的測試和設計改進，增強了我們對專用L4自動駕駛系統的信心。每推出新一代L4自動駕駛車輛模型，我們都會致力提供更完善、更成熟的硬件設計，以便更好地與車輛平台集成，同時提高成本效率和適應性。我們致力於不斷改進，意味著我們的每一代車輛都代表了L4自動駕駛技術的最新進展，確保為乘客提供安全、最先進的L4自動駕駛體驗。我們高度集成的L4自動駕駛車輛在重量、功耗、尺寸和其他關鍵方面均與量產汽車非常相似。我們與豐田合作開發的第六代L4自動駕駛車輛模型已於2023年7月開始部署，用於面向公眾的自動駕駛出行服務。於2025年4月，我們推出第七代自動駕駛出租車，涵蓋三款與我們的戰略合作夥伴共同開發的車型，分別為與豐田合作的Toyota bZ-4X、與北汽集團合作的Alpha-T5，以及與廣汽集團合作的AION V。



我們的第七代L4自動駕駛車輛採用冗餘車輛平台。通過車輛平台中的冗餘傳感器、計算系統、電源和執行器，我們可以避免單點故障。例如，在我們的計算系統中，不同的處理器相互交叉檢查，並作為彼此的備份系統，如果發生錯誤，在GPU上運行的若干算法可以回退至CPU，而如果主電源系統發生故障，備用電源系統將會接入，確保計算系統持續供電，從而保證我們整個「虛擬司機」持續運行。

除與豐田的戰略合作之外，我們目前還正與北汽集團、廣汽集團和上汽集團共同開發第七代L4自動駕駛車輛。我們的第七代車輛標誌著我們向大規模部署全無人駕駛的L4自動駕駛出租車邁出了關鍵一步。我們的第七代L4自動駕駛車輛模型將採用多層冗餘系統設計，並具備業界領先的遠程協助功能。我們設計的第七代L4自動駕駛車輛通過增強的人機界面系統和高效的行程計劃為乘客提供更流暢的駕乘體驗。

我們確保L4自動駕駛車輛安全可靠運行的方法包括三層系統：(i)正常運行模式；(ii)降級安全模式；及(iii)最小風險狀態模式。降級模式和最小風險狀態模式在物理上獨立的冗餘平台上運行，其中包括冗餘傳感器和計算。如果在正常運行過程中出現故障，我們會檢測到該等故障，並將系統轉入降級安全模式，使車輛行駛至安全位置。如果出現降級安全模式無法解決的嚴重故障，則會觸發最小風險狀態模式，使車輛至少能在不發生碰撞的情況下停在自己的車道上。

遠程協助

我們擁有一套經濟高效、可擴展的遠程協助系統（「RA系統」），以確保我們的L4自動駕駛車輛能夠輕鬆應對突發狀況。與不時接管車輛的遠程安全員不同，我們的遠程輔助操作員僅監控車輛及向車輛提供駕駛指導，並不直接控制車輛。從感知周圍環境到執行加速、制動及車道變換等動作，「虛擬司機」可自動處理所有駕駛決策。該平台以最少的人為干預安全高效地運營，主要得益於PonyWorld產生的各種場景和極端案例的嚴格訓練。其減少對車輛遙控的依賴，亦減少潛在的網絡入侵風險，從而大大提高我們L4自動駕駛系統的整體安全。

我們的遠程輔助操作員僅在極端情況下進行干預（例如臨時封路或嚴重擁塞），為車輛提供駕駛指引，包括根據實時數據更改路線或靠邊停車。使用多屏工作站，每位遠程輔助操作員可同時監督一支L4自動駕駛車隊，從而大大降低我們車隊管理的人力及運營成本。

具有成本效益的車規級量產

我們的L4自動駕駛解決方案已為大規模生產做好充分準備。儘管我們不進行生產，但我們已與若干OEM及生產夥伴建立深厚的合作關係，彼等為我們的量產工作提供支持。我們開發的技術可確保所有硬件符合全面的車規級標準，從而擴大生產規模。我們量產能力的主要優勢之一是大幅降低成本，使我們的商業模式切實可行，並為L4自動駕駛車輛市場帶來新的商業機遇。

我們的商業化模式及服務

概覽

我們將L4自動駕駛技術與各種車型、級別和自動駕駛水平的車輛進行集成，以實現多種商業應用，從而實現自動駕駛技術的商業化。我們主要專注於能最大限度地增加商業機會的車輛和使用場景，包括電動「自動駕駛出租車」和長途重型「自動駕駛卡車」。此外，我們利用強大的技術能力，提供智能出行解決方案和增值技術服務。

下表載列我們所示期間按服務劃分的收入絕對金額及佔總收入的百分比明細。

	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	%
	(以千計，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										
應用服務	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向出行網絡平台出售且會繼續出售此類自動駕駛出租車，其後或會擴展至自動駕駛出行業務、「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。

隨著我們自動駕駛出行服務的商業化加速，我們預期自動駕駛出行收入在未來的絕對金額及佔總收入的百分比均將持續增長。具體而言，從長遠來看，隨著我們接近大規模商業化，車費所產生的收入以及為出行網絡平台和車隊公司（如適用）運營自動駕駛出租車所產生的費用，預計將隨著我們自己及／或第三方擁有的自動駕駛出租車車隊的增長而增加。此外，我們將繼續根據市場情況調整收入模式，並為自動駕駛出行服務探索更多變現機會。

自動駕駛卡車服務。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L4自動駕駛功能。我們預期有關收入不久後將繼續增加。由於我們「虛擬司機」的客戶基礎持續增長，我們可能開發新的自動駕駛卡車收入來源，包括向該等客戶收取使用我們的「虛擬司機」技術的經常性許可費。在一定程度上，我們亦通過向客戶提供AV工程解決方案產生自動駕駛卡車收入，包括定制軟件開發、車輛集成、工程和道路測試。這有助於提升其自動駕駛卡車的L4自動駕駛能力及整體性能。

技術授權與應用。我們主要通過(a)向OEM及其他行業參與者（如無人車配送服務提供商及L4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。截至最後可行日期，我們自主設計的車載域控制器已由我們信賴的製造合作夥伴（包括域控制器第三方製造商）實現量產，以供內部使用及對外銷售。我們已向從事開放道路低速及特種應用L4自動駕駛解決方案開發的多家行業參與者提供域控制器，包括無人配送車及無人駕駛環衛車輛等；(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L4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。就我們的V2X產品及服務而言，我們自主設計軟件及系統，同時從外部供應商採購硬件。

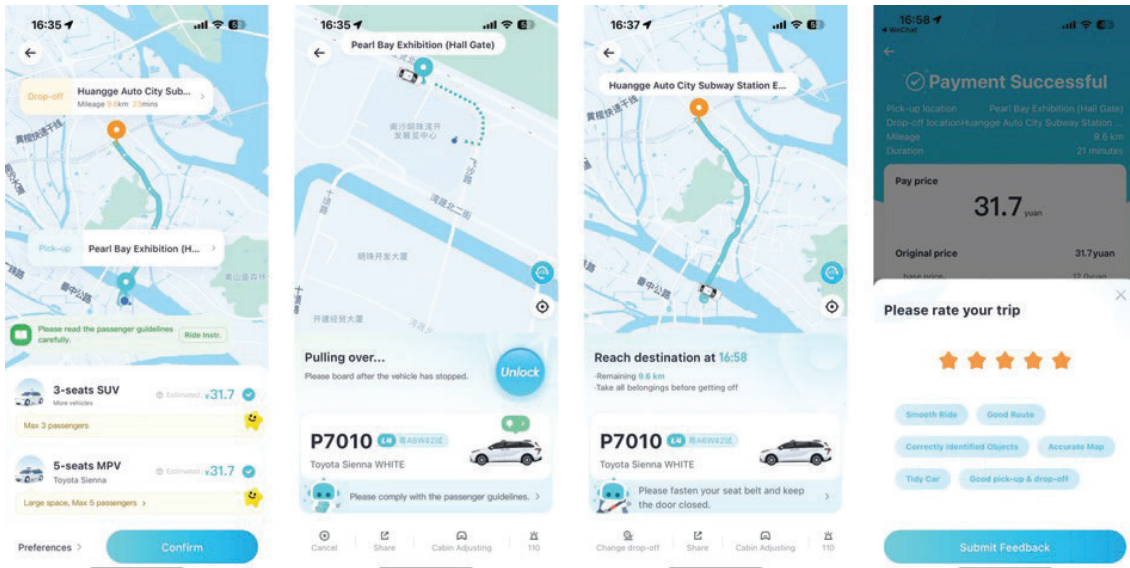
自動駕駛出行服務

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720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48.6百萬公里。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26.9百萬公里，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。

乘坐我們的自動駕駛出租車，享受有趣又安全的旅程

我們致力於為乘客提供L4自動駕駛體驗。乘客僅需在我們的*PonyPilot*移動應用程序上輕點幾下，即可享受安全、舒適和便捷的出行體驗，該應用程序目前可在蘋果和安卓應用程序商店下載。一旦乘客預約車輛後，我們的移動應用程序會將乘客引導至附近的乘車站點進行上下車。我們已開發專有的人機界面應用程序*PonyHI*，以改善乘客體驗。*PonyHI*可為乘客提供有關行程的重要信息，包括車輛位置、行駛路線、車輛軌跡和路況。就我們收取費用的L4自動駕駛出行服務而言，乘客可以在我們的*PonyPilot*移動應用程序和車載交互界面上查看乘車費用，並可以使用微信和支付寶等主流移動支付應用程序在移動設備上完成支付。

以下是我們專有的PonyPilot移動應用程序的截圖：



目前，我們正與中國越來越多的出行網絡平台建立合作，在他們的應用程序中推廣我們的自動駕駛出行服務，從而提高我們服務的知名度和普及性。如今，乘客可以通過我們的PonyPilot移動應用程序、支付寶、高德地圖和如祺出行移動應用程序輕鬆預約我們的自動駕駛出行。

商業化路線圖

於2018年2月，我們在廣州的公路上推出了配備安全員的L4自動駕駛車隊，此後，我們在中國面向公眾的自動駕駛出租車運營規模迅速擴大。截至最後可行日期，我們運營一支由超過720輛自有自動駕駛出租車組成的車隊。自2025年1月1日至最後可行日期，我們的每輛自動駕駛出租車的日均訂單量超過15單。

獲得監管許可是L4自動駕駛公司為商業化做好技術和運營準備的重要里程碑。在中國，地方監管機構在發放道路測試和商業運營許可證之前，已經制定了嚴格、全面的標準，以確保L4自動駕駛車輛的安全性和商業可行性。該等標準已考慮一系列高度專業化和技術性的衡量標準和指標，包括自動駕駛里程比例、關鍵干預和事故率表現、模擬和其他道路測試結果、安全員素質和遠程控制／輔助能力、應急計劃以及乘客訂單數量。通過仔細評估該等因素，監管機構可以評估L4自動駕駛公司在公共道路上安全、有效運營車輛的技術和運營準備情況。因此，監管許可審查和批准流程是確保只有最先進、最可靠的L4自動駕駛技術才能在公共道路上進行測試和部署的重要保

障。我們在中國所有四座一線城市（即北京、上海、廣州和深圳）均獲得了提供面向公眾的自動駕駛出行服務所必需的所有可用監管許可，因此我們在推進面向公眾的自動駕駛出行服務在中國的商業化方面處於領先地位。下圖進一步說明我們截至2025年8月31日在中國獲得提供面向公眾的自動駕駛出行服務的主要監管許可方面取得的主要進展。

	安全員			無人駕駛		
	測試	面向公眾	商業	測試	面向公眾	商業
北京	✓	✓	✓	✓	✓	✓
廣州	✓	✓	✓	✓	✓	✓
上海	✓	✓	✓	✓	✓	✓
深圳	✓	✓	✓	✓	✓	✓

附註：上表中有關適用監管許可證發放情況的資料是基於截至2025年8月31日的公開資料和我們知悉的最新情況作出。有關中國四座一線城市自動駕駛出租車許可證的現行監管框架，詳情請參閱「行業概覽－中國及全球自動駕駛市場概覽－自動駕駛出行服務－中國自動駕駛出行服務市場的競爭格局」的本公司與同業的比較附註3。

我們是中國首批獲得在所有四座一線城市運營全無人駕駛L4車輛許可證的公司之一。此外，根據弗若斯特沙利文的資料，我們是唯一一家獲得在所有四座一線城市提供面向公眾的自動駕駛出行服務所必需的所有可用監管許可的L4自動駕駛科技公司。我們相信，這種在監管審批中保持領先的先發優勢，加上我們強大的技術和與OEM的合作關係，使我們未來能夠在中國大規模商業化面向公眾的自動駕駛出行服務。

我們在美國也開展小規模業務，在遵守適用法律法規的前提下，截至最後可行日期共有94名員工主要從事研發及自動駕駛車輛測試項目。我們在中國和美國開展獨立的研發活動，在每個國家分別開發和測試技術和軟件。此外，我們在美國的研發人員與中國的研發人員相互獨立，從美國測試中收集的數據不會用於開展或支持我們在中國的研發活動。於往績記錄期，在美國產生的收入（主要與作為我們技術授權與應用業務一部分的若干增值技術服務有關）對收入貢獻的重要性不斷下降，於2023年、2024年以及截至2025年6月30日止六個月的收入貢獻佔總收入不超過1%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，在美國產生的收入分別為10.5百萬美元、0.3百萬美元、0.6百萬美元及0.05百萬美元，分別佔2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月總收入的15.4%、0.4%、0.8%及0.1%。我們在美國的收入下降，主要是由於我們在美國的戰略重點轉移到以研發活動為主。我們預計我們未來在美國的業務範圍仍然較小，且我們目前並無計劃在美國進口、銷售或分銷我們

的產品。截至最後可行日期，我們於美國的運營並未涉及任何L4無人駕駛測試活動。此乃由於我們策略性地將美國業務聚焦於研發活動，而我們在中國開展的L4無人駕駛測試連同世界模型技術的進展，已足以滿足我們的測試與研發需要。於2022年12月恢復的加州自動駕駛測試(AVT)有駕人許可證已於2024年10月成功續期，截至最後可行日期仍然有效。基於前述及來自自動駕駛車輛(「AV」)監管事宜法律顧問的意見書，我們相信，截至最後可行日期，我們已持有在美國加利福尼亞州進行有駕人AV測試業務所需的所有重大AV測試許可證。有關加州車輛管理局吊銷無人駕駛測試許可證及AVT有駕人許可證的詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們經營業務所在司法管轄區的自動駕駛行業相關法律法規仍在不斷發展並可能變動，而該等法律法規的變動可能對我們造成重大不利影響」。有關更多資料，請參閱本招股章程附錄一會計師報告附註2(aa)。此外，我們正在全球其他有增長的市場尋求戰略擴張機會。我們已與歐洲、東亞、中東和其他地區的地方政府、行業龍頭和技術創新者建立合作夥伴關係，重點關注我們技術的本地開發、部署和商業化。迄今為止，我們的業務足跡遍佈盧森堡、韓國、沙特阿拉伯和阿拉伯聯合酋長國。

如下圖所示的市場戰略所述，隨著自動駕駛出行服務規模的不斷擴大，我們能夠通過與OEM、出行網絡平台和車隊公司合作的多元化盈利模式，將價值鏈上的不同利益相關方進行連接並為其賦能：

對於我們的自動駕駛出行服務，我們擁有自營的L4自動駕駛出租車車隊。我們與OEM合作夥伴共同開發能夠適配並支援L4自動駕駛功能的車型設計，該等合作關係使我們能夠充分利用OEM在整車工程及量產方面的專業能力。我們向OEM採購已安裝我們「虛擬司機」系統的自動駕駛出租車，或向OEM採購車輛並於其後安裝我們的「虛擬司機」系統，以部署於我們的自動駕駛出租車車隊中。

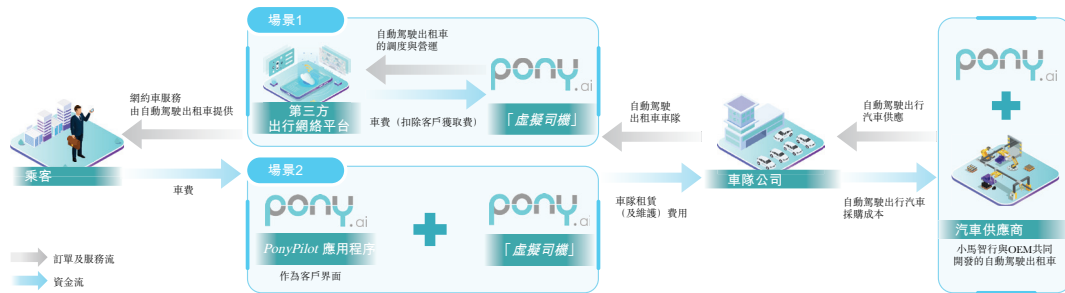
我們透過兩種途徑接觸乘客。首先，我們將服務整合至出行網絡平台，利用彼等的平台及用戶介面。在此模式下，乘客的車費會直接通過相關出行網絡平台處理。乘客透過該等平台付款後，出行網絡平台會於行程完成後收取車費並轉撥予小馬智行，隨後會扣除客戶獲取費。此外，乘客亦可透過我們的*PonyPilot*應用程式直接使用我們的自動駕駛出行服務。於此渠道中，乘客的車費會直接支付予我們。收入會於我們提供收費服務的過程中隨時間確認。

網約車服務的定價乃以使用量為基礎，主要根據行程里程計算，費率會因路線、交通流量和其他動態因素而異。該市場策略如下圖所示。



我們亦正為L4自動駕駛出租車出行服務開發第二種業務模式。雖然核心營運與上述模式相同，但主要差異在於如何管理自動駕駛出租車車隊。我們不再自行採購自動駕駛出租車及維護我們自有車隊，而是向第三方車隊運營商租賃自動駕駛出租車。

在此即將推出的模式下，第三方車隊運營商將購買由小馬智行及OEM共同開發的自動駕駛出租車，並負責車隊的維護。然後，我們將向該等運營商租賃自動駕駛出租車，並支付租賃及維護費用。該方式將購買自動駕駛出租車的大部分資本支出以及車隊的持續維護成本轉嫁予第三方車隊運營商。該業務模式如下圖所示。



除L4自動駕駛出租車出行服務外，我們為OEM及出行網絡平台提供全面的AV工程解決方案套件，包括AV軟件部署與維護、車輛整合與工程以及道路測試，使彼等能夠將我們的L4自動駕駛技術整合到其車型中，或使用配備我們「虛擬司機」系統的車輛建立自己的自動駕駛出租車車隊。該等工程解決方案合約通常涉及軟件、系統整合、

硬件元件及相關服務的組合。該等合約及定價均為根據每名客戶的技術及營運需求量身打造。我們通常直接向供應商採購硬件元件，用於產品開發或滿足客戶要求的服務。收入一般根據合作項目的進度確認。該流程如下圖所示。



- OEM。**我們認為，OEM將幫助我們實現自動駕駛出行服務的大規模商業化。我們與OEM合作，在各種車輛平台上共同開發和生產L4自動駕駛車輛。我們將深化與日益增加的OEM合作夥伴的合作，不斷升級和優化我們的L4自動駕駛車型，為乘客提供更好的L4自動駕駛體驗。我們的OEM合作夥伴生產的L4自動駕駛車輛將向我們自有的車隊或第三方車隊公司出售。
- 自有車隊與第三方車隊公司。**目前，我們完全通過自有的自動駕駛出租車車隊直接為乘客提供服務，但我們預計未來的自動駕駛出租車車隊將主要由第三方車隊擁有人出資且不斷擴大的第三方車隊公司網絡所擁有。在這種長期運營模式下，我們期望通過為該等車隊公司運營自動駕駛出租車車隊獲得收入。此外，我們亦可能透過向OEM合作夥伴銷售與不同OEM合作夥伴共同開發的L4自動駕駛車輛（我們的「虛擬司機」系統已整合至OEM車型）來獲得收入。在此模式下，我們可以向車隊公司收取使用我們的「虛擬司機」系統的許可費。我們預計此模式將帶來潛在的輕資產和高利潤收入流，同時使我們能夠持續專注於技術創新，並在各地區市場更快地擴大規模。於2024年4月，我們與豐田及廣汽豐田成立合營企業，從而實現商業化路線圖中的重要里程碑。合營企業由廣州小馬慧行持有50.0%股權，豐田及廣汽豐田合共持有50.0%股權。根據合營協議的條款，豐田將作為車隊公司向合營企業提供豐田品牌的純電動汽車。該等車輛配備了豐田的L4自動駕駛兼容冗餘系統和我們先進的「虛擬司機」技術，並可通過我們的

PonyPilot 移動應用程式進行訪問。自動駕駛出租車車隊的所有權應屬於合營企業，我們應根據租賃安排向合營企業支付費用，其乃根據若干因素所釐定，其中包括我們將予租賃的自動駕駛出租車數量以及擬部署於租賃的自動駕駛出租車上的技術。任何根據合營企業任何一方所擁有的原有知識產權而新創建或開發的知識產權應被視為「共同知識產權」，並歸合營企業所有。合營企業各方及其各自的聯屬公司應擁有使用此類共同知識產權的平等及免使用費的權利。利潤應按實際出資比例分配。

- **出行網絡平台**。根據我們的市場戰略，出行網絡平台將成為連接我們的自動駕駛出租車與其龐大用戶群的有效渠道。我們和第三方車隊公司均可通過各種出行網絡平台向乘客提供自動駕駛出行服務，並根據若干收入分成安排從乘客支付的車費中獲得部分收入。
- **乘客**。隨著我們的自動駕駛出租車車隊規模不斷擴大，乘客可直接通過我們的*PonyPilot* 移動應用程式或不同出行網絡平台運營的移動應用程式使用我們的自動駕駛出行服務。每次乘坐自動駕駛出租車，我們及／或適用出行網絡平台（視情況而定）均將向乘客收取費用。

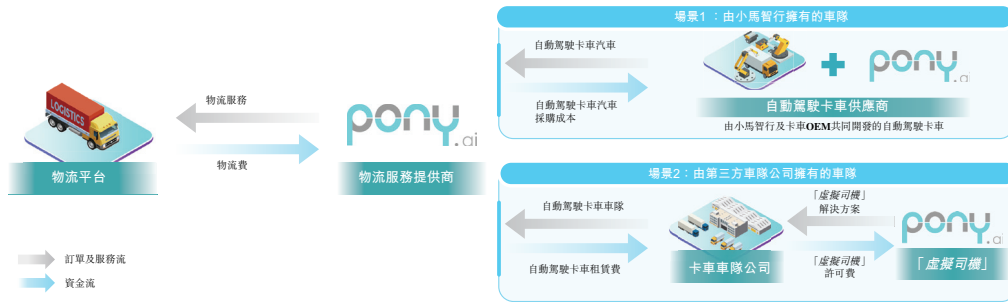
自動駕駛卡車服務

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，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1,070百萬貨運噸公里。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。

我們為物流平台提供貨運服務，按里程及噸位收取服務費。定價根據合約而定，並取決於路線、貨物重量及服務條款等因素。我們根據每筆貨運訂單完成進度的程度隨時間確認收入。

我們的貨運服務是由我們自有車隊及第三方車隊公司擁有的車隊共同提供。我們與卡車OEM合作，將我們專有的「虛擬司機」技術整合到其卡車車型中，共同開發自動駕駛卡車。為了建立及維護我們的自有自動駕駛卡車車隊，我們直接從OEM採購該等自動駕駛卡車。

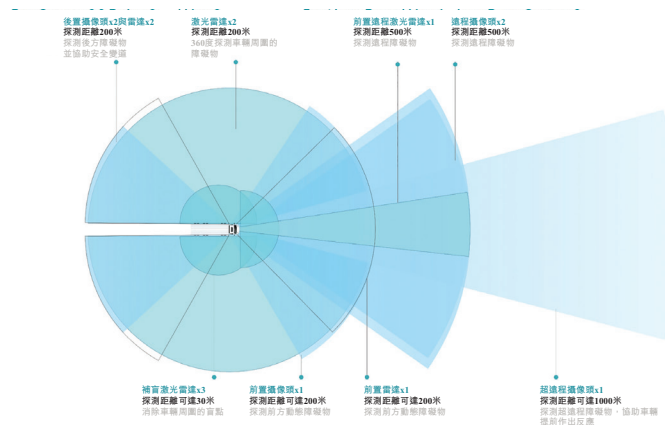
我們亦向第三方車隊公司租用自動駕駛卡車，該等車輛的維護及保養由相關車隊運營商負責，我們向該等第三方車隊公司支付租金。該等第三方車隊公司直接從卡車OEM採購自動駕駛卡車。我們自動駕駛卡車服務的業務模式如下圖所示。



根據自動駕駛卡車使用場景調整我們的「虛擬司機」

儘管我們的自動駕駛卡車服務所採用的關鍵L4自動駕駛技術與我們的自動駕駛出行服務大部分重疊，但我們對一些模塊如傳感器組件和控制模塊進行了定制化，以滿足自動駕駛卡車的特定使用場景需求。例如，我們將車輛的探測範圍擴大至約500至1,000米，使自動駕駛卡車能夠安全高速行駛。我們為自動駕駛卡車配備後視攝像頭和雷達，已被認為是卡車變道或並道的最佳選擇。此外，我們還在自動駕駛卡車上增加了短距離和廣角激光雷達，以消除任何潛在盲點，提高安全性。

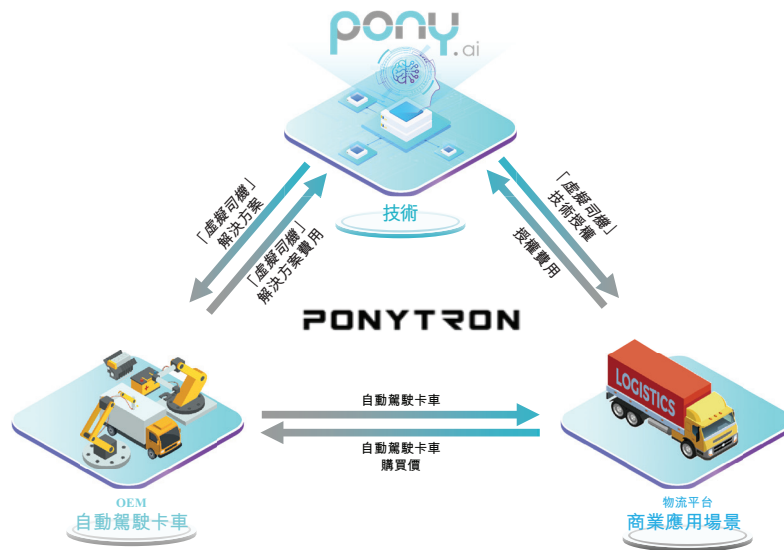
下圖說明了我們為自動駕駛卡車優化的傳感器設計：



此外，卡車的靈活性明顯不如乘用車，換擋時間更長，對操控精度的要求更高。我們的控制模塊設計旨在高精度地動態適應卡車拖車不同的載貨重量以及不同的側風風速，因為載貨重量和側風風速都可能極大地改變自動駕駛卡車的行駛狀態，並給自動駕駛卡車帶來獨特挑戰。

商業化路線圖

我們自動駕駛卡車服務的藍圖建立在與卡車OEM及物流平台的戰略合作關係上。我們相信，與卡車OEM的合作將使我們能夠迅速擴大搭載了我們技術的自動駕駛卡車的生產規模，而與物流平台建立的合作將有助於我們將自動駕駛卡車服務應用於商業場景，包括智能倉至倉卡車貨運解決方案。下圖說明了我們的市場戰略以及我們自動駕駛卡車服務目前和規劃的盈利模式。



與中國外運合作。於2021年12月，我們宣佈與中國外運（根據中國國際貨代協會的資料，中國外運是中國最大的貨運物流公司）建立合作關係。我們成立了我們的附屬公司青驢集團，其為一家於2022年2月17日在中國成立的有限責任公司，由北京小馬慧行持有51.0%股權及中國外運持有49.0%股權。青驢集團的成立旨在結合我們的自動駕駛技術將其打造為具備混合運力的貨運服務提供商。

根據我們與中國外運於2021年12月簽訂的合作協議（「合作協議」），青驢集團於2022年2月17日設立。根據合作協議，青驢集團成立後的前三年為「第一階段」。於第一階段，中國外運將向青驢集團租賃卡車，而北京小馬慧行將向青驢集團租賃L4自動

駕駛卡車。青驢集團將利用該等租賃卡車及自有車隊，為中國外運以及第三方物流客戶提供集裝箱卡車運輸服務，在條件相同的情況下，優先考慮中國外運。青驢集團與中國外運其後於往績記錄期訂立了多份租賃協議以實施合作協議所列的原則。

與中國外運的卡車租賃協議的主要條款概述如下且與北京小馬慧行的卡車租賃協議具有相似條款：

- **租賃期限。**於2022年，我們訂立為期三年的卡車租賃協議，以開展合作協議項下的第一階段合作。該租賃協議已屆滿，其後於2025年重續，固定租期為自2025年4月起計16個月。於2023年9月，我們訂立另一份為期五年的卡車租賃協議。於2024年2月，我們訂立為期五年的卡車租賃協議。該等卡車租賃協議的主要條款大致相似。
- **付款安排。**青驢集團須根據每份租賃協議按月向中國外運支付固定租金。於簽訂時，各租賃協議訂明每月固定租金支付總額以及租期內租賃卡車的固定數量。每份協議規定的固定租金乃經計及現行行業租金率、所租賃卡車的類型及數量以及車輛的車齡及狀況經公平磋商後釐定。
- **租賃卡車規格。**簽訂時每份租賃協議均載有詳細時間表，當中載列待租賃卡車並列明其類型、品牌及車型、車牌號及車輛識別代碼。
- **許可證及資質。**青驢集團負責租賃車輛的許可證及檢驗，出租方（即中國外運或北京小馬慧行）須提供所需的支持文件（包括有效的駕駛和操作文件，如車輛合格證明書和年檢文件）。
- **標準要求。**青驢集團須確保租賃車輛在投入運營前符合所有監管及技術標準。如未達到標準，出租方可中止租賃安排。
- **運營收益與成本。**在租賃期內，青驢集團享有租賃車輛運營產生的所有收入及經濟利益，並須承擔所有車輛運營成本（如燃料費、通行費及維修費）、負責車輛的保養及維修，並承擔車輛運營期間發生的任何損壞責任。

- **保險與責任。**青驢集團須承擔租賃期內的大部分或全部保險費，並負責處理及承擔與交通事故、車輛損壞、維修及潛在索賠相關的所有費用及責任。
- **終止條款。**任何一方可提前30日書面通知並經對方同意後終止租賃。

於2025年1月15日，我們與中國外運訂立經修訂經重述合作協議（「經修訂經重述合作協議」），由此展開營運的「第二階段」。於第二階段期間，青驢集團將進一步加大對自動駕駛運輸即服務研發的投資，並擴展其運輸能力。青驢集團可利用其額外運力承接中國外運戰略合作夥伴的貨運訂單，亦可承接來自外部客戶的貨運訂單。

根據經修訂經重述合作協議，任一股東擬向另一方股東以外的任何人士轉讓其股權，須經另一股東同意，並應至少提前六十日書面通知另一股東擬進行之轉讓事項。於青驢集團營運期間，任何由青驢集團獨立開發的知識產權，應由青驢集團單獨擁有。各股東應有權透過授權安排，以非專屬、免繳付專利權使用費為基準使用該知識產權。倘青驢集團委託股東進行技術成果開發，則由此開發所產生的知識產權由青驢集團與受託股東共同擁有。但若該委託開發系以股東原有知識產權（「原有知識產權」）為基礎，則原有知識產權仍歸該股東所有。利潤應按實際出資比例分配。

2025年3月16日，青驢集團與中國外運簽訂運輸服務框架協議（並經由日期為2025年8月22日的補充協議所補充）（「運輸服務框架協議」），據此青驢集團將自2025年3月16日至2028年3月15日的三年期間（可由雙方協議續期）向中國外運提供運輸服務（「運輸服務」），以履行其在中國境內的貨運訂單。根據運輸服務框架協議的條款，青驢集團將與中國外運訂立具體採購訂單，詳列青驢集團所提供運輸服務的具體條款與條件。定價將根據陸運費率確定，該陸運費率考慮貨物重量、體積及運輸距離等因素。每份採購訂單將列明貨物名稱、數量、質量、發貨地點、目的地、交付日期及其他相關細節。青驢集團須確保運輸期間的貨物安全，並根據中國外運的標準獨立購買承運人責任保險、車輛保險、貨物保險及其他所需類型的保險。

截至最後可行日期，青驢集團已開始運營一支由144輛自動駕駛卡車組成的車隊，其中包括L2+卡車和L4自動駕駛卡車。在短期內，青驢集團向中國外運提供混合式L2+及L4物流運力（含自動駕駛卡車）並收取物流費用。隨著自動駕駛卡車車隊規模的不斷擴大，預計青驢集團將為中國外運在中國各地日益增加的貨運訂單提供服務，並長期大規模地向客戶提供付費自動駕駛卡車服務。因此，中國外運和中國卡車貨運市場的其他物流平台將以更少的人力和其他成本獲得安全、可靠和環保的貨運運力。通過青驢集團，我們還將利用數據分析提高裝載和調度效率及降低事故率。青驢集團旨在提供智能、高效、安全和綠色的物流服務。為配合過渡至可再生能源，我們還評估提高車隊中新能源車輛的佔比機會，以順應不斷變化的業務需求。

與三一重卡合作。作為我們邁向自動駕駛卡車服務商業應用的又一堅實步伐，我們於2022年5月與中國領先的卡車製造商三一重卡建立戰略合作夥伴關係，共同開發由我們的技術驅動的車規級L4卡車。作為戰略合作協議的一部分，我們負責授權我們的L4自動駕駛技術，並為自動駕駛卡車的開發提供技術支持，而三一重卡已同意（其中包括）以公平價格生產自動駕駛卡車，並通過其銷售渠道幫助銷售我們的自動駕駛卡車。在雙方同意或出現不可抗力的情況下，雙方可終止協議。

此外，我們於2022年11月1日與三一重卡及中國外運簽訂三方戰略合作框架協議（「戰略合作框架協議」），合作期限為三年。根據戰略合作框架協議，我們與三一重卡將共同開發定制化智能重型卡車，以滿足中國外運在貨運運輸方面的需求。在同等條件下，中國外運將享有優先採購由我們與三一重卡共同開發的智能重型卡車的權利。戰略合作框架協議亦建立了磋商機制，以推進三方合作目標的實現，並解決合作過程中出現的相關問題。根據該安排，中國外運通常從三一重卡採購自動駕駛卡車，隨後將其租賃予青驢集團。

隨著中國地方政府加大力度促進和規範自動駕駛卡車服務的安全性和商業可行性，我們在獲得道路測試和商業運營的相關監管許可方面取得了重大進展。2020年12月，我們在廣州率先獲得自動駕駛卡車道路測試許可證。2021年7月，我們將道路測試範圍擴大至北京，並獲准在開放國道上測試我們的自動駕駛卡車。2024年1月，我們獲得了中國首張跨省自動駕駛卡車道路測試許可證，並開始在京津冀地區的高速公路貨運網絡上進行測試。2024年初，我們在自動駕駛卡車商業化方面取得了重大進展，獲得在北京提供自動駕駛卡車收費服務的許可。通過與中國外運合作，我們已組建了一

支自動駕駛卡車車隊，為客戶提供日常運輸服務。2024年12月，我們成為中國首家獲批在「1+N」編隊行駛中對跟隨卡車進行無人測試的公司，這使我們能夠開始在連接北京、天津和河北的跨省高速公路上測試我們的自動駕駛卡車車隊。儘管領航的自動駕駛卡車將繼續配有一名安全員坐在駕駛座上，但跟隨車主駕無人。這一編隊許可標誌著我們自動駕駛卡車服務的又一重要里程碑，將使我們能夠進一步降低L4自動駕駛卡車運輸的成本。

技術授權與應用服務



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：

- **軟件解決方案。**基於「虛擬司機」技術的突破，我們為OEM提供軟件解決方案，實現高速公路和城市自動導航輔助駕駛(NOA)、記憶泊車、車道居中控制(LCC)、自適應巡航控制(ACC)和其他L2+輔助駕駛功能。我們強大的L4自動駕駛軟件模塊和算法，以及在複雜運營領域進行的大量測試，使我們能夠開發功能強大而具成本效益的解決方案，已獲得客戶的初步認可。

- **專有車載域控制器產品。**目前，我們向OEM和其他行業參與者（如無人配送車服務提供商及L4無人駕駛環衛車開發商）提供基於NVIDIA DRIVE Orin平台打造的專有車載域控制器產品，以支持其車輛的L4自動駕駛系統。憑藉通過大量車輛測試所積累的海量數據洞察和行業經驗，我們已開發安全、靈活且功能強大的車載域控制器產品，能夠更好地滿足L4自動駕駛應用場景需求。我們獲得了多個國際知名機構的認證和認可，其中包括ISO 26262功能安全ASIL D開發流程認證，這些都證明了我們產品的品質。截至最後可行日期，我們自主設計的車載域控制器已由我們信賴的製造合作夥伴實現量產，以供內部使用及對外銷售。我們已向從事開放道路上低速及特種應用L4自動駕駛解決方案開發的多家行業參與者提供域控制器，包括無人配送車及L4無人駕駛環衛車等。
- **數據分析工具。**我們的數據分析工具包括一個基於雲的數據處理平台，該平台能夠對從配備我們技術的車輛上收集的數據進行挖掘、採集、分析和維護；同時還包括一個L4模擬系統，用於評估車輛行駛過程中的安全性、合規性、舒適性和效率，從而不斷改進車輛的L4自動駕駛系統。

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L4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。

我們向多家供應商採購硬件組件，以開發我們的域控制器及解決方案。我們的技術授權與應用服務的定價按個別情況釐定，反映每個項目的特定條款及範圍。我們的收入主要來自終端客戶的直接付款，包括銷售域控制器或來自與我們產品相關的服務費。收入一般於交付產品或完成服務時確認。

研究與開發

我們在專有的人工智能技術、算法和軟硬件組件的研發方面投入了大量的時間和精力，以不斷增強「虛擬司機」的能力，鞏固我們在市場上的技術領先地位。隨著我們L4自動駕駛技術商業部署的推進，我們還致力於提升和優化我們的技術，以滿足不同的商業應用場景。截至2025年6月30日，我們擁有720名工程師、研究員和科學家，其

業 務

專業知識涵蓋車輛工程、工業設計、人工智能及機器學習和數據分析等多個學科。我們的研發團隊負責我們自動駕駛技術的設計、開發和測試。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。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，我們的研發開支佔營運開支的比例分別為75.7%、76.6%、80.9%、79.0%及78.4%。

我們在多個地點開展研發工作，這使我們能夠根據不同的路況和天氣條件來開發、測試和完善自動駕駛技術，從而打造出更可靠、更靈活且可擴展的自動駕駛解決方案。我們的多中心模式，加上我們在業內的穩固地位，有助於我們吸引和留住世界各地的頂尖人才，從而促進我們業務的長期增長。我們的主要研發重點為推進L4自動駕駛系統的發展，以及透過與OEM合作夥伴的協作，推動具備量產能力的自動駕駛出租車。我們目前並未從事任何製造業務。

於往績記錄期，我們在研發方面取得快速進展，如以下研發指標所示。我們幾乎所有運營數據均通過我們在中國進行的測試及研發活動獲得，只有極少數是通過在美國的研發活動收集所得。

	2022年	增長	2023年	增長	2024年	2025年1月1日 至最後可行 日期／截至 最後可行日期
自動駕駛出租車自動駕駛 里程(千公里).....	7,313	1.1倍	8,095	1.5倍	11,983	13,673
自動駕駛出租車無人駕駛 里程(包括測試及 運營里程)(千公里).....	543	2.1倍	1,138	3.1倍	3,557	6,211
自動駕駛出租車無人駕駛 運營里程(千公里).....	421	1.5倍	640	4.6倍	2,923	5,304
自動駕駛出租車車隊規模 ¹	262	–	252	–	270	726
在中國一線城市取得的 自動駕駛出租車 許可證數量 ²	12	–	19	–	23	24
自動駕駛卡車測試里程 (千公里).....	1,058	1.0倍	1,099	0.8倍 ³	885	624

業 務

	2022年	增長	2023年	增長	2024年	2025年1月1日 至最後可行 日期／截至 最後可行日期
自動駕駛卡車運營里程 (千公里).....	357	1.3倍	470	1.9倍	914	850
每次關鍵干預 公里數(KMPCI).....	增加 約400%		增加 約180%		增加 約180%	增加 約130%

- 1 鑒於自動駕駛出行服務處於商業化初期且尚未實現大規模部署，我們對自動駕駛出租車車隊規模採取戰略管控，以優化成本效益的同時，實現研發目標（包括積累充分的測試及運營里程）。
- 2 有關中國四座一線城市自動駕駛出租車許可證的現行監管框架詳情，請參閱「行業概覽－中國及全球自動駕駛市場概覽－自動駕駛出行服務－中國自動駕駛出行服務市場的競爭格局」中本公司與同行的比較附註4。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是國內唯一在四座一線城市取得全部種類自動駕駛出租車許可證的L4自動駕駛技術企業（截至2024年12月31日，上海暫未開放面向公眾的完全無人駕駛L4自動駕駛出租車收費許可）。
- 3 隨著商業化進程加速，我們重點擴展我們的運營里程及優化自動駕駛卡車系統，以更好地服務商業化運營。通過積累運營里程，我們能夠有效地改進及優化我們的系統，確保自動駕駛卡車滿足不同的商業需求及適應運營環境。此外，經過優化，自動駕駛卡車系統可對累計自動駕駛出租車進行測試，2022年至2024年，自動駕駛出租車測試里程大幅增加，這減輕了對大量自動駕駛卡車測試里程的需求。
- 4 隨著商業化進程加速，我們重點擴展我們的運營里程及優化自動駕駛卡車系統，以更好地服務商業化運營。通過積累運營里程，我們能夠有效地改進及優化我們的系統，確保自動駕駛卡車滿足不同的商業需求及適應運營環境。此外，經過優化，自動駕駛卡車系統可藉鑑自動駕駛出租車的測試經驗，2022年至2024年，自動駕駛出租車累計測試里程大幅增加，這減輕了對大量自動駕駛卡車測試里程的需求。

知識產權

我們的發展依賴於專有技術及保護該等技術的能力。我們依靠專利法、版權法、商業秘密法和商標法以及保密協議、許可證和知識產權轉讓協議等合約限制保護我們的知識產權。此外，我們還制定了相關政策，要求我們的員工、顧問和其他第三方訂立保密及專有資料協議，以保護和保密我們的專有資料。截至2025年6月30日，我們在中國已註冊338項專利、192項版權和627個商標，在海外已註冊214項專利和495個商標。此外，截至2025年6月30日，我們在全球有229項待審批專利申請。我們亦已在全球註冊51個域名。我們絕大多數專利申請均涉及自動駕駛技術。我們相信，我們的專利組合充分涵蓋所有可申請專利的核心技術，並足以支持根據現行收入模式及未來商業化計劃實施產品及服務。

儘管我們努力保護我們的專有權利，但未經授權的各方仍可能試圖複製或以其他方式獲取和使用我們的技術。監控未經授權使用我們的知識產權和專有權利难度大、成本高，我們無法確定我們採取的措施是否能防止侵權行為的發生。我們可能不時不得不通過訴訟來維護我們的知識產權和專有權利，這可能會導致巨額成本和資源分散。此外，第三方可能會對我們提起訴訟，聲稱我們侵犯其知識產權或專有權利，或聲稱他們並無侵犯我們的知識產權或專有權利。如果侵權指控成功，而我們未能或無法及時開發不侵權的技術或無法及時獲得對被侵權或類似技術的使用許可，我們的業務可能受損。即使我們能夠獲得被侵權或類似的技術，也只能以商業上不合理且不利的條款繳納許可費用，可能會對我們的業務、經營業績和財務狀況產生不利影響。有關知識產權風險的更多資料，請參閱「風險因素—與我們的業務及行業有關的風險—未能充分獲取、維護、執行及保護我們的知識產權和其他專有權利可能會削弱我們的競爭地位，並可能對我們的業務、前景、經營業績或財務狀況產生重大不利影響」一節。

下表載列我們截至最後可行日期的關鍵專利詳情。

專利名稱	註冊編號	擬定用途	功能	狀態／日期	註冊地
通用感知模型的訓練方法、 裝置和自動駕駛車輛	2024111464094	通用感知模型的 訓練方法	解決現有方法中自動駕駛車輛感知模型通用性差的問題。	申請日期： 2024年8月20日	中國
數據挖掘的方法、裝置、 介質和系統.....	2024110342526	數據挖掘	實現自動化的數據挖掘與驗證，從而解決現有方案在數據挖掘過程中使用人工及基於規則的方法，相對缺乏效率。	申請日期： 2024年7月30日	中國
圖像檢索的優化方法、 裝置、介質和車輛系統...	2024110342511	圖像檢索方法	使用GPT模型優化初始描述文本，生成多個優化後的描述版本。	申請日期： 2024年7月30日	中國

業 務

專利名稱	註冊編號	擬定用途	功能	狀態／日期	註冊地
車輛行駛的控制方法、 裝置、存儲介質和 處理器	2019103566860	控制車輛移動的 方法	在十字路口異常紅綠燈 狀態下，確保車輛安 全運行，防止碰撞， 並確保行駛過程中的 安全。	申請日期： 2022年4月29日	中國
一種傳感器姿態調整方法及 裝置	2019102848573	傳感器姿態調整的 方法	計算自動駕駛車輛與待 檢測目標之間的相對 位置，並根據與該相 對位置對應的姿態參 數調整傳感器的姿 態。	批准日期： 2021年9月28日	中國
一種車輛駕駛控制系統精度 檢測方法及裝置	2019103350175	控制系統的精度 檢測	收集行駛信息和駕駛指 令，以提升控制系統 的準確性。	批准日期： 2021年8月3日	中國
緊急情況下自動駕駛車輛的 協調控制	US20190137996A1	自動駕駛車輛的 協調控制	根據處理後的圖像數 據，從一個或多個檢 測到的物體中確定目 標物體。	頒發日期： 2019年11月5日	美國

於往績記錄期及直至最後可行日期，我們與第三方之間並無任何有關知識產權的重大糾紛或任何其他待決法律訴訟。

銷售與營銷

我們採取各種措施，並結合線上和線下渠道，推廣我們的服務。為了留住和吸引新乘客使用我們的自動駕駛出行服務，我們不時開展獎勵性促銷和季節性優惠活動。我們還利用與出行網絡平台合作夥伴的平台發佈在線廣告，以滲透合作夥伴的客戶群，並在微信和支付寶等主要移動支付應用程序上推廣我們的自動駕駛出行服務。

合作夥伴生態系統

圍繞我們的核心技術，我們已建立蓬勃發展的行業和技術合作夥伴生態系統，其中包括OEM、出行網絡平台和物流平台、半導體芯片供應商、傳感器供應商以及其他類型的行業利益相關方。該等戰略合作使我們能夠繼續磨練在開發尖端L4自動駕駛軟件和技術方面的專業技能，同時有效利用合作夥伴在製造、產品開發、客戶網絡和服務方面的專業優勢，在全球範圍內推廣我們的技術並實現盈利。

下圖展示了我們的主要合作夥伴及與其合作情況。



合作生態系統將我們與車輛和組件供應商以及來自出行網絡平台和物流平台的大規模服務需求進行連接，使我們能夠擴大搭載我們「虛擬司機」技術的L4自動駕駛車隊的規模，同時以經濟高效的方式將該等L4自動駕駛車輛應用於各種商業場景。

自動駕駛出行服務：我們與豐田、北汽集團、廣汽集團和上汽集團等值得信賴的OEM建立深入的戰略合作關係，共同開發和量產L4自動駕駛車輛。通過與豐田的合作，我們於2022年1月成功推出第六代L4自動駕駛車型，以支持全無人駕駛的L4自動駕駛出行業務。於2025年4月，我們推出第七代自動駕駛出租車，涵蓋三款與我們的戰略合作夥伴豐田、北汽集團及廣汽集團共同開發的L4車型。與該等值得信賴OEM的合作大大提高了我們利用可靠的集成車輛平台在全球推廣技術的能力。此外，我們已與支付寶、高德地圖和如祺出行等知名的出行網絡平台建立合作關係，以擴大和擴展我們的自動駕駛出行服務，提高乘客覆蓋率。例如，2022年4月我們對如祺出行進行戰略

投資後，如祺出行已在其移動應用中透過其擁有及運營的整合我們的「*虛擬司機*」技術的由50輛車組成的車隊，為公眾提供付費自動駕駛出行服務，覆蓋中國廣州和深圳區域。此外，我們亦將我們的服務與如祺出行的平台整合並使用他們的界面運營我們的自動駕駛出租車車隊。

自動駕駛卡車服務：我們與中國領先的卡車製造商三一重卡建立戰略合作夥伴關係，共同開發由我們的技術驅動的自動駕駛卡車，並與中國外運（根據中國國際貨代協會的資料，中國外運是中國最大的貨運物流公司）建立戰略合作夥伴關係，在中國外運若干現有的物流網絡中運營L2+卡車和L4自動駕駛卡車。我們的「*虛擬司機*」技術與卡車OEM的製造和售後能力以及物流平台的需求和基礎設施相結合，使我們能夠把握中國大型卡車運輸市場的機遇。

技術授權與應用服務：我們已與美团、新石器和菜鳥等物流客戶以及NVIDIA在硬件組件方面開展共同開發合作。與知名硬件組件公司的深度合作使我們能夠定制設計，以實現高性能和成本效益，並確保運營期間的硬件供應。

隨著我們海外業務的逐步擴大，我們在選定的全球市場與各種商業夥伴開展合作。該等合作夥伴包括當地政府、行業領導者和技術創新者，在戰略上相互配合，共同推進我們的技術在該等市場的商業化。例如，我們於2024年3月與盧森堡政府正式簽訂諒解備忘錄，以推動L4自動駕駛出行服務在盧森堡（作為區域中心）的發展。我們與盧森堡政府和當地合作夥伴的合作旨在推動技術創新，為歐洲市場量身定製解決方案。我們已與韓國當地合作夥伴開展合作，將於2025年在首爾市區啟動自動駕駛出租車的道路測試。我們與各實體（包括沙特阿拉伯的潛在合作夥伴）的討論正在推進，以期在該地區實現業務部署，且我們已於2023年10月與阿布扎比投資辦公室簽署諒解備忘錄，以推進在阿布扎比的部署。

根據我們與主要戰略合作夥伴的合約安排，我們通常保留我們開發的知識產權的所有權。在共同合作產生新知識產權的情況下，該等權利的所有權通常由我們與戰略合作夥伴共享。我們與該等合作夥伴簽訂的協議確保各方均能從共同開發和運用新技術中獲益，同時也為知識產權的保護和管理提供明確指引。通過與合作夥伴密切合作並採取協作創新的方式，我們能夠充分利用我們的集體優勢，推動我們業務的持續增長。

下表分別概述我們與合作夥伴的合作、促成各項合作的背景及情況，以及各方的角色和責任。

	促成各項合作的背景及情況	各方的角色和責任	合作性質或期限
乘用車OEM . . .	我們與乘用車OEM的合作最初是作為研發合作夥伴，在此期間我們的「虛擬司機」技術被整合到多個車型中，以驗證其技術可行性。	小馬智行：開發「虛擬司機」，使自動駕駛出行能夠在高峰時段、複雜交通情況及惡劣天氣安全高效地導航。 OEM：製造可適應並支持小馬智行的自動駕駛系統的車輛。	完成開發自動駕駛出行車型後。
卡車OEM	我們與卡車OEM建立合作夥伴關係，原因是利用我們在開發自動駕駛系統方面的專業知識，我們能夠為其特定卡車車型提供量身定制的解決方案。	小馬智行：研發專為重卡而設的「虛擬司機」。 OEM：將小馬智行的技術整合到其車型中，以實現自動駕駛功能。	完成開發自動駕駛卡車車型後。
出行網絡平台 . .	我們的自動駕駛出行技術受到運輸行業的關注，出行網絡平台對緊跟自動駕駛技術的發展表現出濃厚興趣。	小馬智行：調度及運營以及自動駕駛出租車車隊。 出行網絡平台：將小馬智行的自動駕駛出租車整合到其面向乘客的平台或應用程序並收取乘車費用。	協定期限（通常為期一年），合約期限可能自動續期。

	促成各項合作的背景及情況	各方的角色和責任	合作性質或期限
物流平台.....	我們的自動駕駛卡車解決方案符合物流平台對可靠兼具成本效益的運輸解決方案的優先考慮。我們認為這是擴大自動駕駛卡車服務商業化規模的寶貴機會。	小馬智行：運營自動駕駛卡車車隊，為物流平台提供付費運輸服務。 物流平台：下達貨運訂單。	經雙方同意，可書面終止合作。
組件供應商....	我們通常向以可靠性及高質量標準聞名的行業領先供應商採購硬件組件。	小馬智行：將硬件組件整合至「虛擬司機」或共同設計硬件組件。 組件供應商：向我們供應我們於傳感器套件及硬件中使用的若干關鍵組件。	交付組件後。
物流客戶.....	物流客戶由其他行業參與者介紹給我們，並被我們的域控制器及能夠提供按其需要訂制的解決方案以實現高度自主的能力所吸引。	小馬智行：向多個正在為低速和專業應用開發自動駕駛解決方案的行業參與者供應域控制器。 物流客戶：整合小馬智行的域控制器，以實現自動駕駛功能。	協定期限（通常為期一年）／服務完成後／交付域控制器後。

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L4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。

業 務

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L4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。

排名	客戶	購買的產品類型	背景	建立業務 關係的 年期	收入 (百萬美元)	佔我們 總收入的 百分比 %	於往績記錄期 各年度／ 期間來自 前五大客戶的 項目數量	來自 項目的收入
截至2022年12月31日止年度								
1	中國外運	自動駕駛卡車 (運輸即服務)	一家於2002年註冊成立並在香港聯交所上市的領先物流公司，總部位於中國北京	2022年	21.2	31.0	不適用	不適用
2	客戶B	技術授權與應用 服務(智能出行解決方案)	一家於2012年註冊成立並在納斯達克上市的軟件及IT開發公司，總部位於美國奧蘭多	2021年	10.5	15.4	1	10.5
3	客戶C	技術授權與應用 服務(增值技術服務)	一家於2002年註冊成立並在深圳證券交易所上市的導航地圖、導航軟件提供商，總部位於中國北京	2021年	8.4	12.3	1	8.4

業 務

排名	客戶	購買的產品類型	背景	建立業務 關係的 年期	收入 (百萬美元)	佔我們 總收入的 百分比 %	於往續記錄期 各年度/ 期間來自 前五大客戶的 項目數量	來自 項目的收入
4	客戶D	自動駕駛出租車 (AV工程解決 方案銷售)	一家於2019年註冊成立的自動駕駛 服務提供商，總部位於中國上海	2022年	6.8	10.0	1	6.8
5	客戶E	自動駕駛出租車 (AV工程解決 方案銷售)	一家於2018年註冊成立的軟件開發 公司，總部位於中國廣東省，其 聯屬公司在香港聯交所上市	2020年	4.8	7.0	1	4.8
截至2023年12月31日止年度								
1	中國外運	自動駕駛卡車 (運輸即服務)	一家於2002年註冊成立並在香港聯 交所上市的領先物流公司，總部 位於中國北京	2022年	22.5	31.3	不適用	不適用
2	客戶F	技術授權與應用 服務(V2X服 務及產品)	一家於2001年註冊成立的交通運輸 科技公司，總部位於中國北京	2022年	18.0	25.0	1	18.0
3	客戶E	自動駕駛出租車 (AV工程解決 方案銷售)	一家於2018年註冊成立的軟件開發 公司，總部位於中國廣東省，其 聯屬公司在香港聯交所上市	2020年	7.6	10.6	2	7.6

業 務								

排名	客戶	購買的產品類型	背景	建立業務關係的年期	收入 (百萬美元)	佔我們總收入的百分比 %	於往績記錄期各年度／期間來自前五大客戶的項目數量	來自項目的收入
4	客戶G	技術授權與應用服務 (V2X服務及產品)	一家於2004年註冊成立的軟件開發公司，總部位於中國廣東省	2023年	4.0	5.5	1	4.0
5	客戶C	技術授權與應用服務 (增值技術服務)	一家於2002年註冊成立並在深圳證券交易所上市的導航地圖、導航軟件提供商，總部位於中國北京	2021年	4.0	5.5	1	4.0
截至2024年12月31日止年度								
1	中國外運	自動駕駛卡車 (運輸即服務)	一家於2002年註冊成立並在香港聯交所上市的領先物流公司，總部位於中國北京	2022年	30.7	40.9	不適用	不適用
2	客戶H	技術授權與應用服務	一家於2021年註冊成立的領先汽車科技上市公司，總部位於中國江蘇省	2024年	7.0	9.3	1	7.0
3	客戶I	自動駕駛卡車 (運輸即服務)	一家於2023年註冊成立的領先物流解決方案提供商，總部位於中國寧夏	2024年	5.1	6.7	不適用	不適用
4	客戶J	技術授權與應用服務	一家於2021年註冊成立的領先城市物流L4自動駕駛解決方案開發商，總部位於中國江蘇	2024年	4.7	6.3	不適用	不適用

業 務

排名	客戶	購買的產品類型	背景	建立業務 關係的 年期	收入 (百萬美元)	佔我們 總收入的 百分比 %	於往續記錄期 各年度/ 期間來自 前五大客戶的 項目數量	來自 項目的收入
5	客戶K	自動駕駛出租車 (AV工程解決 方案銷售)	一家於2000年註冊成立並在韓國高 斯達克市場上市的多元化公司， 核心業務為海外時裝零售、無線 互聯網解決方案及移動技術，總 部位於大韓民國首爾	2023年	3.9	5.3	1	3.9
截至2025年6月30日止六個月								
1	中國外運	自動駕駛卡車 (運輸即服務)	一家於2002年註冊成立並在香港聯 交所上市的領先物流公司，總部 位於中國北京	2022年	11.1	31.4%	不適用	不適用
2	客戶J	技術授權與應用 服務	一家於2021年註冊成立的領先城市 物流L4自動駕駛解決方案開發 商，總部位於中國江蘇	2024年	6.0	16.8%	不適用	不適用
3	客戶M	技術授權與應用 服務(銷售域 控制器)	一家於2021年註冊成立的科技公 司，從事製造計算機通信及其他 電子設備，總部位於中國北京	2022年	5.6	15.7%	1	0.2

業 務

排名	客戶	購買的產品類型	背景	建立業務 關係的 年期	收入 (百萬美元)	佔我們 總收入的 百分比 %	於往績記錄期 各年度／ 期間來自 前五大客戶的 項目數量	來自 項目的收入
4.....	客戶N	技術授權與應用 服務（銷售域 控制器及智能 出行解決方 案）	一家領先的按要求服務平台，專注 於提供廣泛服務，包括食品配 送、酒店及旅行訂位、網約車 等，總部位於北京，於2011年註 冊成立及其聯屬公司於香港聯交 所上市	2023年	1.8	5.1%	1	0.8
5.....	客戶O	自動駕駛卡車 （提供AV工程 解決方案）	一家於2014年註冊成立的激光雷達 及傳感器解決方案提供商，總部 位於廣東省	2022年	1.4	4.1%	1	1.4

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。

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（就董事所知擁有我們已發行股本5%以上的股東）於往績記錄期各年度／期間在我們的任何五大客戶中擁有任何權益。我們與客戶K合作，於韓國共同推進全無人駕駛L4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。

與客戶達成協議的主要條款

*自動駕駛出行服務。*我們向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。根據與OEM客戶的合約安排，我們通常會規定服務範圍、解決方案的技術規格及測試里程碑。我們將就每個里程碑與我們的客戶協定付款時間表。就新知識產權而言，我們通常為知識產權的唯一擁有人，並作為合約安排的一部分授予客戶使用該等知識產權的權利。

根據與出行網絡平台客戶的合約安排，我們利用客戶的界面、平台及支付方式，通過我們的車隊向用戶提供自動駕駛出行服務。我們釐定車費的定價並每月與客戶結算金額。我們的協議亦將訂明有關收集用戶數據的保密性及合規性條文。

*自動駕駛卡車。*就我們的運輸即服務解決方案而言，我們通常在合約中訂明待交付的貨品、數量及質量、發貨地點、目的地、收貨人及交付日期。我們的協議亦訂明有關付款、保險及風險轉移的條文。

就我們與卡車OEM的合作而言，我們的協議通常會詳細列明我們「*虛擬司機*」系統的技術規格及卡車車型。該等協議將成為研發過程的關鍵里程碑。OEM和我們各自擁有獨立或於訂立協議前創造的知識產權的所有權利、所有權及權益。

*技術授權與應用。*我們的技術授權與應用客戶的協議明確服務範圍、交付成果的技術規格及付款安排。我們的客戶和我們各自擁有獨立或於訂立協議前創造的知識產權的所有權利、所有權及權益。

業 務

下表概述於往績記錄期各年度／期間的五大收益貢獻項目。

排名	客戶	背景	購買的產品／服務類型	確認收入 (百萬美元)
截至2022年12月31日止年度				
1	客戶B	一家於2012年註冊成立並在納斯達克上市的軟件及IT開發公司，總部位於美國奧蘭多	用於開發自動駕駛傳感器組件的技術授權	10.5
2	客戶C	一家於2002年註冊成立並在深圳證券交易所上市的導航地圖、導航軟件提供商，總部位於中國北京	用於開發ADAS解決方案的域控制器及定制軟件	8.4
3	客戶D	一家於2019年註冊成立專注於研發的公司，總部位於中國上海	自動駕駛軟件的技術服務	6.8
4	客戶E	一家於2018年註冊成立的軟件開發公司，總部位於中國廣東省，其聯屬公司在香港聯交所上市	用於自動駕駛出租車運營的「虛擬司機」、整車工程及技術服務	4.8

業 務

排名	客戶	背景	購買的產品／服務類型	確認收入 (百萬美元)
5	客戶L	一家於2021年註冊成立的智能汽車開發公司，總部位於中國上海	域控制器及定制軟件開發服務	4.6
截至2023年12月31日止年度				
1	客戶F	一家於2001年註冊成立的交通運輸科技公司，總部位於中國北京	用於道路監控的定制V2X解決方案	18.0
2	客戶E	一家於2018年註冊成立的軟件開發公司，總部位於中國廣東省，其聯屬公司在香港聯交所上市	用於自動駕駛出租車運營的「虛擬司機」、整車工程及技術服務	7.6
3	客戶G	一家於2004年註冊成立的軟件開發公司，總部位於中國廣東省	用於道路監控的定制V2X解決方案	4.0
4	客戶C	一家於2002年註冊成立並在深圳證券交易所上市的導航地圖、導航軟件提供商，總部位於中國北京	用於開發ADAS解決方案的域控制器及定制軟件	4.0

業 務

排名	客戶	背景	購買的產品／服務類型	確認收入 (百萬美元)
5	客戶M	一家於2021年註冊成立的科技公司，從事製造計算機通信及其他電子設備，總部位於中國北京	域控制器	3.3
截至2024年12月31日止年度				
1	客戶H	一家於2021年註冊成立的領先汽車科技公司，總部位於中國江蘇省	用於高速NOA控制技術及高速NOA定位技術的技術授權	7.0
2	客戶J	一家於2021年註冊成立的城市物流L4自動駕駛解決方案開發商，總部位於中國江蘇	域控制器	4.7
3	客戶K	一家於2000年註冊成立並在韓國高斯達克市場上市的多元化公司，核心業務為海外時裝零售、無線互聯網解決方案及移動技術，總部位於大韓民國首爾	用於自動駕駛出租車運營的「虛擬司機」、整車工程及技術服務	3.9

業 務

排名	客戶	背景	購買的產品／服務類型	確認收入 (百萬美元)
4	客戶E	一家於2018年註冊成立的軟件開發公司，總部位於中國廣東省，其聯屬公司在香港聯交所上市	用於自動駕駛出租車運營的「虛擬司機」、整車工程及技術服務	3.0
5	客戶G	一家於2004年註冊成立的軟件開發公司，總部位於中國廣東省	用於道路監控的定制V2X解決方案	2.4
截至2025年6月30日止六個月				
1	客戶J	一家於2021年註冊成立的城市物流L4自動駕駛解決方案開發商，總部位於中國江蘇	域控制器	6.0
2	客戶M	一家於2021年註冊成立的科技公司，從事製造計算機通信及其他電子設備，總部位於中國北京	域控制器	5.6

業 務

排名	客戶	背景	購買的產品／服務類型	確認收入 (百萬美元)
3	客戶N	一家領先的按要求服務平台，專注於提供廣泛服務，包括食品配部、酒店及旅行訂位、網約車等，總部位於北京，於2011年註冊成立及其聯屬公司於香港聯交所上市	域控制器及智能出行解決方案	1.8
4	客戶O	一家於2014年註冊成立的激光雷達及傳感器解決方案提供商，總部位於廣東省	為自動駕駛卡車的開發提供AV工程解決方案	1.4
5	客戶K	一家於2000年註冊成立並在韓國高斯達克市場上市的多元化公司，核心業務為海外時裝零售、無線互聯網解決方案及移動技術，總部位於大韓民國首爾	用於自動駕駛出租車運營的「虛擬司機」、整車工程及技術服務	1.3

與中國外運的關係

合作關係的商業背景和理由

我們與中國外運的關係建基於互惠互利，而非倚賴單一業務合作夥伴。此項合作旨在滿足雙方優勢互補和戰略上的需求。中國外運以其龐大網絡和強大海運能力而知名，同時積極推動陸運網絡智能升級與效能提升，支持其貨運量快速增長以及高效「倉至倉」貨運的需求。

為滿足此需求，我們與中國外運共同成立青驢集團，從而利用彼等各自的優勢。我們提供智能卡車的先進L4自動駕駛技術和運營專業知識，而中國外運帶來物流客戶基礎和可靠陸運解決方案的需求。我們的自動駕駛卡車服務提供節省成本且可擴展的解決方案，加強中國外運的陸運能力。

因此，我們受益於從青驢集團自動駕駛卡車車隊獲得的實際運營數據和見解，這是我們的L4自動駕駛系統持續發展優化的關鍵一環。青驢集團亦作為我們的技術的現場示範平台，顯示自動駕駛卡車在卡車貨運行業中的商業可行性和效益，同時助力我們在未來吸引更多物流客戶。

基於此商業背景，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，截至最後可行日期運營一支由144輛自動駕駛卡車組成的車隊，其中包括配備安全員的L2+卡車和L4自動駕駛卡車。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。

辦公室租賃被視為一項經營租賃，而卡車及集裝箱租賃被視為融資租賃。該分類及租賃資產的用途影響租金產生的成本及開支於財務報表的呈列方式：

- 收入成本 — 主要包括自中國外運租賃的卡車及集裝箱的攤銷。
- 銷售、一般及行政開支 — 包括租賃辦公空間的攤銷以及相關辦公室租賃負債的利息。
- 利息開支 — 包括卡車及集裝箱的融資租賃負債的利息。

有關詳情，請參閱本招股章程附錄一所載會計師報告附註15。本公司將於上市後就該等交易遵守上市規則第十四章及第十四A章的適用規定。

租賃集裝箱的主要條款概述如下：

- **租賃期。**自集裝箱交付日期起為期八年。
- **規格。**協議約定的內陸運輸用集裝箱。
- **付款。**根據租賃協議，租金於簽訂時按固定集裝箱數量及每個集裝箱具體日費率計算，固定期限為自交付日期起八年。租金預付，每個結算期為三個月。
- **保險及責任。**在使用期間，我們負責為集裝箱投保及進行維護，以確保其正常運營。倘於租賃期內發生任何損壞，我們將負責維修並承擔所有相關費用。
- **終止。**任何一方均不得單方面撤銷本協議。

辦公室租賃的主要條款概述如下：

- **租賃期。**自2022年4月起為期五年。
- **租賃物業。**於中國山東省青島市的辦公室，租賃面積約為606平方米。
- **付款。**按年付款。租金按每日每平方米人民幣1.2元計算，年度租金於租賃期每兩年增加5%。
- **責任。**於租賃期內，我們負責租約範圍內租賃物業的安全使用、管理及維護，包括消防安全系統、電氣設備及其他相關設施。
- **終止。**除非另有規定，否則未經雙方相互同意，本合同不得擅自變更或提前終止。若任何一方尋求單方面終止，則必須至少提前60天書面通知另一方。

有關我們與中國外運的合作關係的進一步詳情（包括合作關係及卡車租賃協議的主要條款），請參閱「我們的商業化模式及服務－自動駕駛卡車服務－與中國外運合作」。

雖然中國外運為往績記錄期的最大客戶，但我們認為，我們的業務並非倚重中國外運，理由如下：

- **集中僅限於單一業務單元。**來自中國外運的收入僅源自自動駕駛卡車業務，其僅為我們整個L4自動駕駛出行組合的其中一個單元。重點是，我們的長期戰略重點圍繞自動駕駛出行服務，我們預期此業務將成為主要增長引擎，以及遠期貢獻收入的環節。自動駕駛卡車業務對於技術認證和數據生成相當重要，但其主要作為測試平台，展示我們在商業背景的L4自動駕駛能力。中國外運作為此領域的單一最大客戶，按照對業務模式和前景的整體評估，不構成重大倚賴。隨著我們不斷擴大自動駕駛出行業務，並推進不同層面客戶群的多樣化，預期中國外運的相對重要性將會繼續下降。
- **收入額不代表結構上的倚賴。**雖然中國外運於往績記錄期的收入貢獻按百分比計顯然較大，但應當參照早期商業發展及較低總收入基礎予以詮釋。2024年百分比上升，主要反映自動駕駛卡車業務經青驢集團擴大，而非在結構上對中國外運的財政倚賴。此外，於往績記錄期來自中國外運的實額收入，在長期財務預測中的佔比仍然較低。按實額計，該等數字不代表可能構成重大倚賴的經濟風險程度，特別是鑒於其他業務線的預計增長，以及收入來源因新客戶收入而擴大。由於中國外運的收入貢獻全部來自自動駕駛卡車服務，預料其對整體收入的相對重要性將會大幅下降。
- **我們並不倚賴中國外運支持經營或財務表現。**我們是尚在早期商業化階段的技術型企業，於往績記錄期一直產生虧損淨額和持續的負經營現金流，而且預期將會在近期至中期繼續如此。我們的日常運營、研發活動和業務擴展工作並非僅以但主要以多輪股權融資所得款項（而非來自客戶的收入）撥資。在此情況下，中國外運貢獻的收入有助證明自動駕駛卡車服務的商業潛力，但並非維持業務運營或財務狀況的必要因素。我們能夠持續經營

並執行戰略路線，並非取決於與中國外運的合作關係延續或擴大。因此，就與中國外運的合作關係或相關收入，不應將此定性為導致我們在任何實質財務或經營措施方面的重大倚賴。

- **推進客戶群多樣化的清晰計劃。**於往績記錄期，我們顯著擴大客戶群，於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，分別為20家、52家、111家及141家企業客戶提供服務。該等客戶包括L4自動駕駛價值鏈上的大批中國及跨國企業，覆蓋汽車製造以至物流、AV相關軟硬件。自2022年起及直至最後可行日期，我們獲得120名自動駕駛卡車貨運服務新客戶，彼等與中國外運均無關連。

不斷擴大及多樣化的客戶組合，顯示我們的商業運營並不倚賴任何單一客戶或行業。為繼續擴大客戶群，我們最近於2025年4月與騰訊訂立戰略合作關係，同時繼續深耕不同業務線的商機。通過與騰訊的合作，我們將自動駕駛出行服務接入騰訊的生態系統（尤其是微信的「出行服務」平台），使我們的自動駕駛出行服務得以接觸更廣泛的用戶基礎並加快自動駕駛出行服務的商業化。青驢集團亦積極聯繫其他物流商。隨著青驢集團運營規模擴大，其計劃投放更多產能，為中國外運以外的第三方物流客戶提供服務，使中國外運對收入的相對貢獻繼續下降。我們亦同步擴大自營車隊，此車隊獨立於青驢集團及中國外運，有力證明我們在建設可持續、多樣化業務模式方面的積極工作。

- **成本效益推動客戶採用。**弗若斯特沙利文確認，客戶主要因服務商提供難以抗拒的成本效益及運營優勢，而採用卡車物流服務，而非過度倚賴個別商業關係。在卡車物流領域，特別是標準化長途貨運業務，價格仍是影響客戶決定的關鍵因素。L4自動化駕駛技術壓降物流成本，因而帶來巨大競爭優勢。例如，在長途運輸情景中，L4自動駕駛卡車能以算法控制節省能耗，減少人手駕駛行為引致的低效問題，從而降低燃油和能源開支。再者，L4自動駕駛卡車支持單路驅動車隊行進等創新模式，其中以一名駕駛

員引領多輛L4級卡車車隊，大幅壓降勞動力成本。由於我們的自動駕駛卡車服務持續擴大、價格更具競爭力，預期客戶購買量將快速提高，繼而減少對個別客戶的預期倚賴。

與中國外運的業務關係終止或出現重大變動的可能性

董事認為，我們與中國外運的業務關係終止或出現重大變動的可能性較低。此評估乃基於以下商業和技術考慮因素：

- **基於實力互補的合作關係：**我們與中國外運的合作關係，旨在響應實力互補和戰略上的需求：中國外運提供龐大網絡和強大海運能力，而我們提供智能卡車的先進L4自動駕駛技術和運營專業知識。
- **客戶為本解決方案：**我們與中國外運的合作關係不僅是商業安排，也是應對核心經營難題的戰略解決方案：高效的「倉至倉」運輸。結合我們的L4自動駕駛技術與中國外運的物流體系，合作夥伴關係帶來更大效益，減少勞動成本，同時提高標準化長途運輸的可靠度。
- **股權投資加強長期聯繫：**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。
- **成本效益推動客戶採用卡車物流：**根據弗若斯特沙利文的資料，客戶採用卡車物流的主要推動因素是成本效益，而非倚賴個別商業關係。在標準化長途貨運業務中，價格和運營表現仍是影響客戶決定的首要因素。

我們的L4自動駕駛技術壓降物流成本，因而帶來巨大競爭優勢。例如：

- 相較人手駕駛，算法駕駛控制能夠節省能耗、減少燃電耗量。
- L4自動駕駛卡車支持單路驅動車隊行進等創新模式，以一名駕駛員引領多輛L4自動駕駛卡車，大幅壓降勞動力成本。

這些結構上的效益，使我們的L4自動化物流服務在本質上對中國外運等客戶具有吸引力，確保以自身價值證明價值主張，而不倚賴任何合作關係。

互惠互利而不倚賴的合作關係

我們與中國外運的合作關係，建基於長期互惠互利，而非倚賴單一業務合作夥伴。建立合作關係，旨在給合雙方互補實力：中國外運帶來龐大物流基建和可靠、大量貨運服務的需求，而我們提供先進智能卡車的L4自動駕駛技術和運營知識。

我們透過青驢集團提供可擴展且節省成本的自動駕駛卡車解決方案，提高中國外運陸運業務的表現和經濟效益。作為回報，我們獲得高質量經營數據、實際用例和反饋閉環，對於推進核心L4自動駕駛系統大有幫助。現場配置環境不僅加快技術細化，亦加強自動駕駛卡車服務的商業可信度。

重要的是，青驢集團不僅是雙邊渠道，更是有助接達更大市場的戰略平台。隨著業務發展成熟，我們配置更多運力，為中國外運以外的第三方物流客戶提供服務。自2022年起及直至最後可行日期，我們獲得120名自動駕駛卡車貨運服務新客戶，彼等與中國外運均無關連。客戶多樣化有力證明我們的業務模式靈活且可擴展，而且降低可能出現的集中風險。

總括而言，中國外運合作關係說明我們打造可持續戰略性合作關係的方針，為合作夥伴帶來經營價值，同時支持L4自動駕駛技術持續發展、認證和商業化。這種關係能夠動態、靈活地支持長期增長預測，而不會使我們局限於個別商業倚賴性。

預期持續關連交易

除業務合作外，我們亦與中國外運進行業務合作，其中我們的非全資附屬公司青驢物流一直為中國外運提供運輸服務，達成其在中國的貨運訂單。鑒於截至最後可行日期，中國外運持有青驢集團49.0%股權，故中國外運為青驢集團的主要股東，因此於上市後為本公司附屬公司層面的關連人士。

於我們與中國外運合作期間，我們設立自動駕駛卡車車隊，提供固定運輸服務，以此為中國外運現有物流網絡客戶提供運輸服務。經計及中國外運的業務規模和領先市場地位，我們認為，向中國外運提供運輸服務符合本集團的業務和商業目標，如此為本集團提供穩定收入來源，總體上支持本集團業務增長及發展。

就此，我們建議就我們與中國外運簽訂的運輸服務框架協議設定截至2027年12月31日止三個年度的年度上限如下：

	建議年度上限
2025年3月16日至2025年12月31日	25百萬美元
截至2026年12月31日止年度	39百萬美元
截至2027年12月31日止年度	47百萬美元
2028年1月1日至2028年3月15日	14百萬美元

有關詳情，請參閱「關連交易」。

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。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。我們在中國委聘三家獨立合格測繪數據服務提供商，以支持我們的L4自動駕駛算法和功能。其中兩家提供商提供脫敏地圖產品，第三家供應商則開展與我們的L4自動駕駛技術相關的地圖測繪活動並向我們提供所得脫敏成果。與該三家第三方服務提供商的協議均以公平磋商條款訂立，協議期限一般為一年至三年不等。我們向其中兩家提供商支付一次性固定服務費，涵蓋整個合約期。餘下提供商的服務費則根據數據量、交付成果的複雜程度等因素釐定。有關在中國開展測繪活動的相關法律法規，詳情請參閱「風險因素－我們的業務受到大量法規的約束，並可能受到汽車安全法規變化或對汽車安全市場的關注引發監管升級的不利影響」。根據該等法律法規，未持有必要許可證（目前禁止外商投資，僅限中國境內公司持有）的公司不得在中國境內開展測繪活動。因此，作為一家外資公司，我們須將與我

們的L4自動駕駛技術相關的測繪活動外包給在中國擁有必要許可證的合資格服務提供商，這是中國法律允許的。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。就每類硬件組件，包括半導體芯片、激光雷達、雷達、高分辨率攝像頭、全球導航衛星系統(GNSS)、慣性測量單元(IMU)和高性能計算系統，我們從國內供應商採購該等組件或已與在中國經營的替代供應商建立業務關係。就每類硬件組件，我們已物色至少兩名可行的替代供應商。

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%。

排名	供應商	提供的產品／服務類型	背景	建立業務關係的 年期	採購金額 (百萬美元)	佔我們 採購總額的 百分比 %
截至2022年12月31日止年度						
1	供應商A	研發設備(包括處理器及DRAM)	一家於2003年註冊成立的供應鏈管理公司，總部位於中國廣東省	2019年	5.1	7.9
2	供應商B	線控車輛及其他車輛改裝服務	一家於2010年註冊成立的領先OEM及汽車軟件開發商，總部位於中國江蘇省	2019年	3.4	5.3
3	供應商C	芯片及相關開發服務	一家於1993年註冊成立並在納斯達克上市的科技公司，總部位於美國加利福尼亞州	2019年	2.8	4.3

業 務

排名	供應商	提供的產品／服務類型	背景	建立業務關係的 年期	採購金額 (百萬美元)	佔我們 採購總額的 百分比 %
4	供應商D	電子組件及電子產品製造服務	一家於2001年註冊成立的電子組件製造及組裝供應商，總部位於中國福建省	2020年	2.7	4.1
5	供應商E	服務器，包括GPU服務器、CPU服務器及數據服務器	一家於2012年註冊成立的信息系統集成服務提供商，總部位於中國廣東省	2018年	2.2	3.4
截至2023年12月31日止年度						
1	供應商F	激光雷達	一家於2012年註冊成立並在納斯達克上市的軟件及IT開發公司，總部位於美國奧蘭多	2021年	6.0	9.4
2	供應商G	技術開發服務，包括底盤模組設備開發與適配、轉向模組設備開發與適配，以及座艙與電源模塊的研發服務。	一家於2019年註冊成立的自動駕駛服務提供商，總部位於中國上海	2022年	4.8	7.5
3	供應商A	研發設備（包括處理器及DRAM）	一家於2003年註冊成立的供應鏈管理公司，總部位於中國廣東省	2019年	4.5	7.0

業 務

排名	供應商	提供的產品／服務類型	背景	建立業務關係的 年期	採購金額 (百萬美元)	佔我們 採購總額的 百分比 %
4	供應商H	地圖及ADAS地圖授權服務	一家於2002年註冊成立並於深圳證券交易所上市的導航地圖、導航軟件提供商，總部位於中國北京	2021年	4.0	6.2
5	供應商C	晶片及相關開發服務	一家於1993年註冊成立並在納斯達克上市的科技公司，總部位於美國加利福尼亞州	2019年	1.7	2.7
截至2024年12月31日止年度						
1	供應商A	研發設備(包括處理器及DRAM)	一家於2003年註冊成立的供應鏈管理公司，總部位於中國廣東省	2019年	8.7	9.3
2	供應商F	激光雷達及相關研發服務	一家於2012年註冊成立並在納斯達克上市的軟件及IT開發公司，總部位於美國奧蘭多	2021年	6.0	6.4
3	供應商I	服務器，包括GPU服務器、CPU服務器、數據服務器	一家於2001年註冊成立並於深圳證券交易所上市的IT服務提供商，總部位於中國北京	2020年	5.8	6.2
4	供應商J	域控制器硬件和基礎軟件開發服務	一家於2021年註冊成立的領先汽車科技公司，總部位於中國江蘇省	2024年	4.9	5.2

業 務

排名	供應商	提供的產品／服務類型	背景	建立業務關係的 年期	採購金額 (百萬美元)	佔我們 採購總額的 百分比 %
5	供應商K	貨運服務	一家於2020年註冊成立專 注於數字化及智慧轉型 的科技公司，總部位於 中國廣東省	2024年	4.2	4.5
截至2025年6月30日止六個月						
1	供應商L	汽車開發及修改服務	一家專注於新能源汽車研 發、生產及銷售的領先 公司，總部位於北京， 於2009年註冊成立及其 聯屬公司於上海證券交 易所上市	2024年	5.9	8.6%
2	供應商M	服務器設備	一家於2000年註冊成立並 於深圳證券交易所上市 的信息技術解決方案及 供應鏈服務提供商，總 部位於中國北京	2024年	3.3	4.8%
3	供應商H	研發設備及技術服務	一家於2002年註冊成立並 於深圳證券交易所上市 的導航地圖、導航軟件 提供商，總部位於中國 北京	2021年	2.8	4.1%
4	供應商A	研發設備(包括處理器及 DRAM)	一家於2003年註冊成立的 供應鏈管理公司，總部 位於中國廣東省	2019年	2.4	3.6%

業 務

排名	供應商	提供的產品／服務類型	背景	建立業務關係的 年期	採購金額 (百萬美元)	佔我們 採購總額的 百分比 %
5	供應商K	貨運服務	一家於2020年註冊成立專 注於數字化及智慧轉型 的科技公司，總部位於 中國廣東省	2024年	2.3	3.4%

除供應商B（為我們的主要股東）外，截至最後可行日期，我們的董事、其緊密聯繫人或任何股東（據董事所知，其擁有我們已發行股本的5%以上）概無於往績記錄期各年度／期間在我們任何五大供應商中擁有任何權益。

與供應商訂立協議的主要條款

我們通常與主要供應商訂立框架協議，其主要條款載列如下：

- **期限**：通常為一年，經雙方同意或在交付產品或完成服務後可續約；
- **產品協議**：我們與供應商訂立獨立產品協議，其中訂明產品名稱、技術要求、交付時間表、價格和費用以及保修期等詳情；
- **付款條款**：我們於收到發票後，根據產品協議規定的金額及時間表向供應商付款；
- **產品擔保**：於產品協議規定的保修期內，如果供應商的產品出現任何質量問題，供應商須在我們提出要求後10個工作日內免費維修或更換；及
- **終止**：倘若出現下列情況，我們與供應商訂立的框架協議可被終止或撤銷：(i)雙方一致同意終止協議；(ii)一方嚴重違反協議，且無正當理由未能採取補救措施；或(iii)一方破產、停業或被吊銷營業執照，或發生其他類似的重大不利事件。

我們已制定《採購作業指引》，以規範與採購商品品質控制相關的事項，包括車輛、LiDAR、攝像頭等。根據合約約定及訂單規格，所有採購商品均須經過驗收檢查。採購部門將會同請求部門（或倉庫管理人員）進行檢查。若驗收後發現商品不符合要求，採購部門將立即與供應商溝通，安排退貨或換貨。於收到退換商品後，將重新進行一次驗收檢查，合格後方可入庫。

質量管理

我們有一個專門的質量管理團隊，質管人員被分配至各重要部門，包括項目管理、研發、供應鏈、裝配線及運營。我們的團隊根據汽車行業廣泛認可的質量管理實踐管理最終產品質量。

就我們的供應商管理而言，APQP（先進產品質量規劃）和PPAP（生產部件批准程序）乃我們方法的基礎。APQP已嵌入我們的流程中，以指導新產品的開發及流程，確保在整個產品生命週期內滿足客戶要求並防止出現缺陷。此種結構的規劃方式為我們從各項目開始推動產品質量及客戶滿意度的核心。

PPAP乃我們質量管理體系中的另一個關鍵要素。我們要求供應商遵循PPAP流程，以證明生產部件能夠始終如一地滿足所有客戶要求的規格。通過全面的記錄、測量、審定和核證，尤其是在原型及初始生產階段，我們確保實施穩健的質量控制。通過將APQP及PPAP整合到我們的日常運營中，我們系統地管理交付給客戶的最終產品的質量。

我們亦於整個開發過程中實施了全面的測試計劃。我們的專業團隊進行嚴格的功能和安全測試，以評估各種條件下的系統性能。我們系統地驗證各零組件能滿足技術要求。該測試流程使我們能夠及早發現並解決潛在問題，確保我們的L4自動駕駛系統提供一致且可靠的性能。

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，其分別為客戶C（供應商H）及客戶H（供應商J）。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。

與客戶H (供應商J) 的關係

我們的域控制器主要基於NVIDIA芯片組平台開發，而客戶H (供應商J) 專注於基於Qualcomm芯片組平台開發及定制域控制器。於往績記錄期，為推進產品系列多樣化及提高性能，我們向客戶H (供應商J) 採購定制域控制器及使用Qualcomm芯片組平台相關許可，進行自主域控制器開發。同時，我們向客戶H (供應商J) 授出基於NVIDIA芯片組平台自主開發域控制器軟件的許可，並提供相關技術服務。採購及銷售交易性質不同，且按我們的業務及開發需要獨立進行。

與客戶C (供應商H) 的關係

客戶C (供應商H) 是中國龍頭數字地圖內容提供商之一，主要從事提供高精度及標準化地圖產品以及相關服務。我們在進行自動駕駛出租車測試及運營時，需要多種地圖產品，構成L4自動駕駛系統的部份。因此，於往績記錄期，我們向客戶C (供應商H) 採購脫敏地圖產品，支持自動駕駛出租車測試及運營。

與此同時，客戶C (供應商H) 有意發展ADAS相關業務，因此需要定制軟件及相應運營服務。我們利用技術實力，於往績記錄期開發交付定制軟件解決方案、進行硬件集成，並向客戶C (供應商H) 提供相關運營服務。採購及銷售交易性質不同，且按雙方各自業務需求及開發目標獨立進行。

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。有關詳細的討論，請參閱「合作夥伴生態系統－與中國外運的關係」。

關稅的影響

自2025年2月起，美國政府已累計對中國進口商品加收145%的關稅。作為回應，中國於2025年4月11日將美國進口產品的關稅提高至125%。2025年5月12日，中美雙方宣佈已達成協議，美國將對中國進口商品的關稅自當前的145%下調至30%，而中國對美國進口商品的關稅亦將自125%下調至10%，為期90日。

我們的供應商主要包括各類零部件供應商，例如半導體芯片供應商及傳感器供應商。於往績記錄期，我們從海外供應商進口若干原材料，主要是NVIDIA Orin-X芯片。據我們所深知，我們採購的NVIDIA Orin-X芯片的晶圓製造設施位於台灣地區或韓國。根據中國海關總署於2024年10月28日頒佈並自2024年12月1日起生效的《關於非優惠原產地規則中實質性改變標準的規定（海關總署122號令）》及中國半導體行業協會於2025年4月11日發佈的《關於半導體產品「原產地」認定規則的緊急通知》，「集成電路」原產地按照四位稅則號改變原則認定，即流片地認定為原產地。根據關稅稅則，台灣地區及韓國為合資格享受最惠國關稅待遇的地區。因此，我們採購的NVIDIA Orin-X芯片須繳納0%的關稅。

於往績記錄期，流片地在美國的芯片成本佔各年度／期間直接營運及材料成本不足3%。另一方面，於2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月，我們在美國的收益均佔我們總收益的不到1%。因此，關稅對我們的整體成本結構或收益影響並不重大。

鑒於我們於往績記錄期及截至最後可行日期止的進出口活動有限，董事認為，於往績記錄期及截至最後可行日期，近期關稅對我們的供應鏈、生產、營運、財務表現及擴張計劃均未造成任何重大或即時的直接或間接影響。此外，鑒於我們目前並無目標或計劃將戰略重心轉移至美國市場，董事認為，該等近期關稅於短期至中期內亦不會直接或間接對我們的營運、財務表現或擴張計劃造成任何重大不利影響。

我們的出口管制、制裁及進口合規法律顧問已確認我們生產或從美國出口的可能受EAR規管的物品的出口管制分類編碼，並根據我們提供的數據確認我們對受EAR規管的物品的銷售、使用及向第三方轉讓符合EAR及其他適用美國法律。具體而言，我們從美國出口或向第三方轉讓的物品均被歸類為EAR99或僅受反恐管制的出口管制分類編碼，並且我們不會將任何受EAR管制的反恐管制物品轉讓給任何第三方。

因此，基於我們提供的數據，我們的出口管制、制裁及進口合規法律顧問認為，我們轉讓給第三方或從美國購買的受EAR管制的物品無需獲得BIS頒發的美國出口管制許可證。於2025年10月10日，美國宣佈其擬對出口至中國的「關鍵軟件」實施新的出口許可要求。尚不清楚「關鍵軟件」的界定範圍，但本公司認為，其就辦公室運營自美國採購的普通商業類及消費類軟件不大可能被視為受新許可要求規管的關鍵軟件。此外，(i)我們在中國生產產品，而在美國沒有任何業務；(ii)我們不會將任何受FDP臨時最終規則規管的美國原產物品納入或捆綁到我們的最終產品中；及(iii)我們不會向FDP臨時最終規則或EAR的其他規定或美國經濟制裁條例所禁止的最終用戶或目的地出售或轉讓硬件、軟件或技術（技術數據）。基於該等因素，我們的出口管制、制裁及進口合規法律顧問得出結論，由於我們業務的民用汽車屬性、所使用的芯片和AI運行速度均低於美國近期實施嚴格管控的標準，以及我們的自動駕駛出行服務和輔助駕駛汽車客戶群體的性質，我們業務的出口管制風險較低。董事也認為，截至最後可行日期，EAR施加的限制（包括BIS臨時最終規則）並未對我們的營運或財務表現產生任何重大不利影響。

我們並未自NVIDIA採購任何受EAR限制、以民用用途為目的而進口至中國的集成電路。我們唯一使用的NVIDIA芯片為NVIDIA「DRIVE Orin」芯片，其美國出口管制分類編碼（「出口管制分類編碼」）為3A991.p。我們的出口管制、制裁及進口合規法律顧問確認，該出口管制分類編碼容許自由自美國出口至中國作民用用途，而無須取得任何美國出口許可證。

鑒於在民用情況下（即非為軍事用途採購或供軍方最終用戶使用）出口該芯片不需美國出口許可證，且該芯片已於中國商業市場廣泛可得，而我們的業務亦純屬民用，我們並無自美國將NVIDIA DRIVE Orin芯片出口至中國。此外，NVIDIA已在向美國證券交易委員會定期提交的申報文件中公開披露，NVIDIA DRIVE Orin芯片在中國用於汽車製造，顯示美國政府清楚該芯片用於中國汽車領域。

因此，針對我們並未使用的若干其他性能更高的NVIDIA芯片所施加的限制，以及NVIDIA被列為受EAR限制公司的事實，均不會對我們的業務營運及財務表現造成任何影響。

此外，我們亦已建立制裁合規計劃，其中包括客戶黑名單篩選等程序。我們亦與我們的法律顧問一起審查出口分類，以了解出口管制、制裁及進口合規性，以及監管分類或相關供應鏈的變化。我們亦持續加強努力，進一步防止與出口管制有關的未經

授權交易的可能性。董事認為，根據EAR（包括臨時最終規則）施加的限制不會對我們近期至中期的營運、財務業績或擴張計劃產生任何重大不利影響（無論是直接影響還是間接影響）。該評估已考慮到我們的供應來源、客戶群地理分佈以及我們使用的芯片等級等因素。

儘管如此，我們亦知悉關稅歷來會導致貿易與政治緊張局勢加劇，特別是在中美之間以及與其他貿易夥伴之間。該等緊張關係可能對貿易量、跨境投資、技術交流及其他國際經濟活動產生負面影響。這進而可能對全球經濟狀況及金融與資本市場的穩定構成重大不利影響。地緣政治不確定性上升及局勢進一步升級的風險，亦可能削弱對中國公司（包括我們）發行的證券作出投資的信心，並拖累整體宏觀經濟環境。請參閱「風險因素－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」。

COVID-19疫情及全球半導體芯片短缺的影響

2020年1月30日，世界衛生組織(WHO)國際衛生條例應急委員會宣佈2019年新型冠狀病毒疾病（「COVID-19」）疫情為「國際關注的突發公共衛生事件」，其後於2020年3月11日將該疫情宣佈為全球大流行。COVID-19病毒於2022年持續在全球迅速擴散。此外，自2021年末至2022年下半年，全球經濟面臨嚴重供應短缺，導致半導體芯片供應緊張，對多個行業造成干擾。此次短缺主要由多項因素共同造成，包括COVID-19疫情期間消費電子產品需求激增、供應鏈中斷以及半導體代工廠產能受限。於往績記錄期，我們於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月的芯片及半導體採購成本分別為2.2百萬美元、5.3百萬美元、9.1百萬美元及9.8百萬美元。芯片的平均購買價約為每顆450美元。

自2023年起，全球車規級芯片產能穩步回升，這乃由於新增製造設施促使平均交貨時間縮短、庫存水平提高及整體供應端的韌性增強。在供需協調方面，NVIDIA與Qualcomm等領先的車規級芯片製造商已與L4自動駕駛及新能源汽車公司等下游參與者建立穩定合作關係，推動技術進步並實現更均衡的供需格局。

為減輕潛在干擾，我們於2021年主動採購並維持健康的半導體芯片庫存水平。於往績記錄期及直至最後可行日期，COVID-19疫情及全球半導體芯片短缺並未對我們的營運及財務表現造成任何重大不利影響。這主要歸因於以下因素：(i)我們與芯片供應商建立及維持良好的合作關係，因此在確保芯片供應充足與及時方面並未面臨困難、(ii)鑒於我們目前的商業化規模有限，故於短缺期間對芯片的需求相對溫和及(iii)我們主動監控供應鏈狀況並相應調整庫存水平，以降低潛在風險。

根據董事目前掌握的資訊及評估，董事預期半導體芯片短缺情況不會對本公司造成進一步的不利影響。截至最後可行日期，弗若斯特沙利文確認，全球半導體芯片供應已恢復至正常水平。我們主要與車規級芯片供應商合作，而弗若斯特沙利文認為短期內（未來一至三年）全球出現車規級芯片大規模短缺的風險相對較低。

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，L4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，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L4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。

擴大業務規模，推動收入增長

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，我們的收入分別為68.4百萬美元、71.9百萬美元、75.0百萬美元、24.7百萬美元及35.4百萬美元。由於以下因素，我們預計收入將會進一步增長：

- **行業發展前景廣闊。**得益於技術進步和成本效率提高，自動駕駛出行服務有望實現大規模商業化，並在未來的全球客運市場中佔據相當大的市場份額。在中國，地方政府紛紛出台利好政策支持L4自動駕駛技術的研發，並逐步認可自動駕駛出租車的大規模部署。詳情請參閱「行業概覽－中國有

利於自動駕駛的政策」。根據弗若斯特沙利文的資料，中國有望成為自動駕駛出行服務的最大市場，按GTV計，2025年及2030年的估計市場規模分別為0.7億美元及394億美元。自動駕駛出行市場目前仍處於快速增長的早期階段，預計於2025年至2030年期間的複合年增長率為253.6%，顯示並無出現潛在產能過剩。

同樣地，在對安全性及效率需求日益增加的驅動下，中國自動駕駛卡車長途陸運服務市場亦預計將實現顯著增長，根據弗若斯特沙利文的資料，按GTV計，市場規模預計將由2025年的1.6億美元增加至2030年的134億美元，2025年至2030年的複合年增長率預計為142.4%。支持中國L4自動駕駛技術落地所需監管機制的中國技術授權與應用服務市場，亦預計於同期錄得18.5%的複合年增長率。上述自動駕駛出行、自動駕駛卡車以及技術授權與應用服務三個市場皆呈現強勁增長勢頭，而我們預期整體乘用車市場可能不會出現會對我們的目標市場造成負面影響的產能過剩。

此外，我們的主要業務重心仍集中在中國市場，且中美貿易磋商近期取得進展，降低了海外潛在保護主義措施對我們造成任何重大負面影響的可能性。

有關詳情，請參閱「行業概覽」。我們認為，憑藉先發優勢和行業地位，我們能夠在自動駕駛出行服務和自動駕駛卡車領域佔據重要的市場份額，實現收入的大幅增長。特別是，我們已在中國一線城市建立了穩固的業務基礎，該等城市對網約車服務的需求很大。根據弗若斯特沙利文的資料，我們在一線城市是同行中擁有數量最多的自動駕駛出租車許可證（即截至2024年12月31日擁有23項許可證），也是唯一一家獲得在該等一線城市提供面向公眾收費的全無人L4自動駕駛出行服務所需的所有監管許可的L4自動駕駛科技公司。憑藉我們在一線城市的成熟業務，我們擁有先發優勢，使我們能夠進一步有效滲透和擴大市場份額。

此外，我們還與知名OEM、出行網絡平台和第三方車隊公司建立戰略合作夥伴關係，該等公司在交通領域擁有豐富經驗，相關合作將有助於我們實現自動駕駛出行和自動駕駛卡車服務的大規模商業化。最後，有賴於我們專有的L4自動駕駛技術，我們成熟的技術使我們能夠在富有挑戰性但具商業價值的場景下提供安全且經濟高效的L4自動駕駛出行服務，讓我們能夠在實現大規模商業化的過程中有效滲透市場。

- 具備先行者優勢的監管利好。在取得自動駕駛出租車許可證的領先地位之外，我們一直是獲得自動駕駛卡車技術測試及商業化監管許可的先驅之一。於2024年12月，我們成為中國首家獲准在「1+N」車隊編隊自動駕駛跟隨車主駕無人測試的公司，而我們的主要競爭對手截至2024年12月31日仍未取得該等批准。該許可允許我們在連接京津冀的跨省高速公路上運營自動駕駛卡車車隊，其中領航車配備安全員，而跟隨車則在無駕駛員情況下運行。這是我們在自動駕駛卡車服務商業化進程中的重要監管突破與里程碑。其亦凸顯我們技術在重塑長途貨運物流成本結構方面的變革潛力。

中國L4自動駕駛的監管環境（特別是在自動駕駛出租車及自動駕駛卡車領域）具有複雜、多變且高度嚴格的特點。該等監管要求構成了實質性的市場准入門檻，形成一重監管力度，保護具備合規能力的先行者。我們能夠在早期即成功應對並滿足該等監管標準的能力，不僅驗證了我們技術的成熟度，也使我們在潛在新進入者之前搶佔先機。因此，我們在早期及持續獲得的監管已成為我們競爭優勢的關鍵支柱之一，鞏固了我們在行業中的堅實市場地位。

- 擴展自動駕駛出租車及自動駕駛卡車服務。

自動駕駛出租車。我們於2025年4月推出的第七代自動駕駛出租車，標誌著我們邁向大規模部署與商業化的關鍵轉折點，主要由於兩大關鍵因素：物料清單(BOM)成本的大幅下降以及我們L4自動駕駛系統對多車型的適配性有所提升。透過與豐田、北汽集團及廣汽集團等OEM的合作，我們共同開發出三款車型 (Toyota bZ-4X、Alpha-T5及AION V)，搭載具備更長產品生命週期的車規級自動駕駛套件(ADK)，為乘客提供更高的穩定性與安全性。ADK是一個硬件和軟件包，可為車輛添加L4自動駕駛功能。ADK由一套全面的傳感器組件構成，包括9個激光雷達、14個攝像頭、4個毫米波雷達、4個麥克風、一套碰撞傳感器及2個涉水傳感器，以及域控制器。經持續設計優化，我們第七代解決方案的物料清單（「BOM」）成本（主要等於ADK的成本）較上一代下降70%，其中L4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%。上述降本里程碑使我們得以推進量產，奠定了快速擴充車隊的堅實基礎。

截至2022年、2023年及2024年12月31日，我們分別營運262輛、252輛及270輛自有自動駕駛出租車。我們每年接收的自動駕駛出行服務訂單總量分別為逾146,000單、138,000單及329,000單。隨著我們計劃繼續擴大自動駕駛出租車車隊規模，預期收入增長將從多方面推動。首先，車隊規模擴大將提升整體服務能力，使我們能夠服務更多乘客，並拓展至更多區域及地理範圍。根據弗若斯特沙利文的資料，一線城市的自動駕駛出租車數量於2030年預計將達0.34百萬輛；隨後，隨著應用場景延伸至二線城市，二線城市的自動駕駛出租車數量於2030年預計將達0.68百萬輛。根據弗若斯特沙利文的資料，在自動駕駛出租車車隊強勁增長潛力的支撐下，推測於2035年，自動駕駛出租車將在中國在運共享乘用車整體車隊中佔據重要比例。憑藉先行者優勢及行業地位，我們擬利用我們的經擴大自動駕駛出租車車隊規模把握該巨大市場。其次，隨著路徑規劃、車隊調度及即時需求預測等方面的不斷優化，這將推動營運效率的提升，從而提高每輛自動駕駛出租車的使用率，即每輛自動駕駛出租車每日可完成更多行程。更高的使用率不僅可最大化每輛車的收益，亦可透過大量行程分攤固定成本，提升成本效益。隨著我們營運覆蓋範圍擴展及品牌知名度與日俱進，預期每輛自動駕駛出租車日均接單量將持續穩步上升，進一步鞏固我們的增長及盈利能力。

隨著我們的自動駕駛出行服務實現更大規模，由收費乘車所產生的收益預測將成為我們收益中愈趨重要的組成部分。行程數量的提升，結合技術創新與規模經濟所實現的成本效率提升，將推動收入的強勁增長及利潤率擴張。長遠而言，隨著自動駕駛出租車在市場上普及速度的預期加快及相關監管利好發展，自動駕駛出行服務有望成為我們的主要收益推動力。

自動駕駛卡車。我們亦正戰略性地加快自動駕駛卡車服務的擴展。於往績記錄期，我們截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日營運分別由146輛、171輛、191輛及169輛自有及向中國外運租賃的自動駕駛卡車構成的車隊。憑藉由青驢集團所管理車隊及我們自營車隊在營運中積累的成功經驗與數據洞察，我們能夠持續優化並提升L4自動駕駛系統能力，確保其在多元物流場景下的安全性、效率與可靠性。我們的「*虛擬司機*」預期將與更多卡車車型實現更高的兼容性，為我們與更多OEM建立合作關係奠定基礎。卡車車型的多樣化與數量的增加，將有助於推動搭載「*虛擬司機*」的自動駕駛卡車實現量產及大規模商業化部署。

青驢集團的持續營運已驗證自動駕駛卡車於現實物流場景中的可見裨益及商業可行性，並為進一步行業應用樹立榜樣。於往績記錄期，我們自動駕駛卡車服務的企業客戶數量於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月分別為5家、22家、57家及114家。利用青驢集團的成功經驗及中國外運覆蓋全國的物流網絡，我們擬擴大自動駕駛卡車的車隊規模與物流運力，並拓展服務對象至更廣泛的物流公司客戶群。我們計劃將車隊擴展至西南地區的主要交通路線，包括成都及重慶等城市。隨著客戶數量增加、服務量提升、服務路線擴展及優化資產使用率，我們預期繼續釋放自動駕駛卡車服務的創收潛力。

我們自動駕駛卡車營運的擴展得到了現行產業勢頭的有力支撐。根據弗若斯特沙利文的資料，自動駕駛卡車服務有望解決物流行業的若干核心痛點，特別是合資格司機持續短缺及勞動力成本不斷上升的問題。隨著中國自動駕駛卡車數量預計於2030年達至約117千輛，我們作為已在行業中率先獲得自動駕駛卡車許可並積累營運經驗的先行者，具備良好定位把握此新興市場的更多份額。

隨著地方政府持續採取支持性的監管框架並推廣自動駕駛卡車服務，我們預期自動駕駛卡車服務將可擴展至更多路線及區域，有望受益於要求更高的物流訂單帶來的更高服務費。隨著營運規模擴大、車輛利用率提升以及具備收取溢價價格的能力，這預期將持續帶動我們的收入增長。

- **擴大客戶群。**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。在自動駕駛出行服務市場方面，按L4車隊規模計，我們在全國排名第二，並運營中國最大的全無人L4自動駕駛出租車車隊，覆蓋全部四個一線城市，持有最多的監管許可（即截至2024年12月31日持有23項許可），並實現了全無人駕駛L4收費服務的廣泛部署。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至最後可行日期，我們的累計註冊用戶亦分別為逾62,000名、110,000名、270,000名及532,000名。在自動駕駛卡車服務市場方面，就中國市場的車隊規模而言，我們在L4細分市場中排名第一，市場佔有率為36.2%，而在L2+及L4合併市場中則排名第二，市場佔有率為17.2%，突顯我們在長途L4自動駕駛貨運領域的先發優勢。此外，憑藉我們在高算力L4自動駕駛硬件方面的強大內部研發能力，我們已成為中國先進L4自動駕駛系統域控制器的領先供應商。於往績記錄期及直至最後可行日期，我們累計銷售逾19,000件域控制

器。我們在自動駕駛出行、自動駕駛卡車以及技術授權與應用三大核心市場的領先地位亦受惠於相關市場的快速增長，預計於2025年至2030年間，該等市場的複合年增長率將分別達253.6%、142.4%及18.5%。綜合而言，這些能力不僅使我們有別於其他國內同業，更令我們在行業商業化加速的過程中，具備鞏固並擴大市場份額的強勁競爭優勢。

自於2018年末成為首家在中國推出自動駕駛出行服務的L4自動駕駛科技公司以來（早於同業數月），我們發現該等服務已逐漸融入乘客的日常通勤和生活方式。於2022年、2023年及2024年，我們的自動駕駛出行服務訂單總量分別為逾146,000單、138,000單及329,000單。我們每輛自動駕駛出租車的日均訂單自2025年1月1日至最後可行日期已超過15單，彰顯了用戶對我們自動駕駛出行服務商業應用的需求。隨著我們擴大自動駕駛出租車車隊的規模，並將業務擴展至更多地區和地域，我們預計將為越來越多的乘客提供服務。於2025年3月，我們獲發許可，在深圳市南山區提供全無人駕駛的L4商業化自動駕駛出行服務。在南山高密度城市環境中面對複雜路網及繁重車流並於各種天氣條件下運行，將進一步驗證我們自動駕駛出行服務的可靠性與適應性。

於往績記錄期，我們的客戶群大幅擴展，於2022年、2023年及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。我們旨在加強與知名出行網絡平台合作夥伴（如支付寶、高德地圖和如祺出行）的合作，並進一步擴大我們在中國的出行網絡平台合作網絡，利用他們已建立的用戶網絡，提高品牌知名度及改善服務可及性。於2025年4月，我們宣佈與騰訊（港交所：00700）建立戰略合作夥伴關係。透過將我們的自動駕駛出行服務接入騰訊微信的「出行服務」平台及其數字地圖工具「騰訊地圖」，該合作將藉助騰訊龐大的用戶網絡，進一步擴大我們的用戶觸達範圍。與此同時，我們已與中國外運建立戰略合作夥伴關係，在中國外運的現有物流網絡中運營自動駕駛卡車，提供日常貨運服務。隨著相關法規的不斷完善，我們預計自動駕駛卡車服務的潛力將進一步得到釋放，從而帶來更多裨益，吸引越來越多的客戶群。此外，我們計劃利用我們豐富的行業經驗和專業知識，與越來越多的OEM和其他主要利益相關方合作，提供我們獨特的價值主張，以提高其運營水平。這種方法有助於我們拓寬收入來源並鞏固我們在行業中的地位。

- 深化與現有合作夥伴的合作。我們與OEM、出行網絡平台和物流平台的戰略合作夥伴關係使我們能夠專注於技術開發，同時從長遠來看，提高我們在全球範圍內擴展技術並實現盈利的能力。為實現L4自動駕駛技術的大

規模商業部署，我們計劃深化與現有合作夥伴的關係，並探索與現有合作夥伴的不同合作模式。例如，我們與豐田的合作覆蓋從研發、早期道路測試、示範到量產我們的第七代自動駕駛出租車。我們將繼續深化與豐田的合作，共同開發下一代L4自動駕駛汽車，並實現自動駕駛出租車的大規模商業化。透過我們與中國外運的合作，我們得以接入中國外運覆蓋全國的物流網絡及其戰略合作夥伴，為青驢集團未來拓展更廣泛且多元化的客戶群奠定基礎。我們擬繼續與信譽良好的OEM合作，迅速擴大我們的L4自動駕駛車隊規模，另一方面將繼續與出行網絡平台和物流平台合作，加快我們的自動駕駛出行和自動駕駛卡車服務的商業部署。

- *探索新的盈利機會。*我們已經制定可行的市場拓展戰略，以充分利用自動駕駛出行和自動駕駛卡車服務市場的巨大商機。對於我們的自動駕駛出行服務，我們期望通過採用「輕資產」模式發展不斷壯大的第三方車隊公司網絡，迅速擴大車隊規模。我們與豐田和廣汽豐田的合營企業進一步證明我們輕資產模式的成功，當中合營企業保留車隊運營的相關資產。我們的輕資產模式可大幅減少資本開支，使我們能夠分配資源以加強競爭優勢。特別是，儘管我們目前自行運營我們的L4自動駕駛車隊，但我們可能會尋求與由第三方車隊擁有人出資的第三方「車隊公司」合作，在這種擬定的業務模式下，第三方「車隊公司」將承擔與車隊購置相關的絕大部分資本支出以及其他車隊運營成本和費用。就自動駕駛卡車服務而言，我們通過與知名卡車OEM和物流平台建立戰略合作夥伴關係，已實現初步商業化。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。截至最後可行日期，我們的自動駕駛卡車車隊累計超過1,070百萬貨運噸公里。我們計劃擴大自動駕駛卡車車隊的規模，通過與知名卡車OEM合作，提供日常運輸服務。此外，我們認為中國電子商務和物流業的發展將使我們受益，並計劃將我們的自動駕駛卡車業務擴展至對運費劃算的貨運有大量需求的地區。
- *擴大全球足跡。*我們正有策略性地在海外其他增長市場尋求擴張機會。目前，我們絕大部分的收入均來自中國。隨著我們正逐步擴展海外業務，我們於選定全球市場與不同類型的業務夥伴合作。我們與歐洲、東亞、中東及其他地區的地方政府、行業領導者及技術創新者建立合作夥伴關係，專注於在當地開發、部署和商業化我們的L4自動駕駛技術。目前，我們的

業務版圖已擴展至盧森堡、韓國、沙烏地阿拉伯和阿拉伯聯合酋長國。例如，我們與韓國當地的合作夥伴成立合資企業，在韓國市場開發L4自動駕駛技術和服務。截至最後可行日期，我們已開始在首爾市區其中一個交通最繁忙的社區測試自動駕駛出行服務。此外，於2025年3月，我們獲盧森堡交通與公共工程部(Ministry of Mobility and Public Works)發出的許可證，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供應商Emile Weber合作進行。通過我們的全球擴張，我們尋求觸達新客戶群，擴張我們的收入來源，在長遠提升我們的品牌知名度。

穩健的商業化舉措

我們已展示可信的商業化路徑，並得到框架協議及成熟的客戶關係支持。該等合同不僅為我們帶來收入可見度，更印證我們擴大營運規模及擴張服務的能力。以下載列我們與主要客戶的商業化努力明細：

自動駕駛出行

與豐田的合資企業

與豐田及廣汽豐田成立合資企業為我們商業化進程的關鍵里程碑，該合資企業於2023年8月通過戰略合資協議組成，並於2024年4月正式註冊成立。根據合資協議的條款，我們將向合資企業出售用於自動駕駛出租車研發的自動駕駛套件(ADK)及L4自動駕駛系統技術以取得收入。雖然具體採購合同有待最終敲定，但該等商業安排(包括里程碑目標)已反映於已簽立的合資協議內，相關業務計劃亦已大體擬定。

合作正分階段實施。在首階段，合資企業主要作為車隊公司向我們租賃自動駕駛出租車以供商業營運，從而支持我們的自動駕駛出行業務。合資企業的目標是向廣汽豐田採購數千輛車輛，並同時向我們採購相應數量的ADK及L4自動駕駛系統技術，從而研發自動駕駛出租車。此架構使我們可從合資企業獲得現金流，並透過銷售ADK和提供L4自動駕駛系統服務為我們提供可預測的財務貢獻。我們擬將從合資企業租賃的自動駕駛出租車用作運營收費自動駕駛出行服務。在這種「輕資產」業務模式下，我們將產生車費作為收入，並向合資企業支付費用以租賃自動駕駛出租車車隊。

於第二階段，合資企業計劃擴大業務範圍，向中國各地的第三方出行服務提供商出租或銷售配備我們ADK的自動駕駛出行網約車。各方正協同合作以加快商業落地，促進在全國出行生態系統中更廣泛應用L4自動駕駛車輛解決方案。

與如祺出行的長期戰略合作

我們自2022年起及直至最後可行日期與如祺出行保持穩定且長久的合作，該合作奠基於我們對如祺出行的股權投資，並於2024年隨著廣汽集團對我們的股權投資而進一步鞏固（廣汽集團同時亦為如祺出行的主要股東）。此關係已逐步演變為深度且相互強化的業務夥伴關係，至今合作從未中斷。

合作按階段發展。在初始階段（2022年至2023年），我們主要向如祺出行銷售車輛（例如2022年至2023年期間如祺出行共購買50輛自動駕駛出租車），同時提供自動駕駛出行服務、「虛擬司機」軟件授權及安全員技術支援服務。該等協議項下的授權期限及服務期一般為三年或以上，並按階段確認收入。於往績記錄期，我們分別於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月就與如祺出行的合作分別確認收入4.8百萬美元、7.6百萬美元、3.0百萬美元及1.2百萬美元。

自2024年起，合夥關係進入新階段，我們將自動駕駛出行服務接入如祺出行的網約車平台，從而開始產生網約車收入。此接入標誌著我們在商業環境中優化並擴大自動駕駛出行服務模型。

展望未來，我們與如祺出行擬進一步深化合作。隨著自動駕駛出行服務模型日益成熟，雙方將於未來階段探索更多合作模式，以加速自動出行服務的部署與商業化。

與康福德高在新加坡合作

我們正在新加坡與康福德高合作商業化自動駕駛出行服務。根據雙方於2024年6月簽訂的諒解備忘錄（「諒解備忘錄」），該合夥關係訂明了詳細的項目時間表，旨在啟動商業化自動駕駛出行營運。雖然新加坡全面商業化的具體時間表尚待落實，但該項營運未來有望為我們帶來潛在收入。根據諒解備忘錄，雙方已同意採取多階段項目時間表。

為支持多階段項目時間表，並為康福德高在新加坡首次部署自動駕駛出租車奠定基礎，我們與康福德高於2025年3月在廣州南沙啟動一項獨立的聯合試點計劃。在該計劃下，康福德高積極參與自動駕駛出行營運，而我們則為康福德高的人員提供結構化及實踐培訓。

自動駕駛卡車

透過與中國外運的戰略合作，我們已建立由我們附屬公司青驢集團營運的自動駕駛卡車車隊。該車隊向商業客戶提供日常貨運服務。自2021年以來，青驢集團完成的卡車運輸訂單呈穩步上升趨勢，歷史交易金額亦於2022年至2024年逐年增加。基於此增長，我們已上調2026年及其後年度與青驢集團的關連交易年度上限。

青驢集團現已根據經修訂及重述合資協議進入第二發展階段。該階段的業務計劃包括：(i)加強與中國外運的營運合作；(ii)優先將中國外運及／或我們對自動駕駛卡車服務的需求分配予青驢集團，以擴大車隊容量；及(iii)為青驢集團制定明確的盈利目標。

根據弗若斯特沙利文的資料，我們於2024年12月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，進一步鞏固了我們在自動貨運物流領域的領先地位。

技術授權與應用

我們已獲得多名技術授權與應用客戶的訂單，總計超過13,000台域控制器，計劃於2026年底交付。此既確保了收入基線水平，亦為深化合夥關係創造額外上行機遇。

提高運營效率，增強運營槓桿作用

我們旨在從業務的各個方面提高運營效率。隨著我們繼續擴大自動駕駛出行和自動駕駛卡車服務規模，我們還打算通過規模經濟提高運營效率，以期實現長期盈利。我們期望通過實施以下措施提高運營效率及毛利率：

- 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BOM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行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。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，有助我們持續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。

基於以上所述，我們的董事認為我們的業務具有可持續性。

數據安全與隱私

為實現L4自動駕駛解決方案，我們會收集、存儲、傳輸和以其他方式處理來自車輛、用戶、員工、安全駕駛員和其他第三方的數據，其中若干數據可能涉及個人信息或機密或專有信息。具體而言，我們收集於L4自動駕駛測試及商業營運過程中記錄的數據，可劃分如下類別：

- 個人信息：我們收集自動駕駛出行用戶必要的個人信息以提供自動駕駛出行服務，如用戶名、電話號碼以及出發地和目的地。上述個人為我們 *PonyPilot* 移動應用程序或與我們服務集成的出行網絡平台所運營的其他移動應用程序的用戶。為確保行車安全，我們亦於商業營運期間收集車內影像、音頻及視頻記錄。我們就上述做法已取得自動駕駛出行用戶的事先明確同意，並採取數據加密等安全措施，以保護個人信息及用戶隱私，並遵循監管要求。在L4自動駕駛測試中，安全駕駛員的數據（例如車輛接管事件的時間戳以及接管期間的車輛狀態）可能會被收集，因為其可能因安全原因暫時接管車輛。上述數據不包含任何敏感個人信息。
- 非個人信息：我們於行駛過程中收集車輛所記錄的數據，包括車輛數據（例如車輛狀態、車速及故障信息）以及外部視頻數據（例如交通流量、環境條件、行人及街景影像）。除涉及交通事故且依規定需為取證目的保留原始視頻片段的情形外，我們對所捕獲的行人面部影像一律進行去識別化處理，以避免處理個人信息。我們使用該等數據以支援L4自動駕駛技術的研發，如演算法的訓練、測試及優化，以提升車輛在複雜運行環境下的控制準確性及可靠性。

據我們的中國法律顧問告知，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們在所有重大方面已遵守中國有關數據安全、個人信息及隱私保護以及數據傳輸（包括跨境傳輸）方面的適用法律法規。我們已實施及維護數據保護政策，包括數據分類政策和數據生命週期規範，旨在確保有關數據的收集、使用、存儲、傳輸和傳播符合我們運營所在司法管轄區（包括中國、美國和其他適用司法管轄區）的適用法律以及普遍行業慣例。特別是，在全球不同市場收集的數據會按照當地的適用法律法規在當地單獨存儲和維護。我們竭力讓用戶了解我們在整個生命週期內處理其個人信息的方式。用戶可在我

們的官方網站上查閱我們的隱私政策，其中介紹了我們收集的個人信息類型，以及使用方式、共享和保護用戶的個人信息等詳情。截至最後可行日期，我們並未將任何個人信息從中國轉移至其他司法管轄區。

我們在美國開展小規模業務，截至最後可行日期共有94名員工主要從事研發及L4自動駕駛車輛測試項目，而且遵守適用美國數據隱私法律法規，包括有關員工個人資料者。我們並無在美國進行自動駕駛出租車或自動駕駛卡車服務的商業運營。因此，我們並無存取、儲存或處理美國消費者個人資料，僅於日常業務過程中處理美國員工的少量員工個人資料。我們在中國和美國進行獨立研發活動，並在兩個國家分開進行技術和軟件的開發測試。在全球不同市場收集的數據在當地分開儲存和存置，符合適用當地法律法規。此外，我們在美國的研發人員與中國的研發人員相互獨立，從美國測試中收集的數據不會用於開展或支持我們在中國的研發活動。我們並無對任何外國人士或聯屬公司轉讓或允許存取適用美國法律界定的大量美國個人資料。按此，我們認為，基於本身內部評估及來自美國數據隱私及安全事宜法律顧問的意見書，(i)我們於往績記錄期及直至最後可行日期一直遵守適用美國法律規定的適用數據安全、隱私和跨境數據傳輸限制，以及(ii)於往績記錄期及直至最後可行日期，並無在美國向中國進行跨境個人資料傳輸。

我們已建立符合數據安全要求和最佳實踐的全方位信息系統，並計劃繼續在數據安全和隱私保護方面投入大量資金。我們的信息系統採用多層保障措施，包括內部和外部防火牆、企業標準的網絡應用防火牆和風險管理平台。我們採用加密、脫敏、驗證和備份等多種技術手段，確保所收集數據在整個生命週期內的保密性、完整性和可用性。我們實施了一套強大的內部認證和授權系統，旨在確保只有經過授權的員工才能接觸機密和關鍵數據。此外，我們已完成若干信息安全、隱私和合規認證／驗證。例如，我們的系統在中國相關公安機關備案，信息系統安全等級為三級。

此外，我們已有指定的數據安全團隊和一支由不同學科成員組成的事件響應團隊，以提供日常網絡安全和數據安全保護支持，包括對服務器和個人信息相關的潛在或實際事件作出快速、有效和有序的響應，如病毒感染、黑客攻擊和入侵、機密信息的不當披露、系統服務中斷、個人信息洩露以及其他具有嚴重信息安全影響的事件。我們的數據安全團隊向我們的董事會報告。

於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無接獲任何第三方向我們提出的索償，指稱我們侵犯其數據私隱權，且我們並無發生任何重大資料遺失或外洩事故。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－若因內部或外部因素（例如網絡攻擊）導致我們所依賴的服務器、網絡、IT基礎設施及數據處理系統出現任何錯誤、程序缺陷、安全漏洞、系統故障、服務中斷或未經授權的訪問，均可能減少對我們產品及服務的需求，損害我們的業務、聲譽、財務狀況及經營業績，並使我們承擔責任」。

競爭

我們面臨的競爭主要來自為L4自動駕駛應用構建端到端技術能力的技術型公司，以及來自打造內部L4自動駕駛開發項目的L4自動駕駛公司。我們市場上的主要競爭成功因素包括但不限於：

- 技術質量、安全和可靠性；
- 車輛工程和集成能力；
- 商業模式和市場戰略；
- 戰略合作夥伴關係；
- 成本效益；及
- 專利及知識產權組合。

由於我們擁有深厚且廣泛的人才儲備、L4自動駕駛技術、差異化的市場戰略以及推動大規模商業化的廣泛戰略合作夥伴關係，我們相信，我們能夠憑藉該等因素在競爭中佔據優勢。有關我們所處行業和競爭格局的詳情，請參閱「行業概覽」；而有關競爭風險的詳述，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險」。

員工

我們為員工的才智、熱情和奉獻精神而自豪，員工團結一心，以為世界各地的人們和企業提供安全、可持續和便捷的L4自動駕駛出行服務為共同願景。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們的全職員工總數分別為1,275名、1,306名、1,460名及1,527名。

下表載列截至2025年6月30日按職能劃分的員工明細。

職能	員工人數	比例
研發	708	46.4%
技術部署與實施	214	14.0%
運營	435	28.5%
銷售、一般及行政	170	11.1%
總計	1,527	100.0%

我們的絕大部分員工位於中國。我們認為，我們與員工保持著良好的工作關係，過往並未發生任何重大勞資糾紛。我們的員工並無在其僱傭事宜方面由工會代其處理。

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。

我們與高管人員和全職員工簽訂有關保密、競業禁止、知識產權、僱傭和商業道德的標準合同和協議。該等合同通常包括在他們受僱於我們期間和離任後至多兩年內有效的競業禁止條文，以及在他們受僱於我們期間和離任後有效的保密條文。

我們通過校招計劃從頂尖學術機構招募人才。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。

我們的人才留任策略

我們深知人才是我們最寶貴的資產之一，並為長期成功的主要推動因素。鑒於勞動力市場競爭日益激烈，尤其是在科技及人工智慧領域，我們已實施一套全面且系統化的人才吸引、留任及激勵框架，旨在使個人表現與我們的公司增長目標保持一致。

整體人才策略

我們採用「全面回報(Total Rewards)」策略作為人才管理的總體框架，重點在於提供具競爭力的薪酬、福利與身心健康，以及職業發展與個人成長。該策略使我們能夠全面地設計、優化並持續完善人才計劃，以吸引、培養及留任高素質的科學、技術及管理專業人才。

薪酬

依照市場慣例，我們每位員工的年度總薪酬方案包括：

- **基本薪金**，根據職級、個人能力評估及市場基準，以及第三方薪酬調查及市場數據進行年度績效與晉升審查釐定；
- **績效年度獎金**，根據個人、部門及公司在預設目標下的績效決定；及
- **股權激勵獎勵**，構成我們長期激勵計劃的核心組成部分。以股份支付的薪酬涵蓋廣泛員工群體，包括所有工程職位及管理層職能。授予的價值及範圍每年根據員工的績效、晉升、貢獻及市場競爭力進行審查與更新。

福利與員工身心健康

我們提供一套超越基本保障的全面福利計劃，旨在支持員工的生活品質與身心健康。福利內容包括有薪假期（包括年假、工齡假及病假）、靈活工作安排、醫療及商業保險、團隊建設與公司活動，以及其他健康促進計劃。

認可

認可及非金錢激勵是我們企業文化的重要組成部分。我們維持多層次的認可制度，包括全公司範圍的獎項，如季度即時獎(Quarterly Spot Award)和年度小馬星獎(Annual Pony Star)、團隊獎項，以及通過內部平台的同儕互相認可。

職業發展與成長

我們十分重視員工的職業晉升與個人成長。我們提供完善的培訓、發展與晉升體系，包括新員工入職培訓、導師計劃、技術入職指導、在職及領導力培訓、職位輪換及內部流動機會。我們定期進行績效審閱及晉升評審，以表彰與獎勵表現優秀的員工。我們亦通過內部技術分享會及反饋渠道（如同儕評估、一對一會談及管理層開放溝通）推動持續學習。

保險

按照一般市場慣例，我們不會投購中國法律並未強制要求的任何業務中斷保險。我們為車輛投購責任險，並為若干存貨和設備投保。請參閱本招股章程「風險因素——與我們的業務及行業有關的風險——我們的保險覆蓋範圍可能無法充分保障業務運營」一節。於往績記錄期，我們並無就業務提出任何重大保險索賠。

環境、社會及管治

概覽

我們致力於促進企業社會責任和可持續發展，並將其納入我們業務運營的所有主要方面。企業社會責任被視為我們核心增長理念的一部分，這將對於我們通過擁抱多元化和公共利益為股東創造可持續價值的能力至關重要。我們的董事會將承擔評估和管理企業社會責任戰略和政策的關鍵作用。

我們深知我們在社會可持續發展中的重要作用，並致力於將環境保護、社會責任和管治原則融入業務運營。因此，我們實施了全面的內部環境、社會及管治（「ESG」）政策，當中概述環境保護和社會責任目標，同時為日常運營提供實用的指引。

ESG管治

我們建立了自上而下的ESG管理方法。

- 董事會是本公司ESG事宜的最高決策機構，負責評估和確定ESG相關風險，確保本公司建立適當有效的ESG風險管理和內部監控系統，確定和評估ESG戰略和目標，定期監督和審查ESG績效及實現ESG目標的進展。

- 在管理層面，安全、合規及可持續發展委員會負責根據本公司的整體ESG目標和戰略組織開展本公司的ESG管理工作，制定相關制度和流程，並維持ESG指標框架。
- 在實施層面，本公司各部門、附屬公司負責完成與ESG實施相關的任務，包括流程的建立健全，以及ESG實踐活動的組織。

我們致力於培養可持續實踐，促進社會責任，並保持穩健的管治標準，這反映了我們對ESG原則的投入。我們已根據上市規則附錄C2建立一套ESG政策框架，當中概述（其中包括）(i) ESG管理架構的角色和績效要求；(ii) ESG戰略形成程序；(iii) ESG風險管理和監控；及(iv) ESG報告全過程管理。

於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無受到或發生任何與健康、工作安全、社會及環境保護有關的重大索償、處罰或事故，且我們已在所有重大方面遵守相關法律法規。

董事會多元化

我們認為，董事會層面的多元化（包括性別多元化）可增強我們的競爭優勢和人才吸引力。董事會目前由七名董事組成，其中包括一名女性董事。我們繼續採取措施，在所有組織層面促進性別多元化。

ESG風險識別、評估和管理

在董事會的監督下，我們正在採取各種策略和措施來識別、評估、管理、減輕ESG和氣候相關風險，包括但不限於：

- (i) 持續追蹤ESG監管相關議題，並更新我們的內部ESG政策，以確保符合政策；
- (ii) 定期舉辦管理層討論及會議，以確保所有重大ESG風險均得到識別和報告；
- (iii) 與主要利益相關者建立溝通渠道並進行持續討論，以確定與我們的業務運營相關的重大ESG相關議題和風險；
- (iv) 聘請專業顧問就ESG合規事宜提供建議。

我們運營中消耗的主要能源來源包括汽油、柴油、天然氣和電力，而使用的主要資源包括水。我們持續監控這些指標，以評估和管理我們業務運營中產生的環境風險。鑒於我們業務的性質，我們通常不會直接或間接產生重大排放。在我們的運營過程中，我們也不會造成重大污染。因此，我們並不面臨重大環境風險。我們定期審查和分析業務運營中的碳排放，並繼續減少碳排放。

此外，我們在環境保護舉措方面的投入將隨著我們整體業務運營的擴大而增長。於2024年，我們分配人民幣0.62百萬元用於環保舉措，重點為實施車輛排放控制措施，以提升柴油車的環保性能。於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無因違反環保法律法規而受到任何罰款或其他處罰，而我們預計在可預見未來不會產生此類重大負債或開支。

環境保護

我們深知環境保護的重要性，嚴格遵守《中華人民共和國環境保護法》等相關法律法規，開展環境保護宣傳教育活動，提高全體員工的環保意識。我們致力於為社會提供綠色能源，促進企業的可持續發展，實現經濟效益與環境管理的互利共贏。

環境績效指標

下表載列於往績記錄期我們的主要辦事處及營運設施的環境量化指標：

指標		單位	2022年	2023年	2024年	截至2025年 6月30日 止六個月
溫室氣體排放	溫室氣體總量 (範圍1+範圍2)	噸二氧化碳當量	17,010.05	20,878.77	23,564.28	9,855.13
	溫室氣體(範圍1)	噸二氧化碳當量	15,724.17	19,529.45	22,262.22	9,081.34
	溫室氣體(範圍2)	噸二氧化碳當量	1,285.88	1,349.32	1,302.06	773.79
	每單位收入溫室 氣體排放總量 (範圍1+範圍2)	噸二氧化碳當量/ 人民幣百萬元	33.88	39.55	42.78	38.94
	溫室氣體(範圍3)	噸二氧化碳當量	987.96	1,094.52	1,803.87	652.63

業 務

指標		單位	2022年	2023年	2024年	截至2025年 6月30日 止六個月
能源消耗.....	能源消耗總量	兆瓦時	60,813.97	74,952.08	85,134.33	35,290.21
	直接能源消耗 ¹	兆瓦時	58,288.93	72,344.26	82,615.18	33,797.34
	間接能源消耗	兆瓦時	2,525.04	2,607.82	2,519.15	1,492.87
	每單位收入	兆瓦時／	121.12	141.98	154.55	139.45
	能源消耗	人民幣百萬元				
水消耗	水消耗總量 ¹	噸	1,598.80	2,353.98	5,740.97	4,088.21
	每單位收入	噸／人民幣百萬元	3.18	4.46	10.42	16.15
	水消耗總量					
廢棄物排放....	廢棄物總量 ²	噸	105.66	105.70	105.50	59.29
	每單位收入	噸／人民幣百萬元	0.21	0.20	0.19	0.23
	廢棄物總量					

於2022年至2024年，我們的溫室氣體排放、能源消耗、水消耗均有所增加，這與我們的業務發展相一致。我們主要在範圍1和範圍2中產生溫室氣體排放。範圍1排放是指主要來自我們運營中的直接能源消耗和其他資源的直接溫室氣體排放，即我們的自有車輛消耗的燃料和尿素。範圍2排放是指主要來自電力消耗的間接溫室氣體排放。範圍3排放指員工商務出行及通勤活動。

為更好地應對ESG和氣候變化相關風險，我們採取了一系列措施來減少碳排放、能源和資源使用，並進行相關績效評估。

我們重視可持續的業務實踐，並知悉卓越營運與環境責任之間的根本聯繫。本著此理念，我們已制定一系列與核心業務營運緊密結合的環保目標。

1 直接能源消耗的增加主要是由於自動駕駛出租車及自動駕駛卡車業務的擴張，導致汽油／柴油用量增加，以及廢氣處理的尿素需求增加。

2 由於歷史計費結構，2022年及2023年廣州和深圳的水消耗數據與捆綁的物業管理費不能分開，導致上述期間沒有單獨的數據，水資源數據和統計機制於2024年逐步得到優化。

3 我們的廢棄物主要包括生活垃圾及電子廢棄物。

能源目標：

為減少柴油消耗，我們致力於提升車隊中電動卡車的佔比。以2024年為基準年度，我們旨在於2026年實現電動卡車佔總車隊約30%。

溫室氣體目標：

以2024年為基準年度，到2026年，每單位收入的溫室氣體排放總量（範圍1+範圍2）將較2024年減少3%。

我們已展開有關溫室氣體排放數據的統計及會計工作，並將其延伸至溫室氣體範圍3的層面，涵蓋2022年（987.96噸二氧化碳當量）、2023年（1,094.52噸二氧化碳當量）、2024年（1,803.87噸二氧化碳當量）以及2025年首六個月（652.63噸二氧化碳當量）的部分員工商務出行及通勤活動。從明年開始，我們將計劃進一步擴大對溫室氣體範圍3的統計及計量範圍，以更好地開展溫室氣體排放的控制，並為制定溫室氣體範圍3的減排目標作好準備。

水目標：

以2024年為基準年度，到2026年，每單位收入的水消耗總量將較2024年減少10%。

廢棄物管理目標：

- 有害廢棄物：確保公司間產生的所有有害廢棄物（包括碳粉匣、墨水匣、廢舊電池及類似物料）完全依據當地法規進行處置，並僅委託持牌第三方廠商進行處理。
- 一般廢棄物：建立一般廢棄物分類回收及合規處置體系。未來數年內在全公司範圍內推動「無廢辦公區」計劃，為各營運場所配備先進的分類與回收設施。

無紙化與綠色辦公目標：

於2025年前實現整集團全面無紙化運營，並實施「綠色採購」政策，優先採購再生紙及可生物降解的辦公用品。

鑒於我們業務營運的性質，我們在營運過程中不會產生大量廢氣排放。

廢棄物管理

我們致力適當減少、回收及處置廢棄物，以盡量減少營運對環境的影響。我們營運過程中產生的有害廢棄物會交予合資格第三方處置。同時，我們積極推進廢棄物分類管理，對辦公區域產生的廢棄物進行分類及回收利用，並交由物業管理處置。為減少產生的廢棄辦公室耗材數量及提高辦公室耗材的使用效率，我們積極推行辦公室無紙化措施，以減少廢棄物。

資源節約

我們在日常營運中致力實現能源效益及節能，方法是採取一系列日常行為及設施管理措施，包括收集辦公室內產生的廢棄塑料瓶以作循環再用、張貼隔熱膜及每日調溫以減少空調能耗，並張貼節水節電小貼士。我們營造良好辦公環境，將綠色和低碳生活的原則融入我們運營的每一個方面，並牢固地植根於公司的文化框架中，旨在推動我們的業務和增長，同時積極擁抱可持續發展的理念。

在車輛的能源供應管理方面，我們實施精細化管理策略。對於不同動力類型的車輛，我們採取差異化的策略，針對特定車型安排專職人員，確保能源供應；同時，我們建立了一套嚴格的能源管理機制，借助信息技術，實現對車輛運行軌跡的全程跟蹤，並定期監測和深入分析能源消耗數據。

氣候變化

氣候變化是一項重大的全球性環境挑戰。我們深知其重要性，並致力於管理可能影響我們業務的潛在ESG及氣候相關風險。該等風險分為兩類：(i)實體風險，及(ii)轉型風險。

實體風險

颱風、暴雨及洪澇等極端天氣狀況的頻率及嚴重程度增加，可能對我們的營運造成實體風險，因此可能帶來不利的財務影響。極端天氣事件的發生可能導致我們的辦公室及工廠直接受損或導致我們的營運暫停或員工可能受傷。極端天氣事件的發生可能導致我們的供應鏈中斷，從而對我們的業務經營造成間接風險。於往績記錄期及直至最後可行日期，我們的營運或供應鏈並未因極端天氣狀況而遭遇任何中斷。

針對上述潛在危害和不利影響，我們採取了以下應對措施：(i)制定自然災害應急預案，開展每日天氣通報，不斷完善自然災害應急機制；(ii)如遇極端天氣，安排員工遠程辦公，並於辦公地點進行門窗檢查和安全用電；及(iii)定期組織災害安全演練，如高溫天氣下進行車輛自燃演練、颱風天氣下進行場地維護等，以提升員工防範意識及應對突發事件的能力，並減少各種災害及事故可能造成的人身傷害。

轉型風險

潛在的轉型風險可能來自更嚴格的氣候法律法規，以及日益增長的氣候問題和推動低碳經濟所驅動的技術和市場轉變。由於國際及國內氣候相關法律及法規不斷完善，我們的全球業務營運面臨更多挑戰。不遵守該等規定可能會導致聲譽受損並增加索賠和訴訟的風險。

為減低該等潛在風險，我們已實施以下措施：(i)加強應對氣候變化的相關政策研究；及(ii)加強對氣候變化的披露，以滿足監管要求。

機遇

為有效管理我們的氣候相關政策、法律及聲譽風險，我們將積極監測及分析新興技術和市場趨勢，以及與氣候變化有關的不斷變化的政策及法規。透過讓我們的高級管理層知悉該等發展，我們可避免不必要的成本及不合規處罰，並將延遲回覆相關的聲譽風險降至最低。此外，我們將與我們的客戶、供應商及業務夥伴合作，以探索氣候變化機遇，以及應用或開發更環保的新技術。

僱傭及勞工標準

根據《中華人民共和國勞動法》及《中華人民共和國勞動合同法》，我們制定了《員工手冊》等內部制度和詳細的招聘管理程序。當中清晰概述公開招聘、公平競爭、嚴格考核、擇優錄用的用人原則。我們致力於反對就業歧視，並在職業發展和晉升的各個方面為員工提供平等的就業機會。我們不會因員工的性別、年齡或婚姻狀況而區別對待員工。

我們根據相關法律及法規嚴格禁止童工及強制勞工。我們已制定完善、規範的招聘管理制度。在加入本公司前，員工須按照入職手續規定提供相關證明，包括但不限於可證明其年齡符合法定工作年齡要求的身份證件，並簽署書面勞動合同，以確保員工的合法權益得到充分保護，也為我們的正常經營和穩定發展提供堅實的基礎。

勞務派遣

截至2025年5月14日，青島青驪共有188名通過勞務派遣方式聘用的人員（包括司機、維修人員及監控人員），以及37名與青島青驪實際訂立僱傭協議的正式僱員。勞務派遣人員佔總人員比例已超出《勞務派遣暫行規定》及其他適用法規所規定10%的法定上限。青島青驪自合資格第三方人力資源供應商聘用派遣人員，主要為保持項目工作和季節性需求波動的經營彈性，並優化資源調配和經營成本。

我們未曾因有關安排而接獲相關政府部門的任何糾正通知，或受到相關政府部門的任何行政處罰。據我們的中國法律顧問告知，相關勞動行政主管部門可能要求青島青驪於規定期限內整改有關不合規情況。如青島青驪未能於規定期限內進行整改，則每超額一名派遣人員可能會被處以人民幣5,000元至人民幣10,000元的罰款，罰款總額上限為人民幣1.84百萬元。

據我們的中國法律顧問告知，倘青島青驪在地方勞動行政主管部門規定期限內整改有關不合規情況，青島青驪遭罰款或遭地方勞動行政主管部門檢控的風險並不重大。我們將根據適用法律法規，在上市後對業務逐步實行補救措施，包括目前通過勞務派遣處理的多項職能轉為勞務分包安排，並直接僱用人員擔任較為穩定的崗位。

補償及福利

我們根據員工在不同職責層面上表現的相對價值確定其薪酬，並進行相應的年度薪酬檢討和薪酬調整。此外，我們根據員工的專業技能、經驗、能力、態度及表現，提供優厚的晉升待遇及每半年的晉升機會。我們亦提供穩固的職業發展途徑以吸引及留住人才。

我們為員工提供多種福利及關懷計劃，以增加員工的歸屬感。基本福利方面，我們為全體員工提供社會保險，包括基本養老保險、工傷保險、生育保險、基本醫療保險、失業保險及住房公積金。此外，我們通過健康保障（如補充醫療保險、商業保險、中醫諮詢、推拿）、假期關懷（包括三八婦女福利、家庭日）以及團隊建設活動等多種舉措全方位提升員工幸福感和歸屬感。

社會保險及住房公積金

於往績記錄期，鹽城白楊科技合夥企業（有限合夥）及上海小馬智行太倉分公司未完成社會保險登記及住房公積金開戶手續，原因為鹽城白楊科技合夥企業（有限合夥）及上海小馬智行太倉分公司並無僱員。我們擬在鹽城白楊科技合夥企業（有限合夥）及上海小馬智行太倉分公司員工入職後立即辦妥有關登記開戶手續。據我們的中國法律顧問告知，任何實體未於註冊成立後30日內完成社會保險登記及住房公積金開戶手續，相關政府部門可要求其於規定期限內完成整改。如未完成社會保險登記，可能會被處以應繳社會保險費一倍至三倍的罰款；如未完成住房公積金開戶手續，可能會被處以每家實體人民幣10,000元至人民幣50,000元的罰款，罰款總額上限為人民幣100,000元。

據我們的中國法律顧問告知，倘鹽城白楊科技合夥企業（有限合夥）及上海小馬智行太倉分公司可於地方政府部門規定期限內整改有關不合規情況，則鹽城白楊科技合夥企業（有限合夥）及上海小馬智行太倉分公司被處以罰款或被地方政府部門檢控的風險並不重大。

此外，截至最後可行日期，我們若干中國附屬公司在社會保險及住房公積金繳納方面未完全符合相關規定及法規，包括未為一名員工繳納社會保險（因有關員工的社會保險已由該員工先前任職機構支付）、未為六名員工繳納住房公積金（因該等員工同意不繳納住房公積金），以及應一名員工要求，委託一家第三方機構為該員工繳納社會保險及住房公積金，上述情況均已獲相關員工知悉並確認。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月，我們未繳社會保險及住房公積金合共分別約為24,707美元、31,659美元、33,354美元及17,422美元。

據我們的中國法律顧問告知，該等不合規情況可能被視為社會保險或住房公積金的少繳或未繳。就社會保險少繳或未繳的情況，有關政府主管部門可要求於規定期限內補繳欠款，並按欠繳金額自少繳或未繳之日起每日加收0.05%的滯納金。如未能於規定期限內繳清，相關政府部門可處以欠繳金額一倍至三倍的罰款，罰款總額上限為251,380美元。此外，於2025年8月1日，中國最高人民法院發佈《關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋（二）》，於2025年9月1日生效。根據該司法解釋，用人單位未依法為勞動者繳納強制性社會保險的，勞動者有權單方面解除勞動合同，並要求其支付法定經濟補償，而有關補償將按該僱員每個完整服務年度支付一個月工資的比例（不滿六個月的支付半個月工資）計算。此外，司法解釋進一步明確，用人單位與勞動者約定或者勞動者向用人單位承諾無需繳納社會保險費的，應當認定該約定或者承諾無效。就住房公積金少繳或未繳的情況，住房公積金管理中心可責令於規定期限內補繳欠款。如未於規定期限內繳納，住房公積金管理中心可向人民法院申請強制執行。請參閱「風險因素－與在中國開展業務有關的風險－我們未能完全遵守中國勞工相關法律可能會使我們面臨潛在的處罰及潛在的僱員索賠」。

截至最後可行日期，(i)相關僱員已確認並同意其社會保險及住房公積金繳納安排，且未就該等安排提出異議，(ii)我們與相關僱員之間就該等安排並無任何爭議，(iii)我們亦未因該等安排收到任何相關政府部門出具的整改通知或被處以任何行政處罰，及(iv)據我們的中國法律顧問告知，倘若上述中國附屬公司在被要求時能於規定期限內向相關政府部門足額補繳欠款，該等中國附屬公司因而遭處罰款或被地方政府部門檢控的風險不大，並且我們將能夠要求僱員退還我們因少繳或未繳社會保險而向僱員支付的經濟補償。基於上述情況，董事認為，有關社會保險及住房公積金繳納安排並不會對我們的財務狀況或整體經營業績造成重大不利影響。

健康及安全

我們嚴格遵守《中華人民共和國安全生產法》、《中華人民共和國消防法》、《中華人民共和國道路交通安全法》等法律法規。為提高企業安全生產管理水平，有效防範和減少生產安全事故，我們制定了《安全生產管理制度綱要》等內部制度。本綱要包括員工安全管理制度、車輛管理制度、運輸組織管理制度和安全生產操作規程。

此外，我們設立了安全生產管理機構、安全、合規及可持續發展委員會、安全領導團隊及安全管理部门，全面監督安全生產。我們亦建立了安全生產目標責任考核和獎懲機制，建立安全目標管理及責任考核長效機制，提升安全生產管理水平，有效預防安全事故發生。

我們致力確保遵守有關職業健康與安全的適用法律及法規，例如《中華人民共和國職業病防治法》。為加強職業健康管理，切實保障員工的健康和權益，我們相應制定了《職業健康保障制度》。我們設立內部職業健康管理部门，對職業健康防治工作進行監督管理。此外，我們已建立一項有關提供及使用勞動防護用品的管理制度，以保護員工免受或減輕生產過程中的職業危害。我們亦開展公共急救技能培訓，幫助員工掌握心肺復甦術(CPR)技能和自動體外除顫器AED的使用技能，保障生命健康。於往績記錄期及直至最後可行日期，我們已在所有重大方面遵守與工作場所安全有關的法律法規，且未發現任何對我們的營運構成重大不利影響的安全事故。

發展及培訓

員工個人的成長是我們發展的基石。為幫助新員工快速適應工作環境，我們自2018年起建立Mentor系統，著重於一對一支持，讓新員工熟悉辦公環境，了解我們的規章制度，融入團隊氛圍。我們還聯合高校打造技術分享論壇、開展計算機競賽等活動，確保團隊始終站在前沿知識面，從而為本公司創新發展注入源源不斷的活力。

我們鼓勵員工持續學習並向彼等提供適當支持。我們為員工提供全面的培訓及職業發展計劃，並已建立成熟的晉升制度以支持員工的成長及事業發展。

社區投資

近年來，公眾對企業社會責任的意識日益增強，期望公司在營運時考慮社區的長遠發展，而非只顧及短期財務表現及股東回報。我們致力於回饋社區，並了解我們經營所在社區的需求。我們已採取以下步驟來支持我們的社區投資和慈善活動：

- 科普教育活動：舉辦靜態展示與試駕體驗相結合的自動駕駛科普講座、南沙區全國科普日活動、越秀區全國科普日活動、2024年暑期學習組青海科普活動。截至目前，我們共組織科普活動近百場，累計超過3萬人次參與。
- 公眾捐款：於2024年，我們組織參觀位於北京的中國強棒天使基地(China Strong Angels Base)，籌得超過人民幣10千元，以支援中國強棒天使基地的25名運動員順利完成海峽杯棒球賽。
- 公益環保：2023年至2024年，組織兩次世界地球日環保活動，不斷加強環境保護。
- 農業舉措：近兩年我們在年會上為農戶設立了水果拍賣會，在2024年的家庭日活動中也為農戶購買水果設置休息時間。

反貪污及反賄賂

我們遵守商業行為守則，以符合道德商業標準的方式開展業務，如合法、公平及誠信，我們對任何形式的賄賂或貪污零容忍。為此，我們已制定反賄賂及反貪污政策以規範我們的日常業務活動，並由我們的道德委員會監察。

我們為員工提供有關誠信及合規主題的培訓，以確保彼等了解相關政策並在開展業務過程中遵守適用法律及法規。此外，我們設有舉報信箱，鼓勵所有員工及第三方舉報任何腐敗、舞弊及違規行為。我們對舉報人的身份及聯繫資料嚴格保密，並禁止對尋求建議者、舉報人或拒絕參與違規行為的個人進行任何形式的報復。

供應鏈管理

我們的供應商分為戰略供應商、關鍵供應商、優先供應商及一般供應商。為規範供應商的引進、管理和評價，我們制定了《供應商管理條例》等內部制度，成立了供應鏈管理委員會，負責審查批准供應商管理相關工作流程，並對供應商管理進行監督檢查。

對於新供應商，我們制定了明確的供應商選擇標準，評估供應商的環境和社會責任，要求其獲得ISO 9001、ISO 14001和IATF 16949等認證，並在與供應商的協議中加入反貪腐條款，防止共謀行為和欺詐。在供應商管理方面，我們對供應商進行定期及臨時性評估，以識別和評估供應商的業務風險和ESG風險。我們優先選用符合環保要求的產品，並定期評估供應商的環境及社會表現。對被評估為有待整改，限期不予配合或整改仍不達標的供應商，將予以淘汰。

產品質量及安全

我們的產品已通過專業檢測機構的認證和檢測。我們已將ISO 26262、ISO 9001及IATF 16949汽車行業質量管理體系標準納入我們的業務流程，向客戶傳達我們產品的可靠性及有效性。我們的輔助駕駛技術在多個維度展示了對社會責任的積極貢獻，以安全效益降低道路上人為錯誤的風險，而人為錯誤是全球事故及死亡的主要原因。我們擁有完善的功能安全和冗餘保障、千餘種監控設計和多種降級策略，以及從供貨前、生產改造、整車上市的全過程質量安全監控。我們通過優化路線、保持穩定速度及避免突然加速或制動設計的自動駕駛汽車，較人類駕駛汽車運行更為高效。

中國法律顧問告知，根據中國民法典，因產品存在缺陷造成他人損害的，由生產者承擔侵權責任，而根據中國產品質量法，因產品存在缺陷造成他人損害或財產損失的，由生產者承擔賠償責任。因此，中國法律顧問告知，倘我們的產品（如自動駕駛出

租車)存在產品缺陷或故障,引致交通事故,則汽車生產商和我們(在我們生產任何有缺陷部件而引致交通事故的情況下)或須承擔侵權責任或賠償責任。於往績記錄期,並無產品缺陷或故障引致交通事故的報告。

中國法律顧問告知,根據中國《缺陷汽車召回管理條例》(「汽車召回條例」),倘汽車生產者確認汽車產品存在缺陷,則須立即停止生產銷售存在缺陷的汽車產品。中國法律顧問告知,根據汽車召回條例,倘我們的產品存在缺陷或故障,引致產品召回,則汽車生產商和我們(在我們生產任何有缺陷部件而引致產品召回的情況下)將需(a)制定召回計劃,並向國家市場監督管理總局備案、(b)通過報刊、網站、廣播、電視等便於公眾知曉的方式發佈缺陷產品信息和實施召回的相關信息,及(c)停止銷售缺陷產品,並對所有缺陷產品實施召回。倘發生產品召回,我們或需協助相關汽車生產商實施產品召回,而產品召回可能損害我們的經營業績和業務,並損害我們的聲譽。於往績記錄期及直至最後可行日期,並無產品缺陷或故障而引致產品召回的報告。

於往績記錄期,我們已投購及維持本集團業務運營所需的多項保單,以減低上述事件引致的潛在責任,包括(a)交通事故責任強制保險、(b)新能源車商業責任保險,及(c)智能網聯汽車綜合責任保險。

於往績記錄期及直至最後可行日期,我們不曾因任何產品安全問題及虛假廣告事件而受到任何重大申索或罰款,且在所有重大方面均遵守相關法律及規例。

物業

我們的主要行政辦公室位於中國廣州,總面積為33,727平方米,主要用於公司行政及研發。

我們目前並無擁有任何物業。截至2025年6月30日,我們亦在北京、上海、深圳和中國若干其他城市租賃物業,總面積達36,011平方米,主要用於辦公、研發和車隊

運營。此外，我們在美國（包括加利福尼亞州弗里蒙特）租賃總面積為36,403平方英尺（相等於約3,382平方米）的辦公室和設施，開展國際業務。我們認為，目前的設施足以滿足我們當前的需求。

上述物業乃用作上市規則第5.01(2)條所界定的非物業活動。根據《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第6(2)條，本招股章程獲豁免遵守《公司（清盤及雜項條文）條例》第342(1)(b)條中有關《公司（清盤及雜項條文）條例》附表三第34(2)段的規定（要求提交有關我們所有土地或樓宇權益的估值報告），原因是截至2025年6月30日，我們的物業權益均未佔綜合資產總值的賬面值15%或以上。

截至2025年6月30日，我們在廣州及上海的三處租賃物業的出租方尚未向我們提供其擁有相關租賃物業所有權的證明文件，該等物業的總建築面積約為27,512平方米並用於研發、測試及維護L4自動駕駛車輛，約佔我們於中國租賃物業總建築面積的39.4%。截至2025年6月30日，其中一處租賃物業的業主與我們簽訂租賃協議前已將該物業抵押，其總建築面積約為2,945平方米，約佔我們於中國租賃物業總建築面積的4.2%。

據我們的中國法律顧問告知，倘若未能取得相關租賃物業的所有權證明文件，或該等租賃物業受預先登記抵押權所限，第三方或可能就該等租賃提出權利主張或質疑，從而影響我們對該等租賃物業的使用。截至最後可行日期，我們並無就上述租賃物業作出搬遷計劃。倘若我們的租賃該等物業的相關中國附屬公司因所有權瑕疵或因抵押權遭強制執行而無法繼續使用該等物業，我們相信能及時在同一地區物色其他合適物業作替代租賃用途。截至最後可行日期，我們並不知悉第三方對我們使用該等物業提出的任何質疑。

截至2025年6月30日，我們中國租賃物業的14份租賃協議尚未向相關中國監管部門辦理登記手續。該等物業的總建築面積約為54,965平方米，約佔我們於中國租賃物業總建築面積的78.8%。

據中國法律顧問告知，未辦理租賃協議的備案登記手續並不會影響有關租賃協議的效力，亦不會導致我們被要求遷出該等租賃物業。然而，相關中國監管部門可就每項未完成備案登記手續的租賃協議對我們處以人民幣1,000元以上人民幣10,000元以下

的罰款。有關未辦理租賃協議備案登記手續的不合規行為對我們可能施加的罰款總額上限為人民幣140,000元。中國法律顧問告知，倘我們於地方政府部門指明期限內糾正違規事項或繳交罰款，我們被地方政府部門檢控的風險不大。

此外，截至最後可行日期，我們尚未就位於廣州用作車輛改裝用途的其中一個租賃車間（「車輛改裝租賃車間」）的翻新及裝修工程取得中國法律所規定的建設所需監管批准，亦未完成消防備案，主要是因為出租人未向我們提供證明其擁有車輛改裝租賃車間所有權的文件。截至最後可行日期，建設、翻新及裝修工程已完成。據我們的中國法律顧問告知，未能取得該等審批或完成該等備案可能使我們面臨法律制裁，例如罰款（包括但不限於(i)未取得建設工程規劃許可證的，處以建設工程造價10%以下的罰款，(ii)未取得必要建設監管審批的，處以罰款約人民幣50,000元，(iii)未完成竣工後檢查及驗收的，處以罰款約人民幣100,000元，及(iv)未完成消防安全驗收備案的，處以罰款約人民幣5,000元）及責令限期整改。截至最後可行日期，我們已通過物業管理公司進行的所有強制性年度消防安全檢查，且並無發生任何安全事故。此外，相關政府部門出具的信用報告顯示，於往績記錄期，我們概無因車輛改裝租賃車間的投資及建設、生產安全、消防安全或公共衛生事宜而遭受任何行政處罰的記錄。截至最後可行日期，車輛改裝租賃車間的場所已配備必要的設施、公用設施及消防安全措施，可供安全使用。據我們的中國法律顧問告知，倘我們於當地政府部門規定的期限內繳納適用罰款並糾正上述不合規事項，則我們被當地政府部門起訴的風險並不重大。為免生疑問，截至最後可行日期，我們並未被施加任何與我們車輛改裝租賃車間的翻新及裝修工程有關的罰款。

請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨與租賃物業相關的若干風險」。

法律訴訟及合規

據中國法律顧問告知，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們並無牽涉會對我們的業務、經營業績、財務狀況或聲譽及合規造成重大不利影響的任何實際或待決法律、仲裁或行政程序（包括任何破產或接管程序）。

據中國法律顧問告知，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們未曾涉及任何可導致罰款、執法行動或其他處罰的重大不合規事件，而該等事件可能會單獨或共同對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

牌照及許可證

下表載列截至最後可行日期，我們於各提供服務的城市持有的所有有效及重大牌照及許可證的詳情。

北京

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
有安全員						
測試	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號； 2024年第0074號； 2025年第0013號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年9月30日至 2026年9月9日
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0055號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	上海小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日
	智能網聯汽車道路 測試安全性自我 聲明	自動駕駛 出租車	/	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2025年9月15日至 2027年3月28日
面向公眾.....	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
商業	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號； 2024年第0055號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	上海小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號； 2025年第0024號； 2025年第0014號； 2025年第0030號； 2025年第0012號； 2025年第0011號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年9月30日至 2026年9月27日
	關於北京小馬智卡 科技有限公司開 展智能網聯汽車 道路測試的通知	自動駕駛 卡車	2024年第0071號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬智卡 科技有限 公司	2024年12月23日至 2026年6月22日
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0055號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	上海小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2025年第0004號； 2025年第0005號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年12月31日至 2026年6月30日
			無司機			
測試	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號； 2024年第0066號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0055號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	上海小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日
	關於北京小馬智卡 科技有限公司開 展智能網聯汽車 道路測試的通知	自動駕駛 卡車	2024年第0071號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬智卡 科技有限 公司	2024年12月23日至 2026年6月22日
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日
	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0055號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	上海小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日
面向公眾.....	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0054號； 2024年第0064號； 2024年第0069號； 2025年第0004號； 2025年第0005號； 2025年第0024號； 2025年第0030號； 2025年第0012號； 2025年第0011號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	北京小馬易行	2024年9月30日至 2026年9月27日
商業	智能網聯汽車道路 測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第0055號	北京市高級別自動駕駛 示範區工作辦公室	上海小馬易行	2024年9月30日至 2026年3月29日

業 務						

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
	關於北京小馬易行 科技有限公司開展智能網聯汽車 道路測試的通知	自動駕駛 出租車	2025年第0035號	北京市智慧城市基礎設施與智能網聯汽車協 同發展工作辦公室	北京小馬易行	2025年9月26日至 2027年1月25日

廣州

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
			有安全員			
測試	廣州市智能網聯汽車道路測試通知書	自動駕駛 卡車	2024年第111號	廣州市智能網聯汽車道路測試 管理辦公室	廣州小馬慧行	2024年12月27日至 2025年12月26日*
	廣州市智能網聯汽車道路測試通知書	自動駕駛 出租車	2024年第112號； 2025年第6號； 2025年第7號； 2025年第8號； 2025年第13號； 2025年第14號	廣州市智能網聯汽車道路測試 管理辦公室	廣州小馬智行	2024年12月27日至 2026年5月12日
	廣州市智能網聯汽車道路測試通知書	自動駕駛 卡車	2024年第111號	廣州市智能網聯汽車道路測試 管理辦公室	智慧物流	2024年12月27日至 2025年12月26日*

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
商業	南沙區智能網聯汽車示範運營資格通知書	自動駕駛 出租車	2023年第001號	廣州市南沙區交通運輸局	廣州小馬智行； 廣州小馬慧行	2023年3月24日至 2025年11月30日*
	南沙區智能網聯汽車示範運營資格通知書	自動駕駛 卡車	2023年第003號	廣州市南沙區交通運輸局	智慧物流； 廣州小馬慧行； 廣州小馬智行	2023年12月29日至 2026年6月24日
	南沙區智能網聯汽車示範運營資格通知書	自動駕駛 出租車	2025年第001號	廣州市南沙區交通運輸局	廣州小馬智行；廣州小馬慧行；廣州康福德高企業發展有限公司	2025年5月14日至 2025年11月30日*
	關於頒發南沙區智能網聯汽車示範應用出租車標誌牌的通知	自動駕駛 出租車	/	廣州市南沙區交通運輸局	廣州小馬智行；廣州小馬慧行	2023年1月25日至 2025年11月30日*

業 務						

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
	南沙區智能網聯汽車示範活動資格通知書	自動駕駛出租車	2025年第002號	廣州市南沙區交通運輸局	廣州小馬智行	2025年7月31日至2028年6月29日
	南沙區智能網聯汽車(網約車)示範活動資格通知書	自動駕駛出租車	2025年第003號；2025年第004號	廣州市南沙區交通運輸局	廣州小馬智行	2025年9月19日至2028年6月29日
	無司機					
測試	廣州市智能網聯汽車道路測試通知書	自動駕駛卡車	2024年第111號	廣州市智能網聯汽車道路測試管理辦公室	廣州小馬慧行	2024年12月27日至2025年12月26日*
	廣州市智能網聯汽車道路測試通知書	自動駕駛出租車	2024年第112號；2025年第6號；2025年第7號；2025年第8號；2025年第13號	廣州市智能網聯汽車道路測試管理辦公室	廣州小馬智行	2024年12月27日至2026年5月12日
	廣州市智能網聯汽車道路測試通知書	自動駕駛卡車	2024年第111號	廣州市智能網聯汽車道路測試管理辦公室	智慧物流	2024年12月27日至2025年12月26日*

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
面向公眾.....	南沙區無人商業化 混行試點資格通 知書	自動駕駛出 租車	穗南工信函[2023]177 號	廣州市南沙區工 業和信息化 局；廣州市南 沙區交通運輸 局；廣州市公 安局南沙區分 局	廣州小馬慧行	2023年12月28日至 2025年11月30日*
	南沙區無人商業化 混行試點(示範應 用)車輛准入通知 書	自動駕駛出 租車	穗南工信函[2024]56 號；穗南工信函 [2024]93號	廣州市南沙區工 業和信息化 局；廣州市南 沙區交通運輸 局；廣州市公 安局南沙區分 局	廣州小馬慧行；廣州 小馬智行	2024年5月29日至 2025年11月30日*

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
	南沙區無人商業化 混行試點資格通 知書	自動駕駛出 租車	穗南工信函[2023]177 號	廣州市南沙區工 業和信息化 局；廣州市南 沙區交通運輸 局；廣州市公 安局南沙區分 局	廣州小馬智行	2023年12月28日至 2025年11月30日*
商業	南沙區無人商業化 混行試點(示範運 營)車輛准入通知 書	自動駕駛出 租車	穗南工信函[2024]92 號；穗南工信函 [2024]114號	廣州市南沙區工 業和信息化 局；廣州市南 沙區交通運輸 局；廣州市公 安局南沙區分 局	廣州小馬慧行；廣州 小馬智行	2024年8月26日至 2025年11月30日*

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
	南沙區無人商業化 混行試點(示範運 營)車輛准入通知 書	自動駕駛出 租車	穗南工信函[2024]114 號	廣州市南沙區工 業和信息化 局；廣州市南 沙區交通運輸 局；廣州市公 安局南沙區分 局	廣州小馬慧行	2024年11月20日至 2025年11月30日*
	南沙區智能網聯汽 車(網約車)配備 遠程安全員示範 活動車輛資格通 知書	自動駕駛出 租車	2025年第005號	廣州市南沙區交 通運輸局	廣州小馬智行	2025年9月30日至 2028年6月29日
其他資質						
出租客運.....	廣州市南沙區出租 車運力指標《中標 通知書》	自動駕駛出 租車	城規(招)[2022]013號	招標人：廣州市 南沙區交通運 輸局	廣州小馬智行	2022年4月19日至 2027年4月18日
	道路運輸經營許可 證	自動駕駛出 租車	粵交運管許可穗字 44011509528號	廣州市南沙區交 通運輸局	廣州小馬智行	2022年4月24日至 長期有效

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
道路普通貨物運輸、貨物專用運輸（集裝箱）..	道路運輸經營許可證	自動駕駛卡車	粵交運管許可穗字440100136408號	廣州市南沙區交通運輸局	智慧物流	2025年4月9日至2029年4月8日

上海

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
有安全員						
測試	小馬易行科技(上海)有限公司開展智能網聯汽車道路測試安全性自我聲明	自動駕駛出 / 租車		上海市經濟和信息化委員會	上海小馬易行	2025年2月1日至2026年7月31日
商業	智能網聯汽車示範運營通知書	自動駕駛出 / 租車		上海市交通委員會	上海小馬易行	2024年5月16日至2025年5月15日 (經以下關於開展智能網聯汽車示範運營的通知續證)

業 務						
活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
商業	關於開展智能網聯汽車 示範運營的通知	自動駕駛出 / 租車	無司機	上海市交通委員 會	上海小馬易 行	2025年6月16日至 2026年6月15日
測試	小馬易行科技(上海) 有限公司開展嘉定區 智能網聯汽車遠程安 全員道路測試安全性 自我聲明	自動駕駛出 / 租車		嘉定區智能網聯 汽車創新應 用推進工作 專班	上海小馬易 行	2024年12月30日 至2026年9月17日
面向公眾	關於對小馬易行科技 (上海)有限公司無 駕駛人智能網聯汽車 示範應用安全性自我 聲明的確認	自動駕駛出 / 租車		上海市浦東新區 科技和經濟 委員會	上海小馬易 行	2024年6月21日至 2025年12月20日*
商業	上海市交通行政確認 告知書	自動駕駛出 租車	滬交科確字(2025) 00003號	上海市交通委員 會	上海小馬易 行	2025年8月21日至 2026年8月20日

業 務

深圳

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
有安全員						
測試	智能網聯汽車高速公路道路測試安全性自我聲明	自動駕駛出租車	2025年第010號	深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組(市交通運輸局代章)	深圳小馬易行	2025年6月29日至2026年6月28日
	智能網聯汽車道路測試安全性自我聲明	自動駕駛出租車	2025年第001號	深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組(市交通運輸局代章)	深圳小馬易行	2025年3月24日至2026年9月23日

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
商業	智能網聯汽車商業化運營試點通知書	自動駕駛出 / 租車		南山區智能網聯汽車管理聯席工作小組(深圳市南山區科技創新局代章)	深圳小馬易行	2025年3月25日至2026年9月25日
			無司機			
面向公眾	智能網聯汽車無人示範應用安全性自我聲明	自動駕駛出 租車	2025年第009號	深圳市智能網聯汽車道路測試與示範應用聯席工作小組(市交通運輸局代章)	深圳小馬易行	2025年6月27日至2026年6月26日

業 務

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
商業	智能網聯汽車無人 商業化試點通知 書	自動駕駛出 / 租車		寶安區智能網聯汽車聯 席工作小組(深圳市寶 安區發展和改革局代 章)	深圳小馬易 行	2025年9月22日至 2027年3月31日

青 島

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
普貨運輸，貨物專用 運輸(集裝箱)，大 型物件運輸.....	道路運輸經營許可證	自動駕駛 卡車	魯交運管許可青字 370203099372號	青島市行政審批 服務局	青島青驪	2022年9月30日至 2026年9月29日

業 務

天津

活動類型	證書名稱	汽車類型	證書編號	發證機關	持證主體	有效期
面向公眾.....	智能網聯汽車示範應用	自動駕駛	有安全員			
	安全性自我聲明	卡車	2025年第003號； 2025年第004號	天津市交通運輸 委員會；天津 市工業和信息 化局；天津市 公安局	北京小馬 智卡科 技有限 公司	2025年5月26日至 2026年5月25日

附註：

* 本公司計劃於證書期滿前最少一個月重續有關證書，且預計在獲取重續方面並無任何障礙。

上文提述的所有即將到期的證書及許可證正在根據我們的營運要求進行續期或將進行續期。我們已設立持續監控程序以追蹤證書及許可證的有效性，並將根據適用的監管要求及業務需要及時地妥為重續該等證書及許可證。據中國法律顧問告知，截至本招股章程日期，倘我們在業務營運過程中遵守適用的規則及規例，並符合實質性要求及按時履行續期程序，則我們在續期即將屆滿的證書及許可證（如有）方面並無法律障礙。

據中國法律顧問告知，於往績記錄期及直至最後可行日期，我們已從中國相關政府部門獲得開展實際業務運營所需的所有重要牌照、許可證、批文和證書，且有關牌照、許可證、批文和證書仍然完全有效。

在國家智能網聯汽車監管框架下，中國多個二線城市已建立上牌制度，涵蓋(i)道路測試活動，(ii)面向公眾的運營及(iii)商業化運營，有關制度在該等城市中大同小異。例如，在我們目前尚未開展業務的二線城市（包括重慶、成都、大連、武漢及合肥），相關部門會就道路測試活動發出智能網聯汽車道路測試通知書並根據已備案的智

能網聯汽車安全性自我聲明允許面向公眾的運營和商業化運營。在武漢及合肥等若干二線城市，相關部門會就面向公眾的運營發出智能網聯汽車示範應用通知書。此外，重慶、武漢及合肥等城市會就商業化運營發出智能網聯汽車商業化運營試點通知書。截至最後可行日期，我們並未於二線城市獲得任何自動駕駛出租車許可證。

風險管理及內部控制

我們已建立並且目前維護風險管理及內部控制系統，當中包括我們認為適合我們業務營運的政策及程序。我們致力於不斷改進該等系統。我們已在業務營運的各個方面採納及實施風險管理政策。董事會負責建立及更新內部控制系統，而高級管理層則負責監控各附屬公司及職能部門的內部控制程序及措施的日常執行情況。

為籌備全球發售，我們已委聘獨立第三方顧問（「內部控制顧問」），對我們2025年2月至2025年4月期間的財務報告相關內部控制的選定方面進行審閱（「內部控制審閱」）以及跟進審閱（「跟進審閱」）。內部控制顧問進行的內部控制審閱和跟進審閱，屬於根據香港會計師公會所頒佈的相關技術公告AATB1進行的長版報告工作。內部控制顧問所進行內部控制審閱的範圍乃經我們、聯席保薦人與內部控制顧問事先協定。內部控制顧問所審閱的財務報告相關內部控制選定方面包括公司層面控制和業務流程層面控制，覆蓋收入及應收賬款、採購及應付賬款、存貨、薪酬、資產管理、財庫、保險、財務報告、稅務、合同管理、信息技術總體控制、研發、知識產權和商標管理。內部控制顧問於2025年4月進行跟進審閱，審閱本公司解決內部控制審閱發現問題所採取行動的情況。內部控制顧問在跟進審閱中並無任何進一步建議。內部控制審閱乃按我們提供的資料進行，而內部控制顧問並無對內部控制發表鑑證或意見。據此，董事認為，加強財務報告相關內部控制的措施就此而言為充足及有效。

獎項及表彰

獎項／表彰	頒獎機構	獲獎年份
2023年廣州獨角獸創新企業	廣州市科技創新企業協會	2023年
	ICVS中國自動駕駛年會	
2023年度自動駕駛商業化落地標桿獎 ..	組委會	2023年
2023胡潤全球獨角獸榜	胡潤研究院	2023年
2023年度優秀企業創新發展50強.....	上海市嘉定區人民政府	2024年
智能網聯汽車領域年度標誌性 進展技術.....	中國汽車工程學會	2024年
2024福布斯中國人工智慧科技企業 TOP 50	福布斯中國	2024年
2024年《財富》中國科技50強.....	《財富》中國	2024年

董事及高級管理層

董事會

董事會由七名董事組成，包括兩名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事。下表載列有關董事會成員的若干信息：

姓名	年齡	加入 本集團日期	委任為 董事日期	職位	角色及職責
執行董事					
彭軍博士.....	51歲	2016年11月	2016年11月	董事會主席兼 首席執行官	負責整體戰略規劃、業務發展、 整體營運及管理
樓天城博士....	39歲	2016年11月	2017年3月	執行董事兼 首席技術官	負責本集團的整體 研究和開發，以 及產品及技術舉 措管理
非執行董事					
張斐先生.....	52歲	2017年12月	2017年12月	非執行董事	負責為董事會提供 專業意見
Takeo Hamada 先生	57歲	2023年10月	2023年10月	非執行董事	負責為董事會提供 專業意見
獨立非執行董事					
戴國良先生....	75歲	2024年11月	2024年11月	獨立非執行董事	負責為董事會提供 獨立意見及判斷
邱子磊博士....	61歲	2024年11月	2024年11月	獨立非執行董事	負責為董事會提供 獨立意見及判斷
Asmau Ahmed 女士	46歲	2024年11月	2024年11月	獨立非執行董事	負責為董事會提供 獨立意見及判斷

執行董事

彭軍博士，51歲，為我們的董事會主席兼首席執行官。彭博士負責本集團整體戰略規劃、業務發展、整體營運及管理。

於聯合創辦本集團前，彭博士於2011年11月至2016年11月於百度（一家於聯交所及納斯達克上市的公司，納斯達克：BIDU、香港聯交所：9888）擔任首席架構師，負責百度自動駕駛部門的研究和開發。此前，彭博士於2005年8月至2011年11月於Alphabet Inc.（一家於納斯達克上市的公司，納斯達克：GOOGL、GOOG）擔任軟件工程師。彭博士亦自2024年3月起擔任PonyLink Co., Ltd.（一家於韓國證券交易所上市的公司，KOSDAQ：064800）的非執行董事。

彭博士於1996年7月獲得中國清華大學土木工程學士學位、於1998年9月獲得美國紐約州立大學布法羅分校土木工程學碩士學位，並且於2003年1月獲得美國斯坦福大學土木與環境工程博士學位。

樓天城博士，39歲，為我們的執行董事兼首席技術官。樓博士負責本集團的整體研究和開發，以及產品及技術舉措管理。

於聯合創辦本集團前，樓博士自2016年4月於百度（一家於聯交所及納斯達克上市的公司，納斯達克：BIDU、香港聯交所：9888）任職。此前，樓博士自2016年1月於Quora任職軟件工程師。樓博士於2012年10月至2016年1月於Alphabet Inc.（一家於納斯達克上市的公司，納斯達克：GOOGL、GOOG）任職工程師，並加入其自動駕駛部門。樓博士被廣泛認可為頂級計算機程序員，16年獲得TopCoder競賽的獎牌，並且兩次獲得谷歌全球編程挑戰賽冠軍。

樓博士於2008年7月獲得中國清華大學計算機科學學士學位，並且於2012年6月獲得中國清華大學計算機科學博士學位。

非執行董事

張斐先生，52歲，為我們的非執行董事，負責為董事會提供專業意見。張先生自2017年12月起獲委任為董事。

張先生於風險資本領域擁有超過20年的經驗，聚焦於AI／雲計算、社交／數字媒體與娛樂、電動車／自動駕駛的領域。他於2004年至2007年在北京擔任策源創投的合夥人，期間啟動並主導多個投資項目。自2011年1月起，張先生擔任五源資本（原晨興資本）的合夥人。於2016年前後，彼創辦Neumann Advisory Hong Kong Limited（一家證監會第9類持牌法團），並一直擔任基金經理兼負責人員。張先生自2014年2月起一直擔任快手科技（一家於聯交所上市的公司，香港聯交所：1024）董事，並自2020年11月起調任為非執行董事，主要負責參與制訂業務計劃以及戰略及主要決定。

張先生於1994年7月獲得中國上海上海交通大學自動控制工程學學士學位，並且於1999年5月獲得中國上海中歐國際工商學院工商管理碩士學位。

Takeo Hamada先生，57歲，為我們的非執行董事，負責為董事會提供專業意見。Hamada先生自2023年10月起獲委任為董事。

Hamada先生於1991年4月加入豐田汽車公司（一家於紐約證券交易所上市的公司，紐約證券交易所：TM（「TMC」））。Hamada先生於2012年1月至2015年1月被調派至Toyota Motor North America, Inc，負責電機及電子工程開發。於2015年1月重返後，Hamada先生加入IVI系統開發部門，並於2016年4月晉升為總經理。Hamada先生其後於2021年1月至2022年1月擔任互聯管理部門總經理。彼其後於2022年1月加入豐田汽車（中國）投資有限公司並自此擔任執行副總裁。Hamada先生亦同時擔任TMC的項目經理。

Hamada先生於1991年3月獲得日本神戶大學工程學學士學位。

獨立非執行董事

戴國良先生，75歲，於2024年11月獲委任為我們的獨立非執行董事，負責為董事會提供獨立意見及判斷。

戴先生自2023年5月、2023年6月及2023年1月起分別一直擔任藥明生物技術有限公司（一家於聯交所上市的公司，香港聯交所：2269）獨立非執行董事、SEED Therapeutics, Inc.董事及Novita Pharmaceuticals, Inc.董事。彼於2008年9月至2023年5月曾任Mastercard Inc（一家於紐約證券交易所上市的公司，紐約證券交易所：MA）

董事、於2013年11月至2023年5月曾任Eli Lilly and Company (一家於紐約證券交易所上市的公司，紐約證券交易所：LLY) 董事及於2016年9月至2023年4月曾任HSBC Holdings plc (一家於倫敦證券交易所、聯交所及紐約證券交易所上市的公司，倫敦證券交易所：HSBA、聯交所：0005、紐約證券交易所：HSBC) 董事。在此之前，戴先生曾於1999年至2007年12月在星展集團控股有限公司及星展銀行有限公司擔任多個主要職位，包括副董事長、首席執行官、首席運營官、總裁及首席財務官。在此之前，戴先生曾於J.P. Morgan & Co. Incorporated投資銀行部任職25年。

戴先生於1972年6月獲得美國倫斯萊爾理工學院管理學理學士學位，於1974年6月獲得美國哈佛大學工商管理碩士學位。

邱子磊博士，61歲，於2024年11月獲委任為我們的獨立非執行董事，負責為董事會提供獨立意見及判斷。

邱博士於2005年創立崇德投資 (一家專注於中國及與中國相關業務的另類投資管理公司兼私募股權投資基金推廣機構)，並為崇德投資的首席執行官兼創始管理合夥人。於崇德投資的股權投資日常業務過程中，邱博士通過審閱可能成為目標公司的上市公司的財務報表，獲得財務管理專業知識。此前，邱博士於2001年至2005年3月加入中國海洋石油總公司 (一家主要從事石油及天然氣勘探、開發與生產的公司且其股份於聯交所及上海證券交易所上市 (香港聯交所：0883、上交所：600938))，並擔任首席財務官及高級副總裁。於2011年至2022年5月，邱博士亦擔任Best Inc. (一家股份於紐約證券交易所上市的物流公司 (紐約證券交易所：BEST)) 的獨立董事。

除上述職務外，邱博士亦曾擔任Best Inc.審核委員會主席，彼藉此獲得上市規則第3.10(2)條規定的財務管理專業知識。於邱博士擔任Best Inc.審核委員會主席期間，邱博士廣泛參與：

- (i) Best Inc.財務管理，包括參與定期財務審閱、年度財務審核及申報；及
- (ii) 與Best Inc.緊密合作，審閱其財務報表、公開文件披露及在紐約證券交易所刊發的其他相關財務文件，包括審視公司財務會計政策及實務，審閱核數師向管理層提出有關會計記錄、財務賬目及管理層回應的查詢。

董事及高級管理層

邱博士於1990年12月獲得美國德克薩斯大學阿靈頓分校決策科學博士學位，於1998年6月獲得美國麻省理工學院工商管理碩士學位。

Asmau Ahmed女士，46歲，於2024年11月獲委任為我們的獨立非執行董事，負責為董事會提供獨立意見及判斷。

Ahmed女士自2021年7月起至現時擔任QuinStreet, Inc. (一家於納斯達克上市的公司，納斯達克：QNST)的董事。此前，Ahmed女士於2021年至2024年4月於Google LLC (Alphabet Inc.的附屬公司，一家於納斯達克上市的公司，納斯達克：GOOGL、GOOG)擔任產品管理總監、於2018年9月至2021年7月於Bank of America (一家股份於紐約證券交易所上市的公司(紐約證券交易所：BAC))任職、於2016年9月至2018年3月於Capital One (一家股份於紐約證券交易所上市的公司(紐約證券交易所：COF))擔任客戶項目高級總監。加入Capital One前，Ahmed女士創辦了Plum Perfect (於2014年設立)，並擔任Plum Perfect的首席執行官。於職業初期，Ahmed女士於2005年7月至2012年9月在德勤任職並其後升職為德勤的經理。彼亦一直擔任耶魯創業者協會(Yale Entrepreneurial Society)的顧問委員會成員。

Ahmed女士於2000年5月獲得美國弗吉尼亞大學工程學學士學位，於2006年5月獲得美國哥倫比亞商學院工商管理碩士學位。

高級管理層

我們的高級管理層負責業務的日常管理。下表顯示有關本公司高級管理層的若干信息：

姓名	年齡	加入	獲委任為	職位	角色及職責
		本集團日期	高級管理層日期		
彭軍博士.....	51歲	2016年11月	2016年11月	董事會主席兼 首席執行官	負責整體戰略規劃、 業務發展、整體營 運及管理

董 事 及 高 級 管 理 層

姓名	年 齡	加入 本集團日期	獲委任為 高級管理層日期	職位	角色及職責
樓天城博士.....	39歲	2016年11月	2016年11月	執行董事兼 首席技術官	負責本集團的整體研 究和開發，以及產 品及技術舉措管理
王皓俊博士.....	49歲	2016年12月	2016年12月	首席財務官	負責我們的企業融資 交易、財務規劃及 管理事宜以及人力 資源
張寧先生.....	39歲	2017年11月	2017年11月	副總裁、自動駕駛 系統主管兼北京 辦事處主管	負責北京辦事處及自 動駕駛系統的管理
李衡宇先生.....	42歲	2017年3月	2017年3月	副總裁兼自動駕駛 卡車事業部主管	負責監督智卡業務
莫璐怡博士.....	37歲	2018年8月	2018年8月	副總裁兼廣州及深圳 辦事處主管	負責管理廣州及深圳 辦事處以及自動駕 駛出行服務及營運
高天先生.....	40歲	2021年5月	2021年5月	副總裁、首席幕僚 長、總法律顧問兼 董事會秘書	負責推進企業戰略、 企業融資、商業化 及其他重大公司舉 措以及領導全球法 律及公共關係團隊

彭軍博士，51歲，為我們的董事會主席兼首席執行官。有關彼の履歷，請參閱本節「－ 董事會 － 執行董事」一段。

樓天城博士，39歲，為我們的執行董事兼首席技術官。有關彼の履歷，請參閱本節「－ 董事會 － 執行董事」一段。

王皓俊博士，49歲，為我們的首席財務官，負責本集團的企業融資交易、財務規劃及管理事宜以及人力資源。彼於2016年12月加入本集團。

於加入本集團前，王博士自2014年3月於百度（一家於聯交所及納斯達克上市的公司，納斯達克：BIDU、香港聯交所：9888）擔任架構師。此前，王博士自2008年12月於IBM（一家於紐約證券交易所上市的公司，紐約證券交易所：IBM）擔任軟件開發員。於職業初期，彼自1998年8月於Shanghai Online任職。王博士亦自2024年3月起擔任PonyLink Co., Ltd.（一家於韓國證券交易所上市的公司，KOSDAQ：064800）的外聘董事。

王博士於1998年7月獲得中國上海交通大學信息與控制工程學士學位，於2009年5月獲得美國南加州大學計算機科學博士學位。

張寧先生，39歲，為我們的副總裁、自動駕駛系統主管兼北京辦事處主管。彼於2017年11月加入本集團，自此一直擔任副總裁。張先生負責北京辦事處及自動駕駛系統的管理。

於加入本集團前，張先生於2015年2月至2017年11月於Alphabet Inc.（一家於納斯達克上市的公司，納斯達克：GOOGL、GOOG）的附屬公司Google Canada Corp擔任工程師。張先生師從中國唯一的圖靈獎得主、院士姚期智，是清華大學首屆姚班的成員。

張先生於2008年7月獲得中國清華大學計算機科學與技術學士學位，於2014年6月獲得加拿大滑鐵盧大學計算機科學碩士學位。

李衡宇先生，42歲，為我們的副總裁兼自動駕駛卡車事業部主管。李先生於2017年3月加入本集團，擔任副總裁。李先生從零創建了我們的北京研發中心，目前監督智卡業務。

於加入本集團前，李先生於2008年7月至2017年3月於百度（一家於聯交所及納斯達克上市的公司，納斯達克：BIDU、香港聯交所：9888）擔任資深工程師，彼任職於自動駕駛部門。於任職期間，李先生榮獲2013年百度最高獎（百萬美元大獎）。

李先生分別於2005年7月及2008年6月獲得中國四川大學電子與信息技術學士學位及通信與信息系統碩士學位。

莫璐怡博士，37歲，為我們的副總裁兼廣州及深圳辦事處主管。莫博士於2018年8月加入本集團，擔任副總裁。莫博士負責管理廣州及深圳辦事處以及自動駕駛出行服務及營運。

於加入本集團前，莫博士於2015年12月至2018年8月於網易（一家於納斯達克及聯交所上市的公司，納斯達克：NTES、香港聯交所：9999）擔任高級軟件工程師，專門從事遊戲引擎開發。

莫博士於2011年6月獲得中國浙江大學信息與計算科學學士學位，並且於2016年11月獲得香港大學計算機科學博士學位。於大學時期，莫博士於2011年榮獲第35屆ACM國際大學生程序設計競賽世界冠軍，成為自1977年以來首位中國女性世界冠軍。

高天先生，40歲，為我們的副總裁、首席幕僚長、總法律顧問兼董事會秘書。高先生於2021年5月加入本集團，擔任總法律顧問兼董事會秘書。高先生與首席執行官緊密合作，推進企業戰略、企業融資、商業化及其他重大公司舉措。彼亦領導我們的首席執行官辦公室、全球法律、內控合規及公共關係團隊。

高先生擁有約15年法律執業經驗。於加入本集團前，高先生於2010年11月至2021年4月於Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP的紐約及北京辦事處任職，期間彼擔任律師及隨後為法律顧問。高先生亦自2024年3月起擔任PonyLink Co., Ltd.（一家於韓國證券交易所上市的公司，KOSDAQ：064800）的外聘董事。

高先生於2007年7月獲得中國人民大學法律學士學位、於2008年5月獲得美國賓夕法尼亞大學法律碩士學位，於2010年6月獲得美國芝加哥大學法律博士學位。高先生自2009年10月成為紐約州律師協會會員。

聯席公司秘書

高天先生於2025年4月獲委任為我們的聯席公司秘書。有關彼の履歷，請參閱上文「— 高級管理層」。

吳東澄先生，於2025年4月獲委任為我們的聯席公司秘書。吳先生是一位在法律及公司秘書領域擁有逾14年豐富經驗的資深專業人士，專責於企業管治及合規。彼目前擔任香港中央證券登記有限公司的助理副總監。

吳先生持有香港中文大學中國商法碩士學位及香港城市大學專業會計與企業管治碩士學位。彼於曼徹斯特城市大學獲得法學學士學位。吳先生為香港公司治理公會（「香港公司治理公會」）及英國特許公司治理公會會員。彼亦擁有香港公司治理公會頒發的執業者認可證明。

一般事項

除本節上文所披露者外，經我們的董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，截至最後可行日期，概無董事及高級管理層於緊接本招股章程日期前三年在證券在香港或海外任何證券市場上市的任何公眾公司擔任董事。

截至最後可行日期，我們的董事或高級管理層與本公司其他董事或高級管理層並無關聯。

彭博士被列為一項針對Qutoutiao Inc.（一家於2023年3月從納斯達克退市的公司，前納斯達克股票代碼：QTT，「趣頭條」）正在進行的證券集體訴訟（「該訴訟」）的被告之一，該訴訟最初於2020年8月20日提交美國紐約南區地方法院。彭博士作為被告之一，以其時任趣頭條獨立董事的身份被起訴。彭博士並未參與趣頭條的日常運營及管理。該訴訟指稱2018年9月趣頭條首次公開發行及2019年4月後續股票發行的發行文件存在重大虛假或誤導性陳述或遺漏。該訴訟於2023年8月被駁回，2024年10月，上訴法院推翻了判決並將該訴訟發回重審。2025年2月，原告提交一份經修訂訴狀（「經修訂訴狀」）。截至最後可行日期，駁回原告經修訂訴狀的動議已於2025年4月提交。目前尚未就該訴訟及經修訂訴狀作出最終司法裁決。

根據我們向彭博士作出的查詢以及截至最後可行日期本公司可得的資料，並基於：(i)據本公司向彭博士查詢，彼在趣頭條擔任非執行董事職務，故並未參與趣頭條的任何日常營運及管理；(ii)有關該訴訟及經修訂訴狀尚未有任何確定的司法裁決；(iii)經本公司作出合理查詢並查閱相關文件及披露內容後，據本公司所深知，並無發現任何針對彭博士的具體事實，足以令本公司相信其不適合擔任上市公司董事；及(iv)根據我們進行的背景調查及訴訟紀錄查冊，並無發現彭博士涉及任何其他訴訟、紀律處分、調查或法律程序，董事認為該訴訟及經修訂訴狀對彭博士根據上市規則第3.08條及第3.09條擔任董事的合適性並無影響。

根據現有公開信息以及聯席保薦人開展的獨立盡職調查，聯席保薦人概無發現任何事項可能合理導致其不同意董事根據上述上市規則第3.08及3.09條在任何重大方面就彭博士擔任本公司董事的合適性的意見。

除上文所披露者外，經我們的董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，截至最後可行日期，概無其他有關委任董事的事宜須提請股東垂注，亦無有關董事的資料須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露。

除「與控股股東的關係」、「主要股東」及「法定及一般資料－C.有關我們董事及主要股東的進一步資料－3.權益披露－(a)董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團的股本中的權益及淡倉」等節所披露者外，截至最後可行日期，概無董事擁有證券及期貨條例第XV部所界定的證券的任何權益。

董事確認

上市規則第8.10條

各董事確認，截至最後可行日期，彼概無在任何與或可能與本公司業務直接或間接競爭的業務中擁有任何根據上市規則第8.10條須予披露的權益。

上市規則第3.09D條

各董事確認，彼(i)已於2025年4月取得上市規則第3.09D條所指的法律意見，及(ii)了解彼作為上市發行人董事於上市規則項下的責任。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事已確認(i)彼對上市規則第3.13(1)至(8)條所述的各項因素的獨立性，(ii)截至最後可行日期，彼過去或當時並無於本公司或其附屬公司業務中的財務或其他權益，亦無與本公司於上市規則項下的核心關連人士有任何關連，及(iii)於彼獲委任時概無任何其他因素可能影響彼的獨立性。

董事委員會

董事會將若干職責轉授予各委員會並成立四個董事委員會，即審核委員會、薪酬委員會、提名委員會及企業管治委員會。

審核委員會

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(自上市起生效)。上市後，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，並由戴國良先生擔任審核委員會主席。我們已確定戴國良先生、邱子磊博士及Asmau Ahmed女士各自均符合納斯達克股票市場規則第5605(a)(2)條及美國證券法第10A-3條的獨立性規定。邱子磊博士持有上市規則第3.10(2)條及第3.21條規定的適當專業資格，並符合證交會適用規則的「審核委員會財務專家」的資格。

審核委員會的主要職責為(其中包括)監察本集團財務報表的完整性以及本集團是否遵守與財務報告及會計事項有關的法律及監管規定、審閱本集團對財務報告的內部控制是否充足，及審閱所有關聯方交易，以及就委任、重新委任及解聘外聘核數師向董事會作出推薦意見。

薪酬委員會

我們已成立薪酬委員會，其書面職權範圍符合參照企業管治守則第二部分第E.1段（自上市起生效）。上市後，薪酬委員會由三名董事（即邱子磊博士、彭博士及Asmau Ahmed女士）組成。邱子磊博士擔任薪酬委員會主席。薪酬委員會協助董事會審閱及批准有關董事及行政人員的薪酬架構，包括各種形式的薪酬。

薪酬委員會的主要職責為審閱全體董事及高級管理層薪酬的政策及架構並就此向董事會提出推薦建議、審查本公司董事及高級管理層的績效評估準則，及進行年度績效評估，以及監察本公司薪酬規劃的實施情況。

提名委員會

我們已成立提名委員會，其書面職權範圍符合上市規則第八A章及企業管治守則第二部分第B.3段（自上市起生效）。上市後，提名委員會由三名董事（即邱子磊博士、彭博士及Asmau Ahmed女士）組成。邱子磊博士擔任提名委員會主席。

提名委員會的主要職責為就本公司董事會的規模及組成向董事會提出建議，協助董事會維護董事會技能矩陣，廣泛物色並向董事會提供適合擔任董事及其他高層管理人員職務的候選人，評估及審核獨立非執行董事的獨立性，以及支持本公司對董事會績效的定期評估。

企業管治委員會

我們已遵照上市規則第八A章及企業管治守則成立企業管治委員會（自上市起生效）。上市後，企業管治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。邱子磊博士擔任企業管治委員會主席。

企業管治委員會的主要職責為（其中包括）確保本公司為全體股東利益而營運及管理以及確保本公司遵守上市規則及本公司的不同投票權架構得到保障。

根據上市規則第8A.30條及企業管治守則，企業管治委員會職權範圍所載其工作包括：

- (a) 制定及檢討本公司的企業管治政策及常規，並向董事會提出建議；
- (b) 檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展；
- (c) 檢討及監察本公司在遵守法律及監管規定方面的政策及常規；
- (d) 制定、檢討及監察僱員及董事的操守準則及合規手冊（如有）；
- (e) 檢討本公司遵守企業管治守則的情況及在企業管治報告內的披露；
- (f) 檢視及監察本公司是否為全體股東利益而營運及管理；
- (g) 每年一次確認不同投票權受益人全年均是董事會成員以及相關會計年度內並無發生上市規則第8A.17條所述任何事項；
- (h) 每年一次確認不同投票權受益人是否全年都一直遵守上市規則第8A.14、8A.15、8A.18及8A.24條；
- (i) 審查及監控利益衝突的管理，並就任何涉及本公司、本公司附屬公司及／或本公司股東（當作一個組群）與任何不同投票權受益人之間可能有利益衝突的事宜向董事會提出建議；
- (j) 審查及監控與本公司發行人不同投票權架構有關的所有風險，包括本公司及／或本公司附屬公司與任何不同投票權受益人之間的關連交易，並就任何該等交易向董事會提出建議；
- (k) 就委任或罷免合規顧問向董事會提出建議；

- (l) 力求確保本公司與股東之間的溝通有效及持續進行，尤其當涉及上市規則第8A.35條的規定時；
- (m) 至少每半年度及每年度匯報企業管治委員會的工作，內容須涵蓋該委員會職權範圍所有方面；及
- (n) 在上文第(m)分段所述報告中披露其就上文第(i)至(k)分段所述事宜向董事會提出的建議（若未能披露必須解釋）。

根據上市規則第8A.32條，本公司於上市後編製以供載入中期及年度報告的企業管治報告將包括相關期間的企業管治報告工作摘要。

獨立非執行董事的角色

根據上市規則第8A.26條，具不同投票權架構的上市公司的獨立非執行董事的角色須包括及不限於上市規則附錄C1所載企業管治守則第二部分守則條文C.1.2、C.1.5及C.1.6所述的職能。我們的獨立非執行董事的職能包括：

- (a) 參與董事會會議，在涉及策略、政策、公司表現、問責性、資源、主要委任及操守準則等事宜上，提供獨立的意見；
- (b) 在出現潛在利益衝突時發揮牽頭引導作用；
- (c) 應邀出任審核委員會、提名委員會及企業管治委員會成員；
- (d) 仔細檢查本公司的表現是否達到既定的企業目標和目的，並監察匯報公司表現的事宜；
- (e) 定期出席董事會及其同時出任委員會成員的委員會的會議並積極參與會務，以其技能、專業知識及不同的背景及資格作出貢獻；
- (f) 透過提供獨立、富建設性及有根據的意見對本公司制定策略及政策作出正面貢獻；及
- (g) 出席股東大會，對公司股東的意見有全面、公正的了解。

董事薪酬

有關董事於往績記錄期的薪酬的更多資料以及五名最高薪酬人士的資料，請參閱附錄一所載會計師報告的附註21及22。

於往績記錄期，本公司概無向董事或五名最高薪酬人士支付，而有關董事或五名最高薪酬人士亦無任何應收薪酬，作為吸引彼等加入本公司或加入本公司後的獎勵，或作為與本公司附屬公司的管理職位有關的離職補償。於往績記錄期，概無董事放棄任何薪酬。除上文所披露者外，於往績記錄期，本公司或任何附屬公司概無向董事或五名最高薪酬人士支付或應付任何其他款項。

企業管治

我們致力實現對我們發展及保障股東利益至關重要的高標準企業管治。為此，除下文所披露者外，我們預期會於上市後遵守《上市規則》附錄C1所載《企業管治守則》。

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首席執行官，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本公司董事會主席與首席執行官的職責。

董事會多元化政策

我們致力於推動本公司的多元化文化。我們通過考慮企業管治架構的多項因素，在切實可行的情況下努力促進多元化。

我們已採納董事會多元化政策（「**董事會多元化政策**」），該政策列明實現及維持我們董事會多元化的目標與方針，以提高董事會的效能。根據董事會多元化政策，我們尋求通過考慮多項因素（包括但不限於專業經驗、技能、知識、性別、年齡、國籍、文化及教育背景、種族及服務年期）來實現董事會多元化。董事之間的知識及技能均衡組合，涵蓋科技領域的知識及經驗。彼等在不同領域獲得學位，包括工程、計算機科學、決策科學及管理學。董事年齡介乎39歲至75歲且董事會由一名女性董事及六名男性董事組成，由此證明我們的董事會多元化政策得到良好實施。我們將繼續採取措施，促進本公司各層級（包括但不限於董事會及高級管理層）的多元化，以提高本公司企業管治的整體成效。展望未來，在選舉及推薦合適董事會候選人時，我們將繼續致力於提升董事會性別多元化。

我們的提名委員會負責確保董事會成員的多元化。上市後，提名委員會將不時審查董事會多元化政策，制定及審查實行政策的可量化目標，並監督實現該等可量化目標的進展，以確保該政策持續有效。我們將每年在企業管治報告中披露董事會多元化政策的實施情況。

合規顧問

我們已根據《上市規則》第8A.33條委任國泰君安融資有限公司為我們的合規顧問。合規顧問將就遵守《上市規則》及適用香港法例為我們提供指引及建議。根據《上市規則》第3A.23條及8A.34條，本公司將在（其中包括）以下情況下徵詢合規顧問的意見：

- (a) 在發佈任何監管公告、通函或財務報告之前；
- (b) 如擬進行可能須予公佈或可能屬關連交易的交易（包括股份發行、出售或轉讓庫存股份及股份回購）；
- (c) 倘我們擬動用全球發售所得款項的方式與本招股章程所詳述者不同，或我們的業務活動、發展或業績偏離本招股章程所載的任何預測、估計或其他資料；
- (d) 聯交所根據《上市規則》第13.10條就上市證券價格或成交量的不尋常波動或任何其他事宜向本公司作出問詢；

- (e) 不同投票權架構；
- (f) 本公司不同投票權受益人擁有利益的交易；及
- (g) 當本公司、其附屬公司及／或股東（視為一組）與本公司不同投票權受益人出現潛在利益衝突時。

合規顧問的任期自上市日期開始。根據《上市規則》第8A.33條，本公司須長期聘任合規顧問。

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43,988,000股B類普通股；
- (b) Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust各自持有的1,011,000股B類普通股及1,011,000股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（包括根據該等信託持有的B類普通股）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13,990,000股B類普通股，彭博士有權行使其唯一權力，指令行使與投票信託項下持有的信託財產（包括其項下持有的B類普通股）相關的任何投票權及其他權利。

截至最後可行日期，彭博士控制的60,000,000股B類普通股佔(a)我們已發行股份的約15.57%；(b)就與保留事項以外事項有關的股東決議案所擁有本公司投票權的約53.81%（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)就與本公司保留事項有關的股東決議案所擁有的約15.57%（基於各股份賦予股東每股一票的投票權）。因此，彭博士為我們的控股股東。

緊隨全球發售完成後（假設發售量調整權及超額配股權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14.04%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51.86%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14.04%的權益（基於各股份賦予股東每股一票的投票權）。因此，於上市後，彭博士將仍為我們的控股股東。

上市規則第8.10條

截至最後可行日期，彭博士事概無在任何與本公司業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何須根據上市規則第8.10條予以披露的權益。

業務獨立性

經考慮以下因素後，我們的董事認為，上市後，我們有能力獨立於彭博士及其緊密聯繫人開展業務。

運營獨立性

本公司全權獨立進行決策並開展本身業務運營。我們擁有自己的運營資源，包括但不限於供應商及客戶，以及可用於研發我們自有註冊專利。我們的高級管理團隊獨立於我們的控股股東及其緊密聯繫人運營業務。我們亦可從與我們的控股股東無關連的第三方處獨立獲得供應商、客戶及業務夥伴的資源。

基於上文，我們的董事認為我們在運營上獨立於我們的控股股東及其緊密聯繫人。

管理獨立性

我們的管理及運營決策由董事會共同作出。董事會由七名董事組成，包括兩名執行董事、兩名非執行董事及三名獨立非執行董事。

我們的董事具備確保董事會正常運作的相關經驗。我們進一步相信，基於以下原因，我們的董事及高級管理層成員能夠獨立於我們的控股股東及其緊密聯繫人履行於本公司管理業務的職責：

- (a) 我們的獨立非執行董事在不同領域擁有廣泛的經驗。我們相信其將能夠行使獨立判斷，並在董事會的決策過程中提供公正的意見，保障股東的利益；
- (b) 我們的每位董事均清楚了解其作為董事的受信責任，其中包括其必須為本公司的最佳利益行事，且其作為董事的職責與其個人利益之間不得有任何衝突；
- (c) 我們的日常管理及經營由高級管理團隊執行，所有成員均獨立於我們的控股股東（同時身為我們高級管理團隊成員的彭博士除外），且在本公司所從事的行業擁有深厚經驗，因此有能力作出符合本集團最佳利益的業務決策；

- (d) 在召開董事會或股東大會以審議一項擬進行的交易，而其中我們的董事或控股股東或其任何緊密聯繫人具有重大利益的情況下，相關董事或控股股東及其緊密聯繫人須放棄就相關決議案投票，亦不得被計入投票的法定人數；及
- (e) 我們已採納其他公司管治措施以管理本集團與控股股東之間的利益衝突（如有），有關詳情請參閱本節「— 公司管治措施」一段。

財務獨立性

我們的財務部獨立於控股股東及其緊密聯繫人。我們也已建立獨立的財務體系，以根據我們自身的業務需求作出決策。此外，我們能夠在不依賴於控股股東及其緊密聯繫人提供的任何擔保或抵押的情況下從第三方處獲得融資。截至最後可行日期，我們均無應付或應收控股股東或其緊密聯繫人的貸款、墊款及結餘，亦無任何由控股股東或其緊密聯繫人提供或向其提供的抵押及擔保。

公司管治措施

有鑒於此，本公司根據第8A.30條成立企業管治委員會，採納與於上市後生效的上市規則附錄C1第2部分守則條文第A.2.1及第8A.30條一致的職權範圍。企業管治委員會成員為在監管私人及上市公司企業管治相關職能方面有經驗的獨立非執行董事。企業管治委員會的主要職責為確保本公司的經營及管理切合全體股東利益、本公司遵守上市規則及本公司的不同投票權架構得到保障。

我們亦將採取以下公司管治措施，以避免本集團與控股股東之間的潛在利益衝突：

- (a) 在召開股東大會以審議擬進行的交易，而其中控股股東或其任何緊密聯繫人具有重大利益的情況下，控股股東將不會就該等決議案投票，亦不會計入投票的法定人數；
- (b) 本集團已建立內控機制，以識別關連交易。本次上市後，倘本集團與控股股東及其緊密聯繫人之間有任何擬進行的交易，我們將遵守組織章程細則及上市規則的規定，包括申報、獨立非執行董事的年度審核、公告及獨立股東的批准（如適用）；

與控股股東的關係

- (c) 我們的董事會由執行董事及獨立非執行董事組成，其中獨立非執行董事在董事會中比例的三分之一，可確保董事會能夠在決策過程中有效進行獨立判斷，並為股東提供獨立意見。我們的獨立非執行董事分別且共同擁有履行其職責所需的知識及經驗。他們將審查本集團與控股股東之間是否存在任何利益衝突，並提供公正和專業的建議，以保障我們少數股東的利益；
- (d) 控股股東將承諾提供一切所需資料，包括一切相關財務、營運及市場資料，以及獨立非執行董事要求提供的任何其他必要資料，以供其進行年度審閱；
- (e) 本公司將按照上市規則的要求，通過中期報告、年度報告或公告的方式披露獨立非執行董事審議事項的決定；
- (f) 倘我們的董事合理要求獨立專業人士的建議，如財務顧問，則將由本公司承擔有關獨立專業人士的委託費用；及
- (g) 我們已委任國泰君安融資有限公司為我們的合規顧問，以就我們遵守適用的法律和上市規則（包括與董事職責及公司治理有關的各種規定）提供建議及指導，並及時告知我們上市規則的任何修訂或補充或適用的香港法律或法規。

基於上文，我們的董事認為我們已制定完善的公司管治措施，以管理本公司與控股股東之間的潛在利益衝突，並在上市後保障我們少數股東的利益。

概覽

我們已根據上市規則與若干關連人士訂立框架協議。於上市後，該協議項下擬進行的交易將根據上市規則構成我們的持續關連交易。

我們的關連人士

於上市後，下列各方將成為本公司的關連人士：

關連名稱	關聯關係
中國外運.....	截至最後可行日期，中國外運持有青驢物流49.0%的股權，而青驢物流為本公司的附屬公司。因此，中國外運為青驢物流的主要股東，亦因而為本公司附屬公司層面的關連人士。

獲部分豁免持續關連交易

運輸服務框架協議

主要條款

於2025年3月16日，青島青驢與中國外運訂立運輸服務框架協議（並經日期為2025年8月22日的補充協議補充），據此，我們同意向中國外運提供運輸服務（「**運輸服務**」）以履行其在中國的貨運訂單，期限自2025年3月16日起至2028年3月15日止，為期三年，並可經訂約方互相同意後重續（「**運輸服務框架協議**」）。

在遵守運輸服務框架協議規定的條款下，我們將與中國外運訂立具體協議，以載列本集團提供的運輸服務的具體條款及條件。

歷史金額、年度上限及年度上限基準

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，有關提供運輸服務的歷史交易金額分別約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，約佔本集團相關期間總收益31.0%、31.3%、40.9%及31.4%。

關 連 交 易

根據運輸服務框架協議項下擬進行交易的建議年度上限如下：

	建議年度上限
自2025年3月16日至2025年12月31日	25百萬美元
截至2026年12月31日止年度	39百萬美元
截至2027年12月31日止年度	47百萬美元
自2028年1月1日至2028年3月15日	14百萬美元

於達至上述交易費用的建議年度上限時，董事會考慮到以下因素：

- (i) 本集團就類似服務向屬於獨立第三方的客戶收取的費用；
- (ii) 本集團與中國外運於往績記錄期就向中國外運提供的運輸服務的歷史交易金額顯示出上升趨勢。特別是，截至2024年12月31日止年度產生的交易金額較截至2023年12月31日止年度增加逾36%；
- (iii) 預期向中國外運提供的運輸服務需求增加，由於其業務增長及其計劃通過利用青驢物流向其客戶提供更安全及技術推動貨運解決方案的資源，以持續加強智慧物流科技賦能；具體而言，根據本集團與中國外運就青驢物流訂立的合作協議，本集團與中國外運的業務合作將於2025年上半年進入第二階段，屆時預期中國外運（特別是其中高端客戶）對我們服務的需求將有所增加；
- (iv) 儘管如上文第(iii)段所述，預期運輸服務的需求將增加，但建議年度上限的增幅百分比預期將逐步下降，原因是我們預期青驢物流在其業務穩定後，將可逐步承接更多來自獨立客戶的訂單；及
- (v) 交易金額的估計增幅，部分由於物流行業增長、經濟狀況以及訂約方業務擴展以致本集團與中國外運根據運輸服務框架協議項下擬進行的交易令合作機會可能增加導致的交易量波動。特別是，根據弗若斯特沙利文報告，

中國自動駕駛卡車服務市場規模預計於2025年、2026年及2027年分別將達1.60億美元、2.30億美元及2.90億美元，此乃由於市場需求持續增長及技術成熟度不斷提升。

定價基準

根據運輸服務框架協議向運輸服務收取的費用乃由本集團與中國外運經參考以下因素後經公平磋商釐定，包括(i)本集團提供運輸服務而產生的成本，包括但不限於貨物重量及類型、提供運輸服務所用的車輛類型、油價，及(ii)本集團向屬於獨立第三方的客戶提供類似服務所收取的費用。為確保本集團按正常商業條款收取費用、屬公平合理並符合股東的整體利益，就運輸服務框架協議項下的每項交易，本集團將會按每年基準及／或於訂立任何具體協議前考慮向獨立第三方提供同類或類似類型服務的報價，確保在類似情況下向中國外運提供的條款類似於向獨立第三方提供的條款。

交易理由

截至最後可行日期，中國外運持有青驢物流（我們的非全資附屬公司）49.0%股權，青驢物流一直向中國外運提供有償運輸服務以履行其在中國的貨運訂單。通過與中國外運的合作，我們組建了一支智卡車隊，作為運輸服務的一部分，向中國外運現有物流網絡的客戶提供常規運輸服務。考慮到中國外運的業務規模及市場領先地位，本公司認為向中國外運供應運輸服務符合本集團的業務及商業目標，為本集團提供穩定的收入來源並有助本集團整體業務增長及發展。

董事（包括獨立非執行董事）認為(i)運輸服務框架協議於日常及一般業務過程中訂立、(ii)運輸服務框架協議按正常或較佳商業條款訂立，及(iii)有關各條款及建議年度上限屬公平合理並符合本公司及股東的整體利益。

上市規則的涵義

考慮到(i)董事會已批准運輸服務框架協議及據此擬進行的交易及(ii)所有獨立非執行董事已確認運輸服務框架協議條款屬公平合理、按正常或較佳商業條款訂立並符合本公司及股東的整體利益，故據此擬進行的交易須遵守申報、年度審核及公告規

定，惟根據上市規則第14A.101獲豁免獨立股東批准規定。本公司將遵守上市規則第十四A章項下的相關規定，惟公告規定除外，而本公司已根據上市規則第14A.105條申請豁免。

豁免申請

我們已根據上市規則第14A.105條就有關運輸服務框架協議向聯交所申請且聯交所已授予我們豁免嚴格遵守根據上市規則第十四A章的公告規定。

聯席保薦人意見

根據本公司提供的文件、資料及數據，以及參與盡職調查及與本公司進行的討論，聯席保薦人認為：(i)已尋求豁免的運輸服務框架協議乃於本公司日常及一般業務過程中按正常商業條款訂立，屬公平合理，並符合本公司及其股東整體利益；及(ii)運輸服務框架協議的建議年度上限屬公平合理，並符合本公司及其股東整體利益。

內部控制措施

為確保(i)運輸服務框架協議項下的條款公平合理，且對有關關連方所提供的條款不較向獨立第三方提供的條款更為優惠；及(ii)其項下交易按正常商業條款或更優惠條款進行，我們將於上市後採取以下內部控制程序：

- 董事會及本集團財務部將共同負責評估持續關連交易，尤其是評估定價政策及年度上限的公平性，以確保符合上市規則的規定；
- 本集團的法務部及財務部將共同負責審閱本集團的關連人士名單及持續關連交易的相關資料，以確保有關資料一致、準確、完整，並符合上市規則；
- 本集團的法務部及財務部將定期監察相關協議項下年度上限的履行情況及交易進度；

關 連 交 易

- 本集團的法務部及財務部將定期監察持續關連交易，並於知悉任何不合規事項或某些關連交易受到任何監管機構限制時，及時向本公司董事會報告；及
- 我們的獨立非執行董事及核數師將每年對持續關連交易進行審閱並提供年度確認，以確保根據上市規則，相關交易按照有關協議的條款及定價政策進行，並按正常商業條款或更優惠條款進行。

主要股東

就董事所知，下列各人士將於本公司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），或將直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本公司任何股東大會上投票的任何類別股本10%或以上的權益：

主要股東姓名／名稱	身份／ 權益性質	股份數目	截至最後 可行日期於 本公司相關 類別股份的 持股概約 百分比	截至最後 可行日期 於本公司 已發行股本的 持股概約 百分比	全球發售 完成後 於本公司相關 類別股份的 持股概約 百分比 ⁽¹⁾	全球發售 完成後 於本公司 已發行股本的 持股概約 百分比 ⁽¹⁾
A類普通股						
樓博士 ⁽²⁾	於受控法團的 權益	110,828	0.04%	0.03%	0.03%	0.03%
	實益擁有人	500,000	0.16%	0.13%	0.14%	0.12%
豐田汽車公司	實益擁有人	42,453,831	13.96%	11.02%	12.26%	9.94%
HSG Venture VI Holdco, Ltd. ⁽³⁾	實益擁有人	19,024,198	6.25%	4.94%	5.50%	4.45%
HongShan Capital Venture Fund VI, L.P. ⁽³⁾	於受控法團的 權益	19,024,198	6.25%	4.94%	5.50%	4.45%
HSG Venture VI Management, L.P. ⁽³⁾	於受控法團的 權益	19,024,198	6.25%	4.94%	5.50%	4.45%
HSG Holding Limited ⁽³⁾	於受控法團的 權益	22,615,083	7.43%	5.87%	6.53%	5.29%
SNP China Enterprises Limited ⁽³⁾	於受控法團的 權益	22,615,083	7.43%	5.87%	6.53%	5.29%
Neil Nanpeng Shen ⁽³⁾	於受控法團的 權益	22,615,083	7.43%	5.87%	6.53%	5.29%
2774719 Ontario Limited	實益擁有人	21,641,766	7.11%	5.62%	6.25%	5.07%
B類普通股						
彭博士 ⁽⁴⁾	信託的創始人	16,012,000	19.75%	4.16%	19.75%	3.75%
	實益擁有人	43,988,000	54.25%	11.42%	54.25%	10.30%
Juan Xu ⁽⁴⁾	受託人	2,022,000	2.49%	0.52%	2.49%	0.47%
樓博士 ⁽²⁾⁽⁵⁾	於受控法團的 權益	19,068,770	23.52%	4.95%	23.52%	4.46%
	信託的創始人	2,020,000	2.49%	0.52%	2.49%	0.47%
IWAY LLC ⁽²⁾	實益擁有人	19,068,770	23.52%	4.95%	23.52%	4.46%
South Dakota Trust Company LLC ⁽⁵⁾	受託人	2,020,000	2.49%	0.52%	2.49%	0.47%

主要股東

附註：

1. 假設發售量調整權及超額配股權未獲行使，且未根據2016年股份計劃發行任何進一步股份。
2. 樓博士通過其全資擁有的公司IWAY LLC持有110,828股A類普通股及19,068,770股B類普通股。因此，樓博士被視為對IWAY LLC所持有的A類普通股及B類普通股擁有權益。此外，樓博士有權根據授予其的受限制股份單位獎勵，收取最多500,000股A類普通股，惟須符合該等受限制股份單位的條件(包括歸屬條件)。
3. HSG Venture VI Holdco, Ltd.由HongShan Capital Venture Fund VI, L.P.全資擁有。HongShan Capital Venture Fund VI, L.P.的普通合夥人為HSG Venture VI Management, L.P.。HSG Venture VI Management, L.P.的普通合夥人為HSG Holding Limited。HSG Venture VII Holdco, Ltd.的唯一股東為HongShan Capital Venture Fund VII, L.P.，HongShan Capital Venture Fund VII, L.P.的普通合夥人為HSG Venture VII Management, L.P.。HSG Venture VII Management, L.P.的普通合夥人為HSG Holding Limited。HSG Holding Limited由SNP China Enterprises Limited全資擁有，而SNP China Enterprises Limited則由Neil Nanpeng Shen先生全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，Neil Nanpeng Shen先生、SNP China Enterprises Limited及HSG Holding Limited於HSG Venture VI Holdco, Ltd.、HongShan Capital Venture Fund VI, L.P.、HSG Venture VI Management, L.P.、HSG Venture VII Holdco, Ltd.、HongShan Capital Venture Fund VII, L.P.及HSG Venture VII Management, L.P.持有的A類普通股中擁有權益。
4. 彭博士於其實益擁有的43,988,000股B類普通股中擁有權益並被視為(i)於由Juan Xu(彭博士的親屬，作為Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust的受託人)持有的2,022,000股B類普通股中擁有權益，而Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust均由彭博士控制。Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust的委託人為彭博士及其配偶及受益人為彭博士的家族成員。Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust均由彭博士(為唯一投資顧問)控制，彭博士有權行使其唯一權力，指導行使於信託下持有的信託基金(包括於該等信託下持有的B類普通股)附帶的任何投票權及其他權利；及(ii)於彭博士作為唯一受託人控制且彭博士及其家族成員為受益人的投票信託項下持有的13,990,000股B類普通股。因此，彭博士被視為於Alicia Peng Irrevocable Trust、Selena Peng Irrevocable Trust及投票信託下所持B類普通股中擁有權益。
5. 樓博士被視為於South Dakota Trust Company LLC(作為樓博士控制的Amber Luna Lou Irrevocable Trust的受託人)持有的2,020,000股B類普通股中擁有權益，其有權根據South Dakota Trust Company LLC簽訂的不可撤銷的授權書全權酌情行使在Amber Luna Lou Irrevocable Trust下所持B類普通股的投票權。此外，樓博士(為唯一投資顧問)有權行使其唯一權力，指導行使於Amber Luna Lou Irrevocable Trust下持有的信託基金(包括於該信託下持有的B類普通股)附帶的任何投票權及其他權利。因此，樓博士被視為於Amber Luna Lou Irrevocable Trust下所持B類普通股中擁有權益。

除上文及本招股章程附錄四「法定及一般資料—C.有關我們董事及主要股東的進一步資料」一節所披露者外，董事並不知悉任何人士將於緊隨全球發售完成後(假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份)於本公司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3分部的條文須向本公司及聯交所披露的任何權益及／或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本公司或本集團任何其他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。

基石配售

我們已與下文所載基石投資者（各稱及統稱「**基石投資者**」）訂立基石投資協議（各稱及統稱「**基石投資協議**」），據此，基石投資者已同意遵照若干條件，按國際發售價認購或促使其指定實體認購總金額120百萬美元（或約932.31百萬港元，按本招股章程「有關本招股章程及全球發售的資料－匯率換算」一節所載的匯率計算）可購入的有關數目發售股份（向下約整至最接近每手100股A類普通股的完整買賣單位）（「**基石配售**」）。基石投資者投入的投資總額不包括基石投資者將就彼等將認購的國際發售股份須支付的經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及香港聯交所交易費。

假設國際發售價的指示性發售價為180.00港元，即最高公開發售價，則基石投資者將認購的發售股份總數將為5,179,300股發售股份。下表反映緊隨全球發售後的股權情況，假設本公司於最後可行日期及上市日期（或超額配股權行使日期（如適用））期間，已發行股本並無其他變動。

假設發售量調整權未獲行使						假設發售量調整權獲悉數行使					
假設超額配股權未獲行使			假設超額配股權獲悉數行使			假設超額配股權未獲行使			假設超額配股權獲悉數行使		
佔發售 股份概約 百分比	佔已發行 A類普通股 概約百分比	佔已發行 股本總額 概約百分比	佔發售 股份概約 百分比	佔已發行 A類普通股概 約百分比	佔已發行 股本總額 概約百分比	佔發售 股份概約 百分比	佔已發行 A類普通股 概約百分比	佔已發行 股本總額 概約百分比	佔發售 股份概約 百分比	佔已發行 A類普通股 概約百分比	佔已發行 股本總額 概約百分比
12.34%	1.50%	1.21%	10.73%	1.47%	1.19%	10.73%	1.47%	1.19%	9.33%	1.44%	1.18%

我們相信，基石配售顯示基石投資者對本公司及其業務前景充滿信心，且基石配售將有助提升本公司形象。本公司通過本集團的業務網絡或通過本公司業務合作夥伴或全球發售的整體協調人及其他資本市場中介人介紹，於一般營運過程中結識各基石投資者。

據本公司所深知，在基石投資者中，Hel Ved (定義見下文) 及Ghisallo (定義見下文) 的緊密聯繫人為本公司現有少數股東。聯交所已授出豁免嚴格遵守上市規則第10.04條的規定及上市規則附錄F1第1C(2)段的同意，准許向若干現有少數股東配售國際發售的發售股份。有關進一步詳情，請參閱「豁免及免除－有關現有股東認購股份的豁免」一節。

除Hel Ved (定義見下文，為於全球發售前持有本公司約0.1%股權的現有股東) 及Ghisallo (定義見下文，其緊密聯繫人為於全球發售前持有本公司約0.6%股權的現有股東) 外，據本公司所深知，各基石投資者(i)獨立於其他基石投資者、本集團、我們的關連人士及彼等各自的聯繫人，且並非本集團的現有股東或緊密聯繫人；(ii)概無基石投資者習慣於就收購、出售、投票或以其他方式出售發售股份而聽從本公司、董事、本公司最高行政人員、控股股東、主要股東、現有股東或彼等各自任何附屬公司或彼等各自之緊密聯繫人的指示；(iii)任何基石投資者認購相關發售股份概無由本公司、董事、本公司最高行政人員、控股股東、主要股東、現有股東或彼等各自的任何附屬公司或彼等各自的緊密聯繫人提供資金；(iv)各基石投資者將利用其內部資源作為認購發售股份的資金來源；及(v)如本節所述，各基石投資者於本公司的投資毋須取得其他證券交易所的批准。

基石配售將構成國際發售的一部分，除非經聯交所另行同意並根據基石投資協議所列，否則基石投資者及其各自的緊密聯繫人將不會認購全球發售的任何發售股份。就上市規則第8.08條而言，基石投資者將認購的發售股份將在各方面與已繳足已發行股份享有同等地位且基石投資者將予認購的全部A類普通股將計入公眾持股量。緊隨全球發售完成後，基石投資者將不會於本公司內設任何董事會代表；且概無基石投資者將成為本公司的主要股東。除按國際發售價保證分配相關發售股份外，基石投資者於基石投資協議項下相對於其他公眾股東並無享有任何優先權利。本公司與基石投資者之間並無附帶協議或安排，亦無因上市或與上市有關而直接或間接授予基石投資者任何利益。

基石投資者已同意於本公司股份在聯交所開始買賣前就彼等已認購的相關發售股份付款。基石投資者將予認購發售股份將不會有延遲結算安排。倘延遲交付，可能受延遲交付安排影響的各基石投資者已同意，其仍會於上市前悉數就相關發售股份付款。

基石投資者將認購的發售股份總數可能受到國際發售與香港公開發售之間發售股份重新分配的影響，詳情載於本招股章程「全球發售的架構－香港公開發售－重新分配」一段。經考慮上市規則附錄F1的規定以及整體協調人（代表國際包銷商）行使超額配股權的酌情權後，各基石投資者將收購的發售股份數目可根據基石投資協議的條款按比例減少以填補短缺。

據本公司所深知，基石投資者作出獨立投資決定，彼等就基石投資協議的認購將由其自身內部資源、其股東的財務資源或（就屬於基金或投資管理人的基石投資者而言）為彼等投資者所管理的資產作為認購發售股份的資金來源撥付，且彼等各自擁有足夠資金結算彼等各自於基石配售的投資。各基石投資者已確認，已就基石配售取得所有必要批准。

有關將向基石投資者分配的發售股份實際數目詳情將在本公司於2025年11月5日或前後刊發的配發結果公告內披露。

基石投資者

下文所載有關基石投資者的資料乃由基石投資者就基石配售所提供。

Eastspring

Eastspring Investments (Singapore) Limited (「**Eastspring**」)，成立於1994年，總部位於新加坡，在亞洲擁有逾30年的投資專業經驗。Eastspring最終由一間上市公司Prudential plc全資擁有，Prudential plc於香港聯交所（港交所：2378）及倫敦證券交易所（LSE:PRU）雙重主板上市，並於新加坡證券交易所（SGX: K6S）進行第二上市，同時以美國存託憑證形式於紐約證券交易所（紐交所：PUK）上市。

截至2025年6月30日，Eastspring管理的資產規模達2,750億美元。Eastspring為亞洲及非亞洲機構投資者提供多元化的投資策略，並與當地辦事處緊密合作，為機構客戶量身打造專屬解決方案。Eastspring作為兩項全權委託基金（「**ESI在管基金**」）的全權委託投資管理人，已同意參與全球發售，並使該等ESI在管基金以基石投資者身份進行投資。ESI在管基金包含一隻開放式共同基金（即EASTSPRING INVESTMENTS-ASIA OPPORTUNITIES EQUITY FUND）及根據多個司法權區設立的獨立委託管理基金（即AHAPAG-ASIA PACIFIC ACTIVE GROWTH EQUITY PORTFOLIO），並擁有多名持有人，據本公司所知、所悉及所信，該等持有人及其最終實益擁有人均屬獨立第三方。EASTSPRING INVESTMENTS-ASIA OPPORTUNITIES EQUITY FUND及AHAPAG-ASIA PACIFIC ACTIVE GROWTH EQUITY PORTFOLIO各自的唯一最終實益擁有人為Prudential plc。

Ghisallo

Ghisallo Fund Master Ltd（「**Ghisallo**」）由Ghisallo Master Fund LP（「**Ghisallo Master**」）全資擁有，而Ghisallo Master Fund LP為一支位於開曼群島的集合投資基金，截至2025年9月30日，在管名義資產約59億美元。Ghisallo Master的普通合夥人為Ghisallo Master Fund General Partner LP（「**Ghisallo Master GP**」，持有Ghisallo Master少於1%的合夥權益）。Ghisallo Master GP的普通合夥人為Ghisallo MGP LLC（「**MGP**」），持有Ghisallo Master GP 30%以上的合夥權益。Ghisallo的全權委託投資管理人為Ghisallo Capital Management (HK) Limited，其為一家獲證監會發牌可進行第9類（提供資產管理）活動的香港持牌法團。Ghisallo Master的全權委託投資管理人為Ghisallo Capital Management LLC，其為一家美國註冊投資顧問，亦擔任Ghisallo的全權委託投資管理人。Ghisallo Master為本公司的現有股東。

除Michael Germino（為本公司的獨立第三方）外，概無任何各方擁有Ghisallo Master GP、MGP、Ghisallo Capital Management (HK) Limited及Ghisallo Capital Management LLC（「**Ghisallo GP實體**」）30%或以上權益。

Ghisallo由Ghisallo Master全資擁有。概無任何各方擁有Ghisallo Master 30%或以上的合夥權益。Michael Germino控制Ghisallo及Ghisallo Master，因其對Ghisallo GP實體擁有最終控制權。

Hel Ved

Hel Ved Master Fund（「**HVMF**」）為於開曼群島註冊成立的獲豁免公司，並自2020年起於開曼群島金融管理局註冊。該基金由Hel Ved Capital Management Limited管理，Hel Ved Capital Management Limited為一家於香港註冊成立，並獲香港證券及期貨事務監察委員會發牌，可從事第4類（就證券提供意見）及第9類（提供資產管理）受規管活動。柴允敏先生為Hel Ved Capital Management Limited的創始人、首席投資

官及最終實益擁有人。柴允敏先生為本公司的獨立第三方。HVMF的投資目標是透過主要投資於亞洲主導的科技、媒體、通訊及非必需消費品企業，並選擇性投資於其他行業中採用科技的企業，以實現保本並追求風險調整後的絕對回報。該基金的投資者均為專業投資者，包括私人銀行、全球家族辦公室、基金中的基金、基金會及高淨值人士。從實益擁有的角度看，概無任何單一投資者於HVMF持有30%或以上的股份。HVMF為本公司現有股東。

Athos

Athos Capital Limited (「**Athos Capital**」) 擔任Athos Asia Event Driven Master Fund及New Holland Tactical Alpha Fund LP的全權委託投資管理人。Athos Capital以Athos Asia Event Driven Master Fund及New Holland Tactical Alpha Fund LP投資顧問的身份代表彼等訂立基石投資協議。概無有限合夥人持有Athos Asia Event Driven Master Fund 30%或以上的權益。除(1) New Holland Tactical Alpha Feeder Fund LP及(2) New Holland Tactical Alpha Master Fund LP (兩者均為本公司的獨立第三方) 持有New Holland Tactical Alpha Fund LP 30%或以上的權益外，概無其他有限合夥人持有New Holland Tactical Alpha Fund LP 30%或以上的權益。New Holland Bleeker Fund LP為持有New Holland Tactical Alpha Feeder Fund LP 30%或以上權益的唯一投資者。BPF Bouw (建築業退休基金基金會) 為持有New Holland Bleeker Fund LP 30%或以上權益的唯一投資者，且並無最終實益擁有人持有BPF Bouw 30%或以上權益。概無有限合夥人持有New Holland Tactical Alpha Master Fund LP 30%或以上權益。

Athos Capital為全球機構投資者群體管理資產，客戶涵蓋主權財富基金、大學捐贈基金、基金會及家族辦公室。Athos Capital成立於2011年，致力於推行多元化投資策略，旨在為客戶創造卓越且可持續的長期回報。Athos Capital由獨立第三方Matthew Love Moskey先生及Friedrich Bela Schulte-Hillen先生全資擁有，彼等亦為Athos Capital的兩名負責人員。

Ocean Arete

Ocean Arete Limited (「**Ocean Arete**」) 獲證券及期貨事務監察委員會發牌，可於香港從事第9類(提供資產管理)活動。Ocean Arete總部位於香港，目前僅設有一個辦事處。Ocean Arete為Arete Macro Fund (「**AMF**」) 的全權委託投資管理人並擔任Tycho Arete Macro Fund (「**TYC**」，一項UCITS基金) 的次級投資管理人。Ocean Arete以AMF及TYC投資管理人的身份代表彼等訂立基石投資協議。截至2025年9月1日，除Trans

基石投資者

Canada Capital (本公司的獨立第三方，其最終實益擁有人為Air Canada，後者為一家在多倫多證券交易所上市的公司(TSE:AC)) 外，概無最終實益擁有人持有AMF 30%或以上的權益。概無最終實益擁有人持有TYC 30%或以上的權益。創始人兼首席投資官Li Zemin先生及其配偶Yang Yiqi女士為Ocean Arete的最終實益擁有人且各為一名獨立第三方。概無Ocean Arete的其他股東於Ocean Arete持有30%或以上的股權。

按國際發售價的指示性發售價**180.00**港元(即最高公開發售價)並假設發售量調整權未獲行使計算

基石投資者	投資金額 ⁽¹⁾ (百萬美元)	發售 股份數目 ⁽²⁾	佔發售股份總數的概約百分比		佔緊隨全球發售完成後 已發行A類普通股的概約百分比		佔緊隨全球發售完成後 已發行股份總數的概約百分比	
			假設超額 配股權未獲行使	假設超額 配股權獲悉數行使	假設超額 配股權未獲行使	假設超額 配股權獲悉數行使	假設超額 配股權未獲行使	假設超額 配股權獲悉數行使
Eastspring.....	20	863,200	2.06%	1.79%	0.25%	0.24%	0.20%	0.20%
Ghisallo.....	50	2,158,100	5.14%	4.47%	0.62%	0.61%	0.51%	0.50%
Athos.....	25	1,079,000	2.57%	2.24%	0.31%	0.31%	0.25%	0.25%
Hel Ved.....	15	647,400	1.54%	1.34%	0.19%	0.18%	0.15%	0.15%
Ocean Arete.....	10	431,600	1.03%	0.89%	0.12%	0.12%	0.10%	0.10%
總計.....	120	5,179,300	12.34%	10.73%	1.50%	1.47%	1.21%	1.19%

附註：

- (1) 投資金額不包括經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費，並按本招股章程「有關本招股章程及全球發售的資料－匯率換算」一節所載匯率計算。
- (2) 向下約整至最接近每手100股A類普通股的完整買賣單位，並按本招股章程「有關本招股章程及全球發售的資料－匯率換算」一節所載匯率計算。

基石投資者

按國際發售價的指示性發售價**180.00**港元（即最高公開發售價）及假設發售量調整權獲悉數行使計算

基石投資者	投資金額 ⁽¹⁾ (百萬美元)	發售 股份數目 ⁽²⁾	佔發售股份總數的概約百分比		佔緊隨全球發售完成後 已發行A類普通股的概約百分比		佔緊隨全球發售完成後 已發行股份總數的概約百分比	
			假設超額 配股權未獲行使	假設超額 配股權獲悉數行使	假設超額 配股權未獲行使	假設超額 配股權獲悉數行使	假設超額 配股權未獲行使	假設超額配股權 獲悉數行使
Eastspring.....	20	863,200	1.79%	1.56%	0.24%	0.24%	0.20%	0.20%
Ghisallo.....	50	2,158,100	4.47%	3.89%	0.61%	0.60%	0.50%	0.49%
Athos.....	25	1,079,000	2.24%	1.94%	0.31%	0.30%	0.25%	0.24%
Hel Ved.....	15	647,400	1.34%	1.17%	0.18%	0.18%	0.15%	0.15%
Ocean Arete.....	10	431,600	0.89%	0.78%	0.12%	0.12%	0.10%	0.10%
總計.....	120	5,179,300	10.73%	9.33%	1.47%	1.44%	1.19%	1.18%

附註：

- (1) 投資金額不包括經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費，並按本招股章程「有關本招股章程及全球發售的資料－匯率換算」一節所載匯率計算。
- (2) 向下約整至最接近每手100股A類普通股的完整買賣單位，並按本招股章程「有關本招股章程及全球發售的資料－匯率換算」一節所載匯率計算。

完成條件

各基石投資者根據各自的基石投資協議認購發售股份的責任須待（其中包括）下列完成條件達成後方可作實：

- (i) 香港包銷協議及國際包銷協議已於不遲於香港包銷協議及國際包銷協議訂明的時間及日期訂立、生效及成為無條件（根據彼等各自的原有條款或其後經訂約方協定豁免或作出變更），且香港包銷協議及國際包銷協議均未被終止；

- (ii) 國際發售價已由該等協議訂約方根據就全球發售訂立的香港包銷協議、國際包銷協議及定價協議協定；
- (iii) 上市委員會已批准A類普通股（包括基石配售項下的股份）上市及買賣並授予其他適用豁免及批准，且有關批准、許可或豁免於A類普通股在聯交所開始買賣前未被撤回；
- (iv) 政府部門並無制定或頒佈禁止全球發售或各基石投資協議擬進行交易完成的法律，具有司法管轄權的法院並無發出任何會阻止或禁止該等交易完成的命令或禁制令；及
- (v) 基石投資者根據各自的基石投資協議作出的各有關聲明、保證、承認、承諾及確認在各重大方面均屬準確、真實及完整，並無誤導或欺詐成分，且相關基石投資者並無嚴重違反各自的基石投資協議。

基石投資者的限制

各基石投資者已同意，其不會於自上市日期（包含當日）起計六個月期間（「**禁售期**」）內的任何時間，直接或間接出售其根據相關基石投資協議所購買的任何發售股份，惟若干情況除外，例如向其任何全資附屬公司轉讓而該全資附屬公司須受與該基石投資者相同的責任約束，包括禁售期限限制（視情況而定）。

股 本

法定及已發行股本

以下為緊接全球發售完成前及完成後本公司的法定及已發行股本（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使）的詳情：

法定股本

股份詳情	股份數目	股份總面值 (美元)
每股面值0.0005美元的A類普通股 (附註)	498,911,230	249,455.615
每股面值0.0005美元的B類普通股	81,088,770	40,544.385
董事會根據大綱及細則可能釐定的有關類別或多個類別（無論如何指定）的 每股面值0.0005美元的股份 (附註)	20,000,000	10,000.000
總計	600,000,000	300,000

附註：本公司將於上市後股東大會上建議其股東按照細則第3條的現行規定將上述董事會根據大綱及細則可能釐定的有關類別或多個類別（無論如何指定）的20,000,000股每股面值0.0005美元的股份重新指定為A類普通股，使得通過該決議案後本公司的法定股本將為518,911,230股A類普通股及81,088,770股B類普通股。

已發行股本

緊隨全球發售完成後，本公司的已發行股本（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）將如下：

股份詳情	股份數目	股份總面值 (美元)	佔已發行 股本的百分比
於最後可行日期 已發行的A類普通股	304,203,783	152,101.8915	71.20%
於最後可行日期 已發行的B類普通股	81,088,770	40,544.3850	18.98%
根據全球發售將予 發行的A類普通股	41,955,700	20,977.8500	9.82%
總計	427,248,253	213,624.1265	100.00%

股 本

緊隨全球發售完成後，本公司的已發行股本（假設發售量調整權獲悉數行使但超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）將如下：

股份詳情	股份數目	股份總面值 (美元)	佔已發行 股本的百分比
於最後可行日期			
已發行的A類普通股.....	304,203,783	152,101.8915	70.17%
於最後可行日期			
已發行的B類普通股.....	81,088,770	40,544.3850	18.70%
根據全球發售將予			
發行的A類普通股.....	48,249,000	24,124.5000	11.13%
總計	433,541,553	216,770.7765	100.00%

緊隨全球發售完成後，本公司的已發行股本（假設超額配股權獲悉數行使但發售量調整權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）將如下：

股份詳情	股份數目	股份總面值 (美元)	佔已發行 股本的百分比
於最後可行日期			
已發行的A類普通股.....	304,203,783	152,101.8915	70.17%
於最後可行日期			
已發行的B類普通股.....	81,088,770	40,544.3850	18.70%
根據全球發售將予			
發行的A類普通股.....	48,249,000	24,124.5000	11.13%
總計	433,541,553	216,770.7765	100.00%

股 本

緊隨全球發售完成後，本公司的已發行股本（假設發售量調整權及超額配股權獲悉數行使但並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）將如下：

股份詳情	股份數目	股份總面值 (美元)	佔已發行 股本的百分比
於最後可行日期			
已發行的A類普通股.....	304,203,783	152,101.8915	69.02%
於最後可行日期			
已發行的B類普通股.....	81,088,770	40,544.3850	18.40%
根據全球發售將予			
發行的A類普通股.....	55,486,300	27,743.1500	12.59%
總計	440,778,853	220,389.4265	100.00%

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。保留事項為：

- (i) 對大綱或細則的任何修訂；
- (ii) 任何類別股份所附帶權利的變動；
- (iii) 對任何獨立非執行董事的委任、選舉或罷免；
- (iv) 對本公司核數師的委任或罷免；及
- (v) 本公司的自願清算或清盤。

B類普通股可按一對一基準轉換為A類普通股。於所有已發行及發行在外的B類普通股轉換為A類普通股後，本公司將發行81,088,770股A類普通股，佔緊隨上市後已發行A類普通股總數的約23.43%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使且並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）。

遵照上市規則第8A.22條，當不同投票權受益人不再於任何B類普通股擁有實益所有權時，B類普通股所附帶的不同投票權將告終止。此情況可以在以下情形時發生：

- (i) 發生上市規則第8A.17條所載的任何情形時，特別是當不同投票權受益人：
(1)身故；(2)不再為董事會成員；(3)被聯交所視為無行為能力履行彼作為董事的職務；或(4)被聯交所視為不再符合上市規則所載董事的要求；
- (ii) 在上市規則第8A.18條准許的情形之外，當B類普通股持有人已向另一人士轉讓B類普通股的實益所有權或當中經濟權益或B類普通股所附投票權的控制權時；
- (iii) 代表不同投票權受益人持有B類普通股的實體不再符合上市規則第8A.18(2)條時；或
- (iv) 當所有B類普通股已轉換為A類普通股時。

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。

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上市，因此我們須遵守：(a)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，我們將在上市前不可撤銷地承諾在上市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，進一步詳情載於本招股章程「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。

此外，我們將在上市前承諾於上市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。於股東大會上持有本公司不少於十分之一投票權的股東（包括A類普通股持有人）（按一股一票制）將有權在細則修訂案獲上市後股東大會批准後召開本公司股東特別大會，並

將決議案添加到會議議程。有關該等建議修訂的詳情載於本招股章程「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」一節。

此外，除下文規定的例外情況以外，上市後及於我們的細則正式修訂前，我們已向聯交所承諾完全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：

- 附錄A1第15段規定，於修訂細則前，根據細則第58條，在另行召開的類別股東大會上通過修改某一類別的已發行股份所附權利的決議案的下限為獲得該類已發行股份的三分之二投票批准（為免生疑問，將遵守該類別股東大會的法定人數要求，即該類已發行股份的至少三分之一的持有人，即使本公司的細則第61條規定法定人數至少過半數該類別股份的持有人人數）；
- 第8A.24(1)及(2)條規定，於修訂細則前，不同投票權將適用於本招股章程「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」一段所載通過建議決議案；
- 附錄A1第16段規定，於修訂細則前，根據細則第58條，通過修訂細則的特別決議案的下限為在股東大會上獲得持有佔親自或委派代表出席投票的股東所持投票權不少於三分之二的股東批准。

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」一段及本招股章程附錄三「本公司組織章程及開曼公司法概要」一節。

不同投票權受益人的股權架構

下表載列於全球發售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	–	60,000,000 ⁽³⁾	14.04%	51.86%
樓博士	110,828	21,088,770 ⁽⁴⁾	4.96%	18.24%
總計	110,828	81,088,770	19.01%	70.09%

附註：

- (1) 假設發售量調整權及超額配股權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) B類普通股由(i)彭博士、(ii) Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust，及(iii)投票信託持有。彭博士及其配偶為Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust的委託人，而彭博士的家族成員為受益人。Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust均由彭博士作為唯一投資顧問控制，而彭博士有權行使唯一權力，指示行使該等信託項下持有的信託基金（包括其項下持有的B類普通股）所附帶的任何投票權及其他權利。投票信託由彭博士作為唯一受託人設立，彭博士及其家族成員為受益人。
- (4) A類普通股由IWAY LLC（一家由樓博士全資擁有的公司）持有。B類普通股由(i) IWAY LLC及(ii) South Dakota Trust Company LLC（作為Amber Luna Lou Irrevocable Trust的受託人）持有。樓博士及其配偶為Amber Luna Lou Irrevocable Trust的委託人，而樓博士的家族成員為受益人。根據由South Dakota Trust Company LLC簽署的不可撤銷授權書，樓博士有權全權酌情行使於Amber Luna Lou Irrevocable Trust項下持有的B類普通股的投票權。此外，樓博士（作為唯一投資顧問）有權行使其唯一權力，指示行使Amber Luna Lou Irrevocable Trust項下持有的信託基金（包括其項下持有的B類普通股）所附帶的任何投票權及其他權利。

緊隨全球發售完成後，不同投票權受益人將為彭博士及樓博士。假設(i)發售量調整權及超額配股權不獲行使及(ii)並無根據2016年股份計劃進一步發行股份，彭博士及樓博士將實益擁有及控制合共110,828股A類普通股及81,088,770股B類普通股，佔(a)我們已發行股份的約19.01%；(b)本公司投票權的約70.09%（就保留事項之外的事項相關的股東決議案而言，此乃基於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)投票權的約19.01%（就保留事項相關的股東決議案而言，此乃基於每股股份賦予股東每股一票的投票權）。

本公司確認，上述不同投票權受益人持有B類普通股的控股安排符合上市規則第8A.18條的規定，且該控股安排根據聯交所於2018年4月發佈的《新興及創新產業公司上市制度諮詢總結》獲准，即(a)不同投票權受益人作為合夥人的合夥企業，合夥企業的條款須明確指明該合夥企業持有的任何及所有B類普通股所附帶的投票權由不同投票權受益人全權控制；(b)不同投票權受益人作為受益人的信託，且符合以下條件：(i)不同投票權受益人必須實質保留對信託及任何直接控股公司的控制，或倘在相關稅務司法管轄區不允許的情況下，保留該信託持有的任何及所有B類普通股的實益權益；及(ii)信託目的必須為遺產規劃及／或稅務規劃；或(c)不同投票權受益人或上文(b)段所述信託全資擁有及完全控制的私人公司或其他公司。具體而言，就Alicia Peng Irrevocable Trust、Selena Peng Irrevocable Trust及投票信託而言，所有信託目的均為彭博士的遺產規劃，而就Amber Luna Lou Irrevocable Trust而言，該信託目的為樓博士的遺產規劃。

為確保不會有任何規避第8A.18(1)條的情況，本公司及彭博士均承諾只要Alicia Peng Irrevocable Trust、Selena Peng Irrevocable Trust及投票信託項下持有的股份附帶任何不同投票權，彭博士不會將Alicia Peng Irrevocable Trust及Selena Peng Irrevocable Trust的受益人、保護人／保護委員會成員、投資決策者／投資委員會成員及委託人以及投票信託的受託人變更為其他人士，從而導致彭博士失去Alicia Peng Irrevocable Trust、Selena Peng Irrevocable Trust及投票信託項下所持股份附帶的投票權的控制權。倘發生有關變化，本公司及／或彭博士將根據上市規則第8A.19條告知聯交所，並遵守相關法定義務（包括證券及期貨條例項下的權益披露義務），且Alicia Peng Irrevocable Trust、Selena Peng Irrevocable Trust及投票信託項下所持的B類普通股附帶的不同投票權均須於變更後相應終止。

本公司及樓博士均承諾只要Amber Luna Lou Irrevocable Trust及／或IWAY LLC項下持有的股份附帶任何不同投票權，樓博士不會(i)將Amber Luna Lou Irrevocable Trust項下的受益人、保護人／保護委員會成員、投資決策者／投資委員會成員及委託人變更為其他人士，從而導致樓博士失去Amber Luna Lou Irrevocable Trust項下所持股份附帶的投票權的控制權，及／或(ii)將IWAY LLC的任何實益所有權或經濟利益或IWAY LLC所持股份附帶的投票權控制權轉讓予他人。倘發生有關變化，本公司及／或樓博士將根據上市規則第8A.19條告知聯交所，並遵守相關法定義務（包括證券及期貨條例項下的權益披露義務），且Amber Luna Lou Irrevocable Trust及／或IWAY LLC項下所持的B類普通股附帶的不同投票權均須於變更後相應終止。

本公司亦將遵守上市規則第8A.30條，每年確認不同投票權受益人符合上市規則第8A.18條。本公司、彭博士及樓博士均確認，於本招股章程日期，任何B類普通股並無產權負擔，亦不會在「豁免及免除－有關本公司組織章程細則相關規定的豁免」一段所述的對細則的建議修訂生效之前，就任何B類普通股設立新的產權負擔。

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。有意投資者務請留意投資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。有意投資者應僅於恰當及審慎考慮後決定投資本公司。有關不同投票權架構相關風險的進一步資料，請參閱本招股章程「風險因素－與不同投票權架構有關的風險」一段。

不同投票權受益人的承諾

根據上市規則第8A.43條，各不同投票權受益人須向本公司作出在法律上可予強制執行的承諾，表示其將遵守第8A.43條所載的相關要求，其目的是為了股東的利益並可由股東予以強制執行。於2025年10月23日，彭博士及樓博士就其作為不同投票權受益人分別向本公司作出承諾（「承諾」）：

- (a) 其會遵守（及倘其實益擁有權益的附帶不同投票權的股份通過有限合夥企業、信託、私營公司或其他公司持有，其會盡最大努力促使該有限合夥企業、信託、私營公司或其他公司遵守）上市規則第8A.09條、第8A.14條、第8A.15條、第8A.17條、第8A.18條及第8A.24條項下不時生效的所有適用規定（「規定」）；及
- (b) 其會盡最大努力促使本公司遵守所有適用規定。

為免生疑問，該等規定受上市規則第2.04條規限。不同投票權受益人承認並同意股東依賴該承諾獲取及持有彼等的股份。不同投票權受益人承認並同意該承諾旨在令本公司及全體股東受益，且可由本公司及／或任何股東針對不同投票權受益人可予強制執行。

該承諾將於以下日期自動終止（以較早者為準）：(i)本公司自聯交所除牌之日；及(ii)不同投票權受益人不再為本公司不同投票權受益人之日。為免生疑問，該承諾的終止不會影響本公司及／或任何股東及／或不同投票權受益人自身在終止日期之前已經存在的任何權利、補救措施、義務或責任，包括在終止日期或之前已經存在的就任何違反該承諾的行為要求損害賠償及／或申請任何禁令的權利。該承諾受香港法例規管，因該承諾產生的所有事宜、索賠或糾紛應受香港法院的專屬管轄權管轄。

地位

發售股份將與本招股章程所述現時已發行或將予發行的所有A類普通股在所有方面享有同等地位，並將合資格及同等享有於本招股章程日期後的記錄日期就股份所宣派、作出或派付的所有股息或其他分派。

2016年股份計劃

我們於2016年12月3日採納2016年股份計劃。2016年股份計劃的目的是使我們能夠向選定參與者授出股權獎勵，作為其對本集團所作貢獻的激勵或獎勵，特別是(i)激勵彼等為本集團的利益優化其表現及效率；(ii)吸引及挽留正在或將會對本集團作出貢獻的人士；及(iii)鼓勵彼等加強團隊成員之間的合作與溝通，以促進本集團的成長。根據2016年股份計劃授出的股權獎勵可發行的最高股份數目為58,427,257股，惟可根據2016年股份計劃的條款作出若干調整。有關2016年股份計劃的主要條款詳情，請參閱本招股章程「附錄四－法定及一般資料－D.2016年股份計劃」一段。

須召開股東大會及類別股東大會的情況

本公司可藉普通決議案(i)以增設新股份的方式增加其股本；(ii)將其全部或任何股本合併及分拆為較現有股份面額更大的股份；(iii)註銷在決議案通過之日尚未被任何人士認購或同意認購的任何股份；及(iv)將其股份或其任何部分拆分為數額更小的股份。此外，本公司可以在符合開曼公司法規定的任何條件下，以特別決議案減少股本或任何股本贖回儲備金。詳情請參閱附錄三「本公司組織章程及開曼公司法概要－2組織章程細則－2.1股份－(c)資本變更」一段。

根據細則，倘本公司的股本於任何時間分為不同類別，則任何類別股份（除非該類別股份的發行條款另有規定）或代表任何類別股份的一部分的股份所附帶的權利可經該類別已發行股份不少於過半數的持有人書面同意後，或在該類別股份持有人單獨會議上通過特別決議批准後予以更改（不論本公司是否正在清盤）。詳情請參閱附錄三「本公司組織章程及開曼公司法概要－2組織章程細則－2.1股份－(b)更改現有股份或類別股份的權利」一段。

閣下應將以下討論及分析與附錄一會計師報告所載綜合財務資料（包括其附註）一併閱讀。我們的綜合財務報表為根據美利堅合眾國公認會計原則（「美國公認會計原則」）編製。

以下討論及分析載有反映我們目前對未來事件及財務表現的觀點的前瞻性陳述。這些陳述是基於我們根據對歷史趨勢、當前狀況及預期未來發展的經驗及見解，以及我們認為適合當下情形的其他因素而作出的假設及分析。然而，實際結果與發展是否符合我們的預期及預測視乎多項風險及不確定因素而定。在評估我們的業務時，閣下應謹慎考慮本招股章程所提供的資料，包括但不限於「風險因素」及「業務」章節。

就本節而言，除文義另有所指外，對2022年、2023年及2024年的提述指截至有關年度12月31日止的財政年度。

概覽

小馬智行是實現自動駕駛大規模商業化的領導者，具體表現為：(i)截至最後可行日期，是唯一一家在全部四個一線城市獲得所有現行必要監管許可、可面向公眾提供自動駕駛出行服務的L4自動駕駛技術公司，並於同期運營超過720輛自有自動駕駛出租車；及(ii)於2024年12月成為中國首個獲准在跨省高速公路開展無人駕駛自動駕駛卡車編隊測試的企業，截至最後可行日期，運營自有及租賃自動駕駛卡車超過170輛。具體而言：

- 根據弗若斯特沙利文的資料，我們是在中國首批獲得在中國所有四個一線城市（即北京、上海、廣州及深圳）運營完全無人駕駛的L4自動駕駛出租車牌照的公司之一，也是唯一一家獲得在這些一線城市提供面向公眾的自動駕駛出行服務所必需的所有監管許可的L4自動駕駛科技公司。
- 截至最後可行日期，我們運營一支由超過720輛自有自動駕駛出租車組成的車隊，累計自動駕駛里程逾48.6百萬公里，其中無人駕駛里程逾11.5百萬公里。
- 我們已與豐田及廣汽豐田成立一家合資企業，以推動完全無人駕駛的L4自動駕駛出租車在中國的量產及大規模部署。此外，我們與其他信譽良好的OEM（如上汽集團、廣汽集團及北汽集團）合作共同開發及量產自動駕駛出租車車輛。

- 憑藉與支付寶、高德地圖及如祺出行等知名出行網絡平台的強大合作夥伴關係，我們於2023年8月成為首批提供面向公眾收費且全無人L4自動駕駛出行服務的公司之一，為乘客提供了安全和滿意的乘車體驗。我們每輛自動駕駛出租車的日均訂單量自2025年1月1日至最後可行日期已超過15單，為實現L4自動駕駛出租車的大規模商業化奠定了重要里程碑。
- 截至最後可行日期，我們運營著一支由170多輛自動駕駛卡車組成的車隊，既有獨立運營的，也有與中國外運合作運營的，根據中國國際貨代協會的資料，中國外運是中國最大的貨運物流公司，已積累自動駕駛里程約6.8百萬公里。在商業運營過程中，我們的自動駕駛卡車車隊在中國各地提供倉至倉的長途貨運服務，累計超過1,070百萬貨運噸公里。此外，我們還與中國領先的卡車製造商三一集團合作開發了L4自動駕駛卡車。

憑藉這些里程碑，小馬智行有望實現「*虛擬司機*」技術的大規模商業化。具體而言，我們的目標是開發一種可持續且可盈利的業務模式，從而能夠量產和部署配備我們「*虛擬司機*」技術的車輛，並將其應用於各種交通應用案例，為世界各地的人們和企業提供自動駕駛。

編製基準

我們已根據美利堅合眾國公認會計原則（「美國公認會計準則」）編製本集團歷史財務資料。編製符合美國公認會計原則的歷史財務資料需要使用重大會計政策。這亦要求管理層在應用會計政策的過程中作出判斷、估計及假設。管理層在應用美國公認會計原則時所作出的判斷對歷史財務資料及估計不確定性主要來源有重大影響，於本招股章程附錄一所載的會計師報告內討論。

影響我們經營業績的主要因素

諸多一般因素會影響我們把握整體潛在市場增長的能力，從而影響我們的業務及經營業績，其中包括中國及全球的整體經濟增長、技術進步、公眾對我們技術的認知、地緣政治關係、監管監督及業內競爭格局。這些一般因素中的任何變動都可能影響我們的業務及經營業績。

此外，鑒於我們目前的發展階段（特別是我們的大規模商業化工作），我們認為我們未來的財務狀況及經營業績在很大程度上取決於(i)我們執行市場推廣策略以將我們的技術大規模商業化的能力，(ii)我們的研發工作及投資，(iii)我們的戰略合作夥伴關係及(iv)我們的營運效率，詳述如下：

我們執行市場策略以將我們的自動駕駛技術大規模商業化的能力

我們產生可持續收入及實現長期財務盈利的能力在很大程度上取決於我們L4自動駕駛技術的大規模商業部署的進展。迄今為止，我們在開發可實現安全、可靠的L4自動駕駛體驗的「虛擬司機」方面已取得里程碑進展，並且我們正在從技術開發過渡到在不同商業場景中的大規模部署（主要為自動駕駛出行服務及自動駕駛卡車服務）：

- **自動駕駛出行服務：**我們是在中國首批獲得在中國所有四個一線城市運營完全無人駕駛L4車輛牌照的公司之一，並已開始在北京、廣州、深圳及上海提供沒有安全員、面向公眾的收費自動駕駛出行服務。截至最後可行日期，我們運營一支由超過720輛自有自動駕駛出租車組成的車隊。
- **自動駕駛卡車服務：**截至最後可行日期，我們運營著一支由170多輛自動駕駛卡車組成的車隊，包括L2+卡車及L4自動駕駛卡車，在現有的全國物流網絡內配備安全員以履行貨運訂單。
- **技術授權與應用：**我們的技術授權與應用業務已從OEM及其他行業參與者獲得有關ADAS解決方案、專有車輛域控制器產品及數據分析工具的合約。我們通過提供智能出行解決方案及其他增值技術服務，充分利用我們強大的技術能力。我們亦提供V2X（車聯網）產品及服務，以加強道路安全及改善交通效率及體驗。

隨著我們開始從這些初步商業化行動中產生收入，我們預計，一旦我們通過執行市場策略實現L4自動駕駛技術的大規模商業部署，我們收入的規模及構成將發生重大變化。具體而言，我們在不久的將來將專注於為自動駕駛出行服務及自動駕駛卡車服務創造收入。有關我們自動駕駛出行服務及自動駕駛卡車服務的市場策略以及技術授權與應用的詳情，請參閱「業務－我們的市場戰略」。然而，倘我們對我們的市場策略的假設被證明過於樂觀，或倘我們未能以具成本效益的方式執行我們的市場策略及在商業化過程中未能達成重要里程碑，則我們可能無法產生收入及營運現金流量，且我

們實現盈利的能力可能會延遲。這亦可能導致我們的市場推廣策略改變，從而可能導致意外的成本超支。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－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」。

持續投資於技術開發和創新

我們相信，我們強大的技術能力支撐著我們在L4自動駕駛行業的堅實地位。我們過往將大量資源用於研發。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們分別錄得研發開支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，其中70.8%、61.6%、76.9%、68.6%及68.0%為我們研發員工的僱員薪酬。具體而言，我們投入巨資以招募及留住人才，尤其是在機器學習、軟件算法及車輛工程方面具有專長及經驗的工程師及科學家。由於我們相信我們的市場成功及財務表現將在很大程度上取決於我們保持技術領先地位的能力，我們將繼續投資於技術開發和創新，以增強我們相對於同行的競爭優勢。隨著我們業務的擴展，我們亦尋求整合我們的內部研發職能，以優化資源分配及提高技術開發效率。

我們深化和擴大戰略合作夥伴關係的能力

我們過往受益於與業務合作夥伴的戰略關係，包括知名OEM、出行網絡平台、物流平台、硬件零部件公司及其他行業利益相關方。從長遠來看，這些戰略合作夥伴關係使我們能夠專注於技術開發，同時提高我們在全球範圍內擴展技術及將技術變現的能力。為實現L4自動駕駛技術的大規模商業部署，我們計劃深化與現有合作夥伴的關係，並在不同領域探索新的合作機會。例如，一方面，我們將繼續與信譽良好的OEM合作，以迅速擴大L4自動駕駛車隊的規模；另一方面，我們將繼續與出行網絡平台及物流平台合作，以加速我們的自動駕駛出行服務及自動駕駛卡車服務的商業部署。在我們既定的市場策略的指導下，我們還將尋求沿著行業價值鏈擴展我們的協作生態系統。

我們提高運營效率的能力

我們致力於提高業務各方面的營運效率，例如研發、供應鏈、與業務夥伴的協作、銷售及市場推廣以及服務供應。隨著我們不斷擴展我們的L4自動駕駛技術，我們亦有意提高我們的營運效率，以實現長期盈利。例如，雖然我們目前自行運營L4自動駕駛車隊，但我們可能尋求與由第三方車隊擁有人出資的第三方「車隊公司」合作，在該建議業務模式下，其將承擔與車隊收購有關的絕大部分資本開支及其他車隊運營成

本及開支。此外，我們已尋求透過實施多項開支控制措施來加強經營開支的管理。因此，隨著我們的收入模式不斷發展及隨著我們的經營效率通過規模經濟持續改善，我們的成本組合及經營開支日後可能有很大差異。

重大會計政策及估計

倘會計政策需要基於對作出會計估計之時高度不確定的事宜所作假設作出會計估計，及倘本可合理使用的不同會計估計或合理可能定期出現的會計估計變動會對綜合財務報表造成重大影響，則該會計政策被視為重大。

我們按照美國公認會計原則編製財務報表，這要求我們作出判斷、估計及假設。我們會根據最新可獲得資料、我們本身的過往經驗以及我們認為在有關情況下屬合理的各種其他假設，不斷評估這些估計及假設。由於採用估計是財務報告流程不可或缺的一部分，實際結果可能因估計變動而與我們的預期有所不同。我們部分會計政策在應用時所要求的判斷，其程度較其他政策為高，並要求我們作出重大會計估計。

以下關於重大會計政策及估計的說明應與我們的綜合財務報表及附註以及本文件所載其他披露一併閱讀。閣下閱覽財務報表時，應考慮(i)我們選擇重大會計政策的方式、(ii)對有關政策的應用造成影響的判斷及其他不確定因素及(iii)報告結果對情況及假設變動的敏感度。

收入確認

我們就所有呈報年度採納會計準則彙編第606號「客戶合約收入」(會計準則彙編第606號)。根據會計準則彙編第606號，收入於承諾商品或服務的控制權以反映我們預期有權以該等商品及服務換取的代價的金額轉移至客戶時予以確認。收入經扣除折扣、退貨折讓以及增值稅及附加費後入賬。

我們經以下步驟確定收入確認：

- 與客戶確定合約；
- 確定合約的履約責任；

- 確定交易價格，包括對可變代價的限制；
- 分配交易價格至合約的履約責任；及
- 我們履行履約責任時確認收益。

i) 工程解決方案服務

我們的收入來自向原始設備製造商及其他行業參與者提供有關L4自動駕駛的綜合解決方案。我們與客戶訂立的工程解決方案合約通常包括向一名客戶轉讓多種產品及服務的責任。對於具有多個交付成果的合約，我們確定每項履約責任，並於合約開始時評估已承諾商品或服務是否在合約範圍內可明確區分。於合約開始時不可明確區分的承諾商品或服務會綜合入賬。交易價格一般為合約開始時的固定費用，且不包括政府機關就特定創收交易徵收及同時徵收且由我們向客戶收取的稅項。

我們根據每項履約責任的估計SSP將交易價格分配至每項明確的履約責任。確定每項明確履約責任的SSP時須作出判斷。於SSP並非直接可觀察的情況下，例如我們並無單獨銷售產品或服務，我們根據經調整市場評估法估計每項履約責任的SSP。

來自工程解決方案的收入主要包括集成改裝服務、L4自動駕駛測試準備輔助服務、道路測試服務、軟件許可及開發服務。對於集成改裝服務，我們可提供產品作為投入，以交付客戶指定的L4自動駕駛服務組合產出。來自集成改裝服務、L4自動駕駛測試準備輔助服務、道路測試服務及軟件開發服務的收入於服務控制權轉移至客戶時確認，這通常發生在我們交付服務並獲得客戶實質性驗收時（「時間點」）。軟件許可收入通常隨時間推移確認，因為預計軟件功能將發生實質性變化，而我們有義務在服務期間將軟件更新至最新版本。

ii) 「虛擬司機」運營服務

我們的「虛擬司機」運營服務收入主要來自無人駕駛L4出租車服務及自動駕駛卡車物流服務的運營。

對於自動駕駛出行服務而言，我們作為負責人，有義務通過其自動駕駛出租車向乘客提供約定目的地的網約車服務。客戶為散客。我們按行程里程計算服務費。每份合約僅確定一項履約義務，即出租車服務。自動駕駛出行服務收入在我們提供出租車服務的一段時間內確認。就向乘客提供推廣折扣的客戶合約而言，該折扣將從收入中扣除。產生的相關收入成本主要包括燃油成本、自動駕駛出租車折舊、勞動力成本以及直接來自提供無人駕駛L4出租車服務的其他成本。

對於自動駕駛卡車物流服務而言，我們作為責任人，有義務通過其自動駕駛卡車車隊向客戶提供約定目的地的貨運服務。客戶為企業實體，我們收取按里程及噸位確定的固定服務費。每份合約僅確定一項履約義務，即貨運服務。由於客戶在貨物從一個地點運輸至另一地點時獲得服務利益，我們在履行合約內服務的一段時間內確認收入。倘我們無法完成向目的地交付，則其他實體毋須重新提供已完成的運輸服務。由於控制權隨時間推移而轉移，收入根據履約責任的完成進度確認。選擇衡量完成進度的方法時需要作出判斷，並取決於待提供產品或服務的性質。

管理層根據已完成里程數與待運輸總里程數來估計進度。我們通常只需一至三天即可完成履約責任。產生的相關收入成本主要包括燃料成本、過路費、保險費用、物業及設備折舊、勞動力成本以及直接來自提供自動駕駛卡車物流服務的其他成本。

iii) 銷售產品

我們向客戶直接銷售自動駕駛相關產品。來自銷售產品的收入於商品的控制權轉移至客戶時確認，通常發生於產品獲交付及客戶接受產品之時。

合約結餘

合約資產與我們就已履行但尚未開票的履約責任收取代價的權利有關，包括未開票的應收款項及超出開票的成本。合約負債與於履行合約項下履約責任前已收客戶款項有關，該等款項於應付賬款及其他流動負債中呈列。合約結餘於各報告期末按每份合約基準分類為資產或負債。截至2025年6月30日，概無合約資產。

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，就與過往年度相關的履約責任確認的收入並不重大。

實際權宜方法

我們已採用符合會計準則彙編第606號規定的以下實際權宜方法：

- (i) 分配至未獲達成或部分未獲達成履行責任的交易價格尚未披露，乃由於我們的絕大部分的合約期為一年或以下。
- (ii) 付款條款及條件因合約類型而異，但條款一般包括預付款項或於一年或更短時間內付款的規定。倘收入確認時間與開發票時間不同，我們確定其合約一般不包括重大融資成分。

以股份支付的薪酬

我們向合資格僱員授予以股份支付的獎勵，如購股權、受限制股份獎勵（「受限制股份獎勵」）及受限制股份單位，並根據ASC專題第718號計入以股份支付的獎勵。

所授出的以股份支付的獎勵於授出日期或修訂日期按公允價值計量，並就(a)歸屬期間僅附帶服務條件的獎勵（使用直線歸屬法經扣除實際沒收後）；(b)附有服務條件及績效條件的獎勵（在績效條件被認為可行時採用分級歸屬法將以股份支付的薪酬開支入賬），確認以股份支付的薪酬開支。倘首次公開發售的發生屬績效條件，則獎勵在符合服務條件時的累計以股份支付的薪酬開支應於首次公開發售時入賬。管理層每季度通過審查外部和內部因素對實現績效條件的概率進行評估。

我們選擇柏力克－舒爾斯期權定價模式作為釐定購股權估計公允價值的方法。柏力克－舒爾斯期權定價模型要求使用高度主觀及複雜的假設，包括期權的預期期限、相關股份的價格波幅、無風險利率及預期股息率，以釐定以股份支付的獎勵的公允價值。

普通股的公允價值

於2024年11月在納斯達克進行首次公開發售前，我們為一家私營公司，我們的普通股並無市場報價。因此，我們須估計我們普通股於不同日期的公允價值，以釐定我們普通股在授予僱員以股份支付的薪酬獎勵作為其中一項輸入數據當日的公允價值。

我們普通股的估值為根據美國註冊會計師協會的《實務手冊－作為補償發行的私人持有公司股本證券的估值》中概述的指引並不時在獨立估值公司的協助下釐定。我們在估值模型中使用的假設是基於對未來的預期並結合管理層的判斷，連同眾多客觀和主觀因素的輸入數據，以釐定我們普通股的公允價值，包括以下因素：

- 行業及整體經濟狀況；
- 發展階段；
- 相對於我們的普通股，我們的可贖回股份的價格、權利、優惠及特權；
- 發生流動資金事件及贖回事件的可能性；
- 獨立第三方估值的結果。

在我們成為上市公司前釐定我們的股權價值時，我們使用反推解決法或現金流量折現法來釐定企業價值（「企業價值」）的公允價值，然後使用期權定價法將該企業價值分配至我們資本結構的各個要素。

若存在近期股權交易，我們應用反推解決法（其為一種市場方法）通過基於近期股權交易的代價考慮各類股權的權利及優惠來計算隱含企業價值。

倘不存在近期股權交易，我們基於我們的預計現金流量使用管理層於估值日期的最佳估計應用貼現現金流量分析以釐定我們的企業價值。

釐定普通股的公允價值需要作出複雜及主觀的判斷，而一旦這些普通股開始買賣，則沒有必要作出有關判斷。

所得稅

即期所得稅根據相關稅務司法管轄區的法規按作財務報告用途的淨收入作出撥備，並就毋須課稅或扣減所得稅的收入和開支項目作出調整。我們採用負債法對所得稅進行會計處理。根據此方法，遞延稅項資產及負債乃根據現有資產和負債的財務報表賬面價值與稅基之間的暫時性差異使用暫時性差異預期轉回期間生效的已頒佈法定稅率釐定。若基於現有證據，部分或全部遞延稅項資產很有可能不會變現，則我們會計提估值撥備以抵減遞延稅項資產金額。稅率變動對遞延稅項的影響於變動期間於綜合經營及全面損失表確認。遞延稅項資產及負債於綜合資產負債表歸類為非即期。

如果基於事實和技術上的優勢，稅務狀況「很有可能」成立，則我們在綜合財務報表中確認稅務優惠。符合「很有可能」確認最低限額的稅務狀況按結算時實現可能性超過50%的稅務優惠的最高金額計量。我們估計我們對未確認稅務優惠的負債，該等優惠定期評估並可能受法律詮釋變動、稅務機關裁決、稅務審計方面的變動及／或發展及時效屆滿影響。於稅務審計及（在若干情況下）上訴或訴訟程序結束前，特定稅務狀況的最終結果可能無法確定。最終實現的實際優惠可能有別於我們的估計。每次審計結束時，如有調整，我們會在審計結束期間於綜合財務報表中確認。此外，於未來期間，事實、情況及新信息的變化可能要求我們就個別稅務狀況調整確認及計量估計。確認及計量估計變動於發生變動期間確認。截至2022年、2023年及2024年12月31日，我們並無任何重大未確認的不確定稅務狀況。

財務資料

綜合損益及其他全面收益表

下文呈列經營業績應與本招股章程其他章節的綜合財務報表及附註一併審閱。由於我們商業化工作的早期階段及過往於研發的大量投資，我們的過往業績未必代表我們的未來經營業績。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)

財務資料

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。我們鼓勵投資者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>

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「— 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。

經營業績主要組成部分的說明

收入

我們處於產生收入及多元化客戶群的相對早期階段。過往，我們的收入來自(i)自動駕駛出行服務、(ii)自動駕駛卡車服務及(iii)技術授權與應用，且在收入組合方面經歷了重大變化。隨著我們繼續執行市場策略，我們預計未來收入的規模及組成將繼續發生顯著變化。

下表載列於所示期間按業務活動劃分的收入明細（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										
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
收入總額	<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。我們的自動駕駛出行服務收入主要來自(a)向OEM及出行網絡平台提供全套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；其次來自(b)通過提供自動駕駛出行服務向乘客收取車費。我們目前在中國所有四個一線城市（即北京、上海、廣州及深圳）提供收費自動駕駛出行服務，且我們擬在未來通過自有車隊及／或由車隊公司擁有及營運的車隊將有關服務引入中國更廣泛的地區。

隨著我們自動駕駛出行服務的商業部署加速，我們預期我們的自動駕駛出行服務收入在未來的絕對金額及佔總收入的百分比均將持續增長。特別是，由於我們長期致力於大規模商業化，乘客票價產生的收入以及為出行網絡平台及車隊公司運營自動駕駛出租車產生的費用（如適用）預計將隨我們自有及／或第三方擁有的自動駕駛出租車車隊的增長而增加。具體而言，當我們的自動駕駛出租車接入出行網絡平台後，該出行網絡平台將負責向乘客收費，並在扣除獲客成本後，將剩餘部分支付予我們。此外，我們將繼續根據市況調整收入模式，並為自動駕駛出行服務探索更多變現機會。隨著對自動駕駛出行服務的需求日益增長，我們或會開拓新的自動駕駛出行收入來源，包括向車隊公司銷售自動駕駛出租車，以及就使用我們的「虛擬司機」技術收取技術授權費。

自動駕駛卡車服務。我們的自動駕駛卡車收入主要來自使用自動駕駛卡車車隊向物流平台提供有償運輸服務。我們根據具體運輸路線按里程數及／或噸數向其收取服務費。隨著我們繼續擴大自動駕駛卡車車隊，我們預期有關收入於不久將來會增長。

目前，我們亦通過向卡車OEM提供「**虛擬司機**」(其將我們的技術集成至其車輛平台以實現L4自動駕駛功能)而產生有限部分自動駕駛卡車收入。我們預期有關收入於不久將來將繼續增加。由於我們「**虛擬司機**」的客戶群持續增長，我們可能開發新的自動駕駛卡車收入來源，包括就使用我們的「**虛擬司機**」技術向該等客戶收取經常性技術授權費。其次，我們亦通過向客戶提供AV工程解決方案(包括定制軟件開發、車輛集成、工程及道路測試)來產生自動駕駛卡車收入。這有助於提升彼等自動駕駛卡車的L4自動駕駛能力及整體性能。

技術授權與應用。我們的技術授權與應用收入主要來自(a)向OEM及其他行業參與者提供智能出行解決方案，包括軟件解決方案、專有車輛域控制器產品及數據分析工具，賦予車輛更高水平的自動駕駛；(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、軟件開發及技術授權服務，幫助其更好地調整其產品及解決方案以適應L4自動駕駛場景；及(c)提供V2X(車聯網)產品及服務，以加強道路安全及改善交通效率及體驗。

與其他專注於先進L4自動駕駛解決方案且仍處於相對早期商業化階段的產品相比，我們的技術授權與應用產品主要涉及較低水平的L4自動駕駛技術，已觸及更廣泛的市場。雖然我們過往自技術授權與應用產生大部分收入，從長遠來看，隨著我們自動駕駛出行服務收入及自動駕駛卡車收入持續增長，我們預期我們的技術授權與應用收入佔我們總收入的百分比將會下降。

財務資料

根據基於適用於有關服務的收入確認政策的服務性質，我們的收入來源亦可分類為(i)「虛擬司機」運營服務，包括我們就乘客搭乘自動駕駛出租車向乘客收取的車費以及我們向物流平台收取的運輸服務費，(ii)工程解決方案服務，主要指我們向OEM及其他行業參與者提供的服務及軟件解決方案，及(iii)產品銷售，包括我們「虛擬司機」及車輛域控制器產品所使用的AV硬件套件。下表載列於所示期間按服務性質劃分的收入明細（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										
「虛擬司機」運營服務.....	21,421	31.3	23,912	33.3	39,431	52.6	17,971	72.7	14,431	40.7
工程解決方案服務.....	44,959	65.8	40,634	56.5	27,984	37.3	6,195	25.1	7,254	20.5
產品銷售	2,006	2.9	7,353	10.2	7,610	10.1	554	2.2	13,749	38.8
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>

來自「虛擬司機」運營服務的收入由2022年的21.4百萬美元增加至2023年的23.9百萬美元，並進一步增至2024年的39.4百萬美元，主要由於青驢集團為探索自動駕駛卡車服務市場的商業化機會而收取的運輸服務費增加，以及我們在中國一線城市公眾開放收費自動駕駛出行業務擴張所帶動的乘客車費收入上升。「虛擬司機」運營服務收入由2024年上半年的18.0百萬美元減少至2025年上半年的14.4百萬美元，主要由於就自動駕駛卡車服務向物流平台收取的運輸服務費減少。該減少主要由於我們積極精簡業務，集中發展高利潤物流線路，並終止若干須大幅讓價方可獲取訂單的低利潤線路。於往績記錄期，我們單獨及與中國外運合作，截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025

年6月30日營運分別涵蓋146輛、171輛、191輛及169輛自動駕駛卡車的車隊。其中，青驢集團運營的自動駕駛卡車數量由截至2022年12月31日的126輛增加至截至2023年12月31日的150輛，且青驢集團自動駕駛卡車車隊的行駛里程由2022年的逾13百萬公里增加至2023年的逾17百萬公里。於2024年，青驢集團繼續擴大其於中國的地理足跡以落地華南市場，截至2024年12月31日共有167輛自動駕駛卡車，而截至2023年12月31日的車隊規模約150輛，導致運輸服務費上漲。青驢集團自動駕駛卡車車隊的行駛里程由2023年的逾17百萬公里增加至2024年的約21百萬公里。面向公眾的自動駕駛出行服務訂單數量由2022年逾146,000單小幅下降至2023年逾138,000單，但於2024年大幅上升至逾329,000單。於2025年上半年，作為我們日常業務運營的一部分，我們淘汰了若干型號較舊的自動駕駛卡車，導致我們的自動駕駛卡車車隊規模由截至2024年6月30日的190輛減少至截至2025年6月30日的169輛。該減少部分也導致了向物流平台收取的運輸服務費減少。然而，在自動駕駛出行服務業務中，我們錄得面向公眾的自動駕駛出行服務訂單顯著增加，由2024年上半年112,293單增至2025年上半年250,876單，這有助於抵銷來自「虛擬司機」運營服務收入的下降趨勢。

來自「虛擬司機」運營服務的收入由截至2024年6月30日止六個月的18.0百萬美元減少至截至2025年6月30日止六個月的14.4百萬美元，乃由於向自動駕駛卡車客戶提供的「虛擬司機」運營服務所產生的收入略有下降所致，部分被向自動駕駛出租車乘客提供的「虛擬司機」運營服務的輕微增長所抵銷。

來自工程解決方案服務的收入由2022年的45.0百萬美元減少至2023年的40.6百萬美元，主要由於我們技術授權與應用業務下的工程解決方案服務收入減少3.7百萬美元。該減少主要由於我們所提供的定制研發服務所確認的收入減少所致。來自工程解決方案服務的收入進一步減少至2024年的28.0百萬美元，主要由於我們V2X產品與服務相關的多個項目收入減少10.4百萬美元所致。

來自工程解決方案服務的收入由截至2024年6月30日止六個月的6.2百萬美元增加至截至2025年6月30日止六個月的7.3百萬美元，主要由於向自動駕駛出行及自動駕駛卡車客戶提供工程解決方案服務所產生的收入增加所致。

來自產品銷售的收入由2022年的2.0百萬美元增至2023年的7.4百萬美元，並進一步增至2024年的7.6百萬美元，亦由截至2024年6月30日止六個月的0.6百萬美元增至截至2025年6月30日止六個月的13.7百萬美元，主要由於L4自動駕駛域控制器的訂單及交付量增加。我們銷售的域控制器數量由2022年的503台增至2023年的2,788台，並進一步增至2024年的2,940台，以及截至2025年6月30日止六個月的8,109台。

另一方面，我們銷售的域控制器出現價格波動，這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，域控制器的平均售價

約為2,000美元。於2023年，我們開始擴大產品組合，納入售價較高的雙Orin產品，域控制器的平均售價約為2,400美元。自2023年至2024年，我們域控制器的平均售價逐漸下降至2,200美元，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。於2025年上半年，平均售價由2024年上半年的約4,000美元進一步下降至約1,700美元，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。

收入成本

我們的收入成本主要包括(i)車隊運營開支，主要指(a)我們自有自動駕駛出租車及自動駕駛卡車車隊產生的過路費及燃料成本、(b)第三方自動駕駛卡車車隊(包括供應商K(由我們委聘以補充物流需求高峰期的內部運輸能力)的車隊)產生的第三方運輸開支及(c)與車隊運營及維護有關的其他開支(主要包括運營過程中為提供自動駕駛卡車服務而自第三方租賃的自動駕駛卡車所產生的車輛租賃成本及商業保險成本)、(ii)僱員薪酬，指我們的工程師、安全員及其他人員有關向客戶提供服務及解決方案的薪金、福利及花紅、(iii)直接經營及材料成本，主要包括與材料及用品(如與車載域控制器產品銷售相關的製成品，以及與若干V2X產品及服務相關的傳感器及網絡設備原材料)以及有關向客戶提供服務及解決方案的研發支持有關的成本和其他第三方專業服務的成本及(iv)其他，主要包括差旅費、折舊及攤銷以及其他辦公及水電費。

與2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的收入相似，由於我們仍處於商業化及多元化收入來源的相對早期階段，我們的成本組合在過往期間經歷變動。因此，我們預計收入成本的金額及構成在不久的將來將繼續變化。

財務資料

下表載列我們於所示期間的收入成本明細（以絕對金額及佔收入成本總額百分比計）。

	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)			
收入成本										
車隊運營開支.....	18,658	51.3	20,882	38.0	35,026	55.1	15,746	71.1	12,261	41.3
僱員薪酬.....	9,249	25.5	11,372	20.7	14,863	23.4	5,140	23.2	3,658	12.3
直接經營及材料成本.....	7,807	21.5	21,498	39.1	12,580	19.8	866	3.9	13,264	44.7
其他.....	608	1.7	1,263	2.2	1,153	1.7	382	1.8	472	1.7
收入成本總額.....	<u>36,322</u>	<u>100.0</u>	<u>55,015</u>	<u>100.0</u>	<u>63,622</u>	<u>100.0</u>	<u>22,134</u>	<u>100.0</u>	<u>29,655</u>	<u>100.0</u>

毛利及毛利率

基於上文所述，我們於2022年、2023年及2024年及截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得毛利32.1百萬美元、16.9百萬美元、11.4百萬美元、2.6百萬美元及5.8百萬美元，同期毛利率分別為46.9%、23.5%、15.2%、10.5%及16.3%。

自動駕駛出行服務。於往績記錄期，來自AV工程解決方案的收入（按項目）佔我們自動駕駛出行服務收入的大部分，並為我們自動駕駛出行服務毛利率的主要驅動因素。我們自動駕駛出行服務的毛利率於2022年至2023年有所下降，主要原因在於AV工程解決方案的收入貢獻於2023年輕微下跌（通常毛利率較高），導致自動駕駛出行業務的整體毛利率於2023年輕微下降。我們自動駕駛出行服務的毛利率於2023年至2024年有所上升，主要由於在韓國與客戶K合作毛利率結構相對較高的AV工程解決方案項目於2024年開始貢獻收入。此外，截至2025年6月30日止六個月，我們的自動駕駛出行服務毛利率較2024年同期顯著上升，主要由於在韓國與客戶K合作的AV工程解決方案項目產生的收入增加，以及我們持續聚焦高毛利收入來源並優化自動駕駛出行單位經濟效益。

自動駕駛卡車服務。於往績記錄期，我們的自動駕駛卡車服務錄得相對較低的毛利率。由於現行法規要求自動駕駛卡車服務須配備安全員，且我們的卡車搭載L4自動駕駛技術，自動駕駛卡車服務相關營運成本較高。因此，自動駕駛卡車服務的毛利率相對較低，此一表現大致符合或略低於貨運卡車行業的整體水平。特別是，2022年至2024年自動駕駛卡車服務的毛利率有所下降，主要由於我們採取具競爭力的定價策略以在市場拓展階段獲得新訂單及應對中國物流行業的激烈競爭。截至2025年6月30日止六個月自動駕駛卡車服務的毛利率較2024年同期有所上升，主要由於我們聚焦高毛利項目，並與自動駕駛卡車客戶啟動軟件開發項目，該客戶利用我們現有的代碼庫，所需的增量成本及資本投入較低。

技術授權與應用。產品（如域控制器）銷售為我們技術授權與應用業務的重要組成部分，惟相較於技術授權與應用業務項下提供其他解決方案及服務，該類產品通常因行業內對價格效率的競爭而產生較低的毛利率。因此，隨著技術授權與應用業務中產品銷售收入佔比增加，我們技術授權與應用的毛利率於2022年至2024年及截至2024年6月30日止六個月至2025年同期有所下降。

2022年至2024年的整體毛利及毛利率下降，主要由於產品組合出現變化，特別是來自自動駕駛卡車服務及技術授權與應用產品銷售的收入比例增加，其與自動駕駛出行服務相比毛利率較低。我們截至2025年6月30日止六個月的毛利率較2024年同期有所改善，主要是由於自動駕駛出行業務的收入貢獻增加及自動駕駛卡車服務收入所佔比例減少。有關改善亦反映我們的重點策略是優先考慮自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務內的高利潤收入來源，以減少毛利率的波動。

財務資料

經營開支

下表載列我們於所示期間的經營開支明細（以絕對金額及佔經營開支總額百分比計）。

	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)			
經營開支										
研發開支.....	153,601	75.7	122,707	76.6	240,179	80.9	58,725	79.0	96,516	78.4
銷售、一般及行政開支	49,178	24.3	37,417	23.4	56,747	19.1	15,579	21.0	26,574	21.6
經營開支總額.....	<u>202,779</u>	<u>100.0</u>	<u>160,124</u>	<u>100.0</u>	<u>296,926</u>	<u>100.0</u>	<u>74,304</u>	<u>100.0</u>	<u>123,090</u>	<u>100.0</u>

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)僱員薪酬，即我們研發人員的薪金、福利及花紅以及以股份支付的薪酬，當中包括負責設計、開發及測試L4自動駕駛技術的工程師及其他人員、(ii)開發及測試開支，主要包括與自動駕駛出租車材料及用品、第三方研發（例如使用高精地圖、5G網絡的維護運營以及車輛改裝與研發相關的服務費）及其他專業服務，以及作研發目的的車輛運營、測試及維護有關的開支、(iii)與我們作研發目的的車輛、服務器及網絡設備有關的折舊及攤銷、(iv)其他，主要包括與我們研發活動有關的租金及辦公室行政開支。

財 務 資 料

下表載列我們於所示期間的研發開支明細（以絕對金額及佔研發開支總額百分比計）。

	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)			
研發開支										
僱員薪酬	108,772	70.8	75,586	61.6	184,683	76.9	40,285	68.6	65,673	68.0
開發及測試開支	25,014	16.3	28,343	23.1	41,884	17.4	11,510	19.6	24,814	25.7
折舊及攤銷	15,789	10.3	12,517	10.2	7,358	3.1	4,242	7.2	2,327	2.4
其他	4,026	2.6	6,261	5.1	6,254	2.6	2,688	4.6	3,702	3.9
研發開支總額	153,601	100.0	122,707	100.0	240,179	100.0	58,725	100.0	96,516	100.0

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支主要包括(i)僱員薪酬，即我們銷售、一般及行政僱員的薪金、福利及花紅以及以股份支付的薪酬、(ii)專業服務開支，主要包括與人力資源及IT職能有關的外包費用以及支付予核數師及外聘法律顧問的費用、(iii)租金及辦公室行政開支，及(iv)其他，主要包括折舊及攤銷。

財務資料

下表載列我們於所示期間的銷售、一般及行政開支明細（以絕對金額及佔銷售、一般及行政開支總額百分比計）。

	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)			
銷售、一般及行政開支										
僱員薪酬	30,267	61.6	20,786	55.6	45,807	80.7	10,870	69.8	18,522	69.7
專業服務開支.....	9,890	20.1	9,282	24.8	4,234	7.5	2,047	13.1	5,421	20.4
租金及辦公室行政開支	6,251	12.7	4,819	12.9	5,679	10.0	2,289	14.7	1,621	6.1
其他	2,770	5.6	2,530	6.7	1,027	1.8	373	2.4	1,010	3.8
銷售、一般及										
行政開支總額	49,178	100.0	37,417	100.0	56,747	100.0	15,579	100.0	26,574	100.0

投資收入

我們的投資收入主要包括定期及結構性存款利息以及投資收益。

認股權證負債公允價值變動

我們的認股權證負債公允價值變動源於我們向部分D輪投資者發行的認股權證賬面值的變動，該等認股權證允許投資者自中國相關監管部門獲得必要境外直接投資批准後收購我們的D輪優先股。有關更多資料，請參閱本招股章程附錄一所載會計師報告附註12。上述所有認股權證已於2024年3月4日到期，截至最後可行日期，並無任何未行使的認股權證。

財務資料

其他收入及開支

我們的其他收入主要包括政府補助、股本證券的公允價值變動及外匯收益。我們的其他開支主要包括外匯虧損。下表載列於所示期間我們其他收入及開支的明細（以絕對金額及佔其他收入及開支總額百分比計）。

	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)			
其他收入及開支										
政府補助	7,618	79.3	7,130	499.7	6,494	(42.0)	1,345	45.2	1,541	(76.5)
股本證券的公允										
價值變動	—	—	(4,727)	(331.3)	(21,285)	137.5	1,958	65.7	(6,234)	309.4
外匯收益 (虧損)	2,782	28.9	(683)	(47.9)	(520)	3.4	(218)	(7.3)	2,725	(135.2)
其他	(786)	(8.2)	(293)	(20.5)	(166)	1.1	(107)	(3.6)	(47)	2.3
其他收入及開支總額	9,614	100.0	1,427	100.0	(15,477)	100.0	2,978	100.0	(2,015)	100.0

於往績記錄期，我們所獲政府補助主要包括就我們研發活動及對地方經濟的貢獻所獲的經常性政府獎勵，以及為支持我們業務發展而提供的一次性項目政府補貼。我們於每期可獲得的經常性政府補助金額可能有所不同，因為該等金額根據不同績效指標而釐定，例如於相應期間我們吸納的投資金額、研發開支及對固定資產的投資。同時，該等以項目為基礎的政府補貼主要由相關政府機構發起，其金額並不固定，亦不預期會重複。我們的政府補助由2022年的7.6百萬美元減少至2023年的7.1百萬美元，並進一步減少至2024年的6.5百萬美元，主要由於我們此前獲得的若干一次性項目政府補貼不再持續。我們於截至2024年及2025年6月30日止六個月的政府補助維持相對穩定，分別為1.3百萬美元及1.5百萬美元。

我們於2022年及2023年分別錄得其他收入淨額9.6百萬美元及1.4百萬美元。2022年至2023年減少主要由於我們投資的股本證券的公允價值變動及外匯虧損所致。我們於2024年錄得其他開支淨額15.5百萬美元，而2023年則為其他收入淨額1.4百萬美元，主要由於我們的股本證券投資的公允價值變動所致。

我們於截至2025年6月30日止六個月錄得其他開支淨額2.0百萬美元，而截至2024年6月30日止六個月則錄得其他收入淨額3.0百萬美元，主要由於我們的股本證券投資的公允價值變動及外匯收益（虧損）所致。

稅項

開曼群島

我們於開曼群島註冊成立。根據開曼群島現行稅法，我們毋須就收入或資本收益繳稅。此外，有關我們股份的股息及股本付款毋須繳稅，且在開曼群島毋須就向我們的任何股份持有人支付任何股息或股本繳納預扣稅，而出售我們的股份所得收益亦毋須繳納開曼群島所得稅或公司稅。

美國

截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，我們於美國註冊成立的附屬公司Pony. AI, Inc.須按21%的稅率繳納美國聯邦所得稅（除任何州及地方稅項（如適用）外）。

香港

根據現行香港稅務條例，由2018年及2019年課稅年度起，我們在香港的附屬公司須就最高2百萬港元的應課稅利潤按8.25%的稅率繳納利得稅；應課稅利潤超過2百萬港元的任何部分則按16.5%的稅率繳稅。我們的香港附屬公司向其股東派付股息毋須繳納任何香港預扣稅。

中國

根據自2008年1月1日起生效、於2018年12月29日最新修訂的中國企業所得稅法，我們的中國附屬公司須繳納25%的法定稅率，惟若干鼓勵類經濟領域中符合資格的企業享有優惠稅收待遇除外。

例如，符合「高新技術企業」資格的企業可享受15%的優惠稅率，惟須每三年續期。我們的若干中國附屬公司，即北京小馬慧行、北京小馬智行、廣州小馬智行、廣州小馬慧行、江蘇黑麥數據科技有限公司、深圳小馬易行、北京小馬易行及上海小馬易行，被認定為「高新技術企業」，因此分別自2018年、2018年、2019年、2020年、2021年、2022年、2022年及2023年起計三年內享受15%的優惠稅率。於2021年，北京小馬慧行及北京小馬智行重新評估其「高新技術企業」地位，於2021年至2023年獲得15%的優惠稅率。於2023年，廣州小馬慧行重新評估其「高新技術企業」地位，於2023年至2025年獲得15%的優惠稅率。於2024年，北京小馬慧行、北京小馬智行、廣州小馬智行及江蘇黑麥數據科技有限公司重新評估其「高新技術企業」地位，於2024年至2026年獲得15%的優惠稅率。

作為開曼群島控股公司，我們或會透過香港小馬智行有限公司自我們的中國附屬公司收取股息。中國企業所得稅法及其實施條例規定，就所得稅而言，中國實體向非居民企業派付的股息須按10%的稅率繳納中國預扣稅，並可能根據與中國簽訂的適用稅收協定予以減免。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》，倘香港企業(i)直接持有中國企業至少25%，(ii)為香港稅務居民及(iii)從中國稅務角度而言，可被認定為股息的實益擁有人，則中國企業向香港企業派付股息的預扣稅稅率可由標準稅率10%降至5%。我們並無錄得任何股息預扣稅，因為我們的外商獨資企業（為一家外商投資企業）於任何所示期間並無任何保留盈利。

倘我們於開曼群島的控股公司或我們在中國境外的任何附屬公司根據中國企業所得稅法被視為「居民企業」，其須就其全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅。請參閱「風險因素－與在中國開展業務有關的風險－就中國企業所得稅而言，我們可能被歸類為「中國居民企業」，這可能會對我們及我們的美國存託股份的非中國持有人或股東造成不利的稅務後果，並對我們的經營業績及閣下的投資價值產生重大不利影響」。

各期間經營業績比較

截至2025年6月30日止六個月與截至2024年6月30日止六個月比較

收入

我們的收入由截至2024年6月30日止六個月的24.7百萬美元增加43.3%至截至2025年6月30日止六個月的35.4百萬美元，主要由技術授權與應用以及自動駕駛出行服務收入增長所推動。

自動駕駛出行服務。我們的自動駕駛出行服務所得收入由截至2024年6月30日止六個月的1.2百萬美元大幅增加至截至2025年6月30日止六個月的3.3百萬美元，主要由於面向公眾的收費自動駕駛出行運營及項目型工程解決方案服務的收入均有所上升。面向公眾的收費自動駕駛出行業務的強勁增長主要由於用戶採用率提升、一線城市的需求增長以及營運中的自動駕駛出租車數量增加。自動駕駛出租車的車隊規模由截至2024年6月30日的248輛增至截至2025年6月30日的329輛。我們亦持續針對不同用戶群優化定價及營運策略，從而提升用戶參與度及服務效率。項目型工程解決方案服務的收入增加主要由於海外新項目的推動。

自動駕駛卡車服務。我們的自動駕駛卡車服務所得收入於截至2025年6月30日止六個月為17.3百萬美元，與截至2024年6月30日止六個月的18.0百萬美元相比保持相對穩定。收入略為下降，主要反映我們主動優化運營策略，聚焦於高利潤率收入；與此同時，自動駕駛卡車服務的企業客戶數量由截至2024年6月30日止六個月的31家增加至截至2025年6月30日止六個月的114家。作為我們日常業務運營的一部分，我們逐步淘汰若干型號較舊的自動駕駛卡車，導致我們的自動駕駛卡車車隊規模由截至2024年6月30日的190輛減少至截至2025年6月30日的169輛。

技術授權與應用。我們來自技術授權與應用的收入由截至2024年6月30日止六個月的5.5百萬美元大幅增加至截至2025年6月30日止六個月的14.9百萬美元，主要由於L4自動駕駛域控制器產品的訂單及交付量增加，受惠於自動配送領域中新舊客戶需求的上升。我們的域控制器銷量由截至2024年6月30日止六個月的138台大幅增加至截至2025年6月30日止六個月的8,109台。

收入成本

我們的收入成本由截至2024年6月30日止六個月的22.1百萬美元增加34.0%至截至2025年6月30日止六個月的29.7百萬美元，主要由於直接經營及材料成本增加12.4百萬美元。該增加主要由於與車輛域控制器產品銷售有關的成品採購增加。

毛利及毛利率

基於上文所述，我們的毛利由截至2024年6月30日止六個月的2.6百萬美元大幅增加至截至2025年6月30日止六個月的5.8百萬美元。毛利率由截至2024年6月30日止六個月的10.5%改善至截至2025年6月30日止六個月的16.3%。毛利率的顯著改善主要得益於我們優先聚焦自動駕駛出行及自動駕駛卡車服務中高利潤率收入來源的策略。

自動駕駛出行服務。我們主要通過(a)提供一套全面的AV工程解決方案，及(b)提供自動駕駛出租車向乘客收取車費，以產生自動駕駛出行服務收入。我們於截至2025年6月30日止六個月的自動駕駛出行服務的毛利率較2024年同期顯著改善。於往績記錄期，自動駕駛出行業務的AV工程解決方案維持相對高的毛利率概況。於2025年上半年，我們大部分AV工程解決方案項目的收入來自韓國客戶K，主要是因為該等項目於2025年上半年進入後續階段，我們主要提供持續運營服務及軟件授權，該等服務一般具有較高的毛利率。相比之下，於2024年上半年，我們並無自韓國客戶K產生收入。同時，於往績記錄期，自動駕駛出行業務的收費服務的毛利率相對低，由於其仍處於技術執行及商業部署階段。於2025年上半年，我們進一步擴充自動駕駛出行車隊及自動駕駛出行業務的地理覆蓋範圍，並在優化自動駕駛出行單位經濟效益方面取得實質性進展。因此，截至2025年6月30日止六個月的收費服務毛利率較2024年同期有助改善。截至2025年6月30日止六個月的自動駕駛出行業務的AV工程解決方案及收費服務的毛利率較2024年同期有所改善，令自動駕駛出行業務於同期的整體毛利率增加。

自動駕駛卡車服務。我們主要通過(a)提供運輸服務及(b)其次為提供「虛擬司機」解決方案，以產生自動駕駛卡車收入。於往績記錄期，我們錄得的運輸服務毛利率相對低，由於目前的法規要求我們操作的每一輛卡車需配備一名安全員，導致運輸服務的經營成本上升。截至2025年6月30日止六個月的運輸服務毛利率較2024年同期有助改善，主要由於我們戰略上集中於高利潤率訂單的運輸服務而非進一步擴充更廣泛的物流市場。此外，我們擴充自動駕駛卡車業務的「虛擬司機」解決方案，並於2025年上半年獲得一項針對自動駕駛卡車客戶的軟件開發項目，該項目具備相對較高的毛利率。與運輸服務相比，軟件開發項目通常具備較高毛利率，主要因軟件開發的邊際成本較低，且對營運及資本投入的需求較少。此外，該新獲軟件開發項目乃基於我們既有的代碼基礎實施，進一步提升了該項目的毛利率。綜上，截至2025年6月30日止六個月，我們自動駕駛卡車業務的整體毛利率有所改善。

技術授權與應用。我們主要通過(a)提供若干增值技術服務及V2X解決方案及(b)產品銷售（主要為域控制器），以產生技術授權與應用收入。產品銷售為技術授權與應用業務不可或缺的一部分，毛利率一般較低，由於與根據技術授權與應用業務提供

其他解決方案及服務相比，行業間競爭集中於定價效率。截至2025年6月30日止六個月，技術授權與應用的毛利率較2024年同期有所下降，主要由於域控制器銷售收入貢獻增加，因為我們於2025年上半年就域控制器銷售取得更多客戶及訂單，而其毛利率一般較低。此外，增值服務及V2X解決方案收入於2025年上半年較2024年同期減少（主要由於若干持續進行項目尚未達至2025年上半年的相關收入確認里程碑），進一步減少技術授權與應用業務的整體毛利率。

經營開支

我們的經營開支由截至2024年6月30日止六個月的74.3百萬美元增加65.7%至截至2025年6月30日止六個月的123.1百萬美元。

研發開支

我們的研發開支由截至2024年6月30日止六個月的58.7百萬美元增加64.4%至截至2025年6月30日止六個月的96.5百萬美元，主要由於(i)就第七代自動駕駛出租車進行量產投入；及(ii)研發人員的僱員薪酬及福利增加，以加強我們的技術實力。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由截至2024年6月30日止六個月的15.6百萬美元增加70.6%至截至2025年6月30日止六個月的26.6百萬美元，主要由於(i)為準備大規模商業部署而增加銷售及行政人員的薪酬及福利；及(ii)與作為上市公司相關的企業管治合規支出所產生的專業服務費用增加。

投資收入

我們的投資收入由截至2024年6月30日止六個月的11.4百萬美元大幅增加至截至2025年6月30日止六個月的28.7百萬美元，主要由於(i)我們於2025年1月向一名獨立第三方出售部分被投資公司之權益投資而產生的收益，以為包括持續研發活動在內的營運提供額外營運資金；及(ii)銀行定期存款產生的利息增加。

認股權證負債公允價值變動

我們於截至2025年6月30日止六個月並無錄得認股權證負債公允價值變動，而截至2024年6月30日止六個月則錄得認股權證負債公允價值收益5.6百萬美元，主要由於我們授予一名投資者的認股權證已於2024年3月到期。

其他收入(開支)淨額

我們於截至2025年6月30日止六個月錄得其他開支淨額2.0百萬美元，而截至2024年6月30日止六個月則錄得其他收入淨額3.0百萬美元，主要由於我們的股本證券投資公允價值變動所致。

所得稅開支

我們於截至2024年及2025年6月30日止六個月分別錄得所得稅開支2千美元及1千美元。

虧損淨額

基於上文所述，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。

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度比較

收入

我們的總收入由2023年的71.9百萬美元增加4.3%至2024年的75.0百萬美元，主要由我們的自動駕駛卡車服務增長所推動。

自動駕駛出行服務。我們的自動駕駛出行服務所得收入由2023年的7.7百萬美元減少5.3%至2024年的7.3百萬美元，主要是由於根據我們合作項目的進度計劃提供AV工程解決方案的服務費減少。該減少部分被我們在中國一線城市擴大面向公眾的收費自動駕駛出行業務推動乘客票價增加所抵銷。我們的自動駕駛出租車車隊規模由截至2023年12月31日的252輛增加至截至2024年12月31日的270輛，而面向公眾的自動駕駛出行服務訂單數量亦由2023年的逾138,000單增加至2024年的逾329,000單。

自動駕駛卡車服務。我們的自動駕駛卡車服務所得收入由2023年的25.0百萬美元增加61.3%至2024年的40.4百萬美元，主要歸因於青驢集團（由我們（作為控股股東）及中國外運於2022年創立的實體，以探索自動駕駛卡車服務市場的商業化機會）收取的運輸服務費增加。青驢集團向中國外運提供付費運輸服務，以自動駕駛卡車車隊履行其在中國各地的貨運訂單，該車隊包括配備安全員的L2+卡車及L4自動駕駛卡車。運輸服務費的增加主要由於青驢集團自動駕駛卡車服務的地域覆蓋範圍擴大、青驢集團營運的自動駕駛卡車數量增加，以及青驢集團自動駕駛卡車車隊在行駛里程方面的營運效率提升所致。於2024年，青驢集團繼續擴大其於中國的地理足跡以落地華南市場，截至2024年12月31日共有167輛自動駕駛卡車，而截至2023年12月31日的車隊規模約150輛自動駕駛卡車，導致運輸服務費增加。具體而言，青驢集團自動駕駛卡車車隊的行駛里程由2023年的逾17百萬公里增加至2024年的約21百萬公里。

技術授權與應用。我們的技術授權與應用所得收入由2023年的39.2百萬美元減少30.1%至2024年的27.3百萬美元，主要歸因於我們的V2X（車聯網）業務所得收入由2023年的18.0百萬美元減少至2024年的0.7百萬美元。這是由於就我們V2X業務的多個項目而言，於2024年達到收入確認的里程碑階段的項目較少。該減少部分被我們的智能出行服務和智能出行解決方案所得收入由2023年的10.2百萬美元增加至2024年的16.1百萬美元所抵銷，主要由於我們服務的企業客戶數量由2023年的30家增加至2024年的49家，以及域控制器銷量由2023年的2,788台增加至2024年的2,940台所致。

收入成本

我們的收入成本由2023年的55.0百萬美元增加15.6%至2024年的63.6百萬美元。具體而言，我們的收入成本增加主要是由於(i)於2023年至2024年，自動駕駛出租車訂單增加以及青驢集團自動駕駛卡車服務的地理足跡及車隊擴大導致車隊運營開支增加14.1百萬美元，主要包括(i)於2023年至2024年，車輛維護開支增加0.2百萬美元以及過路費及燃料成本增加6.0百萬美元；及(ii)僱員薪酬增加3.5百萬美元，乃由於指派越來越多工程師及其他人員至創收項目以支持我們的技術加速商業部署，這主要由於我們服務的企業客戶數量由2023年的52家增加至2024年的111家。該增加部分被直接營運及材料成本減少8.9百萬美元所抵銷，因為與2023年相比，我們於2024年並無就特定技術授權與應用項目產生大量材料成本。

毛利及毛利率

基於上文所述，我們的毛利由2023年的16.9百萬美元減少至2024年的11.4百萬美元，乃由於2023年至2024年我們的收入成本增幅超過收入增幅所致。我們的毛利率由2023年的23.5%減少至2024年的15.2%，主要是由於與2023年相比，毛利率相對較低的服務於2024年貢獻的收入有所增加。特別是，我們自動駕駛卡車業務中「虛擬司機」運營服務的收入佔總收入比例由2023年的33.1%增加至2024年的52.2%，而該部分業務的毛利率相對較低。

自動駕駛出行服務。我們主要通過(a)提供一套全面的AV工程解決方案及(b)提供自動駕駛出租車向乘客收取車費，以產生自動駕駛出行服務收入。2023年至2024年，我們的自動駕駛出行服務毛利率有所上升。於往績記錄期，自動駕駛出行業務的AV工程解決方案維持相對高的毛利率概況。我們於2024年擴展至海外市場，而這毛利率一般較高。特別是，我們於2024年開始自與南韓的客戶K的合作產生收入，而有關AV工程解決方案項目的毛利率相對較高，令2024年的自動駕駛出行業務的整體毛利率上升。同時，於往績記錄期，自動駕駛出行業務的收費服務的毛利率維持相對低，由於其仍處於技術執行及商業部署階段。於2024年，我們進一步擴充自動駕駛出行車隊並改善自動駕駛出行營運的效率，致使收費服務毛利率於2023年至2024年有所改善。

自動駕駛卡車服務。我們主要通過(a)提供運輸服務及(b)其次為提供「虛擬司機」解決方案，以產生自動駕駛卡車收入。於2023年及2024年，我們錄得的運輸服務毛利率相對低，由於目前的法規要求我們操作的每一輛卡車需配備一名安全員，導致運輸服務的經營成本上升。運輸服務毛利率於2023年至2024年有所下跌，主要由於在市場擴充階段採納具競爭性的定價策略。由於我們擴充市場覆蓋範圍及應對中國物流行業的競爭加劇，我們提供價格優惠以取得更多訂單，導致平均服務費率下跌。此外，鑒於有限的貢獻，「虛擬司機」解決方案的收入維持相對穩定且並無對整體毛利率造成重大抵銷影響。綜上，於2023年至2024年，我們自動駕駛卡車業務的毛利率下跌。

技術授權與應用。我們主要通過(a)提供若干增值技術服務及V2X解決方案及(b)產品銷售（主要為域控制器），以產生技術授權與應用收入。產品銷售為技術授權與應用業務不可或缺的一部分，毛利率一般較低，由於與根據技術授權與應用業務提供其他解決方案及服務相比，行業間競爭集中於定價效率。2023年至2024年，技術授權與應用的毛利率有所下降，主要由於該業務的收入組合變動。與2023年相比，於2024

年，硬件產品收入（主要為域控制器）的銷售收入依然相對上穩定。然而，由於在2023年完成並交付一個主要V2X項目，故我們的服務相關收入於2024年下跌，導致2024年的毛利率一般較高的服務收入貢獻比例下跌。因此，我們的技術授權與應用的整體毛利率於2023年至2024年下跌。

經營開支

我們的經營開支由2023年的160.1百萬美元增加85.4%至2024年的296.9百萬美元。

研發開支

我們的研發開支由2023年的122.7百萬美元增加95.7%至2024年的240.2百萬美元，主要歸因於僱員薪酬增加109.1百萬美元，這主要是由於(i)就我們於2024年11月在納斯達克進行首次公開發售後歸屬以股份支付的薪酬獎勵而錄得開支98.8百萬美元及(ii)我們研發人員的人數及薪酬均有所增加。其次，我們的研發開支增加亦歸因於開發及測試開支增加13.5百萬美元，此乃由於我們增加對產品及技術開發的投資。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2023年的37.4百萬美元增加51.7%至2024年的56.7百萬美元，主要歸因於僱員薪酬增加25.0百萬美元，這主要是由於(i)就我們於2024年11月在納斯達克進行首次公開發售後歸屬以股份支付的薪酬獎勵而錄得開支21.9百萬美元，及(ii)我們銷售人員以及一般及行政人員的人數及薪酬均有所增加。銷售、一般及行政開支的增加部分被專業服務開支減少5.0百萬美元所抵銷。與我們的首次公開發售相關的專業服務開支已於2024年資本化，而該等開支於過往年度產生時支銷。

投資收入

我們的投資收入由2023年的19.4百萬美元增加至2024年的20.4百萬美元，主要是由於銀行定期存款利息及理財產品收益增加。

認股權證負債公允價值變動

我們於2024年錄得認股權證負債公允價值收益5.6百萬美元，而2023年則為認股權證負債公允價值虧損3.0百萬美元。認股權證負債公允價值變動主要是由於我們授予一名投資者的認股權證到期。

其他收入(開支)淨額

我們於2024年錄得其他開支淨額15.5百萬美元，而2023年則為其他收入淨額1.4百萬美元，主要歸因於我們股本證券投資的公允價值變動。

所得稅利益(開支)

我們於2023年及2024年分別錄得所得稅利益0.1百萬美元及所得稅開支1,000美元。

虧損淨額

基於上文所述，我們於2023年及2024年分別錄得虧損淨額125.3百萬美元及275.0百萬美元。2023年至2024年，我們的虧損淨額有所增加，主要由於2023年至2024年我們的經營開支增加136.8百萬美元所致。

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68.4百萬美元增加5.1%至2023年的71.9百萬美元，主要由我們自動駕駛卡車服務以及技術授權與應用的增長所推動。

自動駕駛出行服務。我們的自動駕駛出行服務所得收入由2022年的9.0百萬美元減少14.4%至2023年的7.7百萬美元，主要是由於根據我們合作項目的進度計劃向一家出行網絡平台提供AV工程解決方案的服務費減少。然而，該自動駕駛出行服務收入的下降因乘客票價增加而部分緩解，此乃由於我們在中國一線城市推出並擴大了面向公眾的收費自動駕駛出行業務，該業務在商業化方面仍處於起步階段。每自動駕駛出租車單日營收由2022年的3.7美元上升至2023年的4.9美元。

自動駕駛卡車服務。我們的自動駕駛卡車服務所得收入由2022年的22.4百萬美元增加11.9%至2023年的25.0百萬美元，主要歸因於中國外運向青驢集團支付的運輸服

務費增加。運輸服務費的增加主要由於青驢集團營運的自動駕駛卡車數量增加以及青驢集團自動駕駛卡車車隊在行駛里程方面的營運效率提升所致。具體而言，青驢集團營運的自動駕駛卡車數量由截至2022年12月31日的126輛增加至截至2023年12月31日的150輛，而青驢集團自動駕駛卡車車隊的行駛里程由2022年的逾13百萬公里增加至2023年的逾17百萬公里。

技術授權與應用。我們的技術授權與應用所得收入由2022年的37.1百萬美元增加5.8%至2023年的39.2百萬美元，主要是由於我們的V2X（車聯網）業務於2023年產生收入18.0百萬美元，而於2022年的收入為零。其次，我們的智能出行解決方案所得收入由2022年的8.5百萬美元增加至2023年的10.2百萬美元，乃由於我們擴大專有車輛域控制器產品組合及產能。我們服務的企業客戶數量由2022年的14家增加至2023年的30家，域控制器銷量由2022年的503台增加至2023年的2,788台所致。

收入成本

我們的收入成本由2022年的36.3百萬美元增加51.5%至2023年的55.0百萬美元。具體而言，收入成本增加主要是由於(i)直接營運及材料成本增加13.7百萬美元，這主要是由於2023年與特定技術授權與應用項目相關的材料成本增加，(ii)僱員薪酬增加2.1百萬美元，乃由於指派越來越多工程師及其他人員至創收項目以支持我們的技術加速商業部署，這主要由於我們服務的企業客戶數量由2022年的20家增加至2023年的52家，及(iii)車隊運營開支增加2.2百萬美元，主要由於2023年青驢集團自動駕駛卡車服務運營期較長，而2022年僅於2022年4月才開始運營。

毛利及毛利率

基於上文所述，我們的毛利由2022年的32.1百萬美元減少至2023年的16.9百萬美元，乃由於2022年至2023年我們的收入成本增幅超過收入增幅所致。我們的毛利率由2022年的46.9%減少至2023年的23.5%，主要是由於這兩年多個技術授權與應用項目的毛利率情況不同。於2023年，我們訂立了若干新的技術授權與應用合約，其中域控制器銷售（作為我們解決方案及服務不可或缺的一部分）佔相當大部分。技術授權與應用業務項下的產品（例如域控制器）銷售收入佔技術授權與應用業務總收入的比例由2022年的2.7%大幅上升至2023年的17.5%，而技術授權與應用業務項下的工程解決方案服務收入佔比則由2022年的97.3%下降至2023年的82.5%。由於產品銷售產生的毛利率通常低於提供工程解決方案服務，我們技術授權與應用業務的毛利率於2023年有所下降，從而導致整體毛利率下降。

自動駕駛出行服務。我們主要通過(a)提供一套全面的AV工程解決方案(通常毛利率較高)及(b)提供自動駕駛出租車向乘客收取車費，以產生自動駕駛出行服務收入。2022年至2023年，我們的自動駕駛出行服務毛利率有所下跌，主要由於2023年的AV工程解決方案(通常毛利率較高)收入貢獻輕微下跌，導致自動駕駛出行業務的整體毛利率於2023年輕微下降。

自動駕駛卡車服務。我們主要通過(a)提供運輸服務及(b)其次為提供「虛擬司機」解決方案，以產生自動駕駛卡車收入。於2022年及2023年，我們錄得的運輸服務毛利率相對低，由於目前的法規要求我們操作的每一輛卡車需配備一名安全員，導致運輸服務的經營成本上升。運輸服務毛利率於2022年至2023年有所下跌，主要由於在市場滲透早期採納具競爭性的定價策略。於2022年與中國外運成立青驢集團以探索於中國自動駕駛卡車服務市場的商業化機會，我們於2023年開始擴充市場覆蓋範圍。為在國內物流行業的競爭加強下確保新訂單及加強市場佔有率，我們提供更具競爭力的定價，導致運輸服務毛利率下跌。此外，「虛擬司機」解決方案的收入貢獻於2023年減少；然而，鑒於有關服務有限的貢獻，下跌並無對自動駕駛卡車業務整體毛利率造成重大影響。綜上，於2022年至2023年，我們自動駕駛卡車業務的毛利率下跌。

技術授權與應用。我們主要通過(a)提供若干增值技術服務及V2X解決方案及(b)產品銷售(主要為域控制器)，以產生技術授權與應用收入。產品銷售為技術授權與應用業務不可或缺的一部分，毛利率一般較低，由於與根據技術授權與應用業務提供其他解決方案及服務相比，行業間競爭集中於定價效率。2022年至2023年，技術授權與應用的毛利率有所下降，主要由於技術授權與應用業務的產品銷售(主要為域控制器)收入貢獻增加。於2022年，我們開始進行車輪域控制器產品銷售，而有關產品銷售的收入於2023年大幅增長，因為我們擴充客戶群及付運量。因此，產品銷售(毛利率一般較其他解決方案及服務為低)的收入貢獻顯著上升，導致技術授權與應用業務的整體毛利率於2023年下跌。

經營開支

我們的經營開支由2022年的202.8百萬美元減少21.0%至2023年的160.1百萬美元。

研發開支

我們的研發開支由2022年的153.6百萬美元減少20.1%至2023年的122.7百萬美元，主要歸因於僱員薪酬減少。我們的僱員薪酬由2022年的108.8百萬美元減少至2023年的75.6百萬美元，主要是由於若干研發人員的薪酬開支計入收入成本，隨著我們技術的商業部署加速，這與彼等目前在推動創收方面的作用一致。同期有關研發人員的開支減少部分被開發及測試開支增加3.3百萬美元所抵銷，該增加與我們的業務增長基本一致。

銷售、一般及行政開支

我們的銷售、一般及行政開支由2022年的49.2百萬美元減少23.9%至2023年的37.4百萬美元，主要歸因於僱員薪酬以及租金及辦公室行政開支減少。我們的僱員薪酬由2022年的30.3百萬美元減少至2023年的20.8百萬美元，乃由於優化員工隊伍以提高營運及營銷效率。我們的租金及辦公室行政開支由2022年的6.3百萬美元減少至2023年的4.8百萬美元，主要是由於我們終止若干辦公場所租約以優化成本管理及提高營運效率，令租金減少。

投資收入

我們的投資收入由2022年的8.9百萬美元增加至2023年的19.4百萬美元，主要是由於銀行定期存款利息及理財產品收益增加。

認股權證負債公允價值變動

我們於2022年錄得認股權證負債公允價值收益3.9百萬美元，而2023年則為認股權證負債公允價值虧損3.0百萬美元。

其他收入淨額

我們於2022年及2023年分別錄得其他收入淨額9.6百萬美元及1.4百萬美元，主要歸因於投資公允價值變動及外匯虧損。

財務資料

所得稅利益

我們於2022年及2023年分別錄得所得稅利益0.1百萬美元及0.1百萬美元。

虧損淨額

基於上文所述，我們於2022年及2023年分別錄得虧損淨額148.3百萬美元及125.3百萬美元。2022年至2023年，我們的虧損淨額有所減少，主要由於2022年至2023年我們的經營開支減少42.7百萬美元，部分被2022年至2023年收入成本增加18.7百萬美元所抵銷。

綜合財務狀況表若干關鍵項目討論

下表呈列截至所示日期我們的綜合資產負債表數據概要，該等數據乃摘錄自本招股章程附錄一所載經審計綜合財務報表。

	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)			
現金及現金等價物	316,262	425,960	535,976	318,533
受限制現金，流動	1,806	49	21	20
短期投資 ⁽¹⁾	261,643	163,594	209,035	289,493
應收賬款淨額	25,899	31,580	28,555	27,084
應收關聯方款項，流動	8,306	5,650	8,322	7,443
預付開支及其他流動資產	29,654	39,513	52,713	59,228
流動資產總額	643,570	666,346	834,622	701,801
受限制現金，非流動	450	196	175	188
應收關聯方款項，非流動	2,969	—	—	—
物業、設備及軟件淨額	26,827	15,420	17,241	29,443
經營租賃使用權資產	8,138	6,419	13,342	16,338
長期投資 ⁽¹⁾	80,653	51,712	130,799	214,142

財 務 資 料

	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)			
長期投資預付款項	—	—	52,823	25,000
其他非流動資產	8,907	7,024	1,819	4,134
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
應付賬款及其他流動負債....	44,042	44,299	66,548	107,804
應付關聯方款項	—	—	900	744
經營租賃負債，流動	4,058	3,866	3,438	4,825
流動負債總額	48,100	48,165	70,886	113,373
經營租賃負債，非流動	3,788	2,246	9,835	11,928
其他非流動負債	1,714	1,533	1,389	1,480
負債總額	53,602	51,944	82,110	126,781
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。

財 務 資 料

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
			(以千元列示)		(未經審計)
流動資產					
現金及現金等價物	316,262	425,960	535,976	318,533	199,933
受限制現金，流動	1,806	49	21	20	301
短期投資	261,643	163,594	209,035	289,493	321,903
應收賬款淨額	25,899	31,580	28,555	27,084	26,065
應收關聯方款項，					
流動	8,306	5,650	8,322	7,443	7,626
預付開支及					
其他流動資產	29,654	39,513	52,713	59,228	57,545
流動資產總額	643,570	666,346	834,622	701,801	613,373
流動負債					
應付賬款及					
其他流動負債	44,042	44,299	66,548	107,804	55,088
應付關聯方款項	–	–	900	744	824
經營租賃負債，					
流動	4,058	3,866	3,438	4,825	4,889
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，主要歸因於我們於2024年11月在納斯達克進行首次公開發售及同期私人配售所得款項，部分被用作營運資金及購買短期投資的現金所抵銷，及(ii)短期投資增加45.4百萬美元。該增加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。

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，主要歸因於2023年短期投資的出售及到期所得款項以及優先股發行所得款項，部分被用作營運資金的現金所抵銷。該增加部分被短期投資減少98.0百萬美元所抵銷。

物業、設備及軟件淨額

我們的物業、設備及軟件包括(i)計算機及設備，包括服務器、計算機及其他網絡設備，(ii)用於技術開發、生產及商業運營的車輛及設備，(iii)租賃物業裝修，(iv)技術開發所需軟件，(v)辦公場所的家具及固定裝置，及(vi)融資租賃使用權資產。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們物業、設備及軟件的賬面值（經扣除累計折舊及攤銷後）分別為26.8百萬美元、15.4百萬美元、17.2百萬美元及29.4百萬美元。

我們已就長期資產（包括資產組別）的潛在減值跡象進行評估並釐定如下：(i)並無觀察到任何長期資產（資產組別）的市場價格出現重大下跌；(ii)並無識別出可能影響資產價值的使用範圍或方式、實物狀況、法律因素或營商環境方面的重大不利變化，包括監管行動或評估；(iii)為取得或建造長期資產（資產組別）而產生的成本並無大幅超出原估算；(iv)儘管截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年6月30日止六個月產生經營虧損及現金流出，預期的商業化及收入增長前景並無顯示出減值情況；及(v)並無預期任何長期資產（資產組別）將於其過往估計可使用年限屆滿前被大幅出售或處置。根據該分析，我們截至往績記錄期各期末均未識別出長期資產（包括物業、設備、軟件及營運租賃使用權資產）的減值跡象。

長期投資

長期投資主要包括有價債務證券投資、被投資公司優先股債務投資、定期存款及存單，以及於若干私營公司的股權投資。截至2024年12月31日，有價債務證券投資以及定期存款及存單為79.9百萬美元。我們的長期投資由截至2022年12月31日的80.7百萬美元減少至截至2023年12月31日的51.7百萬美元，乃由於我們將投資重點轉向短期投資。我們的長期投資其後增加至截至2025年6月30日的214.1百萬美元，原因是我們改變了投資策略，增加長期銀行存款的比例以提高資本管理效率，並增加對若干私營公司的股權投資。

現金及現金等價物、短期投資及受限制現金

現金及現金等價物、短期投資及受限制現金構成我們最具流動性的資產。短期投資包括流動性高、不受提取或使用限制且到期日為一年或以下的組合投資。該等投資的回報通常高於銀行存款，保持相對較低的風險並提供充足的流動性，因為彼等可於短期內贖回。因此，我們將該等投資視為現金管理計劃的一部分。受限制現金主要包括存於指定銀行賬戶的保證金，用於我們在美國的辦公室租賃合約、出具保函及若干組合投資。

截至2022年12月31日及截至2023年12月31日，我們的現金及現金等價物、短期投資及受限制現金總額保持相對穩定，分別為580.2百萬美元及589.8百萬美元。截至2024年12月31日，我們的現金及現金等價物、短期投資及受限制現金總額增加至745.2百萬美元，主要歸因於我們於2024年11月在納斯達克進行首次公開發售及同時私募配售的所得款項。我們的現金及現金等價物、短期投資及受限制現金其後減少至截至2025年6月30日的608.2百萬美元，主要由於營運資金所用現金及購買長期投資。

我們過往一直並將預期於未來繼續審慎評估並考慮潛在的短期及長期投資，以戰略性管理手頭現金盈餘，即超出我們即時營運需求且並非即時用於營運資金或財務義務的資金。我們已制定一項投資政策作為我們投資參數、職責及控制的指引，該政策自我們於2024年11月在納斯達克首次公開發售起生效，並於本招股章程日期仍然有效。根據該投資政策，我們須確保我們的投資組合的安全性及保值性，且僅可投資於以下類型的工具及財富管理產品：(i)一般具高流動性、可隨時出售或不受限制地提

財務資料

取、贖回或變現，且到期日不超過37個月；(ii)風險相對較低、具有較高信用評級且通常由政府、可靠商業銀行及知名公司發行；及(iii)一般可提供高於銀行存款的回報。未經本公司董事會事先批准，不得作出任何偏離投資政策的安排。對於我們的投資政策未涵蓋的新工具，必須經本公司董事會批准方可進行投資，對於臨時性的輕微偏離投資政策（例如限額及期限等），須經我們的首席財務官批准。

我們的董事會或其指定的委員會至少每年一次及於必要時對投資政策的適切性進行檢討，以確保該政策與我們整體業務目標保持一致。任何對投資政策的修訂或修改必須以書面形式作出，並經董事會或其指定委員會批准。我們的首席財務官負責監督投資政策的執行並制定投資策略。我們的財務、法務和業務開發部由具備投資、財務及業務戰略經驗的團隊負責執行投資戰略、識別投資標的並進行投資。財務部亦每半年審閱可用資金的多元化情況，以確保符合投資政策，並向我們的審核委員會匯報審閱結果。

我們將遵守上市規則第十四章項下的相關規定，並於上市後在必要及適當情況下披露我們的投資或其他須予披露的交易詳情。

應收賬款淨額

我們的應收賬款淨額主要包括就我們提供的服務或產品應收客戶的未清償款項。

下表載列截至所示日期我們的應收賬款淨額明細：

	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)			
應收賬款總額.....	25,989	31,844	29,283	27,761
呆賬撥備.....	(90)	(264)	(728)	(677)
應收賬款淨額.....	<u>25,899</u>	<u>31,580</u>	<u>28,555</u>	<u>27,084</u>

財務資料

我們的應收賬款淨額由截至2022年12月31日的25.9百萬美元增至截至2023年12月31日的31.6百萬美元，主要由於(i)我們技術授權與應用業務項下技術服務及產品銷售以及(ii)我們自動駕駛出行業務項下的技術服務所致。我們的應收賬款淨額由截至2023年12月31日的31.6百萬美元減至截至2024年12月31日的28.6百萬美元，主要由於結付若干應收賬款，與(i)我們技術授權與應用業務項下技術服務及產品銷售以及(ii)我們自動駕駛出行業務項下的技術服務相關，惟部分被我們技術授權與應用業務項下技術服務及自動駕駛卡車業務項下運輸服務的相關應收賬款增加所抵銷。我們的應收賬款淨額於截至2025年6月30日為27.1百萬美元，與截至2024年12月31日的28.6百萬美元相比保持相對穩定。

下表載列於所示期間我們的應收賬款周轉天數。

	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	2025年
應收賬款周轉天數 ⁽¹⁾	70	147	149	147

附註：

- (1) 我們於各期間的應收賬款周轉天數等於該期間期初及期末應收賬款平均結餘除以該期間的總收入，再乘以該期間的天數。

我們的應收賬款周轉天數由2022年的70天增加至2023年的147天，主要由於2023年的期初及期末應收賬款餘額的平均值相較於2022年大幅上升。這主要是因為我們於2021年底開始商業化，令2022年期初的應收賬款餘額相對較低，從而拉低了2022年的期初及期末應收賬款餘額平均值。隨著我們的商業化進程推進及收入增加，我們的應收賬款餘額持續增長，導致2023年期初及期末應收賬款餘額平均值大幅上升。我們的應收賬款周轉天數於2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月分別為147天、149天及147天，保持相對穩定。

財務資料

下表載列於所示日期我們應收賬款的賬齡分析。

	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)			
3個月內	25,899	26,982	20,764	11,344
3至6個月	—	1,225	847	7,943
6個月至1年	—	2,680	957	2,087
1年以上	—	693	5,987	5,710
總計	25,899	31,580	28,555	27,084

截至2025年8月31日，9.4百萬美元（佔截至2025年6月30日應收賬款淨額的34.8%）已於其後結清。截至2025年8月31日，1.0百萬美元（佔截至2025年6月30日賬齡超過一年的應收賬款的17.7%）已於其後結清。截至2025年6月30日賬齡超過一年且截至2025年8月31日仍未結清的應收賬款，主要來自信用紀錄良好且過往無違約紀錄的客戶。同時，我們與該等客戶保持穩定的業務關係，並正在與彼等合作開展多個進行中的項目。我們亦就長期應收賬款與客戶保持定期溝通及跟進，並進行定期催收。根據我們的會計政策，我們對到期應收賬款進行嚴格監控及催收，並可能在適當情況下對長期應收賬款確認預期信用損失。基於上述情況，我們認為應收賬款並無可收回性問題。

財 務 資 料

應付賬款及其他流動負債

我們的應付賬款及其他流動負債主要包括(i)工資及相關開支；(ii)貨品或服務的應付款項及應計費用；(iii)出售長期投資墊款，其與出售我們於一間在中國從事GPU芯片及相關產品研發的私人公司的部分投資有關；(iv)合約負債；(v)應付稅項；及(vi)認股權證負債。下表載列截至所示日期的應付賬款及其他流動負債明細。

	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)			
與僱員行使以股份為基礎的				
獎勵相關的應付款項	—	—	—	40,730
工資及相關開支	15,587	16,070	23,741	17,045
貨品或服務的應付款項及				
應計費用	10,048	13,751	25,665	27,444
出售長期投資墊款	—	—	8,347	—
合約負債	4,921	2,406	3,229	2,051
應付潛在投資者貸款	3,946	—	—	—
應付稅項	3,195	2,411	1,812	16,695
認股權證負債	2,516	5,617	—	—
融資租賃負債	1,245	1,244	532	369
僱員可報銷款項	549	734	761	741
應付福利	269	271	281	292
其他	1,766	1,795	2,180	2,437
總計	44,042	44,299	66,548	107,804

截至2022年及2023年12月31日，我們的應付賬款及其他流動負債保持相對穩定，分別為44.0百萬美元及44.3百萬美元。截至2024年12月31日，我們的應付賬款及其他流動負債增加至66.5百萬美元，主要歸因於工資及相關開支以及貨品或服務的應付款項及應計費用增加（主要受業務增長推動）。截至2025年6月30日，我們的應付賬款及其他流動負債增加至107.8百萬美元，主要由於與僱員行使以股份為基礎的獎勵相關的應付款項40.7百萬美元，該等款項主要為我們代若干僱員收取其所出售股份的所得款項，並在代扣稅項後分派予該等僱員。

財務資料

下表載列於所示期間我們的應付賬款周轉天數。

	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	2025年
應付賬款周轉天數 ⁽¹⁾	33	48	72	82

附註：

- (1) 我們於各期間的應付賬款周轉天數等於該期間期初及期末應付賬款平均結餘除以該期間的總成本及經營開支（不包括員工成本、折舊及攤銷），再乘以該期間的天數。

我們的應付賬款周轉天數由2022年的33天增加至2023年的48天，再增加至2024年的72天，並進一步增加至截至2025年6月30日止六個月的82天，主要由於我們的應付賬款餘額增加，而該增長大致與我們的業務增長及商業化進程相符。

截至2025年8月31日，截至2025年6月30日的應付賬款的40.0%，即11.0百萬美元，已於其後結清。

流動資金及資本資源

我們流動資金的主要來源為發行股本證券所籌集的現金。截至2025年6月30日，我們共有608.0百萬美元的現金及現金等價物及短期投資，其中23.8%以人民幣計值並由我們的中國附屬公司持有。餘下現金及現金等價物以及短期投資以美元計值並由本公司及我們在香港或美國的附屬公司持有。我們的現金及現金等價物以及短期投資主要包括手頭現金、銀行定期存款及存放於各地區多家銀行或其他金融機構的高流動性投資，該等投資不受提取或使用限制，且到期日為一年或以下。我們審慎管理該等流動資產以減輕現金管理風險。

財務資料

根據我們目前的經營計劃，我們認為現有的現金及現金等價物以及短期投資將足以滿足自本招股章程日期起至少未來12個月的預期營運資金需求及資本開支。然而，由於不斷變化的業務狀況或其他未來發展（包括我們可能決定進行的任何投資或收購），我們可能需要額外的現金。倘我們的現有現金不足以滿足我們的需求，我們或會尋求發行債務或股本證券或獲取信貸融資。我們可能無法以所需金額或按我們可接受的條款獲得融資，或根本無法獲得融資。發行額外股本證券（包括可轉換債務證券）將攤薄我們的每股盈利。產生債務會將用作營運資金及資本開支的現金轉而用於償還債務，並可能導致限制我們的營運及我們向股東派付股息的能力的經營及財務契諾。倘我們無法按要求獲得額外股權或債務融資，我們的業務營運及前景可能會受損。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們需要大量的資金來支持我們的運營及發展。若我們不能以可接受的條款獲得足夠的資金，我們的業務、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響」。

現金流量

下表載列所示期間我們的現金流量。

	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)	
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

經營活動

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，主要歸因於虧損淨額148.3百萬美元，乃就以下各項作出調整：(i)非現金項目增加淨額27.3百萬美元，主要包括以股份支付的薪酬13.2百萬美元以及折舊及攤銷16.8百萬美元，及(ii)經營資產及負債變動的減少淨額33.8百萬美元。經營資產及負債變動的減少淨額主要歸因於(a)應收賬款增加26.5百萬美元，乃由於我們的技術繼續商業化，(b)使用權資產增加9.9百萬美元，乃由於就我們的租賃物業進行會計處理，及(c)預付開支及其他流動資產增加9.9百萬美元（與我們的業務擴張基本一致），部分被應付賬款及其他流動負債增加19.0百萬美元所抵銷，主要是由於2022年僱員平均人數增加導致工資及相關開支上漲。

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，主要歸因於虧損淨額125.3百萬美元，乃就以下各項作出調整：(i)非現金項目增加淨額29.6百萬美元，主要包括折舊及攤銷14.3百萬美元、非現金租賃開支5.5百萬美元、股權投資的公允價值變動4.7百萬美元及以股份支付的薪酬3.3百萬美元，及(ii)經營資產及負債變動的減少淨額19.7百萬美元。經營資產及負債變動的減少淨額主要歸因於(a)應收賬款增加16.4百萬美元，乃與(i)我們技術授權與應用業務項下技術服務及產品銷售以及(ii)我們自動駕駛出租車業務項下的技術服務有關，及(b)預付開支及其他流動資產增加5.0百萬美元（與我們的業務擴張基本一致），部分被應收關聯方款項減少5.6百萬美元所抵銷。

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，主要歸因於虧損淨額275.0百萬美元，乃就以下各項作出調整：(i)非現金項目增加淨額152.1百萬美元，主要包括以股份支付的薪酬127.0百萬美元、股權投資的公允價值變動21.3百萬美元、折舊及攤銷8.4百萬美元、非現金租賃開支6.2百萬美元及投資的已變現收益5.7百萬美元，及(ii)經營資產及負債變動的增加淨額12.2百萬美元。經營資產及負債變動的增加淨額主要歸因於(a)應付賬款及其他流動負債增加23.2百萬美元（與我們的業務擴張基本一致），及(b)與2024年租賃的北京新辦公場所有關的經營租賃負債增加7.2百萬美元，部分被以下項目所抵銷：(a)新租賃物業的資產權增加11.4百萬美元；及(b)預付開支及其他流動資產增加9.9百萬美元（與我們的業務擴張基本一致）。

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，主要包括投資的已變現收益18.4百萬美元、以股份支付的薪酬16.2百萬美元及權益投資公允價值變動6.2百萬美元；及(ii)經營資產及負債變動增加淨額3.7百萬美元。經營資產及負債變動的增加淨額主要歸因於(a)應付賬款及其他流動負債增加6.5百萬美元（與我們的業務擴張基本一致）；及(b)與新增租賃物業相關的經營租賃負債增加3.5百萬美元，部分被以下項目所抵銷：(a)新增租賃物業產生的使用權資產增加5.5百萬美元；及(b)預付開支及其他流動資產增加2.3百萬美元。

為改善我們的經營現金淨流出情況，我們旨在持續擴大業務規模以推動收入增長，同時提升營運效率及加強經營槓桿。

- (i) 隨著我們的自動駕駛出行服務規模擴大，來自收費自動駕駛出行服務的收入預計將成為我們收入的更重要組成部分。出行次數的增加，加上技術創新及規模經濟所實現的成本效益收益，將推動強勁的收入增長及利潤率擴大。我們於2022年、2023年及2024年所接獲的自動駕駛出行訂單總數分別超過146,000單、138,000單及329,000單。於2025年1月1日至最後可行日期，我們共接獲超過426,000份自動駕駛出行訂單。

經持續設計優化，我們第七代解決方案的物料清單（「BOM」）成本較上一代下降70%，包括自動駕駛計算(ADC)開支較上一代下降80%以及固態激光雷達成本較上一代下降68%。上述降本里程碑使我們得以推進量產，奠定了快速擴充車隊的堅實基礎。

- (ii) 我們亦正戰略性地加快自動駕駛卡車服務的擴展。於往績記錄期，截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，我們分別營運涵蓋146輛、171輛、191輛及169輛自動駕駛卡車的車隊（包括自營及自中國外運租賃）。利用青驢集團的成功及中國外運廣泛的物流網絡，我們擬以具成本效益的方式擴大自動駕駛卡車的車隊規模與物流運力，並服務更廣泛的物流公司客戶群。我們的自動駕駛卡車企業客戶數目由截至2024年6月30日止六個月的31家增加至截至2025年6月30日止六個月的114家。隨著客戶數量、服務量、服務路線數量的增加及資產使用效率的優化，我們預期將持續釋放自動駕駛卡車服務的創收潛力。

- (iii) 迄今為止，我們已成功將技術授權與應用業務商業化。我們銷售的域控制器數量由2022年的503台增至2023年的2,788台，並進一步增至2024年的2,940台。我們亦於截至2025年6月30日止六個月售出8,109台。就我們的技術授權與應用業務而言，與上一代相比，我們最新一代的域控制器可降低高達80%的成本，使其更適合大規模量產。

自2022年以來及直至最後可行日期，我們在整體營運中實施一系列削減成本及提升效率的舉措。相關措施包括：(i)透過整合重複崗位及針對關鍵人員推出激勵機制優化人力結構，以提升整體生產力；我們亦擴充現場應用工程師(FAE)團隊，有助降低交付成本及提升項目盈利能力；(ii)重組數據中心架構，優化數據保存、分發及存取策略，從而降低數據管理開支；(iii)優化辦公空間佈局及減少未充分利用租賃面積，以降低物業相關成本；(iv)提升辦公用品及設備的使用，並通過改為直接採購以精簡採購流程，有助降低行政及經營成本；及(v)通過年度及滾動季度預算審核以加強財務紀律。特別是就研發項目而言，我們已採用全週期管理工具並密切監控預算及執行進程，以確保資源的高效配置及使用。

投資活動

截至2022年12月31日止年度，投資活動所得現金淨額為49.3百萬美元，主要歸因於出售投資及其到期而產生的所得款項274.1百萬美元，部分被購買短期投資193.8百萬美元及購買長期投資19.4百萬美元所抵銷。

截至2023年12月31日止年度，投資活動所得現金淨額為136.5百萬美元，主要歸因於出售投資及其到期而產生的所得款項221.8百萬美元，部分被購買短期投資66.1百萬美元及購買長期投資15.0百萬美元所抵銷。

截至2024年12月31日止年度，投資活動所用現金淨額為181.3百萬美元，主要歸因於購買短期投資513.6百萬美元及購買長期投資113.8百萬美元，部分被出售投資及其到期而產生的所得款項510.3百萬美元所抵銷。

財務資料

截至2025年6月30日止六個月，投資活動所用現金淨額為160.4百萬美元，主要由於購買短期投資208.9百萬美元及購買長期投資109.0百萬美元，部分被出售短期投資及其到期所產生的所得款項153.7百萬美元所抵銷。

短期投資主要包括我們於理財產品的投資。該等理財產品的相關資產包括公司債券、資產支持證券及商業票據，均為低風險。長期投資主要包括有價債務證券投資、被投資公司優先股的債務投資、定期存款及存單，以及於若干私營公司及基金的股權投資。

融資活動

截至2022年12月31日止年度，融資活動所得現金淨額為191.6百萬美元，主要歸因於發行D系列可轉換可贖回優先股所得款項淨額186.3百萬美元，以及附屬公司非控股股東出資7.5百萬美元。

截至2023年12月31日止年度，融資活動所得現金淨額為89.8百萬美元，主要歸因於發行D系列可轉換可贖回優先股所得款項淨額104.0百萬美元。

截至2024年12月31日止年度，融資活動所得現金淨額為407.4百萬美元，主要歸因於2024年11月在納斯達克首次公開發售所得款項淨額以及同時私募配售。

截至2025年6月30日止六個月，我們融資活動所得現金淨額為23.6百萬美元，主要由於代僱員出售股份所得款項40.7百萬美元，部分被回購／結清受限制股份單位11.6百萬美元所抵銷。

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

謹此注意，綜合財務報表乃根據美國公認會計原則編製，在若干方面有別於國際財務報告準則。根據美國公認會計原則與國際財務報告準則編製的歷史財務資料的重大差異影響如下。

截至2022年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整						
	根據美國公認會計原則申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付的薪酬	與上市相關的發行成本	根據國際財務報告準則會計準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v
研發開支.....	(153,601)	—	249	2,237	—	—
銷售、一般及行政開支.....	(49,178)	(325)	47	(1,793)	—	—
經營開支總額.....	<u>(202,779)</u>	<u>(325)</u>	<u>296</u>	<u>444</u>	<u>—</u>	<u>(202,364)</u>
其他收入淨額.....	9,614	—	(342)	—	—	—
投資公允價值變動收益.....	—	—	—	—	—	3,172
可轉換可贖回優先股的公允價值變動.....	—	(103,862)	—	—	—	—
除所得稅前虧損.....	<u>(148,324)</u>	<u>(104,187)</u>	<u>(46)</u>	<u>444</u>	<u>—</u>	<u>3,172</u>
所得稅利益.....	74	—	—	—	—	—
虧損淨額.....	<u>(148,250)</u>	<u>(104,187)</u>	<u>(46)</u>	<u>444</u>	<u>—</u>	<u>3,172</u>
非控股權益應佔虧損淨額.....	(232)	—	—	—	—	1,856
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額.....	<u>(148,018)</u>	<u>(104,187)</u>	<u>(46)</u>	<u>444</u>	<u>—</u>	<u>1,316</u>
截至2022年12月31日止年度的可供出售投資未變現收益(扣除稅項86美元).....	3,172	—	—	—	—	(3,172)
其他全面虧損總額.....	<u>(13,067)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(3,172)</u>
全面虧損總額.....	<u>(161,317)</u>	<u>(104,187)</u>	<u>(46)</u>	<u>444</u>	<u>—</u>	<u>(265,106)</u>
Pony AI Inc.應佔全面虧損總額.....	<u><u>(161,794)</u></u>	<u><u>(104,187)</u></u>	<u><u>(46)</u></u>	<u><u>444</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>(265,583)</u></u>

財 務 資 料

截至2023年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市 相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則 會計準則 申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v	
研發開支.....	(122,707)	–	251	(649)	–	–	(123,105)
銷售、一般及行政開支	(37,417)	(202)	44	412	–	–	(37,163)
經營開支總額.....	<u>(160,124)</u>	<u>(202)</u>	<u>295</u>	<u>(237)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(160,268)</u>
其他收入淨額.....	<u>1,427</u>	<u>–</u>	<u>(316)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>1,111</u>
投資公允價值變動收益	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>8,089</u>	<u>8,089</u>
可轉換可贖回優先股的 公允價值變動.....	<u>–</u>	<u>(229,111)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(229,111)</u>
除所得稅前虧損.....	<u>(125,454)</u>	<u>(229,313)</u>	<u>(21)</u>	<u>(237)</u>	<u>–</u>	<u>8,089</u>	<u>(346,936)</u>
所得稅收益.....	<u>126</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>126</u>
虧損淨額.....	<u>(125,328)</u>	<u>(229,313)</u>	<u>(21)</u>	<u>(237)</u>	<u>–</u>	<u>8,089</u>	<u>(346,810)</u>
非控股權益應佔虧損淨額.....	<u>(516)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>738</u>	<u>222</u>
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額.....	<u>(124,812)</u>	<u>(229,313)</u>	<u>(21)</u>	<u>(237)</u>	<u>–</u>	<u>7,351</u>	<u>(347,032)</u>
截至2023年12月31日止年度的 可供出售投資未變現收益 (扣除稅項243美元).....	<u>8,089</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(8,089)</u>	<u>–</u>
其他全面收益(虧損)總額.....	<u>4,248</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(8,089)</u>	<u>(3,841)</u>
全面虧損總額.....	<u>(121,080)</u>	<u>(229,313)</u>	<u>(21)</u>	<u>(237)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(350,651)</u>
Pony AI Inc. 應佔全面虧損總額...	<u>(120,323)</u>	<u>(229,313)</u>	<u>(21)</u>	<u>(237)</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(349,894)</u>

財 務 資 料

截至2024年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市 相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則 會計準則 申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v	
研發開支.....	(240,179)	–	284	25,641	–	–	(214,254)
銷售、一般及行政開支	(56,747)	–	76	6,995	(8,549)	–	(58,225)
經營開支總額.....	<u>(296,926)</u>	<u>–</u>	<u>360</u>	<u>32,636</u>	<u>(8,549)</u>	<u>–</u>	<u>(272,479)</u>
其他開支淨額.....	(15,477)	–	(380)	–	–	–	(15,857)
投資公允價值變動收益	–	–	–	–	–	16,089	16,089
可轉換可贖回優先股的 公允價值變動	–	(364,301)	–	–	–	–	(364,301)
除所得稅前虧損	<u>(275,005)</u>	<u>(364,301)</u>	<u>(20)</u>	<u>32,636</u>	<u>(8,549)</u>	<u>16,089</u>	<u>(599,150)</u>
所得稅開支.....	(1)	–	–	–	–	–	(1)
虧損淨額.....	<u>(275,006)</u>	<u>(364,301)</u>	<u>(20)</u>	<u>32,636</u>	<u>(8,549)</u>	<u>16,089</u>	<u>(599,151)</u>
非控股權益應佔虧損淨額.....	(885)	–	–	–	–	7,578	6,693
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額	<u>(274,121)</u>	<u>(364,301)</u>	<u>(20)</u>	<u>32,636</u>	<u>(8,549)</u>	<u>8,511</u>	<u>(605,844)</u>
截至2024年12月31日止年度的 可供出售投資未變現收益 (扣除稅項(282)美元)	16,089	–	–	–	–	(16,089)	–
其他全面收益(虧損)總額	<u>13,137</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(16,089)</u>	<u>(2,952)</u>
全面虧損總額.....	<u>(261,869)</u>	<u>(364,301)</u>	<u>(20)</u>	<u>32,636</u>	<u>(8,549)</u>	<u>–</u>	<u>(602,103)</u>
Pony AI Inc.應佔全面虧損總額....	<u><u>(268,313)</u></u>	<u><u>(364,301)</u></u>	<u><u>(20)</u></u>	<u><u>32,636</u></u>	<u><u>(8,549)</u></u>	<u><u>–</u></u>	<u><u>(608,547)</u></u>

財 務 資 料

截至2024年6月30日止六個月國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v	
	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)
研發開支.....	(58,725)	—	106	184	—	—	(58,435)
銷售、一般及行政開支	(15,579)	—	40	430	—	—	(15,109)
經營開支總額.....	(74,304)	—	146	614	—	—	(73,544)
其他收入淨額.....	2,978	—	(133)	—	—	—	2,845
投資公允價值變動收益	—	—	—	—	—	5,236	5,236
可轉換可贖回優先股的 公允價值變動	—	43,229	—	—	—	—	43,229
除所得稅前虧損.....	(51,773)	43,229	13	614	—	5,236	(2,681)
所得稅開支.....	(2)	—	—	—	—	—	(2)
虧損淨額.....	(51,775)	43,229	13	614	—	5,236	(2,683)
非控股權益應佔虧損淨額.....	(458)	—	—	—	—	—	(458)
Pony AI Inc.應佔虧損淨額	(51,317)	43,229	13	614	—	5,236	(2,225)
截至2024年6月30日止六個月的 可供出售投資未變現收益 (扣除稅項408美元)	5,236	—	—	—	—	(5,236)	—
其他全面虧損總額	4,190	—	—	—	—	(5,236)	(1,046)
全面虧損總額.....	(47,585)	43,229	13	614	—	—	(3,729)
Pony AI Inc.應佔全面虧損總額..	(47,056)	43,229	13	614	—	—	(3,200)

財 務 資 料

截至2025年6月30日止六個月國際財務報告準則會計準則調整						
	根據美國公認 會計原則 申報的金額	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
		(千美元)				
研發開支.....	(96,516)	228	(4,351)	—	—	(100,639)
銷售、一般及行政開支.....	(26,574)	27	(1,795)	(4,763)	—	(33,105)
經營開支總額.....	<u>(123,090)</u>	<u>255</u>	<u>(6,146)</u>	<u>(4,763)</u>	<u>—</u>	<u>(133,744)</u>
其他開支淨額.....	(2,015)	(355)	—	—	—	(2,370)
投資收入.....	28,687	—	—	—	(14,986)	13,701
投資公允價值變動收益.....	—	—	—	—	1,215	1,215
除所得稅前虧損.....	<u>(90,639)</u>	<u>(100)</u>	<u>(6,146)</u>	<u>(4,763)</u>	<u>(13,771)</u>	<u>(115,419)</u>
所得稅開支.....	<u>(1)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(1)</u>
虧損淨額.....	<u>(90,640)</u>	<u>(100)</u>	<u>(6,146)</u>	<u>(4,763)</u>	<u>(13,771)</u>	<u>(115,420)</u>
非控股權益應佔虧損淨額.....	5,446	—	—	—	—	5,446
Pony AI Inc.應佔虧損淨額.....	<u>(96,086)</u>	<u>(100)</u>	<u>(6,146)</u>	<u>(4,763)</u>	<u>(13,771)</u>	<u>(120,866)</u>
截至2025年6月30日止六個月的可供出售投資						
未變現收益(扣除稅項(25)美元).....	<u>(13,771)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>13,771</u>	<u>—</u>
其他全面收益(虧損)總額.....	<u>(13,657)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>13,771</u>	<u>114</u>
全面虧損總額.....	<u>(104,297)</u>	<u>(100)</u>	<u>(6,146)</u>	<u>(4,763)</u>	<u>—</u>	<u>(115,306)</u>
Pony AI Inc.應佔全面虧損總額.....	<u><u>(104,045)</u></u>	<u><u>(100)</u></u>	<u><u>(6,146)</u></u>	<u><u>(4,763)</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>(115,054)</u></u>

財 務 資 料

截至2022年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市 相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則 會計準則 申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v	
短期投資.....	261,643	-	-	-	-	(225,125)	36,518
按公允價值計入損益的金融資產，							
流動.....	-	-	-	-	-	225,125	225,125
經營租賃使用權資產.....	8,138	-	(152)	-	-	-	7,986
長期投資.....	80,653	-	-	-	-	(80,653)	-
按公允價值計入損益的金融資產，							
非流動.....	-	-	-	-	-	80,653	80,653
資產總值.....	771,514	-	(152)	-	-	-	771,362
可轉換可贖回優先股.....	-	3,041,848	-	-	-	-	3,041,848
負債總額.....	53,602	3,041,848	-	-	-	-	3,095,450
夾層權益.....	1,257,497	(1,257,497)	-	-	-	-	-
其他實繳資本.....	63,200	-	-	(11,747)	-	-	51,453
累計虧絀.....	(614,659)	(1,784,351)	(152)	11,747	-	6,065	(2,381,350)
累計其他全面虧損.....	(163)	-	-	-	-	(6,065)	(6,228)
Pony AI Inc. 股東虧絀總額.....	(551,487)	(1,784,351)	(152)	-	-	-	(2,335,990)
股東虧絀總額.....	(539,585)	(1,784,351)	(152)	-	-	-	(2,324,088)

財 務 資 料

截至2023年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市 相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則 會計準則 申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v	
短期投資.....	163,594	-	-	-	-	(86,998)	76,596
按公允價值計入損益的金融資產，							
流動.....	-	-	-	-	-	86,998	86,998
經營租賃使用權資產.....	6,419	-	(173)	-	-	-	6,246
長期投資.....	51,712	-	-	-	-	(51,712)	-
按公允價值計入損益的金融資產，							
非流動.....	-	-	-	-	-	51,712	51,712
資產總值.....	747,117	-	(173)	-	-	-	746,944
可轉換可贖回優先股.....	-	3,370,296	-	-	-	-	3,370,296
負債總額.....	51,944	3,370,296	-	-	-	-	3,422,240
夾層權益.....	1,361,278	(1,361,278)	-	-	-	-	-
其他實繳資本.....	57,759	4,646	-	(11,510)	-	-	50,895
累計虧絀.....	(739,528)	(2,013,664)	(173)	11,510	-	14,154	(2,727,701)
累計其他全面(虧損)收益.....	4,326	-	-	-	-	(14,154)	(9,828)
Pony AI Inc. 股東虧絀總額.....	(677,250)	(2,009,018)	(173)	-	-	-	(2,686,441)
股東虧絀總額.....	(666,105)	(2,009,018)	(173)	-	-	-	(2,675,296)

財 務 資 料

截至2024年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份 支付的薪酬	與上市 相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則 會計準則 申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii (千美元)	附註iv	附註v	
短期投資.....	209,035	-	-	-	-	(115,120)	93,915
按公允價值計入損益的金融資產，							
流動.....	-	-	-	-	-	115,120	115,120
經營租賃使用權資產.....	13,342	-	(193)	-	-	-	13,149
長期投資.....	130,799	-	-	-	-	(105,103)	25,696
按公允價值計入損益的金融資產，							
非流動.....	-	-	-	-	-	105,103	105,103
資產總值.....	1,050,821	-	(193)	-	-	-	1,050,628
負債總額.....	82,110	-	-	-	-	-	82,110
其他實繳資本.....	2,228,444	2,103,795	-	(44,146)	8,549	-	4,296,642
累計虧蝕.....	(1,287,851)	(2,103,795)	(193)	44,146	(8,549)	30,243	(3,325,999)
累計其他全面收益(虧損).....	10,134	-	-	-	-	(30,243)	(20,109)
Pony AI Inc. 股東權益總額.....	951,122	-	(193)	-	-	-	950,929
股東權益總額.....	968,711	-	(193)	-	-	-	968,518

財 務 資 料

截至2025年6月30日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	租賃會計 附註ii	以股份 支付的薪酬 附註iii	與上市相關的 發行成本 附註iv	按公允價值 計量的投資 附註v	根據國際財務 報告準則 會計準則 申報的金額
			(千美元)			
短期投資.....	289,493	-	-	-	(249,583)	39,910
按公允價值計入損益的金融資產，						
流動.....	-	-	-	-	249,583	249,583
預付開支及其他流動資產.....	59,228	-	-	(4,763)	-	54,465
經營租賃使用權資產.....	16,338	(293)	-	-	-	16,045
長期投資.....	214,142	-	-	-	(163,500)	50,642
按公允價值計入損益的金融資產，						
非流動.....	-	-	-	-	163,500	163,500
資產總值.....	991,046	(293)	-	(4,763)	-	985,990
負債總額.....	126,781	-	-	-	-	126,781
其他實繳資本.....	2,234,712	-	(38,000)	8,549	-	2,205,261
累計虧蝕.....	(1,384,009)	(293)	38,000	(13,312)	16,472	(1,343,142)
累計其他全面收益(虧損).....	2,175	-	-	-	(16,472)	(14,297)
Pony AI Inc.股東權益總額.....	853,363	(293)	-	(4,763)	-	848,307
股東權益總額.....	864,265	(293)	-	(4,763)	-	859,209

(i) 優先股

根據美國公認會計原則，由於優先股持有人可於發生若干視同清算事件及不受我們控制的若干事件時選擇提出贖回要求，因此我們將優先股分類為綜合資產負債表的夾層權益。優先股初步按公允價值(減去發行成本)入賬。我們自工具可能贖回之日至最早贖回日期間將優先股的增值計入贖回值。

根據國際財務報告準則，優先股的若干贖回觸發事件不受我們的控制。此外，優先股持有人有權於發生若干事件時將優先股轉換為本公司可變數量的普通股。因此，優先股被視為由主債務工具組成的混合工具，轉換選擇權則被視為衍生工具。我們將全部優先股指定為按公允價值計入損益的金融負債，以使優先股初步按公允價值確認，而公允價值的其後變動於損益確認。發行成本計入損益。

因此，該對賬包括截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，分別為103.9百萬美元、229.1百萬美元、364.3百萬美元、43.2百萬美元及零的公允價值虧損差異，以及分別為0.3百萬美元、0.2百萬美元、零、零及零的銷售、一般及行政開支差異，並計入我們的應佔虧損淨額。該對賬亦包括截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，美國公認會計原則下夾層權益與國際財務報告準則下可轉換可贖回優先股之間的差異，分別為1,784.4百萬美元、2,009.0百萬美元、零及零。

(ii) 租賃會計

根據美國公認會計原則，使用權資產的攤銷及與租賃負債有關的利息開支一並入賬為租賃開支，以在損益中產生直線確認效果。

根據國際財務報告準則，使用權資產採用直線法攤銷，而與租賃負債相關的利息開支則按攤銷成本計量。

因此，對賬包括截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，分別在綜合損益及其他全面收益表中確認的46,000美元、21,000美元、20,000美元、13,000美元及100,000美元的開支差異。對賬亦包括截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，總股東（虧損）／權益差異分別為0.2百萬美元、0.2百萬美元、0.2百萬美元及0.3百萬美元。

(iii) 以股份支付的薪酬

(1) 沒收以股份為基礎的獎勵的會計處理

根據美國公認會計原則，公司作出整體會計政策選擇以在獎勵沒收發生時或在確認薪酬成本時通過估計預期沒收予以入賬，我們已選擇於沒收發生時將其入賬。根據國際財務報告準則，不允許作出類似的政策選擇，必須對沒收作出估計。

(2) 歸屬方式－具有分期歸屬特徵的以股份為基礎的獎勵

就授予僱員的僅附帶服務條件的以股份為基礎的獎勵而言，以股份支付的薪酬開支根據美國公認會計原則於歸屬期採用直線法確認。而根據國際財務報告準則時，必須採用逐步歸屬法。

(3) 與服務期後達成的績效目標相關的以股份為基礎的獎勵

根據美國公認會計原則，於所要求服務期結束後可能達成的績效目標（如一項合資格的首次公開發售成功完成）為業績歸屬條件。獎勵的公允價值不應包含績效條件歸屬的概率，而是僅於績效條件有望達成時予以確認。滿足服務條件的購股權的累計以股份支付的薪酬開支於2024年11月入賬。

根據國際財務報告準則，於所要求服務期後可能達成的績效目標為非歸屬條件，並反映在獎勵的授予日期公允價值的計量中，而購股權的以股份支付的薪酬開支於所要求服務期內基於服務條件確認。因此，相較根據美國公認會計原則，以股份支付的薪酬開支根據國際財務報告準則更早入賬。

(4) 以股份為基礎的獎勵的修訂會計處理

對於雖然不太可能歸屬但可能歸屬的以股份為基礎的獎勵，根據美國公認會計原則，薪酬成本應按照截至修訂日修訂後的獎勵的公允價值計量基準確認。而根據國際財務報告準則，薪酬成本乃根據授予日原獎勵的公允價值加上修訂日修訂後獎勵的增值來確認的。

因此，對賬包括截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月，在綜合損益及其他全面收益表中分別確認的0.4百萬美元、0.2百萬美元、32.6百萬美元、0.6百萬美元及6.1百萬美元的開支確認差異。

(iv) 與本公司首次公開發售相關的發行開支

根據美國公認會計原則，直接歸屬於建議或實際發售證券的具體增量發行成本或會於發售所得款項總額中遞延及扣除，並在權益中呈列為所得款項的扣減。

根據國際財務報告準則，當上市涉及本公司現有股份及新股份同時於資本市場發行時，該發行成本採用不同的資本化標準，並按比例在現有股份與新股份之間分配。因此，我們在損益中入賬與現有股份上市有關的發行成本。

因此，對賬包括截至2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，在綜合損益及其他全面收益表中，與2024年11月美國存託股份於美國首次公開發售及上市期間產生的上市開支以及全球發售相關的8.5百萬美元及4.8百萬美元的開支確認差異。

(v) 按公允價值計量的投資

根據美國公認會計原則，對於被釐定為債務證券的投資對象的股份的投資，當其並無分類為交易性投資或持有至到期投資時，我們將其視為可供出售投資。可供出售投資按公允價值呈報，未變現收益及虧損經扣除稅項後，計入累計其他綜合收益或虧損。出售該等證券的已變現收益或虧損於綜合經營表確認。

根據國際財務報告準則，上述投資分類為以公允價值計量且變動計入損益的金融資產，並按公允價值計量。這些長期投資的公允價值變動計入損益。

因此，對賬包括截至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，在綜合損益及其他綜合收益表中分別確認的3.2百萬美元、8.1百萬美元、16.1百萬美元、5.2百萬美元及13.8百萬美元的開支確認差異。截至2022年、2023年、2024年12月31日及2025年6月30日，對賬亦包括將約225.1百萬美元、87.0百萬美元、115.1百萬美元及249.6百萬美元在短期投資與按公允價值計量且其變動計入損益的流動金融資產之間的重新分類，以及將約80.7百萬美元、51.7百萬美元、93.9百萬美元及163.5百萬美元在長期投資至與按公允價值計量且其變動計入損益的非流動金融資產之間的重新分類。

債務

董事確認，截至最後可行日期，我們尚未償還的任何債務並無任何重大契諾，且於往績記錄期直至最後可行日期，並無出現任何違反契諾的情況。董事進一步確認，本集團於往績記錄期及截至最後可行日期，並無在獲取銀行貸款及其他借款方面遇到任何困難，亦無任何銀行貸款及其他借款出現違約或違反任何契諾。

除下文所披露者外，除日常業務過程中的集團內部債務及一般貿易應付款項外，截至2025年8月31日（即釐定我們債務的最新可行日期），我們並無任何銀行貸款及其他貸款、已發行及尚未償還或已同意發行的貸款資本、銀行透支、借款或類似債務、

財 務 資 料

承兌負債（一般貿易票據除外）或承兌信貸、債券、按揭、押記、租購或融資租賃承諾、擔保或其他重大或然負債。董事確認，自2025年8月31日直至本招股章程日期，我們的債務並無任何重大變動。

截至2025年8月31日，我們餘下租賃期尚未支付租賃付款總額合共約17.4百萬美元，包括由租賃按金作抵押及無擔保的款項約15.6百萬美元，及無抵押及無擔保的款項約1.8百萬美元。

下表載列截至所示日期我們的債務。

	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
			(以千元列示)		(未經審計)
經營租賃負債.....	7,846	6,112	13,273	16,753	15,735
融資租賃負債.....	2,597	2,431	1,688	1,345	1,616
應付潛在投資者的貸款	3,946	—	—	—	—
總計	14,389	8,543	14,961	18,098	17,351

經營租賃負債

我們根據經營租賃在中國及美國的若干城市租賃辦公室空間及倉庫。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年6月30日及2025年8月31日，我們的經營租賃負債（包括流動及非流動部分）分別為7.8百萬美元、6.1百萬美元、13.3百萬美元、16.8百萬美元及15.7百萬美元，均由租賃按金作抵押及無擔保。

融資租賃負債

我們根據融資租賃在中國租賃物流車輛及集裝箱。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年6月30日及2025年8月31日，我們的融資租賃負債（包括流動及非流動部分）分別為2.6百萬美元、2.4百萬美元、1.7百萬美元、1.3百萬美元及1.6百萬美元。

應付潛在投資者的貸款

截至2022年12月31日，我們與中國境內投資基金訂立貸款協議，以借入等值3.9百萬美元的人民幣無抵押及無擔保貸款。

財務資料

截至2024年12月31日止年度，我們獲得一筆金額為13.9百萬美元的等值人民幣銀行融資，該筆融資已於2025年7月到期。2025年8月，我們獲得另一筆金額為14.1百萬美元的等值人民幣銀行融資。於往績記錄期及直至最後可行日期，除用於為應付票據作擔保外，該筆銀行融資並未動用。

資本開支

我們於2022年、2023年及2024年以及截至2025年6月30日止六個月的資本開支分別為12.0百萬美元、5.1百萬美元、11.4百萬美元及14.5百萬美元。過往，我們的資本開支主要與購買以下各項有關：(i)用於技術開發、生產及商業運營的車輛及設備，(ii)計算機及設備，包括服務器、計算機及其他網絡設備，(iii)租賃物業裝修，(iv)技術開發所需軟件及(v)家具及固定裝置。過往，隨著我們的業務持續快速增長，我們的資本開支亦不斷減少，主要是由於我們的規模經濟改善、技術進步及營運效率提高。我們擬繼續投入資本開支促進業務擴張，尤其是加速大規模商業化進程。我們擬以可用的財務資源為我們未來資本開支提供資金，包括我們業務營運產生的現金、全球發售所得款項淨額及信貸融資以及其他我們可用的融資資源。

資本承擔

於2023年8月，我們與豐田汽車（中國）投資有限公司及廣汽豐田汽車有限公司訂立協議，以成立合資企業，共同推進全面無人駕駛L4車輛的未來量產及大規模部署。截至2025年6月30日，我們尚有未來投資承擔，須於2025年9月30日前以現金支付51.5百萬美元。

主要財務比率

下表載列於所示期間我們的若干主要財務比率。

	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%

財 務 資 料

	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)	
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總收入再乘以100%計算。
- (3) 標注為「不適用」，原因是截至2023年6月30日止六個月的財務資料並無單獨編製，故無相關資料可供提供。

請參閱「一 經營業績主要組成部分的說明」及「一 綜合財務狀況表若干關鍵項目討論」。

關聯方交易

在日常業務過程中，我們不時與其他關聯方進行其他交易及訂立其他安排。除以下各項外，該等交易或安排均被視為不重大。

下表載列截至2025年6月30日的主要關聯方及其與我們的關係。

關聯方姓名／名稱	與本公司的關係
豐田	我們的股東
中國外運股份有限公司(「中國外運」)	青驢物流非控股股東
樓天城博士	我們的董事、股東及首席技術官

財 務 資 料

下表載列於所示期間我們的重大關聯方交易：

	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 (以千元列示)	美元 (未經審計)	美元
收入					
豐田	4,205	612	107	—	11
中國外運.....	21,188	22,491	30,719	12,330	11,137
總計	25,393	23,103	30,826	12,330	11,148
經營及融資租賃					
	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 (以千元列示)	美元 (未經審計)	美元
成本：					
中國外運.....	843	1,191	1,433	711	454
銷售、一般及行政開支：					
中國外運.....	29	37	37	19	18
利息開支：					
中國外運.....	101	107	111	61	38
利息收入					
樓天城博士 ⁽¹⁾	83	21	—	—	—

我們於日常業務過程中與豐田進行交易。我們已向豐田提供工程解決方案服務，分別於2022年、2023年、2024年及截至2025年6月30日止六個月產生服務收入4.2百萬美元、0.6百萬美元、0.1百萬美元及11,000美元，而於截至2024年6月30日止六個月並無自豐田產生相關收入。我們於日常業務過程中亦與我們附屬公司青驢物流的非控股股東中國外運進行交易。我們向中國外運提供「虛擬司機」運營服務，2022年、2023年及2024年的服務費分別約為21.2百萬美元、22.5百萬美元及30.7百萬美元，而截至2024年及2025年6月30日止六個月分別為12.3百萬美元及11.1百萬美元。

財 務 資 料

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，分別於2022年、2023年、2024年，2024年上半年及2025年上半年為1.0百萬美元、1.3百萬美元、1.6百萬美元、0.8百萬美元及0.5百萬美元。辦公租賃被視為經營租賃，而卡車及集裝箱租賃被視為融資租賃。該分類及租賃資產的用途影響租賃資產有關的成本及開支於財務報表的顯示方式。有關詳細討論，請參閱「業務－合作夥伴生態系統－與中國外運的關係」。

下表載列截至所示日期與我們關聯方的結餘：

	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)			
應收關聯方款項				
豐田(貿易性質).....	1,831	165	5	—
中國外運(貿易性質).....	6,475	5,485	8,317	7,443
小計，即期.....	8,306	5,650	8,322	7,443
樓天城博士 ⁽¹⁾ ，非即期 (非貿易性質).....	2,969	—	—	—
總計	11,275	5,650	8,322	7,443
	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)			
應付關聯方款項				
中國外運(貿易性質).....	—	—	900	744
總計	—	—	900	744

財務資料

	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)			
經營及融資租賃				
經營租賃負債				
中國外運.....	141	108	73	38
融資租賃負債				
中國外運.....	2,597	2,431	1,688	1,345

附註：

- (1) 於2018年，我們向樓天城博士提供本金額2.9百萬美元的承兌票據，以繳納其獲授若干股權獎勵所產生的所得稅。樓天城博士已於2023年3月兌付承兌票據。就該承兌票據而言，2022年我們應收樓天城博士的利息收入為83,000美元，2023年為21,000美元。於2023年3月，樓天城博士（透過其關聯持股實體）與我們訂立股份回購協議，據此，我們以總現金代價4.8百萬美元購回一定數量的A系列優先股，惟須遵守慣常交割條件。樓天城博士使用該等現金所得款項償還承兌票據。

有關關聯方交易的詳情，請參閱本招股章程附錄一所載會計師報告附註15。

董事認為，本招股章程附錄一會計師報告附註15所載的各項關聯方交易乃於日常業務過程中按公平基準進行，並由相關方按一般商業條款訂立。董事亦認為，我們於往績記錄期的關聯方交易不會扭曲我們的往績或導致我們的過往業績不能反映我們未來的表現。

資產負債表外安排

截至最後可行日期，我們並無任何未結清的資產負債表外安排。

財務風險披露

我們的業務使我們面臨各種財務風險：市場風險（利率風險、外匯風險及通脹風險）及信用風險。我們的整體風險管理計劃著眼於金融市場的不可預測性，致力於最大程度減低對我們財務表現的潛在不利影響。風險管理由我們的高級管理層進行。

市場風險

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。

信用風險

信用風險來自現金及現金等價物、短期投資以及對客戶的信貸敞口（包括未償還應收款項）。該等金融資產的賬面值指因信用風險導致的最高損失金額。應收賬款通常為無抵押並源自直接自客戶賺取的收入。我們已通過對客戶進行信用評估及對未償還結餘的持續監控程序降低有關應收賬款的風險。

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。

我們是一家於開曼群島註冊成立的控股公司。我們主要依賴中國附屬公司的股息滿足我們的現金需求，包括向股東派付股息。中國法規可能會限制我們中國附屬公司向我們派付股息的能力。請參閱「風險因素－與在中國開展業務有關的風險－我們可能依賴我們的中國附屬公司支付的股息及其他股權分配來滿足我們可能有的任何現金及融資需求，而對我們的中國附屬公司向我們付款的能力的任何限制都可能對我們開展業務的能力產生重大不利影響」及「監管概覽－中國法規－有關外匯管制及股息分派的法規」。

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，則概不會派付股息。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。不論我們盈利狀況如何，只要本公司的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派付。

可供分派儲備

截至2025年6月30日，我們的儲備為零，即我們截至同日的可供分派儲備。

上市開支

我們的上市開支主要包括(i)包銷費用及佣金等包銷相關開支，及(ii)非包銷相關開支，包括就上市及全球發售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，全球發售的估計上市開支總額（按發售價每股發售股份180.00港元計算，並假設發售量調整權及超額配股權未獲行使）約為358.5百萬港元，佔所得款項總額約4.7%。在該估計上市開支總額中，我們預計支付包銷相關開支302.1百萬港元、法律顧問及申報會計師的專業費用39.8百萬港元及其他費用及開支16.6百萬港元。上市開支中估計7.1百萬港元（佔所得款項總額約0.1%）預計透過損益表列為開支，餘額351.4百萬港元預計於上市後直接確認為權益扣除項。

無重大不利變動

董事確認，直至本招股章程日期，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。

根據上市規則第13.13至13.19條作出的披露

董事確認，除本節披露的應收關聯方款項外，截至最後可行日期，並無發生須遵守上市規則第13.13至13.19條披露規定的任何情況。

未經審計備考經調整有形資產淨值

以下本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表乃按照上市規則第4.29條編製並載列於下文，以說明全球發售（誠如本招股章程所界定）對於2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計綜合有形資產淨值的影響，猶如全球發售已於該日進行。

財 務 資 料

編製本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表僅為說明用途，並因其假設性質所限，未必能如實反映2025年6月30日或全球發售後任何未來日期本公司股東應佔本集團綜合有形資產淨值。

於2025年 6月30日 本公司股東 應佔本集團 經審計 綜合有形 淨資產 (附註1)		於2025年 6月30日 本公司 股東應佔 本集團 未經審計 備考經調整 綜合有形 資產淨值 (附註2)		於2025年6月30日 本公司股東應佔本集團 未經審計備考經調整每股 綜合有形資產淨值(附註3)	
千美元		千美元		美元	港元
根據發售價					
每股180.00港元	852,794	925,903	1,778,697	4.16	32.32

附註：

- (1) 於2025年6月30日本公司股東應佔經審計綜合有形資產淨值摘錄自本招股章程附錄一所載會計師報告，乃根據於2025年6月30日本公司股東應佔本集團經審計綜合資產淨值853,363,000美元減去於2025年6月30日的無形資產569,000美元計算。
 - (2) 全球發售估計所得款項淨額乃基於將按發售價每股180.00港元（相當於約23.17美元）發行41,955,700股股份計算，當中扣除本集團已產生或預計將產生的估計上市開支及股份發行成本（包括包銷費用及佣金以及其他上市相關開支）。計算有關估計所得款項淨額並無計及因行使發售量調整權及超額配股權而可能配發及發行的任何股份或根據2016年股份計劃而可能發行的任何股份或本公司根據本招股章程「股本」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權而可能發行或購回的任何股份。
- 就計算全球發售的估計所得款項淨額而言，港元按1.00美元兌7.76923港元的匯率（即2025年10月21日的匯率，乃參考中國人民銀行（「中國人民銀行」）公佈的匯率）換算為美元。概不表示港元金額已經、應可或可以按該匯率或任何其他匯率換算為美元（反之亦然），或者可以兌換。
- (3) 本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值已於作出前述段落所述的調整後，按照假設全球發售於2025年6月30日已完成已發行427,248,253股股份計算，但不計及因行使發售量調整權及超額配股權而可能配發及發行的任何股份或根據2016年股份計劃而可能發行的任何股份或本公司根據本招股章程「股本」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權而可能發行或購回的任何股份。

財 務 資 料

- (4) 截至2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值按照1.00美元兌7.76923港元的匯率（即2025年10月21日的匯率，乃參考中國人民銀行公佈的匯率）換算為港元。概不表示美元金額已經、應可或可以按該匯率或任何其他匯率換算為港元（反之亦然），或者可以兌換。
- (5) 並無對於2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值作出調整，以反映2025年6月30日後本集團的任何經營業績或其他交易。

進一步詳情請參閱「附錄二 — 未經審計備考財務資料」。

未來計劃

有關未來計劃的詳細說明，請參閱「業務－我們的發展戰略」。

所得款項用途

經扣除我們就全球發售應付的包銷佣金、費用及估計開支，根據香港公開發售及國際發售的指示性發售價每股發售股份180.00港元計算，並假設超額配股權未獲行使，我們估計將從全球發售獲得所得款項淨額約7,193.6百萬港元。

我們計劃於未來五年內將我們從全球發售獲得的所得款項淨額平均部署於以下用途，以支持我們的擴張及發展計劃：

- 1) 所得款項淨額約50%或約3,596.8百萬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。
 - i. 所得款項淨額約30%或約2,158.1百萬港元將於未來五年內用於在現有市場戰略性擴張我們的業務營運規模以及選擇性開拓新市場。具體而言：
 - **自動駕駛出行服務**。我們計劃在未來五年內將所得款項淨額20%或約1,438.7百萬港元分配於擴大我們在中國四個一線城市（北京、廣州、深圳及上海）的自動駕駛出租車營運規模。我們亦計劃將自動駕駛出行服務拓展至中國其他新市場（包括二線及以下城市），特別是圍繞現有一線城市的大型都市區（例如大灣區），該等地區人口基數大、交通需求旺盛，且具備跨城通勤所帶來的協同效應。此外，我們亦預期逐步拓展我們的海外佈局，並戰略性在歐洲、東亞及中東等其他正在增長的海外市場尋求擴張機會，因我們已獲准在首爾及盧森堡等海外城市開展測試。此外，我們將通過深化與現有OEM合作夥伴的合作，擴大我們的自動駕駛出租車車隊，以推動全無人駕駛L4自動駕

駛出租車在中國的量產及大規模部署。例如，我們計劃與北汽集團及廣汽集團合作，根據與北汽集團及廣汽集團各自的合作夥伴關係，均分階段量產並推出不少於1,000輛自動駕駛出租車。我們亦已與豐田及廣汽豐田成立合資企業，豐田作為車隊公司，向合資企業提供豐田品牌純電動車輛。在此「輕資產」模式之下，該等車輛搭載我們先進的「虛擬司機」技術及豐田支援L4自動駕駛的冗餘系統，並可透過我們的PonyPilot移動應用使用。我們亦計劃於未來五年內推出下一代L4自動駕駛車型。

- **自動駕駛卡車服務。**我們計劃在未來五年內將所得款項淨額5%或約359.7百萬港元分配於擴大我們自動駕駛卡車服務的規模，並拓展其在中國的地理覆蓋範圍。我們亦計劃在與卡車OEM深化合作的同時擴充我們的自動駕駛卡車車隊，以擴大搭載我們技術的自動駕駛卡車生產，共同開發L4自動駕駛卡車，並基於我們在拓展自動駕駛出行服務方面與OEM合作夥伴建立的成功合作模式，進一步拓展與卡車OEM的合作機會。此外，我們擬與物流平台在物流網絡運營自動駕駛卡車。
 - **合作生態系統。**我們計劃在未來五年內再將所得款項淨額5%或約359.7百萬港元分配於發展我們OEM以外的業務合作夥伴合作生態系統，其中通過加強與出行網絡平台的合作，以提升我們自動駕駛出行服務的市場認知度與可接觸性，以及加強與物流平台的合作，以滿足日益增長的貨運服務需求。
- ii. 所得款項淨額約10%或約719.4百萬港元將於未來五年內用於開發我們的車隊管理系統，以優化並提升我們的運營及維護能力。具體而言：
- 我們計劃主要提升自動駕駛出租車車隊管理系統以：(a)更好追蹤並進一步優化每輛自動駕駛出租車的營運，包括該等自動駕駛出租車所需的充電模式及日常維護需求；(b)提升派單與車隊資源分配效率以推動自動駕駛出租車車隊的整體使用率；及(c)在整個生命週期內對自動駕駛出租車車輛進行維護。
 - 其次，我們亦計劃進一步落實自動駕駛卡車的數字化車隊管理系統，以優化貨運物流網絡的營運效率並推動我們貨運運輸服務的發展。

iii. 所得款項淨額約10%或約719.4百萬港元將於未來五年內用於銷售及營銷活動。具體而言：

- 我們將通過(a)以PonyPilot移動應用及第三方出行網絡平台提供客戶獎勵及(b)加強我們自有的人機互動應用PonyHI，投資於獲客工作，以提供更優質的客戶服務。
- 我們亦計劃提升車輛的功能，優化乘客體驗，如提供增強的人機界面系統及高效的行程規劃。
- 我們計劃保留並擴充具備本地化營銷與市場分析技能的銷售與營銷團隊，以擴大銷售網絡的地域覆蓋範圍，並為當地客戶提供更佳的服務。我們擬在未來五年內招聘逾120名銷售及營銷人員，要求具備學士學位或以上學歷，且每名新聘人員平均擁有三年以上相關工作經驗。

2) 所得款項淨額約40%或約2,877.4百萬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。

i. 所得款項淨額約15%或約1,079.0百萬港元將於未來五年內用於開發及升級「虛擬司機」技術。具體而言：

- 為最終實現完全無人駕駛L4運營的大規模商業化，我們會將分配予開發及升級「虛擬司機」技術的所得款項淨額的主要部分用於以下方面：(a)推進我們強大的模擬引擎PonyWorld，該引擎運用世界模型方法對我們的L4自動駕駛系統進行訓練，我們將繼續專注於自有軟件及AI技術的開發，導入更多實際場景數據及線上數據，以進一步提升模擬能力、優化服務器以支援更大規模的部署及投資於模型訓練資源；(b)透過進一步訓練及處理資源以提升PonyWorld模型內的訓練迭代次數，持續採用E2E系統以開發L4自動駕駛解決方案，並將視覺語言模型中的常識知識提取並融入我們的E2E系統中；(c)運用博弈論進一步建模並分析L4自動駕駛車輛與其他交通參與者之間的互動；及(d)隨著L4自動駕駛行業的不斷發展，開發其他先進技術。

- 就其餘分配予提升我們「*虛擬司機*」技術的所得款項淨額而言，我們計劃進一步加大投入，與硬件供應商共同開發及共同設計支持「*虛擬司機*」技術的全套傳感器與硬件，實現性能最大化，並確保相關硬件與傳感器能夠集成至AV軟件中，例如升級L4自動駕駛計算單元(ADCU)。我們亦將審慎探索與其他擁有領先設計及研發能力且工具鏈與我們「*虛擬司機*」技術相容的硬件供應商的合作機會。
- ii. 所得款項淨額約20%或約1,438.7百萬港元將於未來五年內用於開發下一代L4自動駕駛車輛，包括自動駕駛出租車及自動駕駛卡車，及相關組件以及增值技術解決方案及服務。具體而言：
 - 我們擬將大部分分配予開發下一代L4自動駕駛車輛的所得款項淨額用於加強與信譽良好的OEM的合作，以製造及大規模商業化新一代L4自動駕駛車輛，包括自動駕駛出租車及自動駕駛卡車。
 - o *自動駕駛出租車*。我們將繼續共同開發第七代L4自動駕駛車型，並在未來五年內對下一代L4自動駕駛車型進行研發投入。
 - o *自動駕駛卡車*。我們亦將繼續與知名卡車OEM共同開發搭載我們「*虛擬司機*」技術的L4自動駕駛卡車。
 - 我們將動用一小部分分配予開發下一代L4自動駕駛車輛的所得款項淨額繼續緊跟市場動態，從優質硬件組件供應商採購配備最新技術、最適合集成到我們的L4自動駕駛車輛中的傳感器及硬件組件。
 - 配合我們在傳感器及硬件組件採購方面的資金分配，我們亦將投入資金用於組件、系統及車輛的大規模測試，以提升L4自動駕駛車輛的能力和性能，並持續在不同地理區域、多樣化場景以及複雜路況和天氣條件下積累更多自動駕駛里程，從而推動可靠、具適應力的、可規模化的L4自動駕駛解決方案。

未 來 計 劃 及 所 得 款 項 用 途

- 同樣地，我們亦將把一小部分預留予開發下一代L4自動駕駛車輛的所得款項淨額用於其他組件及技術解決方案，並進一步探索該等解決方案及服務的變現機會。
- iii. 所得款項淨額約5%或約359.7百萬港元將於未來五年內用於保留、擴展並加強我們的研發團隊。我們計劃招聘在AI、機器學習、軟件算法、數據分析、軟件開發、車輛工程及硬件設計等領域具有技術專長的頂尖工程師及科學家。具體而言，我們預期將招聘在相關領域具備專業知識，並擁有來自國內外知名大學合資格學位的人才。對於若干管理職位及項目經理職位，我們計劃招聘在相關行業擁有五年以上工作經驗的資深人才。我們的招聘計劃詳情如下：

職位	估計將 聘用人員數目	基本遴選標準
AI/ML 工程師.....	75名以上	■ 擁有碩士學位或以上學歷 ■ 平均具備三年以上相關工作經驗 ■ 堅實的編程能力以及機器學習與深度學習的知識基礎
軟件工程師...	100名以上	■ 擁有計算機科學或其他相關專業的學士學位或以上學歷 ■ 平均具備三年以上相關工作經驗
數據分析員...	75名以上	■ 擁有數據科學或其他相關專業的學士學位或以上學歷 ■ 平均具備三年以上相關工作經驗
車輛工程師...	150名以上	■ 擁有機械工程、電氣工程或其他相關專業的學士學位或以上學歷 ■ 平均具備五年以上相關工作經驗，有汽車設計開發及測試行業工作經驗者優先

- 3) 所得款項淨額約10%或約719.4百萬港元將用於營運資金需求及其他一般公司用途。

在所得款項淨額並未即時用於上述用途的情況下，在相關法律法規允許的範圍內，我們僅會將該等所得款項淨額存放於持牌商業銀行及／或其他認可金融機構（按證券及期貨條例或其他司法管轄區的適用法律法規所界定）開立的短期計息賬戶。

倘若我們來自全球發售的實際所得款項淨額高於或低於上述估算，我們將按比例增加或減少上文所載用途的所得款項淨額分配。

香港包銷商

高盛(亞洲)有限責任公司

Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited

德意志銀行香港分行

華泰金融控股(香港)有限公司

麥格理資本股份有限公司

中信里昂證券有限公司

中銀國際亞洲有限公司

富途證券國際(香港)有限公司

老虎證券(香港)環球有限公司

包銷

本招股章程僅就香港公開發售而刊發。香港公開發售由香港包銷商有條件悉數包銷。國際發售預期將由國際包銷商悉數包銷。倘整體協調人(為其本身及代表包銷商)與本公司因任何原因未能協定發售股份的定價,則全球發售將不會進行並將告失效。

全球發售包括香港公開發售與國際發售,分別初步提呈4,195,600股香港發售股份及37,760,100股國際發售股份,在各情況下均可按本招股章程「全球發售的架構」一節所述的基準重新分配以及視乎發售量調整權及超額配股權獲行使與否而定(就國際發售而言)。

由於本公司大有可能被視為受限外國人士(定義見31 C.F.R.第850.209條規定),身為美國人士的包銷商及身為該等美國人士的受控制外國實體的任何包銷商的美國人士的母公司(定義見31 C.F.R.第850.206條)各自預期將根據最終規則就其擔任本次發售包銷商的角色向美國財政部提交通知。包銷商若其後確定毋須再遞交有關通知,其概無義務知會任何投資者。

包銷安排及開支

香港公開發售

香港包銷協議

根據香港包銷協議,本公司正在提呈發售香港發售股份,以供根據本招股章程及香港包銷協議所載條款及條件按公開發售價進行認購。

待(a)上市委員會就已發行及根據全球發售將予發行的A類普通股(包括因發售量調整權及超額配股權獲行使而可能發行的任何額外A類普通股)於聯交所主板上市及買賣授予批准,而有關批准並無被撤銷及(b)香港包銷協議所載的若干其他條件獲達成後,香港包銷商已個別但非共同同意,根據本招股章程及香港包銷協議所載的條款及條件,按彼等各自的適用比例促使認購人或自行認購根據香港公開發售提呈發售但未獲承購的香港發售股份。

香港包銷協議須待(其中包括)國際包銷協議簽訂及成為無條件且並無根據其條款終止後,方可作實。

終止理由

倘於上市日期上午八時正前任何時間發生下列任何事件,聯席保薦人及整體協調人(為其本身及代表香港包銷商)有權全權酌情向本公司發出通知,即時終止香港包銷協議:

- (a) 下列事項發生、出現、存在或生效:
 - (i) 涉及或影響開曼群島、英屬處女群島、香港、中國、美國、英國、歐盟(或其任何成員國)、新加坡或本集團或本集團任何成員公司或全球發售相關的任何其他司法管轄區(各為一個「**相關司法管轄區**」,統稱「**相關司法管轄區**」)發生或遭受事件或一連串不可抗力事件或情形,包括(惟不限於)任何政府行動、當地、全國、地區或國際之間宣佈緊急狀態或戰爭、災難、危機、流行病、傳染病、疾病爆發、變異或惡化(包括(惟不限於)COVID-19、嚴重急性呼吸系統綜合症(SARS)、豬流感或禽流感、H5N1、H1N1、H7N9、埃博拉病毒、中東呼吸綜合症及相關／變種形式)、全面制裁、罷工、勞資糾紛、停工、其他工業行動、火災、爆炸、水災、地震、海嘯、火山爆發、暴亂、暴動、公眾動亂、騷動、戰爭、敵對或敵對升級(不論是否宣戰)、天災或恐怖主義活動(不論有否承擔責任)、政府運作癱瘓、運輸中斷或延誤、空難;或

- (ii) 涉及或影響任何相關司法管轄區或影響發售股份投資的任何地方、國家、地區或國際金融、經濟、政治、軍事、工業、法律、財政、監管、貨幣、信貸或市場事宜或狀況或情緒、股本證券或外匯匯率或外匯管制或任何貨幣或交易結算系統或外商投資法規（包括但不限於港元、美元或人民幣兌任何外幣貶值，港元價值與美元價值或人民幣與任何外幣掛鈎的制度變更）或其他金融市場（包括但不限於股票及債券市場、貨幣及外匯市場以及同業及信貸市場的狀況及情緒）出現任何變動或涉及預期變動的發展，或可能導致變動或涉及預期變動的發展的任何事件或情況或一連串事件；或
- (iii) 實施或宣佈全面中止、暫停或限制香港聯交所、紐約證券交易所、納斯達克全球市場、倫敦證券交易所、上海證券交易所、深圳證券交易所、東京證券交易所或新加坡證券交易所的證券買賣（包括但不限於施加或規定任何最低或最高價格限制或價格範圍）；或
- (iv) 香港（由財政司司長或香港金融管理局或其他部門實施）、紐約（由美國聯邦或紐約州級別或任何其他部門實施）、倫敦、中國、歐盟（或其任何成員國）或相關部門宣佈其他相關司法管轄區全面禁止商業銀行活動或任何相關司法管轄區發生或遭受商業銀行活動或外匯交易或證券結算或清算服務、手續或事宜的任何中斷；或
- (v) 任何新的法律或法規，或任何可能導致現行法律或法規發生變化或涉及預期變化的發展的事件或情況，或涉及任何相關司法管轄區或影響任何相關司法管轄區的任何當局對該等法律或法規的解釋或應用發生任何變化或涉及預期變化的發展；或
- (vi) 任何相關司法管轄區直接或間接（不論以任何形式）實施經濟制裁或撤銷貿易優惠或為其利益採取上述行動；或

- (vii) 於任何相關司法管轄區的稅項或外匯管制、貨幣匯率或外國投資規例（包括但不限於美元、港元或人民幣兌任何外幣出現貶值、港元價值與美元價值掛鈎或人民幣與任何外幣掛鈎的制度發生變動）發生或遭受任何變動或涉及可能變動的發展或修訂，或實施任何外匯管制，或影響於發售股份的投資；或
- (viii) 任何當局或其他監管或政治團體或組織對本集團任何成員公司或董事或本集團任何成員公司的高級管理層成員展開任何公開行動或調查，或宣佈擬採取任何該等行動；或
- (ix) 除非經聯席保薦人及整體協調人（為其本身及代表香港包銷商）事先書面同意（在任何情況下，不得無理拒絕或拖延有關同意），否則本公司發出或要求發出招股章程的補充或修訂、初步發售通函或其他有關根據公司（清盤及雜項條文）條例或上市規則或《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及中國證監會頒佈的配套指引以及《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》（統稱「中國證監會規則」）或應香港聯交所、證監會、證交會、納斯達克及／或中國證監會的任何規定或要求發售及出售發售股份的其他文件；或
- (x) 債權人要求本公司或本集團任何成員公司償還債務，或頒佈法令或提出呈請要求本集團任何成員公司清盤或清算，或本集團任何成員公司與其債權人訂立任何債務重整協議或安排，或本集團任何成員公司訂立任何安排計劃，或通過任何將本集團任何成員公司清盤的決議案，或委任臨時清盤人、接管人或管理人接管本集團任何成員公司的全部或部分資產或業務，或本集團任何成員公司發生任何同類事項；或
- (xi) 本集團任何成員公司或本公司任何董事或高級管理層面臨、遭受或被宣判的任何訴訟、糾紛、法律行動或索償或監管或行政調查或行動；或

(xii) 本集團任何成員公司或任何董事違反任何適用法律、上市規則或中國證監會規則；或

(xiii) 招股章程（或有關考慮認購及銷售發售股份所用的任何其他文件）、呈交予中國證監會的備案文件或全球發售任何方面不遵從上市規則、中國證監會規則或任何其他適用法律，

而在任何個別或共同發生的情況下，聯席保薦人及整體協調人（為其本身及代表香港包銷商）全權認為：

- (1) 已經或將會或可能會對本集團整體的資產、負債、業務、一般事務、管理、前景、股東權益、利潤、虧損、盈利、經營業績、表現、財務或其他狀況或情況，或本公司現任或潛在股東的資格造成重大不利影響；或
- (2) 已經或將會或可能對全球發售的成功或香港公開發售的申請水平或發售股份的分配或國際發售的踴躍程度造成重大不利影響；或
- (3) 導致或將導致或可能導致香港公開發售及／或國際發售或進行或推廣全球發售或按發售相關文件（定義見下文）擬定的條款及方式交付或分派發售股份屬不明智、不適宜、不實際或無法進行；或
- (4) 已經或將會或可能將令香港包銷協議的任何部分（包括包銷）不能夠遵照其條款進行或阻礙或延遲根據全球發售或根據有關包銷處理申請及／或付款；或

(b) 聯席保薦人及整體協調人（為其本身及代表香港包銷商）注意到：

- (i) 任何載於招股章程、本公司正式通告、呈交予中國證監會的備案文件及／或由本公司或代表本公司就香港公開發售所刊發或使用的任何通告、公告、廣告、通訊或其他文件（包括根據香港包銷協議作出的任何公告、通函、文件或其他通訊）（包括任何相關補充或修訂惟不包括僅與聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理

人、聯席牽頭經辦人、香港包銷商及資本市場中介人有關的事實資料，而就本段而言，該等資料僅包括其各自的營銷名稱、法定名稱、標識及地址) (「發售相關文件」) 的陳述於任何重大方面於作出時即為或變得失實、不正確、不準確、不完整或具有誤導或欺詐成分，或載於任何有關文件的任何估計、預測、表達的意見、意向或期望並非公平及誠實且並非以合理理由或合理假設為依據；或

- (ii) 發生或發現任何事宜，而該等事宜倘在緊接招股章程日期前發生或發現則構成任何發售相關文件的重大遺漏或錯誤陳述；或
- (iii) (i)本公司在香港包銷協議或國際包銷協議(如適用)中或(ii)任何基石投資者在相關基石投資協議(如適用)下所作出的任何保證於任何重大方面出現違約或存在不真實、不正確、不完整或具誤導性的事件或情況；或
- (iv) 嚴重違反(i)香港包銷協議或國際包銷協議對本公司，或(ii)相關基石投資協議(如適用)對任何基石投資者所施加的任何責任；或
- (v) 任何事件、行動或遺漏導致或可能會導致本公司根據彼等任何一方於香港包銷協議或國際包銷協議(如適用)作出的彌償而須承擔任何重大責任；或
- (vi) 有任何重大不利變動(定義見香港包銷協議)；或
- (vii) 於上市日期或之前，上市委員會拒絕或並無批准根據全球發售已發行及將予發行的A類普通股(包括因發售量調整權及超額配股權獲行使而發行者)的上市及買賣(惟受慣常條件限制者除外)，或已授出批准，惟該批准其後被撤回、取消、附設條件(惟受慣常條件限制者除外)、廢除或擱置；或

- (viii) 任何人士(任何聯席保薦人及整體協調人除外)已撤回其同意於刊發招股章程或向中國證監會呈交備案文件時以其各自登載的形式及內容刊載其報告、函件及／或意見(視情況而定)及引述其名稱；或
- (ix) 本公司撤銷發售相關文件、呈交予中國證監會的備案文件或全球發售；或
- (x) 本公司出於任何理由被禁止根據全球發售的條款發售、配發、發行或銷售任何發售股份；或
- (xi) 本公司任何董事或高級管理層成員離職、被控可公訴罪行，或遭法律禁止或因其他理由不合資格參與一家公司的管理或擔任董事或任何政府部門對本公司任何董事或高級管理層成員(因其職務)或本集團任何成員公司展開任何調查或其他行動，或任何政府部門宣佈有意展開任何有關調查或採取任何有關行動。

彌償保證

本公司已同意就各聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、香港包銷商及資本市場中介人可能遭受或招致的若干損失作出彌償，包括因其履行香港包銷協議項下的責任及本公司違反香港包銷協議而產生的損失。

根據上市規則向聯交所作出的承諾

本公司作出的承諾

根據上市規則第10.08條，本公司已向聯交所承諾，除(a)根據全球發售(包括因發售量調整權及超額配股權獲行使而可能發行的任何發售股份)，及(b)上市規則第10.08條規定的任何其他情況外，自上市日期起計六個月內，本公司不得再發行任何額外股份或可轉換為本公司股本證券的證券(不論是否為已上市類別)，亦不得構成有關發行的任何協議的目標(不論有關股份或證券發行是否將於上市日期起計六個月內完成)。

控股股東作出的承諾

根據上市規則第10.07條，各控股股東已向聯交所及本公司承諾，在未經聯交所事先書面同意的情況下或除非另行符合上市規則的適用規定，否則其不會且將促使有關登記持有人亦不會：

- (1) 於本招股章程披露其持有股份的日期起至上市日期起滿六個月止的期間（「首六個月期間」），出售或訂立任何協議以出售或以其他方式就本招股章程顯示其為實益擁有人的任何證券設定任何購股權、權利、權益或產權負擔；或
- (2) 於首六個月期間屆滿起計六個月期間，出售或訂立任何協議以出售上文(1)段所指的任何證券，或以其他方式就任何該等證券增設任何購股權、權利、權益或產權負擔，以致緊隨有關出售後或該等購股權、權利、權益或產權負擔獲行使或執行後，其不再為本公司控股股東。

根據上市規則第10.07(2)條附註3規定，控股股東已向聯交所及本公司承諾，於首六個月期間及首六個月期間後六個月：

- (1) 倘彼等任何一方根據上市規則第10.07(2)條附註2將其名下實益擁有的任何證券質押或押記予認可機構（定義見《銀行業條例》），其將立即知會本公司有關質押或押記以及所質押或押記的證券數目；及
- (2) 倘其接到承押人或承押記人的指示（不論是口頭或書面），指任何該等用作質押或押記的證券將被沽售，其將立即將該等指示知會本公司。

本公司根據香港包銷協議作出的承諾

本公司向各聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、香港包銷商及資本市場中介人承諾（除(a)本公司根據全球發售（包括因發售量調整權及超額配股權的任何行使）發行、發售或銷售的發售股份，(b)本公司因B類普通股轉換為A類普通股或根據2016年股份計劃發行A類普通股，包括因日後為符合上市規則及適用法律而根據2016年股份計劃的發行進行一次或多次該等證券的批量發

行，(c)在不擴大本公司於香港包銷協議日期已發行及發行在外股本的情況下登記及發行美國存託股份，(d)在符合上市規則及適用法律的情況下購回證券，(e)任何資本化發行、減資或合併或拆細股份或(f)上市規則許可的任何其他情況外)，在香港包銷協議日期起至上市日期後六個月當日（包括該日）止期間（「首個六個月期間」）的任何時間，未經聯席保薦人及整體協調人（為他們本身及代表香港包銷商）事先書面同意，除非符合上市規則，其不會：

- (i) 直接或間接，有條件或無條件配發、發行、出售、接受認購、提呈配發、發行或出售、訂約或同意配發、發行或出售、按揭、押記、質押、抵押、借出、授予或出售任何購股權、認股權證、合同或權利以認購或購買、授予或購買任何購股權、認股權證、合同或權利以配發、發行或出售、或以其他方式轉讓或出售或設定產權負擔於，或同意轉讓或出售或設定產權負擔於或購回本公司任何A類普通股或其他證券或於任何上述者的任何法定或實益權益（包括但不限於可轉換為或可交換為或可行使為，或代表有權收取任何股份的任何證券，或可購買任何股份的任何認股權證或其他權利），或就發行存託憑證向存託人託管本公司任何A類普通股或其他證券（如適用）；或
- (ii) 訂立任何掉期或其他安排，以向他人轉讓擁有本公司任何A類普通股或其他證券（如適用）所有權（法定或實益）或於任何上述者的任何權益（包括但不限於可轉換為或可交換為或可行使為，或代表有權收取任何A類普通股的任何證券，或可購買任何A類普通股的任何認股權證或其他權利）的任何全部或部分經濟後果；或
- (iii) 訂立與上文(i)或(ii)段中列明的任何交易具有相同經濟效益的任何交易；或
- (iv) 要約或同意或訂約或宣佈或公開披露有意進行上文(i)、(ii)或(iii)段中列明的任何有關交易，

而於各情況下，不論上文(i)、(ii)或(iii)段中列明的任何交易是否將以交付A類普通股或本公司其他證券、以現金或其他方式結算（不論該等本公司股份或其他證券是否將於首六個月期間內完成發行）。

倘於首六個月期間屆滿當日起計的六個月期間（「第二個六個月期間」），本公司訂立上文(i)、(ii)或(iii)段所述的任何交易或要約或同意或訂約或宣佈或公開披露有意進行任何有關交易，本公司將採取一切合理措施，以確保任何該等交易不會導致本公司A類普通股或其他證券出現混亂或虛假市場。

聯席保薦人及香港包銷商於本公司的權益

我們的香港包銷商之一兼整體協調人德意志銀行香港分行為Deutsche Bank Trust Company Americas（我們的美國存託股份的存託人）的香港託管商。我們的聯席保薦人之一德意志證券亞洲有限公司為德意志銀行的全資附屬公司，而德意志銀行香港分行為分行。有關詳情，請參閱「有關本招股章程及全球發售的資料－我們的美國存託股份」一節。

除本招股章程所披露者及除彼等各自根據香港包銷協議及（如適用）借股協議的責任外，截至最後可行日期，概無聯席保薦人或香港包銷商直接或間接於本集團任何成員公司的任何股份或任何證券中擁有合法或實益權益，或擁有任何權利或購股權（不論是否可依法強制執行）可認購或購買，或提名他人認購或購買本集團任何成員公司的任何股份或任何證券。此外，有關聯席保薦人根據上市規則第3A.07條作出的獨立性聲明，請參閱本招股章程附錄四「法定及一般資料－其他資料－3. 聯席保薦人」一節。

於全球發售完成後，香港包銷商及其聯屬公司可能因履行其於香港包銷協議項下各自的責任而持有一定的股份。

國際發售

國際包銷協議

就國際發售而言，本公司預期將於定價日與（其中包括）國際包銷商訂立國際包銷協議。根據國際包銷協議及視乎發售量調整權及超額配股權行使與否而定，待達成國際包銷協議所載的若干條件後，國際包銷商將個別而非共同同意促使認購人或購買人或自行按各自適用比例認購根據國際發售初步提呈發售的國際發售股份。預期國際包銷協議可基於與香港包銷協議類似的理由終止。潛在投資者務請注意，倘未有訂立國際包銷協議，則全球發售將不會進行。請參閱本招股章程「全球發售的架構－國際發售」一節。

發售量調整權

本公司預期將向國際包銷商授出發售量調整權，可由整體協調人（為其本身及代表國際包銷商）於上市日期前第二個營業日或之前全權酌情決定行使，並將緊隨其後失效，以要求本公司按與國際發售項下相同的每股價格配發及發行最多合共6,293,300股額外股份，佔全球發售項下初步提呈發售的發售股份數目的約15%，以補足國際發售的任何超額需求。發售量調整權讓整體協調人能夠靈活增加國際發售項下可供購買的發售股份數目，以補足額外的市場需求。請參閱本招股章程「全球發售的架構－發售量調整權」。

超額配股權

本公司預期將向國際包銷商授予超額配股權，可由整體協調人代表國際包銷商於上市日期起至遞交香港公開發售申請截止日期後30日內的任何時間行使，據此，本公司可能需按國際發售價發行最多合共6,293,300股發售股份，佔全球發售初步可供發售的發售股份數目不超過15%（假設發售量調整權未獲行使），或最多合共7,237,300股發售股份，佔全球發售可供認購的發售股份數目不超過15%（假設發售量調整權獲悉數行使），以補足國際發售的超額分配（如有）。請參閱本招股章程「全球發售的架構－超額配股權」一節。

佣金及開支

所有參與全球發售的資本市場中介人將收取的包銷佣金總額為就所有發售股份（包括因發售量調整權及超額配股權獲行使而發行的任何發售股份）應付的發售價總額2.5%（「**固定費用**」）。此外，本公司可全權酌情決定向所有資本市場中介人支付總額最多為就所有發售股份（包括因發售量調整權及超額配股權獲行使而發行的任何發售股份）應付的發售價總額1.5%的獎勵費用（「**酌情費用**」）。假設全額支付酌情費用，應付予所有資本市場中介人的固定費用與酌情費用的比率約為61:39。就任何重新分配至國際發售的未認購香港發售股份而言，概不會向香港包銷商支付包銷佣金，但會按國際發售適用的費率支付予相關國際包銷商。

本公司應付各聯席保薦人的保薦人費用為每名聯席保薦人375,000美元。

包銷佣金及費用總額連同聯交所上市費、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費、法律及其他專業費用及印刷以及與全球發售有關的所有其他開支估計約為358.5百萬港元（假設香港公開發售及國際發售的指示性發售價均為每股發售股份180.00港元、全額支付酌情獎勵費用及發售量調整權及超額配股權未獲行使），將由本公司支付。

包銷團成員活動

香港公開發售及國際發售的包銷商（統稱「**包銷團成員**」）及彼等的聯屬人士可能各自個別進行並不構成包銷或穩定價格過程一部分的各項活動（如下文進一步描述）。

包銷團成員及彼等的聯屬人士為與全球多個國家有聯繫的多元化金融機構。該等實體為本身及其他人士從事廣泛的商業及投資銀行、經紀、基金管理、買賣、對沖、投資及其他活動。在其各種日常業務活動過程中，包銷團成員及其各自的聯屬人士可為本身利益及為其客戶利益購買、出售或持有廣泛的投資並積極買賣證券、衍生工具、貸款、商品、貨幣、信用違約掉期及其他金融工具。該等投資及交易活動可能涉及或關於本公司的資產、證券及／或工具及／或與本公司有關的人士及實體，亦可能包括就本集團的貸款及其他債務為對沖目的而訂立的掉期及其他金融工具。

就A類普通股而言，包銷團成員及彼等聯屬人士的活動可包括擔任A類普通股買家及賣家的代理人、以主事人身份（包括在全球發售中作為A類普通股初始買家的借款人，而有關融資或會以A類普通股作擔保）與該等買家及賣家進行交易、自營交易A類普通股及進行場外或上市衍生工具交易或上市或非上市證券交易（包括發行於證券交易所上市的衍生認股權證等證券），而該等交易的基礎資產為包括A類普通股在內的資產。該等交易可與選定交易對手以雙邊協議或買賣方式進行。該等活動可能需要該等實體進行涉及直接或間接購買及出售A類普通股的對沖活動，而有關活動或會對A類普

通股的交易價產生負面影響。所有該等活動可於香港及世界其他地區發生，並可能導致包銷團成員及彼等的聯屬人士於A類普通股、包含A類普通股的多個籃子證券或指數、可能購買A類普通股的基金單位或有關任何上述項目的衍生產品中持有好倉及／或淡倉。

就包銷團成員或彼等的聯屬人士於聯交所或任何其他證券交易所發行任何以A類普通股為其基礎證券的上市證券而言，有關證券交易所的規則可能要求該等證券的發行人（或其聯屬人士或代理人之一）擔任該等證券的做市商或流動性提供者，而於大多數情況下，這亦將導致A類普通股的對沖活動。

所有上述活動可能會在「全球發售的架構」一節所述的穩定價格期間及結束後進行。該等活動可能影響A類普通股的市價或價值、A類普通股的流通量或成交量以及A類普通股的股價波幅，而每日的影響程度無法估計。

務請注意，進行任何此等活動時，包銷團成員須遵守若干限制，包括以下限制：

- (a) 包銷團成員（穩定價格操作人或代其行事的任何人士除外）不得就分銷發售股份進行任何交易（包括發行或訂立有關發售股份的任何購股權或其他衍生交易）（不論是於公開市場或其他地方），以將任何發售股份的市價穩定或維持於與當時的公開市場價格不同的水平；及
- (b) 包銷團成員必須遵守所有適用法律法規，包括證券及期貨條例有關市場失當行為的條文，當中包括禁止內幕交易、虛假交易、操控價格及操縱證券市場的條文。

若干包銷團成員或彼等各自的聯屬人士過往不時且預期日後會向本公司及其各聯屬人士提供投資銀行、借貸及其他服務，而該等包銷團成員或彼等各自的聯屬人士已就此收取或將收取常規費用及佣金。

此外，包銷團成員或彼等各自的聯屬人士可向投資者提供融資以供彼等於全球發售中認購發售股份。

全球發售

本招股章程乃就香港公開發售（組成全球發售的一部分）而刊發。

A類普通股於聯交所上市由聯席保薦人保薦。聯席保薦人已代表本公司向聯交所上市委員會申請批准本招股章程所述的已發行及將予發行的A類普通股上市及買賣。

全球發售將初步提呈發售41,955,700股發售股份，包括：

- (a) 如下文「－香港公開發售」一段所述在香港初步提呈發售4,195,600股A類普通股（可予重新分配）的香港公開發售；及
- (b) 如下文「－國際發售」所述依據美國證券法以S規例在美國境外（包括向香港境內的專業及機構投資者）以離岸交易方式或向非美國人士（定義見S規例）且並非為任何美國人士或就其利益購買有關A類普通股的人士初步提呈發售37,760,100股A類普通股（可予重新分配及視乎發售量調整權及超額配股權行使與否而定）的國際發售。

投資者可(i)申請認購香港公開發售項下的香港發售股份；或(ii)申請認購或表示有意認購國際發售項下的國際發售股份，惟不得同時申請認購上述兩項。

假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及概無根據2016年股份計劃發行額外股份，發售股份將佔於緊隨全球發售完成後的已發行股份總數的約9.8%。倘超額配股權獲全面行使，緊隨全球發售完成後，發售股份將佔本公司經擴大已發行股本（假設發售量調整權未獲行使）的約11.1%，或本公司經擴大已發行股本（假設發售量調整權獲悉數行使）的約12.6%。

本招股章程對申請、申請股款或申請手續的提述僅與香港公開發售有關。

S規例簡介

根據證券法第5節，除非證券已根據證券法註冊或可獲豁免有關註冊，否則不得在美國進行任何證券發售或銷售。

其中一項豁免，且就於美國境外進行的「離岸」發售而言最為相關的是S規例，其豁免離岸發售遵守第5節的註冊規定，惟前提是須符合該規例的條件且並無開展直接銷售活動。S規例包含五項規則，其中一項(第903條)規定為發行人、包銷商、銷售集團成員及其他根據合約安排參與證券分銷的參與者提供安全港。

本次全球發售乃S規例第903條安全港項下的第2類發售，據此證券不得獲發售或出售予任何美國人士(即使位於美國境外)，且須實施40日分銷合規期以避免A類普通股在該期間流回美國。我們擬實施以下措施以符合S規例。

S規例合規措施

概覽

由於本公司的美國存託股份在美國納斯達克上市及買賣，故為確保遵守S規例而就全球發售實行的措施，較香港聯交所大多數發售及上市所適用者更為廣泛。這些措施包括全球發售投資者身份的聲明、投資者就發售股份轉售對沖限制的協議，以及暫時關閉本公司美國存託股份存託人就存入本公司A類普通股以轉換美國存託股份。此外，將對香港公開發售採用多項其他措施，以確保遵守S規例的限制。

國際發售及香港公開發售；聲明、協議及其他合規措施

依賴S規例須實施限制措施，以確保根據規例的發售在美國境外進行，不會在美國銷售證券，且在40日分銷合規期並無向「美國人士」或以其為受益人發售或銷售證券。此外，視發售範圍而定，可能須實施其他限制。全球發售方面，適用限制將包括全球發售的所有投資者將須作出的聲明和協議，具體而言，投資者將聲明及同意：

- 彼等並非「美國人士」(定義見S規例)且並無以美國人士的名義或為其利益認購或購買發售股份；

- 彼等並非位於美國（定義見S規例）；
- 彼等在「離岸交易」且非因「定向銷售行動」購買發售股份（定義見S規例），且不會參與有關股份的定向銷售活動；
- 就彼等擬在全球發售中購買或於其中購買的發售股份的權益，直至全球發售結束後40日分銷合規期結束，彼等不會在美國參與任何對沖交易；及
- 於分銷合規期內，彼等僅會根據S規例第904條，或在另行獲得證券法註冊規定豁免的情況下，在香港聯交所轉售任何發售股份。

國際發售投資者將須簽立聲明書，彼等將在其中作出有關聲明和同意。香港公開發售投資者將須根據申請條款及條件（包括適用的白表eIPO服務及香港結算EIPO渠道所載者）作出有關聲明和同意。

上述聲明和同意的說明為概要性質，並受相關文件的完整條文所限制；例如，請參閱「如何申請香港發售股份－6. 申請條款及條件」。

除以上適用於全球發售所有投資者的聲明和同意外，本公司將就香港公開發售盡力指示參與香港公開發售的包銷商、經紀及交易商盡力確保不向以下人士提呈發售、出售或提供香港發售股份：(a)在開立經紀賬戶時，僅向其經紀及交易商提供美國身份證明文件的人士，或(b)提交認購申請時使用美國IP地址或美國實體住址的人士。此外，本公司將要求參與的中介機構盡力不要在香港公開發售向僅持有美國護照及並無有效香港身份證的潛在投資者分配零售股份。另外，協助投資者認購以香港中央結算（代理人）有限公司名義發行的香港公開發售股份的經紀將獲指示，在可行情況下盡力不允許使用美國IP地址的認購人認購香港公開發售股份。

轉售發售股份及S規例第904條

本公司的美國存託股份現時在納斯達克買賣。在遵守美國證券法律及存託協議條款的情況下，A類普通股持有人一般可在存託人存託A類普通股以供交付美國存託股份。任何美國存託股份持有人亦可根據存託協議條款，提取美國存託股份代表的相關A類普通股，以在香港聯交所買賣。然而，為防止發售股份在S規例規定的相關分銷合規期內流回美國，在全球發售後，為增設美國存託股份而對全球發售已發行A類普通股作出的新存託，於分銷合規期將暫停40日，以遵守美國證券法S規例規定的相關分銷合規期的規定。請參閱「風險因素－與全球發售及雙重上市有關的風險－於全球發售發行的股份將於自全球發售結束日期起40天期間內不被接納以寄存現有的美國存託股份設施，而這將會對投資者將股份交換作美國存託股份以於美國交易的能力造成不利影響」。雖然在分銷合規期內不能在美國轉售發售股份，但由於訂單是透過香港聯交所的設施執行，而香港聯交所被證交會視為「指定離岸證券市場」，故可在香港聯交所（根據S規例第904條）出售發售股份，或在另行獲得證券法註冊規定豁免的情況下出售發售股份。

在依據S規例私下協商大宗交易的情況下，第904條項下的轉售安全港將繼續適用，前提是交易乃通過香港聯交所的設施執行，而香港聯交所被證交會認可為「指定離岸證券市場」。倘並無安全港或其他豁免適用，則在該等私下協商的大宗交易中，不符合證券法S規例的潛在後果是，買方可能對賣方擁有撤銷權。然而，由於該等大宗交易僅發生在投資者之間，本公司本身將不會就投資者可能違反證券法第5節的行為承擔任何責任。投資者在進行任何該等交易前應當尋求獨立法律意見。

香港公開發售

初步提呈發售的發售股份數目

本公司按公開發售價初步提呈發售4,195,600股發售股份以供香港公眾人士認購，佔根據全球發售初步可供認購的發售股份總數的約10.0%。香港公開發售項下初步提呈發售的發售股份數目（可在國際發售與香港公開發售之間重新分配發售股份）將佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數的約1.0%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及概無根據2016年股份計劃發行額外股份）。

香港公開發售供香港公眾人士以及機構及專業投資者參與。專業投資者通常包括日常業務涉及買賣股份及其他證券的經紀、交易商、公司（包括基金經理）及定期投資於股份及其他證券的法人實體。

香港公開發售須待下文「一 全球發售的條件」一段所載條件達成後方告完成。

分配

香港公開發售的發售股份將僅根據香港公開發售中收到的有效申請數目分配予投資者。分配基準或會因應申請人有效申請的香港發售股份數目而有所不同。有關分配可能（如適用）包括抽籤，即部分申請人獲分配的香港發售股份可能多於其他申請相同數目香港發售股份的申請人，而未能中籤的申請人可能不獲分配任何香港發售股份。

僅就分配而言，香港公開發售項下可供認購的香港發售股份總數（計入下文所述的任何重新分配）將平均分為（至最接近的每手買賣單位，而碎股將分配予甲組）兩組：甲組及乙組。甲組的香港發售股份將按公平基準分配予申請總價為5百萬港元（不包括應付經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費）或以下的香港發售股份的申請人。乙組的香港發售股份將按公平基準分配予申請香港發售股份總價格（不包括應付經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費）為5百萬港元以上但不超過乙組總值的申請人。

投資者務請注意，甲組及乙組申請的分配比例或有不同。倘若其中一組（而非兩組）的任何香港發售股份未獲認購，則該等未獲認購的香港發售股份將轉撥至另一組以滿足該組的需求並作出相應分配。僅就前一段而言，香港發售股份「價格」指申請時應付的價格而不考慮最終確定的公開發售價。申請人僅可從甲組或乙組（而非兩組）獲分配香港發售股份。根據香港公開發售重複或疑屬重複申請及超過2,097,800股香港發售股份的申請將不獲受理。

重新分配

香港公開發售與國際發售之間的發售股份分配可以調整。在後續段落所述分配上限的規限下，整體協調人可酌情將發售股份由國際發售重新分配至香港公開發售，以滿足香港公開發售下的有效申請。

重新分配至香港公開發售的額外發售股份將分配至甲組及乙組，而分配至國際發售的發售股份數目將按整體協調人視為合適的方式相應減少。根據新上市申請人指南第4.14章，倘於以下情況下在國際發售與香港公開發售間重新分配發售股份：(a)國際發售股份獲悉數認購或超額認購，而香港發售股份獲悉數認購或超額認購（不論超額認購的倍數）；或(b)國際發售股份認購不足，而香港發售股份獲悉數認購或超額認購（不論超額認購的倍數），則可自國際發售重新分配最多2,097,700股發售股份至香港公開發售，使香港公開發售項下可供認購的發售股份總數將增加至6,293,300股發售股份，佔全球發售項下初步可供認購的發售股份數目約15%。

倘香港公開發售未獲悉數認購，則整體協調人可按其認為適當的比例將全部或任何未獲認購的香港發售股份重新分配至國際發售。

鑒於香港公開發售及國際發售的發售股份初步分配符合上市規則第18項應用指引第4.2(b)段的條文，故無需通過強制回補或重新分配機制以使香港公開發售項下發售股份數目增至全球發售提呈發售的發售股份總數的特定百分比。

香港公開發售與國際發售之間發售股份的任何重新分配詳情將於全球發售結果公告中披露，有關公告預期將於2025年11月5日（星期三）刊發。

申請

香港公開發售的每名申請人均須於遞交的申請內作出承諾及確認，申請人本身及為其利益提出申請的任何人士並無亦不會申請、認購或表示有意申請國際發售的任何

國際發售股份。倘若該承諾及／或確認遭違反及／或失實（視情況而定）或有關申請人已獲或將獲配售或分配國際發售的國際發售股份，則有關申請將不獲受理。

香港公開發售的申請人可能須於申請時（視申請渠道而定）繳付最高公開發售價每股發售股份180.00港元，另加每股發售股份應付的經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費，每手100股A類普通股的總額為18,181.54港元。倘按下文「一定價及分配」一段所述方式最終確定的公開發售價低於最高公開發售價每股發售股份180.00港元，則適當退款（包括多繳申請股款應佔的經紀佣金、證監會交易徵費、會財局交易徵費及聯交所交易費）將不計利息退還予獲接納申請人。詳情載於本招股章程「如何申請香港發售股份」一節。

國際發售

初步提呈發售的發售股份數目

國際發售將包括初步提呈發售的37,760,100股發售股份，佔全球發售項下初步可供認購發售股份總數的約90.0%（可予重新分配及視乎發售量調整權及超額配股權行使與否而定）。國際發售項下初步提呈發售的發售股份數目將佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及概無根據2016年股份計劃發行額外股份）的約8.8%，惟須視乎國際發售與香港公開發售之間發售股份的任何重新分配而定。

分配

國際發售包括向機構及專業投資者以及預期對有關發售股份有大量需求的其他投資者選擇性營銷發售股份。該等投資者為(i)非「美國人士」（定義見美國證券法S規例第902(k)條），且並非為美國人士或就其利益進行認購，及(ii)並非身處美國境內（定義見S規例）。專業投資者通常包括日常業務涉及買賣股份及其他證券的經紀、交易商、公司（包括基金經理）及定期投資於股份及其他證券的法人實體。國際發售的發售股份分配將按下文「一定價及分配」一段所述「累計投標」程序及根據多項因素進行，該等因素

包括需求程度及時間、有關投資者於相關行業的投資資產或股本資產總值，以及預期有關投資者是否會於上市後增購發售股份及／或持有或出售其A類普通股。該分配旨在通過分配A類普通股建立穩固的專業及機構股東基礎，使本集團及股東整體獲益。

整體協調人（為其本身及代表包銷商）可要求已根據國際發售獲提呈發售發售股份及已根據香港公開發售提出申請的任何投資者向整體協調人提供充足資料，以供彼等識別香港公開發售項下的有關申請，並確保將該等申請從國際發售的任何發售股份分配中剔除。

重新分配

根據國際發售將予發行的發售股份總數或會因上文「－香港公開發售－重新分配」一段所述回補安排、發售量調整權及超額配股權獲全部或部分行使及／或最初列入香港公開發售的未獲認購發售股份的任何重新分配而變動。

發售量調整權

為使本公司可靈活增加國際發售項下可供購買的發售股份數目，以應付額外的市場需求，預期本公司將向國際包銷商授予發售量調整權，可由整體協調人全權酌情（代表國際包銷商）於上市日期前第二個營業日或之前行使，並將緊隨其後失效，以要求本公司按國際發售價發行及配發合共最多6,293,300股額外A類普通股（合共佔全球發售項下初步可供認購發售股份總數約15%），以應付國際發售中的任何超額需求。

在考慮是否行使發售量調整權時，本公司及整體協調人將考慮多項因素，其中包括：

- (i) 有意的專業及機構投資者於國際發售的累計投標程序中所表現的踴躍程度是否足以涵蓋：
 - (a) 發售股份總數（即全球發售項下初步可供認購發售股份及發售量調整權獲行使後發行的額外A類普通股之和）；及

全球發售的架構

- (b) 超額配股權項下相應A類普通股數目；
- (ii) 有意的專業及機構投資者於累計投標程序中表示準備認購發售股份的價格；
- (iii) 投資者的質素，目的為建立穩固的專業機構及投資者股東基礎，為本公司及股東帶來整體利益；及
- (iv) 整體市況。

倘若發售量調整權獲悉數行使，則據此將予發行的額外發售股份約佔我們緊隨全球發售完成後（假設超額配股權未獲行使）經擴大已發行股本的1.5%。發售量調整權（假設超額配股權未獲行使）的攤薄影響載列如下：

發售量調整權獲行使前 （「原認購方」）全球發售項 下已發行A類普通股數目	佔發售量調整權獲行使前 原認購方所持已發行股本 總額概約百分比	發售量調整權獲行使後全 球發售項下已發行A類普 通股數目	佔發售量調整權獲行使後 原認購方所持已發行股本 總額概約百分比
41,955,700	9.82%	48,249,000	9.68%

我們的A類普通股於聯交所上市後，發售量調整權將不會與二級市場的任何A類普通股價格穩定活動有關，且不受香港法例第571W章證券及期貨條例的《證券及期貨（穩定價格）規則》的規限。發售量調整權將為超額配股權的補充。

倘發售量調整權獲悉數行使，則自配售額外配發及發行A類普通股獲得的額外所得款項淨額將根據本招股章程「未來計劃及所得款項用途」一節內所披露的分配方式按比例予以分配。

本公司將於配發結果公告中披露發售量調整權是否已經行使及行使的情況，並將於公告中確認倘屆時發售量調整權並未獲行使，則發售量調整權已失效且不得於日後任何日期行使。

超額配股權

就全球發售而言，預期本公司將向國際包銷商授予超額配股權。

根據超額配股權，國際包銷商將有權（可由整體協調人（代表國際包銷商）行使）自上市日期起至遞交香港公開發售申請截止日期後30日止期間隨時要求本公司按國際發售的國際發售價額外發行最多合共6,293,300股A類普通股（佔比不超過全球發售項下初步可供認購發售股份總數（假設發售量調整權未獲行使）的15.0%），或最多合共7,237,300股額外A類普通股（佔比不超過全球發售項下可供認購發售股份總數（假設發售量調整權獲悉數行使）的15.0%），以補足國際發售中的超額分配（如有）。

倘超額配股權獲悉數行使，據此將予發行的額外發售股份將佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數（假設發售量調整權未獲行使）的約1.5%，或佔緊隨全球發售完成後已發行股份總數（假設發售量調整權獲悉數行使）的1.6%。如果行使超額配股權，將發佈公告。

穩定價格

穩定價格行動是包銷商在若干市場促進證券分銷而採用的慣常做法。為穩定價格，包銷商可於特定時期在二級市場競投或購買證券，以減慢並（倘若可能）防止證券的初步公開市價跌至低於發售價。該等交易可在容許進行相關交易的所有司法管轄區進行，惟任何情況下均須遵守所有（包括香港的）適用法律及監管規定。在香港，就穩定價格行動所採用的價格不得高於公開發售價。

就全球發售而言，穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）可代表包銷商超額分配或進行交易，以在上市日期後一段有限時間將A類普通股市價穩定或維持在高於原本應有水平。然而，穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）並無責任進行任何該等穩定價格行動。有關穩定價格行動一經進行，(a)將由穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）全權酌情以穩定價格操作人合理認為符合本公司最佳利益的方式進行；(b)可隨時終止；及(c)須在遞交香港公開發售申請截止日期起計30日內結束。

此外，就美國存託股份進行的穩定價格交易可由其中一名包銷商或其聯屬人士在A類普通股於聯交所上市之前及之後根據適用法律法規進行。

根據證券及期貨條例的《證券及期貨（穩定價格）規則》獲准在香港進行的穩定價格行動包括(a)為防止A類普通股的市價下調或盡量減少其下調幅度的目的而進行超額分配；(b)為防止A類普通股的市價下調或盡量減少其下調幅度的目的而售賣或同意售賣A類普通股，以便就其建立淡倉；(c)根據超額配股權購買或同意購買A類普通股，以將根據上文(a)或(b)段建立的任何倉盤平倉；(d)僅為防止A類普通股的市價下調或盡量減少其下調幅度的目的而購買或同意購買任何A類普通股；(e)售賣或同意售賣任何A類普通股，以將通過該等購買所建立的任何倉盤平倉；及(f)提出或企圖作出上文(b)、(c)、(d)或(e)段所描述的任何事情。

具體而言，發售股份的有意申請人及投資者應注意：

- (a) 由於進行交易以穩定或維持A類普通股市價，穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）可就進行穩定價格行動維持A類普通股的好倉；
- (b) 無法確定穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）持有好倉的數額及時間或期間；
- (c) 穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）將任何好倉平倉並在公開市場出售或會對A類普通股市價造成不利影響；
- (d) 穩定價格期間後不得採取任何穩定價格行動以支持A類普通股價格。穩定價格期間自上市日期開始，並預期於2025年12月3日（星期三）（即遞交香港公開發售申請截止日期後第30日）屆滿。該日後不得採取任何進一步的穩定價格行動，A類普通股需求可能會下跌且股份價格亦可能因此而下跌；
- (e) 無法保證通過任何穩定價格行動的A類普通股價格可以保持等於或高於公開發售價；及
- (f) 於穩定價格行動過程中進行的穩定價格競投或交易可按發售股份的公開發售價或低於公開發售價的任何價格進行，因而可按低於申請人或投資者支付的價格進行。

本公司將確保或促使於穩定價格期間屆滿後七日內按照證券及期貨條例的《證券及期貨（穩定價格）規則》刊發公告。

超額分配

於進行有關全球發售的任何A類普通股超額分配後，穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）可通過（其中包括）行使全部或部分超額配股權、使用穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）於二級市場以不高於公開發售價購買的A類普通股或通過下文詳述之借股協議或結合該等方式，以補足該等超額分配。

借股協議

為方便結算有關全球發售的超額分配（如有），穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）可選擇根據借股協議（預期將由穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）與出借人於定價日或前後訂立）（「借股協議」）向Morningside China TMT Fund IV, L.P.、Morningside China TMT Special Opportunity Fund II, L.P.及Morningside China TMT Fund IV Co-investment, L.P.（統稱為「出借人」）借入最多6,293,300股A類普通股（佔全球發售項下提呈發售的發售股份（假設發售量調整權未獲行使）的約15.0%）或最多7,237,300股A類普通股（佔全球發售項下提呈發售的發售股份（假設發售量調整權獲悉數行使）的約15.0%）。

倘與出借人訂立有關借股協議，借入A類股將僅會由穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）執行，以結算國際發售中的超額分配，而有關借股安排不受上市規則第10.07(1)(a)條的限制規定，惟上市規則第10.07(3)條的規定（即借股協議將僅用於就國際發售補足行使超額配股權前的淡倉）須予遵守。

借入相同數目的A類普通股必須於(a)可行使超額配股權的最後日期及(b)超額配股權獲悉數行使當日（以較早發生者為準）後第三個營業日或之前交還出借人或其代人（視情況而定）。

上文所述的A類普通股借股安排將根據所有適用法律、規則及監管規定進行。穩定價格操作人（或代其行事的任何人士）將不會就該A類普通股借股安排向出借人支付任何款項。

定價及分配

確定發售股份定價

整體協調人（為其本身及代表包銷商）與本公司將於定價日（預期為2025年11月4日（星期二）或前後，但無論如何不遲於2025年11月4日（星期二）中午十二時正通過協議確定全球發售各項發售的發售股份定價，而根據各項發售將分配的發售股份數目將於隨後不久確定。

公開發售價將參照（其中包括）美國存託股份於定價日之前最後一個交易日在納斯達克的收盤價來確定（股東及潛在投資者可在<https://www.nasdaq.com/market-activity/stocks/pony>查詢），且公開發售價將不超過每股香港發售股份180.00港元。我們的美國存託股份的歷史價格和在納斯達克的交易量如下：

期間 ⁽¹⁾	高	低	日均交易量 (美國存託 股份) ⁽²⁾
	(美元)	(美元)	
2024年11月27日至			
2024年12月31日.....	16.32	11.90	1,295,957
2025財政年度			
（直至最後可行日期）.....	24.92	4.11	7,717,109

附註：

(1) 自我們成立以來直至最後可行日期（包括所呈列期間），我們並未就美國存託股份或股份宣派或派付任何股息。

(2) 日均交易量指我們的美國存託股份於有關期間的日均交易量。

香港公開發售的申請人可能須於申請時（視申請渠道而定）支付最高公開發售價每股發售股份180.00港元，另加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，每手100股發售股份的總額為18,181.54港元。

倘(a)美國存託股份於定價日或之前的最後一個交易日在納斯達克的收盤價等值港元金額(以每股轉換為基礎)超過本招股章程所述的最高公開發售價；及／或(b)我們認為，作為一家上市公司，根據專業及機構投資者在累計投標過程中表達的踴躍程度，將國際發售價定在高於最高公開發售價的水平，符合本公司最佳利益，我們設定的國際發售價可能高於最高公開發售價。

如果國際發售價定為或低於最高公開發售價，公開發售價須定為與國際發售價相等的價格。在任何情況下，我們均不會將公開發售價定在本招股章程所述的最高公開發售價或國際發售價之上。

國際包銷商正洽詢潛在投資者對於購入國際發售中的發售股份的踴躍程度。潛在的專業及機構投資者將須註明其準備以不同價格或特定價格認購國際發售的發售股份數目。此過程稱為「累計投標」，預期將持續至截止遞交香港公開發售申請當日或前後為止。

整體協調人(為其本身及代表包銷商)如認為合適，可根據潛在投資者於國際發售累計投標過程中表達的踴躍程度，在本公司同意的情況下，於截止遞交香港公開發售申請當日上午或之前隨時減少本招股章程下文所述的提呈發售的發售股份數目。在該情況下，本公司在決定作出有關調減後將在實際可行情況下盡快(在任何情況下均不得遲於截止遞交香港公開發售申請當日上午)分別在本公司網站<https://www.pony.ai>及聯交所網站www.hkexnews.hk刊發取消全球發售的通知。本公司其後將按經修訂發售股份數目重啟發售，並遵守上市規則第11.13條的規定刊發補充或新招股章程，並在FINI平台上重新完成必要的結算程序。根據補充或新招股章程，全球發售須先取消然後再在FINI平台上重新啟動。倘並無刊發任何有關公告或補充或新招股章程，則發售股份數目將不會減少。

提交申請認購香港發售股份前，申請人須留意，取消全球發售的任何公告可能於截止遞交香港公開發售申請當日方會發出。

公佈發售股份最終定價

發售股份最終定價、國際發售的踴躍程度、香港公開發售的申請水平、香港發售股份的分配基準及香港公開發售的分配結果預期將於本招股章程「如何申請香港發售股份－B. 公佈結果」一節所述的多種渠道公佈。

包銷

香港公開發售由香港包銷商根據香港包銷協議的條款及條件悉數包銷並須（其中包括）待整體協調人（為其本身及代表包銷商）及本公司協定發售股份價格後方可作實。

本公司預期將於定價日訂立有關國際發售的國際包銷協議。

該等包銷安排（包括包銷協議）概述於本招股章程「包銷」一節。

全球發售的條件

所有發售股份申請須待下列條件達成後方可獲接納：

- (a) 上市委員會批准本招股章程所述已發行、將予發行或可發行的A類普通股在聯交所主板上市及買賣，且有關批准其後於上市日期前未遭撤回或撤銷；
- (b) 發售股份定價已由整體協調人（為其本身及代表包銷商）及本公司協定；
- (c) 於定價日或前後簽立及交付國際包銷協議；及
- (d) 香港包銷商於香港包銷協議下的責任及國際包銷商於國際包銷協議下的責任成為並仍為無條件，且並無根據各自的協議條款終止，

各條件均須於有關包銷協議指定的日期及時間或之前達成（除非及倘若該等條件於該等日期和時間或之前獲有效豁免），且無論如何不遲於本招股章程日期後第30日當日。

倘整體協調人（為其本身及代表包銷商）及本公司因任何理由未能於2025年11月4日（星期二）中午十二時正或之前協定發售價，則全球發售將不會進行並將告失效。

完成香港公開發售及國際發售須待（其中包括）另一項發售成為無條件及並無根據其條款被終止，方可作實。

倘若上述條件未於指定日期及時間前達成或獲豁免，則全球發售將告失效，並將即時知會聯交所。本公司將於香港公開發售失效翌日分別在本公司網站 <https://www.pony.ai> 及聯交所網站 www.hkexnews.hk 刊登香港公開發售失效的通知。在此情況下，所有申請股款將按本招股章程「如何申請香港發售股份－D. 發送／領取股票及退回認購股款」一節所載條款不計利息退還。同時，所有申請股款將存放在收款銀行或根據香港法例第155章《銀行業條例》獲發牌的其他香港銀行的獨立銀行賬戶。

僅在全球發售於2025年11月6日（星期四）上午八時正或之前在所有方面成為無條件的情況下，發售股份的股票方於該日上午八時正成為有效的所有權憑證。

A類普通股交易

假設香港公開發售於2025年11月6日（星期四）上午八時正或之前在香港成為無條件，預計A類普通股將於2025年11月6日（星期四）上午九時正開始在聯交所買賣。

A類普通股將以每手100股A類普通股進行交易，A類普通股的股份代號將為2026。

致香港發售股份投資者的重要提示：
全電子化申請程序

我們已就香港公開發售採取全電子化申請程序。我們不會提供本招股章程的任何印刷版或任何申請表格的任何印刷版供公眾使用。

本招股章程已於聯交所網站 www.hkexnews.hk「披露易>新上市>新上市資料」及我們的網站 <https://www.pony.ai/> 登載。若閣下需要本招股章程的印刷版，閣下可於上述網址下載並列印。

本招股章程電子版內容與根據公司（清盤及雜項條文）條例第342C條送呈香港公司註冊處處長登記的招股章程印刷本相同。

A. 申請香港發售股份

1. 可申請的人士

倘閣下或閣下代為申請的受益人符合下列各項條件，則可申請香港發售股份：

- 年滿18歲或以上；
- 擁有香港地址（僅適用於白表eIPO服務）；
- (i) 非「美國人士」（定義見美國證券法S規例第902(k)條），且並非為美國人士或就其利益進行認購，及(ii)並非身處美國境內（定義見S規例）；及
- 倘閣下為個人，閣下並非僅持有美國護照，亦須持有有效香港身份證。

因此，倘閣下為美國護照持有人但並未持有有效香港身份證，則閣下不符合資格申請香港發售股份。此外，倘閣下於美國境內遞交申請，則閣下亦不符合資格申請。

除非上市規則或聯交所授予本公司的豁免及／或同意有所允許，否則倘閣下或閣下代為申請的受益人為下列人士，即不得申請任何香港發售股份：

- 為股份及／或我們任何附屬公司的現有實益擁有人；
- 本公司及／或我們任何附屬公司的董事或最高行政人員；

- 為上述任何人士的緊密聯繫人；
- 為本公司的關連人士或緊隨全球發售完成後將成為本公司的關連人士；或
- 已獲分配或已申請任何國際發售股份或以其他方式參與國際發售。

2. 申請渠道

香港公開發售將於香港時間2025年10月28日（星期二）上午九時正開始，至2025年11月3日（星期一）中午十二時正結束。

申請香港發售股份可使用以下其中一個申請渠道：

申請渠道	平台	投資者對象	申請時間
白表 eIPO服務 . .	www.eipo.com.hk	擬收取實體股票的申請人。成功申請的香港發售股份將以閣下本身名義配發及發行。	香港時間2025年10月28日（星期二）上午九時正至2025年11月3日（星期一）上午十一時三十分。 悉數支付申請款項的最後期限為香港時間2025年11月3日（星期一）中午十二時正。
香港結算 EIPO渠道 . .	閣下的經紀或託管商（須是香港結算參與者）將按閣下的指示，通過香港結算的FINI系統代為提交電子申請指示	不擬收取實體股票的申請人。成功申請的香港發售股份將以香港結算代理人名義配發及發行，並直接存入中央結算系統，記存於閣下所指定香港結算參與者的股份戶口。	有關可作出指示的最早時間及最後期限，經紀及託管商的安排或各有不同，請向閣下的經紀或託管商查詢作實。

白表eIPO服務及香港結算EIPO渠道均存在能力上的限制及服務中斷的可能，閣下宜避免待到最後申請日期方申請香港發售股份。

通過白表eIPO服務提出申請者，一經通過白表eIPO服務就閣下本身利益或為閣下利益發出申請香港發售股份的申請指示並完成支付相關股款，即被視為已提出實際申請。閣下倘是由他人代為發出電子申請指示，則將被視為已聲明只有一套電子申請指示是為閣下利益發出。閣下倘若是另一人士的代理，則將被視為已聲明只為所代理人士的利益發出一套電子申請指示，以及閣下是經正式授權以代理身份發出有關指示。

為免生疑問，倘若根據白表eIPO服務發出超過一份申請指示，並取得不同付款參考編號，但並無就某特定參考編號全數繳足股款，則不構成實際申請。

倘若通過白表eIPO服務提出申請，閣下將被視為已授權白表eIPO服務供應商根據本招股章程所載的條款及條件（按白表eIPO服務的條款及條件補充及修訂）提出申請。

一經指示閣下的經紀或託管商通過香港結算EIPO渠道代閣下申請香港發售股份，閣下（倘若屬聯名申請人，則各申請人共同及個別）即被視為已指示及授權香港結算安排香港結算代理人（以有關香港結算參與者代名人的身份行事）代表閣下申請香港發售股份，並代表閣下作出本招股章程及其任何補充文件所述的全部事項。

通過香港結算EIPO渠道申請香港發售股份時，閣下向香港結算發出申請指示又或由他人為閣下利益而向香港結算發出申請指示（此情況下將由香港結算代理人代表閣下提出申請），而在香港公開發售結束時有關申請指示並未被撤銷或以其他方式失效，即視作已經提出實際申請。

香港結算代理人僅作為閣下的代名人行事，香港結算及香港結算代理人均毋須就香港結算或香港結算代理人為代表閣下申請香港發售股份而採取的任何行動又或就任何違反本招股章程條款及條件的情況而對閣下或任何其他人士負責。

3. 申請所需資料

提交申請時必須提供以下資料：

個人申請人／聯名申請人	公司申請人
• 身份證明文件所示全名² • 身份證明文件的發出國家或司法管轄區 • 身份證明文件種類，按以下優先次序排第： i. 香港身份證；或 ii. 國民身份證明文件；或 iii. 護照；及 • 身份證明文件號碼	• 身份證明文件所示全名² • 身份證明文件的發出國家或司法管轄區 • 身份證明文件種類，按以下優先次序排第： i. 法人機構識別編碼註冊文件；或 ii. 公司註冊證明書；或 iii. 商業登記證；或 iv. 其他同等文件；及 • 證明文件號碼

附註：

1. 倘若通過**白表eIPO**服務提出申請，閣下須提供有效的電郵地址、聯絡電話號碼及香港地址。閣下亦須聲明所提供的身份資料符合下文附註2的規定。特別是，若未能提供香港身份證號碼，必須確認閣下並非香港身份證持有人。聯名申請人人數不得超過四名。倘閣下為商號，申請人須以個別成員名義提出申請。
2. 申請人必須使用身份證明文件上顯示之全名提交申請，必須按身份證明文件所示相同次序填寫姓氏、名字、中間名及其他名字（如有）。如身份證明文件同時包含中英文名稱，則兩者皆須提供，否則以中文或英文名稱作申請皆可。申請人必須按照優先次序排第選用文件：個人申請人如擁有有效香港身份證（包括香港居民及香港永久性居民），必須在認購公開發售股份時使用香港身份證號碼；公司申請人如擁有法人機構識別編碼註冊文件，則須以法人機構識別編碼註冊文件編號作申請。
3. 倘若申請人為受託人，則需要提供受託人的客戶識別信息（「**客戶識別信息**」）（如上所述）。倘若申請人為投資基金（集體投資計劃），則需要如上提供已在經紀處開設交易賬戶的資產管理公司或個別基金（按適用情況）的客戶識別信息。
4. 根據市場慣例，FINI上聯名賬戶持有人的人數上限為4人。

5. 倘若以代名人身份提出申請，閣下須提供每名實益擁有人或（如屬聯名實益擁有人）每名聯名實益擁有人的：(i) 身份證明文件所示全名、身份證明文件的發出國家或司法管轄區、身份證明文件種類；及(ii) 身份證明文件號碼。如未能填妥此項資料，有關申請將視作為閣下的利益提交。
6. 倘若以非上市公司身份提出申請而(i)該公司主要從事證券買賣業務；及(ii)閣下對該公司可行使法定控制權，是項申請將視作為閣下的利益提出，閣下須於申請時提供上述所需資料。

「非上市公司」指其股本證券並無在聯交所或任何其他證券交易所上市的公司。

「法定控制權」指閣下：

- 控制該公司董事會的組成；
- 控制該公司一半以上的投票權；或
- 持有該公司一半以上的已發行股本（不包括無權獲分派特定金額以外利潤或資本的任何部分股本）。

倘若閣下是在獲得有效授權書的情況下通過**香港結算EIPO**渠道提出申請，則我們及整體協調人（作為我們的代理）可在申請符合我們認為合適的條件下（包括出示授權證明），酌情接納有關申請。

未能提供任何所需資料均可能導致閣下的申請被拒。

4. 可申請的香港發售股份數目

每手買賣單位.....：100股A類普通股

可申請的香港發售股份數目及申請／成功配發股份時應付的款項.....：香港發售股份僅可按指定的每手買賣單位申請。有關就每手買賣單位應付的款項請見下表。

每股發售股份的最高公開發售價為180.00港元。

倘通過**香港結算EIPO**渠道提出申請，閣下經紀或託管商或會根據香港適用法律及法規要求閣下按經紀或託管商指定的金額預先支付申請款項。閣下有責任遵守閣下的經紀或託管商就閣下所申請的香港發售股份施加的任何有關預先支付規定。

如何申請香港發售股份

一經指示閣下的經紀或託管商通過香港結算EIPO渠道代表閣下提出申請香港發售股份，閣下（倘屬聯名申請人，則各申請人共同及個別）即被視為指示及授權香港結算安排香港結算代理人（以相關香港結算參與者代理人的身份行事）從閣下的經紀或託管商指定的銀行的相關代理人銀行戶口中撥付最高公開發售價、經紀佣金、證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費。

閣下倘若通過白表eIPO服務提出申請，請參照下表計算就所選香港發售股份數目應付的金額。閣下申請香港發售股份時必須全數支付相關的應付最高金額。

申請認購的 香港發售 股份數目	申請時 應繳款項 ⁽²⁾ 港元	申請認購的 香港發售股份數目	申請時 應繳款項 ⁽²⁾ 港元	申請認購的 香港發售 股份數目	申請時 應繳款項 ⁽²⁾ 港元	申請認購的 香港發售 股份數目	申請時 應繳款項 ⁽²⁾ 港元
100	18,181.54	2,000	363,630.60	10,000	1,818,153.00	300,000	54,544,590.00
200	36,363.05	2,500	454,538.26	20,000	3,636,306.00	400,000	72,726,120.00
300	54,544.59	3,000	545,445.90	30,000	5,454,459.00	500,000	90,907,650.00
400	72,726.12	3,500	636,353.56	40,000	7,272,612.00	600,000	109,089,180.00
500	90,907.66	4,000	727,261.20	50,000	9,090,765.00	700,000	127,270,710.00
600	109,089.18	4,500	818,168.86	60,000	10,908,918.00	800,000	145,452,240.00
700	127,270.71	5,000	909,076.50	70,000	12,727,071.00	900,000	163,633,770.00
800	145,452.25	6,000	1,090,891.80	80,000	14,545,224.00	1,000,000	181,815,300.00
900	163,633.76	7,000	1,272,707.10	90,000	16,363,377.00	1,500,000	272,722,950.00
1,000	181,815.30	8,000	1,454,522.40	100,000	18,181,530.00	2,097,800 ⁽¹⁾	381,412,136.35
1,500	272,722.96	9,000	1,636,337.70	200,000	36,363,060.00		

(1) 閣下可申請認購的香港發售股份最高數目。

(2) 應繳款項包括經紀佣金、證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費。若閣下的申請成功，經紀佣金將支付予交易所參與者（定義見上市規則），而證監會交易徵費、聯交所交易費及會財局交易徵費將支付予聯交所（證監會交易徵費由聯交所代表證監會收取；而會財局交易徵費由聯交所代表會財局收取）。

5. 禁止重複申請

除非閣下作為代名人且於申請時提供本節「A. 申請香港發售股份」3. 申請所需資料」一段要求的相關投資者的資料，否則閣下或閣下的聯名申請人概不得為閣下利益提出超過一份申請。倘若閣下被懷疑提交或致使提交超過一項申請，則閣下的所有申請均會遭拒絕受理。

透過(i)白表eIPO服務、(ii)香港結算EIPO渠道；或(iii)同時透過該兩個渠道重複提出申請均被禁止，亦不受理。倘若閣下已透過白表eIPO服務或香港結算EIPO渠道提出申請，閣下或閣下為其利益而提出申請的人士不得申請全球發售的任何發售股份。

香港證券登記處會將所有申請錄入其系統中，並根據證券登記公司總會有限公司發佈的《處理重複／疑屬重複申請的最佳應用指引》，憑相同的名稱、身份證明文件號碼及參考號碼對疑似重複申請進行識別。

由於申請須遵守個人資料收集聲明，因此所示的身份證號碼會予以遮蓋。

6. 申請條款及條件

一經通過白表eIPO服務或香港結算EIPO渠道申請香港發售股份，閣下（或在某些情況下將是由香港結算代理人代表閣下作出以下事項）：

- (i) 承諾簽立所有相關文件，並指示及授權我們及／或整體協調人作為我們的代理為閣下簽立任何文件，並代表閣下處理一切必要事務，以便根據組織章程細則的規定，以閣下或香港結算代理人的名義登記閣下獲分配的任何香港發售股份，及（倘若閣下通過香港結算EIPO渠道提出申請）代表閣下將所配發的香港發售股份直接存入中央結算系統，記存於閣下指定的香港結算參與者的股份戶口；
- (ii) 確認閣下已閱讀並了解本招股章程及白表eIPO服務的指定網站（或閣下與閣下經紀或託管商訂立的協議（視乎情況而定））所載的條款及條件以及申請程序，並同意受其約束；

- (iii) (倘若閣下通過**香港結算EIPO**渠道提出申請) 同意閣下的**經紀或託管商**與香港結算訂立的參與者協議所載列的安排、承諾及保證，並遵從《香港結算一般規則》及《香港結算運作程序規則》發出申請香港發售股份的申請指示；
- (iv) 確認閣下知悉本招股章程內有關發售及銷售A類普通股的限制，而該等限制並不適用於閣下或閣下代為申請的受益人；
- (v) 確認閣下已收到及細閱本招股章程及其任何補充文件，提出申請(或安排提出閣下的申請(視乎情況而定))時亦僅依據本招股章程載列的資料及陳述，而不會依賴任何其他資料或陳述；
- (vi) 同意相關人士¹、香港證券登記處及香港結算均毋須對本招股章程以及其任何補充文件並未載列的任何資料及陳述負責；
- (vii) 承諾及確認，閣下或閣下代為申請的受益人未曾申請或認購或表示有興趣認購，亦不會申請或認購或表示有興趣認購任何國際發售股份或參與國際發售；
- (viii) 確認(A)閣下(i)並非「美國人士」(定義見經修訂美國《1933年證券法》(「證券法」) S規例(「S規例」) 第902(k)條)，且閣下並非為美國人士或就其利益進行認購，及(ii)並非身處美國境內(定義見S規例)；(B)閣下目前並非、截至全球發售結束時將不會是，且在本文件日期前連續三個月期間內從未為本公司的董事、高級職員或「聯屬公司」或代表董事、高級職員或聯屬公司行事的人士；(C)閣下乃依據證券法S規例於其所界定的「離岸交易」中而非因任何「定向銷售行為」(定義見S規例) 購買香港發售股份或其實益權益；及(D)閣下不會就股份進行任何定向銷售行為；

¹ 相關人士包括聯席保薦人、整體協調人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、資本市場中介人、彼等各自的董事、高級職員、僱員、合夥人、代理、顧問及任何其他參與全球發售的各方。

- (ix) 同意及確認就閣下於全球發售購買的香港發售股份的權益而言，閣下從未於且不會於分銷合規期屆滿前於美國境內（定義見S規例）進行任何對沖交易（不論透過出售我們的A類普通股及／或涉及我們A類普通股權益的美國存託股份（「美國存託股份」）或任何衍生工具來執行），而不論是否由閣下或擁有該等香港發售股份實益權益的任何人士，或由代表閣下或彼等行事的任何人士直接進行有關對沖交易；
- (x) 明白及確認香港發售股份從未、現在並無及將不會根據證券法註冊，且香港發售股份乃於不涉及證券法所界定於美國進行的公開發售的交易中提呈發售及出售，並獲豁免遵守證券法的註冊規定，以下銷售限制適用於香港發售股份，而閣下須遵守以下限制：

S規例限制

於S規例第903(B)(2)(II)條所界定的40天分銷合規期（「分銷合規期」）（即自香港時間2025年11月6日上午八時正（東部時間2025年11月5日下午七時正）開始至香港時間2025年12月17日上午零時零分（東部時間2025年12月16日上午十一時正）結束，首尾兩天包括在內）結束前，(I)香港發售股份不得向美國境內或美國人士提呈發售或出售，或為美國人士或就其利益提呈發售或出售，(II)不得在美國進行涉及香港發售股份任何權益的對沖交易，及(III)香港發售股份不得存入從本公司的存託銀行收取美國存託股份以銷售或轉移至美國境內；

- (xi) 同意在未根據證券法作出有效註冊的情況下，香港發售股份僅可根據證券法S規例第904條(x)向本公司、(y)於美國境外（包括在香港聯交所），或(z)根據證券法的可用豁免註冊規定提呈發售、出售、質押或以其他方式轉讓；
- (xii) 並非僅有美國護照而不持有有效香港身份證的個人；

- (xiii) 同意就本節「－G. 個人資料－3. 目的」及「－G. 個人資料－4. 轉交個人資料」項下的目的向我們、相關人士、香港證券登記處、收款銀行、香港結算、香港結算代理人、聯交所、證監會及任何其他法定監管機關或政府部門或遵照其他法例、規則或規定披露申請詳情及閣下的個人資料，以及任何其他可能須提供的有關閣下及閣下為其利益而提出申請人士的個人資料；
- (xiv) 同意（在不影響閣下的申請（或香港結算代理人的申請（視乎情況而定））一經接納後閣下可能擁有的任何其他權利下）閣下不會因無意的失實陳述而撤銷申請；
- (xv) 同意在公司（清盤及雜項條文）條例第44A(6)條的規限下，由閣下或香港結算代理人代表閣下提出的申請一經接納即不可撤回，而申請獲接納與否將以香港證券登記處按本節「－B. 公佈結果」一段訂明的時間及方式公佈抽籤結果作為憑證；
- (xvi) 確認閣下知悉本節「－C. 閣下不獲分配香港發售股份的情況」一段所述的情況；
- (xvii) 同意閣下的申請或香港結算代理人的申請、任何對申請的接納及由此產生的合約均受香港法例規管及按其詮釋；
- (xviii) 同意遵守公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例、組織章程大綱及細則、開曼公司法以及香港以外任何地區適用於閣下的申請的法例，且我們或相關人士一概不會因接納閣下的購買要約，或閣下在本招股章程所載的條款及條件項下的權利及責任所引致的任何行動，而違反香港境內及／或境外的任何法例；
- (xix) 確認(a)閣下的申請或香港結算代理人代表閣下提出的申請並非由本公司、本公司或其任何附屬公司的任何董事、最高行政人員、主要股東或現有股東或彼等的任何緊密聯繫人直接或間接出資；及(b)閣下並非慣於亦不會慣於接收本公司、本公司或其任何附屬公司的任何董事、最高行政人員、主要股東或現有股東或彼等的任何緊密聯繫人就有關以閣下名義登記的股份或由閣下以其他方式持有的A類普通股的收購、出售、投票表決或以其他方式進行的處置作出的指示；

- (xx) 保證閣下提供的資料真實及準確；
- (xxi) 確認閣下明白我們及整體協調人將依賴閣下的聲明及陳述，以決定是否向閣下分配任何香港發售股份，而倘若閣下作出虛假聲明，則可能被檢控；
- (xxii) 同意接納所申請香港發售股份數目或根據申請分配予閣下但數目較少的香港發售股份；
- (xxiii) 授權(a)我們將閣下的姓名／名稱或香港結算代理人的名稱列入本公司股東名冊或我們的組織章程大綱及細則規定的其他名冊，作為閣下獲分配的任何香港發售股份的持有人，並(b)我們及／或我們的代理以普通郵遞方式按申請所示地址向閣下或聯名申請的排名首位申請人發送任何股票及／或任何退款支票及／或發出**白表**電子退款指示，郵誤風險由閣下承擔，除非閣下已符合下文「－D. 發送／領取股票及退回認購股款」中所列條件，可親自領取股票及／或退款支票；
- (xxiv) 聲明及表示此乃閣下為閣下本身或閣下為其利益而提出申請的人士所提出及擬提出的唯一申請；
- (xxv) (如本申請是為閣下本身的利益提出) 保證閣下不曾亦不會為閣下的利益直接或間接向香港結算發出**電子申請指示**或透過**白表eIPO**服務或交由作為閣下代理的任何人士或任何其他人士而提出其他申請；
- (xxvi) (倘若閣下作為代理為另一人士的利益提出申請) 保證(a)閣下(作為代理或為該人士利益)或該人士或任何其他作為該人士代理的人士不曾亦不會向香港結算或**白表eIPO**服務供應商發出**電子申請指示**提出其他申請；及(b)閣下獲正式授權作為該人士的代理代為發出**電子申請指示**；及
- (xxvii) 倘香港以外任何地方的法律適用於閣下的申請，則同意及保證閣下已遵從所有該等法律，而我們或任何有關人士均不會因接受閣下的要約購買或因閣下根據本招股章程所載條款及條件的權利及義務所採取的任何行動而違反任何該等法律。

為免生疑問，我們及參與編製本招股章程的所有其他各方確認，每名自行或促使他人發出**電子申請指示**的申請人及香港結算參與者均有權根據公司（清盤及雜項條文）條例第40條（公司（清盤及雜項條文）條例第342E條所適用者）獲得賠償。

就條款及條件第(xi)項而言，任何違反該條文發售、出售或質押發售股份均可能構成違反證券法。投資者在進行任何該等交易前應尋求獨立法律意見。

B. 公佈結果

閣下可透過以下渠道查看是否成功獲分配任何香港發售股份：

平台	日期／時間

透過白表**eIPO**服務或香港結算**EIPO**渠道提出申請：

網站 瀏覽分配結果的特定網站	香港時間2025年11月5日（星期三）下午十一時正至2025年11月11日（星期二）午夜十二時正全日24小時。

載有(i)使用白表**eIPO**服務及香港結算**EIPO**渠道提出而全部或部分成功的申請人以及(ii)向其有條件配發的香港發售股份數目的完整名單及資料將於 www.iporesults.com.hk（或者：www.eipo.com.hk/eIPOAllotment）的白表**eIPO**服務「配發結果」頁面顯示。

聯交所網站 www.hkexnews.hk 及我們的網站 www.pony.ai ，當中將載有上述香港證券登記處網站鏈接。	不遲於香港時間2025年11月5日（星期三）下午十一時正。

如何申請香港發售股份

平台

日期／時間

電話 +852 2862 8555－由香港證券登記處提 由香港時間2025年11月6
供的分配結果電話查詢熱線 日（星期四）至2025年
11月11日（星期二）期
間任何營業日的上午九
時正至下午六時正。

倘若閣下透過香港結算EIPO渠道提出申請，則亦可由香港時間2025年11月4日（星期二）下午六時正起向閣下的經紀或託管商查詢。香港結算參與者於香港時間2025年11月4日（星期二）下午六時正起全日24小時均可登入FINI查看分配結果，如有任何資料不符，須盡快知會香港結算。

分配公告

我們預期將於香港時間2025年11月5日（星期三）下午十一時正或之前於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及我們的網站 www.pony.ai 公佈發售股份的定價、國際發售踴躍程度、香港公開發售的申請認購水平及香港發售股份的分配基準。

C. 閣下不獲分配香港發售股份的情況

務須注意，在下列情況中，閣下或閣下為其利益提出申請的人士將不獲分配香港發售股份：

1. 倘閣下的申請遭撤回：

閣下的申請或香港結算代理人代表閣下提出的申請可根據公司（清盤及雜項條文）條例第44A(6)條撤回。

2. 倘我們或我們的代理行使酌情權拒絕閣下的申請：

我們、整體協調人、香港證券登記處及彼等各自的代理或代名人可全權酌情拒絕或接納任何申請，或僅接納任何部分的申請，而毋須就此提供原因。

3. 倘香港發售股份的分配無效：

倘若聯交所並無在下列期間內批准A類普通股上市，香港發售股份的分配即告無效：

- 截止辦理申請登記起計三個星期內；或
- 如聯交所在截止辦理申請登記日期後三個星期內知會我們延長有關期間，則最多在截止辦理申請登記日期後六個星期的較長時間內。

4. 倘：

- 閣下提出重複或疑屬重複申請。有關重複申請的定義，請參閱本節「—A. 申請香港發售股份—5. 禁止重複申請」一段；
- 閣下的申請指示並不完整；
- 閣下並無妥為付款（或確認資金（視乎情況而定））；
- 包銷協議並無成為無條件或被終止；
- 我們或整體協調人相信接納閣下的申請將導致其或我們違反適用的證券法或其他法例、規則或規定。

5. 倘若配發發售股份的股款結算失敗：

根據香港結算參與者與香港結算的安排，香港結算參與者須於抽籤進行前已在其指定銀行中預留充足的申請資金。香港發售股份抽籤完畢後，收款銀行會從香港結算參與者的指定銀行收取用於結算每名香港結算參與者實際獲配發的香港發售股份所需的金額。

股款有結算失敗風險。萬一發生代表閣下結算配發發售股份股款的香港結算參與者（或其指定銀行）結算款項失敗的極端情況，香港結算將聯絡違約香港結算參與者及其指定銀行確定結算失敗的原因，並要求該違約香港結算參與者糾正或促使糾正結算失敗的問題。

然而，倘若上述結算責任確定未能履行，受影響的香港發售股份將重新分配至國際發售。閣下透過經紀或託管商申請的香港發售股份可能會受影響（視乎結算失敗的程度）。在極端情況下，閣下會因該香港結算參與者結算股款失敗而不獲分配任何香港發售股份。閣下若因股款結算失敗而不獲分配香港發售股份，我們、相關人士、香港證券登記處及香港結算現時及日後一概不負責。

D. 發送／領取股票及退回認購股款

閣下將就香港公開發售中獲配發的全部香港發售股份獲發一張股票（透過香港結算EIPO渠道作出的申請所獲發的股票則如下文所述存入中央結算系統）。

我們不就發售股份發出臨時所有權文件，亦不就申請時繳付的款項發出收據。

只有在全球發售已成為無條件以及「包銷」一節所述的終止權利未有行使的情況下，股票方會於2025年11月6日（星期四）上午八時正成為有效的所有權憑證。投資者如在獲發股票前或股票成為有效證書前買賣A類普通股，須自行承擔一切風險。

我們保留權利在申請股款過戶前保留任何股票及（如適用）任何多收申請股款。

下表載列相關程序及時間：

	白表eIPO服務	香港結算EIPO渠道
發送／領取股票¹		
對於以閣下本身名義發出的1,000,000股或以上發售股份的實體股票.....	親身前往香港證券登記處香港中央證券登記有限公司（地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室）領取。	股票將以香港結算代理人的名義發出，並存入中央結算系統，記存於閣下指定的香港結算參與者的股份戶口。

閣下毋須採取任何行動。

¹ 惟倘在2025年11月5日（星期三）上午香港有八號或以上熱帶氣旋警告信號、黑色暴雨警告信號及／或超強颱風後發出的「極端情況」公告生效，導致相關股票無法及時發送至香港結算，本公司將根據雙方協議的應急安排，促使香港證券登記處安排送出有關證明文件及股票。請參閱本節「E. 惡劣天氣下的安排」。

如何申請香港發售股份

白表eIPO服務

香港結算EIPO渠道

時間：香港時間2025年11月6日（星期四）上午九時正至下午一時正。

如閣下為個人申請人，閣下不得授權任何其他人士代為領取。如閣下為公司申請人，閣下的授權代表須攜同蓋上公司印鑑的公司授權書領取。

個人及授權代表均須於領取時出示香港證券登記處接納的身份證明文件。

註：如沒有在指定領取時間親身領取股票，有關股票將以普通郵遞方式寄往有關申請指示所示地址，郵誤風險由閣下承擔

對於以閣下本身名義
發出少於**1,000,000**股
發售股份的
實體股票.....

股票將以普通郵遞方式寄往有關申請指示所示地址，郵誤風險由閣下承擔

時間：2025年11月5日（星期三），一般應為上市前一天

如何申請香港發售股份

白表eIPO服務

香港結算EIPO渠道

多收申請股款的退款機制

日期 2025年11月6日（星期四） 視乎閣下與閣下經紀或託管商之間的安排

負責人士 香港證券登記處 閣下的經紀或託管商

透過單一銀行賬戶繳付 申請股款 白表電子退款指示至閣下指定的銀行賬戶 閣下的經紀或託管商將根據閣下與其協議的安排向閣下指定的銀行賬戶退款

透過多個銀行賬戶繳付 申請股款 退款支票將通過普通郵遞方式寄往申請指示所示地址，郵誤風險由閣下承擔

E. 惡劣天氣下的安排

倘於2025年11月3日（星期一）上午九時正至中午十二時正期間任何時間：

- 八號或以上熱帶氣旋警告信號；
- 黑色暴雨警告；及／或
- 超強颱風後發出的「極端情況」公告（「極端情況」），

（統稱「惡劣天氣信號」）在香港生效，則不會於2025年11月3日（星期一）開始或截止辦理認購申請。

有關認購申請將改於下一個營業日的上午十一時四十五分至中午十二時正開始辦理及／或於中午十二時正截止辦理，而該營業日在上午九時正至中午十二時正期間均沒有惡劣天氣信號生效。

有意投資者務須注意，延遲開始／截止辦理認購申請可能會令上市日期有所延誤。如本招股章程「預期時間表」一節所述的日期有變，我們會於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及我們的網站 www.pony.ai 登載有關新時間表的公告。

倘惡劣天氣信號於2025年11月5日(星期三)懸掛，香港證券登記處會作出適當的安排，將股票發送至中央結算系統證券存管處的服務櫃台，以供在2025年11月6日(星期四)買賣。

倘惡劣天氣信號於2025年11月5日(星期三)懸掛，以閣下本身名義發出的1,000,000股以下發售股份的實體股票，將於惡劣天氣信號除下或取消後(例如2025年11月5日(星期三)下午或2025年11月6日(星期四)當日)且郵政服務恢復後以普通郵遞方式寄出。

倘惡劣天氣信號於2025年11月6日(星期四)懸掛，以閣下本身名義發出的1,000,000股以上發售股份的實體股票，閣下可於惡劣天氣信號除下或取消後(例如2025年11月6日(星期四)下午或2025年11月7日(星期五)當日)前往香港證券登記處的辦事處領取。

有意投資者務須注意，若選擇收取以本身名義發出的實體股票，收到股票的時間或會較遲。

F. 股份獲准納入中央結算系統

倘若聯交所批准A類普通股於聯交所上市及買賣，而我們亦符合香港結算的股份收納規定，A類普通股將獲香港結算接納為合資格證券，自A類普通股開始買賣日期或香港結算選擇的其他日期起可在中央結算系統內寄存、結算及交收。交易所參與者之間的交易須於交易日後第二個結算日在中央結算系統進行交收。

所有在中央結算系統進行的活動均須符合不時生效的香港結算一般規則及香港結算運作程序規則。

我們已作出一切讓A類普通股獲准納入中央結算系統所需的必要安排。

閣下應就交收安排的詳情諮詢閣下的經紀或其他專業顧問的意見，因為該等安排或會影響到閣下的權利及權益。

G. 個人資料

以下個人資料收集聲明適用於本公司、香港證券登記處、收款銀行及相關人士所收集及持有有關閣下的任何個人資料，如同其適用於香港結算代理人以外的申請人的個人資料一樣。有關個人資料可包括客戶識別編碼及閣下的身份資料。一經向香港結算發出申請指示，即等同確認閣下已閱讀、明白及同意以下個人資料收集聲明的所有條款。

1. 個人資料收集聲明

此項個人資料收集聲明是向香港發售股份的申請人及持有人說明有關本公司及香港證券登記處有關個人資料及香港法例第486章《個人資料(私隱)條例》方面的政策及慣例。

2. 收集閣下個人資料的原因

香港發售股份申請人及登記持有人以本身名義申請香港發售股份或轉讓或受讓香港發售股份時或尋求香港證券登記處的服務時，必須確保其向本公司或其代理及香港證券登記處提供的個人資料屬準確及最新的資料。

未能提供所要求的資料或提供不準確的資料可能導致閣下申請香港發售股份被拒或延遲，或導致本公司或香港證券登記處無法落實轉讓或提供服務。此舉也可能妨礙或延遲登記或轉讓閣下成功申請的香港發售股份及／或寄發閣下應得的股票。

香港發售股份申請人及持有人所提供的個人資料如有任何錯誤，須立即通知本公司及香港證券登記處。

3. 目的

閣下的個人資料可被採用及以任何方式持有、處理及／或保存，以作下列用途：

- 處理閣下的申請及退款支票及白表電子退款付款指示(如適用)、核實是否符合本招股章程載列的條款及申請程序以及公佈香港發售股份的分配結果；

- 遵守香港及其他地區的適用法律及規定；
- 以股份持有人（包括香港結算代理人（如適用））的名義登記新發行股份或轉讓或受讓股份；
- 存置或更新本公司股東名冊；
- 核實A類普通股申請人及持有人的身份以及辨識任何重複的A類普通股申請；
- 便利香港發售股份抽籤程序；
- 確定A類普通股持有人的受益權利，例如股息、供股及紅股等；
- 分發本公司及其附屬公司的通訊；
- 編製A類普通股持有人的統計數據及資料；
- 披露有關資料以便就權益索償；及
- 與上述有關的任何其他附帶或相關目的及／或使本公司及香港證券登記處能履行對A類普通股申請人及持有人及／或監管機構承擔的責任及／或A類普通股申請人及持有人不時同意的任何其他目的。

4. 轉交個人資料

本公司及香港證券登記處所持有關於香港發售股份申請人及持有人的個人資料將會保密，但本公司及香港證券登記處可以在為達到上述任何目的之必要情況下，向下列任何人士披露、獲取或轉交（無論在香港境內或境外）有關個人資料：

- 本公司委任的代理，例如財務顧問、收款銀行及主要海外股份過戶登記處；
- 香港結算或香港結算代理人，彼等將會就根據其規則及程序，在任一情況下，提供服務或設施或執行其職能以及作FINI及中央結算系統（包括香港發售股份申請人要求將有關股份存於中央結算系統）等目的，而使用有關個人資料及將之轉交香港證券登記處；

- 向本公司或香港證券登記處提供與其各自業務營運有關的行政、電訊、電腦、付款或其他服務的任何代理、承包商或第三方服務供應商；
- 聯交所、證監會及任何其他法定監管機關或政府部門或法律、規則或規定的其他方（包括就聯交所執行上市規則及證監會執行其法定職能等目的）；及
- 香港發售股份持有人與其進行或擬進行交易的任何人士或機構，例如彼等的銀行、律師、會計師或股票經紀等。

5. 個人資料的保留

本公司及香港證券登記處將按收集個人資料所需的用途保留香港發售股份申請人及持有人的個人資料。無需保留的個人資料將會根據香港法例第486章《個人資料（私隱）條例》銷毀或處理。

6. 查閱及更正個人資料

香港發售股份申請人及持有人有權確定本公司或香港證券登記處是否持有其個人資料，並有權索取有關該資料的副本及更正任何不準確資料。本公司及香港證券登記處有權就處理任何查閱資料的要求收取合理費用。所有查閱資料或更正資料的要求應按本招股章程「公司資料」一節所披露的或不時通知的本公司及香港證券登記處註冊地址，送交本公司的公司秘書或香港證券登記處的私隱事務合規主任。

以下為本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)發出的報告文本(載於第I-1至I-90頁)，以供載入本招股章程內。



就歷史財務資料致PONY AI INC.列位董事、高盛(亞洲)有限責任公司、MERRILL LYNCH (ASIA PACIFIC) LIMITED、德意志證券亞洲有限公司及華泰金融控股(香港)有限公司的會計師報告

緒言

我們呈報第I-4至I-90頁所載的Pony AI Inc. (「貴公司」) 及其附屬公司(統稱為「貴集團」) 的歷史財務資料，其中包括貴集團於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的綜合資產負債表、貴公司於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的資產負債表，以及貴集團截至2024年12月31日止三個年度各年以及截至2025年6月30日止六個月(「往績記錄期」) 的綜合經營及全面虧損表、綜合股東(虧絀) 權益變動表及綜合現金流量表以及綜合財務報表附註(包括重大會計政策概要)(統稱為「歷史財務資料」)。第I-4至I-90頁所載的歷史財務資料構成本報告的一部分，乃編製以供載入貴公司就貴公司A類普通股於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」) 主板首次上市而刊發日期為2025年10月28日的招股章程(「招股章程」)。

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2(a)所載編製基準編製作出真實公平反映的歷史財務資料，並落實貴公司董事認為必需的內部控制，以確保於編製歷史財務資料時不存在重大錯誤陳述(不論是否由於欺詐或錯誤)。

申報會計師的責任

我們的責任為對歷史財務資料發表意見並向閣下報告我們的意見。我們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聘用準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」開展工作。該準則規定我們須遵守道德準則並計劃及開展工作，以就歷史財務資料有無重大錯誤陳述作出合理保證。

我們的工作涉及執执行程序以獲取與歷史財務資料內金額及披露事項有關的憑證。選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估歷史財務資料出現重大錯誤陳述（不論是否由於欺詐或錯誤）的風險。於作出該等風險評估時，申報會計師考慮有關實體根據歷史財務資料附註2(a)所載編製基準編製作出真實公平反映的歷史財務資料的內部控制，以設計於各類情況下適當的程序，惟並非就實體內部控制的成效提出意見。我們的工作亦包括評估貴公司董事所採用的會計政策是否恰當及所作出的會計估計是否合理，以及評估歷史財務資料的整體呈列。

我們相信，我們所獲得的憑證屬充分及恰當，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，歷史財務資料可真實而公平地反映貴集團於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的財務狀況、貴公司於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的財務狀況，以及貴集團於往績記錄期的財務表現及現金流量，並已根據歷史財務資料附註2(a)所載的編製基準編製。

審閱追加期間比較財務資料

我們已審閱貴集團的追加期間比較財務資料，包括截至2024年6月30日止六個月的綜合經營及全面虧損表、綜合股東虧絀變動表及綜合現金流量表及其他說明資料（「追加期間比較財務資料」）。貴公司董事須對按照歷史財務資料附註2(a)所載的編製基準編製追加期間比較財務資料負責。我們的責任是根據我們的審閱對追加期間比較財務資料發表結論。我們根據香港會計師公會頒佈的香港審閱工作準則第2410號「實體的獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。審閱包括作出查詢（主要向負責財務及會計事務的人員）以及應用分析性及其他審閱程序。審閱的範圍遠較根據《香港審計準則》進行的審計為少，因此無法使我們有信心可察覺所有若進行審計時可能被發現

的重要事項。因此，我們不發表審計意見。根據我們的審閱，並無發現任何事項使我們相信追加期間比較財務資料（就會計師報告而言）在所有重大方面並未按照歷史財務資料附註2(a)所載的編製基準編製。

根據聯交所證券上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例須呈報事項

調整

於編製歷史財務資料時，概無對第I-4頁界定的歷史財務報表作出調整。

股息

貴公司並無就往績記錄期派付或宣派任何股息。

德勤•關黃陳方會計師行

執業會計師

香港

2025年10月28日

貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料構成本會計師報告的組成部分。

本報告歷史財務資料依據貴集團截至2024年12月31日止三個年度各年先前刊發的綜合財務報表及貴集團截至2025年6月30日止六個月的管理賬目（「歷史財務報表」）編製。歷史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。截至2024年12月31日止三個年度各年先前刊發的綜合財務報表由德勤華永會計師事務所（特殊普通合伙）根據美國公眾公司會計監察委員會（「美國公眾公司會計監察委員會」）的準則進行審核。

歷史財務資料以美元（「美元」）呈列，除另有指明外，所有金額約整至最接近千位（「千美元」）。

PONY AI INC.

綜合資產負債表

(金額單位以千美元計，股份、每股股份及每股美國存託股份數據除外)

		截至12月31日			截至6月30日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
資產					
流動資產：					
現金及現金等價物		316,262	425,960	535,976	318,533
受限制現金，流動		1,806	49	21	20
短期投資 (包括於2022年、					
2023年及2024年12月31日					
以及2025年6月30日按公允價值計量的					
短期投資，分別為261,643千美元、					
163,594千美元、209,035千美元及					
289,493千美元)	6	261,643	163,594	209,035	289,493
應收賬款淨額	20	25,899	31,580	28,555	27,084
應收關聯方款項，流動	15	8,306	5,650	8,322	7,443
預付開支及其他流動資產		29,654	39,513	52,713	59,228
流動資產總額		643,570	666,346	834,622	701,801
非流動資產：					
受限制現金，非流動		450	196	175	188
應收關聯方款項，非流動	15	2,969	—	—	—
物業、設備及軟件淨額	7	26,827	15,420	17,241	29,443
經營租賃使用權資產	9	8,138	6,419	13,342	16,338
長期投資 (包括於2022年、2023年及					
2024年12月31日以及2025年6月30日按					
公允價值計量的長期投資，分別為					
80,173千美元、51,240千美元、					
93,449千美元及122,731千美元)	5, 6	80,653	51,712	130,799	214,142
長期投資的預付款項	21	—	—	52,823	25,000
其他非流動資產		8,907	7,024	1,819	4,134
非流動資產總額		127,944	80,771	216,199	289,245
總資產		771,514	747,117	1,050,821	991,046

		截至12月31日			截至6月30日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
負債、夾層股權及股東（虧絀）權益					
流動負債：					
應付賬款及其他流動負債					
（包括於2022年、2023年及					
2024年12月31日以及2025年6月30日					
對貴公司並無追索權的綜合可變					
利益實體的金額，分別為8,104千美元、					
7,146千美元、零及零）.....	1(b), 8	44,042	44,299	66,548	107,804
經營租賃負債，流動（包括於2022年、					
2023年及2024年12月31日以及					
2025年6月30日對貴公司並無追索權的					
綜合可變利益實體的金額，分別為					
899千美元、768千美元、零及零）.....	1(b), 9	4,058	3,866	3,438	4,825
應付關聯方款項，流動.....		—	—	900	744
流動負債總額.....		48,100	48,165	70,886	113,373
經營租賃負債，非流動（包括於					
2022年、2023年及2024年12月31日					
以及2025年6月30日對貴公司並無					
追索權的綜合可變利益實體金額，分別為					
795千美元、14千美元、零及零）.....	1(b), 9	3,788	2,246	9,835	11,928
其他非流動負債（包括於2022年、					
2023年及2024年12月31日以及					
2025年6月30日對貴公司並無追索權的					
綜合可變利益實體金額，分別為零、					
57千美元、零及零）.....	1(b)	1,714	1,533	1,389	1,480
總負債.....		53,602	51,944	82,110	126,781

承擔及或然事項(請參閱附註10)

隨附附註為該等綜合財務報表的組成部分。

		截至12月31日			截至6月30日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
夾層權益：					
A系列可轉換可贖回優先股(每股面值					
0.0005美元，於2022年、2023年及2024					
年12月31日以及2025年6月30日分別授權					
34,717,760股股份、34,717,760股股份、					
零及零；及於2022年、2023年及2024年					
12月31日以及2025年6月30日發行及發行					
在外34,717,760股股份、34,362,468股股					
份、零及零，贖回價值分別為19,949千美					
元、20,733千美元、零及零).....					
12		14,818	14,664	—	—
B系列可轉換可贖回優先股(每股面值					
0.0005美元，於2022年、2023年及2024					
年12月31日以及2025年6月30日分別授					
權、發行及發行在外44,758,365股股份、					
44,758,365股股份、零及零，贖回價值分					
別為108,592千美元、114,793千美元、					
零及零).....					
12		76,840	76,840	—	—

	附註	截至12月31日			截至6月30日
		2022年	2023年	2024年	2025年
B+系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外27,428,047股股份、27,428,047股股份、零及零，贖回價值分別為135,504千美元、143,551千美元、零及零)	12	107,135	107,135	—	—
B2系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外10,478,885股股份、10,478,885股股份、零及零，贖回價值分別為88,683千美元、94,148千美元、零及零)	12	68,138	68,138	—	—
C系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外57,896,414股股份、57,896,414股股份、零及零，贖回價值分別為665,769千美元、709,409千美元、零及零)	12	559,087	559,087	—	—

		截至12月31日			截至6月30日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
C+系列可轉換可贖回優先股 (每股面值					
0.0005美元，於2022年、2023年及2024					
年12月31日以及2025年6月30日分別授權					
16,161,668股股份、16,161,668股股份、					
零及零，及於2022年、2023年及2024年					
12月31日以及2025年6月30日已發行及發					
行在外16,161,021股股份、16,161,021股					
股份、零及零，贖回價值分別為291,183					
千美元、311,182千美元、零及零)					
	12	249,884	249,884	—	—
D系列可轉換可贖回優先股 (每股面值					
0.0005美元，於2022年、2023年及2024					
年12月31日以及2025年6月30日分別授權					
19,964,384股股份、19,964,384股股份、					
零及零，及於2022年、2023年及2024年					
12月31日以及2025年6月30日已發行及發					
行在外7,453,371股股份、11,614,287股股					
份、零及零，贖回價值分別為198,694千					
美元、318,980千美元、零及零)					
	12	181,595	285,530	—	—
夾層權益總額		1,257,497	1,361,278	—	—

		截至12月31日			截至6月30日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
Pony AI Inc.股東（虧絀）權益：					
A類普通股（每股面值0.0005美元，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權307,505,707股股份、307,505,707股股份、498,911,230股股份及498,911,230股股份；於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別發行及發行在外10,708,762股股份、10,660,389股股份、269,203,783股股份及304,203,783股股份）.....	11	9	10	140	158
B類普通股（每股面值0.0005美元，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外81,088,770股股份、81,088,770股股份、81,088,770股股份及81,088,770股股份）..	11	35	35	35	35
額外實繳股本.....		63,200	57,759	2,228,444	2,234,712
特別儲備.....		91	148	220	292
累計虧絀.....		(614,659)	(739,528)	(1,287,851)	(1,384,009)
累計其他全面（虧損）收入.....		(163)	4,326	10,134	2,175
Pony AI Inc.股東（虧絀）權益總額.....		(551,487)	(677,250)	951,122	853,363
非控股權益.....		11,902	11,145	17,589	10,902
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

隨附附註為該等綜合財務報表的組成部分。

PONY AI INC.

綜合經營及全面虧損表

(金額單位以千美元計，股份、每股股份及每股美國存託股份數據除外)

附註	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					
服務收入(包括截至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日止六個月來自關聯方					
收入，分別為25,393千美元、23,103千					
美元、30,826千美元、12,330千美元及					
11,148千美元).....	66,380	64,546	67,415	24,166	21,685
產品收入.....	2,006	7,353	7,610	554	13,749
收入總額.....	68,386	71,899	75,025	24,720	35,434
收入成本.....	(36,322)	(55,015)	(63,622)	(22,134)	(29,655)
毛利.....	32,064	16,884	11,403	2,586	5,779
經營開支：					
研發開支.....	(153,601)	(122,707)	(240,179)	(58,725)	(96,516)
銷售、一般及行政開支.....	(49,178)	(37,417)	(56,747)	(15,579)	(26,574)
經營開支總額.....	(202,779)	(160,124)	(296,926)	(74,304)	(123,090)
經營虧損.....	(170,715)	(143,240)	(285,523)	(71,718)	(117,311)
投資收入.....	8,890	19,389	20,378	11,350	28,687
認股權證負債公允價值變動.....	3,887	(3,030)	5,617	5,617	—
其他收入(開支)淨額.....	9,614	1,427	(15,477)	2,978	(2,015)
除所得稅前虧損.....	(148,324)	(125,454)	(275,005)	(51,773)	(90,639)
所得稅利益(開支)..... 14	74	126	(1)	(2)	(1)
虧損淨額.....	(148,250)	(125,328)	(275,006)	(51,775)	(90,640)
非控股權益應佔(虧損)收入淨額.....	(232)	(516)	(885)	(458)	5,446
Pony AI Inc.應佔虧損淨額.....	(148,018)	(124,812)	(274,121)	(51,317)	(96,086)
外幣換算調整.....	(16,239)	(3,841)	(2,952)	(1,046)	114

	附註	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)	
可供出售投資的未變現收益(虧損)，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 個月分別扣除稅項86千美元、 243千美元、(282)千美元、408千美元及 (25)千美元		3,172	8,089	16,089	5,236	(13,771)
其他全面(虧損)收入總額		(13,067)	4,248	13,137	4,190	(13,657)
全面虧損總額		(161,317)	(121,080)	(261,869)	(47,585)	(104,297)
減：非控股權益應佔 全面收入(虧損)		477	(757)	6,444	(529)	(252)
Pony AI Inc.應佔全面虧損總額		(161,794)	(120,323)	(268,313)	(47,056)	(104,045)
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額		(148,018)	(124,812)	(274,121)	(51,317)	(96,086)
計算每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	17	85,319,170	89,100,415	114,318,765	91,557,008	359,375,886
每股股份及每股美國存託股份的 虧損淨額，基本及攤薄		(1.73)	(1.40)	(2.40)	(1.14)	(0.27)
計入以下各項的以股份為 基礎的薪酬開支：						
研發開支	13	13,405	1,832	102,383	605	11,874
銷售、一般及行政開支	13	5,178	1,926	24,620	855	4,343

隨附附註為該等綜合財務報表的組成部分。

PONY AI INC.

綜合股東(虧絀)權益變動表

(金額單位以千美元計，股份、每股股份及每股美國存託股份數據除外)

附註	普通股		額外 實繳股本	特別 儲備	累計 其他全面 收入(虧損)	累計 虧絀	PONY AI INC.股東 (虧絀)權益	非控股 權益	總計
	股份	金額							
截至2022年1月1日的結餘.....	91,723,991	42	50,796	-	13,613	(466,550)	(402,099)	3,888	(398,211)
授予股東認股權證時視作股息.....	12	-	(828)	-	-	-	(828)	-	(828)
行使購股權時發行普通股.....	13	73,541	-	-	-	-	50	-	50
以股份支付的薪酬.....	13	-	2	13,182	-	-	13,184	-	13,184
非控股權益注資.....	-	-	-	-	-	-	-	7,537	7,537
其他全面收入(虧損).....	-	-	-	-	(13,776)	-	(13,776)	709	(13,067)
特別儲備撥備(附註b).....	-	-	-	91	-	(91)	-	-	-
虧損淨額.....	-	-	-	-	-	(148,018)	(148,018)	(232)	(148,250)
截至2022年12月31日的結餘.....	91,797,532	44	63,200	91	(163)	(614,659)	(551,487)	11,902	(539,585)
受限制股份單位(「受限制股份單位」)									
歸屬時發行普通股.....	13	37,500	-	-	-	-	-	-	-
購回A系列可轉換可贖回優先股的視作分派 (定義見附註12).....	12	-	-	(4,646)	-	-	(4,646)	-	(4,646)
購回普通股(附註a).....	-	(85,873)	-	(994)	-	-	(994)	-	(994)
受限制股份單位及購股權結算.....	13	-	-	(3,054)	-	-	(3,054)	-	(3,054)
以股份支付的薪酬.....	13	-	1	3,253	-	-	3,254	-	3,254
其他全面收入(虧損).....	-	-	-	-	4,489	-	4,489	(241)	4,248
特別儲備撥備(附註b).....	-	-	-	-	57	(57)	-	-	-
虧損淨額.....	-	-	-	-	-	(124,812)	(124,812)	(516)	(125,328)
截至2023年12月31日的結餘.....	91,749,159	45	57,759	148	4,326	(739,528)	(677,250)	11,145	(666,105)

附註	普通股		額外 實繳股本	特別 儲備	累計 其他全面 收入(虧損)	累計 虧損	PONY AI INC.股東 (虧損)權益	非控股 權益	總計
	股份	金額							
完成首次公開發售(「首次公開發售」)時									
發行A類普通股，扣除發行成本	11	21,461,410	10	256,656	-	-	256,666	-	256,666
同步私募配售(「同步私募配售」)時									
發行A類普通股，扣除發行成本	11	11,672,186	6	151,732	-	-	151,738	-	151,738
完成首次公開發售時將優先股									
轉換為A類普通股	11	225,409,798	113	1,695,191	-	-	1,695,304	-	1,695,304
可轉換可贖回優先股增加	12	-	-	(59,896)	-	(12,658)	(72,554)	-	(72,554)
可轉換可贖回優先股修訂	12	-	-	-	-	(261,472)	(261,472)	-	(261,472)
以股份支付的薪酬	13	-	1	127,002	-	-	127,003	-	127,003
其他全面收入		-	-	-	5,808	-	5,808	7,329	13,137
特別儲備撥備(附註b)		-	-	72	-	(72)	-	-	-
虧損淨額		-	-	-	-	(274,121)	(274,121)	(885)	(275,006)
截至2024年12月31日的結餘		<u>350,292,553</u>	<u>175</u>	<u>2,228,444</u>	<u>220</u>	<u>(1,287,851)</u>	<u>951,122</u>	<u>17,589</u>	<u>968,711</u>
以股份支付的薪酬		-	-	16,217	-	-	16,217	-	16,217
其他全面虧損		-	-	-	(7,959)	-	(7,959)	(5,698)	(13,657)
購回受限制股份單位	13	-	-	(11,609)	-	-	(11,609)	-	(11,609)
受限制股份單位歸屬時發行普通股	13	35,000,000	18	1,660	-	-	1,678	-	1,678
特別儲備撥備(附註b)		-	-	-	72	(72)	-	-	-
向非控股股東派發股息(附註c)		-	-	-	-	-	-	(6,435)	(6,435)
(虧損)利潤淨額		-	-	-	-	(96,086)	(96,086)	5,446	(90,640)

附註	普通股		額外 實繳股本	特別 儲備	累計 其他全面 收入(虧損)	累計 虧損	PONY AI INC.股東 (虧損)權益	非控股 權益	總計
	股份	金額							
截至2025年6月30日的結餘.....	385,292,553	193	2,234,712	292	2,175	(1,384,009)	853,363	10,902	864,265
截至2024年1月1日的結餘.....	91,749,159	45	57,759	148	4,326	(739,528)	(677,250)	11,145	(666,105)
以股份支付的薪酬.....	-	1	1,459	-	-	-	1,460	-	1,460
其他全面收入(虧損).....	-	-	-	-	4,261	-	4,261	(71)	4,190
特別儲備撥備(附註b).....	-	-	-	39	-	(39)	-	-	-
可轉換可贖回優先股增加.....	-	-	(53,380)	-	-	-	(53,380)	-	(53,380)
虧損淨額.....	-	-	-	-	-	(51,317)	(51,317)	(458)	(51,775)
截至2024年6月30日的結餘(未經審計).....	91,749,159	46	5,838	187	8,587	(790,884)	(776,226)	10,616	(765,610)

附註a: 於2023年5月31日，貴集團向兩名股東購回合共85,873股普通股，總代價為994千美元。該等股份於購回時即時註銷。

附註b: 貴集團須依法於權益內劃撥一筆特別儲備，即「安全生產基金」，按貨運收入的1%計算。

附註c: 截至2025年6月30日止六個月，貴集團的非全資附屬公司鹽城白楊科技合夥企業(有限合夥)向非控股股東派發因出售股權投資所得投資收益之利潤。

隨附附註為該等綜合財務報表的組成部分。

PONY AI INC.

綜合現金流量表

(金額單位以千美元計，股份、每股股份及每股美國存託股份數據除外)

		截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	附註	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
					(未經審計)	
經營活動產生的現金流量：						
虧損淨額.....		(148,250)	(125,328)	(275,006)	(51,775)	(90,640)
虧損淨額與經營活動所用現金淨額的對賬調整：						
折舊及攤銷.....	7	16,770	14,342	8,361	4,676	2,671
以股份支付的薪酬.....	13	13,184	3,254	127,003	1,460	16,217
出售物業及設備的（收益）虧損 ...		(39)	1,124	(36)	22	2
已實現投資虧損（收益）.....		107	(2,993)	(5,697)	(4,855)	(18,388)
遞延所得稅.....		(476)	(120)	–	–	–
認股權證負債公允價值變動.....	6	(3,887)	3,030	(5,617)	(5,617)	–
股權投資公允價值變動.....		–	4,727	21,285	(1,956)	6,234
未實現外匯（收益）虧損.....		(2,782)	681	550	186	(2,731)
非現金租賃開支.....	9	4,420	5,515	6,238	2,837	3,366
經營資產及負債變動：						
應收賬款.....		(26,529)	(16,367)	2,016	6,897	1,568
應收關聯方款項.....	15	(6,213)	5,625	(2,672)	(4,892)	879
預付開支及其他流動資產.....		(9,878)	(5,027)	(9,857)	(6,787)	(2,270)
其他非流動資產.....		(5,883)	302	3,739	1,843	(1,232)
應付賬款及其他流動負債.....		19,007	(1,149)	23,220	515	6,526
使用權資產.....		(9,870)	(3,424)	(11,377)	–	(5,511)
經營租賃負債，流動及非流動....		5,718	345	7,206	(1,732)	3,470
其他非流動負債.....		(167)	42	(114)	56	269
經營活動所用現金淨額.....		(154,768)	(115,421)	(110,758)	(59,122)	(79,570)

		截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	附註	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
					(未經審計)	
投資活動產生的現金流量：						
購買物業、設備及軟件		(12,033)	(5,091)	(11,397)	(1,906)	(14,464)
購買短期投資		(193,825)	(66,088)	(513,596)	(215,971)	(208,868)
短期投資銷售及到期所得款項		204,479	172,214	488,643	246,716	153,681
長期投資預付款項		—	—	(52,823)	(25,000)	—
購買長期投資		(19,411)	(15,000)	(113,842)	(33,916)	(109,017)
長期投資銷售及到期所得款項		69,599	49,590	21,696	1,383	19,162
貸款予第三方		—	—	—	—	(13,512)
第三方償還貸款所得款項		—	—	—	—	12,602
出售物業及設備的所得款項		520	869	52	25	—
投資活動所得(所用)現金淨額		49,329	136,494	(181,267)	(28,669)	(160,416)
融資活動產生的現金流量：						
發行D系列可轉換可贖回優先股的						
所得款項淨額		186,342	104,006	—	—	—
完成首次公開發售及同步私募配售時						
發行A類普通股的所得款項，						
扣除發行成本9,442千美元	11	—	—	408,404	—	—
融資租賃負債的付款		(853)	(1,061)	(1,015)	(710)	(764)
有關認股權證發行的貸款所得款項		3,946	—	—	—	—
有關認股權證發行的貸款的付款		—	(3,829)	—	—	—
購回／結算受限制股份單位		(5,399)	(3,558)	—	—	(11,609)
行使購股權所得款項		—	—	—	—	1,678
分派予非控股股東股息		—	—	—	—	(6,435)
購回普通股的付款		—	(994)	—	—	—
購回A系列可轉換可贖回						
優先股的付款	12	—	(4,800)	—	—	—
附屬公司非控股股東出資		7,537	—	—	—	—
代僱員出售股份所得款項		—	—	—	—	40,730
融資活動所得現金淨額		191,573	89,764	407,389	(710)	23,600

	附註	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)	
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／期初現金、現金等價物及 受限制現金.....		242,991	318,518	426,205	426,205	536,172
年／期末現金、現金等價物及 受限制現金.....		318,518	426,205	536,172	335,000	318,741
現金及現金等價物.....		316,262	425,960	535,976	334,756	318,533
受限制現金.....		2,256	245	196	244	208
年／期末現金、現金等價物及 受限制現金.....		318,518	426,205	536,172	335,000	318,741
補充披露現金流量資料						
－就所得稅支付的現金.....		9	434	1	－	－
非現金投資及融資活動						
－購買物業及設備的應付款項， 且尚未支付.....		110	212	148	297	2,613
－授予股東認股權證時的 視作股息.....	12	828	－	－	－	－
－就透過其他應付款項行使的 購股權發行普通股.....		50	－	－	－	－
－以股份結算的應收賬款.....		－	10,000	－	－	－

隨附附註為該等綜合財務報表的組成部分。

PONY AI INC.

公司資產負債表

(金額單位以千美元計，股份及每股股份數據除外)

		截至12月31日			截至2025年
	附註	2022年	2023年	2024年	6月30日
資產					
流動資產：					
現金及現金等價物		124,160	288,716	446,873	130,193
短期投資	6	210,124	61,156	73,925	200,814
應收附屬公司款項	16	624,551	766,300	1,027,644	1,164,923
預付開支及其他流動資產		1,523	939	1,840	8,877
流動資產總額		960,358	1,117,111	1,550,282	1,504,807
非流動資產：					
應收關聯方款項，非流動	15	2,969	—	—	—
長期投資	5	50,471	1,933	58,373	116,637
長期投資預付款項	21	—	—	25,000	25,000
其他非流動資產		—	—	—	926
非流動資產總額		53,440	1,933	83,373	142,563
資產總值		1,013,798	1,119,044	1,633,655	1,647,370
負債、夾層權益及股東（虧絀）權益					
流動負債：					
應付附屬公司款項	16	1,778	1,711	12,984	7,304
應付賬款及其他流動負債	8	5,147	8,437	5,628	8,936
流動負債總額		6,925	10,148	18,612	16,240
非流動負債：					
附屬公司、可變利益實體及可變利益					
實體附屬公司的累計虧絀	1(a)	300,863	424,868	663,921	777,767
非流動負債總額		300,863	424,868	663,921	777,767
負債總額		307,788	435,016	682,533	794,007

	附註	截至12月31日			截至2025年 6月30日
		2022年	2023年	2024年	
A系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權34,717,760股股份、34,717,760股股份、零及零; 及於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日已發行及發行在外34,717,760股股份、34,362,468股股份、零及零, 贖回價值分別為19,949千美元、20,733千美元、零及零)	12	14,818	14,664	—	—
B系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外44,758,365股股份、44,758,365股股份、零及零, 贖回價值分別為108,592千美元、114,793千美元、零及零)	12	76,840	76,840	—	—
B+系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外27,428,047股股份、27,428,047股股份、零及零, 贖回價值分別為135,504千美元、143,551千美元、零及零)	12	107,135	107,135	—	—

	附註	截至12月31日			截至2025年 6月30日
		2022年	2023年	2024年	
B2系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外10,478,885股股份、10,478,885股股份、零及零, 贖回價值分別為88,683千美元、94,148千美元、零及零)	12	68,138	68,138	—	—
C系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權、發行及發行在外57,896,414股股份、57,896,414股股份、零及零, 贖回價值分別為665,769千美元、709,409千美元、零及零)	12	559,087	559,087	—	—
C+系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權16,161,668股股份、16,161,668股股份、零及零; 及於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日已發行及發行在外16,161,021股股份、16,161,021股股份、零及零, 贖回價值分別為291,183千美元、311,182千美元、零及零) ..	12	249,884	249,884	—	—
D系列可轉換可贖回優先股(每股面值0.0005美元, 於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日分別授權19,964,384股股份、19,964,384股股份、零及零; 及於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日已發行及發行在外7,453,371股股份、11,614,287股股份、零及零, 贖回價值分別為198,694千美元、318,980千美元、零及零)	12	181,595	285,530	—	—
夾層權益總額		<u>1,257,497</u>	<u>1,361,278</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

		截至12月31日			截至2025年
	附註	2022年	2023年	2024年	6月30日
Pony AI Inc.股東（虧絀）權益：					
A類普通股（每股面值0.0005美元，					
於2022年、2023年及2024年12月					
31日以及2025年6月30日分別授權					
307,505,707股股份、307,505,707股股					
份、498,911,230股股份及498,911,230					
股股份，於2022年、2023年及2024					
年12月31日以及2025年6月30日分別					
發行及發行在外10,708,762股股份、					
10,660,389股股份、269,203,783股股份					
及304,203,783股股份）					
	11	9	10	140	158
B類普通股（每股面值0.0005美元，於					
2022年、2023年及2024年12月31日					
以及2025年6月30日分別授權、發					
行及發行在外81,088,770股股份、					
81,088,770股股份、81,088,770股股份					
及81,088,770股股份）					
	11	35	35	35	35
額外實繳股本	11/12/13	63,200	57,759	2,228,444	2,234,712
特別儲備		91	148	220	292
累計虧絀		(614,659)	(739,528)	(1,287,851)	(1,384,009)
累計其他全面（虧損）收入		(163)	4,326	10,134	2,175
Pony AI Inc.股東（虧絀）權益總額 . . .		(551,487)	(677,250)	951,122	853,363
負債、夾層權益及股東（虧絀）					
權益總額		1,013,798	1,119,044	1,633,655	1,647,370

PONY AI INC.
綜合財務報表附註

(金額單位以千美元計，每股股份及每股美國存託股份數據或其他附註除外)

1. 經營及主要活動

(a) 業務說明

Pony AI Inc. (「貴公司」) 於2016年11月4日根據開曼群島法律註冊成立。貴公司、其附屬公司及綜合可變利益實體 (「可變利益實體」，定義見附註1(b)) 以及可變利益實體的附屬公司 (統稱為「貴集團」) 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。貴集團主要在中華人民共和國 (「中國」) 及美利堅合眾國 (「美國」) 透過附屬公司及綜合可變利益實體以及可變利益實體的附屬公司開展其業務。

2024年11月，貴公司完成其在美國全國證券交易商協會自動報價系統 (「納斯達克」) 上市。請參閱附註11普通股。

於往績記錄期及於本報告日期，貴公司直接及間接於以下附屬公司持有股權／權益：

附屬公司名稱 (附註f)	註冊成立／ 成立的日期	成立／註冊 成立的地點	已發行及繳足 股本／註冊股本	貴公司於以下日期應佔的股權／權益				本報告日期	主要活動	附註
				2022年 12月31日	2023年 12月31日	2024年 12月31日	2025年 6月30日			
Pony.ai, Inc.	2016年 11月15日	美國 特拉華州	於2022年及2023年12月31日： 1.0百萬美元 於2024年12月31日及2025年6月30日及 本報告日期：41.0百萬美元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(a)
香港小馬智行 有限公司	2016年 12月13日	中國香港	零美元	100%	100%	100%	100%	100%	控股平台公司	(b)
北京小馬智行科技有限公司 (「北京小馬智行」)	2016年 12月19日	中國北京	於2022年及2023年12月31日：零 (已發 行及繳足股本)／人民幣100.0百萬元 於2024年12月31日：人民幣20.0百萬元 (已發行及繳足股本)／人民幣100.0 百萬元 於2025年6月30日：人民幣85.0百萬元 (已發行及繳足股本)／人民幣100.0 百萬元 於本報告日期：人民幣100.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) · (h)
北京小馬慧行科技有限公司 (「北京小馬慧行」)	2017年 4月1日	中國北京	於2022年12月31日：98.0百萬美元 (已 發行及繳足股本)／120.0百萬美元 於2023年12月31日：108.0百萬美元 (已 發行及繳足股本)／120.0百萬美元 於2024年12月31日：120.0百萬美元 於2025年6月30日及本報告日期：128.0 百萬美元 (已發行及繳足股本)／140.0 百萬美元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛貨運 的研發與運 營及持股平 台	(c) · (h)

附屬公司名稱(附註f)	註冊成立/ 成立的日期	成立/註冊 成立的地點	已發行及繳足 股本/註冊股本	貴公司於以下日期應佔的股權/權益				本報告日期	主要活動	附註
				2022年 12月31日	2023年 12月31日	2024年 12月31日	2025年 6月30日			
廣州小馬智行科技有限公司 (「廣州小馬智行」)	2017年 10月25日	中國廣東	於2022年及2023年12月31日：零(已發行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元 於2024年12月31日及2025年6月30日及本報告日期：人民幣100.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) · (h)
廣州小馬慧行科技有限公司 (「廣州小馬慧行」)	2018年 1月12日	中國廣東	於2022年12月31日：162.0百萬美元 於2023年12月31日：162.0百萬美元(已發行及繳足股本)/213.0百萬美元 於2024年12月31日：248.0百萬美元 於2025年6月30日：299.0百萬美元(已發行及繳足股本)/348.0百萬美元 於本報告日期：309.0百萬美元(已發行及繳足股本)/348.0百萬美元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) · (h)
廣州嚶嚶出行科技服務 有限公司	2018年 11月21日	中國廣東	於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年6月30日及本報告日期：零(已發行及繳足股本)/人民幣10.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 車的測試與 運營	(c) · (h)
小馬易行科技有限公司 (「北京小馬易行」)	2019年 6月19日	中國北京	於2022年12月31日：174.0百萬美元(已發行及繳足股本)/300.0百萬美元 於2023年12月31日：213.0百萬美元(已發行及繳足股本)/300.0百萬美元 於2024年12月31日：243.0百萬美元(已發行及繳足股本)/300.0百萬美元 於2025年6月30日：276.0百萬美元(已發行及繳足股本)/300.0百萬美元 於本報告日期：285.0百萬美元(已發行及繳足股本)/300.0百萬美元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) · (h)
江蘇黑麥數據科技有限公司 (「江蘇黑麥數據」)	2019年 7月18日	中國江蘇	於2022年、2023年及2024年12月31日：人民幣6.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣10.0百萬元 於2025年6月30日：人民幣10.0百萬元 於本報告日期：人民幣10.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣15.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛技術 及數據標注 的研發	(c) · (h)

附屬公司名稱(附註f)	註冊成立/ 成立的日期	成立/註冊 成立的地點	已發行及繳足 股本/註冊股本	貴公司於以下日期應佔的股權/權益				本報告日期	主要活動	附註
				2022年 12月31日	2023年 12月31日	2024年 12月31日	2025年 6月30日			
小馬易行科技(上海)有限公司 (「上海小馬易行」).....	2020年 5月29日	中國上海	於2022年12月31日：人民幣360.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣600.0百萬元 於2023年、2024年12月31日及2025年6月30日及本報告日期：人民幣495.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣600.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) 、(h)
廣州小馬易行科技有限公司....	2020年 6月24日	中國廣東	人民幣30.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) 、(h)
鹽城白楊科技合夥企業 (有限合夥).....	2020年 10月28日	中國天津	人民幣26.0百萬元	62%	62%	62%	62%	62%	投資平台公司	(c) 、(i)
廣州小馬智卡科技有限公司....	2020年 12月7日	中國廣東	於2022年12月31日：人民幣68.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元 於2023年12月31日： 人民幣100.0百萬元 於2024年12月31日：人民幣120.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣130.0百萬元 於2025年6月30日：人民幣135.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣160.0百萬元 於本報告日期：人民幣145.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣160.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛卡車 的研發、測 試與運營	(c) 、(h)
北京小馬睿行科技有限公司....	2020年 12月14日	中國北京	於2022年12月31日：人民幣230.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣500.0百萬元 於2023年12月31日：人民幣310.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣500.0百萬元 於2024年12月31日及本報告日期：人民幣347.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣500.0百萬元 於2025年6月30日及本報告日期： 人民幣370.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣500.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) 、(h)
北京小馬智卡科技有限公司....	2020年 12月29日	中國北京	於2022年及2023年12月31日：人民幣55.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元 於2024年12月31日：人民幣71.5百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元 於2025年6月30日：人民幣80.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元 於本報告日期：人民幣85.0百萬元(已發行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛卡車 的研發、測 試與運營	(c) 、(h)

附屬公司名稱(附註f)	註冊成立/ 成立的日期	成立/註冊 成立的地點	已發行及繳足 股本/註冊股本	貴公司於以下日期應佔的股權/權益				本報告日期	主要活動	附註
				2022年 12月31日	2023年 12月31日	2024年 12月31日	2025年 6月30日			
廣州小馬智慧物流科技 有限公司.....	2021年 1月19日	中國廣東	於2022年及2023年12月31日：人民幣 60.0百萬元(已發行及繳足股本)/ 人民幣100.0百萬元 於2024年12月31日：人民幣69.5百萬元 (已發行及繳足股本)/人民幣100.0百 萬元 於2025年6月30日：人民幣78.0百萬元 (已發行及繳足股本)/人民幣100.0百 萬元 於本報告日期：人民幣82.5百萬元(已發 行及繳足股本)/人民幣100.0百萬元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛卡車 的測試與運 營	(c) · (h)
深圳小馬易行科技有限公司 (「深圳小馬易行」).....	2021年 4月8日	中國深圳	51.0百萬美元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(c) · (h)
青驪物流科技有限公司 (「青驪物流」).....	2022年 2月17日	中國廣東	人民幣100.0百萬元	51%	51%	51%	51%	51%	控股平台公司	(c) · (g)
上海小馬智行智能科技發展 有限公司.....	2022年 3月3日	中國上海	於2022年12月31日：10.0百萬美元(已 發行及繳足股本)/100.0百萬美元 於2023年12月31日：26.0百萬美元(已 發行及繳足股本)/100.0百萬美元 於2024年12月31日：61.0百萬美元(已 發行及繳足股本)/100.0百萬美元 於2025年6月30日：66.0百萬美元(已發 行及繳足股本)/100.0百萬美元 於本報告日期：71.0百萬美元(已發行及 繳足股本)/100.0百萬美元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛技術 的研發與商 業化	(c) · (h)
青島青驪物流科技有限公司...	2022年 3月14日	中國山東	於2022年12月31日：人民幣50.0百萬元 於2023年12月31日：人民幣75.0百萬元 (已發行及繳足股本)/人民幣80.0百 萬元 於2024年12月31日、2025年6月30日及 本報告日期：人民幣80.0百萬元(已發 行及繳足股本)/人民幣90.0百萬元	51%	51%	51%	51%	51%	自動駕駛貨運 運營	(c) · (g)

附屬公司名稱(附註1)	註冊成立/ 成立的日期	成立/註冊 成立的地點	已發行及繳足 股本/註冊股本	貴公司於以下日期應佔的股權/權益				本報告日期	主要活動	附註
				2022年 12月31日	2023年 12月31日	2024年 12月31日	2025年 6月30日			
Pony.AI Europe S.à r.l.....	2024年 9月4日	盧森堡 阿爾澤特 河畔埃施	0.2百萬歐元	不適用	不適用	100%	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(d)
Pony AI - FZCO.....	2025年 4月22日	阿拉伯聯合酋 長國 迪拜	零	不適用	不適用	不適用	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(d)
Company Pony AI.....	2025年 5月20日	沙特阿拉伯利 雅得	於2025年6月30日及本報告日期：零 (已發行及繳足股本)/0.5百萬 沙特里亞爾	不適用	不適用	不適用	100%	100%	自動駕駛乘用 出行服務的 研發與運營	(d)

附註：

- (a) 由於Pony.ai, Inc.於並無法定審計要求的司法管轄區註冊成立，故自註冊成立日期起並無編製經審計財務報表。
- (b) 香港小馬智行有限公司截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度的法定財務報表乃根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則編製，並由在香港註冊的執業會計師德勤•關黃陳方會計師行進行審核。
- (c) 該等中國企業截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度的法定財務報表乃根據適用於中國企業的相關會計原則及財務規例編製，並由在中國註冊的執業會計師德勤華永會計師事務所(特殊普通合伙)北京分所審核。
- (d) 由於Pony.AI Europe S.à r.l.、Pony AI - FZCO及Company Pony AI乃在無法定審計要求的司法管轄區註冊成立，自其各自註冊成立日期以來並無編製法定經審計財務報表。
- (e) 該等中國企業並無編製截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度的法定經審計財務報表。
- (f) 概無附屬公司於年末發行任何債務證券。
- (g) 該等非全資附屬公司為在中國成立的有限責任公司。
- (h) 該等附屬公司為在中國成立的外商獨資企業及有限責任公司。
- (i) 該附屬公司為在中國成立的合夥企業。

(b) 在中國的綜合可變利益實體

適用中國法律法規禁止或限制外資直接持股的實體在中國從事若干業務活動。貴公司主要出於業務發展目的而與北京小馬智行及廣州小馬智行（「可變利益實體」）及彼等的股東（「名義股東」）建立了一系列合約安排，其中，根據適用中國法律法規，貴公司業務目前不受任何外資所有權限制，其可通過現有可變利益實體及根據需要將設立的其他可變利益實體將業務營運擴展至受外資所有權限制的領域。

過往及截至2023年12月31日，貴公司通過北京小馬慧行及廣州小馬慧行（「外商獨資企業」）與可變利益實體及名義股東訂立以下合約安排，使貴公司(1)有權指導對可變利益實體的經濟表現影響最大的活動，及(2)承擔通常與可變利益實體所有權相關的風險並享受相關回報。因此，外商獨資企業被視為可變利益實體的主要受益人，且可變利益實體及其附屬公司的經營財務業績、資產及負債均納入綜合財務報表。

於2024年2月，貴公司完成了一系列交易以重組其組織及業務營運（「重組」）。具體而言，北京小馬慧行、廣州小馬慧行、北京小馬易行、可變利益實體及可變利益實體的名義股東訂立了一系列協議（「可變利益實體重組協議」），據此，廣州小馬慧行及北京小馬易行以零代價向名義股東收購可變利益實體的全部淨資產，這是一項共同控制下的交易。重組完成後，貴公司於中國內地的業務完全通過其附屬公司開展，且貴公司開始通過其直接法定所有權合併貴集團的所有實體。

以下為外商獨資企業、可變利益實體及可變利益實體的名義股東訂立的合約協議概要，該等協議於上述重組完成之前一直有效：

i) 賦予貴集團對可變利益實體的有效控制權的合約

獨家購買選擇權協議。可變利益實體的名義股東已授予外商獨資企業獨家且不可撤銷的權利，可在中國法律法規允許的範圍內向名義股東購買該等實體的部分或全部股權，購買價格不高於該等股權的實繳註冊資本。外商獨資企業可隨時行使該選擇權。此外，可變利益實體及其名義股東已同意，未經外商獨資企業的事先書面同意，彼等將不會轉讓或以其他方式處置股權或宣派任何股息。可變利益實體的名義股東必須根據適用法律及可變利益實體的組織章程細則，委任外商獨資企業提名的候選人擔任其董事會（「董事會」）的董事。

授權委託書。根據不可撤銷的授權委託書，各名義股東委任外商獨資企業為其實際受託人，以行使中國法律及相關組織章程細則規定的所有股東權利，包括但不限於代表其就所有需要股東批准的事項進行投票、處置名義股東的全部或部分股權以及選舉、任命或罷免可變利益實體的董事、總經理及其他高級管理人員。在名義股東繼續擔任可變利益實體股東期間，相關授權委託書均有效。各名義股東已放棄相關授權委託書項下授予外商獨資企業的所有權利。

股權質押協議。根據相關股權質押協議，可變利益實體的名義股東已將其於相關可變利益實體的全部股權質押予外商獨資企業，作為其應付外商獨資企業所有款項的抵押品，並作為其在上述協議項下義務的擔保。未經外商獨資企業事先批准，名義股東不得轉讓或出讓股權、股權質押協議中的權利及義務，亦不得設置或允許設置任何可能對外商獨資企業的權利或利益產生不利影響的質押。外商獨資企業有權轉讓或出讓全部或部分已質押股權。倘出現違約，外商獨資企業（作為質權人）將有權通過轉讓或出讓的方式處置已質押股權。除非外商獨資企業提前終止協議，否則股權質押協議將於名義股東完成其於上述協議項下的所有付款及義務後失效。

配偶同意書。根據可變利益實體各自名義股東的配偶簽署的配偶同意書，簽署協議的配偶確認並同意各名義股東簽署獨家購買選擇權協議、獨家業務合作協議、股權質押協議及授權委託書。彼等進一步承諾不阻礙股權的處置，不對相關名義股東持有的可變利益實體的股權提出任何主張，並確認相關名義股東可以履行上述相關交易文件及在未經該配偶授權或同意的情况下進一步修改或終止該等交易文件。各相關名義股東的配偶同意並承諾，倘其因任何理由取得相關名義股東持有的可變利益實體的任何股權，其將受交易文件的約束。

ii) 使貴集團能夠從可變利益實體獲得絕大部分經濟利益的合約

獨家業務合作協議。外商獨資企業與相關可變利益實體訂立獨家業務合作協議，據此，相關可變利益實體委聘外商獨資企業作為其技術支持、知識產權許可、維護及其他服務的獨家提供商。可變利益實體按其淨利潤的100%或外商獨資企業釐定的任何其他金額向外商獨資企業支付服務費。外商獨資企業獨家擁有因履行該等協議而產生的任何知識產權。該等合約協議的初始年期為十年，且可於到期日前由外商獨資企業選擇延長。於該等協議的有效期內，未經外商獨資企業事先同意，相關可變利益實體不得與第三方就提供相同或類似服務訂立任何協議。

iii) 可變利益實體架構的相關風險

貴集團的部分業務通過可變利益實體進行，其中貴公司為最終主要受益人。管理層認為，與可變利益實體及名義股東訂立的合約安排均遵守中國法律法規，並具有法律約束力及可強制執行。名義股東表明不會採取違反合約安排的行動。然而，中國法律法規的詮釋及適用情況存在重大不確定性，包括監管合約安排的法律法規，可能限制貴集團強制執行該等合約安排的能力，倘可變利益實體的名義股東減少於貴集團的權益，則彼等的權益可能與貴集團的權益出現差距，從而增加彼等作出違反合約安排行動的潛在風險。因此，貴集團、可變利益實體及可變利益實體的名義股東之間的合約協議的可執行性取決於貴集團股東或其中國附屬公司是否將履行該等合約協議。因此，貴公司可能無法將可變利益實體及可變利益實體的附屬公司於綜合財務報表中綜合入賬。

於2019年3月15日，全國人民代表大會批准外商投資法，於2020年1月1日生效。根據外商投資法，國務院頒佈的《中華人民共和國外商投資法實施條例》及最高人民法院頒佈的《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。鑒於外商投資法及其目前的實施及詮釋規則相對較新，仍不能確定其進一步應用及改進情況。外商投資法及其目前的實施及詮釋規則並未作出明確分類，倘可變利益實體最終由外國投資者「控制」，通過合約安排控制的可變利益實體是否會被視為外商投資企業。然而，外商投資法「外商投資」定義項下包含一條總括性條款，涵蓋外國投資者根據法律、行政法規或國務院規定的其他方式於中國作出的投資。因此，其仍然為未來法律、行政法規或國務院頒佈的條文將合約安排規定為一種外商投資形式留有空間。因此，概不保證貴集團通過合約安排對可變利益實體的控制日後將不會被視為外商投資。此外，倘日後的法律、行政法規或規定要求對現有合約安排採取進一步行動，貴集團是否可以及時甚至能否完成該等行動均可能會面臨很大的不確定性。未能及時採取合適措施處理任何該等或類似的監管合規質疑可能會對貴集團的現有公司架構及業務營運造成重大不利影響。

倘貴集團被認定違反任何中國法律或法規，或倘外商獨資企業、可變利益實體及可變利益實體的名義股東的合約安排被任何中國法院、仲裁庭或監管機構釐定為非法或無效，相關政府機關在處理該等違規行為時將擁有廣泛的自由裁量權，包括但不限於：

- 撤銷構成合約安排的協議；
- 撤銷貴集團的業務及經營牌照；
- 要求貴集團停止營運或限制經營；
- 限制貴集團獲取收入的權利；
- 限制或禁止貴集團使用公開發售募集的所得款項為貴集團的中國業務及營運提供資金；
- 關閉貴集團全部或部分網站或服務；
- 向貴集團徵收罰金或沒收彼等視為通過違規營運獲得的所得款項；
- 要求貴集團重組營運架構，迫使貴集團設立一間新企業、重新申請所需牌照或遷移貴集團的業務、員工及資產；
- 向貴集團施加可能無法遵守的額外條件或規定；或
- 採取其他可能對貴集團業務造成損害的監管或強制措施。

施加任何此類處罰均可能對貴集團開展業務的能力造成重大不利影響。此外，倘施加任何該等處罰會導致貴集團失去指示可變利益實體業務（通過持有其附屬公司股權）或取得其經濟利益的權利，則貴集團將不能將可變利益實體與可變利益實體的附屬公司（如有）綜合入賬。管理層認為因貴集團現時的所有權架構或與可變利益實體的合約安排而出現虧損的可能性甚微。貴集團的營運有賴可變利益實體及可變利益實體的名義股東履行與貴集團的合約安排。該等合約安排受中國法律管轄，而該等協議引起的爭議預期在中國進行仲裁。管理層相信，各項合約安排根據中國法律均屬有效，且對各訂約方的義務具法律約束力。然而，中國法律法規的詮釋及執行，以及對合約安排的合法性、約束力及強制執行性是否適用，須由相關中國機關酌情決定。因此，概不保證相關中國機關對各項合約安排的合法性、約束力及強制執行性將與貴集團持相同立場。同時，由於中國法律制度的不斷發展，多項法律、法規及規則的詮釋並非統一，而該等法律、法規及規則的執行存在不確定性，倘可變利益實體或可變利益實體的名義股東未能履行彼等於該等安排下的義務，或會限制貴集團在執行合約安排時可受到的法律保障。

綜合可變利益實體及可變利益實體的附屬公司截至2022年及2023年12月31日的財務資料(抵銷公司間結餘及交易後)如下。截至2024年12月31日及2025年6月30日的資料因重組完成後不再適用而未納入。

	截至12月31日	
	2022年	2023年
流動資產：		
現金及現金等價物	31,607	16,863
受限制現金，流動	1,806	—
短期投資	—	4,238
應收賬款淨額	1,343	11,921
應收關聯方款項	1,831	165
預付開支及其他流動資產	7,073	8,958
非流動資產：		
物業、設備及軟件淨額	11,558	4,251
經營使用權資產	1,677	851
長期投資	14,389	16,078
其他非流動資產	6,327	4,515
資產總值	77,611	67,840
流動負債：		
應付賬款及其他流動負債	8,104	7,146
經營租賃負債，流動	899	768
非流動負債：		
經營租賃負債，非流動	795	14
其他非流動負債	—	57
負債總額	9,798	7,985
截至12月31日止年度		
	2022年	2023年
收入	15,378	22,679
虧損淨額	(13,466)	(16,467)
經營活動所用現金淨額	(6,331)	(7,806)
投資活動所用現金淨額	(2,980)	(4,825)
融資活動所用現金淨額	(568)	—

可變利益實體於截至2022年及2023年12月31日止年度對綜合收益淨額貢獻合共為22.5%及31.5%。截至2022年及2023年12月31日，可變利益實體佔綜合資產總值分別合共為10.1%及9.1%，而佔綜合負債總額分別為18.3%及15.4%。與可變利益實體並無關連的資產主要包括現金及現金等價物、短期投資及長期投資。可變利益實體並無綜合資產為可變利益實體債務的抵押品，僅可用於清償可變利益實體的債務。可變利益實體的債權人(或實益權益持有人)對貴公司或其任何綜合附屬公司的一般信貸並無追索權。概無任何安排的條款(因明確安排及隱性可變利益)規定貴公司或其附屬公司向可變利益實體提供財務支持。然而，倘可變利益實體需要財務支持，貴公司或其附屬公司可選擇透過向可變利益實體股東作出貸款或向可變利益實體作出委託貸款而向可變利益實體提供財務支持，惟須受法定限制及約束。相關中國法律及法規限制可變利益實體將其等額於其法定儲備結餘及股本的資產淨值以貸款及墊款或現金股息形式轉予貴公司。請參閱有關受限制資產淨值披露的附註18。若可變利益實體宣佈破產或面臨解散或清盤程序，則貴集團可能無法再使用可變利益實體所持有的對業務營運屬重要的資產並從中受益。

於2024年2月重組前，外商獨資企業被視為可變利益實體的主要受益人，可變利益實體及其附屬公司截至2024年12月31日止年度的經營財務業績納入貴公司的綜合財務報表。自2024年1月1日起至2024年2月重組完成日期，可變利益實體從事研發活動未產生任何收入，可變利益實體的相關經營業績及現金流量並不重大。

(c) 流動資金

貴集團於截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2024年及2025年6月30日止六個月，分別錄得虧損淨額148.3百萬美元、125.3百萬美元、275.0百萬美元、51.8百萬美元（未經審計）及90.6百萬美元。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度及截至2024年及2025年6月30日止六個月，經營活動所用現金淨額分別為154.8百萬美元、115.4百萬美元、110.8百萬美元、59.1百萬美元（未經審計）及79.6百萬美元。截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年6月30日，累計虧絀分別為614.7百萬美元、739.5百萬美元、1,287.9百萬美元及1,384.0百萬美元。貴集團按基於未來自動駕駛技術的商業化從經營活動產生現金的能力，以及吸引投資者投資的能力評估其流動資金。貴集團過往主要依賴投資者的非經營融資撥付營運及業務發展資金。貴集團能否持續營運取決於管理層成功執行業務計劃的能力，當中包括增加收入同時控制經營開支及產生經營現金流量，且持續獲得外部融資支持。截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年6月30日，貴集團的現金及現金等價物分別為316.3百萬美元、426.0百萬美元、536.0百萬美元及318.5百萬美元，以及短期投資分別為261.6百萬美元、163.6百萬美元、209.0百萬美元及289.5百萬美元。基於以上考慮，貴集團認為，現金及現金等價物以及短期投資足以滿足由刊發綜合財務報表起計最少未來十二個月為所計劃的營運及其他承擔提供資金的現金需求。貴公司的綜合財務報表按持續經營基準編製，並計及一般業務過程中的資產變現及負債清償。

2. 重大會計政策概要

(a) 呈列基準

隨附的綜合財務報表乃根據美國公認會計準則編製。

貴集團編製其隨附的綜合財務報表時所遵循的重大會計政策概述如下。

(b) 綜合入賬原則

貴公司的綜合財務報表包括貴公司、其附屬公司以及貴公司為主要受益人的綜合可變利益實體及可變利益實體附屬公司的財務報表。

貴公司、其附屬公司、綜合可變利益實體及可變利益實體的附屬公司之間的所有交易及結餘均已於綜合入賬時對銷。

(c) 使用估計

根據美國公認會計準則編製綜合財務報表要求管理層作出估計及假設，有關估計及假設會影響資產及負債的呈報金額、綜合財務報表日期的或然資產及負債披露以及報告期間的收入及開支呈報金額。該等管理層估計包括以股份為基礎的獎勵的公允價值、被投資公司優先股及可轉換債券債務投資的公允價值、認股權證負債的公允價值、遞延稅項資產的估值撥備、物業及設備的可使用年期、租賃的折現率、單獨售價（「SSP」）的確定、長期資產的減值、於股權被投資公司及投資證券的投資以及優先股的增值。該等估計乃基於截至綜合財務報表日期的可得資料，因此，實際結果可能與該等估計有差異。

(d) 現金及現金等價物

貴集團將所有原到期日為三個月或以內、可隨時兌換為已知金額現金且價值變動風險不大的高流通量投資視為現金等價物。現金及現金等價物按與公允價值相若的成本入賬。

(e) 受限制現金

受限制提取或使用或抵押的現金及現金等價物作為受限制現金單獨列報。貴集團的受限現金主要指存放於指定銀行賬戶的保證金，用於美國辦公室租賃合約及開具保函。

(f) 有價債務證券投資

有價債務證券投資按其剩餘合約到期時間於綜合資產負債表內列為短期投資及長期投資項下的投資。有價債務證券投資包括資產支持證券、加拿大國債、商業票據、公司債券、超國家證券、美國機構證券、美國國債、國庫券、主權政府證券、楊基債券以及理財產品。貴集團於購買時釐定適當的投資分類，並於每個綜合資產負債表日期重新評估有關釐定。有價債務證券不符合持有至到期或交易證券的條件，故分類為可供出售，並於綜合資產負債表以公允價值列賬，未變現收益及虧損計入累計其他全面收益（虧損）。出售該等證券的已變現收益或虧損於綜合經營及全面損失表的投資收入項下確認。

貴集團定期評估各項個別投資的減值情況。對於貴集團不擬出售的投資，貴集團評估公允價值是否因信用風險惡化而下降。信用相關減值虧損（不超過公允價值低於攤銷成本的金額）於綜合資產負債表中透過信用虧損撥備確認，並於綜合經營及全面損失表作出相應調整。因信用提升而導致的公允價值後續增加通過撥回信用虧損及相應減少信用虧損撥備確認。任何與信用無關的公允價值下降於累計其他全面（虧損）收益入賬作為股東（虧絀）權益組成部分。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貴集團所持投資概無錄得持續未變現虧損。

(g) 短期投資

短期投資主要包括有價債務證券投資、易於釐定公允價值的股權投資以及定期存款及存單。

對於易於釐定公允價值的被投資公司股份的投資，公允價值採用市場上的直接可觀察輸入值釐定。當有事件或情況變動顯示賬面值可能不再可觀察時，則上述短期投資的公允價值使用具有重大不可觀察輸入值（主要是貼現未來現金流量及貼現率的管理層預測）的模型釐定。易於釐定公允價值的投資按公允價值呈報，而未變現收益及虧損則計入其他收入（開支）淨額。

(h) 長期投資

長期投資主要包括有價債務證券投資、被投資公司優先股債務投資、不易於釐定公允價值的股權投資、權益法投資、定期存款、存單及可轉換債券。

對於釐定為債務證券的被投資公司股份及可轉換債券的投資，倘該等投資未被分類為交易或持有至到期投資，貴集團將其入賬為可供出售投資。可供出售投資按公允價值呈報，未變現收益及虧損於累計其他全面（虧損）收益入賬作為股東（虧絀）權益組成部分。

對於貴集團並無重大影響力的私人持股公司發行的普通股或實質普通股投資，由於該等股本證券投資不具有易於釐定的公允價值，貴集團按成本扣除減值（如有），並加上或減去同一發行人相同或類似投資的有序交易中的可觀察價格變化所引致的變動計量該等股本證券投資（稱為替代計量法）。該等不易於釐定公允價值的股本證券的所有收益及虧損，不論已變現及未變現，均於其他收入（開支）淨額確認。

對於貴集團可對其行使重大影響力但並無控股權益的被投資公司的普通股或實質普通股的投資，貴集團採用權益法將投資入賬。根據權益法，貴集團初步按成本入賬其投資，並於其後將貴集團按比例分佔各權益被投資公司的收入或虧損淨額相應確認至綜合經營及全面損失表。每當有事件或情況顯示已發生非暫時性減值時，貴集團審閱其權益法投資是否發生減值。於評估其權益法投資的潛在減值時，貴集團會考慮可得的定量及定性證據。減值費用於投資賬面值超過其公允價值且該情況被釐定為非暫時性時入賬。

(i) 應收賬款及呆賬撥備

應收貿易賬款按發票金額扣除呆賬撥備入賬。呆賬撥備乃基於貴集團對賬款的可收回性的評估。

貴集團根據ASU第2016-13號（專題第326號）定期評估預期信貸虧損的應收賬款。貴集團透過考慮過往經驗、信貸質素、應收賬款結餘的賬齡及當前經濟狀況等可能影響客戶支付能力的因素定期審閱撥備的充足性。倘貴集團的客戶受到經濟壓力或與當地或全球經濟衰退有關的不確定性或其他客戶特定因素等變化的不利影響，貴集團面臨的信貸虧損可能增加。儘管貴集團過往並無出現重大信貸虧損，其將繼續定期審閱撥備並作出相應必要調整。

被視為無法收回的應收賬款在確定時從呆賬撥備中扣除。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，計提的呆賬撥備並不重大。

(j) 物業、設備及軟件淨值

物業、設備及軟件淨額按成本減累計折舊、攤銷及減值（如有）列賬。折舊及攤銷乃於資產的估計可使用年期以直線法計算。估計可使用年期如下：

種類	估計可使用年期
電腦及設備	3 – 4年
車輛及設備	3 – 6年
租賃物業裝修	資產的租期或估計可使用年期（以較短者為準）
軟件	3年
家具及固定裝置	5年
經營租賃使用權資產	2 – 5年
融資租賃使用權資產	3 – 8年

與物業、設備及軟件建設相關以及為使資產達到預定用途而產生的直接成本資本化作為在建工程。有關資產在可作預定用途時由在建工程轉入具體物業、設備及軟件項目及該等資產的折舊開始。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，金額分別為125千美元、7千美元、597千美元及8.1百萬美元的在建工程主要與租賃物業裝修的建設及自動駕駛汽車的組裝有關。

(k) 長期資產減值

當任何事件或情況變化（如市況出現將影響資產未來用途的重大不利變動）表明資產的賬面值可能無法完全收回或可使用年限短於貴集團的最初估計時，會對長期資產進行減值評估。每當發生該等事件時，貴集團會通過比較長期資產的賬面值與預計使用該資產並最終出售將產生的未折現現金流量估計對該資產進行減值評估。若預期日後未折現現金流量的總額低於資產的賬面值，貴集團按資產賬面值超過資產公允價值的部分確認減值虧損。

(l) 收入確認

貴集團就所示所有年度採納ASC專題第606號「客戶合約收入」(ASC 606)。根據ASC 606，倘客戶獲得對承諾的貨物或服務的控制權時，收益以貴集團期望有權交換該等貨物或服務的對價的金額確認。收入於扣除折扣、退貨折扣、增值稅及附加費後入賬。

貴集團按照以下步驟釐定收入確認：

- 識別與客戶所訂立的合約；
- 識別合約內的履約責任；
- 釐定交易價格，包括對可變代價的限制；
- 分配交易價格至合約內的履約責任；及
- 於（或隨）貴集團達成履約責任時確認收入。

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，按性質分類的收入包括以下各項：

	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)	
工程解決方案服務	44,959	40,634	27,984	6,195	7,254
「虛擬司機」運營服務	21,421	23,912	39,431	17,971	14,431
銷售產品	2,006	7,353	7,610	554	13,749
總計	68,386	71,899	75,025	24,720	35,434

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，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			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	
於某一時間點	46,965	46,600	31,551	5,452	18,179
隨時間	21,421	25,299	43,474	19,268	17,255
總計	68,386	71,899	75,025	24,720	35,434

以下為貴集團按性質劃分的主要收入的會計政策的說明。

i) 工程解決方案服務

貴集團的收入來自向原始設備製造商及其他行業參與者提供有關自動駕駛的綜合解決方案。貴集團與客戶訂立的工程解決方案合約通常包括向一名客戶轉讓多種產品及服務的責任。對於具有多個交付成果的合約，貴集團識別每項履約責任，並於合約開始時評估已承諾商品或服務是否在合約範圍內可明確區分。於合約開始時不可明確區分的承諾商品或服務會綜合入賬。交易價格一般為合約開始時的固定費用，且不包括政府機關就特定創收交易徵收及同時徵收且由貴集團向客戶收取的稅項。

貴集團根據每項履約責任的估計SSP將交易價格分配至每項明確的履約責任。釐定每項明確的履約責任的SSP時須作出判斷。於SSP並非直接可觀察的情況下，例如倘貴集團並無單獨銷售產品或服務，貴集團根據經調整市場評估法估計每項履約責任的SSP。

來自工程解決方案的收入主要包括集成改裝服務、自動駕駛測試準備輔助服務、道路測試服務、軟件許可及開發服務。對於集成改裝服務，貴集團可提供產品作為投入，以交付客戶指定的自動駕駛服務組合產出。來自集成改裝服務、自動駕駛測試準備輔助服務、道路測試服務及軟件開發服務的收入於服務控制權轉移至客戶時確認，這通常發生在貴集團交付服務並獲得客戶實質性驗收時（「時間點」）。軟件許可收入通常隨時間推移確認，因為預計軟件功能將發生實質性變化，而貴集團有義務在服務期間將軟件更新至最新版本。

ii) 「虛擬司機」運營服務

貴集團的「虛擬司機」運營服務收入主要來自無人駕駛出租車服務及自動駕駛卡車物流服務的運營。

對於自動駕駛出行服務而言，貴集團作為負責人，有義務通過其自動駕駛出租車向乘客提供約定目的地的網約車服務。客戶為散客。貴集團按行程里程計算服務費。每份合約僅確定一項履約義務，即出租車服務。自動駕駛出行服務收入在貴集團提供出租車服務的一段時間內確認。就向乘客提供推廣折扣的客戶合約而言，該折扣將從收入中扣除。產生的相關收入成本主要包括燃油成本、自動駕駛出租車折舊、勞動力成本以及直接歸因於提供無人駕駛出租車服務的其他成本。

對於自動駕駛卡車物流服務而言，貴集團作為責任人，有義務通過其自動駕駛卡車車隊向客戶提供約定目的地的貨運服務。客戶為企業實體，貴集團收取按里程及噸位確定的固定服務費。每份合約僅確定一項履約義務，即貨運服務。由於客戶在貨物從一個地點運輸至另一地點時獲得服務利益，貴集團在履行合約內服務的一段時間內確認收入。倘貴集團無法完成向目的地交付，則其他實體毋須重新提供已完成的運輸服務。由於控制權隨時間推移而轉移，收入根據履約責任的完成進度確認。選擇衡量完成進度的方法時需要判斷，並取決於待提供產品或服務的性質。

管理層根據已完成里程數與待運輸總里程數來估計進度。貴集團通常只需一到三天即可完成履約責任。產生的相關收入成本主要包括燃料成本、過路費、保險費用、物業及設備折舊、勞動力成本以及直接歸因於提供自動駕駛卡車物流服務的其他成本。

iii) 銷售產品

貴集團向客戶直接銷售自動駕駛相關產品。來自銷售產品的收入於商品的控制權轉撥至客戶時確認，通常發生於產品獲交付及客戶接受產品時。

合約結餘

合約資產與貴集團就已履行但尚未開票的履約責任收取代價的權利有關，包括未開票的應收款項及超出開票的成本。合約負債與於履行合約項下履約責任前已收客戶款項有關，該等款項於應付賬款及其他流動負債中呈列。合約結餘於各報告期末按每份合約基準分類為資產或負債。截至2025年6月30日，概無合約資產。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，與過往年度相關的履約責任確認的收入並不重大。

實際權宜方法

貴集團已採用了符合ASC 606規定的以下實際權益方法：

- (i) 分配至未獲達成或部分未獲達成履行責任的交易價格尚未披露，乃由於貴集團的絕大部分的合約期為一年或以下。
- (ii) 付款條款及條件因合約類型而異，但條款一般包括預付款項或於一年或更短時間內付款的規定。倘收入確認時間與開發票時間不同，貴集團已釐定其合約一般不包括重大融資成分。

(m) 收入成本

收入成本包括與支持工程師及其他直接支持人員的薪金及福利、材料及用品、固定資產折舊有關的費用，以及直接支持履行收入合約而產生的其他成本，例如租賃費用、帶寬及數據中心支出。

(n) 研發開支（「研發開支」）

研發開支主要包括(i)人員成本，指研發人員的薪金、福利、以股份支付的薪酬及花紅；(ii)與研發有關的材料及供應品開支的直接投入；(iii)若干其他開支，如辦公室租金開支、寬帶及數據中心開支、水電費、設備折舊及研發產生的其他開支。

貴集團遵循ASC 985「待出售、出租或以其他方式營銷的計算機軟件成本的會計處理」的條文，該條文規定與開發一起產生的軟件開發成本在確定技術可行性之前列支於研發開支。技術可行性於完成工作模型後確定。貴集團從技術可行性研究至向公眾普遍發佈期間產生的成本並不重大。因此，所有研發成本已於產生時支銷。

(o) 銷售、一般及行政開支

銷售、一般及行政開支主要包括(i)人事成本，指一般及行政人員的薪金、福利、以股份支付的薪酬及花紅；(ii)專業服務開支；(iii)若干運營費用，如辦公室租金開支、水電費及支持貴集團業務所需的其他開支。

(p) 租賃

根據ASC專題第842號－租賃（「ASC 842」），貴集團採用經修訂追溯過渡方式，於採用當期通過累計影響調整入賬，而非追溯調整過往期間。貴集團根據ASC 842-20-25的確認準則將租賃分類為營運租賃或融資租賃。

貴集團將中國及美國多個城市的辦公空間及倉庫的租賃記為營運租賃，並自出租人將標的資產交付貴集團使用時開始確認租金開支。貴集團的租賃協議剩餘期限最長可達八年，其中部分租賃協議包括可選擇延長的條款，須經雙方協商一致後方可延長。考慮到構成經濟誘因的因素後，對於尚不合理確定會行使

的續租選項，貴集團並未將其納入租賃期限內。就租期少於一年之短期租賃而言，貴集團於綜合經營及全面虧損表中按租期以直線法記錄營運租賃開支，並按實際發生確認變動租賃付款。

貴集團將物流車輛及貨櫃的租賃記為融資租賃，原因是租賃期限涵蓋標的資產剩餘經濟壽命的大部分。貴集團判斷有關安排是否構成租賃，並自租賃開始時於綜合資產負債表中確認租賃負債及使用權資產。貴集團根據尚未支付的租賃付款總額的現值來計量其租賃負債，並以租賃中明示的利率或貴集團的增量借款利率（以較易確定者為準）進行折現。增量借款利率為貴集團就等同於租賃期限內總租賃付款金額的有抵押借款預計需支付的利率。貴集團通過分析信用及財務狀況與其本身類似的上市公司公開發行的債務證券來估算其增量借款利率。貴集團根據相應的租賃負債計量使用權資產，並對在租賃開始日或之前已向出租人支付的款項及因租賃產生的初始直接成本作出調整。

(q) 以股份支付的薪酬

所授出的以股份為基礎的獎勵於授出日期按公允價值計量，並就(a)歸屬期間僅附帶服務條件的已授出獎勵（使用直線歸屬法經扣除其產生時的實際沒收後）；(b)附有服務條件及績效條件的已授出獎勵確認以股份支付的薪酬開支，並在績效條件被認為可行時，採用分級歸屬法將以股份支付的薪酬開支入賬。倘首次公開發售的發生屬績效條件，則獎勵在符合服務條件時的累計以股份支付的薪酬開支應於首次公開發售時入賬。首次公開發售已於2024年11月完成，且已達成服務條件的股份獎勵已獲歸屬。餘下股份獎勵將於服務條件達成時歸屬。

貴集團選擇柏力克－舒爾斯期權定價模式作為釐定購股權估計公允價值的方法。柏力克－舒爾斯期權定價模型要求使用高度主觀及複雜的假設，包括購股權的預期期限、相關股份的價格波幅、無風險利率及預期股息率，以釐定以股份為基礎的獎勵的公允價值。

(r) 政府補貼

地方政府提供的政府補貼主要包括支持貴集團發展的資金。政府補貼主要於收到時確認為政府補貼收入，原因為該等補貼並非擬用作補償特定開支、不受未來回報限制或與未來履約責任無關。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，分別收到7.6百萬美元、7.1百萬美元、6.5百萬美元、1.3百萬美元（未經審計）及1.5百萬美元並於綜合經營及全面虧損表中確認為其他收入（開支）淨額。

(s) 僱員界定供款計劃

中國供款計劃

貴集團於中國的全職僱員已參與政府強制實施的多僱主界定供款計劃，據此，僱員獲提供若干退休金福利、醫療、失業保險、僱員住屋公積金及其他福利待遇。中國的勞動法規要求貴集團就該等福利按僱員薪資的一定百分比向政府作出供款。貴集團對於該等福利除供款外並無其他法定責任。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，已於產生時支銷的該等僱員福利款項總額分別為13.5百萬美元、13.2百萬美元、14.6百萬美元、7.1百萬美元（未經審計）及8.1百萬美元。

美國供款計劃

貴集團自2020年1月1日起為合資格僱員推出了一項合資格的401(k)界定供款計劃。截至2022年12月31日止年度，貴集團的繳款方式乃以一比一比例匹配僱員的選擇性延期繳款，最高金額為僱員薪酬的3%。截至2022年12月31日止年度，貴集團產生0.8百萬美元的401(k)及簡單個人退休賬戶（「IRA」）僱主匹配費用。根據這兩項計劃，參與者可以繳納其一部分年度薪酬，但最高年度金額不得超過美國國稅局規定的金額。貴集團已決定自2023年開始終止供款計劃，因此截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年（未經審計）及2025年6月30日止六個月，貴集團並無產生任何401(k)及IRA僱主匹配費用。

(t) 所得稅

所得稅根據資產負債法入賬。即期所得稅根據相關稅務司法管轄區的法規按作財務報告用途的淨收入作出撥備，並就毋須課稅或扣減所得稅的收入和開支項目作出調整。遞延稅項資產及負債就現有資產及負債財務報表賬面值及彼等各自稅務基準及經營虧損及日後稅務信貸面值之間的差額進行確認。遞延稅項資產及負債使用預期收回或結清臨時差額年度應課稅收入適用之法定稅率進行計量。稅率變動對於遞延稅項資產及負債的影響於包含制定日期期間之收入內確認。倘遞延稅項資產一部分或全部很有可能不會變現，則就遞延稅項資產作出估值撥備。

貴集團僅於所得稅情況很大可能會持續時，方會確認有關情況的影響。確認所得稅情況按最大金額（很可能變現金額的50%以上）進行計量。確認或計量變動於有關判斷變動發生期間反映。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貴集團並無任何重大未確認的不確定稅務狀況。

貴集團將所得稅事項相關的利息及罰款確認為所得稅開支。

(u) 中國增值稅（「增值稅」）

貴集團於中國註冊成立的附屬公司、綜合可變利益實體及可變利益實體的附屬公司對其提供的服務適用6%及9%的法定增值稅稅率，對所售商品適用13%的法定增值稅稅率。

(v) 公允價值計量

公允價值會計處理適用於所有在綜合財務報表中定期（至少每年一次）以公允價值確認或披露的資產、負債以及非金融資產及負債。公允價值被界定為市場參與者在計量日進行的有序交易中出售一項資產所能收到的價格或轉移一項負債所能支付的價格。權威指南建立了一個公允價值級別結構，該結構對於計量公允價值的估值技術的輸入進行優先排序。該級別結構將活躍市場中相同資產或負債的未經調整報價（第一級計量）的賦予最高優先權，將涉及重大不可觀察輸入數據的計量（第三級計量）的賦予最低優先權。公允價值層級結構分為以下三個級別：

- 第一級 — 輸入數據是貴集團於計量日期可以取得的相同資產或負債於活躍市場之報價（未經調整）。
- 第二級 — 輸入數據是第一級中包含的非報價，且可就資產或負債直接或間接觀察到的數據。第二級輸入數據包括有關類似資產或負債的活躍市場報價、有關相同或類似資產或負債在不活躍市場的報價、除報價外有關資產及負債的可觀察輸入數據，或主要源自或由可觀察市場數據佐證的輸入數據。
- 第三級 — 輸入數據是資產或負債的不可觀察輸入數據。

會計指引亦描述了計量資產及負債公允價值的三種主要方法：(1)市場法；(2)收益法及(3)成本法。市場法使用涉及相同或可比資產或負債的市場交易產生的價格及其他相關資料。收益法使用估值技術將未來金額轉換為單一現值金額，該方法基於當前市場對該未來金額的預期值。成本法基於目前重置該資產所需的金額。

全部公允價值計量所屬的公允價值等級級別乃根據對全部公允價值計量而言屬重大的最低級別輸入數據釐定。貴集團投資的公允價值乃根據獨立資料來源所提供的價格計算。貴集團已審閱該等價格的合理性，且並無調整自獨立提供商收取的任何價格。採用第一級輸入數據按公允價值呈報的證券指其公允價值根據相同資產在活躍市場中可觀察且未經調整的市場報價釐定的資產。第二級證券指其公允價值乃使用可觀察市場資料（如前一日交易價格、較不活躍市場的報價或具有類似特徵的證券的報價）釐定的資產。除附註5(a)所述的轉讓外，於截至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，並無其他於第一級、第二級及第三級投資之間的轉讓。應收賬款、應收關聯方款項、往來及應付賬款的賬面值因其短期性質而與其公允價值相若。

(w) 外幣

貴集團的呈報貨幣為美元。貴集團根據會計準則匯編（ASC）第830號「外幣事項」釐定其功能貨幣。貴公司位於美國及中國香港的附屬公司的功能貨幣為美元。其於中國內地的附屬公司、可變利益實體及可變利益實體之附屬公司的功能貨幣為人民幣（「人民幣」）。貴集團分別採用年度月平均匯率及綜合資產負債表日期的匯率換算經營成果和財務狀況。權益賬戶乃按歷史匯率換算。換算差額於累計其他全面（虧損）收益內入賬，作為股東（虧絀）權益的一部分。

以外幣計值的交易會按交易當日的匯率重新計量為功能貨幣。以外幣計值的金融資產及負債會按綜合資產負債表日期的現行匯率以功能貨幣重新計量。貴集團將外幣兌換為功能貨幣產生的外匯交易收益及虧損淨額反映計入其他收入（開支）淨額。

(x) 全面收益（虧損）

全面收益（虧損）指貴公司在一段期限內因交易及其他事件及情況而產生的權益變動（不包括股東投資產生的交易及向股東作出的分派）。於呈報期間的全面收益（虧損）包括淨虧損、外幣換算調整變動及可供出售投資的未變現收益（虧損）。

(y) 非控股權益

貴公司的綜合財務報表包括貴公司擁有財務控股權益的實體。歸屬於併表聯屬公司少數股東的盈利或虧損於貴公司綜合經營及全面虧損表中獨立分類為「非控股權益」。

(z) 每股淨虧損

每股淨虧損乃根據會計準則匯編第260號「每股盈利」而計算。倘貴集團有可供分派的淨收入，則使用兩類法計算每股盈利。根據兩類法，淨收入基於普通股及其他參與證券之間的參與權分配。就股息而言，A類普通股及B類普通股享有同等的權利。因此，上述兩類普通股的每股基本及攤薄虧損均相同。貴集團的優先股被視為參與證券，因為在特定情況下，倘貴集團有可供分派淨收入，該等優先股有權按視同轉換基準獲得股息或分派。根據其合同條款，參與證券並無義務分擔虧損，因此淨虧損不會分配予其他參與證券。

每股基本淨虧損乃以普通股股東應佔淨虧損，除以年／期內發行在外的普通股加權平均數計算得出。每股攤薄淨虧損乃以普通股股東應佔淨虧損（就攤薄普通等價股的影響進行調整，如有），除以年／期內發行在外的普通股和攤薄普通等價股的加權平均數計算得出。普通等價股包括因使用猶如已轉換法轉換優先股而可發行的普通股以及因使用庫存股法行使及結算購股權及受限制單位而可發行普通股。倘計入普通等價股會產生反攤薄作用，則有關股份不會列為計算每股攤薄淨虧損公式的分母。

(aa) 分部報告

根據會計準則匯編第280號制定的標準，經營分部被界定為企業的組成部分（賺取收入和產生開支的業務活動），其具有定期由主要經營決策者（「主要經營決策者」）審閱的獨立財務資料，以供決定如何分配資源及評估表現。貴集團的主要營運決策者被認定為首席執行官，彼在對貴集團整體的資源分配及表現評估作出決策時審閱綜合業績，且不區分市場或分部。因此，貴集團只有一個呈報分部。因此，主要營運決策者使用綜合淨虧損計量分部損益、分配資源及評估表現。主要營運決策者定期獲提供綜合經營及全面虧損表上所列示的綜合開支，並在作出經營及資本資源分配決策時使用淨虧損以監察預算與實際業績。

貴集團的資產位於中國及美國。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的長期資產如下：

	截至12月31日			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	6月30日
中國	31,360	18,179	28,633	43,117
美國	3,605	3,660	1,950	2,664
總計	34,965	21,839	30,583	45,781

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，貴集團按地區劃分的總收入如下：

	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)	
中國	57,859	71,578	74,421	24,527	35,385
美國	10,527	321	604	193	49
總計	68,386	71,899	75,025	24,720	35,434

(ab) 近期發佈的會計公告

如《創業企業融資促進法案》(Jumpstart Our Business Startups Act, 「JOBS法案」)所界定，貴公司為一家新興成長型公司（「EGC」）。JOBS法案規定，EGC可利用延長過渡期遵守新訂或經修訂會計準則，EGC從而可以延遲採納若干會計準則，直至該等準則以其他方式適用於私人公司為止。貴公司選擇利用延長的過渡期。然而，倘貴公司不再被分類為EGC，則將不適用此項選擇。

已採納的新會計準則

於2023年11月，財務會計準則委員會（「財務會計準則委員會」）頒佈ASU第2023-07號「分部呈報」（專題第280號）：可呈報分部披露的改進，旨在通過要求按年度及中期基準披露增加的分部資料來改善財務報告，以便投資者能夠進行更具決策用途的財務分析。ASU第2023-07號於2023年12月15日後開始的財政年度及於2024年12月15日後開始的財政年度中期期間生效。允許提前採用。貴公司於2024年1月1日採納ASU第2023-07號，採納該ASU對綜合財務報表並無重大影響。請參閱附註2.重大會計政策概要－(aa)分部報告。

近期尚未採納的會計公告

於2023年12月，財務會計準則委員會發佈ASU第2023-09號「所得稅」（主題第740號）：所得稅披露改進，旨在通過要求稅率對賬中的一致類別和更大程度的分類資料以及按司法管轄區分類的已付所得稅來提高所得稅披露的透明度。對於公共業務實體，該等修訂自2024年12月15日後開始的財政年度（對於以日曆年為年度結算的公共業務實體則為2025年）以及2025年12月15日後開始的財政年度之中期期間起生效。允許提前採用。貴集團預期採納ASU不會對綜合財務報表造成影響。

於2024年11月，財務會計準則委員會發佈ASU第2024-03號「損益表－呈報全面收益－開支明細披露」（子主題第220-40號）：損益表開支明細。此項更新要求公共實體在每個中期及年度報告期間披露：(1)在通常呈列的開支項目中購買存貨的金額、員工薪酬、折舊、攤銷及損耗；(2)根據現行公認會計準則已規定在與其他分類要求相同的披露中披露的若干金額；(3)對未單獨按數量劃分的相關費用項目中餘下金額的定性描述；及(4)銷售開支總額，以及在年度報告期間銷售開支的定義。於2025年1月，財務會計準則委員會發佈ASU第2024-03號「損益表－呈報全面收益－開支明細披露」（子主題第220-40號）：澄清生效日期。對於公共業務實體，此項更新對2026年12月15日之後開始的年度報告期間以及2027年12月15日之後開始的年度報告期間內的中期期間生效。允許提前採用。貴集團預期採納ASU將導致其腳註披露中有關開支項目的額外分類。

於2025年7月，財務會計準則委員會發佈ASU第2025-05號「應收賬款及合同資產的信用損失計量」。該準則引入公司於釐定信用損失撥備時能夠選擇採用的實際權宜方法。具體而言，其允許公司截至資產負債表的現況於整段資產餘下年期維持不變。該修訂於2025年12月15日之後開始的年度報告期間生效，並要求採用未來適用法。貴集團預計採用該ASU不會對綜合財務報表產生重大影響。

3. 集中度及風險**(a) 客戶及供應商集中**

三名客戶分別佔截至2022年12月31日止年度總收入的31.0%、15.4%及12.3%。兩名客戶分別佔截至2023年12月31日止年度總收入的31.3%及25.0%。一名客戶佔截至2024年12月31日止年度總收入的29.8%。一名客戶佔截至2024年6月30日止六個月總收入的49.9%（未經審計）。三名客戶分別佔截至2025年6月30日止六個月總收入的31.4%、16.8%及15.7%。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，概無個別採購的供應商佔貴集團總採購額超過10%。於截至2024年6月30日止六個月，一名供應商佔總採購額的15.4%（未經審計）。三名客戶分別佔截至2022年12月31日應收賬款總額的40.5%、24.7%及10.6%。四名客戶分別佔截至2023年12月31日應收賬款總額的24.5%、16.5%、16.1%及13.3%。兩名客戶分別佔截至2024年12月31日應收賬款總額的17.9%及11.3%，而截至2025年6月30日，概無客戶佔應收賬款總額超過10%。

(b) 信貸風險集中

可能令貴集團承受信貸風險集中的金融工具主要包括現金及現金等價物、短期投資及應收賬款。貴集團將多餘的現金投資於低風險、高信貸質素及高流動性的證券，並將現金及現金等價物及短期投資放置於管理層認為具有高信貸質素的金融機構。貴集團購買任何特定發行人的證券時按成本估值不得超過投資組合市值的5%或1.0百萬美元（以金額較高者為準）。就此項多元化限制而言，母公司、附屬公司及被收購或合併的實體的證券將被合併。信貸風險來自現金及現金等價物、短期投資以及對客戶的信貸敞口（包括未償還的應收款項）。該等金融資產的賬面值代表因信貸風險導致的最高虧損金額。應收賬款通常為無抵押並源自直接自客戶賺取的收益。有關應收賬款的風險已通過貴集團對其客戶的信貸評估及其對未償還結餘的持續監控程序進行緩解。

(c) 貨幣兌換風險

中國政府對人民幣兌換為外幣實施管制。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，貴集團受該等政府管制以人民幣計值的現金及現金等價物以及短期投資分別達162.1百萬美元、166.8百萬美元及126.6百萬美元以及144.4百萬美元。人民幣的價值取決於中央政府政策的變動及影響中國外匯交易體系市場供需的國際經濟及政治發展。在中國，法律規定若干外匯交易須由認可金融機構按中國人民銀行（「中國人民銀行」）設定的匯率進行。貴集團在中國以人民幣以外的貨幣進行的匯款必須經由中國人民銀行或其他中國外匯監管機構處理，而此需要若干證明文件以處理匯款。

(d) 外幣匯率風險

自2010年6月起，人民幣兌美元不時出現大幅波動且不可預測。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，人民幣兌美元分別貶值約9%、2%、1%及0.7%（未經審計）。截至2025年6月30日止六個月，人民幣兌美元升值幅度約為0.4%。市場力量或中國或美國政府政策日後難以預測，均可能影響人民幣兌美元之間的匯率。

4. 有價債務證券投資

有價債務證券投資於綜合資產負債表內入賬列作短期投資及長期投資。以下為貴集團截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日有價債務證券投資概要：

	截至2022年12月31日			
	攤銷成本	未變現收益總額	未變現虧損總額	估計公允價值
資產支持證券.....	30,408	—	(635)	29,773
加拿大國庫證券.....	1,999	—	(7)	1,992
商業票據.....	22,925	—	—	22,925
公司債券.....	108,337	—	(1,682)	106,655
超國家機構證券.....	8,459	—	(51)	8,408
美國機構證券.....	13,994	—	(402)	13,592
美國國庫證券.....	24,012	—	(469)	23,543
楊基債券.....	17,305	—	(114)	17,191
理財產品.....	87,920	115	—	88,035
總計.....	315,359	115	(3,360)	312,114

截至2023年12月31日				
	攤銷成本	未變現收益總額	未變現虧損總額	估計公允價值
資產支持證券.....	1,962	—	(29)	1,933
公司債券.....	14,211	—	(82)	14,129
楊基債券.....	6,500	—	—	6,500
理財產品.....	66,272	97	—	66,369
總計	88,945	97	(111)	88,931
截至2024年12月31日				
	攤銷成本	未變現收益總額	未變現虧損總額	估計公允價值
資產支持證券.....	6,400	4	—	6,404
商業票據.....	7,592	1	—	7,593
公司債券.....	87,591	—	(163)	87,428
國庫券	5,925	3	—	5,928
美國國庫證券.....	8,039	—	(44)	7,995
楊基債券.....	5,601	—	(12)	5,589
理財產品.....	87,603	344	—	87,947
總計	208,751	352	(219)	208,884
截至2025年6月30日				
	攤銷成本	未變現收益總額	未變現虧損總額	估計公允價值
資產支持證券.....	42,094	17	—	42,111
商業票據.....	1,169	—	—	1,169
公司債券.....	187,444	76	—	187,520
主權政府證券.....	3,756	20	—	3,776
國庫券	31,346	—	(11)	31,335
美國國庫證券.....	20,833	23	—	20,856
楊基債券.....	6,942	1	—	6,943
理財產品.....	53,631	170	—	53,801
總計	347,215	307	(11)	347,511

5. 長期投資

長期投資主要包括有價債務證券投資、對被投資對象優先股的債務投資、無法輕易確定公允價值的股權投資、權益法投資、定期存款、存款證及可轉換債券。以下為長期投資概要：

貴集團

	截至12月31日			截至2025年 6月30日
	2022年	2023年	2024年	
有價債務證券投資(附註6)	50,471	1,933	58,373	104,272
對被投資對象優先股的債務投資 (附註5a及附註6)	29,702	49,307	35,076	18,459
無法輕易確定公允價值的股權投資 (附註5d)	480	472	465	28,405
權益法投資(附註5b)	—	—	15,368	15,461
定期存款及存款證(附註6)	—	—	21,517	35,180
可轉換債券(附註5c及附註6)	—	—	—	12,365
總計	80,653	51,712	130,799	214,142

貴公司

	截至12月31日			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	6月30日
有價債務證券投資(附註6)	50,471	1,933	58,373	104,272
可轉換債券(附註5c)	—	—	—	12,365
總計	<u>50,471</u>	<u>1,933</u>	<u>58,373</u>	<u>116,637</u>

(a) 對被投資對象優先股的債務投資

於2021年1月，貴集團投資於一家從事圖形處理單元(「GPU」)計算技術及服務的私人公司的可轉換可贖回優先股，金額為4.0百萬美元。於2025年1月，貴集團處置部分該項投資，獲得現金對價16.7百萬美元，該金額為截至處置日期的投資公允價值，導致將15.0百萬美元的累計已實現收益自其他綜合收益重分類至投資收益。

於2022年7月及2023年4月，貴集團投資於一家從事應用程序網約車業務的公司的可轉換可贖回優先股，現金代價分別為15.0百萬美元及15.0百萬美元。考慮到實質贖回權，貴集團將該等投資分類為可供出售投資，於截至2022年及2023年12月31日的綜合資產負債表中列為長期投資。於2024年7月，隨著被投資公司上市，貴集團於被投資公司的優先股自動轉換為普通股，貴集團按市場法根據被投資公司所報股價計量其普通股投資的公允價值，並將其分類為第一級計量。由於貴集團無意持有上市普通股超過12個月，自被投資公司上市日期起，將該項38.7百萬美元投資重新分類至短期投資作為易於釐定公允價值的股權投資。截至2024年12月31日，投資餘額為19.7百萬美元已於短期投資中列賬。截至2024年12月31日止年度，未實現虧損17.2百萬美元已於其他收入(開支)淨額中列賬。

截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月，計入其他綜合收益的未實現收益分別有5.6百萬美元、4.8百萬美元、24.7百萬美元及零。

該等可供出售債務投資按公允價值列賬。貴集團採用反向解決法以重大不可觀察輸入數據計量投資(第三級)的公允價值，主要包括相關私人公司證券的近期交易價格及缺乏流通性貼現(「DLOM」)。於往績記錄期，用以計量投資公允價值的DLOM介乎14%至26%。僅就DLOM上調／下調5%而言，於往績記錄期，該等可供出售投資的賬面金額將減少／增加1.8百萬美元至3.1百萬美元。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，並無發現與可供出售債務投資相關的減值跡象。

(b) 權益法投資

於2024年5月及9月，貴集團分別向一家合營企業支付現金1.6百萬美元及2.6百萬美元，作為其普通股的初始投資，認購被投資對象50%的股權，以推進未來的量產及大規模推廣完全無人駕駛車輛。由於貴集團可對合營企業有重大影響力但並無控股權益，故此投資採用權益法入賬。

於2024年11月，貴集團作為有限合夥人向一只基金支付現金11.2百萬美元，作為初始投資，認購該基金99.9%的股權，以用作未來於自動駕駛行業的投資。由於貴集團可對該基金有重大影響力，且全體合夥人均享有否決權，但貴集團並無控股權益，故此投資採用權益法入賬。

(c) 可轉換債券

於2025年2月，貴集團與一家韓國公眾上市公司訂立協議，認購其可轉換債券。認購總代價為153億韓元（相當於10.5百萬美元）。該筆可轉換債券的到期日為2028年1月13日。貴集團擁有單方面權利，自持有滿一年後每六個月可要求提前贖回該筆可轉換債券，適用複利利率為3%。此外，該筆可轉換債券亦授予貴集團於發行一年後直至2028年1月13日到期日前的任何時間，根據協議訂明的轉換率將債券轉換為指定數量普通股的權利。

由於該筆可轉換債券不符合持有至到期或交易性證券的標準，該筆可轉換債券被分類為可供出售債務證券，並以公允價值列於綜合資產負債表，未實現盈虧計入其他綜合（虧損）收益的累計額內。截至2025年6月30日止六個月，貴公司根據其公允價值於其他綜合收益累計1.0百萬美元的未實現收益。

(d) 無法輕易確定公允價值的股權投資

於2025年5月，貴公司對一家民營新能源汽車公司作出投資27.9百萬美元，收購0.5577%股權。鑒於貴公司並無重大影響力且股權投資的公允價值無法輕易確定，貴集團選擇對無法輕易確定公允價值的股權證券採用公允價值計量的替代計量方法，據此，投資按成本計量，扣除減值，再加上或減去同一發行人的相同或類似投資的可觀察價格變動，而其公允價值變動記錄於未經審計簡明綜合經營及全面虧損表。

下表概述對入賬為可供出售投資的被投資對象優先股及可轉換債券的債務投資公允價值相關活動：

	截至12月31日止年度			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	6月30日止六個月
年／期初可供出售債務投資的				
公允價值（第三級）.....	10,110	29,702	49,307	35,076
新增－初始投資.....	15,000	15,000	—	10,486
重新分類至短期投資（附註5a）.....	—	—	(38,738)	—
公允價值變動.....	5,620	4,828	24,736	1,040
處置可供出售債務投資.....	—	—	—	(16,693)
外幣換算調整.....	(1,028)	(223)	(229)	915
年／期末可供出售債務投資的				
公允價值（第三級）.....	29,702	49,307	35,076	30,824

6. 公允價值計量

經常性公允價值計量或披露

貴集團

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，以公允價值計量或披露的資產及負債的經常性公允價值計量如下：

類別	截至2022年12月31日			
	第一級	第二級	第三級	總計
現金等價物：				
商業票據.....	—	42,928	—	42,928
公司債券.....	—	2,998	—	2,998
貨幣市場基金.....	38,954	—	—	38,954
小計.....	38,954	45,926	—	84,880
短期投資：				
資產支持證券.....	—	4,495	—	4,495
加拿大國庫證券.....	—	1,992	—	1,992
商業票據.....	—	22,925	—	22,925
公司債券.....	—	87,931	—	87,931
超國家機構證券.....	—	8,408	—	8,408
美國機構證券.....	—	13,592	—	13,592
美國國庫證券.....	23,543	—	—	23,543
楊基債券.....	—	10,722	—	10,722
理財產品.....	—	88,035	—	88,035
有價債務證券(附註4)...	23,543	238,100	—	261,643
小計.....	23,543	238,100	—	261,643
長期投資：				
資產支持證券.....	—	25,278	—	25,278
公司債券.....	—	18,724	—	18,724
楊基債券.....	—	6,469	—	6,469
有價債務證券(附註4)...	—	50,471	—	50,471
對被投資對象優先股的				
債務投資(附註5a)....	—	—	29,702	29,702
小計.....	—	50,471	29,702	80,173
公允價值資產總值.....	62,497	334,497	29,702	426,696
認股權證負債(附註12)....	—	—	2,516	2,516

截至2023年12月31日				
類別	第一級	第二級	第三級	總計
現金等價物：				
商業票據.....	—	77,370	—	77,370
公司債券.....	—	4,749	—	4,749
貨幣市場基金.....	117,492	—	—	117,492
小計.....	117,492	82,119	—	199,611
短期投資：				
公司債券.....	—	14,129	—	14,129
楊基債券.....	—	6,500	—	6,500
理財產品.....	—	66,369	—	66,369
有價債務證券(附註4) ..	—	86,998	—	86,998
可輕易確定公允價值的				
股權投資(附註b)	5,273	—	—	5,273
股本證券.....	5,273	—	—	5,273
定期存款及存款證				
(附註a).....	—	71,323	—	71,323
小計.....	5,273	158,321	—	163,594
長期投資：				
資產支持證券.....	—	1,933	—	1,933
有價債務證券(附註4) ..	—	1,933	—	1,933
對被投資對象優先股的				
債務投資(附註5a) ...	—	—	49,307	49,307
小計.....	—	1,933	49,307	51,240
公允價值資產總值.....	122,765	242,373	49,307	414,445
認股權證負債(附註12) ...	—	—	5,617	5,617

截至2024年12月31日				
類別	第一級	第二級	第三級	總計
現金等價物：				
商業票據.....	—	4,488	—	4,488
小計	—	4,488	—	4,488
短期投資：				
資產支持證券.....	—	330	—	330
商業票據.....	—	7,593	—	7,593
公司債券.....	—	49,773	—	49,773
國庫券.....	—	5,928	—	5,928
美國國庫證券.....	1,948	—	—	1,948
楊基債券.....	—	2,009	—	2,009
理財產品.....	—	82,930	—	82,930
有價債務證券(附註4) ..	1,948	148,563	—	150,511
可輕易確定公允價值的 股權投資				
(附註b及附註5a)	23,988	—	—	23,988
股本證券.....	23,988	—	—	23,988
定期存款及存款證 (附註a)	—	34,536	—	34,536
小計	25,936	183,099	—	209,035
長期投資：				
資產支持證券.....	—	6,074	—	6,074
公司債券.....	—	37,655	—	37,655
美國國庫證券.....	6,047	—	—	6,047
楊基債券.....	—	3,580	—	3,580
理財產品.....	—	5,017	—	5,017
有價債務證券(附註4) ..	6,047	52,326	—	58,373
對被投資對象優先股的 債務投資(附註5a) ...	—	—	35,076	35,076
定期存款及存款證 (附註a及附註5)	—	21,517	—	21,517
小計	6,047	73,843	35,076	114,966
公允價值資產總值	31,983	261,430	35,076	328,489

類別	截至2025年6月30日			
	第一級	第二級	第三級	總計
現金等價物：				
公司債券.....	—	1,497	—	1,497
國庫券.....	—	30,160	—	30,160
存款證.....	—	500	—	500
小計	—	32,157	—	32,157
短期投資：				
商業票據.....	—	1,169	—	1,169
公司債券.....	—	145,140	—	145,140
國庫券.....	—	31,335	—	31,335
美國國庫證券.....	9,819	—	—	9,819
主權政府證券.....	1,324	—	—	1,324
楊基債券.....	—	5,683	—	5,683
理財產品.....	—	48,769	—	48,769
有價債務證券 (附註4)	11,143	232,096	—	243,239
可輕易確定公允價值的 股權投資 (附註b及附註5a)	17,971	—	—	17,971
股本證券.....	17,971	—	—	17,971
定期存款及存款證 (附註a)	—	28,283	—	28,283
小計	29,114	260,379	—	289,493
長期投資：				
資產支持證券.....	—	42,111	—	42,111
公司債券.....	—	42,380	—	42,380
美國國庫證券.....	11,037	—	—	11,037
楊基債券.....	—	1,260	—	1,260
主權政府證券.....	2,452	—	—	2,452
理財產品.....	—	5,032	—	5,032
有價債務證券 (附註4)	13,489	90,783	—	104,272
對被投資對象優先股的 債務投資 (附註5a)	—	—	18,459	18,459
可轉換債券 (附註5c)	—	—	12,365	12,365
定期存款及存款證 (附註a及附註5)	—	35,180	—	35,180
小計	13,489	125,963	30,824	170,276
公允價值資產總值	42,603	418,499	30,824	491,926

附註a： 定期存款及存款證為原到期日為三個月至一年及一年以上的固定利率存款，按到期日分別計入短期投資及長期投資。

附註b： 貴集團基於被投資對象在活躍市場中所報的股票價格採用市場法計量其於普通股投資的公允價值，並分類為第一級計量。

截至2023年12月31日，投資結餘為5.3百萬美元，於其他收入（開支）淨額中入賬的公允價值變動減少4.7百萬美元。該投資指於2022年提供的工程解決方案服務的應收賬款，其後於2023年以一名客戶發行的股份（其股份為公開交易）結算。該投資已於2024年9月出售，於出售日期的已變現虧損1.0百萬美元計入投資收入。

截至2024年12月31日，投資結餘為24.0百萬美元，其中包括對一家上市公司普通股的新股權投資4.3百萬美元，以及從長期投資重新分類的另一項股權投資19.7百萬美元（請參閱附註5a）。就新股權投資而言，公允價值減少1.0百萬美元計入其他收入（開支）淨額。

截至2025年6月30日，投資結餘為18.0百萬美元，其中包括對兩家上市公司普通股的股權投資13.9百萬美元及4.1百萬美元。截至2025年6月30日止六個月，6.0百萬美元的股權投資公平價值減少已記入其他收入（開支）淨額。

下表概述與認股權證負債公允價值相關的活動：

	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)	
年／期初結餘	—	2,516	5,617	5,617	—
發行認股權證	6,429	—	—	—	—
公允價值變動	(3,887)	3,030	(5,617)	(5,617)	—
行使認股權證	(26)	71	—	—	—
年／期末結餘	<u>2,516</u>	<u>5,617</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

貴集團使用具有重大不可觀察輸入數據的期權定價模型計量認股權證負債的公允價值（第三級），主要包括D系列優先股的公允價值以及有關多項複雜和主觀變量的假設，包括股份公允價值的預期波幅、無風險利率及預期股息等。

非經常性公允價值計量

貴集團僅在物業、設備及軟件、經營及融資租賃使用權資產、經營及融資租賃負債可釐定減值時按非經常性基準以公允價值對其進行計量。對於無法輕易確定公允價值的股權投資，貴集團選擇使用其他計量方法，當同一發行人的相同或類似投資進行有序交易時，貴集團會按非經常性基準以公允價值計量股權投資。

貴公司

	截至2022年12月31日			
	第一級	第二級	第三級	總計
資產支持證券	—	4,495	—	4,495
加拿大國庫證券	—	1,992	—	1,992
商業票據	—	22,925	—	22,925
公司債券	—	87,931	—	87,931
超國家機構證券	—	8,408	—	8,408
美國機構證券	—	13,592	—	13,592
美國國庫證券	23,543	—	—	23,543
楊基債券	—	10,722	—	10,722
理財產品	—	36,516	—	36,516
按公允價值計量的短期投資總額	<u>23,543</u>	<u>186,581</u>	<u>—</u>	<u>210,124</u>

截至2023年12月31日				
	第一級	第二級	第三級	總計
公司債券.....	—	14,129	—	14,129
楊基債券.....	—	6,500	—	6,500
定期存款及存款證.....	—	40,527	—	40,527
按公允價值計量的短期投資總額...	<u>—</u>	<u>61,156</u>	<u>—</u>	<u>61,156</u>

截至2024年12月31日				
	第一級	第二級	第三級	總計
資產支持證券.....	—	330	—	330
商業票據.....	—	7,593	—	7,593
公司債券.....	—	49,773	—	49,773
國庫券.....	—	5,928	—	5,928
美國國庫證券.....	1,948	—	—	1,948
楊基債券.....	—	2,009	—	2,009
定期存款及存款證.....	—	6,344	—	6,344
按公允價值計量的短期投資總額...	<u>1,948</u>	<u>71,977</u>	<u>—</u>	<u>73,925</u>

截至2025年6月30日				
	第一級	第二級	第三級	總計
商業票據.....	—	1,169	—	1,169
公司債券.....	—	145,140	—	145,140
國庫券.....	—	31,335	—	31,335
美國國庫證券.....	9,819	—	—	9,819
主權政府證券.....	1,324	—	—	1,324
楊基債券.....	—	5,683	—	5,683
定期存款及存款證.....	—	6,344	—	6,344
按公允價值計量的短期投資總額...	<u>11,143</u>	<u>189,671</u>	<u>—</u>	<u>200,814</u>

7. 物業、設備及軟件淨額

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的物業、設備及軟件，包括以下各項：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
計算機及設備	30,585	30,124	37,032	42,659
車輛及設備	22,639	22,694	24,577	25,322
租賃物業裝修	6,263	6,199	4,728	4,780
軟件	1,191	2,405	2,527	2,695
家具及固定裝置	552	544	541	577
融資租賃使用權資產	3,526	4,650	5,201	5,222
物業、設備及軟件總額	64,756	66,616	74,606	81,255
減：累計折舊及攤銷	(38,054)	(51,203)	(57,962)	(59,948)
在建工程	125	7	597	8,136
物業、設備及軟件淨額	26,827	15,420	17,241	29,443

截至2025年6月30日止六個月的折舊及攤銷開支總額為3.2百萬美元（0.5百萬美元與根據融資租賃收購的物業及設備的攤銷有關），包括在綜合損益及全面虧損表中列作收益成本中的0.7百萬美元、研發開支中的2.3百萬美元及銷售、一般及行政開支中的0.2百萬美元。截至2024年6月30日止六個月的折舊及攤銷開支總額為5.5百萬美元（未經審計）（0.8百萬美元（未經審計）與根據融資租賃收購的物業及設備的攤銷有關），包括在綜合損益及全面虧損表中列作收益成本中的0.9百萬美元（未經審計）、研發開支中的4.2百萬美元（未經審計）及銷售、一般及行政開支中的0.4百萬美元（未經審計）。截至2024年12月31日止年度的折舊及攤銷開支總額為9.8百萬美元（1.4百萬美元與根據融資租賃收購的物業及設備攤銷有關），包括計入綜合經營及全面虧損表的收入成本1.8百萬美元、研發開支7.4百萬美元及銷售、一般及行政開支0.6百萬美元。截至2023年12月31日止年度的折舊及攤銷開支總額為15.5百萬美元（1.2百萬美元與根據融資租賃收購的物業及設備攤銷有關），包括計入綜合經營及全面虧損表的收入成本2.0百萬美元，研發開支12.5百萬美元及銷售、一般及行政開支1.0百萬美元。截至2022年12月31日止年度的折舊及攤銷開支總額為17.6百萬美元（0.8百萬美元與根據融資租賃收購的物業及設備攤銷有關），包括計入綜合經營及全面虧損表的收益成本1.1百萬美元，研發開支15.8百萬美元及銷售、一般及行政開支0.7百萬美元。

8. 應付賬款及其他流動負債

貴集團

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的應付賬款及其他流動負債包括以下各項：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
與僱員行使以股份為基礎的				
獎勵相關的應付款項 (附註a)	—	—	—	40,730
工資及相關開支	15,587	16,070	23,741	17,045
貨品或服務的應付款項及				
應計開支	10,048	13,751	25,665	27,444
長期投資處置預付款	—	—	8,347	—
合約負債	4,921	2,406	3,229	2,051
應付予潛在投資者的貸款 (附註12) .	3,946	—	—	—
應付稅款	3,195	2,411	1,812	16,695
認股權證負債 (附註12)	2,516	5,617	—	—
融資租賃負債 (附註9)	1,245	1,244	532	369
應補償僱員的款項	549	734	761	741
應付福利	269	271	281	292
其他	1,766	1,795	2,180	2,437
總計	44,042	44,299	66,548	107,804

附註a：此主要由於僱員出售股票，貴集團代僱員收取的款項於扣除預扣稅後分派予該等僱員。

貴公司

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的應付賬款及其他流動負債包括以下各項：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
工資及相關開支	—	—	17	17
貨品或服務的應付款項及				
應計開支	1,882	1,492	4,240	7,496
認股權證負債 (附註12)	2,516	5,617	—	—
其他	749	1,328	1,371	1,423
總計	5,147	8,437	5,628	8,936

9. 租賃

貴集團根據經營租賃在中國及美國多個城市租賃辦公場所及倉庫，根據融資租賃在中國租賃物流車輛及集裝箱。貴集團於安排開始時確定安排是否為租賃，當租賃協議包含租賃及非租賃組成部分時，貴集團按獨立組成部分入賬。代價於租賃及非租賃組成部分之間的分配按租賃合約所載租賃組成部分的相對獨立價格進行。截至2025年6月30日，貴集團並無尚未開始的額外經營租賃或融資租賃。

截至2024年及2025年6月30日止六個月的營運租賃開支總額分別為2.1百萬美元（未經審計）及2.9百萬美元，並已於綜合損益及全面虧損表中列作收入成本、研發開支以及銷售、一般及行政開支。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的經營租賃開支總額分別為4.9百萬美元、4.3百萬美元及4.8百萬美元，於綜合經營及全面虧損表中計入收入成本、研發開支及銷售、一般及行政開支。截至2024年及2025年6月30日止六個月的短期租賃成本分別為0.7百萬美元（未經審計）及0.9百萬美元。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的短期租賃成本分別為1.1百萬美元、1.5百萬美元及1.4百萬美元。

截至2025年6月30日，根據融資租賃收購的物業及設備為1.3百萬美元，計入「物業、設備及軟件淨額」，截至2025年6月30日，相應的流動及非流動融資租賃負債分別為0.4百萬美元及1.0百萬美元，計入「應付賬款及其他流動負債」及「其他非流動負債」。

截至2025年6月30日止六個月，融資租賃使用權資產攤銷開支總額及融資租賃負債利息開支分別為0.5百萬美元及31,000美元，截至2024年6月30日止六個月則分別為0.7百萬美元（未經審計）及0.1百萬美元（未經審計）。融資租賃使用權資產的攤銷開支總額及融資租賃負債的利息開支於截至2022年12月31日止年度分別為0.8百萬美元及0.1百萬美元，於截至2023年12月31日止年度分別為1.2百萬美元及0.1百萬美元，於截至2024年12月31日止年度分別為1.4百萬美元及0.1百萬美元。攤銷開支及利息開支分別計入綜合經營及全面虧損表內的收入成本及其他收入（開支）淨額。

	截至12月31日			截至6月30日	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
經營租賃					
使用權資產	8,138	6,419	13,342		16,338
租賃負債，流動	4,058	3,866	3,438		4,825
租賃負債，非流動	3,788	2,246	9,835		11,928
融資租賃					
使用權資產	2,688	2,636	1,794		1,347
租賃負債，流動 (附註8)	1,245	1,244	532		369
租賃負債，非流動	1,352	1,187	1,156		976
	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)					

就計入租賃負債計量的

金額支付的現金：

經營租賃所用的經營現金	5,718	4,178	4,603	2,185	2,317
融資租賃所用的經營現金	96	77	111	61	38
融資租賃所用的融資現金	853	1,061	1,015	710	764

	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)					
交換新租賃負債的					
非現金使用權資產：					
經營租賃.....	5,336	3,424	11,377	—	5,510
融資租賃.....	2,597	1,183	618	432	—
加權平均剩餘租賃期					
經營租賃.....	2.2	1.5	4.5	1.2	4.5
融資租賃.....	2.7	3.2	3.9	3.4	3.8
加權平均貼現率					
經營租賃.....	4.3%	4.6%	5.1%	5.4%	4.6%
融資租賃.....	4.8%	5.9%	5.0%	4.8%	5.1%

截至2022年12月31日的經營租賃及融資租賃負債的年度未貼現現金流量的到期日分析如下：

	截至12月31日 止年度
2023年	5,821
2024年	4,382
2025年	716
2026年	73
2027年	33
2028年及之後.....	75
減：應計利息.....	(657)
總計	10,443

截至2023年12月31日的經營租賃及融資租賃負債的年度未貼現現金流量的到期日分析如下：

	截至12月31日 止年度
2024年	5,917
2025年	2,001
2026年	1,019
2027年	286
2028年	195
2029年及之後.....	42
減：應計利息.....	(917)
總計	8,543

截至2024年12月31日的經營租賃及融資租賃負債的年度未貼現現金流量的到期日分析如下：

	截至12月31日 止年度
2025年	4,610
2026年	4,060
2027年	3,082
2028年	2,521
2029年	2,181
2030年及之後	61
減：應計利息	(1,554)
總計	14,961

截至2025年6月30日的經營租賃及融資租賃負債的年度未貼現現金流量的到期日分析如下：

	截至12月31日止年度
2025年餘下時間	2,991
2026年	5,505
2027年	4,438
2028年	3,094
2029年	2,772
2030年	270
2031年及以後	747
減：應計利息	(1,719)
總計	18,098

10. 承諾及或有事項

法律訴訟

貴集團可能不時涉及訴訟、申索及法律程序。貴集團評估各項法律事宜的狀況並評估潛在財務風險。若源自任何法律程序或訴訟的潛在損失被認為很可能產生且金額可合理估計，貴集團會就估計損失計提負債。於確定損失的可能性及損失金額是否被合理估計時，須作出重大判斷。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，基於目前可獲得的資料，貴集團認為，因目前未決法律程序而可能產生的或有損失並無合理可能對貴集團業務、經營業績、財務狀況及現金流量產生重大不利影響。

投資承擔

2023年8月，貴集團與豐田汽車（中國）投資有限公司及廣汽豐田汽車有限公司訂立協議，成立合營公司，共同推進無人駕駛汽車的未來量產及大規模部署。截至2025年6月30日，貴集團有未來現金投資承擔51.5百萬美元（相等於人民幣369.0百萬元），須於2025年9月30日前支付。該款項已於2025年9月25日結付。

11. 普通股

貴公司於2016年11月4日註冊成立，法定股本為388,594,477股普通股，每股面值0.0005美元。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，A類及B類普通股的概況如下：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
A類普通股				
授權股份.....	307,505,707	307,505,707	498,911,230	498,911,230
面值.....	0.0005美元	0.0005美元	0.0005美元	0.0005美元
已發行及發行在外股份.....	10,708,762	10,660,389	269,203,783	304,203,783
B類普通股				
授權股份.....	81,088,770	81,088,770	81,088,770	81,088,770
面值.....	0.0005美元	0.0005美元	0.0005美元	0.0005美元
已發行及發行在外股份.....	81,088,770	81,088,770	81,088,770	81,088,770

A類普通股及B類普通股的持有人應始終作為一個類別就所有提交表決的事項一起投票。每股A類普通股的持有人就該股A類普通股擁有一票表決權，每股B類普通股的持有人就該股B類普通股擁有10票表決權。

每股B類普通股可隨時由其持有人轉換為一股A類普通股。在任何情況下，A類普通股均不得轉換為B類普通股。就任何B類普通股而言，當(a)該B類普通股的股東(或其身為自然人的最終控股實益擁有人或任何身為主事人的實益擁有人)身故；(b)股東(或其聯屬人士)將該B類普通股出售、轉讓、出讓或處置給並非該股東聯屬人士的任何人士；(c)該B類普通股的最終實益所有權變更予並非該B類普通股登記股東聯屬人士的任何人士；或(d)身為最終實益擁有人持有該B類普通股的主事人與貴集團的僱傭關係被終止，則該B類普通股應自動及立即轉換為一股A類普通股。

2024年11月，貴集團完成其於納斯達克的首次公開發售。在該發售中，20,000,000股美國存託股份(「美國存託股份」)(代表20,000,000股A類普通股)以每股13.00美元的價格發行及出售予公眾人士。此外，貴集團於包銷商行使其購買額外美國存託股份的選擇權時額外發行及出售1,461,410股美國存託股份，代表1,461,410股A類普通股。經扣除相關發售開支後，貴集團收到所得款項淨額合共約256.7百萬美元。

同時，緊接首次公開發售完成前，貴集團在同步私募配售中按每股美國存託股份13.00美元的首次公開發售價格向若干投資者出售及發行11,672,186股A類普通股。經扣除相關發售開支後，貴集團收到所得款項淨額合共約151.7百萬美元。

此外，在首次公開發售完成後，貴集團優先股股東持有的全部202,699,487股優先股被轉換為225,409,798股A類普通股，A系列、B系列、B+系列、B2系列及C系列的轉換比率為1：1，C+系列的轉換比率為1：1.4439，D系列的轉換比率為1：2.3377，導致夾層權益減少1,695.3百萬美元，以及A類普通股的實收資本及額外實收資本分別增加0.1百萬美元及1,695.2百萬美元。

12. 可轉換可贖回優先股

下表概述貴公司發行的各系列優先股(「優先股」)的變動情況：

	發行日期	發行在外股份總數	每股原發行價	截至2022年 12月31日賬面值
A系列 ⁽¹⁾	2017/3/3	34,717,760	0.4323	14,818
B系列 ⁽²⁾	2017/12/28	44,758,365	1.7319	76,840

	發行日期	發行在外股份總數	每股原發行價	截至2022年 12月31日賬面值
B+系列 ⁽³⁾	2018/6/27、2019/11/22	27,428,047	3.6673	107,135
B2系列	2019/4/11	10,478,885	6.5196	68,138
C系列 ⁽⁴⁾	2020/3/13、2021/6/22	57,896,414	9.4220	559,087
C+系列	2020/11/16、2021/1/13	16,161,021	15.4687	249,884
D系列 ⁽⁵⁾	2022/2/23、2022/3/4、2022/12/29、 2023/8/3、2023/8/15、2023/11/15	7,453,371	25.0446	181,595
總計		198,893,863		1,257,497

	發行日期	發行在外股份總數	每股原發行價	截至2023年 12月31日賬面值
A系列 ⁽¹⁾	2017/3/3	34,362,468	0.4323	14,664
B系列 ⁽²⁾	2017/12/28	44,758,365	1.7319	76,840
B+系列 ⁽³⁾	2018/6/27、2019/11/22	27,428,047	3.6673	107,135
B2系列	2019/4/11	10,478,885	6.5196	68,138
C系列 ⁽⁴⁾	2020/3/13、2021/6/22	57,896,414	9.4220	559,087
C+系列	2020/11/16、2021/1/13	16,161,021	15.4687	249,884
D系列 ⁽⁵⁾	2022/2/23、2022/3/4、2022/12/29、 2023/8/3、2023/8/15、2023/11/15	11,614,287	25.0446	285,530
總計		202,699,487		1,361,278

	發行日期	發行在外股份總數	每股原發行價	優先股增值 ⁽¹⁾	優先股修訂 ⁽⁴⁾	優先股轉換 ⁽⁵⁾	截至2024年 12月31日賬面值
A系列 ⁽¹⁾	2017/3/3	34,362,468	0.4323	693	—	(15,357)	—
B系列 ⁽²⁾	2017/12/28	44,758,365	1.7319	4,180	—	(81,020)	—
B+系列 ⁽³⁾	2018/6/27、2019/11/22	27,428,047	3.6673	5,423	—	(112,558)	—
B2系列	2019/4/11	10,478,885	6.5196	3,684	—	(71,822)	—
C系列 ⁽⁴⁾	2020/3/13、2021/6/22	57,896,414	9.4220	29,412	—	(588,499)	—
C+系列	2020/11/16、2021/1/13	16,161,021	15.4687	13,479	119,430	(382,793)	—
D系列 ⁽⁵⁾	2022/2/23、2022/3/4、 2022/12/29、2023/8/3、 2023/8/15、2023/11/15	11,614,287	25.0446	15,683	142,042	(443,255)	—
總計		202,699,487		72,554	261,472	(1,695,304)	—

- (1) 於2023年3月，貴集團與樓天城博士全資擁有的公司IWAY LLC訂立購股協議，按公允價值4.8百萬美元回購貴集團355,292股A系列優先股。該項交易完成後，購回的股份全部註銷。優先股的購回按成本法入賬，所收購A系列優先股的全部成本入賬為夾層權益及額外實收資本項下A系列優先股減少。額外實收資本按所得款項超出該等A系列優先股原發行價的部分入賬。回購導致夾層權益減少0.2百萬美元及額外實收資本減少4.6百萬美元。
- (2) 包括於2022年12月及2023年8月因附註12可轉換可贖回優先股－優先股的會計處理所述的認股權證獲行使而發行的199,644股及168,039股D系列優先股，以及於2023年11月向一名投資者新發行的3,992,877股D系列優先股。
- (3) 請參閱附註12可轉換可贖回優先股－優先股的會計處理。

(4) 請參閱附註12可轉換可贖回優先股－*優先股的修訂*。

(5) 於2024年首次公開發售完成後，所有優先股均轉換為貴公司的普通股。請參閱附註11。

優先股的主要條款如下：

轉換權

優先股可隨時由其持有人按適用轉換比率（按原發行價除以轉換價計算，經調整）轉換為A類普通股。每股優先股將於(i)QIPO完結時或(ii)各系列優先股大多數持有人書面同意或協議指定日期（以較早者為準）自動轉換為A類普通股。QIPO是指基於2024年9月對貴集團組織章程大綱及細則的修訂，根據《1933年美國證券法》（經修訂）下的有效註冊聲明在美國（或其他司法管轄區）對貴集團普通股進行的承諾包銷公開發售，據此，貴集團估值為40億美元或以上，貴集團獲得至少200.0百萬美元的所得款項總額。

贖回權

基於2024年9月對貴公司組織章程大綱及細則的修訂，所有優先股均可於下列各項發生的較早日期或之後隨時及不時贖回：(i)QIPO於2027年12月28日前發生；(ii)首席執行官或首席技術官在2024年12月28日前單方面終止其僱傭關係並發生QIPO；或(iii) 貴公司未獲糾正的違規行為，在接獲任何當時發行在外優先股持有人的書面要求後，貴公司應贖回全部或部分發行在外的優先股。

A系列優先股的贖回價為A系列優先股發行價的百分之一百(100%)加按百分之五(5%)複利率計算的利息。B、B+、B2、C、C+、D系列優先股的贖回價為優先股發行價的百分之一百(100%)加按百分之八(8%)單利率計算的利息。

投票權

優先股持有人可就所有事項投票，並享有與每股優先股屆時可轉換的A類普通股數目相等的票數。

股息權

各優先股持有人可按優先股發行價以每年8%的單利率收取董事會宣派的非累計股息，則此等股息優先於任何普通股股息。任何餘下股息將按已轉換基準派付予優先股及普通股持有人。迄今為止，董事會並無宣派任何此類股息。

清算權

倘貴集團清算、解散或清盤（不論自願或非自願），貴集團的所有資產及資金應按以下方式及順序分配予股東：

各優先股持有人可在向任何先前優先股及普通股的持有人作出任何分派之前優先收取等於下列各項較高者的金額：(i)優先股發行價的150%加所有已宣派但未派付股息，或(ii)按已轉換基準計算的所有清算所得款項的比例份額，猶如所有優先股已於緊接有關清算前轉換為普通股。向所有優先股股東悉數分派優先清算金額後，剩餘資金（如有）將分派予普通股股東。

優先股的會計處理

貴集團於綜合資產負債表內將優先股分類為夾層權益，因為優先股可由其持有人選擇贖回。優先股的每一次發行均按各自於發行日期的公允價值扣除發行成本入賬。A系列、B系列、B+系列、B2系列、C系列、C+系列及D系列優先股的發行成本分別為0.2百萬美元、0.4百萬美元、0.4百萬美元、0.2百萬美元、2.0百萬美元、0.1百萬美元及0.5百萬美元。貴集團確定不存在歸屬於優先股的實益轉換特性，因為該等優先股的初始實際轉換價高於貴集團在計及獨立估值後確定的貴集團普通股的公允價值。

貴集團記錄優先股至贖回價值的增值，自該工具有可贖回可能之日起，至最早贖回日期止。增值採用實際利率法計算，從保留盈利扣除，若無保留盈利，則自額外實收資本扣除。額外實收資本耗盡後，額外扣除通過增加累計虧絀的方式入賬。於2024年前，贖回被視為不大可能發生。

優先股的修訂

於2024年9月，貴集團舉行股東特別大會批准第八版經修訂及重述的組織章程大綱及細則，據此，貴集團對已發行在外優先股的條款作出以下修訂：

- 最低QIPO估值由85億美元改為40億美元，最低QIPO所得款項總額由425.0百萬美元改為200.0百萬美元；
- 優先股贖回權條款中規定的QIPO日期由2024年12月28日之前延展至2027年12月28日之前；
- C+及D系列優先股的初始轉換價由C+系列及D系列的發行價改為每股10.7134美元，影響這兩個系列的所有股東。

貴集團採用公允價值法評估修訂的性質，並認為修訂對現有A系列、B系列、B+系列、B2系列及C系列優先股的影響在數量上並不重大，故應列為修訂而非消滅。修訂導致現有A系列、B系列、B+系列、B2系列及C系列優先股的公允價值減少，故公允價值的變動不予確認。貴集團進一步認為，修訂對現有C+系列及D系列優先股的影響在性質及數量上均屬重大，應列為優先股消滅——即贖回現有工具及發行「新」工具。經修訂C+系列及D系列優先股（新工具）公允價值與現有C+系列及D系列優先股（舊工具）賬面值之間的差額261.5百萬美元被確認為視同股息，列入累計虧絀。由於修訂分別涉及C+系列及D系列整個類別的股東，貴集團認定增量公允價值為股息（按比例分派）。

發行予潛在投資者的認股權證

於未來日期購買優先股的獨立認股權證被確定為獨立工具，入賬列作負債。初始確認時，貴集團將認股權證負債於綜合資產負債表內按其估計公允價值入賬，估計公允價值的變動計入綜合經營及全面虧損表認股權證負債的公允價值變動。認股權證負債於各報告期重新計量，貴集團於各報告期末使用期權定價模式將認股權證負債的賬面值調整至公允價值，並於綜合經營及全面虧損表內披露認股權證負債的估計公允價值變動。

D系列認股權證

貴集團於2022年3月進行D輪融資，三只中國境內投資基金表示有意投資於D系列優先股。然而，根據中國法律，中國境內投資基金進行對外直接投資前須從相關中國政府部門取得對外直接投資（「對外直

接投資J)批准並辦理外匯手續。為方便中國境內投資基金投資於D系列優先股，享有與其他境外投資基金相同的優先權及權利，貴集團與中國境內投資基金訂立了一系列協議。

於2022年3月，如下文所述，貴集團與中國境內投資基金訂立貸款協議，借入3.9百萬美元的人民幣等值貸款。貴集團亦與中國境內投資基金訂立認股權證購買協議，授權中國境內投資基金按D系列發行價每股25.0446美元購買173,024股D系列優先股。投資者就對外直接投資獲得政府批准並辦理外匯手續後，該等優先股將可在認股權證獲行使時發行。認股權證被分類為負債並按公允價值入賬，公允價值變動計入綜合經營及全面虧損表。所得款項首先按其公允價值作為貸款貼現分配至認股權證，剩餘部分則分配至貸款，計入應付賬款及其他流動負債。貸款貼現以直線法於貸款合約年期內攤銷。於2023年8月，若干認股權證獲行使，按每股25.0446美元的價格以現金購買168,039股D系列優先股，總代價為4.2百萬美元，計入綜合現金流量表內發行D系列優先股所得款項淨額項下。貴集團及投資者亦同意終止4,985份未行使認股權證。同時，貴集團已足額償還與發行認股權證有關的貸款。

貴集團亦向同時持有A類普通股及優先股的中國境內投資基金無償授出認股權證，可按D系列發行價每股25.0446美元購買199,644股D系列優先股。所授出價值828美元的認股權證被視為給予A系列優先股持有人的視同股息。於2022年12月，持有人行使認股權證，以現金購買199,644股D系列優先股，總代價為5.0百萬美元。

於2022年3月，貴集團亦與一只投資基金訂立股份及認股權證購買協議，據此，該投資基金有權按D系列發行價每股25.0446美元購買998,219股D系列優先股，總行使價為25.0百萬美元。認股權證被分類為負債並按公允價值入賬，公允價值變動計入綜合經營及全面虧損表。所得款項將首先按其公允價值分配至認股權證，餘下款項分配至D系列優先股的賬面金額。認股權證已於2024年3月4日屆滿，截至2024年12月31日及2025年6月30日的結餘為零。

13. 以股份為基礎的補償

(a) 股份激勵計劃的說明

以股份為基礎的獎勵包括自貴公司成立以來根據股份激勵計劃授予僱員的與A類普通股有關的購股權、授予僱員的A類普通股的受限制股份單位及授予兩名創始人的B類普通股的受限制股份獎勵（「受限制股份獎勵」）。

於2016年11月，貴公司採納Pony AI Inc. 2016年股份計劃（「該計劃」），據此，董事會可授出以股份為基礎的獎勵作為激勵。經過多次股份分拆及修訂，自2020年1月起，根據該計劃預留供發行的普通股數目更新為58,427,257股普通股。

購股權一般有10年合約期，並於自各協議指定日期起計的四年期間內歸屬。購股權將根據相關股份獎勵協議所載的歸屬時間表歸屬，歸屬期介於2至5年不等。除上述服務條件外，若干購股權及受限制股份單位亦包含表現歸屬條件，須以首次公開發售或出售事件完成為前提。

於2022年11月，貴公司修訂1,429,000份受限制股份單位及140,000份購股權的條款，去除要求受限制股份單位及購股權至貴公司首次公開發售或出售事件完成時歸屬及行使的表現條件。根據ASC 718「補償－股份補償」，該修訂屬於不大可能至有可能的（第III類）修訂，因為首次公開發售或出售事件屬於貴公司預期在發生前無法達成的表現條件。貴公司於修訂日期重新計量經修訂受限制股份單位及購股權的公允價值，並於餘下必要服務期間內就經修訂獎勵記錄補償開支。

於2022年3月24日，貴公司董事會批准一項股份回購計劃（「回購計劃」）。根據回購計劃，貴公司計劃向2018年4月30日之前加入貴公司或其附屬公司的僱員及／或不遲於2018年12月31日加入貴公司或其附屬公司的高級工程師及平台主管（「合資格僱員」）購回貴公司若干已發行在外的A類普通股及／或結算根據該計劃授出的若干購股權及受限制股份單位，每股購買價為11.57美元（或就購股權而言，結算價為11.57美元減行使價（如適用），統稱「回購／結算價」），總購買額不超過10.0百萬美元。

根據回購計劃，貴公司於2022年12月同意向若干合資格僱員購回其全部或部分受限制股份單位及購股權，包括283,391份受限制股份單位及192,324份購股權。由於所有已結算股份獎勵均附有表現歸屬條件（即須以首次公開發售或出售事件完成為前提），有關獎勵於發行時及於結算日期前被視為不可能歸屬。因此，於結算日期前並無錄得任何開支。於2022年12月結算後，5.4百萬美元的全部結算價被視為已支付予受限制股份單位及購股權持有人的現金補償，並自綜合經營及全面虧損表內計入研發及銷售、一般及行政開支內的補償開支扣除。

此外，於2023年4月，貴公司同意向若干合資格僱員購回其全部或部分受限制股份單位及購股權，包括232,608份受限制股份單位及75,275份購股權。就結算日期前歸屬的獎勵而言，貴公司支付現金3.1百萬美元以結算已歸屬獎勵，並錄得額外實收資本減少3.1百萬美元。就設有表現歸屬條件（即須以首次公開發售或出售事件完成為前提）的若干獎勵而言，該等獎勵於發行時及於結算日期前被視為不可能歸屬。因此，於結算日期前並無錄得任何開支。於2023年4月結算後，0.5百萬美元的全部結算價被視為已支付予受限制股份單位及購股權持有人的現金補償，並自綜合經營及全面虧損表內計入研發及銷售、一般及行政開支內的補償開支扣除。

於2023年及2024年3月，貴公司與若干購股權持有人達成協議，按彼等的購股權於交換日期的固定公允價值基準將彼等的購股權換成受限制股份單位。因此，分別新授出3,028,913份受限制股份單位及2,195,928份受限制股份單位，用於交換3,104,234份及2,223,175份購股權。由於交換前後獎勵的條款及公允價值完全相同，故並無對綜合財務報表產生影響。

截至2025年6月30日止六個月，因以淨股份結算方式履行若干僱員的所得稅義務，貴公司預扣合共852,684份受限制股份單位。貴公司已支付11.6百萬美元（相等於該等受限制股份單位於結算日期的公允價值）以結清與預扣的受限制股份單位相關的僱員稅款義務，並直接計入額外實收資本。該等淨股份結算減少了因歸屬而本應發行的股份數目，實際上構成貴公司的股份回購。

(b) 購股權活動

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，貴公司的購股權活動概況如下：

	購股權數量	加權平均行使價	加權平均 剩餘年期 (年)	內在價值總額
截至2022年1月1日尚未行使	15,551,552	0.52	6.17	188,043
已行使	(73,541)	0.72	—	—
結算	(192,324)	0.36	—	—
沒收或過期	(430,642)	2.00	—	—
截至2022年12月31日尚未行使	14,855,045	0.48	5.10	193,473

	購股權數量	加權平均行使價	加權平均 剩餘年期 (年)	內在價值總額
結算	(75,275)	0.68	—	—
沒收或過期	(622,640)	1.35	—	—
換取受限制股份單位	(3,104,234)	0.34	—	—
截至2023年12月31日尚未行使	11,052,896	0.47	4.14	161,965
沒收或過期	(56,052)	0.60	—	—
換取受限制股份單位	(2,223,175)	0.19	—	—
截至2024年12月31日尚未行使	8,773,669	0.53	3.33	121,224
截至2022年12月31日可行使	934,143	0.91	6.42	11,763
截至2023年12月31日可行使	603,559	0.84	5.27	8,621
截至2024年12月31日可行使	8,771,536	0.53	3.33	121,200

	購股權數量	加權平均行使價	加權平均 剩餘年期 (年)	內在價值總額
截至2023年12月31日尚未行使	11,052,896	0.47	4.14	161,965
沒收或過期	(47,272)	0.46	—	—
換取受限制股份單位	(2,223,175)	0.19	—	—
截至2024年6月30日尚未行使(未經審計)	8,782,449	0.53	3.84	135,678
截至2024年6月30日可行使(未經審計)	640,601	0.89	4.85	9,670
截至2024年12月31日尚未行使	8,773,669	0.53	3.33	121,224
已授出	100,915	5.60	—	—
已行使	(5,924,873)	0.36	—	—
沒收或過期	(16,798)	1.76	—	—
截至2025年6月30日尚未行使	2,932,913	1.05	3.77	35,621
截至2025年6月30日可行使	2,831,998	0.89	3.55	34,796

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，歸屬的購股權的加權平均授出日期公允價值分別為6.20美元、4.92美元、1.67美元、1.78美元(未經審計)及2.33美元。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，已歸屬購股權的授出日期公允價值總額分別為2.4百萬美元、0.3百萬美元、13.7百萬美元、70,000美元(未經審計)及5,000美元。

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，因該計劃項下購股權行使而收到的現金分別為52.8美元、零、零、零(未經審計)及1.68百萬美元。

截至2022年及2023年12月31日，分別有13,681,443份購股權及10,439,796份購股權的歸屬或可行使性須以首次公開發售或出售事件發生為條件。首次公開發售已於2024年11月完成，達成服務條件的購股權已歸屬。餘下購股權將於其服務條件隨時間推移達成時歸屬。

(c) 受限制股份單位及受限制股份獎勵活動

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，貴公司受限制股份單位及受限制股份獎勵活動概況如下：

	受限制股份 單位數量	加權平均授出 日期公允價值
截至2022年1月1日尚未歸屬	17,590,164	4.60
已授出	2,485,550	12.96
已歸屬	(800,107)	13.18
結算	(283,391)	0.29
沒收	(1,587,795)	12.44
截至2022年12月31日尚未歸屬	17,404,421	5.13
已授出	3,383,000	14.08
已歸屬	(329,159)	8.55
結算	(41,400)	0.29
沒收	(946,891)	12.54
以購股權換取	3,028,913	0.19
截至2023年12月31日尚未歸屬	22,498,884	5.45
已授出	4,154,357	13.19
已歸屬	(21,425,708)	3.65
結算	—	—
沒收	(255,235)	13.75
以購股權換取	2,195,928	0.10
截至2024年12月31日尚未歸屬	7,168,226	13.38
	受限制股份 單位數量	加權平均授出 日期公允價值
截至2023年12月31日尚未歸屬	22,498,884	5.45
已授出	1,331,842	15.81
已歸屬	(100,777)	13.21
沒收	(112,686)	13.18
以購股權換取	2,195,928	0.10
截至2024年6月30日尚未歸屬 (未經審計)	25,813,191	5.47
截至2024年12月31日尚未歸屬	7,168,226	13.38
已授出	3,291,586	5.30
已歸屬	(1,323,882)	14.03
沒收	(275,028)	11.60
截至2025年6月30日尚未歸屬	8,860,902	10.34
	受限制股份 獎勵數量	加權平均授出 日期公允價值
截至2022年1月1日尚未歸屬	8,437,500	0.07
已歸屬	(3,750,000)	0.07
截至2022年12月31日尚未歸屬	4,687,500	0.07
已歸屬	(3,750,000)	0.07
截至2023年12月31日尚未歸屬	937,500	0.07
已歸屬	(937,500)	0.07
截至2024年12月31日以及2024年 (未經審計) 及 2025年6月30日尚未歸屬	—	—

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，尚未行使的受限制股份單位的加權平均剩餘合約年期分別為6.47年、5.68年、5.15年及9.11年。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，分別有3,813,440份、3,913,891份、25,339,599份及30,547份受限制股份單位已歸屬但尚未結算。

(d) 估值

貴公司使用布萊克－舒爾斯期權定價模型估計購股權於授出日期的公允價值。布萊克－舒爾斯期權定價模型要求對高度主觀的假設作出估計，這會對每份購股權的公允價值造成重大影響。

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日止六個月用於估計經修訂購股權公允價值的假設如下：

購股權價值假設	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)	
預期期限(年).....	1.08	0.75 – 1.00	–	–	–
預期波幅.....	55.81% – 56.38%	55.92% – 56.26%	–	–	–
無風險利率.....	3.77% – 3.81%	3.60% – 3.97%	–	–	–
預期股息率.....	0.00%	0.00%	–	–	–

預期期限 — 預期期限指以股份為基礎的獎勵預期尚未兌現的期間。

預期波幅 — 貴公司首次公開發售前，預期波幅乃基於同類公司的歷史及隱含波幅，而在考慮其他公司的行業、生命週期階段、規模、市值及財務槓桿後，該等同類公司的股份或購股權價格屬公開可得。自貴公司於2024年11月進行首次公開發售以來，預期波幅乃基於貴公司公開交易股份市價的歷史波幅。

無風險利率 — 所採用的無風險利率為與流動資金適用時間相對應的固定期限美國國債利率。

預期股息率 — 預期股息假設乃基於貴公司在考慮貴公司的派息能力、派息歷史及過往股息金額後對其預計股息政策的現時預期。

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，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（未經審計）及16.2百萬美元，其中13.4百萬美元、1.9百萬美元、102.4百萬美元、0.6百萬美元（未經審計）及11.9百萬美元分別計入研發開支，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（未經審計）及4.3百萬美元分別計入綜合經營及全面虧損表的銷售、一般及行政開支。在該等金額中，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日止六個月分別有0.3百萬美元、0.3百萬美元、0.1百萬美元、0.1百萬美元（未經審計）及零與已授出的受限制股份獎勵有關。

截至2025年6月30日，與未行使未歸屬購股權及預期將歸屬的僱員受限制股份單位有關的未確認以股份支付的薪酬開支分別約為32美元及59.6百萬美元。就購股權及受限制股份單位而言，未確認以股份支付的薪酬開支預期將分別於約2.0年及3.1年的加權平均期限內確認。

截至2025年6月30日，與已授出的受限制股份獎勵有關的未確認以股份支付的薪酬開支為零。

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，概無向非僱員授出購股權。

14. 稅項

貴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，貴集團的除所得稅前虧損如下：

	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)	
中國業務虧損	(90,586)	(81,953)	(170,259)	(46,693)	(63,963)
非中國業務虧損	(57,738)	(43,501)	(104,746)	(5,080)	(26,676)
除所得稅前虧損	(148,324)	(125,454)	(275,005)	(51,773)	(90,639)
適用於中國業務的所得稅					
(開支) 利益	(125)	124	1	(1)	—
適用於非中國業務的所得稅					
利益 (開支)	199	2	(2)	(1)	(1)
所得稅利益 (開支) 總額	74	126	(1)	(2)	(1)

開曼群島稅項

根據開曼群島現行稅法，貴集團毋須就其收入或資本收益繳稅。此外，有關其股份的股息及股本付款毋須繳稅，且在開曼群島毋須就向其任何股份持有人支付任何股息或股本繳納預扣稅，而出售其股份所得收益亦毋須繳納開曼群島所得稅或公司稅。

美國企業所得稅 (「企業所得稅」)

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，貴集團於美國註冊成立的附屬公司在美國須按21%的稅率繳納所得稅。

香港稅項

根據現行香港稅務條例，由2018年／2019年課稅年度起，在香港的附屬公司須就最高2.0百萬港元的應課稅利潤按8.25%的稅率繳納利得稅；應課稅利潤超過2.0百萬港元的任何部分則按16.5%的稅率繳稅。貴集團向其股東派付股息毋須繳納任何香港預扣稅。

中國企業所得稅

貴集團的附屬公司、可變利益實體及可變利益實體附屬公司 (均為於中國註冊成立的實體，「中國實體」) 須根據相關中國所得稅法就應課稅收入繳納中國企業所得稅，採納25%的統一所得稅稅率，惟高新技術企業 (「高新技術企業」) 除外，該等企業須按15%的稅率繳納所得稅。對小型微利企業年度應課稅收入低於人民幣1.0百萬元部分以及高於人民幣1.0百萬元但低於人民幣3.0百萬元部分，將分別按12.5%及25%計入實際應課稅收入，據此，截至2022年12月31日止年度的應繳企業所得稅將減按20%的稅率計算。根據於2023年新頒佈及生效的相關中國所得稅條例，對小型微利企業年度應課稅收入少於人民幣3.0百萬元部分，按25%計入實際應課稅收入，據此，截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年6月30日止六個月的應繳企業所得稅將減按20%的稅率計算。

根據優惠稅收，高新技術企業可享受15%的所得稅稅率，惟須每三年重新申請。在此三年期間，高新技術企業每年必須進行資格自查，以確保其符合高新技術企業條件並合資格享受該年度15%的優惠稅率。倘高新技術企業在任何年度未能符合高新技術企業資格條件，則企業不能享受該年度15%的優惠稅率，而必須按25%的常規企業所得稅稅率繳稅。

- 北京小馬慧行於2021年符合高新技術企業資格，並有權於2021年、2022年及2023年享受15%的優惠所得稅稅率。北京小馬慧行於2024年重新認定為高新技術企業，並有權於2024年、2025年及2026年享受15%的優惠所得稅稅率。
- 北京小馬智行於2021年符合高新技術企業資格，並有權於2021年、2022年及2023年享受15%的優惠所得稅稅率。北京小馬智行於2024年重新認定為高新技術企業，並有權於2024年、2025年及2026年享受15%的優惠所得稅稅率。
- 北京小馬易行於2022年符合高新技術企業資格，並有權於2022年、2023年及2024年享受15%的優惠所得稅稅率，且該公司將繼續動用優惠所得稅。
- 廣州小馬慧行於2020年符合高新技術企業資格，並有權於2020年、2021年及2022年享受15%的優惠所得稅稅率。廣州小馬慧行於2023年重新認定為高新技術企業，並有權於2023年、2024年及2025年享受15%的優惠所得稅稅率。
- 深圳小馬易行於2022年符合高新技術企業資格，並有權於2022年、2023年及2024年享受15%的優惠所得稅稅率，且該公司預期於2025年續期後，將繼續動用優惠所得稅。
- 江蘇黑麥數據於2021年符合高新技術企業資格，並有權於2021年、2022年及2023年享受15%的優惠所得稅稅率。江蘇黑麥數據於2024年重新認定為高新技術企業，並有權於2024年、2025年及2026年享受15%的優惠所得稅稅率。
- 上海小馬易行於2023年符合高新技術企業資格，並有權於2023年、2024年及2025年享受15%的優惠所得稅稅率。
- 廣州小馬智行於2024年符合高新技術企業資格，並有權於2024年、2025年及2026年享受15%的優惠所得稅稅率。

所得稅開支的組成

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，貴集團的所得稅開支如下：

	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)	
適用於中國業務的遞延稅項(開支)利益.....	(120)	120	-	-	-
適用於非中國業務的遞延稅收利益.....	596	-	-	-	-
遞延稅收利益總額.....	476	120	-	-	-
適用於中國業務的即期所得稅(開支)利益.....	(5)	4	1	(1)	-
適用於非中國業務的即期所得稅 (開支)利益.....	(397)	2	(2)	(1)	(1)
即期所得稅(開支)利益總額.....	(402)	6	(1)	(2)	(1)
所得稅利益(開支)總額.....	<u>74</u>	<u>126</u>	<u>(1)</u>	<u>(2)</u>	<u>(1)</u>

法定稅率與實際稅率的對賬

下表載列中國法定所得稅稅率與實際稅率的對賬：

	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
				(未經審計)	
法定企業所得稅稅率	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%
對免稅期及優惠稅收的影響	(4.2)%	(3.8)%	(5.5)%	(4.5)%	(7.3)%
研發加計扣除的影響	11.8%	12.9%	5.8%	11.9%	13.3%
其他永久性調整	(7.0)%	(0.5)%	(5.1)%	0.1%	(5.8)%
估值撥備變動	(16.7)%	(32.2)%	(19.2)%	(37.7)%	(25.5)%
稅率與其他司法管轄區法定稅率的 差異	(8.9)%	(1.3)%	(1.0)%	5.2%	0.3%
貴集團的實際稅率	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%

貴集團獲得的所得稅減免的綜合影響如下：

	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)	
免稅期影響	6,250	4,772	15,182	918	6,610
每股虧損淨額影響－基本及 攤薄	0.07	0.05	0.13	0.01	0.02

遞延稅項資產及負債

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，包含貴集團遞延稅項的重大項目的稅務影響如下：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
遞延稅項資產：				
經營虧損結轉淨額	74,857	106,134	137,800	161,220
研發營業稅抵免	15,647	17,706	19,102	20,410
以股份支付的薪酬	—	—	11,108	8,495
物業、設備及軟件折舊	560	800	551	424
遞延研發開支	282	5,927	10,532	12,528
投資公允價值變動	—	993	—	—
其他流動負債及其他	1,599	1,275	1,577	1,260
租賃負債	202	571	356	258
遞延稅項資產總值	93,147	133,406	181,026	204,595

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
遞延稅項負債：				
物業、設備及軟件折舊.....	(630)	(161)	—	—
預付開支.....	(601)	(222)	(229)	(235)
使用權資產.....	(180)	(535)	(328)	(235)
以股份支付的薪酬.....	(75)	(14)	—	—
遞延稅項負債總額.....	(1,486)	(932)	(557)	(470)
估值撥備.....	(91,781)	(132,474)	(180,469)	(204,125)
遞延稅項負債淨額.....	(120)	—	—	—

就該等稅收抵免確認的遞延稅項資產乃經扣除未確認稅收利益後呈列。截至2022年12月31日的遞延稅項負債淨額計入其他非流動負債，而截至2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日的結餘分別為零、零及零。

會計準則匯編主題第740號*所得稅*規定，經營虧損淨額（「經營虧損淨額」）、暫時性差額及信貸結轉的稅收利益應記錄為資產，惟倘管理層評估該資產變現的可能性更大。未來稅收利益的變現取決於貴集團於結轉期間產生足夠應課稅收入的能力。貴集團考慮有關貴集團未來應課稅收入是否足以變現其遞延稅項資產利益的所有正面及負面證據。

貴集團按個別實體釐定估值撥備。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，主要就研發營業稅抵免及經營虧損淨額計提的估值撥備分別為91.8百萬美元、132.5百萬美元、180.5百萬美元及204.1百萬美元。基於可獲得的客觀可證實的正面及負面證據，貴集團確定該等遞延稅項資產淨額在未來無法變現的可能性更大。

截至2025年6月30日的經營虧損淨額及稅收抵免結轉如下：

	截至2025年6月30日	
	金額	到期年份
中國經營虧損淨額.....	876,998	2026年至2035年
美國聯邦稅收抵免.....	12,240	2039年至2044年
美國州稅收抵免.....	13,947	無到期日

由於經修訂的1986年國內稅收法典及類似的州條文所規定的擁有權變更限制，在美國動用經營虧損淨額及稅收抵免可能受到相當大的年度限制。年度限制或會導致經營虧損淨額及稅收抵免在動用前到期。

未確認稅收利益

綜合財務報表中概無記錄與不確定稅務狀況有關的負債。未確認稅收利益的年初金額與年末金額對賬如下：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
年／期初結餘.....	3,429	4,587	5,096	5,725
基於本年度／期間相稅務狀況的增加....	1,158	668	544	272

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
基於上一年／期相關稅務狀況的增加....	—	—	220	—
過往年度期間稅務狀況的扣減.....	—	(159)	(135)	(220)
年／期末結餘	4,587	5,096	5,725	5,777

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，未確認稅收利益結餘分別包括4.6百萬美元、5.1百萬美元、5.7百萬美元及5.8百萬美元的稅收利益，倘若確認，將會導致對其他稅務賬戶（主要為聯邦及加州遞延稅項資產）的調整。由於貴集團的估值撥備狀況，所得稅利益將不會變現。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，貴集團並無發現其他領域未確認的重大稅收利益。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，貴集團並無確認與不確定稅務狀況相關的任何利息及罰款開支，因為其對各自的綜合財務報表影響不大。貴集團預計其未確認稅收利益結餘於未來12個月不會有重大變動。

根據《中華人民共和國稅收徵收管理法》，中國稅務機關就中國實體稅務申報通常可追回最多五年內的欠繳稅款並加收罰款及利息。法律並未明確界定的逃稅情況，對開放調查的納稅年度並無限制。

貴集團的美國附屬公司於美國聯邦及各州提交所得稅申報表。貴集團美國附屬公司的聯邦及州所得稅申報表一般須於截至2020年12月31日至2024年12月31日（就聯邦而言）及2018年12月31日至2024年12月31日（就州而言）止納稅年度進行稅務審查。目前並無待定的所得稅審查。

貴集團亦可能須審查其他司法管轄區的稅務申報，這對綜合財務報表而言並不重大。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，稅務機關並無進行持續審查。

股息的中國預扣所得稅

如外商投資企業（「外商投資企業」）於中國境外的直接控股公司被視為並無在中國境內設立機構或場所的非居民企業，或收取的股息與該直接控股公司在中國境內設立的機構或場所無關，企業所得稅法亦就外商投資企業向有關直接控股公司分派的股息徵收10%的預扣所得稅，除非該直接控股公司註冊成立所在的司法管轄區已與中國簽訂稅收協定，規定了不同的預扣安排。根據以往的企業所得稅法，該等預扣所得稅可獲豁免。貴公司註冊成立所在的開曼群島並無與中國訂有此類稅收協定。根據2006年8月《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》，中國的外商投資企業向其香港直接控股公司派付的股息將按可能降低至5%的稅率繳納預扣稅（如外商投資者直接擁有該外商投資企業至少25%的股份）。國家稅務總局（「國家稅務總局」）於2009年10月27日進一步頒佈601號文，規定稅收協定優惠不適用於並無實質業務的「導管公司」或空殼公司，並將按照「實質重於形式」的原則進行實質擁有人分析，以釐定是否授予稅收協定優惠。

倘貴集團的附屬公司及可變利益實體以及可變利益實體的附屬公司擁有未分配盈利，貴集團將計提與遣返該等未分配盈利有關的適當預期稅款。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，由於貴集團在中國的附屬公司及可變利益實體仍處於累計虧絀狀況，因此並無就保留盈利錄得任何預扣稅。

15. 關聯方結餘及交易

(a) 關聯方

關聯方名稱	與貴集團的關係
豐田汽車公司(「TMC」).....	貴集團的股東
中國外運股份有限公司(「中國外運」).....	青驢物流的非控股股東
樓天城博士.....	貴集團的創辦人、股東兼首席技術官

(b) 貴集團與主要關聯方的結餘及交易如下：

應收關聯方款項	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
TMC(貿易性質).....	1,831	165	5	—
中國外運(貿易性質).....	6,475	5,485	8,317	7,443
小計，即期.....	8,306	5,650	8,322	7,443
樓天城博士，非即期 (非貿易性質)(附註).....	2,969	—	—	—
總計.....	11,275	5,650	8,322	7,443

附註：金額3.0百萬美元指截至2022年及2023年12月31日止年度的最高未償還金額。

應收關聯方貿易性質款項基於收入日期的賬齡分析如下：

	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	2025年
3個月內.....	8,306	5,650	8,214	7,440
3至6個月.....	—	—	108	3
總計.....	8,306	5,650	8,322	7,443

應付關聯方款項	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
中國外運(貿易性質).....	—	—	900	744
總計.....	—	—	900	744

應付關聯方貿易性質款項的賬齡分析如下：

	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	2025年
3個月內.....	—	—	468	644
3至6個月.....	—	—	395	100
6個月至1年.....	—	—	37	—
總計.....	—	—	900	744

收入	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)	
TMC	4,205	612	107	–	11
中國外運	21,188	22,491	30,719	12,330	11,137
總計	25,393	23,103	30,826	12,330	11,148

經營及融資租賃	截至12月31日			截至6月30日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	
經營租賃負債					
中國外運		141	108	73	38
融資租賃負債					
中國外運		2,597	2,431	1,688	1,345

經營及融資租賃	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)	
成本：					
中國外運	843	1,191	1,433	711	454
銷售、一般及行政開支：					
中國外運	29	37	37	19	18
利息開支：					
中國外運	101	107	111	61	38

利息收入	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)	

樓天城博士 (附註)	83	21	–	–	–

附註：於2018年，貴集團向創始人提供承兌票據，以繳納因授出受限制股份獎勵而產生的所得稅。承兌票據已於2023年3月兌付。

(c) 貴公司與主要關聯方的結餘及交易如下：

應收關聯方款項	截至12月31日			截至6月30日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	
樓天城博士，非即期	2,969	–	–	–	–
總計	2,969	–	–	–	–

利息收入	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)	

樓天城博士	83	21	–	–	–

16. 應收／應付附屬公司款項

應收／應付貴公司附屬公司款項為免息、無抵押及須按要求償還。

17. 每股虧損淨額

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			截至6月30日止六個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	
分子：					
普通股股東應佔虧損淨額.....	(148,018)	(124,812)	(274,121)	(104,697)	(96,086)
分母：					
用於計算每股虧損淨額的發行在 外普通股的加權平均數 (基本及攤薄).....	85,319,170	89,100,415	114,318,765	91,557,008	359,375,886
每股股份及每股美國存託股份的 虧損淨額(基本及攤薄).....	(1.73)	(1.40)	(2.40)	(1.14)	(0.27)

每股股份及每股美國存託股份的基本及攤薄虧損乃使用年內發行在外普通股的加權平均數計算。計算發行在外普通股的加權平均數(基本及攤薄)時會計入A類及B類普通股。

為消除任何反攤薄影響，計算每股攤薄虧損淨額時並未計入下列普通股等價物：

	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)	
優先股.....	197,448,223	198,629,097	184,928,573	202,699,487	—
購股權.....	973,599	703,470	526,711	677,460	7,730,527
受限制股份單位....	3,365,907	3,788,705	23,820,031	3,872,687	20,740,341
受限制股份獎勵....	6,494,735	2,767,115	106,395	217,052	—
認股權證.....	449,568	17,974	—	—	—
總計.....	<u>208,732,032</u>	<u>205,906,361</u>	<u>209,381,710</u>	<u>207,466,686</u>	<u>28,470,868</u>

18. 受限制資產淨值

相關中國法律及法規准許中國公司僅可從其按照中國會計準則及法規釐定的保留盈利(如有)中派付股息。此外，貴公司的中國附屬公司及可變利益實體僅在分別符合中國對劃撥至一般儲備基金及法定盈餘基金的規定並經股東同意後，方可派付股息。按規定，派付任何股息前，應將年度稅後淨收入的10%撥作一般儲備基金及法定盈餘基金。由於該等限制及中國法律法規的其他限制，中國附屬公司及可變利益實體向貴公司以股息、貸款或預付款項的形式轉讓其部分資產淨值的能力受到限制，截至2025年6月30日，該受限制部分約為820.0百萬美元。儘管貴公司現時無需中國附屬公司及可變利益實體的股息、貸款或預付款項作為營運資金及其他資金用途，但貴公司將來可能因業務狀況變動、為未來收購及發展籌資，或僅因向貴公司股東宣派及派付股息或作出分派，而需要其中國附屬公司及可變利益實體提供額外現金資源。此外，貴公司中國附屬公司向其中國境外母公司轉移現金須受中國政府對貨幣兌換的控制所規限。外幣不足可能會限制中國附屬公司及綜合可變利益實體匯出足夠外幣以向貴公司派付股息或作出其他付款，或以其他方式償還外幣債務的能力。

19. 僅母公司簡明財務資料

貴公司根據美國證券交易委員會S-X規例第4-08(e)(3)條「財務報表的一般附註」，對其綜合附屬公司及可變利益實體的受限制資產淨值進行測試，並認為其適用於貴公司僅披露貴公司財務資料。

附屬公司於所示年度並無向貴公司派付任何股息。根據美國公認會計原則編製的財務報表一般包含的若干資料及腳註披露已予簡明及省略。截至2025年6月30日，貴公司並無重大資本及其他承擔或擔保。

除附屬公司及綜合可變利益實體投資的會計處理外，貴公司的會計政策與貴集團的會計政策相同。

就僅母公司簡明財務資料而言，貴公司根據ASC 323規定的權益會計法記錄其於附屬公司及綜合可變利益實體的投資。該等投資在簡明資產負債表中呈列為「附屬公司、可變利益實體及可變利益實體附屬公司的累計虧絀」，而於附屬公司的股份及綜合可變利益實體的財務業績在簡明經營及全面虧損表中呈列為「附屬公司、可變利益實體及可變利益實體附屬公司的虧損權益」。僅母公司簡明財務資料應與貴集團的綜合財務報表一併閱讀。

有關貴公司的簡明資產負債表，請參閱第I-19頁至I-22頁所載的貴公司資產負債表。

PONY AI INC.
簡明經營及全面虧損表
(金額單位以千美元計，股份及每股股份數據除外)

	截至12月31日止年度		
	2022年	2023年	2024年
經營開支：			
研發開支.....	(67,131)	—	(200)
銷售、一般及行政開支.....	(3,065)	(8,137)	(10,201)
經營開支總額.....	(70,196)	(8,137)	(10,401)
經營虧損.....	(70,196)	(8,137)	(10,401)
投資收入.....	4,669	11,820	15,799
認股權證負債公允價值變動.....	3,887	(3,030)	5,617
附屬公司、可變利益實體及 可變利益實體附屬公司的虧損權益.....	(85,742)	(125,267)	(285,176)
其他(開支)收入淨額.....	(636)	(198)	40
除所得稅前虧損.....	(148,018)	(124,812)	(274,121)
虧損淨額.....	(148,018)	(124,812)	(274,121)
其他全面(虧損)收入：			
外幣換算調整.....	(11,213)	(2,861)	(2,703)
可供出售金融資產的未變現(虧損) 收益(扣除零稅項).....	(2,563)	7,350	8,511
其他全面(虧損)收入總額.....	(13,776)	4,489	(5,808)
全面虧損總額.....	(161,794)	(120,323)	(268,313)

PONY AI INC.
簡明現金流量表
 截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度
 (金額單位以千美元計，股份及每股股份數據除外)

	截至12月31日止年度		
	2022年	2023年	2024年
經營活動產生的現金流量：			
經營活動(所用)所得現金淨額	(67,653)	(35,692)	12,210
投資活動產生的現金流量：			
購買短期投資	(108,492)	(20,649)	(102,609)
購買長期投資	(36,072)	—	(65,568)
長期投資預付款項	—	—	(25,000)
短期投資銷售及到期所得款項	204,479	172,214	101,443
長期投資銷售及到期所得款項	68,707	49,590	1,697
貸款予附屬公司	(147,000)	(96,093)	(172,406)
投資活動(所用)所得現金淨額	(18,378)	105,062	(262,443)
融資活動產生的現金流量：			
發行D系列可轉換可贖回優先股的			
所得款項淨額	186,342	104,006	—
完成首次公開發售及同步私募配售時			
發行A類普通股的所得款項，			
扣除發行成本	—	—	408,404
受限制股份單位及購股權結算	—	(3,026)	—
購回普通股的付款	—	(994)	—
購回A系列可轉換可贖回優先股的付款	—	(4,800)	—
融資活動所得現金淨額	186,342	95,186	408,404
匯率變動對現金及現金等價物的影響	—	—	(14)
現金及等價物增加淨額	100,311	164,556	158,157
年初現金、現金等價物及受限制現金	23,849	124,160	288,716
年末現金、現金等價物及受限制現金	124,160	288,716	446,873

附註：貴集團在短期內將外部經營開支分配至綜合實體，並結算應收附屬公司款項及應付附屬公司款項。該等安排於Pony AI Inc.的簡明現金流量表中呈列為經營活動。

20. 應收賬款淨額

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年6月30日，基於發票日期的應收賬款淨額（已扣除撥備）的賬齡分析如下：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
應收賬款總額.....	25,989	31,844	29,283	27,761
呆賬撥備.....	(90)	(264)	(728)	(677)
應收賬款淨額.....	25,899	31,580	28,555	27,084

基於收入日期的賬齡分析如下：

	截至12月31日			截至6月30日
	2022年	2023年	2024年	2025年
3個月內	25,899	26,982	19,206	11,344
3至6個月	—	1,225	847	7,943
6個月至1年	—	2,680	2,515	2,087
1年以上	—	693	5,987	5,710
總計	25,899	31,580	28,555	27,084

基於賬齡劃分的平均虧損率如下：

	截至2022年12月31日			截至2023年12月31日			截至2024年12月31日			截至2025年6月30日		
	平均虧損率	賬面總額	賬面淨額	平均虧損率	賬面總額	賬面淨額	平均虧損率	賬面總額	賬面淨額	平均虧損率	賬面總額	賬面淨額
3個月內	0.35%	25,989	25,899	0.67%	27,164	26,982	1.35%	19,468	19,206	0.90%	11,447	11,344
3至6個月	—	—	—	1.05%	1,238	1,225	0.82%	854	847	0.90%	8,015	7,943
6個月至1年	—	—	—	2.01%	2,735	2,680	1.91%	2,564	2,515	1.42%	2,117	2,087
1年以上	—	—	—	1.98%	707	693	6.41%	6,397	5,987	7.64%	6,182	5,710
總計		25,989	25,899		31,844	31,580		29,283	28,555		27,761	27,084

21. 長期投資預付款項

貴集團

截至2024年12月31日，長期投資預付款項指為兩項股權投資所支付的墊付款項，分別為27.8百萬美元及25.0百萬美元。於2025年5月，其中一項股權投資交易已完成，有關結餘計入長期投資。截至2025年6月30日，金額為25.0百萬美元的其他投資尚未完成。

貴公司

長期投資預付款項指為一項股權投資所支付的墊付款項，金額為25.0百萬美元，截至2024年12月31日及2025年6月30日仍未完成。

22. 董事薪酬

根據適用上市規則及香港公司條例披露的董事於往績記錄期的薪酬如下：

	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)	
袍金	—	—	17	—	103
基本薪金、住房公積金、 津貼及實物福利	1,117	890	993	453	495
僱主對退休福利計劃的 供款	36	20	20	21	13
以股份支付的薪酬	275	275	212	69	954
總計	1,428	1,185	1,242	543	1,565

截至2022年12月31日止年度，自貴集團收取酬金的董事如下：

姓名	袍金	基本薪金、 住房公積金、 津貼及 實物福利	僱主對 退休福利計劃 的供款	以股份支付 的薪酬	總計
執行董事：					
彭軍博士(附註a)	—	558	18	1	577
樓天城博士(附註b)	—	559	18	274	851
非執行董事：					
Yihong Guo先生(附註c)	—	—	—	—	—
Kui Zhou先生(附註d)	—	—	—	—	—
張斐先生(附註e)	—	—	—	—	—
Li Ying女士(附註f)	—	—	—	—	—
Shigeyasu Uozumi先生 (附註g)	—	—	—	—	—
Kevin Ken Ling Yu先生 (附註h)	—	—	—	—	—
Mitsuhsa Shida先生 (附註i)	—	—	—	—	—
總計	—	1,117	36	275	1,428

截至2023年12月31日止年度，自貴集團收取酬金的董事如下：

姓名	袍金	基本薪金、 住房公積金、 津貼及 實物福利	僱主對 退休福利計劃 的供款	以股份支付 的薪酬	總計
執行董事：					
彭軍博士(附註a)	—	445	10	1	456
樓天城博士(附註b)	—	445	10	274	729
非執行董事：					
Yihong Guo先生(附註c)	—	—	—	—	—
Kui Zhou先生(附註d)	—	—	—	—	—
張斐先生(附註e)	—	—	—	—	—
Li Ying女士(附註f)	—	—	—	—	—
Kevin Ken Ling Yu先生 (附註h)	—	—	—	—	—
Mitsuhisa Shida先生 (附註i)	—	—	—	—	—
Willian Apollo Chen先生 (附註j)	—	—	—	—	—
Takeo Hamada先生(附註k) ..	—	—	—	—	—
總計	<u>—</u>	<u>890</u>	<u>20</u>	<u>275</u>	<u>1,185</u>

截至2024年12月31日止年度，自貴集團收取酬金的董事如下：

姓名	袍金	基本薪金、 住房公積金、 津貼及 實物福利	僱主對 退休福利計劃 的供款	以股份支付 的薪酬	總計
執行董事：					
彭軍博士(附註a)	—	549	10	—	559
樓天城博士(附註b)	—	444	10	191	645
獨立非執行董事：					
戴國良先生(附註l)	6	—	—	7	13
邱子磊博士(附註m)	6	—	—	7	13
Asmau Ahmed女士(附註n) ..	5	—	—	7	12
非執行董事：					
Yihong Guo先生(附註c)	—	—	—	—	—
Kui Zhou先生(附註d)	—	—	—	—	—
張斐先生(附註e)	—	—	—	—	—
Kevin Ken Ling Yu先生 (附註h)	—	—	—	—	—
Willian Apollo Chen先生 (附註j)	—	—	—	—	—
Takeo Hamada先生 (附註k)	—	—	—	—	—
總計	<u>17</u>	<u>993</u>	<u>20</u>	<u>212</u>	<u>1,242</u>

截至2024年6月30日止六個月，自貴集團收取酬金的董事如下：

姓名	袍金	基本薪金、 住房公積金、 津貼及 實物福利	僱主對 退休福利計劃 的供款 (未經審計)	以股份支付 的薪酬	總計
執行董事：					
彭軍博士(附註a)	—	248	11	—	259
樓天城博士(附註b)	—	205	10	69	284
非執行董事：					
Yihong Guo先生(附註c) ...	—	—	—	—	—
Kui Zhou先生(附註d)	—	—	—	—	—
張斐先生(附註e)	—	—	—	—	—
Kevin Ken Ling Yu先生 (附註h)	—	—	—	—	—
Willian Apollo Chen先生 (附註j)	—	—	—	—	—
Takeo Hamada先生 (附註k)	—	—	—	—	—
總計	<u>—</u>	<u>453</u>	<u>21</u>	<u>69</u>	<u>543</u>

截至2025年6月30日止六個月，自貴集團收取酬金的董事如下：

姓名	袍金	基本薪金、 住房公積金、 津貼及 實物福利	僱主對 退休福利計劃 的供款	以股份支付 的薪酬	總計
執行董事：					
彭軍博士(附註a)	—	270	2	—	272
樓天城博士(附註b)	—	225	11	816	1,052
獨立非執行董事：					
戴國良先生(附註l)	35	—	—	46	81
邱子磊博士(附註m) ...	38	—	—	46	84
Asmau Ahmed女士 (附註n)	30	—	—	46	76
非執行董事：					
張斐先生(附註e)	—	—	—	—	—
Takeo Hamada先生 (附註k)	—	—	—	—	—
總計	<u>103</u>	<u>495</u>	<u>13</u>	<u>954</u>	<u>1,565</u>

附註：

- 彭軍博士於2016年創辦Pony AI Inc.及現時擔任董事會主席兼首席執行官。
- 樓天城博士於2016年聯合創辦Pony AI Inc.及現時擔任董事兼首席技術官。
- Yihong Guo先生自2017年3月起擔任董事並於2024年10月辭任董事職位。
- Kui Zhou先生自2017年3月起擔任董事並於2024年10月辭任董事職位。
- 張斐先生自2017年12月起擔任董事。

- f. Li Ying女士自2018年6月起擔任董事並於2023年10月辭任董事職位。
- g. Shigeyasu Uozumi先生自2020年3月起擔任董事並於2022年10月辭任董事職位。
- h. Kevin Ken Ling Yu先生自2020年11月起擔任董事並於2024年6月辭任董事職位。
- i. Mitsuhsa Shida先生自2022年10月起擔任董事並於2023年10月辭任董事職位。
- j. Willian Apollo Chen先生自2023年10月起擔任董事並於2024年10月辭任董事職位。
- k. Takeo Hamada先生自2023年10月起擔任董事。
- l. 戴國良先生自2024年11月起擔任獨立非執行董事。
- m. 邱子磊博士自2024年11月起擔任獨立非執行董事。
- n. Asmau Ahmed女士自2024年11月起擔任獨立非執行董事。

上述執行董事酬金乃為彼等就管理貴公司及貴集團事務所提供服務的酬金。

上述非執行董事酬金乃為彼等作為貴公司董事所提供服務的酬金。

於往績記錄期，並無董事或最高行政人員放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

於往績記錄期，若干董事根據貴公司的股份激勵計劃就彼等向貴集團提供的服務獲授購股權及受限制股份單位。股份激勵計劃的詳情載於歷史財務資料附註13。

23. 五名最高薪酬僱員

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，貴集團的五名最高薪酬僱員分別包括零、零、零、零及零名董事，其薪酬詳情載於上文附註22。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，分別五名、五名、五名、五名及五名最高薪酬僱員（既非貴公司董事亦非其最高行政人員）的薪酬詳情如下：

	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)	
基本薪金、住房公積金、					
津貼及實物福利	3,707	2,526	2,068	1,242	4,246
以股份支付的薪酬					
(附註)	8,138	2,603	13,568	1,013	5,324
僱主對退休福利計劃的					
供款	47	41	41	34	29
總計	11,892	5,170	15,677	2,289	9,599

附註：截至2024年12月31日止年度，以股份支付的薪酬包括就以發生首次公開發售或出售事件為條件的若干以股份為基礎的獎勵確認的薪酬開支。截至2022年及2023年12月31日止年度，以股份支付的薪酬包括因修改若干以股份為基礎的獎勵而確認的薪酬開支。有關往績記錄期以股份支付的薪酬的更多詳情，請參閱附註13。

並非貴公司董事且其薪酬屬於以下範圍的最高薪酬僱員的數目如下：

	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)	
2,500,001港元至3,000,000港元	—	—	—	2	—
3,500,001港元至4,000,000港元	—	—	—	2	—
4,500,001港元至5,000,000港元	—	—	—	1	—
5,000,001港元至5,500,000港元	—	1	—	—	—
7,500,001港元至8,000,000港元	—	1	—	—	—
8,000,001港元至8,500,000港元	—	1	—	—	—
9,000,001港元至9,500,000港元	—	1	—	—	—
10,000,001港元至10,500,000港元	—	1	—	—	—
10,500,001港元至11,000,000港元	—	—	—	—	2
12,500,001港元至13,000,000港元	1	—	—	—	1
14,000,001港元至14,500,000港元	1	—	—	—	—
16,000,001港元至16,500,000港元	—	—	—	—	1
18,000,001港元至18,500,000港元	1	—	—	—	—
19,500,001港元至20,000,000港元	1	—	—	—	—
20,000,001港元至20,500,000港元	—	—	1	—	—
21,000,001港元至21,500,000港元	—	—	1	—	—
24,000,001港元至24,500,000港元	—	—	—	—	1
26,000,001港元至26,500,000港元	—	—	1	—	—
27,000,001港元至27,500,000港元	—	—	2	—	—
28,500,001港元至29,000,000港元	1	—	—	—	—
總計	5	5	5	5	5

於往績記錄期，若干非董事最高薪酬僱員根據貴公司的股份激勵計劃就彼等向貴集團提供的服務獲授購股權及受限制股份單位。股份激勵計劃的詳情載於歷史財務資料附註13。

24. 美國公認會計原則與國際財務報告準則會計準則的對賬

歷史財務資料乃根據美國公認會計原則編製，該原則與國際財務報告準則會計準則在若干方面有所區別。貴集團根據美國公認會計原則及國際財務報告準則會計準則編製的歷史財務資料的重大差異影響如下：

截至2022年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整						
根據美國公認會計原則申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付的薪酬	與上市相關的發行成本	按公允價值計量的投資	根據國際財務報告準則申報的金額
	附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
研發開支	(153,601)	—	249	2,237	—	(151,115)
銷售、一般及行政開支	(49,178)	(325)	47	(1,793)	—	(51,249)
經營開支總額	(202,779)	(325)	296	444	—	(202,364)
其他收入淨額	9,614	—	(342)	—	—	9,272
投資公允價值變動收益	—	—	—	—	3,172	3,172
可轉換可贖回優先股的公允價值變動	—	(103,862)	—	—	—	(103,862)

截至2022年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
除所得稅前虧損	(148,324)	(104,187)	(46)	444	—	3,172	(248,941)
所得稅利益	74	—	—	—	—	—	74
虧損淨額	(148,250)	(104,187)	(46)	444	—	3,172	(248,867)
非控股權益應佔虧損淨額	(232)	—	—	—	—	1,856	1,624
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額	(148,018)	(104,187)	(46)	444	—	1,316	(250,491)
截至2022年12月31日止年度的可供出售 投資未變現收益(扣除稅項86美元)	3,172	—	—	—	—	(3,172)	—
其他全面虧損總額	(13,067)	—	—	—	—	(3,172)	(16,239)
全面虧損總額	(161,317)	(104,187)	(46)	444	—	—	(265,106)
Pony AI Inc. 應佔全面虧損總額	(161,794)	(104,187)	(46)	444	—	—	(265,583)

截至2023年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
研發開支	(122,707)	—	251	(649)	—	—	(123,105)
銷售、一般及行政開支	(37,417)	(202)	44	412	—	—	(37,163)
經營開支總額	(160,124)	(202)	295	(237)	—	—	(160,268)
其他收入淨額	1,427	—	(316)	—	—	—	1,111
投資公允價值變動收益	—	—	—	—	—	8,089	8,089
可轉換可贖回優先股的公允價值變動	—	(229,111)	—	—	—	—	(229,111)
除所得稅前虧損	(125,454)	(229,313)	(21)	(237)	—	8,089	(346,936)
所得稅利益	126	—	—	—	—	—	126
虧損淨額	(125,328)	(229,313)	(21)	(237)	—	8,089	(346,810)
非控股權益應佔虧損淨額	(516)	—	—	—	—	738	222
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額	(124,812)	(229,313)	(21)	(237)	—	7,351	(347,032)

截至2023年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會 計準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
截至2023年12月31日止年度的可供出售 投資未變現收益(扣除稅項243美元)...	8,089	-	-	-	-	(8,089)	-
其他全面收益(虧損)總額.....	4,248	-	-	-	-	(8,089)	(3,841)
全面虧損總額.....	(121,080)	(229,313)	(21)	(237)	-	-	(350,651)
Pony AI Inc. 應佔全面虧損總額.....	(120,323)	(229,313)	(21)	(237)	-	-	(349,894)

截至2024年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會 計準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
研發開支.....	(240,179)	-	284	25,641	-	-	(214,254)
銷售、一般及行政開支.....	(56,747)	-	76	6,995	(8,549)	-	(58,225)
經營開支總額.....	(296,926)	-	360	32,636	(8,549)	-	(272,479)
其他開支淨額.....	(15,477)	-	(380)	-	-	-	(15,857)
投資公允價值變動收益.....	-	-	-	-	-	16,089	16,089
可轉換可贖回優先股的公允價值變動.....	-	(364,301)	-	-	-	-	(364,301)
除所得稅前虧損.....	(275,005)	(364,301)	(20)	32,636	(8,549)	16,089	(599,150)
所得稅開支.....	(1)	-	-	-	-	-	(1)
虧損淨額.....	(275,006)	(364,301)	(20)	32,636	(8,549)	16,089	(599,151)
非控股權益應佔虧損淨額.....	(885)	-	-	-	-	7,578	6,693
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額.....	(274,121)	(364,301)	(20)	32,636	(8,549)	8,511	(605,844)
截至2024年12月31日止年度的可供出售 投資未變現收益(扣除稅項(282)美元)...	16,089	-	-	-	-	(16,089)	-

截至2024年12月31日止年度國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認會計原則申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付的薪酬	與上市相關的發行成本	按公允價值計量的投資	根據國際財務報告準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
其他全面收益(虧損)總額.....	13,137	-	-	-	-	(16,089)	(2,952)
全面虧損總額.....	(261,869)	(364,301)	(20)	32,636	(8,549)	-	(602,103)
Pony AI Inc.應佔全面虧損總額.....	(268,313)	(364,301)	(20)	32,636	(8,549)	-	(608,547)

截至2024年6月30日止六個月國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認會計原則申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付的薪酬	與上市相關的發行成本	按公允價值計量的投資	根據國際財務報告準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)	(未經審計)
研發開支.....	(58,725)	-	106	184	-	-	(58,435)
銷售、一般及行政開支.....	(15,579)	-	40	430	-	-	(15,109)
經營開支總額.....	(74,304)	-	146	614	-	-	(73,544)
其他收入淨額.....	2,978	-	(133)	-	-	-	2,845
投資公允價值變動收益.....	-	-	-	-	-	5,236	5,236
可轉換可贖回優先股的公允價值變動...	-	43,229	-	-	-	-	43,229
除所得稅前虧損.....	(51,773)	43,229	13	614	-	5,236	(2,681)
所得稅開支.....	(2)	-	-	-	-	-	(2)
虧損淨額.....	(51,775)	43,229	13	614	-	5,236	(2,683)
非控股權益應佔虧損淨額.....	(458)	-	-	-	-	-	(458)
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額.....	(51,317)	43,229	13	614	-	5,236	(2,225)
截至2024年6月30日止六個月的可供出售投資未變現收益(扣除稅項408美元)...	5,236	-	-	-	-	(5,236)	-
其他全面虧損總額.....	4,190	-	-	-	-	(5,236)	(1,046)
全面虧損總額.....	(47,585)	43,229	13	614	-	-	(3,729)
Pony AI Inc. 應佔全面虧損總額.....	(47,056)	43,229	13	614	-	-	(3,200)

截至2025年6月30日止六個月國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	租賃會計 附註ii	以股份支付 的薪酬 附註iii	與上市相關的 發行成本 附註iv	按公允價值 計量的投資 附註v	根據國際財務 報告準則會 計準則申報的金額
研發開支.....	(96,516)	228	(4,351)	—	—	(100,639)
銷售、一般及行政開支.....	(26,574)	27	(1,795)	(4,763)	—	(33,105)
經營開支總額.....	(123,090)	255	(6,146)	(4,763)	—	(133,744)
其他開支淨額.....	(2,015)	(355)	—	—	—	(2,370)
投資收入.....	28,687	—	—	—	(14,986)	13,701
投資公允價值變動收益.....	—	—	—	—	1,215	1,215
除所得稅前虧損.....	(90,639)	(100)	(6,146)	(4,763)	(13,771)	(115,419)
所得稅開支.....	(1)	—	—	—	—	(1)
虧損淨額.....	(90,640)	(100)	(6,146)	(4,763)	(13,771)	(115,420)
非控股權益應佔虧損淨額.....	5,446	—	—	—	—	5,446
Pony AI Inc. 應佔虧損淨額.....	(96,086)	(100)	(6,146)	(4,763)	(13,771)	(120,866)
截至2025年6月30日止六個月的 可供出售投資未變現收益 (扣除稅項(25)美元).....	(13,771)	—	—	—	13,771	—
其他全面收益(虧損)總額.....	(13,657)	—	—	—	13,771	114
全面虧損總額.....	(104,297)	(100)	(6,146)	(4,763)	—	(115,306)
Pony AI Inc. 應佔全面虧損總額.....	(104,045)	(100)	(6,146)	(4,763)	—	(115,054)

截至2022年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股 附註i	租賃會計 附註ii	以股份支付 的薪酬 附註iii	與上市相關的 發行成本 附註iv	按公允價值 計量的投資 附註v	根據國際財務 報告準則會 計準則申報的金額
短期投資.....	261,643	—	—	—	—	(225,125)	36,518
按公允價值計入損益的金融資產， 流動.....	—	—	—	—	—	225,125	225,125
經營租賃使用權資產.....	8,138	—	(152)	—	—	—	7,986
長期投資.....	80,653	—	—	—	—	(80,653)	—
按公允價值計入損益的金融資產， 非流動.....	—	—	—	—	—	80,653	80,653
資產總值.....	771,514	—	(152)	—	—	—	771,362
可轉換可贖回優先股.....	—	3,041,848	—	—	—	—	3,041,848
負債總額.....	53,602	3,041,848	—	—	—	—	3,095,450

截至2022年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
夾層權益.....	1,257,497	(1,257,497)	-	-	-	-	-
其他實繳資本.....	63,200			(11,747)			51,453
累計虧蝕.....	(614,659)	(1,784,351)	(152)	11,747	-	6,065	(2,381,350)
累計其他全面虧損.....	(163)			-	-	(6,065)	(6,228)
Pony AI Inc. 股東虧蝕總額.....	(551,487)	(1,784,351)	(152)	-	-	-	(2,335,990)
股東虧蝕總額.....	(539,585)	(1,784,351)	(152)	-	-	-	(2,324,088)

截至2023年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
短期投資.....	163,594	-	-	-	-	(86,998)	76,596
按公允價值計入損益的金融資產， 流動.....	-	-	-	-	-	86,998	86,998
經營租賃使用權資產.....	6,419	-	(173)	-	-	-	6,246
長期投資.....	51,712	-	-	-	-	(51,712)	-
按公允價值計入損益的金融資產， 非流動.....	-	-	-	-	-	51,712	51,712
資產總值.....	747,117	-	(173)	-	-	-	746,944
可轉換可贖回優先股.....	-	3,370,296	-	-	-	-	3,370,296
負債總額.....	51,944	3,370,296	-	-	-	-	3,422,240
夾層權益.....	1,361,278	(1,361,278)	-	-	-	-	-
其他實繳資本.....	57,759	4,646	-	(11,510)	-	-	50,895
累計虧蝕.....	(739,528)	(2,013,664)	(173)	11,510	-	14,154	(2,727,701)
累計其他全面(虧損)收益.....	4,326	-	-	-	-	(14,154)	(9,828)
Pony AI Inc. 股東虧蝕總額.....	(677,250)	(2,009,018)	(173)	-	-	-	(2,686,441)
股東虧蝕總額.....	(666,105)	(2,009,018)	(173)	-	-	-	(2,675,296)

截至2024年12月31日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	優先股	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註i	附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
短期投資.....	209,035	-	-	-	-	(115,120)	93,915
按公允價值計入損益的金融資產，							
流動.....	-	-	-	-	-	115,120	115,120
經營租賃使用權資產.....	13,342	-	(193)	-	-	-	13,149
長期投資.....	130,799	-	-	-	-	(93,914)	36,885
按公允價值計入損益的金融資產，							
非流動.....	-	-	-	-	-	93,914	93,914
資產總值.....	1,050,821	-	(193)	-	-	-	1,050,628
負債總額.....	82,110	-	-	-	-	-	82,110
其他實繳資本.....	2,228,444	2,103,795	-	(44,146)	8,549	-	4,296,642
累計虧絀.....	(1,287,851)	(2,103,795)	(193)	44,146	(8,549)	30,243	(3,325,999)
累計其他全面收益(虧損).....	10,134	-	-	-	-	(30,243)	(20,109)
Pony AI Inc. 股東權益總額.....	951,122	-	(193)	-	-	-	950,929
股東權益總額.....	968,711	-	(193)	-	-	-	968,518

截至2025年6月30日國際財務報告準則會計準則調整

	根據美國公認 會計原則 申報的金額	租賃會計	以股份支付 的薪酬	與上市相關的 發行成本	按公允價值 計量的投資	根據國際財務 報告準則會計 準則申報的金額
		附註ii	附註iii	附註iv	附註v	
短期投資.....	289,493	-	-	-	(249,583)	39,910
按公允價值計入損益的金融資產，						
流動.....	-	-	-	-	249,583	249,583
預付開支及其他流動資產.....	59,228	-	-	(4,763)	-	54,465
經營租賃使用權資產.....	16,338	(293)	-	-	-	16,045
長期投資.....	214,142	-	-	-	(163,500)	50,642
按公允價值計入損益的金融資產，						
非流動.....	-	-	-	-	163,500	163,500
資產總值.....	991,046	(293)	-	(4,763)	-	985,990
負債總額.....	126,781	-	-	-	-	126,781
其他實繳資本.....	2,234,712	-	(38,000)	8,549	-	2,205,261
累計虧絀.....	(1,384,009)	(293)	38,000	(13,312)	16,472	(1,343,142)
累計其他全面收益(虧損).....	2,175	-	-	-	(16,472)	(14,297)
Pony AI Inc. 股東權益總額.....	853,363	(293)	-	(4,763)	-	848,307
股東權益總額.....	864,265	(293)	-	(4,763)	-	859,209

附註：

(i) 優先股

根據美國公認會計原則，由於優先股持有人可於發生若干視同清算事件及不受貴集團控制的若干事件時選擇提出贖回要求，因此貴集團將優先股分類為綜合資產負債表的夾層權益。優先股初步按公允價值（減去發行成本）入賬。貴集團自工具可能贖回之日起至最早贖回日期間將優先股的增值計入贖回值。

根據國際財務報告準則會計準則，優先股的若干贖回觸發事件不受貴集團的控制。此外，優先股持有人有權於發生若干事件時將優先股轉換為貴公司可變數量的普通股。因此，優先股被視為由主債務工具組成的混合工具，轉換選擇權則被視為衍生工具。貴集團將全部優先股指定為按公允價值計入損益的金融負債，以使優先股初步按公允價值確認，而公允價值的其後變動於損益確認。發行成本計入損益。

(ii) 租賃會計

根據美國公認會計原則，使用權資產的攤銷及與租賃負債有關的利息開支一併入賬為租賃開支，以在損益中產生直線確認效果。

根據國際財務報告準則會計準則，使用權資產採用直線法攤銷，而與租賃負債相關的利息開支則按攤銷成本計量。

(iii) 以股份支付的薪酬

(1) 沒收以股份為基礎的獎勵的會計處理

根據美國公認會計原則，公司作出整體會計政策選擇以在獎勵沒收發生時或在確認薪酬成本時通過估計預期沒收予以入賬，貴集團已選擇於沒收發生時將其入賬。根據國際財務報告準則會計準則，不允許作出類似的政策選擇，必須對沒收作出估計。

(2) 歸屬方式－具有分期歸屬特徵的以股份為基礎的獎勵

就授予僱員的僅附帶服務條件的以股份為基礎的獎勵而言，以股份支付的薪酬開支根據美國公認會計原則於歸屬期採用直線法確認。而根據國際財務報告準則會計準則時，必須採用逐步歸屬法。

(3) 與服務期後達成的績效目標相關的以股份為基礎的獎勵

根據美國公認會計原則，於所要求服務期結束後可能達成的績效目標（如一項合資格的首次公開發售成功完成）為績效歸屬條件。獎勵的公允價值不應包含績效條件歸屬的概率，而是僅於績效條件有望達成時予以確認。滿足服務條件的購股權的累計以股份支付的薪酬開支於2024年11月入賬。根據國際財務報告準則會計準則，於所要求服務期後可能達成的績效目標為非歸屬條件，並反映在獎勵的授予日期公允價值的計量中，而購股權的以股份支付的薪酬開支於所要求服務期內基於服務條件確認。因此，相較根據美國公認會計原則，以股份支付的薪酬開支根據國際財務報告準則會計準則更早入賬。

(4) 以股份為基礎的獎勵的修訂會計處理

對於原本不太可能歸屬但其後轉為可能歸屬的以股份為基礎的獎勵，根據美國公認會計原則，薪酬成本按照截至修訂日修訂後的獎勵的公允價值計量基準確認。而根據國際財務報告準則會計準則，薪酬成本乃根據授予日原獎勵的公允價值加上修訂日修訂後獎勵的增值確認。

(iv) 與上市相關的發行成本

根據美國公認會計原則，直接歸屬於建議或實際發售證券的具體增量發行成本或會於發售所得款項總額中遞延及扣除，並在權益中呈列為所得款項的扣減。

根據國際財務報告準則會計準則，當上市涉及貴公司現有股份及新股份同時於資本市場發行時，該發行成本採用不同的資本化標準，並按比例在現有股份與新股份之間分配。因此，貴集團在損益中入賬與現有股份上市有關的發行成本。

(v) 按公允價值計量的投資

根據美國公認會計原則，對於被釐定為債務證券的投資對象的股份及可轉換債券投資，當其並無分類為交易性投資或持有至到期投資時，貴集團將其入賬為可供出售投資。可供出售投資按公允價值呈報，未變現收益及虧損經扣除稅項後，計入累計其他全面（虧損）收益。出售該等證券的已變現收益或虧損於綜合經營及全面虧損表確認。

根據國際財務報告準則會計準則，上述投資分類為按公允價值計入損益的金融資產，並按公允價值計量。該等長期投資的公允價值變動於損益確認。

25. 期後事項

於2025年9月，貴公司向其僱員授出1,243,060份受限制股份單位。該等受限制股份單位的合約期限為十年，並自各自協議所載日期起計分四年歸屬。

26. 期後財務報表

貴公司、其任何附屬公司或貴集團並無就2025年6月30日後的任何期間編製經審計財務報表。

本附錄所載資料並不構成本招股章程附錄一所載本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)所編製截至2024年12月31日止三個年度各年及截至2025年6月30日止六個月本集團的歷史財務資料會計師報告(「會計師報告」)的一部分，載入本招股章程僅作說明用途。未經審計備考財務資料應與本招股章程「財務資料」一節及本招股章程附錄一所載會計師報告一併閱覽。

A. 本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表

以下本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表乃按照上市規則第4.29條編製，載於下文以說明全球發售(定義見本招股章程)對於2025年6月30日本公司股東應佔本集團經審計綜合有形資產淨值的影響，猶如全球發售已於該日進行。

編製本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表僅為說明用途，並因其假設性質所限，未必能如實反映於2025年6月30日或全球發售後任何未來日期本公司股東應佔本集團綜合有形資產淨值。

以下本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表乃基於源自會計師報告(其全文載於本招股章程附錄一)於2025年6月30日本公司股東應佔本集團經審計綜合有形資產淨值編製，並作出下述調整：

	於2025年 6月30日		於2025年 6月30日		
	本公司股東 應佔本集團 經審計綜合 有形資產淨值 (附註1)	全球發售估計 所得款項 淨額(附註2)	本公司股東 應佔本集團 未經審計備考 經調整綜合 有形資產淨值	於2025年6月30日本公司股東 應佔本集團未經審計備考 經調整每股綜合有形 資產淨值(附註3)	
	千美元	千美元	千美元	美元	港元
根據發售價					
每股180.00港元	852,794	925,903	1,778,697	4.16	32.32

附註：

- (1) 於2025年6月30日本公司股東應佔經審計綜合有形資產淨值摘錄自本招股章程附錄一所載會計師報告，乃根據於2025年6月30日本公司股東應佔本集團經審計綜合資產淨值853,363,000美元減去於2025年6月30日的無形資產569,000美元計算。
- (2) 全球發售估計所得款項淨額乃基於將按發售價每股180.00港元（相當於約23.17美元）發行41,955,700股股份計算，當中扣除本集團已產生或預計將產生的估計上市開支及股份發行成本（包括包銷費用及佣金以及其他上市相關開支）。計算有關估計所得款項淨額並無計及因行使發售量調整權及超額配股權而可能配發及發行的任何股份或根據2016年股份計劃而可能發行的任何股份或本公司根據本招股章程「股本」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權而可能發行或購回的任何股份。

就計算全球發售的估計所得款項淨額而言，港元按1.00美元兌7.76923港元的匯率（即2025年10月21日的匯率，乃參考中國人民銀行（「中國人民銀行」）公佈的匯率）換算為美元。概不表示港元金額已經、應可或可以按該匯率或任何其他匯率換算為美元（反之亦然），或者可以兌換。
- (3) 本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值已於作出前述段落所述的調整後，按照假設全球發售於2025年6月30日已完成的情況下已發行427,248,253股股份計算，但不計及因行使發售量調整權及超額配股權而可能配發及發行的任何股份或根據2016年股份計劃而可能發行的任何股份或本公司根據本招股章程「股本」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權而可能發行或購回的任何股份。
- (4) 於2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整每股綜合有形資產淨值按照1.00美元兌7.76923港元的匯率（即2025年10月21日的匯率，乃參考中國人民銀行公佈的匯率）換算為港元。概不表示美元金額已經、應可或可以按該匯率或任何其他匯率換算為港元（反之亦然），或者可以兌換。
- (5) 並無對於2025年6月30日本公司股東應佔本集團未經審計備考經調整綜合有形資產淨值作出調整，以反映2025年6月30日後本集團的任何經營業績或其他交易。

B. 申報會計師有關未經審計備考財務資料的報告

以下為本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)就編製收錄於本招股章程的本集團未經審計備考財務資料而發出的獨立申報會計師鑑證報告全文。

Deloitte.**德勤****獨立申報會計師有關編製未經審計備考財務資料的鑑證報告****致Pony AI Inc.列位董事**

我們已對Pony AI Inc. (「貴公司」) 及其附屬公司 (以下統稱「貴集團」) 的未經審計備考財務資料 (由貴公司董事 (「董事」) 編製，僅供說明用途) 完成鑑證工作並作出報告。未經審計備考財務資料包括貴公司於2025年10月28日刊發的招股章程 (「招股章程」) 附錄二第II-1至II-2頁所載於2025年6月30日的未經審計備考經調整綜合有形資產淨值報表以及相關附註。董事用於編製未經審計備考財務資料的適用標準載於招股章程附錄二第II-1至II-2頁。

未經審計備考財務資料由董事編製，以說明建議全球發售對貴集團於2025年6月30日的財務狀況的影響，猶如建議全球發售於2025年6月30日已經發生。作為此過程的一部分，有關貴集團財務狀況的資料乃由董事摘錄自貴集團截至2024年12月31日止三個年度各年及截至2025年6月30日止六個月的歷史財務資料，並已就此刊發招股章程附錄一所載會計師報告。

董事對未經審計備考財務資料的責任

董事負責根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」) 第4.29段及參考香港會計師公會 (「香港會計師公會」) 頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以載入投資通函內」(「會計指引第7號」) 編製未經審計備考財務資料。

我們的獨立性和質量控制

我們已遵守香港會計師公會頒佈的「職業會計師道德守則」中的獨立性及其他道德規範，有關要求是基於誠信、客觀、專業勝任能力和應有的審慎、保密及專業行為的基本原則而制定。

本所應用香港會計師公會頒佈的香港質量控制準則第1號「會計師事務所對執行財務報表審計和審閱、其他鑑證和相關服務業務實施的質量控制」，此要求會計師事務所設計、執行及運營一套質量控制制度，包括有關遵守道德規範、專業準則以及適用的法律及監管要求的政策和程序。

申報會計師的責任

我們的責任是根據上市規則第4.29(7)段的規定，對未經審計備考財務資料發表意見並向閣下報告。對於我們過往就編製未經審計備考財務資料時所採用的任何財務資料發出的任何報告，除對該等報告出具日的報告收件人負責外，我們概不承擔任何其他責任。

我們根據香港會計師公會頒佈的香港鑑證業務準則第3420號「就編製招股章程內備考財務資料作出報告的鑑證業務」執行工作。該準則要求申報會計師計劃和實施程序以對董事是否根據上市規則第4.29段及參考香港會計師公會頒佈的會計指引第7號編製未經審計備考財務資料獲取合理保證。

就本次委託而言，我們沒有責任更新或重新出具就編製未經審計備考財務資料所使用的任何歷史財務資料而發出的任何報告或意見，且在本次委託工作過程中，我們亦不會審計或審閱編製未經審計備考財務資料所使用的財務資料。

將未經審計備考財務資料收錄於投資通函，目的僅為說明某一重大事項或交易對貴集團未經調整財務資料的影響，猶如該事項或交易在為說明目的而選擇的較早日期已發生。因此，我們概不保證該事項或交易於2025年6月30日的實際結果會否與呈報者相同。

就未經審計備考財務資料是否已按照適用標準妥善編製而發出的合理鑑證報告，涉及實施程序以評估董事用以編製未經審計備考財務資料的適用標準是否提供合理基準，以呈列該事項或交易直接造成的重大影響，並須就以下事項獲取充分適當的證據：

- 相關備考調整是否按照該等標準妥善編製；及
- 未經審計備考財務資料是否反映已對未經調整財務資料作出的適當調整。

所選定的程序取決於申報會計師的判斷，並考慮申報會計師對貴集團性質的了解、與編製未經審計備考財務資料有關的事項或交易以及其他相關業務情況的了解。

本業務也包括評估未經審計備考財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們已獲取充分適當的證據，作為我們意見的基礎。

意見

我們認為：

- (a) 未經審計備考財務資料已按照所述基準妥善編製；
- (b) 該基準與貴集團的會計政策一致；及
- (c) 該等調整就根據上市規則第4.29(1)段所披露的未經審計備考財務資料而言乃屬恰當。

德勤•關黃陳方會計師行

執業會計師

香港

2025年10月28日

下文載列本公司的組織章程大綱及細則的若干條文以及公司法若干內容的概要。

本公司於2016年11月4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。本公司組織章程文件包括經修訂及重列組織章程大綱以及經修訂及重列組織章程細則。

1 組織章程大綱

1.1 大綱規定(其中包括)本公司股東承擔的責任為有限責任,而本公司的成立宗旨並無限制(因此包括可作為投資公司);本公司擁有全部權力及授權以實現公司法(經修訂)未禁止的任何宗旨,本公司能夠行使作為一個具完全行為能力的自然人的一切職能(與是否符合任何公司利益無關),且由於本公司為獲豁免公司,本公司不會在開曼群島與任何人士、商號或公司進行交易(為促進本公司在開曼群島外進行的業務者除外)。

1.2 本公司可通過特別決議案修訂大綱所列的任何宗旨、權力或其他事項。

2 組織章程細則

細則於2024年9月3日獲採納。細則若干條文概要載於下文。

2.1 股份

(a) 股份類別

本公司股本由A類普通股、B類普通股及董事會根據細則決定的一類或多類股份(無論如何指定)組成。

(b) 更改現有股份或類別股份的權利

在細則規限下,倘本公司股本於任何時間分為不同類別股份,不論本公司是否正在清盤,經不少於大多數該類別已發行股份的持有人書面同意,或經於另行召開的該類別股份持有人大會上通過特別決議案批准,任何類別股份附帶的權利或代表任何類別部分股份的股份可作出變更(該類別股份發行條款另有規定者除外)。

就前段而言，細則中與股東大會有關的所有條文，在適用範圍內經必要修正後，應適用於單獨類別股份持有人的每次會議，惟有關必要法定人數應為持有或通過委派代表代表該類別至少過半數已發行股份的一名或多名人士，且親身出席或通過委派代表出席大會的任何持有該類別股份的股東可要求以投票方式表決。

在細則條文規限下，賦予具有優先權或其他權利的任何類別已發行股份的持有人的權利，受限於當時該類別股份所附的任何權利或限制，不得因設立或發行其他與其同等級別的股份而被視為出現重大不利變更或廢除，且股份持有人的權利不得因設立或發行具有優先權或其他權利的股份（包括但不限於設立擁有更大投票權或加權投票權的股份）而被視為作出重大不利變更。

(c) 資本變更

在公司法條文及細則條文的規限下，本公司可通過股東普通決議案：

- (i) 增加決議案規定的股本金額，並分拆為決議案規定的股份類別及面額，並附帶本公司在股東大會上可能釐定該等股份附帶的權利、優先權及特權；
- (ii) 將其全部或任何股本合併且分拆為面額高於現有股份的股份；
- (iii) 將其股份分拆為若干類別，並在無損之前賦予現有股份持有人任何特別權利的情況下，分別附加任何優先、遞延、受限制或特別權利、特權、條件或施加任何限制；如本公司並無在股東大會上作以上決定，則可由董事決定該等權利、特權、條件或限制；前提是，為免生疑問，凡本公司授權某一類別股份，本公司無須在股東大會上就該類別股份的發行提呈任何決議案，董事可發行該類別股份，並釐定上述類別股份附帶的該等權利、特權、條件或限制，且倘本公司發行並無附有具表決權的股份，則應在該股份的名稱中加上「無投票權」一詞，若股本包含具不同投票權的股份，各類別股份（具最優先投票權的股份除外）的名稱必須包含「受限投票權」或「有限投票權」一詞；

- (iv) 將其股份或任何部分股份拆細為面額低於大綱所指定面額的股份或無面值的股份(惟須符合法律規定)，並可憑有關決議案決定在上述細分所產生股份的持有人之間，其中一股或更多股份可較其他股份享有上述任何優先權利、遞延權利或其他權利或受限於上述任何限制，而該等優先權利、遞延權利或其他權利或限制為本公司有權附加於未發行或新股份者；
- (v) 註銷任何於通過決議案當日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金額，或倘屬無面值的股份，則削減其股本所劃分的股份數目；及
- (vi) 執行無需特別決議案執行的任何行動。

(d) 股份轉讓

在細則規限下，任何股東可以一般或通用格式或指定證券交易所規定的格式或董事會批准的任何其他格式的轉讓文據，轉讓其全部或任何股份。該等文據可以親筆簽署，或若轉讓人或承讓人為結算所或中央存管處或其代名人，則可以親筆或機印方式簽署或董事會不時批准的其他方式簽署轉讓文件。

任何股份的轉讓文據均應採用書面形式及任何一般或通用格式或董事可能全權酌情批准的其他形式，並經轉讓人或其代表簽署，且倘涉及未繳足股款或部分繳足股款的股份，或倘董事如此要求，亦可由承讓人代表簽署並隨附相關的股份證書(如有)以及董事合理要求可證明轉讓人有權進行轉讓的其他證明。在有關股份以承讓人名義登記於股東名冊前，轉讓人仍被視為股東。

董事可登記任何股份轉讓，惟建議或執行股份轉讓的持有人須受與本公司簽訂的具約束力的書面協議或限制該等持有人轉讓所持股份的適用法律所規限，且該等持有人並未遵守相關協議條款或有關限制並未根據其條款或相關適用法律(視情況而定)獲得豁免。倘董事拒絕登記轉讓，則須於拒絕登記五個營業日內通知承讓人，提供有關理由的詳細解釋。儘管上文所述，倘轉讓符合持有人的轉讓責任及與本公司協議所載的限制，董事須登記有關轉讓。

董事可全權酌情拒絕登記任何未繳足股款或附有本公司留置權的股份轉讓。董事亦可拒絕登記任何其他股份的轉讓，除非：

- (a) 向本公司提交轉讓文據連同有關股份的證書，及董事會合理要求可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（如需要）；
- (d) （就轉讓予聯名持有人而言）獲轉讓股份的聯名持有人不得超過四名；及
- (e) 就此向本公司支付不超出指定證券交易所釐定的最高應付費用或董事會不時要求的較低金額。

根據指定證券交易所規則要求的任何通知規定，轉讓登記可能被暫停，並於董事不時全權酌情決定的時間及期間暫停辦理股東名冊登記，前提是暫停轉讓登記時間和暫停辦理股東名冊登記時間於任何歷年均不得超過三十個歷日。

所有登記的轉讓文據均由本公司保留。如董事拒絕登記任何股份轉讓，須在向本公司提交轉讓文據日期起兩個歷月內向各轉讓人及承讓人發出拒絕登記通知。

(e) 本公司購買自身股份的權力

在公司法及細則條文規限下，本公司可按照董事會批准的方式及條款，或以細則另行授權的方式及條款購買股份（包括任何可贖回股份）。

(f) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份的權力

細則中並無關於附屬公司擁有本公司股份的條文。

(g) 催繳股款及沒收股份

就股東持有的股份中未繳的且配發條件未規定應定期繳付的任何款項（無論是基於股份的面值、溢價或其他情況），董事可不時向股東催繳，惟催繳應至少於前一次催繳所確定的日期滿一個月後進行；各股東均應按規定的時間向本公司支付就其股份催繳的款項（須提前至少十四個歷日收到指定付款日期的通知）。董事會可決定撤銷或延遲催繳。催繳款項可分期支付。

於授權催繳的董事決議案通過之時，催繳即視為作出。

股份的聯名持有人應對支付股份的所有催繳股款承擔共同和連帶的責任。

倘若任何股份的催繳股款未能在指定付款日期或之前繳付，則應支付該筆款項的人士須按董事會可能釐定的利率支付由指定付款日期至實際付款日期間有關款項的利息，但董事會有權豁免繳付全部或部分利息。

若股份發行條款規定股份的任何相關款項（無論是基於股份的面值、溢價或其他情況）應在配發時或任何確定日期支付，則就細則而言，於該股份的發行條款規定的該款項的應付日期，該款項的催繳應視為已正式發出、通知並應付，若該款項未在該日期支付，則細則中關於支付利息、沒收或其他的所有相關條款均適用，猶如該款項已依據正式作出並通知的催繳而成為應付款項一樣。

董事可以在發行股份時，對各持有人規定不同的應付催繳金額或利息以及付款時間。

董事會可於其認為合適的情況下，收取任何股東願意就其持有的任何股份提前支付的全部或任何部分未催繳和未支付款項，且應按照董事會與提前付款股東可能約定的利率就所有或任何提前繳付的款項支付利息（直到此等預繳款項成為到期應繳為止）。於催繳前繳付股款的股東，無權享有就相關股款原到期日（而非提前繳付之日）之前任何期間所宣派股息的任何部分。

2.2 董事

(a) 任命、退休及罷免

除非本公司通過普通決議案另行決定，否則獲授權董事人數不得少於三人，且董事人數並無上限。

在細則規限下，本公司可通過普通決議案委任任何人士出任董事。

在細則規限下，董事會可（經出席董事會會議並於會上投票的其餘董事以簡單多數票贊成）委任任何人士為董事，以填補董事會臨時空缺或增補現有董事會成員。為免生疑問，倘董事會將重選及重新委任董事，有關董事應自行回避就有關其本身重選及重新委任的決議案投票。然而，有關董事可就其他董事的重選與重新委任行使其投票權。

董事任職至任期屆滿，或直至其繼任人已被選舉並取得任職資格，或因其他原因被撤職為止。

董事毋須持有本公司任何股份以取得任職資格。並非本公司股東的董事有權出席股東大會並於會上發言。

無論細則或本公司與有關董事簽署的任何協議中如何約定，董事可由當時在任的三分之二董事投贊成票罷免（惟董事會主席須由所有其他董事投贊成票罷免者除外），或以普通決議案罷免（惟不影響根據該協議提出的任何損害賠償申索）。除細則另有規定外，因根據上文罷免董事所產生之董事會空缺可於董事會會議上由股東以普通決議案或經出席董事會會議並於會上投票的其餘董事以簡單多數票贊成之方式填補。提議或投票罷免董事的決議案之任何會議通知必須述明有意罷免該董事，且相關通知必須在會議前至少兩個歷日送達該董事。該董事有權出席會議，並聽取有關其免職的動議。

董事須於下列情況下離職：

- (i) 董事向本公司發出書面通知辭去董事職位；

- (ii) 董事身故、破產或與債權人作出任何安排或債務和解；
- (iii) 任何適用法律或指定證券交易所規則禁止其擔任董事；
- (iv) 被證實屬或變得精神不健全；或
- (v) 根據細則的任何其他條款被免職。

在適用法律、指定證券交易所規則及細則的規限下，董事會可設立其不時認為適當的任何委員會（由其認為合適的成員組成），且該等委員會擁有董事會不時授予的權利、權力及特權。

(b) 配發及發行股份及認股權證的權力

在公司法、細則及指定證券交易所規則（如適用）的規限下（並在本公司於股東大會上可能發出的任何指示的規限下），且在不影響任何現有股份所附帶任何權利的情況下，董事可（絕對酌情決定且無需股東批准）促使本公司：

- (a) 按其認為適當的時間及其他條款，向其認為合適的人士配發、發行、就股份授出購股權或以其他方式處置股份（包括零碎股份），不論該等股份是否附帶優先權、遞延或其他權利或限制，亦不論是否與股息、投票、資本歸還或其他因素有關；
- (b) 按其認為適當的時間及其他條款授出將按其認為必要或適當的一個或多個類別或輪次發行的股份或其他證券的權利，並決定該等股份或證券所附的名稱、權力、優先權、特權以及其他權利，包括分紅權、表決權、轉換權、贖回條款以及清算優先權，任何或所有該等權力及權利可能大於與當時已發行及發行在外股份有關的權力、優先權、特權及權利；及
- (c) 發行購股權、認股權證或可轉換證券或具類似性質的證券，賦予其持有人權利按其不時確定的條款認購、購買或接受本公司股本中的任何類別股份或證券。

董事可因任何理由或無須任何理由，拒絕接受任何股份認購申請，並可全部或部分接納任何申請。

(c) 處置本公司或其任何附屬公司資產的權力

儘管細則中並無有關處置本公司或其任何附屬公司資產的具體條文，在適用法律、大綱及細則允許的最大範圍內，董事會擁有該等權力及權限，並可作出所有行動及事宜。本公司在股東大會上通過的決議案，概不使董事在未通過該決議案的情況下原本屬有效的任何先前行為失效。對大綱或細則的任何修訂及相關指示，概不使董事在未作出該修訂或作出該指示的情況下原本屬有效的任何先前行為失效。

(d) 借款權力

董事可不時酌情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）及未催繳股本的全部或其中任何部分，並可在借入款項時或作為本公司或任何第三方的任何債務、負債或義務的抵押品而發行債權證、債券及其他證券。債權證、債券及其他證券可不受本公司與獲發行人士之間的任何權益影響而出讓。任何債權證、債券或其他證券均可按折讓（股份除外）、溢價或其他價格發行，並可附帶有關贖回、退回、支取款項、股份配發、出席股東大會並於會上表決、委任董事及其他方面的任何特權。

(e) 薪酬

董事或前任董事薪酬（包括作為其離職補償或作為或有關其退任的對價，董事按合約規定有權收取的款項除外），可由董事會或董事會指定的委員會釐定。董事有權獲支付其出席及往返董事或任何董事委員會會議、本公司股東大會或因本公司業務合理產生的差旅、酒店及其他開支，或就此收取由董事不時釐定的固定津貼，或兩種方式的組合。

(f) 披露與本公司或其任何附屬公司簽訂的合約中的權益

董事可：

- (a) 於任職董事期間兼任本公司任何其他受薪職位或崗位（惟不可擔任核數師），其任期及條款可由董事會決定。董事就任何其他受薪職位或崗位而獲

支付的任何薪酬（不論以薪金、佣金、利潤分配或其他方式支付），應為細則任何其他條文規定或根據細則任何其他條文而享有的任何薪酬以外的薪酬；

- (b) 由本身或其商號以專業身份（核數師除外）為本公司行事，其或其商號可就專業服務獲得薪酬，猶如其並非董事；
- (c) 繼續擔任或出任由本公司發起或本公司作為賣方、股東或其他身份而擁有權益的任何其他公司的董事、董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理、執行董事、經理或其他高級人員或股東，而（除非另有協定）該董事並無責任交待其作為任何有關其他公司的董事、董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理、執行董事、經理或其他高級人員或股東或在任何有關其他公司擁有權益所收取的任何薪酬、溢利或其他利益。除細則另有規定外，董事可行使或促使行使本公司持有或擁有的任何其他公司股份所賦予的投票權，或彼等作為有關其他公司董事在其認為適當的情況下於各方面可予行使的投票權（包括行使投票權投票贊成委任彼等或彼等中任何人士作為有關公司的董事、董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理、執行董事、經理或其他高級人員的任何決議案）或投票贊成或規定向有關其他公司的董事、董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理、執行董事、經理或其他高級人員支付薪酬。任何董事可投票贊成以上述方式行使該等投票權，即使彼可能或將會獲委任為有關公司的董事、董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理、執行董事、經理或其他高級人員，並因此在按上述方式行使有關投票權時擁有或可能擁有權益。

儘管有上述規定，指定證券交易所規則或美國1934年證券交易法第10A-3條所界定的「獨立董事」，以及董事會根據適用法律或本公司上市規定，釐定構成「獨立董事」之人士，未經本公司審核委員會同意，不得採取任何上述行動或可能合理影響其擔任本公司「獨立董事」的任何其他行動。

在適用法律及細則規限下，董事或准董事都不因與本公司簽訂合約而喪失董事資格，無論是關於任何受薪職位或崗位的合約，還是作為賣方、買方或其他身份簽訂的合約。上述合約或安排不因董事在其中有利害關係而需要回避。簽約或有利益關係的董事也沒有責任向本公司或股東說明，董事

從任職與受託關係合約或安排中獲取多少薪酬、利潤或其他利益，前提是董事應按細則披露其在合約或安排中的利益性質。可能合理影響董事「獨立董事」地位的交易，或構成美國證券交易委員會頒佈的表格20-F第7條所界定的「關聯方交易」的交易，均須經本公司審核委員會批准。

董事倘以任何方式知悉在與本公司所訂立的合約或安排或擬訂立的合約或安排中有任何直接或間接權益，須於首次考慮訂立該合約或安排的董事會會議上申明其權益的性質，是否當時已有利益關係，或在董事知道有利益關係後的首次董事會會議上公佈利益性質。就本段而言，倘董事就以下事項向董事會發出一般通知：

- (a) 彼為一間特定公司或商號的股東或高級人員，並被視為於在通知日期後與該公司或商號訂立的任何合約或安排中擁有權益；或
- (b) 彼被視為於在通知日期後與其有關連的特定人士訂立的任何合約或安排中擁有權益；

根據本段，通知構成與合約或安排可能有利益關係的充分聲明，但前提是通知提交給董事會會議，或董事採取合理措施確保下次董事會會議將提起並閱讀此通知，否則通知無效。

在根據前兩段作出聲明後，根據適用法律或指定證券交易所規則，滿足審核委員會批准的任何單獨要求後，董事可就其擁有權益的任何合約或擬訂立的合約或安排進行表決，並可被計入相關會議的法定人數。

2.3 董事會的議事程序

董事會可在其不時指定的時間和地點舉行會議。在細則規限下，提呈有法定人數出席的任何會議的事項，均應通過當時在任董事的多數票決定，且每名董事可投一(1)票，若出現相同票數，則董事會主席可投第二票或投決定票。

2.4 組織章程文件及本公司名稱的變更

在不違反公司法條文及細則條文的情況下，本公司可通過特別決議案不時變更、修改或增添細則，或修改或增添大綱所載的有關任何宗旨、權力或其他事項的內容。

2.5 股東會議

(a) 特別及普通決議案

本公司的特別決議案為由有權表決的股東親身或(倘允許委任代表)受委代表於股東大會上以至少三分之二大多數通過的決議案，而有關股東大會已正式發出通告，表明擬提呈決議案為特別決議案，惟本公司可於細則中訂明所需大多數須多於三分之二、並可額外規定，任何該等大多數(不少於三分之二)可就須以特別決議案批准之事宜，或由全體有權於本公司股東大會上投票之股東以一份或多份文據(每份均由一名或多名上述股東簽署)書面批准的決議案而有所不同，而如此採納的特別決議案的生效日期應為該文據或最後一份有關文據(倘多於一份)的簽署日期。

根據公司法，任何特別決議案的副本必須在通過後15天內送交開曼群島公司註冊處處長(「公司註冊處處長」)。

「普通決議案」則為按以下方式通過的股東決議案：(i)作為經所有有權投票的股東簽署的書面決議案，或(ii)於股東大會上有權親身投票的股東或(若允許委任代表)由受委代表於該股東大會(有關該股東大會的通知已正式發出)上以不少於全體票數的簡單大多數票數的贊成票通過。

(b) 投票權及要求投票的權利

在任何股份當時所附的任何權利及限制的規限下，於本公司股東週年大會或股東特別大會上親身或委派代表出席的每一名股東（或倘為法團或其他非自然人，則其正式授權代表或受委代表）就其作為持有人的每股A類普通股擁有一票投票權及每股B類普通股擁有十票投票權。

持有一股以上股份的股東無需按相同方式就其股份對任何決議案投票，故可就一股股份或若干或所有該等股份投票贊成或反對決議案，及／或就一股股份或若干或所有股份放棄投票，而在委任代表文據條款的規限下，根據一份或多份文據委任的受委代表可就一股股份或若干或所有股份（其乃就此獲委任）投票贊成或反對決議案及／或放棄投票。

所有決議案均須投票表決而非舉手表決。

本公司實益擁有或本公司以受託人身份持有的本公司股份於任何會議上均無權直接或間接參與表決，而有關股份不得計入於任何特定時間已發行股份總數。

若認可結算所（或其代名人）或存託人（或其代名人）為本公司股東，其可通過其董事或其他管理機構的決議案或授權委託書，授權其認為合適的人士擔任其代表參加本公司任何股東大會或任何類別股東大會，惟若授權一名以上人士，該授權書須註明每名獲授權人士的股份數目及類別。根據本段獲授權之人士有權代表其代表的認可結算所（或其代名人）或存託人（或其代名人），行使與該認可結算所（或其代名人）或存託人（或其代名人）作為持有相關授權書中註明股份數目及類別的個別股東可行使的相同權力。

(c) 股東週年大會

本公司可但無（除非公司法或指定證券交易所規則要求）義務於各歷年召開一次股東大會作為其股東週年大會，應在召開大會的通告中註明該會議性質為股東週年大會。本公司的股東週年大會須於董事指定的時間及地點舉行。董事應在該等股東大會上呈列董事會報告（如有）。

(d) 大會通告及議程

任何股東大會均應至少提前七個營業日發出通告，除非該通告於該大會舉行之前、之時或之後獲持有有權參與大會並於會上投票的已發行及發行在外股份附帶所有票數過半數的股東（或其受委代表）豁免。該通告不包括通告發出或視為發出當日，且應註明會議的地點、日期及時間以及議題的大致性質，並應按下文所述或本公司可能另行規定的其他方式（如有）發出，惟：(a)如屬股東週年大會，獲全體有權出席大會並於會上投票的股東（或其受委代表）；及(b)如屬股東特別大會，獲有權出席大會並於會上投票的大多數（即合共持有不少於賦予該權利的股份三分之二表決權的大多數）股東（或其受委代表）達成一致，不論本條中列明的通告是否已發出，亦不論細則中有關股東大會的條文是否獲遵守，本公司股東大會均應被視為適當召集。

每次股東大會的通告均應按照上文授權的任何方式向下列人士發出：(a)於該大會記錄日期名列股東名冊的所有人士，惟屬聯名持有人，則向名列股東名冊首位的聯名持有人發出通告即可；及(b)任何因身為註冊股東的合法遺產代理人或破產受託人而獲得股份擁有權的人士，而該等註冊股東若非身故或破產本應有權收取大會通告。概無任何其他人士有權收取股東大會通告。

董事會主席或多數董事有權召開股東大會，彼等應在股東請求的情況下，立刻著手召開本公司的股東特別大會。股東請求是指在提出請求之日持有合共不少於在該日有權於本公司股東大會投票的本公司所有已發行及發行在外股份所附投票權的三分之一的本公司股東的要求。請求書必須列明會議目的，必須由呈請者簽署並遞交至本公司註冊辦事處。請求書可包含由一位或多位呈請者簽署同一格式的多份文件。

(e) 會議及另行召開的各類別會議的法定人數

任何股東大會如無足夠法定人數，則不可處理任何事項。除細則另有規定外，親身或委派代表出席且持有已發行全部股份所附投票權中大部分投票權股份及有權於有關股東大會投票的持有人（或倘為法團或其他非自然人，則其正式授權代表）即構成大會的法定人數；惟倘本公司只有一名股東有權於有關股東大會投票，則在此情況下，法定人數為親身或委派代表或（倘為法團或其他非自然人）正式授權代表或委派代表出席的該名股東。

就各類別大會而言，所需的法定人數為持有或由受委代表持有該類別已發行股份至少過半數的一名或多名人士。

(f) 受委代表

投票表決時，股東可親身或委派代表進行投票。股東可委任一名以上受委代表或同一受委代表可根據一份或多份委任文據出席大會並投票。

委任代表文據須由委任人或其正式書面授權代表親筆簽署，或倘該委任人為法團，則須由高級人員或就該目的獲正式授權的代理人親筆簽署。受委代表毋須為股東。

委任代表文據須於舉行大會或續會時間或之前存放於本公司註冊辦事處或召開大會的通知就此指定的其他地點，惟大會主席可酌情指示，於接獲受委代表以電郵、電傳、電報或電話副本確認已正式簽署的委任代表文據正傳送往本公司後，委任代表文據即視為已正式交回。未按允許方式交存的委任代表文據應視為無效。

2.6 賬目及審核

董事須促使本公司在其不時指定的地點備存關於以下各項的適當賬簿：本公司收支的所有款項以及該等收支所涉及的事項；本公司的所有商品買賣；及本公司的資產與負債。若有關賬簿無法真實、公允地體現本公司事務的狀況並說明其交易，則應視為未備存適當賬簿。董事可不時釐定是否，及以何種程度、在何時及何處以及在何種情況或規例下，公開本公司賬目及賬冊或任何賬目及賬冊，以供並非董事的成員查閱。除公司法賦予權利或獲董事、本公司股東大會或對本公司有約束力的書面協議授權外，任何該等成員無權查閱本公司任何賬目、賬冊或文件。

董事會須不時安排編製及於股東大會上向本公司提呈按法律規定的損益賬、資產負債表、集團賬目（如有）及其他報告及賬目。

在適用法律及指定證券交易所規則的規限下，董事可任命本公司核數師，任職期限直至被董事決議案免職為止。

核數師薪酬由本公司審核委員會釐定，或若未設立該審核委員會，則由董事會釐定。

本公司每名核數師均有權隨時查閱本公司的賬冊、賬目及會計憑證，並有權就其履行核數師職責要求董事和本公司高級人員提供必要的信息和解釋。

如董事要求，核數師應在獲委任後的下次股東週年大會上及應董事或任何股東大會要求於其任期內隨時就其任期內的本公司賬目作出報告。

細則規定的收支表及資產負債表須由核數師審查，並與相關的賬冊、賬目及會計憑證作出比較，核數師須就此編製書面報告，說明所編製的報表及資產負債表是否公平地呈述回顧期間內本公司的財務狀況及經營業績，以及在請求董事或本公司高級人員提供資料的情況下，須說明是否獲提供資料及資料是否符合需要。本公司的財務報表應由核數師按照一般採納的審計準則審核。核數師須按照一般採納的審計準則作出書面報告，而核數師報告須呈報予本公司審核委員會。細則所指的一般採納的審計準則可包括開曼群島以外的國家或司法管轄區的審計準則。在此情況下，財務報表及核數師報告應披露此行為並註明該國家或司法管轄區的名稱。

2.7 股息及其他分派方式

在不違反公司法及細則與任何股份當時隨附的權利和限制的情況下，董事可不時就已發行的股份宣派股息（包括中期股息）及作出其他分派，並授權自本公司可合法作此用途的資金派付該等股息和分派。除自本公司已變現或未變現溢利或股份溢價賬或按公司法允許的其他方式撥付外，股息或分派不得以其他方式派付。

除非股份隨附權利另有規定，否則所有股息均應按股東所持股份的面值進行宣派及派付。如任何股份的發行條款規定由某一日期起享有股息，則該股份須據此享有股息。

董事可宣佈以分配特定資產，特別是任何其他公司的股份、債權證或證券的方式，或以任何一種或多種上述方式支付全部或部分股息或分派。若按此分配資產時出現任何困難，董事可按照其認為適當的方式解決，特別是董事可發行零碎股份，並確定所分配特定資產或其中任何部分的價值。董事亦可釐定須按此確定價值向股東支付現金，從而調整所有股東的權利。董事可在其認為適當的情況下，將任何上述特定資產歸於受託人。

就有關股份須以現金支付的任何股息、分派、利息或其他款項可通過電匯支付予持有人或以支票或股息單支付並通過郵寄方式寄送至持有人的登記地址，若為共同持有人，則寄送給股東名冊中排名首位的持有人的登記地址或寄送至持有人或共同持有人可能書面指示的人士及地址。每分支票或股息單均須以其接收人為抬頭。

除細則有明確規定外，本公司無需就股息或分派支付任何利息。

未能支付給股東的任何股息及／或在宣佈該股息之日起六個月後仍無人認領的任何股息，董事可酌情決定由董事會為本公司的利益進行投資或以其他方式使用，直到被認領，或支付到本公司名下的獨立賬戶，但本公司不應成為該賬戶的受託人，該股息應繼續作為應付給股東的債務。在宣派該股息之日起六年後未獲認領的任何股息，須予沒收並歸還本公司所有。

2.8 少數股東遭受欺詐或壓制時的權利

細則並無關於少數股東遭欺詐或壓制時的權利的相關條文。然而，開曼群島法例載有保障本公司股東的若干規定（如本附錄第3(f)段所概述）。

2.9 清盤程序

倘本公司清盤，清盤人可在獲得特別決議案批准及取得公司法規定之任何其他批准後，將本公司全部或任何部分資產以貨幣或實物形式分派予股東（不論該等資產是否由同類財產組成）。清盤人可就此釐定任何資產之價值，並決定股東或不同類別股東之間的分派方式。清盤人可在獲得相似批准的情況下，將全部或任何部分資產授予清盤人（在獲得相似批准的情況下）認為適當並以股東為受益人而設立的信託的受託人，惟不得強迫股東接受任何負有債務資產。

倘本公司清盤，且可供分派予股東的資產不足以全數償還股本，則該等資產的分派方式應盡可能使各股東按各自所持股份的面值比例分擔虧損。本公司清盤時，如可供分派予股東的資產足以償還清盤開始時的全部股本有餘，則剩餘部分將按清盤開始時股東持有的股份面值比例分派予股東，惟須從應付賬款涉及的股份中扣除就未催繳股款或其他方面應付本公司的所有款項。本段概不損害根據特別條款及條件發行的股份的持有人的權利。

3 開曼群島公司法

本公司乃根據公司法於2016年11月4日在開曼群島註冊成立為獲豁免公司。以下為開曼群島公司法若干規定，惟此節並不表示包括所有適用限制條件及例外情況，亦不應視為開曼群島法例及稅務方面全部內容的總覽（該等規定可能有別於有利益關係的各方可能較熟悉的司法管轄區的同類規定）。

3.1 公司業務

獲豁免公司（如本公司）必須主要在開曼群島以外地區經營其業務。獲豁免公司每年亦須向公司註冊處處長提交年報存檔，並支付根據其法定股本計算的費用。

3.2 股本

根據公司法，開曼群島公司可發行普通、優先或可贖回股份或上述任何組合股份。倘公司按溢價發行股份以換取現金或其他對價，應將相等於該等股份溢價總額或總值的金額轉撥至名為「股份溢價賬」的賬項。倘公司根據任何安排作為收購或註銷任何其他公司股份的代價，公司可選擇不對該等獲配發股份的溢價應用該等規定，並按溢價發行。股份溢價賬可由公司根據其組織章程大綱及細則的規定（如有）以該公司不時釐定的方式用於下列各項（包括但不限於）：

- (a) 向股東支付分派或股息；
- (b) 繳足公司將以已繳足紅股形式發行予股東的未發行股份；

- (c) 公司法第37條規定的任何形式；
- (d) 撤銷公司的開辦費用；及
- (e) 撤銷公司因發行任何股份或債權證而產生的費用或已付佣金或許可折讓。

儘管有上述規定，惟除非公司於緊隨建議作出分派或派付股息日期後能如期清還在日常業務過程中產生的債項，否則不得從股份溢價賬撥款向股東作出分派或派付股息。

經法院確認，倘股份有限公司或設有股本的擔保有限公司獲其組織章程細則授權，則可通過特別決議案以任何方式削減其股本。

3.3 就購買公司或其控股公司股份提供財務資助

開曼群島並無有關公司就購買或認購其本身、其控股公司或附屬公司股份向他人提供財務資助的法定限制。因此，倘公司董事於建議授出該等財務資助時已履行審慎職責及真誠行事，為恰當目的並符合公司利益，則公司可提供有關財務資助。有關資助必須按公平基準提供。

3.4 公司及其附屬公司購買股份及認股權證

倘股份有限公司或設有股本的擔保有限公司獲其組織章程細則授權，則可發行由公司或股東選擇可贖回或須贖回的股份，而為免生疑問，在公司組織章程細則條文規限下，修改任何股份附帶的權利屬合法，以規定該等股份可贖回或須贖回。此外，在組織章程細則授權的情況下，公司可購回其本身股份，包括任何可贖回股份；倘組織章程細則並無授權有關購回股份的方式及條款，則須藉公司普通決議案批准購回股份的方式及條款。公司僅可贖回或購回其任何繳足股份。此外，倘因贖回或購回其任何股份而公司不再存在任何已發行股份（除持作庫存股份的股份外），則公司不得進行上述贖回或購回。再者，除非公司於緊隨建議撥款的日期後能支付在日常業務過程中到期的債務，否則公司從股本中撥款以贖回或購回本身的股份屬違法。

倘公司購回或贖回或退回公司的股份遵照公司法第37A(1)條的規定持有，則不得視作已註銷，而將分類為庫存股份。任何此等股份將繼續分類為庫存股份，直至該等股份根據公司法註銷或轉讓。

開曼群島公司可在有關認股權證文據或證書的條款及條件的規限下及根據有關條款及條件購回其本身的認股權證。因此，開曼群島法例並無公司的組織章程大綱或細則須載有容許有關購買的特定條文的規定。公司董事可依據載於組織章程大綱所載一般權力買賣及處理各類動產。

附屬公司可持有其控股公司的股份，在若干情況下亦可收購該等股份。

3.5 股息及分派

根據公司法規定，待通過償債能力測試後及根據公司組織章程大綱及細則的規定（如有），公司可從其股份溢價賬撥付股息及分派。此外，根據在開曼群島可能具有說服力的英國案例法，股息可從利潤撥付。

只要公司持有庫存股份，則不可宣派或派付股息，亦不可另行就庫存股份以現金或其他方式分派公司資產（包括於清盤時向股東分派任何資產）。

3.6 保障少數股東及股東的訴訟

預期開曼群島法院通常會依循英國案例法先例（尤其是Foss v. Harbottle案例的規則及該規則的例外情況），准許少數股東以公司名義提出代表訴訟或衍生訴訟，以質疑涉嫌對少數股東屬超越權力範圍、違法、欺詐的行為（由擁有公司控制權的人士作出）或在通過須獲特定（或特別）大多數股東通過的決議案時的不正當行為（即並未獲大多數股東通過）。

倘公司（並非銀行）的股本分為若干數目的股份，法院可在持有公司不少於五分之一已發行股份的股東提出申請時，委任一名調查員調查公司事務，並按法院指示對該等事務作出報告。此外，公司任何股東均可向法院申請將公司清盤，倘法院認為公司清盤屬公平公正，便會發出清盤令。

一般而言，公司股東對公司所提出的索償必須依照開曼群島適用的一般合約法或侵權法，或根據公司的組織章程大綱及細則賦予彼等作為股東所享有的個別權利遭受潛在侵犯而提出。

3.7 出售資產

概無有關董事出售公司資產權力的具體限制，然而，除根據英國普通法（開曼群島法院通常遵循者）履行受信責任為正當目的以公司的最佳利益誠信行事外，預期董事會按照一名合理審慎人士在類似情況下應有的標準，謹慎、勤勉及有技巧地行事。

3.8 會計及核數規定

公司必須促使存置適當賬目記錄，內容有關：

- (a) 公司所有收支款項；
- (b) 公司所有貨品買賣；及
- (c) 公司資產與負債。

若並無存置可真實公平地反映公司事務狀況及闡釋其交易所需的賬冊，則公司不應被視為已妥善存置賬冊。

倘公司於其註冊辦事處以外的任何地方或開曼群島境內任何其他地方存置賬冊，則須於稅務資訊管理局根據開曼群島稅務資訊管理局法例（經修訂）（「**稅務資訊管理局法**」）送達命令或通知後，按該命令或通知指示，在其註冊辦事處以電子形式或任何其他媒介提供賬冊副本或其任何部分。

3.9 外匯管制

開曼群島概無實施現時生效的外匯管制法規或貨幣限制。

3.10 稅項

根據開曼群島稅務減免法（經修訂）（「**稅務減免法**」）第6條，本公司已獲內閣總督承諾：

- (a) 開曼群島法律概不會就本公司或其業務所得利潤、收入、收益或增值徵收任何稅項；及
- (b) 本公司毋須就下列各項利潤、收入、收益或增值所需繳納的稅項或遺產稅或繼承稅性質的稅項：
 - (i) 本公司股份、債權證或其他債務；或
 - (ii) 全部或部分預扣稅務減免法第6(3)條所定義的任何有關付款。

對本公司所作承諾自2025年3月10日起計為期30年。

開曼群島現時概無向任何人士或公司徵收利得稅、所得稅、收入稅或增值稅，亦無屬於繼承稅或遺產稅性質的稅項。除不時適用於若干文據的若干印花稅外，開曼群島政府並無徵收對本公司可能屬重大的其他稅項。

3.11 轉讓印花稅

開曼群島公司在開曼群島轉讓股份毋須繳納印花稅，惟在開曼群島持有土地權益者除外。

3.12 向董事提供貸款

並無明文規定禁止公司向其任何董事提供貸款。然而，於特定情況下，公司的組織章程細則可能規定禁止該等貸款。

3.13 查閱公司記錄

公司股東一般無權查閱公司股東名冊或公司記錄或索取副本。然而，彼等可根據公司的組織章程細則所載列者享有該等權利。

3.14 股東名冊

開曼群島獲豁免公司可在公司可能不時釐定的任何國家或地區（無論在開曼群島境內或境外）存置其股東名冊總冊及任何股東名冊分冊。概無規定獲豁免公司須向公司註冊處處長提交任何股東名單。因此，股東姓名／名稱及地址並非公開記錄事項，亦不可供公眾人士查閱。然而，獲豁免公司於稅務資訊管理局根據稅務資訊管理局法送達命令或通知後，可能須在其註冊辦事處以電子形式或任何其他媒介提供所需的股東名冊（包括任何股東名冊分冊）。

3.15 董事及高級職員名冊

根據公司法，本公司須在其註冊辦事處存置董事、替任董事及高級職員名冊，該名冊並不會供公眾人士查閱。該名冊副本須送交公司註冊處處長存檔，如有關董事或高級職員出現任何變動（包括有關董事或高級職員姓名變更），須於30日內通知公司註冊處處長有關變動。

3.16 清盤

開曼群島公司可通過下列方式清盤：

- (a) 根據法院頒令；
- (b) 由股東自願提出；或
- (c) 在法院監督下進行。

法院在若干特定情況下（包括在法院認為將該公司清盤乃屬公正公平的情況下）有權頒令清盤。

倘公司（不包括有限期間公司，其應用特定規則）藉特別決議案議決公司自動清盤，或公司因其無法支付到期債務而於股東大會上議決自動清盤，則公司自動清盤。倘公司自動清盤，則公司有責任自清盤開始起停止營業，惟繼續營業可能有利於清盤則除外。於委任自動清盤人後，董事所有權力即告終止，除公司在股東大會或清盤人批准該等權力繼續生效外。

如果股東提出公司自動清盤，須委任一名或多名清盤人清算公司事務及分派資產。

待公司事務全面清算後，清盤人即須編撰有關清盤的報告及賬目，說明清盤及處置公司財產的過程，並召開公司股東大會，向公司提呈賬目並就此加以闡釋。

如果公司通過決議案自動清盤，基於下列理由，清盤人或任何出資人或債權人可向法院申請法令，要求在法院的監督下繼續清盤：

- (a) 公司已經或可能會無力償債；或
- (b) 就出資人及債權人的利益而言，法院的監督將促使公司能夠以更有效、更經濟或更快捷方式進行清盤。

監督令就所有目的而言具有效力，猶如其為法院向公司發出的清盤令，惟已開始的自動清盤及自動清盤人之前的行動將繼續有效，並對公司及其正式清盤人具有約束力。

為使公司清盤過程順利進行及協助法院，可委任一名或以上人士為正式清盤人。法院可臨時或以其認為適當的其他方式委任該名或該等正式清盤人，而倘委任多於一名人士出任正式清盤人，則法院須聲明規定或授權由正式清盤人執行的事項，應否由所有或任何一名或多名該等人士進行。法院亦可決定正式清盤人是否需要就其委任提供任何保證及何種保證。倘法院並無委任正式清盤人，或該職位出缺，則公司的所有資產概由法院託管。

3.17 重組

倘就重組及合併召開的大會上佔出席股東或債權人（視情況而定）所持價值75%的股東或債權人大多數贊成，並於其後獲得法院認可，則重組及合併可獲批准。儘管有異議的股東有權向法院表達意見，認為有待批准的交易無法反映股東名下股份的公平值，惟倘無證據顯示管理層有欺詐或不誠實的行為，則法院不大可能僅因上述理由而不批准該項交易，且倘該項交易獲批准及完成，則有異議股東將不會獲得類似美國公司有異議股東等一般所能得到的估值權利（即按照其股份由法院釐定的價值而收取現金的權利）。

3.18 收購

倘公司提出收購另一家公司股份的要約，而於要約提出後四個月內持有接納要約涉及的股份不少於90%的持有人接納收購要約，則要約人可於上述的四個月期間屆滿後兩個月內隨時發出通知，要求有異議股東按照要約條款轉讓股份。有異議股東可於該通知發出後一個月內向開曼群島法院提出申請反對轉讓。而該名有異議股東須承擔證明法院應行使其酌情權的舉證責任，除非有證據證明要約人與接納要約的股份持有人有欺詐或不誠實的行為，或兩者串通，藉此以不公平手段逼退少數股東，否則法院行使其酌情權的可能性不大。

3.19 彌償保證

開曼群島法例對於公司組織章程細則內關於由高級人員及董事作出彌償保證的範圍並無限制，惟法院認為屬違反公眾政策的任何有關條文則除外，例如表示對犯罪的後果作出彌償保證的條文。

A. 有關本集團的進一步資料

1. 本公司成立

本公司於2016年11月4日根據開曼群島法律註冊成立為獲豁免有限公司。

我們的註冊辦事處地址為Walkers Corporate Limited, 190 Elgin Avenue, George Town, Grand Cayman, KY1-9008, Cayman Islands。因此，本公司的企業架構及組織章程大綱及細則須受開曼群島相關法律規限。我們的組織章程大綱及細則概要載於附錄三。

我們的中國總部及主要營業地點位於中國廣州市南沙區橫瀝鎮明珠一街1號明珠發展大廈1301室。我們在香港的主要營業地點位於香港灣仔皇后大道東183號合和中心46樓。我們於2025年3月21日根據公司條例第16部向香港公司註冊處處長登記為非香港公司。我們的聯席公司秘書之一吳東澄先生已獲委任為香港授權代表及我們於香港接收法律程序文件的代理人，其通訊地址與我們在香港的營業地點相同。

2. 本公司的股本變更

以下載列緊接本招股章程日期前兩年內本公司的股本變更：

- (a) 於2023年11月15日，我們向NEOM Company發行3,992,877股D系列優先股。
- (b) 於2024年11月29日，
 - i. 所有已發行及在外流通，每股面值為0.0005美元的A系列、B系列、B+系列、B2系列、C系列、C+系列和D系列優先股均自動轉換為A類普通股，合共已發行225,409,798股A類普通股股份。
 - ii. 我們在納斯達克完成了首次公開發售，在此我們以每股美國存託股份13.00美元的公開發售價發行及出售合共20,000,000股以美國存託股份代表的A類普通股。

iii. 我們向以下股東發行及出售合共11,672,186股A類普通股：

股東	A類普通股數目
JSC International Investment Fund SPC . . .	5,275,859股A類普通股
Gallop Future Holding, Ltd.	3,165,558股A類普通股
Guangqipony Holdings Limited	2,076,923股A類普通股
Kechuangzhihang Holdings Limited	1,153,846股A類普通股

- (c) 於2024年12月27日，向Deutsche Bank Trust Company Americas發行1,461,410股A類普通股。
- (d) 於2025年3月5日，向Deutsche Bank Trust Company Americas發行5,000,000股A類普通股。
- (e) 於2025年5月26日，向Deutsche Bank Trust Company Americas發行30,000,000股A類普通股。

除「歷史、發展及公司架構」一節所披露者外，緊接本招股章程日期前兩年內本公司的股本概無變動。

3. 我們附屬公司的股本變更

我們附屬公司的公司資料概要及詳情載於本招股章程附錄一會計師報告。

緊接本招股章程日期前兩年內本公司附屬公司的股本變更詳情載列如下：

- (a) 於2023年12月1日，廣州小馬慧行的註冊資本由193百萬美元增加至213百萬美元；
- (b) 於2024年3月7日，廣州小馬智卡科技有限公司的註冊資本由人民幣100百萬元增加至人民幣130百萬元；
- (c) 於2024年6月17日，青島青雕的註冊資本由人民幣80百萬元增加至人民幣90百萬元；
- (d) 於2024年9月4日，PONY.AI EUROPE S.à r.l.於盧森堡註冊成立，註冊資本為12,500歐元；
- (e) 於2024年10月12日，廣州小馬慧行的註冊資本由213百萬美元增加至248百萬美元；

- (f) 於2024年10月19日，Pony.ai, Inc.的股本減少40,000股；
- (g) 於2025年1月21日，北京小馬慧行的註冊資本由120百萬美元增加至140百萬美元；
- (h) 於2025年4月22日，Pony AI – FZCO於阿拉伯聯合酋長國註冊成立，註冊資本為50,000阿聯酋迪拉姆；
- (i) 於2025年5月20日，Company Pony AI於沙特阿拉伯註冊成立，註冊資本為500,000沙特里亞爾；
- (j) 於2025年5月27日，廣州小馬智卡科技有限公司的註冊資本由人民幣130百萬元增至人民幣160百萬元；
- (k) 於2025年5月27日，廣州小馬慧行的註冊資本由248百萬美元增加至348百萬美元；及
- (l) 於2025年9月2日，江蘇黑麥數據科技有限公司的註冊資本由人民幣10百萬元增加至人民幣15百萬元。

除上文所披露者外，緊接本招股章程日期前兩年內我們附屬公司的股本概無任何其他變動。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

我們於緊接本招股章程日期前兩年內已訂立以下重大或可能屬重大的合約（並非在日常業務過程中訂立的合約）：

- (a) 本公司、Eastspring Investments (Singapore) Limited、高盛（亞洲）有限責任公司、Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited、德意志證券亞洲有限公司、德意志銀行香港分行、華泰金融控股（香港）有限公司及麥格理資本股份有限公司於2025年10月26日訂立的基石投資協議，內容有關按國際發售價認購總金額為20百萬美元等值港元的發售股份；

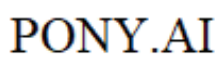
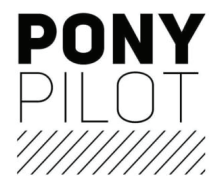
- (b) 本公司、Ghisallo Fund Master Ltd、高盛(亞洲)有限責任公司、Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited、德意志證券亞洲有限公司、德意志銀行香港分行、華泰金融控股(香港)有限公司及麥格理資本股份有限公司於2025年10月26日訂立的基石投資協議，內容有關按國際發售價認購總金額為50百萬美元等值港元的發售股份；
- (c) 本公司、Hel Ved Master Fund、高盛(亞洲)有限責任公司、Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited、德意志證券亞洲有限公司、德意志銀行香港分行、華泰金融控股(香港)有限公司及麥格理資本股份有限公司於2025年10月26日訂立的基石投資協議，內容有關按國際發售價認購總金額為15百萬美元等值港元的發售股份；
- (d) 本公司、Athos Capital Limited(以其作為投資顧問的身份為及代表協議中所列的投資者)、高盛(亞洲)有限責任公司、Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited、德意志證券亞洲有限公司、德意志銀行香港分行、華泰金融控股(香港)有限公司及麥格理資本股份有限公司於2025年10月26日訂立的基石投資協議，內容有關按國際發售價認購總金額為25百萬美元等值港元的發售股份；
- (e) 本公司、Ocean Arete Limited、高盛(亞洲)有限責任公司、Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited、德意志證券亞洲有限公司、德意志銀行香港分行、華泰金融控股(香港)有限公司及麥格理資本股份有限公司於2025年10月26日訂立的基石投資協議，內容有關按國際發售價認購總金額為10百萬美元等值港元的發售股份；及
- (f) 香港包銷協議。

2. 知識產權

截至最後可行日期，本集團已註冊以下我們認為對本集團業務而言屬重要的知識產權。

(a) 商標

截至最後可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們的業務屬重大或可能屬重大的商標：

序號	註冊商標	註冊地點
1.		包括但不限於中國、香港、美國、歐盟、新加坡
2.		包括但不限於中國、香港、沙特阿拉伯、阿拉伯聯合酋長國、美國、歐盟
3.		包括但不限於香港、沙特阿拉伯、美國、歐盟、新加坡
4.		包括但不限於中國、美國、歐盟
5.		中國
6.	(A)  (B) 	香港
7.		中國
8.		中國
9.		中國
10.		中國

序號	註冊商標	註冊地點
11.		中國
12.		中國
13.		中國、美國
14.	小马智卡	中國、香港
15.	 小马智卡 PONYTRON	中國
16.	(A) 小马智卡 (B) 	香港
17.	(A) PONYTRON (B) 	香港
18.	Ponytron	中國
19.	PONYTRON	中國
20.	PONYTRON	中國、香港
21.		香港
22.		中國
23.	小马方载	中國

序號	註冊商標	註冊地點
24.	小马苍穹	中國
25.	小马智行识途	中國
26.	小马识途智能驾驶	中國
27.	小马识途智驾	中國
28.	PONYSIM	包括但不限於中國、美國
29.		中國
30.		中國

(b) 專利

截至最後可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們業務屬重大的專利：

序號	專利名稱
1.	用於將自主車輛的軌跡投影到道路表面上的系統和方法
2.	用於輔助駕駛車輛的相機多鏡頭安裝裝置
3.	自動駕駛汽車的自適應過濾系統
4.	增強三維訓練數據生成
5.	增量數據處理系統和方法
6.	生成對抗網絡豐富駕駛模擬
7.	傳感器的串聯網絡
8.	用於高效時空數據存儲和訪問的內存架構
9.	自學習車輛性能優化
10.	點雲數據重新格式化
11.	動態內存地址編碼
12.	通過元數據關聯生成融合的傳感器數據
13.	基於硬件的點雲匹配
14.	硬件整合－傳感器姿態調整方法

序號	專利名稱
15.	分段式傳感器外殼
16.	自動駕駛車輛駕駛控制系統中精密測試的準確性
17.	一種控制車輛移動的方法
18.	自動駕駛車輛的協調控制
19.	三維訓練數據
20.	增強培訓信息生成
21.	自動駕駛車輛搶先控制
22.	一種自動駕駛車輛調度方法和裝置
23.	一種路況信息處理方法、裝置及電子設備
24.	一種自動駕駛系統運行模式自動設置的方法及裝置
25.	一種路線圖生成方法及裝置
26.	一種車輛駕駛控制系統精度檢測方法及裝置
27.	車輛行駛的控制方法、裝置、存儲介質和處理器
28.	傳感器系統與自動駕駛系統
29.	故障車輛的停靠方法及裝置
30.	控制車輛行駛的方法及裝置
31.	應用於相機標定系統的標定方法和相機標定系統
32.	車輛控制方法及裝置
33.	車輛控制方法、裝置和系統、存儲介質及處理器
34.	時間同步方法、系統、存儲介質及處理器
35.	行車軌跡的處理方法及裝置
36.	車輛的控制方法及裝置、存儲介質及處理器
37.	車輛速度的確定方法及裝置、存儲介質、處理器
38.	車身的角度的識別方法及裝置、存儲介質、處理器
39.	卡車車頭與掛車之間的夾角的確定方法與確定裝置
40.	自動駕駛車輛的控制方法和裝置、存儲介質及電子裝置
41.	智能駕駛車輛的檢測方法、控制方法和處理器
42.	自動駕駛車輛的監控方法、監控裝置以及監控系統
43.	車輛控制模式的調整方法及裝置、無人駕駛車輛
44.	路徑規劃方法及裝置、運載工具
45.	自動駕駛車輛的控制方法及裝置、自動駕駛車輛
46.	車輛的控制方法、控制裝置、處理器和車輛
47.	車輛的慣性測量單元的標定方法、裝置與電子設備
48.	車輛的控制方法、控制裝置、存儲介質和處理器
49.	一種車輛自動駕駛方法及裝置
50.	一種數據更新方法及裝置
51.	自動駕駛車輛的控制方法、裝置以及自動駕駛系統

序號	專利名稱
52.	依據歷史數據構建車輛路測場景的方法、裝置及一種車輛
53.	車輛決策方法、裝置和設備
54.	控制車輛進出匝道的的方法、裝置、設備和存儲介質
55.	一種基於車輛並排行駛的決策方法、裝置、設備和介質
56.	自動駕駛車輛的控制方法、控制裝置及自動駕駛系統
57.	檢測平台及具有該檢測平台的智能駕駛車輛
58.	一種剎車制動冗餘系統及車輛
59.	ECU控制電路、ECU與車輛
60.	自動駕駛車輛的故障處理方法、裝置及存儲介質
61.	旋轉視窗、旋轉視窗的運動控制方法及裝置
62.	安裝組件及具有該安裝組件的車輛
63.	自動駕駛車輛通過十字路口的控制方法以及其控制裝置
64.	確定物體景深的方法與裝置
65.	車輛的控制方法、裝置與車輛
66.	一種確定車輛行駛策略的方法及裝置、車輛
67.	確定躲避非機動車策略的方法及裝置、一種車輛
68.	時間同步的方法、檢測設備及系統
69.	防止時間回退的時間同步方法、裝置及時間同步系統
70.	乘車服務處理方法、裝置、車載終端及介質
71.	自動駕駛車輛行程規劃處理方法、裝置及車載終端
72.	自動駕駛車輛的停車處理方法、裝置、設備及存儲介質
73.	車輛的控制方法、控制裝置、處理器和車輛系統
74.	自動駕駛車輛的人機交互界面的控制方法及裝置
75.	噴氣安裝結構、攝像組件以及自動行駛車輛
76.	電子設備的功能調控的圖形用戶界面
77.	運動軌跡顯示方法、裝置、計算機設備和存儲介質
78.	玩偶(POPO)
79.	一種無人駕駛車輛的燈效顯示方法、裝置、設備和介質

(c) 版權

截至最後可行日期，我們擁有以下我們認為對我們的業務屬重大或可能屬重大的版權：

序號	版權名稱	註冊擁有人	註冊日期
1.	Pony.ai 自動駕駛操作 系統文件操作 基礎庫系統V1.0	北京小馬智行	2018年6月6日
2.	Pony.ai 行車軌跡調試軟件 [簡稱：Pony.ai Slam Viewer Tool]V1.0	北京小馬智行； 北京小馬慧行	2018年6月12日
3.	Pony.ai 自動駕駛 Perception OfflineViewer 工具平台V1.0	北京小馬智行； 北京小馬慧行	2018年6月8日
4.	PonyAI 自動駕駛打車軟件 [簡稱：自動駕駛 打車軟件]V1.0	北京小馬智行； 北京小馬慧行	2018年6月13日
5.	自動駕駛狀態監控 工具平台V1.0	北京小馬智行； 北京小馬慧行	2018年6月8日

序號	版權名稱	註冊擁有人	註冊日期
6.	小馬智行自動駕駛 感知驗證軟件	廣州小馬智行	2019年1月2日
7.	小馬智行自動駕駛 Perception Viewer 工具軟件	廣州小馬智行	2019年1月2日
8.	小馬智行障礙物 速度對比軟件	廣州小馬智行	2019年1月2日
9.	小馬智行自動駕駛 在線傳感器標定系統	廣州小馬智行	2019年4月28日
10.	小馬智行自動駕駛 毫米波雷達標定軟件	廣州小馬智行	2019年4月28日
11.	小馬智行自動駕駛 多車感知結果共享系統	廣州小馬智行	2019年4月28日
12.	小馬智行自動駕駛 共享出行平台軟件	廣州小馬智行	2019年4月28日
13.	小馬智行自動駕駛 車隊管理系統	廣州小馬智行	2019年4月28日

序號	版權名稱	註冊擁有人	註冊日期
14.	小馬易行robotaxi 狀態監控軟件V1.0	北京小馬易行	2020年7月15日
15.	小馬易行robotaxi 自動派單軟件V1.0	北京小馬易行	2020年7月15日
16.	小馬易行車輛綜合 調度軟件V1.0	北京小馬易行	2020年7月15日
17.	V2X感知功能 評估軟件V1.0	廣州小馬慧行	2022年9月30日
18.	無人駕駛出租車行駛行為 乘客交互軟件V1.0	廣州小馬慧行	2023年12月25日
19.	小馬智行APP [簡稱：小馬智行]V2.0	廣州小馬智行	2024年5月23日
20.	吉祥物POPO	廣州小馬智行	2022年6月13日
21.	吉祥物NINI	廣州小馬智行	2024年6月13日
22.	小馬智行仿真 程序軟件V1.0	廣州小馬慧行	2024年12月6日
23.	小馬智行基於神經 網絡模型技術的 車輛控制軟件V1.0	廣州小馬慧行	2024年12月9日

序號	版權名稱	註冊擁有人	註冊日期
24.	小馬智行自動駕駛車內 乘客交互軟件V1.0	廣州小馬慧行	2024年12月9日
25.	小馬智行自動駕駛 路徑規劃軟件V1.0	廣州小馬慧行	2024年12月6日
26.	智慧城市設施 業務管理系統V1.0	廣州小馬慧行	2024年11月29日

(d) 域名

截至最後可行日期，我們擁有以下我們認為對我們的業務屬重大或可能屬重大的註冊互聯網域名：

序號	域名	註冊擁有人	到期日期
1.	pony.ai	廣州小馬智行	2026年10月31日
2.	ponyai.cc	廣州小馬智行	2034年11月23日

除上文所述者外，截至最後可行日期，概無對我們業務屬重大的其他知識產權。

C. 有關我們董事及主要股東的進一步資料**1. 董事服務協議詳情****(a) 執行董事**

各執行董事已於2025年10月23日與本公司訂立董事協議。任期初步為期三年或直至本公司上市日期後第三屆股東週年大會止（以較早者為準）。任何一方均可透過發出不少於30天的書面通知終止協議。根據現行安排，執行董事並無收取任何董事袍金。

(b) 非執行董事及獨立非執行董事

各非執行董事已於2025年10月23日與本公司訂立董事協議。任期初步為期三年或直至本公司上市日期後第三屆股東週年大會止（以較早者為準）。任何一方均可透過發出不少於30天的書面通知終止協議。

各獨立非執行董事已於2025年10月23日與本公司訂立董事協議。任期為期三年或直至本公司上市日期後第三屆股東週年大會止（以較早者為準）。任何一方均可透過發出不少於30天的書面通知終止協議。

2. 董事酬金

- (a) 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，本集團已產生董事的薪酬（包括薪金、住房公積金、津貼及實物利益、退休福利計劃供款、以股份支付的薪酬（如適用））分別合共約為1.4百萬美元、1.2百萬美元、1.2百萬美元及1.6百萬美元。
- (b) 根據現時有效的安排，董事將有權收取薪酬（包括薪金、住房公積金、津貼及實物利益以及退休福利計劃供款（如適用）），於截至2025年12月31日止年度，預期合共為約1.2百萬美元（不包括酌情花紅或股份支付（如有））。
- (c) 截至2024年12月31日止三個財政年度以及截至2025年6月30日止六個月，除「董事及高級管理層」及本招股章程附錄一所載會計師報告附註21所披露者外，概無董事向我們收取其他實物利益薪酬。

3. 權益披露**(a) 董事及最高行政人員於本公司及其相聯法團的股本中的權益及淡倉**

緊隨全球發售完成後（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份），董事及最高行政人員將於本公司股份、相關股份及債權證（定義見證券及期貨條例第XV部）中擁有任何根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的權益及／或淡倉（如適用）（包括根據證券及期貨條例的有關條文被當作或視為擁有的權益及／或淡倉（如適用）），或根據證券及期貨條例第352

條須登記於該條所指的登記冊內的權益及／或淡倉（如適用），或根據上市規則所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的權益及／或淡倉（如適用）如下：

於本公司股份及相關股份中的權益

股東名稱	職位	權益性質	緊隨全球發售後 (假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份)			
			股份數目及類別 ⁽¹⁾	佔相關股份類別的 概約持股百分比 ⁽²⁾	佔我們總股本的 概約持股百分比 ⁽²⁾	佔投票權的 總百分比
彭博士 ⁽³⁾	執行董事	實益擁有人	43,988,000股 B類普通股	54.25%	10.30%	38.02%
		信託創辦人	16,012,000股 B類普通股	19.75%	3.75%	13.84%
樓博士 ⁽⁴⁾	執行董事	於受控法團權益	110,828股 A類普通股	0.03%	0.03%	0.01%
			19,068,770股 B類普通股	23.52%	4.46%	16.48%
		信託創辦人	2,020,000股 B類普通股	2.49%	0.47%	1.75%
			實益擁有人 500,000股 A類普通股	0.14%	0.12%	0.04%
張斐先生 ⁽⁵⁾	非執行董事	於受控法團權益	1,031,880股 A類普通股	0.30%	0.24%	0.09%
戴國良先生 ⁽⁶⁾	獨立非執行 董事	實益擁有人	7,525股 A類普通股	0.002%	0.002%	忽略不計
邱子磊博士 ⁽⁷⁾	獨立非執行 董事	實益擁有人	7,525股 A類普通股	0.002%	0.002%	忽略不計
Asmau Ahmed 女士 ⁽⁸⁾	獨立非執行 董事	實益擁有人	7,525股 A類普通股	0.002%	0.002%	忽略不計

附註：

- (1) 呈列所有權益均屬好倉。
- (2) 按緊隨全球發售完成後已發行346,159,483股A類普通股及81,088,770股B類普通股的總數計算，乃由於根據全球發售將發行41,955,700股A類普通股，假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份。

- (3) 截至最後可行日期，彭博士被視為(i)於彭博士實益持有的43,988,000股B類普通股中擁有權益；及(ii)於Alicia Peng Irrevocable Trust、Selena Peng Irrevocable Trust及投票信託（均由彭博士控制）各自持有的16,012,000股B類普通股中擁有權益。
- (4) 截至最後可行日期，樓博士(i)透過由樓博士全資擁有的公司IWAY LLC持有110,828股A類普通股；(ii)透過IWAY LLC持有19,068,770股B類普通股；及(iii)持有由South Dakota Trust Company LLC（作為由樓博士控制的Amber Luna Lou Irrevocable Trust的受託人）持有的2,020,000股B類普通股。此外，樓博士有權根據授予彼の受限制股份單位獎勵收取最多500,000股A類普通股，惟須受限於該等受限制股份單位的條件（包括歸屬條件）。
- (5) 由於張斐先生擁有投資決策的酌情權，因此彼被視為於Neumann Capital及Cassini Partners, L.P.分別持有的882,116股A類普通股及149,764股A類普通股中擁有權益。因此，根據證券及期貨條例，張先生被視為於Neumann Capital及Cassini Partners, L.P.持有的A類普通股中擁有權益。
- (6) 戴國良先生有權根據授予彼の受限制股份單位獎勵收取最多7,525股A類普通股，惟須受限於該等受限制股份單位的條件（包括歸屬條件）。
- (7) 邱子磊博士有權根據授予彼の受限制股份單位獎勵收取最多7,525股A類普通股，惟須受限於該等受限制股份單位的條件（包括歸屬條件）。
- (8) Asmau Ahmed女士有權根據授予彼の受限制股份單位獎勵收取最多7,525股A類普通股，惟須受限於該等受限制股份單位的條件（包括歸屬條件）。

相聯法團的權益

我們的董事及最高行政人員並無於本公司任何相聯法團的股份中擁有權益。

(b) 主要股東於本集團其他成員公司的權益

我們的附屬公司	股東／有限合夥人 姓名／名稱	佔股權／合夥權益的 概約百分比
鹽城白楊科技 合夥企業（有限合夥）．．．	連雲港柒朵蓮技術服務合夥 企業（有限合夥）	38.46%
青驢物流．．．．．	中國外運股份有限公司	49.00%

(c) 根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部須予披露的權益及淡倉

有關截至最後可行日期及將於緊隨全球發售完成後（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）於股份或相關股份中擁有或者視作或當做擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司披露的實益權益或淡倉，或直接或間接於附帶權利可在所有情況下在本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值中擁有10%或以上的權益的人士的資料，請參閱本招股章程「主要股東」一節。

除上文所載者外，截至最後可行日期，據我們董事所知，概無任何人士會於緊隨全球發售完成後（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）直接或間接於附帶權利可在所有情況下在本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值中擁有10%或以上的權益或就有關股本擁有購股權。

4. 免責聲明

除本招股章程所披露者外：

- (a) 在我們A類普通股一經於聯交所上市的情況下，本公司董事或最高行政人員概無於本公司或任何相聯法團（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任何根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會我們及聯交所的權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例的有關條文被當作或視為擁有的權益及淡倉），或根據證券及期貨條例第352條須登記於該條所指的登記冊內的權益或淡倉，或根據標準守則須知會我們及聯交所的權益或淡倉；
- (b) 概無我們的董事知悉任何人士（並非本公司董事或最高行政人員）將於緊隨全球發售完成後（並無計及因發售量調整權及超額配股權獲行使而可能配發及發行的任何A類普通股）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3分部條文須向我們披露的權益或淡倉，或直接或間接於本集團任何成員公司已發行具投票權股份中擁有10%或以上權益；

- (c) 概無我們的董事、他們各自的緊密聯繫人(定義見上市規則)或擁有本公司已發行股份數目5%以上的股東在本集團往績記錄期各年度／期間的五大客戶或五大供應商中擁有任何權益；及
- (d) 概無董事或本附錄「E. 其他資料」6.專家資格」所列任何人士：
 - (i) 於我們的發起過程中，或在緊接本招股章程日期前兩年內於我們所收購或出售或租賃的任何資產中，或於本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有權益；或
 - (ii) 於本招股章程日期仍然有效且對我們的業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

D. 2016年股份計劃

以下為2016年股份計劃的主要條款概要。由於2016年股份計劃並不涉及本公司於上市後進一步授出獎勵，2016年股份計劃不受上市規則第十七章所規限。

(a) 目的

2016年股份計劃的目的為使我們能夠向選定參與者授出股權獎勵，作為他們對本集團作出貢獻的激勵或回報，特別是(i)激勵他們為了本集團的利益優化其表現及效率；(ii)吸引及挽留所作貢獻對或將會對本集團有利的人士；及(iii)鼓勵他們加強團隊成員之間的合作與溝通，以促進本集團成長。

(b) 管理

2016年股份計劃將由一個或多個委員會管理，而各委員會須由董事會委任一名或多名董事會成員組成。

(c) 合資格參與者

僅僱員、外部董事及顧問才有資格獲授非法定購股權、受限制股份單位或直接獎勵或出售股份。僅僱員有資格獲授符合資格作為美國1986年國內稅收法典第422(b)條所述激勵購股權(「激勵購股權」)的購股權。

(d) 獎勵形式

2016年股份計劃允許直接獎勵或出售股份以及授出購股權以購買股份或受限制股份單位。根據2016年股份計劃，各股份獎勵須由承授人與本公司訂立股份授出協議作為證明，而各股份出售須由買方與本公司訂立的購股協議作為證明。有關獎勵或出售須受所有適用條款及條件所規限，而該等條款及條件並無違反2016年股份計劃及董事會認為適合納入股份授出協議或購股協議的條款及條件。

(e) 最高股份數目

根據2016年股份計劃授出的股權獎勵，可發行的普通股最高數目為58,427,257股，可根據2016年股份計劃的條款作出一定調整。

(f) 購股權**行使價**

除另有規定者外，根據2016年股份計劃發行的股份的全部購買價或行使價將於購買有關股份時以現金或現金等價物支付。此外，董事會亦可全權酌情批准通過以下任何方式付款：(i)提供服務，(ii)承兌票據，(iii)退回股份，(iv)行使／出售，(v)淨行使，及(vi)其他付款方式。

歸屬時間表

購股權一般有10年合約期，並於自各協議指定日期起計四年期間歸屬。購股權將根據相關股份獎勵協議內所載的歸屬附表歸屬，歸屬期介乎2至5年。

購股權附帶權利

根據2016年股份計劃授出的每份購股權，均由購股權持有人與本公司訂立的購股權協議作為證明。購股權須受2016年股份計劃的所有適用條款及條件規限，並可能受與2016年股份計劃並無抵觸及董事會認為適合載入購股權協議的任何其他條款及條件規限。購股權持有人或購股權持有人的受讓人不得享有購股權持有人的購股權所涵蓋的任何股份的股東權利，直至有關人士根據該購股權的條款提交行使通知書及支付行使價而有權獲得該等股份為止。

(g) 受限制股份單位獎勵**一般事項**

根據2016年股份計劃，每次獎勵受限制股份單位須由承授人與本公司訂立受限制股份單位獎勵協議作為證明。

對受限制股份單位的限制

各項受限制股份單位獎勵未必可歸屬，乃由董事會全權酌情決定。於受限制股份單位獎勵協議所訂明的條件達成後，須悉數或分期歸屬。受限制股份單位獎勵持有人不具投票權。

受限制股份單位的結算

任何已歸屬受限制股份單位獎勵的結算可由董事會全權酌情決定以(a)股份、(b)現金或(c)兩者的任何組合方式進行。根據預定表現因素，合資格結算的受限制股份單位的實際數目可能高於或低於原受限制股份單位獎勵中的數目。將受限制股份單位轉換為現金的方法可能包括（但不限於）基於股份於一連串交易日的平均公平市值的方法。

(h) 修訂、暫停或終止

董事會可隨時基於任何理由修訂、暫停或終止2016年股份計劃，惟在適用法律規定的範圍內，倘2016年股份計劃的任何修訂(i)增加可予發行的股份數目（2016年股份計劃項下另有規定者除外），或(ii)對合資格獲授激勵購股權的人士類別作出重大改變，則其須於修訂日期起計12個月內獲得本公司股東的批准。此外，對2016年股份計劃條款作出任何其他重大改變的修訂，僅在適用法律規定的情況下，方須經本公司股東批准。2016年股份計劃的任何其他修訂毋須經股東批准。

尚未行使獎勵

我們已(i)就根據股份激勵計劃授出的購股權及受限制股份單位的資料向聯交所申請且獲授予豁免嚴格遵守上市規則第17.02(1)(b)條及附錄D1A第27段的披露規定；及(ii)就根據股份激勵計劃授出的購股權的資料向證監會申請且獲授予豁免嚴格遵守公

司（清盤及雜項條文）條例附表3第I部第10(d)段的披露規定。有關進一步詳情，請參閱「豁免及免除－有關2016年股份計劃的豁免及免除」。

購股權

截至最後可行日期，根據2016年股份計劃尚未行使購股權的承授人包括三名高級管理層成員及118名其他承授人（均為我們的僱員或前僱員）。截至最後可行日期，根據2016年股份計劃授予高級管理層成員及獲授100,000份或以上尚未行使購股權的承授人的未行使購股權詳情載列如下：

姓名	地址	於本集團 擔任的職位	尚未行使 購股權相關的 A類普通股數目	每股A類 普通股的行使價 (美元/股)	授出日期	歸屬期	佔緊隨 全球發售 完成後已發行 股份的概約 百分比 ⁽¹⁾
高級管理層							
王皓俊博士.....	1377 Martin AVE, San Jose, CA, 95126, United States	首席財務官	205,517	0.0005美元	2016年12月5日	4年	0.05%
張寧先生.....	中國上海市普陀區 武寧路955弄 23號901室	副總裁、 自動駕駛系統 主管兼北京 辦事處主管	10,417	0.82美元	2019年7月18日	4年	忽略不計
莫璐怡博士.....	中國廣州市海珠區 廣紙北二路 2號905室	副總裁兼廣州及 深圳辦事處 主管	13,334	1.65美元	2020年4月23日	4年	忽略不計
獲授100,000份或以上尚未行使購股權的承授人							
Zhe Yang先生.....	中國上海市長寧區 中山西路 1030弄51號	高級總監	100,915	5.6美元	2025年4月22日	2年	0.02%
其他承授人（獲授100,000份以下尚未行使購股權）.....			1,476,988	0.0005美元至 5.6美元	2016年11月30日至 2025年4月22日	2至4年	0.35%
總計			1,807,171				0.42%

截至最後可行日期，根據2016年股份計劃授予其他承授人（獲授100,000份以下尚未行使購股權）的未行使購股權詳情載列如下（按相關股份數量劃分）：

按相關A類 普通股數目分類	承授人數目	每股A類 普通股行使價 (美元／股)	授出日期	歸屬期	相關A類 普通股總數	佔緊隨全球發售 完成後已發行股份 的概約百分比 ⁽¹⁾
15,000或以下	84	0.29至3.28	2018年5月29日至 2021年2月24日	4年	516,495	0.12%
15,001至30,000	25	0.0005至3.28	2016年11月30日至 2021年2月24日	4年	576,370	0.14%
30,001至99,999	8	0.29至5.6	2018年5月29日至 2025年4月22日	2至4年	384,123	0.09%
總計	117				1,476,988	0.35%

附註：

- (1) 假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份。
- (2) 根據上市規則第10.08(4)條，本公司可於上市日期起計六個月內進一步發行股份，以履行尚未行使的購股權。
- (3) 承授人無需就獲授的購股權支付任何代價。
- (4) 根據2016年股份計劃，所有尚未行使的購股權的行使期為自其各自授出日期起計十年，董事會可全權酌情決定其他期限。

截至最後可行日期，根據2016年股份計劃授予尚未行使受限制股份單位的獎勵對象包括四名董事、五名其他高級管理層成員及693名其他獎勵對象（我們的僱員或前僱員）。截至最後可行日期，根據2016年股份計劃授予董事及其他高級管理層成員的尚未行使受限制股份單位詳情載列如下：

姓名	地址	於本集團 擔任的職位	尚未行使 受限制股份 單位相關的 A類普通股數目	授出日期	歸屬期	佔緊隨 全球發售 完成後已發行 股份的概約 百分比 ⁽¹⁾
董事						
樓天城博士.....	中國浙江省杭州市江干區景芳 二區49幢2單元101室	執行董事兼 首席技術官	500,000	2024年12月4日	4年	0.12%
戴國良先生.....	75 Lower Cross Road, Greenwich, CT 06831, United States	獨立非執行董事	7,525	2024年12月4日	1年	忽略不計
邱子磊博士.....	香港春坎角環角徑18號壁如花園 C3號洋房一層	獨立非執行董事	7,525	2024年12月4日	1年	忽略不計
Asmau Ahmed 女士	839 W End Ave Apt 4F New York NY 10025-5381 United States	獨立非執行董事	7,525	2024年12月4日	1年	忽略不計
高級管理層						
王皓俊博士	1377 Martin AVE, San Jose, CA, 95126, United States	首席財務官	483,726	2023年5月15日至 2024年12月4日	4年	0.11%
張寧先生	中國上海市普陀區武寧路 955弄23號901室	副總裁、 自動駕駛系統 主管兼北京 辦事處主管	470,001	2021年5月28日至 2024年12月4日	4至5年	0.11%

姓名	地址	於本集團 擔任的職位	尚未行使 受限制股份 單位相關的 A類普通股數目	授出日期	歸屬期	佔緊隨 全球發售 完成後已發行 股份的概約 百分比 ⁽¹⁾
李衡宇先生	中國北京市海淀區上地東里 六區10號樓521室	副總裁兼自動 駕駛卡車 事業部主管	309,584	2022年6月2日至 2024年12月4日	4年	0.07%
莫璐怡博士	中國廣州市海珠區廣紙北二路 2號905室	副總裁兼廣州及 深圳辦事處 主管	375,360	2021年5月28日至 2024年12月4日	4至5年	0.09%
高天先生	中國北京市朝陽區建國門外大街 甲三號院通用時代國際6號樓 2502室	副總裁、 首席幕僚長、 總法律顧問兼 董事會秘書	647,126	2021年5月28日至 2024年12月4日	4至5年	0.15%
其他獎勵對象			6,708,572	2021年12月14日至 2025年9月22日	2至5年	1.57%
總計			9,516,944			2.23%

截至最後可行日期，根據2016年股份計劃授予其他獎勵對象的尚未行使受限制股份單位詳情載列如下（按相關股份數量劃分）：

按相關A類 普通股數目分類	獎勵對象數目	授出日期	歸屬期	相關A類 普通股總數	佔緊隨全球發售 完成後已發行股份 的概約百分比 ⁽¹⁾
3,000或以下	303	2021年12月14日至 2025年9月22日	2至4年	533,574	0.12%
3,001至12,000	252	2021年12月14日至 2025年9月22日	2至4年	1,474,621	0.35%
12,001或以上	138	2021年12月14日至 2025年9月22日	2至5年	4,700,377	1.10%
總計	693			6,708,572	1.57%

附註：

- (1) 假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份。
- (2) 根據上市規則第10.08(4)條，本公司可於上市日期起計六個月內進一步發行股份，以履行尚未行使的獎勵。
- (3) 承授人無需就獲授的購股權支付任何代價。

截至最後可行日期，根據2016年股份計劃授出的尚未行使購股權及獎勵的相關A類普通股數目為11,324,115股A類普通股，相當於緊隨全球發售完成後已發行股份約2.65%（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）。假設根據2016年股份計劃授出的所有尚未行使的購股權及獎勵獲悉數歸屬及行使（倘適用），計及根據尚未行使的購股權及授出的獎勵可能發行的8,476,584股股份（經扣除於最後可行日期已向存託人發行的2,847,531股股份後），則緊隨全球發售後（假設發售量調整權及超額配股權未獲行使及並無根據2016年股份計劃進一步發行股份）股東的股權將攤薄約1.95%。每股盈利的攤薄影響約為2.07%。

E. 其他資料**1. 遺產稅**

我們的董事已被告知，本公司或其任何附屬公司並無可能負有任何重大遺產稅責任。

2. 訴訟

截至最後可行日期，我們並不知悉任何其他未決或對我們或我們的任何董事構成威脅而可能對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響的重大訴訟或仲裁程序。

3. 聯席保薦人

除本招股章程所披露者外，根據上市規則第3A.07條，聯席保薦人獨立於本公司。有關導致德意志證券亞洲有限公司非獨立的情況詳情，請參閱「有關本招股章程及全球發售的資料－我們的美國存託股份」及「包銷－聯席保薦人及香港包銷商於本公司的權益」各節。

本公司應付聯席保薦人（就全球發售擔任本公司保薦人）的費用為各375,000美元。

4. 開辦費用

截至最後可行日期，本公司並無產生任何重大開辦費用。

5. 發起人

就上市規則而言，本公司並無發起人。

6. 專家資格

於本招股章程發表意見或建議的專家的資格如下：

名稱	資格
高盛（亞洲） 有限責任公司	根據證券及期貨條例可從事證券及期貨條例項下第1類（證券交易）、第4類（就證券提供意見）、第5類（就期貨合約提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第9類（提供資產管理）受規管活動的持牌法團

名稱	資格
Merrill Lynch (Asia Pacific) Limited . . .	根據證券及期貨條例可從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)、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
德意志證券 亞洲有限公司	根據證券及期貨條例可從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
華泰金融控股 (香港)有限公司	根據證券及期貨條例可從事證券及期貨條例項下第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第3類(槓桿式外匯交易)、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
海問律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問
盛智律師事務所	本公司有關美國及歐盟法律(出口管制、制裁及進口合規事宜)的法律顧問
霍金路偉國際律師事務所 . .	本公司有關對外投資計劃事宜的法律顧問
匯嘉律師事務所(香港) . . .	本公司有關開曼群島法律的法律顧問
德勤•關黃陳方會計師行 . . .	香港法例第50章專業會計師條例界定的執業會計師
	香港法例第588章會計及財務匯報局條例界定的註冊公眾利益實體核數師
弗若斯特沙利文有限公司 . .	行業顧問

除本招股章程所披露者外，截至最後可行日期，上述專家概無於本公司或其任何附屬公司擁有任何股權或擁有認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券的權利（不論是否可依法強制執行）。

7. 專家同意書

本附錄「E.其他資料－6.專家資格」所述專家已各自就刊發本招股章程發出書面同意書，同意按本招股章程所示格式及內容，轉載其報告及／或函件及／或意見及／或引述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

8. 約束力

倘依據本招股章程提出申請，本招股章程即具效力，在適用情況下使所有有關人士須受公司（清盤及雜項條文）條例第44A條及第44B條的所有條文（罰則除外）約束。

9. 雙語招股章程

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，本招股章程分別以英文及中文刊發。

F. 其他事項

(a) 除本招股章程另行披露者外：在本招股章程日期前兩年內：

- (i) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行或擬發行任何股份或借貸資本或債權證，以換取現金或以現金以外方式繳足或部分繳足的股份；及
- (ii) 本公司並未就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股份或借貸資本而已付或應付佣金、折扣、經紀佣金或授出其他特殊條款，以認購或同意認購，或促使或同意促成認購本公司或其任何附屬公司的任何股份或債權證。

(b) 除本招股章程所披露者外：

- (i) 於緊接本招股章程日期前兩年內，我們並無任何發起人，亦無就全球發售及本招股章程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；
- (ii) 本公司或其任何附屬公司概無創辦人、管理層或遞延股份，亦無任何債權證；
- (iii) 並無設立或同意有條件或無條件設立有關本公司或其任何附屬公司股份或借貸資本或債權證的購股權；
- (iv) 董事或名列本節上文「－E.其他資料－6.專家資格」的專家概無於本集團任何成員公司的創辦中或於緊接本招股章程日期前兩年內本集團任何成員公司買賣或租賃或本集團任何成員公司擬買賣或租賃的任何資產中直接或間接擁有任何權益；
- (v) 概無作出放棄或同意放棄未來股息的安排；
- (vi) 本公司概無任何未兌換的可兌換債務證券或債權證；
- (vii) 我們並無任何已發行但尚未行使、法定或以其他方式增設但未發行的債務證券或定期貸款；
- (viii) 我們並無獲得或給予為期一年以上且對我們的業務而言為重要的出租或租購廠房合約；及
- (ix) 董事概無於本招股章程日期仍然有效且對本集團業務屬重要的任何合約或安排中擁有重大權益。

送呈香港公司註冊處處長文件

隨本招股章程一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件包括：

- (a) 「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」一節所述的各份重大合約；及
- (b) 「附錄四－法定及一般資料－E. 其他資料－7. 專家同意書」一節所述的書面同意書。

展示文件

下列文件將在本招股章程日期起計14日內刊載於聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 www.pony.ai：

- (a) 大綱及細則；
- (b) 本集團截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年6月30日止六個月的經審計綜合財務報表；
- (c) 會計師報告，其全文載於本招股章程附錄一；
- (d) 本集團未經審計備考財務資料報告，其全文載於本招股章程附錄二；
- (e) 「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；
- (f) 「附錄四－法定及一般資料－E. 其他資料－7. 專家同意書」一節所述的書面同意書；
- (g) 「附錄四－法定及一般資料－C. 有關我們董事及主要股東的進一步資料－1. 董事服務協議詳情」一節所述的董事協議；
- (h) 我們的中國法律顧問海問律師事務所就（其中包括）本集團按中國法律的一般企業事務及物業權益出具的法律意見；

- (i) 我們有關開曼群島法律的法律顧問匯嘉律師事務所（香港）編製的法律意見書，概述附錄三所述本公司組織章程及開曼群島法律的若干方面；
- (j) 我們有關美國及歐盟法律（出口管制、制裁及進口合規事宜）的法律顧問盛智律師事務所編製的法律備忘錄，概述有關出口管制、制裁及進口合規事宜的法律意見；
- (k) 我們有關對外投資計劃事宜的法律顧問霍金路偉國際律師事務所編製的意見備忘錄，概述有關對外投資計劃事宜的法律意見；
- (l) 開曼公司法；
- (m) 弗若斯特沙利文出具的行業報告，其概要載於「行業概覽」一節；及
- (n) 2016年股份計劃的條款。

備查文件

2016年股份計劃的承授人名單副本，包括上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例規定的所有詳情，於本招股章程日期起計14日（包括該日）一般營業時間內於Davis Polk & Wardwell的辦事處（地址為香港中環遮打道三號A香港會所大廈十樓）可供查閱。

小马智行·pony.ai

Pony AI Inc.