

## 概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽，務請連同本文件全文一併閱讀。由於本節僅為概要，故並未包括對閣下而言可能屬重要的所有資料。閣下在決定投資[編纂]前務請閱讀本文件全文。任何投資均涉及風險。投資[編纂]的若干特定風險載於「風險因素」。閣下在決定投資[編纂]前務請細閱該節。本節所用不同詞語在本文件「釋義」及「技術詞彙表」中定義或解釋。

## 概覽

### 我們是誰

我們是傳動驅動零部件製造商。憑藉強大的創新與製造能力，我們向全球汽車市場提供高質量產品，如(i)傳動驅動零部件，包括傳動組件、新能源驅動系統及輪轂軸承零部件；及(ii)內外飾。根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年收入計，我們為(i)中國最大的汽車座椅HDM供應商，市場佔有率為32.8%；(ii)中國第三大輪轂軸承供應商，市場佔有率為6.9%；及(iii)中國最大的新能源汽車新能源驅動系統市場公司，市場佔有率為9.5%。

下表展示我們的業務亮點：



---

## 概 要

---

附註：

- (1) 根據弗若斯特沙利文的資料，按2024年收入計算。
- (2) 截至最後實際可行日期。
- (3) 截至2025年12月31日。
- (4) 內螺紋長徑比是指行星滾柱絲槓螺母內螺紋的長度與絲槓直徑的比值。這一參數對行星滾柱絲槓的性能和加工難度有重要影響。
- (5) JIS下的精度等級介乎C0至C10等級，數字越小表示精度越高。

### 我們的產品組合

我們的產品主要包括傳動驅動零部件以及內外飾。其中，傳動驅動零部件業務為我們的戰略重點，其包括傳動組件、新能源動力系統及輪轂軸承零部件。內外飾業務作為我們的基礎業務，透過長期專注經營，助力我們積累廣泛且穩定的客戶群。

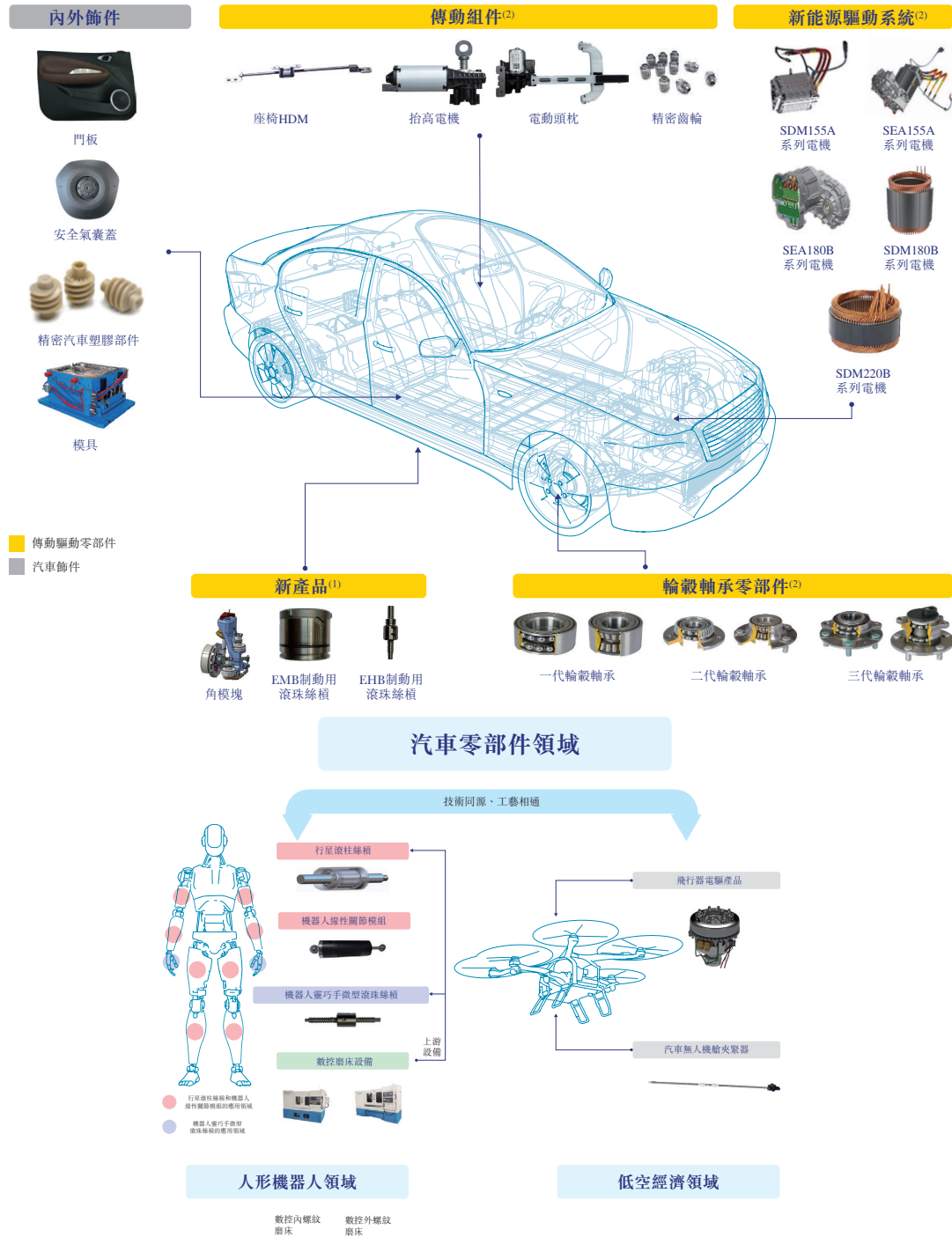
我們的傳動驅動零部件涵蓋實現動力轉換、運動控制及車輛動力學的核心系統。我們的傳動零部件將電機動力轉換為用於座椅多向調節的直線運動，並通過軟軸和智能控制算法實現精確的動力傳輸。新能源動力系統將電能轉換為機械能，將電機、逆變器及減速器功能集成到緊密的元件中，為電動汽車及空中移動解決方案提供高效、強功率密度及無縫推進力。我們的輪轂軸承零部件可確保穩定的車輪旋轉和動力傳輸，並減少摩擦，從而實現安全高效的駕駛。我們的汽車內外飾提高了汽車的舒適性、安全性和美感。該等產品提供結構覆蓋性和人體工程學設計，支持能量吸收和噪聲屏蔽，並提供先進的車輛控制、精確的運動傳輸和高質量的車載音頻性能。

HDM、輪轂軸承及新能源動力系統是總體汽車零部件市場的分支，於2022年、2023年及2024年分別佔中國市場份額的0.03%、0.3%及0.4%。

憑藉我們的技術同質性及工藝兼容性，我們亦已將產品種類擴展至人形機器人及低空經濟（指在低空空域進行的經濟活動及行業）的傳動驅動系統所用的關鍵零部件。截至最後實際可行日期，該等產品尚未商業化。

## 概 要

我們的產品組合覆蓋各類產品，助力我們滿足多樣化客戶需求。下圖展示我們的產品組合：



附註：

- (1) 新產品指研發中或已提樣但尚未進入量產的產品。
- (2) 我們的傳動驅動零部件主要包括傳動組件、新能源動力系統及輪轂軸承零部件。

## 概 要

### 我們的優勢

我們相信以下競爭優勢有助我們取得成功：(i)傳動驅動零部件主要企業，在多個細分市場已有公認地位；(ii)致力推動去液壓化；(iii)卓越的技術創新和成就記錄；(iv)產品協同效應、優異的成本效率及可靠的品質；(v)戰略性優化的結構和持久、優秀的客戶組合；(vi)高瞻遠矚且具深厚行業專長的管理團隊。

### 我們的戰略

我們致力於實施以下戰略：(i)深化汽車零部件佈局，保持市場領軍地位；(ii)加快傳動驅動零部件在新興領域的積極研發及產業化，持續推動去液壓化發展；(iii)加強全球佈局及提升國際競爭力；(iv)推進數字化管理和智能化製造，提升運營效率和降低生產成本；(v)增強高精度數控磨床機器等高端裝備製造能力，構建生產的核心壁壘；及(vi)通過戰略性投資及收購，增強產品和服務供應體系。

### 生產設施

截至2025年12月31日，我們在中國運營20項生產設施，包括位於肇慶、青島、臨沂、濟寧、蕪湖、無錫、寧波、上海、天津、重慶、蘇州、柳州、瀋陽、襄陽及荊州的廠房。此外，我們正在經泰國設施進行生產本地化，擴大境外產能。於往績記錄期，我們在泰國設立兩個生產廠房。該設施共有六條生產線，支持本地化生產。下表載列我們截至最後實際可行日期的製造設施的詳情。

|                | 中國內地      |                    |                                  | 泰國        |                    |             |
|----------------|-----------|--------------------|----------------------------------|-----------|--------------------|-------------|
|                | 生產線<br>數目 | 總建築<br>面積<br>(平方米) | 提供服務<br>的市場                      | 生產線<br>數目 | 總建築<br>面積<br>(平方米) | 提供服務<br>的市場 |
| 傳動驅動零部件        |           |                    |                                  |           |                    |             |
| — 傳動零部件.....   | 402       | 62,358             | 中國內地、墨西哥、<br>波蘭、法國及印度            | —         | —                  | —           |
| — 輪轂軸承零部件..... | 43        | 214,997            | 中國內地、墨西哥、<br>加拿大、德國、<br>比利時及丹麥   | 6         | 19,500             | 美國          |
| — 新能源驅動系統..... | 11        | 84,147             | 中國內地                             | —         | —                  | —           |
| 內外飾.....       | 576       | 293,840            | 中國內地、法國、德<br>國、西班牙、捷<br>克、美國及墨西哥 | —         | —                  | —           |

## 概 要

### 產能及利用率

下表載列我們於所示年度按產品線劃分的產量、產能及利用率。

|                | 截至12月31日止年度    |                |             |                |                |             |                |                |             |
|----------------|----------------|----------------|-------------|----------------|----------------|-------------|----------------|----------------|-------------|
|                | 2023年          |                |             | 2024年          |                |             | 2025年          |                |             |
|                | 產量             | 產能             | 利用率         | 產量             | 產能             | 利用率         | 產量             | 產能             | 利用率         |
| (千台)           | (千台)           | (%)            | (千台)        | (千台)           | (%)            | (千台)        | (千台)           | (%)            |             |
| <b>中國內地</b>    |                |                |             |                |                |             |                |                |             |
| 傳動驅動零部件        |                |                |             |                |                |             |                |                |             |
| — 傳動部件.....    | 146,860        | 155,810        | 94.3        | 167,400        | 176,200        | 95.0        | 137,938        | 186,482        | 74.0        |
| — 輪穀軸承零部件..... | 11,940         | 15,000         | 79.6        | 13,670         | 15,000         | 91.1        | 15,610         | 16,810         | 92.9        |
| — 新能源驅動系統..... | 200            | 230            | 87.0        | 430            | 490            | 87.8        | 960            | 1,020          | 94.1        |
| 內外飾.....       | 206,070        | 311,520        | 66.1        | 226,620        | 311,470        | 72.8        | 210,598        | 301,000        | 70.0        |
| <b>總計.....</b> | <b>365,070</b> | <b>482,560</b> | <b>75.7</b> | <b>408,120</b> | <b>503,160</b> | <b>81.1</b> | <b>365,106</b> | <b>505,312</b> | <b>72.3</b> |
| <b>泰國</b>      |                |                |             |                |                |             |                |                |             |
| 傳動驅動零部件        |                |                |             |                |                |             |                |                |             |
| — 輪穀軸承零部件..... | -              | -              | -           | -              | -              | -           | 343            | 1,138          | 30.1        |

#### 附註：

- (1) 在極少數情況下，出於成本考慮，我們可能將若干涉及相對簡單製造工序的產品的製造外包予外部製造商。在計算我們的實際產量及生產設施利用率時，並無考慮有關外包製造安排。
- (2) 各品類產能乃按相關品類生產設施所用機器總生產率，經計及生產員工的工作時數以及相關品類機器維及替換所需相關時間計算得出。
- (3) 利用率乃按相關品類實際產量除以該品類產能計算得出。

### 主要客戶及供應商

我們的客戶主要來自汽車製造行業，包括汽車製造商、汽車零件製造商和批發商。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，來自我們五大客戶的收入分別為人民幣2,188.7百萬元、人民幣2,775.3百萬元及人民幣2,830.4百萬元，分別佔我們各期間總收入的約52.9%、56.5%及51.6%。截至2023年、2024年及2025年12月31日止年度，來自我們最大客戶的收入分別為人民幣828.5百萬元、人民幣1,314.9百萬元及人民幣1,432.9百萬元，分別佔我們各期間總收入的約20.0%、26.8%及26.1%。請參閱「業務－客戶、銷售及營銷－我們的五大客戶」。

我們的供應商主要包括原材料及零部件供應商。於往績記錄期各年度，來自我們五大供應商的採購額分別為人民幣281.3百萬元、人民幣442.8百萬元及人民幣458.8百萬元，分別佔各年度採購總額的約10.2%、14.0%及12.8%。於往績記錄期各年度，來自最大供應商的採購額分別為人民幣66.2百萬元、人民幣140.0百萬元及人民幣118.1百萬元，分別佔各年度採購總額的約2.4%、4.4%及3.3%。請參閱「業務－原材料、零部件及供應商－我們的五大供應商」。

## 概 要

### 定價

我們一般就我們的產品及解決方案採用成本加成定價政策。於釐定售價時，我們考慮了一系列因素，包括原材料成本、加工成本、人工成本、行政開支、財務開支、銷售開支及合理的利潤率。在我們的定價過程中，我們亦參考現行市價及競爭對手的報價，並根據產品類型、技術成熟度、市場定位及客戶概況進行調整。在報價過程中，我們通常與客戶進行多輪討論以優化我們的定價方案，同時確保價格充分反映我們的成本及符合我們的財務目標。我們亦不時審查及調整定價策略，以應對原材料成本、市場需求及競爭格局的變化。

### 我們的行業及競爭格局

我們經營業務所在汽車零部件行業競爭激烈且快速演變。中國汽車零部件行業已形成一個由超過100,000家企業組成的龐大體系，其中規模以上企業約13,000家，整體呈現出「金字塔形」的市場結構。業界頂端由博世、電裝等國外巨頭以及延鋒、寧德時代等國內龍頭企業共同引領。該等公司掌握核心技術並提供系統級解決方案。中層聚集了大量專注於特定領域的中型企業，而底層則涵蓋眾多中小型供應商，共同構成完整且反應迅速的供應鏈網路。目前，隨著新能源汽車的快速發展，這一格局正在發生深度重組，國內供應商的市場地位及話語權顯著提升。我們的競爭對手包括專注於汽車零部件生產、具備製造能力及專業技術，能滿足中國及全球知名跨國品牌及／或成熟汽車製造商需求的汽車零部件製造商。我們主要在產品質量、定價、信譽、產品設計和開發能力、製造技術、研發、產能、交付以及客戶關係等方面展開競爭。儘管我們所處行業競爭激烈，我們相信我們已具備在該市場有效競爭的有利地位。

我們憑藉研發能力、產品製造能力和品牌聲譽，成為值得信賴、競爭力較高的汽車零部件系統供應商。此外，我們擁有強大的市場競爭優勢，若干原因包括：(i)強大的汽車零部件研發和創新能力、(ii)跨品類優勢、(iii)質量優勢、(iv)成本控制及(v)以客戶為中心的理念和優質的客戶群。

### 歷史財務資料概要

下表概述我們於往績記錄期的歷史財務資料，且應與本文件「財務資料」一節及本文件附錄一所載會計師報告連同相關隨附附註一併閱讀。

### 綜合損益表概要

|            | 截至12月31日止年度 |             |             |
|------------|-------------|-------------|-------------|
|            | 2023年       | 2024年       | 2025年       |
|            | 人民幣千元       | 人民幣千元       | 人民幣千元       |
| 收入 .....   | 4,138,824   | 4,910,495   | 5,483,698   |
| 銷售成本 ..... | (3,455,294) | (4,063,384) | (4,370,419) |

## 概 要

|                     | 截至12月31日止年度 |           |           |
|---------------------|-------------|-----------|-----------|
|                     | 2023年       | 2024年     | 2025年     |
|                     | 人民幣千元       | 人民幣千元     | 人民幣千元     |
| 毛利                  | 683,530     | 847,111   | 1,113,279 |
| 其他收入                | 62,254      | 89,334    | 60,658    |
| 銷售及分銷開支             | (35,407)    | (32,792)  | (43,041)  |
| 行政開支                | (298,920)   | (318,465) | (371,177) |
| 研發成本                | (175,045)   | (168,528) | (220,278) |
| 就金融工具(計提)/撥回的預期信貸虧損 | (7,474)     | (1,058)   | 3,854     |
| 減值虧損撥備              | (69,782)    | (32,627)  | -         |
| 其他淨(虧損)/收益          | (5,929)     | 157,409   | 28,542    |
| 經營利潤                | 153,227     | 540,384   | 571,837   |
| 財務成本                | (46,818)    | (31,742)  | (20,344)  |
| 除稅前利潤               | 106,409     | 508,642   | 551,493   |
| 所得稅                 | (24,471)    | (11,018)  | (48,264)  |
| 年內利潤                | 81,938      | 497,624   | 503,229   |

我們的收入主要來自銷售(i)傳動驅動零部件及(ii)內外飾。來自銷售傳動驅動零部件的收入來自(i)傳動組件、(ii)輪轂軸承零部件及(iii)新能源驅動系統。於往績記錄期，我們的絕大部分收入來自銷售傳動驅動零部件及內外飾。為提高整體運營效率，我們亦賺取完全來自暫時閒置處所租賃服務的收入。於往績記錄期的其他業務主要包括銷售廢料、模具和變速箱，作為核心業務運營的附帶及輔助業務。

我們的收入於2024年及2025年均有所增加，主要由於中國電動車市場發展蓬勃，來自電動車OEM的訂單及銷量有所增加。

### 年內利潤

於2023年、2024年及2025年，我們實現的淨利潤分別為人民幣81.9百萬元、人民幣497.6百萬元及人民幣503.2百萬元，而淨利潤率分別為2.0%、10.1%及9.2%。我們於往績記錄期的淨利潤增加，主要由於所得收入和毛利增加。

### 綜合財務狀況表概要

|        | 截至12月31日         |                  |                  |
|--------|------------------|------------------|------------------|
|        | 2023年            | 2024年            | 2025年            |
|        | 人民幣千元            | 人民幣千元            | 人民幣千元            |
| 非流動資產  | 2,320,587        | 2,309,432        | 2,744,857        |
| 流動資產   | 3,634,108        | 3,961,226        | 4,277,980        |
| 非流動負債  | 446,406          | 343,137          | 231,002          |
| 流動負債   | 3,304,355        | 3,284,861        | 3,565,536        |
| 流動資產淨值 | <b>329,753</b>   | <b>676,365</b>   | <b>712,444</b>   |
| 資產淨值   | <b>2,203,934</b> | <b>2,642,660</b> | <b>3,226,299</b> |

## 概 要

我們的資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣2,203.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣2,642.7百萬元，主要由於2024年的年內溢利人民幣497.6百萬元，部分被(i)上一年度已宣派的股息人民幣39.7百萬元、(ii)購回普通股人民幣30.0百萬元，及(iii)收購非控股權益人民幣29.4百萬元抵銷。我們的資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣2,642.7百萬元增加至截至2025年12月31日的人民幣3,226.3百萬元，主要由於(i)2025年的年內利潤人民幣503.2百萬元及確認以權益結算以股份為基礎的付款產生的股權儲備增加，包括以權益結算以股份為基礎的付款開支人民幣74.0百萬元及(ii)行使以權益結算以股份為基礎的付款人民幣78.2百萬元，部分被上一年度已宣派的股息人民幣79.6百萬元抵銷。

### 綜合現金流量表概要

|                            | 截至12月31日止年度    |                |                |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|
|                            | 2023年          | 2024年          | 2025年          |
|                            | 人民幣千元          | 人民幣千元          | 人民幣千元          |
| 經營活動所得現金淨額 . . . . .       | 377,622        | 701,157        | 781,446        |
| 投資活動所用現金淨額 . . . . .       | (205,883)      | (108,307)      | (554,353)      |
| 融資活動所用現金淨額 . . . . .       | (164,149)      | (432,088)      | (176,724)      |
| 現金及現金等價物增加淨額 . . . . .     | 7,590          | 160,762        | 50,369         |
| 於1月1日的現金及現金等價物 . . . . .   | 333,340        | 346,268        | 511,444        |
| 於12月31日的現金及現金等價物 . . . . . | <b>346,268</b> | <b>511,444</b> | <b>561,915</b> |

### 主要財務比率

截至所示日期或所示年度我們的主要財務比率載列如下。

|                                 | 截至12月31日 / 截至該日止年度 |       |       |
|---------------------------------|--------------------|-------|-------|
|                                 | 2023年              | 2024年 | 2025年 |
| 毛利率 <sup>(1)</sup> . . . . .    | 16.5%              | 17.3% | 20.3% |
| 資產負債比率 <sup>(2)</sup> . . . . . | 63.0%              | 57.9% | 54.1% |
| 股本回報率 <sup>(3)</sup> . . . . .  | 3.8%               | 20.5% | 17.1% |
| 資產回報率 <sup>(4)</sup> . . . . .  | 1.4%               | 8.1%  | 7.6%  |

附註：

- (1) 指期內毛利除以同年收入，以百分比表示。
- (2) 資產負債比率的計算方法是將於相關日期的負債總額除以於相關日期的總資產再乘以100%。
- (3) 股本回報率的計算方法是將本公司擁有人應佔期內利潤除以權益總額的期初及期末結餘平均數再乘以100%。
- (4) 資產回報率的計算方法是將本公司擁有人應佔期內利潤除以總資產的期初及期末結餘平均數再乘以100%。

## 概 要

### [編纂]

下表數據乃基於以下假設：(i)[編纂]已完成，而[編纂]股H股已於[編纂]中獲發行及出售；(ii)[編纂]並無獲行使；及(iii)於[編纂]完成後，[編纂]股股份已獲發行且發行在外。

|  | 按[編纂]每股H股<br>[編纂]港元計算 | 按[編纂]每股H股<br>[編纂]港元計算 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| [編纂]完成後的H股[編纂] <sup>(2)</sup> .....            | [編纂]                  | [編纂]                  |
| [編纂]完成後的股份[編纂] <sup>(3)</sup> .....            | [編纂]                  | [編纂]                  |
| 每股股份未經審核[編纂]經調整<br>有形資產淨值 <sup>(4)</sup> ..... | [編纂]                  | [編纂]                  |

*附註：*

- (1) 表格中的所有統計數據乃基於假設[編纂]未獲行使且於最後實際可行日期至[編纂]期間本公司的已發行股本並無任何變動。
- (2) H股[編纂]乃基於假設緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]股H股計算。
- (3) 股份[編纂]乃基於假設緊隨[編纂]完成後已發行[編纂]股H股及緊隨[編纂]完成後已發行及流通[編纂]股A股計算。
- (4) 每股未經審核[編纂]經調整綜合[編纂]資產[編纂]乃於作出本文件「附錄二－未經審核[編纂]財務資料」一節所述的調整後計算。

### 我們的控股股東

截至最後實際可行日期，雙林集團直接持有我們已發行股本總額的44.43%。截至最後實際可行日期，雙林集團由寧波致遠及寧海寶來分別持有57.14%及42.86%。寧波致遠由鄔建斌先生（本公司執行董事、董事長兼總經理）、鄔維靜女士（非執行董事及鄔建斌先生胞姊）以及鄔曉靜女士（鄔建斌先生胞姊）分別持有90%、5%及5%。寧海寶來由鄔建斌先生、鄔維靜女士及鄔曉靜女士分別持有90%、5%及5%。截至最後實際可行日期，鄔建斌先生及鄔維靜女士亦分別直接持有本公司已發行股本約4.49%及0.03%。因此，截至最後實際可行日期，一組控股股東共同有權行使佔我們已發行股本總額約48.95%的投票權，且將於[編纂]後（假設[編纂]未獲行使）共同有權行使佔我們已發行股本總額約[編纂]的投票權。

根據一致行動協議，鄔建斌先生、鄔維靜女士及鄔曉靜女士被視為收購守則所界定的本公司的一致行動人士，並將繼續在本集團的決策中相互一致行動。有關一致行動協議的詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－一致行動股東」一節。因此，僅就上市規則而言，於[編纂]後，根據一致行動協議，雙林集團、寧波致遠及寧海寶來，連同鄔建斌先生、鄔維靜女士及鄔曉靜女士將被視為一組控股股東。

## 概 要

### 關連交易

如本文件「關連交易」一節所述，我們已訂立若干一次性關連交易，且預期將繼續訂立若干交易，根據上市規則，該項交易於[編纂]後將構成本公司的部分獲豁免持續關連交易。董事認為，嚴格遵守上市規則的適用規定將不切實際，並給本公司造成過重負擔及帶來不必要的行政成本。因此，我們已申請且聯交所[已授予]我們於[編纂]後就該等部分獲豁免的持續關連交易嚴格遵守上市規則第十四A章項下適用規定的豁免。有關詳情，請參閱本文件「關連交易」。

### 股息

於2023年、2024年及2025年，我們宣派及派付的股息分別為零、人民幣39.7百萬元及人民幣79.6百萬元。截至最後實際可行日期，尚未確立明確的派息率。於[編纂]完成後，我們的股東將有權收取我們宣派的任何股息。我們可能以股份或現金或股份與現金混合的方式分派股息。根據我們的組織章程細則，董事會可於日後考慮我們的經營業績、財務狀況、現金需求及可獲得性，以及當時其認為相關的其他因素後宣派股息。宣派及派付任何股息以及派發金額均須根據我們的組織章程文件、適用中國法律及適用於我們的A股的相關法規並經股東批准。我們擬至少每年向股東分派現金股息，惟須由董事根據我們的組織章程細則以及中國及香港的適用法律及規例酌情決定。我們未來宣派股息未必與過往宣派股息一致，且須經股東批准。

### 風險因素

我們的業務及[編纂]涉及若干風險，有關風險載於本文件「風險因素」一節。閣下於決定投資[編纂]前務請細閱該章節全文。我們面臨的部分主要風險包括：(i)我們的業務依賴汽車製造商。汽車行業和宏觀經濟環境的任何衰退以及我們無法控制的其他因素均可能對我們的業務及財務表現造成不利影響；(ii)成本增加以及原材料、能源、商品及產品組件的供應中斷可能會對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響；(iii)倘我們無法降低生產成本以抵銷來自客戶的降價壓力，我們的經營業績及財務狀況可能會受到不利影響；(iv)我們面臨新能源汽車行業政策變化的風險；(v)隨著我們將產品組合擴展至新能源汽車、人形機器人及低空飛行器等行業，我們的研發工作可能不會取得預期的結果；及(vi)我們已在預期將實現增長的市場及產品線中投入大量資源。倘該等預期未能實現，我們可能無法調整我們的策略。

### [編纂]

[編纂]指就[編纂]產生的專業費用、[編纂]及其他費用。假設[編纂]並無獲行使及按每股[編纂][編纂]港元的[編纂]（即指示性[編纂]範圍的中位數）計算，將由我們承擔的[編纂]估計約為[編纂]，包括：(i)[編纂][編纂]；及(ii)[編纂]開支[編纂]（乃進一步分類為：(a)法律顧問及會計師費用及開支[編纂]；及(b)其他費用及開支[編纂]，其中約

---

## 概 要

---

[編纂]已計入或預期將計入我們的綜合損益表)，而其中約[編纂]預期將於[編纂]完成後從權益中扣除。假設[編纂]為[編纂]（即指示性[編纂]範圍的[編纂]），且[編纂]並無獲行使，預期[編纂]約佔[編纂]總額的[編纂]。上述[編纂]為最新實際可行估計金額，僅供參考，實際金額可能與該估計金額存在差異。

### [編纂]用途

假設每股H股的[編纂]為[編纂]港元（即每股H股[編纂]範圍[編纂]港元至[編纂]港元的[編纂]）且[編纂]未獲行使，我們估計將自[編纂]收取[編纂]（扣除[編纂]及我們就[編纂]已付及應付其他估計開支後）約[編纂]。與我們的戰略一致，我們擬將[編纂][編纂]按下列用途及金額運用：(i)[編纂]約[編纂]（或[編纂]），預期用於通過擴大海外產能和建立國際化銷售網絡，深化全球佈局，提升產能及全球覆蓋；(ii)[編纂]約[編纂]（或約[編纂]）將用於新興領域的產業化投資，主要包括中國的人形機器人及新能源汽車核心零部件；(iii)[編纂]約[編纂]（或約[編纂]）將用於擴大我們的產能及運營效率；(iv)[編纂]約[編纂]（或約[編纂]）將用於新興領域的前瞻性技術研究，投資方向包括機器人、智能汽車及低空經濟。我們擬孵化與公司核心能力相匹配的新產品，並建立微電機控制及精密傳動技術的核心研發能力，提升所有業務分部之間的協同效應；及(v)[編纂]約[編纂]（或約[編纂]）將用於營運資金及一般企業用途。請參閱「未來計劃及[編纂]」。

### 我們於深圳證券交易所上市

自2010年8月起，我們的A股在深圳證券交易所創業板市場上市，而截至最後實際可行日期，董事確認我們並無在任何重大方面違反深圳證券交易所規則及其他適用中國證券法律法規的事件。據董事經作出一切合理查詢所深知，並無就我們的深圳證券交易所合規記錄、應當提請投資者注意的重大事項。中國法律顧問認為，就我們的合規記錄的上述董事確認為準確合理。

有關更多詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－我們於深圳證券交易所的上市情況及於聯交所[編纂]原因」及「－本公司的主要股權變動－股權架構的過往變動－2010年於深圳證券交易所創業板上市」。

### 近期發展及無重大不利變動

#### 地區緊張局勢的影響

我們擁有龐大的銷售網絡，遍佈多個地區的市場。由於我們的全球業務及進一步擴大全球服務體系的戰略，我們的境外業務可能受到國際貿易政策和持續國際地區緊張局勢影響。

## 概 要

美國對中國實施多項制裁和限制，大體上針對伊朗和俄羅斯相關貿易、技術和國家安全問題。董事認為，貿易限制不會對我們的業務運營造成重大不利影響，因為於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的業務概無涉及受制裁實體。此外，為管控貿易限制風險，我們設立全面的貿易合規及風險管理制度，由境外部門監督，其持續注視美國和歐盟等主要市場的政策變動。為加強供應鏈韌性，我們推進不同地區原材料採購多樣化，同時積極開發當地東南亞供應商。積極合規措施包括取得美國海關對泰國生產基地的事先原產地裁定，以及存置完整追溯文件，以緩減反規避風險。再者，我們通過長期合約與美國客戶合作，其中列明關稅成本分攤條款及數量調整機制，形成對貿易政策波動的共同緩衝。

2025年，美國政府對多個國家進口的汽車及汽車零件加徵一系列關稅，例如，美國政府實施多項貿易政策，包括對等關稅（「美國對等關稅」），引致中國進口關稅高達145%。以上關稅以及其實施範圍仍然有待各國進一步磋商，且關稅的詮釋、實施和管理尚不明確。董事認為，銷售汽車傳動驅動零部件不會受到近期地區緊張局勢及貿易政策的重大不利影響，因為(i)我們繼續推進產品系列多樣化，而且我們的汽車傳動驅動零部件應用範圍廣泛，其中包括汽車；(ii)於往績記錄期及直至最後實際可行日期，與美國客戶的部分交易乃經中介機構進行，可能符合美墨加協定的關稅豁免資格；及(iii)我們的國際業務非常多樣化，來自中國內地的收入分別佔2023年、2024年及2025年總收入的86.4%、90.3%及91.1%，境外客戶或細分市場的潛在風險甚微。

此外，為進一步緩減可能出現的美國關稅造成的任何影響，我們將評估關稅政策的影響，積極與客戶協商分攤可能增加的成本，同時調遷生產地點至關稅影響較小的地區，進一步優化方案。我們已實施全面戰略，著重以產品再分類及增加泰國當地產量等措施降低關稅成本，以保持優惠原產國地位，同時以生產自動化和優化物流手段，管控總體開支；此外，我們制訂應急方案，在泰國出口面臨美國關稅增加之時，迅速啟動北美廠房建設。

根據弗若斯特沙利文的資料，中國汽車行業的產銷量於2026年初出現下滑，新能源汽車市場的增長亦有所放緩。此等市場狀況受多項因素影響，其中包括2025年底新能源汽車補貼政策及汽車以舊換新激勵措施的調整，導致市場出現短期波動。該等波動亦導致若干汽車製造商的銷售出現波動，從而影響彼等的採購及項目實施時間表。因此，我們於2026年初的經營業績出現暫時性波動。

### 無重大不利變動

除本文件另有披露者外，董事確認，直至最後實際可行日期，我們的業務、財務狀況及經營業績自2025年12月31日（為本文件附錄一所載會計師報告的最新報告日期）以來並無重大不利變動，且自2025年12月31日以來概無發生可能會對本文件附錄一所載會計師報告內的資料造成重大影響的情況。