

未來計劃及[編纂]用途

未來計劃

有關我們業務目標及策略的進一步披露，請參閱「業務 — 增長策略」。

[編纂]用途

假設[編纂]為每股H股[編纂]，且[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]以及其他費用及開支後，我們估計[編纂][編纂]淨額將約為[編纂]。

我們目前擬將[編纂][編纂]淨額按下文所載金額作以下用途：

	佔總額 百分比	總計 (百萬港元)	截至12月31日止年度				
			2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
擴大我們在中國及海外生產設施， 並提升我們生產基礎設施自動 化、效率及本地化生產支持...	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
• 擴建及升級我們在中國的生產 設施.....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
• 在泰國建設一個額外的生產 基地.....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
豐富及擴充產品及服務組合，並將 產品相關智能技術應用於我們 的產品.....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
擴大我們的銷售及服務網絡， 重點在於提升品牌影響力、 客戶忠誠度及區域渠道能力...	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
償還部分銀行借款.....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
營運資金及其他一般企業用途....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
總計.....	100%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

- [編纂]淨額約[編纂] (或約[編纂]) 將用於擴大我們在中國及海外的生產設施，並提升我們生產基礎設施的自動化、效率及本地化生產支持。為滿足對我們產品日益增長的市場需求，我們計劃穩步高效提升產能。擬建的永康項目與泰國項目並非重複建設，旨在於我們的製造網絡內發揮不同但互補的功能。永康項目將主要整合並升級若干現有中國生產業務，並提供電動低速車整車套件及用於出口的零部件的專門產能。泰國項目將主要提供一個額外

未來計劃及[編纂]用途

的海外基地，用於電動低速車及全地形車成品的製造及組裝。兩個項目均將於2030年前逐步實施，其建設期重疊並不意味著該等項目的全部設計產能將同時投入。在短途出行、戶外休閒、越野運動及自然探險等應用場景持續增長的推動下，我們預計電動出行產品及動力運動產品的銷售額將於2026年至2030年快速增長，根據弗若斯特沙利文的資料，全球電動低速車市場、電動兩輪車市場及動力運動市場預期到2030年將分別達到67億美元、111億美元及382億美元，2025年至2030年的複合年增長率分別為28.2%、5.2%及5.4%。更具體而言：

- [編纂]淨額約[編纂](即約[編纂])將用於我們在中國生產設施的數字化與智能化升級，以及在浙江省永康市新建生產設施。我們在中國的設施將繼續作為我們全球營運的主要製造、零部件供應及技術支持基地，而非僅作為出口至美國的成品生產基地。我們現有的永康生產營運始於2021年，過往主要通過租賃場所進行。新的永康設施將建在自有土地上，預期設計年產能約為10,000輛電動低速車、20,000套電動低速車完整套件及500,000套關鍵零部件。更具體而言：
 - [編纂]淨額約[編纂](或約[編纂])將用於我們新永康設施的建設及工程支出。在約[編纂]分配予建設及工程支出的款項中，約[編纂]將用於生產及附屬樓宇的建設及裝修，約[編纂]用於其他建設相關支出，及約[編纂]用於應急費用。於2025年，我們以約人民幣40.0百万元的成本購入該新永康設施的土地。我們預期將興建生產及附屬設施，總建築面積約為144,600平方米，包括多層廠房、員工生活設施及高層廠房。繼2026年初將中國生產線重新調配至動力運動產品及零部件生產後，截至2026年4月30日止四個月，我們的中國基地具備1,000輛電動低速車及87,860輛動力運動產品的產能，產能利用率分別為73.7%及75.3%。因此，新建的永康生產設施旨在補充而非複製我們現有的產能，為(i)美國以外市場的電動低速車成品；及(ii)我們海外生產基地的電動低速車整車套件及關鍵零部件提供專屬生產能力。對該等額外產能的需求獲得我們電動低速車業務的持續增長所支持。我們的電動低速車銷量由2024年的約20.7千輛增加至2025年的約44.5千輛，而我們的電動低速車收入於截至2026年4月30日止四個月較2025年同期增加126.9%。此外，我們的北美基地電動低速車產能利用率於截至2026年4月30日止四個月達89.2%，增加了對我們中國業務供應的電動低速車整車套件及關鍵零部件的需求。
 - [編纂]淨額約[編纂](或約[編纂])將用於採購及安裝設備，以升級我們現有的中國設施及新永康設施。我們計劃採購逾70套相關設備及系統，包括生產設備、信息系統、公用設備及輔助生產設備。該等設備及系統將參考電動低速車、電動低速車完整套件及關鍵零部件的相關生產線佈局以及加工、組裝、包裝、測試及生產管理要求予以指定。該等設備及系統預期將涵蓋車身加工、焊接、表面處理、零部件生產、組裝、包裝及測試，以及數字化生產管理、公用支持、工裝、夾具、

未來計劃及[編纂]用途

物料搬運及倉儲功能。我們預期該等設備及系統將提升我們中國設施的自動化、數字化生產管理、工藝標準化及質量檢測能力，從而支持我們的全球生產調配及海外訂單履行。

- [編纂]淨額約[編纂](或約[編纂])將用於員工成本。我們預期根據建設進度及產能提升，分階段招聘約135名僱員，包括核心管理人員、研發人員、生產人員、銷售人員以及行政及人力資源人員。相關僱員一般預期具備適合其各自職能的資格及教育背景。特別是，我們的研發人員須持有學士學位或以上。該等僱員的預期年薪範圍將約為每名僱員人民幣80千元至人民幣400千元，具體視乎職能、資歷、技術要求及市場狀況而定。

我們於自有土地上建設的新設施旨在使我們能夠搬遷及整合目前於該等租賃場所進行的選定生產及輔助功能。於自有土地上建設設施預期將為我們的主要中國生產場所的長期使用提供更大確定性，並減少我們面臨的租約不獲續期、意外提前終止或租金上漲的風險。專門建造的自有場地亦更適合安裝及運營使用年期長且針對特定場地的生產、環保、公用設施及信息系統，該等系統可能需要進行大量結構工程，且在租約屆滿或終止後拆除及重新安裝的成本可能高昂或不可行。

新設施亦將使我們能夠整合及升級現有的租賃生產營運，並利用鄰近現有永康營運的便利性、當地採購的便利性及規模經濟。這包括建設用於電動低速車車身加工、零部件組裝及過程質量檢驗的數字化機加工及裝配車間，以及車身加工、零部件組裝及過程質量檢驗等關鍵流程的智能自動化。通過建立高效且可複製的標準化生產體系，我們在中國的設施不僅將支持全球供應鏈需求，亦將成熟的技術和管理經驗輸出至我們的海外基地；及

- [編纂]淨額約[編纂](或約[編纂])將用於在泰國建設一處新增的海外生產基地，以及對我們的海外製造能力進行相關升級。在該金額中，約[編纂]將用於建設七座廠房及一座辦公樓(規劃總建築面積合共約74,100平方米)以及相關基礎設施；約[編纂]將用於採購及安裝生產、測試及環保設備；約[編纂]將用於其他建設相關支出；約[編纂]將用於應急費用；及約[編纂]將用於員工成本。泰國生產基地計劃的年產能約為40,000輛電動低速車及30,000輛全地形車。這涉及建設工廠及基礎設施；採購自動化生產線及質量檢測設備，包括用於我們車架製造的機械臂焊接、自動下料／切割、自動彎管及自動噴塗等自動化工序的設備；以及於泰國額外招聘約225名僱員，其中包括管理人員、研發人員、生產人員及銷售人員。相關僱員一般預期須視乎情況具備適用地方法律法規所

未來計劃及[編纂]用途

規定的資格，以及與其各自職能相稱的相關行業經驗、技術技能或實務培訓。特別是，我們的研發人員須持有學士學位或以上。該等僱員的預期年薪範圍將約為每名僱員人民幣69千元至人民幣400千元，具體視乎職能、資歷、技術要求及當地市場狀況而定。儘管泰國設施的若干生產工序將由自動化設備支援，但計劃中的招聘仍屬必要，以支持產能提升、設備操作與維護、質量檢驗、組裝、包裝、倉儲、研發、銷售及本地管理職能。我們相信該等措施將擴大我們在東南亞的製造佈局，並有助於降低生產及物流成本。雖然泰國設施截至最後實際可行日期尚未投產，但倘該設施生產的全地形車及電動低速車出口至美國並符合泰國原產地資格，則其將分別適用約15.0%及27.5%的美國合計關稅稅率，與相應越南原產產品適用的稅率相同。因此，在選擇泰國作為我們額外海外生產設施時，我們亦考慮了相對於中國原產生產的潛在關稅優勢。

計劃自建的泰國設施旨在減少我們對越南租賃生產廠房的依賴，並為我們海外製造基礎設施的重要部分提供更大的長期控制權。請參閱「風險因素 — 與我們的業務相關的風險 — 我們面臨與租賃相關的若干風險」。在泰國建立額外的製造基地亦預期將降低我們海外生產業務的地域及場地集中度，並減少我們面臨的租賃續約不確定性及其他租賃相關限制的風險。泰國設施將在東南亞提供額外的運營地點，並賦予我們更大的靈活性，以根據客戶需求、關稅風險、供應鏈狀況及其他運營發展的變化，於我們的中國、越南、泰國及北美基地之間分配生產階段、產品類別及訂單數量。

- **[編纂]**淨額的約**[編纂]**或**[編纂]**，將用於豐富及拓展我們的產品及服務組合，並將產品相關的智能技術應用於我們的產品。我們將主要在中國及美國等核心地區擴大研發團隊，通過提供具競爭力的薪酬吸引並留住頂尖人才。我們的研發措施旨在提升現有產品的性能、可靠性、用戶體驗及成本效益。我們計劃額外招聘約200名研發工程師，其中包括約20名負責電動低速車產品升級的工程師、60名負責全地形車產品升級的工程師、80名負責三電系統技術升級的工程師及40名負責車輛智能化的工程師。負責電動低速車及全地形車項目的工程師將主要由初級工程師及經驗豐富的工程師組成，而負責三電系統及車輛智能化的工程師將主要由具備相關技術專長的資深工程師及領域專家組成。新增研發人員將主要覆蓋(a)智能技術；(b)整車開發；(c)三電系統；及(d)測試驗證。就預期薪酬而言，位於中國的新增研發人員的人均年現金薪酬預計約為人民幣350千元，而位於美國的新增研發人員的人均年現金薪酬預計約為150千美元。目前擬定的關鍵研發項目包括：(i)升級我們現有的電動低速車及全地形車產品線，主要旨在擴充車型種類並提升整車性能、舒適性、耐用性及安全性；及(ii)開發三電系統及車輛智能化技術，以應用於選定的電動低速車及動力運動車型，主要旨在提高電驅動效率零部件通用性，並增強車聯網、診斷及遠程維護能力。更具體而言：
- **[編纂]**淨額約**[編纂]**（或約**[編纂]**）將用於我們現有電動低速車及全地形車產品線的升級。就電動低速車而言，我們計劃通過開發四座、4+2座及六座型號以及更高附加值的產品（如全景露營車及場地用多功能車，其第一代型號已實現商業化）來擴展產品矩陣。

未來計劃及[編纂]用途

我們計劃將相關[編纂]用於該等產品的持續迭代及升級，包括開發其第二代型號，通過改進產品層面的特性，如底盤及懸掛性能、電動制動響應、座椅舒適性、座艙佈局靈活性及特定場景配置，預期將提升在不同使用場景下的乘坐舒適性、操控性及適應性。該等措施預期將拓寬我們的客戶覆蓋範圍，涵蓋更多使用場景，並支持更高價值的電動低速車型號。就全地形車而言，我們計劃通過優化車架結構、轉向及制動系統、懸掛系統、進排氣匹配、電控燃油噴射系統(該系統以電子方式控制燃油輸送，以改善燃燒效率及油門響應)來改善產品性能、可靠性及設計。該等措施預期將提升越野性能、燃油效率、耐用性及安全性，並幫助我們在更高價值的動力運動產品領域競爭。

- [編纂]淨額的約[編纂]或[編纂]，將用於將產品相關技術應用於我們的產品，包括升級三電系統及車聯網與電子控制技術。就三電系統(包括電池系統、驅動電機及車輛電子控制系統)而言，我們計劃進一步優化整合電池、電機及電控架構，包括電池系統、電池管理系統(BMS)功能、驅動電機、電控單元、熱管理、高壓線束及CAN/OTA兼容性。通過標準化該等核心電驅模塊，我們旨在開發一個可復用的三電平台，適用於選定的電動低速車，此舉預期將縮短開發週期、提升零部件通用性，同時增強功率輸出、提升能源效率，並延長續航里程及提高產品一致性。就車聯網及電子控制技術而言，我們計劃改善車載通訊網絡，包括關鍵車輛控制器之間的CAN總線通訊、支持更平穩轉向輔助的EPS系統、用於遠程監控及診斷的IoT連接，以及實現無線軟件或固件更新的OTA遠程升級。該等措施預期將改善轉向操控、故障診斷、遠程維護及電氣可靠性，並為車隊管理及其他運營場景做好準備。
- [編纂]淨額的約[編纂]或[編纂]，將用於擴大我們的銷售及服務網絡，重點在於提升品牌影響力、客戶忠誠度及區域渠道能力。我們計劃在美國德克薩斯州達拉斯設立三個營銷服務中心，分別專注於電動低速車、電動兩輪車及動力運動產品，並額外招聘約21名本地銷售及服務員工。更具體而言：
 - [編纂]淨額約[編纂](或約[編纂])將用於德克薩斯州達拉斯三個營銷服務中心的投資及設立支出。該等成本預期主要包括場所租賃及基本裝修／翻新、硬件及軟件系統的採購、展示及辦公設備，以及服務中心設立及初期運營所需的相關應急開支。
 - [編纂]淨額約[編纂](或約[編纂])將用於我們銷售及服務網絡擴展的項目實施開支。具體而言，約[編纂]的[編纂]淨額(或[編纂])將用於約21名額外當地銷售及服務僱員的招聘及薪酬，以支持位於德克薩斯州達拉斯的三個營銷服務中心；約[編纂]的[編纂]淨額(或[編纂])將用於營銷及推廣活動，包括針對經銷商網絡的線上廣告、行業雜誌及刊物廣

未來計劃及[編纂]用途

告、為電動兩輪車製作品牌及產品視頻、區域經銷商會議及參與行業展覽；及約[編纂]的[編纂]淨額(或[編纂])將用於其他項目實施開支，包括產品設計相關開支、第三方服務費及倉庫消耗品。

我們計劃為這三個產品板塊分別設立獨立的營銷服務中心，因為彼等在產品特性、銷售渠道、客戶群體及售後服務需求方面各有不同。特別是，電動低速車為四輪低速車輛，主要通過經銷商銷售，需要產品展示、經銷商培訓、技術支持、零部件協調及保修處理等專門支持。電動出行兩輪車(包括電動自行車、電動滑板車及電動平衡車)主要通過主要客戶、GMS、第三方電商平台及DTC渠道銷售，需要大量消費者銷售、在線客戶服務、產品退貨及客戶反饋收集等支持。動力運動產品(包括全地形車及越野摩托車)則需要與發動機、動力總成系統、越野使用場景、產品安全及經銷商培訓相關的更專業支持。選擇達拉斯主要是因為我們的北美總部及本地管理團隊均位於達拉斯地區，使我們能夠利用現有的管理、物流及服務資源。

額外的21名當地銷售及服務僱員預期將於德克薩斯州達拉斯招聘，包括12名銷售人員(包括三名銷售總監及九名銷售經理)，以及九名管理、產品及客戶服務人員。就銷售人員而言，我們一般預期銷售總監職位的候選人須具有學士學位或以上學歷，或同等實際經驗，並在車輛、出行、耐用消費品、經銷商管理、銷售運營或售後服務方面具有相關經驗。就銷售經理職位而言，我們一般預期候選人須具有副學士學位、職業教育背景或以上學歷，或同等實際經驗。指示性年薪預期為銷售總監每名僱員約人民幣0.9百萬元，銷售經理每名僱員約人民幣0.6百萬元至人民幣0.7百萬元。

- [編纂]淨額的約[編纂]或[編纂]，將用於償還我們的部分銀行貸款。此舉旨在優化債務結構、降低財務成本、提升運營資金靈活性，並為未來潛在的戰略投資及收購創造資產負債表空間，從而為業務持續增長提供更穩固的財務基礎。
- [編纂]淨額的約[編纂]或[編纂]，將用於營運資金及其他一般企業用途。

倘我們設定的最終[編纂]低於[編纂]，我們將按比例減少[編纂]淨額對上述用途的分配。因[編纂]獲行使而收取的任何額外[編纂]亦將按比例分配至上述用途。倘[編纂]獲悉數行使，我們將收取額外[編纂]淨額[編纂](經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]以及其他費用及開支，且假設[編纂]為每股H股[編纂])。

倘[編纂]淨額並無即時用於上述用途，我們擬將[編纂]淨額存入持牌商業銀行及／或其他認可金融機構(定義見證券及期貨條例或其他司法權區的適用法律及法規)的短期計息賬戶，只要此舉被視為符合本公司的最佳利益。