

行業概覽

本節及本招股章程其他部分所載若干資料及統計數據，乃取材自多個官方政府來源、市場數據供應商及其他獨立第三方來源。此外，就本招股章程而言，本節載有摘錄自我們委託及IPSOS編製的報告或IPSOS報告的資料(包括估計)。我們相信，「行業概覽」的資料來源為有關資料的適當來源，且我們於摘錄及複製有關資料時已審慎行事。我們並無理由相信有關資料屬失實或具誤導成分或已遺漏任何事實導致有關資料於任何重大方面失實或具誤導成分。然而，有關資料並未經我們、聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、任何包銷商或任何參與全球發售的各方獨立核實，且並無就其準確性或完整性發表任何聲明。因此，投資者切勿對本節及本招股章程所載資料及統計數據過份加以依賴。

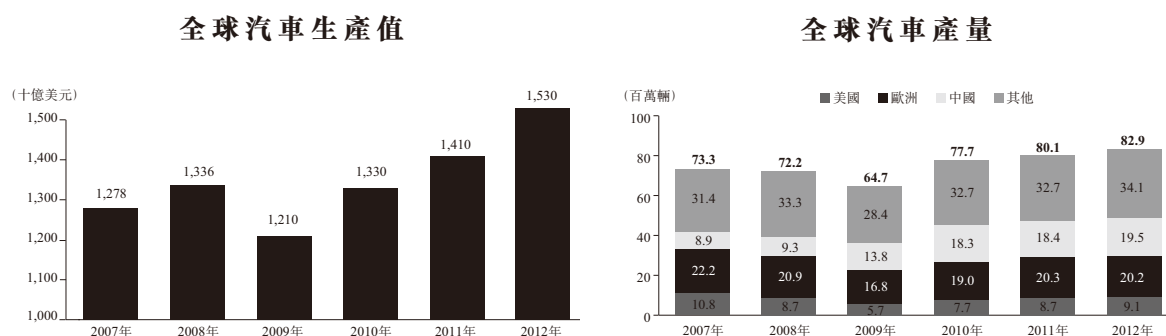
全球汽車行業概覽

全球汽車行業的概覽

全球汽車生產總值由2007年約12,780億美元增長至2012年約15,300億美元，自2007年至2012年的複合年增長率相當於約3.7%。由於全球經濟趨於穩定，預期全球汽車市場將於短期內繼續溫和增長。估計於2017年，全球汽車生產值將達約20,330億美元，相當於2012年至2017年的複合年增長率約5.9%。

全球汽車總產量由2007年約73.3百萬輛增長至2012年約82.9百萬輛，相當於複合年增長率約2.5%。估計於2017年，全球汽車產量將高達約105.7百萬輛，相當於2012年至2017年的複合年增長率約5.0%。於2012年至2017年，於美國、歐洲及中國的汽車產量估計分別以2.7%、2.7%及9.1%的複合年增長率增長。

下表分別載列由2007年至2012年全球汽車生產總值及產量：



資料來源：IPSOS

行業概覽

汽車製造商繼續將其生產設施由高成本地區(如北美及歐洲)轉至成本較低的地區(如中國、南美及東南亞)。中國汽車生產值佔全球產值的比率由2007年的12%增加至2012年的27%。

下表載列全球汽車市場於2007年、2009年及2012年按部分區域劃分的生產值：

地區	2007年		2009年		2012年	
	金額 (十億美元)	佔總額 百分比	金額 (十億美元)	佔總額 百分比	金額 (十億美元)	佔總額 百分比
美國	196	15%	128	11%	205	13%
歐洲	338	26%	287	24%	369	24%
中國	160	12%	251	21%	415	27%
世界其他地區	584	47%	544	44%	541	36%
合計	1,278	100%	1,210	100%	1,530	100%

資料來源：IPSOS

全球汽車行業的主要汽車製造商

通用汽車為2012年全球汽車市場的龍頭企業，按產量佔全球市場份額約11%，大眾緊隨其後，佔約10%。豐田按產量於2012年佔全球市場份額約10%，而現代則佔約8%。

下表載列於2007年及2012年全球按產量排名的十大汽車製造商：

	2007年		2012年	
	數量 (百萬輛)	佔總額 百分比	數量 (百萬輛)	佔總額 百分比
通用汽車	9.3	13%	9.4	11%
大眾	6.3	9%	8.5	10%
豐田	8.5	12%	8.4	10%
現代	2.6	4%	6.8	8%
福特	6.2	8%	5.1	6%
日產	3.4	5%	4.8	6%
標緻雪鐵龍	3.5	5%	3.7	5%
本田	3.9	5%	3.0	4%
雷諾	2.7	4%	2.9	3%
鈴木	2.6	3%	2.8	3%
其他	24.3	32%	27.5	34%
合計	73.3	100%	82.9	100%

資料來源：IPSOS

行業概覽

於2007年，亞洲主要汽車製造商(包括豐田、現代、日產、本田及鈴木)佔全球總產量約29%。於2012年，該等亞洲主要汽車製造商佔全球總產量約31%。

全球汽車行業的增長動力

發展中國家對汽車的需求日益增多

雖然發達國家(如美國)的汽車市場已出現復甦跡象，但預期全球銷售增長將主要受發展中國家需求的動力帶動，主要為巴西、俄羅斯、印度及中國(「金磚四國」)及亞洲其他國家、拉丁美洲、中東、非洲及其他經濟正在處於發展過渡期的國家。憑藉其龐大的人口、不斷推進的城市化及日益增強的購買力，金磚四國將為汽車市場提供巨大的增長潛力。

全球化及本土化日益推進

汽車製造商利用全球化及本土化的優勢，進軍不斷增長的汽車新市場。通過本地生產汽車部件，汽車製造商可以降低其製造成本並縮短生產週期。全球化有助汽車製造商降低各種營運及加工成本，以維持競爭力，亦提供全新增長契機。

美國汽車行業的增長動力

由於全球排放標準收緊，汽車製造商須重新設計車型以符合新的排放法。此舉刺激對新型經濟型發動機的需求，故而增加研究及開發的費用。此外，美國政府於過往數年頒佈優惠政策，通過誘人的獎勵機制(如增加貸款的獲取及優惠稅項福利)以刺激新汽車銷售。例如，2009年於美國的舊車折現(Cash for Clunkers)(汽車折扣回扣系統)政策向將舊車換購較新型及較小型汽車的買家提供補貼。為刺激新車銷售而設的其他獎勵機制包括調低消費者購買新車須支付的銷售稅。

歐洲汽車行業的增長動力

預期大多數歐洲國家的可支配收入及汽車擁有量將繼續增加，顯示出歐洲汽車市場具備增長潛力。此外，歐盟新成員國家的客車型號通常為較舊，故存在舊車更換的市場。同時，歐盟排放標準對全體成員國家均具有約束性，汽車製造商須開發綠色技術。有關標準涵蓋柴油及汽油發動機的一氧化碳、氮氧化物及其他碳氫化合物粒子排放。硫化物排放並未涵蓋在有關排放標準之內，但已透過推出於2005年強制性推行

的低硫燃料得到解決。根據於2009年實施的歐洲5號排放標準，輕於2,500公斤的客車的一氧化碳排放標準為每公里0.5加侖(柴油)及每公里1.0加侖(汽油)。

中國汽車行業的增長動力

高人口及客車滲透率低

儘管中國汽車行業快速發展，惟本地市場滲透率相對已發展國家仍低。根據世界銀行資料，於2011年中國的客車滲透量(定義為每1,000名人口的汽車數量)約為55，遠低於其他發達國家如日本及美國，該等國家於同年的滲透量分別達約453及700。同年，客車滲透量於歐洲約為480、於巴西為202及於印度為14。鑑於家庭的可支配收入持續增加，預期中國消費者對客車的需求會上升。

道路基建的改善

中國政府大力建設交通基建以刺激中國經濟，此舉有助在中國廣大地區打造現代化及廣泛的道路體系，繼而促進了對汽車的內需。高速公路的總長度由2007年至2012年以複合年增長率約12%增長，已由2007年約53,900公里增至2012年約94,400公里。高速公路長度的增加，進一步促進城市間的旅遊及貨運，繼而令中國汽車銷售增加。

經濟增長快速及城市中產人口增加

城市化、可支配收入及家庭儲蓄存款增加等因素，均為中國汽車市場帶來巨大商機，原因為城市居民渴望有更大的流動性。中國國內城市化率於2012年達約52.6%，且部分由於加工及服務行業(亦稱為第二及第三產業)由中國農村地區移至城市，對勞動人口進一步遷移帶來影響，故不太可能於2017年前下跌。中國城市居民的人均可支配收入由2007年約1,815美元增至2012年約3,907美元，相當於2007年至2012年複合年增長率約為16.6%。中國居民的估計儲蓄存款由2007年約22,710億美元增至2012年約63,350億美元，相當於2007年至2012年複合年增長率約為22.8%。

中國政府政策鼓勵汽車的生產及銷售

中國汽車市場受中國政府高度規管。於2004年5月21日，國家發改委頒佈汽車製造商的汽車產業發展政策，以求強化中國汽車業並提高國內汽車製造商的國際競爭力。中國政府亦於2009年發佈*汽車產業調整和振興規劃*，以促進汽車行業的重組，並鼓勵國內的大規模汽車公司進行全國性或省際／區域合併及重組。

全球轉向系統行業概覽

轉向系統幫助駕駛者控制汽車的行駛方向，提供操縱性及動態路面反饋。轉向系統有四大種類：手動轉向系統(手動)、液壓助力轉向系統(HPS)、電動助力轉向系統(EPS)及電子液壓助力轉向系統(EHPS)。

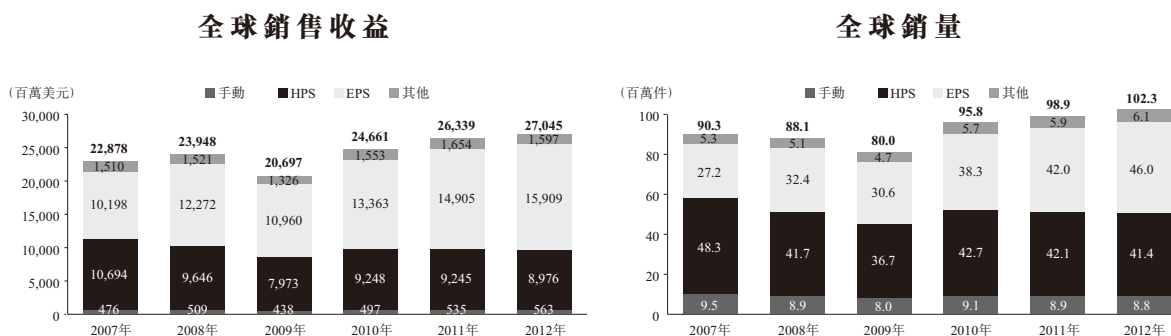
全球轉向系統行業的概覽

全球汽車市場不斷增長促進對轉向系統需求的增加，全球銷售收益及銷售量分別由2007年約22,878百萬美元及90.3百萬件增加至2012年約27,045百萬美元及102.3百萬件，相當於複合年增長率分別約為3.4%及2.5%。估計2012年至2017年，全球轉向系統市場的銷售收益及銷售量將分別以複合年增長率約5.3%及4.7%增長。

憑藉其獨特優勢，包括對駕駛動力有更大控制、符合能源效益、降低噪音水平及減少裝配時間，EPS於2007年至2012年的銷售收益及銷售量分別以複合年增長率約9.3%及11.1%增長，在全部產品類型中位列第一。EPS銷售由2007年佔全球轉向總銷售收益的44.6%增加至2012年的58.8%。預期EPS銷售收益於2012年至2017年將以複合年增長率約10.2%增長。

手動轉向系統的銷售收益由2007年至2012年以複合年增長率約3.4%增長，而HPS的銷售收益則於同期以複合年增長率約-3.4%下降。預期手動轉向系統及HPS的銷售收益由2012年至2017將以複合年增長率分別約-13.5%及-5.1%下降。

下表分別載列按產品劃分全球轉向系統自2007年至2012年的銷售收益及銷量：



資料來源：IPSOS

行業概覽

由2007年至2012年，轉向系統行業(尤其是EPS)在發展中國家(例如中國)相比北美及歐洲的發達國家以較快的速度發展。中國的轉向系統及EPS收益於2007年分別佔全球銷售約6%及2%，而於2012年則分別增加至佔16%及9%。

下表分別載列按選定區域劃分全球轉向系統及EPS於2007年及2012年的銷售收益分析：

地區	整體轉向系統				EPS			
	2007年		2012年		2007年		2012年	
	金額 (百萬 美元)	佔總額 百分比	金額 (百萬 美元)	佔總額 百分比	金額 (百萬 美元)	佔總額 百分比	金額 (百萬 美元)	佔總額 百分比
歐洲	6,908	30%	6,922	26%	3,533	35%	5,107	32%
美國	4,207	18%	3,898	14%	1,698	17%	2,642	17%
中國	1,278	6%	4,353	16%	211	2%	1,503	9%
世界其他地區	10,485	46%	11,872	44%	4,756	46%	6,657	42%
合計	22,878	100%	27,045	100%	10,198	100%	15,909	100%

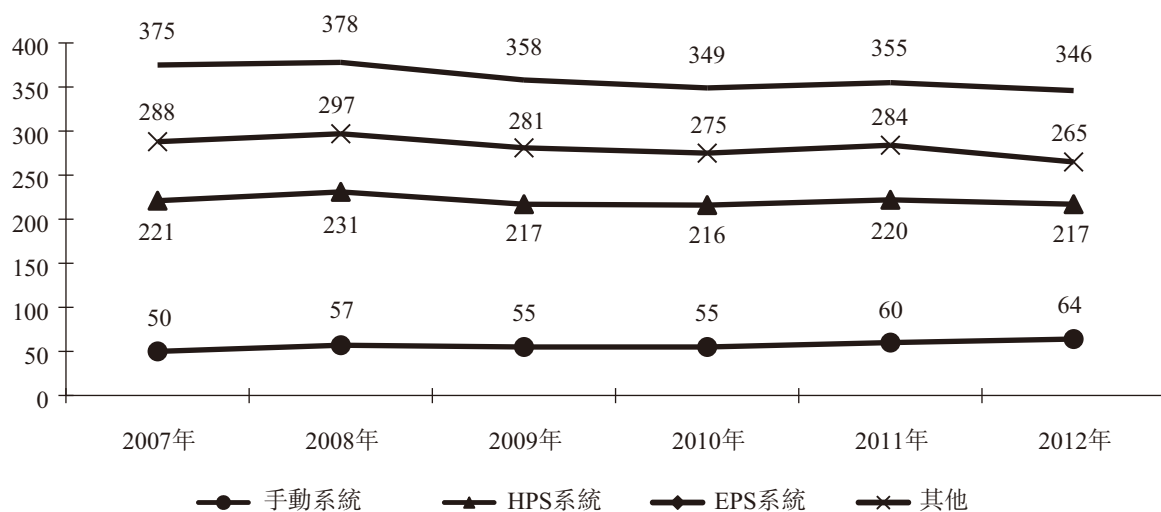
資料來源：IPSOS

全球轉向系統行業的價格趨勢

全球轉向系統的平均價格一直下跌。手動轉向系統乃於2007年至2012年平均價格有所增長的唯一產品，複合年增長率約為5.1%。HPS、EPS及其他轉向系統的平均價格自2007年至2012年分別以複合年增長率約-0.4%、-1.6%及-1.7%下跌。轉向系統的平均價格於2009年下跌得最為嚴重，主要由於全球金融危機導致鋼等原材料價格下跌及更多整車製造商對每年價格減幅的要求上升，此乃全球汽車業的慣例。轉向系統的製造商持續承受來自其整車製造商客戶的壓力。該等價格減幅一般由科技持續改善、生產成本減少及其他生產力舉措抵銷。

行業概覽

下圖載列全球轉向系統產品自2007年至2012年的平均價格：



資料來源：IPSOS

全球轉向系統行業的未來市場趨勢

擴大轉向系統製造商的全球足跡

隨著全球化的效應，轉向系統製造商正在擴大其地理足跡，以向個別地方市場提供服務。此有助其避免承擔國際貨幣及物流成本上升的風險。長距離船運重型轉向系統的費用亦屬昂貴。

EPS系統的改善

隨著系統開發商繼續增加EPS系統的最大輸出，使其可應用於D級及運動型多用途汽車至全尺寸卡車等較大型車輛，故EPS的用途將不斷擴大。

轉向系統製造商將透過軟件算法為EPS系統加入更多功能，可用抵銷風力及其他自然阻礙物對車輛的影響，減輕因車身底盤顛簸造成的方向盤震動，並使如泊車輔助等受市場歡迎的特色具更高相容性。

整車製造商從HPS轉向EPS

包括美國、歐洲及中國在內的許多地方政府已制定法規及稅收優惠政策，以減少碳排放量及促進燃料效益，為使用EPS系統的新汽車的整車製造商提供有力獎勵。

除減低燃油消耗外，EPS系統的其他益處包括使用更少部件、裝配車輛集成更簡化以及開發及調試時間更短。重量減輕及能源效率提升亦推動整車製造商使用EPS系統。

使用軟件與機械元件模仿液壓轉向

EPS系統正在迅速發展。由於該等系統讓汽車製造商能夠在提高汽車使用效率、易於操作性、舒適度及安全性的同時提升彼等對全系列車型產品的駕駛體驗，故加速創新步伐。

比傳統的HPS更為複雜的EPS系統在轉向特性方面對汽車製造商提出新挑戰，原因是彼等試圖重現駕駛者期望的傳統「感覺」，同時加入新功能以及擴展轉向系統與其他汽車系統的互動作用。因此，EPS製造商必須使用軟件及精密的機械元件，以模仿及增強HPS系統的「感覺」。

只有全球最大的轉向供應商才有能力向全球客戶提供全方位的技術及客戶支持。

轉向行業的競爭環境

全球轉向系統行業的主要製造商

汽車零件製造商(包括轉向系統供應商)於若干方面面對龐大競爭，包括產品類型、生產規模、營運及銷售渠道及已建立的品牌產品。

汽車製造商對轉向系統具高度要求，並基於產品質量、價格、付運的可靠及準時程度、產品設計能力、技術專長及開發能力、新產品創新、營運靈活性及優勢、客戶服務及整體管理方面嚴格評估轉向系統製造商。

由於轉換汽車製造商的障礙較高，故與汽車製造商具有良好供應關係的轉向系統製造商於業內享有競爭優勢。新商機通常只在新型號正在開發或現有型號進行設計提升時方會出現。

轉向系統製造商一般於全球均有據點，而生產基地位於如南北美及歐洲等主要市場，亦於低成本地區如中國、印度及南美設立生產廠。該等生產廠一般鄰近汽車製造商。此策略能盡量減低生產成本、減少付運成本及減輕外匯風險。各主要轉向系統製造商一般依賴少數主要整車製造商客戶。

全球轉向系統市場由七個最大製造商主導，彼等於2012年按銷售收益計合共佔全球轉向系統市場約73%。

行業概覽

下表載列按轉向系統的銷售收益計主要轉向系統製造商於2012年於不同地區的排名，各轉向系統製造商的市場份額則顯示於括號內：

排名	全球 ⁽¹⁾	美國 ⁽¹⁾	歐洲 ⁽¹⁾	中國 ⁽¹⁾
1	捷太格特(22.4%)	耐世特(31.1%)	ZF Lenksysteme (42.3%)	ZF Lenksysteme (24.1%)
2	ZF Lenksysteme (18.9%)	捷太格特(21.3%)	TRW Automotive (16.1%)	捷太格特(9.4%)
3	TRW Automotive (9.7%)	ZF Lenksysteme (19.7%)	捷太格特(11.4%)	中國汽車系統(7.8%)
4	NSK (7.0%)	TRW Automotive (19.4%)	耐世特(4.5%)	萬都中國(7.4%)
5	耐世特(6.3%)	NSK (6.8%)	NSK (3.8%)	TRW Automotive (4.6%)
6	ThyssenKrupp Presta (5.0%)	其他(1.7%)	其他(21.9%)	NSK(4.0%)
7	萬都(4.5%)	—	—	耐世特(3.0%)
8	其他(26.2%)	—	—	豫北轉向系統(2.9%)
9	—	—	—	其他(36.8%)
	總計(100.0%)	總計(100.0%)	總計(100.0%)	總計(100.0%)

資料來源：IPSOS

附註：

(1) 括號中的數字表示轉向系統製造商於各地區的市場份額。

下表載列按EPS系統的銷售收益計全球EPS製造商於2012年的市場份額：

排名	公司	佔總額百分比
1	捷太格特.....	30.5%
2	ZF Lenksysteme	22.5%
3	NSK Ltd	11.8%
4	TRW Automotive	11.5%
5	耐世特	4.8%
6	昭和株式會社	3.4%
7	ThyssenKrupp Presta	2.0%
	其他.....	13.5%
	總計	100.0%

資料來源：IPSOS

全球轉向系統行業的機遇及風險

如中國、印度及巴西等發展中國家增加採用EPS系統以及國內汽車行業的發展，為全球轉向系統行業提供主要的市場增長機遇。對節能措施、混合動力及電動汽車的意識及需求提高以及推廣宣傳燃料效益，預期將於未來帶動環保能源及燃料節約汽車市場的擴展。由於此等系統被視作節能措施，故此趨勢預計將促進EPS系統的全球增長。

地理上來說，自2007年至2012年，中國、印度及巴西等發展中國家的轉向系統需求增長速度較美國及歐洲等發達國家的更快。中國、印度及巴西的轉向系統銷售收益2007年佔全球銷售收益分別約為5.6%、3.9%及3.1%，增加至2012年佔全球銷售收益分

行業概覽

別約為16.1%、6.2%及3.0%。於美國及歐洲的轉向系統銷售收益由2007年佔全球銷售收益分別約18.4%及30.2%減少至2012年佔全球銷售收益分別約14.4%及25.6%。由於預期製造商繼續自HPS及手動系統轉至EPS，故中國、印度及巴西等發展中國家對轉向系統的未來需求預計仍然殷切。

全球轉向系統行業的主要風險包括原材料及勞動成本不斷上升、全球經濟不明朗以及轉向系統供應商之間的競爭愈趨激烈。

歐洲主權債務危機持續，繼續對全球經濟造成影響。全球出口需求下降，普遍拖慢中國經濟發展，並可能對消費者於汽車零售消費方面造成影響，繼而對汽車生產及汽車零部件市場(如轉向系統)構成不利影響。此外，供應商之間的競爭愈趨激烈以及營運成本不斷上升對轉向系統製造商帶來重大風險。此等一般因素亦對全球轉向行業的持續發展構成不利影響。

入行門檻

激烈競爭

全球轉向系統市場由佔主導地位的七大製造商主導，於2012年分佔市場總收益約73%。此等製造商已與汽車製造商建立良好關係。轉向系統製造商在整車製造商要求減價的壓力下不斷競爭以維持成本競爭力。近年，幾乎所有汽車製造商均向其全球轉向供應商要求每年減價以及額外增值服務，包括要求轉向供應商就賠償、換貨及收回支付款額「三項保證」服務費，金額一般相當於所供應零件總額的1%。

為應付此等情況，轉向系統供應商已推行措施提升其成本競爭力，包括與供應商建立良好關係以盡量減低材料成本，並努力由產品設計以至生產方面於生產線達致更大整合，同時維持產品質量、確保付運的可靠及準時程度、提高新產品開發的速度、增加全球製造據點及改善客戶服務。

高轉換障礙

由於新轉向系統製造商的轉換障礙高，與汽車製造商建立了業務合作夥伴關係的供應商享有競爭優勢，乃由於彼等普遍已擁有適合置換業務的實力。

行業概覽

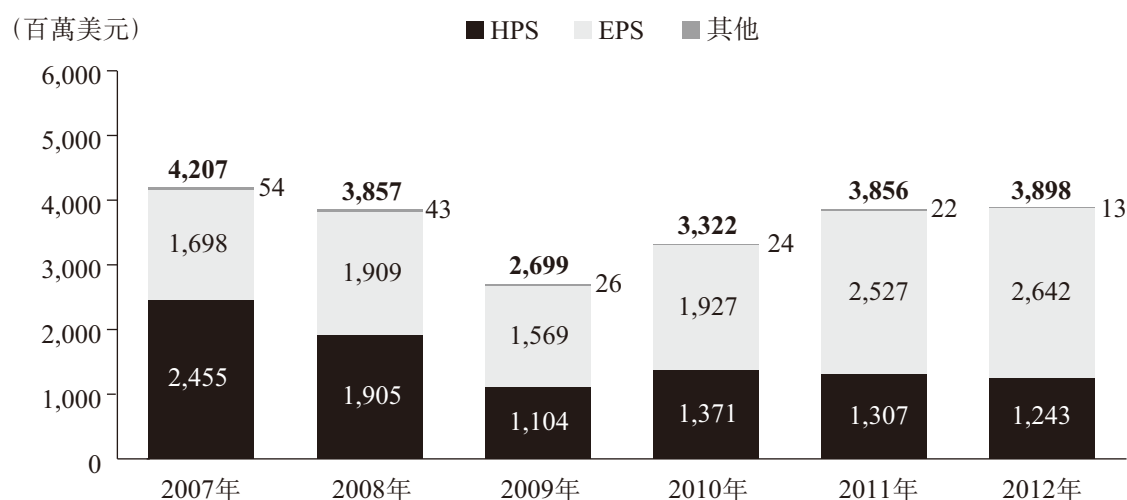
雄厚資金及技術實力

全球轉向市場屬資本密集型，需要高投資作新產品持續測試及開發。具較少資本結構的新入行公司擁有有限資源在行業內作可持續發展。轉向系統製造商在車輛集成及軟件開發方面必須具備雄厚的技術及工程實力。缺乏足夠的資金及技術能力的新入行公司將面對符合世界級汽車製造商嚴格要求的挑戰。

美國轉向系統行業的概覽

美國轉向系統行業的總收益從2007年約4,207百萬美元下降至2012年約3,898百萬美元，主要由於全球金融危機導致2009年汽車產量減少。EPS銷售收益從2007年約1,698百萬美元升至2012年約2,642百萬美元，複合年增長率約9.2%，而HPS及其他界別則下跌。由2012年至2017年，美國轉向系統行業的收益預期將通過增加汽車生產及增加使用EPS以複合年增長率約2.0%增長。尤其是，EPS銷售收益預期於2012年至2017年將以複合年增長率約7.9%攀升。

下表載列自2007年至2012年按產品劃分美國轉向系統的銷售收益：



資料來源：IPSOS

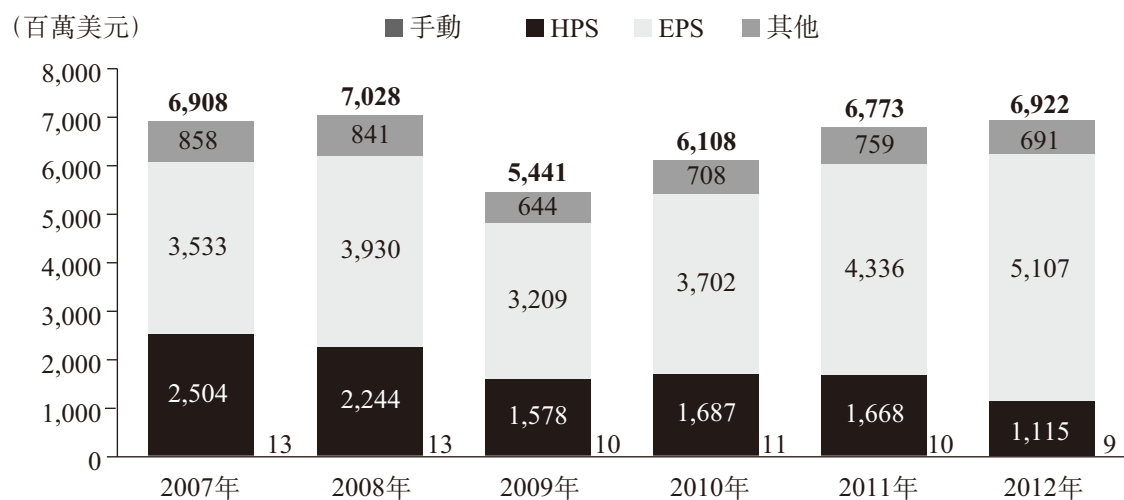
預期燃料經濟將推動美國增加採用EPS。美國汽車製造商將須繼續採用EPS以遵守美國政府對2016年型號年度的新燃料經濟法規，屆時新車的平均值將須達每加侖35.5英里。通過將HPS替換為EPS，平均燃料經濟一般改善最多6%。

行業概覽

歐洲轉向系統行業的概覽

由於汽車產量減少，轉向系統行業在歐洲的總銷售收益緩慢增長，自2007年約6,908百萬美元微升至2012年約6,922百萬美元。然而，EPS銷售收益從2007年約3,533百萬美元增長至2012年約5,107百萬美元，複合年增長率約7.6%，而手動、HPS及其他轉向產品自2007年至2012年則下跌。歐洲轉向系統行業銷售收益預計將自2012年至2017年以複合年增長率約1.9%增長。尤其是，EPS銷售收益預計將自2012年至2017年以複合年增長率約5.1%增長。

下表載列自2007至2012年按產品劃分歐洲轉向系統的銷售收益：



資料來源：IPSOS

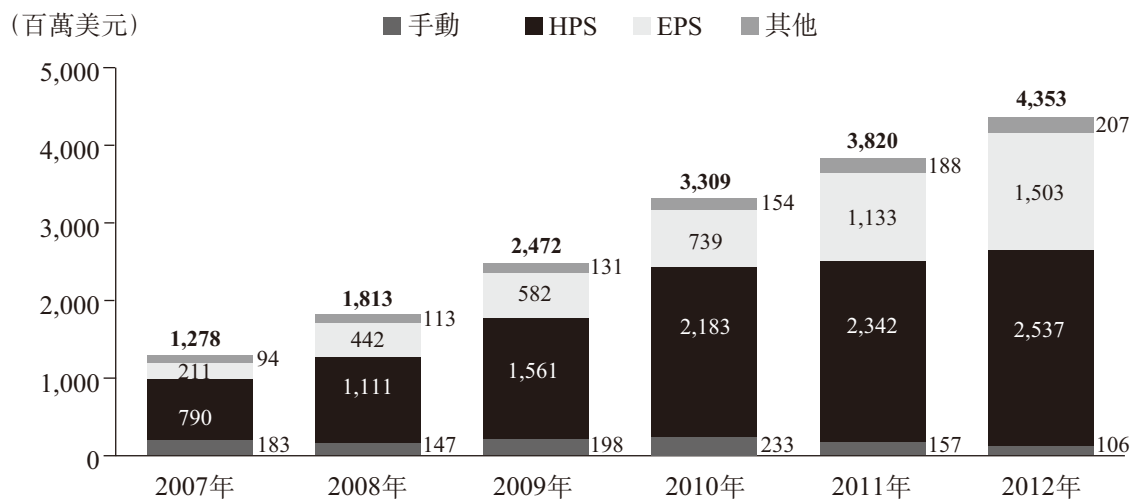
由於EPS具更高的可靠性、更佳車輛操控性、更小巧及強力的電機及增強電池性能，預期未來數年，EPS將推動歐洲轉向系統市場的增長。此外，更高的燃油效率標準及環保法規亦將加速EPS的採用。

中國轉向系統行業的概覽

主要由於汽車行業的蓬勃增長，轉向系統在中國的總銷售收益從2007年約1,278百萬美元升至2012年約4,353百萬美元，複合年增長率約27.8%。尤其是，EPS銷售收益自2007年至2012年以複合年增長率約48.1%增長。因國內汽車行業不斷擴大，中國轉向系統行業的銷售收益自2012年至2017年預期將以複合年增長率約12.4%增長。尤其是EPS銷售收益自2012年至2017年預期將以複合年增長率約25.6%增長。

行業概覽

下表載列自2007至2012年按產品劃分中國轉向系統的銷售收益：



資料來源：IPSOS

按客車及商用車輛計，中國於2012年車輛生產總量排名首位，生產約19.5百萬輛。中國的車輛生產總量預期於2012年至2017年繼續以複合年增長率約9.1%增長。中國汽車市場的規模及正面增長趨勢預期為汽車零部件製造商(包括轉向系統供應商)提供機會，並帶動中國轉向系統行業的增長。低生產成本及市場反應迅速已吸引中國及海外合營企業製造商於中國本地生產汽車零部件。由於國內轉向系統製造商的技術能力不斷改進，國產的轉向系統可能替代外國製造或進口轉向系統，並預期於日後帶動出口銷售增長。於2011年至2012年，國產轉向系統的出口銷售增長約21.0%，此增長率高於整體汽車零部件行業約6.0%的增長率。中國轉向系統主要出口至日本、美國、韓國、墨西哥及印度。中國轉向系統出口的不斷增長，預期將帶動中國轉向系統市場的增長。

全球動力傳動系統行業概覽

動力傳動系統將動力從變速器輸出傳送到機動車輛的驅動輪。主要部件包括半軸、傳動軸及相關產品。

全球動力傳動系統行業的概覽

於2008年及2009年期間，由於全球金融危機，全球動力傳動系統市場略有下降。動力傳動系統整體市場的全球銷售收益以複合年增長率約0.9%增加，自2007年約13,508百萬美元增至2012年約14,134百萬美元；而銷量有所增加，自2007年642百萬件增

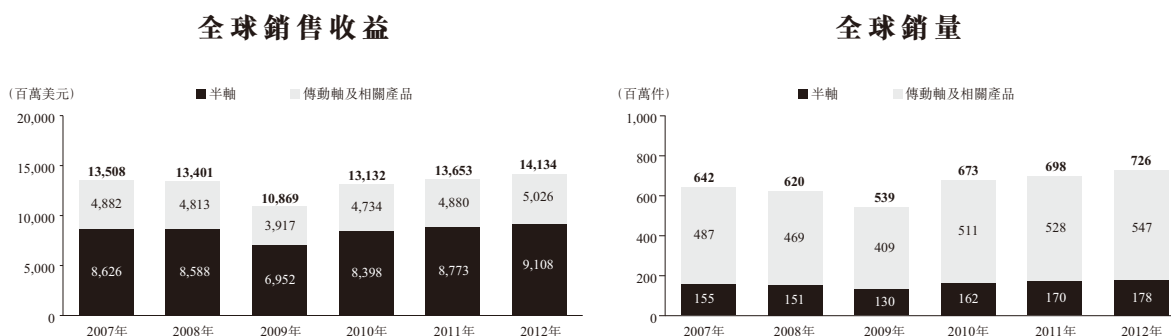
行業概覽

至2012年726百萬件，複合年增長率約2.5%。全球動力傳動系統市場的銷售收益及銷售量估計自2012年至2017年將分別以複合年增長率約5.0%及5.4%增長。

尤其是，半軸分部的銷售收益及銷售量自2007年至2012年分別按複合年增長率約1.1%及2.9%增加。根據IPSOS報告，半軸的銷售自2007年至2012年佔全球動力傳動系統市場的總收益約64%。預期半軸分部的銷售收益自2012年約9,108百萬美元增至2017年約11,815百萬美元，相當於複合年增長率約5.3%。

根據IPSOS報告，傳動軸及相關產品分部的銷售收益自2007年至2012年以複合年增長率約0.6%增長，並預期將自2012年約5,026百萬美元增至2017年約6,249百萬美元，相當於約4.5%的複合年增長率。傳動軸及相關產品分部的銷售收益自2007年至2012年增長緩慢，主要由於全球金融危機的影響，導致2008年及2009年的產量下降。傳動軸的銷售收益預期自2013年至2017年將有增加，主要由於消費者信心恢復以及全球汽車產量穩定增長所致。

下表分別載列自2007至2012年按產品劃分全球動力傳動系統的銷售收益及銷量：



資料來源：IPSOS

自2007年至2012年，中國動力傳動系統行業的增長較美國及歐洲等發達國家快。中國的全球動力傳動系統的銷售收益佔2007年全球銷售收益約11%，並於2012年增加至全球銷售收益約22%。

行業概覽

下表載列自2007年及2012年按地區劃分全球動力傳動系統的銷售收益分析：

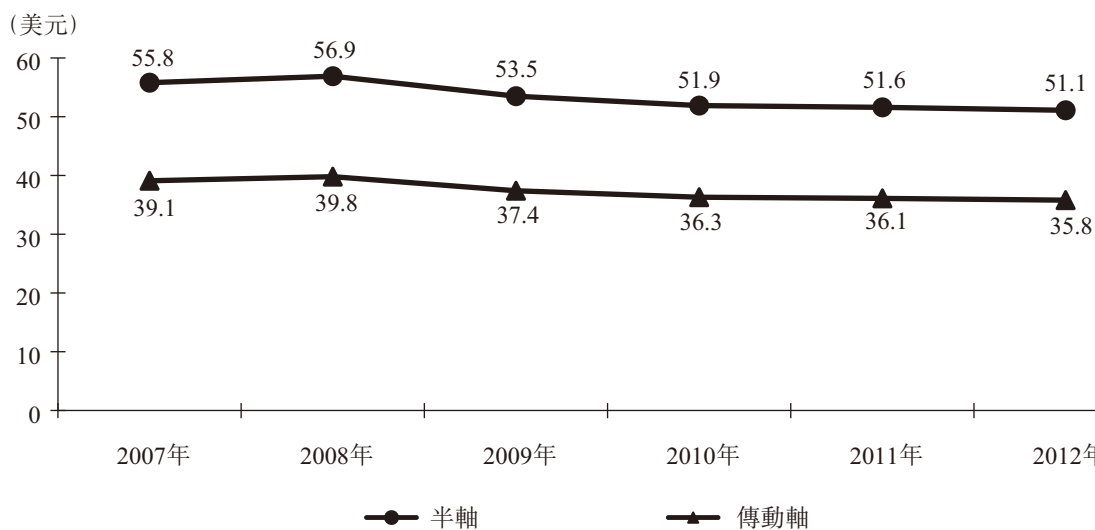
地區	2007年		2012年	
	金額 (百萬美元)	佔總額 百分比	金額 (百萬美元)	佔總額 百分比
歐洲	4,283	32%	3,653	26%
中國	1,487	11%	3,116	22%
美國	2,345	17%	1,774	13%
世界其他地區	5,393	40%	5,591	39%
總計	13,508	100%	14,134	100%

資料來源：IPSOS

全球動力傳動系統行業的價格趨勢

全球動力傳動系統行業的動力傳動部件的平均價格不斷下降，半軸及傳動軸自2007年至2012年均以約-1.7%的複合年增長率下降。由於全球金融危機，導致鋼等原材料價格下跌，故動力傳動部件平均價格於2009年的下跌幅最為嚴重。與全球動力傳動系統市場相一致，動力傳動系統的製造商亦已承受來自汽車製造商不斷要求減價的壓力。

下表載列自2007年至2012年全球動力傳動系統產品的平均價格：



資料來源：IPSOS

全球動力傳動系統行業的未來市場趨勢

增加於快速增長市場的據點

發展中國家(特別是中國及印度)的汽車市場於過去十年一直迅速增長。中國目前為世界上最大的汽車市場。為滿足客戶需求，外國動力傳動系統製造商透過於該等地區建立生產基地增加其據點以擴充產能。由於該等地區繼續推動全球汽車行業的增長，故預期此趨勢將於可見的將來持續。

專注於可持續及環保的多元化產品組合

為配合政府的燃料經濟政策，汽車製造商及品牌擁有人繼續透過混合動力及電力驅動汽車節省燃料及削減碳排放。

採納高效變速技術

相對其他機械變速器僅提供固定數目的傳動比率，連續可變變速器是一種可以通過在最大值及最小值之間改變無限多個有效傳動比率的變速器。連續可變變速器的靈活之處在於令輸入軸可在多個輸出速度時維持角速不變。此外，連續可變變速器的燃油經濟性較其他變速器高，能讓引擎每分鐘以最有效的轉數運行，配合汽車不同速度。其亦可用於建立動能復原系統。

轉用混合動力及電動變速器技術

隨著採用混合動力及電動汽車情況愈見普及，預期由內燃變速技術持續轉為混合動力及電動變速技術的情況將會繼續。混合動力汽車變速效能是達致減低燃油耗損及廢氣排放的重要因素，電動汽車變速效能則有助改善性能、變速幅度及電池壽命。

運動型多用途汽車及豪華汽車需求日增

半軸市場一般預期較整體汽車市場的增長為快，此乃由於多數運動型各用途汽車正轉為採用獨立後懸掛裝置，而豪華汽車則轉用全輪驅動，加上大型的全尺寸卡車正開始於驅動軸採用等速萬向接頭以取替傳統萬向接頭。

行業概覽

動力傳動行業的競爭環境

全球半軸行業主要製造商

動力傳動行業(特別是半軸行業)屬高度專業化及資金密集型行業，要求特定的技術知識及生產設備以確保產品的正確平衡度、直度及修正度。

汽車製造商對動力傳動系統具高度品質標準的要求，並基於產品質量、價格、付運的可靠及準時程度、產品設計能力、技術專長及開發能力、新產品創新、營運靈活性及優勢、客戶服務及整體管理方面嚴格評估動力傳動系統製造商。

半軸製造商已於如北美及歐洲的主要市場設立生產基地，亦於低成本地區如中國、印度及南美設立額外生產廠。該等生產基地亦鄰近汽車製造商，故能減低生產成本、減少付運成本及減輕外匯風險。各主要半軸製造商一般依賴少數主要整車製造商客戶。

2012年全球市場五大動力傳動系統製造商佔半軸市場總市值約63%。

下表載列按半軸的銷售收益計主要半軸製造商於2012年在不同地區的排名，各半軸製造商的市場份額則顯示於括號內：

排名	全球 ⁽¹⁾⁽²⁾	美國 ⁽¹⁾⁽²⁾	歐洲 ⁽¹⁾⁽²⁾	中國 ⁽¹⁾⁽²⁾
1	GKN (37.7%)	GKN (33.0%)	GKN (49.2%)	GKN (23.5%)
2	NTN (16.0%)	耐世特(26.0%)	NTN (12.9%)	萬向錢潮(11.7%)
3	耐世特(4.8%)	NTN (19.0%)	Neapco Europe (Tedrive) (4.7%)	NTN (6.5%)
4	萬向錢潮(2.6%)	Neapco (5.2%)	IFA Group (2.5%)	Hunan Dingyuan Automotive Parts (4.3%)
5	Neapco (1.4%)	美國輪軸製造(3.7%)	Korea Flange (KOFKO) (1.5%)	耐世特(2.5%)
	其他(37.5%)	其他(13.1%)	其他(29.2%)	其他(51.5%)
	總計(100.0%)	總計(100.0%)	總計(100.0%)	總計(100.0%)

資料來源：IPSOS

附註：

- (1) 僅包括來自半軸的銷售收益。
- (2) 括號中的數字表示半軸製造商於各地區的市場份額。

行業概覽

全球動力傳動系統行業的機遇及風險

混合動力及電動汽車為全球動力傳動行業提供主要機遇。隨著多個決策者提倡燃料經濟，動力傳動系統於發展混合動力及電動汽車的兼容應用程式方面享有機遇。

地理上來說，自2007年至2012年，中國、印度及巴西等發展中國家的動力傳動系統需求增長速度較美國及歐洲等發達地區更快。中國、印度及巴西的動力傳動系統銷售收益於2007年佔全球銷售收益分別約11.0%、2.9%及3.7%，增加至2012年佔全球銷售收益分別約22.0%、4.9%及4.0%。美國及歐洲的動力傳動系統銷售收益由2007年佔全球銷售收益分別約17.4%及31.7%，減少至2012年分別約12.6%及25.8%。隨著動力傳動系統製造商於該等發展中國家增加據點，由於汽車本地生產預期大幅增加，故預期動力傳動系統行業於該等發展中國家於未來享有增長機遇。

全球動力傳動系統行業的主要風險包括原材料及勞動成本不斷上升以及全球經濟不明朗。

入行門檻

與汽車製造商的長期關係

全球動力傳動系統市場由少數主要製造商(包括GKN plc及NTN Corporation)主導。該等製造商一般與汽車製造商已建立長期關係。

由於汽車製造商轉換障礙較高，與汽車製造商已建立業務夥伴關係的動力傳動系統製造商在行內佔盡競爭優勢。新商機一般在開發新型號或改良現有型號設計的情況下出現。整車製造商關係、全球據點及在大量生產優質零件時可保持安全及性能的能力亦令主要整車製造商選擇策略夥伴以生產動力傳動系統。

可獲技術及大量投資的途徑有限

在動力傳動市場可取得技術的途徑有限，建立產能的資本投資亦很高。此外，新動力傳動製造商一般在適應產品種類變革方面的能力有限，使GKN plc、NTN Corporation及耐世特汽車系統集團有限公司等根基穩固的製造商足以抗衡新入行公司。

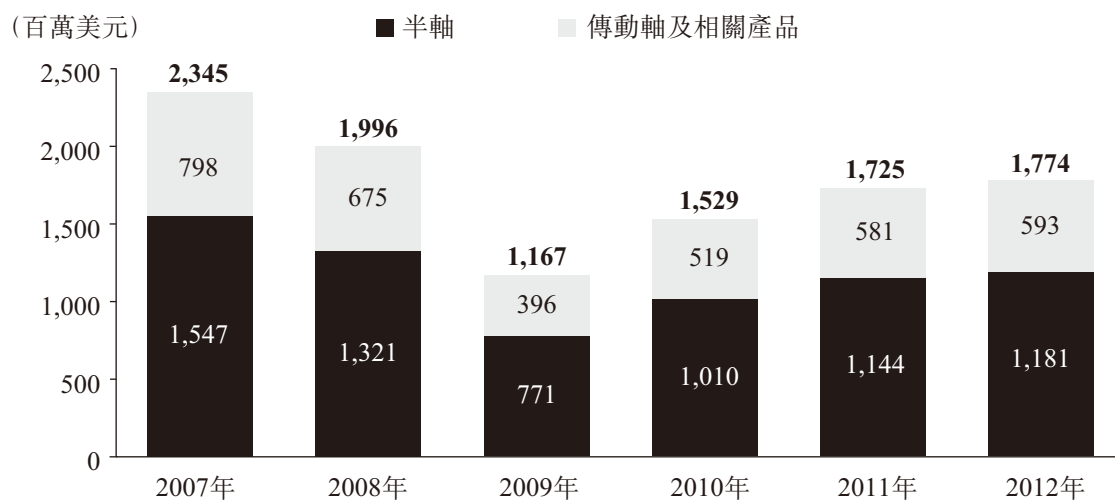
行業概覽

美國動力傳動系統行業的概覽

美國動力傳動系統市場的銷售收益由2007年約2,345百萬美元減少至2012年約1,774百萬美元，而銷售量則由2007年約98.2百萬件減少至2012年約79.8百萬件。

銷售收益下跌主要由於2008年全球金融危機及日本地震、海嘯及核災難所致，導致零件供應受阻。預期美國動力傳動系統行業有所增長，並以銷售收益計自2012年至2017年將按複合年增長率約2.8%增長。

下圖載列自2007年至2012年按產品劃分美國動力傳動系統的銷售收益分析：



資料來源：IPSOS

美國動力傳動系統行業的主要製造商現正引進全新動力傳動系統技術，其利用全輪驅動安全及操控特性，同時將對燃油經濟的影響減至最低。就節省成本，汽車製造商已轉向模組生產模式，即多個模組共用基本零部件，簡化供應鏈。此外，汽車製造商對現有前輪驅動平台轉換為全輪驅動混合程式的興趣日濃。鑑於燃油經濟有可能增加至35%，混合產品(前輪驅動及全輪驅動系統的新組合)預期將推進日後動力傳動系統在美國市場的發展。

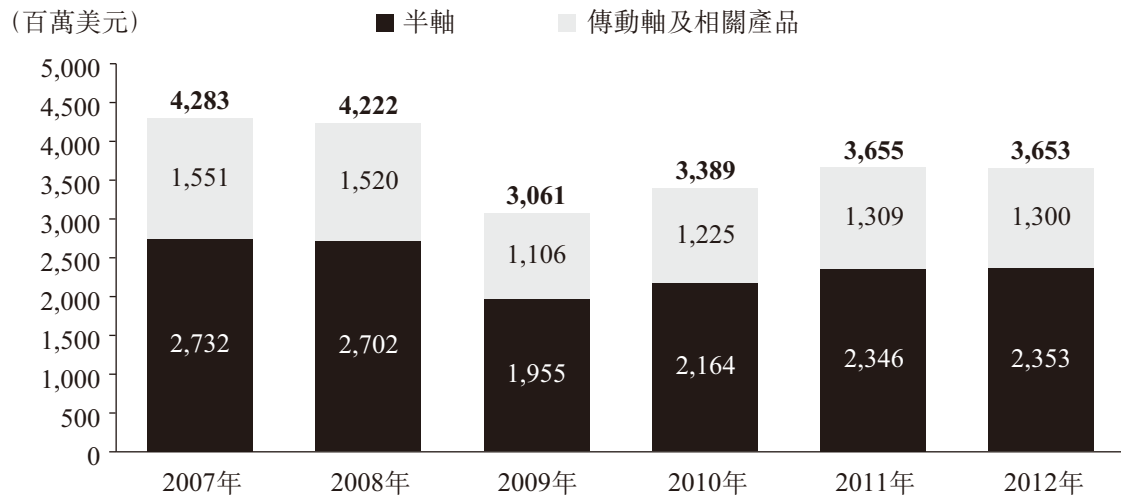
行業概覽

歐洲動力傳動系統行業的概覽

歐洲動力傳動系統市場的銷售收益由2007年4,283百萬美元下跌至2012年3,653百萬美元，其銷售量亦由2007年199.1百萬件下跌至2012年182.6百萬件。

銷售收益減少主要受2008年全球金融危機的影響所致。預期歐洲動力傳動系統市場以銷售收益計自2012年至2017年將以複合年增長率約3.3%增長，此乃受混合汽車產品的增長以及對大型(豪華)汽車及輕型商用車的需求所帶動。

以下圖表載列自2007年至2012年按產品劃分歐洲動力傳動系統的銷售收益：



資料來源：IPSOS

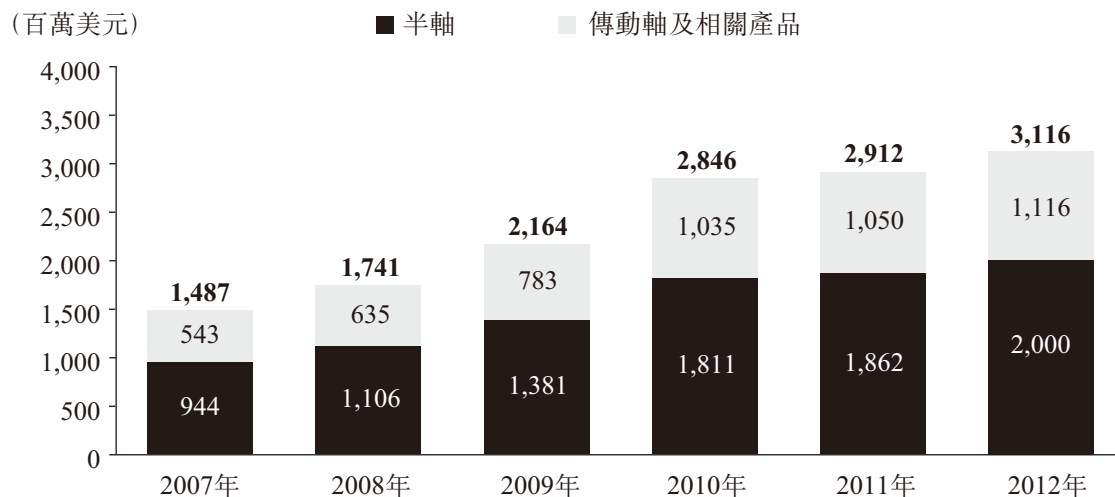
歐洲動力傳動市場在2009年遭受全球金融危機的不利影響，惟預期對混合產品的需求仍然持續，此將支持歐洲日後動力傳動系統市場的發展。分別於2015年及2020年生效的每公里130克及每公里95克的二氧化碳法例預期將推動混合產品在歐洲市場的增長。

行業概覽

中國動力傳動系統行業的概覽

中國動力傳動系統市場的銷售收益迅速增長，由2007年1,487百萬美元以複合年增長率約15.9%增加至2012年3,116百萬美元。

以下圖表載列自2007年至2012年按產品劃分中國動力傳動系統的銷售收益：



資料來源：IPSOS

中國國內市場日益擴充及汽車生產不斷上升乃中國動力傳動市場增長的主要因素。根據IPSOS報告，於中國生產的汽車總數自2012年至2017年預期以複合年增長率約9.1%增長。此外，中國政府頒佈中國汽車行業的「十一五計劃」，當中包括透過大量政府補貼、外國投資者的表現要求、技術轉移、對進口貨品的歧視待遇、原材料出口限制以及優先支持出口汽車及零件的政策以提升國內汽車零件行業。隨著國內汽車行業迅速增長，中國汽車零部件行業於近年亦已穩定擴充。隨著業務愈趨全球化，國外汽車製造商已增加於全球採購汽車零件，預期亦為中國製造商提供增長機會。

全球鋼鐵價格趨勢

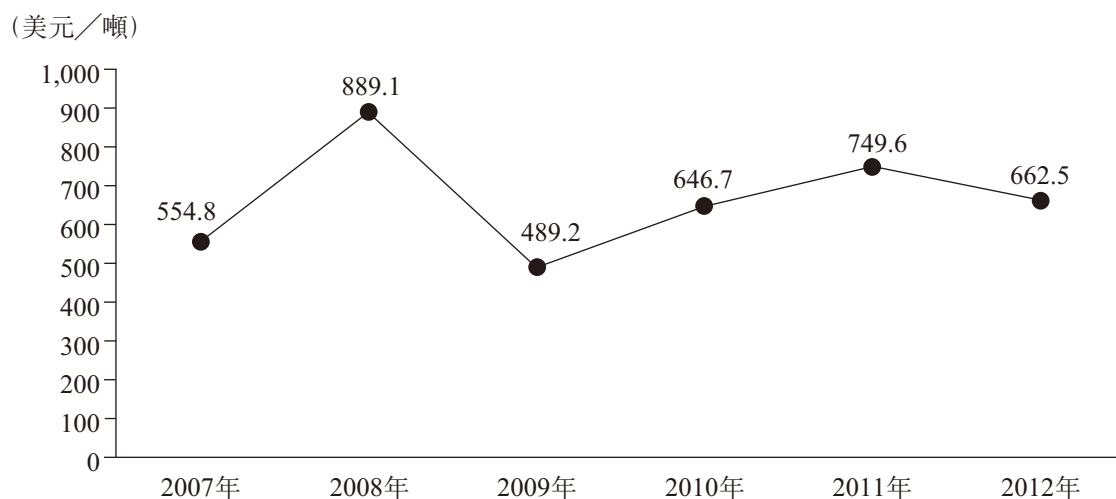
鋼鐵是轉向及動力傳動產品的主要原材料，其價格與宏觀經濟情況息息相關。在2007年及2008年初，全球經濟增長刺激建設活動，導致鋼鐵價格在2008年創新高。由於全球金融危機在2008年後期及2009年初加劇，全球對鋼鐵需求下跌的同時，新增鋼鐵產能注入市場。價格在2009年5月見底，創6年來新低。鋼鐵價格於2010年回升。正當全球鋼鐵行業繼續受2009年衰退環境不利影響之時，巴西、俄羅斯、印度、中國及韓國的鋼鐵需求及相關生產繼續成為2010年的主要增長動力。2011年增長仍然持續，然而

行業概覽

於2011年下半年鋼鐵價格開始並繼續下滑，原因是於2011年及2012年全球經濟放緩及歐洲多個國家進入或再次進入衰退期。在全球多個國家，鋼鐵產能繼續減少。由於中國增長放緩令需求減少，導致生產鋼鐵所需原材料(包括鐵礦石、焦煤及廢鐵，及其他原材料)的價格在2012年急劇下跌。

原材料價格佔轉向及動力傳動部件的總生產成本約75%至80%。儘管鋼鐵價格有所波動，惟轉向及動力傳動部件的平均價格大致維持相對穩定，乃主要由於轉向系統的不同規格及型號的產品單位價格有所不同所致。因此，各轉向系統的型號及規格變動導致產品單位平均價格變動。此外，轉向系統及動力傳動製造商以及汽車製造商每年釐定轉向及動力傳動系統價格。當新產品的推出已過其價格保障期，汽車製造商一般會要求轉向及動力傳動系統製造商降低價格。因此，成熟產品一般經歷不同程度的減價。早期產品階段的鋼鐵價格不斷上升加上後期階段的價格壓力，導致轉向及動力傳動系統製造商的利潤率於近年承受下跌壓力。

下表載列自2007年至2012年全球平均鋼鐵價格：



資料來源：2013年1月經濟學人智庫(EIU)

行業顧問及資料來源

概覽

我們委託獨立市場調查顧問公司IPSOS就全球轉向及動力傳動系統行業進行詳盡的分析，該公司主要從事提供市場研究顧問服務。目前，IPSOS在全球84個國家設有辦事處，擁有逾16,000名員工。IPSOS自1994年始一直協助客戶制訂發展策略，並具備豐厚的往績記錄，在全球市場曾訂立超過2,800份顧問合同。

行業概覽

IPSOS根據從多個資料來源獲得的第一手及第二手研究進行獨立市場調查。第一手研究涉及與主要持份者及行業專家，包括競爭對手(轉向及動力傳動系統汽車零件製造商)、汽車製造商及組裝商、行業協會及專家以及材料供應商及其他人士深入面談。第二手調查則涉及案頭研究政府部門及統計數據、貿易及業務媒體、公司年報及宣傳資料、行業報告及分析報告、行業協會、行業期刊、其他網上資料來源及IPSOS研究數據庫的數據。該方法保證獲多層面的資料蒐集程序，當中能將所獲資料相互對照以確保準確性。所得情報均已利用IPSOS內部分析模型與技術進行分析、評估及核實。

主要假設及參數

IPSOS報告採用以下假設：

首先，IPSOS假設歐洲、美國、中國、巴西及印度不會發生自然災害或疾病廣泛爆發等將嚴重影響轉向及動力傳動系統供應的事件。

其次，假設新汽車要求一個轉向系統、一個傳動軸、兩個半軸及三個萬向接頭軸。

IPSOS報告的市場規模估計及預測模型中考慮以下參數：

- 全球、歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的國內生產總值增長率
- 全球、歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的人口增長率
- 全球、歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的城市化速度
- 歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的通脹率
- 客車及商用汽車的價格—根據全國乘用車市場信息聯席會的過往數據，自2007年至2011年，中國的進口客車價格每年下降約1%，而本地客車的價格則每年上升約1%。由於技術進步，商用汽車的平均價格預期自2012年至2017年每年上升6%
- 歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的客車及商用汽車零售銷售
- 全球、歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的客車及商用汽車產量
- 全球、歐洲、美國、中國、巴西及印度自2007年至2012年的汽車總數

行業概覽

- 轉向系統及動力傳動部件(包括傳動軸、半軸及萬向接口的價格)
- 自2007年至2012年汽車方向盤、轉向管柱及轉向箱及其部分的國際貿易值
- 自2007年至2012年變速器軸(包括凸輪軸及曲軸)及曲柄的國際貿易值
- 相關政府政策—根據《汽車轉向行業「十二五」發展規劃》，中國的轉向系統生產將於2016年前達約2,800萬台、產值約人民幣300億元及出口值約10億美元

我們自IPSOS日期為2013年8月9日的研究報告摘錄若干資料，載於本章節以及本招股章程「風險因素」、「業務」、「財務資料」及其他部分，以向我們的潛在投資者參考提供更多有關我們所經營的行業的全面介紹。我們就此份研究報告向IPSOS支付768,000港元的費用。