

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司及證券及期貨事務監察委員會對本網上預覽資料集之內容概不負責，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網上預覽資料集全部或任何部份內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

## 網上預覽資料集



# Nexteer Automotive Group Limited 耐世特汽車系統集團有限公司

(於開曼群島註冊成立之公司)

## 警告

本網上預覽資料集乃根據香港聯合交易所有限公司(「香港聯交所」)及證券及期貨事務監察委員會的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本網上預覽資料集為草擬本，其內所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向耐世特汽車系統集團有限公司(「本公司」)、其任何聯屬人士、保薦人、顧問及包銷團成員表示同意：

- (a) 本網上預覽資料集僅為便利向香港投資者同步發佈資訊，概無任何其他目的。投資者不應根據本網上預覽資料集的資訊作出任何投資決定；
- (b) 在香港聯交所網站登載本網上預覽資料集或任何補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、其任何聯屬人士、保薦人、顧問及/或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行任何發售仍屬未知之數，且不得根據本網上預覽資料集向香港公眾人士作出提呈發售或發售邀請；
- (c) 本網上預覽資料集或補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的招股章程(倘有)內全部或部份轉載；
- (d) 本公司可能不時更改、更新或修訂本網上預覽資料集，而有關更改、更新及/或修訂可能屬重大，但本公司、其任何聯屬人士、保薦人、顧問及包銷團成員各自均無責任(法定或其他)更新本網上預覽資料集所載的任何資訊；
- (e) 本網上預覽資料集並不構成向任何司法權區的公眾提呈出售任何證券的招股章程、通告、通函、冊子、廣告或其他文件，亦非邀請公眾提出收購、認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾提出收購、認購或購買任何證券的要約或招攬；
- (f) 本網上預覽資料集不應被視為認購或購買任何證券的誘因，亦不擬構成該等誘因；
- (g) 本公司或其任何聯屬人士、保薦人、顧問或包銷團成員概無於任何司法權區通過刊發本網上預覽資料集而發售任何證券或招攬購買任何證券的要約；
- (h) 本網上預覽資料集或其中所載的任何資訊並不構成有關任何合約或承擔的基準，亦不應就任何合約或承擔賴以為據；
- (i) 本公司或其任何聯屬人士、保薦人、顧問或其包銷團成員概無就本網上預覽資料集所載資訊的準確性或完整性作出任何明確或隱含的聲明或保證；
- (j) 本公司及其任何聯屬人士、保薦人、顧問及其包銷團成員各自明確表示，概不會就本網上預覽資料集所載或所遺漏的任何資訊或其任何不準確或錯誤承擔任何及一切責任；
- (k) 除非證券已根據一九三三年美國證券法(經修訂)(「美國證券法」)及美國任何州證券法登記或獲豁免美國證券法及美國任何州證券法登記規定或在不受有關規定所限的交易中進行，否則證券不可於美國提呈發售或出售。本網上預覽資料集所述的證券尚未根據美國證券法或美國任何州證券法登記。本公司無意根據美國證券法或美國任何州證券法登記有關證券，亦無意在美國進行公開發售。本網上預覽資料集並非在美國出售證券的要約。閣下確認閣下乃自美國境外瀏覽本網上預覽資料集；及
- (l) 由於本網上預覽資料集的派發或本網上預覽資料集所載任何資訊的發佈可能受到法律限制，閣下同意瞭解並遵守任何該等適用於閣下的限制。

本網上預覽資料集將不會於美國刊發或派發予美國人士。本網上預覽資料集所述的任何證券並無及不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，亦不可在未根據美國證券法登記或未取得美國證券法的登記豁免的情況下在美國提呈發售或出售。證券將不會在美國公開發售。

本網上預覽資料集或其內所載資訊並不構成於美國或任何其他不允許有關要約或出售的司法權區提呈發售或招攬購買任何證券的要約或構成其部分。本網上預覽資料集並非在加拿大、中國或日本編製，亦不可在加拿大、中國或日本派發或發送至加拿大、中國或日本。

本公司僅於根據公司條例(香港法例第32章)於香港公司註冊處處長登記招股章程後，方會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據向香港公司註冊處處長登記的本公司招股章程作出投資決定；招股章程的副本將於發售期內向公眾派發。

---

## 目錄

---

本網上預覽資料集載列以下有關本公司的資料，乃摘錄自草擬文件。

- 警告
- 目錄
- 概要
- 釋義
- 技術詞彙
- 前瞻性陳述
- 風險因素
- 董事
- 公司資料
- 行業概覽
- 法規
- 我們的歷史及重組
- 業務
- 與控股股東的關係
- 董事及高級管理層
- 股本
- 財務資料
- 未來計劃
- 附錄一甲 — 本集團財務資料的會計師報告
- 附錄一乙 — 我們的前身公司財務資料的會計師報告
- 附錄二 — 本公司組織章程及開曼群島公司法概要
- 附錄三 — 法定及一般資料

**閣下務必連同本網上預覽資料集封面「警告」一節一併閱讀。**

## 概要

### 概述

我們為全球領先的轉向及動力傳動供應商之一。根據IPSOS報告，以收益計，我們為2012年全球第五大轉向供應商(佔全球總市場份額約6%)、美國最大轉向供應商，佔美國總市場份額約31%；及全球第三大半軸供應商，佔全球總市場份額約5%。我們對系統集成的深入瞭解及技術專長，讓我們能向客戶提供轉向及動力傳動系統的全面產品組合及綜合客戶解決方案。我們的主要產品為：(i)轉向系統及零部件，包括EPS、HPS及轉向管柱；及(ii)動力傳動系統及零部件，包括半軸、中間傳動軸及傳動軸萬向節。我們的產品可用於小型客車至全尺寸貨車等各類汽車。

下表載列於所示期間／年度我們按產品線劃分的收益：

	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日至2010年11月30日止期間		由2010年11月4日至2010年12月31日止期間		總計2010年		截至2011年12月31日止年度		截至2012年12月31日止年度	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
<b>轉向</b>										
EPS .....	553,811	29.2	46,782	29.9	600,593	29.3	762,967	33.9	764,937	35.3
HPS .....	485,992	25.7	40,585	25.9	526,577	25.7	540,396	24.0	447,314	20.6
轉向管柱和中間軸 (CIS).....	487,822	25.7	38,240	24.4	526,062	25.6	500,193	22.3	481,827	22.2
<b>動力傳動</b> .....	367,570	19.4	31,081	19.8	398,651	19.4	444,196	19.8	473,724	21.9
<b>總計</b> .....	<u>1,895,195</u>	100.0	<u>156,688</u>	100.0	<u>2,051,883</u>	100.0	<u>2,247,752</u>	100.0	<u>2,167,802</u>	100.0

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的收益已經匯總。見「財務資料—呈列基準」。

我們已建立全球佈局。截至最後實際可行日期，我們於南北美、歐洲及亞洲設有20座生產廠，十個客戶服務中心及五個區域應用工程中心，且鄰近眾多全球最大的汽車市場。

## 概要

下表載列於所示期間／年度以地區分部劃分的收益：

地區分部：	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日至2010年11月30日止期間		由2010年11月4日至2010年12月31日止期間		總計2010年		截至2011年12月31日止年度		截至2012年12月31日止年度	
	(千美元)	(%)	(千美元)	(%)	(千美元)	(%)	(千美元)	(%)	(千美元)	(%)
北美洲.....	1,200,748	63.4	96,858	61.8	1,297,606	63.2	1,470,392	65.4	1,536,351	70.9
歐洲.....	430,868	22.7	31,715	20.2	462,583	22.5	456,359	20.3	328,444	15.2
中國.....	129,240	6.8	18,125	11.6	147,365	7.2	168,477	7.5	182,326	8.4
全球其他地區 <sup>(2)</sup> .....	134,339	7.1	9,990	6.4	144,329	7.1	152,524	6.8	120,681	5.5
<b>總計</b> .....	<b>1,895,195</b>	<b>100.0</b>	<b>156,688</b>	<b>100.0</b>	<b>2,051,883</b>	<b>100.0</b>	<b>2,247,752</b>	<b>100.0</b>	<b>2,167,802</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日止期間及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的收益已予匯總。見「財務資料—呈列基準」。
- (2) 包括巴西、印度、韓國及澳洲。

我們其中一項主要增長戰略為透過擴大產品組合，提供切合該等新興市場需要的產品，增加我們於中國及其他新興市場的市場份額。此外，我們計劃繼續鞏固與此等市場的全球及地方整車製造商已建立的關係，並或會拓展經選定的戰略收購及結盟。我們亦計劃擴充在這些市場的製造能力，配合我們業務增長。

下表載列於所示年度指定產品的產量、產能及使用率：

產品	截至2010年12月31日止年度 <sup>(1)</sup>			截至2011年12月31日止年度			截至2012年12月31日止年度		
	產量 (件) <sup>(2)</sup>	產能 (件) <sup>(3)</sup>	使用率 (%) <sup>(4)</sup>	產量 (件) <sup>(2)</sup>	產能 (件) <sup>(3)</sup>	使用率 <sup>(4)</sup>	產量 (件) <sup>(2)</sup>	產能 (件) <sup>(3)</sup>	使用率 (%) <sup>(4)</sup>
EPS.....	2,278,000	3,286,000	69%	2,682,000	3,428,000	78%	2,680,000	3,639,000	74%
HPS									
齒輪.....	3,198,000	4,591,000	70%	2,826,000	4,763,110	59%	1,835,000	3,888,005	47%
泵.....	3,577,000	6,119,000	58%	3,741,000	5,392,000	69%	3,565,000	5,002,000	71%
轉向									
管柱.....	4,098,000	9,371,000	44%	3,727,000	8,957,000	42%	3,463,000	5,643,000	61%
半軸.....	7,944,000	10,306,000	77%	8,018,000	10,000,000	80%	8,694,000	10,219,000	85%

附註：

- (1) 我們的前身公司及本集團截至2010年12月31日止年度的產量及產能已經匯總。
- (2) 我們將該產品所有類型的產量合計以得出該產品的總產量。
- (3) 我們採用可循環再用產能計算產能，當中不包括有關新客戶或項目不能使用的較舊一代產品的陳舊設備。倘陳舊設備重用的升級成本需要投資超過購買新設備成本50%時，該設備被視為不能使用。產能指產品線現有的可循環再用產能的加權平均數。為計算可循環再用產能，我們假定一週為五個工作日、機械部分分三班及組裝分兩班工作。
- (4) 我們根據所生產產品數目與我們的全部現有設施的產能相比較以計算使用率。

## 概要

### 我們的歷史及與通用汽車的關係

我們的歷史可追溯至1906年，當時我們於美國以Jackson, Church & Wilcox Co.的名稱成立。於1909年，此公司被通用汽車擁有的別克收購。於1917年，我們成為通用汽車首個汽車零件製造部門，從事轉向系統研究、設計及製造業務。此後，我們在通用汽車旗下以一個業務部門的形式營運，主要從事轉向業務。於1998年，我們的轉向業務成為通用汽車旗下汽車零部件業務部門德爾福公司內的一個主要業務部門，此後於1999年，德爾福公司經通用汽車分拆成為獨立公眾持股公司。於2009年，通用汽車收購(其中包括)德爾福公司的轉向業務(其實際上包括了本集團的經營子公司)，並將其易名為耐世特汽車。於2010年11月，我們被太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司收購(「收購事項」)，於2011年3月，中航工業汽車收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司51%權益。見「我們的歷史及重組—我們的歷史」。

我們與通用汽車已建立穩固及歷史悠久的關係，且我們計劃繼續鞏固此關係。我們、太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司及通用汽車已就收購事項訂立多項協議，當中包括收購總協議、供應協議、接管及保障協議以及知識產權協議。此等協議規定(其中包括)我們與通用汽車持續關係的若干方面的框架(包括若干過渡協議)。我們與通用汽車之間受限於供應協議且截至最後實際可行日期尚未屆滿的合約乃於2005年與至2010年間訂立；假設適用汽車計劃未能延期，則該等合約預計將於2013年與2020年間屆滿。我們並非通用汽車的轉向或動力傳動產品的唯一供應商，但我們相信我們乃通用汽車的重要供應商。由於轉向及半軸供應商一般依賴數名主要整車製造商客戶，而整車製造商客戶一般依賴數名主要轉向及半軸供應商，故我們相信，與通用汽車的其他現有供應商相比，我們對通用汽車的依賴不會影響我們與通用汽車的議價能力。我們亦相信，我們按與其他現有供應商相同的競爭基準爭取通用汽車業務。見「業務—客戶—與通用汽車的關係」。

### 會計師報告的呈列基準

本文件包括兩份分別載於附錄一甲及附錄一乙的會計師報告。附錄一甲載列本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度在現行企業架構下的會計師報告。附錄一乙載列我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的會計師報告。

於2010年11月30日前，我們的前身公司為通用汽車的間接全資子公司。於2010年11月30日，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司收購我們的前身公司，隨後我們的前身公司受本集團控制。見「我們的歷史及重組—我們的歷史」。我們的前身公司的經營業績於以下方面並不能直接與本集團的業績比較：

- 就收購事項而言，本集團從我們的前身公司收購所獲得的資產及所承擔負債根據國際財務報告準則的收購會計標準一般按公允價值列賬。並無跡象顯示業務合併中所收購的無形資產中有實質價值。見「財務資料—呈列基準」。



## 概要

- 通用汽車向我們的前身公司就某些服務及功能收取的成本對我們的前身公司作為獨立實體而產生的成本不具有指示性。此外，通用汽車並無向我們的前身公司收取其因代表我們的前身公司所產生的所有直接成本，其亦無將任何費用分配予我們的前身公司作為分享或共同開支。
- 根據國際會計準則第38號資本化的標準，我們的前身公司產生的工程及產品開發成本不符合資本化的要求，原因為當時有關研發經費在可見未來的經濟利益並不確定，相反，本集團的某些工程及產品開發成本符合國際會計準則第38號的要求，原因為收購事項後有關開發經費在可見未來的經濟利益有重大變動。因此，本集團工程及產品開發成本並不能與我們的前身公司者作比較。評估2010年12月1日前我們的前身公司以及收購事項之後本公司的工程及產品開發成本資本化時的會計政策概無變動，且國際會計準則第38號項下的標準得以同等適用。我們的前身公司及本公司於收購事項前後所產生的工程及產品開發成本的性質並無變動。詳情請見「財務資料—呈列基準」。
- 我們的前身公司僅就設定受益計劃確認責任，乃由於其為法定計劃資助人。
- 我們的前身公司的呈報所得稅金額乃按獨立回報基準呈列，猶如我們的前身公司為一間獨立實體。由於我們的前身公司的某些法律實體向通用汽車的法律實體呈報綜合稅務報表，當期稅項則假設於有關所得稅透過轉讓至通用汽車並入賬的年度上與通用汽車結算。

因此，我們的前身公司的過往業績未必能指示本集團的業績，投資者於評估我們的前身公司的過往業績時務須審慎行事。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—除收益外，我們的前身公司的財務資料並不可以與本集團的財務資料直接比較且該等資料未必為本集團業績的指標」。除收益外，我們並無於本文件將我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的財務資料與本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的財務資料匯總。見「財務資料—呈列基準」。

## 業務模式

我們的業務模式包括以下不同階段：

- **發展業務戰略：**我們的業務發展流程展開時，我們對企業前景及價值、市場慣例、監管環境、客戶關係及期望，以及可供使用資源作出審查。

---

## 概要

---

- **拓展業務商機：**我們識別目標機遇及建立客戶方案。
- **產品及流程開發：**我們積極尋求客戶參與，創造可實現及有效的產品以及流程設計，並採購該等設計所需的材料。
- **整車製造商客戶訂貨：**我們一般透過採購訂單供應產品。採購訂單一般受與各整車製造商訂立的一般條款及條件所規範。雖然我們與顧客的採購訂單因顧客而異，但在該等採購訂單下我們通常得以與顧客形成一種關係，使得我們的顧客因應其所要求供應予特定汽車的特定零部件或系統下訂單，但就向我們採購產品的數量並無任何最低規定。
- **製造產品及提供服務：**我們積極製造及提供滿足或超出客戶所需及期望的產品及服務。

### 客戶

由於我們有能力以具競爭力的價格提供優質產品及客戶服務，故我們與全球眾多具領先地位的整車製造商已建立穩固關係。我們目前向超過50家客戶供應我們的產品，幾乎包括全部於2012年以產量計的全球幾乎所有前十大主要整車製造商。多年來，我們已使客戶群更多元化，截至最後實際可行日期，我們的全球客戶包括通用汽車、福特、快意、佳士拿及標緻雪鐵龍，以及中國及印度等區域市場內的地方整車製造商。截至2010年(我們的前身公司及本集團的匯總收益)、2011年及2012年12月31日止年度，向我們的五大客戶的銷售額分別佔我們收益的約79.2%、82.4%及82.7%。我們已向我們最大的客戶通用汽車供應產品超過100年，且已向其餘四大客戶供應產品超過20年。我們計劃不斷鞏固與通用汽車的穩固及悠久的關係。

自收購事項後我們成為獨立部件供應商以來，我們亦專注與通用汽車以外的原設備製造商緊密合作，並增加向彼等銷售，以支持我們的業務增長。隨著我們繼續改善技術專長及降低成本，我們計劃繼續鞏固與現有客戶的關係，並吸納新客戶，使我們能向客戶提供優質及符合成本效益的產品。我們透過機遇計劃，針對潛在客戶及追蹤不同機遇，該機遇計劃追蹤並評估我們擬獲得的潛在客戶計劃預訂情況。我們亦專注於拓展中國及其他新興市場的業務，我們於該等市場尋求與全球整車製造商以及地方整車製造商的商機。此外，我們繼續監察行業趨勢，及可能考慮調整我們生產設施、客戶服務中心及區域工程中心的地域組合或數目，以支持我們的未來業務發展，並令我們能夠快速回應處於不同司法權區的整車製造商客戶的需求。

## 概要

### 採購原材料及零部件

我們向全球及本土多家供應商採購原材料及零部件，以供我們的製造流程使用。該等原材料及零部件一般以足以滿足我們所需的數量從多個來源採購。儘管該等原材料及零部件有多個供應商，我們一般使用與行業慣例一致的單一來源供應商，因此舉更具成本效益。在極少情況下，基於所涉及技術或流程或因專利原材料或零部件，可能僅有一個供應商能夠提供我們製造產品的所需原材料或零部件。截至2012年12月31日止年度，我們的原材料及零部件總採購量約1.5%乃來自單一來源供應商。我們尋求透過定期監察及審閱供應商的財務資料及於需要時提供財務援助，以減低使用該單一來源供應商而引致的不利影響。於往績記錄期間，我們並無經歷任何原材料或零部件嚴重短缺，而該等原材料及零部件一般不會備有超出合理需要足以應付生產及付運時間表數量的庫存。見「業務－製造、內部加工零部件及原材料－採購原材料及零部件」。

我們透過在可行情況下將成本增幅轉嫁客戶管理原材料價格波動。見「業務－製造、內部加工零部件及原材料－採購原材料及零部件－價格波動」。

於截至2012年12月31日止年度我們的五大供應商已與我們維持了估計介乎11年至逾40年的業務關係。截至2010年(我們的前身公司及本集團的匯總採購)、2011年及2012年12月31日止年度，我們的五大供應商分別佔我們採購總額約18.4%、20.7%及19.5%。見「業務－製造、內部加工零部件及原材料－採購原材料及零部件」及「財務資料－選定利潤表項目概述－銷售成本及毛利」。

### 生產設施

截至最後實際可行日期，我們在美國、墨西哥、中國、波蘭、印度、巴西及澳洲擁有20座生產廠。見「業務－生產設施及產能－生產設施」。

### 研究及開發

我們作為轉向產品及動力傳動產品供應商，已有百年歷史，一直持續集中研究及開發，累積了廣泛的技術知識及建立了出高度技術專長。我們將可透過改善產品表現、減低成本或擴大產品組合，以提供具有吸引力的長期增長機遇的技術研發能力放於首位。見「業務－我們的優勢－透過長久以來的研究及開發達致高度先進的技術」。



## 概要

### 品質控制

我們的質量系統乃為監控我們產品從開發直至生產的質量而設。我們部分質量控制僱員在業內擁有超過20年經驗，許多質量控制僱員持有工程學位。為推動我們各製造廠的品質控制，我們全球所有地點均已獲得TS-16949認證。見「業務－質量控制及認證」。

### 過往財務資料概述

下表載列我們的前身公司及本集團合併／匯總財務資料的概要。我們已自本文件附錄一乙及一甲的會計師報告中分別所載我們的前身公司合併財務報表及本集團匯總財務報表中，摘錄合併／匯總財務資料概述。此合併／匯總財務資料概要應與本文件所載合併／匯總財務報表(包括有關附註)一併閱讀。

我們的合併／匯總財務資料乃根據國際財務報告準則編製。

### 選定合併／匯總利潤表數據

#### 我們的前身公司

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
收益.....	1,895,195
毛利.....	284,753
工程及產品開發成本.....	(118,008)
經營利潤.....	85,051
除所得稅前利潤.....	81,094
期間利潤.....	70,103
下列人士應佔：	
權益持有人.....	67,955
非控制性權益.....	2,148
	70,103

## 概要

### 本集團

	由2010年 11月4日 至2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
		(千美元)	
收益 .....	156,688	2,247,752	2,167,802
(毛損)/毛利 .....	(25,345)	277,275	266,813
工程及產品開發成本 .....	(8,470)	(108,376)	(81,623)
經營(虧損)/利潤 .....	(57,288)	89,201	83,923
除所得稅前(虧損)/利潤 .....	(58,960)	73,437	62,194
期間/年度(虧損)/利潤 .....	(58,667)	68,033	58,627
下列人士應佔：			
權益持有人 .....	(58,539)	66,686	57,096
非控制性權益 .....	(128)	1,347	1,531
	(58,667)	68,033	58,627

### 選定合併/匯總資產負債表數據

#### 我們的前身公司

	於2010年 11月30日
	(千美元)
非流動資產 .....	166,600
流動資產 .....	629,446
總資產 .....	796,046
總權益 .....	285,839
非流動負債 .....	128,217
流動負債 .....	381,990
總負債 .....	510,207
總權益及負債 .....	796,046
流動資產淨值 .....	247,456
總資產減流動負債 .....	414,056

## 概要

### 本集團

	於2010年 12月31日	於2011年 12月31日	於2012年 12月31日
		(千美元)	
非流動資產.....	288,281	377,972	631,000
流動資產.....	623,632	595,518	627,871
<b>總資產.....</b>	<b>911,913</b>	<b>973,490</b>	<b>1,258,871</b>
<b>總權益.....</b>	<b>74,954</b>	<b>123,018</b>	<b>191,809</b>
非流動負債.....	78,636	83,627	559,765
流動負債.....	758,323	766,845	507,297
<b>總負債.....</b>	<b>836,959</b>	<b>850,472</b>	<b>1,067,062</b>
<b>總權益及負債.....</b>	<b>911,913</b>	<b>973,490</b>	<b>1,258,871</b>
流動(負債)/資產淨值.....	(134,691)	(171,327)	120,574
<b>總資產減流動負債.....</b>	<b>153,590</b>	<b>206,645</b>	<b>751,574</b>

### 選定合併/匯總現金流量表數據

#### 我們的前身公司

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
經營活動產生的淨現金.....	25,373
投資活動所用的淨現金.....	(47,872)
融資活動所用的淨現金.....	(38,103)
現金及現金等價物減少淨額.....	(60,602)

### 本集團

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
		(千美元)	
經營活動產生的淨現金.....	48,939	96,878	156,265
投資活動所用的淨現金.....	(331,303)	(132,264)	(271,651)
融資活動產生的淨現金.....	395,040	65	99,150
現金及現金等價物增加/(減少)淨額.....	112,676	(35,321)	(16,236)

## 概要

### 主要財務比率

下表載列所示期間我們的前身公司的某些主要財務比率：

	<u>於2010年 11月30日</u>
流動比率 <sup>(1)</sup> .....	164.8%
資本負債率 <sup>(2)</sup> .....	18.5%

附註：

- (1) 於期末日期的流動資產除以流動負債。  
 (2) 於期末日期的總借款加非經常有關連人士應付款項再除以總權益。

下表載列於所示期間／年度本集團某些主要財務比率；

	<u>於或截至 由2010年 11月4日 至2010年 12月31日 止期間</u>	<u>於或截至 2011年 12月31日 止年度</u>	<u>於或截至 2012年 12月31日 止年度</u>
流動比率 <sup>(1)</sup> .....	82.2%	77.7%	123.8%
資本負債率 <sup>(2)</sup> .....	549.5%	342.1%	289.3%
毛利率 .....	—	12.3%	12.3%
純利率 .....	—	3.0%	2.7%

附註：

- (1) 於期／年末日期流動資產除以流動負債。  
 (2) 於期／年末日期總借款加非經常有關連人士應付款項除以總權益。

### 最近發展

下文乃我們截至2012年及2013年3月31日止三個月的選定未經審計財務數據，其乃按與本文件附錄一甲所載經審計匯總財務資料的會計政策編製。截至2013年3月31日止三個月的財務業績對截至2013年12月31日止全年或未來中期期間的財務業績未必具指示性。

	<u>截至下列日期止三個月</u>	
	<u>2012年3月31日</u>	<u>2013年3月31日</u>
	(千美元)	
	(未經審計)	
收益 .....	587,895	576,465
銷售成本 .....	(506,002)	(497,289)
工程及產品開發成本 .....	(20,430)	(19,888)

---

## 概要

---

截至2013年3月31日止三個月，我們的收益由截至2012年3月31日止三個月的587.9百萬美元下降至576.5百萬美元，減少約2%，主要由於某些客戶計劃結束導致銷售量減少、且其尚未由預期於2013年後期開始實行的已預訂客戶計劃所帶來的預期收入增加所抵銷。截至2013年3月31日止三個月，我們的銷售成本由截至2012年3月31日止三個月的506.0百萬美元減少至497.3百萬美元，減少約2%，主要由於上文所述的銷量下降所致。截至2013年3月31日止三個月，我們的工程及產品開發成本由截至2012年3月31日止三個月的20.4百萬美元減少至19.9百萬美元，減少約3%。

根據未經審計管理賬目，本集團於2012年下半年的毛利及毛利率與2012年上半年相比分別下跌約38.9百萬美元及2.3%，主要由於來自客戶的定價壓力以及季節性因素。此外，本集團於2012年下半年亦產生●及僱員重組成本約7.4百萬美元。於最後實際可行日期，本集團預期，除與●有關的開支外，於2013年下半年預期將不會產生類似的非經常性開支。此外，本集團將於2013年下半年推出三項新EPS計劃。由於EPS產品通常較其他產品價格較高，故我們期望EPS計劃將可減少來自客戶整體定價壓力帶來的不利影響。

自2012年12月31日起，可能對我們業務、財務狀況及營運業績構成重大不利影響的業務模式以及成本及收益結構概無重大變動。

### 股息政策

股息宣派將由我們的董事會酌情決定及須經我們的股東批准。受適用法律及法例規限，我們現時擬於截至2013年12月31日止年度派付不少於可供分派純利20%的股息。董事亦可於考慮我們的經營及收益、資本要求及盈餘、一般財務狀況、合約限制、資本開支及未來發展需要、股東權益及其於當時視作相關的其他因素後建議將來股息派付。任何股息宣派及派付以及股息金額亦須遵守憲章文件及開曼公司法，包括我們的股東批准。截至2013年12月31日止年度後未來任何股息宣派未必反映以往所宣派股息，並將由董事全權酌情釐定。



## 釋義

於本文件內，除文義另有所指外，以下詞語及詞彙應具有下列涵義。

「收購事項」	指	於2010年11月太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司對本集團的收購
「收購債項」	指	就收購事項所產生的債項316百萬美元
「聯屬人士」	指	直接或間接控制另一人士或實體的任何人士或實體、由另一人士或實體控制或與另一人士或實體受直接或間接共同控制的任何人士或實體
「AMM 4100系指數」	指	美國金屬市場指數，其顯示鋼鐵總成本的長期走勢
「組織章程細則」或「細則」	指	於[日期]有條件採納的本公司組織章程細則，將●後生效
「聯繫人士」	指	具有●賦予該詞的涵義
「審計及合規委員會」	指	董事會轄下審計及合規委員會
「澳洲」	指	澳大利亞聯邦
「中航工業」	指	中國航空工業集團公司，於2008年11月6日於中國成立的國有有限公司，為我們的控股股東之一
「中航工業汽車」	指	中國航空汽車工業控股有限公司，於1985年11月7日於中國成立的有限公司，由我們的控股股東之一中航工業全資擁有
「北京亦莊」	指	北京亦莊國際投資發展有限公司，於2009年2月6日於中國成立的由北京市人民政府控制的有限公司，擁有太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司(我們的控股股東之一)24%的股權

## 釋義

「北京市人民政府」	指	中國北京市人民政府
「董事會」	指	本公司董事會
「巴西」	指	巴西聯邦共和國
「營業日」	指	香港銀行一般向公眾開放辦理日常銀行業務的日子（不包括星期六、星期日或香港公眾假期）
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「開曼公司法」	指	開曼群島法例第22章公司法（1961年第三號法例，經綜合及修訂）
「開曼群島」	指	英國海外領土開曼群島
「中國」	指	中華人民共和國，就本文件及僅就地域參考而言，除非文義規定，否則本文件提述的「中國」不包括台灣、澳門特別行政區及香港
「佳士拿」	指	佳士拿集團有限公司*(Chrysler Group LLC)及其聯屬人士，為獨立第三方
「公司條例」	指	經不時修訂、補充或以其他方式修改的香港法例第32章香港公司條例
「本公司」	指	耐世特汽車系統集團有限公司，於2012年8月21日根據開曼群島法例註冊成立為獲豁免有限公司
「控股股東」	指	具有●賦予該詞的涵義，除非文義另有規定，指中航工業、中航工業汽車、太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司及耐世特香港
「董事」	指	本公司董事

## 釋義

「企業所得稅法」	指	中國全國人民代表大會於2007年3月16日通過並於2008年1月1日生效的中國企業所得稅法(經不時修訂、補充及以其他方式修改)
「歐盟」	指	歐洲聯盟
「快意」	指	快意集團*(Fiat Group)及其聯屬公司，為獨立第三方
「福特」	指	福特汽車公司*(Ford Motor Company)及其聯屬公司，為獨立第三方
「法國」	指	法蘭西共和國
「德國」	指	德意志聯邦共和國
「建築面積」	指	建築面積
「通用汽車」	指	通用汽車公司及其聯屬公司，為獨立第三方
「本集團」或「我們」	指	本公司及(除文義另有規定外)其所有子公司或倘文義所指，指其註冊成立前任何時間，本公司前身公司或其現有子公司的前身公司所從事並由本公司其後接管的業務
「高新證書」	指	國家稅務總局或其地方當局發出的高新技術企業認定證書
「港元」	指	香港法定貨幣港元及港仙
「本田」	指	本田汽車有限公司及其聯屬公司，為獨立第三方
「香港」	指	中國香港特別行政區
「現代」	指	現代汽車公司及其聯屬公司，為獨立第三方
「國際會計準則」	指	國際會計準則
「國際會計準則理事會」	指	國際會計準則理事會

## 釋義

「國際汽車推動小組」	指	國際汽車推動小組
「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則，包括國際會計準則理事會頒布的準則及詮釋、國際會計準則委員會頒布的國際會計準則及詮釋
「印度」	指	印度共和國
「IPSOS」	指	IPSOS商務諮詢，一家全球獨立的市場調查公司
「意大利」	指	意大利共和國
「公里」	指	公里
「韓圓」	指	南韓圓，南韓法定貨幣
「最後實際可行日期」	指	2013年6月13日，本文件付印前就確定其刊發前所載若干資料的最後實際可行日期
「凌雲工業」	指	凌雲工業股份有限公司，於1995年4月10日在中國成立的有限責任公司，分別擁有耐世特涿州及耐世特蕪湖40%的權益。除作為耐世特涿州及耐世特蕪湖的股東外，其亦為獨立第三方。凌雲工業的主要股東為北方凌雲工業集團有限公司(前稱河北凌雲工業集團有限公司)
「組織章程大綱」或「大綱」	指	本公司的組織章程大綱
「墨西哥」	指	墨西哥合眾國
「工信部」	指	中華人民共和國工業和信息化部或其地方分支機構
「商務部」	指	中華人民共和國商務部或其地方分支機構

## 釋義

「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會或其地方分支機構
「耐世特汽車」	指	耐世特汽車公司，於2008年1月2日於美國德拉威州註冊成立的公司，為本公司的間接全資子公司
「耐世特北京」	指	耐世特(北京)技術有限公司，於2010年11月24日在中國成立的有限公司，為控股股東之一太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的全資子公司
「耐世特香港」	指	耐世特汽車系統(香港)控股有限公司，於2012年8月10日於香港註冊成立的公司，為太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司全資擁有。
「耐世特蘇州」	指	耐世特汽車系統(蘇州)有限公司，於2007年1月24日於中國成立的有限公司，為本公司的間接全資子公司
「耐世特蕪湖」	指	耐世特凌雲驅動系統(蕪湖)有限公司，於2006年12月22日於中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資子公司
「耐世特涿州」	指	耐世特凌雲驅動系統(涿州)有限公司，於1995年10月6日於中國成立的有限公司，為本公司的間接非全資子公司
「日產」	指	日產汽車有限公司及其聯屬公司，為獨立第三方
「NSC」	指	耐世特戰略委員會，由本集團的核心管理層團隊組成的本集團最高策略及政策制定機構，亦為諮詢領導小組，各成員代表其主要職能責任及部門
「OFAC」	指	美國財政部海外資產控制辦公室
「中國人民銀行」	指	中國的中央銀行中國人民銀行



## 釋義

「太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司」	指	太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司，於2010年9月10日於中國成立的有限公司，由北京亦莊、中航工業汽車以及太平洋世紀汽車系統分別擁有24%、51%及25%，並為我們的控股股東之一
「PCM (Singapore) Steering」	指	PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited，於2010年11月4日於新加坡註冊成立的公司，為本公司直接全資子公司
「太平洋世紀汽車系統」	指	太平洋世紀汽車系統有限公司，於2003年1月8日於中國成立的有限公司，並擁有太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司(我們的控股股東之一)25%的權益。太平洋世紀汽車系統由兩名為獨立第三方的人士分別最終擁有50%
「PCM (US) Steering」	指	PCM (US) Steering Holding Inc.，於2010年11月8日於美國德拉威州註冊成立的公司，為本公司直接全資子公司
「人大」	指	中國立法機關人民代表大會，包括中國全國人民代表大會及所有地方各級人民代表大會(包括省市及其他地區或地方人民代表大會)，或按文義規定指上述任何代表大會
「波蘭」	指	波蘭共和國
「中國政府」或「國家」	指	中國政府，包括所有政府分支機構(包括省市及其他地區或地方政府實體)
「中國法律顧問」	指	嘉源律師事務所，本公司中國法律顧問
「前身公司」或「我們的前身公司」	指	GM Global Steering Holdings, LLC
「標緻雪鐵龍」	指	法國標緻雪鐵龍公司*(PSA Peugeot Citroën)及其聯屬公司，為獨立第三方
「薪酬及提名委員會」	指	董事會轄下薪酬及提名委員會
「雷諾」	指	雷諾汽車公司*(Renault S.A.)及其聯屬公司，為獨立第三方
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣元

## 釋義

「重組」	指	本集團進行●的重組安排，詳情於本文件「我們的歷史及重組－重組」一節闡述
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局
「國資委」	指	中華人民共和國國務院國有資產監督管理委員會
「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「上海通用汽車」	指	上海通用汽車有限公司及其聯屬公司，為獨立第三方
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10港元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「南韓」	指	南韓共和國
「平方呎」	指	平方呎
「平方米」	指	平方米
「豐田」	指	豐田汽車公司及其聯屬公司，為獨立第三方
「往績記錄期間」	指	(i)就截至2010年止年度而言，截至2010年11月30日止十一個月及由2010年11月4日至2010年12月31日期間；(ii)截至2011年12月31日止年度以及(iii)截至2012年12月31日止年度。進一步詳情見「財務資料」
「土耳其」	指	土耳其共和國
「聯合汽車工會」	指	美國汽車、航空及農業工人聯合工會(United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America)
「美國」	指	美利堅合眾國

---

## 釋義

---

「美元」	指 美元，美國法定貨幣
「大眾」	指 大眾汽車集團及其聯屬公司，為獨立第三方
「%」	指 百分比

本文件中包含的若干金額及百分比數字已作出四捨五入的調整。因此，若干數表中所示的總數不一定代表其先前數字的算術總數。

倘於中國成立的實體或企業的中文名稱與其英文翻譯有任何歧異，概以中文版本為準。以中文或另一語言翻譯的英文公司名稱(註有「\*」號)及以英文翻譯的中文公司名稱(註有「\*」號)，僅供識別。

## 技術詞彙

「主動吸能轉向管柱」	指	轉向管柱，使用煙火執行器來優化衝撞時的能量吸收以改善駕駛員防護
「前期開發流程」	指	作為研究設計的一部分，發展新項目設計所進行的流程
「售後市場」	指	整車製造商向客戶銷售汽車後，製造、再造、分銷、零售及安裝所有輕型及重型汽車的汽車配件、化學品、工具、設備及附件相關的汽車產業的二級市場
「年度實物庫存測試」	指	年度實物庫存測試，在每個廠房每年至少進行一次，檢測庫存管理整體嚴格度及庫存報告準確度
「助力機制」	指	透過轉向管柱或轉向齒輪提供助力
「助力」	指	使用電機或液壓系統向設備添加動力
「軸身」或「前軸」或「後軸」	指	轉動輪或齒輪的中軸，向車輪傳送動力
「軸承」	指	一種機器元件，限制運動部件間的相對動作為指定動作
「無刷EPS」	指	使用無刷電機技術的EPS系統，其利用永久磁鐵及轉向感應器精確控制電機的扭力及轉向
「綁定軟管」	指	將軟管系在一起的一種轉向軟管
「二氧化碳當量」	指	根據潛在溫室效應對比多種溫室氣體的排放量單位
「鑄造」	指	將液態材料注入指定形狀的空心模型後待其固化的製造工序
「CIS」	指	轉向管柱及中間軸

## 技術詞彙

「管柱助力EPS」或 「管柱式EPS」	指	將系統電子(電機、控制器及感應器)及助力機制與轉向管柱結合的EPS系統
「袖珍模組塊電力包」	指	模組電力組件乃一個集成單位，包括提供轉向助力時所需的電機、控制器及齒輪減弱單位
「電腦模組」	指	一組獨立電子電路安裝於一塊電路板上，以提供電腦的基本功能
「密封及分揀系統」	指	在製造工序中識別並揀出不合格配件的系統
「控制器」	指	控制與外圍設備連接的晶片或延展卡及電機和EPS系統表現的電子硬件
「降溫器」	指	用於降低動力轉向液體溫度的小型熱能放射器具
「耦合」	指	將兩軸在尾端連接以傳送動力的設備
「叉槽滑移節」	指	一種僅需中度操作角度便可對後輪傳動應用提供卓越噪音震動及平順性表現的內端萬向節
「客戶付運表現」	指	客戶按時付運的衡量標準
「切割」	指	將一件實質物件或其部分透過使用直接的尖銳力分為兩件或以上部分
「數據協調員」	指	支援本集團生產控制及物流團隊並負責協調庫存活動及廠房庫存結餘的準確性
「手頭庫存日」	指	手頭庫存日
「鑽孔」	指	使用鑽咀或旋轉切割工具在固體物料切割出一個圓形橫切面洞或使其加大的切割過程



---

## 技術詞彙

---

「動力傳動系統中斷問題」	指	汽車乘客可能偵測得出的不悅噪音或振動
「動力傳動系統」	指	轉換來自變速器的動力並傳送至驅動輪(包括前輪驅動半軸、中間傳動軸、後輪驅動半軸以及傳動軸萬向節)的部件
「電動電機」或「電機」	指	將電能轉化為機能的電機設備
「電子機械工程」	指	根據電路機械系統的聯合，分析、設計、製造及維修設備及產品
「EPS」	指	電動轉向，使用電動電機協助駕駛員轉向
「防錯系統」	指	檢測缺陷部件並在其生產前移除的系統
「失敗模式及風險分析」	指	在開發週期初期問題較易解決時識別潛在問題的流程
「前軸載量」	指	路面就連接前軸的所有車輪而感應的總重量
「前輪驅動半軸」	指	以固定速度從變速器輸出扭力至汽車前輪
「前輪驅動汽車」	指	一種電機及變速器設計，電機僅驅動前輪
「全尺寸卡車」	指	適用於搬運重物及其他用途的大型貨車
「綠色技術」	指	應用一項或多項環境科學、綠色化學、環境監控及電器以監控、仿造及保護自然環境及資源並遏制人類參與的負面影響
「加熱處理」	指	用於改變一種物料的物理及(有時)化學特質的多種工業及金屬加工過程，當中涉及加熱或加凍至極端溫度而令該種物料硬化或軟化

## 技術詞彙

「半消聲室」	指	為在外部影響可能帶來錯誤結果時，提供完全吸收聲音或電磁波反射的安靜開放無限維度空間而設的消聲室
「高輸出齒輪12伏特轉向系統」	指	能夠傳遞超過15千牛頓齒條輸出功率的高動力轉向系統
「HPS」	指	液壓動力轉向，使用高壓液體協助駕駛員轉向
「塗抹」	指	將一種物質塗上一薄層功能性物料以加強該種物質的表面特質
「中間傳動軸」	指	聯同半軸一併運作，以改善汽車操作，並以長度不相等的承軸、較大扭力及運行角度，以消除對前輪驅動汽車造成的動力傳動系統中斷問題
「中間軸」	指	將轉向管柱的末端與齒輪齒條轉向器連接
「大型貨車」	指	大型貨車
「精益設計方法」	指	尋求以最少浪費創造價值的方法
「豪華汽車」	指	彰顯地位或聲譽，設備優質、性能上乘、結構精密、設計或特色先進的汽車
「機製零件」	指	通過機製工序生產的零件
「機製」或「機製工序」	指	使用控制材料移除工序將原材料裁切成指定的最終形狀及大小的工序
「按圖加工模式」	指	內部設計產品及與第三方供應商之合作以製造有關產品
「生產據點」	指	一間公司生產廠所處的地理區域
「耐世特生產系統」	指	將製造及物流(包括與供應商及客戶進行互動)協調以精益設計方法為焦點的綜合系統

## 技術詞彙

「不可調轉向管柱」	指	停留於固定位置且不能由駕駛員改變的轉向管柱
「噪音震動及平順性」	指	噪聲、震動及平順性，對汽車(特別是轎車及卡車)噪聲及震動特徵的研究及調整
「整車製造商」	指	符合標準行業慣例的整車製造商，通常指於生產汽車時使用整車製造商部件的大型汽車製造商
「柏拉圖分析」	指	用於揀選數量有限的任務以達致重大整體效果時作出決策的統計技巧
「生產控制及物流團隊」	指	我們的生產控制及物流團隊，監控庫存控制並負責庫存管理
「小齒輪助力EPS」或 「小齒輪式EPS」	指	將系統電子的控制器電機及助力機制與轉向裝置小齒輪軸結合的EPS系統
「拋光」	指	使用研磨及輪磨將零件表面磨滑的最終過程
「動力可調轉向管柱」	指	電力控制斜度及伸縮調整的轉向管柱，幫助駕駛員更易進出、改善舒適度並向駕駛員提供更多車輪定位選項
「動力電子設備」	指	用於電力控制及轉化的固態電子設備
「電動一觸式可調節管柱」	指	轉向管柱使用一觸式按鈕替代手動操縱杆，按鈕位於方向盤上可觸及的範圍內。駕駛員輕鬆地按下並鎖定按鈕，將轉向管柱按個人喜好進行調節
「輪電器」	指	一組產生電力並將電力傳送至路面的部件
「壓力軟管」	指	處理持續高壓而設的耐用軟管

## 技術詞彙

「傳動軸萬向節」	指	作為完整推進軸接頭組裝一部分，從變速器或加力箱輸出扭力至前軸及後軸
「齒輪齒條轉向器」或 「R&P裝置」	指	將旋轉運動轉化為線性運動的一對裝置
「齒條助力EPS」或 「齒條式EPS」	指	結合系統電子(電機、控制器及感應器)及轉向齒條的EPS系統
「稀土原料」	指	週期表中17種化學元素，具體指15種鏷族元素加銦、釷
「後差速器」	指	允許汽車車輪按不同速度轉動的設備
「後輪驅動半軸」	指	從後差速器向車輪傳送扭力
「遙控儲水軟管」	指	連接遙控儲水(增加液體容量的外置儲水)的軟管
「回轉軟管」	指	將端接頭或使用者夾板組裝的軟管，用於汽車動力轉向裝置作為彈性接頭
「感應器」	指	變頻器，測量物理數值並將其轉換成可被觀察者或電子設備讀出的信號
「Six Sigma」或 「Six Sigma分析法」	指	一種先進的問題解決工具，用於識別並移除產品缺陷及在製造流程中出現變異的根本原因
「小型轎車」	指	大過微型車但小過中型車的一類轎車
「運動型多用途汽車」	指	類似於旅行汽車或旅行車的汽車，通常具備四輪路上或越野能力
「鋼管」	指	用於動力轉向裝置的鋼管
「轉向管柱」或「管柱」	指	將方向盤與轉向機制連接，並通過轉移駕駛員自方向盤的輸入扭力控制轉向

## 技術詞彙

「轉向裝置」	指	通過將液壓轉換為轉向力推動鉸鏈向左或向右，從而對汽車提供直接控制
「轉向裝置小齒輪軸」	指	將小齒輪軸連接轉向裝置的軸，致使當方向盤轉動時，轉向裝置旋轉可推動齒條
「轉向軟管」或「軟管」	指	一系列產品(綁定軟管、壓力軟管、回轉軟管、降溫器及遙控儲水軟管)
「轉向鉸鏈」	指	自動轉向系統的一部分，連接前輪
「轉向泵」或「動力轉向泵」或「泵」	指	為HPS提供液壓動力
「轉向系統」	指	控制汽車行使方向的部件
「系統電子」	指	包括為交付精密控制匯流/助力以協助駕駛者降低所需轉向力度的動力電子設備
「一級供應商」	指	整車製造商的直接供應商
「噸」	指	相當於2,000磅重(907.19千克)的重量單位
「工具」	指	具特定性質的製造輔助設備，用於特定生產線或作執行特定工作
「扭力」	指	一個物體按軸身、支點或支軸旋轉的傾向力，在數學上定義為杠臂距離與力的交叉產物，從而產生旋轉
「加力箱」	指	四輪驅動系統的一部分，通過驅動軸連接變速器及前後軸，接收來自變速器的動力並傳送至前後軸
「變速器」	指	包括變速裝置及傳動軸的零件裝置，將動力由引擎傳送至車軸

---

## 技術詞彙

---

「高端滑移節」	指	加入一項新增自主度以達致優越噪音震動及平順性表現的卓越內端萬向節
「TS-16949」	指	由國際汽車工作組編製的國際標準化組織(「ISO」)技術規範，旨在建立質量管理體系，為汽車產業供應鏈提供持續改進、強調缺陷預防並減少變異及浪費
「滾動」	指	將較小型零件的粗糙表面打磨及拋光的技術，當中置於水平的粗管中注滿零件及滾動媒介
「汽車車型」或「型號」	指	製造商以一種車型出售特定品牌的汽車，通常由一系列大小或性能各不相同的模型組成
「汽車平台」	指	一套共用的共同設計、工程、生產力度及有關多項外置明顯模型的主要部件，甚至是汽車種類
「零瑕疵製造辦法」	指	旨在生產在質量或表現上並無瑕疵的特定產品的製造流程
「分區」	指	透過量度、分類及裝配將配搭零件精確配對

## 前瞻性陳述

### 本文件所載前瞻性陳述乃受風險及不確定因素的規限

本文件載有關於我們及我們子公司若干屬於或可被視為「前瞻性陳述」的陳述及資料。該等陳述是基於我們管理層所相信、所作的假設及現時所掌握的資料作出。在本文件中，「旨在」、「預計」、「相信」、「考慮」、「繼續」、「可以」、「估計」、「預期」、「展望」、「有意」、「或會」、「必須」、「計劃」、「預測」、「推算」、「尋求」、「應」、「將」、「會」及其反義詞或類似詞句，當用於本公司或我們的管理層時，用作表示前瞻性陳述。該等陳述反映本公司管理層對未來事件、我們的業務、營運業績、財務狀況、盈利能力、未來前景、流動資金及資本來源的現時觀點，當中部分觀點或不會實現或會有變。此等陳述受到若干風險、不確定因素及假設，包括本文件中所述其他風險因素之規限。務請閣下清楚瞭解，依賴任何前瞻性陳述涉及已知及未知風險和不確定因素。本公司面對的風險及不確定因素可影響前瞻性陳述的準確性，包括但不限於下列方面：

- 我們的業務前景；
- 我們的策略、計劃、宗旨及目標；
- 全球金融市場表現，包括我們進入本市場的能力的變動及利率水平的變動；
- 世界各地汽車業整體經營環境變動，例如汽車製造商的生產速度變動及客戶自由購買汽車的變動；
- 我們任何最大客戶的市場份額的損失、整合或下跌；
- 我們、我們的客戶或供應商遭遇勞工阻礙；
- 燃料價格及原材料成本增加；
- 汽車供應商與客戶之間的整合對我們競爭能力造成的影響；
- 增加我們的成本或減低我們產品的需求或以其他方式令我們產品成為過時的新技術；
- 本集團或其客戶經營所在有關司法權區的政府政策、法律或法規變動，特別是影響汽車業界的變動；
- 我們可能物色的業務機遇；
- 我們減低成本的能力；
- 我們的股息政策；
- 我們業務未來發展的程度、性質及潛力；
- 全球整體經濟、市場及營商環境；



---

## 前 瞻 性 陳 述

---

- 我們策略、計劃、目標及長遠目標的變動；
- 我們客戶及競爭對手的行動及發展；
- 本文件「財務資料」一節中關於價格趨勢、數量、營運、利潤率、整體市場趨勢、風險管理及匯率的若干陳述；及
- 本文件所討論其他風險因素以及我們控制以外的其他因素。

在遵照●規定的同時，我們無意因出現新資料、未來事件或其他原因而向公眾更新或修訂本文件中的前瞻性陳述。由於以上及其他風險、不確定因素及假設，本文件討論的前瞻性事件及情況未必如我們預期般發生，或根本不會發生。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本提示性陳述適用於本文件載述的所有前瞻性陳述。

## 風險因素

我們相信，我們業務涉及若干風險及不確定因素，部分因素並非我們所能控制。有關由2010年1月1日至2010年11月30日止期間及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間資料的論述，以及我們的前身公司與本集團的財務資料的可比較性，請參閱「財務資料—呈列基準」。

### 有關我們業務及行業的風險

**導致汽車銷售及產量大幅收縮的整體經濟情況及其他因素，可能對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。**

我們的業務直接與汽車銷售及生產有關，其具高度週期性，取決於(其中包括)整體經濟環境及消費開支。隨著全球經濟體的連繫加強，一個地區的金融危機、地理政治騷亂或其他重大事件可對全球市場帶來即時的重大影響。儘管自2008年及2009年經濟不景時起汽車業產量已全面上升，但全球經濟仍然疲弱。此外，汽車消費開支受多項因素影響，包括就業水平、可支配收入因工資增長幅度而變動及所得稅率變動、燃料成本及消費者是否獲得融資及其融資成本、汽車替換週期以及對全球經濟的憂慮。由於汽車產量波動，對我們產品的需求也波動。由於我們的銷售集中於北美及歐洲，該等地區的汽車製造水平最影響我們。北美及歐洲的銷售分別佔我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間總收益的63.4%及22.7%。北美及歐洲的銷售分別佔由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度的總收益61.8%、65.4%及70.9%以及20.2%、20.3%及15.2%。

此外，於2008年及2009年經濟不景期間已證明，混亂的金融市場會導致流動資金減少、增加借貸成本，可對我們、我們的顧客及供應商產生不利影響。若干歐洲國家的主權債務危機持續，對企業進入歐洲資本市場及其資本成本進一步產生不利影響。此等影響消費者市場的因素因削弱客戶信心及使客戶較難就購買汽車取得融資，從而導致汽車的消費開支減少，這將對汽車產量及對我們產品的需求造成不利影響。由於我們、我們的客戶及供應商對我們汽車消費者的要求及偏好的不斷轉變作出迅速回應，並嘗試在行業復甦過程中將產量提升，我們及彼等可能需籌集額外資本。倘未能取得所需資本或成本遙不可及，任何產量的增加會受到限制，及我們、我們客戶及供應商的業務受到不利影響。該等對我們的客戶或供應商造成的重大不利影響繼而對我們業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響，如對我們受影響客戶的銷售減少，以及由於我們的供應商未能履行責任而令我們未能履行責任(或不能在沒有超額開支的情況下履行責任)。

## 風險因素

汽車銷售及產量大幅收縮，亦對我們的客戶構成不利影響，許多客戶為應對2008年及2009年經濟不景而被迫實施前所未有的重組行動，包括在部分情況下根據破產法進行重組。比方說，由於2009年經濟持續惡化，美國政府向通用汽車及佳士拿授出政府貸款，以協助彼等取得所需資本繼續經營。雖然受助於該等政府計劃，然而佳士拿與通用汽車相繼於2009年4月30日及於2009年6月1日根據第11章申請破產，兩者分別於2009年6月10日及2009年7月10日解除破產。如情況進一步惡化，或會嚴重限制我們的客戶在經營中獲利的能力，可能導致更重大的重組行動或清盤。由於我們部分供應商亦直接或間接向我們的客戶供應貨品，故倘我們的客戶被迫進一步進行重組或清盤，則彼等可能遭遇流動資金的問題。倘供應商的持續經營能力受到質疑，可能會對我們所預期該供應商的表現能力造成重大不利影響，最終影響到我們兌現承諾的能力。

2012年歐洲金融低迷大大影響歐洲的汽車市場。本集團截至2012年12月31日止年度於歐洲的收益亦受不利影響，與2011年相比，我們於2012年於歐洲的利潤有所下降。整車製造商正因經濟疲弱及信貸市場緊縮而處於困境，導致2011年至2012年歐洲的汽車生產率及產量有所下降。因此，我們已經歷並可能繼續經歷來自整車製造商的訂單下降。歐洲汽車行業持續長期低迷、與歐洲經濟狀況有關的持續不明朗因素或因消費者需求而造成的產品組合重大變動均可能繼續對我們的業務造成不利影響。

基於以上因素，汽車銷售及產量因宏觀經濟因素或其他因素而出現進一步重大收縮，可能對我們業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

### **除收益外，我們的前身公司的財務資料並不可以與本集團的財務資料直接比較且該等資料未必為本集團業績的指標**

緊隨收購事項完成後，我們的前身公司於2010年11月30日受本集團控制。我們的前身公司的經營業績於以下方面並不能直接與本集團的業績比較：

- 本集團向我們的前身公司收購所獲得的資產及所承擔負債一般按公允價值列賬。
- 通用汽車向我們的前身公司就若干服務及功能收取的成本對我們的前身公司作為獨立實體而產生的成本不具有指示性。此外，通用汽車並無向我們的前身公司收取其因代表我們的前身公司所產生的所有直接成本，其亦無將任何費用分配予我們的前身公司作為分享或共同開支。
- 本集團的工程及產品開發成本並不能與我們的前身公司的工程及產品開發成本作比較。
- 我們的前身公司就僅設定受益計劃確認責任，乃由於其為法定計劃資助人。

## 風險因素

- 我們的前身公司的呈報所得稅金額乃按獨立回報基準呈列，猶如我們的前身公司為一間獨立實體。由於若干我們的前身公司的法律實體向通用汽車的法律實體呈報綜合稅務報表，當期稅項則假設於有關所得稅透過轉讓至通用汽車並入賬的年度與通用汽車結算。

因此，我們的前身公司的過往業績未必能指示本集團的業績，投資者於評估我們的前身公司的過往業績時務須審慎行事。請參閱「財務資料－呈列基準」。

**我們的銷售集中於我們最大的客戶，任何該等客戶的流失或整合都可能減少我們收益，並對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。**

截至2010年(我們的前身公司及本集團的匯總收益)、2011年及2012年12月31日止年度，向我們五大客戶作出的銷售分別佔收益約79.2%、82.4%及82.7%。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，我們的最大客戶通用汽車分別佔我們收益約50.4%、50.6%及52.3%。包括我們客戶在內的汽車業，於2008年及2009年經濟不景時受到重大挫敗。比方說，通用汽車及佳士拿均曾於經濟不景時接受美國政府援助，而佳士拿最終於2009年4月30日根據第11章申請破產，通用汽車則最終於2009年6月1日根據第11章申請破產。我們任何客戶破產、流失或整合，或從其中一名或以上的該等客戶所獲業務大幅減少，可能對我們業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

**我們與整車製造商客戶的採購訂單一般為需求合約，任何客戶(尤其我們最大的客戶)的產量要求下降時，會對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。**

我們根據訂單(為特定汽車供應特定產品，由各整車製造商客戶所訂立的條款及條件規管)向客戶供應絕大部份產品。在大部分情況下，我們整車製造商客戶同意購買某類產品的數量，但毋須向我們購買最低產品數量。部分整車製造商客戶亦可能就相同汽車平台與其他供應商訂約。我們與大部分客戶的採購訂單，其年期從一年至產品型號壽命週期止(一般為四至七年)，儘管我們客戶通常保留酌情權終止合約。由於我們客戶一般無責任購買某數量的產品，我們任何主要客戶所售的某主要型號或相關型號組別若需求停頓或減少，或製造商有能力另覓生產商供應某特定型號或相關型號組別及向我們終止購買，會對我們造成重大不利影響。倘由於我們最大客戶的產量要求

## 風險因素

下跌或該等採購訂單屆滿、終止或不獲重續，而我們與該等最大客戶不能維持現時業務水平，則我們須吸引新客戶或從現有客戶取得新業務。倘我們未能這樣做，可能對我們業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

### **我們客戶市場份額下跌或提供的產品組合出現變化會影響我們的收益。**

我們主要向整車製造商出售產品，依賴我們客戶的持續增長、可持續業務及穩健財政。汽車業受到技術迅速多變、競爭激烈、產品週期較短及週期性消費需求影響。當我們客戶受任何該等因素不利影響時，我們同樣會受到客戶減少對我們產品的訂單數量的重大不利影響。

鑒於我們的客戶一般按特定型號作出採購訂單，故我們整車製造商客戶所提供的汽車產品組合亦會影響我們的銷售。就我們傳統上提供大量某特定種類汽車而言，若消費者需求出現下滑，會對我們業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。

### **持續的定價壓力、整車製造商降低成本的措施、整車製造商可再物色供應商或取消汽車項目的能力，可能導致利率較預期低或導致虧損。**

汽車供應產業面對重大價格壓力，這種情況可能會持續。我們客戶採取削減成本措施，會導致我們產品承受價格下跌的壓力。我們客戶採購訂單一般需要在生產期內逐步下調部件定價，一般為每年1%至3%。此外，我們客戶通常保留權利可酌情單方面終止供應合約，這可加強其爭取減價的能力。整車製造商亦對其供應商(包括我們)有重要制衡作用，此乃由於汽車轉向及動力傳動行業為：

- 高度競爭性；
- 服務有限數目的客戶；及
- 固定成本基礎高。

此外，我們的部分生產線曾具備過剩產能。根據以上因素，及由於客戶的產品項目一般維持數年，並預期要求大量產量，故我們客戶在議價過程中具有明顯優勢，可商議更優惠的價格條款。因此，作為一級供應商，我們面對整車製造商要求降低產品價格的持續重大壓力。可能價格壓力會在超越我們預期的情況下加劇，此乃由於整車製造商持續削減成本措施。例如，於2012年2月通用汽車與標緻雪鐵龍組成戰略聯盟，以分享汽車平台，因此已加強彼等向供應商(包括我們)的議價能力。倘我們於未來未能節省足夠的生產成本以抵銷減價，我們的毛利率及盈利能力會受到重大不利影響。



## 風險因素

**整車製造商進行產品召回可對其生產水平造成負面影響，因而對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。**

部分全球最大的整車製造商(包括我們目前的客戶)過往曾進行大規模的產品召回。召回導致生產水平下跌，乃由於：(i)整車製造商集中力量處理產品召回的相關問題，而非創造新銷量；及(ii)消費者選擇不向曾進行召回的整車製造商或產品召回持續的該等整車製造商購買其製造的汽車。倘整車製造商產量減少，尤其是作為我們現有客戶的整車製造商，可能對我們業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

此外，倘任何我們產品為或被指稱為有缺陷，我們可能須參與涉及有關產品的召回事宜。任何因召回產生的任何負面宣傳可能對我們的聲譽及品牌造成不利影響。再者，各整車製造商就其供應商的產品召回均有其自身的做法。然而，由於供應商變得更多參與汽車設計過程及承擔更多汽車組裝職能，故當整車製造商面對產品召回時將尋求供應商分擔。我們一般並無就產品召回投保。因此，針對我們的客戶或我們提出的任何產品召回索償可能對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們於我們預期會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，我們可能無法調整策略。**

我們未來的增長取決於我們是否於適當時間作出正確投資，以於產品開發計劃及產能方面支援我們的市場及產品線的客戶群。我們已確定亞太區及南美地區及尤其是中國，作為可錄得重大增長的主要市場。我們亦已確定EPS作為產品線可能會出現增長。因此，我們已經及預期繼續會在生產營運、工程中心及其他基建作出重大投資，以支持該等市場及產品線的預期增長。倘此等市場或產品線並不以我們預期的步伐增長或概無增長，或我們未能於該等市場及產品線深化現有客戶關係及開拓新客戶關係，我們可能未能實現我們現有投資的預期回報率，並就該等投資產生虧損，以及未能有效重新調配已投資的資本，以開拓其他市場及商機，有可能導致我們的市場份額流向競爭者。倘該等市場及產品線增長速度不如預期般快或概無增長，我們的業務、經營業績及財務狀況亦可能受到重大不利影響。

**我們可能因針對我們提起的質保索償及產品責任訴訟而產生重大虧損及成本。**

倘我們的產品表現未符預期，則我們面對質保索償及產品責任訴訟固有業務風險，如為產品責任訴訟，則為產品失效導致身體受傷及／或財產損害。我們所製造的產品均經過複雜且精細的裝配。我們客戶訂明質素、表現及可靠程度。倘我們的產品

## 風險因素

於設計或製造方面出現瑕疵，則可能出現產品失效率，從而導致重大的付運延誤以及產品重做或更替成本。儘管我們採用多項產品質素計劃及程序，惟可能不足以避免產品失效，而有關產品失效會導致我們：

- 損失淨收益；
- 產生如質保開支、與客戶支援相關的成本及抗辯質保及產品責任索償的法律開支的成本增加；
- 產品出現訂單延誤、取消或重訂時間表；
- 產品退貨或折扣增加；及
- 聲譽受損。

任何上述情況出現會對我們的業務、營運業績及財務狀況構成不利影響。

此外，視乎各整車製造商向其供應商作出的有關產品責任的訴訟而定，整車製造商可能會於面對產品責任索償時尋求供應商彌償或分擔。我們目前已就產品責任索償作出投保，但我們可能於日後不能按可接受條款取得有關保險，則任何有關保險(如進行)就潛在索償或未能提供足夠保障。倘針對我們提出的產品責任索償超過我們可得的保險保障，可能對我們的業務構成重大不利影響。

整車製造商亦要求彼等供應商(包括我們)提供產品保證或質保，以及根據新汽車質保承擔維修及更換有關產品的成本。視乎我們向整車製造商供應產品的條款而定，整車製造商聲稱所供應的產品表現未符所保證者，則整車製造商可能企圖要求我們根據新汽車質保負責部分或全部維修或更換有缺陷產品的成本。我們不能保證，客戶的未來質保索償成本並非重大。我們按支付未來及現在索償所需的估計金額存置質保儲備。我們定期評估該等儲備水平及於適當情況下作出調節。儘管我們相信儲備足以應付潛在索償，惟我們不能向閣下保證，未來將不會出現任何重大質保索償損失或我們不會因抗辯有關索償產生巨額成本。

### **供應短缺可能對我們產生不利影響，導致生產中斷。**

我們、我們的客戶或供應商可能面臨原材料、零部件或其他材料供應短缺或延誤供應。此乃可能由多項因素(包括生產線產能不足或人手或營運資金限制、影響取得原材料、零部件的緊急天氣及自然或人為災害、勞工或政治糾紛、商業糾紛、公眾健康關注、恐怖行為或其他敵對行為)或其他因素而導致。比方說，2008年於美國輪軸製造公司舉行的罷工導致30間位於北美的通用汽車設施停頓數月。



## 風險因素

我們就生產所需的大部分原材料及零部件聘用「單一供應商」，意味著即使市場上有某零部件的其他供應商，我們仍自單一來源取得所有所需零部件。由於我們一般並不就該等原材料及零部件安排其他供應來源，故在部分情況下，當市場上的供應商有限而供應商未能達到我們的要求或不願意按我們所能接納的條款履行時，我們可能花上時間及／或成本以尋找其他供應商。此外，產品的原材料及零部件在批准使用前需經過嚴格的評估程序方合資格作生產之用。倘我們須就主要原材料或零部件聘用另一供應商，我們將需要花大量時間證明其他供應商的原材料或零部件符合資格，此舉將花上大量時間及需要龐大開支。倘我們未能及時物色到其他供應商願意及能夠按我們接納的條款達到我們的要求或根本無法物色到該等供應商，我們或需終止生產該受影響的產品。此外，由於所涉及的科技或工序或因材料或零部件已獲得專利，故我們就若干原材料及零部件聘用「單一供應商」，即表示單一供應商乃能夠提供該等零部件的唯一供應商。倘任何該等單一供應商停止或中斷營運，我們可能面臨重大額外成本及生產延誤。損失單一供應商甚至可能導致我們須終止生產該受影響的產品。

我們一直整頓供應基地，以更妥善管理並減少購入貨物及服務的成本。其他供應商亦採取類似措施。由於2008年及2009年經濟不景氣導致的汽車業波動，數家供應商已停止業務。因此，我們更依賴較少的原材料及零部件供應來源。於截至2010年(我們的前身公司及本集團的匯總採購額)、2011年及2012年12月31日止年度，我們五大供應商分別佔我們總物料採購額約18.4%、20.7%及19.5%。此外，由於多家供應商規模於2008年及2009年經濟不景時大幅收窄，於行業持續復甦時可能面對產能限制。此等因素可能增加任何某一原材料及零部件供應短缺的可能性，可能對我們的業務、營運業績及財務狀況可能造成重大不利影響。

倘我們任何客戶出現重大供應短缺(不論直接或因為我們或間接因供應商供應短缺所導致)，則客戶可能中斷或限制其生產及可能中斷或限制購入我們的產品。同樣地，倘我們或我們本身其中一名供應商出現供應短缺，倘我們未能自另一來源採購原材料或零部件，則我們或未能生產受影響的產品。倘我們未能根據合約責任及時交付產品，則我們一般承擔於識別並解決問題時產生的成本以及迅速生產更替部件或產品。有關生產中斷對我們的業務、營運業績及財務狀況可能構成重大不利影響。

## 風險因素

此外，倘我們導致客戶暫停生產，則客戶可能向我們就所有損失及開支尋求補償損失，該等損失及開支或可能為巨額，並包括其後損失如損失利潤及賠償。任何供應鏈中斷(儘管微細)均可能導致其中一名客戶的組裝線完全停頓，而任何有關停頓的原因如屬我們可控制範圍內，則可能導致巨額索償。當因供應商未能及時交付而間接導致客戶生產中斷，則我們或未能獲我們的供應商完全賠償(倘獲得賠償)。

以上各項因素均可對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們的若干供應商正經歷或可能經歷經濟困難，故可能要求我們提供大量財務援助或採取其他措施以確保原材料或零部件的供應，並可能增加我們的成本，影響我們的流動資金狀況或造成生產限制或中斷。**

汽車業的供應基礎因行業銷量於2008年開始突然大幅下跌而承受增加的經濟困難。因此，我們部分正經歷財務困難的供應商已要求直接或間接加價以及調整付款條款。我們已不時向有財務困難的主要供應商提供財務援助以確保供應不會中斷，且我們可能須提供財務援助或採取其他措施以確保未來供應原材料及零部件不會中斷，此舉可能增加我們的成本，影響我們的流動資金狀況或造成生產限制或中斷。

我們的最大供應商之一及若干鑄造的單一供應商Contech Casting, LLC(「康德」)正經歷財務困難，其間接控股母公司Revstone Industries LLC(「Revstone」)已申請破產保護。Revstone的重組代理已聘請一間投資銀行公司就康德尋求第三方買家並促進銷售過程。於2013年6月11日，康德與一名第三方買家訂立收購協議，據此，康德同意出售其製造設施，惟須待若干條件達成，方可作實。康德、我們及康德其他主要客戶(「主要客戶」)訂立日期為2013年4月29日的協議，據此，我們及其他主要客戶同意向康德提供財務援助，直至2013年6月15日為止，以使康德在不受干擾的情況下繼續經營。我們預期將修訂協議，於2013年6月15日起生效，以(i)延長主要客戶提供財務援助的期限，直至2013年8月2日止，及(ii)延長康德出售其生產設施的最後期限至2013年6月28日(於若干情況下延長至2013年8月2日)。作為此財務援助的交換，康德的主要客戶將獲得若干權利，於發生若干違約事件後可使用康德的生產設施。儘管康德將要求的財務援助於此時尚未明確，我們的董事現正估計，本集團有關提供財務援助予康德的預測風險將約為3.4百萬美元。倘無法於不久的將來出售康德或如「業務—製造、內部加工零部件及原材料—採購原材料及零部件—康德」所述我們於康德田納西州克拉斯維爾的生產設施進行的生產延遲完成，則我們的董事估計本集團的風險將會增加。此風險主要包括給予康德的現金援助以為其業務提供資金(包括有關康德任何破產的潛在風險)直至康德得以出售或其他供應商可提供生產。我們無法向閣下保證此財務援助能成功確保

## 風險因素

康德維持其業務不受中斷。倘康德的業務受到中斷或停止或康德因其他原因未能達到其向我們供應的責任，而我們未能及時行使權利使用康德的生產設施或獲得其他供應商，則我們向客戶供應若干產品的能力或會受影響。因此，倘我們導致客戶中止生產，該客戶可能就其所有損失及開支向我們要求賠償，有關金額可能龐大。見「業務－製造、內部加工零部件及原材料－採購原材料及零部件－康德」。

### **我們未必能就業務營運取得、保留及重續所需許可證、牌照、登記或證書。**

我們需要維持由我們經營所在地的司法權區相關政府機關頒發的若干許可證、牌照、登記及證書。例如，就我們於美國、墨西哥、巴西、波蘭、中國及印度製造業務，我們需要維持若干業務及經營牌照及許可證，並須遵守該等司法權區的適用法規及法律。見「一我們可能受到環境以及工作健康及安全的法規、訴訟或其他責任的不利影響」一節。此外，就出售或出口我們的產品至若干國家或於若干國家使用我們的產品而言，我們可能要遵守若干進口、產品質量及汽車排放法規。見「法規」。

我們就若干業務取得、重續或更正若干註冊、許可證、牌照、證書、授權及同意，其中或為尚未取得、已屆滿或將要屆滿。我們無能力及時或完全無法取得該等牌照、或於其他司法權區取得任何其他牌照、註冊及許可證將導致營運延誤或暫停及／或行政罰款及刑罰，其將對於該等司法權區的有關設施的製造業務，以及我們的整體業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。見「業務－法規遵守以及法律訴訟」。

此外，我們不能向閣下保證我們將能於任何其他現有的批准、許可證、牌照、註冊或證書屆滿時重續或我們能取得或及時成功取得、保留或重續未來的許可證、牌照、註冊或證書。此外，我們不能向閣下保證該等許可證、牌照、註冊或證書將不會於未來因何理由被有關機關撤消。未能按計劃取得或重續該等許可證、牌照、註冊及證書將導致延遲出售及製造我們的產品，因而對我們的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利的影響。

### **我們及我們的供應商面對生產方面的挑戰。**

對客戶的銷售數量及時機可能受不同因素影響而變化，包括客戶產品需求的不同，客戶嘗試管理其庫存、設計變更、客戶生產策略的變更及客戶之間的收購或匯總。因此，許多客戶並未制定長期生產計劃。我們未能確實預見客戶訂單的水平，使我們難以準確定下生產計劃並將產能使用率最大化及預測我們的產能。

## 風險因素

此外，我們依賴第三方供應商提供大部分產品零部件。倘我們的第三方供應商並無足夠的質量控制，倘彼等的營運或財務狀況發生重大變更，或倘彼等未能提供承諾的足夠產品，或將對我們的業務、營運業績及財務狀況造成不利影響。見「－供應短缺可能對我們產生不利影響，導致生產中斷」。

我們不時因為我們的一名或多名客戶的業務減少而無法充分利用我們的生產線，導致產能過剩及我們產品的每件固定成本更高，這可能對我們的利潤及營運業績造成重大不利影響，特別是在經濟不景的階段。由於經營此等生產線的眾多成本已固定，我們未能減低或避免此等成本。

我們未能應對該等生產挑戰，可能對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

**倘我們未能遵守與通用汽車所訂立協議的條款及條件，我們的業務、營運業績及財務狀況或會受到重大不利影響。**

就收購事項而言，我們與通用汽車訂立多項協議，包括日期均為2010年11月30日的供應協議及接管及保障協議。根據供應協議之條款及條件，我們同意製造並交付若干產品予通用汽車。我們與通用汽車之間受限於供應協議且截至最後實際可行日期尚未屆滿的合約乃於2005年至2010年間訂立；假設適用汽車計劃未能延期，則該等合約預計將於2013年至2020年間屆滿。於發生特定事件(包括我們以書面確認無法履行供應協議項下的責任，或我們或我們債權人的行為導致通用汽車組裝業務遭受即時重大中斷)後，接管及保障協議賦予通用汽車權利於最長達24個月的期間內(「佔用期間」)使用營運資產並佔用我們在美國及墨西哥生產廠的房地產生產通用汽車產品。此外，接管及保障協議授予通用汽車許可權使用或再授權所需的知識產權，以在佔用期間生產通用產品而毋須付專利費。通用汽車行使其於接管及保障協議項下之合作權利或會對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。見「業務－客戶－與通用汽車的關係」。

**我們用於產品的原材料、零部件及其他供應品的成本增加可能對我們的業務造成負面影響。**

我們就產品生產而採購原材料及零部件及其他供應物的市場出現重大變動，可能對我們的盈利能力造成不利影響，特別是需求大幅上升而供應、通脹或其他定價增長並無相應增加。過去兩年，鋼、稀土原料及塑膠／樹脂(我們在製造流程中所用的主要原材料)全球價格經歷大幅波動，已對及可能持續對我們的業務、營運業績及財務狀況帶來負面影響。鋼鐵市價自2004年起一直普遍上升；而於2008年及2009年由於全球



## 風險因素

金融危機及經濟倒退，其市價經歷暫時的大幅下降，則屬例外。根據AMM 4100系指數所報告，於2010年、2011年及2012年的鋼鐵平均每年基本價格分別為每噸912美元、每噸1,117美元及每噸1,101美元。用於我們製造產品的原材料價格持續出現波動，可能我們的業務、營運業績及財務狀況帶來不利影響。我們亦承受來自我們供應商的定價壓力，其可能不時威脅我們會停止向我們運貨，除非我們同意價格上漲。我們將繼續致力將部分原材料及零部件及供應成本的增幅轉嫁至我們的客戶。然而，截至現時為止，競爭及市場壓力限制我們進行此舉的能力，亦可能妨礙我們於未來作出該舉動，乃由於客戶在議價過程中具備重大優勢，且一般並無責任接受該價格增幅。見「一持續的定價壓力、整車製造商降低成本的措施、整車製造商可再物色採購物件或取消汽車計劃的能力，可能導致毛利率較預期低或導致虧損」。儘管我們能將價格增幅轉嫁至客戶，於若干情況下，我們能有效進行轉嫁增幅前會出現耽誤。我們未能轉嫁或延遲轉嫁價格增幅至客戶可能對我們的經營毛利及現金流造成不利影響，從而導致較低的經營收入及盈利能力。我們並不能向閣下保證，我們供應價格的波動將不會對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響，或對每一期間的營運業績造成重大波動。

### 我們於高度競爭性的汽車轉向及動力傳動行業中經營。

全球汽車轉向及動力傳動市場競爭激烈。主要在價格、技術、質量、付運、全球業務據點及整體客戶服務方面進行競爭。我們不能向閣下保證我們的產品能在與其他競爭者的競爭中取得成功。此外，我們競爭的市場日新月異，可能吸引新參與者，特別是中國、巴西及印度等低成本國家。此外，汽車業的整合可能導致向我們減少採購產品。因此，我們的銷售及毛利率可能因整車製造商定價壓力及競爭者的定價行動而受到不利影響。若干聯屬於整車製造商的競爭者或本身為整車製造商生產其自家汽車轉向及動力傳動產品，因此可能比我們更能準確預測市場需求。此外，我們若干的競爭者為多家公司或多家公司的部門或經營單位，比我們擁有更強大財務及其他資源。我們的業務亦可能因競爭者與整車製造商的聯屬關係中受惠或我們缺乏的其他資源而受到不利影響。

此外，任何我們的競爭者可能更準確預測市場發展、開發比我們產品更優秀的產品、能夠以較低成本生產類似產品或更快適應新技術或不斷變化的客戶需求。因此，我們的產品未必能在競爭者的產品競爭中取得成功。該等趨勢可能對我們的銷售以及產品的盈利能力、我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。

## 風險因素

**倘若競爭對手整合或締結戰略聯盟，可能對我們構成不利影響。**

我們的行業屬資金密集型行業，並需要投放巨額投資於生產、機械、研發、產品設計、工程、技術及市場推廣，以符合客戶喜好及監管規定。大型競爭對手於全球多個品牌進行投資及活動，從而於規模經濟中受惠。倘若我們的競爭對手整合或締結戰略聯盟，其可能從該等規模經濟中獲取更多效益。此外，我們的競爭對手可利用整合或聯盟，作為壯大其競爭力或流動資金狀況的手段。任何由我們的競爭對手進行的整合或戰略聯盟可能對我們的業務及前景構成重大不利影響。

**我們可能無法迅速適應規例、科技及技術風險的變動，或將我們的知識產權開發成為具商業價值的產品。**

法例、監管或行業規定或競爭技術的變動可能導致我們的若干產品失去吸引力並變得過時。我們預測技術及監管準則變動的能力，並及時成功開發且推出新款及經改良產品均為我們維持競爭力以及維持或提升收益攸關重要。我們不能向閣下保證我們的若干產品不會變得過時，或將能夠達致對我們於未來維持競爭力以及維持或提升收益所必要的技術改良。我們亦須面對一般與推出及應用新產品有關的風險，包括未能獲得市場接受、新產品開發或生產延誤及產品未能正常操作。我們開發及推出新款和經改良產品的步伐視乎於設計、工程及製造方面能否成功實施技術創新而定，而有關方面需要巨額資本投資。日後我們可能在有關範疇實施削減資本開支會降低我們開發及實施技術創新以改良我們現有生產線的能力，從而可能大幅減低市場對我們產品的需求。

為於汽車轉向及動力傳動行業內有效競爭，我們必須及時並以成本效益兼備的方式推出新款產品，以應付客戶變化不斷的喜好及需求。我們未必能適應競爭壓力或迅速回應市場上其他轉變亦可能對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們不能向閣下保證，我們能及時安裝及證明用於為新產品計劃製造產品所需的設備，或將生產廠及資源轉入根據新產品計劃全面投產時不會影響計劃生產率或製造設施的其他經營效益措施。開發及製造時間表難於預期，因此我們不能向閣下保證，客戶將如期推出其新產品計劃或不會推出其新產品計劃。我們未能成功推出或如期推出新產品，或客戶未能成功推出或如期推出新計劃，或會對我們業務、營運業績及財務狀況構成不利影響。

## 風險因素

### **我們、我們的客戶或供應商遭受的勞資糾紛可能對我們的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。**

於2012年12月31日，我們有約55%僱員乃來自工會，未來我們更多的勞動力可能將加入工會。我們的集體談判協議不時屆滿，比方說，我們與聯合汽車工會於2012年12月31日佔美國僱員49%（佔我們的僱員總數21%）的集體談判協議將於2015年9月14日期滿。見「業務－僱員」。截至最後實際可行日期，鑑於我們與工會持續討論，我們預期於重續集體談判協議方面並無任何重大阻礙。然而，我們並不能向閣下保證我們可於協議期滿後與工會成功重續協議，或該等新協議可乃按過往協議有利於我們的條款訂立。當我們的協議屆滿時未能重續，或新集體談判協議未能按我們與工會均接受的條款訂立，則可能導致工作停頓或其他勞資糾紛，因而對我們的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。

未來我們可能面對勞資糾紛。此外，我們大部分直接及間接客戶及供應商均有工會會員員工，並受集體談判協議規限。比方說，客戶的眾多僱員均分別於各集體談判協議下獲聯合汽車工會代表。倘於我們任何客戶出現重大罷工（不論直接或由另一供應商發生罷工引起），則該客戶可暫停或限制購買我們產品。同樣，於我們的設施或我們的供應商發生罷工，則可能限制、延遲或停止我們受影響產品的生產。該等中斷可能對我們的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。負責交付產品的機構亦會因罷工或勞資糾紛而受影響。交付產品出現任何中斷將導致市場對我們產品的需求減少，並對我們構成重大不利影響。

### **我們可能失去或未能吸引及留聘管理人員、工程師及具備所需的專長及技能的其他僱員。**

我們持續取得成功乃視乎我們是否可吸引及留聘能幹的管理團隊、工程師及具備所需專長及技能的其他僱員。我們就此方面的能力受到多項因素影響，包括我們授予的報酬方案結構以及我們的整體報酬方案是否具備市場競爭力。我們的前首席執行官兼總裁Robert Remenar先生於2012年6月辭任；而我們的前首席財務官William Whalen先生則於其與本集團的服務協議屆滿後於2012年11月離開本集團。我們的高級管理層中兩名其他成員亦於2012年9月辭任，而另一名成員則於2013年2月離開本集團作為我們於澳洲的一般重組計劃的一部分。我們的管理團隊及熟練僱員可能隨時離職或我們可能終止僱用彼等。我們不能向閣下保證，我們將留聘管理團隊及熟練僱員或適時或全部尋找合適或可資比較的僱員代替。此外，倘我們任何管理團隊或技術僱員離開我們或加盟競爭對手，我們可能會流失客戶、供應商及專業知識。流失我們任何管理團隊及技術僱員的服務可能對我們的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。



---

## 風險因素

---

**我們最近獲控股股東收購，當中可能導致繁複的營運及人事相關困難，包括克服文化差異及控制未能預計有關我們營運的開支。**

我們於2010年11月獲控股股東太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司收購，可能導致繁複的營運及人事相關困難，包括克服文化差異及控制有關我們營運的開支。例如，我們的管理層可能以較長時間就可能產生的重大問題達成共識。我們不一定能成功克服此等困難。管理層長期將其時間及資源投放其他地方以及我們就收購事項而遭遇的任何延誤或困難，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們的控股股東擁有本公司的大部分控制權，而其利益未必與我們其他股東的利益一致。**

鑑於控股股東持有本公司股本的控制權，而能夠透過在股東大會上投票，對我們的業務以及對我們及其他股東有重大影響的事情施以重大影響，包括選舉董事、派付股息及其他分派的金額及時間、收購其他實體或與其他實體匯總、整體戰略及投資決定、發行證券及調整資本架構及修訂組織章程細則。我們的控股股東的利益可能有別於其他股東的利益，而其可按照其本身利益自由行使投票權。控股股東將有權阻止或促使控制權變動。未得控股股東同意，我們可能不得進行對我們及其他股東有利的交易。

**我們可能無法完成或成功整合收購及戰略聯盟。**

我們可能不時尋求收購及戰略聯盟，我們相信此舉可透過擴展至新地理位置、將客戶群多元化及使我們提升專業、擴充或加強技術能力補足現有業務。我們不能向閣下保證我們將能找到合適的收購目標或夥伴以組成戰略聯盟，而未能完成或於適當時間完成此舉可能影響我們實現增長目標的能力。此外，該等活動存在各種風險及不確定性，包括整合收購業務、技術及產品、分散我們管理層對其他業務的注意力、與所收購公司有關的潛在不明負債、影響所收購公司的未經披露風險、以及與現有客戶及供應商現有業務關係的潛在不利影響方面的困難。此外，任何收購可能涉及產生巨額的其他債務或攤薄我們股東的股權。我們不能向閣下保證我們將能成功整合我們進行的任何收購或該等收購可如期順利進行或證明對我們的業務及現金流帶來裨益。任何該等因素可對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。

## 風險因素

**我們可能產生有關關閉廠房的重大成本，從而可能對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。**

我們持續嘗試將產能與需求結合。因此，由2000年至2011年間，我們已關閉八間生產廠，而未來我們亦可能會關閉更多生產廠。倘我們關閉更多廠房，將會產生大額員工遣散費、資產報廢及其他成本。於若干租賃地點，我們可能須繼續支付根據初始租期應付的租金。過往，我們於關閉廠房時產生重大成本。我們並不保證往後沒有有關關閉廠房的重大成本。倘我們日後產生有關關閉廠房的重大成本，我們的業務、營運業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

**我們的高負債水平及淨流動負債狀況令我們承受流動資金風險。**

我們依賴營運產生的現金及銀行貸款滿足我們的資本需求及撥支本公司的收購。我們一直依賴長期及短期借貸滿足大部分資本需求，並預計在可預見的未來將會繼續如此行事。我們的高負債及槓杆水平可能對我們的流動資金造成重大不利影響。譬如，其或會：

- 要求我們將營運產生的現金流量中較大的部分用於償還我們借貸的本金及利息，從而降低我們為營運資金、資本開支及其他一般公司用途撥支的可用營運產生的現金流量；
- 使我們更易遭受不利的經濟或行業狀況所影響；
- 限制我們對業務或營運所在行業的變動作出規劃或反應的靈活性；
- 有可能限制我們尋找策略性商機；
- 限制我們產生額外債項的能力；及
- 增加我們所面臨的利率波動風險。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無被放款人減少或撤銷信貸或銀行融資，或未能償付於日常業務過程的到期貿易應付款項。可是，我們無法向閣下保證，我們將一直能於銀行貸款到期時繼續對其進行再融資、於到期時償還銀行貸款及／或籌集所需資金撥付流動負債及資本承擔。

此外，我們無法向閣下保證，我們將能夠遵守貸款協議的所有規定，或倘我們無法遵守有關規定，我們將能夠取得豁免。未能償還債務或遵守我們貸款協議的條款、條件及契諾可能會招致處罰，包括債權人上調我們的利率、提前貸款及利息償還期、中斷融資及對我們採取法律行動，上述任何舉動均可能對我們的業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響。此外，我們的流動資金取決於我們營運產生的現金金額，

---

## 風險因素

---

以及我們進一步獲取財務資源以履行我們短期付款責任的能力，而該等因素可能受到我們日後的營運表現、現行經濟狀況及其他因素影響，而當中許多因素並非我們所能控制。

我們於2010年及2011年12月31日錄得淨流動負債，包括為收購撥支而產生之債項。該筆債項已分類為2010年及2011年12月31日的短期借款，因為該筆貸款可由借款人隨時催繳。於2012年11月，本集團獲得一筆有期貸款，其所得款已用作償還收購債項。計及該項償還後，本公司於最後實際可行日期不再有任何流動負債淨額。然而，倘我們於未來錄得流動負債淨額，我們將須承擔流動資金風險，因而將會削弱作出所需資本開支或開發商機的能力，繼而對我們的業務產生重大不利影響。

### 我們面對與我們全球業務有關的風險。

我們的製造、客戶服務及工程設施位於南北美、歐洲及亞洲。我們亦向客戶銷售我們的產品，並向位於世界各地眾多不同國家的供應商購買原材料、零部件及其他供應物資。我們的國際營運受到若干內在風險影響，包括：

- 地方經濟、政治及勞工狀況；
- 法律、法規、貿易或貨幣或財政政策的變更；
- 利率、外幣匯率(包括，例如一個或多個國家可能離開歐盟而恢復使用其當地貨幣的可能性)及通脹率波動；
- 社會規劃禁止若干重組行動或增加其成本；
- 關稅、配額、海關及其他進出口限制及其他貿易壁壘；
- 徵收及國有化；
- 執行協議、收取應收款項及保護資產時遇到困難；
- 知識產權保護減少；
- 對盈利調回本國的限制，包括匯款時須繳付預扣稅及其他稅項以及子公司須支付的其他款項；
- 投資限制或要求；
- 進出口限制；
- 暴力及內亂；及
- 遵守適用的處罰、反賄賂及相關法律及法規的規定。

## 風險因素

由於我們業務於全球進行，我們可能需要編派合適僱員以監察持續遵守事宜。

此外，我們的全球業務可能受到政治事件、國內外恐怖活動及敵對行動或因自然災害或核災難、公眾健康或其他問題所引致紛亂的不利影響。有關不確定因素對我們業務的持續性以及我們的營運業績及財務狀況或會產生重大不利影響。

在中國及其他新興市場增加我們的生產據點，以及與亞洲及南美汽車製造商業務關係乃為我們策略的要素。因此，我們所面對的上述風險日後或會增大。

### **我們受政府經濟制裁的法律所規限，該法律可能會使我們負上責任或損害我們的國際競爭力。**

我們受美國經濟制裁的法律所規限，該法律會限制我們與若干人士或於若干國家領土內進行交易的能力。倘交易涉及到美國經濟制裁針對的國家、個人或實體，可能被禁止交易或需要向美國政府取得牌照或其他許可，且未必會獲批准。我們所採納的合規措施可能被證實並不足以確保遵守美國經濟制裁法。舉例而言，於2010年，當我們的前身公司被通用汽車擁有時，通用汽車自願向OFAC匯報，耐世特汽車可能從事違反伊朗交易法規 (Iranian Transactions and Sanctions Regulations) 的「可能」協助，可能因而導致被OFAC對我們施加罰款。見「業務—法規遵守以及法律訴訟—法律訴訟—OFAC」。此外，經濟制裁法規或相關立法的任何變更、現有的法規執行或範圍的方式轉變、或該等法律針對的國家、人士或技術發生改變，可能對我們出口產品至現有或潛在客戶的能力產生負面影響。無法取得我們產品所需的進出口憑證或未能遵守該等法規，可能會招致處罰及出口特權受限，並可能損害我們於國際市場的競爭力。我們將不會與受OFAC所實施的制裁的國家進行商業活動。該等活動被主管機關釐定為違反適用法例及法規。

### **我們若干業務乃通過合營企業展開，故有獨特的風險。**

我們目前在中國設立兩家合營公司：耐世特涿州及耐世特蕪湖。我們於耐世特涿州(位於中國河北省涿州市的股份有限公司)及耐世特蕪湖(位於中國安徽省蕪湖市的股份有限公司)分別持有60%股本權益。我們的耐世特涿州及耐世特蕪湖合營公司主要在中國供應我們的整車製造商客戶。

就我們的現有合營企業或我們於未來可能成立的合營企業而言，我們或將與一名或多名夥伴分擔擁有權及管理責任，彼等可能與我們的目的及目標不盡相同。經營合營企業要求我們根據我們與夥伴訂立協議的條款(包括額外組織手續、分配資料及決策)經營業務。有關聯營企業之額外風險包括一名或多名夥伴無法履行合約責任、我們與任何夥伴產生衝突以及糾紛未能及時以我們滿意的方式解決、我們任何夥伴的擁

---

## 風險因素

---

有權變動，或我們任何夥伴並無財務償債能力或破產。此外，我們出售於聯營企業之權益的能力須遵守合約及其他限制。出現任何該等事件可能對我們的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。

### **未來潛在減值支出可導致我們呈報的經營業績及股價波動。**

本集團資產負債表反映合資格延遲工程及產品開發成本的影響。我們記錄該等成本為於期間產生的無形資產，原因為其代表產開發成本，因而可清晰分配予新發展產品或工序，並符合國際財務報告準則而撥付。我們於2012年12月31日的資產負債表反映資本化工程及產品開發成本賬面值179.1百萬美元。我們預期於未來會繼續產生大量工程及產品開發成本，並預期我們的無形資產賬面值將因而繼續增加。我們每年或在情況必需下評估無形資產的可收回性。我們於未來的評估可能招致重大減值支出，而對我們的經營業績及潛在股價造成重大影響。

### **我們依靠資訊技術開展業務。任何重大中斷或會影響我們的業務。**

我們維持業務有效營運的能力依賴功能齊全的資訊科技及通訊系統有效運行。我們依靠有關系統作出各類日常業務決定，以及跟蹤交易、賬單、付款及庫存。我們的系統以及客戶、供應商、夥伴及服務提供商的系統均易受到干擾(包括系統故障、惡意電腦軟件(病毒及其他惡意軟件)及其他自然或人為事故或災難引致的干擾)，有關干擾或會長久存在。我們亦易受到未能檢測到的安全漏洞的影響。資訊科技發生重大或大規模中斷可能對我們保持業務平穩進行的能力造成重大不利影響。導致廣泛或持續業務中斷的事件可能對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

### **我們可能受到環境以及工作健康及安全的法規、訴訟或其他責任的不利影響。**

我們須遵守各項環境、工作健康及安全法律及法規的規管，其中包括：

- 產生、存儲、處理、使用、運輸、存在或接觸有害物質；
- 向土地、空氣或水源排放有害物質；



## 風險因素

- 若干化學物質殘留於產品(包括電子設備)內；及
- 僱員的健康及安全。

我們亦須就若干業務獲取政府機關的許可。我們無法向閣下保證我們經已或將會一直且完全遵守有關法律、法規及許可。我們未能取得或符合若干環境牌照或許可證。倘我們違反或無法遵守有關法律、法規、牌照或許可，我們可能將繳納罰款或受到有關規管機關的制裁。我們亦將就人體暴露於有害物質或其他環境破壞所產生的任何及全部後果承擔責任。

若干環境法律規定的責任(有時不考慮過錯)包括調查或清理自我們現有或曾經擁有、租賃或經營的物業存在或發散的污染，以及該等污染對財產或天然資源所造成損害及人身傷害。有關環境法律亦評估安排有害物質送至第三方出售或處理設施(而有關設施被發現受到污染)的有關人士的責任。我們就有關事宜的成本或責任或會超過我們的預留金額，並可能存在重大差額。

此外，環境法律較為複雜，並變更頻繁，隨著時間推移愈加嚴苛。儘管我們已就未來資本及營運開支作出預算，以保持遵守環境法律，惟我們無法向閣下保證環境法律將不會變更或於未來愈發嚴苛。因此，我們無法向閣下保證遵守現有及未來環境以及健康及安全法律的成本，及過往或未來釋放或暴露於有害物質引致的責任，將不會對我們的業務、營運業績及財務狀況產生不利影響。見「法規」及「業務—遵守環境條例」。

**我們不時捲入法律訴訟及商業或合約糾紛，或會對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。**

我們可能不時捲入重大法律訴訟及商業或合約糾紛。產生於一般業務過程中的典型索償，包括但不限於商業或合約糾紛(包括與客戶及供應商的質保索償及其他糾紛)；知識產權問題；人身傷害索償；環境議題；稅務問題；及僱傭問題。我們無法向閣下保證有關法律訴訟及索償將不會對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。

**我們的知識產權組合面臨若干風險，其可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。**

我們所擁有的知識產權包括專利、商標、版權及商業機密。於某些情況下，我們就知識產權訂立許可協議。此外，我們依賴非專利專有技術。就於我們服務的多個市場中維持競爭力，知識產權及非專利專有技術扮演著重要的角色。我們的競爭對手可能開發出與我們的專有技術相類似或更優勝的技術，或作出與我們擁有或許可的專利

## 風險因素

相似的設計。此外，鑑於我們在知識產權保護尚不完善的司法管轄區(如中國)擴展業務，即便我們付諸努力進行保護，但他人複製我們的專有技術的風險依舊增加。此外，第三方可能不時對我們或我們的客戶展開索償，指稱我們的產品或技術侵犯第三方的知識產權。同樣，我們可能對就我們認為其所作行動侵犯我們的知識產權的第三方展開索償。倘第三方聲稱由我們的供應商供應的原材料或零部件侵犯第三方的知識產權而向我們索償，則我們亦可能向該等供應商索償。此等索償(不論其好處或解決方法)一般在執行、抗辯或了結時均付支付高昂費用，且將我們管理人員及僱員的著力及注意力轉移。此外，該等索償亦可能損害我們與客戶或供應商之間的關係，並可能對客戶或供應商日後與我們進行業務時構成阻礙。倘有任何有關索償須導致不利效果，我們可能需要採取的行動或會包括：

- 停止製造、使用或銷售侵權產品；
- 向第三方支付巨額賠償，包括就客戶終止使用或以非侵權技術取代侵權技術而作出賠償；或
- 支付重大資源以開發或授出非侵權產品的特許權。

此外，作為收購事項一部分，我們與通用汽車訂立一份知識產權協議，據此，我們享有若干知識產權的共同擁有權。此等協議可能限制自我們已開發或於未來可能開發的若干知識產權中獲取商業利得的能力，並導致昂貴或費時的發明權糾紛。見「業務—客戶—與通用汽車的關係—知識產權協議」。

任何前述結果均可能對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。

**倘我們的商標申請不獲批准登記或我們已登記的商標不能維持或執行，我們可能受到不利影響。**

我們使用「Nexteer」品牌分銷我們的產品。雖然我們已登記「Nexteer」品牌的商標並於若干司法權區申請登記該等商標，我們不能向閣下保證我們將會獲批准申請。第三方已經反對或可能於未來不時反對我們的商標申請，尋求取消我們已登記的商標，或以其他方法反對我們使用商標。

倘我們的商標申請及／或登記遭成功反對，我們可能被迫為我們的產品及服務重新建立品牌，因而導致品牌認可受損，要求我們為新品牌投入資源進行廣告及市場行銷，損害我們的聲譽並對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。



---

## 風險因素

---

**由於我們的業務遍佈全球，故我們須面對外幣波動風險，因而可能對我們的業務、營運業績及財務狀況造成不利影響。**

我們須面對以我們營運所在國家當地貨幣以外的貨幣進行採購、出售及融資的貨幣風險。我們的收益主要以美元、歐元及人民幣計值。我們的經營開支亦主要以美元計值，海外業務部份以歐元、墨西哥披索、波蘭茲羅提及人民幣計值。貨幣匯率波動導致價格上漲可能使我們的產品競爭力下降或對我們的利潤造成重大不利影響。貨幣匯率波動亦可能打擊我們供應商的業務，因為彼等需以更高昂的成本購買原材料，同時獲取融資更加困難。

**我們業務的季節性可能對我們的營運業績、現金流及流動性產生不利影響。**

我們的業務具有季節性。我們的北美客戶通常於7月內約有兩周及12月內約有一周停止汽車生產。我們的歐洲客戶通常於7月及8月期間以及12月內一周停止汽車生產。此外，由於產品變換以及假日，於若干地區的汽車生產傳統而言會於7月、8月及12月有所減少。此導致我們的營運資金需要減少，與我們的收益保持一致的減少水平。有關季節性可能對財政年度第三及第四季度的營運業績、現金流及流動性產生不利影響。

**業務中斷可對我們產生重大不利影響。**

我們的業務可能因多種事件或狀況(包括但不限於人身安全的威脅、恐怖行動、原材料短缺、自然及人為災難、資訊科技故障以及公共衛生危機)而被迫中斷。任何中斷均可能對我們的內部營運或提供予顧客的服務造成影響，並會影響我們的銷售、增加開支或對我們的業務、營運業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們可能無法支付股份的股息。**

我們為一間控股公司，除於子公司所持股本權益外，並無重大業務或主要資產。我們透過子公司開展所有的業務營運。因此，我們支付股息的能力取決於我們子公司產生的現金流量及彼等提供該等現金(不論是股息或其他)的能力。

**可能難以向我們居於中國的董事或高級管理層成員就非中國法院的任何判決送達法律程序文件或執行判決。**

我們其中六名董事均在中國居住，而董事及高級管理層的資產或亦位於中國境內。因此，未必能於中國以外向該等董事及高級管理層成員送達法律程序文件。在符

## 風險因素

合其他規定的情況下，倘另一司法管轄區與中國有條約，或中國法院判決已在有關司法管轄區承認，該司法管轄區的法院判決可能獲相互承認或執行。然而，中國與日本、英國、美國及其他許多國家均無訂立任何條約，規定相互執行法院的判決。此外，香港與美國之間並無相互執行法庭判決的安排。因此，該等司法管轄區的法院作出的判決未必確定能夠在中國或香港獲承認及執行。

**根據企業所得稅法及其他中國稅法，我們可能被分類為「居民企業」，此將為我們及我們的非中國股東帶來不利徵稅。**

根據企業所得稅法，在中國境外成立而在中國設有「實際管理機構」的企業將被視為「居民企業」，即該企業在中國企業所得稅方面將當作中國企業處理。企業所得稅法的實施條例把「實際管理組織」界定為對該企業在「生產經營、人員、賬務及財產方面具重大及全面管理與控制」。根據國家稅務總局於2009年4月22日發出並自2008年1月1日起執行的《關於境外註冊中資控股企業依據實際管理機構標準確定為居民企業有關問題的通知》，倘符合以下所有條件，中國企業或企業集團控制的並在中國境外註冊的企業應被視為在中國境內有「實際管理機構」的中國居民企業(下文稱為境外註冊居民企業)：(i)負責執行企業生產及業務的日常管理及運作的高層管理人員及履行該等職責的相關高層管理部門主要位於中國境內；(ii)企業的財務決策(如借款、放款、融資、財務風險管理等)和人事決策(如任命、解聘和薪酬等)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)企業的主要財產、會計帳簿、公司印章、董事會和股東會議紀要檔案等位於或存放於中國境內；及(iv)企業50%或以上有投票權的董事或高層管理人員經常居住於中國境內。此外，不論境外註冊中資控股企業是否為境外註冊居民企業，須由境外中資企業的「實際管理機構」所在地或其控制者所在地的地方稅務機關進行初步審計，並由國家稅務總局最終確認。

根據以上的法律及法規，我們認為我們並非境外註冊居民企業，原因為我們的「實際管理機構」位於中國境外，惟中國稅務機關有可能就中國企業所得稅的目的將本公司釐定為「居民企業」。倘我們獲釐定為「居民企業」，我們將須按國際應課稅收入繳交25%企業所得稅並須遵守中國企業所得稅呈報責任。相對而言，本公司無須於開曼群島就有關收入繳交稅項。此外，倘我們根據中國法律被視為是中國「居民企業」，海外公司股東將須就出售股份而變現的資本收益繳交中國所得稅，而就股份向非中國居民

---

## 風險因素

---

所派付的股息所變現的資本收益可能須繳交中國預扣稅，此乃因為該等收入可能被視為「來自中國境內的收入」來源。在各情況下，我們的海外公司股東可能須根據企業所得稅法按10%所得稅率繳交稅款，除非任何該等海外企業股東有資格根據適用稅務條約而有優惠稅率。

**我們中國子公司現時享有的稅率優惠待遇可能變動或終止，此將對我們的業務、營運業績及財務狀況構成不利影響。**

我們的中國子公司耐世特蕪湖及耐世特蘇州自2008年起享受兩年稅項豁免，其後三年享有稅率減半的優惠。然而，稅率優惠待遇將自2013年後終止。

根據企業所得稅法，就高新技術企業而言，於其取得高新證書以及向主管稅務機關完成辦理手續後，對其收入所徵稅率將為15%。於2010年5月28日，耐世特蕪湖取得高新證書，其已於2013年5月27日屆滿。於2013年3月20日，耐世特蕪湖向行政機關就釐定於安徽省的高新科技企業呈交申請以重續高新證書。耐世特蕪湖將完成向主管稅務機關申請後享有15%優惠稅率。然而，我們不能向閣下保證，耐世特蕪湖將能完成向主管稅務機關申請稅項減免。於2012年8月6日，耐世特蘇州取得高新證書，其將於2015年8月5日屆滿。根據有關中國稅法，耐世特蘇州現時有權於2013年至2015年期間享有15%優惠稅率。

於2010年11月10日，耐世特涿州亦取得高新證書，其將於2013年11月9日屆滿。為保持高新技術企業的地位，上述三間子公司須於適用高新證書屆滿前三個月內向主管機關申請審計並釐定作為高新技術企業的地位。通過審計後，該三間子公司仍須向主管稅務機關遞交稅項減免申請，以繼續享有15%優惠稅率。我們並不能向閣下保證，上述三間子公司將能通過審計，並完成向主管稅務機關遞交稅項減免申請的程序以繼續享受優惠稅率。

## 董事

### 董事

姓名	地址	國籍
<b>執行董事</b>		
趙桂斌	中國 北京市 朝陽區 清林路1號院 3號樓1單元1003	中國
RICHARDSON, Michael Paul	6369 Golf Pointe Bay City, MI 48706-8317 USA	美國
樊毅	中國 北京市 東城區 交道口南大街67號	中國
朱建	中國 江西省 景德鎮市 珠山區 陶陽南路 青工樓214號	中國
<b>非執行董事</b>		
羅群輝	中國 北京市 順義區 水木蘭亭小區 14號樓 3至5層131號	中國
<b>獨立非執行董事</b>		
曾慶麟	香港 羅便臣道10號 嘉兆台 第三座 16樓B室	香港
劉健君	中國 北京市 朝陽區 機場南路東里 15樓4室	中國

---

## 董 事

---

姓名	地址	國籍
蔚成	中國 北京市 東直門外小街18號 萬國公寓 701號公寓	美國

---

## 公司資料

---

### 總辦事處

耐世特汽車  
3900 E.Holland Road  
Saginaw, MI 48601-9494  
United States

### 註冊辦事處

P.O. Box 309, Ugland House  
Grand Cayman, KY1-1104  
Cayman Islands

### 香港主要營業地點

香港  
皇后大道中15號  
置地廣場  
告羅士打大廈8樓

### 公司網站

[www.nexteer.com](http://www.nexteer.com)  
(本網站內容並不構成本文件的一部分)

### 聯席公司秘書

樊毅  
莫明慧(HKICS, ICSA)

### 審計及合規委員會

蔚成(主席)  
曾慶麟  
羅群輝

### 薪酬及提名委員會

曾慶麟(主席)  
劉健君  
羅群輝

---

## 公司資料

---

### 主要往來銀行

Wells Fargo Capital Finance  
150 South. Wacker Drive Suite 2200  
Chicago, IL 60606  
United States

中國銀行蘇州工業園支行  
中國  
蘇州市  
蘇華路8號

上海浦東發展銀行蘇州分行  
中國  
蘇州市  
人民路1478號

中信高新科技工業發展區支行  
中國  
蘇州市  
高新科技工業發展區  
獅山路75號

中國進出口銀行  
中國  
北京  
西城區  
復興門內大街30號

MAC N2814-220PKO Bank Polski  
40-022 Katowice  
ul. Damrota 23  
Poland

Bank Pekao SA  
31-548 Kraków  
Al. Pokoju 1  
Poland



## 行業概覽

本節及本文件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，就本文件而言，本節載有摘錄自我們委託及IPSOS編製的報告的資料(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，有關資料並未經本公司或我們的任何董事、高級人員、代表或聯屬人士獨立核實，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文件所載資料及統計數據過份加以依賴。

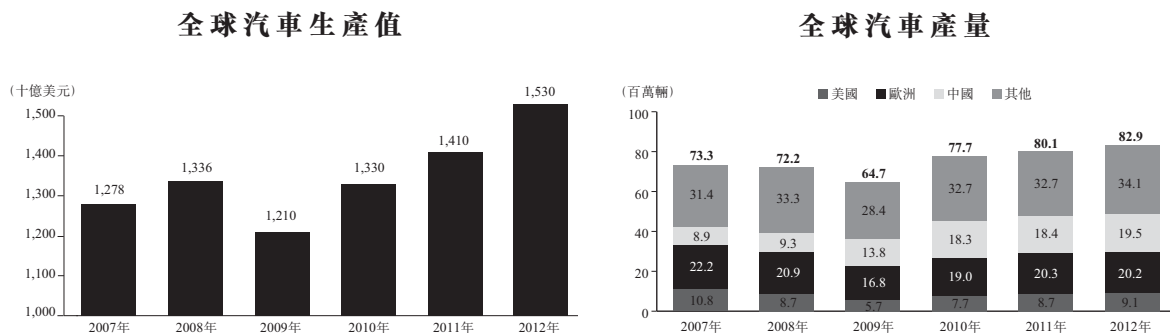
### 全球汽車行業概覽

#### 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，相當於自2007年至2012年複合年增長率約3.7%。由於世界經濟穩定，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)轉至成本較低地區(如中國、南美及東南亞)。中國於2012年為全球汽車生產值的貢獻由2007年的12%增加至27%。

下表載列按選定區域劃分全球汽車生產值於2007年、2009年及2012年的地域分析：

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%
<b>合計 .....</b>	<b>1,278</b>	<b>100%</b>	<b>1,210</b>	<b>100%</b>	<b>1,530</b>	<b>100%</b>

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，按產量劃分佔全球市場份額約11%，大眾緊隨其後，佔約10%。豐田按產量劃分於2012年佔全球市場份額約10%，而現代則佔約8%。

下表載列按產量劃分於2007年及2012年十大全球汽車製造商：

	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%
<b>合計 .....</b>	<b>73.3</b>	<b>100%</b>	<b>82.9</b>	<b>100%</b>

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)於其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、非洲及經濟正在處於發展過渡期的其他國家。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

---

## 行業概覽

---

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。

## 行業概覽

### 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)。

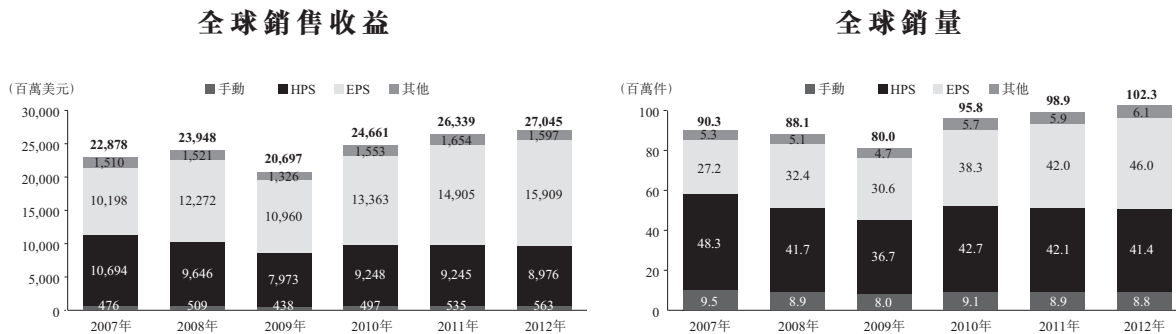
### 全球轉向系統行業的概覽

全球汽車市場不斷增長促進對轉向系統需求的增加，全球銷售額及銷售量分別由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%
<b>合計 .....</b>	<b>22,878</b>	<b>100%</b>	<b>27,045</b>	<b>100%</b>	<b>10,198</b>	<b>100%</b>	<b>15,909</b>	<b>100%</b>

資料來源：IPSOS

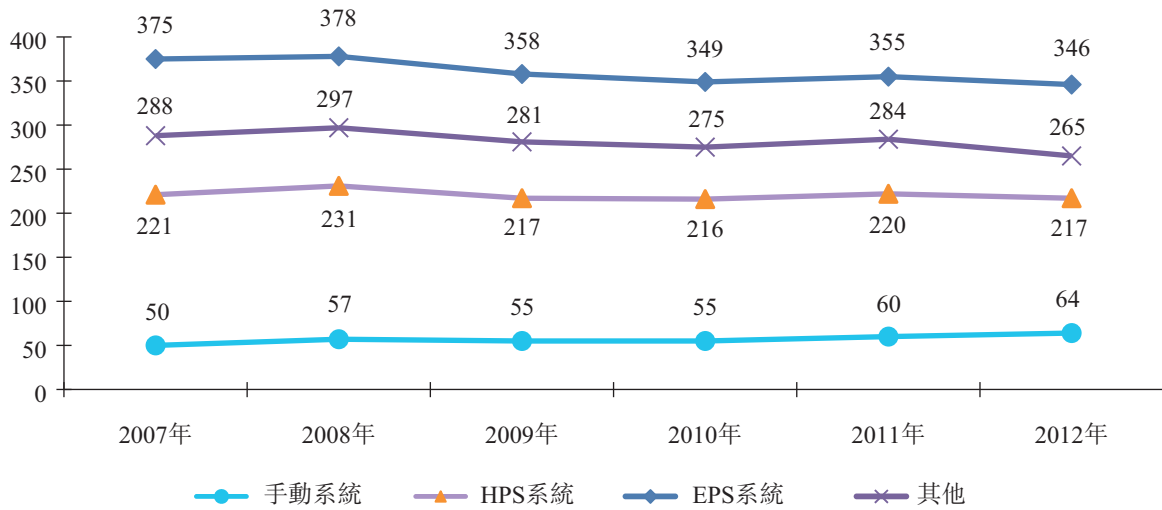
### 全球轉向系統行業的價格趨勢

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。

## 行業概覽

### 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亦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幣匯風險。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有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	美國	歐洲	中國
1	捷太格特(21.7%)	<b>耐世特(31.1%)</b>	ZF Lenksysteme (42.3%)	ZF Lenksysteme (24.1%)
2	ZF Lenksysteme (18.9%)	捷太格特(20.2%)	TRW Automotive (16.1%)	捷太格特(9.4%)
3	TRW Automotive (9.7%)	ZF Lenksysteme (19.7%)	捷太格特(9.9%)	中國汽車系統(7.8%)
4	NSK (7.0%)	TRW Automotive (19.4%)	<b>耐世特(4.5%)</b>	Mando China (7.4%)
5	<b>耐世特(6.3%)</b>	NSK (6.8%)	NSK (3.8%)	TRW Automotive (4.6%)
6	ThyssenKrupp Presta (5.0%)	其他(2.8%)	其他(23.4%)	NSK(4.0%)
7	Mando Corp. (4.5%)	—	—	<b>耐世特(3.0%)</b>
8	其他(26.9%)	—	—	豫北轉向系統(2.9%)
9	—	—	—	其他(36.8%)
	<b>總計(100.0%)</b>	<b>總計(100.0%)</b>	<b>總計(100.0%)</b>	<b>總計(100%)</b>

資料來源：IPSOS

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.....	29.5%
2	ZF Lenksysteme .....	22.5%
3	NSK Ltd .....	11.8%
4	TRW Automotive .....	11.5%
5	<b>耐世特</b> .....	<b>4.8%</b>
6	昭和株式會社 .....	3.4%
7	ThyssenKrupp Presta .....	2.0%
	其他 .....	14.5%
	<b>總計</b> .....	<b>100.0%</b>

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系統全球增長。

## 行業概覽

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值收益2007年佔全球銷售收益分別約5.6%、3.9%及3.1%，增加至2012年佔全球銷售收益分別約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，普遍地拖慢中國經濟發展，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造成不利影響。

### 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「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

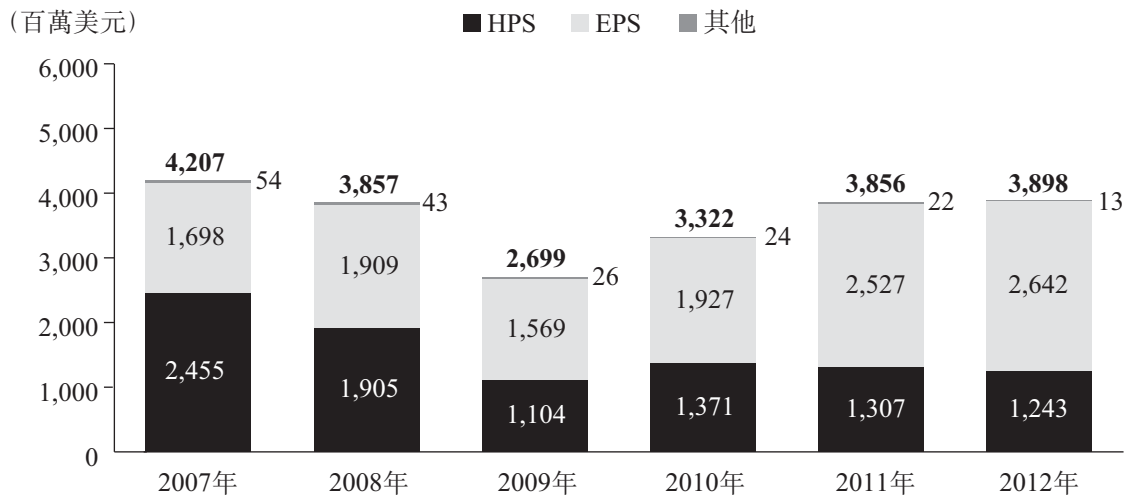
### 雄厚資金及技術實力

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

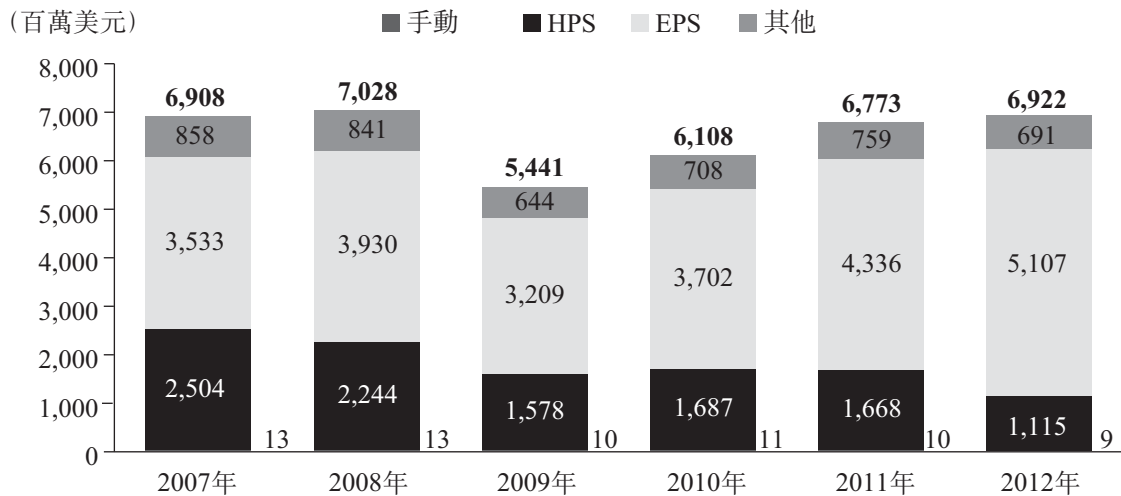
預期燃料經濟將推動美國增加採用EPS。美國汽車製造商將須繼續採用EPS以遵守美國政府對2016年型號年度的新燃料經濟法規，屆時新車的平均值將須達每加侖35.5英里。通過將HPS替換為EPS，平均燃料經濟一般改善最多6%。

## 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額緩慢增長，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銷售額從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及其他界別自2007年至2012年則下跌。歐洲轉向系統行業銷售額預計將自2012年至2017年以複合年增長率約1.9%增長。尤其是，EPS銷售額預計將自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額：



資料來源：IPSOS

由於EPS具更高的可靠性、更佳車輛操控性、更小巧強大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。

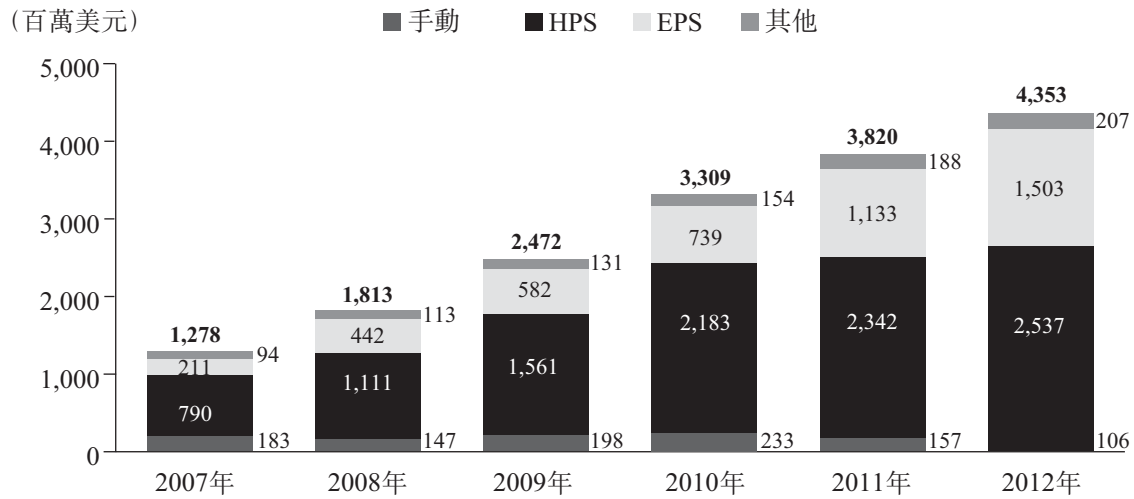
### 中國轉向系統行業的概覽

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。國產轉向系統主要出口至日本、美國、韓國、墨西哥及印度。國產轉向系統出口不斷增長，預期將帶動中國轉向系統市場的增長。

## 行業概覽

### 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。

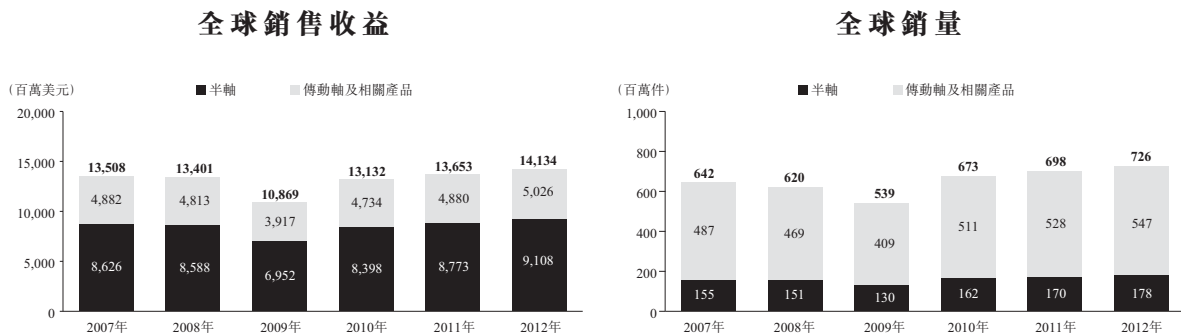
### 全球動力傳動系統行業的概覽

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額以複合年增長率約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額將自2012年約9,108百萬美元增至2017年約11,815百萬美元，相當於2012年至2017年約5.3%的複合年增長率。

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

## 行業概覽

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年全球銷售額約11%，並於2012年增加至全球銷售額約22%。

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：

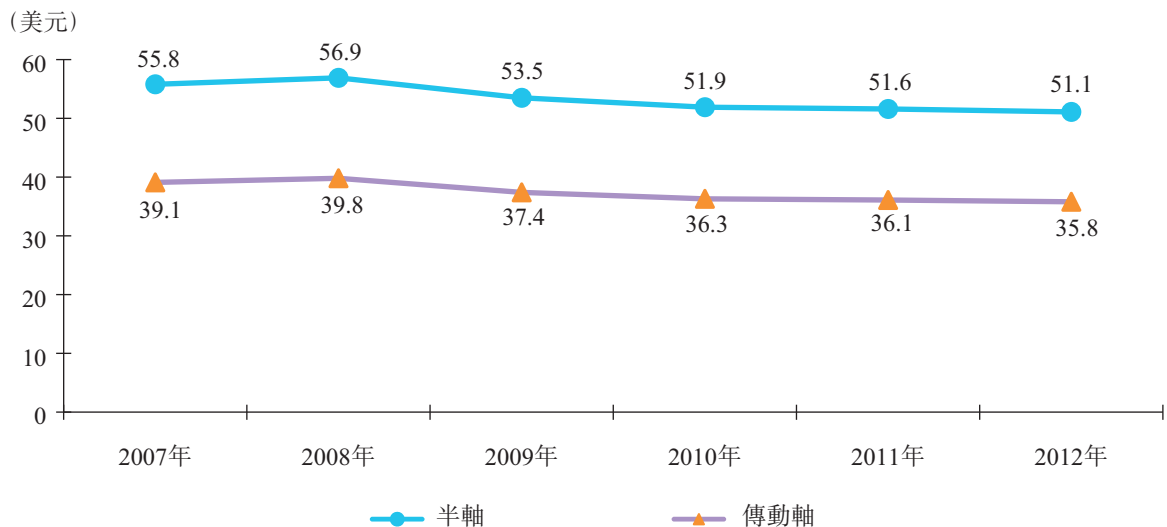
地區	2007年		2012年	
	金額 (百萬美元)	佔總額 百分比	金額 (百萬美元)	佔總額 百分比
歐洲 .....	4,283	32%	3,653	26%
中國 .....	1,487	11%	3,116	22%
美國 .....	2,345	17%	1,774	13%
世界其他地區 .....	5,393	40%	5,591	39%
<b>總計 .....</b>	<b>13,508</b>	<b>100%</b>	<b>14,134</b>	<b>100%</b>

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年均以複合年增長率約-1.7%下降。由於全球金融危機，導致鋼等原材料價格下跌，故動力傳動部件的平均價格於2009年下跌得最為嚴重。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

---

## 行業概覽

---

### 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。

#### 採納高效變速器科技

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。

半軸製造商已於如南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	美國	歐洲	中國
1	GKN (37.7%)	GKN (33.0%)	GKN (49.2%)	GKN (23.5%)
2	NTN (16.0%)	<b>耐世特(26.0%)</b>	NTN (12.9%)	萬向錢潮(11.7%)
3	<b>耐世特(4.8%)</b>	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 (KOFCO) (1.5%)	<b>耐世特(2.5%)</b>
	其他(37.5%)	其他(13.1%)	其他(29.2%)	其他(51.5%)
	<b>總計(100.0%)</b>	<b>總計(100.0%)</b>	<b>總計(100.0%)</b>	<b>總計(100.0%)</b>

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。



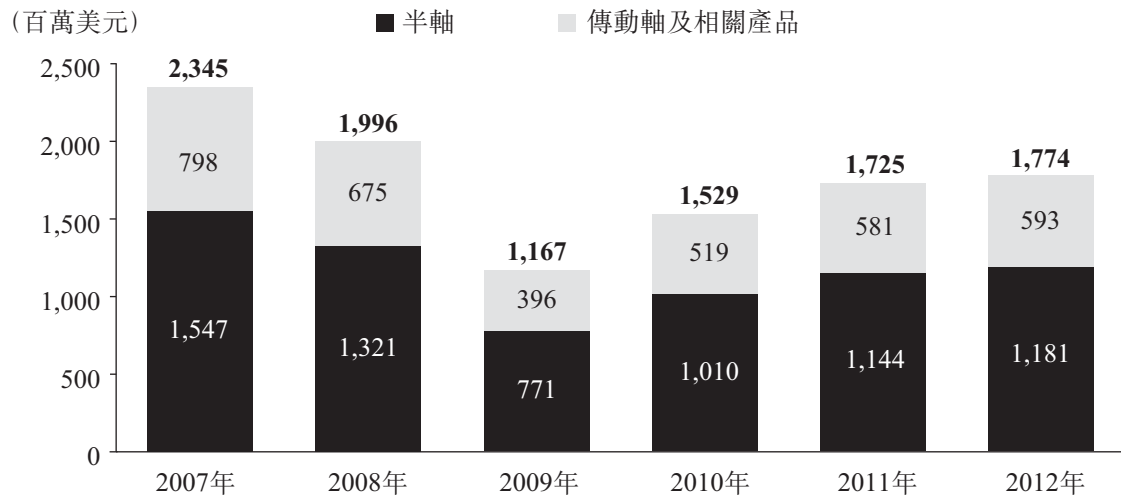
## 行業概覽

### 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。

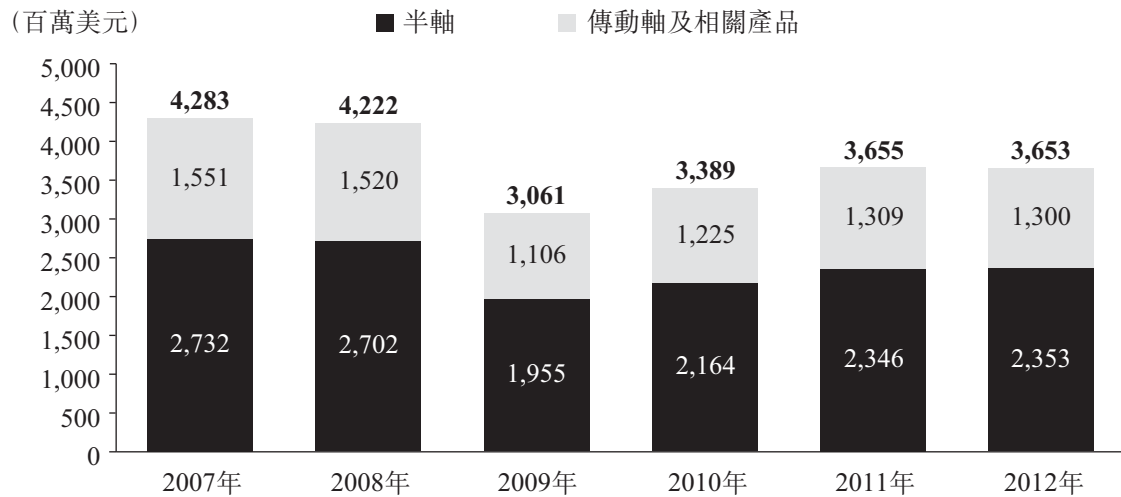
## 行業概覽

### 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

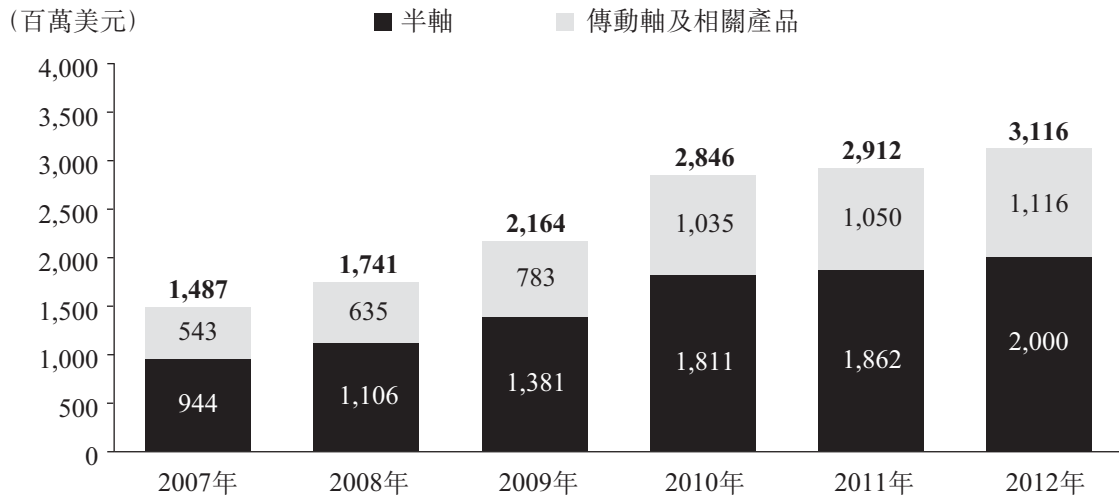
歐洲動力傳動市場在2009年遭受全球金融危機的不利影響，惟預期對混合產品的需求仍然持續，此將支持歐洲日後動力傳動系統市場的發展。分別於2015年及2020年生效的每公里130克及每公里95克的二氧化碳法例預期將推動混合產品在歐洲市場的增長。

### 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。

## 行業概覽

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。

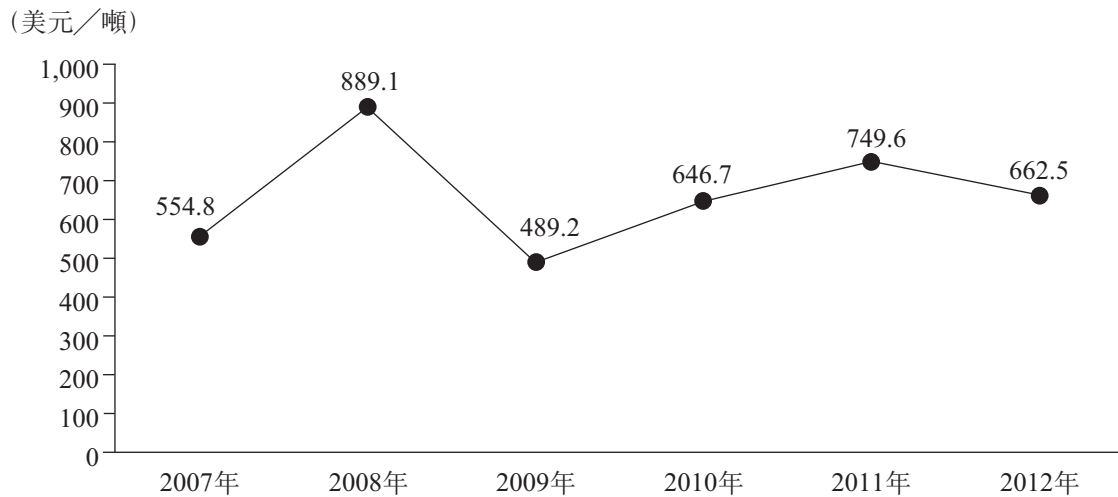
### 全球鋼鐵價格趨勢

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。

## 行業概覽

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。所得情報經已利用IPSOS內部分析模型及技術分析、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28百萬、輸出值約人民幣300億元及出口值約人民幣10億元

我們自IPSOS日期為2013年6月11日的研究報告摘錄若干資料，載於本章節以及本文件「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。



---

## 法規

---

### 概覽

本節概括美國、波蘭、中國及墨西哥與我們的業務及營運相關的選定的主要現時法例及法規。

### 美國的法律及法規

汽車及汽車零件製造公司須遵守或受一系列美國聯邦、國家及地區法律及法規規限。該等規限包括空氣排放、排水、有害物質、廢物管理及環境修復，其中若干於下文討論。該等法律及法規可能亦規定取得及持有許可證或其他政府機關授權。

### 汽車安全

1966年美國國家交通及汽車安全法(U.S. National Traffic and Motor Vehicle Safety Act) (「安全法案」) 從兩個主要方面規管汽車及汽車設備。首先，安全法案禁止於美國銷售不符合由國家公路運輸安全行政管理署(National Highway Traffic Safety Administration) 設立的適用汽車安全標準的任何新汽車或設備。召開會議及超逾多數安全標準成本高昂，部分由於該等標準與減輕汽車重量以滿足排放及企業平均燃料經濟標準的需要造成衝突。其次，安全法案規定與汽車安全有關的缺陷需要透過安全召回計劃作出補救。製造商有責任召回其認為不符合安全標準的汽車。最後，倘汽車缺陷造成不合理安全風險，製造商亦須知會車主並給予補救。

### 汽車排放標準

美國清潔空氣法案(U.S. Clean Air Act) 就生產用於在美國出售的新汽車及發動機可能排放的受規管污染物數額實施嚴格限制。現時由美國國家環境保護局(「美國國家環保局」) 頒佈的(「第二級」) 排放法規設定汽車及輕型貨車的燃料排放標準。美國國家環保局亦對重型汽車及發動機設立嚴格的排放標準及規定。

加尼福尼亞州空氣資源局(California Air Resources Board) 的低排放汽車排放標準規定輕型貨車及客車需要符合嚴格的新排放規定，最近大部分該等法規(稱為LEV III) 已於2012年獲採納並納入適用於由2014年起推出汽車車型的最新煙霧規則。加尼福尼亞法律亦規定於州內出售的若干百分比的汽車及若干輕型貨車必須為零排放汽車，如電動汽車或氫燃料電池汽車。加尼福尼亞州空氣資源局已就未來數年增加零排放汽車數量建議規定以實現溫室氣體(「溫室氣體」) 及污染減排。

---

## 法規

---

汽車製造商必須分別於美國或加尼福尼亞(及其他已採納加尼福尼亞排放規定的州)出售汽車前取得證書，證明其汽車將符合美國國家環保局及加尼福尼亞州空氣資源局的排放規定。向該等製造商提供汽車部件的供應商可能須間接遵守該等規定。

### 污染及許可

根據美國環境應對、賠償和責任綜合法(U.S. Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act) (「CERCLA」)、美國資源保護及復收法(U.S. Resource Conservation and Recovery Act)、美國清潔水體法(U.S. Clean Water Act)、美國安全飲用水法(U.S. Safe Drinking Water Act)及類似國家法律，(其中包括)嚴格、共同、各別及有追溯效力的責任可能運用於包括現時或先前擁有或營運的物業或設施、已處置有害物質的設施或已排放有害物質入美國海域的移除或補救成本。根據若干該等法律，不論排放或處置有害物質是否符合當時生效的法律，且不論該設施於其排放之時是否由現時擁有人或經營人已擁有或營運補救成本的責任乃可施加。亦可能就破壞自然資源而施加責任。

美國資源保護及復收法及類似國家計劃就管理、處理、貯存及處置有害及非有害固體廢物施加規定。美國清潔空氣法及類似國家法規規定於設施開始施工或作出重大改造前，就排放若干空氣污染源必須取得許可。主要空氣污染源須遵守由聯邦施加的更嚴格規定，包括營運許可以及安裝額外控制設施。美國清潔水體法及類似國家法律規定若干水及液體排放須取得許可，例如設施廢水及雨水的排放。

於2012年12月，美國國家環保局落實對就有害空氣污染物主要來源(工業、商業及公共機構鍋爐及加熱器)的國家排放標準的修訂。該規則，即MACT鍋爐規則規管工業設施鍋爐及加熱器有毒氣體的排放。須遵守新規則的鍋爐可能被要求限制排放及/或須安裝額外污染控制設備。

### 溫室氣體法規

於2010年6月，美國國家環保局頒佈其稱為溫室氣體訂造規則，就有可能排放特定數量溫室氣體的現有設施的新來源及修訂分階段採納聯邦防止顯著惡化計劃及Title V經營許可規定。有關Title V的責任許可包括記錄及監管規定。就有關防止顯著惡化批准而言，導致溫室氣體排放大幅上升的項目(現時界定為每年75,000噸或以上或每年100,000噸二氧化碳當量或以上，視乎不同因素而定)須實施最佳可行控制技術。美國國家環保局已頒佈最佳可行控制技術需要控制溫室氣體的指引，而個別州份現時需要釐

---

## 法規

---

定於其司法權區內按個別情況規定控制的設施。於2009年10月，美國國家環保局亦頒佈規則，就有關若干溫室氣體排放源(每年排放25,000公噸或以上二氧化碳當量)設立溫室氣體申報、監察及記錄要求。

### 僱員健康及安全

美國公司須遵守不同健康及安全法律及法規，包括美國職業安全及健康法(U.S. Occupational Safety and Health Act)，以及類似國家法規，而該等法律及法規規範僱員健康及安全事宜。此外，美國職業安全及健康法危險物溝通標準、根據CERCLA Title III，美國國家環保局有權知悉的規定及類似國家法規規定須存置有關使用或製造有害物質的資料以及該等資料須向(其中包括)僱員及若干政府機關提供。環境、健康及安全法規，包括根據美國職業安全及健康法頒佈的法規亦是為防止或盡量減少有毒、活躍、易燃或爆炸性化學物品災難性排放的後果而設。

### 出口控制

我們若干營運及交易須遵守美國出口控制法律及法規，包括由美國商務部及財政部管理的法律及法規。

### 波蘭的法律及法規

本公司在波蘭有一家間接子公司Nexteer Automotive Poland sp. z o.o. (「耐世特波蘭」)，其總部位於蒂黑並於格利維設有分部。耐世特波蘭主要製造汽車轉向裝置及動力傳動系統產品。就耐世特波蘭目前的業務經營而言主要遵守下列法律及規章制度：

#### 波蘭的法律制度概述

波蘭法律制度乃以於1997年4月2日頒佈的波蘭憲法為基礎，並包括法案、經批准的國際協議及條例。法案須獲兩院制議會通過，兩院制議會包括由460人組成的下議院及由100名成員組成的參議院。法案須由總統簽署並於官方公報上予以公佈。條例須獲(其中包括)政府及各部長通過，並根據載於法案中的特定授權，旨在正確地實施該項法案。

即使法院裁決不構成具有約束力的先例，司法制度亦在波蘭法制度中發揮重要作用。其主要機構包括波蘭最高法院(Supreme Court of Poland)、波蘭最高行政法院(Supreme Administrative Court of Poland)及波蘭憲法法庭(Constitutional Tribunal of Poland)。

### 外國投資

在波蘭進行業務營運一般須受於2004年7月2日頒佈的商業活動自由法(Act on the Freedom of Business Activity) (「商業活動自由法」)規管。在波蘭開展的商業活動可以採取

## 法規

以下其中一種形式進行：(i) 股份制公司，(ii) 有限責任公司，(iii) 合作夥伴登記企業，(iv) 有限責任合夥企業，(v) 專業合夥企業，(vi) 有限合夥股份公司，(vii) 一般合作夥伴企業，(viii) 分公司，(ix) 代表辦事處，及(x) 唯一企業家。

來自歐盟成員國、歐洲自由貿易協議成員國、歐洲經濟區協議各方的外籍人士，及來自非歐洲經濟協議區訂約方國家的外籍人士(除但可根據此等國家所締結的協議享有與歐洲共同體及其成員國自由建立合作關係的外籍人士)，可以根據與波蘭公民相同的條款從事或進行經濟活動。

此外，除上述人士外，身為國家居民的下列人士可以於波蘭領土上根據與波蘭公民相同的條款從事或進行經濟活動：

- 居住於波蘭的人士：(a) 持有定居許可證；(b) 持有長期居住於歐洲共同體的逗留許可證；(c) 持有參照有關於2003年6月13日頒布的外籍人士法(「外籍人士法」)規定其中所述的情況下授予在指定時間內居住的許可證；(d) 持有在指定時間內居住的許可證授予a)、b)、e)及f)所指名人士的家庭成員，以及家庭成員抵達波蘭的領土範圍內或逗留於波蘭領土範圍內，以與家人團聚；(e) 持有難民身份；(f) 享受補充保護；(g) 持有容許逗留同意書；(h) 持有在指定時間內居住的許可證及與波蘭居民結婚而居住於波蘭領土範圍內；
- 於波蘭土地上享有臨時保護的人士；
- 持有波蘭有效身份證明文件的人士；及
- 參照上面第一節所述其家庭成員加入國家公民的人士或與其居住的人士。

此外，除以上所述者外，根據外籍人士法居住於波蘭領土範圍內或直接填寫申請前的國家居民：(i) 授予在指定時間內居住許可證；或(ii) 定居許可證，或(iii) 長期居住於歐洲共同體的身份，並有權在所授予指定時間內居住許可證的基礎上根據外籍人士法進行經濟活動，可以與波蘭公民根據相同的條例在波蘭領土上從事或進行經濟活動。

除國際協議中另有規定外，外籍人士(除上文所列人士外)僅可在波蘭以股份有限公司、有限責任公司、有限合夥公司或股份有限合夥企業的形式營商，並僅可投資於此等公司及合夥企業。除若干電訊及廣播活動類別外，對外籍所有權的限制一般已獲取消。

---

## 法規

---

原則上，任何人士獲准許以平等地位自由從事商業活動，惟須遵守法律條款所指定的條件。儘管合法實體本身必須向有關登記處註冊，惟該等實體所從事的商業活動毋須作出通知。自然人必須登記才能成為唯一企業家從事商業活動。

從事及進行經濟活動可能涉及有條件獲取牌照或在受規管活動登記處登記的責任。進行若干活動可能需要許可證。商業活動自由法區分牌照、受規管活動及許可證。需要牌照的活動必須在商業活動自由法上列出，然而受規管活動可能在任何法案上列出。引用新的牌照規定可能僅透過修訂商業活動自由法才能執行，且僅適用於對國家安全或其他重要公眾利得事務特別重要的領域。任何牌照遭拒絕頒發均准許上訴。

根據商業活動自由法，下列七項商業活動領域需要牌照：(i)採礦業的若干活動；(ii)炸藥、武器及彈藥、軍用或警用產品及技術的生產及交易；(iii)燃料及能源的生產、加工，儲存、交付、分配及交易；(iv)為個人及其財產提供保護服務；(v)航空運輸；(vi)廣播電台及電視節目；及(vii)經營娛樂場。除非企業家申請更短的期限，否則獲頒發的牌照有效期為5至50年。發牌機構可能於下列情形拒絕授予牌照：(i)商業實體於申請牌照程式開始之前，不符合法律指定條件主管機關規定的或特定要求；(ii)危及國家及其公民安全；(iii)牌照於公開投標時已授予其他企業家；或(iv)法律中訂明特別條款以防止頒發該牌照。

有關許可證的規則及程式於相關規管法案特別條款中定明。商業活動自由法定明約30項需要許可證的商業活動。

根據商業活動自由法，耐世特波蘭運營其業務，毋須牌照或許可證。

倘有法律條款指定某種商業活動為受規管活動，則企業家可於符合該條款中的特定條件及登記為受規管活動後從事該項業務活動。受規管活動包括生產煙草製品，組織專業體育競賽及提供偵探服務。

## 行業

於最後實際可行日期，波蘭並無直接規管耐世特波蘭營運行業的有關法律法規。



---

## 法規

---

### 產品質量

根據現行生效的波蘭法律法規，並無強制性有關質量產品的特定部門法律適用於耐世特波蘭所生產的產品。

### 生產許可證

耐世特波蘭的業務乃依照「自由商務活動」準則進行，因此，並無需要取得生產或類似許可證的規定。

然而，耐世特波蘭位於特別經濟區之一，即Katowice特別經濟區（「KSEZ」）內。根據於1994年10月20日頒布的特別經濟區法，在特別經濟區營運須取得許可證。耐世特波蘭已為於KSEZ內營運取得所有必要許可證，即：

- 日期為1997年7月8日的許可證（有效期至2016年7月），於2008年2月29日就可能於KSEZ營運的商業活動範疇作出修訂；及
- 日期為2006年12月13日的許可證（有效期至2016年7月），授權於KSEZ內從事汽車轉向裝置業務，須達成以下條件：(i)自2009年12月31日起直至2014年12月31日僱用至少200名員工；及(ii)截至2009年12月31日止最少投資額達168,484,000波蘭茲羅提（約42,121,000歐元）。

於最後實際可行日期，以上提及條件已達成。

### 環境保護

在波蘭，環境問題的法規分割為大量法案及條例。就耐世特波蘭所進行的業務而言，從環境角度看來，重要的法案有：(i)於2001年4月27日頒布的環境保護法(Environmental Protection Act)（「環境保護法」）；(ii)於2012年12月14日頒布的廢品法(Act on Waste)（「廢品法」）；及(iii)於2001年7月18日頒布的水務法(Water Act)（「水務法」）。

當一項安裝可能會（透過排放空氣、水、土壤污染物或產生廢物）影響環境時，通常規定首次使用有關安裝前獲頒布環境許可證。視乎所使用的安裝類別，許可證可獲頒發為綜合許可證（根據歐盟綜合污染預防及控制指令計劃(EU Integrated Pollution Prevention and Control Directive Scheme)），部門相關許可證（涉及在空氣中排入氣體及灰塵、對水體或土壤排入污水、廢品產生）及特定許可證（涉及排入高污染物質）。須遵守特別環保規定的安裝類別於廣泛二等環境立法中闡明。若干安裝可能豁免許可證責任，惟須於首次使用前作出通知。



## 法規

環保許可證由當地省屬職行官、當地水資源管理機關主管、當地環保主管及市長頒佈。許可證許可須繳納費用。頒發許可證需要六個月時間(綜合許可證)或一至兩個月(其他許可證)。然而，截止日期可因技術上的原因由省屬職行官延長。許可證於指定時間內頒發及最長10年。環境保護法提供許可證可能受到限制或撤銷的情況。

在波蘭營運的商業實體及若干其他實體，須支付環保費用。費用特別涉及在空氣中排入氣體及灰塵、從地表水源及地下水源收集用水、於水體或土壤排入污水及儲存廢品。另外，相關部門費用亦存在。此外，若干實體可能須承擔加入回收計劃的責任。

除建立波蘭環境保護框架的基本法規環境保護法(包括防治污染，保護空氣、水份、土壤、礦物、動物及植物，以及防噪聲和電磁場)外，一系列主體及二級的立法已推出。

水資源保護主要由水務法及廣泛二級立法規管。水務法將免費的供個人使用的地表水及地下水的一般處理，與須受用水許可證限制的其他類型的處理(例如雨水或污水處理)區分。就排放到水體或土地的污染物而言，用水許可證亦屬必須。用水許可證由城市或地區機關授予。水務法按「污染者自付」的原則執行。

廢品產生主要由廢品法及廣泛二級立法規管。廢品法尊重各自的歐盟指令載列的概念及定義。廢品法規管水體管理的各個方面，即生產、收集、運輸、存儲、傳輸及處理。根據廢品法，每年生產超過1毫克的危險廢物或超過5,000毫克的非危險廢物，須取得廢品許可證。

向大氣中排放氣體及灰塵，須取得排入有關氣體及灰塵的許可證。未能成功獲取許可證可能導致有關安裝可向環境保護機關報告。因此，產生排放的有關實體須就污染環境支付費用。

於最後實際可行日期，耐世特波蘭已擁有所有環保許可證，即：

- 蒂黑市市長日期為2010年2月4日作出的決策，乃有關更改蒂黑市市長第99/2006號因在安裝及開墾過程中生產廢物的許可證的決策。
- 蒂黑市市長日期為2012年12月10日作出因安裝過程中對空氣加入氣體及塵埃的決策。
- 格利維市市長日期為2010年3月31日作出因安裝過程中對空氣加入氣體及塵埃的決策(ŚR 187/2010)。

## 法規

- 格利維市市長日期為2012年12月25日作出因安裝過程中對空氣加入氣體及塵埃的決策(ŚR 687/2012)。
- 蒂黑市市長日期為2010年12月10日作出更改生產廢物的許可證的決策(第66/2010號)。
- 蒂黑市市長日期為2006年12月14日作出在安裝及開墾過程中生產廢物的許可證的決策(第99/2006號)。
- 格利維市市長日期為2012年8月10日作出在安裝及開墾過程中生產廢物的許可證的決策(第ŚR 536/2012號)。
- 格利維市市長日期為2010年2月23日作出在安裝及開墾過程中生產廢物的許可證的決策(第ŚR/95/10號)。
- 格利維市市長日期為2010年10月22日作出在安裝及開墾過程中生產廢物的許可證的決策(第ŚR/710/10號)。
- 蒂黑市市長日期為2012年7月18日作出有關合法用水的許可證的決策。

### 知識產權

波蘭知識產權法由若干法案規管，最重要者為於2000年6月30日《工業產權法》(Industrial Property Law) (「《工業產權法》」) 及於1994年2月4日頒布的《版權與鄰接權法》(Copyright and Neighboring Rights)。此外，在波蘭，還有有關知識產權保護的各種民事、刑事及行政規定，特別是海關手續。

工業產權法項下的保護主要與商標有關(包括著名及馳名商標)、專利、實用新型、工業設計、地形電路及地理標誌。工業產權法亦規管防止第三方民事及刑事侵犯上述權利。其他商業命名由來，如未註冊商標、公司名稱不公平的競爭行為及數據獨家權等等，通過不同的法規進行規管。

若干上述權利，即商標及設計，亦可能憑藉在Alicante內部市場協調局(Office for Harmonization in the Internal Market)的註冊，在歐盟領土上(包括波蘭)，作為共同體商標及共同體設計受到保護。

### 稅務

#### 企業所得稅

企業所得稅目前按淨利潤19%的稅率徵收。作為一項規定，淨利潤按收入與抵扣稅收的成本之間的差額計算。波蘭稅務居民(例如公司，包括有限責任公司及股份制公司組織)須就彼等的全球收入繳納企業所得稅。非稅務居民須就其在波蘭領土上賺取

## 法規

的收入繳納波蘭稅項，就波蘭常設機構而言由該等非居民付清或由波蘭預扣代理人在來源地預扣(例如如屬股息、利息或版稅)。

就稅務而言，具法人資格的公司及其股東須分開處理。股息須按19%稅率繳納預扣稅或於遇到以下說述條件時免稅。預扣稅的金額經常根據就避免雙重徵稅的雙邊協定減至5%稅率。波蘭已實施理事會指令對共同稅收制度的規定，此舉適用於不同成員國的母公司及子公司的情況。倘符合下列條件，來自股息的收入獲豁免繳納預扣稅：

- 支付股息的實體乃支付所得稅的公司(其席位或管理層位於在波蘭)；
- 收取股息的公司的全部收入(不論其獲賺取的地方)，須向其中一個歐盟國家或歐洲經濟區成員國繳納稅項；
- 收取股息的公司有權於至少2年的不間斷期間內直接擁有至少波蘭公司的股份10%；及
- 收取股息的公司並無自豁免繳納其所有收入稅項(不論其獲賺取的地方)中受惠。

### 經濟合作與發展組織(「OECD」)

波蘭稅法根據一般經濟合作與發展組織的規定提供轉讓定價法規。與稅務管理署締結預先定價協議，以確保目前所應用的轉讓定價方法的正確性，實屬可能。亦有適用於集團內部融資的資本弱化限制。波蘭稅務居民可組成稅收資本集團。

波蘭稅法提供若干稅收優惠。例如，豁免在特別經濟區所從事商業活動所賺取收入的稅收，或部分雙倍扣除收購新技術的開支。由於耐世特波蘭在位於特別經濟區內的KSEZ營運，故其因業務與KSEZ進行而獲豁免已賺得收益的公司所得稅。有關豁免於2020年前仍然有效，且豁免金額高達耐世特波蘭可享的最高公眾援助水平(此乃主要取決於直至2018年年底前所作出的投資價值)。

### 增值稅

目前，以下業務須繳納增值稅(「增值稅」)：(i)商品供應；(ii)提供服務；(iii)歐共體內的商品供應；(iv)共同體內商品收購；(v)商品出口；及(vi)商品進口。

## 法規

現行增值稅率為23%，並對若干類別的商品及服務減少0%、5%或8%稅率。作為一項法規，波蘭增值稅法乃根據有關增值稅共同體系的歐盟指令2006/112及其他歐盟法規執行。直到2018年，增值稅率可能介乎22%（若干類別貨品及服務享有經調減稅率7%）與25%（若干類別貨品及服務享有經調減稅率10%）之間，視乎適用法律所載的若干宏觀經濟因素條件而定。

### 其他稅項

民法交易稅就幾種民事法律行為的情況徵稅，例如增加公司股本(0.5%)，銷售商品及產權(1%或2%)，債務(2%)等等。作為一項法規，在增值稅適用的情況下，不會徵收稅項。有數項豁免適用於貸款。亦有房地產稅及若干其他輕微的地方稅。

### 外匯

根據於2002年7月27日頒布的外匯法（「外匯法」），來自歐盟、歐洲經濟區、或經濟合作與發展組織成員國的外國實體，獲准無任何限制地進行大部份外匯交易的外國實體。該項法案同樣適用於來自與波蘭簽訂投資保護協議的國家，及來自與歐洲共同體及歐洲聯盟成員國就直接投資確保資本流動自由簽訂合作協議、夥伴協議、結盟協議及其他協議條款的若干國家。另一方面，來自以上未提及的國家的實體須有責任就大部份外匯交易自波蘭國家銀行總裁取得個別兌匯許可證。

對於外國實體開設銀行賬戶並無限制。波蘭茲羅提於外部兌換成外幣，而且所有的交易均可以波蘭茲羅提締結及結算。所有資金轉移到國外均可透過「合資格銀行」進行，即波蘭銀行、信貸機構的波蘭分行或外國銀行的波蘭分行均持牌進行外匯交易。支付超過相當於15,000歐元的波蘭茲羅提款項，必須使用銀行賬戶。

波蘭政府可就以下目的引進外匯限制：(i)執行波蘭所參與的國際組織的決定；(ii)保護公共秩序及安全；(iii)在實際或可能來臨的一般不穩定或突發事件的情況下，保護波蘭的國際收支平衡；及(iv)倘發生實際或可能來臨的突發波動時，保護波蘭茲羅提的穩定性。於後兩種事件中，政府可能會與獨立於政府的貨幣政策委員會會談後，透過頒佈法令的方式採用長達六個月的特別限制。於最後實際可行日期，並無特別限制生效。

## 法規

### 勞工保護

波蘭法律法規為(其中包括)大規模裁員的情況提供若干勞工保護機制。大規模裁員受於2003年3月13日頒布的大規模裁員法(Mass Redundancy Act)(「大規模裁員法」)規管。然而，大規模裁員法並不適用於員工少於20名的僱傭機構。

倘僱主僱用至少20名員工，且在不超過30天內透過通知形式，與以下人數終止僱傭關係：(i)至少10名員工，倘員工總數少於100人；或(ii)員工數目的10%，倘員工總數多於100名但少於300名；或(iii)30名員工，倘員工總數為300名或以上，則被認定為大規模裁員。倘至少有五名員工經各方互相達成協議的終止僱傭關係獲解僱，均屬上述界限者。

倘發生大規模裁員事件，僱主必須引用及遵守大規模裁員法中訂明的若干詳細程式。

### 中國的法律及法規

本公司有三家子公司位於中國，分別是耐世特蘇州、耐世特涿州及耐世特蕪湖，主要從事汽車轉向及動力傳動系統的產品製造，這三家公司須遵守中國現行有效的所有產業政策，相關法律、法規及廣泛的政府監管政策。就這三家公司現有在中國的經營業務而言，須主要遵守下列法律，法規及規則：

#### 中國法律制度概述

中國法律制度以《中國憲法》為基礎，由法律、法規及規章組成。法院判例並不構成具有約束力的先例。

國家立法機關主要由全國人民代表大會(「全國人大」)及全國人大常務委員會組成，獲得《中國憲法》授權行使國家立法權力。全國人大有權修改《中國憲法》、監督《中國憲法》的實施，頒佈監管國家機關、民事及刑事的具體法律。全國人大常務委員會有權解釋全國人大頒布的法律及頒布除須由全國人大頒布以外的其他法律。

國務院是最高行政機關，有權頒布行政法規。

直接隸屬國務院的各部委亦可就各自權限範圍內的事宜頒布規章。該等部委頒布的規章均不得與《中國憲法》、國家法律或任何由國務院發佈的行政法規相抵觸。若有任何抵觸，全國人大常務委員會及國務院有權撤銷有關規章。



---

## 法規

---

在省市層面，每個省或直轄市主要由人民代表大會及其常務委員會(立法機關)組成，並包裹地方政府及其下轄機構(行政機關)。人民代表大會及其常務委員會有權制定地方法規，而地方政府有權頒布使用於其行政區的行政規章。該等地方性法規及規章不得與《中國憲法》、國家法律及國務院頒布的任何行政法規相抵觸。

### 外商投資項目准入

根據國務院於2005年12月2日頒布並實施的《促進產業結構調整暫行規定》，中國政府主要通過制定《產業結構調整指導目錄》(「產業結構調整指導目錄」)及《外商投資產業指導目錄》(「外商投資產業指導目錄」)的方式，引導中國境內各類企業的投資方向，管理投資項目，制定和實施財稅、信貸、土地、進出口等政策。

於2011年3月27日，國家發改委頒布了《產業結構調整指導目錄(2011年本)》，並自2011年6月1日起施行。《產業結構調整指導目錄》由鼓勵、限制和淘汰三類目錄組成。不屬於上述任何三個類別且符合國家有關法律、法規和政策規定的任何產業為允許類。外國投資者主要應遵守《外商投資產業指導目錄》的規定。《外商投資產業指導目錄》於1995年6月28日頒布，此後已經多番修訂。於2011年12月24日，國家發改委聯合商務部共同頒布了現行有效的《外商投資產業指導目錄(2011年修訂)》。《外商投資產業指導目錄》將產業劃分為鼓勵、限制和禁止三個類別。除法律及法規另有規定外，外商可以投資不屬於禁止類的產業，而部分限制類的產業僅可設立中外合資企業或中外合作企業，或中方必須為控股股東。外商不允許投資於外商投資產業指導目錄項下的禁止類產業。部分不屬於外商投資產業指導目錄項下的鼓勵類、限制類和禁止類，且符合中國政府有關法律、法規和政策規定的目錄屬於允許類。於允許類別項下的產業不列入《外商投資產業指導目錄》。

根據上述法規，汽車傳動軸、傳動系統及汽車電動助力轉向系統均屬於允許外商投資的產業。其中，吸能式轉向系統屬於鼓勵類，其他轉向系統屬於允許類。



---

## 法規

---

### 外商投資企業註冊成立

中國的外商投資企業分為外商獨資企業、中外合資經營企業及中外合作經營企業，分別受以下規管：

- 於1986年4月12日頒布並於2000年10月31日修訂的《中華人民共和國外資企業法》；
- 於1990年12月12日頒布並於2001年4月12日修訂的《中華人民共和國外資企業法實施細則》；
- 於1979年7月1日頒布並於2001年3月15日修訂的《中華人民共和國中外合資經營企業法》；
- 於1983年9月20日頒布並於2001年7月22日修訂的《中華人民共和國中外合資經營企業法實施條例》；
- 於1988年4月13日頒布並於2000年10月31日修訂的《中華人民共和國中外合作經營企業法》；
- 以及於1995年9月4日頒布並於2000年10月31日修訂的《中華人民共和國中外合作經營企業法實施細則》。

根據上述法律法規，商務部或相關地方商務主管部門將負責審批有關外商投資企業的合資合同、組織章程以及其他如註冊資本變化及股權轉讓等任何重大變更。所有外商獨資企業、中外合資經營企業及中外合作經營企業於開始商業營運前亦必須向商務部工商管理部門取得營業執照。

根據對外貿易經濟合作部、國家工商行政管理局於1997年5月28日頒布並實施的《外商投資企業投資者股權變更的若干規定》([1997]外經貿法發第267號)(「規定」)的規定，外商投資企業投資者股權變更，是指依照中國法律在中國境內設立的中外合資經營企業、中外合作經營企業、外資企業(「企業」)的投資者或其在企業的出資(包括提供合作條件)份額(「股權」)發生變化。企業投資者股權變更須遵守中國有關法律、法規，並按照該規定經審批機關批准和登記機關變更登記。未經審批機關批准的股權變更將被視為無效。

---

## 法規

---

### 生產項目核准及備案

國務院於2004年7月16日頒布並實施的《國務院關於投資體制改革的決定》(國發[2004]20號)規定中國政府將(i)改革項目審批制度，(ii)轉變中國政府的管理職能及(iii)確立企業的投資主體地位。對於不使用中國政府投資建設的項目，一律不再實行政府審批制，並區別不同情況實行核准制或備案制。

根據國務院批准的《政府核准的投資項目目錄(2004年本)》，目錄所列項目，是指企業不使用中國政府性資金投資建設的重大和限制類固定資產投資項目。企業不使用中國政府性資金投資建設本目錄以外的項目，除國家法律法規和國務院專門規定禁止投資的項目以外，實行備案管理。

根據國家發改委於2004年10月9日頒布並實施的《外商投資項目核准暫行管理辦法》(國家發改委令第22號)的規定，按照《外商投資產業指導目錄》分類，總投資(包括增資額)100百萬美元及以上的鼓勵類、允許類項目和總投資50百萬美元及以上的限制類項目，由國家發展改革委核准項目申請報告，其中總投資500百萬美元及以上的鼓勵類、允許類項目和總投資100百萬美元及以上的限制類項目必須由國家發展改革委對項目申請報告審計後報國務院核准。總投資100百萬美元以下的鼓勵類、允許類項目和總投資50百萬美元以下的限制類項目必須由地方發展改革部門核准，其中限制類項目必須由省級發展改革部門核准，此類項目的核准權不得下放。倘地方政府按照有關法規就上文所列項目的核准另有規定的，從其規定。

河北省發展和改革委員會於2004年11月19日頒布並於2004年11月22日實施的《河北省外商投資項目核准暫行管理辦法》(冀發改外資[2004]1508號)規定，總投資50百萬美元以下的鼓勵類、允許類項目必須由各市發展改革部門、省級或省級開發投資主管部門核准。

安徽省發展和改革委員會於2005年1月1日起頒佈及生效的《安徽省外商投資項目核准暫行管理辦法》(皖發改外資[2005]1274號)規定，總投資30百萬美元以下的鼓勵類、

---

## 法規

---

允許類項目必須由市級發展改革部門核准。安徽省國家級開發區享有與市級發展改革部門同等的核准權限。項目核准後必須向所在市的市級發展改革部門備案。

根據蕪湖市人民政府於2006年7月27日所頒佈自2006年7月1日起生效的《蕪湖市外商投資項目核准管理辦法》(蕪政[2006]65號)，總投資30百萬美元以下的鼓勵類、允許類項目必須由市發展和改革委員會核准。蕪湖經濟技術開發區負責區內外商投資項目的核准，項目核准後必須向蕪湖市發展和改革委員會備案。

根據江蘇省發展和改革委員會於2005年3月14日起頒佈及生效的《江蘇省發改委關於過渡時期外商投資工業固定資產投資項目管理的若干意見》(蘇發改工業發[2005]188號)的規定，總投資介乎30百萬美元至50百萬美元的鼓勵類、允許類項目必須由市級投資主管部門核准。

根據江蘇省發展和改革委員會於2010年5月26日起頒佈及生效的《江蘇省發展改革委關於進一步做好外商投資項目核准管理工作的若干意見》(蘇發改規發[2010]1號)的規定，總投資100百萬美元以下的鼓勵類或允許類項目必須由省轄市、縣(市)發展改革部門核准。

就本集團三間中國子公司的汽車驅動軸、驅動系統及汽車電動助力轉向系統的生產項目而言，均已獲得享有相關審批權限的主管部門的核准。

### 與行業有關的中國法律法規

汽車零部件生產的日常行業主管部門為中華人民共和國工業和信息化部(「工信部」)。

國務院於1994年頒佈《汽車工業產業政策》(「1994年汽車政策」)作為中國汽車行業(包括汽車零部件行業)的整體政策指引。雖然該1994年汽車政策並非法律或法規，但它是中國整個汽車行業監管制度的基石。2004年國家發改委頒佈《汽車產業發展政策》(2009年根據中華人民共和國工業和信息化部、中華人民共和國國家發展和改革委員會令第10號修改)，取代1994年汽車政策。

---

## 法規

---

除《汽車產業發展政策》外，國務院辦公廳於2009年3月頒布《汽車產業調整和振興規劃》（「規劃」），作為2009年至2011年汽車及汽車零部件行業的指導政策。該規劃影響汽車及汽車零部件行業的發展方向，包括：

- 透過鼓勵主要汽車零部件製造商通過匯總、收購及重組擴大規模，提高國內外市場份額，以促進汽車行業的重組；
- 鼓勵實現發動機、變速箱、轉向系統、制動系統、傳動系統、懸掛系統及汽車總綫控制系統中關鍵零部件的技術自主化；鼓勵開發可提升整車性能的關鍵部件；及
- 實施汽車產品出口戰略；及
- 加快國家汽車及汽車零部件出口基地建設。

目前尚未有國務院、國務院辦公廳、國家發改委或工信部頒布實施的其他相關的產業政策。

### 生產許可、安全生產及產品質量

現行有效的中國法律、法規對汽車驅動軸、轉向系統等零部件的生產許可、產品質量並無強制性的標準或要求。然而，若干生產法律可能影響該等汽車零部件的製造。

根據國務院於2005年7月9日頒布並於2005年9月1日起實施的《中華人民共和國工業產品生產許可證管理條例》，以及國家品質監督檢驗檢疫總局（「國家質檢總局」）於2010年4月21日頒佈並於2010年6月1日起實施的《中華人民共和國工業產品生產許可證管理條例實施辦法》，中國政府對重要工業產品已實行生產許可證制度管理。根據國家質檢總局《關於公佈實行生產許可證制度管理的產品目錄的公告》（總局2012年第181號公告），汽車驅動軸、轉向系統等零部件不屬於目錄中規定的需要取得生產許可證的產品。

根據國家質檢總局於2009年7月3日頒布並於2009年9月1日實施的《強制性產品認證管理規定》（國家質檢總局令第117號），中國政府對部分產品實施必須經過認證（「強

---

## 法規

---

制性產品認證)方可出廠、銷售、進口或使用的政策。根據強制性產品認證，不屬於目錄中規定的汽車驅動軸、轉向系統等零部件需要通過強制性產品認證的產品。

現行有效的中國法律、法規對汽車驅動軸、轉向系統等零部件的安全生產並無強制性的標準或要求。

於2002年11月1日生效的《中華人民共和國安全生產法》(「安全生產法」)是中國監管安全生產的主要法律，並規定生產性企業均需遵守若干有關安全生產的法律、法規，安全生產法建立及完善安全生產責任制度、完善安全生產條件以促進安全生產。生產汽車驅動軸、轉向系統等零部件並無特殊的安全生產要求。

國務院於2004年1月13日頒布並實施《安全生產許可證條例》，對礦山企業、建築施工企業和危險化學品、煙花爆竹、民用爆破器材生產企業實行安全生產許可制度。企業未取得安全生產許可證的，不得從事生產活動。生產汽車驅動軸、轉向系統等零部件無需取得安全生產許可證。

### 環境保護

根據全國人大常委會於1989年12月26日頒布並實施的《中華人民共和國環境保護法》(「環境保護法」)，國務院環境保護行政主管部門對全國環境保護工作實施統一監督管理。縣級以上相關地方人民政府環境保護行政主管部門對其行政管轄區內的環境保護工作實施統一監督管理。

根據環境保護法，造成環境污染的企業必須採取有效的措施避免及控制對環境造成的污染和損害。建設項目中防治污染的設施，必須與主體工程同時設計、同時施工、同時投產使用。防治污染的設施必須經原審批環境影響報告書的環境保護行政主管部門驗收合格後，該建設項目方可投入生產或者使用。

防治污染的設施不得擅自拆除或者閒置，確有必要拆除或者閒置的，必須徵得所在地的環境保護行政主管部門同意。

---

## 法規

---

排放污染物的企業事業單位，必須依照國務院環境保護行政主管部門的規定申報登記。

排放污染物超過國家或者地方規定的污染物排放標準的企業事業單位，依照國家規定繳納超標準排污費，並負責治理。《水污染防治法》另有規定的，依照其規定執行。

新建工業企業和現有工業企業的技術改造，應當採用資源利用率高、污染物排放量少的設備和工藝，採用經濟合理的廢棄物綜合利用技術和污染物處理技術。

2002年10月28日頒布並於2003年9月1日生效的《中華人民共和國環境影響評價法》規定生產者必須就準備建設的項目對環境的影響編製環境影響報告書，提出預防或減輕影響的措施，並交政府環境保護部門審批後，方可進行有關項目施工，並且在相關環境保護部門進行檢查並確認該等設施符合環保標準前不得運營。

根據全國人大常委會於2004年12月29日修訂並公佈，於2005年4月1日起實施的《中華人民共和國固體廢物污染環境防治法》，產生工業固體廢物的單位應當建立、健全污染環境防治責任制度，採取防治工業固體廢物污染環境的措施，防止或者減少固體廢物對環境的污染。中國政府實行工業固體廢物申報登記制度。產生工業固體廢物的單位必須按照國務院環境保護行政主管部門的規定，向所在地縣級以上地方人民政府環境保護行政主管部門提供(其中包括)工業固體廢物的種類、產生量、流向、貯存及處置等有關資料。

根據全國人大常委會於2008年2月28日修訂並於2008年6月1日起實施的《水污染防治法》，新建、改建、擴建直接或者間接向水體排放污染物的建設項目和其他水上設施，應當依法進行環境影響評價。建設專案的水污染防治設施，應當與主體工程同時設計、同時施工、同時投入使用。水污染防治設施應當經過環境保護主管部門驗收，驗收不合格的，該建設項目不得投入生產或者使用。中國實行排污許可制度。直接或者間接向水體排放工業廢水和醫療污水以及其他按照規定必須取得排污許可證方可



---

## 法規

---

排放的廢水、污水的企業事業單位，應當取得排污許可證；城鎮污水集中處理設施的運營單位，也應當取得排污許可證。排污許可的具體辦法和實施步驟由國務院根據項目情況規定。禁止企業事業單位無排污許可證或者違反排污許可證的規定向水體排放廢水、污水。

根據上述及其他相關環境保護法律法規，環境保護部門可以就排放廢棄物徵收費用。若製造商未能通過有關政府程式取得有關政府批准或非法排放廢棄物，將須繳付有關中國環保機關施加的罰金並受到懲罰，包括暫停生產運營的處罰。

### 知識產權

#### 著作權法

根據於1991年6月1日頒布的《中華人民共和國著作權法》(於2010年2月26日經修訂)以及於2002年8月2日頒佈的《中華人民共和國著作權法實施條例》(統稱為「中國著作權法及法規」，中國公民、法人、或其他組織將享有彼等的作品(不論有否發表)的著作權。而外藉人士或無國籍人士根據中國及作者原籍國家或居住國家之間訂立協議，或該國與中國已同意的國際條約而享有其作品著作權。此外，當外藉人士或無國籍人士的作品首次於中國出版，其將享有其作品的著作權。此外，倘該作者的國家並未有與中國訂立協議，或並非為中國同意國際條約的國家，或為無國籍人士，倘其作品於中國同意國際條約的成員國家中首次出版，或於同時為成員國及非成員國的國家首次出版，其作品將根據中國著作權法及法規受到保護。

根據中國著作權法及法律，作品指以下任何形式的文學、藝術、自然科學、社會科學、工程技術的作品：(1)文字作品；(2)口述作品；(3)音樂、戲劇、曲藝、舞蹈、雜技藝術；(4)美術及建築作品；(5)攝影作品；(6)電影作品及以類似攝制電影的方法創作的作品；(7)圖形作品包括工程設計圖、產品設計圖、以及地圖、示意圖等作品以及模型作品；(8)計算機軟件；及(9)法律及行政具體列出的其他作品。

中國於1992年10月5日加入《保護文學藝術作品伯爾尼公約》。《保護文學藝術作品伯爾尼公約》與總部或慣常居住地為歐盟國家之一的電影作品的作家相關。該等作家受公約受保護的作品，於作品起源國以外的歐盟國家中享有有關國家現時及未來法律授予其國民的權利，以及此公約特別授予的權利。

## 法規

根據中國於1994年1月1日簽訂的《與貿易有關的知識產權協議》，計算機程序(不論為源代碼或目標碼)將根據《伯爾尼公約》(1971年)視為文字作品而受到保護。數據或其他材料的匯編(不論為以機器可讀形式或其他形式)只要其內容的選擇或安排構成智力創作，其將受到保護。該等不延及數據或材料本身的保護，不得損害數據或材料本身的任何著作權。

### 專利法

根據於1984年3月12日頒布的《中華人民共和國專利法》(於2008年12月27日經修訂)(「專利法」)及於2001年6月15日頒布並於2010年1月9日經修訂的《中華人民共和國專利法實施細則》，專利分為三類：發明專利、實用新型專利及外觀設計專利。

發明專利的保護期限自申請日為期20年，實用新型專利及外觀設計專利的保護期限自申請日起為期10年。發明、實用新型和外觀設計專利權被授予後，除專利法另有規定外，任何單位或者個人未經專利權人許可，都不得實施其專利。實體不得為生產經營目的製造、使用、許諾銷售、銷售、進口其專利產品，或者使用其專利方法以及使用、許諾銷售、銷售、進口依照該專利方法直接獲得的產品。

### 商標法

根據於2001年10月27日修訂的《中華人民共和國商標法》，國家工商行政管理總局商標局將主管中國境內商標註冊和管理的工作。任何下列行為均屬於侵犯註冊商標的行為：

- 未經商標註冊人的許可，在同一種商品或者類似商品上使用與其註冊商標相同或者近似的商標的；
- 銷售侵犯註冊商標專用權的商品的；
- 偽造、擅自製造他人註冊商標標識或者銷售偽造、擅自製造的註冊商標標識的；
- 未經商標註冊人同意，更換其註冊商標並將該更換商標的商品又投入市場的；  
或
- 給他人的註冊商標專用權造成其他損害的。

## 法規

### 稅務

#### 企業所得稅

根據自2008年1月1日起實施的企業所得稅法，就稅務目的而言，企業劃分為居民企業和非居民企業。居民企業指依法在中國境內成立，或者依照外國法律成立但實際管理機構在中國境內的企業，居民企業必須就其來源於全球所得繳納企業所得稅，稅率為25%。

非居民企業在中國境內設立機構或場所的，必須就其機構或場所取得的來源於中國境內的所得收入，以及發生在中國境外但來自其中國機構或場所的收入按25%稅率繳納企業所得稅。

高新技術企業在取得高新技術企業證書並於相關稅務機關備案後，將享受15%稅率徵收企業所得稅。根據科學技術部、財政部以及國家稅務總局頒布並於2008年1月1日實施的《高新技術企業認定管理辦法》(國科發火[2008]172號)，高新技術企業需有相關政府部門根據《國家重點支援的高新技術領域》目錄及相關判斷指標進行認定。汽車關鍵零部件技術中具有自主知識產權的新型汽車關鍵零部件，包括：動力傳動系統、轉向系統、新型混合動力傳動系統、新型純電動傳動系統、輪轂電機等都位列其中。

根據國務院於2007年12月26日頒布並實施的《國務院關於實施企業所得稅過渡優惠政策的通知》(國發[2007]39號)，自2008年1月1日起，該等優惠稅務政策以及有權享受優惠政策的企業將按以下辦法實施過渡：

- (1) 原享受低稅率優惠政策的企業，在新稅法施行後5年內逐步過渡到法定稅率。就享受企業所得稅15%稅率的企業，2008年按18%稅率執行，2009年按20%稅率執行，2010年按22%稅率執行，2011年按24%稅率執行，2012年按25%稅率執行；原執行24%稅率的企業，2008年起按25%稅率執行。
- (2) 原享受企業所得稅「兩免三減半」(自首個獲利年度起，首兩年免徵企業所得稅，第三年至第五年減半徵收企業所得稅)、「五免五減半」等定期減免稅優惠的企業，新稅法施行後繼續按原稅收法律、行政法規及相關文件規定的優惠辦法及年限享受至期滿為止，但因未獲利而尚未享受稅收優惠的，其優惠期限從2008年度起計算。

---

## 法規

---

享受上述過渡優惠政策的企業，是指2007年3月16日以前經工商等登記管理機關登記設立的企業。實施過渡優惠政策的項目和範圍按《實施企業所得稅過渡優惠政策表》執行。

根據中國稅務相關法律及法規以及稅務主管機關的批准，耐世特蘇州自2008年起享受「兩免三減半」的稅收優惠，但此優惠已於2012年底終止。於2012年8月6日，耐世特蘇州取得高新技術企業證書，有效期為三年，將於2015年8月5日屆滿。根據有關中國稅法，耐世特蘇州現有權於2013年至2015年期間享有15%優惠稅率。

於2010年5月28日，耐世特蕪湖獲得了證書，有效期為三年，已於2013年5月27日屆滿。於2013年3月20日，耐世特蕪湖已向安徽省高新技術企業認定管理機構提交申請，以維持高新技術企業的地位。然而，我們無法向閣下保證耐世特蕪湖能夠成功延續高新證書。

於2010年11月10日，耐世特涿州獲得了證書，有效期為三年，已於2013年11月9日屆滿。根據有關中國法律，耐世特涿州現於2010年至2012年期間享有15%的優惠稅率。此外，耐世特涿州計劃於證書到期之前三個月內向河北省高新技術企業認定管理機構申請復審，以維持高新技術企業的地位。然而，我們無法向閣下保證2012年後耐世特涿州可通過復審並繼續享受15%的優惠稅率。

### 營業稅

根據國務院於2008年11月10日頒布並於2009年1月1日起實施的《中華人民共和國營業稅暫行條例》，以及財政部於2009年1月1日實施並於2011年10月28日修訂的《中華人民共和國營業稅暫行條例實施細則》的相關規定，在中華人民共和國境內提供本條例規定的勞務、轉讓無形資產或者銷售不動產的單位和個人，為營業稅的納稅人，必須依照該條例繳納營業稅。營業稅的稅目、稅率，將依照該條例所附的《營業稅稅目稅率表》執行。稅目、稅率的調整，由國務院決定。

---

## 法 規

---

### 增值稅

根據國務院於2008年11月10日頒布並於2009年1月1日起頒佈及生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》（「增值稅條例」），以及財政部於2009年1月1日實施並於2011年10月28日修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》的相關規定，在中華人民共和國境內銷售貨物或者提供加工、修理修配勞務以及進口貨物的單位和個人，為增值稅的納稅人，必須依照增值稅條例繳納增值稅。增值稅率根據銷售貨物不同通常為17%或13%，出口貨品的納稅人適用的稅率為0%。

現時，耐世特涿州、耐世特蘇州及耐世特蕪湖須分別按17%、17%及17%稅率繳納增值稅。

### 城市維護建設稅暫行條例及教育費附加

根據國務院於1985年2月8日頒布並於1985年1月1日起實施的《中華人民共和國城市維護建設稅暫行條例》（「城市維護建設稅條例」）的規定，凡繳納消費稅、增值稅、營業稅的單位和個人，都是城市維護建設稅的納稅義務人（「納稅人」），都必須依照城市維護建設稅條例的規定繳納城市維護建設稅。城市維護建設稅的稅率依納稅人所處地域而有所不同。所在地在市區的納稅人稅率為7%；所在地在縣城、鎮的納稅人稅率為5%；所在地不在市區、縣城或鎮的納稅人稅率為1%。

現時，耐世特涿州、耐世特蘇州及耐世特蕪湖須按5%、7%及7%稅率繳納城市維護建設稅。

根據2005年8月20日頒布並於2005年10月1日起施行的《國務院關於修改〈徵收教育費附加的暫行規定〉的決定》的規定，凡繳納產品稅、增值稅、營業稅的單位和個人，除按照《國務院關於籌措農村學校辦學經費的通知》（國發[1984]174號文）的規定，繳納農村教育事業費附加的單位外，都應當依照本規定繳納教育費附加。教育費附加，以各單位和個人實際繳納的增值稅、營業稅、消費稅的稅額為計徵依據，教育費附加率為3%，分別與增值稅、營業稅、消費稅同時繳納。

## 法規

現時，耐世特涿州、耐世特蘇州及耐世特蕪湖須分別按3%、3%及3%稅率繳納教育附加稅。

根據財政部於2010年11月7日發出的《關於統一地方教育附加政策有關問題的通知》(財綜[2010]98號)，地區教育費附加的稅率必須劃一，並設為企業或個人(包括外資企業、外國企業及外籍人士)實際繳納的增值稅、營業稅及消費稅稅額的2%。低於2%稅率的省份(先前向財政部取得批准)必須將稅率增至2%，而增加稅率計劃必須由省級人民政府於2010年12月31日向財政部提呈取得批准。

現時，耐世特涿州、耐世特蘇州及耐世特蕪湖須按2%、2%及2%稅率繳納教育附加稅。

### 外商投資中國企業的股息稅

根據《財政部、國家稅務總局關於企業所得稅若干優惠政策的通知》(財稅[2008]1號)，於2008年1月1日之前外商投資企業形成的累積未分配利潤，在2008年1月1日以後分配給外國投資者的，免徵中國企業所得稅；而於2008年1月1日以後外商投資企業新增利潤分配給外國投資者的，依法繳納中國企業所得稅。

根據企業所得稅法及其實施條例，非居民企業在中國境內未設立任何機構、場所的，或取得的所得與其所設機構、場所並無實際聯繫的，必須就其來源於中國境內的所得繳納企業所得稅，適用的稅率為10%。

根據中國及新加坡於2007年7月11日簽訂的《中華人民共和國政府和新加坡共和國政府關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的協定》，若受益所有人為公司且持有至少中國公司25%的股權，則相關股息所適用的所得稅稅率不超過5%。

根據國家稅務總局於2009年10月27日發佈的締約《國家稅務總局關於如何理解和認定稅收協定中「受益所有人」的通知》(國稅函[2009]601號)(「稅收協定通知」)，「受益所有人」指對所得或所得據以產生的權利或財產具有所有權和支配權的人士。一般而言，受益所有人從事實質經營業務及可能為個人、公司或任何其他團體。代理人或導管公司並不屬於「受益所有人」。「導管公司」指一般成立以避稅、減稅或轉移稅項或累計利潤為目的設立的公司。此類公司僅於其身處的國家註冊，並以法律規定的公司形式出現，而並非從事如生產、分銷或管理等實質經營業務。



---

## 法規

---

根據國家稅務管理局於2009年8月24日頒布並於2009年10月1日並生效的《非居民享受稅收協定待遇管理辦法(試行)》(「辦法」)，有權根據適用稅收協定待遇享有優惠稅率的非居民必須根據辦法辦理審批手續或備案手續。未能根據以上行事的人士將不享有有關稅收協定的待遇。尋求適用稅收協定股息條款待遇的非居民必須向主管稅務機關或向有權審批此享有稅收協定待遇申請的稅務機關申請並取得批准。

現時，Steering Holding Pte. Limited並無經營實質業務，亦無向主管稅務機關辦理申請手續。適用於Steering Holding Pte. Limited的預扣稅率為10%。

### 外匯

中國的外匯管理法律法規主要有國務院於1996年1月29日頒布並於2008年8月1日修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》以及中國人民銀行於1996年6月20日頒布的《結匯、售匯及付匯管理規定》。根據該等法規，外商投資企業在支付適用稅項後，可將收取的人民幣股息兌換為外幣，並透過其外匯銀行賬戶將有關款項匯出中國。

一般而言，中國政府對經常性外匯國際付款和轉賬不予限制，外商投資企業在下列情況下毋需得到國家外匯管理局或其分局的事先批准：即可進行外匯交易將人民幣兌換為外幣並將有關款項匯出中國：(i)企業必須以外幣結算經常賬戶項目(在此情況下，企業可通過於開戶銀行設立的外匯賬戶支付款項，惟必須提供有效收據及其他相關文件)；及(ii)企業需要向境外股東分派股息(在此情況下，企業可通過於開戶銀行設立的外匯賬戶支付款項，惟必須提供授權派發股息的董事會決議案及任何其他相關文件)。

在其他情況下，包括資本賬戶項目結算(如直接投資和增加註冊資本)，外商投資企業均須獲得國家外匯管理局或其相關地區分支機構的事先批准方可將人民幣兌換為外幣或將外匯兌換成人民幣。

---

## 法規

---

### 勞工及社會保險

中國企業受下列中國勞動法律及法規規範：《中華人民共和國勞動法》、《中華人民共和國勞動合同法》、《工傷保險條例》、《失業保險條例》、《企業職工生育保險試行辦法》、《中華人民共和國社會保險法》及相關政府機關不時頒布有關中國企業的其他相關法規、規章及條文。

《中華人民共和國勞動法》及《中華人民共和國勞動合同法》規定，若僱主與員工建立勞動關係，則必須簽訂書面勞動合同。薪金不得低於當地最低工資。企業須建立勞動安全及衛生制度，嚴格遵守國家標準，並向其僱員提供有關教育。員工亦須在符合中國規則及標準的安全及衛生環境下工作。

《中華人民共和國社會保險法》、《工傷保險條例》、《企業職工生育保險試行辦法》及《社會保險費徵繳暫行條例》規定，企業須為中國僱員繳納相關社會保險，內容包括養老保險、失業保險、生育保險、工傷保險及醫療保險。若企業未能按規定繳納相關社會保險，將面臨罰款等處罰。

根據2002年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，企業必須向住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記，並按其僱員工資的一定比例為員工繳付住房公積金。

### 墨西哥的法律及法規

本公司於墨西哥設有一家子公司Steeringmex S. de R.L. de C.V. (「Steeringmex」)，主要從事製造汽車轉向產品。Steeringmex須遵守所有適用於墨西哥現時生效及有效的相關法律、法規及墨西哥官方標準(「NOMS」)。Steeringmex就其現時業務營運主要遵守下列法律、法規及規則。

### 外國投資

適用於墨西哥外國投資的一般法律框架載於《1993年外國投資法》(Foreign Investment Law of 1993)、《1998年外國投資法及國家外國投資註冊處法規》(Regulations to the Foreign Investment Law and the National Registry of Foreign Investments of 1998)內。根據該等法規(相對少數豁免除外)，墨西哥大部份地區的經濟活動都允許外國私人投資參與。《外國投資法》禁止墨西哥州份專用預留地區進行外國投資，惟就整體經濟比例而言，該等地區數量有限，其重要性一般愈來愈低。此外，部分外國投資活動仍存在約束，包

## 法規

括預留給墨西哥國民的特定投資類別，以及其他適用的數量或質量上的限制或行政規定。Steeringmex 參與的外國私人投資活動並無約束或限制。

《外國投資法》解釋外國投資為：(i)外國投資者在墨西哥公司股本所參與的投資(無論任何比例)；(ii)主要由外國資本支持的墨西哥公司所參與的投資；及(iii)外國投資者參與《外國投資法》指定的活動及行為。外國投資法表明，除另行規定外，外國投資者可參與投資墨西哥公司任何比例的股本、收購固定資產、參與新經濟活動或製造新產品類別、開放及經營設施，以及擴展或遷移該等現存設施。

超過《外國投資法》規定的資產門檻的交易(現時為3,493,603,960.10墨西哥披索或約為280百萬美元，金額每年調整)，不論交易是否屬經濟活動，倘外國投資者計劃直接或間接參與投資墨西哥公司超過49%的股本，都必須預先取得外國投資國家委員會(National Commission of Foreign Investments)的授權。

### 行業

墨西哥聯邦政府頒布的《2003年支持終端汽車產業競爭力及推動發展國內汽車市場法令》(Decree for the Support of the Competitiveness of the Terminal Automotive Industry and the Promotion of the Development of the Internal Automobile Market of 2003)，就支持競爭力向終端汽車產業提供若干優惠。然而，該法令無就製造汽車零件及零部件活動提供優惠。

Steeringmex 設有設施的兩個墨西哥州份(Nuevo León及Chihuahua州份)已頒布2013年稅務年度的推動就業法令第028條(Nuevo León州份)，就推動就業而授出稅務優惠。根據此法令，於2013年課稅年度產生新及直接就業職位的法律實體，可獲得100%的支薪稅稅款減免，但只限於四個年度期間的新就業職位。於2013年稅務年度期間有關殘疾或60歲以上的高齡新聘請僱員(惟其月薪不可超過最低工資的187倍)亦可獲得100%的支薪稅稅款減免。

此外，第57/2010條法令於Chihuahua州設立基本規則，以監管稅務優惠的授出，並讓納稅人於此州份參與被視為策略性經濟發展的活動、投資高增值或高科技水準的工序、幫助當地供應商發展及產生新就業職位(其中包括)，可獲得高達100%的支薪稅稅款退款，以及減免向物業及公證人公共註冊處(Public Registry of Property and Notaries)支付若干稅款。此等優惠的有效條款及其他條款及條件應由有關政府機關按個別個案來釐定。

納稅人的僱員在州立成人教育學院(State Institute for Adult Education)取得若干基本教育課程證書，納稅人可獲得支薪稅折扣，相等於每一個合資格僱員的每月最低工資

## 法規

金額，該證書規定由納稅人資助的教育中心或屬州立成人教育資助的部份的教育中心發出。

納稅人聘用若干殘疾程度的僱員，只要勞資關係持續，納稅人可獲得高達100%的工資稅稅款退還。相同地，須繳納支薪稅的納稅人就聘用40歲以上、及／或已退休的僱員(其月薪不超過每月一般最低支薪的五倍)，可獲得為期最多兩年的100%支薪稅退還，納稅人須提供勞動力增長的證明。

### 生產及執照

#### 公眾商業登記處

根據1889年墨西哥商業法典，所有業務實體須(其中包括)向公眾商業登記處登記其註冊成立身分。

此外，1934年商業組織通法規定，公司為被識別為「普通」公司，須向公眾商業登記處登記。

#### 向墨西哥輸入貨物

根據《1995年海關法》(Customs Law of 1995)及其法規，個人或實體擬向墨西哥輸入貨物，須向稅務行政服務處(Tax Administration Service)管理的入口商註冊處(Importers Registry)註冊。就該等目的而言，個人或實體須提呈聯邦納稅人註冊處(Federal Taxpayers Registry)註冊，並須於繳稅時通用。

按照海關法及有關法規，視乎根據協調制度(Harmonized System)輸入的貨物而分類，入口商亦可能有必要向特殊產業入口商註冊處(Importers Registry of Specific Sectors)取得額外註冊。一般來說，該第二次註冊適用於輸入敏感產品，例如化學產品、輻射性及核子貨物、化學前驅物及基本化學物，以及槍械和炸藥。

於2011年1月14日，墨西哥聯邦政府頒布《設立墨西哥數碼外國貿易辦事處法令》(Decree that Establishes the Mexican Digital Office of Foreign Trade)。設墨西哥數碼外國貿易辦事處(「數碼辦事處」)旨在簡化外國貿易程式，允許外國貿易經紀通過單一電子地點處理所有關於入口、出口及轉移商品的文檔，審閱入口、出口及轉移商品的資料，以及以電子付款處理有關外國商業交易的稅款及供款(其中包括)。截至2012年6月1日，利用該數碼辦事處處理外國商業交易屬強制性。

## 法規

### 外國貿易工具

墨西哥聯邦政府已頒布法令，通過授出若干獎勵，以制定政策推動及經營製造業。我們知悉，Steeringmex受惠於《2006年推動製造業、加工出口業及出口服務業法令》(Decree for the Promotion of the Manufacturing, Maquila and Export Service Industry of 2006) (「IMMEX」)。

IMMEX計劃允許其法定受惠者暫時輸入資產而毋須支付一般入口稅或增值稅，及(如適用)抵銷稅款，規定資產(i)將用於工業或指定用於外國商品製造、轉換或修理程式的服務程式，其後該等資產將作出口之用，或(ii)將用於提供出口服務。為獲授權取得上述優惠，須符合IMMEX法令規定的條款。授出IMMEX計劃視乎能否完成年度外國銷售額高於500,000美元或申請人出口發票必須最少佔總發票額10%的責任。

只要IMMEX計劃獲授權受益人繼續遵守計劃認可的規定，以及法令提出的責任，IMMEX計劃將仍然有效。

IMMEX法令涵蓋的資產如下：

- 全部指定用於組成出口商品的原材料、零件及零部件；燃料、潤滑劑及用於出口商品生產過程的其他物料；容器與包裝；標籤及小冊子。
- 船運貨櫃及裝運箱。
- 指定用於生產過程的機器、設備、用具、工具、鑄模及備用零件；用於控制污染的設備及儀器；用於研究訓練、工業保安、電訊及計算、實驗室、測量、產品測試及品質控制的設備或儀器；用於處理直接有關出口資產及其他有關生產過程的物料的設備或儀器；以及用於行政發展的設備。

IMMEX計劃獲授權受益人必須遞交有關上一個稅務年度的總銷售及出口年度報告，以及用於統計的若干資料。

Steeringmex亦受惠於《2002年制定推動不同產業計劃法令》(Decree Establishing Different Sector Promotion Programs of 2002) (「PROSEC」)。PROSEC計劃允許製造若干商品(包括汽車零件產業)的實體，以優惠稅輸入用於製造特定產品的數類資產，不論該等製成品是否指定用於出口或國內市場。



## 法規

為獲授權取得該等優惠，須符合PROSEC法令規定條款及授權計劃的官方書面令狀。PROSEC計劃的受惠者必須遞交由PROSEC計劃涵蓋的上一個稅務年度的外國商業交易年度報告。

最終，為享有若干行政便利，包括與清關有關的便利(例如海關的快捷及選擇)及減免罰款，進口商可能要求彼等向企業註冊處登記，惟需遵守適用法律所載的若干規例。

### 消費者保障

《1992年聯邦消費者保障法》(Federal Consumer Protection Law of 1992)旨在推動及保障消費者權利，並促使供應商及消費者的關係之間取得公平性、確定性及法律保障。根據聯邦消費者保障法，該等個人或實體如符合下述其一條件，則為消費者：(i)以最終使用者的身份購買或享用貨物、產品或服務，或(ii)購買、儲存、使用或耗用貨物或服務，並將其整合以用於生產、轉換、商業化或服務式，相關交易金額規定不超過428,811.21墨西哥披索。上述金額按年更新。

根據《聯邦消費者保障法》的條款，倘產品擁有保證期，該保證期應按供應商及消費者之間的協議及聯邦消費者保障法條文規定，包括該等保證期不應少於自貨物發送起計的60日。

遵守保證期的條款及條件適用於相關貨物的製造商、入口商或批發商，除非上述其一或第三方以書面形式承擔責任。倘貨物損壞，導致其不能於正常的指定情況下作適當使用、減少其作為使用的可能，或者產品或服務雖然使用合理但由於其性質，而未能於正常期望下提供保障，消費者可選擇貨物或服務賠償、解除協議或減價。倘出現前述的任何事項，消費者在獲得損壞及損失賠償金後(如適用)，將額外獲得不少於已支付價格的20%，作為補償。

### 《1972年聯邦槍械及爆炸物法》(Federal Firearms and Explosives Law of 1972)

根據聯邦槍械及爆炸物法，有關爆炸物料(其中包括)的工業及商業活動須獲得由國防部(Ministry of National Defense)發出的許可證。前述的事項皆與此有關，Steeringmex於生產過程中使用於美國輸入的爆炸物料。

一般來說，為按持續可行基準施行該等工業及商業活動，取得一般許可證實屬重要，許可證於發出的年內開始生效。此外，持有一般許可證的人士如需在彼等之間



---

## 法規

---

或與外國商人開展商業交易，取得普通許可證實屬重要。普通許可證按個別個案發出，並按各個別個案的特定時間生效。兩種許可證必須列明用途，以指定許可證所涵蓋的貨物。

聯邦槍械及爆炸物法規定，施行上述活動的工業廠房必須按其法規規定遵守安全、技術功能、位置及生產條件。持有一般許可證的人士須在每月首五天內向國防部提供詳細活動報告，列明出現於上一個月的動向。

無相關許可證而收購、運輸或儲存爆炸物料，公司高級職員將面臨兩個月至三年的監禁期及罰款介乎兩至200懲罰天數(例如對犯罪人士的日常最終觀感、所犯罪行的程度、考慮其所有收入)。監管部門的工業廠房無遵守相關安全條件而施行上述活動，公司高級職員將面臨一個月至兩年的監禁期及罰款介乎兩至100懲罰天數。

### 衛生授權

根據《1984年一般衛生法》(General Health Law of 1984)「《一般衛生法》」，其為聯邦法律，衛生局(Ministry of Health)將就不同於有關藥物、疫苗、肥料(其中包括)的專屬活動(其需要衛生授權)，釐定何類機構須提供開始經營的通知。

於1997年7月29日，衛生部頒發141號協議(Agreement No.141)，釐定根據《開始經營通告》成立的機構(Determines the Establishments that are Subject to a Notice on the Commencement of Operations)，據此，鑄造鋼鐵、鑄造及製模金屬製部件或製造鋼品的機構(其中包括)，須在活動開始前發出通告。

《一般衛生法》亦規定，機構擁有人或其公司名稱或產品的任何權利轉讓有任何變動，必須知會相關衛生當局。

此外，根據《一般衛生法》，墨西哥的州份擁有防止及控制環境因素的有害影響、職業健康及防止意外發生(其中包括)的司法管轄權。據此，《2012年Chihuahua州立衛生法》(Chihuahua State Health Law of 2012)規定工業機構須取得衛生執照。

### 市政營運牌照(*El Marqués, Querétaro*)

2008年Querétaro市公共財務法規定，對所有類別的商業、工業或服務公司及須於Querétaro州不同城市設立及經營的任何性質公司進行營運，須取得市政營運牌照。根據上述法律，該等營運牌照於發出日的曆年期間生效。

---

## 法規

---

為求取得市政營運牌照，須取得(i)生態授權；及(ii)民事保障授權。

### **業務可行性授權(El Marqués, Querétaro)**

根據2009年Querétaro州El Marqués市施工法規，業務可行性授權為一份行政文件，每年授權或重新批准樓宇可進行的特定活動，保證服務或挖掘公司達致最佳條件。該等法規亦規定，為取得營運牌照，必須取得此授權。

### **宣傳授權(El Marqués, Querétaro)**

2009年Querétaro州El Marqués市的宣傳法規規定，於Querétaro州El Marqués市進行宣傳告示及為令其重新生效，需要取得該市的牌照或授權。

### **市政營運牌照(Ciudad Juárez, Chihuahua)**

2011年Chihuahua州市區持續發展法規規定，任何有意進行市區發展工程、行動、服務或投資的人士，在進行該等活動前須取得相關牌照及授權，包括市政營運牌照。

### **安全及保險應變計劃(Ciudad Juárez, Chihuahua)**

1996年Chihuahua州民事保障法規規定，接納大量人流的房地產或物業，由於其性質及其預定用途，須設立內部民事保障計劃，須由相關民事保障機關授權及監管。

### **民事保障及應變計劃(Sabinas Hidalgo, Nuevo León)**

2000年Nuevo León州Sabinas Hidalgo市的民事保障法規規定，如工廠、工業及公司內存在危險或出現災難的緊急情況，該等工廠、工業及公司有責任永久設立特定民事保障計劃及應變計劃，後者須由市政府民事保障指引部監督。

### **環境保護**

在墨西哥，視乎特定事宜，生態平衡的保護和恢復，以及環境保護受若干聯邦、州立及市立法律(包括NOMS)規管(統稱「環境法規」)。

## 法規

擁有Steeringmex設施的司法權區(Nuevo León州、Chihuahua州及Querétaro州)所訂立適用於設立及營運汽車零件工業設施(「相關活動」)的環境法規規定，Steeringmex須取得及保存下列環境許可證：

### 許可證

### 概述及司法管轄權

#### 環境影響的授權

根據《1988年生態平衡及環境保護一般法》(General Law on Ecological Balance and Environmental Protection of 1988)(「環境一般法」)及其法規，對環境有影響或超過適用於NOMS規定的最高污染水準的活動須獲得此許可證。

為施行相關活動，所有擁有Steeringmex設施的司法權區須自州立環境部門取得相關環境影響的授權。

#### 具風險活動

倘《環境一般法》及1990年和1992年頒布的《具風險活動列表》所規定的具風險活動將於設施內進行，公司須通過遞交預防報告知會聯邦環境部門。相同地，相關具風險活動預防意外計劃的批准必須自聯邦環境部門取得。

#### 供水

一般來說，供水資源來自聯邦或本地(市立當局)。

倘供應來源為國家水域(如江或河)，根據《1992年國家水務法》(National Waters Law of 1992)(「水務法」)，開發、使用或獲取國家供水的得益，須自聯邦水務部門取得聯邦供水特許權的資格。

倘供應來源為市立網絡，須向市立當局授權的供水商訂立供應協議。

不論供水來源為聯邦或市立當局的司法管轄區，其使用須以法定資格的环境部門批准的正式表格作每年申報。

#### 污水排放

污水排放可交由聯邦或本地司法權區管轄。

## 法規

### 許可證

### 概述及司法管轄權

倘在國家水域排放污水，根據水務法，須自聯邦水務部門取得聯邦污水排放特許權的資格。

倘在市立當局的排污網絡排放污水，須取得市立當局的污水排放許可證。

不論授權是否來自聯邦或市立當局的司法管轄區，除非符合適用的水質標準，否則不可排放污水，並須以法定資格的環境部門批准的正式表格編製成年度報告進行存檔。

### 空氣污染物排放

空氣污染物排放可交由聯邦或本地司法管轄區管轄。

根據《環境一般法》，於大氣層排放臭氣、氣體或固體或液體粒子的設施須取得聯邦空氣污染物排放許可證。

排放不同於上述的氣體須取得州立空氣污染物排放許可證。

不論許可證為聯邦或州立司法管轄區管轄，根據適用標準，排放量不可超過容許的最高污染水平準，並須以正式表格作每年申報(氣體排放年度報告)。

### 管理有害廢棄物

(收集、運輸、回收、  
儲存、最終棄置)

根據《2003年預防及整體管理廢棄物一般法》(General Law for Prevention and Integral Management of Wastes of 2003)，管理相關設施的有害廢棄物須承擔下列責任：

- 以產生者的身份取得及保存有害廢棄物的註冊；
- 視乎有害廢棄物的種類及數量，管理計劃的批准須自聯邦環境部門取得；
- 使用工作日誌以保存有害廢棄物動向的記錄；
- 除非自聯邦環境部門取得特別許可證，否則不可儲存有害廢棄物超過六個月；

## 法規

### 許可證

### 概述及司法管轄權

- 倘任何管理活動通過第三方施行，第三方須持有相關聯邦許可證，以施行該活動；
- 所有廢棄物管理階段須記錄於聯邦環境部門批准的正式表格；及
- 所產生的有害廢棄物須每年申報，並使用法定資格的聯邦環境部門批准的正式表格。

### 特別管理及非有害廢棄物

管理特別或非有害廢棄物的適用法律由本地司法權區管轄。

根據該本地法律，管理此類廢棄物的設施須實施管理方法，以承擔類似上述適用於管理有害廢棄物的責任。

### 土壤污染

根據《環境一般法》，由有害廢棄物引致的土壤污染須自聯邦環境部門取得預先批准，以承擔修復環境的責任。

污染地點的所有權轉讓須獲聯邦環境部門事前批准，其決定承擔日後修復責任的責任方。然而，涉及所有權轉讓交易的訂約各方可自由商議由誰承擔上述責任。

### 制裁

一般來說，違反環境法規可能面臨以下任何處罰：

- 警告；
- 罰款金額為墨西哥城一般最低工資8至50,000倍(亦適用於Ciudad Juárez, Chihuahua的該項金額)；
- 暫時或永久關閉設施；
- 行政拘留最長36小時；
- 中止或撤回許可證；及
- 社區服務命令。

## 法規

### 知識產權

《1991年工業物業法》(Industrial Property Law of 1991)，保障於墨西哥的商品商標、服務商標、集團商標、宣傳標語、商品名稱及商業秘密。商品商標及服務商標屬可見標誌，以區別市場上其他同類型或同類別的產品或服務。詞語、標語、設計、立體形狀、人物名稱或上述項目的任何組合皆可註冊為商標。

墨西哥法律確認四種商標：(i)具名的(詞語或連串詞語)；(ii)不具名的(設計、標誌或其他獨特的視覺元素)；(iii)立體形式(容器、包裝或產品配置)；及(iv)組合物(任何上述組合，例如詞語搭配設計)。

商標註冊由遞交商標申請日期起計有效期為10年，並可以作無限期延續連續10年。

根據《1991年工業物業法》，發明分為四個保護類別：專利權、實用新型註冊、工業設計及新型註冊，以及集成電路佈局設計的註冊。

屬於小說、發明過程的成果及容許工業應用的發明皆可獲得專利權。墨西哥法律解釋「發明」為「任何性質上屬物質或能量，容許將其轉換為人類所運用的人類創作，以滿足其特定需要」。專利權由遞交申請日期起計有效期為20年且不獲延續。

儘管如此，不獲專利權的發明可以實用新型(由遞交申請日期起計10年有效且不獲延續)、工業設計及新型(統稱為「工業設計」)，(由遞交申請日期起計15年有效且不獲延續)或集成電路佈局(由遞交申請日期起計10年有效且不獲延續)的形式受保護。

商業秘密在墨西哥受上述《1991年工業物業法》規管，其規定商業秘密屬自然人或法人保存的任何資料，而該等資料：(i)本質上屬保密，(ii)有關於產品性質、特性或目的，生產方法或過程，分發或銷售產品或提供服務的方式或方法，(iii)帶有鞏固或維持有競爭力優勢的連繫，(iv)根據充足的制度或方法去確保保密性，及(v)保存於文檔、電子或磁性媒體、光碟、微縮膠片、膠片或其他近似物料。只要符合法律保護規定，商業秘密便得以受保護。

根據《1997年聯邦版權法》(Federal Copyright Law of 1997)，版權屬授予文學及藝術作品創作者及其創作的法律保護。條例將「著作權」擴大至原有知識產權的創作。此外，法律將「鄰接」權擴大至演出者、書籍出版商、製作人及錄音錄像的製造商。權利擁有兩種不同元素：(i)精神權利—屬於作者個人及其死後，其繼承人個人永久的、不可剝奪的、不可撤回的權利；及(ii)經濟權利—於無損作者精神權利的情況下，有權使用、授權他人使用及開發作品。



## 法規

一般來說，版權保護期限為作者壽命延長100年。由多個創作人組成的作品，保護期擴至最後一名作者死後的100年。非原創作品例如數據庫，保護期為5年，並無擴至其涵蓋的數據或材料。鄰接權受保護期限為由首次刊發或固定日期起計50年，但不包括廣播，其保護期限為25年。

### 稅務

#### 聯邦納稅人註冊處

《1981年聯邦財政法典》(Federal Fiscal Code of 1981)規定，須每月呈交報稅表，或就彼等進行的業務發出稅收單據的法人實體，須(其中包括)向聯邦納稅人註冊處申請登記。

《1981年聯邦財政法典》亦規定，該等法人實體居住海外的股東或合夥人，亦須(其中包括)向聯邦納稅人註冊處申請登記，除非上述法人實體於每年第一季將提交一份通知，包括其海外股東或合夥人的姓名、稅務識別號碼及居住地。

#### 所得稅

根據《2002年所得稅法》(Income Tax Law of 2002)，墨西哥居民必須繳納以其全世界收入計算的所得稅(不論來源)，稅率為30%。

誠如上述所言，Steeringmex擁有IMMEX計劃，容許其取得若干稅收優惠待遇。此外，Steeringmex的主要業務為向外國有關方面提供組裝和製造服務，主要用於該有關方面擁有的機械、設備、物料、備用零件、供應及零部件。

《2002年所得稅法》規定，擁有IMMEX計劃與外國居民做生意的公司必須遵從最低應課稅收入的要求，以避免對此等外國居民於墨西哥構成常設機構。IMMEX公司可選擇下述任何方案，以計算其應課稅收入：

- 方案一：公平對價加固定資產收益。IMMEX公司必須保存價格轉讓記錄，以證明與有關方面交易而產生的收入及扣除價值為下述計算結果：(i)根據《2002年所得稅法》及跨國企業及經濟合作和發展組織稅務管理的價格轉讓守則(Transfer Pricing Guidelines for Multinational Enterprises and Tax Administrations of the Organization for Economic Co-operation and Development)的原則而釐定的轉讓價格(不包括並非公司擁有的資產)，加(ii)根據市場租賃以外的條件，相等於外國居民擁有(且容許墨西哥居民使用)的機械設備的賬面淨值1%的金額。
- 方案二：安全港。IMMEX公司獲得免稅額至少相當於下列較高者：(i) 6.9%資產收益率(用於IMMEX業務的資產價值總額，包括由(a)駐墨西哥的公司(b)外國居民或(c)任何其他有關各方擁有的資產，儘管該等資產被IMMEX計劃

## 法規

覆蓋)，及(ii) IMMEX公司根據普遍採納的會計原則產生的6.5%運營成本回報率(總成本及支出)，包括外國居民產生的成本，並受若干例外限制。

- 方案三：交易淨利潤法若干調整。IMMEX公司必須保留轉讓定價記錄，證明與關聯各方交易產生的收入及扣減乃透過應用交易淨利潤法進行，考慮到外國居民擁有及用於IMMEX公司業務的機械及設備的盈利能力，惟有關外國居民擁有的機械及設備的融資風險盈利能力除外。

### 平頭稅

就《2007年平頭稅法》(Flat Tax Law of 2007)而言，墨西哥實體在銷售商品、提供獨立服務及授予臨時使用或享受商品所得收入方面須繳納平頭稅。僅當其金額大於同一納稅人的應繳所得稅時，平頭稅為可替代性應付最低稅。

平頭稅乃按現金基準列賬，並按17.5%的稅率計稅，該稅項乃根據由有效收集的應課稅收入減授權扣除實際支付數額的方式釐定。倘應扣除金額超過收入，結果就平頭稅而言，乃抵扣隨後幾年相應的平頭稅虧損。

就平頭稅而言，關於收益及扣減項目，須考慮到以下問題：

- 若干關連方之間的特許權費獲豁免平頭稅，因此，收款人毋須支付或納稅人毋須扣減平頭稅。
- 合法實體的納稅人毋須扣減貸款融資的利息。
- 薪金開支須遵守有關限制彼等扣減的規定。

平頭稅乃作為每月預付款項支付。根據自應課稅年度初期起及直至款項計算月份的總累積毛收入扣減授權扣減數額。

按個人所得稅同樣的方式，平頭數按年曆計算；且公司需於下一年3月31日前提交彼等的年度平頭稅報表。

### 增值稅

《1978年增值稅法》(Value-Added Tax Law of 1978)對轉移商品、提供服務，授出暫性商品使用權及商品及服務進口以0%(就出售專利藥物、出口及食品，受限於特定例外)、11%(就於邊境地區所從事業務而言)及16%(就所有其他應課稅業務而言，此即為

---

## 法規

---

一般稅率)的稅率徵稅。大體上，增值稅(「增值稅」)由商品或服務的最終消費者支付，僅對業務產生臨時財務影響。增值稅以現金方式入賬。

### 現金存款稅

《2007年現金存款稅法》(Tax on Cash Deposits Law of 2007)載列適用於銀行現金存款的稅項，超過金額15,000墨西哥披索每月稅率為3%。

### 員工分享利潤

分享利潤對於大多數僱主而言屬強制性，僱主須撥出10%的企業實體的應課稅利潤並向彼等的員工分發。

### 支薪稅

支薪稅乃適用於個人或合法實體於州份司法權區內以現金或實物支付薪金的州立稅。在Steeringmex擁有設施的Querétaro州、Nuevo León州及Chihuahua州，就僱用支付予員工的薪酬的所有項目總和(不包括附帶福利，社會保障供款，差旅費及其他項目)須予以徵稅。

支薪稅乃根據應納稅工資的相應稅率釐定。稅率如下：Querétaro為1.6%、Nuevo León為3%及Chihuahua則介乎1%至2.6%不等。

### 房地產稅

各市對位於彼等司法權區內的房地產物業所有權徵稅。該稅項的基礎為房地產的地籍價值。Steeringmex在Ciudad Juárez, Chihuahua擁有房地產，該等地區的稅率取決於房地產的不同價值範圍，介乎0.2%至0.6%不等，而Sabinas Hidalgo, Nuevo León地區的房地產稅率為0.2%。

### 勞動及社會保障

在墨西哥，僱傭關係須遵守下列法律：《1970年聯邦勞工法》(the Federal Labor Law of 1970) (「《聯邦勞工法》」)、《1995年社會保障法》(Social Security Law of 1995) (「《社會保障法》」)、《1972年全國住房公積金研究所法》(Law of the National Housing Fund Institute of 1972)，及此等法律的相應法規。同樣，僱主須遵守NOMS相關規定，及由勞動及社會福利部(Ministry of Labor and Social Welfare)頒發的《安全、衛生及工作環境聯邦法規》(Federal Regulations on Safety, Hygiene and Work Environment)。

根據聯邦勞動法，僱傭關係必須透過訂明(其中包括)工作項目與環境、及兩者的一般資料、僱主與員工的書面僱傭協議記錄在案。目前，在墨西哥有兩種不同的適用一般最低工資，視乎該國家服務業的地理區域而定。適用於Steeringmex擁有業務區

---

## 法規

---

域的一般最低工資，對Ciudad Juárez, Chihuahua而言為64.76墨西哥披索(約5.18美元)，而對El Marqués, Querétaro及對Sabinas Hidalgo, Nuevo León而言為61.38墨西哥披索(約4.91美元)。

倘僱主有意與員工終止僱傭關係，其必須直接或透過具法定資格的調解及仲裁委員會(Conciliation and Arbitration Board)向員工提供終止僱傭書面通知，向員工說明終止僱傭的因理及情況。《聯邦勞工法》中訂明的合理終止理由，包括在工作時間內員工對僱主、其親屬、該公司或機構的行政或管理人員，或對僱主的客戶及供應商(除非由於教唆或自衛的行為)的不誠實、暴力、威脅、侮辱或虐待行為，及員工在履行工作過程中(或由此引致的結果)對建築物、建築、機械、儀器、原材料及其他與工作相關的物品造成故意重大性損害。

根據《聯邦勞工法》，並無正當理由受解僱的員工，有權享有以下內容：(i) 3個月綜合工資；(ii) 年資保障(security premium)，相當於每一年工作12日的薪金，包括少於一年期間(為方便計算，該薪金上限乃員工提供服務區域現行一般最低工資的兩倍)；及(iii) 累計福利(例如，假期、假期津貼及聖誕節獎金)。此外，儘管並非強制性，任何時候當僱主假定一個保守立場並希望避免任何可能由終止僱傭關係引起的衝突時，每滿一年工作支付20日的綜合工資已成為慣例。

僱主須根據《安全、衛生及工作環境聯邦法規》建立必要的安全及衛生措施，及於錄用後並於定期的時間間隔實施以防止事故發生及進行員工醫療檢查的方案，及為可能暴露於影響健康的物理、化學、生物及社會心理因素風險的工人進行專項檢查。

根據社會保障法，僱主須為其員工於墨西哥社會保障局登記及繳納社會保障費及供款。聯邦勞工法規定，僱主須為於員工發生的任何與工作有關的疾病或意外事故承擔擔任；然而，透過為其員工於墨西哥社會保障局登記及繳納相應供款，僱主則獲免除此等責任。

### **向全國住房公積金研究所登記**

《聯邦勞工法》規定，任何農業、工業或礦業公司或其他類別工種的任何公司，有責任向僱員提供衛生及舒適的住屋。聯邦勞動法進一步規定向全國住房公積金研究所(National Workers' Housing Fund Institute)(「住房公積金研究所」)作出供款以履行該項責任。

---

## 法規

---

根據《1972年全國住房公積金研究所法》(該法創設了住房公積金研究所)，該法例規定(其中包括)其宗旨為成立及營運一項融資系統，讓僱員可獲得可支付的足夠融資，以(i)購買衛生及舒適的住房業權；(ii)建造、維修、擴建或改善其住房；及(iii)就上述取得的融資作出還款。

### **向全國職工消費公積金研究所登記**

根據上述《聯邦勞工法》，僱主須確保工作環境符合全國職工消費公積金研究所(National Workers' Consumption Fund Institute)全國的規定，致使僱員可成為該組織所授信貸的受益人。

根據2006年全國職工消費公積金研究所法例(該法創設了全國職工消費公積金研究所)該法例規定，其宗旨為推動僱員進行儲蓄，向僱員授出融資，確保其取得信貸，以購買商品及支付服務。

### **受助人面臨壓力**

根據1997年工作安全、衛生、環境聯邦法規及墨西哥官方標準NOM-020-STPS-2011，於面臨壓力的若干受助人的工作環境運作時，可要求僱主：

- (i) 在承受壓力的相關受助人開始運作前，向勞動及社會福利部提供書面通知，連同認可核證單位就該受助人是否符合保安條件及監管規定發出報告書；或
- (ii) 在勞動及社會福利部(Ministry of Labor and Social Welfare)進行調查以釐定受助人是否符合適用監管規定前，向勞動及社會福利部申請授權，批准面臨壓力的相關受助人的運作。

### **照明**

根據墨西哥官方標準NOM-025-STPS-2008(「NOM-25」)，為確保安全及健康的工作環境，工作中心須具備各活動所需的照明。

NOM-25規定僱主須就有關工作中心每個特定區域照明水平進行評估、控制測試及維護及始終遵守就此設立的若干最低照明單位(視乎特定的工作區域及在該等區域所進行的視覺任務而定)的規定。

### **房地產**

#### **土地使用牌照(*El Marqués, Querétaro*)**

2012年Querétaro州城市法典規定，於Querétaro州內興建、重建、改建及修建任何樓宇，須取得土地使用牌照。



---

## 法規

---

根據該法典，土地使用牌照為一份文件，就(其中包括)道路、停車場、公眾地方、演習區域及人口密集地區的地皮的市區發展計劃訂明條款及條件。

### ***土地使用牌照(Sabinas Hidalgo, Nuevo León)***

《2009年Nuevo León州市區發展法》(Urban Development Law of the State of Nuevo León of 2009)規定，若有人有意利用地皮進行任何活動，包括發展建築工程及改變樓宇用途，須取得(其中包括)土地使用牌照。

土地使用牌照的目的為(i)根據城市市區發展計劃，載列地皮的用途；及(ii)設立市區頒令限制或規劃、自然保育及環境保護規則。

### ***土地使用牌照(Ciudad Juárez, Chihuahua)***

《2011年Chihuahua州可市區持續發展法》(Sustainable Urban Development Law of the State of Chihuahua of 2011)規定，任何有意進行市區發展工程、行動、服務或投資，在執行前須取得相關牌照及授權，包括土地使用牌照。

根據該法律，土地使用牌照顯示，就若干房地產根據其分區及根據適用地區頒令的條款及可持續市區發展計劃，就市區用途及開發活動或項目的特定規則。

### ***施工牌照(El Marqués, Querétaro)***

《2012年Querétaro州的市區法典》(Urban Code of the State of Querétaro of 2012)規定，施工牌照為一份文件，授權擁有人於其地皮上興建、擴建、改建、維修或拆卸樓宇或樓房。

### ***施工工程終止通知(El Marqués, Querétaro)***

《2009年Querétaro El Marqués市的施工法規》(Construction Regulation of the Municipality of EL Marqués of 2009)規定，地皮擁有人須將於該地皮上的工程的終止通知市政府主管當局，以致使當局可進行現場巡查，適當時授予施工工程佔用授權。

### ***施工牌照(Sabinas Hidalgo, Nuevo León)***

《2009年Nuevo León州市區發展法》(Urban Development Law of the State of Nuevo León of 2009)規定，若有人有意利用地皮進行任何活動，包括發展建築工程及改變樓宇用途，須取得(其中包括)施工牌照。



---

## 法規

---

牌照的目的為授權：(i)與公路連結與提供官方數字；(ii)執行新施工工程、對現有施工工程進行擴建、改建或維修；(iii)拆卸及挖掘；及(iv)除以上所述外的任何其他施工工程。

### **樓宇使用牌照**(*Sabinas Hidalgo, Nuevo León*)

《2009年Nuevo León州市區發展法》規定，若有人有意利用地皮進行任何活動，包括發展建築工程及改變樓宇用途，須取得(其中包括)土地使用牌照。

本牌照的目的乃(i)根據市區發展計劃的條文列明樓宇所在地皮的土地用途；(ii)釐定最高施工量；(iii)設立規劃規則或市區頒令限制，以及自然保育及環境保護；(iv)列明樓宇的特定功能或特定用途；及(v)列明相關面積的分配。

### **施工牌照**(*Ciudad Juárez, Chihuahua*)

《2011年Chihuahua州市區持續發展法》規定，任何有意進行市區發展工程、行動、服務或投資的人士，在執行前須取得相關牌照及授權，包括施工牌照。

根據《2004年Juárez市施工法規》(Construction Regulation of the Municipality of Juárez of 2004)，所有進行興建、擴建、改建或拆卸的施工工程(行人道、塗漆、室內裝修及防滲工程除外)要求施工許可或牌照。

### **佔用證書**(*Ciudad Juárez, Chihuahua*)

上述《2004年Juárez市的施工法規》規定，終止施工後，須就此向市政府公共工程指引部提交通知，經檢查相關施工後，該部門可授權佔用及使用建築工程。在取得佔用證書前，不可佔用任何樓宇或結構(若干家庭樓房除外)。

---

## 我們的歷史及重組

---

### 我們的歷史

我們的歷史可追溯至1906年，當時我們於美國以Jackson, Church & Wilcox Co.的名稱創立。於1909年，此公司被通用汽車擁有的別克收購。於1917年，我們成為通用汽車首個汽車零部件製造部門，從事轉向系統研究、設計及製造業務。此後，我們在通用汽車旗下以一個業務部門的形式營運，主要從事轉向業務。

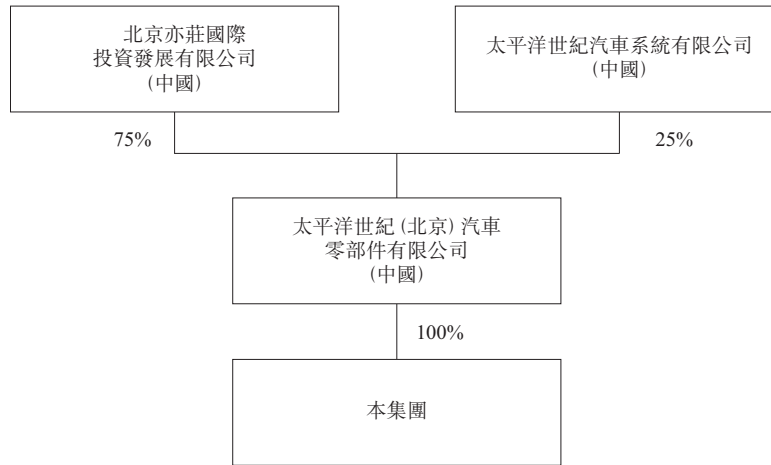
於1998年，通用汽車創立了德爾福公司，其作為通用汽車旗下的主要汽車部件業務，而我們的轉向業務則成為德爾福公司的主要業務部門。於1999年，德爾福公司經通用汽車分拆成為獨立公眾持股公司。於2005年，德爾福公司根據第11章申請破產保護重組美國業務。

於2009年，通用汽車收購(其中包括)獨立第三方德爾福公司的轉向業務(其實際上包括了本集團的經營子公司)，並將其易名為耐世特汽車。耐世特汽車隨後繼續作為通用汽車的業務部門經營。

於2010年11月，由北京亦莊(北京市政府的一家融資和投資機構)擁有75%權益以及由太平洋世紀汽車系統(於中國註冊成立的公司並主要從事製造及銷售汽車零部件，由兩名人士各自持有50%權益最終擁有)擁有25%權益的公司太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司透過其全資擁有收購實體PCM U.S. Acquisition Company及New Pacific Century Investment Pte. Limited從通用汽車收購本集團，總對價為465百萬美元(可予調整)，乃根據一名財務顧問於2010年7月4日編製的估值報告釐定。緊隨收購後，PCM U.S. Acquisition Company及New Pacific Century Investment Pte. Limited分別轉讓其股本權益予PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering(「收購後重組」)。收購事項及收購後重組已於2010年11月30日正當合法完成。

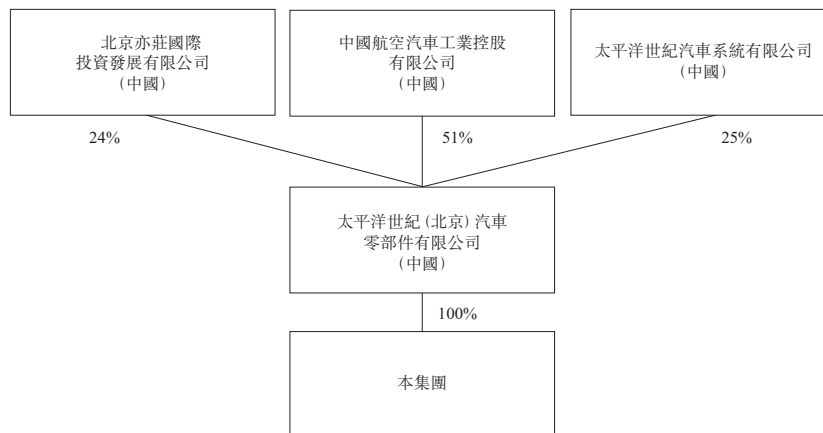
## 我們的歷史及重組

下圖載述緊隨收購事項完成以及收購後重組後我們的公司架構：



於2011年3月，中航工業的子公司中航工業汽車通過公開拍賣從北京亦莊收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的51%股本權益，對價為人民幣408百萬元(其為於公開招標拍賣太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的51%權益價格)，此項收購已於2011年3月17日正當合法完成。作為中國最大國有企業之一，中航工業業務遍布多個領域，包括運輸飛機、直昇機、發動機、航空電子、通用航空、防衛、資產管理、融資服務及汽車。截至2012年12月31日，中航工業集團已有超過200間成員公司及逾400,000名僱員。中航工業名列2012年財富世界500強企業的第250名。

下圖載列緊隨中航工業汽車向北京亦莊收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司51%股本權益完成後我們的公司架構：



本公司於2012年8月21日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。由於進行重組，本公司成為我們全球多家子公司的控股公司。我們已就重組向有關當局取得所需批准，而重組符合有關法律及法規。有關企業架構及重組的進一步詳情請見「一重組」。

## 我們的歷史及重組

### 主要里程碑

下表概述我們業務發展的主要里程碑：

年份	里程碑
1906年	• 在美國創立 Jackson, Church & Wilcox Co.
1909年	• 被別克收購，而別克由通用汽車擁有
1917年	• 從別克分拆，成為 Jackson, Church, Wilcox 部門，即通用汽車首個汽車零部件製造部門
1950年代	• 於市場推出沙基諾安全動力轉向
1952年	• 於美國興建3號廠房，生產動力轉向泵及手動轉向裝置
1959年	• 於美國興建4號廠房，生產傳動軸
1959年	• 將旋轉閥動力轉向引進市場，當時對轉向業而言屬技術大躍進，並成為業界典範
1964年	• 於美國興建5號廠房，生產氣泵
1967年	• 於美國興建6號廠房，生產轉向管柱  將三款新產品：前輪驅動軸、氣泵及變率動力轉向推出市場  將傾斜滾動輪式轉向推出市場，並可為駕駛者提供更舒適的駕駛體驗及更佳汽車控制
1968年	• 將防盜轉向管柱引進市場。吸能轉向管柱為美國及歐洲等地已開發市場中政府安全執法的重要元素，而防盜功能成為汽車的重要技術規格
1969年	• 於美國興建7號廠房，擴大動力齒輪生產力
1970年	• 生產第20百萬支吸能管柱，該產品獲美國交通運輸部官方認可
1976年	• 向市場推出於AMC Pacer運行的齒條及小齒輪轉向系統。此系統提供更直接的轉向連接，給予駕駛者更大的道路情況反饋

## 我們的歷史及重組

年份	里程碑
1995年	<ul style="list-style-type: none"><li>透過於中國成立合營企業耐世特涿州生產半軸，拓展中國市場</li><li>在密歇根州沙基諾開設先進系統中心</li><li>於市場推出德爾福EPS系統</li></ul>
1995年	<ul style="list-style-type: none"><li>於密歇根州沙基諾展開車輛評估試車場工程，以加快發展轉向及動力傳動產品</li></ul>
1996年	<ul style="list-style-type: none"><li>透過於班加羅爾興建製造設施生產半軸，拓展至印度市場</li></ul>
1998年	<ul style="list-style-type: none"><li>聯同大眾推出EPS業務</li><li>透過於波蘭蒂黑著手興建生產軸身的生產設施，擴展至波蘭市場</li><li>組織成為通用汽車所創立德爾福公司的分部</li></ul>
1999年	<ul style="list-style-type: none"><li>自通用汽車分拆德爾福公司後，成為獨立公眾持股上市公司的分支</li><li>獲得由《汽車新聞》頒發的E-STEER™ EPS汽車行業傑出供應商獎。《汽車新聞》涵蓋汽車工業各方面的消息。汽車行業傑出供應商獎表揚汽車供應商的超卓創舉、先進技術及業務表現</li><li>聯同大眾推出動力傳動業務</li></ul>
2000年	<ul style="list-style-type: none"><li>獲得新鄉營運卓越獎旗下的新鄉傑出大獎，該獎項頒授予可將改良技術巧用於企業的機構</li></ul>
2000年	<ul style="list-style-type: none"><li>位於美國的生產廠場獲頒國際標準化組織ISO 140001認證</li></ul>
2003年	<ul style="list-style-type: none"><li>於2004年風雲汽車Fiat Panda上引入德爾福EPS</li></ul>
2006年	<ul style="list-style-type: none"><li>一百周年紀念</li><li>驅動保護模組及單觸式可調管柱推出市場</li></ul>
2007年	<ul style="list-style-type: none"><li>聯同福特推出EPS產品</li></ul>
2009年	<ul style="list-style-type: none"><li>獲通用汽車收購並易名為耐世特汽車</li><li>獲得由塑膠工程師協會頒發的「最具創新性塑膠使用」創新大獎，塑膠工程師協會致力於推廣塑膠專業知識及教育的國際性組織</li></ul>

## 我們的歷史及重組

年份	里程碑
2010年	<ul style="list-style-type: none"><li>太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司向通用汽車收購 首次於福特野馬及福特F-150型卡車使用高輸出12伏特齒條EPS</li></ul>
2011年	<ul style="list-style-type: none"><li>中航工業汽車向北京亦莊收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司之51%權益</li></ul>
2012年	<ul style="list-style-type: none"><li>取得初級水平管柱式EPS產品的服務合約以拓闊產品組合 與其他全球整車製造商客戶訂約發展高輸出齒條式EPS業務 與大眾就首個全球業務訂約</li></ul>

### 重組

我們進行重組，據此，本公司成為我們子公司的控股公司。

於2012年8月10日，耐世特香港根據香港法例註冊成立為有限公司。耐世特香港已發行及配發一股股份予太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司，並成為太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的直接全資子公司。

於2012年8月21日，本公司根據開曼群島法例註冊成立為獲豁免有限公司。本公司已發行及配發一股股份予Mapcal Limited，而其於同日轉讓予耐世特香港，並已成為耐世特香港的直接全資子公司。

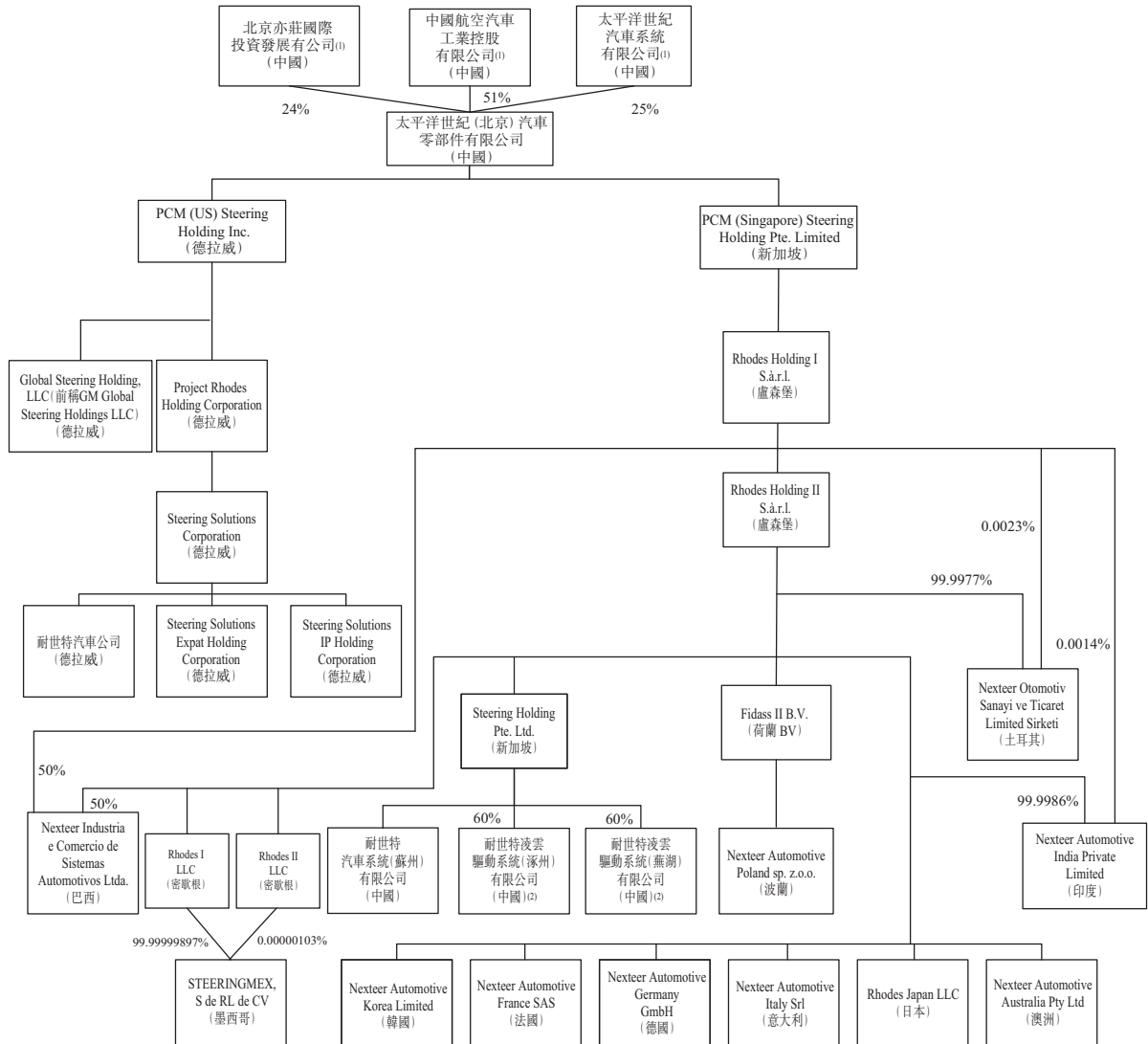
根據本公司、耐世特香港及太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司所訂立日期為2013年1月30日的出資協議，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司轉讓PCM (US) Steering的全部已發行股本予本公司，對價為耐世特香港發行一股股份予太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司。有關對價是根據PCM (US) Steering的股份估值淨值釐定。

根據本公司、耐世特香港及太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司所訂立日期為2013年1月30日的出資協議，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司轉讓PCM (Singapore) Steering的全部已發行股本予本公司，對價為耐世特香港發行一股股份予太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司。有關對價是根據PCM (Singapore) Steering的股份估值淨值釐定。



## 我們的歷史及重組

下圖載列我們於緊接重組前的股權及公司架構：



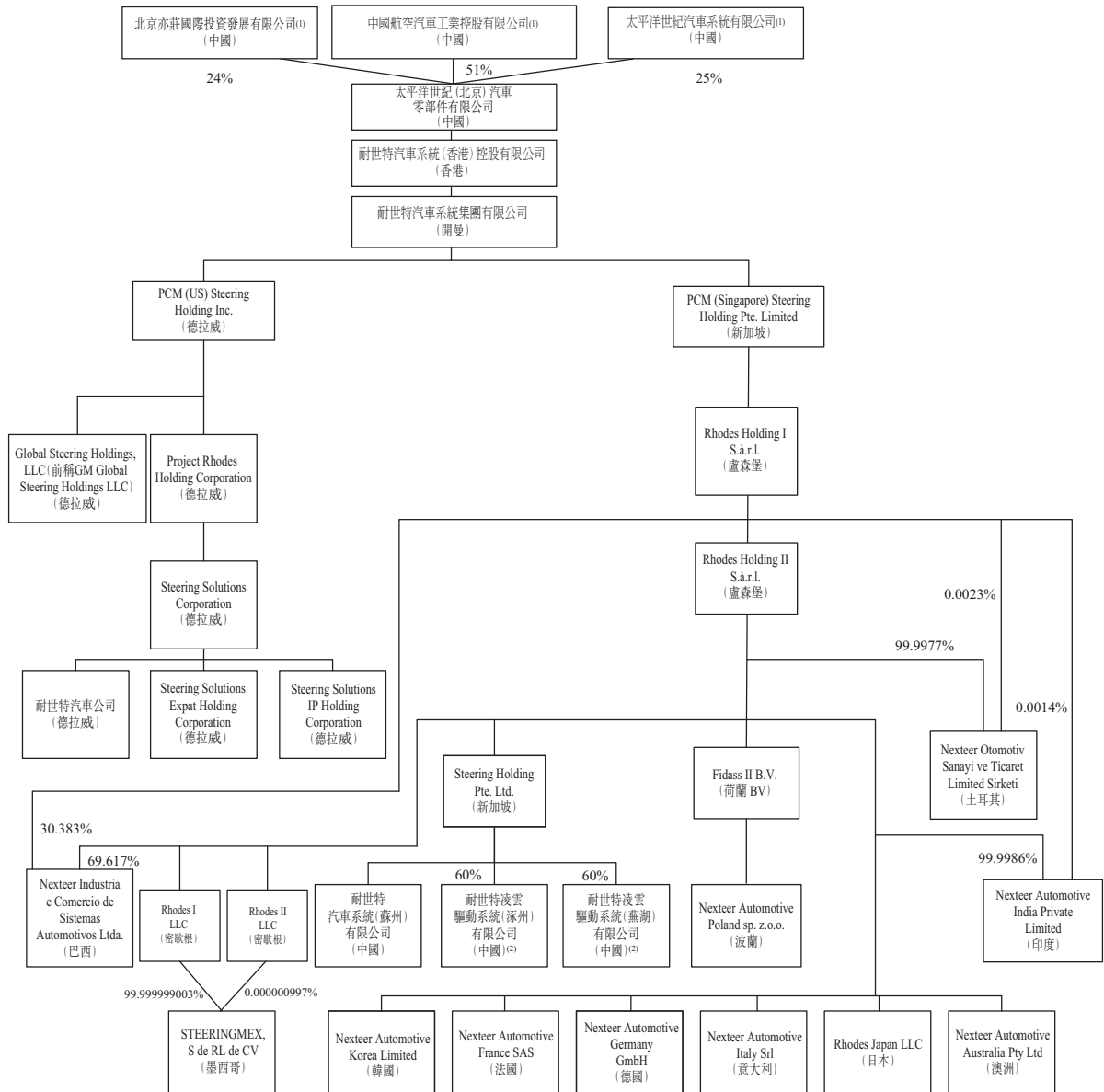
附註： 除特別註明者外，以上圖表中的所有股權百分比均為100%。

附註(1)： 北京亦莊、太平洋世紀汽車系統及中航工業汽車均彼此獨立。

附註(2)： 凌雲工業於耐世特涿州及耐世特蕪湖中各持有40%權益。除其於耐世特涿州及耐世特蕪湖的權益外，凌雲工業與本集團概無關連。

## 我們的歷史及重組

下圖載列我們於重組完成後的股權及公司架構：



附註： 除特別註明者外，以上圖表中的所有股權百分比均為100%。

附註(1)： 北京亦莊、太平洋世紀汽車系統及中航工業汽車均彼此獨立。

附註(2)： 凌雲工業於耐世特涿州及耐世特蕪湖中各持有40%權益。除其於耐世特涿州及耐世特蕪湖的權益外，凌雲工業與本集團概無關連。

## 業務

### 概覽

我們為全球領先的轉向及動力傳動供應商之一。根據IPSOS報告，以收益計，我們為2012年全球第五大轉向供應商，佔全球總市場份額約6%；美國最大的轉向供應商，佔美國總市場份額約31%；及全球第三大半軸供應商，佔全球總市場份額約5%。我們對系統集成的深入瞭解及技術專長，讓我們能向客戶提供轉向及動力傳動系統全面的產品組合及綜合客戶解決方案。我們的主要產品為：(i)轉向系統及零部件，包括EPS、HPS及轉向管柱；及(ii)動力傳動系統及零部件，包括半軸、中間傳動軸及傳動軸萬向節。我們的產品可用於小型客車至全尺寸貨車等各類汽車。

我們已建立全球佈局。截至最後實際可行日期，我們設有20座生產廠、10個客戶服務中心及5個區域應用工程中心，遍及北美洲及南美洲、歐洲及亞洲，且鄰近眾多全球最大的汽車市場。此讓我們能及時回應業務商機，並與全球整車製造商及區域市場的當地整車製造商建立並維持緊密關係，以向我們的客戶提供地區性及客戶特定設計、應用及技術實力。

由於我們有能力以具競爭力的價格提供優質產品及客戶服務，故我們與全球眾多具領先地位的整車製造商已建立穩固關係。我們目前向超過50名客戶供應我們的產品，包括幾乎全部2012年以產量計的全球十大主要整車製造商。多年來，我們已使客戶群更多元化，截至最後實際可行日期，我們的全球客戶包括通用汽車、福特、快意、佳士拿及標緻雪鐵龍，以及中國及印度等區域市場內的當地整車製造商。我們已向我們最大的客戶通用汽車供應我們的產品超過100年，且已向其餘四大客戶供應產品亦超過20年。

我們的業務覆蓋世界各地。於2012年，我們收益中70.9%來自北美洲、15.2%來自歐洲、8.4%來自中國及5.5%來自世界其他地區。我們增長的主要戰略之一為增加我們在中國及其他新興市場的市場份額，即該等於近年在汽車銷售及採納EPS上迅速增長的市場。尤其是，自我們成為中航工業的子公司起，我們一直加強對中國商機的重視程度。透過我們在全球設有據點、在EPS方面的技術專長及我們與客戶建立穩固的關係，我們相信，我們在該等新興市場的未來增長方面佔盡優勢。

我們作為轉向產品及動力傳動產品供應商，在逾百年歷史中一直持續集中研究及開發，累積了廣泛的技術知識及發展出高度技術專長。我們的研究及開發團隊由全球超過1,100名工程師、設計師及技術人員組成。我們擁有一支由40名工程師組成的專注於產品早期開發的核心團隊。在我們位於美國密歇根州沙基諾的系統工程中心，我們的聲音及震動中心提供整車、多重系統及零部件測試設施，包括先進的半消聲室。我們於測試設施能使我們解決複雜的噪音震動及平順性問題，並且開發專用於區域應

## 業務

用的產品設計。我們亦設有我們本身用作產品開發及客戶產品評估的全面汽車評估試車場。此外，我們經營由10個客戶服務中心及5個區域應用工程中心組成的全球網絡，向客戶提供區域性及為客戶度身訂製的設計、應用及技術能力。截至最後實際可行日期，我們有超過800項已獲批核的專利及近200項有待批核的專利申請。

我們先進的科技可藉由EPS領域中強大的技術專長體現出來，而此項專長被廣泛認為是一項先鋒及行業領先的技術。由於政府頒佈的燃料效益、排放及安全規定日趨嚴緊，故整車製造商對EPS的需求上升，以取代傳統的HPS。根據IPSOS報告，按銷售收益計，EPS由2007年10,198百萬美元攀升至2012年15,909百萬美元，複合年增長率約為9.3%，為所有產品類別中增長最快，而同期整體市場複合年增長率則約為3.4%。根據IPSOS報告，由2012年至2017年間，以銷售收益計，預測EPS全球市場將以複合年增長率約10.2%增長，而同期總市場複合年增長率則約為5.3%。根據IPSOS報告，就銷售收益計，EPS在整個轉向行業所佔市場份額由2007年的44.6%升至2012年的58.8%，並預期於2017年之前將佔整個轉向行業市場份額約74.0%。

我們在生產流程中維持對軟、硬件設計的直接控制，包括於內部進行所有電子及軟件開發。由於EPS系統包括控制轉向系統操作的高度訂制的軟件運算系統，故我們的系統集成使我們可訂制我們的產品以應對客戶的特定需求，並可快速及準確地回應客戶需要。因此，我們相信，我們躋身EPS範疇的技術先驅之列，且處於優勢位置來把握全球EPS市場的未來增長。見「我們的優勢—透過長久以來的研究及開發達致高度先進的技術」。

截至2010年(我們的前身公司及本集團的匯總收益)、2011年及2012年12月31日止年度，我們的收益分別為2,051.9百萬美元、2,247.8百萬美元及2,167.8百萬美元。下表載列於所示期間/年度我們按產品線劃分的收益：

	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日至2010年11月30日止期間		由2010年11月4日至2010年12月31日止期間		總計2010年		截至2011年12月31日止年度		截至2012年12月31日止年度	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
<b>轉向</b>										
EPS.....	553,811	29.2	46,782	29.9	600,593	29.3	762,967	33.9	764,937	35.3
HPS.....	485,992	25.7	40,585	25.9	526,577	25.7	540,396	24.0	447,314	20.6
<b>轉向管柱和中間軸</b>										
(CIS).....	487,822	25.7	38,240	24.4	526,062	25.6	500,193	22.3	481,827	22.2
<b>動力傳動</b> .....	367,570	19.4	31,081	19.8	398,651	19.4	444,196	19.8	473,724	21.9
<b>總計</b> .....	<u>1,895,195</u>	100.0	<u>156,688</u>	100.0	<u>2,051,883</u>	100.0	<u>2,247,752</u>	100.0	<u>2,167,802</u>	100.0

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的收益已經匯總。見「財務資料—呈列基準。」

## 業務

### 我們的優勢

我們相信，我們的成功及抓緊日後增長機會的能力乃有賴下列優勢：

#### 作為據點覆蓋全球的領先轉向及動力傳動供應商

我們為全球領先的轉向及動力傳動供應商之一。根據IPSOS報告，按收益計，我們為2012年全球第五大轉向產品供應商，佔全球總市場份額約6%；美國最大的轉向供應商，佔美國總市場份額約31%；及全球第三大半軸產品供應商，佔全球總市場份額約5%。根據IPSOS報告，半軸佔2012年全球動力傳動市場總收益約64%。

我們已建立全球佈局。截至最後實際可行日期，我們設有20座生產廠、10個客戶服務中心及5個區域應用工程中心，遍及北美洲及南美洲、歐洲及亞洲，且鄰近眾多全球最大的汽車市場。此讓我們能及時回應業務商機，並與全球整車製造商及區域市場的當地整車製造商建立並維持緊密關係，以向我們的客戶提供地區性及為客戶度身訂製的設計、應用及技術實力。我們亦尋求於成本低但亦鄰近客戶的國家經營製造廠，以將生產成本減至最低、減少付運成本及舒緩折算風險。此外，我們透過遍佈全球的客戶服務中心及區域工程中心向客戶提供服務，該等中心聘用熟悉當地習慣及業務慣例的區域代表。我們的區域代表與客戶直接互動，讓我們能及時提供客戶服務，並應付全球整車製造商客戶在全球汽車平台的區域差異。

我們的業務覆蓋世界各地。於2012年，我們的收益中70.9%來自北美洲、15.2%來自歐洲、8.4%來自中國及5.5%來自世界其他地區。我們增長的主要戰略之一是增加我們在中國及其他新興市場的市場份額，該等市場於近年在汽車銷售及採納EPS上迅速增長。尤其是，自我們成為中航工業的子公司起，我們一直加強對中國商機的重視程度。透過我們的全球據點、在EPS方面的技術專長以及與我們的客戶已建立穩固服務，我們相信我們在該等新興市場的未來增長方面佔盡優勢。

我們相信，我們的市場位置、已建立的平台及全球據點，均為我們鋪設穩固根基，以鞏固我們在全球轉向及動力傳動產品行業的市場地位。

## 業務

### 全面產品組合及綜合客戶解決方案

我們對系統集成的深入瞭解及技術專長，讓我們能在轉向及動力傳動系統方面向客戶提供全面的產品組合及綜合客戶解決方案。我們的產品可用於由小型客車至全尺寸貨車等各類汽車。我們的產品組合包括：

- 各EPS產品，包括管柱式EPS、小齒輪式EPS及齒條式EPS；
- 一系列HPS產品，如齒輪齒條轉向器以及動力轉向泵；
- 轉向管柱產品，包括不可調轉向管柱、動力可調轉向管柱、主動吸能轉向管柱及電動－觸式可調轉向管柱；及
- 動力傳動產品，包括前輪及後輪驅動半軸、中間傳動軸以及傳動軸萬向節。

我們作為與全球整車製造商緊密合作的系統內供應商的歷史悠久，從而讓我們得以對汽車各系統互動有深入瞭解，並向客戶提供轉向及動力傳動系統的綜合解決方案。我們能夠將我們的轉向及動力傳動產品完美地結合至相關汽車系統中，致使我們產品與汽車之間平衡融和，發揮機械功能。我們亦於產品生命週期的各階段均與客戶緊密合作，包括設計、制訂原型、生產及售後客戶支持，從而為客戶提供快捷及高度訂制解決方案。因此，我們相信，使用我們轉向或動力傳動系統的整車製造商客戶能夠為用戶締造更高控制性能的汽車，能在路面更順暢行駛，在汽車性能及可靠性上均有所提升。

我們在動力傳動及轉向系統的全面產品組合以及綜合客戶解決方案，使我們能配合客戶的多元化產品及服務要求以及產品品質及可靠性標準。我們相信，這將增加客戶對我們產品的信心、鞏固我們與現有客戶的業務關係，並讓我們拓展與新客戶的業務。

### 透過長久以來的研究及開發達致高度先進的技術

我們作為轉向及傳動產品供應商，在逾百年歷史中一直持續集中研究及開發，累積了廣泛的技術知識及開發出高度技術專長。我們的創新技術以先進的工程及測試能力為支撐。我們的研究及開發團隊由全球超過1,100名工程師、設計師及技術人員組成。我們擁有一支由40名工程師組成專注於產品早期開發的核心團隊。在我們位於美國密歇根州沙基諾的系統工程中心，我們的聲音及震動中心提供整車、多重系統及零部件測試設施，包括先進的半消聲室。我們的測試設施使我們能解決複雜的噪音震動及平順性問題，並且開發專用於區域應用的產品設計。我們亦設有本身用作產品開



## 業務

發及客戶產品評估的全面試車場。此外，我們經營由10個客戶服務中心及5個區域應用工程中心組成的全球網絡，向客戶提供區域性及為客戶度身訂製的設計、應用及技術能力。截至最後實際可行日期，我們有超過500項美國專利及超過300項美國以外專利，並已另行申請近300項美國及非美國的專利。此外，為表揚我們的技術成就，我們曾獲得多項行業大獎，包括2004年CAD/CAM水平建模及數碼處理設計的Pace大獎(Pace Award For Horizontal Modeling and Digital Process Design for CAD/CAM)及2009年塑膠工程師學會「最具創新塑膠用途」創新大獎(Innovation Award for "Most Innovative Use of Plastics")。

我們將首要透過改善產品表現、減低成本或擴大產品組合，重點研發能帶來具有吸引力的長期增長機遇的技術。我們的領先科技可從我們在EPS範疇(其被廣泛認為是一項先鋒及業內領先的科技)的強勁技術專長上得到證實。由於政府對能源效益、排放及安全的規管日益嚴格，整車製造商已提高對EPS的需求，以取代傳統的HPS。根據IPSOS報告，按銷售收益而言，EPS由2007年10,198百萬美元攀升至2012年15,909百萬美元，複合年增長率約為9.3%，在所有產品類別中增長最快，其同期市場整體複合年增長率則約為3.4%。根據IPSOS報告，由2012年至2017年間，按銷售收益計，預測EPS領域將以複合年增長率約10.2%增長，而同期總市場複合年增長率則約5.3%。據IPSOS報告表示，按銷售價值計，EPS的市場份額由2007年的44.6%增至2012年的58.8%，並預期於2017年之前將佔整個轉向業市場份額約74.0%。

由於我們正由HPS系統過渡至EPS系統，我們過往專注於研究及開發工作從而讓我們抓緊大量業務機遇。我們在生產流程中維持對軟、硬件設計的直接控制，包括於內部進行所有電子及軟件開發。由於EPS系統包括控制轉向系統操作的高度訂制的軟件運算系統，故我們的系統集成使我們可訂制我們的產品以應對客戶的特定需求，並可快速及準確地回應客戶需要。因此，我們相信，我們躋身EPS範疇的技術先驅之列，且處於優勢位置來把握全球EPS市場的未來增長。我們在EPS範疇的某些主要技術成就包括：

- 我們於1999年率先於歐洲引入無刷EPS技術；
- 透過一代接一代的產品改進，我們已簡化我們的機械設計、提升我們的電子機械工程技術、優化處理轉向回應的噪音震動及平順性特色及加添以客為尚的產品特點，包括：
  - 耐世特E-Tune軟件讓客戶與我們合作調試轉向系統；
  - 控制運算系統帶來明快平穩的直行體驗，即使面對不同車速及操作環境，亦能在馬力與道路回饋之間取得平衡；
  - 自動修正因煞停、輪胎與道路問題或側風而產生的轉向拖拽；
  - 自動消除因車輪失衡、掣動器顫震及其他汽車原因而產生的方向盤震動；

## 業務

- 支持加強穩定性及防止偏離行車線功能的覆疊外界指令；及
- 支持自動轉向功能，例如協助泊車。
- 我們相信開發高輸出齒條12伏特轉向系統，可讓我們成為北美洲全尺寸卡車市場中佔主導地位的EPS系統供應商；及
- 開發袖珍模組塊電力包取得顯著成就，讓我們可透過軟件配合及通信協議(而非機械改造)製訂產品，從而有效定出可符合各式各樣整車製造商客戶應用要求的規範化產品。

動力傳動業屬資金密集型行業，須小心計劃，方能在我們服務的市場以所需的扭力實力製造正確的產品種類。我們的技術專長讓我們提供動力傳動組合，包括由低成本的三銷節設計至中高級高端滑移節及叉槽滑移節的所有基本萬向節種類，讓我們有能力競爭並取得廣泛的客戶業務機遇。因此，我們的動力傳動產品可用於美國的大型卡車(如道奇公羊(Dodge Ram))至入門級汽車等各類的汽車。我們在動力傳動領域的主要技術成就是為已改良的噪音震動及平順性性能進行聲音調較及引進優質的高端滑移內端萬向節，即一種透過增加自主度以達致優越噪音震動及平順性表現的卓越內端方向節。

我們相信，隨著汽車業由HPS過渡至EPS系統，我們對技術創新的投入及歷史、我們強勁的工程及測試實力，加上我們經驗豐富的研究及開發團隊，將成為推動我們長期增長的主要元素，並使我們從崛起的新市場中受惠。

### 已建立的及多元化的客戶群

由於我們有能力以具競爭力的價格提供優質產品及客戶服務，我們已與全球眾多領先的整車製造商建立穩固關係。我們的客戶群自我們不再隸屬通用汽車，並於2010年底成為獨立轉向及動力傳動供應商以來一直大幅度擴大。我們目前向超過50名客戶供應我們的產品，包括幾乎全部2012年以產量計全球十大主要整車製造商。於最後實際可行日期，我們的全球客戶包括通用汽車、福特、快意、佳士拿及標緻雪鐵龍，以及中國及印度等區域市場內的當地整車製造商。我們已向我們最大的客戶通用汽車供應產品超過100年，向其餘四大客戶供應產品亦超過20年。

我們向各類的整車製造商供應產品。我們的產品同時用於大眾市場及豪華汽車，涵蓋小型汽車至重型汽車。此外，我們的客戶大部分於多個模型中使用我們的產品。我們的多元化客戶群不單減輕源於地域、汽車級別、汽車類別及客戶需求變動不定的風險，亦同時加強我們瞭解全球客戶需要及洞悉商業機遇。

## 業務

### 具備豐富業內經驗的國際管理團隊

我們的國際管理團隊包括我們的首席執行官、主席兼執行董事趙桂斌先生以及其他來自不同國家及背景的成員。趙桂斌先生於大型企業集團及汽車業方面擁有豐富的管理及戰略決策經驗。我們執行團隊的成員在整車製造商及汽車供應商方面平均擁有約22年的經驗。彼等在全球汽車業的大量經驗使彼等對行業知識及市場有透徹的認識。

此外，我們已樹立高表現的企業文化，專注確立清晰目標、對結果負責、與僱員、客戶及權益持有人保持開明兼具啟發性的對話，以及與彼等建立穩固關係。我們相信，我們全球管理團隊的多元化及經驗，加上我們根深蒂固的企業文化，均令我們處於優越位置，能在全球轉向及動力傳動行業中爭一席位。

### 我們的戰略

我們旨在透過實行下列戰略，加強我們在轉向及動力傳動行業的市場地位及提高我們的盈利能力：

### 於中國及其他新興市場拓展業務

我們從戰略角度出發，將重點放在中國等高增長且於近年在汽車銷售額及採納EPS上均快速增長的新興市場內不斷擴大市場份額。根據IPSOS報告，以銷售收益計，預測中國於2012年至2017年的轉向銷售額將以複合年增長率約12.4%增長。動力傳動行業預期將展現強勁增長，預測中國於2012年至2017年的半軸銷售收益將以複合年增長率約10.5%增長。於往績記錄期間，我們來自北美洲及歐洲等已發展市場的大部分收益，總共佔我們2012年總收益約86.1%。我們相信，我們遍及全球的業務、穩固的客戶關係及技術專長，令我們處於優越位置，能抓緊該等新興市場的未來增長勢頭。

我們計劃透過根據不同新興市場的產品表現及價格需求而訂制的轉向及動力傳動產品，以擴充我們在新興市場的業務。為實行此策略，我們已擴大我們的傳統產品組合。例如，我們最近在印度推出低成本及輕型的半軸，此將於我們在印度班加羅爾廠生產。我們已在中國及南韓推出高端半軸，此將於我們在中國涿州廠生產，以供應高端全球整車製造商汽車平台。在中國，我們透過獲得三個用於多用途汽車的新管柱式EPS產品的生產項目，擴展我們在經濟市場的據點，另亦獲得一項用於高輸出齒條式EPS產品的項目，擴展我們在高端市場的據點。

此外，我們計劃於該等市場與全球及當地整車製造商繼續鞏固現有關係，或會尋找經過精心挑選的策略收購及聯盟事宜。我們計劃於某些國家(如中國)擴張我們的生產廠以增加產能。我們相信，透過提供訂製產品、繼續鞏固現有關係、尋求策略收購及結盟，及擴大我們的製造廠，我們在新興市場的品牌知名度及銷售額將可繼續增長。

---

## 業務

---

我們估計，於2013年7月1日至2015年12月31日止期間的總資本開支約370百萬美元。該等資本開支其中130百萬美元將投資於中國，其中包括(i)約119百萬美元預期將投資於機械及設備，以增加產能，藉此推出已經或預期自整車製造商客戶獲得的新產品計劃；及(ii)約11百萬美元預期將投資於中國擴充及建設廠房。

### 加強我們在技術上的領導地位

我們竭力保持在轉向及動力傳動行業的技術領先地位。我們計劃透過改進我們的產品表現及降低成本來優先研究及開發能帶來具吸引力長期增長機會的技術。此外，我們將繼續投放於研究力度，集中開發EPS等綠色技術，以及某些高端EPS產品(如齒條助力EPS)。我們亦計劃評估機遇，以與其他行業參與者(如我們的客戶)及其他轉向或動力傳動的一級供應商組成策略聯盟。更多有關我們擴展計劃的資料，見「生產設施及產能」。

### 鞏固已建立的客戶關係及繼續多元化客戶群

我們與通用汽車已建立穩固及歷史悠久的關係，而根據IPSOS報告，通用汽車是全球最大整車製造商之一。我們計劃繼續鞏固此關係，且我們有意尋求機會參與通用汽車的其他汽車計劃。自我們成為獨立零部件供應商以來，我們亦專注與其他整車製造商緊密合作，並增加向彼等的銷售，以支持我們的業務增長。我們目前向全球超過50名客戶供應產品，包括幾乎全部2012年以產量計全球十大整車製造商。

隨著繼續改善我們的技術專長及降低成本，我們計劃繼續鞏固我們與現有客戶的關係，並吸納新客戶，使我們能向客戶提供優質及符合成本效益的產品。我們透過機會計劃，對準潛在客戶及追蹤不同機遇，該機遇計劃追蹤及評估我們擬獲得的潛在客戶訂單情況。此外，我們繼續監察行業趨勢，及可能考慮調整我們生產設施、客戶服務中心及區域工程中心的地區組合或數目，以支持我們的未來業務發展，並令我們能夠快速回應處於不同司法權區的整車製造商客戶的需求。

### 專注優化成本結構及營運效益

我們繼續專注優化我們的成本結構及改善營運效率，以提高我們的利潤率。近年來，我們關閉位於成本較高地點的製造廠，並以位於成本較低地點(如中國)的生產廠代替。此外，我們實施成本控制措施、改善生產力，並簡化工作規則，以便給予較大的工作靈活彈性。



## 業務

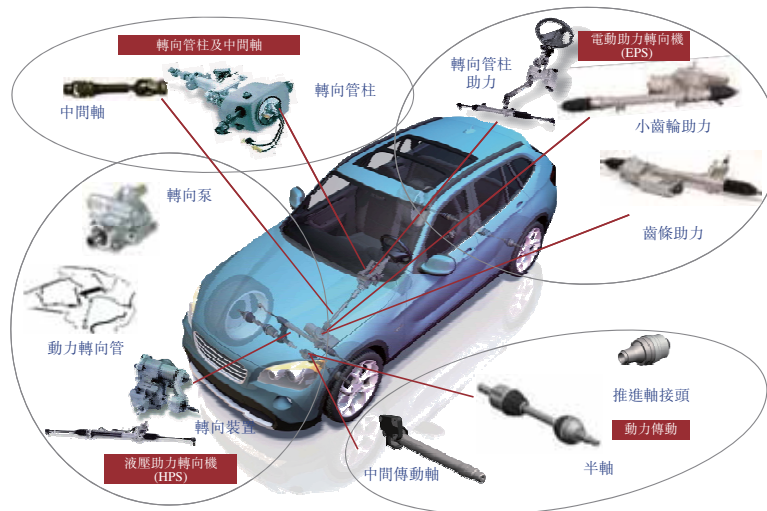
我們計劃繼續改進成本架構，以減低成本，同時改善經營效率以盡量提升我們的產能使用率。此外，我們旨在改進我們的廢物清除及製造流程。再者，我們的採購與工程團隊將繼續集中減低我們產品設計相關的成本及降低採購零件的成本。我們亦將尋求透過提高對管理層問責制度的關注，改進我們營運效益，如將管理層薪金與增長目標掛鈎。

### 尋求選定的收購事項及締結戰略聯盟

我們計劃透過考慮進行策略收購及結盟機會，鞏固我們的地域據點、研究及開發能力以及客戶群。我們擬評估我們認為能補足我們現有業務的收購機會以及合營公司和戰略聯盟，從而將業務延伸至新地區、多元化客戶群及使我們的技術能力更加專業化、規模化或得到加強。該等戰略聯盟或會包括其他業內參與者，如客戶、供應商及競爭對手。我們相信，我們的強大客戶關係及技術專長，將促使我們在尋求其他收購機遇及策略聯盟時成為具吸引力的夥伴。尤其是，本集團正尋求激進的舉措，為其轉向產品，於中國進軍新汽車細分市場並取得新顧客。本集團現時正與具備配套產品及工序專業知識，且建有市場脈絡的潛在業務夥伴商談。於最後實際可行日期，本集團並未物色任何特定的收購目標或策略聯盟，亦無與任何特定的收購目標或策略聯盟達成任何具約束效力的協議。

### 我們的產品

我們為整車製造商設計、工程、製造及分銷轉向系統及動力傳動系統以及零部件。



## 業務

### 轉向系統

轉向系統由控制車輛行駛方向的零部件組成。我們的轉向系統產品線包括電動助力轉向機、液壓助力轉向機以及轉向管柱。

**電動助力轉向(EPS)**採用電機協助駕駛員轉向。感應器能透過方向盤偵測到轉向管柱的位置及扭力。我們的硬件及軟件共同運作，計算駕駛動力及操作環境，將駕駛員與道路聯繫。EPS系統監察汽車的車速及轉向角度，確保在各駕駛情況下達到最佳的轉向體驗。視乎EPS的種類而定，電腦模組透過直接連接轉向器或轉向管柱的電機，以運用輔助動力。

下圖概述我們主要EPS產品：

#### 我們的產品

##### 管柱式電動助力轉向



##### 齒條式電動助力轉向



#### 概況

- 管柱助力EPS(管柱式EPS)系統結合系統電子(摩托、控制器及感應器)與轉向管柱助力機制。所需的EPS硬件與轉向管柱結合，存放於駕駛室之內。
- 該產品乃為小型轎車以至小型運動型多用途汽車等各式各樣的汽車而設。
- 使用我們的管柱助力EPS的整車製造商客戶包括通用汽車的小型轎車車型，例如Aveo、佳士拿的快意500型號及快意的小型轎車車型。
- 齒條助力EPS(齒條式EPS)系統結合轉向齒條內的所需轉向元件，存放於引擎罩下。
- 該產品能夠處理較高前軸載量，故為重型汽車而設。
- 使用我們齒條助力EPS的整車製造商客戶包括福特的F-150型卡車及野馬以及佳士拿的公羊卡車。



## 業務

### 我們的產品

#### 小齒輪式電動助力轉向



### 概3述

- 小齒輪助力EPS(小齒輪式EPS)系統結合系統電子的控制器電機與轉向器小齒輪軸的助力機制。
- 該產品乃為小型汽車至全尺寸運動多用途汽車等各類汽車而設。
- 使用我們小齒輪助力EPS的整車製造商客戶包括標緻雪鐵龍的雪鐵龍C3及DS3。

**液壓助力轉向(HPS)**使用高壓液輔助駕駛員轉向。皮帶傳動的動力轉向泵製造系統壓力，然後受壓液流入汽缸，再驅轉動車輪的。

下表概述我們的主要HPS產品：

### 我們的產品

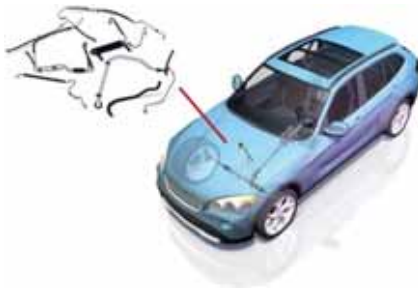
#### 轉向泵



### 概述

- 轉向泵為轉向提供液壓動力。
- 該產品乃為大部分汽車及輕裝級卡車的應用而設。
- 使用我們轉向泵的整車製造商客戶包括通用汽車及標緻雪鐵龍。

#### 轉向軟管



- 轉向軟管包括一系列產品(綁定軟管、壓力軟管、回轉軟管、降溫器及遙控儲水軟管)。
- 該等產品為任何配備HPS的汽車而設。
- 使用我們的轉向軟管的整車製造商客戶包括通用汽車的別克君威。

## 業務

### 我們的產品

#### 轉向器



轉向管柱把方向盤連接至轉向機械，並透過從方向盤傳遞駕駛員選擇的扭力，以控制轉向。

下圖概述我們主要轉向管柱和中間軸 (CIS) 產品：

### 我們的產品

#### 中間軸



#### 轉向管柱



### 概述

- 轉向器通過將液壓轉換為旋轉力，推動轉向鉸鏈向左或向右。
- 該等產品為不使用齒輪齒條轉向器的汽車及某些重裝汽車而設。
- 使用我們轉向器的整車製造商客戶包括通用汽車的全尺寸卡車及大型貨車。

### 概述

- 中間軸把轉向管柱末端連接齒輪齒條轉向器。中間軸通過兩端的耦合得以轉動，並使汽車轉彎時更為流暢。
- 該等產品為所有汽車而設(不論其細分市場)。
- 使用我們中間軸的整車製造商客戶包括通用汽車的全尺寸卡車及全尺寸運動型多用途汽車。
- 轉向管柱連接方向盤及轉向機械裝置，並透過從方向盤傳遞駕駛員選擇的扭力，控制轉向。
- 該等產品乃為小型轎車、運動型多用途汽車及卡車而設計。
- 使用我們轉向管柱的整車製造商客戶包括通用汽車的全尺寸卡車、大型貨車及雪佛蘭Impala以及福特的F-150型卡車。

## 業 務

下表載列於2012年12月31日我們為其供應轉向系統產品的主要車型：

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>北美洲</b>		
通用汽車 .....	雪佛蘭 Silverado 卡車、Tahoe 運動型多用途汽車及 Savanna 貨車	管柱、中軸、HPS
通用汽車 .....	雪佛蘭 Impala	管柱、HPS
福特 .....	福特 F-150 型卡車	齒條式 EPS、管柱
福特 .....	福特野馬	齒條式 EPS
福特 .....	福特 Escape 及 福特 Escape Hybrid	管柱式 EPS
佳士拿 .....	公羊卡車	齒條式 EPS
佳士拿 .....	快意 500	管柱式 EPS
<b>歐洲</b>		
快意 .....	快意 Punto、Panda 及 500	管柱式 EPS
標緻雪鐵龍 .....	雪鐵龍 C3 及 DS3	小齒輪式 EPS
通用汽車 .....	歐寶 Corsa	管柱式 EPS
<b>其他</b>		
上海通用汽車 .....	雪佛蘭愛唯歐	管柱式 EPS

下表載列於2011年12月31日我們為其供應轉向系統產品的主要車型：

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>北美洲</b>		
通用汽車 .....	雪佛蘭 Silverado 卡車、Tahoe 運動型多用途汽車及 Savanna 貨車	管柱、中軸、HPS
通用汽車 .....	雪佛蘭 Impala	管柱、HPS
通用汽車 .....	雪佛蘭 Malibu	管柱式 EPS、HPS、管柱
通用汽車 .....	雪佛蘭 Corvette	管柱、HPS
福特 .....	福特 F-150 型卡車	齒條式 EPS、管柱
福特 .....	福特野馬	齒條式 EPS
福特 .....	福特 Escape 及 福特 Escape Hybrid	管柱式 EPS
佳士拿 .....	快意 500	管柱式 EPS
<b>歐洲</b>		
快意 .....	快意 Punto、Panda 及 500	管柱式 EPS
標緻雪鐵龍 .....	雪鐵龍 C3 及 DS3	小齒輪式 EPS
通用汽車 .....	歐寶 Corsa	管柱式 EPS
<b>其他</b>		
上海通用汽車 .....	雪佛蘭愛唯歐及別克君威	管柱式 EPS、R&P 裝置

## 業務

下表載列於2010年12月31日我們為其供應轉向系統產品的主要車型：

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>北美洲</b>		
通用汽車 .....	雪佛蘭 Silverado 卡車、Tahoe 運動型多用途汽車及 Savanna 貨車	管柱、中軸、HPS
通用汽車 .....	雪佛蘭 Impala	管柱、HPS
通用汽車 .....	雪佛蘭 Malibu	管柱式EPS、HPS、管柱
通用汽車 .....	雪佛蘭 Corvette	管柱、HPS
福特 .....	福特 F-150 型卡車	齒條式EPS、管柱
福特 .....	福特野馬	齒條式EPS
福特 .....	福特 Escape 及 福特 Escape Hybrid	管柱式EPS
<b>歐洲</b>		
快意 .....	快意 Punto、Panda 及 500	管柱式EPS
標緻雪鐵龍 .....	雪鐵龍 C3 及 DS3	小齒輪式EPS
通用汽車 .....	歐寶 Corsa	管柱式EPS
<b>其他</b>		
上海通用汽車 .....	雪佛蘭愛唯歐及別克君威	管柱式EPS、R&P裝置
巴西快意 .....	Uno	泵

### 動力傳動系統

動力傳動系統由可從變速器轉化動力至驅動輪的零部件組成。我們的動力傳動系統包括前輪驅動半軸、中間傳動軸、後輪驅動半軸以及傳動軸萬向節。

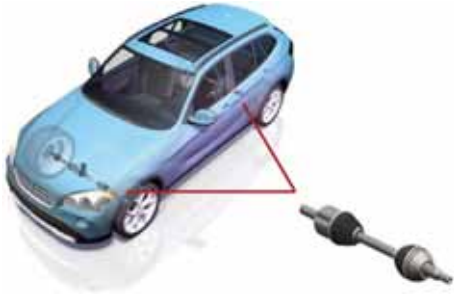
## 業務

下表概述我們主要的動力傳動系統產品線：

### 我們的產品

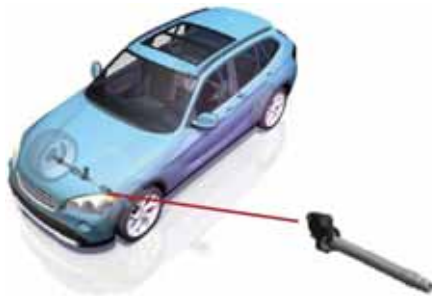
### 概述

#### 半軸



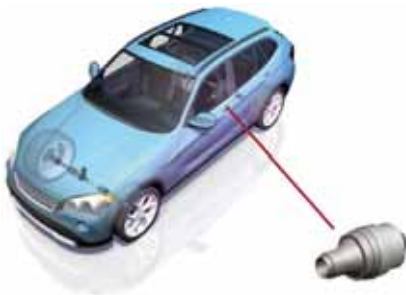
- 前輪驅動半軸以固定速度從變速器傳遞扭力至汽車前輪。
- 後輪驅動半軸從後差速器傳遞扭力至車輪。
- 該產品乃為各種汽車而設，可度身訂制以應付特定汽車的要求。
- 使用我們半軸產品的整車製造商客戶包括通用汽車及佳士拿。

#### 中間傳動軸



- 中間傳動軸聯同半軸一併運作，以改善汽車操作，並以長度不一的車軸、較大扭力及運行角度，以消除對前輪驅動汽車造成的傳動干擾問題。
- 該產品的設計對象，是因變速器設計以致軸長不一的汽車，可透過將軸長等同以改善噪音震動及平順性表現。
- 使用我們中間傳動軸的整車製造商客戶包括通用汽車的大型跨界休閑車。

#### 傳動軸萬向節



- 作為完整推進軸組裝一部分，傳動軸萬向節從變速器或加力箱傳遞扭力至前後軸。
- 該產品乃為採用前引擎、後驅動輪電器配置的汽車而設計。
- 使用我們傳動軸萬向節的整車製造商客戶包括福特的D3型汽車。

## 業 務

下表載列於2012年12月31日我們為其供應動力傳動系統產品的主要車型：

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>北美洲</b>		
通用汽車 .....	Silverado、Tahoe、Malibu、 Lacross、Regal、Cruze、Impala、 Camaro、Equinox、Terrain及ATS	半軸
通用汽車 .....	Traverse及Enclave	半軸、中間傳動軸
佳士拿 .....	公羊卡車 迷你房車及300	半軸
<b>其他</b>		
巴西標緻雪鐵龍 .....	不同型號	半軸
中國地方整車製造商 .....	不同型號	半軸
印度地方整車製造商 .....	不同型號	半軸

下表載列於2011年12月31日我們為其供應動力傳動系統產品的主要車型：

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>北美洲</b>		
通用汽車 .....	Silverado、Tahoe、Malibu、 Lacross、Regal、Cruze、Impala、 Camaro、Equinox及Terrain	半軸
通用汽車 .....	Traverse及Enclave	半軸、中間傳動軸
佳士拿 .....	公羊卡車、迷你房車、300、 Liberty	半軸
<b>其他</b>		
巴西標緻雪鐵龍 .....	不同型號	半軸
中國地方整車製造商 .....	不同型號	半軸
印度地方整車製造商 .....	不同型號	半軸

下表載列於2010年12月31日我們為其供應的動力傳動系統產品的主要車型：

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>北美洲</b>		
通用汽車 .....	Silverado、Tahoe、Malibu、 Lacross、Regal、Cruze、Impala、 Camaro、Equinox及Terrain	半軸
通用汽車 .....	Traverse及Enclave	半軸、中間傳動軸
佳士拿 .....	公羊卡車、迷你房車、300及 Liberty	半軸



## 業務

整車製造商	汽車名牌	我們的產品
<b>其他</b>		
標緻雪鐵龍.....	不同型號	半軸
中國地方整車製造商.....	不同型號	半軸
印度地方整車製造商.....	不同型號	半軸

### 產品組合

下表載列所示期間／年度我們按產品線劃分的收益：

	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日至2010年11月30日止期間		由2010年11月4日至2010年12月31日止期間		總計2010年		截至2011年12月31日止年度		截至2012年12月31日止年度	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
<b>轉向</b>										
EPS.....	553,811	29.2	46,782	29.9	600,593	29.3	762,967	33.9	764,937	35.3
HPS.....	485,992	25.7	40,585	25.9	526,577	25.7	540,396	24.0	447,314	20.6
轉向管柱和中間軸 (CIS).....	487,822	25.7	38,240	24.4	526,062	25.6	500,193	22.3	481,827	22.2
動力傳動.....	367,570	19.4	31,081	19.8	398,651	19.4	444,196	19.8	473,724	21.9
<b>總計</b> .....	<u>1,895,195</u>	<u>100.0</u>	<u>156,688</u>	<u>100.0</u>	<u>2,051,883</u>	<u>100.0</u>	<u>2,247,752</u>	<u>100.0</u>	<u>2,167,802</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的收益已經匯總。見「財務資料—呈列基準。」

### 產品生命週期

整車製造商一般與供應商訂立業務合約，於汽車項目年期內有效，通常為四至七年，但可能視乎客戶而異。於汽車項目流程中，我們的客戶搜尋全球供應商，以尋求接管此汽車項目下一代供應商，其不一定會包括現任供應商。各項新汽車計劃涵蓋供應商適用的新規定，包括新設計規格。

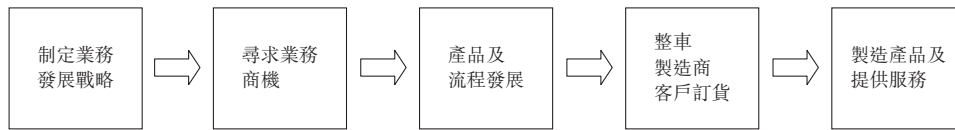
### 季節性因素

我們的業務具有季節性。北美洲客戶一般於每年七月暫停汽車生產約兩個星期，並於十二月停止生產一星期，以按計劃休息及保養。歐洲客戶則一般於每年七、八月期間暫停汽車生產，並於十二月停止生產一星期，以按計劃休息及保養。此外，若干地區傳統上於七、八及十二月因產品更換及假期而減少汽車生產。

## 業務

### 我們的業務模式

下圖顯示我們的業務模式：



### 發展業務戰略

在我們的業務發展流程展開時，我們會審查我們的企業前景及價值、市場慣例、監管環境、客戶關係及期望以及可供使用資源。基於此審查，我們訂立戰略計劃，涵蓋價值陳述、包括增長及收益目標的業務目標概述，以及高層次戰略目標如目標市場及客戶、擴展生產線組合及主要地區增長等。我們繼而與僱員傳達我們的戰略計劃，以指引業務發展以及產品及流程設計決定。

### 尋求業務商機

我們於該階段的目標為識別目標機遇及建立客戶方案。該階段始於產品團隊決定競標一項業務商機，並在計劃啟動時結束。拓展業務商機時，我們的產品團隊與客戶會面，並根據客戶提供的信息、以及我們有關具備競爭力商品與流程組合、製造佈局策略及供應基礎戰略等的信息，連同有關技術規格、產量、物流及包裝、售後市場服務以及交付時間表等客戶要求來制定方案。內部方面，產品團隊完成風險評估、製造計劃、採購計劃及連同支持成本數據的商業案例。流程最終須決定會否開展該項計劃及完成項目合同。如我們決定開展計劃，我們將向客戶提供項目的正式報價，以及附帶的技術建議書、主要交付時間表及日期以及商業條款。見「— 客戶 — 與我們客戶的供應關係」一段。

### 產品及流程開發

我們於該階段的目標為創造可實現及有效的產品以及流程設計，及採購該等設計所需的材料。當汽車項目開展時，此階段的進程便會展開。於開發產品及流程設計中，我們的團隊依賴客戶的信息，包括技術規格及寄發予客戶的項目時間表。根據此資料，我們確認一系列的項目設計，包括：

- 產品設計，包括零件製圖、產品規格、測試結果、所需的客戶及規定文件；
- 供應商的能力，包括供應商採購訂單及其他文檔；及
- 製造系統設計，包括操作人員的工作指引、定向計劃、包裝計劃、物流計劃及時間表。

---

## 業務

---

### 整車製造商客戶訂貨

我們一般透過為特定汽車供應特定產品的採購訂單向整車製造商客戶供應產品。採購訂單一般受與各整車製造商客戶訂立的一般條款及條件所規範。雖然與顧客的採購訂單因顧客而異，但在等協議下我們通常得以與顧客形成一種關係，使得我們的顧客就供給特定汽車的特定零部件或系統落實訂單，但向我們採購產品的數量並無任何最低規定。價格就各份採購訂單而商定，且可在某些情況下作出調整，例如商品或外匯上升／下跌條款或就我們達致的成本減省作出調整。

單個採購訂單可因故或未能履行條款，及(在大多數情況下)於我們無力償債和在某些公司控制變更事件發生時終止。此外，我們眾多整車製造商客戶可基於競爭或便利因素而選擇終止訂單，此舉容許我們的客戶於汽車項目年期內對定價施壓。彼等亦能發出短於汽車項目週期的採購訂單，此舉可能減低我們的利潤及增加該等採購訂單項下未來銷售額降低的風險。

### 製造產品及提供服務

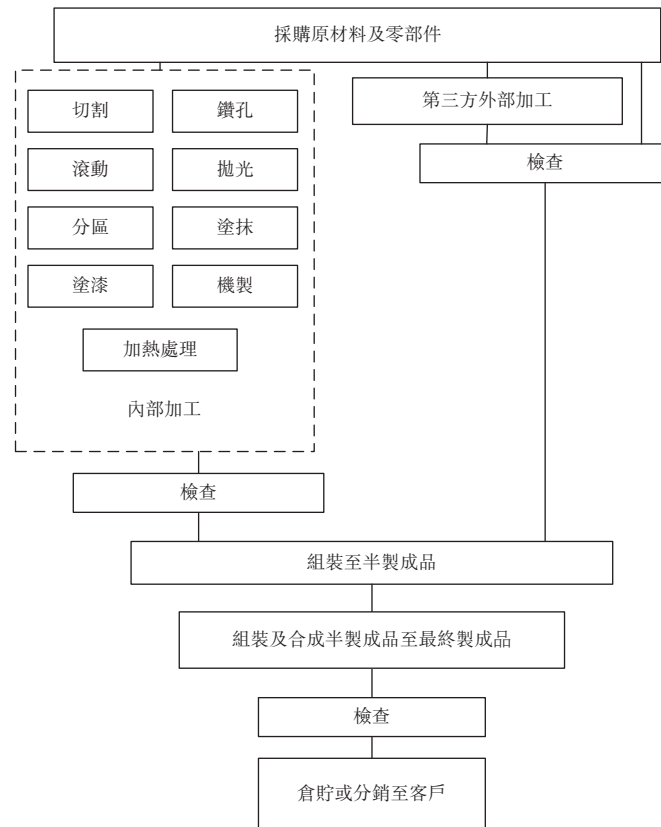
我們於該階段的目標為製造產品及提供符合或超出我們客戶所需及期望的服務。當我們已獲得必需的材料或專業知識，以應付已識別的客戶要求以及基於我們經確認的商品設計生產最終商品時，該階段的進程將會開始。除生產貨品及提供服務外，我們亦於該階段著重達到品質及保修的要求，以及回應客戶的投訴。

## 業務

### 製造、內部加工零部件及原材料

#### 製造流程

我們的製造流程設計重點在於產品完整性及質量。一般而言，我們大部分轉向及動力傳動產品製造流程可大致分為下列步驟：



- **採購原材料及零部件：**主要採購原材料及零部件包括鑄造、控制器、鋼管及鋼條、電機、鋁及鎂元件、機製，零件、軸承及組件。某些原材料及零部件毋須加工，並可於質檢完成後裝入半製成品。
- **原材料及零部件加工。**原材料及零部件乃根據所需技術規格加工，以組成指定部件。有關處理流程包括切割、鑽孔、滾動、拋光、分區、塗抹、塗漆、機製及加熱處理。我們一般從第三方供應商採購零部件組裝至我們的轉向系統及動力傳動系統，惟我們認為對產品表現屬不可或缺的零部件由內部所製造、完成或製成。我們保持產品的設計控制，包括第三方供應商所製造之各種零部件。這確保我們於製造流程中確保對關鍵設計及流程元素的控制。例如，就運用於EPS產品的感應器、電機及動力電子設備而言，我們內部創造產品設計，並與有實力的第三方供應商合伙，以製造有關零部件。該

## 業務

「按圖加工」模式促進產品設計由我們仔細挑選來自全球各地的第三方供應商一致貫徹實施。

- **將零部件組裝入半製成品。** 原材料及零部件被進一步加工，以組成半製成品，準備作最後組裝。
- **最後組裝。** 我們於最後組裝中將半製成零部件進行組裝，以組成製成品。
- **倉貯。** 視乎整體價值的成本效益及客戶要求而定，最終產品直接送往最終客戶或送至貨倉作貯存及最終分銷至我們的客戶。

我們的生產時間按產品而異。舉例而言，EPS產品的總生產時間介乎約23至46分鐘、HPS產品為8至41分鐘、轉向管柱為14至24分鐘及半軸為10至13分鐘。為更有效地使用我們的製造設施，並提高我們的製造效率，我們已開發並實施耐世特生產系統，此系統乃一套先進的製造系統，其側重精益生產方法及零瑕疵製造方法。我們制訂整體戰略以改善我們在總部的製造效益，然後將由我們各部門調整及實施，以配合其製造活動。我們相信，此舉讓我們的業務部門度身實施戰略及改良其各自的製造工序，從而更有效地分配資源及更配合其實際的業務需要。

### 採購原材料及零部件

我們向全球及本土多家供應商採購原材料及零部件，以供我們的製造流程使用。此等主要原材料及零部件主要包括鑄件、控制器、鋼管及鋼條、電機、鋁及鎂元件、機製零件、軸承及組件。該等原材料及零部件一般可從多個來源採購，數量足以滿足我們所需。儘管該等原材料及零部件有多家供應商，我們一般使用與行業慣例一致的單一來源供應商，因為此舉更具成本效益。向多家供應商採購較向單一供應商採購昂貴，因為向多家供應商採購會令我們(其中包括)監察、管理多家供應商及向該等供應商採購工裝。此外，基於我們的採購量，我們或者可與單一採購供應商取得較佳價格。

我們尋求透過定期監察及審閱單一採購供應商的財務資料，以識別其是否遭遇財務困難而減低可能因任何單一來源供應商遭遇財務困難而產生的不利影響。鑒於本集團一般並非供應商的唯一客戶，本集團連同其其他客戶可在符合行內慣例的情況下，在必需的情況下向遭遇財務困難的任何單一來源供應商提供財務資助，以維持該單一

## 業務

採購供應商的營運，故可向本集團提供原材料及零部件。該等財務資助一般可繼續提供，直至下列各項發生為止：(i)有關汽車項目已完成；或(ii)倘本集團考慮到汽車項目餘下期間及轉換其他供應商所需時間及成本後，認為委聘其他供應商較符合成本效益，直至今已委聘其他供應商為止。在極少情況下，基於所涉及技術或流程或因專利原材料或零部件，可能僅有一個供應商能夠提供我們製造產品的所需原材料或零部件。截至2012年12月31日止年度，我們所採購的原材料及零部件總額中約1.5%乃來自單一來源供應商，該等供應商乃可提供所需原材料及零部件的唯一供應商。情況與上述相似，本集團擬透過定期監察及審閱供應商的財務資料，並在必需情況下向遭遇困難的唯一來源供應商提供財務資助，以尋求減低使用該唯一來源供應商來獲得各種原材料及零部件所帶來的不利影響。

我們從自許多國家的供應商中採購原材料，包括美國、墨西哥、中國、台灣、南韓、荷蘭、波蘭、印度、西班牙及日本。於往績記錄期間，我們並無經歷任何原材料或零部件嚴重短缺，而該等原材料及零部件一般不會備有超出足以應付生產及付運時間表合理要求數量的庫存。

我們五大供應商為汽車零部件製造商。截至2010年(匯總我們的前身公司及本集團的採購)、2011年及2012年12月31日止年度，我們的五大供應商分別佔我們採購總額約為18.4%、20.7%及19.5%。截至2010年(匯總我們的前身公司及本集團的採購)、2011年及2012年12月31日止年度，我們的最大供應商分別佔我們採購總額約為6.3%、6.1%及5.9%。於截至2012年12月31日止年度我們的五大供應商已與我們維持了11至逾40年的業務關係。概無供應商為我們的客戶。於往績記錄期間，概無董事或彼等的聯繫人士或據董事所知擁有超過我們的已發行股本5%權益的股東於任何五大供應商中擁有任何權益。

### 我們的採購流程

我們採購流程的目標旨在採購優質及符合成本效益的零件。倘新客戶項目或產品首發要求採購零件，我們首先決定部件是否經已生產及現有部件供應商在過往是否表現良好。倘兩者表現令人滿意，我們將與現行供應商就成本及技術要求進行協商。倘所需部件並未生產而現有供應商表現被評為未能令人滿意，我們將向多名供應商發起投標。此後我們對供應商建議書進行評估，選取最符合我們需要的一名供應商。選定供應商通過我們的技術審計及品質檢查後，我們分析成本結構，供應商選擇團隊向全球供應商管理採購委員會作出推薦意見，該委員會乃由業務、供應商品質管理及大宗商品監事及經理所組成。倘選定供應商經全球供應商管理採購委員會批准，且於通知業務供應商並獲其接納後，我們將著手制訂生產流程詳情及向供應商發出零件之採購訂單。



## 業務

我們設有完善的質量控制系統，並注重我們產品由開發至生產階段的質量，其涵蓋產品及流程開發、製造系統、問題解決及供應管理。見「質量控制及認證」。

### 與供應商訂立的協議

雖然供應商的條款及條件各有不同，但我們一般透過受條款及條件約束的採購訂單就我們所需特定零部件的數量發出訂單。與我們供應商訂立的協議的條款及條件可能規定：

- 就原材料(如鋼、鋁、銅及主要稀土材料)的價格增加的上升/下跌條款；
- 因違反合約而終止及為方便起見通知予以終止；
- 供應商須供應符合本集團生產所需的原材料或零部件(視情況而定)；及
- 供應商須遵守有關貨品或服務的製造、標籤、運輸、進口、出口、批授牌照、批准、履行及/或認證的來源或目的地國家的一切適用法例、規則、法規、頒令、公約、條例及標準。

此等協議大部分並無自動續簽條款。倘供應商違反其供應合約，我們可終止該協議，並收回、討回或抵銷任何因該供應商違反合約而帶來的損失、成本或賠償。我們亦有權獲得衡平濟助及金錢上的賠償。我們供應商提供的標準信貸條款規定須於付運後45至60日內支付。我們主要透過電匯或支票向我們的供應商付款。

在土耳其及韓國，我們並未設立製造廠，但我們與承辦商已就製造服務訂立協議。此等協議規定，承辦商將向我們提供製造服務，但服務費用及將予供應產品的數量將不時透過採購訂單釐定。

### 供應短缺

我們擬透過多項措施避免供應短缺，包括：

- 為避免因供應商勞工問題產生的供應短缺情況，我們的全球供應管理部監察各供應商與其工會的關係以及其集體商討協議的期滿日。我們的生產控制及物流部致函集體商討協議將於六個月內期滿的任何供應商。此函件要求集體商討協議續簽狀況的資料。根據供應商的回覆，我們與該供應商制訂出臨時計劃以減低供應中斷的風險。

## 業務

- 我們亦監察供應商並審閱其財務資料，以識別可能面臨財務困難的供應商。在供應商未能償債的情況下，我們與該供應商及其其他客戶制訂退出計劃及其他採購途徑。見「一 採購原材料及零部件。」

### 康德

康德為我們最大供應商之一及我們某些鑄造的單一來源供應商，目前正陷入財政困難，而其間接控股母公司Revstone已提出破產保護。截至最後實際可行日期，康德的財政困難並無導致阻礙其對我們供應產品的能力。

我們自康德採購的鑄造主要於其位於田納西州克拉斯維爾市及密歇根州阿爾瑪市的生產設施製造。康德位於田納西州克拉斯維爾市的製造設施乃專為向我們供應生產鑄造而設。我們目前預測我們於康德位於田納西州克拉斯維爾市製造設施的生產項目將於2013年7月中完成，此乃由於預期需要康德零件的汽車項目將會期滿，其後我們將不再需要於康德位於田納西州克拉斯維爾市製造設施所生產的產品。

Revstone的重組代理休倫諮詢公司（「休倫」）已聘用一家投資銀行公司以為康德物色第三方買家及協助進行該項出售流程。於2013年6月11日，康德與一名第三方買家訂立收購協議，據此，康德同意出售其製造設施。是項銷售須待若干條件達成，方始交割，包括康德(i)取得Revstone破產法庭批准；(ii)與我們及其他主要客戶取得銷售支援協議；及(iii)就有關康德之聯屬公司的若干退休金責任取得和解協議。倘上述任何條件未能達成，該買家將無責任完成是項收購。倘上述條件獲達成，則是項收購預期於2013年8月2日或之前落實。

康德、我們及康德其他主要客戶（「主要客戶」）之間訂立日期為2013年4月29日的協議，據此，我們及其他主要客戶同意向康德提供財務援助，直至2013年6月15日為止，以使康德在不受干擾的情況下繼續經營。雖然康德將需要的財務資助目前尚未明朗，但根據由休倫為康德編製的預算計劃，董事目前估計，本集團所預測有關向康德提供財務援助的風險將為約3.4百萬美元。倘康德未能於不久將來售出或我們在完成位於康德位於田納西州克拉斯維爾市製造設施的生產項目上遭遇延遲，董事估計本集團承擔的風險將會增加。此項風險主要包括向康德提供以為其營運撥支的現金援助，當中包括於康德可予售出或可從另一家供應商所取得的生產之前與康德作出任何破產行動有關的潛在開支。作為交換此財務援助的條件，康德的主要客戶將有權使用其營運資產及佔用康德製造設施所在物業，為期直至發生某些失責事件起計12個月，包括康德未能向主要客戶履行其供應責任而導致該主要客戶的營運可能快將中斷或康德未能於2013年6月14日或之前出售其生產設施。我們預期將修訂協議，於2013年6月15日起生效，以(i)延長主要客戶提供財務援助的期限，直至2013年8月2日止，及(ii)延長康德出售其生產設施的最後期限至2013年6月28日（於若干情況下進一步延長至2013年8月2日）。倘康德未能向我們履行其供應責任或未能於最後延長限期或之前出售其生產設施，

---

## 業務

---

則本集團將考慮我們可採取的方案，包括(i)進一步修訂與康德訂立的協議或(ii)行使我們的接管權以生產我們生產所需的康德鑄造部件，直至本集團可委聘其他供應商供應該等鑄造部件為止。

與此同時，我們目前正就康德供應的產品(不包括於康德位於田納西州克拉斯維爾市製造設施所製造的該等產品)評估其他替代供應商。另一名替代供應商已通過本集團的技術及製造審計，而本集團估計可委聘替代供應商，並於與康德所訂立任何12個月的接管期滿前投入運作。本集團將積極監察康德的財務狀況，並於評估不同替代方案所涉及成本及利益後於適當時評估委聘替代供應商。

雖然本集團將須向康德提供的財務援助受不確定因素所影響，但董事認為，截至最後實際可行日期，基於(其中包括)下列因素，康德的財務困難不會對本集團的業務、財務狀況及營運業績構成重大不利影響：

- 於2013年6月11日，康德與一名第三方買家訂立採購協議，據此，康德同意出售其製造設施，惟須待若干條件達成，方可作實。待其完成後，我們相信將可繼續進行其營運，亦將保障向我們提供鑄造產品；
- 截至最後實際可行日期，康德的財務困難並無導致其對我們供應鑄造產品的能力造成任何中斷，而康德與主要客戶已訂立日期為2013年4月29日的協議，內容有關向康德提供財務援助。我們預期將修訂協議，於2013年6月15日起生效，以(i)延長主要客戶提供財務援助的期限，直至2013年8月2日止，及(ii)延長康德出售其生產設施的最後期限至2013年6月28日(於若干情況下進一步延長至2013年8月2日)；
- 本集團目前正就康德供應某些產品評估其他已通過本集團的技術及製造審計的替代供應商；
- 作為向康德提供財務協助的條件，康德的主要客戶(包括我們)已取得權利使用其營運資產及佔用位於康德製造設施的物業，週期直至發出若干失責事件起計12個月為止，該等事件包括康德未能向主要客戶履行其供應責任而導致該主要客戶的營運被迫中斷或倘康德未能於最後期限或之前出售其

## 業務

生產設施。倘康德未能向我們履行其供應責任或未能於(i)最後延長限期或之前出售其生產設施，則本集團將考慮我們可採取的方案，包括進一步修訂與康德訂立的協議或(ii)行使我們的接管權以生產我們生產所需的康德鑄造部件，直至本集團可委聘其他供應商供應該等鑄造部件為止；及

- 我們自康德採購的鑄造部件主要於其位於田納西州克拉斯維爾市及密歇根州阿爾瑪市的生產設施製造。康德位於田納西州克拉斯維爾市的製造設施乃專為向我們供應生產鑄造部件而設。我們目前預測於康德位於田納西州克拉斯維爾市製造設施的生產項目將於2013年7月中完成，此乃由於預期需要康德零件的汽車項目將會屆滿，其後我們將不再需要採納康德位於田納西州克拉斯維爾市製造設施所生產的產品。

自2010年1月1日起，除康德之外，本集團並無同意重大的：(i)直接或間接價格上升；(ii)經調整付款條款；或(iii)因我們其他供應商因其經濟困難而要求我們向其提供財務援助。此外，除康德之外，我們並無提供重大財務支持或曾被要求基於任何供應商的財務或營運困難而採取其他重要措施以確保不間斷地獲供應原材料或零部件。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們的某些供應商正經歷或可能經歷經濟困難，故可能要求我們提供大量財務援助或採取其他措施以確保原材料或零部件的供應，並可能增加我們的成本，影響我們的流動資金狀況或造成生產限制或中斷。」

### 價格波動

我們透過在可行情況下將成本增幅轉嫁予客戶從而管理原材料價格的波動。我們產品的價格將就各採購訂單而商議，當中可能須根據若干情況(例如商品或外匯上升/下跌條款或就我們所達成的成本削減協議的情況)作出調整。對於本集團未能轉嫁予客戶的原材料價格升幅而言，本集團試圖透過改善我們的製造及採購效率減低有關價格增加帶來的不利影響。

我們所採購原材料(例如鋼材)的價格曾出現波動。見「風險因素—有關我們的業務及行業的風險—我們用於產品的原材料、零部件及其他供應品的成本增加可能對我們的業務造成負面影響。」下文敏感度分析反映美國金屬市場三城市第一打包指數(一項追蹤廢鋼(即我們的鋼條的主要原料)普遍獲使用的指數)波動對於2012年我們採購原材料的影響及對我們截至2012年12月31日止年度毛利的影響。平均而言，鋼市價每噸20美元的變動(即廢料指數約5%變動)將影響毛利約1.1百萬美元。

## 業務

下表載列鋼價的敏感度分析：

	截至2012年 12月31日 止年度 鋼總支出 <sup>(1)</sup>	截至2012年 12月31日 止年度 對毛利的影響
	(百萬美元)	
鋼價波動的影響 .....	56.9	-
廢料指數增加5% .....	58.0	(1.1)
廢料指數減少5% .....	55.7	1.1
廢料指數增加10% .....	59.2	(2.3)
廢料指數減少10% .....	54.6	2.3

註：

(1) 美國金屬市場三城市第一打包指數追蹤多個城市的廢料場內高品位廢料的成本。

我們目前並無就我們的原材料及零部件設立任何對沖政策，但我們不時評估對沖的成本及利益。

### 生產設施及產能

#### 生產設施

截至最後實際可行日期，我們在美國、墨西哥、中國、波蘭、印度、巴西及澳洲擁有20座製造廠，建築面積合共約576,237.65平方米。

我們尋求於成本偏低亦鄰近我們整車製造商客戶的國家經營製造廠，以最小化生產成本、縮短交付時間及減輕貨幣匯兌風險。以下地圖顯示截至最後實際可行日期我們位於不同地點的製造廠：





## 業務

下表載列截至最後實際可行日期我們製造廠的詳情：

製造地盤	概約總建築面積		產品
	廠房	(平方米)	
美國密歇根州沙基諾...	1, 3, 4, 5, 6, 7	321,748	泵、齒輪、齒條式EPS <sup>(1)</sup> 、半軸、管柱
墨西哥華雷斯.....	68	10,288	管柱、中間軸
中國涿州.....	52	7,905	半軸
墨西哥格雷羅.....	65	16,486	齒條式EPS、管柱式EPS、
	66	11,676	齒輪齒條轉向器、管柱、傳動軸萬向節
中國蕪湖.....	54	15,837	半軸
波蘭蒂黑.....	77	14,900	管柱式EPS、小齒輪EPS
墨西哥薩濱納斯	67 <sup>(2)</sup>	13,288	軟管
伊達爾戈.....			
中國蘇州.....	51	13,634	齒輪齒條轉向器、泵、
	53	11,831	軟管、管柱、管柱式EPS、中間軸、小齒輪EPS <sup>(1)</sup>
波蘭格利維.....	79	12,220	齒輪齒條轉向器、管柱、管柱式EPS <sup>(1)</sup>
印度班加羅爾.....	81	10,215	管柱、半軸、泵 <sup>(1)</sup> 、齒輪齒條轉向器
巴西阿雷格里.....	89	9,814	管柱、半軸、泵、小齒輪式EPS
澳洲Keysborough.....	72 <sup>(3)</sup>	1,946	齒輪齒條轉向器、管柱
印度古爾岡.....	82	1,375	管柱、半軸

附註：

- (1) 若干齒條式EPS產品已開始生產，而若干其他齒條式EPS產品預期於2013年下半年投產。
- (2) 我們於2013年4月26日訂立一份資產購買協議，內容有關策略性撤離墨西哥薩濱納斯伊達爾戈的資產(其中包括)軟管廠房。此廠房製造液壓軟管，即正在縮減的HPS產品線的一種元件。此廠房於截至2012年12月31日止年度所佔收益約32百萬美元或佔本集團同期總收益1.5%。收購價少於我們截至2012年12月31日止年度收益的1%，而我們預期此對本集團造成的財務淨影響甚微。預期廠房出售將於2013年6月30日前完成。
- (3) 我們開設位於澳洲Keysborough的新72號廠房已於2013年3月25日投入營運，以取代位於澳洲Somerton的72號舊廠房，其已於2013年3月7日轉交業主。

### 產量、產能及使用率

下表載列於所示年度指定產品的產量、產能及使用率：

產品	截至2010年12月31日止年度 <sup>(1)</sup>			截至2011年12月31日止年度			截至2012年12月31日止年度		
	產量 (件) <sup>(2)</sup>	產能 (件) <sup>(3)</sup>	使用率 (%) <sup>(4)</sup>	產量 (件) <sup>(2)</sup>	產能 (件) <sup>(3)</sup>	使用率 <sup>(4)</sup>	產量 (件) <sup>(2)</sup>	產能 (件) <sup>(3)</sup>	使用率 (%) <sup>(4)</sup>
EPS.....	2,278,000	3,286,000	69%	2,682,000	3,428,000	78%	2,680,000	3,639,000	74%
HPS									
齒輪.....	3,198,000	4,591,000	70%	2,826,000	4,763,110	59%	1,835,000	3,888,005	47%
泵.....	3,577,000	6,119,000	58%	3,741,000	5,392,000	69%	3,565,000	5,002,000	71%
轉向									
管柱.....	4,098,000	9,371,000	44%	3,727,000	8,957,000	42%	3,463,000	5,643,000	61%
半軸.....	7,944,000	10,306,000	77%	8,018,000	10,000,000	80%	8,694,000	10,219,000	85%

附註：

- (1) 我們的前身公司及本集團截至2010年12月31日止年度的產量及產能已經匯總。
- (2) 我們將所有類型的產品的產量合計以得出該產品的總產量。



## 業務

- (3) 我們採用可循環再用產能計算產能，當中不包括有關新客戶或項目不能使用的上一代產品的陳舊設備。倘陳舊設備重用的升級成本需要投資超過購買新設備成本50%時，該設備被視為不能使用。產能指產品線現有的可循環再用產能的加權平均數。為計算可循環再用產能，我們假定一週五天工作天、機製部分分三班及組裝分兩班工作。
- (4) 我們根據所生產產品數目比較我們的全部現有設施的產能計算使用率。

影響產能水平的主要因素包括某些生產設備逐步獲淘汰及因新客戶項目令我們的製造設施有所擴充所致。EPS於2010年至2012年的產能有所增加，主要因為新客戶項目令我們的製造設施有所擴充。

影響我們製造設施使用率的主要因素包括某些產品及汽車的市場需求(其影響體現在我們整車製造商客戶的產量要求)及我們使用新提升產能的能力。雖然我們一般按項目提高我們的產能，但為使新增產能得以滿負荷運行所需的時間會對我們的使用率造成一般至少六個月的周期性的波動。我們就任何期間的使用率亦受我們客戶預測的準確性所影響。舉例而言，整車製造商客戶可能高估某些汽車的市場需求。結果，所生產汽車的數目可能低於客戶訂約的產能。「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們與整車製造商客戶的採購訂單一般為需求合約，任何客戶(尤其我們最大的客戶)的產量要求下降時，會對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。」。

EPS的使用率由2010年約69%增加至2011年約78%，主要由於EPS產品及汽車的市場需求整體增長所帶動。HPS轉向器的使用率由2010年約70%減少至2011年約59%，主要由於市場從HPS向EPS過渡，故HPS的產量有所減少。HPS泵的使用率由2010年約58%增加至2011年約69%，主要由於因刪除過時技術導致產能減少所致。轉向管柱的使用率亦由2010年約44%減少至2011年約42%，主要由於客戶決定由單純的轉向管柱變為使用管柱助力EPS以及我們前身公司淘汰的某些陳舊設施產能下降導致產量減少所致。主要由於產品設計改變，流程亦必須作出改變，因此我們將半軸的已設產能由2010年的10,306,000件調整至2011年的10,000,000件。半軸的使用率由2010年約77%增至2011年約80%，此乃主要由於期間產量增加及已設產能減少。

EPS的使用率由2011年約78%減少至2012年約74%，主要由於時間所致，因為新安裝的產能一般需要一段時間逐步加強，方能以全速運作。HPS轉向器的使用率由2011年約59%減少至2012年約47%，乃由於業內由HPS轉至EPS導致HPS的產量減少。HPS泵的使用率由2011年約69%增加至2012年約71%，乃由於將HPS泵的產能一部分整頓至以增加EPS項目的製造樓面空間。由於轉向使用EPS，故HPS轉向器及HPS泵的產能已於2012年減少。2012年HPS轉向器(而非HPS泵)的使用率較2011年有所減少，因為

## 業務

HPS轉向器於期內的產量較HPS泵大幅減少。轉向管柱的使用率由2011年約42%增加至2012年約61%，此乃由於我們刪除不足以符合新轉向管柱設計規定的已安裝產能而令產能減少所致。半軸的使用率由2011年約80%增加至2012年約85%，此乃由於北美洲及中國的客戶需求有所增加，導致產量增加。

### 擴大及升級產能

為繼續承托我們的增長，我們已擴大製造能力，以應付我們產品的市場需求，並支持合約項下的EPS項目。我們相信，我們的製造設施的保養良好、操作狀況優良，並適合作其目前用途。除了因應有所增加的市場需求而擴充我們的製造能力外，我們亦計劃通過將現有加工技術升級以繼續改善製造效率。此外，我們將投資新項目設計及因應特定客戶要求不時對我們的現有生產線作出更改。由於我們的產品具有高度定製的性質，我們將需對機器及設備作出資本開支，以增加產能並就自整車製造商獲得的該等新合約調整生產線。即使我們生產線的使用率並未達到其最高水平，亦需要作出該等資本開支。

隨著客戶由HPS過渡至EPS，我們預期EPS的市場需求將大幅增加。此過渡導致我們HPS產品的產能於往績記錄期間並無獲全面使用。為利用EPS的過渡期及承托我們的業務增長，我們正投資及計劃投資於多項EPS項目。此外，我們擬投資於將我們的某些HPS產能改為EPS產能。根據已訂約EPS項目的預期收益計算，其預期將於2015年12月31日之前開始生產，預期將需大幅增加我們的EPS產能。

我們於2013年7月1日至2015年12月31日止期間的估計總資本開支約370百萬美元。總資本開支其中(i)約27%預期將於2013年下半年支付；(ii)約35%預期將於2014年支付；及(iii)餘下38%預期將於2015年支付。於總資本開支當中，約23百萬美元預期將投資於保養及非計劃相關事宜，約20百萬美元預期將投資於擴充設施及項目，而約327百萬美元預期投資於機器及設備以增加產能，以推出已經或預期自整車製造商獲得的新產品項目。於相關資本開支327百萬美元中(其中包括)約177百萬美元將用於北美洲、約20百萬美元將用於歐洲、約119百萬美元將用於中國，而餘額用於世界其他地區(包括約6百萬美元及5百萬美元將分別用於印度及巴西)。

## 業務

根據由整車製造商客戶提供的指示性生產安排及按照由第三方業內來源提供的資料得出的預測，我們預計，倘相關採購訂單按其條款執行，我們的資本開支將大幅提高EPS及半軸的產能。我們預計，各產品類別(泵除外)的利用率於期間將呈現一定程度的增長。下表載列我們截至2013年及2014年12月31日的產能擴大計劃。

產品	2013年	2014年
	(件) <sup>(1)</sup>	
EPS.....	4,483,000	5,892,000
HPS		
齒輪.....	2,492,050	1,714,200
泵.....	4,062,000	3,800,000
轉向管柱.....	4,935,000	4,975,000
半軸.....	11,109,000	12,442,582

附註：

(1) 就計算方法而言，請參閱「一產量、產能及使用率」。

以上預測受一些風險及不確定因素所限，包括我們無法確切預測客戶的訂單水平實際收到的訂單及在各項目生產。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—供應短缺可能對我們產生不利影響，導致生產中斷」及「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們及我們的供應商面對生產方面的挑戰」。

### 庫存控制

我們旨在優化庫存控制以提升現金管理、營運效率及生產力。我們的全球生產控制及物流團隊監控庫存控制並負責庫存管理。生產控制及物流主管駐守我們全球各設施，並負責整體庫存管理。生產控制及物流主管由一名數據協調員支持，其負責協調庫存活動及其所屬廠庫存結餘的準確性。由於庫存控制乃我們整個集團的責任，我們指派多個其他部門(如產業工程團隊、財務團隊及營運團隊)支持庫存管理。

於管理全球庫存時，我們關注兩個主要標準。第一，手頭庫存日監控我們的供應商是否本地化、整體價值流設計、供應鏈及其他方面縱向整合。一個相對標準，手頭庫存日幫助我們跟蹤庫存管理表現的趨勢。第二，年度實物庫存測試在每個廠每年至少進行一次，檢測企業的管理庫存以及全球生產控制及物流團隊在任何時候報告庫存水平準確度的表現。我們使用其他標準，如客戶付運表現(檢測客戶準時付運頻率)及達致時間表(檢測各廠每天每個小時達致時間表的表現)。

## 業務

### 質量控制及認證

我們的質量系統乃為監控我們產品從開發直至生產的質量而設。我們的項目管理及工程團隊負責設計流程中的品質控制。我們的製造營運團隊負責製造流程中的品質控制。我們部分品質監控僱員在業內擁有超過20年經驗，許多質量控制僱員持有工程學位。已採購零件的質量控制乃我們全球供應管理團隊的責任。除了我們的內部控制標準外，我們的整車製造商客戶一般設有其本身有關品質控制的特定規定或保修標準。為推動我們廠的品質控制，我們全球所有地點均已獲得TS-16949認證，此乃汽車業品質認證，亦獲我們大部分客戶所認可。TS-16949認證計劃由IATF制訂，其包括第三方檢核人員資格及全球一致認證的共同規則。此項認證有效期為三年，須獲經認證組織的IATF核證的檢核人員每年確認。

發佈新產品及客戶項目時，我們的開發經理及工程師負責設計我們的產品及製造系統，以及我們在前期產品開發規劃流程中的品質控制。在生產中，我們的部件批准流程旨在確保任何新產品或改良部件生產前經已完全理解並滿足客戶要求。我們亦進行故障種類及風險分析，以在開發週期初期潛在問題較易解決時加以識別，透過設計改善其可靠性。此外，我們的系統為產品設立特定的品質基準，以改善安全性、確保合規性及優化汽車性能。

在我們的製造系統內，我們對各製造操作制定標準工作指示，以促進符合安全性、設備營運及產品修復要求。我們使用旨在檢測並在有瑕疵部件生產出來前將其移除的防錯系統。我們的控制及分揀系統在製造流程中識別並分離不合格部件。各製造廠根據我們的品質系統要求每週進行評估。此等每週評估涉及審閱相關文件記錄、與有關人員面談、記錄守規及違規的情況、實施任何糾正行動以及監察及審閱結果。此外，我們定期進行品質審核，經過培訓的檢核人員審閱並驗證我們的製造流程達致我們的品質及客戶要求。此等定期檢核涉及(其中包括)檢討適用的客戶規定、與有關人員進行面談、記錄守規或違規的證據及編製檢核報告。當我們需要採購零件時，我們採用與我們內部所採用生產零部件時類似的品質控制流程以監控我們的供應商。我們由採購前階段直至生產均與供應商直接合作，以確保其符合我們客戶的品質標準。

我們的問題解決系統旨在識別品質問題的根本原因。當問題被識別並得到解決後，我們對可能面對類似問題的全球廠進行經驗溝通學習。針對需要永久糾正行動的持續性問題，我們使用先進的問題解決工具(如Six Sigma)識別並且移除產品在製造流程中產生瑕疵及變異的根本原因。我們設有產品識別及追蹤方法，讓我們可找出可能有瑕疵的零件，以減低品質問題的風險。我們亦經常監控客戶保修數據，分析因保修退回之部件，識別存在的品質問題。我們的年度品質規劃通過設定特定的目標、舉措



## 業務

及時間目標對我們的品質控制文化加以推廣，要求我們具有個人所有權及責任意識。該等目標的進展通過標準(如各生產週期中合格品質部件的百分比、每售出百萬件零件的客戶退回數量及世界範圍的品質投訴數量)進行衡量。

### 客戶

截至最後實際可行日期，我們向超過50名客戶供應產品，包括以產量計為2012年幾乎全部全球十大整車製造商。

截至2010年(我們的前身公司及本集團的匯總收益)、2011年及2012年12月31日止年度，向我們的五大客戶的銷售額分別佔我們收益的79.2%、82.4%及82.7%。截至2012年12月31日止年度，五大客戶各自已與我們維持超過20年的業務關係。於往績記錄期間，概無董事或彼等的聯繫人士或據董事所知擁有超過已發行股本5%權益的股東於任何五大客戶中擁有任何權益。截至最後實際可行日期，考慮到我們五大客戶的付款歷史，我們並不知悉該等客戶的財務狀況有任何重大問題。

我們尋求機遇與通用汽車以外的整車製造商建立關係，以減低我們對任何單一客戶的依賴，並一直且繼續將本集團的客戶群多元化成為我們的主要策略之一。自我們於收購事項後成為獨立元件供應商以來，我們亦一直專注於與通用汽車以外的整車製造商緊密合作並透過提供能配合我們各客戶需要且符合成本效益的解決方案進行更多銷售。我們透過機遇計劃對準潛在客戶及追蹤多項機遇，其追蹤及評估我們擬獲得的潛在客戶預訂。我們亦已集中擴大在新興市場(如中國)的業務，而我們在該等市場拓展與全球及當地整車製造商進行的業務商機。見「我們的戰略—鞏固已建立的客戶關係及繼續多元化客戶群」。

我們計劃繼續將客戶群多元化，以管理任何客戶需求有所減少的風險。此外，為減低向客戶採購出現潛在減少的不利影響，我們將嘗試調整我們員工的數量以配合預期生產需要並將繼續向其他客戶尋求新項目。我們亦將盡可能評估與有關客戶所訂立採購訂單的定價、評估有關情況旨在贏得有關客戶所授出的新業務，並評估現有產能的其他用途。

整車製造商必須對工程及其他資源作出巨額投資，以與供應商制訂汽車項目。本集團的產品乃就特定客戶及汽車項目設計，而本集團在產品有效週期的各階段(包括設計、樣件製造、生產及售後客戶支持)與客戶緊密合作，以向客戶提供快捷及高度制訂的解決方案。我們相信，我們的客戶需要投入大量時間及開支以獲得目前我們所提供的轉向及動力傳動的其他供應。各轉向供應商一般依賴少數主要整車製造商。鑒於生產時間表、整車製造商的內部政策以及於汽車項目有效期內為獲得其他供應所涉

## 業務

及時間及成本，整車製造商於汽車項目有效期內(一般為四至七年)終止與供應商的工作關係屬十分罕見。於往績記錄期間，概無客戶於汽車項目有效期內終止與我們訂立的供應協議。

全球汽車業、轉向業及半軸業的競爭情況乃由少數主要製造商所壟斷。轉向及半軸供應商一般依賴少數主要整車製造商客戶，而主要整車製造商客戶則一般依賴少數轉向及半軸供應商。根據IPSOS報告，與汽車製造商已建立供應關係的轉向系統製造商可享有競爭優勢，因為轉為轉向供應商的成本對整車製造商屬偏高。見「行業概覽—全球轉向系統行業概覽—轉向行業的競爭環境—全球轉向系統行業的主要製造商」、「行業概覽—全球汽車行業概覽—全球汽車行業的概覽—全球汽車行業的主要汽車製造商」及「行業概覽—全球動力傳動系統行業的概覽—動力傳動行業的競爭環境—全球半軸行業主要製造商」。

### 與通用汽車的關係

我們與通用汽車已建立穩固及歷史悠久的關係，包括作為通用汽車內部分部約90年，而我們計劃繼續鞏固此關係。本集團並非向任何特定整車製造商客戶(包括通用汽車)提供轉向或動力傳動產品的唯一供應商，但本集團相信我們為通用汽車的重要供應商。

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，向我們最大客戶通用汽車作出的銷售分別佔我們的收益50.4%、50.6%及52.3%。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度，來自通用汽車的應收貿易賬款分別佔應收貿易賬款總額43.1%、43.0%及48.6%。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度的通用汽車平均週轉日分別為46.5、42.2及46.9日。

我們、太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司及通用汽車已就收購事項訂立多項協議。此等協議規定須就(其中包括)我們與通用汽車持續關係某些方面訂立框架協議(包括某些過渡協議)。本集團就收購訂立供應協議以及接管及保障協議，以向通用汽車保證本集團於收購後將妥為履行其供應責任。本集團已就收購訂立知識產權協議，以規管通用汽車於2009年向德爾福收購或由我們的前身公司於其由通用汽車擁有時獲得知識產權的擁有權及特許權。本集團相信，此等協議並非在一般業務過程中業內做法。此等協議的某些主要條款概述於下文。



## 業務

### 收購總協議

於2010年7月7日，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司與通用汽車、PCM U.S. Acquisition Company及New Pacific Century Investment Pte. Limited簽立收購總協議(於2010年11月30日經修訂，「收購總協議」)，其規定通用汽車向太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司出售我們的業務。根據收購總協議，通用汽車同意(其中包括)於2013年11月30日前不會與我們的前身公司經營的全球轉向及半軸業務(包括設計、測試、製造、開發、營銷、銷售及分銷汽車轉向及半軸產品)進行競爭，惟在某些例外情況下則除外，(其中包括)通用汽車持續經營現有業務、為其本身產品製造零件及銷售及分銷服務零件及售後市場零件。根據本集團與通用汽車所得經驗，本集團並不知悉通用汽車有任何計劃，待不競爭期間於2013年11月30日期滿後將從事汽車轉向及半軸產品製造。因此，本集團並不知悉不競爭期間的期滿將對本集團的業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。我們及太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司亦同意(其中包括)(i)承擔我們的前身公司的所有負債(包括環境責任，惟有限僱傭責任則除外)及就此向通用汽車提出彌償；(ii)於2015年9月14日前於我們位於密歇根州沙基諾的廠房設立製造設施；(iii)履行與工會於2010年11月30日生效的集體商討協議。見「一僱員」。

### 供應協議

於收購事項前，有多項採購訂單及其他協議已生效以規管耐世特汽車向通用汽車供應產品。就向太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司出售我們的前身公司而言，耐世特汽車、太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司及通用汽車訂立日期為2010年11月30日的供應協議，以規管我們向通用汽車出售與通用汽車於2010年11月30日所訂立合約項下產品(「零部件」)的條款。倘供應協議及規管我們向通用汽車進行出售零部件的任何其他採購訂單或其他協議出現衝突，則以供應協議的條款為準。我們向通用汽車出售並非根據於2010年11月30日與通用汽車所訂立合約項下的產品一般不受供應協議所保障，且受多項採購訂單及其他協議所規管。

供應協議規定某些主要條款，並可取代任何規管供應零部件的現有採購訂單及其他協議的衝突條款。根據供應協議，通用汽車同意向我們給予機會參與其嶄新及未來轉向及動力傳動業務的採購流程，其競爭基準與其他供應商相同(並無特別優惠)，且須遵守通用汽車的一般條款及條件，直至2020年11月30日為止。供應協議亦就零部件方面延長通用汽車的採購責任及我們的供應責任，直至適用的汽車項目週期結束為止，即使通用汽車就零部件方面並無質量或採購數量的最低要求。根據供應協議，汽車項目週期包括該汽車項目的延期，但不包括新汽車項目或新增汽車平台的延期。供應協議並無限制適用汽車項目可予延期的情況或有關延期的可能最長期間。整車製造商延長項目的長度及理由一般各有不同。我們與通用汽車之間受限於供應協議且截至

## 業務

最後實際可行日期尚未屆滿的合約乃於2005年與至2010年間訂立；假設適用汽車計劃未能延期，則該等合約預計將於2013年與2020年間期滿。供應協議亦規定，由於我們有合理的內部產能限制，我們將在通用汽車要求下設立零部件庫存庫。

供應協議規定就零部件支付的款項將於平均47日(我們相信此期間符合一般業內慣例)後作出。供應協議訂明，零部件的價格應遵從現有合約中的定價條款，該條款乃以競爭招標流程所產生的市價為基準，符合我們的一般慣例。見「一客戶一與我們客戶的供應關係」。除非零部件的現有合約另有規定，否則我們將無權就我們的成本變動對零部件的定價作出調整。雖然我們在供應協議下無權對零部件作出價格調整(除非現有合約另有規定)，但當意料之外的因素影響本集團營運時，本集團仍可就定價與通用汽車磋商。例如，本集團能不時與通用汽車磋商大宗產品價格相關的調升／調低條款。

除現有終止條款外，供應協議允許，倘通用汽車合理認為零部件就其技術、設計或品質而言已再無競爭力，則通用汽車可終止其就零部件的採購責任。此外，供應協議收窄通用汽車基於項目取消或修改因便利而終止其訂購供應協議的能力。

此外，我們同意就通用汽車所製造、裝配或運輸與通用汽車的零件中於過去或現時使用的工裝乃由通用汽車擁有，並同意在任何工裝是否屬通用汽車擁有的工裝所產生任何爭議時假定通用汽車屬勝訴(惟須遵守任何其他客戶擁有權權利)。供應協議亦規定，通用協議有權在毋須作出通知下即時獲取通用汽車擁有的工裝，並禁止在並無通用汽車書面同意下使用任何由通用汽車擁有的工裝生產零件，以出售予任何第三方(而我們相信此舉符合一般業內慣例)。

於發生供應協議項下的違約事件，通用汽車可終止供應協議或就零部件訂立的任何採購訂單或其他協議。供應協議項下的違約事件的定義為截至2015年9月14日前我們違反供應協議或採購訂單或規管供應零部件的其他協議項下的任何責任、我們將重大及即時危害我們向通用汽車供應零部件的行動、我們未能於密歇根州沙基諾維持製造設施，及某些我們的未能償債事件及債權人的行動。

本集團已就收購事項訂立供應協議，以向通用汽車提供擔保本集團將於收購事項後合理履行其供應責任。截至2011年及2012年12月31日止年度，我們向通用汽車的銷量中分別約有94%及96%受限於供應協議。誠如上文所述，供應協議一般僅影響我們依據於2010年11月30日或其之前訂立的合約向通用汽車供應的零部件。本集團相信，

## 業務

由於供應協議所涵蓋的汽車項目陸續終止(導致本集團於未來供應協議下有關供應零部件的收益減少)且被與通用汽車訂立不受限於供應協議的合約所取代，供應協議對本集團的任何不利影響將逐漸全面減輕。

由於轉向及半軸供應商一般依賴數名主要的整車生產商客戶，而整車生產商客戶一般依賴數名轉向及半軸供應商，我們相信，我們對通用汽車的依賴概不會影響我們相較於通用汽車的其他現有供應商的議價能力。我們亦相信我們按通用汽車其他現有供應商的相同的競爭基準以爭取通用汽車的業務。

基於以上各項，我們的董事認為供應協議概無於往績記錄期間對本集團造成重大不利影響，而我們的董事概不知悉其將於未來對本集團造成重大不利影響。

### 接管及保障協議

倘出現接管及保障協議項下的違約事件，接管及保障協議給予通用汽車權利可使用就製造零部件所使用、有幫助或所需要的營運資產，並佔用我們位於下列地方的廠房的房地產：(i)美國密歇根州沙基諾；(ii)墨西哥薩濱納斯伊達爾戈；(iii)墨西哥格雷羅；及(iv)墨西哥華雷斯(個別及共同均稱為「設施」)，為期由發生接管及保障協議項下失責事件起計及之後最長24個月期間。此外，接管及保障協議向通用汽車授出特許權可於佔用期間毋需支付特許費使用製造於設施所生產通用汽車產品所需的知識產權或分授該特許權。通用汽車同意於佔用期間為我們其他客戶生產零件，惟須遵守某些條件，包括該等客戶須支付生產其產品相關的開支，並規定為該等其他客戶進行的生產不會無理由地干擾通用汽車生產零部件。通用汽車就各設施根據接管及保障協議的權利將繼續有效，直至通用汽車終止所有我們就於設施所製造截至2010年11月30日已存在的產品(「現有零件」)訂立的採購訂單、供應協議及其他正式協議(「2010年11月前採購訂單」)或直至其期滿為止。我們不會在並無通用汽車事先書面同意下出售或處置或增設負擔或使用於設施的經營資產及房地產而致使通用汽車於接管及保障協議項下的權利將會受到重大及不利影響，而該書面同意不得遭無理拒絕。

下列者構成接管及保障協議項下的失責事件：

- 我們書面確認我們未能履行根據下列各項的責任：(i)供應協議或(ii)2010年11月前採購訂單；
- 我們未能付運或出產由指定設施供應的現有零件，而對通用汽車裝配業務導致即時生產中斷；
- 我們要求通用汽車提供財務優惠，並我們確認在並無有關財務優惠下我們未能適時履行供應協議及採購訂單項下的責任；
- 我們遭債權人展開訴訟或法院向我們或設施中經營資產的重大部分頒令或授出其他濟助，致使將對通用汽車裝配業務造成即時及重大生產中斷；或

## 業務

- 任何向我們提供融資的放款人停止提供融資，致使將對通用汽車裝配業務造成即時及重大生產中斷。

於往績記錄期間概無發生將根據接管及保障協議構成失責事件的事件。因此，我們的董事認為，接管及保障協議於往績記錄期間對本集團概無造成重大不利影響。截至最行實際可行日期，我們的董事並不知悉隨時間流逝有發生任何事件，於未來將屬接管及保障協議項下的違約事件。因此，我們的董事並不知悉接管及保障協議於未來將對我們的集團造成重大影響。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—倘我們未能遵守與通用汽車所訂立協議的條款及條件，我們的業務、營運業績及財務狀況或會受到重大不利影響。」

### 知識產權協議

我們亦訂立知識產權共同所有權協議及相關出讓協議「知識產權協議」，並規定我們及通用汽車的子公司通用全球技術通用汽車全球技術運營公司（「通用全球技術」）共同擁有通用汽車於2009年向德爾福收購的知識產權（版權、專業知識、專利、軟件及商業秘密）及我們的前身公司由2009年10月6日至2010年11月30日止期間構想的任何知識產權（「轉向技術」）。轉向技術主要包括我們各條生產線而我們相信通用汽車目前並無從事的某些生產技術。知識產權協議並無固定週期且除非雙方書面同意外，否則不能終止。

我們及通用全球技術亦已訂立全數付清的非獨家、永久、免付特許費、全球性、不可撤回及不可轉讓的交叉特許權，其規定：(i)由我們授予通用汽車及其聯屬人士以及由通用全球技術授予我們權利，可使用轉向技術及轉向技術的某些修改；(ii)通用全球技術及我們將轉向技術分授予有關聯屬人士及供應商（視情況而定）的有限權利；及(iii)通用全球技術及我們分授轉向技術的某些修改的權利。此外，各方向其他各方授出契諾不得就有關轉向技術的知識產權提出訴訟或轉讓其權利。雖然通用汽車有權使用轉向技術，但我們並不知悉於往績記錄期間及截至最後實際可行日期是否有任何使用轉向技術。此外，雖然通用汽車將轉向技術及其某些修改分授予其其他供應商，但我們並不知悉在往績記錄期間有任何通用汽車有關分授情況。此外，由於有關技術自我們訂立知識產權共同所有權協議及交叉特許權以來已有所提升，故我們已於其後發展我們本身的知識產權，且逐漸取代轉向技術。因此，通用汽車使用及／或分授轉向技術對本集團造成的影響將逐漸減輕。因此，我們的董事認為，知識產權協議概無於往績記錄期間對本集團造成重大不利影響，而彼等概無知悉其將於未來對本集團造成重大



## 業務

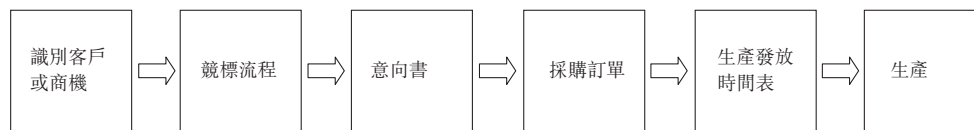
不利影響。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們的知識產權組合面臨某些風險，其可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。」

此外，通用汽車將其所有根據商標協議及一項相關出讓協議項下的耐世特商標權利出讓及轉讓予我們。

本集團並不依賴任何特定的專利。見「業務—知識產權」。

### 與我們客戶的供應關係

雖然此流程就個別客戶有所不同，但下圖載列我們眾多客戶的供應關係的主要步驟：



任何新客戶關係以我們識別潛在客戶或商機開始。在此階段，我們團隊將考慮潛在商機是否符合我們的收益計劃、製造佈局策略及其他業務目標。我們一旦決定競標一項商機後，我們的銷售團隊將制訂一份客戶建議書，當中包括技術建議、報價、時間進度表及其他商業條款。客戶然後將進行競價流程，當中本集團的建議書(包括其報價)將與其他供應商的建議書作出比較，以競逐有關該項業務。

當準備報價時，本集團根據對項目的估計成本及由內部決定的最低利潤率要求而決定本集團將會就該項目批核的最低價格。本集團於競價流程向客戶提出的價格乃根據市價計算，但不會跌至低於本集團的可接受最低價格。因此，雖然本集團在決定其可接受的最低價格時將考慮就該項目的其估計成本及內部決定的利潤要求，但本集團的定價乃根據來自競價流程所得市價計算。倘我們的建議書通過客戶多輪技術審閱後，而我們在競價流程中勝出，某些客戶可能提供進一步確定客戶要求的意向書。該意向書然後就收益計劃進行審閱。該意向書一旦通過我們的內部審閱而我們接納該意向書，則我們認為該項商機已獲接納。一旦我們接納業務機會，其一般需要24至30個月以讓我們設立所需的產能，同時亦讓客戶於開始生產前完成車輛開發。

## 業務

我們一般透過為特定汽車供應特定產品的採購訂單向我們的整車製造商客戶供應產品，該等訂單普遍受各整車製造商訂立的一般條款及條件規管。就於授出業務後提供意向書的客戶而言，我們一般於預期生產開始前短時間方接獲採購訂單。並不提供意向書的客戶一般會於授出業務後發出採購訂單。儘管與客戶的採購訂單因客戶而異，惟其通常達成一種關係，當中我們客戶按其特定部件要求或就特定汽車供應的系統下單，惟毋須向我們採購產品的任何最低數量。該等關係一般延伸至有關汽車項目生命週期，一般介乎四至七年。

採購訂單通常定明產品價格，並就每宗採購訂單進行商討，其可因應某些情況，如大宗商品或匯率上升／下跌條款，或就我們達到的削減成本，作出調整。價格可於項目的週期中相隔某些時段根據客戶要求的年度減省得出的預先商議百分比減少。在大部分情況下，我們的整車製造商客戶均同意達成特定產品採購要求，但毋須向我們採購任何最低數量的產品。

規管採購訂單的一般條款及條件由各整車製造商設定，雖然因客戶而異，惟一般規定：

- 我們一般須就我們的產品提供保修。整車製造商向汽車最終用家提供的平均保修期一般為產品週期中的兩至五年。在大多數情況下，我們就產品提供的保修期乃與整車製造商向汽車最終用家提供的平均保修期相符。我們的保修一般規定我們的產品將符合客戶的規格、並無損毀，且符合一切適用的法例及法規。
- 倘我們付運的貨品未能符合規格，則我們的客戶可撤回接納、拒絕或要求糾正或向我們退回貨品，而費用及損失風險將由我們承擔。
- 倘整車製造商因我們產品的缺陷召回其汽車，我們亦可能須分攤全部或部分召回成本。見「風險因素 — 有關我們業務及行業的風險 — 整車製造商進行產品召回可對其生產水平造成負面影響，因而對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響。」

個別採購單可因事故或未有履行責任及(大多數情況下)可因我們無力償債及若干公司控制權變更事件而終止。此外，許多整車製造商客戶有權為競爭或方便起見而終止，有關選擇權准許我們客戶於汽車項目生命週期內定價時施加壓力。客戶亦有能力發出少於汽車項目週期的採購訂單，繼而可能減低我們的利潤率及增加我們流失未來在該等採購訂單下銷售的風險。



## 業務

儘管客戶計劃普遍延至未來期間，且預期我們將於該等未來期間供應某些水平的整車製造商生產，客戶採購訂單(包括適用條款及條件)一般為毋須規定生產數量的要求合約。我們的客戶經由我們的製造及分銷中心發出的特定及獲授權客戶發放時間表就實際生產及付運發出訂單。我們根據此等在正常情況下每星期提供的客戶發放時間表製造及付運，惟可予更改及可能基於週期性汽車生產或代理商的庫存水平而有異。客戶的計單一經接納後一般將盡可能即時處理。

價格壓力乃整個行業的特點。我們嘗試透過以技術創新、當代產品設計、規模效應、減少不合格率及大批量採購等方法改善我們的製造及採購效率，以將減價帶來的負面影響抵銷。本集團以往曾於汽車項目週期內減低產品的生產成本。此外，本集團相信，價格壓力將於本集團向整車製造商供應的現有產品以可按較現有產品有溢價出售的新產品取代時減輕。

在某些情況下，我們可向現有客戶就現有業務提供減價以贏得其新業務。於往績記錄期間，減價已就目前業務延伸至現有客戶以贏得其新業務，減幅佔我們總收益(我們的前身公司及本集團的匯總收益)約0.5%。

我們設有付款及信貸條款政策，其規定釐定我們客戶的適當付款及信貸條款的企業標準。此等標準已考慮某些因素，包括客戶的國家風險及信貸風險。此項政策的目標為盡量減低與該交易有關的商業風險。由於客戶的整體信貸風險增加，我們需要較為嚴緊的付款及信貸條款。標準信貸條款規定款項必須於付運後30至90日之間支付。我們大部分客戶均以現金償付其發票。然而，於亞太地區及某些國家，某些客戶乃以於未來日期到期的銀行票據向我們支付款項。

本集團維持召回及保修儲備，而董事相信，根據我們對必需償付的未來及現有索償估計的款項而言，該等儲備實屬足夠。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，我們的保修開支分別為1.2百萬美元、11.5百萬美元及16.7百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，我們的保修付款分別為0.7百萬美元、10.9百萬美元及9.5百萬美元。截至2010年、2011年及2012年12月31日，我們有關保修申索的準備分別為24.6百萬美元、25.1百萬美元及32.4百萬美元。

於最後實際可行日期，我們與整車製造商客戶就汽車計劃訂立12項重大採購訂單，目前正進行開發，惟於2012年12月31日尚未開始投產。此等採購訂單一般指明整車製造商客戶將向我們採購特定產品的產品價格及要求，惟毋須向我們採購最低數量的產

## 業務

品。見「我們的業務模式—整車製造商訂貨」及「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們與整車製造商客戶的採購訂單一般為需求合約，任何客戶(尤其我們最大的客戶)的產量要求下降時，會對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響」。

下表載列主要選定已預訂業務及相應預期週期收益及產量的明細。預期選定主要已預訂業務將於下表所註生產日期開始時開始帶來收益。我們估計選定主要已預訂業務的價值於相關汽車項目生命週期內約72億美元。估計生命週期產量乃根據由整車製造商客戶提供的指示性生產安排及按照由第三方業內來源提供的資料得出的預測所計算。已預訂業務的估計收益指倘合約根據其條款獲履行時我們預期於汽車項目生命週期將收取的金額。已預訂業務的價值並非按公認會計原則界定的計量方法，而我們釐定其價值方法未能與其他公司於釐定其已預訂業務的價值所使用的方法作出比較。

產品內容	估計 生命週期 收益 (十億 美元)	客戶	汽車類別	估計 生命週期 產量	授出日期	首次開始 生產日期	週期
CIS .....	1.5	美國整車製造商2	載客車及運動型 多用途汽車	5,356,825	10年7月	13年4月	5
		美國整車製造商1	載客車	3,162,000	11年7月	14年7月	6
HPS.....	0.2	美國整車製造商2	載客車及運動型 多用途汽車	747,300	12年11月	13年9月	6
半軸.....	1.0	美國整車製造商2	載客車及運動型 多用途汽車	7,726,800	10年11月	13年4月	5
		美國整車製造商2	運動型多用途汽車	8,052,275	13年1月	15年10月	7
		美國整車製造商2	轎車	4,291,805	11年8月	14年7月	7
		美國整車製造商2	轎車	3,684,800	11年4月	14年9月	5
EPS.....	4.5	美國整車製造商2	載客車及運動型 多用途汽車	3,841,075	10年4月	13年4月	5
		德國整車製造商	轎車	6,301,028	10年8月	13年9月	12
		美國整車製造商1	轎車	647,980	11年7月	14年7月	5
		美國整車製造商1	載客車	3,162,000	11年7月	14年7月	6
		中國整車製造商	轎車	1,290,000	10年12月	13年9月	6

我們預期將於業務授出日期起計一至三年內根據此等授出業務開始帶來收益，並將得知於不久未來會達致的收益增長。

## 業務

### 銷售、營銷及分銷

截至2012年12月31日，我們的銷售及營銷團隊有69名僱員，該團隊位於11個國家，當中眾多具備工程背景。我們銷售及營銷僱員分為客戶專責小組，其負責全球性發展及支持我們與各大客戶的關係。此外，我們亦設有銷售經理，彼等專門集中推廣我們的全球產品線。我們直接向整車製造商客戶營銷產品，惟佔我們於2012年總銷售額中微不足道份額的某些HPS元件的售後市場則除外。

我們的營銷策略專注於透過使媒體學習有關我們產品及業務發展成就的媒體活動及產品示範，建立我們的品牌。此外，我們參與客戶導向的技術表演及展覽，同時出席選定的技術會議。

我們將我們的產品出口的主要國家包括美國、墨西哥、加拿大、土耳其、法國、德國、意大利、西班牙、韓國、澳洲、阿根廷及泰國。下表載列所示期間／年度以地區劃分我們的收益：

	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日至2010年11月30日止期間		由2010年11月4日至2010年12月31日止期間		2010年總計		截至2011年12月31日止年度		截至2012年12月31日止年度	
	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%	千美元	%
<b>地區分部：</b>										
北美洲.....	1,200,748	63.4	96,858	61.8	1,297,606	63.2	1,470,392	65.4	1,536,351	70.9
歐洲.....	430,868	22.7	31,715	20.2	462,583	22.5	456,359	20.3	328,444	15.2
中國.....	129,240	6.8	18,125	11.6	147,365	7.2	168,477	7.5	182,326	8.4
全球其他地區 <sup>(2)</sup> .....	134,339	7.1	9,990	6.4	144,329	7.1	152,524	6.8	120,681	5.5
<b>總計.....</b>	<b>1,895,195</b>	<b>100</b>	<b>156,688</b>	<b>100</b>	<b>2,051,883</b>	<b>100</b>	<b>2,247,752</b>	<b>100</b>	<b>2,167,802</b>	<b>100.0</b>

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日止期間及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間收益數字已予匯總。見「財務資料—呈列基準」。
- (2) 包括巴西、印度、韓國及澳洲。

我們其中一項主要戰略為透過擴大我們的產品組合，提供切合該等新興市場需要的產品，增加我們於中國及其他新興市場的市場份額。此外，我們計劃繼續鞏固與此等市場的全球及當地整車製造商已建立的關係，並或會拓展經選定的戰略收購及結盟。我們亦計劃擴充在這些市場的製造能力，配合我們業務增長。

## 業務

### 合營企業

我們於1995年及2006年在中國分別成立兩家合營企業，即耐世特涿州及耐世特蕪湖。耐世特涿州及耐世特蕪湖均從事開發、製造、裝配及銷售動力傳動系統、等速萬向節產品及相關汽車元件。我們與凌雲工業分別於耐世特涿州及耐世特蕪湖各自的權益中持有60%及40%。凌雲工業為根據中國法律註冊成立的公司，並於上海證券交易所上市(股份代號：600480)。其從事(其中包括)製造及銷售汽車零部件以及管道系統。其主要股東為北方凌雲工業集團有限公司，其於截至2012年9月30日持有凌雲工業的股份權益中約34.11%。除其於耐世特涿州及耐世特蕪湖的權益外，凌雲工業與本集團概無關連。

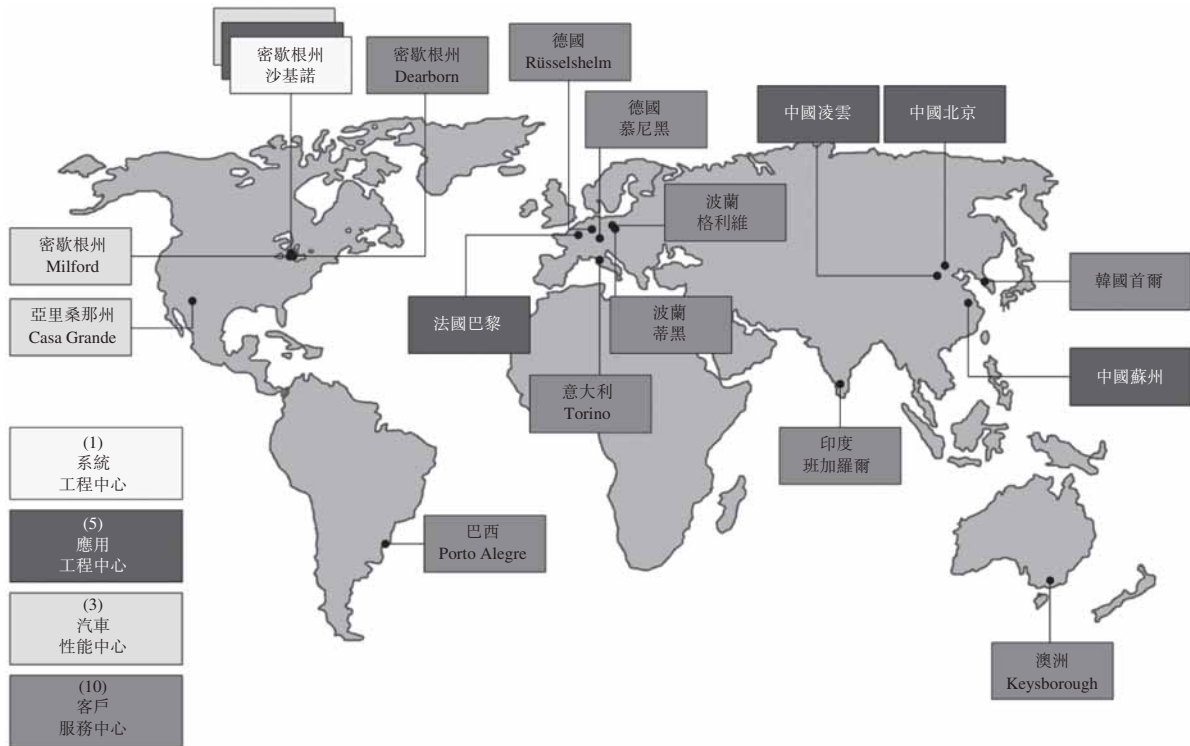
根據耐世特涿州及耐世特蕪湖各自的合營企業合約：

- (i) 董事會須由七名董事組成，其中四名(包括主席)將由我們委任，另三名(包括副主席)將由凌雲工業委任；
- (ii) 總經理(其將由我們提名)須負責該合營企業的日常營運及管理工作，並由副總經理(其將由凌雲工業提名)協助執行；
- (iii) 首席財務官將由我們提名；
- (iv) 純利將根據彼等各自應佔的註冊資本份額按比例分派予股東；
- (v) 向任何第三方轉讓合營企業的任何股份權益須獲董事會一致批准，而非轉讓一方將擁有購買該等股份權益的優先權；及
- (vi) 凌雲工業須協助合營企業獲得(a)自中國政府機關發出的所需批准、許可、證書及牌照；及(b)該合營企業進行生產活動所需的公共設施。

## 業務

### 客戶支持

我們經營三個汽車性能中心、五個區域應用工程中心及十個客戶服務中心，為位於世界各地客戶提供支持。在我們的汽車性能中心，我們開發、評估、驗證產品並使其生效，同時能夠在安全環境下進行汽車測試。我們的區域應用工程中心負責制訂我們的產品及工序，以便切合客戶規格及要求。我們客戶服務中心的僱員是客戶技術支持的主要聯絡人。以下地圖載列我們截至最後實際可行日期的客戶支持覆蓋範圍：



## 業務

我們在全球各地的區域應用工程中心及客戶服務中心均聘用熟悉當地習俗及業務慣例，且能與客戶進行直接互動的當地代表。此舉讓我們可適時符合客戶支持的要求，並滿足我們全球整車製造商的全球汽車平台的地區差異。於往績記錄期間，除我們的慕尼黑客戶服務中心於2010年10月開張之外，我們的銷售點概無任何主要變動。

### 競爭

汽車轉向及動力傳動行業競爭非常激烈。整車製造商一般根據產品質量、價格、送貨的可靠及準時程度、產品設計實力、技術專長及開發實力、新產品創新、財務可行性、營運靈活度及優越性、客戶服務以及整體管理，對一級供應商進行嚴格評估。我們相信，我們有實力與其他1級供應商進行競爭。於轉向市場，我們有六名該等全球競爭對手，按2012年銷售額計算，彼等連同我們共同佔轉向市場約73%。見「行業概覽—全球轉向系統行業概覽—轉向行業的競爭環境—全球轉向系統行業的主要製造商。」全球轉向系統市場的入門門檻包括市場具競爭性、整車製造商更換轉向供應商的成本以及持續測試新產品及開發所需的資本及技術實力。於半軸市場，我們有兩名該等競爭對手，按2012年銷售額計算，彼等連同我們共同佔全球市場約59%。見「行業概覽—全球動力傳動系統行業概覽—動力傳動行業的競爭環境—全球半軸行業主要製造商」。進入全球動力傳動系統市場的門檻包括市場具競爭性、由一般已與汽車製造商建立長期關係的少數主要製造商所壟斷及獲得有限度的相關技術，均為歷史悠久的製造商締造競爭優勢。此外，於某些情況下，由於部分整車製造商製造轉向及動力傳動系統供其本身使用，故彼等與供應商可能構成競爭。

有關全球汽車市場的其他資料，見「行業概覽—全球汽車行業概覽—全球汽車行業的概覽」。

### 研究及開發

我們於轉向系統及動力傳動系統的設計、開發、製造及營運方面具備高水準的專長。我們為於1999年將無刷EPS引進歐洲的先鋒，並繼續為EPS技術的市場領導者。我們亦一直為以可調轉向管柱及碰撞能量管理開拓汽車駕駛界面的先驅。與此同時，我們致力於以結果主導的研發方式，並使用精益設計方法及其他精益方法，以迅速回應客戶需求及競爭壓力。我們的專長連同重視創新及效率，將能夠利用先進技術、物料及流程為客戶有效解決問題，並為市場帶來相關創新產品。



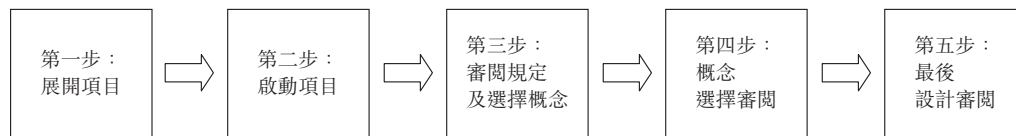
## 業務

我們的系統工程中心位於密歇根州沙基諾，乃研發部門的中心，並於該處設立產品組合及開發核心產品設計及製造流程。客戶樣件一般於單一TS-16949號獲認證的試生產設施內生產，並向全球分銷。在我們於密歇根州沙基諾，我們自身擁有佔地400畝的全面試車場作產品開發及客戶產品評估用途。我們佔地39,000平方呎的隔音及震動中心提供整車及多重系統及部件測試設施，包括先進的半消聲室。

截至最後實際可行日期，我們於沙基諾的前期工程師核心團隊有40名成員，其專注於早期的產品開發。截至2012年12月31日，我們於全球共聘用超過1,100名工程師、科學家、設計師及技術人員。我們研究及開發團隊的大部分成員擁有工程或不同科學領域的本科及深造學位。此外，當中大部分擁有介乎5至30年的汽車行業經驗。此外，我們經營10個客戶服務中心及5個區域應用工程中心的全球網絡，為我們客戶提供地區及客戶特定設計、應用及技術實力。自2010年1月1日至2010年11月30日止期間、由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年12月31日止年度及截至2012年12月31日止年度，我們的工程及產品開發成本總額分別為118.0百萬美元、13.3百萬美元、179.1百萬美元及190.3百萬美元，其中零、4.8百萬美元、70.8百萬美元及108.7百萬美元資本化為無形資產。有關研究及開發開支入賬方法的資料，見「財務資料 — 重要會計政策及重要會計估計 — 無形資產 — 研究及開發」。

為表揚我們的技術成就，我們已取得數項行業獎項，包括2004年CAD/CAM水平建模及數碼處理設計汽車行業傑出供應商獎以及2009年塑膠工業協會「最具創新性塑膠使用」創新大獎。見「一 獎項及認證」。

本集團開發新項目設計所用的前期開發流程可簡述為五個主要步驟：



- **展開項目。**我們建立清晰的任務及範疇，包括可交付成果及時間規定。與此同時，本集團亦就項目完成所需投資數額及資源權衡財務目標。
- **啟動項目。**我們將客戶要求轉化為實際技術目標、產品規格及流程目標。在此階段，我們亦將考慮多項符合該等要求的策略。有關策略例子包括Six

## 業務

Sigma分析法(一種有助減低製造錯誤的品質管理)、柏拉圖分析(一種改善決策的統計技術)及品質功能展開(一種將客戶需求轉化為工程特性的方法)。

- **審閱規定及選擇概念。**我們進行文獻及專利搜索以找出工程機會，以及評估已經獲專利權的設計範疇。在此階段，我們亦考慮另類設計概念及過往項目取得的經驗。透過預早接觸我們主要的供應商，我們可集中更多設計或流程概念。審閱流程完成後，我們將確定最終產品概念。
- **概念選擇審閱。**我們就製造或採購產品所需某些組件作出決定。倘我們決定採購某些組件，我們會與潛在供應商制訂採購方案。我們亦會完善產品設計，著重於可靠性和風險減低。倘要求任何資本開支(如需要)，可於此階段作出。
- **最後設計審閱。**考慮到市場環境潛在的缺陷或變動，我們就項目設計作出任何必要改善。在此階段，我們的審閱董事會就是否按建議設計繼續進行作最後決定。前期開發流程的持續時間主要取決於項目規模及項目是否涉及新發明。

## 知識產權

截至最後實際可行日期，我們有超過500項美國專利及超過300項美國以外專利，而我們已額外申請接近300項美國及美國以外專利。我們已在多個市場(包括我們產品的主要銷售國，如美國、加拿大及某些歐洲國家)註冊或正在申請註冊某些商標，包括我們的品牌「Nexteer Automotive」。截至最後實際可行日期，我們亦已就某些發明獲得專利保障，並正就包括我們的EPS技術以及轉向管柱及中間軸技術、HPS技術以及半軸技術的發明申請專利保障。我們認為我們的標誌名稱及上述專利及專利申請對我們的業務至關重要，我們並非單獨依靠任何特定商標或專利。此外，作為收購事項一部分，我們與通用汽車訂立知識產權共同擁有權及許可協議，據此，我們與通用汽車於某些知識產權共用共同權利。見「—客戶—與通用汽車的關係—知識產權協議」。

為保障我們的知識產權及我們獲特許權使用的知識產權，我們實施一套內部知識產權管理程序，而所有有關商標、專利及貿易秘密的事宜均須符合該等程序。我們透過定期審閱行業資訊以及我們競爭對手提供的產品及技術，並進行專利及技術調查及其他互聯網搜查，以監察我們的知識產權是否遭受侵犯。

## 業務

經考慮本集團的營運需要、我們同業公司採取的措施以及與可實行措施相關的成本及利得後，我們相信，本集團採取的下列措施足以確保我們的產品不會侵犯其他各方的知識產權：

- 我們於一項計劃的早期，透過進行競爭分析(即審閱我們競爭對手、供應商及客戶產品的小冊子以及其他可循公開途徑取得的營銷材料)，並對我們設計的零件及我們指定的製造流程進行檢核及專利搜尋，以評估是否出現可能侵犯第三方知識產權的情況；
- 倘我們的工程師發現自供應商及／或下游供應商採購的某些產品或零部件可能侵犯第三方的專利，我們將要求該供應商核實該專利的擁有權或對並無侵犯該專利提出書面確認；及
- 為符合行業慣例，我們依賴已載於我們向供應商發出採購訂單上的採購條款及條件，以確保我們的供應商均已遵守所有適用的知識產權法例，且將就已售予我們可能侵犯或聲稱已侵犯一項或以上第三方專利的產品相關的任何及一切成本對我們作出彌償保證。

## 獎項及認證

於往績記錄期間，我們獲得135個全國安全委員會獎項，包括兩個著名工業領袖獎項、八個安全領導獎、32個全國安全委員會完美記錄獎項、21個飛躍進步獎、47個職業卓越成就獎項及25個百萬工作時數獎項。

下表載列我們自獨立實體獲得的部分重要獎項及證書：

獎項／證書	頒發獎項組織	年度
「工作場所特別安全表現」全國安全成就獎.....	全國安全委員會(美國)	2012年
國際人類工程盃(International Ergo Cup)最後七個入圍決賽項目.....	全球人類工程學組織(Global Organization of Ergonomics)	2012年
OHSAS 18001：2007規格.....	Lloyd's Register Quality Assurance	2012年
最佳工作地點—法國巴黎.....	Great Place to Work Institute	2012年
國際人類工程盃(International Ergo Cup)簡約大獎.....	全球人類工程學組織(Global Organization of Ergonomics)	2011年
傑出人才大獎.....	巴西人力資源協會	2011年
全國安全成就大獎.....	全國安全委員會(美國)	2010年
「最具創新性塑膠使用」創新大獎.....	塑膠工程師協會(美國)	2009年
新鄉獎.....	新鄉營運卓越獎	2006年
具活躍吸能特性轉向管柱入圍決賽汽車行業傑出供應商獎.....	《汽車新聞》	2006年

## 業務

獎項／證書	頒發獎項組織	年度
2006年Six Sigma傑出大獎 .....	<i>iSixSigma</i>	2006年
每週工業決賽隊伍「2005年最佳工廠」.....	《每週工業》	2005年
塑膠工程創新社會決賽隊伍.....	塑膠工程師協會	2005年
新鄉獎決賽隊伍 .....	新鄉營運卓越獎	2004年
CAD/CAM水平建模及數碼處理設計 汽車行業傑出供應商獎.....	《汽車新聞》	2004年
新鄉獎決賽隊伍 .....	新鄉營運卓越獎	2003年
四連杆系統汽車行業傑出供應商獎 .....	《汽車新聞》	2002年
數學基礎移除金屬(「MBMR」)軟件 汽車行業傑出供應商獎.....	《汽車新聞》	2001年
新鄉傑出大獎 .....	新鄉營運卓越獎	2000年
E-STEER™ 電子轉向汽車行業 傑出供應商獎 .....	《汽車新聞》	1999年

## 房地產

我們就業務營運於世界各地佔用物業。此等物業用於非物業業務，其主要包括作製造場所、客戶支持中心、貯存以及工程技術中心用途的樓宇。截至最後實際可行日期，我們擁有八幅地皮(總地盤面積約1,974,331.8平方米)，47幢樓宇(總建築面積約403,995.2平方米)，並租賃27項物業(總建築面積約102,138.7平方米)。

### 我們的自置物業

截至最後實際可行日期，我們於美國、中國、巴西、印度、墨西哥及波蘭等地擁有八幅地皮，總地盤面積約1,974,331.8平方米以及47幢樓宇，總建築面積約403,995.2平方米。我們的自有物業主要作製造用途，建築面積介乎約7,905平方米至321,748.2平方米。我們的自有物業佔我們所佔用的物業約79.8%。

## 業務

於此等自置物業中，我們認為以下項目地位舉足輕重，原因是其為本公司主要的製造場所。該等物業的詳情載列如下：

編號	自有物業	地盤面積 (平方米)	總建築面積 (平方米)	登記擁有人
1	墨西哥薩濱納斯伊達爾戈 67號廠房 <sup>(1)</sup> Inturbide 1305, Barrio de Sonora, Sabinas Hidalgo, Mexico	41,463.8	13,288	Steering mex S de RI de Cv
2	中國蕪湖 54號廠房 中國安徽省蕪湖經濟技術開發區 淮海路18號	26,666.9	15,836.5	耐世特蕪湖
3	密歇根州沙基諾 1, 3, 4, 5, 6及7號廠房 耐世特汽車公司 3900 Holland Road Saginaw, MI 48601-9494 United States	1,650,672.3	321,748.2	耐世特汽車
4	墨西哥華雷斯 68號廠房 Avenue Rio Bravo #1445 Parque Industrial Rio Bravo Cd. Juárez, Chihuahua, Mexico	20,241.8	10,287.8	Steering mex S de RI de Cv
5	巴西阿雷格裏港 89號廠房 Rua Giuseppe Mandelli 118 Bairro Sao Joao Porto Alegre Rio Grande do Sul, 90200-290 Brazil	68,200.1	9,814.4	Nexteer Ind. e Com. de Sistemas Automotivos Ltda
6	中國涿州 52號廠房 中國河北省 涿州市松林店鎮正陽街 凌雲工業區1號	13,520	7,905	耐世特涿州
7	印度班加羅爾 81號廠房 No. 106 to 109 & 111 to 113, Jigani Phase II KIADB Industrial Area, Hobli Jugani Taluk Anekal, Karnataka, India	43,333	10,215.4	耐世特印度 (Nexteer Automotive India)

## 業務

編號	自有物業	地盤面積 (平方米)	總建築面積 (平方米)	登記擁有人
8	波蘭蒂黑 77號廠房 Siedziba: 43-100, Tychy Towarowa ul.6 43110 Tychy, Poland	110,234	14,900	耐世特波蘭 (Nexteer Automotive Poland Sp. z o.o.)

附註：

- (1) 我們於2013年4月26日訂立一份資產購買協議，內容有關策略性撤離墨西哥薩濱納斯伊達爾戈的資產(其中包括)軟管廠房。此廠房製造液壓軟管，即正在縮減的HPS產品線的一種元件。此廠房於截至2012年12月31日止年度所佔收益約32百萬美元或佔本集團同期總收益1.5%。我們預期此對本集團造成的財務淨影響甚微。預期廠房出售將於2013年6月30日前完成。

截至最後實際可行日期，我們於美國密歇根州沙基諾的自置物業擁有總建築面積約321,748.2平方米，佔我們自置物業總建築面積約79.6%，其為根據一項信貸協議作出抵押。我們主要將該物業用作製造用途。

我們幾乎擁有我們的全部資產及設備。資產及設備的維修及保養於產生時入賬列作開支。該等資產及設備的賬齡及條件均有所不同。我們按年審計我們資產及設備的使用壽命。

### 我們的租賃物業

截至最後實際可行日期，我們已於美國、墨西哥、印度、波蘭、澳洲、巴西、德國、法國、意大利、韓國、土耳其及中國租賃27項物業，總建築面積約102,138.7平方米。我們的租賃物業主要作製造場所、客戶支持中心、貯存以及工程技術中心用途，建築面積介乎約32平方米至16,486平方米。我們的租賃物業佔我們所佔用的物業總建築面積的約20.2%。

於此等租賃物業中，我們認為其中六項屬重大，原因是其包括本公司主要的製造場所及工程中心，佔我們總收益的比重極高。下文載列該等物業的詳情：

編號	租賃物業	建築面積 (平方米)	佔有人	租約的屆滿日
1	墨西哥格雷羅 65號廠房 Building Finsa III-I Santa Rosa De Viterbo No 12 Parque Industrial FINSA CP 76246 El Marques, Querétaro Mexico	16,486	Steeringmex S de RL de CV	2019年6月15日
2	中國蘇州 53號廠房 中國江蘇省蘇州市 鳳里街72號蘇州工業園區	11,830.9	耐世特蘇州	2017年11月30日



## 業 務

編號	租賃物業	建築面積 (平方米)	佔有人	租約的屆滿日
3	中國蘇州 51號廠房 中國江蘇省蘇州市 鳳里街72號蘇州工業園區	13,633.7	耐世特蘇州	2018年1月31日
4	墨西哥格雷羅 66號廠房 No.12 Parque Industrial FINSA CP 76246 El Marques, Querétaro, Mexico	11,676	Steeringmex S de RL de CV	2014年5月31日
5	波蘭格利維 79號廠房 Gliwice– Diamond Business Park, ulica Leonardo Da Vinci Street, 44-100 Gliwice, Poland	12,220	Nexteer Automotive System Poland Sp. Z o.o.	2014年5月15日
6.	美國密歇根州Troy 一幢辦公樓一層 SEMCSCTroy, Michigan United States	2,828.9	耐世特汽車	2019年1月14日

截至最後實際可行日期，我們已於兩項租賃物業(總建築面積約1,384平方米，佔我們租賃物業總建築面積約1.4%)的租賃權益出現如下某些缺陷：

- 業主未能提供一處中國物業(總建築面積達約144平方米，佔我們租賃物業總建築面積約0.1%)之正式擁有權證明。此物業主要用作車庫並作新產品測試之用途。我們認為，基於有關物業的大小、數量及用途均有限，我們可在不對營運產生任何重大不利影響的前提下，用其他可資比較樓宇替換此物業(如必要)。
- 我們其中一處在中國的租賃物業(總建築面積約達1,240平方米，佔我們租賃物業總建築面積約1.2%)，於我們租賃物業前已作抵押。此物業乃作辦公室用途。中國法律顧問告知，(i)我們於有關租賃協議項下之權利可能因業主未來對物業作出任何出售、拍賣或轉讓而受到影響，在此情況下，倘我們希望繼續使用，則需要與該物業之新擁有人訂立新租賃協議；及(ii)此物業目前之抵押對我們的營運並無任何重大影響。我們認為，基於有關物業的大小、數量及用途均有限，我們可在不對業務、經營業績或財務狀況產生任何重大不利影響的前提下，用其他可資比較樓宇替換該物業(如必要)。

截至最後實際可行日期，我們並未因於任何租賃物業之任何租賃權益缺陷或與之有關者面臨任何重大索償。

## 業務

### 僱員

截至2012年12月31日，我們於北美洲分部、歐洲分部、中國分部及世界其他地區分部分別聘請5,842名、1,183名、460名及579名僱員。截至2012年12月31日，我們於世界各地聘請約2,281名受薪僱員。我們按職能劃分的受薪僱員人數分類如下：

職能	截至2012年 12月31日的 僱員人數	佔總人數的 百分比
產品工程師.....	693	30%
製造工程師.....	427	19%
製造.....	293	13%
全球供應管理.....	193	8%
客戶滿意.....	175	8%
財務.....	149	7%
生產控制及物流.....	132	6%
人力資源.....	72	3%
銷售.....	69	3%
行政.....	49	2%
資訊科技.....	29	1%
<b>總計</b> .....	<b>2,281</b>	<b>100%</b>

於2012年12月31日，我們於北美洲、歐洲、中國及其他國際分部的員工團隊中分別約3,300名、390名、460名及260名僱員為11個聯會及工會的代表。我們認可僱員的聯會及工會會員身份，並重視透過定期交流和對話與我們的僱員保持良好關係。我們相信，我們與全球各聯會及工會維持建設性的關係，並與其定期交流。此外，我們的當地代表監察我們與該等聯會及工會的持續關係。截至最後實際可行日期，我們並無計劃改變我們的勞務策略。截至最後實際可行日期，我們於往績記錄期間並無遭遇任何重大勞工行動、行業罷工或勞資糾紛。

截至2012年12月31日，我們的僱員約21%由聯合汽車工會代表。我們與聯合汽車工會訂立的諒解備忘錄將於2015年9月14日期滿。諒解備忘錄規管(其中包括)替補僱員的每小時工資、福利、退休福利、健康及安全政策以及假期政策。我們根據諒解備忘錄之責任包括：

- 於密歇根州沙基諾廠就新客戶工作(如整體齒輪裝配及泵)進行的製造活動作出的承諾；
- 有關個人退休福利計劃、利潤分享計劃及退休後健康護理賬的福利；及

## 業務

- 工資及遣散條文以達致持續削減工資為目的。諒解備忘錄規定工資須載有多個級別。諒解備忘錄規定，新僱員須按較低時薪聘請，而現有時薪僱員則將保留其現有工資，除非其同意下文所述的較低工資。待收購事項生效後，(i)就收購事項後同意獲較低時薪的僱員而言，現有時薪僱員獲提供一次性款項(對技術工人強制性執行，而其他僱員則自願執行)；(ii)對決定退休的僱員而言，現有時薪僱員獲提供一次性款項；或(iii)對決定終止僱傭關係的僱員而言，現有時薪僱員獲提供一次性款項。作為現有時薪僱員同意較低時薪以外的進一步獎勵，諒解備忘錄亦規定於諒解備忘錄最後兩年各年，(i)已同意較低時薪的現有時薪僱員及新聘請的時薪僱員分別由2014年及2015年1月起將獲得2%的基本工資增幅，而將於本集團已達到已預先釐定的營運現金流上限時支付的最高獎勵賠償款項於2014年及2015年將增加1%；及(ii)不同意較低時薪的現有時薪僱員將僅獲得2%的表現花紅，此花紅將於2014年及2015年1月以一次性款項支付，而其最高獎勵賠償款項於2014年及2015年將增加1%。

雖然我們無法保證我們將於協議期滿時與工會成功續簽該等協議，或我們的新協議的條款將如同過往協議一樣對我們有利，惟我們預期於續簽共同磋商的協議時並無遇上任何重大阻礙，此乃由於我們於最後實際可後日期時一直與我們的工會進行討論。

我們視招聘、培訓及留聘熟練僱員為我們業務的重要組成部分。我們的招聘流程始於各個部門或工廠於檢討其業務需要後決定須設有特定人員的需求。我們從多個來源招聘僱員，包括某些大學、內部申請人、獵頭公司、招聘會、廣告或工聯網。候選人將由甄選團隊內部審閱及面談。我們向僱員提供的培訓計劃乃為發展其技能而設，我們需要該等技能以應付我們的企業目標及客戶需要，並滿足某些培訓規定，例如託管客戶或監管規定及合約義務。例如，我們設有留聘計劃，其包括個人發展計劃、加薪及晉升。此外，我們已採納為吸引、留聘及獎勵僱員而設的僱員獎勵計劃，旨在鼓勵參與者投入為我們及其股東整體增值。我們的全職僱員參與各種僱員福利計劃，包括退休金計劃、延長傷殘福利及勞工賠償。

視乎本公司的業務發展而定，本公司擬實施股權激勵計劃。實施該計劃須獲國務院國有資產監督管理委員會事先批准，並根據相關規則及法規生效。

## 業務

### 保險

截至最後實際可行日期，我們作出專為行業制訂的投保，包括但不限於物業損毀保險及產品責任保險。倘我們須為產品責任索償負責，我們目前有全球產品責任投保，其全球最高投保額為每年2百萬美元，可保障因我們的產品導致的人身受傷及／或物業損毀對第三方負上的法律責任，而保障範圍包括全球任何地方，惟不包括美國、波多黎各及加拿大。我們亦於美國、波多黎各及加拿大作出產品責任投保，每次發生事故的自身保險金為500,000美元及最高投保額為每年2百萬美元，可保障因我們的產品導致的人身受傷及／或物業損毀對第三方負上的法律責任。

為保障本集團負上的責任，我們根據我們的過往經驗、生產變化、行業發展、標準評價及不同因素對性質及金額我們認為屬足夠者而投保，且不時對其進行評估。我們一般不會為產品保證及召回事宜投保。除產品責任投保外，我們透過嚴緊的品質檢控盡力減低產品責任索償、保證索償及產品召回的風險。見「品質控制及認證」。此外，在一名或以上供應商被決定為失責(全部或部分)的情況下，我們將根據與該供應商所訂立供應合約的條款及條件，評估自有關供應商尋找的功過(視適用情況而定)，當中須考慮不同商業因素，包括但不限於我們就該項功過可能提出索償而導致的賠償金額、該供應商的財務能力及向我們及我們的客戶供應產品做成中斷的風險。

於往績記錄期間並直至最後實際可行日期止，(i)我們或本集團概無就本集團的產品責任保險遭展開已知的重大產品責任索償；及(ii)我們並無(A)接獲任何重大客戶投訴或(B)參與由我們的客戶發起涉及我們任何產品的任何召回，而上述任何一項將導致我們的業務、財務狀況及經營業績做成重大不利影響。於往績記錄期間進行的召回一般由概無或懷疑並無符合我們的客戶規格的產品所引致。於往績記錄期間客戶作出的投訴一般由於品質問題或交付時間而產生。於往績記錄期間的召回及客戶投訴並非由重大品質問題引致。產品品質問題將導致產品責任索償。

我們的品質控制系統擬透過使用防止出錯及品質控制的措施減低客戶作出投訴的風險。我們每週進行評估，且定期審計我們的品質監控系統，並定期監察客戶保證資料，以評估我們是否需要加強我們的監控措施。見「質量控制及認證」。

基於以上各項，儘管我們並不能向閣下保證我們將不會遇上重大品質問題、產品責任申索、召回或客戶投訴，但我們的董事認為，我們的品質控制系統已為足夠。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—整車製造商進行產品召回可對其生產水

## 業務

平造成負面影響，因而對我們的業務、營運業績及財務狀況產生重大不利影響」以及「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們可能因針對我們提起的質保索償及產品責任訴訟而產生重大虧損及成本。」

### 稅項

我們須遵守多項稅務福利及司法權區特定的稅務安排。有關我們經營業務的司法權區的稅務安排的其他資料，見「法規—波蘭的法律及法規」、「法規—中國的法律及法規」、「法規—墨西哥的法律及法規」及「財務資料—影響本集團經營業績的因素—我們的稅率」、「風險因素—有關我們業務及行業的風險—根據企業所得稅法及其他中國稅法，我們可能被分類為「居民企業」，此將為我們及我們的非中國股東帶來不利徵稅。」、「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們中國子公司現時享有的稅率優惠待遇可能變動或終止，此將對我們的業務、營運業績及財務狀況構成不利影響」。

我們的全球轉讓價格政策規定，本集團內各實體之間進行的產品銷售乃按成本另加5%作出，除非產品存在與按公平交易較為接近的特定市價則除外。此外，我們的美國以外實體乃按之使用我們的美國實體擁有的知識產權徵收特許費。本集團的轉讓價格安排遵守所有相關稅項法律及法規。

### 職業健康及安全

我們須遵守有關員工、安全及與工作相關事項的多項法律及法規。我們的企業安全規定提倡員工在本集團工廠執行安全工業操作，而每個工廠亦制訂其各自安全條例，以最小化特定場域員工工作危險。我們的職業健康及安全目標主要以喪失工作日或任何嚴重程度足以使僱員於隨後一天無法工作的工作相關受傷，或需予記錄的工作日(即工作相關受傷須要急救以外的醫療處理)量度。我們在工廠張貼健康及安全通訊，以令員工獲取有關本集團健康及安全目標最新資訊，使其得知我們的健康及安全目標以及達成該等目標的進度。此外，每個工廠的管理團隊須出席每月安全檢閱大會，以檢討最近安全事故及監察表現，以及進行每星期安全巡視，以查找須糾正的不安全行為及狀況。另外，每一個廠長會被指派提倡最少一項安全項目，並於其廠內落實遵守。於往績記錄期間，我們已於所有重大方面遵照有關工作安全規定要求，且並無發生任何事故或接獲任何投訴將重大地及負面地影響我們的業務經營業績及財務狀況或業務經營。



## 業務

### 遵守環境條例

我們須遵守業務營運所在國家有關環境、安全及衛生法律法規的規定。該等規定包括規管空氣排放、排水、有害物質及廢物管理的法律。儘管我們有意遵守所有有關規定及法規，惟該等規定複雜常變，往往會隨時間而變得更加嚴格。我們於過往未能獲得或遵守某些環境牌照或許可證，主要基於以下原因：

- (i) 執照或許可證須待有關當局對本集團設施進行令人滿意的到訪檢查後方可重續：雖然本集團已根據適用法律及法規於規定期間內提交續簽執照或許可證的申請，然而有關當局於所需執照或許可證期滿前並未執行到訪檢查；
- (ii) 執照或許可證須自有關當局取得預先批准或認證後方可重續：在某些情況下，有關當局需要比預期者較長時間方授出預先批准或認證，因而令本集團未能續簽執照或許可證；
- (iii) 執照或許可證須待有關當局就此事宜作出解決後方可重續：雖然本集團已根據適用法律及法規於規定期間內提交續簽執照或許可證的申請，然而有關當局未能作出相關解決；或
- (iv) 本集團已於執照或許可證期滿後提交續簽申請。本集團的營運需要多項必需於不同時期續簽的執照及許可證，而本集團基於行政疏忽而並無於規定期間內續簽當中的部分。

本集團現正處於取得或續簽牌照及許可證的階段。就上文(i)至(iii)的情況下，本集團已跟進有關當局以確定就到訪檢查作出時間安排的狀況、取得預先批准或認證或作出解決(視乎情況而定)。就上文(iv)而言，本集團已提交續簽申請並跟進有關當局。我們的董事認為，此等違規事件個別或共同而言將不會對我們造成重大營運或財務影響。經考慮續簽的最新情況及該等執照及許可證的性質，於最後實際可行日期，概無逾期的環境執照或許可證將對本集團的營運造成重大不利影響。本公司根據所取得的法律意見確認，我們並不知悉續簽須予續簽的逾期的環境執照存在任何法律障礙或重續乃純粹例行公事。我們不能向閣下保證，環保規定或會隨時間而變得更加嚴格，或我們最終的環保費用及責任將不屬重大。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們可能受到環境以及工作健康及安全的法規、訴訟或其他責任的不利影響。」



## 業務

為確保有關營業執照及營運許可證有效性的相關法律及法規得以遵守，本集團自2013年3月起一直在制訂及採納同時可於總部及子公司層面適用的政策，以定期審閱及監察其營業執照及操作許可證的狀況及有效性。我們已諮詢內部監控顧問，以識別有關制訂該政策的因素以及實施該政策所需的步驟。根據該政策，當地實體的內部控制統籌人負責監督政策的有效，並且該統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士負責準備營業執照及操作許可證，載列(其中包括)下列資料：(i)負責範圍：工作計劃界定本集團受執照或許可證影響的職能，致使相關職能的員工須協助當地實體的國家經理以確定執照或許可證的狀況，及是否需要任何新執照及許可證，或須續簽現有執照及許可證；(ii)對本集團的影響：當地實體的內部控制統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士須評估執照或許可證遭違反或期滿對本集團造成的影響以及因此本集團的客戶及供應商可能產生的任何相關風險；及(iii)申請續簽的複雜程度及期滿日期：當地實體的內部控制統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士須確定本集團準備申請的日期，當中須考慮續簽執照或許可證的複雜程度及所需步驟，包括有關當局外理申請所需時間(包括取得預先批准及認證)以及執照或許可證的期滿日期。就需要花上需長時間的續簽而言，本集團將設定續簽流程的較早開始日期，以使本集團可於執照或許可證的期滿日期前獲得重續。

內部控制統籌人負責監督政策的有效性，並且該統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士須負責監察準備、提交及授予執照及許可證的最新狀況以及相應更新資料，從而在有需要時確保可適時提出申請及妥為跟進有關當局。內部控制統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士一般需要擁有會計學士學位及/或為執業會計師，並擁有最少兩年的內部審計經驗，且熟悉企業風險管理及內部控制政策。當地實體的國家經理須透過與其內部控制統籌人每六個月進行定期會議監察情況以評估該狀況，而在任何情況下，內部控制統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士將在必要時警惕國家經理。此外，各當地實體的工廠經理、人力資源總監及財務總監將共同與內部控制統籌人或由當地實體的國家經理指定的人士合作，以確保已分別取得所有其適用的操作/環境、健康/安全及法律/稅務執照及許可證且屬現時有效，並指定適當資源以符合該政策。當地實體的工廠經理、人力資源總監及財務總監將須每隔六個月匯報該當地實體的國家經理的執照及許可證，而國家經理則須每隔六個月向本集團的首席營運官匯報，而該首席營運官乃負責監督本集團整體流程。本集團亦將諮詢我們的內部顧問，委聘外界顧問(包括法律顧問及內部控制顧問)以提供推薦建議、審閱與我們業務及生產有關的適用法例及法規是否有任何更新，或倘我們業務及生產範疇有重大變更時，審閱有關的適用法例及法規是否有任何更新，並確保及時就該等規定妥為存檔

---

## 業務

---

及遵守該等規定，及協助加強本集團將來的內部控制措施(如有需要)。我們正在制定政策以正式設立我們營運中的子公司定期向總部報告其有關合規狀況的報告流程。我們的審計及合規委員會亦將負責監察本集團整體及於子公司層面遵守法規的情況，提供意見並監管任何必要措施的落實。基於以上各項，董事認為，上述內部監控政策就保證有關營業執照及營運許可證有效性的相關法律及應用得到持續實質性遵守而言屬充分。

自2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司遵守適用環境規則及法規的成本為0.07百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，我們並無就遵守適用環境規則及法規產生任何有關遵守環境條例的重大成本。我們無法保證環保規定將一成不變，或不會隨時間而變得更加嚴格，或我們最終的環境整治費用及責任將不會超過我們現時儲備金額。倘有關負債大幅超出所錄得的金額，我們的經營業績可能遭受不利影響。見「風險因素—有關我們業務及行業的風險—我們可能受到環境以及工作健康及安全的法規、訴訟或其他責任的不利影響。」

### 法規遵守以及法律訴訟

我們不時因業務關係遭受各種法律訴訟及索償，包括因被指稱的產品瑕疵、違約、產品保證、知識產權事宜及僱傭相關事宜而引致的法律訴訟及索償。

### 重要執照及許可證

截至最後實際可行日期，並無將對本集團的運營產生重大不利影響的尚未取得的重要執照、許可證或批准。

### 法律訴訟

#### *OFAC*

於2010年，我們的前身公司由通用汽車擁有時，通用汽車向OFAC自願作出自身披露，當中通用汽車指稱耐世特汽車的某些活動可能已構成觸犯伊朗交易及制裁法規(Iranian Transactions and Sanctions Regulations)(「伊朗法規」，當時稱為伊朗交易法規(Iranian Transactions Regulations))項下的「可能」協助。

## 業務

誠如「我們的歷史及重組 — 我們的歷史」一節所載，通用汽車於2009年收購(並其中包括)德爾福公司(實際上包括本集團經營中的子公司)的大部分轉向業務，其後該等業務易名為「Nexteer」(包括耐世特汽車及某些其他Nexteer實體)。該次收購的範圍其中不包括由德爾福公司於法國史特拉斯堡(Strasbourg)經營的轉向製造設施(「史特拉斯堡設施」)。史特拉斯堡設施從未組成本集團或我們的前身公司的一部分，而史特拉斯堡設施其後於2010年11月關閉。史特拉斯堡設施於關閉前向歐洲某些整車製造商生產及供應轉向泵，當中部分其後將該等泵付運以用於生產伊朗汽車。該等泵由史特拉斯堡設施銷售，並非由本集團任何成員公司或我們的前身公司銷售。

由於預期史特拉斯堡設施將會關閉，Nexteer擬接管史特拉斯堡設施的部分業務。Nexteer與史特拉斯堡設施的部分客戶協定當史特拉斯堡設施停止生產某些泵，Nexteer將會開始向該等客戶供應相同產品。在史特拉斯堡設施生產不同種類的泵當中，Nexteer決定不會及並無供應一種特定型號的泵(「除外泵」)，即由一名客戶(「除外泵客戶」)用於其於伊朗獨家生產的泵。除了除外泵之外，除外泵客戶亦向史特拉斯堡設施採購部分其他泵，而Nexteer將於史特拉斯堡設施停止生產後供應該等其他泵。

於2010年7月，鑒於Nexteer會否供應除外泵而於法國造成混亂，並考慮到Nexteer於史特拉斯堡設施關閉後將不會供應除外泵，為避免對除外泵客戶造成供應中斷，由於其將向Nexteer採購除外泵以外部分其他型號的泵，從而與除外泵客戶維持良好業務關係，故耐世特汽車向Nexteer Automotive France SAS(「耐世特法國」)發出電郵，要求耐世特法國提醒除外泵客戶：(i) Nexteer將不會再供應除外泵；及(ii)除外泵客戶應在其向史特拉斯堡設施發出其最後訂單時考慮此事(「7月電郵」)。

由於預期史特拉斯堡設施將會關閉，所有客戶已向史特拉斯堡設施提交最後訂單且數量遠遠超出其產能。為應對此需求問題並為確保史特拉斯堡設施向Nexteer銷售某些泵(不包括Nexteer不會再供應的除外泵)上順利過渡，已於2010年9月舉行會議，會上Nexteer的代表(包括耐世特汽車及耐世特法國)與史特拉斯堡設施商討史特拉斯堡設施停止生產泵及Nexteer開始供應某些泵(不包括除外泵)的時間(「過渡會議」)。

7月電郵及其後的過渡會議提出美籍人士與非美籍人士及伊朗進行交易違反伊朗法規構成「可能」協助事宜，因為耐世特汽車(為美籍人士)可能被視為向史特拉斯堡設施最後生產及供應由除外泵客戶於伊朗獨家使用的除外泵一事上提供協助。

## 業務

除了除外泵外，史特拉斯堡設施供應兩種其他型號的泵，乃被其兩名客戶於不同地方(包括伊朗)作生產用途。Nexteer同意向該等客戶供應此兩種型號的泵，但供應此等型號的泵之前，Nexteer已向該等客戶取得書面確認，表示該等型號將由Nexteer提供的泵不會用於伊朗。現時並無顯示，耐世特汽車向伊朗銷售該等泵上曾提供協助。

違反OFAC可能導致OFAC向我們施加金錢上的懲罰。通用汽車作出自願披露後，耐世特汽車已向OFAC提交結果，並已全面回應OFAC發出的行政傳票，重申並無證據顯示耐世特汽車曾出售任何最終運往伊朗的泵，且耐世特汽車及其人員未曾協助史特拉斯堡設施生產或銷售供除外泵客戶用於伊朗的除外泵。此事宜仍有待OFAC了結，而OFAC亦無作出額外要求以提供資料、傳票或任何是否須作出行政懲罰指示。我們已經及將會就此事宜繼續與OFAC合作。

下列為支持OFAC對此事件並不構成協助與伊朗進行買賣而違反伊朗法規的結果的理據：(i)耐世特汽車發出的7月電郵中的意見為避免對除外泵客戶造成供應中斷，由於除外泵客戶將向Nexteer採購除外泵以外部分其他型號的泵，從而與其維持良好業務關係。7月電郵只確認及重申史特拉斯堡設施與除外泵客戶達成的事先安排；及(ii)7月電郵之後舉行的過渡會議乃為避免向客戶供應Nexteer自史特拉斯堡設施接管的產品(不包括除外泵)造成中斷而進行。耐世特汽車並無作出行動以協助史特拉斯堡設施向除外泵客戶生產及供應除外泵，因為史特拉斯堡設施於舉行該等過渡會議前已承諾供應最後數量的除外泵。此外，倘OFAC作出不利決定，根據對有關事實作出合理詮釋的最大懲罰為可能繳交罰款約500,000美元。此外，任何懲罰將會因耐世特汽車作出自願披露及合作而有所減輕。因此，考慮到最高懲罰金額，我們的董事認為，此事件將不會對本集團的業務、財務狀況及營運業績造成任何重大不利影響。

雖然此事件屬只關乎接管並非由本集團擁有的設施部分業務(而非有關我們的日常業務)的一次性事件，但為確保持續遵守OFAC的法規，及避免與受制裁的客戶及受制裁的國家進行業務，本集團自2011年9月以來已持續實施及更新一系列內部控制措施，包括以下各項：修訂及加強操守守則，以包括禁止與受制裁國家及遭否認或受制裁的實體及個人進行交易及協助進行交易的合規政策，並向僱員提供有關OFAC事宜的合規培訓，以及過濾及監察新客戶、供應商、僱員及與本集團進行買賣的其他人士進行買賣。此過濾流程乃透過提供受限制及遭否認人士過濾以及其他相關海外貿易規管解決方案的獨立服務供應商進行。倘我們於進行上述的過濾流程後或通過其他方法識別而懷疑客戶於任何受制裁國家使用其產品，我們將要求客戶立即暫停使用該產品並要求該客戶將不再於受制裁國家使用任何耐世特的產品。倘該客戶於發出書面確



## 業務

認後於受制裁國家使用任何耐世特的產品，本公司將採取其視為適當的法律及商業行動，包括停止向該客戶供應產品。我們將不會與可能遭OFAC行政制裁的國家從事業務活動，而該等業務乃由合資格機關根據適用法律及法規釐定。

### *Nexter Systems*

於2010年5月20日，法國裝備供應商Nexter Systems提出兩項反對訴訟，質疑本公司就「Nexteer」品牌向歐盟內部市場協調局進行共同體商標申請。於其反對訴訟申請中，其宣稱我們的名稱耐世特侵犯其較早使用其名稱Nexter的權利。我們已取得該反對訴訟的暫緩令至2013年11月。我們正尋求與Nexter Systems進行磋商，以基於商業理由取得共存協議。倘我們未能達成協議及倘我們於反對訴訟中敗訴，我們正在進行的商標申請將被拒絕，就此情況而言，我們將評估在世界各地使用另一名稱及商標的可行性，以維持本集團的全球品牌。我們相信，由於我們的整體業務、財務狀況及營運業績基於下列原因並無依賴「Nexteer」品牌及商標，故在世界各地更改我們的名稱、品牌及商標不會對我們造成任何重大不利影響：(i)憑藉我們以具競爭力的價格(獨立於我們的「Nexteer」品牌及商標)提供優質產品及客戶服務的能力，我們已與客戶建立長期關係；(ii)我們在產品週期的各個階段均與客戶緊密合作，而我們相信我們的客戶需要耗費大量時間及開支確保替代的供應，故不大可能僅因我們的名稱、品牌及商標出現變動而轉換供應商；及(iii)現行的「Nexteer」品牌僅於2009年10月在通用汽車收購德爾福公司的轉向業務後出現，更改我們的前身公司的名稱及品牌並無對其業務、財務狀況及營運業績造成任何重大不利影響。與先前的變動相若，我們相信更改「Nexteer」的名稱、品牌及商標將不會對我們造成任何重大不利影響。

### *Landstar*

於2013年3月19日，運輸及物流服務公司Landstar Express America, Inc. (「Landstar」) 於佛羅里達州Duval縣第四司法巡迴審判法庭(Fourth Judicial Circuit)的巡迴審判法院(Circuit Court)對耐世特汽車及三名第三方共同被告人提起訴訟。Landstar獲康德(本集團的供應商之一)委聘提供將產品由康德交付予本集團的運輸服務。康德未能就康德向我們所出售貨品於2011年產生的某些運輸費用向Landstar履行其付款責任。於2012年，Landstar另行展開訴訟以尋求向康德收回款項約6百萬美元，且已獲得法院獲得法院對康德作出判決。我們相信，Landstar未能成功向康德取得判決款項。Landstar其後對耐世特汽車展開目前的訴訟，並就康德未支付的運輸費用聲稱耐世特汽車違反合約及不當得利息

---

## 業務

---

償。根據規管貨品運輸的美國聯邦法例及適用個案法例，有關貨運費用的訴訟可聲稱為違反合約及不當得利索償，可根據提貨單的條款展開。Landstar正尋求追討超出司法權區最低數目15,000美元的未指定數目的賠償。

截至最後實際可行日期，該訴訟正處於初步階段。於2013年5月1日，耐世特汽車展開首次回應答辯並請求駁回訴訟。審訊預期不會在2014年前進行。鑒於該訴訟正處於尚早階段，本集團現正搜集相關資料以確定此案件的有利條件及評估潛在抗辯理由，故我們及法律顧問未能合理確實評估其的潛在責任。截至最後實際可行日期，根據目前取得的資料，經考慮我們可能作出的抗辯後，董事認為此訴訟不大可能對本集團的整體業務、營運業績及財務狀況構成重大不利影響。

此外，截至最後實際可行日期，我們為多個行政、法律及仲裁程序及申訴的有關方，而申索乃於我們日常業務過程中產生，其涉及可能違反合約條款、法規及法律，而概無有關事件預期對我們的業務、經營業績及財務狀況或我們的股份造成重大不利影響。於最後實際可行日期，我們概不知悉任何重大尚未了結及面臨威脅的訴訟、仲裁及行政程序或申索。



## 與控股股東的關係

### 概覽

除上文披露者外，截至最後實際可行日期，概無控股股東、董事及彼等各自的任何聯繫人士於與本集團業務構成直接或間接競爭的任何其他公司中擁有須根據某些適用的規定及規則作出披露的權益。

### 劃分業務

中航工業(我們其中一名控股股東)為中國最大的國有企業之一。中航工業的業務範圍橫跨多個領域，包括防務、運輸機、發動機、直昇機、航空電子設備及系統、通用飛機、資產管理、金融服務及汽車。中航工業控制的兩間公司(株洲易力達機電有限公司(「易力達」)及豫北轉向系統股份有限公司(「豫北轉向」))從事的業務(「保留業務」)與我們的核心業務存在潛在競爭。

此外，中航工業其中一間間接子公司金城與獨立第三方ZF Lenkesystem GmbH(「ZF」)成立合營公司采埃孚轉向泵金城(南京)有限公司(「采埃孚南京」)。采埃孚南京生產轉向系統零件，包括液壓轉向泵。采埃孚南京由ZF及金城分別擁有70%及30%權益。中航工業或金城並無控制或影響采埃孚南京的業務經營。金城無權委任亦無委任采埃孚南京董事會的多數成員，該董事會以大多數票批准采埃孚南京的主要決定。此外，采埃孚南京的總經理由ZF指定，彼主要負責執行董事會決定及監察采埃孚南京的日常業務，並由金城指定的副總經理協助。截至2010年、2011年及2012年12月31日止三個年度，采埃孚南京的營業額分別約為人民幣648百萬元、人民幣606百萬元及人民幣603百萬元。

雖然采埃孚南京與本集團均從事生產液壓轉向泵，彼此於液壓轉向泵業務上潛在競爭，然而采埃孚南京的客戶主要位於中國，面向非中國市場客戶的銷售額不多。另一方面，考慮到市場需要及客戶要求，本集團的整體發展策略為將我們的重點由HPS轉移至EPS產品線，而我們已於2013年1月將液壓轉向泵部分產能從中國調遷至印度。我們於2012年全球液壓轉向泵銷售佔本集團全球銷售總額約6.1%，而於中國，我們與采埃孚南京存在潛在競爭的液壓轉向泵銷售於2011年及2012年分別佔本集團全球銷售約1.7%及1.8%。

## 與控股股東的關係

基於本集團與采埃孚南京的業務地區範圍有限重疊，加上中航工業無權透過金城控制及影響采埃孚南京的業務決策，因此，我們認為控股股東將不會透過采埃孚南京與我們的業務進行競爭。基於以上各項以及中航工業僅為采埃孚南京的被動投資者，中航工業現時無意於不久將來將采埃孚南京注入本集團。

### 保留業務概述

中航工業控制的兩間公司易力達及豫北轉向所從事的業務與我們的業務存在潛在競爭。中航工業目前無意於不久將來將保留業務注入本集團，此乃由於我們的業務在中國市場的覆蓋面有限，而保留業務主要服務於中國市場。此外，誠如下文更全面的載述，我們的業務與保留業務供應不同產品或同類別但不同規格的產品，並以不同市場分布為目標。

### 易力達

中航工業透過其兩間全資子公司湖南南方宇航工業有限公司及中國南方航空工業(集團)有限公司間接持有易力達72%權益。

易力達主要從事有刷電機管柱式電動助力轉向系統及齒輪齒條轉向器開發及製造，專注於中國國內低成本有刷電機型EPS的整車製造商應用。

截至2010年12月31日止年度，易力達的營業額及純利分別約為人民幣160百萬元及人民幣29百萬元。截至2011年12月31日止年度，易力達的營業額及純利分別約為人民幣220百萬元及人民幣19百萬元。於截至2012年12月31日止年度，易力達的營業額及純利分別約為人民幣370百萬元及人民幣8百萬元。

易力達的客戶主要位於中國，來自北美洲、歐洲及中東客戶的銷售額相對較少。於2012年，易力達銷售中約2.2%來自中國以外的市場客戶，約97.8%來自中國市場客戶。

### 豫北轉向

中航工業透過其子公司豫北機械廠(新鄉)間接持有豫北轉向49.93%權益。

豫北轉向主要從事動力轉向系統(包括EPS系統)的開發及製造業務。其專注於中國國內低成本有刷電機型EPS的整車製造商應用，亦擁有傳統液壓轉向系統零部件(如齒輪齒條轉向器)的大型產品組合，主要銷售予中國國產的整車製造商。

## 與控股股東的關係

截至2010年12月31日止年度，豫北轉向的營業額及純利分別約為人民幣905百萬元及人民幣40百萬元。截至2011年12月31日止年度，豫北轉向的營業額及純利分別約為人民幣1,082百萬元及人民幣37百萬元。截至2012年12月31日止年度，豫北轉向的營業額及純利分別約為人民幣1,298百萬元及人民幣44百萬元。

豫北轉向的客戶主要位於中國、俄羅斯及土耳其。於2012年，豫北轉向銷售約3.6%來自中國以外的市場客戶，而豫北轉向銷售約96.4%來自中國市場客戶。

本公司間接全資子公司耐世特蘇州與豫北轉向進行若干交易。

### 保留業務與我們業務之間的重疊

誠如下文所述，雖然保留業務與本集團存在潛在產品重疊，但我們相信基於以下所載理由潛在重疊並不重大。

### 產品細分

我們的產品與豫北轉向及易力達各自所製造的產品種類均有若干程度重疊。就該等產品種類重疊而言，我們的業務及保留業務製造及供應產品具有不同規格，且有不同細分市場及／或不同車型的目標，因此並無且不可能直接互相競爭。我們的產品一般較保留業務的價格範圍較高。

汽車製造商基於其市場定位策略及成本架構以及車輛型號功能的評估，一般根據若干條件從不同的供應商群組中選擇較具潛力的零部件供應商，該等條件包括製造成本、市場定位及定價。汽車製造商可能就具有較高價格範圍以及規格要求的汽車車型以及較低價格範圍以及較寬鬆性能要求的汽車車型擁有不同轉向及動力傳動供應商群組，因此，汽車製造商一般不會同時為同一汽車車型從不同的供應商群組中採購轉向及動力傳動系統。

### 豫北

豫北轉向與本集團均從事生產及／或銷售有刷電機管柱式電動助力轉向系統、液壓助力齒輪齒條轉向器、液壓助力循環球轉向器及轉向液壓軟管。下文載述我們與豫北轉向生產的重疊產品規格及表現的主要分別：

- 就有刷電機管柱式電動助力轉向系統而言，我們製造的產品較豫北轉向所製造的產品具有更高系統效能、較低噪音水平並具更穩定的扭力表現。我們的有刷電機管柱式電動助力轉向系統乃為致力符合系統表現、品質及安全的全球標準的全球及本地整車製造商而設，而豫北轉向的有刷電機管柱式電動助力轉向系統乃就較低規格需求而設。

## 與控股股東的關係

- 我們的液壓助力齒輪齒條轉向器較豫北轉向所生產者具有更高機械效率。
- 我們的液壓助力循全球轉向器銷售對準北美洲規模較大的貨卡車市場，而豫北轉向生產的液壓助力循全球轉向器則主要針對中國的輕型商業汽車市場。
- 我們的轉向液壓軟管業務專注向整車製造商供應完善的液壓轉向系統，包括液壓軟管。豫北轉向並無直接製造液壓軟管，而是與獨立第三方供應商合作為客戶共同製造液壓轉向系統。

### 易力達

易力達與本集團均從事生產有刷電機管柱式電動助力轉向系統及手動齒輪齒條轉向器。我們生產的有刷電機柱電動轉向系統較易力達所生產者具較高價格範圍。我們製造的手動齒條及齒輪裝置較易力達的震動及噪音性能以及系統效率更佳，以致更能有效使用電能及使用較小型的電機以及更準確輸入駕駛指令，從而得到更準確的路面情況反饋信息。

基於以上各項，由於各自的產品規格及所服務的細分市場不同，我們的業務與保留業務直接競爭的可能性極低。我們、易力達及豫北轉向各自現時並無計劃重大更改其生產產品的種類以及其營運的市場分部。我們與易力達及豫北轉向的重疊產品全球銷售於2011年約分別為0.6%及2.4%，而於2012年則分別為2.8%及3.2%，預期於2013年將低於5%。

### 客戶有限重疊

儘管我們的業務與保留業務有若干共同客戶，截至2012年12月31日止三個年度各年來自該等客戶的收入佔我們的收入少於0.0007%，因此我們向該等重疊客戶銷售產品的數量僅為相當有限。此外，該等共同客戶主要為開發一系列車輛的大型汽車生產商，而其向我們採購的轉向系統及汽車零部件與向保留業務分別有不同規格、定價及性能，並用於如上文「一 產品細分」一段所述的不同汽車車型。因此，我們的業務與保留業務於服務該等客戶上並非直接互相競爭。我們、易力達及豫北轉向各自現時並無計劃重大變動現時的客戶。

---

## 與控股股東的關係

---

### 供應商有限重疊

儘管我們的業務與保留業務擁有若干共同供應商(主要為零部件供應商)，我們僅向該等重疊供應商採購有限數量的原材料及零部件。截至2012年12月31日止年度，本集團向與保留業務共同供應商應的採購佔我們向本集團所有供應商總採購價值低於0.54%。

### 地理範圍有限重疊

保留業務主要服務中國市場(於2012年，易力達銷售約97.8%及豫北轉向約96.4%乃銷往中國市場)，而我們的業務在中國市場的覆蓋率有限。就本公司所知悉，易力達及豫北轉向將繼續集中於中國銷售，截至2013年12月31日止年度及其後，易力達向中國市場銷售的百分比將維持穩定。而截至2013年及2014年12月31日止年度，豫北轉向於中國市場銷售的百分比將持穩並於2015年微降至80%，而於2015年之後則保持穩定。由於易力達以及豫北轉向現時並無計劃重大更改其生產的產品及其營運的市場分布，易力達或豫北轉向向非中國市場銷售的任何產品預期並不重大，因此並無預期於不久將來與我們的產品構成競爭。

儘管本集團的策略為全面擴展至發展中國家(包括中國)，而保留業務主要向中國銷售產品，惟本集團與保留業務所銷售的重疊產品具有不同的產品規格，且誠如「一產品細分」所述對準不同的細分市場及／或不同的汽車類型。就本公司所知悉，本集團與保留業務各自於未來並無計劃重大改變其現時的產品組合。因此，儘管地區範圍上有重疊，本集團與保留業務互相競爭的機會極微。

### 管理層及員工並無重疊

我們的業務及保留業務各自擁有其本身的管理團隊及不同的員工。

## 與控股股東的關係

### 獨立於控股股東

董事會信納(在以下事項基準下)於●後本集團在獨立於本公司控股股東(包括該等控股股東的任何聯繫人士)的情況下足以繼續進行其業務。

### 營運的獨立性

我們不會於製造、研究及開發、員工編排、市場推廣或銷售活動上依賴控股股東。我們獨立管理及獨立接觸我們的客戶。控股股東並無持有我們任何公司客戶的權益。

### 管理層的獨立性

我們的董事會由八名董事組成，其中四名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事。首席執行官、董事會主席兼本公司執行董事之一趙桂斌先生、本公司執行董事之一兼聯席公司秘書樊毅先生及本公司非執行董事羅群輝先生擔任本公司控股股東的董事或高級管理層成員。詳情請參見下表：

名稱	公司	現職	責任
趙桂斌.....	中航工業	副總經濟師	參與財務規劃
	中航工業汽車	董事會主席	參與決策
	太平洋世紀(北京)汽車 零部件有限公司 <sup>(1)</sup>	董事會主席	參與決策
羅群輝.....	太平洋世紀(北京)汽車 零部件有限公司 <sup>(1)</sup>	董事兼總經理	參與管理及決策
樊毅.....	中航工業汽車	副總經理	參與管理及決策
	太平洋世紀(北京)汽車 零部件有限公司 <sup>(1)</sup>	董事兼董事會秘書	參與管理及決策
	耐世特香港 <sup>(1)</sup>	董事兼董事會秘書	參與決策

(1) 投資控股公司。



## 與控股股東的關係

除以上披露者外，概無董事或高級管理層成員於控股股東擁有權益的任何公司（於本集團之權益除外）擔任任何職務。儘管趙先生、羅先生及樊先生於我們的控股股東存在董事及管理職務重疊，但董事相信董事會及高級管理層成員將獨立於控股股東履行職務。趙先生主要負責為控股股東制訂整體發展、公司及業務策略，概無涉及彼等日常管理及營運。趙先生獲指定為本公司執行董事，彼主要負責制訂本集團策略大綱、方向及目標，並監督本集團策略的整體執行。羅先生獲指派為本公司非執行董事，預計並不會參與本集團的日常管理。彼將主要負責從行業角度參與本集團的策略及主要營運決策過程並就我們的策略及政策提供意見。我們的執行董事之一兼中航工業汽車副總經理樊先生主要負責監察本集團的經營及發展，並不涉及控股股東的日常管理及營運。此外，彼擔任職務的其他公司太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司及耐世特香港僅為投資控股公司，並無參與其他商業活動。有鑑於此，趙先生、羅先生及樊先生確認，彼等各自參與上述公司將不會影響其對本集團履行各自職務。

此外，我們認為，董事會將獨立於控股股東運作，原因如下：

- (a) 各董事均知悉其作為我們公司董事的受信責任，該等責任要求(其中包括)董事以我們公司的利益及以符合公司最佳利益的方式行事，且不容許董事職責與個人利益之間出現任何衝突；
- (b) 根據●，董事須於彼等或彼等的聯繫人士擁有重大權益的事項上放棄投票，且並不計入法定人數；
- (c) 本公司已成立內部監控機制識別有關連人士交易，確保於一項建議交易中有利益衝突的股東或董事將就有關決議案放棄表決；

## 與控股股東的關係

- (d) 獨立非執行董事將獲授權以我們的成本僱用專業顧問，為有關本公司及董事或彼等各自的聯繫人士進行的任何交易而產生的任何可能利益衝突事宜提供意見；
- (e) 我們的董事會由八名董事組成，其中三名為獨立非執行董事，即超過董事會三分之一；及
- (f) 我們的日常管理及營運由高級管理團隊負責。

經考慮上述因素後，董事信納彼等能於本公司獨立履行彼等的職責，並於●後可在獨立於控股股東的情況下管理本集團的業務。

### 財政的獨立性

我們已設立獨立財務部門，該部門由獨立財務員工以及標準化財務及會計系統運作。我們根據業務需要作出財務決策。我們已於獨立於控股股東的銀行開設基本賬戶，且控股股東並無與我們共用任何銀行賬戶。我們已根據適用法律作出獨立稅務登記及獨立地支付稅項。

我們的控股股東之一中航工業連同北京亦莊為我們的若干貸款提供擔保。截至最後實際可行日期，中航工業及北京亦莊向本集團提供的擔保總額為426百萬美元。該擔保乃就中國進出口銀行（「中國進出口銀行」）分別向PCM (Singapore) Steering及PCM (US) Steering提供的126百萬美元貸款及300百萬美元（「獲擔保中國進出口銀行貸款」）而作出。獲擔保中國進出口銀行貸款用途如下：

- 316百萬美元用作償還之前來自中國銀行洛杉磯分行的190百萬美元貸款及來自中國工商銀行股份有限公司新加坡分行的126百萬美元貸款，該等貸款用作撥付收購事項。前述中國銀行貸款由中航工業及北京亦莊的控股股東提供擔保，而前述中國工商銀行貸款則由中航工業及北京亦莊提供擔保；
- 約82.2百萬美元用作補充於償還有關收購事項的所用現金；及
- 約27.8百萬美元作為結餘用於本集團營運。

## 與控股股東的關係

下表載列於2012年12月31日獲擔保中國進出口銀行貸款的詳情：

借方	貸方	貸款協議日期	本金及期間	利率及手續費	於2012年 12月31日的 未償還貸款金額 (美元)	擔保人
PCM (Singapore) Steering . . . .	中國進出口 銀行	2012年 10月29日	126百萬美元 (即貸款本金 數額)分14期 償還，於2014 年6月開始並 於2020年10月 悉數清償	倫敦銀行 同業拆息加 年利率3.5厘 及預付手續 費0.8%	126百萬美元	中航工業擔保 貸款的51% (即64,260,000 美元)及北京 亦莊擔保 貸款49%(即 61,740,000 美元)
PCM (US) Steering . . . .	中國進出口 銀行	2012年 10月29日	300百萬美元 (即貸款本金 數額)分14期 償還，於2014 年6月開始並 於2020年10月 悉數清償	倫敦銀行 同業拆息加 年利率3.5厘 及預付手續 費0.8%	300百萬美元	中航工業擔保 貸款51%(即 153,000,000 美元)及北 京亦莊擔保 貸款49%(即 147,000,000 美元)

### 獨立獲得融資的能力

#### 對獲擔保中國進出口銀行貸款進行再融資

我們相信，本集團能獲得自獨立金融機構毋須控股股東或其他第三方提供擔保的替代融資，以對獲擔保中國進出口銀行貸款再融資(如需要)。我們已獲得由中國進出口銀行發出日期為2012年12月12日的函件(「中國進出口銀行函件」)確實承諾，據此，中國進出口銀行同意向PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering提供貸款，總金額相當於426百萬美元的獲擔保中國進出口銀行貸款，並無由任何其他第三方作出擔保書或擔保(「無擔保中國進出口銀行貸款」)以對獲擔保中國進出口銀行貸款進行再融資。中國進出口銀行函件由中國進出口銀行函件日期開始有效期為一年，至2013年12月12日為止。倘我們申請無擔保中國進出口銀行貸款，該項批准須遵守適用法律、法規及規定以及中國進出口銀行適用於同類性質貸款所有申請人的內部審批程序。中國進出口銀行函件規定經協定年利率將介乎倫敦銀行同業拆息加3.8厘至4.5厘，高於獲擔保中國進出口銀行貸款。除利率增加外，預期無擔保中國進出口銀行貸款其他條款與獲擔保中國進出口銀行貸款大致相同，且各方將僅需要在協定的範圍內確定實際利率。

## 與控股股東的關係

截至最後實際可行日期，由於中國進出口銀行函件所列的利率高於獲擔保中國進出口銀行貸款，我們並未申請無擔保中國進出口銀行貸款。我們相信以無擔保中國進出口銀行貸款對擔保中國進出口銀行貸款進行再融資將不必要地增加本集團的融資成本，因此保留獲擔保中國進出口銀行貸款符合本集團的商業利益。

### 取得獨立融資的能力

我們已獲得由中國銀行洛杉磯分行（「中國銀行洛杉磯分行」）發出日期為2012年12月11日的意向函件，據此，中國銀行洛杉磯分行同意向本公司提供最多426百萬美元貸款，期限最高為五年，並無由本公司股東或任何其他第三方擔保（「中國銀行洛杉磯分行函件」）。中國銀行洛杉磯分行函件自函件日期起一年有效，至2013年12月11日為止，至於貸款是否可動用須視乎有否遵守適用法律及法規及合規要求的規定，以及中國銀行洛杉磯分行的內部批准程序及貸款契諾的落實是否獲中國銀行洛杉磯分行接納。中國銀行洛杉磯分行的內部批准程序及落實貸款立約為中國銀行洛杉磯分行接納。中國銀行洛杉磯分行函件規定利率及貸款的其他主要條款須參考市場條款獨立磋商釐定。利率介乎倫敦銀行同業拆息加3.0厘至4.5厘。

我們預計獲擔保中國進出口銀行貸款為●時獲我們控股股東提供擔保的本集團唯一貸款。自我們作為通用汽車轉向業務的分部後，我們已建立穩定的銀行關係以支持業務。此外，於2012年12月31日，本集團已向獨立融資機構取得17項貸款，總額合共約為319百萬美元，其並非由控股股東擔保或由任何控股股東資產作抵押。於2012年12月31日，該等貸款的未動用貸款額約為235百萬美元。

鑑於獲擔保中國進出口銀行貸款融資成本較低，我們於到期前無意償還獲擔保中國進出口銀行貸款，亦無意向中航工業或北京亦莊尋求解除擔保。我們相信，中國進出口銀行函件表明，我們能於●後毋須控股股東擔保而獲得透過無擔保中國進出口銀行貸款對獲擔保中國進出口銀行貸款進行再融資。

此外，中國銀行洛杉磯分行函件及本集團獲得的其他獨立銀行貸款表明，我們能於●後毋須控股股東擔保或抵押按市場條款獲得新融資。因此，我們相信，儘管●時存在獲擔保中國進出口銀行貸款，我們的財政仍然獨立。

## 董事及高級管理層

### 董事／董事會

董事會負責我們業務的管理及運作，並具有一般權力。下表列示本公司董事會成員的若干資料：

名稱	年齡	職位／職銜	委任日期	角色及職責
<b>執行董事</b>				
趙桂斌.....	49	主席、執行董事 兼首席執行官	[日期]	監督本集團戰略願 景、方向及目標、 監督本集團戰略 的整體執行
RICHARDSON, Michael Paul....	56	執行董事、高級 副總裁、首席技 術及戰略官以及 中國分部及 傳動業務板塊 主席	[日期]	本集團的技術規劃、 資訊科技及戰略 規劃
樊毅.....	47	執行董事兼聯席 公司秘書	分別於 2012年8月21日 及2013年 1月28日	管理本集團營運及 處理公司秘書的 職責
朱建.....	45	執行董事	[日期]	參與本集團營運
<b>非執行董事</b>				
羅群輝.....	49	非執行董事	[日期]	作為非執行董事
<b>獨立非執行董事</b>				
曾慶麟.....	64	獨立非執行董事	[日期]	作為獨立董事
劉健君.....	45	獨立非執行董事	[日期]	作為獨立董事
蔚成.....	45	獨立非執行董事	[日期]	作為獨立董事

## 董事及高級管理層

### 執行董事

**趙桂斌**，49歲，於[日期]獲委任為執行董事及董事會主席。彼由2012年6月起成為首席執行官。趙先生於汽車行業擁有16年相關經驗。彼主要負責訂立本集團的戰略願景、方向及目標以及監督本集團戰略整體執行。趙先生亦為PCM (US) Steering、PCM (Singapore) Steering的董事及我們若干子公司的董事會主席。趙先生自2010年12月起出任我們控股股東太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司董事，及自2010年及由2009年至2010年分別擔任我們控股股東之一中航工業汽車的董事會主席及總經理。彼亦擔任中航工業的副總經濟師。由2010年4月至2013年4月，趙先生擔任中航工業的非全資子公司中航重機股份有限公司的董事會主席，該公司於上海證券交易所上市(股份代號：600765)。由1997年至2003年，趙先生為中航工業的全資子公司四川凌峰航空液壓機械有限公司的總經理，主管企業管治及營運管理。於2003年8月，彼獲委任為中航工業的非全資子公司中航工業成都發動機(集團)有限公司的總經理、董事及主席，並在其非全資子公司四川成發科技股份有限公司擔任董事及董事會主席。趙先生於2004年9月獲中國航空工業第二集團公司頒授一級高級經濟師資格。彼於2007年6月獲中國電子科技大學頒授工商管理碩士學位。趙先生曾榮獲多個獎項以表揚其成就，包括於2000年獲中國國務院頒授中國國務院政府特殊津貼。

鑒於上述有關趙先生的經驗、個人資歷及彼於本集團擔任的職務，以及趙先生自2012年6月以來已經擔任本集團首席執行官，董事會認為，趙先生於●後擔任本公司主席並繼續擔任首席執行官對本集團的業務前景及運營效率有利。董事會相信，該結構將不會損害董事會與本公司管理層之間的權力與授權的平衡，鑒於：(i)董事會作出的決定要求至少大多數董事批准，且我們董事會的八位董事中有三名獨立非執行董事，我們相信董事會有足夠的權力制衡；(ii)趙先生及其他董事意識到並承諾履行彼等作為董事的誠信義務，當中要求(其中包括)其行為出於本公司的利益及符合本公司最佳利益並基於此為本集團作出決定；及(iii)董事會由經驗豐富的人才組成，確保董事會權力與授權的平衡，彼等會定期會面以討論影響本公司業務的事宜。此外，本集團的整體戰略及其他關鍵業務、財務和運營政策乃通過董事會及高級管理人員層面的詳盡討論後綜合制定。見「一本集團的管理」。董事會將繼續審閱本集團企業管治結構的有效性以評估是否需要分開主席與首席執行官的角色。



## 董事及高級管理層

**RICHARDSON, Michael Paul**，56歲，於[日期]獲委任為執行董事。RICHARDSON先生自2012年6月起出任高級副總裁、首席技術及戰略官及中國分部及耐世特汽車的傳動業務板塊主席。RICHARDSON先生於汽車行業積逾39年相關經驗。彼負責本集團所有技術規劃、資訊科技、戰略規劃及併購。彼目前為NSC成員。RICHARDSON先生於1974年加盟通用汽車，於前沙基諾轉向裝置分部擔任學徒展開汽車職業生涯。彼於1990年為半軸產品線的主任工程師。由1992年至1995年，RICHARDSON先生為轉向產品的主任工程師。由1995年至1999年，彼為駐守法國巴黎的工程、生產控制及物流區域總監。於1999年，RICHARDSON先生調返美國，擔任液壓動力轉向總工程師，並於2001年晉升為Delphi Steering工程總監。由2006年至2009年，RICHARDSON先生調往中國上海，擔任亞太區區域總監。於2009年，RICHARDSON先生調返美國，出任轉向業務副總裁。於2011年，RICHARDSON先生出任本集團的首席營運官(中國分部)，並同時保留彼於業務線及全球工程的職責。彼目前駐守上海及沙基諾辦事處。RICHARDSON先生於1984年獲美國密歇根州頒授專業工程師名銜。彼於1979年獲美國Kettering University(前稱General Motors Institute)頒授機械工程學士學位，並於1990年獲美國Central Michigan University頒授工商管理學碩士學位。彼於2004年成為Boss Kettering獎的得主並因事業創新而入榜Delphi Innovation Hall of Fame。

**樊毅**，47歲，於2012年8月21日獲委任為董事及於[日期]獲委派為執行董事，並於2013年1月28日獲委任為聯席公司秘書。彼負責本公司的經營管理並處理公司秘書事務。樊先生於汽車行業擁有約14年相關經驗。樊先生目前也擔任PCM (Singapore) Steering及PCM (US) Steering的董事兼董事會秘書，及本集團若干子公司的董事。樊先生還於我們的控股股東中擔任以下職務：即自2010年歷任中航工業汽車董事會秘書、總經理助理兼規劃部部長，並自2012年1月起擔任副總經理；自2010年起擔任太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司董事兼董事會秘書；自2012年8月自耐世特香港註冊成立起擔任其唯一董事。從1992年至1999年，樊先生在中國航空工業總公司(中航工業前身)經濟研究中心工作，於1995年出任副處長。1999年至2005年，樊先生擔任中航工業其中一間前身公司中國航空工業第二集團公司車輛部管理處處長。自2005年起，彼於一間於香港聯交所上市的公司中國航空科技工業股份有限公司(股份代號：2357)(中航工業的非全資子公司)汽車部工作，彼起初出任副部長，後來於2007年獲委任為部長。樊先生於1987年畢業於中國北京航空學院(現稱北京航空航天大學)自動控制系，獲工學學士學位，並由1999年至2001年在北京航空航天大學完成教育與經濟管理碩士研究生課程。樊先生於2007年9月獲中國航空工業第二集團公司頒授自然科學研究員資格。

## 董事及高級管理層

**朱建**，45歲，於[日期]獲委任為執行董事。彼負責參與本集團營運管理。朱先生擁有逾20年汽車行業相關經驗，包括汽車研究及開發、產品採購管理及營運管理。朱先生亦於2010年12月至2013年5月獲委任為控股股東太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司董事兼常務副總經理。朱先生於●後將不會擔任控股股東及／或其聯繫人士的任何管理職位。自2010年11月以來，朱先生亦為PCM (US) Steering、PCM (Singapore) Steering及我們若干子公司的董事。朱先生自1993年8月至1994年12月獲江西昌河汽車股份有限公司(現稱中航航空電子設備股份有限公司)委任為微型車廠房技術員及工程師，於2005年5月至2006年12月獲委任為規劃及營運部副主管。彼於2009年6月獲委任為副總經理。朱先生由1995年8月至2002年3月、由2008年1月至2009年3月以及由2009年3月起亦獲江西昌河鈴木汽車有限責任公司分別委任為公司規劃部門技術員、部門主管助理以及分部主管、總經理助理以及副經理及產品開發經理。朱先生自1987年9月至1992年7月入讀中國同濟大學汽車工程系並取得機械工程學士學位，並2005年7月獲中國清華大學機械工程學院頒授工程碩士學位。朱先生於2001年9月獲中國航空工業第二集團公司頒授高級工程師資格。

### 非執行董事

**羅群輝**，49歲，於[日期]獲委任為非執行董事。羅先生負責參與本集團戰略及主要營運決策過程及從行業角度就我們的戰略及政策提出意見。羅先生於汽車行業擁有六年相關經驗。羅先生擔任PCM (Singapore) Steering及PCM (US) Steering總裁。彼亦自2010年9月至2013年4月擔任我們其中一名控股股東中航工業汽車的董事及總經理，並自2010年12月起擔任我們控股股東之一的太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的董事及總經理。羅先生曾於2006年至2010年為中航工業非全資子公司及深圳證券交易所上市公司湖北中航精機科技股份有限公司(股份代號：002013)主席及董事。羅先生於2009年5月獲中國南京航空航天大學頒授管理科學及工程哲學博士學位。羅先生於2000年獲中航工業前身公司之一的中國航空工業第一集團公司頒授高級工程師資格。羅先生於2007年獲中國國務院頒授中國國務院政府特殊津貼，以表揚彼對技術科學的貢獻，並於2004年5月獲得湖北省人民政府國有資產監督管理委員會及湖北省勞動及社會保障廳頒發湖北省傑出青年企業家。

## 董事及高級管理層

### 獨立非執行董事

曾慶麟，64歲，於[日期]獲委任為獨立非執行董事。曾先生於銀行、財務及財富管理行業積逾30年經驗，並於公開上市公司擔任以下獨立非執行董事職務：

公司	職位	任期
中國熔盛重工集團控股有限公司 (股份代號：1101) .....	獨立非執行董事及 審計委員會主席	2010年10月至今
中外運航運有限公司 (股份代號：368) .....	獨立非執行董事及 審計委員會主席	2007年8月至今
遠洋地產控股有限公司 (股份代號：3377) .....	獨立非執行董事及 審計委員會主席	2007年6月至今
北青傳媒有限公司 (股份代號：1000) .....	獨立非執行董事及 審計委員會主席	2004年11月至 2013年5月
China GrenTech Corporation Ltd. (2012年4月30日後於納斯達克 除牌) .....	獨立非執行董事	2011年9月至 2012年4月
首華財經網絡集團有限公司 (前稱國際金融社控股有限公司) (股份代號：8123) .....	獨立非執行董事及 審計委員會主席	2005年6月至 2011年1月

曾先生於多間香港及新加坡上市公司任職高級管理層。曾先生自1998年7月起擔任欣斌顧問有限公司主席。曾先生於1995年至1998年於中國建設銀行香港分行出任副總經理。彼於1993年出任香港聯交所執行董事。曾先生於1990年3月加盟新加坡大華銀行集團，出任第一副總裁。在此之前，彼自1973年至1990年任職恒生銀行達17年，當中彼於最後5年曾出任規劃及發展部助理總經理。此外，曾先生於2010年3月成為認可財務策劃師，於2006年7月成為中國理財規劃師。曾先生於2001年7月成為香港董事學會會員，於1982年11月成為英國特許公認會計師公會會員，於1978年12月成為香港會計師公會會員。曾先生於1973年10月畢業於香港的香港中文大學，獲工商管理學士學位(一級榮譽)。

## 董事及高級管理層

**劉健君**，45歲，於[日期]獲委任為獨立非執行董事。劉先生於1993年7月至1999年3月任職中國遠洋運輸(集團)總公司(集裝箱運輸)法律部、於2001年4月至2006年10月出任北京中盛律師事務所合夥人、自2006年11月至2007年5月於北京中倫律師事務所任高級律師、自2007年6月起擔任北京中倫文德律師事務所合夥人。劉先生於2001年8月成為中國執業律師。彼於1998年7月於中國北京大學獲頒法律碩士學位，及於2004年5月於美國聖路易華盛頓大學(University of Washington)獲頒法學位。

**蔚成**，45歲，於[日期]獲委任為獨立非執行董事。蔚先生自2011年3月起出任香港聯交所上市公司西藏5100水資源控股有限公司(股份代號：1115)獨立非執行董事。蔚先生亦自2007年12月起亦擔任於紐約證券交易所上市、總部設於北京的房地產服務公司IFM Investments Limited(股份代號：CTC)的財務總監並於2008年11月起出任IFM Investments Limited的董事。於2006年至2007年間，蔚先生曾擔任於納斯達克上市的太陽能公司Solarfun Power Holdings Co., Limited(股份代號：SOLF)(現稱Hanwha SolarOne Co., Ltd)並以Hanwha SolarOne於納斯達克重新上市(股份代號：HSOL)的財務總監。蔚先生於1999年2月成為美國會計師公會的會員。彼於1991年6月畢業於美國中央華盛頓大學(Central Washington University)，以優異成績取得理學士學位雙主修會計及工商管理。

### 董事權益

除本文件所披露者外，本集團每位董事均(i)並無於最後實際可行日期在本公司或本集團其他成員公司擔任任何其他職位；(ii)於最後實際可行日期並無與任何董事、高級管理層或主要或控股股東有任何其他關係；及(iii)並無於最後實際可行日期前三年在上市公眾公司擔任其他董事職務。於最後實際可行日期，本集團每位董事均無於●所定義的股份中擁有任何權益。

除本文件所披露者外，就董事經作出所有合理查詢後深知、全悉及確信，概無任何有關委任董事的其他事宜須獲股東垂注。

## 董事及高級管理層

### 高級管理層

我們的高級管理層負責日常業務管理。下表顯示有關本公司高級管理層的若干資料：

名稱	年 齡	職 位／職 銜
BRESSON, Laurent Robert . . . . .	41	總裁及全球首席營運官
PERKINS, Joseph Michael . . . . .	44	高級副總裁及首席財務官
SIMPLICEAN, Ileana . . . . .	45	高級副總裁及總法律顧問
RODRIGUEZ GOMEZ, Sergio Antonio . . . . .	43	機構效率高級副總裁
GANNON, Michael Philip . . . . .	58	高級副總裁、首席人力資源 執行官及沙基諾分部首席運 營官
CORBEIL, James Martin. . . . .	46	副總裁及首席採購官
LUBISCHER, Frank Peter Josef . . . . .	51	全球工程副總裁及歐洲區首席 營運官
HOEG, Dennis Steven. . . . .	56	企業系統、製造工程及資本支 出副總裁
FRIES, Diane Marthey . . . . .	61	質量副總裁

**BRESSON, Laurent Robert**，41歲，自2012年6月起擔任總裁，並於2012年5月擔任全球首席營運官。彼負責向董事會主席匯報，監督本集團的全球職能，包括銷售、工程、營運、人力資源、財務及全球供應管理，及負責監督本集團生產線。**BRESSON**先生同時領導本集團的最高戰略及政策機構NSC。**BRESSON**先生於汽車產業擁有17年相關經驗。**BRESSON**先生曾於耐世特汽車擔任多個職位，包括由2009年10月至2011年3月擔任執行董事，由2011年3月至2012年3月擔任歐洲地區全球銷售及營銷副總裁，由2012年3月至2012年6月出任高級副總裁，由2012年3月至2012年5月出任國際分部及全球銷售部首席營運官。**BRESSON**先生亦曾於德爾福公司出任多個管理層職位，包括於2008年12月至2009年10月出任董事總經理(歐洲)，負責歐洲業務增長及盈利能力，於2008年5月至2008年12月出任營銷及公共事務董事(歐洲銷售)，於2007年3月至2008年4月出任歐洲轉向部客戶服務中心的歐洲銷售及營銷以及公共關係總監，於2005年中至2007年



## 董事及高級管理層

1月出任電力產品及產品線以及電子部的總工程師、銷售經理及產品線經理(歐洲)，負責歐洲產品線的業務增長及盈利，及於2002年10月至2005年中出任熱能及室內部的電力產品線工程經理及產品小組組長(歐洲)，負責機械工程、進階工程及項目管理。於此之前，BRESSION先生於1995年9月至1999年5月於Siemens-VDO擔任不同職位，其中包括銷售經理及工程師。BRESSION先生於1994年6月在法國Caen的Écolenationale supérieure d'ingénieurs成為合資格工程師(主修電機)。彼於1994年12月獲英國曼徹斯特的曼徹斯特大學科技學院(University of Manchester Institute of Science and Technology)頒授理學碩士學位。BRESSION先生於1994年10月以兼讀制完成網上課程，並獲法國Basse Normandie的Instituts des Administration des Entreprises頒發Certificat d'Aptitude à l'Administration des Entreprises(評估管理企業能力的證書)。

**PERKINS, Joseph Michael**，44歲，於2012年12月1日獲委任為高級副總裁及首席財務官。彼負責本集團的財庫、資本融資及結構、會計及財務申報、財務規劃及分析、計劃融資、風險管理、財務監控及稅務。彼亦為NSC成員。PERKINS先生於2009年10月至2011年3月一直擔任助理財務總監，其後於2011年3月至2012年11月擔任副總裁、主計員及首席會計官。PERKINS先生於2005年1月至2009年10月擔任德爾福公司的助理財務總監，於2002年9月至2004年12月擔任企業財務表現經理，於2000年1月至2002年9月擔任能源及車身底盤系統財務表現經理，並於1998年5月至2000年1月期間擔任其能源及車身底盤系統廠房調控員。於此之前，PERKINS先生於1991年1月至1998年5月任職於通用汽車擔任分析師及監事。PERKINS先生於1990年12月獲美國密歇根大學頒授文學學士學位(主修會計)，並於1999年12月獲美國Wayne State University頒授工商管理碩士學位。

**SIMPLICEAN, Ileana**，45歲，於2011年8月17日獲委任為高級副總裁及總法律顧問。彼負責管理本集團的法律事務，並就法律事宜向董事會提供意見及確保符合法律規定。彼亦為NSC的成員。SIMPLICEAN女士分別於1999年1月及2001年獲得紐約州及巴黎執業律師的資格，擁有逾14年法律經驗。SIMPLICEAN女士於2003年5月至2011年8月任職德爾福公司的內部律師。於加盟德爾福公司前，SIMPLICEAN女士為Paul, Weiss, Rifkind, Wharton and Garrison巴黎辦事處的律師。彼於1990年8月獲美國密歇根大學頒授文學學士學位，主修國際研究。於密歇根大學修讀文學學位同時，彼亦同時分別於1989年2月及1989年6月獲得法國尼斯大學商業管理－經濟學學位及進階法語研究學位。SIMPLICEAN女士於1997年12月在美國匹茲堡大學法學院取得法學博士學位。彼於美國匹茲堡大學修讀法學博士學位的同時，亦於1997年7月獲法國巴黎大學頒授歐盟法學位。



---

## 董事及高級管理層

---

**RODRIGUEZ GOMEZ, Sergio Antonio**，43歲，於2012年12月獲委任為機構效率高級副總裁。彼負責推動實施以目標為主導的戰略，參考競爭者的做法以提升我們的表現並實現效率。彼亦為NSC的成員。RODRIGUEZ GOMEZ先生於2012年1月至2012年11月擔任沙基諾分部的高級副總裁及首席營運官，另於2010年12月至2011年12月擔任全球製造業務的高級副總裁。RODRIGUEZ GOMEZ先生曾由1995年至2009年於德爾福公司出任多項職務，包括於沙基諾擔任客戶支援工程師、於墨西哥格雷羅擔任生產廠監督及廠房經理、於墨西哥擔任運營總監、於墨西哥及巴西擔任區域總監、以及於美國以外的區域擔任製造區域總監。RODRIGUEZ GOMEZ先生於1995年12月獲墨西哥Saltillo Coahuila的Universidad Autonoma Del Noreste頒授工業工程及製造系統學士學位。

**GANNON, Michael Philip**，58歲，為高級副總裁、首席人力資源執行官，並於2012年12月1日獲委任為沙基諾分部的首席營運官。彼負責沙基諾分部的業務營運及監督財務狀況，並負責本集團的人力資源、對外事務及全球行政工作。彼亦為NSC成員。GANNON先生自2010年12月起擔任高級副總裁兼首席人力資源官。在此之前，彼於2009年至2010年擔任德爾福公司業務戰略及人力資源副總裁，並於1999年至2009年擔任人力資源分部副總裁。GANNON先生於1980年至1999年一直任職於通用汽車，並出任多個管理層職位，包括於歐洲任職人力資源總監及副總裁。GANNON先生於1978年7月畢業於美國Kettering University(前稱General Motors Institute)，取得工業管理學士學位，並於1980年5月畢業於美國密歇根大學，取得工商管理碩士學位。GANNON先生預期將於2013年7月底退休，其目前擔任的首席人力資源官職責及在沙基諾分部擔任的首席營運官職責於目前計劃由現有高級管理層成員分擔，且任何相關領域的決定將由高級管理層共同作出。見「一本集團的管理」。

**CORBEIL, James Martin**，46歲，於2012年11月獲委任為我們的副總裁及首席採購官。彼負責採購、供應商發展、生產控制、全球物流以及供應商啟動管理功能。CORBEIL先生於防衛及汽車行業擁有24年的全球、累進及多功能經驗。CORBEIL先生自2011年4月起加入本集團，並於2011年4月至2012年11月擔全球供應管理副總裁一職。於加盟本集團前，CORBEIL先生自2009年9月起獲Magna Powertrain USA Inc.委任為北美採購總監。於1996年11月至2009年7月，彼於BorgWarner Inc.擔任多個管理層要職，包括於1996年11月至2001年1月擔任高級採購經理、於2001年1月至2001年4月期間擔任供應鏈管理總監、2001年4月至2003年9月擔任業務發展總監、於2003年9月至2006年7月擔任北美全球供應管理機構總監、2006年7月至2008年12月擔任全球供應管理總監及2008

## 董事及高級管理層

年12月至2009年7月擔任全球供應管理副總裁。彼同時於2007年10月至2008年7月及於2007年5月至2007年9月擔任中國技術中心項目總監以及Ramos Plant地區甄選及商議領導。CORBEIL先生於1988年5月獲美國Albion College頒授經濟及管理學士學位，並於2001年8月獲美國密歇根大學頒授工商管理碩士學位。

**LUBISCHER, Frank Peter Josef**，51歲，於2012年12月1日獲委任為歐洲區首席運營官及全球工程副總裁。彼負責本集團的全球工程、監控歐洲業務單位的財務狀況、技術定位、設計及開發產品組合及製造工程，以及客戶應用。彼亦為NSC成員。於加盟本集團前，LUBISCHER先生自1988年起一直任職於TRW Automotive Chassis System Engineering，並於2007年8月至2012年11月擔任全球轉向工程副總裁、於2001年9月至2007年7月擔任北美煞車系統技術總監、於2000年1月至2001年9月擔任ABS System的北美總工程師。彼亦於1988年9月至1999年12月在LucasVarity尚未於1999年與TRW Automotive Chassis System Engineering整合的德國Lucas Automotive/LucasVarity公司任職ABS System的發展工程師、分部領導以及總工程師。LUBISCHER先生於2005年3月獲瑞士SMP Institute of University of St. Gallen頒授行政總裁文憑(行政人員商業學位)。

**HOEG, Dennis Steven**，56歲，於2012年12月1日獲委任為企業系統製造工程及資本支出副總裁。彼負責本集團的全球製造工程(主要專注於推出產品)、資本規劃及企業系統改良。彼亦為NSC成員。HOEG先生於2011年6月至2012年11月擔任耐世特汽車的工程副總裁。彼由2007年至2011年、由2002年至2007年以及由1999年至2002年獲Delphi Saginaw Steering Systems分別委任為全球供應管理行政總監、全球製造工程總監以及廠房經理。HOEG先生於1978年加入通用汽車作為前沙基諾轉向裝置分部的製造工程師並開展其汽車職業生涯。彼於1997年為7號廠房GMT800及L/N/P90項目的項目經理、於1994年為水壓轉向的首席製造工程師及於1992年為綜合齒輪的工程人員。於多項委任(包括廠房工程師、程序工程師、高級製造工程師以及工程師助理)後，彼於1988年於7號廠房任職轉向閥的價值流經理。彼於1978年5月獲美國愛荷華州立大學頒授機械工程學士學位，並於1983年5月獲美國印第安那州Purdue University頒授理學碩士學位。

**FRIES, Diane Marthey**，61歲，於2012年2月獲委任為質量副總裁。彼負責建立及提升本集團的質量文化及質量體系，向顧客及第三方陳述本集團的質量體系，並管理保修、審計、問題解決、產品質量預先策劃及標準的企業責任。彼亦為NSC成員。FRIES女士於汽車產業質量系統方面擁有17年經驗。FRIES女士於2009年10月至2012年2月擔任質量執行總監。FRIES女士於1999年至2009年在德爾福公司的沙基諾轉向分部擔任多個職位，其中包括於2007年9月至2009年10月擔任轉向過渡總監、於2006年8月至2007年9月擔任全球供應管理總監、於2001年2月至2006年8月擔任全球供應質量總

## 董事及高級管理層

監，並於1999年1月至2001年2月擔任產品質量預先策劃及項目管理辦事處的助理質量總監。在此之前，彼任職於通用汽車沙基諾分部，擔任多個管理層職位，包括於1996年8月至1999年1月擔任顧客支援經理、於1995年6月至1996年8月擔任質量體系認證經理、於1993年6月至1994年6月擔任質量保證經理、於1991年7月至1993年6月擔任質量經理，並於1989年1月至1991年7月期間擔任採購經理。此外，FRIES女士擁有12年財務經驗，涵蓋資金撥付和預測、財務會計和財務分析。彼於1983年7月至1986年4月擔任財務管理人，並於1986年4月至1989年1月成為通用汽車沙基諾分部轉向系統業務單位的財務經理。彼於1978年9月至1983年7月擔任通用汽車服務與零件營運(GM Service Parts Operation)的成本分析經理。FRIES女士於1977年成為執業會計師。彼於1974年6月獲美國俄亥俄大學頒授工商管理學士學位(主修會計)，以及工商管理碩士學位(主修財務)。彼於1994年6月至1995年6月為美國麻省理工學院Sloan Fellow，並於1995年6月獲該校頒授管理理學碩士學位。

### 本集團的管理

本集團由我們的核心管理團隊共同管理，團隊由上文所述的董事會及本集團高級管理層所組成。高級管理層成員負責監督其各自的職能並作出本集團的日常決定。彼等定期會面以討論其各自職能的事項以及作出相關決策並定期及於需要時向董事會匯報。整體高級管理層亦負責制定整體策略、年度預算、主要業務、財務及其他營運政策，以及編製本集團任何主要業務、財務及其他營運政策的建議書，當中考慮不同職能的意見以供董事會批准。董事會成員將就該等建議書諮詢我們的高級管理層並於董事會層面討論相同事項，旨在達成符合本集團最佳利益的共識。一經制定及作出主要政策及決定，我們的全體高級管理層將於本集團實施該等政策及決定。因此，本集團整體策略及其他主要業務、財務及營運政策及決定由一開始至實施乃經於董事會及高級管理層層面進行詳盡討論後共同作出。

過往，我們的核心管理團隊曾經歷變動。例如，我們的前任首席執行官因尋求彼認為更合適的機會而於2012年6月辭任。我們的首席財務官於彼與本集團的服務協議在2012年11月屆滿後離開本集團。另外兩名高級管理成員於2012年9月退任，而另外一名留駐澳洲的高級管理成員於2013年2月離開本集團，此乃我們於澳洲進行的一般重組計劃的其中一環。上述離任根據各自的僱傭合約及雙方協定的條款進行，彼等並無與本集團存在任何意見分歧或糾紛。

儘管核心管理層的成員過往出現變動以及GANNON先生即將退休，惟現時核心管理層的大部分成員於往績記錄期間前及整個期間均擔任主要管理職位，並預期於●後繼續成為本集團核心管理層的一部分。本公司最近委任趙先生、羅先生、樊先生及

## 董事及高級管理層

朱先生為董事，而羅先生(為非執行董事)負責參與本集團戰略及主要營運決策過程及從行業角度就我們的戰略及政策提出意見。該四名新董事當中，趙先生(為執行董事)於中航工業汽車於2011年3月收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的51%權益後，成為本集團核心管理層的一部分(簡歷於「一董事／董事會」披露)，彼連同核心管理層其他成員與董事會及高級管理層其他成員根據本集團的業務需要、行業趨勢及其他相關商業考慮按上述方式共同作出決定。執行董事，即高級副總裁、首席技術及戰略官以及中國分部及本集團的傳動業務板塊主席RICHARDSON先生、本集團的總裁及全球首席營運官BRESSON先生以及首席財務官PERKINS先生已於往績記錄期間前加入本集團，並於整個往績記錄期間擔任主要管理職位，對本集團的企業目標、戰略及營運具深入瞭解。我們相信，新董事的加入及核心管理層的若干成員離任並無導致本集團任何主要戰略及政策有任何重大轉移，亦無對本集團的營運及財務業績造成任何重大不利影響，從本集團於往績記錄期間的穩定財務表現以及本集團與主要客戶之間的穩定關係(與其五大客戶擁有超過20年關係)中可見一斑。見「業務－客戶」。

### 公司秘書

樊毅及莫明慧為聯席公司秘書。

**樊毅**，47歲，為執行董事。彼之履歷請參閱本節「一執行董事－樊毅」一節。

**莫明慧**，41歲，為凱譽香港有限公司董事。彼於公司秘書方面積逾15年專業及內部經驗，並為香港特許秘書公會及英國特許秘書及行政人員公會資深會員。彼現為上海醫藥集團股份有限公司(股份代號：02607)、華能新能源股份有限公司(股份代號：00958)、新華人壽保險股份有限公司(股份代號：1336)、中國罕王控股有限公司(股份代號：03788)、海通證券股份有限公司(股份代號：6837)、華電福新能源股份有限公司(股份代號：816)、小南國餐飲控股有限公司(股份代號：3666)、中鋁礦業國際(股份代號：03668)及DYNAM JAPAN HOLDINGS Co., Ltd. (股份代號：6889)的聯席公司秘書；並為中國永達汽車服務控股有限公司(股份代號：3669)、中國泰凌醫藥集團有限公司(股份代號：1011)、千百度國際控股有限公司(股份代號：01028)、天福(開曼)控股有限公司(股份代號：06868)、華油能源集團有限公司(股份代號：1251)及開世中國控股有限公司(股份代號：1281)的唯一公司秘書。



---

## 董事及高級管理層

---

### 董事委員會

本公司已成立審計及合規委員會、薪酬及提名委員會。委員會根據本集團董事會訂立的職權範圍運作。

### 審計及合規委員會

本公司於[日期]成立審計及合規委員會。審計及合規委員會由三名成員蔚成、曾慶麟及羅群輝組成。審計及合規委員會主席為蔚先生。審計及合規委員會的主要職責(包括但不限於)為協助董事會，就本集團財務報告程序、內部監控及風險管理系統的有效性提供獨立意見，監察審計過程及履行董事會指派的其他職務及責任。

### 薪酬及提名委員會

本公司於[日期]成立薪酬及提名委員會。薪酬及提名委員會由三名成員曾慶麟、劉健君及羅群輝組成。薪酬及提名委員會主席為曾先生。薪酬及提名委員會主要職責包括但不限於以下各項：(i)向董事會就所有董事及高級管理層薪酬政策及架構，以及就該等薪酬政策制定正式及具透明度的程序上提供建議；(ii)釐定所有董事及高級管理層的指定薪酬方案；(iii)根據董事會不時議決的公司目標及宗旨審閱及批准按表現制定的薪酬；(iv)審閱董事會架構、規模及組成；(v)評估獨立非執行董事的獨立性；及(vi)就有關委任董事事宜向董事會提供建議。

### 薪酬政策

我們重視僱員，並明白與僱員建立良好關係的重要性。本集團的薪酬政策乃根據個別僱員的表現及公司表現制訂，並定期檢討。僱員的薪酬包括薪金及福利。我們為員工提供培訓，以加強彼等的技術及產品知識。

我們給予董事及高級管理層人員具競爭力的薪酬待遇。有關執行董事及高級管理層人員薪酬待遇的薪酬政策主要旨在按達成公司目標的方法計量，透過將彼等表現與薪酬掛勾，以留聘及推動執行董事及高級管理層人員。執行董事及高級管理層人員薪酬待遇主要包括薪金、津貼及實物利得、設定提存退休計劃供款及酌情花紅。我們根據各董事及高級管理層成員的資歷、職位、表現及領導才能釐定彼等的薪金。

---

## 董事及高級管理層

---

自2010年11月4日起至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團向董事支付的薪酬(包括薪金、房屋及其他津貼、酌情花紅、其他利得及退休金計劃供款)總額分別為約86,000美元、1,055,000美元及1,425,000美元。

自2010年11月4日起至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團向五名最高薪酬個別人士支付的薪酬(包括薪金、津貼、酌情花紅、其他利得及退休金計劃供款)總額分別為約658,000美元、4,290,000美元及5,162,000美元。

本集團估計將根據於本文件日期生效的安排，就截至2013年12月31日止年度支付及給予本集團董事相當於總額約3,200,000美元的薪酬。

我們未曾因勞工糾紛而導致重大營運中斷。

### 購股權計劃

本公司擬在●後，視乎其業務發展情況實行購股權計劃。該計劃須在獲得國資委的事先批准，並將按照有關法例及法規實施。



---

## 股本

---

本公司擬法定及發行股本如下：

法定股本：	港元
4,000,000,000 股股份.....	400,000,000
已發行及已繳足或入賬列作繳足的股本：	港元
[1] 本文件日期已發行股份數目.....	0.10

## 財務資料

以下討論應與本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度的匯總財務報表(連同隨附附註，載於本文件附錄一甲)及「我們的前身公司」由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的綜合財務報表(連同隨附附註，載於本文件附錄一乙)一併閱讀。載列於附錄一甲及附錄一乙會計師報告中的財務報表乃按照國際財務報告準則編製。我們的前身公司財務資料的呈列基準不能與本集團財務資料的呈列基準作比較。因此，除收益外，我們並無將我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的財務資料與本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的財務資料匯總。見下文「呈列基準」。

以下討論及分析包含若干前瞻性陳述，反映我們目前對未來事件及財務表現的見解。此等陳述乃基於我們對過往趨勢的經驗及理解、現時狀況及預期未來發展以及我們認為在有關情況下屬合適的因素所作的假設及分析而作出。然而，實際結果及發展會否達到我們的預期及預測，乃取決於多項超出我們控制範圍內的風險及不確定因素。可能導致或促成此等差異的因素包括本文件「風險因素」一節及其他章節所述內容。

### 概覽

我們為全球領先的轉向及動力傳動供應商之一。根據IPSOS報告，以收益計，我們為2012年全球第五大轉向供應商，佔全球總市場份額約6%；美國最大轉向供應商，佔美國總市場份額約31%；及全球第三大半軸供應商，佔全球總市場份額約5%。我們對系統集成的深入瞭解及技術專長，讓我們能向客戶提供轉向及動力傳動系統的全面產品組合及綜合客戶解決方案。我們的主要產品為：(i)轉向系統及零部件，包括EPS、HPS及轉向管柱；及(ii)動力傳動系統及零部件，包括半軸、中間傳動軸及傳動軸萬向接頭。我們的產品可用於小型客車至全尺寸貨車等各式各樣汽車。

我們的足跡遍佈全球。截至最後實際可行日期，我們設有20座生產廠、十個客戶服務中心及五個區域應用工程中心，遍及南北美、歐洲及亞洲，且鄰近眾多全球最大的汽車市場。此讓我們能及時回應業務商機，並與全球整車製造商及區域市場的地方整車製造商建立並維持緊密關係，以向我們的客戶提供地區性及客戶特定設計、應用及技術實力。

## 財務資料

由於我們有能力以具競爭力的價格提供優質產品及客戶服務，故我們與全球眾多具領先地位的整車製造商已建立穩固關係。我們目前向超過50名客戶供應我們的產品，幾乎包括全部於2012年以產量計的全球十大主要整車製造商。多年來，我們使客戶群更多元化，截至最後實際可行日期，我們的全球客戶包括通用汽車、福特、快意、佳士拿及標緻雪鐵龍，以及中國及印度等區域市場內的地方整車製造商。我們已向我們最大的客戶通用汽車供應我們的產品超過100年，且已向其餘四大客戶供應產品亦超過20年。

我們的業務覆蓋世界各地。於2012年，我們收益中70.9%來自北美洲、15.2%來自歐洲、8.4%來自中國及5.5%來自世界其餘地區。我們增長的主要戰略之一為增加我們在中國及其他新興市場的市場份額，即該等於近年在汽車銷售及採納EPS上迅速增長的市場。尤其是，自我們成為中航工業的子公司起，我們一直加強對中國商機的重視程度。透過我們在全球設有據點、在EPS方面的技術專長及我們與客戶建立穩固的關係，我們相信，我們在該等新興市場的未來增長方面佔盡優勢。

### 呈列基準

本文件包括兩份分別載於附錄一甲及附錄一乙的會計師報告。

- 附錄一甲載列本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度在現行企業架構下的會計師報告；及
- 附錄一乙載列我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的會計師報告。

在2010年11月30日之前，我們的前身公司為通用汽車的間接全資子公司。就收購事項而言，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司分別於2010年11月4日及2010年11月8日成立PCM (Singapore) Steering及PCM (US) Steering。於2010年11月30日，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司收購我們的前身公司，並將我們的前身公司的所有收購所得資產及業務注入PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering；詳見「我們的歷史及重組—我們的歷史」。在收購事項前，當時旗下僅有PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering的本集團進行有限的業務活動，主要牽涉就收購事項產生的開支。本集團主要於2010年11月30日收購事項結束後開展業務。因此，本集團由2010年11月4日至2010年11月30日止期間並無任何收益或成本且僅有輕微重大開支於匯總財務報表內確認。於2011年3月，中航工業子公司中航工業汽車自北京亦莊收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司51%權益。見「我們的歷史及重組—我們的歷史」。中航工業汽車收購太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司51%權益(「中航工業汽車收購事項」)單獨屬太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司股東層面的交易(即僅為中航工業汽車與北京亦莊之間的交易)，僅單獨於中航工業汽車(以及北京亦莊)自身財務報表中入賬，毋須於太平洋

## 財務資料

世紀(北京)汽車零部件有限公司或本集團的財務報表中入賬。此外，北京亦莊及中航工業汽車受中國政府共同控制，因此，此為一項共同控制交易，根據國際財務報告準則第3號第2(c)段不屬於國際財務報告準則第3號「業務合併」的範圍。因此，中航工業汽車收購事項不應列入及影響載於本文件附錄一甲所載的會計師報告所呈列的本集團匯總財務資料。

本公司於2012年8月21日在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。根據重組，我們於2013年1月30日成為現時組成本集團的各公司的控股公司。見「我們的歷史及重組」一節。重組涉及受共同控制的業務合併，乃由於我們的主要業務於重組前後均受太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司控制。本集團的財務資料相應採用合併會計原則編製，據此，(i)本集團的匯總全面收益表、匯總權益變動表及匯總現金流量表已編製以分別計入組成本集團各公司的經營業績、權益變動及現金流量，猶如本集團現行集團架構自2010年11月4日起已一直存在，或就本集團於2010年11月4日後註冊成立或收購的公司而言，以分別自其各自註冊成立或收購日期起已一直存在，及就我們於2012年12月31日前售出的公司而言，直至其各自出售日期止；及(ii)我們於2010年、2011年及2012年12月31日的資產負債表已編製以呈列組成本集團各公司截至各自日期的資產及負債，猶如目前的集團架構於該等日期已一直存在，當中已計及於往績記錄期間內已註冊成立、收購或售出的該等公司。於綜合賬目後，集團內公司間所有重大交易及結餘已經對銷。由於本集團於過去並不構成獨立法人集團，本集團的匯總過往財務報表乃以匯總構成本集團各公司的業績、資產及負債的基準編製。見「附錄一甲—本集團財務資料的會計師報告」附註1及「附錄一乙—我們的前身公司財務資料的會計師報告」附註2。

我們的前身公司於2010年11月30日受本集團控制。我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的財務資料乃載列於本文件附錄一乙的獨立財務報表內。我們的前身公司的經營業績在以下方面不能與本集團的業績作直接比較：

- 我們就收購事項委任一名第三方評估師，協助於評估收購事項中所收購的資產及所承擔的債務時運用會計購買法(根據國際財務報告準則第3號)。管理層認為收購事項中所收購的全部可識別有形資產及無形資產正處於完成估值過程中。就收購事項而言，本集團從我們的前身公司收購所獲得的資產及所承擔的負債一般根據國際財務報告準則收購會計準則按公允價值列賬。國際財務報告準則第3號要求於業務合併中所收購的資產及所承擔的負債按公允價值確認。已付對價與所收購的資產及所承擔的負債的價值之間的差額確認為商譽。於釐定客戶關係及其他無形資產價值時，管理層對市場參與者預期從收購業務中產生的現金流量加以考慮。基於汽車行業及經濟環境的不確定因素、業務的資本密集性質以及其與通用汽車於我們的前身公司擁有權對其開拓客戶群不利影響的不確定性，本集團認定其於收購

## 財務資料

事項的無形資產中並無價值。此結論受有形資產及負債應佔價值相等於收購業務所付對價的價值所支持，意味著概無已付對價數額應分配予無形資產。於估計客戶關係及相似無形資產的價值時，管理層認定收入方式為剩餘盈利方式。此方式常見使用於該性質無形資產的估值。此方式所用的預計盈利指市場參與者對我們的前身公司產生現金流量的最佳估計，而此估計已考慮於收購事項業務的經濟情況以及通用汽車對我們的前身公司擁有權對我們的前身公司開拓其客戶群能力的有利影響。當本公司收購帶有多個合約及客戶關係的業務時，於收購指示，預期將於該等合約及客戶關係產生的盈利僅足夠提供所收購營運資金的回報(即庫存、應收賬款等)以及業務的有形資產。因此，業務合併中所收購的任何無形資產並無任何跡象顯示有實質價值。根據上文所述，管理層留意到，剩餘盈利方式表明客戶關係或其他無形資產並無應佔實質價值。

倘有價值分配予無形資產，將導致(i)溢價收購；或(ii)削減分配予其他可識別有形資產的價值。根據國際財務報告準則第3號第34段，溢價收購為可識別資產／負債的金額超過對價金額總額的業務合併，且於賣方於強制情況下的被迫銷售中發生。溢價收購僅可於一項業務合併會計中固有價值獲適當執行及所有被收購方的可識別負債及或然負債已獲適當識別及確認的情況下，方可確認。由於收購事項受限於有第三方的政策市場力規限，且並非強制性，故管理層得出結論，收購事項並非溢價收購。由於可識別有形資產及負債相等於對價，故概無對價金額分派至任何無形資產。倘任何價值獲分配至無形資產，其他有形資產所確認的價值將須減低至低於其公允價值的金額，以避免溢價收購收益。管理層因此得出結論，所收購無形資產的價值不重大，因此於收購事項中並無就無形資產確認金額。

- 由2010年1月1日起至2010年11月30日止期間，我們的前身公司為通用汽車的全資子公司。於本期間，通用汽車及其子公司向我們的前身公司，尤其是向其美國實體及僱員提供若干服務及職能。此等服務包括薪酬管理、稅務呈報、財資與融資、法律、人力資源及行政管理。儘管部分此等服務的成本是由我們的前身公司支付，並計入我們的前身公司的綜合財務報表內，通用汽車就此等服務向我們的前身公司收取的費用不一定表示我們的前身公司為獨立實體的情況下應產生的費用。此外，通用汽車並無就代表我們的前身公司產生的所有直接成本向其收取費用，而通用汽車亦無對將任何費用分配予我們的前身公司作攤分或共同開支。因此，就下列各項而言，概無任何開支或準備計入我們的前身公司的綜合財務報表內：
  - 若干管理層僱員的薪金，包括首席財務官及法律總監；



## 財務資料

- 我們的前身公司美國僱員的薪酬管理；
- 風險管理及保險成本；
- 外部審計及稅務諮詢；
- 美國銀行費用；
- 若干法律服務及其他企業管治成本；及
- 美國設定受益計劃責任及有關由通用汽車保持的計劃的若干僱員福利成本。

收購事項後，本集團產生該等服務的成本。

- 根據國際會計準則第38號資本化的標準，我們的前身公司產生的工程及產品開發成本不符合資本化的要求，原因為當時有關研發經費在可見未來的經濟利益並不確定，相反，本集團的若干工程及產品開發成本符合國際會計準則第38號的要求，原因為收購事項後有關研發經費在可見未來的經濟利益有重大變動。因此，本集團工程及產品開發成本並不能與我們的前身公司者作比較。評估2010年12月1日前我們的前身公司以及收購事項之後本公司的工程及產品開發成本資本化時的會計政策概無變動，且國際會計準則第38號項下的標準得以同等適用。我們的前身公司及本公司於收購事項前後所產生的工程及產品開發成本的性質並無變動。

本集團的若干工程及產品開發成本符合國際會計準則第38號的要求，而我們的前身公司的工程及產品開發成本不符合上述要求的原因是收購事項後有關研發經費基於以下原因在可見未來的經濟利益有重大變動：

- (i) 自2008年起，全球汽車市場經歷嚴重蕭條。雖然行業於2010年開始復蘇，惟有關我們的前身公司當時及其現時及未來財務表現的前景仍持續不明朗。此外，通用汽車自2009年向德爾福收購我們的前身公司之後，有意出售其於我們的前身公司的權益，故我們的前身公司擁有權存有不確定性。我們的前身公司擁有權以及財務表現的不確定性加之當前全球汽車市場蕭條情況對其長遠融資能力及營運表現產生不利影響。於收購事項之後，穩定的擁有權以及於2011年全球汽車市場前景改善令我們得到客戶重大業務計劃。



## 財務資料

- (ii) 於收購事項之前，通用汽車於我們的前身公司的擁有權對其向與通用汽車形成競爭的整車製造商推廣產品及自整車製造商獲取業務產生不利影響。自收購事項之後，我們不再由通用汽車擁有，本集團的客戶群得到顯著拓展，並獲得來自其他主要客戶的重大新業務計劃。見「業務－客戶－與我們客戶的供應關係」。

確認為開支的工程及產品開發成本包括根據我們的會計政策不合資格資本化，且與先進研究、計劃開發工程及持續工程改進以改進工序有關的全部開支。確認為開支的工程及產品開發成本計入利潤表。開發成本合資格資本化為無形資產。資本化開發成本的攤銷開支計入銷售成本。截至2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011及2012年12月31日止年度，我們計入利潤表的工程及產品開發成本分別為8.5百萬美元、108.4百萬美元及81.6百萬美元。截至2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011及2012年12月31日止年度，資本化作無形資產的開發成本分別為4.8百萬美元、70.8百萬美元及108.7百萬美元。見「一選定利潤表項目概述－工程及產品開發成本」。

- 我們的前身公司僅確認設定受益計劃的責任，原因為其為該計劃的法定計劃贊助人。我們的前身公司於美國參與若干設定受益計劃，另一間通用汽車的實體為該法定計劃贊助人。就該等計劃而言，設定受益計劃責任並未獲確認。相反，我們的前身公司僅確認等同其根據國際財務報告準則僱員福利會計準則於期內應付供款的成本。
- 我們的前身公司所呈報的所得稅金額乃按獨立申報基準呈列，猶如其為獨立實體。由於我們的前身公司的若干合法實體向通用汽車的合法實體提交綜合稅項申報，即期稅項獲假設由通用汽車於有關所得稅轉撥至通用汽車並記錄的年度內由通用汽車結算。

基於此等原因，除收益外，我們並無將我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的財務資料，與本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的財務資料匯總。由於收益並無受上述因素重大影響，故收益已匯總計算。

---

## 財務資料

---

### 影響本集團經營業績的因素

本集團的經營業績及財務狀況已經並將繼續受多項因素所影響，包括下文載列者。

### 客戶時間表以及新業務訂單

我們的業務直接與汽車銷售及生產有關。我們主要向汽車整車製造商出售我們的產品，並依賴我們客戶的持續存續經營及財政穩定。

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們為通用汽車的全資子公司。通用汽車為我們最大客戶，佔我們期內的收益52.8%。作為通用汽車轄下的分部，由於與全球領先的整車製造商之間存在競爭，我們與若干其他整車製造商建立業務關係的能力有限。

自2010年11月30日的收購事項以來，本集團獲取大量的新訂單。此外，於2011年及2012年，除歐洲一直經歷長期經濟困難外，汽車業繼續全球復蘇，繼而使本集團於該等汽車業持續復蘇的地區的採購訂單增加。雖然通用汽車於截至2011年及2012年12月31日止年度為本集團帶來大部分收益，但本集團計劃繼續於未來多元化其客戶群。見「業務－我們的戰略－鞏固已建立的客戶關係及繼續多元化客戶群」。

於收購事項後，我們推出新技術齒條式EPS，該產品屬於EPS產品線。我們的新訂單極大部分與EPS生產線有關。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011及2012年12月31日止年度，EPS產品分別佔我們總收益29.9%、33.9%及35.3%。

### 定價及重大成本壓力

汽車供應產業面對的定價壓力巨大，而這種情況可能會持續。我們的客戶採取削減成本措施，會令我們產品承受定價下跌的壓力。由於我們經營的行業競爭極為激烈，所服務的客戶數量有限，且具有高昂的固定成本，而長此以來均有過盛產能，故整車製造商亦擁有對其供應商(包括我們)的極大影響力。根據該等因素，加之由於我們客戶的產品計劃數量龐大，故彼等具備議定有利價格的能力。因此，作為一級供應商，我們須承受來自整車製造商要求產品降價的持續重大壓力。隨著整車製造商繼續推行削減成本的措施，減價壓力有可能加劇並超出我們的預期。倘我們未能在未來節省足夠的生產成本，例如改善經營效率及減省開支以抵銷降價，則我們的利潤及盈利能力將受到重大不利影響。

## 財務資料

原材料及零部件的成本構成我們總銷售成本的極大部分。原材料成本佔我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間總銷售成本64.6%，而由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度分別佔總銷售成本49.0%、67.0%及66.5%。我們由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的銷售成本受32.8百萬美元的僱員重組開支所影響。見「—管理製造挑戰的能力」。我們的原材料成本受到若干商品的價格影響，包括鋼、稀土磁力材料、鋁、銅及油。我們的材料成本包括鑄造、熔煉、機製零件、發動機、控制器、感應器及軸承。原材料及零部件的持續波動可能對我們的業務、經營業績及財務狀況構成不利影響。我們將繼續致力將原材料、零部件及供應成本的增幅轉嫁至客戶。然而，競爭及市場壓力限制進行此舉的能力，亦可能妨礙我們日後作出該舉動，乃由於客戶一般並無責任接受建議價格增幅。即使我們能將價格增幅轉嫁至客戶，惟在能夠轉嫁增幅前可能出現延誤。於2011年及2012年，我們成功磋商若干合約，以准許轉嫁全部或部分的若干原材料價格增幅，尤其是與鋼及稀土原料有關的價格增幅。此舉減輕部分原材料漲價對毛利所構成的影響。

### 管理製造挑戰的能力

我們向客戶的銷售的數量及銷售的時間可能因多項因素而異，包括客戶產品的不同要求、客戶自行管理其庫存的嘗試、設計改動、客戶製造策略變動以及客戶之間進行收購或整合。因此，許多客戶不願承諾簽訂長期計劃。我們未能準確預計長期客戶訂單的水平，因而使我們難於優化製造工序及發揮製造能力。

自收購事項後，本集團已採取多項有關銷售成本的削減成本措施。該等措施包括實施生產效率改良措施、減少產生廢品以及減低勞工成本。例如，根據收購事項起生效的諒解備忘錄，為達致削減美國時薪工人的薪金結構，我們向時薪工人提供以下措施：(i)於收購事項後向同意減低時薪的僱員支付一次性款項(對熟練僱員強制實施及對其他僱員自願實施)，(ii)向決定離職的僱員支付一次性款項；或(iii)向決定接受遣散的僱員支付一次性款項。本集團確認由2010年11月4日至2010年12月31日止期間僱員重組費用32.8百萬美元，而於截至2011年12月31日止年度確認1.8百萬美元，均與此措施(「2010年僱員重組計劃」)有關。該措施於2011年及未來數年減省美國時薪工人的製造薪金結構。

## 財務資料

於2012年，本集團根據最近的成本削減措施（「2012年僱員重組計劃」）削減薪酬及時薪人數以減低製造、工程、銷售及行政成本。於截至2012年12月31日止年度，本集團確認僱員重組費用7.4百萬美元，其中2.4百萬美元用於削減製造及工程勞工成本。

### 資本投資的成功

隨著業務持續增長，因計劃日益臨近啟動日期及本集團贏取新計劃時，我們預期日後將繼續需要大額資本開支。因此，我們就製造業務、工程中心及其他基建已作出及預期持續作出大額投資，支持EPS的預期增長。我們的資本投資可以分為：(i)有關不動產、工廠及設備的資本投資；及(ii)合資格開發成本資本化。

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間、由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度，就不動產、工廠及設備有關的資本開支分別為47.5百萬美元、8.6百萬美元、67.1百萬美元及172.4百萬美元。

本集團於由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度分別將4.8百萬美元、69.6百萬美元及104.1百萬美元的合資格開發成本資本化。該等成本已於產生期間確認為無形資產，原因為其代表產品開發成本，因而可清晰分配予新開發產品或工序，並符合國際財務報告準則進行資本化的準則。相反，我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間或於先前期間並無將開發成本資本化，乃由於不能確定該等成本是否會帶來未來利益。

於該等資本化成本確認的攤銷費用由2010年1月1日至2010年11月30日止期間、由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度分別為零、零、0.7百萬美元及4.6百萬美元。當推出計劃時，資本化開發成本於有關計劃年期（通常為四至七年）按直線法攤銷。我們預期攤銷費用於未來數年會增加，乃由於現時開發中的數個計劃將會推出。因此，攤銷費用將更為接近該等期間已資本化的金額。我們預期工程和產品開發將繼續於未來產生大額成本，以支持現有技術及未來開發的努力。

### 潛在減值支出導致的經營業績波動

本集團資產負債表反映延期的合資格工程及產品開發成本的影響。該等成本入賬為於期間產生的無形資產，乃由於其代表產品開發成本，因而可清晰分配予新開發產品或工序，並符合國際財務報告準則進行資本化的準則。我們於2012年12月31日的

## 財務資料

資產負債表反映資本化工程及產品開發成本賬面值179.1百萬美元。我們預期於未來會繼續產生大量工程及產品開發成本，並預期無形資產賬面值將因而繼續增加。我們每年或在情況許可下更頻繁地評估無形資產的可收回性。我們對未來的評估可能招致重大減值支出，而對經營業績造成重大影響，並潛在地對我們的股價造成重大影響。

### 我們的稅率

我們由2010年11月4日至2010年12月31日及截至2011年及2012年12月31日止年度的實際稅率分別為0.5%、7.4%及5.7%。我們更主要的子公司須於美國或中國繳交稅項。若干子公司現時獲豁免稅項或按介乎0%至15%不等的優惠稅率納稅。上述各種優惠待遇的終止、修訂或失效均會對我們的經營業績及財務狀況構成負面影響。見「風險因素—我們中國子公司現時享有的稅率優惠待遇可能變動或終止，此將對我們的業務、營運業績及財務狀況構成不利影響。」

我們的波蘭子公司就其製造業務享有特別經濟區的稅項抵免。此項抵免的運作形式與稅務假期類似，乃由於受限於特別經濟區的業務的稅率由19%減至0%。我們預期於2020年特別經濟區抵免屆滿前將繼續享有該重大稅項抵免。

我們的美國實體於整個2011年經受稅務虧損，其中大多數歸因於主要美國營運實體耐世特汽車。經計及歷史財務業績趨勢以及當前業務預算及已預訂業務，直至2011年我們並無確認任何遞延稅項資產淨額，此乃由於情況尚未明朗，未能確認是否可利用未來利潤抵銷該等遞延稅虧損。於2012年，由於美國於現時及未來有望獲得應課稅利潤，我們認為是合適時機確認該等遞延稅項資產。此舉於2012年帶來大量所得稅利得，其中部份抵銷年內的所得稅開支總額並為帶來5.7%實際稅率的主要因素。遞延所得稅資產僅於可供對銷暫時性差額的未來應課稅溢利可供動用的情況下予以確認。見「附錄一甲—本集團財務資料的會計師報告—II.財務資料附註—2.主要會計政策摘要。」因此，我們審閱歷史盈利趨勢作為客觀證據以評估可確認的遞延稅項資產的範圍。由2010年12月1日至2010年12月31日期間及截至2011年12月31日止年度，我們的美國合併集團產生應課稅淨虧損。鑒於我們過往稅項虧損並無動用，截至2011年12月31日美國業務並無應佔遞延稅項資產。與此相反，根據本公司賬簿及記錄摘錄的最近期所得稅報稅支持材料，我們的美國業務經營業績於2012年有所改善，令2012年美國合併報稅



## 財務資料

中預期將呈報合併應課稅純利。我們的2012年應課稅利潤將開始動用美國合併集團遞延稅項資產淨額(尤其是其結轉經營虧損淨額)。此項動用提供變現我們美國遞延稅項資產的重大正面證據。經計及業務計劃、預測及預算、已預訂業務及當前行業狀況之後，我們開始確認2012年遞延稅項資產，惟以我們相信未來應課稅利潤將可能可供動用先前未確認的遞延稅項資產(預期為主要稅項虧損結轉)為限。誠如「附錄一甲—本集團財務資料的會計師報告—II.財務資料附註—9.遞延所得稅」，截至2012年12月31日，本集團於美國有29.7百萬美元稅項虧損結轉，將於2032年屆滿，並於截至2012年12月31日止年度悉數確認為遞延稅項資產。

我們須於結算日根據已實施或實質已實施的税法計量即期及遞延稅項。批准聯邦研發信貸的美國法例於2012年報告期至2013年1月2日期間並無實施或實質實施。因此我們並不能將4.0百萬美元的2012年抵免的稅務優惠計入2012年財務報表。然而，我們將於2013年呈報2012年及2013年研發信貸的稅務優惠，其將對我們2013年的實際稅率帶來有利的影響。

### 重要會計政策及重要會計估計

我們已識別若干對編製本集團財務報表而言屬重要的會計政策。我們的部分會計政策涉及主觀假設及估計，且有關會計項目的涉及複雜判斷。在各情況下，釐定此等項目需要管理層按於未來期間可能有變的資料及財務數據為基礎作出判斷。當審閱我們的財務報表時，閣下應考慮：(i)我們選擇的重要會計政策；(ii)影響此等政策應用的判斷及其他不確定因素；及(iii)所報告業績對有關條件及假設變動的敏感程度。下文載列我們認為對我們最關鍵，或牽涉編製本集團財務報表所用最重大的估計及判斷的會計政策。對瞭解我們財務狀況及經營業績而言屬重要的重大會計政策、估計及判斷詳情分別詳述於本文件附錄一甲及附錄一乙會計師報告內附註2及3。

### 收益確認

收益乃按已收或應收對價的公允價值減除任何本集團批准的貿易折扣、銷售退貨及折扣或任何與銷售有關的商業優惠計量。當收益金額能可靠計量時；當未來經濟利得有可能將流入實體時；當本集團各業務符合具體條件時，本集團會按下文所述確認收益。本集團與一般為汽車業整車製造商的客戶訂立合約，以銷售動力傳動及轉向產品。就該等合約而言，本集團亦訂立合約提供工具與原型以及工程服務。就此等業務的各項而言，本集團應用的收益確認政策如下：

- **產品** — 收益於製成品付運予客戶，且所有權以及所有權的風險及回報均已轉移，以及收回情況能合理確定時確認。



## 財務資料

- **原型及工程** — 原型及工程業務僅就將為客戶生產產品的開發進行。從客戶中就工程服務及原型零件收取的對價乃按相關產品的年期遞延處理及確認。
- **工具** — 本集團的開發及為客戶銷售工具乃根據有關向客戶生產及銷售產品的準備工作而實行。從客戶就用於生產製成品的工具而收取的對價，在客戶接納工具時確認為收益。

有關客戶訂金或現金墊款的遞延收益乃於資產負債表中作遞延處理，直至達成收益確認條件為止。

### 不動產、工廠及設備以及折舊

不動產、工廠及設備項目(包括工具但不包括在建工程)，乃以成本減累計折舊及累計減值虧損計量。重大延長此等資產使用年期的改進乃撥充資本。當部分不動產、工廠及設備項目擁有不同使用年期時，以不動產、工廠及設備的獨立項目(主要組成部分)入賬。

後續成本只會在與該項目有關的未來經濟利得可能流入本集團，且該項目成本能可靠計量時，方會計入該資產的賬面值或列賬為獨立資產(視適用情況而定)。獲取代部分的賬面值會獲終止確認。所有其他維修及保養費用於其產生的財政期間在利潤表支銷。

永久業權土地不予折舊。不動產、工廠及設備項目的折舊，會以直線法以計算分配其成本至其餘下價值除以估計使用壽命如下：

- |            |                     |
|------------|---------------------|
| • 租賃物業裝修   | 10至20年或租賃年期(以較短者為準) |
| • 樓宇       | 10至40年              |
| • 機械、設備及工具 | 3至27年               |
| • 家具及辦公室設備 | 3至10年               |

工具指在製造客戶特定零件時使用的工具、模塊、夾具及其他物品。本集團擁有的工具，會撥充資本作為不動產、工廠及設備，並於其使用壽命內折舊並攤銷至銷售成本。

資產的剩餘價值及使用壽命會於各報告期末進行審閱，並於適當時進行調整。

## 財務資料

倘資產的賬面值大於其估計可收回金額，該資產的賬面值會即時撇減至其可收回金額。

出售的收益及虧損乃透過比較出售所得款與所售資產的賬面值釐定，並在利潤表中的「其他(虧損)/收益淨額」中確認。

在建工程指正在建造或有待安裝的樓宇、機器及設備，並以成本減累計減值虧損列示。成本包括建造、安裝、測試及其他直接成本。概無對在建工程進行折舊準備，直至有關資產已完成及可用作擬定用途之時方會作出。

### 無形資產－研究與開發

本集團就研究及開發活動產生重大成本，包括客戶特定應用、原型及測試的開支。研究開支在產生開支期間於利潤表中列賬作為開支。倘開發成本能清晰分配至新開發產品或工序，且能證明所有下列各項，開發成本會被確認為資產：

- 技術上可以完成的開發項目且其將可使用或出售；
- 有意完成的開發項目以供使用或出售；
- 有能力使用開發項目結果；
- 開發項目將可能為本集團產生未來經濟利得；
- 具備足夠技術、財務及其他資源以完成發展項目並使用或出售該無形資產；及
- 於其開發期間資產應佔開支能可靠計量。

內部產生無形資產的開支乃自該資產符合上述確認準則日期起至其可供使用日期止產生的成本總和。有關無形資產撥充資本的成本包括創造該資產產生所使用或消耗的材料及服務成本以及員工成本。

已撥充資本的開發成本按有關計劃的年期(通常為四至七年)，採用直線法攤銷。

不符合上述準則的開發成本乃於產生時在本集團利潤表中確認。

## 財務資料

### 準備

重組、法律糾紛、環境責任、保證及報廢的準備乃因過往事件而導致本集團現時出現法律或推定責任，很可能需要資源流出以作償付該責任，而金額能可靠估計時方獲確認。重組準備主要包括僱員付款。本集團並無就未來經營虧損而確認準備。

準備乃按估計須償付該責任的開支現值按反映當時貨幣時間價值的市場評估以及該責任的特定風險的稅前利率而作出。隨時間增加的準備會確認為利息開支。

- **訴訟。**本集團須面對牽涉其業務的各種法律行動及申索，包括來自指稱缺損、違反合同、知識產權事宜及僱傭相關事宜的法律行動及申索。

本集團相信，其已建立的儲備足以應付有關事項。然而，解決此等事項所需的最終金額與所記錄估計可能有重大差別。

訴訟受多項不確定因素影響，且個別訴訟事項的結果屬不可預測及不能保證。根據目前所得資料，管理層認為，此等事項的結果將不會對本集團造成重大不利影響。

- **環保責任。**本集團根據就環保場所的財務風險估計錄得環保責任。環保規定可能會隨著時間變得更加嚴格，而最後，環境清理成本及責任最終可能會超過目前估計。此外，由於可能發現先前未知情況，未來的設備銷售可能會產生額外或重大的環境復修費用。
- **品質保證。**本集團主要在產品銷售時或當確定有可能產生相關責任並能合理估計時，就售出產品確認預計品質保證成本。所入賬金額乃根據本集團對最終需要清償有關責任的金額的估計為基準計算。此等預提費用按特定客戶安排、過往經驗、生產變化、行業發展及各種其他考慮的多種因素計算。本集團的估計乃因應會影響現有申索情況的事實及情況不時調整。
- **報廢。**本集團所識別的有條件資產廢棄責任，主要與清除石棉以及拆除和處置若干場所的儲罐有關。所記錄金額乃根據本集團對棄置或停運設備的未來責任作出的估計。本集團持續監控場所可能影響未來停止運作責任的變化，並每月記錄遞增費用，以計及該等責任折現情況。

---

## 財務資料

---

### 庫存

庫存按成本及可變現淨值的較低者列賬。成本採用先入先出法釐定。按照正常運作能力而定，庫存包括直接材料、直接勞工及有關製造的間接成本。可變現淨值指於日常業務過程中的估計售價減適用可變銷售費用。

### 即期及遞延所得稅

所得稅開支包括即期及遞延稅項。稅項於利潤表中確認，惟稅項與其他綜合收益中確認或於在權益中直接確認項目有關則除外。於此情況下，稅項分別於其他綜合收益中或直接於權益中確認。

### 即期所得稅

即期所得稅開支乃為本公司子公司經營及產生應課稅利潤所在國家於報告期結算日根據實施或大致實施的稅法基準計算。管理層會就詮釋規限下適用的稅務法規的情況而定期檢討報稅表上的狀況。其設立預計須向稅務機關繳付金額基準的適用條文。

### 遞延所得稅

#### (i) 內在基準差額

遞延所得稅乃按負債法根據財務資料上資產及負債的稅基以及賬面值之間的暫時性差額確認。遞延所得稅乃採用結算日已實施或大致實施的稅率(及稅法)，及預期採用於遞延所得稅資產獲實現及遞延所得稅負債獲結算時的稅率後釐定。

遞延所得稅資產僅於可動用暫時性差額以抵銷未來可能出現的應課稅利潤時確認。

#### (ii) 外在基準差額

遞延所得稅乃按於子公司的投資所產生的暫時性差額而進行準備，惟就遞延所得稅負債而言本集團有能力控制其暫時性差額撥回的時間以及該暫時性差額在可見未來有可能不予撥回則除外。

---

## 財務資料

---

### 抵銷

當有合法可行權利將即期稅項資產與即期稅項負債互相抵銷，及當同一稅務機關向同一應課稅實體或不同的應課稅實體所徵收所得稅且有意以淨額基準結算款額時，遞延所得稅資產及負債可互相抵銷。

由2010年1月1日至2010年11月30日期間，美國稅項乃按「猶如已獨立」基準，猶如我們的前身公司為一間獨立實體計算。由於我們前身公司的若干法律實體向通用汽車的法律實體提呈綜合報稅表，即期稅項已假設於所得稅記錄為轉撥予通用汽車年內與通用汽車結算。

### 經營業績

下表載列我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的合併全面收益表以及本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度的匯總合併利潤表概要。我們的前身公司財務資料的呈列基準不能與本集團財務資料的呈列基準比較。因此，除收益外，我們並無將我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間的財務資料與本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的財務資料匯總計算。由於收益並無受到上述因素的明顯影響，故已匯總計算。任何過往期間的經營業績未必能成為任何未來期間可以預期業績的指標。

## 財務資料

### 我們的前身公司

	由2010年 1月1日 至2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
收益 .....	1,895,195
銷售成本 .....	(1,610,442)
<b>毛利</b> .....	<b>284,753</b>
工程及產品開發成本 .....	(118,008)
行政開支 .....	(59,139)
銷售和配送開支 .....	(17,018)
其他虧損淨額 .....	(5,537)
<b>經營利潤</b> .....	<b>85,051</b>
融資收入 .....	790
融資成本 .....	(4,747)
融資成本淨額 .....	(3,957)
<b>除所得稅前利潤</b> .....	<b>81,094</b>
所得稅開支 .....	(10,991)
<b>期間利潤</b> .....	<b>70,103</b>
<b>下列人士應佔期間利潤：</b>	
我們的前身公司權益持有人 .....	67,955
非控制性權益 .....	2,148
<b>期間利潤</b> .....	<b>70,103</b>
<b>其他全面虧損，扣除稅項</b>	
外幣折算差額 .....	(5,482)
設定受益計劃精算虧損，扣除稅項 .....	(854)
	(6,336)
<b>期間全面收益總額</b> .....	<b>63,767</b>
<b>以下各項應佔：</b>	
我們的前身公司權益持有人 .....	61,157
非控制性權益 .....	2,610
	63,767



## 財務資料

### 本集團

	由2010年 11月4日 至2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
		(千美元)	
收益 .....	156,688	2,247,752	2,167,802
銷售成本 .....	(182,033)	(1,970,477)	(1,900,989)
<b>(毛損)／毛利 .....</b>	<b>(25,345)</b>	<b>277,275</b>	<b>266,813</b>
工程及產品開發成本 .....	(8,470)	(108,376)	(81,623)
行政開支 .....	(21,841)	(78,089)	(88,563)
銷售和配送開支 .....	(994)	(10,547)	(9,343)
其他(虧損)／收益淨額 .....	(638)	8,938	(3,361)
<b>經營(虧損)／利潤 .....</b>	<b>(57,288)</b>	<b>89,201</b>	<b>83,923</b>
融資收入 .....	72	838	562
融資成本 .....	(1,744)	(16,602)	(22,291)
融資成本淨額 .....	(1,672)	(15,764)	(21,729)
<b>除所得稅前(虧損)／利潤 .....</b>	<b>(58,960)</b>	<b>73,437</b>	<b>62,194</b>
所得稅抵免／(開支) .....	293	(5,404)	(3,567)
<b>期間／年度(虧損)／利潤 .....</b>	<b>(58,667)</b>	<b>68,033</b>	<b>58,627</b>
<b>下列人士應佔期間／年度(虧損)／利潤：</b>			
本公司權益持有人 .....	(58,539)	66,686	57,096
非控制性權益 .....	(128)	1,347	1,531
<b>期間／年度(虧損)／利潤 .....</b>	<b>(58,667)</b>	<b>68,033</b>	<b>58,627</b>
<b>其他全面收益(虧損)，扣除稅項</b>			
外幣折算差額 .....	2,865	(11,851)	4,607
設定受益計劃精算收益／ (虧損)，扣除稅項 .....	118	(929)	(1,394)
	2,983	(12,780)	3,213
<b>期間／年內全面(虧損)／收益總額 .....</b>	<b>(55,684)</b>	<b>55,253</b>	<b>61,840</b>
<b>下列人士應佔</b>			
本公司權益持有人 .....	(55,661)	53,489	60,103
非控制性權益 .....	(23)	1,764	1,737
	(55,684)	55,253	61,840

## 財務資料

### 選定利潤表項目概述

#### 收益

收益指我們自銷售產品以及為客戶提供工具、原型零件及工程服務所得的收入。產品銷售佔截至2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度的總收益約99%。我們於確認收益前一般與整車生產商客戶訂立為期介乎24至30個月的合約。於往績記錄期間所記錄的收益主要來自收購之前所取得的合約。我們截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度產生的收益分別為2,051.9百萬美元、2,247.8百萬美元及2,167.8百萬美元。

下表載列於所示期間／年度按產品線劃分的收益：

	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日至2010年11月30日止期間		由2010年11月4日至2010年12月31日止期間		總計2010年		截至2011年12月31日止年度		截至2012年12月31日止年度	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
轉向：										
EPS.....	553,811	29.2	46,782	29.9	600,593	29.3	762,967	33.9	764,937	35.3
HPS.....	485,992	25.7	40,585	25.9	526,577	25.7	540,396	24.0	447,314	20.6
轉向管柱和中間軸(CIS).....	487,822	25.7	38,240	24.4	526,062	25.6	500,193	22.3	481,827	22.2
動力傳動.....	367,570	19.4	31,081	19.8	398,651	19.4	444,196	19.8	473,724	21.9
總計.....	<u>1,895,195</u>	<u>100.0</u>	<u>156,688</u>	<u>100.0</u>	<u>2,051,883</u>	<u>100.0</u>	<u>2,247,752</u>	<u>100.0</u>	<u>2,167,802</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的收益已經匯總。見「—呈列基準。」

下表載列所示年度按產品線劃分的銷售量：

生產線 <sup>(1)</sup>	截至以下日期止年度		
	2010年 12月31日 <sup>(2)</sup>	2011年 12月31日	2012年 12月31日
	(以千計)		
轉向：			
EPS.....	2,278	2,682	2,680
HPS.....	10,700	10,718	8,289
轉向管柱.....	4,098	3,727	3,463
動力傳動.....	<u>7,944</u>	<u>8,018</u>	<u>8,694</u>
總計.....	<u>25,020</u>	<u>25,145</u>	<u>23,126</u>

附註：

- (1) 產品線不包括售後市場、服務及部件。  
 (2) 由2010年1月1日至2010年11月30日期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日期間的銷售量已經匯總。見「—呈列基準。」

## 財務資料

下表載列所示年度按產品線劃分的每件價格範圍：

生產線 <sup>(1)</sup>	截至以下日期止年度		
	2010年 12月31日 <sup>(2)</sup>	2011年 12月31日	2012年 12月31日
	(美元)		
<b>轉向：</b>			
EPS.....	210-335	185-335	200-430
HPS.....	2-270	2-270	2-270
轉向管柱和中間軸(CIS).....	20-430	20-450	20-430
<b>動力傳動</b> .....	25-100	25-215	25-215

附註：

- (1) 產品線不包括售後市場、服務及零部件。
- (2) 由2010年1月1日至2010年11月4日止期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的價格範圍已經匯總。見「呈列基準。」

各產品線的價格範圍乃根據產品線內種類繁多的產品而定。見「業務—我們的產品。」定價存在明顯差異，此乃根據我們是出售全套系統或是出售個別產品而定。此外，特定產品類別的定價亦有很大差異，因為我們的產品主要為專門客戶訂製。

下表載列於所示期間／年度以地區分部劃分的收益：

地區分部：	我們的前身公司		本集團		匯總 <sup>(1)</sup>		本集團			
	由2010年1月1日 至2010年11月30日 止期間		由2010年11月4日 至2010年12月31日 止期間		總計2010年		截至 2011年12月31日 止年度		截至 2012年12月31日 止年度	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
北美洲.....	1,200,748	63.4	96,858	61.8	1,297,606	63.2	1,470,392	65.4	1,536,351	70.9
歐洲.....	430,868	22.7	31,715	20.2	462,583	22.5	456,359	20.3	328,444	15.2
中國.....	129,240	6.8	18,125	11.6	147,365	7.2	168,477	7.5	182,326	8.4
世界其他地區 <sup>(2)</sup> .....	134,339	7.1	9,990	6.4	144,329	7.1	152,524	6.8	120,681	5.5
<b>總計</b> .....	<u>1,895,195</u>	<u>100.0</u>	<u>156,688</u>	<u>100.0</u>	<u>2,051,883</u>	<u>100.0</u>	<u>2,247,752</u>	<u>100.0</u>	<u>2,167,802</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 由2010年1月1日至2010年11月30日止期間以及由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的收益已予匯總。見「財務資料—呈列基準。」
- (2) 包括巴西、印度、韓國及澳洲。

## 財務資料

### 銷售成本及毛利

銷售成本指我們產生收益業務直接應佔的成本，主要包括原材料、製造開支及僱員重組成本。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的銷售成本為1,610.4百萬美元。下表載列於所示期間我們的前身公司銷售成本及毛利：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
銷售成本.....	1,610,442
毛利.....	284,753
毛利率(%).....	15.0%

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的銷售成本分別為182.0百萬美元、1,970.5百萬美元及1,901.0百萬美元。下表載列所示期間／年度本集團的銷售成本及毛利：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
	(千美元)		
銷售成本.....	182,033	1,970,477	1,900,989
毛(損)／利.....	(25,345)	277,275	266,813
毛(損)／利率(%).....	(16.2%)	12.3%	12.3%

銷售成本的兩個主要組成部分為原材料及製造成本。

所購買材料的主要類別為電子零件(尤其是控制器、發動機及感應器)；機製零件(包括鑄造、熔煉、軸承及壓印)及商品採購。商品採購成本受全球經濟狀況顯著影響。影響材料成本的主要商品為鋼及稀土原料。由於對該等商品的經濟壓力上升，所採購材料的成本亦告上升。該等商品的價格波動對我們毛利及毛利率的影響因我們與客戶所訂立的可允許全部或部分轉嫁成本增幅的多份商業協議而大幅緩減。銷售成本的另一個主要組成部分為製造成本。製造開支主要包括時薪勞動成本、薪酬勞動成本(製造及支援功能的管理及策劃)、福利成本、公共事業費用、廢品開支、間接及維護材料、開設及啟動開支。時薪勞動成本屬於變數，會隨著客戶要求而改變，而薪酬成本則屬於預先固定費用。

## 財務資料

下表載列我們的前身公司於所示期間銷售成本的組成部分：

	由2010年1月1日至 2010年11月30日 止期間	
	(千美元)	%
原材料.....	1,039,619	64.6
製造.....	525,429	32.6
重組成本.....	—	—
其他.....	45,394	2.8
總計.....	<u>1,610,442</u>	<u>100</u>

下表載列本集團於所示期間／年度銷售成本的組成部分：

	由2010年11月4日 至2010年12月31日 止期間		截至 2011年12月31日 止年度		截至 2012年12月31日 止年度	
	(千美元)	%	(千美元)	%	(千美元)	%
原材料.....	89,145	49.0	1,320,418	67.0	1,264,615	66.5
製造.....	59,041	32.4	607,024	30.8	586,698	30.9
重組成本.....	32,763	18.0	1,776	0.1	2,417	0.1
其他.....	1,084	0.6	41,259	2.1	47,259	2.5
總計.....	<u>182,033</u>	<u>100</u>	<u>1,970,477</u>	<u>100</u>	<u>1,900,989</u>	<u>100</u>

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的毛利為284.8百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的毛(損)／毛利分別為(25.3百萬美元)、277.3百萬美元及266.8百萬美元。有關由2010年11月4日至2010年12月31日止期間毛損的論述，見「—經營業績—由2010年11月4日至2010年12月31日止期間—本集團」一節。

### 工程及產品開發成本

下表載列我們的前身公司於所示期間工程及產品開發成本的組成部分：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
計入利潤表的工程及產品開發成本.....	118,008
資本化作無形資產的開發成本.....	—
工程及產品開發成本總額.....	<u>118,008</u>

## 財務資料

下表載列本集團於所示期間／年度工程及產品開發成本的組成部分：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至 2011年 12月31日 止年度	截至 2012年 12月31日 止年度
		(千美元)	
計入利潤表的工程及產品開發成本 .....	8,470	108,376	81,623
資本化作無形資產的開發成本 .....	4,846	70,771	108,702
<b>工程及產品開發成本總額 .....</b>	<b>13,316</b>	<b>179,147</b>	<b>190,325</b>

計入利潤表的工程及產品開發成本包括所有進階研究、程式開發工程及根據上文討論的會計政策不合資格作為無形資產資本化以改善工序的持續改進工程。已資本化開發成本的攤銷開支計入銷售成本中。本集團的研究、開發及工程部門經營全球網絡的技術中心，我們於該處聘用工程師、研究員、設計師、軟件專家、程式專家及技術人員並與其訂立合約。此全球網絡讓本集團開發轉向及動力傳動系統並改善現有產品。我們相信，持續的研究、開發及工程業務對我們長遠發展十分重要，並籍新及現有客戶而尋求額外業務。

自2010年1月1日至2010年11月30日期間，我們的前身公司並無將工程及產品開發成本資本化。於2010年12月1日前，我們的前身公司產生的工程及產品開發成本由於考慮下列因素後，當時的產品開發開銷並不確定能否帶來未來經濟利益，故不符合國際財務報告準則的資本化準則：(i)於2008年、2009年及2010年初，全球普遍的汽車市況及我們的前身公司擁有權的不確定性；及(ii)於2009年10月至2010年11月，通用汽車擁有權對我們的前身公司向與通用汽車有競爭的整車製造商營銷其產品及自通用汽車取得業務的能力帶來的不利影響。

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度，資本化的工程及產品開發成本分別為4.8百萬美元、70.8百萬美元及108.7百萬美元。

本集團考慮下列因素，以評估將工程及產品開發成本資本化是否合適：(i)自我們不再由通用汽車擁有後自客戶取得新計劃的重大利得；(ii)2010年全球汽車市場前景改善；及(iii)由於2010年全球汽車市場前景改善後，2010年及2011年獲取新及現有客



## 財務資料

戶的訂單，故本集團在未來期間的盈利能力預測提高。本集團的結論為，2010年12月1日後產生的合資格工程及產品開發成本符合國際財務報告準則的資本化準則。見「業務－研究及開發」。

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的工程及產品開發成本總額為118.0百萬美元，佔我們的前身公司收益的6.2%。

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的工程及產品開發成本總額分別為13.3百萬美元、179.1百萬美元及190.3百萬美元，分別佔本集團收益8.5%、8.0%及8.8%。工程及產品開發成本總額由截至2011年12月31日止年度及截至2012年12月31日止年度增加11.2百萬美元，乃由於現時正進行並預期於2013年及2014年啟動的計劃數目增加所致。

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間、由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，於銷售成本列賬的資本化開發成本攤銷分別為零、零、0.7百萬美元及4.6百萬美元。本集團預期由於目前開發的成本計劃推出，未來數年攤銷成本將上升。

### 行政開支

行政開支主要包括僱員工資及行政員工福利(包括財務、人力資源、資訊科技、法律及其他)。行政開支的僱員工資及福利最大組成部分包括薪金、花紅及根據人力資源政策或適用法律各種福利計劃的供款。於通用汽車擁有我們的前身公司期間，通用汽車對我們的前身公司就該等服務所收取的成本費用不一定代表假設我們的前身公司為獨立實體而可能產生的成本費用。此外，通用汽車並無向我們的前身公司取其所產生的所有成本。當成本並非由通用汽車向我們的前身公司收取時，則概無開支計入我們的前身公司的綜合財務資料中。因此，我們的前身公司呈報作為行政開支的金額並不能與本集團相比較。見「一呈列基準」。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的行政開支為59.1百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的行政開支分別為21.8百萬美元、78.1百萬美元及88.6百萬美元。

### 銷售和配送開支

銷售和配送開支主要包括全球銷售員工的僱員工資及福利及其他相關費用。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的銷售成本為17.0百萬美元，佔我們的前身公司收益0.9%。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的銷售成本為1.0百萬美元、10.5百萬美元及9.3百萬美元，分別佔本集團收益0.6%、0.5%及0.4%。

## 財務資料

### 其他(虧損)/收益淨額

其他(虧損)/收益淨額主要包括外匯(虧損)/收益以及由特別索償抵銷的版權收入。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的其他虧損淨額為5.5百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，本集團的其他虧損淨額分別為0.6百萬美元。截至2011年12月31日止年度本集團的其他收益淨額為8.9百萬美元，截至2012年12月31日止年度本集團的其他收益淨額則為3.4百萬美元。

### 融資成本淨額

融資成本淨額包括合資格資產扣減資本化利息後的利息收入及開支。我們的前身公司的融資活動及資金結構由通用汽車管理。因此，我們的前身公司的融資成本並不能與本集團的融資成本相比較。見「一呈列基準」。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的融資成本淨額為4.0百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的融資成本淨額為1.7百萬美元、15.8百萬美元及21.7百萬美元。

### 所得稅(開支)/抵免

所得稅開支指即期及遞延稅項開支總額。

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，我們的前身公司的所得稅開支為11.0百萬美元，佔我們的前身公司除稅前利潤13.6%。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間本集團的所得稅抵免為0.3百萬美元，截至2011年及2012年12月31日止年度，所得稅開支則為5.4百萬美元及3.6百萬美元，分別佔本集團除所得稅前(虧損)/利潤0.5%、7.4%及5.7%。

### 期/年內利潤/(虧損)

期/年內利潤/(虧損)即除稅後利潤/(虧損)淨額。我們的前身公司與本集團之間的利潤/(虧損)並不能互相比較，主要因為當本集團向我們的前身公司收購資產並承擔負債、於收購前期間成本由通用汽車向我們的前身公司收取，本集團結欠開發成本資本化以及本集團產生的收購費用及成本。見「一呈列基準」。

### 我們的前身公司

我們的前身公司的利潤於2010年1月1日至2010年11月30日止期間為70.1百萬美元，佔我們的前身公司期間收益的3.7%。

### 本集團

於由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，本集團的虧損為58.7百萬美元。截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團的利潤為68.0百萬美元及58.6百萬美元，

## 財務資料

分別佔本集團收益3.0%及2.7%。由2011年至2012年純利率下降主要由於2012年僱員重組計劃所產生的成本、●以及因由2011年12月31日至2012年12月31日總借款增加134.0百萬美元帶來的融資成本上升所致。

### 外幣折算差額

外幣折算差額指有關將資產負債表及利潤表換算為本集團的功能貨幣(為美元)的外幣折算差額。資產負債表賬目以結束期間的匯率換算，而利潤表賬目則以平均期間的匯率換算。所有產生的外幣折算差額均於其他全面收益中確認。

### 經營業績

#### 截至2012年12月31日止年度與截至2011年12月31日止年度的比較

**收益。**截至2012年12月31日止年度，本集團收益為2,167.8百萬美元，較本集團截至2011年12月31日止年度收益2,247.8百萬美元減少80.0百萬美元或3.6%。收益減少乃由於以下各項：

- 總銷量整體減少乃由於：
  - EPS產品線的銷售量增加。主要來自中國、印度及墨西哥的需求增加，其部分由於歐洲EPS產品線的銷售量下降所抵銷，其原因為於2012年全年歐洲經濟衰退環境所致；
  - HPS產品線的銷售量下降。主要由於行業由HPS轉換至EPS所致，其符合本集團的整體發展策略，轉而專注發展EPS產品線；
  - 轉向管柱產品線銷售量下降，主要由於整合轉向管柱為EPS產品。因此，EPS產品數量上升，包括整合轉向管柱產品；及
  - 部份被動力轉動產品線銷售量增加所抵銷，有關增長主要由於新計劃以及來自北美洲現有計劃的銷售量增加。
- 定價整體下降乃由於：
  - 於取得新客戶計劃時的減價政策的影響以及於最初取得若干計劃時協定就現有計劃定期對定價作出調減；及
  - 下降主要由下列各項部分抵銷：(1)新計劃推出增加以及將產品組合調整至較高定價產品，如EPS，及(2)客戶商品賬單收回原材料成本的影響。於2012年，根據與若干客戶磋商的合約，稀土金屬及鋼的成本增加獲全部或部分轉嫁至該等客戶上。

## 財務資料

為符合行業由HPS轉型為EPS以及本集團專注於EPS的發展策略，我們已有策略地將我們的生產重點由HPS轉移至EPS。儘管我們繼續生產HPS產品，惟我們在尋求及接納HPS業務方面更為小心選擇，因此導致HPS由2011年至2012年期間的銷量下降。一旦我們接納業務機會，其一般需要24至30個月以讓我們設立所需的產能，同時亦讓客戶於開始生產前完成車輛開發。此外，即使於投產後，新增產能一般至少需六個月方能達致最大產能。因此，已預訂業務需要兩年或三年以產生可觀收入來源。此外，我們的EPS及HPS銷售量受到宏觀經濟因素影響。因此，我們的EPS產品收益增長自2011年及2012年起與本集團同期的HPS產品的收益下降並不相符。HPS銷售量下降並無對本集團於往績記錄期間的可持續經營造成任何重大不利影響，且符合本集團專注於EPS的未來發展策略。有關於最後實際可行日期我們主要的已預訂業務(包括主要EPS計劃，其按最後實際可行日期入賬，有估計整段年期收益45億美元)概要見「業務－客戶－與我們客戶的供應關係」。

**銷售成本。**截至2012年12月31日止年度，本集團的銷售成本為1,901.0百萬美元，主要包括原材料成本1,264.6百萬美元、製造開支586.7百萬美元、僱員重組開支2.4百萬美元及其他銷售成本。銷售成本於截至2011年12月31日止年度由1,970.5百萬美元下降至截至2012年12月31日止年度的1,901.0百萬美元，減少69.5百萬美元或3.5%，符合本集團整體銷售額下降3.6%。此外，由於下列各項成本減省措施，2012年的銷售成本持續改善：

- 實施產品效率改善；
- 由於2010年的僱員重組計劃，勞動成本減少；及
- 由於我們與供應商重新磋商合約以及內部成本減省措施，直接材料成本減少。直接材料成本減少部分由經濟商品壓力增加造成採購物料成本增加部分抵銷，其已全部或部分轉嫁至客戶。

該減少部分由有關減省製造及工程人數的僱員重組開支2.4百萬美元所抵銷，其擬根據近期的減省成本措施減省未來期間的勞動成本。

**毛利。**截至2012年12月31日止年度，本集團的毛利為266.8百萬美元，較本集團截至2011年12月31日止年度的毛利277.3百萬美元減少10.5百萬美元或3.8%。毛利率減少主要由於上述原因導致的銷售額減少所致。見「一 收益」。本集團的毛利自2011至2012年有所減少；然而，我們截至2012年12月31日止年度的毛利率為12.3%，與截至2011年12月31日止年度的毛利率12.3%比較屬穩定。

**工程及產品開發成本。**截至2012年12月31日止年度，本集團的工程及產品開發成本為81.6百萬美元，主要包括勞工及福利開支64.6百萬美元、物料開支13.6百萬美元

## 財務資料

及其他開支3.4百萬美元。本集團截至2012年12月31日止年度的工程及產品開發成本總額進行資本化約108.7百萬美元或57.1%。與截至2011年12月31日止年度比較，本集團進行資本化的工程及產品開發成本總額為70.8百萬美元或39.5%。2012年資本化金額增加反映開發中計劃及處於較後開發階段的本集團若干較大計劃數量增加。一般而言，當產品隨著開發生命週期推進，較大部分的工程及產品開發成本將符合資本化資格。

**行政開支。**截至2012年12月31日止年度，本集團的行政開支為88.6百萬美元，主要包括薪金及工資開支29.5百萬美元及執行資訊科技及維護開支16.2百萬美元。行政開支較截至2011年12月31日止年度的78.1百萬美元增加10.5百萬美元或13.4%，主要來自2012年僱員重組計劃導致於截至2012年12月31日止年度產生的5.0百萬美元的重組開支以及有關●的成本6.6百萬美元所致。該等增加部分由應付勞動重組計劃的工資、薪金及福利減少所抵銷。

**銷售和配送開支。**截至2012年12月31日止年度，本集團銷售及配送開支為9.3百萬美元，主要包括薪金及工資開支4.9百萬美元、業務差旅開支1.2百萬美元、外勤服務成本1.5百萬美元、僱員福利開支1.3百萬美元及其他開支合共0.4百萬美元。銷售及配送開支較本集團截至2011年12月31日止年度的銷售和配送開支10.5百萬美元下降1.2百萬美元或11.4%，大部分由於與2012年僱員重組計劃有關的暫時性僱員人數下降所致。

**其他(虧損)/收益淨額。**截至2012年12月31日止年度，本集團的其他虧損淨額為3.4百萬美元，主要包括外匯損失3.3百萬美元。本集團截至2011年12月31日止年度的其他收益8.9百萬美元主要包括歐元兌美元的不利影響所致。外匯(虧損)/收益包括我們的北美洲子公司所持有的貸款分別於截至2011年12月31日止年度的8.1百萬美元的匯兌收益以及截至2012年12月31日止年度2.0百萬美元的匯兌虧損。

**融資收入。**截至2012年12月31日止年度，本集團的融資收入為0.6百萬美元，較本集團截至2011年12月31日止年度的融資收入0.8百萬美元減少0.2百萬美元或32.9%。融資收入於截至2011年12月31日止年度至截至2012年12月31日止年度維持穩定。

**融資成本淨額。**截至2012年12月31日止年度，本集團的融資成本淨額為21.7百萬美元，包括就未償還銀行貸款的利息開支及擔保費用。融資成本較截至2011年12月31日止年度的融資成本淨額15.8百萬美元增加6.0百萬美元或37.8%，主要由於借貸總額由於2011年12月31日的406.6百萬美元增加至2012年12月31日的540.6百萬美元所致。該



## 財務資料

融資成本淨額增加亦因加權平均年利率分別於截至2011年及2012年12月31日止年度由2.9%增加至4.1%所致。

**所得稅開支。**截至2012年12月31日止年度，本集團的所得稅開支為3.6百萬美元。於2012年，我們確認若干遞延稅資產，其帶來大額所得稅利得，部分抵銷年內所得稅開支總額。

**年內利潤。**截至2012年12月31日止年度，本集團的利潤為58.6百萬美元，較本集團截至2011年12月31日止年度的利潤68.0百萬美元減少9.4百萬美元或13.8%。本集團截至2012年及2011年12月31日止年度的純利率分別為2.7%及3.0%。由2011年至2012年純利率下降主要由於2012年僱員重組計劃產生的成本、有關●的成本以及因由2011年12月31日至2012年12月31日借貸總額增加134.0百萬美元導致融資成本增加所致。

### 截至2011年12月31日止年度與截至2010年12月31日止匯總年度比較

我們的前身公司的營運業績不能直接與本集團的營運業績比較。因此，除收益外，我們並無就經營業績的管理層討論及分析的目的而將我們的前身公司於2010年1月1日至2010年11月30日期間的財務資料與本集團於2010年11月4日至2010年12月31日期間的財務資料匯總。見「一呈列基準。」

**收益。**本集團截至2011年12月31日止年度的收益為2,247.8百萬美元，較我們的前身公司由2010年1月1日至2010年11月30日止期間及本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的2,051.9百萬美元增加195.9百萬美元或9.5%。收益增加乃由於以下各項：

- 整體總銷售量微降乃由於：
  - EPS產品線銷售量增加，由截至2010年12月31日止年度的600.6百萬美元增加至截至2011年12月31日止年度的763.0美元，銷售收益增加162.4百萬美元或27.0%。增加主要由於北美洲的新計劃以及現有計劃的客戶計劃增加所致。此外，於收購事項後，我們推出新齒條式EPS技術，其帶來北美洲銷售量增加；
  - HPS產品線銷售量增加，由截至2010年12月31日止年度的526.6百萬美元增加至截至2011年12月31日止年度的540.4百萬美元，銷售收益增加13.8美元或2.6%。增加主要由於現有計劃的客戶計劃增加所致；



## 財務資料

- 某程度上被轉向管柱產品線銷售量由截至2010年12月31日止年度的526.1百萬美元減至2011年12月31日止年度的500.2百萬美元所抵銷，有關減幅導致銷售收益減少25.9百萬美元或4.9%，主要由於整合轉向管柱為EPS產品。因此，我們的EPS產品所增加的數目包括整合轉向管柱產品；及
- 動力傳動產品線銷售量略減，主要由於北美洲新計劃以及現有計劃銷量增加所致。
- 定價整體減少乃由於：
  - 降低定價以取得新客戶計劃的影響。我們亦經歷合約定價減少，其為於原先取得若干計劃時協定；及
  - 減少得到客戶商品賬單收回原材料成本所帶來的增加部分抵銷。於2011年，根據與若干客戶磋商訂立的合約，稀土金屬與鋼的成本上升全部或部分轉嫁予該等客戶。
- 有關歐元兌美元的有利影響帶來的收益增加。

### 截至2011年12月31日止年度－本集團

**銷售成本。**本集團截至2011年12月31日止年度的銷售成本為1,970.5百萬美元。於2011年的銷售成本包括原材料成本1,320.4百萬美元、製造開支607.0百萬美元、僱員重組開支1.8百萬美元以及其他41.3百萬美元。此外，於2011年的銷售成本受下列各項所影響：

- 就於北美洲持續推出的齒條式EPS而言，本集團於北美洲產生的成本主要與額外勞工、附加廢品與超額運費有關。
- 原材料成本上升，尤其為稀土金屬及鋼，誠如上文所討論，其已部分轉嫁予客戶。
- 銷售成本上升得到成本減省措施有關的銷售成本大幅改善所抵銷。成本減省措施包括實施生產效率改善、因下述2010年僱員重組計劃減省勞動成本、因與我們的供應商重新磋商而減低直接材料成本以及內部成本減省措施所致。
- 此外，為減低美元時薪勞工的薪金結構，於收購事項起生效向美國時薪僱員提議的措施為：(i)於收購事項後向同意減低時薪的僱員支付一次性款項（對熟練僱員強制實施及對其他僱員自願實施）；(ii)向決定離職的僱員支付

## 財務資料

一次性款項；或(iii)向決定接受遣散的僱員支付一次性款項。本集團就有關僱員重組計劃於截至2011年12月31日止年度確認1.8百萬美元成本，此項措施於2011年帶來明顯有利影響，並隨著美國時薪勞工的工資結構大幅縮減預期可於未來期間繼續帶來有利影響。見「— 由2010年11月4日至2010年12月31日止期間— 本集團。」

**毛利。**截至2011年12月31日止年度，本集團的毛利為277.3百萬美元，其主要由於銷售量上升帶來較高收益以及生產及直接成本的成本改善所致，其部分由商品成本(尤其是稀土金屬及鋼)上升、開辦成本及生產新產品及新技術的啟動所抵銷。

**工程及生產開發成本。**截至2011年12月31日止年度，本集團的工程及生產開發成本為108.4百萬美元，其主要包括勞工及福利開支79.2百萬美元、材料開支16.8百萬美元以及其他開支12.4百萬美元。

**行政開支。**截至2011年12月31日止年度，本集團的行政開支為78.1百萬美元，其主要包括薪金及工資開支29.9百萬美元及資訊科技開支20.1百萬美元。本期間的行政開支亦包括有關密歇根經濟增長管理局(Michigan Economic Growth Authority)營業稅抵免約9.3百萬美元。

**銷售和配送開支。**截至2011年12月31日止年度，本集團的銷售和配送開支為10.5百萬美元，其主要包括薪金及工資開支4.8百萬美元、業務差旅開支1.1百萬美元、外勤服務成本2.0百萬美元、僱員福利開支1.5百萬美元以及其他開支合共1.1百萬美元。

**其他收益淨額。**截至2011年12月31日止年度，本集團的其他收益淨額為8.9百萬美元。

**融資收入。**截至2011年12月31日止年度，本集團的融資收入為0.8百萬美元。

**融資成本淨額。**截至2011年12月31日止年度，本集團的融資成本淨額為15.8百萬美元，其包括尚未償還銀行貸款以及收購債務的利息開支及擔保費用。

**所得稅開支。**截至2011年12月31日止年度，本集團的所得稅開支為5.4百萬美元。

## 財務資料

### 由2010年11月4日至2010年12月31日止期間—本集團

**銷售成本及毛損。**本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的銷售成本為182.0百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，銷售成本主要包括原材料成本89.1百萬美元、製造開支59.0百萬美元、僱員重組開支32.8百萬美元及其他銷售成本1.1百萬美元。

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，本集團產生毛損主要由於僱員工資重組成本32.8百萬美元。於2010年，我們與聯合汽車公會追認耐世特汽車諒解備忘錄，其包括工資及獨立條文，以達致削減持續工資。根據於收購事項起生效的諒解備忘錄，為減低美國時薪勞工的薪金結構，時薪僱員獲給予下列方案：(i)於收購後向同意減低時薪的僱員支付一次性款項(對熟練僱員強制實施及對其他僱員自願實施)；(ii)向決定離職的僱員支付一次性款項；或(iii)向決定接受遣散的僱員支付一次性款項。我們相信，此項措施於2011年帶來明顯有利影響，並隨著美國時薪勞工的工資結構大幅縮減預期可於未來期間繼續帶來有利影響。

不計及僱員工資重組成本的影響，本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間產生毛利，而毛利率偏低主要由於根據業務的正常季節性因素，十二月的銷售量一般較低。

**工程及產品開發成本。**本集團的工程及產品開發成本於由2010年11月4日至2010年12月31日止期間為8.5百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，工程及產品開發成本包括勞工及福利開支6.2百萬美元、物料開支0.9百萬美元及其他開支1.4百萬美元。

**行政開支。**本集團的行政開支由2010年11月4日至2010年12月31日為21.8百萬美元。行政開支受與收購事項有關的收購相關成本12.3百萬美元所影響。此外，由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，行政開支包括薪金及工資開支3.1百萬美元及資訊科技開支3.0百萬美元。

**銷售和配送開支。**本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的銷售和配送開支為1.0百萬美元。由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，銷售成本包括薪金及工資開支0.3百萬美元、商務差旅開支0.1百萬美元、外勤服務成本0.3百萬美元、僱員福利開支0.1百萬美元及其他開支合共0.2百萬美元。

**其他虧損淨額。**本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的其他虧損淨額為0.6百萬美元。

**融資收入。**本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的融資收入為0.1百萬美元，為利息收入。

## 財務資料

**融資成本淨額。**本集團由2010年11月4日至2010年12月31日止期間的融資成本淨額為1.7百萬美元，為利息開支及擔保費用。

**所得稅開支。**本集團由2010年11月4日至2010年12月31日期間的所得稅開支為0.3百萬美元。所得稅開支的主要組成部分為稅務假期及抵免、不可扣減開支及未獲確認稅務利得。

### 由2010年1月1日至2010年11月30日止期間－我們的前身公司

**銷售成本。**我們的前身公司的銷售成本由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為1,610.4百萬美元。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，銷售成本主要包括原材料成本1,039.6百萬美元、製造開支525.4百萬美元及其他銷售成本45.4百萬美元。

**毛利。**我們的前身公司的毛利由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為284.8百萬美元。

**工程及產品開發成本。**我們的前身公司的工程及產品開發成本由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為118.0百萬美元。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，工程及產品開發成本包括勞工及福利開支72.3百萬美元、物料開支18.7百萬美元及其他開支27.0百萬美元。

**行政開支。**我們的前身公司的行政開支由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為59.1百萬美元。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，行政成本包括薪金及工資開支18.7百萬美元及資訊科技開支18.6百萬美元。

**銷售和配送開支。**我們的前身公司的銷售和配送開支由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為17.0百萬美元。銷售和配送開支受業務發展成本9.3百萬美元影響。由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，銷售和配送開支亦包括薪金及工資開支3.7百萬美元、商務差旅開支0.6百萬美元、外勤服務成本1.4百萬美元、僱員福利開支1.0百萬美元及其他開支合共1.0百萬美元。

**其他虧損淨額。**我們的前身公司的其他虧損淨額由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為5.5百萬美元。

**融資收入。**我們的前身公司的融資收入由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為0.8百萬美元，為利息收入。

**融資成本淨額。**我們的前身公司的融資成本淨額由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為4.0百萬美元。融資成本受應付通用汽車的票據有關的利息2.0百萬美元影響。應付通用汽車的票據於2010年12月償還。

**所得稅開支。**我們的前身公司的所得稅開支由2010年1月1日至2010年11月30日止期間為11.0百萬美元。所得稅開支的主要組成部分為稅務假期、不可扣減開支及未獲確認稅項利得。

## 財務資料

### 分部資料

就管理及會計而言，我們按地區分部將業務和銷售分類。我們的業務分為四個可報告分部：北美洲、歐洲、中國及世界其他地區。

下表載列所示期間的我們的前身公司銷售收益、銷售成本以及我們的前身公司可報告分部的毛利：

我們的前身公司	北美洲	歐洲	中國	世界 其他地區	合併
			(千美元)		
<b>由2010年1月1日至</b>					
<b>2010年11月30日期間</b>					
收益 .....	1,200,748	430,868	129,240	134,339	1,895,195
銷售成本 .....	(965,384)	(344,298)	(143,332)	(157,428)	(1,610,442)
毛利 .....	235,364	86,570	(14,092)	(23,089)	284,753
毛利率 .....	19.6%	20.1%	(10.9%)	(17.2%)	15.0%

下表載列所示期間／年度本集團的銷售收益、銷售成本以及可報告分部的毛利：

本集團	北美洲	歐洲	中國	世界 其他地區	合併
			(千美元)		
<b>由2010年11月4日至</b>					
<b>2010年12月31日期間</b>					
收益 .....	96,858	31,715	18,125	9,990	156,688
銷售成本 .....	(132,778)	(23,875)	(15,100)	(10,280)	(182,033)
毛利 .....	(35,920)	7,840	3,025	(290)	(25,345)
毛利率 .....	(37.1%)	24.7%	16.7%	(2.9%)	(16.2%)

	北美洲	歐洲	中國	世界 其他地區	合併
			(千美元)		
<b>截至2011年12月31日止年度</b>					
收益 .....	1,470,392	456,359	168,477	152,524	2,247,752
銷售成本 .....	(1,341,372)	(332,750)	(145,180)	(151,175)	(1,970,477)
毛利 .....	129,020	123,609	23,297	1,349	277,275
毛利率 .....	8.8%	27.1%	13.8%	0.9%	12.3%

	北美洲	歐洲	中國	世界 其他地區	合併
			(千美元)		
<b>截至2012年12月31日止年度</b>					
收益 .....	1,536,351	328,444	182,326	120,681	2,167,802
銷售成本 .....	(1,374,548)	(257,319)	(155,103)	(114,019)	(1,900,989)
毛利 .....	161,803	71,125	27,223	6,662	266,813
毛利率 .....	10.5%	21.7%	14.9%	5.5%	12.3%

## 財務資料

### 北美洲

我們的北美洲分部指於美國及墨西哥的業務。

### 截至2012年12月31日止年度與截至2011年12月31日止年度比較

**收益。**本集團北美洲分部的收益由2011年的1,470.4百萬美元增至2012年的1,536.4百萬美元，增加66.0百萬美元或4.5%。收益增加主要由於：

- 整體總銷售量增加，乃因：
  - 主要來自美國現有轉向系統及動力傳動計劃的數量增加；及
  - 主要來自墨西哥現有EPS系統的數量增加。
- 總銷售量增加部分由有關定價淨影響的下降所抵銷。雖然我們經歷客戶商品賬單收回原材料成本所帶來的收入增加，該等增加為為取得新客戶的逐年減價所部分抵銷。

**銷售成本。**本集團北美洲分部的銷售成本由截至2011年12月31日止年度的1,341.4百萬美元增至截至2012年12月31日止年度的1,374.5百萬美元，增加33.2百萬美元或2.5%。銷售成本增加主要由於：

- 產品組合改變以及如EPS等高成本產品增產。
- 保證開支增加，主要由於就北美洲新計劃的條款重新磋商的條款，其擴大我們根據顧客合約就任何缺損向客戶賠償的責任。
- 增加部分由因與供應商重新磋商訂立合約以及內部成本減省措施(其包括實施生產效率改善)所帶來原材料成本減少以及因2012年僱員重組計劃帶來勞動成本減少所抵銷。

**毛利。**本集團北美洲分部的毛利由截至2011年12月31日止年度的129.0百萬美元增至2012年12月31日止年度的161.8百萬美元，增加32.8百萬美元。北美洲分部的毛利率由截至2011年12月31日止年度的8.8%增加至截至2012年12月31日止年度的10.5%。增加主要來自分部的銷售量增加以及材料成本減少及部分由向客戶提供的減價影響以及於2012年低收益業務比率提高所抵銷。



## 財務資料

### 截至2011年12月31日止年度與截至2010年12月31日止年度比較

**收益。**我們的前身公司與本集團的北美洲分部匯總收益由2010年的1,297.6百萬美元增至2011年的1,470.4百萬美元，增加172.8百萬美元或13.3%。收益增加主要由於：

- 新計劃及現有計劃數量上升。我們推出新EPS技術及齒條助力EPS，其佔北美洲收益增加的主要部分。剩餘的數量增加乃由於轉向系統及動力傳動產品線的現有計劃所致。
- 於2011年12月31日止年度的零淨額定價影響乃包括下列各項抵銷因素：
  - 收益增加由客戶商品賬單收回原材料成本所致。於2011年，商品價格大幅增加主要與稀土金屬及鋼有關。根據與若干客戶磋商訂立的合約，部分該等增加已轉嫁予客戶。
  - 收益增加乃由根據最初取得計劃時所協定的合約減價為取得新客戶採取的逐年減價部分抵銷。

### 歐洲

我們的歐洲分部指於歐洲國家的業務。

### 截至2012年12月31日止年度與截至2011年12月31日止年度比較

**收益。**本集團歐洲分部的收益由截至2011年12月31日止年度的456.4百萬美元減少至截至2012年12月31日止年度的328.4百萬美元，減少127.9百萬美元或28.0%。減少主要由於：

- 截至2012年12月31日止年度全年大部分歐洲國家持續艱難的經濟環境加速導致EPS產品線銷售量下降，從而造成收益減少。
- 有關為取得新客戶而提供的逐年減價的淨影響的減少部分由收回商品及原材料成本的客戶賬單增加部分抵銷。

**銷售成本。**本集團歐洲分部的銷售成本由截至2011年12月31日止年度的332.8百萬美元減少至截至2012年12月31日止年度的257.3百萬美元，減少75.4百萬美元或22.7%。銷售成本減少乃為成本減省措施所致，包括：

- 與供應商重新磋商訂立的合約以及內部成本減省措施所帶來材料減少，從而所帶來的減少。
- 於2010年及2012年僱員重組計劃所帶來勞工成本的減少。

## 財務資料

**毛利。**本集團於歐洲分部的毛利由截至2011年12月31日止年度的123.6百萬美元下降至截至2012年12月31日止年度的71.1百萬美元，下降52.5百萬美元。歐洲分部的毛利率由截至2011年12月31日止年度的27.1%下降至截至2012年12月31日止年度的21.7%。減少主要由於銷售量下降及較低收益業務比例提高所致，並部分由材料及勞工成本下降的影響所抵銷。

### 截至2011年12月31日止年度與截至2010年12月31日止年度比較

**收益。**我們的前身公司與本集團就歐洲分部的匯總收益由2010年的462.6百萬美元減少至2011年的456.4百萬美元，減少6.2百萬美元或1.3%。收益減少主要由於：

- 歐洲大部分國家均面對持續艱難的經濟環境，因此銷量下降，從而造成收益下降。
- 其由歐元兌美元的有利影響以及2011年定價的淨影響帶來的增加所部分抵銷，主要如下：
  - 客戶商品賬單收回原材料成本所帶來的收益增加。於2011年，主要有關稀土金屬及鋼等商品價格大幅上升。根據與若干客戶磋商訂立的合約，所有或部分的該等增加可轉嫁予客戶。
  - 收益增加乃為逐年減價影響所抵銷，減價為向客戶提供減價以取得新客戶以及於最初取得計劃時協定的合約減價。

## 中國

我們的中國分部指於中國營運的分部。

### 截至2012年12月31日止年度與截至2011年12月31日止年度比較

**收益。**本集團中國分部的收益由2011年的168.5百萬美元增加至2012年的182.3百萬美元，增加13.8百萬美元或8.2%。收益逐年增長主要由於：

- 人民幣兌美元的有利影響所帶來的增加。
- 客戶商品賬單收回商品成本所帶來增加。
- 有關新計劃及現有計劃的數量增加所帶來的數量增加。

收益逐年增長部分由最初取得計劃所協定的合約減價所帶來的定價減少所抵銷。

## 財務資料

**銷售成本。**本集團的中國分部銷售成本由截至2011年12月31日止年度的145.2百萬美元增加至2012年12月31日止年度的155.1百萬美元，增加9.9百萬美元或6.8%。銷售成本增加符合中國分部銷售收入增加8.2%並由有關成本減省措施帶來的銷售成本持續改善部分抵銷，包括與我們的供應商重新磋商訂立合約以及內部成本減省措施帶來的材料成本下降。

**毛利。**我們中國分部的毛利由截至2011年12月31日止年度的23.3百萬美元增至截至2012年12月31日止年度的27.2百萬美元，增加3.9百萬美元或16.9%。中國分部的毛利率由截至2011年12月31日止年度的13.8%增至截至2012年12月31日止年度的14.9%。增加乃由於數量增加結合較高收益業務的比例增加帶來的有利影響以及外匯所帶來的有利影響所致，並由之前協定的合約減價的影響部分抵銷。

### 截至2011年12月31日止年度與2010年12月31日止年度比較

**收益。**我們的前身公司與本集團於中國分部的匯總收益由2010年的147.4百萬美元增加至2011年的168.5百萬美元，增加21.1百萬美元或14.3%。收益的逐年增長主要由於：

- 有關新計劃以及現有計劃的數量增加。
- 人民幣兌美元的有利影響所帶來的增加。
- 收益逐年增長部分由最初取得計劃所協定的合約減價所帶來的定價減少所抵銷。

### 世界其他地區

世界其他地區分部指於澳洲、南美洲及除中國以外的亞洲地區經營的業務。

**收益。**我們的前身公司以及本集團世界其他地區分部的匯總收益由2010年的144.3百萬美元增加至2011年152.5百萬美元，增加8.2百萬美元或5.7%。此外，本集團世界其他地區分部的收益由2011年的152.5百萬美元減少至2012年的120.7百萬美元，減少31.8百萬美元或20.9%。收益減少是由於兩項重大銷售合約到期導致澳洲的產品銷售量減少所致。

**銷售成本。**本集團世界其他地區分部的銷售成本由2011年的151.2百萬美元減至2012年的114.0百萬美元，減少37.2百萬美元或24.6%。銷售成本減少符合世界其他地區分部銷售減少20.9%並亦因內部成本減省措施所致。

## 財務資料

**毛利。**本集團世界其他地區分部的毛利由截至2011年12月31日止年度的1.3百萬美元增加至截至2012年12月31日止年度的6.7百萬美元。增加主要來自業務有較高收益業務以及內部成本減省措施所致。世界其他地區分部的毛利率於截至2011年12月31日止年度的0.9%增至截至2012年12月31日止年度的5.5%，其主要由於成本減省措施所致。

### 財務狀況分析

下表載列於所示日期本集團的合併資產負債表：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	(千美元)		
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
不動產、工廠及設備 .....	270,704	290,146	434,103
其他非流動資產 .....	17,577	87,826	196,897
非流動資產總額 .....	288,281	377,972	631,000
<b>流動資產</b>			
庫存 .....	152,313	156,788	174,433
貿易應收款項 .....	308,180	315,882	324,317
現金及現金等價物 .....	113,466	78,233	64,080
其他流動資產 .....	49,673	44,615	65,041
流動資產總額 .....	623,632	595,518	627,871
<b>資產總額</b> .....	<u>911,913</u>	<u>973,490</u>	<u>1,258,871</u>
<b>權益及負債</b>			
<b>權益總額</b> .....	74,954	123,018	191,809
<b>非流動負債</b>			
借款 .....	25,555	2,065	441,531
準備 .....	30,475	33,228	40,730
其他非流動負債 .....	22,606	48,334	77,504
非流動負債總額 .....	78,636	83,627	559,765
<b>流動負債</b>			
貿易應付款項 .....	254,667	259,687	295,741
其他應付款項及預提費用 .....	90,813	87,489	85,549
借款 .....	364,888	404,571	99,117
準備 .....	44,495	11,511	16,043
其他流動負債 .....	3,460	3,587	10,847
流動負債總額 .....	758,323	766,845	507,297
<b>負債總額</b> .....	<u>836,959</u>	<u>850,472</u>	<u>1,067,062</u>
<b>權益及負債總額</b> .....	<u>911,913</u>	<u>973,490</u>	<u>1,258,871</u>
<b>流動(負債)/資產淨額</b> .....	<u>(134,691)</u>	<u>(171,327)</u>	<u>120,574</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....	<u>153,590</u>	<u>206,645</u>	<u>751,574</u>

## 財務資料

### 庫存

我們的庫存包括原材料、在製品及製成品。原材料主要包括鋼及稀土原料。下表載列於所示日期我們的庫存結餘概要：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
原材料.....	104,026	95,683	107,148
在製品.....	31,488	36,611	40,764
製成品.....	17,126	27,916	34,787
	152,640	160,210	182,699
減：減值虧損準備.....	(327)	(3,422)	(8,266)
	152,313	156,788	174,433

本集團一般手頭維持平均30日庫存，以管理其營運資金及客戶時間表的需求。我們的製成品庫存於2011年及2012年反映我們於期內為尋求新業務為新計劃啟動所做的準備。

本集團定期檢討手頭庫存，並根據客戶計劃及承諾評估未來需求。減值準備乃於出現客觀證據庫存獲廢棄時獲確認。

下表載列於所示期間我們的前身公司的平均手頭庫存日數：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
庫存周轉日數 <sup>(1)</sup> .....	31

附註：

(1) 按庫存結餘除以期間的銷售成本再乘以期間(由2010年1月1日至2010年11月30日止期間)的日數計算。

下表載列於所示期間／年度本集團的平均手頭庫存日數：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
庫存周轉日數 <sup>(1)</sup> .....	26	29	32

附註：

(1) 按庫存平均結餘除以期間的銷售成本再乘以期間(由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及2011年及2012年12月31日止年度)的日數計算。

## 財務資料

我們的庫存週轉日數由2011年的29日增至2012年的32日，主要由於製成品庫存增加以應付北美洲分部於2012年12月31日之後的計劃付運日期的數量。此外，本集團持有更多原材料以應付2012年12月31日之後啟動的新EPS計劃以及於2012年12月31日進行中EPS計劃的需求。該等計劃推出需要就世界其他地區分部持有更多手頭庫存。此外，銷售成本下降69.5百萬美元主要由於本集團銷售收益整體下降3.5%所致。

根據內部估計，於2013年2月28日，本集團已於2012年12月31日使用或出售約97%手頭庫存。

### 貿易應收款項

我們的貿易及其他應收款項主要包括第三方客戶應付的金額。信貸期於發票日期後介乎30至90日不等，乃視乎客戶而定。客戶的信貸額度乃根據其付款記錄及還款能力以及由第三方評級機構作出的信貸評級進行評估。下表載列於所示日期我們的貿易及其他應收款項：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
貿易應收款項總額 .....	308,219	317,167	327,261
減：減值準備 .....	(39)	(1,285)	(2,944)
<b>貿易應收款項淨額 .....</b>	<b>308,180</b>	<b>315,882</b>	<b>324,317</b>

貿易應收款項由2010年12月31日至2011年12月31日有所增加主要是受向第三方的銷售增加而帶動。由2011年12月31日至2012年12月31日貿易應收款項增加主要由於期間尚未償還銷售日數增加所致。

根據我們的內部預期，於2013年2月28日，截至2012年12月31日的98.2%尚未償還貿易應收款項已經償還。

我們定期檢討賬齡分析，並按個別基準特別分析因破產或流動資金問題所引起有已知收回問題的客戶並評估是否可以收回。我們的貿易應收款項主要與多名整車製造商顧客的應收款項有關，以產量計包括世界十大主要整車製造商的大部分，一般具有良好的信譽。減值準備於我們無法收回所有應收金額的客觀證據(例如是對方有重大財政困難或違約或延遲支付重大數額)出現時獲確認。



## 財務資料

下表載列於所示日期我們貿易應收款項的賬齡分析：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
未逾期.....	298,393	300,851	311,364
已逾期：			
少於30日.....	5,298	8,811	11,409
30至60日.....	1,379	3,542	1,569
60至89日.....	906	469	272
超過90日.....	2,243	3,494	2,647
總計.....	308,219	317,167	327,261

下表載列於所示期間我們的前身公司的的平均貿易應收款項銷售日數：

	我們的 前身公司
	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
逾期銷售日數 <sup>(1)</sup> .....	58

附註：

- (1) 就我們的前身公司而言，按貿易應收款項結餘除以期間的收益再乘以期間(由2010年1月1日至2010年11月30日止期間)的日數計算。

下表載列於所示期間／年度本集團的平均貿易應收款項銷售日數：

	本集團		
	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
逾期銷售日數 <sup>(1)</sup> .....	63	51	54

附註：

- (1) 按貿易應收款項平均結餘除以期間的收益再乘以期間(由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及2011年及2012年12月31日止年度)的日數計算。

我們的貿易應收款項週轉日數由2011年的51日增至2012年的54日，主要因2012年最後數月向通用汽車增加信貸銷售以及我們的歐洲業務主要客戶收回金額減少所致。此外，銷售收入由2011年至2012年減少80.0百萬美元。見「一 經營業績」。

## 財務資料

### 其他應收款及預付款項

下表載列所示日期其他應收款項及應付款項：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
來自客戶就工具的可予報銷款項 <sup>(1)</sup> .....	15,712	12,268	30,525
其他可予收回稅項 <sup>(2)</sup> .....	11,199	18,104	17,963
預付資產 <sup>(3)</sup> .....	9,000	10,246	12,333
賣方按金.....	3,489	4,087	5,662
其他 <sup>(4)</sup> .....	11,014	1,085	790
	50,414	45,790	67,273
減：非即期部分.....	(1,563)	(1,395)	(2,483)
即期部分.....	48,851	44,395	64,790

附註：

- (1) 結餘代表就我們代客戶購買並最後向客戶收款而來自工具客戶的金額。
- (2) 結餘主要為可收回增值稅及授予本集團有關於美國密歇根州投資資本以及保持職位的若干稅項計劃。
- (3) 於2012年12月31日，金額計入預付●。
- (4) 結餘包括於2010年12月31日應收一名有關人士款項10.0百萬美元。有關應收款項的具體條款更多資料，見「附錄一甲—本集團財務資料的會計師報告—II.財務資料附註—32.有關連人士交易」

若干客戶合約要求整車製造商向我們償還所有或部分設計、組裝及製造等活動的工具成本。於2010年、2011年及2012年12月31日，應收整車製造商款項分別為15.7百萬美元、12.3百萬美元及30.5百萬美元。應收整車製造商款項由2011年12月31日至2012年12月31日增加18.3百萬美元，主要由於於2012年本集團獲得的客戶合約增加，其中全部或部分為償還工具成本。

### 貿易應付款項

我們的貿易應付款項主要包括就採購原材料及其他生產成本及費用應付第三方之款項。向供應商支付的支付期限一般介乎45至60日。下表載列於所示日期我們的貿易應付款項：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
貿易應付款項.....	254,667	259,687	295,741

由2010年12月31日至2011年12月31日的貿易應付賬款增加5.0百萬美元，主要由於生產量增加以應付對產品增加的需求而帶來原材料採購增加。由2011年12月31日

## 財務資料

至2012年12月31日貿易應付賬款增加36.1百萬美元主要由於2012年最後兩個月我們於EPS製造設備的投資增加所致。

下表載列於所示日期我們貿易應付款項的賬齡分析：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012
		(千美元)	
未逾期.....	217,352	229,829	260,576
已逾期：			
少於30日.....	21,776	17,597	15,588
30至60日.....	10,336	8,645	10,148
60至89日.....	2,035	636	3,000
超過90日.....	3,168	2,980	6,429
合計.....	254,667	259,687	295,741

下表載列我們的前身公司於所示期間平均貿易應付款項週轉日數：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
平均貿易應付款項週轉日數 <sup>(1)</sup> .....	49

附註：

- (1) 就我們的前身公司而言，按貿易應付款項結餘除以期間的銷售成本再乘以期間(由2010年1月1日至2010年11月30日止期間)的日數計算。

下表載列本集團於所示期間／年度平均貿易應付款項週轉日數：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
平均貿易應付款項週轉日數 <sup>(1)</sup> .....	42	48	53

附註：

- (1) 按貿易應付款項平均結餘除以期間的銷售成本再乘以期間(由2010年11月4日至2010年12月31日止期間以及2011年及2012年12月31日止年度)的日數計算。

我們的貿易應付款項週轉日數由2011年的48日增至2012年的53日，主要由於我們於2012年最後兩個月在EPS製造設備的投資增加所致。此外，銷售成本減少69.5百萬美元，主要由於本集團的銷售收益整體減少3.5%所致。

## 財務資料

### 其他應付款項及預提費用

下表載列於所示日期其他應付款項及預提費用：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
預提費用及其他應付款項 <sup>(1)</sup> .....	76,403	61,516	77,637
其他應付稅項 .....	4,709	5,778	1,568
來自客戶的按金 .....	8,996	8,764	6,761
向子公司的非控股股東應付的股息 .....	—	10,120	—
其他 .....	1,331	2,725	3,110
其他應付款項及預提款項總額 .....	91,439	88,903	89,076
減：非即期部分 .....	(626)	(1,414)	(3,527)
即期部分 .....	90,813	87,489	85,549

附註：

- (1) 餘額包括於2010年、2011年及2012年12月31日應付有關連人士款項分別為20.5百萬美元、10.5百萬美元及10.5百萬美元。見「一應付有關連人士的款項」。

其他應付款項及預提主要包括於2010年、2011年及2012年12月31日的預提薪金開支、預提員工花紅以及遞延收益。於2011年至2012年的其他應付款項及預提款項增加主要由於於2012年額外兩日服務所帶來預提時薪增加、本集團於2011年至2012年的經營表現改善以致預提鼓勵薪金增加以及●增加所致。

於截至2011年12月31日止年度，若干子公司向其非控股股東宣派股息10.2百萬美元，其中0.3百萬美元及3.1百萬美元已分別於2011年2012年派付，餘下款項7.0百萬美元已於2012年被用作重新投資子公司。

## 財務資料

### 應付有關連人士的款項

於2010年、2011年及2012年12月31日，本集團有關連人士應付北京亦莊款項分別為20.5百萬美元、10.5百萬美元及10.5百萬美元，該等款項須按要求時償還。該應付款項包括由太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司產生並由北京亦莊支付的尚未償還收購事項有關成本10.5百萬美元以及由北京亦莊注資有關收購而向通用汽車支付的有關股權注資10.0百萬美元。於最後實際可行日期，該等應付款項已經償還。本集團亦有若干其他應付太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的款項，為由太平洋世紀汽車代PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering支付的融資成本。於2012年12月31日，該等應付款項為3.8百萬美元，本集團將於●前悉數償付餘額。

### 流動資金及資本資源

#### 現金流量

我們的業務需要大量營運資金，其主要用於支付購買原材料及設備與工具。我們過往主要以自營運所提供現金及銀行貸款應付營運資金及其他資本要求。

我們相信，我們未來將透過結合●、經營業務產生的現金以及持續銀行融資的方式以應付流動資金及資本開支需求。

下表載列我們的前身公司於所示期間的選定現金流量數據：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
經營活動產生的淨現金.....	25,373
投資活動所用的淨現金.....	(47,872)
融資活動所用的淨現金.....	(38,103)
現金及現金等價物減少淨額.....	(60,602)
期初現金及現金等價物.....	169,149
現金及現金等價物之 匯兌虧損.....	(328)
經調整期初現金及 現金等值物.....	168,821
期末現金及現金等價物.....	108,219

## 財務資料

下表載列本集團於所示期間／年度的選定現金流量數據：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至12月31日 止年度	
		2011年	2012年
		(千美元)	
經營活動產生的淨現金.....	48,939	96,878	156,265
投資活動所用的淨現金.....	(331,303)	(132,264)	(271,651)
融資活動產生的淨現金.....	395,040	65	99,150
現金及現金等價物 增加／(減少)淨額.....	112,676	(35,321)	(16,236)
期／年初現金及現金等價物.....	—	113,466	78,233
現金及現金等價物之匯兌收益.....	790	88	2,083
經調整期初／年初現金及現金等值物.....	790	113,554	80,316
期／年末現金及現金等價物.....	113,466	78,233	64,080

### 經營活動產生的現金流量

#### 我們的前身公司

截至2010年1月1日至2010年11月30日止期間，經營業務產生的淨現金為25.4百萬美元。

#### 本集團

由2010年11月4日至2010年12月31日期間，經營活動產生的淨現金為49.2百萬美元。營運業務產生重大營運資金變動主要包括：

- 應付款項及計提費用增加36.1百萬美元，主要由於為支持贏得重大EPS計劃的資本購買所致；及
- 準備增加33.2百萬美元主要由於就工資削減重組計劃所設立準備所致；

截至2011年12月31日止年度，經營活動產生的現金為104.6百萬美元。營運業務產生的淨現金內的重大營運資金變動包括：

- 應收款項增加15.7百萬美元，主要由於2011年銷售增加所致；
- 準備減少30.2百萬美元，乃由於2011年初支付預提僱員重組負債所致；及



---

## 財務資料

---

- 遞延收益增加23.5百萬美元，反映客戶償付給我們的原型及工程活動(我們將其歸類為遞延收益)增加，以支持所贏得重大的EPS計劃。

截至2012年12月31日止年度，經營活動產生的現金為162.1百萬美元。經營活動產生的所得淨現金內重大營運資金變動包括：

- 貿易及其他應收款項增加32.9百萬美元，主要因尚未償還銷售日數增加所致。見「一貿易及其他應付款項」；
- 庫存增加22.1百萬美元，主要由於北美洲分部於2012年12月31日或前後的計劃交付日期增加以及中國及世界其他地區分部需要更多手頭庫存的正在進行中的EPS計劃於截至2012年12月31日增加所致；及
- 本集團遞延收益增加27.3百萬美元，反映原型及償還工程活動增加以支持贏得重大EPS計劃。

### **投資活動所用的現金流量**

投資活動產生或所用的現金流量主要反映客戶計劃的資本開支。

#### *我們的前身公司*

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，投資活動所用淨現金為47.9百萬美元，主要由於不動產、工廠及設備的資本投資，以應付營運及業務需要。

#### *本集團*

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間投資活動所用淨現金為331.3百萬美元，主要反映向通用汽車購買我們的前身公司。截至2011年及2012年12月31日止年度，投資活動所用淨現金分別為132.3百萬美元及271.7百萬美元。此項增加主要由於收購轉向EPS製造設備，以支援我們所有地區分部的未來全球客戶計劃用作合資格開發成本資本化的開支。

### **融資活動產生/所用的現金流量**

#### *我們的前身公司*

由2010年1月1日至2010年11月30日止期間，融資活動所用淨現金為38.1百萬美元。此融資活動所用淨現金主要源自於通用汽車出售我們的前身公司向通用汽車支付公司內債項及股息。

## 財務資料

### 本集團

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間，融資活動產生的淨現金為395.0百萬美元，主要反映向通用汽車收購我們的前身公司所撥支而產生的債項。

截至2011年12月31日止年度，融資活動產生的淨現金為0.07百萬美元，而截至2012年12月31日止年度則為99.2百萬美元。此項增加主要由於就主要用於償還收購債項316.0百萬美元而取得的兩項無抵押條款貸款的所得款300.0百萬美元以及126.0百萬美元的淨影響所致。

### 流動資產及負債淨額

下表載列於所示日期我們的流動資產及流動負債的細明分析：

	於12月31日			於4月30日
	2010年	2011年	2012年	2013年
				(未經審計)
	(千美元)			
<b>流動資產</b>				
庫存 .....	152,313	156,788	174,433	183,430
貿易及其他應收款項 .....	357,031	360,277	389,107	419,645
受限制銀行存款 .....	822	220	251	4,823
現金及現金等價物 .....	113,466	78,233	64,080	64,871
<b>流動資產總值</b> .....	<b>623,632</b>	<b>595,518</b>	<b>627,871</b>	<b>672,769</b>
<b>流動負債</b>				
貿易及其他應付款項 .....	345,480	347,176	381,290	393,376
退休福利及補償 .....	954	1,141	1,721	1,867
即期所得稅負債 .....	2,458	872	2,219	3,334
借款 .....	364,888	404,571	99,117	81,829
準備 .....	44,495	11,511	16,043	12,001
遞延收益 .....	48	1,574	6,907	8,596
<b>流動負債總額</b> .....	<b>758,323</b>	<b>766,845</b>	<b>507,297</b>	<b>501,003</b>
<b>流動(負債)／資產淨額</b> .....	<b>(134,691)</b>	<b>(171,327)</b>	<b>120,574</b>	<b>171,766</b>

我們主要以經營業務提供的現金及銀行貸款撥付營運資金。於2010年及2011年12月31日，我們的流動負債淨額分別為134.7百萬美元及171.3百萬美元，而於2012年12月31日及2013年4月30日，流動資產淨額則分別為120.6百萬美元及171.8百萬美元。

於2013年4月30日的存貨、貿易及其他應收款項及貿易及其他應付款項較2012年12月31日有所增長，由於季節性原因，其為典型低銷量月份。

---

## 財務資料

---

於2010年及2011年12月31日，我們的流動負債包括撥付收購債項的銀行貸款316.0百萬美元。收購債項於2010年及2011年12月31日分類為短期借款，乃由於該貸款包括就因債款人可隨時催繳作出的準備。我們的淨流動負債狀況主要基於收購債項分類的影響所致。

於2012年11月，我們償還316.0百萬美元的銀行貸款融資及獲得為數426.0百萬美元的定期貸款。定期貸款的年期為96個月，並於2012年12月31日獲分類為非流動負債。

我們於2012年12月31日的流動負債包括借貸99.1百萬，包括大部分我們獨立於通用汽車所抵押的銀行貸款及循環貸款。

於往績記錄期間及於最後實際可行日期，我們並無就償還任何借款作出違約、違反任何財務契諾或於該等短期貸款到期時與主要往來銀行磋商循環續借並無遇到任何困難。我們相信我們能夠於2013年現有短期借款到期時循環續借現有的短期借款。

### 營運資金

計及我們的經營所得現金流量、現時可供使用的銀行貸款及其他借款以及●，據董事作出適當查詢後相信，我們有充裕可用營運資金，足以應付自本文件日期起計未來12個月的現有營運資金需要。

### 資本開支

我們的資本開支包括購置機器、設備與工具以及產品開發投資產生的現金開支。自收購事項以來，本集團已自新整車製造商獲得大宗訂單，並預期全球汽車業持續復甦時繼續推出新產品及技術。為支持該等舉措，我們已取得並將繼續取得重大資本開支。

## 財務資料

下表載列於所示期間我們的前身公司的資本開支：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
關於下列各項的資本開支：	
－購置不動產、工廠及設備 .....	47,451
－產品開發成本資本化 .....	—
<b>總計</b> .....	<b>47,451</b>

下表載列於所示期間／年度本集團的資本開支：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
	(千美元)		
關於下列各項的資本開支：			
－購置不動產、工廠及設備 .....	8,614	67,071	172,381
－產品開發成本資本化 .....	4,846	69,585	104,091
<b>總計</b> .....	<b>13,460</b>	<b>136,656</b>	<b>276,472</b>

我們於往績記錄期間的資本開支乃就北美洲、歐洲、中國及世界其他地區的活動所產生。我們預計截至2013年12月31日止年度產生的資本開支為214.0百萬美元。我們預期，截至2013年12月31日止年度的預計資本開支將由經營所產生現金流量、銀行的營運貸款以及●撥付。

### 資本及經營租賃承擔

#### 資本承擔

我們於2010年、2011年及2012年12月31日的資本開支承擔為43.4百萬美元、191.7百萬美元及201.6百萬美元以用於採購已訂約但並無作準備的不動產、工廠及設備。

## 財務資料

### 經營租賃承擔

下表載列於所示期間我們的前身公司不可撤銷的經營租賃：

	由2010年 1月1日至 2010年 11月30日 止期間
	(千美元)
—一年內 .....	7,950
—一年至五年 .....	19,270
—超過五年 .....	6,012
<b>最低未來付款總計 .....</b>	<b>33,232</b>

下表載列於所示期間／年度本集團的不可撤銷的經營租賃：

	由2010年 11月4日至 2010年 12月31日 止期間	截至2011年 12月31日 止年度	截至2012年 12月31日 止年度
	(千美元)		
—一年內 .....	7,950	8,825	9,924
—一年至五年 .....	18,569	24,891	26,314
—超過五年 .....	6,012	5,747	3,600
<b>最低未來付款總計 .....</b>	<b>32,531</b>	<b>39,463</b>	<b>39,838</b>

### 債務

於往績記錄期間，本集團的借款主要包括來自銀行的貸款及保理融資。於2010年及2011年及2012年12月31日，我們的債務總額分別為390.4百萬美元、406.6百萬美元及540.6百萬美元。

## 財務資料

下表載列於所示日期我們的借款：

	於12月31日			於4月30日
	2010年	2011年	2012年	2013年
	(千美元)			(未經審計)
<b>非流動</b>				
銀行借款				
— 無抵押	—	—	571	67,525
— 有抵押	—	1,153	439,961	444,700
來自德爾福公司一間子公司的				
借款—無抵押	25,536	—	—	—
融資租賃承擔	19	912	999	814
<b>非流動借款總額</b>	<b>25,555</b>	<b>2,065</b>	<b>441,531</b>	<b>513,039</b>
<b>流動</b>				
銀行借款				
— 有抵押，用於收購業務	316,000	316,000	—	—
— 有抵押，其他	3,000	49,550	47,055	33,041
— 無抵押	—	38,553	50,045	34,804
來自通用汽車的借款				
— 無抵押	37,985	—	—	—
加：以下各項的流動部分：				
— 非流動有抵押銀行借款	—	—	285	13,005
— 非流動無抵押銀行借款	3,414	208	1,388	639
— 來自德爾福公司一家子公司的				
非流動無抵押借款	4,474	—	—	—
— 融資租賃承擔	15	260	344	340
	364,888	404,571	99,117	81,829
<b>借款總額</b>	<b>390,443</b>	<b>406,636</b>	<b>540,648</b>	<b>594,868</b>

我們有抵押借款由應收款項、庫存及不動產、工廠及設備抵押。

於2010年及2011年12月31日，我們的流動借款主要包括收購債項316.0百萬美元，僅用作收購事項且並未用作我們的業務經營。收購債項獲分類為流動借款，原因為貸款包括規定該債項須隨時按貸款人要求時償還。截至2010年及2011年12月31日止年度，收購債項分別佔我們的借款總額分別為80.9%及77.7%。

於往績記錄期間，本集團的流動借貸亦包括於2010年、2011及2012年12月31日以及2013年4月30日向不同金融機構取得的借貸分別為3.0百萬美元、88.1百萬美元、97.1百萬美元及67.8百萬美元。於2011年及2012年的增加反映於美國及海外子公司的借貸主要撥付營運資金需求。



## 財務資料

於2012年12月31日，我們的非流動借貸主要包括兩項總數426.0百萬美元於2012年11月取得的無抵押定期貸款。該定期貸款用作償還收購債項及償還或補充用作償還收購相關的付款82.2百萬美元的現金。餘下約27.8百萬美元用作補充我們的營運資金。該等定期貸款為期96個月，本金額為30.5美元，自2014年6月30日起每半年償付。見「附錄一甲—本集團財務資料的會計師報告—II.財務資料附註—17.借款」。

下表載列於所示日期我們借款的到期情況：

	於12月31日			於4月30日
	2010年	2011年	2012年	2013年
	(千美元)			
一年內.....	364,888	404,571	99,117	81,829
一年至兩年.....	4,490	562	58,978	78,121
兩年至五年.....	21,065	1,503	200,553	241,614
超過五年.....	—	—	182,000	193,304
	<u>390,443</u>	<u>406,636</u>	<u>540,648</u>	<u>594,868</u>

有關我們借款的特定條款(包括貨幣計值以及利率)的更多詳情，見「附錄一甲—本集團財務資料的會計師報告—II.財務資料附註—17.借款。」

於2012年12月31日，來自第三方融資機構的未動用貸款約為235.2百萬美元。

於2013年4月30日，我們有應付太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司其他款項3.8百萬美元，為太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司代PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering支付的融資成本。該等款項結餘將於●前由本公司悉數償還。

於2013年3月1日，我們就現有的循環貸款165.0百萬美元重列信貸協議。經重列的信貸協議新增定期貸款75.0百萬美元以及將循環貸款額度由165.0百萬美元提升至200.0百萬美元，將信貸融資的總額度增加110.0百萬美元，由165.0百萬美元增至275.0百萬美元。定期貸款75.0百萬美元乃以連續三十個月每期為數1.3百萬美元分期償還，由2013年9月1日開始。定期貸款按倫敦銀行同業拆息加年利率3.5厘計息。

### 一般契約

重列的信貸協議包括限制每名貸款參與人士(耐世特汽車、Project Rhodes Holding Corporation、Steering Solutions Corporation、Steering Solutions IP Holding Corporation及Steering Solutions Expat Holding Corporation)及其子公司能力的一般契約，其中包括(i)產生除任何獲批准債項以外的額外債項；(ii)產生任何除任何獲批准留置權以外其資產的任何留置權；(iii)與另一間實體訂立任何合併、解散、清盤、整合或出售所有或絕大部分資產；

## 財務資料

(iv)除獲批准出售以外出售所有資產或其任何部分；(v)更改業務的一般性質或收購與該業務並非合理有關的任何物業或資產；(vi)預付若干債項；(vii)修訂若干協議或規管文件的條款；(viii)導致或批准任何控制權變動；(ix)作出限制性付款；(x)除獲批准投資外，作出或收購任何投資或就投資產生任何負債；(xi)與任何貸款參與人士的聯繫人士訂立任何交易；(xii)使用貸款的所得款用作除獲批准使用的用途；或(xiii)出售任何若干條款以內的庫存。於各情況下，該等限制有若干獲批准的例外情況。

### 融資契約

此外，重列的信貸協議規定，耐世特汽車須於任何時間保持不少於20百萬美元的可動用額外融資並須按上文信貸協議所載每月期間末保持最低規定的EBITDA金額。

於最後實際可行日期，除本文件所披露者外，我們並無任何其他債務證券、借款、債務、按揭、或然負債或擔保。

### 或然負債

### 準備

下表載列於所示日期我們的準備：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
		(千美元)	
重組 .....	32,763	1,589	5,715
訴訟 .....	266	316	442
環境責任 .....	12,719	12,541	12,504
保證 .....	24,565	25,115	32,398
退保 .....	4,657	5,178	5,714
準備總額 .....	74,970	44,739	56,773
減：非流動部分 .....	(30,475)	(33,228)	(40,730)
流動部分 .....	44,495	11,511	16,043

於2010年，本集團與聯合汽車工會追認耐世特汽車諒解備忘錄。該諒解備忘錄載有達致持續削減工資的工資及獨立條文。自收購事項起，時薪僱員獲提供下列方案：(i)工資削減(對熟練僱員強制實施及對其他僱員自願實施)；(ii)自願退休獎勵；或(iii)選擇離職遣散。

本公司於2010年12月31日就此次工資重組措施產生準備32.8百萬美元。該次準備的大部分開支已於2011年初支付。

## 財務資料

於2012年，本集團降低工資及時薪工人人數，以減低製造、工程、銷售及行政成本並讓我們的勞工符合年內的生產及銷售水平。本公司於2012年12月31日產生準備5.7百萬美元，其與勞務重組計劃有關。見「—影響本集團經營業績的因素—管理製造挑戰的能力。」

我們的保證準備指本集團估計最終需要支付以償付該等責任的金額。該等準備乃基於客戶特定安排、過往經驗、生產變動、行業發展以及多種其他考慮等因素。我們的估計不時基於影響當前索賠的事實及情況而調整。我們的保證準備增加7.3百萬美元主要由於北美洲新計劃重新磋商的條款所致，該等條款將我們的責任延伸至就根據客戶合約下所涵蓋的任何缺損補償客戶。

我們的環境準備指本集團對環境而言的財務風險的最佳預計。

本集團不時涉及多種與其業務有關的法律訴訟及索賠，包括該等聲稱的缺陷、違反合約、知識產權事宜及僱傭相關事宜。於最後實際可行日期，本集團就該等事宜並無任何重大準備。

### 資產負債表外承擔及安排

除上文「—資本及經營租賃承擔—營運租賃承擔」所述者外，於最後實際可行日期，我們並無訂立任何資產負債表外交易。

### 財務比率

下表載列於所示日期我們的前身公司選定的財務比率。

	<u>於2010年</u> <u>11月30日</u>
流動比率 <sup>(1)</sup> .....	164.8%
速動比率 <sup>(2)</sup> .....	124.9%
資本負債率 <sup>(3)</sup> .....	18.5%
股本回報率 <sup>(4)</sup> .....	—
總資產回報率 <sup>(5)</sup> .....	—

附註：

- (1) 流動資產除以流動負債。
- (2) 流動資產減庫存減限制性現金再除以流動負債。
- (3) 總借款加非經常關連人士應付款項再除以總權益。
- (4) 期內權益股東應佔利潤除以權益持有人應佔總資本及儲備平均結餘計算。
- (5) 期內利潤除以總資產平均結餘計算。

## 財務資料

下表載列於所示日期或期間本集團的選定財務比率。

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
流動比率 <sup>(1)</sup> .....	82.2%	77.7%	123.8%
速動比率 <sup>(2)</sup> .....	62.0%	57.2%	89.3%
資本負債率 <sup>(3)</sup> .....	549.5%	342.1%	289.3%
股本回報率 <sup>(4)</sup> .....	—	80.7%	40.5%
總資產回報率 <sup>(5)</sup> .....	—	7.2%	5.3%

附註：

- (1) 流動資產除以流動負債。
- (2) 流動資產減庫存減限制性現金再除以流動負債。
- (3) 總借款加非經常關連人士應付款項再除以總權益。
- (4) 年內權益股東應佔利潤除以權益持有人應佔總資本及儲備平均結餘計算。
- (5) 年內利潤除以總資產平均結餘計算。

### 流動比率

流動比率乃以流動資產除以流動負債計算。

流動比率由2010年12月31日的82.2%下降至2011年12月31日的77.7%，主要由於在2011年用作收購有關開支、償付短期準備及資本開支的短期借貸增加所致。

流動比率由2011年12月31日的77.7%增加至2012年12月31日的123.8%，主要由於2012年11月償還收購債項(316.0百萬美元)而減少305.5百萬元的短期貸款所致。

### 速動比率

速動比率乃按流動資產減存貨及限制性現金除以流動負債計算。

速動比率由2010年12月31日的62.0%減少至2011年12月31日的57.2%，主要由於本公司投資轉向EPS製造設備以支持未來全球客戶計劃而導致現金及現金等值物減少所致。見「—流動資金及資本資源—現金流量」。

速動比率由2011年12月31日的57.2%增加至2012年12月31日的89.3%，主要由於於2012年11月償還收購債項(316.0百萬美元)導致短期借款減少305.5百萬美元所致。

## 財務資料

### 資本負債率

資本負債率乃按總借款及若干非經常性有關連人士應付款項除以各自年末的總權益計算。有關連人士應付結餘與應付北京亦莊主要用作收購開支及太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司收購債務的利息及擔保費用有關。

資本負債率由2010年12月31日的549.5%下降至2011年12月31日的342.1%，而權益增加48.1百萬美元，主要反映於2011年的利潤。

資本負債率由2011年12月31日的342.1%下降至2012年12月31日的289.3%，而權益增加68.8百萬美元，乃由於2012年利潤以及總借款增加134.0百萬美元所致。

### 股本回報率

股本回報率乃按年內權益擁有人應佔利潤除以各相關年份總股本及權益擁有人應佔儲備開始及結束款項的算術中位數(以百分比表示)計算。誠如「一呈列基準」所討論，我們的前身公司及本集團的成本及利潤不可互相比較。因此並無提呈2010年的股本回報率。

由於自收購事項起計的往績記錄期間有限，計算股本回報率明顯受我們的除稅後盈利影響。我們於2011年的最初股本包括截止2010年12月31日止一個月所錄得的除稅後虧損58.7百萬美元的重大影響。相反，我們已呈報截至2011年12月31日止年度的純利68.0百萬美元，得出股本回報率為80.7%。

我們的股本回報率由截至2011年12月31日止年度的80.7%減少至截至2012年12月31日止年度的40.5%，主要由於除稅後利潤由截至2011年12月31日止年度的68.0百萬美元減少至截至2012年12月31日止年度的58.6百萬美元，減少9.4百萬美元，而我們的總資本由2011年12月31日的123.0百萬美元增加至2012年12月31日的191.8百萬美元。增加主要由於2012年除稅後利潤增加58.6百萬美元所致。

### 總資產回報率

資產回報率乃按年內利潤除以各相關年份總資產開始及結束款項的算術中位數(以百分比表示)計算。請參閱「一呈列基準」。因此，我們前身公司與本集團的成本及利潤均不可作為比較。我們的總資產回報率截至2011年12月31日止年度為7.2%。

我們的資產回報率由2011年12月31日的7.2%減少至2012年12月31日的5.3%，主要由於本公司投資EPS製造設備導致不動產、工廠及設備增加所致。

## 財務資料

### 定量及定性市場風險

我們面對多種市場風險，包括以下各項：

#### 信貸風險

本集團向世界各地汽車製造商出售產品。信貸風險主要來自客戶的未償付貿易及其他應收款項。我們亦受客戶未能履行其向我們的義務之信貸風險。於提供標準的付款與交付條款和條件前，本公司中央庫務部門負責管理及分析每一名新客戶的相關信貸風險。客戶信譽亦通過分析過往的逾期應收款項，按子公司層面作出評估。

我們亦面對來自大客戶的集中風險。本集團最大客戶為通用汽車，其分別佔由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度的收益50.4%、50.6%及52.3%。來自通用汽車的貿易應收款項佔於2010年、2011年及2012年12月31日的貿易應收款項總額分別約43.1%、43.0%及48.6%。

此外，我們面對存款於銀行及其他財務機構的信貸風險。本集團監察其銀行及財務機構的信貸評級。本集團於信貸評級為A級或以上的財務機構中於截至2010年12月31日止一個月期間以及截至、2011年及2012年12月31日止年度分別持有其95%、95%以及72%現金。

#### 價格風險

價格風險乃與由向客戶提供報價至將產品售予客戶之間的以作生產的原材料價格變動有關。為盡量降低價格風險的影響，我們尋求在與客戶訂立的合約中加入將全部或部分有關原材料的價格增幅轉嫁予客戶的條款。

#### 流動資金風險

流動資金風險為我們因履行有關財務負債之責任時遭遇困難之風險。我們監察流動資金需求，以確保本集團具備充裕的現金及現金等價物，以應付營運所需資金，同時具有可動用充裕的未提取已承擔借款融資額度。我們亦考慮到債項融資計劃、契約的遵守及(如適用)外部監管或法律要求。

#### 利率風險

我們的利率風險來自其流動及非流動借款的利率波動。以浮動息率發放借款的利率變動很可能令本集團面臨現金流量風險。利率增加將增加有關我們未償還債務的開支及增加新債務成本。利率波動亦可導致我們債務責任公允價值的重大波動。由於



## 財務資料

我們一般不以投機角度觀察利率變動，我們目前並無使用衍生金融工具管理該等風險。然而，管理層監察利率風險，並會於需要時考慮對沖重大利率風險。

倘利率較現行利率高／(低) 100個基點，而其他變量維持不變，則我們由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度的利潤將分別低／(高) 0.3百萬美元、3.6百萬美元及4.8百萬美元。

### 外匯風險

我們在全球各地經營業務。我們的收益主要以美元、歐元及人民幣列值。我們有關海外業務的經營開支亦主要以美元、波蘭茲羅提、歐元、墨西哥披索、人民幣及其他幣種列值。本集團的對沖政策乃基於所面對的風險，本集團願就其特定營運、業務模式及風險分析而面對該等風險。本集團並無使用任何衍生合約以對沖我們的外匯風險。反而，本集團擬使用自然對沖方式來從事其業務經營。尤其是，雖然本集團在多個不同國家經營，但在大多數情況下，本集團的實體生產產品所產生的營運開支以及出售該等產品所收取的相應收益的貨幣相同，因此減低本集團的外匯風險，其可從權益及除稅後業績的匯率的變動影響的敏感度分析反映。然而，我們不時評估對沖的成本及利得，並可能於未來更積極採取外幣對沖策略。

敏感度分析旨在評估倘匯率較現行利率高(低) 10%，對權益及除稅後業績的影響如下：

	匯率上升	權益	除稅後業績
		(千美元)	
<b>於及截至2010年12月31日止期間</b>			
人民幣(升值10%) .....	10%	6,084	187
歐元(升值10%) .....	10%	13,826	43
<b>於及截至2011年12月31日止年度</b>			
人民幣(升值10%) .....	10%	6,594	474
歐元(升值10%) .....	10%	18,385	7,027
<b>於及截至2012年12月31日止年度</b>			
人民幣(升值10%) .....	10%	9,426	383
歐元(升值10%) .....	10%	22,213	2,118

倘美元兌上述貨幣貶值，而所有其他變量維持不變，則上述貨幣對上述金額應產生數目相同的反向影響。

## 財務資料

### 股息政策及可分派儲備

股息宣派將由董事會酌情決定及須經股東批准。受適用法律及法規規限，我們現時擬於截至2013年12月31日止年度派付不少於可供分派純利20%的股息。董事亦可於考慮我們的經營及盈利、資本要求及盈餘、一般財務狀況、合約限制、資本開支及未來發展需要、股東權益及其於當時彼等視作相關的其他條件後建議於將來派發股息。任何股息宣派及派付以及股息金額亦須遵守我們的組織章程細則及開曼公司法，包括股東批准。截至2013年12月31日止年度後未來宣派任何股息未必反映以往所宣派股息，並將由董事全權酌情釐定。截至2012年12月31日，我們並無可供分派予股東的儲備。

### 最近發展

以下為我們所選定截至2012年及2013年3月31日止三個月未經審計財務資料，其乃按載於本文件附錄一甲經審計匯總財務資料的會計政策編製。我們截至2013年3月31日止三個月的財務業績未必能反映我們截至2013年12月31日止全年或未來中期期間的財務業績。

	截至以下日期止三個月	
	2012年 3月31日	2013年 3月31日
	(千美元)	
	(未經審計)	
收益 .....	587,895	576,465
銷售成本 .....	(506,002)	(497,289)
工程及產品開發成本 .....	(20,430)	(19,888)

截至2013年3月31日止三個月，我們的收益由截至2012年3月31日止三個月的587.9百萬美元下降至576.5百萬美元，減少約2%，主要由於若干客戶計劃結束導致銷售量減少、且其尚未由預期於2013年後期開始實行的已預訂客戶計劃所帶來的預期收入增加所抵銷。我們的銷售成本由截至2012年3月31日止三個月的506.0百萬美元減少至497.3百萬美元，減少約2%，主要由於上文所述的銷售下降所致。我們的工程及產品開發成本由截至2012年3月31日止三個月的20.4百萬美元減少至2013年3月31日止三個月的19.9百萬美元，減少約3%。

根據我們未經審計管理賬目，本集團於2012年下半年的毛利及毛利率與2012年上半年相比分別下跌約38.9百萬美元及2.3%，主要由於來自客戶的定價壓力以及季節性因素。

此外，本集團於2012年下半年亦產生●及僱員重組成本約7.4百萬美元。於最後實際可行日期，本集團預期，除與●有關的開支預期外，於2013年下半年預期將不會

## 財務資料

產生類似的非經常性開支。此外，本集團將於2013年下半年推出三項新EPS計劃。由於EPS產品通常較其他產品價格較高，故我們期望EPS計劃將可減少來自客戶整體定價壓力帶來的不利影響。

自2012年12月31日起，可能會對本集團的業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響的業務模式、成本以及收益結構概無重大變動。

### 有關連人士交易

有關連人士為就制定財務及營運決定時有能力控制另一方或行使重大影響力的人士。倘各方受共同控制，則彼等亦被視為有關連。關於我們與我們的有關連人士所進行有關連人士交易的更多詳細資料，分別見本文件附錄一甲及一乙附註32及32。其中包括，我們於2012年11月向中國進出口銀行取得的長期銀行貸款合共426.0百萬美元，其由中航工業及北京亦莊擔保，並按倫敦銀行同業拆息加3.5厘年利率計息，並於每半年須付30.5百萬美元分期款項。該等貸款的條款於2014年6月開始，於2020年10月到期並須於當時償還最後一筆款項（「獲擔保中國進出口銀行貸款」）。我們無意於到期前償還中國進出口銀行貸款或尋求解除中航工業或北京亦莊作出的擔保。見「與控股股東的關係－獨立於控股股東－財政的獨立性。」此外，於2012年12月31日，本集團擁有銀行貸款15,817,000美元及16,917,000美元，其均由太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司作出擔保，而本集團已償還部分有關貸款，而餘額預期於●前解除。本集團於2012年12月31日有一筆應付北京亦莊10.5百萬美元的款項，其即為由太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司所產生並由北京亦莊支付與收購事項有關而尚未償還的成本，其已於最後實際可行日期償付。本集團於2012年12月31日亦有若干應付太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的應付款項，金額為3.8百萬美元，其即為太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司代PCM (US) Steering及PCM (Singapore) Steering支付的融資成本。

### 並無重大不利變動

董事已確認，於本文件日期，我們的財務或貿易狀況或前景概無任何重大不利變動，亦無出現將會對本文件附錄一甲會計師報告內本集團匯總財務報表所示資料造成重大不利影響的任何事件。

---

## 未來計劃

---

### 未來計劃

我們未來計劃的詳細說明請見本文件「業務－我們的戰略」一節。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

以下●發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒佈的要求編製，並以本公司董事及●為收件人。

草案

[日期]

致耐世特汽車系統集團有限公司  
列位董事

●

敬啟者：

本所(以下簡稱「我們」)謹此就耐世特汽車系統集團有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其子公司(統稱「貴集團」)的財務資料作出報告，此等財務資料包括於2010年、2011年及2012年12月31日的匯總資產負債表，以及自2010年11月4日截至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度各年(「有關期間」)的匯總利潤表、匯總綜合收益表、匯總權益變動表和匯總現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。此等財務資料由貴公司董事編製以供收錄於下文貴公司於[日期]刊發的文件(「文件」)附錄一甲第I至第IV節內。

貴公司於2012年8月21日根據開曼群島法例第22章公司法(1961年第三號法例，經綜合及修訂)在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。根據於2013年1月30日完成的集團重組(詳情見下文第II節附註1.1「重組」一節)，貴公司已成為現組成貴集團子公司的控股公司(「重組」)。

於本報告日期，貴公司於各子公司中擁有的直接和間接權益載於下文第II節附註1.1。該等公司全部為私人公司，或倘在香港以外的地區註冊成立或組成，擁有大致上與在香港註冊成立的私人公司相同的特徵。

由於貴公司新近註冊成立，自註冊成立日以來，除重組外並未涉及任何重大業務交易，故並沒有編製經審計財務報表。於本報告日期，現組成貴集團的其他公司的經審計財務報表(有法定審計規定)已根據該公司註冊地的相關公認會計準則編製。此等公司的法定核數師詳情載於第II節附註1.1。

## 附錄 一 甲

## 本集團財務資料的會計師報告

貴公司董事已根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）編製貴集團於有關期間的匯總財務報表（「相關財務報表」）。貴公司董事須負責根據國際財務報告準則編製相關財務報表，以令相關財務報表作出真實而公平的反映。按照我們與貴公司另行訂立的業務約定書，我們已根據國際審計及鑒證準則理事會（「國際審計及鑒證準則理事會」）頒佈的國際審計準則（「國際審計準則」）審計相關財務報表。

財務資料已根據相關財務報表編製且無作出任何調整，並按照下文第II節附註1.2所載基準呈列。

### 董事對財務資料的責任

貴公司董事須負責根據下文第II節附註1.2所載的呈列基準及國際財務報告準則編製財務資料，以令財務資料作出真實而公平的反映，及落實其認為編製財務資料所必要的內部監控，以使財務資料不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

### 會計師的責任

我們的責任是對財務資料發表意見並將我們的意見向閣下報告。我們已按照香港會計師公會頒佈的核數指引3.340號執行我們的程序。

### 意見

我們認為，就本報告而言並按照下文第II節附註1.2所載基準呈列的財務資料已真實而公平地反映貴集團於2010年、2011年及2012年12月31日的匯總事務狀況，以及貴集團截至該日止有關期間的匯總業績和現金流量。



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### I. 貴集團財務資料

以下為 貴公司董事按下文第II節附註1.2所載基準編製呈列貴集團於2010年、2011年及2012年12月31日以及自2010年11月4日截至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度各年的財務資料(「財務資料」)。

除非有其他情況說明，財務資料所有金額以最接近千位(千美元)計量。

### 匯總資產負債表

	附註	於12月31日		
		2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
<b>資產</b>				
<b>非流動資產</b>				
不動產、工廠及設備 .....	6	270,704	290,146	434,103
土地使用權 .....	7	742	754	737
無形資產 .....	8	4,846	74,942	179,082
遞延所得稅資產 .....	9	10,426	10,735	14,595
其他應收款及預付款項 .....	12	1,563	1,395	2,483
		<u>288,281</u>	<u>377,972</u>	<u>631,000</u>
<b>流動資產</b>				
庫存 .....	10	152,313	156,788	174,433
應收賬款 .....	11	308,180	315,882	324,317
其他應收款及預付款項 .....	12	48,851	44,395	64,790
銀行受限使用資金 .....	13	822	220	251
現金及現金等價物 .....	14	113,466	78,233	64,080
		<u>623,632</u>	<u>595,518</u>	<u>627,871</u>
<b>總資產</b>		<u>911,913</u>	<u>973,490</u>	<u>1,258,871</u>
<b>權益</b>				
<b>權益持有人應佔資本及儲備</b>				
匯總資本 .....	15	110,000	113,000	113,000
折算儲備 .....	16	2,760	(9,508)	(5,107)
(累計虧損)／留存收益 .....		<u>(58,421)</u>	<u>7,336</u>	<u>63,038</u>
		54,339	110,828	170,931
<b>非控制性權益</b> .....		<u>20,615</u>	<u>12,190</u>	<u>20,878</u>
<b>總權益</b> .....		<u>74,954</u>	<u>123,018</u>	<u>191,809</u>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### I. 貴集團財務資料(續)

#### 匯總資產負債表(續)

	附註	於12月31日		
		2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
<b>負債</b>				
<b>非流動負債</b>				
借款.....	17	25,555	2,065	441,531
退休福利及補償.....	18	16,825	20,296	25,077
遞延所得稅負債.....	9	3,150	2,600	2,866
準備.....	19	30,475	33,228	40,730
遞延收益.....	20	2,005	24,024	46,034
其他應付款及應計款項.....	22	626	1,414	3,527
		<u>78,636</u>	<u>83,627</u>	<u>559,765</u>
<b>流動負債</b>				
應付賬款.....	21	254,667	259,687	295,741
其他應付款及應計款項.....	22	90,813	87,489	85,549
即期所得稅負債.....		2,458	872	2,219
退休福利及補償.....	18	954	1,141	1,721
準備.....	19	44,495	11,511	16,043
遞延收益.....	20	48	1,574	6,907
借款.....	17	364,888	404,571	99,117
		<u>758,323</u>	<u>766,845</u>	<u>507,297</u>
<b>總負債.....</b>		<u>836,959</u>	<u>850,472</u>	<u>1,067,062</u>
<b>總權益及負債.....</b>		<u>911,913</u>	<u>973,490</u>	<u>1,258,871</u>
<b>流動(負債)/資產淨值.....</b>		<u>(134,691)</u>	<u>(171,327)</u>	<u>120,574</u>
<b>總資產減流動負債.....</b>		<u>153,590</u>	<u>206,645</u>	<u>751,574</u>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### I. 貴集團財務資料(續)

#### 匯總利潤表

	附註	自2010年	截至	
		11月4日至 12月31日 止期間	12月31日止年度	
		千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
收入 .....	5	156,688	2,247,752	2,167,802
銷售成本 .....	24	(182,033)	(1,970,477)	(1,900,989)
<b>毛(虧損)/利潤 .....</b>		<b>(25,345)</b>	<b>277,275</b>	<b>266,813</b>
工程及產品研發成本 .....	24	(8,470)	(108,376)	(81,623)
銷售及配送開支 .....	24	(994)	(10,547)	(9,343)
行政開支 .....	24	(21,841)	(78,089)	(88,563)
其他(虧損)/收益，淨額 .....	23	(638)	8,938	(3,361)
<b>經營(虧損)/利潤 .....</b>		<b>(57,288)</b>	<b>89,201</b>	<b>83,923</b>
財務收益 .....	26	72	838	562
財務費用 .....	26	(1,744)	(16,602)	(22,291)
財務費用，淨額 .....		(1,672)	(15,764)	(21,729)
<b>除所得稅前(虧損)/利潤 .....</b>		<b>(58,960)</b>	<b>73,437</b>	<b>62,194</b>
所得稅抵免/(開支) .....	27	293	(5,404)	(3,567)
<b>期間/年度(虧損)/利潤 .....</b>		<b>(58,667)</b>	<b>68,033</b>	<b>58,627</b>
<b>歸屬於：</b>				
貴公司權益持有人 .....		(58,539)	66,686	57,096
非控制性權益 .....		(128)	1,347	1,531
		<b>(58,667)</b>	<b>68,033</b>	<b>58,627</b>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### I. 貴集團財務資料(續)

#### 匯總綜合收益表

	自2010年	截至	
	11月4日至 12月31日 止期間	12月31日止年度	
	千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
期間／年度(虧損)／利潤 .....	(58,667)	68,033	58,627
其他綜合收益／(虧損)			
外幣折算差額 .....	2,865	(11,851)	4,607
設定受益計劃的精算利得／(虧損)，扣除 稅項分別為(20,000)美元，296,000美元及 622,000美元 .....	118	(929)	(1,394)
	2,983	(12,780)	3,213
期間／本年度總綜合 (虧損)／收益 .....	(55,684)	55,253	61,840
歸屬於：			
貴公司權益持有人 .....	(55,661)	53,489	60,103
非控制性權益 .....	(23)	1,764	1,737
	(55,684)	55,253	61,840

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### I. 貴集團財務資料(續)

#### 匯總權益變動表

	歸屬於貴公司權益持有者					非控制性 權益	總計
	匯總資本	折算儲備	(累計虧損)/ 留存收益	小計			
	千美元 (附註15)	千美元 (附註16)	千美元	千美元	千美元		
<b>2010年11月4日結餘</b> .....	—	—	—	—	—	—	
<b>綜合收益</b>							
期間虧損.....	—	—	(58,539)	(58,539)	(128)	(58,667)	
其他綜合收益.....							
外幣折算差額.....	—	2,760	—	2,760	105	2,865	
設定受益計劃的精算利得.....	—	—	118	118	—	118	
其他綜合總收益.....	—	2,760	118	2,878	105	2,983	
綜合總收益/(虧損).....	—	2,760	(58,421)	(55,661)	(23)	(55,684)	
<b>與所有者的交易</b>							
資本投入.....	110,000	—	—	110,000	—	110,000	
業務收購(附註31) .....	—	—	—	—	20,638	20,638	
	110,000	—	—	110,000	20,638	130,638	
<b>2010年12月31日結餘</b> .....	110,000	2,760	(58,421)	54,339	20,615	74,954	
<b>綜合收益</b>							
年度利潤.....	—	—	66,686	66,686	1,347	68,033	
其他綜合(虧損)/收益							
外幣折算差額.....	—	(12,268)	—	(12,268)	417	(11,851)	
設定受益計劃的精算虧損.....	—	—	(929)	(929)	—	(929)	
其他綜合總(虧損)/收益.....	—	(12,268)	(929)	(13,197)	417	(12,780)	
綜合總(虧損)/收益.....	—	(12,268)	65,757	53,489	1,764	55,253	
<b>與所有者的交易</b> .....							
資本投入	3,000	—	—	3,000	—	3,000	
向子公司非控股股東作出的 股息分派.....	—	—	—	—	(10,189)	(10,189)	
	3,000	—	—	3,000	(10,189)	(7,189)	
<b>2011年12月31日結餘</b> .....	113,000	(9,508)	7,336	110,828	12,190	123,018	
<b>綜合收益</b>							
年度利潤.....	—	—	57,096	57,096	1,531	58,627	
其他全面收益/(虧損)							
外幣折算差額.....	—	4,401	—	4,401	206	4,607	
設定受益計劃的精算虧損.....	—	—	(1,394)	(1,394)	—	(1,394)	
其他綜合總收益/(虧損).....	—	4,401	(1,394)	3,007	206	3,213	
綜合總收益.....	—	4,401	55,702	60,103	1,737	61,840	
<b>與所有者的交易</b>							
子公司非控股股東的出資 (附註29(b)(ii)).....	—	—	—	—	6,951	6,951	
<b>2012年12月31日結餘</b> .....	113,000	(5,107)	63,038	170,931	20,878	191,809	

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### I. 貴集團財務資料(續)

#### 匯總現金流量表

	附註	自2010年	截至	
		11月4日至 12月31日 止期間	12月31日止年度	
		千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
<b>經營活動的現金流量</b>				
經營產生的現金	29(a)	49,165	104,645	162,109
已付所得稅		(226)	(7,767)	(5,844)
經營活動產生的淨現金		48,939	96,878	156,265
<b>投資活動的現金流量</b>				
購買不動產、工廠及設備		(8,614)	(67,071)	(172,381)
新增無形資產		(4,846)	(69,585)	(104,091)
出售不動產、工廠及設備所得款		–	3,790	5,320
銀行受限使用資金變動		(62)	602	(499)
業務收購淨現金流入	31	(317,781)	–	–
投資活動所用的淨現金		(331,303)	(132,264)	(271,651)
<b>融資活動的現金流量</b>				
資本注入		100,000	3,000	–
借款所得款		319,000	88,836	567,185
償還借款		(20,749)	(74,027)	(434,071)
已付財務費用		(3,211)	(17,400)	(27,925)
支付●		–	–	(2,910)
向非控制性權益支付股息		–	(344)	(3,129)
融資活動產生的淨現金		395,040	65	99,150
<b>現金及現金等價物增加/(減少)</b>				
淨額		112,676	(35,321)	(16,236)
期初/年初現金及現金等價物		–	113,466	78,233
現金及現金等價物匯兌利得		790	88	2,083
期末/年終現金及現金等價物		113,466	78,233	64,080



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註

#### 1 一般資料

耐世特汽車系統集團有限公司(「貴公司」)於2012年8月21日根據開曼群島公司法第22章(1961年第3條，經綜合及修訂)於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。貴公司註冊辦事處的地址為PO Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands。

貴公司為投資控股公司。貴公司連同其載列於附註1.1的子公司(統稱「貴集團」)主要從事為汽車製造商及其他汽車相關公司設計及製造轉向及動力傳動系統以及零部件(「●業務」)。貴集團主要於美利堅合眾國(「美國」)、墨西哥、波蘭及中華人民共和國(「中國」)營運，而其架構能供應世界各地的客戶。貴集團產品的主要市場為北美洲、歐洲及中國。

貴公司為太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司(「太平洋世紀汽車」)的全資子公司。太平洋世紀汽車由中國航空汽車工業控股有限公司(「中航工業汽車」)，中國航空工業集團公司(「中航工業」)的直接全資子公司；而中航工業為於中國成立的國有企業)、北京亦莊國際投資發展有限公司(「北京亦莊」，由中國北京市政府控制的公司)及太平洋世紀汽車系統有限公司(「太平洋世紀汽車系統」)，於2003年1月8日在中國註冊成立的私人公司，與中航工業或北京市政府概無關連)分別擁有51%、24%及25%權益。

貴公司董事認為中航工業為貴公司的最終控股公司。

#### 1.1 重組

(a) 於貴公司註冊成立前，已進行以下有關●業務控股的交易：

##### (i) 太平洋世紀汽車收購●業務(「收購業務」)

於2010年9月10日註冊成立後，太平洋世紀汽車由北京亦莊(75%)及太平洋世紀汽車系統(25%)擁有。

於2010年12月1日前，●業務過往由GM Global Steering Holdings, LLC(「GM Global Steering」)進行及擁有。GM Global Steering由通用汽車公司(「通用汽車」)全資擁有，其於美國成立，與中航工業概無關連。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 1 一般資料(續)

##### 1.1 重組(續)

##### (i) 太平洋世紀汽車收購●業務(「收購業務」)(續)

於2010年11月30日(「收購日期」)，太平洋世紀汽車收購GM Global Steering全部股本權益並因而從通用汽車獲得●業務的營運(詳情見附註31)。就有關該收購而言，太平洋世紀汽車轉讓●業務予其兩間直接全資子公司PCM (US) Steering Holding Inc. (「PCM US」)及PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited (「PCM Singapore」)，其分別於2010年11月8日及2010年11月4日成立。此後，GM Global Steering一直處於無任何業務的狀態。

##### (ii) 北京亦莊出售太平洋世紀汽車的51%股本權益

於2011年3月24日，北京亦莊向中航工業汽車出售其於太平洋世紀汽車的51%股本權益，此後中航工業成為太平洋世紀汽車及●業務的最終控股公司。

##### (b) 貴集團進行以下交易以向貴公司轉讓●業務(「重組」)：

- (i) 於2012年8月21日，貴公司通過耐世特汽車系統(香港)控股有限公司(「耐世特香港」)於開曼群島註冊成立，其為太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的全資子公司，法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值為1.00美元的股份。於同日，本公司發行及配發一股普通股予耐世特香港。
- (ii) 於2013年1月30日，貴公司分別從太平洋世紀汽車收購PCM US及PCM Singapore的全部股本權益。對價通過耐世特香港向太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司按面值發行兩股新普通股償付。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 1 一般資料(續)

##### 1.1 重組(續)

於完成上述的重組步驟後，並於本報告日期，貴公司於下列子公司中擁有直接及間接權益：

名稱	註冊成立/ 成立地點及日期	已發行及 繳足股本	於2010年至 2012年應佔 股本權益	主要業務
直接持有：				
PCM (US) Steering Holding Inc. (附註(a))	美國德拉威州 2010年11月8日	10,000美元	100%	投資控股
PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited (附註(b))	新加坡 2010年11月4日	37,999,980美元	100%	投資控股
間接持有：				
Steering Holding Pte. Ltd. (附註(b))	新加坡 2008年2月15日	6,100,000歐元	100%	投資控股
Project Rhodes Holding Corporation (附註(a))	美國德拉威州 2007年5月18日	1美元	100%	投資控股
Global Steering Holdings, LLC (正式稱為GM Steering Holdings, LLC) (附註(a))	美國德拉威州 2009年3月9日	—	100%	投資控股
Steering Solutions Corporation (附註(a))	美國德拉威州 2007年10月29日	1美元	100%	投資控股
耐世特汽車公司(附註(a))	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	製造轉向零部件
Steering Solutions Expat Holding Corporation (附註(a))	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	投資控股
Steering Solutions IP Holding Corporation (附註(a))	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	投資控股
Rhodes Holding I S.a.r.l. (附註(a))	盧森堡 2008年1月15日	4,344,880歐元	100%	投資控股
Rhodes Holding II S.a.r.l. (附註(a))	盧森堡 2008年1月15日	433,150歐元	100%	投資控股
Nexteer Otomotiv Sanayi ve Ticaret Limited Sirketi (附註(a))	土耳其 2008年3月28日	1,105,000 土耳其里拉	100%	製造轉向零部件
Nexteer Automotive India Private Limited (附註(c))	印度 2008年2月25日	142,960,000 盧比	100%	製造轉向零部件
Rhodes Japan LLC (附註(a))	日本 2008年2月21日	1日圓	100%	客戶支援/ 工程中心
Nexteer Automotive Australia Pty Ltd (附註(d))	澳洲 2008年1月23日	2,849,108澳元	100%	製造轉向零部件
Nexteer Automotive Italy Srl (附註(a))	意大利 2008年1月30日	10,000歐元	100%	客戶支援/ 工程中心
Nexteer Automotive Germany GmbH (附註(a))	德國 2008年1月2日	25,000歐元	100%	客戶支援/ 工程中心

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 1 一般資料(續)

##### 1.1 重組(續)

名稱	註冊成立/ 成立地點及日期	已發行及 繳足股本	於2010年至 2012年應佔 股本權益	主要業務
Nexteer Automotive France S.A.S. (附註(e))	法國 2008年3月25日	1,287,000 歐元	100%	客戶支援/ 工程中心
Nexteer Automotive Korea Limited (附註(a))	韓國 2008年2月28日	1,200,000,000 韓圓	100%	製造轉向零部件
Fidass II B.V. (附註(a))	荷蘭 2007年2月6日	18,002 歐元	100%	投資控股
Nexteer Automotive Poland Sp. z o.o. (附註(f))	波蘭 1997年1月2日	20,923,650 茲羅提	100%	製造轉向零部件
耐世特汽車系統(蘇州)有限公司 (附註(g))	中國 2007年1月24日	21,000,000 美元	100%	製造轉向零部件
耐世特凌雲驅動系統(涿州) 有限公司(附註(g))	中國 1995年10月6日	22,000,000 美元	60%	製造轉向零部件
耐世特凌雲驅動系統(蕪湖) 有限公司(附註(g))	中國 2006年12月22日	22,400,000 美元	60%	製造轉向零部件
Nexteer Industria e Comercio de Sistemas Automotivos Ltda. (附註(h))	巴西 2007年3月6日	54,639,116 雷亞爾	100%	製造轉向零部件
Rhodes I LLC (附註a)	美國密歇根州 2007年11月7日	—	100%	投資控股
Rhodes II LLC (附註a)	美國密歇根州 2007年11月7日	—	100%	投資控股
SteeringMex S. de R.L. de C.V. (附註(i))	墨西哥 2007年12月14日	100,292,917 披索	100%	製造轉向零部件

附註：

截至2010年、2011年及2012年12月31日止各年度法定核數師如下：

- (a) 根據相關註冊地點適用法律並無法定審計規定
- (b) 普華永道會計師事務所(新加坡)
- (c) Price Waterhouse & Co., India
- (d) PricewaterhouseCoopers, Australia
- (e) PricewaterhouseCoopers Audit, France
- (f) PricewaterhouseCoopers Sp. z o.o.
- (g) 普華永道中天會計師事務所有限公司
- (h) PricewaterhouseCoopers, Brazil
- (i) PricewaterhouseCoopers, S.C., Mexico

於本報告日期前，所有須進行法定審計於中國境外註冊成立的貴集團子公司並未根據有關當地法定規定編製截至2012年12月31日止年度的經審計財務報表。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 1 一般資料(續)

##### 1.2 呈列基準

自●業務從通用汽車收購完成後，該業務於重組前後均受太平洋世紀汽車共同控制。就本報告而言，貴集團的財務資料已按照會計師公會頒佈的核數指引3.340的原則為基準編製，猶如現有集團架構於整個有關期間或自匯總公司首次受太平洋世紀汽車控制的日期起(取較短的期間)一直存在。

集團內公司間的交易、結餘和未變現利得／虧損在匯總時對銷。

#### 2 主要會計政策摘要

編製本財務資料時應用的主要會計政策符合國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)。財務資料已根據歷史成本法編製。

編製符合國際財務報告準則的財務報表需要使用若干關鍵會計估計。這亦需要管理層在應用貴集團的會計政策過程中行使其判斷。涉及高度的判斷或高度複雜性的範疇，或涉及對匯總財務資料作出重大假設和估計的範疇，在附註4中披露。

##### 2.1 合併賬目

###### (a) 子公司

子公司指貴集團當因參與該主體而面對或擁有可變動回報及有能力影響該等回報的權力，從而以控制的所有實體。子公司在控制權轉移至貴集團之日全面匯總入賬。子公司在控制權終止之日起停止合併入賬。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.1 合併賬目(續)

###### (a) 子公司(續)

除載於附註1.1的重組屬於共同控制下業務匯總並採用匯總會計法原則編製以外，貴集團利用購買法將業務匯總入賬。購買一子公司所轉讓的對價，為所轉讓資產、產生的負債，及貴集團發行權益的公允價值。所轉讓的對價包括或有對價安排所產生的任何資產和負債的公允價值。購買相關成本在產生時支銷。在業務匯總中所購買可辨認的資產以及所承擔的負債，首先以彼等於購買日期的公允價值計量。就個別收購基準，貴集團可按公允價值或按非控制性權益應佔被購買方淨資產的比例，計量被收購方的非控制性權益。

為轉讓對價、被收購方非控制性權益的公允價值與於購買日被收購方任何前期權益公允價值，超過所貴集團享有所購買可辨認淨資產的差額初步計量為商譽。倘該對價在廉價收購的情形下低於所收購子公司淨資產的公允價值，該差額在利潤表中確認。

集團內公司間的交易、結餘和未變現交易利得被對銷。未變現虧損也被對銷。

###### (b) 非控制性權益

貴集團可按公允價值或按非控制性權益應佔被購買方淨資產的比例，就個別收購基準，計量被收購方的非控制性權益。貴集團將其與非控制性權益進行的交易入賬為與權益所有者進行交易。對於購買非控制性權益，所支付任何對價的公允價值與相關應佔所收購子公司淨資產賬面值的差額記錄為權益。向非控制性權益的處置的損益亦記錄在權益中。



## 附錄一 甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.2 分部報告

經營分部按照向主要經營決策者提供的內部報告貫徹一致的方式報告。首席執行官(「首席執行官」)被視作該主要經營決策者，負責分配資源及評估經營分部的表現。

##### 2.3 外幣折算

###### (a) 功能和列報貨幣

貴集團每個主體的財務報表所列項目均以該主體經營所在的主要經濟環境的貨幣計量(「功能貨幣」)。匯總財務報表以美元列報，其為 貴公司的功能貨幣及貴集團的列報貨幣。

###### (b) 交易及結餘

外幣交易採用交易日期的匯率換算為功能貨幣。結算此等交易產生的匯兌利得和損失以及將外幣計值的貨幣資產和負債以年終匯率折算產生的匯兌利得和損失在利潤表確認。

###### (c) 集團公司

其功能貨幣與貴集團的列報貨幣不同的所有集團內的主體(當中沒有惡性通貨膨脹經濟的貨幣)的業績和財務狀況按如下方法換算為列報貨幣：

- (i) 每份列報的資產負債表內的資產和負債按該資產負債表日期的收市匯率換算；
- (ii) 每份利潤表內的收入和開支按平均匯率換算(除非此匯率並不代表交易日期匯率的累計影響的合理約數；在此情況下，收支項目按相關交易日期的匯率換算)；及
- (iii) 所有由此產生的外幣折算差額在其他全面收益中確認。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.4 不動產、工廠及設備

不動產、工廠及設備項目(包括工具但不包括在建工程)，乃以成本減累計折舊及累計減值虧損計量。重大延長此等資產使用年期的改進乃撥充資本。當一項不動產、工廠及設備項目的不同部份適用不同使用年期時，以不動產、工廠及設備的獨立項目(主要組成部分)入賬。

後續成本只有在很可能為貴集團帶來與該項目有關的未來經濟利得，而該項目的成本能可靠計量時，則入賬於資產的賬面值或確認為一項單獨資產(如適用)。已更換零件的賬面值已被終止確認。所有其他維修費用在產生的財政期間內於利潤表支銷。

永久業權土地不予折舊。不動產、工廠及設備項目的折舊採用以下的估計可使用年期將其成本按直線法分攤至其剩餘價值計算：

租賃物業裝修 .....	10-20年或剩餘租期的較短者
樓宇 .....	10-40年
機器，設備和工具 .....	3-27年
傢具和辦公室設備 .....	3-10年

工具指在製造客戶特定零件時使用的工具、模塊、夾具及其他物品。貴集團擁有的工具，會撥充資本作為不動產、工廠及設備，並於其使用壽命內折舊並攤銷至銷售成本。

資產的剩餘價值及使用壽命在每個報告期末進行檢討，及在適當時調整。

若資產的賬面值高於其估計可收回價值，其賬面值即時撇減至可收回金額(附註2.7)。

出售的收益和虧損按所得款與賬面值的差額釐定，並在利潤表內「其他(虧損)/收益，淨額」中確認

在建工程指正在建造或有待安裝的樓宇、機器及設備，並以成本減累計減值損失列示。成本包括建造、安裝、測試及其他直接成本。概無對在建工程進行折舊準備，直至有關資產已完成及可用作擬定用途之時方會作出。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.5 土地使用權

土地使用權指經營性租賃的預付款，乃按成本扣除累計攤銷和累計減值虧損後列賬。成本為支付各廠房和樓宇所在地的土地使用權的對價。土地使用權的攤銷在其年限內採用直線法計算。

##### 2.6 無形資產

貴集團就研究及開發活動產生重大成本，客戶特定應用、模型製作及測試的開支包括在內。研究開支在產生開支期間於利潤表中列賬作為支出。倘開發成本能清晰分配至新開發產品或工序，且能滿足所有下列各項，開發成本會被確認為資產：

- (i) 完成該開發項目以致其可使用或出售在技術上是可行的；
- (ii) 有意完成該開發項目以供使用或出售；
- (iii) 有能力使用開發項目結果；
- (iv) 開發項目將可能為貴集團產生未來經濟利益；
- (v) 具備足夠技術、財務及其他資源以完成發展項目並使用或出售該無形資產；  
及
- (vi) 於其開發期間資產應佔開支能可靠計量。

內部產生無形資產的成本乃自該資產符合上述確認準則日期起至其可供使用日期止產生的開支總和。有關無形資產撥充資本的成本包括創造該資產產生所使用或消耗的材料及服務成本以及員工成本。

資本化開發成本按照直線法，在四到七年可使用年期內進行攤銷。

不符合上述準則的開發開支乃於產生時於利潤表中確認。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.7 非金融資產減值

不限使用壽命的資產或尚未可供使用的無形開發資產無需攤銷，但每年則須就減值進行測試，惟出現減值迹象亦要進行減值測試。須作攤銷的資產，當有事件出現或情況改變顯示賬面值可能無法收回時就進行減值檢討。減值虧損按資產的賬面值超出其可收回金額的差額確認。可收回金額以資產的公允價值扣除銷售成本或使用價值兩者之間較高者為準。於評估減值時，資產按可分開辨認現金流量(現金產出單元)的最低層次組合。除商譽外，已蒙受減值的非金融資產於各報告日期均就減值是否可以轉回進行檢討。

##### 2.8 金融資產

###### (a) 分類

貴集團將其金融資產分類為以下類別：以公允價值計量且其變動計入損益、貸款及應收款項，持有至到期投資，以及可供出售。分類視乎收購金融資產之目的。管理層應在初始確認時釐定金融資產的分類。

貴集團的金融資產主要是貸款及應收款項。貸款及應收款項為固定或可確定付款額且沒有在活躍市場上報價的非衍生金融資產。此等項目包括在流動資產內，但預期將於報告期末起計超過12個月結算的數額，則分類為非流動資產。貴集團的貸款及應收款項由資產負債表「應收賬款及其他應收款」與「現金及現金等價物」組成(附註2.10及2.11)。

###### (b) 確認和計量

常規購買及出售的金融資產在交易日確認—交易日指貴集團承諾購買或出售該資產之日。對於以公允價值計量但其變動並非計入損益的所有金融資產，其投資初始按其公允價值加交易成本確認。以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產，初始按公允價值確認，而交易成本則在利潤表支銷。當從投資收取現金流量的權利已到期或已轉讓，而貴集團已實質上將所有權的所有風險和回報轉讓時，金融資產即終止確認。可供出售金融資產及以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產其後按公允價值列賬。貸款及應收款項其後利用實際利率法按攤銷成本列賬。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.8 金融資產(續)

###### (c) 抵銷金融工具

當有法定可執行權力可抵銷已確認金額，並有意圖按淨額基準結算或同時變現資產和結算負債時，金融資產與負債可互相抵銷，並在資產負債表報告其淨額。

###### (d) 金融資產減值

貴集團於各報告期末評估是否存在客觀證據證明某一金融資產或某一金融資產組出現減值。只有當存在客觀證據證明於因為首次確認資產後發生一宗或多宗事件導致出現減值(「損失事項」)，而該宗(或該等)損失事項對該項或該組金融資產的估計未來現金流量構成的影響可以合理估計，有關的金融資產或金融資產組方算出現減值及產生減值虧損。

減值虧損的證據可包括債務人或一組債務人遇上嚴重財政困難、逾期或拖欠償還利息或本金、債務人很有可能破產或進行其他財務重組，以及有可觀察數據顯示估計未來現金流有可計量的減少，例如與違約有相互關連的拖欠情況或經濟狀況改變。

就貸款及應收款而言，損失金額乃根據資產賬面值與按金融資產原實際利率貼現而估計未來現金流量(不包括仍未產生的未來信用損失)的現值兩者的差額計量。資產賬面值予以削減，而損失金額則在利潤表確認。倘貸款或持有至到期投資有浮動利率，計量任何減值損失的貼現率為按合同釐定的當前實際利率。在實際應用中，集團可利用可觀察的市場價格，按工具的公允價值計量減值。

如在隨後期間，減值虧損的數額減少，而此減少可客觀地聯繫至減值在確認後才發生的事件(例如債務人的信用評級有所改善)，則之前已確認的減值虧損可在利潤表轉回。

##### 2.9 庫存

庫存按成本及可變現淨值兩者的較低者列賬。成本利用先進先出(「先進先出」)法釐定。成本包括直接材料、直接勞工、相關的間接生產費用(依據正常經營能力)。可變現淨值為在日常經營活動中的估計銷售價，減適用的變動銷售費用。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.10 應收賬款及其他應收款

應收賬款為在日常業務活動中就商品銷售或服務執行而應收客戶的款項。如應收賬款及其他應收款的收回預期在一年或以內(或倘仍在正常經營週期中，則可較長時間)，其被分類為流動資產；否則分類為非流動資產。

應收賬款及其他應收款初步以公允價值確認，其後利用實際利率法按攤銷成本扣除減值準備計量。

##### 2.11 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括手頭現金、銀行通知存款、原到期為三個月或以下的其他短期高流動性投資。

##### 2.12 股本

普通股被分類為權益。直接歸屬於發行新股或期權的新增成本在權益中列為所得款的減少(扣除稅項)。

##### 2.13 借款

一般及特定借款按公允價值並扣除產生的交易費用為初始確認。借款其後按攤銷成本列賬；所得款(扣除交易成本)與贖回價值的任何差額利用實際利率法於借款期間內在利潤表確認。

除非貴集團可無條件將負債的結算遞延至結算日後最少12個月，否則借款分類為流動負債。

##### 2.14 借款成本

直接歸屬於收購、興建或生產合資格資產(指必須經一段長時間處理以作其預定用途或銷售的資產)的一般及特定借款成本，加入該等資產的成本內，直至資產大致上備妥供其預定用途或銷售為止。資本化率為即期未償付借款的加權平均成本，不超過即期實際產生的借款成本。

所有其他借款成本與產生時計入該期間的損益中。



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.15 職工福利

貴集團有設定提存計劃及設定受益計劃。貴集團公司經營多個退休金計劃。此等計劃一般透過向保險公司或受託管理基金付款而注資，並經定期精算計算其數額。

##### (a) 設定提存計劃

設定提存計劃是一項貴集團向一個單獨主體支付供款的退休計劃。若該基金並無持有足夠資產向所有職工就其在即期及以往期間的服務支付福利，貴集團亦無法定或推定債務支付進一步供款。

對於設定提存計劃，貴集團以強制性、合同性或自願性方式向公開或私人管理的退休保險計劃供款。貴集團作出供款後，即無進一步付款債務。供款在應付時確認為職工福利費用。預付供款按照現金退款或可減少未來付款而確認為資產。

##### (b) 設定受益計劃

設定受益計劃是一項並非設定提存計劃的退休計劃。設定受益計劃一般會釐定職工在退休時可收取的退休福利金額，通常視乎年齡、服務年資和薪酬補償等一個或多個因素而定。

在資產負債表內就有關設定受益退休計劃而確認的負債，為報告期末的設定受益債務的現值減計劃資產的公允價值。設定受益債務每年由獨立精算師利用預計單位貸記法計算。工資水平趨勢取決於每年根據通貨膨脹率和集團內職工職業發展所確定的工資預期增長率。設定受益債務的現值利用將以支付福利的貨幣為單位計值且到期與有關的退休負債的年期近似的高質素債券的利率，將估計未來現金流出量貼現計算。公司層面特定的違約風險則未作考慮。

根據經驗而調整的精算利得和損失以及精算假設的變動，在產生期間內於其他綜合收益的權益中扣除或計入。

過往服務成本即時於利潤表確認。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.16 即期及遞延所得稅

本期間的稅項支出包括即期和遞延稅項。稅項在利潤表中確認，但與在其他綜合收益中或直接在權益中確認的項目有關者則除外。在該情況下，稅項亦分別在其他綜合收益或直接在權益中確認。

##### (a) 即期所得稅

即期所得稅支出根據貴公司的子公司及聯營經營及產生應課稅收入的國家於資產負債表日已頒佈或實質上已頒佈的稅務法例計算。管理層就適用稅務法例解釋所規限的情況定期評估報稅表的狀況，並在適用情況下根據預期須向稅務機關支付的稅款設定準備。

##### (b) 遞延所得稅

##### (i) 內在差異

遞延所得稅利用負債法確認資產和負債的稅基與資產和負債在匯總財務報表的賬面值的差額而產生的暫時性差異。遞延所得稅採用在資產負債表日前已頒佈或實質上已頒佈，並在有關的遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用的稅率(及法例)而釐定。

遞延所得稅資產是就很可能有未來應課稅利潤而就此可使用暫時性差異而確認。

##### (ii) 外在差異

遞延稅項就子公司和聯營投資產生的暫時性差異而準備，惟倘貴集團可以控制暫時性差異的轉回時間，而暫時性差異在可預見將來很可能不會轉回則除外。

##### (c) 抵銷

當有法定可執行權力將即期稅項資產與即期稅務負債抵銷，且遞延所得稅資產和負債涉及由同一稅務機關對應課稅主體或不同應課稅主體但有意向以淨額基準結算所得稅結餘時，則可將遞延所得稅資產與負債互相抵銷。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.17 準備

當貴集團因已發生的事件而產生現有的法律或推定債務；很可能需要有資源的流出以結算債務；及金額已被可靠估計時，當就重組、訴訟、環境責任、品質保證和停運索償作出準備。重組準備包括對職工的付款。但不會就未來經營虧損確認準備。

準備採用稅前利率按照預期需結算有關債務的支出現值計量，有關利率反映當時市場對金錢時間值和有關債務固有風險的評估。隨著時間過去而增加的準備確認為利息開支。

##### 2.18 應付賬款

應付賬款為在日常業務活動中購買商品或服務而應支付的債務。如應付款的支付日期在一年或以內(或倘在正常經營週期中，則可較長時間)，其被分類為流動負債；否則分類為非流動負債。

應付賬款初步以公允價值確認，其後利用實際利率法按攤銷成本計量。

##### 2.19 收入確認

收入按已收或應收對價的公允價值計量，扣除任何貴集團批准的銷售折扣、銷售退回或任何與銷售有關的商業優惠計量。當收入的金額能夠可靠計量；當未來經濟利得很可能流入有關主體；及當貴集團每項活動均符合如下文所述的具體條件時，貴集團便會將收入確認。貴集團一般同汽車行業中的整車製造商訂立合約，以銷售動力傳動和轉向產品。就該等合約而言，貴集團亦訂立合約提供工具、原型和工程服務。貴集團針對此等各項活動採用的收入確認原則如下：

##### (i) 產品

收入於產成品付運予客戶時，所有權以及所有權的風險及回報均已轉移，且收回情況能合理確定時確認。

## 附錄一 甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.19 收入確認(續)

##### (ii) 原型製造及工程

原型及工程業務僅就將為客戶生產產品的開發進行。從客戶中就工程服務及原型零件收取的對價乃按相關產品的年期遞延處理及確認。

##### (iii) 工具

貴集團的開發及為客戶銷售工具乃根據有關向其客戶生產及銷售產品的準備工作而實行。因此從客戶就用於生產製成品的工具而收取的對價，在客戶接納工具時確認為收入。

有關客戶訂金或現金墊款的遞延收益乃於資產負債表中作遞延處理，直至達成收入確認條件為止。

##### 2.20 租賃

如租賃所有權的重大部份風險和回報由出租人保留，分類為經營租賃。根據經營租賃支付的款項(扣除自出租人收取的任何激勵措施後)於租賃期內以直線法在利潤表支銷。貴集團的經營租賃主要涵蓋不動產，辦公室和其他設備。根據租入資產的特性，貴集團將經營租賃相關的租賃費用合理入帳為利潤表中的銷售成本，銷售及配送開支。

貴集團出租若干不動產、工廠及設備。貴集團持有實質上所有所有權的風險和報酬的不動產、工廠及設備的租賃，分類為融資租賃。融資租賃於租賃開始時按租賃物業的公允價值與最低租賃付款現值兩者的較低者資本化。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.20 租賃(續)

每項租賃付款在負債和融資費用之間分攤。相應的租金債務在扣除融資費用後，包括在其他長期應付款中。融資成本的利息部份按租賃期在利潤表中扣除，以對每個期間餘下負債結餘產生常數定期比率。根據融資租賃購買的不動產、工廠及設備按資產的使用壽命與租期兩者的較短者折舊。

##### 2.21 以股份為基礎的支付

貴集團向員工提供一項延期獎勵計劃，根據該計劃，參與者能夠因貴集團內部份子公司之匯總價值在附註25(a)所載特定期間內的升值而享有收益。管理層假設未來以現金或者股票結算，因此該計劃被確認為一項負債。該項獎勵公允價值在授予日以布力克斯克爾斯期權定價模型計量，並考慮授予相關條款和條件。員工必須符合行權條件才能無條件享有該獎勵。在考慮該計劃的歸屬可能性後，授予獎勵的預計公允價值總額在整個等待期內分攤。

貴集團在歸屬期內審閱該計劃獎勵的預期歸屬的可能性。對以往年度累計已確認公允價值所做的任何調整會在審閱當年計入或貸記進入匯總損益表中。在歸屬日，已確認的費用將進行調整，以反映獎勵的實際金額。

##### 2.22 政府補助

貴集團定期收到用以支持各種業務活動的政府補助。當能夠合理地保證政府補助將可收取，而貴集團將會符合所有附帶條件時，將政府提供的補助按其公允價值確認入賬。與購買、建設或以其他方式獲取不動產、工廠、設備與工具相關之政府補助將抵減相關資產的成本。可收取的作為已產生費用和損失補償的政府補助，如以給於直接財務支持為目的，並不附加未來相關支出，在確定可收取的即期確認為收益。

##### 2.23 利息收入

利息收入按實際利率法確認。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.24 股息分配

向貴公司股東分配的股息在股息獲貴公司股東或董事(如適當)批准的期間內於貴集團及貴公司的財務報表內列為負債。

##### 2.25 新訂／經修訂的準則，準則和詮釋的修改

貴集團已選擇提早採納以下新訂的／經修訂的準則：

- 國際會計準則第19號(2011修訂)..... 「職工福利」
- 國際會計準則第27號(2011修訂)..... 「獨立財務報表」
- 國際會計準則第28號(2011修訂)..... 「聯營和合營」
- 國際財務報告準則第10號..... 「合併財務報表」
- 國際財務報告準則第11號..... 「合營安排」
- 國際財務報告準則第12號..... 「在其他主體權益的披露」
- 國際財務報告準則第13號..... 「公允價值計量」

尚未採納的新準則和詮釋：

特定新準則和準則的修改及解釋在2012年1月1日後開始的年度期間生效，但未有在本財務資料中應用。此等準則、修改和解釋預期不會對貴集團的匯總財務報表造成重大影響，惟以下列載者除外：

- 國際會計準則第1號(修改)「財務報表的呈報」有關其他綜合收益(2012年7月1日或之後開始的年度期間生效)。主要變動為規定主體必須將「其他綜合收益」內呈報的項目按照其是否其後有機會重分類至損益而組合起來(重分類調整)。此修改並無針對那些是在其他綜合收益中呈列的項目。
- 國際財務報告準則第7號(修改)「金融工具：披露：有關對銷金融資產及金融負債」(2013年1月1日或之後開始的年度期間生效)規定了新的披露要求，著重於在財務狀況表中被抵銷的金融工具，以及受總互抵協定或類似協定約束的金融工具(無論其是否被抵銷)的量化資訊。
- 國際會計準則第32號(修改)「金融工具：呈報有關對銷金融資產及金融負債」(2014年1月1日或之後開始的年度期間生效)為國際會計準則第32號「金融工具：呈報」的應用指引，並澄清在資產負債表中對銷金融資產和金融負債的規定。



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 主要會計政策摘要(續)

##### 2.25 新訂／經修訂的準則，準則和詮釋的修改(續)

- 國際財務報告準則第9號「金融工具」(2015年1月1日或之後開始的年度期間生效)針對金融資產和金融負債的分類、計量和確認。此準則為取代國際會計準則第39號有關分類和計量金融工具。國際財務報告準則第9號規定金融資產必須分類為兩個計量類別：按公允價值計量和按攤銷成本計量。此釐定必須在初次確認時作出。分類視乎主體管理其金融工具的經營模式，以及工具的合同現金流量特點。對於金融負債，此準則保留了國際會計準則第39號的大部分規定。主要改變為，如對金融負債採用公允價值法，除非會造成會計錯配，否則歸屬於主體本身負債信貸風險的公允價值變動部分在其他綜合收益中而非利潤表中確認。

#### 3 財務風險管理

##### 3.1 財務風險因素

貴集團的活動使其面對多種財務風險：市場風險(包括外匯風險、現金流利率風險以及價格風險)、信用風險及流動性風險。貴集團的整體風險管理計劃專注於金融市場的不可預測性，並尋求盡量減低其對貴集團財務表現潛在的不利影響。

貴集團的風險管理及財資部門專注於盡量減低對財務表現潛在的不利影響。貴集團現時並無使用衍生金融工具對衝若干所面對風險，然而，其需要仍要繼續評估。

##### **(a) 市場風險**

市場風險管理的目標為於合理變數下管理及控制所面對的市場風險並盡量爭取最大回報。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3 財務風險管理(續)

##### 3.1 財務風險因素(續)

###### (a) 市場風險(續)

###### (i) 外匯風險

貴集團擁有國際業務，因而面對產生自多種外幣風險的外匯風險，主要為歐元及中國人民幣(「人民幣」)。

管理層監察並分析預期匯率發展及考慮在需要的情況下就重大外匯風險進行對衝。

於各期末／年末，倘美元兌歐元／人民幣升值10%而其他變數維持不變，各期內／年內權益及除稅後結果將減少，主要由於兌換以歐元／人民幣呈列的資產及負債的外匯差額所致：

	權益	除稅後結果
	千美元	千美元
<b>於及截至2010年12月31日止期間</b>		
歐元.....	13,826	43
人民幣.....	6,084	187
<b>於及截至2011年12月31日止年度</b>		
歐元.....	18,385	7,027
人民幣.....	6,594	474
<b>於及截至2012年12月31日止年度</b>		
歐元.....	22,213	2,118
人民幣.....	9,426	383

倘美元兌上述貨幣貶值則將與呈列如上的金額有同等但相反的影響，並以其他所有變數保持不變為基準。

###### (ii) 現金流利率風險

貴集團的利率風險主要產生自流動及非流動借款。以浮動利率發出的借款利率的變動使貴集團潛在地面對現金流利率風險。於各期末／年末，貴集團並無利率掉期，倘市場狀況出現變動，貴集團將由按浮動利率轉為按固定利率債務評估變動。

於2010年、2011年及2012年12月31日，倘利率已經比當時利率高／(低)100個基點而其他變數保持不變，則由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及截至2012年12月31日止年度的淨結果將分別為減少／(增加)263,000美元、3,589,000美元及4,765,000美元。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3 財務風險管理(續)

##### 3.1 財務風險因素(續)

###### (a) 市場風險(續)

###### (iii) 價格風險

價格風險乃與向客戶報價及生產可予銷售部分時購置作為生產的原材料的價格變動有關。貴集團透過與客戶磋商收回進行管理。

###### (b) 信貸風險

貴集團向世界各地的汽車製造商進行銷售。信用風險產生自銀行以及金融機構的存款及所面對客戶的信貸包括尚未償還應收款項。中央財資部門負責於給予新客戶標準付款及交付條款及條件前管理及分析各新客戶的信貸風險。客戶的信貸能力乃透過分析過往結欠應付款項並按當地水平評估。

貴集團的最大客戶為通用汽車及其子公司(「通用汽車集團」)及其聯屬公司，其於截至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度各年佔淨銷售的50%、51%及52%。通用汽車集團及其聯屬公司的應收賬款項於2010年、2011年及2012年12月31日各分別總應收賬款的43%、43%及49%。

貴集團監管其銀行及金融機構的信用評級。於2010年、2011年及2012年12月31日，貴集團分別持有其信用評級為A或更高的金融機構約95%、95%及72%現金，意即該等金融機構擁有非常強至極強的能力以履行財務承諾。

###### (c) 流動性風險

貴集團監察流動資金需求的預測，以確保其具備充裕的現金以應付營運所需資金，同時經常就其未提取已承擔借款融資額度維持充足的資金，以防止其任何融資額度超出或違反借款上限或契約(如適用)。貴集團的預測考慮到債項融資計劃、契約的遵守及(如適用)外部監管或法律要求。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3 財務風險管理(續)

##### 3.1 財務風險因素(續)

##### (c) 流動性風險(續)

下表根據結算日至合約到期日的餘下期間分析貴集團有關到期組別的非衍生金融負債。所披露金額為合約非貼現現金流。

	6個月或以內	6至12個月	1至2年	2至5年	5年以上
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
<b>於2010年12月31日</b>					
收購業務借款 .....	346,569	—	—	—	—
短期借款 .....	19,500	22,500	—	—	—
長期借款 .....	2,999	6,278	5,913	24,358	—
融資租賃負債 .....	8	9	17	3	—
	<u>369,076</u>	<u>28,787</u>	<u>5,930</u>	<u>24,361</u>	<u>—</u>
應付賬款 .....	254,667	—	—	—	—
其他應付款項及應付賬款 .....	90,813	—	626	—	—
	<u>345,480</u>	<u>—</u>	<u>626</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
<b>於2011年12月31日</b>					
收購業務借款 .....	338,704	—	—	—	—
短期借款 .....	48,878	41,219	—	—	—
長期借款 .....	124	258	481	965	—
融資租賃負債 .....	108	159	304	778	—
	<u>387,814</u>	<u>41,636</u>	<u>785</u>	<u>1,743</u>	<u>—</u>
應付賬款 .....	259,687	—	—	—	—
其他應付款項及預提費用 .....	87,489	—	1,414	—	—
	<u>347,176</u>	<u>—</u>	<u>1,414</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
<b>於2012年12月31日</b>					
短期借款 .....	83,396	15,561	—	—	—
長期借款 .....	9,336	9,977	79,535	237,207	194,499
融資租賃負債 .....	203	227	430	652	—
	<u>92,935</u>	<u>25,765</u>	<u>79,965</u>	<u>237,859</u>	<u>194,499</u>
應付賬款 .....	295,741	—	—	—	—
其他應付款項及應計款項 .....	85,549	—	3,527	—	—
	<u>378,225</u>	<u>—</u>	<u>3,527</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

收購業務的借款於2010年及2011年12月31日資產負債表中入賬為流動負債，原因為其須按照合約付款條款於任何時候於貸款人要求時償還。

貴集團須於任何時間保持不少於2千萬美元的可動用額外融資並須於每月期間末按銀行信貸協議所載維持最低除利息、稅項、折舊及攤銷(「EBITDA」)金額的經營收益。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3 財務風險管理(續)

##### 3.2 資本管理

貴集團於管理資本時，其目標為確保貴集團有能力持續營運，以為股東帶來回報並維持最理想的資本架構以減低資本成本。貴集團監控淨債項以評估資本效率，詳情如下：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
總借款(附註17).....	390,443	406,636	540,648
減：收購業務借款(附註17).....	(316,000)	(316,000)	–
現金及現金等價物.....	(113,466)	(78,233)	(64,080)
銀行受限使用資金(附註13).....	(822)	(220)	(251)
淨(盈餘)/債項.....	<u>(39,845)</u>	<u>12,183</u>	<u>476,317</u>

於2012年12月31日，淨債項增加主要由於以取得的新長期銀行借款的所得款426,000,000美元(詳情見附註17(a)及(b))，並已於2012年11月悉數償還收購業務的借款。

##### 3.3 公允價值估計

貴集團的流動金融資產及負債的賬面值，包括現金及現金等價物、銀行受限使用資金、應付賬款及其他應收款項、應付賬款及其他應付款項以及即期借款與其公允價值相若。就披露目的而言，金融負債的公允價值乃按未來合約現金流量以貴集團就類似金融工具可得的現有市場利率貼現估算。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 關鍵會計估計及判斷

估計及判斷方法會持續評估，並會以過往經驗以及其他因素為基準，包括在有關情況下視為對未來事件的合理預期。

貴集團對未來作出估算及假設。所得的會計估算顧名思義極少與有關其實際結果相同。很大機會導致資產與負債賬面值作出重大調整的估算及假設討論如下。

##### (a) 於業務合併獲收購資產／所承擔債務

有關太平洋世紀汽車收購貴集團業務中貴集團的資產／負債乃按公允價值確認。獲收購資產／所承擔債務的公允價值乃按涉及使用第三方估值公司專業的估值方法及技術釐定。用於評估資產及負債的判斷及假設以及用以對獲收購資產的可用年期的判斷及假設對貴集團的匯總財務資料構成重大影響。

##### (b) 未可使用無形資產

###### (i) 資本化

當項目有可能將成功被視為達成於附註2.6載列的條件時，開發項目所產生成本獲確認為無形資產。貴集團的開發活動由其工程部門記錄及入檔以於條件倘達成或會達成時作為支持釐定的基準的憑據。

###### (ii) 減值

貴集團須每年測試未可使用無形開發資產。其他非金融資產於發生事件或情況變動顯示該等資產的賬面值超逾其可收回金額時進行測試。可收回金額乃按公允價值減銷售成本及使用價值的較高者釐定。

釐定使用價值乃涉及管理層判斷範疇以評估未可使用無形開發資產的賬面值是否可由未來現金流的現值淨額支持。於計算未來現金流的現值淨額時，須作出若干有關極為不確定事件的假設(i)無槓桿自由現金流；(ii)長期增長率；及(iii)選擇貼現率以反映所涉及風險。



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 關鍵會計估計及判斷(續)

##### (b) 未可使用無形資產(續)

##### (ii) 減值(續)

貴集團就其業務準備並批准正式五年管理計劃，該計劃用於估計獲測試資產或現金產生單位的使用價值。管理層所選擇假設的變動，尤其是用於現金流預測的貼現率及增長率的假設，可對貴集團減值評估的結果構成重大影響。

##### (c) 退休福利

貴集團經營的設定受益計劃的成本、資產及負債乃依賴精算估計及假設的方法釐定。主要假設的詳情載於附註18。貴集團自獨立精算師取得有關假設是否合適的意見。採用假設的變更可對全面收益表及資產負債表產生重大影響。

##### (d) 準備

倘過往事件產生當前責任或有可能轉讓經濟利得，以及轉讓的成本金額能可靠估計時，貴集團會確認準備。倘無法達成標準時，則可能於財務資料附註中披露或然負債。因已披露的或然負債或該等目前尚未於財務資料中確認或披露者而產生的責任可能對貴集團的財務資料造成重大影響。於法律案件中應用該等會計原則，要求貴集團的管理層對超出其控制範圍的各類事實性及法律事宜作出釐定。

##### (i) 訴訟

貴集團須不時面對牽涉其業務的各種法律行動及申索，包括來自指稱缺損、違反合同、知識產權事宜及僱傭相關事宜的法律行動及申索。

貴集團相信，其已建立的儲備足以應付有關事項。然而，解決此等事項所需的最終金額與所記錄估計可能有重大差別。

訴訟受多項不確定因素影響，且個別訴訟事項的結果屬不可預測及不能保證。根據目前所得資料，管理層認為，此等事項的結果將不會對貴集團造成重大不利影響。

## 附錄一 甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 關鍵會計估計及判斷(續)

##### (d) 準備(續)

##### (ii) 環保責任

貴集團根據就環保場所的財務風險估計錄得環保責任。環保規條可能會隨著時間變得更加嚴格，而最後，環境清理成本及責任最終可能會超過目前估計。此外，由於可能發現先前未知情況，未來的設備銷售可能會產生額外或重大的環境復修費用。

##### (iii) 品質保證

貴集團主要在產品銷售時或當確定有可能產生相關責任並能合理估計時，就售出產品確認預計品質保證成本。所入賬金額乃根據貴集團對最終需要清償有關責任的金額的估計為基準計算。此等預提費用按特定客戶安排、過往經驗、生產變動、行業發展及各種其他考慮等多種因素釐定。貴集團的估計乃因應會影響現有申索情況的事實及情況不時調整。

##### (iv) 停止運作

貴集團所識別的有條件資產廢棄責任，主要與清除石棉以及於拆除若干場所和處置儲罐有關。所記錄金額基於貴集團對棄置或關閉設施的估計未來責任釐定。貴集團持續監控該等場所可能影響停止運作的未來責任。貴集團每月記錄開支的增加以計算責任的貼現。

##### (e) 所得稅

貴集團須支付多個司法權區的所得稅。就所得稅釐定全球準備時須作出重大判斷。多項交易及其最終稅項釐定的計算方法仍存在不明朗因素。貴集團按照額外稅項是否到期的估計，就預期稅務審計事宜確認負債。貴集團基於過往經驗及對稅法的詮釋等多項因素評估後，認為全部開放審計年度的稅項負債預提費用充足。該評估依賴估計及假設，並可能涉及有關未來事件的一系列複雜判斷。倘此等事宜之最終稅項有別於初步記錄的金額，則有關差額對釐訂有關稅項期間的即期及遞延所得稅資產及負債釐訂構成影響。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 關鍵會計估計及判斷(續)

##### (e) 所得稅(續)

遞延稅資產僅在可能有應課稅利潤用於抵銷該等可扣減暫時差額時確認入賬。該決定需要對有關遞延稅資產變現能力作出重大判斷。就近期有虧損歷史的實體而言，需要其他證據證明未來可獲得足夠的可課稅利潤。當預期情況有別於原本估計時，該等差額將影響確認遞延所得稅資產以及該等估計變動時的期內稅務費用。

#### 5 分部資料

貴集團的分部資料根據由貴集團首席執行官定期審閱的內部報告呈列，以向各分部分配資源並評估其表現。就貴集團各可報告分部而言，貴集團首席執行官至少於每季度審閱內部管理報告。

貴集團將其業務分為四個可報告分部；北美洲、歐洲、中國及世界其他地區。貴集團全體經營分部普遍提供相同動力傳動及轉向產品。「其他」類別指PCM US、PCM Singapore 及耐世特汽車公司的母公司業務。

貴集團監控經營分部業務的主要表現指標為：

- EBITDAR，指除利息、稅項、折舊及攤銷以及重組／收購成本前的經營收益／(虧損)。
- 淨營運資本(「NWC」)指庫存及貿易應收款項減貿易應付款項。其計量貴集團於各分部營運資產所作出的淨投資。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 5 分部資料(續)

有關可報告分部資料與可報告分部收益之間的對賬如下：

	北美洲	中國	歐洲	世界其他 地區	其他	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
<b>由2010年11月4日至</b>						
<b>2010年12月31日止期間</b>						
總收益.....	101,986	19,701	32,559	11,833	—	166,079
分部間收益.....	(5,128)	(1,576)	(844)	(1,843)	—	(9,391)
來自外部客戶的收益.....	96,858	18,125	31,715	9,990	—	156,688
EBITDAR.....	(13,628)	1,538	1,856	15	1,756	(8,463)
NWC.....	124,462	31,920	29,861	19,775	(192)	205,826
<b>截至2011年12月31日止年度</b>						
總收益.....	1,513,468	178,079	460,609	172,926	—	2,325,082
分部間收益.....	(43,076)	(9,602)	(4,250)	(20,402)	—	(77,330)
來自外部客戶的收益.....	1,470,392	168,477	456,359	152,524	—	2,247,752
EBITDAR.....	67,714	(4,175)	55,319	11,109	14,983	144,950
NWC.....	134,550	15,369	42,781	16,695	3,588	212,983
<b>截至2012年12月31日止年度</b>						
總收益.....	1,563,850	195,778	335,729	130,780	—	2,226,137
分部間收益.....	(27,499)	(13,452)	(7,285)	(10,099)	—	(58,335)
來自外部客戶的收益.....	1,536,351	182,326	328,444	120,681	—	2,167,802
EBITDAR.....	110,817	16,964	27,026	(9,167)	3,599	149,239
NWC.....	161,779	36,693	25,722	(9,376)	(11,809)	203,009

分部間收益乃按公平基準釐定。向貴集團首席執行官報告的來自外部客戶的收益乃以於符合利潤表中的方式計量。

可報告分部淨收入根據國際財務報告準則所釐定各之間的對賬如下：

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
	千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
來自可報告分部的EBITDAR.....	(8,463)	144,950	149,239
折舊及攤銷開支.....	(3,742)	(53,973)	(57,870)
重組成本(附註19).....	(32,763)	(1,776)	(7,446)
收購相關成本(附註31).....	(12,320)	—	—
融資成本淨額.....	(1,672)	(15,764)	(21,729)
除所得稅前(虧損)/利潤.....	(58,960)	73,437	62,194

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 5 分部資料(續)

按地區呈列資料時，分部收益乃以客戶的地區位置，而分部資產則以資產地區位置為基準。

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度的收益地區分佈如下：

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日	2011年	2012年
	止期間	千美元	千美元
	千美元	千美元	千美元
北美洲.....	96,858	1,470,392	1,536,351
歐洲：			
波蘭.....	31,240	450,304	323,701
歐洲其他地區.....	475	6,055	4,743
中國.....	18,125	168,477	182,326
世界其他地區.....	9,990	152,524	120,681
	<u>156,688</u>	<u>2,247,752</u>	<u>2,167,802</u>

於2010年、2011年及2012年12月31日非流動資產(不包括遞延所得稅資產)的地區分佈分別如下：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
北美洲.....	117,051	204,854	402,606
歐洲：			
波蘭.....	82,811	66,977	99,124
歐洲其他地區.....	572	7,505	3,008
中國.....	62,549	72,642	94,920
世界其他地區.....	14,872	15,259	16,747
	<u>277,855</u>	<u>367,237</u>	<u>616,405</u>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 5 分部資料(續)

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度產品線之間的收益分佈如下：

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
		2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
轉向.....	125,607	1,803,556	1,694,078
動力傳動.....	31,081	444,196	473,724
	<u>156,688</u>	<u>2,247,752</u>	<u>2,167,802</u>

佔貴集團收益10%或以上的客戶的收益如下並呈報於所有分部：

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
		2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
通用汽車集團及其聯屬公司.....	78,912	1,137,732	1,133,370
客戶A.....	18,665	284,567	275,245
客戶B.....	13,776	224,700	156,990
	<u>111,353</u>	<u>1,646,999</u>	<u>1,565,605</u>



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 6 不動產、工廠及設備

	永久業權 土地	租賃裝修	樓宇	機器、 設備及 工具	傢俬及 辦公室 設備	在建工程	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
<b>於2010年11月4日的</b>							
賬面淨值.....	—	—	—	—	—	—	—
收購業務(附註31).....	8,052	3,583	24,166	206,826	2,550	20,667	265,844
添置.....	—	147	77	6,159	87	1,089	7,559
折舊.....	—	(16)	(115)	(3,579)	(30)	—	(3,740)
外幣折算差額.....	32	14	95	808	10	82	1,041
<b>於2010年12月31日的</b>							
賬面淨值.....	8,084	3,728	24,223	210,214	2,617	21,838	270,704
<b>於2010年12月31日</b>							
成本.....	8,084	3,744	24,338	213,793	2,647	21,838	274,444
累計折舊.....	—	(16)	(115)	(3,579)	(30)	—	(3,740)
賬面淨值.....	8,084	3,728	24,223	210,214	2,617	21,838	270,704
<b>於2011年1月1日的</b>							
賬面淨值.....	8,084	3,728	24,223	210,214	2,617	21,838	270,704
添置.....	9	1,230	940	47,035	852	28,010	78,076
出售.....	—	(1)	(7)	(3,455)	(15)	—	(3,478)
折舊.....	—	(809)	(4,006)	(47,730)	(728)	—	(53,273)
外幣折算差額.....	(56)	(26)	(169)	(1,462)	(18)	(152)	(1,883)
<b>於2011年12月31日的</b>							
賬面淨值.....	8,037	4,122	20,981	204,602	2,708	49,696	290,146
<b>於2011年12月31日</b>							
成本.....	8,037	4,947	25,102	255,911	3,466	49,696	347,159
累計折舊.....	—	(825)	(4,121)	(51,309)	(758)	—	(57,013)
賬面淨值.....	8,037	4,122	20,981	204,602	2,708	49,696	290,146
<b>於2012年1月1日的</b>							
賬面淨值.....	8,037	4,122	20,981	204,602	2,708	49,696	290,146
添置.....	—	533	1,242	86,664	2,212	110,828	201,479
出售.....	—	(5)	(40)	(8,163)	(60)	—	(8,268)
折舊.....	—	(166)	(3,899)	(48,235)	(983)	—	(53,283)
外幣折算差額.....	(270)	151	888	2,968	226	66	4,029
<b>於2012年12月31日的</b>							
賬面淨值.....	7,767	4,635	19,172	237,836	4,103	160,590	434,103
<b>於2012年12月31日</b>							
成本.....	7,767	5,626	27,192	337,380	5,844	160,590	544,399
累計折舊.....	—	(991)	(8,020)	(99,544)	(1,741)	—	(110,296)
賬面淨值.....	7,767	4,635	19,172	237,836	4,103	160,590	434,103

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 6 不動產、工廠及設備(續)

貴集團的若干不動產、工廠及設備已予質押作為貴集團的借款安排下的質押作抵押品。已予質押作為抵押品的不動產、工廠及設備於2010年、2011年及2012年12月31日分別為110,321,000美元，129,239,000美元及320,840,000美元。

於2010年、2011年及2012年12月31日的不動產、工廠及設備包括融資租賃項下的辦公室設備35,000美元、1,229,000美元及1,387,000美元，扣除累計折舊後分別為7,000美元、94,000美元及386,000美元。

折舊已扣除下列各項開支：

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
	千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
銷售成本.....	3,589	50,988	50,171
工程及產品開發成本.....	79	1,311	1,987
行政開支.....	72	974	1,125
	<u>3,740</u>	<u>53,273</u>	<u>53,283</u>

貴集團於截至2011年及2012年12月31日止年度已就不動產、工廠及設備的合資格資產撥充資本的借款成本分別為287,000美元及447,000美元。借款成本乃按有關年度的加權平均借款利率2.9%及4.1%撥充資本。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 7 土地使用權

	千美元
<b>成本</b>	
於2010年11月4日.....	—
收購業務(附註31).....	949
外幣折算差額.....	8
	<hr/>
於2010年12月31日.....	957
外幣折算差額.....	48
	<hr/>
於2011年12月31日.....	1,005
外幣折算差額.....	2
	<hr/>
於2012年12月31日.....	1,007
	<hr/> <hr/>
<b>累計攤銷</b>	
於2010年11月4日.....	—
收購業務(附註31).....	211
攤銷.....	2
外幣折算差額.....	2
	<hr/>
於2010年12月31日.....	215
攤銷.....	25
外幣折算差額.....	11
	<hr/>
於2011年12月31日.....	251
攤銷.....	25
外幣折算差額.....	(6)
	<hr/>
於2012年12月31日.....	270
	<hr/> <hr/>
<b>賬面淨值</b>	
於2010年12月31日.....	742
	<hr/> <hr/>
於2011年12月31日.....	754
	<hr/> <hr/>
於2012年12月31日.....	737
	<hr/> <hr/>

貴集團的土地使用權位於中國，並根據為期50年的租賃持有。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 8 無形資產

	<u>產品開發成本</u>
	千美元
<b>成本</b>	
於2010年11月4日.....	—
添置.....	4,846
於2010年12月31日.....	4,846
添置.....	70,771
於2011年12月31日.....	75,617
添置.....	108,702
於2012年12月31日.....	184,319
<b>累計攤銷</b>	
於2010年11月4日.....	—
攤銷.....	—
於2010年12月31日.....	—
攤銷.....	675
於2011年12月31日.....	675
攤銷.....	4,562
於2012年12月31日.....	5,237
<b>賬面淨值</b>	
於2010年12月31日.....	4,846
於2011年12月31日.....	74,942
於2012年12月31日.....	179,082

截至2011年及2012年12月31日止年度各年的添置分別包括有關與開發成本有關借款的資本化利息分別為1,186,000美元及4,611,000美元。

#### 減值測試

仍未可用的資本化產品開發成本根據有關無形資產的現金產生單位可收回金額每年進行測試。由於該等開發成本支持每個經營分部，其適用現金產生單位屬於集團水平。

貴集團之可收回金額乃以使用價值的基準釐定。使用價值乃按貼現現金流量法進行估計。於2011年及2012年，用作貼現未來現金流量的除稅前貼現率分別為14.5%及14%，乃根據估計加權平均資本成本並計入行業風險溢價的估計而貼現。倘除稅前貼現率上升／(減少)2%，其仍有足夠空間而無需要作出減值。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 8 無形資產(續)

##### 減值測試(續)

為釐定使用價值，因此需要作出一系列估計以估算未來現金流量。如客戶數量及商品定價等未來風險可能存在。客戶數量及商品定價的假設會每年獲檢討，並作為管理層預算及策略規劃週期的一部分。

有關客戶數量以及客戶銷售時間的估計可能因一系列因素而異，該等變化因素包括客戶對產品的需求、客戶有意自行管理其庫存、設計變動、客戶製造策略變動等。因此，貴集團多名客戶並無訂立長期生產計劃。

有關商品定價的假設可能會變動，此乃由於原材料成本受到多種商品影響，且該等價格的波動可能對貴集團的業務造成不利影響。然而，為減低風險，貴集團繼續積極將材料、零部件以及供應成本的增加轉嫁予貴集團的客戶。

估計現金流量乃以管理層的五年預測為基準，並達致最終價值，其假設3.0%的長期增長率為3.0%。增長率符合類似國際企業的增長率，並與預期長期通脹一致。管理層相信，貴集團將有長期增長的前景，此乃由於貴集團穩佔市場地位並已完善設立產品平台。倘增長率上升/(減少)1%，其仍有足夠空間而無需要作出減值。

#### 9 遞延所得稅

遞延所得稅資產及遞延所得稅負債的分析如下：

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
<b>遞延所得稅資產</b>			
— 將於超過12個月收回 .....	8,598	8,646	—
— 將於12個月內收回 .....	1,828	2,089	14,595
	<u>10,426</u>	<u>10,735</u>	<u>14,595</u>
<b>遞延所得稅負債</b>			
— 將於超過12個月償付 .....	(3,150)	(2,124)	(2,762)
— 將於12個月內償付 .....	—	(476)	(104)
<b>遞延所得稅資產淨額</b> .....	<u>(3,150)</u>	<u>(2,600)</u>	<u>(2,866)</u>
	<u>7,276</u>	<u>8,135</u>	<u>11,729</u>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 9 遞延所得稅(續)

期內／年內遞延稅項資產及負債的變動(並無考慮抵銷同一稅項司法權區內的結餘)如下：

	不動產、 工廠及設備	退休福利 及補償	準備及 預提費用	稅項虧損 及抵免	無形資產	其他	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
<b>遞延所得稅資產</b>							
於2010年11月4日.....	—	—	—	—	—	—	—
收購業務(附註31).....	6,995	1,669	6,610	—	—	684	15,958
在利潤表(扣除)/進賬.....	(37)	138	1,704	—	—	206	2,011
在其他全面收益扣除.....	—	(6)	—	—	—	—	(6)
外幣折算差額.....	(14)	(3)	(2)	—	—	(2)	(21)
於2010年12月31日.....	6,944	1,798	8,312	—	—	888	17,942
在利潤表進賬/(扣除).....	1,091	1,998	18,332	1,169	—	(318)	22,272
在其他全面收益進賬.....	—	279	—	—	—	—	279
外幣折算差額.....	(168)	(57)	(46)	(29)	—	(16)	(316)
於2011年12月31日.....	7,867	4,018	26,598	1,140	—	554	40,177
在利潤表(扣除)/進賬.....	(3,752)	3,716	17,189	19,654	—	9,714	46,521
在其他全面收益進賬.....	—	622	—	—	—	—	622
外幣折算差額.....	19	10	24	36	—	247	336
於2012年12月31日.....	4,134	8,366	43,811	20,830	—	10,515	87,656
<b>遞延所得稅負債</b>							
於2010年11月4日.....	—	—	—	—	—	—	—
收購業務(附註31).....	(8,226)	(85)	(466)	—	—	(753)	(9,530)
在利潤表進賬/(扣除).....	49	(10)	438	—	(1,823)	216	(1,130)
在其他全面收益扣除.....	—	(14)	—	—	—	—	(14)
外幣折算差額.....	8	—	—	—	—	—	8
於2010年12月31日.....	(8,169)	(109)	(28)	—	(1,823)	(537)	(10,666)
在利潤表進賬/(扣除).....	5,890	(70)	(171)	—	(25,876)	(1,272)	(21,499)
在其他全面收益進賬.....	—	17	—	—	—	—	17
外幣折算差額.....	56	2	5	—	—	43	106
於2011年12月31日.....	(2,223)	(160)	(194)	—	(27,699)	(1,766)	(32,042)
在利潤表(扣除)/進賬.....	(5,360)	64	(170)	—	(38,668)	282	(43,852)
外幣折算差額.....	(25)	—	—	—	—	(8)	(33)
於2012年12月31日.....	(7,608)	(96)	(364)	—	(66,367)	(1,492)	(75,927)



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 9 遞延所得稅(續)

遞延所得稅項資產乃因應相關稅務利得可透過未來應課稅利潤變現而確認所結轉的稅務虧損及可予扣減稅項之間的暫時差額。由於管理層相信，有較大可能按適用稅率計算的遞延所得稅資產於到期前不被動用，故並未確認下列各項：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
稅項虧損.....	10,422	14,625	7,249
可予扣減的暫時差額.....	37,249	21,583	4,765
	<u>47,671</u>	<u>36,208</u>	<u>12,014</u>

- (i) 於2010年、2011年及2012年12月31日，貴集團分別擁有26,510,000美元、34,613,000美元及29,722,000美元於美國結轉的淨經營虧損(「淨經營虧損」)總額，將於2032年開始屆滿。於2010年、2011年及2012年12月31日，貴集團分別擁有1,647,000美元、8,814,000美元及26,347,000美元非美國淨經營虧損總額，具有多個屆滿日期，其中有重大金額不受限制。
- (ii) 於2011年及2012年12月31日，貴集團分別擁有6,267,000美元及9,035,000美元不同稅項抵免，其於2022年開始屆滿。除該等抵免外，餘下可予扣減暫時差額於現時稅法下不會屆滿。

遞延所得稅負債並未就可能須予支付若干子公司的未匯出盈利的預扣稅及其他稅項而獲確認，乃由於貴公司有能力控制撥回暫時差額的時間且該等未匯出盈利並無重大金額現時擬作分派。未匯出盈利於2010年、2011年及2012年12月31日分別為67,323,000美元、94,579,000美元及100,700,000美元。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 10 庫存

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
原材料.....	104,026	95,683	107,148
在製品.....	31,488	36,611	40,764
製成品.....	17,126	27,916	34,787
	152,640	160,210	182,699
減：減值虧損準備.....	(327)	(3,422)	(8,266)
	152,313	156,788	174,433

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度確認為開支且計入銷售成本的庫存成本分別為152,278,000美元、1,926,585,000美元及1,851,941,000美元。

已質押為抵押品的庫存賬面值於2010年、2011年及2012年12月31日分別為92,490,000美元、110,906,000美元及126,855,000美元。

#### 11 應收賬款

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
應收賬款總額.....	308,219	317,167	327,261
減：減值準備.....	(39)	(1,285)	(2,944)
	308,180	315,882	324,317

介乎發票日期後30至90日不等的信貸期間乃取決於客戶及地區。按信貸期作出的貿易應收款項賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
未逾期.....	298,393	300,851	311,364
逾期30日內.....	5,298	8,811	11,409
逾期30至60日內.....	1,379	3,542	1,569
逾期60至90日內.....	906	469	272
逾期超過90日.....	2,243	3,494	2,647
	308,219	317,167	327,261

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 11 應收賬款(續)

金額分別為9,787,000美元、15,031,000美元及12,953,000美元的應收賬款於2010年、2011年及2012年12月31日已逾期但無減值。該等應收款項主要與多名並無拖欠款項記錄的客戶有關。該等逾期但無減值的應收款項的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
逾期30日內.....	5,298	8,811	11,409
逾期30至60日內.....	1,379	3,542	1,544
逾期60至90日內.....	906	469	—
逾期超過90日.....	2,204	2,209	—
	<u>9,787</u>	<u>15,031</u>	<u>12,953</u>

應收賬款減值準備包括根據各客戶的信譽質素估計並評估個人應收款項、目前經濟發展及應收款項過往虧損分析。客戶的信譽質素由第三方評級機構按付款歷史、能力及客戶信貸等級作出評估。

於2010年、2011年及2012年12月31日已減值的貿易應收賬款分別為39,000美元、1,285,000美元及2,944,000美元，並已於各年末全數作出準備。該等個別減值應收款項的逾期時間相對較長。

貿易應收款項減值準備的變動如下：

	千美元
於2010年11月4日.....	—
應收賬款減值準備.....	35
外幣折算差額.....	4
於2010年12月31日.....	<u>39</u>
應收賬款減值準備.....	1,141
因不可收回予以撇銷.....	(116)
外幣折算差額.....	221
於2011年12月31日.....	<u>1,285</u>
應收賬款減值準備.....	1,570
外幣折算差額.....	89
於2012年12月31日.....	<u>2,944</u>

貴集團一間子公司參與歐洲保理計劃，其中已收取的所得款32,000,000美元及21,203,000美元分別於2011年及2012年12月31日以短期借款入賬。有關應收賬款的風險及回報仍然留在貴集團，因此該等資產並未取消確認。

於2010年、2011年及2012年12月31日，質押作抵押品的貿易應收款項賬面值分別為196,913,000美元、207,210,000美元及261,002,000美元。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 12 其他應收款及預付款項

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
來自客戶的工具可償還金額.....	15,712	12,268	30,525
其他可收回稅項(附註(a)).....	11,199	18,104	17,963
預付資產(附註(b)).....	9,000	10,246	12,333
向賣方支出按金.....	3,489	4,087	5,662
其他(附註(c)).....	11,014	1,085	790
	50,414	45,790	67,273
減：非流動部分.....	(1,563)	(1,395)	(2,483)
流動部分.....	48,851	44,395	64,790

附註：

(a) 結餘主要指可收回增值稅及若干向貴集團授出的獎勵以作投資資本及保持於美國密歇根州的工作。

(b) 於2012年12月31日，餘款包括預付●1,047,000美元。

(c) 於2010年12月31日的結餘包括於附註32(c)披露的有關方應付的應收款項。

#### 13 銀行受限使用資金

銀行受限使用資金由銀行保存以開具信用證。

#### 14 現金及現金等價物

貴集團的人民幣結餘存放於中國的銀行。人民幣並非可自由兌換的貨幣。在中國將該等以人民幣列值的結餘兌換為外幣須遵守中國政府頒佈的外匯管制條例及規定。以人民幣列值的現金結餘可用作在中國進行正常營運活動的一部分，並按此基準被分類至非受限制現金。其他現金結餘不受限制。

#### 15 匯總股本

誠如於第II節附註1.2所述，財務資料已編製，猶如現行集團架構於整段有關期間或自各匯總公司首次受太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司控制當日(以較短者為準)已一直存在。於有關期間的匯總股本指PCM US及PCM Singapore的匯總股本。

#### 16 折算儲備

所有集團實體將非美元的功能貨幣兌換為貴集團的列報貨幣美元時，會產生折算儲備。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 17 借款

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
<b>非流動</b>			
銀行借款			
— 有抵押 .....	—	—	571
— 無抵押(附註(b)) .....	—	1,153	439,961
來自德爾福公司一間子公司(前擁有人， 一名第三方)的借款—無抵押 (附註(c)) .....	25,536	—	—
融資租賃責任(附註(f)) .....	19	912	999
	<u>25,555</u>	<u>2,065</u>	<u>441,531</u>
<b>流動</b>			
銀行借款			
— 有抵押，用作收購業務(附註(a)) ..	316,000	316,000	—
— 有抵押，其他(附註(d)) .....	3,000	49,550	47,055
— 無抵押(附註(e)) .....	—	38,553	50,045
來自通用汽車的借款—無抵押 .....	37,985	—	—
加：流動部分			
— 來自銀行的非流動有抵押借款 ..	—	—	285
— 來自銀行的非流動無抵押借款 ..	3,414	208	1,388
— 來自德爾福公司一間子公司的 非流動無抵押借款(附註(c)) ..	4,474	—	—
— 融資租賃責任(附註(f)) .....	15	260	344
	<u>364,888</u>	<u>404,571</u>	<u>99,117</u>
<b>總借款</b> .....	<u>390,443</u>	<u>406,636</u>	<u>540,648</u>

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
<b>借款到期</b>			
1年內 .....	364,888	404,571	99,117
1至2年 .....	4,490	562	58,978
2至5年 .....	21,065	1,503	200,553
5年以上 .....	—	—	182,000
	<u>390,443</u>	<u>406,636</u>	<u>540,648</u>





## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 17 借款(續)

附註：

(f) 融資租賃責任

(i) 總融資租賃負債—最低租賃付款額：

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
1年內.....	17	267	430
1至2年.....	17	304	430
2至5年.....	3	778	652
	37	1,349	1,512
減：未來融資費用.....	(3)	(177)	(169)
	34	1,172	1,343

(ii) 融資租賃責任現值：

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
1年內.....	15	260	344
1至2年.....	16	224	382
2至5年.....	3	688	617
	34	1,172	1,343

#### 18 退休福利及補償

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
退休金設定受益計劃(附註(a)).....	9,039	10,507	13,557
延伸傷殘福利(附註(b)).....	7,444	8,103	9,732
勞工補償(附註(c)).....	1,296	2,827	3,509
	17,779	21,437	26,798
減：非流動部分.....	(16,825)	(20,296)	(25,077)
流動部分.....	954	1,141	1,721

(a) 退休金—設定受益計劃

貴集團資助各類型設定受益計劃，一般根據每年合資格服務經協商金額而提供福利。貴集團最重大的計劃為於墨西哥、德國、法國及美國的項下監管框架。美國行政人員退休計劃(「US ERP」)為於2010年12月1日設立而被凍結的計劃，作為收購業務一部分。該計劃並無任何修訂、刪減或決議而影響界定福利責任。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

##### (a) 退休金—設定受益計劃(續)

貴集團聘用Mercer (U.S.) Inc.為獨立合資格精算師，以使用預測單位信貸法計量退休金成本。資產負債表內確認的金額釐定如下：

	於2010年12月31日			於2011年12月31日			於2012年12月31日		
	非美國 計劃	U.S. ERP	總計	非美國 計劃	US ERP	總計	非美國 計劃	US ERP	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
注資責任現值									
(附註(i)) . . . . .	8,445	1,397	9,842	9,654	1,586	11,240	12,764	1,663	14,427
計劃資產公允價值									
(附註(ii)) . . . . .	(803)	—	(803)	(733)	—	(733)	(870)	—	(870)
注資計劃虧絀 . . . . .	7,642	1,397	9,039	8,921	1,586	10,507	11,894	1,663	13,557

##### (i) 界定福利責任現值變動：

	由2010年11月4日至 2010年12月31日期間			截至2011年 12月31日止年度			截至2012年 12月31日止年度		
	非美國 計劃	US ERP	總計	非美國 計劃	US ERP	總計	非美國 計劃	US ERP	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
期初結餘 . . . . .	—	—	—	8,445	1,397	9,842	9,654	1,586	11,240
收購業務 . . . . .	8,436	1,420	9,856	—	—	—	—	—	—
即期服務成本 . . . . .	60	—	60	732	—	732	863	—	863
利息成本 . . . . .	48	5	53	591	71	662	664	67	731
財務假設變動的 (收益)／虧損 . . . . .	(99)	(28)	(127)	484	118	602	1,221	179	1,400
經驗虧損／ (收益) . . . . .	—	—	—	575	—	575	810	(169)	641
外幣折算差額 . . . . .	—	—	—	(898)	—	(898)	605	—	605
已付福利 . . . . .	—	—	—	(275)	—	(275)	(1,053)	—	(1,053)
期末結餘 . . . . .	8,445	1,397	9,842	9,654	1,586	11,240	12,764	1,663	14,427

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

##### (a) 退休金—設定受益計劃(續)

##### (ii) 計劃資產公允價值變動：

	由2010年11月4日至 2010年12月31日期間			截至2011年 12月31日止年度			截至2012年 12月31日止年度		
	非美國 計劃	US ERP	總計	非美國 計劃	US ERP	總計	非美國 計劃	US ERP	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
期初結餘.....	—	—	—	803	—	803	733	—	733
收購業務.....	787	—	787	—	—	—	—	—	—
利息收入.....	5	—	5	63	—	63	57	—	57
計劃資產回報 (不包括已計入 利息收入的 金額).....	11	—	11	(48)	—	(48)	25	—	25
僱員供款.....	—	—	—	275	—	275	1,053	—	1,053
外幣折算差額....	—	—	—	(85)	—	(85)	55	—	55
已付福利.....	—	—	—	(275)	—	(275)	(1,053)	—	(1,053)
期末結餘.....	803	—	803	733	—	733	870	—	870

計劃資產包括以下各項：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
權益.....	35%	33%	36%
債券.....	40%	38%	31%
現金.....	25%	29%	33%
	100%	100%	100%

於其他全面收入確認的金額：

	由2010年11月4日至 2010年12月31日期間		截至2011年 12月31日止年度		截至2012年 12月31日止年度	
	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
財務假設變動的收益/ (虧損).....	99	28	(484)	(118)	(1,221)	(179)
經驗(虧損)/收益.....	—	—	(575)	—	(810)	169
計劃資產回報(不包括已計入 利息收入的金額)...	11	—	(48)	—	25	—
總計.....	110	28	(1,107)	(118)	(2,006)	(10)

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

##### (a) 退休金—設定受益計劃(續)

利潤表內確認的金額：

	由2010年11月4日至 2010年12月31日期間		截至2011年 12月31日止年度		截至2012年 12月31日止年度	
	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
本期服務成本 .....	60	—	732	—	863	—
利息成本.....	43	5	528	71	607	67
合計 .....	103	5	1,260	71	1,470	67
已計入下列各項：						
銷售成本 .....	37	—	928	—	863	—
工程及產品						
開發成本 .....	34	—	86	—	359	—
銷售及配送成本 ....	4	—	4	—	7	—
行政開支 .....	28	5	242	71	241	67

採用的主要精算假設如下：

	2010年12月31日		2011年12月31日		2012年12月31日	
	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP
貼現率.....	7.08%	5.10%	6.74%	4.25%	5.58%	2.83%
薪金增長率.....	4.40%	不適用	4.43%	不適用	3.71%	不適用
價格通脹率.....	3.40%	不適用	3.43%	不適用	3.41%	不適用
退休金增長率 .....	2.00%	不適用	2.00%	不適用	2.00%	不適用

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

##### (a) 退休金—設定受益計劃(續)

退休金責任(減少)/增加的敏感性分析：

	2010年12月31日		2011年12月31日		2012年12月31日	
	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP	非美國 計劃	US ERP
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
貼現率增加1% . . . . .	(7,326)	(1,271)	(8,412)	(1,454)	(11,022)	(1,534)
貼現率減少1% . . . . .	9,817	1,539	11,196	1,733	14,969	1,806
薪金增長率增加1%..	9,414	不適用	10,624	不適用	14,217	不適用
薪金增長率減少1%..	(7,683)	不適用	(8,823)	不適用	(11,638)	不適用

上述敏感性分析乃基於一項假設有所變動而作出，而其他假設則保持不變。這種情況在實際中不太可能發生，且部分假設的變動可能互相關連。在計算界定福利責任的敏感程度時，已採用與在資產負債表內確認的退休金負債有得出的同一精算法。

##### (b) 延伸傷殘福利

向美國受傷僱員提供延伸傷殘福利的相關成本於整個主動僱用期間累計。就該等僱用後福利的時間範圍及有關開支乃依賴人力分佈資料及過往經驗作出估計。

##### (c) 勞工補償

貴集團根據經精算釐定的估計就若干級別的勞工補償作出自我保險及累計已提出索償的估計成本。勞工補償包括有關醫療、牙醫及視力的利益。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 19 準備

	於12月31日								
	2010年			2011年			2012年		
	即期	非即期	總計	即期	非即期	總計	即期	非即期	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
重組(附註(a)) . . . . .	32,763	—	32,763	1,589	—	1,589	5,715	—	5,715
訴訟(附註(b)) . . . . .	266	—	266	316	—	316	442	—	442
環境責任(附註(c)) . . . . .	115	12,604	12,719	226	12,315	12,541	220	12,284	12,504
保證 . . . . .	11,351	13,214	24,565	9,380	15,735	25,115	9,666	22,732	32,398
停止運作(附註(d)) . . . . .	—	4,657	4,657	—	5,178	5,178	—	5,714	5,714
	<u>44,495</u>	<u>30,475</u>	<u>74,970</u>	<u>11,511</u>	<u>33,228</u>	<u>44,739</u>	<u>16,043</u>	<u>40,730</u>	<u>56,773</u>

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截2011年及2012年12月31日止年度的準備變動如下：

	重組	訴訟	環境責任	保證	停止運作	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
於2010年11月4日 . . . . .	—	—	—	—	—	—
收購業務(附註31) . . . . .	—	380	12,719	24,020	4,609	41,728
添置 . . . . .	32,763	—	—	1,237	48	34,048
付款 . . . . .	—	(114)	—	(747)	—	(861)
外幣折算差額 . . . . .	—	—	—	55	—	55
於2010年12月31日 . . . . .	<u>32,763</u>	<u>266</u>	<u>12,719</u>	<u>24,565</u>	<u>4,657</u>	<u>74,970</u>
添置 . . . . .	1,776	80	—	11,525	578	13,959
付款 . . . . .	(32,950)	—	(154)	(10,853)	—	(43,957)
外幣折算差額 . . . . .	—	(30)	(24)	(122)	(57)	(233)
於2011年12月31日 . . . . .	<u>1,589</u>	<u>316</u>	<u>12,541</u>	<u>25,115</u>	<u>5,178</u>	<u>44,739</u>
添置 . . . . .	7,446	241	—	16,740	484	24,911
付款 . . . . .	(3,320)	(142)	(24)	(9,502)	—	(12,988)
外幣折算差額 . . . . .	—	27	(13)	45	52	111
2012年12月31日 . . . . .	<u>5,715</u>	<u>442</u>	<u>12,504</u>	<u>32,398</u>	<u>5,714</u>	<u>56,773</u>



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 19 準備(續)

附註：

(a) 重組

(i) 於2010年，●業務及美國汽車、航天及農務聯合工會追認耐世特汽車諒解備忘錄(「諒解備忘錄」)。諒解備忘錄包括工資及獨立條文以達成減低持續的工資。於收購日期起，時薪僱員可以選擇(i)工資削減(對熟練僱員強制實施及對其他僱員自願實施)，(ii)自願退休獎勵，或(iii)選擇離職遣散。概無規定於若干服務期間後將會完成。重組的記錄金額與此計劃有關並計入匯總利潤表的銷售成本中。

(ii) 於2012年的重組成本與若干管理層人數減省及於巴西、澳洲及美國的退出成本有關。

(b) 訴訟

結餘指主要對貴集團提出若干勞工索償的準備。管理層認為，在考慮適當法律意見後，此等法律索償的結果將不會導致超出各報告日期規定金額的重大損失。

(c) 環境責任

在首次確認有關資產後，將就整修製造基地所產生修復成本的現值確認準備。

(d) 停止運作

此指於貴集團的若干製造基地的資產報廢責任。

#### 20 遞延收益

貴集團定期收取客戶有關工程及原型預生產、具體項目活動的預付對價。此等收益金額將予遞延，直至於有關項目週期(通常介乎4至7年)獲確認為止。遞延收益的賬面值如下：

	於12月31日								
	2010年			2011年			2012年		
	即期	非即期	總計	即期	非即期	總計	即期	非即期	總計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
原型及工程.....	48	2,005	2,053	1,574	24,024	25,598	6,907	46,034	52,941

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度各年的遞延收益變動如下：

	千美元
於2010年11月4日.....	—
添置.....	2,053
於2010年12月31日.....	2,053
添置.....	24,016
攤銷.....	(471)
於2011年12月31日.....	25,598
添置.....	30,321
攤銷.....	(2,978)
於2012年12月31日.....	52,941

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 21 應付賬款

應付賬款項根據信貸期作出的賬齡分析如下：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
未逾期.....	217,352	229,829	260,576
逾期30日內.....	21,776	17,597	15,588
逾期30至60日內.....	10,336	8,645	10,148
逾期60至90日內.....	2,035	636	3,000
逾期超過90日.....	3,168	2,980	6,429
	<u>254,667</u>	<u>259,687</u>	<u>295,741</u>

#### 22 其他應付款項及應計款項

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
預提開支.....	54,970	47,294	63,415
來自客戶的按金.....	8,996	8,764	6,761
其他應付稅項.....	4,709	5,778	1,568
應付北京亦莊款項(附註32(c)(i)).....	20,458	10,458	10,458
應付太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司款項(附註32(c)(ii)).....	975	3,764	3,764
應付子公司非控股股東的股息.....	—	10,120	—
其他.....	1,331	2,725	3,110
	<u>91,439</u>	<u>88,903</u>	<u>89,076</u>
減：非即期部分.....	(626)	(1,414)	(3,527)
即期部分.....	<u>90,813</u>	<u>87,489</u>	<u>85,549</u>

#### 23 其他(虧損)/收益，淨額

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日	千美元	千美元
	止期間		
	千美元	千美元	千美元
外匯(虧損)/收益.....	(393)	11,036	(3,349)
其他.....	(245)	(2,098)	(12)
	<u>(638)</u>	<u>8,938</u>	<u>(3,361)</u>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 24 按性質劃分的開支

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至 12月31日 止期間	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
已使用的原材料 .....	89,145	1,320,418	1,264,615
製成品及在製品的庫存變動.....	(13,336)	(13,404)	(12,243)
僱員福利成本(附註25) .....	32,039	386,625	341,868
暫時勞工成本 .....	13,559	41,972	31,472
重組成本(附註19).....	32,763	1,776	7,446
供應及工具.....	10,389	142,815	119,207
不動產、工廠及設備折舊(附註6) .....	3,740	53,273	53,283
攤銷：			
—土地使用權(附註7) .....	2	25	25
—無形資產(附註8).....	—	675	4,562
減值支出			
—庫存 .....	327	3,095	4,844
—應收賬款(附註11).....	35	1,141	1,570
公用服務.....	3,190	39,548	39,128
運輸開支.....	1,045	27,214	11,328
經營租賃開支 .....	830	10,380	10,690
質量保證開支(附註19) .....	1,237	11,525	16,740
核數師薪酬.....	128	1,292	3,528
收購相關成本(附註31) .....	12,320	—	—
● .....	—	—	6,634
其他 .....	25,925	139,119	175,821
銷售成本、工程及產品開發成本、 銷售及配送成本及行政開支總額 ...	213,338	2,167,489	2,080,518

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 25 僱員福利成本

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日	止期間	
	止期間	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
薪金開支.....	27,593	310,055	299,275
退休金成本—設定提存計劃.....	1,058	16,508	19,777
退休金成本—設定受益計劃(附註18)..	108	1,331	1,537
其他僱員成本.....	3,280	58,731	21,279
	<u>32,039</u>	<u>386,625</u>	<u>341,868</u>

##### (a) 股份支付薪酬

於2012年12月11日，貴集團採納一項延期獎勵薪酬計劃，據此，計劃參加者獲得獎勵薪酬，其來自貴集團若干子公司於2010年12月31日至2015年12月31日初之間匯總價值(「持續聘用付款事件」)及●。該薪酬將支付予根據持續聘用付款事件完成服務至2016年1月15日的參加者，或●(以較早者為先)。

上述於2012年12月11日授出的獎勵薪酬的負債的公允價值乃按布力克斯克爾斯期權模型且計及無風險利率0.36%、預計股息率0%、預計可資比較公司價值的預期波幅35%釐定，其為15,600,000美元，其中433,000美元為於截至2012年12月31日止年度所賺取的利益。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 25 僱員福利成本(續)

##### (b) 董事酬金

由2010年11月4日至12月31日止期間，各董事的薪酬載列如下：

姓名	袍金	薪金	酌情花紅 (附註(i))	其他福利 (附註(ii))	退休金計劃 僱主供款	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
趙桂斌先生*.....	—	—	—	—	—	—
樊毅先生.....	—	—	—	—	—	—
朱建先生.....	—	—	—	—	—	—
Michael Paul Richardson 先生.....	—	32	54	—	—	86
羅群輝先生.....	—	—	—	—	—	—
曾慶麟先生.....	—	—	—	—	—	—
蔚成先生.....	—	—	—	—	—	—
劉健君先生.....	—	—	—	—	—	—
	—	32	54	—	—	86

截至2011年12月31日止年度各董事薪酬載列如下：

姓名	袍金	薪金	酌情花紅 (附註(i))	其他福利 (附註(ii))	退休金計劃 僱主供款	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
趙桂斌先生*.....	60	—	40	—	—	100
樊毅先生.....	50	—	13	—	—	63
朱建先生.....	—	150	13	—	—	163
Michael Paul Richardson 先生.....	—	380	274	57	18	729
羅群輝先生.....	—	—	—	—	—	—
曾慶麟先生.....	—	—	—	—	—	—
蔚成先生.....	—	—	—	—	—	—
劉健君先生.....	—	—	—	—	—	—
	110	530	340	57	18	1,055

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 25 僱員福利成本(續)

##### (b) 董事酬金(續)

截至2012年12月31日止年度各董事薪酬載列如下：

姓名	袍金	薪金	酌情花紅 (附註(i))	其他福利 (附註(ii))	退休金計劃 僱主供款	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
趙桂斌先生*	150	—	101	—	—	251
樊毅先生	70	—	34	—	—	104
朱建先生	—	120	59	17	—	196
Michael Paul Richardson 先生	—	412	363	81	18	874
羅群輝先生	—	—	—	—	—	—
曾慶麟先生	—	—	—	—	—	—
蔚成先生	—	—	—	—	—	—
劉健君先生	—	—	—	—	—	—
	220	532	557	98	18	1,425

\* 貴公司首席執行官

附註：

- (i) 酌情花紅包括年度獎勵薪酬計劃，其由年末起計一年來應予支付；而遞延薪酬計劃將於所有條件獲達成並獲董事會批准後(其中估計乃按達成若干表現目標的情況而作出)償付。
- (ii) 其他福利包括就牙醫、殘障及醫療保障的付款、社會保險供款、健康存款及401K賬戶。



## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 25 僱員福利成本(續)

##### (c) 五名最高薪人士

由2010年11月4日至12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度各年，貴集團五名最高薪金人士分別包括一名、一名及一名董事，彼等的薪金已反映於上述分析。應付餘下人士的薪金如下：

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日		
	止期間		
	千美元	千美元	千美元
薪金及津貼.....	187	1,902	1,614
花紅.....	379	1,194	872
其他福利.....	6	417	1,731
離職後福利.....	—	48	71
	<u>572</u>	<u>3,561</u>	<u>4,288</u>

餘下人士之薪金介乎以下範圍：

	人數		
零至500,000港元 (零至65,000美元).....	1	—	—
1,000,000港元至1,500,000港元 (128,000美元至193,000美元).....	2	—	—
1,500,000港元至2,000,000港元 (193,000美元至257,000美元).....	1	—	—
5,000,000港元至5,500,000港元 (643,000美元至707,000美元).....	—	3	—
6,000,000港元至6,500,000港元 (774,000美元至839,000美元).....	—	—	1
7,500,000港元至8,000,000港元 (967,000美元至1,031,000美元).....	—	—	1
8,500,000港元至9,000,000港元 (1,097,000美元至1,161,000美元).....	—	—	1
10,000,000港元至10,500,000港元 (1,282,000美元至1,346,000美元).....	—	—	1
12,000,000港元至12,500,000港元 (1,542,000美元至1,606,000美元).....	—	1	—

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 26 財務費用－淨額

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日		
	止期間	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
<b>財務收益</b>			
銀行存款利息 .....	72	838	562
<b>財務費用</b>			
銀行借款利息開支			
—須於5年內悉數償還 .....	934	10,001	16,274
—毋須於5年內悉數償還 .....	—	—	2,048
其他存款利息開支			
—須於5年內悉數償還 .....	15	170	—
	949	10,171	18,322
融資租賃利息 .....	—	64	69
擔保費用 .....	737	7,472	7,818
其他融資成本 .....	58	368	1,140
	1,744	18,075	27,349
減：合資格資產資本化金額 (附註6及8) .....	—	(1,473)	(5,058)
	1,744	16,602	22,291
<b>融資成本淨值 .....</b>	<b>1,672</b>	<b>15,764</b>	<b>21,729</b>

#### 27 所得稅(抵免)／開支

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日		
	止期間	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
即期所得稅 .....	588	6,177	6,236
遞延所得稅抵免(附註9) .....	(881)	(773)	(2,669)
	(293)	5,404	3,567

有關貴集團利潤的稅項已按期／年內估計應課稅利潤以貴集團主要產生利潤的中國、波蘭及美國分別以當地的法定稅率25%、19%及35%計算。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 27 所得稅(抵免)/開支(續)

有關貴集團除稅前利潤的稅項與使用對匯總實體利潤適用的加權平均稅率計算將得出的理論金額之間的差額如下：

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
	千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
除所得稅前(虧損)/利潤.....	(58,960)	73,437	62,194
按各國利潤適用稅率計算的稅項.....	(19,707)	17,277	20,507
就稅項而言不可扣除的開支.....	428	13,014	8,025
稅項進賬(附註(i)).....	—	(4,636)	(1,331)
稅項假期產生的優惠稅率 (附註(ii)).....	(785)	(10,100)	(4,470)
並無就遞延稅項確認的虧損及 可扣除暫時性差額.....	19,734	—	—
確認先前未確認稅項虧損及可予扣減 暫時性差額.....	—	(12,429)	(24,075)
其他.....	37	2,278	4,911
稅項(進賬)/扣除.....	(293)	5,404	(3,567)

附註：

- (i) 主要指授出予美國研發活動的稅項利得。
- (ii) 貴集團根據波蘭相關稅法於波蘭特別經濟區投資直至2020年可豁免所得稅主要產生的利潤。

#### 28 每股(虧損)/盈利

概無呈列每股(虧損)/盈利資料，因為就本報告而言，貴集團已按附註1.2披露的匯總基準於有關期間進行重組及編製業績，故載入有關資料並無意義。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 29 匯總現金流量表

##### (a) 營運產生的現金

	由2010年	截至12月31日止年度	
	11月4日至	2011年	2012年
	12月31日		
	止期間	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
除所得稅前(虧損)/利潤.....	(58,960)	73,437	62,194
調整：			
融資成本.....	1,744	16,602	22,291
不動產、工廠及設備折舊.....	3,740	53,273	53,283
土地使用權及無形資產攤銷.....	2	700	4,587
庫存及應收款項減值費用.....	362	4,236	6,414
外幣折算差額.....	—	(8,117)	2,022
其他.....	—	(312)	2,948
	(53,112)	139,819	153,739
營運資本變動：			
—應收款項減少/(增加).....	21,466	(15,746)	(32,926)
—庫存減少/(增加)	9,255	(8,413)	(22,102)
—應付款項及預提費用增加/ (減少).....	36,074	(7,041)	20,675
—準備增加/(減少).....	33,242	(30,231)	12,034
—退休福利及補償增加.....	187	2,712	3,346
—遞延收益增加.....	2,053	23,545	27,343
經營產生的現金淨值.....	49,165	104,645	162,109

##### (b) 主要非現金交易

- (i) 由2010年11月4日至2010年12月31日止期間、截至2011年及2012年12月31日止年度各年，貴集團購置不動產、工廠及設備，已分別計入應付款項8,379,000美元、9,774,000美元及38,422,000美元的。
- (ii) 於截至2011年12月31日止年度，若干子公司向其非控股股東宣派股息10,189,000美元，其中344,000美元及3,129,000美元已於2011年2012年派付，餘下款項(包括6,951,000美元已於2012年重新投資於子公司)並無計入匯總現金流量表的融資活動中。
- (iii) 向PCM US及PCM Singapore的注資金額為110,000,000美元，其中10,000,000美元由2010年11月4日至2010年12月31日期間為非現金貿易。此10,000,000美元與收購業務按金有關，並直接由北京亦莊支付予通用汽車，並因此於2010年12月31日入賬為貴集團的應付有關人士款項。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 30 承擔

##### (a) 資本承擔

於2010年、2011年及2012年12月31日，貴集團分別有43,394,000美元、191,710,000美元及201,617,000美元的資本承擔用以已訂約但未作出準備的購買不動產、工廠及設備。

##### (b) 採購承擔

貴集團與一名供應商訂立採購協議，於2014年整年購買的年度採購量為10,434,000美元，分別佔於2010年、2011年及2012年12月31日總尚未購買責任41,736,000美元、31,302,000美元及20,867,000美元。貴集團預計透過於整個承擔日期將進行用於生產的正常購買以應付該等承擔。

##### (c) 經營租賃承擔

貴集團根據不可撤銷經營租賃於日後作出的最低租賃款項總額如下：

	於12月31日		
	2010年	2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
1年內.....	7,950	8,825	9,924
1至5年.....	18,569	24,891	26,314
超過5年.....	6,012	5,747	3,600
	<u>32,531</u>	<u>39,463</u>	<u>39,838</u>

#### 31 業務合併

誠如第II節附註1.1(a)(i)所述，於2010年11月30日，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的現金收購GM Global Steering全部股本權益，從而經營●業務。

購買價465,000,000美元的詳情載列如下：

	千美元
— PCM US取得的銀行借款(附註17(a)).....	190,000
— PCM Singapore取得的銀行借款(附註17(a)).....	126,000
— 太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的現金.....	110,000
— 向通用汽車分期支付的對價.....	39,000
	<u>465,000</u>

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 31 業務合併(續)

下表概述於收購日期的已支付對價、已收購資產的公允價值、已承擔負債及非控制性權益：

	千美元
不動產、工廠及設備.....	265,844
土地使用權.....	738
遞延稅項資產.....	15,958
庫存.....	160,865
應收款項及預付款項.....	369,237
現金及現金等價物.....	108,219
銀行受限使用資金.....	760
已收購可辨認資產總額.....	<u>921,621</u>
借款.....	(52,867)
遞延稅項負債.....	(9,530)
應付款項及預提費用.....	(331,858)
準備.....	<u>(41,728)</u>
已承擔可識別負債總額.....	<u>(435,983)</u>
非控制性權益.....	<u>(20,638)</u>
總對價.....	<u><u>465,000</u></u>

收購導致確認兩間並非由貴集團全資擁有的子公司的非控制性權益。有關收購的非控制性權益已於收購日期按公允價值確認。

收購同時，貴集團就若干法律、財務及管理諮詢服務合共12,320,000美元與收購有關的成本，已計入匯總利潤表的行政開支。

被收購業務於由2010年12月1日至2010年12月31日止期間的匯總利潤表中已計入的收益及虧損淨額分別為156,688,000美元及44,891,000美元。



## 附錄一 甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 32 有關人士交易

##### (a) 主要管理層薪酬

首席執行官、董事及其他主要管理層成員的薪酬如下：

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
		2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
基本薪金、其他津貼及福利 .....	248	3,055	3,878
花紅 .....	433	1,659	2,215
其他 .....	6	510	2,563
	<u>687</u>	<u>5,224</u>	<u>8,656</u>

該等薪酬乃根據個別人士的表現及市場趨勢釐定。

##### (b) 與中航工業聯營公司豫北轉向系統股份有限公司(「豫北轉向」)進行的交易

	由2010年 11月4日至 12月31日 止期間	截至12月31日止年度	
		2011年	2012年
	千美元	千美元	千美元
購買貨物 .....	—	10	10

貴公司董事認為，上述交易乃按貴集團正常業務過程進行，並按雙方協定條款基準釐定，且將於●後繼續進行。

## 附錄一 甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 32 有關人士交易(續)

##### (c) 其他交易

除於附註17所述的有關人士交易外，貴集團將與有關連人士的下列無抵押、不計息及須按要求償還的餘款入賬。

	於12月31日		
	2010年 千美元	2011年 千美元	2012年 千美元
應收太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的其他應收款項.....	10,000	—	—
應付北京亦莊的其他應付款項 (附註(i)) .....	20,458	10,458	10,458
應付太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的其他應付款項(附註(ii)) .....	975	3,764	3,764

附註：

- (i) 於2010年12月31日，此餘款主要包括：
- 一由北京亦莊代貴集團支付未償還的收購相關成本10,458,000美元。此餘款已於2013年2月償還。
  - 一有關就收購業務(詳情見附錄29(b)(iii))由貴集團注資的股本10,000,000美元由北京亦莊代貴集團支付。此餘款於2011年償還。
- (ii) 餘款指由太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司代表PCM US及PCM Singapore支付的融資成本，預期於●前償付。

#### 33 期後事項

根據 貴公司股東於[日期]通過的書面決議案，現有面值1.00美元的單一股份由 貴公司購回，而未發行註冊股本50,000美元已被註銷。 貴公司註冊股本繼而增加至400,000,000港元(相當於約51,546,000美元)，分為4,000,000,000股每股面值0.10港元的股份，且 貴公司向耐世特香港發行一股每股面值0.10港元的股份。

貴集團於2013年4月26日就出售(其中包括)北美洲營運分部內墨西哥資產中的一座廠房訂立資產買賣協議。管理層預期有關出售的收益或虧損淨額甚微。廠房出售預計於2013年6月30日前完成。

## 附錄一甲

## 本集團財務資料的會計師報告

### III. 貴公司的財務資料

貴公司於2012年8月21日註冊成立。於2012年12月31日，貴公司有現金結餘1.00美元，相當於1.00美元的股本。除此以外，截至該日期，其概無任何其他資料、負債或可分配儲備。

### IV. 期後財務資料

貴公司及其子公司並無就2012年12月31日以後任何期間編製經審計財務報表。除於本報告披露者外，貴公司或任何其子公司並無就2012年12月31日以後任何期間宣派或分派任何股息。

●  
謹啟

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

以下●發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒佈的要求編製，並以耐世特汽車系統集團有限公司董事及●為收件人。

草稿

[日期]

耐世特汽車系統集團有限公司  
列位董事

●

敬啟者：

本所(以下簡稱「我們」)謹此就GM Global Steering Holdings, LLC(「GM Global Steering」)及其子公司(統稱為「GM Global Steering Group」)的財務資料作出報告，此等財務資料包括於2010年11月30日的合併資產負債表及截至當時十一個月止期間(「有關期間」)的合併利潤表、合併綜合收益表、合併權益變動表及合併現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。此等財務資料由耐世特汽車系統集團有限公司董事編製並收錄於下文耐世特汽車系統集團有限公司於[日期]刊發的文件(「文件」)附錄一乙下文第I至第II節內。

GM Global Steering 於2009年3月9日於美利堅合眾國註冊成立為私人有限公司。根據下文第II節附註1所述，GM Global Steering於2010年11月30日獲太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司收購。緊隨收購後，GM Global Steering將其子公司無償轉移給太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司下屬的全資子公司，之後GM Global Steering不再作為其子公司的控股公司。

於有關期間，GM Global Steering擁有下文第II節附註1所載於子公司的直接及間接權益。所有該等公司為私人公司或倘於香港境外註冊成立或組成，則大致擁有與香港註冊成立的私人公司的性質相似。

GM Global Steering概無編製經審計財務資料，原因為其註冊成立所在地的適用法律並無法定審計規定。於有關期間，具有法定審計規定的組成GM Global Steering Group的其他公司已根據其註冊成立所在地普遍接受的有關會計準則編製經審計財務資料。該等公司的法定核數師詳情載於第II節附註1。

耐世特汽車系統集團有限公司董事已根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)編製GM Global Steering於有關期間的合併財務報表(「相

## **附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告**

關財務報表])。耐世特汽車系統集團有限公司董事須負責根據國際財務準則編製相關財務報表，以令相關財務報表作出真實而公平的反映。按照我們與耐世特汽車系統集團有限公司另行訂立的業務約定書，根據國際審計及鑒證準則理事會(「審計及鑒證準則理事會」)頒佈的國際審計準則(「國際審計準則」)審計相關財務報表。

財務資料已根據相關財務報表編製並且沒有作出任何調整，並按照下文第II節附註2所載基準呈列。

### **董事對財務資料的責任**

耐世特汽車系統集團有限公司董事須負責根據下文第II節附註2所載的呈列基準及國際財務準則編製財務資料，以令財務資料作出真實而公平的反映，及落實其認為編製財務資料所必要的內部控制，以使財務資料不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

### **會計師的責任**

我們的責任是對財務資料發表意見並將我們的意見向閣下報告。我們已按照香港會計師公會頒佈的核數指引3.340號執行我們的程序。

### **意見**

我們認為，就本報告而言並按下文第II節附註2所載的基準呈報的財務資料已真實而公平地反映GM Global Steering Group於2010年11月30日的事務狀況以及GM Global Steering Group截至該日止有關期間的業績及現金流量。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### 1. GM GLOBAL STEERING GROUP的財務資料

下列為耐世特汽車系統集團有限公司董事按載於下文第II節附註2的呈列基準編製的GM Global Steering Group於2010年11月30日及截至該日止十一個月的財務資料(「財務資料」)。

財務資料乃以美元呈列，除另有所指外，所有金額調整至最接近千位(千美元)。

#### 合併資產負債表

	<u>附註</u>	<u>2010年11月30日</u>
		千美元
<b>資產</b>		
<b>非流動資產</b>		
不動產、工廠及設備 .....	7	141,740
土地使用權 .....	8	738
遞延所得稅資產 .....	9	22,519
其他應收款及預付款項 .....	12	1,603
		<u>166,600</u>
<b>流動資產</b>		
庫存 .....	10	151,517
應收賬款 .....	11	331,406
其他應收款及預付款項 .....	12	37,544
銀行受限使用資金 .....	13	760
現金及現金等價物 .....	14	108,219
		<u>629,446</u>
<b>總資產</b> .....		<u><u>796,046</u></u>



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### 1. GM GLOBAL STEERING GROUP的財務資料(續)

#### 合併資產負債表(續)

	附註	2010年11月30日 千美元
<b>權益</b>		
<b>GM Global Steering 權益持有人應佔資本及儲備</b>		
實收資本.....	15	301,317
折算儲備.....	16	(8,736)
累計虧損.....		(24,480)
		268,101
<b>非控制性權益</b> .....		17,738
<b>總權益</b> .....		285,839
<b>負債</b>		
<b>非流動負債</b>		
借款.....	17	24,640
退休福利及補償 .....	18	7,649
遞延所得稅負債 .....	9	38
準備.....	19	29,910
遞延收益.....	20	65,234
其他應付款項及應計款項.....	22	746
		128,217
<b>流動負債</b>		
應付賬款.....	21	235,341
其他應付款項及應計款項.....	22	79,220
即期所得稅負債 .....		8,942
準備.....	19	11,834
遞延收益.....	20	18,321
借款.....	17	28,332
		381,990
<b>總負債</b> .....		510,207
<b>總權益及負債</b> .....		796,046
<b>流動資產淨額</b> .....		247,456
<b>總資產減流動負債</b> .....		414,056

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### 1. GM GLOBAL STEERING GROUP的財務資料(續)

#### 合併利潤表

	附註	截至2010年 11月30日 止十一個月 千美元
收入.....	6	1,895,195
銷售成本.....	24	<u>(1,610,442)</u>
毛利.....		284,753
工程及產品研發成本.....	24	(118,008)
銷售及配送開支.....	24	(17,018)
行政開支.....	24	(59,139)
其他虧損淨額.....	23	<u>(5,537)</u>
經營利潤.....		85,051
財務收益.....	26	790
財務費用.....	26	<u>(4,747)</u>
財務費用，淨額.....		<u>(3,957)</u>
除所得稅前利潤.....		81,094
所得稅開支.....	27	<u>(10,991)</u>
期間利潤.....		<u>70,103</u>
歸屬於：		
GM Global Steering 權益持有人.....		67,955
非控制性權益.....		<u>2,148</u>
		<u>70,103</u>
股息.....	29	<u>33,631</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### 1. GM GLOBAL STEERING GROUP的財務資料(續)

#### 合併綜合收益表

	截至2010年 11月30日 止十一個月
	千美元
期間利潤.....	70,103
其他綜合虧損	
外幣折算差額.....	(5,482)
設定受益計劃的精算虧損，扣除稅項306,000美元.....	(854)
	<u>(6,336)</u>
期間總綜合收益.....	<u>63,767</u>
歸屬於：	
GM Global Steering 權益持有人.....	61,157
非控制性權益.....	<u>2,610</u>
	<u>63,767</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### 1. GM GLOBAL STEERING GROUP的財務資料(續)

#### 合併權益變動表

	歸屬於GM Global Steering權益持有者					總計
	實收資本	折算儲備	累計虧損	小計	非控制性權益	
	千美元 (附註15)	千美元 (附註16)	千美元	千美元	千美元	
2010年1月1日結餘 .....	301,317	(2,792)	(57,950)	240,575	15,128	255,703
<b>綜合收益</b>						
期間利潤.....	—	—	67,955	67,955	2,148	70,103
<b>其他綜合(虧損)/收益</b>						
外幣折算差額 .....	—	(5,944)	—	(5,944)	462	(5,482)
設定受益計劃的精算 虧損.....	—	—	(854)	(854)	—	(854)
<b>其他綜合總(虧損)/ 收益 .....</b>	—	(5,944)	(854)	(6,798)	462	(6,336)
<b>綜合總(虧損)/收益.....</b>	—	(5,944)	67,101	61,157	2,610	63,767
<b>與所有者的交易</b>						
股息 .....	—	—	(33,631)	(33,631)	—	(33,631)
2010年11月30日結餘 .....	301,317	(8,736)	(24,480)	268,101	17,738	285,839

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### 1. GM GLOBAL STEERING GROUP的財務資料(續)

#### 合併現金流量表

	附註	截至2010年 11月30日 止十一個月 千美元
<b>經營活動的現金流量</b>		
經營產生的現金 .....	30(a)	33,081
已付所得稅 .....		(7,708)
經營活動產生的淨現金 .....		25,373
<b>投資活動的現金流量</b>		
購置不動產、設備及工廠 .....		(47,451)
銀行受限使用資金變動 .....		(421)
投資活動所用的淨現金 .....		(47,872)
<b>融資活動的現金流量</b>		
借款所得款 .....		7,985
償還借款 .....		(7,440)
已付財務費用 .....		(5,017)
支付予GM Global Steering權益持有者的股息 .....		(33,631)
融資活動所用的淨現金 .....		(38,103)
<b>現金及現金等價物減少淨額</b>		
期初現金及現金等價物 .....		169,149
現金及現金等價物匯兌虧損 .....		(328)
期末現金及現金等價物 .....		108,219

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註

#### 1 一般資料

GM Global Steering Holdings, LLC (「GM Global Steering」) 於2009年3月9日於美利堅合眾國(「美國」) 德拉威州註冊成立為有限公司。其註冊辦事處地址為Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, Wilmington, Delaware, USA.

於有關期間，GM Global Steering為一間控股公司。其連同其以下列載的子公司(「GM Global Steering Group」) 主要從事為汽車製造商及其他汽車相關公司設計及製造轉向及動力傳動系統以及零部件。GM Global Steering Group主要於美國、墨西哥、波蘭及中華人民共和國(「中國」) 營運，而其架構能供應世界各地的客戶。其產品的主要市場為北美洲、歐洲及中國。

GM Global Steering於有關期間為其最終控股公司通用汽車公司(「通用汽車」) 的全資子公司，其由通用汽車設立以於2009年10月向德爾福公司收購上述業務。

GM Global Steering於下列子公司中擁有直接及間接權益：

名稱	註冊成立/成立 地點及日期	已發行及繳足股本	截至2010年 11月30日止 十一個月應佔 股本權益	主要業務
直接持有：				
Project Rhodes Holding Corporation (附註(a)) . . . . .	美國德拉威州 2007年5月18日	1美元	100%	投資控股
Rhodes Holding I S.a.r.l. (附註(a)) . .	盧森堡 2008年1月15日	4,344,880歐元	100%	投資控股
間接持有：				
Steering Solutions Corporation (附註(a)) . . . . .	美國德拉威州 2007年10月29日	1美元	100%	投資控股
耐世特汽車公司(附註(a)) . . . . .	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	製造轉向零部件
Steering Solutions Expat Holding Corporation (附註(a)) . . . . .	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	投資控股
Steering Solutions IP Holding Corporation (附註(a)) . . . . .	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	投資控股
Rhodes Holding II S.a.r.l. (附註(a)) . .	盧森堡 2008年1月15日	433,150歐元	100%	投資控股
Rhodes Holding Netherlands BV (附註(f)) . . . . .	荷蘭 2008年3月20日	18,002歐元	100%	投資控股
Nesteer Otomotiv Sanayi ve Ticaret Limited Sirketi (附註(a)) . . . . .	土耳其 2008年3月28日	1,105,000土耳其里拉	100%	製造轉向零部件



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 1 一般資料(續)

名稱	註冊成立/成立 地點及日期	已發行及繳足股本	截至2010年 11月30日止 十一個月應佔 股本權益	主要業務
Nexteer Automotive India Private Limited (附註(c))	印度 2008年2月25日	142,960,000 盧比	100%	製造轉向零部件
Rhodes Japan LLC (附註(a))	日本 2008年2月21日	1 日圓	100%	客戶支援/ 工程中心
Nexteer Automotive Australia Pty Ltd (附註(d))	澳洲 2008年1月23日	2,849,108 澳元	100%	製造轉向零部件
Nexteer Automotive Italy Srl (附註(a))	意大利 2008年1月30日	10,000 歐元	100%	客戶支援/工程中心
Nexteer Automotive Germany GmbH (附註(a))	德國 2008年1月2日	25,000 歐元	100%	客戶支援/工程中心
Nexteer Automotive France S.A.S. (附註(e))	法國 2008年3月25日	1,287,000 歐元	100%	客戶支援/工程中心
Nexteer Automotive Korea Limited (附註(a))	韓國 2008年2月28日	1,200,000,000 韓圓	100%	製造轉向零部件
Fidass II B.V. (附註(a))	荷蘭 2007年2月6日	18,002 歐元	100%	投資控股
Nexteer Automotive Poland Sp. z o.o. (附註(f))	波蘭 1997年1月2日	20,923,650 茲羅提	100%	製造轉向零部件
Steering Holding Pte. Ltd. (附註(b))	新加坡 2008年2月15日	6,100,000 歐元	100%	投資控股
耐世特汽車系統(蘇州)有限公司 (附註(g))	中國 2007年1月24日	21,000,000 美元	100%	製造轉向零部件
耐世特凌雲驅動系統(涿州)有限公司 (附註(g))	中國 1995年10月6日	22,000,000 美元	60%	製造轉向零部件
耐世特凌雲驅動系統(蕪湖)有限公司 (附註(g))	中國 2006年12月22日	22,400,000 美元	60%	製造轉向零部件
Nexteer Industria e Comercio de Sistemas Automotivos Ltda. (附註(h))	巴西 2007年3月6日	54,639,116 雷亞爾	100%	製造轉向零部件
Rhodes I LLC (附註(a))	美國密歇根州 2007年11月7日	—	100%	投資控股
Rhodes II LLC (附註(a))	美國密歇根州 2007年11月7日	—	100%	投資控股
SteeringMex S. de R.L. de C.V. (附註(i))	墨西哥 2007年12月14日	100,292,917 披索	100%	製造轉向零部件

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 1 一般資料(續)

附註：

下列為法定核數師：

- (a) 根據相關註冊地點适用法律並無法定審計規定
- (b) 普華永道會計師事務所(新加坡)
- (c) Price Waterhouse & Co, India
- (d) PricewaterhouseCoopers, Australia
- (e) PricewaterhouseCoopers Audit, France
- (f) PricewaterhouseCoopers Sp. z o.o.
- (g) 普華永道中天會計師事務所有限公司
- (h) PricewaterhouseCoopers, Brazil
- (i) PricewaterhouseCoopers, S.C., Mexico

於2010年11月30日，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司自通用汽車收購GM Global Steering的全部股本權益。就有關此收購，GM Global Steering Group進行重組，而GM Global Steering的子公司注入太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司的直接全資子公司PCM (US) Steering Holding Inc.及PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited。於同日，GM Global Steering終止其業務。

#### 2 呈列基準

財務資料呈列GM Global Steering Group作為通用汽車子公司於有關期間營運的合併營運業績。

通用汽車及其子公司(「通用汽車集團」)向GM Global Steering Group提供若干服務及功能。該等服務包括報稅、融資、法律、人力資源以及執行管理。若干該等服務的成本計入財務資料(詳情見附註32)，該等未有向GM Global Steering Group支銷或分配的成本因此未能於財務資料中反映主要包括：

- 主要管理層包括首席財務官、首席法律顧問(除首席執行官(「首席執行官」)外)的薪酬；
- 於美國行政僱員的薪酬管理費用、風險管理保險、外部審計、稅務諮詢、美國的銀行費用、法律服務及其他公司行政及管治成本；
- 通用汽車所保持的若干美國設定受益計劃責任(附註18)；及
- 就傷殘福利及勞工補償的其他有關美國僱員的負債。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 2 呈列基準(續)

就本會計師報告而言，財務資料僅包括通用汽車或其子公司進行向GM Global Steering Group支銷的服務及功能的成本。就並沒有向GM Global Steering Group支銷的成本的所有情況而言，概無開支計入財務資料中。因此，財務資料並不計入倘GM Global Steering Group以獨立基準營運而可能已產生的所有成本。

#### 3. 主要會計政策概要

編製本財務資料時採用的主要會計政策乃根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)。財務資料乃按歷史成本法編製。

編製符合國際財務報告準則的財務資料時需要使用若干重大會計估計。管理層亦須在採用GM Global Steering Group會計政策的過程中作出判斷。涉及高度判斷或極為複雜的範疇，或對合併財務資料屬重大的假設及估計的範疇披露於附註5。

##### 3.1 合併賬目

###### (a) 子公司

子公司指GM Global Steering當因參與該主體而面對或擁有可變動回報及有能力影響該等回報的權力，從而以控制的所有實體。子公司自其控制權轉讓予GM Global Steering Group當日起均為全部合併入賬。其自其控制權終止當日停止合併入賬。

GM Global Steering Group利用購買法將業務合併入賬。收購子公司的轉讓對價為GM Global Steering Group轉讓資產、所產生負債及已發行股本權益的公允價值。轉讓對價包括來自或有對價安排所產生的任何資產或負債的公允價值。購買相關成本在產生時支銷。於業務合併中已收購可辨認資產及承擔負債，首先以彼等於購買日期的公允價值計量。GM Global Steering Group按個別收購基準以公允價值或以非控制性權益應佔被購買方淨資產的比例，計量被收購方的非控制性權益。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.1 合併賬目(續)

###### (a) 子公司(續)

所轉讓對價、被收購公司的任何非控制性權益於購買日被收購方任何前期權益公允價值，超過GM Global Steering Group享有所購買可辨認淨資產公允價值的差額記錄為商譽。倘於低價收購的情況下，倘少於被收購子公司淨資產的公允價值時，差額直接於利潤表中確認。

集團內公司間的交易、結餘和收支予以對銷。來自集團內公司間的利潤和損失亦予以對銷。

###### (b) 非控制性權益

GM Global Steering Group按個別收購基準以公允價值或以非控制性權益分佔被收購公司可辨認淨資產的比例確認被收購公司的非控制性權益。GM Global Steering Group將與非控制性權益的交易視作與權益所有者進行的交易。對於購買非控制性權益，所支付對價的公允價值與相關應當所收購子公司淨資產賬面值的差額記錄為權益。向非控制性權益出售的損益亦於權益中入賬。

##### 3.2 分部報告

經營分部乃按向首席營運決策者提供的內部呈報報告貫徹一致的方式報告。首席執行官被視作該首席經營決策者，負責分配資源及評估經營分部的表現。

##### 3.3 外幣折算

###### (a) 功能和列報貨幣

GM Global Steering Group每個主體的財務報表均以該主體經營所在的主要經濟環境的貨幣(「功能貨幣」)計量。財務資料乃以美元呈列，其為GM Global Steering的功能貨幣以及為GM Global Steering Group的列報貨幣。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.3 外幣折算(續)

###### (b) 交易及結餘

外幣交易乃使用交易當日當時的匯率獲兌換為功能貨幣。來自結算該等交易的外匯收益及虧損及來自以外幣計值的貨幣資產及負債的年終匯率兌換產生的外匯收益和虧損乃於利潤表中確認。

###### (c) 集團公司

所有集團內實體(概無擁有高通脹經濟的貨幣)有別於列報貨幣的功能貨幣的營運業績及財務狀況均兌換為列報貨幣如下：

- (i) 呈列於每份資產負債表的資產及負債均以該資產負債表結算日的收市匯率換算；
- (ii) 每份利潤表的收入及開支均按平均匯率換算(惟該平均匯率並非各相關交易日期當時匯率累計影響的合理近似值，在此情況下收入及支出均按有關交易日匯率換算)；及
- (iii) 所有因而產生的外幣折算差額於其他綜合收益內確認。

##### 3.4 不動產、工廠及設備

不動產、工廠及設備項目(包括工具但不包括在建工程)乃按成本減累計折舊及累計減值虧損後列賬。重大延長該等資產的使用壽命的改動予以資本化。當不動產、工廠及設備項目的部分擁有不同的使用壽命，則其以不動產、工廠及設備的獨立項目(主要部分)列賬。

後續成本僅在與該項目相關的未來經濟利得很可能流入GM Global Steering Group且項目成本能可靠計量時方會計入資產的賬面金額或確認為一項獨立資產。被置換部分的賬面金額會終止確認。所有其他維修及保養成本在產生時的財政期間內於利潤表中支銷。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.4 不動產、工廠及設備(續)

擁有永久業權的土地並不折舊。不動產、工廠及設備的折舊均以直線法計算，以於下列估計使用壽命分配其成本至其餘下價值：

租賃物業裝修 .....	10至20年或剩餘租期的較短者
樓宇 .....	10至40年
機器、設備及工具 .....	3至27年
傢俬及辦公室設備 .....	3至10年

工具指工具、印模、夾具及其他用於製造客戶特定部件的用具。GM Global Steering Group擁有的特定工具乃撥充為不動產、工廠及設備並折舊至銷售成本並攤分至其使用壽命。

於各報告期末，資產的餘下價值及使用壽命會獲審閱，並在適用時予以調整。

倘資產賬面金額大於其估計可收回金額，資產的賬面金額會即時撇銷至其可收回金額(附註3.7)。

出售收益及虧損按所得款與賬面金額之間的差額釐定，並於利潤表中的「其他收益／虧損，淨額」中確認。

在建工程指在建中或有待安裝的樓宇、機器及設備並按成本減累計減值虧損列賬。成本包括建築、安裝、測試及其他直接成本。於有關資產完成及準備用作擬定用途前，不會就在建工程折舊作出準備。

##### 3.5 土地使用權

土地使用權指預付經營租賃，乃按成本減累計攤銷及累計減值虧損列賬。成本指就不同廠房及設備所在土地的使用權支付的對價。土地使用權的攤銷乃按土地使用權年期以直線法計算。



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.6 無形資產

GM Global Steering Group於研發活動中產生重大成本及成果，其包括客戶特定應用、原型及測試的費用。研究費用乃以該費用產生期間作為開支於利潤表中支銷。倘開發成本能清晰分配予新開發產品或程序，則其獲確認為資產，如以下各項所示：

- (i) 完成開發項目為技術上可行，以致其將為可用及可予出售；
- (ii) 有意完成開發項目，並將其使用及出售；
- (iii) 有能力使用開發項目的產品；
- (iv) 進行開發項目的方式將可能為GM Global Steering Group產生未來經濟利得；
- (v) 配有可得的適當技術、財務及其他資源以完成開發項目並使用及出售無形資產；及
- (vi) 於此開發中的資產應佔的開支能可靠計量。

內部產生的無形資產的成本乃為該資產達成以上獲確認條件日期所產生開支至其可用日期所產生開支之和。有關無形資產的資本化成本包括創造該資產產生的所用或所消耗材料或服務的成本及僱員成本。

資本化開發成本乃按直線法以有關計劃的年期(一般為4至7年)中攤銷。

未符合以上條件的開發費用則於產生時於利潤表中確認。GM Global Steering Group於有關期間中並無確認開發成本為無形資產，原因為並未達成以上確認條件。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.7 非金融資產減值

無限使用壽命的資產以及未可使用無形開發資產毋須攤銷，惟須每年及有顯示減值時進行減值測試。當發生事件或情況變動顯示須攤銷的資產的賬面值未必可收回時，會檢討該資產有否減值。減值虧損按資產賬面值超逾可收回金額的差額確認。可收回金額為資產公允價值減出售成本與使用價值的較高者。就評估減值而言，資產以可獨立識別現金流量的最低分類組合(現金產生單位)分類。倘商譽以外的非金融資產出現減值，則會於各呈報日期檢討可否撥回減值。

##### 3.8 金融資產

###### (a) 分類

GM Global Steering Group將其金融資產分類為以下類別：按公允價值計入損益、貸款及應收款項、持有至到期及可予出售。分類視乎所收購金融資產的目的而定。管理層於首次確認時決定金融資產的分類。

GM Global Steering Group的金融資產主要包括貸款及應收款項。貸款及應收款項為非衍生金融資產，具有固定或可決定付款金額，且於活躍市場並無報價。此等款項計入流動資產內，惟於報告期末後超過12個月償付或預期將予償付的款項除外，此等款項分類為非流動資產。GM Global Steering Group的貸款及應收款項包括資產負債表中的「貿易及其他應收款項」及「現金及現金等價物」(附註3.10及3.11)。

###### (b) 確認及計量

常規購買及出售的金融資產在交易日確認，該日為GM Global Steering Group承諾購買或出售該資產之日。就非按公允價值計入損益的所有金融資產而言，其投資初步按其公允價值加交易成本確認。按公允價值計入損益的金融資產，初步按公允價值確認，而交易成本則在利潤表中支銷。當從投資收取現金流的權利到期或獲轉讓時，而GM Global Steering Group已轉讓絕大部分所有權的所有風險及回報，金融資產獲中止確認。可予出售金融資產及按公允價值計入損益的金融資產其後按公允價值列賬。貸款及應收款項其後採用實際利率法按攤銷成本列賬。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.8 金融資產(續)

###### (c) 抵銷金融工具

倘有合法可行使權利以抵銷金融資產與負債的已確認金額及有意按淨額基準進行結算或同時變現資產及償付負債時，金融資產與負債互相抵銷，而淨額於資產負債表中入賬。

###### (d) 金融資產減值

GM Global Steering Group於各個報告期末評估是否存在客觀證據證明某一項金融資產或某一組金融資產出現減值。只有當存在客觀證據證明於首次確認資產後發生一宗或多宗事件導致出現減值(「損失事件」)，而該宗(或該等)損失事件對該項或該組金融資產的估計未來現金流量構成的影響可以可靠估計，該項金融資產或該組金融資產則出現減值及產生減值虧損。

減值的證據可能包括以下指標：債務人或一組債務人陷入嚴重財政困難、逾期償還或拖欠利息或本金、可能破產或進行其他財務重組、可觀察資料顯示估計未來現金流有可予計量的減幅(例如欠款變動或與違約相關的經濟狀況)。

就貸款及應收款項而言，損失金額乃根據資產賬面值與按金融資產原實際利率貼現的估計未來現金流量(不包括仍未產生的未來信用損失)的現值間的差額計量。資產賬面值予以削減，而損失金額則在利潤表中確認。如貸款利率為浮動利率，計量任何減值虧損的貼現率為按合約釐定的當前實際利率。在實際應用中，GM Global Steering Group可利用可觀察的市場價格，按工具的公允價值計量減值。

倘隨後期間減值虧損的金額減少，而減幅與減值確認後發生的事件(例如債務人的信用評級改善)有客觀關係，則撥回之前已確認的減值虧損在利潤表確認。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.9 庫存

庫存以成本及可變現淨值較低者列賬。成本以先進先出(「先進先出」)法釐定。庫存成本包括直接材料、直接勞動及相關製造經常費用成本(按正常營運能力基準)。可變現淨值為日常業務過程中估計售價的變現淨值減適用可變銷售開支。

##### 3.10 應收賬款及其他應收款

貿易應收款項為於日常業務過程中銷售商品或提供服務而應收客戶的款項。倘貿易及其他應收款項預期在一年或以內(或更長的正常經營週期)收回，則歸類為流動資產，否則歸類為非流動資產呈列。

貿易及其他應收款項初步以公允價值確認，其後以實際利息法按攤銷成本扣除減值計量。

##### 3.11 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括手頭現金、可隨時提取的銀行存款及原期限不超過三個月的其他短期高流動性投資。

##### 3.12 實收資本

實收資本分類為權益。直接有關的新增成本在權益中列為所得款的減少(已扣稅)。

##### 3.13 借款

借款初步按公允價值扣除所產生交易成本確認，其後按已攤銷成本列賬。所得款(經扣除交易成本)與贖回價值間的任何差額於借款期間使用實際利率法於利潤表中確認。

除非GM Global Steering Group有權無條件延遲償還負債至報告期末後最少十二個月，否則借款分類為流動負債。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.14 借款成本

因收購、建造或生產需經較長時間籌備方能作預定用途或出售的合資格資產直接產生的一般及特定借款成本會計入該等資產的成本，直至該等資產大致作其預定用途或出售為止。資本化利率為適用於期內尚未償還借款至期內所產生實際借款本金額的借款成本的加權平均數。

所有其他借款成本於其產生期間於損益確認。

##### 3.15 退休福利責任

GM Global Steering Group有設定提存計劃及設定受益計劃。集團公司採納不同的退休金計劃。計劃一般透過向投資公司或信託管理基金付款撥付，並按期間精算釐定。

##### (a) 設定提存計劃

設定提存計劃乃GM Global Steering Group向獨立實體支付界定供款的退休金計劃。倘基金並無持有充足資產向全體僱員支付與過往或當期期間僱員服務有關的福利，則GM Global Steering Group亦無法定或推定責任作額外供款。

GM Global Steering Group乃按強制性、合約或自願準則向公開或私人管理退休金保險計劃支付款額。一旦GM Global Steering Group支付供款，其並無進一步付款責任。供款於其到期時確認為僱員福利開支。預付供款獲確認為資產，現金退款或扣減可於未來付款中作出。

##### (b) 設定受益計劃

設定受益計劃為非界定計劃的退休金計劃。設定受益計劃一般界定僱員退休時收取的退休金福利款額，通常取決於一個或多個因素如年齡、服務年期及薪酬等。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.15 退休福利責任(續)

##### **(b) 設定受益計劃(續)**

有關設定受益計劃於資產負債表確認的負債為報告期末界定福利責任的現值減計劃資產的公允價值。界定福利責任乃按預計單位貸記法，並於每年以獨立精算估值計算。薪金水平趨勢指薪金增加的估計比率，其按通脹及GM Global Steering Group內部僱員的事業發展每年作出估計。界定福利責任的現值乃使用其利得將予支付的貨幣列值且具有與有關退休金責任期限相若年期的優質公司債券利率以折現估計未來現金流出的方法釐定。公司具體的違約風險不獲考慮。

GM Global Steering Group於美國的業務參與設定受益計劃，而通用汽車乃為計劃的贊助人。通用汽車並無擁有合約協議或聲明向受其共同控制的參與實體收取界定福利成本的有關政策。因此，GM Global Steering Group的政策為僅確認與其於期內已支付供款相等的成本。由於GM Global Steering Group並無有關計劃性質及相關風險的可獲得資料，故並未確認相關界定福利責任。

過往調整及精算假設的變動所產生的精算收益及虧損乃於其產生期間於其他全面收益中支銷及入賬。

過往服務成本即時於利潤表中確認。

##### 3.16 當期及遞延所得稅

期內稅項支出包括即期和遞延稅項。稅項在利潤表中確認，惟與在其他全面收益或直接在權益確認的項目有關者則除外。在此情況下，稅項亦分別在其他全面收益或直接在權益確認。

##### **(a) 當期所得稅**

當期所得稅支出根據GM Global Steering子公司經營業務及產生應課稅收益所在的國家於結算日已頒佈或實質上已頒佈的稅務法例計算。對於有待詮釋的相關稅務規則，管理層定期評估報稅表所採取的立場，如認為適當會基於預期須向稅務機關支付的稅款設立準備。



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.16 即期及遞延所得稅(續)

###### (a) 即期所得稅(續)

通用汽車過往為其美國實體(包括GM Global Steering Group的美國實體)提出匯總稅項退還。於本財務資料的所得稅按獨立稅項退還基準呈列，猶如在GM Global Steering Group合法實體所處的每個國家其被視為獨立實體。因此，通用汽車綜合美國實體的稅項基礎屬性(如淨營運虧損)分配並無載入本財務資料，因為GM Global Steering Group獨立於通用汽車前並無享有該等屬性分配的合法權利。

###### (b) 遞延所得稅

###### (i) 內在差異

資產及負債的稅基與資產和負債在綜合財務資料的賬面值之間的暫時差額乃採用負債法確認遞延所得稅。遞延所得稅採用於報告日前已頒佈或於報告日已大致頒佈，並預期會於有關遞延所得稅資產變現時或於遞延所得稅負債結算時適用的稅率(及法律)釐定。

遞延所得稅僅於未來應課稅利潤將用以抵銷可動用暫時差額時獲確認。

###### (ii) 外在差異

GM Global Steering Group會就於子公司的投資所產生的暫時差額的遞延所得稅作出準備，惟倘當撥回暫時差額時由GM Global Steering Group控制，且暫時差額不大可能於可見將來撥回則另作別論。

###### (c) 抵銷

當享有可依法執行的權利將即期稅項資產與即期稅項負債抵銷，以及當遞延所得稅資產及負債涉及同一稅務機關對應課稅實體或有意按淨額基準結算結餘的不同應課稅實體徵收所得稅，則可將遞延所得稅資產與負債互相抵銷。

##### 3.17 準備

就重組、法律爭論、環境責任、擔保以及停止使用於以下情況獲確認：在GM Global Steering Group現時須因過往事件承擔法律或推定責任，而履行該責任很有可能導致資源流出，且能夠可靠地估計金額的情況。重組條文主要包括僱員付款。準備並不會就未來經營虧損確認。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.17 準備(續)

準備採用稅前利率按預期須就履行責任支付的開支的現值計量，有關利率反映市場當時對貨幣時間價值及該責任的特定風險的評估。因時間流逝而產生的準備增加確認為利息開支。

##### 3.18 應付賬款

應付賬款是在日常業務過程中支付從供應商購入商品或服務的責任。於一年或以內(或倘業務的正常營運週期內，以較長者為準)到期的應付賬款分類為流動負債，否則呈列為非流動負債。

應付賬款初步以公允價值確認，其後採用實際利息法按攤銷成本計量。

##### 3.19 收入確認

收入按已收或應收對價的公允價值計量，在扣除GM Global Steering Group給予的折扣、退貨及補貼或有關銷售的任何商業獎勵計劃後入賬。GM Global Steering Group於收益的金額能夠可靠計量；當未來經濟利得有可能流入實體；及當GM Global Steering Group活動均符合下文所述的具體條件時，GM Global Steering Group會確認收益。GM Global Steering Group與一般為汽車行業整車製造商的客戶訂立合約以銷售動力傳動及轉向產品。就該等合約而言，GM Global Steering Group亦為提供工具及原型及工程服務訂立合約。GM Global Steering Group就各該等業務所應用的收入確認政策如下：

##### (i) 產品

當製成品付運至客戶時，即所有權及風險及回報均轉獲轉移而可收回性有合理保證時收入獲確認。

##### (ii) 原型及工程

原型及工程活動僅於為客戶開發產品時進行。就工程及原型向客戶收取的對價乃於有關產品的年期期間遞延處理並確認。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.19 收入確認(續)

##### (iii) 工具

GM Global Steering Group為客戶開發及銷售工具於有關準備生產並向其客戶銷售產品時進行。因此，就生產製成品所使用的工具自客戶收取的對價獲於客戶接納該工具時確認收入。

有關客戶按金或現金墊款的遞延收入於收入確認條件達成前於資產負債表中遞延入賬。

##### 3.20 租賃

擁有權的絕大部分風險和回報由出租人保留的租賃乃分類為經營租賃。根據經營租賃支付的款項(扣除自出租人收取的任何獎勵金)，於租期內以直線法自期內損益中開支。GM Global Steering Group的經營租任主要涵蓋不動產、辦公室及其他設備。GM Global Steering Group根據獲租賃資產的性質於利潤表中記錄與銷售成本、推銷或行政開支租賃開支經營租賃的租賃開支。

GM Global Steering Group租賃若干不動產、工廠及設備。GM Global Steering Group擁有所有權的絕大部分風險和回報的不動產、工廠及設備租賃分類為融資租賃。融資租賃在租賃開始時按租賃物業的公允價值及最低租金的現值兩者的較低者進行資本化。

每期租金在負債及融資費用之間分攤。有關扣除融資費用後的租金責任乃計入其他長期應付款項。融資成本的利息部分於租期內於利潤表支銷，使財務費用佔每個期間的負債餘額達致一個固定利率。根據融資租賃購入的不動產、工廠及設備按資產的使用壽命及租期兩者的較短者計算折舊。

##### 3.21 政府補助

GM Global Steering Group定期取得政府保助支援其多種業務活動。倘能合理保證將取得政府補助及GM Global Steering Group將符合所有附帶條件，則政府補助將按公允價值確認。用於購買、建設或另行用以購買不動產、工廠及設備或工具政府補助則從有關資產成本中扣除。可收取作為抵銷已產生開支或虧損或用作向GM Global Steering Group給予即時融資支持且無未來有關成本的政府補助於其可以收取的期間確認為收入。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 3. 主要會計政策概要(續)

##### 3.22 利息收入

利息收入按實際利率法確認。

##### 3.23 股息分派

向GM Global Steering投資者分派的股息在GM Global Steering投資者或董事(如適用)批准股息的期間的財務資料內確認為負債。

##### 3.24 新訂／經修訂準則、準則修訂本及詮釋

GM Global Steering Group已選擇提早採納以下經修訂／新訂準則：

- 國際會計準則第19號(2011年經修訂) 「僱員福利」
- 國際會計準則第27號(2011年經修訂) 「獨立財務報表」
- 國際會計準則第28號(2011年經修訂) 「於聯公司及合營企業的投資」
- 國際財務報告準則第10號 「合併財務報表」
- 國際財務報告準則第11號 「合營安排」
- 國際財務報告準則第12號 「於其他實體權益的披露」
- 國際財務報告準則第13號 「公允價值計量」

於2012年1月1日年度期間後開始生效的若干新準則、修訂本及詮釋並未應用於本財務資料。該等新準則、修訂本及詮釋預期不會構成重大影響，原因為GM Global Steering已終止營運。

### 4 財務風險管理

#### 4.1 財務風險因素

GM Global Steering Group的活動使其面對多種財務風險：市場風險(包括外匯風險、現金流利率風險以及價格風險)、信貸風險及流動資金風險。GM Global Steering Group的整體風險管理計劃專注於金融市場的不可預測性，並尋求盡量減低其對財務表現的潛在不利影響。

GM Global Steering Group的風險管理及財務部門專注於盡量減低對財務表現的潛在不利影響。GM Global Steering Group並無使用衍生財務工具對衝若干所面對風險，然而，其需要仍要繼續評估。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 財務風險管理(續)

##### 4.1 財務風險因素(續)

###### (a) 市場風險

市場風險管理的目標為於合理變數下管理及控制所面對的市場風險並將回報最大化。

###### (i) 外匯風險

GM Global Steering Group擁有國際業務，因而面對產生自多種外幣風險的外匯風險，主要為歐元及中國人民幣(「人民幣」)。

管理層監察並分析預期匯率發展及考慮在需要的情況下就重大外匯風險進行對衝。

於2010年11月30日，倘美元兌歐元／人民幣升值10%而其他變數維持不變，期內權益及除稅後結果將減少，主要由於兌換以歐元／人民幣列呈的資產及負債的外匯差額所致。

	權益	除稅後結果
	千美元	千美元
<b>於及截至2010年11月30日止十一個月</b>		
歐元.....	6,285	3,602
人民幣.....	3,191	1,102

倘美元兌上述貨幣貶值將與呈列如上的金額有同等但相反的影響，其以其他變數保持不變為基準。

###### (ii) 現金流利率風險

GM Global Steering Group的利率風險主要產生自即期及非即期借款。以浮動利率發出的借款利率的變動使GM Global Steering Group潛在地面對現金流利率風險。GM Global Steering Group的政策乃基於評估倘在決定不使用利率掉期的情況下具有影響力的利率。

於2010年11月30日，倘利率已經比當時利率高／(低)100個基點而其他變數保持不變，則截至2010年11月30日止十一個月的淨結果將分別為減少／(增加)16,000美元。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 財務風險管理(續)

##### 4.1 財務風險因素(續)

##### (a) 市場風險(續)

##### (iii) 價格風險

價格風險乃與向客戶報價及生產可予銷售部分時購置作為生產的原材料的價格變動有關。GM Global Steering Group透過與客戶磋商收回進行管理。

##### (b) 信貸風險

GM Global Steering Group銷售予世界各地汽車製造商。信貸風險產生自銀行以及金融機構的存款以及面對客戶的信貸包括尚未償還應收款項。GM Global Steering Group負責於給予標準付款及交付條款及條件前管理及分析各新客戶的信貸風險。客戶的信貸能力乃透過分析過往結欠應付款項按當地水平評估。

GM Global Steering Group的最大客戶為通用汽車集團及其聯屬公司，其於截至2010年11月30日止十一個月佔淨銷售的53%。通用汽車集團及其聯屬公司的貿易應收款項於2010年11月30日佔總貿易應收款項的43%。

GM Global Steering Group監管其銀行及金融機構的信貸評級。於2010年11月30日，持有約其信貸評級為A或更高的金融機構約91%現金，意即該等機構擁有非常強及極強的能力以履行承諾。

##### (c) 流動資金風險

GM Global Steering Group監察流動資金需求的預測，以確保其具備充裕的現金以應付營運所需資金，同時經常就其未提取已承擔借款融資額度維持充足的資金，以防止其任何融資額度超出或違反借款上限或契約(如適用)。GM Global Steering Group的預測考慮到債項融資計劃、契約的遵守及(如適用)外部監管或法律要求。

下表按照於結算日餘下期間至合約到期日的有關到期組別分析GM Global Steering Group的非衍生財務負債。所披露金額為合約未貼現現金流量。



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 4 財務風險管理(續)

##### 4.1 財務風險因素(續)

##### (c) 流動資金風險(續)

	6個月或以內	6至12個月	1至2年	2至5年
	千美元	千美元	千美元	千美元
於2010年11月30日				
總借款.....	24,489	7,443	5,833	23,010
貿易應付款項.....	235,341	—	—	—
其他應付款項及預提費用....	79,220	—	746	—

##### 4.2 資本管理

GM Global Steering Group的資本於截至2010年11月30日止十一個月由通用汽車管理。

##### 4.3 公允價值估計

GM Global Steering Group的流動金融資產及負債的賬面值，包括現金及現金等價物、銀行受限使用資金、貿易及其他應收款項、貿易及其他應付款項以及與其公允價值相若的即期借款。就披露而言，財務負債的公允價值按未來合約現金流量以GM Global Steering Group就類似財務工具可得的現有市場利率貼現估算。

### 5 關鍵會計估計及判斷

估計及判斷會持續評估，並會考慮過往經驗以及其他因素，包括對在有關情況下視為對未來事件的合理預期。

GM Global Steering Group對未來作出估算及假設。所得的會計估算顧名思義極少與有關實際結果相同。導致資產與負債賬面值須作出重大調整之重大風險估算及假設討論如下。

##### (a) 退休福利

GM Global Steering Group在美國以外經營的設定受益計劃的成本、資產及負債使用依靠精算估計及假設的方法釐定。關鍵假設的詳情載於附註18。已採用假設的變更可對全面利潤表及資產負債表產生重大影響。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 5 關鍵會計估計及判斷(續)

##### (b) 準備

GM Global Steering Group於過往事件產生當前責任，或須轉讓經濟利得，且轉讓的成本金額能可靠估計時確認準備。倘無法達到其標準，則可能於財務資料附註中披露或然負債。因已披露的或然負債或該等目前尚未於財務資料中確認或披露者而產生的責任可能對GM Global Steering Group的財務狀況造成重大影響。於法律案件中應用該等會計原則要求GM Global Steering Group的管理層對超出其控制範圍的各類事實及法律事宜作出釐定。

##### (i) 訴訟

GM Global Steering Group須不時面對牽涉其業務的各種法律行動及申索，包括來自指稱缺損、違反合同、知識產權事宜及僱傭相關事宜的法律行動及申索。

GM Global Steering Group相信，其已建立的儲備足以應付有關事項。然而，解決此等事項所需的最終金額與所記錄估計可能有重大差別。

訴訟受多項不確定因素影響，且個別訴訟事項的結果屬不可預測及不能保證。根據目前所得資料，管理層認為，此等事項的結果將不會對GM Global Steering Group造成重大不利影響。

##### (ii) 環保責任

GM Global Steering Group根據就環保場所的財務風險估計錄得環保責任。環保規定可能會隨著時間變得更加嚴格，而最後，環境清理成本及責任最終可能會超過目前估計。此外，由於可能發現先前未知情況，未來的設備銷售可能會產生額外或重大的環境復修費用。

##### (iii) 品質保證

GM Global Steering Group主要在產品銷售時或當確定有可能產生相關責任並能合理估計時，就出售產品確認預計品質保證成本。所入賬金額乃根據GM Global Steering Group對最終需要清償有關責任的金額的估計為基準計算。此等預提費用按特定客戶安排、過往經驗、生產變化、行業發展及各種其他考慮的多種其他考慮計算。GM Global Steering Group的估計乃因應會影響現有申索情況的事實及情況不時調整。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 5 關鍵會計估計及判斷(續)

##### (b) 準備(續)

##### (iv) 停止運作

GM Global Steering Group所識別的有條件資產廢棄責任，主要與清除石棉以及於若干場所拆除和處置儲罐有關。所記錄的金額基於GM Global Steering Group的有關棄置或關閉設施的估計未來責任釐定。貴集團持續監察該等場所可能影響停止運作的未來責任。GM Global Steering Group每月記錄開支的增加，以計算責任的貼現。

##### (c) 所得稅

GM Global Steering Group須支付多個司法權區的所得稅。就所得稅釐訂全球準備時須作出重大判斷。多項交易的最終稅項及釐訂有關稅項的計算方法於一般業務中仍存在不明朗因素。GM Global Steering Group按照額外稅項是否到期的估計，就預期稅務審計事宜確認負債。GM Global Steering Group基於過往經驗及對稅法的詮釋等多項因素評估後，認為全部開放審計年度的稅項負債預提費用充足。評估依賴估計及假設，並可能涉及有關未來事件的一系列複雜判斷。倘此等事宜的最終稅項有別於初步記錄的金額，則有關差額對釐訂有關稅項期間的所得稅及遞延稅項準備構成影響。

遞延稅項資產僅在可能有應課稅利潤用於抵銷該等可扣減暫時差額時確認入賬。該決定需要有關遞延稅項資產的變現能力的重大判斷。就有近期虧損歷史的實體而言，需要其他證據證明未來可獲得重組可課稅利得。當預期情況有別於原本估計時，該等差額將影響遞延所得稅資產的確認以及該等估計變動時的期內稅務費用。

#### 6 分部資料

GM Global Steering Group的分部資料根據由GM Global Steering Group首席執行官定期審閱的內部報告呈列，以向各分部分配資源並評估其的表現。就GM Global Steering Group各可報告分部而言，GM Global Steering Group首席執行官至少按每季度基準審閱內部管理報告。

GM Global Steering Group將其業務分為四個可報告分部：北美洲、歐洲、中國及世界其他地區。GM Global Steering Group全體經營分部普遍提供相同的傳動及轉向產品。「其他」分類指GM Global Steering Group及耐世特汽車公司母公司業務。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 6 分部資料(續)

GM Global Steering Group 展開分部營運所監控的關鍵表現指標為：

- EBITDAR 指除利息、稅項、折舊及攤銷以及重組／收購成本前的經營收益／(虧損)。
- 淨營運資本(「NWC」)指庫存及貿易應收款項減應付金額。可測量 GM Global Steering Group 對各分部營運資產所作出的淨投資。

有關可報告分部資料與可報告分部的收益之間的對賬如下：

	北美洲	中國	歐洲	全球其他 地區	其他	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
<b>截至2010年11月30日止</b>						
<b>十一個月.....</b>						
總收益.....	1,239,492	134,909	434,066	156,956	—	1,965,423
分部間收益.....	(38,744)	(5,669)	(3,198)	(22,617)	—	(70,228)
來自外部客戶的收益.....	1,200,748	129,240	430,868	134,339	—	1,895,195
EBITDAR.....	46,251	17,962	52,245	7,187	(12,806)	110,839
NWC.....	155,704	30,103	55,006	45,718	(38,949)	247,582

分部間收益乃按公平基準釐定。向貴集團首席執行官報告的來自外部客戶的收益乃以於符合利潤表中的方式計量。

可報告分部淨收入以及資產及負債根據國際財務報告準則所釐定者之間的對賬如下：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
來自可報告分部的EBITDAR.....	110,839
折舊及攤銷開支.....	(25,788)
融資成本淨值.....	(3,957)
除所得稅前利潤.....	81,094

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 6 分部資料(續)

按地區呈列資料，分部收益乃以客戶地區位置，而分部資產則以資產地區位置為基準。

截至2010年11月30日止十一個月收入的地區分佈如下：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
北美洲 .....	1,200,748
歐洲：	
波蘭 .....	430,391
歐洲其他地區 .....	477
中國 .....	129,240
世界其他地區 .....	134,339
	<u>1,895,195</u>

於2010年11月30日非流動資產(不包括遞延所得稅)的地區分佈如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
北美洲 .....	92,137
歐洲：	
波蘭 .....	17,157
歐洲其他地區 .....	1,727
中國 .....	22,461
世界其他地區 .....	10,599
	<u>144,081</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 6 分部資料(續)

截至2010年11月30日止十一個月生產線之間的收益分佈如下：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
轉向.....	1,527,625
動力傳動.....	367,570
	<u>1,895,195</u>

佔GM Global Steering Group收益10%或以上的客戶收益如下並呈報於所有分部：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
通用汽車集團及其聯屬公司.....	999,922
客戶甲.....	207,998
	<u>1,207,920</u>

#### 7 不動產、工廠及設備

	永久業權 土地	租賃裝修	樓宇	機器、 設備及工具	傢俬及辦公 室設備	在建工程	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
於2010年1月1日的							
賬面淨值.....	8,150	628	11,056	83,428	64	5,558	108,884
添置.....	—	33	14	55,278	499	3,632	59,456
出售.....	—	(7)	—	(67)	(43)	—	(117)
折舊.....	—	(237)	(1,309)	(24,142)	(78)	—	(25,766)
外幣折算差額.....	26	7	80	(748)	(14)	(68)	(717)
於2010年11月30日的							
賬面淨值.....	<u>8,176</u>	<u>424</u>	<u>9,841</u>	<u>113,749</u>	<u>428</u>	<u>9,122</u>	<u>141,740</u>
於2010年11月30日							
成本.....	8,176	728	11,514	142,764	556	9,122	172,860
累計折舊.....	—	(304)	(1,673)	(29,015)	(128)	—	(31,120)
賬面淨值.....	<u>8,176</u>	<u>424</u>	<u>9,841</u>	<u>113,749</u>	<u>428</u>	<u>9,122</u>	<u>141,740</u>

於2010年11月30日的不動產、工廠及設備包括金融租賃項下的辦公室設備39,000美元，除去累計折舊3,000美元。



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 7 不動產、工廠及設備(續)

折舊已扣除下列各項開支：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
銷售成本.....	24,504
工程及產品開發成本.....	660
行政開支.....	602
	<u>25,766</u>

#### 8 土地使用權

	千美元
<b>成本</b>	
於2010年1月1日.....	928
外幣折算差額.....	21
於2010年11月30日.....	<u>949</u>
<b>累計攤銷</b>	
於2010年1月1日.....	206
攤銷.....	22
外幣折算差額.....	(17)
於2010年11月30日.....	<u>211</u>
<b>賬面淨值</b>	
於2010年11月30日.....	<u>738</u>

GM Global Steering Group的土地使用權位於中國，並根據為期50年的租賃持有。

#### 9 遞延所得稅資產

遞延所得稅資產及遞延所得稅負債分析如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
<b>遞延所得稅資產：</b>	
—將於12個月後償還.....	21,221
—將於12個月內償還.....	1,298
	<u>22,519</u>
<b>遞延所得稅負債：</b>	
—將於12個月後結算.....	(38)
<b>遞延所得稅資產淨值.....</b>	<u>22,481</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 9 遞延所得稅資產(續)

期內遞延所得稅資產及負債的變動(不考慮抵銷同一稅項司法權區內的結餘)如下：

	不動產、 工廠及設備	退休福利 及補償	準備及 預提費用	稅項虧損 及抵免	其他	合計
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
<b>遞延所得稅資產</b>						
於2010年1月1日 .....	20,445	163	4,152	272	621	25,653
在利潤表中(扣除)/進賬...	(1,279)	1,388	(2,234)	(272)	(57)	(2,454)
在其他全面收益進賬 .....	—	332	—	—	—	332
外幣折算差額 .....	68	11	5	—	6	90
於2010年11月30日 .....	<u>19,234</u>	<u>1,894</u>	<u>1,923</u>	<u>—</u>	<u>570</u>	<u>23,621</u>
<b>遞延所得稅負債</b>						
於2010年1月1日 .....	(930)	(186)	(93)	—	(4,334)	(5,543)
在利潤表中進賬 .....	743	110	65	—	3,549	4,467
在其他全面收益扣除 .....	—	(26)	—	—	—	(26)
外幣折算差額 .....	(21)	(7)	—	—	(10)	(38)
於2010年11月30日 .....	<u>(208)</u>	<u>(109)</u>	<u>(28)</u>	<u>—</u>	<u>(795)</u>	<u>(1,140)</u>

遞延所得稅資產乃因應相關稅務利得可透過未來應課稅利潤變現為可能時而就所結轉的稅項虧損及可扣稅暫時差額作出確認。由於管理層相信，更有可能於到期前不可被動用，故按適用稅率計算的遞延所得稅資產並未就下列各項進行確認：

	於2010年 11月30日
	千美元
稅項虧損 .....	481
可扣稅暫時差額 .....	23,337
	<u>23,818</u>

於2010年11月30日，GM Global Steering Group擁有1,652,000美元的非美國淨經營虧損(「淨經營虧損」)總額轉結，具有多個屆滿日期，且金額不限。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 9 遞延所得稅資產(續)

於2010年11月30日，並無就若干子公司未匯出盈利應付的預扣稅及其他稅項確認遞延所得稅負債，乃由於GM Global Steering有能力控制暫時差額撥回的時間且並無重大金額的未匯出盈利擬於當時分派。於期末，未匯出盈利總計114,526,000美元。

#### 10 庫存

	於2010年 11月30日
	千美元
原料.....	94,306
在製品.....	33,708
製成品.....	34,028
	162,042
減：減值虧損準備.....	(10,525)
	151,517

庫存成本達1,566,160,000美元確認為開支且計入於截至2010年11月30日止十一個月的銷售成本內。

#### 11 應收賬款

	於2010年 11月30日
	千美元
應收賬款總額.....	332,180
減：減值準備.....	(774)
	331,406

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 11 應收賬款(續)

介乎發票日期後30至90日不等的信貸期間乃取決於客戶及地區。按信貸期作出的應收賬款賬齡分析如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
未逾期.....	323,529
逾期30日內.....	4,656
逾期30至60日內.....	836
逾期60至90日內.....	1,036
逾期超過90日.....	2,123
	<u>332,180</u>

於2010年11月30日的應收賬款7,877,000美元已逾期但尚未減值。主要與近期並無拖欠記錄的客戶有關。該等已逾期但並未減值應收款項的賬齡分析如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
逾期30日內.....	4,656
逾期30至60日內.....	836
逾期60至90日內.....	1,036
逾期超過90日.....	1,349
	<u>7,877</u>

應收賬款減值準備包括根據各客戶的信譽質素估計並評估個人應收款項、目前經濟發展及應收款項過往虧損分析。客戶的信譽質素由第三方代理按付款歷史、能力及客戶信貸等級作出評估。

截至2010年11月30日的應收賬款774,000美元已減值，並已於期末全數作出準備。此等個別減值應收款項欠款期間相對較長。

應收賬款減值準備的變動如下：

	千美元
於2010年1月1日.....	682
應收賬款減值準備.....	292
因不可收回予以撇銷.....	(153)
外幣折算差額.....	(47)
於2010年11月30日.....	<u>774</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 12 其他應收款及預付款項

	於2010年 11月30日
	千美元
來自客戶的工具可償還金額.....	15,418
其他可收回稅項(附註).....	8,222
預付資產.....	8,420
向賣方支出按金.....	2,982
其他.....	4,105
	<u>39,147</u>
減：非流動部分.....	(1,603)
流動部分.....	<u>37,544</u>

附註：結餘主要指可收回增值稅。

#### 13 銀行受限使用資金

銀行受限使用資金由銀行保存以開具信用證。

#### 14 現金及現金等價物

GM Global Steering Group的人民幣結餘存放於中國的銀行。人民幣並非可自由兌換的貨幣。在中國將該等以人民幣列值的結餘兌換為外幣須遵守中國政府頒佈的外匯管制條例及規定。以人民幣列值的現金結餘可用作在中國進行正常營運活動的一部分，並按此基準被分類至非受限制現金。其他現金結餘不受限制。

#### 15 實收資本

	金額
	千美元
於2010年1月1日及11月30日.....	<u>301,317</u>

#### 16 折算儲備

其功能貨幣為非美元的所有集團實體於兌換貨幣為GM Global Steering Group的列報貨幣美元時，會因貨幣兌換而產生折算儲備。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 17 借款

	於2010年 11月30日
	千美元
<b>非流動</b>	
來自德爾福公司一間子公司(前擁有人，一名第三方)的 借款—無抵押(附註(a)) .....	24,623
融資租賃責任(附註(b)) .....	17
	<u>24,640</u>
<b>流動</b>	
來自通用汽車的借款—無抵押 .....	19,739
加：流動部分：	
—來自銀行的非流動借款 .....	4,494
—來自德爾福公司一間子公司的非流動借款(附註(a)) .....	4,083
—融資租賃責任(附註(b)) .....	16
	<u>28,332</u>
<b>總借款</b> .....	<u><u>52,972</u></u>
	於2010年 11月30日
	千美元
<b>借款到期</b>	
1年內 .....	28,332
1至2年 .....	4,017
2至5年 .....	20,623
	<u>52,972</u>
	於2010年 11月30日
<b>加權平均年利率</b>	
銀行借款 .....	6.9%
其他借款 .....	7.2%
	於2010年 11月30日
	千美元
<b>貨幣單位</b>	
美元 .....	19,739
人民幣 .....	33,200
歐元 .....	33
	<u>52,972</u>



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 17 借款(續)

	於2010年 11月30日
	千美元
<b>按浮動利率計息的未動用信貸</b>	
1年內.....	42,000

附註：

- (a) 應付德爾福公司一間子公司貸款已於2011年償還。
- (b) 金融租賃責任
  - (i) 總金融租賃負債—最低租賃付款額：

	於2010年 11月30日
	千美元
1年內.....	17
1至2年.....	20
2至5年.....	3
	40
減：未來融資費用.....	(7)
	33

- (ii) 融資租賃責任現值：

	於2010年 11月30日
	千美元
1年內.....	16
1至2年.....	14
2至5年.....	3
	33

#### 18 退休福利及補償

	於2010年 11月30日
	千美元
退休金—設定受益計劃(附註).....	7,649

附註：

GM Global Steering Group贊助多項設定受益計劃，一般根據合資格服務各年度的商議金額提供福利。其中最重要的計劃受墨西哥、德國及法國框架規管。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

除附註3.15(b)所詳述就美國業務的設定受益計劃外，GM Global Steering Group聘用Mercer (U.S.) Inc.為獨立合資格精算師，以使用預測單位信貸法測量退休金成本。資產負債表內確認的金額釐定如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
注資責任現值(附註(i)) .....	8,436
計劃資產公允價值(附註(ii)).....	(787)
注資計劃虧絀.....	7,649

(i) 界定福利責任現值變動：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
期初結餘.....	6,520
即期服務成本.....	441
利息成本.....	408
財務假設變動的虧損.....	775
經驗虧損.....	416
外幣折算差額.....	42
已付福利.....	(166)
期末結餘.....	8,436

(ii) 計劃資產公允價值變動：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
期初結餘.....	678
利息收入.....	54
計劃資產回報(不包括已計入利息收入的金額).....	31
僱主供款.....	156
外幣折算差額.....	34
已付福利.....	(166)
期末結餘.....	787

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

計劃資產包括以下各項：

	於2010年 11月30日
股本 .....	35%
債券 .....	40%
現金 .....	25%
	<u>100%</u>

確認為其他全面收益的金額：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
財務假設變動的虧損 .....	(775)
經驗虧損 .....	(416)
計劃資產回報(不包括已計入利息收入的金額) .....	31
合計 .....	<u>(1,160)</u>

利潤表內確認的金額：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
即期服務成本 .....	441
利息成本 .....	354
合計 .....	<u>795</u>
包括於以下各項內：	
銷售成本 .....	567
工程及產品開發成本 .....	53
行政開支 .....	175

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 18 退休福利及補償(續)

採用的主要精算假設如下：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
貼現率 .....	6.97%
薪金增長率.....	4.38%
價格通脹率.....	3.38%
退休金增長率 .....	2.00%

退休金責任(減少)/增加的敏感性分析：

	於2010年 11月30日 千美元
貼現率增加1% .....	(7,317)
貼現率減少1% .....	9,809
薪金增長率增加1% .....	9,400
薪金增長率減少1% .....	(7,677)

上述敏感性分析乃基於一項假設有所變動而作出，而其他假設則保持不變。這種情況在實際中不太可能發生，且部分假設的變動可能互相關連。在計算界定福利責任的敏感程度時，已採用與在資產負債表內確認的退休金負債所得出的同一精算法。

#### 19 準備

	於2010年11月30日		
	流動 千美元	非流動 千美元	合計 千美元
訴訟(附註(a)).....	370	—	370
環保責任(附註(b)).....	113	12,602	12,715
品質保證 .....	11,351	12,668	24,019
停止運作(附註(c)).....	—	4,640	4,640
	<u>11,834</u>	<u>29,910</u>	<u>41,744</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 19 準備(續)

截至2010年11月30日止十一個月的準備變動如下：

	<u>訴訟</u>	<u>環保責任</u>	<u>保證</u>	<u>停止運作</u>	<u>合計</u>
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
於2010年1月1日 .....	552	13,004	19,070	4,059	36,685
添置 .....	—	66	20,903	528	21,497
付款 .....	(197)	(358)	(13,896)	—	(14,451)
外幣折算差額 .....	15	3	(2,058)	53	(1,987)
於2010年11月30日 .....	<u>370</u>	<u>12,715</u>	<u>24,019</u>	<u>4,640</u>	<u>41,744</u>

##### (a) 訴訟

結餘指主要對GM Global Steering Group提出若干勞工申索的準備。管理層認為，在考慮適當法律意見後，此等法律申訴的結果將不會導致超出報告日期所述金額的重大損失。

##### (b) 環境責任

在首次確認有關資產後，修復製造基地將產生的修復成本現值確認為準備。

##### (c) 停止運作

指於若干GM Global Steering Group的製造基地資產報廢責任。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 20 遞延收益

GM Global Steering Group定期收取客戶有關工程及原型預生產、具體項目活動的預付對價。此等收益金額遞延至超過有關項目週期獲確認，通常介乎4至7年。遞延收益的賬面值如下：

	於2010年11月30日		
	流動	非流動	合計
	千美元	千美元	千美元
原型及工程.....	18,321	65,234	83,555

截至2010年11月30日止十一個月的遞延收益變動如下：

	千美元
於2010年1月1日 .....	82,849
添置 .....	17,995
攤銷 .....	(17,289)
於2010年11月30日 .....	83,555

#### 21 應付賬款

應付賬款根據信貸期作出的賬齡分析如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
未逾期 .....	194,982
逾期30日內 .....	24,454
逾期30至60日內 .....	10,094
逾期60至90日內 .....	1,949
逾期超過90日 .....	3,862
	235,341



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 22 其他應付款項及應計款項

	於2010年 11月30日
	千美元
預提開支.....	56,786
來自客戶的按金.....	7,318
其他應付稅項.....	5,246
應付通用汽車款項(附註32).....	9,065
其他.....	1,551
	<u>79,966</u>
減：非即期部分.....	(746)
即期部分.....	<u>79,220</u>

#### 23. 其他虧損淨額

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
外匯虧損.....	(6,160)
其他.....	623
	<u>(5,537)</u>

#### 24 按性質劃分的開支

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
已使用的原材料.....	1,039,619
製成品及在製品的庫存變動.....	(16,114)
僱員福利成本(附註25).....	358,258
暫時勞工成本.....	33,440
供應及工具.....	134,851
不動產、工廠及設備折舊(附註7).....	25,766
土地使用權攤銷(附註8).....	22
減值支出	
— 庫存.....	838
— 應收賬款(附註11).....	292
公用服務.....	34,392
運輸開支.....	8,013
經營租賃開支.....	7,814
保證開支(附註19).....	20,903
核數師薪酬.....	216
其他.....	156,297
銷售成本、工程及產品開發成本、銷售及配送成本， 行政開支總額.....	<u>1,804,607</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 25 僱員福利成本

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
薪金開支.....	326,829
退休金成本—設定提存計劃.....	2,451
退休金成本—設定受益計劃(附註18).....	795
其他僱員成本.....	28,183
	<u>358,258</u>

#### (a) 董事酬金

截至2010年11月30日止十一個月，並無GM Global Steering董事職責但成為耐世特汽車系統集團有限公司董事人士的酬金如下：

姓名	袍金	薪金	酌情花紅 (附註(i))	其他福利 (附註(ii))	退休金	合計
					計劃 僱主供款	
	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元	千美元
趙桂斌先生.....	—	—	—	—	—	—
樊毅先生.....	—	—	—	—	—	—
朱建先生.....	—	—	—	—	—	—
Michael Paul Richardson 先生.....	—	375	—	12	—	387
羅群輝先生.....	—	—	—	—	—	—
曾慶麟先生.....	—	—	—	—	—	—
蔚成先生.....	—	—	—	—	—	—
劉健君先生.....	—	—	—	—	—	—
	<u>—</u>	<u>375</u>	<u>—</u>	<u>12</u>	<u>—</u>	<u>387</u>

附註：

- (i) 酌情花紅包括遞延薪酬計劃以及年度獎勵薪酬計劃。
- (ii) 其他福利包括就牙醫、殘障及醫療保障的付款、社會保險供款、健康存款及401K賬戶。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 25 僱員福利成本(續)

##### (b) 五名最高薪人士

期內GM Global Steering Group五名最高酬金人士包括一名人士，彼等的酬金已反映於上述分析。應付餘下四名人士的酬金如下：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
薪金及津貼.....	2,070
其他福利.....	165
	<u>2,235</u>

餘下人士之酬金介乎以下範圍：

	人數
3,000,000港元至3,500,000港元(386,000美元至451,000美元).....	3
8,000,000港元至8,500,000港元(1,030,000美元至1,095,000美元)...	<u>1</u>

#### 26 財務費用—淨額

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
<b>財務收益</b>	
銀行存款利息.....	790
<b>財務費用</b>	
銀行借款利息開支	
—須於5年內悉數償還.....	317
其他借款利息開支	
—須於5年內悉數償還.....	3,740
	4,057
融資租賃利息.....	2
其他財務費用.....	688
	<u>4,747</u>
財務費用淨值.....	<u>3,957</u>

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 27 所得稅開支

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
即期所得稅.....	13,004
遞延所得稅抵免(附註9).....	(2,013)
	<u>10,991</u>

有關GM Global Steering Group利潤的稅項已按期間估計應課稅利潤以GM Global Steering Group主要產生利潤的中國及波蘭當地的法定稅率25%及19%計算。

有關GM Global Steering Group除稅前利潤的稅項與使用對匯總實體利潤適用的加權平均稅率計算將得出的理論金額之間的差額如下：

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
除所得稅前利潤.....	<u>81,094</u>
按各國利潤適用稅率計算的稅項.....	19,238
就稅項而言不可扣除的開支.....	2,740
稅項假期產生的優惠稅率(附註).....	(10,401)
稅項虧損及可扣除暫時性差額，並未獲確認遞延稅項.....	434
其他.....	(1,020)
稅項支出.....	<u>10,991</u>

附註：貴集團根據波蘭相關稅法於波蘭特別經濟區投資直至2020年獲豁免所得稅主要產生的利潤。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 28 每股盈利

概無呈列每股盈利資料，因為就本報告而言，GM Global Steering Group已按附註2披露於有關期間的綜合業績，故載入有關資料並無意義。

#### 29 股息

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
已付股息.....	33,631

#### 30 合併現金流量表

##### (a) 營運產生的現金

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
除所得稅前利潤.....	81,094
經以下各項調整：	
融資成本.....	4,747
不動產、工廠及設備折舊.....	25,766
土地使用權攤銷.....	22
庫存及應收款項減值費用.....	1,130
外幣折算差額.....	(2,450)
	110,309
營運資本變動：	
－應收款項增加.....	(33,410)
－庫存增加.....	(17,747)
－應付款項及預提費用減少.....	(33,082)
－準備增加.....	5,059
－退休福利及補償增加.....	1,246
－遞延收益增加.....	706
經營產生的現金淨值.....	33,081

##### (b) 主要非現金交易

截至2010年11月30日止十一個月，GM Global Steering Group購買不動產、工廠及設備錄得應付款項12,004,000美元。

## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 31 承擔

##### (a) 資本承擔

於2010年11月30日，GM Global Steering Group擁有已訂約但未準備的資本承擔27,765,000美元以購買不動產、工廠及設備。

##### (b) 採購承擔

GM Global Steering Group與一名供應商訂立採購協議以購買2014年全年的年產量達10,434,000美元，相當於於2010年11月30日未行使購買責任總額42,603,000美元。透過在承擔日期正常購買生產，GM Global Steering Group預期達致此等承擔。

##### (c) 經營租賃承擔

GM Global Steering Group根據不可撤銷經營租賃於日後作出的最低租賃款項總額如下：

	於2010年 11月30日
	千美元
1年內.....	7,950
1至5年.....	19,270
超過5年.....	6,012
	<u>33,232</u>



## 附錄一乙 我們的前身公司財務資料的會計師報告

### II. 財務資料附註(續)

#### 32 關連方交易

除附註2及17所述的有關方交易外，GM Global Steering Group錄得與通用汽車集團及其聯屬公司進行的下列交易及結餘，其為無抵押、免息且須按要求償還。

	截至2010年 11月30日止 十一個月
	千美元
<b>收益</b>	
銷售貨品.....	999,922
<b>開支</b>	
購買貨品.....	219
購買服務.....	268,883
主要管理層(附註(a)).....	
—薪金、其他補助及福利.....	2,163
—其他.....	58
	於2010年 11月30日
	千美元
<b>資產</b>	
應收賬款.....	142,208
<b>負債</b>	
其他應付款項及應計款項(附註(b)).....	9,065
準備(附註(c)).....	6,665

附註：

- (a) 包括首席執行官及其他主要管理層成員(不包括首席財務官及首席法律顧問)的酬金。
- (b) 關於應付服務費及可退回銷售按金。
- (c) 指對銷售予通用汽車集團及其聯屬公司的貨品的保證準備。

●  
謹啟

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 本公司組織章程概要

#### 1 組織章程大綱

本公司於[日期]有條件採納本公司組織章程大綱，其訂明(其中包括)本公司股東僅須承擔有限責任，本公司的成立宗旨並無限制，且本公司應有全部權力和權限以執行開曼公司法或任何其他開曼群島法律並無禁止的任何宗旨。

#### 2 組織章程細則

本公司於[日期]有條件採納本公司組織章程細則，其中載有達致以下效應的條文：

##### 2.1 股份類別

本公司的股本由普通股組成。於採納細則當日，本公司的股本為400,000,000港元，分為4,000,000,000股每股面值0.10港元的股份。

##### 2.2 董事

###### (a) 配發及發行股份的權力

在開曼公司法及組織章程細則條文的規限下，本公司的未發行股份(不論是否構成其原股本部分或任何新增股本)須由董事處置，董事將在其釐定的時間，按其釐定的對價及條款，向其釐定的人士發售、配發、授予購股權或以其他方式處置該等未發行股份。

在組織章程細則條文及本公司於股東大會作出任何指示的規限下，並且在不損害任何現有股份持有人獲賦予任何特權或任何類別股份所附任何特權的情況下，董事可在其釐定的時間，按其釐定的對價，向其釐定的人士發行附有該等優先權、遞延權、有保留權或其他特權或限制(無論是否有關股息、表決權、退回資本或其他方面)的任何股份。在開曼公司法及任何股東獲賦予任何特權或任何類別股份所附任何特權的規限下，經特別決議案批准後，任何股份的發行條款可規定予以贖回或由本公司或股份持有人選擇將股份贖回。

###### (b) 出售本公司或任何子公司資產的權力

本公司的業務由董事管理。除組織章程細則明確賦予董事的權力及授權外，董事在不違反開曼公司法及組織章程細則的條文及任何由本公司在股東大會不時制定且與上述條文或組織章程細則並無抵觸的規則(惟該規則不得使董事在以前所進行而

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

當未有該規則時原應有效的任何事項無效)的規限下，可行使及作出本公司可行使、作出或批准並且組織章程細則或開曼公司法並無明確指示或規定由本公司於股東大會行使或進行的一切權力及事宜。

### (c) 失去職位的補償或付款

向任何董事或前任董事支付款項作為失去職位的任何款額的補償，或就或有關其退任的對價的付款(並非合約規定董事有權收取之款項)必須事先獲得本公司於股東大會上批准。

### (d) 貸款予董事

組織章程細則具有禁止向董事及彼等各自的聯繫人士作出貸款的條文，該等條文與公司條例所施加限制相同。

### (e) 購買股份的財務資助

在一切適用法律的規限下，本公司可向本公司、其子公司或任何控股公司或該控股公司的任何子公司的董事及僱員提供財務資助，以買入本公司或任何該子公司或控股公司的股份。此外，在一切適用法律的規限下，本公司可向受託人提供財務資助，以購買本公司股份或任何該子公司或控股公司的股份，由該受託人為本公司、其子公司、本公司的任何控股公司或該控股公司的任何子公司的僱員(包括受薪董事)的利得持有該等股份。

### (f) 披露在與本公司或其任何子公司所訂立合約中的權益

董事或候任董事不得因其職位而失去以賣方、買方或其他身份與本公司訂立合約的資格；任何該等合約或由本公司或代表本公司與董事為其股東或在其中擁有權益的任何人士、公司或合夥企業簽訂的任何合約或作出的安排亦不得因此而無效；參加訂約或如上述作為股東或擁有上述權益的任何董事毋須僅因其董事職務或由此建立的受託關係為理由而向本公司交代其因任何該合約或安排所變現的任何利潤，但倘該董事在該合約或安排擁有重大權益，彼必須盡早於其可出席的董事會會議上申報其權益的性質，特別申明或以一般通告方式申明，基於該通告內指明的事實，其應被視為於本公司可能訂立的特定說明的任何合約中擁有權益。

董事無權就有關其或其任何聯繫人士擁有任何重大權益之合約或安排或任何其他建議的董事決議案表決(亦不可計入會議之法定人數內)，即使其已按此作出表決，

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

亦不可計入結果內(其亦不可計入決議案之法定人數內)，惟此項限制不適用於下列任何事宜：

- (i) 就董事或其任何聯繫人士應本公司或其任何子公司要求或為其利益借出款項或承擔責任或承諾而向該董事或其任何聯繫人士提供任何抵押品或彌償保證；
- (ii) 就董事或其任何聯繫人士本身根據擔保或彌償保證或透過給予保證為本公司或其任何子公司的債項或責任個別或共同承擔全部或部分責任，而向第三方提供任何抵押品或彌償保證；
- (iii) 有關發售或由本公司或任何本公司發售可能創辦或擁有權益的其他公司股份、債權證或其他證券以供認購或購買，而董事或其任何聯繫人士因參與該項發售的包銷或分包銷而擁有權益的任何建議；
- (iv) 有關本公司或其任何子公司僱員利益的任何建議或安排，包括：
  - (A) 採納、修改或執行董事或其任何聯繫人士據此可能受益的任何僱員股份計劃或任何股份獎勵計劃或購股權計劃；或
  - (B) 採納、修改或執行有關本公司或其任何子公司的董事、其聯繫人士及僱員的養老金或公積金或退休、身故或傷殘撫恤計劃，而並無給予任何董事或其任何聯繫人士一般不會給予與該計劃或基金有關類別人士的任何該特權或利益；及
- (v) 董事或其任何聯繫人士僅因持有本公司股份或債權證或其他證券的權益而與其他持有本公司股份或債權證或其他證券的人士以相同方式擁有權益的任何合約或安排。

### (g) 酬金

董事有權就其服務收取金額由董事或本公司於股東大會(視乎情況而定)不時釐定的酬金。除非釐定酬金的決議案另有規定，否則酬金須按董事同意的比例及方式分派予各董事，或倘未能達成一致意見，則由各董事平分，惟任職時間少於整段有關酬金期間的董事僅可按其任職時間比例收取酬金。該等酬金為董事因擔任該等工作或職位而有權獲得的任何其他酬金以外的酬金。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

董事亦有權獲得有關履行董事職務時產生的所有支出，包括出席董事會會議、委員會會議或股東大會的往返差旅費，或處理本公司業務或履行董事職務時所產生的其他費用。

任何董事應本公司要求提供任何特殊或額外服務時可獲董事會授出特別酬金。此種特別酬金可以薪金、佣金或分享利潤或其他可能達成一致意見的方式支付予該董事，作為其擔任董事所得一般酬金外的報酬或代替其一般酬金。

董事可不時釐定執行董事或獲本公司委任執行任何其他管理職務的董事的酬金，以薪金、佣金或分享利潤或其他方式或以上全部或任何方式支付，並包括由董事可能不時釐定的其他福利(包括購股權及／或養老金及／或約滿償金及／或其他退休福利)及津貼。上述酬金為收款人作為董事有權收取酬金以外的酬金。

### (h) 退任、委任及免職

董事有權隨時或不時委任任何人士出任董事，以填補臨時空缺或新增董事職位。按上述方式所委任董事的任期將於本公司下屆股東週年大會舉行時屆滿，彼屆時符合資格於會上膺選連任。

本公司可通過普通決議案罷免任何任期末屆滿之董事(包括董事總經理或其他執行董事)，而不受組織章程細則或本公司與該董事之間達成的任何協議所影響(惟此舉不影響該董事因其遭終止董事委任或因被終止董事委任而失去任何其他職位的委任而提出之任何應付賠償申索或損害申索)。本公司可通過普通決議案委任任何人士以填補其職位。以此方式獲委任的任何董事的任期僅為其填補的董事倘未被罷免的委任的任期相同。本公司亦可通過普通決議案推選任何人士出任董事，以填補現有董事的臨時空缺或新增職位。以此方式獲委任的任何董事任期將於本公司下屆股東週年大會舉行時屆滿，並符合資格於會上膺選連任(惟不考慮於該大會上輪值退任的董事)。任何未經董事推薦的人士均不符合資格於任何股東大會推選為董事，除非不遲於送交該選舉的指定大會通告至大會指定舉行日期前不少於七日的期間內，由有權出席大會並於會上表決的本公司股東(非該獲提名人士)書面通知本公司秘書，擬於會上提名該名人士參加選舉，且提交該名獲提名人士簽署的書面通知以證明其願意參選。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

董事毋須持有股份以符合出任董事的資格，出任董事亦無任何特定年齡限制。

在下列情況下董事須離職：

- (i) 如董事致函本公司註冊辦事處或其於香港的主要辦事處，書面通知辭職；
- (ii) 如任何管轄法院或主管官員因董事現時或可能神志失常或因其他原因不能處理其事務而指令其離職及董事議決將其撤職；
- (iii) 如未告假而連續十二個月缺席董事會議(除非已由候補委任代理董事代其出席)及董事議決將其撤職；
- (iv) 如董事破產或接獲指令被全面接管財產或被全面停止支付款項或與其債權人全面和解；
- (v) 如法律或因組織章程細則任何條文規定不再出任或禁止其出任董事；
- (vi) 如當時在任董事(包括其本身)不少於四分之三(或倘非整數，則以最接近的較低整數為準)董事簽署的書面通知將其罷免；或
- (vii) 如本公司股東根據組織章程細則以普通決議案罷免該董事。

於本公司每屆股東週年大會上，三分之一的在任董事(或倘董事人數並非三或三的倍數，則最接近但不少於三分之一)須輪值告退，每名董事(包括獲特定任期委任的董事)須每三年最少輪流退任一次。退任董事的任期僅直至其須輪值告退的股東週年大會結束為止，屆時彼將符合資格於會上膺選連任。本公司可於任何股東週年大會上推選相若數目的人士為董事，填補任何董事離職空缺。

### (i) 借款權力

董事可不時酌情行使本公司所有權力為本公司籌集或借入或保證支付任何款項，及抵押或質押本公司現時及日後業務、物業及資產與未催繳資本或其任何部分。

### (j) 董事會的議事程序

董事可在全球任何地方舉行會議以處理業務、召開續會及以其認為適當的其他方式規管會議及議事程序。任何會議上提出的問題須由大多數票決定。如出現同等票數，則會議主席可投第二票或決定票。



## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 2.3 更改章程文件

除通過特別決議案外，組織章程大綱或細則一概不得更改或修訂。

### 2.4 現有股份或股份類別的權利變更

如本公司股本在任何時間分為不同類別股份，在開曼公司法條文的規限下，除非某類別股份的發行條款另有規定，否則當時已發行任何類別股份所附有全部或任何權利，可經由不少於持有該類別已發行股份面值四分之三的持有人書面同意，或經由該類別股份持有人在另行召開的大會上通過特別決議案批准而更改或廢除。組織章程細則中關於股東大會的全部條文每次在作出必要的修正後，適用於該等另行召開的大會，惟任何該等另行召開的大會及其任何續會的法定人數須為一名或於召開有關會議日期合共持有該類別已發行股份面值不少於三分之一的多名人士(或其受委代表或正式獲授權代表)。

除非有關股份所附權利或發行條款另有規定，否則賦予任何類別股份持有人的特別權利，不得因設立或進一步發行與其享有同等權益的股份而視為被更改。

### 2.5 更改股本

不論當時所有法定股份是否已發行，亦不論當時所有已發行股份是否已全數繳足，本公司可不時在股東大會以通過普通決議案方式增設新股份而增加其股本，而該新股本數額由有關決議案規定，並將分為決議案所規定的股份面額。

本公司可不時以普通決議案：

- (a) 將其所有或任何股本合併及分拆成為面值大於現有股份的股份。在合併繳足股份及分拆為較大面值股份時，董事或須以彼等認為權宜的方式解決任何可能出現的困難，尤其是(在不影響前述的一般性原則下)合併股份的不同持有人之間決定將何種股份合併為每一合併股份，且倘任何人士因股份合併而獲得不足一股的合併股份，則該零碎股份可由董事就此委任的人士出售，該獲委任的人士將售出的零碎股份可轉讓予買方，而該項轉讓的有

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

效性不應受質疑，並將出售所得款扣除有關出售費用後的淨額分派予原應有權獲得零碎合併股份的人士，按彼等的權利及權益的比例分派，或支付予本公司而歸本公司所有；

- (b) 在開曼公司法條文的規限下，註銷在有關決議案通過當日仍未獲任何人士承購或同意承購的任何股份，並按所註銷股份面值數額削減股本；及
- (c) 將其股份或其任何部分股份拆細為面值低於組織章程大綱所規定者的股份(惟無論如何須受開曼公司法條文規限)，且有關拆細任何股份的決議案可決定拆細股份持有人之間，其中一股或以上股份可較其他股份擁有任何優先權或其他特權，或可擁有遞延權或限制，而任何該等優先權或其他特權、遞延權或限制為本公司可附加於未發行或新股份者。

本公司可按通過特別決議案方式在開曼公司法指定的任何條件規限下及其授權的任何形式削減其股本或任何資本贖回儲備。

### 2.6 特別決議案—須以大多數票通過

根據組織章程細則，「特別決議案」一詞按開曼公司法賦予的定義指須由有權表決的本公司股東在股東大會親自或(倘為法團)由其正式獲授權代表或受委代表(倘允許受委代表)以不少於四分之三大多數票通過的決議案，而指明擬提呈特別決議案的有關大會通告已妥為發出，亦包括由有權在本公司股東大會上表決的全部本公司股東以一份或多份由一名或多名該等股東簽署的文據批准的特別決議案，而據此採納特別決議案的生效日期即為該份文據或該等文據最後一份(倘多於一份)的簽立日期。

相對而言，組織章程細則界定「普通決議案」一詞指須由本公司的有權表決股東在根據組織章程細則舉行的股東大會親自或(倘為法團)由其正式獲授權代表或受委代表(倘允許受委代表)以簡單大多數票通過的決議案，亦包括所有上述本公司全體股東以書面批准的普通決議案。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 2.7 表決權

在任何一個或多個類別股份當時附有任何有關表決的任何特別權利、特權或限制的規限下，在任何股東大會上以按股數投票方式表決，每名親自(或倘屬法團股東，則為其正式授權代表)或委派代表出席的股東可就以其名義登記於本公司股東名冊之每股股份投一票。

凡任何股東須按●於任何特定決議案上放棄表決或只限於投贊成或反對票，任何違反有關規定或限制的股東表決或代表有關股東表決，將不能被計入表決結果內。

如為任何股份的聯名登記持有人，任何一名該等人士均可親身或由受委代表就該等股份在任何大會上表決，猶如彼為唯一有權表決者；惟倘超過一名聯名持有人親自或由受委代表在任何大會上表決除外，則只有該等出席人士中最優先或較優先者(視乎情況而定)方有權就有關聯名股份表決。就此而言，優先次序應參照名冊內有關聯名股份的聯名持有人排名次序先後釐定。

任何管轄法院或主管官員頒令指其現時或可能神志失常或因其他原因不能處理其事務的本公司股東，可由任何在此等情況下獲授權人士代其表決，該人士亦可由受委代表表決。

除於組織章程細則明文規定或董事另有決定外，已正式登記為本公司股東及已支付當時所有有關其股份應付本公司總額的股東以外人士，一概不得親自或由受委代表出席任何股東大會或表決(惟擔任本公司另一股東的受委代表除外)或計入法定人數內。

於任何股東大會上，任何提呈大會表決的決議案須以按股數投票方式表決，惟大會主席可准許純粹與●規定的程序或行政事宜有關的決議案以舉手方式表決。

倘獲認可結算所(或其代名人)為本公司股東，該結算所可授權其認為適當的一名或多名人士作為其受委代表或代表，出席本公司任何股東之任何大會或本公司任何類別股東大會，惟倘超過一名人士獲授權，則授權文件須列明各名如此獲授權人士所代表的股份數目及類別。根據本條文獲授權的人士有權行使其代表的認可結算所(或其代名人)可行使的同樣權利及權力，猶如該人士為持有該授權文件註明股份數目及類別的本公司個別股東，包括(倘允許以舉手方式表決)以個別舉手表決方式投票的權利。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 2.8 股東週年大會

本公司須每年舉行一次股東大會(除當年的任何其他股東大會外)，作為其股東週年大會，並須在召開大會的通告中指明其為股東週年大會。本公司舉行股東週年大會日期與下一屆股東週年大會日期之間不得超過15個月(或●批准的較長時期)。

### 2.9 賬目及核數

董事應根據開曼公司法安排存置必要會計賬簿，以真實公平地反映本公司業務狀況，並列明及解釋其交易及其他事項。

董事須不時決定是否並且在何種情況或法規下，以及至何種程度及時間、地點公開本公司賬目和賬簿或其一，供本公司股東(除本公司高級職員之外)查閱。除開曼公司法或任何其他有關法律或法規賦予權利或獲董事或本公司在股東大會上所授權外，股東一概無權查閱本公司任何賬目或賬簿或文件。

董事須從首屆股東週年大會起安排編製並將該期間(倘為首份賬目，則自本公司註冊成立日期起之期間，及在任何其他情況下，自上一份賬目起之期間)的損益賬連同截至損益賬編製日期的資產負債表及董事就損益賬涵蓋期間的本公司利潤或虧損及本公司於截至該期間止的業務狀況的報告，核數師就該賬目編製的報告及法律可能規定的該等其他報告及賬目，在每屆股東週年大會上提呈本公司股東。將於股東週年大會上提呈本公司股東的文件副本須於該大會召開日期前不少於21日以組織章程細則所規定本公司送達通告的方式送交本公司各股東及本公司各債權證持有人，惟本公司毋須將該等文件副本寄發予本公司並不知悉地址的任何人士或超過一名任何股份或債權證之聯名持有人。

本公司須在任何股東週年大會委任本公司的一名或多名核數師，其任期直至下屆股東週年大會為止。核數師酬金須由本公司於委任彼等的股東週年大會上釐定，惟本公司可在任何特定年度股東大會上，授權董事釐定核數師酬金。

### 2.10 會議通告及會上進行的事項

召開股東週年大會及任何為通過特別決議案而召開之股東特別大會須發出不少於21日的事先書面通告，而任何其他股東特別大會須以不少於14日的事先書面通告召開。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

通知期包括送達或被視為送達當日及發出當日，而通告須列明會議時間、地點及議程以及將於大會上討論的決議案詳細內容。如有特別事項，則須列明該事項之一般性質。召開股東週年大會之通告須指明該會議為股東週年大會，而召開大會以通過特別決議案的通告須指明擬提呈決議案為特別決議案。各股東大會通告須交予本公司核數師及全體股東(惟按照組織章程細則條文或所持有股份的發行條款規定無權獲得本公司送交該等通告者除外)。

儘管本公司召開大會的通知期可能少於上述者，在獲得下列人士同意時，有關大會則被視為已正式召開：

- (a) 倘召開股東週年大會，則全體有權出席大會及於會上表決的本公司股東或其受委代表；及
- (b) 倘召開任何其他大會，則獲大多數有權出席大會及於會上表決的股東(即合共持有賦予該項權利的股份面值不少於95%的大多數)。

在股東特別大會處理的所有事項及股東週年大會所處理的所有事項均被視為特別事項，惟下列事項須被視為普通事項：

- (a) 宣佈及批准派息；
- (b) 考慮及採納賬目及資產負債表以及董事會報告與核數師報告及須隨附於資產負債表的其他文件；
- (c) 推選董事以替代退任董事；
- (d) 委任核數師；
- (e) 釐定董事及核數師酬金或決定釐定酬金的方式；
- (f) 授予董事任何授權或權力以發售、配發或授予購股權或以其他方式出售不超過本公司當時現有已發行股本面值20%(或●不時指明的其他百分比)的本公司未發行股份，並根據下文(g)分段購回的任何數目之證券；及
- (g) 授予董事任何授權或權力以購回本公司證券。

### 2.11 股份轉讓

股份轉讓可藉一般通用格式或董事可能批准的其他格式的轉讓文據進行，惟須符合●指定的標準轉讓格式。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

轉讓文據須由轉讓人或其代表簽立。除非董事另有決定，承讓人股份登記於本公司股東名冊前，轉讓人仍視為股份持有人。本公司須保留所有轉讓文據。

董事可拒絕登記任何未繳足股本或本公司有留置權股份的任何轉讓。董事亦可拒絕登記任何股份的任何轉讓，除非：

- (a) 轉讓文據連同有關股票(於轉讓登記後即予註銷)及董事合理要求的其他可證明轉讓人有權進行轉讓的文件送交本公司登記；
- (b) 轉讓文據只涉及一類股份；
- (c) 轉讓文據已妥為蓋上釐印(如須蓋釐印者)；
- (d) 如將股份轉讓予聯名持有人，獲轉讓股份的聯名股份持有人不超過四名；
- (e) 有關股份不涉及本公司的任何留置權；及
- (f) 已就此繳付予本公司由●就有關費用不時釐定應付的最高款額(或董事不時釐定的較低數額)。

如董事拒絕登記任何股份轉讓，須在轉讓文據送達本公司日期起兩個月內向轉讓人及承讓人發出拒絕登記通知。

在●網站以廣告方式刊載或在●的規限下，以組織章程細則所規定本公司以電子方式送達通告的方式按電子通訊方式或按廣告在報章刊登方式在提前14日發出通告後，於董事可不時釐定的期間暫停辦理登記股份轉讓及股東登記，惟暫停辦理登記股份轉讓及股東登記的期間於任何年度均不得多於30日(或本公司股東可能以普通決議案決定的較長期間，惟該期間在任何年度均不得超過60日)。

### **2.12 本公司購買其本身股份的權力**

根據開曼公司法及組織章程細則，本公司有權在若干限制下購回其本身股份，惟董事僅可根據股東於股東大會授權之方式代表本公司行使該權力，並僅可根據●不時實施之任何適用規定作出，已被購回的股份將被視作於購回後註銷。



## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 2.13 本公司任何子公司擁有股份的權力

組織章程細則並無關於子公司股份擁有權的條文。

### 2.14 股息及其他分派方式

在開曼公司法及組織章程細則的規限下，本公司可在股東大會以任何貨幣宣派股息，惟股息不得超過董事建議的款額。所有宣派及派付股息只可來自本公司合法可供分派的利潤及儲備(包括股份溢價)。

除任何股份所附權利或發行條款另有規定者外，一切股息(就派發股息整個期間的未繳足股本而言)須按派付股息任何期間的實繳股款比例分配及派付。惟就此而言，凡在催繳前就股份所繳付的股款將不會視為股份的實繳股款。

董事認為本公司利潤許可時，可不時向本公司股東派付中期股息。倘董事認為本公司可供分派利潤許可時，亦可按固定比例每半年或在其他彼等選定的時段支付股息。

董事可保留就對本公司有留置權股份所應支付的任何股息或其他應付款項，將其用作抵償存在該留置權的債務、負債或承擔。董事亦可自本公司任何股東應獲派的股息或其他應付款項扣減其當時應付本公司的催繳股款、分期股款或其他應付款項的總數(如有)。

本公司毋需承擔股息的利息。

當董事或本公司於股東大會議決派付或宣派本公司股本的股息，董事可進一步議決：(a)配發入賬列作繳足的股份作為償付全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的股份屬於相同類別，惟有權獲派股息的本公司股東有權選擇收取現金作為全部股息(或部分股息)以代替該項股份配發；或(b)有權獲派股息的本公司股東有權選擇收取配發入賬列作繳足的股份以代替董事認為適合的全部或部分股息，而所配發的股份須與承配人已持有的股份屬於相同類別。在董事作出推薦意見後，本公司可就任何一項特定股息透過普通決議案方式議決，即使上文有所規定但仍以配發入賬列作繳足股份代替派付全部股息，而不給予本公司股東選擇收取現金股息以代替配發的任何權利。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

任何股息、利息或其他應付股份持有人的現金的其他金額可以支票或付款單的方式寄往有權收取的本公司股東的登記地址，或如為聯名持有人則寄往本公司股東名冊有關聯名股份排名最前股東的登記地址，或持有人或聯名持有人以書面通知的地址。所有支票或付款單應以只付予抬頭人方式支付予有關持有人或有關股份聯名持有人在本公司股東名冊排名最前者，郵誤風險概由彼等承擔，而當付款銀行支付該等任何支票或付款單後，即表示本公司已就該等支票或付款單代表的股息及／或紅利付款，不論其後該等支票或付款單被盜或其中的任何背書為偽造。倘該等支票或付款單連續兩次不獲兌現，本公司可停止寄出此等股息支票或股息單。然而，倘此等股息支票或股息單因無法投遞而退回，本公司有權行使其權力於首次郵寄後即停止寄出此等股息支票或股息單。兩名或以上聯名持有人其中任何一人可就應付有關該等聯名持有人所持股份的股息或其他款項或可分派物業發出有效收據。

任何於宣派股息六年後仍未領取的股息可由董事沒收，須撥歸本公司所有。

在本公司股東於股東大會批准下，董事可規定以分派指定任何類別資產(尤其是任何其他公司的已繳足股份、債權證或用以認購證券的認股權證)的方式派付全部或部分任何股息，而當有關分派出現任何困難時，董事或須以彼等認為權宜的方式解決，尤其可略去零碎配額、將零碎配額化零或化整以湊成整數或規定零碎股份須計入本公司的利益，亦可釐定任何該等指定資產的價值以作分派，可決定按所釐定的價值向本公司股東支付現金，以調整各方權利，並可在董事認為權宜情況下將任何該等指定資產歸屬予受託人。

### 2.15 受委代表

任何有權出席本公司大會並於會上表決的本公司股東均有權指派另一人(須為個人)為其受委代表，以代其出席大會及於會上表決，而該名如此委任的受委代表在大會上享有如該名股東的同等發言權。受委代表毋須為本公司股東。

受委代表文據須為通用格式或董事不時批准的其他格式，惟須讓其股東可指示其受委代表表決贊成或反對(或如無作出指示或指示有所衝突，則可自行酌情表決)，大會上將提呈與代表委任表格有關的各項決議案。受委代表文據被視為授權受委代表在認為權宜時對會議提呈的決議案任何修改進行表決。除受委代表文據另有規定外，只要大會原定於該日期後12個月內舉行，該受委代表文據於有關會議的續會仍屬有效。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

受委代表文據須以書面方式由委任人或其書面授權的授權人親筆簽署，或如委任人為法團，則須加蓋公司印章或經由高級職員、授權人或其他獲授權的人士簽署。

受委代表文據及(如董事要求)已簽署的授權書或其他授權文據(如有)，或經由公證人簽署證明的授權書或授權文件的副本，須不遲於有關受委代表文據所列人士可表決的大會或續會指定時間48小時前，交往本公司的註冊辦事處(或召開會議或續會的通告或隨附的任何文據內所指明的其他地點)。如在該大會或在續會日期後舉行投票，則須不遲於舉行投票日期48小時前送達，否則受委代表文據將被視作無效。受委代表文據將於其所示簽立日期起計12個月後失效。交回受委代表文據後，本公司股東仍可親身出席有關大會及於會上或投票安排進行表決，在此情況下，有關受委代表文據被視作撤回。

### 2.16 催繳股款及沒收股份

董事可不時向本公司股東催繳有關彼等所持股份尚未繳付而依據配發條件並無指定付款期的款項(不論為股份面值或溢價或其他情況)，而本公司各股東須於指定時間和地點(惟本公司向彼不少於14日送達指定付款日期、地點及收款人的通知)向本公司支付催繳股款的款項。董事可決定撤回或延遲催繳股款。被催繳股款的人士在其後轉讓有關被催繳股款的股份後仍有責任支付被催繳的股款。

催繳股款可一筆或分期支付，該催繳被視為於董事授權作出催繳的決議案通過當時支付。股份聯名持有人須共同及個別負責支付所有被催繳的股款及分期股款或其他有關款項。

倘股份的催繳股款在指定付款日期或之前尚未繳付，則欠款人士須按董事所釐定的利率(年利率不超過15厘)支付由指定付款日期至實際付款日期間有關款項的利息，但董事可豁免繳付全部或部分利息。

如任何股份的任何催繳股款或分期股款在指定付款日期後仍未支付，則董事可於該股款任何部分尚未支付的任何時間內向該股份持有人發出通知，要求支付尚未支付的催繳股款或分期股款，連同任何預提及直至實際付款日的累計利息。

## **附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要**

該通知須指明另一應在當日或之前付款的日期(送達該通知後不少於14日)及付款地點，並須表明倘仍未能在指定時間或之前前往指定地點付款，則有關催繳股款或分期股款尚未繳付的股份將遭沒收。

倘股東並無遵守有關通知的規定，則所發出通知有關的任何股份於其後而在未支付通知所規定的所有催繳股款或分期股款及利息前，可隨時由董事通過決議案予以沒收。沒收將包括有關被沒收股份的所有已宣派但於沒收前仍未實際支付的股息及紅利。被沒收的股份將被視為本公司資產，並可重新配發、出售或以其他方式處置。

股份被沒收人士將不再為有關被沒收股份的本公司股東，而雖然已被沒收股份，仍有責任向本公司支付於沒收當日應就該等股份付予本公司的全部款項，連同(倘董事酌情規定)由沒收當日至付款日期止期間以董事決定的年利率不超過15厘計算的利息，而董事可要求付款而毋須就所沒收股份於沒收日期的價值作出扣減。

### **2.17 查閱股東名冊**

本公司須以可隨時顯示本公司當時股東及各自持有的股份的方式存置股東名冊。在●網站以廣告方式刊載或在●的規限下，以組織章程細則所規定本公司電子方式送交通告的方式按電子通訊方式或按廣告在報章刊登的方式事前14日發出通告後，股東名冊可在董事不時決定的時間及期間暫停接受全部或任何類別股份的登記，惟在任何年度內，股東名冊暫停登記的期間不得超過30日(或本公司股東以普通決議案決定的較長期間，但該期間在任何年度均不得超過60日)。

### **2.18 大會及另行召開的類別大會的法定人數**

除非任何股東大會於處理事宜時已達足夠法定人數，否則不可處理任何事宜，但即使無足夠法定人數，仍可委任、指派或選舉主席，而委任、指派或推選主席並不被視為會議議程的一部分。

## **附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要**

兩名親自出席的本公司股東或其受委代表為大會的法定人數，惟倘本公司只有一名股東，則法定人數為親自出席的股東或其受委代表。

就組織章程細則的規定，本身為法團的本公司股東如派出經該法團董事或其他管理機構通過決議案委任或獲授權書委任的正式獲授權代表，代表該公司出席本公司有關股東大會或本公司任何有關類別股東大會，則當作該法團親自出席。

本公司就個別類別股份持有人另行召開的股東大會的法定人數按上文2.4段所規定。

### **2.19 少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使的權力**

組織章程細則概無有關少數股東在遭受欺詐或壓制時可行使權利的條文。

### **2.20 清盤程序**

倘本公司清盤，而可向本公司股東分派的資產不足以償還全部已繳足股本，則該等資產的分派方式為盡可能由本公司股東按開始清盤時所持股份的已繳足或應繳股本比例承擔虧損。如清盤中可向本公司股東分派的資產超逾償還開始清盤時全部已繳股本，則餘數可按開始清盤時就其所持股份的已繳股本的比例向本公司股東分派。上述情況無損根據特別條款及條件發行股份的持有人的權利。

倘本公司清盤，清盤人可在獲得本公司以通過特別決議案批准及開曼公司法規定的任何其他批准下，將本公司全部或任何部分資產以實物或現物分派予本公司股東，而不論該等資產是否由同一類別資產組成。就此而言，清盤人可為前述分派的任何資產釐定其認為公平的價值，並可決定本公司股東或不同類別股東間的分派方式。清盤人可在獲得同樣批准的情況下，將全部或任何部分資產歸屬清盤人在獲得同樣批准及在開曼公司法的規限下認為適當的受託人，以本公司股東為受益人的信託方式，惟不得強迫本公司股東接受任何負有債務的資產、股份或其他證券。



## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 2.21 失去聯絡的股東

本公司有權出售本公司股東的任何股份或因身故、破產或法定原因而轉移予他人的股份，倘：(a)合共不少於三張有關應以現金支付予該等股份持有人款項的所有支票或付款單在12年期間內仍未兌現；(b)本公司在上述期間或下文(d)所述的三個月限期屆滿前，並無接獲任何有關該股東所在地點或存在的消息；(c)在12年期間，至少應已就上述股份派發三次股息，而於該期間內該股東並無領取股息；及(d)直至12年期間屆滿時，本公司以廣告方式在報章或在●的規限下，以組織章程細則所規定本公司以電子方式送達通告的方式按電子通訊方式發出通告表示有意出售該等股份，且由刊登廣告日期起計三個月經已屆滿，並已知會●本公司欲出售該等股份。任何出售所得款淨額將撥歸本公司所有，本公司於收訖該所得款淨額後，即結欠該名前股東一筆相等於該所得款淨額的款項。

### 開曼群島公司法及稅務概要

#### 1 緒言

開曼公司法在頗大程度上根據舊有英格蘭公司法的原則訂立，惟開曼公司法與現時的英格蘭公司法已有相當大的差異。下文乃開曼公司法若干條文的概要，惟此概要並非包括所有適用的限制及例外情況，或並非總覽公司法及稅項的所有事項(此等事宜可能有別於有利益關係的各方可能較熟悉的司法權區同類條文)。

#### 2 註冊成立

本公司於2012年8月21日根據開曼公司法在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司，因此須主要在開曼群島以外地區經營業務。本公司須每年向開曼群島公司註冊處處長遞交年度報告，並根據法定股本的金額支付費用。

#### 3 股本

開曼公司法准許公司發行普通股、優先股、可贖回股份或同時發行上述任何股份。



## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

開曼公司法規定，倘公司按溢價發行股份，不論旨在換取現金或其他對價，均須將相當於該等股份溢價總值的款項撥入名為「股份溢價賬」的賬項內。在公司選擇下，此等條文可能不適用於公司根據任何安排配發股份的溢價作為收購或註銷任何其他公司按溢價發行股份的對價。開曼公司法規定，視乎組織章程大綱及細則條文(如有)，公司可按其可能不時決定的方式動用股份溢價賬，其中包括(但不限於)：

- (a) 向股東作出分派或派付股息；
- (b) 繳足將發行予股東作為繳足股款紅股的公司未發行股份；
- (c) 贖回及購回股份(惟須符合開曼公司法第37條的條文)；
- (d) 撤銷公司的籌辦費用；
- (e) 撤銷發行公司任何股份或債權證的開支、所支付佣金或所給予折讓；及
- (f) 就贖回或購買公司任何股份或債權證的應付溢價作出準備。

除非在緊隨建議作出分派或擬派股息日期後，公司仍有能力償還日常業務中到期的債項，否則不可動用股份溢價賬向股東分派或支付股息。

開曼公司法規定，待開曼群島大法院確認後，股份有限公司或具有股本的擔保有限公司可通過特別決議案(如獲其組織章程細則授權)以任何方式削減股本。

在開曼公司法詳細條文的規限下，股份有限公司或具有股本的擔保有限公司(如獲其組織章程細則授權)可以發行由公司或股東可選擇贖回或有責任贖回的股份。此外，該公司(如獲其組織章程細則授權)可購回本身的股份，包括任何可贖回股份。購回方式須由組織章程細則或由公司以普通決議案批准。組織章程細則可規定由公司董事釐定購回方式。公司於任何時間僅可贖回或購買本身的已繳足股份。如公司贖回或購買其本身任何股份後不再有任何持股的股東，則公司不得贖回或購買其任何本身股份。除非在緊隨建議付款日後，公司仍有能力償還在日常業務中到期的債項，否則公司以公司股本贖回或購買其本身股份乃屬違法。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

開曼群島對由公司提供財務資助以購買或認購公司本身或其控股公司的股份並無法定限制。因此，倘公司董事以審慎及真誠的態度就恰當理由且符合公司利得者履行其職責，認為公司可妥善提供該等財務資助，則公司可提供該等資助。有關資助須符合公平原則。

### 4 股息及分派

除開曼公司法第34條外，並無有關派息的法定條文。根據在此方面可能於開曼群島具有說服力的英國案例法，股息僅可從利潤分派。此外，開曼公司法第34條准許，在償還能力測試及公司組織章程大綱及細則條文(如有)的規限下，可由股份溢價賬支付股息及作出分派(詳情見上文第3段)。

### 5 股東訴訟

開曼群島法院預期會依循英國的判例法先例。開曼群島法院已引用並依循Foss v. Harbottle判例(及其例外，該等例外准許少數股東進行集體訴訟或衍生訴訟，以公司名義對(a)超越公司權限或非法行為、(b)欺詐少數股東而過失方為對公司有控制權的人士及(c)並非根據所需規定由大多數(或特別多數)股東通過的決議案提出訴訟)。

### 6 保障少數股東

如公司(並非銀行)且其股本分為股份，則開曼群島大法院可根據持有公司已發行股份不少於五分之一的股東申請，委派調查員審查公司業務並按大法院指定方式向法院呈報結果。

公司任何股東可入稟開曼群島大法院，如法院認為根據公平公正的理由公司理應清盤，則可能發出清盤令。

股東對公司的申索，須按一般規則根據開曼群島適用的一般契約法或民事侵權法，或根據公司組織章程大綱及細則作為股東所具有的個別權利而提出。

開曼群島法院經已引用及依循英國普通法有關大多數股東不得對少數股東作出欺詐行為的規定。

## **附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要**

### **7 出售資產**

開曼公司法並無對董事出售公司資產的權力作出特定限制。就一般法律而言，董事在行使上述權力時，須就恰當理由及符合公司利益審慎及誠信行事。

### **8 會計及審計規定**

開曼公司法規定，公司須就下列各項妥為存置賬簿：

- (a) 公司所有收支款項及所有發生的收支事項；
- (b) 公司所有銷貨與購貨記錄；及
- (c) 公司的資產與負債。

倘有關賬簿未能真實及公平地反映公司的狀況和解釋有關交易，則該公司不會被視為妥為存置賬簿。

### **9 股東名冊**

在組織章程細則條文的規限下，獲豁免公司可在其董事不時認為適當下而在開曼群島或以外的地點設立股東名冊總冊及任何分冊。開曼公司法並無規定獲豁免公司向開曼群島公司註冊處處長提交任何股東名單。因此，股東姓名及地址並非公開資料，且不會供公眾查閱。

### **10 查閱賬簿及記錄**

根據開曼公司法，公司股東並無查閱或獲得公司股東名冊或公司記錄的一般權利，惟享有公司組織章程細則可能載列的權利。

### **11 特別決議案**

開曼公司法規定特別決議案須獲不少於三分之二(或公司組織章程細則可能指定的更大數目)有權出席股東大會及表決的大多數股東親身或(倘准許受委代表)受委代表在股東大會通過，而召開該大會的通告已妥為發出並指明擬提呈的決議案為特別決議案。如公司組織章程細則授權，公司當時所有有權表決的股東書面簽署的決議案亦可具有特別決議案的效力。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 12 子公司擁有母公司的股份

如母公司的宗旨許可，開曼公司法並不禁止開曼群島公司購入及持有其母公司的股份。任何子公司的董事在進行上述收購時，必須就恰當理由及符合公司利得審慎及誠信行事。

### 13 合併及綜合

開曼公司法允許開曼群島公司之間及開曼群島公司與非開曼群島公司之間進行匯總及綜合。就此而言，(a)「合併」指兩間或以上組成公司匯總，並將其業務、財產及負債歸屬至其中一間存續公司內；及(b)「綜合」指兩間或以上的組成公司整合為一間綜合公司以及將該等公司的業務、財產及負債歸屬至綜合公司。為進行匯總或綜合，書面匯總或綜合計劃書須獲各組成公司的董事批准，而該等計劃必須獲(a)各組成公司以特別決議案授權及(b)組成公司的組織章程細則可能列明的其他授權(如有)。該書面匯總或綜合計劃必須向公司註冊處處長存檔，連同有關綜合或存續公司償債能力的聲明、各組成公司的資產及負債清單以及承諾將有關匯總或綜合證書的副本送至交各組成公司成員及債權人的承諾書，並將在開曼群島憲報刊登該匯總或綜合通告。除若干特殊情況外，有異議股東有權於作出所需程序後獲支付其股份的公允價值，惟倘各方未能就此達成共識，則將由開曼群島法院釐定。因遵守此等法定程序而生效的匯總或綜合毋須法院批准。

### 14 重組

法律條文規定進行重組及匯總須在為此而召開的股東或債權人大會(視乎情況而定)，獲得出席大會代表75%股東或債權人價值的大多數贊成，且其後獲開曼群島大法院批准。雖然有異議股東可向大法院表示申請批准的交易對股東所持股份並無給予公允價值，但如無證據顯示管理層有欺詐或不誠實，大法院不大可能僅因上述理由而否決該項交易，而倘該項交易獲批准及完成，有異議股東將不會獲得類似諸如美國法團的有異議股東一般會具有的估值權利(即按照法院釐定其股份估值而獲得現金的權利)。

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

### 15 收購

如一家公司提出收購另一家公司股份，且在提出收購建議後四個月內，不少於90%被收購股份的持有人接納收購，則收購人在所述四個月期滿後的兩個月內，可隨時發出通知要求有異議股東按收購建議的條款轉讓其股份。有異議股東可在該通知發出後一個月內向開曼群島大法院提出反對轉讓。有異議股東有責任向大法院證明應行使其酌情權，惟大法院一般不會行使其酌情權，除非有證據顯示收購人與接納收購的有關股份持有人間有欺詐或不誠實或勾結，以不公平手法逼退少數股東。

### 16 彌償保證

開曼群島法律並無限制公司組織章程細則對高級職員及董事作出彌償保證，惟以開曼群島法院認為任何有關條文違反公眾政策為限(例如本意為對觸犯法律的後果作出彌償保證)。

### 17 清盤

公司可能被法院強制頒令清盤或自願(a)由公司股東通過特別決議案批准清盤(倘公司有償債能力)或(b)由公司股東通過普通決議案批准清盤(倘公司無償債能力)。清盤人的責任為收集公司資產(包括出資人(股東)結欠的款項(如有))、確定債權人名單及償還公司結欠債權人的債務(如資產不足償還全部債務則按比例償還)，並確定出資人的名單，及根據彼等的股份所附權利分派剩餘資產(如有)。

### 18 轉讓時繳付印花稅

開曼群島對轉讓開曼群島公司股份並不徵收印花稅，惟轉讓在開曼群島擁有土地權益的公司股份除外。

### 19 稅項

根據開曼群島稅務特許法(2011年修訂版)第6條，本公司已獲得總督會同內閣保證：

- (a) 開曼群島並無執行任何法律對本公司或其業務的利潤或收入或收益或增值徵收任何稅項；及

## 附錄二 本公司組織章程及開曼群島公司法概要

(b) 此外，本公司毋須就下列各項的利潤、收入、收益或增值繳納稅項或遺產稅或承繼稅：

(i) 就或有關本公司股份、債權證或其他承擔；或

(ii) 預扣全部或部分任何有關付款(定義見稅務特許法(2011年修訂版)第6(3)條)。

上述承諾由2012年9月18日起計，有效期為20年。

開曼群島現時對個人或法團之利潤、收入、收益或增值並不徵收任何稅項，且無承繼稅或遺產稅。除不時因在開曼群島司法權區內訂立若干文據或將該等文據引入開曼群島而可能須支付若干印花稅外，開曼群島政府不大可能對本公司徵收其他重大稅項。開曼群島並無參與訂立適用於本公司所支付或收取的款項的雙重徵稅公約。

### 20 外匯管制

開曼群島並無外匯管制法規或貨幣限制。

### 21 一般事項

本公司開曼群島法律的法律顧問Maples and Calder已向本公司發出一份意見函件，其概述開曼公司法方面的總結。



## 附錄三

## 法定及一般資料

### A. 有關本公司的其他資料

#### 1. 註冊成立

我們於2012年8月21日根據開曼群島法律註冊成為獲豁免有限公司。

我們已於香港設立營業地點，地址為香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈8樓，並已根據香港公司條例第XI部於公司註冊處登記為一家非香港公司。莫明慧已獲委任為代理人，代表我們在香港皇后大道中15號置地廣場告羅士打大廈8樓接收法律程序文件及通知。由於我們於開曼群島註冊成立，故我們的公司結構以及組織章程大綱及細則均受開曼群島的相關法律所規限。我們的組織章程大綱及細則及開曼公司法的若干有關內容概要載於本文件「附錄二—本公司組織章程及開曼群島公司法概要」。

#### 2. 本公司股本的變動

我們於註冊成立日期的法定股本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份。

於2012年8月21日，一股單一股份已配發予初步認購人，並於其後轉讓予耐世特香港。

除現有法定股本50,000美元分為50,000股每股面值為1.00美元的股份外，於[日期]，法定股本增加400,000,000港元，分為4,000,000,000股每股面值0.10港元的股份。本公司向耐世特香港發行一股面值0.10港元的股份。現有面值為1.00美元的單一股份獲本公司購回，而未發行法定股本50,000美元已由本公司註銷。

#### 3. 本公司主要子公司的股本變動

下表載列本文件日期前的兩年期間內本公司主要營運子公司的股本變動：

於2011年9月，耐世特涿州的註冊資本及總投資額由15,000,000美元及21,294,000美元分別增加至22,000,000美元及38,794,000美元。

於2011年11月，耐世特蕪湖的註冊資本及總投資額由12,000,000美元及29,980,000美元分別增加至22,400,000美元及55,980,000美元。

## 附錄三

## 法定及一般資料

於2010年，耐世特蘇州的註冊資本及總投資額由15,000,000美元及45,000,000美元分別增加至21,000,000美元及63,000,000美元。

### 4. 主要子公司詳情

有關我們主要子公司的公司資料概要，請參閱本文件附錄一甲會計師報告附註1。

### B. 企業組織

請參閱本文件「我們的歷史及重組」一節。

### C. 有關本公司業務的其他資料

#### 1. 重大合約概要

下列合約乃本公司或其子公司於緊接本文件日期前兩年內訂立(並非於日常業務過程中訂立)，屬或可能屬重大合約：

- (a) Steering Solutions IP Holding Corporation與耐世特北京訂立日期為2012年1月24日的出讓及代償協議，據此，耐世特北京同意向Steering Solutions IP Holding Corporation出讓、轉讓及移交若干知識產權，對價為零；
- (b) 太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司、耐世特北京及Steering Solutions IP Holding Corporation訂立日期為2012年1月26日的出讓協議，據此，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司及耐世特北京同意向Steering Solutions IP Holding Corporation出讓、轉讓及移交轉讓若干專利及專利應用，對價為零；
- (c) 中國工商銀行北京分行代表太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司就美國工商銀行貸款(定義見下文(e))向PCM (US) Steering發出日期為2012年3月31日為數53百萬美元的備用信用證(「美國備用信用證」)；
- (d) 中國工商銀行有限公司北京分行、中航工業及北京亦莊訂立日期為2012年3月31日的擔保合同，據此，中航工業及北京亦莊同意就美國備用信用證分別提供51%及49%的擔保；
- (e) PCM (US) Steering與中國工商銀行有限公司紐約分行訂立日期為2012年4月13日的信貸協議(「美國工商銀行協議」)，據此，中國工商銀行有限公司紐約分行同意提供合共為50百萬美元的貸款予PCM (US) Steering(「美國工商銀行貸款」)。貸款的期限於2013年2月期滿；
- (f) 就PCM (US) Steering與中國工商銀行有限公司紐約分行就日期為2012年4月25日的美國工商銀行協議訂立的修改協議，據此，美國工商銀行協議的若干條款獲修改；

## 附錄三

## 法定及一般資料

- (g) PCM (Singapore) Steering與中國進出口銀行訂立日期為2012年10月29日的貸款協議，據此，中國進出口銀行同意提供合共為126百萬美元的貸款（「進出口銀行126百萬美元貸款」）。貸款年期為八年，由協議日期起至2020年10月30日止；
- (h) 中國進出口銀行與中航工業訂立日期為2012年10月29日的擔保合同，據此，中航工業同意就進出口銀行126百萬美元貸款的51%向PCM (Singapore) Steering提供擔保；
- (i) 中國進出口銀行與北京亦莊訂立日期為2012年10月29日的擔保合同，據此，北京亦莊同意就進出口銀行126百萬美元貸款的49%向PCM (Singapore) Steering提供擔保；
- (j) 中國進出口銀行與PCM (US) Sterring訂立日期為2012年10月29日的貸款協議，據此，中國進出口銀行同意提供合共為300百萬美元的貸款（「進出口銀行300百萬美元貸款」）。貸款的年期為八年，由協議日期起至2020年10月30日止；
- (k) 中國進出口銀行與中航工業訂立日期為2012年10月29日的擔保合同，據此，中航工業同意就進出口銀行300百萬美元貸款的51%向PCM (US) Steering提供擔保；
- (l) 中國進出口銀行與北京亦莊訂立日期為2012年10月29日的擔保合同，據此，北京亦莊同意就進出口銀行300百萬美元貸款的49%向PCM (US) Steering提供擔保；
- (m) 耐世特汽車與Michigan Economic Development Corporation訂立日期為2012年8月13日的協議，據此，Michigan Economic Development Corporation同意向耐世特汽車提供最多150,000美元的資金，聘請最多30名員工；
- (n) 本公司、耐世特香港及太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司訂立日期為2013年1月30日的注資協議，據此，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司將PCM (Singapore) Steering的全部已發行股本轉讓予本公司，對價為由耐世特香港向太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司發行1股股份；及
- (o) 本公司、耐世特香港及太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司訂立日期為2013年1月30日的注資協議，據此，太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司將PCM (US) Steering的全部已發行股本轉讓予本公司，對價為由耐世特香港向太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司發行1股股份。

## 附錄三

## 法定及一般資料




### 2. 本集團關鍵知識產權

#### 商標

於最後實際可行日期，我們的關鍵商標如下：

#### 商標

Nexteer

Nexteer Automotive and design   
耐世特汽車及設計(連帶中文)   
耐世特(中文) 

我們就上述商標擁有43項註冊商標及26項申請商標，以及多項在多個國家就其他名稱及其各自的標誌註冊及申請商標。

#### 專利

於最後實際可行日期，我們在多個國家就電力轉向技術擁有約300項已批准註冊專利及約100項有待批准申請專利，另就轉向管柱及中間軸技術擁有約300項已批准註冊專利及約100項有待批准申請專利。

#### 域名

於最後實際可行日期，我們已註冊下列關鍵域名：

[www.nexteer.com](http://www.nexteer.com)

### D. 有關董事的其他資料

#### 1. 董事服務合約及委任函

##### 執行董事

各執行董事與本公司訂立服務合約，據此彼等同意擔任執行董事，自[日期]起生效，委任期限將持續3年，並按董事會或本公司股東的決定予以續期。董事任期於若干情況下可根據細則退任。執行董事的任期可由任何一方向另一方發出至少三個月的書面通知終止。

##### 非執行董事

非執行董事與本公司訂立服務合約，據此彼等同意擔任執行董事，自[日期]起

## 附錄三

## 法定及一般資料

生效，將按董事會或本公司股東的決定予以續期。董事任期於若干情況下可根據細則退任。非執行董事的任期可由任何一方向另一方發出至少三個月的書面通知終止。

### 獨立非執行董事

各獨立非執行董事已獲委任，自[日期]起生效，委任期限將持續3年，並按董事會或本公司股東的決定予以續期。各獨立非執行董事的任期可由任何一方向另一方發出至少三個月書面通知終止。該等委任須遵守本公司組織章程細則中關於董事離職、罷免及董事輪席退任的條文。除董事薪酬外，預期獨立非執行董事不會因擔任獨立非執行董事而收取任何其他酬金。

除上述者外，各董事並無與本公司或我們任何子公司訂立或擬訂立服務合約(不包括於一年內屆滿或本公司可於一年內不付賠償(法定賠償除外)而終止的合約)。

### 2. 董事酬金

由2010年11月4日至2010年12月31日止期間及截至2011年及2012年12月31日止年度，本集團向董事支付的薪酬(包括薪金、房屋及其他津貼、酌情花紅、其他向退休金計劃作出的利益及供款)總額分別為約86,000美元、1,055,000美元及1,425,000美元。

根據現行有效的安排，我們估計截至2013年12月31日止年度應付董事的薪酬總額(不包括酌情花紅)約為3,200,000美元。

截至2010年、2011年及2012年12月31日止三個年度各年，概無董事或任何前任董事已收取任何款項以(i)作為吸引其加盟或加盟本公司時的獎勵；或(ii)作為失去本集團任何成員公司的董事職位或有關管理本集團任何成員公司事務的任何其他職位的補償。

截至2010年、2011年及2012年12月31日止三個年度各年，概無董事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

## E. 其他資料

### 1. 訴訟

除本文件披露者外，於最後實際可行日期，概無本集團成員公司牽涉任何重大訴訟、仲裁或索償，且就董事所知，概無任何本集團成員公司並無任何尚未了結或面臨威脅、或就業務、本集團提出會對其經營業績或財務狀況構成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或索償。

## 附錄三

## 法定及一般資料

### 2. 無重大不利變動

董事確認，自2012年12月31日(即本公司最近期經審計財務報表編製日期)以來，本集團的財務或經營狀況或前景並無重大不利變動。

### 3. 雙語文件

本文件分別以英文及中文刊發。

### 4. 其他事項

除本文件所披露者外，於緊接本文件刊發日期前兩年內：

- (a) 本公司或其任何子公司並無發行或同意發行任何繳足或部份繳足的股份或借貸資本以換取現金或現金以外的對價；
- (b) 本公司或其任何子公司的股份或借貸資本並無附帶購股權或有條件或無條件同意附帶購股權；
- (c) 本公司或其任何子公司並無發行或同意發行任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份；
- (d) 本公司並無任何未兌換的可換股債務證券；
- (e) 概無作出藉以放棄或同意放棄未來股息的安排；及
- (f) 本集團業務未曾出現任何干擾而可能或曾經令本集團緊接本文件日期前12個月的財務狀況造成重大影響。

### 5. 遺產稅

董事已獲告知，本公司或其任何子公司不大可能須承擔重大的遺產稅責任。