A 股简称：浙江世宝
H 股简称：浙江世宝

A 股代码：002703
H 股代码：01057

世宝股份
SHIBAO CHINA

浙江世宝股份有限公司

Zhejiang Shibao Company Limited

（浙江省义乌市稠江街道荷花南街 2290 号）

2026 年度向特定对象发行 A 股股票

募集说明书

（申报稿）

保荐人（主承销商）

中信证券股份有限公司
CITIC Securities Company Limited

（广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座）

二〇二六年十一月

声 明

1、公司及董事会全体成员保证本募集说明书内容真实、准确、完整，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

2、本募集说明书按照《上市公司证券发行注册管理办法》《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 61 号——上市公司向特定对象发行股票募集说明书和发行情况报告书》等要求编制。

3、本次向特定对象发行股票完成后，公司经营与收益的变化由公司自行负责；因本次向特定对象发行股票引致的投资风险，由投资者自行负责。

4、本募集说明书是公司董事会对本次向特定对象发行股票的说明，任何与之相反的声明均属不实陈述。

5、投资者如有任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

6、本募集说明书所述事项并不代表审批机构对于本次向特定对象发行股票相关事项的实质性判断、确认、批准，本募集说明书所述向特定对象发行股票相关事项的生效和完成尚待取得有关审批机构的批准、核准或注册。

重大事项提示

本公司特别提请投资者注意，在作出投资决策之前，务必仔细阅读本募集说明书正文内容，并特别关注以下重要事项。同时，特别提醒投资者仔细阅读本募集说明书“第五节 与本次发行相关的风险因素”的有关内容，注意投资风险。

一、本次发行方案概况

（一）本次向特定对象发行股票方案已经公司于 2026 年 8 月 7 日召开的第八届董事会第十四次会议、2026 年 9 月 15 日召开的 2026 年第一次临时股东会、2026 年第一次 A 股类别股东会以及 2026 年第一次 H 股类别股东会审议通过，尚需获得深圳证券交易所审核通过并经中国证监会作出予以注册决定后方可实施。

（二）本次发行的发行对象为不超过 35 名（含 35 名）符合法律法规规定的特定对象，包括证券投资基金管理公司、证券公司、财务公司、资产管理公司、保险机构投资者、信托公司、合格境外机构投资者以及其他合格的投资者等。其中，证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

最终发行对象由公司董事会及其授权人士根据股东会授权，在本次发行通过深交所审核并取得中国证监会同意注册的批复后，与保荐人（主承销商）按照相关法律、法规和规范性文件的规定及本次发行申购报价情况，遵照价格优先等原则协商确定。若国家法律、法规及规范性文件对本次发行对象有新的规定，公司将按新的规定进行调整。

（三）本次发行的定价基准日为发行期首日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日（不含定价基准日当日）公司 A 股股票交易均价的百分之八十（以下简称“发行底价”）。定价基准日前二十个交易日股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。若公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，本次发行价格将作相应调整。

最终发行价格将在本次发行通过深交所审核并取得中国证监会同意注册的批复后，按照相关法律、法规、规章及规范性文件的规定和监管部门的要求，由公司董事会及其授权人士根据公司股东会的授权与保荐人（主承销商）按照相关法律、法规和规范性文件的规定及发行对象申购报价情况，遵照价格优先等原则协商确定，但不低于前述发行底价。若国家法律、法规对向特定对象发行股票的定价原则等有最新规定，公司将按最新规定进行调整。

（四）本次发行的数量按照募集资金总额除以最终询价确定的发行价格确定，且不超过本次发行前公司总股本的百分之三十，并以中国证监会关于本次发行的同意注册文件为准。

本次发行的最终发行数量将在公司取得中国证监会关于本次发行的同意注册文件后，由公司董事会在股东会授权范围内，根据本次发行的实际情况与保荐人（主承销商）协商确定。

在本次发行首次董事会决议公告日至发行日期间，公司如因送股、分配股票股利、资本公积转增股本、限制性股票登记或其他原因导致本次发行前公司总股本发生变动的，则本次发行的数量上限将进行相应调整。

若国家法律、法规及规范性文件对本次发行的股份数量有新的规定或中国证监会予以注册的决定要求调整的，则本次发行的股票数量届时相应调整。

（五）本次发行完成后，发行对象所认购的本次发行的股票自发行结束之日起6个月内不得转让。本次发行完成后至限售期满之日止，发行对象所取得公司本次发行的股票因公司分配股票股利、资本公积转增股本等情形所取得的股份，亦应遵守上述限售安排。上述限售期届满后，该等股份的转让和交易将根据届时有效的法律法规及中国证监会、深交所的有关规定执行。法律、法规对限售期另有规定的，依其规定。

（六）本次发行 A 股股票募集资金总额不超过 139,400.00 万元（含本数），扣除发行费用后的净额拟投资于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	拟投资总额	拟用募集资金投资金额
1	汽车线控转向系统产业化建设项目	56,230.00	56,230.00

序号	项目名称	拟投资总额	拟用募集资金投资金额
2	乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目	43,800.00	43,800.00
3	汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目	10,000.00	10,000.00
4	线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目	9,370.00	9,370.00
5	补充流动资金	20,000.00	20,000.00
合计		**139,400.00**	**139,400.00**

本次发行的募集资金到位前，公司可根据募集资金投资项目的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后根据相关法律法规的程序予以置换。

本次发行的募集资金到位后，若本次实际募集资金净额少于上述募集资金拟投入金额，公司将根据实际募集资金净额，按照项目的轻重缓急等情况，调整募集资金投入的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额等使用安排，募集资金不足部分由公司以自筹资金解决。

若本次发行募集资金总额因监管政策变化或发行注册文件的要求予以调整的，则届时将相应调整。

（七）本次向特定对象发行完成后，不会导致公司控制权发生变化，也不会导致公司股权分布不具备上市条件。

（八）本次发行完成后，公司本次发行前滚存的未分配利润由公司新老股东按照发行后的股份比例共同享有。

（九）本次发行相关决议的有效期为公司股东会审议通过之日起 12 个月。

（十）公司积极落实《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》等规定的要求，结合公司实际情况，制定了《浙江世宝股份有限公司未来三年（2027-2029 年）股东回报规划》，已经 2026 年 8 月 7 日召开的第八届董事会第十四次会议、2026 年 9 月 15 日召开的 2026 年第一次临时股东会审议通过。

（十一）本次向特定对象发行股票完成后，随着募集资金的到位，公司的总股本和净资产规模将相应增加。由于募集资金投资项目的使用及实施需要一定时间，因此本次发行存在每股收益等指标在短期内被摊薄的风险。特此提醒投资者关注本次发行摊薄股东即期回报的风险；同时，虽然公司为应对即期回报被摊薄风险而制定了填补回报措施，但所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做

出保证。投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。提请广大投资者注意。

二、重大风险提示

（一）行业波动风险

公司所处的汽车零部件及配件制造业的景气度受全球宏观经济、汽车产业政策、国际贸易环境影响较大。若全球经济增长放缓、汽车消费需求下降，或产业及贸易政策发生不利变化，可能导致整车厂缩减产量及采购规模，进而对公司的经营业绩造成不利影响。

（二）产品售价及毛利率下滑风险

汽车行业普遍存在整车企业通过降价政策向上游供应商传导降本压力的情形。同时，受市场竞争影响，行业内同类零部件产品单价持续承压。如果未来公司产品价格持续下降，而公司成本控制水平未能同步提高，将对公司的产品售价及毛利率造成不利影响。

（三）主要客户业务流失的风险

汽车零部件行业客户集中度普遍较高，公司客户同样集中于少数整车厂。目前公司已与吉利、奇瑞、零跑、蔚来、理想等知名整车厂商建立长期稳定的合作关系，配套基础较好。若出现主要客户收入增长放缓或收入下滑、公司未能持续获得主要客户的新增定点等情形，将直接导致公司订单减少、收入下滑，甚至出现亏损的风险，对生产经营造成重大不利影响。

（四）原材料价格波动风险

公司的原材料主要是电子元器件、机加工件、标准件、毛坯件等。公司原材料成本占生产成本的比重较高，原材料价格的波动对公司产品的生产成本及毛利率将产生一定影响。如果原材料价格在一段时期内大幅上涨，将给公司带来一定的经营风险。

（五）技术更新风险

随着汽车行业的快速发展，汽车整车厂商对汽车产品在安全、智能化、节能等方面的要求逐步提高，从而对与汽车整车行业相配套的零部件生产行业提出相

应的技术进步和产品更新要求。如果公司不能持续开发出新技术、新产品来满足整车厂商不断升级的需求，公司的市场拓展和盈利能力将会受到不利影响。此外，研发与技术优势是公司保持竞争力和发展的主要因素之一，如果公司出现技术纠纷、技术秘密被泄露或重要技术人员流失的情况，将对公司的经营造成不利影响。

（六）业绩下降的风险

报告期内，凭借客户对公司产品质量、客户服务能力等方面的认可，公司收入快速增长。

若未来宏观经济形势发生较大波动、汽车消费需求走弱，或公司主要客户相关车型销量不及预期、市场份额下降，而公司未能持续获得新的项目定点并及时形成收入增量，公司将面临营业收入下降的风险；同时，若汽车行业竞争加剧导致产品价格持续下降、铝材等原材料价格持续上涨，毛利率下行，可能导致公司未来净利润存在大幅下降甚至亏损的风险。

（七）募投项目实施及效益不及预期的风险

本次募集资金投资项目将围绕转向系统及核心部件进行布局建设。近期汽车行业总量增速放缓、行业竞争加剧，产业链整体承压；同时线控转向等新产品正处于产业化落地期，技术迭代、车型渗透及需求释放仍需一定周期。虽然公司已经结合市场竞争情况以及公司实际经营情况等对相关投资项目进行了可行性分析与论证，但募集资金投资项目的建设计划、实施过程和实施效果仍可能因建设成本上升、下游市场环境发生重大不利变化、项目管理不善等因素而增加不确定性。

此外，本次募投项目“汽车线控转向系统产业化建设项目”中的乘用车线控转向（RWA）、后轮转向器、轻/重卡电动转向器以及“乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目”中的线控转向管柱系公司基于现有转向系统业务所拓展的新产品，公司已取得部分产品的客户定点项目并推进产品开发及量产；本次募投项目也将新增转向系统产能。若未来公司产品受市场需求、投产进度及部分产品无法及时通过客户验证等因素影响，使项目进度、项目质量、投资成本等方面出现不利变化，则该募投项目可能存在项目进展不及预期或实施失败、新增产能无法消化、项目效益不及预期等风险。

公司本次募集资金投资项目“线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目”旨在打造“机械系统+电控系统”一体化转向及智能底盘解决方案，有力支撑生态合作与国产替代，抢占智能底盘核心赛道，助力公司成长为全球领先的汽车转向系统供应商。若公司在投入研发资金后，未能准确研判行业技术发展趋势，或研发资源配置无法匹配技术更新迭代的节奏，将可能导致前述项目研发进展缓慢、核心技术攻关不达预期，或将对公司未来经营发展造成不利影响。

目 录

声 明.....1

重大事项提示.....2

一、本次发行方案概况.....2

二、重大风险提示.....5

释 义.....11

一、一般释义.....11

二、专业释义.....12

第一节 发行人的基本情况.....14

一、发行人概况.....14

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况.....14

三、所处行业的主要特点及行业竞争情况.....17

四、主要业务模式、产品及服务的主要内容.....37

五、现有业务发展安排及未来发展战略.....48

六、财务性投资及类金融情况.....49

七、最近一期业绩下降情况.....52

八、同业竞争.....54

九、合法合规情况.....55

十、报告期内交易所对发行人年度报告的问询情况.....55

第二节 本次证券发行概要.....57

一、本次发行的背景和目的.....57

二、发行对象及与发行人的关系.....59

三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期.....59

四、募集资金金额及投向.....62

五、本次发行是否构成关联交易.....62

六、本次发行不会导致公司控制权发生变化.....62

七、本次发行方案是否存在创新、无先例等情形说明.....63

八、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

.....63

九、本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”的说明.....63
十、本次发行符合国家产业政策和板块定位的说明.....64
第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析.....66
一、公司本次募集资金投资项目的必要性和可行性.....66
二、本次募集资金投资项目的具体情况.....72
三、本次募集资金投资项目与公司现有业务或发展战略的关系.....84
四、本次募投项目用于拓展新产品的情况说明.....85
五、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响.....86
六、本次募集资金投资项目可行性分析结论.....87
七、最近五年内募集资金运用的基本情况.....87
八、超过五年的前次募集资金用途变更情形.....94
第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析.....95
一、本次发行后上市公司业务及资产整合计划、公司章程、控制权结构、高管人员结构、业务结构的变动情况.....95
二、本次发行后上市公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况.....95
三、上市公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况.....96
四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，或上市公司为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形.....96
五、上市公司负债结构是否合理，是否存在通过本次发行大量增加负债（包括或有负债）的情况，是否存在负债比例过低、财务成本不合理的情况...97
第五节 与本次发行相关的风险因素.....98
一、行业风险.....98
二、经营风险.....98
三、财务风险.....99
四、募集资金投资项目风险.....100
五、本次向特定对象发行A股股票的相关风险.....101
第六节 与本次发行相关的声明.....102
一、发行人及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员声明.....102

二、发行人控股股东、实际控制人声明.....105
三、保荐人（主承销商）声明.....106
四、发行人律师声明.....108
五、审计机构声明.....109
六、发行人董事会声明.....110

释 义

在本募集说明书中，除非另有说明，下列简称具有如下含义：

一、一般释义

本公司、浙江世宝、发行人、公司、上市公司	指	浙江世宝股份有限公司
世宝有限	指	浙江世宝方向机有限公司，系公司前身
世宝控股	指	浙江世宝控股集团有限公司，公司控股股东
杭州世宝	指	杭州世宝汽车方向机有限公司，公司全资子公司
吉林世宝	指	吉林世宝机械制造有限公司，公司全资子公司
杭州新世宝	指	杭州新世宝电动转向系统有限公司，公司控股子公司
北京奥特尼克	指	北京奥特尼克科技有限公司，公司全资子公司
芜湖世特瑞	指	芜湖世特瑞转向系统有限公司，公司控股子公司
江苏斐鹰	指	江苏斐鹰汽车科技有限公司，公司全资子公司
四平机械	指	四平市方向机械有限公司，系发行人原子公司，于2018年12月被吉林世宝吸收合并
本募集说明书、募集说明书	指	浙江世宝股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书（申报稿）
本次发行、本次向特定对象发行、本次向特定对象发行股票	指	浙江世宝股份有限公司 2026 年度向特定对象发行 A 股股票
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《注册管理办法》	指	《上市公司证券发行注册管理办法》
《公司章程》	指	《浙江世宝股份有限公司章程》
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所	指	深圳证券交易所
中信证券、保荐人、主承销商	指	中信证券股份有限公司
金杜律所、发行人律师	指	北京市金杜律师事务所
天健会计师事务所、发行人会计师	指	天健会计师事务所（特殊普通合伙）
报告期	指	2023 年、2024 年、2025 年、2026 年 1-6 月
报告期各期末	指	2023 年末、2024 年末、2025 年末、2026 年 6 月末
元、万元、亿元	指	人民币元、人民币万元、人民币亿元

二、专业释义

乘用车	指	在其设计和技术特性上主要用于载运乘客及其随身行李和（或）临时物品的汽车，可细分为基本型乘用车（轿车）、多功能乘用车（MPV）、运动型多用途乘用车（SUV）和交叉型乘用车
商用车	指	在设计和技术特性上用于运送人员和货物的汽车，可细分为重型卡车、中型卡车、轻型卡车、微型卡车、大型客车、中型客车、轻型客车
总成	指	将一系列零件或者产品，通过特定的装配工艺，组成一个实现某个特定功能的整体
汽车转向系统	指	用来改变或保持汽车行驶或倒退方向的一系列装置，主要由方向盘、转向管柱、中间轴、转向器、转向拉杆、转向节等零部件构成，其中转向器为技术含量最高的关键部件。汽车转向系统的功能就是按照驾驶员的意愿控制汽车的行驶方向
转向器	指	又名转向机、方向机，用来增大转向盘传到转向传动机构的力和改变力的传递方向的汽车转向系统关键部件
转向管柱	指	连接方向盘与转向器的转向系统部件，主要用于控制汽车行进方向、传递扭矩、吸收汽车撞击时的能量，根据产品工作原理可分为机械转向管柱和电动转向管柱两种
中间轴	指	将转向管柱与转向器联系起来的部件，主要作用是将转向管柱上的转向角度和转向力矩传递到转向器上，从而确保转向器能够准确地实现转向功能
循环球转向器	指	主要适用于商用车的转向器，由转向器壳体、螺杆、螺母以及螺杆与螺母间密闭管路中的许多小钢球等零部件组成。当与方向盘转向管柱固定到一起的螺杆转动起来后，螺杆推动螺母上下运动，螺母再通过齿轮来驱动转向摇臂往复摆动从而实现转向，循环球即小钢珠，被放置于螺母与螺杆之间的密闭管路内循环往复滚动。包括机械循环球转向器、液压循环球转向器、智能电液循环球转向系统和智能电动循环球转向系统
电动助力转向系统（EPS）	指	Electronic Power Steering System，主要适用于乘用车及轻型商用车，利用电动机产生动力协助驾驶者进行动力转向。一般由转矩（转向）传感器、电子控制单元、电动机、减速器、机械转向器以及蓄电池电源所构成
液压助力转向系统（HPS）	指	Hydraulic Power Steering System，是指在机械转向系统中增加了一个液压油路，在车辆转向时，向车轮提供辅助的转向力，帮助驾驶员进行转向操作。主要由油泵、转向器、转向助力缸、转向控制阀构成
C-EPS	指	管柱式电动助力转向系统，该电动助力转向系统将电动机装置在转向管柱上，适用于小排量新能源及节能减排型乘用车
P-EPS	指	小齿轮式电动助力转向系统，该电动助力转向系统将电动机装置在小齿轮上，适用于中等排量新能源及节能减排型乘用车

DP-EPS	指	双小齿轮电动助力方向机的，该电动助力转向系统将电动机装置在齿条上的另一个小齿轮上（传感器输入轴不同），适用于中大型、豪华乘用车
R-EPS	指	齿条式电动助力转向系统，该电动助力转向系统将电动机装置在齿条上，适用于大型、重型乘用车
线控转向（SBW）	指	Steer-by-Wire，即用线（电信号）的形式来取代机械、液压或气动等形式的连接，从而不需要依赖驾驶员的力或者扭矩的输入
后轮转向（RWS）	指	Rear Wheel Steering，即通过电控执行机构主动调节后轮转角，使后轮与前轮协同或独立转向，从而不需要依赖机械转向传递即可实现后轮辅助转向的技术
RWA	指	车轮执行器，线控转向系统的执行终端，一种集成电机与传动机构的机电一体化部件，负责依据电控指令驱动车轮转向，并将路面信息反馈至控制系统
HWA	指	手控执行器，线控转向系统的操控输入端，一种集成力矩/角度传感器、电机与减速机构的机电一体化部件，负责依据驾驶员的转向操作生成电控指令，并将路感模拟力反馈至驾驶员
PPK	指	转向系统的核心控制与驱动单元，一种集成电控主板与功率驱动模块的电子控制部件，负责依据驾驶员的转向操作及整车动力学状态生成控制指令
冗余	指	为了提高系统可靠性、安全性而设计的备份系统或组件
角模块系统	指	一种集转向、驱动、制动、悬架以及传感与电控系统于一体的，可进行四轮独立控制的轮边集成系统
ADAS	指	高级驾驶辅助系统，系实现自动驾驶的过渡技术，涵盖自适应巡航（ACC）、车道保持（LKA）、自动紧急制动（AEB）等功能

注：除特别说明外，所有数值保留两位小数，若出现总数与各分项数值之和尾数不符的情况，均为四舍五入原因造成。

第一节 发行人的基本情况

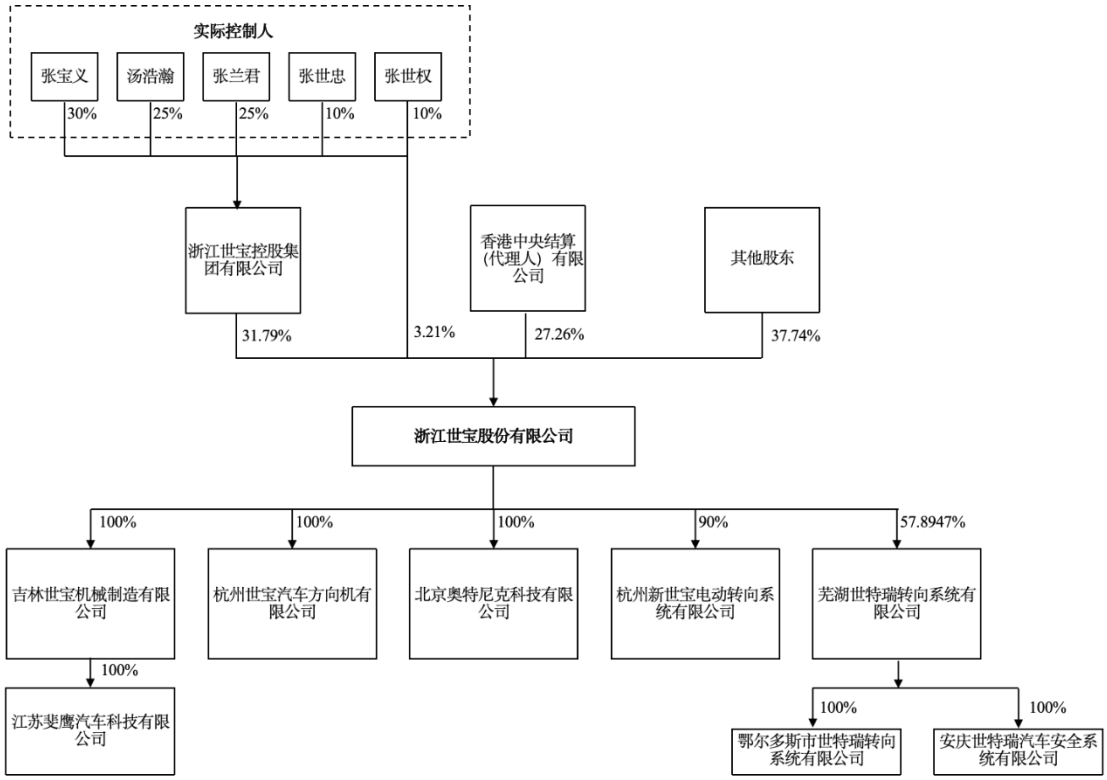
一、发行人概况

公司名称	浙江世宝股份有限公司
公司英文名称	ZHEJIANG SHIBAO COMPANY LIMITED
股票简称	浙江世宝
境内上市地点及股票代码	深圳证券交易所（002703.SZ）
境外上市地点及股票代码	香港联合交易所有限公司（01057.HK）
注册资本	82,263.2384 万元
法定代表人	张世权
成立日期	1993 年 6 月 2 日
整体变更日期	2004 年 7 月 12 日
境内上市时间	2012 年 11 月 2 日
境外上市时间	2006 年 5 月 16 日
注册地址	浙江省义乌市稠江街道荷花南街 2290 号
邮政编码	322002
办公地址	浙江省杭州市经济技术开发区 17 号大街 6 号
办公地址邮政编码	310018
电话	0571-28025692
传真	0571-28025691
公司网站	www.zjshibao.com
电子信箱	ir@shibaogroup.com
经营范围	汽车零部件制造、销售，金属材料、机电产品、电子产品的销售

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）股权结构

截至 2026 年 6 月 30 日，公司股权结构如下：



注：截至 2026 年 6 月 30 日，张世忠还直接持有公司 7,500 股股份。

（二）控股股东及实际控制人

1、控股股东

截至 2026 年 6 月 30 日，世宝控股持有公司 31.79%股份，为公司控股股东。世宝控股的基本情况如下：

公司名称	浙江世宝控股集团有限公司
统一社会信用代码	9133078275193535XK
成立时间	2003 年 5 月 28 日
法定代表人	张世忠
注册资本	5,000 万元
注册地址	浙江省金华市义乌市稠江街道西江雅苑南区 26 幢 1 号
经营范围	实业投资
控制企业	截至 2026 年 6 月 30 日，除公司及其子公司外，世宝控股无其他控制企业

截至 2026 年 6 月 30 日，世宝控股的股权结构如下：

股东名称	持股比例	认缴出资额（万元）

股东名称	持股比例	认缴出资额（万元）
张宝义	30.00%	1,500.00
张兰君	25.00%	1,250.00
汤浩瀚	25.00%	1,250.00
张世权	10.00%	500.00
张世忠	10.00%	500.00

上述自然人中，张世权与张宝义为父子关系，张世权与张兰君为父女关系，张世权与张世忠为兄弟关系，汤浩瀚为张世权之女张美君的丈夫。

2、实际控制人

截至 2026 年 6 月 30 日，公司实际控制人如下：

序号	名称	直接持股比例	间接持股比例	合计持股比例
1	张世权	3.21%	3.18%	6.39%
2	张世忠	0.00%	3.18%	3.18%
3	张宝义	-	9.54%	9.54%
4	汤浩瀚	-	7.95%	7.95%
5	张兰君	-	7.95%	7.95%

张世权先生，1950 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，高级经济师。1990 年至 1993 年任前进方向机厂厂长；1993 年至 2004 年任世宝有限董事长；2004 年 6 月至今任公司董事长；2004 年 6 月至 2017 年 12 月任公司总经理。曾获得“中国优秀民营企业家”称号，2006 年被评选为“第二届中国工业经济年度十大杰出人物”。

张世忠先生，1961 年出生，中国国籍，无境外永久居留权。1990 年至 1993 年任前进方向机厂副厂长，1993 年至 2004 年任世宝有限副总经理，2004 年 6 月至今任公司董事。

张宝义先生，1973 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，本科学历。1996 年至 2004 年任世宝有限生产主管、总经理；2004 年 6 月至 2017 年 12 月任公司副总经理；2004 年至今任公司副董事长；2017 年 12 月至今任公司总经理。2004 年被授予“义乌市劳动模范”称号。

汤浩瀚先生，1968 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，博士研究生学

历，高级经济师。2004 年 6 月至今任公司副董事长兼副总经理。汤先生具有全国首批高级职业经理人资格，曾获吉林省优秀企业家、吉林省劳动模范、全国青年兴业领头人、全国优秀民营科技企业家、国家“五一”劳动奖章等荣誉。

张兰君女士，1975 年出生，中国国籍，无境外永久居留权，硕士研究生学历。2004 年 6 月至今任公司董事及财务负责人。

报告期内，发行人的控股股东和实际控制人未发生变化。

三、所处行业的主要特点及行业竞争情况

（一）行业管理体制和行业政策

1、行业主管部门及监管体制

根据国家统计局《国民经济行业分类》（GB/T 4754-2017），公司主营产品转向系统等归属于 C36-汽车制造业，具体情况如下：

主要产品	大类	中类	小类
转向系统	C 制造业	C36-汽车制造业	C3670-汽车零部件及配件制造

汽车零部件及配件制造业是汽车行业中不可或缺的重要组成部分，市场化程度较高，行业主要通过政府部门的宏观调控并结合行业协会自律进行管理。

公司行业主管部门为发改委和工信部。发改委主要负责编制跨地区、跨行业、跨领域的综合性专项规划，行业经济运行监测与调节，推进经济结构战略性调整，审批或备案综合平衡、重大布局的项目；工信部主要负责拟订实施行业规划、产业政策和标准；监测工业行业日常运行；推动重大技术装备发展和自主创新。

中国汽车工业协会作为行业自律组织，以加强行业自律，规范行业行为，维护公平竞争为目标；其下设的转向器委员会及转向器行业协会，负责提供产业调查研究、行业标准制定、贸易争端调查与协调、专业培训、国际交流等服务。

2、行业主要法律法规、行业政策及行业标准

公司产品属于汽车零部件及配件制造业，受下游汽车整车制造业影响较大。我国中央及地方政府近年来在促进汽车及汽车零部件制造业发展方面给予了充分的支持，相继出台了一系列扶持及鼓励政策，并建立了相对完善的法律法规体系。近年来，汽车制造业涉及的主要法律、法规文件具体包括：

法律法规文件名称	颁布时间	颁布单位
《中华人民共和国道路交通安全法（2021修正）》	2021.04	全国人大常委会
《汽车零部件再制造规范管理暂行办法》	2021.04	国家发改委
《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（2020修订）	2020.07	工业和信息化部

近年来，汽车制造业的重要产业政策及标准如下：

政策名称	颁布日期	颁布主体	政策要点
智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划	2026.09	工业和信息化部等8个部门	到2030年国内市场新能源乘用车、商用车在各自领域新车总销量的占比分别达到70%、40%；围绕能源动力、智能底盘、智能网联等关键领域，加强基础研究，开展战略性、前瞻性、引领性攻关布局，引领构建新一代智能网联新能源汽车技术体系。
《汽车转向系—基本要求》（GB17675-2025）	2025.12	-	标准删除机械连接强制要求，支持线控转向（SBW）和电动助力转向（EPS）技术，强化失效冗余能力及功能安全等级，要求转向电子控制系统需满足 ISO 26262 标准。
汽车行业稳增长工作方案（2025—2026年）	2025.09	工业和信息化部等8个部门	推动智能网联技术产业化应用，深入开展“车路云一体化”应用试点，推进准入和上路通行试点
《智能网联汽车 自动驾驶系统通用技术要求》（GB/T 44721—2024）	2024.09	工业和信息化部	涵盖自动驾驶系统（ADS）的总体要求、动态驾驶任务执行、后援要求及人机交互规范等
《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023版）》	2023.07	工业和信息化部、国家标准化管理委员会	形成了“三横二纵”的技术逻辑架构，是对2018版标准的继承、延伸与完善，实现了标准体系从“初步建立”到“全面升级”的关键跨越
《关于促进汽车消费的若干措施》	2023.07	国家发改委、工信部、公安部、财政部等13个部门	从放宽限购、鼓励更新、完善配套设施、加强金融支持等多方面稳定和扩大汽车消费。
《关于实施道路机动车辆生产企业和产品准入管理便企服务措施的通告》	2022.06	工信部	帮助企业纾困解难，加快复产稳产，决定采取道路机动车辆产品准入事项实施容缺受理、先办后补，简化零部件产品检验视同要求，有条件允许同一集团内不同企业生产，延长企业准入事项整改期限措施。
《汽车驾驶自动化分级》	2022.03	全国汽车标准化技术委员会	该标准基于动态驾驶任务执行能力划分0-5级自动驾驶等级：0级（应急辅助）至2级（组合驾驶辅助）要求驾驶员持续监控，3级（有条件自动驾驶）及以上在特

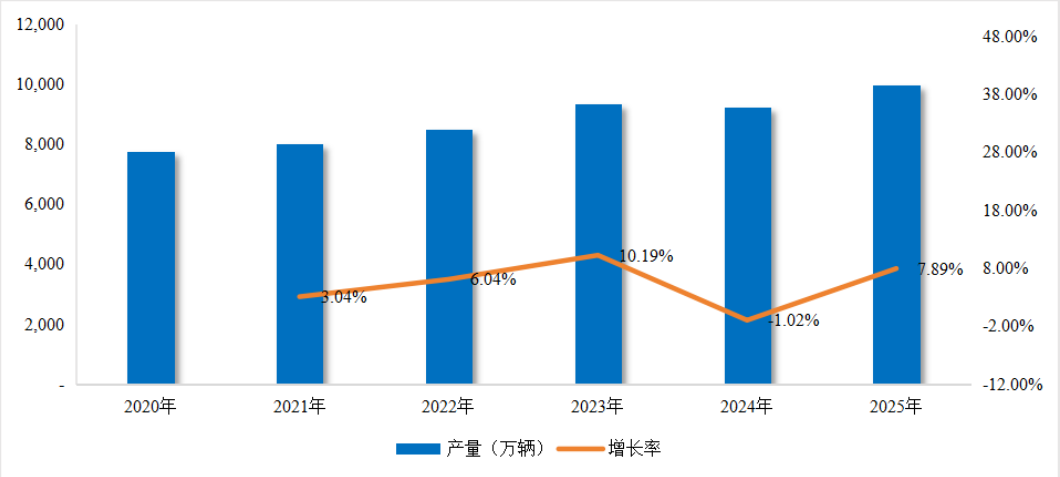
政策名称	颁布日期	颁布主体	政策要点
			定条件下由系统接管驾驶任务，核心差异体现在设计运行范围限制与责任主体转移。
《“十四五”汽车产业发展建议》	2021.07	中国汽车工业协会	到 2025 年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产业监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。
《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》	2021.02	国务院	到 2025 年，产业结构、能源结构、运输结构明显优化，绿色产业比重显著提升，基础设施绿色化水平不断提高，清洁生产水平持续提高，生产生活方式绿色转型成效显著，能源资源配置更加合理、利用效率大幅提高，主要污染物排放总量持续减少，碳排放强度明显降低，生态环境持续改善市场导向的绿色技术创新体系更加完善，法律法规政策体系更加有效，绿色低碳循环发展的生产体系、流通体系、消费体系初步形成。
《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》	2020.12	交通运输部	到 2025 年，自动驾驶基础理论研究取得积极进展，道路基础设施智能化车路协同等关键技术及产品研发和测试验证取得重要突破；出台一批自动驾驶方面的基础性、关键性标准；建成一批国家级自动驾驶测试基地和先导应用示范工程。在部分场景实现规模化应用，推动自动驾驶技术产业化落地。
《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）的通知》	2020.11	国务院办公厅	到 2025 年，新能源汽车车用操作系统技术取得重大突破，安全水平全面提高，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用，到 2035 年，高度自动驾驶汽车实现规模化应用。
《智能汽车创新发展战略》	2020.02	国家发展改革委员会、中央网信办、科技部等	到 2025 年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用；推进车载高精度传感器、车规级芯片、智能操作系统、车载智能终端、智能计算平台等产品研发与产业化，建设智能汽车关键零部件产业集群；鼓励零部件企业逐步成为智能汽车关键系统集成供应商。

（二）汽车行业发展概况

1、全球汽车行业基本情况

汽车产业历经百年发展，已成为世界上规模最大、最重要的产业之一，是众多工业发达国家的国民经济支柱产业。2025 年全球汽车产量约 9,980 万辆，2020 年-2025 年全球汽车产量复合增长率 5.16%。

2020 年至 2025 年全球汽车产量及增长率（万辆）



数据来源：OICA

从地域分布看，全球汽车生产基地主要集中于亚太、欧洲和北美，呈现多极化市场格局。发展中国家经济的快速增长和科学技术水平的不断提升，极大地推动了汽车的进一步普及，全球主要汽车厂商亦加大对新兴市场的投资力度，积极进行产业布局，全球汽车行业消费重心开始逐步向以中国、巴西、印度为代表的新兴市场转移。

2、国内汽车行业基本情况

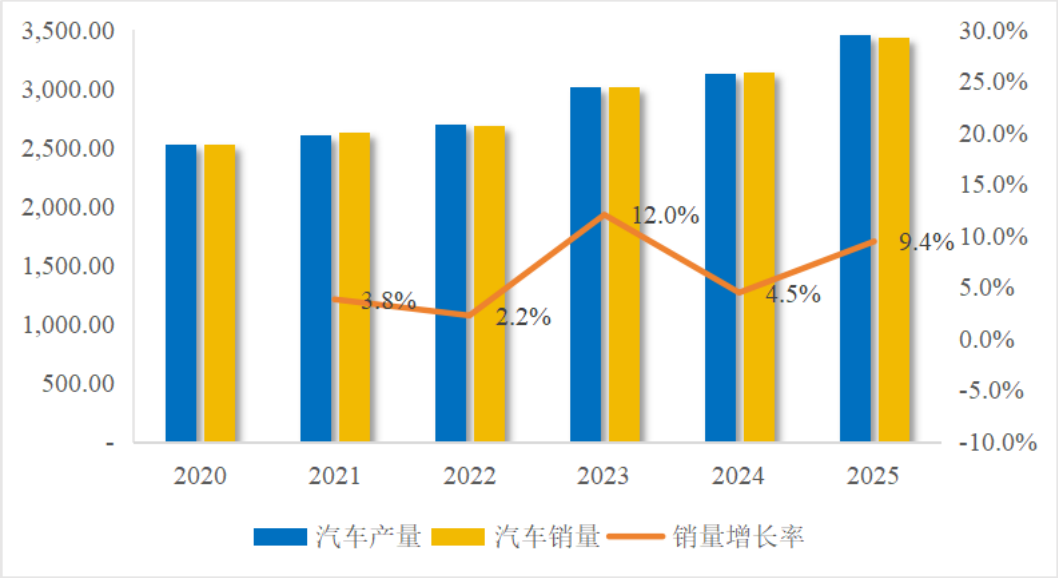
我国汽车制造业起步较晚，但经过几十年的快速发展并受益于近年来全球化分工体系的确定和汽车制造产业的转移，我国汽车产品技术水平逐渐进步，行业规模稳步增长，现已成为国民经济的重要支柱产业。

此外，在全球汽车产业电动化转型的历史性浪潮中，中国凭借完备的新能源汽车产业链体系、持续迭代的三电核心技术、规模庞大的本土消费市场、前瞻性的产业政策引导以及日益完善的新型基础设施配套，实现了从技术追赶到产品引领的跨越式发展。尤其是在动力电池、电驱系统、智能座舱等关键环节，中国已形成高度协同的垂直整合能力与显著的制造成本优势，叠加数字化智能制造能力的快速渗透，使得中国新能源汽车产业完成弯道超车，不仅构建起全球最活跃的产业创新生态，更深度重塑了全球汽车供应链格局，成长为驱动世界汽车工业变

革不可或缺的核心力量。

根据中国汽车工业协会的预测，受新能源汽车快速发展、政府陆续出台政策刺激消费等因素影响，未来我国汽车市场将保持稳步增长态势，2026 年我国汽车销量将超过 3,475 万辆。

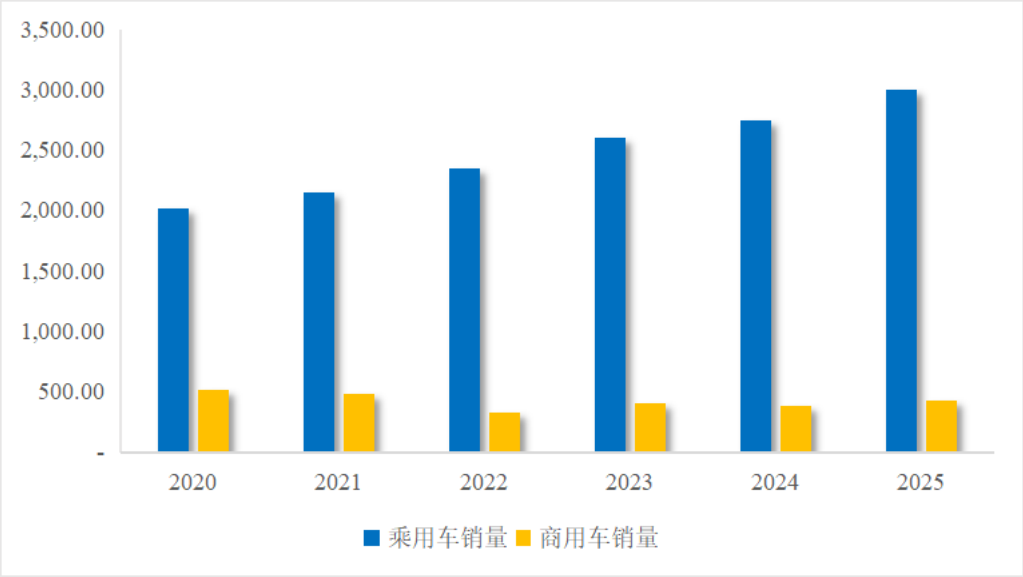
2020 年至 2025 年中国汽车产销量及增长率（万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

从应用领域来看，汽车行业由乘用车和商用车组成，以乘用车为主。以 2025 年国内汽车销量的数据为例，乘用车销量占比约为 88%，构成了汽车行业主要部分。

2020 年至 2025 年中国乘用车、商用车销量（万辆）



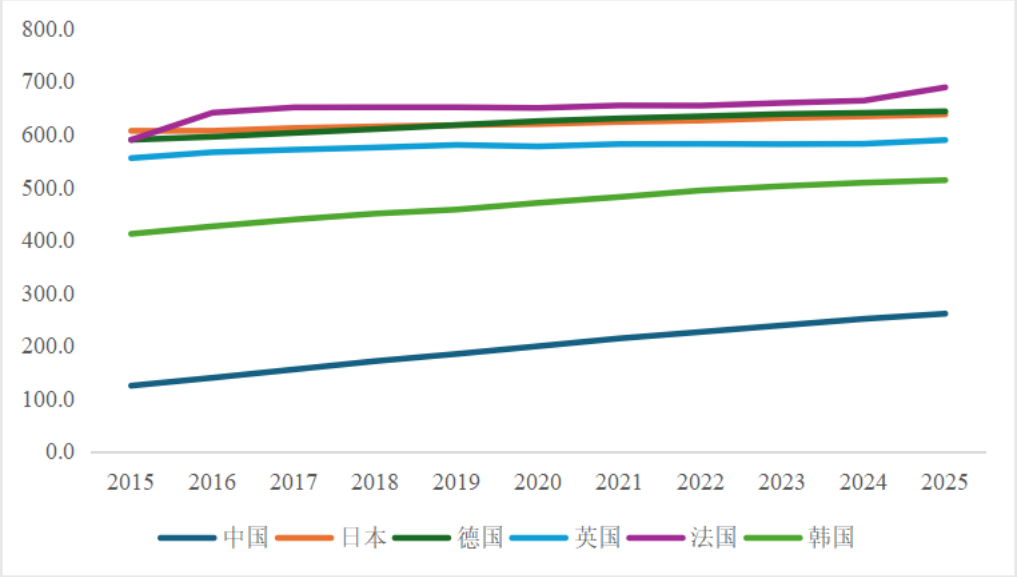
数据来源：中国汽车工业协会

3、国内汽车行业发展前景展望

（1）国内汽车人均保有量较低，行业增长潜力较大

相较全球众多工业发达国家而言，中国汽车制造业发展较晚，目前仍处于快速增长期。截至 2025 年末，我国汽车千人保有量仅为 260.5 辆，较于日本、德国、英国等其他发达国家而言仍处于较低水平，我国汽车制造业仍具有广阔的发展空间。

2015 年至 2025 年全球主要国家汽车保有量（辆/千人）

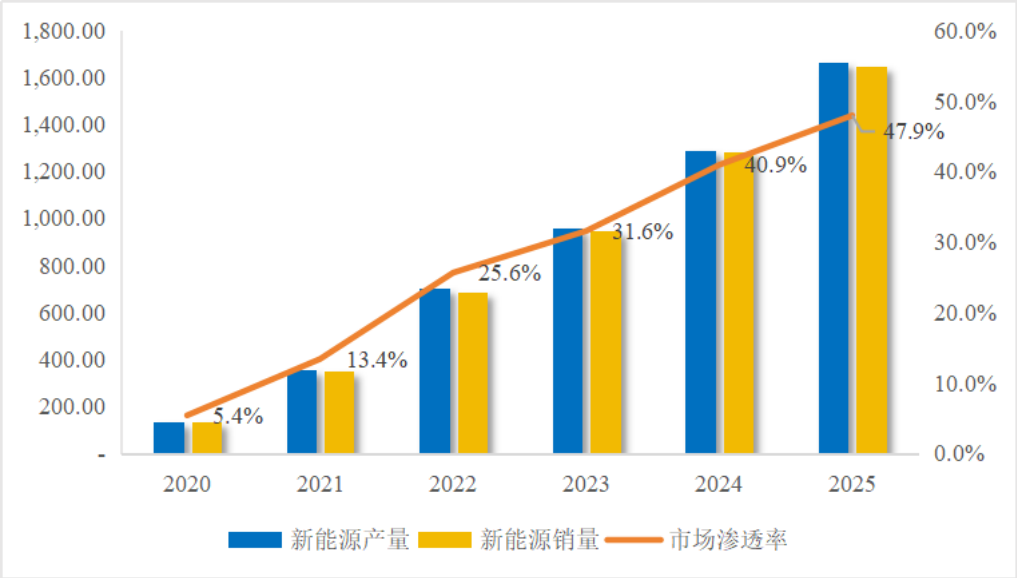


数据来源：根据各国家公开信息披露的机动车保有量整理

（2）汽车电动化发展迅速

新能源汽车是全球汽车产业转型升级的重要方向，也是我国汽车产业高质量发展的战略选择。近年来，我国积极出台支持新能源汽车发展的政策措施，推动新能源汽车市场快速发展。根据中汽协统计，2025 年中国新能源汽车销量 1,649 万辆，同比增长 28.2%，新能源汽车市场渗透率为 47.9%，相比 2024 年快速提升了 7 个百分点。根据中国汽车工程学会组织编制的《节能与新能源汽车技术路线图 3.0》，预计到 2040 年，新能源乘用车渗透率将达到 85%以上。

2020 年至 2025 年中国新能源汽车产销量及市场渗透率（万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

（3）汽车智能化、网联化稳步推进

汽车智能化与网联化是当前汽车产业变革的两大核心驱动力。其中，智能化侧重于提升车辆自身的信息处理能力，通过搭载先进的传感器、控制器和执行器等装置，赋予车辆像人一样的环境感知、智能决策与协同控制能力，最终目标是实现从辅助驾驶到完全替代人操作的自动驾驶。而网联化则是提升车辆的信息收集能力，它依托 5G、C-V2X（蜂窝车联网）等现代通信与网络技术，实现车与车（V2V）、车与路（V2I）、车与云（V2N）及车与人（V2P）的全方位信息交互，使汽车融入一个巨大的“万物互联”体系。智能化和网联化深度融合，共同构建“智能网联汽车”概念，这种融合不只是“聪明的车”，更在于构建“智慧的路”和“强大的云”，通过“车路云一体化”的协同发展模式，让车辆能借助

外部基础设施的力量看得更远、想得更全，从而突破单车智能的感知与决策瓶颈，最终将汽车从单纯的交通工具重塑为集出行、办公、娱乐于一体的智能移动空间。

当前，全球汽车产业正经历以电动化为基础、智能化为核心、网联化为纽带的深刻变革。我国智能网联汽车产业在政策引导、标准护航、技术突破与产业化落地四大维度的协同驱动下，已进入全面提速、深度融合的高质量发展阶段，在全球汽车产业变革中占据引领地位。

从政策端来看，2025 年，国家发布 GB17675-2025《汽车转向系一基本要求》强制性国家标准，明确取消转向系统机械连接的强制要求。该标准自 2026 年 7 月 1 日起正式实施，进一步明确了汽车转向系统的技术要求及试验方法，为线控转向等新技术划定了清晰的安全边界。这一政策突破为 SBW 技术的商业化应用扫清了制度性障碍，SBW 市场规模有望实现快速增长。从执行端来看，智能线控底盘技术快速成熟，线控制动响应时间大幅缩短，线控转向与多自由度融合控制显著提升了整车操控性能。上述技术突破共同构建起覆盖“芯片-操作系统-算法-执行”的全栈自主技术矩阵，为产业高质量发展奠定了坚实的技术底座。

（4）汽车国产化水平不断提升

近年来，中国自主品牌全面提升的步伐日益加快，取得了良好的效果。中国品牌车企抓紧新能源、智能网联化转型机遇，推动汽车电动化、智能化升级和产品结构优化，受到广大消费者青睐。同时企业国际化的发展更不断提升品牌影响力。根据中汽协数据，2025 年中国品牌乘用车累计销售 2,093.6 万辆，同比增长 16.5%，市场占有率为 69.5%，较去年同期上升 4.3 个百分点。自主品牌汽车的快速成长，为我国汽车零部件企业带来了重大机遇。

（5）中国汽车出口实现突破

经过十几年的培育，我国汽车出口呈现大幅增长态势，从 2011 年不足 30 万辆到 2018 年首次突破百万辆，2025 年已突破 700 万辆，同比增长 21.1%。其中，新能源汽车出口呈爆发性增长态势，2025 年全年出口达到 261.5 万辆，同比增长 1 倍以上。

中国品牌出口步伐加速明显，中国汽车产业正在迈入全球化发展新阶段，自主品牌零部件企业将随着整车厂出口面临广阔的国际市场机遇。

（三）转向系统市场概况

汽车转向系统及零部件是对汽车行驶安全尤为重要的汽车零部件，使用寿命与整车寿命大致相同，是汽车不可或缺的一部分。转向系统市场具体情况如下：

1、转向系统市场基本情况

（1）转向控制系统概况

转向控制系统是实现汽车转向功能、控制行驶方向的装置总成，是汽车智能控制系统的核心组成部分，相关性能直接影响整车的操控性、安全性以及高阶智能驾驶功能的实现。转向控制系统经历了由机械传动到电机助力、再到电信号控制的发展历程，主要包括机械转向系统（MS）、机械液压转向系统（HPS）、电动助力转向系统（EPS）、线控转向系统（SBW）四种技术路径。

其中，机械转向系统（MS）为完全依靠驾驶员自身体力作为唯一能源的转向系统，为第一代转向控制系统，已逐步被淘汰。电动助力转向系统（EPS）与机械液压转向系统（HPS）在机械部分较为接近，但驱动单元从液压驱动发展成为电控驱动，两者存在显著差异；线控转向系统（SBW）相较电动助力转向系统（EPS）减少了方向盘与转向轮之间的机械连接、增加了路感模拟器，除方向盘处需要一个电控单元外，视车型驱动需要在前/后轮执行器处配备一到两个电控单元。同时，线控转向系统（SBW）与电动助力转向系统（EPS）之间在电控驱动、冗余安全、末端执行等方面具有相当的技术共通点，在电动助力转向系统（EPS）尤其是冗余类 EPS 领域有较深积淀的企业将能更快完成线控转向系统（SBW）的研发及应用。

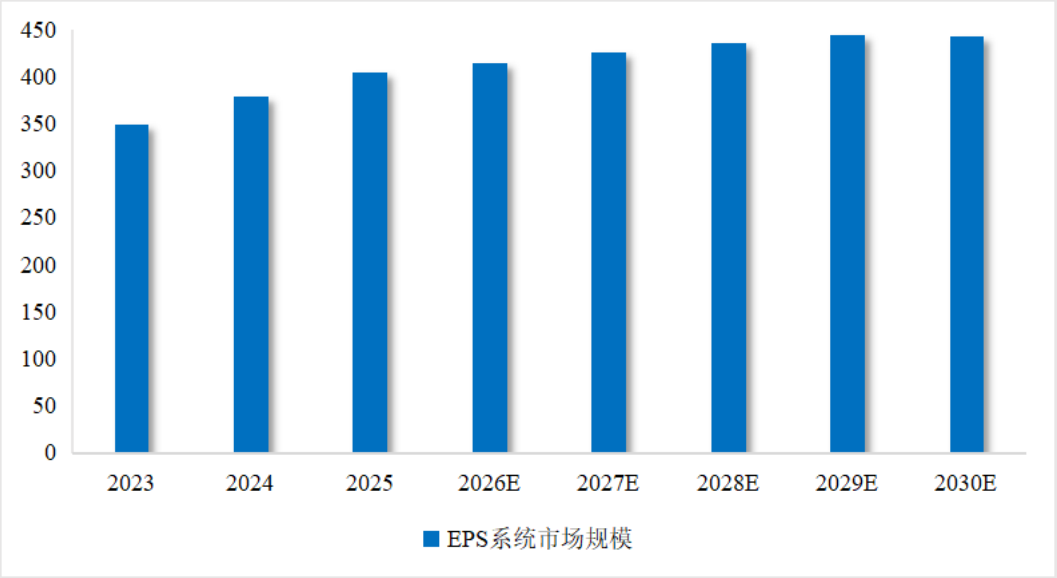
（2）转向系统市场规模情况

当前汽车转向系统市场呈现以 EPS 应用为主、SBW 技术快速发展的发展态势。各主要技术方案市场规模情况如下：

1）电动助力转向系统（EPS）市场

受乘用车整体市场基数持续扩大及汽车智能化发展等因素影响，转向控制系统市场规模持续增长，其中主流应用产品为电动助力转向系统（EPS），2025 年市场规模 404.74 亿元，同比增长 6.90%。目前，随着高阶智能辅助驾驶的快速发

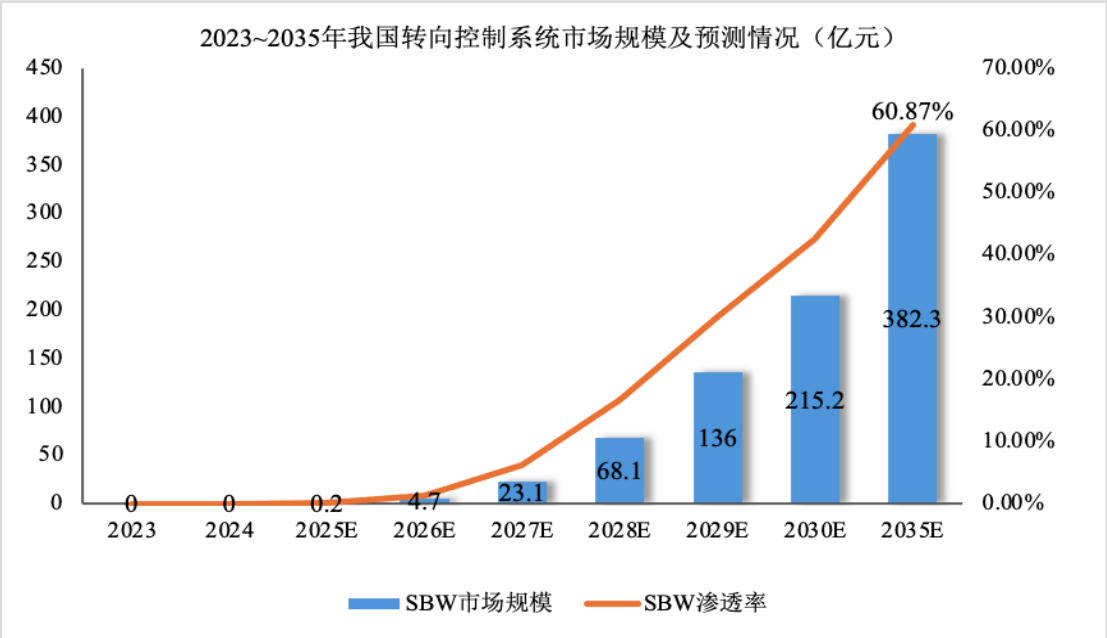
展，EPS 可通过采用双系统或多备份的完全冗余设计，满足 L3 级及以上级别最高功能安全等级 ASIL-D 和失效可运行能力的要求，预计 2030 年我国 EPS 市场规模进一步增至 442.94 亿元，2024 年-2030 年间复合增长率为 2.65%。



数据来源：QY Research《2023-2030 我国汽车电子控制器行业产业链图谱、发展现状及趋势分析》

2）线控转向系统（SBW）市场

线控转向系统（SBW）取消了方向盘与车轮的机械连接，实现动态转向与灵活调节，其控制精度高，并能释放驾驶舱空间，高度契合智能驾驶发展趋势。根据高工智能汽车数据及预测，2023 年-2035 年我国 SBW 的市场规模呈指数级增长，预计到 2030 年市场规模将达到 215.2 亿元，到 2035 年市场规模将达到 382.3 亿元，渗透率超过 60%。未来，SBW 技术有望迎来较快发展。



数据来源：高工智能汽车、智研咨询

2、转向系统市场发展前景展望

（1）我国汽车转向行业市场规模逐渐扩大

根据中国汽车工业协会的数据，受新能源汽车快速发展、汽车出口市场快速增长等因素影响，2025 年我国汽车产销量分别达到 3,453.1 万辆和 3,440.0 万辆，同比分别增长 10.4%和 9.4%。根据中国汽车工业协会的预测，未来我国汽车市场将保持稳步增长态势，2026 年我国汽车销量将超过 3,475 万辆。汽车转向行业发展与汽车行业息息相关，汽车行业的持续增长将为汽车转向行业带来较大的市场空间。

（2）汽车转向行业产品结构持续迭代升级

在乘用车领域，电动助力转向系统（EPS）已实现全面普及。随着电动化与智能化的纵深发展，EPS 内部结构持续升级，适用于中大型及高端车型的 R-EPS 凭借更优的转向精度与路感反馈，市场份额逐步提升。与此同时，线控转向（SBW）作为高阶自动驾驶的核心执行部件，正加速从产业化初期迈向规模化应用，预计到 2035 年渗透率将超过 60%。

在商用车领域，传统液压助力转向（HPS）长期占据主导地位，但新能源商用车渗透率持续提升。据乘联分会预测，2026 年轻型商用车整体新能源渗透率预计达 43%，其中轻卡细分市场的新能源渗透率将达 34%。新能源轻卡因缺乏

传统发动机作为液压助力的动力源，对电动转向器存在刚性需求。新能源重卡市场也处于快速发展阶段。2026 年，多部门联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》，提出到 2030 年新能源重卡渗透率达到 40%，并通过建设零碳公路运输通道、完善补能设施和拓展干线运输场景等措施推动规模化应用。重卡前轴负荷高、使用工况复杂，传统 HPS 和 EHPS 在能耗、控制精度和冗余能力方面难以充分满足高阶智能驾驶要求，高扭矩、高可靠、具备冗余设计的纯电动转向器将成为重要升级方向。

（3）EPS 国产替代加速，SBW 市场有望实现弯道超车

目前，汽车转向市场以 EPS 产品为主导。外资及合资品牌凭借数十年的技术积累与先发优势，仍占据国内主要市场份额。但伴随中国汽车工业的持续升级，尤其是新能源领域新兴自主整车品牌的快速崛起，本土转向系统供应商迎来了重要发展窗口。经过多年研发沉淀与技术迭代，国内转向企业已与自主整车品牌建立了深度协同的长期合作关系，在同步开发与量产交付中形成了稳定的配套能力。在供应链层面，本土企业依托显著的成本管控优势、快速响应的本地化服务以及日益完善的体系化能力，已在部分细分领域形成了差异化的竞争优势，部分优秀企业正稳步实现对进口产品的替代，在自主品牌车企中的供货份额持续提升，国产替代进程加速推进。

在线控转向（SBW）为代表的新兴技术领域，市场参与者的技术壁垒及市场竞争格局尚未固化，为国产自主品牌提供了战略性的赶超窗口。

中国新能源汽车产业在全球范围内的先发优势与规模化应用基础，构成了自主品牌实现此次技术跨越的核心依托。一方面，国内新能源整车年销量已超千万辆级别，庞大的市场规模为 SBW 的装车验证、数据积累与迭代优化提供了无可比拟的试验场与应用土壤；另一方面，本土自主品牌整车企业在智能化技术路线上更为进取，对 SBW 等前沿技术的搭载意愿与集成创新能力更强，上下游协同创新的产业生态正加速形成。

综合来看，借助本轮底盘转向系统的技术变革，叠加自主品牌整车在智能化赛道上的引领地位，国内转向企业有望在 SBW 领域打破外资品牌在传统 EPS 时代的垄断格局，实现从技术追赶到并跑甚至领跑的跨越，重塑全球汽车转向产业

的竞争版图。

（4）汽车转向行业头部效应日趋明显

由于汽车转向系统属于汽车安全关键零部件，直接关系到车辆行驶安全与驾乘人员生命安危，下游整车厂客户对汽车转向系统供应商的技术开发能力、生产能力和产品质量保障能力等提出了非常高的要求。整车厂在定点前的审厂验证周期较长，配套认证门槛较高，且出于安全可靠性与供应链稳定性的考量，一旦通过认证并形成批量供应后，整车厂通常不会轻易更换已定点的供应商，形成了较高的客户粘性与进入壁垒。

在此背景下，部分技术实力较强、资金实力雄厚的汽车转向系统零部件生产厂商的竞争优势将进一步显现，行业资源也将加速向具有自主创新能力和国际竞争力的龙头骨干企业集中。在产业升级、尤其是面临重要发展机遇的当前，行业内优势企业将迎来规模化发展的战略窗口期。

（四）行业竞争状况

1、行业竞争格局

当前，汽车转向系统市场以 EPS（电动助力转向）产品为绝对主流。从竞争格局来看，国内 EPS 市场仍由外资及合资品牌凭借先发优势主导，行业前五大供应商合计占据约 60%的市场份额，行业头部效应日趋明显。与此同时，国产替代进程正加速推进，部分本土优秀企业已在 DP-EPS 等细分领域形成差异化的竞争优势。

转向系统正从当前主流的 EPS 向线控转向（SBW）持续升级。根据高工智能汽车数据，当前 SBW 处于产业化初期，渗透率较低并呈现快速增长趋势，预计到 2035 年渗透率将超过 60%。竞争格局方面，外资巨头在传统 EPS 领域积淀深厚，但线控转向作为 ASIL-D 级别的安全硬件，高研发投入与长验证周期构筑了较高壁垒，国内外企业尚未拉开显著差距。当前份额领先及产品落地速度较快的国产供应商有望充分受益于本轮技术变革，挑战传统外资巨头的市场地位，重塑全球汽车转向产业的竞争版图。

随着国内汽车制造工业整体实力的不断提升，部分综合实力较强的自主品牌厂商已通过技术提升成功进入外资品牌整车市场，实现了部分替代，我国自主品

牌汽车转向产品市场份额不断扩大。随着自主品牌厂商实力的不断增强以及自主品牌汽车市场占有率的提高，未来自主品牌零部件厂商的市场份额将有望进一步扩大。

2、行业壁垒

（1）研发技术壁垒

汽车转向系统集机械、电子、软件和电机技术于一体，是典型的多学科交叉领域。随着电动化、智能化发展，转向电控产品的软件功能、控制复杂度和安全要求持续提升。整车厂商在为其产品选择配套供应商时，往往要求转向系统零部件生产厂商具有定制、开发新产品的能力，并对开发周期有严格的要求，因此要求企业有较强的研发、设计能力。此外，由于转向系统的质量直接关系着整车的操控性和安全性，对产品性能、可靠性的要求较高，从而对生产厂商的工艺技术水平和产品质量控制水平也提出更高的要求。行业内的企业只有通过不断的应用新技术、新工艺，开发新产品，才能适应激烈的市场竞争，因此对新进入的企业形成一定的技术壁垒。

（2）客户认证壁垒

转向系统及其电控单元作为汽车安全相关核心部件，需通过多层次准入流程。供应商通常需要建立符合 IATF 16949 要求的汽车行业质量管理体系，获得该认证需 1-2 年时间；并按照 ISO 26262 等功能安全标准开展产品开发和验证，高安全等级项目还需满足 ASIL-D 最高功能安全等级要求。在此基础上，还需通过整车厂的供应商准入审核，涵盖研发能力、工艺水平、制造能力、质量管理等多个维度。从合格供应商认证到实现产品量产，一般需要 2-3 年时间。上述认证周期较长、投入较大，显著提高了新进入者的准入成本和时间成本。

（3）客户转换成本壁垒

转向系统与整车底盘、电子电气架构、智能驾驶系统具有较高耦合度。供应商通常需要在车型开发早期即参与同步设计，围绕具体车型完成结构布置、电气接口、控制策略、功能安全目标等多方面适配开发。车型量产后，整车厂出于安全可靠性与供应链稳定性的考量，通常不会轻易更换已完成验证并稳定供货的供应商，形成基于深度适配和长期合作的转换成本壁垒。

（4）资金壁垒

汽车转向行业在产品研究开发、实验室建设、产品建设升级、样品试制、原材料采购等方面都需要大量资金投入。优良的现金流表现与持续的融资能力，将构成行业的资金壁垒。

3、公司在行业内的竞争地位

公司是高新技术企业，建有省级高新技术企业研究开发中心、省级企业研究院、浙江省博士后工作站，公司电动转向 EPS 项目被国家发展和改革委员会认定为国家高技术产业化示范工程。公司是中国汽车工业协会会员单位，被中国汽车工业协会认定为“中国汽车零部件转向器行业龙头企业”，是中国转向器行业标准制定的主要参与者，连续多年被评为“全国百家优秀汽车零部件供应商”。

公司已在浙江杭州、浙江义乌、吉林四平及安徽芜湖等多地建有生产基地，并在北京设有研究中心。公司长期致力于汽车转向系统及配套零部件的研发与生产，产品线已覆盖乘用车和商用车领域，涉及液压助力转向、电液助力转向、电动助力转向等多个品类，类别全面，并已取得线控转向、后轮转向等新兴领域多个定点项目。公司已获得“教育部科学技术进步奖”、“中国机械工业科学技术奖”、“中国汽车工程学会科学技术奖”、“浙江省科学技术进步奖”、“江苏省科学技术奖”等多个奖项。此外，作为“中国汽车零部件转向器行业龙头企业”，公司已成为重要的汽车转向系统自主品牌厂商，并荣获吉利、奇瑞、一汽、零跑、蔚来、理想等重要合作伙伴的相关奖项。

公司坚持“求实创新”的经营理念，不断引进先进技术和生产检测设备，聚集国内外专家、技术人才和管理精英，推行精益生产管理模式。公司具备为商用车、乘用车及新能源汽车提供各类转向产品的能力，在汽车行业积累了数十年的系统配套经验，客户资源多元化并且国际化，是众多声誉良好的整车厂商的一级配套商，已与吉利、奇瑞、一汽等大型综合性车企以及零跑、理想、蔚来等新能源汽车领军企业建立了稳定的合作关系。公司是国内率先自主开发汽车电动助力转向系统、汽车智能转向系统的企业之一，为自动驾驶汽车提供先进的主动转向解决方案。

4、行业主要竞争对手

公司所在转向系统市场主要竞争对手的情况如下表所示：

企业名称	简要情况
博世华域转向系统有限公司	公司专业从事汽车转向系统及关键零部件的开发、生产、组装和销售。产品包括平行轴式电动助力转向系统（APA-EPS）、双齿轮式电动助力转向系统（DP-EPS）、管柱式电动助力转向系统（C-EPS）、液压助力转向系统（HPS）和相关零部件等，业务覆盖齿轮齿条式汽车转向系统各个领域。客户主要涵盖了大众、通用、吉利、上汽乘用车、奔驰、本田等逾40家整车厂，部分产品出口至9个国家和地区。
耐世特汽车系统集团有限公司	一家全球领先的先进转向及动力传动系统、先进驾驶辅助系统（ADAS）及自动驾驶（AD）赋能技术的公司，公司在硬件、软件及电子的自主开发及全面系统集成能力上的技术突出，拥有为全球整车制造商提供全面服务的竞争优势，已拥有包括宝马集团、长安集团、福特汽车公司等60家以上的全球客户。
采埃孚天合	采埃孚天合是在2015年采埃孚收购天合后成为采埃孚旗下主动和被动安全技术部，主要产品为主动安全系统（包含制动系统、车辆动态控制系统和转向系统等）和被动安全系统。
捷太格特（JTEKT）	公司前身是光洋精工（Koyo）和丰田工机（TOYODA），两家公司于2006年1月合并，主要从事汽车转向器和驱动部件、轴承和油封、机床的研发、生产和销售，是全球EPS主要供应商之一，自1988年开始研发EPS，拥有完善的产品线。
蒂森克虏伯	蒂森克虏伯成立于1811年，目前业务分布在全球78个国家和地区，超过162,000名员工专注于为全球的可持续发展提供高品质的产品、工业流程和服务，与客户共同研发在“材料”、“机械”和“工程”领域的全面解决方案。蒂森克虏伯汽车业务包括为汽车和发动机制造商设计工厂以及生产线，提供与车身和总装设备相关的控制和测试系统、涵盖汽车总成性能设计、开发、测试等环节的技术服务。

5、公司的竞争优势

（1）客户优势

汽车转向系统属于汽车的安全件，直接关系到汽车的安全性，系汽车核心零部件之一。因此，汽车转向系统行业准入门槛高，整车厂商与供应商之间倾向于长期稳定的合作。通常，转向系统制造商在成为整车厂商配套供应商前需经历整车厂商及第三方多层标准审查后，再通过小批量试生产，方可正式进入其合格供应商名单为其批量供货，因此新客户导入周期较长。公司凭借着领先的技术研发能力、先进的生产制造工艺、稳定敬业的团队和高水平的公司治理，在汽车行业积累了丰富的系统配套经验和国际化客户资源，成为重要的汽车转向系统自主品牌厂商。

（2）研发与技术优势

公司历来注重技术研发投入，具有较强的技术实力及设计开发能力。经过多年的技术积累及生产实践，已经拥有了较强的电动助力转向系统、循环球转向器（包含液压、电动及电液等多种助力方式）及智能线控转向的设计、制造能力，并在线控底盘方面进行了技术储备，形成了七项核心技术能力，包括转向系统设计与匹配技术、电动转向 ECU 技术、转向器先进制造技术、循环球式电动转向技术、智能线控转向技术、后轮转向技术、角模块转向技术。同时，新产品研发方面，公司配套开发实力较强，可同时进行多个项目的配套开发，并已积累了丰富的高端车型配套经验；生产工艺方面，公司亦具备较强的工艺研发能力，公司在核心装配和检测产线上进行自主设计和集成创新，打造智能产线，该产线具备在线自动装配、在线检测、在线数据储存、在线数据分析及长时间数据追溯等多项功能，同时亦具备进行柔性生产能力，并能够随着后续产品升级而实现产线的快速迭代。

（3）产品质量优势

公司一直以来注重产品质量控制，各主要子公司均设立有独立的质量保证部，并制定了一系列严格的质量控制和管理制度，对原材料采购、产品生产及售后服务全过程进行严格的管控，形成了供应商质量控制、生产过程质量控制以及售后产品质量管理相互衔接的质量管控体系。此外，公司主要关键工序大量采用进口加工设备，而其余加工设备亦选取国内顶尖厂商的产品，公司先进的设备配置有利于提高加工精度、生产效率，并保证了产品质量的稳定性。公司主要下属子公司均通过了 IATF 16949:2016 标准的质量体系认证，产品质量稳定，并获得客户的认可。

（4）产品线丰富优势

公司产品系列齐全，产品覆盖面广，可生产全系列适用于乘用车的齿轮齿条转向器及适用于商用车的液压、电动、电液循环球转向器，以及适用于乘用车的 C-EPS 管柱式电动助力转向系统、P-EPS 小齿轮式电动助力转向系统、DP-EPS 双小齿轮式电动助力转向系统、R-EPS 齿条式电动助力转向系统。此外，公司近年来投入研发与生产设备，新增了中间轴、转向管柱等产品，进一步丰富了公司产品线，具备为客户提供转向模块化供货及多样化的智能转向解决方案的能力。公司采用柔性化生产模式，配置多台数控加工中心及加工专机，构建柔性化生产

线，并采用日本丰田精益生产管理模式，能够快速有效地转换生产产品品种，实现多品种批量配套供货。

（5）成本优势

公司从2005年开始将日本丰田精益生产管理模式（Toyota Production System，TPS）推广应用至公司采购体系、生产体系及技术研发体系。随着多年的探索实践及经验积累，公司消化并吸收了 TPS 管理系统的精髓并结合自身特点有所发展。公司通过实行精益化管理，对整个生产过程实施追踪及监控，使得公司生产成本得到有效控制。公司主要生产基地位于浙江省、吉林省及安徽省，周边地区汽车行业集群集中，有利于公司就近采购原材料及零配件，降低采购成本。公司多年来注重维护与供应商的良好合作关系，有效地控制了公司铸件、配套件等原材料的产品质量和采购成本。此外，公司主要核心部件及关键工序均主要通过自行加工生产，从而有效地控制成本并保证产品质量，提升公司盈利水平。

（6）团队优势

公司拥有一支稳定且经验丰富的技术、管理及营销团队，现有团队骨干人员平均拥有 15 年以上的从业经验，在业务运营、研发、技术管理和营销领域拥有丰富的管理技能和营运经验，对行业的发展现状和动态有着准确的把握，且多年服务于公司，形成了稳定、和谐的工作氛围。此外，公司注重技术人才、管理人才和营销人才的选拔、培养和任用，并注重维持团队合理的年龄梯度，为未来产品研发、产能扩张、市场开拓储备了较为充足的人力资源。

（五）影响行业发展的有利与不利因素

1、影响行业发展的有利因素

（1）国家产业政策积极扶持

国家产业政策的积极扶持是推动汽车及零部件行业发展的核心驱动力之一，政策体系已从顶层设计延伸至关键技术、市场应用与标准法规等各层面。在新能源汽车领域，国家通过延续和优化车辆购置税减免、新能源汽车下乡等政策持续扩大市场内需，引导产业向高附加值方向升级，并明确加快攻关汽车芯片、固态电池等关键技术；在智能网联汽车领域，工信部 2026 年汽车标准化工作要点聚焦汽车电子与智能网联等新兴领域开展标准引领，而转向系统强制性国标

GB17675-2025 删除对机械连接的强制要求，则为线控转向（SBW）等创新技术的商业化应用扫清了法规障碍。此外，《汽车行业数字化转型实施方案》等政策专门部署了零部件中小企业数字化赋能行动，从研发设计、智能检测到系统集成改造，全面推动零部件企业降本增效与质量提升。在国家战略引领与地方配套政策的合力下，汽车零部件行业正迎来技术升级、国产替代与全球化布局的多重发展机遇。

（2）汽车行业仍具有较大的发展空间

我国汽车制造业起步较晚，但借助全球化分工体系的确定和汽车制造产业的转移，以及近年来电动化转型的历史性浪潮，实现了快速发展。而与此同时，截至 2025 年末，我国汽车千人保有量仅为 260.5 辆，较于日本、德国、英国等其他发达国家而言仍处于较低水平，我国汽车制造业仍具有广阔的发展空间。随着未来电动化的持续深入，智能驾驶等新兴领域的持续发展，汽车领域产品技术迭代需求的持续增长将直接带动汽车零部件行业的发展。

（3）产品迭代升级释放大量市场需求，国产品牌有望实现弯道超车

线控转向系统（SBW）取消了方向盘与车轮的机械连接，实现动态转向与灵活调节，其控制精度高，并能释放驾驶舱空间，高度契合智能驾驶发展趋势，已明确成为汽车转向领域未来的主流应用方向之一。根据高工智能汽车数据及预测，2023 年-2035 年我国 SBW 的市场规模呈指数级增长，预计到 2030 年市场规模将达到 215.2 亿元，到 2035 年市场规模将达到 382.3 亿元，渗透率超过 60%。未来，SBW 技术有望迎来较快发展。

在线控转向（SBW）为代表的新兴技术领域，市场参与者的技术壁垒及市场竞争格局尚未固化，为国产自主品牌提供了战略性的赶超窗口。

中国新能源汽车产业在全球范围内的先发优势与规模化应用基础，构成了自主品牌实现此次技术跨越的核心依托。一方面，国内新能源整车年销量已超千万辆级别，庞大的市场规模为 SBW 的装车验证、数据积累与迭代优化提供了无可比拟的试验场与应用土壤；另一方面，本土自主品牌整车企业在智能化技术路线上更为进取，对 SBW 等前沿技术的搭载意愿与集成创新能力更强，上下游协同创新的产业生态正加速形成。综合来看，借助本轮底盘转向系统的技术变革，叠

加自主品牌整车在智能化赛道上的引领地位，国内转向企业有望在 SBW 领域打破外资品牌在传统 EPS 时代的垄断格局，实现从技术追赶到并跑甚至领跑的跨越，重塑全球汽车转向产业的竞争版图。

2、影响行业发展的不利因素

我国自主品牌转向系统零部件生产厂商普遍起步较晚，积累期较短，累计技术研发投入不足，前沿核心技术研发实力较弱。此外，我国汽车转向行业仍较为分散，各自主品牌厂商规模仍偏小、资金实力有限，实力相对较弱。主要的外资品牌转向系统零部件生产厂商已于国内合资或独资设厂，凭借其品牌、技术、规模、市场、物流等优势，对自主品牌厂商构成了较大的竞争压力。

（六）行业的周期性、季节性、区域性特征

1、周期性

汽车转向行业位于汽车产业链中游，汽车转向行业与汽车产业存在密切的联动关系，而汽车产业与国民经济的发展密切相关，因此汽车转向行业受国民经济周期性波动、下游整车行业波动的影响而具有一定的周期性。当宏观经济处于上升阶段时，汽车行业发展迅速，汽车消费活跃；反之当宏观经济处于下行阶段时，汽车行业发展放缓，汽车消费萎缩。因此，汽车转向行业会随着国民经济发展情况的变化而出现波动。

2、季节性

汽车转向行业下游主要为整车厂。受终端消费者购车需求影响，国内整车厂通常上半年属于产销淡季，下半年为产销旺季，因此汽车转向行业制造商相应下半年订单和销售规模一般会高于上半年。

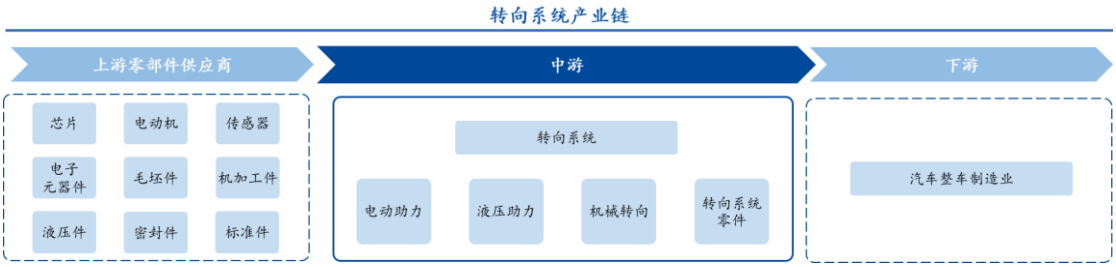
3、区域性

从汽车转向行业整体角度来看，区域性特征较为明显，在下游客户聚集、经济活跃、配套发达的区域容易形成产业集群。目前我国已经形成了长三角、珠三角、东北地区、西南地区等汽车零部件产业集群，配套产业发达，地域优势明显。

（七）公司所处行业与上下游行业的关联性及其影响

公司主要从事转向系统产品的研发、生产及销售，上游供应部件主要为ECU、

电动机、传感器，以及机加工件、标准件、毛坯件等初加工件，下游应用领域主要为汽车整车制造行业。



1、上游行业情况

转向行业与上游 ECU、电动机、传感器及各类初加工机械件构成紧密的技术与供应链协同：电子件负责感知、决策与执行，机械件提供结构强度、精度与可靠性，共同决定转向系统的性能。目前，上述上游行业工艺成熟、产能充裕，供应体系完善，能够为转向企业提供成本可控、品质可靠的多样化方案，满足规模化量产与快速迭代的需求。

2、下游行业情况

转向行业下游为汽车整车制造行业，整车需求受宏观经济发展及行业政策直接影响，并迅速传导至转向零部件供应商。当前，乘用车领域电动助力转向系统（EPS）已实现全面渗透，后续技术发展重心正转向线控转向（SBW）、后轮转向（RWS）等更高阶的智能化与集成化方向，同时国内自主品牌在新兴技术领域的份额有望持续提升；商用车领域则正稳步向电动化转型，智能电动循环球转向系统等电动化产品的渗透率将逐步提高，传统液压助力方案加速被替代。整车电动化、智能化的深化将持续驱动转向行业技术迭代与产品升级。

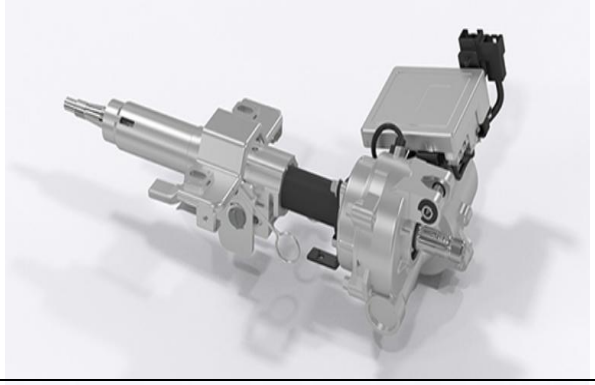
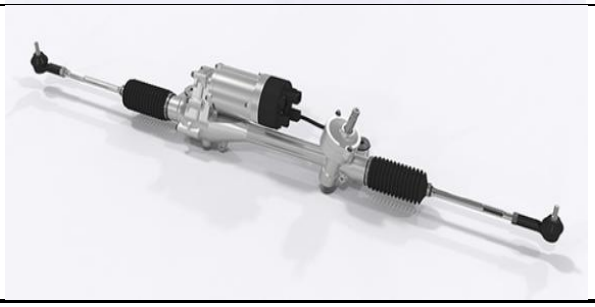
四、主要业务模式、产品及服务的主要内容

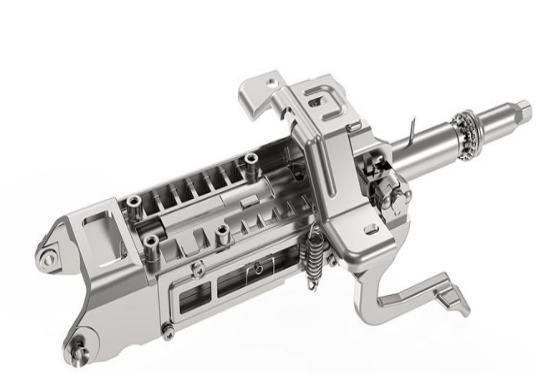
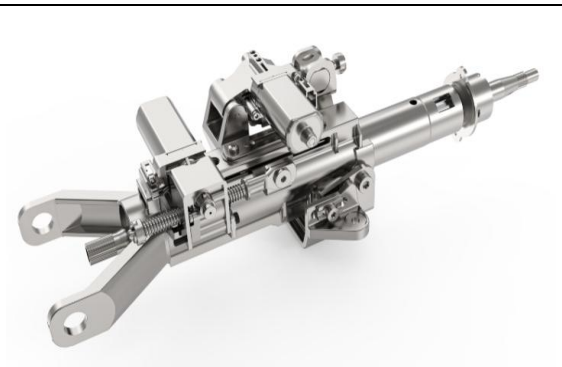
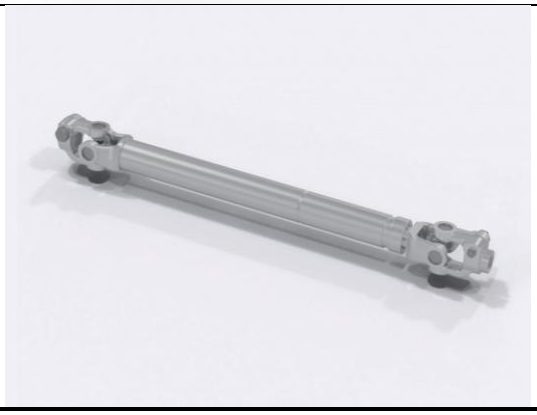
（一）主营业务、主要产品与服务

公司主要从事汽车转向器及其他转向系统关键零部件的研发、制造及销售，报告期内主要产品包括乘用车转向系统及部件、商用车转向系统及部件和其他配件。其中乘用车转向系统及部件主要包含各类电动助力转向系统、齿轮齿条转向器、转向管柱和中间轴；商用车转向系统及部件主要包含液压循环球转向器、智能电液循环球转向系统和智能电动循环球转向系统；其他配件主要为齿条、飞轮、

支架等其他各类汽车转向配件。公司主要产品介绍如下：

1、乘用车转向系统及部件

产品类别	具体品类	图示	产品简介
电动助力转向系统	C-EPS		将电机及控制器安装在转向管柱上，适用于小排量乘用车。
	P-EPS		将电机及控制器安装在小齿轮上，适用于中等排量乘用车。
	DP-EPS		将电机及控制器安装在齿条上的另一个小齿轮上，适用于排量较大的乘用车。
	R-EPS		将电机及控制器安装在齿条上，适用于排量较大的乘用车。

产品类别	具体品类	图示	产品简介
齿轮齿条转向器	齿轮齿条转向器		连接转向操纵机构（方向盘/中间轴）与转向执行机构（车轮/横拉杆）之间的动力转换机械装置，由转向齿轮、转向齿条、壳体、调整装置等组成。
转向管柱	机械转向管柱		连接汽车转向盘和转向器的机构，其作用是通过转向盘转动转向管柱产生转向力，转向力传递至转向器，推动车轮实现转向功能。同时转向管柱具有调节转向盘上下、前后的作用。 根据调节方式，公司转向管柱分为机械转向管柱和电动转向管柱。其中电动转向管柱是在机械转向管柱的基础上进行结构和功能的进一步提升，可通过电机驱动方式实现转向管柱的姿态调节，主要应用于中高端车型。
	电动转向管柱		
中间轴	中间轴		将转向管柱与转向器联系起来的部件，主要作用是将转向管柱上的转向角度和转向力矩传递到转向器上，从而确保转向器能够准确地实现转向功能。

2、商用车转向系统及部件

产品类别	图示	产品简介

产品类别	图示	产品简介
液压循环球转向器		由控制阀、机械传动机构、助力缸三大功能模块组成，前轴载荷 1 吨至 12 吨。公司液压循环球转向器主要用于商用车，包括重卡、中卡、轻卡、微型卡车及各类型客车。
智能电液循环球转向系统		该系统将电动助力（EPS）和液压助力（HPS）进行有机集成，为双动力输入系统，电动助力的动力输入为 EPS 电机，液压助力的动力输入为转向油泵，上端为集成式电动助力转向模块，下端为循环球式液压助力转向模块。适用于前轴负荷≥2.5t 的中重型电动和智能卡车、客车、越野车等商用车。
智能电动循环球转向系统		由电机和控制器总成、机械循环球转向器总成、蜗轮蜗杆减速机构和扭矩角度传感器组成。该系统可以为商用车的自动驾驶提供主动的转向控制接口。智能电动循环球转向系统适用于前轴负荷≤3t 的电动和智能轻卡、物流车、中小巴客车、特种工程车辆以及轻型燃油商用车。

（二）主要经营模式

1、销售模式

公司以直接为整车厂商供货的销售方式为主。一般情况下，技术部门在为整车厂商配套开发产品成功后，将交付样品供整车厂商进行测试，在测试期结束并合格后，公司根据整车厂商订货需求组织生产及产品交付。

公司采取两类供货方式，其一为公司通过物流将产品运送至客户指定收货点，或由客户到公司直接提货，从而完成产品交付义务；其二为寄售模式，公司根据客户的订单或预测需求计划进行排产备货，并将货物运送至客户指定仓库或与公司签有仓储合同的第三方仓库，客户根据生产计划进行产品领用。

2、生产模式

柔性化生产是公司生产的主要特征。公司采用多品种批量生产的柔性化生产模式，主要以数控加工中心及加工专机组成生产线，并导入精益生产管理模式，可实现多品种批量供货。公司生产部门负责落实生产计划，工艺技术部门编制加工程序，实现生产线高效率运作。

公司主要采用以销定产并辅以备货需求的生产模式，生产部门每个月依照销售部门的订单安排生产计划，并评估加工能力与原材料供应，编制要货计划交公司采购部门。同时，公司一般每月对次月订单规模进行评估预测，并提前组织排产，以确保满足整车厂商的订单需求，并尽量规避整车厂商临时调整采购计划所带来的风险。

3、采购模式

公司原材料主要为电子元器件（含电机）、机加工件、标准件、毛坯件等，采购部门主要依据生产部门的生产计划进行采购。

公司建立了严格的供应商管理制度。在新开发供应商时，公司采购部门协同品质及工艺部门对潜在供应商进行实地考察，重点关注其生产设备、质量控制、现场管理水平等方面，在对供应商样件进行检验并安排小批量试生产检验合格后，方可作为合格供应商纳入公司供应商管理体系。

（三）主要产品的生产和销售情况

1、报告期主要产品的产量及销量情况

报告期内，公司主要产品的产量及销量情况如下：

单位：万件

产品类别	项目	2026年1-6月	2025年度	2024年度	2023年度
乘用车转向系统及部件	产能	201.00	402.00	322.00	228.00
	产量	197.72	362.23	261.22	139.47
	销量	186.59	357.89	256.14	133.26
	产能利用率	98.37%	90.11%	81.12%	61.17%
	产销率	94.37%	98.80%	98.06%	95.55%
商用车转向	产能	37.50	75.00	75.00	75.00

产品类别	项目	2026年1-6月	2025年度	2024年度	2023年度
系统及部件	产量	27.93	51.69	46.15	44.56
	销量	26.66	51.35	46.36	45.52
	产能利用率	74.47%	68.92%	61.53%	59.42%
	产销率	95.46%	99.33%	100.47%	102.15%

注1：2026年1-6月产能按照年产能/2计算；
注2：上表列示主要乘用车/商用车转向系统及部件产品。其中齿轮齿条转向器等产品一般配套EPS等产品销售，为避免重复计算，未再统计齿轮齿条转向器等配套产品数据。

2、报告期主要产品的销售收入情况

报告期内，公司主营业务收入分产品销售情况如下：

单位：万元

产品	2026年1-6月		2025年度		2024年度		2023年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
乘用车转向系统及部件	137,752.98	82.01%	281,519.06	81.21%	205,475.38	78.73%	123,556.16	71.00%
商用车转向系统及部件	28,052.27	16.70%	58,852.99	16.98%	48,209.49	18.47%	44,361.39	25.49%
其他配件	2,164.69	1.29%	6,292.42	1.82%	7,293.79	2.79%	6,106.53	3.51%
合计	**167,969.93**	**100.00%**	**346,664.46**	**100.00%**	**260,978.67**	**100.00%**	**174,024.08**	**100.00%**

注：2026年1-6月数据未经审计，全文同。

（四）主要原材料及能源采购情况

1、主要原材料采购情况

报告期内，公司采购的原材料主要包括电子元器件（含电机）、机加工件、标准件、毛坯件、辅料及其他，各期采购情况如下：

单位：万元

原材料种类	2026年1-6月		2025年度		2024年度		2023年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
电子元器件	41,123.49	33.17%	84,205.05	33.33%	57,139.64	31.00%	40,631.18	31.99%
机加工件	32,833.36	26.48%	70,139.62	27.77%	52,000.63	28.22%	34,856.73	27.45%
标准件	21,982.90	17.73%	44,394.60	17.57%	34,480.61	18.71%	20,286.17	15.97%
毛坯件	18,077.77	14.58%	33,632.88	13.31%	25,011.05	13.57%	16,153.23	12.72%
辅料及其他	9,965.59	8.04%	20,230.57	8.01%	15,666.51	8.50%	15,077.48	11.87%

原材料种类	2026年1-6月		2025年度		2024年度		2023年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
合计	123,983.11	100.00%	252,602.72	100.00%	184,298.44	100.00%	127,004.79	100.00%

报告期内，公司主要品类采购结构整体稳定，原材料采购金额随着公司生产经营规模的增长而逐年提升。

2、主要能源耗用情况

公司生产经营过程中消耗的能源主要为电力。报告期各期，公司电力耗用情况如下：

项目	2026年1-6月	2025年度	2024年度	2023年度
采购金额（万元）	1,030.71	2,455.06	3,342.47	3,038.03
采购数量（万千瓦时）	1,612.91	3,651.10	4,463.78	3,873.32
采购均价（元/千瓦时）	0.64	0.67	0.75	0.78

2025 年度电力耗用同比有所下降，主要系子公司吉林世宝推进生产优化，不再开展耗电量较大的铸造业务所致。报告期各期电力采购均价有所下降，主要系：（1）公司部分厂区逐步采用分布式光伏用电替代市电采购，分布式光伏用电成本相对较低，整体采购均价有所下降；（2）报告期内公司进一步优化生产计划安排，将部分可调节的耗电工序向电网低谷时段集中，进一步拉低了平均电力采购单价。

（五）主要固定资产和无形资产情况

1、主要固定资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司拥有固定资产情况如下：

单位：万元

项目	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值	成新率
房屋及建筑物	40,141.97	14,448.86	82.57	25,610.53	63.80%
机器设备	109,125.73	60,947.64	1,028.40	47,149.68	43.21%
运输工具	2,694.62	1,593.39	-	1,101.23	40.87%
办公设备及其他	5,785.84	2,792.37	-	2,993.47	51.74%
合计	**157,748.16**	**79,782.27**	**1,110.97**	**76,854.92**	48.72%

（1）房屋所有权情况

截至2026年6月30日，公司及其下属子公司在浙江义乌、浙江杭州、吉林四平、安徽芜湖、北京等地拥有房产，产权证书登记建筑面积合计为349,669.79平米。其中，主要的生产经营性用房如下：

序号	证号	权利人	坐落	建筑面积（m^2）	用途
1	浙（2025）义乌市不动产权第0069157号	浙江世宝	义乌市稠江街道荷花南街2290号	195,026.95	工业
2	吉（2020）四平市不动产权第0029224号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1层101	6,419.95	工业
3	吉（2020）四平市不动产权第0029223号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1层101	631.40	工业
4	吉（2021）四平市不动产权第0011126号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1层101	3,932.46	工业
5	吉（2020）四平市不动产权第0029225号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1至5层101	5,787.95	工业
6	吉（2020）四平市不动产权第0029226号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1至5层101	4,220.07	办公
7	吉（2020）四平市不动产权第0029227号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1层101	12,902.92	工业
8	吉（2020）四平市不动产权第0029228号	吉林世宝	铁东区经济开发区南宁路7388号1层101	12,985.15	工业
9	四平市房权证四字第014170号	四平机械	铁东区北门街	735.00	铸造
10	四平市房权证四字第014171号	四平机械	铁东区北门街	726.92	车间
11	四平市房权证四字第076969号	四平机械	铁东区北门街长发路75-15号	2,304.30	办公
12	四平市房权证四字第076971号	四平机械	铁东区北门街长发路75-15号	2,534.07	装配车间
13	四平市房权证四字第076974号	四平机械	铁东区北门街长发路75-15号	3,045.78	联合厂房
14	四平市房权证四字第076976号	四平机械	铁东区北门街长发路75-15号	4,870.00	机加
15	吉（2017）四平市不动产权第298177号	四平机械	铁东区北门街长发路369号1层101	9,622.83	工业
16	杭房权证经字第0007543号	杭州世宝	杭州经济技术开发区17号大街6号	4,814.92	非住宅
17	杭房权证经字第0007548号	杭州世宝	杭州经济技术开发区17号大街6号	2,167.90	非住宅
18	杭房权证经字第0007547号	杭州世宝	杭州经济技术开发区17号大街6号	10,110.30	非住宅
19	杭房权证经字第0007546号	杭州世宝	杭州经济技术开发区17号大街6号	4,075.67	非住宅
20	杭房权证经字第0007545号	杭州世宝	杭州经济技术开发区17号大街6号	6,652.84	非住宅

序号	证号	权利人	坐落	建筑面积（m^2）	用途
21	杭房权证经字第0007544号	杭州世宝	杭州经济技术开发区17号大街6号	1,551.08	非住宅
22	房地权芜开发区字第2006006081号	芜湖世特瑞	龙山路尖山路口	10,866.87	工业
23	京（2017）门不动产权第0011102号	北京奥特尼克	北京市门头沟区莲石湖西路98号院102幢-1层-101	687.86	技术支持与研发中心
24	京（2017）门不动产权第0011103号	北京奥特尼克	北京市门头沟区莲石湖西路98号院8号楼1至5层101	3,100.39	技术支持与研发中心
25	浙(2025)杭州市不动产权第0269310号	杭州新世宝	杭州市钱塘区白杨街道19号大街229号、杭州市钱塘区白杨街道19号大街229号3幢等4套	31,267.00	非住宅

（2）主要生产经营设备

截至2026年6月30日，发行人固定资产中机器设备的账面价值为47,149.68万元、运输设备的账面价值为 1,101.23 万元、办公设备及其他的账面价值为2,993.47万元。

2、主要无形资产情况

公司无形资产主要系土地使用权等。截至2026年6月30日，公司无形资产情况如下：

单位：万元

项目	账面原值	累计摊销	账面价值
土地使用权	7,187.33	2,549.20	4,638.13
专利技术	128.17	128.17	-
非专利技术	4,969.64	4,874.64	95.00
管理软件	5,389.89	2,128.49	3,261.39
合计	**17,675.02**	**9,680.50**	**7,994.53**

（1）土地使用权情况

截至2026年6月30日，公司及其下属子公司在浙江义乌、浙江杭州、吉林四平、安徽芜湖、北京等地拥有土地使用权，产权证书登记土地面积合计为342,735.29平米。其中，主要的生产经营性用地如下：

序号	证号	权利人	坐落	权利期限	权属性质	用途	面积（m^2）
1	浙（2025）义乌市不动产权第 0069157 号	浙江世宝	义乌市稠江街道荷花南街 2290 号	2064.01.01	出让	工业	56,945.38
2	吉（2021）四平市不动产权第 0011125 号	吉林世宝	铁东区长发路 369 号	2052.9.26	出让	工业	43,644.51
3	四国用（2016）字第 00194 号	吉林世宝	四平市经济开发区南宁路 7388 号	2061.5.17	出让	工业	106,719.20
4	吉（2026）四平市不动产权第 0022322 号	吉林世宝	四平市铁东区东山大街西侧，现状四平市方向机械厂厂区内	2073.10.26	出让	工业	1,273.00
5	吉（2026）四平市不动产权第 0022323 号	吉林世宝	四平市铁东区东山大街西侧，现状四平市方向机械厂厂区内	2073.10.26	出让	工业	1,979.00
6	四国用（2000）字第 13-00031 号	四平机械	四平市铁东区长发乡一面城村	2048.05.19	出让	工业	13,104.35
7	杭经出国用（2004）第 0055 号	杭州世宝	杭州经济技术开发区十七号大街 6 号	2053.3.21	出让	工业	49,078.00
8	浙（2025）杭州市不动产权第 0269310 号	杭州新世宝	杭州经济技术开发区白杨街道 19 号（南）大街 229 号	2055.1.5	出让	工业	31,267.00
9	芜开国用〔2005〕第 061 号	芜湖世特瑞	龙山路北侧	2054.12.8	出让	工业	35,772.72
10	芜开国用〔2007〕第 049 号	芜湖世特瑞	芜湖经济技术开发区尖山东路以西	2054.12.8	出让	工业	901.04
11	京（2017）门不动产权第 0011102 号	奥特尼克	北京市门头沟区莲石湖西路 98 号院 102 幢-1 层-101	2057.5.16	出让	工业	-
12	京（2017）门不动产权第 0011103 号	奥特尼克	门头沟区莲石湖西路 98 号院 8 号楼 1 至 5 层 101	2057.5.16	出让	工业	-

注：上表序号 11、12 号宗地的土地使用权系与该宗地其他权利人共有，故未列示该两宗土地的使用权面积

（六）发行人取得的主要生产经营资质

1、海关进出口货物收发货人备案回执/报关单位备案证明

公司名称	海关编码	有效期	备案机关
浙江世宝	3318930170	长期	中华人民共和国义乌海关
吉林世宝	2203960172	长期	中华人民共和国四平海关
杭州世宝	3301260026	长期	中华人民共和国钱关下沙海关
北京奥特尼克	1109360005	长期	中华人民共和国丰台海关

公司名称	海关编码	有效期	备案机关
杭州新世宝	3301260178	长期	中华人民共和国钱关下沙海关
芜湖世特瑞	3402260035	长期	中华人民共和国芜湖海关

2、排污登记凭证

公司名称	证书编号	发证日期	有效期
浙江世宝	913300001476445210001W	2023-11-01	2028-10-31
吉林世宝	9122030067730447950O3Y	2023-05-18	2028-05-17
江苏斐鹰	91320411MAE42Y130P001W	2024-10-21	2029-10-20
杭州世宝	9133010125392555440O2Z	2022-06-22	2027-06-21
杭州新世宝	91330101768233194J001X	2025-10-20	2030-10-19
芜湖世特瑞	91340200769009194J001W	2025-03-21	2030-03-20

（七）核心技术来源情况

公司结合下游市场需求变化以及未来转向系统技术方案发展趋势，持续进行技术开发投入，已经在乘用车电动转向系统、商用车电动转向系统以及智能线控转向系统、后轮转向系统等领域积累了包含设计、制造、测试以及评价在内的综合技术体系，并在角模块转向方面进行了技术储备，形成了七项核心技术能力。相关技术应用于公司主营业务及核心转向产品，技术来源均为自主研发，具体如下表所示：

技术名称	技术简介	技术能力
转向系统设计与匹配技术	系统配套开发实力是转向系统零部件生产厂商的核心能力，该技术的强弱直接影响厂商新客户及业务的拓展能力。	转向系统功能设计能力
		转向系统计算及选型能力
		转向系统结构设计及3D设计能力
		产品试验评价大纲开发能力
		转向系统功能、性能及可靠性试验能力
		整车转向系统匹配调校能力
电动转向ECU技术	ECU是电动助力转向系统的核心部件，该技术是影响电动助力转向系统操控性的关键技术。	ECU控制策略开发能力
		电子电路开发设计能力
		ECU控制软件开发能力
		ECU集成测试能力
		PPK系统匹配与测试能力
转向器先进制	转向器先进制造技术涉及前	具备PPK单元先进的装配及检测技术

技术名称	技术简介	技术能力
造技术	端关键部件制造技术、总成装配及检测检验技术，该技术是影响转向器质量及稳定性的关键技术。	具备EPS转向器先进装配及检测技术
		具备PPK及转向器总成关键质量控制技术
		TPS先进生产管理经验
循环球式电动转向技术	循环球式电动转向是适用于商用车的电动转向装置，该种转向系统尤其适用于电动商用车、电动物流车、电动叉车等新能源商用汽车。	循环球式电动转向自主设计能力
		循环球式电动转向核心部件制造能力
		循环球式电动转向装配与测试能力
		循环球式电动转向台架验证能力
智能线控转向技术	智能线控转向技术涉及软硬件解耦技术、转向路感模拟技术、可变传动比控制技术、转向轮角度伺服控制技术、故障诊断与容错技术及功能安全技术等。	具备线控转向系统设计能力
		具备线控转向全系统核心部件及总成制造能力（HWA/RWA）
		具备线控转向系统控制软件开发能力
		具备线控转向系统测试能力
		具备线控转向系统标定及调校能力
后轮转向技术	后轮转向是当前先进四轮转向的关键转向装置，可大大提高汽车的操纵稳定性。后轮转向技术包括匹配设计技术、生产制造技术、验证测试技术等。	后轮转向系统自主设计能力
		后轮转向系统核心部件制造能力
		后轮转向系统装配与测试能力
		后轮转向系统台架验证能力
角模块转向技术	随着线控转向技术的成熟及产业化应用，未来汽车转向技术的发展方向是四轮独立转向，可拓展出蟹行、斜向、原地零半径转向、支点转向等功能，大大提升了车辆操控性和安全性。	角模块转向系统的设计能力
		角模块转向系统的制造能力
		角模块转向系统的测试能力
		角模块转向系统与整车系统的调试能力

五、现有业务发展安排及未来发展战略

（一）整体发展战略

公司以提高汽车驾驶安全性和舒适性为使命，致力于为全球领先汽车集团提供安全、智能、节能、轻量化的汽车转向系统，努力把全系列车型的转向系统及关键零部件的研发和生产能力提高到具备国际竞争力的水平，并逐步向转向系统集成模块化关联的汽车关键零部件方向拓展。

（二）发展目标及发展规划

公司的发展目标是为全球领先汽车集团提供智能驾驶解决方案及产品。为实现公司发展目标，公司在产品与技术发展、产能建设与市场拓展等方面制定了具

体发展规划：

在产品与技术发展方面，公司将继续聚焦主营业务，加快线控转向等新领域的技术开发与商业化，布局角模块等前沿技术领域，助力汽车高级别自动驾驶，助力汽车零部件国产化。公司研发投入将持续围绕转向系统的安全、智能、自动、节能、轻量化等核心技术领域展开，强化与战略客户的协同，保持公司持续发展的竞争优势。

在产能建设方面，报告期内公司顺应市场需求增长，有序推进产能建设，整体经营规模持续提升；同时公司将通过本次募集资金投资项目建设，进一步提升公司现有品类的产能规模，完善公司在线控转向等新兴领域的产业布局，同时强化公司汽车转向系统的整体配套能力，持续增强公司在汽车转向领域的竞争实力。

在市场拓展方面，公司秉持稳健务实的原则，持续进行业务开拓，客户群体正在向多元化方向发展，已覆盖奇瑞、吉利、一汽等传统头部车企，以及零跑、理想、蔚来等造车新势力。未来公司将持续巩固自主品牌汽车市场份额，并积极进行新客户开拓，扩大公司经营规模，增强公司抗风险能力。

六、财务性投资及类金融情况

（一）财务性投资及类金融业务的认定标准

根据中国证监会于2023年2月发布的《证券期货法律适用意见第18号》和《监管规则适用指引——发行类第7号》等相关规定，财务性投资和类金融业务界定如下：

1、财务性投资

财务性投资包括但不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等。金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）。

围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整

合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。

2、类金融业务

除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、商业保理和小贷业务等。

此外，根据《监管规则适用指引——上市类第 1 号》，对上市公司募集资金投资产业基金以及其他类似基金或产品的，如同时属于以下情形的，应当认定为财务性投资：（1）上市公司为有限合伙人或其投资身份类似于有限合伙人，不具有该基金（产品）的实际管理权或控制权；（2）上市公司以获取该基金（产品）或其投资项目的投资收益为主要目的。

（二）自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资或类金融业务的情形

2026 年 8 月 7 日，公司召开第八届董事会第十四次会议，审议通过了本次向特定对象发行 A 股股票的相关议案。本次董事会前六个月至本募集说明书签署日，公司不存在新投入或拟投入的财务性投资或类金融业务情形。具体如下：

1、类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施对融资租赁、商业保理和小贷业务等类金融业务进行投资的情形。

2、非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的投资金融业务的情形。

3、与公司主营业务无关的股权投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的与公司主营业务无关的股权投资的情形。

4、投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的投资产业基金、并购基金的情形。

5、拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的拆借资金的情形。

6、委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的委托贷款的情形。

7、购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司不存在实施或拟实施的购买收益波动大且风险较高的金融产品的情形。

（三）最近一期末公司不存在持有金额较大的财务性投资及类金融业务

截至 2026 年 6 月 30 日，公司可能涉及财务性投资（包括类金融业务）的项目分析如下：

单位：万元

科目	金额	财务性投资金额	主要内容
交易性金融资产	111.23	111.23	二级市场股票投资
应收款项融资	19,939.93	-	银行承兑汇票
其他应收款	335.01	-	主要为押金保证金、备用金等经营性往来
其他流动资产	1,938.00	-	待抵扣增值税进项税额、预缴企业所得税、待摊费用等
其他权益工具投资	1,000.00	-	产业投资
其他非流动资产	4,757.33	-	预付长期资产购置款
合计	**28,081.50**	**111.23**	

1、交易性金融资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司交易性金融资产期末余额 111.23 万元，系以前年度公司部分客户以其自身股票偿付对公司的部分债务，公司持有该等股票至今。因股票收益波动大且风险较高，故界定为财务性投资。

2、其他权益工具投资

截至 2026 年 6 月 30 日，公司其他权益工具投资期末余额 1,000.00 万元，为公司投资苏州线行智能科技有限公司 15%股权形成。苏州线行智能科技有限公司主营人工智能应用软件开发等业务，目前正在与公司共同开发线控转向手感模拟器的应用层软件，属于公司产业链上下游。公司该投资系围绕产业链上下游进行的产业投资，符合公司主营业务及未来战略发展方向。该投资不以获取投资收益为主要目的，不属于财务性投资。

3、应收款项融资/其他应收款/其他流动资产/其他非流动资产

截至 2026 年 6 月 30 日，公司应收款项融资、其他应收款、其他流动资产、其他非流动资产均为与经营相关的银行承兑汇票、税费、资产购置预付款等，与财务性投资无关。

综上，截至 2026 年 6 月 30 日，公司财务性投资账面价值为 111.23 万元，占归属于母公司股东的净资产的比例为 0.05%，远低于 30%，公司不存在持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务）的情形。

七、最近一期业绩下降情况

（一）最近一期业绩下降的原因及合理性

2026 年 7-9 月，公司的主要经营业绩与上年同期的对比情况如下：

单位：万元

项目	2026 年 7-9 月	2025 年 7-9 月	同比增减
营业收入	107,777.26	93,764.32	14.94%
归属于母公司所有者的净利润	4,770.52	5,664.01	-15.77%
扣除非经常性损益后的归属母公司股东净利润	3,246.15	4,862.99	-33.25%

2026 年 7-9 月，公司电动化、智能化转向系统产品销售增长，实现营业收入 107,777.26 万元，较上年同期增长 14.94%。同期，发行人扣除非经常性损益后的归属母公司股东净利润较上年同期下降 33.25%，主要原因系：（1）研发费用较上年同期增加 976.34 万元，同比上升 18.65%，主要为公司持续加大新产品研发投入，研发人员数量增加以及材料、模具等直接投入相应增加；（2）管理费用较上年同期增加 611.98 万元，同比上升 18.50%，主要为职工薪酬增加及办公室修

整维护等一次性支出使得办公费上升；（3）其他收益较上年同期减少 728.44 万元，同比下降 53.55%，主要为部分子公司高新技术企业证书到期，本期暂未纳入先进制造业增值税加计抵减企业名单，当期无法确认增值税加计抵减收益。

上述影响因素中，部分影响因素具有阶段性或偶发性。其中，办公室修整维护支出系一次性支出，部分子公司高新技术企业资格空窗期的影响将随重新认定完成而消除，该等因素不会构成对公司经营业绩的长期不利影响；同时，研发投入增加系公司围绕电动化、智能化转型的主动战略投入，将为后续业绩提供支持。

结合上述情况，预计公司业绩不会形成短期内不可逆转的下降，2026 年 7-9 月经营业绩下降的情况不会对公司未来持续经营造成重大不利影响。

针对业绩下降的不利影响，公司积极进行市场和客户开拓、优化产品结构，并拟通过本次募投项目加大线控转向（RWA）、后轮转向器、轻/重卡电动转向器、线控转向管柱等新产品的研发投入，推动高附加值产品产业化落地，形成新的利润增长点，改善盈利质量。

（二）与同行业可比公司对比情况

2026 年 7-9 月，公司与同行业可比公司业绩对比情况具体如下：

单位：万元

项目	营业收入			扣除非经常性损益后的归属母公司股东净利润		
	2026 年 7-9 月	2025 年 7-9 月	变动率	2026 年 7-9 月	2025 年 7-9 月	变动率
伯特利	427,491.81	319,347.64	33.86%	37,362.05	35,055.56	6.58%
浙江世宝	107,777.26	93,764.32	14.94%	3,246.15	4,862.99	-33.25%

注：耐世特系港股上市公司，未披露三季报，无可比数据。

2026 年 7-9 月，公司与伯特利收入均呈增长趋势；公司扣除非经常性损益后的归属母公司股东净利润变动趋势与伯特利存在差异，主要系伯特利于 2026 年 6 月完成对豫北转向系统（新乡）股份有限公司的控股并表，其利润增长包含并购带来的增量，与公司以内生增长为主的经营口径不具有可比性。同时，公司扣除非经常性损益后的归属母公司股东净利润下降亦受到阶段性、偶发性因素影响，故两家公司扣除非经常性损益后的归属母公司股东净利润变动趋势存在差异具有合理性。

综上，公司不存在《注册管理办法》第十一条中不得向特定对象发行股票的

情形，符合《公司法》《证券法》《注册管理办法》等法律法规规定的上市公司向特定对象发行 A 股股票的条件，公司最近一期业绩下降不构成本次向特定对象发行股票的实质性障碍。

八、同业竞争

（一）发行人是否存在与控股股东、实际控制人及其控制的企业从事相同、相似业务的情况

截至本募集说明书签署日，除公司及其子公司外，公司控股股东、实际控制人不存在其他控制企业。公司控股股东世宝控股作为投资控股平台，从事投资管理业务，不存在与公司从事相同或相似业务的情形，与公司不存在同业竞争的情形。

（二）避免同业竞争的措施

为避免同业竞争，维护公司及中小股东合法权益，公司控股股东、实际控制人已于首次公开发行股票并在主板上市时出具了《关于避免同业竞争的承诺函》，具体情况如下：

“1、承诺人作为浙江世宝的控股股东/实际控制人，为保护浙江世宝及其中小股东利益，承诺人保证自身及控制下的其他企业目前没有、将来也不从事与浙江世宝主营业务相同或相似的生产经营活动，也不通过投资其他公司从事或参与与浙江世宝主营业务相同或类似的业务。

2、承诺人如从事新的有可能涉及与浙江世宝相同或相似的业务，则有义务就该新业务通知浙江世宝。如该新业务可能构成与浙江世宝的同业竞争，在浙江世宝提出异议后，承诺人同意终止该业务。

3、承诺人愿意承担由于违反上述承诺给浙江世宝造成的直接、间接的经济损失、索赔责任及额外的费用支出。”

截至本募集说明书签署日，公司控股股东、实际控制人严格履行承诺，未出现同业竞争情形。

（三）独立董事对公司同业竞争及避免同业竞争有关措施有效性的独立意见

公司独立董事就公司同业竞争情况和避免同业竞争措施的有效性发表独立

意见如下：

1、公司控股股东、实际控制人及其控制的企业不存在对公司构成重大不利影响的同业竞争。

2、公司控股股东、实际控制人已出具了关于避免同业竞争的承诺，目前承诺处于正常履行中，不存在违反承诺的情形。公司控股股东、实际控制人避免同业竞争的措施具有有效性，能够切实维护上市公司及中小股东的利益。

3、公司 2026 年向特定对象发行股票发行前后，公司控股股东、实际控制人未发生变更。本次发行募集资金投资项目实施后，不会与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业新增构成同业竞争。

九、合法合规情况

（一）本次发行符合《上市公司证券发行注册管理办法》第十一条相关规定

公司现任董事和高级管理人员不存在最近三年受到中国证监会行政处罚，或者最近一年受到证券交易所公开谴责的情形；公司及其现任董事和高级管理人员不存在因涉嫌犯罪正在被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规正在被中国证监会立案调查的情形；公司控股股东、实际控制人最近三年不存在严重损害上市公司利益或者投资者合法权益的重大违法行为的情形；公司最近三年不存在严重损害投资者合法权益或者社会公共利益的重大违法行为。

（二）行政处罚情况

报告期内，公司及子公司不存在重大行政处罚。

十、报告期内交易所对发行人年度报告的问询情况

2025 年 6 月 30 日，公司收到深圳证券交易所下发的《关于对浙江世宝股份有限公司 2024 年年报的问询函》（公司部年报问询函〔2025〕第 771 号），对公司营业收入、应收账款、经营活动现金流、存货、研发费用等财务科目进行了问询，公司已对相关问题进行针对性回复。

2026 年 6 月 12 日，公司收到深圳证券交易所下发的《关于对浙江世宝股份有限公司 2025 年年度报告的问询函》（公司部年报问询函〔2026〕第 503 号），对公司营业收入、应收账款、应收款项融资、存货、募投项目与募集资金、主要

客户等进行了问询，公司已对相关问题进行针对性回复。

第二节 本次证券发行概要

一、本次发行的背景和目的

（一）本次发行的背景

1、国家产业政策持续支持，为转向系统行业发展创造良好环境

国家正通过系统性政策体系，全方位支持新能源汽车与智能网联汽车产业高质量发展，为转向系统核心部件（EPS、SBW 等）的技术升级与产业化应用创造了良好环境。在顶层战略层面，国务院《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》明确新能源汽车为国家战略性新兴产业，计划到 2035 年，高度自动驾驶汽车实现规模化应用；在产业化推进层面，工信部等八部门《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026 年）》明确推动智能网联技术产业化应用，深入开展“车路云一体化”应用试点，推进准入和上路通行试点，2025 年 12 月首批 L3 级智能网联汽车产品获附条件许可准入，标志着高阶自动驾驶正式迈入商业化应用阶段；在技术标准层面，新版强制性国标 GB17675-2025《汽车转向系—基本要求》于 2026 年 7 月 1 日起实施，重点完善线控转向失效规定与安全应对策略，为 EPS 及 SBW 等新型转向技术的规模化量产应用划定了清晰安全边界。上述政策的有利支持为转向系统行业发展以及公司本次再融资募投项目的实施创造了良好环境。

2、汽车产业持续增长，转向系统市场空间稳步扩大

汽车产业是全球经济发展的支柱性产业之一。从全球市场来看，2025 年全球汽车产量约 9,980 万辆，2020-2025 年全球汽车产量复合增长率达 5.16%。中国作为全球最大的汽车市场，根据中汽协数据，2025 年中国汽车产销量分别达到 3,453.1 万辆和 3,440.0 万辆，同比分别增长 10.4%和 9.4%。2026 年中国汽车销量预计将超过 3,475 万辆。汽车转向系统作为汽车核心零部件之一，其市场规模与汽车产销量密切相关，汽车行业的持续增长为转向系统行业提供了坚实的市场基础。

3、新能源汽车与智能驾驶协同驱动，推动转向系统结构性升级

新能源汽车是全球汽车产业转型升级的重要方向，也是中国汽车产业高质量发展的战略选择。根据中汽协统计，2025 年中国新能源汽车销量达 1,649 万辆，

同比增长 28.2%，新能源汽车市场渗透率为 47.9%，相比 2024 年快速提升了 7 个百分点。

在新能源汽车渗透率快速提升的产业背景下，智能驾驶功能持续升级，对转向系统的响应速度、控制精度和功能安全提出了更高要求。随着智驾等级从 L2 向 L3、L4 提升，执行端必然要求转向系统加速由机械件向电子元器件升级，以适配高阶智驾所需的毫秒级响应速度，也为线控转向走向规模化商用提供了坚实的需求基础。新能源汽车与智能驾驶两大趋势协同作用，推动转向系统全面升级，为具备技术积累和前瞻布局的本土转向企业带来重大的结构性市场机遇。

4、自主品牌迎来技术变革窗口，国产替代进程加速

汽车转向系统市场当前以电动助力转向（EPS）产品为主，市场长期由外资品牌占据主要份额。而在线控转向等新兴领域，竞争格局尚未固化，自主品牌与外资品牌一样享有巨大的行业发展机遇。借助国内新能源汽车产业的先发优势与规模化应用基础，自主品牌有望在本次技术变革中实现“弯道超车”，重塑汽车转向系统领域的竞争格局。作为国产自主品牌转向领域的龙头企业之一，公司在行业技术迭代的关键期与国产替代的重要窗口期，及时响应下游市场快速发展需求，加速抢占市场先机，持续提升竞争优势。

（二）本次发行的目的

1、顺应行业技术升级趋势，加快新一代智能转向产品产业化布局

在乘用车领域，线控转向（SBW）技术路线确定性不断增强，行业已进入从技术验证向规模化量产跨越的关键阶段。本次募投项目将加快线控转向、后轮转向等新一代产品及配套部件的产业化落地与产能建设，助力公司把握技术迭代的重要窗口期。在商用车领域，电动化转型全面提速。同时，本次募投项目还将加速轻/重卡电动转向器等产品的产业化，巩固并扩大公司在商用车电动化浪潮中的领先优势。

2、布局前沿技术方向，提升研发测试能力

随着智能驾驶功能不断升级，汽车产业的技术竞争正在由感知、决策环节进一步向转向、制动、驱动等底盘执行环节延伸。相较于感知和决策系统，底盘执行系统直接控制车辆运动，其响应精度、可靠性和失效处置能力关系到整车安全，

是L3级及以上自动驾驶实现规模化应用的重要基础。

本次募投项目“线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目”聚焦线控转向及角模块系统研发测试能力建设，项目建设有利于完善公司自主试验验证体系，打造“机械系统+电控系统”一体化转向及智能底盘解决方案，同时布局角模块等行业前沿技术发展方向，为公司整体发展战略的实现提供技术支撑。

3、增强抗风险能力，保障可持续发展

在当前汽车产业电动化、智能化转型加速推进的背景下，公司通过本次股权融资，将进一步增加公司现金储备，提高净资产规模，优化资本结构，减少未来偿债压力和利息支出，整体提升了公司的抗风险能力。同时，本次募投项目全部围绕公司主营业务展开，为公司长期可持续发展奠定坚实基础。

二、发行对象及与发行人的关系

本次发行的发行对象为不超过35名（含35名）符合法律法规规定的特定对象，包括证券投资基金管理公司、证券公司、财务公司、资产管理公司、保险机构投资者、信托公司、合格境外机构投资者以及其他合格的投资者等。其中，证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

最终发行对象由公司董事会及其授权人士根据股东会授权，在本次发行通过深交所审核并取得中国证监会同意注册的批复后，与保荐人（主承销商）按照相关法律、法规和规范性文件的规定及本次发行申购报价情况，遵照价格优先等原则协商确定。若国家法律、法规及规范性文件对本次发行对象有新的规定，公司将按新的规定进行调整。

截至本募集说明书签署日，本次发行的发行对象尚未确定，因而无法确定发行对象与公司的关系。公司将在发行竞价结束后披露发行对象与公司之间的关系。

三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期

（一）发行股票种类及面值

本次发行的种类为境内上市的人民币普通股（A股），每股面值为人民币1.00

元。

（二）发行方式和发行时间

本次发行将采用向特定对象发行 A 股股票的方式进行，将在深交所审核通过并经中国证监会同意注册后的有效期内选择适当时机向特定对象发行。

（三）发行对象及认购方式

本次发行的发行对象为不超过 35 名（含 35 名）符合法律法规规定的特定对象，包括证券投资基金管理公司、证券公司、财务公司、资产管理公司、保险机构投资者、信托公司、合格境外机构投资者以及其他合格的投资者等。其中，证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

最终发行对象由公司董事会及其授权人士根据股东会授权，在本次发行通过深交所审核并取得中国证监会同意注册的批复后，与保荐人（主承销商）按照相关法律、法规和规范性文件的规定及本次发行申购报价情况，遵照价格优先等原则协商确定。若国家法律、法规及规范性文件对本次发行对象有新的规定，公司将按新的规定进行调整。

（四）定价基准日、发行价格及定价原则

本次发行的定价基准日为发行期首日，发行价格不低于定价基准日前二十个交易日（不含定价基准日当日）公司 A 股股票交易均价的百分之八十。定价基准日前二十个交易日股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。

若公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项，本次发行价格将作相应调整。具体调整方法如下：

派发现金股利：P1=P0-D

送股或转增股本：P1=P0/(1+N)

派发现金同时送股或转增股本：P1=(P0-D)/(1+N)

其中，P0 为调整前发行底价，D 为每股派发现金股利，N 为每股送股或转

增股本数，调整后发行底价为P1。

最终发行价格将在本次发行通过深交所审核并取得中国证监会同意注册的批复后，按照相关法律、法规、规章及规范性文件的规定和监管部门的要求，由公司董事会及其授权人士根据公司股东会的授权与保荐人（主承销商）按照相关法律、法规和规范性文件的规定及发行对象申购报价情况，遵照价格优先等原则协商确定，但不低于前述发行底价。若国家法律、法规对向特定对象发行股票的定价原则等有最新规定，公司将按最新规定进行调整。

（五）发行数量

本次发行的数量按照募集资金总额除以最终询价确定的发行价格确定，且不超过本次发行前公司总股本的百分之三十，并以中国证监会关于本次发行的同意注册文件为准。

本次发行的最终发行数量将在公司取得中国证监会关于本次发行的同意注册文件后，由公司董事会在股东会授权范围内，根据本次发行的实际情况与保荐人（主承销商）协商确定。

在本次发行首次董事会决议公告日至发行日期间，公司如因送股、分配股票股利、资本公积转增股本、限制性股票登记或其他原因导致本次发行前公司总股本发生变动的，则本次发行的数量上限将进行相应调整。

若国家法律、法规及规范性文件对本次发行的股份数量有新的规定或中国证监会予以注册的决定要求调整的，则本次发行的股票数量届时相应调整。

（六）限售期

本次发行完成后，发行对象所认购的本次发行的股票自发行结束之日起6个月内不得转让。本次发行完成后至限售期满之日止，发行对象所取得公司本次发行的股票因公司分配股票股利、资本公积转增股本等情形所取得的股份，亦应遵守上述限售安排。上述限售期届满后，该等股份的转让和交易将根据届时有效的法律法规及中国证监会、深交所的有关规定执行。法律、法规对限售期另有规定的，依其规定。

（七）股票上市地点

本次发行的股票将在深交所主板上市交易。

（八）本次发行前滚存未分配利润的安排

本次发行完成后，公司本次发行前滚存的未分配利润由公司新老股东按照发行后的股份比例共同享有。

（九）本次发行决议的有效期限

本次发行相关决议的有效期为公司股东会审议通过之日起 12 个月。

四、募集资金金额及投向

公司本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过人民币 139,400.00 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	拟投资总额	拟用募集资金投资金额
1	汽车线控转向系统产业化建设项目	56,230.00	56,230.00
2	乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目	43,800.00	43,800.00
3	汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目	10,000.00	10,000.00
4	线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目	9,370.00	9,370.00
5	补充流动资金	20,000.00	20,000.00
合计		**139,400.00**	**139,400.00**

本次向特定对象发行募集资金到位前，公司可根据募集资金拟投资项目实际进度情况以自筹资金先行投入，待本次募集资金到位后按照相关法律、法规规定的程序予以置换。本次向特定对象发行募集资金到位后，若扣除发行费用后的实际募集资金少于上述项目募集资金拟投入总额，募集资金不足部分由公司自筹解决。

五、本次发行是否构成关联交易

截至本募集说明书签署日，本次发行的发行对象尚未确定，因而无法确定发行对象与公司的关系。公司将在发行竞价结束后披露发行对象与公司之间的关系。

六、本次发行不会导致公司控制权发生变化

截至 2026 年 6 月 30 日，世宝控股直接持有公司 261,529,754 股的股份，占公司股份总数的 31.79%，系公司控股股东；张世权先生、张宝义先生、汤浩瀚先生、张兰君女士及张世忠先生合计直接和间接控制本公司 35.00%的表决权，为公司实际控制人。综上所述，公司的控股股东为世宝控股，实际控制人为张世权、张宝义、汤浩瀚、张兰君及张世忠，且报告期内未发生变更。

本次发行的股票数量将按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过公司本次向特定对象发行前总股本的 30%（含本数）。若按本次发行的股票上限测算，本次发行完成后，实际控制人直接或间接控制公司的表决权最低将减少至 26.92%，公司控股股东、实际控制人不会发生变化。

七、本次发行方案是否存在创新、无先例等情形说明

本次发行方案不存在创新、无先例等情形。

八、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

本次向特定对象发行股票相关事项，已经公司第八届董事会第十四次会议、2026 年第一次临时股东会、2026 年第一次 A 股类别股东会以及 2026 年第一次 H 股类别股东会审议通过。根据有关规定，本次发行方案尚需取得深交所审核通过并经中国证监会同意注册后方可实施。在获得中国证监会同意注册后，公司将向证券登记结算机构和证券交易所申请办理股票发行和上市事宜，完成本次向特定对象发行股票所需的全部审批程序。

本次发行能否获得深交所审核通过及中国证监会注册以及审批通过和完成注册的时间均存在不确定性，提醒广大投资者注意投资风险。

九、本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”的说明

《注册管理办法》第四十条规定，上市公司应当“理性融资，合理确定融资规模”。根据《证券期货法律适用意见第 18 号》第四条规定：

（一）上市公司申请向特定对象发行股票的，拟发行的股份数量原则上不得超过本次发行前总股本的百分之三十。

（二）上市公司申请增发、配股、向特定对象发行股票的，本次发行董事会决议日距离前次募集资金到位日原则上不得少于十八个月。前次募集资金基本使用完毕或者募集资金投向未发生变更且按计划投入的，相应间隔原则上不得少于六个月。前次募集资金包括首发、增发、配股、向特定对象发行股票，上市公司发行可转债、优先股、发行股份购买资产并配套募集资金和适用简易程序的，不适用上述规定。

（三）实施重大资产重组前上市公司不符合向不特定对象发行证券条件或者本次重组导致上市公司实际控制人发生变化的，申请向不特定对象发行证券时须运行一个完整的会计年度。

（四）上市公司应当披露本次证券发行数量、融资间隔、募集资金金额及投向，并结合前述情况说明本次发行是否“理性融资，合理确定融资规模”。

本次发行股份数量按照募集资金总额除以发行价格确定，数量不超过本次发行前总股本的30%，符合上述第一项的规定。

公司前次募集资金为2022年度向特定对象发行A股股票，前次募集资金到账时间为2024年3月。公司本次发行董事会决议日前十八个月内，不存在申请增发、配股或向特定对象发行股票的情况，符合上述第二项的规定。

公司本次向特定对象发行股票，不适用上述第三项的规定。

公司已在本募集说明书“第二节 本次证券发行概要”“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”“第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析”中披露本次证券发行数量、融资间隔、募集资金金额及投向，本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”，符合上述第四项的规定。

综上，本次发行符合“理性融资，合理确定融资规模”的相关规定。

十、本次发行符合国家产业政策和板块定位的说明

（一）本次募集资金投资项目不涉及淘汰类、限制类产业

根据国民经济行业分类（GB/T4754-2017），公司所属行业为“C制造业”之“C36 汽车制造业”之“C3670 汽车零部件及配件制造”。公司本次募集资金投资项目围绕公司主营业务展开。

根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，公司主营业务和本次募集资金投资项目属于其中的鼓励类项目“十六、汽车”之“1.汽车关键零部件”中的“电动助力转向系统、线控转向系统以及电制动、电动转向及其关键零部件”，公司主营业务以及本次募集资金投资项目属于产业政策支持鼓励领域，不涉及淘汰类、限制类产业。

（二）本次募集资金投资项目不涉及落后或过剩产能行业

公司主营业务和本次募集资金投资项目不涉及《国务院关于进一步加强淘汰落后产能工作的通知》（国发〔2010〕7 号）、《关于印发淘汰落后产能工作考核实施方案的通知》（工信部联产业〔2011〕46 号）、《国务院关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》（国发〔2013〕41 号）、《政府核准的投资项目目录（2016 年本）》（国发〔2016〕72 号）、《关于利用综合标准依法依规推动落后产能退出的指导意见》（工信部联产业〔2017〕30 号）、《关于做好 2020 年重点领域化解过剩产能工作的通知》（发改运行〔2020〕901 号）以及《2015 年各地区淘汰落后和过剩产能目标任务完成情况》（工业和信息化部、国家能源局公告 2016 年第 50 号）等文件中的落后产能或产能过剩行业。

（三）本次募集资金投资项目不涉及高耗能、高排放行业

根据《关于加强高耗能、高排放建设项目生态环境源头防控的指导意见》（环环评〔2021〕45 号）的相关规定，公司主营业务与本次募集资金投资项目不涉及上述高耗能、高排放行业。

（四）公司主营业务和本次募投项目符合国家产业政策的鼓励方向

根据国民经济行业分类（GB/T4754-2017），公司所属行业为“C 制造业”之“C36 汽车制造业”之“C3670 汽车零部件及配件制造”；公司主营业务为汽车转向器及其他转向系统关键零部件的研发、制造及销售。本次募集资金投向围绕公司主营业务展开，根据国家统计局《战略性新兴产业分类（2018）》，公司主营业务和本次募集资金投资项目属于其中的“5.2.3 新能源汽车零部件配件制造”之“3670* 汽车零部件及配件制造”，属于战略性新兴产业，符合国家产业政策要求，满足《上市公司证券发行注册管理办法》第三十条关于符合国家产业政策和板块定位（募集资金主要投向主业）的规定。

第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、公司本次募集资金投资项目的必要性和可行性

（一）本次募集资金使用计划

公司本次向特定对象发行股票募集资金总额不超过人民币 139,400.00 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	拟投资总额	拟用募集资金投资金额
1	汽车线控转向系统产业化建设项目	56,230.00	56,230.00
2	乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目	43,800.00	43,800.00
3	汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目	10,000.00	10,000.00
4	线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目	9,370.00	9,370.00
5	补充流动资金	20,000.00	20,000.00
合计		**139,400.00**	**139,400.00**

本次向特定对象发行募集资金到位前，公司可根据募集资金拟投资项目实际进度情况以自筹资金先行投入，待本次募集资金到位后按照相关法律、法规规定的程序予以置换。本次向特定对象发行募集资金到位后，若扣除发行费用后的实际募集资金少于上述项目募集资金拟投入总额，募集资金不足部分由公司自筹解决。

（二）项目备案及审批情况

截至本募集说明书签署日，本次募集资金投资项目的备案及环评批复情况如下：

序号	项目名称	备案项目代码	环评情况
1	汽车线控转向系统产业化建设项目	2608-330114-89-01-782330	杭环钱评批〔2026〕59号
2	乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目	2608-220303-04-02-893903	四环审（表）字〔2026〕18 号
3	汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目	2608-330782-07-02-354593	金环建义〔2026〕68 号
4	线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目	2608-330114-89-02-308190	无需办理[注]
5	补充流动资金	无需办理	无需办理

注：“线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目”主要用于研发能力建设，不涉及大规模量产环节，项目实施不会对环境产生不利影响，根据《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 年版）》，项目不属于环评审批或备案范围，无需办理环评报批手续。

（三）项目实施的必要性

1、线控转向、后轮转向等乘用车线控系统进入产业化导入期，新增产品具有较大的市场发展空间

在线控转向（SBW）领域，SBW 彻底取消了方向盘与车轮之间的机械连接，完全通过电信号传递转向指令，具备响应速度快、转向比动态可调、冗余安全等级高等优势，是 L3 及以上高阶自动驾驶不可替代的核心执行部件。转向系统正从机械转向（MS）向电动助力转向（EPS）再向线控转向（SBW）持续升级。根据高工智能汽车数据及预测，2023-2035 年我国 SBW 的市场规模呈指数级增长，预计到 2030 年市场规模将达到 215.2 亿元，到 2035 年市场规模将达到 382.3 亿元，渗透率超过 60%。线控转向系统及线控转向管柱等相关部件具有较大的发展空间。

在后轮转向（RWS）领域，RWS 通过后轮主动转向，在低速场景下可减小转弯半径、提升泊车灵活性，在高速场景下可增强行驶稳定性，尤其适用于长轴距大型车辆。过去受限于高昂的系统成本，RWS 主要搭载于奔驰 S 级、奥迪 Q7、宝马 7 系、保时捷 Panamera 等顶级豪华车型。随着国产供应链成熟、电控技术进步以及新能源汽车平台对底盘集成度要求的提升，后轮转向正加速从“百万级豪车专属”向主流高端车型渗透。根据佐思汽研报告，2025 年 1 至 10 月中国乘用车后轮转向装配量已达 10.6 万辆，同比增长 36.5%，且配置起售价已下探至 20-25 万元区间，正从高端豪华车型向大众市场加速下沉。根据知名市场研究机构 MRFR 数据，全球主动后轴转向市场规模将由 2025 年的 28.42 亿美元增长至 2035 年的 54.52 亿美元，2025 年至 2035 年复合增长率为 6.73%。

汽车转向系统市场当前以电动助力转向（EPS）产品为主，市场长期由外资品牌占据主要份额。而在线控系统等新兴汽车转向系统领域，国内外企业尚未拉开显著差距。借助国内新能源汽车产业的先发优势与规模化应用基础，自主品牌有望在本次技术变革中实现“弯道超车”，重塑转向领域的竞争格局。公司作为国产自主品牌转向领域的龙头企业之一，为积极顺应市场发展机遇，把握国产替

代的重要窗口期，拟通过本项目实现线控领域相关产品的规模化量产，及时响应下游市场快速发展需求，加速抢占市场先机。

2、商用车新能源化和智能化将持续带动电动转向产品需求

在商用车电动转向领域，传统商用车转向系统以液压助力转向（HPS）为主，而电动助力转向（EPS）在燃油经济性、转向精度、ADAS 系统集成等方面具有显著优势。

据乘联分会 2026 年 2 月发布的预测数据，2026 年轻型商用车整体新能源渗透率预计达 43%，其中轻卡细分市场的新能源渗透率将达 34%。新能源轻卡因缺乏传统发动机作为液压助力的动力源，对电动转向器存在刚性需求，这一结构性变化构成了轻卡电动转向器市场增长的基础逻辑。

新能源重卡市场也处于快速发展阶段。2026 年，多部门联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》，提出到 2030 年新能源重卡渗透率达到 40%，并通过建设零碳公路运输通道、完善补能设施和拓展干线运输场景等措施推动规模化应用。重卡前轴负荷高、使用工况复杂，传统 HPS 和 EHPS 在能耗、控制精度和冗余能力方面难以充分满足高阶智能驾驶要求，高扭矩、高可靠、具备冗余设计的纯电动转向器将成为重要升级方向。

3、汽车电动化、智能化加速，电动转向系统产品持续迭代升级，核心部件市场需求快速扩大

随着汽车电动化渗透率的持续提升，电动转向系统 EPS 已成为目前乘用车领域主流转向控制系统。同时随着高阶智能辅助驾驶的快速发展，EPS 可通过采用双系统或多备份的完全冗余设计，满足 L3 级及以上级别最高功能安全等级 ASIL-D 和失效可运行能力的要求，产品内部亦处于快速迭代升级阶段。转向管柱、中间轴等关键部件需求随之同步增长。公司转向管柱、中间轴等产品已进入多家主流车企供应链，客户定点项目和量产需求持续增加，现有产能已难以匹配头部客户的订单节奏。同时随着新客户及新项目的开发，客户对于产品的质量稳定性、生产自动化水平等也提出了更高的要求。本项目通过新增自动化生产设备及配套软件、建设全流程在线检测和数字化追溯体系，有利于提升关键工序稳定性、产品质量一致性和生产效率，匹配整车厂对高安全、高精度转向部件的制造

要求。

汽车智能化、电动化加速，同时也推动电动转向系统向更高精度、更高冗余和更快响应方向升级。在 EPS 的各条技术路线中，DP-EPS、R-EPS 等高端品类市场渗透率逐步提升。PPK 作为 DP-EPS、R-EPS 的核心控制部件，其供应效率直接影响整车同步开发节奏。在相关 EPS 产品需求快速提升的情况下，通过进一步提升公司 PPK 核心部件自主规模化制造能力，一方面可减少核心样件外采导致的响应滞后，缩短整车同步开发和方案迭代周期；另一方面可增强关键部件供应链自主可控能力，并通过规模化生产持续优化成本。

4、项目建设有利于完善自主试验验证体系，为公司整体发展战略的实现提供技术支撑

先进的自主测试验证体系是汽车转向系统领域实现产品开发及验证的核心基础。本项目拟通过“线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目”，建设 PPK 级及系统总成级硬件在环（HIL）测试平台、电机系统测试、线控转向及后轮转向性能与可靠性测试、整车级 NVH 测试、角模块测试以及商用车重卡电动转向测试等能力，并形成从软件功能测试、核心部件验证、系统性能和耐久性测试到整车级评价的完整研发闭环，提高故障定位、设计优化和验证确认效率。

汽车转向系统属于车辆安全关键零部件，整车厂对供应商的同步开发、功能安全、可靠性验证及全过程数据管理能力要求较高。当前线控转向和后轮转向的市场渗透率仍处于较低水平，但相关产品已由概念验证逐步进入量产导入阶段，角模块也已成为整车企业和零部件企业前瞻布局的重要方向。本项目建设有利于公司顺应市场需求发展趋势，全方位布局智能转向系统前沿开发体系，抢占智能底盘核心赛道，助力公司高质量发展。

5、补充营运资金，有利于缓解资金缺口并支撑业务快速扩张

当前汽车转向行业呈现以 EPS（电动助力转向）为主，并加速向 SBW（线控转向）全面升级的发展态势。公司作为国内转向领先企业，在 EPS 领域深耕多年，同时已前瞻布局线控领域，并已获得主流车企定点，正处于产品开发及量产落地的关键期。本次补充流动资金既是缓解当前 EPS 业务规模扩张带来的营运资金缺口、降低财务费用的现实需要，更是支撑 SBW 新技术研发、设备采购

及测试验证等量产前期高强度投入的战略举措，有助于公司在保障现有业务稳健运营的同时，抓住线控转向商业化机遇，进一步提升公司的整体市场竞争力。

（四）项目实施的可行性

1、项目建设符合国家产业政策及行业技术发展方向

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，当前正加快向电动化、智能化、网联化方向转型。2026 年 3 月发布的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出，加快智能网联新能源汽车等战略性新兴产业发展，扎实推进智能驾驶等关键技术创新，推动新技术、新产品和新场景规模化应用，为汽车产业智能化升级和关键零部件技术创新提供了明确的政策导向。此外，现行《汽车转向系一基本要求》（GB 17675—2025）自 2026 年 7 月 1 日起实施。与原标准相比，新标准进一步完善了转向电子控制系统的功能安全要求，正式取消转向盘与执行机构之间机械连接的强制规定，首次为线控转向划定清晰的安全边界；《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》亦进一步将线控转向列为未来五年重点技术方向。

本项目主要面向汽车转向系统及核心部件进行产业化及技术开发能力建设，重点布局线控领域转向系统，既受益于汽车关键零部件鼓励类政策的稳定支撑，又精准对接线控转向发展的产业化窗口，项目建设与国家产业政策及行业技术发展方向具有系统性的契合关系。

2、项目建设相关产品具有明确的市场应用场景和市场需求

本项目拟建设乘用车线控转向（RWA）、后轮转向器、轻卡电动转向器、重卡电动转向器等线控领域转向系统产品以及转向管柱、中间轴等核心转向部件的生产能力，相关产品主要应用于新能源汽车、智能网联汽车及高阶智能驾驶车辆，产品定位和应用场景较为明确。

对于线控领域转向系统产品，随着智能驾驶功能由感知和决策层逐步向车辆执行层延伸，整车厂对转向系统的主动控制、响应精度、安全冗余和软件化控制能力提出了更高要求。线控转向能够通过电子信号实现车辆转向控制，是高阶智能驾驶的重要执行系统；后轮转向能够改善中大型车辆的低速转向灵活性和高速行驶稳定性；新能源轻卡、无人物流车和新能源重卡的发展，则将进一步推动商

用车转向系统由传统液压及电液方案向电动化、高冗余和线控化方向升级。

对于转向管柱及中间轴等汽车转向系统核心部件，其广泛应用于现有主流EPS产品，而新一代的线控转向管柱亦是线控转向系统的重要组成部件。公司转向管柱及中间轴产品已进入国内外多家主流整车企业供应链，具备较强的国产化配套能力。且随着产品迭代升级和高级辅助驾驶（ADAS）功能的持续下沉，电动转向管柱及线控转向管柱等产品市场需求将保持快速增长。上述技术路线及相关产品均具有较为清晰的整车应用需求，为项目产品产业化提供了市场基础。

3、公司现有产品制造及工艺技术开发能力为项目实施落地提供保障

公司长期服务于乘用车和商用车市场，已具备电动助力转向、电液转向及商用车智能转向产品的产业化基础。在乘用车领域，公司已实现C-EPS、P-EPS及DP-EPS、R-EPS 等产品的批量供货；在商用车领域，公司较早开展电动循环球转向器和电液循环球转向器研发，相关产品已实现量产应用，积累了大负荷、大扭矩和复杂工况下的产品设计开发、生产制造及质量控制经验。

本项目拟建设的相关产品及配套部件产能，均围绕公司在乘用车及商用车领域转向系统的业务布局展开，并依托公司已有产品平台和制造经验进行产能提升、产品升级和产业化延伸。公司现有技术、工艺、人员、供应链及客户服务体系可在项目实施过程中得到复用，为项目实施落地提供保障。

4、针对线控领域等新兴应用领域产业化建设，公司已具备相应的技术开发积累

公司长期从事汽车转向系统产品的研发与制造，已形成涵盖机械转向、电动助力转向、电液转向及智能转向等产品的技术基础。同时，公司结合下游市场需求变化以及未来转向系统技术方案发展趋势，已经在智能线控转向系统、后轮转向系统、商用车高冗余电动转向等领域积累了包含设计、制造、测试以及评价在内的综合技术体系，具备从线控转向系统设计、核心部件及总成制造、软件开发、测试到系统标定及调校的全方位产品设计生产能力，并在角模块转向等前沿技术领域进行了技术储备。

公司建有“浙江省智能转向系统重点企业研究院”，持续围绕汽车转向系统电动化、智能化和线控化方向开展技术研发。公司承担或参与了智能驾驶汽车基

础软件平台等科研项目，并围绕线控转向、电动助力转向、后轮转向及线控转向路感模拟器等技术主持或参与制定多项团体标准。上述研发成果和技术储备为本项目开展线控领域产能建设并持续进行技术开发奠定了良好基础。

5、现有客户配套基础及新项目储备有利于新增产能消化

公司始终秉持“以质量谋市场、以创新求发展”的核心理念，历经多年发展，构建了多元化、深层次、高粘性的全球客户生态，为本项目新增产能落地筑牢产业化根基。在国内市场，公司已实现与吉利、奇瑞、零跑、一汽、理想等头部自主品牌深度合作；国际市场顺利进入多家跨国整车企业供应链体系。依托转向整机与自主控制器一体化供货能力，公司可为客户提供完整的转向系统解决方案，具备差异化竞争优势，多次荣获客户授予的“优秀供应商”“技术开发奖”等荣誉，品牌认可度高、客户粘性强。

公司已取得多个线控领域项目定点，并与多家整车企业就相关产品开发开展技术对接及产品验证；转向管柱及中间轴产品已进入国内外多家主流整车企业供应链，项目储备充足。基于现有客户配套基础和项目储备，公司有望持续推进项目落地和业务开拓，为产能消化提供有力支撑。

二、本次募集资金投资项目的具体情况

（一）汽车线控转向系统产业化建设项目

1、项目基本情况

本项目聚焦汽车线控转向系统产业化建设，包括设备购置及安装、厂房建设等必要投资。项目建设完毕后，将新增乘用车线控转向（RWA）产能 30 万台套/年、后轮转向器产能 30 万台套/年、轻卡电动转向器 15 万台套/年、重卡电动转向器产能 10 万台套/年、PPK 产能 90 万台套/年、丝杆产能 60 万台套/年。

2、项目实施主体

本项目实施主体为公司全资子公司杭州世宝。

3、项目投资概算及测算依据

（1）投资概算

本项目投资总额为56,230.00万元，拟使用募集资金56,230.00万元，具体投资构成如下所示：

单位：万元

序号	项目	投资金额	投资金额占比	拟使用募集资金	是否为资本性支出
1	工程建设费用	14,730.00	26.20%	14,730.00	是
2	设备购置及安装费用	38,500.00	68.47%	38,500.00	是
3	铺底流动资金	3,000.00	5.34%	3,000.00	否
合计		**56,230.00**	**100.00%**	**56,230.00**	

（2）投资金额测算依据及过程

1）工程建设费用

本项目工程建设费用主要用于厂房建设，投资金额合计14,730.00万元。

本项目建设投资的具体测算过程为：根据公司历史建设经验、募投项目产能规划估算本项目厂房建筑面积；根据不同车间建筑、装修标准要求，结合当地单位面积造价装修资料、对第三方工程施工公司初步询价或公开市场价格查询结果，估算建设投资的每平米建设施工单价，进而测算本项目工程建设费用金额。

2）设备购置及安装费用

本项目购置的设备包括产品装配线、贴片及DIP产线、PPK装配线、丝杆螺母生产线等，投资金额合计38,500.00万元。

本项目设备投资的具体测算过程为：根据下游客户实际需求、募投项目生产工艺、产能规划等，估算设备实际需求类型及数量，并根据设备供应商报价或市场价格情况，进而测算本项目设备投资金额。

3）铺底流动资金

本项目铺底流动资金根据项目投资规模、运营成本、资金周转特点及行业惯例，结合公司历史经营数据和项目实际资金需求，基于审慎性原则估算确定，为3,000.00万元。该资金主要用于项目投产初期各类周转支出，与项目运营规模和业务模式相匹配。

4、项目建设周期及进度安排

本项目的建设期为三年零三个月，计划从 T+2 年开始生产并陆续释放产能。项目建设进度计划内容包括前期工作、土建工程及装修、设备安装及调试和竣工结项。建设进度安排如下：

序号	实施步骤	T年	T+1 年				T+2 年				T+3 年			
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	前期工作	*	*	*	*									
2	土建工程及装修					*	*	*	*	*	*	*	*	
3	设备安装及调试				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
4	竣工结项													*

注：T 代表建设初始年，1、2、3 数字代表年数，Q1、Q2、Q3、Q4 为当年第一、二、三、四季度，下同。

在项目实施过程中，公司将根据行业发展及市场需求情况及时调整项目的具体实施进度和募集资金使用进度。

5、项目经济效益

本项目完全达产后，预计项目税后内部收益率 22.62%、税后静态投资回收期 6.22 年，本项目经济效益预测的假设条件及主要计算过程如下：

（1）收入测算分析

本募投项目营业收入主要由新增乘用车线控转向（RWA）、后轮转向器、轻卡电动转向器、重卡电动转向器预计销售收入构成。各类产品的销售数量根据本次项目新增产线的产能及预计投产进度安排进行估算；产品价格方面，本项目结合目前产品市场报价水平，并同时考虑未来可能存在的合理价格下降空间后综合确定。

（2）成本及费用测算分析

本募投项目生产成本中，单位材料成本参考主要原材料市场报价水平，并考虑未来规模化量产后成本优化空间等综合确定；单位人工成本、单位制造费用基于产品实际生产所需工费支出情况合理估算。其他期间费用参考募投项目实施主体历史期间费率，结合项目实际情况合理估算。

（3）效益指标测算合理性

本项目聚焦汽车线控转向系统产业化建设，属于转向行业新兴应用领域，相关产品暂无公开披露的完全可比项目。为分析本募投项目的效益情况，选取同行业可比公司同为线控领域项目效益或综合毛利率水平进行比较。经对比，本次募投项目效益测算毛利率水平具有合理性和谨慎性，具体情况如下：

效益预测指标	项目/公司	2026年1-6月	2025年	2024年	2023年
毛利率	耐世特（综合毛利率）	11.95%	11.41%	10.49%	8.76%
	伯特利（综合毛利率）	19.45%	19.65%	21.14%	22.57%
	伯特利“年产100万套线控底盘制动系统产业化项目”	22.36%（达产后）			
	本项目	20.58%（达产后）			

（二）乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目

1、项目基本情况

本项目聚焦乘用车新一代智能上转系统产业化建设，包括设备购置及安装、厂房改造等必要投资。项目完全投产后，将新增年产40万台套线控转向管柱、95万台套电动转向管柱、20万台套机械转向管柱、70万台套转向中间轴的生产能力。作为汽车转向系统中上转系统这一子系统的核心部件，转向管柱和中间轴连接方向盘与转向器，承担关键传动功能，并直接影响转向角度与力矩传递、方向盘位置调节、操纵手感、噪声表现及碰撞安全。通过上述能力建设，公司将进一步提升新一代中高端乘用车转向管柱及中间轴的智能制造能力，有利于公司把握市场需求变化带来的历史性机遇，实现整体竞争实力的进一步提升。

2、项目实施主体

本项目实施主体为公司全资子公司吉林世宝。

3、项目投资概算

（1）投资概算

本项目投资总额为43,800.00万元，拟使用募集资金43,800.00万元，具体投资构成如下所示：

单位：万元

序号	项目	投资金额	投资金额占比	拟使用募集资金	是否为资本性支出
1	工程建设费用	2,080.00	4.75%	2,080.00	是
2	设备购置及安装费用	39,320.00	89.77%	39,320.00	是
3	基本预备及其他费用	1,200.00	2.74%	1,200.00	否
4	铺底流动资金	1,200.00	2.74%	1,200.00	否
合计		**43,800.00**	**100.00%**	**43,800.00**	

（2）投资金额测算依据及过程

1）工程建设费用

本项目工程建设费用主要用于对现有厂房、仓库、综合楼等进行改造升级，投资金额合计 2,080.00 万元。

本项目建设投资的具体测算过程为：根据公司历史建设经验、募投项目产能规划、现有厂房情况估算本项目建筑物改造施工面积；根据各区域装修改造规划要求，结合当地单位面积造价装修资料、对第三方工程施工公司初步询价或公开市场价格查询结果，估算建设投资的每平米建设施工单价，进而测算本项目工程建设费用金额。

2）设备购置及安装费用

本项目购置的设备包括产品装配线、各类试验设备及其他配套设备，投资金额合计 39,320.00 万元。

本项目设备投资的具体测算过程为：根据下游客户实际需求、募投项目生产工艺、产能规划等，估算设备实际需求类型及数量，并根据设备供应商报价或市场价格情况，进而测算本项目设备投资金额。

3）基本预备及其他费用

本项目基本预备及其他费用主要包括项目预备费用以及其他项目实施相关费用。相关费用金额根据项目投资规模、公司历史经营情况等估算确定。

4）铺底流动资金

本项目铺底流动资金根据项目投资规模、运营成本、资金周转特点及行业惯例，结合公司历史经营数据和项目实际资金需求，基于审慎性原则估算确定，为

1,200.00 万元。该资金主要用于项目投产初期各类周转支出，与项目运营规模和业务模式相匹配。

4、项目建设周期及进度安排

本项目的建设期为三年，计划从 T+2 年开始生产并陆续释放产能。项目建设进度计划内容包括前期工作、装修改造、设备安装及调试和竣工结项。建设进度安排如下：

序号	实施步骤	T+1 年				T+2 年				T+3 年			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	前期工作	*											
2	装修改造	*	*										
3	设备安装及调试			*	*	*	*	*	*	*	*	*	
4	竣工结项												*

在项目实施过程中，公司将根据行业发展及市场需求情况及时调整项目的具体实施进度和募集资金使用进度。

5、项目经济效益

本项目完全达产后，预计项目税后内部收益率 14.97%、税后静态投资回收期 6.96 年，本项目经济效益预测的假设条件及主要计算过程如下：

（1）收入测算分析

本募投项目营业收入主要由新增线控转向管柱、电动转向管柱、机械转向管柱、转向中间轴预计销售收入构成。各类产品的销售数量根据本次项目新增产线的产能及预计投产进度安排进行估算；在产品价格方面，本项目结合目前产品市场报价水平，并同时考虑未来可能存在的合理价格下降空间后综合确定。

（2）成本及费用测算分析

本募投项目生产成本中，单位材料成本参考公司历史采购单价或市场报价水平等确定；单位人工成本、单位制造费用基于产品实际生产所需工费支出情况合理估算。其他期间费用参考募投项目实施主体历史期间费率，结合项目实际情况合理估算。

（3）效益指标测算合理性

本项目聚焦汽车转向系统中的管柱、中间轴等上转细分领域产品产业化建设，相关产品暂无公开披露的完全可比项目。为分析本募投项目的效益情况，选取同行业可比公司综合毛利率水平进行比较。经对比，本次募投项目效益测算毛利率水平具有合理性和谨慎性，具体情况如下：

效益预测指标	项目/公司	2026年1-6月	2025年	2024年	2023年
毛利率	耐世特（综合毛利率）	11.95%	11.41%	10.49%	8.76%
	伯特利（综合毛利率）	19.45%	19.65%	21.14%	22.57%
	本项目	19.92%（达产后）			

（三）汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目

1、项目基本情况

本项目聚焦于汽车电子 PPK 产品智能化技术改造建设，包括设备购置及安装、厂房改造等必要投资。项目完全投产后，将新增年产 180 万台套 DP-EPS、R-EPS 电动助力转向 PPK 产品的生产能力。通过上述能力建设，公司将有效扩充车载转向零部件产能，强化企业整车配套规模化供应实力。

2、项目实施主体

本项目实施主体为母公司浙江世宝。

3、项目投资概算

（1）投资概算

本项目投资总额为 10,000.00 万元，拟使用募集资金 10,000.00 万元，具体投资构成如下所示：

单位：万元

序号	工程或费用名称	投资金额	投资金额占比	拟使用募集资金	是否为资本性支出
1	工程建设费用	600.00	6.00%	600.00	是
2	设备购置及安装费用	8,800.00	88.00%	8,800.00	是
3	铺底流动资金	600.00	6.00%	600.00	否
	合计	**10,000.00**	**100.00%**	**10,000.00**	

（2）投资金额测算依据及过程

1）工程建设费用

本项目工程建设费用主要用于对现有厂房进行装修改造，投资金额合计600.00万元。

本项目建设投资的具体测算过程为：根据公司历史建设经验、募投项目产能规划、现有厂房情况估算本项目建筑物改造施工面积；根据各区域装修改造规划要求，结合当地单位面积造价装修资料、对第三方工程施工公司初步询价或公开市场价格查询结果，估算建设投资的每平米建设施工单价，进而测算本项目工程建设费用金额。

2）设备购置及安装费用

本项目购置的设备包括产品装配线、现有SMT及DIP生产线改造相关设备以及其他检测设备、配套设备等，投资金额合计8,800.00万元。

本项目设备投资的具体测算过程为：根据下游客户实际需求、募投项目生产工艺、产能规划等，估算设备实际需求类型及数量，并根据设备供应商报价或市场价格情况，进而测算本项目设备投资金额。

3）铺底流动资金

本项目铺底流动资金根据项目投资规模、运营成本、资金周转特点及行业惯例，结合公司历史经营数据和项目实际资金需求，基于审慎性原则估算确定，为600.00万元。该资金主要用于项目投产初期各类周转支出，与项目运营规模和业务模式相匹配。

4、项目建设周期及进度安排

本项目的建设期为三年零三个月，计划从T+2年开始生产并陆续释放产能。项目建设进度计划内容包括前期工作、装修改造、设备安装及调试和竣工结项。建设进度安排如下：

序号	实施步骤	T年	T+1年				T+2年				T+3年			
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	前期工作	*												
2	装修改造		*											

序号	实施步骤	T年	T+1年				T+2年				T+3年			
3	设备安装及调试			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
4	竣工结项													*

在项目实施过程中，公司将根据行业发展及市场需求情况及时调整项目的具体实施进度和募集资金使用进度。

5、项目经济效益

本募投项目将新增 DP-EPS 配套 PPK、R-EPS 配套 PPK 产能，用于内部配套供应，通过节约公司采购成本产生效益。根据前述假设进行测算，本项目完全达产后，预计项目税后内部收益率 22.23%、税后静态投资回收期 6.52 年，本项目经济效益预测的假设条件及主要计算过程如下：

（1）年节约成本测算分析

本项目从成本节约的角度测算项目实施带来的增量利润情况，年节约成本=假设对外采购相关成本支出-自制相应的成本支出。其中假设对外采购/自制数量根据本次项目新增产线的产能及预计投产进度安排进行估算；假设对外采购价格结合目前产品市场报价水平，并同时考虑未来可能存在的合理价格下降空间后综合确定。

（2）成本及费用测算分析

本募投项目自制相关成本中，单位材料成本参考公司历史采购单价或市场报价水平等确定；单位人工成本、单位制造费用基于产品实际生产所需工费支出情况合理估算。其他期间费用参考募投项目实施主体历史期间费率，结合项目实际情况合理估算。

（3）效益指标测算合理性

本募投项目新增 PPK 产能主要用于内部配套供应，不直接对外销售。此外，相关产品属于汽车 EPS 产品部件，领域相对细分，暂无公开披露的完全可比项目。为分析本募投项目的效益情况，选取同属于电控部件类公司相关业务毛利率水平进行比较。具体情况如下：

效益预测指标	项目/公司	2026年1-6月	2025年	2024年	2023年
毛利率	德昌电机（EPS电机业务毛利率）	-	22.82%	21.65%	10.28%
	湘滨电子（EPS电控单元业务毛利率）	-	20.71%	21.64%	19.96%
	本项目	13.66%（达产后）			

如上所示，本项目达产后模拟测算毛利率略低于相关公司类似业务毛利率，主要系公司相关产品主要配套DP-EPS和R-EPS等中高端EPS产品，且相关客户及项目对设备投入、自动化水平要求较高，相应产品生产制造成本较高；同时，公司对假设对外采购的产品单价及对应的成本节约测算相对谨慎，故整体模拟测算毛利率较低。

（四）线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目

1、项目基本情况

本项目聚焦线控转向及角模块系统研发能力建设，包括设备购置及安装、研发人员薪酬、研发物料投入等必要投资。通过上述能力建设，公司将从电动助力转向（EPS）向线控转向、角模块四轮独立线控底盘实现技术跃迁，打造“机械系统+电控系统”一体化转向及智能底盘解决方案，有力支撑生态合作与国产替代，抢占智能底盘核心赛道，助力公司成长为全球领先的汽车转向系统供应商。

2、项目实施主体

本项目实施主体为公司全资子公司杭州世宝。

3、项目投资概算

（1）投资概算

本项目投资总额为9,370.00万元，拟使用募集资金9,370.00万元，具体投资构成如下所示：

单位：万元

序号	工程或费用名称	投资金额	投资金额占比	拟使用募集资金	是否为资本性支出
1	设备购置及安装费用	7,070.00	75.45%	7,070.00	是
2	研发人员薪酬费用	1,940.00	20.70%	1,940.00	否
3	其他费用	360.00	3.84%	360.00	否
	合计	**9,370.00**	**100.00%**	**9,370.00**	

（2）投资金额测算依据及过程

1）设备购置及安装费用

本项目购置的设备为各类产品性能测试设备等，投资金额合计 7,070.00 万元。

本项目设备投资的具体测算过程为：根据项目研究开发能力建设目标，估算设备实际需求类型及数量，并根据设备供应商报价或市场价格情况，进而测算本项目设备投资金额。

2）研发人员薪酬费用

本项目研发人员薪酬费用根据项目建设进度需要及相关人员招聘计划，结合相关人员市场平均薪酬水平估算确定，为 1,940.00 万元。

3）其他费用

本项目其他费用主要系相关研究开发测试过程中的材料费用等，根据项目投资建设规模、相应开发测试预测需求等综合确定，为 360.00 万元。

4、项目建设周期及进度安排

本项目的建设期为三年零三个月。项目建设进度计划内容包括前期工作、设备安装及调试、人员招募及培训和竣工结项。建设进度安排如下：

序号	实施步骤	T年	T+1 年				T+2 年				T+3 年			
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	前期工作	*	*	*	*									
2	设备安装及调试			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
3	人员招募及培训	*	*	*	*	*								
4	竣工结项													*

在项目实施过程中，公司将根据行业发展及市场需求情况及时调整项目的具体实施进度和募集资金使用进度。

5、项目经济效益

本项目建设完成并投入运行后，有利于进一步完善公司自主试验验证体系，为公司整体发展战略的实现提供技术支撑，本身并不直接产生经济收入。

（五）补充流动资金

1、项目基本情况

公司拟使用募集资金 20,000.00 万元用于补充流动资金，以满足公司可持续高质量发展产生的资金需求。

2、补充流动资金规模的合理性分析

流动资金需求主要受公司经营性流动资产和经营性流动负债的影响，公司以 2025 年度各项经营数据为基础，按照销售百分比法，对构成公司日常生产经营所需流动资金的主要经营性流动资产和主要经营性流动负债分别进行估算，进而预测公司未来三年生产经营对流动资金的需求量。

公司经营性资产主要包括应收账款、应收款项融资、预付账款和存货，经营性负债主要包括应付票据、应付账款、预收款项和合同负债。假设未来三年各项经营性资产和经营性负债占当期营业收入的比例维持报告期内平均水平，综合考虑行业发展情况及公司经营情况，基于谨慎原则，假设未来三年营业收入增长率为 10%，据此测算未来三年公司新增营运资金需求合计 46,520.54 万元（上述假设及测算不代表公司对未来三年的盈利预测）。本次发行拟使用募集资金中 20,000.00 万元用于补充流动资金，具有合理性。

3、本次补充流动资金符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的规定

公司本次发行募集资金投资项目的补充流动资金（包括视为补充流动资金）情况如下：

项目	募投项目	内容	金额（万元）
视为补充流动资金	汽车线控转向系统产业化建设项目	铺底流动资金	3,000.00
	乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目	基本预备及其他费用、铺底流动资金	2,400.00
	汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目	铺底流动资金	600.00
	线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目	研发人员薪酬费用、其他费用	2,300.00
补充流动资金			20,000.00
小计			**28,300.00**
本次募集资金总额			139,400.00
占比			**20.30%**

公司本次向特定对象发行股票的募集资金用于补充流动资金（包括视为补充流动资金）占募集资金总额的比例未超过30%，符合《证券期货法律适用意见第18号》等相关法律法规的规定，具有可行性。

三、本次募集资金投资项目与公司现有业务或发展战略的关系

公司专注于汽车转向器及其他转向系统关键零部件的研发、制造及销售。公司本次募集资金投资项目均围绕公司主营业务展开，符合公司发展战略需求，具体如下：

（一）汽车线控转向系统产业化建设项目

本次“汽车线控转向系统产业化建设项目”具体投向乘用车线控转向（RWA）、后轮转向器、轻/重卡电动转向器等产品，以及 PPK、丝杆等配套部件。前述产品系公司在既有乘用车 EPS 及商用车循环球转向系统产品基础上的重要拓展，精准契合下游市场产品迭代趋势，有助于公司把握行业升级窗口期，提升整体竞争力。

（二）乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目

本次“乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目”具体投向线控转向管柱、电动转向管柱、机械转向管柱、中间轴。其中，线控转向管柱为线控转向领域新品类，是SBW系统的重要组成部件；电动转向管柱、机械转向管柱和中间轴则为公司原有品类，相关投入主要用于现有产品系列的产能提升。

（三）汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目

本次“汽车电子PPK产品智能化技术改造项目”具体投向EPS配套PPK产品，用于公司 EPS 产品零部件的内部配套，有利于进一步提升公司关键部件供应链的自主可控水平，强化企业整车配套规模化供应实力。

（四）线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目

本次“线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目”专注于线控转向及角模块系统研发能力建设，围绕公司现有产品及技术布局展开，有利于公司持续增强在线控转向领域的试验验证能力和应对角模块等前沿领域的技术实力。

（五）补充流动资金

本次募投项目将通过补充流动资金，为公司生产经营提供更多流动资金支持，降低资金流动性风险，保证公司持续经营中的竞争优势，提高公司的可持续发展能力。

综上，本次募投项目与公司既有业务关系紧密。项目均围绕公司汽车转向系统产品展开，一方面推动现有产品系列的产能提升，另一方面布局新品类拓展，实现产品矩阵的持续完善。

四、本次募投项目用于拓展新产品的情况说明

本次募投项目“汽车线控转向系统产业化建设项目”相关产品以及“乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目”中的线控转向管柱属于公司新产品，相关情况说明如下：

（一）公司发展战略及项目实施前景

公司致力于为全球领先汽车集团提供安全、智能、节能、轻量化的汽车转向系统，战略目标是为全球领先汽车集团提供智能驾驶解决方案及产品。线控转向系统作为实现高级别自动驾驶的关键执行部件，正迎来产业化加速落地的战略机遇期。本次募投项目“汽车线控转向系统产业化建设项目”相关产品以及“乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目”中的线控转向管柱均属于线控领域产品，系公司在既有乘用车 EPS 及商用车循环球转向系统产品基础上开发的新品类。本次募投项目的实施是公司把握市场产品迭代窗口期、抢占线控转向市场先发优势的战略举措，符合公司发展战略需求。

（二）未来新产品与既有产品的发展安排

本次募投项目紧密围绕公司主营业务及未来战略布局开展，公司锚定汽车转向系统领域，推动现有品类与未来新开发产品在技术、市场等层面的深度协同。技术方面，公司在既有 EPS 系统中积累的电控算法、传感器技术、冗余设计等核心技术与线控转向系统技术同源，可有效支撑新产品的研发与产业化；市场方面，公司依托既有客户基础与市场拓展势头，为新业务市场拓展奠定坚实基础。

新产品与公司既有产品均属于公司汽车转向业务产品，未来将在技术开发、市场推广等方面深度协同，新产品开发不会改变公司现有主营业务，属于对目前公司业务及产品体系的延伸与完善。

（三）新产品开拓的储备情况及可行性分析

1、人员储备

公司历来注重人才队伍建设，已组建经验丰富的研发团队。核心研发团队长期深耕转向系统领域，为本次募投项目新产品的产业化落地提供了坚实的人力资源保障。此外，针对本次募投项目实施需求，公司将依据整体人力资源战略规划，通过外部引才、内部培养与跨部门调配相结合的方式，有序补充项目所需各类专业人员，确保项目建设与运营人力供给充足。

2、技术储备

公司长期服务于乘用车和商用车市场，已具备电动助力转向、电液转向及商用车智能转向产品的产业化基础。在乘用车领域，公司已实现各类 EPS 产品的批量供货；在商用车领域，公司较早开展电动循环球转向器和电液循环球转向器研发，相关产品已实现量产应用，积累了大负荷、大扭矩和复杂工况下的产品设计、生产制造及质量控制经验。

本次募投项目涉及的新产品，与公司现有产品在机械传动、电机驱动、电控集成、传感器应用、总成装配、性能标定及产品检测等方面具有较强的技术和工艺延续性，系依托公司已有产品平台和制造经验进行的产品升级及产业化延伸。公司现有技术、工艺、人员、供应链及客户服务体系可在本项目实施过程中得到复用，有利于降低新产品由样件开发向批量生产转化过程中的工艺和质量风险。

3、市场储备

公司经过多年发展，已形成覆盖乘用车、商用车及境内外市场的客户体系，产品已进入多家国内外整车企业供应链，并具备汽车零部件一级供应商所需的同步开发、客户审核及批量配套经验。公司已取得多个线控转向、后轮转向及商用车电动转向项目定点，并与多家整车企业开展技术对接；部分商用车电动转向产品已经实现量产配套，具有良好的客户导入基础。

综上，公司已在人员、技术、市场等方面为本次募投项目新产品的开拓进行了充分储备，新产品的产能投资建设具备可行性。

五、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响

（一）本次发行对公司经营管理的影响

本次募集资金投资项目主要围绕公司主营业务展开，符合国家产业政策和公司整体经营发展战略，具有良好的市场前景。本次募集资金投资项目的实施有利于实现公司业务的进一步拓展，巩固和提升公司在行业中的竞争优势，提高公司盈利能力，符合公司长期发展需求及股东利益。

（二）本次发行对公司财务状况的影响

本次向特定对象发行股票完成后，公司的资本实力进一步增强。公司的总资产和净资产规模均会有所增长，营运资金得到进一步充实。同时，公司资金实力将有所提升，公司的资本结构将得到优化，有利于增强公司的偿债能力，降低公司的财务风险。随着本次募集资金投资项目的顺利实施以及募集资金的有效使用，项目效益的逐步释放将提升公司运营规模和经济效益，从而为公司和股东带来更好的投资回报并促进公司健康发展。

（三）本次募投项目是否新增大量固定资产或无形资产的相关说明

本次募集资金投资项目建成后，公司将新增一定规模的机器设备、厂房建设相关固定资产以及厂房装修建筑工程费，由此带来每年折旧摊销费用的增长。同时，由于本次募集资金投资项目建成后存在产能爬坡、市场逐步开拓的周期，虽然项目预计效益可以完全覆盖折旧摊销的影响，但本次募集资金投资项目建成后折旧与摊销费用的增加仍可能在短期内影响公司的经营业绩。

六、本次募集资金投资项目可行性分析结论

本次募集资金的到位和投入使用，有利于提升公司整体竞争实力，增强公司可持续发展能力。本次募集资金用途符合相关政策和法律法规，符合公司及全体股东的利益，具备必要性和可行性。

七、最近五年内募集资金运用的基本情况

（一）最近五年内募集资金情况

截至本募集说明书签署日，公司最近五年内共有 1 次募集资金情况，具体情况如下：

经中国证券监督管理委员会证监许可〔2023〕1457 号文《关于同意浙江世

宝股份有限公司向特定对象发行股票注册的批复》同意注册，公司向社会公开发行人民币普通股（A 股）股票 32,987,747 股，每股面值人民币 1.00 元，募集资金总额为 349,999,995.67 元，坐扣承销和保荐费用人民币 3,499,999.96 元（其中税款 198,113.21 元由公司以自有资金承担）后的募集资金人民币 346,499,995.71 元，另减除申报会计师费、律师费等与发行权益性证券直接相关的新增外部费用人民币 2,610,363.90 元后，公司本次募集资金净额为人民币 344,087,745.02 元。上述募集资金到位情况经天健会计师事务所（特殊普通合伙）验证，并出具了“天健验〔2024〕80 号”验资报告。

截至 2026 年 6 月 30 日，本公司前次募集资金在银行账户的存放情况如下：

单位：万元

开户银行	银行账号	初始存放金额[注 1]	2026 年 6 月 30 日余额	备注
中信银行股份有限公司杭州经济技术开发区支行	8110801012502815047	34,650.00	475.43	募集资金专户
中信银行股份有限公司杭州经济技术开发区支行	8110801010902815995		1.03	募集资金专户
中国银行股份有限公司四平地直街支行	157263881362		2,410.99	募集资金专户
中信银行股份有限公司杭州经济技术开发区支行	8110801012302817636		73.81	募集资金专户
中国工商银行股份有限公司常州罗溪支行[注 2]	1105040229000620754		634.37	募集资金专户
中国银行股份有限公司四平地直街支行	160471331304		1,000.07	募集资金临时补流专户
合计	-	**34,650.00**	**4,595.69**	-

[注 1]初始存放金额与前次发行募集资金净额差异为 241.23 万元，系初始存放金额中包含尚未以募集资金支付的发行费用；

[注 2]中国工商银行股份有限公司常州罗溪支行系监管协议签署主体中国工商银行股份有限公司常州新区支行的下属支行。

（二）前次募集资金使用情况

截至 2026 年 6 月 30 日，公司前次募集资金的使用情况如下：

单位：万元

募集资金总额：34,408.77	已累计使用募集资金总额：30,095.50

变更用途的募集资金总额：4,000.00 变更用途的募集资金总额比例：11.62%	各年度使用募集资金总额：30,095.50 2024 年：11,401.48[注] 2025 年：11,030.99 2026 年 1-6 月：7,663.03

投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定可使用状态日期（或截止日项目完工程度）
序号	承诺投资项目	实际投资项目	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额	募集前承诺投资金额	募集后承诺投资金额	实际投资金额	实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额	
1	新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目	新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目	9,000.00	13,000.00	12,959.56	9,000.00	13,000.00	12,959.56	40.44	已于 2026 年 9 月结项
2	汽车智能转向系统及关键部件建设项目	汽车智能转向系统及关键部件建设项目	14,408.77	10,408.77	6,374.30	14,408.77	10,408.77	6,374.30	4,034.47	2026 年 12 月
3	智能网联汽车转向线控技术研发中心项目	智能网联汽车转向线控技术研发中心项目	5,000.00	5,000.00	4,758.46	5,000.00	5,000.00	4,758.46	241.54	已于 2026 年 6 月结项
4	补充流动资金	补充流动资金	6,000.00	6,000.00	6,003.17	6,000.00	6,000.00	6,003.17 [注]		不适用
合计			**34,408.77**	**34,408.77**	**30,095.50**	**34,408.77**	**34,408.77**	**30,095.50**	**4,316.45**	

注：实际投资金额含孳息 3.17 万元（利息收入扣减手续费净额）。

（三）前次募集资金实际投资项目实现效益情况

1、前次募集资金投资项目实现效益情况对照表

截至 2026 年 6 月 30 日，前次募集资金投资项目实现效益情况具体如下：

实际投资项目		截止日投资项目累计产能利用率	承诺效益	最近三年及一期实际效益				截止日累计实现效益	是否达到预计效益
序号	项目名称			2023 年	2024 年	2025 年	2026 年 1-6 月		
1	新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目	[注 1]	[注 1]	[注 1]	[注 1]	[注 1]	[注 1]	[注 1]	[注 3]
2	汽车智能转向系统及关键部件建设项目	[注 2]	[注 2]	[注 2]	[注 2]	[注 2]	[注 2]	[注 2]	[注 3]
3	智能网联汽车转向线控技术研发中心项目	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
4	补充流动资金	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

[注 1]公司“新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目”原投资总额 30,000 万元，规划产能为：智能电动循环球转向系统 18 万台套/年、智能电液循环球转向系统 12 万台套/年、智能乘用车 R-EPS

转向系统 30 万台套/年。项目实施完成并达产后，预计年平均销售收入约 99,359 万元、新增年利润总额 8,173 万元。

公司结合募集资金实际净额及项目实施现状统筹审慎实施，募集资金实际投向为智能电动循环球转向系统 10 万台套/年和智能乘用车 R-EPS 转向系统 15 万台套/年。其中，智能电动循环球转向系统于 2023 年 11 月完成建设并投产，截至 2025 年 12 月 31 日，已达到满产状态。2024-2025 年度及 2026 年 1-6 月累计实现营业收入 39,472.63 万元，利润总额 1,666.45 万元；智能乘用车 R-EPS 转向系统相关工程尚处于建设期，暂未产生效益。

[注 2]公司“汽车智能转向系统及关键部件建设项目”原投资总额 50,000 万元，规划产能为：智能电动循环球转向系统 16 万台套/年、智能电液循环球转向系统 8 万台套/年、转向中间轴 300 万台/年、电动转向管柱 140 万台/年、机械转向管柱 100 万台/年。项目实施完成并达产后，预计年平均销售收入约 195,042.22 万元、新增年利润总额 18,133.42 万元。

公司结合募集资金实际净额及项目实施现状统筹审慎实施，募集资金实际投向为转向中间轴 75 万台/年和电动转向管柱 27 万台/年。相关工程均尚处于建设期，暂未产生效益。

[注 3]募集资金投资项目尚未全部达到预定可使用状态，未全面产生效益。

2、前次募集资金投资项目无法单独核算效益的情况说明

“智能网联汽车转向线控技术研发中心项目”主要聚焦未来转向技术的研发和产业化落地，布局汽车智能化线控转向控制技术、汽车线控四轮转向控制技术、高安全性转向控制模块化设计技术等。因此该募集资金投资项目无法单独核算效益。

“补充流动资金”项目通过优化公司财务结构，满足公司经营规模持续增长带来的资金需求，通过公司整体盈利能力的提升来体现效益，无法单独核算效益。

3、前次募集资金投资项目累计实现收益低于承诺 20%（含 20%）以上的情况说明

截至 2026 年 6 月 30 日，募集资金投资项目尚未全部达到预定可使用状态，未全面产生效益。

（四）前次募集资金变更情况

截至 2026 年 6 月 30 日，前次募集资金变更情况如下：

1、变更募集资金投资项目实施地点

经公司第八届董事会第四次会议审议通过，公司增加孙公司江苏斐鹰汽车科技有限公司为“汽车智能转向系统及关键部件建设项目”的实施主体，增加江苏省常州市为“汽车智能转向系统及关键部件建设项目”的实施地点，具体变更情况如下：

项目名称	变更类别	变更前	变更后
汽车智能转向系统及关键部件建设项目	实施主体	吉林世宝机械制造有限公	吉林世宝机械制造有限公司、江苏斐鹰汽车科技

项目名称	变更类别	变更前	变更后
		司	有限公司
	实施地点	吉林四平	吉林四平、江苏常州

2、募集资金投资项目延期

经公司第八届董事会第七次会议及第八届董事会第十一次会议分别审议通过，公司延长募投项目“新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目”“汽车智能转向系统及关键部件建设项目”“智能网联汽车转向线控技术研发中心项目”的建设期间，具体变更情况如下：

项目名称	本次调整前预计项目达到预定可使用状态日期	本次调整后预计项目达到预定可使用状态日期
新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目	2025 年 12 月 31 日	2026 年 12 月 31 日
汽车智能转向系统及关键部件建设项目	2025 年 12 月 31 日	2026 年 12 月 31 日
智能网联汽车转向线控技术研发中心项目	2025 年 6 月 30 日	2026 年 6 月 30 日

3、变更募集资金投资项目投入募集资金金额

经公司第八届董事会第十一次会议审议通过，公司在募集资金投入总额不变的前提下，对募集资金投资项目“新增年产 60 万台套汽车智能转向系统技术改造项目”“汽车智能转向系统及关键部件建设项目”投入募集资金金额进行调整，具体变更情况如下：

单位：万元

项目名称	本次调整前募集资金拟投入金额	调整金额	本次调整后募集资金拟投入金额
新增年产60万台套汽车智能转向系统技术改造项目	9,000.00	4,000.00	13,000.00
汽车智能转向系统及关键部件建设项目	14,408.77	-4,000.00	10,408.77

4、募集资金投资项目结项并使用节余募集资金永久补充流动资金

截至 2026 年 6 月 30 日，公司“智能网联汽车转向线控技术研发中心项目”已基本完成建设，并达到预定可使用状态，公司已对项目予以结项，拟将该项目结余募集资金及其孳息 242.79 万元（利息收入扣减手续费净额）永久补充流动资金。上述结余募集资金及对应孳息仍存放于募集资金专户内，实际补充金额以募集资金专户资金划转至自有资金账户当日的实际金额为准。

（五）前次募集资金投资项目对外转让情况

截至2026年6月30日，前次募集资金投资项目不存在对外转让或置换情况。

（六）前次募集资金投资项目先期投入及置换情况

2024年5月10日，公司第七届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于以募集资金置换已预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金的议案》,同意公司使用募集资金人民币 2,659.80 万元置换已预先投入募投项目和支付发行费用的自筹资金。审议通过了《关于使用银行承兑汇票支付募投项目资金并以募集资金等额置换的议案》，同意公司在募集资金投资项目实施期间，根据实际情况使用银行承兑汇票（包括开立的银行承兑汇票和票据背书等方式）等银行票据方式支付部分募投项目所需资金，并定期从募集资金专户划转等额资金至公司一般账户，该部分等额置换资金视同募投项目使用资金。截至2026年6月30日，公司累计使用银行承兑汇票方式支付募集资金投资项目所需资金并以募集资金等额置换的金额为8,047.82万元。

2025年4月9日，公司第八届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于使用自有外汇支付募投项目资金并以募集资金等额置换的议案》，同意公司在募集资金投资项目实施期间，根据实际需要先以自有外汇支付募投项目的部分款项，后续从募集资金专户划转等额资金至公司自有资金账户，该部分等额置换资金视同募投项目使用资金。截至2026年6月30日，公司累计使用自有外汇支付募集资金投资项目所需资金并以募集资金等额置换的金额为100.15万元。

（七）闲置募集资金使用情况

2024年4月19日，公司第七届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于使用部分闲置募集资金暂时补充流动资金的议案》，同意公司在确保不影响募集资金投资项目建设使用的情况下，使用不超过人民币 14,290 万元的闲置募集资金暂时补充流动资金，使用期限为自董事会批准之日起不超过 12 个月。公司实际使用14,290万元用于暂时补充流动资金，并于2025年4月7日归还至募集资金专户。

2024年4月19日，公司第七届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于使用部分闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司在确保不影响募集资金

投资项目建设使用及公司正常生产经营的情况下，使用最高额度不超过人民币10,000万元的闲置募集资金购买安全性高、流动性好的投资产品（包括但不限于协定存款、结构性存款、定期存款、通知存款、大额存单等）。在上述额度内，资金可滚动使用。使用期限为自董事会批准之日起不超过12个月。公司2024年度累计滚动申购结构性存款产品31,000万元，实现收益122.42万元。

2025年4月9日，公司第八届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于使用部分闲置募集资金暂时补充流动资金的议案》，同意公司在确保不影响募集资金投资项目建设使用的情况下，使用不超过人民币10,000万元的闲置募集资金暂时补充流动资金，使用期限为自董事会批准之日起不超过12个月。公司实际使用10,000万元用于暂时补充流动资金，并于2026年4月1日归还至募集资金专户。

2025年4月9日，公司第八届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于使用部分闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司在确保不影响募集资金投资项目建设使用及公司正常生产经营的情况下，使用最高额度不超过人民币8,000万元的闲置募集资金购买安全性高、流动性好的投资产品（包括但不限于协定存款、结构性存款、定期存款、通知存款、大额存单等）。在上述额度内，资金可滚动使用。使用期限为自董事会批准之日起不超过12个月。公司2025年度累计滚动申购结构性存款产品25,100万元，实现收益48.96万元。

2026年4月8日，公司第八届董事会以书面议案的方式审议通过了《关于使用部分暂时闲置募集资金临时补充流动资金的议案》，同意公司在确保不影响募集资金投资项目建设使用的情况下，使用人民币5,000万元的闲置募集资金暂时补充流动资金，使用期限为自董事会批准之日起不超过12个月。

（八）前次募集资金结余及节余募集资金使用情况

截至2026年6月30日，公司前次募集资金结余及节余募集资金使用情况如下：

单位：万元

项目名称	募集资金承诺投资总额	募集资金累计投入金额	募集资金结余/节余	未使用完毕的原因	剩余资金使用计划
新增年产60万台套汽车智能转向系统	13,000.00	12,959.56	不适用	不适用	不适用

项目名称	募集资金承诺投资总额	募集资金累计投入金额	募集资金结余/节余	未使用完毕的原因	剩余资金使用计划
技术改造项目					
汽车智能转向系统及关键部件建设项目	10,408.77	6,374.30	不适用	不适用	不适用
智能网联汽车转向线控技术研发中心项目	5,000.00	4,758.46	242.79（含利息收入扣减手续费净额）	合理降低项目建设成本	永久补充流动资金
补充流动资金	6,000.00	6,000.00	不适用	不适用	不适用

（九）发行人会计师事务所对前次募集资金运用所出具的报告情况

天健会计师事务所（特殊普通合伙）对公司前次募集资金使用情况进行了鉴证，并出具了“天健审〔2026〕17402 号”《前次募集资金使用情况鉴证报告》，认为：“浙江世宝公司管理层编制的《前次募集资金使用情况报告》符合中国证券监督管理委员会《监管规则适用指引——发行类第 7 号》的规定，如实反映了浙江世宝公司截至 2026 年 6 月 30 日的前次募集资金使用情况”。

八、超过五年的前次募集资金用途变更情形

公司超过五年的前次募集资金用途变更情形（含 IPO 及以后的历次融资）用途变更情形系 2014 年非公开发行 A 股股票募集资金的用途变更，具体情形及审议程序如下：

公司第六届董事会于 2019 年 10 月 31 日以书面决议方式审议通过了《关于终止部分募投项目并将相关募集资金用于永久性补充流动资金的议案》。公司原计划 2014 年非公开发行 A 股股票募集资金中的 20,000.00 万元用于“汽车零部件精密铸件及加工建设项目”，鉴于汽车整车市场及汽车零部件市场下滑情况，以及结合公司实际经营状况，公司经审慎考虑，终止 2014 年非公开发行 A 股股票募投项目之一“汽车零部件精密铸件及加工建设项目”的实施，并将该项目剩余的募集资金及利息永久补充公司流动资金，用于公司生产经营，以提高资金使用效率。

截至 2019 年 12 月 31 日，该项目剩余募集资金 8,049.72 万元（包括累计收到的银行存款利息及银行短期理财产品收益扣除银行手续费的净额、尚未到期暂时进行补充流动资金的金额 8,000.00 万元）。上述议案已经公司 2020 年 1 月 13 日股东大会审议通过。

第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行后上市公司业务及资产整合计划、公司章程、控制权结构、高管人员结构、业务结构的变动情况

（一）业务及资产整合计划

本次发行的募集资金在扣除发行费用后拟用于“汽车线控转向系统产业化建设项目”“乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目”“汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目”“线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目”及补充流动资金。本次发行不会导致公司主营业务发生变化，不涉及对公司现有业务及资产的整合，不会对公司主营业务范围和业务结构产生不利影响。

（二）本次发行后公司章程变化

本次发行完成后，公司注册资本、股本总额将相应增加，公司将按照发行的实际情况完成对《公司章程》中的相关条款进行修改，并办理工商变更登记备案。

（三）本次发行后公司控制权结构变动情况

本次向特定对象发行股票完成后，公司的股东结构将发生变化，原股东的持股比例也将相应发生变动。本次发行不会导致公司实际控制人及控制权结构发生变化，亦不会导致公司股权分布不具备上市条件的情形。

（四）本次发行后公司高管人员结构变动情况

本次发行完成后，公司不会因本次发行对高管人员进行调整，高管人员结构不会发生变动。若公司拟调整高管人员结构，将根据有关规定，履行必要的法律程序和信息披露义务。

（五）本次发行对业务结构的影响

本次发行募集资金投资项目围绕公司主营业务展开，相关项目实施完成后带来的收入仍为公司原有主营业务收入。公司的业务结构不会因本次发行而发生重大变化。

二、本次发行后上市公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

（一）本次发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司资本结构将得以优化，总资产及净资产规模将相应增加，风险抵抗能力进一步增强。

（二）本次发行对公司盈利能力的影响

本次募集资金均投向公司主营业务，用于公司未来发展的战略布局，但由于公司募投项目的建设和生产需要一定时间，募投项目效益在短时间内无法完全体现，因此本次向特定对象发行完成后，短时间内发行人的净资产收益率及每股收益指标将被摊薄。随着公司募投项目的建设完成和逐步投产运行，公司未来营业收入将大幅提升，盈利能力将得到明显改善。

（三）本次发行对公司现金流量的影响

本次发行完成后，公司筹资活动现金流入将大幅增加，同时随着募投项目的建设，公司投资活动现金流出将随之增加。待公司募投项目投入运营并产生效益后，公司经营活动产生的现金流入将进一步增加，公司现金流量状况将得以改善。

三、上市公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况

本次发行前，公司在业务、人员、资产、机构、财务等方面均与控股股东、实际控制人及其关联方保持独立。本次发行完成后，公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、同业竞争情况均不存在重大变化。

本次发行完成后，公司与实际控制人及其关联方之间的关联交易不会发生重大变化。公司将严格按照中国证监会、深交所及公司内部规定履行必要程序，遵循公允、合理的市场定价原则，保证交易的合法性和交易价格的公允性，符合上市公司和全体股东利益，保证不损害中小股东利益。

截至本募集说明书签署日，本次向特定对象发行股票尚未确定发行对象，发行人是否与发行对象或发行对象的控股股东、实际控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争、关联交易的情况，将在发行竞价结束后的相关公告文件中予以披露。

四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东、实际控

制人及其关联人占用的情形，或上市公司为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形

截至本募集说明书签署日，公司不存在被控股股东、实际控制人及其关联人违规占用资金、资产的情况，亦不存在为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形，公司亦不会因本次向特定对象发行产生上述情形。

公司将严格执行国家有关法律法规，杜绝违规资金占用和违规担保行为，以确保广大投资者的利益。

五、上市公司负债结构是否合理，是否存在通过本次发行大量增加负债（包括或有负债）的情况，是否存在负债比例过低、财务成本不合理的情况

本次发行完成后，公司的总资产和净资产规模将增加，公司财务结构将进一步优化，抗风险能力将进一步增强。本次发行不会导致公司大量增加负债以及或有负债的情况，也不存在导致公司负债比例过低、财务成本不合理的情况。

第五节 与本次发行相关的风险因素

投资者在评价公司本次向特定对象发行时，除本募集说明书提供的其他各项资料外，应特别认真考虑下述各项风险因素：

一、行业风险

（一）行业波动风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（一）行业波动风险”。

（二）线控转向领域监管政策及技术标准变化的风险

线控转向系统属于汽车智能化发展的新兴领域，相关监管政策、产品准入要求及技术标准等仍可能根据行业发展情况不断修订和完善。若未来相关法律法规、国家标准、产品准入或测试验证要求进一步提高，或者相关规则的解释及执行口径发生变化，公司可能需要对产品设计、验证流程及生产质量管理体系等进行调整；若公司未能及时满足新的监管要求，或整车厂因此调整项目开发及量产安排，可能导致公司相关产品验证、准入或量产进度不及预期，进而对公司线控转向业务的市场开拓、定点项目转化及经营业绩产生不利影响。

二、经营风险

（一）产品售价及毛利率下滑风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（二）产品售价及毛利率下滑风险”。

（二）主要客户业务流失的风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（三）主要客户业务流失的风险”。

（三）原材料价格波动风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（四）原材料价格波动风险”。

（四）技术更新风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（五）技术更新风险”。

（五）产品质量风险

公司所生产的产品是汽车的关键部件，涉及整车的操纵性、稳定性和安全性，其质量直接关系到车辆的整体性能。因此，下游客户要求公司按照有关零部件技术协议、质量保证协议以及现行国际标准、国家标准、行业标准，向其提供符合标准的产品。如果产品出现质量问题，公司需负责返修或更换问题产品，所产生的相关费用由公司承担。如果因产品存在环保、安全等方面的缺陷造成整车召回事件，公司除承担一定的召回费用外，还将承担因此对公司品牌、声誉、市场拓展及经营业绩等产生不利影响。

（六）海外市场拓展及贸易政策风险

公司产品销售主要集中于国内市场，近年来开拓海外市场已初显效果，实现了汽车转向系统及关键零部件的批量外销。除直接出口外，公司产品也会伴随下游整车厂客户车型出口实现间接出口。如果国际政治局势以及公司产品直接或间接销往的国家和地区政治、经济环境、汽车产业政策、国际贸易政策等发生重大不利变化，一方面可能直接影响公司对境外客户的销售，另一方面可能导致下游整车厂客户出口受阻、进而减少对公司产品的采购需求，从而对公司的经营业绩和财务状况产生不利影响。

（七）规模扩张引起的经营管理风险

公司募投项目投产后，公司资产和业务规模将进一步扩张，进而对公司经营管理、市场开拓等提出更高的要求，并增加管理和运作的复杂程度，如果公司不能及时对现有管理方式进行系统的适应性调整，可能会影响到公司的发展速度、经营效率和业绩水平。

三、财务风险

（一）业绩下降的风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（六）

业绩下降的风险”。

（二）应收账款回收风险

报告期末，公司的应收账款账面价值的绝对额及占营业收入比重较高，主要系行业特点及销售结算方式所致。随着公司募投项目的投产，公司业务规模将进一步扩大，应收账款金额可能进一步增加，如催收不力或客户发生财务危机，公司将面临应收账款回收风险。

（三）存货规模较大风险

报告期末，公司的存货账面价值的绝对额及占流动资产总额比重较高。未来，若因市场环境发生变化或竞争加剧导致存货积压和减值，将对公司的经营业绩产生不利影响。同时，较大的存货余额可能会影响到公司的资金周转速度和经营活动的现金流量，降低资金运营效率，形成一定的资金占用。如果公司不能加强存货管理，加快存货周转，将存在存货周转率下降引致的经营风险。

（四）税收优惠及政府补助政策变化的风险

报告期内，公司及主要子公司被认定为高新技术企业，根据《企业所得税法》及相关规定，适用15%的企业所得税优惠税率。同时，公司享受先进制造业企业增值税加计抵减政策，可按照当期可抵扣进项税额加计5%抵减应纳增值税税额。

报告期内，公司计入当期损益的政府补助（包括与资产相关的政府补助和与收益相关的政府补助）金额分别为1,888.74万元、1,474.53万元、2,444.91万元、907.84万元，占利润总额的比例分别为22.48%、9.68%、12.89%、8.33%。

若相关税收优惠政策、政府补助政策或公司自身条件在未来发生变化，导致公司无法享受上述税收优惠政策或政府补助，将对公司利润带来不利影响。

四、募集资金投资项目风险

（一）募投项目实施及效益不及预期的风险

具体参见本募集说明书“重大事项提示”之“二、重大风险提示”之“（七）募投项目实施及效益不及预期的风险”。

（二）募投项目固定资产折旧增加导致利润下滑的风险

本次募集资金投资项目实施后，公司固定资产规模将进一步提高。若募集资金投资项目不能按照计划产生效益以弥补新增固定资产投资产生的折旧，公司将面临固定资产折旧增加导致的利润下滑的风险。

五、本次向特定对象发行 A 股股票的相关风险

（一）审批风险

本次向特定对象发行 A 股股票方案尚需获得深交所审核通过并经中国证监会作出予以注册决定后方可实施。该等审批事项的结果以及所需的时间均存在不确定性。

（二）发行风险

由于本次发行为向不超过 35 名符合条件的特定对象发行股票募集资金，发行结果将受到证券市场整体情况、公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内外部因素的影响，因此，本次向特定对象发行股票存在募集资金不足甚至发行失败的风险。

（三）本次向特定对象发行股票摊薄即期回报的风险

由于本次向特定对象发行股票募集资金到位后公司的总股本和净资产规模将会增加，而募集资金投资项目效益的产生需要一定时间周期，在募集资金投资项目产生效益之前，公司的利润实现和股东回报仍主要通过现有业务实现，因此，本次向特定对象发行股票可能会导致公司的即期回报在短期内有所摊薄。

此外，若公司本次向特定对象发行股票募集资金投资项目未能实现预期效益，进而导致公司未来的业务规模和利润水平未能相应增长，则公司的每股收益、净资产收益率等财务指标将出现一定幅度的下降。特此提醒投资者关注本次向特定对象发行股票可能摊薄即期回报的风险。

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员声明

本公司及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

张世权	张宝义	汤浩瀚
张兰君	周　裕	张世忠
闵海涛	王志福	徐晋诚
李兴建	吴琅平	

浙江世宝股份有限公司

2026 年 1 月 16 日

一、发行人及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员声明

本公司及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体审计委员会成员签名：

徐晋诚　　闵海涛　　张世忠

浙江世宝股份有限公司

2026年11月26日

一、发行人及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员声明

本公司及全体董事、审计委员会成员、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体非董事高级管理人员签名：

虞忠潮　　刘晓平

浙江世宝股份有限公司

2026年1月16日

二、发行人控股股东、实际控制人声明

本公司或本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

控股股东：

浙江世宝控股集团有限公司

法定代表人：

张世忠

实际控制人：

张世权　　张宝义　　汤浩瀚

张兰君　　张世忠

2026 年 11 月 16 日

三、保荐人（主承销商）声明

本公司已对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

保荐代表人：

王一真　　卢芳菲

项目协办人：

徐　旭

法定代表人：

张佑君

中信证券股份有限公司

2026年11月16日

保荐人总经理及董事长声明

本人已认真阅读浙江世宝股份有限公司2026年度向特定对象发行A股股票募集说明书的全部内容，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

总经理、董事长：

邹迎光

中信证券股份有限公司

2026年 1月 16日

四、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读《浙江世宝股份有限公司2026年度向特定对象发行A股股票募集说明书》，确认募集说明书的内容与本所出具的法律意见书不存在矛盾。本所及经办律师对发行人在募集说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认募集说明书不致因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

单位负责人：

龚牧龙

经办律师：

徐 辉

杨振华

北京市金杜律师事务所

二〇二六年一月十六日

五、审计机构声明

本所及签字注册会计师已阅读《浙江世宝股份有限公司2026年度向特定对象发行A股股票募集说明书》（以下简称募集说明书），确认募集说明书内容与本所出具的《审计报告》（天健审〔2024〕626号、天健审〔2025〕1649号、天健审〔2026〕2915号）不存在矛盾之处。本所及签字注册会计师对浙江世宝股份有限公司在募集说明书中引用的上述报告的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

签字注册会计师：

沃巍勇

徐海泓

俞佳南

李　苑

天健会计师事务所负责人：

钟建国

天健会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二六年十一月十六日

六、发行人董事会声明

（一）董事会关于除本次发行外未来十二个月内是否有其他股权融资计划的声明

除本次发行外，公司未来十二个月内将根据业务开展情况、公司资产与负债状况、资金情况，确定是否实施其他股权融资计划。若公司未来根据业务发展需要及资产负债情况需安排股权融资时，将按照相关法律法规履行相关审议程序和信息披露义务。

（二）董事会关于本次发行摊薄即期回报的相关承诺及兑现回报的具体措施

1、公司应对本次发行摊薄即期回报采取的措施

考虑到本次向特定对象发行股票对普通股股东即期回报摊薄的影响，为保护投资者利益，填补本次向特定对象发行股票可能导致的即期回报减少，公司承诺将采取多项措施保证募集资金有效使用，有效防范即期回报被摊薄的风险，并提高未来的回报能力，具体如下：

（1）加强募集资金管理，确保募集资金规范和有效使用

公司将根据相关法律、法规和募集资金管理办法的相关要求，规范募集资金的管理与使用，确保本次募集资金专项用于募投项目，公司已根据《公司法》《证券法》《上市公司募集资金监管规则》《深圳证券交易所上市公司自律监管指引第1号——主板上市公司规范运作》等法律、法规及《公司章程》的相关规定，结合公司实际情况，制定了《募集资金管理制度》，明确规定公司对募集资金采用专户专储、专款专用的制度，以便于募集资金的管理和使用，并对其使用情况加以监督。公司将定期检查募集资金使用情况，保证募集资金专款专用，确保募集资金按照既定用途得到有效使用。

（2）加强经营管理，提升经营效益

本次发行募集资金到位后，公司将继续提高内部运营管理水平，持续优化业务流程和完善内部控制制度，降低公司运营成本，提升公司资产运营效率。此外，公司将持续推动人才发展体系建设，优化激励机制，激发全体公司员工的工作积极性和创造力。通过上述举措，提升公司的运营效率、降低成本，提升公司的经营效益。

（3）稳步推进募投项目建设，提升公司可持续发展能力

本次募集资金投资项目基于公司主营业务展开，符合国家有关产业政策和行业发展趋势。本次募集资金投资项目建成达产后，公司产能及销售规模将进一步扩大，有利于提升公司市场份额、竞争力和可持续发展能力。本次募集资金到位前，公司将积极调配资源，充分做好募投项目开展的筹备工作；募集资金到位后，公司将合理推进募集资金投资项目的实施，提高资金使用效率，以维护全体股东的长远利益，降低本次发行对股东即期回报摊薄的风险。

（4）完善利润分配政策，重视投资者回报

为健全和完善公司科学、持续、稳定、透明的分红政策和监督机制，积极有效地回报投资者，根据中国证券监督管理委员会《上市公司监管指引第 3 号——上市公司现金分红》等规定，公司已经制定和完善了《公司章程》中有关利润分配的相关条款，明确了公司利润分配尤其是现金分红的具体条件、比例、分配形式等，完善了公司利润分配的决策程序和机制，强化了中小投资者权益保障机制。本次发行后，公司将严格执行利润分配规定，切实保障投资者合法权益。

公司所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做出保证。投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任，敬请广大投资者注意投资风险。

2、公司全体董事、高级管理人员关于本次发行股票摊薄即期回报采取填补措施的承诺

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发〔2013〕110 号）、《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发〔2014〕17 号）以及《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告〔2015〕31 号）等相关法律、法规及规范性文件的规定，公司首次公开发行股票、上市公司再融资或者并购重组摊薄即期回报的，应当承诺并兑现填补回报的具体措施。

为维护中小投资者利益，公司就本次向特定对象发行对即期回报摊薄的影响进行了认真分析，并提出了具体的填补回报措施，相关主体对公司填补回报拟采取的措施得到切实履行做出了承诺，具体如下：

（1）本人承诺忠实、勤勉地履行职责，维护公司和全体股东的合法权益；

（2）本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不会采用其他方式损害公司利益；

（3）本人承诺对本人的职务消费行为进行约束；

（4）本人承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动；

（5）本人承诺支持公司董事会或者薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

（6）本人承诺若公司后续实施股权激励的，本人将在自身职责和权限范围内，促使拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

（7）自本承诺出具日至公司本次向特定对象发行A股股票实施完毕前，若中国证券监督管理委员会、深圳证券交易所等证券监管机构就填补回报措施及其承诺作出另行规定或提出其他要求，且上述承诺不能满足证券监管机构该等新的监管规定时，本人承诺届时将按照最新规定出具补充承诺；

（8）本人切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本承诺，如违反本承诺给公司或股东造成损失的，同意根据法律、法规及证券监管机构的有关规定承担相应法律责任。

（以下无正文）

（本页无正文，为本募集说明书《发行人董事会声明》之盖章页）

浙江世宝股份有限公司董事会

2026年1月16日