



年報

2021

隨心操控的領導者

NEXTEER AUTOMOTIVE GROUP LIMITED

耐世特汽車系統集團有限公司

股份代號: 1316

根據開曼群島法例註冊成立的有限公司

持續盈利 增長戰略



擴展並多元化
收入基礎



強化
技術領先地位



利用EPS
賦能ADAS



優化
成本結構



有選擇地尋求
收購和聯盟



瞄準中國和
新興市場的增長

目錄

公司簡介	2
公司資料	4
公司概覽	6
首席執行官報告書	7
我們的產品及技術	11
業務概覽	17
財務摘要	38
管理層討論及分析	39
董事及高級管理層	51
董事報告書	61
企業管治報告	78
獨立核數師報告	90
合併資產負債表	96
合併利潤表	98
合併綜合全面收益表	99
合併權益變動表	100
合併現金流量表	101
合併財務報表附註	102
五年財務概要	170

公司簡介

耐世特汽車系統集團有限公司(本公司)(連同其附屬公司，統稱**我們、我們的、耐世特、耐世特汽車或本集團**)為一家全球領先的先進轉向及動力傳動系統、先進駕駛輔助系統(ADAS)及自動駕駛(AD)賦能技術的公司。耐世特汽車以其在硬件、軟件及電子上的自主開發及全面系統集成能力作為全球整車製造商(整車製造商)的全面服務供應商的競爭優勢。

作為隨心操控的引領者，我們專心致志及努力不懈，利用在先進轉向及動力傳動系統的設計、開發及生產優勢，為我們的客戶提供與眾不同的增值解決方案。我們開發各種創新的解決方案，為所有水平的ADAS/AD在安全及性能方面開創新時代，以及支持傳統內燃機、混合動力或純電動系統的所有車輛推進模式。整體而言，我們為現今日益電氣化及自動化未來的駕駛員創造更安全、更節能且更愉快的駕駛體驗。

我們將產品技術系統與整車製造商汽車完美結合的能力，印證了我們逾110年整車集成專長及產品工藝的歷史傳承。我們「同一耐世特」的文化激勵員工透過在本公司各個環節中專注我們的核心理念(以人為本、卓越運營及發展壯大)，實現個人及企業成長。

我們矢志透過交付高度工程化、以安全為本的產品及建立持久的關係，成為我們的客戶及供應商的首選夥伴。

耐世特憑藉以下優勢提供可配合實際需要及從整車角度出發的解決方案：

- **客戶至上**：堅守承諾而受到尊重和信賴
- **積極主動**：細心聆聽，瞭解客戶需要、要求及期望
- **創新求變**：引領在轉向及動力傳動系統市場的創新及增值服務
- **靈活機動**：反應迅速，提供優質和高成本效益的解決方案
- **全球化**：不論何時於任何目標客戶市場，每次均致力超越客戶和汽車所需

全球總部



美國密西根州奧本山

技術中心



美國密西根州薩吉諾



中國蘇州



波蘭蒂黑

公司簡介

全球佈局及客戶



- 全球總部：美利堅合眾國(美國)密西根州，奧本山
- 製造工廠：26間，包括2間非合併合營企業(合營企業)
- 技術及軟件中心：4個
- 客戶服務中心：13個
- 全球客戶：60名以上，包括寶馬集團(寶馬)、長安汽車(集團)股份有限公司(長安)、神龍汽車有限公司(神龍汽車)、福特汽車公司(福特)、通用汽車公司及附屬公司(通用汽車)、長城汽車股份有限公司(長城汽車)、馬魯蒂鈴木印度有限公司、雷諾日產三菱聯盟(RNM)、上汽通用汽車有限公司、上汽通用五菱汽車股份有限公司(上汽通用五菱)、Stellantis N.V.(Stellantis)(前身為快意佳世拿汽車(FCA)及標緻雪鐵龍集團)、豐田汽車公司(豐田)及大眾集團(大眾)，以及位於中國、印度及南美洲的國內汽車製造商

公司資料

董事會

執行董事

趙桂斌

(首席執行官、副主席)

MILAVEC, Robin Zane

樊毅

非執行董事

王堅

(已辭任主席，自2022年3月16日起生效)

劉平

(已退任，自2021年6月8日起生效)

張文冬

雷自力(主席)

(已獲委任為非執行董事，自2021年6月8日起生效，
及已獲委任為主席，自2022年3月16日起生效)

獨立非執行董事

劉健君

蔚成

易永發

公司秘書

樊毅

授權代表

趙桂斌

樊毅

法律顧問

香港法律

歐華律師事務所

開曼群島法律

Maples and Calder

核數師

德勤會計師事務所

註冊會計師及註冊公眾利益實體核數師

審核及合規委員會

蔚成(主席)

易永發

劉平

(已退任，自2021年6月8日起生效)

雷自力

(已獲委任，自2021年6月8日起生效，
及已辭任，自2022年3月16日起生效)

王堅

(已獲委任，自2022年3月16日起生效)

薪酬及提名委員會

易永發(主席)

劉健君

張文冬

總部

1272 Doris Road

Auburn Hills, Michigan 48326, USA



公司資料

註冊辦事處

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

香港主要營業地點

香港
銅鑼灣
勿地臣街1號
時代廣場
二座31樓

股份過戶登記總處

Maples Fund Services (Cayman) Limited
P.O. Box 1093, Boundary Hall
Cricket Square
Grand Cayman, KY1-1102
Cayman Islands

香港股份過戶登記分處

香港中央證券登記有限公司
香港
灣仔
皇后大道東183號
合和中心17樓
1712-1716號舖

主要往來銀行

美銀美林集團
中國銀行
Bank Pekao SA
中信銀行
中國建設銀行
Comerica Bank
摩根大通
PKO Bank Polski
上海浦東發展銀行
Wells Fargo Capital Finance

股份代號

股份上市
普通股
香港聯合交易所有限公司
(股份代號：1316)

公司網站

<http://www.nexteer.com/>



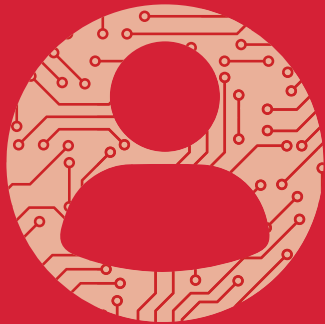
分佈於

6大洲



60+名全球客戶

~12,000
名員工



56% 的
受薪員工
從事技術
工作*

34 億
美元的收入



268 億
美元的訂單量

4 個技術及
軟件中心



4 條產品線

- 電動助力轉向
- 管柱及中間軸
- 動力傳動系統
- 液壓助力轉向

* 於2021年，耐世特全體受薪員工的56%從事工程相關工作。

首席執行官報告書



2021年，我們繼續致力於盈利增長戰略，並繼續擴展和多元化收入基礎。

我們這一年的客戶訂單強勁，並取得顯著成績—包括成功突破贏取了一家日本整車製造商、一家多功能及全地形車輛領域的細分市場領導者、一家全球電動車的主要領導者及多家中國新能源汽車初創企業的轉向業務。

2022年初，我們將產品組合擴大到電驅動(eDrive)以及路面監測和車輛健康管理的軟件解決方案。

趙桂斌
首席執行官

尊敬的各位股東：

本人很榮幸能代表耐世特與閣下分享我們2021年的年報，概述耐世特的業務、近期的運營環境，並指出這一年在提升股東價值方面的幾項成績亮點。

在近期充滿挑戰的環境中砥礪前行

過往一年對汽車行業是充滿挑戰的又一年：我們應對了持續至今的新冠疫情所導致的全球半導體供應短缺、商品通脹及物流挑戰。成本上行的環境以及受汽車行業供應鏈廣泛限制所導致的客戶汽車產量波動，都對公司2021財年業績造成了不良影響。耐世特積極主動地與我們的客戶及供應商夥伴合作，通過善用替代部件、替代供應安排、產量改善及我們所能控制的其它辦法，將供應短缺的影響降至最低程度。

我們全球運營團隊的銷售、工程、製造及供應鏈專家共同努力，孜孜不倦地為我們所有的客戶尋求最佳結果，確保最佳的供應流程以滿足其生產需求。這些努力證明我們的員工不論面臨何種挑戰，不斷努力使「明天比今天更好」。

我們全球團隊的努力引起客戶及行業的關注—為耐世特贏得一系列獎項，以表彰我們在供應商夥伴關係、質量、製造、可持續發展、首選僱主及創新方面的成就。本人為我們團隊的不懈創新文化感到特別自豪，我們由此榮膺三個著名的獎項，其中包括：

- 2021年《汽車新聞》(Automotive News)的PACEpilot 創新前瞻獎：具備可收縮式轉向管柱的綫控轉向及CNXMotion的制動轉向
- 2022年國際消費電子展(CES)創新大獎獲獎者：具備可收縮式轉向管柱的綫控轉向及自動轉向執行器

首席執行官報告書

由於員工及文化是我們的重要優先級，我們在這一年裡繼續努力確保員工的健康及安全，利用及調整安全工作操作規程，以應對我們在每個運營地區遇到的不斷變化的環境，和所有行業面對健康危機的許多曲折。本人及高管團隊感謝我們全球團隊的韌性、創造力和活力，帶領我們渡過當下的征程，駛向「隨心操控的引領者」，同時將我們所有僱員的福祉及我們的協作、創新文化作為重要優先級。

我們將於2022年遇到新的挑戰－若干屬預料之中，若干屬預料之外－但本人對耐世特全球團隊的集體能力及智謀充滿信心，能迅速適應和調整以應對我們所處的外部運營環境，同時不忘我們盈利增長戰略的長期宗旨。

持續增長之路：2021年亮點

雖然2021年的運營環境備受挑戰，但由於行業的宏觀基本面仍然強勁，包括強勁的消費者需求，車輛庫存處於歷史低位及經濟繼續復甦，我們仍然保持樂觀及信心。此外，歸功於耐世特不懈的創新，我們的產品技術及能力全面支持並赋能正在進行的移動出行重大轉型，特別是在近期為我們客戶的車輛平台需求提供實時解決方案。

過往一年，耐世特成功拓展和多元化整車製造商客戶、地區及技術，及善於抓住電氣化及軟件等關鍵大趨勢，這增強了我們的樂觀態度。我們認為2021年的成績為我們未來的發展奠定了基礎，以下是幾項亮點。

- 所有產品線及地區**成功投產36個新客戶項目**－標誌著項目投產的又一強勁年份，其中32項為新獲取業務，15項為電動汽車項目投產
- **客戶訂單合計59億美元**，其中28%從對手處競奪獲得，包括以下突破贏取的轉向系統業務：
 - 一家日本整車製造商；
 - 一家多功能及全地形車輛領域的細分市場領導者；
 - 一家全球電動車領導者；及
 - 多家中國新能源汽車初創企業
- 已簽約業務**訂單量(訂單至交付)錄得268億美元**－創耐世特的新紀錄－其中25%支持電動汽車項目
- **善用我們深厚的技術能力**－通過研發創新和行業領先的技術來推動未來增長，包括率先進入市場的高輸出REPS及可收縮式轉向管柱等創新技術
- **繼續致力於技術領先及符合大趨勢**以促進未來增長－包括電氣化及軟件大趨勢

首席執行官報告書

訂單量及突破的強勁年份

儘管供應鏈的限制導致若干客戶項目推遲了提名進程，但我們這一年的客戶訂單量仍然強勁，並取得數項顯著成就。此外，我們的訂單組合是耐世特持續擴展及多元化增長的又一證明。

我們訂單量的成功也體現了轉向系統的突破性勝利。在這一年裡，耐世特首次贏得一家日本整車製造商的REPS新獲取訂單，進一步加強我們REPS產品在全球市場的廣泛領先地位，並為向其交叉銷售其它產品開啟機遇之門。耐世特亦鞏固了北美REPS一個大批量項目的現供地位。我們通過動力戶外車打入鄰近市場—首次贏得一家多功能及全地形車輛領域細分市場領導者的EPS項目。我們與一家全球電動車主要領導者取得了重大進展，並首次獲其授予轉向系統業務。通過贏得多家新能源汽車初創企業的業務，以及在爭取與該地區更多新能源汽車領導者的項目合作方面取得了重大進展，我們進一步鞏固了在中國新能源汽車市場的地位。我們專注於獲得經戰略選擇的中國新能源汽車廠商的支持，因部分廠商可能於該領域發揮主導作用。

延續2021年的勢頭，我們於2022年初宣佈新的電驅動(eDrive)產品綫，推出48伏集成式皮帶傳動啟動／發電一體化電驅動(iBSG)解決方案，實現了傳統內燃機車輛的混動化。憑藉我們轉向及傳動系統的專業知識，耐世特創新且具成本效益的方法幫助整車製造商滿足排放規定，同時提高終端消費者的駕駛舒適感。

於2022年初，我們亦與Tactile Mobility聯合發布一款軟件解決方案，通過監測路面變化(潮濕、乾燥、結冰等)及不斷變化的輪胎狀況(輪胎剛度、胎面深度等)改善整體車輛健康管理。該解決方案是車輛轉向系統的一部分，將通過全新及先進的道路及輪胎監測軟件加強駕駛者、車輛與道路之間的聯繫。

業績回顧

截至2021年12月31日止年度，本公司的收入為3,358.7百萬美元，較2020年增長10.8%。經匯率及客戶大宗商品差價補償調整，耐世特的收入增長7.2%，超過全球整車產量增長的2.5%，計470個基點。經營利潤為115.2百萬美元，本公司權益持有人應佔淨利潤為118.4百萬美元。

耐世特2021年全年收入增長繼續超過市場水平(按全球整車單位產量)，這歸功於我們在區域及產品線層面繼續專注擴展現有客戶及贏取新客戶業務。於盈利方面，儘管我們2021年的表現受到大範圍汽車供應鏈所承受的各種成本不利因素及運營挑戰的顯著影響，2021年的權益持有人應佔淨利潤較2020年增加1.4%。

首席執行官報告書

再創新與感恩的時節

2021是獨特及具挑戰性的又一年，我們「同一個耐世特團隊」的奉獻及堅韌不拔的精神使我們克服不利因素，使我們能夠善用眼前及長期的機會。

展望未來，移動出行行業正開啟一個百年未見的再創新的輝煌時期。變革速度及範圍為耐世特帶來令人興奮的機遇，本人有信心我們已充分準備，以實現我們的全面增長潛能。

為此，本人感謝各位股東的支持以及我們「同一耐世特團隊」的努力，讓我們預期、適應及抓住增長機遇，加強市場領導地位及提升股東價值。

趙桂斌

首席執行官

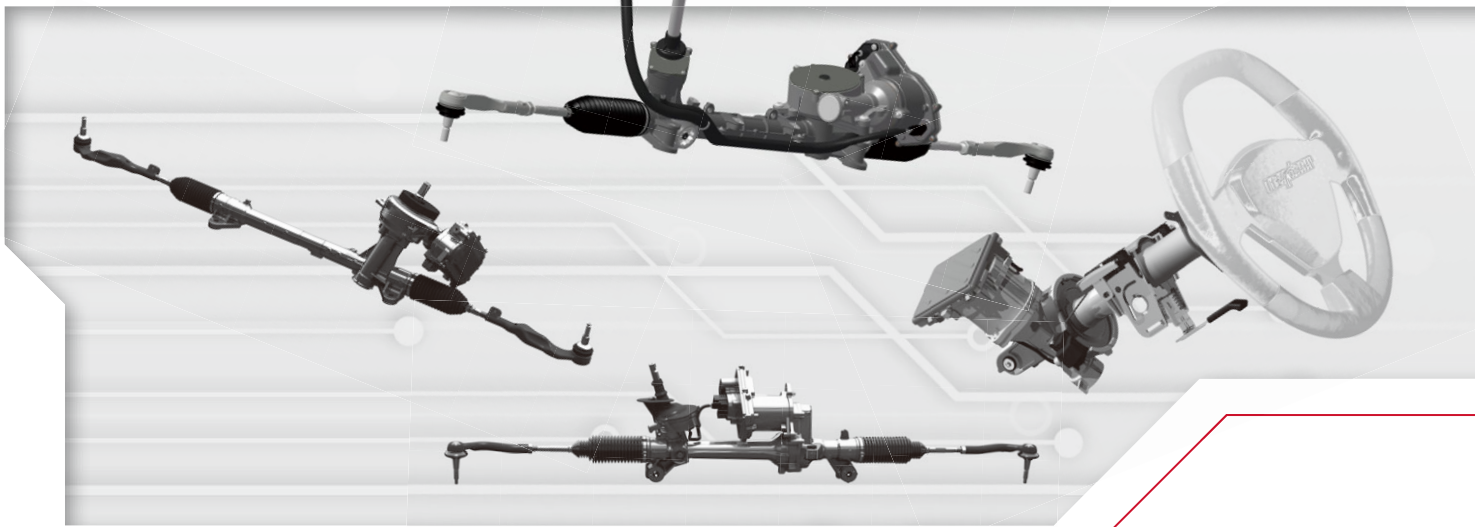
我們的產品及技術

我們主要為汽車整車製造商設計、開發、製造及分銷轉向及動力傳動系統及零部件。

轉向系統提供汽車橫向操控。我們的轉向系統產品線包括電動助力轉向系統、液壓助力轉向系統以及轉向管柱及中間軸。

動力傳動系統將動力從轉向器輸出傳送至驅動輪。我們的DL產品包括前輪驅動半軸、中間傳動軸、後輪驅動半軸以及傳動軸等速(CV)萬向節。

電動助力轉向(EPS)系統



EPS通過電機輔助駕駛員進行轉向。硬件及軟件同步開發及共同運作，考慮駕駛動力及操作環境，將駕駛員與道路連接。這種「與道路連接」的路感讓駕駛員可充分領略與車輛品牌(如豪華型、運動型等)相應的駕駛體驗，同時向駕駛員傳遞與路面類型(如結冰、沙礫等)相關的重要安全提示。

此外，EPS為ADAS功能的關鍵實現者。EPS將車輛電子控制器(ECU)的數據轉化為精準的機械轉向功能。目前，多項通過耐世特EPS實現的ADAS功能已投入使用，例如泊車輔助、車道保持、車道偏離警告、交通堵塞輔助等。

根據EPS系統的種類，計算機模塊透過直接連接轉向器或轉向管柱的電機來實現輔助動力。

齒條助力式EPS (REPS)在引擎罩內將轉向齒條與所需電動助力系統相結合。我們的REPS在北美市場具領先地位，我們的整車製造商客戶包括：福特的F-150型輕型卡車；Stellantis(前稱FCA)的公羊1500型輕型卡車；以及通用汽車的多種輕型卡車及運動型多用途汽車(SUVs)。我們亦供應我們的REPS予高性能車輛，包括福特野馬、道奇Charger及道奇Challenger。

耐世特的高輸出齒條助力式EPS (HO REPS)是市場上的首創，讓較重的車輛在不影響汽車品牌轉向手感的同時，可獲得EPS先進的安全性、舒適性及燃油經濟裨益。HO REPS亦為重型卡車及輕型商用車展開新一輪液壓至電力助力轉向的轉型提供機遇。耐世特已為我們的HO REPS預訂三輛電動車(EV)，包括GMC悍馬EV、一輛電動4級無人駕駛汽車(無方向盤)及一輛電動輕型商用汽車(廂式貨車)。

我們的產品及技術

單小齒輪助力式EPS (**SPEPS**)結合電動助力機制與轉向器小齒輪軸。使用我們SPEPS的整車製造商客戶包括：寶馬的1系、2系、X1型號及迷你型號；Stellantis (前稱標緻雪鐵龍集團)的雪鐵龍C3、C3 Aircross、DS3型號；Crossland 208、2008及Corsa；及DPCA雪鐵龍C-Elysee。

雙小齒輪助力式EPS (**DPEPS**)通過第一齒輪優化了車輛動力與表現，並以第二齒輪優化轉向助力。於2019年，我們從歐洲主要整車製造商成功贏取我們的首個DPEPS項目，有關項目將於2023年投產。於2021年，我們宣佈DPEPS及SPEPS系統的全新高輸出選項，提高該等系統的轉向能力，以支持B至D級車的更重電動車負載。

管柱助力式EPS (**CEPS**)將系統電子(電機、控制器及感應器)與轉向管柱輔助機構相結合。使用我們CEPS的整車製造商客戶包括：上海通用汽車別克昂科拉GX及雪佛蘭Trailblazer；上汽通用五菱汽車五菱凱捷(凱捷)；及Stellantis(前稱FCA)菲亞特500、菲亞特Panda、藍旗亞Ypsilon、菲亞特Uno、菲亞特Mobi、菲亞特Argo、菲亞特Cronos及菲亞特Strada。



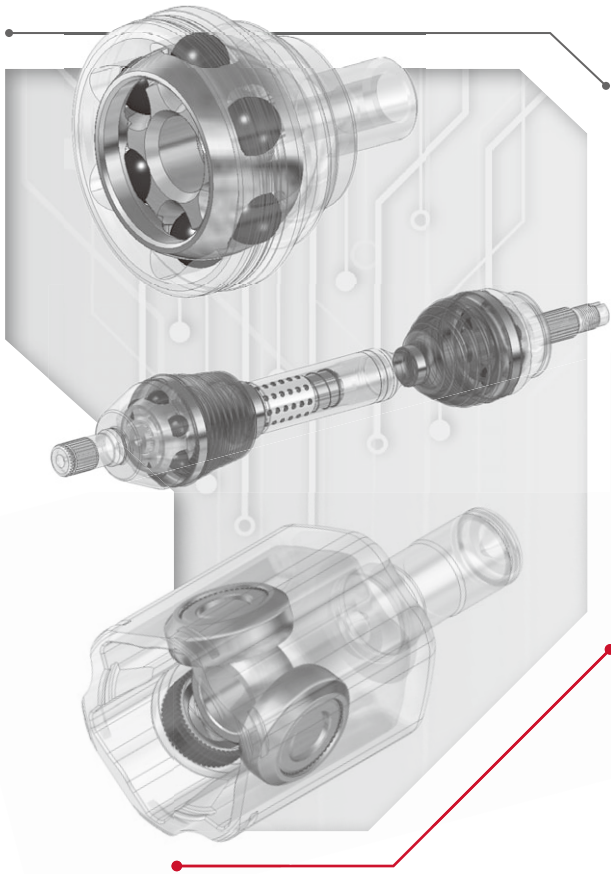
於2021年，我們推出新的模塊化管柱助力式EPS (**mCEPS**)系統，其提供一個具成本效益的模塊化平台設計，實現耐世特的可擴展性及靈活性，以滿足廣泛的整車製造商要求。耐世特已取得一家中國國內領先整車製造商的mCEPS技術合約，計劃於2022年開始投入車輛生產。我們亦於中國提供具成本競爭力的有刷電機管柱助力式EPS (**BEPS**)，專為新興市場訂製。使用我們BEPS的整車製造商客戶包括：上汽通用五菱的五菱宏光S/S3型微型客貨車、寶駿730 MPV及寶駿510 SUV、長安的歐尚MPV、CS15 SUV及RNM的雷諾Kwid、Kiger及Triber。

液壓助力轉向(HPS)

HPS使用高壓液輔助駕駛員轉向。發動機帶動的動力轉向泵製造系統壓力。然後高壓液流入轉向器液缸，再驅動車輪。使用我們轉向器的整車製造商客戶包括：通用汽車的重型卡車(雪佛蘭Sierra及GMC Silverado)及大型客貨車(雪佛蘭Express及GMC Savana)；以及Stellantis(前稱FCA)的多種輕型商用汽車(例如Doblo及Promaster)。使用我們轉向泵的整車製造商客戶包括：通用汽車及鈴木。

耐世特生產兩款優質液壓產品：磁助力扭矩疊加轉向器 (**MTO**)及流量自動控制泵。該等產品可為駕駛員帶來先進的輔助駕駛功能及節省能耗。MTO轉向齒輪驅動器針對中型及重型卡車、半掛型卡車及巴士而設計。流量自動控制泵可減少引擎內的額外損耗，以改善運作效率。我們亦引入MTO卡式閥，其可整合至整車製造商現有的齒輪配置中。MTO及流量自動控制泵現時由通用汽車的四分三噸貨車(GMC Sierra及雪佛蘭Silverado)使用。流量自動控制泵亦用於通用汽車的大型貨車(雪佛蘭Express及GMC Savana)。通過耐世特與R.H. Sheppard的合作，MTO亦可用於Navistar 8級卡車。

我們的產品及技術



轉向管柱和中間軸(CIS)

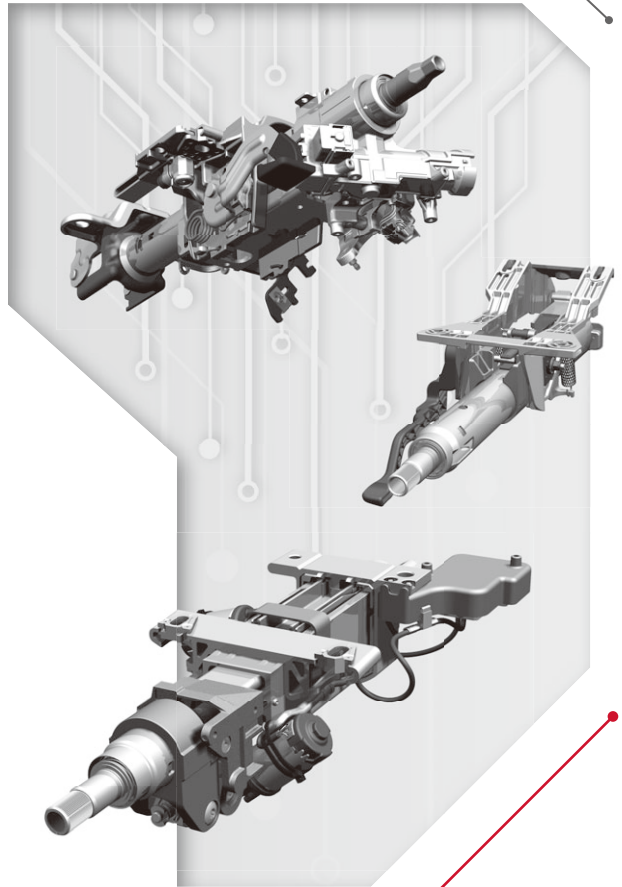
CIS把方向盤連接至轉向機，透過從方向盤傳遞駕駛員選擇的扭力控制橫向操作。我們先進的轉向管柱帶來方便特性，倘發生碰撞，可為駕駛員提供保護。方便的特性包括手動及助力調節、盜竊阻嚇、感應器、驅動器及符合人體工學設計調控。先進能量吸收系統有助提升汽車的安全評級，並包括自動調節駕駛員姿勢的主動系統，為駕駛員提供最佳的保護措施。

我們設計此等產品以用於所有汽車分部，包括小型汽車、SUV及卡車。使用耐世特轉向管柱及／或中間軸的整車製造商客戶包括：通用汽車的全尺寸SUV(雪佛蘭Tahoe及Suburban以及GMC Yukon)、客貨車(雪佛蘭Express及GMC Savana)、中型卡車(雪佛蘭Colorado及GMC Canyon)及汽車(例如凱迪拉克CT4、CT5及雪佛蘭Camaro)；福特的全尺寸卡車(F150及Super Duty)、全尺寸SUV(福特Expedition及林肯領航員)、客貨車(福特E系列)、中型卡車(福特Ranger)、中型SUV(福特探險者及林肯飛行家)；Stellantis(前稱FCA)的公羊全尺寸卡車、Promaster City及Doblo；吉普大指揮官、Wrangler、Gladiator及克萊斯勒Pacifica；以及豐田的全尺寸卡車(Tundra)及全尺寸SUV(Sequoia)。

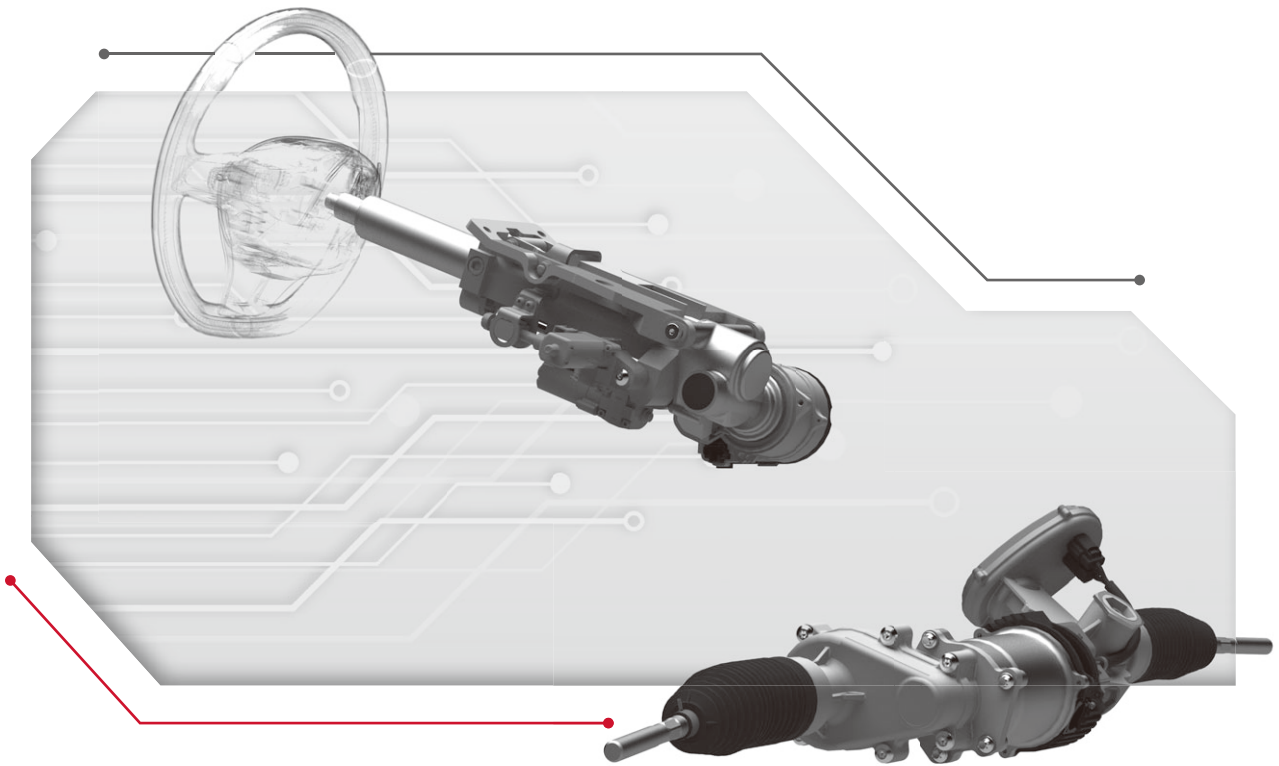
動力傳動系統(DL)

DL系統為多個汽車分部而設計，並可為符合特定的汽車要求而度身定制，將扭力從引擎傳送至車輪。我們的系統改善汽車操控性並消除對前輪及全輪驅動汽車的傳動干擾問題。因此，耐世特的半軸可增強駕駛員的舒適度及控制。

對於極其安靜的電動車而言，要達致業內頂級舒適度及操控性(尤其是在DL的噪聲、振動與聲振粗糙度(NVH)方面)更是一大挑戰。耐世特的DL透過優質、高效擺動萬向節、滾珠花鍵軸杆及輕量組件解決對NVH日益增多的要求。採用我們DL技術的整車製造商客戶包括：通用汽車的雪佛蘭Silverado、GMC Sierra、雪佛蘭Traverse、雪佛蘭Blazer、GMC Acadia、別克昂科雷、凱迪拉克XT6及XT5；福特的探險者及飛行家；RNM的達契亞Logan及Sandero；Stellantis(前稱標緻雪鐵龍集團)的標緻208；以及Stellantis(前稱FCA)的佳世拿300及道奇Charger及Challenger。



我們的產品及技術



先進駕駛輔助系統(ADAS)及自動駕駛(AD)賦能技術

透過耐世特的全套先進轉向技術，我們正在為當今世界及趨向電氣化及自動化的未來開創安全高效的新時代。我們的行業領先創新及解決方案都有各自的優點，但真正顛覆賽局者會將該等先進技術與定制的運動控制解決方案相結合。我們的先進轉向技術套件支援美國汽車工程師協會(SAE)定義的一至五級ADAS性能。

線控轉向(SbW)：作為這套件的中心連結，SbW打開傳統轉向解決方案無法實現的好處的大門—使傳統及自動駕駛的先進安全及性能特徵的一個未開發的新前沿成為可能。SbW可增強穩定性控制，減少制動距離，並為停車輔助及自動緊急轉向(AES)的首選推動者。除安全及性能特點外，SbW亦能實現封裝及設計方面的優勢，在儀錶盤前部設計及引擎蓋下的封裝方面具有更大的靈活性，且於右側駕駛及左側駕駛平台上可重複使用零部件。

透過SbW，在轉向管柱及轉向器齒條上安裝電子設備及執行器，從而取代了車輪和方向盤之間的機械連接。耐世特的SbW模擬「真實的路感」，並提供能夠適配從運動型到豪華型等各類車型的廣泛性能表現。此系統的可變轉向比也能夠增強車輛的操控性，實現於所有車速下的自定義轉向感覺及精確反饋。

高可用性EPS：獲獎的高可用性EPS系統，通過為可以同時進行多路徑處理及在扭矩與位置傳感器、ECU和多繞電機中加入額外硬件冗餘性能而設的智能優化軟件以及雙組車輛電源和通訊連接器，確保轉向安全網時刻開啟。該等系統失效率(FIT)的可靠性評級小於10(FIT按每使用十億小時衡量)。

我們的產品及技術

先進駕駛輔助系統(ADAS)及自動駕駛(AD)賦能技術(續)

靜默方向盤™轉向：由SbW實現，靜默方向盤™轉向系統可使方向盤在自動駕駛模式下保持靜止—即使在車輛轉彎過程中。在自動駕駛時，靜默方向盤™轉向系統消除方向盤在駕駛員面前快速轉動可能產生的干擾和危險，加強駕駛室的安全感及寧靜感。

可收縮式轉向管柱：我們的可收縮式轉向管柱利用定制設計的軟件及電子裝置，使方向盤在不使用時可縮進儀錶盤，遠離駕駛員。可收縮式轉向管柱亦為碰撞安全提供創新的解決方案，採用ASIL-D轉向柱定位。耐世特的目標是於2025年初與一家主要的整車製造商合作，推出其首個上市的可收縮式管柱應用。

當耐世特屢獲殊榮的SbW與可收縮式轉向管柱搭配使用時，為駕駛艙的設計方案開闢一個新天地，改變駕駛員使用車輛的方式—為整車廠商創造重新發明及重新利用駕駛員座艙空間的機會。例如，在自動駕駛過程中，當SbW與可收放轉向柱結合在一起時，可以為駕駛員創造額外的空間來從事其他活動。這項技術亦可用於傳統的駕駛車輛；當車輛處於停車狀態時，耐世特的可收縮式轉向管柱可擴大車輛座艙的可用空間，創造一個更寬敞的「車輪上的辦公室」。



EPS為ADAS的關鍵實現者：EPS將車輛ECU的數據轉化為機械轉向功能。具代表性的EPS實現的ADAS功能包括：車道保持、泊車輔助、交通堵塞輔助及車道偏離警告。

網絡安全先進轉向：儘管我們的客戶在車輛層面已集成了網絡安全，但我們更進一步在轉向系統層面集成多層網絡安全，從而實現增強的安全保障。我們的網絡安全技術由專門設計的半導體硬件模塊以及多層加密軟件結構組成，能夠識別並保證轉向系統與其他車內或外部控制器之間信息及命令的安全交互。

MTO：MTO為重型卡車駕駛員及多達八類商用車輛提供ADAS功能。該等ADAS功能提高了舒適性，減輕駕駛員的疲勞，同時亦提高卡車司機與其他使用道路人士的安全。MTO可實現的ADAS功能包括：車道保持、側風補償、車道偏離警告、車輪不平衡抑制、主動減震及自動回正。在MTO推出之前，該等功能僅見於使用EPS駕駛的輕型車輛中。

於本報告業務概覽了解耐世特技術如何緊貼包括電氣化、軟件等在內的行業全球大趨勢。

安全與性能定義的全新時代

耐世特在ADAS/AD領域的領導地位



700 FIT

100 FIT

10 FIT

FIT：測量產品可靠性的一個統計維度。較低的FIT評分表明更高的產品可靠性。



*來源：國際自動機工程師學會

業務概覽

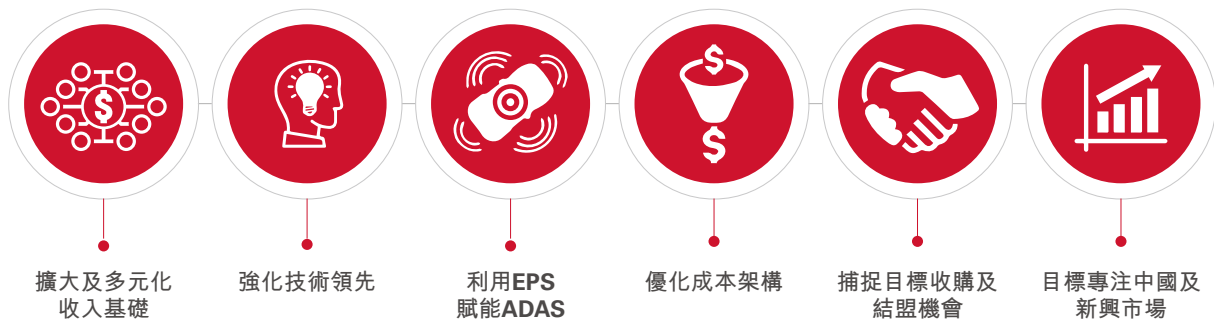
業務概覽盈利增長策略

我們堅守六點盈利增長策略，以推高股東價值。我們的盈利增長策略是我們於2020年及2021年期間所經歷的前所未有的環境中的指路標。由於我們通過定義及調整我們的業務，以適應全球汽車行業內不斷變化的環境及新的挑戰，這一策略將繼續指導我們的日常決策。

nexteer
AUTOMOTIVE

隨心操控的引領者

盈利增長策略



2021年業務摘要

以下的摘要說明耐世特專注實現長遠的盈利增長：

- 在所有產品線及地區方面成功投產36項新客戶項目—標誌著另一個強勁項目投產的年份。於該等客戶項目中，32項為新的或新獲取業務及15項為我們的產品所支持的電動車推出項目
- 客戶項目訂單合共為59億美元，其中28%為從競爭對手獲得的項目，包括與一家日本整車製造商、一名多功能及全地形車輛領域的市場領導者、一名主要全球電動車領導者及多家中國新能源車輛初創企業取得轉向系統的突破
- 錄得訂單至交付的已簽約業務訂單量268億美元—耐世特的新紀錄
- 繼續致力於技術領先及順應大趨勢以促進未來增長—包括軟件及電氣化大趨勢
- 因創新、質量、卓越及深厚的客戶關係而獲得榮譽—包括著名的《汽車新聞》(Automotive News)的PACEpilot創新前瞻獎及國際消費電子展(CES)創新大獎

業務概覽

新產品投產

隨著2021年36個客戶項目的投產，我們在所有地區及車輛分部的轉向及DL方面投產新的或增強的產品應用。該等項目代表全球及本地的汽車名牌－其中32項為新的或新獲取業務及15項為電動車平台。於2021年開始生產的客戶項目包括：

整車製造商	汽車品牌	我們的產品
北美洲		
Stellantis	吉普大切諾基	REPS
福特	福特野馬Bronco	管柱、REPS
通用汽車	雪佛蘭Bolt EUV	半軸
	GMC全尺寸箱式車EV	管柱、REPS、半軸
	GMC悍馬EV－皮卡車	管柱、半軸、REPS
R.H. Sheppard	HD94-Class 8	MTO
歐洲、中東、非洲及南美洲		
寶馬	寶馬1系Active Tourer	SPEPS
	寶馬iX	管柱
RNM	雷諾康古	半軸
	雷諾康古EV	半軸
	達契亞Express	半軸
Stellantis	菲亞特Pulse	CEPS
亞太區		
馬恆達集團	馬恆達XUV500	半軸
戴姆勒股份公司	梅賽德斯－奔馳C系列	半軸
福特	福特Escort	管柱
廣州汽車集團股份有限公司	廣汽埃安Y	CEPS
浙江吉利控股集團有限公司	極氪001	REPS
通用汽車	雪佛蘭Bolt EUV	CEPS、半軸
長城汽車	哈弗H6	CEPS
	哈弗H9	管柱
RNM	英菲尼迪QX60	半軸
	三菱歐藍德PHEV	半軸
	日產探路者	半軸
	雷諾Kwid	CEPS
	三星Arkana	半軸
塔塔汽車有限公司	塔塔Limber EV	半軸
大眾集團	斯柯達柯米克	半軸
	斯柯達昕銳	半軸
	大眾Taigun	半軸
	大眾Polo	半軸

管理運營、供應鏈、商品及物流的挑戰

隨著世界各地的經濟於2020年下半年重新開放，強勁的復甦一直延續至2021年上半年，汽車行業於滿足日益增長的需求方面經歷並持續經歷新的挑戰。全球電子元器件供應於2021年第一季度出現短缺，並於今年餘下時間有增無減，而由於整個供應鏈均缺乏零部件，故此對我們許多客戶的汽車生產計劃造成不利影響。雖然世界各地持續積極推廣COVID-19疫苗接種及其他健康治療，但許多國家持續受到新型病毒變種傳播的影響，阻礙許多行業參與者滿足需求。目前的供需失衡已導致若干商品的投入成本上升，物流時間與成本亦大幅增加，影響海運能力及集裝箱可用性使得港口堵塞。

2021年的收入合共為34億美元，較2020年增長10.8%。於就外匯及客戶商品回收作出調整後，耐世特的收入增長7.2%，超過全球整車汽車產量增長的2.5%，增長470個基點。與市場相比，這一表現反映新客戶及新獲取客戶項目投產及有利的車輛組合所帶來的持續裨益。

儘管經營環境面臨重大挑戰，惟2021年的權益持有人應佔淨利潤為118.4百萬美元，較2020年增加1.4%。

雖然高漲的成本環境及不穩定的客戶車輛裝配生產要求被證明是我們2021年財務業績的一個不利因素，但耐世特積極主動地與我們的整車製造商客戶及供應商夥伴合作，通過零部件替代、替代供應安排、產量改進及其他我們可控制的槓桿，最大限度地減少供應短缺對客戶的影響。我們繼續密切協作，監察並盡可能地重新分配供應，以最好地支持所有客戶的生產計劃。

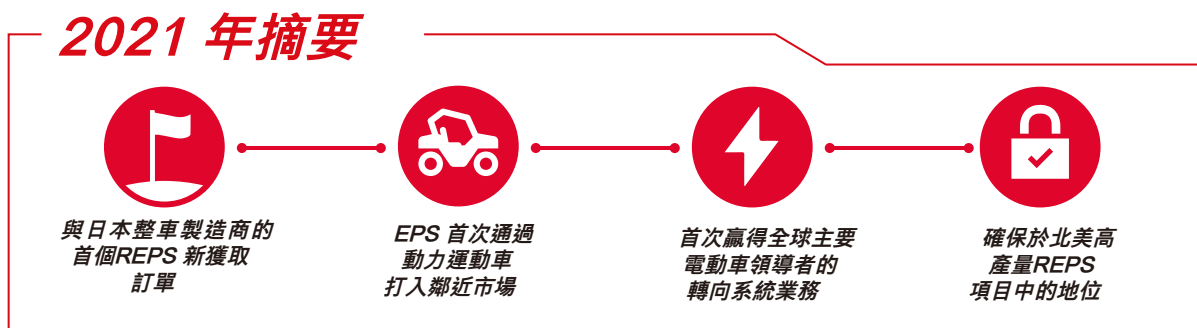
我們亦繼續進行降低成本的努力，以及與客戶進行成本回收的討論，以部分緩解整車生產計劃頻繁變動以及商品及物流等直接投入成本日益上升帶來的低效率。

由於行業的宏觀基本面仍然強勁，包括強勁的消費需求，歷史上較低的車輛庫存及持續的經濟復甦，雖然2021年的經營環境面臨相當大的挑戰，但我們仍然保持樂觀及信心。

業務概覽

訂單及已簽約業務訂單量

2021年的訂單量：持續增長



於2021年，我們繼續專注於擴大我們的收入基礎並使之多元化—將我們的目光擴大至我們目前的基礎客戶之外，瞄準更多全球整車製造商的增長，以擴大我們的市場地位及核心產品的收入增長。儘管全球供應鏈的限制確實延遲若干客戶項目的提名進程，但這一年我們的訂單強勁，並取得幾個顯著的成就。

最值得注意的是，於2021年上半年，耐世特獲得與一家日本整車製造商的首個REPS新獲取訂單。這個訂單進一步加強我們於REPS方面的技術及全球市場的領導地位，特別是為我們向這家日本整車製造商介紹及擴大其他產品線提供機會。

於2021年下半年，耐世特確保於北美高產量REPS項目中的地位。耐世特亦通過動力運動車打入鄰近市場—贏得我們與多功能及全地形車輛領域的市場領導者的首個EPS項目。我們亦與一名主要的全球電動車領導者取得重大進展，彼等首次向我們預訂轉向系統業務（轉向管柱）。我們亦與多家中國新能源車輛初創企業簽訂業務——分別有關動力柱及EPS。我們將繼續於這初步成功的基礎上與該地區的新能源車輛領導者共同開創更多項目。

已簽約業務訂單量

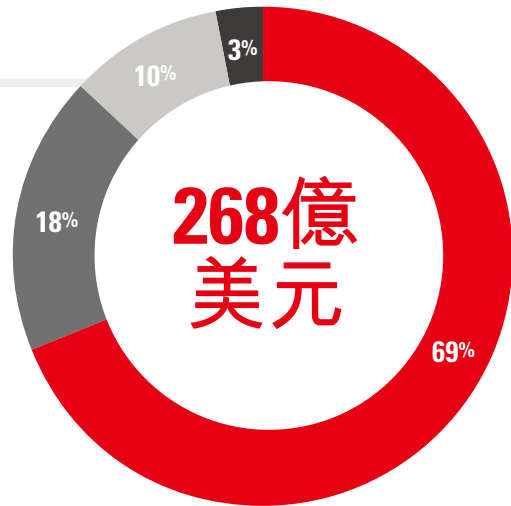
我們於轉向系統及動力傳動系統產品投產時，在第一次交付予汽車製造商後開始確認新業務合約的收入。按過往實踐，產品從簽約日期起平均於24至30個月後投產。我們計算已簽約訂單價值（已簽約業務訂單量、已簽約業務或訂單量），其中包括從產品投產到相應訂單生命週期結束之間尚未交付產品將產生收入的已簽約業務價值。計算耐世特已簽約業務訂單量的一項重大因素及輸入數據為去年整車製造商對獲授客戶項目的生產預測。耐世特於釐定去年整車製造商生產預期時根據過往及目前趨勢考慮知名第三方汽車的生產預測、客戶期望及內部行業知識。

我們估計於2021年12月31日獲授客戶合約項下所有已簽約但尚未交付產品的業務價值為268億美元，而於2020年12月31日則為246億美元。

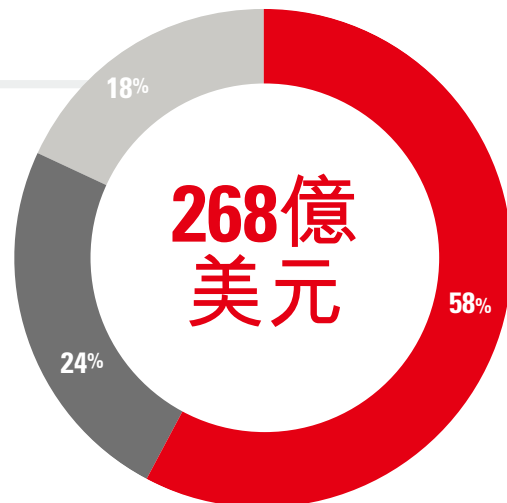
已簽約業務的價值並非由國際財務報告準則（國際財務報告準則）界定的方法計量，而我們釐定訂單量的方法未必能與其他公司釐定其已簽約業務價值所採用的方法作比較。於我們在過往期間所作披露中，有關估計使用年期計劃產量及合約表現的假設維持不變。倘本集團客戶的已簽約業務作出任何改動、暫停或取消合約，則可能對訂單量價值有重大及即時影響。雖然我們相信現時的訂單量為相關財務衡量標準，但我們必須強調本節所載列有關訂單量的資料並不構成成本集團收入或利潤的任何預測或預報，而其實際未來價值亦可能因為本集團無法控制的各項因素而與所估計的訂單量有所不同。

已簽約訂單量

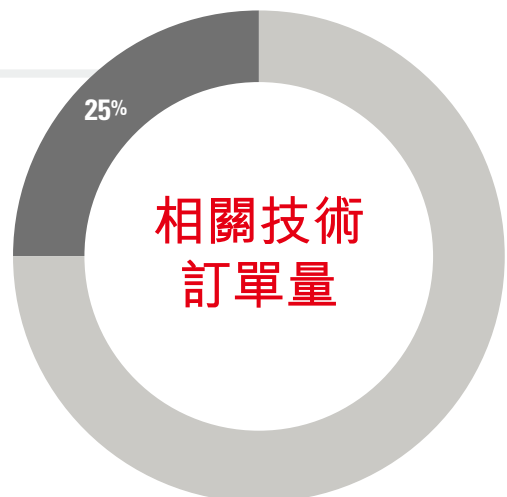
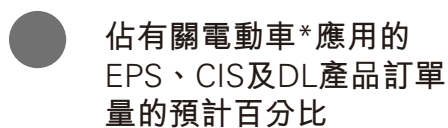
按產品類別劃分的訂單量



按地區劃分的訂單量



按與電動車有關的產品 劃分的訂單量



* 電動車分析包括：

- 純電動車
- 混合動力電動車
- 插電式混合動力電動車

業務概覽

行業領先的轉向技術：持續增長

耐世特繼續利用深厚的技術能力開發創新產品及價值主張，以推動未來增長及客戶多元化。

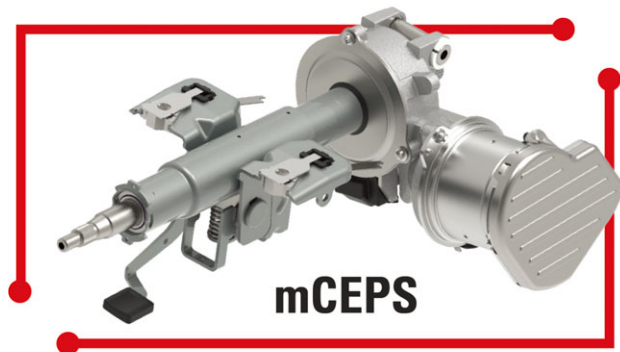
我們利用內部能力擴大我們的技術及產品組合—包括將我們的核心產品擴展到SbW、DPEPS、HO EPS、mCEPS、可收縮式管柱等。我們不斷增強我們的軟件開發能力和借助我們於電子元器件與電機方面的專業知識，並利用這些積累的專業知識為客戶提供獨特且創新的解決方案。

於2021年，耐世特發佈與三個行業領先的轉向技術有關的公告—mCEPS、HO EPS及SbW—以及彼等如何使耐世特獲得持續增長。

模塊化管柱助力式EPS的介紹

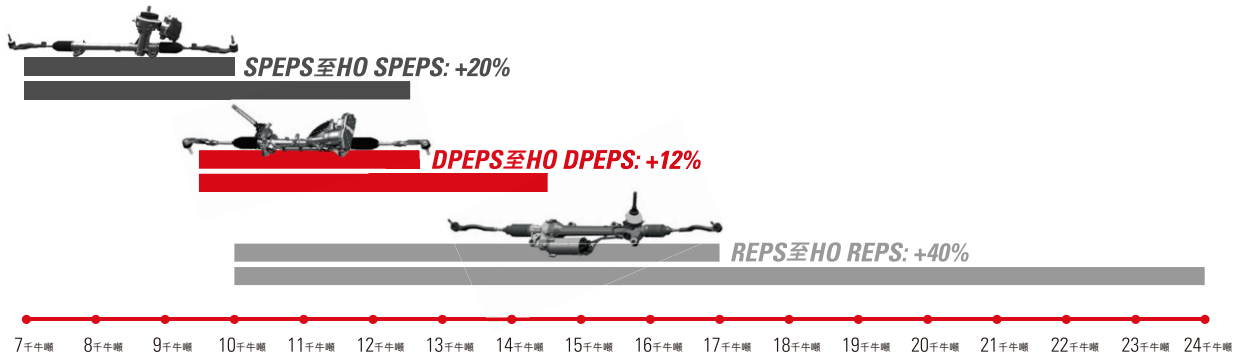
耐世特的mCEPS提供一個具成本效益的模塊化平台設計，實現耐世特的可擴展性及靈活性，以滿足整車製造商功能的廣泛要求。憑藉平台設計及可擴展的電子控制系統，mCEPS使耐世特能夠滿足整車製造商客戶對先進的、可定制的、具成本效益的轉向系統的需求，並能靈活地滿足客戶的封裝及其他要求。

我們的mCEPS系統有三種型號—標準型、增強型及專業型—以支持各種負載能力及其他要求。例如，mCEPS Pro支持SAE ADAS 2-5級，以及無線傳輸(OTA)更新及網絡安全。所有三個耐世特mCEPS模型均基於AUTOSAR 4.0版電氣/軟件架構。此外，耐世特定制開發的高性能扭矩及旋轉角度傳感器提供出色的NVH性能及平穩準確的轉向手感—使駕駛員感到與道路的聯繫更加緊密。



耐世特於中國蘇州的技術中心領導mCEPS架構的開發，這亦為我們如何於全球範圍內繼續擴大本地化技術專長及能力的另一個例子。我們新的mCEPS，以及其他新的轉向技術，如HO EPS及DPEPS，使耐世特能夠提供全方位的EPS產品—使我們能夠為所有類型及尺寸的車輛提供轉向系統。

高輸出EPS：電氣化趨勢及提高轉向能力



擴展高輸出EPS (HO EPS)解決方案：涵蓋B至D級別汽車，外加LCV及重型卡車(在3.5至6噸級別)

隨著EV在所有級別汽車中驅動更高的拉杆負載，耐世特已擴大我們小齒輪EPS系統的輸出能力，以滿足相應B至D級別汽車的更高EV負載。

我們的DPEPS及SPEPS系統的新高輸出選項將轉向能力提高12%至20%—DPEPS最多為14.5千牛頓(千牛頓)，而SPEPS最多為12.5千牛頓。此等高輸出解決方案使整車製造商客戶受益，讓彼等能夠於B到D級別汽車中操縱更重的EV負載，而毋須使用傳統上用於較大級別汽車的更高級EPS技術。

除我們新的HO DPEPS及HO SPEPS系統外，耐世特的HO REPS增加耐世特的行業領先REPS的轉向能力—可操縱最多為24千牛頓的負載，而一般的REPS系統為10至17千牛頓。除於許多情況下EV相較同類內燃機(ICE)平台更重外，HO REPS亦可將重型(HD)卡車及輕型商用車(LCV)從液壓轉為電力助力轉向。舉例而言，BrightDrop EV及GMC悍馬EV將使用我們的HO REPS系統。現時，憑藉電動操縱此等車型的能力，重型卡車及LCV的司機可受益於提高的燃油效率、更先進的安全及舒適功能，如車道保持輔助、側風補償、拖車輔助等。

耐世特擁有所有引擎蓋下轉向系統(SPEPS、DPEPS及REPS)的高輸出選項，其擴大的產品組合涵蓋B至D級別汽車，以及LCV及重型卡車(3.5至6噸級別)。這一產品擴展進一步加強本公司於日益增長電氣化趨勢中的地位，並利用我們於REPS的全球市場領導地位及於歐洲SPEPS的市場領導地位。我們的經擴大產品組合進一步加強現有客戶地位，並提供繼續擴大客戶基礎及市場多元化的機會。

SbW的準備工作

耐世特認為SbW是連接汽車大趨勢的「中心連結」，原因為該技術支持未來的互聯、共享、自動駕駛及電氣化汽車。SbW可能會發展成為未來汽車的首選轉向技術。

隨著行業對SbW興趣漸濃，耐世特正在利用其SbW技術領先地位。在這個競爭激烈的行業中，整車製造商正在尋找能夠提供最高水平的技術、質量及安全的供應商合作夥伴。憑藉我們的運動控制專業技術及作為先進的「轉向專家」的行業認可，我們在引領技術趨勢及提供SbW所帶來的性能、安全及價值提升方面具有獨特的優勢。

業務概覽

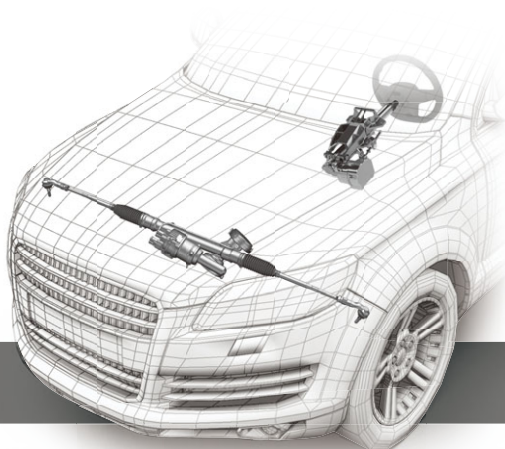
全球整車製造商因我們的SbW技術能力而主動尋求與耐世特合作。於2021年，基於我們的發展夥伴關係及參與設定SbW架構要求，耐世特在未來的SbW項目中繼續與兩家大型全球整車製造商合作。此外，耐世特亦與中國國內的一家整車製造商合作夥伴開始SbW的開發，進一步加強本公司於該技術領域的領導地位。

耐世特正在積極開發具有模塊化構件的SbW，可有效地應用於多家整車製造商，並為滿足彼等的特定要求而量身定製。我們亦相信，根據多個整車製造商在我們的SbW演示中的反饋，我們在轉向手感及生產準備方面處於領先地位。

整體而言，耐世特憑藉以下實力正在為成為SbW領導者作準備：

- 全球性、技術領先且具高產量生產計劃的整車製造商開發合作夥伴
- 工業化準備就緒及競爭足跡
- 由「轉向專家」設計帶有可收縮式管柱解決方案的SbW專注於安全、轉向手感及性能

於2021年，耐世特帶有可收縮式管柱的SbW被認定為2021年《汽車新聞》(Automotive News)PACEpilot創新前瞻獎及2022年CES創新大獎的獲獎者。該等著名的獎項進一步證明行業對該等技術的重視，並認可耐世特作為SbW領導者的地位。



帶有可收縮式管柱的線控轉向

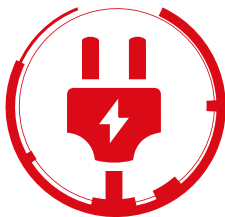
技術領先及投資組合與趨勢一致：持續增長

影響汽車市場及鄰近領域的大趨勢為耐世特的持續增長提供全新及獨特的渠道。我們已準備就緒，在此等領域支持整車製造商的未來優先事項。

耐世特擁有強大且經驗證的技術及產品組合，以支持電氣化、軟件、互聯、ADAS—先進安全及性能以及出行即服務(MaaS)等行業大趨勢。通過對大趨勢的戰略調整，專注於行業的發展方向，有助於我們的相關性，並將有助於加速我們的增長。

以下示例說明該等大趨勢如何發展及相互交融，以及耐世特如何順應該等趨勢並於內部技術效率方面具備有利條件支持整車製造商變更優先項目。

除該等示例及當前產品組合外，耐世特的全球研發(研發)團隊亦將繼續探索新的路徑，進一步利用大趨勢，為整車製造商日新月異的產品提供創新解決方案。



電氣化

車輛電氣化不僅為我們提供增長及擴大產品的機會，且隨著我們所有產品線的技術持續成功參與電氣化趨勢，我們的盈利能力及單車價值亦在增加。

電動車轉向系統



高性能轉向技術



滿足EV及ICE兩者的獨特要求



優質NVH性能

從轉向的角度來看，耐世特準備通過以下方式支持獨特的電氣化需求：

- 提供優質、高性能的轉向技術，能夠處理EV更重的負載要求—其由電池重量增加所致
- 提供高輸出、引擎蓋下的EPS系統，可滿足EV及ICE變化的獨特要求(原因為目前ICE車型的EV車型已推出)
- 專注於轉向子系統的聲學及振動性能，原因為於NVH方面存在新的挑戰，蓋因典型的ICE汽車往往會掩蓋噪音，而安靜的電動馬達則不會

從DL的角度來看，EV帶來獨特的挑戰，如：

- 需要小質量、緊湊的解決方案來幫助容納電池
- 由於EV的安靜性，對NVH的要求提高
- 由於扭矩及再生制動工作週期增加，對抗磨損的要求有所提高

耐世特提供先進的DL解決方案來滿足該等需求，包括：

- 小質量、緊湊的半軸設計，以適應封裝限制並減輕車輛重量—從而提高電池的行駛距離
- 半軸帶有優質的專用接頭，以滿足更高的NVH要求
- 支持減少二氧化碳排放及提高電池行駛里程的高效接頭

EV的動力傳動



小質量、緊湊的解決方案



優質的NVH性能



高耐用性及穩定性

業務概覽

我們亦繼續於我們的產品線上進行策略性產品擴張，以保護及擴大在這一趨勢中的市場份額，特別是於電動皮卡領域。HO REPS及滾珠花鍵軸桿半軸是耐世特在電氣化及卡車領域融合中定位良好的兩個示例。這兩項技術均裝配於2021年投產的新GMC悍馬電動車上。於2021年4月，通用汽車宣佈一款新的電動皮卡車，即電動雪佛蘭Silverado，其將於2023年投產—亦採用耐世特的所有產品線，包括HO REPS、滾珠花鍵軸桿半軸及轉向管柱。同樣，計劃於2022年初投產的福特F150皮卡車電動版將採用REPS系統與10-FIT高可用性技術，以及動力轉向管柱。該等行業領先的技術進一步加強我們在關鍵的北美卡車市場的領導地位。

eDrive：推出eDrive產品線，作為一種具成本效益的減排方法，並結合轉向及傳動系統專業特長

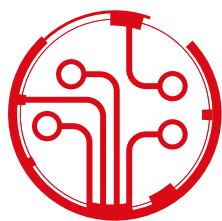
耐世特進一步利用電氣化趨勢並通過內部技術構建模塊擴大其產品組合。於2022年初，耐世特宣佈新的eDrive產品線，推出48伏集成皮帶傳動啟動／發電一體化電機(iBSG)，該電驅動解決方案實現了傳統內燃機(ICE)車輛的混動化。耐世特的創新且具成本效益的方法幫助整車製造商滿足排放及燃油效率法規，提升終端消費者的駕駛舒適性。

耐世特eDrive產品線的推出結合了EPS及傳動系統等現有產品線數十年的經驗及技術專長。於開發新的48伏iBSG eDrive產品時，本公司利用在電機、控制、軟件及機電系統集成方面的專業知識。除了結合現有產品線的技術專長外，耐世特亦利用其優質的製造系統、可擴展的供應鏈以及技術中心及製造基地的全球佈局。

耐世特已與中國國內的領先整車製造商簽訂48伏iBSG eDrive產品合約，計劃於2022年上半年投產。此推出為本公司探索更多eDrive應用及客戶擴展奠定基礎及切入點。

耐世特的48伏iBSG eDrive是一種高度集成的機電推進系統，通過皮帶連接到發動機曲軸。其配備了高效電動機、電力電子設備及先進的控制軟件。這種緊湊、成本高效的裝置可以作為輔助動力源，內燃機車輛升級為輕混車輛。

此外，48伏iBSG通過使用電動機來提高燃油效率，從而提升ICE車輛的效率。48伏iBSG於減速過程中回收車輛動能，並於加速過程中釋放所回收的能量，以提升ICE及燃油效率。此外，48伏iBSG於發動機啟動及變速箱換檔過程中提高駕駛者的舒適感，同時亦達到相同的駕駛性能要求。



軟件及互聯

隨著汽車迅速成為更多軟件支持的雲端連接設備，全球整車製造商在軟件支持轉向功能及其他以軟件為中心的運動控制應用方面的需求正在成倍增長。

軟件在當今與先進安全及性能相關的車輛中舉足輕重。舉例來說，轉向軟件在優化轉向輔助及轉向手感以及實現ADAS功能，如停車輔助、車道保持、車道偏離警告、交通堵塞輔助等方面不可或缺。

除軟件支持的駕駛輔助功能外，OTA軟件更新—包括轉向應用—將繼續擴大。長遠來說，汽車軟件亦將在實現自動駕駛車輛的運動控制方面發揮關鍵作用，並為新的先進安全及性能功能提供獨立的軟件「購買」。這一趨勢至關重要，原因是現今硬件定義的車輛正在迅速轉變成軟件定義的運輸平台。

業務概覽

隨著大趨勢的發展及融合，一個共同的安全要求亦支撐彼等一網絡安全。耐世特通過與整車製造商客戶合作，積極開發網絡安全解決方案，以確保轉向系統的安全及得到保護。

軟件合作夥伴：Tactile Mobility

於2021年1月，耐世特宣佈擴大不斷增長的軟件能力，投資於Tactile Mobility。Tactile Mobility為位於以色列的領先觸覺數據及虛擬傳感數據公司。耐世特與Tactile Mobility的合作主要在運動控制軟件方面，以實現先進的軟件產品，最大限度地提高OTA更新及互聯，實現更安全、更可靠的駕駛。我們與Tactile Mobility的合作通過幫助耐世特構建更多軟件產品，補充本公司現有全球軟件業務模式及專注於運動控制軟件。例如，其將使耐世特能夠利用雲端技術及機器學習擴大我們的道路摩擦檢測能力。

路面檢測及輪胎健康監測軟件

- 檢測不斷變化的路面及不斷變化的輪胎狀況
- 增強司機、車輛及道路之間的實時互聯
- 改善安全、性能及車況管理

於2022年初，耐世特及Tactile Mobility宣佈先進的路面檢測及輪胎健康監測軟件，以改善車況管理、安全及性能。這款新軟件強調耐世特是如何將其其在EPS軟件及轉向感覺調整方面的專長與Tactile Mobility的傳感技術及數據分析相結合，以改善車輛與道路的聯繫，實現更安全、更可靠的駕駛。耐世特及Tactile Mobility一直在與全球主要的整車製造商接觸，並進行演示，以說明這項軟件技術的好處。

強化軟件組織架構

為滿足我們全球整車製造商客戶基礎與日俱增的軟件需求，耐世特在2021年4月宣佈提升全球軟件工程組織。新組織提升措施包括創建一個單一的戰略軟件團隊，橫跨耐世特內部全球四個地點，包括位於美國薩吉諾的全球技術中心、位於波蘭蒂黑及中國蘇州的區域技術中心，以及位於印度班加羅爾的軟件中心。以前，軟件工程方面的專業知識分散在整個公司各團隊，通過產品線及研發部門分別報告。新成立的團隊直接向本公司的首席技術官(CTO)報告。

耐世特的集中式軟件團隊將支持EPS系統及先進轉向功能的開發。此外，新構架亦將支持與軟件相關的研發項目，包括可能基於雲端或於集中式底盤域操縱器中配置的軟件解決方案。

我們正在加快對軟件開發的關注，利用我們印度軟件中心以及其他全球技術中心的規模及能力。我們在這一領域的努力將使我們為未來的OTA更新及基於雲端的互聯服務做好準備—通過實時適應環境的車輛，實現更安全及更可靠的駕駛。

業務概覽



ADAS – 先進的安全性及性能

於先進的安全性及性能領域，耐世特有幾項舉措，包括我們於2020年12月宣佈的「制動轉向」。這項技術由我們與Continental Automotive Systems, Inc. (**Continental**)成立的合營企業CNXMotion, LLC (**CNXMotion**)開發，其為高度自動化及自動駕駛汽車的轉向冗餘提供另一個安全層。於2021年，「制動轉向」被評為《汽車新聞》(Automotive News)的PACEpilot創新前瞻獎－該獎項旨在表彰我們行業的變革性創新。

除制動轉向、SbW及可收縮式轉向管柱等轉向技術外，磁助力扭矩疊加轉向器(**MTO**)技術亦支持ADAS大趨勢。

近乎圓柱形的10 FIT折疊式電路板電源組

耐世特近乎圓柱形的10 FIT折疊式電路板電源組具有我們有史以來最緊湊、含量最高的設計－能夠實現10 FIT折疊式電路板，提高安全性，節約成本，改善封裝空間。我們的新電源組通過控制器電路及軟件以及電子連接中的備份冗餘實現低FIT等級，為關鍵部件提供支持－從而確保安全網始終處於開啟狀態。2021年的福特野馬Bronco是第一個包含這種電源組設計的車型，其基於控制器電路及連接的備份冗餘，增強野馬Bronco司機的安全性。

近乎圓柱形的10 FIT折疊式電路板電源組亦具有緊湊的設計，以適應電機的圓柱形直徑。與通常的獨立、相互連接的電路板相比，該電源組的折疊式電路板降低成本。這種節省空間的電源組方法亦為整車製造商帶來電動車的好處。由於大型電池組通常位於車輛的中央及低處，與傳統的ICE汽車相比，電動車於封裝方面需要新的考慮－因此，提供封裝靈活性的技術至關重要。

這種新的動力組技術與我們行業領先的EPS系統之一完美搭配，實現先進的安全性及性能，並具有精確、可預測的路感。於福特野馬Bronco中，這種新的動力組與耐世特的REPS系統搭配，可實現額外的駕駛輔助功能，如車道保持及自動泊車輔助，同時亦可實現OTA軟件閃存更新。

磁助力扭矩疊加轉向器

耐世特與R.H. Sheppard合作，於商用卡車上提供我們的MTO及高級駕駛輔助轉向技術。從行業的角度來看，7/8級及長途客車車輛法規正在增加對自主安全內容的要求，如車道保持輔助，以幫助減少司機的疲勞。耐世特及R.H. Sheppard MTO系統得到商用卡車司機及整車製造商的積極評價。

雖然耐世特自2015年以來一直在使用我們的MTO技術生產重型乘用車應用，但這種合作關係代表業務的擴展，因為這是我們在商用車市場領域的第一個方案。該產品於2021年1月開始與Navistar合作生產，於訂立四年的開發合約後，我們目前正處於投產階段。除Navistar，我們繼續通過與R.H. Sheppard的夥伴關係，與多個商業整車製造商合作，於各種商業卡車類別中進行潛在應用。



出行即服務

於出行領域，我們預見共享出行趨勢將需要我們的轉向及DL產品線以及我們的CNXMotion合營企業提供先進的解決方案。隨著出行趨勢的發展，由於共享車隊於較短的時間間隔內駕駛時間的大幅增加，將需要內置冗餘以及更高的耐用性設計。誠如之前所強調，耐世特正在通過與通用汽車的BrightDrop、Cruise以及其他若干公司的戰略合作，探索共享出行及最後一英里交付(LMD)服務的解決方案。

全自動駕駛系統是耐世特為不同應用調整技術用途及MaaS、電氣化、ADAS 5級及連接性等多個大趨勢相互交織的最佳例證。

於2021年，耐世特的自動轉向執行器被評為2022年CES創新大獎「車輛智能與交通」產品類別的獲獎者。

我們的自動轉向推杆提供一個單一的轉向解決方案，解決共享、自動駕駛電動車的挑戰—包括並無方向盤或司機的車輛。其可實現更高的車速、更高的轉向負荷及更高的安全性及耐久性要求。

自動轉向執行器利用SbW架構，因此手輪及路輪之間並無機械連接。其通過軟件、電氣硬件、機械及密封冗餘的組合實現高可用性的安全覆蓋。該等冗餘確保轉向安全網始終處於開啟狀態—特別是於並無駕駛員作為機械備援的情況下。其亦支持共享自動駕駛車輛所需的更高的耐用性及可靠性性能，因為車輛重量更重，齒條力更大，在路上的時間及里程數增加。

其消除共享自動駕駛汽車的文字及形象障礙，該等障礙目前僅限於地理圍欄、最後一英里、低速、輕量級及鄰里應用—使其成為彙集電氣化、出行即服務及自動駕駛的複雜大趨勢拼圖中的關鍵部分。

我們目前正在與一名整車製造商客戶合作，在一個完全自動駕駛汽車中利用我們的自動轉向推杆，該車自我驅動，全電動，是一個共享的出行平台。這輛車將並無方向盤、轉向管柱或中間軸。

知識產權保護與技術

耐世特致力於保護我們的知識產權，這對我們的業務增長及使我們超越競爭對手的能力至關重要。我們積極申請保護耐世特的知識產權，以保障我們的獨家權利。截至2021年12月31日，耐世特的全球專利組合包含795項專利申請及1,126項已授權專利。已授權專利的持續增長得益於過往幾年的穩健申請，這體現了我們於遵守及保護知識產權方面的工作。與行業大趨勢相一致，25%已授權專利與軟件即產品、線控轉向及/或ADAS/AD賦能技術有關。此外，2021年的專利申請中的12%與該等已確定的技術直接相關。我們創新及現有的專利組合證明了我們於隨心操控系統領域的技術領先地位。

業務概覽

推進我們的環境、社會及管治(ESG)／可持續發展之旅

除產品及技術專長外，耐世特通過我們對企業社會責任的承諾，繼續展示作為商業夥伴及首選僱主的行業領導地位。

在這前所未有的時代，耐世特通過加強對僱員健康及安全的關注，並以更深的企業社會責任感行事，迅速作出調整—同時亦學習新的經營方式，推動業務發展。我們繼續物色機會，於我們的盈利增長策略中擁抱可持續發展—例如，將我們的創新及技術與電氣化等行業大趨勢相結合，並堅持我們的承諾，以符合道德及透明的方式開展業務。

我們相信，通過各種可持續的實踐，我們可不斷改善表現並為所有利益相關者(包括股東、僱員、客戶、供應商、當地社區及社會)提供更高價值。通過納入可持續發展的五大關注領域，我們已取得各種認可，例如，連續三年獲《新聞週刊》評為美國最負責任企業，以及在多個地區獲得最佳僱主獎及理想工作場所認證。隨著我們推進ESG之旅，我們繼續將可持續發展的思想融入我們的全球業務戰略及文化。

可持續發展重點 五大關注領域



商業道德



供應鏈



社區



創造價值



健康、安全及環境

我們根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(上市規則)附錄二十七所載的環境、社會及管治報告指引發佈年度ESG／可持續發展報告。我們誠邀閣下閱覽我們於nexteer.com/sustainability發佈的企業可持續發展資料，以便加深瞭解我們的文化以及我們為提升可持續發展表現而作出的努力。

透過技術演示及參與演講展示領導地位

於2021年，耐世特的行業思想領袖繼續獲邀於全球多個矚目的活動中演講，討論先進安全及性能以及卓越製造方面的挑戰、機遇及解決方案。

耐世特專家於下列2021年活動演講：

- 2021年路透社未來之車首席技術官小組(2021 Reuters Car of the Future CTO Panel)
- 2021年美國自動駕駛峰會(2021 American Automotive Summit)
- 《汽車新聞》PACE創新小組(*Automotive News* PACE Innovation Panel)
- 2021年底盤技術峰會(2021 ChassisTech Plus)
- 汽車ISO26262功能安全峰會(Automotive ISO26262 Functional Safety Summit)
- 中國汽車CIO峰會(China Automotive CIO Summit)

客戶及行業認可

於2021年，耐世特在創新、質量及卓越方面深受嘉許，並建立深厚的客戶關係，如下文所概述：

創新獎

- 2021年《汽車新聞》的PACEpilot創新前瞻獎：可收縮式轉向管柱及CNXMotion制動轉向的線控轉向(2021 *Automotive News* PACEpilot Innovation to Watch for Steer-by-Wire with Stowable Steering Column & CNXMotion Brake-to-Steer)
- 2022年CES創新大獎獲獎者：帶可收縮式轉向管柱及自動轉向推杆的線控轉向(2022 CES Innovation Award Honoree for Steer-by-Wire with Stowable Steering Column & Automated Steering Actuator)
- 中國汽車工業的HO EPS汽車創新技術獎(China Automobile Industry's Automotive Innovation Technology Award for HO EPS)
- 《中國汽車商業評論》為mCEPS頒發鈴軒獎(China Auto Business Review's Lingxuan Award for mCEPS)

業務概覽

供應商夥伴關係、質量及製造獎

- 通用汽車年度供應商獎—連續兩年(General Motors' Supplier of the Year Award—Second Consecutive Year)
- 2020年通用汽車供應商質量優秀獎授予墨西哥華雷斯城的耐世特、墨西哥克雷塔羅的耐世特、印度班加羅爾的耐世特、中國蕪湖的耐世特及中國重慶的耐世特(2020 GM Supplier Quality Excellence Award for Nexteer Juarez, Mexico ; Nexteer Queretaro, Mexico ; Nexteer Bengaluru, India ; Nexteer Wuhu, China and Nexteer Chongqing, China)
- 耐世特中國蘇州獲得通用汽車客戶關懷與售後白金地位證書(GM Customer Care & Aftersales' Platinum Status Certificate)
- 耐世特中國蘇州獲得上汽通用汽車售後優秀供應商獎(SAIC GM Aftermarket's Excellent Supplier Award)
- 耐世特中國蕪湖獲得武漢上汽通用汽車進取獎(SAIC GM Wuhan's Enterprising Award)
- 耐世特中國涿州獲得上汽通用汽車東嶽產業合作與共同發展進步獎(SAIC GM Dongyue Industry Collaboration & Co-Improvement Award)
- 耐世特中國重慶獲得長安優秀供應商獎(ChangAn's Excellent Supplier Award)
- 憑藉企業整合技術領導力榮獲美國全國製造商協會的2021年製造業領導力獎(National Association of Manufacturers' 2021 Manufacturing Leadership Award)
- 中國汽車及零部件工業發展與創新獎「創新能力獎」(China Automobile & Parts Industry Developing & Innovation Awards' Innovation Capability Award)
- 耐世特中國重慶榮獲江津工業最快發展企業20強(Top 20 Fastest Development Industrial Company)稱號
- 耐世特中國蘇州榮獲蘇州2020年傑出經濟貢獻企業(One of the 2020 Outstanding Economic Contribution Enterprises)稱號
- 耐世特武漢獲東風汽車集團股份有限公司乘用車公司(DFPV)授予交付獎(Dongfeng Motor Corporation Passenger Vehicle Company (DFPV) Delivery Award for Nexteer Wuhan)
- 耐世特柳州獲得e-GT NEV的傑出交付獎(e-GT NEV's Outstanding Delivery Award for Nexteer Liuzhou)
- 耐世特柳州獲五菱汽車工業授予「最佳服務獎」(Wuling Automobile Industry' Best Service Award for Nexteer Liuzhou)
- 耐世特蘇州獲得蘇州質量獎(Suzhou Quality Award for Nexteer Suzhou)
- 耐世特蘇州獲奇瑞授予優秀供應商獎(Chery's Excellent Supplier Award to Nexteer Suzhou)
- 耐世特中國蘇州的減少廢料項目獲得美國質量協會2021年世界質量與改進大會國際卓越團隊獎(ITEA)銅獎(International Team Excellence Award (ITEA)'s Bronze Prize at the American Society of Quality's 2021 World Conference of Quality and Improvement for Nexteer Suzhou, China – Reducing Scrap Project)
- Nexteer Pune獲得QCFI(印度質量界論壇)的金獎(Gold Award of QCFI (Quality Circle Forum of India) for Nexteer Pune)
- 耐世特蘇州獲得廣汽卓越合作大獎(Excellent Cooperation Award)

可持續發展與人文關懷

- 獲《新聞週刊》評為2022年美國最負責任企業一連續三年
- 耐世特墨西哥獲《Expansion Magazine》的「Super Empresas 2021」評為墨西哥理想工作場所之一
- 耐世特波蘭獲萬寶盛華集團授予友好工作場所稱號
- 耐世特波蘭獲《福布斯》授予波蘭理想汽車行業工作場所10強稱號(10 Best Automotive Industry Workplaces in Poland)稱號
- 理想工作場所®耐世特摩洛哥
- 理想工作場所®耐世特巴西
- 快樂指數®實習生
- 耐世特中國憑藉出色的人力資源管理獲得51job.com頒發人力資源管理傑出獎(Top Human Resources Management Award)
- 耐世特中國榮獲蘇州工業園區最具責任感企業獎(Most Responsible Company in Suzhou Industrial Park Award)
- 蘇州耐世特榮獲大蘇州地區最佳僱主稱號
- 耐世特蘇州榮獲江蘇省優秀僱主稱號
- 憑藉創新網絡安全框架榮獲IDG旗下《CSO》的2021年CSO50獎(2021 CSO50 Award)

耐世特不僅贏得行業獎項及認可，而且我們亦幫助我們的客戶贏得獎項—包括**2022年北美年度最佳多功能車福特野馬 Bronco**，其採用耐世特的**REPS**及轉向管柱技術，以及我們最新的若干轉向創新。

- **REPS**：啟用駕駛輔助功能，如車道保持、自動泊車輔助等—此外，其亦能實現無線傳輸軟件閃存更新。
- **Modular PowerPack**：其為一種緊湊的設計，通過首創的「雙」折疊式電路板實現。折疊板不僅改善封裝，而且由於消除單個堆疊板之間的傳統互連，亦降低成本。
- **10FIT Design**：通過利用控制器電路、傳感器及軟件的後備冗餘來加強安全。
- **Advanced Software**：與福特合作開發一個最佳的軟件包，為越野車的使用情況定制轉向性能。軟件驅動的轉向性能補充Bronco越野車的個性。

業務概覽

區域市場焦點

於2021年，耐世特持續優化我們的全球生產佈局及技術中心，以提高效率及客戶與市場的響應能力。耐世特全球佈局包括26間製造廠房、三間技術中心、一間軟件中心及13間客戶服務中心。以下為2021年按地區劃分的成果簡短概覽。

北美洲

在這一年中，我們的北美分部仍然專注於執行完美的項目投產，為我們的客戶提供卓越的質量及技術支持，以及為我們的美國及墨西哥營運贏得未來業務。

於2021年，北美洲分部執行11個主要項目的投產，包括新福特野馬Bronco的轉向管柱及REPS，雪佛蘭Bolt EUV的半軸及新吉普大切諾基的REPS。耐世特於墨西哥華雷斯城及墨西哥克雷塔羅均獲得通用汽車的「供應商質量優秀獎」。耐世特亦連續兩年獲得通用汽車的年度供應商獎。

儘管面臨行業挑戰，我們的北美團隊亦取得新的訂單成功，於2021年贏得總額達41億美元的客戶項目—包括贏得一名多功能及全地形車輛領域的市場領導者的突破性轉向系統訂單。該等訂單代表新項目及新獲取項目的增長，包括獲得現有客戶的下一代高產量車型的現有項目。

北美洲2021年項目投產的整體影響，加上2020年的結轉效益，使北美洲分部的收入與2020年相比實現3.1%的增長。經就外匯及商品回收作出調整後，該分部經歷收入增長1.0%，較市場表現高出90個基點。

除財政方面的成就，我們的創新技術亦得到幾個著名的行業獎項的認可。我們的SbW與可收縮式轉向管柱被授予《汽車新聞》2021年PACE Pilot創新前瞻獎，該獎表彰汽車及未來出行領域的試點後、商業化前創新，有可能徹底改變汽車製造商的業務。

此外，我們的帶可收縮式轉向管柱的SbW及我們的自動轉向推杆均獲得2022年CES創新大獎。該獎項根據創新、工程及功能、美學及設計，對27個消費技術產品類別的傑出設計及工程進行表彰。

於2021年5月，於全美汽車工人聯合會當地#699工會(UAW)會員投票追認新集體談判協議(協議)後，耐世特與UAW合作夥伴達成該協議。這份相互具競爭力的新協議於2026年3月前將一直有效，並將為我們的僱員及耐世特建立一個強大且可持續的未來。

於2021年，我們的北美DL業務連續三年不斷改進我們於美國薩吉諾的DL業務的生產流程。這項改革舉措包括翻新佔地15,400平方米的樓面面積，遷移超過550件設備，應用顯著改進的工藝技術。我們預期整體業務表現將大幅改善，包括成本、質量及資產利用率。

業務概覽

亞太區

於2021年，亞太區分部於該地區成功投產19個項目，涵蓋國際整車製造商、本地整車製造商及關鍵的NEV客戶項目。於2021年投產的主要項目包括：長城汽車哈弗H9的管柱、梅賽德斯C系列、三菱歐藍德、雷諾Arkana、日產探路者及英菲尼迪QX60的DL以及廣汽埃安Y及雪佛蘭Bolt EUV的CEPS。該等項目的投產，以及2020年推出的結轉效益，使亞太區分部的收入與2020年相比實現26.2%的增長。經就外匯及商品回收作出調整後，該分部經歷收入增長18.4%，較市場表現高出1,330個基點。

2021年亞太區的訂單總額為13億美元。除現有的客戶項目外，該部門亦於EPS及動力傳動系統業務方面新獲取幾個關鍵客戶項目，提供進一步的增長機會。

耐世特於中國的合營企業亦因收入大幅增長而獲得認可。耐世特與長安汽車的合營企業－重慶耐世特轉向系統有限公司榮獲重慶江津工業最快發展企業20強(Top 20 Fastest Development Industrial Company)稱號，而耐世特與凌雲工業股份有限公司的合營企業－耐世特凌雲驅動系統(蕪湖)有限公司榮獲安徽省中國小巨人企業稱號。

亞太區分部繼續發展區域內的工程能力，使目前及未來的客戶受益，並於整個組織中培養創新文化及環境。亞太區成功地推出mCEPS，一個具成本效益的平台設計，為ADAS L2至L5提供先進的安全功能，這將於未來提供額外的增長機會。除mCEPS外，耐世特宣佈與中國國內的領先整車製造商合作推出48伏iBSG eDrive產品，計劃於2022年上半年投產。此推出為本公司探索更多eDrive應用及客戶擴展奠定基礎及切入點。

於2021年，亞太區繼續為我們的客戶提供卓越的質量。耐世特蘇州於2021年世界質量與改進大會上獲得國際團隊卓越獎銅獎，該大會是世界上最重要的質量會議及競賽，並獲得蘇州市長質量獎，以表彰耐世特的高質量標準。

亞太區分部亦贏得客戶、政府及協會的廣泛認可，以表彰創新、服務、企業社會責任活動及積極的社會影響。這些包括：2021年，通用汽車、長安汽車、上海通用、奇瑞汽車股份有限公司、東風汽車集團股份有限公司、廣汽及e-GT NEV等九家客戶授予卓越表現獎；三家客戶授予首選僱主獎；三家領先的行業媒體授予耐世特創新及產品能力的認可，以及於中國農村地區建立第三家耐世特圖書館。

業務概覽

歐洲、中東、非洲及南美洲

於2021年，歐洲、中東、非洲及南美洲分部繼續其增長及產品多元化趨勢，於所有區域投產六個新項目，包括BMW iX Power Column、BMW 2系Active Tourer SPEPS、與菲亞特Pulse合作的CEPS—巴西年度SUV，以及與RNM、雷諾Express及雷諾Kangoo合作的幾個高產量動力傳動項目。隨著2021年項目投產，歐洲、中東、非洲及南美洲分部現時生產該地區所有產品組合。

該等項目的投產，以及2020年執行的投產結轉效益，使歐洲、中東、非洲及南美洲分部於2021年的收入與2020年相比實現20.6%的增長。經就外匯及商品回收作出調整後，該分部經歷收入增長16.4%，較市場表現高出1,890個基點。我們繼續與歐洲客戶如Stellantis、寶馬及RNM合作，以增加我們於該地區的轉向系統及DL收入。除成功投產外，歐洲、中東、非洲及南美洲分部於2021年亦錄得新的訂單成功，總金額為5億美元。

歐洲、中東、非洲及南美洲分部的增長引擎—新成立的摩洛哥Kenitra工廠—繼續保持其高產量DL投產的強勁趨勢，同時亦達到2019年及2020年投產項目的峰值產量。於2021年，該業務專注於提高製造效率，同時應對因全球供應鏈限制而導致的重大客戶車輛生產計劃變化。

歐洲、中東、非洲及南美洲分部的增長受到主要於該地區開發的新項目及產品組合、位於波蘭蒂黑的技術開發中心以及位於德國、法國、意大利及巴西的客戶服務中心所推動。目前，81%的設計工作於本地完成(較2020年增加71%)。只有通過不斷擴大開發團隊，才有可能實現強化區域工程。歐洲、中東、非洲及南美洲分部肩負著小齒輪EPS系統的全球設計責任，於耐世特的戰略創新網絡中發揮重要作用。

為支持歐洲、中東、非洲及南美洲分部的增長，該地區於波蘭蒂黑技術中心的一個新設施破土動工，以擴大其技術能力及基礎設施。這次擴建，包括先進的測試、驗證及培訓，將使該地區能夠通過我們的工程及軟件操作來提高效率及客戶響應能力，並保持理想工作場所的認可。

與此同時，於2021年巴西的CEPS、SPEPS及DL交易量強勁復甦，主要受到Stellantis的領先市場地位所推動。巴西業務亦獲得理想工作場所認證。

於2021年，歐洲、中東、非洲及南美洲分部亦獲得與同一耐世特文化相關的多項認可，包括耐世特波蘭獲萬寶盛華集團授予友好工作場所稱號、耐世特波蘭獲《福布斯》授予波蘭理想汽車行業工作場所10強稱號以及耐世特摩洛哥及耐世特巴西分別獲授理想工作場所®認證。

除行業認可外，社區外展、志願服務及社會責任亦為員工高度參與文化的自然產物。於2021年，歐洲、中東、非洲及南美洲分部透過近3,000小時的志願服務及慈善活動展示其對五個國家當地社區的承諾。

財務摘要

業績(千美元)	2021年	2020年	變動
收入	3,358,725	3,032,210	10.8%
毛利	363,429	411,376	(11.7%)
除所得稅前利潤	114,013	114,462	(0.4%)
所得稅利益(開支)	12,390	7,841	58.0%
本公司權益持有人應佔利潤	118,440	116,766	1.4%
年度利潤	126,403	122,303	3.4%
經調整EBITDA	360,763	378,012	(4.6%)

資產及負債(千美元)	2021年	2020年	變動
非流動資產	1,846,274	1,809,734	2.0%
流動資產	1,360,225	1,496,007	(9.1%)
非流動負債	261,783	277,218	(5.6%)
流動負債	942,127	1,107,538	(14.9%)
本公司權益持有人應佔資本及儲備	1,954,629	1,882,002	3.9%

該等財務摘要應與本集團截至2021年12月31日止年度的合併財務報表(合併財務報表)一併閱讀。



管理層 討論及 分析

管理層討論及分析

以下管理層討論及分析應連同根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則編製且載入本年報的合併財務報表一併閱讀。

財務回顧

財務摘要

由於2020年COVID-19疫情的剩餘影響繼續為汽車行業帶來壓力，本集團經歷又一個充滿挑戰的一年。尤其是於2021年下半年，儘管與2020年相比收入有所增加，惟通脹壓力及汽車整車製造商生產計劃波動對本集團的利潤率造成壓力。截至2021年12月31日止年度，本集團收入較2020年增加10.8%，隨著整車製造商汽車產量已從2020年因全球大流行導致的重大不利經營環境中復甦，所有三個地區分部均受到正面影響。根據IHS Markit Ltd.所報告(2022年1月)，與2020年相比，2021年全球整車製造商汽車產量增加2.5%。

儘管如上所述，本集團2021年的收入與去年相比顯著改善，但我們的財務表現受到全行業不利因素的影響，該不利因素於2021年初開始出現，並在今年剩餘時間加速。該等不利因素包括(其中包括)原材料的多種子部件(主要是半導體芯片)全球供應短缺、商品成本上升、運輸及物流成本急劇增加以及本集團經營所在或透過合作良久的供應鏈合作夥伴提供服務的多個國家衛生危機的持續影響。該等不利因素導致許多整車製造商需要於2021年快速且大幅度地調整或暫停汽車生產，其中下半年所受到的影響最大。本集團的北美洲、歐洲及南美洲整車製造商客戶受該等因素的影響最大，有關因素對本集團北美洲以及歐洲、中東、非洲及南美洲分部的財務表現造成不利影響。若干主要領域的政府資金支持失效，特別是美國主要就業稅項抵免以及中國政府與工程相關的補貼失效，亦導致2021年成本增加。與截至2020年12月31日止年度相比，2021年全年毛利為363.4百萬美元，減少11.7%；除所得稅前利潤為114.0百萬美元，減少0.4%；本公司權益持有人應佔利潤為118.4百萬美元，增加1.4%，而經調整EBITDA為360.8百萬美元，減少4.6%。

截至2021年12月31日止年度，本集團錄得所得稅利益12.4百萬美元，較2020年增加4.6百萬美元。利益增加主要是中國及波蘭的優惠稅率及免稅期，被因完成審核工作而產生的預扣稅所抵銷。於2020年及2021年，所得稅利益反映根據於2020年3月頒佈的美國《新冠病毒援助、救濟和經濟安全法案》條文回撥於期內產生的美國稅前虧損至過往納稅年度，以為企業因COVID-19疫情提供經濟支持。

截至2021年12月31日止年度，本集團經營活動所得現金淨額為287.4百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的419.8百萬美元減少132.4百萬美元。儘管淨盈利輕微上升，經營活動所得現金流量減少主要歸因於營運資金投資增加，因半導體短缺及其他商品限制導致庫存水平上升，以及與2020年相比，2021年的物流及運輸時間延長。

於2021年，經營活動所得現金減去投資活動所用現金為正值1.7百萬美元，與截至2020年12月31日止年度的131.8百萬美元相比減少130.1百萬美元。現金流量減少及受於2021年4月提前贖回及償還於2021年到期的250.0百萬美元5.875厘優先票據(票據)所帶動的淨債務減少，被本集團的美國循環信貸額度的85.0百萬美元淨借款所抵銷，導致截至2021年12月31日的年末現金結餘減少326.5百萬美元，而截至2020年12月31日為553.4百萬美元。

管理層討論及分析

與2021年上半年相比，本集團於2021年下半年的財務表現選定指標概述如下：

業績(千美元)	2021年上半年	2021年下半年	變動
收入	1,734,394	1,624,331	(6.3%)
毛利	226,472	136,957	(39.5%)
毛利率(所佔收入百分比)	13.1%	8.4%	(4.7%)
權益持有人應佔利潤	83,143	35,297	(57.5%)
利潤率(所佔收入百分比)	4.8%	2.2%	(2.6%)
EBITDA	212,890	147,873	(30.5%)
EBITDA率(所佔收入百分比)	12.3%	9.1%	(3.2%)
現金及現金等價物(減少)增加淨額	(225,223)	(1,684)	(99.3%)

經營環境

全球汽車行業對我們的業務及經營業績有直接影響。汽車行業受多項因素影響，包括消費者信心、商品價格、貨幣、燃油價格的波動以及監管環境等宏觀經濟影響。自供應商取得材料及零部件的能力亦為關鍵，而半導體芯片短缺可作為證明，其於2021年為行業帶來重大挑戰。本公司主要在美國、墨西哥、中國、波蘭、印度、摩洛哥及巴西經營業務。

由於COVID-19疫情對2020年上半年的影響，2021年的全球整車製造商輕型汽車產量較2020年大幅回升。整車製造商輕型汽車產量於2020年第二季度受到的影響最為嚴重，原因為北美洲、歐洲及南美洲整車製造商及供應商的製造業務受到政府自2020年3月中旬至5月下旬強制關閉的影響。

根據IHS Markit Ltd.(2022年1月)，截至2021年12月31日止年度，全球整車製造商輕型汽車產量較截至2020年12月31日止年度上升2.5%；儘管2021年下半年本集團所經營所有主要地區的整車製造商汽車產量均顯著放緩，這反映全行業供應短缺以及物流及運輸限制，導致全球整車製造商輕型汽車產量較2020年同期同比下降16.0%。本集團所經營主要市場截至2021年12月31日止上半年、下半年及年度的整車製造商輕型汽車產量較2020年同期的變動如下表所示：

	2021年上半年	2021年下半年	2021年全年
北美洲	32%	(21%)	0.1%
中國	25%	(10%)	4.0%
印度	83%	(8%)	25%
歐洲	28%	(29%)	(5.0%)
南美洲	62%	(10%)	16.1%

本集團透過全球運營足跡開展業務，為其廣泛的客戶群提供服務，因此，業務的財務業績受到以美元計量的外幣變動的影響，主要是歐元(歐元)及人民幣(人民幣)。由於與去年相比，美元於2021年兌歐元及人民幣貶值，故本集團的財務業績亦受到外幣換算的有利影響。

截至2021年12月31日止年度，本集團成功投產36項新客戶項目(亞太區19項；歐洲、中東、非洲及南美洲6項；及北美洲11項)。於投產的36項客戶項目中，32項為本集團新獲取業務，4項為現有業務，15項為電動車項目。

管理層討論及分析

收入

本集團截至2021年12月31日止年度的收入為3,358.7百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的3,032.2百萬美元增加326.5百萬美元或10.8%。如上文重點所述，本集團所經營所有地區市場的整車製造商輕型汽車產量復甦是推動截至2021年12月31日止年度的收入較2020年大幅增加的主要因素。與去年相比，2021年美元兌人民幣及歐元貶值，致使外幣換算令本集團收入進一步提高約56.7百萬美元，主要影響亞太以及歐洲、中東、非洲及南美洲分部。客戶補償主要是由於原材料商品漲價，從而使2021年的收入進一步增加約52.6百萬美元。經調整有利外幣換算、客戶商品回收後，耐世特於2021年的收入較去年增長7.2%，較服務市場整車製造商生產收入增長超出470個基點。這一表現反映2021年及2020年新客戶及新獲取客戶項目投產及有利的車輛組合所帶來的持續裨益。

我們按地區分部計量經營業績。收入變動以產量、組合、價格及外幣換算影響進行分析。產量計量的變動受售出產品的數量所帶動，而組合變動受售出產品的種類所帶動。價格計量每項售出產品的定價結構變動的影響。外幣換算影響以外幣兌美元匯率變動計量。

按地區分部劃分的收入

下表載列於所示年度地區分部劃分的收入：

	截至2021年12月31日止年度		截至2020年12月31日止年度	
	千美元	%	千美元	%
北美洲	1,963,723	58.5	1,905,132	62.8
亞太區	809,489	24.1	641,429	21.2
歐洲、中東、非洲及南美洲	585,513	17.4	485,649	16.0
總計	3,358,725	100.0	3,032,210	100.0

按地區分部劃分的收入變動主要歸因於以下因素：

- 北美洲分部—截至2021年12月31日止年度收入較截至2020年12月31日止年度增加58.6百萬美元或3.1%。引致收入增加的最重要因素為整車製造商需求環境改善，其中2021年北美洲整車製造商輕型汽車產量及全尺寸卡車產量較2020年同期分別增加0.1%及12.4%，部分被客戶定價及2020年上半年的管柱項目過渡所抵銷。客戶補償主要為商品通脹轉嫁，使2021年的收入較2020年進一步增加約38.7百萬美元。經調整外幣換算及客戶商品回收後，北美洲經調整收入增長1.0%，而整車製造商客戶產量變動為0.1%，表現優於市場90個基點。

管理層討論及分析

- 亞太分部一截至2021年12月31日止年度收入較截至2020年12月31日止年度增加168.1百萬美元或26.2%。引致收入增加的最重要因素為整車製造商輕型汽車產量上升，其中截至2021年12月31日止年度亞太區整車製造商總產量較2020年上升5.1%，而中國及印度整車製造商產量則分別上升4.0%及25.0%。除需求環境改善外，該分部繼續受益於新客戶及新獲取客戶項目投產的新收入及結轉收入。由於2021年美元兌人民幣較2020年呈弱勢，故有利外幣換算帶來43.5百萬美元的進一步利益。經調整外幣換算及客戶商品回收後，亞太經調整收入增長18.4%，而整車製造商客戶產量變動為5.1%，表現優於市場1,330個基點。
- 歐洲、中東、非洲及南美洲分部一截至2021年12月31日止年度收入較截至2020年12月31日止年度增加99.9百萬美元或20.6%。儘管受到歐洲整車製造商產量下降5.0%的影響，截至2021年12月31日止年度，歐洲、中東、非洲及南美洲分部的整車製造商輕型汽車產量較2020年下降2.5%，惟使本集團於該分部收入有所增長的最大貢獻是南美洲整車製造商輕型汽車產量增加16.1%。該分部亦受益於該分部的摩洛哥製造工廠的持續客戶項目增長，使收入較去年增加47.4百萬美元，而該工廠於2019年開始生產。由於截至2021年12月31日止年度美元兌歐元較2020年呈弱勢，故有利外幣換算帶來13.2百萬美元的利益。經調整外幣換算及客戶商品回收後，歐洲、中東、非洲及南美洲經調整收入增長16.4%，而整車製造商客戶產量變動為-2.5%，表現優於市場1,890個基點。

按產品劃分的收入

下表載列本集團於所示年度按產品線劃分的收入：

	截至2021年12月31日止年度		截至2020年12月31日止年度	
	千美元	%	千美元	%
EPS	2,325,502	69.2	2,058,184	67.9
CIS	317,786	9.5	343,521	11.3
HPS	136,948	4.1	120,020	4.0
DL	578,489	17.2	510,485	16.8
	3,358,725	100.0	3,032,210	100.0

截至2021年12月31日止年度，本集團EPS收入較2020年增加267.3百萬美元或13.0%，大致上反映所有分部的整車製造商輕型汽車產量有所增加。2021年投產的11個客戶項目亦帶動EPS收入提升，其中包括於亞太及北美投產的8個新業務。截至2021年12月31日止年度的CIS收入較去年減少25.7百萬美元或7.5%，主要由2020年上半年完成的北美客戶項目過渡所帶動，對比較產生約21.0百萬美元的影響。截至2021年12月31日止年度的HPS收入較2020年增加16.9百萬美元或14.1%。截至2021年12月31日止年度的DL收入較去年增加68.0百萬美元或13.3%，歸因於整車製造商輕型汽車產量上升，以及主要於中國、印度及摩洛哥的18個新及結轉客戶項目投產收入顯著增加所致。

管理層討論及分析

權益持有人應佔淨利潤

本集團於截至2021年12月31日止年度的本公司權益持有人應佔淨利潤為118.4百萬美元或佔總收入的3.5%，較截至2020年12月31日止年度的116.8百萬美元(佔總收入的3.9%)增加1.6百萬美元或1.4%。有關增加主要歸因於以下因素：

- 由於2020年COVID-19疫情的不利影響，本集團所經營所有地區的整車製造商輕型汽車產量於截至2021年12月31日止年度復甦。
- 整車製造商輕型汽車生產復甦對盈利的有利影響主要被廣泛影響汽車行業的多種因素所抵銷，包括原材料商品通脹、運輸及物流成本急劇增加、供應鏈限制增加導致營運效率低下，而最為顯著的是半導體芯片短缺，與2020年相比，其對2021年的整車製造商汽車生產計劃造成負面影響。
- 截至2021年12月31日止年度除所得稅前利潤亦受益於非經常性產品開發無形資產減值34.1百萬美元，這與2020年確認的客戶項目取消和特定項目產量預期降低有關，而2021年與過去數年就減值確認自客戶收回款項相關的減值撥回淨額為7.2百萬美元。

銷售成本

本集團於截至2021年12月31日止年度的銷售成本為2,995.3百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的2,620.8百萬美元增加374.5百萬美元或14.3%。

原材料成本佔本集團總銷售成本的大部分，截至2021年12月31日止年度合共為2,101.4百萬美元(或佔收入的62.6%)，而2020年則為1,823.5百萬美元(或佔收入的60.1%)，增幅為277.9百萬美元或15.2%。原材料成本增加主要歸因於2021年的收入較去年增加。導致原材料佔收入百分比增加的因素包括商品通脹、入境材料的物流及運輸成本上漲及2021年供應鏈壓力較去年增加導致供應商年度生產力增長下降。

截至2021年12月31日止年度，計入銷售成本的折舊及攤銷(包括資本化產品開發成本攤銷)為230.4百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的207.9百萬美元增加22.5百萬美元或10.8%。

截至2021年12月31日止年度，入賬作為銷售成本的資本化產品開發成本攤銷達104.0百萬美元(或佔收入的3.1%)，較截至2020年12月31日止年度的90.5百萬美元(或佔收入的3.0%)增加13.5百萬美元或14.9%。因應目前開發中的新客戶項目投產，我們預期攤銷於未來數年將會繼續上升。

扣除原材料成本、折舊及攤銷以及固定及無形資產減值，截至2021年12月31日止年度的餘下製造成本為663.5百萬美元(或佔收入的19.8%)，較去年的592.9百萬美元(或佔收入的19.6%)增加70.6百萬美元或11.9%，直接歸因於截至2021年12月31日止年度產量增加。本集團於2021年的出境物流及運輸成本亦大幅增加，此與需求壓力及供應鏈限制導致的原材料採購增加有關。截至2021年12月31日止年度，銷售成本佔收入的百分比由去年的86.4%增至89.2%。

毛利

本集團於截至2021年12月31日止年度的毛利為363.4百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的411.4百萬美元減少48.0百萬美元或11.7%。截至2021年12月31日止年度的毛利率為10.8%，而於截至2020年12月31日止年度則為13.6%。毛利減少是歸因於通脹壓力及2021年行業波動導致營運效率低下，如上文銷售成本說明中所述。

管理層討論及分析

工程及產品開發成本

截至2021年12月31日止年度，本集團已計入利潤表的工程及產品開發成本為116.3百萬美元，佔收入的3.5%，較截至2020年12月31日止年度的153.6百萬美元(或佔收入的5.1%)減少37.3百萬美元或24.3%。本集團於2021年確認產品開發無形資產減值撥回淨額7.2百萬美元。本集團錄得來自先前已減值項目的客戶補償8.7百萬美元，其中5.3百萬美元來自北美洲分部，3.4百萬美元來自歐洲、中東、非洲及南美洲分部，部分被本集團錄得有關項目取消的減值1.5百萬美元，以及亞太分部及北美洲分部產量下降的減值分別為0.5百萬美元及1.0百萬美元所抵銷。截至2020年12月31日止年度，本集團確認有關客戶項目取消及特定項目預期產量下降的產品開發無形資產減值34.1百萬美元。該減值入賬作為亞太分部及北美洲分部的工程及產品開發成本分別5.1百萬美元及29.0百萬美元。北美洲分部錄得的無形資產減值乃由於本集團的美國註冊知識產權安排所致。

有關工程開發成本的資本化利息於截至2021年12月31日止年度及截至2020年12月31日止年度分別合共為9.7百萬美元及16.3百萬美元。截至2021年12月31日止年度，計入工程及產品開發成本的折舊及攤銷為12.0百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的10.9百萬美元增加1.1百萬美元或9.7%。

本集團對工程及產品開發成本的總投資界定為計入合併利潤表的成本總額(撇除與過往期間有關資本化成本的減值費用)及於本期間資本化為無形資產的總成本，將於相關現時開發中的客戶項目投產及開始投產後的未來期間予以攤銷。截至2021年12月31日止年度，本集團產生的工程及產品開發成本總投資為271.2百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的273.7百萬美元減少2.5百萬美元或0.9%，反映採取了成本措施以紓解較低收入環境的影響。

銷售、分銷及行政開支

本集團於截至2021年12月31日止年度的銷售、分銷及行政開支為149.1百萬美元，佔收入的4.4%，較截至2020年12月31日止年度的129.5百萬美元(或佔收入的4.3%)增加19.6百萬美元或15.1%。銷售、分銷以及一般及行政開支增加乃由多個因素造成，包括9.1百萬美元的美國就業稅項抵免失效、與僱員補償計劃以及一般公司保險相關的成本分別增加4.2百萬美元及3.0百萬美元。截至2021年12月31日止年度，計入行政開支的折舊及攤銷為10.3百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的9.8百萬美元增加0.5百萬美元或5.8%。

其他收益(虧損)淨額

其他收益(虧損)淨額指外匯交易應佔收益、出售不動產、工廠及設備以及其他項目的虧損。截至2021年12月31日止年度的其他收益(虧損)淨額為收益17.1百萬美元，較截至2020年12月31日止年度虧損9.5百萬美元增加26.6百萬美元。有關增加主要由於有利外匯以及與出售不動產、工廠及設備(尤其是於本集團的美國DL業務)相關的虧損減少。

融資收益／融資成本

融資成本淨額包括扣除合資格資產及產品開發資本化利息後的利息收入及開支。本集團於截至2021年12月31日止年度的融資成本淨額為1.9百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的5.1百萬美元減少3.2百萬美元或63.3%。提早贖回本集團未償還美國票據250.0百萬美元，部分被本公司的美國循環信貸額度的借款淨額所抵銷，導致截至2021年12月31日止年度的融資成本較2020年同期大幅減少。

管理層討論及分析

分佔合營企業業績

分佔合營企業業績與本集團對重慶耐世特轉向系統有限公司(重慶耐世特)、東風耐世特轉向系統(武漢)有限公司(東風耐世特)及CNXMotion的投資有關。截至2021年12月31日止年度，本集團分佔與重慶耐世特、東風耐世特及CNXMotion有關的合營企業業績分別為3.7百萬美元、0.0百萬美元及(3.0百萬美元)(截至2020年12月31日止年度：3.1百萬美元、(0.3百萬美元)及(2.0百萬美元))。截至2021年12月31日止年度，重慶耐世特的盈利能力與2020年同期持平。東風耐世特於2017年成立，惟於2019年才開始生產，該合營企業於截至2021年12月31日止年度未達到客戶生產水平以抵銷當前的成本結構及投資。CNXMotion為一家研發(研發)實體，專注於整合混合模型及AD應用的橫向及縱向操控。作為研發實體，預期CNXMotion不會於可預見未來產生直接收入，惟本公司將可自研發的發展及轉移供日後製造產品的商業化及使用而受惠。

所得稅利益

截至2021年12月31日止年度，本集團所得稅利益為12.4百萬美元，佔本集團除所得稅前利潤的10.9%，而截至2020年12月31日止年度所得稅利益為7.8百萬美元(或佔除所得稅前利潤的6.9%)。稅項利益增加主要是由於美國及非美國業務收入組合變動，以及免稅期的優惠稅率(主要於中國及波蘭)致使利益增加所致。2021年及2020年的所得稅分別包括6.8百萬美元及9.8百萬美元的稅收優惠，此乃由於美國應課稅虧損可按35%的稅率回撥至過往年度，而當前法定稅率為21%所致。此外，截至2021年12月31日止年度，本集團與稅務機關達成最終協議，本集團一間附屬公司所宣派及派付的若干股息須於派付有關股息時根據稅法繳納預扣稅2.4百萬美元。

美國國會通過了《CARES法案》，並於2020年3月27日簽署成為法律。《CARES法案》規定將自2017年12月31日之後至2021年1月1日之前的納稅年度中所產生任何淨經營虧損(淨經營虧損)回撥至產生虧損的納稅年度之前的各五個納稅年度(回撥期)。由於此條文的實施，納稅人於回撥期的最早納稅年度計及該等淨經營虧損，將未使用金額結轉至各下一個納稅年度。本公司已將此條文應用於2020年美國淨經營虧損稅項的稅務計算，並確認截至2020年12月31日及2021年12月31日止兩個年度淨經營虧損回撥的利益。

撥備

於2021年12月31日，本集團就訴訟、環境責任、質保及停運索償作出撥備78.0百萬美元，較於2020年12月31日的78.1百萬美元減少0.1百萬美元。撥備減少主要由於質保準備金的淨變動所致，反映2021年就過往質保撥備作出現金付款14.8百萬美元及淨新增14.4百萬美元。

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，主要用於支付購買原材料、客戶項目的資本開支以及工程及產品開發成本。我們過往主要以營運所得現金及第三方金融機構借款滿足營運資金及其他資本需求。我們運用多項策略組合，包括公司間股息、公司間貸款結構及其他分派及墊款，以提供所需資金，滿足全球流動資金的需求。本公司使用全球現金池安排，以整合及管理全球現金結餘，其可提高現金管理效率。我們認為，手頭現金及本集團現有信貸融資下的可動用借款足以為我們的業務提供資金。

管理層討論及分析

下表載列本集團於所示年度的簡明合併現金流量表：

	截至2021年 12月31日止年度 千美元	截至2020年 12月31日止年度 千美元
(所用)所得現金：		
經營活動	287,383	419,845
投資活動	(285,664)	(288,002)
融資活動	(215,448)	(186,943)
現金及現金等價物減少淨額	(213,729)	(55,100)

經營活動所得現金流量

截至2021年12月31日止年度，本集團的經營活動所得現金淨額為287.4百萬美元，較截至2020年12月31日止年度的419.8百萬美元減少132.4百萬美元。儘管淨盈利輕微上升，經營活動所得現金流量減少主要歸因於營運資金投資增加，包括因半導體短缺及其他商品限制導致庫存水平上升，以及與2020年相比，2021年的物流及運輸時間延長。

投資活動所用現金流量

本集團的投資活動所用現金流量主要反映就購置機器、設備與工具的資本開支以及資本化工程及產品開發成本作為支援客戶項目的無形資產。

下表載列本集團於所示年期的投資活動所用現金：

	截至2021年 12月31日止年度 千美元	截至2020年 12月31日止年度 千美元
購置不動產、工廠及設備	(141,601)	(149,741)
增添無形資產	(146,679)	(137,734)
其他	2,616	(527)
投資活動所用現金淨額	(285,664)	(288,002)

融資活動所用現金流量

截至2021年12月31日止年度，本集團的融資活動所用現金流量淨額為215.4百萬美元，較2020年12月31日止年度的186.9百萬美元增加28.5百萬美元。融資活動所用現金淨額增加的主要驅動因素是於2021年4月提早贖回本集團的未償還美國票據250.0百萬美元，部分被本公司的美國循環信貸額度的借款淨額85.0百萬美元所抵銷。截至2021年融資活動所用(提供)現金流量淨額包括償還借款淨額164.5百萬美元、償還租賃負債13.7百萬美元、已付融資成本15.5百萬美元、已付本公司股東股息23.6百萬美元及行使股票期權的所得款項(1.8百萬美元)。

管理層討論及分析

債務

於2021年12月31日，本集團的借款總額為84.4百萬美元，較2020年12月31日的248.6百萬美元減少164.2百萬美元。該減少主要由於提早贖回本集團的未償還美國票據250.0百萬美元，部分被本公司的美國循環信貸額度的借款淨額所抵銷。

下表載列本集團於所示年度的短期及長期借款承擔結餘：

	於2021年 12月31日 千美元	於2020年 12月31日 千美元
流動借款	84,403	248,636
借款總額	84,403	248,636

下表載列本集團於所示年度的借款到期情況：

	截至2021年 12月31日止年度 千美元	截至2020年 12月31日止年度 千美元
1年內	84,403	248,636
借款總額	84,403	248,636

本集團於年內的借款詳情載於合併財務報表附註16。

資產抵押

本集團於若干附屬公司有若干抵押借款。借款的抵押資產根據不同地點有所不同，包括應收賬款、庫存以及不動產、工廠及設備。於2021年12月31日，本集團已抵押作為抵押品的總資產約為813.4百萬美元，較於2020年12月31日的866.2百萬美元減少52.8百萬美元。已抵押的抵押品減少直接與相關已抵押資產的結餘減少有關。自2020年12月31日至2021年12月31日，抵押品安排並無發生重大變動。

匯率波動風險及相關對沖

本集團尋求透過配對受來源限制並以同一貨幣進行的材料購買與製成品銷售，以限制其外匯風險。本集團定期監控其餘下外幣風險，以降低其經營的外匯波動風險。

資本負債率

本集團根據資本負債率監控其資本架構。資本負債率按借款總額除以各年末的總權益計算。

於2021年12月31日，資本負債率為4.2%，較於2020年12月31日的12.9%減少870個基點。資本負債率有所改善，乃由於截至2021年12月31日止年度淨盈利輕微增加以及於2021年12月31日的借款減少所致。

管理層討論及分析

COVID-19及影響營運及財務表現的相關因素

2020年全年，COVID-19疫情對本集團的業務及經營業績產生重大影響。2020年第一季度，COVID-19的影響初步主要體現在中國的營運。於2020年3月11日宣佈COVID-19為全球大流行後，世界各地的政府機構開始實施居家令及其他限制。因此，多間整車製造商開始暫停製造業務，特別是北美洲及歐洲地區。這導致本集團製造工廠在2020年第一季度末及2020年第二季度整段期間多次暫停營業或縮減營運規模。於2020年下半年，隨著COVID-19全球管控有所進展及政府取消或放寬限制，生產水平有所提高，至2020年第三季度，本集團絕大部分生產工廠恢復大致正常的營運水平。

於2021年，全球汽車行業繼續受COVID-19疫情影響，尤其是隨著整車製造商生產需求持續回升，使供應出現短缺。半導體芯片供應短缺最為嚴重，影響全球行業生產，導致年內整車製造商對汽車生產計劃大幅取消。於2021年，供應短缺及整車製造商生產計劃持續變動對我們的製造效率及材料效能造成不利影響。此外，截至2021年12月31日止年度若干商品以及物流及運輸成本上漲對我們的經營業績帶來不利影響。儘管全球各國繼續推行疫苗接種及其他衛生防疫規定以阻止COVID-19疫情蔓延，但新型變種病毒已經出現，日後亦可能繼續出現其他變種病毒，從而造成持續不利影響。管理層難以合理估計COVID-19疫情對本集團日後財務狀況、經營業績或現金流量造成的所有影響。

其他資料

未來前景

本集團致力維持於全球先進轉向及動力傳動系統，包括電氣化、駕駛輔助及ADAS技術的市場領導地位。我們憑藉耐世特以下五個優勢來提升當前地位及未來前景：

1. 不斷創新
2. 產品組合的深度及廣度
3. 系統整合經驗
4. 擁有內部研發、整合產品及流程開發的實力
5. 全球製造佈局及技能

影響汽車及相關行業的大趨勢(如最後一里運送服務)繼續為耐世特呈現革新獨特的渠道。我們確保產品線周全地配合ADAS—先進安全性及性能、軟件、電氣化、出行即服務及互聯等的大趨勢。在很多情況下，我們的技術可在大趨勢下完美配合耐世特向整車製造商提供解決方案，隨著該等大趨勢不斷發展及日漸成熟，可為我們提供競爭優勢，並使我們穩握未來潛在機遇。

請參閱本報告前述「業務概覽」一節，以了解有關我們配合該等大趨勢的更多詳情。

管理層討論及分析

僱員及薪酬政策

於2021年12月31日，本集團有約11,900名全職僱員。本集團的薪酬政策乃根據員工個人的表現及本公司的業績制定，並定期檢討。我們的全職僱員參與退休福利、延伸性傷殘福利及勞工補償等各種僱員福利計劃。此外，我們已採納僱員獎勵計劃，旨在吸引、留聘、激勵及鼓勵僱員投入為我們及股東整體提升價值。舉例而言，本集團設有個人發展計劃、工資調整、年度獎勵計劃及晉升等留聘計劃。我們向全職僱員及合約員工提供的培訓計劃，乃為發展需要達致我們的企業目標及客戶要求，並符合若干培訓規定(例如託管客戶或監管規定及合約責任)的技能而設。

本集團亦僱用合約員工支持被認為最具效益的業務工作。於2021年12月31日，我們以合約形式聘用約1,100名員工。

前瞻性陳述

本年報所載的任何前瞻性陳述及意見均基於目前計劃、估計及預測，因此涉及風險及不確定因素。實際結果可能與該等前瞻性陳述及意見所討論預期存在重大差異。本公司、董事及本公司僱員概不承擔(a)更正或更新本年報所載前瞻性陳述或意見的任何義務；及(b)倘因任何前瞻性陳述或意見不能實現或變為不正確而引致的任何責任。

董事及高級管理層

董事

董事會負責並擁有一般權力對我們業務進行管理及經營。下表載列截至2021年12月31日止年度及於本年報日期有關本公司董事(董事)的若干資料：

姓名	年齡	職位／職銜	委任日期	角色及職責
執行董事				
趙桂斌	57	執行董事、 首席執行官、 副主席	分別於2013年6月15日、 2012年6月及2019年 6月3日(先前於2013年 6月15日獲委任為主席)	監督本集團的策略願景、 方向及目標，並監督本 集團策略的整體執行
MILAVEC, Robin Zane ⁽¹⁾	54	執行董事、總裁、 首席技術官、 首席策略官	分別於2020年6月30日、 2021年8月17日(先前 於2019年7月1日獲委 任為高級副總裁)及 2019年7月1日	負責整合企業戰略及全球 工程
樊毅	55	執行董事、副總裁、 公司秘書	分別於2012年8月21日、 2013年11月14日及 2018年10月19日	本集團的經營管理並處理 公司秘書事務
非執行董事				
王堅 ⁽²⁾	60	非執行董事	2019年6月3日	擔任非執行董事
劉平 ⁽³⁾	53	非執行董事	2019年6月3日	擔任非執行董事
張文冬	45	非執行董事	2020年11月13日	擔任非執行董事
雷自力 ⁽⁴⁾	51	主席、非執行董事	分別於2022年3月16日及 2021年6月8日	擔任非執行董事
獨立非執行董事				
劉健君	53	獨立非執行董事	2013年6月15日	擔任獨立非執行董事
蔚成	54	獨立非執行董事	2013年6月15日	擔任獨立非執行董事
易永發	63	獨立非執行董事	2017年8月15日	擔任獨立非執行董事

附註：

- (1) 執行董事MILAVEC, Robin Zane先生已獲委任為本公司總裁，自2021年8月17日起生效。
- (2) 王堅先生已辭任董事會主席，將繼續擔任非執行董事，並獲委任為審核及合規委員會成員，自2022年3月16日起生效。
- (3) 劉平先生因個人工作調整已退任非執行董事，並不再為董事會審核及合規委員會的成員，自2021年6月8日起生效。
- (4) 雷自力先生已獲委任為非執行董事及審核及合規委員會成員，自2021年6月8日起生效。雷先生已獲委任為董事會主席，並不再為審核及合規委員會成員，自2022年3月16日起生效。

董事及高級管理層

執行董事

趙桂斌(副主席、首席執行官)，57歲，於2013年6月15日獲委任為我們的執行董事，並先後自2013年6月15日起擔任董事會主席及自2019年6月3日起出任副主席。趙先生亦自2012年6月起成為首席執行官。趙先生於汽車行業積逾20年相關經驗。作為董事會副主席，趙先生主要負責協助主席組織和召集股東會和董事會會議，並監督相關決議案執行情況；受主席委託或在主席不能履行職責時，代行主席職責。作為首席執行官，彼主要負責領導耐世特全球戰略委員會(GSC)，訂立本集團的策略願景、方向及目標，以及監督本集團策略的整體執行。彼確定本公司的戰略方向，充當高級管理層與董事會之間的「橋樑」，負責本公司新產品線及先進工程(業務發展)、合營企業及併購活動，與主要外部利益相關者保持關係，選擇和管理高級管理團隊，確定總體激勵薪酬目標及進行內部溝通。趙先生亦擔任我們的間接全資附屬公司耐世特汽車系統公司的首席執行官及董事會主席。自2010年2月至2016年6月出任我們的控股股東(定義見香港聯合交易所有限公司(香港聯交所)證券上市規則)中國航空工業集團有限公司(航空工業)副總經濟師。自2009年至2018年10月歷任我們的控股股東中國航空汽車系統控股有限公司(中航汽車)(航空工業的附屬公司)的總經理及董事會主席。趙先生自2010年12月至2019年2月出任本公司控股股東太平洋世紀(北京)汽車零部件有限公司(太平洋世紀(北京)汽車)董事會主席，並自2019年2月至2020年11月出任太平洋世紀(北京)汽車的總裁。自2016年8月至2019年11月，趙先生出任中航瀚德(北京)投資控股有限公司及Henniges Automotive Holdings, Inc.董事會主席，該兩間公司均為中航汽車非全資附屬公司。自2015年12月至2017年3月，趙先生擔任航空工業的非全資附屬公司中航資本控股股份有限公司的董事，該公司於上海證券交易所上市(股份代號：600705)。自2010年4月至2013年4月，趙先生擔任航空工業的非全資附屬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)。自1997年至2003年，趙先生為航空工業的全資附屬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月至2009年1月，他曾擔任航空工業的全資附屬公司中航工業成都發動機(集團)有限公司的總經理、董事及董事會主席，並在其非全資附屬公司四川成發航空科技股份有限公司擔任董事及董事會主席，該公司於上海證券交易所上市(股份代號：600391)。趙先生於2004年9月獲航空工業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高級管理人員工商管理碩士學位。趙先生曾榮獲多個獎項以表彰其成就，包括於2000年獲中華人民共和國國務院頒授政府特殊津貼。

董事及高級管理層

MILAVEC, Robin Zane，54歲，於2020年6月30日獲委任為我們的執行董事。彼於2021年8月17日獲委任為本公司總裁，並於2019年7月1日獲委任為本公司首席技術官及首席策略官。在其肩負的各項職責中，MILAVEC先生將推動全球業務協調及團隊合作，同時帶領耐世特的策略方針，確保技術發展與行業大趨勢一致，積極主動抓緊各項增長機遇。MILAVEC先生為GSC的成員。彼於汽車業積逾32年相關經驗，包括於產品工程、製造工程、營運及品質等職位。MILAVEC先生已獲委任為本集團附屬公司Nexteer (China) Holding Co., Ltd.的董事，自2021年8月17日起生效。於本公司，彼自2019年7月起至2021年8月擔任高級副總裁，自2018年1月起至2019年7月擔任全球工程副總裁，自2017年6月起至2018年1月擔任全球當前產品工程副總裁，自2016年8月起至2017年6月擔任全球產品工程執行總監，自2012年至2016年擔任企業工程及全球項目辦事處主任以及自2009年至2012年擔任電動助力轉向總產品工程師。於德爾福薩吉諾轉向系統，彼自2005年至2009年擔任動力傳動的總產品工程師，於2003年至2005年出任動力傳動總製造工程師，以及自2000年至2003年於薩吉諾4號及5號工廠擔任品質經理。彼自1995年至1997年於墨西哥華雷斯城的德爾福汽車墨西哥技術中心擔任工程監督。MILAVEC先生於1989年在通用汽車的前薩吉諾轉向裝置分部擔任產品工程師，開展其職業生涯，並於1995年外派至墨西哥前，於工程、品質及營運部出任多項職位。彼於1989年於美國新墨西哥州立大學Las Cruces分校取得機械工程學士學位，以及於1992年於美國密西根大學安娜堡分校取得機械工程碩士學位。

樊毅，55歲，於2012年8月21日獲委任為我們的董事、於2013年6月15日獲委任為執行董事、於2013年11月14日獲委任為副總裁，並於2013年1月28日獲委任為聯席公司秘書。直至於2018年10月19日，彼成為唯一的公司秘書。彼負責我們的經營管理並處理本公司秘書事務。樊先生亦為GSC的成員。樊先生於汽車行業擁有約20年相關經驗。樊先生目前亦擔任由我們直接擁有的三間附屬公司Nexteer UK Holding Ltd.、Nexteer (China) Holding Co., Ltd.及PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited的董事，並擔任我們其他若干附屬公司的董事。樊先生亦於我們的控股股東擔任以下職務：於2012年1月至2019年2月擔任中航汽車副總經理；2013年7月至2019年2月擔任太平洋世紀(北京)汽車總經理，並於2010年至2020年11月擔任董事及董事會秘書；於2012年8月至2020年11月擔任耐世特汽車系統(香港)控股有限公司(耐世特香港)的唯一董事。自1992年至1999年，樊先生在航空工業經濟研究中心工作。自1999年至2005年，樊先生擔任中國航空工業第二集團公司車輛部管理處處長。於2005年，彼於香港聯交所上市公司中國航空科技工業股份有限公司(股份代號：2357)(航空工業的非全資附屬公司)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(現稱中國北京航空航天大學)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月獲航空工業頒授自然科學研究員資格。

董事及高級管理層

非執行董事

王堅，60歲，於2019年6月3日獲委任為我們的非執行董事及董事會主席。王先生已辭任董事會主席，並獲委任為審核及合規委員會成員，自2022年3月16日起生效。王先生在汽車行業有超過26年的相關經驗。自2018年1月至2021年11月，王先生擔任我們控股股東航空工業的總經濟師；自2020年8月至2021年5月擔任我們控股股東中航汽車(航空工業附屬公司)董事長；2014年5月至2018年9月擔任航空工業的全資附屬公司中航工業機電系統股份有限公司(股份代碼：002013.SZ)董事、董事長；2010年2月至2018年9月擔任航空工業的全資附屬公司中航工業機電系統股份有限公司董事、執行董事及總經理；2013年1月至2014年5月擔任航空工業的非全資附屬公司湖北中航精機科技股份有限公司(自2014年2月起更名為中航工業機電系統股份有限公司)董事長；2009年2月至2010年2月擔任航空工業的全資附屬公司中航工業機電系統股份有限公司副總經理；2006年3月至2012年5月擔任航空工業的全資附屬公司中航技進出口有限責任公司董事，航空工業非全資附屬公司中國航空技術國際控股有限公司董事；1998年10月至2010年2月擔任航空工業的非全資附屬公司金城南京機電液壓工程研究中心主任；1998年10月至2010年2月歷任航空工業的全資附屬公司金城集團有限公司董事、副總經理、總經理、副董事長以及董事長及總經理；1982年8月至1998年9月歷任航空工業的全資附屬公司金城機械有限公司(前身為金城機械廠)技術員、工藝處長、技改處長、規劃部長、生產部長，摩托事業部總經理及總經濟師、技術中心主任、質控中心主任、副總經理、總經理。王先生持碩士研究生學歷，1982年7月畢業於中國南京航空學院(現稱為中國南京航空航天大學)機械製造工程專業，獲工學學士學位；2003年3月畢業於中國北京航空航天大學，獲經濟學碩士學位，2010年12月獲中國長江商學院工商管理碩士學位。

董事及高級管理層

雷自力，51歲，於2021年6月8日獲委任為我們的非執行董事，並於2022年3月16日獲委任為董事會主席。雷先生於汽車行業擁有逾26年相關經驗。作為董事會主席，雷先生主要負責主持董事會及股東大會、制定議程，並促進董事會與管理層之間的溝通。2021年12月起，擔任貴州貴航汽車零部件股份有限公司(該公司於上海證券交易所上市，股票代碼：600523)董事長。2021年5月起，擔任中航汽車董事長、中航汽車非全資附屬公司中航瀚德(北京)投資控股有限公司董事長、總經理及Henninges Automotive Holdings, Inc.董事長。2020年11月起擔任太平洋世紀(北京)汽車董事長、總經理，耐世特香港董事。2013年3月至2020年7月任湖北中航精機科技有限公司執行董事、總經理。2000年9月至2013年3月，歷任湖北中航精機科技股份有限公司(該公司於深圳證券交易所上市，股份代號：002013)副總經理、總經理。1995年4月至2000年9月，歷任中國航空救生研究所嘉利分公司企劃部計劃員、副經理、經理。1990年7月至1995年4月，在中國航空救生研究所石化部擔任技術員。雷先生於1990年7月畢業於鄭州航空工業管理學院機械工程系，2005年10月獲中南財經政法大學工商管理碩士學位，雷先生現為航空工業頒授的正高級經濟師。

張文冬，45歲，於2020年11月13日獲委任為我們的非執行董事。張女士自2018年7月起擔任北京亦莊國際投資發展有限公司副總經理。於2017年11月至2021年11月，張女士擔任納斯達克上市公司UT斯達康(股份代碼：UTSI)非執行董事，及董事會審計委員會成員、薪酬委員會成員、提名及合規委員會成員。張女士亦在北京亦莊國際投資發展有限公司曾擔任不同職位，包括於2015年6月至2018年7月任總經理助理；於2014年1月至2015年6月任資產管理部部長；及於2012年12月至2014年1月任資產管理部副部長。於2007年10月至2012年12月擔任東方文化資產經營公司企業發展部部門主管；於2000年7月至2007年9月擔任北京聖安迪投資管理顧問公司項目部部門經理。張女士現為高級經濟師，張女士於2005年5月本科畢業於中央民族大學經濟學專業，並於2016年7月獲得中國科學院大學工商管理專業(MBA)碩士學位。

獨立非執行董事

劉健君，53歲，於2013年6月15日獲委任為我們的獨立非執行董事。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(Washington University in St. Louis)獲頒法學位。

董事及高級管理層

蔚成，54歲，於2013年6月15日獲委任為我們的獨立非執行董事。蔚先生現為一家專注於企業融資顧問業務的公司的管理合夥人。蔚先生於下列公開上市公司擔任獨立非執行董事職務：自2019年12月12日起擔任香港聯交所上市公司康寧杰瑞生物製藥有限公司(股份代號：9966)獨立非執行董事、董事會審核委員會主席及薪酬委員會成員。蔚先生的過往董事職務包括於2020年10月至2021年6月擔任香港聯交所上市公司西藏水資源有限公司(股份代號：1115)的非執行董事兼董事會及提名委員會主席以及薪酬委員會成員；於2019年4月至2019年7月曾擔任在納斯達克上市的Hunter Maritime Acquisition Corp.(股份代號：HUNT)的董事會審核委員會主席，該公司已於2019年從納斯達克退市；及自2017年11月至2020年6月22日擔任多倫多證券交易所上市公司Alpha Peak Leisure Inc.(TSX-V：AAP)的獨立董事及審核委員會主席。蔚先生於2007年12月至2013年9月擔任總部設於北京的房地產服務公司IFM Investments Limited的首席財務官。IFM Investments Limited已於2015年在紐約證交所退市。先前於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之名於納斯達克重新上市(股份代號：HSOL))的首席財務官。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)，取得理學士(優等)雙學位(主修會計及工商管理)。

易永發，63歲，於2017年8月15日獲委任為我們的獨立非執行董事。易先生於審核、直接投資、投資銀行及企業諮詢服務積逾33年經驗。自2019年10月1日起，易先生亦獲委任為現代傳播控股有限公司(股份代號：72)獨立非執行董事、審核委員會及薪酬委員會主席以及提名委員會成員。易先生現時擔任中國水發興業能源集團有限公司(股份代號：750)、深圳市海王英特龍生物技術股份有限公司(股份代號：8329)及滬光國際上海發展投資有限公司(股份代號：770)的獨立非執行董事、審核委員會主席及薪酬委員會成員以及提名委員會成員。上述公司全部均於香港聯交所上市。易先生於2015年8月17日至2020年8月4日擔任成都市興蓉環境股份有限公司(股票代碼：000598.SZ)的獨立非執行董事、薪酬及考核委員會召集人及策略委員會成員，該公司於深圳證券交易所上市。易先生曾擔任以下於香港註冊成立的私人股份有限公司(均透過撤銷註冊方式解散)的董事：中國快購食品有限公司(為不活動公司，於2012年3月2日解散)、欣裕投資有限公司(為不活動公司，於2008年10月3日解散)、日通秘書服務有限公司(提供公司秘書服務，於2004年8月20日解散)、剛聯有限公司(主要從事辦公室租賃，於2000年10月27日解散)。易先生確認上述公司透過撤銷註冊方式解散時均為有償債能力的，並確認概無因其擔任董事期間之任何不當行為或過失而導致相關公司解散，亦無任何因上述解散而對其作出實際或潛在的索賠。易先生持有香港中文大學工商管理學士學位，主修會計學。彼為香港會計師公會及英國特許公認會計師公會資深會員。

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。下表顯示截至2021年12月31日止年度及於本年報日期有關本公司高級管理層(統稱高級管理層)的若干資料：

姓名	年齡	職位／職銜
BOYER, Hervé Paul	50	高級副總裁、全球首席運營官
BIERLEIN, Michael John	45	高級副總裁、首席財務官
BENSON, OT	47	副總裁、歐洲、中東、非洲及南美洲分部總裁
李軍	49	亞太區分部總裁、eDrive產品線副總裁
DRALLE, Jill Annette	50	副總裁、美國首席運營官
GONZALEZ, Luis Ricardo	62	副總裁、墨西哥首席運營官
HARRIS, Steven Robert	55	全球工程副總裁
HOEG, Dennis Steven	65	全球製造運營副總裁
PASTOR, Ricardo Antonio	56	全球質量及項目投產副總裁
ZIPARO, Peter Michael	52	副總裁、法律總監
許瑩	51	全球人力資源副總裁
ORSINI, Salvatore Dino	52	副總裁、全球首席供應鏈管理官
BYERS, David Michael	56	全球電動助力轉向產品線副總裁

BOYER, Hervé Paul，50歲，於2021年8月獲委任為高級副總裁、全球首席運營官兼北美分部總裁。彼領導提高耐世特營運效率及盈利能力的工作，包括耐世特的日常價值鏈管理及所有分部的損益表現。彼亦為GSC的成員。BOYER先生於汽車業累積逾23年相關經驗。於2016年3月至2021年8月，BOYER先生擔任副總裁、歐洲、中東、非洲及南美洲分部總裁。在加入耐世特前，於2015年5月至2016年2月，BOYER先生擔任NBHX Electronics group的執行董事，負責運營汽車內飾業務。BOYER先生於佛吉亞集團工作數年，於2012年6月至2014年7月擔任內部系統業務部門的北美業務總裁。於2009年1月至2012年6月，BOYER先生任佛吉亞內部系統南歐地區的副總裁，而此前於2008年5月至2008年12月曾擔任法國、美國及日本分部的副總裁。BOYER先生於2006年1月至2008年5月亦曾擔任雷諾日產分部的董事。於2001年至2005年，BOYER先生擔任佛吉亞內部系統的多個銷售及營銷職位，並自1994年9月加入Sommer Allibert Industrie起擔任項目經理，該公司於2000年年底被佛吉亞集團收購。BOYER先生於1994年獲法國L'Ecole Centrale de Nantes頒授製造工程學位，並於2014年參加美國哈佛商學院的高級管理課程。

BIERLEIN, Michael John，45歲，於2021年9月獲委任為高級副總裁、首席財務官。彼負責監督投資者關係、財資、資本融資及結構、併購交易支援、會計及財務匯報以及財務規劃及分析。彼亦為GSC的成員。BIERLEIN先生於汽車行業擁有24年相關經驗。自2020年8月至2021年8月，BIERLEIN先生擔任耐世特的北美洲首席財務官兼全球工程融資，此前於2015年3月至2020年8月擔任執行董事兼戰略財務規劃。在加入耐世特前，BIERLEIN先生於德爾福公司工作17年，在分支及總部擔任多個領導角色，包括財務總監及經理、高級經理—戰略規劃、勞資談判、財務規劃及分析以及廠房經理。BIERLEIN先生於1998年獲美國密西根州立大學頒授金融學位及於2003年獲頒授工商管理碩士學位。

董事及高級管理層

BENSON, OT，47歲，獲委任為副總裁、歐洲、中東、非洲及南美洲分部總裁，負責歐洲、中東、非洲及南美洲分部，強化業務線的承擔，及提升公司職能以達成該分部的業務計劃。BENSON先生為GSC的成員。除於美國空軍服役8年外，彼亦提供近15年汽車業服務，主要為全球供應鏈管理。BENSON先生最近自2019年6月起擔任全球銷售及營銷副總裁、自2018年6月起擔任全球供應管理(GSM)副總裁並自2013年起擔任北美全球供應管理總監。於該等職務中，BENSON先生負責管理供應鏈營運，建立供應商關係並向美國及墨西哥的北美工廠提供基準材料成本、質量及投產表現。於2017年，BENSON先生於日本電產電機有限公司(Nidec Motor Corporation)擔任全球採購副總裁兩年後重新加入耐世特。BENSON先生於2005年在德爾福轉向(Delphi Steering)的全球供應管理團隊開始其職業生涯，曾擔任中國業務線採購經理、蘇州轉向採購經理及企業商品經理等職位。BENSON先生持有美國猶他州市場營銷及亞洲研究理學學士學位、美國東卡羅萊納大學(East Carolina University)國際管理工商管理碩士學位及美國夏威夷大學馬諾阿分校(University of Hawaii at Manoa)中國語言學文學碩士學位。

李軍，49歲，於2022年1月1日獲委任為亞太分部總裁、eDrive產品線副總裁。於該職位上，彼負責帶領及實現亞太分部的戰略目標，並領導全球跨職能合作，以確定並執行該產品線的技術、組合戰略、客戶戰略及工業化計劃。彼為GSC的成員。李先生提供汽車業相關經驗逾20年。擔任目前職位之前，李先生自2017年11月至2020年1月擔任副總裁、亞太分部總裁，自2020年1月至2021年12月負責eDrive產品線。自2016年10月至2017年11月，李先生擔任執行總監及相同職責的亞太分部首席營運官。在此之前，自2015年2月至2016年10月，彼擔任亞太轉向業務總監及負責整體業務計劃及競爭力的開發。自2012年5月至2015年1月，李先生擔任總經理以監督耐世特汽車系統(蘇州)有限公司(耐世特蘇州)的營運。自2010年至2012年5月，李先生擔任工廠經理及負責耐世特蘇州53號工廠的整體營運管理。於2008年至2010年期間，彼接掌沙基諾轉向系統(蘇州)有限公司首個EPS項目的中國項目經理。自2004年至2007年，李先生於上海德爾福汽車擔任項目投產經理及工程經理。於加入耐世特及德爾福汽車之前，彼於東風汽車集團及中國航天科技集團有限公司的生產、項目管理及工程等擔任多項監督職位分別有6年以及5年。彼於1991年在中國華中科技大學取得機械工程科學及技術文憑，及於2004年在中國電子科技大學取得工商管理碩士學位。

DRALLE, Jill Annette，50歲，於2021年3月17日獲委任為我們的副總裁、美國首席營運官。彼負責全部美國業務，強化業務線的承擔，及提升公司職能以達成該分部的業務計劃。DRALLE女士積逾26年相關汽車經驗。於擔任現職前，彼曾於2019年5月至2021年3月出任美國業務的首席營運官及薩吉諾管柱液壓助力轉向業務部總經理。自2008年以來，DRALLE女士一直在耐世特擔任多個重要職務，於2014年至2018年擔任北美卓越運營及戰略執行總監，於2012年至2014年擔任動力傳動工廠經理，於2011年至2012年擔任工廠運營經理，及於2008年至2011年擔任多間工廠的精益變革顧問。於加入耐世特之前，DRALLE女士於德爾福汽車系統工作，擔任工業及製造工程、質量及運營管理方面的多個重要職務。DRALLE女士於1994年在通用汽車的前薩吉諾轉向齒輪分部工作，開始其汽車職業生涯，負責無數有關日益增加的製造工程責任的工作。DRALLE女士於1993年在美国薩吉諾谷州立大學取得工程學學士學位，並於2019年獲頒授傑出校友的稱號。

董事及高級管理層

GONZALEZ, Luis Ricardo，62歲，於2021年3月17日獲委任為我們的副總裁、墨西哥首席運營官。彼負責墨西哥業務。彼積逾36年運營經驗及28年的汽車經驗。GONZALEZ先生曾於2017年至2021年出任墨西哥首席運營官，亦於2011年至2017年擔任墨西哥運營總監。於加入耐世特之前，GONZALEZ先生曾在Autoliv Inc.擔任墨西哥製造運營總監及區域經理。彼亦於森薩塔、天合汽車集團及西門子公司擔當具影響力的角色。GONZALEZ先生於1980年在墨西哥蒙特雷科技大學(ITESM)獲得工業及系統工程學士學位。彼亦於1983年在美國佐治亞理工學院獲得工業工程碩士學位，並於1993年在美國韋伯斯特大學獲得工商管理碩士學位。

HARRIS, Steven Robert，55歲，於2021年7月獲委任為全球工程副總裁。彼負責全球產品及製造工程活動、實施產品組合及生產支援。彼亦為GSC的成員。HARRIS先生積逾33年相關汽車經驗。彼於1989年擔任通用汽車/德爾福轉向系統，自此開啟彼於耐世特的職業生涯，彼於液壓助力轉向系統(HPS)生產線及電動助力轉向系統(EPS)生產線擔任多個及逐漸晉升的領導職位。自2012年至2016年，HARRIS先生獲國際外派至耐世特亞太區中國蘇州，開始擔任EPS產品工程高級經理，其後擔任助力轉向系統總產品工程師，之後獲委任為亞太區工程總監。於2016年，HARRIS先生重返美國擔任EPS產品工程執行總監。HARRIS先生於1988年獲美國普渡大學頒授機械技術學位，並於1996年獲美國密西根大學弗林特分校頒授工商管理碩士學位。

HOEG, Dennis Steven，65歲，於2021年7月1日獲委任為全球製造運營副總裁。彼負責確定製造運營的優先順序，並領導區域運營團隊實施改進，以實現製造成本、交付及質量期望。除該運營職務外，彼亦負責資本開支及美國政府事務。彼曾擔任副總裁、北美分部總裁。彼擁有40年的相關汽車經驗且為GSC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。彼於2007年至2011年在德爾福薩吉諾轉向系統擔任全球供應管理執行總監，由2002年至2007年擔任全球製造工程總監，以及由1999年至2002年擔任工廠經理。HOEG先生於1978年加入通用汽車擔任前薩吉諾轉向裝置分部的製造工程師，開展其汽車職業生涯。彼於1997年為7號工廠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(包括工廠工程師、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號工廠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月獲美國普渡大學(Purdue University)頒授理學碩士學位。

PASTOR, Ricardo Antonio，56歲，於2017年11月16日獲委任為全球品質及項目投產副總裁。彼負責全球品質職能的所有方面，包括策略規劃、執行、品質系統及監控的測量及管理。彼亦負責客戶項目實行(CPI)，負責優化CPI流程及監督項目投產以確保實行成功。PASTOR先生為GSC的成員。PASTOR先生於汽車業擁有逾33年經驗。PASTOR先生自2015年6月起於耐世特擔任全球品質的執行總監。於帶領全球品質職能之前，彼自2010年至2015年為國際及中國分部的品質總監。PASTOR先生於2009年為製造規劃的高級管理層，自2006年至2009年歷任亞太佈局拓展主任以及2004年至2006年於德爾福汽車出任歐洲總工程師。於2006年之前，PASTOR先生於工程品質及項目投產曾擔任許多其他領導職位。於彼職業生涯中，PASTOR先生曾於歐洲與中國有九年的外派任務。PASTOR先生於1984年於通用汽車的前薩吉諾轉向裝置分部開展其汽車職業生涯。彼於1987年於美國薩吉諾州立學院取得電子工程理學學士，副修數學及化學(以最優異成績畢業)以及1990年於美國奧克蘭大學(Oakland University)取得電氣工程理學碩士學位。

董事及高級管理層

ZIPARO, Peter Michael，52歲，於2016年12月1日獲委任為副總裁及總法律顧問。彼負責管理本集團所有全球法律及合規事宜。ZIPARO先生於汽車業累積逾16年的相關經驗及積逾24年的法律經驗。ZIPARO先生亦為GSC的成員。加入耐世特前，於2014年4月至2016年3月，彼曾擔任一級汽車供應商偉世通公司的副總裁及法律總監、於2005年至2014年擔任助理法律總監及於2002年至2005年擔任副法律總監。ZIPARO先生的經驗亦包括曾擔任國際律師事務所美富律師事務所及Chadbourne & Parke LLP的企業律師職位。彼於1991年5月榮獲美國漢密爾頓學院頒授數學榮譽學士學位，並於1994年5月以優等生成績獲美國奧爾巴尼法學院(Albany Law School)頒授法學博士學位。

許瑩，51歲，於2018年6月4日獲委任為全球人力資源(人力資源)副總裁，負責所有人力資源活動，包括帶領全球人力資源團隊在組織各個層面培養出「同一耐世特」文化。許女士為GSC的成員。彼提供汽車業服務超過15年並擁有27年的人力資源職能經驗。許女士最近自2017年6月起擔任全球人力資源執行總監。於該職務中，許女士負責制定全球人力資源戰略並提升全球人力資源團隊的能力。許女士於2006年加入本公司，駐於中國蘇州。彼曾擔任亞太區人力資源總監、中國人力資源總監及中國蘇州工廠人力資源經理。許女士持有中國南京大學工商管理學士學位及行政工商管理碩士學位。

ORSINI, Salvatore Dino，52歲，於2021年3月17日獲委任為我們的副總裁、全球首席供應鏈管理官。彼負責管理耐世特全球供應鏈運作的各個方面，包括直接材料、間接材料、產品線採購、戰略商品管理以及供應商質量及發展目標。ORSINI先生為GSC的成員。彼在汽車及航空航天行業積逾25年的全球供應鏈管理經驗。於擔任現職前，彼曾於2020年6月至2021年3月出任全球供應鏈管理執行總監。於加入耐世特之前，ORSINI先生於2013年至2019年擔任通用汽車底盤公司採購總監。彼の經驗亦包括於Rolls-Royce Aerospace、安波福及德爾福的全球領導職務。ORSINI先生於1993年在美國中央密西根大學取得工商管理學士學位。

BYERS, David Michael，56歲，於2021年3月17日獲委任為我們的全球電動助力轉向產品線副總裁。彼負責制定全球電動助力轉向產品線的整體業務計劃、戰略及競爭力。彼為GSC的成員。BYERS先生積逾33年的汽車工程經驗。彼曾於2019年12月至2021年3月擔任產品線執行總監(全球電動助力轉向)。彼一直為耐世特、德爾福及通用汽車具影響力的領導者，曾擔當不同角色，例如齒條電動助力轉向的產品線執行總監、首席製造工程師及工程領域的其他領導角色。整體而言，BYERS先生擁有15年的產品工程經驗、15年的製造工程／運營經驗及3年的產品線管理經驗。在整個職業生涯中，彼負責11項美國專利及4份防禦性出版物。BYERS先生於1987年在通用汽車的前薩吉諾轉向齒輪分部工作，開始其汽車職業生涯。彼於1987年在美國克拉克森大學取得機械工程理學學士學位，並於1993年在美國密西根大學弗林特分校取得工商管理碩士學位。

董事與高級管理層之間的關係

董事或高級管理層成員與任何其他董事或高級管理層成員概無任何關係。

董事報告書

董事欣然提呈董事會報告及合併財務報表。

公司資料及全球發售

本公司根據開曼群島公司法(經修訂)(**公司法**)於2012年8月21日於開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司的股份(**股份**)於2013年10月7日於香港聯交所上市。

主要業務

本集團為全球汽車整車製造商開發、製造及供應先進的轉向及動力傳動系統。

業務回顧

本集團截至2021年12月31日止年度的業務回顧及本集團就未來前景的討論於第38至49頁管理層討論及分析及於第7至9頁首席執行官報告書內提及。本集團於年內的表現分析採用財務表現關鍵指標，於財務摘要第37頁提及。此外，有關本集團就主要政策、與其主要利益相關者的關係及對本集團構成重大影響的相關法律及法規的合規情況的討論於企業管治報告第78至89頁及本董事報告書內提及。

主要風險及不確定因素

本集團的財務狀況、經營業績、業務及前景可能受多項風險及不確定因素所影響。以下為本集團所識別的主要風險及不確定因素。除下文所示者外，可能尚有不為本集團所知或現時可能並非重大但或會於將來變為重大的其他風險及不確定因素。

營運風險

營運風險指因內部程序、人員及制度不足或缺失，或因外部事件導致的損失風險。管理營運風險的責任由各個功能的部分及部門肩負。本集團確認，營運風險不能完全消除，且完全消除營運風險於很多時候不可達致成本效益。

本集團的主要功能經由本身的標準營運程序、權限及匯報框架作出指引。該等功能(例如但不限於內部審核及內部監控)負責就內部監控框架提供保證。主要營運風險將儘早向高級管理人員匯報，以便採取適當風險應對措施。

財務風險

於業務活動過程中，本集團須承受多種財務風險，包括市場、流動資金及信貸風險。貨幣環境、利率週期及按市價計值的投資證券均可能對本集團的財務狀況、經營業績及業務構成重大風險。本集團的財務風險管理目標及政策可於合併財務報表附註3查閱。

董事報告書

業務風險*週期性行業及生產水平下降*

我們的銷售額受汽車製造商生產的多款汽車所帶動，而最終視乎消費者需求而定。汽車行業具週期性及容易受整體經濟狀況影響，該等狀況包括全球信貸市場、利率、消費者信貸以及消費者的消費力及喜好。汽車銷售及生產亦可能受車隊年資以及相關耗費率、勞工相關事宜、燃油價格、監管規定、政府政策、貿易協議、我們客戶及供應商的重組行動、激烈競爭及其他因素影響。

銷售集中性及與通用汽車所訂立協議的條款及條件

向通用汽車供應產品受多項協議以及適用於各項目的標準條款及條件規管。若干有限項目亦須遵守日期為2010年11月30日的供應協議，據此，我們已同意繼續製造並交付若干產品予通用汽車。截至2020年及2021年12月31日止年度，最大客戶通用汽車佔我們的合併收益分別約35%及32%。來自通用汽車業務的大幅減少可能對我們業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

業務虧損或缺少商業成果

購買訂單一般為滿足客戶就特定汽車型號的全年要求而提供，惟於若干情況下為滿足客戶就特定汽車型號使用週期的要求，而非為採購特定的產品數量而提供。缺少商業成果或會減少我們的收入或利潤，因而對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。

未能降低產品成本

在與客戶的合同談判中，客戶往往會提出在車型生命週期內降價的要求。我們亦對產品的設計、開發和製造工程承擔重大責任。我們的財務表現很大程度取決於我們通過產品設計改良及製造效率提升來降低產品成本的能力。如果我們未能實現成本降低，則會對我們的財務狀況、經營業績及現金流量造成不利影響。

成本上漲以及可用原材料及零部件供應的限制

截至2021年及2020年12月31日止年度，原材料成本分別約佔我們的綜合收入的62.6%及60.1%。原材料、能源及商品成本或會出現波動。倘原材料、能源、商品及產品部件的成本上漲或其可用程度受到限制，或會對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。

COVID-19疫情以及政府為防止其傳播而採取的行動及措施繼續影響我們的營運。為應對COVID-19，我們早前暫停全球大部分製造業務。於2020年5月前，我們已恢復全球製造業務。政府對業務、營運及差旅所施加的限制以及相關的經濟不明朗因素已影響全球大多數市場客戶對汽車的需求。COVID-19對我們未來營運、流動資金及產品需求的影響程度將取決於(其中包括)疫情爆發或其後爆發的時長及嚴重性、有關政府應對措施(如規定保持社交距離或對業務營運及差旅的限制)、經濟活動的復甦速度及對客戶的影響、可供接種疫苗的有效性以及任何潛在供應中斷，鑒於疫情演變迅速，全部因素均具有不確定性且難以預測。

由於COVID-19疫情及其他因素，汽車行業及本公司現正面臨半導體等多種子部件及原材料供應的全球短缺。該等供應短缺已影響多個客戶及供應商，導致汽車減產或停產。我們預期該等供應短缺將對我們的業務造成短暫影響，然而，概不保證該等供應短缺持續時間將不會較預期長，或擴大至本公司、其供應商或其客戶所用的其他材料，並可對我們的未來營運及流動資金造成重大影響。

董事報告書

烏克蘭衝突

於2022年2月，俄羅斯軍隊進入烏克蘭，導致兩國發生軍事衝突(烏克蘭衝突)。作為回應，包括美國、英國及歐盟在內的多個國家對若干俄羅斯公民、組織及商品實施前所未有的制裁及管制。烏克蘭衝突可能會影響本公司及全球汽車行業，包括原材料、能源、商品及產品組件的供應及定價、整車製造商符合生產預測的能力及／或影響全球消費者對汽車的需求。任何該等影響均可能對我們的財務狀況、經營業績及現金流量造成不利影響。

主要國際業務

由於本集團業務遍佈全球，我們的大部分收入及開支以美元以外的貨幣計值。國際業務須承受於外地營商的若干固有風險，包括當地經濟狀況、政治、經濟及政局動盪以及不明朗因素；罷工；爆發傳染病、流行病或疫症或出現其他公共衛生危機，或會導致我們或供應商及／或客戶暫時終止於受影響城市或國家的業務營運；匯率波動及對沖貨幣的能力；以及增加與供應鏈延長有關的營運資金規定。

行業競爭激烈及我們的競爭對手致力獲取市場份額

我們所處行業競爭激烈，且我們的競爭對手尋求憑藉全新及現有客戶擴大其市場份額。我們的競爭對手致力擴大市場份額，或會對我們產品的定價及利潤構成下行壓力。倘我們未能令產品突圍而出或維持低成本範圍，我們或會失去市場份額或被迫減價，從而令利潤降低。任何上述事宜出現均可能對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。

我們的現有債務及未能進入資本市場

於2021年12月31日，我們有未償還債務約84.4百萬美元及在信貸額度合約下283.7百萬美元的可提取但未提取貸款額度。監管我們債務的債務工具載有可能令我們的業務活動或我們履行策略目標的能力受到限制的契約，倘我們未能遵守該等契約可能導致我們債務違約。此外，評級機構對我們及我們的債務評級下調均可能最終影響我們進入資本市場。倘我們未能產生足夠現金流量以償付債務及租賃承擔、重新撥支債務承擔或按商業上合理條款進入資本市場，均可能對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。

與我們的長期資產有關的減值支出

我們定期監察長期資產用作減值指標。我們於2021年12月31日的合併資產負債表反映資本化工程及產品開發成本賬面值為707.8百萬美元、不動產、工廠及設備賬面值為988.9百萬美元及使用權資產賬面值63.4百萬美元。倘我們將長期資產定為減值，則我們或須於盈利扣減重大支出，此舉可能對我們的財務狀況或經營業績構成不利影響，誠如合併財務報表附註2.8、6及8所述。

我們的知識產權組合

我們所擁有的知識產權包括專利、商標、版權及商業機密。於部分情況下，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。此等資產對維持我們的競爭地位具有重要作用。我們可能對我們認為侵犯我們的知識產權的第三方展開索償。此等索償(不論其法律理據或解決方法)一般均在執行時支付高昂費用。有關保護我們的知識產權的風險可能對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

董事報告書

重大的產品責任訴訟或擔保索償

倘我們產品的效能未如預期，不論是被指稱或實際上出現故障，我們或須面臨產品責任訴訟及其他索償或客戶或監管方可能會要求我們收回產品或履行與該產品有關的其他補救行動。我們亦已與若干客戶訂立協議，而該等客戶可就產品責任及擔保索償相關的全部或部分金額向我們提出索償。我們就若干產品責任索償購買保險，惟保障範圍有限。該等索償可能對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。於2021年12月31日，我們的合併資產負債表包括有關估計擔保及產品責任義務總計55.8百萬美元的撥備。

資訊科技

資訊科技(資訊科技)基礎設施故障可能對我們的業務及營運造成不利影響。我們依賴資訊科技系統及基礎設施的容量、可靠性及安全性。資訊科技系統容易受到包括自然災害、網絡攻擊或第三方提供服務失靈引致的干擾的影響。資訊科技系統受到的干擾及攻擊對我們系統的安全性及我們保護網絡的能力以及第三方數據的保密性、可用性及完整性構成風險。因此，有關攻擊或干擾可能引致機密資料(包括知識產權)的不當泄露、系統及網絡的不當使用、操控及損毀數據、生產停滯以及內外供不應求。這可能對我們的聲譽造成重大損害、影響我們與客戶及供應商的關係、引發針對本公司的索償，而最終對我們的業務造成不利影響。

環境法律及法規

我們全球的設施須遵守多項為保護環境而設的法律及法規。倘我們未能遵守現行及未來的環境法律及法規，我們或須於日後承擔負債，可能對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。

全球氣候變化及不同利益相關者對環境、社會及管治事宜的相關重視可能對我們的業務造成負面影響

公眾對全球氣候變化的認知及關注日漸增加，或會促使制訂更多地區、聯邦、國家及／或國際規定，以減低或緩和溫室氣體(溫室氣體)排放的影響。氣候立法一直多樣及複雜，導致產生經濟及監管方面的不確定因素。該等監管不確定因素延伸至能源效益車輛的未來激勵措施及合規成本，或會影響對我們產品的供需關係及經營業績。

溫室氣體排放與全球氣候變化息息相關，已是與日俱增的共識。極端天氣狀況等氣候變化為我們的業務帶來潛在的財務風險。舉例而言，對我們產品及服務的需求或會受反常的天氣狀況影響。氣候變化亦可能影響生產所需材料及物流的供應及成本，從而干擾我們的營運，且可能會增加保險及其他營運成本。此等因素可能影響我們興建新設施或維持位於最易遭受物理氣候風險地區的現有設施的決定。除物理氣候風險外，本公司於向低碳經濟轉型期間亦可能面臨碳成本上升、市場及技術風險等形式的轉型氣候風險。

再者，來自客戶、投資者及僱員等利益相關者對環境、社會及管治事宜的期望急劇演變且不斷提升。舉例而言，若干客戶開始要求本公司就其有關若干環境可持續性相關事宜(例如溫室氣體排放及可再生能源)的計劃提供資料。利益相關者對有關本公司的環境、社會及管治議題日益關注，使我們需要持續監管多項不斷演變的標準及相關的報告要求。未能適當滿足利益相關者的期望或會導致業務虧損、市值攤薄、未能吸引客戶或吸納和留聘頂尖人才。

董事報告書

所得稅立法及監管環境

本公司持續關注經濟合作暨發展組織(經合組織)辦公室於稅基侵蝕及利潤轉移計劃方面的持續努力，重點關注可能影響本公司實際稅率的兩大支柱。支柱一解決國家的稅收狀況及國家之間的利潤分配。支柱二(亦稱為全球反稅基侵蝕規則(GLoBE))旨在確保大型跨國企業(跨國企業)支付15%的最低稅率。支柱一及支柱二的具體實施時間尚不確定。然而，此項改革的形式及實施可能會對本公司合併實際稅率產生不利影響。

本公司將繼續關注美國國會提出可能影響本公司實際稅率的美國稅法及法規的擬議變更。由於頒佈此等或其他美國稅法變更的可能性尚不確定，本公司目前無法確定此等變更可能對其稅項開支產生的影響，包括擬議變更是否可能對本公司的盈利及現金流量造成重大影響。

我們的中華人民共和國(中國)附屬公司享有的稅率優惠待遇可能出現變動或終止，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。耐世特汽車系統(蘇州)有限公司、耐世特凌雲驅動系統(涿州)有限公司及耐世特凌雲驅動系統(蕪湖)有限公司預期將繼續持有高新技術證書，並分別定於2023年、2022年及2022年屆滿。於2022年，涿州及蕪湖將就批准其高新科技證書延長至2024年提交申請。為有權繼續享有15%優惠所得稅率，附屬公司仍須符合其後規定。我們無法確保於未來期間可繼續享有該優惠稅率。耐世特汽車系統(柳州)有限公司獲得特殊「西部大開發」15%優惠所得稅率獎勵直至2030年。

任何該等變化均可能對本公司、股東及聯屬公司產生影響，並可能通過改變實際稅率及限制本公司以稅務效益方式運用現金的能力對本公司產生不利影響。

策略目標風險

我們的財務表現部分取決於我們成功履行策略目標的能力。我們的策略為透過投資及提高競爭地位發展我們的業務，以創造強大的長期股東價值，同時維持穩固的資產負債表並向股東回饋現金。倘我們未能履行策略目標，可能對我們的財務狀況、經營業績及現金流量構成不利影響。

合營夥伴風險

本集團透過非全資附屬公司、聯營公司、合營企業及本集團與合營夥伴於當中分佔控制權的合資經營業務從事若干業務。概不保證任何該等合營夥伴將於日後繼續與本集團保持關係，亦不保證其目標或策略與本集團是否一致。有關合營夥伴可能擁有與本集團不同的業務權益或目標。有關合營夥伴可能面臨財務及其他困難，亦不一定能履行其於合營企業中的義務，此舉可能影響本集團的業務及營運。

董事報告書

末期股息

董事會建議派付截至2021年12月31日止年度的末期股息約23.8百萬美元(相當於約每股0.0095美元)，佔本集團的權益持有人應佔淨利潤約20%，惟須獲股東於本公司即將舉行的股東週年大會(股東週年大會)上批准。

除向名列香港股東名冊的股東以港元派付股息外，其他股東則以美元派付。有關匯率將為香港銀行公會(www.hkab.org.hk)於股東週年大會批准分派當日所公佈的港元兌美元開市買入匯率計算。

可供分派儲備

於2021年12月31日，本公司按照公司法條款計算的可供分派儲備約479.6百萬美元(於2020年12月31日：440.4百萬美元)。

股本

截至2021年12月31日止年度，本公司股本變動的詳情載列於合併財務報表附註33。

優先購買權

本公司的經修訂及重列的組織章程大綱及細則(組織章程細則)或開曼群島法例概無有關優先購買權的條款，規定本公司須按比例向現有股東提呈發售新股份。

股權掛鈎協議

於過往年度及本年度授出的股票期權詳情載列於合併財務報表附註24及本董事報告書內「股票期權計劃」一節。截至2021年12月31日止年度，概無授出任何股票期權。除上文披露者外，本公司於截至2021年12月31日止年度尚未訂立任何股權掛鈎協議。

ESG概要

本集團致力以符合環保的方式從事業務，並已採納上市規則規定的ESG報告指引。董事會將繼續監察有關政策，以確保本公司保持遵守對本公司的環境、僱傭、勞工及營運方面具重大影響力的相關法律及法規。除於企業全面實施計劃外，本公司要求全體僱員熟悉與彼等僱用職責相關的環保法律及法規及遵守該等法律及法規。遵照上市規則附錄二十七所載的ESG報告指引，上述資料的詳情將載列於我們的ESG報告(年度可持續發展報告)，其將於2022年5月底在www.chinese.nexteer.com予以公佈。

董事報告書

慈善捐款

於2021年，我們在全球作出的慈善捐款及其他捐款合共0.2百萬美元。

於2021年，我們的僱員自願付出超過15,000個小時參與義務工作以支持本地慈善工作，並透過本公司的慈善活動締造品牌效應。

董事

截至2021年12月31日止年度內及於本年報日期的在任董事如下：

執行董事

趙桂斌(副主席)

MILAVEC, Robin Zane

樊毅

非執行董事

王堅(自2022年3月16日起辭任主席)

劉平(自2021年6月8日起退任)

張文冬

雷自力(主席)(自2021年6月8日起獲委任為非執行董事，並於2022年3月16日起獲委任為董事會主席)

獨立非執行董事

劉健君

蔚成

易永發

董事的進一步詳情載於本年報「董事及高級管理層」一節。

根據組織章程細則第16.2條，由董事會委任填補空缺或作為現有董事會的任何新增董事，其任期將直至本公司下屆股東週年大會為止，其後彼將符合資格可於該大會上接受重選。

根據組織章程細則第16.18條，於每屆股東週年大會上當時在任的三分之一董事須輪值退任，條件為各董事須最少每三年輪值退任一次。

將於股東週年大會上膺選連任的董事詳情將載於即將舉行的股東週年大會前寄發予本公司股東之通函。

董事報告書

董事資料變動

本公司非執行董事王堅先生已辭任董事會主席，自2022年3月16日起生效。王先生辭任董事會主席後將繼續擔任本公司非執行董事。王先生的董事袍金調整為每年42,000美元，且彼有權收取酌情花紅，由董事會參考其經驗、職責、工作量、投入時間、對本集團所作貢獻、可資比較公司所支付的酬金及本集團的業績後釐定。

本公司非執行董事雷自力先生已獲董事會委任為董事會主席，自2022年3月16日起生效。雷先生的董事袍金調整為每年124,000美元，且彼有權收取酌情花紅，由董事會參考其經驗、職責、工作量、投入時間、對本集團所作貢獻、可資比較公司所支付的酬金及本集團的業績後釐定。

除上文及本年報「董事及高級管理層」一節所披露者外，自本公司刊發2021年中期報告以來，概無有關任何董事的任何資料變動根據上市規則第13.51(2)條的(a)至(e)及(g)各段須予以披露。

董事服務合約

執行董事

各執行董事已與本公司訂立服務合約，據此，彼等同意擔任執行董事，自2019年6月15日、2019年6月3日或2020年6月30日起計為期三年，須由董事會或本公司股東釐定重續。各執行董事的委任可由任何一方向另一方發出最少三個月的書面通知予以終止。

非執行董事

各非執行董事已與本公司訂立服務合約，據此，彼等同意擔任非執行董事，自2019年6月3日、2020年11月13日或2021年6月8日起生效，為期三年，須由董事會或本公司股東釐定重續。各非執行董事的委任可由任何一方向另一方發出最少三個月的書面通知予以終止。

獨立非執行董事

各獨立非執行董事獲委任三年，自2019年6月15日或2020年8月15日起生效，須由董事會或本公司股東釐定重續。各獨立非執行董事的委任可由任何一方向另一方發出最少三個月的書面通知予以終止。

就董事離職、罷免及輪席退任方面而言，所有董事委任須符合組織章程細則的條文。除董事袍金外，概無獨立非執行董事預期將就擔任獨立非執行董事收取任何其他酬金。

建議於即將舉行的股東週年大會上重選的董事概無已訂立或擬訂立本公司將於一年內在毋須作出賠償(法定賠償除外)下不得終止的服務合約。

董事於交易、安排及合約中擁有的權益

概無與本集團任何成員公司(作為訂約方)訂立而董事及其關連人士於當中擁有直接或間接重大權益，且於2021年12月31日或該年度內任何時間仍屬有效及與本集團業務有關的交易、安排及重大合約。

董事報告書

董事於競爭業務的權益

截至2021年12月31日止年度內，概無董事被視為於足以或可能與本集團業務構成直接或間接競爭的業務中擁有權益。

獲批准彌償

組織章程細則第33條規定，董事或任何董事因履行彼等職責時採取的任何行動或未有採取行動而可能招致任何責任、訴訟、法律程序、申索、要求、費用、損害或開支(包括法律開支)(除由於彼等自身的實際欺詐或故意違反而可能產生的有關責任(如有)外)，均有權自本公司的資產中獲得彌償。截至2021年12月31日止年度及截至本報告日期，本公司已就其董事及高級管理層可能面臨的法律訴訟而作出合適的投保安排。

主要附屬公司

本集團的業務乃透過其直接或間接附屬公司於全球各地進行。本公司各附屬公司於2021年12月31日的詳情載於合併財務報表附註35。

主要客戶及供應商

截至2021年12月31日止年度內，本集團主要供應商應佔採購額百分比如下：

- 最大供應商：9%
- 五大供應商合計：30%

截至2021年12月31日止年度內，本集團主要客戶應佔收入百分比如下：

- 最大客戶：32%
- 五大客戶合計：85%

就本公司所知，董事及其任何聯繫人以及擁有本公司5%以上股本權益的股東概無於上述供應商及客戶中擁有任何權益。

股票期權計劃

根據於2014年6月5日通過的普通決議案，本公司採納一項股票期權計劃(股票期權計劃)。

1. 目的

股票期權計劃的目的為：(1)將本公司董事及高級管理層的利益與本公司業績表現與戰略目標緊密結合，為本公司未來發展奠定基礎，促進股東價值的最大化及(2)在人才市場上能夠提供具有競爭力的整體薪酬，吸引、挽留和激勵實現本公司戰略目標所需要的關鍵人員。

董事報告書

2. 授予對象

董事會可酌情邀請任何董事(不包括獨立非執行董事)、高級管理人員及經董事會批准的其他關鍵僱員(負責本公司決策、經營及管理的人員)作為授予對象(定義見股票期權計劃)。

3. 股票期權涉及的股份最高數目(定義見股票期權計劃)

- (a) 根據股票期權計劃及本公司採納的任何其他股票期權計劃(上市規則第17章的條文在此適用)授出的所有股票期權獲行使而可能發行的股份合共不得超過249,780,400股股份(計劃授權上限)，即本公司截至本報告日期的已發行股本約9.95%。
- (b) 本公司可隨時更新計劃授權上限，惟須事先獲股東於股東大會上批准及／或遵守上市規則不時訂明的其他規定。然而，經更新的計劃授權上限不得超過股東於股東大會上給予上述批准當日已發行股份的10%。先前根據股票期權計劃及本公司任何其他股票期權計劃(上市規則第17章的條文在此適用)授出的股票期權(包括根據其條款為尚未行使、已註銷或已失效或已行使的股票期權)將不會納入經更新上限的計算。
- (c) 本公司亦可於股東大會上尋求股東的獨立批准，以向於徵求有關批准的上述股東大會前本公司已特別指定的授予對象授出超過計劃授權上限的股票期權。
- (d) 根據上市規則的規定，股票期權計劃及任何其他計劃項下所有已授出但尚未行使的股票期權獲行使而可予發行的證券數目，不得超過本公司(或其有關附屬公司)不時已發行的有關類別證券的30%。
- (e) 除非經股東以本段所述方式批准，否則於任何12個月期間，根據本公司股票期權計劃向各授予對象已授出或將授出的股票期權(包括已行使及尚未行使股票期權)獲行使而發行及將予發行的股份總數，不得超過已發行股份總數的1%(個人上限)。如向某授予對象進一步授出股票期權，將導致於直至及包括該次進一步授出股票期權當日止12個月期間，向及將向該授予對象授出的全部股票期權(包括已行使、已註銷及尚未行使股票期權)獲行使而發行及將予發行的股份超過個人上限，則須經股東於股東大會上單獨批准，而該授予對象及其聯繫人須於該股東大會上放棄投票。
- (f) 每次向本公司任何董事、本公司首席執行官(執行官或首席執行官)或本公司主要股東(或彼等各自的任何聯繫人)授出股票期權，均應經本公司獨立非執行董事事先批准。如向主要股東或其各自的任何聯繫人授出任何股票期權，會導致於直至及包括該次授出股票期權當日為止12個月期間，向及將向該名人士授出的全部股票期權(包括已行使、已註銷及尚未行使的股票期權)獲行使而發行及將予發行的股份數目：
 - (i) 合共相當於已發行股份逾0.1%(或香港聯交所可能不時指定的其他更高百分比)；及

董事報告書

- (ii) 合共價值(根據董事會決定向授予對象提呈發售該股票期權的要約(定義見股票期權計劃)當日或董事會指定的其他日期(授予日)於香港聯交所的每日報價表所列的股份收市價計算)超過5百萬港元(或香港聯交所可能不時指定的其他更高金額)。進一步授出股票期權須經股東於股東大會上(以投票表決方式)事先批准。本公司須根據上市規則向股東寄發通函，而本公司所有關連人士(定義見上市規則)須於該股東大會上就贊成決議案放棄投票。

4. 接納期間

誠如要約所指示，股票期權可能於發售股票期權授予日起若干日內為授予對象所接納。

5. 行使期

可行使股票期權的期間須於有關授予日起計10年內屆滿。

6. 最短持有期限

股票期權須自授予日起計持有有一年，方可行使。歸屬期間須為三年，而三分之一的股票期權須於授予日起計每週年進行歸屬。

7. 接納代價

各授予對象接納所獲授股票期權時的應付代價為1.00港元。倘授予對象並無在指定時限內按照相關授出協議或通告上列明的程序接納有關授出股票期權，則有關股票期權須被視為不獲接納且失效。

8. 認購價

認購價(定義見股票期權計劃)須為董事會全權酌情釐定的有關價格，並於要約時通知授予對象，且不低於以下較高者：

- (a) 香港聯交所於授予日發出的每日報價表所列的股份收市價；
- (b) 香港聯交所於緊接授予日前五個營業日發出的每日報價表所列的股份平均收市價；或
- (c) 股份面值。

9. 於股票期權計劃獲採納之日起，股票期權計劃將維持其為期十年的效力，且於本報告日期起維持約兩年期限。

董事報告書

於2021年12月31日，股票期權計劃下已獲授但仍未獲行使的股票期權概要如下(截至2021年12月31日止年度概無授出股票期權)：

	授予日	獲授股票期權	於2021年1月1日持有的股票期權	於年內獲授股票期權	年內獲行使股票期權	年內註銷/失效股票期權	於2021年12月31日持有的股票期權	行使期間 ⁽¹⁾	每股行使價(港元)	授予日股價 ⁽²⁾ (港元)	行使日股價(港元)	緊接行使日期前本公司股份的加權平均收市價(港元)
董事												
趙桂斌	2014年6月11日	1,667,970	1,667,970	-	1,050,000	-	617,970	2014年6月11日至2024年6月10日	5.150	5.150	10.172	9.680
	2015年6月10日	1,667,970	1,667,970	-	-	-	1,667,970	2015年6月10日至2025年6月9日	8.610	8.480	不適用	不適用
	2016年6月10日	1,667,970	1,111,980	-	-	-	1,111,980	2016年6月10日至2026年6月9日	7.584	7.340	不適用	不適用
	2017年5月29日	1,667,970	555,990	-	-	-	555,990	2017年5月29日至2027年5月28日	11.620	11.620	不適用	不適用
	2018年5月30日	1,667,970	1,111,980	-	-	555,990	555,990	2018年5月30日至2028年5月29日	12.456	11.960	不適用	不適用
	2019年8月21日	1,667,970	1,111,980	-	-	555,990	555,990	2019年8月21日至2029年8月20日	6.390	6.390	不適用	不適用
MILAVEC, Robin Zane	2018年5月30日	526,730	351,150	-	-	175,570	175,580	2018年5月30日至2028年5月29日	12.456	11.960	不適用	不適用
	2019年8月21日	1,667,970	1,111,980	-	-	555,990	555,990	2019年8月21日至2029年8月20日	6.390	6.390	不適用	不適用
樊毅	2014年6月11日	526,730	526,730	-	-	-	526,730	2014年6月11日至2024年6月10日	5.150	5.150	不適用	不適用
	2015年6月10日	526,730	526,730	-	-	-	526,730	2015年6月10日至2025年6月9日	8.610	8.480	不適用	不適用
	2016年6月10日	526,730	351,160	-	126,000	-	225,160	2016年6月10日至2026年6月9日	7.584	7.340	10.233	10.400
	2017年5月29日	526,730	175,580	-	-	-	175,580	2017年5月29日至2027年5月28日	11.620	11.620	不適用	不適用
	2018年5月30日	526,730	351,150	-	-	175,570	175,580	2018年5月30日至2028年5月29日	12.456	11.960	不適用	不適用
	2019年8月21日	526,730	351,150	-	-	175,580	175,570	2019年8月21日至2029年8月20日	6.390	6.390	不適用	不適用
劉平 ⁽³⁾	2019年8月21日	351,150	234,100	-	-	234,100	-	2019年8月21日至2029年8月20日	6.390	6.390	不適用	不適用
王堅	2019年8月21日	702,300	468,200	-	-	234,100	234,100	2019年8月21日至2029年8月20日	6.390	6.390	不適用	不適用
小計		16,416,350	11,675,800	-	1,176,000	2,662,890	7,836,910					
所有其他授予對象(合共)	2014年6月11日	9,042,160	351,150	-	351,150	-	-	2014年6月11日至2024年6月10日	5.150	5.150	11.420	10.960
	2015年6月10日	8,164,290	526,720	-	351,150	-	175,570	2015年6月10日至2025年6月9日	8.610	8.480	10.877	10.060
	2016年6月10日	8,407,790	1,031,700	-	401,160	-	630,540	2016年6月10日至2026年6月9日	7.584	7.340	12.391	11.905
	2017年5月29日	9,724,610	1,146,840	-	-	-	1,146,840	2017年5月29日至2027年5月28日	11.620	11.620	不適用	不適用
	2018年5月30日	10,251,340	3,907,940	-	-	1,953,950	1,953,990	2018年5月30日至2028年5月29日	12.456	11.960	不適用	不適用
	2019年8月21日	8,758,950	3,498,260	-	-	2,305,150	1,193,110	2019年8月21日至2029年8月20日	6.390	6.390	不適用	不適用
小計		54,349,140	10,462,610	-	1,103,460	4,259,100	5,100,050					
總計		70,765,490	22,138,410	-	2,279,460	6,921,990	12,936,960					

董事報告書

附註：

- (1) 於2014年、2015年、2016年、2017年、2018年及2019年獲授的股票期權必須分別自2014年6月11日、2015年6月10日、2016年6月10日、2017年5月29日、2018年5月30日及2019年8月21日起持有一年。股票期權的行使須遵守(其中包括相關歸屬標準)三分之一的股票期權須於授予日起計每週年進行歸屬的規定。
- (2) 於2014年6月11日、2017年5月29日及2019年8月21日獲授股票期權的行使價為股份於股票期權授予日的交易日於香港聯交所所報收市價。於2015年6月10日、2016年6月10日及2018年5月30日獲授股票期權的行使價為股票期權授予日前五個連續交易日的平均收市價。
- (3) 劉平先生已退任我們的非執行董事，自2021年6月8日起生效。

退休金計劃

本集團設有定額供款及定額福利計劃。本集團旗下各附屬公司設有不同退休金計劃。該等計劃一般透過向保險公司或信托人管理基金付款而注資，並經定期精算計算其數額。

有關退休金計劃的更詳盡資料載於合併財務報表附註17。

控股股東作出的不競爭承諾

於2013年6月15日，航空工業、中航汽車、太平洋世紀(北京)汽車及耐世特香港(統稱**控股股東**)各自提供不競爭承諾(**不競爭承諾**)，據此，各控股股東已無條件及不可撤回地承諾，除保留業務(定義見本公司日期為2013年9月24日的招股章程(**招股章程**))外，其不會及將促使其附屬公司不會直接或間接透過第三方或向該等第三方提供援助以從事任何足以或可能直接或間接與本集團構成競爭的汽車轉向系統及動力傳動系統業務(**核心業務**)。不競爭承諾詳情於招股章程「與控股股東的關係」一節披露。

於2020年8月21日，豫北轉向系統(新鄉)有限公司(前稱豫北轉向系統股份有限公司)(**豫北轉向**)書面通知本公司，航空工業已批准轉讓豫北轉向24.93%的股權。根據不競爭承諾，本公司可行使優先購買權以收購有關權益。截至2020年8月31日，獨立非執行董事議決本公司將不行使收購豫北轉向24.93%股權的優先購買權。有關詳情，請參閱本公司日期為2020年9月8日的公告。

截至2021年12月31日止年度，本集團並無(1)開展或拒絕由控股股東向本公司引薦的任何新業務機遇，亦無(2)行使或放棄不競爭承諾項下的優先購買權。部分控股股東已提供有關其遵守不競爭承諾的年度確認書。獨立非執行董事已審閱並信納該部分控股股東截至2021年12月31日止年度已遵守不競爭承諾。

董事報告書

控股股東的合約權益

本集團任何成員公司(作為承包方)概無訂立任何控股股東擁有直接或間接重大權益且於2021年12月31日或該年內任何時間仍屬有效並與本集團業務有關的任何重大合約(包括提供服務)。

董事及主要行政人員於股份及相關股份的權益及淡倉

於2021年12月31日，董事或本公司主要行政人員於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例(證券及期貨條例)第XV部)的股份、相關股份及債券中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉(包括根據證券及期貨條例的有關條文被當作或視為擁有的權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須於該條所述登記冊登記，或根據上市規則附錄十所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則(標準守則)須知會本公司及香港聯交所的權益或淡倉如下：

本公司權益

姓名	身份	權益性質	所持本公司 相關股份的 數目 ⁽¹⁾	佔已發行 股份總額 概約百分比 ⁽²⁾
趙桂斌	董事、首席執行官	實益擁有人	5,065,890 (L)	0.20%
樊毅	董事	實益擁有人	1,805,350 (L)	0.07%
MILAVEC, Robin Zane	董事	實益擁有人	731,570 (L)	0.03%
王堅	董事	實益擁有人	234,100 (L)	0.01%

附註：

(L) 指股份的好倉。

(1) 該等指有關本公司所授出股票期權的相關股份中的權益。

(2) 該計算乃基於2021年12月31日的已發行股份總數2,509,824,293股得出。

除上文披露者外，於2021年12月31日，概無董事及本公司主要行政人員於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份或債券中擁有(i)根據證券及期貨條例第352條須存置的登記冊所記錄，或(ii)根據標準守則須另行知會本公司及香港聯交所的任何權益或淡倉。

董事報告書

董事購買股份或債券的權利

除上文披露者外，任何董事或彼等各自的配偶或未滿18歲子女概無獲授任何權利以藉收購本公司或其任何附屬公司的股份或債券而獲得利益，而彼等概無行使該等權利。截至2021年12月31日止年度，本公司及其任何附屬公司概無訂立任何安排以允許董事或彼等各自的配偶或未滿18歲子女收購任何其他法團的有關權利。

主要股東於股份及相關股份的權益及淡倉

於2021年12月31日，下列股東(不包括董事及本公司主要行政人員)於本公司任何股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須予以披露並記錄於根據證券及期貨條例第336條須予存置的登記冊內的權益或淡倉：

名稱	權益性質	股份數目	佔已發行股份
			總數概約百分比 ⁽¹⁾
耐世特汽車系統(香港)控股有限公司 (耐世特香港) ⁽²⁾	實益擁有人	1,630,000,000 (L)	64.94%
太平洋世紀(北京)汽車 零部件有限公司 (太平洋世紀(北京)汽車) ⁽²⁾	受控制法團權益	1,630,000,000 (L)	64.94%
中國航空汽車系統控股有限公司 (中航汽車) ⁽³⁾	受控制法團權益	1,630,000,000 (L)	64.94%
中國航空工業集團有限公司 (航空工業) ⁽³⁾	受控制法團權益	1,630,000,000 (L)	64.94%

附註：

(L) 指股份的好倉。

(1) 該計算乃基於2021年12月31日的已發行股份總數2,509,824,293股得出。

(2) 耐世特香港由太平洋世紀(北京)汽車全資擁有，而太平洋世紀(北京)汽車則由中航汽車及北京亦莊國際汽車投資管理有限公司(北京亦莊國際投資發展有限責任公司直接全資附屬公司)分別擁有51%及49%權益。太平洋世紀(北京)汽車及中航汽車各自被視為於由耐世特香港持有的1,630,000,000股股份中擁有權益。

(3) 中航汽車由航空工業持有70.11%權益。航空工業被視為於由耐世特香港持有的1,630,000,000股股份中擁有權益。

於本集團其他成員公司的主要股東權益披露

就董事所知，於2021年12月31日，除董事及主要行政人員外，下列人士直接擁有附帶權利可於任何情況下在本公司各附屬公司股東大會上投票的有關附屬公司已發行及發行在外股本10%或以上權益：

本集團成員公司	擁有10%或以上權益的人士 (本公司除外)	身份	主要股東 權益百分比
耐世特凌雲驅動系統(涿州)有限公司	凌雲工業股份有限公司	註冊擁有人	40%
耐世特凌雲驅動系統(蕪湖)有限公司	凌雲工業股份有限公司	註冊擁有人	40%
重慶耐世特轉向系統有限公司	重慶建設工業(集團) 有限責任公司	註冊擁有人	50%
CNXMotion, LLC	Continental Automotive Systems, Inc.	註冊擁有人	50%
東風耐世特轉向系統(武漢)有限公司	東風汽車零部件(集團)有限公司	註冊擁有人	50%

除上文披露者外，於2021年12月31日，董事並不知悉任何人士於2021年12月31日直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下在本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上權益。

關連交易

於合併財務報表附註31所載本集團截至2021年12月31日止年度的有關連人士交易並不構成關連交易或持續關連交易(定義見上市規則第14A章)。

董事報告書

購買、贖回或出售本公司上市證券

截至2021年12月31日止年度，本公司及其任何附屬公司概無購買、贖回或出售本公司任何上市證券。

管理合約

截至2021年12月31日止年度，概無訂立或現存任何有關本集團業務全部或任何重大部分的管理及行政合約。

公眾持股量

根據本公司可公開獲得的資料及據董事所知，於本年報刊發前的最後實際可行日期，截至本年報日期止，本公司已維持上市規則所規定的公眾持股量。

建議尋求專業稅務意見

如本公司股東未能確定購買、持有、出售、處理或行使有關本公司股份的任何權利的稅務影響，謹請彼等諮詢專業人士。

核數師

合併財務報表已由本公司外聘核數師德勤會計師事務所審核。

截至2019年及2020年12月31日止年度的合併財務報表已由羅兵咸永道會計師事務所審核。於2021年6月8日，羅兵咸永道會計師事務所退任本公司核數師，而德勤會計師事務所於羅兵咸永道會計師事務所退任後獲委任為本公司核數師。

暫停辦理股東登記

本公司的股東週年大會將於2022年6月21日舉行，為確定出席股東週年大會並於會上投票的資格，本公司將由2022年6月16日至2022年6月21日(包括首尾兩日)止期間暫停辦理本公司股東名冊登記手續，該期間內亦不會辦理股份過戶登記手續。為符合出席股東週年大會並於會上投票的資格，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於2022年6月15日下午四時三十分交回本公司的香港股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716號舖，辦理登記手續。

末期股息將於2022年7月11日派付，而確定享有擬派末期股息權益的記錄日期為2022年6月29日。為確定享有擬派末期股息權益的資格，本公司將由2022年6月27日至2022年6月29日(包括首尾兩日)止期間暫停辦理本公司股東名冊登記手續，該期間內亦不會辦理股份過戶登記手續。為符合享有擬派末期股息權益的資格，所有股份過戶文件連同有關股票，最遲須於2022年6月24日下午四時三十分交回本公司的香港股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司(地址見上文)，辦理登記手續。

代表董事會

執行董事、公司秘書

樊毅

香港，2022年3月16日

企業管治報告

企業管治實務

本公司承諾維持高水平的企業管治。本公司深明穩健的企業管治實務對我們實現有效透明的經營及本集團保障股東權利及提高股東價值的能力而言至關重要。

本公司已採納其自身的內部監控及企業管治政策，該政策根據上市規則附錄十四企業管治守則(香港企管守則)所載原則、條文及實務制訂。

董事會董事(董事)認為，本公司截至2021年12月31日止年度已遵守香港企管守則所載一切適用守則條文以及對本集團業務及經營具有重大影響的所有適用法律法規。

本公司參考香港企管守則的最新發展定期審閱其企業管治實務。

主席及首席執行官

根據香港企管守則第二部分第C.2.1條守則條文規定，主席及首席執行官的角色應有所區分，且不應由一人同時兼任。董事會主席及首席執行官為兩個不同職位，現時由雷自力先生擔任董事會主席及趙桂斌先生擔任首席執行官，職責明確區分。雷先生自2022年3月16日起代替王堅先生擔任董事會主席。董事會主席負責提供本集團的整體戰略規劃及業務發展，而首席執行官則負責一般業務營運及整體業務戰略的實施。

遵守董事進行證券交易的操守守則

本公司已採納上市規則附錄十所載標準守則作為本公司有關本公司董事進行證券交易的操守守則。經向全體董事作出具體查詢，各董事均已確認，彼等於截至2021年12月31日止年度一直遵守標準守則所載規定準則。

本公司亦就僱員的證券交易採納其自身的操守守則，其條款不會較標準守則所載標準寬鬆，可能擁有本公司未經公佈內幕消息的有關僱員進行本公司證券交易時須遵守的該等守則。

本公司備存並定期審閱其敏感度資料清單，用以識別可能造成內幕消息出現或其證券形成虛假市場的各项因素或進展。

本公司保證，就可能造成內幕消息出現或其證券形成虛假市場的交易而言，有關交易的所有相關訂約方均會簽署保密協議。本公司亦採取適當措施維持有關資料的保密性，如使用項目代號及僅限有需要獲悉該等資料的限定群體獲取資料。

本公司視其需要，定期為因辦公環境或僱用情況而可能獲悉關於本公司內幕消息的僱員組織培訓，以幫助彼等瞭解本公司的政策及程序以及彼等相關披露職責及責任。

企業管治報告

董事會及高級管理層

董事會負責本公司及本集團的領導及監控工作，透過給予指示及監督本集團事務促進本集團達成成功。此外，董事會負責監督ESG事宜。董事會亦負責監督本公司的企業管治及財務匯報，並檢討本集團內部監控系統及風險管理的成效。為協助履行其職務，董事會已成立兩個董事委員會：審核及合規委員會和薪酬及提名委員會。

本集團由其核心管理團隊整體管理，包括董事會及本集團的高級管理層。高級管理層成員負責監督其各自的部門及職能及作出本集團的日常決策。彼等定期會面以討論其各自職能的問題並作出相關決策，且定期及在有需要時向董事會匯報。高級管理層整體亦負責制訂整體策略、年度預算、主要業務、財務及其他營運政策，並於考慮不同職能的資料後編製本集團任何主要業務、財務及其他營運決策的計劃，供董事會批准。董事會將就該等計劃諮詢高級管理層，並就該等事宜在董事會層面討論，旨在達成符合本集團最佳利益的共識。主要政策及決策一經制訂及作出，高級管理層整體將於本集團內外實施。因此，本集團整體策略及其他主要業務、財務及營運政策與決策從其構思至實施，均經董事會及高級管理層層面徹底商討後共同作出。

董事會已就必須獲董事會批准或建議的事宜設立清晰指引，包括但不限於批准及採納本集團的年度營運預算及資本開支預算；聘請或罷免首席執行官、首席財務官（**首席財務官**）、公司秘書或高級管理層團隊若干其他成員；以及批准及建議重大交易。本集團已就其董事及高級管理層可能遭受的法律行動而作出適當投保安排。

董事會成員、董事會會議數目及董事出席率

於2021年12月31日，董事會由九名董事組成，包括三名執行董事趙桂斌（副主席）、MILAVEC, Robin Zane及樊毅；三名非執行董事王堅（於2022年3月16日起辭任主席）、張文冬及雷自力（主席）（於2021年6月8日獲委任為董事，並於2022年3月16日起獲委任為主席）；及三名獨立非執行董事劉健君、蔚成及易永發。各現任董事的簡歷詳情以及彼等各自的職責及委任日期均已載於本年報「董事及高級管理層」一節。董事或主要行政人員彼此之間概無任何關連。

企業管治報告

下表為董事出席截至2021年12月31日止年度所舉行董事會及委員會會議以及股東週年大會的記錄：

董事姓名	出席次數／2021年舉行會議次數			
	董事會	薪酬及 提名委員會	審核及 合規委員會	股東週年大會
趙桂斌	4/4	不適用	不適用	1/1
MILAVEC, Robin Zane	4/4	不適用	不適用	1/1
樊毅	4/4	不適用	不適用	1/1
王堅	2/4	不適用	不適用	1/1
張文冬	4/4	3/3	不適用	1/1
劉平 ⁽¹⁾	0/1	不適用	0/1	不適用
雷自力 ⁽²⁾	3/3	不適用	2/2	不適用
劉健君	4/4	3/3	不適用	1/1
蔚成	4/4	不適用	3/3	1/1
易永發	4/4	3/3	3/3	1/1

附註：

- (1) 劉平先生因個人工作調整已退任我們的非執行董事，自2021年6月8日起生效。
- (2) 雷自力先生獲委任為我們的非執行董事，自2021年6月8日起生效，並獲委任為董事會主席，自2022年3月16日起生效。

會議實務及守則

董事會例會的通知乃於預先最少14日發送予各董事，其他董事會會議一般按合理時間發送通知。年度大會時間表及各大會的議程於正常情況下將預先發送予董事。本公司已設立安排允許董事在議程加插事項，而最終議程連同相關輔助文件均於各次董事會例會前最少3日及於其他董事會會議之前在切實可行情況下儘快發送予董事，使董事會可就於會議上提呈的事宜作出知情決定。各董事亦可在有需要的情況下個別及獨立接觸高級管理層。董事會會議的記錄由公司秘書保存。會議記錄草擬本均於各次會議舉行後在合理時間內向各董事傳閱以給予評語。

倘董事或其任何聯繫人於交易中擁有重大權益，則該名董事須放棄投票，且不獲計入批准該項交易的大會法定人數。

獨立非執行董事的獨立性

截至2021年12月31日止年度，董事會均符合上市規則有關委任最少三名獨立非執行董事，而其數目佔董事會三分之一，且其中一名須具備適當專業資格或會計或相關財務管理專長的規定。

本公司已接獲各獨立非執行董事就其本身獨立性根據上市規則第3.13條所載獨立指引發出的書面確認。本公司認為全體獨立非執行董事均為獨立人士。

企業管治報告

委任及重選董事

本公司在委任、推選及罷免董事上運用正式及具透明度的程序，該程序載於本公司的組織章程細則，並由薪酬及提名委員會帶領執行，該委員會將就新董事任命向董事會作出建議以供批准。

有關委任、推選及罷免董事以及董事服務合約的進一步詳情載於本年報所載董事報告書中「董事」及「董事服務合約」各節。

董事的持續專業發展

各新獲委任的董事將獲全面介紹本公司，以確保彼瞭解本集團的業務及營運，並認識董事的責任及義務。本公司鼓勵所有董事參與持續專業發展，透過出席內部培訓及外界講座拓展及更新其知識。截至2021年12月31日止年度，本公司為所有董事安排有關持續合規責任、企業管治及其他相關課題的內部培訓。為遵守上市規則第3.29條，我們的執行董事及公司秘書樊毅先生已於截至2021年12月31日止年度內接受不少於15個小時的相關專業培訓。

截至2021年12月31日止年度，董事曾參與下列培訓：

董事	培訓類型
執行董事	
趙桂斌(副主席)	A、C、D
MILAVEC, Robin Zane	A、B、C、D
樊毅	A、C、D
非執行董事	
王堅	A、B、C、D
劉平(自2021年6月8日起退任)	A、C、D
張文冬	A、B、C、D
雷自力(主席)(自2021年6月8日起獲委任為非執行董事， 並自2022年3月16日起獲委任為主席)	A、B、C、D
獨立非執行董事	
劉健君	A、C、D
蔚成	A、C、D
易永發	A、C、D

A： 出席講座及／或會議及／或論壇

B： 於講座及／或會議及／或論壇上演說

C： 出席有關持續合規責任、企業管治及其他相關課題的內部培訓

D： 閱讀報章、期刊、本公司簡報及有關經濟、一般業務、汽車零部件製造行業或董事職責及責任等的最新消息

委員會

董事會已成立審核及合規委員會和薪酬及提名委員會，以監督本集團事務的特定方面。所有董事委員會已訂立的書面職權範圍，已刊登於本公司網站、香港聯交所網站，亦可在要求下供股東索取。董事委員會的會議一般依循董事會會議的相同程序。

審核及合規委員會

董事會於2013年6月15日成立審核及合規委員會，並按照香港企管守則第二部分第C.4.1條守則條文要求清楚制訂書面職權範圍。職權範圍(於2019年3月12日經修訂)符合上市規則第3.21條以及香港企管守則第二部分第D.3.3及A.2.1條守則條文。審核及合規委員會由蔚成先生、易永發先生、劉平先生(自2021年6月8日起退任)、雷自力先生(自2021年6月8日起獲委任及自2022年3月16日起辭任)及王堅先生(自2022年3月16日起獲委任)組成。審核及合規委員會所有成員均為非執行董事，當中蔚成先生及易永發先生為獨立非執行董事。審核及合規委員會主席為蔚成先生，彼持有上市規則第3.10(2)及3.21條所規定的適當專業資格。審核及合規委員會的主要職責包括但不限於協助董事會就本集團財務匯報程序、風險管理及內部監控系統的有效性提供獨立意見、監察審核過程及履行董事會指派的其他職務及責任。

董事會認同企業管治應為董事的集體責任，並授權審核及合規委員會負責企業管治，包括：

- 審閱及監察本集團就遵守法律及監管規定的政策及實務；
- 制訂、審閱及監察僱員及董事適用的行為守則及合規手冊(如有)；
- 制訂及審閱本公司就企業管治的政策及實務，並就該等事宜向董事會作出建議並向董事會匯報；
- 檢討本公司就香港企管守則的遵守情況及於企業管治報告中披露；及
- 考慮董事會所決定的任何其他課題。

審核及合規委員會於截至2021年12月31日止年度曾舉行三次會議，委員會成員的出席記錄見上文。以下為審核及合規委員會於2021年內所執行的主要工作概要：

- 審閱管理層(包括內部審核)就實行及完善風險管理及內部監控措施作出的報告及調查結果；
- 審閱內部審核計劃；
- 確認本公司外聘核數師德勤會計師事務所的獨立身份及客觀性；
- 與外聘核數師會面及審閱其2021年審核計劃；
- 審閱截至2021年12月31日止年度的年度業績及風險管理與內部監控系統的足夠性；及
- 審閱截至2021年6月30日止六個月的中期業績。

於2021年12月31日後及截至本年報日期止，審核及合規委員會於2022年3月15日曾舉行一次會議以審閱截至2021年12月31日止年度的年度業績及風險管理與內部監控系統的足夠性。

企業管治報告

薪酬及提名委員會

董事會於2013年6月15日成立薪酬及提名委員會，並按照香港企管守則第二部分第C.4.1條守則條文要求清楚制訂書面職權範圍。職權範圍(於2017年8月15日經修訂)符合香港企管守則第二部分第B.3.1及E.1.2條守則條文。此等職權範圍包括成員的適當專業知識與行業經驗、個人道德、誠信及個人技巧以及時間投入。薪酬及提名委員會由劉健君先生、易永發先生及張文冬女士組成。薪酬及提名委員會所有成員為非執行董事，當中易永發先生及劉健君先生為獨立非執行董事。薪酬及提名委員會主席為易永發先生。薪酬及提名委員會主要職責包括但不限於：(i)就所有董事及高級管理層的薪酬政策及架構，以及就制定該等薪酬政策設立正式及具透明度的程序向董事會提供建議；(ii)就執行及非執行董事及高級管理層的薪酬方案作出建議；(iii)根據董事會不時議決的公司目標及宗旨審閱及批准高級管理層的薪酬方案；(iv)審閱董事會架構、規模及組成及多元化；(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。

董事及高級管理層的薪酬乃參照彼等的專業知識及行業經驗、本集團的表現及盈利能力、其他地方及國際公司的薪酬基準以及當時市況釐定。董事及僱員亦參與根據本集團表現及個人表現釐定的分紅安排。概無董事或其任何聯繫人參與有關其本身薪酬的任何討論。

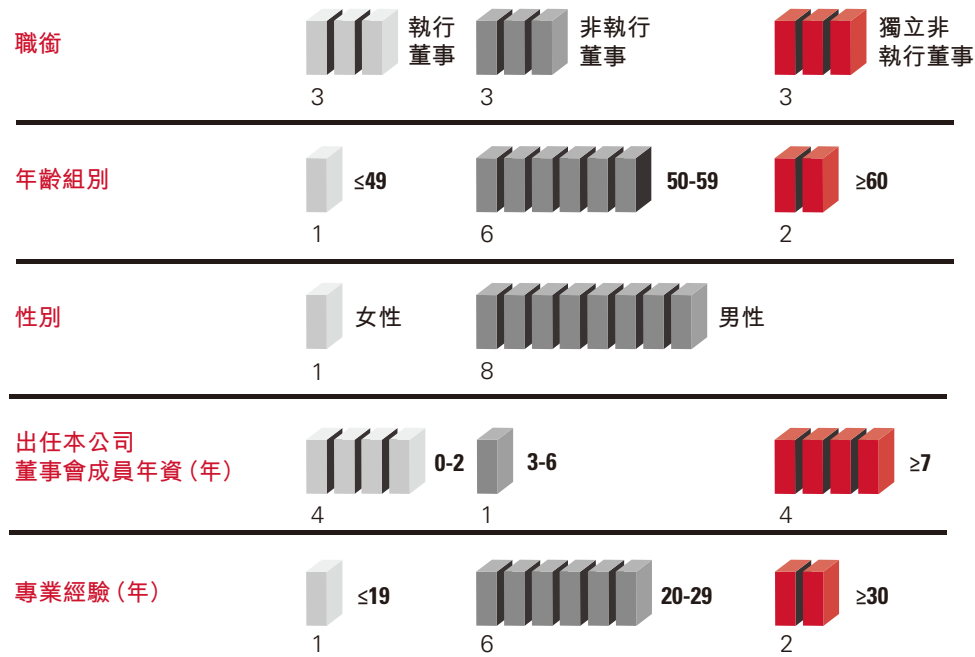
薪酬及提名委員會於截至2021年12月31日止年度曾舉行三次會議，委員會成員的出席記錄見上文。以下為薪酬及提名委員會於2021年內執行的主要工作概要：

- 提名一名非執行董事；
- 檢討獨立非執行董事及高級管理層的袍金並向董事會作出建議；
- 審閱董事會的架構、規模、成員及董事會多元化(包括能力、知識及經驗等)；
- 確認獨立非執行董事的獨立性；及
- 考慮於股東週年大會重選的退任及重新提名董事。

董事會多元化政策

本公司明白並深信董事會成員多元化對提升公司的表現質素裨益良多。為達到此目的，本公司已採納董事會多元化政策以載列達致董事會多元化的方向。為達致可持續及均衡發展，本公司視提升董事會層面的多元化為支持其達到戰略目標及維持可持續發展的重要元素。本公司在設定董事會成員的組成時，會從多方面考慮董事會多元化，包括但不限於性別、年齡、種族、工作年期及專業經驗。董事會所有委任均以任人唯賢為原則，並在考慮人選時以客觀條件甄選，充分顧及董事會成員多元化的裨益。本公司將繼續從多方面推進董事會多元化，包括於2020年委任一名女性董事加入董事會。本頁展示於2021年12月31日董事會多元化及若干可計量目標的示例圖。

多元化示例圖



董事

專業經驗包括

趙桂斌	汽車、航空科技、戰略、公司管治、運營管理、經濟、工商管理
MILAVEC, Robin Zane	汽車、工程戰略、運營、工商管理
樊毅	汽車、公司秘書、航空科技、工程、經濟、管理
王堅	汽車、航空科技、戰略、公司管治、運營管理、財務、經濟
張文冬	投資、戰略、國際市場營銷管理、財務、工商管理、經濟
雷自力	汽車、航空科技、戰略、工商管理
劉健君	法律、薪酬及合規
蔚成	會計、審核、財務、投資銀行、企業融資顧問、房地產、能源、體育、工商管理
易永發	會計、審核、薪酬、投資銀行、企業諮詢服務、環境、生物技術、工商管理

企業管治報告

提名政策

薪酬及提名委員會須向董事會提名適當人選，以供董事會考慮及向股東推薦於股東大會上選任為本公司董事，或供董事會委任為董事以填補臨時空缺。薪酬及提名委員會提名的人選數目可(按其認為適當)超過將於股東大會上委任或重新委任的董事人數，或超過需要填補的臨時空缺數目。

薪酬及提名委員會在評估人選是否適合時將參考下列因素：信譽及良好品格；判斷及經驗各方面的多元化，包括但不限於性別、年齡、種族、工作年期及專業經驗—包括教育背景、技能、知識等方面；在可投入的時間及相關利益方面對本公司的承諾；為本公司業務提供見解的能力；根據上市規則董事會須包括獨立非執行董事的規定；不論候選人根據上市規則的獨立指引是否被視為獨立，須考慮候選人與現有董事的關係及其於本公司的任何重大權益等因素；對須承擔的受信責任的瞭解；以及符合薪酬及提名委員會為達致董事會多元化所採納的董事會多元化政策及任何可計量目標。上述因素只供參考，並不旨在涵蓋所有因素，也不具決定性作用。薪酬及提名委員會可決定提名任何其認為適當的人士。建議人選將會被要求按既定格式提交所需的個人資料，以及提交同意書，同意被委任為董事，並同意就其參選董事或與此有關的事情在任何文件或相關網站公開披露其個人資料。薪酬及提名委員會如認為有必要，可以要求候選人提供額外資料及文件。

薪酬及提名委員會秘書須召開薪酬及提名委員會會議，並邀請董事會成員提名人選(如有)供薪酬及提名委員會開會前考慮。如要填補臨時空缺，薪酬及提名委員會須推薦人選供董事會考慮及批准。如要推薦候選人在股東大會上參選，薪酬及提名委員會須向董事會提名供其考慮及推薦參選。在直至發出股東通函前，被提名人士不可假設其已獲董事會推薦在股東大會上參選。股東遵從的提名程序須遵守組織章程細則(經不時修訂及/或重述)。候選人可於股東大會舉行前任何時候向公司秘書發出書面通知退選。董事會對於其推薦候選人在任何股東大會上參選的所有事宜有最終決定權。

股息政策

宣派股息須待董事會酌情決定及獲本公司股東批准後，方可作實。根據適用的法律及法規，本公司現時擬派付不少於可供分派淨利潤的20%作為股息。董事會在考慮本公司的經營及盈利、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、股東權益及當時可能認為相關的其他因素後，或會於日後建議派付股息。任何股息的宣派及派付以及股息金額均須符合本公司組織章程文件及開曼群島公司法(經修訂)的規定，包括取得本公司股東批准。日後宣派的任何股息未必反映本公司過往的股息宣派，並且將由董事會全權酌情決定。

核數師酬金

本公司的外聘核數師為德勤會計師事務所。有關德勤會計師事務所截至2021年12月31日止年度獲支付酬金的明細分析載於下文。審核及合規委員會已確認外聘核數師的獨立身份及客觀性。

服務類別	已付費用 千美元
審核服務	1,785
非審核服務	208
合計	1,993

非審核服務包括許可的稅務諮詢及合規服務。

公司秘書

樊毅先生自2013年1月28日起擔任聯席公司秘書，自2018年10月19日起成為唯一公司秘書。有關樊毅先生的簡歷詳情載於本年報「董事及高級管理層」一節。

於2021年，根據上市規則第3.29條，樊毅先生已接受不少於15小時的專業培訓，以更新其有關技能及知識。

股東權利

為保障股東的利益及權利，於股東大會上將就各重大獨立議題提呈獨立決議案，包括推選個別董事。除主席本著真誠准許以舉手方式表決純粹與程序或行政事宜有關的決議案外，於股東大會上提呈的所有決議案將根據上市規則以按股數投票方式表決。表決結果將於各次股東大會後在本公司及香港聯交所的網站刊登。開曼群島法律或組織章程細則概無條文允許股東可於股東週年大會上提呈或動議決議案。然而，欲提呈或動議決議案的本公司股東可要求董事會透過依循下文程序召開股東特別大會。

股東召開股東特別大會的程序

股東特別大會可由本公司任何兩名或以上股東向本公司的香港主要營業地點(或倘本公司不再擁有有關主要營業地點，則其註冊辦事處)送達已獲要求人簽署並註明其會議項目的書面要求後召開，條件為該等要求人於送達要求當日須持有附帶權利可於本公司股東大會上投票的本公司繳足股本不少於十分之一。

股東特別大會亦可由本公司任何一名股東(須為認可結算所(或其代名人))向本公司的香港主要營業地點(或倘本公司不再擁有有關主要營業地點，則其註冊辦事處)送達已獲要求人簽署並註明其會議項目的書面要求後召開，條件為該要求人於送達要求當日須持有附帶權利可於本公司股東大會上投票的本公司繳足股本不少於十分之一。

企業管治報告

倘董事會於送達要求當日起計21日內未能正式召開須於其後21日內舉行的股東特別大會，則要求人本身或其中任何代表彼等所有人士總投票權超過一半的人士，可以盡可能接近董事會可能召開的相同方式召開股東特別大會，條件為經此方式召開的任何大會不得於送達要求當日起計三個月屆滿後舉行，而因董事會未能召開大會而令要求人產生的一切合理開支須由本公司向彼等作出償付。

股東查詢

有關企業管治或其他有關事宜的查詢(包括向董事會作出的查詢)，可透過發送電郵至company.secretary@nexteer.com或郵寄至本公司總部的地址：1272 Doris Road, Auburn Hills, Michigan 48326, USA的方式，聯絡公司秘書。

股東應將有關其持股量的查詢按下列方式發送至本公司的股份過戶登記處：

透過郵遞：
 香港灣仔
 皇后大道東183號
 合和中心17M樓

香港客戶服務電話：
 +852 2862 8555

電郵：
 hkinfo@computershare.com.hk

董事及高級管理層的酬金

本集團已設立正式及具透明度的程序，以制訂有關本集團董事及高級管理層的酬金政策。截至2021年12月31日止年度各董事的酬金詳情載於合併財務報表附註24。董事酬金由董事會在聽取薪酬及提名委員會的建議，並考慮董事的經驗、知識及表現後釐定。根據本公司目前的報酬安排，執行董事及高級管理層以薪金及花紅(取決於表現目標)的形式收取現金報酬。

於截至2021年12月31日止年度內向高級管理層(包括三名執行董事)支付的酬金介乎下列範圍：

酬金範圍(美元)	人數
250,001美元—500,000美元	1
500,001美元—750,000美元	6
750,001美元—1,000,000美元	6
1,000,001美元—1,250,000美元	2
1,250,001美元—1,500,000美元	1
1,500,001美元—1,750,000美元	1
2,000,001美元—2,250,000美元	1
6,250,001美元—6,500,000美元	1

董事對財務報表擔負的責任

本公司已進行一連串匯報，擬允許董事會評估本集團的財務及營運表現以及業績。本集團的管理層每月向董事會提供充分及充足的資料以支持其決策及監督責任。

董事會明白及認同其監督按照國際財務報告準則編製財務資料的過程，並對為編製並無存在重大錯誤陳述的財務資料所需的內部監控系統所負的責任。此項責任延伸至根據上市規則及／或法定規定所需的年度及中期報告、其他公告及其他財務披露事宜。於本年報日期，董事會並不知悉存在有關可能對本公司或本集團持續經營的能力構成重大疑問事件或情況的任何重大不明朗因素。

本公司外聘核數師負責就合併財務報表有否根據國際財務報告準則真實而公平地反映本集團於2021年12月31日的事務狀況，及本集團截至該日止年度的利潤及現金流量發表意見。

核數師就其於合併財務報表的申報責任的聲明載於本年報「獨立核數師報告」一節。

風險管理及內部監控

本公司已採納風險管理及內部監控系統以及相關程序，並不時檢討本集團的風險管理及內部監控系統的成效。

保障資產、預防及發現欺詐與錯漏以及確保一切適用法例及法規得以遵守的責任均歸於董事會、審核及合規委員會及本集團的管理層。此責任包括實行及確保本集團持續運作旨在預防及發現欺詐與錯漏的風險管理及內部監控系統。

董事會負責維持足夠的風險管理及內部監控系統並檢討其成效。審核及合規委員會帶領風險管理及內部監控的監督工作。雖然高級管理層負責推行有關風險管理及內部監控系統，但本集團已成立內部審核部門，以協助董事會以及審核及合規委員會以監督及審閱職能監察風險管理及內部監控措施的守規情況及成效。此將使董事會以及審核及合規委員會能進行必要審閱，以每年最少就本集團風險管理及內部監控系統的成效向股東匯報一次。風險管理及內部監控系統旨在管理而非消除未能實現業務目標的風險，並僅就重大錯誤陳述或損失提供合理而非絕對的保證。

內部審核部門主管將可透過直接與審核及合規委員會主席溝通而直接聯絡董事會。內部審核部門主管有權毋須知會管理層而諮詢審核及合規委員會。藉此獨立性，內部審核部門能夠執行主要任務，例如：(a)評估及監察政策的遵守情況，以及風險管理及內部監控措施的成效，且在認為需要時可無限制直接與任何級別的管理層直接聯絡；及(b)進行全面內部審核以定期評估財務、營運及遵守監控的系統。

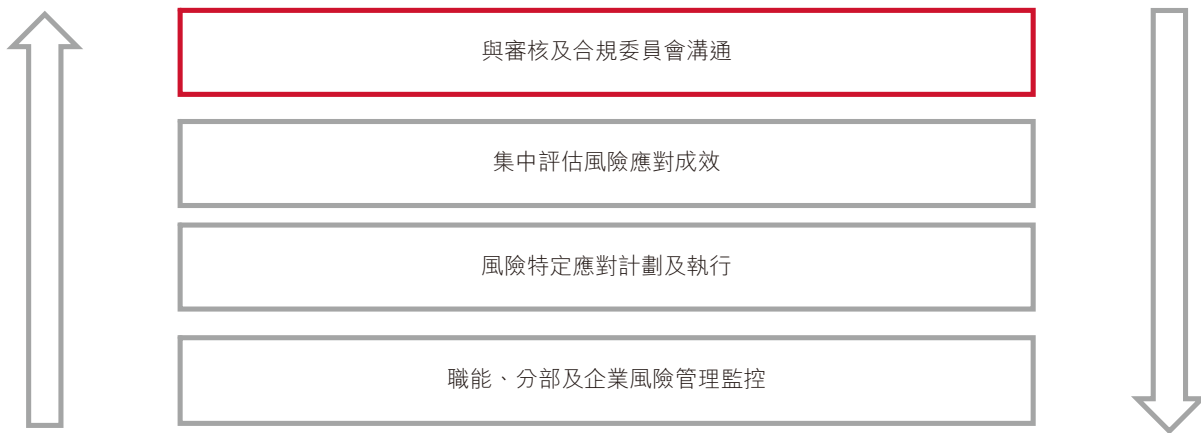
企業管治報告

內部審核部門已完成風險評估過程，並已就本公司主要風險制訂內部審核計劃。本公司已於2021年與審核及合規委員會審閱風險評估及內部審核計劃。內部審核部門執行內部審核計劃，並就主要高風險框架審閱風險管理及內部監控系統的成效。內部審核部門向審核及合規委員會匯報審核結果概要及建議。管理層負責確保已識別監控弱點將於合理時間內得以修正。

管理層及首席財務官已聯同董事會以及審核及合規委員會持續評估本集團會計及財務匯報以及內部審核職能內資源充裕程度、員工的資質及經驗，以及該職能的培訓計劃及預算。此項評估繼續使本公司可聘請更多會計及財務專業人士，以協助確保本集團維持公眾公司所需的足夠及充足員工數目。董事會已授權審核及合規委員會負責審閱本集團的風險管理及內部監控系統以及向董事會匯報結果。審核及合規委員會已進行下列各項的審閱：(1)內部審核職能的調查結果及建議；(2)所建議內部監控建議的實施狀況；及(3)管理層對實施內部監控措施作出的報告及調查結果。根據其年度審閱，董事會以及審核及合規委員會並不知悉截至2021年12月31日止年度風險管理及內部監控成效出現任何重大缺失，並認為其有效及充足。

管理層識別、評估及管理本集團的重大風險，並每年自我評估風險管理及內部監控活動的成效。本集團的風險管理及內部監控政策及程序乃經考慮司法管制、客戶要求及行業常規後設計及更新(如有需要)。本集團已成功重新設計及持續運作其業務系統以符合International Automotive Task Force (IATF)的規定及客戶要求，並促進及致力持續改善目前商業程序及慣例。

風險管理程序促進以下系列活動及溝通：



風險管理為持續進行的過程，其於職能部門、地區分部及企業監督機構之間發生。管理層定期評估已識別風險的性質、程度及規模以及相應的風險應對計劃。管理層在考慮風險應對計劃及相關計劃成效時，定期評估風險發生及後果的對比重要性。

組織章程文件的變動

截至2021年12月31日止年度，本公司的組織章程細則概無變動。

獨立核數師報告

Deloitte.

德勤

獨立核數師報告

致耐世特汽車系統集團有限公司股東

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

意見

吾等已審核第96至169頁所載耐世特汽車系統集團有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的合併財務報表，包括於2021年12月31日的合併資產負債表以及截至該日止年度的合併利潤表、合併綜合全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表以及合併財務報表附註，其中包括主要會計政策概要。

吾等認為，該等合併財務報表已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》真實而中肯地反映了 貴集團於2021年12月31日的合併財務狀況及其截至該日止年度的合併財務表現及合併現金流量，並已遵照香港《公司條例》的披露規定妥為擬備。

意見的基礎

吾等已根據國際審計與核證準則委員會(「國際審計與核證準則委員會」)頒佈的《國際審核準則》進行審核。吾等在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審核合併財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據國際會計師職業道德準則理事會的《國際職業會計師職業道德守則(包含國際獨立性標準)》(以下簡稱「守則」)，吾等獨立於 貴集團，並已履行守則中的其他道德責任。吾等相信，吾等所獲得的審核憑證能充足及適當地為吾等的審核提供基礎。

關鍵審核事項

關鍵審核事項是根據吾等的專業判斷，認為對本期合併財務報表的審核最為重要的事項。該等事項於吾等審核整體合併財務報表及出具意見時處理。吾等不會對該等事項提供單獨的意見。

獨立核數師報告

關鍵審核事項

吾等的審核如何處理關鍵審核事項

資本化的產品開發成本

請參閱合併財務報表附註2.7(a)、附註4.1(a)(i)及附註8。

貴集團在研發活動中投入大量的成本和努力，其中包括開發客戶定制應用程序、模型和測試的成本。如合併財務報表附註8所披露，於2021年12月31日無形資產中資本化的產品開發成本為707.8百萬美元，而截至2021年12月31日止年度資本化的產品開發成本為156.4百萬美元。

考慮到截至2021年12月31日止年度資本化的開發成本的重要性，以及管理層對該等成本處理過程的複雜性，吾等的審核重點關注該領域。管理層在此過程中使用的重要判斷包括，根據載列於該合併財務報表附註2.7(a)中的資本化條件，評估成本是否被適當地識別以供資本化，以及該等成本是否適當地與生產的開發階段相關聯。管理層計算需資本化的開發成本時運用的關鍵輸入值包括員工工時、所應用工時費率以及材料成本。

吾等獲取了管理層對於所有於當期進行資本化的每個開發項目成本的分析，並將該分析與總賬中記錄的金額進行核對。吾等考慮了資本化分析中產品開發成本的組成部分，並將管理層予以資本化的成本性質與載列於合併財務報表附註2.7(a)中的資本化條件進行對比，以評估將該等成本進行資本化的判定。

吾等還對項目樣本進行了以下測試：

- 吾等會見了財務管理人員，詢問了工程師，並審閱了項目相關文檔，以確定該等項目是否已進入開發階段以及相關成本是否因此滿足資本化要求。為了證實管理層的解釋並獲得對相關項目開發階段的理解，吾等對負責所選項目的項目經理逐一進行了訪談。吾等還檢查了 貴集團與客戶之間訂立的協議以證明該等開發項目的存在。該等程序使吾等能夠評估該等項目的相關開支是否滿足載列於合併財務報表附註2.7(a)的資本化條件。
- 為了確定成本是否直接歸屬於項目，吾等獲取了每個項目的工時明細清單，選取了員工工時記錄的樣本。吾等獲取了由適當項目經理批准的時間記錄，以檢查被選作測試的員工參與了該等項目的工作並評估彼等已執行工作的性質。吾等還用每個員工的工時費率與工時記錄中的工時重新計算了所選項目資本化的成本金額。
- 吾等還對以上提到的用於被認為可適當資本化工時的工時費率與總賬中的員工成本進行比較。
- 為了測試材料成本是否直接歸屬於項目而能被資本化，吾等抽取了資本化的材料成本樣本以評估其相應的項目是否處於開發階段。

關鍵審核事項

吾等的審核如何處理關鍵審核事項

質保金的撥備

請參閱合併財務報表中的附註4(b)及附註18。

貴集團主要在產品銷售時或者確定質保義務有可能發生並且金額能夠被可靠估計時，對預期質保金成本進行確認。根據披露於該合併財務報表的附註18，於2021年12月31日質保金撥備餘額為55.8百萬美元。管理層對最終需要被用來償付該等義務的金額進行估計，且該等估計是基於各種因素。

鑒於撥備的重要性以及從記錄初始估計到償付質保義務的時間較長，吾等重點關注該領域。該等估計需持續監控以確定已入賬的撥備持續的合理性。管理層確定質保金撥備所運用的關鍵估計包括估計單位維修成本及估計瑕疵產品數量。得出該估計的關鍵輸入值包括客戶產品單位維修成本、產品出現瑕疵的估計百分比以及 貴集團與客戶的成本分攤安排。

吾等獲取了管理層擬備的每筆質保金撥備的年初和年末金額及該質保金變動分析，並將該分析與總賬中記錄的金額進行了核對及對重大調節項目進行測試核對至支持性文件。

吾等通過執行以下程序對樣本進行了測試：

- 吾等獲取了管理層對於質保金的撥備的內部控制及評估流程，並通過考慮估計不確定性及其他固有風險因素(如複雜性、主觀性、變化以及對管理層偏見或欺詐的敏感度)的程度，評估了重大錯報的固有風險。
- 吾等重新計算了撥備計算中的數字準確性(產品數量乘以估計單位維修成本)。
- 對選取測試的每個產品，吾等將產品數量數據追溯至相關的銷售記錄，並確定選取的產品的撥備是否記錄在適當的期間。
- 吾等將估計的客戶產品單位維修成本、產品出現瑕疵的估計百分比及成本分攤安排與第三方客戶數據和供應安排核對一致，以評估估計單位維修成本是否適當反映了 貴集團在修理或替換該等產品時的義務。
- 吾等就於本年度結算的質保金撥備檢查了經客戶審批的結算協議，並將本年度的相關付款(如適用)與有關貸項通知單或現金支付進行核對，以評估 貴集團對單位維修成本的歷史估計的合理性。

獨立核數師報告

其他事項

本集團截至2020年12月31日止年度的合併財務報表由另一名核數師審核，其已於2021年3月17日對該等報表發表無保留意見。

其他信息

貴公司董事須對其他信息負責。其他信息包括年報內的信息，但不包括合併財務報表及吾等的核數師報告。

吾等對合併財務報表的意見並不涵蓋其他信息，吾等亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合吾等對合併財務報表的審核，吾等的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與合併財務報表或吾等在審核過程中所瞭解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。基於吾等已執行的工作，如果吾等認為其他信息存在重大錯誤陳述，吾等需要報告該事實。在這方面，吾等沒有任何報告。

董事及負責管治合併財務報表人士須承擔的責任

貴公司董事須負責根據國際會計準則理事會頒佈的《國際財務報告準則》及香港《公司條例》的披露規定擬備真實而中肯的合併財務報表，並對其認為為使合併財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部控制負責。

在擬備合併財務報表時，董事負責評估 貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將 貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

治理層須負責監督 貴集團的財務報告過程。

獨立核數師報告

核數師就審核合併財務報表承擔的責任

吾等的目標，是對合併財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並根據協定的委聘條款，僅向閣下(作為整體)出具包括吾等意見的核數師報告，除此之外本報告別無其他目的。吾等不會就本報告的內容向任何其他人士負上或承擔任何責任。合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《國際審核準則》進行的審核，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響合併財務報表使用者依賴合併財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《國際審核準則》進行審核的過程中，吾等運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。吾等亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致合併財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審核程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審核憑證，作為吾等意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 瞭解與審核相關的內部控制，以設計適當的審核程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審核憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果吾等認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意合併財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則吾等應當修改意見。吾等的結論是基於核數師報告日止所取得的審核憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價合併財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及合併財務報表是否以中肯呈列方式反映相關交易及事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審核憑證，以便對合併財務報表發表意見。吾等負責貴集團審核的方向、監督和執行。吾等為審核意見承擔全部責任。

吾等與治理層溝通(其中包括)審核的計劃範圍、時間安排、重大審核發現等，包括吾等在審核中識別出內部控制的任何重大缺陷。

吾等還向治理層提交聲明，說明吾等已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響吾等獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，用以消除對獨立性產生威脅的行動或採取的防範措施。

獨立核數師報告

從與治理層溝通的事項中，吾等確定對本期合併財務報表的審核最為重要的事項，因而構成關鍵審核事項。吾等在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在吾等報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，吾等決定不應在報告中溝通該事項。

出具獨立核數師報告的審核項目合夥人是洪淑芬。

德勤會計師事務所

執業會計師

香港

2022年3月16日

合併資產負債表

於2021年12月31日

	附註	於12月31日	
		2021年 千美元	2020年 千美元
資產			
非流動資產			
不動產、工廠及設備	6	988,896	1,009,333
使用權資產	7	63,389	57,339
無形資產	8	708,807	657,493
遞延所得稅資產	9	11,361	11,805
投資合營企業	31b	22,904	22,282
其他應收款項及預付款項	12	50,917	51,482
		1,846,274	1,809,734
流動資產			
庫存	10	288,632	234,047
應收賬款	11	626,078	593,027
其他應收款項及預付款項	12	118,990	115,497
受限制銀行存款	13	9	12
現金及現金等價物	14	326,516	553,424
		1,360,225	1,496,007
總資產		3,206,499	3,305,741

載於第102至169頁的附註為該等合併財務報表的組成部分。

合併資產負債表

		於12月31日	
	附註	2021年 千美元	2020年 千美元
權益			
本公司權益持有人應佔資本及儲備			
股本	33	32,377	32,347
其他儲備	15	33,893	58,652
留存收益		1,888,359	1,791,003
		1,954,629	1,882,002
非控制性權益		47,960	38,983
總權益		2,002,589	1,920,985
負債			
非流動負債			
租賃負債	7	49,972	43,827
退休福利及補償	17	22,695	25,061
遞延所得稅負債	9	26,741	62,848
撥備	18	60,608	59,429
遞延收入	19	86,737	69,071
其他應付款項及應計款項	21	15,030	16,982
		261,783	277,218
流動負債			
應付賬款	20	666,501	657,155
其他應付款項及應計款項	21	120,408	132,105
即期所得稅負債		13,733	12,392
退休福利及補償	17	3,613	3,381
撥備	18	17,388	18,697
遞延收入	19	23,691	21,645
租賃負債	7	12,390	13,527
借款	16	84,403	248,636
		942,127	1,107,538
總負債		1,203,910	1,384,756
總權益及負債		3,206,499	3,305,741

載於第102至169頁的附註為該等合併財務報表的組成部分。

載於第96至169頁的合併財務報表由董事會於2022年3月16日批准並代表簽署。

趙桂斌

董事

樊毅

董事

合併利潤表

截至2021年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2021年 千美元	2020年 千美元
收入	5	3,358,725	3,032,210
銷售成本	23	(2,995,296)	(2,620,834)
毛利		363,429	411,376
工程及產品開發成本	23	(116,299)	(153,576)
銷售及分銷開支	23	(17,662)	(16,934)
行政開支	23	(131,391)	(112,603)
其他收益(虧損)淨額	22	17,138	(9,536)
經營利潤		115,215	118,727
融資收益	25	4,426	4,096
融資成本	25	(6,281)	(9,156)
分佔合營企業業績	25 31b	(1,855) 653	(5,060) 795
除所得稅前利潤		114,013	114,462
所得稅利益	26	12,390	7,841
年度利潤		126,403	122,303
以下人士應佔利潤：			
本公司權益持有人		118,440	116,766
非控制性權益		7,963	5,537
		126,403	122,303
年內本公司權益持有人應佔利潤的每股盈利(以每股美元列示)			
— 基本及攤薄	27	0.05美元	0.05美元

載於第102至169頁的附註為該等合併財務報表的組成部分。

合併綜合全面收益表

截至2021年12月31日止年度

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
年度利潤	126,403	122,303
其他綜合(虧損)收益		
不會重新分類至損益的項目		
設定受益計劃的精算收益(虧損)·		
扣除稅項452,000美元(2020年:(540,000美元))	1,452	(1,718)
其後或會重新分類至損益的項目		
匯兌差額	(24,525)	38,698
	(23,073)	36,980
年度綜合總收益	103,330	159,283
年度綜合總收益歸屬於：		
本公司權益持有人	94,353	151,509
非控制性權益	8,977	7,774
	103,330	159,283

載於第102至169頁的附註為該等合併財務報表的組成部分。

合併權益變動表

截至2021年12月31日止年度

	歸屬於本公司權益持有人							非控制性 權益 千美元	總計 千美元
	股本 千美元	股份溢價 千美元 (附註15)	合併儲備 千美元 (附註15)	股份支付 薪酬儲備 千美元 (附註15)	外匯儲備 千美元 (附註15)	留存收益 千美元	小計 千美元		
於2020年1月1日	32,347	-	113,000	6,916	(97,732)	1,757,450	1,811,981	39,675	1,851,656
綜合收益									
年內利潤	-	-	-	-	-	116,766	116,766	5,537	122,303
其他綜合收益(虧損)									
匯兌差額	-	-	-	-	36,461	-	36,461	2,237	38,698
設定受益計劃的精算虧損，扣除稅項	-	-	-	-	-	(1,718)	(1,718)	-	(1,718)
其他綜合總收益(虧損)	-	-	-	-	36,461	(1,718)	34,743	2,237	36,980
綜合總收益	-	-	-	-	36,461	115,048	151,509	7,774	159,283
與所有者的交易									
根據股票期權計劃提供僱員服務的價值(附註24(a))	-	-	-	7	-	-	7	-	7
支付予股東的股息	-	-	-	-	-	(81,495)	(81,495)	-	(81,495)
支付予非控制性權益的股息	-	-	-	-	-	-	-	(8,466)	(8,466)
與所有者的交易總額	-	-	-	7	-	(81,495)	(81,488)	(8,466)	(89,954)
於2020年12月31日	32,347	-	113,000	6,923	(61,271)	1,791,003	1,882,002	38,983	1,920,985
綜合收益									
年內利潤	-	-	-	-	-	118,440	118,440	7,963	126,403
其他綜合(虧損)收益									
匯兌差額	-	-	-	-	(25,539)	-	(25,539)	1,014	(24,525)
設定受益計劃的精算收益，扣除稅項	-	-	-	-	-	1,452	1,452	-	1,452
其他綜合總(虧損)收益	-	-	-	-	(25,539)	1,452	(24,087)	1,014	(23,073)
綜合總(虧損)收益	-	-	-	-	(25,539)	119,892	94,353	8,977	103,330
與所有者的交易									
根據股票期權計劃提供僱員服務的價值(附註24(a))	-	-	-	21	-	-	21	-	21
根據股票期權行使時轉撥至股份溢價	-	883	-	(883)	-	-	-	-	-
行使股票期權所得款項	30	1,804	-	-	-	-	1,834	-	1,834
支付予股東的股息	-	(1,045)	-	-	-	(22,536)	(23,581)	-	(23,581)
與所有者的交易總額	30	1,642	-	(862)	-	(22,536)	(21,726)	-	(21,726)
於2021年12月31日	32,377	1,642	113,000	6,061	(86,810)	1,888,359	1,954,629	47,960	2,002,589

載於第102至169頁的附註為該等合併財務報表的組成部分。

合併現金流量表

截至2021年12月31日止年度

	附註	截至12月31日止年度	
		2021年 千美元	2020年 千美元
經營活動			
經營所得現金	29(a)	318,897	448,519
已付所得稅淨額		(31,514)	(28,674)
經營活動所得現金淨額		287,383	419,845
投資活動			
購置不動產、工廠及設備		(141,601)	(149,741)
新增無形資產		(146,679)	(137,734)
其他		2,616	(527)
投資活動所用現金淨額		(285,664)	(288,002)
融資活動			
借款所得款項	29(b)	144,144	106,086
償還借款	29(b)	(308,642)	(166,248)
償還租賃負債	29(b)	(13,709)	(13,672)
已付融資成本		(15,494)	(23,148)
支付予本公司權益持有人的股息		(23,581)	(81,495)
支付予非控制性權益的股息		–	(8,466)
行使股票期權所得款項		1,834	–
融資活動所用現金淨額		(215,448)	(186,943)
現金及現金等價物減少淨額		(213,729)	(55,100)
於年初的現金及現金等價物		553,424	601,827
匯率變動對現金及現金等價物的影響		(13,179)	6,697
於年末的現金及現金等價物		326,516	553,424

載於第102至169頁的附註為該等合併財務報表的組成部分。

合併財務報表附註

截至2021年12月31日止年度

1 一般資料

耐世特汽車系統集團有限公司(本公司)於2012年8月21日根據開曼群島公司法(經修訂)在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司註冊辦事處的地址為P.O. Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands。

本公司為投資控股公司。本公司連同其附屬公司(統稱**本集團**)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、先進駕駛輔助系統(ADAS)及自動駕駛(AD)以及零部件業務。本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，此架構令其能供應世界各地的客戶。本集團產品的主要市場為北美洲、歐洲、南美洲、中國及印度。

本公司董事將於中國成立的中國航空工業集團有限公司(航空工業)視為本公司的最終控股公司。本公司的中間控股公司為耐世特汽車系統(香港)控股有限公司。

本公司股份自2013年10月7日起已於香港聯合交易所有限公司主板上市(上市)。

除另有註明者外，該等合併財務報表(合併財務報表)以千美元(千美元)呈列。合併財務報表已於2022年3月16日獲本公司董事會(董事會)批准刊發。

2 主要會計政策摘要

編製該等合併財務報表所應用的主要會計政策載列如下。除另有註明者外，該等政策於所有呈報年度內貫徹應用。

2.1 編製基準

本公司已根據由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)編製合併財務報表。此外，合併財務報表包括香港聯合交易所有限公司證券上市規則及香港公司條例所規定的適用披露。合併財務報表已根據歷史成本法編製，惟以公允價值計量的應收票據除外。

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，亦要求管理層在應用本集團會計政策的過程中作出判斷。涉及高度的判斷或高度複雜性的範疇，或涉及對合併財務報表作出重大假設及估計的範疇，披露於附註4。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.1 編製基準(續)***COVID-19最新情況*

2020年全年，COVID-19疫情對本集團的業務及經營業績產生重大影響。2020年第一季度，COVID-19的影響初步主要體現在中國的營運。於2020年3月11日宣佈COVID-19為全球大流行後，世界各地的政府機構開始實施居家令及其他限制。因此，多間整車製造商(整車製造商)開始暫停製造業務，特別是北美洲及歐洲地區。這導致本集團製造工廠在2020年第一季度末及2020年第二季度整段期間多次暫停營業或縮減營運規模。於2020年下半年，隨著COVID-19全球管控有所進展及政府取消或放寬限制，生產水平有所提高，至2020年第三季度，本集團絕大部分生產工廠恢復大致正常的營運水平。

於2021年，全球汽車行業繼續受COVID-19疫情影響，尤其是隨著整車製造商生產需求持續回升，使供應出現短缺。半導體芯片供應短缺最為嚴重，影響全球行業生產，導致整車製造商生產計劃大幅取消。於2021年，供應短缺及整車製造商生產計劃持續變動對我們的製造效率及材料效能造成不利影響。此外，截至2021年12月31日止年度若干商品及物流成本上漲對我們的經營業績帶來不利影響。日後COVID-19疫情復燃，或會造成不利影響。管理層難以合理估計COVID-19疫情對本集團日後財務狀況、經營業績或現金流量造成的所有影響。

本集團已評估需要考慮預測財務資料的若干會計事項，包括但不限於其信貸虧損撥備、本集團的無形資產及其他長期資產賬面值，以及於2021年12月31日及截至本報告日期根據本集團合理可得資料及COVID-19未知的未來影響計提的估值撥備。由於進行該等評估，信貸撥備或估值撥備均無影響本集團截至2021年12月31日及截至該日止年度的合併財務報表的重大增幅。然而，本集團日後對COVID-19的影響範圍、持續時間以及其他因素的評估可能對未來報告期的合併財務報表產生重大影響。誠如附註8所載，截至2021年12月31日止年度，本集團錄得項目開發無形資產減值。

鑒於COVID-19的全球疫情發展變幻無常及其對受疫情影響地區的經濟造成進一步潛在影響，以及預測對本集團工廠、僱員、客戶、供應商及物流供應商所造成進一步潛在影響的固有困難，本集團已根據可獲得的最佳資料作出假設，但由於與COVID-19相關的不確定性，實際結果或會與管理層目前使用的假設出現重大差異。

2.2 附屬公司*(a) 合併賬目*

附屬公司指本集團對其擁有控制權的所有實體。倘本集團因參與實體營運而承擔風險或有權享有當中的可變動回報，且能夠透過其管理該實體業務的權力影響該等回報，則本集團控制該實體。附屬公司在控制權轉移至本集團之日起全面合併入賬，並在控制權終止之日起停止合併入賬。於合併入賬後，集團內公司間的交易、結餘及集團公司間交易的收支予以對銷。於資產中確認來自集團內公司間交易的利潤及虧損亦予以對銷。

2 主要會計政策摘要(續)

2.2 附屬公司(續)

(b) 獨立財務報表

於附屬公司的投資按成本扣除減值入賬。成本亦包括投資的直接應佔成本。本公司根據已收及應收股息將附屬公司業績入賬。

當有跡象表明投資可能發生減值時，須對附屬公司的投資進行減值測試。減值指標可能包括收取一定數額的股息，而該數額超出派息期間該附屬公司的綜合總收益，或倘獨立財務報表的投資賬面值超出合併財務報表中附屬公司的資產淨值(包括商譽)賬面值。

2.3 共同安排

共同安排被分類為合營業務或合營企業，視乎各投資者的合約權益及義務而定。本集團已評估其共同安排的性質，並以權益會計法將其入賬為合營企業。

根據權益會計法，合營企業權益初始按成本確認，其後經調整以確認本集團應佔收購後利潤或虧損以及其他綜合收益變動。當本集團應佔某一合營企業的虧損等於或超過其在該合營企業的權益(包括實質上構成本集團於合營企業淨投資一部分的任何長期權益)，本集團不會確認進一步虧損，除非本集團已產生義務或已代合營企業付款。本集團自合營企業收取的任何分派將會減低投資的賬面值。

本集團與其合營企業之間未變現交易收益按本集團在合營企業的權益予以對銷。除非交易提供所轉讓資產減值的憑證，否則未變現虧損亦予以對銷。合營企業的會計政策已按需要作出調整，以確保與本集團採用的政策一致。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.4 分部報告**

經營分部按照與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)被視為主要經營決策者，負責分配資源及評估經營分部的表現。

2.5 外幣換算**(a) 功能和呈列貨幣**

根據國際會計準則第21號「匯率變動的影響」，本集團各實體的財務報表所載項目均以功能貨幣計量。合併財務報表以美元呈列，美元為本公司的功能貨幣及本集團的呈列貨幣。

(b) 交易及結餘

外幣交易採用交易或估值(倘項目獲重新計量)日期當時的匯率換算為功能貨幣。結算該等交易產生的匯兌收益及虧損以及以外幣計值的貨幣資產及負債以年終匯率換算產生的匯兌收益及虧損在合併利潤表確認。

(c) 集團公司

其功能貨幣有別於呈列貨幣的所有集團內實體(概無擁有高通脹經濟的貨幣)的營運業績及財務狀況均按下列匯率換算為呈列貨幣：

- (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日期的收市匯率換算；
- (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期的匯率換算)；及
- (iii) 所有因而產生的匯兌差額於其他綜合收益及虧損內確認。

2 主要會計政策摘要(續)

2.6 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)按成本減累計折舊及累計減值虧損計量。重大延長該等資產的可使用年期的改進乃撥充資本。當一項不動產、工廠及設備項目的各部分適用不同使用年期時，以不動產、工廠及設備的獨立項目(主要部分)入賬。

後續成本僅在與該項目相關的未來經濟利益很可能流入本集團且項目成本能可靠計量時，方會計入資產賬面值或確認為一項獨立資產(如適用)。被置換部分的賬面值會終止確認。所有其他維修及保養成本在其產生時的財政期間內於合併利潤表扣除。

永久業權土地不予折舊。不動產、工廠及設備項目按以下估計可使用年期將其成本以直線法分攤至其剩餘價值計算折舊：

土地改良	3至20年
租賃物業裝修	6至18年或租期的較短者
樓宇	20至40年
機器、設備及工具	3至20年
傢俬及辦公室設備	3至18年

工具指在製造客戶特定零件時使用的工具、印模、夾具及其他用具。本集團擁有的工具，會撥充資本作為不動產、工廠及設備，並於其可使用年期内折舊至銷售成本。

資產的剩餘價值及可使用年期每年進行審閱，並在適用時予以調整。

倘資產賬面值大於其估計可收回金額，則資產賬面值會即時撇減至其可收回金額(附註2.8)。

出售收益及虧損按所得款項與賬面值之間的差額釐定，並於合併財務報表中的其他收益(虧損)淨額中確認。

在建工程指在建中或有待安裝的租賃物業裝修、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、測試成本及其他直接成本及資本化利息。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撥備。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.7 無形資產***(a) 研究及開發*

本集團就研究及開發活動作出重大努力，並就其產生重大成本，包括客戶特定應用、模型製作及測試開支。研究開支在產生開支期間於合併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，則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可行；
- (ii) 有意完成該開發項目以供使用；
- (iii) 有能力使用開發項目結果；
- (iv) 開發項目藉以為本集團產生潛在未來經濟利益的方式；
- (v) 具備足夠技術、財務及其他資源以完成開發項目並使用或出售該無形資產；及
- (vi) 於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條件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的所用或所耗的材料及服務成本以及員工成本。不符合上述條件的開發開支於產生時在合併利潤表中確認。

資本化開發成本於有關生產計劃年期(通常為四至八年)按直線法攤銷。

(b) 計算機軟件

與維護計算機軟件程式相關的成本於產生時確認為開支。設計及測試本集團所控制的可識別及獨有軟件產品直接應佔的開發成本，於滿足下列條件後確認為無形資產：

- (i) 完成及使用該軟件產品在技術上可行；
- (ii) 管理層有意完成並使用該軟件產品；
- (iii) 有能力使用該軟件產品；
- (iv) 可證實該軟件產品如何產生潛在未來經濟利益；
- (v) 具備足夠技術、財務及其他資源以完成開發及使用該軟件產品；及

2 主要會計政策摘要(續)

2.7 無形資產(續)

(b) 計算機軟件(續)

(vi) 於開發期間該軟件產品應佔開支能可靠計量。

可資本化為該軟件產品部分的直接應佔成本包括軟件開發的員工成本及適當比例的相關經常開支成本。

不符合上述條件的開發成本於產生時確認為開支。過往確認為開支的開發成本不會於其後期間確認為資產。

確認為資產的計算機軟件開發成本以直線法按不超過五年的估計可使用年期攤銷。

2.8 非金融資產減值

尚未可供使用的無形開發資產毋須攤銷，但每年及出現減值跡象時須進行減值測試。須作折舊／攤銷的資產於有事件出現或情況改變顯示賬面值可能無法收回時進行減值檢討。減值虧損按資產賬面值超出其可收回金額的差額確認。可收回金額以資產公允價值扣除銷售成本與使用價值兩者間的較高者為準。就評估減值而言，資產單獨進行減值測試。倘無法單獨估計可收回金額時，資產按可分開識別的現金流量(現金產生單位)的最低層次組合。蒙受減值的非金融資產於各報告日期就減值是否可予撥回進行檢討。

於對現金產生單位進行減值測試時，倘能建立合理一致的分配基準，企業資產獲分配至相關現金產生單位，否則會按能建立的合理一致分配基準分配至最小的現金產生單位組別。可收回金額由企業資產所屬的現金產生單位或現金產生單位組別確定，並與相關現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值進行比較。

2.9 金融資產

(a) 分類

本集團將其金融資產分為以下計量類別：

- 其後以公允價值計量(且其變動計入其他其他綜合收益或損益)的金融資產；及
- 按攤銷成本計量的金融資產。

分類視乎實體管理金融資產的業務模式及現金流量的合約條款而定。

本集團的金融資產主要包括現金及現金等價物、受限制銀行存款、應收賬款、應收票據及其他應收款項。

金融資產包括在流動資產內，但預期於本集團正常經營週期外變現或預期將於報告期末起計超過12個月結算的款項則分類為非流動資產。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.9 金融資產(續)****(b) 確認和計量**

常規購買及出售的金融資產在交易日確認—交易日指本集團承諾購買或出售該資產之日。對於並非以公允價值計量且其變動計入損益的所有金融資產(不包括根據國際財務報告準則第15號「客戶合約收入」進行初始計量的客戶合約應收賬款)而言，金融資產初步按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，初步按公允價值確認，而交易成本則在合併利潤表支銷。當從投資收取現金流量的權利已屆滿或已轉讓，且本集團已轉讓所有權的絕大部分風險和回報時，金融資產即終止確認。

金融資產的其後計量取決於本集團管理資產的業務模式及資產的現金流量特徵。持作收取合約現金流量的資產(倘該等現金流量僅為支付本金及利息)按攤銷成本計量。該等金融資產的利息收入以實際利率法計入融資收益。終止確認所產生的任何收益或虧損直接於損益中確認，並連同匯兌收益及虧損一併計入其他收益(虧損)淨額。

持有金融資產的業務模式之目的為同時為收取合約現金流量及出售金融資產而金融資產的合約條款產生於指定日期的現金流量為純粹支付本金及未償還本金的利息，則其後以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益(以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益)。因按實際利率法計算的利息收入以及匯兌收益及虧損而導致分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產賬面值的後續變動於損益確認。該等金融資產賬面值的所有其他變動均於其他綜合收益中確認。當該等金融資產被終止確認時，先前於其他綜合收益中確認的累計收益或虧損將重新分類至損益。

本集團的應收票據以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益，而所有其他金融資產則以攤銷成本計量。

(c) 金融資產減值

本集團按前瞻性基準評估按攤銷成本及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益列賬的金融資產相關的預期信貸虧損。所採用減值方法視乎信貸風險是否大幅增加而定。就應收賬款而言，本集團採用國際財務報告準則第9號「金融工具」(國際財務報告準則第9號)規定的簡化法，當中規定全期預期虧損須自初始確認應收賬款時確認。就按攤銷成本計量的其他金融資產而言，本集團按相當於12個月預期信貸虧損確認虧損撥備，除非金融資產的信貸風險自初始確認以來大幅增加，在該情況下則按相當於全期預期信貸虧損的金額計量虧損撥備。就以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的應收票據，減值撥備於損益確認，並相應調整至其他綜合收益，而不減少應收票據的賬面值。

於評估信貸風險自初始確認以來是否顯著上升時，本集團比較金融工具於報告日期發生違約的風險與金融工具於初始確認日期發生違約的風險。作出評估時，本集團考慮合理及具理據的定量及定性資料，包括無需過度成本或努力即可獲得的歷史經驗及前瞻性資料。

2 主要會計政策摘要(續)

2.9 金融資產(續)

(c) 金融資產減值(續)

於評估信貸風險是否顯著上升時，尤其要計及以下資料：

- 金融工具外部(如有)或內部信貸評級的實際或預期顯著惡化；
- 信貸風險的外部市場指標顯著惡化，例如信貸息差或債務人的信貸違約掉期價格大幅增加；
- 業務、財務或經濟狀況目前或預測出現不利變動，預期將導致債務人履行債務義務的能力大幅下降；
- 債務人經營業績實際或預期顯著惡化；
- 債務人的監管、經濟或技術環境實際或預期出現重大不利變動，導致債務人履行債務義務的能力大幅下降。

不論上述評估結果如何，本集團假定於合約付款逾期超過30日時，信貸風險自初始確認以來已顯著增加，除非本集團有合理及具理據的資料證明其他情況則作別論。

本集團定期監察用以識別信貸風險是否已顯著增加的標準的有效性，並對其作出適當修訂以確保於款項逾期前有關標準能識別信貸風險的顯著增加。

就內部信貸風險管理而言，倘內部編製或從外部來源獲取的資料表明債務人難以向包括本集團在內的債權人悉數還款(不計及本集團所持有的任何抵押品)，則本集團認為發生違約事件。不論上述情況如何，本集團認為，除非本集團有合理及具理據資料證明較滯後的違約標準更適用，否則金融資產逾期超過90日即屬違約。

當並無合理預期可收回時，本集團將撤銷金融資產。撤銷構成終止確認事件。任何後續收回均於損益中確認。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.9 金融資產(續)****(d) 金融資產終止確認**

本集團僅於獲得資產現金流量的合約權利屆滿時，或其將金融資產及該資產擁有權的絕大部分風險及回報轉移予另一方時，方會終止確認金融資產。於終止確認以攤銷成本計量的金融資產時，資產賬面值與已收及應收代價的總和之間的差額於損益確認。於終止確認分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的應收票據時，先前於其他綜合收益中累積的累計收益或虧損重新分類至損益。

2.10 庫存

庫存按成本與可變現淨值兩者的較低者列賬。成本利用先進先出法釐定。庫存成本包括直接材料、直接勞工及相關製造間接成本(依據正常經營能力)。可變現淨值為在日常業務活動中的估計銷售價，減去所有估計完成成本及進行銷售所需的成本。進行銷售所需的成本包括直接歸屬於銷售的新增成本及本集團為進行銷售而必須產生的非新增成本。

2.11 應收賬款及其他應收款項以及預付款項

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項的收回預期在一年或以內(或倘在業務正常經營週期中，則可較長時間)，其被分類為流動資產；否則呈列為非流動資產。

2.12 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內的其他短期高流動性投資。

2.13 股本

普通股被分類為權益。直接歸屬於發行新股的新增成本在權益中列為所得款項的減少。

2.14 金融負債

金融負債於本集團成為有關工具合約條文的訂約方時確認。金融負債初始以公允價值計量。直接歸屬於發行金融負債的交易成本於初始確認時自金融負債的公允價值中扣除。

本集團的金融負債採用實際利率法以攤銷成本進行後續計量。

當且僅當本集團的義務被解除、取消或屆滿時，本集團方會終止確認金融負債。終止確認的金融負債賬面值與已付及應付代價之間的差額於損益確認。

2.15 借款

借款初始按公允價值並扣除產生的交易費用確認。借款其後按攤銷成本列賬；所得款項(扣除交易費用)與贖回價值的任何差額使用實際利率法於借款期間內在合併財務報表確認為融資成本。

除非本集團有權無條件將負債的結算遞延至報告期後最少12個月，否則借款分類為流動負債。

2 主要會計政策摘要(續)

2.16 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備妥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。

資本化率為適用於期內未償付借款(最多為該期內已產生的實際借款成本金額)的借款成本的加權平均值。在相關資產可供用於其擬定用途或出售後，任何未償還的特定借款均包含在一般借款池中，以計算一般借款的資本化率。特定借款在合資格資產支出前臨時投資所賺取的投資收入將自滿足資本化條件的借款成本中扣除。所有其他借款成本於其產生期間在損益中確認。

2.17 退休責任

本集團有設定提存計劃及設定受益計劃。本集團公司經營多項退休金計劃。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本集團向一個單獨實體作出供款的退休金計劃。若該基金並無持有足夠資產向所有僱員就其在過往及本期期間的服務支付福利，則本集團無法定或推定責任作出進一步供款。

本集團以強制性或自願性方式向包括但不限於公開或私人管理的退休金保險計劃供款。本集團作出供款後，即無進一步付款責任。供款在應付時確認為僱員福利開支。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金計劃。設定受益計劃一般會釐定僱員退休後可收取的退休金福利金額，通常視乎年齡、服務年資和補償等一個或多個因素而定。

在合併財務報表內就有關設定受益退休金計劃而確認的負債，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。設定受益責任每年由獨立精算師使用預計單位貸記法計算。工資水準趨勢取決於每年根據通貨膨脹率和集團內僱員職業發展所估計的工資預期增長率。設定受益責任的現值利用以將支付福利的貨幣為單位計值且到期條款與有關退休金責任條款相若的高質素企業債券的利率，將估計未來現金流出貼現計算。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收益及虧損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。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.17 退休責任(續)***(b) 設定受益計劃(續)*

設定受益計劃的即期服務成本於合併財務報表中的僱員受益開支確認，惟已計入資產成本者則除外。即期服務成本反映本年度僱員服務、受益變動、縮減及結算所導致設定受益責任增加。

過往服務成本即時於合併利潤表確認。

利息成本淨額乃透過對設定受益責任與計劃資產公允價值之間的淨差額應用貼現率計算。此項成本計入合併財務報表中的僱員受益開支。

2.18 即期及遞延所得稅

期內稅項(利益)支出包括即期及遞延稅項。稅項在合併利潤表中確認，惟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本公司及本公司的附屬公司經營及產生應課稅收入所在國家於結算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撥備。

*(b) 遞延所得稅**(i) 內在基準差額*

遞延所得稅乃按資產負債表負債法根據合併財務報表中資產及負債的稅基與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頒佈或實質上已頒佈的稅率(及法例)，及預期採用於相關遞延所得稅資產獲變現或遞延所得稅負債獲結算時的稅率釐定。

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

遞延所得稅按於附屬公司的投資及共同安排所產生的暫時性差額確認，惟當本集團不能控制暫時性差額撥回的時間及該暫時性差額在可見未來不可能予以撥回的情況下則除外。

2 主要會計政策摘要(續)

2.18 即期及遞延所得稅(續)

(c) 抵銷

當有法定可執行權利將即期稅項資產與即期稅項負債互相抵銷，及當遞延所得稅資產及負債與同一稅務機關向同一應課稅實體或不同應課稅實體所徵收且有意以淨額基準結算款額的所得稅相關時，遞延所得稅資產及負債可互相抵銷。

(d) 所得稅處理的不確定性

在評估所得稅處理的任何不確定性時，本集團考慮相關稅務機關是否可能接受個別集團實體在其所得稅申報中所使用或建議使用的不確定稅務處理。倘可能，即期及遞延稅項的確定與所得稅申報中的稅務處理一致。倘相關稅務機關不太可能接受不確定稅務處理，則通過使用最可能的金額或預期值來反映各種不確定性的影響。

2.19 撥備

重組、訴訟、環境責任、質保、停運索償及其他的撥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，且該責任的金額能可靠估計時方獲確認。重組撥備主要包括僱員付款。本集團並無就未來經營虧損確認撥備。

撥備按估計須償付該責任的開支現值使用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計量。隨時間增加的撥備會確認為利息開支。

2.20 應付賬款

應付賬款為在日常業務活動中自供應商購買商品或服務而應支付的債務。如應付賬款的支付日期在一年或以內(或倘在業務正常經營週期中，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。

2.21 收入確認

有關本集團收入確認政策的詳情，請參閱附註5。

2.22 租賃

本集團就所有租期超過12個月的租賃於合併財務報表確認使用權資產(使用權資產)及租賃負債。

租賃負債按於開始日期尚未支付的租賃付款的現值計量，並以於租賃開始時適用的遞增借款利率貼現。國際財務報告準則第16號「租賃」(國際財務報告準則第16號)規定在易於確定的情況下使用租賃內含的利率。一般而言，隱含利率不易於合約中確定，而遞增借款利率則用於每項租賃安排。遞增借款利率按租賃期限特定的利率、租賃活動集中的經濟環境及租賃組合的價值來釐定，並假設貸款已全數抵押。

使用權資產按成本減累計折舊及任何累計減值虧損計量。重新計量特定租賃負債須相應調整使用權資產。有關調整可為正數或負數。使用權資產的折舊按國際會計準則第16號「不動產、工廠及設備」計量，並於租期及使用權資產的可使用年期(以較短者為準)內以直線法列賬。

合併財務報表附註

2 主要會計政策摘要(續)**2.22 租賃(續)**

就所有資產類別，本集團將合約的各個租賃組成部分及其相關的非租賃組成部分列為單一租賃組成部分，而不是為租賃的各個組成部分分配獨立價值。本集團並無於釐定租期及就使用權資產評估減值時使用事後確認。本集團並無確認租期為或少於12個月的短期使用權資產及租賃負債以及低價值資產的租賃。本集團按租期以直線法將與該等租賃相關的租賃付款確認為開支。

就計算租賃責任而言，於可合理確定本集團將可行使有關選擇權的情況下，本集團的租期可包括延展或終止該租賃的選擇權。本集團的租賃並不涉及重大剩餘價值擔保或重大限制契約。

本集團的全球租賃組合主要為房地產租賃(如製造工廠及辦公大樓)，而餘下組合則為個人財產租賃(如機器及設備以及傢俬及辦公室設備)。本集團於開始時釐定一項安排是否包括租賃。本集團租賃安排主要包括固定付款，而若干該等安排包括基於若干指數波動的可變付款組成部分。

2.23 以股份為基礎的支付

本集團已於2014年6月制定一項以權益結算股份為基礎的薪酬計劃，據此，若干僱員向本集團提供服務，作為接收本集團股本工具(股票期權)的代價。僱員就獲授股票期權而提供的服務公允價值被確認為開支，並相應調增權益(以股份為基礎的補償儲備)。將予支銷的總金額乃經參考所授出股票期權公允價值後釐定，不包括任何非市場表現及服務歸屬條件(例如盈利能力、銷售增長目標及於一段特定期間留聘實體一名僱員)的影響。

當股票期權獲行使時，本集團會發行新股份。所收取的所得款項(扣除任何直接應佔交易成本後)計入股本(面值)及股份溢價。

本集團已於2020年11月及2021年6月制定績效獎勵，據此，若干僱員向本集團提供服務，作為績效獎勵(為本集團股份價格的指標)的代價。僱員就獲授績效獎勵而提供的服務公允價值被確認為開支及相應的負債。將予支銷的總金額乃經參考於歸屬日期的股價與績效獎勵的初始股價兩者之間的正差後釐定。

非市場表現(如有)及服務條件計入有關預期歸屬股票期權數目及績效獎勵的假設。總開支乃按歸屬期(即達成所有特定歸屬條件期間)確認。

於各報告期末，本集團根據非市場表現(如有)及服務條件修訂其對預期歸屬股票期權數目及績效獎勵的估計。其於合併財務報表中確認修訂原先估計的影響(如有)，並就股票期權對權益及就績效獎勵對負債作出相應調整。

2 主要會計政策摘要(續)

2.24 政府補助

本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，而本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。用於購買、建設或以其他方式獲取不動產、工廠及設備的政府補助將從相關資產的成本中扣除。作為已產生費用或虧損的補償或為對本集團提供直接財務支援(並不附加未來相關成本)而應收的政府補助，在其成為應收的期間確認為收入。

2.25 股息分派

向本公司股東分派的股息在股息獲適當授權且不再由本集團或本公司酌情決定的期間內於本集團及本公司的財務報表內確認為負債。

2.26 新訂／經修訂準則、準則的修訂本及詮釋

(a) 本集團採納的新訂及經修訂準則

本集團已採納下列與本集團有關及自2021年1月1日開始的會計期間強制生效的修訂本。

國際會計準則第39號、國際財務報告準則第4號、國際財務報告準則第7號、國際財務報告準則第9號及國際財務報告準則第16號(修訂本)	利率基準改革－第二階段
國際財務報告準則第16號(修訂本)	租賃－COVID-19相關的租金優惠

採用該等修訂本對合併財務報表並無重大影響。

(b) 本集團尚未採納的新訂及經修訂準則及詮釋

下列與本集團有關的新訂準則、準則新修訂本及詮釋已於2021年1月1日開始的財政年度頒佈但尚未生效，故並未提早採納：

國際財務報告準則第16號(修訂本)	租賃－於2021年6月30日之後COVID-19相關的租金優惠 ⁽ⁱ⁾
國際會計準則第1號(修訂本)	將負債分類為流動或非流動 ⁽ⁱⁱ⁾
國際會計準則第1號及國際財務報告準則實務報告第2號(修訂本)	會計政策披露 ⁽ⁱⁱⁱ⁾
國際會計準則第8號(修訂本)	會計估計的定義 ⁽ⁱⁱⁱ⁾
國際會計準則第12號(修訂本)	與產生自單一交易的資產及負債相關的遞延稅項 ⁽ⁱⁱⁱ⁾
國際會計準則第16號(修訂本)	不動產、工廠及設備：作擬定用途前的所得款項 ⁽ⁱⁱⁱ⁾
國際會計準則第37號(修訂本)	撥備、或然負債及或然資產：虧損性合約－履約合約成本 ⁽ⁱⁱⁱ⁾
國際財務報告準則(修訂本)	2018年至2020年國際財務報告準則年度改進 ⁽ⁱⁱⁱ⁾

附註：

- (i) 於2021年4月1日或之後開始的年度期間生效。
- (ii) 於2022年1月1日或之後開始的年度期間生效。
- (iii) 於2023年1月1日或之後開始的年度期間生效。

管理層已評估上述與本集團相關的新訂及經修訂準則及詮釋的應用情況，並預期不會對合併財務報表造成重大影響。

合併財務報表附註

3 財務風險管理

3.1 財務風險因素

本集團的活動使其面臨多種財務風險：市場風險(包括外匯風險及現金流利率風險)、信貸風險及流動資金風險。本集團的整體風險管理計劃專注於金融市場的不可預測性，並尋求盡量減低對本集團財務表現造成的潛在不利影響。

本集團的財資部門專注於盡量減低對本集團財務表現造成的潛在不利影響。

(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臨的市場風險並盡量爭取最大回報。

(i) 外匯風險

本集團在國際上經營業務，惟面臨多種外幣產生的有限外匯風險。管理層監察及分析預計匯率發展，且會考慮於必要時對沖外幣風險。

(ii) 現金流及公允價值利率風險

本集團的利率風險主要產生自即期及非即期借款。浮動利率借款的利率出現變動使本集團面對現金流利率風險。固定利率的借款則使本集團面對公允價值利率風險。於2021年12月31日，本集團所有未償還借款為浮動利率工具，然而，於2020年12月31日，本集團所有未償還借款為固定利率工具，並具有未提取的浮動利率融資額。倘市場狀況出現變動，本集團將評估浮動利率及固定利率借款的成本及利益，並訂立利率掉期。本集團目前不進行任何利率掉期。

於2021年12月31日，倘利率已比當時利率高(低)100個基點而所有其他變數保持不變，則截至2021年12月31日止年度的除所得稅前利潤將減少(增加)984,000美元(2020年：425,000美元)。

(b) 信貸風險

本集團向世界各地的汽車製造商進行銷售。信貸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風險(包括尚未償還應收款項)。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。客戶的信貸能力乃根據多種變量評估。

本集團於首次確認資產時考慮違約概率及於各報告期內信貸風險是否持續大幅增加。倘沒有合理收回預期(如債務人未能與本集團訂立還款計劃)，金融資產則被撇銷。倘金融資產已撇銷，本集團會繼續進行執行活動以嘗試收回逾期的應收款項。倘已作出收回，則於損益中確認。

合併財務報表附註

3 財務風險管理(續)**3.1 財務風險因素(續)***(b) 信貸風險(續)*

本集團的最大客戶為通用汽車公司及附屬公司(通用汽車)及其聯屬公司，於截至2021年12月31日止年度佔收入的32%(2020年：35%)。通用汽車及其聯屬公司的應收賬款於2021年12月31日佔總應收賬款的26%(2020年12月31日：33%)。

本集團監察其銀行及金融機構的信貸評級。於2021年12月31日，本集團約81%(2020年12月31日：82%)的現金存於信貸評級為A3(穆迪)或更高級別的金融機構，意即該等金融機構擁有非常強至極強的能力履行財務承諾。主要餘下現金存於屬投資等級的銀行。

(c) 流動資金風險

本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，同時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違反借款上限或契約(如適用)。本集團的預測考慮到債項融資計劃、契約合規事宜及(如適用)外部監管或法律要求。

下表分析本集團的金融負債及租賃負債。有關分類乃根據結算日至合約到期日的餘下期間劃分。所披露金額為包括本金及利息在內的合約非貼現現金流。

	1年以內 千美元	1至2年 千美元	2至5年 千美元	5年以上 千美元
於2021年12月31日				
短期借款	84,403	–	–	–
租賃負債	15,226	12,071	28,209	16,690
	99,629	12,071	28,209	16,690
應付賬款	666,501	–	–	–
其他應付款項及應計款項	56,353	5,296	–	–
於2020年12月31日				
短期借款	264,688	–	–	–
租賃負債	16,475	14,331	25,878	10,361
	281,163	14,331	25,878	10,361
應付賬款	657,155	–	–	–
其他應付款項及應計款項	63,334	5,683	–	–

合併財務報表附註

3 財務風險管理(續)**3.2 資本管理**

本集團於管理資本時，其目標為確保本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降低資本成本。本集團監控資產負債比率以評估資本效率。資產負債比率為每年年末的總借款除以總權益的比率，詳情如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
總借款(附註16)	84,403	248,636
總權益	2,002,589	1,920,985
資產負債比率	4.2%	12.9%

3.3 公允價值估計

本集團的流動金融資產及負債(包括現金及現金等價物、受限制銀行存款、應收賬款、其他應收款項及預付款項、應付賬款、其他應付款項及應計款項以及即期借款)的賬面值與其公允價值相若。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本集團就類似金融工具可得的現有市場利率貼現估算。

誠如附註2.9、11及20所述，本集團於2021年12月31日及2020年12月31日的應收票據以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益，並列入公允價值等級第2級。應收票據以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益，原因為(i)其以業務模式為通過收取合約現金流量及出售金融資產以達致目標而持有；及(ii)金融資產的合約條款導致於特定日期產生僅為支付本金及未償還本金利息的現金流量。以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產公允價值乃按未來合約現金流量以本集團就類似金融工具可得的現有市場利率貼現估算。於2021年12月31日及2020年12月31日，本集團並無按公允價值計量的其他金融資產或負債。不同等級的定義如下：

- 在活躍市場買賣的金融工具的公允價值根據結算日的市場報價計算。當報價可即時及定期從交易所、交易商、經紀、行業集團、價格服務或監管機構獲得，而該等報價反映實際及定期按公平基準進行的市場交易，則該市場被視為活躍。本集團所持金融資產使用的市場報價為現行買入價。此等工具列入**第1級**。
- 並非於活躍市場買賣的金融工具的公允價值採用估值技術釐定。該等估值技術在有可觀察市場數據情況下能最大限度地利用該等數據，並盡量降低對實體特有估計的倚賴。倘一種工具公允價值所需的所有重大輸入數據均為可觀察，則該工具列入**第2級**。
- 如一項或多項重大輸入數據並非根據可觀察市場數據所得，則該工具列入**第3級**。

公允價值等級分類之間概無金融資產或金融負債轉移。

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。

本集團對未來作出估計及假設。所得的會計估計顧名思義極少與有關實際結果相同。此外，管理層已於採納本集團會計政策的過程中應用判斷。很大機會導致資產與負債賬面值作出重大調整的估計及假設，以及對合併財務報表所確認金額造成重大影響的採納會計政策中的重大判斷討論如下。

(a) 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2.7載列的標準時，開發項目所產生的成本獲確認為無形資產。本集團的開發活動會予以記錄及入檔以於標準達成時作為支持釐定基準的憑據。

(ii) 減值

本集團須每年測試未可使用無形開發資產的減值。可收回金額乃按公允價值減銷售成本與使用價值的較高者釐定。

釐定使用價值涉及管理層做出判斷以評估未可使用無形開發資產的賬面值是否可由各項開發資產特定的未來現金流量的現值淨額支持。於計算未來現金流量的現值淨額時，須作出若干有關極為不確定事件的假設，包括管理層就未來無槓桿自由現金流量的預測及選擇貼現率以反映所涉及風險。

滿足下列所有標準時，本集團使用於前一期間作出有關該項資產可回收金額的最近期詳細計算：本集團資產及負債自最近期計算以來並無重大變動；最近期計算所得金額遠超有關資產賬面值；及基於對自最近期計算以來發生的事件及情況變動的分析，釐定的即期可回收金額少於資產賬面值的可能性極低。

合併財務報表附註

4 關鍵會計估計及判斷(續)**(b) 質保撥備**

倘過往事件產生現時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，本集團會確認撥備。

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質保成本。所入賬金額根據本集團對最終需要清償有關責任的估計金額計算。此等應計款項按特定客戶安排、過往經驗、生產變化、行業發展及各種其他考慮等多種因素釐定。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。

(c) 所得稅

截至2021年12月31日止年度，本集團與稅務機關達成最終協議，本公司一間附屬公司所宣派及派付的若干股息須於派付有關股息時根據稅法繳納預扣稅2,429,000美元，而相關利息929,000美元於截至2021年12月31日止年度的合併財務報表中分別入賬為所得稅開支及融資成本。

此外，本集團須支付多個司法權區的所得稅。於釐定全球撥備時須就所得稅作出重大判斷。多項交易及計算的最終稅項釐定方法仍存在不明朗因素。本集團按照額外稅項是否到期的估計，就預期稅務審核事宜確認負債。基於過往經驗及對稅法的詮釋等多項因素評估，本集團認為所有公開審核年度的稅項負債應計款項充足。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。倘此等事宜的最終稅項結果有別於初步記錄的金額，則有關差額將對釐訂有關稅項期間的即期及遞延所得稅資產及負債構成影響。

遞延稅項資產僅在可能有應課稅利潤用於抵銷可予扣減暫時性差額時確認入賬。該決定需要對有關遞延稅項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應課稅利潤。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期間的稅務費用。

合併財務報表附註

5 收入及分部資料**5.1 客戶合約收入**

本集團一般與汽車製造商及汽車整車製造商客戶訂立合約，以銷售轉向及動力傳動系統以及零部件。就該等合約而言，本集團提供工具及模型樣件。由於本集團在銷售後不久收到款項，故並無訂有任何重大付款期限。

履約責任

以下概述客戶合約中所確定的履約責任類型。

產品	履約責任性質、履行履約責任的時間及付款期限。
生產部件	<p>本集團在向客戶發貨時確認生產部件的大部分收入，並根據標準商業條款轉讓所有權和損失風險。</p> <p>對於用途不可替代的定制產品，本集團某些客戶的安排約定本集團能於生產過程中享有受付權。根據合約條款，該等收入會隨履約責任獲履行使用輸入法而確認。</p> <p>已確認的收入金額按採購訂單價格計算。客戶通常根據商業慣例就產品／模型付款，付款期限介乎30天至90天。</p>
工具	<p>本集團為客戶開發及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。客戶收到工具後通常會一次付清有關款項。</p> <p>本集團會隨履約責任獲履行而使用輸入法確認工具收入。收入按迄今為止客戶可報銷工具所產生的成本確認。</p>
工程設計及開發／模型	<p>本集團確認非生產相關的工程設計及開發收入，該收入通常與ADAS、業績提升及業務開拓有關。</p> <p>本集團會隨履約責任獲履行而使用輸入法確認非生產相關的工程設計及開發／模型收入。</p>

合併財務報表附註

5 收入及分部資料(續)**5.1 客戶合約收入(續)****合約結餘**

合約資產主要與本集團就生產部件、工具以及工程設計及開發／模型已完工但於報告日期尚未開發賬單的工程收取代價的權利有關。收款權利成為無條件時，合約資產重新分類為應收款項結餘。合約資產根據國際財務報告準則第9號中的預期信貸虧損法評估是否出現減值。概無就本集團與客戶訂立的合約產生的合約資產確認減值虧損。合約負債與轉讓合約所承諾的貨品之前從客戶收到的代價有關。收入的確認將遞延至日後相關履約責任獲履行後進行。下表提供有關客戶合約的合約資產及合約負債的資料。

	合約資產 ⁽ⁱ⁾ 千美元	流動 合約負債 ⁽ⁱⁱ⁾ 千美元	非流動 合約負債 ⁽ⁱⁱ⁾ 千美元
於2021年12月31日的結餘	43,791	23,691	86,737
於2020年12月31日的結餘	41,664	21,645	69,071
賬目結餘變動	2,127	2,046	17,666

(i) 合約資產列入其他流動應收款項及預付款項內。於2020年1月1日，合約資產合共為33,572,000美元。

(ii) 合約負債列入遞延收入內。於2020年1月1日，合約負債合共為104,317,000美元。

5.2 分部資料

本集團的分部資料乃根據本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。就本集團各可報告分部而言，本集團首席執行官每季度審閱內部管理報告一次。

本集團將其業務分為三個可報告分部：北美洲、亞太區以及歐洲、中東、非洲及南美洲(歐洲、中東、非洲及南美洲)。本集團全部經營分部一般提供相同轉向及動力傳動產品。「其他」類別指本公司的母公司業務及其非營運直接及間接附屬公司的業務，以及分部間的抵銷分錄。

合併財務報表附註

5 收入及分部資料(續)

5.2 分部資料(續)

本集團監控以管理分部經營的主要表現指標為：

- 除利息、稅項、折舊及攤銷(包括減值撥回/不動產、工廠及設備以及無形資產的減值)以及分佔合營企業業績前的經營收益(經調整EBITDA)。
- 總資產及總負債，指分部的總流動及非流動資產以及總流動及非流動負債，包括經營分部間的資產及負債。

可報告分部資料及可報告分部收入的對賬如下：

	北美洲 千美元	亞太區 千美元	歐洲、中東、 非洲及 南美洲 千美元	其他 千美元	總計 千美元
截至2021年12月31日止年度					
總收入	1,977,545	839,954	587,146	-	3,404,645
分部間收入	(13,822)	(30,465)	(1,633)	-	(45,920)
來自外部客戶的收入	1,963,723	809,489	585,513	-	3,358,725
經調整EBITDA	164,294	151,005	37,609	7,855	360,763
截至2020年12月31日止年度					
總收入	1,919,325	662,675	487,457	-	3,069,457
分部間收入	(14,193)	(21,246)	(1,808)	-	(37,247)
來自外部客戶的收入	1,905,132	641,429	485,649	-	3,032,210
經調整EBITDA	234,748	125,157	25,537	(7,430)	378,012

向本集團首席執行官報告來自外部客戶的收入乃按與於合併財務報表所使用者一致的方式計量。

可報告分部的總資產及負債對賬如下：

	北美洲 千美元	亞太區 千美元	歐洲、中東、 非洲及 南美洲 千美元	其他 千美元	總計 千美元
於2021年12月31日					
總資產	1,950,573	993,050	495,148	(232,272)	3,206,499
總負債	746,943	385,554	247,416	(176,003)	1,203,910
於2020年12月31日					
總資產	1,940,556	1,071,161	499,523	(205,499)	3,305,741
總負債	694,149	347,863	241,282	101,462	1,384,756

合併財務報表附註

5 收入及分部資料(續)

5.2 分部資料(續)

可報告分部的經調整EBITDA與本集團除所得稅前利潤的對賬如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
來自可報告分部的經調整EBITDA	360,763	378,012
折舊及攤銷開支	(252,757)	(228,575)
不動產、工廠及設備以及無形資產(減值)撥回	7,209	(30,710)
融資收益	4,426	4,096
融資成本	(6,281)	(9,156)
分佔合營企業業績	653	795
除所得稅前利潤	114,013	114,462

於呈列按地區劃分的資料時，分部收入以及分部資產及負債分別按附屬公司所在地理位置以及資產所在地理位置計算。

經調整EBITDA包括遞延收入確認收益的非現金部分。截至2021年12月31日止年度，北美洲分部及亞太區分部已分別確認18,741,000美元(2020年：21,640,000美元)及604,000美元(2020年：12,195,000美元)。

截至2021年及2020年12月31日止年度的收入地區分佈如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
北美洲：		
美國	1,170,664	1,092,048
墨西哥	793,059	813,084
亞太區：		
中國	686,098	571,152
亞太其他地區	123,391	70,277
歐洲、中東、非洲及南美洲：		
波蘭	365,950	347,353
歐洲、中東、非洲及南美洲其他地區	219,563	138,296
	3,358,725	3,032,210

合併財務報表附註

5 收入及分部資料(續)

5.2 分部資料(續)

於2021年及2020年12月31日的非流動資產(不包括遞延所得稅資產)地區分佈如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
北美洲：		
美國	1,017,273	973,702
墨西哥	277,756	275,965
亞太區：		
中國	282,280	277,330
亞太其他地區	31,003	30,270
歐洲、中東、非洲及南美洲：		
波蘭	153,674	171,143
歐洲、中東、非洲及南美洲其他地區	70,488	68,002
其他	2,439	1,517
	1,834,913	1,797,929

收入劃分

	北美洲 千美元	亞太區 千美元	歐洲、中東、 非洲及南美洲 千美元	總計 千美元
截至2021年12月31日止年度				
電動助力轉向(EPS)	1,281,116	526,451	517,935	2,325,502
轉向管柱及中間軸(CIS)	293,916	15,794	8,076	317,786
液壓助力轉向(HPS)	120,119	2,280	14,549	136,948
動力傳動系統(DL)	268,572	264,964	44,953	578,489
	1,963,723	809,489	585,513	3,358,725

	北美洲 千美元	亞太區 千美元	歐洲、中東、 非洲及南美洲 千美元	總計 千美元
截至2020年12月31日止年度				
EPS	1,165,793	431,064	461,327	2,058,184
CIS	326,242	12,351	4,928	343,521
HPS	106,398	3,088	10,534	120,020
DL	306,699	194,926	8,860	510,485
	1,905,132	641,429	485,649	3,032,210

合併財務報表附註

5 收入及分部資料(續)

5.2 分部資料(續)

按類別劃分的收入

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
生產部件	3,311,240	2,997,133
工具	32,914	29,553
工程設計及開發／模型	14,571	5,524
	3,358,725	3,032,210

佔本集團收入10%或以上的客戶的收入如下並於北美洲、亞太區、歐洲、中東、非洲及南美洲分部呈報：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
通用汽車	1,069,513	1,069,939
客戶A ⁽ⁱ⁾	906,206	810,527
客戶B	559,709	524,104
	2,535,428	2,404,570

附註：

- (i) 於2020年12月31日後，客戶A與本集團另一客戶合併。截至2020年12月31日止年度來自客戶A的收入已更新為包括來自合併另一方的收入。

合併財務報表附註

6 不動產、工廠及設備

	永久業權 土地及土地改良 千美元	租賃物業裝修 千美元	樓宇 千美元	機器、 設備及工具 千美元	傢俬及 辦公室設備 千美元	在建工程 千美元	總計 千美元
於2020年1月1日							
成本	12,855	20,469	64,563	1,378,037	5,665	156,411	1,638,000
累計折舊	(2,446)	(11,867)	(16,072)	(615,431)	(2,430)	-	(648,246)
賬面淨值	10,409	8,602	48,491	762,606	3,235	156,411	989,754
截至2020年12月31日止年度							
年初賬面淨值	10,409	8,602	48,491	762,606	3,235	156,411	989,754
添置淨額 ⁽ⁱ⁾	457	1,962	27,701	141,496	2,484	(47,083)	127,017
減值撥回	-	-	-	-	-	3,437	3,437
出售	-	(3)	(537)	(11,690)	(82)	-	(12,312)
折舊	(179)	(2,487)	(2,582)	(115,935)	(827)	-	(122,010)
匯兌差額	40	219	2,310	16,115	256	4,507	23,447
於2020年12月31日的賬面淨值	10,727	8,293	75,383	792,592	5,066	117,272	1,009,333
於2021年1月1日							
成本	13,410	20,288	93,241	1,512,538	8,006	117,272	1,764,755
累計折舊	(2,683)	(11,995)	(17,858)	(719,946)	(2,940)	-	(755,422)
賬面淨值	10,727	8,293	75,383	792,592	5,066	117,272	1,009,333
截至2021年12月31日止年度							
年初賬面淨值	10,727	8,293	75,383	792,592	5,066	117,272	1,009,333
添置淨額 ⁽ⁱ⁾	331	1,733	758	146,455	3,015	(20,697)	131,595
出售	(15)	(149)	(54)	(5,422)	(169)	-	(5,809)
折舊	(213)	(1,901)	(2,872)	(128,174)	(905)	-	(134,065)
匯兌差額	(223)	(17)	(673)	(8,205)	(12)	(3,028)	(12,158)
於2021年12月31日的賬面淨值	10,607	7,959	72,542	797,246	6,995	93,547	988,896
於2021年12月31日							
成本	13,406	19,979	92,779	1,619,165	10,721	93,547	1,849,597
累計折舊	(2,799)	(12,020)	(20,237)	(821,919)	(3,726)	-	(860,701)
賬面淨值	10,607	7,959	72,542	797,246	6,995	93,547	988,896

附註：

(i) 完工後，自在建工程向物業、廠房及設備的其他類別的轉移已計入添置淨額。

合併財務報表附註

6 不動產、工廠及設備(續)

本集團若干不動產、工廠及設備已質押，作為本集團借款安排項下的抵押品。已質押為抵押品的不動產、工廠及設備於2021年12月31日的賬面值為320,541,000美元(2020年12月31日：389,056,000美元)。

折舊已自以下開支功能扣除：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
銷售成本	117,185	106,868
工程及產品開發成本	10,010	8,893
行政開支	6,870	6,249
	134,065	122,010

於截至2020年12月31日止年度，本集團於歐洲、中東、非洲及南美洲分部的銷售成本中就與已於過往年度減值的項目有關的在建工程錄得減值撥回3,437,000美元，該等資產於2020年識別替代用途並被投入使用。

截至2021年12月31日止年度不動產、工廠及設備的添置包括資本化借款成本28,000美元(2020年：280,000美元)。借款成本按截至2021年12月31日止年度的加權平均借款利率4.4%(2020年：6.4%)資本化。

7 租賃

本集團的租賃主要包括房地產及汽車。有關本集團作為承租人的租賃資料呈列如下。

使用權資產

	房地產 千美元	其他 千美元	總計 千美元
於2020年12月31日的結餘	48,883	8,456	57,339
截至2020年12月31日止年度的折舊支出	11,366	1,842	13,208
於2021年12月31日的結餘	56,511	6,878	63,389
截至2021年12月31日止年度的折舊支出	11,364	2,030	13,394

截至2021年12月31日止年度添置使用權資產21,357,000美元(截至2020年12月31日止年度：7,611,000美元)。

合併財務報表附註

7 租賃(續)

使用權資產(續)

折舊已自以下開支功能扣除：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
銷售成本	8,848	8,678
工程及產品開發成本	1,985	2,038
行政開支	2,561	2,492
	13,394	13,208

租賃負債

(a) 租賃負債總額－最低租賃付款額：

	於2021年 12月31日 千美元	於2020年 12月31日 千美元
1年內	15,226	16,475
1至2年	12,071	14,331
2至5年	28,209	25,878
超過5年	16,690	10,361
	72,196	67,045
減：未來融資費用	(9,834)	(9,691)
	62,362	57,354

(b) 租賃負債的現值

	於2021年 12月31日 千美元	於2020年 12月31日 千美元
1年內	12,390	13,527
1至2年	9,728	11,850
2至5年	24,598	22,236
超過5年	15,646	9,741
	62,362	57,354
減：非即期部分	(49,972)	(43,827)
即期部分	12,390	13,527

截至2021年12月31日止年度，本集團於合併財務報表確認租賃負債利息開支3,201,000美元(截至2020年12月31日止年度：3,574,000美元)。

截至2021年12月31日止年度，本集團的租賃現金流出總額為13,709,000美元(截至2020年12月31日止年度：13,672,000美元)。

合併財務報表附註

8 無形資產

	產品開發成本 千美元	計算機軟件 開發成本 千美元	總計 千美元
成本			
於2020年1月1日	1,048,217	27,206	1,075,423
添置	154,249	46	154,295
減值	(34,147)	–	(34,147)
匯兌差額	5,588	–	5,588
於2020年12月31日	1,173,907	27,252	1,201,159
累計攤銷			
於2020年1月1日	426,206	22,070	448,276
攤銷	90,483	2,874	93,357
匯兌差額	2,033	–	2,033
於2020年12月31日	518,722	24,944	543,666
賬面淨值			
於2020年12月31日	655,185	2,308	657,493
成本			
於2021年1月1日	1,173,907	27,252	1,201,159
添置	156,385	14	156,399
減值	(1,465)	–	(1,465)
匯兌差額	2,646	–	2,646
於2021年12月31日	1,331,473	27,266	1,358,739
累計攤銷			
於2021年1月1日	518,722	24,944	543,666
攤銷	103,976	1,322	105,298
匯兌差額	968	–	968
於2021年12月31日	623,666	26,266	649,932
賬面淨值			
於2021年12月31日	707,807	1,000	708,807

截至2021年12月31日止年度的添置包括涉及與產品開發成本有關的借款資本化利息9,691,000美元(2020年：16,280,000美元)。借款成本按截至2021年12月31日止年度的加權平均借款利率4.4%(2020年：6.4%)資本化。

合併財務報表附註

8 無形資產(續)

攤銷已計入下列功能開支：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
銷售成本	104,385	92,319
行政開支	913	1,038
	105,298	93,357

減值測試

於2021年12月31日，仍未可用的資本化產品開發成本238,600,000美元(2020年12月31日：271,000,000美元)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。

現金產生單位的可收回金額根據最近期已詳細計算的使用價值釐定。使用價值採用貼現現金流量法進行估計。就重大現金產生單位而言，截至2021年12月31日止年度用於估計未來現金流量的稅前貼現率介乎8%至12%(截至2020年12月31日止年度：介乎8%至13%)，乃根據資本的估計加權平均成本計算(視乎地理位置及風險因素而定)，並包括國家風險溢價的估計。估計現金流量乃根據現金產生單位的估計可使用年期計算。

於釐定使用價值時，有必要作出一系列假設以估計未來現金流量。未來盈利能力存在客戶數量及商品定價等風險。客戶數量及商品定價的假設會每年檢討，作為管理層預算及策略規劃週期的一部分。

有關客戶數量及向客戶銷售的時間的假設可能因多項因素而異，該等變化因素包括客戶對產品的需求、客戶有意管理其庫存、設計變動、客戶製造策略變動等。因此，本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會對本集團業務構成不利影響。然而，為減低風險，本集團繼續積極將材料、零部件及供應成本的增加轉嫁予本集團客戶。

截至2021年12月31日止年度，本集團錄得產品開發無形資產減值撥回淨額7,209,000美元。本集團於合併財務報表將來自先前已減值項目的客戶補償8,674,000美元入賬為北美洲分部及歐洲、中東、非洲及南美洲分部的工程及產品開發成本分別為5,256,000美元及3,418,000美元。本集團錄得有關項目取消及特定客戶項目產量下降的減值1,465,000美元。該減值於合併財務報表中入賬為亞太分部及北美洲分部的工程及產品開發成本，分別為527,000美元及938,000美元。截至2020年12月31日止年度，本集團錄得有關項目取消及特定客戶項目產量下降的產品開發無形資產減值34,147,000美元。該減值34,147,000美元於合併財務報表入賬為亞太分部及北美洲分部的工程及產品開發成本分別為5,100,000美元及29,047,000美元。與全球客戶項目相關的北美洲分部無形資產減值乃由於本公司的美國註冊知識產權安排所致。

合併財務報表附註

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	
	2021年 千美元	2020年 千美元
遞延所得稅資產：		
將於超過12個月後收回	4,929	5,745
將於12個月內收回	21,977	18,336
	26,906	24,081
遞延所得稅負債：		
將於超過12個月後償付	(42,286)	(75,124)
	(42,286)	(75,124)
遞延所得稅負債淨額	(15,380)	(51,043)

於合併資產負債表的遞延所得稅負債淨額對賬如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
遞延所得稅資產	11,361	11,805
遞延所得稅負債	(26,741)	(62,848)
遞延所得稅負債淨額	(15,380)	(51,043)

合併財務報表附註

9 遞延所得稅(續)

年內遞延所得稅資產及負債的變動(並無考慮抵銷同一稅務司法權區內的結餘)如下：

	不動產、 工廠及設備 千美元	退休福利 及補償 千美元	撥備及 應計款項 千美元	稅項虧損 及抵免 千美元	無形資產 千美元	其他 千美元	總計 千美元
遞延所得稅資產							
於2020年1月1日	3,621	11,801	31,787	29,086	-	12,662	88,957
在利潤表(扣除)進賬	(152)	823	1,741	24,366	-	4,891	31,669
在權益進賬	-	539	-	-	-	-	539
匯兌差額	(119)	(92)	(172)	(22)	-	(37)	(442)
於2020年12月31日	3,350	13,071	33,356	53,430	-	17,516	120,723
於2021年1月1日	3,350	13,071	33,356	53,430	-	17,516	120,723
在利潤表進賬(扣除)	12,936	62	4,735	28,095	-	(1,344)	44,484
在權益進賬	-	(452)	-	-	-	-	(452)
匯兌差額	(10)	(8)	(14)	(2)	-	(2)	(36)
於2021年12月31日	16,276	12,673	38,077	81,523	-	16,170	164,719
遞延所得稅負債							
於2020年1月1日	(46,247)	(132)	(1,060)	-	(90,306)	(13,169)	(150,914)
在利潤表(扣除)進賬	(10,646)	(24)	(719)	-	(11,582)	2,216	(20,755)
匯兌差額	(32)	-	(43)	-	-	(22)	(97)
於2020年12月31日	(56,925)	(156)	(1,822)	-	(101,888)	(10,975)	(171,766)
於2021年1月1日	(56,925)	(156)	(1,822)	-	(101,888)	(10,975)	(171,766)
在利潤表(扣除)進賬	(15,964)	153	(565)	-	11,670	(3,618)	(8,324)
匯兌差額	(3)	-	(4)	-	-	(2)	(9)
於2021年12月31日	(72,892)	(3)	(2,391)	-	(90,218)	(14,595)	(180,099)

合併財務報表附註

9 遞延所得稅(續)

遞延所得稅資產乃因應相關稅務利益可透過未來應課稅利潤變現而確認所結轉的稅項虧損及可予扣減暫時性差額。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	
	2021年 千美元	2020年 千美元
稅項虧損	15,285	15,522
可予扣減暫時性差額	1,855	2,540
	17,140	18,062

於2021年12月31日，本集團於美國結轉的淨經營虧損(淨經營虧損)總額為8,270,000美元(2020年12月31日：10,108,000美元)，該虧損附帶若干年度動用限制，將於2030年屆滿。於2021年12月31日，本集團的非美國結轉的淨經營虧損總額為80,463,000美元(2020年12月31日：73,055,000美元)，該虧損具有多個屆滿日期，其中有重大金額不受限制。本集團已將該等稅項虧損8,867,000美元(2020年12月31日：10,530,000美元)確認為遞延稅項資產。由於不可預測未來的利潤流，餘下稅項虧損79,866,000美元(2020年12月31日：72,633,000美元)尚未確認。

於2021年12月31日，遞延所得稅負債9,850,000美元(2020年12月31日：7,250,000美元)已計提預扣稅撥備，有關預扣稅將於可見未來根據若干附屬公司擬分派的未匯出盈利按比例繳付，而暫時性差額將可能不會於可見未來撥回。遞延所得稅負債並未就餘下未匯出盈利而獲確認，乃由於本集團有能力控制撥回暫時性差額的時間。於2021年12月31日，未匯出盈利合共為1,779,928,000美元(2020年12月31日：1,659,528,000美元)。

10 庫存

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
原材料	205,137	158,439
在製品	38,307	32,061
製成品	61,140	61,902
	304,584	252,402
減：減值虧損撇減	(15,952)	(18,355)
	288,632	234,047

於截至2021年12月31日止年度已確認為開支且計入銷售成本的庫存成本為2,718,211,000美元(2020年：2,366,043,000美元)。

已質押為抵押品的庫存賬面值於2021年12月31日為130,265,000美元(2020年12月31日：106,043,000美元)。

合併財務報表附註

11 應收賬款

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
應收賬款總額	573,535	570,845
應收票據	54,617	24,747
減：減值撥備	(2,074)	(2,565)
	626,078	593,027

於2020年1月1日，客戶合約應收賬款及應收票據分別為538,825,000美元及5,850,000美元。

中國的若干客戶使用應收票據支付貨品及服務。於2021年12月31日，本集團的未償還應收票據為54,617,000美元(2020年12月31日：24,747,000美元)。於2021年12月31日，應收票據總額9,398,000美元(2020年12月31日：9,235,000美元)已抵押以為按同等金額列入附註20所載應付賬款的應付票據作出擔保。誠如附註2.9及3.3所述，應收銀行票據以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益計量。

信貸期視乎客戶及地區而主要介乎發票日期後30至90日不等。按發票日期作出的應收賬款及應收票據賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
0至30日	430,460	400,588
31至60日	177,563	173,045
61至90日	16,361	8,721
超過90日	3,768	13,238
	628,152	595,592

應收款項減值撥備包括根據預期信貸虧損法估計及評估個別應收款項。

於2021年12月31日已於該日作出撥備的2,074,000美元應收賬款為非信貸減值(2020年12月31日：2,565,000美元)。

合併財務報表附註

11 應收賬款(續)

應收賬款減值撥備的變動如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
於1月1日	2,565	1,721
(撥回)增添撥備	(370)	689
匯兌差額	(121)	155
於12月31日	2,074	2,565

於2021年12月31日，質押為抵押品的應收賬款賬面值為362,585,000美元(2020年12月31日：371,104,000美元)。

12 其他應收款項及預付款項

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
應收所得稅	44,717	34,689
其他可收回稅項 ⁽ⁱ⁾	24,024	32,093
預付資產	47,145	49,213
合約資產 ⁽ⁱⁱ⁾	43,791	41,664
向賣方支付按金	7,688	6,783
其他	2,542	2,537
	169,907	166,979
減：非即期部分	(50,917)	(51,482)
即期部分	118,990	115,497

附註：

- (i) 結餘主要指可收回增值稅，亦包括若干向本集團授出以作投資資本及維持於美國密西根州的職位的獎勵，於截至2020年12月31日止年度屆滿。
- (ii) 誠如附註5所述，本集團與客戶訂立合約，規定收入隨成本產生而確認。合約資產結餘與已竣工而未開發賬單工程的代價、有關生產部件、可報銷客戶工具以及工程服務的權利有關。

合併財務報表附註

13 受限制銀行存款

於2021年12月31日，受限制銀行存款為9,000美元(2020年12月31日：12,000美元)由銀行保存以開具信用證及用作銀行借款質押。

14 現金及現金等價物

於2021年12月31日，本集團的人民幣結餘158,975,000美元(2020年12月31日：163,299,000美元)，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規則及規例。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，並按此基準分類為非受限制現金。

15 其他儲備

	股份溢價 ⁽ⁱ⁾ 千美元	合併儲備 ⁽ⁱⁱ⁾ 千美元	以股份為基礎的 補償儲備 ⁽ⁱⁱⁱ⁾ 千美元	匯兌儲備 ^(iv) 千美元	其他儲備總額 千美元
於2020年1月1日	-	113,000	6,916	(97,732)	22,184
根據股票期權計劃提供僱員服務的 價值(附註24(a))	-	-	7	-	7
匯兌差額	-	-	-	36,461	36,461
於2020年12月31日	-	113,000	6,923	(61,271)	58,652
根據股票期權計劃提供僱員服務的 價值(附註24(a))	-	-	21	-	21
根據股票期權獲行使時轉撥至 股份溢價	883	-	(883)	-	-
行使股票期權所得款項	1,804	-	-	-	1,804
支付予股東的股息	(1,045)	-	-	-	(1,045)
匯兌差額	-	-	-	(25,539)	(25,539)
於2021年12月31日	1,642	113,000	6,061	(86,810)	33,893

附註：

- (i) **股份溢價**
本集團的股份溢價指已發行股份的公允價值與其各自面值之間的差額。
- (ii) **合併儲備**
本公司於2012年8月21日註冊成立及本集團於2013年1月30日完成重組。於2021年及2020年12月31日合併財務報表的合併儲備指PCM US Steering Holding LLC及PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited的股本總額。
- (iii) **以股份為基礎的補償儲備**
以股份為基礎的補償儲備包括根據股票期權計劃提供僱員服務的價值。當期權按與該等期權相關的獲確認服務數量獲行使時，儲備將予解除。
- (iv) **匯兌儲備**
匯兌儲備因所有集團實體將功能貨幣(並非美元)兌換為本集團呈列貨幣美元時所進行的貨幣換算而產生。

合併財務報表附註

16 借款

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
即期		
銀行借款		
— 有抵押 ^(1a)	84,976	—
加：即期部分：		
— 票據 ^(1b)	—	250,000
— 發債成本 ^(1c)	(573)	(1,364)
總借款	84,403	248,636

(1) 附註：

(a) 本集團於報告期末有下列重大已動用及未動用銀行融資：

- (i) 於2021年12月31日由本公司附屬公司獲得的循環信貸額84,976,000美元(2020年12月31日：零美元)，每年按倫敦銀行同業拆息另加1.25%至1.75%計息(根據借款類型而定)，於2026年6月到期，並由應收賬款、庫存以及機械及設備抵押。該協議項下的可動用性根據借款基礎而有所波動。此外，於發生若干違約事件(包括未能遵守信貸協議中的財務契諾)後，信貸融資項下的未償還金額或會即時到期應付，倘信貸額度項下超額可用性少於若干限值，或協議中若干其他肯定及否定契諾，固定費用覆蓋率將適用。於2021年12月31日，本集團於信貸額325,000,000美元中可動用236,859,000美元。於2021年6月，附屬公司將其美國循環信貸額度再融資，利息由每年按倫敦銀行同業拆息(年利率下限0.75%)另加2.00%至2.25%計息減少至每年按倫敦銀行同業拆息另加1.25%至1.75%計息，並將到期日由2023年2月延長至2026年6月。
- (ii) 本公司附屬公司可借入最高45,279,000美元的保理額度，每年按歐元銀行間拆借利率或華沙銀行間拆借利率另加1.50%計息，由若干應收款項抵押。截至2021年12月31日，附屬公司基於抵押品可借入最高21,761,000美元。
- (iii) 本公司附屬公司可借入最高19,719,000美元的透支額度，每年按歐元銀行間拆借利率另加1.60%或每年按華沙銀行間拆借利率另加1.40%計息(視乎借入的貨幣而定)，由不動產及若干賬款抵押，並於2022年8月到期。

合併財務報表附註

16 借款(續)

(1) 附註：(續)

- (a) 本集團於報告期末有下列重大已動用及未動用銀行融資：(續)
- (iv) 可由本公司附屬公司借入最高2,690,000美元的循環信貸額，每年按基於邊際資金成本的貸款利率(Marginal Cost of Funds Based Lending Rate)另加0.8%計息，由不動產、工廠及設備、應收賬款及庫存抵押。
- (v) 可由本公司附屬公司借入最高2,690,000美元的循環信貸額，每年按基於邊際資金成本的貸款利率另加0.4%計息，由不動產、工廠及設備、應收賬款及庫存抵押。
- (b) 於2021年11月到期本金總額為250,000,000美元的5.875%優先無抵押票據(票據)已提早悉數贖回，而撤銷上市已於2021年4月14日營業時間結束後生效。本集團於還款後確認與餘下未攤銷發債成本開支有關的虧損448,000美元。
- (c) 本集團將有關上述多項借款的發債成本資本化。發債成本的攤銷採用實際利率法於借款期內在合併財務報表中確認為融資成本。於2021年12月31日，發債成本未攤銷結餘為573,000美元(2020年12月31日：1,364,000美元)。

(2) 借款到期情況

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
1年內	84,403	248,636
	84,403	248,636

(3) 加權平均年利率

	於12月31日	
	2021年	2020年
銀行借款	2.0%	2.1%
票據	不適用	5.9%

合併財務報表附註

17 退休福利及補償

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
退休金－設定受益計劃 ^(a)	16,295	18,453
延伸性傷殘福利 ^(b)	2,789	3,974
勞工補償 ^(c)	7,224	6,015
	26,308	28,442
減：非流動部分	(22,695)	(25,061)
流動部分	3,613	3,381

(a) 退休金－設定受益計劃

本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。本集團最重大的計劃屬於墨西哥、德國、法國、韓國及美國的監管框架。美國補充行政人員退休計劃(**US SERP**)為被凍結的計劃。該等計劃並無任何影響設定受益責任的刪減或決議。

本集團聘用獨立合資格精算師Mercer (U.S.) Inc.以使用預計單位貸記法計量退休金成本。於合併財務報表內確認的金額釐定如下：

	截至2021年12月31日止年度			截至2020年12月31日止年度		
	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元
注資責任現值 ⁽ⁱ⁾	16,628	1,331	17,959	18,658	1,519	20,177
計劃資產公允價值 ⁽ⁱⁱ⁾	(1,664)	-	(1,664)	(1,724)	-	(1,724)
注資計劃虧絀	14,964	1,331	16,295	16,934	1,519	18,453

於2021年12月31日，本集團目前毋須就計劃資產的公允價值與設定受益計劃責任的現值之間的虧絀注資。

合併財務報表附註

17 退休福利及補償(續)

(a) 退休金－設定受益計劃(續)

(i) 設定受益責任現值變動：

	截至2021年12月31日止年度			截至2020年12月31日止年度		
	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元
年初結餘	18,658	1,519	20,177	16,020	1,579	17,599
即期服務成本	1,277	-	1,277	1,086	-	1,086
過往服務成本	-	-	-	(93)	-	(93)
利息成本	784	11	795	660	33	693
財務假設變動的 (收益)虧損	(2,042)	(24)	(2,066)	1,908	56	1,964
經驗虧損(收益)	156	(6)	150	309	(3)	306
人口分佈假設變動的 (虧損)收益	1	-	1	(33)	-	(33)
匯兌差額	(942)	-	(942)	158	-	158
已付福利	(1,264)	(169)	(1,433)	(1,357)	(146)	(1,503)
年末結餘	16,628	1,331	17,959	18,658	1,519	20,177

(ii) 計劃資產公允價值變動：

	截至2021年12月31日止年度			截至2020年12月31日止年度		
	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元
年初結餘	(1,724)	-	(1,724)	(1,650)	-	(1,650)
利息收入	(39)	-	(39)	(45)	-	(45)
括已計劃資產虧損 (不包括已計入利息 收入的金額)	11	-	11	21	-	21
行政開支	5	-	5	4	-	4
僱主供款	(1,327)	(169)	(1,496)	(1,332)	(146)	(1,478)
匯兌差額	146	-	146	(79)	-	(79)
已付福利	1,264	169	1,433	1,357	146	1,503
年末結餘	(1,664)	-	(1,664)	(1,724)	-	(1,724)

合併財務報表附註

17 退休福利及補償(續)**(a) 退休金－設定受益計劃(續)**

計劃資產包括以下各項：

	於12月31日	
	2021年	2020年
權益	2%	2%
債券	2%	2%
現金及現金等價物	2%	2%
其他	94%	94%
	100%	100%

於其他綜合收益確認的金額：

	截至2021年12月31日止年度			截至2020年12月31日止年度		
	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元
財務假設變動的收益(虧損)	2,042	24	2,066	(1,908)	(56)	(1,964)
經驗(虧損)收益	(156)	6	(150)	(309)	3	(306)
人口分佈假設變動的 (虧損)收益	(1)	-	(1)	33	-	33
計劃資產虧損(不包括已計入 利息收入的金額)	(11)	-	(11)	(21)	-	(21)
總計	1,874	30	1,904	(2,205)	(53)	(2,258)

合併財務報表附註

17 退休福利及補償(續)

(a) 退休金－設定受益計劃(續)

於合併財務報表內確認的金額：

	截至2021年12月31日止年度			截至2020年12月31日止年度		
	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元
即期服務成本	1,277	-	1,277	1,086	-	1,086
過往服務成本	-	-	-	(93)	-	(93)
利息成本	745	11	756	615	33	648
行政開支	5	-	5	4	-	4
總計	2,027	11	2,038	1,612	33	1,645
<i>已計入下列各項：</i>						
銷售成本	1,425	-	1,425	990	-	990
工程及產品開發成本	381	-	381	399	-	399
銷售及分銷開支	186	-	186	48	-	48
行政開支	35	11	46	175	33	208
	2,027	11	2,038	1,612	33	1,645

採用的主要精算假設如下：

	2021年12月31日		2020年12月31日	
	非美國計劃	US SERP	非美國計劃	US SERP
貼現率	5.61%	1.55%	4.56%	0.81%
薪金增長率	4.57%	不適用	4.57%	不適用
價格通脹率	3.16%	不適用	3.16%	不適用
退休金增長率	1.75%	不適用	1.75%	不適用

合併財務報表附註

17 退休福利及補償(續)**(a) 退休金－設定受益計劃(續)**

因於各年度末的貼現率及薪金增長率變動產生的退休金責任結餘如下：

	2021年12月31日			2020年12月31日		
	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元	非美國計劃 千美元	US SERP 千美元	總計 千美元
貼現率增加1%	15,016	1,300	16,316	16,671	1,480	18,151
貼現率減少1%	18,559	1,365	19,924	20,981	1,561	22,542
薪金增長率增加1%	17,766	不適用	17,766	19,960	不適用	19,960
薪金增長率減少1%	15,631	不適用	15,631	17,500	不適用	17,500

上述敏感度分析乃因一項假設有變而作出，惟所有其他假設保持不變。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。在計算設定受益責任的敏感度時，已採用相同精算法計算於合併財務報表內確認的退休金負債。

(b) 延伸性傷殘福利

向美國受傷僱員提供延伸性傷殘福利的相關成本於整個主動僱用期間累計。該等離職後福利的時間範圍及有關開支乃依賴勞動人口分佈資料及過往經驗作出預測。

(c) 勞工補償

本集團根據經精算釐定的估計就時薪勞工提出的若干勞工補償申索作出自我保險及累計已提出索償的估計成本。勞工補償責任包括醫療、牙科及眼科相關福利。

18 撥備

	於2021年12月31日			於2020年12月31日		
	即期 千美元	非即期 千美元	總計 千美元	即期 千美元	非即期 千美元	總計 千美元
訴訟 ⁽ⁱ⁾	140	668	808	169	346	515
環境責任 ⁽ⁱⁱ⁾	150	11,889	12,039	150	11,910	12,060
質保 ⁽ⁱⁱⁱ⁾	17,098	38,677	55,775	18,378	38,196	56,574
停運索償 ^(iv)	–	9,374	9,374	–	8,977	8,977
	17,388	60,608	77,996	18,697	59,429	78,126

合併財務報表附註

18 撥備(續)

撥備變動如下：

	訴訟 ⁽ⁱ⁾ 千美元	環境責任 ⁽ⁱⁱ⁾ 千美元	質保 ⁽ⁱⁱⁱ⁾ 千美元	停運索償 ^(iv) 千美元	總計 千美元
於2020年1月1日	833	12,128	62,271	8,841	84,073
添置淨額	202	(1)	10,745	88	11,034
付款	(492)	(52)	(18,284)	(2)	(18,830)
匯兌差額	(28)	(15)	1,842	50	1,849
於2020年12月31日	515	12,060	56,574	8,977	78,126
於2021年1月1日	515	12,060	56,574	8,977	78,126
添置淨額	419	(1)	14,446	415	15,279
付款	(109)	(16)	(14,840)	-	(14,965)
匯兌差額	(17)	(4)	(405)	(18)	(444)
於2021年12月31日	808	12,039	55,775	9,374	77,996

附註：

(i) 訴訟

結餘指主要對本集團提出若干勞工索償的撥備。訴訟受限於多項不確定因素及個別訴訟事項的結果無法準確預測。根據目前可得資料，管理層認為有關事項的結果不會對本集團產生重大不利影響。

(ii) 環境責任

在首次確認有關資產後，本公司將就整修製造基地所產生的修復成本確認撥備。

(iii) 質保

本公司主要於出售時或已確定該等責任可能產生且能合理估計時就與出售予客戶的產品相關的質保成本確認撥備。

(iv) 停運索償

此指於本集團的若干設施的資產報廢責任。

合併財務報表附註

19 遞延收入

合約負債與轉讓合約所承諾的貨品之前從客戶收到的代價有關。本集團定期向客戶收取有關工程、原型及預生產具體項目活動的預付代價。此等收入金額將予遞延，並於有關項目週期(通常介乎四至七年)內確認。遞延收入的賬面值如下：

	於2021年12月31日			於2020年12月31日		
	即期 千美元	即期 千美元	總計 千美元	即期 千美元	即期 千美元	總計 千美元
預生產活動	23,691	86,737	110,428	21,645	69,071	90,716

遞延收入變動如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
於1月1日	90,716	104,317
添置	38,982	19,900
於損益中確認	(19,345)	(33,835)
匯兌差額	75	334
於12月31日	110,428	90,716

20 應付賬款

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
應付賬款	625,288	630,583
應付票據	41,213	26,572
	666,501	657,155

若干中國賣方通過使用應付票據就貨品及服務獲付款項。於2021年12月31日，應付賬款包括向供應商發出應付票據的未償還金額為41,213,000美元(2020年12月31日：26,572,000美元)。於2021年12月31日，總額為9,398,000美元(2020年12月31日：9,235,000美元)的應付票據由與附註11所載應收賬款內記錄的金額相同的應收票據抵押。

合併財務報表附註

20 應付賬款(續)

根據發票日期作出的應付賬款賬齡分析如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
0至30日	389,542	371,088
31至60日	176,742	180,727
61至90日	52,492	64,261
91至120日	9,693	15,906
超過120日	38,032	25,173
	666,501	657,155

21 其他應付款項及應計款項

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
應計開支	119,938	129,997
來自客戶的按金	2,007	2,248
其他應付稅項	11,046	10,953
其他	2,447	5,889
	135,438	149,087
減：非即期部分	(15,030)	(16,982)
	120,408	132,105

22 其他收益(虧損)淨額

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
外匯收益(虧損)淨額	10,236	(6,349)
出售不動產、工廠及設備虧損	(2,224)	(9,608)
其他	9,126	6,421
	17,138	(9,536)

合併財務報表附註

23 按性質劃分的開支

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
已使用庫存(包括製成品及在製品)	2,106,884	1,815,292
僱員福利成本(附註24)	489,739	455,422
臨時勞工成本	107,687	105,257
供應及工具	193,743	179,088
不動產、工廠及設備折舊(附註6)	134,065	122,010
使用權資產折舊(附註7)	13,394	13,208
無形資產攤銷(附註8)	105,298	93,357
以下減值(撥回)支出		
— 應收賬款(附註11)	(370)	689
— 無形資產(附註8) ⁽ⁱ⁾	(7,209)	34,147
— 不動產、工廠及設備(附註6)	—	(3,437)
庫存(撇減撥回)撇減(附註10)	(2,403)	2,304
質保開支(附註18)	14,446	10,745
核數師薪酬		
— 審核服務	1,785	2,256
— 非審核服務	208	1,963
其他	103,381	71,646
銷售成本、工程及產品開發成本、銷售及分銷以及行政開支總額	3,260,648	2,903,947

附註：

- (i) 如附註8所述，該金額指與項目取消及特定客戶項目數量下降相關的減值1,465,000美元(2020年：34,147,000美元)。截至2021年12月31日止年度的金額亦包括因過往取消客戶項目的客戶補償而收取收入8,674,000美元。

24 僱員福利成本

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
薪金開支 ⁽ⁱ⁾	357,146	334,669
退休金成本—設定提存計劃	28,475	24,837
退休金成本—設定受益計劃(附註17)	2,038	1,645
其他僱員成本 ⁽ⁱ⁾	102,080	94,271
	489,739	455,422

附註：

- (i) 薪金開支22,755,000美元已自其他僱員福利成本重新分類至2020年薪金開支，以符合2021年的呈報。

24 僱員福利成本(續)

(a) 以股份為基礎的支付

根據於2014年6月5日通過的股東決議案，本公司採納一項股票期權計劃(該計劃)。該計劃將自2014年6月5日起計10年期間內保持生效，期權可予行使期間須於有關授予日起計10年內屆滿。

將予授出期權項下股份的認購價將由董事會釐定，並屬以下最高者：(a)於授予日香港聯合交易所有限公司發出的每日報價表所示的本公司股份收市價；(b)於緊接授予日前五個營業日香港聯合交易所有限公司發出的每日報價表所示的本公司股份平均收市價；或(c)本公司股份的面值。股票期權估值涉及使用期權定價模型，該模型涉及受估計及主觀假設影響的變量及假設。

待受讓人完成自授予日起計一至三年的服務年期及本集團達致其表現目標後，期權將歸屬及可予行使。

於2014年6月11日，董事會批准首次根據該計劃授出股票期權，據此，本公司已向15名經選定的授予對象授出可認購11,236,860股股份的期權，相當於本公司於授予日已發行股本約0.4499%，行使價為每股5.150港元。

於2015年6月10日，董事會批准第二次根據該計劃授出股票期權，據此，本公司已向13名經選定的授予對象授出可認購10,358,990股股份的期權，相當於本公司於授予日已發行股本約0.415%，行使價為每股8.610港元。

於2016年6月10日，董事會批准第三次根據該計劃授出股票期權，據此，本公司已向13名經選定的授予對象授出可認購10,602,490股股份的期權，相當於本公司於授予日已發行股本約0.424%，行使價為每股7.584港元。

於2017年5月29日，董事會批准第四次根據該計劃授出股票期權，據此，本公司已向13名經選定的授予對象授出可認購11,919,310股股份的期權，相當於本公司於授予日已發行股本約0.476%，行使價為每股11.620港元。

合併財務報表附註

24 僱員福利成本(續)**(a) 以股份為基礎的支付(續)**

於2018年5月30日，董事會批准第五次根據該計劃授出股票期權，據此，本公司已向15名經選定的授予對象授出可認購12,972,770股股份的期權，相當於本公司於授予日已發行股本約0.518%，行使價為每股12.456港元。

於2019年8月21日，董事會批准第六次根據該計劃授出股票期權，據此，本公司已向16名經選定的授予對象授出可認購13,675,070股股份的期權，相當於本公司於授予日已發行股本約0.545%，行使價為每股6.390港元。

尚未行使股票期權數目的變動及其平均行使價如下：

	平均行使價 (每股) 港元	尚未行使期權 (千份)
於2020年1月1日	9.138	37,745
已屆滿	9.656	(14,261)
已失效	11.401	(1,346)
於2020年12月31日	8.667	22,138
於2020年12月31日可予行使	9.033	12,501
於 2021年1月1日	8.667	22,138
已行使	6.246	(2,279)
已屆滿	9.503	(5,576)
已失效	6.390	(1,346)
於 2021年12月31日	8.970	12,937
於 2021年12月31日 可予行使	9.655	10,222

合併財務報表附註

24 僱員福利成本(續)**(a) 以股份為基礎的支付(續)**

於期末已發行及尚未行使股票期權的歸屬日及行使價如下：

	平均行使價 (每股) 港元	尚未行使期權 (千份)
2022年8月20日	6.390	2,715

截至2021年12月31日及2020年12月31日止年度，概無授出期權。於2021年12月31日，該計劃項下有179,014,910份股票期權(2020年12月31日：179,014,910份股票期權)。

截至2021年12月31日止年度，自合併財務報表扣除的股票期權公允價值為零美元(截至2020年12月31日止年度：零美元)，此乃由於績效條件未獲滿足，故年內概無歸屬任何股份。

(b) 董事酬金

截至2021年12月31日止年度，各董事的薪酬載列如下：

	袍金 ^(ix) 千美元	薪金 千美元	年度獎勵補償 ⁽ⁱⁱ⁾ 千美元	其他福利 ⁽ⁱⁱⁱ⁾ 千美元
趙桂斌先生 ^{* (i)}	—	1,040	972	56
MILAVEC, Robin Zane先生 ^{(i)(xiii)}	—	485	232	112
樊毅先生 ⁽ⁱ⁾	—	250	95	69
蔚成先生	68	—	—	—
劉健君先生	56	—	—	—
易永發先生	68	—	—	—
雷自力先生 ^(x)	24	—	—	—
王堅先生	124	—	—	—
張文冬女士 ^(xi)	42	—	—	—
劉平先生 ^(xii)	18	—	—	—

合併財務報表附註

24 僱員福利成本(續)

(b) 董事酬金(續)

截至2020年12月31日止年度，各董事的薪酬載列如下：

	袍金 ^(ix) 千美元	薪金 千美元	年度 獎勵補償 ^(vi) 千美元	其他福利 ^(vii) 千美元
趙桂斌先生* ⁽ⁱ⁾	—	1,040	892	47
MILAVEC, Robin Zane先生 ^{(i)(xiii)}	—	375	148	102
樊毅先生 ⁽ⁱ⁾	—	223	87	93
RICHARDSON, Michael Paul先生 ^{(i)(xiv)}	—	2	—	34
蔚成先生	68	—	—	—
劉健君先生	56	—	—	—
易永發先生	68	—	—	—
張建勳先生	36	—	—	—
王堅先生	124	—	—	—
張文冬女士 ^(xi)	6	—	—	—
劉平先生 ^(xii)	42	—	—	—

* 本公司首席執行官

附註：

- (i) 該人士為高級管理層成員。
- (ii) 年度獎勵補償計劃由年末起計一年內支付。
- (iii) 其他福利包括就牙醫、殘障及醫療保障作出的付款；社會保險供款及健康存款賬戶；以及其他金錢以外的福利。
- (iv) 截至2021年12月31日止年度，本集團並無就所管理的設定受益退休金計劃直接或間接向董事因其董事職務提供的服務或與管理本公司或其附屬公司事務有關的其他服務而支付或派發任何退休福利，而彼亦無收取有關款項(2020年：無)。
- (v) 截至2021年12月31日止年度，概無直接或間接向董事就終止董事服務支付任何款項或派發任何福利，而彼亦無收取有關款項，亦無應付款項(2020年：無)。
- (vi) 截至2021年12月31日止年度，第三方概無就提供董事服務而獲提供或收取任何代價(2020年：無)。
- (vii) 概無訂立以董事、其控制法人團體及關連實體為受益人的貸款、准貸款或其他交易(2020年：無)。
- (viii) 於年末或年內任何時間本公司或其任何附屬公司概無訂立與本集團業務有關而本公司董事於當中擁有任何重大直接或間接權益的重要交易、安排及合約(2020年：無)。
- (ix) 就董事所提供服務而支付的費用，而其他酬金則與本公司或其附屬公司的管理層所提供的其他服務有關。
- (x) 雷自力先生自2021年6月8日起獲委任為非執行董事。

合併財務報表附註

24 僱員福利成本(續)**(b) 董事酬金(續)**

附註：(續)

- (xi) 張文冬女士獲委任為非執行董事，自2020年11月13日起生效。
- (xii) 劉平先生退任非執行董事，自2021年6月8日起生效。
- (xiii) MILAVEC, Robin Zane先生獲委任為執行董事，自2020年6月30日起生效。
- (xiv) RICHARDSON, Michael Paul先生退任執行董事，自2020年1月1日起生效。
- (xv) 遞延獎勵補償計劃將於所有條件達成並獲董事會批准後(其中估計乃按若干表現目標的達成情況而作出)償付。截至2021年12月31日止年度，按照國際財務報告準則計提的趙桂斌先生、MILAVEC, Robin Zane先生、樊毅先生、RICHARDSON, Michael Paul先生、王堅先生、劉平先生及張文冬女士的遞延獎勵補償分別約為4,277,000美元、1,231,000美元、397,000美元、零美元、370,000美元、零美元及23,000美元(2020年：1,441,000美元、252,000美元、148,000美元、零美元、33,000美元、16,000美元及16,000美元)。遞延獎勵補償包括股票期權計劃的以股份為基礎付款，是根據附註24(a)所載的方法進行計算以及披露。由於本公司採用二項式估值模式分別計算2014年6月11日、2015年6月10日、2016年6月10日、2017年5月29日、2018年5月30日及2019年8月21日授出期權的公允價值每份期權2.710港元、3.920港元、3.320港元、4.440港元、4.450港元及2.590港元，此等披露的價值與股票期權自身的內在價值背離。於實際股價分別低於2014年6月11日、2015年6月10日、2016年6月10日、2017年5月29日、2018年5月30日及2019年8月21日所授出期權的行使價每股5.150港元、8.610港元、7.584港元、11.620港元、12.456港元及6.390港元時，期權處於價外狀態，持有人將不會因行使期權而獲利。

(c) 五名最高薪人士

截至2021年12月31日止年度，本集團五名最高薪人士包括兩名董事(2020年：一名)，其酬金已反映於上述分析。於年內應付予餘下三名人士(2020年：四名)的酬金如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
薪金及津貼	2,302	1,775
年度及遞延獎勵補償	1,499	2,520
其他福利	423	510
	4,224	4,805

合併財務報表附註

24 僱員福利成本(續)

(c) 五名最高薪人士(續)

餘下人士的酬金介乎以下範圍：

	截至12月31日止年度	
	2021年	2020年
	人數	
6,500,000港元至7,000,000港元(834,000美元至898,000美元)	–	1
7,000,000港元至7,500,000港元(898,000美元至962,000美元)	–	1
8,500,000港元至9,000,000港元(1,090,000美元至1,154,000美元)	1	–
9,000,000港元至9,500,000港元(1,154,000美元至1,218,000美元)	–	1
10,500,000港元至11,000,000港元(1,347,000美元至1,411,000美元)	1	–
13,000,000港元至13,500,000港元(1,667,000美元至1,731,000美元)	1	–
13,500,000港元至14,000,000港元(1,731,000美元至1,795,000美元)	–	1

截至2021年及2020年12月31日止年度，本集團並無向五名最高薪人士支付酬金，作為加入本集團或加入本集團後的獎勵，或作為離職補償。

(d) 績效獎勵

根據於2020年11月13日授予的一份獎勵協議，本公司向董事會確定的若干合資格個人授出16,299,000單位績效獎勵(2020年績效獎勵)。2020年績效獎勵將自2020年11月13日起至2023年6月30日止期間維持生效。在滿足非市場績效條件的情況下，2020年績效獎勵將於2021年、2022年及2023年分平均三期歸屬。各單位績效獎勵將以現金結算，以支付該期結束日期的本公司股價與董事會釐定的初始股價4.36港元(初始股價)之間的增值。

於2021年12月31日，2020年11月授出的績效獎勵尚未償付部分的加權平均公允價值乃採用「柏力克－舒爾斯」模式釐定為每單位5.491港元。績效獎勵尚未償付部分的平均最高現金支出不超過每單位5.491港元(每單位9.851港元減去授予日期的初始股價4.360港元)或每期2,918,000美元。代入該模式的重要輸入數據為於授予日期的初始股價4.360港元、緊接2021年12月31日前30天平均股價9.972港元、加權平均波幅68.86%、介乎0.5至1.5年的預計年期及介乎0.19%至0.56%的無風險年利率。截至2021年12月31日止年度，績效獎勵公允價值4,875,000美元已自合併財務報表扣除(2020年12月31日止年度：1,116,000美元)。截至2021年12月31日止年度，2,457,530單位2020年績效獎勵已失效，而5,202,000單位總額為2,974,000美元的2020年績效獎勵已於歸屬時以現金結算。於2021年12月31日，2020年績效獎勵的應付款項3,017,000美元已計入「其他應付款項及應計款項」(2020年12月31日：1,116,000美元)。

24 僱員福利成本(續)

(d) 績效獎勵(續)

根據於2021年6月1日授予的一份獎勵協議，本公司向董事會確定的若干合資格個人授出18,055,000單位績效獎勵(2021年績效獎勵)。2021年績效獎勵將自2021年6月1日起至2024年6月30日止期間維持生效。在滿足非市場績效條件的情況下，2021年績效獎勵將於2022年、2023年及2024年分平均三期歸屬。各單位2021年績效獎勵將以現金結算，以支付該期結束日期的本公司股價與董事會釐定的初始股價10.18港元之間的增值。

於2021年12月31日，2021年6月授出的績效獎勵尚未償付部分的加權平均公允價值乃採用「柏力克－舒爾斯」模式釐定為每單位2.942港元。2021年績效獎勵尚未償付部分的平均最高現金支出不超過每單位5.346港元(每單位15.526港元減去授予日期的初始股價10.180港元)或每期3,404,000美元。代入該模式的重要輸入數據為於授予日期的初始股價10.180港元、緊接2021年12月31日前30天平均股價9.972港元、加權平均波幅66.70%、介乎0.5至2.5年的預計年期及介乎0.19%至0.85%的無風險年利率。截至2021年12月31日止年度，2021年績效獎勵公允價值1,634,000美元已自合併財務報表扣除(截至2020年12月31日止年度：零美元)。截至2021年12月31日止年度，3,160,380單位2021年績效獎勵失效。於2021年12月31日，2021年績效獎勵的應付款項1,634,000美元(2020年12月31日：零美元)已計入「其他應付款項及應計款項」。

合併財務報表附註

25 融資收益／融資成本

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
融資收益		
銀行存款利息	4,426	4,096
融資成本		
銀行借款利息	6,090	4,157
票據利息	3,753	14,687
	9,843	18,844
租賃利息	3,201	3,574
其他融資成本	2,956	3,299
	16,000	25,717
減：符合條件資產資本化金額(附註6及8)	(9,719)	(16,561)
	6,281	9,156
	1,855	5,060

26 所得稅利益

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
即期所得稅開支	(23,770)	(3,073)
遞延所得稅利益(附註9)	36,160	10,914
	12,390	7,841

美國國會通過了《新冠病毒援助、救濟和經濟安全法案》(Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) Act)，並於2020年3月27日簽署成為法律。《CARES法案》規定將自2017年12月31日之後至2021年1月1日之前的納稅年度中所產生任何淨經營虧損回撥至產生虧損的納稅年度之前的各五個納稅年度(回撥期)。由於此條文的實施，納稅人於回撥期的最早納稅年度計及該等淨經營虧損，將未使用金額結轉至各下一個納稅年度。本集團已將此條文應用於截至2021年12月31日止年度的2020年美國淨經營虧損稅項的稅務計算，並確認淨經營虧損回撥的利益6,832,000美元(2020年：9,809,000美元)。

有關本集團利潤的稅項已按兩個年度估計應課稅利潤以本集團主要產生利潤所在地(即美國、中國及波蘭)的法定稅率分別為21%、25%及19%計算。

合併財務報表附註

26 所得稅利益(續)

有關本集團除稅前利潤的稅項與對匯總實體按各國利潤適用稅率計算將得出的理論金額之間的差額如下：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
除所得稅前利潤	117,160	114,462
按各國利潤適用稅率計算的稅項	(29,924)	(28,274)
就稅項而言不可扣除的開支	(484)	(299)
毋須課稅的收入	10,863	12,462
稅項抵免 ⁽ⁱ⁾	13,713	12,126
優惠稅率及免稅期 ⁽ⁱⁱ⁾	13,359	8,790
稅項虧損及可扣除暫時性差額，遞延稅項並未獲確認	(209)	(4,261)
美國淨經營虧損稅率利益 ⁽ⁱⁱⁱ⁾	6,832	9,809
美國州際及預扣稅 ^(iv)	(6,899)	(2,573)
其他	5,139	61
所得稅利益	12,390	7,841

附註：

- (i) 主要指研究及專利激勵。
- (ii) 就中國高新技術企業須按優惠稅率繳納稅項主要產生的利潤。並包括就本集團根據相關波蘭稅項規則於波蘭經濟特區的投資直至2026年可豁免稅項。
- (iii) 美國《CARES法案》淨經營虧損回撥提供永久稅率利益。
- (iv) 包括預計將於可預見未來支付的公司間股息的預扣稅。

27 每股盈利**(a) 基本**

每股基本盈利按本公司權益持有人應佔利潤除以年內已發行普通股加權平均數計算。

	截至12月31日止年度	
	2021年	2020年
本公司權益持有人應佔利潤(千美元)	118,440	116,766
已發行普通股加權平均數(千股)	2,509,004	2,507,545
每股基本盈利(美元)	0.05	0.05

合併財務報表附註

27 每股盈利(續)**(b) 攤薄**

每股攤薄盈利乃透過調整發行在外普通股的加權平均數以假設所有潛在攤薄普通股已獲兌換而計算。本公司的潛在攤薄普通股包括根據該計劃發行的股份(於2021年12月31日歸屬)。假設股票期權獲行使時原應發行的股份數目減原應按照公允價值(按照截至2021年12月31日止年度每股平均市場價格釐定)以相同所得款項總額發行的股份數目，即為以零代價發行的股份數目。所得出以零代價發行的股份數目計入計算每股攤薄盈利時的分母中的普通股加權平均數。截至2021年及2020年12月31日止年度的詳情載列於下表。

	截至12月31日止年度	
	2021年	2020年
用於釐定每股攤薄盈利的本公司權益持有人應佔利潤(千美元)	118,440	116,766
已發行普通股加權平均數(千股)	2,509,004	2,507,545
股票期權調整(千份)	2,527	285
已發行普通股加權平均數，以計算每股攤薄盈利(千股)	2,511,531	2,507,830
每股攤薄盈利(美元)	0.05	0.05

28 股息

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
建議派付股息每股0.0095美元(2020年：0.0094美元)	23,843	23,571

董事於2022年3月16日(批准該等合併財務報表當日)舉行的會議上建議派付2021年股息，惟並無於該等合併財務報表中反映為應付股息。

合併財務報表附註

29 合併現金流量表

(a) 經營所產生的現金

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
除所得稅前利潤	114,013	114,462
調整：		
融資成本	6,281	9,156
不動產、工廠及設備折舊	134,065	122,010
不動產、工廠及設備減值支出撥回	-	(3,437)
使用權資產折舊	13,394	13,208
無形資產攤銷	105,298	93,357
無形資產減值支出	1,465	34,147
確認遞延收入	(19,345)	(33,835)
應收賬款及其他應收款項減值(撥回)支出	(370)	689
庫存(撇減撥回)撇減	(2,057)	1,718
分佔合營企業業績	(653)	(795)
以股份為基礎的補償	6,623	1,116
出售不動產、工廠及設備虧損	2,224	9,608
	360,938	361,404
營運資本變動：		
應收賬款以及其他應收款項及預付款項增加	(32,109)	(39,708)
庫存(增加)減少	(56,192)	34,952
應付款項及應計款項增加	7,145	80,469
撥備減少	(103)	(7,929)
退休福利及補償增加(減少)	236	(569)
遞延收入增加	38,982	19,900
經營所產生的現金	318,897	448,519

主要非現金交易

截至2021年12月31日止年度，本集團購置不動產、工廠及設備，並入賬為應付款項26,654,000美元(2020年：36,671,000美元)。

截至2021年12月31日止年度，本集團以向客戶收取用以結清應收賬款的票據向供應商結清37,596,000美元(2020年：40,029,000美元)的應付賬款。該等交易為中國的特定交易。

截至2021年12月31日止年度，本集團於使用權資產及租賃負債的非現金增加為21,357,000美元(2020年：7,611,000美元)。

合併財務報表附註

29 合併現金流量表(續)

(b) 借款淨額對賬

(i) 截至2021年12月31日止年度的借款淨額變動如下：

	於一年內 到期的借款 千美元	於一年後 到期的借款 千美元	合計 千美元
於2020年1月1日	58,825	248,829	307,654
現金流量	(60,162)	–	(60,162)
外匯調整	12	–	12
其他非現金變動	249,961	(248,829)	1,132
於2020年12月31日	248,636	–	248,636
現金流量	(164,498)	–	(164,498)
外匯調整	265	–	265
於2021年12月31日	84,403	–	84,403

(ii) 截至2021年12月31日止年度的租賃負債淨額變動如下：

	於一年內 到期的 租賃負債 千美元	於一年後 到期的 租賃負債 千美元	合計 千美元
於2020年1月1日	12,291	49,381	61,672
現金流量	(13,672)	–	(13,672)
外匯調整	417	1,604	2,021
其他非現金變動	14,491	(7,158)	7,333
於2020年12月31日	13,527	43,827	57,354
現金流量	(13,709)	–	(13,709)
外匯調整	(269)	(923)	(1,192)
其他非現金變動	12,841	7,068	19,909
於2021年12月31日	12,390	49,972	62,362

30 承擔

資本承擔

於2021年12月31日，本集團有資本承擔138,185,000美元用以購置已訂約但未作出撥備的不動產、工廠及設備(2020年12月31日：133,026,000美元)。

合併財務報表附註

31 關聯方交易

- (a) 與航空工業聯營公司豫北轉向系統股份有限公司(豫北轉向)及新鄉艾迪威汽車科技有限公司(艾迪威)進行的交易

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
購買貨物	2,500	158

- (b) 與合營企業進行交易

下表載列本集團與其合營企業之間進行的交易。

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
銷售產品、設備及服務 ⁽ⁱ⁾	68,664	68,550
採購服務 ⁽ⁱ⁾	10,696	6,906

附註：

- (i) 服務包括工程服務、租金及其他費用

有關本集團合營企業的資料披露如下：

Nexteer (China) Holding Co., Ltd. (**Nexteer China Holding**，本公司的直接全資附屬公司)持有位於中國重慶一家合營企業重慶耐世特轉向系統有限公司(**重慶耐世特**)的50%擁有權權益。該合營企業為製造及銷售轉向零部件而成立，而餘下50%權益則由重慶建設工業(集團)有限責任公司持有。

於2017年3月，Nexteer China Holding與東風汽車零部件(集團)有限公司訂立合營協議，以成立東風耐世特轉向系統(武漢)有限公司(**東風耐世特**)。該合營企業位於中國武漢市，由雙方各自持有50%權益，旨在為東風汽車集團股份有限公司及其聯屬公司設計及製造EPS系統。該合營企業於2019年開始投產，惟尚未開始進行重大客戶生產。

於2017年1月，本公司間接全資附屬公司耐世特汽車系統公司同意與Continental Automotive Systems, Inc.設立一間合營企業。該合營企業CNXMotion, LLC (**CNXMotion**)位於美國大布朗克，專注於為混合模式及自動駕駛整合橫向及縱向操控。

於2021年12月31日，本集團向合營企業投資的賬面值為22,904,000美元，包括分別與重慶耐世特、東風耐世特及CNXMotion有關的15,652,000美元、7,252,000美元及零美元(2020年12月31日：15,058,000美元、7,224,000美元及零美元)。截至2021年12月31日止年度，本集團分佔合營企業的業績為653,000美元，其中包括分別與重慶耐世特、東風耐世特及CNXMotion有關的3,691,000美元、29,000美元及(3,067,000美元)(截至2020年12月31日止年度：3,073,000美元、(298,000美元)及(1,980,000美元))。截至2021年12月31日止年度，本集團自重慶耐世特收取股息3,097,000美元(2020年：零美元)。

合併財務報表附註

31 關聯方交易(續)**(c) 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：

	截至12月31日止年度	
	2021年 千美元	2020年 千美元
短期僱員福利	13,084	10,395
其他長期福利	2,232	2,865
終止僱傭福利	1,100	–
以股份為基礎的支付	7,269	762
	23,685	14,022

該等薪酬乃根據個別人士的表現及市場趨勢釐定。

合併財務報表附註

32 本公司的資產負債表

本公司按非合併基準編製的資產負債表如下：

	於12月31日	
	2021年 千美元	2020年 千美元
資產		
非流動資產		
於附屬公司的投資	845,309	845,288
使用權資產	114	153
其他應收款項及預付款項	21,236	21,288
	866,659	866,729
流動資產		
其他應收款項及預付款項	1,873	19
現金及現金等價物	57	50
	1,930	69
總資產	868,589	866,798
權益		
資本及儲備		
股本	32,377	32,347
其他儲備	456,431	455,651
留存收益(累計虧損)	23,143	(15,242)
總權益	511,951	472,756
非流動負債		
租賃負債	75	115
遞延所得稅負債	9,850	7,250
	9,925	7,365
流動負債		
借款	344,209	384,276
租賃負債	39	38
其他應付款項及應計款項	2,465	2,363
	346,713	386,677
總權益及負債	868,589	866,798

本公司的資產負債表由董事會於2022年3月16日批准並代表簽署。

趙桂斌

董事

樊毅

董事

合併財務報表附註

32 本公司的資產負債表(續)

本公司按非合併基準呈列的儲備變動如下：

	股份溢價 千美元	股份支付 薪酬儲備 千美元	資本儲備 千美元	留存收益 (累計虧損) 千美元	儲備總額 千美元
於2020年1月1日	-	6,916	504,400	21,305	532,621
年度虧損	-	-	-	(10,724)	(10,724)
根據股票期權計劃提供僱員 服務的價值(附註24(a))	-	7	-	-	7
支付予股東的股息	-	-	(55,672)	(25,823)	(81,495)
行使股票期權	-	-	-	-	-
於2020年12月31日	-	6,923	448,728	(15,242)	440,409
年度利潤	-	-	-	60,921	60,921
根據股票期權計劃提供僱員 服務的價值(附註24(a))	-	21	-	-	21
根據股票期權獲行使時轉撥 至股份溢價	883	(883)	-	-	-
行使股票期權	1,804	-	-	-	1,804
支付予股東的股息	(1,045)	-	-	(22,536)	(23,581)
於2021年12月31日	1,642	6,061	448,728	23,143	479,574

合併財務報表附註

33 股本

	普通股 股數	金額
<i>已發行及繳足：</i>		
於2020年1月1日按每股面值0.10港元計算	2,507,544,833	250,754,483港元
於2020年12月31日按每股面值0.10港元計算	2,507,544,833	250,754,483港元
行使股票期權	2,279,460	227,946港元
於2021年12月31日按每股面值0.10港元計算	2,509,824,293	250,982,429港元

合併財務報表附註

34 主要附屬公司及合營企業的詳情

	經營、註冊成立地點及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	應佔股本權益	主要業務
附屬公司				
<i>直接持有：</i>				
Nexteer (China) Holding Co., Ltd. ^①	中國 2014年6月16日	30,000,000美元	100%	投資控股
Nexteer UK Holding Ltd.	英國 2015年2月5日	161,120,152美元	100%	投資控股
PCM (Singapore) Steering Holding Pte. Limited	新加坡 2010年11月4日	197,600,000美元及 1新加坡元	100%	投資控股
<i>間接持有：</i>				
耐世特汽車系統(蘇州)有限公司 ^①	中國 2007年1月24日	32,800,000美元	100%	製造轉向零部件、 區域技術中心
Nexteer Automotive Australia Pty Ltd.	澳洲 2008年1月23日	2,849,108澳元	100%	客戶服務中心
耐世特汽車系統公司	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	製造轉向及動力傳動零部 件、全球技術中心
Nexteer Automotive France SAS	法國 2008年3月25日	1,287,000歐元	100%	客戶服務中心、工程中心
Nexteer Automotive Germany GmbH	德國 2008年1月2日	25,000歐元	100%	客戶服務中心、工程中心
Nexteer Automotive India Private Limited	印度 2008年2月25日	207,917,940盧比	100%	製造轉向及動力傳動零部 件、軟件服務中心
Nexteer Automotive Italy S.r.l.	意大利 2008年1月30日	10,000歐元	100%	客戶支援、工程中心
Nexteer Automotive Japan LLC	日本 2008年2月21日	1日圓	100%	客戶支援、工程中心
Nexteer Automotive Korea Limited	韓國 2008年2月28日	3,400,000,000韓圓	100%	客戶支援、工程中心

合併財務報表附註

34 主要附屬公司及合營企業的詳情(續)

	經營、註冊成立地點及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	應佔股本權益	主要業務
Nexteer Automotive Luxembourg S.à r.l.	盧森堡 2013年11月5日	20,000美元	100%	投資控股
Nexteer Automotive Mexico S.de R.L. de C.V.	墨西哥 2014年6月10日	129,912墨西哥披索	100%	經銷公司
Nexteer Automotive Morocco S.à r.l.	摩洛哥 2017年10月12日	34,653,600歐元	100%	製造轉向及動力傳動零部件
Nexteer Automotive Poland sp. z o.o.	波蘭 1997年1月2日	20,923,750茲羅提	100%	製造轉向零部件、 區域技術中心
耐世特汽車系統(柳州)有限公司 ^①	中國 2015年1月8日	10,000,000美元	100%	製造轉向零部件
Nexteer Cayman Finance Limited	開曼群島 2019年10月21日	2美元	100%	集團間融資
Nexteer Hungary Finance Kft.	匈牙利 2019年3月5日	12,000美元	100%	集團間融資
Nexteer Hungary Investment Kft.	匈牙利 2020年2月24日	13,000美元	100%	集團間融資
Nexteer Industria e Comercio de Sistemas Automotivos Ltda.	巴西 2007年2月22日	311,423,316雷亞爾	100%	製造轉向及動力傳動零部件
耐世特凌雲驅動系統(蕪湖) 有限公司 ^①	中國 2006年12月22日	22,400,000美元	60%	製造動力傳動零部件
耐世特凌雲驅動系統(涿州) 有限公司 ^①	中國 1995年10月6日	22,000,000美元	60%	製造動力傳動零部件
Nexteer Luxembourg Holding VI S.à r.l.(前稱Rhodes I LLC)	盧森堡 (前於美國密西根州) 2007年11月7日	85,000歐元	100%	投資控股
Nexteer Luxembourg Holding VII S.à r.l.(前稱Rhodes II LLC)	盧森堡 (前於美國密西根州) 2007年11月7日	85,000歐元	100%	投資控股
Nexteer Otomotiv Sanayi ve Ticaret Limited Sirketi	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

合併財務報表附註

34 主要附屬公司及合營企業的詳情(續)

	經營、註冊成立地點及 註冊成立日期	已發行及 繳足股本	應佔股本權益	主要業務
Nexteer US Holding I LLC	美國德拉威州 2007年5月18日	-	100%	投資控股
PCM US Steering Holding LLC	美國德拉威州 2009年3月9日	-	100%	投資控股
PT Nexteer Automotive Indonesia	印尼 2016年3月23日	1,600,000美元	100%	製造轉向零部件
Rhodes Holding I S.à r.l.	盧森堡 2008年1月15日	4,500,000歐元	100%	投資控股
Rhodes Holding II S.à r.l.	盧森堡 2008年1月15日	4,331,151歐元	100%	投資控股
Steering Holding Pte. Ltd.	新加坡 2008年2月15日	6,400,000美元 及1歐元	100%	工程中心、投資控股
Steering Solutions Corporation	美國德拉威州 2007年10月29日	1美元	100%	投資控股
Steering Solutions Expat Holding Corporation	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	僱員支援服務
Steering Solutions IP Holding Corporation	美國德拉威州 2008年1月2日	1美元	100%	知識產權管理
Steeringmex S. de R.L. de C.V.	墨西哥 2007年12月14日	100,292,971 墨西哥披索	100%	製造轉向及動力傳動零部件
合營企業：				
重慶耐世特轉向系統有限公司 ⁽ⁱ⁾	中國 2014年1月22日	人民幣120,000,000元	50%	製造轉向零部件
CNXMotion, LLC	美國德拉威州 2017年7月18日	-	50%	研究及開發中心
東風耐世特轉向系統(武漢)有限公司 ⁽ⁱ⁾	中國 2017年10月23日	人民幣150,000,000元	50%	製造轉向零部件

(i) 根據中國法律註冊的外資企業。

五年財務概要

	截至12月31日止年度				
	2021年 千美元	2020年 千美元	2019年 千美元	2018年 千美元	2017年 千美元
業績					
收入	3,358,725	3,032,210	3,575,657	3,912,170	3,878,009
除所得稅前利潤	114,013	114,462	263,933	410,391	405,049
所得稅利益(開支)	12,390	7,841	(29,275)	(26,045)	(49,171)
年內利潤	126,403	122,303	234,658	384,346	355,878
歸屬於以下人士的利潤：					
本公司權益持有人	118,440	116,766	232,445	379,657	351,769
非控制性權益	7,963	5,537	2,213	4,689	4,109
	126,403	122,303	234,658	384,346	355,878
每股盈利(每股美元)：					
基本及攤薄	0.05	0.05	0.09	0.15	0.14
資產及負債					
總資產	3,206,499	3,305,741	3,258,972	3,111,511	2,979,383
總負債	1,203,910	1,384,756	1,407,316	1,401,667	1,538,668
權益總額	2,002,589	1,920,985	1,851,656	1,709,844	1,440,715
本公司權益持有人					
應佔資本及儲備	1,954,629	1,882,002	1,811,981	1,671,810	1,402,411
非控制性權益	47,960	38,983	39,675	38,034	38,304
	2,002,589	1,920,985	1,851,656	1,709,844	1,440,715