

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



Zhejiang Shibao Company Limited*

浙江世寶股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限責任公司)

(股份代號：1057)

海外監管公告

此海外監管公告是根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第 13.10B 條發出。以下為浙江世寶股份有限公司於深圳證券交易所網站所刊發之「浙江世寶股份有限公司 2026 年度向特定對象發行 A 股股票募集資金使用可行性分析報告」。

承董事會命
浙江世寶股份有限公司
董事長
張世權

中國•浙江•杭州
2026年8月8日

於本公告刊發日期，本公司董事會包括執行董事張寶義先生、湯浩瀚先生、張蘭君女士及周裕先生；非執行董事張世權先生及張世忠先生；職工董事吳琅平先生；以及獨立非執行董事李興建先生、閔海濤先生、徐晉誠先生及王志福先生。

* 僅供識別

A 股简称：浙江世宝
H 股简称：浙江世宝

A 股代码：002703
H 股代码：01057



浙江世宝股份有限公司

Zhejiang Shibao Company Limited

2026 年度向特定对象发行 A 股股票

募集资金使用可行性分析报告

二〇二六年八月

一、本次募集资金的使用计划

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

单位：万元

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

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

二、本次募集资金投资项目的建设背景

（一）汽车产业持续增长，转向系统市场空间稳步扩大

汽车产业是全球经济发展的支柱性产业之一，2025 年全球汽车产量约 9,980 万辆，2020-2025 年全球汽车产量复合增长率 5.16%。中国作为全球最大的汽车市场，根据中汽协数据，2025 年中国汽车产销量分别达到 3,453 万辆和 3,440 万辆，同比分别增长 10.4%和 9.4%，2026 年中国汽车销量将超过 3,475 万辆。汽车转向系统作为汽车核心零部件之一，其市场规模与汽车产销量高度相关，汽车行业的持续增长为转向系统行业提供了坚实的市场基础。

（二）新能源汽车与智能驾驶协同驱动，推动转向系统结构性升级

新能源汽车是全球汽车产业转型升级的重要方向，也是中国汽车产业高质量发展的战略选择。根据中汽协统计，2025 年中国新能源汽车销量 1,649 万辆，同比增长 28.2%，新能源汽车市场渗透率为 47.9%，相比 2024 年快速提升了 7 个

百分点。新能源汽车的快速发展对转向系统提出了新的技术要求。

与此同时，智能驾驶功能持续升级，对转向系统的响应速度、控制精度和功能安全提出了更高要求。随着智驾等级从 L2 向 L3、L4 提升，执行端必然要求转向系统加速由机械件向电子元器件升级，以适配高阶智驾所需的毫秒级响应速度。

新能源汽车与智能驾驶两大趋势协同作用，推动转向系统全面升级，为具备技术积累和前瞻布局的本土转向企业带来重大的结构性市场机遇。

（三）自主品牌迎来技术变革窗口，国产替代进程加速

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

（四）公司业务快速增长，产能瓶颈日益突出

公司经过多年发展，已形成覆盖乘用车、商用车的客户体系，产品已进入多家整车企业供应链，并具备汽车零部件一级供应商所需的同步开发、客户审核及批量配套经验。近年来，随着下游新能源市场需求的快速爆发，新兴应用领域的持续迭代，公司客户定点项目和量产需求持续增加，需要扩建产能以匹配下游客户的订单需求。汽车零部件专用产线从技术方案确定、设备采购、安装调试到客户审核通常需要较长周期，公司需提前进行战略性布局，以顺应行业新需求变化，把握发展机遇。

三、本次募集资金投资项目的必要性和可行性分析

（一）汽车线控转向系统产业化建设项目

1、项目概况

本项目聚焦汽车线控转向系统产业化建设，包括设备购置及安装、厂房建设

等必要投资。项目建设完毕后，将新增乘用车线控转向（RWA）产能 30 万台套/年、后轮转向器产能 30 万台套/年、轻卡电动转向器 15 万台套/年、重卡电动转向器产能 10 万台套/年、PPK 产能 90 万台套/年、丝杆产能 60 万台套/年。

2、项目实施必要性

（1）线控转向和后轮转向进入产业化导入期，新增产品具有较大的市场发展空间

在线控转向（SBW）领域，SBW 彻底取消了方向盘与车轮之间的机械连接，完全通过电信号传递转向指令，具备响应速度快、转向比动态可调、冗余安全等级高等优势，是 L3 及以上高阶自动驾驶不可替代的核心执行部件。转向系统正从机械转向（MS）向电动助力转向（EPS）再向线控转向（SBW）持续升级。根据高工智能汽车数据及预测，2023-2035 年我国 SBW 的市场规模呈指数级增长，预计到 2030 年市场规模将达到 215.2 亿元，到 2035 年市场规模将达到 382.3 亿元，期间渗透率从不到 10% 上升至 60.87%。

在后轮转向（RWS）领域，RWS 通过后轮主动转向，在低速场景下可减小转弯半径、提升泊车灵活性，在高速场景下可增强行驶稳定性，尤其适用于长轴距大型车辆。过去受限于高昂的系统成本，RWS 主要搭载于奔驰 S 级、奥迪 Q7、宝马 7 系、保时捷 Panamera 等顶级豪华车型。随着国产供应链成熟、电控技术进步以及新能源汽车平台对底盘集成度要求的提升，后轮转向正加速从“百万级豪车专属”向主流高端车型渗透。根据佐思汽研报告，2025 年 1 至 10 月中国乘用车后轮转向装配量已达 10.6 万辆，同比增长 36.5%；渗透率从 2024 年的 4.2% 提升至 2025 年的 7.8%，且配置起售价已下探至 20-25 万元区间，正从高端豪华车型向大众市场加速下沉。根据知名市场研究机构 MRFR 数据，全球主动后轴转向市场规模将由 2025 年的 28.42 亿美元增长至 2035 年的 54.52 亿美元，2025 年至 2035 年复合增长率为 6.73%。

（2）商用车新能源化和智能化将持续带动电动转向产品需求

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

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

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

(3) 把握下游市场发展机遇，进一步提高公司综合竞争力

汽车转向系统市场当前以电动助力转向（EPS）产品为主，市场长期由外资品牌占据主要份额。而在线控转向等新兴领域，自主品牌与外资品牌基本处于同步开发阶段。借助国内新能源汽车产业的先发优势与规模化应用基础，自主品牌有望在本次技术变革中实现“弯道超车”，重塑底盘转向领域的竞争格局。公司作为国产自主品牌转向领域的龙头企业之一，为积极顺应市场发展机遇，把握国产替代的重要窗口期，拟通过本项目实现线控转向相关产品的规模化量产，及时响应下游市场快速发展需求，加速抢占市场先机。

3、项目实施可行性

(1) 项目产品具有明确的市场应用场景和客户导入基础

本项目拟建设乘用车线控转向执行机构、后轮转向器、轻卡电动转向器、重卡电动转向器等产品生产能力，相关产品主要应用于新能源汽车、智能网联汽车及高阶智能驾驶车辆，产品定位和应用场景较为明确。

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

液方案向电动化、高冗余和线控化方向升级。上述技术路线均具有较为清晰的整车应用需求，为项目产品产业化提供了市场基础。

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

汽车转向产品具有严格的供应商准入审核门槛，且产品通常需要经过较长周期的产品开发、样件试制、性能验证和整车匹配。公司现有客户合作关系及项目储备，有利于本项目新增产品的客户导入、量产推进和后续市场拓展，为新增产能逐步释放提供了良好基础。

（2）公司现有产品及制造能力为项目实施落地提供保障

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

本项目拟建设的乘用车线控转向、后轮转向和轻重卡电动转向产品及配套部件产能，与公司现有产品在机械传动、电机驱动、电控集成、传感器应用、总成装配、性能标定及产品检测等方面具有较强的技术和工艺延续性。

因此，本项目系依托公司已有产品平台和制造经验进行的产品升级及产业化延伸。公司现有技术、工艺、人员、供应链及客户服务体系可在本项目实施过程中得到复用，有利于降低新产品由样件开发向批量生产转化过程中的工艺和质量风险。

4、项目实施主体与投资情况

本项目实施主体为公司全资子公司杭州世宝，投资总额合计 56,230.00 万元，

项目建设期限为 3 年零 3 个月，拟使用募集资金 56,230.00 万元。

5、项目涉及的审批、备案事项

截至目前，本项目的备案、环评等手续尚在办理中，公司将根据相关要求履行审批程序。

（二）乘用车新一代智能上转系统产业化建设项目

1、项目概况

本项目聚焦乘用车新一代智能上转系统产业化建设，包括设备购置及安装、厂房改造等必要投资。项目完全投产后，将新增年产 40 万台套线控转向管柱、95 万台套电动转向管柱、20 万台套机械转向管柱、70 万台套转向中间轴的生产能力。通过上述能力建设，公司将进一步提升新一代中高端乘用车转向管柱及中间轴的智能制造能力，有利于公司把握市场需求变化带来的历史性机遇，实现整体竞争实力的进一步提升。

2、项目实施必要性

（1）汽车智能化、电动化加速，转向管柱及线控转向产品市场需求快速扩大

转向管柱、中间轴是连接方向盘与转向器的核心传动部件，直接影响转向角度和力矩传递、方向盘位置调节、操纵手感、噪声表现及碰撞安全。随着汽车产业加快向电动化、智能化、网联化转型，高级辅助驾驶（ADAS）功能持续下沉，L2 级及以上智能驾驶功能已由旗舰车型逐步普及至主力车型，转向系统作为智能驾驶功能落地的核心执行部件，正由机械转向、电动助力转向（EPS）向线控转向（SBW）跨越式升级，带动电动转向管柱及线控转向管柱等产品需求快速增长。

从市场空间看，电动转向管柱已成为 30 万元以上新能源汽车的标配，2026 年国内装车量预计超过 200 万台，并随着智能座舱功能下沉加快向更广泛的中高端车型渗透；线控转向管柱作为新一代智能转向的核心执行部件，2026 年国内装车量预计突破 50 万台，2030 年有望超过 500 万台，市场处于快速导入的关键阶段。较大的存量市场与明确的升级方向，为公司扩大转向管柱产能、开发线控

转向管柱产品提供了广阔的市场空间。

（2）开发线控转向管柱是把握新一代智能转向产品机遇的必然要求

作为线控转向系统的关键组成部分，线控转向管柱是传统电动转向管柱向更高等级智能转向演进的重要方向。在线控转向架构下，方向盘与转向轮之间的机械连接被取消，转向管柱端需要承担更高等级的冗余控制、故障诊断和路感反馈功能，技术含量和单车价值量显著提升。随着线控转向进入产业化阶段，整车企业加快开发高阶智能驾驶平台，线控转向管柱正由少量高端车型示范应用向更多车型平台导入，市场需求快速释放。

公司近年来持续投入线控转向技术研发，已开发出适用于高端车型的长行程电动转向管柱并实现装车，同步布局开发 HWA 等关键技术及产品，在新一代智能转向管柱领域形成了一定的技术积累和产品化基础。为把握线控转向产业化机遇，公司有必要通过本项目建设线控转向管柱开发及全自动装配检测能力，将前期研发成果及时转化为稳定的量产供货能力。

（3）现有产能难以满足快速增长的市场需求，亟需扩产并提升智能制造水平

近年来，公司转向管柱、中间轴等产品已进入多家主流车企供应链，客户定点项目和量产需求持续增加，现有产能已难以匹配头部客户的订单节奏。汽车零部件专用产线从技术方案确定、设备采购、安装调试到客户审核通常需要较长周期，公司需提前进行战略性布局，以顺应行业新需求变化，把握发展机遇。

同时，线控转向管柱及新型折叠式电动转向管柱等产品在制造工艺上除机械装配外，还涉及电机与控制器集成、多通道安全监控、软件刷写、参数标定和全自动终检等环节，对设备精度、工艺防错和数据追溯提出了更高要求。本项目通过新增自动化生产设备及配套软件、建设全流程在线检测和数字化追溯体系，有利于提升关键工序稳定性、产品质量一致性和生产效率，匹配整车厂对高安全、高精度转向部件的制造要求。

3、项目实施可行性

(1) 长期稳定的优质客户资源，为项目实施提供有力支持

本项目由公司全资子公司吉林世宝实施。吉林世宝长期专注于乘用车机械转向管柱、电动转向管柱、转向中间轴等产品的研发、生产和销售，产品已进入国内外多家主流整车企业供应链，多个转向管柱和转向中间轴项目实现替代进口，在国内汽车转向高端领域已形成较强的国产化配套能力。

(2) 关键部件技术工艺积累为项目实施奠定基础

在技术研发方面，吉林世宝建有省级研发中心和省级科技创新中心，聚集了一批行业技术和管理人才，配备德国五轴联动加工中心、自动焊接机器人、全自动旋锻机、热处理设备等先进生产设备，以及耐久试验台、三坐标测量仪等检测试验设备，并建成 10 余条全自动装配线，具备产品在线自动装配、自动检测和自动追溯能力。公司已通过 IATF 16949 质量管理体系认证，获得 CNAS 实验室认可，并通过蔚来、吉利、红旗等主机厂实验室审核认定。

在新一代产品开发方面，吉林世宝电动转向管柱历经多年迭代已形成多个产品系列，采用自主电机控制算法，可与整车 ADAS 系统无缝对接；转向中间轴已形成多系列模块化产品，国内市场占有率处于行业前列。上述技术、产品、人才和研发条件的积累，为公司在项目产业化推进过程中提供保障。

4、项目实施主体与投资情况

本项目实施主体为公司全资子公司吉林世宝，投资总额合计 43,800.00 万元，项目建设期限为 3 年，拟使用募集资金 43,800.00 万元。

5、项目涉及的审批、备案事项

截至目前，本项目的备案、环评等手续尚在办理中，公司将根据相关要求履行审批程序。

(三) 汽车电子 PPK 产品智能化技术改造项目

1、项目概况

本项目聚焦于汽车电子 PPK 产品智能化技术改造建设，包括设备购置及安装、厂房改造等必要投资。项目完全投产后，将新增年产 180 万台套 DP-EPS、R-EPS 电动助力转向 PPK 产品的生产能力。通过上述能力建设，公司将有效扩

充车载转向零部件产能，强化企业整车配套规模化供应实力。

2、项目实施必要性

(1) EPS 市场需求广阔，细分产品结构性升级，带动配套 PPK 产品需求快速增长

EPS 已成为目前乘用车领域主流转向控制系统。根据 QY Research 数据，2025 年中国 EPS 市场规模已达到 405 亿元。同时随着高阶智能辅助驾驶的快速发展，EPS 可通过采用双系统或多备份的完全冗余设计，满足 L3 级及以上级别最高功能安全等级 ASIL-D 和失效可运行能力的要求，预计 2030 年我国 EPS 市场规模将超过 440 亿元，市场空间广阔。

在 EPS 的各条技术路线中，DP-EPS、R-EPS 等高端品类市场渗透率逐步提升。其中 DP-EPS 采用双小齿轮独立助力结构，助力传递路径短、控制精度高，并具备基础功能安全冗余；R-EPS 由电机通过滚珠丝杠直接驱动齿条，在传动效率、响应速度和最大输出扭矩方面表现最优，能够承载新能源车型因电池增重带来的高前轴载荷。二者已成为中高端新能源车型的主流方案。PPK 总成作为上述产品的核心部件，其市场需求将同步快速扩大。

(2) 实现 PPK 自主制造，是提升产品竞争力和供应链自主可控水平的必要举措

在转向系统产业链中，机械总成环节的国产化程度相对较高，而以控制器、功率驱动及电机电控集成为代表的电控环节技术壁垒更高，长期由外资供应商主导。PPK 总成的制造涉及 SMT 贴片、DIP 插件、精密装配、参数标定及带载老化测试等多道工序，对设备精度、洁净环境和过程追溯能力要求较高，是决定 EPS 产品性能表现、可靠性与功能安全水平的关键环节。

公司已形成 EPS 整机硬件、控制器电路板、驱动电路、助力控制算法与故障诊断策略的一体化正向开发能力。通过本项目建设，公司将进一步提升 PPK 核心部件的自主规模化制造能力，有利于公司将既有电控研发成果转化为稳定的自制配套能力，缩短整车同步开发和方案迭代周期，提高关键部件供应链的自主可控水平，并通过规模化生产持续优化产品成本。

(3) 现有产能难以满足新增产品装配部件需求，厂房改造及产线智能化升级具有紧迫性

当前义乌基地负责 EPS 转向系统配套控制器的产品制造，随着下游订单的增长，产能饱和度逐步提升，当前产能已难以满足未来 DP-EPS、R-EPS 等领域持续增长的市场需求。此外，PPK 总成属于精密电子产品，生产过程对车间洁净度、静电防护及温湿度管控要求较高。为适配下游市场需求，进一步提升产品制造自动化水平，项目将对当前义乌生产基地进行分区重构，建设符合精密电子制造标准的洁净生产环境和高自动化装配产线，实现生产制造的集中化布局，提升生产管理水平，保障大批量订单的稳定交付。

3、项目实施可行性

(1) 公司在 EPS 整机与电控一体化开发方面的积累为项目实施提供技术保障

公司长期专注 C-EPS、DP-EPS、R-EPS 全系列电动助力转向系统及配套控制器的研发制造，并始终坚持整机与电控并行研发、深度耦合设计。经过多年研发投入，公司已掌握 PPK 精密组件加工、SMT 贴片、DIP 插件、总成装配等全流程工艺，并围绕电动转向控制器硬件、嵌入式软件、功率驱动、电磁兼容、功能安全等领域持续攻关，已形成较为完善的电控技术数据库。

公司多项 EPS 及配套电控相关技术成果已荣获省部级、行业科技奖项；此外，公司牵头、参与了多项电动助力转向标准的制定，标准内容覆盖转向系统整机性能、电控控制逻辑、噪声、测试规范等维度，完善了 EPS 整机及配套电控单元设计与试验评价体系，体现了公司在乘用车电动转向及电控领域一定的话语权。

本项目系在上述产品和工艺基础上进行的产能扩充及制造能力升级，相关技术、工艺储备为项目实施提供了坚实的基础。

(2) 现有客户配套基础及新项目储备有利于新增产能消化

公司始终秉持“以质量谋市场、以创新求发展”的核心理念，历经多年发展，构建了多元化、深层次、高粘性的全球客户生态，为本项目 DP-EPS、R-EPS 配套控制器新增产能落地筑牢产业化根基。在国内市场，公司已实现与吉利、奇瑞、

零跑、一汽、理想等头部自主品牌深度合作；国际市场顺利进入多家跨国整车企业供应链体系。依托转向整机与自主控制器一体化供货能力，公司可为客户提供完整的转向系统解决方案，具备差异化竞争优势，多次荣获客户授予的“优秀供应商”“技术开发奖”等荣誉，品牌认可度高、客户粘性强。

公司自主研发的 R-EPS 及电控单元已实现批量供货，DP-EPS 整机与控制器正同步推进客户项目开发。搭载自主开发控制器的 EPS 已经市场验证，电控方案可靠性、电磁兼容、功能安全表现等得到整车厂认可，产业化成熟度处于行业前列。随着新能源乘用车渗透率持续提升，整车企业对具备自主电控配套能力的转向供应商需求不断增加，公司 DP-EPS、R-EPS 整机及配套控制器的新项目技术对接和定点申报持续推进，相关订单需求稳步增长，有利于本项目新增产能的逐步消化。

4、项目实施主体与投资情况

本项目实施主体为母公司浙江世宝，投资总额合计 10,000.00 万元，项目建设期限为 3 年零 3 个月，拟使用募集资金 10,000.00 万元。

5、项目涉及的审批、备案事项

截至目前，本项目已完成备案并取得《浙江省工业企业“零土地”技术改造项目备案通知书》，本项目环评等手续尚在办理中，公司将根据相关要求履行审批程序。

（四）线控转向及角模块系统研发能力建设改造提升项目

1、项目概况

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

2、项目实施必要性

(1) 智能驾驶加速向车辆执行层延伸，转向系统研发能力亟需升级

随着智能驾驶功能不断升级，汽车产业的技术竞争正在由感知、决策环节进一步向转向、制动、驱动等底盘执行环节延伸。相较于感知和决策系统，底盘执行系统直接控制车辆运动，其响应精度、可靠性和失效处置能力关系到整车安全，是 L3 级及以上自动驾驶实现规模化应用的重要基础。线控转向通过电信号传递转向指令，可实现转向系统与驾驶员机械输入的解耦，具有响应速度快、控制精度高、转向参数可软件定义以及整车布置自由度高等优势，是智能底盘的重要技术方向。

与此同时，后轮转向可以通过前后轮协同控制，在低速工况下减小转弯半径，在高速工况下提升车辆循迹稳定性；角模块则进一步将转向、驱动、制动、悬架及传感电控等功能集成于轮边，是智能底盘由单一系统线控化向多系统集成化演进的重要载体。当前线控转向和后轮转向的市场渗透率仍处于较低水平，但相关产品已由概念验证逐步进入量产导入阶段，角模块也已成为整车企业和零部件企业前瞻布局的重要方向。本项目建设有利于公司顺应市场需求发展趋势，全方位布局智能转向系统前沿开发体系，抢占智能底盘核心赛道，助力公司高质量发展。

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

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

汽车转向系统属于车辆安全关键零部件，整车厂对供应商的同步开发、功能安全、可靠性验证及全过程数据管理能力要求较高。完善自主试验验证体系，有利于公司缩短新产品开发和客户审核周期，提升研发成果向量产产品转化的效率，并为后续线控转向、后轮转向及角模块相关产品的产业化提供必要的技术保障。

3、项目实施可行性

(1) 项目建设符合国家产业政策及行业技术发展方向

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，当前正加快向电动化、智能化、网联化方向转型。2026年3月发布的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出，加快智能网联新能源汽车等战略性新兴产业发展，扎实推进智能驾驶等关键技术创新，推动新技术、新产品和新场景规模化应用，为汽车产业智能化升级和关键零部件技术创新提供了明确的政策导向。此外，现行《汽车转向系基本要求》（GB 17675—2025）自2026年7月1日起实施。与原标准相比，新标准进一步完善了转向电子控制系统的功能安全要求，增加了全动力转向系统附加试验、功能安全试验报告及相关描述要求，对新型转向系统的研发测试和安全验证能力提出了更高要求。

本项目主要面向线控转向、后轮转向、商用车电动转向及角模块等新一代汽车底盘产品，建设硬件在环测试、系统性能测试、可靠性及耐久性测试、整车级NVH测试和专项系统测试等验证能力。项目建设内容直接对应国家鼓励发展的线控执行系统、智能底盘及汽车关键零部件研发试验能力建设方向，也能够满足现行汽车转向系统技术标准对功能安全、故障验证和系统可靠性的要求，具备良好的政策和标准实施基础。

(2) 公司具备较为扎实的转向系统技术积累和系统开发能力

公司长期从事汽车转向系统产品的研发与制造，在乘用车和商用车转向领域积累了较为丰富的技术研发和产业化经验，已形成涵盖机械转向、电动助力转向、电液转向及智能转向等产品的技术基础，并持续推进乘用车线控转向、后轮转向以及商用车高冗余电动转向等新一代产品的开发。

公司建有“浙江省智能转向系统重点企业研究院”，持续围绕汽车转向系统电动化、智能化和线控化方向开展技术研发。公司承担或参与了智能驾驶汽车基础软件平台等科研项目，并围绕线控转向、电动助力转向、后轮转向及线控转向路感模拟器等技术主持或参与制定多项团体标准。上述研发成果和技术储备为本项目开展线控转向、后轮转向、商用车电动转向及角模块相关技术研究和测试验证奠定了良好基础。

在长期产品开发过程中，公司已在机械结构设计、电机电控、控制软件、系

统集成及整车同步开发等方面形成一定的技术积累，具备根据整车平台和客户需求开展产品定义、样件开发、性能验证和技术迭代的能力。本项目系在公司既有机械转向、电动助力转向和智能转向技术基础上的进一步升级，相关技术、人员和项目经验具有较强的延续性，有利于降低新技术开发和项目实施过程中的技术风险。

4、项目实施主体与投资情况

本项目实施主体为公司全资子公司杭州世宝，投资总额合计 9,370.00 万元，项目建设期限为 3 年零 3 个月，拟使用募集资金 9,370.00 万元。

5、项目涉及的审批、备案事项

截至目前，本项目的备案、环评等手续尚在办理中，公司将根据相关要求履行审批程序。

（五）补充流动资金项目

1、项目概况

公司拟补充流动资金 20,000.00 万元，用于公司业务规模快速增长带来的营运资金需求。

2、项目实施必要性

（1）补充营运资金，应对业务快速扩张

近年来，随着新能源汽车渗透率的不断增长，公司营业收入规模也保持快速增长趋势，2023 年至 2025 年年均营业收入复合增长率达到 39.66%，归母净利润年均复合增长率达 52.91%，保持良好的增长趋势。为了保障公司未来业务的可持续增长，公司拟通过本次向特定对象发行补充流动资金，为公司产能的继续扩张奠定坚实基础，以增强公司可持续经营能力。

（2）紧抓发展机遇，响应战略布局

当前，汽车转向行业呈现以 EPS（电动助力转向）为主，并加速向 SBW（线控转向）全面升级的发展态势。2025 年国家发布 GB17675-2025 强制性国标，明确取消机械连接要求，并于 2026 年 7 月 1 日实施，为 SBW 商业化扫清障碍，

SBW 市场规模有望实现快速增长。公司作为国内转向领先企业，在 EPS 领域深耕多年，同时公司已前瞻布局 SBW，并已获得主流车企定点，正处于研发投入与产线建设的关键期。因此，本次补充流动资金既是缓解当前 EPS 业务规模扩张带来的营运资金缺口、降低财务费用的现实需要，更是支撑 SBW 新技术研发、设备采购及测试验证等量产前期高强度投入的战略举措，有助于公司在保障现有业务稳健运营的同时，抓住线控转向商业化机遇，进一步提升公司的整体市场竞争力。

3、项目实施可行性

(1) 符合相关法律法规的规定

本次发行募集资金部分用于补充流动资金，符合中国证监会关于上市公司募集资金使用的相关监管规定，监管政策不存在实质性障碍。

(2) 公司治理结构及内控制度完善

公司已按照监管要求建立了规范的法人治理结构和健全的内部控制体系。公司已根据相关规定制定了《募集资金管理制度》，对募集资金的存储、使用、变更、管理和监督各环节进行了明确规定，确保募集资金使用的合规性和有效性。

四、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响

(一) 本次发行对公司经营管理的影响

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

(二) 本次发行对公司财务状况的影响

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

好的投资回报并促进公司健康发展。

五、本次向特定对象发行的可行性结论

综上所述，本次向特定对象发行股票募集资金使用计划符合公司整体战略发展规划以及相关政策和法律法规，具备必要性和可行性。本次募集资金的合理使用，有利于满足公司业务发展的资金需求，提升公司整体实力及盈利能力，为公司发展战略目标的实现奠定基础。因此，本次募集资金投资项目合理、可行，符合公司及全体股东的利益。

浙江世宝股份有限公司董事会

2026年8月7日