

股票简称：欣锐科技

股票代码：300745



SHINRY 欣锐科技

**深圳欣锐科技股份有限公司
与
国泰君安证券股份有限公司
关于
申请向特定对象发行股票
的审核问询函的回复**

保荐机构（主承销商）



（中国（上海）自由贸易试验区商城路 618 号）

二〇二二年十一月

深圳证券交易所：

根据深圳证券交易所上市审核中心 2022 年 11 月 2 日出具的《关于深圳欣锐科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核问询函》（审核函〔2022〕020257 号）（以下简称“审核问询函”）的要求，深圳欣锐科技股份有限公司（以下简称“欣锐科技”、“发行人”、“申请人”、“上市公司”或“公司”）已会同国泰君安证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”或“国泰君安”）、北京市中伦律师事务所（以下简称“发行人律师”或“中伦”）及立信会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“发行人会计师”或“立信”）等中介机构本着勤勉尽责、诚实守信的原则，对审核问询函所提出的问题进行了逐项落实，现将有关事项回复如下，请予以审核。

说明：

除非文义另有所指，本回复中的简称或名词释义与募集说明书具有相同含义。

本回复报告的字体代表以下含义：

黑体（不加粗）	审核问询函所列问题
宋体（不加粗）	对审核问询函意见所列问题的回复
楷体（加粗）	对募集说明书或问询回复修改、补充
楷体（不加粗）	对募集说明书的引用

本回复报告中部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上有差异，系由四舍五入造成。

问题 1

发行人本次拟募集资金总额不超过 140,530.00 万元投向新能源车载电源自动化产线升级改造项目（以下简称改造项目）、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）（以下简称智能化项目二）、总部基地及研发中心建设项目（以下简称中心项目）和补充流动资金，其中建设投资合计 98,530 万元，远高于 2022 年 6 月末固定资产 10,770.81 万元。改造项目拟对公司现有在深圳的产线进行升级改造，达产后将新增年产车载 DC/DC 变换器、车载充电机、车载电源集成产品产能 5.31 万台/套、7.39 万台/套、28.92 万台/套，较 2022 年 1-6 月各项产能增加一倍以上，同期相关产品产能利用率分别为 29.06%、30.98%、66.32%。智能化项目二拟在上海引进自动化车载电源生产线，达产后每年可增加 108.93 万套车载电源集成产品的生产能力，较 2022 年 1-6 月相关产品产能增加约 5 倍，该项目尚未取得环评文件。中心项目包括深圳子项目和上海子项目，前者已取得深圳市生态环境局南山管理局备案，后者公司认为无需办理环评。智能化项目二的用地与前次新能源车载电源智能化生产建设项目（以下简称前次募投项目）、本次中心项目上海子项目的实施用地一致，若实际竣工时间逾期超过一年，或项目实施主体无法按约完成投产，项目用地存在被收回的风险。关于行业政策和市场发展，申报材料显示，2017 年后我国新能源汽车补贴政策逐步退坡并转向市场引导，行业竞争加剧；预计 2025 年我国车载电源市场规模将达到 700 亿元，约为 2022 年的 2 倍。前次募投项目、本次改造项目和智能化项目二的税后内部收益率（IRR）分别为 12.48%、24.26%和 16.09%，三者估计值差别较大。发行人前次募投项目预计在 2023 年 3 月完工，可新增车载电源产品产能 25 万台，截至 2022 年 6 月 30 日，该项目资金使用进度为 8.58%；首发项目 12,000.00 万元用于补充营运资金，2020 年 4 月将节余募集资金 1,376.65 万元永久性补充流动资金。

请发行人补充说明：（1）本次募投项目审批或备案情况的最新进展、环评文件的预计取得时间、实施是否存在重大不确定性或对本次发行构成实质性障碍，若无法按期取得相关批复或土地使用权，拟采取的替代措施以及对募投项目实施的影响；（2）中心项目中深圳子项目和上海子项目同为研发中心建设项目，但在是否需办理环评事项上存在差异，请说明造成该差异的原因和合理性，相关信息

披露是否准确；（3）结合项目用地相关约定条款、建设计划和最新进展等情况，说明项目用地是否存在较大的回收风险，拟采取的应对措施及其有效性，后续项目实施是否存在重大不确定性，是否符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第 13 问的相关要求；（4）结合车载电源产品市场空间和发展趋势、行业补贴等政策变化、发行人市场占有率、产品竞争优势、在手订单或意向性合同、同行业公司可比项目等情况，量化测算并说明发行人的实际产能需求，是否与市场发展趋势相符，说明 DC/DC 变换器、充电机产能利用率较低的情况下，实施改造项目扩充两类产品产能的原因和合理性，并说明在集成产品的现有产能未完全利用、前次募投项目接近投产的情况下，实施智能化项目二的必要性和合理性，是否存在产能过剩风险，发行人拟采取的产能消化措施，是否存在频繁、过度融资的情形；（5）结合前次和本次募投项目的具体建设内容、产品差异等，说明各项目预计税后内部收益率（IRR）差别较大的原因及合理性，并结合产品毛利率、单位价格、单位成本等关键参数情况，对效益预测中与现有业务或同行业可比公司差异较大的关键参数进行对比分析，就相关参数变动的影响进行敏感性分析，说明效益测算是否合理谨慎；（6）结合各类新增固定资产和无形资产的金额、转固时点等，说明前次和本次募投项目建成后新增折旧和摊销对发行人未来经营业绩的影响；（7）结合中心项目的具体建设面积、现有和拟招聘员工数量与结构、人均办公面积及现有办公场所情况等，说明中心项目完工后预计人均办公面积是否与发行人当前或可比公司存在较大差异，是否超出必要所需，是否均为公司自用，是否会用于出租或出售，是否涉及房地产业务，并结合上海子项目的建设用途、华东地区和海外销售的客户和实现收入情况等，说明投入大量资金在上海建设研发中心的必要性和合理性；（8）前次募投项目实施最新进展及资金使用进度，是否存在变更或延期的情形，是否存在实施障碍，前次募集资金是否符合《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》（以下简称《融资行为监管问答》）中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求；（9）结合发行人首发项目用于补充流动资金及节余资金用于永久补流的情况，说明募集资金实际用于补充流动资金的比例是否符合相关要求，结合发行人本次募投项目投资明细和具体内容、经营规模及变动趋势、未来流动资金需求等，量化测算并说明本次补充流动资金的原因及规模的合理性，补流比例是否符合《融资行为监管问答》的相关规定，是否涉及调减的情形。

请发行人补充披露（1）（3）（4）（5）（6）（8）相关风险。

请保荐人核查并发表明确意见，请发行人律师核查（1）（2）（3）并发表明确意见，请会计师核查（5）（6）（8）并发表明确意见。请保荐人和会计师对截至最新的前次募集资金使用进度情况出具专项报告。

【回复】

一、本次募投项目审批或备案情况的最新进展、环评文件的预计取得时间、实施是否存在重大不确定性或对本次发行构成实质性障碍，若无法按期取得相关批复或土地使用权，拟采取的替代措施以及对募投项目实施的影响

（一）本次募投项目审批或备案情况的最新进展

截至本回复出具之日，发行人本次募投项目的审批或备案情况如下：

项目名称	实施主体	实施地点	发改委备案	环评备案
新能源车载电源自动化产线升级改造项目	欣锐科技	本项目实施地点为深圳市宝安区石岩街道塘头社区3#厂房（冬藏楼）1-4层和4#厂房（秋收楼）1层-2层，系发行人的租赁房产。	深圳市社会投资项目备案证（备案编号：深宝安发改备案[2022]0556号）	不适用（注1）
新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	上海欣锐	本项目实施地点为上海市嘉定区嘉定工业区东至基地边界西至斜泾南至顾泾北至北和公路，上海欣锐已取得该处土地的不动产权证（沪（2020）嘉字不动产权第021513号）。	上海市企业投资项目备案证明（上海代码：310114MA1GTNC C920221D3101001，国家代码：2208-310114-04-02-450302）	办理中，预计将于2022年12月6日前取得
总部基地及研发中心建设项目	欣锐科技	本项目实施地点为深圳市南山区朗山二路与科苑路交汇处西北侧，发行人与其他联合竞买方已联合竞得该处土地的土地使用权。	深圳市社会投资项目备案证（备案编号：深南山发改备案[2022]0382号）	深环南备【2022】065号
	上海欣锐	本项目实施地点为上海市嘉定区嘉定工业区东至基地边界西至斜泾南至顾泾北至北和公路，上海欣锐已取得该处土地的不动产权证（沪（2020）嘉字不动产权第021513号）。	上海市企业投资项目备案证明（上海代码：310114MA1GTNC C920221D2310001，国家代码：2208-310114-07-02-279647）	不适用（注2）

注1：发行人位于深圳市宝安区领亚工业园的生产厂房此前已取得深圳市宝安区环境保护和水务局出具的《深圳市宝安区环境保护和水务局建设项目环境影响审查批复》（深宝环水批[2017]600146号）。本次募投项目“新能源车载电源自动化产线升级改造项目”系对发

行人位于深圳市宝安区领亚工业园的生产厂房的产线进行升级改造，根据深圳市生态环境局宝安管理局石岩所出具的《关于深圳欣锐科技股份有限公司新能源车载电源自动化产线升级改造项目的复函》，确认发行人本次募投项目“新能源车载电源自动化产线升级改造项目”因不会导致污染物排放量超过已批复的环评报告中核定的污染物排放总量且无新增污染物排放种类，无需重新办理环评审批或备案手续。

注 2: 根据《<建设项目环境影响评价分类管理名录>上海市实施细化规定(2021 年版)》，本项目类别为“四十五、研究和试验发展”之“98 专业实验室、研发（试验）基地”，其中，“P3、P4 生物安全实验室；转基因实验室”需要编制环境影响评价报告书、“涉及生物、化学反应的（厂区内建设单位自建自用的质检、检测实验室的除外）”需要编制环境影响报告表，其余项目无需编制环境影响评价文件。上海研发中心建设项目仅涉及物理实验，因此无需编制环境影响评价文件。

（二）环评文件的预计取得时间、实施是否存在重大不确定性或对本次发行构成实质性障碍

根据《建设项目环境影响报告表》及《<建设项目环境影响评价分类管理名录>上海市实施细化规定（2021 年版）》等相关规定，公司应就智能化项目二编制环境影响报告表并取得环保部门的批复。

经登录上海市企事业单位环境信息公开平台、上海一网通办网站、上海市嘉定区生态环境局网站查询，截至本回复出具之日，智能化项目二的环评手续办理进展及预计取得时间如下：

项目名称	最新进展情况	尚待完成事项	预计取得时间
新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	该项目的环评报告表已经编制完成，并已于 2022 年 11 月 1 日完成报批前公示（公示期为 2022 年 10 月 25 日至 2022 年 11 月 1 日），该项目的环评申请文件已于 2022 年 11 月 18 日获得上海市嘉定区生态环境局受理，目前正在受理公示阶段（公示期为 2022 年 11 月 18 至 2022 年 11 月 24 日）。	根据上海一网通办公布的“上海市嘉定区生态环境局建设项目环境影响评价文件的审批办事指南”，上海市嘉定区生态环境局受理后将对材料进行审查，审批时限为自受理之日起 10 个工作日。	预计可于 2022 年 12 月 6 日前取得项目的环评批复文件

发行人正在积极推进智能化项目二环评手续，已向上海嘉定区生态环境局提交环评审批申请文件；根据智能化项目二的《建设项目环境影响报告表》，智能化项目二建设与区域的总体规划和环保规划相容，布局合理，采取的环保措施可行有效，污染物能达标排放，固体废物处置率达到 100%，智能化项目二对周围的大气环境、水环境、声环境质量影响较小，不会降低区域的环境现状等级，在有效落实环评中提出的各项环保措施后，从环境保护角度，智能化项目二环境影响可行，符合国家和地区环境保护相关法律、法规的规定；因此，该项目环评批

复的取得不存在实质性障碍，发行人预计可于 2022 年 12 月 6 日前取得智能化项目二的环评批复。

根据《上海欣锐电控技术有限公司新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）可行性研究报告》，智能化项目二实施所涉及的主要工作包括设备购置及安装调试、人员招聘及培训、试生产等，目前均尚未开展，智能化项目二的环评批复尚未取得的现状不会对项目的正常实施产生重大不利影响，且发行人预计可于 2022 年 12 月 6 日前取得智能化项目二的环评批复，因此，智能化项目二的实施不存在重大不确定性，不会对本次发行构成实质性障碍。

综上所述，发行人预计可于 2022 年 12 月 6 日前取得智能化项目二的环评批复，智能化项目二的实施不存在重大不确定性，不会对本次发行构成实质性障碍。

（三）若无法按期取得相关批复或土地使用权，拟采取的替代措施以及对募投项目实施的影响

截至本回复出具之日，发行人已向上海嘉定区生态环境局提交环评审批申请文件，该申请已于 2022 年 11 月 18 日获得上海市嘉定区生态环境局受理，审批时限为自受理之日起 10 个工作日，发行人将与上海市嘉定区生态环境局保持积极联系与沟通，确定上海市嘉定区生态环境局对环评文件是否存在进一步优化建议或指导，并将根据主管部门的建议或指导持续修改环评文件，以满足生态环境主管部门的审批要求直到最终取得智能化项目二的环评批复，发行人预计可于 2022 年 12 月 6 日前取得该项目的环评批复，发行人将不会在取得环评批复前开展智能化项目二项目。

（四）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（五）募投项目环评取得风险”进行补充披露，具体如下：

“（五）募投项目环评手续尚未履行完毕的风险

截至本募集说明书签署之日，公司本次募投项目之一新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）环评审批手续尚未履行完毕，公司将与相关主管部门持续沟通，根据主管部门的建议或指导持续修改环评文件，以满足生态环境主管部门的审批要求直到最终取得该项目的环评批复，且公司将不会在取得环评批复前开展该项目的建设。但若未能按期取得环评审批文件，新能源车载电源智能化

生产建设项目（二期）存在未能如期实施、甚至无法实施的风险。

（五）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人和发行人律师履行了如下核查程序：

（1）取得并查阅了发行人本次募投项目的发改委备案文件；

（2）取得并查阅了《深圳市宝安区环境保护和水务局建设项目环境影响审查批复》（深宝环水批[2017]600146号）、《关于深圳欣锐科技股份有限公司新能源车载电源自动化产线升级改造项目的复函》及深圳市生态环境局南山管理局出具的《告知性备案回执》（深环南备【2022】065号）；

（3）对深圳市生态环境局宝安管理局石岩所的工作人员进行了访谈；

（4）取得并查阅了智能化项目二、中心项目中深圳子项目的《建设项目环境影响报告表》；

（5）登录上海市企事业单位环境信息公开平台、上海一网通办网站、上海市嘉定区生态环境局网站进行核查；

（6）取得并查阅了《新能源车载电源自动化产线升级改造项目可行性研究报告》、《上海欣锐电控技术有限公司新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）可行性研究报告》、《总部基地及研发中心建设项目可行性研究报告》。

（7）取得并查阅了上海欣锐已取得的沪（2020）嘉字不动产权第021513号不动产权证、T401-0112宗地的《深圳市土地使用权出让合同书》、《成交确认书》及土地价款支付凭证；发行人与深圳市领亚美生孵化器管理有限公司签订的《物业租赁合同》及厂房的产权证明。

2、核查结论

经核查，保荐人认为，发行人预计可于2022年12月6日前取得智能化项目二的环评批复，智能化项目二的实施不存在重大不确定性，不会对本次发行构成实质性障碍。

经核查，发行人律师认为，发行人预计可于2022年12月6日前取得智能化项目二的环评批复，智能化项目二的实施不存在重大不确定性，不会对本次发行构成实质性障碍。

二、中心项目中深圳子项目和上海子项目同为研发中心建设项目，但在是否

需办理环评事项上存在差异，请说明造成该差异的原因和合理性，相关信息披露是否准确

（一）中心项目深圳子项目和上海子项目需办理环评事项存在差异的原因，相关信息披露是否准确

造成中心项目深圳子项目和上海子项目在办理环评事项上产生差异主要是因为深圳市和上海市均结合本市实际情况对生态环境部发布的《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021年版）》进行了细化和调整，深圳市生态环境局制定并实施《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》，上海市生态环境局制定并实施《〈建设项目环境影响评价分类管理名录〉上海市实施细化规定（2021年版）》，就深圳、上海范围内的建设项目，分别适用其细化规定，具体如下：

1、中心项目深圳子项目需办理环评备案手续

根据《建设项目环境影响报告表》，中心项目深圳子项目为研发中心建设项目，研发过程会产生少量焊锡废气、固体废物、噪声，其中，就焊锡废气（主要污染物为锡及其化合物），本项目预计焊锡废气产生速率为0.0000004kg/h，产生浓度为0.00008mg/m³，在不配套污染防治措施的情况下即能满足广东省《大气污染物排放限值》（DB44/27-2001）第二时段二级标准及其无组织监控浓度限值要求；就固体废物，公司拟采取的环境保护措施为“一般工业固废暂存于一般工业固废暂存间，定期交由物资回收单位回收利用；危险废物经收集后交由有资质单位处理；生活垃圾交由环卫部门统一清运处理”；就噪声，公司拟通过选用高效低噪声设备、安装减振底座等措施进行处理；就生活污水，将经化粪池处理达标后经市政污水管网排入南山水质净化厂处理。

根据中心项目深圳子项目的《建设项目环境影响报告表》及《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》，中心项目深圳子项目的环境类别判定情况如下：

政策依据	项目类别		环境影响分类管理要求				深圳子项目环评类别
			审批类		备案类	备注	
			报告书	报告表			
《深圳市建设项目环境影响	四十 四、 研究	97、 专业 实验	P3、P4 生物安 全实验	有废 水、废 气排放	其他	不含不 产生实 验废	深圳子项目为研发中心建设项目，研发过程会产生少量焊锡废气、固体废物，不需

评价审批和备案管理名录（2021年版）》	和试验发展	室、研发（试验）基地	室；转基因实验室	需要配套污染防治设施的（注）		水、废气、危险废物的	要配套污染防治设施，因此，属于“四十四、研究和试验发展”之“97、专业实验室、研发（试验）基地”之“其他”，属于备案类管理，需要编制备案类环境影响评价报告表。
----------------------	-------	------------	----------	----------------	--	------------	---

注：“有废水、废气排放需要配套污染防治设施”是指生产、实验、研发过程中产生的废水、废气经评估或监测不能达标排放，建设项目必须配套建设污染防治设施。

经与深圳市生态环境局南山管理局沟通，根据《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》的规定，就研发过程中产生少量焊锡废气、固体废物、噪声，经评估废气不需要配套建设污染防治设施即能达标排放的研发中心项目，属于备案类管理的建设项目，需要编制备案类环境影响评价报告表，办理环评备案手续。

2、中心项目上海子项目无需办理环评手续

根据上海永淳环保科技有限公司出具的《情况说明》，中心项目上海子项目为研发中心建设项目，工艺为：产品设计→参数设置→DV 试验→结构开模→PV 试验→正式样件，研发过程为物理实验。

根据上海永淳环保科技有限公司出具的《情况说明》及《<建设项目环境影响评价分类管理名录>上海市实施细化规定（2021年版）》，中心项目上海子项目的环评类别判定情况如下：

政策依据	项目类别		环境影响分类管理要求			上海子项目环评类别
			报告书	报告表	登记表	
《<建设项目环境影响评价分类管理名录>上海市实施细化规定（2021年版）》	四十五、研究和试验发展	98、专业实验室、研发（试验）基地	P3、P4 生物安全实验室；转基因实验室	涉及生物、化学反应的（厂区内建设单位自建自用的质检、检测实验室的除外）	/	上海子项目仅涉及物理实验，因此无需编制环境影响评价文件

经与上海市嘉定区生态环境局沟通，根据《<建设项目环境影响评价分类管理名录>上海市实施细化规定（2021年版）》的规定，仅涉及物理实验的研发中心项目，无需办理环评审批或备案手续。

综上所述，由于深圳市和上海市均结合本市实际情况对生态环境部发布的《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021年版）》进行了细化和调整，就位于深圳市和上海市的建设项目，虽然均为研发中心建设项目，但由于深圳市和上

海市的细化规定的不一致，中心项目深圳子项目根据《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》的规定办理了环评备案手续，中心项目上海子项目根据《〈建设项目环境影响评价分类管理名录〉上海市实施细化规定（2021年版）》的规定无需办理环评审批或备案手续，导致中心项目深圳子项目和上海子项目在办理环评事项上出现差异，该差异具有合理性，相关信息披露准确。

（二）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人和发行人律师履行了如下核查程序：

（1）查阅了《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021年版）》《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》《〈建设项目环境影响评价分类管理名录〉上海市实施细化规定（2021年版）》；

（2）取得并查阅了深圳市生态环境局南山管理局出具的《告知性备案回执》（深环南备【2022】065号）；

（3）取得并查阅了上海永淳环保科技有限公司出具的《情况说明》；

（4）就环评事项电话咨询深圳市生态环境局南山管理局、上海市嘉定区生态环境局；

（5）取得并查阅《大气污染物排放限值》（DB44/27-2001）。

2、核查结论

经核查，保荐人认为，中心项目深圳子项目和上海子项目环评事项上存在差异主要原因系深圳市和上海市均结合本市实际情况对生态环境部发布的《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021年版）》进行了细化和调整，中心项目深圳子项目根据《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》的规定办理了环评备案手续，中心项目上海子项目根据《〈建设项目环境影响评价分类管理名录〉上海市实施细化规定（2021年版）》的规定无需办理环评审批或备案手续，由于深圳市和上海市的细化规定的不一致，导致中心项目深圳子项目和上海子项目在办理环评事项上出现差异，该差异具有合理性，相关信息披露准确。

经核查，发行人律师认为，中心项目深圳子项目和上海子项目环评事项上存

在差异的主要原因系深圳市和上海市均结合本市实际情况对生态环境部发布的《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021年版）》进行了细化和调整，中心项目深圳子项目根据《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录（2021年版）》的规定办理了环评备案手续，中心项目上海子项目根据《〈建设项目环境影响评价分类管理名录〉上海市实施细化规定（2021年版）》的规定无需办理环评审批或备案手续，由于深圳市和上海市细化规定的不一致，导致中心项目深圳子项目和上海子项目在办理环评事项上出现差异，该差异具有合理性，相关信息披露准确。

三、结合项目用地相关约定条款、建设计划和最新进展等情况，说明项目用地是否存在较大的回收风险，拟采取的应对措施及其有效性，后续项目实施是否存在重大不确定性，是否符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第 13 问的相关要求

（一）实施用地的相关主要条款、建设计划和最新进展等情况

1、实施用地的相关主要条款

发行人前次募投项目及本次募投项目智能化项目二、中心项目之上海子项目的实施用地为上海市嘉定区嘉定工业区 1702 号地块(以下简称“1702 号地块”)，系发行人子公司上海欣锐竞拍取得土地。

2020 年 12 月 1 日，上海市嘉定区规划和自然资源局（“出让人”）和上海欣锐（“受让人”）签订了《上海市国有建设用地使用权出让合同（工业用地产业项目类）》（沪嘉规划资源（2020）出让合同补字第 42 号（2.0 版），以下简称“《建设用地使用权出让合同》”），关于“1702 号地块”开工、竣工和投产的约定内容如下：

履约保证金	为保证受让人按时开工、竣工和投产，受让人同意在 2020 年 4 月 9 日之前，按照土地出让价款的 20%，向上海嘉定工业区管理委员会交纳项目时间履约保证金（或以保函形式提交）。项目时间履约保证金分为三部分，其中开工时间履约保证金占项目时间履约保证金的 60%，竣工时间履约保证金占项目时间履约保证金的 20%，投产时间履约保证金占项目时间履约保证金的 20%。
开工、竣工和投产时间要求	受让人同意合同项下宗地建设项目在交地后 9 个月内（即 2021 年 3 月 5 日之前）开工，在交地后 27 个月内（即 2022 年 9 月 5 日之前）竣工，在交地后 36 个月内（即 2023 年 6 月 5 日之前）投产。受让人不能按期竣工，应提前 30 日向出让人提出延期申请，经出让人同意延期的，延期期限不得超过 3 个月。

延期开工违约责任	受让人同意合同项下宗地建设项目开工时间管理, 受让人未能按照合同约定日期或同意延建所另行约定日期开工建设的, 以开工时间履约保证金的 50% 支付违约金; 超过 6 个月的, 以全部开工时间履约保证金支付违约金。超过一年未开工的, 出让人有权解除本合同, 收回土地使用权, 扣除合同约定的定金之后, 返还剩余年期的土地出让价款, 全额返还竣工时间履约保证金及银行存款利息, 全额返还投产时时间履约保证金及银行存款利息。
延期竣工违约责任	受让人同意合同项下宗地建设项目竣工时间管理, 按照以下约定履行: 受让人未能按照合同约定日期或同意延建所另行约定日期竣工的, 以竣工时间履约保证金的 50% 支付违约金; 超过 6 个月的, 以全部竣工时间履约保证金支付违约金; 超过一年未竣工的, 出让人有权解除本合同, 收回土地使用权, 扣除本合同约定的定金之后, 返还剩余年期的土地出让价款, 全额返还投产时间履约保证金及银行存款利息。
延期投产违约责任	受让人未能按照本合同约定日期投产的, 以全部投产时间履约保证金支付违约金, 并由上海市嘉定区经济委员会和受让人重新约定投产日期, 最长不得超过 6 个月, 即 2023 年 12 月 15 日之前。受让人投产日期经上海市嘉定区经济委员会认定, 超出重新约定投产日期的, 出让人有权解除本合同, 收回土地使用权, 扣除本合同约定的定金之后, 返还剩余年期的土地出让价款。

2、项目实施用地建设计划和最新进展

“1702 号地块”已于 2022 年 2 月开工, 拟在地块内建设 3 栋厂房和两间门卫室, 截至 2022 年 11 月 9 日, 公司已完成主体工程接近 45%, 具体情况如下:

建设内容	总层数	功能	最新建设进度	预测竣工时间
1 号厂房	共一层	仓库	主体结构已完成 100%	与主体工程同步竣工
2 号厂房	共四层	厂房, 为主体工程	主体结构已完成 42%	预计 2023 年 2 月中下旬完成主体结构。
3 号厂房	共七层	车间和办公	主体结构已完成 51%	预计 2023 年 1 月中下旬完成主体结构。
4 号门卫室	共一层	门卫室	主体结构已完成 70%	与主体工程同步竣工
5 号门卫室	共一层	门卫室	主体结构已完成 70%	与主体工程同步竣工

如上表所示, “1702 号地块”预计于 2023 年 3 月前完成 3 栋厂房的主体结构, 如后续顺利推进施工工作, 预计于 2023 年 9 月前竣工并在 2023 年 12 月前投产。

(二) 根据项目用地建设计划和最新进展情况, 项目用地不存在较大的回收风险, 后续项目实施不存在重大不确定性

公司于 2021 年 12 月 31 日取得上海市嘉定区建设和管理委员会颁发的《建筑工程施工许可证》, “1702 号地块”于 2022 年 2 月开工, 与《建设用地使用

权出让合同》约定的开工日期 2021 年 3 月 5 日相比存在一定延期。根据《建设用地使用权出让合同》的约定，发行人延期开工时间较约定时间超过 6 个月但未超过一年，上海市嘉定区规划和自然资源局有权要求上海欣锐以全部开工时间履约保证金 455.16 万元支付违约金，但经公司提出申请，公司已于 2022 年 11 月 7 日取得政府部门退还的开工时间履约保证金 455.16 万元。同时，公司应在交地后 27 个月内（即 2022 年 9 月 5 日之前）竣工，截至目前，受疫情影响及公司资金安排，公司尚未完成竣工，存在延期竣工的情形。上海市嘉定区规划和自然资源局目前已有权要求上海欣锐以竣工时间履约保证金的 50%（75.86 万元）支付违约金，该金额占发行人 2022 年 1-9 月营业收入的比例不超过 1%，占比较小。

如前所述，截至 2022 年 11 月 9 日，公司已完成项目用地整体主体工程接近 45%，如后续顺利推进施工工作，预计于 2023 年 3 月前完成 3 栋厂房的主体结构，于 2023 年 9 月前竣工并在 2023 年 12 月前投产，在此情形下，不会触发《建设用地使用权出让合同》约定的收回土地使用权的情形。

因此，项目用地不存在较大的回收风险，后续项目实施不存在重大不确定性。

（三）公司拟采取的应对措施及其有效性

上海市规划和自然资源局于 2022 年 4 月 25 日发布了《关于全力抗疫情助企业促发展的若干规划资源政策》，为减轻开竣工和投达产履约压力，因疫情原因未能按土地出让合同约定时间开工、竣工、投达产的，受让人可以向出让人申请延长相应履约时间，经出让人同意，疫情结束后签订补充出让合同，调整履约时间，也可以在竣工规划资源验收时采用顺延后的履约时间，直接予以验收，免于追究逾期开工、竣工、投达产违约责任。因疫情的不可抗力影响。“1702 号地块”的施工进度受到了一定影响。

目前国内新冠疫情仍然呈现持续反复态势，在极端情况下，因新冠疫情等不利因素可能导致发行人实际竣工时间逾期超过一年、投产时间逾期，致使“1702 号地块”存在被收回的风险。

各地政府部门招商引资的通常做法是在土地出让合同中对受让人的开工时间、竣工时间、投达产等内容进行详细约定，旨在督促受让人积极推进所受土地的开发、竣工和投产工作，避免土地资源的闲置、浪费。因此，如因疫情不可抗力及客观因素导致受让人的开工时间、竣工时间、投达产存在一定违约情形的，

受让人通常可与出让人沟通协商可行的解决方案。“1702号地块”的开工时间虽有延期,但经公司申请后,政府部门支持用地建设并退还了开工时间履约保证金。经公司沟通协商,政府相关部门将充分考虑疫情影响,对上海欣锐“1702号地块”的竣工、投产、验收等给予支持。

公司将积极关注上述事项的进展情况,按计划推进“1702号地块”的建设工作,避免触发募投项目实施用地被收回的情形。若后续存在因新冠疫情等不利因素,导致施工进度未达预期而触发募投项目实施用地可能被收回的情形,公司将与出让方沟通、协商,争取以签署补充合同等方式延长工期,或者与相关方沟通,争取免于追究上海欣锐逾期竣工、投达产的违约责任,积极应对募投项目实施用地可能被收回的风险。

公司的实际控制人吴壬华、毛丽萍已出具《关于公司用地的承诺》:“本人将督促欣锐科技及其子公司严格按照《上海市国有建设用地使用权出让合同(工业用地产业项目类)》及其后续补充合同的约定开展募投项目建设,促使欣锐科技及其子公司完成前述合同的要求,不触发募投项目实施用地被强制收回的情形。若后续存在因新冠疫情等不利因素,导致1702号地块施工进度未达预期而触发募投项目实施用地可能被强制收回的情形,本人将协助欣锐科技及其子公司与上海市嘉定区规划和自然资源局等相关方进行沟通、协商,推动双方以签署补充合同等方式延长工期,或者与相关方沟通,争取免于追究上海欣锐逾期竣工、投达产的违约责任,积极应对募投项目用地可能被收回的风险。”

综上所述,因疫情及公司资金安排的影响,“1702号地块”的开工、竣工时间存在延期,政府部门已退还开工时间履约保证金,目前延期竣工的违约金额为75.86万元,金额较小,不会对公司的持续经营造成重大不利影响。公司按计划推进“1702号地块”建设工作,可避免触发募投项目实施用地被收回的情形,极端情形下,若后续存在因新冠疫情等不利因素导致触发募投项目实施用地可能被收回的情形,公司将与相关方沟通,争取免于追究上海欣锐逾期竣工、投达产的违约责任。同时,政府相关部门已同意将充分考虑疫情影响,对上海欣锐“1702号地块”的竣工、投产、验收等给予支持。因此,公司将采取上述有效应对措施,积极应对募投项目实施用地可能被收回的风险。

（四）募投项目实施用地符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第13问的相关要求

根据《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第13问的要求：“（四）发行人应当充分披露募集资金投资项目的准备和进展情况、实施募投项目的的能力储备情况、预计实施时间、整体进度计划以及募投项目的实施障碍或风险等。原则上，募投项目实施不应存在重大不确定性。”

发行人已在本次发行的《募集说明书》中充分披露募集资金投资项目的准备和进展情况、实施募投项目的的能力储备情况、预计实施时间、整体进度计划以及募投项目的实施障碍或风险等。如前所述，“1702号地块”不存在较大的回收风险，后续项目实施不存在重大不确定性。

因此，募投项目实施用地符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第13问的相关要求。

（五）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（二）2、募投项目用地违约风险”进行风险提示，具体如下：

“发行人2021年向特定对象发行股票募投项目“新能源车载电源智能化生产建设项目”、本次募投项目“新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）”、“总部基地及研发中心建设项目”之子项目“上海研发中心建设项目”的实施用地已取得土地使用权证（沪（2020）嘉字不动产权第021513号）。根据发行人子公司上海欣锐与嘉定区自然资源局签署的土地出让合同及补充出让合同，上海欣锐应于规定时间内完成竣工及投产。

在极端情况下，若因新冠疫情等不利因素导致实际竣工时间逾期超过一年，或者上海欣锐无法在与嘉定区自然资源局重新约定的投产日期内完成投产，则募投项目用地存在被嘉定区自然资源局收回的风险。”

（六）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人和发行人律师履行了如下核查程序：

（1）取得并查阅了上海欣锐已取得的沪（2020）嘉字不动产权第021513号不动产权证、T401-0112宗地的《深圳市土地使用权出让合同书》、《成交确认书》

及土地价款支付凭证；

(2) 取得并查阅上海市嘉定区规划和自然资源局和上海欣锐签订的《上海市国有建设用地使用权出让合同》；

(3) 取得并查阅了上海永淳环保科技有限公司出具的《情况说明》；

(4) 就环评事项电话咨询深圳市生态环境局南山管理局、上海市嘉定区生态环境局；

(5) 取得并查阅公司关于“1702 号地块”的建设工程进度周报和建设计划；

(6) 取得并查阅“1702 号地块”工程施工方和监理方出具的《关于深圳欣锐科技股份有限公司“新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）”项目实施用地建设情况的说明》；

(7) 取得招商银行股份有限公司出具的退还履约保证金的入账回单；

(8) 取得并查阅“1702 号地块”的《建筑工程施工许可证》；

(9) 取得并查阅实际控制人吴壬华、毛丽萍出具的《关于公司用地的承诺》；

(10) 取得发行人出具的关于环评事项的相关确认；

(11) 实地查看 1702 号地块前次募集资金建设项目建设进度及建设情况。

2、核查结论

经核查，保荐人认为，截至 2022 年 11 月 9 日，公司已完成“1702 号地块”建设主体工程约 45%，如后续顺利推进施工工作，预计于 2023 年 3 月前完成 3 栋厂房的主体工程，于 2023 年 9 月前竣工并在 2023 年 12 月前投产，在此情形下，不会触发《建设用地使用权出让合同》约定的收回土地使用权的情形，项目用地不存在较大的回收风险，后续项目实施不存在重大不确定性。如公司按计划推进“1702 号地块”建设工作，可避免触发募投项目实施用地被收回的情形，极端情形下，若后续存在因新冠疫情等不利因素导致触发募投项目实施用地可能被收回的情形，公司将采取有效应对措施，积极应对募投项目实施用地可能被收回的风险。募投项目实施用地符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第 13 问的相关要求。

经核查，发行人律师认为，截至 2022 年 11 月 9 日，公司已完成“1702 号地块”建设主体工程约 45%，如后续顺利推进施工工作，预计于 2023 年 3 月前完成 3 栋厂房的主体工程，于 2023 年 9 月前竣工并在 2023 年 12 月前投产，在

此情形下，不会触发《建设用地使用权出让合同》约定的收回土地使用权的情形，项目用地不存在较大的回收风险，后续项目实施不存在重大不确定性。如公司按计划推进“1702 号地块”建设工作，可避免触发募投项目实施用地被收回的情形，极端情形下，若后续存在因新冠疫情等不利因素导致触发募投项目实施用地可能被收回的情形，公司将采取有效应对措施，积极应对募投项目实施用地可能被收回的风险。募投项目实施用地符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》第 13 问的相关要求。

四、结合车载电源产品市场空间和发展趋势、行业补贴等政策变化、发行人市场占有率、产品竞争优势、在手订单或意向性合同、同行业公司可比项目等情况，量化测算并说明发行人的实际产能需求，是否与市场发展趋势相符，说明 DC/DC 变换器、充电机产能利用率较低的情况下，实施改造项目扩充两类产品产能的原因和合理性，并说明在集成产品的现有产能未完全利用、前次募投项目接近投产的情况下，实施智能化项目二的必要性和合理性，是否存在产能过剩风险，发行人拟采取的产能消化措施，是否存在频繁、过度融资的情形

（一）结合车载电源产品市场空间和发展趋势、行业补贴等政策变化、发行人市场占有率、产品竞争优势、在手订单或意向性合同、同行业公司可比项目等情况，量化测算并说明发行人的实际产能需求，是否与市场发展趋势相符

1、行业补贴政策变化情况

新能源汽车行业属于国家重点鼓励发展的行业，是我国七大战略性新兴产业之一，是我国汽车产业弯道超车的关键所在。自 2000 年以来，国家陆续出台一系列产业政策支持、鼓励、引导新能源汽车及其供应链行业的健康发展，尤其支持技术壁垒更高的零部件的国产化替代。我国新能源汽车行业政策的发展具体如下所示：

①第一阶段

2000 年至 2008 年，本阶段主要为行业的战略规划期，大多以政府、企事业单位主导，示范意义多于实际应用。该阶段，本行业重大事件包括如下：2000 年，电动汽车被列入“863 重大专项计划”。自 2001 年起，“863”项目形成了以纯电动、油电混合动力、燃料电池 3 条技术路线为“三纵”，且以动力蓄电池、驱动电机、动力总成控制系统 3 种共性技术为“三横”的电动汽车研发格局。2004 年，

国家发改委于《汽车产业发展政策》中明确提出了鼓励发展节能环保型电动汽车与混合动力汽车技术。2007年，国家发改委正式颁布《新能源汽车生产准入管理规则》，批准多款新能源汽车量产。

②第二阶段

2009年至2016年，我国政府接连出台了一系列配套补贴优惠政策，如《私人购买新能源汽车试点财政补助资金管理暂行办法》（2010年）、《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》（2013年）、《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》（2014年）、《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（2014年）、《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》（2014年）、《关于2016—2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（2015年）等。高额补贴政策刺激了行业快速增长，根据中汽协数据统计，2012年-2019年我国新能源汽车产销量年均复合增长率分别高达91.82%和91.45%。

③第三阶段

2017年至今，为了引导新能源汽车产业链降低成本、提高技术、加速市场优胜劣汰，我国政府逐步调整了补贴政策，并同步推出了双积分政策，新能源汽车行业的支持逐步从政策引导转向市场引导。目前，新能源汽车行业已经逐步摆脱历史补贴政策依赖，形成了自主发展的内生动力。

根据《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》，新能源汽车行业的政策补贴自2017年开始退坡，纯电动乘用车续航里程、电池能量密度等门槛要求进一步提高。2018年补贴政策再次调整，将乘用车补贴由三档调为五档，新能源客车补贴金额上限从30万下降至18万，新能源专用车补贴上限下降约30%。整体而言，2017年至2018年补贴政策实现稳步退坡，补贴标准逐步降低，市场对补贴政策调整的反应较为温和，2018年新能源汽车仍然实现同比61.65%的增长。

2019年，补贴政策再次退坡：续航里程分档区间由5档变为2档，续航里程在250-400km单车补贴1.8万元，400km以上单车补贴2.5万元，250km以下取消补贴；插电混动车型（含增程式）单车补贴从2.2万元降至1万元，退坡幅度55%；新能源客车国家补贴金额从18万下降至9万，退坡幅度50%。在补贴退坡幅度上升、技术指标门槛提高、取消地方性补贴等不利因素的共同影响下，

相关政策对新能源汽车行业造成阶段性冲击，我国新能源汽车销量在 2019 年首次出现下滑。

2020 年以来，补贴政策主要遵循“坚持平缓补贴退坡力度，保持技术指标门槛稳定”的原则，相对于 2019 年的补贴退坡政策未提升技术指标门槛，整体退坡力度较为平稳，以续航里程在 300-400km 单车补贴为例，2020 年、2021 年和 2022 年单车补贴分别较上年下降 0.18 万元、0.32 万元和 0.39 万元。经过历年补贴退坡，新能源汽车整体补退坡力度明显降低，对消费者的决策影响较小，市场对于补贴政策退坡的影响已经逐渐消化。叠加双积分政策推行的积极影响，2021 年我国新能源汽车销量同比上升了 157.57%，实现逆势增长。

为保障我国新能源汽车产业稳定发展，国务院办公厅发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》，提出到 2025 年，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。到 2035 年，纯电动汽车成为新销售车辆主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。

综上所述，国内新能源汽车行业在历经了 2009 年至 2016 年的快速成长期及 2017 年补贴政策退坡以来的冷静调整期，2021 年在补贴退坡、疫情导致消费乏力的双重压力下，中国新能源汽车市场迎来了新一阶段的爆发，新能源汽车的市场发展已经从政策驱动转向市场驱动的发展阶段。与发达国家相比我国新能源汽车发展起步较晚、市场接受程度较低、新能源汽车销量占比仍较低。因此中长期来看，我国新能源汽车行业作为国家战略性新兴产业必将得到产业政策的大力扶持，国内新能源汽车产销量将在经历市场低谷后开启新一轮增长。公司拟通过本次募投项目的实施，提前布局增量市场，巩固和提升公司市场地位，进一步提升公司核心竞争力，符合行业政策导向，具有必要性和合理性。

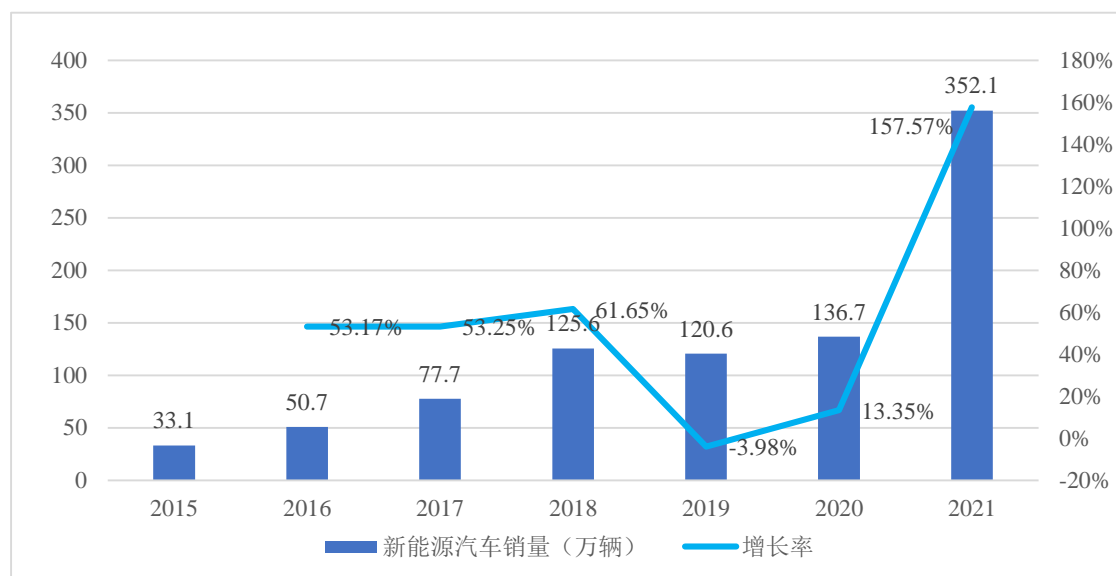
2、车载电源市场空间及发展趋势

（1）新能源汽车市场发展迅猛、渗透率呈加速提升的态势

根据官方机构统计的数据，新能源汽车作为车载电源产品下游市场仍有较大发展空间，公司产品存在较大需求。经过历年补贴退坡，市场对于补贴退坡的政策影响已经逐渐消化，叠加双积分政策推行的积极影响，新能源汽车市场已经从

政策驱动走向了市场驱动的阶段，形成了内生增长动力。根据中国汽车工业协会数据，2021年我国新能源汽车销量同比上升了157.57%，达到352.1万台。2022年1-9月，新能源汽车销量已经达到456.7万台，同比增长111.73%。

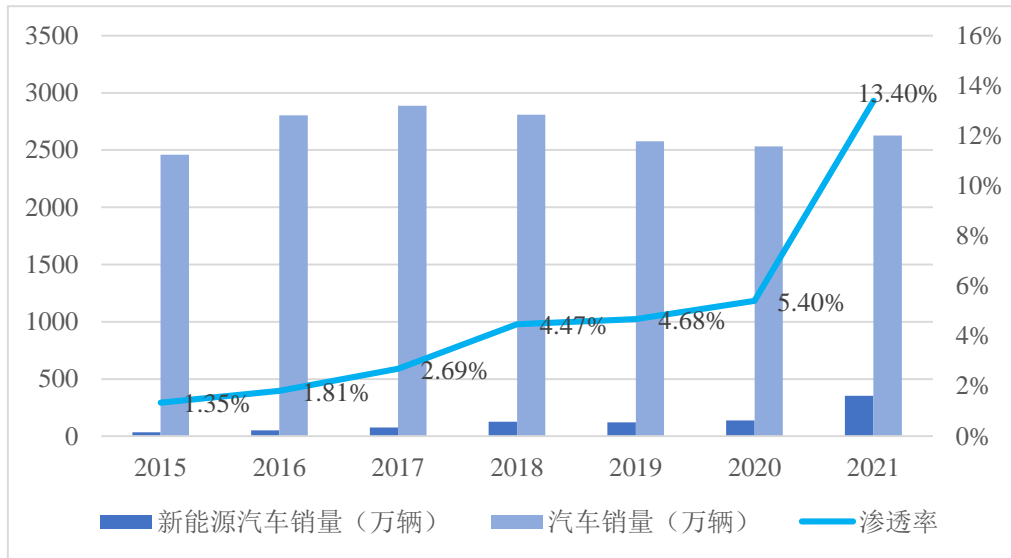
2015年至2021年中国新能源汽车销量



数据来源：中国汽车工业协会

目前我国新能源汽车正处于加速渗透阶段，2015年以来新能源汽车渗透率呈现加速上升的趋势。根据中国汽车工业协会数据，2015年中国汽车销量总销量为2,460万辆，新能源汽车总销量为33.1万辆，渗透率仅为1.35%。至2021年，我国新能源汽车渗透率已达到13.40%，2022年1-9月新能源汽车渗透率已达到23.5%，提前实现了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（2020年）对于2025年新能源汽车市占率达到20%的目标，可见，新能源汽车行业市场增速整体超出原来的预期，补贴退坡影响已经消化，行业发展动力充足。

2015年至2021年中国新能源汽车渗透率



数据来源：中国汽车工业协会

当渗透率超过 10%之后，说明产品成熟度与消费者接受度已达到新的高度，后续有望步入加速替代传统产品阶段。随着各地政府各项对于产业优惠政策的落地，新能源汽车产业上下游企业正处于产能快速扩张期，车载电源产品、大功率 DC/DC 变换器作为新能源汽车核心零部件，将直接受益于新能源汽车市场的快速扩容，市场前景良好。

(2) 合资及外资品牌进入中国市场提供的良好机遇

近年来，合资及外资新能源汽车品牌在国内市场销量逐年上升，如特斯拉在纯电乘用车的销量从 2019 年 4.92 万辆上升至 2021 年的 32.20 万辆，上汽通用五菱纯电乘用车的销量从 2019 年 4.90 万辆上升至 2021 年的 42.32 万辆。随着国家对外资品牌的限制逐步放开，国际汽车制造企业以及以特斯拉为代表的新能源汽车厂商纷纷持续加大对我国市场的投入，加大了与中国汽车零部件产业链的对接，为国内汽车零部件制造企业提供了更多机会。

与此同时，外资整车厂商为了控制成本，更多地转向具有成本优势和本土服务优势的国内汽车零部件厂商，进一步加快了汽车产业的国产替代趋势。零部件国产替代趋势使得部分优质的汽车零部件制造企业得以获得进一步扩大市场份额的机会，进入外资汽车品牌的供应商体系，进而扩大市场影响力。

本次募投项目建设完成后，公司将进一步形成以深圳、上海两地为核心的“双核心”运营布局，有利于提升公司对华东区域客户的就近配套能力。公司通过布局华东区域，能够巩固现有重点的合资及外资客户业务合作关系，进而拓展其他

外资客户，尽快进入全球车企供应链，为公司获取新能源汽车领域更大的市场份额和覆盖更高层次的市场奠定基础。

3、发行人市场竞争优势

国内车载电源行业起步较晚，近年来随着我国新能源汽车产业政策的积极推动和新能源汽车行业的快速发展，国内外企业纷纷进入车载电源行业。2012年国务院出台《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》，对于新能源汽车产业明确了发展目标和产业方向。自此之后，随着我国经济实力的逐步壮大与新能源汽车产业的进步，国内厂商对车载电源技术的投入也不断加大，促进了车载电源行业的发展壮大。在新能源汽车市场规模高速增长、加速渗透的同时，车载电源作为其配套产品开始了真正意义上的产业化生产。

我国国内的车载电源厂商主要分为两类：一是独立的车载电源厂商，其与新能源汽车整车厂商配套研发车载电源产品的过程中，在配套车型、台架实验、道路实验以及实车运行期间的故障数据等方面积累了丰富的经验，抢占了市场先机，形成了一定的竞争优势，包括欣锐科技、威迈斯、富特科技以及外（合）资企业法雷奥、科世达、台达电子、博世等企业。二是整车厂孵化产生的厂商，与整车厂配套关系稳定，粘性较强，占据稳定的市场份额，如弗迪动力等。

相对于其他竞争对手，公司是国内最早从事车载电源产品研发、生产、销售和服务的企业之一，历经十七年，已在业务实践与拓展中积累了丰富的行业经验和优质客户资源，并确立了车载电源领域的优势地位，公司主要的竞争优势如下：

①行业经验丰富

公司是最早一批从事车载电源产品研发、生产、销售和服务的企业之一，历经十七年，已在业务实践与拓展中积累了丰富的行业经验。公司经过多年运营，聚集了一批高素质、经验丰富、充满激情的研发、营销与管理人才。公司董事长兼总经理吴壬华博士是一位在电力电子业界有近三十年的研发、市场和管理经验的资深专家。公司主要高级管理人员长期在电力电子行业内从事科研、营销或管理工作，具有扎实的专业知识和丰富的管理经验。

②产品技术含量高

公司自2006年以来就一直进行新能源汽车车载电源系列产品的研发、生产，培养和锻炼了一批高频开关电源产品技术、工程技术核心骨干成员。截至目前，

公司已拥有新能源汽车车载电源的全部自主知识产权，截至报告期末，公司及下属子公司共计取得专利权 553 项，其中发明专利 60 项，实用新型 458 项，外观设计 35 项，软件著作权 434 项，专利及软件著作权数量较多。在新能源汽车车载电源产品研发上，公司近年来保持着每年至少进行一次产品升级的频率。

③丰富的客户资源

公司立足于团队研发和产业化能力，从汽车整车厂商开发新车型之初即开始针对车载电源解决方案进行合作，从而开发出具有针对性、符合其整车设计的车载电源解决方案及产品，并最终成为其供应商。公司与比亚迪、北汽新能源、吉利、小鹏汽车、江淮、长城、东风本田、广汽本田、现代汽车等国内外各大新能源汽车整车厂商保持长期稳定的合作关系。同时，公司参与多家整车厂商的氢燃料电池专用产品项目，并取得良好稳定的合作关系，为后续氢燃料电池产品配套储备了良好的客户资源。

公司上述核心竞争优势是本次募投项目顺利实施的根本保障。同时，本次募投项目的实施将有利于进一步提升公司对华东区域客户的配套能力和服务能力，有利于进一步拓展市场占有率和增强客户粘性，实现公司“品牌向上”和“双核心”的发展战略，进一步强化公司的核心竞争力。因此，本次募投项目的实施具有必要性和合理性。

4、公司在手订单及意向性订单充足，且下游客户多为知名汽车厂商，随着本次募投项目的实施及与下游客户合作的深化，公司市场占有率有望回升

(1) 公司在手订单充足，已有客户提出意向性订单需求

随着公司综合实力的不断提升，公司实施“品牌向上”的战略已见成效，公司逐步深化与下游知名客户北汽新能源、吉利、江淮、长城、比亚迪、东风本田、广汽本田、现代汽车、小鹏的合作，报告期内公司经营规模持续扩大，2019 年至 2022 年 1-9 月公司实现主营业务收入 56,907.78 万元、33,491.01 万元、85,550.67 万元及 97,686.81 万元。

截至报告期末，公司在手订单为 32.67 万台，公司车载电源产品产能合计为 46.28 万台，公司目前的产能供应较为紧张。从部分下游整车厂向公司提供的量纲计划来看，若不实施本次募投项目进行产能的补充，则公司难以满足下游客户的需求：

单位：万台/套

项目	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
预计量纲规模	21.45	113.54	109.05	67.48	57.70

注 1：预计量纲规模对公司产品需求包括 6.6kw 三合一集成产品、11kw 三合一集成产品、车载充电机等；

注 2：以上为截至 2022 年 10 月 31 日公司统计现有客户提供的预计量纲规模。

从上表可见，未来公司下游整车厂客户预计提供的量纲计划已经远大于公司报告期末的车载电源产品产能。此外，2025 年及 2026 年预计量纲规模相对 2023 年及 2024 年较低，主要系并非所有整车厂商都会提供远期车辆排产计划，就公司合作的下游客户情况来看，国内自主品牌和新势力品牌主机厂一般会提供次年的生产需求，而合资品牌客户会提供相对较长期的量纲计划。因此，公司 2025 年、2026 年的量纲规模暂时相对较小。

从公司的下游客户群体看，公司主要客户均为知名的整车厂，整体业务体量较大。同时，车载电源供应链准入门槛高、认证时间长、稳定性强，一旦成为整车制造商的合格供应商，双方通常会形成较为稳定的合作关系，客户资源不易流失。公司本次募投项目的主要产品也已进入提供样品、样品测试等阶段，为消化募投新增产能奠定业务基础。此外，公司还参与了多家整车厂的新能源汽车车载电源产品的共同研发项目，并取得良好稳定的合作关系，为后续正式量产奠定产能消化的基础。

（2）随着本次募投项目的实施及与下游客户合作的深化，公司市场占有率有望回升

根据 NE Times 数据，2019 年、2020 年、2021 年和 2022 年 1-6 月，公司在中国乘用车车载充电机的市场占有率分别为 23.50%、7.50%、7.20%及 6.60%。公司市场占有率有所下滑，主要系公司执行“品牌向上”战略，收缩客户群体，主动放弃利润较低的公共出行和 A00 汽车车型（A00 级轿车，特指小型轿车，轴距在 2 米至 2.2 米之间，发动机排量一般小于或等于 1 升）所致。在经历“品牌向上”战略阵痛期后，随着公司前次及本次募投项目的实施以及上海生产基地的建成，公司产能得以释放，市场占有率有望回升。

截至本回复出具之日，公司已获得重要下游客户的供货权，如 2020 年公司已获得吉利和沃尔沃汽车共享平台 PMA 项目（吉利计划基于该平台架构推出 10 余款新车）的 11KW 车载电源集成产品的供货权和本田 2021 年-2025 年纯电动

汽车新车型车载电源集成产品的供货权，2021 年公司进入到比亚迪 DM-i 混动乘用车及吉利 SEA 浩瀚架构供应体系，2022 年公司进入到吉利雷神动力架构供应体系。根据相关公开数据，比亚迪 2022 年 1-9 月共交付 118.01 万辆电动汽车，同比增长 249.56%，超过特斯拉的 90.9 万辆，成为 2022 年前三季度全球销售冠军。

由上可见，随着公司与下游客户合作的深化以及下游客户销售的增长，未来公司市场占有率亦有望回升。

5、同行业公司亦在积极扩张产能，本次募投项目的实施有利于公司巩固行业地位，保持核心竞争优势

报告期内，公司同行业的竞争对手包括威迈斯、富特科技车载电源产品的产能及产量逐年上升，并且仍在积极地扩充产能。上述竞争对手于 2022 年 6 月进行 IPO 首次申报，募集资金投向用于扩充车载电源产品、新建研发项目等，具体情况如下所示：

(1) 威迈斯

①现有产能

根据威迈斯招股说明书的披露数据，2019 年至 2021 年，威迈斯主要产品的产量、产能、产能利用率情况如下：

单位：万台

项目	2022 年 1-9 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
产能	未披露	114.28	88.38	71.49
产量	未披露	108.95	64.05	68.60
产能利用率	未披露	95.34%	72.46%	95.96%

注：上述产品的产能、产量包括了车载电源产品、电驱系统、工业电源等，威迈斯未具体披露车载电源产品的具体产能、产量。但车载电源产品占威迈斯整体营业收入平均在 80% 左右，是威迈斯贡献营业收入的主要产品。

如上表所示，威迈斯近三年来一直处于产能扩张的趋势。

②新增产能

威迈斯拟将 62,000 万元募集资金投资于“新能源汽车电源产品生产基地项目”，项目投产后新增车载电源产品 120 万台/年的产能规模。

(2) 富特科技

①现有产能

富特科技由于不同产品的主要生产环节基本一致，因此主要采取“共线生产”方式，并以设备的运作时间作为产能利用率的评估标准。根据富特科技招股说明书的披露数据，2019年至2022年上半年其车载电源高压系统产品营业收入占比均超过90%，是其贡献营业收入的主要产品。2019年至2022年上半年，富特科技的理论产能和实际产能情况如下：

单位：小时

项目	2022年上半年	2021年度	2020年度	2019年度
理论产能(设备理论运行时间)	994,944	1,202,688	818,688	563,712
实际产能(设备实际运行时间)	802,437	1,138,967	496,283	370,439
产能利用率	80.65%	94.70%	60.62%	65.71%

注：因富特科技未披露2022年1-9月数据，此处为2022年上半年数据。

如上表所示，富特科技近三年来一直处于产能扩张的趋势。

②新增产能

富特科技拟将募集资金中47,198.11万元投资于“新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目”，新建10条车载高压电源产品自动化生产线，形成年产120万套车载电源产品的能力。

(3) 同行业可比公司与本公司产能扩张情况对比

威迈斯及富特科技均拟通过IPO募集资金用以建成年产120万台/套车载电源产品的产线，同行业可比公司近期产能扩张的规模与公司本次募投项目较为可比，具体如下表所示：

单位：万台

公司	申请受理时间	投资项目	产品	原有产能	新增产能	合计产能	产能扩张倍数
威迈斯	2022-06-23	新能源汽车电源产品生产基地项目	车载电源产品	114.28	120.00	234.28	1.05
富特科技	2022-06-16	新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目	车载电源产品	42.97	120.00	162.97	2.79
公司	2022-10-20	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	车载DC/DC变换器	12.60	5.31	17.91	0.42
			车载充电机	19.24	7.39	26.63	0.38
			车载电源集成产品	39.45	28.92	177.30	3.49

		新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	车载电源集成产品		108.93		
		小计		71.29	150.55	221.84	2.11

注 1：威迈斯原有产能为招股说明书中披露的 2021 年产品产能，该数据包括了车载电源产品、电驱系统、工业电源等，威迈斯未具体披露车载电源产品的具体产能、产量。但车载电源产品占威迈斯整体营业收入平均在 80%左右，是威迈斯贡献营业收入的主要产品；

注 2：富特科技产能数据以设备的运作时间作为产能利用率的评估标准，为与公司的产能扩张情况进行对比分析，以其 2021 年车载高压电源系统产量除以产能利用率测算原有产能；

注 3：公司原有产能为报告期末产能与前次募投项目产能之和。

如上表所示，同行业公司近期车载电源集成产品的产能扩张规模为 120 万台/年，与公司本次募集资金扩张产能的规模较为类似。从产能扩张的程度来看，根据测算富特科技产能扩张倍数最高，发行人次之。在募投项目达产之后，威迈斯的产能规模最高，发行人次之。

综上所述，发行人本次募投项目的产能扩张程度与达产后的总产能规模与同行业公司较为可比，且从公开披露信息来看近三年以来同行业可比公司车载电源产品产能一直扩张的趋势，可见未来车载电源产品将持续处于需求较为旺盛的阶段。因此，公司本次募集资金用于扩充产能能够帮助公司巩固在行业中的市场地位，保持核心竞争优势，具有其合理性和必要性。

6、量化测算发行人的产能需求

（1）发行人产能释放情况

本次募投项目的新增产能系综合考虑国家产业政策导向、未来市场的增量规模、公司发展战略、市场竞争格局变化等因素的基础上确定的。根据测算，未来市场发展趋势与发行人产能扩张规模相符，发行人未来产能消化具备可行性，具体论述如下：

根据预计建设进度，前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目在 2025 年达产，本次募投项目新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）在 2026 年达产，预期产能释放进度如下所示：

单位：万台

项目		2022E	2023E	2024E	2025E	2026E
公司现有产能		46.28	46.28	46.28	46.28	46.28
前次募投项目	新能源车载电源智能化生产建设项目	-	6.25	12.50	25.00	25.00
本次募投项目	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	-	-	13.13	22.96	41.62
	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	-	-	24.21	72.62	108.93
合计		46.28	52.53	96.12	166.86	221.83

注 1：上述产能包括车载 DC/DC 变换器、车载充电机及车载电源集成产品；

注 2：公司 2022 年及之后的产能假设为报告期末公司车载 DC/DC 变换器、车载充电机及车载电源集成产品产能。

如上表，至 2026 年公司预计产能为 221.83 万台车载电源产品。

（2）未来新能源汽车市场规模

报告期内，公司新能源汽车业务的主要产品包括车载充电机、车载 DC/DC 变换器及以车载充电机与车载 DC/DC 变换器为核心的车载电源集成产品，公司车载电源产品可广泛应用于乘用车、客车、专用车等各类新能源汽车领域。车载电源产品的直接下游市场为新能源汽车，且每一台生产一台新能源汽车都需配套一套车载电源，因此未来新能源汽车的产量直接决定了公司产品的市场空间。

根据浙商证券的研究报告预测，至 2025 年，全球新能源汽车总产量将达到 2,750 万辆，其中国内新能源汽车总产量达到 1,430 万辆，具体情况如下所示：

单位：万辆

项目	2022E		2023E		2024E		2025E		2026E
	产量	增长率	产量	增长率	产量	增长率	产量	增长率	产量 [注]
全球新能源汽车产量	1,150	81.10%	1,575	36.96%	2,115	34.29%	2,750	30.02%	3,575
国内新能源汽车产量	650	83.10%	850	30.77%	1,100	29.41%	1,430	30.00%	1,859
海外新能源汽车产量	500	77.94%	725	45.00%	1,015	40.00%	1,320	30.05%	1,716

注：公司本次募投项目达产年为 2026 年，根据浙商证券出具的研究报告，2020 年-2025 年国内新能源汽车预测复合增长率为 41.72%，海外新能源汽车生产量复合增长率为 47.24%，考虑未来增长速度放缓，基于谨慎性，假设 2026 年国内及海外新能源汽车产量增长率为 30%。该假设低于 2022 年至 2025 年产量的增长率。

(3) 未来车载电源产品市场规模

根据未来国内新能源汽车产量的预测，结合公司产品车辆配套率及公司产品配套车辆比平均值，测算得出达产年时公司国内市场的产品需求量为 195.76 万台，占公司募投项目达产时产能的 88.25%。具体计算过程如下：

单位：万辆、万台

项目	2022E	2023E	2024E	2025E	2026 E
①公司产品车辆配套率预测	10.33%	10.33%	10.33%	10.33%	10.33%
②公司产品配套车辆数预测	67.15	87.81	113.63	147.72	192.03
③公司产品配套车辆比平均值	98.10%	98.10%	98.10%	98.10%	98.10%
④公司产品国内市场需求量预测	68.45	89.51	115.83	150.58	195.76
⑤公司产能利用率预测	147.90%	170.39%	120.51%	90.25%	88.25%

注 1：②公司产品配套车辆数预测=国内新能源汽车产量预测*①公司产品车辆配套率预测；

注 2：④公司产品国内市场需求量预测=②公司产品配套车辆数预测/③公司产品配套车辆比平均值；

注 3：公司车载电源配套车辆数是指公司车载电源配套新能源汽车的数量，其计算方法为：若一辆新能源汽车上同时配套了车载 DC/DC 变换器、车载充电机或车载电源集成产品，则只按照一辆车计算配套车辆数；

注 4：每一辆新能源汽车需要同时配置一套车载 DC/DC 变换器和 1 套车载充电机，或者 1 套车载电源集成产品；

注 5：⑤公司产能利用率预测=④公司产品需求量预测/当期公司预期产能。

上述测算中各项参数的具体选取或计算过程如下：

①公司产品车辆配套率预测

报告期内，公司产品车辆配套率如下所示：

单位：万辆

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 1-9 月
公司车载电源配套车辆数	23.23	11.80	24.51	29.57
国内新能源汽车总销量	120.6	136.7	352.1	456.71
公司产品车辆配套率	19.26%	8.63%	6.96%	6.47%
产品车辆配套率平均值	10.33%			

报告期内，公司产品车辆配套率平均值为 10.33%，最近一期的产品配套率

为 6.47%，公司采用报告期内产品车辆配套率平均值而非最近一期的产品配套率测算产能需求的主要原因如下：

报告期内，公司产品车辆配套率为 19.26%、8.63%、6.96%及 6.47%。公司产品车辆配套率整体呈下降趋势，主要原因系报告期内公司坚定执行“品牌向上”战略，主动放弃公共出行和 A00 汽车车型（A00 级轿车，特指小型轿车，轴距在 2 米至 2.2 米之间，发动机排量一般小于或等于 1 升），对部分利润较低的客户群体进行收缩。

但是随着公司与下游客户战略合作的加深以及本次募投项目的实施，公司产品的配套率有望得到提升。报告期内，公司已获得重要下游客户的供货权，如 2020 年公司已获得吉利和沃尔沃汽车共享平台 PMA 项目（吉利计划基于该平台架构推出 10 余款新车）的 11KW 车载电源集成产品的供货权和本田 2021 年-2025 年内纯电动汽车新车型车载电源集成产品的供货权，2021 年公司进入到比亚迪 DM-i 混动乘用车及吉利 SEA 浩瀚架构供应体系，2022 年公司进入到吉利雷神动力架构供应体系。根据相关公开数据，比亚迪 2022 年 1-9 月共交付 118.01 万辆电动汽车，同比增长 249.56%，超过特斯拉的 90.9 万辆，成为 2022 年前三季度全球销售冠军。随着公司与下游客户合作的深化以及募投项目产能的逐渐释放，下游客户经营规模的迅速扩张将带动公司产品市场配套率的提升。

鉴此，公司采用报告期内产品车辆配套率平均值以测算公司产能需求具有合理性。

②公司产品配套车辆数预测

根据浙商证券关于国内新能源汽车产量预测数据以及公司产品报告期平均车辆配套率，计算得到 2022 年-2026 年预计国内市场由公司车载电源产品配套的新能源汽车数量将达到 67.15 万辆、87.81 万辆、113.63 万辆、147.72 万辆、192.03 万辆。

③公司产品配套车辆比平均值

产品配套车辆比是指公司销售的车载电源产品数量与当年公司车载电源产品配套新能源车辆数量的比值，报告期内，公司产品配套车辆比情况如下：

单位：万台、万辆

项目	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 1-9 月
公司车载电源产品销量	23.89	12.40	24.51	29.57

公司车载电源配套车辆数	23.23	11.80	24.51	29.57
公司产品配套车辆比	97.24%	95.16%	100.00%	100.00%
产品配套车辆比平均值	98.10%			

如上表所示，报告期内，公司产品配套车辆比平均值为 98.10%。

④公司产品需求量预测及产能利用率预测

根据上述公司产品配套车辆数预测和公司产品配套车辆比平均值，计算公司 2025 年、2026 年达产时国内市场产品需求量为 150.58 万台、195.76 万台，预期 2025 年、2026 年达产时的产能利用率为 90.25%、88.25%，具体如下所示：

单位：万台

项目	2022E	2023E	2024E	2025E	2026 年 E
公司产能合计	46.28	52.53	96.12	166.86	221.83
国内产品需求量 预测	68.45	89.51	115.83	150.58	195.76
公司产能利用率 预测	147.90%	170.39%	120.51%	90.25%	88.25%

注：公司产品需求量预测仅考虑国内市场需求。

⑤未来公司产能利用率未能达到 100%的原因及合理性

根据上述测算，2025 年、2026 年公司产能利用率为 90.25%及 88.25%，结合公司生产实际情况、同行业公司情况及海外市场产品的需求来看，公司未来产能利用率未达到 100%的原因具有合理性，具体论述如下：

A. 2025 年及 2026 年公司产品达到 90%左右利用已是公司产能较为充分的状态，主要原因系公司车载电源相关生产设备属于精密设备，设备需要定期进行轮换维护或检修，产能利用率未达到 100%可以减少对设备的损耗，提高生产设备的使用寿命。同时，公司采用“以销定产”的销售模式，也可以满足客户在需求旺盛时临时追加订单的需求，并有效避免因产能满负荷而丢失订单的风险。

此外，从公司主要同行业可比公司来看，威迈斯 2019 年至 2021 年平均产能利用率为 87.92%、富特科技 2019 年至 2022 年上半年的平均产能利用率为 75.42%，产能利用率均未达到或者超过 100%。因此，达产时公司产能利用率未达到 100%具有合理性。

B. 在公司测算产能利用率时仅考虑国内市场需求，未考虑公司产品海外市场的需求量，若结合海外市场的需求，则公司产能利用率将进一步提升。

考虑海外市场的需求时，根据预测，2025 年、2026 年海外新能源市场产量

分别为 1,320 万辆、1,716 万辆。若仅考虑国内产品需求量，2025 年、2026 年将公司产生 16.28 万台、26.07 万台的产能缺口，该产能缺口占海外市场新能源汽车产量的比例仅为 1%左右，具体计算过程如下表：

单位：万台、万辆

项目	2025E	2026E
公司产能合计	166.86	221.83
国内产品需求量预测	150.58	195.76
产能缺口	16.28	26.07
海外市场新能源汽车产量	1,320	1,716
产能缺口/海外市场新能源汽车产量	1.23%	1.52%

报告期内，公司海外区域贡献的营业收入逐年提升，海外客户在公司客户群体中的收入贡献有所提高。2019 至 2022 年 1-9 月，公司海外客户占整体营业收入的比例为 1.23%、1.22%、1.79%及 5.74%。且本次募投项目结合前次募投项目的实施后，公司将进一步形成以深圳、上海两地为核心的“双核心”运营布局，有利于提升公司对华东区域客户的就近配套能力。公司通过布局华东区域，能够巩固现有重点的合资及外资客户业务合作关系，进而拓展其他外资客户，尽快进入全球车企供应链，在募投项目实施后公司产品的需求将从国内市场延伸到全球市场。

如上所述，随着公司海外市场收入占比的逐步提升以及上海生产基地及研发基地的建成，未来公司产品“出海”落地，公司国内市场的产能缺口将得以消化。根据测算，该产能缺口占海外市场新能源汽车产量的比例仅为 1%左右，产能缺口由海外新能源汽车市场进行消化具有可行性。鉴此，若结合海外市场的需求，公司产能利用率将进一步提升。

综上所述，公司募投项目达产时公司整体产能将能够得到消化，未来市场发展趋势与公司产能扩张规模相符。

（二）说明 DC/DC 变换器、充电机产能利用率较低的情况下，实施改造项目扩充两类产品产能的原因和合理性

本次募投项目中，新能源车载电源自动化产线升级改造项目对车载 DC/DC 变换器、车载充电机及车载电源集成产品的产能分别进行扩张，项目建设完全达产后产能分别新增 5.31 万台、7.39 万台及 28.92 万台。新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）对车载电源集成产品产能进行扩张，项目建设完全达产后产

能新增 108.93 万台。各产品产能扩张情况如下：

单位：万台/万套

序号	产品名称	原产能	达产后产能	新增产能	占新增产能比例
1	车载 DC/DC 变换器	4.83	10.14	5.31	3.53%
2	车载充电机	5.72	13.11	7.39	4.91%
3	车载电源集成产品	18.69	156.54	137.85	91.56%
合计		29.24	179.79	150.55	100.00%

注：新能源车载电源自动化产线升级改造项目对公司原有 6 条半自动产线进行升级改造，因此“原产能”为公司 2021 年度各产品产能。

由于车载电源产品目前呈集成化、小型化和轻量化的方向发展，主机厂对于集成产品的需求逐渐增大，反映在公司产品结构中即车载电源集成产品的收入占比逐年提高。因此，公司本次募投项目新增车载电源产品产能 150.55 万台，其中集成产品新增产能 137.85 万台，是公司此次募投项目的重点产能扩张部分。

报告期内，公司车载 DC/DC 变换器、车载充电机的产能利用率如下所示：

单位：万台，万套

产品	项目	2022 年 1-9 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
车 载 DC/DC 变换器	产能	6.60	4.83	9.24	10.21
	产量	2.07	2.40	2.02	4.35
	销量	2.39	3.11	1.68	3.92
	产能利用率	31.43%	49.66%	21.89%	42.57%
	产销率	115.31%	129.57%	83.03%	90.26%
车 载 充 电 机	产能	6.24	5.72	18.36	20.95
	产量	5.64	2.90	4.44	13.32
	销量	5.31	3.87	4.75	13.89
	产能利用率	90.49%	50.78%	24.20%	63.60%
	产销率	94.03%	133.29%	106.93%	104.25%

注 1：产能利用率=产量/产能；

注 2：产销率=销量/产量。

如上表可见，报告期内公司车载 DC/DC 变换器产能利用率为 42.57%、21.89%、49.66%及 31.43%，车载充电机产能利用率为 63.60%、24.20%、50.78%及 90.49%。

虽然公司报告期内车载 DC/DC 变换器、车载充电机（以下合称“单一功能产品”）产能利用率较低，但公司还是将本次新增产能中近 8.5%的部分用于补充单一功能产品的产能，其中车载 DC/DC 变换器、车载充电机产能分别新增 5.31 万台、7.39 万台。公司仍对单一功能产品的产能进行补充的主要原因系：

(1) 虽然车载电源产品正在朝着集成化发展的趋势，但对于单一功能的产品仍然存在着一定需求，如公司下游客户仍有固定使用车载 DC/DC 变换器模块、亦有部分客户仍然对公司提出车载充电机的订单需求，根据公司客户提出 2023 年的量纲计划，客户向公司意向锁定的 35 万台产能中包括了 5.9 万台单一功能产品，该意向订单已经覆盖公司单一功能产品当前产能的 45%。另一方面，对于前期已向公司定点的项目所对应的 DC/DC 变换器和车载充电机仍处于生命周期，仍然具有生产需求。且如前所述，新能源汽车市场正呈现快速增长、加速渗透的发展态势，下游市场的发展也将放大单一功能产品的市场需求。

(2) 公司在新能源汽车板块业务，面向的是全球市场，在海外像欧、美市场的传统汽车主机厂转型过程中，也存在着单一功能的产品需求。可见，未来随着新能源汽车的需求增长，公司单一功能产品仍然具有市场空间。

综上所述，公司将本次募投资项目新增产能中近 8.5% 的部分用于补充车载 DC/DC 变换器、车载充电机的产能，对车载 DC/DC 变换器、车载充电机进行部分扩产具有合理性。

(三) 在集成产品的现有产能未完全利用、前次募投资项目接近投产的情况下，实施智能化项目二的必要性和合理性，是否存在产能过剩风险，发行人拟采取的产能消化措施，是否存在频繁、过度融资的情形

1、在集成产品的现有产能未完全利用、前次募投资项目接近投产的情况下，实施智能化项目二的必要性和合理性

(1) 车载电源产品产能利用率情况

2019 年至 2022 年 1-9 月，公司车载电源集成产品的产能利用率分别为 71.83%、90.00%、95.79%及 72.92%，具体情况如下：

单位：万台，万套

产品	项目	2022 年 1-9 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
车载电源集成产品	产能	33.45	18.69	6.85	10.17
	产量	24.39	17.91	6.17	7.30
	销量	21.37	17.17	5.97	6.08
	产能利用率	72.92%	95.79%	90.00%	71.83%
	产销率	87.64%	95.88%	96.81%	83.20%

注 1：产能利用率=产量/产能；

注 2：产销率=销量/产量。

公司车载电源集成产品 2022 年 1-9 月产能利用率较低，主要系为了达到全

年的交付目标，公司 2022 年引进的两条自动化产线开始运行，但因为处于初期调试阶段所以产出较低，此外受芯片的供应链影响公司实际产量有所减少。上述原因共同导致了公司 2022 年 1-9 月车载电源集成产品的产能利用率较低。

（2）前次募投项目投产情况

根据目前的建设进度，预计前次募投项目产能将在 2023 年开始释放，2025 年达产，前次募投项目中各产品产能释放预计如下：

单位：万台、万套

产品	2023E	2024E	2025E	2026E
车载 DC/DC 变换器	1.50	3.00	6.00	6.00
车载充电机	3.25	6.50	13.00	13.00
车载电源集成产品	1.50	3.00	6.00	6.00
合计	6.25	12.50	25.00	25.00

如上表所示，公司前次募投项目中主要扩张的产品对象为车载 DC/DC 变换器及车载充电机。车载电源集成产品产能扩张部分较少，达产时仅新增年产 6 万台的产能规模。

（3）实施智能化项目二的必要性和合理性

A. 实施智能化项目二的必要性

①提前布局增量市场，提升公司核心竞争力和持续盈利能力

新能源汽车行业属于国家重点鼓励发展的行业，是我国七大战略性新兴产业之一。虽然行业曾因补贴政策的退坡陷入短暂调整期，但从新能源汽车市场的发展情况看，市场对于补贴政策退坡的影响已经逐渐消化，2021 年及 2022 年 1-9 月，中国新能源汽车销量分别为 352.1 万台、456.7 万台，同比增长 157.57% 与 111.73%，且 2022 年前三季度新能源汽车渗透率已达到 23.5%，提前实现了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》（2020 年）对于 2025 年新能源汽车市场占有率达到 20% 的目标。

由此可见，新能源汽车市场在经历调整期之后已经启动了新一轮增长周期，未来市场空间广阔。根据浙商证券的研究报告，至 2025 年，全球新能源汽车总产量将达到 2,750 万辆，其中国内新能源汽车总产量达到 1,430 万辆。但公司目前集成产品产能仍然较为有限，截至报告期末集成产品产能为 33.45 万台，即使前次募投项目达产新增 6 万台的生产规模，整体产能与未来的市场空间相比较为悬殊。且出于车辆的轻量化及低成本要求主机厂对于集成产品的需求日渐提高，

公司亟需对集成产品的产能进行扩张。

因此，公司通过智能化项目二的实施，能够提前布局增量市场，紧抓行业发展机遇，提升公司核心竞争力和持续盈利能力。根据公司测算，智能化项目二与其他募投项目新增产能达产时有足够的市场空间进行消化，公司募投项目的实施具有必要性和合理性。

②践行战略发展需求，强化公司产业化根基

近年来，以小鹏、蔚来等为代表的造车新势力发展迅速，传统车企加速向新能源转型，特斯拉、大众、宝马等外资及合资品牌重点布局中国市场，国内新能源汽车市场相比以往更加多样化。为了继续巩固公司的竞争优势，公司启动了“品牌向上”战略，全力争取进入全球车企供应链。目前，公司深圳领亚工厂的生产线仍存在自动化水平不高、生产效率较低和人力成本较高等缺点，智能化项目二将引进自动化、智能化生产设备，改进传统生产模式，提高生产效率和产品质量，有助于公司满足高端整车厂商对于供应商的需求。

同时，产业布局上实施“双核心”战略是品牌向上战略在能力建设领域的关键举措。目前公司仅有深圳单一核心，智能化项目二配合前次募投项目及新能源车电源自动化产线升级改造项目、总部基地及研发中心项目的实施，将形成以深圳、上海两地为核心的“双核心”运营布局，分别建立产品研发、生产基地，更好地覆盖华东市场和辐射全国，提升公司综合竞争力。此外，在公司产线自动化、智能化水平得到提升的基础上，本项目的实施将为公司拓展氢燃料电池专用产品等产业方向，将技术储备快速实现产业化创造有利条件，保障公司能够紧跟行业主流方向，满足客户多样化需求，快速占领新产品市场。

B、实施智能化项目二的合理性

（1）公司优质稳定的客户资源和良好的业务储备为消化募投产能提供保障

公司是国内最早从事车载电源产品研发、生产、销售和企业的企业之一，深耕车载电源行业十七年，长期服务于领先的新能源汽车制造商，与客户建立了长期稳定的合作关系。公司推行“品牌向上”的战略，聚焦战略客户，服务优质项目。经过多年发展公司已经进入吉利汽车、北汽新能源、比亚迪、小鹏汽车、东风本田、广汽本田、现代汽车等国内外知名整车厂商的全球供应体系，并与吉利汽车、北汽新能源、比亚迪、小鹏汽车等国内整车厂建立了长期、稳定的合作关

系。2021 年公司进入到比亚迪 DM-i 混动乘用车及吉利 SEA 浩瀚架构供应体系，2022 年公司进入到吉利雷神动力架构供应体系。2022 年 6 月，比亚迪新能源乘用车销售高达 13.38 万辆，同比增长 233.44%，其中 DM 混动乘用车占总销量的 47.91%。下游新能源乘用车销量的持续走高，带动了新能源汽车车载电源市场的发展。上述客户整车销量的大幅增加，为公司业务持续发展奠定坚实的基础。

公司主要客户均为知名的整车厂，整体业务体量较大。同时，车载电源供应链准入门槛高、认证时间长、稳定性强，一旦成为整车制造商的合格供应商，双方通常会形成较为稳定的合作关系，客户资源不易流失。公司本次募集项目的主要产品也已进入提供样品、样品测试等阶段，为消化募投新增产能奠定业务基础。此外，公司还参与了多家整车厂的新能源汽车车载电源产品的共同研发项目，并取得良好稳定的合作关系，为后续正式量产奠定产能消化。

综上所述，公司依靠多年来技术、质量、服务方面的积累，获得了丰富的客户资源和良好的业务储备，为消化本次募投项目新增产能提供了较好的保障。

（2）公司拥有丰富的车载电源研发生产制造经验

公司是专门从事车载电源研发及生产的高新技术企业，在车载电源领域拥有丰富的制造经验。公司已经获得 ASPICE CL2 及功能安全 ASIL D 等级认证（最高等级），具备进入海外车企供应链的能力。公司拥有由董事长兼总经理吴壬华博士领衔的近 300 名集电力电子、软件等专业的工程师及技术人员组成的研发团队，研发实力雄厚。截至报告期末，公司及下属子公司共计取得专利权 553 项，其中发明专利 60 项，实用新型 458 项，外观设计 35 项，专利及软件著作权数量居行业前列。

受益于多年的研发生产制造经验，公司能够根据新能源汽车整车企业的不同车型进行定制研发及生产，以满足整车厂需求。在生产方面，公司自成立以来始终坚持贯彻以质量为生命的经营管理原则，以全面质量管理为理念，创立“四大工艺、十六个工序、九道质量门”制造体系，全面执行 IATF16949 及 VDA6.3 的质量体系管理要求。公司在仓库和生产线领域全面实施了制造执行系统 MES-II，对生产全过程中关键工序进行防呆防错式的严格管控，并且可实现物料及产品的全程可追溯。

公司丰富的生产管理经验和完善的质量管理体系将为本项目的顺利实施奠

定基础，是项目顺利实施的重要前提。

(3) 公司专业、稳定的管理团队能够有效保证募投项目成功实施

公司创始人及高层管理人员拥有丰富的新能源车载电源领域的经验，专业能力较强。公司主要高级管理人员长期在电力电子行业内从事科研、营销或管理工作，具有扎实的专业知识和丰富的管理经验，能够及时准确地把握电力电子技术领域的技术发展方向。日常生产经营中，公司核心管理团队注重质量控制和成本管理，确保产品市场竞争力，不断开拓市场，有效提升公司市场知名度。公司通过不断提高企业的管理水平，努力向规模化、集约化发展，积极营建员工、企业和社会利益共同体，按现代企业制度建立起高效的激励机制和约束机制，吸引公司管理团队和核心管理人员。综上所述，公司专业、稳定的管理团队能够有效保证募投项目的成功实施。

2、是否存在产能过剩风险，发行人拟采取的产能消化措施，是否存在频繁、过度融资的情形

(1) 关于产能过剩风险的提示

如果未来市场出现不可预料的变化，或者相关不利因素导致公司与重要客户的合作出现不确定性，可能会给投资项目的预期效果带来一定影响，公司可能面临新增产能短期内不能消化的风险。发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（三）募集资金投资项目产能扩张风险”进行风险提示，具体如下：

“本次募集资金投资项目可提升公司产线自动化生产能力、扩充公司产能，稳固公司的行业定位，本次募集资金投资项目达产后，公司每年将新增车载DC/DC变换器5.31万台、车载充电机7.39万台、车载电源集成产品137.85万台的生产能力。虽然公司已对募集资金投资项目的可行性进行了较为充分地分析和论证，对募集资金投资项目新增产品的市场拓展和新增产能的消化吸收做了充分的准备工作，但如果未来市场出现不可预料的变化，或者相关不利因素导致公司与重要客户的合作出现不确定性，可能会给投资项目的预期效果带来一定影响，公司可能面临新增产能短期内不能消化的风险。”

(2) 发行人拟采取的产能消化措施

①推进“双核心”战略布局，扩大客户覆盖广度

公司将通过结合前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目及本次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目(二期)完成上海生产基地的建设,推进公司深圳、上海“双核心”战略的布局。

上海作为中国新能源汽车行业华东产业集群的重要核心,拥有整车和零部件企业 300 多家,其中包括公司现有核心客户吉利、江淮和未来目标客户特斯拉、上汽集团、大众汽车、通用汽车等丰富的客户群。作为新能源汽车核心零部件研发及制造企业,公司在此设立生产基地进行产能布局符合汽车产业集群式增长路径。公司将通过募投项目建设,把生产基地推向市场前沿,进一步靠近目标客户,及时了解客户需求,缩短客户供货周期,有利于公司产能消化,提高产能利用率。

②执行“品牌向上”战略拓展高端客户,提升客户合作深度

目前,公司与北汽新能源、吉利、江淮、长城、比亚迪、东风本田、广汽本田、现代汽车、小鹏等新能源汽车整车厂商保持长期稳定的合作关系。同时,公司持续推行“品牌向上”战略,已获得国际品牌客户部分车型的定点通知,2022年已实现量产。目前,公司“品牌向上”战略推进已见成效:公司已获得吉利和沃尔沃汽车共享平台 PMA 项目(吉利计划基于该平台架构推出 10 余款新车)的 11KW 车载电源集成产品的供货权;公司已获得本田 2021 年-2025 年纯电动汽车新车型车载电源集成产品的供货权,并在 2021 年公司进入到比亚迪 DM-i 混动乘用车及吉利 SEA 浩瀚架构供应体系,在 2022 年公司进入到吉利雷神动力架构供应体系。此外,公司紧抓国内新能源汽车行业新势力品牌头部客户,国内优质客户稳步发展。

公司未来将继续推行“品牌向上”战略,持续积累优质客户资源,立足国内客户,进一步拓展外资品牌,逐步国外市场。公司本次募投项目建设将进一步提升公司生产线智能化水平,更能符合下游高端客户的要求,有利于实现公司“品牌向上”的战略,有利于巩固和提升公司市场占有率,提高产能利用率。

(3) 是否存在频繁、过度融资的情形

如前所述,本次募投项目的实施具有必要性及合理性,不存在频繁、过度融资的情形。

(四) 风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、(三)

募集资金投资项目产能扩张风险”进行风险提示，具体如下：

“本次募集资金投资项目可提升公司产线自动化生产能力、扩充公司产能，稳固公司的行业定位，本次募集资金投资项目达产后，公司每年将新增车载 DC/DC 变换器 5.31 万台、车载充电机 7.39 万台、车载电源集成产品 137.85 万台的生产能力。虽然公司已对募集资金投资项目的可行性进行了较为充分地分析和论证，对募集资金投资项目新增产品的市场拓展和新增产能的消化吸收做了充分的准备工作，但如果未来市场出现不可预料的变化，或者相关不利因素导致公司与重要客户的合作出现不确定性，可能会给投资项目的预期效果带来一定影响，公司可能面临新增产能短期内不能消化的风险。”

（五）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人履行了如下核查程序：

（1）查阅新能源汽车相关的产业政策、行业研究报告，了解政策发展历程及新能源汽车市场增长情况；

（2）实地查看公司产品，向发行人管理层访谈，了解公司优势；

（3）取得并查阅发行人在手订单、意向性订单的相关会议记录、邮件等资料；

（4）查阅同行业公司的公开披露资料；

（5）向发行人管理层访谈，了解公司当前产能利用率、未来产能释放情况、产能需求情况；

（6）取得并检查公司收入成本表，对公司收入进行抽凭检查，核查公司收入真实性。

2、核查结论

经核查，保荐人认为：

（1）发行人本次募投项目的实施符合国家产业政策导向，有利于发行人提前布局增量市场，践行发行人“品牌向上”、“双核心”的发展战略，未来发展趋势与发行人产能扩张规模相符。

（2）在车载 DC/DC 变换器、车载充电机产能利用率较低的情况下，发行人将本次产能新增部分用于两类产品产能补充，具有合理性。

(3)在集成产品的现有产能未完全利用、前次募投项目接近投产的情况下，发行人实施智能化项目二具有必要性及合理性。发行人已有相关产能消化计划和措施，不存在频繁、过度融资的情形。针对产能过剩的风险，发行人已在募集说明书中进行风险提示。

五、结合前次和本次募投项目的具体建设内容、产品差异等，说明各项目预计税后内部收益率（IRR）差别较大的原因及合理性，并结合产品毛利率、单位价格、单位成本等关键参数情况，对效益预测中与现有业务或同行业可比公司差异较大的关键参数进行对比分析，就相关参数变动的影响进行敏感性分析，说明效益测算是否合理谨慎

（一）结合前次和本次募投项目的具体建设内容、产品差异等，说明各项目预计税后内部收益率（IRR）差别较大的原因及合理性

发行人前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目的预计税后内部收益率（以下简称“IRR”）为12.48%，本次募投项目新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）的IRR分别为24.26%、16.09%。

前次募投项目的IRR较低，主要系前次募投项目以土地出让、厂房、工程建设投资为主、生产设备投资额较少，建设投资、设备投资占项目总投资额比例为67.17%、28.14%，因此项目产生的营业收入相对较低导致IRR较低。同时，前次募投项目与本次募投项目生产设备的自动化程度有所不同，本次募投项目在组装、测试等方面自动化程度有所提升，因此前次募投项目IRR较低。本次募投项目中新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）的IRR较新能源车载电源自动化产线升级改造项目低，主要是两个项目产品类型不同、适用的企业所得税税率不同等因素所致。具体论述如下：

1、前次募投项目IRR较本次募投项目低的原因

前次募投项目募集资金投入以土地出让、厂房、工程建设投资为主，本次募投项目募集资金投入以设备购置及安装为主。各项目的具体投入内容如下所示：

项目		具体建设内容		
		内容	投资额（万元）	占比
前次募投项目	新能源车载电源智能化	土地出让、厂房、工程建设投资	24,216.40	67.17%

	生产建设项目	设备投资（含安装费用）	10,145.12	28.14%
		铺底流动资金	1,689.44	4.69%
		合计	36,050.96	100.00%
本次募投项目	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	设备购置及安装	20,556.00	80.21%
		预备费	1,027.80	4.01%
		铺底流动资金	4,043.00	15.78%
		合计	25,626.80	100.00%
	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	设备购置及安装	30,834.00	69.11%
		预备费	1,541.70	3.46%
		铺底流动资金	12,240.00	27.43%
	合计	44,615.70	100.00%	

如上表所示，前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目的土地出让、厂房、工程建设投资以及设备投资（含安装费用）占总投资额比例为 67.17%及 28.14%，项目投资以土地、厂房建设为主，因此前次募投项目与本次募投项目在投资额相近的情况下产生的营业收入较低，导致了 IRR 较低，具体情况如下表所示：

单位：万元

项目		总投资额	设备投资额占比	达产期平均营业收入	达产期平均净利润	IRR
前次募投项目	新能源车载电源智能化生产建设项目	36,050.96	28.14%	53,797.61	3,977.82	12.48%
本次募投项目	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	25,626.80	80.21%	202,036.62	11,476.58	24.26%
	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	44,615.70	69.11%	364,502.66	21,711.47	16.09%

此外，前次募投项目的产线自动化程度相对较低：前次募投项目主要购置插件流水线、组装流水线、包装流水线等自动化设备，在产品组装的过程中减少了人工搬运，自动化率占产品组装过程的约 10%。本次募投项目进一步购入了自动上料设备、自动锁付设备、自动安装设备、自动转移翻转设备、自动光学检测 AOI 设备等先进设备，在上料、零配件组装、产品转移翻转、外观检测等方面实现了自动化，自动化程度提升至约 75%。同时，本次募投项目为了满足国际厂商的要求导入了防错防呆的设备、工装夹具和 X-ray 等相关数据采集及检测设备，以实时监控生产过程并及时预警报错，提高了产品质量。因此，前次募投项目的 IRR

较本次募投资项目低。

2、本次募投项目中，新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）的 IRR 较新能源车载电源自动化产线升级改造项目低的原因

（1）各募投资项目产品结构差异

本次募投资项目新能源车载电源自动化产线升级改造项目及新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）达产后产能情况如下所示：

项目	产品	产能（万台/万套）	占比
新能源车载电源自动化产线升级改造项目	车载 DC/DC 变换器	10.14	14.31%
	车载充电机	13.11	18.50%
	车载电源集成产品	47.61	67.19%
	小计	70.86	100.00%
新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	车载电源集成产品	108.93	100%
	小计	108.93	100%

如上表所示，新能源车载电源自动化产线升级改造项目达产后车载 DC/DC 变换器、车载充电机占改造项目产能比例合计为 32.81%，而新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）仅有车载电源集成产品一种产品。

发行人车载 DC/DC 变换器、车载充电机毛利率高于车载电源集成产品，最近三年发行人主要产品的毛利率如下所示：

项目	2021 年度	2020 年度	2019 年度
车载 DC/DC 变换器	23.55%	-2.90%	25.46%
车载充电机	20.00%	11.94%	14.98%
车载电源集成产品	11.49%	-2.55%	13.29%

由上表可见，发行人车载 DC/DC 变换器、车载充电机毛利率均高于车载电源集成产品，而新能源车载电源自动化产线升级改造项目产品包括了毛利率较高的产品，因此新能源车载电源自动化产线升级改造项目的 IRR 较高。

（2）各募投资项目适用的企业所得税率不同

新能源车载电源自动化产线升级改造项目的实施主体为发行人，发行人已取得《高新技术企业证书》，因此该项目适用 15%的企业所得税优惠税率。新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）的实施主体为发行人全资子公司上海欣锐，上海欣锐未取得高新技术企业认定，因此该项目适用 25%的企业所得税税率。可

见，各募投项目适用的企业所得税率不同，新能源车载电源自动化产线升级改造项目因适用于企业所得税优惠税率使得 IRR 较高。

(二) 结合产品毛利率、单位价格、单位成本等关键参数情况，对效益预测中与现有业务或同行业可比公司差异较大的关键参数进行对比分析，就相关参数变动的影响进行敏感性分析，说明效益测算是否合理谨慎

1、新能源车载电源自动化产线升级改造项目

(1) 对效益预测中与现有业务或同行业可比公司差异较大的关键参数进行对比分析

新能源车载电源自动化产线升级改造项目的毛利率与同行业公司对比如下所示：

公司	2022 年 1-6 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
威迈斯	未披露	21.96%	28.16%	26.45%
富特科技	19.58%	20.14%	16.90%	12.69%
英搏尔	未披露	21.15%	15.41%	1.12%
精进电动	-6.08%	-5.23%	1.89%	12.47%
平均值	6.75%	14.51%	15.59%	13.18%
剔除精进电动之后平均值	19.58%	21.08%	20.16%	13.42%
新能源车载电源自动化产线升级改造项目	项目投产至达产期均值的毛利率为 15.99%-18.63%			

注 1：威迈斯毛利率系车载电源业务毛利率，威迈斯暂未披露 2022 年半年度及 2022 年三季度财务数据；

注 2：富特科技毛利率系车载高压电源系统毛利率，富特科技暂未披露 2022 年三季度财务数据，上表中数据为其 2022 年半年度披露数据；

注 3：英搏尔毛利率系电源总成、DC-DC 转换器及车载充电机产品毛利率，英搏尔 2022 年度半年报及 2022 年三季度报告未披露上述全部产品毛利率；

注 4：精进电动毛利率系主营业务毛利率，精进电动 2022 年三季度报告未披露主营业务毛利率，上表中数据为其 2022 年半年度披露数据。

剔除精进电动后，则新能源车载电源自动化产线升级改造项目投产至达产期均值的毛利率与同行业可比公司毛利率平均水平相当甚至略低于平均水平，效益指标的测算具有合理性。

新能源车载电源自动化产线升级改造项目中的关键参数产品毛利率、单位价格与单位成本与公司现有业务的对比情况如下：

单位：元

项目	本次募投项目	公司车载电源产品业务			
		2022年1-6月	2021年度	2020年	2019年
单位价格	2,851.21	3,164.95	2,909.09	2,700.78	2,382.15
单位成本	2,320.12	2,940.26	2,522.58	2,649.27	2,015.67
毛利率	18.63%	7.10%	13.29%	1.91%	15.38%

注 1：本次募投项目毛利率为项目达产期毛利率均值；

注 2：单位价格为项目达产期平均营业收入/达产期产能；

注 3：单位成本为项目达产期平均营业成本/达产期产能；

注 4：公司车载电源产品业务包括车载 DC/DC 变换器、车载充电机及车载电源集成产品。

如上表所示，新能源车载电源自动化产线升级改造项目产品的单位价格相对于公司现有业务来说较为接近，差异较小。新能源车载电源自动化产线升级改造项目单位成本相对于公司现有业务较低，毛利率较高，主要原因如下：

①新能源车载电源自动化产线升级改造项目单位成本较低，毛利率较高主要原因系该项目对公司深圳工厂现有的半自动产线进行自动化升级改造，项目引入购买自动化设备，建设集组装、测试一体的智能化生产线，降低部分生产工序对人工的依赖，提高公司产品良品率及生产效率，因此单位成本较低，毛利率较高。

②2019 年以来受新能源补贴政策退坡影响、行业竞争加剧，公司产品毛利率有所下滑，且 2020 年度受新冠疫情爆发、叠加行业格局调整公司车载电源集成产品毛利率进一步下滑，导致部分车载电源产品毛利率甚至出现负值。

2021 年开始，随着疫情影响有所减退，公司毛利率大幅回升，但至 2022 年有所回落，主要是受半导体供应链紧张原材料采购价格大幅上涨所致。公司募投项目产品测算毛利率较高，主要是公司产能扩张时能够发挥规模优势降低固定成本的分摊，对毛利率提高有积极作用，且公司积极采取措施进行供应链管理，提前进行备货以降低半导体供给端压力。同时，公司已经全面进入知名整车厂的供应链并且深化双方合作，随着公司与下游整车厂合作的稳固，公司议价能力将有所提高，预期毛利率将有所回升。鉴此，公司本次募投项目产品毛利率高于公司现有业务毛利率。

综上所述，公司新能源车载电源自动化产线升级改造项目效益指标的测算谨慎、合理。

(2) 就相关参数变动的的影响进行敏感性分析

①单位价格变动对盈利预测的敏感性分析

假设其他条件保持不变，单位价格变动对本项目达产后盈利预测的敏感性分析结果如下表所示：

项目	毛利率	净利率
单位价格上升 10%	26.02%	12.90%
单位价格上升 5%	22.50%	9.46%
初始价格	18.63%	5.69%
单位价格下降 5%	14.34%	0.76%
单位价格下降 10%	9.59%	-4.76%

由上表所致，本项目单位价格在上升 10%与下降 10%之间波动时，本项目毛利率在 9.59%至 26.02%之间波动，净利率在-4.76%至 12.90%之间波动。当单位价格下降 5.72%时，项目达到盈亏平衡点。

②单位成本变动对盈利预测的敏感性分析

假设其他条件保持不变，单位成本变动对本项目达产后盈利预测的敏感性分析结果如下表所示：

项目	毛利率	净利率
单位成本下降 10%	26.76%	12.60%
单位成本下降 5%	22.70%	9.14%
初始成本	18.63%	5.69%
单位成本上升 5%	14.56%	1.65%
单位成本上升 10%	10.49%	-2.42%

由上表所致，本项目单位成本在上升 10%与下降 10%之间波动时，本项目毛利率在 10.49%至 26.76%之间波动，净利率在-2.42%至 12.60%之间波动。当单位成本上升 7.03%时，项目达到盈亏平衡点。

2、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）

（1）对效益预测中与现有业务或同行业可比公司差异较大的关键参数进行对比分析

新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）的毛利率与同行业公司业务对比如下所示：

公司	2022 年 1-6 月	2021 年	2020 年	2019 年
威迈斯	未披露	21.99%	28.13%	23.70%
富特科技	19.44%	20.19%	16.92%	12.12%

英搏尔	11.25%	21.11%	15.30%	24.63%
精进电动	-6.08%	-5.23%	1.89%	12.47%
平均值	8.20%	14.52%	15.56%	18.23%
剔除精进电动之后平均值	15.35%	21.10%	20.12%	20.15%
新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	项目投产至达产期均值的毛利率为 14.50%-18.59%			

注 1: 威迈斯毛利率系车载电源集成产品毛利率, 威迈斯暂未披露 2022 年半年度及 2022 年三季度财务数据;

注 2: 富特科技毛利率系三合一系统及二合一系统产品毛利率, 富特科技暂未披露 2022 年三季度财务数据, 上表中数据为其 2022 年半年度披露数据;

注 3: 英搏尔毛利率系电源总成毛利率, 英搏尔 2022 年三季度报告未披露该产品毛利率, 上表中数据为其 2022 年半年度披露数据;

注 4: 精进电动毛利率系主营业务毛利率, 精进电动 2022 年三季度报告未披露主营业务毛利率, 上表中数据为其 2022 年半年度披露数据。

若剔除精进电动后, 则新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）投产至达产期均值的毛利率与同行业可比公司毛利率平均水平相当甚至略低于平均水平, 效益指标的测算具有合理性。

新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）中的关键参数产品毛利率、单位价格与单位成本与公司现有业务的对比情况如下:

单位: 元

项目	本次募投项目	公司车载电源集成产品			
		2022 年 1-6 月	2021 年度	2020 年	2019 年
单位价格	3,346.21	3,449.30	3,346.21	3,513.00	3,200.69
单位成本	2,724.08	3,271.15	2,961.87	3,602.69	2,775.29
毛利率	18.59%	5.16%	11.49%	-2.55%	13.29%

注 1: 本次募投项目毛利率为项目达产期毛利率均值;

注 2: 单位价格为项目达产期平均营业收入/达产期产能;

注 3: 单位成本为项目达产期平均营业成本/达产期产能;

注 4: 基于同行业公司均未披露 2022 年 1-9 月数据, 出于可比性考虑此处以 2022 年 1-6 月进行比较。

如上表所示, 新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）产品的单位价格相对于公司现有业务来说较为接近, 差异较小。新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）单位成本相对于公司现有业务较低, 毛利率较高, 主要原因如下:

①新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）单位成本较低, 毛利率较高

主要原因该项目引进的是自动化产线，相对于公司现有的半自动产线而言降低部分生产工序对人工的依赖，提高公司产品良品率及生产效率，因此该项目单位成本较低，毛利率较高。

②2019 年以来受新能源补贴政策退坡影响、行业竞争加剧，公司产品毛利率有所下滑，且 2020 年度受新冠疫情爆发、叠加行业格局调整公司车载电源集成产品毛利率进一步下滑，导致部分车载电源产品毛利率甚至出现负值。

2021 年开始，随着疫情影响有所减退，公司毛利率大幅回升，但至 2022 年有所回落，主要是受半导体供应链紧张原材料采购价格大幅上涨所致。公司募投项目产品测算毛利率较高，主要是公司产能扩张时能够发挥规模优势降低固定成本的分摊，对毛利率提高有积极作用，且公司积极采取措施进行供应链管理，提前进行备货以降低半导体供给端压力。同时，公司已经全面进入知名整车厂的供应链并且深化双方合作，随着公司与下游整车厂合作的稳固，公司议价能力将有所提高，预期毛利率将有所回升。鉴此，公司本次募投项目产品毛利率高于公司现有业务毛利率。

综上所述，公司新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）效益指标的测算谨慎、合理。

（2）就相关参数变动的的影响进行敏感性分析，说明效益测算是否合理谨慎

①单位价格变动对盈利预测的敏感性分析

假设其他条件保持不变，单位价格变动对本项目达产后盈利预测的敏感性分析结果如下表所示：

项目	毛利率	净利率
单位价格上升 10%	25.99%	12.23%
单位价格上升 5%	22.47%	9.24%
初始价格	18.59%	5.96%
单位价格下降 5%	14.31%	1.34%
单位价格下降 10%	9.55%	-4.14%

由上表所致，本项目单位价格在上升 10%与下降 10%之间波动时，本项目毛利率在 9.55%至 25.99%之间波动，净利率在-4.14%至 12.23%之间波动。当单位价格下降 6.28%时，项目达到盈亏平衡点。

②单位成本变动对盈利预测的敏感性分析

假设其他条件保持不变，单位成本变动对本项目达产后盈利预测的敏感性分

析结果如下表所示：

项目	毛利率	净利率
单位成本下降 10%	26.73%	12.06%
单位成本下降 5%	22.66%	9.01%
初始成本	18.59%	5.96%
单位成本上升 5%	14.52%	2.20%
单位成本上升 10%	10.45%	-1.87%

由上表所致，本项目单位成本在上升 10%与下降 10%之间波动时，本项目毛利率在 10.45%至 26.73%之间波动，净利率在-1.87%至 12.06%之间波动。当单位成本上升 7.71%时，项目达到盈亏平衡点。

（三）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（六）募集资金投资项目效益受产品单位价格、单位成本变化产生波动的风险”进行补充披露，具体如下：

“经测算，公司本次募集资金投资项目中，新能源车载电源自动化产线升级改造项目产品关于单位价格、单位成本变动的盈亏平衡点为：单位价格下降 5.72%、单位成本上升 7.03%时，项目收益达到盈亏平衡点。新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）产品关于单位价格、单位成本变动的盈亏平衡点为：单位价格下降 6.28%、单位成本上升 7.71%时，项目收益达到盈亏平衡点。若因下游市场环境发生变化等不利因素导致单位价格下降超出上述范围、或者原材料、人工成本等影响导致单位成本上升超过上述范围，则本次募投项目存在不能够盈利的风险。”

（四）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人和发行人会计师履行了如下核查程序：

（1）取得并查阅前次募投项目与本次募投项目的《可行性研究报告》，了解各募投项目的建设内容、具体产品；

（2）查阅关于前次募投项目相关的《募集说明书》、《公司与民生证券关于欣锐科技申请向特定对象发行股票的审核问询函的回复（修订稿）》、《关于深圳欣锐科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核问询函的回复（天职业字

[2020]13808-3号)》及深圳证券交易所上市审核中心出具的《关于深圳欣锐科技股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核中心意见告知函》;

(3) 查阅同行业可比公司年度报告、招股说明书等公开信息;

(4) 查阅大象咨询出具的《可行性研究报告》，复核并计算各募投项目的预计税后内部收益率、毛利率、单位价格、单位成本等参数。

2、核查结论

经核查，保荐人认为：

(1) 因建设投资内容、产线自动化程度、产品结构、适用的企业所得税率有所差异，发行人前次募投项目及本次募投各项目预计税后内部收益率差别较大，该原因具有合理性。

(2) 发行人本次募投效益计算中毛利率与现有业务存在差异的原因具有合理性，与同行业公司相比不存在明显差异，发行人募投项目效益测算合理谨慎。

经核查，发行人会计师认为：

(1) 如发行人所述，因建设投资内容、产线自动化程度、产品结构、适用的企业所得税率有所差异，发行人前次募投项目及本次募投各项目预计税后内部收益率差别较大，差异原因存在合理性。

(2) 根据我们对大象咨询出具的《可行性研究报告》以及同行业年度报告、招股说明书等公开信息中的关键参数进行对比分析，基于行业目前现状，发行人本次募投效益测算中的预测毛利率等关键参数与同行业公司接近，效益测算方法合理。发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（六）募集资金投资项目效益受产品单位价格、单位成本变化产生波动的风险”中，对可能导致本次募投项目不能盈利的下游市场环境发生变化等不利因素进行了披露。

六、结合各类新增固定资产和无形资产的金额、转固时点等，说明前次和本次募投项目建成后新增折旧和摊销对发行人未来经营业绩的影响

（一）前次募投项目建成后新增折旧和摊销对发行人未来经营业绩的影响

公司前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目的投资总额为36,050.96万元，主要涉及房屋建筑物、土地使用权、机器设备的折旧和摊销，具体的折旧/摊销方法、折旧/摊销年限具体如下：

单位：万元

项目	新增金额 (不含税)	折旧/摊销方法	预计转固时点	折旧/摊销年限(年)
房屋及建筑物	18,770.21	年限平均法	T+2	20
机器设备	8,989.61	年限平均法	T+2	10
土地使用权	3,790.00	年限平均法	-	40

新能源车载电源智能化生产建设项目计划建设周期为 1.5 年，预计在 T+2 年全部完成建设完成并结转无形资产与固定资产。按照上述折旧/摊销方法，并结合项目的收入、净利润预测，前次募投项目的新增固定资产、无形资产的折旧摊销费用对公司未来营业收入、净利润的合计影响如下表所示：

单位：万元

序号	项目	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8	T+9	T+10	T+11
1	新增折旧及摊销	1,413.34	1,840.35	1,840.35	1,840.35	1,840.35	1,840.35	1,840.35	1,840.35	1,840.35	1,840.35
2	新增折旧及摊销占营业收入比例										
2.1	现有业务的营业收入	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33
2.2	新增折旧及摊销占现有业务的营业收入比例	1.51%	1.97%	1.97%	1.97%	1.97%	1.97%	1.97%	1.97%	1.97%	1.97%
2.3	募投项目预计营业收入	14,357.00	27,996.14	54,592.47	53,684.06	53,684.06	53,684.06	53,684.06	53,684.06	53,684.06	53,684.06
2.4	新增折旧及摊销占募投项目预计营业收入比例	9.84%	6.57%	3.37%	3.43%	3.43%	3.43%	3.43%	3.43%	3.43%	3.43%
2.5	营业收入合计	107,809.33	121,448.47	148,044.80	147,136.39	147,136.39	147,136.39	147,136.39	147,136.39	147,136.39	147,136.39
2.6	新增折旧及摊销占整体营业收入比例	1.31%	1.52%	1.24%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%
3	新增折旧及摊销占净利润比例										
3.1	现有业务的净利润	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83
3.2	新增折旧及摊销占现有业务的净利润比例	55.49%	72.26%	72.26%	72.26%	72.26%	72.26%	72.26%	72.26%	72.26%	72.26%
3.3	募投项目预计净利润	1,303.89	2,767.67	5,815.75	4,818.47	4,476.43	4,058.18	3,705.73	3,347.90	2,984.55	2,615.56
3.4	新增折旧及摊销占募投项目预计净利润比例	108.39%	66.49%	31.64%	38.19%	41.11%	45.35%	49.66%	54.97%	61.66%	70.36%
3.5	净利润合计	3,850.72	5,314.50	8,362.58	7,365.30	7,023.26	6,605.01	6,252.56	5,894.73	5,531.38	5,162.39
3.6	新增折旧及摊销占整体净利润比例	36.70%	34.63%	22.01%	24.99%	26.20%	27.86%	29.43%	31.22%	33.27%	35.65%

注 1：现有业务的营业收入、净利润为 2021 年营业收入、净利润，不考虑公司现有业务的未来收入增长以及净利润增长，且不构成对公司未来业绩、盈利水平的承诺；

注 2：按照募投项目实施计划，项目建设第一年产线尚未建成，因此当期未产生收入、成本费用等，因此未纳入计算期。计算期为第二年至第十一年。

如上表所示，前次募投项目建成初期，产能处于爬坡阶段，新增的折旧及摊销占公司整体净利润比例较高。随着产能的逐渐释放，新增的折旧及摊销占公司整体净利润比例有所下降，达产期的折旧及摊销占公司整体净利润比例均值为28.21%，占项目达产后新增净利润平均值为46.27%。鉴此，前次募投项目新增收入可完全覆盖新增资产带来的折旧摊销费用，故新增的折旧摊销不会对公司业绩产生重大不利影响。

（二）本次募投项目建成后新增折旧和摊销对发行人未来经营业绩的影响

公司本次募投项目中涉及固定资产投资建设的项目为新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）及总部基地及研发中心建设项目，投资总额分别为25,626.80万元、44,615.70万元及49,497.00万元，主要涉及房屋建筑物、机器设备、电子设备、办公设备及软件的折旧和摊销，具体的折旧/摊销方法、折旧/摊销年限具体如下：

单位：万元

项目		新增金额 (不含税)	折旧/摊销 方法	预计转固时 点	折旧/摊销 年限(年)
新能源车载电源 自动化产线升级 改造项目	机器设备	18,191.15	年限平均法	T+2	10
新能源车载电源 智能化生产建设 项目（二期）	机器设备	27,286.73	年限平均法	T+2	10
总部基地及研发 中心建设项目	房屋及建筑物	3,077.98	年限平均法	T+1	20
	电子设备	24,433.63	年限平均法	T+3	5
	机器设备	1,504.42	年限平均法	T+3	10
	办公设备	176.99	年限平均法	T+3	5
	软件	12,632.74	年限平均法	-	5

本次募投项目新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）建设周期为2年，预计在T+2年全部完成建设完成并结转无形资产与固定资产。总部基地及研发中心建设项目的建设周期为3年，预计在T+3年全部完成建设完成并结转无形资产与固定资产。按照上述折旧/摊销方法，并结合项目的收入、净利润预测，本次募投项目的新增固定资产、无形资产的折旧摊销费用对公司未来营业收入、净利润的合计影响如下表所示：

单位：万元

序号	项目	T+1	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8	T+9	T+10
1	新增折旧及摊销	4,831.22	9,215.87	12,802.24	12,802.24	12,802.24	9,552.35	7,098.72	5,265.72	5,265.72	5,553.75
1.1	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	144.01	864.08	1,728.16	1,728.16	1,728.16	1,728.16	1,728.16	1,728.16	1,728.16	1,728.16
1.2	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	1,232.25	2,384.36	3,248.44	3,248.44	3,248.44	3,248.44	3,248.44	3,248.44	3,248.44	3,536.47
1.3	总部基地及研发中心建设项目	3,454.95	5,967.43	7,825.64	7,825.64	7,825.64	4,575.75	2,122.12	289.12	289.12	289.12
2	新增折旧及摊销占营业收入比例										
2.1	现有业务的营业收入	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,452.33	93,453.33	93,454.33
2.2	新增折旧及摊销占现有业务的营业收入比例	5.17%	9.86%	13.70%	13.70%	13.70%	10.22%	7.60%	5.63%	5.63%	5.94%
2.3	募投项目预计营业收入	62,905.76	272,614.78	484,712.82	484,712.82	484,712.82	484,712.82	484,712.82	484,712.82	484,712.82	484,712.82
2.3.1	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	-18,094.83	29,613.01	120,210.16	120,210.16	120,210.16	120,210.16	120,210.16	120,210.16	120,210.16	120,210.16
2.3.2	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	81,000.59	243,001.77	364,502.66	364,502.66	364,502.66	364,502.66	364,502.66	364,502.66	364,502.66	364,502.66
2.4	新增折旧及摊销占募投项目预计营业收入比例	7.68%	3.38%	2.64%	2.64%	2.64%	1.97%	1.46%	1.09%	1.09%	1.15%
2.5	营业收入合计	156,358.09	366,067.11	578,165.15	578,165.15	578,165.15	578,165.15	578,165.15	578,165.15	578,166.15	578,167.15
2.6	新增折旧及摊销占整体营业收入比例	59.77%	25.53%	16.16%	16.16%	16.16%	16.16%	16.16%	16.16%	16.16%	16.16%
3	新增折旧及摊销占净利润比例										
3.1	现有业务的净利润	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83	2,546.83
3.2	新增折旧及摊销占现有业务的净利润比例	189.70%	361.86%	502.67%	502.67%	502.67%	375.07%	278.73%	206.76%	206.76%	218.07%

序号	项目	T+1	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8	T+9	T+10
3.3	募投项目预计净利润	702.85	9,985.32	33,797.91	33,360.33	32,909.62	32,445.40	31,967.25	31,474.75	30,941.88	30,163.46
3.3.1	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	1,933.32	3,372.43	11,136.79	10,947.36	10,752.25	10,551.29	10,344.30	10,131.10	9,885.91	9,619.82
3.3.2	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	-1,230.47	6,612.89	22,661.12	22,412.97	22,157.37	21,894.11	21,622.95	21,343.65	21,055.97	20,543.64
3.4	新增折旧及摊销占募投项目预计净利润比例	687.38%	92.29%	37.88%	38.38%	38.90%	29.44%	22.21%	16.73%	17.02%	18.41%
3.5	净利润合计	3,249.68	12,532.15	36,344.74	35,907.16	35,456.45	34,992.23	34,514.08	34,021.58	33,488.71	32,710.29
3.6	新增折旧及摊销占整体净利润比例	148.67%	73.54%	35.22%	35.65%	36.11%	27.30%	20.57%	15.48%	15.72%	16.98%

注 1：现有业务的营业收入、净利润为 2021 年营业收入、净利润，不考虑公司现有业务的未来收入增长以及净利润增长，且不构成对公司未来业绩、盈利水平的承诺。

注 2：按照募投项目实施计划，项目建设第一年已有部分产线建成投产，因此第一年即产生营业收入与净利润。

注 3：因新能源车载电源自动化产线升级改造项目为对现有产线进行升级改造，因此该项目实现的营业收入、净利润计算方式：营业收入=技改后营业收入-技改前营业收入，净利润=技改后净利润-技改前净利润。

如上表所示，本次募投项目建成初期，产能处于爬坡阶段，新增的折旧及摊销占公司整体净利润比例较高。随着产能的逐渐释放，新增的折旧及摊销占公司整体净利润比例有所下降，达产期的折旧及摊销占公司整体净利润比例均值为25.64%，占项目达产后新增净利润平均值为27.68%。鉴于本次募投项目新增收入可完全覆盖新增资产带来的折旧摊销费用，故新增的折旧摊销不会对公司业绩产生重大不利影响。

（三）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（四）新增资产投入带来的折旧摊销风险”进行补充披露，具体如下：

“公司前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目及本次募投项目新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）、总部基地及研发中心建设项目实施后，公司固定资产、无形资产将有所增长。按公司目前的会计政策测算，前次募投项目达产时新增资产年折旧及摊销费用平均值为1,840.35万元，占项目达产后新增营业收入平均值比例为3.42%，占项目达产后新增净利润平均值为46.27%。本次募投项目达产时新增资产年折旧及摊销费用平均值约为8,892.87万元，占项目达产后新增营业收入平均值比例为1.83%，占项目达产后新增净利润平均值为27.68%。如果前次募投项目及本次募集资金投资项目未来未能实现预期经济效益，或未来产生的经济效益无法覆盖新增资产带来的折旧及摊销费用，公司存在因折旧及摊销费用增加而导致净利润下滑的风险。”

（四）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人和发行人会计师履行了如下核查程序：

- （1）取得并查阅前次募投项目与本次募投项目的可行性研究报告；
- （2）查阅公司年度报告等公开披露信息，了解公司固定资产折旧、无形资产摊销的相关会计政策；
- （3）复核发行人对募投项目新增折旧及摊销、募投项目预计营业收入、净利润等指标的计算。

2、核查结论

经核查，保荐人认为，发行人前次及本次募投项目新增收入可完全覆盖新增资产带来的折旧摊销费用，新增的折旧摊销不会对公司业绩产生重大不利影响。

经核查，发行人会计师认为，根据我们对本次募投项目可行性研究报告等证据的核查，发行人会计师认为，若本次募投项目建设和销售情况达到预期，长期来看，发行人前次及本次募投项目新增的折旧摊销不会对公司业绩产生重大不利影响。发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、（四）新增资产投入带来的折旧摊销风险”中，对如果前次及本次募投项目未来未能实现预期经济效益，公司存在因折旧及摊销费用增加而导致净利润下滑的风险进行了披露。

七、结合中心项目的具体建设面积、现有和拟招聘员工数量与结构、人均办公面积及现有办公场所情况等，说明中心项目完工后预计人均办公面积是否与发行人当前或可比公司存在较大差异，是否超出必要所需，是否均为公司自用，是否会用于出租或出售，是否涉及房地产业务，并结合上海子项目的建设用途、华东地区和海外销售的客户和实现收入情况等，说明投入大量资金在上海建设研发中心的必要性和合理性

（一）结合中心项目的具体建设面积、现有和拟招聘员工数量与结构、人均办公面积及现有办公场所情况等，说明中心项目完工后预计人均办公面积是否与发行人当前或可比公司存在较大差异，是否超出必要所需，是否均为公司自用，是否会用于出租或出售，是否涉及房地产业务

1、结合中心项目的具体建设面积、现有和拟招聘员工数量与结构、人均办公面积及现有办公场所情况等，说明中心项目完工后预计人均办公面积是否与发行人当前或可比公司存在较大差异，是否超出必要所需

（1）发行人现有的办公场所及人均办公面积

发行人现有的办公场所均为租赁所有，截至报告期末，发行人及其子公司正在履行的主要房屋租赁情况如下：

序号	承租方	出租方	租赁房产	租赁面积（m ² ）
1	公司	深圳市领亚美生孵化器管理有限公司	深圳市宝安区石岩街道塘头社区 3#厂房（冬藏楼） 1-4 层和 4#厂房（秋收楼） 1 层-2 层	21,000.00

2	公司	深圳市金骐集团有限公司	深圳市南山区桃园街道留仙大道与塘岭路交汇处金骐智谷（崇文园4号办公楼）5楼、6楼	6,204.01
3	武汉欣锐	武汉中科先进技术科技服务有限公司	武汉经济技术开发区201M地块华人汇和科技园（华中智谷）一期F10栋研发楼4层一单元（ZKCX-408）和2层一单元203-1室	795.41
4	杭州欣锐	杭州高新技术产业开发区资产经营有限公司	杭州滨江区六和路368号一幢（北）三楼B2-1区域	24.00

发行人第一项租赁房产为深圳领亚工厂，是现有的主要生产基地。第二项租赁房产为现有总部办公及研发中心，是发行人母公司欣锐科技员工的主要办公场所，第三项和第四项租赁房产为子公司武汉欣锐和杭州欣锐人员办公场地。因未来募投项目总部基地及研发中心建设项目建成时将承接公司总部及研发中心的职能需求，因此下文论述时以第二项租赁房产为基础进行分析。

截至报告期末，发行人母公司欣锐科技现有的非生产员工及在深圳总部办公的人员情况如下所示：

人员	人数	实际在总部办公人数
行政等办公人员	325	106
技术人员	510	248
合计	835	354

注：行政等办公人员及技术人员并非全在深圳总部区域办公，部分品质控制、质量体系、行政人事、工艺研发的人员在深圳领亚工厂办公。

根据发行人的现有总部办公场所的面积及实际办公人数，测算出发行人现有办公区域及研发区域的人均办公面积为6.09平方米、9.55平方米，整体人均办公面积为8.52平方米，具体如下表所示：

单位：m²

区域	建筑面积	实际办公面积	人数	人均办公面积
办公区域	1,551.00	645.98	106	6.09
研发区域	4,653.01	2,368.83	248	9.55
合计	6,204.01	3,014.81	354	8.52

注：计算实际办公面积时将会议室、展厅、储物区、用餐区等无法设置办公座位的区域剔除。

(2) 发行人未来的招聘计划及未来人均办公面积

①深圳总部及研发中心

深圳总部及研发中心建成后将承接发行人现有的总部及研发中心职能，在募投项目完全达产时（预计为 2026 年）发行人母公司欣锐科技预计的非生产员工结构如下所示：

人员	预计人数	预计实际在总部办公人数
行政等办公人员	325	166
技术人员	715	323
合计	1,040	489

注：计算实际办公面积时将会议室、展厅、储物区、用餐区等无法设置办公座位的区域剔除。

根据发行人深圳总部基地及研发中心的面积及预计实际在总部办公人数，测算出发行人深圳总部基地及研发中心办公区域及研发区域的未来人均办公面积为 6.05 平方米、9.85 平方米，整体人均办公面积为 8.56 平方米。从整体看，未来人均面积较现有深圳总部人均面积有所提升，具体如下表所示：

单位：m²

区域	建筑面积	实际办公面积	人数	人均办公面积
办公区域	4,150.00	1,005.00	166	6.05
研发区域	4,350.00	3,180.00	323	9.85
合计	8,500.00	4,185.00	489	8.56

注：计算实际办公面积时将会议室、展厅、储物区、用餐区等无法设置办公座位的区域剔除。

②上海研发中心

上海研发中心系未来发行人践行深圳、上海“双核心”的关键布局，在上海研发中心办公的人员主要为上海欣锐员工，包括技术人员及上海生产基地配套的相关行政办公人员，在募投项目完全达产时（预计为 2026 年）发行人子公司上海欣锐非生产员工结构如下所示：

人员	预计人数	预计实际在研发中心办公人数
行政等办公人员	174	164
技术人员	431	201
合计	605	365

注：行政等办公人员及技术人员并非全在上海研发中心办公，部分品质控制、质量体系、行政人事、工艺研发的人员将在上海嘉定工厂办公。

根据发行人上海研发中心的面积及预计实际在研发中心办公人数，测算出发行人上海研发中心办公区域及研发区域的未来人均办公面积为 6.98 平方米、10.65 平方米，整体人均办公面积为 9.00 平方米。从整体看，未来人均面积较现有深圳总部人均面积有所提升，具体如下表所示：

单位：m²

区域	建筑面积	实际办公面积	人数	人均办公面积
办公区域	3,019.14	1,145.00	164	6.98
研发区域	5,449.76	2,140.00	201	10.65
合计	8,468.90	3,285.00	365	9.00

注：计算实际办公面积时将会议室、展厅、储物区、用餐区等无法设置办公座位的区域剔除。

(3) 中心项目完工后预计人均办公面积与发行人深圳总部当前人均面积相比有所提升，能够有效改善发行人员工的办公及研发环境

如前所述，发行人未来深圳总部及研发中心、上海研发中心建成后，人均办公面积有所提升，能够有效改善发行人员工的办公及研发环境，但不存在预计人均办公面积与现有面积存在较大差异、超出日常生产经营必要所需的情形，具体对比情况如下：

项目	区域	建筑面积	实际办公面积	人数	人均办公面积
现有深圳总部	办公区域	1,551.00	645.98	106	6.09
	研发区域	4,653.01	2,368.83	248	9.55
	合计	6,204.01	3,014.81	354	8.52
深圳总部及研发中心	办公区域	4,150.00	1,005.00	166	6.05
	研发区域	4,350.00	3,180.00	323	9.85
	合计	8,500.00	4,185.00	489	8.56
上海研发中心	办公区域	3,019.14	1,145.00	164	6.98
	研发区域	5,449.76	2,140.00	201	10.65
	合计	8,468.90	3,285.00	365	9.00

(4) 中心项目完工后预计人均办公面积与同行业可比公司相比不存在较大差异

发行人中心项目完工后，预计人均办公面积与同行业可比公司相比，不存在重大差异，具体对比情况如下，因同行业可比公司未披露实际办公面积，因此以下均以人均建筑面积进行比较：

公司	项目	建筑面积 (m ²)	办公人数	人均建筑面积 (m ²)
威迈斯	-	11,606.35	459	25.29
富特科技	-	12,457.51	566	22.01
英搏尔	珠海研发中心 建设项目	24,149.00	1,200	20.12
精进电动	-	15,377.50	683	22.51
合计		63,590.36	2,908.00	21.87
公司	深圳总部及研 发中心	8,500.00	489	17.38
	上海研发中心	8,468.90	365	23.20
	合计	16,968.90	854	19.87

注 1：威迈斯、富特科技及精进电动的信息来源于其招股说明书公开披露的信息，因该等公司未披露相关募投项目的建筑面积、办公人数等，因此建筑面积为该等公司用途为办公、研发的租赁或自有房产的建筑面积，办公人员数量为总人数剔除生产人员后的非生产人员数量。

注 2：英搏尔的信息来源于 2022 年 3 月公开披露的《关于公司向特定对象发行股票审核问询函的回复报告（修订稿）》，建筑面积及办公人员为珠海研发中心项目建成后的研发场地面积、研发人员人数。

如上表所示，公司深圳总部及研发中心、上海研发中心建成后，与同行业可比公司的人均面积相近，不存在较大差异。

综上所述，发行人总部基地及研发中心建设项目完工后预计人均办公面积有所提升，能够改善发行人员工的办公及研发环境，但不存在预计人均办公面积与现有面积存在较大差异、超出日常生产经营必要所需的情形，且人均建筑面积与同行业可比公司相近，不存在较大差异。

2、是否均为公司自用，是否会用于出租或出售，是否涉及房地产业务

(1) 关于深圳总部基地及研发中心

深圳总部基地及研发中心的实施用地系发行人与深圳市名家汇科技股份有限公司、深圳市优博讯科技股份有限公司、深圳市同为数码科技股份有限公司、芯海科技（深圳）股份有限公司 4 家合作方联合竞得，坐落于深圳市南山区朗山二路与科苑路交汇处西北侧。同时，发行人与合作方委托深圳市大沙河建设投资有限公司代建联合大厦，大厦建成后，发行人可持有的建筑总面积约为 8,500.00

平方米，占建筑总面积的 16.58%，用来作为公司的新总部大楼以及深圳研发中心。

根据《南山区高新区北区联合大厦重点产业项目遴选方案》要求“该项目建筑面积 100%限自用，土地使用权期限（30 年）内不得转让或出租，但允许项目建成后联合体成员内部之间按照区政府的租金指导价进行转租调剂。竞得人在土地出让年限内不得以股权转让、签订合作协议等其他方式变相转让土地使用权以及附着于该土地上的建（构）筑物，竞得人控股股东或者实际控制人改变的，应当事先经区政府或土地行政主管部门的书面同意。竞得人取得的建设用地使用权及建筑物允许抵押，但抵押金额不得超过合同地价与建筑物残值之和。”因此，该项目仅限于自用，不得用于向除了联合体之外第三方出售或出租。联合大厦建成后发行人持有的部分将作为办公及研发中心，无用于出租或出售的计划。

（2）上海研发中心建设项目

上海研发中心建设项目的实施地点为上海市嘉定区嘉定工业区东至基地边界西至斜泾南至顾泾北至北和公路。2020 年 5 月 18 日，发行人子公司上海欣锐通过招拍挂程序取得该土地产权证书（产权证号：沪（2020）嘉字不动产权第 021513 号），与本次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）实施用地为同一地块。

上海研发中心建成后将作为发行人重要的研发基地，是发行人践行深圳、上海“双核心”战略的重要一步，发行人无将其用于出租或出售的计划。

（3）发行人已出具《关于本次募投项目建成房产不涉及房地产业务，不会用于对外出租或出售的承诺》

本次募投项目建成的相关建筑物均为公司自用，不会用于对外出租或出售，不存在涉及房地产业务的情形。同时，发行人就此出具承诺如下：

“本公司将按照计划使用本次募集资金投资项目的土地和建筑物，所建厂房系公司自用建筑。本公司没有将该等建筑对外出租或出售的计划，不存在涉足房地产开发业务的计划。”

（二）结合上海子项目的建设用途、华东地区和海外销售的客户和实现收入情况等，说明投入大量资金在上海建设研发中心的必要性和合理性

1、随着上海生产基地的竣工投产，公司亟需建设与之配套的上海研发中心

报告期内，公司下游客户的订单需求一般为定制化产品，当公司收到客户的定点通知时需要投入对应的人员、设备、材料等对产品进行定制化开发以满足客户的产品需求。随着上海生产基地的竣工投产，公司将新增车载电源产品产能超过 110 万台，是现有产能的两倍以上，公司每年研发项目的数量也将快速增长。但仅依靠现有的深圳研发中心或者未来建成的深圳总部及研发中心无法满足未来场地、研发设备及研发人员的需求。因此，公司亟需建设与之配套的上海研发中心。

2、建设上海研发中心有利于公司布局华东区域，发挥地域优势开发华东、海外重点客户

报告期内，公司华东及海外区域贡献的营业收入如下所示：

单位：万元

销售区域	2022年1-9月		2021年度		2020年度		2019年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
华东	40,127.60	37.76%	29,521.61	31.59%	11,983.08	33.88%	35,049.08	58.76%
海外	6,097.74	5.74%	1,673.85	1.79%	430.27	1.22%	735.20	1.23%
小计	48,164.29	45.32%	31,195.46	33.38%	12,413.35	35.10%	35,784.28	59.99%

如上表可见，报告期内华东及海外区域是公司收入结构的重要部分，最近一期占比为 45.32%。华东地区是国内外多个新能源汽车和传统车企的区域总部或生产基地所在地，在上海建设研发中心有利于完善公司业务布局，贴近重点客户，发挥地域优势，在研发和服务等方面更好迎合客户需求，从而推进公司华东、海外地区业务拓展战略。

同时，作为上海的“汽车城”，公司募投项目所在的嘉定区拥有众多汽车生产企业和完整的汽车产业链，其中不仅有上汽大众、上汽集团等传统汽车龙头企业，也有蔚来汽车、小马智行、重塑科技等新能源车、氢燃料电池车研发等领域的汽车“新四化”头部企业，还有采埃孚集团、科世达集团、安波福集团等汽车产业链上各种配件及配套设备企业。在上海地区布局研发中心能够帮助公司快速相应及服务该地区的合资客户，且以合资企业为基础，公司的上海研发中心可以继续拓展如特斯拉、通用、奔驰、宝马海外客户。此外，公司预计在上海研发中心开展的研发项目包括了第三代半导体应用技术，车载电源多合一集成及通信控制技术，车载电源自动化组装技术等，上述项目都是面向海外客户的重点研发项目。因此，建设上海研发中心有利于公司布局华东区域，发挥地域优势开发华东、

海外重点客户。

3、上海研发中心将发展新的业务条线，助力公司拓展新的盈利增长点

在深圳研发中心及上海研发中心建成后，深圳研发中心将聚焦于国内客户和现有产品开发，上海研发中心将聚焦于海外和中外合资客户。除了现有的车载电源产品外，在国家双碳目标的全面实施和推进下，上海研发中心也将借助公司多年的技术成果积淀、行业经验及全碳化硅的产品应用经验等发展新的业务条线，开展高端装备制造业务的探索包括大功率电力电子能量变换系统的创新和应用产品的开发、研究和生产，助力公司拓展新的盈利增长点。上海地区高校资源丰富，并且海外（合）独资企业众多，公司在上海地区能够挖掘大量有海内外的技术人才，在上海地区建立研发中心也有利于公司吸纳、组建研发团队进行产品业务条线的开发和研究。

综上所述，随着公司未来产能的扩张、上海生产基地的竣工投产，公司亟需建设与之配套的上海研发中心，且建设上海研发中心有利于公司布局华东区域，发挥地域优势开发华东、海外重点客户。同时，上海研发中心将发展新的业务条线，助力公司拓展新的盈利增长点。鉴此，公司本次投入资金在上海建设研发中心具有必要性和合理性。

（三）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人履行了如下核查程序：

- （1）取得并查阅本次募投项目的可行性研究报告；
- （2）取得并查阅报告期末发行人的深圳总部房屋租赁合同，以及深圳总部的平面设计图；
- （4）取得并查阅公司及子公司花名册，了解公司现有员工情况，并计算目前人均办公面积；
- （5）向发行人管理层了解未来总部基地及研发中心建设项目的规划布局，了解未来人员的招聘计划；
- （6）取得并查阅发行人购买本次募投用地相关的土地出让合同、成交确认书等文件；
- （7）向发行人管理层了解上海研发中心的具体研发课题、服务客户对象内

容。

(8) 查阅《南山区高新区北区联合大厦重点产业项目遴选方案》;

(9) 取得发行人出具的《关于本次募投项目建成房产不涉及房地产业务,不会用于对外出租或出售的承诺》;

(10) 查阅《深圳欣锐科技股份有限公司 2022 年第三季度报告》,并取得发行人出具的《发行人收入的产品构成、地域构成及其变动情况表》,了解公司收入地域分布及占比情况。

2、核查结论

经核查,保荐人认为,

(1) 发行人总部基地及研发中心建设项目完工后预计人均办公面积有所提升,能够有效改善发行人员工的办公及研发环境,但不存在预计人均办公面积与现有面积存在较大差异、超出日常生产经营必要所需的情形,且人均建筑面积与同行业可比公司相近,不存在较大差异。

(2) 发行人本次募投完工后涉及的土地、建筑物均为自用,发行人没有将该等建筑对外出租或出售的计划,不存在涉足房地产开发业务的计划。

(3) 发行人本次投入资金在上海建设研发中心具有必要性和合理性。

八、前次募投项目实施最新进展及资金使用进度,是否存在变更或延期的情形,是否存在实施障碍,前次募集资金是否符合《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求(修订版)》(以下简称《融资行为监管问答》)中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求

(一) 前次募投项目实施最新进展及资金使用进度

1、前次募投项目实施最新进展及资金使用进度

截至 2022 年 9 月 30 日,公司前次募投项目的实际投入金额具体如下所示:

单位:万元

序号	项目名称	拟投入募集资金金额	截至 2021 年 12 月 31 日已投入募集资金		截至 2022 年 6 月 30 日已投入募集资金		截至 2022 年 9 月 30 日已投入募集资金	
			金额	进度	金额	进度	金额	进度
1	新能源车载电源智能化生产建设项目	17,949.93	-	-	1,541.00	8.58%	3,827.50	21.32%
2	补充流动资金	6,891.42	6,891.42	100.00%	6,891.42	100.00%	6,891.42	100.00%
合计		24,841.35	6,891.42	27.74%	8,432.42	33.95%	10,718.92	43.15%

公司前次募集资金于 2021 年 9 月 24 日到位，截至 2022 年 9 月 30 日，前次募集资金整体使用金额为 10,718.92 万元，占前次募集资金净额比例为 43.15%。其中，补充流动资金已投入完毕，新能源车载电源智能化生产建设项目仍在投入之中，截至 2022 年 9 月 30 日已投入募集资金占拟投入募集资金金额比例为 21.32%。

截至 2022 年 11 月 9 日，新能源车载电源智能化生产建设项目的主体施工进度如下所示：

建设内容	总层数	功能	最新建设进度	预测竣工时间
1 号厂房	共一层	仓库	主体结构已完成 100%	与主体工程同步竣工
2 号厂房	共四层	厂房，为主体工程	主体结构已完成 42%	预计 2023 年 2 月中下旬完成主体结构。
3 号厂房	共七层	车间和办公	主体结构已完成 51%	预计 2023 年 1 月中下旬完成主体结构。
4 号门卫室	共一层	门卫室	主体结构已完成 70%	与主体工程同步竣工
5 号门卫室	共一层	门卫室	主体结构已完成 70%	与主体工程同步竣工

2、前次募投项目受上海疫情等因素影响募集资金投入进度、建设进度有所延缓，但剔除相关不利因素影响之后募集资金按照计划投入中

发行人前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目的建设期为 1.5 年，实施主体为发行人全资子公司上海欣锐。截至 2022 年 9 月 30 日，该项目投入的累计金额为 3,827.50 万元，募集资金投入进度、建设进度有所延缓的主要原因系受施工流程办理手续、疫情、节假日等因素的影响建设进度放缓，但排除相关不利因素影响之后公司按照原定计划正常投入募集资金的使用，并且公司已经与施工方签订建设合同并陆续支付建设工程款项中。具体情况如下：

(1) 受施工流程办理手续、上海疫情、节假日等因素的影响，前次募投项目建设进度有所放缓，但排除相关不利因素影响之后公司按照原定计划正常投入募集资金的使用

截至本回复出具之日，公司对于新能源车载电源智能化生产建设项目的建设进度如下表：

投资建设进度	时间
募集资金到账	2021年9月24日
取得建设工程施工许可证	2021年12月31日
受元旦、春节等影响，施工延迟	——
正式开工	2022年2月
受上海疫情封控影响，施工延迟	——
恢复施工	2022年6月至今

从以上投资建设进度可见，前次募投项目的投资建设进度部分时间存在施工延迟，主要系受施工手续办理流程较长、上海疫情反复、节假日等因素影响：

①募集资金到账时间为2021年9月24日，募集资金到位后上海欣锐着手开始办理施工许可证的相关手续。但相关手续的办理需要政府部门多方面的沟通与配合，耗费了较长的办理时间，上海欣锐于2021年12月31日才获得上海市嘉定区建设和管理委员颁发的建设工程施工许可证，因此2021年度未投入募集资金。

②受元旦假期、春节假期等因素影响，上海欣锐于2022年2月份正式进场施工，但因2022年初上新冠疫情爆发、上海实施疫情封控管理，上海欣锐严格遵守疫情防控措施，因此新能源汽车车载电源智能生产建设项目相关的基础建设工作受阻，对应的基建速度有所放缓，受影响时间为3-4个月左右。截至本回复出具之日，前次募投项目已经恢复施工，正在按照原定计划推进建设进度。

综上所述，受建设工程施工许可证办理手续较长，叠加上海新冠疫情爆发并实施封控管理的不利影响，新能源汽车车载电源智能生产建设项目相关的基础建设工作受阻，对应的基建速度有所放缓。但排除相关不利因素影响之后，上海欣锐已经恢复施工，并按照原定计划正常投入募集资金的使用。

(2) 公司已签订与前次募投项目相关的建设合同，并陆续投入募集资金到前次募投项目的建设

公司已签订与新能源车载电源智能化生产建设项目相关的建设合同，该建设

合同金额为 15,416.55 万元，占该项目预计投入金额的 85.89%。并且公司已陆续投入募集资金到该项目的建设，截至 2022 年 9 月 30 日，该项目的投入金额为 3,827.50 万元，占预计投入比例已上升至 21.32%。可见，前述建设合同均在正常履行中，公司根据资金安排、双方合同约定等情况合理安排募集资金的实际支付进度，正常推进前次募投项目的建设。

综上所述，受募集资金到账时间影响、施工流程办理手续、上海疫情、节假日等因素的影响，前次募投项目建设进度有所放缓，但公司依旧可以按照原定计划正常投入募集资金的使用。并且公司已签订与前次募投项目相关的建设合同，该建设合同金额为 15,416.55 万元，占该项目预计投入募集资金金额比例为 85.89%，占比较高。公司根据资金安排、双方合同约定等情况合理安排募集资金的实际支付进度，正常推进前次募投项目的建设。

（3）相关市场案例

经检索，近期定增市场案例中，董事会决议时间距离前次募集资金到位时间不足 18 个月，但因疫情影响或其他不利因素导致前次募集资金使用进度未如预期的案例情况如下：

公司名称	所属板块	前次募集资金到账时间	本次定增董事会决议时间	截至本回复出具之日的审核状态
奥翔药业	主板	2020 年 12 月	2022 年 3 月	已核准
苏文电能	创业板	2021 年 4 月	2022 年 4 月	注册生效
神州细胞	科创板	2020 年 6 月	2021 年 1 月	注册生效
博通集成	主板	2019 年 4 月	2020 年 5 月	已发行完成
国林科技	创业板	2019 年 7 月	2020 年 7 月	已发行完成
芒果超媒	创业板	2019 年 5 月	2020 年 9 月	已发行完成

（二）是否存在变更或延期的情形，是否存在实施障碍

如前所述，前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目受上海疫情等因素影响募集资金投入进度、建设进度有所延缓，但不存在项目变更的情形。截至本回复出具之日，公司已经根据资金安排、与相关方签署的建设合同约定等情况合理安排募集资金的实际支付进度，正常推进前次募投项目的建设，未来项目实施不存在障碍。

(三)前次募集资金是否符合《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求(修订版)》(以下简称《融资行为监管问答》)中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求

发行人前次募集资金符合《融资行为监管问答》中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求,主要理由如下:

1、截至本回复出具之日,前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目正在正常投入之中,补充流动资金项目已经投入完毕,前次募投项目投向未发生变更。

2、截至本回复出具之日,前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目受募集资金到账时间影响、施工流程办理手续、上海疫情、节假日等因素的影响,建设进度有所放缓,但公司依旧可以按照原定计划正常投入募集资金的使用。并且公司已签订与前次募投项目相关的建设合同,该建设合同金额为 15,416.55 万元,占该项目预计投入募集资金金额比例为 85.89%,占比较高。公司根据资金安排、双方合同约定等情况合理安排募集资金的实际支付进度,正常推进前次募投项目的建设。具体论述详见本回复“问题 1”之“八、(一)2、前次募投项目受上海疫情等因素影响募集资金投入进度、建设进度有所延缓,但剔除相关不利因素影响之后募集资金按照计划投入中。”鉴此,前次募投项目正在按照计划投入之中。

综上所述,发行人前次募集资金符合《融资行为监管问答》中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求。

(四)风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“四、(七)募投项目未能如期实施的风险”进行补充披露,具体如下:

“(七)募投项目未能如期实施的风险

截至 2022 年 9 月 30 日,公司前次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目累计投入金额为 3,827.50 万元,占预计投入金额的比例为 21.32%。前次募投项目投入比例较低原因主要系受施工手续办理流程较长、上海疫情反复、节假日等因素影响,施工进度有所延缓所致。发行人本次募投项目新能源车载电源智能化生产建设项目(二期)、总部基地及研发中心建设项目之子项目上海研发

中心项目与前次募投项目实施用地相同，若后续因疫情等不利因素影响，则本次及前次募投项目存在延期投入、建设进度不如预期的风险。”

（五）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人及发行人会计师履行了如下核查程序：

（1）取得并查阅发行人前次募投项目的银行对账单，募投项目支出的记账凭证及后附单据；

（2）取得发行人前次募投项目的现场施工照片，取得上海施工单位及监理单位出具关于施工进度的说明；

（3）向发行人管理层了解前次募投项目建设进度放缓的原因，了解前次募投项目的实施是否存在障碍。

2、核查结论

经核查，保荐人认为，发行人前次募投项目受上海疫情等因素的影响，建设进度有所放缓，但排除相关不利因素影响之后公司按照原定计划正常投入募集资金的使用，项目不存在变更的情况，不存在实施障碍，发行人前次募集资金符合《融资行为监管问答》中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求。

经核查，发行人会计师认为，发行人前次募投项目受上海疫情等因素的影响，建设进度有所放缓，但排除相关不利因素影响之后公司按照原定计划正常投入募集资金的使用，项目不存在变更的情况，不存在实施障碍，发行人前次募集资金符合《融资行为监管问答》中“募集资金投向未发生变更且按计划投入”的要求。

九、结合发行人首发项目用于补充流动资金及节余资金用于永久补流的情况，说明募集资金实际用于补充流动资金的比例是否符合相关要求，结合发行人本次募投项目投资明细和具体内容、经营规模及变动趋势、未来流动资金需求等，量化测算并说明本次补充流动资金的原因及规模的合理性，补流比例是否符合《融资行为监管问答》的相关规定，是否涉及调减的情形

（一）结合发行人首发项目用于补充流动资金及节余资金用于永久补流的情况，说明募集资金实际用于补充流动资金的比例是否符合相关要求

2018年5月，公司首次公开发行股票并在创业板上市，首发募集资金总额

为 33,353.95 万元，扣减发行费用 2,724.45 万元后，募集资金净额为 30,629.50 万元，募集资金用于以下项目的投入：

单位：万元

序号	项目	项目总投资额	拟投入募集资金
1	新能源汽车车载电源产业化项目	15,166.02	14,144.52
2	新能源汽车车载电源研发中心扩建项目	5,054.51	4,484.98
3	补充与主营业务相关的营运资金	12,000.00	12,000.00
合计		32,220.53	30,629.50

2020 年 4 月 14 日，公司召开第二届董事会第十次会议、第二届监事会第七次会议审议通过了《关于公司首次公开发行募投项目结项并将节余募集资金永久补充流动资金的议案》，公司拟将首次公开发行募集资金投资项目结项，并将节余募集资金（含利息收入净额）1,376.65 万元永久性补充流动资金。结项时，公司募投项目实际投入情况如下：

单位：万元

序号	项目名称	拟投入募集资金金额	实际投入募集资金金额	节余金额（含利息收入净额）
1	新能源汽车车载电源产业化项目	14,144.52	13,237.08	907.447
2	新能源汽车车载电源研发中心扩建项目	4,484.98	4,015.77	469.21
3	补充与主营业务相关的营运资金	12,000.00	12,070.13	-
合计		30,629.50	29,322.98	1,376.65

如上所述，公司首发项目结项时存在节余资金（含利息收入净额）1,376.65 万元，并全部用于补充流动资金。公司根据相关监管政策的要求及监管精神，出于谨慎考虑，将本次向特定对象发行股票募集资金投入项目中的补充流动资金调减 1,376.65 万元，具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	项目总投资	调整前拟投入募集资金	调整后拟投入募集资金
1	新能源车载电源自动化产线升级改造项目	25,626.80	20,556.00	20,556.00
2	新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）	44,615.70	30,834.00	30,834.00
3	总部基地及研发中心建设项目	49,497.00	47,140.00	47,140.00
4	补充流动资金	42,000.00	42,000.00	40,623.35
合计		161,739.50	140,530.00	139,153.35

上述调整募集资金投入项目的事项已经公司第三届董事会第十一次会议、第

三届监事会第十一次会议审议通过，独立董事发表了同意的独立意见。

经调整，发行人本次向特定对象发行股票补充流动资金为 40,623.35 万元，占募集资金金额的比例为 29.19%，未超过 30%。新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）、总部基地及研发中心建设项目中铺底流动资金及预备费金额均未包含在本次募集资金总额中，符合《发行监管问答—关于引导规范上市公司融资行为的监管要求》的规定。

（二）结合发行人本次募投项目投资明细和具体内容、经营规模及变动趋势、未来流动资金需求等，量化测算并说明本次补充流动资金的原因及规模的合理性，补流比例是否符合《融资行为监管问答》的相关规定，是否涉及调减的情形

1、本次募投项目投资明细和具体内容

发行人本次募投项目投资明细及投资内容具体如下所示：

单位：万元

募投项目名称		投资明细	投资金额	拟使用募集资金投资金额	是否属于资本性支出
新能源车载电源自动化产线升级改造项目		设备购置及安装	20,556.00	20,556.00	是
		预备费	1,027.80	-	否
		铺底流动资金	4,043.00	-	否
		小计	25,626.80	20,556.00	—
新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）		设备购置及安装	30,834.00	30,834.00	是
		预备费	1,541.70	-	否
		铺底流动资金	12,240.00	-	否
		小计	44,615.70	30,834.00	—
总部基地及研发中心建设项目	深圳总部基地及研发中心建设项目	建筑装修费	1,455.00	1,455.00	是
		软硬件购置费用	14,310.00	14,310.00	是
		预备费	788.25	-	否
		小计	16,553.25	15,765.00	—
	上海研发中心建设项目	建筑工程费	1,900.00	1,900.00	是
		软硬件购置费用	29,475.00	29,475.00	是
		预备费	1,568.75	-	否
		小计	32,943.75	31,375.00	—
补充流动资金		补充流动资金	42,000.00	40,623.35	否
总计			161,739.50	139,153.35	—

如上表所示,公司本次向特定对象发行股票募集资金中非资本性支出均为补充流动资金,投入金额为 40,623.35 万元,占拟投入募集资金金额的 29.19%,未超过 30%,补流比例符合《融资行为监管问答》的相关规定。

2、公司经营规模及变动趋势

(1) 公司营业收入规模变动情况

单位:万元

项 目	2022 年 1-9 月		2021 年度		2020 年度		2019 年度
	金额	变动率	金额	变动率	金额	变动率	金额
营业收入	106,278.85	64.25%	93,452.33	164.22%	35,369.70	-40.70%	59,646.89

报告期内,公司营业收入分别为 59,646.89 万元、35,369.70 万元、93,452.33 万元及 106,278.85 万元。2020 年、2021 年及 2022 年 1-9 月营业收入分别同比变动-40.70%、164.22%及 64.25%。

2020 年度公司营业收入同比下降 40.70%,一是面临新能源汽车补贴政策退坡、新冠疫情爆发以及合资和外资新能源汽车品牌挤占国内新能源汽车品牌市场的多重挑战,公司营业收入有所下滑;二是因为 2020 年国内新能源汽车市场由公共出行向个人乘用车市场转换,公司大客户北汽新能源、吉利汽车、江淮汽车新产品切换不及时,均呈现不同幅度的下滑,公司营业收入下滑幅度与行业下滑幅度大致相同。

公司 2021 年营业收入为 93,452.33 万元,同比上升 164.22%,2022 年 1-9 月营业收入 106,278.85 万元,同比上升 64.25%,2021 年与 2022 年前三季度营业收入的增长,主要由于国内新能源汽车销量的大幅增长带来的下游产品需求爆发。根据中国汽车工业协会数据统计,2021 年与 2022 年 1-9 月国内新能源汽车同比增长 157.57%与 111.73%,下游市场的快速增长带动了发行人收入规模的提升。

(2) 公司现金流量状况

单位:万元

项目	2022 年 1-9 月	2021 年度	2020 年度	2019 年度
经营活动现金流入小计	99,462.39	60,529.43	59,448.66	83,701.35
经营活动现金流出小计	114,946.16	73,449.24	66,768.04	88,637.19
经营活动产生的现金流量净额	-15,483.78	-12,919.81	-7,319.38	-4,935.84
投资活动产生的现金流量净额	-6,445.93	5,545.19	-16,819.31	8,564.96

筹资活动产生的现金流量净额	18,883.48	17,122.64	20,747.32	-3,595.95
现金及现金等价物净增加额	-2,971.59	10,416.97	-3,320.73	136.19

2019年至2021年和2022年1-9月，公司经营活动产生的现金流量净额分别为-4,935.84万元、-7,319.38万元、-12,919.81万元及-15,483.78万元。公司报告期内经营性活动产生的现金净流量呈净流出状态，主要是因为新能源汽车行业竞争加剧及产业政策导向，部分整车厂商客户资金紧张，导致应收账款回款较慢，同时供应商的货款需要及时支付，综合导致经营活动现金净流出。另外，近年来公司经营规模逐渐扩大，购买商品、接受劳务支付的现金大幅增加，使经营现金净流入有所降低。公司日常营运资金面临着较大的压力。

报告期内各期，公司各期购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金分别达到9,754.53万元、6,942.35万元、5,229.23万元、8,168.88万元，投资活动对资金有较大需求。

综上，公司对经营性流动资金和固定资产投资建设资金的需求增大，2020年以来，剔除公司2021年向特定对象发行股票筹集的资金，公司现金及现金等价物净增加额均为负值，未来资金需求紧迫，因此亟需本次进一步通过向特定对象发行股票募集资金补充流动资金，满足公司生产经营的需求。

(3) 资产构成情况

单位：万元

项目	2022年1-9月 /2022年9月末	占2022年营 业收入比重	2021年度 /2021年末	占2021年营 业收入比重
营业收入	106,278.85	100.00%	93,452.33	100.00%
应收票据	4,365.92	3.08%	2,314.21	2.48%
应收账款	78,488.17	55.39%	60,293.74	64.52%
预付款项	2,934.32	2.07%	974.95	1.04%
存货	51,994.41	36.69%	33,106.93	35.43%
经营性流动资产 合计	137,782.82	97.23%	96,689.83	103.46%
应付票据	32,632.73	23.03%	22,881.76	24.48%
应付账款	58,405.33	41.22%	34,608.41	37.03%
合同负债	3,051.74	2.15%	116.80	0.12%
应付职工薪酬	1,878.92	1.33%	1,369.23	1.47%
应交税费	3,423.14	2.42%	2,886.64	3.09%
经营性流动负债 合计	99,391.86	70.14%	61,862.85	66.20%

营运资金占用额	38,390.96	27.09%	34,826.98	37.27%
---------	-----------	--------	-----------	--------

注：计算占 2022 年营业收入比重时将收入进行年化处理

如上表所示，在综合考虑应收账款、存货等经营性流动资产以及应付账款等经营性流动负债等因素的影响后，公司 2021 年及 2022 年 1-9 月营运资金均存在较大缺口，分别为 34,826.98 万元及 38,390.96 万元。近年来，公司短期借款余额增长较快，报告期各期末短期借款余额分别为 2,344.65 万元、21,409.45 万元、17,843.08 万元及 38,868.04 万元，最近一期末银行借款余额大幅上升。若公司未来继续通过借款筹集营运资金，将严重削弱公司抗风险能力，影响公司持续盈利能力，公司通过股权融资筹集日常经营所需流动资金存在必要性。

3、未来流动资金需求

(1) 测算方法

公司采用销售百分比法对未来三年的流动资金需求进行测算。销售百分比法是假设经营性流动资产、经营性流动负债与营业收入之间存在稳定的百分比关系，根据预计销售额与相应百分比预计经营性流动资产、经营性流动负债，然后确定流动资金需求。

(2) 相关假设

选取应收票据、应收账款、预付款项和存货作为经营性流动资产测算指标，应付票据、应付账款、合同负债、应付职工薪酬、应交税费作为经营性流动负债测算指标。公司主营业务、经营模式和经营效率在未来不发生较大变化的前提下，公司未来各项经营性流动资产、经营性流动负债与销售收入保持较稳定的比例关系。

最近三年，公司营业收入年均复合增长率为 16.15%。

(3) 测算结果

根据前述假设，公司未来三年流动资金需求测算过程如下：

单位：万元

项目	2021 年度 /2021 年末 实际数	2021 年 销售百分 比	2022 年度 /2022 年末 预计数	2023 年度 /2023 年末 预计数	2024 年度 /2024 年末 预计数
营业收入	93,452.33	100.00%	108,540.27	126,064.17	146,417.31
应收票据	2,314.21	2.48%	2,687.84	3,121.79	3,625.81
应收账款	60,293.74	64.52%	70,028.20	81,334.30	94,465.78

预付账款	974.95	1.04%	1,132.36	1,315.18	1,527.51
存货	33,106.93	35.43%	38,452.06	44,660.17	51,870.59
经营性流动资产合计	96,689.83	103.46%	112,300.46	130,431.45	151,489.69
应付票据	22,881.76	24.48%	26,576.04	30,866.75	35,850.21
应付账款	34,608.41	37.03%	40,195.96	46,685.63	54,223.06
合同负债	116.80	0.12%	135.66	157.56	183.00
应付职工薪酬	1,369.23	1.47%	1,590.29	1,847.05	2,145.26
应交税费	2,886.64	3.09%	3,352.70	3,893.99	4,522.68
经营性流动负债合计	61,862.85	66.20%	71,850.65	83,450.98	96,924.20
当年流动资金需求	34,826.98	37.27%	40,449.82	46,980.47	54,565.49
未来三年累计流动资金需求	141,995.77				

注：上述测算过程仅用于理想状况下估算公司业务发展所需的流动资金，不构成对公司未来业绩、盈利水平的承诺。

如上表所示，预计到 2024 年度，公司需要补充流动资金 141,995.77 万元，未来流动资金缺口较大，因此本次拟利用募集资金补充流动资金 40,623.35 万元具有合理性。

4、补充流动资金规模的合理性

随着公司前次募投项目、本次募投项目的建设推进及“双核心”的战略目标的实现，未来公司经营规模扩大，经营过程中需要大量资金用于采购、支付供应商货款、支付职工薪酬等日常经营活动的维持，使得公司日常经营所需流动资金相对比较紧张，如不能及时获取长期稳定的流动资金，公司业务的发展可能受到制约，公司需要补充流动资金来保障经营活动的运行和持续发展。

公司通过银行借款补充营运资金，报告期各期末短期借款余额分别为 2,344.65 万元、21,409.45 万元、17,843.08 万元及 32,488.40 万元，最近一期末银行借款余额大幅上升。未来公司进一步获得银行授信额度的难度将加大，不利于公司及时补充营运资金以满足未来扩大的业务规模及实施公司未来发展战略规划。另外，银行借款具有一定的期限，在建的资产投资项目及每年固定的日常经营性开支需要长期稳定的资金进行支持，负债规模的持续扩大将不利于公司业务的进一步扩张，并在一定程度上削弱公司的抗风险能力。

因此，本次使用募集资金 40,623.35 万元用于补充流动资金，可以有效填补公司营运资金缺口，降低公司流动性风险，提升公司持续经营能力和盈利水平。

5、补流比例是否符合《融资行为监管问答》的相关规定，是否涉及调减的情形

公司首发项目结项时存在节余资金（含利息收入净额）1,376.65 万元，并全部用于补充流动资金。公司根据相关监管政策的要求及监管精神，出于谨慎考虑，将本次向特定对象发行股票募集资金投入项目中的补充流动资金调减 1,376.65 万元，具体情况详见本回复“问题 1”之“九、（一）结合发行人首发项目用于补充流动资金及节余资金用于永久补流的情况，说明募集资金实际用于补充流动资金的比例是否符合相关要求。”

经调整，发行人本次向特定对象发行股票补充流动资金为 40,623.35 万元，占募集资金金额的比例为 29.19%，未超过 30%。新能源车载电源自动化产线升级改造项目、新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）、总部基地及研发中心建设项目中铺底流动资金及预备费金额均未包含在本次募集资金总额中，符合《发行监管问答—关于引导规范上市公司融资行为的监管要求》的规定。

（三）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐人履行了如下核查程序：

（1）取得并查阅发行人首发项目募集资金的验资报告、募集资金支出明细；
（2）取得并查阅发行人首发项目募集资金历年的募集资金存放与使用报告；
（3）查阅发行人《关于公司首次公开发行募投项目结项并将节余募集资金永久补充流动资金的公告》，了解首发项目节余资金的情况；

（4）核查发行人现金流变化情况及经营性资金需求情况，核查发行人本次向特定对象发行股票的董事会决议、股东大会决议；

（5）向发行人管理层了解资金需求状况，了解补充流动资金的合理性及必要性。

2、核查结论

经核查，保荐人认为：

（1）发行人出于谨慎考虑，已将首发项目结项后节余资金用于永久性补充流动资金的金额在本次补充流动资金部分进行调减，调减后本次募集资金实际用

于补充流动资金的比例符合相关要求；

(2) 从发行人经营规模及变动趋势、发行人未来流动资金需求上看，本次补充流动资金的原因、规模具有合理性，发行人出于谨慎考虑已将本次补充流动资金的规模进行调减，补充流动资金比例符合《融资行为监管问答》的相关规定。

十、请保荐人和会计师对截至最新的前次募集资金使用进度情况出具专项报告

截至 2022 年 9 月 30 日，发行人最新的前次募集资金使用进度情况如下表所示：

单位：万元

序号	项目名称	拟投入募集资金金额	截至 2022 年 9 月 30 日已投入募集资金	
			金额	进度
1	新能源车载电源智能化生产建设项目	17,949.93	3,827.50	21.32%
2	补充流动资金	6,891.42	6,891.42	100.00%
合计		24,841.35	10,718.92	43.15%

会计师对截至 2022 年 9 月 30 日的前次募集资金使用进度情况出具了专项报告。保荐机构、会计师履行了相应的核查程序，对募集资金专户的流水、投向情况进行了确认，认为上述最新的前期募集资金使用进度披露准确。

问题 2

截至 2022 年 6 月 30 日，发行人营业收入、扣非归母净利润分别为 61,737.59 万元和-1,021.82 万元，较 2021 年同期分别增长 58.11%和下滑 1,352.92%，主要受全球供应链紧张、原材料价格上涨等因素影响；2019 年至 2022 年 1-6 月，发行人应收账款周转率分别为 1.40、0.98、1.87 及 1.75，显著低于同行业可比公司平均水平，计提存货跌价准备比例分别为 2.46%、26.42%、16.01%及 9.3%，期内变动较大。2022 年 10 月 26 日，发行人披露 2022 年三季度报告，称营业收入为 106,278.85 万元、扣非归母净利润为-2,313.40 万元，较 2021 年同期分别增长 64.25%、下滑 1,138.05%；存货 5.20 亿元、应收账款 7.85 亿元，分别较 2021 年末增长 57.05%、30.18%。

请发行人补充说明：(1) 结合报告期内主要原材料采购价格及市场价格波动

情况、本次募投项目及其他项目未来五年预计对主要原材料的耗用情况、市场供应情况、已取得的原材料供应及协议签署情况等,说明是否存在原材料供应不足、价格大幅波动等情形,并结合报告期内发行人相关成品成本结构、价格调整机制等,说明原材料价格波动对发行人经营业绩的影响,拟采取保障原材料供应、应对原材料价格波动的措施及其有效性;(2)结合发行人最近一年一期营业收入增长但扣非归母净利润下滑的情况,说明相关影响因素是否持续,是否已消除,拟采取的应对措施及其有效性;(3)结合行业发展情况、发行人业务模式、同行业可比公司等,说明最近一期发行人应收账款大幅增加的原因和合理性,与收入增长是否匹配,列示最近一年一期前五大客户情况,包括但不限于主要客户类型、经营情况、信用政策、对应收账款及账龄情况、坏账计提情况等,说明相关情况变动的原因及合理性,并结合同行业可比公司的应收账款周转率等财务数据,说明应收账款坏账准备计提是否充分、及时;(4)结合报告期内存货规模、存货结构、存货库龄等情况,说明发行人存货波动与同行业公司存货变动情况是否一致,结合行业市场环境、产品性质与特点、库存商品在手订单价格或市场售价、期后销售情况及实际成交价格、未来市场的供求关系、报告期是否存在滞销情况等,说明存货跌价准备计提的充分性。

请发行人补充披露上述事项涉及的相关风险。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

【回复】

一、结合报告期内主要原材料采购价格及市场价格波动情况、本次募投项目及其他项目未来五年预计对主要原材料的耗用情况、市场供应情况、已取得的原材料供应及协议签署情况等,说明是否存在原材料供应不足、价格大幅波动等情形,并结合报告期内发行人相关成品成本结构、价格调整机制等,说明原材料价格波动对发行人经营业绩的影响,拟采取保障原材料供应、应对原材料价格波动的措施及其有效性

(一) 报告期内主要原材料采购价格及市场价格波动情况

1、报告期内主要原材料采购价格

公司采购的主要原材料为半导体、功率器件、结构五金、线材、开关插座以及电容,报告期内合计采购金额占总采购金额的 84.79%、82.06%、85.48%和

87.48%，各类别采购单价及占比如下：

单位：元/件

类别	2022年1-9月		2021年		2020年		2019年	
	占比	单价	占比	单价	占比	单价	占比	单价
半导体	32.81%	2.41	27.76%	2.03	19.44%	1.64	22.99%	2.29
功率器件	14.10%	5.88	14.33%	5.55	13.98%	4.89	14.74%	5.03
结构五金	11.90%	1.11	13.89%	1.35	15.98%	1.31	15.87%	1.28
线材	10.65%	5.31	11.37%	5.39	12.49%	4.99	12.62%	5.78
开关插座	9.23%	9.62	9.82%	9.42	10.79%	10.08	9.10%	8.84
电容	8.79%	0.35	8.31%	0.31	9.38%	0.40	9.47%	0.54
合计	87.48%		85.48%		82.06%		84.79%	

报告期内原材料采购单价变动率如下：

材料名称	2022年1-9月较2021年变动率	2021年较2020年变动率	2020年较2019年变动率
半导体	18.74%	23.85%	-28.58%
功率器件	5.99%	13.43%	-2.69%
结构五金	-18.09%	3.16%	2.04%
线材	-1.49%	7.99%	-13.72%
开关插座	2.05%	-6.48%	14.01%
电容	13.30%	-23.86%	-25.70%

注：增长比率差异主要系尾差。

报告期内，公司半导体采购单价分别为 2.29 元、1.64 元、2.03 元和 2.41 元，功率器件采购价格分别为 5.03 元、4.89 元、5.55 元和 5.88 元，采购单价均呈先下降后上升的趋势，主要原因是受 2021 年末全球半导体供应链持续紧张的影响。公司结构、线材、开关插座和电容在报告期内的采购价格变化，主要受行业价格波动所致。

2、市场价格波动情况

(1) 半导体

报告期内公司采购的半导体主要包括数字 IC、模拟 IC、MOS、二极管、三极管等。根据海关总署数据，集成电路进口均价各年度平均价格与公司半导体采购对比情况如下：

项目	2022年1-9月较2021年度增长率	2021年度较2020年度增长率	2020年度较2019年度增长率
集成电路单价变动	11.38%	5.82%	-7.24%
公司半导体采购单价变动	18.74%	23.85%	-28.58%

报告期内，集成电路进口均价呈先下降后持续上升的趋势，公司半导体采购单价与集成电路进口均价变化情况趋势保持一致，但公司半导体价格变动幅度高于集成电路行业整体进口均价，幅度差异主要系半导体芯片种类的不同，公司所需的芯片种类为车规级芯片。同行业可比公司中，威迈斯功率半导体采购单价同比变动与公司对比情况如下：

项目	2022年1-9月/2022年1-6月较2021年度增长率	2021年度较2020年度增长率	2020年度对比2019年度增长率
威迈斯功率半导体采购单价变动	14.91%	29.39%	-35.28%
公司半导体采购单价变动	18.74%	23.85%	-28.58%

数据来源：《威迈斯：发行人及保荐机构关于审核问询函的回复》

注：威迈斯2022年数据为1-6月功率半导体单价对比

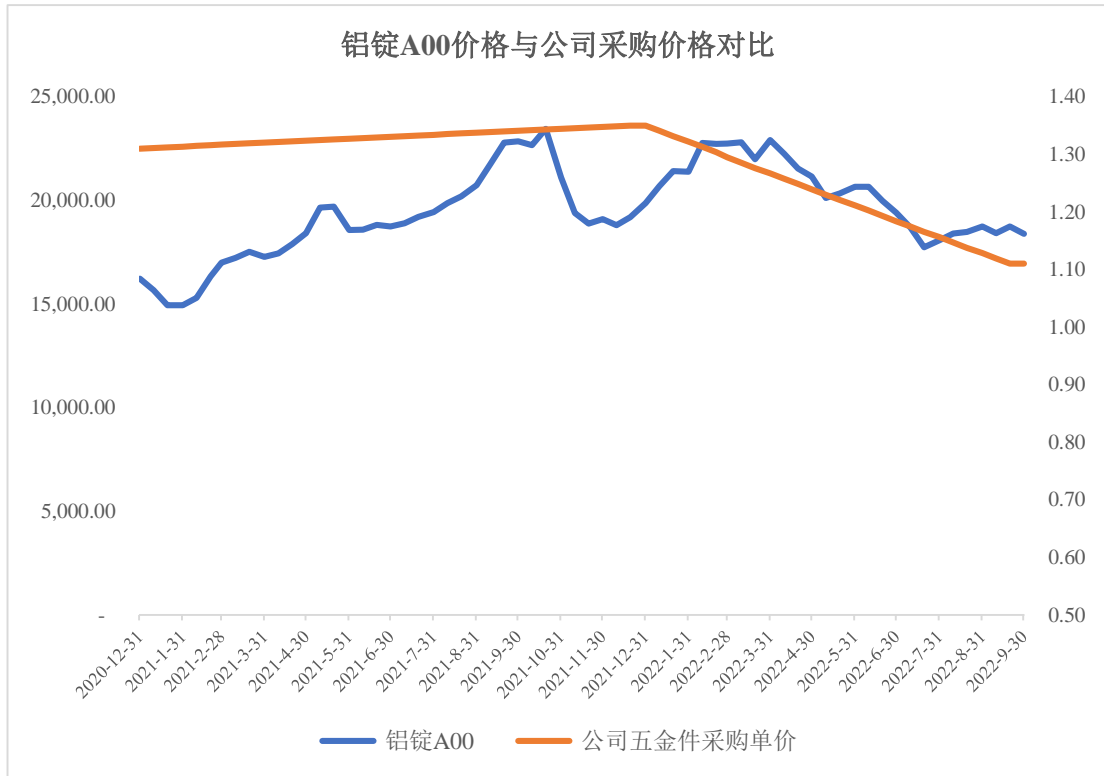
如表所示，威迈斯采购半导体种类亦为车规级半导体，公司与其半导体采购单价的趋势与变动幅度基本一致。

（2）功率器件

报告期内，公司采购的功率器件主要包括电感、变压器、磁芯等，由于功率器件规格种类型号较多，非大宗交易商品，市场上无公开、统一的可参考市场价格。公司查询了主要原材料为功率半导体的相关拟上市公司浙江艾罗网络能源技术股份有限公司（科创板在审）、广州三晶电气股份有限公司（主板在审）以及同行业可比公司威迈斯（科创板在审）功率器件的具体采购情况，上述公司在报告期内采购单价均呈2020年同比下降，2021年以及2022年上半年同比上升的趋势，其平均同比变动率为-28.89%、18.16%与14.91%，与公司功率器件采购单价变化趋势一致但变动幅度有所差异。

（3）结构五金

公司所采购的结构五金所耗用的原材料主要为铝材，铝锭A00价格与公司半导体采购对比情况如下：



数据来源：Wind

公司结构五金采购价格变化较铝锭价格趋势一致。此外，公司结构件采购数量在最近一年一期增长较大，因规模效应存在一定的价格优势。

(4) 线材、开关插座和电容

报告期内，公司采购的线材、开关插座和电容的采购单价受市场正常波动影响有一定起伏，但考虑到采购占比和价格幅度比例，对公司采购成本影响较小。

(二) 本次募投项目及其他项目未来五年预计对主要原材料的耗用情况

本次募投涉及生产制造的项目为“新能源车载电源自动化产线升级改造项目”以及“新能源车载电源智能化生产建设项目（二期）”，分别为对现有产线的升级改造以及未来产线的建设，涵盖了公司未来所有产线规划，无其他项目涉及建设产线并提供产能。未来五年预计对主要原材料耗用的情况为本次募投项目新增产能以及现有产能，详细情况如下：

产品	T+1	T+2	T+3	T+4	T+5
半导体（亿个）	2.08	5.00	8.04	8.04	8.04
功率器件（亿个）	0.37	0.88	1.42	1.42	1.42
结构五金（亿 PCS）	1.64	3.95	6.35	6.35	6.35
线材（亿条）	0.31	0.74	1.19	1.19	1.19

产品	T+1	T+2	T+3	T+4	T+5
开关插座（亿个）	0.15	0.35	0.57	0.57	0.57
电容（亿个）	3.87	9.29	14.95	14.95	14.95

（三）原材料市场供应情况、已取得的原材料供应及协议签署情况，是否存在原材料供应不足、价格大幅波动等情形

1、原材料市场供应情况

公司主要原材料为半导体、功率器件、结构五金、线材、开关插座以及电容。其中，功率半导体供应商所在地主要集中于美国、欧洲和日本，美国半导体以 Cree（科锐，后更名为 Wolfspeed）、Onsemi（安森美半导体）为代表，欧洲半导体企业以 Infineon（英飞凌）为代表，日本半导体企业以 ROHM（罗姆半导体集团）为代表。

除半导体和功率器件外，公司采购结构五金、线材、开关插座以及电容的来源主要为国内市场，其采购价格根据市场价格的波动而变化。

2、是否存在原材料供应不足的情形

全球汽车半导体巨头主要集中于美国、欧洲和日本等国，受地缘政治格局变化和外部冲击下的市场供需失衡、汽车行业运营模式调整、汽车芯片行业自身独特性等偶发性因素与行业规律变革等多重因素叠加发酵的影响，2020 年末开始全球供应链车规级芯片开始短缺，公司目前生产受半导体供给制约，公司半导体原材料采购成本上升，导致 2022 年上半年盈利不及预期。但公司目前积极扩展采购渠道，开发优质合作供应商，并通过与半导体生产厂家直接采购、签订保供协议等方式确保主要原材料半导体的供给满足生产需要。随着国内外疫情的逐步控制，国产半导体厂商的发展，预计未来公司受半导体供给紧张的影响将得到缓解。

3、是否存在原材料价格大幅波动的情形

报告期内，公司主要原材料半导体、功率器件、电容等均出现价格大幅波动的情形。其中，公司生产主要原材料半导体，由于全球疫情影响供应链系统，中国半导体市场供应紧张，导致半导体价格变动较大，2021 年较 2020 年上涨 23.85%，2022 年 1-9 月较 2021 年上涨 18.74%，出现价格大幅提升的情形。

4、已经取得的原材料供应及协议签署情况

目前公司与国际知名半导体厂商，如 Onsemi（安森美）、Ti（德州仪器）、

Infinion（英飞凌）等公司或其国内代理商签订了原材料保价、保量的长期战略合作供货协议。

综上，报告期公司主要原材料半导体受新冠肺炎疫情、地缘政治格局变化和外部冲击下的市场供需失衡等因素影响，最近一年一期公司车规级芯片出现价格大幅上升，市场供应不足的情形。但随着全球一线芯片厂商产能扩张，预计原材料市场供应紧张的情况将得到缓解，此外，公司已经与国际半导体厂商签署原材料供应协议，预期相关影响将逐步得到缓解。

（四）结合报告期内发行人相关产品成本结构、价格调整机制等，说明原材料价格波动对发行人经营业绩的影响，拟采取保障原材料供应、应对原材料价格波动的措施及其有效性

1、公司相关产品结构

报告期内公司相关产品的成本结构如下：

单位：万元

项目	2022年1-9月		2021年		2020年		2019年	
	金额	占营业成本比重	金额	占营业成本比重	金额	占营业成本比重	金额	占营业成本比重
直接材料	81,530.78	91.48%	63,284.58	89.94%	27,401.81	83.41%	42,334.71	87.92%
直接人工	2,839.88	3.19%	2,074.04	2.95%	1,170.21	3.56%	1,455.64	3.02%
制造费用	4,753.09	5.33%	5,006.18	7.11%	4,280.23	13.03%	4,362.49	9.06%
合计	89,123.75	100.00%	70,364.81	100.00%	32,852.25	100%	48,152.84	100.00%

公司的产品成本构成中，直接材料占比超过 80%，因此原材料的价格变动对材料成本变动产生重大影响。

2、价格调整机制

2022年1-9月受全球供应链紧张，原材料价格上涨，从而导致公司毛利率下降。公司与主要客户签订的销售合同中并无明确约定产品价格调整机制，由公司与客户在综合考虑基准价格、非标产品再开发、客户采购数量及金额、与客户合作关系、市场竞争态势等因素的基础上协商确定。

3、原材料价格波动对发行人经营业绩的影响

报告期主要原材料的采购和单价同比变动情况如下：

单位：万件、元/件

期间	2022年1-9月			2021年			2020年			2019年	
项目	数量	单价	增加成本金额	数量	单价	增加成本金额	数量	单价	增加成本金额	数量	单价
半导体	13,228.42	2.41	5,028.82	9,487.05	2.03	3,707.09	3,387.70	1.64	-2,220.76	3,908.84	2.29
功率器件	2,328.65	5.88	773.73	1,790.38	5.55	1,175.99	815.97	4.89	-110.22	1,143.76	5.03
合计	5,802.55			4,883.08			-2,330.99				

从上述表格可以看出，半导体和功率器件由于价格持续上涨，2022年1-9月导致成本增加了5,802.55万元，2021年度成本增加了4,883.08万元，2020年度由于价格下跌导致成本减少2,330.99万元，占当年营业成本的6.29%、6.60%和-6.74%。整体来看，上述主要原材料半导体和功率器件对最近一年一期的经营利润产生较大影响。

4、拟采取保障原材料供应、应对原材料价格波动的措施及其有效性

为了应对原材料涨价、应对原材料供应的紧张局面，公司积极与各个主要供应商进行洽谈协商，争取达成有利的保供协议等；截至目前，公司已经与个别主要供应商签订保供协议，未来一定期间在一定销售数量内，可以以固定价格采购半导体。其中，公司与国外半导体供应商直接签订采购协议，协议约定至2027年，在一定采购数量下，公司可以以固定价格购买部分半导体，具体详情如下：

	物料目前平均采购 单价 (USD)	未来五年平均采购 单价 (USD)	2023 年采购限额 (个)	2024 年采购限额 (个)	2025 年采购限额 (个)	2026 年采购限额 (个)	2027 年采购限额 (个)
IC	0.15	0.12	5,304,000	5,800,000	5,600,000	3,000,000	3,000,000
低压 MOS	1.21	1.14	4,101,000	3,601,500	3,601,500	3,601,500	2,601,000
肖特基二极管	0.64	0.53	500,000	500,000	500,000	300,000	-
碳化硅 MOS	8.44	5.21	-	2,001,050	1,801,050	1,701,150	1,500,000

注：上表所示平均采购单价与采购限额为 IC、低压 MOS、肖特基二极管以及碳化硅 MOS 各品类的平均值与采购限额加总，实际计算节省营业成本金额时按照各品类采购约定价格与相应采购限额相乘得出

如表所示，仅公司与该供应商签订的采购合同，在未来五年可以为公司节约 20.17、633.24、593.42、564.58 和 474.28 万美元，按照 2022 年 10 月 31 日人民币对美元的中间价 7.18 换算，未来五年可节约公司总成本 144.82、4,546.66、4,260.76、4,053.68 和 3,405.33 万元人民币，分别为 2021 年营业成本的 0.20%，6.14%，5.75%，5.47% 和 4.60%，对成本缩减效应明显。除该供应商签订锁价合同外，公司同时在与其它供应商积极沟通，争取签订锁价或锁量的订单，以应对未来全球供应链持续紧张持续对公司造成的影响。同时，公司在 2022 年已开始对原材料进行提前备货，截至 2022 年 9 月 30 日，公司存货中原材料的账面余额为 24,009.66 万元，相比 2021 年 12 月 31 日的 12,534.35 万元上涨 91.55%。

2020 年年底，受地缘政治格局变化和外部冲击下的市场供需失衡、汽车行业运营模式调整、汽车芯片行业自身独特性等偶发性因素与行业规律变革等多重因素叠加发酵的影响，全球供应链车规级芯片开始短缺，福特、通用、大众、宝马、菲亚特-克莱斯勒、本田、丰田、日产、沃尔沃、现代、起亚等汽车厂商相继由于芯片供应不足出现减产、短期停产或者延迟交货，国内汽车厂商蔚来等也宣布减产，甚至部分车企推出“减芯版”产品，大量车企反映芯片价格“暴涨”和“一芯难求”，同时利润不可避免的出现下滑。汽车产业

的巨大规模及其对相关产业的强大带动效应，使得各国都十分重视汽车产业发展，在汽车芯片面临短缺危机时，各国通过形式多样的干预方式来缓解本国芯片短缺问题。我国早在 2020 年 9 月份，为应对汽车芯片短缺和芯片供应能力不足的问题，由 70 余家单位组成的“中国汽车芯片产业创新战略联盟”就已成立，并一直通过市场优势以及大企业优势，积极培育和打造汽车芯片领域的龙头企业，未来国产芯片在汽车行业替代率可能持续上升，新能源汽车行业“缺芯”有望不再过度依赖进口，而是从供应源头上得到解决。

（五）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“一、（二）原材料价格波动及供应紧张的风险”进行风险提示，具体如下：

“公司产品原材料主要由标准器件（半导体类部品、电气类部品、电容类部品、电阻类部品、连接类部品及辅助材料等）、定制类器件（磁性元件、结构部品、五金&压铸部品、PCB板、连接线束、包装及密封材料等）和指定类物料（由客户指定供应规格型号及供应渠道的物料）组成。2020年以来，新冠疫情在国内外的延续，引发全球物料供应的紧张，使公司面临原材料采购风险，并且此影响仍将持续一段时期。

虽然公司积极扩展采购途径和渠道，建设安全的全球供应链和关键零部件供应链，提前储备通用物料的合理库存，减少供应链原因可能对公司生产经营产生的不利影响，但是若未来原材料价格持续上涨，将使公司生产成本上升，仍然会对公司产品销售和公司经营产生不利影响。”

（六）核查过程及核查意见

1、核查程序

保荐机构、会计师执行了以下核查程序：

- （1）查阅发行人最近报告期内原材料采购明细；
- （2）查阅了全球芯片供应链短缺的相关报道；
- （3）查阅发行人报告期内与前五大采购商签订的合同；
- （4）查阅公司与国外半导体厂商签订的保供合同、并测算对公司的影响；
- （5）获取了发行人原材料采购价格明细表，并对采购原材料价格与市场价格进行比较和波动分析。

2、核查结论

经核查，保荐机构认为：

报告期公司主要原材料半导体，受新冠肺炎疫情、地缘政治格局变化和外部冲击下的市场供需失衡等因素影响，最近一年一期公司车规级芯片出现价格大幅上升，出现市场供应不足的情形；原材料价格波动对公司业绩产生一定的不利影响，但发行人采取与原材料供应商签订原材料供应协议、提前备货等积极措施应对其对发行人的影响，采取保障原材料供应、应对原材料价格波动的措施直接有

效。

经核查，发行人会计师认为：目前报告期公司主要原材料半导体全球供给紧张，发行人所在行业公司存在对原材料、特别是半导体，受新冠肺炎疫情、地缘政治格局变化和外部冲击下的进口依赖市场供需失衡等因素影响，最近一年一期原材料公司车规级芯片出现价格大幅上升，出现市场供应不足的情形；原材料价格波动对发行人经营公司业绩存在产生一定的不利影响，但发行人采取与原材料供应商签订保供合同原材料供应协议、提前备货等积极措施应对其对公司发行人的影响，目前与国外半导体厂商签订的保供协议价格大部分半导体约定采取保障原材料供应、应对原材料价格已低于目前售价，波动的措施直接有效。

二、结合发行人最近一年一期营业收入增长但扣非归母净利润下滑的情况，说明相关影响因素是否持续，是否已消除，拟采取的应对措施及其有效性；

（一）结合发行人最近一年一期营业收入增长但扣非归母净利润下滑的情况，说明相关影响因素是否持续，是否已消除，拟采取的应对措施及其有效性；

1、发行人最近一年一期营业收入增长但扣非归母净利润下滑的情况

公司最近一年一期营业收入、扣除非经常性损益后的归母净利润的金额如下：

单位：万元

科目名称	2022年1-9月	同比变动率	2021年度	同比变动率
营业收入	106,278.85	64.25%	93,452.33	164.22%
扣非归母净利润	-2,313.40	-1138.05%	-2,210.21	92.65%

注：因2020年与2021年均为负且2021年净利润亏损幅度收窄，故计算2021年同比变动率时取绝对值；

如表所示，最近一年一期公司营业收入同比变动率为164.22%和64.25%，扣非后归母净利润同比变动率为92.65%和-1138.05%，最近一年一期出现营业收入增长但扣非归母净利润下滑的情形。

公司2021年营业收入的大幅上升，一方面系2020年受新冠疫情影响，公司销售下滑明显，同比期对比数较小；另一方面系2021年新能源汽车市场销量攀升，根据中国汽车工业协会数据显示，2021年国内新能源汽车销量同比增长158%，公司2021年的销售增长与整个行业增长趋势基本持平。2022年前三季度得益于新能源汽车市场销量持续攀升，公司营业收入同比增加64.25%。

净利润方面，公司扣非后归母净利润在2021年上升，但最近一期下降明显，

主要系公司持续受全球供应链紧张原材料价格尤其是半导体价格上涨影响，导致毛利率下降净利润降低。

2、说明相关影响因素是否持续，是否已消除

中国汽车工业协会在《2021年汽车工业经济运行情况》指出，汽车芯片供应不足的问题虽然逐月在缓解，但短缺依然存在，预计最早到2022年下半年，汽车芯片供应紧张问题才能得到一定的缓解。中国汽车工业协会在《2022年上半年汽车工业经济运行情况》中进一步表示，当前芯片短缺将影响企业下半年生产节奏，未来芯片短缺和错配的风险仍然存在。2022年9月初召开的第四届全球新能源与智能汽车供应链创新大会，不少政府、学界、中外车企表示，芯片保供的问题依然严峻。随着未来产能调整，芯片短缺问题将得到解决，相关影响因素不具有持续性。

综上，目前全球供应链紧张的态势得到一定程度的缓解，但车规级芯片短缺的情况仍将有所延续。

3、拟采取的应对措施及其有效性

在全球供应链紧缺的大背景下，公司主要通过采购端与原材料供应商提前签订采购合同控制原材料采购价格，以及生产端建设自动化产线减少人工成本两方面提高公司的利润率。措施详情如下：

（1）与国外主要半导体供应商签订保供协议

2022年，公司与国外半导体供应商直接签订采购协议，协议约定至2027年，在一定采购数量下，公司可以以固定价格购买部分半导体，具体详情及有效性请参考本回复“2.”之“一、”之“（四）、”之“4、拟采取保障原材料供应、应对原材料价格波动的措施及其有效性”相关内容。

（2）建设自动化产线，减少公司人工成本

目前公司位于深圳市宝安区的领亚工厂拟通过募集资金对6条半自动化产线进行升级。根据募投项目的效益测算，公司自动化产线以及半自动化产线的产量以及各自所需的人员数量如下：

	自动化产线	半自动化产线
直接生产人员数量（人次）	99	64
年产量	11.81万台/套	4.87万台/套

	自动化产线	半自动化产线
每万台/套所需直接生产人工（人次）	8.34	13.06

如表所示，每万台自动化产线的直接生产人员数量下降 4.72 人次，按照生产人员平均年工资 10.11 万元，每万台自动化产销较半自动化产线节省人工成本共 47.76 万元。募投项目共计改造 6 条半自动化产线，预计每年可以节省人工成本 3,384.18 万元，而每条自动化产线的造价税前总计 3,426 万元，包括机器设备、软件设备和设备安装费，按照公司现有会计政策的年折旧率以及净残值率，6 条自动化产线每年新增折旧成本 1,728.16 万元，节省的人工费用与增加的折旧费用，合计对成本的影响为每年可节省成本 1,656.02 万元，为 2021 年净利润的 65.02%。且随着单位人员工资每年的上涨以及自动化产线对产品质量的贡献，实际节省成本可能更加可观。未来，公司预计在上海嘉定区建设的新能源车载电源智能化生产建设项目将全部使用自动化产线，届时公司整体的毛利率以及净利润有望得到大幅提高。

除上述措施之外，公司还通过提高自身对客户的议价能力，调整销售结构增大高毛利率产品销售占比等方式，提高自身利润率，2022 年上半年公司扣非后归母净利润同比下滑比例为 1352.92%，2022 年前三季度扣非后归母净利润同比下滑比例为 1138.05%，下滑比例缩减 214.87%，扣非后归母净利润下滑的趋势已得到遏止并有望随着未来应对措施的不断实施而得到扭转。

（二）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“一、（一）毛利率及业绩下降风险”进行风险提示，具体如下：

“公司自设立以来一直专注于新能源汽车高压“电控”总成领域。报告期内，公司营业总收入分别为 59,646.89 万元、35,369.70 万元、93,452.33 万元和 106,278.85 万元，归属于母公司股东的净利润分别为 2,704.13 万元、-28,478.00 万元、2,546.83 万元和 747.41 万元，公司综合毛利率水平为 18.10%、2.28%、20.77%及 13.15%。

报告期内，除 2020 年受疫情及行业因素影响业绩出现较大波动外，公司经营情况较为稳定，业务和收入规模基本保持增长趋势。随着公司经营规模和产品领域的扩大，行业发展趋势的变化、外部竞争环境的变化、公司客户结构变化、

产品价格下降、原材料和能源价格上升、人工成本上升、研发支出增加、国家政策变化、扩产建设进度变化和安全生产风险等导致的不确定因素不断增多，公司存在未来业绩不能维持较快增长速度、业绩波动的风险。

报告期内，公司毛利率水平的波动，主要受原材料价格、产品售价、产品单位成本、销售结构变动及汇率波动影响所致。受新能源汽车国家补贴退坡及整车厂商向供应商转移降价压力、疫情影响等因素影响，预计未来行业总体毛利率水平将存在下降的可能性。

公司最近一期业绩下滑，主要系 2022 年全球供应链体系震荡，公司生产所需主要原材料半导体供给紧张，其价格上涨明显，导致公司成本上升，毛利率下降，尽管最近一期公司营业收入持续保持增长，但净利润指标下滑。

报告期内，公司面临的经营风险、财务风险、市场风险、管理风险、技术风险将贯穿整个经营过程，部分风险影响程度较难量化，若上述单一风险因素发生重大变化或诸多风险同时集中出现，将可能对公司的财务状况造成不利影响。若未来公司不能良好应对上述风险，则公司经营业绩可能出现波动甚至下滑。”

（三）核查过程及核查意见

1、核查程序

保荐机构、申报会计师执行了以下核查程序：

（1）查阅发行人最近一年及一期的审计报告及财务报表，确定净利润下滑比例；

（2）查阅了全球芯片供应链短缺的相关报道；

（3）查阅中国汽车工业协会发布的《2021 年汽车工业经济运行情况》及《2022 年上半年汽车工业经济运行情况》；

（4）对发行人采购部门、销售部门、财务部门以及生产制造部门进行访谈，确认利润下滑的原因及应对措施，获取发行人保供措施相关与供应商签订的采购合同，分析其有效性；

（5）查阅发行人与国外半导体供应商签订的保供合同；

（6）查阅了发行人募投项目效益测算底稿；

（7）获取了发行人原材料采购价格明细表，并对采购原材料价格与市场价格进行比较和波动分析；

(8) 查阅发行人最近报告期销售明细表、成本计算表和毛利率分析表，发行人对毛利率变动趋势的分析。

2、核查结论

经核查，保荐机构认为：

根据对公司历史资料以及其他公开信息进行分析，最近一年一期受全球供应链紧张原材料价格尤其是半导体价格上涨影响，公司出现营业收入增长但扣非后归母净利润下滑的情况。短期内供应链紧张态势会持续，但发行人积极采取措施应对导致扣非后归母净利润下滑的因素，从最近一期财务数据进行分析，三季度发行人扣非后归母净利润的下滑幅度已低于二季度下滑幅度，利润下滑态势已得到遏止，应对措施已初见成效。

经核查，发行人会计师认为：

根据对公司历史资料以及其他公开信息进行分析，最近一年一期受全球供应链紧张原材料价格尤其是半导体价格上涨影响，公司出现营业收入增长但扣非后归母净利润下滑的情况，发行人采取了应对措施，通过签订保供协议预计可以一定程度上降低部分原材料采购单价波动风险并稳定供应数量，但预计短期内供应链紧张态势会持续。发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“一、（一）毛利率及业绩下降风险”中对相关影响因素以及公司经营业绩可能出现波动甚至下滑进行了风险提示。

三、结合行业发展情况、发行人业务模式、同行业可比公司等，说明最近一期发行人应收账款大幅增加的原因和合理性，与收入增长是否匹配，列示最近一年一期前五大客户情况，包括但不限于主要客户类型、经营情况、信用政策、对应应收账款及账龄情况、坏账计提情况等，说明相关情况变动的原因及合理性，并结合同行业可比公司的应收账款周转率等财务数据，说明应收账款坏账准备计提是否充分、及时

（一）行业发展情况

公司自 2006 年初进入新能源汽车行业，专注新能源汽车“高压电控”解决方案，是国内最早从事车载电源产品研发、生产、销售和企业的企业之一，目前主要产品为新能源汽车车载高压电控系列产品，具体有 DC\DC 变换器，OBC 充电机以及集成类产品，是新能源汽车整车车载核心零部件之一，其销售情况与新能

源汽车整车销售市场的繁荣程度息息相关，而新能源汽车行业属于国家重点鼓励发展的行业，是我国七大战略性新兴产业之一，是我国汽车产业弯道超车的关键所在，从行业销售数据来看，近年来中国新能源汽车产销规模持续增长，根据中国工业汽车协会的数据，2015年至2021年新能源汽车的销量从33.1万辆增长至352.1万辆，复合增长率达到48.30%，2022年前三季度新能源汽车销量同比上升113%，发展态势良好。

（二）发行人业务模式

公司的销售模式是直销。公司通过为客户提供定制化产品方案、联合开发等多种形式获取订单，公司每年与客户进行谈判，签订年度框架销售合同。公司根据客户的业务特点、资金实力、信誉度、双方合作情况等方面进行综合评估，为客户采取不同的销售结算模式，分别为收取预付款、款到发货以及票到月结30天到90天的信用结算方式。目前公司的客户主要是新能源汽车整车厂商和整车厂商的集成供应商，一般公司会给予其一定的信用期，公司的业务模式决定了公司应收账款会随着收入的增长而增长。

（三）同行业可比公司情况

2022年前三季度，同行业可比公司营业收入增长情况及截至2022年9月末应收账款同比增长率情况如下：

公司名称	营业收入同比增长率 (A)	应收账款同比增长率 (B)	比率 (A/B)
富特科技	94.39%	-14.41%	-6.55
威迈斯	77.25%	60.41%	1.28
英搏尔	202.53%	33.07%	6.12
精进电动	43.68%	82.42%	0.53
行业平均	104.46%	57.75%	1.81
欣锐科技	64.25%	30.18%	2.13

注：因2022年三季报只披露合并报表无应收账款余额，故在计算时取应收账款账面价值的平均值，富特科技和威迈斯未披露三季报，故用2022年半年报数据代替

从同行业对比公司来看，2022年同行业公司营业收入与应收账款均大幅增长，且应收账款的增长幅度低于营业收入，公司与同行业公司指标趋势相同。增长幅度方面，行业可比公司营业收入增长率为应收账款增长率的1.81倍，公司营业收入同比增长率为应收账款同比增长率的2.13倍，增长幅度比例基本持平。

(四) 说明最近一期发行人应收账款大幅增加的原因和合理性，与收入增长是否匹配

综上所述，2022 年前三季度新能源汽车销量同比上升 113%，伴随着行业的快速发展，公司前三季度营业收入比去年同期增长 64.25%，公司业务模式为直销且给予客户一定的信用期，伴随着公司收入的快速增长，公司应收账款也出现一定的增长，公司应收账款增长幅度低于收入增长幅度；公司营业收入增长率为应收账款增长率的 1.81 倍，与同行业可比公司基本上持平，公司总体应收账款上升合理，与收入增长匹配。

(五) 列示最近一年一期前五大客户情况，包括但不限于主要客户类型、经营情况、信用政策、对应应收账款及账龄情况、坏账计提情况等，说明相关情况变动的原因及合理性，并结合同行业可比公司的应收账款周转率等财务数据，说明应收账款坏账准备计提是否充分、及时

1、最近一年一期前五大客户情况

最近一年一期公司前五大客户销售情况如下：

年度	客户名称	销售金额 (万元)	占销售总额的 比例
2022 年 1-9 月	浙江吉利控股集团有限公司及其关联公司	28,579.88	26.89%
	广州小鹏汽车科技有限公司及其关联公司	24,228.64	22.80%
	比亚迪股份有限公司及其关联公司	10,416.74	9.80%
	东风汽车集团股份有限公司及其关联公司	6,621.96	6.23%
	VinFast Trading and Production Joint Stock Company	4,943.58	4.65%
	前五名小计	74,790.80	70.37%
2021 年度	广州小鹏汽车科技有限公司及其关联公司	25,685.37	27.49%
	比亚迪股份有限公司及其关联公司	10,014.81	10.72%
	上海杰宁新能源科技发展有限公司及其关联公司	9,609.02	10.28%
	浙江吉利控股集团有限公司及其关联公司	4,954.45	5.30%
	东风汽车集团股份有限公司及其关联公司	4,570.28	4.89%
	前五名小计	54,833.93	58.68%

2017 年，公司推行“品牌向上”战略，聚焦战略客户，服务优质项目，主动逐步放弃 A00 车型和公共出行，转向个人新能源乘用车市场，持续积累优质客户资源，主要客户包括吉利汽车、北汽新能源、江淮汽车、小鹏汽车、长城汽车、

比亚迪等国内知名整车厂商，还逐步批量配套东风本田、广汽本田、现代汽车等中外合资或独资品牌整车厂商。最近一年一期，随着公司“品牌向上”战略的持续推行，公司前五大客户均为国内外知名主机厂商，且集中度不断加深，与目前新能源汽车行业头部效应凸显的市场格局相吻合。

2、最近一年一期前五大客户类型、经营情况

最近一年一期，公司前五大客户类型、经营情况如下：

客户名称	客户类型	设立时间	经营规模 (销售收入, 亿元)	
			2022年 1-9月	2021年度
浙江吉利控股集团有限公司及其关联公司 (175.HK)	汽车整车厂商	2003年3月	—	1016.11
广州小鹏汽车科技有限公司及其关联公司 (09868.HK)	汽车整车厂商	2019年6月	124.32	209.88
比亚迪股份有限公司及其关联公司 (002594.SZ)	汽车整车厂商	1995年2月	2,676.88	2161.42
东风汽车集团股份有限公司及其关联公司 (00489.HK)	汽车整车厂商	1991年6月	—	1,130.08
上海杰宁新能源科技发展有限公司及其关联公司	氢燃料电池厂商	2013年12月	—	—
VinFast Trading and Production Joint Stock Company	汽车整车厂商	2017年6月	—	—

注：吉利汽车与东风汽车集团为港股上市公司，未披露3季报，上海杰宁新能源未上市与 VinFast 尚未上市，无公开信息披露；

如表所示，最近一年一期公司前五大客户累计家数为6家，前五客户结构稳定，其中吉利、小鹏、比亚迪和东风汽车为上市公司，且均为实力强劲的传统大型汽车主机厂或新能源造车新势力头部厂商。上海杰宁为国家高新技术企业，是公司氢燃料电池相关产品的主要客户，VinFast 成立于2017，是越南 VINGROUP 集团下属汽车制造公司，越南首批自主汽车品牌和越南电动车龙头企业，于2022年4月向美国证券交易委员会（SEC）递交 IPO 上市资料，募集金额约20亿美元。综上所述，公司最近一年一期前五大客户，均为国内外知名主机厂，系公司坚定实行“品牌向上”战略的结果，最近一年一期前五大客户基本维持不变，客户结构稳定。

3、信用政策，对应应收账款及账龄情况、坏账计提情况

信用政策方面，公司根据预期信用损失模型来确认应收账款的减值准备，公

司通常会给与客户 1-3 个月的信用期，对于组合计提信用减值损失的应收账款，公司以及同行业的计提比例如下：

账龄	威迈斯	富特科技	英搏尔	精进电动	欣锐科技
3 个月以内	5%	5%	5%	1%	5%
1 年以内（含 1 年）	5%	5%	5%	5%	5%
1 年至 2 年（含 2 年）	10%	10%	10%	10%	10%
2 年至 3 年（含 3 年）	30%	40%	20%	30%	30%
3 年至 4 年（含 4 年）	50%	80%	50%	50%	50%
4 年至 5 年（含 5 年）	80%	80%	80%	80%	80%
5 年以上	100%	100%	100%	100%	100%

如上表所示，按照信用风险特征组合法计提的坏账准备，公司与同行业公司威迈斯、富特科技、英搏尔及精进电动的计提比例基本一致，不存在明显差异。公司报告期内按账龄组合计提坏账的应收账款计提充分，计提比例合理。

公司最近一年及一期，前五大客户应收账款库龄以及坏账计提情况如下：

单位：万元

年度	客户名称	应收账款余额	1 年以内	1 年以上	坏账准备
2022 年 1-9 月	浙江吉利控股集团有限公司及其关联公司	11,230.63	11,194.43	36.20	585.85
	广州小鹏汽车科技有限公司及其关联公司	8,511.36	8,511.36	0.00	425.57
	比亚迪股份有限公司及其关联公司	12,086.91	12,086.91	0.00	135.47
	东风汽车集团股份有限公司及其关联公司	2,255.31	2,255.31	0.00	112.63
	VINFAST TRADING AND PRODUCTION JOINT STOCK COMPANY	-	-	-	-
	前五名小计	34,084.21	34,048.01	36.20	1,259.52
2021 年度	广州小鹏汽车科技有限公司及其关联公司	9,211.02	9,211.02	0.00	460.55
	比亚迪股份有限公司及其关联公司	10,779.97	10,779.97	0.00	102.13
	上海杰宁新能源科技发展有限公司及其关联公司	9,728.46	9,719.92	8.54	488.56
	浙江吉利控股集团有限公司及其关联公司	2,012.12	1,943.40	68.72	111.24
	东风汽车集团股份有限公司及其关联公司	1,547.75	1,537.90	9.84	86.11
	前五名小计	33,279.32	33,192.21	87.10	1,248.59

注：VINFAST TRADING AND PRODUCITON JOINT STOCK COMPANY 与公司的交易为先行支付的开发费用

如上表所示，公司最近一年一期对前五大客户计提的应收账款减值准备分别为 1,248.59 万元和 1,259.52 万元，若按照账龄组合计提则应计提的金额为 1,699.20 万元和 1,728.53 万元，和实际计提的差异系公司对比亚迪收取的比亚迪

迪链票据因为其信用良好、预期信用损失极小，故将其划分为单项计提坏账的应收账款范畴且不进行坏账准备的计提。根据《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》中“第八章 金融工具的减值”准则内容，应收账款信用减值损失应以预期信用损失为基础，比亚迪资金实力相对雄厚、且资信良好，公司将其划分为单项计提坏账并不计提坏账符合企业会计准则规定。

4、同行业可比公司的应收账款周转率

同行业可比公司最近一期应收账款周转率数据如下：

公司名称	2022.6.30/2022.9.30	2021.12.31
富特科技	3.68	3.41
威迈斯	5.43	5.01
英搏尔	4.05	3.62
精进电动	2.90	2.56
行业平均	4.02	3.65
欣锐科技	2.04	2.26

注：富特科技和威迈斯未披露 2022 年三季报数据，故用 2022 年半年报数据代替

如表所示，公司最近一年一期应收账款周转率低于同行业可比公司，主要原因如下：

一方面是由于同行业可比公司在产品上与公司有所差异，英搏尔、威迈斯和精进电动除 DC\DC 转换器、车载充电机 OBC 以及相关集成类产品所属的新能源车载高压电控领域外，还拥有新能源汽车电机驱动总成系统业务板块；而公司专注于高压电控领域，除新能源车载高压电控产品外，还开发了燃料电池车开发的燃料电池 DCF 产品，拥有单机 60kw-240kw 的高功率以及 99%+的转换效率。虽然车载高压电控业务板块以及电机驱动总成系统业务板块的下游客户一般为新能源汽车主机厂，但两者在新能源整车行业的细分市场及应用领域不同，业务模式和客户结算约定等也不尽相同。

另一方面系公司销售客户结构与同行业公司存在差异，公司应收账款客户主要为整车制造厂商，与公司合作时间较长，信誉度以及资金实力较强，但由于新能源汽车行业竞争格局调整，导致行业“洗牌”造成了多家公司的主机厂客户陷入了经营困境，报告期早期部分客户长账龄应收账款拖累公司整体应收账款周转率，从最近一年一期数据来看，公司前五大客户的应收账款平均周转率为 4.15 和

3.09，与行业平均水平基本持平，未来随着公司客户集中度的上升，公司应收账款周转率有望提升，且长账龄应收账款公司按照既定的会计政策进行了充分的坏账准备计提，公司对应收账款坏账准备的计提充分、及时。

（六）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“二、（一）应收账款回收风险”进行风险提示，具体如下：

“公司应收账款客户主要为整车制造厂商，与公司合作时间较长，信誉度以及资金实力较强，但由于新能源汽车行业竞争激烈，部分客户可能存在资金困难。如公司不能及时识别客户风险，不能及时收回应收账款，将影响公司的现金流，增加流动资金压力，影响经营规模持续增长。”

（七）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐机构、申报会计师执行了以下核查程序：

（1）了解发行人所处行业的基本情况、业务模式和销售政策，获取应收账款明细表以及收入明细表，了解公司的收入及应收账款变动情况，与同行业公司进行对比分析，分析发行人应收账款与营业收入的配比性，了解应收账款余额变动原因并分析合理性；

（2）查阅发行人 2019 年度-2021 年度的财务报告以及 2022 年 1-9 月的财务数据；了解应收账款的减值准备计提政策，分析其是否符合企业会计准则规定，复核坏账准备计提的合理性、相关会计政策是否一贯运用；

（3）通过网络公开信息，了解发行人客户的主要业务类型、经营状况；查阅应收账款明细表，了解主要客户的信用政策、应收账款及账龄情况、坏账准备计提情况，向管理层了解变动的原因及合理性；

（4）了解同行业公司的应收账款周转率并与公司进行对比，分析差异合理性；

2、核查结论

经核查，保荐机构认为：

发行人最近一期应收账款大幅增加主要系营业收入的增加，其增长幅度与收入增长相匹配，发行人前五大客户经营情况稳定，公司的信用政策执行以及对预

期信用损失的判断标准一致，发行人应收账款坏账准备计提充分、及时。

经核查，发行人会计师认为：

经查阅已出具的 2019-2021 年度财务报告与 2022 年 1-9 月的未审财务报表数据，发行人最近一期应收账款大幅增加主要系营业收入的增加，其增长幅度与收入增长相匹配；发行人前五大客户较为稳定，公司信用政策执行以及对预期信用损失的判断标准与以前期间一致；从与同行业公司的应收账款周转率对比及差异分析来看，发行人应收账款坏账准备计提在所有重大方面充分、及时。

四、结合报告期内存货规模、存货结构、存货库龄等情况，说明发行人存货波动与同行业公司存货变动情况是否一致，结合行业市场环境、产品性质与特点、库存商品在手订单价格或市场售价、期后销售情况及实际成交价格、未来市场的供求关系、报告期是否存在滞销情况等，说明存货跌价准备计提的充分性。

（一）结合报告期内存货规模、存货结构、存货库龄等情况，说明发行人存货波动与同行业公司存货变动情况是否一致

1、报告期内公司存货规模及结构如下：

单位：万元

项目	2022.9.30		2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
原材料	24,009.66	43.09%	12,534.35	31.80%	6,555.10	18.32%	5,738.69	18.46%
半成品	4,186.22	7.51%	2,570.73	6.52%	1,829.58	5.11%	1,808.83	5.82%
库存商品	10,090.21	18.11%	9,694.90	24.60%	11,694.04	32.69%	11,118.59	35.76%
发出商品	15,708.05	28.19%	10,917.91	27.70%	13,179.13	36.84%	10,271.02	33.04%
在产品	784.07	1.41%	3,001.67	7.62%	1,954.88	5.46%	1,647.72	5.30%
委托加工物资	935.67	1.68%	696.01	1.77%	561.55	1.57%	506.11	1.63%
合计	55,713.87	100.00%	39,415.56	100.00%	35,774.27	100.00%	31,090.96	100.00%

（续表）

项目	2022.9.30 较 2021.12.31 变动		2021.12.31 较 2020.12.31 变动		2020.12.31 较 2019.12.31 变动	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
原材料	11,475.32	91.55%	5,979.25	91.22%	816.41	14.23%
半成品	1,615.49	62.84%	741.15	40.51%	20.74	1.15%
库存商品	395.31	4.08%	-1,999.13	-17.10%	575.44	5.18%

项目	2022.9.30 较 2021.12.31 变动		2021.12.31 较 20210.12.31 变动		2020.12.31 较 2019.12.31 变动	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
发出商品	4,790.14	43.87%	-2,261.22	-17.16%	2,908.11	28.31%
在产品	-2,217.60	-73.88%	1,046.79	53.55%	307.16	18.64%
委托加工物资	239.66	34.43%	134.46	23.94%	55.44	10.95%
合计	16,298.32	41.35%	3,641.29	10.18%	4,683.31	15.06%

公司存货主要由原材料、库存商品、发出商品等构成。2020 年底相比 2019 年底存货增加 15.06%，主要系新能源汽车市场面临新能源汽车补贴政策退坡、新冠疫情爆发以及合资和外资新能源汽车品牌挤占国内新能源汽车品牌市场的多重挑战，公司结合市场行情以及自身研发、生产和销售能力，调整经营战略，主动放弃 A00 车型和公共出行，转向个人新能源乘用车市场，但 2020 年疫情扩散，消费者消费能力和意愿的下降，个人乘用车市场遭受打击要比 A00 车型和公共车型的严重，故公司在 2020 年的营业收入明显下滑，存货存在一定滞销的情况。2021 年随着疫情的缓解以及个人乘用车逐渐成为新能源汽车行业的主要车型，公司销售收入大幅上升，但由于 2020 年公司因销售情况不佳使得存货库存水平较低，销量的提升与公司本身存货备货水平较低使得去库存现象明显，尤其在生产周期偏末端的发出商品与库存商品端，而原材料则由于采购入库无需耗费生产时间故相应同比上升远高于发出商品与库存商品。2022 年前三季度各存货种类同比增长情况延续 2021 年末的情形，其中，原材料同比上升依旧明显，产成品同行业平均值相比较低，与公司销售收入大幅上升，去库存较快需要大幅采购原材料进行生产以及受全球供应链紧张公司采取了对原材料进行提前备货的实际情况相符。

2、报告期内公司存货库龄情况：

单位：万元

库龄	2022.9.30		2021.12.31		2020.12.31		2019.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	50,126.45	89.97%	33,760.32	85.65%	26,646.40	74.48%	25,684.95	82.61%
1-2 年	2,966.62	5.32%	2,837.10	7.20%	5,731.41	16.02%	4,086.65	13.14%
2-3 年	2,620.80	4.70%	2,818.14	7.15%	3,396.46	9.49%	1,319.36	4.24%
合计	55,713.87	179.20%	39,415.56	126.77%	35,774.27	115.06%	31,090.96	100.00%

注：委托加工物资以及生产线上加工的在产品金额较小且库龄根据性质归为 1 年以内

报告期内，公司库龄 1 年以内的存货占比分别为 82.61%、74.48%、85.65%

和 89.97%。2020 年受疫情影响公司销售情况不佳，存货库龄上升。2021 年以及 2022 年 1-9 月，随着行业发展向好、公司销售情况转良，公司扩大生产 1 年以内库龄占比逐步增加，并且从存货结构构成来看，存货的增量主要集中在生产周期前端而非产成品端，公司 1 年以内存货库龄的增加符合业务实际情况。

3、公司与同行业公司主要存货对比情况

(1) 报告期内公司同行业可比上市公司的存货规模及结构

存货规模上，报告期内行业可比公司存货占营业成本的比例分别为 32.91%、43.21%、44.56%和 69.99%，公司该比例数值为 63.64%、103.51%、53.24%和 60.36%，除在报告期早期公司受销售情况不佳影响存货规模较大外，最近一年一期公司存货规模与同行业基本一致。

公司与同行业可比公司存货结构如下：

期间	类别	威迈斯	富特科技	英搏尔	精进电动	平均值	欣锐科技
2022 年 9 月末	原材料	46.14%	44.74%	39.63%	49.18%	44.92%	43.09%
	库存商品	12.69%	9.26%	18.58%	31.20%	17.93%	18.11%
	发出商品	22.04%	10.06%	20.16%	11.36%	15.91%	28.19%
	其他	19.13%	35.94%	21.63%	8.26%	21.24%	10.60%
	合计	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2021 年末	原材料	43.91%	47.82%	46.14%	50.51%	47.10%	31.80%
	库存商品	13.91%	6.23%	14.51%	34.31%	17.24%	24.60%
	发出商品	19.18%	4.60%	20.22%	7.60%	12.90%	27.70%
	其他	23.00%	41.35%	19.13%	7.58%	22.77%	15.90%
	合计	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2020 年末	原材料	31.69%	39.46%	47.44%	51.96%	42.64%	18.32%
	库存商品	19.56%	10.45%	22.52%	27.96%	20.12%	32.69%
	发出商品	17.71%	9.86%	15.31%	11.09%	13.49%	36.84%
	其他	31.04%	40.23%	14.73%	8.99%	23.75%	12.15%
	合计	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2019 年末	原材料	36.17%	42.00%	59.80%	54.49%	48.12%	18.46%
	库存商品	31.91%	21.31%	13.86%	25.88%	23.24%	35.76%
	发出商品	8.05%	9.45%	17.89%	8.81%	11.05%	33.04%
	其他	23.87%	27.24%	8.45%	10.82%	17.60%	12.75%
	合计	100%	100%	100%	100%	100%	100%

注：表中同行业公司数据来源于公开披露的定期报告及根据定期报告计算得出。最近一期同行业可比上市公司的存货规模及结构在定期报告中无法查询，故采用了截止 2022 年 6 月 30 日的数据，公司的数据为截止 2022 年 9 月 30 日数据。

存货结构方面，同行业可比公司存货中以原材料、库存商品和发出商品为主，但具体结构上存在一定的差异。2020 年以前公司原材料占比较低、发出商品及

库存商品占比较高，主要系 2019 年度公司销售情况较好，公司根据在手订单以及未来市场预测进行产成品生产，而后由于 2020 年新冠疫情的爆发，公司销售情况不佳，产成品销售不畅整体库龄增加。

2021 年后，而后随着疫情的缓解，公司销售情况的转好，公司去库存明显。另一方面，公司加强存货管理，对发出商品等加强结算跟进要求，提高结算时效，同时积极进行原材料采购以备货生产，最近一年一期公司与同行业可比公司存货结构基本一致。

(2) 报告期内公司同行业可比公司主要存货的变动如下：

期间	类别	威迈斯	富特科技	英搏尔	精进电动	平均值	欣锐科技
2022.6.30 较 2021.12.31 变动比率	原材料	58.74%	10.60%	-7.01%	5.28%	16.90%	91.55%
	发出商品	73.62%	158.67%	7.92%	61.66%	75.47%	43.87%
	库存商品	37.79%	75.64%	38.64%	-1.67%	37.60%	4.08%
	其他	25.64%	2.76%	22.48%	17.91%	17.20%	-5.78%
	合计	51.07%	18.22%	8.28%	8.13%	21.43%	41.35%
2021.12.31 较 2020.12.31 变动	原材料	275.77%	151.07%	149.95%	46.15%	155.74%	91.22%
	发出商品	193.75%	-3.38%	239.34%	3.05%	108.19%	-17.16%
	库存商品	92.85%	23.50%	65.59%	84.50%	66.61%	-17.10%
	其他	101.02%	112.88%	233.81%	26.65%	118.59%	44.23%
	合计	171.23%	107.14%	156.99%	50.34%	121.43%	10.18%
2020.12.31 较 2019.12.31 变动	原材料	27.33%	46.63%	5.62%	-3.38%	19.05%	14.23%
	发出商品	219.69%	62.77%	13.96%	27.49%	80.98%	28.31%
	库存商品	-10.91%	-23.47%	116.27%	9.46%	22.84%	5.18%
	其他	88.90%	130.53%	131.97%	-15.79%	83.90%	9.67%
	合计	45.31%	56.08%	33.12%	1.32%	33.96%	15.06%

注：表中同行业公司数据来源于公开披露的定期报告及根据定期报告计算得出。最近一期同行业可比上市公司的存货规模及结构在定期报告中无法查询，故采用了截止 2022 年 6 月 30 日的数据，公司的数据为截止 2022 年 9 月 30 日数据。

从公司与同行业的存货变动对比情况来看，2020 年公司存货同比变动 15.06%，低于同行业平均 33.96%，主要系公司在 2019 年新冠疫情前已实施“品牌向上”战略，主动放弃 A00 车型以及公共出行市场而转向个人乘用车市场，2019 年新冠疫情爆发，对个人乘用车市场影响远高于 A00 车型市场以及公共出行市场，公司减少产品生产，相应存货期末余额同比上升比例也低于同行业公司。

2021 年随着疫情的缓解以及个人乘用车逐渐成为新能源汽车行业的主要车型，公司销售收入大幅上升，但由于 2020 年公司因销售情况不佳使得存货库存水平较低，销量的提升与公司本身存货备货水平较低使得去库存现象明显，尤其

在生产周期偏末端的发出商品与库存商品端，而原材料则由于采购入库无需耗费生产时间故相应同比上升远高于发出商品与库存商品，但由于生产领用的旺盛需求，使得原材料同比增长率仍不及同行业平均水平。

2022 年前三季度存货整体同比增长率高于同行业平均水平，各存货种类同比增长情况延续 2021 年末的情形，其中，原材料同比上升依旧明显，产成品同行业平均值相比较低，与公司销售收入大幅上升，去库存较快需要大幅采购原材料进行生产以及受全球供应链紧张公司采取了对原材料进行提前备货的实际情况相符。

(3) 同行业公司库龄情况

时间	账龄期限	富特科技	威迈斯	平均	欣锐科技
2022 年 9 月 30 日 /2022 年 6 月 30 日	1 年以内	93.22%	96.80%	95.01%	89.97%
	1 年以上	6.78%	3.20%	4.99%	10.03%
2021 年 12 月 31 日	1 年以内	91.71%	92.98%	92.35%	85.65%
	1 年以上	8.30%	7.02%	7.66%	14.35%
2020 年 12 月 31 日	1 年以内	79.82%	82.37%	81.10%	74.48%
	1 年以上	20.18%	17.63%	18.91%	25.52%
2019 年 12 月 31 日	1 年以内	77.24%	92.36%	84.80%	82.61%
	1 年以上	22.75%	7.64%	15.20%	17.39%

注：同行业公司中，精进电动和英搏尔公司为已上市公司，在公开渠道无法查询到存货库龄情况；富特科技和威迈斯为申报上市的 2022 年 6 月 30 日的预披露数据。

从上述同行业数据可以看出，整体存货库龄大部分为一年以内的短期库龄，反映了随着行业发展向好，同行业公司生产活动均呈现良性发展，存货周转呈现正常流转趋势。

2019 年末，公司 1 年以上存货库龄占比占比 17.39%，略高于同行业平均水平，但略低于同行业富特科技 22.75%，整体上与行业平均水平差异不大；

2020 年度公司主要受疫情影响，公司销售状况不佳，导致公司存货库龄上升，一年以上存货库龄占比增加至 25.52%；

2021 年随着公司销售情况好转，公司一年以上存货库龄占比逐渐下降，至 2022 年三季度末，公司一年以上存货占比降低至 10.03%，与同行业仍存在差异主要系公司在逐渐消化 2020 年高库龄存货残留的影响，2020 年后公司 1 年以内的存货库龄占比随着销售情况的转好而逐渐增加，2020 年高库龄存货对公司库龄结构的影响逐渐降低。

(二) 结合行业市场环境、产品性质与特点、库存商品在手订单价格或市场售价、期后销售情况及实际成交价格、未来市场的供求关系、报告期是否存在滞销情况等，说明存货跌价准备计提的充分性

1、行业市场环境

国内新能源汽车行业在历经了 2009 年至 2016 年的快速成长期及 2017 年补贴政策退坡以来的冷静调整期，目前整个行业的相比以往更加健康，新能源汽车的市场发展已经从政策驱动转向市场拉动的发展阶段。随着国家对新能源汽车各项扶持政策的推出及消费者对新能源汽车认知程度的逐步提高，公共充电设施的不断完善，中国新能源汽车发展迅猛，是全球增长最快的市场之一，自 2015 年起中国的新能源汽车产销量连续 7 年位居世界第一。

为推进能源革命，推动低碳绿色发展，实现“碳达峰、碳中和”的目标，汽车行业电动化成为关键路径之一。自 2012 年起，新能源汽车成为我国国家级战略项目，被视为汽车产业弯道超车的关键所在。为保障我国新能源汽车产业稳定发展，国务院办公厅发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》，提出到 2025 年，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。到 2035 年，纯电动汽车成为新销售车辆主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。随着各地政府各项对于产业优惠政策的落地，新能源汽车产业上下游企业正处于产能快速扩张期，产业发展前景十分广阔。

2、产品性质与特点

公司新能源汽车业务的核心产品包括车载 DC/DC 变换器、车载充电机与车载电源集成产品，产品具有定制化特点，公司严格按照客户订单所提供的参数、结构等标准进行产品的研发设计、物料采购、定制化生产。公司产品主要由标准器件（如半导体功率器件、电解电容、集成电路、接插件、贴片阻容等电子元件）和定制器件（如 PCB 板、磁性元件、结构件、五金件等）等原材料加工和组装而成，产品具有较长保质期，使用周期较长。

3、库存商品在手订单价格或市场售价

在公司的在手订单中，由于采取的是“年度框架销售合同+不定期具体采购

订单”的合同模式，产品的实际售价与市场实际情况紧密相连，根据过往与主要客户的合作经验来判断，预计未来在手订单的销售单价在现有销售价格基础上不会出现大的波动。整体而言，公司在手订单单位售价依然能覆盖单位成本，公司的存货预计不会出现大的减值风险。

4、期后销售情况、实际成交价格及存货滞销情况

单位：万元

项目	2022.9.30	2021.12.31	2020.12.31	2019.12.31
库存商品期末余额	10,090.21	9,694.90	11,694.04	11,118.59
期后结转金额	—	92,302.17	74,040.32	34,562.82
确认收入金额	—	106,278.85	93,452.33	35,369.70
成本结转比例	—	100.00%	100.00%	100.00%

注：期后结转金额系期后 1 年内结转成本的金额；2021 年 12 月 31 日期后结转金额为截至 2022 年 9 月 30 日结转成本的金额。

报告期内产品销售的平均价格如下：

单位：元

分类	2022 年 1-9 月		2021 年度		2020 年度		2019 年度
	平均售价	变动率	平均售价	变动率	平均售价	变动率	
车载 DC/DC 变换器	1,586.94	-0.17%	1,589.68	23.43%	1,287.94	-5.26%	1,359.40
车载充电机	1,981.31	-2.37%	2,029.32	-6.91%	2,179.87	-5.75%	2,312.88
车载电源集成产品	3,424.91	2.35%	3,346.21	-4.75%	3,513.00	9.76%	3,200.69
燃料电池辅助系统	20,560.95	-51.02%	41,974.24		-		-
合计	3,594.53	-5.72%	3,812.73	33.67%	2,852.28	14.24%	2,496.80

报告期内公司库存商品整体期后销售状况较好，尽管 2020 年受疫情影响，公司存货存在一定滞销的情况，但 2021 年随着疫情的缓解，公司营业收入大幅提升，期后销售产成品周转情况良好。根据上述列示的期后销售情况及实际成交价格情况以及公司的存货库龄情况来看，公司的成本结转比例均达 100%，存货库龄绝大部分为 1 年以内的短期库龄，且公司在手订单较为充足，产品也属于非易损品，可持续用于销售，除 2020 年受疫情影响特殊情况外，公司存货一般不存在滞销情况。且公司期后销售实际成交价格与公司各产品平均售价无明显差异，存货减值风险较低。

5、未来市场的供求关系

公司主要生产的产品为新能源汽车车载高压电控系列产品，属于新能源汽车

的上游零部件，其销售与新能源汽车整车销售息息相关。根据中国汽车工业协会数据显示，报告期内国内新能源汽车销量分别为 120.6 万辆、136.7 万辆、352.1 万辆和 456.7 万辆，2022 年新能源汽车销量有望突破 600 万辆。并且目前我国汽车人均保有量远低于欧美发达国家，并且考虑到居民收入水平的提升、现有车辆更新换代需求，以及新能源汽车对传统燃油车替代率的不断提升，未来新能源汽车市场预计将长期发展。从 2022 年前三季度新能源汽车产销量分别为 471.7 万辆和 456.7 万辆，产销比为 103.28%，产销基本平衡。未来新能源汽车市场的不断发展将持续拉动新能源汽车零部件市场容量的增长。

6、存货跌价准备计提情况

公司报告期各期末存货跌价准备的计提情况如下：

单位：万元

项目	2022.9.30			2021.12.31			2020.12.31			2019.12.31		
	账面余额	存货跌价准备金额	计提比例	账面余额	存货跌价准备金额	计提比例	账面余额	存货跌价准备金额	计提比例	账面余额	存货跌价准备金额	计提比例
原材料	24,009.66	293.68	1.22%	12,534.35	773.85	6.17%	6,555.10	1,437.18	21.92%	5,738.69	38.23	0.67%
半成品	4,186.22	3.43	0.08%	2,570.73	310.85	12.09%	1,829.58	421.82	23.06%	1,808.83	7.76	0.43%
库存商品	10,090.21	2,599.31	25.76%	9,694.90	3,805.88	39.26%	11,694.04	6,455.85	55.21%	11,118.59	719.24	6.47%
发出商品	15,708.05	823.05	5.24%	10,917.91	1,418.06	12.99%	13,179.13	1,135.70	8.62%	10,271.02	-	0.00%
在产品	784.07	-	-	3,001.67	-	-	1,954.88	-	-	1,647.72	-	-
委托加工物资	935.67	-	-	696.01	-	-	561.55	-	-	506.11	-	-
合计	55,713.87	3,719.46	6.68%	39,415.56	6,308.63	16.01%	35,774.27	9,450.56	26.42%	31,090.96	765.23	2.46%

存货按照成本与可变现净值孰低计量，账面价值高于两者孰低的，计提存货跌价准备，对于原材料、半成品，公司以其对应的产成品销售订单价格，减去加工为产成品还需发生的费用以及销售需发生的费用为根据，确定其可变现净值。报告期内，公司存货跌价计提的比例为 2.46%、26.42%、16.01%和 6.68%，2020 年主要受疫情影响，公司存货存在一定滞销，可回收价值降低，相应计提比例增高。而后随着公司销售收入的转良，计提跌价存货的转销使得 2020 年存货计提的跌价准备逐渐转销，公司整体存货跌价准备的计提逐渐减少。同行业存货跌价准备的计提情况如下：

公司名称	2022年1-9月 /2022年1-6月	2021年度	2020年度	2019年度
富特科技	7.21%	10.40%	17.79%	19.79%
威迈斯	未披露	3.72%	5.59%	4.06%
英搏尔	1.45%	2.10%	4.91%	8.33%
精进电动	6.25%	8.44%	10.48%	3.64%
行业平均	4.97%	6.98%	11.06%	10.59%
欣锐科技	6.68%	16.01%	26.42%	2.46%

注：同行业可比公司 2022 年三季度披露信息未包含存货跌价准备计提情况，故使用截止到 2022 年 6 月 30 日数据

由表所示，2019 年公司存货跌价计提比例低于行业平均值，主要系同行业公司富特科技在整个报告期内存货跌价准备偏高，威迈斯、英搏尔和精进电动在 2019 年存货跌价准备的计提比例平均值为 5.34%，略高于公司 2019 年的计提比例。2020 年公司由于“品牌向上”战略已将业务重心放置个人乘用车业务，而个人乘用车市场在疫情期间受到打击高于 A00 车型市场以及公共出行市场，公司销售收入下降明显，存货可回收价值降低，相应存货端计提跌价准备比例亦高于同行业可比公司。而后随着公司销售的转良，存货跌价准备的转销，公司存货跌价准备在 2022 年三季度已回复到正常水平，与同行业可比公司基本一致。综上，公司根据企业会计准则，按照成本与可变现净值孰低确定存货可变现净值，按照存货成本高于可变现净值的差额计提了存货跌价准备，存货跌价准备的计提充分合理，符合企业会计准则及公司会计政策的规定。

（三）风险提示

发行人已在募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之“二、（二）存货减值风险”进行风险提示，具体如下：

“报告期各期末，公司存货账面价值分别为 30,325.73 万元、26,323.71 万元、33,106.93 万元和 51,994.41 万元，占流动资产的比例分别为 24.56%、25.91%、20.97%和 24.71%。随着公司业务规模的持续扩大，存货账面价值可能会继续增加。如果未来原材料市场价格出现大幅度波动，或因下游客户经营状况发生不利变化而导致无法履行合同，公司将可能计提存货跌价损失，从而对经营业绩造成不利影响。”

（四）核查过程及核查意见

1、核查过程

保荐机构、申报会计师执行了以下核查程序：

(1) 查阅发行人 2019 年度-2021 年度财务报告，并获取 2022 年 1-9 月的相关财务数据；查阅存货明细表、盘点表等相关资料，了解公司的存货性质、存货规模、存货结构、存货库龄、跌价准备计提、期后销售等情况，了解报告期内公司存货余额变动情况及原因；

(2) 了解公司关于存货的会计政策，了解公司存货管理、存货跌价准备计提的相关流程及内部控制；

(3) 通过查阅同行业可比上市公司公开市场信息，获取同行业可比公司存货规模、结构、库龄、跌价准备计提及变动情况，与发行人进行对比分析；

(4) 查阅相关市场研究报告，了解发行人对未来市场走向判断是否符合市场发展趋势；

(5) 查阅发行人在手订单意向合同，了解发行人在手订单数量；

(6) 查阅发行人期后销售成交价格情况，了解发行人是否存在期后销售成交价格显著低于同类产品平均售价的情况；

2、核查结论

经核查，保荐机构认为：

发行人存货规模、结构以及库龄合理，与同行业可比公司数据具有可比性，与同行业数据差异符合公司实际销售情况，2020 年受新冠疫情等影响存在存货滞销的情况，而后随着公司销售情况的转好，公司 1 年以上库龄的存货占比逐年降低，公司根据存货可变现净值判断存货跌价准备的计提，存货跌价准备计提充分。

经核查，发行人会计师认为：

经查阅已出具的 2019-2021 年度财务报告与 2022 年 1-9 月的未审财务报表数据，经与同行业可比公司数据对比，发行人存货规模、结构、库龄及变动情况相对合理，与同行业数据差异符合公司实际经营情况；公司根据存货可变现净值判断存货跌价准备的计提，从与同行业公司对比来看，报告期公司存货跌价准备计提率与同行业上市公司平均水平相比剔除特殊因素后不存在重大差异，发行人存货跌价准备在所有重大方面计提充分。

其他问题

请发行人在募集说明书扉页重大事项提示中,重新撰写与本次发行及发行人自身密切相关的重要风险因素,并按对投资者作出价值判断和投资决策所需信息的重要程度进行梳理排序。

同时,请发行人关注社会关注度较高、传播范围较广、可能影响本次发行的媒体报道情况,请保荐人对上述情况中涉及本次项目信息披露的真实性、准确性、完整性等事项进行核查,并于答复本审核问询函时一并提交。若无重大舆情情况,也请予以书面说明。

【回复】

公司已在募集说明书扉页重大事项提示中,重新撰写与本次发行及公司自身密切相关的重要风险因素,并按对投资者作出价值判断和投资决策所需信息的重要程度进行梳理排序。同时,公司及保荐机构已对重大舆情等情况进行了自查/专项核查,自公司向特定对象发行股票申请受理后至今,不存在媒体对公司申请向特定对象发行股票的信息披露真实性、准确性、完整性提出的质疑。

（本页无正文，为《关于深圳欣锐科技股份有限公司申请向特定对象发行 A 股股票的审核问询函的回复》之签字盖章页）



发行人董事长声明

本人作为深圳欣锐科技股份有限公司的董事长，现就本次审核问询函回复报告郑重声明如下：

“本人已认真阅读深圳欣锐科技股份有限公司本次审核问询函回复报告的全部内容，本次审核问询函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性承担相应法律责任。”

发行人董事长签字：



吴壬华



(本页无正文，为《关于深圳欣锐科技股份有限公司申请向特定对象发行 A 股股票的审核问询函的回复》之签字盖章页)

保荐代表人签字：



张贵阳



邢永哲



国泰君安证券股份有限公司

2022 年 11 月 19 日

保荐机构董事长声明

本人已认真阅读深圳欣锐科技股份有限公司本次审核问询函回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，审核问询函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构董事长签字：



贺青



国泰君安证券股份有限公司

2022年11月18日