

立信会计师事务所（特殊普通合伙）
《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
信会师函字[2022]第 ZI176 号

立信会计师事务所（特殊普通合伙）
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

信会师函字[2022]第 ZI176 号

深圳证券交易所：

根据贵所于 2022 年 11 月 2 日下发的《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，立信会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“本所”）依据中国注册会计师审计准则及有关规定，对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”）审核问询函中需要会计师说明或发表意见的问题进行了审慎核查，现将专项核查情况说明如下：

注：本回复涉及的财务数据，其中 2019 年至 2021 年业经天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）审计并出具标准无保留意见的审计报告，2022 年 1-9 月未经审计。以下所述的核查程序及实施核查程序的结果仅为协助发行人回复贵所问询目的，不构成审计或审阅。

本问询问题的回复中若出现合计数尾数与所列数值总和尾数不符的情况，均为四舍五入所致。

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。

（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，就相关参数变动的的影响进行敏感性分析，说明效益测算是否合理谨慎

一、发行人回复

（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生产建设项目	土地出让、厂房、工程建设投资	24,216.40	67.17%
		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）各募投项目产品结构差异

本次募投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%

公司	2022年1-6月	2021年	2020年	2019年
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。”

二、会计师核查意见

（一）核查程序

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。

（二）核查结论

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。

（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

一、发行人回复

（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。”

二、会计师核查意见

（一）核查程序

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。

（二）核查结论

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。

（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

一、发行人回复

（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要建设主体的施工进度如下所示：

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。”

二、会计师核查意见

（一）核查程序

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。

（二）核查结论

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。

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。

(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

一、发行人回复

(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、开管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

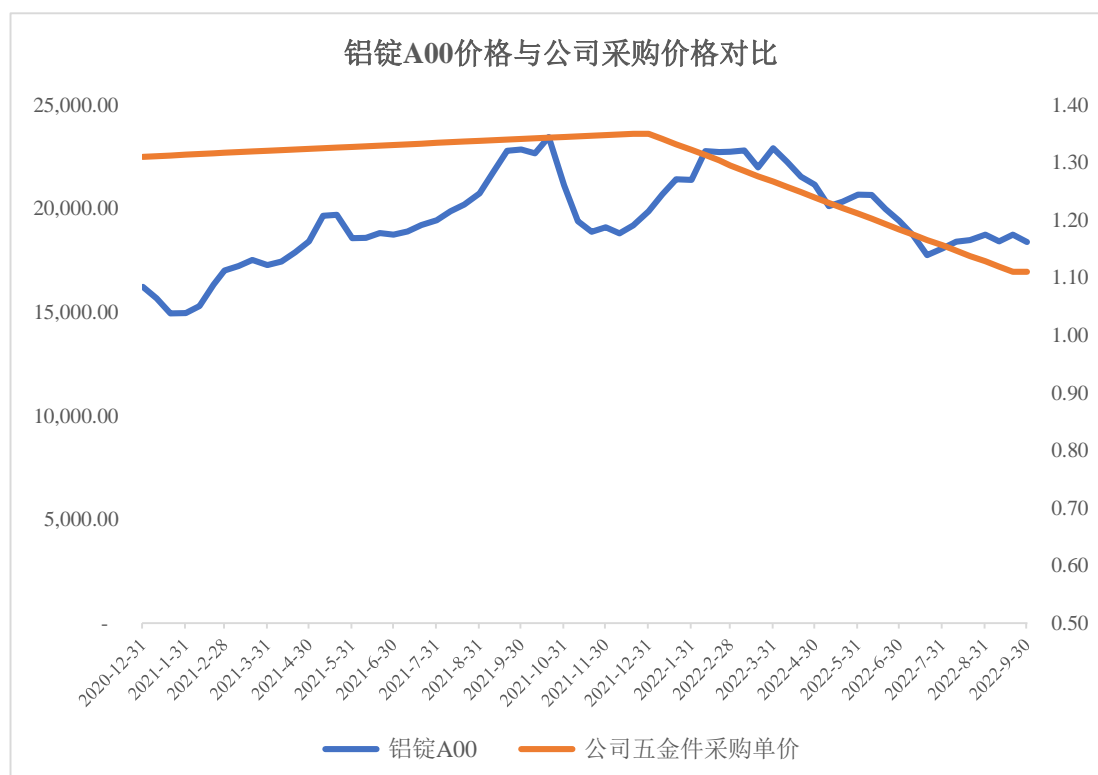
如表所示，威迈斯采购半导体种类亦为车规级半导体，公司与其半导体采购单价的趋势与变动幅度基本一致。

(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科技股份有限公司（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
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）、Infineon（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	
	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。”

二、会计师核查意见

(一) 核查程序

发行人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。

(二) 核查结论

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。

(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；

一、发行人回复

(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加本回复“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
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，公司预计在上海市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。”

二、会计师核查意见

（一）核查程序

发行人会计师执行了以下核查程序：

- 1、查阅发行人最近一年的审计报告及一期未经审计财务报表，了解净利润下滑比例；
- 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，确认净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。

（二）核查结论

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。

(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

一、发行人回复

(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	—	—

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
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 and 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 年三季度报数据，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。”

二、会计师核查意见

（一）核查程序

发行人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；

（二）核查结论

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。

（4）结合报告期末存货规模、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、发行人回复

（一）结合报告期末存货规模、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%
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空间的多重挑战，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%

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
	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	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%
2021.12.31 变动比率	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	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%
2020.12.31 变动	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%

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
	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%

时间	账龄期限	富特科技	威迈斯	平均	欣锐科技
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年后公司一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。”

二、会计师核查意见

（一）核查程序

发行人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；

（二）核查结论

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。

(此页无正文)

立信会计师事务所(特殊普通合伙) 中国注册会计师: 郑明艳

中国注册会计师: 周为

中国·上海

2022年11月21日