

中信建投证券股份有限公司
关于肇庆华锋电子铝箔股份有限公司
关于中国证券监督管理委员会上市公司并购重组审
核委员会审核意见的回复
之核查意见

独立财务顾问



中信建投证券股份有限公司
CHINA SECURITIES CO., LTD.

二〇一八年七月

问题一：请申请人进一步披露本次交易募集配套资金的必要性，请独立财务顾问核查并发表明确意见。

【回复说明】

通过查阅上市公司董事会决议、《上市公司监管法律法规常见问题与解答修订汇编》、理工华创募投项目可行性研究报告、上市公司前次募集资金使用情况明细表、上市公司和理工华创目前的银行授信合同、理工华创评估报告及评估说明、2015年以来国务院和各部委陆续发布的各项产业政策、市场研究数据及理工华创客户、车型明细清单等，访谈上市公司董事长、总经理、财务总监、理工华创董事长、总经理、财务负责人，对理工华创主要客户进行实地走访，核查了本次交易募集配套资金的必要性。分析说明如下：

一、本次配套募集资金方案调整情况

根据中国证监会2018年7月5日发布的《并购重组委2018年第33次会议审核结果公告》中的审核意见，上市公司董事会对于本次配套募集资金的用途进行了进一步认真、审慎地分析论证，公司于2018年7月9日召开第四届董事会第十七次会议，审议通过了《关于调整本次资产重组募集配套资金具体方案的议案》，募集配套资金总额由53,600万元调减为35,300万元，减少18,300万元，同时对本次发行股份募集配套资金具体方案作相应调整，具体情况如下：

单位：万元

序号	募集配套资金用途	调整前拟使用募集资金投入金额	调整后拟使用募集资金投入金额	调减金额
1	电动商用车关键零部件研发及产业化项目（北京）	30,000	19,500	-10,500
2	电动商用车关键零部件研发及产业化项目（肇庆）	20,300	13,000	-7,300
3	支付中介机构服务等交易费用	3,300	2,800	-500
合计		53,600	35,300	-18,300

除上述内容调整外，公司本次重组方案的其他内容不变。根据公司2018年第三次临时股东大会审议通过的《关于提请公司股东大会授权董事会办理本次交易相关事宜的议案》，董事会本次调整募集配套资金总额及用途的相关事宜已经得到公司股东大会授权，无需提交公司股东大会审议。

二、上述募集配套资金额调整不构成对本次重大资产重组方案的重大调整

根据中国证监会于2015年9月18日公布的《上市公司监管法律法规常见问题

与解答修订汇编》相关规定：调减或取消配套募集资金不构成重组方案的重大调整。重组委会议可以审议通过申请人的重组方案，但要求申请人调减或取消配套募集资金。因此，本次重组方案调整属于调减募集配套资金总额，不构成对重组方案的重大调整。

三、结合前次募集资金使用情况、账面货币资金及未来支出安排、资产负债率、可使用的融资渠道及授信额度、新能源汽车动力系统行业发展前景、标的资产客户结构及车型储备、现有生产能力、与上市公司生产经营规模的匹配性等因素分析，本次配套募集资金的必要性较强

（一）前次募集资金已基本使用完毕

公司首次公开发行股票募集资金净额为99,370,000.00元，分别用于新建20条低压腐蚀箔生产线项目、新建研发中心项目及补充流动资金。截至2018年3月31日，公司累计直接投入项目运用的募集资金89,113,511.63元，占IPO募集资金净额的比例为89.68%。在剩余可使用募集资金中，公司已使用10,000,000.00元用于暂时补充流动资金，故上市公司前次募集资金已基本使用完毕。

截至2018年3月31日，华锋股份前次募集资金使用情况如下：

单位：元

募集资金总额			99,370,000.00		已累计使用募集资金总额			89,113,511.63		
累计变更用途的募集资金总额			-							
累计变更用途的募集资金总额比例			-							
承诺投资项目和超募资金投向	是否已变更项目	募集资金承诺投资总额	调整后投资总额(1)	本年度投入金额	截至期末累计投入金额(2)	截至期末投资进度(%) (3)=(2)/(1)	项目达到预定可使用状态日期	本期实现的效益	是否达到预计效益	项目可行性是否发生重大变化
承诺投资项目										
新建20条低压腐蚀箔生产线项目	否	73,255,700	73,288,696.61	-	73,288,696.61	100.00%	2018年12月31日	3,652,716.35	是	否
新建研发中心项目	否	26,114,300	26,081,303.39	516,149.00	15,824,815.02	60.67%	2018年12月31日	-	不适用	否
承诺投资项目小计	-	99,370,000	99,370,000.00	516,149.00	89,113,511.63	89.68%	-	-	-	-
暂时补充流动资金	-	-	-	--	10,000,000.00	-	-	-	不适用	-
超募资金投向	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合计		99,370,000	99,370,000.00	516,149.00	99,113,511.63	-	-	3,652,716.35	-	-

（二）上市公司及理工华创现有账面可用资金仅为货币资金，不存在银行理财、可供出售金融资产等流动资产，且相关资金均有明确用途，与短期内资金支出安排之间存在较大的资金缺口

1、上市公司现有账面资金缺口为3,229.50万元

截至2018年3月31日，华锋股份货币资金余额为4,408.64万元，无银行理财、可供出售金融资产等流动资产，剔除已有明确用途的募集资金后，可用货币资金余额为3,367.34万元。该等资金均有明确用途，现有账面资金缺口为3,229.50万元，无法满足未来支出安排的需要。具体如下：

项目		金额（万元）
既有资金	上市公司现有账面可使用资金（截至2018年3月末）	3,367.34
未来支出安排	华锋股份2018年4-12月资本性支出项目（包括新建20条低压腐蚀箔生产线项目追加投资、新建肇庆高端生产线车间、员工宿舍投资、四川化成生产线投资等）	3,500.00
	2018年4-12月日常运营资金需求	2,000.00
	华锋股份2017年度现金分红需求	1,096.84
	合计	6,596.84
资金缺口（既有资金-未来支出安排）		-3,229.50

2、理工华创现有账面资金缺口为3,039.39万元

截至2018年3月31日，理工华创的货币资金余额为509.55万元，无银行理财、可供出售金融资产等流动资产。该等资金均有明确用途，现有账面资金缺口为-3,039.39万元，无法满足未来支出安排的需要。具体如下：

项目		金额（万元）
既有资金	理工华创现有账面可使用资金（截至2018年3月末）	509.55
未来支出安排	理工华创2018年4-12月资本性支出项目（包括现有生产线及研发检测设备投入、更新等）（暂不考虑配套融资项目投入）	650.00
	尚待支付的现金股利	398.94
	2018年4-12月日常运营资金需求	2,500.00
	合计	3,548.94
资金缺口（既有资金-未来支出安排）		-3,039.39

综上，上市公司及理工华创现有账面资金均已明确用途，与未来支出安排之间存在较大缺口，无法满足未来支出安排的需要。

（三）上市公司资产负债率水平与同行业上市公司基本接近

按照证监会分类，华锋股份所属行业为“C39 计算机、通信和其他电子设备制造业”。同行业上市公司资产负债率平均值2016年末、2017年末、2018年3月末与华锋股份的资产负债率对比如下：

项目	2018年3月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
华锋股份	42.30%	40.24%	33.88%
同行业上市公司平均	37.69%	37.98%	38.21%

注：计算机、通信和其他电子设备制造业上市公司数据来源于Wind。

整体而言，华锋股份资产负债率与同行业上市公司平均水平基本接近：2016年末华锋股份资产负债率低于同行业上市公司平均水平，2017年末、2018年3月末华锋股份资产负债率高于同行业上市公司平均水平。本次交易募集配套资金有利于上市公司进一步提高偿债能力、降低财务风险。

（四）上市公司及标的资产可使用的授信额度较小

除股权融资外，上市公司及理工华创可利用的融资渠道主要为银行借款。截至2018年3月31日，上市公司及理工华创取得的银行授信额度及尚可使用额度具体所示：

单位：万元

项目	授信银行	授信额度	授信日期	到期日	已用额度	剩余额度
华锋股份 授信额度	中国工商银行股份有限公司肇庆端州支行	6,400.00	2017-7-30	2018-7-30	2,930.00	3,470.00
	中信银行股份有限公司肇庆分行	7,000.00	2018-1-3	2019-1-3	4,000.00	3,000.00
	浦发银行股份有限公司肇庆分行	5,000.00	2017-7-12	2018-7-12	2,950.00	2,050.00
	建设银行股份有限公司肇庆高要支行	2,000.00	2017-9-15	2018-9-15	2,000.00	0.00
	花旗银行	2,500.00	2017-12-19	-	2,000.00	500.00
理工华创 授信额度	北京银行双秀支行	2,500.00	2018-5-3	2020-5-2	1,730.00	770.00
合计					25,400	9,790

截至2018年3月31日，上市公司及理工华创银行授信额度合计为25,400万元，其中尚可使用的银行贷款授信额度合计为9,790万元。上市公司及标的资产可使用的授信额度借款在弥补日常运营资金缺口（合计6,268.89万元）后，无法满足本次交易募投项目实施的需要，使用募集资金投入相关项目建设的必要性较强。

（五）理工华创亟需通过本次募投项目的实施提升新一代新能源汽车动力系统平台核心技术研发水平，并扩充现有产能，以满足新能源汽车动力系统市场快速发展的需要

1、新能源商用车市场潜力巨大，理工华创作为新能源汽车动力系统平台领域的领先企业，具有显著的技术优势及产业化能力，将充分受益于行业的高成长性，亟需通过实施本次募投项目以扩充产能、提升研发能力建设，以充分抓住市场机遇

自2015年以来，国务院和各部委陆续发布《中国制造2025》、《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》、《汽车产业中长期发展规划》等文件，明确新能源汽车产业属于国家重点发展的战略性新兴产业，新能源汽车行业步入快速发展的轨道。新能源商用车可细分为新能源客车及新能源专用车，关于新能源客车及新能源专用车未来的市场发展前景分析如下：

（1）新能源客车市场容量保持稳定增长态势

考虑到新能源汽车行业政策已调整到位、行业产销量已迅速恢复、全国各地新能源公交车强制替代传统燃油车的强制要求、城市间道路客车更新为新能源客车、定期维修更换等新能源客车市场需求，假设客车市场的年度复合增长率为5%，新能源客车渗透率从2017年开始每年增加4%、3%、2%、2%、1.5%、1%，则2018年至2023年新能源客车的销量具体预测如下：

销量（万辆）	2017年	2018年E	2019年E	2020年E	2021年E	2022年E	2023年E
客车	52.70	55.34	58.10	61.01	64.06	67.26	70.63
渗透率	18.98%	22.98%	25.98%	27.98%	29.98%	31.48%	32.48%
新能源客车	10.00	12.72	15.09	17.07	19.21	21.17	22.94

（2）新能源专用车市场容量保持快速增长态势

考虑到各主要省市陆续出台传统燃油货车禁行政策、新能源物流车在核心城市及核心区域享受“路权”优势、新能源专用车的运营成本优势等因素，预计新能源专用车渗透率从2017年开始每年增加3%、4%、5%、4%、3%、3%，则2018年至2023年新能源专用车的销量具体预测如下：

销量（万辆）	2017年	2018年E	2019年E	2020年E	2021年E	2022年E	2023年E
专用车	363.30	406.90	447.59	487.87	526.90	563.78	597.61
渗透率	2.70%	5.70%	9.70%	14.70%	18.70%	21.70%	24.70%
新能源专用车	9.80	23.19	43.42	71.72	98.53	122.34	147.61

（3）理工华创作为新能源汽车动力系统平台领域的领先企业，具有显著的技术优势及产业化能力，将充分受益于行业的高成长性，亟需通过实施本次募投项目以扩充产能、提升研发能力建设，以充分抓住市场机遇

按照新能源客车动力系统产品2.1万元/套、新能源专用车动力系统产品1.9万

元/套的单价测算，结合上述测算，新能源商用车2018年至2023年的市场容量预计分别达70.77亿元、114.19亿元、172.11亿元、227.54亿元、276.91亿元、328.63亿元，复合增长率达35.95%。具体如下：

项目	2016年	2017年	2018年E	2019年E	2020年E	2021年E	2022年E	2023年E
新能源客车销量（万辆）	12.40	10.00	12.72	15.09	17.07	19.21	21.17	22.94
新能源客车动力系统平台市场容量预计（亿元，按2.1万元/套测算）	26.04	21.00	26.70	31.70	35.85	40.33	44.47	48.17
新能源专用车销量（万辆）	2.70	9.80	23.19	43.42	71.72	98.53	122.34	147.61
新能源专用车动力系统平台市场容量预计（亿元，按1.9万元/套测算）	5.13	18.62	44.07	82.49	136.26	187.21	232.45	280.46
新能源商用车动力系统平台市场容量合计（亿元）	31.17	39.62	70.77	114.19	172.11	227.54	276.91	328.63

理工华创作为新能源汽车动力系统平台领域的领先企业，具有显著的技术优势及产业化能力，将充分受益于行业的高成长性，亟需通过实施本次募投项目以扩充产能、提升研发能力建设，以充分抓住市场机遇。

2、理工华创客户结构及车型储备不断丰富，为募投项目的顺利实施奠定了良好的基础

随着经营规模的不断扩大、动力系统平台领域技术研发水平的不断提升，理工华创抓住2017年行业政策调整的契机，通过样车（含客车、专用车）开发快速切入厦门金旅、北汽福田汽车（物流车、环卫车等专用车）、上海申龙、上海万象、北方客车、中汽宏远等优质客户的供应体系，同时也开拓了成都客车、北京京环装备设计研究院有限公司等地方客户。此外，随着资本实力的进一步增强，鉴于理工华创已储备了乘用车动力系统平台的相关技术，理工华创拟适时向乘用车动力系统领域延伸。理工华创亟需进一步提升动力系统研发水平，为新客户开发及老客户维护、新领域的延伸提供充分的保障。

此外，截至本审核意见回复签署日，理工华创所供车型已由2016年末的7款发展到目前的31款，其中4款处于大批量供货阶段，14款处于小批量供货阶段，13款处于样车阶段。随着上述车型从样车阶段到小批量、大批量供货阶段，订单的增长对理工华创的生产能力提出进一步的要求。具体如下：

序号	客户名称	车型名称及型号	所属类别	目前所处阶段	若为样车，样车预计批量供货时间	2018年1-3月已供货数量（套）	2018年4-12月预计供货数量（套）	备注
----	------	---------	------	--------	-----------------	-------------------	---------------------	----

1	客户1	车型A	客车	大批量	-	305	1,000	结合该客户客车历史销量、客户访谈结果等对2018年供货量预计，预计自2019年开始，该客户客车需求每年增长10%以上
2		车型B	客车	大批量	-	30	1,000	
3		车型C	客车	大批量	-	171	2,500	
4		车型D	客车	小批量	-	49	100	
5	客户2	车型A	物流车	样车	-	-	-	1、结合终端客户需求、客户访谈结果等对2018年供货量进行预计，随着新能源专用车的不断渗透，预计2019年开始保持30%-100%左右的增长； 2、车型D供应集成控制器及线束，车型F系列供应全套产品
6		车型B	物流车	样车	2018年8月	-	200	
7		车型C	物流车	样车	2018年8月	-	300	
8		车型D	物流车	样车	2018年8月	-	2,500	
9		车型E	物流车	样车	2018年8月	-	500	
10		车型F	物流车	样车	2018年8月	-	2,500	
11	客户3	车型A	客车	小批量	-	59	200	供应整车控制器及集成控制器；结合客户车型历史产量、客户访谈结果等对2018年供货量进行预计，预计自2019年开始，每年保持10%以上的增长
12		车型B	客车	小批量	-	-	300	
13		车型C	客车	小批量	-	-	200	
14		车型D	客车	小批量	-	-	2,000	
15	客户4	车型E	客车	样车	-	-	-	全套产品，结合客户车型历史产量、客户访谈结果等对2018年供货量进行预计，预计自2019年开始，每年保持10%以上的增长
16		车型F	客车	小批量	-	-	500	
17		车型G	客车	小批量	-	-	500	
18	客户5	-	客车	大批量	-	223	7,000	仅供应整车控制器；结合客户车型历史产量、客户访谈结果等对2018年供货量进行预计，预计自2019年开始，每年保持10%-20%左右的增长
19	客户6	车型A	客车	小批量	-	-	150	供应全套产品；结合客户车型历史产量、客户访谈结果等对2018年供货量进行预计，预计自2019年开始，每年保持10%-20%左右的增长
20		车型B	客车	小批量	-	-	50	
21		车型C	客车	小批量	-	-	50	
22		车型D	客车	样车	-	-	-	
23		车型E	客车	大批量	-	-	400	
24		车型F	客车	样车	2018年7月	-	30	
25	客户7	车型A	客车	样车	-	-	-	供应整车控制器及集成控制器；结合客户车型历史产量、客户访谈结果等对2018年供货量进行预计，预计自2019年开始，每年保持10%-20%左右的增长
26		车型B	客车	大批量	-	-	500	
27		车型C	客车	样车	-	-	-	
28		车型D	客车	大批量	-	60	600	
29	客户8	车型A	客车	小批量	-	-	200	供应整车控制器及集成控

								制器
30	客户9	-	环卫车	样车	2018年10月	-	200	供应全套产品，预计2019年开始保持50%左右的增长
31	客户10	-	客车	样车	-	-	-	尚未进入批量供货阶段

3、本次募投项目投产后，将有效提升理工华创新一代新能源汽车动力系统平台核心技术研发水平，并扩充现有产能，以满足新能源汽车动力系统市场快速发展的需要

理工华创目前产能基地位于北京市顺义区高丽营镇金马工业园，截至2018年3月末整车控制器年产能为11,000台（套），功率集成控制器年产能为8,500台（套），高压配件及相关组件年产能为9,000台（套）。在新能源商用车市场容量快速增长及理工华创客户结构、车型储备不断丰富背景下，通过上述募投项目的实施，将有效提升理工华创新一代新能源汽车动力系统平台核心技术研发水平，并扩充现有产能，以满足新能源汽车动力系统市场快速发展的需要。具体分析如下：

（1）电动商用车关键零部件研发及产业化项目（北京）

通过实施电动商用车关键零部件研发及产业化项目（北京），一方面，拟在消化、吸收国内外先进技术的基础上不断提升理工华创动力系统平台技术，推动新一代新能源汽车动力系统平台核心技术的攻关、试制、实验，同时不断开发新产品以满足市场发展对新能源汽车性能等各方面更高、更多维的需求，并为开发新客户做技术方面的储备；另一方面，该项目拟新建生产线，有效扩充标的公司产能，重点满足理工华创北方市场已有客户订单增长、新客户、新车型拓展并量产的需要。关于该项目调整后的投资明细结构具体如下：

单位：万元

序号	项目	估算投资	调整后拟使用募集资金额
1	建筑安装工程（含工程装修费）	4,031.61	4,000.00
2	设备及安装工程	27,000.00	15,500.00
3	其他工程费	200.00	-
4	房屋租赁费用	16,601.26	-
5	科研预备费	1,500.00	-
6	铺底流动资金	11,747.95	-
总投资		61,080.82	19,500.00

针对上述估算投资额与募集资金投入之间的差额，一方面，上市公司拟使用融资租赁、专项长期借款等方式筹措资金，或充分利用资本市场平台通过直接融

资方式（公司债、可转债、配股等）进行融资；另一方面，标的公司也将通过分期建设等方式保持募投项目建设进度与融资进度的匹配性。

（2）电动商用车关键零部件研发及产业化项目（肇庆）

通过实施电动商用车关键零部件研发及产业化项目（肇庆），旨在充分发挥本次交易的协同效应，利用上市公司所在地肇庆的劳动力成本优势、接近原材料产地的地缘优势，扩大标的公司生产线建设，提升理工华创产能，重点满足理工华创南方市场已有客户订单增长、新客户、新车型拓展并量产的需要。关于该项目调整后的投资明细结构具体如下：

单位：万元

序号	项目	估算投资	调整后拟使用募集资金金额
1	建筑安装工程(含基建费用、工程装修费)	19,800.00	12,500.00
2	设备及安装工程	11,500.00	500.00
3	其他工程费	100.00	-
4	预备费	1,000.00	-
5	铺底流动资金	7,978.14	-
总投资		40,378.14	13,000.00

针对上述估算投资额与募集资金投入之间的差额，一方面，上市公司拟使用融资租赁、专项长期借款等方式筹措资金，或充分利用资本市场平台通过直接融资方式（公司债、可转债、配股等）进行融资；另一方面，标的公司也将通过分期建设等方式保持募投项目建设进度与融资进度的匹配性。

（六）本次配套募集资金金额与上市公司的生产经营规模相匹配

根据正中珠江出具的《备考合并财务报表审阅报告》，截至2018年3月31日，上市公司总资产为162,592.68万元，净资产为124,344.32万元。调整后的配套募集资金总额为35,300万元，占交易完成后上市公司总资产、净资产的比例分别为21.71%、28.39%，处于合理水平。随着理工华创盈利水平的不断提升，总资产、净资产规模将不断扩大，本次配套募集资金规模也与理工华创经营规模的增长相匹配。因此，本次配套募集资金与上市公司的生产经营规模相匹配。

综上，结合前次募集资金使用情况、账面货币资金及未来支出安排、资产负债率、可使用的融资渠道及授信额度、新能源汽车动力系统行业发展前景、标的资产客户结构及车型储备、现有生产能力、与上市公司生产经营规模的匹配性等因素分析，本次配套募集资金的必要性较强。

[核查意见]

独立财务顾问认为：本次配套募集资金总额已由53,600万元调减为35,300万元，减少18,300万元，上述募集配套资金额调整不构成对本次重大资产重组方案的重大调整；结合前次募集资金使用情况、账面货币资金及未来支出安排、资产负债率、可使用的融资渠道及授信额度、新能源汽车动力系统行业发展前景、标的资产客户结构及车型储备、现有生产能力、与上市公司生产经营规模的匹配性等因素分析，本次配套募集资金的必要性较强。

问题二：请申请人补充披露国家新能源汽车相关政策对标的资产持续经营能力的影响，请独立财务顾问核查并发表明确意见。

【回复说明】

通过查阅历年来新能源汽车行业政策、财政补贴政策、发改委《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》及相关解读、理工华创核心技术清单、销售客户明细、在供车型清单、市场研究报告等，访谈理工华创董事长、总经理、销售负责人、技术负责人，核查了国家新能源汽车相关政策对标的资产持续经营能力的影响。分析说明如下：

一、国家新能源汽车相关政策及要点分析

作为我国重点发展的战略性新兴产业，我国新能源汽车相关政策包括产业政策、财政补贴政策两类，其中产业政策一般由国务院、科技部、发改委、工信部、交通运输部等部门下发，财政补贴政策一般由财政部、科技部、工信部、发改委等部门下发。关于近年来我国新能源汽车产业政策及财政补贴政策的主要内容及核心要点分下如下：

（一）近年来我国新能源汽车相关主要产业政策及核心要点分析

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
1	2009年3月	《汽车产业调整和振兴规划》	国务院办公厅	提出如下内容：“加强技术改造，提高研发水平，加快产品升级换代和结构调整，着力培育自主品牌，积极发展节能环保的新能源汽车。 <u>电动汽车产销形成规模。改造现有生产能力，形成50万辆纯电动、充电式混合动力和普通型混合动力等新能源汽车产能，新能源汽车销量占乘用车销售总量的5%左右。</u> 关键零部件技术实现自主化。发动机、变速器、转向系统、制动系统、传动系统、悬挂系统、汽车总线控制系统中的关键零部件技术实现自主化，新能源汽车专用零部件技术达到

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
				国际先进水平。 重点支持新能源汽车动力模块产业化、内燃机技术升级、先进变速器产业化、关键零部件产业化以及独立公共检测机构和‘产、学、研’相结合的汽车关键零部件技术中心建设。”
2	2011年12月	《中华人民共和国车船税法实施条例》	国务院	节约能源、使用新能源的车船可以免征或者减半征收车船税
3	2012年3月	《电动汽车科技发展“十二五”专项规划》	科技部	确立“纯电驱动”的技术转型战略；电动汽车科技创新支撑新能源汽车战略性新兴产业发展的路线图，具体可以概括为技术平台“一体化”、车型开发“两头挤”、产业化推进“三步走”……
4	2012年7月	《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》	国务院	提出“以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向，当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车，提升我国汽车产业整体技术水平。 产业化取得重大进展。 <u>到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆，燃料电池汽车、车用氢能源产业与国际同步发展。</u> 技术水平大幅提高。新能源汽车、动力电池及关键零部件技术整体上达到国际先进水平，掌握混合动力、先进内燃机、高效变速器、汽车电子和轻量化材料等汽车节能关键核心技术，形成一批具有较强竞争力的节能与新能源汽车企业。”
5	2013年2月	《产业结构调整指导目录（2011年本）》（修正）	发改委	鼓励类项目：新能源汽车关键零部件：电机管理系统，电动汽车电控集成；电动汽车驱动电机；插电式混合动力机电耦合驱动系统等；电控机械变速器（AMT）
6	2013年9月	《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》	财政部、科技部、工信部、发改委	2013年至2015年继续开展新能源汽车推广应用工作，确定继续依托城市尤其是特大城市推广应用新能源汽车。重点在京津冀、长三角、珠三角等细颗粒物治理任务较重的区域，选择积极性较高的特大城市或城市群实施。
7	2014年7月	《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》	国务院	贯彻落实发展新能源汽车的国家战略， <u>以纯电驱动为新能源汽车发展的主要战略取向，重点发展纯电动汽车、插电式（含增程式）混合动力汽车和燃料电池汽车，以市场主导和政府扶持相结合，建立长期稳定的新能源汽车发展政策体系，创造良好发展环境，加快培育市场，促进新能源汽车产业健康快速发展。</u> 强调要统一标准和目录。各地区要严格执行全国统一的新能源汽车和充电设施国家标准和行业标准，不得自行制定、出台地方性的新能源汽车和充电设施标准。各地区要执行国家统一的新能源汽车推广目录。 扩大公共服务领域新能源汽车应用规模。各地区、各有关部门要在公交车、出租车等城市客运以及环卫、物流、机场通

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
				勤、公安巡逻等领域加大新能源汽车推广应用力度，制定机动车更新计划，不断提高新能源汽车运营比重。 <u>新能源汽车推广应用城市新增或更新车辆中的新能源汽车比例不低于30%。</u>
8	2014年7月	《关于电动汽车用电价格政策有关问题的通知》	发改委	确定对电动汽车充换电设施用电实行扶持性电价政策，对经营性集中式充换电设施用电实行价格优惠，执行大工业电价，并且2020年前免收基本电费；明确居民家庭住宅、住宅小区等充电设施用电，执行居民电价。电动汽车充换电设施用电执行峰谷分时电价政策，鼓励用户降低充电成本。
9	2014年8月	《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》	财政部、国家税务总局、工信部	自2014年9月1日至2017年12月31日， <u>对购置的新能源汽车免征车辆购置税。</u>
10	2014年11月	《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》	财政部、科技部、工信部、发改委	中央财政拟安排资金对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励，并提出京津冀、长三角和珠三角地区等大气污染防治重点区域中的城市或城市群， <u>2013年度新能源汽车推广数量不低于2,500辆（标准车，下同），2014年度不低于5,000辆，2015年度不低于10,000辆；其他地区的城市或城市群，2013年度推广数量不低于1,500辆，2014年度不低于3,000辆，2015年度不低于5,000辆。</u>
11	2015年3月	《关于加快推进新能源汽车在交通运输行业推广应用的实施意见》	交通运输部	提出“至2020年，新能源汽车在交通运输行业的应用初具规模，在城市公交、出租汽车和城市物流配送等领域的总量达到30万辆的总体目标”。 结合城市经济社会发展特点、城市交通发展和居民出行需要，将新能源汽车推广应用纳入城市公共交通规划和城市综合交通运输体系规划…… 严格新能源汽车技术选型。结合本地城市交通通行和公交线网、出租汽车车型结构、城市物流配送通行管理状况，科学选择新能源汽车车型。新能源汽车必须符合国家有关技术标准，新能源公交车还应满足《公共汽车类型划分及等级评定》（JT/T888-2014）…… 积极配合同级财政、税务等部门，做好车辆购置税优惠政策落实工作，在2014年9月1日至2017年12月31日间，对纯电动汽车、插电式（含增程式）混合动力汽车和燃料电池汽车免征车辆购置税。 完善新能源汽车运营政策。城市公交车、出租汽车运营权优先授予新能源汽车，并向新能源汽车推广应用程度高的交通运输企业倾斜或成立专门的新能源汽车运输企业。
12	2015年5月	《关于完善城市公交车成品油价格补助政策加快新能源汽车推广应用的的通知》	财政部	通过完善城市公交车成品油价格补助政策，进一步理顺补助对象和环节， <u>加快新能源公交车替代燃油公交车步伐。</u> 一方面还原燃油公交车的真实使用成本，遏制燃油公交车数量增加势头，另一方面调动企业购买和使用新能源公交车的积极性，鼓励在新增和更新城市公交车时优先选择新能源公交

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
				车，推动新能源公交车规模化推广应用，促进公交行业节能减排，为大气污染防治做出贡献。具体包括：调整现行城市公交车成品油价格补助政策。涨价补助数额与新能源公交车推广数量挂钩。调整后的城市公交车成品油价格补助资金由地方统筹使用。中央财政对完成新能源公交车推广目标的地区给予新能源公交车运营补助。
13	2015年5月	《中国制造2025》	国务院	节能与新能源汽车。 <u>继续支持电动汽车、燃料电池汽车发展，掌握汽车低碳化、信息化、智能化核心技术，提升动力电池、驱动电机、高效内燃机、先进变速器、轻量化材料、智能控制等核心技术的工程化和产业化能力，形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系，推动自主品牌节能与新能源汽车同国际先进水平接轨。</u>
14	2015年11月	新能源公交车推广应用考核办法（试行）	交通运输部、财政部、工信部	新能源公交车推广应用目标完成情况主要考核各省（区、市）每自然年度内新增及更换的公交车中新能源公交车的比重。
15	2016年10月	《节能与新能源汽车技术路线图》	中国汽车工程学会	总体目标是： <u>至2030年，汽车产业碳排放总量先于国家提出的“2030年达峰”的承诺和汽车产业规模达峰之前，在2028年提前达到峰值，新能源汽车逐渐成为主流产品、汽车产业初步实现电动化转型，智能网联汽车技术产生一系列原创性科技成果，并有效普及应用，技术创新体系基本成熟，持续创新能力和零部件产业具备国际竞争力。</u> 路线图进一步提出了节能汽车、纯电动和插电式混合动力汽车、氢能燃料电池汽车、智能网联汽车、动力电池、汽车轻量化、汽车制造等七大领域，并分别形成了各自细分领域的技术路线图。
16	2016年11月	“十三五”国家战略性新兴产业发展规划	国务院	推动新能源汽车、新能源和节能环保产业快速壮大，构建可持续发展新模式； 大幅提升新能源汽车和新能源的应用比例，全面推进高效节能、先进环保和资源循环利用产业体系建设， <u>推动新能源汽车、新能源和节能环保等绿色低碳产业成为支柱产业，到2020年，产值规模达到10万亿元以上……</u> 实现新能源汽车规模应用。强化技术创新，完善产业链，优化配套环境，落实和完善扶持政策，提升纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化水平，推进燃料电池汽车产业化。 <u>到2020年，实现当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。</u>
17	2017年1月	新能源汽车生产企业及产品准入管理规定	工信部	适用于在中华人民共和国境内生产新能源汽车的企业及其生产在境内使用的新能源汽车产品的活动。
18	2017年1月	关于调整〈新能源汽车推广应用推荐车	中机车辆技术服务	依据《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》等文件的有关要求，受工信部委托，该中心将负责组织《车

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
		型目录》申报工作的通知	中心	型目录》申报资料的受理和审查工作；2016年发布的《车型目录》第一至五批需重新核定，企业应按新的技术要求，进行申报
19	2017年1月	“十三五”节能减排综合工作方案	国务院	加快新兴产业发展。加快发展壮大新一代信息技术、高端装备、新材料、生物、新能源、新能源汽车、节能环保、数字创意等战略性新兴产业……到2020年，战略性新兴产业增加值和服务业增加值占国内生产总值比重分别提高到15%和56%，节能环保、新能源装备、新能源汽车等绿色低碳产业总产值突破10万亿元，成为支柱产业。 促进交通用能清洁化，大力推广节能环保汽车、新能源汽车、天然气（CNG/LNG）清洁能源汽车、液化天然气动力船舶等，并支持相关配套设施建设。 加强公共机构节能。公共机构率先淘汰老旧车，率先采购使用节能和新能源汽车，中央国家机关、新能源汽车推广应用城市的政府部门及公共机构购买新能源汽车占当年配备更新车辆总量的比例提高到50%以上，新建和既有停车场要配备电动汽车充电设施或预留充电设施安装条件。 推行绿色消费。积极引导绿色金融支持绿色消费，积极引导消费者购买节能与新能源汽车、高效家电、节水型器具等节能环保低碳产品……
20	2017年2月	“十三五”现代综合交通运输体系发展规划	国务院	绿色安全水平提升。城市公共交通、出租车和城市配送领域新能源汽车快速发展。 加快新能源汽车充电设施建设，推进新能源运输工具规模化应用。
21	2017年6月	关于完善汽车投资项目管理的意见	发改委、工信部	严格控制新增传统燃油汽车产能。规范新能源汽车企业投资项目条件。
22	2017年9月	《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》	工信部	确定“双积分”制度。 2019年度、2020年度，新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%。2021年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工业和信息化部另行公布。
23	2017年12月	关于免征新能源汽车车辆购置税的公告	财政部、工信部、科技部	自2018年1月1日至2020年12月31日，对购置的新能源汽车免征车辆购置税。
24	2017年12月	智能汽车关键技术产业化实施方案	发改委	车用动力电池单体能量密度达到300瓦时/千克，电池系统安全性、可靠性等性能指标达到国际先进水平，高度集成式纯电直驱动力系统实现产业化，更好满足智能汽车运行需求。
25	2018年7月	《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》	发改委	政策目标：完善汽车产业投资项目准入标准，严格控制新增传统燃油汽车产能，积极推动新能源汽车健康有序发展，着力构建智能汽车创新发展体系。 投资方向中重点领域：支持社会资本和具有较强技术能力的企业投资新能源汽车、智能汽车、节能汽车及关键零部件。 严格限制新建燃油车产能。提高新建独立纯电动汽车企业投

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
				资项目准入标准、对于可新建独立新能源汽车投资项目的区域做出明确规定。
26	中美贸易战背景	—	—	在中美贸易战的背景下，习主席强调，要着眼国家战略需求，主动承接国家重大科技项目，引进国内外顶尖科技人才，加强对中小企业创新支持，培育更多具有自主知识产权和核心竞争力的创新型企业；鼓励“自主可控、进口替代”相关创新型企业的发展

由上述政策可以看出，大力发展新能源汽车是我国既定的发展战略，具体体现在：

1、从市场规模而言，在环境问题日益突出、石油进口依赖程度不断提高、发动机等燃油车制造技术远落后欧美发达国家的背景下，上述政策指出到2020年，新能源汽车实现当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业，并通过加强充电设施等基础设施建设、严格控制传统燃油车产能、确定“双积分”制度、免征新能源车购置税等方式继续大力支持新能源汽车产业的发展；

2、从技术路线而言，政策指出以纯电驱动为新能源汽车发展的主要战略取向，重点发展纯电动汽车、插电式（含增程式）混合动力汽车和燃料电池汽车，以市场主导和政府扶持相结合，建立长期稳定的新能源汽车发展政策体系，创造良好发展环境，加快培育市场，促进新能源汽车产业健康快速发展；

3、从新能源汽车各细分产业而言，支持并鼓励变速器、转向系统、制动系统、传动系统、悬挂系统、汽车总线控制等新能源汽车动力系统中的关键零部件技术实现自主化，提升动力电池、驱动电机、高效内燃机、先进变速器、轻量化材料、智能控制等核心技术的工程化和产业化能力，形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系，推动自主品牌新能源汽车动力系统等关键零部件与国际先进水平接轨，理工华创作为在新能源汽车动力系统领域享有自主知识产权并具有自主品牌的优质企业，属于该类政策鼓励的范畴。

（二）近年来我国新能源汽车相关主要财政补贴政策及核心要点分析

序号	发布时间	法律法规及政策名称	颁布机构	主要内容
----	------	-----------	------	------

1	2014年1月	《关于进一步做好新能源汽车推广应用的通知》	财政部、科技部、工信部、发改委	纯电动乘用车、插电式混合动力（含增程式）乘用车、纯电动专用车、燃料电池汽车2014和2015年度的补助标准将在2013年标准基础上下降10%和20%。现将上述车型的补贴标准调整为：2014年在2013年标准基础上下降5%，2015年在2013年标准基础上下降10%，从2014年1月1日起开始执行；按照相关文件规定，现行补贴推广政策已明确执行到2015年12月31日。为保持政策连续性，加大支持力度，上述补贴推广政策到期后，中央财政将继续实施补贴政策。
2	2015年4月	《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》	财政部、科技部、工信部、发改委	补助对象是消费者； 中央财政补助的产品是纳入“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车； 补助标准主要依据节能减排效果，并综合考虑生产成本、规模效应、技术进步等因素逐步退坡。并明确了2016年各类新能源汽车的补助标准； <u>对于10-12米标准纯电动客车，根据续航里程与单位载质量能量消耗量不同采用差异化补助标准：单位载质量能量消耗量越低，续航里程越高，补贴金额越大；</u> 对于纯电动、插电式混合动力（含增程式）等专用车、货车推广应用补助标准：按电池容量每千瓦时补助1800元，并根据产品类别、性能指标等进一步细化补贴标准。
3	2016年12月	《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、科技部、工信部、发改委	提高推荐车型目录门槛并动态调整； 在保持2016-2020年补贴政策总体稳定的前提下，调整新能源汽车补贴标准。分别设置中央和地方补贴上限，其中地方财政补贴（地方各级财政补贴总和）不得超过中央财政单车补贴额的50%（详细方案附后）。除燃料电池汽车外，各类车型2019—2020年中央及地方补贴标准和上限，在现行标准基础上退坡20%； 对违规谋补和以虚报、冒领等手段骗补的企业，追回违反规定谋取、骗取的有关资金，没收违法所得，并按《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定对相关企业和人员予以罚款等处罚，涉嫌犯罪的交由司法机关查处； 对于非快充类纯电动客车，<u>根据系统能量密度调整补贴系数，对于系统能量密度达115（Wh/kg）的纯电动客车，补贴系数1.2倍；</u>10米以上客车中央财政单车补贴上限30万元/辆，地方财政单车补贴不超过中央财政补贴的50%。对于12米以上系统能量密度超115（Wh/kg）客车，可获最高补贴45万元（含地方财政补贴），较2016年相应标准下降10%，退坡幅度较小。
4	2018年2月	《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、工信部、发改委	破除地方保护，建立统一市场。要求各地不得采取任何形式的地方保护措施，从2018年起将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节； 落实生产者责任，提高生产销售服务管理水平。对由于产品

				质量引起安全事故的车型，视事故性质、严重程度等给予暂停车型推荐目录、暂停企业补贴资格等处罚，并扣减该车型补贴资金； 明确各类车型的补贴标准；鼓励使用高性能电池；2017年目录内符合调整后补贴技术条件的车型，可直接列入新的目录；补贴申请里程放宽；破除地方保护，可能强制取消地方补贴目录； 2018年2月12日至2018年6月11日为过渡期，过渡期后，即2018年6月11日后，开始按照新的18号文件来开展审查工作；<u>基于续航里程、系统能量密度、快充倍率、节油率等划分分档式补贴标准，续航里程越高、系统能量密度越大、快充倍率越高、节油率水平越大，则财政补贴调整系数越大，退坡幅度越小。</u>
--	--	--	--	---

由上述政策可以看出，为鼓励行业健康发展、引导消费需求至新能源汽车，新能源汽车财政补贴整体呈一定退坡趋势，但对续航里程高、系统能量密度大、能耗水平低、快充倍率高、节油率水平高的新能源乘用车或商用车车型补贴退坡幅度较小，部分上述性能指标表现优异的车型补贴标准不低于或高于同期补贴标准。

整体来看，上述财政补贴政策对新能源汽车行业的影响具体为：一方面，不断提高的财政补贴标准对新能源汽车产业链各环节企业带来较大的产品技术提升及成本压力，研发能力有限、生产效率低、产品单位成本较高的中低端产能有望加速淘汰，形成挤出效应；另一方面，鼓励具有核心技术优势、能够不断结合新能源汽车市场需求适时推出新产品、产品附加值高的新能源汽车产业链各环节企业的发展，促进行业优胜劣汰、调整产能结构。

二、结合我国新能源汽车产业支持及财政补贴政策分析、理工华创在新能源汽车动力系统平台领域的领先技术地位、前瞻性的研发理念及较强的产业化能力、优异的产品性能、可靠的产品质量、不断丰富客户结构及车型储备等因素分析，国家新能源汽车相关政策不会对理工华创的持续经营能力产生重大不利影响

（一）《中国制造2025》、国家“十三五”战略等政策均提出大力发展新能源汽车产业，推动新能源汽车成为我国支柱性产业，重点支持并鼓励新能源汽车动力系统的关键零部件技术实现自主化，推动自主品牌新能源汽车动力系统等关键零部件与国际先进水平接轨，理工华创作为在新能源汽车动力系统领域享有自主知识产权并具有自主品牌的优质企业，属于政策鼓励范畴，有利于

理工华创新新能源汽车动力系统业务的长期稳定发展

新能源汽车产业是《中国制造2025》、国家“十三五”战略等政策确定的我国战略性和支柱性产业，上述政策指出到2020年，新能源汽车行业产值规模将达到10万亿元以上，同时新能源汽车当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆。在环境问题日益突出、石油进口依赖程度不断提高、发动机等燃油车制造技术远落后欧美发达国家的背景下，我国新能源汽车行业呈快速增长态势，最近三年内产销量均保持50%以上的增长，我国也陆续出台加强充电设施等基础设施建设、严格控制传统燃油车产能、确定“双积分”制度、免征新能源车购置税等各项政策继续大力支持新能源汽车产业的发展。

此外，在中美贸易战背景下，我国提出新能源汽车整体技术水平应保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。针对新能源汽车动力系统领域，我国支持并鼓励变速器、转向系统、制动系统、传动系统、悬挂系统、汽车总线控制等新能源汽车动力系统的关键零部件技术实现自主化，提升动力电池、驱动电机、高效内燃机、先进变速器、轻量化材料、智能控制等核心技术的工程化和产业化能力，形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系，推动自主品牌新能源汽车动力系统等关键零部件与国际先进水平接轨。

理工华创作为新能源汽车动力系统平台领先的技术、产品及服务提供商，长期致力于纯电动汽车关键技术的研究，在整车动力学、电驱动与传动、电池成组及高压安全、分布式驱动和车辆智能网联等领域掌握了一系列核心技术，同时在平台前瞻性研发实力、研发成果产业化并规模化生产能力、产品品质、人才团队等方面处于行业领先地位，已获得电动汽车领域技术发明专利17项、软件著作权43项，所开发产品能够有效提升新能源整车技术性能，符合新能源汽车整体政策导向，属于政策支持的范围，上述政策有利于理工华创新新能源汽车动力系统平台业务的长期稳定发展。

（二）发改委于2018年7月4日发布的《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》鼓励全功能、高性能的整车控制系统等新能源汽车动力系统产品相关投资，同时明确我国汽车产业电动化、智能化发展的趋势，拟遏制低端产能、“僵尸资

质”企业的发展，理工华创现有核心技术体系及服务的大型优质整车厂客户符合该政策鼓励方向，有利于其新能源汽车动力系统业务的持续稳定发展

在支持新能源汽车产业发展的整体政策导向下，结合目前行业中存在的盲目布点和低水平重复建设等问题，发改委于2018年7月4日发布了《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》（以下简称“《投资管理规定》”）。《投资管理规定》明确我国汽车产业电动化、智能化发展的方向，新能源汽车与智能网联汽车是我国未来汽车主流产品，同时提高了新能源汽车行业潜在新进投资者的技术门槛，将对行业内存在的盲目建设和无序发展情况进行遏制，低端产能、“僵尸资质”企业有望退出，促进新能源汽车行业的稳定健康发展。具体核心要点及主要内容如下：

序号	《投资管理规定》核心要点	主要内容
1	对燃油汽车投资项目的新建和扩产做出限制	①对投资新建独立燃油汽车整车企业、现有汽车整车企业跨乘用车、商用车类别建设燃油汽车生产能力等情形做出禁止性规定； ②对现有汽车企业扩大燃油汽车生产能力投资项目，做出产能利用率、新能源汽车产量占比、研发费用支出比例等方面的要求。
2	支持社会资本和具有较强技术能力的企业投资新能源汽车、智能汽车、节能汽车及关键零部件，属于重点发展领域	①新能源汽车领域发展重点包括：高强度钢等轻量化材料的车身、零部件和整车， <u>全功能、高性能的整车控制系统</u> ， <u>高效驱动系统</u> 和先进车用动力电池产品，车用动力电池等制造、检测技术和专用装备。 ②智能汽车领域发展重点包括：复杂环境感知、新型智能终端、车载智能计算平台等关键共性技术，车载传感器、中央处理器、专用芯片、操作系统、无线通讯设备等关键零部件和系统
3	提高纯电动汽车整车投资项目的门槛	①对新建独立纯电动汽车企业投资项目的区域地点提出要求，需在新能源汽车保有量、不存在同产品类别新能源汽车僵尸资质、产量占建设规模相应比例等方面达到相应标准。 ②提高申请新建独立纯电动汽车整车投资项目的企业法人准入条件，要求项目建成达产前股东不得撤出股本；要求股东具有相应的核心技术、知识产权、生产能力；要求新建的纯电动整车企业具有纯电动汽车概念设计、系统和结构设计经历和能力；整车控制系统、车用动力电池系统、整车集成和轻量化等方面的研发以及相应的试验验证能力；同时对累计研发投入、售后服务保障做出相应规定。 ③对新建独立纯电动汽车企业投资项目的建设提出具有持续开发能力、建设规模乘用车不低于10万辆商用车不低于5,000辆、生产工艺及装备一致性等提出要求

理工华创的研发体系采用纵向核心技术资源、横向产品平台的交叉矩阵模式，研发产品的方向主要分为整车控制器系列、集成控制器系列、电驱动与传动系统等，按照产品研发的成熟度划分为在售一代产品、在研一代产品、预研一代产品。其中，整车控制器是新能源汽车控制系统的核心部件，它采集加速踏板信号、制动踏板信号及其他部件信号，并做出相应判断后，控制下层各部件控制器的动作，驱动汽车行驶，它对汽车的正常行驶、安全性、故障诊断与处理、整车状态监控等有着关键性的作用，是未来智能网联汽车最重要的基础部件。功率转换集成控制器是集主驱动电机控制器、气泵电机控制器、油泵电机控制器、DC/DC、高压配电等于一体的高集成、高性能、高可靠性的功率转换集成产品，主要负责电池动力系统输出的电能向动能的转化与传输控制，具有体积小、重量轻、成本节约的特点，满足电动汽车电气技术要求。理工华创前瞻性的预研了IVCU整车控制器、带变速箱的电驱动与传动系统等产品，相关技术水平处于行业领先地位，适应了新能源汽车动力系统平台智能化、网联化的发展趋势，属于上述政策鼓励的范畴。

此外，基于新能源客车“型号多、小批量”特点，出于经济性及通用性考虑，国内新能源商用车厂一般针对动力系统产品主要采取直接采购零部件进行集成或由第三方进行研发设计并提供全套平台技术、产品及服务解决方案。比亚迪等少数不对外采购配套部件产品的新能源整车厂商出于经济性及产品性能提升角度，也逐渐放开对外部第三方的采购。理工华创自车型立项起即参与到整车客户的研发设计及相关功能性参数制定过程中，提供全套硬件设备及软件服务，整车客户对理工华创的粘性较强。理工华创目前核心客户福田汽车、厦门金旅、上海申龙、上海万象等均为国内大型优质商用车厂商，符合上述《投资管理规定》的要求。随着一批具有僵尸资质、不具备生产和技术能力的整车企业被挤出市场，有利于提升产业集中度，理工华创核心客户市场份额的提升有利于促进理工华创新能源汽车动力系统业务的持续稳定发展。

综上，理工华创现有核心技术体系及服务的大型优质整车厂客户符合发改委2018年7月4日发布的《汽车产业投资管理规定（征求意见稿）》的鼓励方向，有利于其新能源汽车动力系统业务的持续稳定发展。

（三）新能源汽车财政补贴退坡政策旨在挤出低端产能，鼓励具有核心技术优势的企业的发展，理工华创技术水平处于行业领先地位，且能够结合新能源汽车市场需求适时推出新产品，从而有效提高整车市场竞争力、满足高额补贴标准，财政补贴退坡有利于理工华创在市场竞争中获取更高的市场份额

为鼓励行业健康发展，我国新能源汽车财政补贴整体呈一定退坡趋势，但对续航里程高、系统能量密度大、能耗水平低、快充倍率高、节油率水平高等性能指标优异的新能源乘用车或商用车车型补贴退坡幅度较小，部分车型补贴标准不低于或高于同期补贴标准。在此背景下，不断提高的财政补贴标准对新能源汽车产业链各环节企业带来较大的产品技术提升及成本压力，研发能力有限、生产效率低、产品单位成本较高的中低端产能有望加速淘汰，形成挤出效应；而具有核心技术优势、能够不断结合新能源汽车市场需求适时推出新产品、产品附加值高的新能源汽车企业有望获得更有利的市场地位及更大的市场份额，从而实现产业的优胜劣汰。

理工华创长期致力于纯电动汽车关键技术的研究，在整车动力学、电驱动与传动、电池成组及高压安全、分布式驱动和车辆智能网联等领域掌握了一系列核心技术，可提供纯电动汽车整套动力系统平台解决方案，已获得发明专利17项、软件著作权43项，并荣获北京市政府颁发的科学技术一等奖、二等奖各一次。理工华创按照产品研发的成熟度划分为在售一代产品、在研一代产品、预研一代产品，在做好技术储备与产业化的同时，前瞻性的预研了IVCU整车控制器、带变速箱的电驱动与传动系统等产品，不断提升新能源商用车的系统能量密度、快充倍率、节油率水平等性能指标，降低整车单位能耗，同时有效控制产品成本，从而不断提升整车市场竞争力，使得不管从经济效益或市场竞争角度，下游整车厂客户均更愿意采购理工华创的产品。

因此，随着财政补贴政策陆续实施，行业进一步规范化发展，凭借领先的新能源汽车动力系统技术水平、前瞻性的研发理念及较强的产业化能力、优异的产品性能，理工华创有望在市场竞争中获取更高的市场份额。

（四）利用行业政策调整契机，理工华创在新客户、新车型开发方面已取得实质性进展，充分体现了理工华创在行业政策调整下不断提升的市场竞争力

水平，国家新能源汽车相关政策不会对理工华创的持续经营能力产生重大不利影响

在国家产业政策重点支持及财政补贴政策退坡的背景下，考虑到新能源汽车动力系统平台相关技术及产品系列更新较快，随着新能源汽车动力系统平台逐渐向智能化、网联化发展，能否适应政策调整并研发出符合整车平台发展需要的动力系统产品并顺利产业化，是各新能源汽车动力系统供应商未来能否在市场竞争中占据优势地位、保持持续竞争地位的关键。

2015年及2016年，受产能及资金规模限制，理工华创集中有限的资源为福田汽车等少数优质厂商提供新能源汽车动力系统平台相关产品及服务。随着经营规模的扩大，理工华创抓住2017年行业政策调整的契机，通过样车（含客车、专用车）开发快速切入厦门金旅、福田汽车（物流车、环卫车等专用车）、上海申龙、上海万象、北方客车、中汽宏远等优质客户的供应体系。此外，理工华创开拓了成都客车、北京京环装备设计研究院有限公司等地方客户。在服务车型方面，理工华创在客车（公交车）的基础上新增物流车、环卫车等专用车，在供车型从2016年末的7款发展至目前合计31款，充分体现了理工华创在行业政策调整下不断提升的市场竞争力水平，国家新能源汽车相关政策不会对理工华创的持续经营能力产生重大不利影响。此外，在新能源汽车行业快速发展的背景下，如果国家产业政策进一步调整导致不再继续支持新能源汽车产业的发展，或者相关财政补贴政策在执行过程中未能按照约定落实，或落实有所滞后，也将可能对新能源汽车行业及理工华创的生产经营产生一定不利影响，公司已在《报告书》中补充披露了相关风险提示。

综上，结合我国新能源汽车产业支持及财政补贴政策分析、理工华创在新能源汽车动力系统平台领域的领先技术地位、前瞻性的研发理念及较强的产业化能力、优异的产品性能、可靠的产品质量、不断丰富的客户结构及车型储备等因素分析，国家新能源汽车相关政策不会对理工华创的持续经营能力产生重大不利影响。

[核查意见]

独立财务顾问认为：结合我国新能源汽车产业支持及财政补贴政策分析、理工华创在新能源汽车动力系统平台领域的领先技术地位、前瞻性的研发理念及较

强的产业化能力、优异的产品性能、可靠的产品质量、不断丰富的客户结构及车型储备等因素分析，国家新能源汽车相关政策不会对理工华创的持续经营能力产生重大不利影响。

（此页无正文，为《中信建投证券股份有限公司关于肇庆华锋电子铝箔股份有限公司关于中国证券监督管理委员会上市公司并购重组审核委员会审核意见的回复之核查意见》之签章页）

财务顾问主办人： _____
杜鹏飞 刘诗娇 孟 婧

法定代表人： _____
王常青

中信建投证券股份有限公司

2018 年 7 月 10 日