



浙江兆丰机电股份有限公司

与

东吴证券股份有限公司

关于浙江兆丰机电股份有限公司

申请向特定对象发行股票的

审核问询函之回复报告

(修订稿)

保荐机构（主承销商）



二〇二〇年十一月

深圳证券交易所：

根据贵所 2020 年 10 月 26 日下发的《关于浙江兆丰机电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〔2020〕020269 号）（以下简称“审核问询函”）的要求，浙江兆丰机电股份有限公司（以下简称“发行人”、“公司”、“兆丰股份”）、东吴证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”、“东吴证券”）会同天健会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”、“会计师”）、北京国枫律师事务所（以下简称“发行人律师”），就贵所提出的问题进行了认真讨论、核查，对《审核问询函》中所有提到的问题逐项予以落实并进行了书面说明，并对浙江兆丰机电股份有限公司申请文件有关内容进行了必要的修改、补充说明或解释。

如无特别说明，相关用语释义与《浙江兆丰机电股份有限公司 2020 年度向特定对象发行股票募集说明书》（以下简称“募集说明书”）一致。涉及对申请文件修改的内容已用楷体加粗方式列示。

宋体（加粗）	审核问询函所列问题
宋体（不加粗）	对审核问询函所列问题的回复
楷体（加粗）	涉及申请文件补充披露或修改的内容

本回复中若出现总计数尾与所列值和不符的情况，均为四舍五入所致。

目 录

问题 1	3
问题 2	63
问题 3	81
问题 4	91

问题 1

发行人前次募集资金总额 95,759.40 万元，已投入使用募集资金 37,048.49 万元，占前次募集资金总额的比例为 38.69%。截至 2020 年 6 月 30 日，年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目、企业技术中心升级改造项目、汽车轮毂轴承单元装备自动化及管理智能化技术改造项目、年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目等前次募集资金项目累计投资金额占预计投资金额比例分别为 44.76%、29.92%、20.73%、34.30%，项目达到预定可使用状态日期均为 2020 年 12 月 31 日。发行人本次拟向特定对象发行股票募集资金不超过 6 亿元，拟用于年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目、年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，两个项目税后内部收益率分别为 20.39%、18.02%。

请发行人补充说明或披露：（1）说明前募项目缩减投资、变更的原因及合理性，履行审议程序及信息披露的情况，项目投资进展缓慢的原因，是否可如期完成项目建设，项目可行性是否发生重大变化，是否会对本次募投项目产生影响；（2）以通俗易懂的语言披露本次各募投项目的主要产品、产能及其与前次募投项目、现有业务之间的联系与区别，是否涉及开发新产品或新技术，鉴于前次募投项目仍在建设中，本次进行大额融资建设新项目的必要性、合理性和谨慎性，是否存在重复建设情况，说明本次募投项目是否依赖前次募投的研究成果；（3）结合相关进口国政策、境内外客户储备、在手订单、市场空间、现有产能规模及产能利用率、相关领域海外倾销与反倾销政策等情况，说明前募及本募新增产能的消化措施，请结合上述内容完善产能消化风险的表述，并进行特别风险提示；（4）披露本次募投项目是否已经投入实际应用，人员技术市场储备情况，发行人最近三年及一期末员工人数由 751 人下降至 611 人，未来多个募投项目达产后是否存在较大的人员缺口，远程运维平台搭建是否具有项目可行性；（5）项目建成后预计每年平均新增折旧摊销合计 5,744.30 万元，请结合前次和本次募投项目实行情况说明折旧数额计算过程及依据是否审慎，说明新增折旧的财务影响；（6）结合产品销售单价变动情况、毛利率变动情况、同行业可比公司情况，披露本次募投项目预计效益的具体测算过程、测算依据，效益测算的谨慎性和合理性。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

回复：

（一）说明前募项目缩减投资、变更的原因及合理性，履行审议程序及信息披露的情况，项目投资进展缓慢的原因，是否可如期完成项目建设，项目可行性是否发生重大变化，是否会对本次募投项目产生影响。

1、前募项目缩减投资、变更的原因及合理性

发行人前次募集资金经中国证券监督管理委员会证监许可【2017】1446号文批准，于2017年8月28日在深圳证券交易所发行人民币普通股1,667.77万股，发行价为每股人民币62.67元，共计募集资金104,519.15万元，扣除发行费用后，募集资金净额为95,759.40万元。

根据发行人首次公开发行股票招股说明书披露的募集资金运用方案，前次发行募集资金扣除发行费用后，用于以下投资项目：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	募集资金投入金额
1	年产360万套汽车轮毂轴承单元扩能项目	48,669.00	48,669.00
2	企业技术中心升级改造项目	9,983.00	9,983.00
3	电动汽车轮毂电机驱动及控制系统研发项目	16,939.00	16,939.00
4	汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目	15,169.00	15,169.00
5	补充与主营业务相关的营运资金	5,000.00	4,999.40
合计		95,760.00	95,759.40

发行人前次募集资金于2017年9月到位，本次向特定对象发行股票募集资金的董事会决议日为2020年7月，距离前次募集资金到位日超过34个月，不少于18个月，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）》的相关规定。

为了提高募集资金的使用效率，根据公司发展战略，从实际经营出发，经2018年第一次临时股东大会审议批准，公司变更部分募集资金用途。其中，缩减年产360万套汽车轮毂轴承单元扩能项目和汽车轮毂轴承单元装备自动化、管

理智能化技术改造项目的投资规模，若项目实际投资总额超过拟使用募集资金金额的，公司将以自有资金投入；电动汽车轮毂电机驱动及控制系统研发项目改以自有资金投入，合计变更募集资金用途 48,869.00 万元投入新增募投项目年产 3,000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目。

经 2020 年第二次临时股东大会审议批准，公司变更部分募集资金用途。将汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目尚未使用的募集资金余额改为与陕西东铭车辆系统股份有限公司（以下简称“陕西东铭”）、陕西华航密封件有限责任公司合资设立陕西陕汽兆丰科技有限公司的出资款；汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目改以自有资金投入。

上述变更前后公司募集资金用途具体情况如下：

变更前募集资金项目			变更后募集资金项目			备注
项目名称	投资预算 (万元)	募集资金 使用量 (万元)	项目名称	投资预算 (万元)	募集资金使 用量(万元)	
年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目	48,669.00	48,669.00	年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目	23,669.00	23,669.00	缩减投资额
企业技术中心升级改造项目	9,983.00	9,983.00	企业技术中心升级改造项目	9,983.00	9,983.00	-
电动汽车轮毂电机驱动及控制系统研发项目	16,939.00	16,939.00	-	-	-	改为以自有资金投入
汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目	15,169.00	15,169.00	汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目	8,239.00 [注]	2,115.02 [注]	缩减投资额、改为以自有资金投入
-	-	-	设立合资公司“陕西陕汽兆丰科技有限公司”项目	7,200.00 [注]	7,200.00 [注]	新增募投项目
-	-	-	年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目	48,869.00	48,869.00	新增募投项目
补充与主营业务相关的营运资金	5,000.00	4,999.40	补充与主营业务相关的营运资金	5,000.00	4,999.40	-
合计		95,759.40	合计		96,835.42	

[注] 汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目原募集资金使用量为 8,239.00 万元，变

更后汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目与设立合资公司“陕西陕汽兆丰科技有限公司”项目合计募集资金使用量 9,315.02 万元，差异 1,076.02 万元系历年累计收到的银行存款利息及理财收益扣除银行手续费等的净额。

(1) 2018 年 2 月新增年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目的原因及合理性

2018 年 2 月，公司新增年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目，主要存在以下几方面的原因：

① 完善产业链，保持核心竞争优势

汽车轮毂轴承单元行业竞争日趋激烈，为提升产品质量水平，实现差异化竞争，及早布局先进产业上游，以保持行业领先地位，有必要向产业链上游前移，为此拥有自己完整的供应链（锻造、车加工、热处理等）以保持公司的核心竞争优势，已成为公司进一步快速发展的必由之路。

② 促进转型升级，提升产品质量和交付能力

随着公司智能制造转型升级的需要，对锻、车件供应商的配套协作水平提出了更高的要求，而目前为公司配套的锻造、车加工工厂由于自身经济实力有限，改善工艺和引进先进设备的意愿不高，较难满足公司对产品质量的持续提升要求。公司投资新建的精密锻件智能化工厂，利用智能制造技术，采用行业领先的设备和工艺，与公司现有管理流程融合，能更充分保障生产供应，提高交付效率，满足客户需求。同时项目最大限度地满足节能环保的要求，可以为行业转型升级提供样板。

③ 解决供货紧张，降低成本，提升效率

近年来随着政府在节能环保等方面的严格监管，部分锻、车件配套供应商逐步转行或减产，导致锻车件供应较为紧张，长期下去将无法满足公司正常的生产需要。由于机械产品生产运输的特殊性，寻求外地的供应商会大幅增加成本和响应速度，有必要就近新建精密锻件智能化工厂以满足自身扩大产能需要。

(2) 2018 年 2 月部分募投项目缩减投资、变更的原因及合理性

年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目原计划采用的主要设备为德国和韩国进口设备，随着“中国制造 2025”行动纲领的提出，在项目实施过程中，经过对比论证，部分国产设备亦能达到设计质量与产能的要求，且价格显著低于同类进口设备；为提高项目投资收益率，公司将根据要求，在保证项目质量的前提下，使用部分国产设备替代进口设备，从而大大节约项目建设成本。同时该项目当中的部分前道加工工序调整至新增募投项目“年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目”中实施，也会相应缩减部分设备投资。

电动汽车轮毂电机驱动及控制系统研发项目属于研发类项目，在公司前次募集资金到位后，以电动汽车为代表的新能源汽车得以迅速发展，目前已经初步确定了与传统燃油车相同的动力传动系统的技术模式。公司结合当前新能源汽车发展现状和未来趋势，认为轮毂电机驱动及控制系统技术的应用尚不成熟，项目研发进展不确定性较大，需要根据政策环境和技术发展逐步投入，预计该项目短期内难以有效提高公司效益。为提高募集资金使用效率，合理高效地利用募集资金，公司将该项目调整为使用自有资金投入，该项目原计划研发内容未来将根据研发进展逐步投入。

汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目原计划采用部分进口设备，经过对比论证，同类国产设备亦能达到设计质量与产能的要求，且价格显著低于同类进口设备；在保证项目质量的前提下，使用部分国产设备替代进口设备，可以节约项目建设成本；另一方面由于公司投资规模较大，设备集中采购议价能力提升，设备采购价格较预算价格有大幅降低，可以节约部分投资。

（3）2020 年 9 月变更募投项目的原因及合理性

自 2018 年起，公司确立实施双轮驱动战略，在继续深耕售后市场的基础上，有针对性地精准切入主机市场。售后业务的深耕发展，加之主机业务的持续拓展，能够有力提升公司增量业务，以及市场占有率，从而提升企业整体的综合实力。

汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目原计划在公司现有厂区内实施装备自动化、管理智能化技术改造。面对公司上市以来复杂的国际经贸环境和汽车产业变化等不确定性变化，为降低募集资金的投资风险，公司审慎把控项目投资进度，结合现有装备水平进行了局部改造提升；根据目前对产品、

市场和项目已投入情况的分析，公司现有装备配置的自动化水平可以基本满足售后市场业务当前实际生产需要。公司新设子公司陕西陕汽兆丰科技有限公司（以下简称“陕汽兆丰”）主要业务面向商用车主机市场，主要客户为陕汽集团，为进一步加快开拓商用车主机市场，提高募集资金的使用效率，公司将汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目后续建设改为以自有资金持续投入，未来根据实际需求具体实施；将该项目剩余募集资金用于投资设立陕西陕汽兆丰科技有限公司，作为公司认缴陕汽兆丰一期注册资本的出资。

根据合作各方签署的《合作框架协议》，陕汽集团承诺合作期间，给予陕汽兆丰一定比例的采购份额的保证。在陕汽兆丰经营期限内，且陕汽集团或陕西东铭持续作为陕汽兆丰直接股东或间接股东期间，上述承诺不受协议有效期限限制，陕汽集团承诺持续给予陕汽兆丰采购业务量支持。陕汽集团是我国大型重型汽车制造企业，位居中国 500 强第 276 位，中国制造企业 500 强第 122 位，综合实力雄厚。陕汽集团对于采购份额的保证，是陕汽兆丰未来业务量的有力保障，能够为陕汽兆丰的发展奠定坚实基础。

综上所述，公司前次募投项目变更原因合理，符合公司实际情况。

2、前次募投变更履行审议程序及信息披露的情况

2018 年 2 月 8 日，兆丰股份召开了第三届董事会第十一次会议，审议通过了《关于变更部分募集资金用途的议案》，监事会、独立董事和保荐机构均发表了明确的同意意见。2018 年 2 月 9 日，兆丰股份披露了《关于变更部分募集资金用途的公告》（公告编号：2018-013）。

2018 年 2 月 26 日，兆丰股份召开了 2018 年第一次临时股东大会，审议通过了《关于变更部分募集资金用途的议案》。

2020 年 9 月 11 日，兆丰股份召开了第四届董事会第十二次会议，审议通过了《关于变更部分募集资金用途的议案》，监事会、独立董事和保荐机构均发表了明确的同意意见。2020 年 9 月 12 日，兆丰股份披露了《关于变更部分募集资金用途的公告》（公告编号：2020-048）。

2020年9月28日，兆丰股份召开了2020年第二次临时股东大会，审议通过了《关于变更部分募集资金用途的议案》。

3、项目投资进展缓慢的原因，是否可如期完成项目建设

截至2020年9月30日，发行人前次募投的资金使用进度情况如下表所示：

单位：万元

序号	项目名称	拟使用募集资金投入金额 (A)	已支付募集资金金额 (B)	已支付票据待到期后划转募集资金金额 (C)	已签订合同尚未支付尾款金额 (D)	募集资金合计使用比例 (B+C+D)/A
1	年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目	23,669.00	11,330.48	1,723.69	5,069.96	76.57%
2	企业技术中心升级改造项目	9,983.00	3,093.35	25.80	2,910.38	60.40%
3	汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目	2,115.02	1,869.35	91.93	92.49	97.10%
4	设立合资公司“陕西陕汽兆丰科技有限公司”项目	7,200.00	-	-	7,200.00 [注]	100.00%
5	年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目	48,869.00	19,175.23	552.96	5,838.83	52.32%
6	补充与主营业务相关的营运资金	4,999.40	4,999.40	-	-	100.00%
合计		96,835.42	40,467.81	2,394.38	21,111.66	66.06%

[注]：公司已于2020年10月20日完成了陕西陕汽兆丰科技有限公司的出资。

如上表所示，截至2020年9月30日，包括已支付募集资金金额、已支付票据待到期后划转募集资金金额及已签订合同尚未支付尾款金额，发行人前次募集资金合计使用的金额占发行人前次募集资金拟投入金额的比例为66.06%。

发行人前次募集资金使用进展缓慢主要受到中美贸易摩擦、新冠疫情、项目建设用地取得时间推迟以及设备采购定制化等方面的影响。

(1) 中美贸易摩擦的影响

发行人前次募集资金投资项目中年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目和汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目主要针对的是发行人现有的售后市场业务的扩产。2018 年以来，由于受到中美贸易摩擦的影响，发行人海外售后市场业务受到了较大影响，海外售后市场业务增长未达预期。针对上述情况，发行人放缓了年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目和汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目的实施进度。

自 2018 年以来，中美贸易摩擦对发行人境外销售业务产生影响的主要事件如下表所示：

序号	日期	主要事项
1	2018 年 7 月	美国政府发布了加征关税商品清单，将对从我国进口合计 500 亿美元的商品加征 25% 的关税。
2	2018 年 9 月	美国政府宣布将对从我国进口合计 2000 亿美元的商品加征 10% 的关税。
3	2019 年 5 月	美国政府宣布自 2019 年 5 月 10 日起，对从我国进口的 2,000 亿美元清单商品加征的关税税率由 10% 提高到 25%。

2016 年 8 月、2018 年 7 月，美国商务部两次对中国出口的圆锥滚子轴承及其零件产品发起了反倾销税命令的行政复审，裁定公司与其它未取得单独税率资格的企业适用中国 92.84% 普遍税率。公司认为美国商务部的裁决偏离事实、不公正，就美国商务部此次裁决向美国国际贸易法院进行上诉，以维护公司正常权益。根据美国国际贸易法院的最终裁定，公司符合单独税率资格。美国商务部最终裁定兆丰股份符合单独税率资格，适用 7.04% 单独税率，但 2015-2016 年度适用税率为中国 92.84% 普遍税率。反倾销税为美国海关和边境保护局向美国当地进口商征收，不会对公司过往经营业绩产生影响。

公司深耕北美售后市场多年，对市场需求有着深入了解，公司主要采用 ODM 的销售模式，为市场龙头客户的“战略供应商”。报告期内，发行人采用 ODM 销售模式的主要客户（以下简称“ODM 客户”）包括辉门、NAPA、GMB、FEBI、通用、斯凯孚等。公司在 ODM 客户品牌和产品推出前期根据客户不同的品牌战略以及市场定位的需求提供优化、差异化设计，ODM 客户会定期派出工程技术人员、质量工程师等至发行人处进行现场检查，新产品开发订单均需与 ODM 客户一起完成设计、工艺、质量检验等程序后方可组织生产。经过长期合作，公司与 ODM

客户已经形成稳定的合作关系，并在新产品开发、新市场开拓等方面有广泛深入的合作。公司作为合格的供应商进入 ODM 客户的供应商名单后，双方会形成稳定的合作关系，对于 ODM 客户而言，更换合格供应商的更换成本高、持续周期较长，因此具有较强的客户粘性。

公司多年来建立的产品开发能力、质量保证能力和客户粘性构筑了业务壁垒。虽然中美贸易摩擦在短期内对公司的经营情况构成了较大影响，公司 2018 年主营业务收入较 2017 年减少了 18.43%，但随着公司积极采取各项应对措施，同时不断加大对国内售后市场和北美市场以外的其他海外售后市场的开拓力度，公司售后市场的销售渠道也进一步拓展，2019 年度主营业务收入较 2018 年度增长了约 10.57%，中美贸易摩擦对公司的不利影响正在逐步减弱。

(2) 新冠疫情的影响

发行人前次募集资金投资项目中年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目和汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目主要针对的是发行人现有的海外售后市场业务的扩产，今年受到了境外新冠疫情的影响。

随着境外新冠疫情的蔓延，发行人境外客户受到不同程度的影响，北美地区疫情于第二季度集中爆发，受其影响，主要客户二季度销售下滑明显；同时，受到新冠疫情的影响，发行人境外主要客户二季度订单下滑明显，三季度开始，主要境外客户的订单逐渐恢复。本次新冠疫情为突发公共卫生事件，发行人的境外销售受到了新冠疫情的短期冲击，随着疫情的逐步控制，发行人三季度以来境外客户的订单逐渐恢复，新冠疫情对公司境外销售的不利影响将逐渐减弱。

同时，今年因为受到了新冠疫情的影响，公司采购的进口设备的物流运输受到了一定影响，境外的设备安装调试人员入境受到了限制，从而也导致了实施进度较慢。

(3) 项目建设用地取得时间和基建施工与规划设计推迟较长时间

年产 3000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目涉及购买项目建设用地。该项目实施进度晚于预期的主要原因系由于该项目建设用地取得时间比原计划推迟较长时间，建设用地于 2018 年 11 月取得；且项目的基建

施工与规划设计涉及的审批流程较为复杂、相关工作计划有所滞后，导致项目不能按计划开工建设，实际基建工作于2019年6月才全面开展，基建工作整体进度比预期延迟较长时间。

(4) 设备的定制化导致采购流程较长

公司密切关注全球范围内汽车轮毂轴承单元技术发展趋势，紧随行业前沿发展，对研发设备的选型有着严苛的要求，多为定制化开发，需要一定的开发周期，部分关键设备选用进口设备，交付周期较长。设备采购周期较长也是前次募投项目投入进度晚于预期的主要原因。

2020年11月10日，公司召开第四届董事会第十四次会议、第四届监事会第十四次会议，审议通过了《关于部分募集资金投资项目延期的议案》，同意公司在募集资金投资项目实施主体、募集资金投资用途及规模不发生变更的情况下，对部分募集资金投资项目进行延期。

本次进行延期的募集资金投资项目为年产360万套汽车轮毂轴承单元扩能项目、企业技术中心升级改造项目 and 年产3,000万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目。上述项目截至2020年9月30日募集资金投入情况，及本次延期前后项目达到预定可使用状态日期如下：

单位：万元

项目名称	拟投入募集资金总额	累计投入募集资金金额	原预计达到预定可使用状态日期	延期后预计达到预定可使用状态日期
年产360万套汽车轮毂轴承单元扩能项目	23,669.00	11,330.48	2020-12-31	2021-12-31
企业技术中心升级改造项目	9,983.00	3,093.35	2020-12-31	2021-12-31
年产3,000万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目	48,869.00	19,175.23	2020-12-31	2021-12-31

经审议，董事会认为公司本次部分募集资金投资项目延期的事项未改变公司募集资金的用途和投向，募集资金投资项目投资总额、建设内容未发生变化，不存在改变或变相改变募集资金投向和其他损害公司股东利益的情形，符合中国证监会、深圳证券交易所关于上市公司募集资金管理的有关规定，符合公司及全体

股东的利益，同意公司将部分募集资金投资项目进行延期。公司监事会、独立董事、保荐机构均发表了明确的同意意见。

综上所述，近年来，公司主动开拓国内售后市场业务，积极布局“兆丰”自主品牌在国内售后市场的销售渠道，在满足海外售后市场需求的的同时，积极拓展国内售后市场的业务布局，加大对北美市场以外的其他境外国家和地区的市场拓展力度，积极拓展境内外售后市场渠道，尽量减少中美贸易摩擦带来的影响；同时，随着全球新冠疫情的逐步控制，导致前次募投项目延期的事项已经消除，前次募投项目预计能够在2021年12月31日前达到预定可使用状态，前次募投项目不存在重大不确定性。

4、项目可行性是否发生重大变化，是否会对本次募投项目产生影响

发行人前次募投项目实施进度晚于预期的原因主要是受到了中美贸易摩擦、新冠疫情、项目建设用地取得时间推迟以及设备采购定制化等方面的影响，公司与北美地区客户共同探讨应对策略，共克时艰，以满足市场需求。由于发行人境外售后市场业务开拓进展晚于预期，公司董事会本着对全体股东负责的态度，以审慎和效益最大化为原则，把控募集资金投资项目的实施进度，公司放缓了相关募投项目的建设进度。

近年来，公司主动开拓国内售后市场业务，积极布局“兆丰”自主品牌在国内售后市场的销售渠道，在满足海外售后市场需求的的同时，积极拓展国内售后市场的业务布局；同时，加大对北美市场以外的其他境外国家和地区的市场拓展力度，积极拓展境内外售后市场渠道。

针对境外售后市场的拓展，公司正积极开拓欧洲、东南亚等地区的售后市场销售渠道。目前，公司已与欧洲地区、东南亚地区的相关企业签署了《独家品牌推广及产品经销协议》，今年以来向两家经销商开始批量供货。与此同时，公司在继续做深产品与服务的差异化、增加客户粘性、深度绑定客户的基础上，持续拓展海外新市场、新客户。公司在保持原有销售渠道优势的基础上进一步加大头部客户布局，同时创新商务模式，与阿里巴巴国际站合作，积极拓展“HZF”自主品牌海外线上营销渠道，提升公司产品的国际影响力和知名度。

同时，公司已在国内售后市场快速推进“兆丰”自主品牌产品，通过授权经销等形式组建全国汽车售后市场营销网络，契合“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局。公司建立了严格的经销商准入标准和政策，已发展 20 余家一级经销商，基本覆盖全国重要市场。今年以来，公司正着力建立二级分销渠道。公司在为经销商提供高质量产品的同时，提供全方位的服务与支持，采取多种形式的培训，增进经销商对于公司产品的认知，以及对兆丰股份企业文化的认同，推动与经销商的合作共赢。

综上所述，发行人前次募投项目拟继续投入，募集资金使用进度晚于预期主要系受到了中美贸易摩擦、新冠疫情、项目建设用地取得时间推迟以及设备采购定制化等方面的影响，公司暂时放缓了相关募投项目的建设进度。随着公司通过积极拓展境内外售后市场渠道等措施积极应对，前次募投进展缓慢的原因已经消除，前次募投项目预计于 2021 年 12 月 31 日达到预定可使用状态，项目的可行性未发生重大变化。

发行人本次募投项目为年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，本次募投项目针对的目标市场为国内的主机市场，随着国内新冠疫情的迅速控制，经济建设迅速恢复，本次募投预计不会受到新冠疫情的影响；发行人前次募投主要针对的是境内外售后市场，与本次募投项目的目标市场不同，前次募投项目进度晚于预期不会对本次募投项目产生影响。

（二）以通俗易懂的语言披露本次各募投项目的主要产品、产能及其与前次募投项目、现有业务之间的联系与区别，是否涉及开发新产品或新技术，鉴于前次募投项目仍在建设中，本次进行大额融资建设新项目的必要性、合理性和谨慎性，是否存在重复建设情况，说明本次募投项目是否依赖前次募投的研究成果。

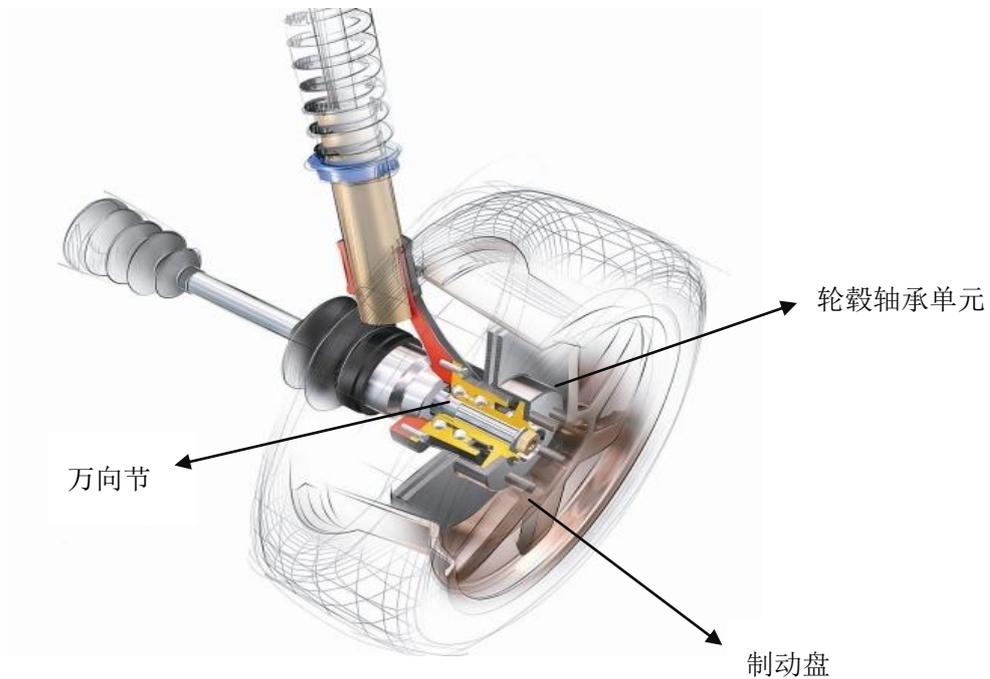
1、本次各募投项目的主要产品、产能及其与前次募投项目、现有业务之间的联系与区别，是否涉及开发新产品或新技术

公司现有主要产品为汽车轮毂轴承单元，该产品是对传统汽车车轮用轴承进行革新，并与汽车行驶系统、制动系统等元件集成一体的模块化产品，轮

轂轴承单元被广泛用于乘用车中，也在各类载重汽车中形成了扩大应用的趋势。

汽车轮毂轴承是应用于汽车轮轴处用来承重和为轮毂的转动提供精确引导的核心零部件。在汽车行驶过程中，汽车轮毂轴承既承受径向力，又承受轴向力，同时高速运转，是汽车驱动结构中的关键零部件之一，也是关系到汽车行驶安全的零部件之一。而汽车轮毂轴承单元是将轮毂轴承安装法兰、轮毂轴承、轮毂与刹车盘或轮轴的连接心轴、以及相关的密封件、轮速传感器和磁性编码器等主要零部件一体化设计并制造的汽车零部件产品。

汽车轮毂轴承单元在汽车中的位置示意图：



国内外已投入使用的各代汽车轮毂轴承单元通用结构特点及优点：

轮毂轴承单元代系	通用结构特点	主要优点	图片
第一代	将原两套分立的角接触球轴承或圆锥滚子轴承集成为一套外圈整体式、内圈背对背的组合。	出厂前预先设定好最佳工作游隙，使用安装时无需调整，一次性专业润滑，安装方便、结构紧凑、性能可靠。	

轮毂轴承单元代系	通用结构特点	主要优点	图片
第二代	将轮毂轴承外圈与相配合的安装凸缘制成一体的结构。	除具有第一代的全部优点外，由于其外圈与安装凸缘整合为一体，刚性好，可靠性高，重量较轻，并可有效缩短生产周期。	
第三代	将轮毂轴承与联接轮毂的安装凸缘、联接万向节的凸缘芯轴以及传感器集成为一个总成部件。其中内置轮速传感器的第三代轮毂轴承单元现已大规模使用。	与第二代轮毂轴承单元相比，其整体刚性更好、承载能力更强、可靠性更高；并且内置轮速传感器，实现了机电一体化发展。	

发行人已在募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的基本情况和经营前景，与现有业务或发展战略的关系，项目的实施准备和进展情况，预计实施时间，整体进度安排，发行人的实施能力及资金缺口的解决方式”之“（四）本次各募投项目的主要产品、产能及其与前次募投项目、现有业务之间的联系与区别，是否涉及开发新产品或新技术”中补充披露以下内容：

“发行人本次向特定对象发行股票的募集资金拟用于年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，具体的产品和产能情况如下：

项目名称	主要产品	产能（万套）
年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目	商用车免维护轮毂轴承单元	42.00
	商用车智能轮毂轴承单元	6.00
年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目	新能源汽车轮毂轴承单元	230.00

公司深耕汽车轮毂轴承单元主业，在发展初期由于受到资金规模等限制，主要服务于较高毛利、订单型号多、生产批量较小的乘用车售后市场。随着全球汽车零部件行业竞争日趋激烈，对零部件厂商规模化、协同能力和产品技术的要求越来越高。近年来，公司在生产、研发方面的投入不断加大，通过前次募集资金项目的建设，在柔性生产基础上，自动化水平有所提高；同时，通过本次募投项目的建设，预计将逐步具备快速大规模生产能力，可以满足主机厂的大批量配套需求。

发行人现有业务和前次募投、本次募投产品的主要区别和联系情况如下：

业务情况	主要产品	厂区地块	目标市场	要求的产线自动化水平	产品之间的区别和联系
发行人现有业务	第一、二、三代轮毂轴承单元	萧山经济技术开发区红垦农场兆丰路6号	境内外售后市场	相对较低，需要柔性定制化生产	发行人现有的第一、二、三代轮毂轴承单元具有型号多、单型号产量少的特点，产线的自动化水平相对较低，适合定制化、柔性化生产，主要针对乘用车售后市场的需求。
发行人前次募投	第二、三代轮毂轴承单元	萧山经济技术开发区红垦农场垦辉六路119号	境内外售后市场	相对较低，需要柔性定制化生产	发行人前次募投对第二、三代轮毂轴承单元进行了扩产，对主要针对乘用车售后市场的现有业务进行了产能的扩充，不涉及新产品和新技术的情况。
	汽车轮毂轴承单元用锻造毛坯件	萧山经济技术开发区红垦区块	为发行人主要产品配套，多余产能可以外销	相对较高	公司原有生产厂区设有锻造车间，但设备较为陈旧、产能并不充足，锻造车间生产的锻造毛坯件的产能仅能满足公司生产汽车轮毂轴承单元的很小一部分，大部分锻造毛坯件需要外购。为提升产品质量水平，实现差异化竞争，及早布局先进产业上游，以保持行业领先地位，有必要向产业链上游前移，为此拥有自己完整的供应链（锻造、车加工、热处理等）以保持公司的核心竞争优势，已成为公司进一步快速发展的必由之路。该项目主要用于生产汽车轮毂轴承单元用锻造毛坯件，主要包括轮毂轴承内、外圈锻件、

					<p>法兰盘锻件等，是公司现有业务轮毂轴承单元的上游。锻造工艺的精度受设备的先进性影响较大，公司通过现有锻造车间的经验积累，已经具备锻造生产环节的生产能力，通过该项目投资新建的精密锻件智能化工厂，采用行业领先的设备和工艺，与公司现有管理流程融合，能更充分保障生产供应，提高交付效率，满足客户需求。本项目不涉及新产品和新技术的情况。</p>
<p>发行人本次募投</p>	<p>商用车免维护轮毂轴承单元、商用车智能轮毂轴承单元</p>	<p>萧山经济技术开发区红垦农场垦辉六路119号</p>	<p>国内主机市场</p>	<p>相对较高，需要大批量生产</p>	<p>该项目的主要产品是公司在现有乘用车多年轮毂轴承单元设计经验的基础上，针对商用车对密封性、耐腐蚀性、低摩擦损耗和轻量化的需要，进行结构设计改善，自主创新研发的商用车免维护轮毂轴承单元，并通过搭建运维平台对轮毂轴承进行智能监测，形成商用车智能轮毂轴承单元产品。该项目主要针对国内的商用车主机市场，具有单型号产量高、产线自动化水平高等特点。该项目的主要产品商用车免维护轮毂轴承单元已经向汉德车桥、安徽华菱、比亚迪等部分主机客户小规模批量供货；商用车智能轮毂轴承单元产品的工艺技术研发也已经完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制，不存在新产品或新技术的情况。</p>
	<p>新能源汽车轮毂轴承单元</p>	<p>萧山经济技术开发区红垦农场垦辉六路119号</p>	<p>国内主机市场</p>	<p>相对较高，需要大批量生产</p>	<p>新能源汽车的传动系统与燃油汽车相比结构并没有革命性的变化，仍然是通过传动轴驱动车轮进行行驶。但新能源汽车启动加速度大，轮毂轴承滚动接触表面易发生滑蹭、啸叫、瞬时高温，因此在产品结构设计、表面处理等方面需要进行更多开发。该项目的产品主要是针对国内新能源汽车领域的主机市场，通过自动化程度较高的加工生产线，从热处理工艺到成品生产，产线生产效率将显著提升，独立的自动化生产线，可以提高产品的一致性，有利于公司产品品质提升，实现大规模、同型号的快速加工能力。</p>

					该项目主要产品是对现有燃油乘用车第三代轮毂轴承单元进行进一步的设计细化和产品开发，目前工艺技术研发已经完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制，不涉及需要通过本次募投项目开发新产品或新技术的需求。
--	--	--	--	--	--

本次募集资金投向的商用车免维护轮毂轴承单元已经完成前期研发工作，并已经向汉德车桥、安徽华菱、比亚迪等部分主机客户小规模批量供货；商用车智能轮毂轴承单元产品的工艺技术研发也已经完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制，不涉及需要通过本次募投项目开发新产品或新技术的需求。

新能源汽车的传动系统与燃油汽车相比结构并没有革命性的变化，仍然是通过传动轴驱动车轮进行行驶，新能源汽车现有的传动模式的相关技术与燃油车具有一致性。但新能源汽车启动加速度大，轮毂轴承滚动接触表面易发生滑蹭、啸叫、瞬时高温，因此在产品设计、制造工艺等方面需要进行更多提升。公司本次募投项目年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的主要产品，是对现有燃油乘用车第三代轮毂轴承单元进行进一步的设计优化和过程开发，目前主要制造工艺已经研发完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制，不涉及需要通过本次募投项目开发新产品或新技术的需求。”

2、鉴于前次募投项目仍在建设中，本次进行大额融资建设新项目的必要性、合理性和谨慎性，是否存在重复建设情况，说明本次募投项目是否依赖前次募投的研究成果

发行人前次募集资金中年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目和汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目的投向主要针对现有业务的乘用车售后市场的扩产需求，乘用车售后市场具有型号多、单型号产量少的特点，产线的自动化水平相对较低，比较适合定制化、柔性化生产；年产 3,000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目主要用于生产汽车轮毂轴承单

元用锻造毛坯件，主要包括轮毂轴承内、外圈锻件、法兰盘锻件等，是公司现有业务轮毂轴承单元的上游。

发行人本次募投项目年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的目标市场均为国内主机市场，具有单型号产量高、产线自动化水平高等特点，通过自动化程度较高的加工生产线，从热处理工艺到成品生产，产线生产效率将显著提升，实现大规模、同型号的快速加工能力。

本次募集资金建设项目与前次募集资金投资项目在产线性能、目标市场等方面具有明确的区别，通过建设本次募集资金建设项目，公司将有效扩大在商用车、新能源汽车等高景气度细分行业的主机市场业务产品的相关产能，建设本次募集资金投资项目是公司坚持主机市场和售后市场双轮驱动战略的重要布局，新建本次募投项目具有必要性。募集资金投资方案经过了前期审慎论证，具有合理性和谨慎性，不存在重复建设的情况。

本次募集资金投向的商用车免维护轮毂轴承单元已经完成前期研发工作，并已在现有产线上向汉德车桥、安徽华菱、比亚迪等部分主机客户小规模批量生产供货；商用车智能轮毂轴承单元产品、新能源汽车轮毂轴承单元产品的工艺技术研发也已经完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制，不存在依赖前次募投的研究成果的情况。

（三）结合相关进口国政策、境内外客户储备、在手订单、市场空间、现有产能规模及产能利用率、相关领域海外倾销与反倾销政策等情况，说明前募及本募新增产能的消化措施，请结合上述内容完善产能消化风险的表述，并进行特别风险提示。

1、本次募集资金投资项目新增产能的消化措施

本次募集资金投资项目包括年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，针对的下游目标市场主要为在细分领域具有高景气度的国内商用车、新能源汽车主机市场，而公司现有产能主要针对境内外售后市场，因此本次募投项目的产能消化受

国际贸易摩擦、公司现有产能规模、产能利用率的影响较小。本次募投项目在市场未来发展空间、客户储备、在手订单、人员技术储备等方面拥有扎实的产能消化基础，预计未来投产后产能可以有效消化。

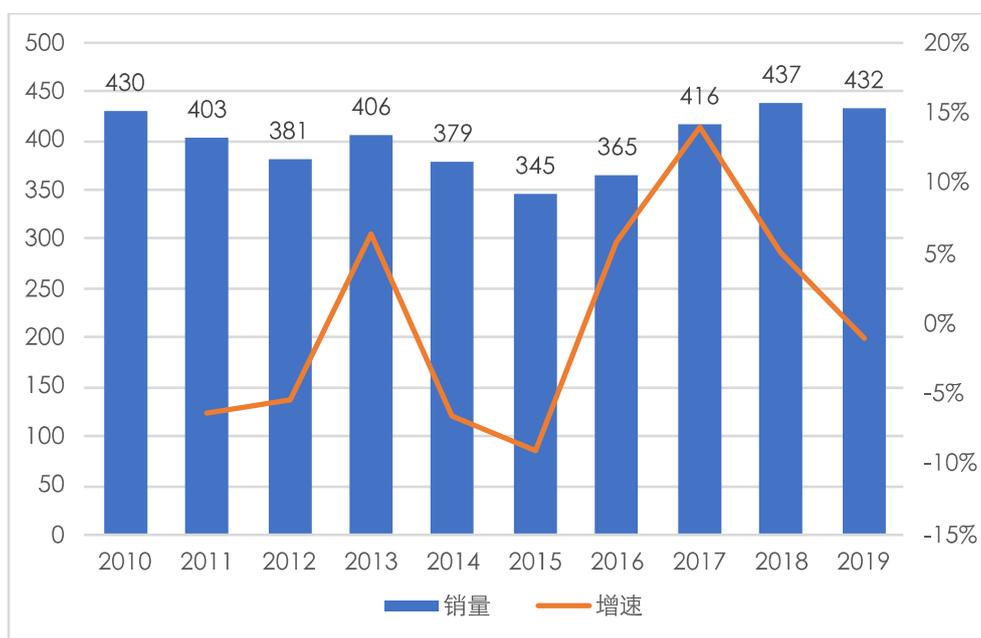
(1) 本次募投项目的市场空间情况

①年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目市场空间情况

A、商用车市场发展情况

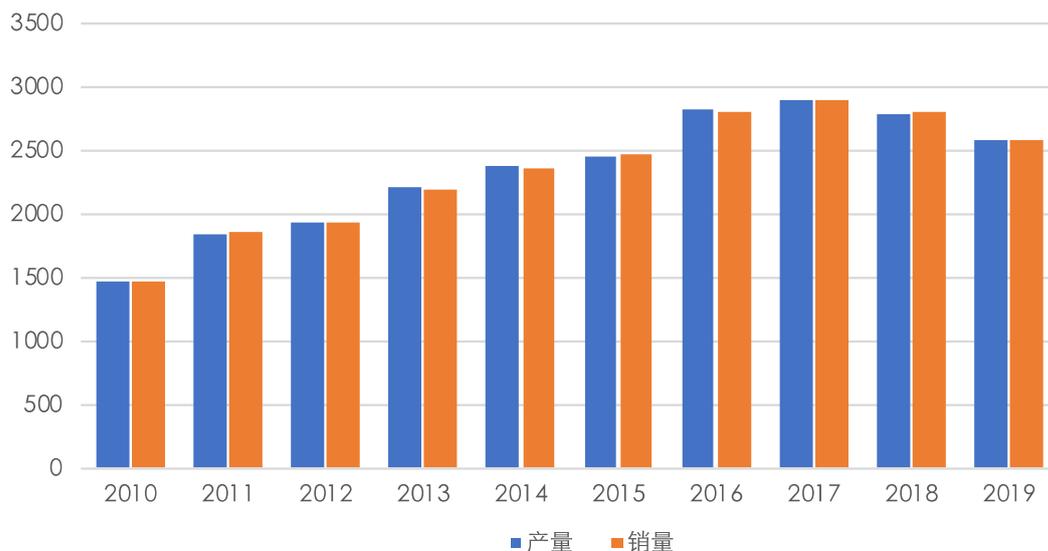
2019 年，在基建投资回升、国三汽车淘汰、新能源物流车快速发展、治超加严等利好因素促进下，商用车产销好于乘用车，商用车产销分别完成 436 万辆和 432.4 万辆，产量同比增长 1.9%，销量下降 1.1%。分车型销售情况来看，货车的情况要好于客车，同时货车中的重型货车在 2019 年销售 117.4 万辆，同比增长 2.3%。

2010-2019 年国内商用车市场销量及增速（单位：万辆，%）



数据来源：中国汽车工业协会

2010-2019 年中国汽车产销量（单位：万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

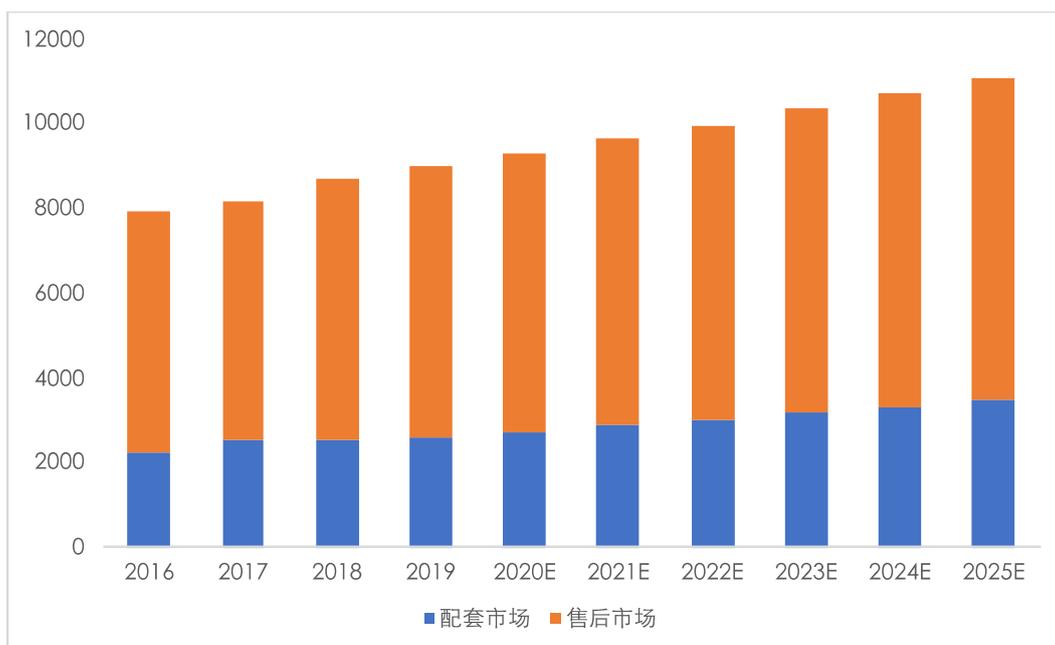
近年来，随着互联网、人工智能、电动化等新技术的兴起和国家政策的推动，汽车工业进入了快速变革时期，新一轮科技革命推动着传统汽车工业的转型升级，传统汽车制造的价值链面临格局重塑，智能网联汽车、新能源汽车正逐步成为未来汽车的全新定义。

B、商用车轮毂轴承市场情况

汽车轮毂轴承是应用于汽车轮轴处用来承重和为轮毂的转动提供精确引导的核心零部件。在汽车行驶过程中，汽车轮毂轴承既承受径向力，又承受轴向力，同时高速运转，是汽车驱动结构中的关键零部件之一，也是关系到汽车行驶安全的核心零部件之一。

2019年，我国商用车产量达到436万辆，同比增长1.9%，全国商用车保有量达到约5300万辆，同比增长3.9%。假设未来五年，商用车市场年复合增长率为5%，商用车保有量年复合增长率为3%，每辆商用车需要6套轮毂轴承，2019年商用车轮毂轴承配套和售后市场需求量达到8,976万套，2025年预计达到11,100万套。

2016-2025年商用车轮毂轴承市场（单位：万套）



C、商用车轮毂轴承市场占有率情况

年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目的建设期为 24 个月，建成后第一年达产 40%，第二年达产 65%，第三年达产 100%。假设该项目于 2021 年 1 月正式动工，并于 2022 年底完成建设。则 2023 年至 2025 年，年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目的产能占商用车主机市场规模的比重情况如下表所示：

项目	计算公式	2023 年	2024 年	2025 年
商用车产量预测（万辆）[注 1]	A	529.96	556.46	584.28
商用车免维护轮毂轴承单元渗透率[注 2]	B	20%	20%	20%
商用车单台轴承需求量（套）	C	6	6	6
主机市场商用车免维护轮毂轴承单元需求量（万套）	$D=A*B*C$	635.95	667.75	701.14
本项目的产能（万套）	E	19.20	31.20	48.00
占主机市场商用车免维护轮毂轴承单元需求量的比重	$F=E/D$	3.02%	4.67%	6.85%

[注 1]：2019 年，我国商用车产量为 436 万辆，2017 年至 2019 年我国商用车复合年均增长率为 5.6%，假设未来商用车市场年复合增长率为 5%。

[注 2]：根据目前在商用车上使用轮毂轴承单元的使用率进行预估，商用车免维护轮毂轴承单元的渗透率保守确定为 20%。

通过测算，2023 年至 2025 年，发行人针对国内商用车主机市场扩产的产能

合计占国内汽车轮毂轴承单元需求量的比重分别为 3.02%、4.67%和 6.85%，占比较低，国内商用车主机市场的巨大容量可以有效消化公司本次募投的产能扩充。

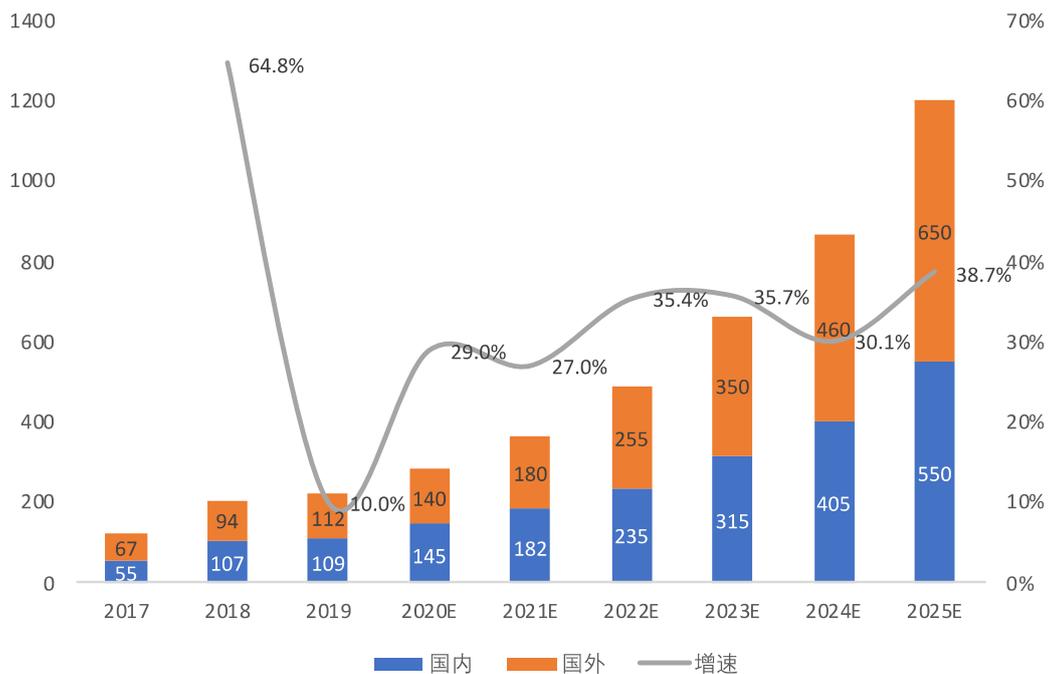
②新能源汽车轮毂轴承单元预计市场情况

A、全球新能源汽车发展情况

新能源汽车在初期难以在成本、技术上与传统燃油汽车进行竞争，其前期技术积累、市场导入期间需要政府大力支持。目前全球主要国家和地区都相继出台了各种扶持政策，促进新能源汽车的技术提升和市场推广。受政府激励政策、公共充电网络改善、技术成熟成本下降、车型更加丰富等因素影响，全球新能源汽车近年来呈井喷状发展态势。从长期来看，包括纯电动、燃料电池技术在内的纯电驱动将是新能源汽车的主要技术方向，在短期内，油电混合、插电式混合动力将是重要的过渡路线。

根据 EVTank 数据，2019 年全球新能源汽车销量达到 221 万，预计到 2025 年将增长至 1,200 万辆，年均复合增长率将达到 32.6%。2025 年中国仍是全球新能源乘用车市场的重要组成部分，其销量占比将达到 45.8%。

2020-2025 年全球新能源乘用车销量预测（单位：万辆）



数据来源：EVTank，伊维经济研究院

在世界各国对以电动汽车为代表的新能源汽车的支持下，新能源汽车产业市场竞争能力、消费者的认可度和接受程度及新车占比不断提升。数据显示，一些国家的新能源汽车替代效应已十分显著。挪威新能源汽车的渗透率一直处于世界领先地位，2019 年的新能源汽车销售占比超过 50%，目标到 2025 年将禁止汽油和柴油汽车销售；2019 年我国新能源汽车销售占比达到 4.68%，根据新能源汽车产业规划，到 2025 年新能源汽车新车销售占比达到 20% 左右。

总体而言，新能源汽车在全球范围内已进入快速发展期，全球主要车企将新能源汽车作为重要战略，逐渐加大布局与投入，到 2025 年各国主要车企在新能源汽车领域的规划销量合计将达到 570 到 820 万辆。未来，全球市场将随着我国积分制考核、电动汽车制造商产能提升以及全球主流车企的新能源车型集中投放而进入新一轮快速增长期。

B、中国新能源汽车发展情况

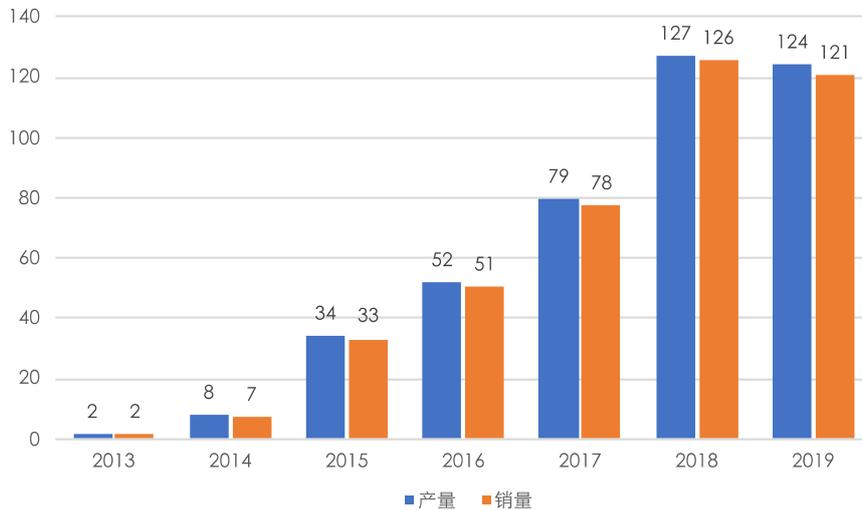
作为我国战略性新兴产业之一，政府高度重视新能源汽车产业发展，先后出台了全方位激励政策，从研发环节的政府补助、生产环节的双积分，到消费环节的财政补贴、税收减免，再到使用环节的不限牌不限购、运营侧的充电优惠等，几乎覆盖了新能源汽车整个生命周期。其中补贴政策与双积分政策对行业发展影响最为深远。

2020 年 4 月，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委发布了《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，“将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至 2022 年底”，以支持新能源汽车产业高质量发展，保障行业长期稳定的发展。根据《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》，到 2025 年，新能源汽车新车销售占比达到 20% 左右。新能源汽车产业虽然补贴政策调整，但仍是国家重要支持的产业方向，是走向汽车强国的重要路线。未来有望出台更完善的配套政策，推动产业高质量发展。我国新能源汽车产业经过十年的规划和培育，已具备一定先发优势和规模优势，在资本投入和市场体量上领先于欧美，在技术和产品上基本与国际处于同一水平线上。

2019 年我国新能源汽车产销量分别达到 124.2 万和 120.6 万辆，同比分别下降 2.3% 和 4.0%，增速有所放缓，但 2013-2019 年产量复合增长率依然达到

103.4%，产量占据全球新能源汽车约一半。据公安部统计，截至 2019 年底，全国新能源汽车保有量达 381 万辆，占汽车总量的 1.46%，同比增长 46.05%，呈快速增长趋势。

2013-2019 年中国新能源汽车产销量（单位：万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

C、新能源汽车轮毂轴承市场占有率情况

根据《新能源汽车产业发展规划(2021-2035 年)》，2025 年新能源汽车新车销量占比将达到 20%左右。根据 2020 年 8 月 7 日兴业证券发布的行业研究报告《全球新能源汽车供给和需求深度解析》，预计 2020 年下半新冠疫情得到控制后，新能源汽车市场需求将得到恢复，并在新能源汽车下乡、新能源造车新势力进入私人消费领域、网约车运营需求提升等有利因素的带动下，2020 年下半年国内新能源汽车产销量预计可达到 84 万台，预计 2021-2025 年国内新能源乘用车销量将分别达到 160.5、227.5、298.1、385.8、497.0 万辆，新能源汽车渗透率由 2019 年的 5%提升至 2025 年的 22%。

公司本次募投项目年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的建设期为 24 个月，建成后第一年达产 40%，第二年达产 65%，第三年达产 100%。假设该项目于 2021 年 1 月正式动工，并于 2022 年底完成建设。则 2023 年至 2025 年，年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的产能占国内新能源主机市场规模的比重情况如下表所示：

项目	计算公式	2023 年	2024 年	2025 年
----	------	--------	--------	--------

国内新能源汽车产量预测 (万辆)	A	298.10	385.80	497.00
轴承需求量(套)	B	4	4	4
国内新能源汽车主机市场轮 毂轴承单元需求量(万套)	C=A*B	1,192.40	1,543.20	1,988.00
本项目的产能(万套)	D	92.00	149.50	230.00
占国内新能源汽车轮毂轴承 单元主机市场需求量的比重	E=D/C	7.72%	9.69%	11.57%

通过测算，2023年至2025年，发行人针对国内新能源汽车主机市场扩产的产能合计占国内新能源汽车主机市场轮毂轴承单元需求量的比重分别为7.72%、9.69%和11.57%，2023年至2025年虽然随着产能释放，导致市场占有率提升较快，但新能源汽车作为汽车行业未来的发展趋势，其市场渗透率迅速上升，随着未来市场渗透率逐步提升，新能源汽车轮毂轴承单元需求量也将随之提升，国内新能源汽车主机市场的未来巨大容量可以有效消化公司本次募投的产能扩充。

发行人本次募集资金投向具有高景气度的商用车、新能源汽车细分板块，细分板块总体需求保持在高位运行，为公司本次新增产能消化提供了广阔的空间。

(2) 本次募投项目的客户储备情况

本次募投项目拟投资于年产48万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产230万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，目前公司已经进入了部分商用车、新能源汽车主机厂的供应商名单，与部分主机厂、车桥厂签订了保密协议、框架协议等意向性合同，近年来已陆续有少量订单开始生产，并积极开拓争取增量市场。

截至本回复出具日，已与发行人签署意向合同的主机厂、车桥厂情况如下：

序号	客户名称	与客户对接的主要领域	签署协议
1	商用车客户A	商用车	《工业品买卖合同》
2	商用车客户B	商用车	《采购合同》
3	商用车客户C	商用车	《质量保证协议》
4	商用车客户D	商用车	《汽车零部件采购合同》
5	商用车客户E	商用车	《采购合同》

6	商用车客户 F	商用车	《保密和不披露协议》
7	商用车客户 G	商用车	《采购质量协议》
8	乘用车客户 A	新能源乘用车	《采购合同通用条款》
9	乘用车客户 B	新能源乘用车	《保密协议》
10	乘用车客户 C	新能源乘用车	《采购合同》《研发项目技术保密协议书》
11	乘用车客户 D	新能源乘用车	《保密协议》
12	乘用车客户 E	新能源乘用车	《采购合同》

由于公司所处汽车零部件的行业性质决定自建设完毕至获取订单的周期较长，往往需要经过验厂、初期产品开发、生产件批准、量产批准等流程，因此公司在相关生产线建设完毕并基本达到量产要求之前，销售订单并不充分。但是由于商用车、新能源汽车行业发展前景良好，随着与主机厂合作的持续深入，公司在充分利用其具备的良好市场基础和人员、技术、市场、供应商等相关储备的情况下，预计公司与主机厂合作的产品供应量将持续增长，本次募投项目新增产能能够顺利消化。

(3) 在手订单情况

截至本回复出具日，发行人在商用车领域已经获取且尚未全部执行完毕的在手订单情况如下：

单位：万元

客户名称	订单金额
商用车客户 A	816.22
商用车客户 B	1,313.51
商用车客户 C	58.70
商用车客户 D	54.21
商用车客户 E	32.80
商用车客户 H	49.78
合计	2,325.22

公司采取以销定产的生产模式，客户通过供应商采购系统或者以邮件等形式下订单，单个订单的规模较小，在手订单情况只能反映目前时点的生产安排状况，不能有效反映未来的客户需求。由于公司所处汽车零部件的行业性质决

定自建设完毕至获取订单的周期较长，往往需要经过验厂、初期产品开发、生产件批准、量产批准等流程，因此公司在相关生产线建设完毕并基本达到量产要求之前，销售订单并不充分。但是由于商用车、新能源汽车行业发展前景良好，随着与主机厂合作的持续深入，公司在充分利用其具备的良好市场基础和人员、技术、市场、供应商等相关储备的情况下，预计公司与主机厂合作的产品供应量将持续增长。

发行人在商用车主机市场拓展多年，目前已经与汉德车桥、安徽华菱等商用车主机客户形成了长期稳定的合作关系，但受限于现有产线的产能，订单规模尚未充分释放。报告期内，发行人在商用车主机市场已经获取的订单金额合计为 15,546.32 万元。发行人开拓新能源汽车主机市场较晚，尚未形成批量的订单。公司在乘用车汽车轮毂轴承单元具有完善的技术开发能力，针对新能源主机市场的产品是对现有燃油乘用车第三代轮毂轴承单元进行进一步的设计细化和产品开发，目前主要产品已经具备大规模生产的技术基础；公司在商用车主机市场拓展多年，与主机客户形成了紧密的合作关系，在乘用车主机市场拓展不存在市场、人员等方面的阻碍，新增产能可以有效消化。

(4) 充足的人员、技术储备可以为本次募投项目顺利实施打下坚实的基础

①人员储备情况

发行人本次募投项目的产品是在发行人多年轮毂轴承单元设计经验的基础上，针对商用车对密封性、耐腐蚀性、低摩擦损耗和轻量化的需要，以及新能源汽车启动加速度大，轮毂轴承滚动接触表面易发生滑蹭、啸叫、瞬时高温等情况，进行结构设计改善、表面处理开发等工艺细化的新产品。新产品的研发均是由公司现有核心研发团队通过多年技术积累逐步研发而来，公司在本次募投的核心技术人员的储备上较为充足。截至 2020 年 9 月 30 日，公司共有技术人员 99 人，拥有一支正向开发的研发队伍。研发人员多长期从事汽车零部件或轴承产品的研发、工艺研究，具有深厚的专业理论知识及丰富的实践经验；同时公司还聘请有较高知名度的行业专家和学者教授担任技术顾问，对研发人员进行指导提升。

公司历来注重对人才的培育，经过多年运营，目前公司拥有一支优秀的管理、营销、技术人员团队。随着公司逐步拓展国内主机市场，实施双轮驱动的战略布局，同时积极布局“兆丰”自主品牌在国内售后市场的销售渠道，公司成立了汽车主机事业部和国内售后事业部。其中，为了保证本次募投项目顺利实施，公司近年来已经设立汽车主机事业部，招聘专职人员，负责商用车、新能源汽车主机业务的前期开发、项目跟进、客户协调及客户日常关系维护等工作。

公司拥有一支在汽车轮毂轴承行业具有多年研发、设计及制造工作经验的团队，可以为公司积极布局国内商用车、新能源汽车主机市场的发展战略及本次募投项目的顺利实施提供良好的人力保障。

②技术储备情况

A、年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目的技术储备情况

公司在新产品开发上有着丰富的经验，完成了重型卡车中桥主动齿轮轴承单元开发、双列圆锥型第三代汽车轮毂轴承单元开发及产业化、环形霍尔式轮速传感器开发及产业化，以及第四代汽车轮毂轴承单元研发的技术储备。

本次募投项目拟生产的商用车免维护轮毂轴承单元和智能轮毂轴承单元，已获得相关授权发明专利 5 项、实用新型专利 5 项，另外 3 项发明专利正在申请。已获得授权的运用于商用车智能轮毂轴承单元的相关技术专利如下：

序号	专利名称	专利类型	专利号	申请日
1	圆锥滚子型驱动轮轮毂轴承单元	发明	2009101023584	2009.09.07
2	汽车轮毂轴承单元	发明	2011100736863	2011.03.25
3	复合型汽车轮毂轴承单元	发明	2011100740799	2011.03.25
4	一种新型的汽车轮速传感器	发明	2012100116051	2012.01.14
5	一种汽车轮毂轴承单元密封件	发明	2014102125266	2014.05.19
6	一种机械振动及温度检测装置	实用新型	2017208119107	2017.07.06
7	一种商用车轮毂轴承单元及密封结构	实用新型	2018201242942	2018.01.25
8	一种安装在轮毂轴承上的多功能传	实用新型	2019205336680	2019.04.18

感器及其轮毂轴承				
9	一种汽车智能轮毂轴承单元监测预警系统	实用新型	2019205340440	2019.04.18
10	一种安装在轮毂轴承单元上的传感器及其轮毂轴承单元	实用新型	2019205566288	2019.04.18

B、年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的技术储备情况

新能源汽车的传动系统与燃油汽车相比结构并没有革命性的变化，仍然是通过传动轴驱动车轮进行行驶，新能源汽车现有的传动模式的相关技术与燃油车具有一致性。但新能源汽车启动加速度大，轮毂轴承滚动接触表面易发生滑蹭、啸叫、瞬时高温，因此在产品设计、制造工艺等方面需要进行更多提升。产品设计、制造工艺等方面的研发更多为工艺技术的改进，并不涉及到发行和实用新型专利的申请。

发行人主要依靠自主研发，在生产实践中不断完善工艺流程、提高技术水平，成为国内汽车轮毂轴承单元的先进制造企业之一。目前，可以运用到年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的核心技术情况如下：

序号	核心技术	来源和研发过程
1	铆合式第三代轮毂轴承单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。通过仿真分析、设计优化和试验验证，准确掌握翻边过程中最容易开裂的高应力点，合理设计翻边结构和铆合工具优化，改善应力分布，同时又能够实现准确预置预紧。技术人员通过不断改进，并最终形成自有的铆合式结构设计标准、材料控制标准和生产加工标准；基于此技术的铆合式第三代轮毂轴承单元已获得国家发明专利（ZL200910102358.4 圆锥滚子型驱动轮轮毂轴承单元）。
2	复合式密封圈技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。通过对比分析和改进现有密封圈结构设计，采用大塑性变形有限元分析技术，仿真模拟特制橡胶密封唇与零件之间的接触力，从而合理设计密封圈橡胶唇的相对位置、形状、角度和厚度等参数。采用该技术的密封圈可以有效抵御外部泥砂冲击和阻挡内部润滑脂泄漏，应用于轮毂轴承单元上，可保障产品寿命和可靠性达到客户要求。基于此技术的复合式密封圈结构已获得国家发明专利（ZL201410212526.6 一种汽车轮毂轴承单元密封件）。

3	新一代轮毂轴承单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。结合轮毂轴承单元不断集成周边零部件的技术发展路径，公司在第三代轮毂轴承单元技术的基础上，进一步将汽车等速万向节与轮毂轴承集成为总成部件，自主设计研发了汽车轮毂轴承单元与万向节组合总成原型并验证成功；该技术的核心内容是采用合理的设计和局部感应淬火处理，将多个零件整合一体，使得汽车传动总成更加集成化、小型化和轻量化，并有益于节能降耗。
4	汽车轮速传感器设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。公司研发人员通过研究应用 GMR 芯片，开发制作磁阻式轮速传感器，具有性能稳定、频率响应高，制造成本适中的特点，能成功解决传统电磁轮速传感器和霍尔传感器在汽车轮毂轴承单元上的应用。基于该技术的轮速传感器已获得国家发明专利（ZL201210011605.1 一种新型的汽车轮速传感器）。
5	复合式轮毂轴承单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。公司设计了一种复合型轮毂轴承单元，将受力较大的内侧列轴承设计为圆锥滚子型，受力较小的外侧列设计为角接触球轴承结构；这种结构设计结合了角接触球轴承和圆锥滚子轴承的优点，在提高单元承载能力的同时可以有效降低轴承单元的摩擦转矩，更好的提高单元可靠性。基于此技术设计的产品已获得国家发明专利（ZL20111 0074079.9 复合型汽车轮毂轴承单元）。
6	轮毂内侧端可分离连接的汽车轮毂单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。其核心技术是在轮毂轴承单元的内侧设计与汽车半轴驱动部分的离合装置，是一种新型的汽车两轮驱动和四轮驱动转换技术。该项技术已取得国家发明专利（ZL2012 1 0206702.6 轮毂内侧端可分离连接的汽车轮毂单元）。
7	轮毂轴承单元轻量化、低扭矩设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。其核心技术是对轮毂轴承单元进行轻量化设计、同时结合汽车低排放的要求，对产品的启动扭矩进行降低；实现低碳环保的要求；此项技术公司已验证成功，同时专利技术正在申请中。
8	汽车轮毂轴承单元表面黑化处理技术	该技术为公司技术人员自主研发完成，其核心技术是对轮毂轴承单元中的轴承零件进行表面黑色氧化处理，使得轴承单元具有良好的抗启动擦伤性能和抗微动磨损性能，同时具有更优的耐腐蚀性。该产品已在中国、北美和欧洲市场获得批量应用，并已获得外观专利（专利编号：ZL 2015 3 0295307.4）。

公司是省级重点企业研究院、省级企业技术中心和省级高新技术研究开发中心，拥有国家级博士后科研工作站和通过 CNAS（中国合格评定国家认可委员会）认可的检测研究中心。公司长期与海外跨国公司和研究机构建立合作关系，聘请专家进行咨询和现场指导，同时与浙江大学、浙江工业大学、浙江农林大学、浙江科技学院、河南科技大学、大连理工大学、洛阳轴研所等大学和科研

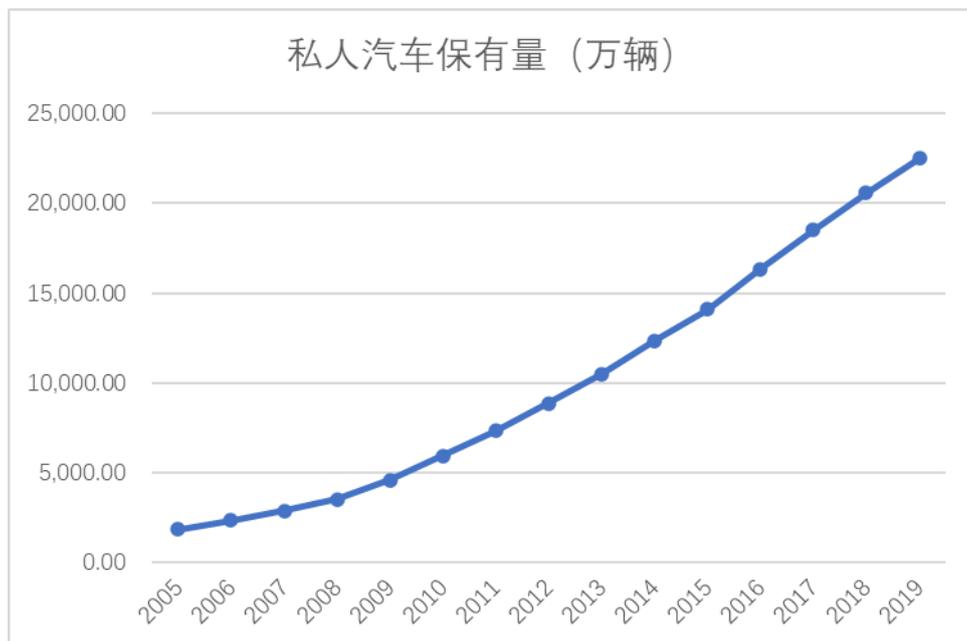
院所有着紧密的“产学研”协作关系。公司具备新技术研究、新产品开发、试制、检测、试验、验证全流程的设计和检测能力，能够为客户提供完整的汽车轮毂轴承单元的解决方案。

扎实的技术基础、经验丰富的专业核心技术团队，优秀的产品开发能力，成熟的生产工艺和质量检验经验，为本次项目的顺利实施打下坚实的基础。

2、前次募集资金投资项目新增产能的消化措施

(1) 售后市场的巨大容量可以有效消化公司前次募投的产能扩充

售后市场与汽车保有量、汽车车主的经济实力、消费偏好等有较为紧密的联系，而售后市场的规模则取决于汽车保有量。2019年，我国私人汽车保有量达到了22,508.99万辆，是2005年私人汽车保有量1,848.00万辆的12.18倍。2005年至2019年，我国私人汽车保有量情况如下：



数据来源：同花顺 iFinD

根据 OICA 的数据显示，2010 年至 2018 年全球汽车保有量呈稳步增长态势，截至 2018 年全球汽车保有量为 14.19 亿辆，假设 2019 年至 2020 年保持 3.0% 的增速，则至 2020 年末全球汽车保有量将达到 15.05 亿辆。

售后市场汽车轮毂轴承单元需求量按“保有量（辆）×4（套/辆）×轮毂轴承单元使用率×年均维修率”的公式测算如下：

项目	计算公式	数量
2020 年末全球汽车保有量（万辆）	A	150,540.71
轮毂轴承单元使用率[注 1]	B	78.40%
年均维修率[注 2]	C	16.70%
全球售后市场汽车轮毂轴承单元需求量（万套）	$D=A*4*B*C$	78,840.50
发行人现有汽车轮毂轴承单元产能（万套）	-	540.00
发行人前次募投尚未投产产能（万套）	-	290.00[注 3]
发行人针对售后市场的产能合计（万套）	E	830.00
占全球售后市场汽车轮毂轴承单元需求量的比重	$F=E/D$	1.05%

[注 1] 全球汽车保有量中，约 73%为乘用车，剩余 27%为商用车。在乘用车领域，轮毂轴承单元已经普及，轮毂轴承单元使用率按照 100%测算；商用车领域按照轮毂轴承单元渗透率 20%保守测算。

[注 2] 轮毂轴承单元一般使用里程约为 8-10 万公里，平均 5-6 年需更换一次，故其年均维修率保守确定为 16.70%。

[注 3] 发行人前次募投扩产约 360 万套汽车轮毂轴承单元，目前已投产 70 万套，尚余 290 万套未投产。

综上所述，通过测算，发行人针对售后市场的产能合计占全球售后市场汽车轮毂轴承单元需求量的比重为 1.05%，占比较低，售后市场的巨大容量可以有效消化公司前次募投的产能扩充。

（2）积极应对中美贸易摩擦的影响，与客户一起共克时坚

发行人前次募投项目主要针对发行人现有的售后市场进行扩产，受中美贸易摩擦影响，美国对中国产品进口加征关税，导致发行人出口产品的整体关税税率呈上升趋势。自 2018 年以来，中美贸易摩擦对发行人境外销售业务产生影响的主要事件如下表所示：

序号	日期	主要事项
1	2018 年 7 月	美国政府发布了加征关税商品清单，将对从我国进口合计 500 亿美元的商品加征 25%的关税。
2	2018 年 9 月	美国政府宣布将对从我国进口合计 2000 亿美元的商品加征 10%的关税。

3	2019年5月	美国政府宣布自2019年5月10日起，对从我国进口的2,000亿美元清单商品加征的关税税率由10%提高到25%。
---	---------	--

2016年8月、2018年7月，美国商务部两次对中国出口的圆锥滚子轴承及其零件产品发起了反倾销税命令的行政复审，裁定公司与其它未取得单独税率资格的企业适用中国92.84%普遍税率。公司认为美国商务部的裁决偏离事实、不公正，就美国商务部此次裁决向美国国际贸易法院进行上诉，以维护公司正常权益。根据美国国际贸易法院的最终裁定，公司符合单独税率资格。美国商务部最终裁定兆丰股份符合单独税率资格，适用7.04%单独税率，但2015-2016年度适用税率为中国92.84%普遍税率。反倾销税为美国海关和边境保护局向美国当地进口商征收，不会对公司过往经营业绩产生影响。

公司深耕北美售后市场多年，对市场需求有着深入了解，拥有引领市场的产品迭代创新能力，并与主要客户建立了长期稳定的战略合作关系，基于各自优势共同开发适销对路的产品已成为常态。公司主要采用ODM的销售模式，为市场龙头客户的“战略供应商”。报告期内，发行人采用ODM销售模式的主要客户（以下简称“ODM客户”）包括辉门、NAPA、GMB、FEBI、通用、斯凯孚等。公司在ODM客户品牌和产品推出前期根据客户不同的品牌战略以及市场定位的需求提供优化、差异化设计，ODM客户会定期派出工程技术人员、质量工程师等至发行人处进行现场检查，新产品开发订单均需与ODM客户一起完成设计、工艺、质量检验等程序后方可组织生产。经过长期合作，公司与ODM客户已经形成稳定的合作关系，并在新产品开发、新市场开拓等方面有广泛深入的合作。公司作为合格的供应商进入ODM客户的供应商名单后，双方会形成稳定的合作关系，对于ODM客户而言，更换合格供应商的更换成本高、持续周期较长，因此具有较强的客户粘性。

公司多年建立的产品开发能力、质量保证能力和客户粘性构筑了业务壁垒。虽然中美贸易摩擦在短期内对公司的经营情况构成了较大影响，但随着公司的积极应对，预计未来中美贸易摩擦对公司的不利影响将有所减弱。发行人前次募投项目的未来产能消化预计不会受到中美贸易摩擦的较大冲击。

(3) 现有产能规模及产能消化

报告期内，发行人现有主要产品的产能产量情况如下：

单位：万套

期间	产品名称	产能	产量	产能利用率
2020年1-9月	第一代轮毂轴承单元	90.00	97.78	108.65%
	第二代轮毂轴承单元	90.00	69.55	77.28%
	第三代轮毂轴承单元	225.00	189.97	84.43%
	转向节	2.25	1.03	45.92%
	分离轴承	3.75	2.63	70.24%
2019年度	第一代轮毂轴承单元	120.00	119.02	99.18%
	第二代轮毂轴承单元	120.00	55.15	45.96%
	第三代轮毂轴承单元	300.00	237.30	79.10%
	转向节	3.00	0.57	19.09%
	分离轴承	5.00	3.54	70.76%
2018年度	第一代轮毂轴承单元	120.00	131.06	109.21%
	第二代轮毂轴承单元	120.00	63.25	52.71%
	第三代轮毂轴承单元	275.00	220.23	80.09%
	转向节	3.00	2.27	75.76%
	分离轴承	-	-	-
2017年度	第一代轮毂轴承单元	120.00	136.05	113.37%
	第二代轮毂轴承单元	120.00	114.25	95.21%
	第三代轮毂轴承单元	250.00	259.80	103.92%
	转向节	-	-	-
	分离轴承	-	-	-

2018年后，公司产能利用率有所下降，主要原因包括以下两个方面：（1）受到中美贸易摩擦的影响，公司对北美售后市场的销量受到一定影响有所下滑，由于公司的生产方式为以销定产，因此销量的下滑带动了产量的下滑；（2）由于中美对抗的不可预计性，公司未能预计到中美贸易摩擦对公司产生的影响，因此，虽然公司主动放缓了前次募投项目产能扩充的速度，但通过前次募投的逐步实施，2017年扩充了第二代轮毂轴承单元年产20万套的产能以及2018年、2019年陆续扩充第三代轮毂轴承单元年产50万套的产能，产能扩充的同时，产量未能相应增加导致了产能利用率的下降。

但随着公司逐步适应了中美贸易摩擦带来的挑战，以及全球在新冠疫情的影响下仍然逐步的复工复产，全球疫情的逐步控制，预计中美贸易摩擦和新冠疫情对公司境外售后市场的影响将逐步减少。同时，随着公司加大力度对国内售后市场、北美市场以外的境外其他国家和地区售后市场的拓展，预计前次募投的产能可以得到有效消化。

（4）国内售后市场及海外其他地区售后市场拓展情况

近年来，公司坚持主机市场和售后市场双轮驱动，加大力度开拓国内乘用车和商用车主机市场，以及布局“兆丰”自主品牌在国内外售后市场的销售渠道。

针对境外售后市场的拓展，公司正积极开拓欧洲、东南亚等地区的售后市场销售渠道。目前，公司已与欧洲地区、东南亚地区的相关企业签署了《独家品牌推广及产品经销协议》，今年以来向两家经销商开始批量供货。自今年拓展上述经销商以来，在较短的时间内，发行人已向上述两家经销商合计供货 208.40 万元。发行人在欧洲地区、东南亚地区将持续拓展经销商客户，努力拓展自有品牌的海外销售渠道。

与此同时，公司在继续做深产品与服务的差异化、增加客户粘性、深度绑定客户的基础上，持续拓展海外新市场、新客户。公司在保持原有销售渠道优势的基础上进一步加大头部客户布局，同时创新商务模式，与阿里巴巴国际站合作，积极拓展“HZF”自主品牌海外线上营销渠道，提升公司产品的国际影响力和知名度。

针对国内售后市场，公司快速推进“兆丰”自主品牌产品，通过授权经销等形式组建全国汽车售后市场营销网络，契合“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局。公司建立了严格的经销商准入标准和政策，已发展 20 余家一级经销商，基本覆盖全国重要市场。今年以来，公司正着力建立二级分销渠道。公司在为经销商提供高质量产品的同时，提供全方位的服务与支持，采取多种形式的培训，增进经销商对于公司产品的认知，以及对兆丰股份企业文化的认同，推动与经销商的合作共赢。截至本回复公告日，发行人与一级经销商已经签署的国内授权经销协议汇总如下：

序号	客户名称	经销地区
1	经销商 A	河南
2	经销商 B	陕西
3	经销商 C	云南昆明
4	经销商 D	重庆
5	经销商 E	四川
6	经销商 F	宁夏
7	经销商 G	新疆
8	经销商 H	湖北
9	经销商 I	浙江杭州
10	经销商 J	广州
11	经销商 K	江苏
12	经销商 L	海南
13	经销商 M	福建
14	经销商 N	湖南
15	经销商 O	福建（厦门地区除外）
16	经销商 P	江西
17	经销商 Q	辽宁
18	经销商 R	河北石家庄
19	经销商 S	天津
20	经销商 T	吉林
21	经销商 U	山西
22	经销商 V	黑龙江
23	经销商 W	山东
24	经销商 X	河北邯郸
25	经销商 Y	北京

(5) 公司的产品优势和品牌优势可以为前次募投项目的产能消化提供有力支撑

①产品优势

经过多年发展，公司不断积累生产经验，提升技术研发能力，在新产品研发、开发、试制、检测和试验等方面具有较强的能力，并坚持实施“储备一代、开发一代、生产一代”的开发方针，每年都开发出上百个系列新产品或品种，

形成了对市场的快速反应，以丰富的品种优势不断满足市场需求。截至目前，公司已累计开发各类型号的汽车轮毂轴承单元超过 4,000 余种。

同时，公司以技术创新为依托，逐步地从单纯地为客户提供产品，到根据客户的需求，进行差异化新产品的开发，为客户提供包括设计、产品、应用、维护等一系列产品和综合服务，成为市场龙头客户“战略供应商”。通过产品选材调整、结构设计优化等，进一步提升产品质量和综合性能，实现产品和品牌的差异化定位，在北美售后拥有引领市场的新产品迭代创新能力。

②品牌优势

在不断开拓出口市场的过程中，公司生产技术、制造工艺和质量控制能力先后通过了辉门、NAPA、斯凯孚、德尔福、通用、FEBI、GMB 等的考核，与这些知名的独立品牌制造商建立了协作生产关系，接受其指令或订单为其生产轮毂轴承单元产品。通过多年的业务积累，公司的生产技术、产品性能和质量在北美和欧洲市场有了较好的认知度，具备一定的品牌效应。

目前公司已在国内售后市场快速推进“兆丰”自主品牌产品，强化自主品牌渠道建设，将与全国经销商一同培育国内售后市场的品牌价值、消费习惯、客户粘性等，共同将“兆丰”品牌打造成为汽车轮毂轴承领域世界一线、自主品牌的领军者。

3、结合上述内容完善产能消化风险的表述，并进行特别风险提示

发行人已在募集说明书“第五节 与本次发行相关的风险因素”之“三、对本次募投项目的实施过程或实施效果可能产生重大不利影响的因素”之“(二) 募集资金投资项目产能消化的风险”中补充披露以下内容，并在重大事项提示中进行了特别风险提示：

“(二) 募集资金投资项目产能消化的风险

基于多年的研发投入和业务积累，发行人拟通过本次募投项目完成在商用车、新能源汽车等高景气细分领域的产能扩充，以实现公司售后市场和主机市场双轮驱动的战略布局。虽然国家政策和产业发展趋势有利于汽车零部件行业的创新发展，市场需求结构的升级也导致了商用车、新能源汽车等细分领域的

需求较为旺盛，行业整体趋势向好。同时，公司已对本次募集资金投资项目的可行性进行了充分论证，项目产能设计充分考虑了当前的宏观经济及政策环境、市场及技术发展趋势、公司的技术水平、竞争地位等因素，但仍可能由于行业发展不及预期、市场竞争等因素及其他不可预见因素导致上述情况变化带来不利影响，进而导致公司在市场开拓、产品推广的过程中面临一定的不确定性。

公司前次募投项目由于受到了中美贸易摩擦的影响，近年来产能消化较预期有所放缓，随着未来公司加大力度对国内售后市场、北美市场以外的境外其他国家和地区售后市场的拓展，预计前次募投的产能可以得到有效消化。如果未来本次募投项目产品的市场需求增加低于预期，或产品的市场拓展进度与公司预测产生偏差，公司将有可能面临本次募投的产能不能如期消化的风险。”

（四）披露本次募投项目是否已经投入实际应用，人员技术市场储备情况，发行人最近三年及一期末员工人数由 751 人下降至 611 人，未来多个募投项目达产后是否存在较大的人员缺口，远程运维平台搭建是否具有项目可行性。

发行人已在募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的基本情况和经营前景，与现有业务或发展战略的关系，项目的实施准备和进展情况，预计实施时间，整体进度安排，发行人的实施能力及资金缺口的解决方式”之“（五）本次募投项目的人员技术市场储备情况”中补充披露以下内容：

“1、本次募投项目是否已经投入实际应用

本次募集资金投向的商用车免维护轮毂轴承单元已经完成前期研发工作，并已在现有产线上向汉德车桥、安徽华菱、比亚迪等部分主机客户小规模批量生产供货；商用车智能轮毂轴承单元产品、新能源汽车轮毂轴承单元产品的工艺技术研发也已经完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制。

2、本次募投项目的人员技术市场储备情况

公司就本次募投项目在人员、技术及市场等方面均进行了充分的准备，相关情况如下：

（1）人员储备情况

发行人本次募投项目的产品是在发行人多年轮毂轴承单元设计经验的基础上，针对商用车对密封性、耐腐蚀性、低摩擦损耗和轻量化的需要，以及新能源汽车启动加速度大，轮毂轴承滚动接触表面易发生滑蹭、啸叫、瞬时高温等情况，进行结构设计改善、表面处理开发等工艺细化的新产品。新产品的研发均是由公司现有核心研发团队通过多年技术积累逐步研发而来，公司在本次募投的核心技术人员的储备上较为充足。截至 2020 年 9 月 30 日，公司共有技术人员 99 人，拥有一支正向开发的研发队伍。研发人员多长期从事汽车零部件或轴承产品的研发、工艺研究，具有深厚的专业理论知识及丰富的实践经验；同时公司还聘请有较高知名度的行业专家和学者教授担任技术顾问，对研发人员进行指导提升。

公司历来注重对人才的培育，经过多年运营，目前公司拥有一支优秀的管理、营销、技术人员团队。随着公司逐步拓展国内主机市场，实施双轮驱动的战略布局，同时积极布局“兆丰”自主品牌在国内售后市场的销售渠道，公司成立了汽车主机事业部和国内售后事业部。其中，为了保证本次募投项目顺利实施，公司近年来已经设立汽车主机事业部，招聘专职人员，负责商用车、新能源汽车主机业务的前期开发、项目跟进、客户协调及客户日常关系维护等工作。

公司拥有一支在汽车轮毂轴承行业具有多年研发、设计及制造工作经验的团队，可以为公司积极布局国内商用车、新能源汽车主机市场的发展战略及本次募投项目的顺利实施提供良好的人力保障。

（2）技术储备情况

①年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目的技术储备情况

公司在新产品开发上有着丰富的经验，完成了重型卡车中桥主动齿轮轴承

单元开发、双列圆锥型第三代汽车轮毂轴承单元开发及产业化、环形霍尔式轮速传感器开发及产业化，以及第四代汽车轮毂轴承单元研发的技术储备。

本次募投项目拟生产的商用车免维护轮毂轴承单元和智能轮毂轴承单元，已获得相关授权发明专利 5 项、实用新型专利 5 项，另外 3 项发明专利正在申请。已获得授权的运用于商用车智能轮毂轴承单元的相关技术专利如下：

序号	专利名称	专利类型	专利号	申请日
1	圆锥滚子型驱动轮轮毂轴承单元	发明	2009101023584	2009. 09. 07
2	汽车轮毂轴承单元	发明	2011100736863	2011. 03. 25
3	复合型汽车轮毂轴承单元	发明	2011100740799	2011. 03. 25
4	一种新型的汽车轮速传感器	发明	2012100116051	2012. 01. 14
5	一种汽车轮毂轴承单元密封件	发明	2014102125266	2014. 05. 19
6	一种机械振动及温度检测装置	实用新型	2017208119107	2017. 07. 06
7	一种商用车轮毂轴承单元及密封结构	实用新型	2018201242942	2018. 01. 25
8	一种安装在轮毂轴承上的多功能传感器及其轮毂轴承	实用新型	2019205336680	2019. 04. 18
9	一种汽车智能轮毂轴承单元监测预警系统	实用新型	2019205340440	2019. 04. 18
10	一种安装在轮毂轴承单元上的传感器及其轮毂轴承单元	实用新型	2019205566288	2019. 04. 18

②年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的技术储备情况

新能源汽车的传动系统与燃油汽车相比结构并没有革命性的变化，仍然是通过传动轴驱动车轮进行行驶，新能源汽车现有的传动模式的相关技术与燃油车具有一致性。但新能源汽车启动加速度大，轮毂轴承滚动接触表面易发生滑蹭、啸叫、瞬时高温，因此在产品的设计、制造工艺等方面需要进行更多提升。产品的设计、制造工艺等方面的研发更多为工艺技术的改进，并不涉及到发行和实用新型专利的申请。

发行人主要依靠自主研发，在生产实践中不断完善工艺流程、提高技术水平，成为国内汽车轮毂轴承单元的先进制造企业之一。目前，可以运用到年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的核心技术情况如下：

序号	核心技术	来源和研发过程
1	铆合式第三代轮毂轴承单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。通过仿真分析、设计优化和试验验证，准确掌握翻边过程中最容易开裂的高应力点，合理设计翻边结构和铆合工具优化，改善应力分布，同时又能够实现准确预置预紧。技术人员通过不断改进，并最终形成自有的铆合式结构设计标准、材料控制标准和生产加工标准；基于此技术的铆合式第三代轮毂轴承单元已获得国家发明专利（ZL200910102358.4 圆锥滚子型驱动轮轮毂轴承单元）。
2	复合式密封圈技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。通过对比分析和改进现有密封圈结构设计，采用大塑性变形有限元分析技术，仿真模拟特制橡胶密封唇与零件之间的接触力，从而合理设计密封圈橡胶唇的相对位置、形状、角度和厚度等参数。采用该技术的密封圈可以有效抵御外部泥砂冲击和阻挡内部润滑脂泄漏，应用于轮毂轴承单元上，可保障产品寿命和可靠性达到客户要求。基于此技术的复合式密封圈结构已获得国家发明专利（ZL201410212526.6 一种汽车轮毂轴承单元密封件）。
3	新一代轮毂轴承单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。结合轮毂轴承单元不断集成周边零部件的技术发展路径，公司在第三代轮毂轴承单元技术的基础上，进一步将汽车等速万向节与轮毂轴承集成为总成部件，自主设计研发了汽车轮毂轴承单元与万向节组合总成原型并验证成功；该技术的核心内容是采用合理的设计和局部感应淬火处理，将多个零件整合一体，使得汽车传动总成更加集成化、小型化和轻量化，并有益于节能降耗。
4	汽车轮速传感器设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。公司研发人员通过研究应用 GMR 芯片，开发制作磁阻式轮速传感器，具有性能稳定、频率响应高，制造成本适中的特点，能成功解决传统电磁轮速传感器和霍尔传感器在汽车轮毂轴承单元上的应用。基于该技术的轮速传感器已获得国家发明专利（ZL201210011605.1 一种新型的汽车轮速传感器）。
5	复合式轮毂轴承单元设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。公司设计了一种复合型轮毂轴承单元，将受力较大的内侧列轴承设计为圆锥滚子型，受力较小的外侧列设计为角接触球轴承结构；这种结构设计结合了角接触球轴承和圆锥滚子轴承的优点，在提高单元承载能力的同时可以有效降低轴承单元的摩擦力矩，更好的提高单元可靠性。基于此技术设计的产品已获得国家发明专利（ZL20111 0074079.9 复合型汽车轮毂轴承单元）。
6	轮毂内侧端可分离连接	该项技术为公司技术人员自主研发完成。其核心技术

	的汽车轮毂单元设计和制造技术	是在轮毂轴承单元的内侧设计与汽车半轴驱动部分的离合装置，是一种新型的汽车两轮驱动和四轮驱动转换技术。该项技术已取得国家发明专利（ZL2012 1 0206702.6 轮毂内侧端可分离连接的汽车轮毂单元）。
7	轮毂轴承单元轻量化、低扭矩设计和制造技术	该项技术为公司技术人员自主研发完成。其核心技术是对轮毂轴承单元进行轻量化设计、同时结合汽车低排放的要求，对产品的启动扭矩进行降低；实现低碳环保的要求；此项技术公司已验证成功，同时专利技术正在申请中。
8	汽车轮毂轴承单元表面黑化处理技术	该技术为公司技术人员自主研发完成，其核心技术是对轮毂轴承单元中的轴承零件进行表面黑色氧化处理，使得轴承单元具有良好的抗启动擦伤性能和抗微动磨损性能，同时具有更优的耐腐蚀性。该产品已在中国、北美和欧洲市场获得批量应用，并已获得外观专利（专利编号：ZL 2015 3 0295307.4）。

公司是省级重点企业研究院、省级企业技术中心和省级高新技术研究开发中心，拥有国家级博士后科研工作站和通过 CNAS（中国合格评定国家认可委员会）认可的检测研究中心。公司长期与海外跨国公司和研究机构建立合作关系，聘请专家进行咨询和现场指导，同时与浙江大学、浙江工业大学、浙江农林大学、浙江科技学院、河南科技大学、大连理工大学、洛阳轴研所等大学和科研院所有着紧密的“产学研”协作关系。公司具备新技术研究、新产品开发、试制、检测、试验、验证全流程的设计和检测能力，能够为客户提供完整的汽车轮毂轴承单元的解决方案。

扎实的技术基础、经验丰富的专业核心技术团队，优秀的产品开发能力，成熟的生产工艺和质量检验经验，为本次项目的顺利实施打下坚实的基础。

(3) 市场储备情况

本次募投项目拟投资于年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，目前公司已经进入了部分商用车、新能源汽车主机厂的供应商名单，与部分主机厂、车桥厂签订了保密协议、框架协议等意向性合同，近年来已陆续有少量订单开始生产，并积极开拓争取增量市场。

由于公司所处汽车零部件的行业性质决定自建设完毕至获取订单的周期较长，往往需要经过验厂、初期产品开发、生产件批准、量产批准等流程，因此公司在相关生产线建设完毕并基本达到量产要求之前，销售订单并不充分。但

是由于商用车、新能源汽车行业发展前景良好，随着与主机厂合作的持续深入，公司在充分利用其具备的良好市场基础和人员、技术、市场、供应商等相关储备的情况下，预计公司与主机厂合作的产品供应量将持续增长，本次募投项目新增产能能够顺利消化。

3、未来多个募投项目达产后是否存在较大的人员缺口

各报告期末，发行人员工专业结构如下表所示：

专业构成类别	2020年9月末		2019年末		2018年末		2017年末	
	人数	占比	人数	占比	人数	占比	人数	占比
生产人员	438	74.62%	470	77.81%	500	77.88%	601	80.03%
销售人员	16	2.73%	15	2.48%	15	2.34%	9	1.20%
技术人员	99	16.87%	82	13.58%	92	14.33%	95	12.65%
财务人员	6	1.02%	5	0.83%	5	0.78%	7	0.93%
行政人员	28	4.77%	32	5.30%	30	4.67%	39	5.19%
合计	587	100.00%	604	100.00%	642	100.00%	751	100.00%

由上表所示，报告期内，发行人员工人数下降主要系生产人员下降所致，技术人员和销售人员等重要岗位人数有所上升。报告期内，发行人生产人员人数下降主要包括以下几方面的原因：

(1) 随着前次募投项目汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目的逐步投入，发行人现有产线的自动化水平有所改善，现有产线对生产人员的需求有所下降；(2) 受到中美贸易摩擦和新冠疫情等因素的影响，发行人北美地区售后业务受到一定影响，发行人一方面从开拓国内主机市场、国内售后市场、境外其他国家售后市场等方面积极拓展业务布局，另一方面从节省成本等角度压缩各项成本费用。对生产环节部分可替代性较强的岗位，发行人从专职聘请生产人员转为采取劳务外包的方式采购劳务，也是导致报告期内生产人数的下降的重要原因；(3) 受到中美贸易摩擦的影响，发行人主要产品的产销量2018年较2017年有所下滑，所需要的生产人员工作工时有所下降。

随着未来募投项目的逐步达产，发行人对生产、销售、技术等人员的需求将有所上升。近年来，随着公司积极开拓国内主机市场业务，以及加大了对商用车、新能源汽车等细分领域的研发投入，销售人员和技术人员的人数有所增

加，随着未来募投项目的逐步达产，预计销售人员和技术人员将会稳步增长；报告期内，虽然生产人员的人数有所下滑，但随着募投项目的逐步投产，新增产线的逐步开工，发行人对生产人员的需求将有所扩大，公司拥有较为完善的生产操作培训体系，公司重要岗位的生产人员较为稳定，基层生产人员上岗操作可以得到较为完善及迅速的操作培训，未来基层生产岗位新员工的迅速上岗不会对公司产品质量产生重大影响。

4、远程运维平台搭建是否具有项目可行性

远程运维平台（一期）是公司商用车智能轮毂轴承单元产品投产的重要组成部分，商用车智能轮毂轴承单元是在商用车免维护轮毂轴承单元的基础上，将实时工况参数传感器安装在轮毂轴承上，采集运转数据并上传云端，作为远程运维系统的基础数据，实现对产品全生命周期的监测，以便采取预警措施来减少引起轴承损坏的因素。

(1) 整体架构

系统三大模块为 X*N+N+1 局域网模型，1 代表浙江兆丰机电股份有限公司的远程运维平台，实时监管 N 台服役车辆，每台车配备一个系统接收器、X 个传感器。

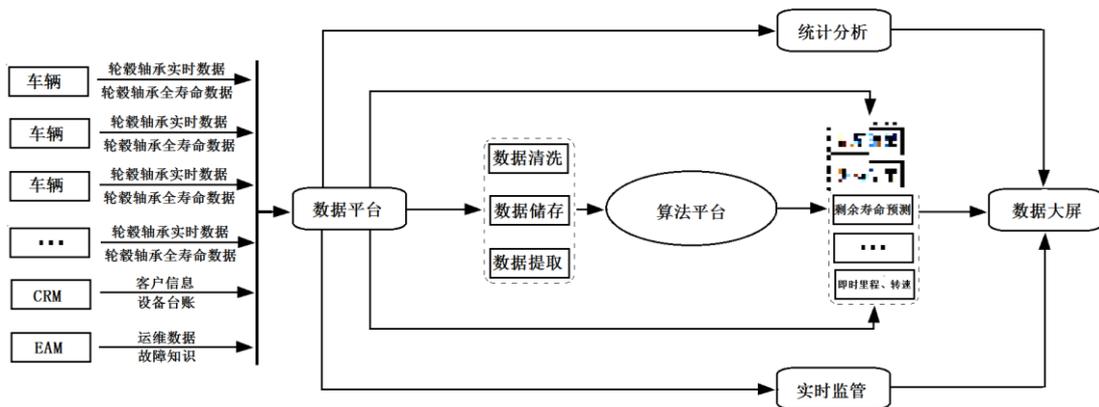




(2) 远程运维平台方案

远程运维平台主要是接收车辆发送轮毂轴承的实时数据和轮毂轴承全寿命数据，并对数据进行统计分析和实时保存监管，同时还具有数据清洗、储存和提取功能，算法平台主要是对数据进行分析计算，可以计算得到剩余轴承寿命、即时和历史里程等数据。

监测中心框图



监测中心管理平台



(3) 主要应用

远程运维平台的主要应用包括传统阈值报警、异常预警、故障预测。

传统阈值报警主要是指通过将实时工况参数传感器安装在轮毂轴承上，采集运转数据并上传云端，监测的工况参数发行异常时，系统进行预警，并实时

发送信息，提示车辆进行检查与维修。

异常预警包括了模式识别和宽度学习。由于传统阈值报警可能存在不同情况下的误报，通过模式识别技术可以研究并建立识别能力的数学模型，并借助计算机技术实现对其模拟的科学方法，减少误报的发生。宽度学习具备优秀的运算速度和简洁的结构，在轮毂轴承的故障预警中，宽度学习通过正常数据训练行为正常模型，根据模型输出结果的残差来判定异常状态。每辆车轮毂在投入使用后所处工况基本一致，通过建立评估指标，每个轮毂与其他轮毂拟合的健康状态对标，如果该轮毂偏离健康值且偏离值持续增加，可识别劣化趋势判断异常。

故障预测主要依托数字孪生技术，将其物理副本中的实时数据与交互式可视化界面结合。数字孪生机器学习和其他人工智能算法支持的预测分析可对数据进行分解，搜索相关性，并对剩余使用寿命进行预测。解决方案将维护从被动式转变为预测式。仅在需要时进行维修，并且零件不会被不必要地更换或维护。

(4) 拟投入的主要设备和软件

远程运维平台投入的主要设备和软件合计金额为 2080 万元。

远程运维平台拟投入的主要设备为私有云服务器，具体投资情况如下：

序号	设备名称	规格型号	数量	单位
1	私有云服务器	IaaS	1	套

远程运维平台拟投入的主要软件为智能监测平台、模式识别、宽度学习等，具体投资情况如下：

序号	项目	类型	数量	单位
1	智能监测平台	SaaS	1	套
2	模式识别	智能应用	1	套
3	宽度学习	智能应用	1	套
4	数字孪生	智能应用	1	套
5	大屏驾驶舱	智能 BI	1	套

远程运维平台及其对应的商用车智能轮毂轴承单元产品是公司近年来重要的研发成果之一，目前公司的商用车智能轮毂轴承产品已与部分客户合作进行产品开发、样品试制和产品测试，技术可行性方面已经较为成熟，具有较强的可行性。”

(五) 项目建成后预计每年平均新增折旧摊销合计 5,744.30 万元，请结合前次和本次募投项目实行情况说明折旧数额计算过程及依据是否审慎，说明新增折旧的财务影响。

1、前次和本次募投项目实行情况

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人前次募集资金投资项目合计投入 40,467.81 万元，其中购买土地投入 4,132.37 万元、厂房建设投资和工艺设备投资等工程费用投入 30,033.29 万元，资本性投资金额占前次募集资金已使用金额的比例为 84.43%。

截至本回复出具日，本次募集资金投资项目尚未投入。

2、本次募投项目折旧和摊销数额计算过程及依据

(1) 本次募投项目折旧和摊销数额的计算依据

本次募投项目折旧和摊销数额的计算依据与公司固定资产的折旧方法保持一致，各类资产的折旧和摊销方法如下表所示：

类别	使用年限（年）	残值率（%）	年折旧/摊销率（%）
房屋建筑物	20	10%	4.50%
专用设备	10	10%	9.00%
通用设备	10	10%	9.00%
软件设备	10	0%	10.00%

(2) 本次募投项目折旧和摊销的计算过程

发行人本次募集资金投向年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，募投项目折旧和摊销的计算过程具体如下：

单位：万元

项目	年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目	年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目	合计
厂房建设新增原值	963.30	963.30	1,926.60
厂房建设年折旧额	43.35	43.35	86.70
设备投入新增原值	32,793.45	26,710.88	59,504.33
设备投入年折旧额	2,951.41	2,403.98	5,355.39
软件投入新增原值	2,251.56	770.66	3,022.22
软件投入年摊销额	225.16	77.07	302.23
新增固定资产无形资产原值合计	36,008.31	28,444.85	64,453.16
折旧摊销合计	3,219.91	2,524.39	5,744.30

综上所述，本次募投项目折旧和摊销数额的计算依据与公司固定资产的折旧、无形资产摊销方法保持一致，折旧摊销数额计算过程及依据具有审慎性。

3、本次募投新增折旧的财务影响

本次募集资金投资项目实施后，新增资产所增加的折旧摊销情况如下表所示：

单位：万元

序号	项目名称	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6
1	新增折旧摊销费用	5,744.30	5,744.30	5,744.30	5,744.30	5,744.30
2	新增营业收入	29,280.00	47,580.00	73,200.00	73,200.00	73,200.00
3	占比	19.62%	12.07%	7.85%	7.85%	7.85%

注：T年、T+1年为建设期，T+2年开始为投产期

如上表所示，新增折旧摊销费用占新增营业收入的比例较低，不会对经营业绩造成重大影响。随着项目市场的日益成熟，项目未来效益的不断提高，新增固定资产折旧和无形资产摊销对公司经营成果的影响将逐渐减小。

(六) 结合产品销售单价变动情况、毛利率变动情况、同行业可比公司情况，披露本次募投项目预计效益的具体测算过程、测算依据，效益测算的谨慎性和合理性。

1、年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目的效益测算情况

发行人已在募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的基本情况和经营前景，与现有业务或发展战略的关系，项目的实施准备和进展情况，预计实施时间，整体进度安排，发行人的实施能力及资金缺口的解决方式”之“(一) 年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目”之“5、项目的预期效益分析”中补充披露了以下内容：

“根据财务测算，项目全部达产后，预计新增年均营业收入 38,700.00 万元，年均净利润 9,092.61 万元，税后全部投资回收期为 6.51 年（含建设期），税后内部收益率为 20.39%，具有良好的经济效益。

上述预计效益测算是根据目前市场现状及公司实际情况谨慎测算的，具有合理性，发行人本次项目测算的计算方式、计算基础和依据如下：

(1) 营业收入的测算

本项目建设期为 24 个月，建成后第一年达产 40%，第二年达产 65%，第三年达产 100%。达产年预计各细分产品类别的销量和收入为：

产品	销量 (万件)	单价 (元/件)	营业收入 (万元)
商用车免维护轮毂轴承单元	42.00	800.00	33,600.00
商用车智能轮毂轴承单元	6.00	850.00	5,100.00
合计	48.00		38,700.00

根据各年销售量，以代表产品的销售价格来计算各年销售收入，经计算，项目完成后可实现年销售收入 38,700.00 万元。项目建成投产后，随着生产线逐步接近产能限制以及市场竞争的加剧，产销量将进入平稳期。

公司在确定商用车免维护轮毂轴承单元产品单价时，主要以公司现行生产

销售的主要型号的商用车免维护轮毂轴承单元的单价作为参考，公司目前已经生产并销售的商用车免维护轮毂轴承单元的主要型号及产品单价情况如下：

序号	产品型号	销售单价（元）
1	型号 A	1,244.39
2	型号 B	723.20
3	型号 C	748.06
平均值		905.22
本次募投商用车免维护轮毂轴承单元预估售价		800.00

公司本次募投项目的商用车免维护轮毂轴承单元预估售价较公司目前已经生产并销售的主要型号商用车免维护轮毂轴承单元的平均售价低，单价确定具有合理性。商用车智能轮毂轴承单元的销售单价在商用车免维护轮毂轴承单元的基础上综合考虑了加装传感器的生产成本、远程运维平台的综合建设成本以及客户可以接受的价格范围，预估售价确定为 850 元/套。

公司参考同类或相似产品的售价，结合产品成本和一定利润因素综合考虑后确定了本次募投项目的预估售价，是公司根据目前市场现状，结合市场未来发展的预期综合考虑后确定的，预估售价谨慎合理。

（2）成本费用的测算

①直接材料费根据发行人提供的材料 BOM 清单的用量及其市场价格进行计算。具体估算如下：

序号	材料名称	单位	总用量	单价
1	外圈	万只	96	12 元/只
2	内圈	万只	96	18 元/只
3	螺栓	万颗	480	4 元/颗
4	球壳	万只	48	160 元/只
5	密封件	万只	96	22 元/只
6	保持架	万只	96	3 元/只
7	滚子	万颗	2688	5000 元/万颗
8	O 型圈	万只	96	3 元/只
9	锁扣	万只	48	2 元/只

10	润滑脂	吨	48	40000 元/吨
11	传感器	万只	6	40 元/只

②工资及福利费按照项目需要新增的人数及其合理年平均工资进行估算。

序号	岗位工种	员工数量 (人)	人均工资 (万元/年)	总工资 (万元/年)
1	生产人员	71	10	710.00
2	管理人员	3	15	45.00
3	研发人员	8	18	144.00
4	销售人员	3	20	60.00
合计		85	11.28	959.00

③制造费用包含折旧与摊销、直接燃料及动力费和其他制造费用组成，折旧与摊销采用直线法，其中专用设备类残值率为5%，按10年期折旧，软件设备没有残值率，按10年摊销。

直接燃料及动力费中本项目每年用电量 818.00 万 kWh，预计电费单价与发行人 2019 年平均电价 0.79 元/kWh 一致，年用电费用为 646.22 万元；每年用水量 6 万吨，单价 2.43 元/吨与发行人 2019 年平均用水价格一致，年用水费用 14.58 万元。

其他制造费用按照发行人 2017 年至 2019 年相关费用占营业收入的比重的平均值 6.80%进行估算。

项目达产后，每年制造费用总额为 6,512.31 万元，其中折旧与摊销 3,219.91 万元，直接燃料及动力费 660.80 万元，其他制造费用 2,631.60 万元。

④期间费用中的销售费用（扣除工资）、管理费用（扣除工资）和研发费用（扣除工资）参考发行人 2017 年-2019 年比重的平均值进行估算，销售费用（扣除工资）、管理费用（扣除工资）和研发费用（扣除工资）占营业收入的比重分别为 1.60%、3.00%和 3.50%。

项目达产后，每年新增销售费用（扣除工资）、管理费用（扣除工资）和研发费用（扣除工资）分别为 619.20 万元、1,161.00 万元和 1,354.50 万元。

(3) 税费测算

产品增值税、城市维护建设税、教育费附加按国家有关规定计算，经计算，正常年增值税为 3,469.83 万元，销售税金及附加为 416.38 万元。发行人为高新技术企业，享受 15%的企业所得税率。

(4) 项目利润

本项目达产后年税前利润为 10,847.32 万元，年所得税费用为 1,463.63 万元，净利润为 9,383.69 万元。

2、年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的效益测算情况

发行人已在募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的基本情况和经营前景，与现有业务或发展战略的关系，项目的实施准备和进展情况，预计实施时间，整体进度安排，发行人的实施能力及资金缺口的解决方式”之“(二) 年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目”之“5、项目的预期效益分析”中补充披露了以下内容：

“根据财务测算，项目全部达产后，预计新增年均营业收入 34,500.00 万元，年均净利润 6,351.61 万元，税后全部投资回收期为 6.89 年（含建设期），税后内部收益率为 18.02%，具有良好的经济效益。

上述预计效益测算是根据目前市场现状及公司实际情况谨慎测算的，具有合理性，发行人本次项目测算的计算方式、计算基础和依据如下：

(1) 营业收入的测算

本项目建设期为 24 个月，建成后第一年达产 40%，第二年达产 65%，第三年达产 100%。达产年预计各细分产品类别的销量和收入为：

产品	销量(万件)	单价(元/件)	营业收入(万元)
新能源汽车轮毂轴承单元	230.00	150.00	34,500.00

根据各年销售量，以代表产品的销售价格来计算各年销售收入，经计算，项目完成后可实现年销售收入 34,500.00 万元。项目建成投产后，随着生产线逐步接近产能限制以及市场竞争的加剧，产销量将进入平稳期。

公司在确定新能源汽车轮毂轴承单元产品单价时，主要以公司现有的第三代轮毂轴承单元的销售单价为基础进行估算。报告期内，公司现有主要产品的销售单价及其变动情况如下：

单位：元/套

项目	2020年1-9月		2019年度		2018年度		2017年度
	平均单价	较上期变动	平均单价	较上期变动	平均单价	较上期变动	平均单价
第一代轮毂轴承单元	33.87	1.14%	33.49	-0.51%	33.66	-8.16%	36.65
第二代轮毂轴承单元	131.65	32.05%	99.70	37.08%	72.73	0.50%	72.37
第三代轮毂轴承单元	185.31	-7.68%	200.73	14.80%	174.85	-10.08%	194.44
转向节	431.38	-7.77%	467.74	5.37%	443.92	-	-
分离轴承	44.54	-1.61%	45.27	-	-	-	-

公司本次募投项目的产品新能源汽车轮毂轴承单元均为第三代轮毂轴承单元产品，报告期内，公司第三代轮毂轴承单元产品的销售单价分别为 194.44 元/套、174.85 元/套、200.73 元/套和 185.31 元/套。考虑到公司现有第三代轮毂轴承单元主要针对境外乘用车售后市场，毛利率和销售单价较高，本次募投产品新能源汽车轮毂轴承单元的产品的精度和质量要求虽然比现有第三代轮毂轴承单元更高，但主要针对境内乘用车主机市场，由于主机客户较为强势，主机市场的毛利率和销售单价与售后市场相比较低，因此预估售价确定为 150 元/套。

公司参考同类或相似产品的售价，结合产品成本和一定利润因素综合考虑后确定了本次募投项目的预估售价，是公司根据目前市场现状，结合市场未来发展的预期综合考虑后确定的预估售价，预估售价谨慎合理。

(2) 成本费用的测算

①直接材料费根据发行人提供的材料 BOM 清单的用量及其市场价格进行计算。具体估算如下：

序号	材料名称	单位	总用量	单价
1	外圈	万只	230	14 元/只

2	内圈	万只	230	3 元/只
3	芯轴	万只	230	23 元/只
4	保持架	万只	460	0.5 元/只
5	钢球	万颗	6210	2000 元/万颗
6	密封圈	万只	460	3 元/只
7	磁性圈	万只	230	5 元/只
8	润滑脂	吨	230	40000 元/吨
9	传感器	万只	230	18 元/只

②工资及福利费按照项目需要新增的人数及其合理年平均工资进行估算。

序号	岗位工种	员工数量 (人)	人均工资 (万元/年)	总工资 (万元/年)
1	生产人员	58	10	580.00
2	管理人员	5	15	75.00
3	研发人员	6	18	108.00
4	销售人员	3	20	60.00
合计		72	11.43	823.00

③制造费用包含折旧与摊销、直接燃料及动力费和其他制造费用组成，折旧与摊销采用直线法，其中专用设备类残值率为5%，按10年期折旧，软件设备没有残值率，按10年摊销。

直接燃料及动力费中本项目每年用电量 580.00 万 kWh，预计电费单价与发行人 2019 年平均电价 0.79 元/kWh 一致，年用电费用为 458.20 万元；每年用水量 5 万吨，单价 2.43 元/吨与发行人 2019 年平均用水价格一致，年用水费用 12.15 万元。

其他制造费用按照发行人 2017 年至 2019 年相关费用占营业收入的比重的平均值 6.80%进行估算。

项目达产后，每年制造费用总额为 5,340.74 万元，其中折旧与摊销 2,524.39 万元，直接燃料及动力费 470.35 万元，其他制造费用 2,346.00 万元。

④期间费用中的销售费用（扣除工资）、管理费用（扣除工资）和研发费

用（扣除工资）参考发行人 2017 年-2019 年比重的平均值进行估算，销售费用（扣除工资）、管理费用（扣除工资）和研发费用（扣除工资）占营业收入的比重分别为 1.60%、3.00%和 3.50%。

项目达产后，每年新增销售费用（扣除工资）、管理费用（扣除工资）和研发费用（扣除工资）分别为 552.00 万元、1,035.00 万元和 1,207.50 万元。

（3）税费测算

产品增值税、城市维护建设税、教育费附加按国家有关规定计算，经计算，正常年增值税为 2,753.79 万元，销售税金及附加为 330.45 万元。发行人为高新技术企业，享受 15%的企业所得税率。

（4）项目利润

本项目达产后年税前利润为 7,562.39 万元，年所得税费用为 991.28 万元，净利润为 6,571.12 万元。

3、与现有产品的毛利率相比，具有谨慎性和合理性

发行人已在募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的基本情况和经营前景，与现有业务或发展战略的关系，项目的实施准备和进展情况，预计实施时间，整体进度安排，发行人的实施能力及资金缺口的解决方式”之“（六）本次募投项目毛利率和预期效益的测算合理性和谨慎性”之“1、与现有产品的毛利率相比，具有谨慎性和合理性”中补充披露以下内容：

报告期内，主营业务毛利率及其变动情况与本项目测算毛利率的对比情况如下：

项目	2020 年 1-9 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度
	毛利率	较上期变动	毛利率	较上期变动	毛利率	较上期变动	毛利率
第一代轮毂轴承单元	24.89%	-11.22%	36.10%	1.00%	35.10%	-4.80%	39.91%
第二代轮毂轴承单元	39.64%	1.89%	37.74%	-0.70%	38.44%	-7.66%	46.10%
第三代轮毂轴承单元	51.64%	1.13%	50.51%	4.71%	45.79%	-10.33%	56.12%

项目	2020年1-9月		2019年度		2018年度		2017年度
	毛利率	较上期变动	毛利率	较上期变动	毛利率	较上期变动	毛利率
转向节	45.86%	6.71%	39.16%	-1.00%	40.15%	-	-
分离轴承	26.34%	6.33%	20.00%	-	-	-	-
主营业务收入毛利率	47.28%	-2.17%	48.17%	4.09%	44.08%	-9.49%	53.57%
年产48万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目测算毛利率	36.91%						
年产230万套新能源汽车轮毂轴承单元项目测算毛利率	30.88%						

2018年，发行人毛利率有所下滑，主要系由于市场竞争日趋激烈的形势，同时受美国圆锥滚子轴承反倾销和中美贸易战影响，为进一步提升产品终端市场竞争力，公司适时调整销售策略，自2018年1月起对部分产品降价销售；另一方面由于2018年度公司产品的产销量下降，导致产品的单位固定成本上升，两方面因素综合导致公司2018年度的产品毛利率下降。2019年以来发行人毛利率水平与2018年相比基本保持稳定。

年产48万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目测算毛利率为36.91%，年产230万套新能源汽车轮毂轴承单元项目测算毛利率为30.88%，均低于发行人现有业务的毛利率，主要系由于发行人本次募投项目的目标市场为国内下游主机市场，而发行人现有业务主要针对境外售后市场，主机市场的客户较为强势，从而导致主机业务的毛利率较低，发行人根据生产产品适用的目标市场不同，确定了比现有业务更低的毛利率水平，具有谨慎性；同时，由于发行人商用车免维护轮毂轴承单元产品和商用车智能轮毂轴承单元产品针对的是商用车中的高端市场，具有较高的技术含量，且乘用车市场的竞争环境较商用车更为激烈，因此年产48万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目测算毛利率较年产230万套新能源汽车轮毂轴承单元项目测算毛利率相对更高，具有合理性。

4、与同行业上市公司相比，效益测算具有谨慎性和合理性

发行人已在募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的基本情况和经营前景，与现有业务或发展战略的关系，项目的实施准备和进展情况，预计实施时间，整体进度安排，发行人的实施能力及资金缺口的解决方式”之“(六) 本次募投项目毛利率和预期效益的测算合理性和谨慎性”之“2、与同行业上市公司相比，效益测算具有谨慎性和合理性”中补充披露以下内容：

发行人本次募投项目与同行业上市公司相似募投项目的效益测算情况对比如下：

公司	项目	主要产品	税后内部收益率 (%)	税后静态投资回收期 (年)
万向钱潮 (SZ. 000559)	新增 3000 万套轮毂轴承单元项目	第一代、第二代、第三代轮毂轴承单元	15.84	7.32
冠盛股份 (SH. 605088)	年产 240 万套轿车用传动轴总成建设项目	轿车用传动轴总成	21.20	[注]
冠盛股份 (SH. 605088)	年产 150 万只精密轮毂轴承单元智能化生产线技术改造项目	汽车轮毂轴承单元	23.60	[注]
同行业类似项目平均值			20.21	[注]
发行人	年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台 (一期) 项目	商用车免维护轮毂轴承单元、商用车智能轮毂轴承单元	20.39	6.51
发行人	年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目	新能源汽车轮毂轴承单元	18.02	6.89

注：冠盛股份未披露募投项目的税后静态投资回收期。

由上表所示，发行人年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台 (一期) 项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目测算的税后内部收益率和税后静态投资回收期与同行业上市公司相比基本保持一致。发行人本次募投项目测算效益与同行业上市公司类似公司相比，具有谨慎性和合理性。

(七) 请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

1、核查程序

针对上述事项，保荐人和会计师履行了以下核查程序：

(1) 取得并核查了发行人对前次募集资金投资项目缩减投资、变更的相关公告文件，对发行人管理层进行了访谈，了解了前次募集资金投资项目变更的原因，投资进展晚于预期的原因，对项目可行性是否发生重大变化进行了访谈了解；

(2) 取得并核查了发行人前次募集资金投资项目变更的相关审议程序及信息披露文件；

(3) 取得并核查了发行人前次募集资金使用情况的报告，取得了发行人已支付募集资金以及近期拟支付募集资金的相关台账文件，并抽取了较大金额的采购合同和凭证文件进行核查；

(4) 对发行人管理层就本次募投项目的产品、产能与前次募投、现有业务之间的联系和区别，本次融资建设的必要性、合理性和谨慎性进行了访谈；

(5) 取得并核查了发行人与客户签订的意向性合同、在手订单情况、本次募集资金投资项目的可行性研究报告，并对管理层就本次募投项目的产能消化措施进行了访谈；

(6) 网络检索了对发行人构成影响的中美贸易摩擦相关事件，取得并核查了美国商务部对发行人产品反倾销调查的相关公告和文件，发行人现有产能规模及产能利用率统计表，取得了发行人在售后市场拓展的相关意向性合同、在手订单，并对管理层就前次募投项目的产能消化措施进行了访谈；

(7) 取得并核查了发行人报告期内员工专业结构统计表，本次募投项目的可行性研究报告，本次募投项目已经签署的意向性合同和在手订单，并对管理层就本次募投项目是否已经投入实际应用，人员技术市场储备情况、人员缺口情况、远程运维平台搭建可行性进行了访谈；

(8) 取得并核查了发行人前次募集资金使用情况报告及相关核算文件、本次募投项目的可行性研究报告，对本次募投项目折旧数额计算过程及依据的审慎性进行了复核，计算并复核了新增折旧的财务影响；

(9) 取得并核查了本次募投项目的可行性研究报告，发行人报告期内销售单价变动情况表、毛利率变动情况表，并与同行业可比公司的同类型项目进行了

比较分析，对本次募投项目预计效益的具体测算过程、测算依据，效益测算的谨慎性和合理性进行了复核。

2、核查意见

经核查，保荐人和会计师认为：

（1）发行人前次募投项目变更原因合理，符合公司实际情况，前次募投项目的变更履行了相应的审议程序，信息披露完整；发行人前次募投项目拟继续投入，募集资金使用进度晚于预期主要系受到了中美贸易摩擦和新冠疫情的影响，公司主动放缓了相关募投项目的建设进度，随着公司积极拓展境内外售后市场渠道，前次募投项目的可行性未发生重大变化。

（2）本次募集资金投向的产品已经完成前期研发工作，已经具备大规模生产的技术基础，不涉及需要通过本次募投项目开发新产品或新技术的需求，不存在依赖前次募投的研究成果的情况。本次募集资金建设项目与前次募集资金投资项目在产线性能、目标市场等方面具有明确的区别，通过建设本次募集资金投资项目，公司将有效扩大在商用车、新能源汽车等高景气度细分行业的主机市场业务产品的相关产能，建设本次募集资金投资项目是公司坚持主机市场和售后市场双轮驱动战略的重要布局，新建本次募投项目具有必要性。募集资金投资方案经过了前期审慎论证，具有合理性和谨慎性，不存在重复建设的情况。

（3）本次募集资金投资项目的客户储备、在手订单较为充足，行业发展空间前景良好，具有良好的产能消化措施；发行人前次募投项目的未来产能消化预计不会受到中美贸易摩擦的较大冲击，随着公司加大力度对国内售后市场、北美市场以外的境外其他国家和地区售后市场的拓展，预计前次募投的产能可以得到有效消化。

（4）本次募集资金投向的产品已经完成前期研发工作，已经具备大规模生产的技术基础，募投项目所需的人员、技术、市场储备充足，可以有效支撑本次募投的产能消化；报告期内，虽然生产人员的人数有所下滑，但随着募投项目的逐步投产，预计发行人对生产人员的需求将迅速扩大，由于基层生产人员上岗所需的培训时间较短，可替代性较强，生产岗位新员工的迅速上岗不会对公司产品

质量产生重大影响；远程运维平台及其对应的商用车智能轮毂轴承单元产品是公司近年来重要的研发成果之一，技术可行性方面已经较为成熟，具有较强的可行性。

（5）本次募投项目折旧和摊销数额的计算依据与公司固定资产的折旧、无形资产摊销方法保持一致，折旧摊销数额计算过程及依据具有审慎性；新增折旧摊销费用占新增营业收入的比例较低，不会对营业业绩造成重大影响。随着项目市场的日益成熟，项目未来效益的不断提高，新增固定资产折旧和无形资产摊销对公司经营成果的影响将逐渐减小。

（6）本次募投项目的预计效益测算是根据目前市场现状及公司实际情况谨慎测算的，具有谨慎性和合理性。

问题 2

最近一年及一期其他非流动金融资产 8,200 万元、9,100 万元，货币资金余额 142,894.70 万元、140,208.13 万元。

请发行人补充说明：（1）自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资，下同）情况，是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形；（2）结合发行人的账面货币资金余额、资产负债率、运营资金需求、银行授信情况、应付（应付账款、预收账款及应付票据）及存货科目对流动资金的占用情况、应收账款的回款情况等，说明本次募集资金的必要性和合理性，测算依据及测算过程是否谨慎，募资金额是否与现有资产、业务规模相匹配；（3）说明本次募投项目各项投资构成（特别是设备购置及安装费、工程预备费、铺底流动资金等），是否存在用于支付人员工资、货款等非资本性支出，补充流动资金或偿还银行贷款的比例是否符合《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》的有关规定。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

回复：

（一）自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资，下同）情况，是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

1、财务性投资的认定依据

根据中国证监会《再融资业务若干问题解答（2020 年 6 月修订）》以及《深圳证券交易所创业板上市公司证券发行上市审核问答》，财务性投资的界定如下：

（1）财务性投资的类型包括不限于：类金融；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。

(2) 围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。

(3) 金额较大指的是，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的 30%。期限较长指的是，投资期限或预计投资期限超过一年，以及虽未超过一年但长期滚存。

2、自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，发行人实施或拟实施的财务性投资的具体情况

2020 年 7 月 24 日，发行人召开第四届董事会第十次会议，审议通过了关于发行人向特定对象发行股票的有关议案，自本次发行董事会决议日前六个月（2020 年 1 月 24 日）至本回复报告出具日，发行人不存在金额较大的实施或拟实施的财务性投资。具体情况如下：

(1) 金融或类金融业务

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，发行人不存在经营或投资金融或类金融业务的情形。

(2) 投资产业基金、并购基金

2018 年 8 月 28 日，发行人第三届董事会第十七次会议审议通过了《关于投资杭州云栖创投股权投资合伙企业（有限合伙）的议案》，拟以自有资金投资 7,000.00 万元。2018 年 9 月 28 日，公司支付首期出资款 3,500.00 万元；2019 年 6 月 27 日，公司支付第二期出资款 3,500.00 万元。

2018 年 10 月 24 日，发行人第三届董事会第十九次会议审议通过了《关于投资苏州耀途进取创业投资合伙企业（有限合伙）的议案》，拟以自有资金投资 3,000.00 万元。2018 年 11 月 19 日，公司支付完成首期出资款 1,200.00 万元；2020 年 6 月 22 日，公司支付第二期出资款 900.00 万元；第三期出资款 900.00 万元预计于 2021 年支付。

上述产业基金投资的投资目的具体如下：

序号	被投资单位	投资目的
1	杭州云栖创投股权投资合伙企业（有限合伙）	投资重点为互联网产业的早期项目
2	苏州耀途进取创业投资合伙企业（有限合伙）	在互联网与大数据应用（底层传感器、芯片、物联网平台、AI 技术，尤其是 AI 和大数据再金融科技、智能驾驶和机器人等领域）等行业进行股权及准股权投资

杭州云栖创投股权投资合伙企业（有限合伙）、苏州耀途进取创业投资合伙企业（有限合伙）为公司投资的产业基金，设立的目的主要用于投资互联网产业以及大数据应用等相关行业公司，由于与公司的主业汽车轮毂轴承单元的关联性相对较弱，上述投资为财务性投资。截至 2020 年 9 月 30 日，上述财务性投资的期末余额为 9,100.00 万元，占最近一期末合并报表归属于母公司净资产的比例为 5.05%，若考虑公司将于 2021 年出资的 900 万元后，公司已持有和拟持有的财务性投资的金额为 10,000.00 万元，占公司最近一期末合并报表归属于母公司净资产的比例为 5.55%，未超过 30%，占比较小。

（3）拆借资金

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，发行人不存在对外拆借资金的情形。

（4）委托贷款

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，发行人不存在委托贷款的情形。

（5）以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，发行人不涉及集团财务公司的情形。

（6）购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，为了提高资金使用效率，发行人存在购买银行结构性存款、理财产品的情形。发行人购买的银行结构性存款、理财产品均为保本浮动收益型产品，期限较短，安全性高，风险较低，不属于收益波动大且风险较高的金融产品。

(7) 拟实施的财务性投资

截至本回复报告出具日，除根据合伙协议于 2021 年履行的对苏州耀途进取创业投资合伙企业（有限合伙）的 900.00 万元出资义务外，公司不存在其他拟实施的财务性投资及类金融投资。

自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，发行人已实施或拟实施的财务性投资（包括类金融业务）合计金额为 1,800.00 万元，发行人已在 2020 年 7 月 24 日公告的《浙江兆丰机电股份有限公司 2020 年度向特定对象发行股票预案》中对拟使用募集资金总额进行了调减，拟使用募集资金总额 60,000.00 万元系已扣除公司第四届董事会第十次会议决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资 1,800.00 万元后的金额。

综上所述，发行人不存在金额较大的实施或拟实施的财务性投资的情形。

3、最近一期末不存在持有金额较大财务性投资的情形

截至 2020 年 9 月 30 日，公司实施的财务性投资认定分析过程如下：

单位：万元

项目	2020 年 9 月 30 日
货币资金	124,121.82
其中：未到期委托理财	55,100.00
其他流动资产	313.95
其他非流动金融资产	9,100.00
其他非流动资产	3,389.57
交易性金融负债	684.04
长期股权投资	0.00

注：上表中的数据未经审计。

(1) 未到期委托理财

发行人的未到期委托理财全部为购买的保本浮动收益型理财产品，不属于财务性投资。截至 2020 年 9 月 30 日，具体情况如下：

序号	银行	产品名称	产品类型	投资金额（万元）	预期年化收益率	起始日	到期日
----	----	------	------	----------	---------	-----	-----

1	宁波银行	2020 单位结构性存款 208816	保本浮动型	1,500.00	3.00%	2020/7/22	2020/10/22
2	江苏银行	苏银杭结构(2020) 144	保本浮动收益型	17,000.00	1.50% 或 3.25%	2020/7/2	2021/1/2
3	江苏银行	宝溢融 D3 机构 30	保本浮动收益型	3,000.00	2.50% 至 5.00%	2020/7/22	2020/10/21
4	中信银行	中信理财之共赢利率结构 33505 期人民币结构性理财-C206T01BA	保本浮动收益型	5,000.00	1.50% 至 4.10%	2020/4/9	2020/10/9
5	中信银行	中信理财之共赢智信利率结构 35712 期人民币结构性存款产品-C207Q019N	保本浮动收益型	8,000.00	1.75% 至 3.40%	2020/7/9	2021/1/11
6	中信银行	中信理财之共赢智信汇率挂钩人民币结构性存款结构 00257 期-C207Q01OR	保本浮动收益型	5,000.00	1.75% 至 3.39%	2020/7/31	2021/1/28
7	中信银行	中信理财之共赢智信汇率挂钩人民币结构性存款结构 00564 期-C207Q01ZZ	保本浮动收益型	5,000.00	1.75% 至 3.45%	2020/8/19	2021/2/23
8	中信银行	中信理财之共赢智信汇率挂钩人民币结构性存款结构 00625 期-C207R011V	保本浮动收益型	1,000.00	1.75% 至 3.47%	2020/8/21	2021/2/23
9	中信银行	中信理财之共赢智信汇率挂钩人民币结构性存款结构 00570 期-C207R0105	保本浮动收益型	5,000.00	1.48% 至 3.45%	2020/8/19	2020/11/25
10	中信银行	中信理财之共赢智信汇率挂钩人民币结构性存款结构 00625 期-C207R011V	保本浮动收益型	4,600.00	1.75% 至 3.47%	2020/8/21	2021/2/23

合计	55,100.00			
----	-----------	--	--	--

发行人购买的上述委托理财产品系旨在不影响正常生产经营的前提下提高暂时闲置资金的使用效率和管理水平，为公司及股东获取更多回报。且发行人购买均为保本浮动收益型产品，期限较短，安全性高，风险较低，不属于收益波动大且风险较高的金融产品，不属于财务性投资。

（2）其他流动资产

截至 2020 年 9 月 30 日，公司的其他流动资产余额为 313.95 万元，主要为应收退税款 313.56 万元，不属于财务性投资。

（3）其他非流动金融资产

截至 2020 年 9 月 30 日，公司其他非流动金融资产余额为 9,100.00 万元，详见本回复之问题 2 之“（一）自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资，下同）情况，是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形”之“2、自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，发行人实施或拟实施的财务性投资的具体情况”的相关内容。

杭州云栖创投股权投资合伙企业（有限合伙）、苏州耀途进取创业投资合伙企业（有限合伙）为公司投资的产业基金，设立的目的主要用于投资互联网产业以及大数据应用等相关行业公司，由于与公司的主业汽车轮毂轴承单元的关联性相对较弱，为财务性投资。

截至 2020 年 9 月 30 日，上述财务性投资的期末余额为 9,100.00 万元，占最近一期末合并报表归属于母公司净资产的比例为 5.05%，未超过 30%，占比较小。若考虑公司将于 2021 年出资的 900 万元后，公司已持有和拟持有的财务性投资的金额为 10,000.00 万元，占公司最近一期末合并报表归属于母公司净资产的比例为 5.55%（未超过 30%），占比较小，不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资的情形。

（4）其他非流动资产

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人的其他非流动资产余额为 3,389.57 万元，主要为发行人预付的设备、软件款等，不属于财务性投资。

(5) 交易性金融负债

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人合并报表交易性金融负债余额为 684.04 万元。上述交易性金融负债为发行人办理的远期结售汇业务产生。发行人开展外汇衍生品交易的主要原因是为了减少汇率波动对经营业绩的影响，锁定汇率以防范外汇汇率风险，增强财务稳健性。该等交易与日常经营需求紧密相关，不以获取投资收益为目的，不属于财务性投资。

(6) 长期股权投资

截至 2020 年 9 月 30 日，发行人的长期股权投资余额为 0。发行人除了全资子公司天溢实业、控股子公司益丰汽车外，无其他控股或参股公司。2020 年 10 月，发行人与陕西东铭车辆系统股份有限公司、陕西华航密封件有限责任公司合资设立了陕汽兆丰，发行人持股 60.00%，陕汽兆丰为发行人的控股子公司。

综上所述，截至 2020 年 9 月 30 日，发行人不存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

(二) 结合发行人的账面货币资金余额、资产负债率、运营资金需求、银行授信情况、应付（应付账款、预收账款及应付票据）及存货科目对流动资金的占用情况、应收账款的回款情况等，说明本次募集资金的必要性和合理性，测算依据及测算过程是否谨慎，募资金额是否与现有资产、业务规模相匹配。

1、发行人货币资金余额、资产负债率、银行授信情况

截至 2020 年 9 月末，公司货币资金的构成情况如下：

单位：万元

项目	2020.9.30
货币资金总额	124,121.82
其中：募集资金	64,336.42
受限资金	9,826.68

可支配的自有资金	49,958.73
----------	-----------

截至 2020 年 9 月 30 日，公司货币资金总额为 124,121.82 万元，其中，受限资金为 9,826.68 万元，受限原因为银行承兑汇票保证金以及公司进行汇率管理购买银行结售汇产品的外汇期权交易保证金；前次募集资金账户余额为 64,336.42 万元，拟继续用于年产 360 万套汽车轮毂轴承单元扩能项目、企业技术中心升级改造项 目、年产 3,000 万只汽车轮毂轴承单元精密锻车件智能化工厂建设项目和设立合资公司“陕西陕汽兆丰科技有限公司”项目，剩余 49,958.74 万元为公司可支配的自有资金。

2017 年末、2018 年末、2019 年末以及 2020 年 9 月 30 日，公司合并报表的资产负债率分别为 17.79%、14.14%、15.46% 和 15.61%，公司的资产负债率较低，公司的财务结构较为安全。截至目前，公司银行授信总额为 1.65 亿元，公司的银行授信拟主要用于日常经营中开具银行承兑汇票使用。

2、发行人未来运营资金需求测算

公司未来运营资金需求测算如下：

2017-2019 年度，发行人营业收入平均增长率为 16.47%；假设发行人未来经营模式、市场需求等内外部条件没有重大变化的情况下，未来三年营业收入年增长率均为 16.47%（该营业收入增长率仅用于测算营运资金追加额，不代表发行人对未来经营业绩作出承诺）。

以发行人 2017-2019 年度财务数据为基础，在公司资产及负债结构比例不变的情况下，按上述假设对发行人未来三年的营运资金进行预测，公司预计未来三年内，运营资金需求约为 16,091.19 万元，具体计算过程如下：

单位：万元

项目	2019 年 (实际)	占营业收入 比重	2020 年 (测算)	2021 年 (测算)	2022 年 (测算)
营业收入	55,919.66	100.00%	65,129.63	75,856.48	88,350.05
应收款项融资	311.90	0.56%	363.27	423.10	492.79
应收账款	28,351.98	50.70%	33,021.56	38,460.21	44,794.60
预付款项	60.21	0.11%	70.13	81.68	95.13
存货	8,037.50	14.37%	9,361.28	10,903.08	12,698.82

经营性流动资产小计 (A)	36,761.60	65.74%	42,816.23	49,868.07	58,081.34
应付票据	7,566.41	13.53%	8,812.59	10,264.03	11,954.51
应付账款	18,804.00	33.63%	21,901.02	25,508.12	29,709.31
预收款项	206.54	0.37%	240.56	280.18	326.33
经营性流动负债小计 (B)	26,576.95	47.53%	30,954.17	36,052.33	41,990.14
流动资金需求量 (C=A-B)	10,184.65	18.21%	11,862.06	13,815.74	16,091.19

注：假设未来三年各项经营性资产、经营性负债占当年度营业收入的比例按 2019 年年末销售百分比计算。

1、流动资金需求量=经营性流动资产-经营性流动负债；

2、上述测算不代表公司对未来三年盈利预测，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。

根据测算，公司未来三年的日常运营资金需求约为 16,091.19 万元。

截至 2020 年 9 月 30 日，公司的可自由支配的货币资金金额为 49,958.74 万元，公司对可支配的自有资金的使用规划情况如下：

项目	资金需求 (万元)
运营资金需求	16,091.19
本次募集资金建设项目的自有资金投入	21,292.08
汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目投入	6,123.98
陕西陕汽兆丰科技有限公司二期出资款	2,400.00
与国家工业信息安全发展研究中心等联合体共同参加国家工信部《2019 年工业互联网创新发展工程—工业互联网企业内 5G 网络化改造及推广服务平台项目》出资款	924.00
苏州耀途进取创业投资合伙企业 (有限合伙) 剩余出资款	900.00
发行人控股子公司杭州益丰汽车部件有限公司剩余出资款	480.00
合计	48,211.25

注：汽车轮毂轴承单元装备自动化、管理智能化技术改造项目的投入（该项目原计划使用募集资金投入，经公司第四届董事会第十二次会议审议通过改为以自有资金投入。

经测算，公司可支配的自有资金在未来均有明确的资金使用规划，公司的自有资金无法支持本次募投项目的建设，本次向特定对象发行股票，有利于缓解公司现有业务规模扩张带来的资金压力，保证公司未来稳定可持续发展。

3、应付（应付账款、预收款项及应付票据）及存货科目对流动资金的占用情况、应收账款的回款情况等

报告期内，公司的应付款项、存货科目占公司流动资产的比重情况如下：

单位：万元

项目	2020-9-30	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31
应付票据	12,665.42	7,566.41	6,668.78	10,116.94
应付账款	13,167.10	18,804.00	13,348.75	15,930.42
预收款项	-	206.54	251.94	68.43
合同负债	755.18	-	-	-
应付款项合计	26,587.70	26,576.95	20,269.48	26,115.79
存货	10,255.85	8,037.50	5,650.42	6,367.46
流动资产	157,759.39	180,163.20	168,557.44	175,453.71
应付款项占流动资产比例	16.85%	14.75%	12.03%	14.88%
存货占流动资产比例	6.50%	4.46%	3.35%	3.63%

报告期内，公司应付款项占流动资产的比例在波动中呈上升趋势，存货占流动资产的比例也呈上升趋势，存货的增长速度明显快于应付款项的增长速度，存货的增长导致对公司流动资金的需求也呈上升趋势。

报告期内，公司的应收账款周转率分别为 2.93、2.32、2.22 和 1.31，由于公司部分新增客户的信用期较长，导致公司的应收账款周转率呈下降趋势，回款周期变长，对公司流动资金的需求也将增长。

综上所述，公司可支配的自有资金大部分在未来均有明确的资金使用规划，随着公司业务规模的扩大，存货的增长以及应收账款回款周期变长均会增加公司的资金压力，公司的自有资金无法支持本次募投项目的建设，本次募集资金具有必要性和合理性。

本次向特定对象发行股票，主要用于年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，顺应公司的战略发展方向，深度布局商用车市场，契合商用车智能化、电子化趋势，引领轮毂轴承的智能化，同时可以满足客户新产品的的新需求，创造新的利润

增长点,具有必要性和合理性。本次募集资金的测算依据及测算过程具有谨慎性,募资金额与现有资产、业务规模相匹配。

(三)说明本次募投项目各项投资构成(特别是设备购置及安装费、工程预备费、铺底流动资金等),是否存在用于支付人员工资、货款等非资本性支出,补充流动资金或偿还银行贷款的比例是否符合《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》的有关规定。

1、年产48万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台(一期)项目的投资构成

本项目总投资额45,229.06万元。项目建设投资40,493.25万元,其中建筑工程费1,000.00万元,设备购置及安装费37,565.00万元,工程预备费1,928.25万元,铺底流动资金4,735.81万元。具体投资资金数额情况如下:

序号	项目名称	投资金额(万元)	占总投资额的比例
1	建设投资合计	40,493.25	89.53%
1.1	工程费用	38,565.00	85.27%
1.1.1	建筑工程费	1,000.00	2.21%
1.1.2	设备购置及安装费	37,565.00	83.06%
1.2	工程预备费	1,928.25	4.26%
2	铺底流动资金	4,735.81	10.47%
合计		45,229.06	100.00%

(1) 固定资产投资明细

本项目设备购置合计35,292.00万元,具体明细如下:

序号	设备名称	规格型号	单机功率	数量	单位
1	外圈双端磨床	KVD-300	45KW	2	台
2	外圈无心面磨床	M10200	45KW	2	台
3	外圈滚道磨床	3MZ2110	24KW	8	台
4	外圈外径磨床	3MZ2120	15KW	4	台
5	外圈滚道磨床	3MZ2320	24KW	4	台
6	外圈滚道超精	定制	6KW	4	台

7	外圈外径超精	定制	5KW	4	台
8	外径检测机	定制	5KW	4	台
9	立式双端面磨床	KVD-300	45KW	4	台
10	内圈滚道磨床	3MZ2110	15KW	4	台
11	内圈外径磨床	3MZY2110	15KW	4	台
12	内圈挡边磨床	3MZ2210	24KW	4	台
13	内圈内径磨床	3MZ2010	24KW	4	台
14	内圈滚道磨床	3MZ2110	15KW	4	台
15	内圈外径磨床	3MZY2110	15KW	4	台
16	内圈挡边磨床	3MZ2210	24KW	4	台
17	内圈内径磨床	3MZ2010	24KW	4	台
18	内圈超精机	定制	10KW	4	台
19	内径检测机	定制	5KW	4	台
20	重卡轴承装配线	定制	200KW	2	条
21	轮毂加工数控车床	PUMA500	20KW	20	台
22	轮毂加工数控加工中心	MYNX6500	10KW	20	台
23	轮毂清洗机	定制	100KW	2	台
24	重卡总成装配线	定制	200KW	2	条
25	AGV 智能物流装备	-	-	21	台
26	设备数据采集系统	-	-	2	套
27	弱电综合网络系统	-	-	1	批
28	自动化连线设备	定制	100KW	2	套
29	集中供气系统	DF-120	120KW	2	套
30	集中供水系统	XY-100	100KW	1	套
31	手持扫码终端	-	-	1	批
32	台式电脑	戴尔	-	10	台
33	台式电脑	联想	-	30	台
34	笔记本	联想	-	10	台
35	私有云服务器	IaaS	-	1	套
36	工作站	-	-	5	台

本项目软件购置合计 2,273.00 万元，主要软件明细如下：

序号	项目	类型	数量	单位
1	智能监测平台	SaaS	1	套

2	模式识别	智能应用	1	套
3	宽度学习	智能应用	1	套
4	数字孪生	智能应用	1	套
5	大屏驾驶舱	智能 BI	1	套
6	MES	-	1	套

除上述主要软件外，本次募投项目另采购设计软件、办公软件若干套。

(2) 建筑工程费明细

本项目建筑工程费总投入金额为 1,000.00 万元，均为厂房装修费用。

(3) 基本预备费和铺底流动资金

本项目的基本预备费为建筑工程费用、设备购置费用和设备安装工程费用的 5%，合计 1,928.25 万元。项目所需流动资金按照项目建设期结束至达产年所需经营性流动资产和经营性流动负债逐项计算，铺底流动资金按照流动资金本期增加额的 30% 测算，预计投入铺底流动资金为 4,735.81 万元。具体测算情况如下：

单位：万元

序号	项目	T+2	T+3	T+4	T+5 及以后
1	流动资产	12,989.66	20,668.20	31,421.00	31,421.00
1.1	现金	3,870.00	6,288.75	9,675.00	9,675.00
1.2	应收帐款	6,192.00	10,062.00	15,480.00	15,480.00
1.3	预付帐款	35.75	52.72	76.52	76.52
1.4	存货	2,891.91	4,264.72	6,189.48	6,189.48
2	流动负债	7,294.26	10,766.62	15,634.96	15,634.96
2.1	应付帐款	7,229.76	10,661.81	15,473.71	15,473.71
2.2	预收帐款	64.50	104.81	161.25	161.25
3	流动资金	5,695.39	9,901.58	15,786.04	15,786.04
4	自有流动资金	-	-	-	-
5	流动资金本期增加额	5,695.39	4,206.18	5,884.47	-
6	铺底流动资金	1,708.62	1,261.85	1,765.34	-

注：T 年和 T+1 年为建设期，T+2 年开始为运营期

2、年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目的投资构成

本项目总投资额 36,063.02 万元。项目建设投资 32,050.20 万元，其中建筑工程费 1,000.00 万元，设备购置及安装费 29,524.00 万元，工程预备费 1,526.20 万元，铺底流动资金 4,012.82 万元。具体投资资金数额情况如下：

序号	项目名称	投资金额(万元)	占总投资额的比例
1	建设投资合计	32,050.20	88.87%
1.1	工程费用	30,524.00	84.64%
1.1.1	建筑工程费	1,000.00	2.77%
1.1.2	设备购置及安装费	29,524.00	81.87%
1.2	工程预备费	1,526.20	4.23%
2	铺底流动资金	4,012.82	11.13%
合计		36,063.02	100.00%

(1) 固定资产投资明细

本项目设备购置合计 28,760.00 万元，具体明细如下：

序号	设备名称	规格型号	单机功率	数量	单位
1	视觉码垛机器人	IRB 460	5KW	4	套
2	热处理	DKK-250	400KW	2	套
3	涡流探伤	定制	10KW	4	台
4	数控车床	MW120	30KW	16	台
5	钻孔中心	R450	15KW	16	台
6	钻孔配合机器人	IRB 460	5KW	16	台
7	外圈磨床	T-11L57	24KW	8	台
8	外圈超精机	定制	10KW	8	台
9	芯轴磨床	T-236CNC	15KW	8	台
10	芯轴超精机	定制	10KW	4	台
11	内圈外径磨床	3MZA136	15KW	4	台
12	内圈内径磨床	3MZD206	24KW	4	台
13	内圈外径磨床	3MZA136	15KW	4	台
14	内圈内径磨床	3MZD206	24KW	4	台
15	内圈超精机	定制	6KW	4	台

16	内径检测机	定制	5KW	4	台
17	自动化连线设备	定制	100KW	2	套
18	装配线	定制	200KW	2	条
19	集中供气系统	DF-120	120KW	2	套
20	集中供水系统	XY-100	100KW	1	套
21	AGV 智能物流装备			20	台
22	设备数据采集系统			1	套
23	弱电综合网络系统			1	批
24	手持扫码终端			1	批
25	台式电脑	戴尔		10	台
26	台式电脑	联想		20	台
27	笔记本	联想		10	台

本项目软件购置合计 778.00 万元，主要采购一套 MES 系统，另采购设计软件、办公软件若干套。

(2) 建筑工程费明细

本项目建筑工程费总投入金额为 1,000.00 万元，均为厂房装修费用。

(3) 基本预备费和铺底流动资金

本项目的基本预备费为建筑工程费用、设备购置费用和设备安装工程费用的 5%，合计 1,526.20 万元。项目所需流动资金按照项目建设期结束至达产年所需经营性流动资产和经营性流动负债逐项计算，铺底流动资金按照流动资金本期增加额的 30% 测算，预计投入铺底流动资金为 4,012.82 万元。具体测算情况如下：

单位：万元

序号	项目	T+2	T+3	T+4	T+5 及以后
1	流动资产	11,723.16	18,707.68	28,485.14	28,485.14
1.1	现金	3,450.00	5,606.25	8,625.00	8,625.00
1.2	应收帐款	5,520.00	8,970.00	13,800.00	13,800.00
1.3	预付帐款	33.62	50.45	74.00	74.00
1.4	存货	2,719.54	4,080.98	5,986.13	5,986.13
2	流动负债	6,856.35	10,295.88	15,109.09	15,109.09

2.1	应付帐款	6,798.85	10,202.44	14,965.34	14,965.34
2.2	预收帐款	57.50	93.44	143.75	143.75
3	流动资金	4,866.81	8,411.80	13,376.05	13,376.05
4	自有流动资金	-	-	-	-
5	流动资金本期增加额	4,866.81	3,544.99	4,964.25	-
6	铺底流动资金	1,460.04	1,063.50	1,489.28	-

注：T年和T+1年为建设期，T+2年开始为运营期

3、是否存在用于支付人员工资、货款等非资本性支出，补充流动资金或偿还银行贷款的比例是否符合《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》的有关规定

(1) 资本性支出情况

本次募投项目具体投资资金数额及拟使用募集资金金额情况如下：

年产48万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目				
序号	项目名称	投资金额(万元)	拟使用募集资金金额	是否属于资本性投资
1	建筑工程费	1,000.00	773.84	是
2	设备购置及安装费	37,565.00	29,069.25	是
3	工程预备费	1,928.25	1,492.15	否
4	铺底流动资金	4,735.81	3,664.75	否
小计		45,229.06	35,000.00	-
年产230万套新能源汽车轮毂轴承单元项目				
序号	项目名称	投资金额(万元)	拟使用募集资金金额	是否属于资本性投资
1	建筑工程费	1,000.00	693.23	是
2	设备购置及安装费	29,524.00	20,466.95	是
3	工程预备费	1,526.20	1,058.01	否
4	铺底流动资金	4,012.82	2,781.81	否
小计		36,063.02	25,000.00	-
合计		81,292.08	60,000.00	-

本次募投项目中的建筑工程费均为厂房装修费用，设备购置及安装费均为采购生产设备及其安装、生产办公软件的购置，前述费用按照发生额计入固定资产或无形资产成本，属于资本性支出。

预备费主要为防止有关设计变更、不可抗力等导致的工程费用增加及项目建设过程中相关设备、材料、人工等涨价而产生的费用；铺底流动资金系为项目建设提供的流动资金安排，上述支出属于非资本性支出。本次募投项目不存在支付人员工资、贷款等非资本性支出。

本次募投项目合计投资金额 81,292.08 万元，拟使用募集资金 60,000.00 万元，拟使用募集资金中非资本性支出均为工程预备费和铺底流动资金，合计金额 8,996.73 万元，占募集资金总额的比重为 14.99%。

(2) 补充流动资金或偿还银行贷款的比例是否符合《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》的有关规定

根据中国证监会于 2020 年 2 月 14 日发布的《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）》的相关规定，上市公司应综合考虑现有货币资金、资产负债结构、经营规模及变动趋势、未来流动资金需求，合理确定募集资金中用于补充流动资金和偿还债务的规模。通过配股、发行优先股或董事会确定发行对象的非公开发行股票方式募集资金的，可以将募集资金全部用于补充流动资金和偿还债务。通过其他方式募集资金的，用于补充流动资金和偿还债务的比例不得超过募集资金总额的 30%；对于具有轻资产、高研发投入特点的企业，补充流动资金和偿还债务超过上述比例的，应充分论证其合理性。

本次募投项目合计投资金额 81,292.08 万元，拟使用募集资金 60,000.00 万元，拟使用募集资金中非资本性支出均为工程预备费和铺底流动资金，合计金额 8,996.73 万元，占募集资金总额的比重为 14.99%，未超过 30%，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）》的相关规定。

(四) 请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

1、核查程序

针对上述事项，保荐人和会计师履行了以下核查程序：

(1) 结合主管部门关于财务性投资及类金融业务的相关规定，对公司董事会决议日前六个月至今实施的对外投资、理财产品购买情况进行了核查；

(2) 查阅发行人相关董事会、股东大会会议文件，检查发行人是否存在相关财务性投资的情况；

(3) 取得发行人购买的银行结构性存款、理财产品明细及相关合同或协议；

(4) 访谈发行人财务总监，了解发行人财务性投资及业务发展的情况；

(5) 查阅发行人财务报告，获取其他流动资产、其他非流动金融资产、其他非流动资产、交易性金融负债的明细表；

(6) 访谈发行人财务总监，了解公司未来资金使用规划情况；

(7) 获取并核查了发行人本次募集资金投资项目的可行性研究报告，与《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）》的相关要求进行了比对核查。

2、核查意见

经核查，保荐人和会计师认为：自本次发行董事会决议日前六个月至本回复报告出具日，发行人不存在金额较大的实施或拟实施的财务性投资的情形；本次募集资金具有必要性和合理性，测算依据及测算过程谨慎，募资金额与现有资产、业务规模相匹配；发行人本次募集资金不存在用于支付人员工资、货款等非资本性支出情况，非资本性支出项目占投资总额的比重为 10.76%，未超过 30%，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）》的相关规定。

问题 3

发行人境外销售收入占比较高，主要面向北美地区等海外客户，近一年及一期境外营业收入 36,169.32 万元、20,365.22 万元，占主营业务收入的 64.68%、80.07%。

请发行人补充披露或说明：（1）披露公司境外销售涉及的产品类型、各类产品境外销售占比、销售地区、市场开拓等具体情况，国际贸易摩擦是否对公司境外销售及本次募投产品产生重大不利影响，是否存在应对措施；（2）结合主要国外客户受新冠疫情的影响情况、相关订单的合作稳定性、2020 年下游行业需求增长等情况，说明新冠疫情对公司境外销售及本次募投产品是否产生重大不利影响，是否存在应对措施。请结合上述内容完善海外销售风险的表述，并做特别风险提示。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

回复：

（一）披露公司境外销售涉及的产品类型、各类产品境外销售占比、销售地区、市场开拓等具体情况，国际贸易摩擦是否对公司境外销售及本次募投产品产生重大不利影响，是否存在应对措施

发行人已在募集说明书“第一节 发行人基本情况”之“四、主要业务模式、产品或服务的主要内容”之“（二）主要产品及用途”中补充披露以下内容：

“2、境外销售的产品类型及销售占比情况

报告期内，发行人境外销售均涉及发行人各类主要产品，各类产品的境外销售收入占该类产品的总收入的比重情况如下表所示：

产品类别	2020 年 1-9 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
第一代轮毂轴承单元	76.03%	80.64%	68.03%	74.52%
第二代轮毂轴承单元	26.99%	42.02%	61.62%	54.66%
第三代轮毂轴承单元	97.77%	98.90%	99.59%	99.74%
转向节	100.00%	100.00%	-	-
分离轴承	12.34%	-	-	-

注：上表中各类产品的境外销售收入占该类产品的总收入的比重按照产品最终应用市场情况进行统计。

由上表所示，发行人第一代轮毂轴承单元、第三代轮毂轴承单元和转向节外销占比较大。发行人近年来加大力度对国内商用车轮毂轴承单元的拓展，而国内商用车轮毂轴承单元大部分属于第二代轴承单元产品，从而导致了近年来第二代轮毂轴承单元产品境外收入的占比下降明显。

3、境外销售地区及开拓情况

报告期内，发行人境外销售收入分地区占比情况如下：

地区	2020年1-9月	2019年度	2018年度	2017年度
北美洲	83.92%	90.29%	92.14%	90.61%
南美洲	4.88%	4.93%	3.89%	3.96%
亚洲	7.19%	2.68%	0.85%	1.72%
欧洲	3.27%	1.48%	2.20%	2.88%
大洋洲	0.74%	0.62%	0.92%	0.83%
合计	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

注：上表中发行人境外销售收入分地区占比按照产品最终应用地区进行统计。

由上表所示，发行人境外销售的主要地区主要为美国、加拿大、墨西哥等北美洲地区，受中美贸易摩擦的影响较大。

公司具有较强的技术开发能力，主要采用 ODM 的销售模式，具有较强的客户粘性。在中美贸易摩擦的大背景下，公司一方面积极维护与现有客户的合作关系，采取了渠道拓展、与客户共同协商让利减少关税增加的影响等积极应对措施；同时，公司积极拓展北美市场以外的海外其他地区的售后市场和国内售后市场。公司正积极开拓欧洲、东南亚等地区的售后市场销售渠道。目前，公司已与欧洲地区、东南亚地区的相关企业签署了《独家品牌推广及产品经销协议》，今年以来向两家经销商开始批量供货。与此同时，公司在继续做深产品与服务的差异化、增加客户粘性、深度绑定客户的基础上，持续拓展海外新市场、新客户。公司在保持原有销售渠道优势的基础上进一步加大头部客户布局，同时创新商务模式，与阿里巴巴国际站合作，积极拓展“HZF”自主品牌海外线上营销渠道，提升公司产品的国际影响力和知名度。

4、国际贸易摩擦对公司的不利影响及其应对措施

发行人本次募投项目为年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，主要投向商用车、新能源汽车等高景气细分行业的国内主机市场，不会受到国际贸易摩擦的不利影响。

（1）国际贸易摩擦对公司境外销售的不利影响

目前影响公司境外销售实施的国际贸易摩擦主要来自中美贸易摩擦，自 2018 年以来，中美贸易摩擦对发行人境外销售业务产生影响的主要事件如下表所示：

序号	日期	主要事项
1	2018 年 7 月	美国政府发布了加征关税商品清单，将对从我国进口合计 500 亿美元的商品加征 25% 的关税。
2	2018 年 9 月	美国政府宣布将对从我国进口合计 2000 亿美元的商品加征 10% 的关税。
3	2019 年 5 月	美国政府宣布自 2019 年 5 月 10 日起，对从我国进口的 2,000 亿美元清单商品加征的关税税率由 10% 提高到 25%。

2016 年 8 月、2018 年 7 月，美国商务部两次对中国出口的圆锥滚子轴承及其零件产品发起了反倾销税命令的行政复审，裁定公司与其它未取得单独税率资格的企业适用中国 92.84% 普遍税率。公司认为美国商务部的裁决偏离事实、不公正，就美国商务部此次裁决向美国国际贸易法院进行上诉，以维护公司正常权益。根据美国国际贸易法院的最终裁定，公司符合单独税率资格。美国商务部最终裁定兆丰股份符合单独税率资格，适用 7.04% 单独税率，但 2015-2016 年度适用税率为中国 92.84% 普遍税率。反倾销税为美国海关和边境保护局向美国当地进口商征收，不会对公司过往经营业绩产生影响。

公司深耕北美售后市场多年，对市场需求有着深入了解，公司主要采用 ODM 的销售模式，具有较强的客户粘性，并与主要客户建立了长期稳定的战略合作关系，基于各自优势共同开发适销对路的产品已成为常态，为市场龙头客户的“战略供应商”。公司多年建立的产品开发能力、质量保证能力和客户粘性构筑了业务壁垒。虽然中美贸易摩擦在短期内对公司的经营情况构成了较大影响，

但随着公司的积极应对，预计未来中美贸易摩擦对公司的不利影响将有所减弱。

(2) 公司的应对措施

①通过实施本次募投项目，加大力度开拓国内主机市场

为了积极应对中美贸易摩擦、新冠疫情的影响，公司从业务端、技术端、生产端，将售后业务和主机业务分别专项管理，分设了国内售后事业部和汽车主机事业部；针对 2020 年全力开拓的主机市场业务，公司积极引入相关人才，并配备相应的产品工程、应用工程以及质量验证团队，严格按照主机厂的审核体系要求提升主机业务的日常生产管理。

公司本次发行募集资金将用于年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目。本次募集资金投向的商用车免维护轮毂轴承单元已经完成前期研发工作，并已经向汉德车桥、安徽华菱、比亚迪等部分主机客户小规模批量供货；商用车智能轮毂轴承单元产品、新能源汽车轮毂轴承单元产品的工艺技术研发也已经完成，已经具备大规模生产的技术基础，并为部分客户完成了产品开发与样品试制。通过建设本次募集资金建设项目，公司将有效扩大在商用车、新能源汽车等高景气度细分行业的主机市场业务产品的相关产能，建设本次募集资金投资项目是公司坚持主机市场和售后市场双轮驱动战略的重要布局；同时，通过本次募投项目的建设，公司加大力度开拓国内主机市场，扩大国内主机业务的占比，也可以有效应对中美贸易摩擦带来的不确定性。

②加大其他地区售后市场的开拓力度

近年来，公司坚持主机市场和售后市场双轮驱动，积极布局“兆丰”自主品牌在国内外售后市场的销售渠道。

针对境外售后市场的拓展，公司正积极开拓欧洲、东南亚等地区的售后市场销售渠道。目前，公司已与欧洲地区、东南亚地区的相关企业签署了《独家品牌推广及产品经销协议》，今年以来向两家经销商开始批量供货。与此同时，公司在继续做深产品与服务的差异化、增加客户粘性、深度绑定客户的基础上，持续拓展海外新市场、新客户。公司在保持原有销售渠道优势的基础上进一步

加大头部客户布局,同时创新商务模式,与阿里巴巴国际站合作,积极拓展“HZF”自主品牌海外线上营销渠道,提升公司产品的国际影响力和知名度。

同时,公司已在国内售后市场快速推进“兆丰”自主品牌产品,通过授权经销等形式组建全国汽车售后市场营销网络,契合“国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局。公司建立了严格的经销商准入标准和政策,已发展 20 余家一级经销商,基本覆盖全国重要市场。今年以来,公司正着力建立二级分销渠道。公司在为经销商提供高质量产品的同时,提供全方位的服务与支持,采取多种形式的培训,增进经销商对于公司产品的认知,以及对兆丰股份企业文化的认同,推动与经销商的合作共赢。

③继续注重技术研发,结合目前行业发展趋势不断扩展公司业务领域、提升服务能力

公司基于数字化和大数据应用上的深厚积累,致力于推进产品智能化。目前已成功研发商用车智能轮毂轴承单元,利用传感技术采集数据并上传云端,实现对产品全生命周期的监测。公司已确定“年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台(一期)项目”和“年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目”作为 2020 年度向特定对象发行股票的募投项目,将对产品进一步优化升级,迎合汽车智能化的发展趋势。公司将继续针对客户需求深入研发,满足行业发展需求,不断提升产品质量和服务质量,从而进一步增强客户黏性,应对中美贸易摩擦带来的不确定性。”

(二)结合主要国外客户受新冠疫情的影响情况、相关订单的合作稳定性、2020 年下游行业需求增长等情况,说明新冠疫情对公司境外销售及本次募投产品是否产生重大不利影响,是否存在应对措施。

1、新冠疫情对公司主要境外客户的影响

2020 年 1-9 月,发行人前五大境外客户分季度销售情况如下:

单位:万元

客户	一季度金额	二季度金额	三季度金额	合计	二季度环比增长(%)	三季度环比增长(%)

客户 A	3,836.70	3,414.56	3,343.31	10,594.58	-11.00	-2.09
客户 B	2,098.57	2,469.69	2,203.09	6,771.35	17.68	-10.79
客户 C	3,496.36	155.64	339.57	3,991.56	-95.55	118.18
客户 D	188.98	626.82	325.22	1,141.01	231.69	-48.12
客户 E	366.67	384.59	363.48	1,114.74	4.89	-5.49
合计	9,987.27	7,051.30	6,574.67	23,613.24	-29.40	-6.76

随着境外新冠疫情的蔓延，受新冠疫情影响较大地区居民的出行受到了政府的管控，居民出行需求的下滑也导致了乘用车售后市场需求下滑。由于各地区受疫情影响不同、应对疫情的政策也存在差异，从而导致了发行人客户受到疫情影响的程度也不尽相同。部分客户所在地区受到疫情影响较大，物流运输等情况受到了较大影响；部分客户所在地区迅速的复工复产，物流运输影响较小，向发行人采购未有明显下滑。

随着各国各地区对新冠疫情管控经验的累积和复工复产的进度加快，疫情对境外销售造成的影响逐渐改善，公司三季度开始境外销售下滑幅度降低并逐渐企稳。

2、主要境外客户相关订单的稳定性

2020年1-9月，发行人前五大境外客户分季度订单情况如下表所示：

单位：万元

客 户	一季度金 额	二季度金 额	三季度金 额	合计	二季度环 比增长 (%)	三季度环 比增长 (%)
客户 A	2,282.83	2,432.24	4,931.02	9,668.37	6.54	102.74
客户 B	3,185.06	984.43	2,044.90	6,212.19	-69.09	107.72
客户 C	1,365.08	152.06	539.37	2,056.51	-88.86	254.71
客户 D	366.39	415.61	188.94	977.90	13.43	-54.54
客户 E	599.33	161.53	388.91	1,149.77	-73.05	140.77
合计	7,798.69	4,145.87	8,093.14	20,037.70	-46.84	95.21

从上表可以看出，受到新冠疫情的影响，发行人境外主要客户二季度订单下滑明显，三季度开始，主要境外客户的订单逐渐恢复。

公司的主要客户在 2020 年均持续合作，不存在因疫情影响取消合同及订单的情形。公司与主要客户均已签订中长期的合作协议，主要采用 ODM 的销售模式，具有较强的客户粘性，疫情期间始终密切沟通，保持稳定的交易往来。公司深耕北美售后市场多年，对市场需求有着深入了解，并与主要客户建立了长期稳定的战略合作关系，基于各自优势共同开发适销对路的产品已成为常态，为市场龙头客户的“战略供应商”。公司多年建立的产品开发能力、质量保证能力、技术创新能力和客户粘性构筑了业务壁垒。

3、新冠疫情对公司的不利影响及其应对措施

发行人本次募投项目为年产 48 万套商用车免维护轮毂轴承单元及远程运维平台（一期）项目和年产 230 万套新能源汽车轮毂轴承单元项目，主要投向商用车、新能源汽车等高景气细分行业的国内主机市场，随着国内疫情的控制以及全面的复工复产，国内汽车行业的景气度恢复较快，新冠疫情不会对发行人本次募投项目的实施产生不利影响。

（1）新冠疫情对公司境外销售的不利影响

随着境外新冠疫情的蔓延，发行人境外客户受到不同程度的影响，北美地区疫情于第二季度集中爆发，受其影响，主要客户二季度销售下滑明显；同时，受到新冠疫情的影响，发行人境外主要客户二季度订单下滑明显，三季度开始，主要境外客户的订单逐渐恢复。

本次新冠疫情为突发公共卫生事件，发行人的境外销售受到了新冠疫情的短期冲击，随着疫情的逐步控制，发行人三季度以来境外客户的订单逐渐恢复，新冠疫情对公司境外销售的不利影响将逐渐减弱。

（2）公司的应对措施

公司的应对措施详见问题 3 回复之“（一）披露公司境外销售涉及的产品类型、各类产品境外销售占比、销售地区、市场开拓等具体情况，国际贸易摩擦是否对公司境外销售及本次募投产品产生重大不利影响，是否存在应对措施”之“4、国际贸易摩擦对公司的不利影响及其应对措施”之“（2）公司的应对措施”的相关内容。

(三) 请结合上述内容完善海外销售风险的表述，并做特别风险提示。

发行人已结合上述内容完善了“新型冠状病毒疫情对生产经营带来的风险”和“中美贸易摩擦带来的风险”的相关表述，并在重大事项提示中进行了特别风险提示，具体情况如下：

“(一) 中美贸易摩擦带来的风险

发行人境外销售的主要地区为美国、加拿大、墨西哥等北美洲地区，受中美贸易摩擦的影响较大。在中美贸易摩擦的大背景下，公司一方面积极维护与现有客户的合作关系，采取了渠道拓展、与客户共同协商让利减少关税增加的影响等积极应对措施；同时，公司积极拓展欧洲、东南亚等海外其他地区的售后市场和国内售后市场。

自 2018 年以来，中美贸易摩擦对发行人境外销售业务产生影响的主要事件如下表所示：

序号	日期	主要事项
1	2018 年 7 月	美国政府发布了加征关税商品清单，将对从我国进口合计 500 亿美元的商品加征 25% 的关税。
2	2018 年 9 月	美国政府宣布将对从我国进口合计 2000 亿美元的商品加征 10% 的关税。
3	2019 年 5 月	美国政府宣布自 2019 年 5 月 10 日起，对从我国进口的 2,000 亿美元清单商品加征的关税税率由 10% 提高到 25%。

2016 年 8 月、2018 年 7 月，美国商务部两次对中国出口的圆锥滚子轴承及其零件产品发起了反倾销税命令的行政复审，裁定公司与其它未取得单独税率资格的企业适用中国 92.84% 普遍税率。公司认为美国商务部的裁决偏离事实、不公正，就美国商务部此次裁决向美国国际贸易法院进行上诉，以维护公司正常权益。根据美国国际贸易法院的最终裁定，公司符合单独税率资格。美国商务部最终裁定兆丰股份符合单独税率资格，适用 7.04% 单独税率，但 2015-2016 年度适用税率为中国 92.84% 普遍税率。反倾销税为美国海关和边境保护局向美国当地进口商征收，不会对公司过往经营业绩产生影响。

公司深耕北美售后市场多年，对市场需求有着深入了解，公司主要采用 ODM 的销售模式，具有较强的客户粘性，并与主要客户建立了长期稳定的战略合作

关系，基于各自优势共同开发适销对路的产品已成为常态，为市场龙头客户的“战略供应商”。公司多年建立的产品开发能力、质量保证能力和客户粘性构筑了业务壁垒。虽然中美贸易摩擦在短期内对公司的经营情况构成了较大影响，但随着公司的积极应对，预计未来中美贸易摩擦对公司的不利影响将有所减弱。但若未来产品进口国对发行人主要产品类别进一步发起反倾销、反补贴调查，进一步加征关税、实施进口配额等贸易保护措施，而公司无法采取有效措施降低成本、提升产品竞争力来应对国际贸易摩擦带来的关税政策变动，将对发行人的经营活动和盈利能力产生不利影响。

（二）新型冠状病毒疫情对发行人生产经营的风险

随着境外新冠疫情的蔓延，发行人境外客户受到不同程度的影响，北美地区疫情于第二季度集中爆发，受其影响，主要客户二季度销售下滑明显；同时，受到新冠疫情的影响，发行人境外主要客户二季度订单下滑明显，三季度开始，主要境外客户的订单逐渐恢复。

本次新冠疫情为突发公共卫生事件，发行人的境外销售受到了新冠疫情的短期冲击，随着疫情的逐步控制，发行人三季度以来境外客户的订单逐渐恢复，新冠疫情对公司境外销售的不利影响将逐渐减弱。但如果未来新冠疫情发生其他变化，国际物流受疫情影响较大或由于进口国新型冠状病毒疫情防控不利导致市场需求下降，则会对公司的生产经营造成不利影响。”

（四）请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

1、核查程序

针对上述事项，保荐人和会计师履行了以下核查程序：

- （1）取得并分析发行人各报告期的销售收入明细表；
- （2）取得发行人与境外客户签署的品牌推广及产品经销协议；
- （3）对发行人相关人员进行了访谈，了解国际贸易摩擦对发行人的影响及发行人的应对措施，以及新冠疫情对公司主要境外客户的影响；
- （4）对中美贸易摩擦的重要事件进行网络查询；

(5) 查阅发行人的反倾销诉讼的公告情况；

(6) 取得并分析发行人 2020 年度境外客户的订单取得情况。

2、核查意见

经核查，保荐人和会计师认为：(1) 发行人境外销售的主要地区为北美洲地区，受中美贸易摩擦的影响较大。虽然中美贸易摩擦在短期内对公司的经营情况构成了较大影响，但随着公司的积极应对，预计未来中美贸易摩擦对公司的不利影响将有所减弱。发行人本次募投项目主要投向商用车、新能源汽车等高景气细分行业的国内主机市场，不会受到国际贸易摩擦的不利影响。发行人已就相关不利影响采取了相应的应对措施。

(2) 发行人的境外销售受到了新冠疫情的短期冲击，随着疫情的逐步控制，发行人三季度以来境外客户的订单逐渐恢复，新冠疫情对公司境外销售产生的不利影响逐渐减弱。发行人本次募投项目主要投向商用车、新能源汽车等高景气细分行业的国内主机市场，随着国内疫情的控制以及全面的复工复产，国内汽车行业的景气度恢复较快，新冠疫情不会对发行人本次募投项目的实施产生不利影响。

(3) 发行人已结合上述内容完善了“中美贸易摩擦带来的风险”和“新型冠状病毒疫情对生产经营带来的风险”的相关表述，并在重大事项提示中进行了特别风险提示。

问题 4

发行人最近三年累计现金分红金额占三年年均可分配利润的 178.86%，各年分红比例在 34.03%至 93.38%之间，本次拟募集资金 6 亿元用于项目建设。截至最新一期，孔爱祥和孔辰寰父子合计控制公司 74.99%的股份，是公司的实际控制人。

请发行人结合公司章程中关于分红的前提条件、控股股东的持股比例，说明在存在大额资本支出需求的情况下，公司向大股东进行较高比例分红的合理性，是否符合证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第 3 号-上市公司现金分红》的相关规定。

请保荐人和发行人律师就公司分红的情形进行核查并发表明确意见。

回复：

（一）请发行人结合公司章程中关于分红的前提条件、控股股东的持股比例，说明在存在大额资本支出需求的情况下，公司向大股东进行较高比例分红的合理性，是否符合证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第 3 号-上市公司现金分红》的相关规定。

1、《公司章程》关于分红的前提条件

根据《公司章程》第一百七十二条第（一）项的规定，公司利润分配原则为：公司实行同股同利的股利政策，股东依照其所持有的股份份额获得股利和其他形式的利益分配；公司实行连续、稳定的利润分配政策，公司利润分配应注重对股东的合理投资回报，并兼顾公司的可持续发展。公司具备现金分红条件的，应当优先采取现金分红的方式分配利润。

根据《公司章程》第一百七十二条第（三）项的规定，公司拟实施现金分红时应同时满足以下条件：

（1）公司该年度实现的可分配利润（即公司弥补亏损、提取公积金后所余的税后利润）为正值；

（2）审计机构对公司该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

(3)公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生(募集资金项目除外);

重大投资计划或重大现金支出是指:公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备的累计支出达到或超过公司最近一期经审计总资产的30%;或公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备的累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产50%,且绝对金额超过5,000万元。

根据《公司章程》第一百七十二条第(三)项的规定,公司拟实施股票股利分红的条件为:公司经营情况良好且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配、发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时,可以在满足上述现金分红的条件下,由公司董事会综合考虑公司成长性、每股净资产的摊薄等因素制定股票股利分配方案。根据《公司章程》第一百七十二条第(五)项的规定,公司每年以现金方式分配的利润应不低于当年实现的可分配利润的10%。

根据发行人最近三年审计报告及公开披露的信息,发行人最近三年历次现金分红政策执行情况如下:

单位:万元

项目	2019 年度	2018 年度	2017 年度
营业收入	55,919.66	49,738.70	60,847.33
分红年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润	21,420.49	19,594.10	20,497.67
每 10 股派现金额	0.0030	0.0010	0.0015
当年现金分红金额(含税)	20,003.31	6,667.77	10,001.66
当年现金分红占分红年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比例	93.38%	34.03%	48.79%
累计可供股东分配的净利润	68,022.08	55,412.86	47,786.03
现金分红占累计可供股东分配的净利润的比例	29.41%	12.03%	20.93%

由上表所示,最近三年发行人经营业绩稳健,各年度现金分红占分红年度合并报表中归属于上市公司股东的净利润的比例在34.03%至93.38%之间,不低于当年实现的可分配利润的10%。同时,发行人历年累计可供股东分配的净利润金额较高,各年度现金分红占累计可供股东分配的净利润的比例未超过30%。

发行人最近三年实现的可分配利润均为正值,天健会计师事务所(特殊普通

合伙)对发行人最近三年财务报告均出具了标准无保留意见的审计报告;截至《浙江兆丰机电股份有限公司2019年度利润分配预案公告》公告之日,除发行人募集资金投资项目外,发行人最近三年的主要投资项目为:

(1) 2018年8月作为有限合伙人认缴出资7,000万元(出资比例为8.046%)投资杭州云栖创投股权投资合伙企业(有限合伙);

(2) 2018年10月作为有限合伙人认缴出资3,000万元(出资比例为4.3988%)投资苏州耀途进取创业投资合伙企业(有限合伙);

(3) 2018年11月认缴出资600万元(出资比例为60%)与周军、胡国林共同设立杭州益丰汽车部件有限公司;

(4) 2019年9月拟投资924万元与国家工业信息安全发展研究中心等联合体共同参加国家工信部《2019年工业互联网创新发展工程—工业互联网企业内5G网络化改造及推广服务平台项目》。

除募集资金投资项目外,公司无重大投资计划或重大现金支出等事项发生,发行人最近三年历次现金分红符合《公司章程》规定的前提条件。

综上所述,发行人最近三年历次现金分红满足《公司章程》关于分红的前提条件,符合《公司章程》关于现金分红的比例要求。

2、在存在大额资本支出需求的情况下,发行人进行较高比例分红的合理性

(1) 发行人现金分红情况符合中国证监会对上市公司分红政策的要求

根据中国证监会发布的《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》(证监发[2012]37号)的规定:“随着上市公司的成长和发展,给予投资者合理的投资回报,为投资者提供分享经济增长成果的机会,是上市公司应尽的责任和义务。现金分红是实现投资回报的重要形式,更是培育资本市场长期投资理念,增强资本市场活力和吸引力的重要途径”;根据中国证监会发布的《上市公司监管指引第3号-上市公司现金分红》(证监会公告[2013]43号)的规定:“上市公司应当在章程中明确现金分红相对于股票股利在利润分配方式中的优先顺序。具备现金分红条件的,应当采用现金分红进行利润分配。”

发行人根据上述规定于2015年8月23日召开2015年第四次临时股东大会审议通过了《公司首次公开发行人民币普通股（A股）并在创业板上市后三年股东分红回报规划》以及《公司章程（草案）》，并在《首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书》进行了详细披露，其中明确提及：坚持现金分红为主，重视对投资者的合理投资回报，保持利润分配的连续性和稳定性，并符合法律、法规的相关规定。

综上所述，发行人最近三年的现金分红符合监管机构鼓励上市公司分红的政策，将公司的经营成果与投资者进行分享，实行积极、持续、稳定的利润分配政策，高度重视对投资者的合理回报的体现，符合证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第3号-上市公司现金分红》的相关规定。

(2) 发行人经营情况良好，具备高比例现金分红的基础

2014年至2019年以来，发行人每年归属于母公司所有者的净利润及各年末未分配利润情况如下表所示：

单位：万元

项目	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
当期归属于母公司所有者的净利润	10,011.17	11,271.73	19,866.78	20,497.67	19,594.10	21,420.49
年末未分配利润	31,335.86	26,472.62	29,344.61	47,786.03	55,412.86	68,022.08

由上表可见，近年来，发行人经营情况良好，2016年的当期归属于母公司所有者的净利润较2015年增长幅度较大，2016年至2019年当期归属于母公司所有者的净利润较为稳定，保持在2亿元左右；且自2017年以来，发行人年末未分配利润迅速增长，2017年至2019年年末未分配利润分别为47,786.03万元、55,412.86万元和68,022.08万元。

发行人2017年度、2018年度、2019年度现金分红的金额分别为10,001.66万元、6,667.77万元、20,003.31万元，当年现金分红占累计可供股东分配的净利润的比例分别为20.93%、12.03%、29.41%。同时，发行人最近三年经营性净现金流量分别为22,142.21万元、14,097.82万元、15,165.42万元，现金流较为充裕，发行人具备高比例现金分红的基础，该等现金分红方案的实施不影响发行人正常生产经

营、经营计划的实施以及未来规划，不影响发行人的持续经营能力。

（3）尊重全体股东的收益权并坚持连续性、一贯性的现金分红原则

根据中国结算出具的《合并普通账户和融资融券信用账户前N名明细数据表》，截至2020年9月30日，发行人控股股东系大兆丰集团，孔爱祥、孔辰寰间接合计控制发行人74.99%股份，系发行人实际控制人。控股股东及实际控制人因其存在一定的资金需求，在兼顾发行人现金流状况以及业务发展需要的基础上提出分红建议，不存在损害发行人长远发展的情形。

根据《公司法》第四条的规定，公司股东依法享有资产收益、参与重大决策和选择管理者等权利。根据发行人《公司章程》及最近三年历次现金分红方案，发行人股份同股同权，不存在差异化表决或差异化分红安排，历次分红按照股东持有股权比例进行分配，系股东依法行使收益权的表现。根据发行人最近三年的审计报告，发行人重视对投资者的合理投资回报，最近三年发行人均实施了较高比例的现金分红，中小股东亦通过分红方案的实施共享了发行人的阶段性经营成果，历次现金分红兼顾了中小股东的利益，发行人的分红政策贯彻了连续性和一贯性原则。

综上所述，发行人最近三年历次现金分红兼顾全体股东的合理回报，符合相关法律法规、《公司章程》的规定以及中国证监会鼓励上市公司现金分红的指导意见，分红行为与发行人的盈利水平、现金流状况以及业务发展需要相匹配，符合股东自身资金需求、充分尊重股东收益权的行使，具备合理性。

3、发行人就现金分红已经履行的审议程序

发行人2017年度现金分红方案已经发行人第三届董事会第十二次会议、第三届监事会第十一次会议以及2017年度股东大会审议通过，且独立董事发表了同意的独立意见；2018年度现金分红方案已经发行人第四届董事会第二次会议、第四届监事会第二次会议以及2018年度股东大会审议通过，且独立董事发表了同意的独立意见；2019年度现金分红方案已经发行人第四届董事会第八次会议、第四届监事会第八次会议以及2019年度股东大会审议通过，且独立董事发表了同意的独立意见。

综上所述，发行人最近三年现金分红方案的制定、实施符合有关法律、法规、规章、规范性文件及《公司章程》的规定，均已履行了必要的内部决策程序及信息披露义务，其审议程序合法、有效。

（二）请保荐人和发行人律师就公司分红的情形进行核查并发表明确意见。

1、核查程序

针对上述事项，保荐人和发行人律师履行了以下核查程序：

（1）获取并核查了发行人现行有效的《公司章程》；

（2）获取并核查了发行人首发上市的招股说明书、最近三年的年度报告、最近三年年度审计报告、最近三年利润分配的相关公告以及发行人最近三年除募集资金投资项目以外的其他主要投资项目的投资协议、出资凭证情况；

（3）对实际控制人进行了访谈，了解 2019 年度现金分红情况及其资金需求；

（4）对发行人最近三年分红方案的审议程序进行了核查；

（5）核查了《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第 3 号-上市公司现金分红》的相关规定。

2、核查意见

经核查，保荐人和发行人律师认为：发行人最近三年历次现金分红满足《公司章程》关于分红的前提条件，且均已履行了必要的内部决策程序及信息披露义务，决策程序合法、有效；发行人进行较高比例分红具备合理性，符合中国证监会《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第 3 号-上市公司现金分红》的相关规定。

(本页无正文，为浙江兆丰机电股份有限公司《关于浙江兆丰机电股份有限公司
申请向特定对象发行股票的审核问询函之回复报告》之签章页)

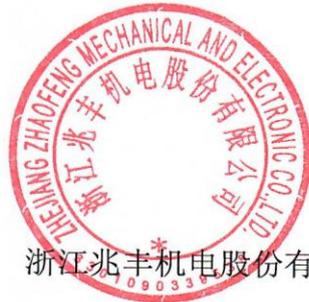

浙江兆丰机电股份有限公司
2020年11月22日

发行人董事长声明

本人承诺本回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

董事长：

孔爱祥



浙江兆丰机电股份有限公司

2020年11月22日

(本页无正文，为东吴证券股份有限公司《关于浙江兆丰机电股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核问询函之回复报告》之签章页)

保荐代表人： 柳易成
柳易成

张帅
张帅



保荐机构董事长声明

本人已认真阅读浙江兆丰机电股份有限公司本次审核问询函之回复报告的全部内容，了解回复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，审核问询函之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：



范力

