

关于珠海英搏尔电气股份有限公司
申请向特定对象发行股票
审核问询函的回复
信会师函字[2022]第 ZB035 号

关于珠海英搏尔电气股份有限公司 申请向特定对象发行股票 审核问询函的回复

信会师函字[2022]第 ZB035 号

深圳证券交易所：

根据贵所2022年1月26日下发的关于珠海英搏尔电气股份有限公司申请向特定对象发行股票的审核问询函（审核函〔2022〕020022号）（以下简称“审核问询函”）的要求，立信会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“我们”）对审核问询函所提出的会计师相关问题进行了逐项落实，现将有关问题的核查情况说明如下：

本审核问询函回复中所用的术语、名称、简称，除特别注明外，与《珠海英搏尔电气股份有限公司向特定对象发行A股股票并在创业板上市募集说明书》中的含义相同。本问询问题清单回复中涉及2021年三季度财务数据为未经审计数据，若出现总计数尾数与所列数值总和尾数不符的情况，均为四舍五入所致。

问题一

报告期各期末，公司存货账面价值分别为 19,650.70 万元、17,605.05 万元、24,310.14 万元及 49,463.75 万元，呈上升趋势；申报材料称，最近一期存货余额增长主要系订单增加，部分原材料交货期延长，增加预付款和备货量所致。

请发行人补充说明存货余额增长的原因及合理性，是否与收入规模相匹配，分产品类型说明存货余额较高的原因，是否存在库存积压等情况，结合存货跌价准备计提政策、库龄分布及占比、期后销售和价格变动情况、同行业上市公司情况等，说明存货跌价准备计提的充分性。

请发行人补充披露相关风险。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

1.1 发行人回复

一、请发行人补充说明存货余额增长的原因及合理性，是否与收入规模相匹配，分产品类型说明存货余额较高的原因，是否存在库存积压等情况

（一）存货余额增长的原因及合理性

报告期各期末，公司存货余额构成情况如下：

单位：万元

项目	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	账面余额	比例	账面余额	比例	账面余额	比例	账面余额	比例
原材料	24,045.77	47.54%	12,128.47	47.44%	11,483.59	59.80%	12,669.40	64.47%
发出商品	9,967.07	19.71%	3,915.30	15.31%	3,435.80	17.89%	2,916.81	14.84%
库存商品	7,733.76	15.29%	5,756.16	22.52%	2,661.58	13.86%	2,867.90	14.59%
在产品	6,452.06	12.76%	2,436.74	9.53%	820.20	4.27%	384.17	1.95%
半成品	2,377.94	4.70%	1,328.72	5.20%	803.07	4.18%	812.42	4.13%
合计	50,576.61	100.00%	25,565.38	100.00%	19,204.24	100.00%	19,650.70	100.00%

从上表可见，公司存货中原材料、发出商品和库存商品占比较高。报告期各期末，公司存货余额分别为 19,650.70 万元、19,204.24 万元、25,565.38 万元和 50,576.61 万元。2019 年末至 2021 年 9 月末，公司存货余额持续增长，主要体现为原材料、发出商品和库存商品等增长，主要原因系受益于下游新能源汽车行业快速发展，公司业务规模不断扩大，下游市场需求带动公司销售订单不断增加，存货相应增加；同时因新冠疫情导致国际大宗商品及芯片等材料供需错配，公司加大核心原材料采购储备，存货规模随之增长，具体情况如下：

1、下游市场需求旺盛带动公司在手订单增加

（1）下游新能源汽车行业快速发展，市场需求旺盛

公司产品主要应用于新能源汽车等领域，为新能源汽车的核心零部件之一。公司处于新能源汽车行业的中游环节，与下游新能源汽车行业发展息息相关。

在国家政策大力支持的环境下，近年来我国新能源汽车行业发展迅速，凭借完善且富有竞争力的供应链体系，在全球汽车电动化趋势中脱颖而出，成为全球主要的新能源汽车市场之一。这为我国新能源汽车动力系统核心零部件企业带来

了全新的机遇，我国企业有望通过研发创新最终胜出。

受宏观环境影响，2019 年新能源汽车产销量增速有所放缓，行业进入调整期。2020 年至今，我国新能源汽车行业再次快速增长，产销两旺；2021 年，新能源汽车产销量分别达到 354.5 万辆和 352.1 万辆，较 2020 年分别增长 159.52% 和 157.57%。



数据来源：中国汽车工业协会

目前我国新能源汽车正处于加速渗透阶段，根据乘联会公布数据，2017 年我国新能源汽车的渗透率仅为 2.2%。到 2021 年，新能源乘用车国内零售渗透率已达 14.8%，12 月单月渗透率更是达到 22.6%，单月数据已达到《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》中提出的“2025 年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右”的发展目标。根据乘联会预测，原来预期 2022 年新能源乘用车销量 480 万辆，目前也调整到 550 万辆以上，2022 年新能源乘用车渗透率预期达到 25%左右。2022 年新能源汽车有望突破 600 万辆，新能源汽车渗透率在 22%左右。

随着各地政府陆续出台多项优惠政策，积极引进新能源汽车产业落地，新能源汽车产业上下游企业正处于产能快速扩张期，公司所处的新能源汽车动力系统核心零部件行业也将迎来市场快速发展的机遇。

（2）经营规模扩大、在手订单增加

公司采用订单式生产模式，按照客户订单来组织存货管理。为了最大程度满足不断变化的市场需求，采购部门根据销售中心和计划管理部的滚动月需求预测和周排产计划，不断与外部供方调整供货计划，辅之以适量的核心物料安全库存，高效柔性的保障新能源汽车整车客户的交付需求。

随着下游新能源汽车行业快速发展，市场需求旺盛，公司经营规模不断扩大，2020年和2021年1-9月，公司分别实现营业收入42,096.69万元和45,522.40万元，同比分别增长32.18%和85.53%。同时，公司在手订单持续增加，截至2022年1月31日，公司在手订单金额约13.45亿元。为顺应快速增长的市场需求，公司积极加大生产力度，产能利用率已从2019年的40.32%提升至2021年1-9月的82.18%。受此影响，截至2021年9月30日，公司库存商品、发出商品及在产品合计金额为24,152.90万元，较2020年末增长99.48%；公司原材料余额为24,045.77万元，较2020年末增长98.26%。

综上所述，受益于下游新能源汽车行业快速发展，公司业务规模不断扩大，下游市场需求带动公司销售订单不断增加，存货相应增加。

2、原材料紧缺及价格上涨

公司产品原材料主要为电子器件、结构件、PCB板、接插件及硅钢片、漆包线、减速箱总成等。其中，电子元器件占成本比重较高，主要包括各种芯片、功率半导体、电容器等。截至2021年9月30日，公司存货中原材料余额为24,045.77万元，较2020年末增加11,917.30万元，增幅为98.26%，具体情况如下：

（1）芯片、功率半导体紧缺

受全球芯片紧缺等因素影响，公司生产所需的芯片、功率半导体等材料涨价明显。且部分原材料供货周期也有所延长，如进口芯片、IGBT、MOSFET供货周期由原来的3个月增加至10-12个月。为保障正常生产经营，公司积极拓宽采购渠道，加大上述原材料储备力度。截至2021年9月30日，公司存货中电子器件原材料余额为15,996.41万元，较2020年末增长115.97%。

（2）大宗原材料涨价

报告期内，与公司原材料有较大相关的铜、铝大宗商品价格走势如下所示：



数据来源：上海期货交易所合约收盘价

由上图可见，受新冠疫情影响，2020 年第二季度以来国际大宗商品价格波动加大，尤其是 2021 年随着市场需求逐渐恢复正常，上游铜、铝等大宗商品持续上涨，并保持高位波动，直接增加公司采购底板、外壳、漆包线、硅钢片等原材料的成本。

综上所述，公司存货余额增长原因一方面为下游市场需求旺盛，公司经营规模扩大，在手订单增加，公司加大生产；另一方面公司加大战略储备以应对原材料价格持续上涨及短缺风险，公司存货余额增长具有合理性。

（二）是否与收入规模相匹配

报告期各期末，公司存货余额与营业收入规模对比情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 1-9 月 /2021-09-30	2020 年 /2020-12-31	2019 年 /2019-12-31	2018 年 /2018-12-31
存货余额	50,576.61	25,565.38	19,204.24	19,650.70
营业收入	45,522.40	42,096.69	31,847.95	65,468.34
存货余额占营业收入比例	111.10%	60.73%	60.30%	30.02%

报告期内，存货余额占营业收入比例分别为 30.02%、60.30%、60.73%和 111.10%，变动主要原因如下：

2019 年存货余额占营业收入比例为 60.30%，较 2018 年有所上升，主要系受新能源汽车补贴退坡政策等因素影响，2019 年公司营业收入大幅度下滑，公司合作的江淮汽车、北汽新能源等均有不同程度的影响，受行业政策和下游市场需求不振，部分客户订单取消；同时，自 2018 年下半年起，在“中美贸易战”背景下，为确保正常生产及运营，公司增加芯片类原材料采购储备。

2021 年 1-9 月，存货余额占营业收入比例达 111.10%，处于较高水平，一方面受下游新能源汽车行业发展迅速，公司在手订单增加，公司加大生产；另一方面公司加大战略原材料备货以应对原材料价格上涨及短缺风险，2021 年 9 月 30 日，公司存货余额较 2020 年末增加 25,011.23 万元。

公司采用订单式生产模式，营业收入增长较存货增加存在一定滞后性，2021 年四季度未经审计的营业收入约为 5 亿元，已超过 2021 年前三季度收入总额，与 2021 年 9 月 30 日存货储备规模基本匹配。同时，截至 2022 年 1 月 31 日，公司在手订单约 13.45 亿元，公司整体销售情况向好。

公司产品生产周期约为 2 到 3 个月，按照 2021 年全年未经审计营业收入计算，2021 年 9 月末存货余额占全年营业收入比例约为 52.95%，接近前两年相应数据。

综上所述，公司存货余额增长与收入规模基本匹配。

（三）分产品类型说明存货余额较高的原因

报告期各期末，公司存货余额分别为 19,650.70 万元、19,204.24 万元、25,565.38 万元和 50,576.61 万元，主要体现为原材料、发出商品和库存商品的增长。

1、原材料按类别分类情况

报告期各期末，原材料账面余额占存货账面余额的比例分别为 64.47%、59.80%、47.44%和 47.54%，具体原材料分类情况如下：

单位：万元

物料类别	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例

电子器件	15,996.41	66.52%	7,406.75	61.07%	8,651.56	75.34%	10,071.43	79.49%
电机类材料	2,593.11	10.78%	1,401.25	11.55%	848.60	7.39%	297.70	2.35%
结构件	2,304.32	9.58%	1,533.40	12.64%	942.11	8.20%	964.42	7.61%
PCB 板	1,207.45	5.02%	504.75	4.16%	264.47	2.30%	374.54	2.96%
接插件	972.83	4.05%	491.62	4.05%	316.13	2.75%	344.63	2.72%
线材	375.80	1.56%	289.61	2.39%	168.59	1.47%	258.20	2.04%
辅料	189.98	0.79%	172.02	1.42%	90.94	0.79%	135.30	1.07%
保险类	173.38	0.72%	97.79	0.81%	84.96	0.74%	77.97	0.62%
外购成品	167.48	0.70%	186.78	1.54%	74.46	0.65%	89.04	0.70%
包材	56.65	0.24%	37.51	0.31%	28.76	0.25%	38.24	0.30%
其他	8.36	0.03%	6.99	0.06%	12.99	0.11%	17.91	0.14%
合计	24,045.77	100.00%	12,128.47	100.00%	11,483.59	100.00%	12,669.40	100.00%

报告期各期末，公司原材料结构整体未发生较大变化，主要仍以电子器件为主，包括芯片、IGBT、MOSFET 等；其次为电机类材料，包含漆包线、硅钢片及永磁体等；再者为结构件，包含底板、外壳等。上述材料多属于受大宗商品价格变动影响较大或因芯片荒出现紧缺情形且为生产所需主要原材料，公司为保证在手订单及未来正常生产经营，增加该等原材料的备货及战略储备，因此公司 2021 年 9 月末存货原材料余额较 2020 年末有较大幅度的增长。

2、发出商品及库存商品按产品类别分类情况

截至 2021 年 9 月 30 日，公司库存商品及发出商品合计金额为 17,700.84 万元，较 2020 年 12 月末增长 83.02%，库存商品及发出商品具体按产品类别分类情况如下：

单位：万元

项目	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
电机控制器	6,539.00	36.94%	6,059.48	62.65%	4,535.13	74.38%	4,054.52	70.09%
驱动总成	5,538.71	31.29%	1,735.59	17.95%	301.85	4.95%	-	-
电源总成	3,526.74	19.92%	792.98	8.20%	227.53	3.73%	157.70	2.73%
DC-DC 转换器	589.14	3.33%	394.14	4.08%	499.40	8.19%	506.86	8.76%
车载充电机	557.09	3.15%	501.18	5.18%	384.44	6.30%	662.48	11.45%

驱动电机	465.55	2.63%	121.24	1.25%	75.07	1.23%	281.69	4.87%
电子油门踏板及其他	484.61	2.74%	66.84	0.69%	73.97	1.21%	121.45	2.10%
合计	17,700.84	100.00%	9,671.46	100.00%	6,097.38	100.00%	5,784.71	100.00%

报告期各期末，公司库存商品及发出商品余额按产品类型分类与收入产品结构基本匹配，2018 年末、2019 年末以电机控制器为主，随着公司由单体产品逐渐往总成产品方向发展，库存商品及发出商品中总成产品占比逐步上升。公司库存商品及发出商品余额持续增加主要系公司经营规模扩大，在手订单增多，公司加大生产所致。

（四）是否存在库存积压等情况

报告期各期末，公司存货库龄分布情况如下：

单位：万元

库龄	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	47,229.95	93.38%	20,501.63	80.19%	14,381.91	74.89%	18,281.82	93.03%
1 年以上	3,346.65	6.62%	5,063.76	19.81%	4,822.33	25.11%	1,368.89	6.97%
合计	50,576.61	100.00%	25,565.38	100.00%	19,204.24	100.00%	19,650.70	100.00%

由上表可见，公司存货库龄主要集中于 1 年以内，2021 年 9 月末，1 年以内库龄存货占比达 93.38%，公司不存在库存积压情况。

公司 2019 年末存货中，1 年以上库龄占比为 25.11%，较 2018 年末有所上升，主要原因为 2018 年美国对中兴通讯实施关键零配件出口限制及“中美贸易战”背景下，公司 2018 年增加了绝缘栅场效应管、芯片等电子元器件的战略储备以应对贸易摩擦带来的风险；而 2019 年受新能源汽车及微型低速车行业政策影响，公司营业收入大幅下滑，2018 年因中美贸易摩擦增加的战略原材料库龄延长至 1 年以上。

公司 2020 年末存货中，1 年以上库龄占比较高主要原因为：一方面，受芯片国产化替代方案的执行，1 年以上库龄原材料减少幅度有限；另一方面，为执行新能源汽车应用领域相应产品 8 年或 12 万公里质保期要求，公司留有部分售后备件库存，部分受 2019 年行业政策影响减少业务合作的整车厂的售后备件库

龄有所延长。

2021年9月末，随着市场需求旺盛及订单充裕，公司存货整体规模上升，导致1年以上库龄存货占比下降。新能源汽车行业发展迅速，新能源汽车产销两旺，公司用于质保的备件库存周转加快，同时公司加大储备原材料消耗。在资产负债表日，公司已按照企业会计准则的要求，对账面价值低于可变现净值的存货计提跌价准备，存货跌价准备计提充分。

二、结合存货跌价准备计提政策、库龄分布及占比、期后销售 and 价格变动情况、同行业上市公司情况等，说明存货跌价准备计提的充分性

（一）存货跌价准备计提政策

各资产负债表日，公司存货按照成本与可变现净值孰低计量。当存货成本高于其可变现净值的，应当计提存货跌价准备。

公司产成品、发出商品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；

需要经过加工的材料存货，在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；

为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算，若持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。

计提存货跌价准备后，如果以前减记存货价值的影响因素已经消失，导致存货的可变现净值高于其账面价值的，在原已计提的存货跌价准备金额内予以转回，转回的金额计入当期损益。

（二）库龄分布及占比

报告期各期末，公司存货库龄分布及占比情况如下：

单位：万元

库龄	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
1 年以内	47,229.95	93.38%	20,501.63	80.19%	14,381.91	74.89%	18,281.82	93.03%
1 年以上	3,346.65	6.62%	5,063.76	19.81%	4,822.33	25.11%	1,368.89	6.97%
合计	50,576.61	100.00%	25,565.38	100.00%	19,204.24	100.00%	19,650.70	100.00%

由上表可见，公司存货库龄主要集中于 1 年以内，2021 年 9 月末，1 年以内库龄存货占比达 93.38%，公司不存在库存积压情况。

（三）期后销售 and 价格变动情况

截至 2021 年 9 月 30 日，公司库存商品及发出商品账面余额合计为 17,700.84 万元，2021 年第四季度未经审计的主营业务收入约为 5 亿元，2021 年 10-12 月（即期后三个月）公司主营业务收入占 2021 年 9 月末库存商品及发出商品合计账面余额的比例约为 282.47%，公司库存商品及发出商品期后销售状况较好，按产品分类期后销售具体情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 10-12 月 主营业务收入	2021-09-30 库存商品及发出商品账 面余额	期后主营业务收入占期 末库存商品及发出商品 余额比例
电机控制器	约 14,000.00	6,539.00	214.10%
电驱总成	约 15,000.00	5,808.35	258.25%
电源总成	约 18,000.00	3,526.74	510.39%
DC-DC 转换器	约 1,000.00	589.14	169.74%
其他	约 2,000.00	1,237.61	161.60%
合计	约 50,000.00	17,700.84	282.47%

公司报告期内及 2021 年全年（未经审计）主要产品销售单价情况如下：

单位：元/台

产品名称	2021 年 1-12 月	2021 年 1-9 月	2020 年	2019 年	2018 年
电机控制器	709.72	716.20	552.39	659.75	750.49
驱动总成	6,630.87	6,430.68	5,217.85	5,866.15	25,874.84
电源总成	1,332.12	1,130.77	2,529.91	3,128.77	3,258.62
DC-DC 转换器	156.41	155.92	150.02	159.51	160.85

从上表可见，公司报告期内及 2021 年全年主要产品销售单价整体较为稳定，

其中 2021 年 1-9 月电源总成销售单价下降较大，主要系产品定点量产的合作厂商及其主推车型变动造成产品结构差异所致，具体为：2020 年公司电源总成以 SUV 使用的三合一高功率总成产品为主，平均销售单价较高；2021 年 1-9 月公司电源总成以如五菱宏光 Mini-EV 为代表的 A00 级新能源汽车使用三合一低功率总成产品或二合一电源总成产品为主，平均销售单价相对较低。2021 年 1-12 月电源总成平均售价有所回升。

公司驱动总成主要以 A0 级及以上新能源汽车配套的较高功率总成产品为主，报告期内占比均超过 90%，占比保持稳定。

根据截至 2022 年 1 月 31 日在手订单情况，公司总成类产品（电源总成及驱动总成）在手订单金额约为 8.95 亿元，占在手订单金额比例约为 66.54%，按车型分布情况如下：

单位：万元

应用车型类别	电源总成		驱动总成		总成类产品合计	
	在手订单金额	占比	在手订单金额	占比	在手订单金额	占比
A00 级新能源汽车	23,144.19	64.91%	1,418.61	2.63%	24,562.81	27.44%
A0 级及以上新能源汽车	11,077.56	31.07%	50,058.23	92.97%	61,135.79	68.31%
新能源特种车	648.43	1.82%	1,079.88	2.01%	1,728.31	1.93%
微型低速车	787.49	2.21%	1,288.24	2.39%	2,075.73	2.32%
合计	35,657.67	100.00%	53,844.97	100.00%	89,502.63	100.00%

由上表可见，公司在手订单以总成类产品为主，而总成类产品也以 A0 级及以上新能源汽车所适用的较高功率产品为主，相关产能亟需提升，因此项目一珠海生产基地技术改造及产能扩张项目中，新能源汽车驱动总成和电源总成产品生产能力建设具有必要性。

综上所述，公司主要产品销售情况良好，不存在期后销售价格大幅下滑等存货减值迹象。

（四）公司计提存货跌价准备情况

报告期各期末，公司存货跌价准备分别为 0.00 万元、1,599.19 万元、1,255.24 万元及 1,112.86 万元，公司存货跌价准备计提比例分别为 0.00%、8.33%、4.91% 及 2.20%，具体如下：

单位：万元

公司	2021-9-30	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31
存货账面余额	50,576.61	25,565.38	19,204.24	19,650.70
存货跌价准备	1,112.86	1,255.24	1,599.19	-
存货跌价准备计提比例	2.20%	4.91%	8.33%	-

公司存货跌价准备计提比例呈现下降趋势，主要系公司因在手订单增加及原材料储备等原因增加期末存货规模所致。公司存货库龄以一年以内为主，并已充分计提存货跌价准备，符合会计准则相关要求。

（五）同行业上市公司情况

公司已按企业会计准则要求制定了存货跌价准备计提政策，公司存货跌价准备计提政策与同行业上市公司对比情况如下：

项目	存货跌价准备计提政策
欣锐科技	资产负债表日，存货采用成本与可变现净值孰低计量，按照单个存货成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。 直接用于出售的存货，在正常生产经营过程中以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；需要经过加工的存货，在正常生产经营过程中以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；资产负债表日，同一项存货中一部分有合同价格约定、其他部分不存在合同价格的，分别确定其可变现净值，并与其对应的成本进行比较，分别确定存货跌价准备的计提或转回的金额。
英威腾	在资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。当其可变现净值低于成本时，提取存货跌价准备。期末按照单个存货项目计提存货跌价准备；但对于数量繁多、单价较低的存货，按照存货类别计提存货跌价准备；与在同一地区生产和销售的产品系列相关、具有相同或类似最终用途或目的，且难以与其他项目分开计量的存货，则合并计提存货跌价准备。 存货可变现净值是按存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。在确定存货的可变现净值时，以取得的确凿证据为基础，同时考虑持有存货的目的以及资产负债表日后事项的影响。 为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算，若持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。
蓝海华腾	在资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。当其可变现净值低于成本时，提取存货跌价准备。存货跌价准备通常按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取。

大洋电机	年末存货按成本与可变现净值孰低原则计价；年末，在对存货进行全面盘点的基础上，对于存货因遭受毁损、全部或部分陈旧过时或销售价格低于成本等原因，预计其成本不可收回的部分，提取存货跌价准备。库存商品及大宗原材料的存货跌价准备按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取；其他数量繁多、单价较低的原辅材料按类别提取存货跌价准备。 库存商品、在产品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，其可变现净值按该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定；用于生产而持有的材料存货，其可变现净值按所生产的库存商品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定；为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算；企业持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货可变现净值以一般销售价格为基础计算。
正海磁材	在资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量。当其可变现净值低于成本时，提取存货跌价准备。存货跌价准备通常按单个存货项目的成本高于其可变现净值的差额提取。 可变现净值是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。直接用于出售的存货，在正常生产经营过程中以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；需要经过加工的存货，在正常生产经营过程中以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额确定其可变现净值；资产负债表日，同一项存货中一部分有合同价格约定、其他部分不存在合同价格的，分别确定其可变现净值。
公司	资产负债表日，存货应当按照成本与可变现净值孰低计量。当存货成本高于其可变现净值的，应当计提存货跌价准备。 产成品、库存商品和用于出售的材料等直接用于出售的商品存货，在正常生产经营过程中，以该存货的估计售价减去估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；需要经过加工的材料存货，在正常生产经营过程中，以所生产的产成品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用和相关税费后的金额，确定其可变现净值；为执行销售合同或者劳务合同而持有的存货，其可变现净值以合同价格为基础计算，若持有存货的数量多于销售合同订购数量的，超出部分的存货的可变现净值以一般销售价格为基础计算。

由上表可见，公司存货跌价准备计提政策与同行业上市公司基本一致。

2018 年末至 2020 年末，公司与同行业可比上市公司存货跌价准备计提比例对比情况如下：

公司	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31
欣锐科技	0.24%	2.46%	2.43%
英威腾	9.81%	13.16%	1.03%
蓝海华腾	8.88%	14.65%	0.92%
大洋电机	13.80%	11.16%	8.93%
正海磁材	2.23%	4.03%	1.97%
行业平均水平	6.99%	9.09%	3.06%

英搏尔	4.91%	8.33%	0.00%
-----	-------	-------	-------

注：1、2020 年欣锐科技受新能源汽车行业洗牌造成含 ZT 汽车、HC 汽车等十几家公司的主机厂客户陷入经营困境的影响，其新增计提存货跌价准备 9,363.33 万元，该事项属于不可比事项，此处对比予以剔除。

2、上述可比公司 2021 年三季度报表均未披露存货明细及跌价准备计提情况，故未比较。

因各家同行业可比公司新能源业务占比有所差异，各公司存货跌价准备计提比例有所不同。上述同行业可比公司中，英威腾、大洋电机及正海磁材新能源业务收入占比均低于 50%，剔除前述三家公司，2018 年至 2020 年存货跌价准备计提比例行业平均水平分别为 1.68%、8.55%及 4.56%，公司与剔除后的同行业可比公司存货跌价准备计提比例差异较小。

综上所述，公司已按照会计准则要求制定并执行存货跌价准备计提政策，存货库龄以一年内为主，公司主要产品期后销售情况良好，不存在期后销售价格大幅下滑等情形，存货跌价准备计提比例与同行业可比上市公司不存在重大差异。报告期内，公司存货跌价准备计提是充分的。

三、请发行人补充披露相关风险

关于存货跌价准备风险，公司已在募集说明书“第六节 风险因素”之“四、财务风险”之“（七）存货减值的风险”补充披露，具体如下：

报告期各期末，公司存货跌价准备分别为 0.00 万元、1,599.19 万元、1,255.24 万元及 1,112.86 万元，存货跌价准备计提比例分别为 0.00%、8.33%、4.91%及 2.20%。公司已对成本低于可变现净值的存货计提了存货跌价准备，但如果下游市场经营环境发生变化，期后销售情况不达预期或存货价格出现大幅下滑，产品库存出现积压，公司可能面临存货减值的风险。

1.2 会计师回复

一、核查过程

1、取得发行人存货相关的管理制度、报告期各期末存货分类汇总表、库龄表，分析发行人各期末存货变动的合理性，与收入规模是否匹配；

2、查阅新能源汽车相关产业政策，了解新能源汽车行业发展现状及发展趋势，新能源汽车产销量变化情况；

- 3、访谈发行人财务总监，了解报告期各期末存货变动原因及合理性；
- 4、查阅发行人的会计政策，了解并判断发行人存货跌价准备计提方法的合理性；
- 5、获取发行人在手订单情况及 2021 年未经审计财务报表，了解期后销售情况及价格变动；
- 6、结合发行人存货库龄、期后销售和价格变化情况分析存货跌价准备计提充分性，并与同行业可比上市公司进行比较。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

发行人存货余额增长原因及存货跌价准备计提情况，与会计师核查过程中了解的原因不存在重大不一致情形。

问题二

报告期内，公司主营业务成本中材料成本占比均超过 80%，近期，受大宗商品波动及芯片短缺等影响，芯片、结构件、电机类材料等原材料价格上升。申报材料称，汽车从定点到量产销售一般需要两年时间，公司与客户签署合同后价格基本保持不变，原材料涨价对毛利率产生了不利影响；发行人最近一期经营活动现金流量净额为-9,370.98 万元，同比下降 337.67%，主要原因为公司购置了大量原材料等。

请发行人补充说明：（1）量化分析原材料价格波动对发行人主要产品毛利率的影响，并结合原材料价格趋势、产品成本结构、产品生产周期、产品定价模式及发行人议价能力等，说明原材料供应紧张和价格波动是否对发行人生产经营及本次募投项目实施构成重大不利影响；（2）结合公司与客户提前锁定价格的经营模式，说明发行人应对原材料供应紧张和价格波动风险的具体措施及有效性。

请发行人补充披露相关风险。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

2.1 发行人回复

一、量化分析原材料价格波动对发行人主要产品毛利率的影响，并结合原材料价格趋势、产品成本结构、产品生产周期、产品定价模式及发行人议价能力等，说明原材料供应紧张和价格波动是否对发行人生产经营及本次募投项目实施构成重大不利影响

（一）量化分析原材料价格波动对发行人主要产品毛利率的影响

公司主营业务成本由材料成本、直接人工及制造费用构成，其中材料成本的占比最大，报告期内各期分别为 87.92%，80.92%，83.88%及 89.67%。假设原材料的采购平均价格变动 $\pm 10\%$ 、 $\pm 20\%$ ，其他因素均不发生变化，原材料采购价格波动对公司主营业务毛利率的影响如下：

主营业务毛利率	2021 年 1-9 月	2020 年	2019 年	2018 年
报告期数据	18.50%	19.27%	11.12%	23.81%
假设原材料平均价格上涨 10%	11.19%	12.50%	3.93%	17.11%
假设原材料平均价格上涨 20%	3.88%	5.73%	-3.26%	10.41%
假设原材料平均价格下降 10%	25.81%	26.04%	18.31%	30.51%
假设原材料平均价格下降 20%	33.12%	32.81%	25.50%	37.21%

经上述量化分析可知，假设其他因素均不发生变化，公司的原材料平均采购价格每上涨 10%，主营业务毛利率平均下降约 6-8 个百分点。

（二）结合原材料价格趋势、产品成本结构、产品生产周期、产品定价模式及发行人议价能力等，说明原材料供应紧张和价格波动是否对发行人生产经营及本次募投项目实施构成重大不利影响

1、原材料价格趋势

公司生产经营所需原材料种类较多，同一材料由于规格、型号、厂商不同，采购价格也存在一定差异。公司采购原材料主要包括电子器件、结构件、电机类材料等，报告期内前述三类原材料占原材料比例分别为 85.62%、83.46%、82.06%和 83.29%，主要原材料具体情况如下：

类别	具体材料
电子器件	MOSFET、IGBT、各类芯片、变压器、电感器、电容器等
结构件	底板、外壳、五金件等

电机类材料	硅钢片、永磁体、转轴、压铸件、漆包线、外壳等
-------	------------------------

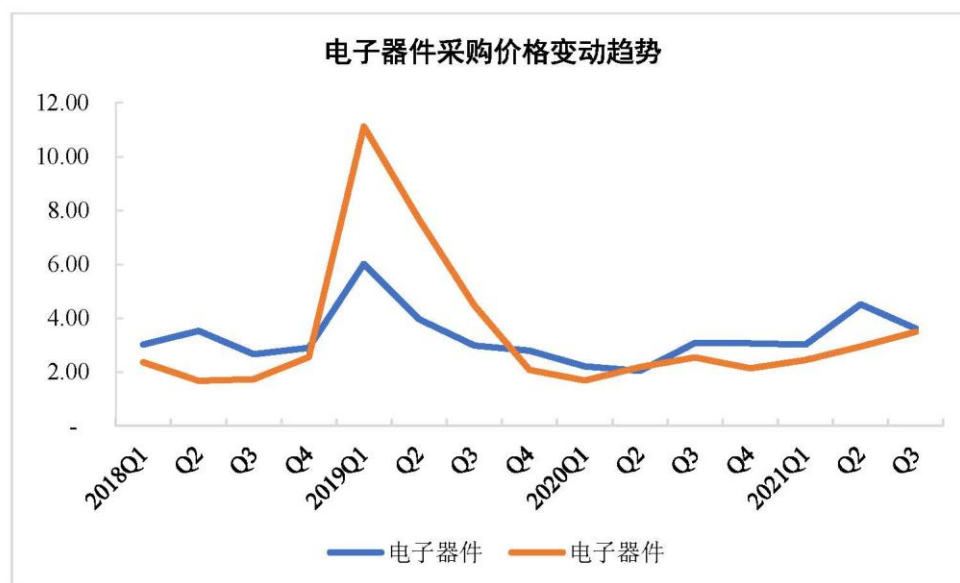
报告期内，公司采购的主要原材料单价变动情况如下：

物料分类	物料名称	2021 年 1-9 月		2020 年		2019 年		2018 年
		均价 (元)	变动幅度	均价 (元)	变动幅度	均价 (元)	变动幅度	均价 (元)
电子器件	IGBT	24.14	28.90%	18.72	-23.63%	24.52	0.92%	24.29
电子器件	MOSFET	3.78	34.60%	2.81	-15.70%	3.33	8.88%	3.06
电子器件	芯片	2.95	33.01%	2.21	-47.58%	4.22	121.27%	1.91
结构件	底板	33.46	42.53%	23.48	-8.00%	25.52	0.31%	25.44
结构件	外壳	24.09	81.27%	13.29	-25.11%	17.75	-22.41%	22.88
电机类	漆包线	67.98	24.79%	54.47	3.27%	52.75	-5.76%	55.98
电机类材料	硅钢片	9.98	19.87%	8.33	1.13%	8.23	3.14%	7.98
电机类材料	永磁体	6.34	10.31%	5.75	36.94%	4.20	-	-

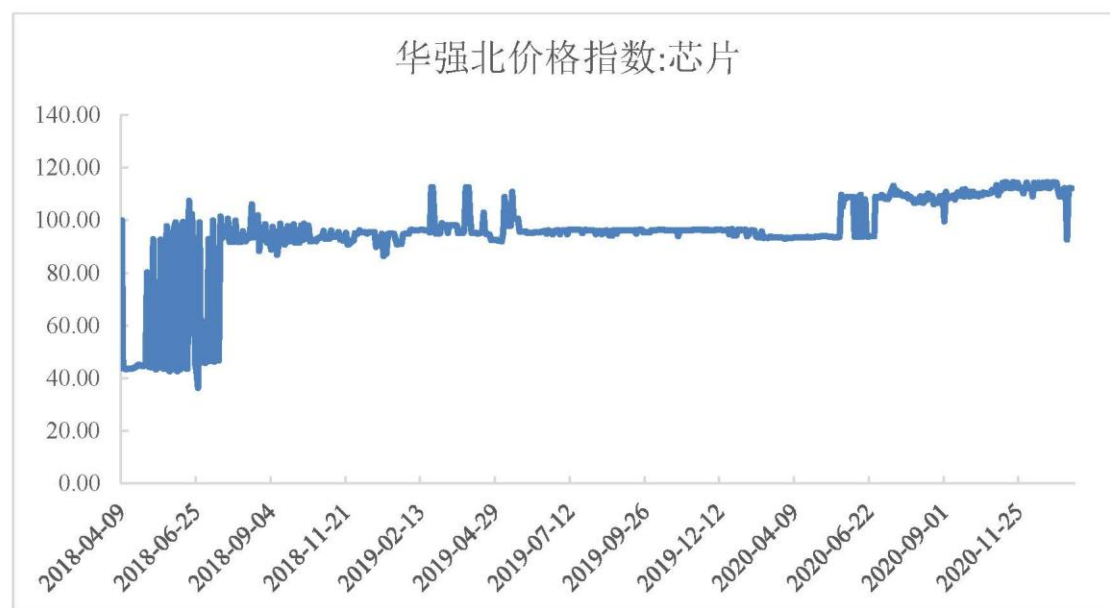
注：上表中金额为不含税金额。

从上表可见，报告期内主要物料采购价格存在较大的波动，主要受我国半导体国产替代及国际大宗材料价格波动等因素影响，具体如下：

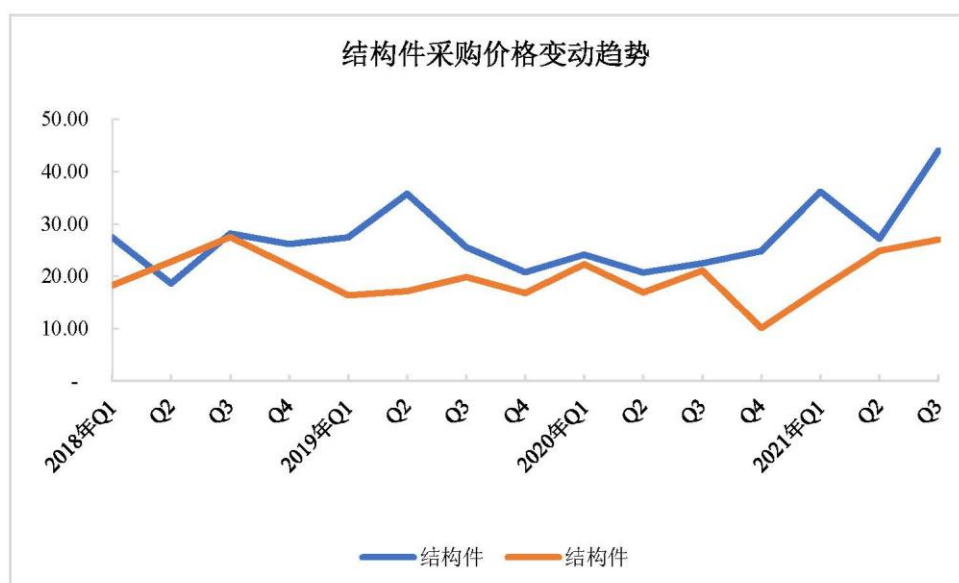
2019 年以来，我国半导体元器件行业加快国产替代步伐，国产元器件产品价格相对较低，导致 2020 年公司电子器件类材料价格出现不同程度的下滑。2021 年 1-9 月，受全球芯片短缺等因素影响，电子器件类材料价格上涨明显。由于电子器件类材料涉及的规格众多，尤其是 2020 年以来陆续出现的芯片荒，导致整个供应链生态受到较大的影响。公司为满足正常的生产运营，当部分芯片有货时往往会一次性批量购买，其他月份则无法购买，导致报告期内每个季度的芯片平均采购价格波动甚大，不具有可比性。报告期内，**公司原材料中芯片和 MOSFET 类电子器件的季度平均采购价格变动趋势如下图所示：**

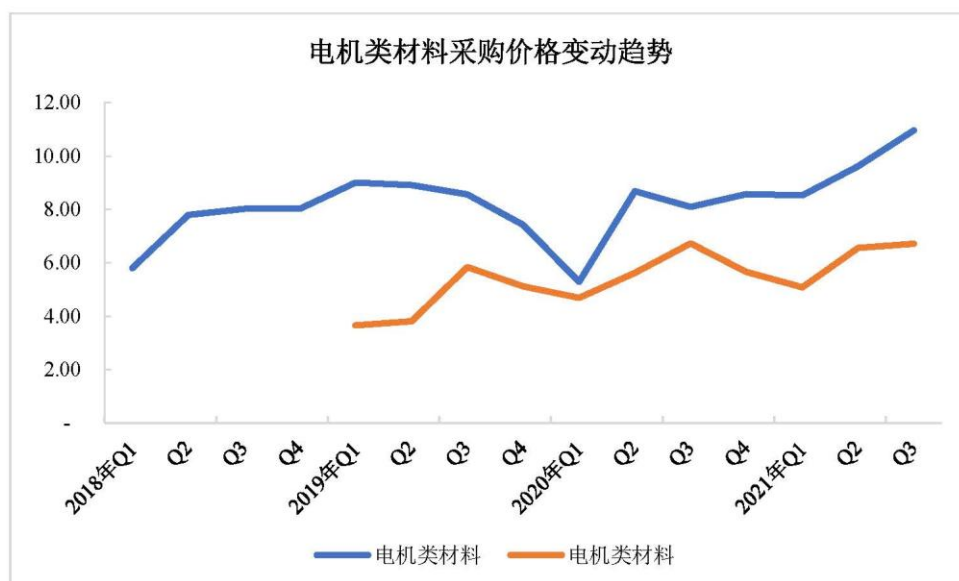


根据Wind公开数据,2018年3月中美贸易战开始后,深圳华强北价格指数(芯片)出现剧烈、频繁的波动,于2018年下半年开始高位企稳,并在100左右震荡。2020年初新冠疫情期间,居民居家办公较多,导致2020年上半年消费电子市场需求持续增长,大量芯片产能向该领域转移。随着2020年下半年晶圆厂产能日渐紧张,同时汽车市场回暖快于预期,芯片供应链缺货的态势从消费电子应用逐步蔓延至工控和汽车产品,而且暴雪、地震等不可抗力因素在一定程度上也削减了芯片产能(例如日本芯片工厂受地震影响停产、北美遭遇极端天气、中国台湾旱灾等),导致芯片价格指数在110左右震荡。随着疫情常态化防控及供需逐渐平衡后,芯片价格指数已趋于稳定。考虑到全球主要芯片企业已经加大了车规级芯片的生产供应,新建产能也将于今年陆续释放,国内部分芯片产品供给能力也在逐步提升,预计汽车芯片供应形势还会持续向好。



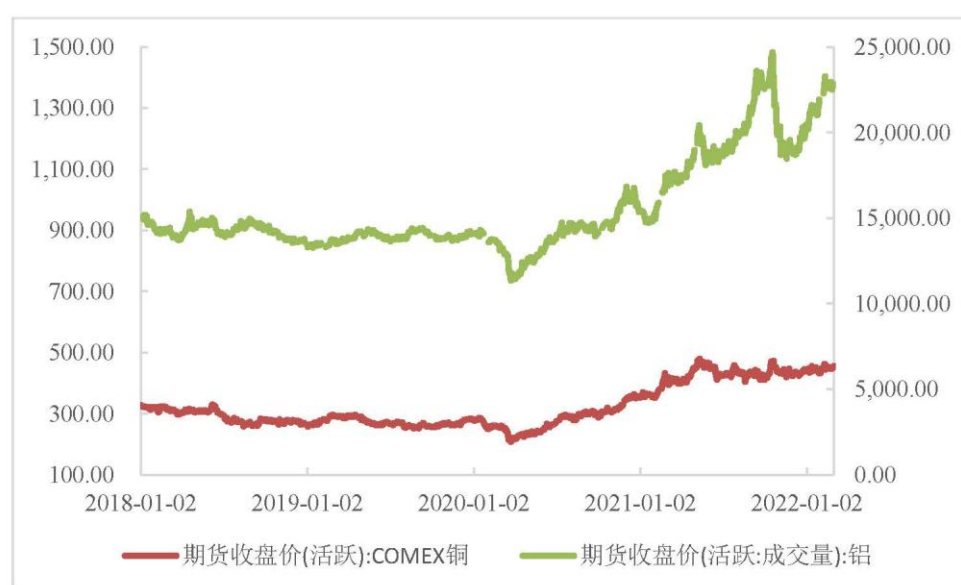
受“新冠疫情”影响，2020年以来国际大宗商品价格波动加大，特别是2021年随着市场需求逐渐恢复正常，上游铜、铝等大宗商品持续上涨，并保持高位波动，直接增加公司采购底板、外壳、漆包线、硅钢片、永磁体等原材料的成本。报告期内，公司原材料中结构件和电机类材料季度平均采购价格变动趋势如下图所示：





上述原材料价格波动主要受大宗原材料铜、铝等价格波动所致，根据纽约金属交易所的公开数据，2018至2020年初，COMEX铜的期货收盘价存在一定的小幅下滑趋势，但随后一路上行至450元/吨左右，并高位震荡；根据上海期货交易所的公开数据铝的期货收盘价自2018年初至2020年初相对平稳，基本在14000元/吨附近震荡，并于2020年3月23日达到最低点，即11,345元/吨，此后陆续波动上涨至2021年10月18日的高点24,695元/吨，上涨幅度为117.67%。

总体而言，大宗原材料铜、铝等价格波动较大，对公司结构件、电机类等原材料采购价格影响较大，2018年1月1日至2022年3月1日COMEX铜和铝的期货收盘价的变化趋势如下图所示：



2、产品成本结构

报告期内，公司主营业务成本可分为材料成本、直接人工及制造费用，具体情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 1-9 月		2020 年		2019 年		2018 年	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
材料成本	31,556.83	89.67%	28,324.45	83.88%	22,783.32	80.92%	43,759.49	87.92%
直接人工	1,232.86	3.50%	2,001.23	5.93%	1,865.70	6.63%	2,836.06	5.70%
制造费用	2,401.26	6.82%	3,442.84	10.20%	3,505.16	12.45%	3,176.14	6.38%
合计	35,190.94	100.00%	33,768.52	100.00%	28,154.17	100.00%	49,771.69	100.00%

从上表可知，报告期内，公司主营业务成本主要由材料成本构成，材料成本的波动较大程度上影响公司的毛利率和盈利能力。

3、产品生产周期

一般而言，汽车从定点到量产销售一般需要两年时间。进入量产阶段后，公司产品生产周期为 2~3 个月。其中，公司收到订单后的备货周期约为 2 个月，备货完成后公司将依据客户需求及车间生产运行情况安排生产计划，实际生产周期一般按周排布。受益于公司丰富的生产经验及产线管理能力，公司产品生产周期较为稳定，受外界影响较小，主要影响因素为备货时间，尤其是大宗原材料价格上涨，以及部分核心原材料如芯片、IGBT 等带来的供应链挑战影响较大。

4、产品定价模式

报告期内，公司主要产品为电机控制器、DC-DC 转换器、车载充电机、驱动总成和电源总成等，公司产品定价主要为“成本加成”和“市场报价竞标”相结合的方式，即首先估计单位产品的变动成本，然后再估计固定费用，并按照预期产量将固定费用分摊至单位产品，加上单位变动成本、目标利润额及相关税费等，得出最终定价。此外，公司还根据市场行情及同行业报价等因素综合衡量，最终确定产品价格。报告期内，公司产品定价模式未发生变更，但由于产品售价大多在定点阶段确定，而公司产品从定点至量产阶段一般需要两年左右，期间原材料价格波动将影响产品毛利率。

5、议价能力

（1）公司对上游原材料供应商的议价能力

公司属于新能源汽车动力系统核心零部件行业，主要原材料包括电子器件、结构件、电机类材料等，对于不同的原材料，公司的议价能力亦有所不同。

其中，结构件、电机类材料等大多属于各类金属加工件，与大宗商品价格波动存在较高关联度，上游的大宗商品价格波动能够直接反映在公司原材料的采购价格中。虽然壳体、端盖及漆包线等材料上游供应商较多，公司的选择较多，但受制于大宗商品类原材料价格波动，公司议价能力一般。

电子器件类原材料包括变压器、电感器、电容器、MOSFET、IGBT、各类芯片等，对于此类原材料中能够实现国产替代的部分，公司的议价能力相对较强；而对于此类原材料中无法采取国产替代策略的，公司的议价能力较弱。

（2）公司对下游客户的议价能力

由于现阶段国内新能源汽车动力系统核心零部件行业参与者较多，同时行业平台化建设还处于发展阶段，货架式销售模式尚未推广，零部件供应商与整车厂之间的合作关系仍需要从招投标阶段开始合作研发及试生产，所以公司的议价能力相对于下游行业知名新能源汽车整车厂较弱。

由于新能源汽车行业内整车厂通常根据其新能源车辆的性能特点来设计和配置对应的动力系统等产品，更换其他品牌的产品需要上游供应商付出相应的设计、研发成本。同时，考虑到驱动总成及电源总成是新能源汽车的核心零部件，贸然更换可能存在较大的技术风险，因此整车厂与动力系统供应商建立较为稳定的合作关系后，一般不会轻易更换。此外，由于公司在行业内属于优质供应商，具备优秀的研发团队和研发实力，下游客户与公司保持长期良好的合作关系。

2020年初新冠疫情导致各家汽车半导体IDM厂商大幅削减库存，同时疫情期间，居民居家办公较多，导致2020年上半年消费电子市场需求持续增长，大量芯片产能向该领域转移。随着2020年下半年晶圆厂产能日渐紧张，同时汽车市场回暖快于预期，芯片供应链缺货的态势从消费电子应用逐步蔓延至工控和汽车产品，而且暴雪、地震等不可抗力因素在一定程度上也削减了芯片产能（例如日本芯片工厂受地震影响停产、北美遭遇极端天气、中国台湾旱灾等）。

近年来，汽车行业“电动化、智能化”进程加快，加大了汽车芯片使用量，为保持汽车芯片供应稳定，行业内普遍恐慌式囤货，进一步加剧了汽车芯片的紧张，包括大众、福特、通用、本田、斯巴鲁、日产汽车等在内的全球主要汽车制造商因“缺芯”宣布减产，2021年3月份蔚来汽车也曾因芯片荒出现停产的情况。

与此同时，大宗商品价格亦陆续上涨，并处于高位震荡，导致整个汽车产业链的良性运转受到较大的挑战，供应链稳定已成为汽车行业关注重点，汽车整车厂与上游供应商将保持良性互信，共同应对芯片短缺和大宗原材料涨价。

自2021年下半年开始，部分下游整车厂同意就原材料供应紧张和价格上涨与公司重新协商供货价格，主要有两种模式：一是针对大宗商品价格波动导致原材料上涨较快公司无法消化涨价部分，为保障供应，整车厂同意承担公司供货产品材料上涨的全部或部分差价，该部分差价主要体现在双方重新协商后的产品售价中；二是针对关键元器件如芯片等可能出现缺货或价格涨幅过大，为避免供货风险，公司与整车厂提前协商，通过现款订货或技术替换等使用其他芯片，由此导致的芯片溢价金额在双方签署的随行就市协议中由整车厂全部或大部分承担。经初步统计，2021年因大宗商品和芯片价格涨价后，公司与下游客户重新协商销售价格及签署芯片补差协议导致的新增溢价收入累计金额为4,161.74万元，占2021年主营业务收入的比例为4.57%（数据未经审计），已初显成效。

总体而言，本轮原材料供应紧张和价格波动的主要原因为2020年新冠疫情爆发快速向全世界蔓延，导致对原材料产地、加工地、航运业等关键环节造成冲击与破坏，并对世界主要经济体的国计民生和经济发展造成不良影响；直接原因是世界各国为应对经济增长乏力采取的货币超发政策，尤其是以美国为首的西方国家，仅2020年全球货币超发近百万亿元，对产业链影响颇大；再者，原材料价格上涨与产业端的供需失衡进一步加剧了原材料价格的不确定性，从而对原材料价格的波动造成较大的不利影响。

因此，短期来看，原材料供应紧张和价格波动对公司原材料备货量、主营业务毛利率存在一定的影响，但因公司通过提前备货等方式一定程度上供应短缺

的问题。长期来看,随着疫情的逐渐可控以及疫苗的广泛推广,上游产能恢复和扩张产能陆续释放后(中芯国际于 2021 年 3 月公告与深圳重投集团合计投资 23.5 亿美元用于重点生产 28 纳米及以上集成电路项目、台积电于 2021 年 4 月宣布斥资 28.87 亿美元用于扩充南京厂 28 纳米成熟制程产能、中芯国际 2021 年 9 月 4 日宣布斥资 570 亿元在上海临港建设新的月产能 10 万片的 12 英寸晶圆生产线项目、士兰微于 2022 年 2 月 21 日公告拟与国家集成电路产业投资基金二期股份有限公司合计增资参股子公司厦门士兰集科微电子有限公司 8.85 亿元用于“新增年产 24 万片 12 英寸高压集成电路和功率器件芯片技术提升及扩产项目”等),供需结构预计将逐步恢复正常,叠加部分核心原材料加速国产化替代后,同时,以美国为首的西方主要经济体正在推进加息步伐,原材料持续供应紧张和持续涨价的概率较低,若持续涨价,发行人可向下游客户传导部分成本上涨的影响。

综上所述,原材料供应紧张和价格波动不会对发行人生产经营及本次募投项目的实施构成重大不利影响,具体如下:

项目	对生产经营的影响		对募投项目实施的影响	
原材料供应紧张	短期	公司已根据在手订单及预测订单情况提前购买主要原材料,存货余额大幅增加,较好的保障了公司的稳定生产。同时,针对部分原材料供应不足的情形,公司可凭借优秀的研发团队采取技术方案替代等措施,总体影响可控。	短期	本次募投项目建设期 1.5 年,陆续投产后项目一和项目二分别于第三年和第四年满产,短期内不存在原材料采购需求。
	长期	随着短期性供给影响因素缓解,以及芯片等核心原材料基本实现国产替代化后,原材料市场供应将更加充足。	长期	本次原材料供应紧张的情形长期持续的概率低,对募投项目实施的影响小。
原材料价格波动	短期	公司自 2021 年针对因大宗商品涨幅过大导致的原材料价格上涨,公司已跟下游客户重新协商销售价格;针对部分关键芯片价格涨幅过大,公司已与客户签署额外的随行就市协议,一定程度上降低了原材料价格波动对公司毛利率的影响。	短期	公司主营业务毛利率有所波动,公司在手订单充足,客户回款正常,资金周转正常,不会对募投项目实施产生重大影响。
	长期	原材料市场价格长期将趋于平稳正常,若长期持续涨价,公司可跟下游客户继续重新协商销售价格;同时,针对部分主要芯片、IGBT 等材料价格涨幅过大的,公司已与客户	长期	本次原材料价格上涨的情形长期持续的概率低,对募投项目实施的影响小。

	签署额外的随行就市协议，预计总体影响可控。	
--	-----------------------	--

二、结合公司与客户提前锁定价格的经营模式，说明发行人应对原材料供应紧张和价格波动风险的具体措施及有效性

（一）发行人与下游客户的合作模式

公司与下游客户的合作模式主要可以分为两种，“正向开发”模式及“借用”模式。

正向开发模式下，公司仅有客户提供的规格报告书，需从头依照客户需求设计产品，此类开发模式时间较长，通常需要两年左右才能达到批量生产阶段。

借用模式通常发生在整车厂车型的更新迭代情况，此类产品大多只是在既定产品上做出一定修改以适应新款车型，该模式下通常修改周期约为 1 个月，整车厂测试周期为 5 个月，在测试完成后进入批量生产阶段。

公司与下游客户确定销售价格的时点通常为定点阶段，此阶段距离量产期时间跨度较长，期间存在一定原材料供应紧张和价格波动风险。在过去，整车厂通常具有较强的话语权，上游零部件供应商议价能力较低，此种提前锁定价格的合作模式在市场上较为常见，符合行业惯例。

（二）发行人应对原材料供应紧张和价格波动风险的具体措施及有效性

报告期内，公司采购价格波动较大的原材料主要为电子器件、结构件及电机类材料。其中，电子器件价格波动较大的原因主要系供应紧张，市场供需情况失衡所致；而结构件和电机类材料等多为各类金属加工件，与大宗商品的价格关系较为紧密，采购成本上涨的主要原因系大宗商品价格波动。

1、原材料供应紧张情况应对措施及有效性

报告期内，供应紧张的原材料产品主要为电子器件，公司采取了如下措施应对原材料供应紧张的情况：

（1）针对外国经济实体限制芯片出口等宏观背景，提前部署并进行主要战略物资国产化替代的策略。截至 2021 年 9 月，相关策略已成功实现部分原材料

的国产化替代，即避免了国外原材料封锁的窘境，亦降低了自身的生产成本。

(2) 针对芯片供应短缺的情况，公司已提前对重要战略物资进行储备，部分核心原材料甚至已根据预测订单提前囤积相对充裕的用量。报告期内，公司持续加强与供应商的合作紧密程度，以保证公司能够处于上游供应商的第一供货梯队内，使得自身的生产不受影响。

2、原材料价格波动应对措施及有效性

报告期内，价格波动较大的原材料包括电子器件、结构件及电机类材料，公司采取了如下措施应对原材料价格波动的情况：

(1) 加强与主要供应商的合作，保障原材料稳定供应。公司近年来业务发展较迅速，尤其是 2021 年新能源汽车销量暴涨，导致营业收入和在手订单均有明显提升，规模采购优势日益突出。公司已建立完善的合格供应商体系，并与主要供应商建立了长期稳定的合作关系。针对本轮原材料价格波动的情况，公司将依托与主要供应商长期良好的合作基础，同时凭借规模优势提升议价能力，加强对采购成本的把控。

(2) 加强与客户的协商，形成原材料长期涨价情形下的价格传导。公司主要产品售价系基于生产成本和市场需求等因素，在客户车型定点时确定。自 2020 年以来，由于大宗商品价格上涨较多，加上芯片荒等因素导致各类芯片“一芯难求”，且价格波动较大，公司通过与下游客户重新协商产品报价及签署随行就市协议等方式，已逐步将相关不利因素的影响转移到产品报价中，对公司的影响将逐渐得到缓解。

(3) 进一步优化供应商体系，积极开发新的合格供应商。在加强与现有优质供应商的合作的同时，公司将积极开发新的合格供应商，充实采购来源，形成有效的原材料供应储备，保障原材料稳定供应，防范因原材料采购集中度过高而导致的采购价格偏高风险。

(4) 密切跟踪主要原材料的价格走势，根据市场行情进行科学预测，依据价格变化及时调整原材料储备。从 2020 年下半年开始，芯片价格快速上涨，公司为控制价格持续上涨对经营的影响，增加原材料备货，报告期各期末，公司原

材料账面余额分别为 12,669.40 万元、11,483.59 万元、12,128.47 万元和 24,045.77 万元，从 2020 年末开始，公司依据市场行情预判增加原材料储备。

(5) 通过持续优化生产工艺、提升管理水平及购置先进设备，持续提高公司的产品良率、原材料利用效率，减少余料损失，降低生产成本，以降低原材料价格波动对成本的影响。

综上，报告期内原材料供应紧张和价格波动对公司的经营情况造成了一定影响，但总体影响可控，对公司经营及本次募投项目的实施不构成重大影响。未来随着我国科技不断进步，大宗商品价格回归正常水平，电子器件类原材料国产替代的快速推进，公司的成本有望进一步降低。

三、请发行人补充披露相关风险

关于公司存在原材料供应紧张和价格波动风险的情况，公司已经在募集说明书之“重大事项提示”及“第六节 风险因素”之“四、财务风险”之“（一）原材料供应紧张和价格波动风险”补充披露：

公司产品原材料主要由电子元器件、硅钢片、漆包线以及铝质结构件等构成，其中电子元器件占公司产品成本比重较高。自 2020 年以来，一方面芯片等电子元器件供应较为紧张，部分核心芯片甚至断货导致电子元器件价格波动较大；另一方面，由于大宗商品价格上涨较多，导致原材料中硅钢片、漆包线价格发生较大上涨，对公司产品制造成本和销售利润产生影响。经测算，假设其他因素均不发生变化，公司的原材料平均采购价格每上涨 10%，主营业务毛利率平均下降约 6-8 个百分点。若未来原材料供应持续紧张、价格持续大幅上涨，而公司不能通过提高产品价格向下游客户转嫁原材料涨价成本，或通过技术创新抵消成本上涨的压力，可能出现原材料供应不足或盈利能力下降等情形，将对公司的经营成果产生不利影响。

2.2 会计师回复

一、核查过程

1、查阅发行人的原材料采购明细表、采购订单、审计报告等资料，分析原材料均价变动及成本构成情况，测算原材料价格波动对主营业务毛利率的影响；

2、访谈了解发行人产品定价模式及议价能力情况，询问发行人应对原材料供应紧张和价格波动风险的具体措施，获取产品价格调整文件，分析复核公司价格调整情况；

3、获取并查阅了发行人与下游客户的价格补充协议等材料。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

1、原材料供应紧张和价格波动情况对发行人生产经营及本次募投项目实施构成的影响，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形。

2、发行人针对原材料供应紧张和价格波动采取的应对措施及措施效果，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形。

问题三

2021年1-9月，发行人营业收入同比增长85.53%，2021年9月末应收账款净额占营业收入比例为39.32%，较2020年末的35.73%有所提高。根据申请文件，最近一年一期，发行人前五大客户占比分别为47.14%和52.67%，发行人客户和供应商存在重合的情况。此外，我国新能源汽车补贴整体处于退坡阶段，“双积分”政策取代补贴成为行业发展的主要驱动政策。

请发行人补充说明：（1）最近一期营业收入增长较快的原因及合理性，结合行业政策变化趋势、应用车型的市场前景、与主要客户的合作情况等说明高速增长是否可持续；（2）结合应收账款信用政策、账龄情况、期后回款、同行业可比公司情况，说明应收账款变动是否与营业收入变动相匹配，应收账款坏账准备计提是否充分；（3）结合最近一年一期前五大客户相关交易金额及变动情况、主要交易产品等，说明客户集中度较高是否属于行业惯例，是否存在长期的业务合作协议或特殊利益安排，是否存在对主要客户的重大依赖；（4）报告期内客户与供应商重合的具体情况，包括具体名称、股东背景、交易金额、交易内容等，结合业务背景、业务模式及合同约定等说明同时存在销售采购情形的合理性和必要性，相关业务是否具备商业实质，采购、销售产品定价依据及公允性，是否存在利益输送等严重损害上市公司利益或投资者合法权益的情形。

请发行人补充（1）（3）相关的风险。

请保荐人核查并发表明确意见，请会计师对（2）（4）进行核查并发表明确意见。

3.2.1 发行人回复

二、结合应收账款信用政策、账龄情况、期后回款、同行业可比公司情况，说明应收账款变动是否与营业收入变动相匹配，应收账款坏账准备计提是否充分

（一）结合应收账款信用政策、账龄情况、期后回款、同行业可比公司情况，说明应收账款变动是否与营业收入变动相匹配

1、应收账款信用政策

公司主要客户为下游整车厂商，基于客户具有良好的资金实力、市场美誉度以及良好历史还款记录的情况下，公司对信誉好、资质强的客户给予一定的信用期，一般情况下，公司给予微型低速电动车厂商信用期为1至2个月，纯电动乘用车厂商信用期一般为3个月左右。而部分客户则采用现款现货。

在应收账款管理方面，公司始终关注应收账款的安全性。一方面，加大应收账款的催收力度，要求客户按合同履行付款义务，减少应收账款风险。另一方面，持续优化客户结构，提高优质大客户占比，根据客户的财务状况和偿付能力采取差异化措施，对客户进行应收账款额度和账期控制，确保应收账款风险合理可控。

2、账龄情况

报告期各期末，公司应收账款按种类计提坏账准备的具体情况如下：

单位：万元

项目	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款	1,870.25	8.86%	3,470.71	18.07%	3,320.46	24.12%	-	-
按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款	19,235.06	91.14%	15,735.78	81.93%	10,443.70	75.88%	26,917.74	100.00%

项目	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
合计	21,105.30	100.00%	19,206.49	100.00%	13,764.16	100.00%	26,917.74	100.00%

报告期各期末，按照信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款账龄分布如下：
如下：

单位：万元

项目	2021-09-30		2020-12-31		2019-12-31		2018-12-31	
	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比	账面余额	占比
1 年以内	18,393.03	95.62%	14,887.11	94.61%	7,352.50	70.40%	24,123.38	89.62%
1 至 2 年	152.04	0.79%	159.57	1.01%	2,767.91	26.50%	2,292.67	8.52%
2 至 3 年	187.81	0.98%	418.77	2.66%	117.23	1.12%	474.59	1.76%
3 至 4 年	254.00	1.32%	129.23	0.82%	202.90	1.94%	23.95	0.09%
4 至 5 年	63.50	0.33%	138.45	0.88%	-	0.00%	3.15	0.01%
5 年以上	184.68	0.96%	2.65	0.02%	3.15	0.03%	-	0.00%
合计	19,235.06	100.00%	15,735.78	100.00%	10,443.70	100.00%	26,917.74	100.00%

报告期各期末，信用风险特征组合应收账款中，以 1 年以内和 1 至 2 年的应收账款为主，合计金额占比分别为 98.14%、96.90%、95.62%和 96.41%。整体上看，公司应收账款账龄较短。

3、期后回款

截至 2022 年 3 月 1 日，报告期各期末应收账款期后回款情况如下：

单位：万元

时间	应收账款账面余额	期后回款金额	期后回款占比
2021-09-30	21,105.30	16,267.07	77.08%
2020-12-31	19,206.49	15,518.05	80.80%
2019-12-31	13,764.16	11,273.45	81.90%
2018-12-31	26,917.74	24,619.09	91.46%

报告期各期末，公司应收账款余额期后回款情况良好，部分预计无法收回的款项已通过单项计提坏账准备，2021 年 9 月 30 日，公司单项计提坏账准备款项为 1,870.25 万元，款项整体回收不存在重大风险。

4、结合同行业可比公司情况，说明应收账款变动是否与营业收入变动相匹配

(1) 应收账款变动是否与营业收入变动相匹配

报告期各期末，公司应收账款规模及变化情况如下：

单位：万元

项目	2021-09-30 /2021年1-9月	2020-12-31 /2020年	2019-12-31 /2019年	2018-12-31 /2018年
应收账款余额	21,105.30	19,206.49	13,764.16	26,917.74
营业收入	45,522.40	42,096.69	31,847.95	65,468.34
应收账款余额占营业收入比重	46.36%	45.62%	43.22%	41.12%

报告期各期末，公司应收账款余额占同期营业收入的比重分别为 41.12%、43.22%、45.62%和 46.36%，整体比例略有上升，具体如下：

受新能源汽车补贴退坡等因素影响，2019 年公司营业收入下降 51.35%。同时，受行业政策波动影响，新能源汽车整车厂整体资金较为紧张，公司下游客户延迟付款进度，导致 2019 年 12 月 31 日应收账款余额占营业收入比重提升至 43.22%。

2020 年第四季度营业收入占全年比重由 2019 年第四季度的 30.05%上升至 41.72%，受此影响，2020 年 12 月 31 日应收账款余额占营业收入比重较 2019 年有所上升。

综上，报告期各期末公司应收账款变动与行业政策变化、公司收入波动基本匹配，具有合理性。

(2) 同行业可比公司情况

报告期内，同行业可比公司应收账款余额占营业收入比例对比情况如下：

公司	2021-09-30 /2021年1-9月 (注)	2020-12-31 /2020年	2019-12-31 /2019年	2018-12-31 /2018年
欣锐科技	71.82%	91.11%	66.59%	63.78%
英威腾	31.81%	28.03%	30.49%	42.90%
蓝海华腾	47.40%	58.55%	91.02%	93.57%

公司	2021-09-30 /2021年1-9月 (注)	2020-12-31 /2020年	2019-12-31 /2019年	2018-12-31 /2018年
大洋电机	33.45%	30.75%	29.96%	34.44%
正海磁材	32.39%	28.70%	34.39%	40.70%
行业平均水平	43.38%	47.43%	50.49%	55.08%
英搏尔	39.32%	45.62%	43.22%	41.12%

注：2021年1-9月同行业可比公司均未披露应收账款余额，故2021年1-9月以应收账款净额占营业收入比例进行比较。

报告期内，公司应收账款余额占营业收入的比例低于同行业上市公司平均水平，公司应收账款周转情况良好。

综上所述，公司应收账款变动与营业收入变动相匹配。

（二）应收账款坏账准备计提是否充分

1、坏账准备计提政策

（1）公司坏账准备计提政策

公司于2019年1月1日开始执行新金融工具准则，在执行新金融工具准则之前，公司将应收账款划分为单项金额重大并单独计提坏账准备的应收账款、按信用风险特征组合计提坏账准备的应收账款，分别计提坏账准备。

在执行新金融工具准则之后，公司将该应收账款按类似信用风险特征（账龄）进行组合，并基于所有合理且有依据的信息，包括前瞻性信息，对该应收账款坏账准备的计提比例进行估计。如果有客观证据表明某项应收账款已经发生信用减值，则本公司对该应收账款单项计提坏账准备并确认预期信用损失。

（2）与同行业上市公司比较分析

公司按信用风险特征组合计提坏账准备的应收款项中，应收账款坏账准备计提比例与同行业可比上市公司的比较如下：

公司	1年以内(含1年)	1-2年	2-3年	3-4年	4-5年	5年以上
欣锐科技	5.00%	10.00%	30.00%	50.00%	80.00%	100.00%
英威腾（注）	3.00%	10.00%	20.00%	50.00%	80.00%	100.00%
蓝海华腾	3.00%	10.00%	20.00%	50.00%	80.00%	100.00%

大洋电机	5.00%	10.00%	30.00%	50.00%	80.00%	100.00%
正海磁材	1.00%	10.00%	30.00%	100.00%	100.00%	100.00%
英搏尔	5.00%	10.00%	20.00%	50.00%	80.00%	100.00%

注：英威腾在适用新金融工具准则前应收账款计提比例分别为 3.00%、10.00%、20.00%、50.00%、80.00%及 100.00%。在适用新金融工具准则后未直接采用账龄分析计提法，而是依据信用风险特征将应收账款划分为合并范围内关联方及其他客户等组合，在组合基础上计算预期信用损失，计提比例不固定。

由上表可见，公司应收账款坏账准备计提政策与同行业上市公司不存在重大差异。

2、应收账款坏账准备计提情况

（1）公司应收账款坏账准备计提情况

报告期各期末，公司应收账款坏账准备计提情况如下：

单位：万元

公司	2021-9-30	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31
应收账款余额	21,105.30	19,206.49	13,764.16	26,917.74
坏账准备	3,205.15	4,164.13	3,580.00	1,544.85
坏账准备计提比例	15.19%	21.68%	26.01%	5.74%

报告期各期末，应收账款坏账准备计提比例分别为 5.74%、26.01%、21.68%和 15.19%，2019 年受新能源汽车补贴退坡等影响，公司部分客户未能及时调整经营策略导致经营困难，公司针对该部分客户单项全额计提坏账准备，导致应收账款计提比例大幅上升。2020 年至 2021 年 1-9 月，随着新能源汽车行业向好，市场需求旺盛，同时公司持续优化客户结构，2020 年末和 2021 年 9 月末应收账款坏账准备计提比例有所下降。

（2）与同行业上市公司比较分析

报告期各期末，公司与同行业可比公司计提的坏账准备比例情况比较如下：

公司	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31
欣锐科技	30.09%	11.24%	6.40%
英威腾	16.97%	16.71%	7.08%
蓝海华腾	33.44%	33.98%	14.13%

大洋电机	16.99%	13.62%	8.96%
正海磁材	9.07%	12.89%	10.08%
行业平均水平	21.31%	17.69%	9.33%
英搏尔	21.68%	26.01%	5.74%

注：数据来源于可比公司定期报告，可比公司 2021 年三季报中未披露相关数据，故未进行比较。

由上表可见，2019 年由于新能源汽车补贴退坡等影响，公司部分客户未能及时调整经营策略导致经营困难，款项回收可能性较低，公司针对该部分客户单项全额计提坏账准备，计提坏账准备比例大幅上升，导致坏账准备计提比例高于同行业平均水平。

除 2019 年外，公司应收账款坏账准备计提比例与同行业可比上市公司平均水平不存在重大差异。

综上所述，公司应收账款坏账准备计提政策符合会计准则要求，应收账款坏账准备计提充分。

3.2.1 会计师回复

一、核查过程

（1）访谈发行人财务总监，了解发行人应收账款的信用政策、账龄情况、期后回款，应收账款变动与营业收入变动是否匹配；

（2）获取发行人报告期各期末应收账款明细表、账龄表、期后回款表；

（3）分析发行人应收账款占营业收入的比例，并与同行业可比公司进行比较；

（4）分析发行人应收账款坏账准备计提政策及计提比例，并与同行业可比公司进行比较。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

发行人已披露的应收账款变动与营业收入变动匹配情况和应收账款坏账准备计提情况，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形。

3.4.1 发行人回复

四、报告期内客户与供应商重合的具体情况，包括具体名称、股东背景、交易金额、交易内容等，结合业务背景、业务模式及合同约定等说明同时存在销售采购情形的合理性和必要性，相关业务是否具备商业实质，采购、销售产品定价依据及公允性，是否存在利益输送等严重损害上市公司利益或投资者合法权益的情形

（一）报告期内客户与供应商重合的具体情况，包括具体名称、股东背景、交易金额、交易内容等

1、报告期内客户与供应商重合情况

报告期内，公司存在客户与供应商重合情况，其中前二十大客户（占收入总额的比例分别为 77.40%、75.15%、77.03%和 73.46%）与前二十大供应商（占采购总额的比例分别为 61.49%、68.05%、54.71%和 58.02%）中存在重合的为深圳市赛奥斯科技有限公司（以下简称“赛奥斯”）。

报告期内，公司与赛奥斯交易情况如下：

单位：万元

项目	交易内容	2021 年 1-9 月	2020 年	2019 年	2018 年	起始合作时间
采购	IGBT、霍尔芯片、MCU、电源开关、栅极驱动器等芯片电子元器件	919.40	-	-	-	2021 年 8 月
销售	N 型场效应管、栅极驱动器等芯片电子元器件	1,189.35	-	-	-	2021 年 8 月

从上表可见，赛奥斯既是公司供应商，也是公司客户。2018-2020 年，公司与赛奥斯不存在交易往来，2021 年 1-9 月，公司向赛奥斯采购金额为 919.40 万元，占比为 1.71%，公司对赛奥斯销售金额为 1,189.35 万元，占比为 2.61%。赛奥斯采购及销售占比均较低，赛奥斯对公司生产经营不构成重大影响。

2、前述单位股东背景

赛奥斯的基本情况如下：

公司中文名称	深圳市赛奥斯科技有限公司
统一社会信用代码	914403005521165894

成立时间	2010 年 3 月 10 日
法定代表人	朱何兵
公司股东	朱何兵：50.00%；朱何成：50.00%
董监高名单	总经理、执行董事：朱何兵；监事：朱何成
注册地址	深圳市福田区华强北鹏基上步工业厂房 101 栋第五层 518 室
经营范围	电子产品的技术开发与销售；国内贸易（不含专营、专控、专卖商品）；经营进出口业务（法律、行政法规、国务院决定禁止的项目除外，限制的项目须取得许可后方可经营）

赛奥斯设立时间较早，主要经营各种电子元器件商品批发、零售业务，经营场所位于中国电子产品主要集散地之一——深圳华强北。赛奥斯股东、董监高与公司不存在关联关系。

（二）结合业务背景、业务模式及合同约定等说明同时存在销售采购情形的合理性和必要性，相关业务是否具备商业实质

1、采购合理性及必要性

公司产品原材料主要由电子元器件、硅钢片、漆包线以及铝质结构件等构成，其中电子元器件占公司产品成本比重较高，主要包括电容器件、芯片、以及功率半导体器件等。芯片等电子器件为公司产品重要组成部分。

2021 年新能源汽车市场需求旺盛。同时，受疫情对供应链影响，2021 年起全球范围内芯片短缺，且价格持续高位波动，为最大程度减少芯片短缺对公司生产经营的影响，公司专门成立战略资源委员会，协调公司内部资源和建立外部供应体系。

赛奥斯作为一家经营多年的电子产品贸易公司，拥有芯片等紧缺电子元器件广阔购销渠道，通过电商平台，公司与赛奥斯建立合作关系。

2021 年 8 月，公司陆续向赛奥斯采购市面上较为紧缺的 MCU 芯片等电子元器件材料 919.40 万元。截至 2021 年 9 月 30 日，按照合同约定，货款支付周期为 30 天，公司应付赛奥斯款项已基本结清。未来公司将根据实际经营需要，向赛奥斯采购芯片等材料。

公司向赛奥斯采购具有合理性和必要性，相关业务具备商业实质。

2、销售合理性及必要性

公司与赛奥斯经初步合作后，彼此建立起信任关系。

近年来，公司所处的新能源汽车零部件行业技术迭代速度较快，公司产品已从第一代快速迭代至第三代“集成芯”产品，“集成化、智能化”成为行业发展趋势。因产品升级换代和公司持续优化客户供应商结构，公司存在部分暂不需或呆滞的电子元器件材料。在芯片价格大涨的背景下，公司与赛奥斯接洽后决定通过其处置前述材料。公司将充分利用赛奥斯的销售渠道，向赛奥斯销售以 N 型场效应管、MOSFET 为主的电子元器件。通过交易，公司取得了收入，同时也处理了部分呆滞品。

2021 年 1-9 月，公司向赛奥斯销售相关电子元器件材料 1,189.35 万元。截至 2021 年 9 月 30 日，公司应收赛奥斯 1,153.70 万元货款，该部分货款已于 2021 年 12 月中旬陆续回款完毕。

公司向赛奥斯销售具有合理性和必要性，相关业务具备商业实质。

报告期内，除赛奥斯外，公司前二十大客户与前二十大供应商中不存在其他既销售又采购芯片等电子元器件的情形。

（三）采购、销售产品定价依据及公允性

报告期内，公司采购及销售产品的定价均以市场价格作为依据，双方协商确定，定价公允，具体如下：

2021 年 1-9 月，公司采购赛奥斯主要产品定价与公司同期向其他供应商采购同类产品价格及第三方同类产品价格情况如下表所示：

序号	品种	平均价格(元/个)	可比价格(元/个)
1	IGBT	38.00	36.00
2	电源开关芯片	108.00	80.00-121.00
3	栅极驱动器	150.00	141.00-182.00
4	MCU	150.00	150.09-160.00

注：上述可比价格中 IGBT、MCU 系取自公司同期向其他供应商采购同类产品价格，电源开关芯片和栅极驱动器系取自同期正能量电子网现货报价。

受品类、规格型号、销售厂商、购买渠道、供货周期、市场供需、国产替

代等因素影响，报告期内电子器件价格呈现出较大的差异。以芯片为例，一般而言，现货芯片价格受市场需求及预期影响较大，价格波动更大，现货芯片价格较行货芯片价格（芯片厂商预订的价格）普遍偏高。

公司 2021 年 1-9 月向赛奥斯采购的芯片平均价格较报告期内采购的电子器件同类产品平均价格存在较大差异的原因如下：

一是公司向赛奥斯采购的产品型号较少且较难购买，而报告期内公司电子器件涉及的品类和规格型号多达百余种，彼此之间价格差异很大且价格较低的品类偏多，导致平均价格较低；

二是 2020 年以来，受新冠疫情、市场供需失衡、交付周期大幅延长和恐慌性囤货等因素影响，全球半导体芯片出现供应不足和价格大幅波动的情形，导致 2021 年能够从市面上拿到的现货价格普遍高于报告期内前几年拿到的行货价格。但是，与公司同期向其他供应商采购的同类产品相比，公司向赛奥斯采购的 IGBT、MCU 的价格比较接近；同时，公司向赛奥斯采购的电源开关芯片和栅极驱动器价格与同期正能量电子网现货报价相比亦不存在重大差异，产品定价具有合理性和公允性。

2021 年 1-9 月，公司销售给赛奥斯主要产品定价与第三方同类产品价格比较情况如下表所示：

序号	品种	平均价格(元/个)	可比价格(元/个)
1	互补型场效应管-H 桥	1.50	1.00-20.00
2	N 型场效应管	7.00	0.70-38.00
3	MOS 管 H 桥	5.00	1.00-6.00
4	PFC 控制器-二相交错	8.00	6.00-25.00

注：上述市场价格系取自正能量电子网等现货报价。

公司向赛奥斯销售的是因产品方案变更、产品需求变化等原因产生的暂不需或少部分呆滞的电子元器件材料。2021 年以来，在新冠疫情、自然灾害、供需错配等因素导致芯片短缺的背景下，上述电子元器件材料在现货市场有一定的需求，公司将上述电子元器件材料按照现货价格出售，有利于公司盘活呆滞电子元器件材料。

由上表可见，公司向赛奥斯销售的互补型场效应管、MOS管H桥等电子器件与同期正能量电子网现货报价相比不存在重大差异，产品定价具有合理性和公允性。

综上所述，报告期内，公司针对该等重叠客户、供应商的各品类采购、销售单价基本均在公开市场价格区间范围内或价格偏差不超过10.00%，交易价格公允。

（四）是否存在利益输送等严重损害上市公司利益或投资者合法权益的情形

报告期内，公司同时存在销售采购情形较少，且受限于芯片荒等因素，公司向赛奥斯既采购又销售具有一定合理性和必要性，双方不存在关联关系，相关业务具备商业实质；采购及销售产品的定价均以市场价格作为依据，交易价格公允，不存在通过高价收购、低价出售进行利益输送等严重损害上市公司利益或投资者合法权益的情形。

3.4.2 会计师回复

一、核查过程

（1）访谈发行人的管理层，了解客户与供应商重合的具体情况，分析交易合理性及必要性；

（2）通过工商信息公示系统等，查阅主要重合客户、供应商工商登记资料，了解其成立时间、注册资本、法人、股权结构等信息；

（3）实地走访前述重合客户、供应商，了解双方合作历程、报告期内交易内容和交易金额等，确认其与发行人及发行人的关联方是否存在关联关系等，并获取对方出具的无关联关系确认函，实地查看对方仓库；

（4）对主要重合客户、供应商的交易额及往来余额执行函证程序；

（5）获取发行人与主要重合客户、供应商签订的订单/协议，查看合同主要内容；

（6）抽查报告期内发行人与主要重合客户、供应商交易的订单、入库单/

送货单、发票、记账凭证等，核查交易的真实性、会计处理的准确性；

(7) 将发行人对重合客户、供应商主要产品销售/采购价格与市场价格进行比较，核查交易定价的公允性。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

发行人与重合客户、供应商的交易，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形，均有真实的业务背景，同时存在销售采购具有合理性和必要性，相关业务具备商业实质；客户与供应商重合业务相关交易价格均以市场公允价为定价依据，交易价格公允；发行人不存在利益输送等严重损害上市公司利益或投资者合法权益的情形。

问题四

根据申请材料，公司未能按照 2019 年与珠海市工业和信息化局签订的《2019 年省加大工业企业技术改造奖励力度资金合同书》约定完成指定生产及测试等设备的购置、调试与生产。截至 2021 年末，上述相关政府补助专用银行账户仍有余额 3,348.49 万元（含利息）。如果后续公司仍无法完成指定生产及测试等设备的购置、调试与生产，前述政府补助可能存在被收回的风险。

请发行人补充说明：（1）发行人未能按照与珠海市工业和信息化局约定完成指定生产及测试等设备的购置、调试与生产的具体情况，相关影响因素是否消除，是否存在被行政处罚的风险，是否对发行人生产经营产生不利影响，量化分析上述情况对发行人经营业绩的影响；（2）结合行业发展情况、政府补助政策变化及持续性、各期政府补助明细构成、政府补助被收回的情况等，说明政府补助相关会计处理是否符合会计准则相关规定，是否存在对政府补助的重大依赖。

请发行人补充披露相关风险。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

4.1 发行人回复

一、发行人未能按照与珠海市工业和信息化局约定完成指定生产及测试等设备的购置、调试与生产的具体情况，相关影响因素是否消除，是否存在被行政处罚的风险，是否对发行人生产经营产生不利影响，量化分析上述情况对发行人经营业绩的影响

（一）发行人未能按照与珠海市工业和信息化局约定完成指定生产及测试等设备的购置、调试与生产的具体情况，相关影响因素是否消除

公司于 2019 年 12 月 5 日，与珠海市工业和信息化局签订“2019 年省加大工业企业技术改造奖励力度资金合同书”，建设“新能源汽车一体化动力总成二期技术改造”项目，项目主要内容为：“项目总投资 25,986 万元，其中固定资产投资 25,986 万元，主要用于购置技术投资及购置设备。建设起止年限为 2019 年 10 月至 2022 年 6 月。”公司于 2019 年 12 月 30 日收到项目首期财政金 3,219.50 万元。

近年来，新能源汽车技术快速迭代，公司通过技术创新推动产品升级和工艺改进，原项目申报时计划采购的设备已不合时宜，无法满足公司产品升级需要，且随着技术快速发展，该项目的部分技术指标已达不到市场领先水平，项目继续建设不利于公司快速发展，也不利于财政资金的高效利用。同时，受 2020 年新冠疫情影响，项目计划设备大部分尚未采购，预计在项目实施年限内无法完成项目实施计划。因此公司向珠海工业和信息化局申请依据《广东省工业和信息化厅财政专项资金支持项目验收管理办法》中止项目，退回该事前补助财政资金及其利息。

公司于 2022 年 1 月中旬收到珠海市工业和信息化局“关于同意珠海英搏尔电气股份有限公司退回 2019 年广东省加大工业企业技术改造奖励力度（设备事前奖励）资金的通知”，同意公司终止项目，退回财政金本金及其利息。

公司于 2022 年 1 月 25 日退回财政金本金 3,219.50 万元及利息 135.32 万元。

综上所述，由于技术快速迭代及新冠疫情影响，公司未能按照与珠海市工业和信息化局约定完成指定生产及测试等设备的购置、调试与生产。公司主动向有

关部门申请终止项目并退回政府补助款项。

（二）是否存在被行政处罚的风险，是否对发行人生产经营产生不利影响

公司通过合法程序向珠海市工业和信息化局申报并取得政府补助相关批复，不存在虚构项目申请政府补助的情形。取得政府补助后，公司根据合同书的规定，对该补助资金实行专户管理，截至该政府补贴退回之日，款项均尚未使用。公司不存在变相使用该政府补助情形。

鉴于技术快速迭代及新冠疫情影响，公司根据项目的实际情况，主动向珠海市工业和信息化局申请终止项目，退回财政资金本金及利息，公司已经取得珠海市工业和信息化局同意的批复，不存在被政府行政处罚的情况。

鉴于项目计划设备大部分尚未采购，公司退回政府补助后不会对公司生产经营产生不利影响。

（三）量化分析上述情况对发行人经营业绩的影响

2019年12月30日，公司收到该笔政府补助3,219.50万元，并按照《企业会计准则第16号-政府补助》的规定，在收到上述政府补助资金时确认为与资产相关的政府补助，全额确认为递延收益。

由于公司未使用政府补助款项，报告期内，公司未将该政府补助对应的递延收益金额进行摊销计入各期损益。同时，公司就该笔政府补助产生的利息收入按季度确认利息收入，冲减财务费用。

报告期内，该笔政府补助退回对经营业绩影响情况具体如下：

单位：万元

项目	2021年1-9月	2020年	2019年	2018年
财务费用-利息收入	50.20	61.95	-	-
扣除所得税后影响金额	42.67	52.65	-	-
净利润	1,700.61	1,315.71	-7,934.25	5,307.61
扣除所得税后影响金额占净利润比例	2.51%	4.00%	-	-

从上表可见，2018年和2019年，该笔政府补助退回对经营业绩不构成影响。2020年和2021年1-9月，该笔政府补助退回对经营业绩的影响额分别为52.65

万元和 42.67 万元，占同期净利润比例分别为 4.00%和 2.51%，占比较低。

可见，报告期内，该笔政府补贴退回对公司净利润等经营业绩影响较小，政府补贴退回事项对发行人生产经营不构成重大不利影响。

二、结合行业发展情况、政府补助政策变化及持续性、各期政府补助明细构成、政府补助被收回的情况等，说明政府补助相关会计处理是否符合会计准则相关规定，是否存在对政府补助的重大依赖

（一）行业发展情况

公司处于新能源汽车行业的中游环节，与下游新能源汽车行业发展息息相关。

国务院颁布的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》提出，到 2025 年，我国新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右；到 2035 年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流。我国新能源汽车行业市场空间广阔。

随着技术持续进步，新能源汽车性价比不断提升，市场需求旺盛，新能源汽车市场渗透率不断攀升。2021 年，我国新能源汽车产销量分别达到 354.5 万辆和 352.1 万辆，较 2020 年分别增长 159.52%和 157.57%，呈现产销两旺局面。



数据来源：中国汽车工业协会

（二）政府补助政策变化及持续性

新能源汽车行业是国家重点支持的战略性新兴产业，具有广阔的发展前景。

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》也指出“加快发展现代产业体系，巩固壮大实体经济，新能源汽车和智能（网联）汽车成为制造业核心竞争力提升中的一项。”

《广东省制造业高质量发展“十四五”规划》提出，加速新能源汽车整车发展,提升混合动力系统、纯电动汽车、氢燃料电池汽车研发水平，重点加大电机、电池和电控系统的研发力度，加快新能源汽车相关配套基础设施建设。

各地政府正陆续出台多项优惠政策，培育发展一批战略性新兴产业集群，积极引进新能源汽车产业落地，新能源汽车产业上下游企业正处于产能快速扩张期。公司所处的新能源汽车动力系统核心零部件行业也将迎来市场快速发展的机遇。

报告期内，公司获得的政府补助主要为政府对公司研发资助、产业支持、工业设计能力提升、就业奖励等方面的补助。每年广东省、珠海市、各区政府，包括科技、工信、发改、人社等部门根据当地产业发展政策及导向推出鼓励科技创新、示范及产业化等一系列针对智能制造产业、战略新兴产业、高质量产业、未来产业的促进政策及补助并向全社会发布，公司根据相关政策，结合自身经营情况，针对性地进行申报并取得政府补助。

公司为高新技术企业，同时获得“广东省工业设计中心”“省级企业技术中心”“国家知识产权优势企业”“广东省大湾区新能源汽车产业技术创新联盟”等荣誉。公司以创新为发展驱动力，一直注重产品的研发设计，为保持公司产品具备核心竞争力，公司在研究开发方面持续投入，报告期内，公司研发投入占营业收入比例分别为 7.03%、16.47%、10.06%和 13.76%。

综上所述，公司主营业务所处产业属于我国重点鼓励并支持发展的战略性新兴产业，长期受国家政策的大力支持，政府补助具有一定的持续性。但公司未来获得相关政府补助的具体金额，主要取决于当地宏观经济发展、具体政策倾斜情况、相关财政资金支持安排等。

（三）各期政府补助明细构成

报告期内，公司计入当期损益的政府补助明细构成如下表所示：

单位：万元

序号	项目	2021 年 1-9 月	2020 年	2019 年	2018 年
1	政企合作园区项目产业资金支持补贴	1,500.00	-	-	-
2	2018 年度珠海市创新创业团队和高层次人才创业项目	509.84	593.48	-	-
3	2019 年度珠海市创新创业团队项目首期资金	396.28	462.76	-	-
4	高新区 2020 年度市产业核心和关键技术攻关方向项目对接国家（省）重大科技专项配套项目）	342.87	57.13	-	-
5	广东省重大科技成果产业化扶持专项资金	147.75	197.00	197.00	37.00
6	珠海高新区应对新冠疫情促进实体经济发展助力企业平稳增长项目	100.00	-	-	-
7	2021 年省级促进经济高质量发展专项（工业企业转型升级）工业设计能力提升资金项目	84.70	-	-	-
8	珠海市 2020 年省级促进经济高质量发展专项资金（先进装备制造业发展）	59.89	33.27	-	-
9	2017 广东省工业和信息化专项（支持企业技术改造）专项资金	39.60	52.80	22.00	30.80
10	2015 年省应用型科技研发专项资金	36.60	48.80	48.11	50.08
11	新能源汽车控制系统技术研究中心建设项目	30.00	40.00	16.67	-
12	展厅建设补助资金	30.00	40.00	71.49	40.00
13	新能源汽车动力系统中电源集成产品的研究开发及产业化(RD58)	9.00	12.00	246.00	-
14	高性能电动汽车动力系统总成关键技术（RD-A[2019]001）	3.00	34.00	750.00	-
15	增值税即征即退返还收入	-	-	32.51	785.33
16	珠海市增资扩产奖励	-	-	200.00	-
17	中国专利优秀奖专利奖励	-	-	30.00	-
18	市工信局促进经济高质量发展专项资金	-	-	120.00	-
19	社保费补贴	-	713.62	-	-
20	高新区科经局企业研究开发费补助资金	-	-	-	82.03
21	珠海高新区科技产业局关于 2017 年先进装备制造业扶持补贴资金	-	-	-	22.24
22	高新区科技产业局一季度开门红奖励	-	-	-	50.00
23	EFT2017 年度企业新建研发机构奖励资金项目	-	-	-	30.00
24	EFT2018 年高新区企业研究开发费补助	-	-	-	110.26
25	2018 年广东省知识产权局广东省各类创新中心高质量专利培育项目	-	-	-	30.00
26	市商务局 2019 年外经贸发展专项资金进口贴息事项	-	-	26.08	-
27	2018 年度高新技术企业奖励	-	-	30.00	-
28	其他	49.05	158.32	132.55	49.23
合计		3,338.58	2,443.21	1,922.40	1,316.98

报告期内，公司计入当期损益的政府补助金额分别为 1,316.98 万元、1,922.40 万元、2,443.21 万元和 3,338.58 万元。

（四）政府补助被收回的情况

截至本回复报告出具日，除前述 2019 年广东省加大工业企业技术改造项目政府补贴已主动向有关部门退回外，公司不存在其他政府补助被收回情况。

（五）说明政府补助相关会计处理是否符合会计准则相关规定

公司依据《企业会计准则第 16 号——政府补助》，制定了政府补助会计政策，具体内容如下：

1、政府补助类型

政府补助，是本公司从政府无偿取得的货币性资产或非货币性资产，分为与资产相关的政府补助和与收益相关的政府补助。

与资产相关的政府补助，是指本公司取得的、用于购建或以其他方式形成长期资产的政府补助。与收益相关的政府补助，是指除与资产相关的政府补助之外的政府补助。

2、政府补助确认时点

按照应收金额计量的政府补助，在期末有确凿证据表明能够符合财政扶持政策规定的相关条件且预计能够收到财政扶持资金时予以确认。

除按照应收金额计量的政府补助外的其他政府补助，在实际收到补助款项时予以确认。

3、会计处理

与资产相关的政府补助，冲减相关资产账面价值或确认为递延收益。确认为递延收益的，在相关资产使用寿命内按照合理、系统的方法分期计入当期损益（与公司日常活动相关的，计入其他收益；与公司日常活动无关的，计入营业外收入）；

与收益相关的政府补助，用于补偿公司以后期间的相关成本费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关成本费用或损失的期间，计入当期损益（与公司日常活动相关的，计入其他收益；与公司日常活动无关的，计入营业外收入）或

冲减相关成本费用或损失；用于补偿公司已发生的相关成本费用或损失的，直接计入当期损益（与公司日常活动相关的，计入其他收益；与公司日常活动无关的，计入营业外收入）或冲减相关成本费用或损失。

公司严格依据上述会计政策对政府补助进行会计处理，相关会计处理与《企业会计准则第 16 号——政府补助》要求一致，报告期内，公司政府补助相关会计处理符合会计准则相关规定。

（六）是否存在对政府补助的重大依赖

报告期内，公司政府补助及主要经营状况情况如下：

单位：万元

项目	2021 年 1-9 月	2020 年	2019 年	2018 年
计入当期损益的政府补助金额	3,338.58	2,443.21	1,922.40	1,316.98
利润总额	1,845.84	990.18	-9,853.83	5,701.25
政府补助占利润总额比例	180.87%	246.74%	-19.51%	23.10%

报告期内，公司计入当期损益的政府补助金额占每年利润总额比例分别为 23.10%、-19.51%、246.74%及 180.87%，从占比上看，政府补助对利润总额存在较大影响，报告期内公司对政府补助存在一定依赖性，主要系公司所处的新能源汽车行业正处于市场快速发展、技术快速迭代阶段，公司整体经营规模和盈利能力相对较小。

报告期内，公司营业收入分别为 65,468.34 万元、31,847.95 万元、42,096.69 万元及 45,522.40 万元。根据公司 2021 年业绩预告，2021 年公司实现归属于上市公司股东的净利润为 4,600 万元 - 5,600 万元，同比增长 249.62%—325.63%。2021 年公司持续盈利能力出现较大幅度的提升。

目前新能源汽车政策利好，行业快速发展，2021 年，我国新能源汽车产销量分别达到 354.5 万辆和 352.1 万辆，较 2020 年分别增长 159.52%和 157.57%。

公司凭借良好的技术研发能力，不断优化公司客户结构，提升产品市场竞争力，在手订单持续增加，截至 2022 年 1 月 31 日，公司在手订单大约 13.45 亿元，在手订单已超 2021 年全年收入水平，在手订单增长为公司未来营业收入和盈利能力的快速提升奠定坚实的基础。后续随着募投项目的有效实施，公司经营规模

将进一步扩大，营业收入将实现较快增长，同时公司不断推进降本增效，未来公司的盈利能力有望稳步提升。

综上所述，尽管报告期内政府补助金额从占比上看对利润总额存在较大影响，但新能源汽车行业快速发展，公司经营情况向好，2021 年净利润水平实现快速增长，随着业务规模持续扩大，未来政府补助对经营业绩影响将下降，因此公司预计不存在对政府补助的重大依赖。

三、请发行人补充披露相关风险

关于政府补助金额占利润总额比例较高的情况，公司已在募集说明书“第六节 风险因素”之“四、财务风险”之“（十）政府补助政策变化风险”补充披露，具体如下：

报告期内，公司计入当期损益的政府补助金额分别为 1,316.98 万元、1,922.40 万元、2,443.21 万元和 3,338.58 万元，占利润总额的比重分别为 23.10%、-19.51%、246.74%和 180.87%。公司收到的政府补助金额较高，获取政府补助的项目大多与公司主营业务密切相关。公司所处行业为战略新兴产业，需要持续进行研发投入，如果未来政府部门调整补助政策，导致公司取得的政府补助金额减少，可能将对公司的经营业绩产生不利影响。

4.2 会计师回复

一、核查过程

1、访谈发行人财务总监，了解报告期内政府补助基本情况，政府补助被退回缘由及对发行人生产经营的影响；

2、获取发行人报告期内政府补助明细表及主要政府补助文件及凭证，分析发行人政府补助会计处理是否符合会计准则相关规定；

3、查阅《2019 年省加大工业企业技术改造奖励力度资金合同书》《关于申请退回新能源汽车一体化动力总成二期技术改造项目资金的请示》《关于同意珠海英搏尔电气股份有限发行人退回 2019 年广东省加大工业企业技术改造奖励力度（设备事前奖励）资金的通知》以及发行人获取、退回该项政府补助的凭证及相关资料；

4、现场走访珠海市工业和信息化局，了解政府补助退回事项及是否存在行政处罚；

5、查阅发行人的定期报告、2018 至 2021 年 1-9 月的财务报表；

6、了解发行人所处行业发展趋势和在手订单、经营情况，分析发行人是否存在对政府补助重大依赖。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

1、公司退回政府补助情况，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形，不存在被政府行政处罚的情况，不会对发行人生产经营产生不利影响；政府补助退回对发行人经营业绩影响较小。

2、公司政府补助相关会计处理符合会计准则相关规定，公司对政府补助的重大依赖情况，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形：随着公司业务规模持续扩大，未来政府补助对发行人经营业绩影响将下降，预计未来公司不存在对政府补助的重大依赖。

问题五

发行人前次募投项目为新能源汽车控制系统建设项目，受行业政策、新冠疫情、产品降价、资产和信用减值损失、原材料涨价等影响，前次募投项目效益不达预期。发行人本次向特定对象发行股票拟募集资金 9.76 亿元，拟投向珠海生产基地技术改造及产能扩张项目（以下简称项目一）、山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）（以下简称项目二）、珠海研发中心建设项目（以下简称项目三）和补充流动资金。项目一完成后，公司珠海基地可达到每年 30 万台套驱动总成和 30 万台套电源总成产能，其中 10 万台套驱动总成及电源总成产能拟由原有产线进行技术改造，同时公司拟将珠海基地原有微型低速纯电动乘用车领域相关设备搬迁至山东基地，并将部分办公区和食堂改造为生产车间。项目二建成后山东基地新增 30 万台套电机控制器、30 万台套电机及 20 万台套电源及电源总成产能。最近一年一期发行人产能利用率为 61.07%和 82.18%，根据公司公告，山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（一期）于 2021 年 8

月正式投产，建成后将新增 20 万套轻型电动车辆驱动系统和电源系统产能。根据效益测算，项目一和项目二毛利率分别为 25.94%和 27.92%，最近一期公司驱动总成和驱动电机的毛利率为负数，其他相关产品毛利率亦低于上述预测毛利率。项目一至三的环评批复手续正在办理中，项目二募投用地尚未取得。根据公司公告，发行人拟出售位于珠海市唐家湾镇科技六路 7 号房产，包括一栋厂房和一栋研发办公楼。项目三预计地上建筑规划 12 层，地下室规划 1 层，合计建筑面积 24,149 平方米。

请发行人补充说明：（1）本次募投项目截至目前的进展情况，是否存在本次发行相关董事会决议日前已投入的情形，募集资金投入项目二实施主体的方式；（2）以列表形式披露本次发行各募投项目的具体投入情况，包括项目名称、投资项目、投资金额、拟使用募集资金投入金额、是否为资本性支出、金额占比等，结合上述情况说明补充流动资金比例是否符合相关规定；（3）项目一和项目二单位产能投资与前次募投项目是否存在明显差异，项目一至三单位面积建造或装修费用与发行人历史建设项目及当地同类工程是否存在明显差异，相关测算是否谨慎合理；（4）结合两个生产基地战略定位、搬迁事项对公司生产经营、募投项目建设时间造成的影响以及搬迁和购置设备相关费用等说明通过搬迁设备并实施本次募投项目的必要性、可行性和经济效益，项目一仅对部分而非全部产线进行技术改造的原因及合理性，项目一和项目二效益测算是否考虑搬迁设备和技术改造的因素；（5）项目一在产品定位、生产工艺、应用领域和客户群体等方面与项目二、前次募投项目和现有业务的区别与联系，结合项目一和项目二相关产品的现有产能和在建产能、产能利用率、募投项目实施后每年新增产能、报告期内销售情况及产品价格变动、市场占有率、产品竞争优势、在手订单或意向性合同（如有）、未来市场需求等，说明项目一和项目二新增产能的必要性，是否存在未来市场发展和客户开拓不及预期、产能闲置的风险，发行人拟采取的应对措施及其有效性；（6）前次募投项目延期是否履行必要的程序，影响前次募投项目的不利因素是否消除，本次募投项目实施是否存在类似风险；（7）项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程，并结合同行业可比公司项目和报告期内发行人同类产品情况，说明效益预测是否谨慎合理，对差异较大的关键参数进行对比分析，并就相关关键参数变动对效益的影

响进行敏感性分析；（8）结合本次募投项目的固定资产投资进度、折旧摊销政策等，量化分析本次募投项目折旧或摊销对发行人未来经营业绩的影响；（9）本次募投项目环评文件和项目二用地获取的进展情况，若发行人未在预计时间内取得项目二募投用地，相关切实可行的替代措施，本次募投项目的实施是否存在重大不确定性；（10）公司出售房产的进展情况，项目一和项目三的具体实施地点，结合上述情况说明项目一公司拟将部分办公区和食堂改造为生产车间、项目三拟建设研发中心的合理性和必要性；（11）项目二实施主体山东英搏尔电气有限公司（以下简称山东英搏尔）报告期内存在部分在册员工未参加职工社会保险及未缴纳住房公积金情形。请发行人补充说明上述情形发生的原因及其合理性，是否存在被有关机关作出行政处罚或存在被行政处罚的风险，是否存在诉讼、仲裁的风险，是否构成本次发行障碍是否对本次募投项目实施造成重大不利影响；发行人及控股股东、实际控制人拟采取的应对措施及其有效性。

请发行人补充披露（5）（6）（7）（8）（9）（11）的相关风险。

请保荐人对以上事项进行核查并发表明确意见，请会计师对（2）（3）（7）（8）进行核查并发表明确意见，请发行人律师对（6）（9）（11）进行核查并发表明确意见。

5.2.1 发行人回复

二、以列表形式披露本次发行各募投项目的具体投入情况，包括项目名称、投资项目、投资金额、拟使用募集资金投入金额、是否为资本性支出、金额占比等，结合上述情况说明补充流动资金比例是否符合相关规定

（一）本次发行各募投项目的具体投入情况

公司已在募集说明书之“第四节 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的基本情况”之“（一）珠海生产基地技术改造及产能扩张项目”之“4、项目建设内容”“（二）山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）”之“4、项目建设内容”和“（三）珠海研发中心建设项目”之“4、项目建设内容”中以列表形式披露本次发行各募投项目的具体投入情况，如下表所示：

1、珠海生产基地技术改造及产能扩张项目

珠海生产基地技术改造及产能扩张项目总投资额为 40,985.14 万元，其中拟使用募集资金 40,985.14 万元，具体投资情况如下：

序号	项目构成	金额（万元）	占比	是否资本性支出	拟使用募集资金金额（万元）
1	建设投资	33,887.59	82.68%	-	33,887.59
1.1	建筑工程费用	367.70	0.90%	是	367.70
1.2	设备购置费用	31,556.20	76.99%	是	31,556.20
1.3	软件购置费用	350.00	0.85%	是	350.00
1.4	预备费	1,613.69	3.94%	否	1,613.69
2	铺底流动资金	7,097.54	17.32%	否	7,097.54
合计		40,985.14	100.00%	-	40,985.14

2、山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）

山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）总投资额为 35,767.43 万元，其中拟使用募集资金 32,767.43 万元，具体投资情况如下：

序号	项目构成	金额（万元）	占比	是否资本性支出	拟使用募集资金金额（万元）
1	建设投资	32,380.31	90.53%	-	29,380.31
1.1	土地购置费用	1,000.00	2.80%	是	1,000.00
1.2	建筑工程费用	15,967.29	44.64%	是	15,967.29
1.3	设备购置费用	13,568.72	37.94%	是	10,568.72
1.4	软件购置费用	350.00	0.98%	是	350.00
1.5	预备费	1,494.30	4.18%	否	1,494.30
2	铺底流动资金	3,387.12	9.47%	否	3,387.12
合计		35,767.43	100.00%	-	32,767.43

3、珠海研发中心建设项目

珠海研发中心建设项目总投资额为 13,879.01 万元，其中拟使用募集资金 13,879.01 万元，具体投资情况如下：

序号	项目构成	金额（万元）	占比	是否资本性支出	拟使用募集资金金额（万元）
1	建筑工程费	7,910.93	57.00%	是	7,910.93

序号	项目构成	金额（万元）	占比	是否资本性支出	拟使用募集资金金额（万元）
2	设备费用	3,762.18	27.11%	是	3,762.18
3	软件费用	1,545.00	11.13%	是	1,545.00
4	预备费	660.91	4.76%	否	660.91
合计		13,879.01	100.00%	-	13,879.01

（二）补充流动资金比例是否符合相关规定

1、补充流动资金比例相关规定

中国证监会于 2020 年 2 月 14 日发布《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（2020 年修订版）》，其中要求“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。”

2、本次补充流动资金比例是否符合相关规定

公司本次募投项目的投资总额为 100,631.58 万元，其中 97,631.58 万元拟使用募集资金进行投资。具体情况如下表所示：

单位：万元

序号	项目名称	项目投资总额	拟使用募集资金金额	非资本性支出金额
1	珠海生产基地技术改造及产能扩张项目	40,985.14	40,985.14	8,711.24
2	山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）	35,767.43	32,767.43	4,881.42
3	珠海研发中心建设项目	13,879.01	13,879.01	660.91
4	补充流动资金	10,000.00	10,000.00	10,000.00
5	合计	100,631.58	97,631.58	24,253.56
6	非资本性支出占募投项目投资总额的比例	24.10%		
7	非资本性支出占拟使用募集资金投资总额的比例	24.84%		

若将本次向特定对象发行股票募集资金所涉及的项目预备费及铺底流动资金等非资本性支出均视同为补充流动资金投入，结合本次项目补充流动资金金额 10,000 万元，本次向特定对象发行股票募集资金所涉及非资本性支出总额为

24,253.56 万元，占本次募投项目投资总额的比例为 24.10%，占拟使用募集资金投资总额的比例为 24.84%，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（2020 年修订版）》中关于“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%”的相关规定。

5.2.2 会计师回复

一、核查过程

（1）查阅《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（2020 年修订版）》等相关规定，了解补充流动资金的比例要求；

（2）查阅发行人本次募投项目的可行性研究报告，了解募投项目的具体投入情况，并计算补充流动资金比例，判断是否符合相关规定。

二、核查意见

经核查，会计师认为：发行人本次募投项目的具体投入符合公司实际情况及未来发展规划，且补充流动资金的比例符合《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（2020 年修订版）》等相关规定。

5.3.1 发行人回复

三、项目一和项目二单位产能投资与前次募投项目是否存在明显差异，项目一至三单位面积建造或装修费用与发行人历史建设项目及当地同类工程是否存在明显差异，相关测算是否谨慎合理

（一）项目一和项目二单位产能投资与前次募投项目是否存在明显差异

公司前次募投项目“新能源汽车控制系统建设项目”的建设内容为新增年产新能源汽车电机控制器 35 万台和车载充电机 12 万台，总投资规模为 36,323.80 万元，其中固定资产投资规模为 32,169.00 万元。在本次募投项目中，项目一建设内容为针对公司本部现有的生产基地进行技术改造及产能扩张，达产后将形成每年 30 万台套驱动总成及 30 万台套电源总成的生产能力，总投资规模为 40,985.14 万元，其中固定资产投资规模为 31,923.90 万元；项目二建设内容为新增 20 万台套 A00 级电机控制器、20 万台套 A00 级电机、10 万台套特种车电机

控制器、10万台套特种车电机及20万台套电源及电源总成的生产能力，总投资规模为35,767.43万元，其中固定资产投资规模为29,536.01万元。上述项目的单位产能投资（固定资产投资规模/产能规模）具体情况如下表所示：

募投项目顺序	项目名称	产能规模	固定资产投资规模	单位产能投资
		万台套	万元	元/台
前次募投项目	新能源汽车控制系统建设项目	47	32,169.00	684.45
本次募投项目	项目一	60	31,923.90	532.07
	项目二	80	29,536.01	369.20

如上表所述，前次募投项目“新能源汽车控制系统建设项目”和项目一、项目二的单位产能对应的固定资产投资规模分别为684.45元/台、532.07元/台、369.20元/台。本次募投项目单位产能对应的固定资产投资规模较前次募投项目存在一定的差异，主要原因包括以下几个方面：

1、国产设备替代

前次募投项目可行性研究报告中涉及的固定资产投资选购较多的进口设备，2018年中美贸易战爆发后，国产化设备替代逐渐推广，本次募投项目的固定资产主要选购国产化设备，在满足产品加工性能和加工效率的前提下，单位产能投资有一定程度的下滑。

2、项目一不涉及土建工程

项目一不涉及大额的土建工程等建筑工程投入，因此单位产能投资与前次募投项目相比较低。

3、项目二充分利用已有设备建设产线

项目二主要工序部分利用从珠海生产基地搬迁过去的设备，节省了部分设备投资，故新增生产设备投入较低，单位产能投资与前次募投项目相比较低。

4、总成类产品的单位产能投资更高

在不涉及建筑工程情况下，项目一的单位产能投资仍高于项目二，主要有两个原因，一是项目一的总成类产品相比项目二的单体产品涉及更多的生产工艺；二是相比于项目二产品及前次募投项目产品，项目一产品定位在中高端的A0级至C级车，在产品质量方面有更高的要求，对自动化程度设备投入要求更高。

（二）项目一至三单位面积建造或装修费用与发行人历史建设项目及当地同类工程是否存在明显差异

1、与发行人历史建设项目比较分析

公司历史建设项目包括首次公开发行募投项目“新能源汽车控制系统建设项目”和 2021 年完工的“珠海新能源汽车一体化动力总成车间”。项目一至项目三与公司历史建设项目的单位面积建造费用具体情况如下表所示：

项目名称	项目类型	建设地点	建造费用 (万元)	建筑面积 (m ²)	单位造价 (万元/m ²)
新能源汽车控制系统建设项目	新建类	广东珠海	10,592.00	33,123.00	0.32
珠海新能源汽车一体化动力总成车间	新建类	广东珠海	20,280.47	65,461.37	0.31
项目一	技改类	广东珠海	367.70	7,353.97	0.05
项目二	新建类	山东菏泽	15,967.29	52,460.00	0.30
项目三	新建类	广东珠海	7,910.93	24,149.20	0.33

如上表所示，与公司历史建设项目相比，项目一单位面积造价存在较大差异，但项目二和项目三单位面积建造单价则不存在较大差异。项目一单位面积造价仅为 0.05 万元/m²，主要原因是该项目为技改项目，其实施地点在现有珠海新能源汽车一体化动力总成车间内进行实施，不涉及重大的土建工程及装修投入等。

2、与发行人当地同类工程比较分析

根据可获取的公开信息，项目一选择江苏新美星包装机械股份有限公司（以下简称“新美星”）、深圳市英威腾电气股份有限公司（以下简称“英威腾”）、辰欣药业股份有限公司（以下简称“辰欣药业”）的技改类项目进行对比；项目二选择潍柴动力股份有限公司（以下简称“潍柴动力”）在山东建设项目及山东威达机械股份有限公司（以下简称“山东威达”）进行对比；项目三选择珠海光库科技股份有限公司（以下简称“光库科技”）及珠海博杰电子股份有限公司（以下简称“博杰股份”）在珠海建设项目进行对比。项目一至项目三与公司当地同类工程的单位面积建造费用具体情况如下表所示：

公司简称	项目名称	项目类型	建设地点	建造费用 (万元)	建筑面积 (m ²)	单位造价 (万元/m ²)
新美星	非饮料灌装成套设备生产线建设项目	技改类	张家港市	1,528.57	10,190.45	0.15

公司简称	项目名称	项目类型	建设地点	建造费用 (万元)	建筑面积 (m ²)	单位造价 (万元/m ²)
英威腾	低压变频器产品智能化生产扩产建设项目	技改类	江苏苏州	2,650.00	20,500.00	0.13
辰欣药业	CGMP 固体制剂二期工程项目	技改类	山东济宁	150.00	5,000.00	0.03
英搏尔	项目一	技改类	广东珠海	367.70	7,353.97	0.05
潍柴动力	新百万台数字化动力产业基地一期项目	新建类	山东潍坊	130,488.25	258,000.00	0.51
山东威达	扩增智能新能源储能电源自动化组装车间项目	新建类	上海嘉定	7,531.18	19,258.41	0.39
英搏尔	项目二	新建类	山东菏泽	15,967.29	52,460.00	0.30
光库科技	LiNbO ₃ （铌酸锂）芯片研发中心	新建类	广东珠海	900.00	2,000.00	0.45
博杰股份	消费电子智能制造设备建设项目	新建类	广东珠海	28,440.00	92,000.00	0.31
	半导体自动化检测设备建设项目	新建类	广东珠海	6,865.00	20,500.00	0.33
英搏尔	项目三	新建类	广东珠海	7,910.93	24,149.20	0.33

从项目一、新美星、英威腾、辰欣药业的技改类项目对比来看，各项目的场地改造单价存在较大的差异，主要系各项目的改造范围、改造内容、改造标准存在不同的要求，综合来看，项目一的改造单价处于行业中等水平。

项目二的单位面积造价与山东威达“扩增智能新能源储能电源自动化组装车间项目”相比不存在重大差异，但与潍柴动力“新百万台数字化动力产业基地一期项目”相比单位面积造价较低，原因在于潍柴动力项目拟建设的数字化厂房和生产线配套环保工程投入较高。

项目三的单位面积造价与博杰股份“消费电子智能制造设备建设项目”及“半导体自动化检测设备建设项目”相比不存在较大差异，但低于光库科技“LiNbO₃（铌酸锂）芯片研发中心项目”，主要系光库科技 LiNbO₃（铌酸锂）芯片研发中心项目的部分区域需达到十万级/万级无尘室要求，故总体装修标准较高。

（三）相关测算是否谨慎合理

综上所述，本次募投项目因存在项目一和项目二的固定资产投资拟采购较多国产化设备、项目一不涉及大额土建工程、项目二充分利用已有设备建设产线、总成类产品的单位产能投资更高等因素，导致项目一和项目二的单位产能投资与前次募投项目存在一定的差异，符合公司的实际情况，具有合理性。

同时，与公司历史建设项目相比，除项目一因不涉及重大的土建工程及装修

投入导致单位面积造价存在较大差异外，项目二和项目三单位面积建造单价不存在较大差异；与新美星、英威腾、辰欣药业的技改类项目相比，因各项目的改造范围、改造内容、改造标准存在不同的要求，综合来看项目一的改造单价处于行业中等水平；与公司当地同类工程相比，除因不同项目建设对无尘车间等级要求的不同以及数字化、环保配套等要求的不同，导致本次募投项目中项目二和项目三单位面积造价与同行业相比存在一定的差异外，其余同类型项目不存在重大差异，相关测算谨慎、合理。

5.3.2 会计师回复

一、核查程序

（1）查阅发行人前次募投项目的可行性研究报告，了解募投项目的具体内容、单位投资产能及单位面积造价等信息；

（2）查阅发行人珠海新能源汽车一体化动力总成车间资料，了解项目的具体建设内容及单位面积造价等信息；

（3）查阅发行人本次募投项目的可行性研究报告，了解募投项目的具体内容、单位投资产能及单位面积造价等信息；

（4）查阅广东及山东等地区上市公司同类工程项目信息，了解项目的具体建设内容及单位面积造价等信息；

（5）访谈发行人董事会秘书，了解前次募投项目、珠海新能源汽车一体化动力总成车间和本次募投项目的具体建设内容、单位投资产能及单位面积造价等情况。

二、核查意见

经核查，会计师认为：项目一和项目二单位产能投资与前次募投项目情况，会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形；项目一至三单位面积造价与发行人历史建设项目及当地同类工程相比比较情况，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形。

5.7.1 发行人回复

七、项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程，并结合同行业可比公司项目和报告期内发行人同类产品情况，说明效益预测是否谨慎合理，对差异较大的关键参数进行对比分析，并就相关关键参数变动对效益的影响进行敏感性分析

（一）项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程

1、项目一效益预测的计算基础及计算过程

（1）计算基础（假设条件）

序号	指标	参考指标及原因
1	单价	驱动总成、电源总成：（1）以公司 2021 年下半年以来签署的订单为基础，结合上下游市场供求状况、与客户的合作情况以及技术进步所带来市场影响，进行适当调整；（2）根据同行业企业的同类产品进行对比后进行定价；（3）考虑到产品上市后的市场竞争等因素，产品单价先逐年递减，后趋于稳定。
2	销量	（1）根据下游新能源汽车的市场规模进行保守的估计；（2）生产类型企业，其新产品的产能释放通常存在爬坡期。本次募投项目也是分年逐步达产。（3）根据公司目前在手订单及潜在客户订单进行预估。
3	营业成本	1、原材料成本：本项目涉及的产品，所采购的原材料均通过市场询价而得；2、直接人工、人员工资：按照本项目计划招聘生产相关人员及薪酬水平并考虑未来薪酬水平的增长幅度进行预测；3、制造费用：主要包括折旧费、厂房租金、其他费用等。4、折旧摊销费：主要是募投项目涉及的厂房、生产设备等固定资产的折旧及土地的摊销等费用；5、能源动力：主要包括燃料动力、物料消耗等费用，根据项目预计实施情况进行预测。
4	销售费用	根据市场案例，在测算募投项目的期间费用率时，募投项目如果为原有业务的技改或技改，通常参考企业近年来的历史费用率。
5	管理费用	
6	研发费用	
7	财务费用	根据公司（每年流动资金需求量-铺底流动资金）*商业银行基准贷款利率（4.5%）得出。
8	税金	本项目增值税率为 13%（其中销项税率按 13%进行计算，建筑工程、设备投资、软件投资、物料成本的进项税率分别以 10%、13%、6%、13%进行计算），城市维护建设税按实缴增值税的 7%计算，教育附加费按实缴增值税的 3%计算，地方教育附加费按实缴增值税的 2%计算，所得税税率按照 15%（注 1）计算。

注 1:公司原高新技术企业证已于 2021 年 11 月 28 日到期,公司已履行高新技术企业重新认定的相关程序,并已重新取得高新技术企业证书(证书编号:GR202144006539),有效期三年。

（2）计算过程

①收入测算及依据

本项目营业收入系根据项目建设期间各产品预计的销量及预计销售单价计算得出，产品主要包括驱动总成及电源总成，募投项目运营期内预计营业收入测算如下：

序号	项目类型/名称	单位	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年至 T+10 年
1	营业收入（含税）	万元	67,800.00	153,454.00	233,907.74	247,516.92
1.1	驱动总成	万元	46,612.50	105,499.63	160,811.57	170,167.88
1.2	电源总成	万元	21,187.50	47,954.38	73,096.17	77,349.04

以下为本项目的产能、产能利用率及产量情况：

类别	产线名称	项目构成	单位	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年至 T+10 年
第一阶段 （技术改造 10 万台套）	驱动总成	技改产能	万台套	10	10	10	10
		产能利用率	%	50	75	100	100
		实际产量	万台套	5	7.5	10	10
	电源总成	技改产能	万台套	10	10	10	10
		产能利用率	%	50	75	100	100
		实际产量	万台套	5	7.5	10	10
第一阶段 （各新增 10 万台套）	驱动总成	新增产能	万台套	10	10	10	10
		产能利用率	%	50	75	100	100
		实际产量	万台套	2.5	7.5	10	10
	电源总成	新增产能	万台套	10	10	10	10
		产能利用率	%	50	75	100	100
		实际产量	万台套	2.5	7.5	10	10
第二阶段 （各新增 10 万台套）	驱动总成	新增产能	万台套		10	10	10
		产能利用率	%		50	75	100
		实际产量	万台套		2.5	7.5	10
	电源总成	新增产能	万台套		10	10	10
		产能利用率	%		50	75	100
		实际产量	万台套		2.5	7.5	10

本项目分为原有产线的技术改造及产品产能扩张两部分，产品均为驱动总成及电源总成产品，在技术改造和产能扩张方面，T+1、T+2 年的产能利用率均分别 50%、75%，T+3 年达产。公司的生产模式系以销定产，因此项目的产量均预设当年实现销售。销量系根据下游新能源汽车市场规模结合公司目前在手订单、潜在客户订单预估得出。

本项目包含了驱动总成、电源总成两类产品，建设当年售价分别预估为 5,500 元/套及 2,500 元/套。

近年来，新能源汽车行业技术加速迭代，产品市场竞争激烈且行业标准尚未完全统一，结合行业及历史经验，产品推出市场前几年价格通常会有一定幅度下降，年降幅比例在 1%至 5%不等；待行业标准统一、产品技术稳定、市场竞争缓和后，产品价格预计将保持相对稳定。因此，综合考虑多种因素，假设本项目每年（T+2 至 T+4 年）各类产品单价存在 3%的跌幅，从第 4 年开始保持稳定。以下产品的定价依据是以公司 2021 年下半年以来签署的同类产品订单为基础，结合上下游市场供求状况、与客户的合作情况以及技术进步所带来的市场影响等，进行适当调整；同时，结合同行业企业同类产品进行对比后最终定价。

类目	产线名称	变动趋势	单位	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年至 T-10 年
驱动总成	AO 级至 C 级车	-3%	元/台套	5,500.00	5,335.00	5,174.95	5,019.70
电源总成	AO 级至 C 级车	-3%	元/台套	2,500.00	2,425.00	2,352.25	2,281.68

②成本费用测算及依据

本项目营业成本包括原材料、直接人工/制造费用、折旧摊销费用、人员工资及能源动力费等。在原材料成本方面，本项目涉及的产品采购价格均通过市场询价而得；在直接人工、人员工资方面，按照本项目计划招聘生产相关人员及薪酬水平并考虑未来薪酬水平的增长幅度进行预测；在制造费用方面，主要包括折旧费、厂房租金、其他费用等；在折旧摊销费方面，主要是募投项目涉及的厂房、生产设备等固定资产的折旧及土地的摊销等费用；能源动力方面，主要为用电费用，根据项目预计实施情况进行预测。

本项目的费用测算包括了销售费用、管理费用、研发费用及财务费用，本项目建设内容系对公司原有产线进行技术改造及产品产能扩张，因此费用率系参考企业近年来的历史费用率，其中财务费用系根据公司流动资金缺口*商业银行的人民币基准贷款利率得出。

本次募投项目投产后的营业成本费用测算如下所示：

单位：万元

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
1	营业成本	51,346.44	105,794.91	153,590.35	161,935.11	162,255.42	162,585.33	162,859.11	163,209.12	161,809.35	160,624.75
1.1	驱动总成	35,690.77	72,965.71	105,467.09	111,159.80	111,400.03	111,647.47	111,852.80	112,115.31	111,065.48	110,177.04
1.1.1	原材料	26,703.75	60,439.49	92,127.05	97,487.17	97,487.17	97,487.17	97,487.17	97,487.17	97,487.17	97,487.17
1.1.2	直接人工	4,737.60	6,099.66	6,282.65	6,471.13	6,665.26	6,865.22	7,071.18	7,283.31	7,501.81	7,726.87
1.1.3	制造费用	4,249.42	6,426.56	7,057.39	7,201.51	7,247.60	7,295.08	7,294.46	7,344.83	6,076.50	4,963.00
1.1.3.1	折旧摊销	2,629.49	3,857.87	3,857.87	3,857.87	3,857.87	3,857.87	3,808.34	3,808.34	2,488.13	1,321.19
1.1.3.2	人员工资	1,124.93	1,448.34	1,491.80	1,536.55	1,582.65	1,630.12	1,679.03	1,729.40	1,781.28	1,834.72
1.1.3.3	能源动力	495.00	1,120.35	1,707.73	1,807.09	1,807.09	1,807.09	1,807.09	1,807.09	1,807.09	1,807.09
1.2	电源总成	15,655.67	32,829.21	48,123.26	50,775.31	50,855.38	50,937.86	51,006.31	51,093.81	50,743.87	50,447.72
1.2.1	原材料	12,600.00	28,518.00	43,469.58	45,998.72	45,998.72	45,998.72	45,998.72	45,998.72	45,998.72	45,998.72
1.2.2	直接人工	1,579.20	2,033.22	2,094.22	2,157.04	2,221.75	2,288.41	2,357.06	2,427.77	2,500.60	2,575.62
1.2.3	制造费用	1,476.47	2,277.99	2,559.46	2,619.54	2,634.91	2,650.74	2,650.53	2,667.32	2,244.54	1,873.38
1.2.3.1	折旧摊销	876.50	1,285.96	1,285.96	1,285.96	1,285.96	1,285.96	1,269.45	1,269.45	829.38	440.40
1.2.3.2	人员工资	374.98	482.78	497.27	512.18	527.55	543.37	559.68	576.47	593.76	611.57
1.2.3.3	能源动力	225.00	509.25	776.24	821.41	821.41	821.41	821.41	821.41	821.41	821.41
2	销售费用	2,400.00	5,432.00	8,279.92	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66
3	管理费用	1,800.00	4,074.00	6,209.94	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25
4	研发费用	6,000.00	13,580.00	20,699.80	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15
5	财务费用	-	1,672.18	2,697.29	2,871.34	2,872.14	2,872.96	2,873.64	2,874.50	2,871.03	2,868.09
6	总成本费用	61,546.44	130,553.09	191,477.30	202,043.51	202,364.61	202,695.35	202,969.80	203,320.68	201,917.44	200,729.90

③税金及利润测算

本项目增值税率为 13%（其中销项税率按 13%进行计算，建筑工程、设备投资、软件投资、物料成本的进项税率分别以 10%、13%、6%、13%进行计算），城市维护建设税按实缴增值税的 7%计算，教育附加费按实缴增值税的 3%计算，地方教育附加费按实缴增值税的 2%计算，所得税税率按照 15%计算。

项目利润测算情况如下：

单位：万元

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
1	主营业务收入	60,000.00	135,800.00	206,998.00	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
2	减：主营业务成本	51,346.44	105,794.91	153,590.35	161,935.11	162,255.42	162,585.33	162,859.11	163,209.12	161,809.35	160,624.75
3	减：税金及附加	159.78	681.98	1,357.22	1,436.18	1,436.18	1,436.18	1,436.18	1,436.18	1,436.18	1,436.18
4	减：销售费用	2,400.00	5,432.00	8,279.92	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66	8,761.66
5	减：管理费用	1,800.00	4,074.00	6,209.94	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25	6,571.25
6	减：研发费用	6,000.00	13,580.00	20,699.80	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15	21,904.15
7	减：财务费用	-	1,672.18	2,697.29	2,871.34	2,872.14	2,872.96	2,873.64	2,874.50	2,871.03	2,868.09
8	利润总额	-1,706.22	4,564.92	14,163.48	15,561.83	15,240.73	14,909.99	14,635.54	14,284.66	15,687.90	16,875.43
9	减：所得税（15%）	-	428.81	2,553.33	2,334.27	2,286.11	2,236.50	2,195.33	2,142.70	2,353.18	2,531.32
10	净利润	-1,706.22	4,136.12	11,610.15	13,227.55	12,954.62	12,673.49	12,440.21	12,141.96	13,334.71	14,344.12
11	净利率	-2.84%	3.05%	5.61%	6.04%	5.91%	5.79%	5.68%	5.54%	6.09%	6.55%
12	毛利率	14.42%	22.10%	25.80%	26.07%	25.92%	25.77%	25.65%	25.49%	26.13%	26.67%
12.1	电源总成	13.48%	21.85%	25.89%	26.18%	26.02%	25.86%	25.72%	25.55%	26.25%	26.84%
12.2	驱动总成	16.50%	22.64%	25.61%	25.82%	25.70%	25.58%	25.48%	25.36%	25.87%	26.30%

2、项目二效益预测的计算基础及计算过程

（1）计算基础（假设条件）

序号	指标	参考指标及原因
1	单价	单电控（电机控制器）、单电机、电源及电源总成：（1）以公司 2021 年下半年以来签署的订单为基础，结合上下游市场供求状况、与客户的合作情况以及技术进步所带来市场影响，进行适当调整；（2）根据同行业企业的同类产品进行对比后进行定价；（3）考虑到产品上市后的市场竞争等因素，产品单价先逐年递减，后趋于稳定。
2	销量	（1）根据下游新能源汽车的市场规模进行保守的估计；（2）生产类型企业，其新产品的产能释放通常存在爬坡期。本次募投项目也是分年逐步达产。（3）根据公司目前在手订单及潜在客户订单进行预估。
3	营业成本	1、原材料成本：本项目涉及的产品，所采购的原材料均通过市场询价而得；2、直接人工、人员工资：按照本项目计划招聘生产相关人员及薪酬水平并考虑未来薪酬水平的增长幅度进行预测；3、制造费用：主要包括折旧费、厂房租金、其他费用等。4、折旧摊销费：主要是募投项目涉及的厂房、生产设备等固定资产的折旧及土地的摊销等费用；5、能源动力：主要包括燃料动力、物料消耗等费用，根据项目预计实施情况进行预测。
4	销售费用	根据市场案例，在测算募投项目的期间费用率时，募投项目如果为原有业务的技改或技改，通常参考企业近年来的历史费用率。
5	管理费用	
6	研发费用	
7	财务费用	根据公司（每年流动资金需求量-铺底流动资金）*商业银行基准贷款利率（4.5%）得出。
8	税金	本项目增值税率为 13%（其中销项税率按 13%进行计算，建筑工程、设备投资、软件投资、物料成本的进项税率分别以 10%、13%、6%、13%进行计算），城市维护建设税按实缴增值税的 7%计算，教育附加费按实缴增值税的 3%计算，地方教育附加费按实缴增值税的 2%计算，所得税税率按照 25%计算。

(2) 计算过程

①收入测算及依据

本项目营业收入系根据项目建设期间各产品预计的销量及预计销售单价计算得出，本次募投项目产品主要包括单电控（电机控制器）、单电机、电源及电源总成，募投项目运营期内预计营业收入测算如下：

序号	项目类型/名称	单位	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年至 T+10 年
1	营业收入（含税）	万元	-	33,617.50	91,702.47	118,601.86	115,043.80
1.1	单电控	万元	-	13,842.50	35,883.57	46,409.42	45,017.14
1.2	单电机	万元	-	14,125.00	41,465.46	53,628.67	52,019.81
1.3	电源及电源总成	万元	-	5,650.00	14,353.43	18,563.77	18,006.86

以下为本项目的产能、产能利用率及实际产量情况：

类 目	产线名称	项目构成	单位	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年至 T+10 年
单电控	单电控 (A00 级) 20 万套	产能	万台套		20	20	20	20
		产能利用率	%		50	75	100	100
		实际产量	套		5	15	20	20
	单电控 (专用车) 10 万套	产能	万台套		10	10	10	10
		产能利用率	%		50	75	100	100
		实际产量	套		2.5	7.5	10	10
单电机	单电机 (A00 级) 20 万套	产能	万台套		20	20	20	20
		产能利用率	%		50	75	100	100
		实际产量	套		5	15	20	20
	单电机 (专用车) 10 万套	产能	万台套		10	10	10	10
		产能利用率	%		50	75	100	100
		实际产量	套		2.5	7.5	10	10
电源及电源总成	电源及电源总成 (A00 级) 20 万套	产能	万台套		20	20	20	20
		产能利用率	%		50	75	100	100
		实际产量	套		5	15	20	20

本项目具体可分为 A00 级车型单电控、专用车单电控、A00 级车型单电机、专用车单电机和 A00 级车型电源及电源总成的产能扩张，以上产品 T+1、T+2 年的产能利用率分别 50%、75%，T+3 年达产，公司的生产模式系以销定产，因

此项目的产量均预设当年实现销售。销量系根据下游新能源汽车、低速车、特种车和场地车等市场规模及公司目前在手订单、潜在客户订单预估得出。

与项目一类似，假设本项目每年（T+2 至 T+5 年）各类产品单价存在 3% 的跌幅，从第 5 年开始保持稳定。

以下产品的定价依据是以公司 2021 年下半年以来签署的同类产品订单为基础，结合上下游市场供求状况、与客户的合作情况以及技术进步所带来市场影响，进行适当调整而定；同时，结合同行业企业同类产品进行对比后最终定价。

类目	产线名称	变动趋势	单位	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年至 T+10 年
单电控	A00 级	-3%	元/台套	1,000.00	970.00	940.90	912.67	885.29
	专用车	-3%	元/台套	2,500.00	2425.00	2352.25	2281.68	2213.23
单电机	A00 级	-3%	元/台套	1,200.00	1164.00	1129.08	1095.21	1062.35
	专用车	-3%	元/台套	2,800.00	2716.00	2634.52	2555.48	2478.82
电源及电源总成	A00 级	-3%	元/台套	900.00	873.00	846.81	821.41	796.76

②成本费用测算及依据

本次募投项目营业成本包括原材料、直接人工、制造费用、折旧摊销费用、人员工资及能源动力费。在原材料成本方面，本项目涉及的原材料采购价格均通过市场询价而得；在直接人工、人员工资方面，按照本项目计划招聘生产相关人员及薪酬水平并考虑未来薪酬水平的增长幅度进行预测；在制造费用方面，主要包括折旧费、厂房租金、其他费用等；在折旧摊销费方面，主要是募投项目涉及的厂房、生产设备等固定资产的折旧及土地的摊销等费用；能源动力方面，主要为用电费用，根据项目预计实施情况进行预测。

本项目的费用测算包括了销售费用、管理费用、研发费用及财务费用，本项目建设内容系对公司现有产品进行产能扩张，因此费用率系参考企业近年来的历史费用率，其中财务费用系根据公司流动资金缺口*商业银行的人民币基准贷款利率得出。

本次募投项目投产后的营业成本费用测算如下所示：

单位：万元

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
1	营业成本		23,145.01	58,376.78	74,795.57	73,099.25	73,346.01	73,538.22	73,738.06	74,007.70	73,551.97
1.1	单电控		9,409.45	22,617.37	28,972.57	28,320.24	28,417.96	28,494.09	28,573.23	28,680.02	28,499.53
1.1.1	单电控：A00 级		4,934.48	11,022.89	14,116.65	13,801.58	13,850.44	13,888.50	13,928.07	13,981.47	13,891.22
1.1.1.1	原材料		3,900.00	9,173.78	11,864.75	11,508.81	11,508.81	11,508.81	11,508.81	11,508.81	11,508.81
1.1.1.2	直接人工		616.78	1,016.45	1,308.68	1,347.94	1,388.37	1,430.03	1,472.93	1,517.11	1,562.63
1.1.1.3	制造费用		417.70	832.66	943.23	944.83	953.26	949.67	946.34	955.55	819.79
1.1.1.3.1	折旧摊销		225.77	451.54	451.54	451.54	451.54	439.28	427.01	427.01	281.77
1.1.1.3.2	人员工资		119.93	211.76	272.64	280.82	289.24	297.92	306.86	316.07	325.55
1.1.1.3.3	能源动力		72.00	169.36	219.04	212.47	212.47	212.47	212.47	212.47	212.47
1.1.2	单电控：专用车		4,474.98	11,594.48	14,855.92	14,518.66	14,567.53	14,605.59	14,645.16	14,698.55	14,608.31
1.1.2.1	原材料		3,437.50	9,703.03	12,549.25	12,172.78	12,172.78	12,172.78	12,172.78	12,172.78	12,172.78
1.1.2.2	直接人工		616.78	1,016.45	1,308.68	1,347.94	1,388.37	1,430.03	1,472.93	1,517.11	1,562.63
1.1.2.3	制造费用		420.70	875.01	997.99	997.95	1,006.38	1,002.79	999.46	1,008.66	872.91
1.1.2.3.1	折旧摊销		225.77	451.54	451.54	451.54	451.54	439.28	427.01	427.01	281.77
1.1.2.3.2	人员工资		119.93	211.76	272.64	280.82	289.24	297.92	306.86	316.07	325.55
1.1.2.3.3	能源动力		75.00	211.70	273.80	265.59	265.59	265.59	265.59	265.59	265.59
1.2	单电机		9,690.57	26,095.70	33,436.30	32,677.17	32,787.11	32,872.75	32,961.79	33,081.92	32,878.88
1.2.1	单电机：A00 级		4,272.48	12,891.51	16,533.41	16,145.83	16,194.69	16,232.76	16,272.33	16,325.72	16,235.48
1.2.1.1	原材料		3,250.00	11,008.53	14,237.70	13,810.57	13,810.57	13,810.57	13,810.57	13,810.57	13,810.57
1.2.1.2	直接人工		616.78	1,016.45	1,308.68	1,347.94	1,388.37	1,430.03	1,472.93	1,517.11	1,562.63
1.2.1.3	制造费用		405.70	866.54	987.03	987.33	995.75	992.16	988.83	998.04	862.28
1.2.1.3.1	折旧摊销		225.77	451.54	451.54	451.54	451.54	439.28	427.01	427.01	281.77
1.2.1.3.2	人员工资		119.93	211.76	272.64	280.82	289.24	297.92	306.86	316.07	325.55
1.2.1.3.3	能源动力		60.00	203.23	262.85	254.96	254.96	254.96	254.96	254.96	254.96
1.2.2	单电机：专用车		5,418.10	13,204.19	16,902.90	16,531.34	16,592.42	16,640.00	16,689.46	16,756.20	16,643.40
1.2.2.1	原材料		4,125.00	10,867.40	14,055.16	13,633.51	13,633.51	13,633.51	13,633.51	13,633.51	13,633.51
1.2.2.2	直接人工		770.97	1,270.56	1,635.84	1,684.92	1,735.47	1,787.53	1,841.16	1,896.39	1,953.28
1.2.2.3	制造费用		522.13	1,066.24	1,211.89	1,212.91	1,223.44	1,218.96	1,214.79	1,226.30	1,056.61
1.2.2.3.1	折旧摊销		282.21	564.43	564.43	564.43	564.43	549.10	533.76	533.76	352.21
1.2.2.3.2	人员工资		149.91	264.70	340.80	351.03	361.56	372.40	383.57	395.08	406.93

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
1.2.2.3.3	能源动力		90.00	237.11	306.66	297.46	297.46	297.46	297.46	297.46	297.46
1.3	电源及电源总成		4,044.98	9,663.71	12,386.70	12,101.84	12,140.93	12,171.38	12,203.04	12,245.75	12,173.56
1.3.1	原材料		3,250.00	8,256.40	10,678.27	10,357.93	10,357.93	10,357.93	10,357.93	10,357.93	10,357.93
1.3.2	直接人工		493.42	813.16	1,046.94	1,078.35	1,110.70	1,144.02	1,178.34	1,213.69	1,250.10
1.3.3	制造费用		301.56	594.15	661.49	665.57	672.31	669.43	666.77	674.14	565.53
1.3.3.1	折旧摊销		180.62	361.23	361.23	361.23	361.23	351.42	341.61	341.61	225.42
1.3.3.2	人员工资		95.94	169.41	218.11	224.66	231.40	238.34	245.49	252.85	260.44
1.3.3.3	能源动力		25.00	63.51	82.14	79.68	79.68	79.68	79.68	79.68	79.68
2	销售费用		1,190.00	3,246.11	4,198.30	4,072.35	4,072.35	4,072.35	4,072.35	4,072.35	4,072.35
3	管理费用		892.50	2,434.58	3,148.72	3,054.26	3,054.26	3,054.26	3,054.26	3,054.26	3,054.26
4	研发费用		1,785.00	4,869.16	6,297.44	6,108.52	6,108.52	6,108.52	6,108.52	6,108.52	6,108.52
5	财务费用		283.80	1,025.70	1,369.53	1,325.23	1,325.84	1,326.32	1,326.81	1,327.48	1,326.35
6	总成本费用	-	27,296.30	69,952.32	89,809.56	87,659.61	87,906.98	88,099.67	88,300.00	88,570.31	88,113.45

③税金及利润测算

本项目增值税率为 13%（其中销项税率按 13%进行计算，建筑工程、设备投资、软件投资、物料成本的进项税率分别以 10%、13%、6%、13%进行计算），城市维护建设税按实缴增值税的 7%计算，教育附加费按实缴增值税的 3%计算，地方教育附加费按实缴增值税的 2%计算，所得税税率按照 25%计算。项目利润测算情况如下：

单位：万元

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
1	主营业务收入	-	29,750.00	81,152.63	104,957.40	101,808.67	101,808.67	101,808.67	101,808.67	101,808.67	101,808.67
2	减：主营业务成本	-	23,145.01	58,376.78	74,795.57	73,099.25	73,346.01	73,538.22	73,738.06	74,007.70	73,551.97
3	减：税金及附加	-	30.09	1,055.44	1,326.12	1,286.34	1,286.34	1,286.34	1,286.34	1,286.34	1,286.34
4	减：销售费用	-	1,190.00	3,246.11	4,198.30	4,072.35	4,072.35	4,072.35	4,072.35	4,072.35	4,072.35
5	减：管理费用	-	892.50	2,434.58	3,148.72	3,054.26	3,054.26	3,054.26	3,054.26	3,054.26	3,054.26
6	减：研发费用	-	1,785.00	4,869.16	6,297.44	6,108.52	6,108.52	6,108.52	6,108.52	6,108.52	6,108.52
7	减：财务费用	-	283.80	1,025.70	1,369.53	1,325.23	1,325.84	1,326.32	1,326.81	1,327.48	1,326.35
8	利润总额	-	2,423.61	10,144.86	13,821.71	12,862.73	12,615.36	12,422.67	12,222.33	11,952.03	12,408.88
9	减：所得税（25%）	-	605.90	2,536.22	3,455.43	3,215.68	3,153.84	3,105.67	3,055.58	2,988.01	3,102.22

序号	项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
10	净利润	-	1,817.70	7,608.65	10,366.28	9,647.04	9,461.52	9,317.00	9,166.75	8,964.02	9,306.66
11	净利率		6.11%	9.38%	9.88%	9.48%	9.29%	9.15%	9.00%	8.80%	9.14%
12	毛利率		22.20%	28.07%	28.74%	28.20%	27.96%	27.77%	27.57%	27.31%	27.75%

(二) 效益预测是否谨慎合理

1、同行业可比公司项目

简称	募投项目	来源	募集资金投资金额(万元)	达产后毛利率	达产后净利率	内部收益率(税后)	静态投资回收期(税后)
方正电机	年产 180 万套新能源汽车驱动电机	2022 年再融资	70,000.00	未披露	未披露	13.97%	8.17
欣锐科技	新能源车载电源智能化生产建设项目	2020 年再融资	43,050.96	未披露	未披露	12.48%	7.57
汇川技术	产能扩建及智能化工厂建设项目	2020 年再融资	43,500.00	45.00%	16.15%	未披露	4.67
欣锐科技	新能源汽车车载电源产业化项目	2018 年首发	72,343.34	未披露	13.39%	39.03%	5.34
大洋电机	中山大洋电机股份有限公司年产新能源汽车动力总成系统 11 万台套项目	2017 年再融资	117,400.00	未披露	未披露	32.30%	5.06
方正电机	年产 35 万台新能源汽车驱动电机及电驱动集成系统项目	2017 年再融资	35,417.50	未披露	10.47%	23.06%	5.20
英搏尔	珠海生产基地技术改造及产能扩张项目(项目一)	本次再融资发行	40,985.14	25.51%	5.94%	31.71%	3.48
英搏尔	山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目(二期)(项目二)	本次再融资发行	35,767.43	27.28%	9.25%	19.64%	4.47

项目一的税后内部收益率为 31.71%、税后的投资回收期为 3.48 年，该项目内部收益率处于同行业公司募投项目较高水平，主要原因有两点，一是项目一利用现有生产基地快速投产，相比于传统生产基地类项目，项目一不涉及大规模的建筑工程投入，节省了 1 至 2 年的建设周期；二是项目一系基于公司原有产品的基础上结合在手订单情况进行的产能扩张，产能陆续释放后可较快转为有效产能。

项目二的税后内部收益率为 19.64%，税后的投资回收期为 4.47 年，该项目的税后内部收益率及投资回收期处于同行业公司不同时间段同类项目的中等水平。由于项目二产品定位为 A00 级车型及特种车配套产品，2019 年以来公司该类产品的毛利率与新能源汽车业务板块毛利率均存在较大的差异，而方正电机

（2022 年再融资）、欣锐科技（2020 年再融资）等募投项目均以新能源汽车为主，因两者产品存在较大差异，项目二的效益测算与同行业项目可比性较低。

此外，项目一和项目二达产后的毛利率与净利率存在一定的差异，主要原因如下：一是项目一和项目二的产品及客户定位不一致，项目一主要定位于中高端的新能源汽车总成类业务，因新能源汽车长远发展前景良好，陆续进入产业链的企业较多，该类业务目前面临较大的市场竞争压力，而项目二主要定位于 A00 级车型及特种车配套产品，其中特种车属于相对细分领域，公司进入的时机较早，因此具有一定的先发优势，导致项目二的毛利率高于项目一，与报告期内公司同类产品的毛利率趋势基本一致；二是项目一和项目二的研发费用率不一致，因项目二的主营产品较为成熟，核心技术及团队主要从珠海引进，后续的研发主要在现有产品的优化升级。而项目一实施地点珠海地处粤港澳大湾区，人才荟萃，公司易于招聘优秀人才，因此公司将未来核心的研发团队和研发功能主要集中在珠海，导致项目一的研发费用率高于项目二，从而影响了项目一和项目二的净利率和内部收益率等。

2、报告期内发行人同类产品情况

2021 年 1-9 月，本次募投项目对应的公司已有产品如电机控制器总成产品毛利率为 23.27%、电驱总成（驱动总成）产品毛利率为-0.68%、电源总成毛利率为 16.78%。结合公司业务实际情况来看，上述三类产品的毛利水平均低于正常水平，主要原因如下：

（1）新能源汽车市场快速发展，同时技术升级迭代较快，公司作为新能源汽车动力系统核心零部件行业供应商，市场竞争亦较为激烈，上游零部件供应商在市场导入期大多采取相对优惠的价格，以实现与下游整车厂的深度合作；

（2）前三季度公司仍处于产品转型过程中，公司驱动总成、电源总成业务规模仍相对较小，规模效应未能完全显现，单个产品的固定生产成本分摊较多，导致毛利率较低；

（3）原材料价格的滞后性。公司在定点时，产品售价依据当时原材料价格已基本确定，根据当时预测原材料预计呈下降趋势，但随后上游大宗原材料持续涨

价，市场硅钢片、漆包线、芯片等原材料价格不断上涨，价格传导至下游整车厂存在一定时间差，导致公司产品毛利率和净利率进一步压缩。

报告期内原材料价格波动对公司的经营情况造成了一定影响，公司已于 2021 年下半年陆续与下游客户重新协商销售价格或就部分关键芯片价格涨幅过大与客户签署额外的随行就市协议等，一定程度上缓解了原材料价格波动对公司毛利率的影响。同时，随着驱动总成业务在 2021 年第四季度开始陆续量产，预计公司驱动总成类业务毛利率将迎来较好的改善。

报告期内，公司产品价格存在一定波动，为了更有效测算募投项目效益水平，公司结合未来市场及公司实际情况，重点参考 2021 年下半年以来签署的订单，对标准产品的价格及其变动趋势、毛利水平做出了如下假设：

单位：元

产品类型	应用车型	标准定价 (不含税)	对标公司在售产品型号及不含税价格	未来 4 年年 均变动趋势	预计毛利率 区间
驱动总成	A0 级至 C 级车	5,500.00	1、三合一（型号 DA06D）5,440 元 2、三合一（型号 DA06C）5,796 元 3、五合一（型号 PMU33HCXR45）5,360 元	-3%	25%至 30%
电源总成	A0 级至 C 级车	2,500.00	1、三合一（型号 PSU6625-336-048）2,410 元 2、三合一（型号 PSU6625-336-024）2,550 元 3、三合一（型号 PSU6625-336-038）3,000 元	-3%	25%至 30%
单电控	A00 级车	1,000.00	1、（型号 MC3356）938 元 2、（型号 MC3336-A-115V/410A）1,301 元 3、（型号 MC3336-B）1,020 元	-3%	20%至 25%
	专用车	2,500.00	（型号 MC3336-96VA850）2,478 元、 2,610 元、2,800 元、2,973 元	-3%	30%至 35%
单电机	A00 级车	1,200.00	（型号 PM412031）1,350 元	-3%	20%至 25%
	专用车	2,800.00	（型号 PM2C71/PM1C61）2,300 元	-3%	30%至 35%
电源及电源总成	A00 级车	900.00	1、电源三合一（型号 PSU2210-108-015）900 元 2、电源三合一（型号 PSU2210-108-001）1,050 元 3、电源三合一（型号 PSU2210-108-004）1,082 元	-3%	20%至 25%

注 1：项目产品价格水平主要参考 2021 年下半年以来签署的订单进行保守估算，且预计未来 4 年内项目产品价格每年下降 3%。

注 2：项目毛利率区间是基于项目满产运行情况下的估算，并已经充分考虑了产业链上下游的价格波动及传递影响。

本次募投项目产品的毛利率符合项目假设，项目毛利水平设置合理。

综上所述，根据项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程，结合同行业可比公司项目和报告期内公司同类产品的售价情况，项目一和项目二的效益预测谨慎合理。

（三）差异较大的关键参数对比分析

募投项目中产品销售价格、销量、原材料成本、增长率等关键参数的变化对内部收益率及投资回收期影响较大，但是，同行业募投项目未披露相关信息，仅汇川技术、欣锐科技、方正机电披露了其募投项目的净利率，因此以前述项目的净利率情况进行比较，具体情况如下表所示：

上市公司	英搏尔本次募投	英搏尔本次募投	汇川技术 (2020 年再融资)	欣锐科技 (2018 年首发)	方正电机 (2017 年再融资)
项目名称	项目一	项目二	产能扩建及智能化 工厂建设项目	新能源汽车车载电 源产业化项目	年产 35 万台新能源汽 车驱动电机及电驱动 集成系统项目
净利率	5.90%	9.25%	16.15%	13.39%	10.47%

本次募投项目净利率均低于方正电机 2017 年再融资项目“年产 35 万台新能源汽车驱动电机及电驱动集成系统项目”的净利率，主要原因是方正电机于 2007 年上市，进入行业较早，已形成良好的先发优势和规模效应；同时，2017 年新能源汽车行业正处于爆发式增长阶段，国家和地方补贴较多，导致盈利能力较强、净利率较高。自 2018 年以来，财政部、工信部、科技部及发改委四部门多次联合发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》等通知，明确逐年陆续加大新能源汽车补贴退坡力度，导致新能源行业产销量受到一定的影响。但是，由于欣锐科技长期聚焦于新能源汽车电源类业务，已成为该领域头部企业，其 2018 年电源类产品收入为 71,706.16 万元，并形成良好的品牌效应和规模化效应，导致其预测的“新能源汽车车载电源产业化项目”净利率较高。

汇川技术是国内工业自动化行业的龙头企业，不但在变频器、PLC、伺服系统、新能源汽车电机控制器等产品上树立领先的品牌形象，在电梯、新能源汽车、注塑机、机床、空压机等众多下游行业也享有较高的品牌知名度与美誉度。因此，汇川技术可以凭借其营销网络及销售渠道，服务众多下游行业和知名客户。良好的品牌优势、渠道优势和客户优势，导致其预测的“产能扩建及智能化工厂建设项目”净利率较高。

而公司作为新能源汽车核心零部件领域的新进入者，通过提供优质服务 and 性价比高的产品，已成功切入上汽通用五菱、吉利、奇瑞、江淮、长安、长城、威马、小鹏等品牌，公司 2020 年电机控制器的平均售价较过去有一定的下滑；同时，公司主要原材料如 MOSFET、芯片、IGBT 因供应紧张导致价格上涨，结构件、电机类原材料等因上游铜、铝等大宗商品持续上涨，并保持高位波动，直接增加了公司原材料采购成本，对公司净利率影响较大；此外，由于新能源汽车行业产品和技术升级迭代迅速，为保持市场竞争力、开拓一二线整车厂客户，公司未来将继续加大研发投入，预计研发费用增加较多，一定程度上也可能会影响公司净利率。综合考虑前述因素，公司本次募投项目预测的净利率较低，较为合理、谨慎。

（四）关键参数变动对效益影响的敏感性分析

募投项目中产品销售价格、销量、原材料成本等关键参数的变化对内部收益率及投资回收期影响较大，其敏感性分析如下表所示：

1、项目一

变化因素	变化率	结果值				差异值			
		内部收益率(税后)	内部收益率(税前)	动态投资回收期(税后)	静态投资回收期(税后)	内部收益率(税后)	内部收益率(税前)	动态投资回收期(税后)	静态投资回收期(税后)
基准方案	-	31.71%	35.73%	3.89	3.48				
产品价格	5%	49.25%	57.27%	3.07	2.95	17.54%	21.53%	-0.82	-0.53
	10%	68.05%	81.76%	2.59	2.64	36.34%	46.02%	-1.30	-0.84
	-5%	14.65%	15.96%	5.64	4.60	-17.06%	-19.78%	1.75	1.12
	-10%	-3.21%	-3.73%	11.55	8.37	-34.92%	-39.46%	7.66	4.89
产品	5%	34.90%	39.54%	3.70	3.35	3.19%	3.80%	-0.20	-0.13

变化因素	变化	结果值				差异值			
		内部收益率(税后)	内部收益率(税前)	动态投资回收期(税后)	静态投资回收期(税后)	内部收益率(税后)	内部收益率(税前)	动态投资回收期(税后)	静态投资回收期(税后)
销量	10%	38.09%	43.36%	3.53	3.24	6.39%	7.63%	-0.37	-0.24
	-5%	28.51%	31.94%	4.12	3.62	-3.20%	-3.79%	0.22	0.15
	-10%	25.30%	28.16%	4.38	3.79	-6.41%	-7.58%	0.49	0.31
原材料成本	5%	17.94%	19.66%	5.17	4.30	-13.77%	-16.07%	1.27	0.82
	10%	3.91%	4.14%	8.17	6.23	-27.80%	-31.60%	4.27	2.75
	-5%	46.01%	53.20%	3.19	3.02	14.31%	17.46%	-0.70	-0.45
	-10%	61.20%	72.78%	2.74	2.73	29.49%	37.05%	-1.15	-0.74

注：以上数据测算系建立在单一变量的基础上，即假设单一变量发生变化，而其他变量保持不变的情况下计算内部收益率及投资回收期的变动情况。

如上表所示，产品价格变动对该项目内部收益率（税后）效益指标影响较为明显，相关关键参数中产品价格变动对于该项目效益影响较大。

2、项目二

变化因素	变化率	结果值				差异值			
		内部收益率(税后)	内部收益率(税前)	动态投资回收期(税后)	静态投资回收期(税后)	内部收益率(税后)	内部收益率(税前)	动态投资回收期(税后)	静态投资回收期(税后)
基准方案	-	19.64%	27.16%	5.25	4.47				
产品价格	5%	21.90%	29.99%	4.98	4.31	2.84%	10.35%	-0.26	-0.16
	10%	24.12%	32.78%	4.75	4.17	4.48%	13.14%	-0.49	-0.30
	-5%	17.33%	24.27%	5.55	4.65	-2.31%	4.63%	0.30	0.18
	-10%	14.96%	21.30%	5.91	4.86	-4.68%	1.66%	0.66	0.40
产品销量	5%	21.90%	29.99%	4.98	4.31	2.26%	10.35%	-0.26	-0.16
	10%	24.12%	32.78%	4.75	4.17	4.48%	13.14%	-0.49	-0.30
	-5%	17.33%	24.27%	5.55	4.65	-2.31%	4.63%	0.30	0.18
	-10%	14.96%	21.30%	5.91	4.86	-4.68%	1.66%	0.66	0.40
原材料成本	5%	13.78%	19.66%	6.12	4.99	-5.86%	0.02%	0.87	0.52
	10%	7.66%	11.83%	7.43	5.77	-11.98%	-7.81%	2.18	1.30
	-5%	25.32%	34.43%	4.63	4.10	5.68%	14.79%	-0.62	-0.37
	-10%	30.86%	41.54%	4.17	3.82	11.22%	21.90%	-1.08	-0.65

注：以上数据测算系建立在单一变量的基础上，即假设单一变量发生变化，而其他变量保持不变的情况下计算内部收益率及投资回收期的变动情况。

如上表所示，原材料成本对该项目内部收益率（税后）、静态投资回收期(税后)效益指标影响较为明显，相关关键参数中原材料成本对于该项目效益影响较

大。

5.7.2 会计师回复

一、核查过程

(1) 查阅发行人本次募投项目可行性研究报告和效益测算资料，了解项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程，并就相关关键参数变动对效益的影响进行敏感性分析；

(2) 查询同行业可比公司近期同类型项目的公开资料，了解同类型项目的投资收益情况，并分析差异较大的主要原因；

(3) 获取报告期内发行人收入成本表，了解募投项目同类产品的毛利率情况及存在差异的原因；

(4) 获取发行人截至 2021 年 11 月 30 日已签订的在手订单中与募投项目同类产品的合同等资料，了解其募投项目效益测算预测的毛利率是否合理；

(5) 访谈发行人财务总监，了解本次募投项目项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程，以及效益预测是否谨慎合理。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

公司对项目一和项目二效益预测的计算基础及计算过程、公司对差异较大的关键参数对比分析、公司对关键参数变动对效益影响的敏感性分析，与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形。

5.8.1 发行人回复

八、结合本次募投项目的固定资产投资进度、折旧摊销政策等，量化分析本次募投项目折旧或摊销对发行人未来经营业绩的影响

(一) 本次募投项目的固定资产投资进度

1、珠海生产基地技术改造及产能扩张项目

本项目计划投资总额为 40,985.14 万元，其中 33,887.59 万元用于建设投资，

7,097.54 万元用于铺底流动资金。项目具体实施进展计划如下：

单位：万元

序号	项目构成	金额	比例	T+1 年	T+2 年
1	建设投资	33,887.59	82.68%	17,955.42	15,932.17
1.1	建筑工程费用	367.70	0.90%	-	367.70
1.2	设备购置费用	31,556.20	76.99%	16,750.40	14,805.80
1.3	软件购置费用	350.00	0.85%	350.00	-
1.4	预备费	1,613.69	3.94%	855.02	758.67
2	铺底流动资金	7,097.54	17.32%	7,097.54	-
合计		40,985.14	100.00%	25,052.96	15,932.17

根据上表可知，本项目的固定资产投资分别于 T+1 年、T+2 年投入，每年投入的金额分别为 16,750.40 万元、15,173.50 万元。

2、山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）

本项目计划投资总额为 35,767.43 万元，其中 32,380.31 万元用于建设投资，3,387.12 万元用于铺底流动资金。

单位：万元

序号	项目构成	金额	比例	T+1 年	T+2 年
1	建设投资	32,380.31	90.53%	11,093.81	21,286.50
1.1	土地购置费用	1,000.00	2.80%	1,000.00	
1.2	建筑工程费用	15,967.29	44.64%	9,613.15	6,354.14
1.3	设备购置费用	13,568.72	37.94%		13,568.72
1.4	软件购置费用	350.00	0.98%		350.00
1.5	预备费	1,494.30	4.18%	480.66	1,013.64
2	铺底流动资金	3,387.12	9.47%		3,387.12
合计		35,767.43	100.00%	11,093.81	24,673.62

根据上表可知，本项目的固定资产投资分别于 T+1 年、T+2 年投入，每年投入的金额分别为 9,613.15 万元、19,922.86 万元。

3、珠海研发中心建设项目

本项目计划投资总额为 13,879.01 万元，具体如下所示：

单位：万元

序号	项目构成	投资金额	投资占比	T+1 年	T+2 年
1	建筑工程费	7,910.93	57.00%	3,955.46	3,955.46
2	设备费用	3,762.18	27.11%		3,762.18
3	软件费用	1,545.00	11.13%		1,545.00
4	预备费	660.91	4.76%	197.77	463.13
合计		13,879.01	100.00%	4,153.24	9,725.78

根据上表可知，本项目的固定资产投资分别于 T+1 年、T+2 年投入，每年投入的金额分别为 3,955.46 万元、7,717.64 万元。

（二）折旧摊销政策

本次募投项目的固定资产主要为房屋及建筑物、机器设备，无形资产主要为土地使用权及软件。本次募投项目的折旧摊销政策与公司现行的折旧摊销政策保持一致，具体折旧摊销政策如下所示：

类别	折旧方法	折旧摊销年限（年）	残值率（%）	年折旧率（%）
房屋及建筑物	年限平均法	20	5	4.75
机器设备	年限平均法	5-10	5	19.00-9.50
土地使用权	年限平均法	50	0	2.00
软件	年限平均法	5	0	20.00

（三）本次募投项目折旧或摊销对发行人未来经营业绩的影响

本次募投中珠海生产基地技术改造及产能扩张项目预计第 1 年投产，第 4 年 100%达产；山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目（二期）预计第 2 年投产，第 4 年 100%达产；结合本次募集资金投资项目收入、净利润预测，本次募集资金投资项目折旧摊销额在项目投资建设的第 1-10 年对公司现有及未来营业收入、净利润的影响如下：

单位：万元

项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
1、本次募投项目新增折旧摊销 (a)	3,585.99	7,097.42	10,220.85	10,220.85	10,220.85	10,220.85	10,092.87	9,089.34	7,329.07	4,306.25
1.1 珠海生产基地技术改造及产能扩张项目	3,565.99	5,203.82	5,203.82	5,203.82	5,203.82	5,203.82	5,137.78	5,137.78	3,377.51	1,821.59
1.2 山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目 (二期)	20	1,893.60	3,767.19	3,767.19	3,767.19	3,767.19	3,705.25	3,643.30	3,643.30	2,176.40
1.3 研发中心建设项目			1,249.84	1,249.84	1,249.84	1,249.84	1,249.84	308.26	308.26	308.26
2、对营业收入的影响										
2.1 现有营业收入-不含募投项目 (b)	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00	95,000.00
2.2 新增营业收入 (c)	60,000.00	165,550.00	288,150.63	323,998.92	320,850.19	320,850.19	320,850.19	320,850.19	320,850.19	320,850.19
2.2.1 珠海生产基地技术改造及产能扩张项目	60,000.00	135,800.00	206,998.00	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52	219,041.52
2.2.2 山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目 (二期)		29,750.00	81,152.63	104,957.40	101,808.67	101,808.67	101,808.67	101,808.67	101,808.67	101,808.67
2.3 预计营业收入-含募投项目 (d=b+c)	155,000.00	260,550.00	383,150.63	418,998.92	415,850.19	415,850.19	415,850.19	415,850.19	415,850.19	415,850.19
2.4 折旧摊销占预计营业收入比重 (a/d)	2.31%	2.72%	2.67%	2.44%	2.46%	2.46%	2.43%	2.19%	1.76%	1.04%
3、对净利润的影响										
3.1 现有净利润-不含募投项目 (e)	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00	5,100.00

项目	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	T+5 年	T+6 年	T+7 年	T+8 年	T+9 年	T+10 年
3.2 新增净利润 (f)	-1,706.22	5,953.82	19,218.80	23,593.83	22,601.66	22,135.01	21,757.21	21,308.71	22,298.73	23,650.78
3.2.1 珠海生产基地技术改造及产能扩张项目	-1,706.22	4,136.12	11,610.15	13,227.55	12,954.62	12,673.49	12,440.21	12,141.96	13,334.71	14,344.12
3.2.2 山东菏泽新能源汽车驱动系统产业园项目(二期)		1,817.70	7,608.65	10,366.28	9,647.04	9,461.52	9,317.00	9,166.75	8,964.02	9,306.66
3.3 预计净利润-含募投项目 (g=e+f)	3,393.78	11,053.82	24,318.80	28,693.83	27,701.66	27,235.01	26,857.21	26,408.71	27,398.73	28,750.78
3.4 折旧摊销占净利润比重 (a/g)	105.66%	64.21%	42.03%	35.62%	36.90%	37.53%	37.58%	34.42%	26.75%	14.98%

注：1、现有业务营业收入取值系公司 2021 年末经审计数值，约为 95,000 万元，并假设未来保持不变；

2、现有业务净利润取值系来自公司披露的 2021 年度业绩预告，并假设未来保持不变。业绩预告显示，公司 2021 年归属于上市公司股东的净利润为

4,600-5,600 万元，此处取值为区间的中位数；

3、上述假设仅为测算本次募投项目相关折旧或摊销对公司未来经营业绩的影响，不代表公司对 2021 年度盈利情况的承诺，也不代表公司对 2021 年度经营情况及趋势的判断。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。

如上表所述,本次募投项目实施后公司固定资产折旧和无形资产摊销将有所增加。经计算,项目达产后(T+4年),本次募投项目新增折旧摊销合计金额占预测收入的比例为**2.44%**,占预测净利润的比例为**35.62%**。尽管募投项目未来每年将产生一定的折旧摊销,但项目正式投产后每年将同步带来销售收入,并超过相应资产的折旧摊销成本。因此,在项目顺利运营的情况下,预计本次募投项目未来新增的折旧摊销不会对未来经营业绩造成重大不利影响。

但是,尽管公司对本次募投项目进行了充分市场调研和可行性论证,上述募投项目效益仍会受到宏观环境、行业发展、市场竞争及公司经营等多方面因素的影响,由于项目从开始建设到稳定产生效益需要一段时间,且如果未来市场环境发生重大不利变化或者项目经营管理不善,使得项目在投产后没有产生预期效益,则公司存在因折旧摊销费用增加而导致利润下滑的风险。

5.8.2 会计师回复

一、核查过程

(1) 查阅本次募投项目可行性研究报告,了解本次募投项目的实施进度及相应金额等;

(2) 查阅发行人年报,了解发行人固定资产和无形资产的折旧摊销政策,测算本次募投项目固定资产和无形资产的折旧摊销金额;

(3) 访谈发行人财务总监,了解发行人所处行业未来发展及在手订单情况,测算折旧摊销金额对发行人未来经营业绩的影响。

二、核查意见

经核查,会计师认为:公司已经充分披露项目达产后新增年折旧摊销情况,与会计师核查过程中了解的情况不存在重大不一致情形。

问题六

最近一期末,发行人交易性金融资产账面余额为 665.15 万元。

请发行人补充说明:(1)自本次发行董事会决议日前六个月至今,发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况;(2)结合相关财务报表科

目的具体情况，说明发行人最近一期末是否持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务），是否符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》问答 10 的相关要求。

请保荐人和会计师核查并发表明确意见。

6.1 发行人回复

一、自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况

（一）财务性投资及类金融业务的认定标准

深圳证券交易所于 2020 年 6 月发布的《深圳证券交易所创业板上市公司证券发行上市审核问答》，对财务性投资和类金融业务界定如下：

1、财务性投资

“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。

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。”

2、类金融业务

“除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、商业保理和小贷业务等。”

（二）自本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况

2021 年 11 月 4 日，公司召开第三届董事会第三次会议，审议通过了本次向特定对象发行 A 股股票的相关议案。本次董事会前六个月（2021 年 5 月 4 日）至本回复报告出具日，公司不存在新投入或拟投入财务性投资及类金融业务的情

况，具体如下：

1、设立或投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复报告出具日，公司不存在实施或拟实施产业基金、并购基金以及其他类似基金或产品情形。

2、拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复出具日，除正常业务开展中员工备用金等往来款项外，公司不存在拆借资金的情形。

3、委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复报告出具日，公司不存在委托贷款的情形。

4、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复报告出具日，公司未设立集团财务公司。

5、购买收益波动大且风险较高的金融产品

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复报告出具日，公司不存在购买收益波动大且风险较高金融产品的情形。

6、非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复报告出具日，公司不存在投资金融业务的情形。

7、类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本回复报告出具日，公司未从事类金融业务。

综上所述，本次发行董事会决议日前六个月至今，公司不存在新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务情况。

二、结合相关财务报表科目的具体情况，说明发行人最近一期末是否持有

金额较大的财务性投资（包括类金融业务），是否符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》问答 10 的相关要求

截至 2021 年 9 月 30 日，公司可能涉及财务性投资（包括类金融业务）的相关报表科目情况如下：

单位：万元

序号	类别	账面价值	主要构成	属于财务性投资的金额
1	交易性金融资产	665.15	力帆科技（集团）股份有限公司（力帆科技 601777.SH）股票	-
2	其他应收款	415.27	主要为押金及保证金	-
3	其他流动资产	517.46	主要为待抵扣进项税及预缴所得税	-
4	其他非流动资产	3,197.64	主要为预付设备款和预付工程款	-

（一）交易性金融资产

截至 2021 年 9 月 30 日，公司持有的交易性金融资产为力帆科技（集团）股份有限公司（力帆科技 601777.SH）股票。因力帆科技实施债务重组计划，公司对其下属子公司重庆力帆乘用车有限公司、重庆力帆财务有限公司享有的债权总额 1,481.25 万元以转增股票方式，分别于 2021 年 1 月 14 日以 5.00 元/股获得 887,031.00 股、2021 年 3 月 26 日以 5.19 元/股获得 34,231.00 股，合计 921,262.00 股力帆科技（601777.SH）的股票。

截至 2021 年 9 月 30 日，力帆科技股票收盘价 7.22 元，公司持有股票公允价值为 665.15 万元，占归属于母公司净资产的 1.09%，远低于 30%。上述金融资产系公司与力帆科技进行债务重组被动所得，非公司主动支付资金在二级市场上购买所得；在持有期间未进行过任何交易，不属于财务性投资。待力帆科技股价回升至公司取得成本后，公司将择机出售。

（二）其他应收款

截至 2021 年 9 月 30 日，公司其他应收款账面价值为 415.27 万元，按款项性质分类主要为押金及保证金等，具体如下：

单位：万元

项目	2021-09-30	属于财务性投资的金额
押金及保证金	659.75	-
其他	110.00	-
小计：其他应收款余额	769.75	-
坏账准备	354.48	-
其他应收款净额	415.27	-

其中，公司押金及保证金主要系向整车厂商销售产品过程中根据对方要求提供的质保金。其他主要为员工在拓展业务过程中如出差、零星采购等提前领用的资金，不属于财务性投资。

（三）其他流动资产

截至 2021 年 9 月 30 日，公司其他流动资产账面价值为 517.46 万元，具体如下：

单位：万元

项目	2021-09-30	属于财务性投资的金额
预缴所得税	12.21	-
待抵扣进项税	461.82	-
其他	43.43	-
合计	517.46	-

公司其他流动资产主要为待抵扣进项税及预缴所得税，其中其他为一年内待摊费用，均不属于财务性投资。

（四）其他非流动资产

截至 2021 年 9 月 30 日，公司其他非流动资产账面价值为 3,197.64 万元，具体如下：

单位：万元

项目	2021-09-30	属于财务性投资的金额
预付设备款	2,599.28	-
预付工程款	598.36	-
合计	3,197.64	-

公司其他流动资产主要由预付设备款和预付工程款构成，不属于财务性投资。

（五）类金融业务

截至 2021 年 9 月 30 日，公司不存在实施类金融业务的情况。

综上所述，公司最近一期末不存在持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务），符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》问答 10 的相关要求。

6.2 会计师回复

一、核查过程

1、查阅《创业板上市公司证券发行上市审核问答》关于财务性投资及类金融业务的相关规定及问答；

2、对发行人本次发行相关董事会决议日前六个月至今是否存在新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务的具体情况进行逐项对比分析；

3、获取发行人报告期内的定期报告，获取交易性金融资产、其他应收款、其他流动资产、其他非流动资产等科目明细表，判断是否存在财务性投资；

4、查阅发行人披露的公告、股东大会、董事会和监事会决议文件。

二、核查意见

经核查，会计师认为：

1、本次发行董事会决议日前六个月至今，发行人不存在新投入或拟投入的财务性投资及类金融业务情况；

2、最近一期末，发行人不存在持有金额较大的财务性投资（包括类金融业务），符合《创业板上市公司证券发行上市审核问答》问答 10 的相关要求。

（以下无正文）

(此页无正文, 关于珠海英搏尔电气股份有限公司申请向特定对象发行股票审核问询函的回复之盖章页)



中国注册会计师: 于长江

中国注册会计师: 田玉川

中国·上海

2022 年 3 月 17 日



营业执照

(副本)

统一社会信用代码

91310101568093764U

证照编号: 01000000202112280028



名称 立信会计师事务所(特殊普通合伙)

类型 特殊普通合伙

执行事务合伙人 朱建弟、杨志国

经营范围

审查企业会计报表,出具审计报告;验证企业资本,出具验资报告;办理企业合并、分立、清算事宜中的审计业务,出具有关报告;基本建设年度财务决算审计;代理记账;会计咨询、税务咨询、法律、法规规定的其他业务。
【依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动】

成立日期 2011年01月24日

合伙期限 2011年01月24日至不约定期限

主要经营场所 上海市黄浦区南京东路61号四楼

扫描二维码
·国家企业信用信息公示系统,了解更多信息,谨防上当受骗。



登记机关

2021 年 12 月 28 日

国家企业信用信息公示系统网址: <http://www.gsxt.gov.cn>

市场主体应当于每年1月1日至6月30日通过国家企业信用信息公示系统报送公示年度报告。

国家市场监督管理总局监制

证书序号: 0001247

说明

- 1、《会计师事务所执业证书》是证明持有人经财政部门依法审批，准予执行注册会计师法定业务的凭证。
- 2、《会计师事务所执业证书》记载事项发生变动的，应当向财政部门申请换发。
- 3、《会计师事务所执业证书》不得伪造、涂改、出租、出借、转让。
- 4、会计师事务所终止或执业许可注销的，应当向财政部门交回《会计师事务所执业证书》。



发证机关:

二〇〇八年六月一日

中华人民共和国财政部制

会计师事务所

执业证书



名称: 立信会计师事务所 (特殊普通合伙)

首席合伙人: 朱建弟

主任会计师:

经营场所: 上海市黄浦区南京东路61号四楼

组织形式: 特殊普通合伙制

执业证书编号: 310000096

批准执业文号: 沪财会〔2000〕26号 (转制批文 沪财会〔2010〕82号)

批准执业日期: 2000年6月13日 (转制日期 2010年12月31日)

 THE CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS 中国注册会计师协会 姓名: T.K.O. Full name: T.K.O. 性别: 男 Sex: M 出生日期: 1975-11-1 Date of birth: 1975-11-1 工作单位: 立信会计师事务所有限公司 Working unit: Lixin Accounting Firm Co., Ltd. 身份证号码: 220223107511018910 Issued by: No. 08年03月28日	证书编号: 110001530074 No. of Certificate: 110001530074 批准注册协会: 北京注册会计师协会 Authorized Institute of CPA: Beijing Institute of CPAs 发证日期: 2006-10-12 Date of Issue: 2006-10-12 姓名: 于长江 Name: Yu Changjiang 证书编号: 110001530074 Issued by: 110001530074 2007年度年检合格 2007 Annual Inspection Passed
注册会计师工作单位变更事项登记 Registration of the Change of Working Unit by a CPA 同意调入 Agree to be taken in by the Institute 转出协会盖章 Issued by the Institute of CPAs 08年12月24日 08-12-24 转入协会盖章 Received by the Institute of CPAs 08年12月24日 08-12-24	注册会计师工作单位变更事项登记 Registration of the Change of Working Unit by a CPA 同意调入 Agree to be taken in by the Institute 转出协会盖章 Issued by the Institute of CPAs 2012年12月4日 2012-12-04 转入协会盖章 Received by the Institute of CPAs 2012年12月4日 2012-12-04



CHINESE INSTITUTE OF CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS		立信会计师事务所 (特殊普通合伙)	
			
			
姓名	田玉川	姓名	田玉川
Sex	男	证号	310003061297
出生日期	1988-03-09	有效期至	2017 年 04 月
工作单位	立信会计师事务所 (特殊普通合伙) 北京分所	年检日期	2017 年 04 月
身份证号	411524198803069921	年检结果	合格

年度检验登记
Annual Renewal Registration

本证书年检合格，继续有效一年。
This certificate is valid for another year after this renewal.

证书编号: 310003061297