

华泰联合证券有限责任公司

关于精进电动科技股份有限公司

2021 年度持续督导跟踪报告

保荐机构名称：华泰联合证券有限责任公司	被保荐公司简称：精进电动科技股份有限公司
保荐代表人姓名：许楠	联系电话：010-56839300
保荐代表人姓名：柴奇志	联系电话：010-56839300

根据《证券法》《证券发行上市保荐业务管理办法》和《上海证券交易所科创板股票上市规则》等有关法律、法规的规定，华泰联合证券有限责任公司（以下简称“华泰联合证券”或“保荐机构”）作为精进电动科技股份有限公司（以下简称“精进电动”、“公司”或“发行人”）首次公开发行股票保荐机构，对精进电动进行持续督导，并出具本持续督导跟踪报告：

一、保荐机构和保荐代表人发现的问题及整改情况

公司在首次公开发行股票招股说明书中披露“高中端电驱动系统研发设计、工艺开发及试验中心升级项目”拟使用募集资金47,000万元，其中样件试制及试验费用拟投资1,500万元。本次发行募集资金到位之前，公司已以自筹资金先行投入“高中端电驱动系统研发设计、工艺开发及试验中心升级项目”中样件试制及试验费用1,500.00万元；截至2021年12月31日，公司以募集资金投入样件试制及试验费用40.09万元，实际支出样件试制及试验费用1,540.09万元，支出金额超过原募投项目规划40.09万元。此外，公司通过“高中端电驱动系统研发设计、工艺开发及试验中心升级项目”募集资金专户支付相关采购款时，一并支付税金2.37万元。上述募集资金使用超过原募投项目规划及支付税金金额合计42.46万元。

针对上述事项，公司做出以下纠正措施：

公司于2022年2-4月，就募集资金使用超过原募投项目规划及支付税金的42.46万元支出对应的款项，其中40.82万元由交易对手方返回公司募集资金专户，剩余1.64万元受疫情影响无法由交易对手方及时返回，从公司自有资金账户中退回至募集资金专用账户。截至本报告出具日，支出金额超过原募投项目规划的42.46万元已全部退回至公司募集资金专户。

上述事项发生后，保荐机构要求公司加强募集资金管理办法的学习和执行力度，保荐代表人对发行人就募集资金的管理与使用进行了专项教育。公司管理层组织财务部人员加强学习《募集资金管理办法》等制度和相关规定，对实际执行情况、使用进度以及与预期规划信息进行严格比照等，后续将加强募集资金事前审核把关，杜绝此类事件再次发生。

出现上述情形，主要系公司相关人员对于募集资金使用规则理解模糊，不利影响较小。由于相关资金未被挪作他用，管理层及操作人员非有意违规，不存在变相改变募集资金用途和损害股东利益的情况，且公司已积极采取补救措施，上述情形不会导致公司募集资金的使用和管理存在重大违规。

二、重大风险事项

公司目前面临的风险因素主要如下：

（一）尚未盈利的风险

2021年，归属于上市公司股东的净利润为-40,012.84万元，扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润为-44,284.88万元。截至2021年12月31日，公司尚未实现盈利，主要原因一方面是公司为了提升自己的技术实力以及高端产品的量产能力不断加大研发投入以及固定资产投入，储备适当的产能以备未来市场需求的释放致使公司研发费用以及资产折旧摊销金额较大；另一方面是受到新能源汽车政策的变化影响、新冠疫情影响、以及下游整车企业需求波动导致公司量产订单不足，产能利用率较低，叠加原材料涨价的影响致使公司电驱动产品毛利率为负。

公司尚未实现首次盈利，如果未来公司在产品开发、市场销售等方面未达预期，预计仍可能持续亏损，将影响公司对外融资渠道，融资受到限制将影响公司

日常生产经营所需的现金流，进而对公司业务拓展、研发投入、人才引进等方面造成不利影响。

（二）业绩大幅下滑或亏损的风险

2021年，归属于上市公司股东的净利润为-40,012.84万元，同比下降5.53%，归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为-44,284.88万元，同比下降44.57%。本期业绩大幅下降主要系毛利率较高的技术开发与服务收入占比下降，新能源汽车电驱动系统收入占比提升，而新能源汽车电驱动系统受原材料涨价的影响，其毛利率仍为负，导致综合毛利率下降。其次，2021年公司营业收入较2020年增加，销售费用中按营业收入比例计提的产品质保金费用增加。第三，2021年公司继续加大力度拓展海外市场，持续战略性投入北美基地，导致公司研发费用、销售费用和管理费用较去年同期增加。面对上述影响，公司管理层采取措施积极应对，研发、生产和销售等各项业务基本保持了稳定。

如未来宏观环境转变未达预期导致市场需求持续下滑，或行业竞争进一步加剧，且公司未能采取有效应对措施以保持产品技术领先优势及产品市场份额，将对公司经营业绩产生较大不利影响。

（三）核心竞争力风险

1、产业技术路线的风险

根据驱动方式的差异等因素，新能源汽车电动化技术路径包括增程式电动汽车、插电式混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车；驱动电机总成主要技术路径包括交流异步电机和永磁同步电机。如果未来新能源汽车电驱动的技术路线发生重大变化，将给公司产品的下游市场需求带来一定的不利影响；同时，如果公司未能及时、有效开发推出与未来主流技术路线相适应的新产品，将对公司的竞争优势与盈利能力产生不利影响。

2、研发失败及研发成果无法产业化的风险

公司持续投入研发，2021年度，公司研发投入15,508.81万元，占营业收入比例为21.06%。公司目前正在研发的项目较多，如果研发项目出现研发失败、研发成果无法产业化等不利情形，将对公司的经营业绩产生不利影响。

3、核心技术人才流失的风险

新能源汽车电驱动系统属于技术密集型行业，企业的核心竞争力在于新技术、新产品的持续自主创新能力和生产工艺的先进性。核心技术人员对电驱动企业保持自身的技术领先优势具有重要意义。如果未来发生公司的核心技术人员流失，或者未能及时吸引符合要求的核心技术人员加入，将削弱公司在创新方面的技术优势与竞争力，对公司生产经营造成不利影响。

（四）经营风险

1、产能利用率较低的风险

为抓住行业机遇并满足国内整车客户对产能保证的需求，2021年，公司对产能进行了战略性扩建。公司产能扩建后，短期叠加补贴退坡、市场规模增长和市场化程度不及预期、新冠疫情的影响，以及公司部分已配套客户的车型销量低于预期、部分已配套引入竞争性供应商等因素，导致公司产能利用率持续低于较低水平。2021年，公司乘用车电驱动系统产能利用率为47.44%，商用车电驱动系统产能利用率为28.55%。虽然公司采取加快国内外优质整车企业客户开发、不断提升产品竞争力等措施提升产能利用率，同时国际国内新能源汽车市场自2021年以来均呈复苏态势，但是未来若出现新能源汽车行业发展不达预期、公司现有产量项目推迟、主要客户车型不达预期等情况，公司在一定期间产能利用率仍将保持较低水平的风险，对公司的盈利能力构成不利影响。

2、市场需求波动的风险

新能源汽车产销量在汽车整体市场中的占比偏低。续航里程较短、充电时间较长、购置成本较高、充电配套设施不完善等仍是制约消费者购买新能源汽车的重要因素。在行业补贴退坡、经济短期下行或者因为突发因素导致下游客户需求急剧下降的情况下，会降低整体扩张速度和新车投入力度，可能对下游市场需求产生不利影响。

尽管中国新能源汽车市场近年来保持高速增长，但受中国汽车市场整体消费下滑和行业补贴退坡的影响，如果未来制约消费者需求的因素无法改善，消费者对新能源汽车的认可度无法提高，则可能导致新能源汽车的需求出现下滑，从而

对公司生产经营产生不利影响。

3、行业竞争的风险

面对新能源汽车电驱动系统领域良好的市场前景，目前国内新能源汽车电驱动系统生产企业可能进一步迅速扩充产能，而一些具有其他领域电机生产经验的企业或具有传统整车及零部件生产经验的企业也可能逐步进入该领域；国外新能源汽车电驱动系统厂商也可能通过在国内投资设厂的方式，直接参与国内市场竞争。若公司不能持续提升核心竞争力，将可能会在未来的市场竞争中处于不利地位，面临市场竞争加剧导致市场占有率下降的风险。

随着新能源汽车市场的快速发展，新能源汽车整车企业新车型推出力度不断加大，新能源汽车电驱动系统厂商的下游需求持续增加。但是，新能源汽车补贴逐年退坡、补贴标准逐渐提高，使得电驱动系统厂商之间的竞争也日趋激烈，电驱动系统厂商需要通过降低产品生产成本、提升产品综合性能等多方面保持自身的竞争能力。在此背景下，公司未来业务发展将面临市场竞争加剧的风险。

4、客户集中度较高的风险

2021年度，公司对前五大客户的销售收入占年度销售收入的56.84%，客户集中度较高，主要客户对公司的经营业绩影响较大。如果公司与主要客户合作关系发生重大不利变化、公司主要客户经营情况出现不利变化或受行业政策、宏观经济、国际贸易政策等外部因素影响而导致需求大幅下降，减少对公司产品的采购，而公司又不能及时开拓其他客户，将会对公司生产经营产生不利影响。

5、原材料价格波动的风险

2021年度，直接材料成本占公司生产成本的比重较高，公司的原材料主要包括磁钢、硅钢片、壳体、漆包线、控制器、端盖、IGBT和轴等，上述原材料价格的变动将直接影响公司产品成本的变动。如果未来原材料价格出现较大幅度的上升，而公司不能通过及时调整产品价格传导成本压力，将对盈利能力产生不利影响。

6、产品质量风险

电驱动系统作为新能源汽车的核心部件，其质量水平将直接影响到新能源汽车的正常运转和使用，因此新能源汽车电驱动系统产品的质量标准很高。公司电驱动产品的生产环节较多，如因现场操作不当或管理控制不严出现质量问题，将会给公司带来直接经济损失（如返修或更换问题产品的相关费用、款项回收推迟等），还会对公司品牌和声誉造成负面影响，影响未来业务的开拓。

7、芯片短缺和价格上涨影响整车企业生产计划和提货进度的风险

2021年，汽车行业面临芯片短缺和价格上涨，影响了整车企业的生产计划和对零部件企业的提货进度。如果未来芯片短缺和价格上涨的情况没有及时得到有效的缓解，则可能持续影响整车企业生产计划和提货进度，从而对公司经营业绩产生不利影响。

（五）财务风险

1、综合毛利率偏低的风险

2021年度，公司综合毛利率为-3.77%。受到下游整车企业需求波动、新能源汽车消费渗透率较低、原材料居高不下，量产订单不足造成产能利用率较低等因素影响，公司综合毛利率处于较低的水平。未来，如发生市场竞争加剧、主要客户导入竞争性供应商或配套车型销量下滑、新能源汽车行业补贴进一步下降、原材料涨价、新冠疫情反复等情形，公司综合毛利率仍可能维持在较低水平甚至继续下降，对公司未来业绩带来不利影响。

2、汇率波动的风险

公司的销售收入中部分为外销收入，外销收入主要以美元结算，因此汇率波动特别是人民币相对美元升值对公司的财务状况会产生一定影响。如果人民币汇率持续升值，一方面以外币计价的出口产品价格提高会影响公司出口产品的市场竞争力，存在客户流失或者订单转移至其他国家的风险；另一方面，公司持续的外币资产将随着人民币升值而有所贬值，从而影响经营利润。

（六）行业风险

1、下游行业发展高度依赖行业政策的风险

随着新能源汽车产业链日趋完善，国家相关部门相应调整新能源汽车相关的补贴政策。总体来看，近年来补贴逐步退坡，补贴技术门槛不断提升。2019年3月26日，财政部、科技部、工信部、发改委出台了《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》，2019年新能源汽车补贴政策适当提高了技术指标门槛，加大了退坡力度；2020年3月31日国务院常务会议确定将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年；2020年11月2日，国务院正式发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，提出到2025年，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右。

当前阶段，新能源汽车行业的政策变化对电驱动行业的发展存在较大影响。虽然2020年以来的系列新编产业政策是为了降低新冠肺炎疫情对新能源汽车行业的冲击、实现稳定就业目标，并缓解财政补贴停止以及双积分政策切换对我国新能源汽车行业可能产生的冲击而推出的。同时，《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》的发布，对新能源汽车行业也将产生积极影响。但是，后续产业政策如果发生重大不利变化，也可能对新能源汽车行业以及电驱动系统行业的发展产生不利影响，进而影响公司业绩。

（七）宏观环境风险

2021年，由于新冠疫情的反复，各行业均受到不同程度的影响。虽然目前国内新冠疫情形势好转，公司生产经营逐步实现正常化，随着疫苗的研制成功，国内经济形势进一步稳定向好，但全球疫情防控仍不容客观，有常态防控的趋势，总体来看新冠疫情短期内难以消除，未来一段时间仍将影响全球宏观经济走势。如疫情持续扩散，则可能对公司的经营发展产生一定的影响。

三、重大违规事项

无。

四、主要财务指标的变动原因及合理性

2021年度，公司主要财务数据及其变动情况如下：

单位：万元

主要财务数据	2021 年度/截至 2021 年 12 月 31 日	2020 年度/截至 2020 年 12 月 31 日	本报告期相比上年 同期增减幅度（%）
营业收入	73,631.82	57,822.48	27.34
归属于上市公司股东的净利润	-40,012.84	-37,915.55	-5.53
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-44,284.88	-30,633.12	-44.57
经营活动产生的现金流量净额	-33,203.30	-14,118.87	-135.17
归属于上市公司股东的净资产	200,939.54	54,986.74	265.43
总资产	337,833.29	155,650.04	117.05

2021年度，公司主要财务指标及其变动情况如下：

主要财务指标	2021 年 度	2020 年 度	本报告期相比上年同期增 减幅度
基本每股收益（元/股）	-0.86	-0.86	0
稀释每股收益（元/股）	-0.86	-0.86	0
扣除非经常性损益后的基本每股收益（元/股）	-0.95	-0.69	-37.68%
加权平均净资产收益率（%）	-60.50	-51.67	减少 8.83 个百分点
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	-66.96	-41.75	减少 25.21 个百分点
研发投入占营业收入的比例（%）	21.06	22.11	减少 1.05 个百分点

上述主要财务数据及财务指标的变动原因如下：

1、营业收入：2021年度营业收入较2020年度增加27.34%，主要原因是随着疫情影响的基本消退，订单及运营恢复；公司部分乘用车项目在2020年底投产，2021年销售量快速攀升；在商用车板块，受城市物流配送市场电动化的需求拉动，销售增长较快。此外，子公司金泽租赁通过招标成功向菏泽公共交通集团有限公司销售新能源公交车的收入，增加了2021年收入。

2、净利润：2021年度，归属于上市公司股东的净利润较2020年度下降5.53%；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润较2020年度下降44.57%，主要原因包括：（1）毛利率较高的技术开发与服务收入占比下降，新能源汽车电驱动系统收入占比提升，而新能源汽车电驱动受原材料涨价的影响，其毛利率仍为

负，导致综合毛利率下降；（2）2021年营业收入较2020年增加，公司在销售费用中按营业收入比例计提的产品质保金费用增加；（3）2021年公司继续加大力度拓展海外市场，持续战略性投入北美基地，导致公司研发费用、销售费用和管理费用较去年同期增加。

3、经营活动产生的现金流量净额：2021年度经营活动产生的现金流量净额较2020年度下降135.17%，主要系公司购买商品支付的现金以及员工支付的现金增加所致。

4、总资产和净资产：截至报告期末，公司总资产337,833.29万元，较年初增加117.05%；归属于母公司的所有者权益200,939.54万元，较年初增加265.43%，主要系本报告期公司完成科创板上市首次公开发行股票，收到募集资金所致。

五、核心竞争力的变化情况

公司是新能源汽车电驱动系统国内领军企业之一，从事电驱动系统的研发、生产、销售及服务，已对驱动电机、控制器、传动三大总成自主掌握核心技术和实现完整布局。公司为客户提供电驱动系统的整体技术解决方案，凭借卓越的产品性能、突出的系统级供应能力、领先的研发水平和高效的技术服务，赢得了国内外新能源汽车整车企业客户的信赖，是我国少数能够持续获得全球知名整车企业电驱动系统产品量产订单的新能源汽车核心零部件企业。

公司的核心竞争力主要体现在以下几个方面：

1、行业领先的系统级供应能力

公司实现了三大总成布局完整且自主掌握核心技术。公司以驱动电机总成生产与研发为基础，2015年推出电磁齿嵌式离合器，2016年推出减速器产品和控制器产品，在业内较早实现了驱动电机总成、控制器总成、传动总成的完整产业布局且自主掌握核心技术，全面整合电机设计能力、电力电子设计能力、控制算法优化能力、精密机械加工制造能力、成本控制能力，形成了系统级电驱动产品的核心供应能力。2019年推出将驱动电机、控制器、传动三大总成深度集成，更轻、更节能、成本更低的自主知识产权“三合一”电驱动系统产品。

公司确立了动力总成及控制领域的一级零部件供应商战略地位。公司凭借深受国际知名整车企业认可的技术与研发能力，能够在电驱动系统的顶层设计与各总成级的开发时，进行充分的协调匹配与优化，最终实现系统级别的整体性能改善。因此，公司能够直接向整车企业提供系统级产品，在汽车行业具有核心价值的动力总成及控制领域享有“一级零部件供应商”的战略地位。

2、产品性能持续领先

公司的产品具有领先的产品性能。电驱动系统的效率由驱动电机总成、控制器总成、传动总成共同决定，公司各大总成的峰值效率均优于行业水平。更高的峰值效率，可以使同等条件下新能源汽车行驶相同里程所耗用的电量更少，减速时也拥有更高的能量回收效率，有利于增长车辆续航里程，具有更好的经济性。公司的控制器总成体积功率密度与功率比重量均业内领先。公司产品还表现出优异的噪音水平。

公司自主开发了领先的集成化产品。公司以全部自主研发设计的驱动电机、高速两级减速器、高功率密度电机控制器为基础，将驱动电机、控制器、传动三大总成深度集成，研发出更轻、更节能、成本更低的“三合一”电驱动系统。相对“组装式”的集成方法，深度集成缩短了总成的轴向尺寸，减轻了重量，改善了传动效率，还增加了具有精进电动专利的核心结构设计，具备正向研发、深度集成和持续优化能力，具有“轻、快、好、省”的优点。系统深度集成消除了电机和减速器的同轴度误差，提高了总成的结构刚度，降低了振动噪音；减速器效率提升带来成本的有效控制。

公司是业内少数能够自主研发设计和生产控制器的电驱动系统供应商之一。公司具备丰富的EMC设计、测试、整改经验，多款控制器产品顺利通过了零部件和整车级的EMC测试，并已经投放市场。公司基于第三代半导体技术开发的碳化硅（SiC）控制器总成，能够实现更高的功率体积密度、更高的功率质量密度、更高的开关频率、更高的效率，并降低冷却系统的复杂程度，能够帮助新能源汽车在同等条件下，实现更低的电池成本和能耗、更长的续航里程和更好的空间布局。

公司同时在油冷电机技术、离合传动技术、增程器电机技术方面，具备国内

领先的自主核心技术。公司在国内最早突破油冷电机技术，精进电动油冷电机产品已与菲亚特克莱斯勒、广汽集团、吉利集团等国内外知名整车企业实现量产合作。公司电磁齿嵌式离合器技术主要应用于混动系统、两档变速器、四轮驱动系统的辅助电驱桥切分等产品，形成了多项核心技术和国内外专利。公司自主研发了两代增程器电机技术，在国内外客户多个乘用车、商用车产品获得应用，获得了多项国内和境外专利，公司牵头的“高效一体化油冷增程器总成开发及整车集成应用”也入选了“国家重点研发计划”。

3、行业先发优势

公司是国内最早开始从事新能源汽车电驱动系统业务的企业之一。经过多年发展，公司在电驱动系统驱动电机、控制器和传动三大总成领域实现了产品的平台化开发、谱系化开发，在油冷驱动电机、第三代碳化硅半导体控制器、方导体驱动电机、三合一电驱动系统、电磁离合器、多档减速器/变速器等领域拥有业内领先的核心技术，拥有深厚的自主技术积累。公司长期的技术与研发积累，构成了未来参与市场竞争的先发优势。

公司通过国际整车企业体系认证并拥有成功实施国际乘用车量产项目的经验。既往为国际知名整车乘用车量产项目供应的经验，是竞争国际客户订单时的重要参考因素甚至前提条件。过往成功通过国际整车企业体系认证并成功实施国际乘用车量产项目的经验，是公司未来参与市场竞争的突出优势。

4、正向研发能力突出

公司在完成国家课题类研发和客户产品类研发之余，还持续投入前瞻自研类研发，对可能影响电驱动系统行业未来发展的技术创新与工艺改进，提前布局。通过原创性、自主性研发，公司正在油冷驱动电机、第三代碳化硅半导体控制器、方导体驱动电机、三合一电驱动系统、电磁离合器、非晶带材驱动电机、轮毂驱动电机、多档减速器等领域主动进行技术储备。在公司参与的合作研发项目中，有12项被列入“国家重点研发计划”，技术内容涵盖驱动电机、电力电子、电动化变速器、混合动力系统、增程驱动、特种电驱动等领域。

5、领先的研发实验能力

由于公司产品的综合性能要求较高及工作环境复杂，对产品进行更加完善的设计、分析、仿真、实验、检测，不仅是客户的需要，也是公司改进设计、验证工艺、保证质量的重要抓手。公司成立至今，已在北京、上海、正定、菏泽等地，累计投入资金过亿元，目前拥有核心实验装备约70余套，可以满足国际国内各大整车厂的开发验证和工艺认证要求，相关设备参数具备进行ISO、IEC、SAE、DIN、JIS等国际标准实验的能力。目前公司已经具备新能源汽车电驱动系统及各总成级别产品的全面实验认证能力，主要包括安全性、功能性能、可靠性耐久性、NVH、EMC等5大板块。

6、业内领先的人才团队

公司业务核心团队全面覆盖公司产品的研究设计、工艺开发、试验认证、生产制造、大客户营销等重要环节，经历了众多国际国内量产项目的实战考验与锻炼。公司高级管理人员拥有丰富的相关产业经营与管理经验，核心技术人员曾在国外知名零部件企业或整车企业工作多年，在驱动电机总成、控制器总成、传动总成等领域具有深厚的技术与研发经验积累。拥有业内领先的人才团队，构成了公司的核心竞争优势之一。

7、工艺创新与稳定生产的能力

工艺创新与优化能力是最终产品质量水平及稳定性的软件保障。公司历经多年发展，已经形成了持续优化的工艺改进机制，并具有实现高质量、规模化量产能力。先进的生产设备是最终产品质量水平及稳定性的硬件支持。经过持续多年的投入，公司对生产环节的自动化程度、智能化程度进行了持续的改进完善，以满足国际国内客户不断提高的质量要求。公司曾经获得菲亚特克莱斯勒授予的北美杰出质量奖（North America Outstanding Quality Award）；公司和公司核心产品还多次获得过铃轩奖，“中国心”新能源汽车动力系统等奖项。

2021年度，公司围绕新能源汽车电驱动系统的三大总成，多方向推进研发项目，重点加大高度集成化的乘用车和商用车“多合一”电驱动系统研发投入，进一步巩固竞争优势。此外，公司在2021年首次公开发行股票并在科创板上市，进一步增强了公司在资本实力及融资渠道方面的优势。

综上所述，2021年度公司核心竞争力未发生不利变化。

六、研发支出变化及研发进展

公司以驱动电机总成生产与研发为基础，在业内较早实现了驱动电机总成、控制器总成、传动总成的完整产业布局且自主掌握核心技术，全面整合电机设计能力、电力电子设计能力、控制算法优化能力、精密机械加工制造能力、成本控制能力，形成了系统级电驱动产品的核心供应能力。公司目前正在油冷驱动电机、第三代碳化硅半导体控制器、方导体驱动电机、多合一电驱动系统、电磁离合器、非晶带材驱动电机、轮毂驱动电机、多档减速器等领域积极进行技术储备，部分产品已陆续推向市场。

2021年度，公司研发支出情况如下：

单位：万元

项目	2021 年度	2020 年度	变化幅度
费用化研发投入	15,508.81	12,786.54	21.29%
资本化研发投入	-	-	不适用
研发投入合计	15,508.81	12,786.54	21.29%
研发投入总额占营业收入比例	21.06%	22.11%	减少 1.05 个百分点
研发投入资本化的比重	-	-	不适用

2021年，公司及其下属子公司新增软件著作权1项，境内已授权发明专利2项、实用新型专利35项、外观设计专利9项；境外已授权专利27项。

截至2021年12月31日，公司及其下属子公司拥有软件著作权19项，境内已授权发明专利28项、实用新型专利235项、外观设计专利103项；境外已授权专利57项。

七、新增业务进展是否与前期信息披露一致（如有）

不适用。

八、募集资金的使用情况及是否合规

经中国证券监督管理委员会《关于同意精进电动科技股份有限公司首次公开发行股票注册的批复》（证监许可〔2021〕2821号）核准，本公司向境内投资者首次公开发行人民币普通股（A股）147,555,000股，每股股票面值为人民币1.00元，增加注册资本人民币147,555,000.00元。本次公开发行股票每股发行价格为13.78元，募集资金总额为人民币2,033,307,900.00元，扣除保荐及承销费用、审计验资费用、律师费用、信息披露费用、印花税及发行手续费等费用共计人民币178,570,973.36元后，实际募集资金净额为人民币1,854,736,926.64元。上述资金于2021年10月21日到位，立信会计师事务所（特殊普通合伙）予以验证并出具信会师报字[2021]第ZB11473号验资报告。公司对募集资金采取了专户存储管理。

截至2021年12月31日，公司已使用募集资金人民币595,832,344.25元，尚未使用募集资金余额人民币1,258,904,582.39元。募集资金账户余额为人民币1,267,200,463.91元，与尚未使用募集资金余额的差额为人民币8,295,881.51元，差额形成的原因为：（1）支出金额超过原募投项目规划424,582.34元；（2）募集资金产生的银行净利息收入2,249,577.76元；（3）尚未支付的发行费用6,470,886.10元。

截至2021年12月31日，募集资金使用及结余情况如下：

项目	金额（万元）
募集资金总额	203,330.79
减：已支付的发行有关费用	17,210.01
减：发行费用相关税费	-
减：募集资金专户支付募投项目投资金额	59,583.23
减：手续费支出	0.02
减：暂时闲置募集资金进行现金管理投资	-
加：暂时闲置募集资金进行现金管理理财收益	-
加：利息收入	224.98
减：其它（截至1231使用超标的金额）	42.46
截至2021年12月31日募集资金专用账户余额	126,720.05

注1：公司在首次公开发行股票招股说明书中披露“高中端电驱动系统研发设计、工艺开发及试验中心升级项目”拟使用募集资金47,000万元，其中样件试制及试验费用拟投资1,500万元。本次发行募集资金到位之前，公司已以自筹资金先行投入“高中端电驱动系统

研发设计、工艺开发及试验中心升级项目”中样件试制及试验费用 1,500.00 万元；截至 2021 年 12 月 31 日，公司以募集资金投入样件试制及试验费用 40.09 万元，实际支出样件试制及试验费用 1,540.09 万元，支出金额超过原募投项目规划 40.09 万元。此外，公司通过“高中端电驱动系统研发设计、工艺开发及试验中心升级项目”募集资金专户支付相关采购款时，一并支付税金 2.37 万元。上述募集资金使用超过原募投项目规划及支付税金的金额合计 42.46 万元。

截至本报告出具日，支出金额超过原募投项目规划的 42.46 万元已全部退回至公司募集资金专户。

截至 2021 年 12 月 31 日，公司募集资金专户余额为 126,720.05 万元。

截至 2021 年 12 月 31 日，募集资金具体存放情况如下：

开户银行	银行账号	存款方式	账户余额（元）
杭州银行北京分行营业部	1101040160001341311	活期	378,157,062.84
北京中关村银行	1005890001500024117	活期	42,387,132.04
北京中关村银行	1005890001500024033	活期	24,385,015.81
招商银行北京东方广场支行	110908904910868	活期	41,429,412.65
上海银行北京融新支行	03004696076	活期	94,686,136.47
招商银行上海新客站支行	110908904910118	活期	213,270,152.16
招商银行北京东方广场支行	110908904910899	活期	47,308,159.17
兴业银行北京东四支行	321340100100209951	活期	425,577,392.77
合计	-	-	1,267,200,463.91

公司在 2021 年度存在募集资金使用超过原募投项目规划及支付税金共 42.46 万元的不规范问题。截至本报告出具日，支出金额超过原募投项目规划的 42.46 万元已全部退回至公司募集资金专户，上述不规范事项已整改完毕。

保荐机构认为：除上述情形外，精进电动 2021 年度募集资金存放与使用情况符合《上市公司监管指引第 2 号——上市公司募集资金管理和使用的监管要求（2022 年修订）》《上海证券交易所科创板上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》《上海证券交易所科创板股票上市规则（2020 年 12 月修订）》《科创板上市公司持续监管办法（试行）》等法律法规和公司《募集资金管理办法》等制度文件的规定，对募集资金进行了专户存储和专项使用，并及时履行了相关信息披露义务，募集资金具体使用情况与公司已披露情况一致，不存在变相改变募集资金用途和损害股东利益的情况，不存在违规使用募集资金的情形。

九、控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股、质押、冻结及减持情况

（一）控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股情况

2021年度，公司控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股情况未发生变动。

截至2021年12月31日，公司董事、监事和高级管理人员持股情况如下：

姓名	职务	直接持股数 (股)	间接持股数 (股)	合计持股数 (股)	合计持 股比例	2021 年的 质押、冻结 及减持情 况
余平	董事、总经理	-	78,823,143	78,823,143	13.35%	无
Wen Jian Xie	董事、财务总监、 董事会秘书	-	2,551,727	2,551,727	0.43%	无
Jeffrey Chien Chuen Chi (季淳钧)	董事	-	-	-	-	-
曹剑飞	董事	-	-	-	-	-
王军	董事	-	49,047	49,047	0.01%	无
刘立群	独立董事	-	-	-	-	-
吴颖	独立董事	-	-	-	-	-
张旭明	独立董事	-	-	-	-	-
李振新	监事会主席	-	310,452	310,452	0.05%	无
何祥利	监事	-	-	-	-	-
刘文静	监事	-	44,669	44,669	0.01%	无
杨葵	副总裁	-	2,010,095	2,010,095	0.34%	无
李玉权	副总裁	-	950,000	950,000	0.16%	无
Michael Leo Duhaime	副总裁（已离任）	-	1,153,040	1,153,040	0.20%	无

（二）控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的质押、冻结及减持情况

截至2021年12月31日，公司控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员持有的公司股份均不存在质押、冻结及减持的情形。

十、上海证券交易所或保荐机构认为应当发表意见的其他事项

无。

（本页无正文，为《华泰联合证券有限责任公司关于精进电动科技股份有限公司
2021 年度持续督导跟踪报告》之签章页）

保荐代表人： 许楠

许楠

柴奇志

柴奇志

华泰联合证券有限责任公司(公章)



2022年5月13日