

股票简称：英利汽车

股票代码：601279



长春英利汽车工业股份有限公司
2022 年度向特定对象发行 A 股股票
募集说明书
(注册稿)

保荐机构（主承销商）



中信证券股份有限公司
CITIC Securities Company Limited

广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场（二期）北座

二〇二三年六月

重大事项提示

公司特别提示投资者对下列重大事项给予充分关注，并仔细阅读本募集说明书中有关风险因素的章节。

一、募集资金投资项目产能消化的风险

本次募集资金投入后，公司固定资产、无形资产规模将有所增加，但由于项目完全达产需要一定时间，而固定资产折旧、无形资产摊销等固定成本支出提前开始，将给公司利润的增长带来一定的影响。若未来募集资金项目无法实现预期收益且公司无法保持盈利水平的增长，则公司存在因固定资产折旧和无形资产摊销增加而导致经营业绩下滑的风险。

二、募集资金投资项目产能消化的风险

公司募集资金投资项目的可行性分析是基于当前市场环境、现有技术基础、对市场和技术发展趋势的判断等因素作出的。若出现宏观经济、行业政策或竞争格局发生变化或公司市场开拓不力等不利情况，公司将面临新增产能不能完全消化的风险。

三、募集资金投资项目不能达到预期效益的风险

公司对本次发行股票募集资金投资项目的可行性分析是基于对国家产业政策、行业发展趋势、终端消费市场需求以及公司经营状况等因素的综合分析，如果出现国家产业政策调整、市场环境突变、行业竞争加剧以及募集资金不能到位等不利情况，公司将面临该等项目收益未能达到预期收益或无法按原计划顺利实施该等募集资金投资项目的风险。

四、每股收益和净资产收益率被摊薄的风险

本次发行完成后，公司净资产规模和股本总额相应增加。由于募投项目建设和产生效益需要一定周期，如果公司营业收入及净利润没有立即实现同步增长，则短期内公司每股收益和净资产收益率将存在下降的风险。长期来看，随着募集资金的运用和相应业务的开展，预计公司每股收益、净资产收益率将逐步提高。

五、发行风险

由于本次发行只能向不超过 35 名符合条件的特定对象定向发行股票募集资金，且发行结果将受到证券市场整体情况、公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内外部因素的影响。因此，公司本次发行存在发行募集资金不足的风险。

六、客户集中度较高的风险

公司的主要客户为国内知名整车制造商。报告期内，公司对前五名客户的销售额占当期销售总额的比例在 80% 以上，客户集中度较高，其主要原因为：

1、汽车零部件行业准入门槛较高，整车制造商甄选供应商是一个严格而又漫长的过程，而正是因为这一过程的复杂性，整车制造商一旦确定其供应商，便形成了相互依赖、长期合作、共同发展的战略格局；

2、整车制造商通常一个零部件只由单一供应商生产供货。上述因素导致了汽车零部件需求方对于与之配套的下级零部件供应商有着较高的规模、资金和技术要求。因此，公司一旦取得订单，便需以有限的生产资源满足客户大批量稳定供货的需求，因而形成了客户集中度较高的局面；

3、公司主要客户均为知名汽车厂商，在国内具有较高市场地位，公司也会持续巩固与大客户的合作关系。

未来如果主要客户由于自身原因或宏观经济环境的重大不利变化减少对公司产品的需求或与公司的合作关系发生不利变化，而公司又不能及时拓展其他新的客户，将会对公司的经营业绩产生负面影响。

七、主要原材料价格波动风险

报告期内，公司车用钢材、铝材成本占产品总成本比重较高，其价格的波动对主营业务毛利率的影响较大。近年来国际国内钢材价格、铝材价格波动幅度较大，公司面临较大的成本上升压力。公司采用“订单式生产”模式组织生产，且部分客户对原材料价格波动有一定的补偿机制，但如果未来原材料价格持续大幅波动，将会对公司的毛利率水平和盈利能力造成一定的影响。

八、业绩下滑的风险

2020年、2021年和2022年公司实现归属于母公司所有者的扣除非经常性损益后的净利润分别为15,116.64万元、9,782.25万元和258.65万元。受到公共卫生与安全事件以及原材料价格波动等因素影响，2022年，公司归属于母公司所有者的扣除非经常性损益后的净利润较去年同期下滑97.36%，业绩下降幅度较大。

若未来出现国际政治经济局势变化、全球经济不景气、市场竞争加剧、原材料价格上涨、汽车厂商间价格竞争加剧等不可控因素，公司仍有可能出现业绩大幅下滑甚至亏损的风险。

九、毛利率下降的风险

2020年、2021年和2022年，公司主营业务毛利率分别为14.66%、14.35%和10.05%，呈下降趋势，主要系：（1）2020年初以来，国内各地区相继爆发公共卫生与安全事件，治理措施升级，以及公司新增产能放量需要一定周期，导致固定成本分摊上涨，相应生产成本提升，毛利率降低。同时因公共卫生与安全事件出现反复，公司上游供应商及下游客户的生产经营亦受到了不同程度的冲击，对公司的销售端和采购端产生一定影响；（2）公司主要产品成本中材料成本占比较高，原材料市场价格的波动对公司主营业务毛利率产生一定影响；（3）受宏观经济环境变化及阶段性芯片短缺影响，汽车行业回暖受到一定阻碍，汽车零部件厂商的毛利率水平有所下滑。

若未来宏观经济形势及行业景气度发生不利变化、原材料市场价格上涨、汽车厂商间价格竞争加剧等，可能会对公司未来经营情况和盈利水平产生不利影响。

目 录

重大事项提示	1
一、募集资金投资项目产能消化的风险.....	1
二、募集资金投资项目产能消化的风险.....	1
三、募集资金投资项目不能达到预期效益的风险.....	1
四、每股收益和净资产收益率被摊薄的风险.....	1
五、发行风险.....	2
六、客户集中度较高的风险.....	2
七、主要原材料价格波动风险.....	2
八、业绩下滑的风险.....	3
九、毛利率下降的风险.....	3
目 录	4
释 义	7
第一节 发行人基本情况	9
一、发行人基本情况.....	9
二、股权结构、控股股东及实际控制人情况.....	9
三、公司所处行业的主要特点及行业竞争情况.....	11
四、公司主要业务模式、产品或服务的主要内容.....	24
五、公司现有业务发展安排及未来发展战略.....	32
六、截至最近一期末，公司财务性投资情况.....	34
第二节 本次证券发行概要	35
一、本次发行的背景和目的.....	35
二、发行对象及与发行人的关系.....	38
三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期.....	39
四、募集资金金额及投向.....	41
五、本次发行是否构成关联交易.....	42
六、本次发行是否将导致公司控制权发生变化.....	42
七、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序.....	42
第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析	44

一、本次向特定对象发行募集资金使用计划.....	44
二、本次募集资金投资项目的具体情况.....	44
三、前次募集资金使用情况.....	62
第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析	67
一、本次发行后公司业务与资产整合计划、公司章程修改、预计股东结构、 高管人员结构、业务结构的变动情况.....	67
二、本次发行后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况.....	68
三、公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及 同业竞争等变化情况.....	68
四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东及其关联人占 用的情形，或上市公司为控股股东及其关联人提供担保的情形.....	68
五、公司负债结构是否合理，是否存在通过本次发行大量增加负债（包括 或有负债）的情况，是否存在负债比例过低、财务成本不合理的情况.....	69
六、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际 控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的情况.....	69
七、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际 控制人可能存在的关联交易的情况.....	69
第五节 与本次发行相关的风险因素	70
一、市场风险及政策风险.....	70
二、经营及管理风险.....	72
三、财务风险.....	73
四、募集资金投资项目风险.....	75
五、每股收益和净资产收益率被摊薄的风险.....	75
六、股票价格波动风险.....	75
七、审批风险.....	76
八、发行风险.....	76
第六节 与本次发行相关的声明	77
一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明.....	77
二、发行人控股股东、实际控制人声明.....	91
三、保荐机构（主承销商）声明.....	95

四、保荐机构董事长声明.....	96
五、保荐机构总经理声明.....	97
六、发行人律师声明.....	98
七、审计机构声明.....	99
八、发行人董事会声明.....	100

释 义

在本募集说明书中，除非另有说明，下列简称具有如下含义：

一般释义		
英利汽车/公司/股份公司/发行人	指	长春英利汽车工业股份有限公司（曾用名：长春英利汽车工业有限公司）
开曼英利	指	开曼英利工业股份有限公司（Cayman Engley Industrial Co., Ltd.），系英利汽车控股股东
天津林德英利	指	林德英利（天津）汽车部件有限公司，系英利汽车子公司
长春林德英利	指	林德英利（长春）汽车部件有限公司，系英利汽车子公司
宁波茂祥	指	宁波茂祥金属有限公司，系英利汽车子公司
鸿汉英利	指	长春鸿汉英利铝业有限公司，系英利汽车子公司
北京奔驰	指	北京奔驰汽车有限公司
华晨宝马	指	华晨宝马汽车有限公司
一汽大众	指	一汽-大众汽车有限公司
上汽大众	指	上汽大众汽车有限公司
沃尔沃亚太	指	沃尔沃汽车（亚太）投资控股有限公司
吉利	指	浙江吉利控股集团
一汽轿车	指	一汽轿车股份有限公司
上汽通用	指	上汽通用汽车有限公司
小鹏汽车	指	广州小鹏汽车科技有限公司
蔚来汽车	指	上海蔚来汽车有限公司
比亚迪	指	比亚迪汽车有限公司
国务院	指	中华人民共和国国务院
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
科技部	指	中华人民共和国科学技术部
境内	指	中国大陆
境外	指	中国大陆以外的国家或地区，包括中国台湾、中国香港、中国澳门
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
中信证券/保荐人/保荐机构/主承销商	指	中信证券股份有限公司
发行人律师	指	北京市中伦律师事务所
普华会计师、发行人会计师	指	普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）
本次发行	指	公司本次向特定对象发行不超过 448,275,947 股 A 股的行为

报告期	指	2020 年度、2021 年度和 2022 年度
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《注册管理办法》	指	《上市公司证券发行注册管理办法》
元/万元/亿元	指	人民币元/万元/亿元
专业释义		
整车厂/主机厂	指	汽车整车生产企业
前围	指	汽车前围结构，包含前围板等
一模一腔	指	一个模具有一个成型腔，可以在一个生产循环中生产一个工件
一模两腔	指	一个模具有两个成型腔，可以在一个生产循环中生产两个工件，比单模腔效率高
一模多腔	指	一模多腔比单腔模具制造复杂，制造价格也会根据腔数的增加而增加，可以在一个生产循环中生产多个工件，提高效率
钣金	指	在手工与工（模）具或设备与模具作用下，使金属板材、管材和型材发生变形或分离，按照预期要求成为零件或结构件的加工过程
PP	指	Polypropylene，聚丙烯
CAD	指	Computer Aided Design，利用计算机及其图形设备帮助设计人员进行设计工作
CAE	指	Computer Aided Engineering，利用计算机辅助求解分析复杂工程和产品的结构力学性能，以及优化结构性能
SAP	指	System Applications and Products，企业管理解决方案的软件
MES	指	Manufacturing Execution System，制造企业生产过程执行系统
TRUMPF	指	德国通快集团，为工业用机床、激光技术和电子技术领域的世界领先企业
PPAP	指	Production Part Approval Process，生产件批准程序
2D/3D	指	二维/三维

注：本募集说明书中部分合计数与明细数之和在尾数上的差异，是由四舍五入所致。

第一节 发行人基本情况

一、发行人基本情况

公司名称	长春英利汽车工业股份有限公司
英文名称	Changchun Engley Automobile Industry Co., Ltd.
有限公司成立日期	2006年12月21日
股份公司成立日期	2018年7月27日
注册资本	149,425.32万元
股票上市地	上海证券交易所
A股股票简称	英利汽车
A股股票代码	601279.SH
法定代表人	林上炜
注册地址	长春市高新区卓越大街2379号
办公地址	长春市高新区卓越大街2379号
邮政编码	130021
电话	0431-85022771
传真	0431-85033777
网址	http://www.engley.com/
经营范围	生产汽车零部件、冲压产品、热压成型产品、模具设计、制造及相关技术咨询服务（国家法律法规禁止的不得经营，应经专项审批的项目未获批准之前不得经营）

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）股权结构

截至2022年12月31日，发行人前十大股东持股数量情况如下：

序号	股东姓名/名称	股东性质	持股数量（股）	持股比例（%）
1	开曼英利工业股份有限公司	境外法人	1,298,704,372	86.91
2	海通吉禾私募股权投资基金管理有限责任公司-海通（吉林）股权投资基金合伙企业（有限合伙）	境内非国有法人	5,321,946	0.36
3	上海昂巨资产管理有限公司-上海胡桐投资中心（有限合伙）	境内非国有法人	4,251,588	0.28
4	戴庆康	境内自然人	793,900	0.05
5	赵建枫	境内自然人	738,100	0.05

序号	股东姓名/名称	股东性质	持股数量（股）	持股比例（%）
6	赵春梅	境内自然人	615,000	0.04
7	吉林省银河生物产业创业投资基金合伙企业（有限合伙）	国有法人	560,408	0.04
8	夏彬	境内自然人	543,800	0.04
9	许光磊	境内自然人	500,000	0.03
10	蔡占岐	境内自然人	488,000	0.03
合计			1,312,517,114	87.83

（二）发行人的控股股东、实际控制人情况

1、控股股东及其一致行动人、实际控制人基本情况

（1）公司控股股东

截至 2022 年 12 月 31 日，公司控股股东为开曼英利，持有公司 86.91% 股份，具体情况如下：

公司名称	开曼英利工业股份有限公司
注册地址	The Grand Pavilion Commercial Centre, Oleander Way, 802 West Bay Road, P.O.Box 32052, Grand Cayman KY1-1208, Cayman Islands
成立日期	2015 年 1 月 16 日
实收资本	1,181,323,720 元新台币，已发行普通股 118,132,372 股，每股面额新台币 10 元
经营范围	无实际经营业务，为持股型公司

（2）公司实际控制人的情况

截至本募集说明书签署日，公司实际控制人为林启彬、陈榕煖、林上炜、林上琦、林臻吟，其中，陈榕煖为林启彬之配偶，林上炜、林上琦、林臻吟为林启彬与陈榕煖之子女；林启彬、陈榕煖、林上炜、林上琦、林臻吟为发行人的共同控制人，陈榕煖、林上炜、林上琦、林臻吟为林启彬的一致行动人。

报告期内，公司实际控制人未发生变更。

2、持有公司 5% 以上股份的主要股东及其一致行动人基本情况

截至 2022 年 12 月 31 日，除控股股东开曼英利外，发行人无其他持有公司 5% 以上股份的股东。公司实际控制人控制的股东鸿运科技持有公司 108,600 股股份，鸿运科技具体情况如下：

企业名称	长春鸿运云端科技有限公司
统一社会信用代码	91220101727127133J
法定代表人	林启彬
成立日期	2001年7月31日
注册资本	3,000万元人民币
实收资本	3,000万元人民币
住所	朝阳区育民路3999号
经营范围	网络技术服务咨询（法律、法规和国务院决定禁止的项目不得经营,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）
股东构成	林启彬持股100.00%

三、公司所处行业的主要特点及行业竞争情况

公司专注于实现汽车零部件的轻量化,主营业务为车身结构零部件及防撞系统零部件的设计、研发、制造及销售,主要产品包含金属零部件和非金属零部件两大类,金属零部件包括仪表板骨架、防撞梁、门槛、EV 电池下壳体以及其他车身冲压件等;非金属零部件包括前端框架、车底护板、备胎仓、EV 电池上壳体、电瓶托盘、轮罩等。除汽车零部件外,公司也生产少量汽车零部件相关的模具。公司建立了研发本部,具备了较强的产品同步开发和试验评价能力,并能够有效控制产品成本,能够满足整车制造商不同阶段的开发要求。

目前,公司业务在汽车工业较为发达的吉林省、辽宁省、天津市、江苏省、浙江省、四川省、湖南省、山东省和广东省等地均有布局,已在华南、华中、华北、华东以及东北地区建立全面的生产配套网络,公司业务布局与客户地域分布相匹配。公司主要客户为中高端品牌,包括一汽大众、北京奔驰、上汽大众、吉利汽车、沃尔沃亚太、华晨宝马、小鹏汽车、蔚来汽车以及比亚迪等多个知名整车制造商。

根据国家统计局发布的《国民经济行业分类》(2017年修订),公司所属行业为汽车制造业(C36)下属的汽车零部件及配件制造业(C3670)。自成立以来,公司主营业务和主营产品未发生重大变化。

(一) 发行人所处行业的主要特点

1、行业主管部门、主要法律法规及产业政策

(1) 行业主管部门及监管体制

公司所属行业宏观管理部门主要包括工业和信息化部以及国家发展和改革委员会。其中，工业和信息化部主要负责拟定产业发展战略、方针政策、总体规划和法规，制定产品的技术规范，并依法对市场进行监管，实行必要的经营许可制度以及进行服务质量的监督；拟订并组织实施工业行业规划、产业政策和标准，监测工业行业日常运行，推动重大技术装备发展和自主创新，指导推进信息化建设等；国家发展和改革委员会主要负责编制跨行业、综合性的专项规划，行业经济运行的监测与调整，推进国家产业结构战略性调整，重大建设项目的审批或备案以及拟订汽车零部件行业发展方针政策，进行中长期规划，制定相关行业标准。

另外，公司涉及的行业协会包括中国汽车工业协会（CAAM）、中国汽车流通协会（CADA）和中国汽车工程学会（China-SAE）等，上述协会主要介绍如下：

主要协会	主要职能
中国汽车工业协会（CAAM）	中国汽车工业协会是在中国境内从事汽车（摩托车）整车、零部件及汽车相关行业生产经营活动的企事业单位和团体在平等自愿基础上组成的自律性、非营利性的社会团体，履行的主要职责有市场研究、技术标准的起草和制定、产品质量的监督、提供信息和咨询服务、行业自律管理等
中国汽车流通协会（CADA）	中国汽车流通协会是在民政部注册登记的汽车流通行业唯一的国家级社团法人组织。它是由汽车（含二手车）销售企业、汽车生产企业的销售部门、汽车跨国公司在华机构、汽车拍卖企业、二手车鉴定评估、经纪公司、汽车配件、摩托车及配件销售企业、汽车有形市场、汽车俱乐部、汽车装饰美容及用品销售服务企业、汽车租赁企业；地方汽车流通行业组织；相关科研、教学单位、社会团体；相关媒体、网站以及个人自愿参加的全国性汽车服务贸易行业社团组织，总部设在北京。于1990年由民政部正式批准成立 协会的主要任务：以为会员、行业和政府服务为根本宗旨，以推进汽车流通行业现代化建设为主要任务，进一步深化改革，开拓创新，加快发展，努力把协会建设成为一个服务功能强、社会联系广泛、国内外知名度较高，能够更好地发挥政府和企业桥梁与纽带作用的全国性汽车流通行业组织
中国汽车工程学会（SAE-China）	成立于1963年，是由中国汽车科技工作者自愿组成的全国性、学术性法人团体；是中国科学技术协会的组成部分，非营利性社会组织；是国际汽车工程学会联合会（FISITA）常务理事；是亚太汽车工程年会（APAC）发起成员之一。中国汽车工程学会经过五十余年的发展，已经成为推动汽车产业健康、持续发展不可缺少的重要力量，得到了国内外汽车行业、

主要协会	主要职能
	社会各界、政府部门和广大科技人员的认可

(2) 行业主要法律法规和政策

汽车行业适用的主要法律法规及政策如下表：

序号	名称	发布机构及日期	主要内容
1	商务部等 17 部门关于搞活汽车流通扩大汽车消费若干措施的通知	商务部等 17 部门 2022 年 7 月	支持新能源汽车消费，研究免征新能源汽车车辆购置税政策到期后延期问题。深入开展新能源汽车下乡活动，鼓励有条件的地方出台下乡支持政策，引导企业加大活动优惠力度，促进农村地区新能源汽车消费使用
2	《国务院办公厅关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢复的意见》	国务院 2022 年 4 月	破除限制消费障碍壁垒，稳定增加汽车等大宗消费，各地区不得新增汽车限购措施，已实施限购的地区逐步增加汽车增量指标数量、放宽购车人员资格限制，鼓励除个别超大城市外的限购地区实施城区、郊区指标差异化政策，更多通过法律、经济和科技手段调节汽车使用，因地制宜逐步取消汽车限购，推动汽车等消费品由购买管理向使用管理转变。建立健全汽车，改装行业管理机制，加快发展汽车后市场
3	外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2021 年版）	发改委、商务部 2021 年 12 月	自 2022 年 1 月 1 日起我国取消乘用车制造外资股比限制以及同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类整车产品的合资企业的限制
4	《中共中央国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》	中共中央、国务院 2021 年 9 月	提出到 2025 年，绿色低碳循环发展的经济体系初步形成，重点行业能源利用效率大幅提升。到 2030 年，经济社会发展全面绿色转型取得显著成效，重点耗能行业能源利用效率达到国际先进水平。到 2060 年，绿色低碳循环发展的经济体系和清洁低碳安全高效的能源体系全面建立
5	《绿色出行创建行动方案》	发改委 2020 年 7 月	明确加快充电基础设施建设、推广新能源和清洁能源车辆规模、公共交通优先，力争 2022 年 60% 以上创建城市绿色出行比例达 70% 以上
6	《进一步优化营商环境更好服务市场主体的实施意见》	国务院 2020 年 7 月	提出 2020 年底前优化新能源车审批发布程序
8	《支持疫情防控和经济社会发展税费优惠政策指引》	税务总局 2020 年 3 月	对二手车经销企业销售旧车减征增值税、新能源汽车免征车辆购置税政策延长 2 年，促进汽车消费；对所有购置新能源汽车的单位和个人，自 2018 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日，对列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》（以下简称《目录》）的新能源汽车，免征车辆购置税；对 2017 年

序号	名称	发布机构及日期	主要内容
			12月31日之前已列入《目录》的新能源汽车，对其免征车辆购置税政策继续有效
9	商务部例行发布会讲话	商务部 2020年2月	商务部将会同相关部门研究出台进一步稳定汽车消费的政策措施，减轻疫情对汽车消费的影响，同时，鼓励各地根据形势变化，因地制宜出台促进新能源汽车消费、增加传统汽车限购指标和开展汽车以旧换新等举措，促进汽车消费
10	《中央政治局常委会会议研究应对新型冠状病毒肺炎疫情工作讲话》	中共中央 2020年2月	积极稳定汽车等传统大宗消费，鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌配额，带动汽车及相关产品消费
11	《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（征求意见稿）	工信部 2019年12月	规划提出到2025年，新能源汽车市场竞争力明显提高，动力电池、驱动电力、车载操作系统等关键技术取得重大突破。新能源汽车新车销量占比达到25%左右，智能网联汽车新车销量占比达到30%，高度自动驾驶智能网联汽车实现限定区域和特定场景商业化应用
12	关于加快发展流通促进商业消费的意见	国务院 2019年8月	释放汽车消费潜力。实施汽车限购的地区要结合实际，探索推行逐步放宽或取消限购的具体措施。有条件的地方对购置新能源汽车给予积极支持。促进二手车流通，进一步落实全面取消二手车限迁政策，大气污染防治重点区域应允许符合在用排放标准的二手车在本省（市）内交易流通
13	推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案（2019-2020年）	发改委、生态环境部、商务部 2019年6月	加快新一代车用动力电池研发和产业化，坚决破除乘用车消费障碍、严禁各地出台新的汽车限购规定，研究制定促进老旧汽车淘汰更新政策
14	进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案	发改委、工信部、民政部、财政部、住建部、交通部、农业部、商务部、卫健委、市场监管总局 2019年2月	多措并举促进汽车消费，更好满足居民出行需要。有序推进老旧汽车报废更新，持续优化新能源汽车补贴结构，促进农村汽车更新换代，稳步推进放宽皮卡进城限制范围，加快繁荣二手车市场，进一步优化地方政府机动车管理措施

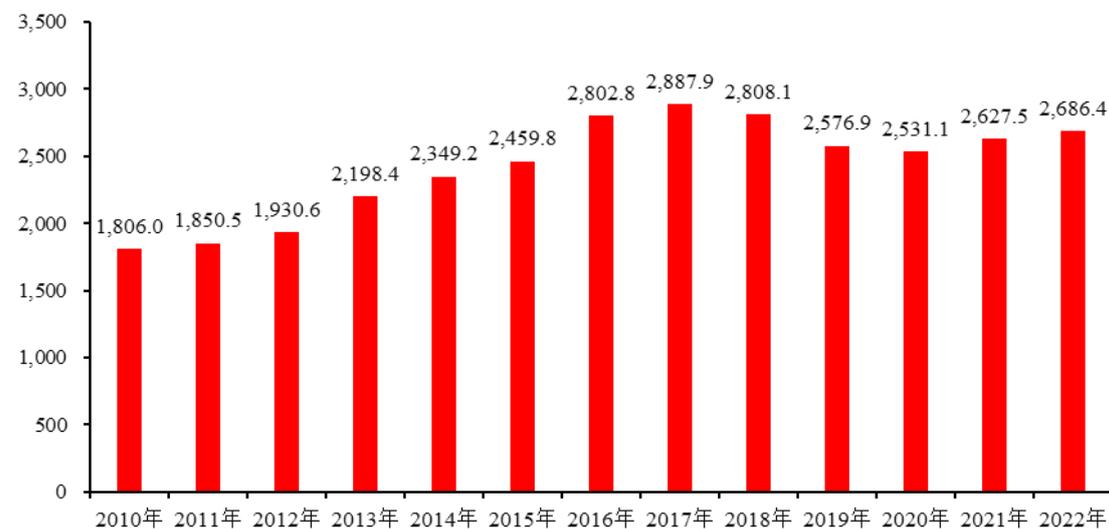
2、行业发展情况及特点

（1）汽车行业基本情况

汽车产业历经百年发展，已成为世界上规模最大、最重要的产业之一，是包括美国、日本、德国、法国在内的众多工业发达国家的国民经济支柱产业。近年来，在公共卫生与安全事件反复、内需不足和供应链紧张的背景下，中国汽车工业逆势实现了正增长。根据中国汽车工业协会数据，2021年，我国汽车产量与

销量分别为 2,608.2 万辆和 2,627.5 万辆，同比分别增长 3.4% 和 3.8%。其中，乘用车产量与销量分别为 2,140.8 万辆和 2,148.2 万辆，同比分别增长 7.1% 和 6.5%；2022 年，我国汽车产量与销量分别为 2,702.1 万辆和 2,686.4 万辆，同比分别增长 3.4% 和 2.1%。其中，乘用车产量与销量分别为 2,383.6 万辆和 2,356.3 万辆，同比分别增长 11.2% 和 9.5%。

2010-2022 年中国汽车销量（万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

我国汽车行业高速发展的同时，也带来了诸如交通、环保、能源等一系列社会问题，在国家越来越重视节约资源、节能减排和循环经济的政策指引下，汽车轻量化以及新能源汽车成为了我国汽车行业发展的新方向。

1) 汽车轻量化

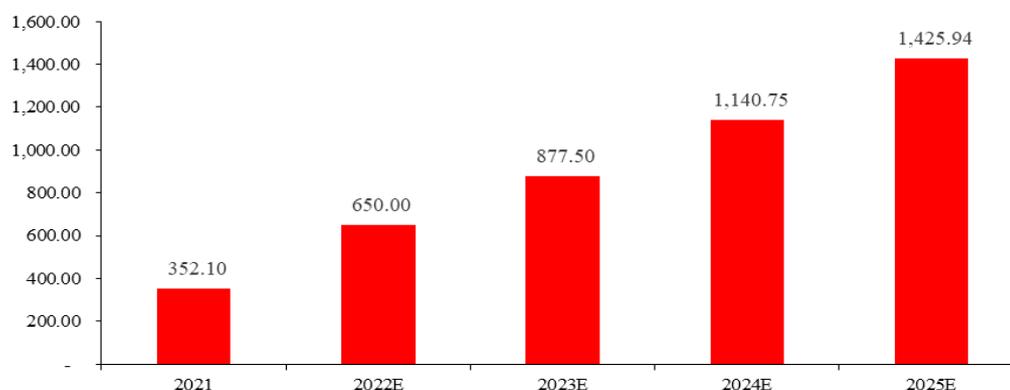
汽车车身约占汽车总重量的 30%，据中国汽车工业协会统计，空载情况下，约 70% 的油耗用在车身重量上，若汽车整车重量降低 10%，燃油效率可提高 6%-8%；整车重量每减少 100kg，其百公里油耗可降低 0.4-1.0L，二氧化碳排放量也将相应减少 7.5-12.5g/km。汽车轻量化后车辆加速性提高，车辆控制稳定性、噪音、振动方面也均有改善。因此，车身重量的降低将对整车的燃油经济性、车辆控制稳定性、减少废气排放都有显著效果。

2) 新能源汽车

新能源汽车市场呈现出爆发式增长，根据中国汽车工业协会数据，2021 年产销量分别为 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比均增长约 1.6 倍，全年渗透率大幅

攀升八个百分点至 13.4%，十二月单月渗透率更高达 19.1%。中国新能源汽车行业已经从政策驱动转向市场拉动的新阶段，呈现出市场规模和质量双提升的良好发展态势。此外，中国新能源汽车产业快速发展，逐步成为全球汽车产业电动化进程的重要引擎及创新高地。自主品牌强势崛起，产品供给丰富多样，市场份额显著增加，供应链和产业链亦进一步完善并形成优势，重塑汽车工业发展新格局。

2021-2025 年中国新能源汽车销量及预测（万辆）



数据来源：光大证券

（2）汽车零部件行业发展趋势

1）全球汽车零部件行业发展趋势

①采购全球化

为了增强竞争优势，跨国公司在全球范围内优化资源配置，利用全球资源实现零部件的全球采购，在开发、生产、采购、物流等多方面压缩成本。整车企业为降低成本，提高产品在全球市场的竞争力，对所需的零部件按性能、质量、价格、供货条件在全球范围内进行比较，择优采购，改变了只局限于采购本国内部零部件产品的做法。而零部件企业也将其产品面向全球销售，不再局限于仅仅供应给本国内部的下游企业。

②产业链上下游协作更加紧密

汽车零部件行业未来的竞争将更多的体现在供应链与供应链之间的竞争。要在日益激烈的竞争下取得优势，汽车零部件生产企业需具备同步开发能力、加工技术和大批量及时交付能力，促进企业与下游整车厂的协作不断加深。此外，汽车零部件企业与上游供应商间的合作也会更加紧密，汽车零部件生产厂商需对上游原材料供应商的加工技术能力充分了解和信任，同时与上游供应商实现生产计

划及时共享和原材料库存整体安排。

③技术高新化

全球汽车零部件企业正积极推动核心技术的研发和产业化,加速了汽车行业核心零部件的技术突破。在全球汽车电动化、智能化、网联化发展趋势的影响下,汽车零部件的技术发展趋势主要体现在以下方面:

A.新能源化

受新能源汽车及充电设施行业快速发展的推动,对核心零部件的需求也将迎来高速发展期,汽车零部件企业在动力电池管理系统、电力电池和燃料电池核心部件等方面进行研发和投入,致力于提升电池的能量密度、安全性、可靠性及经济性。

B.轻量化

随着新能源汽车的快速发展,汽车轻量化已成为汽车行业发展的主流方向,对汽车零部件生产技术也提出了更高的要求,采用轻量材料或高强度钢材料成为各汽车零部件供应商生产工艺的发展方向。高强度钢具有强度高、塑性、韧性较好、安全性高、成本较低等优点,较普通钢材能很大程度减轻车身重量,在汽车冲压零部件中所占比例正大幅上升。铝、镁合金等轻量化材料也在汽车行业得到广泛应用,其中铝合金具有密度低、强度高、抗腐蚀性强、导热性较好的特点,能够较好的应用在汽车发动机气缸盖、热交换器中;镁合金则具有优异的散热性和抗震性,主要应用在方向盘、轴承、安全气囊底座中。

C.电子化、智能化

为满足人们对汽车安全性、操作便利性、娱乐性日益提高的需求,汽车及汽车零部件行业正在向电子化、智能化的方向发展,为汽车创造高附加值拓展了空间。目前,汽车电子技术被广泛运用在汽车的发动机、底盘、车身控制和故障诊断以及音响、通讯、导航、自动驾驶等方面,保障整车安全性能的同时提高人们在路途中驾驶的乐趣。未来,汽车将完成从“功能机”到“智能机”的转换,进一步促进汽车产业、信息产业的有机结合。

2) 我国汽车零部件行业发展趋势

①汽车零部件行业仍有巨大空间

汽车产业已成为我国国民经济中的一个重要支柱产业，而零部件作为汽车工业中的上游产业，是整个汽车工业产业链的重要组成部分。21 世纪以来，我国汽车行业保持连续十余年的高速增长，尽管 2018 年汽车消费市场转冷，但我国汽车零部件领域创新要素已经形成一定积累，创新环境逐步向好，相关财政和产业政策不断优化、发明专利数量稳步提升，产业链条不断完善，故长期向好势头不变，中国汽车行业也将从过去的做大规模向做强实力转变。据公安部统计，2008 年末至 2021 年末我国民用汽车保有量从 6,467 万辆增长至 30,151 万辆，年复合增长率为 12.57%。汽车保有量的增长带动了我国汽车售后服务市场对零部件的需求，有较大的增长空间。

②汽车零部件采购国产化

随着汽车制造行业竞争日趋激烈，以及美国、欧洲和日本等发达国家和地区的汽车消费市场逐渐饱和，为了有效降低生产成本并开拓新兴市场，汽车及零部件企业开始加速向中国、印度、东南亚等国家和地区进行产业转移，给我国汽车零部件市场带来了广阔的增长空间。虽然与来自传统汽车工业强国相比，我国汽车零部件企业的设计、研发和生产能力仍存在较大的差距，但近年来随着我国汽车工业的迅速发展，内资零部件企业设计、研发、生产能力均取得了长足的进步，逐步得到众多主机厂的认可。

同时，一方面，合资厂商为了迎合我国消费者的需求，降低采购成本，更多地选择研发能力、工艺水平正在不断提高的内资汽车零部件企业，从而为我国汽车零部件企业带来了替代原有高成本的外资零部件企业的机会。另一方面，依靠巨大的国内汽车市场规模以及成本优势，部分优质自主厂商逐步凭借技术积累以及资本优势吸收引进高端技术，国内自主零部件厂商取代国际厂商的趋势也已经出现。

③产业布局集群化、产品生产集成化的趋势更为明显

整车厂业务区域布局具有较强的集群化特点，从而决定了以产业链为核心，并在一定区域内形成配套产业集群的发展模式具有较强的竞争优势。出于降低运输成本，缩短供货周期、提高协同能力的目的，国内汽车零部件企业一般选择在

整车厂附近区域设立生产基地，因而产业布局集群化的趋势越发明显。此外，整车厂为了有效降低生产成本、缩短开发周期、提高产品竞争力，在产品开发时普遍采用系统化开发、模块化制造、集成化供货的模式，从而对零部件供应商集成化生产能力的要求也越来越高，并最终促使国内汽车零部件厂商的生产模式逐步向系统化、模块化方向转变。

④产业整合重组进程加快

随着国内汽车行业竞争的日趋激烈，消费者对汽车的价格敏感性变得更为强烈，从而对汽车零部件企业的成本控制水平提出了新的要求。汽车零部件产品生产具有较强的规模和品牌经济效应，通过大规模的组织生产、运输能够有效降低生产成本，并提升产品供货能力及品牌知名度。因此通过整合内外部资源，提升整体规模并降低生产成本将是汽车零部件企业未来着力提升的核心竞争力之一。

（二）行业竞争情况

1、行业的竞争格局

我国汽车零部件产业的区域集中度较高，且多与整车制造产业形成完整配套体系。产业发展的特征包括两大方面：行业空间大，持续增长；竞争格局分散，企业平均规模较小。目前，国内零部件企业超过 16 万家，国内发展较好、实力较强的汽车零部件企业不断涌现，在核心技术创新、配套市场突破、产业战略格局提升、企业内部改革方面取得了显著成就。

（1）行业竞争特点

①我国关键汽车零部件领域以跨国汽车零部件供应商为主导

我国汽车零部件行业起步较晚，在关键汽车零部件制造领域难以达到国内合资整车制造商的直接配套标准。跨国汽车零部件供应商则凭借其拥有的先进零部件设计和研发技术、与整车制造商长期稳固的合作关系或其本身便是源自外资整车品牌等先行优势，在我国关键汽车零部件制造领域起到主导作用。在此背景下，我国汽车零部件供应商通往关键零部件设计和制造的途径往往需从寻求与跨国汽车零部件供应商的合作开始，通过不断的技术积累，缩小与跨国汽车零部件供应商在关键零部件制造领域的差距，进而实现整车关键零部件自主配套的目标。

②我国汽车非关键零部件领域市场集中度较低

尽管我国自主零部件供应商中已出现一批专业性较强的企业，但更多的自主零部件供应商集中在低附加值零部件领域，且分散重复。

③我国汽车零部件产业体系特征

目前，我国汽车产业主要包括欧、美、日、韩和自主等多种品牌体系，各品牌体系零部件配套供应的市场化程度有较大差异。对于国内自主品牌零部件企业，自主品牌是主要的配套市场，而欧美系配套市场只有部分研发能力较强、规模较大的企业才能进入，日韩系配套市场则因市场化程度最低而难以进入。

品牌体系	市场化程度	特征
欧美系	高	对产品技术含量要求较高，只有部分研发实力较强、生产规模较大的自主品牌零部件企业能够成为该体系的供应商
日韩系	低	整车企业控制了关键零部件企业的股权，形成“金字塔式”的“整零”关系模式，自主品牌零部件企业很难进入这种封闭的供应体系
自主品牌	高	实行本土化采购战略，是国内具备整车配套能力的自主品牌零部件企业重点竞争的市场

(2) 竞争格局

①区域竞争格局

经济发达的国家和地区，居民收入和消费水平较高，汽车的销售量和保有量较大，汽车零部件的需求也较高。另外，为达到同步开发、及时供货、节约成本等目的，汽车零部件供应商通常围绕整车制造商所在区域选址布局，从而形成与东北、环渤海、长三角、珠三角、华中和西南六大汽车产业群对应的零部件产业集群。

②供应商竞争格局

整车厂的直属配件厂或子公司、跨国汽车零部件公司在国内的独资或合资公司、规模较大的民营汽车配件企业构成了汽车产业链上的主要一级供应商。

从属于整车厂的整体部署，整车厂的直属配件厂或子公司往往控制了发动机、车身等核心系统的制造权，其产品品种相对较为单一、规模较大。跨国汽车零部件公司在国内的独资或合资公司，拥有外资的资金、技术和管理方面的支持，具有较大的规模和资金技术实力，管理水平较高，市场竞争能力较强。规模较大

的民营汽车配件企业，拥有较大的规模和资金实力，技术处于领先水平，产品具有较好的性价比，质量和成本具有竞争力。

二级供应商竞争较为激烈，产品技术水平、价格、成本是竞争实力的关键因素，该类企业对市场反映灵敏，经营机制灵活，产品专业性较强，该层次内龙头企业部分产品可以达到世界先进水平，目前处于高速发展阶段。

三级供应商主要为规模较小的零部件供应企业，靠部分低端配套产品和为中大型配套企业加工维持经营，规模较小、抗风险能力较差、缺乏核心竞争力。

我国汽车零部件产业内大部分企业主要集中于东北、长三角、珠三角、环渤海、华中和西南等汽车产业集群区域。

2、同行业可比公司基本情况

我国汽车零部件行业市场容量巨大，零部件企业数量众多，规模普遍较小，总体呈现“小而散”的市场格局。根据企查查数据，2021年汽车零部件相关企业注册量为16.65万家，同比增长63.56%。

公司同行业上市公司较多，基于具体产品类型、主要客户、所处地域等方面的相似性，选取下列四家作为可比公司进行对比分析。

序号	可比公司	基本情况
1	宁波华翔	成立于1988年9月，于2005年6月在深圳证券交易所中小板上市，股票代码002048。该公司主要从事汽车零部件的设计、开发、生产和销售，主要产品是装饰条、主副仪表板、门板、立柱、后视镜等汽车内外饰件，车身金属件以及车身轻量化材料等。公司是大众、宝马、奔驰、奥迪、通用、福特、丰田、日产、捷豹路虎、沃尔沃、上汽乘用车、一汽轿车、长城汽车、吉利汽车等国内外汽车制造商的主要零部件供应商之一
2	华达科技	成立于2002年11月，于2017年1月在上海证券交易所主板上市，股票代码603358。该公司是一家专注于乘用车车身零部件及相关模具的开发、生产与销售的企业，主要客户为广州本田、上汽大众、上汽荣威、上汽通用、一汽大众、武汉本田、广汽丰田、东风日产、广汽集团、北汽集团、奇瑞汽车、东风悦达起亚、吉利汽车、长安汽车、中国重汽等整车企业
3	富奥股份	成立于1988年10月，于1993年9月在深圳证券交易所主板上市，股票代码000030。该公司主营业务为汽车零部件的研发、生产和销售。公司主要产品包括底盘系统、环境系统、制动和传动系统、转向及安全系统、电子电器系统、发动机附件系统等六大系列，产品品种覆盖重、中、轻、微型商用车和高、中、低档乘用车等系列车型
4	常青股份	成立于1988年9月，于2017年3月在上海证券交易所主板上市，股票代码603768。该公司主营业务为汽车冲压及焊接零部件的开发、生产

序号	可比公司	基本情况
		与销售，产品涵盖商用车和乘用车领域，在商用车配套领域主要客户有江淮汽车、福田戴姆勒汽车（北汽福田下属合营企业）、陕西重汽、东风商用车等国内主要商用车厂家；在乘用车领域主要客户有江淮汽车、奇瑞汽车、北汽集团

上述同行业主要上市公司的2021年度/2021年末及2022年度/2022年末的资产规模、销售规模等经营情况如下所示：

单位：亿元

证券代码	证券简称	总资产	净资产	营业收入	净利润
2022年度/2022年末					
002048.SZ	宁波华翔	229.40	126.74	196.26	13.38
603358.SH	华达科技	63.95	35.07	51.63	2.61
000030.SZ	富奥股份	152.59	84.71	125.71	4.68
603768.SH	常青股份	42.00	18.85	31.63	0.96
601279.SH	英利汽车	79.30	41.60	50.94	0.71
2021年度/2021年末					
002048.SZ	宁波华翔	217.96	122.03	175.88	15.21
603358.SH	华达科技	56.51	32.42	47.17	3.66
000030.SZ	富奥股份	148.61	85.12	128.28	7.78
603768.SH	常青股份	38.61	18.01	30.09	0.59
601279.SH	英利汽车	71.35	41.14	45.95	2.06

3、公司竞争优势

（1）客户资源优势

公司多年给国内主流品牌供货，与一汽大众、北京奔驰、上汽大众、上汽通用、吉利汽车、沃尔沃亚太、华晨宝马等优质客户建立了深度合作关系，合作范围包括前期参与零件设计结构开发，整车零件布局，后期过程开发直至批量供货。同时，公司逐步推广以新能源车为主的新兴主机厂客户业务，与国内知名新能源车企比亚迪、小鹏、蔚来、零跑以及北美知名新能源车企等展开合作，客户结构不断丰富。

整车厂通常具备严格的外部采购管理体系，对于产品的交付期及质量要求非常高，进入其采购供应链的厂商将面临较高标准的资格审核。同时整车厂每年定期对供应商进行审核，并开发潜在供应商，保障生产供应的稳定性。优质客户的

审核为公司带来以下优势：①客户高标准的采购准入体系促使公司的技术创新水平和产品质量控制水平始终能够保持在行业前列；②一旦通过供应商体系考核，通常会保持稳定的合作，不会轻易更换供应商，能够为公司提供长期稳定的产品订单；③有助于公司开拓并获取新客户。

（2）多样化的技术解决方案和完善的研发体系优势

公司的研发中心涵盖产品结构设计、CAE 仿真模拟分析、模具工装设计、产品试制、过程开发、质量控制、试验验证等一系列功能，可以为客户提供工程可行性分析、数据模型支持、轻量化的设计服务，同时利用自身经验优势结合 CAE 仿真软件完成产品的刚度、强度、振动耐久、碰撞以及工艺成型等模拟分析，在缩短开发周期的同时提高了产品质量并利用拓扑优化降低了开发成本。研发中心实验室是一个集物理、化学、环境可靠性、腐蚀、振动耐久、机械可靠性实验室为一体的综合性实验室，已得到一汽大众、吉利 VOLVO、一汽红旗等多家汽车制造商的认可，为公司的研发创新提供了有力的实验验证资源保障。

（3）雄厚的生产制造实力优势

国际先进的生产设备奠定了公司雄厚的制造实力。公司拥有数条大型进口冲压生产线及全自动热压生产线，数十台进口油压机、注塑机、多工位移送冲压机，数十台德国、日本、瑞典等进口自动焊接、水切割、涂胶机器人，德国 TRUMPF 激光焊接组，完整的产品性能试验设备，并且公司拥有 SAP、MES 等先进的管理软件，保证了公司可实现智能化的管控一体化生产，使公司拥有优秀的生产制造能力。

（4）生产基地布局优势

公司实施生产基地战略布局，迄今为止已经在国内主要客户周边建有二十余个生产基地，已在华南、华中、华北、华东以及东北地区建立全面的生产配套网络，缩短了与整车厂的配套距离，也缩短了对整车厂要求的反应时间。上述生产基地的建成表明公司全国布局已基本完成，未来将能实现更加贴近客户，提供更好的服务，为提升市场开发提供了良好的竞争基础。

（5）产品质量优势

整车制造属于高度精细化产业，因此汽车零部件供应商产品的质量将直接决

定其竞争地位和盈利能力。公司设立以来一直对产品品质高度重视，将产品质量管理作为企业发展的重中之重。公司通过了 IATF16949: 2016 质量体系认证，建立了包括新产品质量管理、过程质量管理、售后质量管理在内的一整套质量保证体系，并依托该体系，使公司产品质量得到了有效的保障，同时关键总成产品采用在线自动尺寸检测，有效监控过程波动，提高产品合格率。

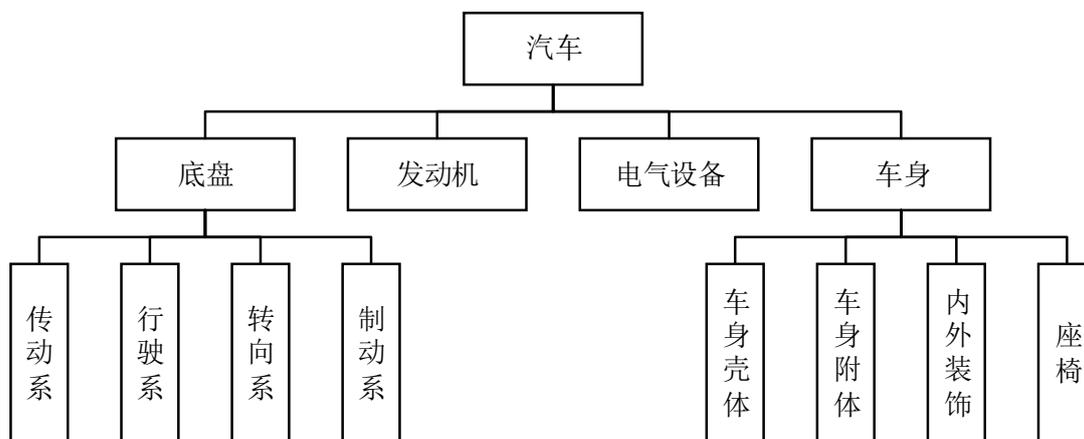
四、公司主要业务模式、产品或服务的主要内容

(一) 公司产品或服务的主要内容

1、汽车零部件行业的基本概念介绍

(1) 汽车总体构成

整车总体上由发动机、底盘、车身、电气设备四大部分构成。发动机的作用是使燃料燃烧而发出动力，一般由曲柄连杆机构、配气机构、供给系统、点火系统、冷却系统、润滑系统、启动系统等部分组成。汽车底盘的作用是支撑、安装发动机及其各部件、总成，形成汽车的整体造型，并接受发动机的动力，使汽车产生运动并按驾驶员的操控而正常行驶，底盘一般由传动系、行驶系、转向系和制动系等部分组成。车身一般由白车身、内装件、外装件、电气附件组成。白车身是指车身结构件及覆盖件的焊接总成，同时包括前翼子板、车门、发动机罩和行李舱盖在内的未涂漆的车身，形成车身的封闭刚性结构。汽车电气设备主要包括电源系统、启动系统、点火系统、照明系统、信号系统、仪表系统、辅助电气系统、电子控制系统。



(2) 汽车零部件分类

汽车零部件按照材质、结构功能等不同分类标准的情况如下：

汽车零部件分类	含义
按材质分类	可分为金属零部件和非金属零部件，其中金属零部件占比约60%-70%，金属零件部分涉及材料为碳钢、铝合金；非金属零部件占比约30-40%。非金属零部件中塑料零部件占比约为5%-10%，从发展趋势来看，金属零部件比重逐渐下降，非金属零部件逐渐增加
按结构功能分类	可分为动力系统、传动系统、悬挂系统、制动系统、电气系统及其他（一般用品、装载工具等）

2、公司主要产品

公司主要产品包含金属零部件和非金属零部件两大类，金属零部件包括仪表板骨架、防撞梁、门槛、EV 电池下壳体以及其他车身冲压件等；非金属零部件包括前端框架、车底护板、备胎仓、EV 电池上壳体、电瓶托盘、轮罩等。除汽车零部件外，公司也生产少量汽车零部件相关的模具。

(1) 金属零部件

公司生产的金属零部件应用示意图如下：

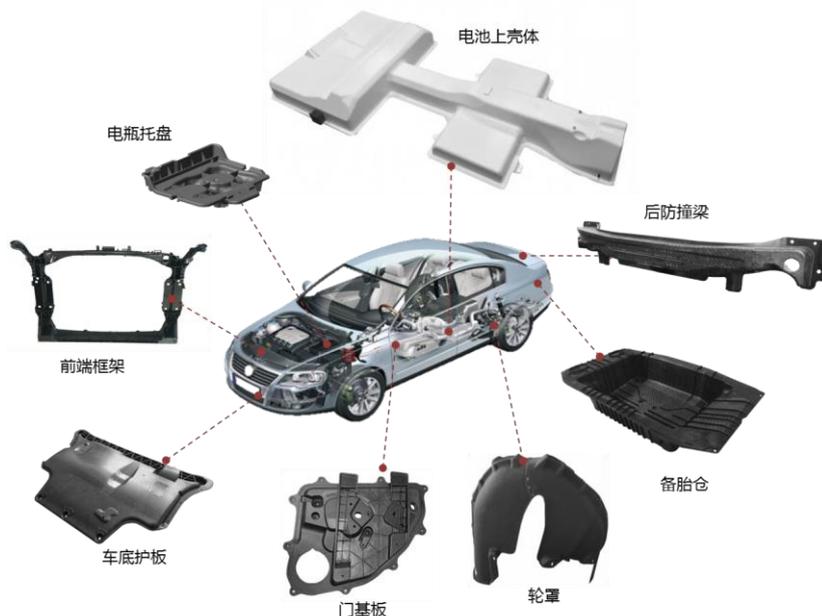


公司金属零部件主要包括仪表板骨架、防撞梁、门槛、EV 电池下壳体、车身冲压件等。

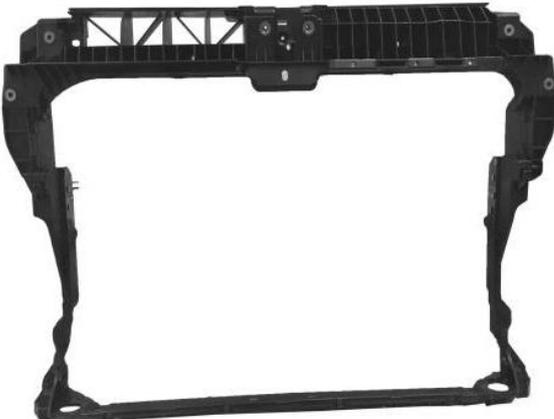
产品名称	产品图片	主要产品用途
仪表板骨架		仪表板骨架用于仪表台、转向柱、中控、手套箱、空调、线控等的支撑和连接
防撞梁		防撞梁是用来减轻车辆受到外力撞击时产生的二次伤害的震动力的一种装置，尽可能减小撞击力对车身纵梁、水箱、人员的损害，对车辆起到有效保护作用
门槛		位于车门正下方，固定车身
EV 电池下壳体		电池包分为电池上壳体、下壳体两部分，主要用于安装电池模组，为整车提供电力保障，材料分碳钢、铝合金两部分，涉及冲压、焊接、涂胶等工序，对密封要求极高
车身冲压件		构成汽车车身的金属冲压件，一部分经冲压后直接成为汽车零部件；另一部分经冲压后还需经过焊接、机械加工等工艺才能成为汽车零部件

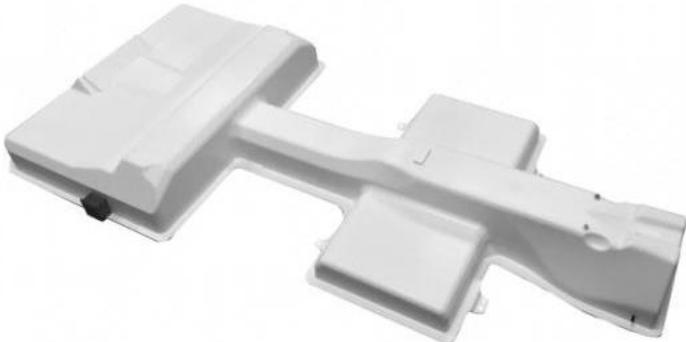
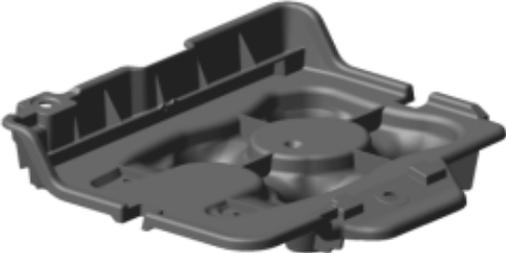
(2) 非金属零部件

公司生产的非金属零部件应用示意图如下：



公司非金属零部件主要包括前端框架、车底护板、备胎仓、EV 电池上壳体、电瓶托盘、轮罩、门基板、车灯支架、扰流板等，部分产品示意如下：

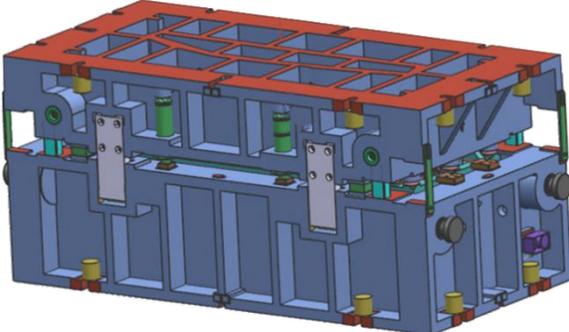
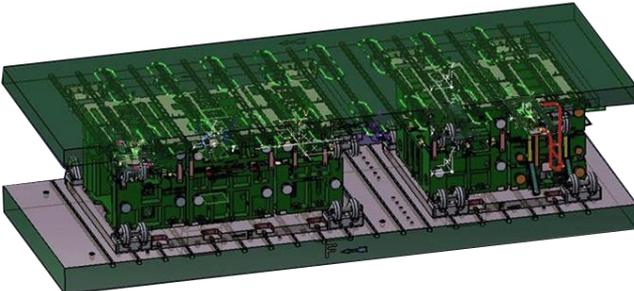
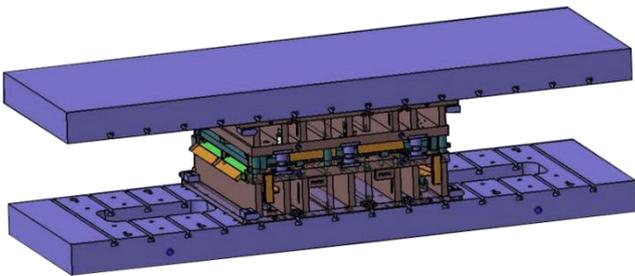
产品名称	产品图片	主要产品用途
前端框架		前端框架是汽车集成化设计的核心部件，是汽车冷却系统、照明系统、导风系统以及前罩锁及其附件等系统的承载结构
车底护板		降低风阻，保护底盘，防止行驶过程中由于凹凸不平的路面或飞石和沙砾撞击对底盘造成损坏

产品名称	产品图片	主要产品用途
备胎仓		用来储存汽车备用轮胎
EV 电池上壳体		动力电池包的一部分，主要用于保护锂电池免受碰撞和挤压，并起到隔绝密封的作用
电瓶托盘		用来固定和承托汽车电瓶
轮罩		装在车轮外侧，起到装饰和防泥水的作用

(3) 模具

公司冲压模具主要有三类：

产品名称	产品图片	主要产品用途
------	------	--------

产品名称	产品图片	主要产品用途
单序工程模具		一 模 一 腔 或 一 模 两 腔，可完成大型复杂冲压零件的单序生产
连续模具		一 模 多 腔，一套模具可以完成一个或两个小型的冲压件的全序生产，效率高
传递模具		一 模 多 腔 或 一 模 一 腔 联合安装，可完成中大型零件的连续生产，效率高

(二) 主要业务模式

1、采购模式

公司主要原材料为车用钢材、铝材和热塑、热固类材料等。

目前车用钢材按材质可分为普通车用钢材、高强度车用钢材和超高强度车用钢材。普通车用钢材和高强度车用钢材在国内均有生产且生产技术较为成熟，因此客户往往只向公司指定钢厂范围及钢材的相应规格，由公司自行选定供应商。超高强度车用钢材的供应主要依赖进口，因此客户一般向公司指定具体供应商及钢材规格。

铝合金具有密度小、比强度高、耐锈蚀、热稳定性好、易成形、技术成熟等优点，主要应用在白车身和底盘结构件，用以代替钢铁达到轻量化的效果。公司

用铝合金主要分为铝板和铝型材，以 AlMg-Si（6000 系）为主。

对于钢材铝材类金属原材料，公司实际生产中会综合销售订单、销售预测信息、采购周期、生产计划及库存等因素进行采购。因账期、服务、交付等原因，公司通过第三方经销商采购大部分金属原材料。公司在每月进行询比议价，确定供应商，采用货到付款的付款方式。

热塑、热固类材料，如 PP 玻纤增强材料，公司与主要供应商建立了长期合作关系，采取年度锁定价格，每年初根据项目整体情况，商定新一年度价格。通过逐月签订详细规格的采购合同或采购订单进行采购。

对于零部件，由于公司产能有限，且有些小型零部件自身生产不经济，公司对于部分自产不经济的零部件，采用了外购的方式，采购的绝大多数零部件与其他零部件一起由公司加工组装为成品后销售。该模式下公司能够更有效的利用产能，更好的满足整车厂的要求，具有必要性和合理性。

该模式符合行业惯例，在汽车零部件行业中分为多级零部件生产商，其中一级生产商直接为整车厂供货，其他级别零部件生产商主要为上一级的零部件生产商供货。

公司主要采购流程图如下：

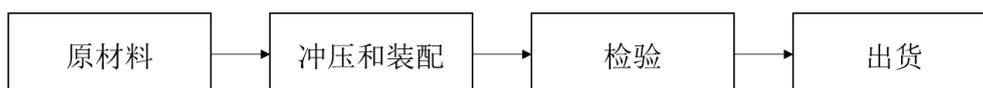


2、生产模式

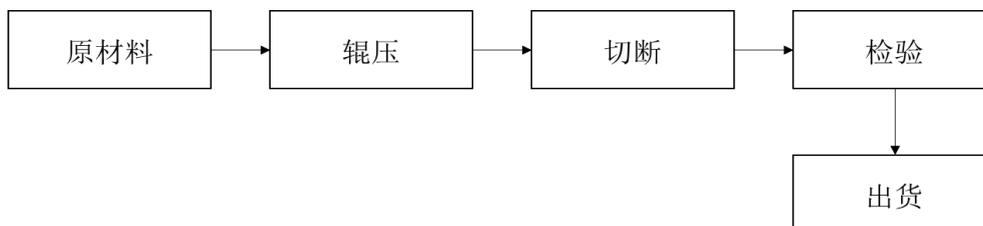
公司采用“以销定产”的生产方式。汽车零部件因其种类繁多、不同种类的零部件需要满足不同的物理特性、即使同一种零部件因其对应的车型不同也会导致其规格不同，产品应用领域、材质要求、结构规格方面差异较大。因此公司在取得产品订单并签署框架合同后将产品规格以及技术参数提交研发部门按照下游整车制造商的要求进行相应的工艺设计和模具开发，在通过整车制造商或一级零部件供应商生产批准程序（PPAP）后由生产部视订单的具体情况制定生产计划并组织生产。

公司的主要产品按照工艺流程的区别，可以大致分为金属冲压件、金属辊压件、金属焊接件、非金属注塑件和非金属热压件，相应的工艺流程如下：

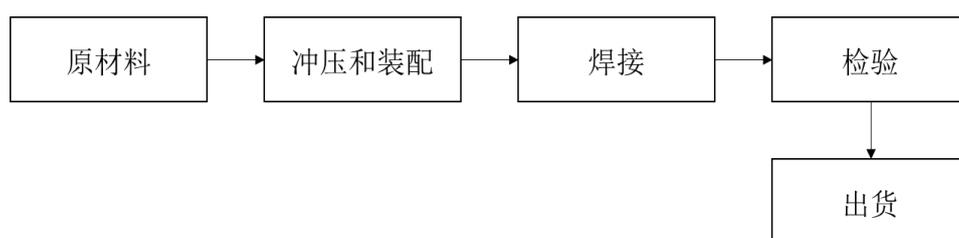
(1) 金属冲压件



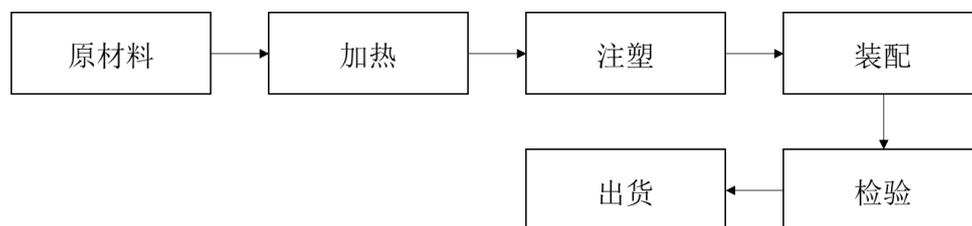
(2) 金属辊压件



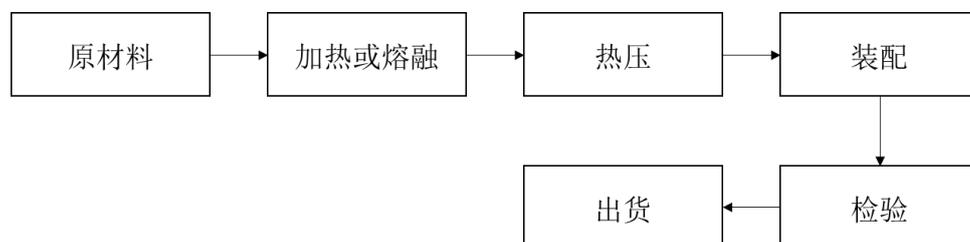
(3) 金属焊接件



(4) 非金属注塑件



(5) 非金属热压件



上述金属零部件工艺流程中，部分出售的零部件需再进行电泳电镀等表面处理，由于公司无表面处理工序和设备，该工序均由外协厂完成。

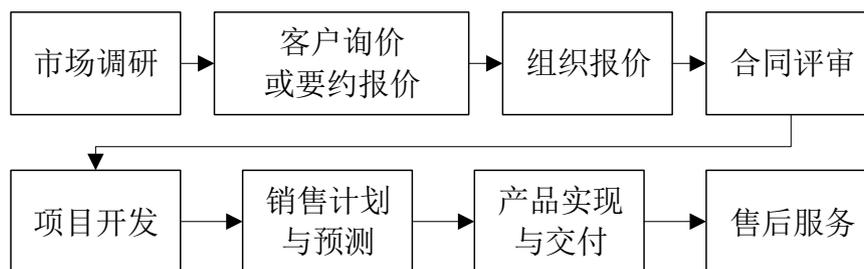
3、销售模式

公司目前采用区域性管理模式，实行大客户经理制。公司销售均为直销，不存在经销情况。公司业务部主要负责客户新项目的议价、承接和量产产品的订单承接及销售服务。

公司在与整车制造商的合作过程中通常采用“一品一点”配套模式，即一款

零件只由一个零部件厂商供应。

公司主要销售流程图如下：



五、公司现有业务发展安排及未来发展战略

（一）公司现有业务发展安排

根据公司的发展战略与经营目标，公司现有业务发展计划如下：

1、设备升级改造计划

公司将全方位提升汽车零部件传统及自动化产品线，从技术角度和市场推广角度，围绕公司主营产品的相关领域，全面升级公司制造设备，进一步扩大公司汽车零部件产品生产规模，满足快速增长的市场需求。

2、业务计划

（1）持续优化现有工艺，提升产品设计生产能力

公司将继续优化现有生产工艺，持续提升金属和非金属零部件的设计和生产能力。基于公司既能够完成金属也能够完成非金属结构零件的优势，向系统零件供货商发展。

（2）提升研发能力，融合金属和非金属工艺

随着汽车轻量化要求越来越高，不同材料的混合使用已经成为重要的技术手段，公司在金属与非金属领域均有良好基础，对不同材料的特性有着深刻的理解。基于上述基础，公司将进一步增强研发能力，进一步增强不同材料的融合使用，实现更加精准的零部件材料设计技术，从而实现在减轻重量的基础上保证零部件强度和降低生产成本的目标。

3、研发和创新计划

公司将在轻量化方向上继续发力，利用公司的研发实力，将不同的轻量化产

品组合，打造出更轻量化的车身结构件和安全件。为提升市场占有率，公司将进一步拓展车身结构和安全件，最终具备为汽车制造商提供汽车系统车身结构件总成服务的能力。

公司将持续重点开发轻量化相关的汽车零部件，从产品上包括仪表板横梁，后防撞梁，电池托架，备胎仓，顶棚和前舱隔音垫，电池包壳体，引擎盖，后背门总成，车门总成，副车架总成，碳纤维加强车身零件，钢铝混合车身等；从工艺上包括钢和铝制车身结构及安全零部件的冲压、辊压、焊接，铝合金+复合材料汽车零部件包塑，玻纤增强注塑，复合材料模压，高强钢和铝合金零部件与车身连接等。

公司将侧重集成化零件如模块化产品及大型焊接总成的开发，包括前端框架模块，前围侧围焊接总成，备胎仓焊接总成等。

4、人才引进及培养计划

随着公司经营规模的扩大，公司将按照提高效率、优化结构和保证发展相结合的原则，加大人才的培养和引进力度。公司将加强人力资源体系建设，健全人力资源规划系统、任职资格系统、教育培训系统、绩效及薪酬管理系统，完善分配激励政策，实现公司人力资源增值目标。

(二) 发行人未来的发展战略及目标

公司的发展战略为：公司将不断提升核心竞争力，以市场发展为导向，支持、配合整车制造商于其集中分布区域战略布局产能；大力提高研发及生产技术水平，顺应工业自动化潮流，提升管理及生产经营效率，打造一个立足中国，放眼国际，世界一流的汽车零部件制造企业。

在客户方面，继续保持现有整车客户配套优势，扩展其他客户零部件供货规模，并持续增强国有自主品牌供货份额。在研发方面，继续专注于轻量化车身结构零部件及防撞系统零部件的设计和开发，重点发展模块化零件及大型车身分总成零件。在生产运营方面，持续优化内部运营能力，提升智能制造和精益生产水平。

经营理念方面，建立符合公司发展战略的经营管理体系，增强管理水平及技术开发能力，提升管理运营效率，通过资本市场募集资金扩大公司生产规模，完

成产能的战略布局，积极拓展新客户并进一步满足客户的新产品开发及配套服务需求，完成国内主要汽车产业集群地区的布局，实现经营业绩的持续稳定增长，持续提升公司作为国内一流的汽车零部件生产商的行业地位，不断增强公司设计开发能力及提升生产自动化制造水平。

六、截至最近一期末，公司财务性投资情况

截至 2022 年 12 月末，公司不存在持有财务性投资的情形。

截至 2022 年 12 月末，公司交易性金融资产为 44.26 万元，主要系公司被动持有众泰汽车股票，并非主动购买上市公司股票。截至本募集说明书签署日，公司已出售前述全部股票，出售之后不再持有风险较大的金融产品，公司被动持有的众泰汽车股票为无法收回的应收账款等债权进行债务重组取得，不构成财务性投资。

第二节 本次证券发行概要

一、本次发行的背景和目的

（一）本次向特定对象发行股票的背景

1、汽车工艺快速发展，带来对模具制造新要求

模具属于基础工艺装备，是特定零部件、制件批量化生产的成型工具，被誉为“工业之母”，也是制造业中不可或缺的重要组成部分。汽车上超过 90%的零部件均需要依靠模具来进行批量加工制造，包括钣金件、压铸件、冲压件、塑料件、电子元器件等。我国高端汽车模具领域的技术研发能力较为薄弱，在生产制造的质量、精度、效率、成本、稳定性等指标方面与国外相比还存在一定差距，导致国内高端汽车模具供给不足、进口依赖度较高。

伴随着我国汽车产业链快速发展，行业竞争逐步加剧，汽车主机厂为保持品牌影响力，通过升级换代来吸引消费者、抢占市场份额。因此，新车型投放市场的频率加快、开发周期缩短，整车研发生产的步伐不断加快。汽车模具作为汽车产品开发的关键环节，需要与下游整车行业同步发展以满足需求，这带来了市场扩容的机遇，同时也带来了技术上的挑战。目前的汽车模具行业跟随下游整车行业的发展路径，技术发展呈现出数字化模具技术、冲压成型模拟（CAE）技术、模具先进加工自动化、轻量化新型材料成形模、高强度钢板冲压技术等趋势。

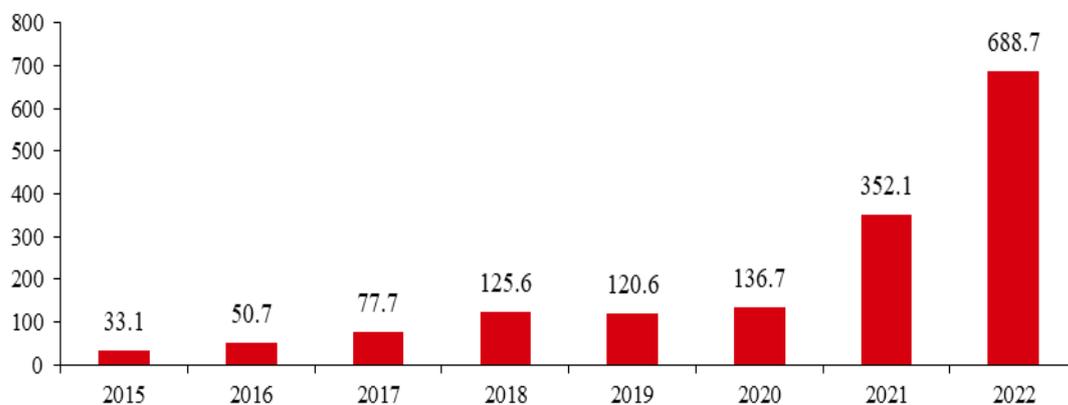
2、新能源汽车行业快速发展，自主品牌强势崛起

随着汽车电动化、智能化趋势的加速推进，新能源汽车在未来逐步取代传统燃油车成为业界的普遍共识。在国家产业政策、能源政策、环保政策等多种因素的推动下，在技术革新的配合下，新能源汽车顺应汽车市场最新消费需求，引领汽车市场未来消费趋势，面临着前所未有的发展机遇。因此，近年来新能源汽车市场呈现出爆发式增长，根据中国汽车工业协会数据，2022 年我国新能源汽车产销分别完成 705.8 万辆和 688.7 万辆，同比分别增长 96.9%和 93.4%，连续 8 年保持全球第一，新能源汽车新车的销量达到汽车新车总销量的 25.6%。

中国新能源汽车行业已经从政策驱动转向市场拉动的新阶段，呈现出市场规模和质量双提升的良好发展态势。此外，中国新能源汽车产业快速发展，逐步成

为全球汽车产业电动化进程的重要引擎及创新高地。自主品牌强势崛起，产品供给丰富多样，市场份额显著增加，供应链和产业链亦进一步完善并形成优势，重塑汽车工业发展新格局。

我国新能源汽车销量（万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

在上述背景下，各企业高度重视新能源汽车产品，供应链资源优先集中供给，从目前发展态势看，整体产销完成情况超出预期。我国汽车品牌紧抓行业快速发展机遇，走在了产业发展的最前端。传统车企如长安、吉利、长城等实现快速转型，开启了中国品牌的崛起之路。造车新势力企业如蔚来、理想、小鹏、零跑等品牌影响力不断提升，更带来了新产品、新技术、新模式、新理念，带动了行业提升。

3、轻量化与新能源并驾齐驱，汽车铝合金产业快速发展

近年来，随着全球各国对环境保护以及可持续发展重视程度日益加深，汽车轻量化、电动化趋势逐步加快。铝合金具有重量轻、耐磨性强、机械强度高、传热及导电性能好、耐高温性强的物理特性，在汽车零部件应用占比逐步增高。2020年10月，国务院办公厅印发了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》提出了汽车发展的整体规划，强调了开展高性能铝镁合金等关键材料产业化应用。轻量化已经成为世界各国汽车制造商最新核心竞争力的重要体现。与传统燃油车相比，新能源汽车轻量化需求明显，其单车用铝量显著高于传统燃油车。根据Ducker Frontier研究数据显示，2020年北美轻型汽车平均单车含铝量为208kg，预计到2026年将提升为233kg，车身零部件用铝需求明显增加，预计引擎盖、

车门、挡泥板、行李箱盖等车身覆盖件的铝合金渗透率将有 10 个百分点以上的提升。

在汽车零部件生产的挤压过程中，铝型材物理及化学性能稳定，产品不易变形，制成的框架结构产品美观大方、稳固使用，是目前汽车重要的机架框架材料之一。由于铝合金型材的变几何截面，零件的刚度较高，可以有效增加车身的刚度，改善车辆的动态控制特性。随着新能源汽车向着电动化、智能化、网联化、共享化不断发展，汽车被赋予的功能日益丰富，新功能均导致整车质量显著增加。整车质量的增加对续航里程、操纵稳定等均有不利影响，为了有效提高新能源汽车的产品力，在增加功能的同时，部分企业在新四化基础上加上铝合金制造车身部件，进而实现新能源汽车的轻量化，有效解决了新增功能导致整车重量提升影响续航的问题。

未来，伴随着新能源汽车产销量的快速增长叠加轻量化渗透率提升，对铝制零部件需求将快速增长。

（二）本次向特定对象发行股票的目的

1、扩大生产经营规模，提升服务能力与促进产业化升级

公司专注于实现汽车零部件的轻量化，主营业务为车身结构零部件及防撞系统零部件的设计、研发、制造及销售，主要产品包含金属零部件和非金属零部件两大类。公司建立了研发本部，具备了较强的同步设计开发，过程开发及过程控制能力，能够满足整车制造商不同阶段的开发要求。随着公司经营规模的不断扩大及客户对零部件供应商的要求日益增强，公司需要通过规划相关募集资金投资项目建设，加大相关投入来提升智能制造能力及研发设计能力。高端汽车模具智造中心建设项目与高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目的投入将公司现有的生产设备条件和生产规模进行提升，以满足持续扩大的市场需求。

同时，随着行业技术发展和整车厂对质量和及时性的要求不断提升，持续提升生产自动化水平就成为公司快速发展的必由之路。高端汽车模具智造中心建设项目与高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目的投入，有助于公司进行设备升级改造，优化资源配置，有助于进一步提升英利汽车生产自动化水平、有效提高劳动效率，增强产品质量的稳定性，降低产品边际成本，进一步扩大企业生产

经营规模、促进企业产业化升级，满足业务发展需要，巩固既有市场，持续提升公司汽车零部件制造业务的品牌知名度。

2、保持公司市场竞争地位和响应国家制造强国规划的重要部署

2015年，国务院正式印发《中国制造2025》发展规划，做出全面提升中国制造业发展质量和水平的重大战略部署。2020年中华人民共和国国家发改委发布的《绿色出行创建行动方案》，明确指出加快推广新能源和清洁能源车辆规模。

新能源汽车蓬勃发展，带动上游零部件需求的同时对工艺要求也日益增强。新能源汽车零部件智造中心建设项目有助于公司提升供应链的国产配套能力，为公司保持市场竞争优势和实现规模突破奠定基础，亦是公司响应《中国制造2025》和实现制造强国的具体举措。

3、优化公司财务结构，补充公司发展资金

目前，汽车零部件制造市场需求稳定增长，公司的业务规模持续扩大，相应的生产、研发、原材料采购等方面的资金需求也随之增长。报告期各期末，公司资产负债率均处于较高的水平，公司对流动资金的需求较大。为了加强公司的技术优势，实现公司的长期发展规划，公司拟将本次发行股票募集的部分资金用于补充流动资金，优化资产负债结构，降低财务成本，提升持续盈利能力，满足公司快速、健康、可持续发展的资金需求。

二、发行对象及与发行人的关系

（一）发行对象及认购方式

本次向特定对象发行股票的发行对象为不超过35名（含35名）符合法律法规规定的特定对象，包括证券投资基金管理公司、证券公司、信托公司、财务公司、资产管理公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者、其他境内法人投资者、自然人或其他合格投资者。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的2只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

本次向特定对象发行股票的最终发行对象将在中国证监会同意注册后，按照

相关法律法规的规定及监管部门要求,由公司董事会或董事会授权人士在股东大会的授权范围内,根据本次发行申购报价情况,以竞价方式遵照价格优先等原则与主承销商协商确定。

(二) 发行对象与发行人的关系

截至本募集说明书签署日,公司本次向特定对象发行股票尚无确定的发行对象,因而无法确定发行对象与公司的关系。公司将在本次发行结束后公告的《发行情况报告书》中披露发行对象与公司的关系。

三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期

(一) 发行股票的种类和面值

本次向特定对象发行股票的种类为境内上市的人民币普通股(A股),每股面值人民币1.00元。

(二) 发行方式和发行时间

本次发行将全部采用向特定对象发行A股股票的方式进行,将在中国证监会同意注册后的有效期内选择适当时机向特定对象发行。

(三) 定价基准日、发行价格及定价原则

本次向特定对象发行股票采取询价发行方式,本次向特定对象发行股票的发行价格为不低于定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价的80%,定价基准日为发行期首日。上述均价的计算公式为:定价基准日前二十个交易日股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。

在本次发行的定价基准日至发行日期间,公司如发生派息、送股、资本公积转增股本等除权、除息事项,则本次发行的发行底价将作相应调整。调整方式如下:

派发现金股利: $P_1 = P_0 - D$ 送股或转增股本: $P_1 = P_0 / (1 + N)$

派发现金同时送股或转增股本: $P_1 = (P_0 - D) / (1 + N)$

其中, P_0 为调整前发行底价, D 为每股派发现金股利, N 为每股送股或转

增股本数，调整后发行底价为 P1。

最终发行价格将在本次发行经中国证监会作出予以注册决定后，按照相关法律法规的规定及监管部门要求，由公司董事会或董事会授权人士在股东大会的授权范围内，根据发行对象申购报价的情况，以竞价方式遵照价格优先等原则与主承销商协商确定，但不低于前述发行底价。

（四）发行数量

本次发行股票拟募集资金总额不超过人民币 105,119.58 万元（含 105,119.58 万元），本次发行的股票数量按照本次发行募集资金总额除以发行价格计算，且不超过本次发行前公司总股本的 30%，即不超过 448,275,947 股（含本数）。最终发行数量上限以中国证监会同意注册的发行数量上限为准。在前述范围内，最终发行数量由董事会根据股东大会的授权结合最终发行价格与保荐机构（主承销商）协商确定。

本次发行最终发行数量的计算公式为：发行数量=本次发行募集资金总额/本次发行的发行价格。如所得股份数不为整数的，对于不足一股的余股按照向下取整的原则处理。

若公司股票在董事会决议日至发行日期间有送股、资本公积金转增股本等除权事项，以及其他事项导致公司总股本发生变化的，则本次发行数量上限将进行相应调整。

若本次向特定对象发行的股份总数因监管政策变化或根据发行注册文件的要求予以变化或调减的，则本次向特定对象发行的股份总数及募集资金总额届时将相应变化或调减。

（五）限售期

本次发行完成后，发行对象所认购的本次向特定对象发行自发行结束之日起 6 个月内不得转让。

本次发行完成后至限售期满之日止，发行对象所取得公司本次向特定对象发行的股票因公司分配股票股利、资本公积转增等情形所取得的股份，亦应遵守上述限售安排。

上述限售期届满后，该等股份的转让和交易将根据届时有效的法律法规及中国证监会、上海证券交易所的有关规定执行。法律、法规对限售期另有规定的，依其规定。

（六）股票上市地点

在限售期届满后，本次向特定对象发行的股票将在上海证券交易所主板上市交易。

（七）本次发行前滚存未分配利润的安排

本次发行完成后，公司本次发行前滚存的未分配利润由公司新老股东按照发行后的股份比例共同享有。

（八）本次发行决议的有效期限

本次发行相关决议的有效期为公司股东大会审议通过之日起 12 个月。

本次向特定对象发行方案尚需按照有关程序向上海证券交易所申报，并最终经中国证监会同意注册的方案为准。

四、募集资金金额及投向

本次发行拟募集资金总额不超过 105,119.58 万元（含 105,119.58 万元），募集资金扣除相关发行费用后拟用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	投资金额	拟使用募集资金金额
1	高端汽车模具智造中心建设项目	17,652.39	17,652.39
2	新能源汽车零部件智造中心建设项目	35,883.06	35,883.06
3	高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目	25,209.29	25,209.29
4	补充流动资金	26,374.84	26,374.84
合计		105,119.58	105,119.58

本次发行募集资金到位后，如实际募集资金净额少于上述拟投入募集资金金额，公司董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，在符合相关法律法规的前提下，在上述募集资金投资项目范围内，可根据募集资金投资项目进度以及资金需求等实际情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项

目的具体投资额，募集资金不足部分由公司自有资金或通过其他融资方式解决。

本次发行募集资金到位之前，公司可根据募集资金投资项目的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后根据相关法律法规的程序予以置换。

五、本次发行是否构成关联交易

本次发行的发行对象为符合中国证监会规定的不超过 35 名投资者。

本次发行的对象不包括公司控股股东、实际控制人及其控制的关联人。因此本次发行不构成公司与控股股东及实际控制人之间的关联交易。

截至本募集说明书签署日，本次发行尚未确定具体发行对象，最终是否存在因其他关联方认购公司本次发行股份构成关联交易的情形，将在发行结束后公告的发行情况报告书中披露。

六、本次发行是否将导致公司控制权发生变化

截至本募集说明书签署日，公司的控股股东为开曼英利，开曼英利持有公司股份1,298,704,372 股，占总股本的 86.91%。公司实际控制人为林启彬、陈榕煖、林上炜、林上琦、林臻吟；截至本募集说明书签署日，林启彬、陈榕煖、林上炜、林上琦、林臻吟通过开曼英利与鸿运科技合计控制发行人 1,298,812,972 股，占发行人总股本的 86.92%。

本次发行完成后，按照发行上限 448,275,947 股测算，开曼英利持股比例为 66.86%，仍为公司控股股东；林启彬、陈榕煖、林上炜、林上琦、林臻吟合计控制发行人权益的 66.86%，仍为公司实际控制人，公司实际控制人未发生变化。因此，本次发行不会导致公司的控制权发生变化。

七、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

本次发行相关事项已经公司第四届董事会第十次会议、第四届董事会第十二次会议、2022 年第一次临时股东大会审议通过以及 2023 年第一次临时股东大会审议通过。

截至本募集说明书签署日，发行人本次向特定对象发行已获得现阶段必要的授权和批准，相关授权和批准合法、有效。本次发行尚需根据《公司法》《证券法》《注册管理办法》等规定履行相关审核程序。

第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次向特定对象发行募集资金使用计划

本次发行拟募集资金总额不超过 105,119.58 万元（含 105,119.58 万元），募集资金扣除相关发行费用后拟用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	投资金额	拟使用募集资金金额
1	高端汽车模具智造中心建设项目	17,652.39	17,652.39
2	新能源汽车零部件智造中心建设项目	35,883.06	35,883.06
3	高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目	25,209.29	25,209.29
4	补充流动资金	26,374.84	26,374.84
合计		105,119.58	105,119.58

本次发行募集资金到位后，如实际募集资金净额少于上述拟投入募集资金金额，公司董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，在符合相关法律法规的前提下，在上述募集资金投资项目范围内，可根据募集资金投资项目进度以及资金需求等实际情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额，募集资金不足部分由公司自有资金或通过其他融资方式解决。本次募集资金用途符合国家产业政策和有关环境保护、土地管理等法律和行政法规的规定，募集资金使用不存在持有财务性投资，不存在直接或者间接投资于以买卖有价证券为主要业务的公司。

本次发行募集资金到位之前，公司可根据募集资金投资项目的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后根据相关法律法规的程序予以置换。

若本次发行募集资金总额因监管政策变化或发行注册文件的要求予以调整的，则届时将相应调整。

二、本次募集资金投资项目的具体情况

（一）高端汽车模具智造中心建设项目

1、项目概况

近年来,随着汽车行业整体复苏、产销恢复增长以及汽车更新换代速度加快、开发周期缩短,带动了上游汽车模具的市场需求,汽车模具行业未来增长空间巨大。而如今在高端汽车模具领域,国内厂商开发生产能力有所不足,且下游整车制造工艺发展迅速,特别是新能源汽车领域,对汽车模具的制造提出了更高的要求,未来国内汽车模具行业将是机遇与挑战并存。

本项目将新建冲压模具工厂,进行汽车冲压模具及相关夹具、检具的研发生产。项目将实现产品从设计到交付全流程,承担英利汽车内部针对汽车零部件产品的连续模具及工程模具的设计与制造工作,进而满足主机厂的零部件模具需求。项目实施后,预计将显著提高公司模具研发制造水平,加强从汽车零部件到上游模具的产业链覆盖能力,增强业务协同性、实现降本增效,在满足自身模具需求的同时提高公司的核心竞争力。

2、项目实施的必要性

(1) 把握行业快速发展机遇,突破产能瓶颈

2021年我国汽车行业稳健复苏,整车市场产销齐升,结束了连续三年下降的趋势,汽车零部件的市场空间及对上游模具的市场需求也随之增加。同时,在模具下游应用行业中,汽车制造业模具使用量较大,汽车生产中90%的零部件都需要依靠模具成型,模具工业发展的快慢和技术水平的高低,直接影响着汽车工业的发展。

近年来,凭借优质的产品质量和服务体系,下游主机厂客户对公司的认可度不断提升,对大型、高端汽车冲压件的需求日渐增加,相应带动了高端模具产品需求增加。由于内部产能无法覆盖市场需求,公司目前主要依靠外采模具来满足业务增长需要,因此,亟需建立具备自主设计能力的模具制造中心以满足自身零部件生产所需。同时,公司将引入智能制造设备,运用高端数控机床、工业自动化等技术实现模具生产的高效率、高良品率、高耐用性等高参数要求;此外,在产品的设计方面,通过计算机模拟技术不断测试最终确定适合的产品设计方案,大大提高公司产品的设计能力,为公司在未来的市场竞争中获取先发优势。

本次项目将新建设高端汽车模具智造中心，扩大现有汽车冲压模具生产能力，突破产能瓶颈，提高产品质量，在满足自身零部件生产所需之外进一步把握行业发展机遇，拓展公司业务规模。

（2）提升模具生产制造水平，适应下游市场需求

近年来，汽车行业制造工艺不断提升、车型更新换代速度加快，对上游汽车模具的制造提出了更高的要求。为了适应下游整车市场的快速发展，提升生产制造质量、精度、效率、稳定性等指标已成为汽车模具厂制造商的必然措施。模具生产呈现出智能化、自动化的发展趋势，具体体现为 CAE 等智能设计及工程软件在模具设计阶段的应用，机械手传送、光学自动检测等技术在模具生产和装配中的渗透加深。

本项目新建的冲压模具工厂将运用数控加工设备、3D 设计软件、CAE 分析软件等自动化、智能化生产装备实现汽车冲压模具及相关检具等产品从设计、生产到检验、交付的全流程，以满足公司自身零部件开发制造的需求，提升模具生产各项性能指标、提高模具制造生产水平，最终适应下游整车行业的快速发展。

（3）向上游拓展产业链，增强核心竞争力

在汽车制造过程中，提高生产效率、缩短生产周期、降低生产成本是提高市场竞争力的关键因素。随着汽车生产工艺的不断进步，模具制造与后端零部件形成工序相结合的各种一体化技术持续发展。公司作为整体解决方案的提供者，能够同时提供模具以及零部件成形工艺以进一步满足下游客户的需求，提升零部件制造过程的自主可控性，进一步降低产品质量风险。

本项目将新建设冲压模具工厂，提升公司自身模具设计生产能力，向零部件制造上游环节拓展产业链，在增强业务协同性、实现降本增效的同时，也通过提升零部件自主化制造能力来增强核心竞争力，以争取更多主机厂的订单，进一步提升市场份额。

3、项目建设规划

（1）项目实施情况

本项目位于吉林省长春市中韩（长春）国际合作示范区，实施主体为公司全资子公司长春鸿汉英利铝业有限公司，建设期为 36 个月，本项目实施进度表如下：

时间单位：月	T+3	T+6	T+9	T+12	T+15	T+18	T+21	T+24	T+27	T+30	T+33	T+36
方案设计及评审	■											
土地购置	■											
场地工程		■	■	■	■	■						
设备购置及安装		■	■	■	■	■	■	■	■	■		
人员招聘及培训							■	■	■	■	■	■
生产运营							■	■	■	■	■	■
项目验收												■

注：T 代表项目开始时点

发行人以挂牌交易方式取得该募投项目用地，并于 2022 年 12 月与长春市规划和自然资源局共同签署了《国有建设用地使用权出让合同》，且已缴纳土地出让金。截至本募集说明书签署日，公司已取得该募投项目用地的土地使用权证书（吉（2023）长春市不动产权第 0019545 号）。

（2）项目投资估算

项目总投资额为 17,652.39 万元，拟使用募集资金 17,652.39 万元，具体的投资构成如下所示：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	使用募集资金金额	占比
1	工程建设费用	16,356.78	16,356.78	92.66%
1.1	土地购置费	470.00	470.00	2.66%
1.2	场地工程费用	4,402.96	4,402.96	24.94%
1.3	软硬件设备购置费	11,483.82	11,483.82	65.06%
2	基本预备费	327.14	327.14	1.85%
3	铺底流动资金	968.47	968.47	5.49%
	合计	17,652.39	17,652.39	100.00%

4、项目预计经济效益

经估算，本项目税后内部收益率 18.63%，项目经济效益良好。具体测算如下：

项目	测算依据
营业收入	本项目的收入主要来源于汽车冲压模具。预测收入时假设项目计算期内产品下游用户需求变化遵循市场趋势，并参考公司的历史经营情况、未来业绩预测及第三方公开的市场预测等情况
主营业务成本	主要为材料费用、直接人工费用、制造费用和折旧摊销
工资及福利费	计算期工资及福利参考公司现有岗位人员工资福利水平计算
折旧与摊销	折旧按平均年限法计算，房屋及建筑物折旧年限按 20 年计算，残值率为 5%；机器设备折旧年限按 10 年计算，残值率为 5%；运输工具折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%；计算机及电子设备折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%；其他设备折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%。土地使用权按 50 年摊销，残值率为 0%；装修费按 5 年摊销，残值率为 0%，软件按 10 年摊销，残值率 0%
期间费用（销售、管理、研发费用）	参考公司历史数据，按公司预测销售费用占营业收入比例计算
税款	主要税种及税率：城市维护建设税按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 7% 计缴；教育费附加按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 3% 计缴；地方教育费附加按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 2% 计缴 企业所得税：企业所得税税率为 25%

5、项目审批及备案情况

截至本募集说明书签署日，本项目已取得了必要的备案及环评文件。

6、本项目与公司现有业务的关系

本次项目与公司已有模具厂相比，新建设的冲压模具工厂产能规模更大，主要用于满足公司自身零部件制造中的模具需求，从而增强业务协同性、实现降本增效，是公司向产业链上游的进一步拓展延伸。同时，本次项目生产的产品包括大型覆盖件铸造模具、级进模、钢板模具等多品种模具，显著提升公司现有的模具研发制造水平。

因此，本项目将有利于提高公司业务核心竞争力，符合未来长远发展规划，项目的实施不会改变公司现有业务模式，不会对公司现有业务发展造成不利影响。

（二）新能源汽车零部件智造中心建设项目

1、项目概况

目前，随着新能源汽车对传统燃油车的替代加快、市场渗透率提升，新能源汽车生产过程中对零部件的要求引领了行业的发展趋势，包括轻量化、智能化、集成化等方向。国内汽车零部件行业拥有巨大潜力，也伴随着发展的压力。随着

全球经济一体化进程推进，整车厂商的零部件全球供应链已十分成熟，成功进入知名主机厂品牌的供应链体系、巩固供应链地位是零部件厂商提高竞争力的必经之路。

本项目将充分利用公司在门槛、仪表板骨架、保险杠、导轨等汽车零部件方面的生产经验及技术积累，新建从发动机舱到后排座椅相关的车身零部件生产线，生产产品将满足下游整车厂商新能源车型的市场需求。项目实施后，公司将扩充汽车零部件相关生产产能、丰富当前产品结构，提升技术成果转化率、适应新能源趋势下客户发展需求，深化与主机厂客户的合作关系，提高供应链地位，最终增强公司的核心竞争力，确保行业领先地位。

2、项目实施的必要性

（1）把握行业发展机遇，扩充产品种类和产能

近年来，国内新能源汽车行业在政策支持、技术进步等因素驱动下发展迅速，新能源汽车消费日益大众化。新能源汽车零配件行业作为新能源汽车整车制造业的配套产业，市场规模也随之增加。国家“十四五”规划对全面提升新能源汽车零配件行业竞争力的定位，为我国新能源汽车零配件的发展带来了大好机遇。新能源汽车市场规模的快速增长对零部件的生产工艺提出了轻量化、智能化、集成化等更高要求，叠加影响下，市场对适配新能源车型的零部件需求大幅增长，零部件市场空间扩大。

本项目将在公司现有的汽车零部件生产经验及技术积累的基础上，新建面向新能源车型的车身相关零部件生产线，丰富产品结构，扩充零部件整体产能，从而及时把握行业市场扩容的机遇，满足下游快速增长的市场需求，进一步提升市场份额，巩固行业地位。

（2）深化与下游主机厂合作，确保供应链地位

随着经济全球化和产业分工专业化的进程加快，汽车零部件行业在汽车工业中的地位不断提高，汽车零部件供应商在整车开发和生产过程中的介入程度亦不断加深。对于汽车零部件行业而言，进入供应链存在较高的供应商资质壁垒。整车厂商对零部件供应商建立了严格的认证评价标准，在行业通行标准的基础上，还实行个性化资格认证及考核。零部件厂商一旦成为整车厂商的合格供应商，往

往会形成稳定的长期合作关系，不会轻易更换。目前，我国新能源汽车行业处于快速发展阶段，市场竞争激烈，车型更新换代频繁、研发周期变短，零部件供应商要实现与下游主机厂同步发展需要更高的开发效率、更低的容错率。

本项目为满足下游整车厂商新能源车型相关零部件需求，新建生产线用于生产从发动机舱到后排座椅相关的车身零部件。项目的实施将进一步深化与下游主机厂客户的长期合作关系，巩固在其供应体系中的地位，从而增强公司的可比优势与核心竞争力。

(3) 提升技术成果转化能力，适应汽车发展需求

新能源汽车的生产对零部件行业提出了轻量化、智能化、模块化的要求，其中轻量化是从传统燃油车开始一以贯之的发展趋势。对于燃油汽车而言，汽车轻量化可以降低燃油消耗，节约成本，同时减少碳排放，促进环保；对于新能源汽车而言，汽车重量与能耗、续航里程关系密切，在动力电池重量不能减轻时，需要通过轻质材料的应用实现车身轻量化。公司在金属与非金属领域均有良好基础，对不同材料的特性有着深刻的理解。基于上述基础，公司将进一步增强不同材料的融合使用，实现更加精准的零部件材料设计，从而在减轻重量的基础上保证零部件强度和降低生产成本。

本项目将在公司现有生产经验与技术积累基础上，新建新能源车汽车零部件生产线，将已有技术投入生产实践，提高公司技术成果转化为实际生产的能力，同时适应新能源汽车在快速成长过程中对零部件提出的轻量化等要求，与下游实现同步发展。

3、项目建设规划

(1) 项目实施情况

本项目位于吉林省长春市中韩（长春）国际合作示范区，实施主体为公司全资子公司长春鸿汉英利铝业有限公司，建设期为 36 个月，本项目实施进度表如下：

时间单位：月	T+3	T+6	T+9	T+12	T+15	T+18	T+21	T+24	T+27	T+30	T+33	T+36
方案设计及评审												
土地购置												

时间单位：月	T+3	T+6	T+9	T+12	T+15	T+18	T+21	T+24	T+27	T+30	T+33	T+36
场地工程												
设备购置及安装												
项目验收												

注：T 代表项目开始时点

发行人以挂牌交易方式取得该募投项目用地，并于 2022 年 12 月与长春市规划和自然资源局共同签署了《国有建设用地使用权出让合同》，且已缴纳土地出让金。截至本募集说明书签署日，公司已取得该募投项目用地的土地使用权证书（吉（2023）长春市不动产权第 0019545 号）。

（2）项目投资估算

项目总投资额为 35,883.06 万元，拟使用募集资金 35,883.06 万元，具体的投资构成如下所示：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	使用募集资金金额	占比
1	工程建设费用	33,553.85	33,553.85	93.51%
1.1	土地购置费	580.00	580.00	1.62%
1.2	场地工程费用	5,240.85	5,240.85	14.61%
1.3	软硬件设备购置费	27,733.00	27,733.00	77.29%
2	基本预备费	671.08	671.08	1.87%
3	铺底流动资金	1,658.14	1,658.14	4.62%
	合计	35,883.06	35,883.06	100.00%

4、项目预计经济效益

经估算，本项目税后内部收益率 12.52%，项目经济效益良好。具体测算如下：

项目	测算依据
营业收入	本项目的收入主要来源于新能源汽车零部件的销售。预测收入时假设项目计算期内产品下游用户需求变化遵循市场趋势，并参考公司的历史经营情况、未来业绩预测及第三方公开的市场预测等情况
主营业务成本	主要为材料费用、直接人工费用、制造费用和折旧摊销
工资及福利费	计算期工资及福利参考公司现有岗位人员工资福利水平计算

项目	测算依据
折旧与摊销	折旧按平均年限法计算，房屋及建筑物折旧年限按 20 年计算，残值率为 5%；机器设备折旧年限按 10 年计算，残值率为 5%；运输工具折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%；计算机及电子设备折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%；其他设备折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%。土地使用权按 50 年摊销，残值率为 0%；装修费按 5 年摊销，残值率为 0%，软件按 10 年摊销，残值率 0%
期间费用（销售、管理、研发费用）	参考公司历史数据，按公司预测销售费用占营业收入比例计算
税款	主要税种及税率：城市维护建设税按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 7% 计缴；教育费附加按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 3% 计缴；地方教育费附加按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 2% 计缴 企业所得税：企业所得税税率为 25%

5、项目审批及备案情况

截至本募集说明书签署日，本项目已取得了必要的备案及环评文件。

6、本项目与公司现有业务的关系

本项目是在公司已有汽车零部件相关经验与技术基础上实施的，是对已形成技术的生产应用，不涉及新技术的研发与创新，项目实施后将进一步扩大公司零部件生产产能、丰富产品结构、增强制造能力，同时提升技术成果转化能力。本项目为满足下游主机厂新能源车型的相关零部件需求，项目实施后将加深与主机厂的合作关系，提高在供应链中的地位。

因此，本项目将有利于提高公司业务核心竞争力，符合未来长远发展规划，项目的实施不会改变公司现有业务模式，不会对公司现有业务发展造成不利影响。

7、公司对于本项目的实施能力

公司持续强化技术开发能力，在汽车领域积累了优质客户资源。目前，公司已经在国内主要客户周边建有二十余个生产基地，大大节约供货时间和物流成本，为客户提供更有竞争力的价格。公司的核心客户主要为中高端车型的优质主机厂，与包括一汽大众、北京奔驰、华晨宝马、沃尔沃亚太等建立了稳定的合作关系，从以往单纯零部件的过程开发进一步参与到前期零部件设计结构开发，整车零件布局，后期过程开发直至批量供货。同时，公司逐步推广以新能源车为主的新兴主机厂客户业务，与国内知名新能源车企比亚迪、小鹏、蔚来、零跑以及北美知名新能源车企等展开合作，客户结构不断丰富。

公司深耕汽车零部件领域多年，培养出一大批经验丰富、高素质的专业化管理人才、市场营销人才和产品设计研发人才。同时，公司也在不断从各地引进具有先进生产经验的专家团队加盟，并且在未来将持续采取内部培养和外部引进相结合的模式，为长远发展打好了坚实的基础。公司研发中心在产品结构设计、CAE 模拟分析、实验验证等领域取得多项技术突破，并于 2019 年通过国家 C-NAS 实验室认可。公司研发中心实验室涵盖物理实验室、化学实验室、腐蚀实验室、环境可靠性实验室、机械耐久实验室、振动实验室等多个功能实验室，可完成从材料实验到产品性能实验等多项测试任务。截至 2022 年 12 月 31 日，发行人及其子公司拥有国内专利权 314 项，其中发明专利 11 项、实用新型专利 295 项、外观设计专利 8 项，获得 IATF 16949 认证、ISO 14001 认证、ISO 45001 认证、高新技术企业认证。

综上，公司优质的客户资源、丰富的行业经验以及专业的技术团队为项目的顺利实施提供了保障。

（三）高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目

1、项目概况

汽车零部件作为汽车整车行业上游，一直以来与汽车整车行业互相促进、共同发展，是汽车产业的重要组成部分。近年来，我国汽车工业重心逐步向轻量化、低碳环保方向发展，其核心是在保证汽车安全性的前提下，尽可能降低整车的重量，从而减少燃料消耗以达到降低污染的目的。在轻量化材料替代方案中，铝合金因其密度低、质量轻等特点，在汽车市场中得到了广泛的应用，是目前重要的轻量化材料之一。

为把握行业发展趋势，针对汽车行业内日益增加铝合金型材的需求，本项目拟新建覆盖铝挤出型材和铝合金汽车零部件的生产基地，生产包含铝镁合金、铝镁硅合金、铝锌镁铜合金等多种汽车铝合金型材以及零部件，在保证材料强度的前提下，研发生产行业前沿轻量化材料与零部件，有效降低整车重量，丰富公司本地化配置、功能和技术，进一步推进汽车整车轻量化、绿色化进程。

2、项目实施的必要性

（1）完善产品结构和业务布局，增强公司成本优势

公司自成立以来一直深耕汽车零部件、冲压产品、热压成型产品、模具的生产、设计、制造。在材料方面，经历了从高强钢、超高强钢、铝合金板材及型材到多种玻纤增强复合材料的单独及组合应用；在工艺方面，具备冲压、辊压、液压成型、激光焊接到挤出、热压和注塑等多种生产工艺。当下，汽车智能化、新能源化的趋势为零部件制造行业的转型升级提供了机遇，由于新能源电动车续航里程和车身重量关系密切，对汽车零部件轻量化的要求进一步提高，尤其是低密度高强度比材料、铝合金材料、复合材料等多种材料的应用对汽车零部件生产商未来的发展至关重要。

铝型材作为汽车零部件重要的加工原材料，其自主生产研发能力直接影响公司产品的主要成本。公司基于现有优势铝型材焊接产品和技术，针对公司整体业务及企业纵深发展考虑，新建高性能型材和汽车零部件生产基地，批量生产电池壳体、保险杠、仪表板骨架、前后纵梁等铝型材产品，完善在汽车零部件的产品结构布局，实现上游铝合金材料的自主供给，进一步降低铝制金属零部件产品成本，提高盈利能力。

（2）新能源汽车渗透加速，铝制零部件下游市场需求旺盛

近年来，随着节能减排需求提升，新能源汽车加速渗透，汽车轻量化需求更加紧迫，汽车铝挤出型材需求随之增加。根据乘联会数据显示，截至 2022 年底，我国新能源汽车市场渗透率已达到 27.6%。新能源汽车受电池续航因素的影响，轻量化需求明显，铝密度仅为钢的 1/3，是助力汽车轻量化发展的重要途径。根据 Ducker Frontier 研究表明，2020 年北美市场纯电车型的单车用铝量较传统燃油汽车高出 40%，新能源汽车产销量增长叠加轻量化渗透率提升，新能源汽车的铝制零部件需求将快速增长。

本项目公司拓展新能源铝挤出型材零部件深加工业务，生产匹配不同主机厂的前沿电池壳体、车身高强度的冲压件以及安全件等产品。公司作为诸多新能源汽车上游零部件的供应商，客户优质，随着新能源汽车渗透率逐步提升，客户铝制零部件需求旺盛，公司新建生产基地来满足未来下游客户业务的扩张需求，从而进一步扩大业务规模。

（3）符合公司长期发展战略，提高产品核心竞争力

汽车零部件生产属于高度精细化产业，产品的质量将直接决定其竞争地位和盈利能力。公司长期发展战略要求不断提升产品核心竞争力，以市场发展为导向，支持、配合整车制造商于其集中分布区域战略布局产能；大力提高研发及生产技术水平，顺应工业自动化潮流，提升管理及生产经营效率，打造一个立足中国，放眼国际，世界一流的汽车零部件制造企业。

本项目在公司现有主营业务的基础上，按照公司长期发展战略和经营目标实施，生产研发行业前沿铝合金型材及零部件，满足公司内部上游原材料供给，提高电池壳体、保险杠、仪表板骨架、前后纵梁等金属零部件产品品质，保障产品质量。项目建成后将有利于公司保障铝型材供应，提升生产及供货效率和质量稳定性，进一步提高产品核心竞争力。

3、项目建设规划

(1) 项目实施情况

本项目位于中韩（长春）国际合作示范区，实施主体为公司全资子公司长春鸿汉英利铝业有限公司，建设期为 36 个月，本项目实施进度表如下：

时间单位：月	T+3	T+6	T+9	T+12	T+15	T+18	T+21	T+24	T+27	T+30	T+33	T+36
方案设计及评审	■											
土地购置	■											
场地工程		■	■	■	■	■						
设备购置及安装		■	■	■	■	■	■	■	■	■		
人员招聘及培训							■	■	■	■		
生产运营							■	■	■	■	■	■
项目验收												■

注：T 代表项目开始时点

发行人以挂牌交易方式取得该募投项目用地，并于 2022 年 12 月与长春市规划和自然资源局共同签署了《国有建设用地使用权出让合同》，且已缴纳土地出让金。截至本募集说明书签署日，公司已取得该募投项目用地的土地使用权证书（吉（2023）长春市不动产权第 0019545 号）。

(2) 项目投资估算

项目总投资额为 25,209.29 万元，拟使用募集资金 25,209.29 万元，具体的投资构成如下所示：

单位：万元

序号	项目名称	投资总额	使用募集资金金额	占比
1	工程建设费用	23,673.08	23,673.08	93.91%
1.1	土地购置费	1,050.00	1,050.00	4.17%
1.2	场地工程费用	9,123.08	9,123.08	36.19%
1.3	软硬件设备购置费	13,500.00	13,500.00	53.55%
2	基本预备费	473.46	473.46	1.88%
3	铺底流动资金	1,062.75	1,062.75	4.22%
	合计	25,209.29	25,209.29	100.00%

4、项目预计经济效益

经估算，本项目税后内部收益率 13.10%，项目经济效益良好。具体测算如下：

项目	测算依据
营业收入	本项目的收入主要来源于挤出设备的销售。预测收入时假设项目计算期内产品下游用户需求变化遵循市场趋势，并参考公司的历史经营情况、未来业绩预测及第三方公开的市场预测等情况
主营业务成本	主要为材料费用、直接人工费用、制造费用和折旧摊销
工资及福利费	计算期工资及福利参考公司现有岗位人员工资福利水平计算
折旧与摊销	折旧按平均年限法计算，房屋及建筑物折旧年限按 20 年计算，残值率为 5%；机器设备折旧年限按 10 年计算，残值率为 5%；运输工具折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%；计算机及电子设备折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%；其他设备折旧年限按 5 年计算，残值率为 5%。土地使用权按 50 年摊销，残值率为 0%；装修费按 5 年摊销，残值率为 0%，软件按 10 年摊销，残值率 0%
期间费用（销售、管理、研发费用）	参考公司历史数据，按公司预测销售费用占营业收入比例计算
税款	主要税种及税率：城市维护建设税按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 7% 计缴；教育费附加按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 3% 计缴；地方教育费附加按免抵税额与实际缴纳流转税税额的 2% 计缴 企业所得税：企业所得税税率为 25%。

5、项目审批及备案情况

截至本募集说明书签署日，本项目已取得了必要的备案及环评文件。

6、本项目与公司现有业务的关系

本次发行前，公司专注于实现汽车零部件的轻量化，主营业务为车身结构零部件及防撞系统零部件的设计、研发、制造及销售，主要产品包含金属零部件和非金属零部件两大类，其中金属零部件包括仪表板骨架、防撞梁、门槛、EV 电池下壳体以及其他车身冲压件等。本次募投项目产品是公司应对市场发展情况前瞻性布局，以现有技术和产品线为依托，新建覆盖铝挤出型材和铝合金汽车零部件的生产基地。公司基于现有汽车零金属部件业务向下游汽车领域精、深加工业务的纵向延伸，生产并研发汽车零部件行业前沿材料，有效降低整车重量。因此，本项目是对公司现有主营业务的强化，为公司完成产能的战略布局，积极拓展新客户并进一步满足客户的新产品开发及配套服务需求做好铺垫。项目实施后，有助于公司实现经营业绩的持续稳定增长，提升公司作为国内一流的汽车零部件生产商的行业地位，不断增强公司设计开发能力及提升生产自动化制造水平。

7、公司对于本项目的实施能力

公司持续强化技术开发能力，在汽车领域积累了优质客户资源。公司的核心客户主要为中高端车型的优质主机厂，公司与其建立了长期稳定的合作关系，从以往单纯零部件的过程开发进一步参与到了前期零部件设计结构开发和上游原材料的筛选，为公司开展高性能型材相关业务积累了丰富的行业经验。

公司始终重视并积极推动新工艺与新产品的研发，经过长期研发积累，公司拥有资深的研发团队，持续跟踪业内最新科技成果。铝型材作为公司的重要零部件，公司内部已有成熟的技术团队熟练掌握相关产品的技术要求，除此之外，公司为本项目从公开市场招聘引进了具有先进生产经验的专家团队加盟，并且在未来将持续采取内部培养和外部引进相结合的模式，为长远发展打好了坚实的基础。截至 2022 年 12 月 31 日，发行人及其子公司拥有国内专利权 314 项，其中发明专利 11 项、实用新型专利 295 项、外观设计专利 8 项，获得 IATF 16949 认证、ISO 14001 认证、ISO 45001 认证、高新技术企业认证，确保产品质量稳定可靠。

综上，公司优质的客户资源、丰富的行业经验以及专业的技术团队为项目的顺利实施提供了保障。

（四）补充流动资金

1、项目概况

根据公司业务发展对流动资金的需要，公司拟将本次发行募集资金中不超过 26,374.84 万元用于补充流动资金，以更好地满足公司经营规模扩大对营运资金的需要，保障公司的持续、稳定、健康发展。

2、项目实施的必要性

（1）满足公司业务持续发展与提升发展质量对流动资金的需求

通过实施本次发行募投项目，公司汽车零部件业务产销规模将显著扩张，汽车零部件业务进一步向新能源汽车关键零部件领域、铝型材加工领域及模具加工领域延伸。随着智能制造的引入，公司产品性能等方面迎来巨大提升，为了保障公司未来发展质量，需要投入大量生产研发资金增强公司智造能力。同时，公司业务规模的逐渐扩张，公司正常运营、持续发展所需营运资金快速增加，需要投入大量流动资金以保障生产材料的采购、人工费用的支付及营销的投入等重要的日常生产经营活动。补充流动资金将有利于提高公司的综合经营实力，增强公司的市场竞争力。

（2）优化资本结构、降低财务风险

截至 2022 年 12 月末，公司资产负债率为 47.55%，负债总额 377,036.84 万元，其中流动负债 296,702.81 万元。本次补充流动资金项目将使公司的营运资金得到补充，有利于降低公司资产负债率，提高公司偿债能力，优化资本结构，降低财务成本，改善公司财务状况，增强公司抗风险能力。

3、补充流动资金规模的合理性

公司下游主要行业景气度持续恢复，同时国家陆续出台多项政策支持汽车产业发展，公司在预测未来的营业收入增长时，采用 10% 作为公司营业收入增长率的预测值。以 2022 年末公司各经营性流动资产类科目和经营性流动负债类科目占当期营业收入的比例为基础，对未来三年补充流动资金规模测算如下：

单位：万元

项目	2022年12月31日/2022年度		2023年度 /2023年末	2024年度 /2024年末	2025年度 /2025年末
	金额	2022占营收比例的平均值			
营业收入	509,426.94	100.00%	560,369.63	616,406.60	678,047.26
应收票据及应收账款	117,476.77	23.06%	129,224.44	142,146.89	156,361.57
应收账款融资	19,671.56	3.86%	21,638.71	23,802.59	26,182.84
预付账款	22,732.98	4.46%	25,006.27	27,506.90	30,257.59
存货	142,573.58	27.99%	156,830.94	172,514.03	189,765.44
流动经营资产合计	302,454.88	59.37%	332,700.37	365,970.41	402,567.45
应付票据及应付账款	215,877.66	42.38%	237,465.42	261,211.96	287,333.16
合同负债	3,196.65	0.63%	3,516.32	3,867.95	4,254.74
流动经营负债合计	219,074.31	43.00%	240,981.74	265,079.91	291,587.90
营运资金占用	83,380.57	-	91,718.63	100,890.49	110,979.54
营运资金需求			8,338.06	9,171.86	10,089.05
2023年至2025年营运资金需求			27,598.97		

注：年度营运资金需求金额=当年度营运资金占用金额-上一年度营运资金占用金额

如上表所示，公司至2025年的流动资金缺口预计为27,598.97万元。公司在经营发展中对营运资金需求量较大，随着业务的不断拓展，仅依靠内部经营积累和外部银行贷款已经较难满足公司业务持续扩张对资金的需求。本次通过发行股票募集资金，将有助于公司缓解资金压力，降低财务杠杆，提高偿债能力和抗风险能力，促使公司财务结构更加稳健，保障公司的持续、稳定、健康发展。

根据上表测算情况，公司未来三年流动资金缺口27,598.97万元，本次募集资金用于补充流动资金的金额为26,374.84万元，低于公司流动资金缺口，具有合理性。

4、募集资金中资本性支出、非资本性支出构成

各募投项目投资构成主要为工程建设费用、基本预备费和铺底流动资金。投资估算的非资本性支出为各募投项目中的基本预备费与铺底流动资金，以及补充流动资金，合计占募集资金不存在超过30%的情况，具体情况如下：

单位：万元、%

项目名称	基本预备费与铺底流动资金	占项目投资总额	占募集资金总额
高端汽车模具智造中心建设项目	1,295.61	7.34	1.23
新能源汽车零部件智造中心建设项目	2,329.22	6.49	2.22
高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目	1,536.21	6.10	1.46
补充流动资金	26,374.84	100.00	25.09
合计	31,535.88	-	30.00

（五）本次发行募投项目实施的可行性

1、国家政策大力支持，为项目创造有利环境

近年来，为推动汽车产业高质量、可持续化发展，我国出台了一系列指导方针和政策规划，重点对新能源、轻量化零部件、新材料、先进制造等领域的发展提供支持。

2022年3月，国务院在第十三届全国人民代表大会第五次会议的《政府工作报告》中，强调要增强制造业核心竞争力，促进工业经济平稳运行，加强原材料、关键零部件等供给保障，维护产业链供应链安全稳定。

2022年1月，国务院发布了《“十四五”节能减排综合工作方案》，提出要提高城市公交、出租、物流、环卫清扫等车辆使用新能源汽车的比例。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，铁路、水路货运量占比进一步提升。

2022年1月，工业和信息化部、商务部、发展改革委等七个部门联合印发《促进绿色消费实施方案》，提出要大力推广新能源汽车，逐步取消各地新能源汽车购买限制，推动落实免限行、路权等支持政策，加强充换电、新型储能、加氢等配套基础设施建设，积极推进车船用LNG发展。

2021年10月，国务院发布了《2030年前碳达峰行动方案》，提出降低传统燃油汽车在新车产销和汽车保有量中的占比，到2030年，当年新增新能源、清洁能源动力的交通工具比例要达到40%左右。

2020年10月，中共中央发布了《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，提出了聚焦核心工艺、专用材料、关键零部件、制造装备等短板弱项，

从不同技术路径积极探索，提高关键共性技术供给能力，突破整车智能能量管理控制、轻量化、低摩阻等共性节能技术，提升新能源汽车整车综合性能。

国家积极支持汽车及零部件产业发展的良好政策背景下，我国汽车零部件行业发展机遇良好。

2、新能源汽车快速发展，为项目提供市场基础

全球能源危机爆发、环境气候形势严峻的局面直接促进了新能源汽车对传统燃油车的替代，全球范围内新能源汽车的推广应用加快、渗透率提升。

根据中国国际科技促进会数据显示，2021 年新能源汽车全产业链投资已经超过 7,400 亿元，超过整个汽车产业投资规模的 50%，占到制造业总投资的 4%。根据公安部交通管理局统计数据显示，截至 2022 年底，我国新能源汽车保有量达 1,310 万辆，占汽车总量的 4.10%，扣除报废注销量比 2021 年增加 526 万辆，增长 67.13%。2022 年我国新注册登记新能源汽车 535 万辆，占新注册登记汽车总量的 23.05%，较上年相比增加 240 万辆，增长 81.48%。

在新能源汽车快速发展的情况下，不仅专注于新能源领域的新势力车企崛起，传统汽车品牌也在积极向新能源转型，以把握行业机遇、迅速抢占新赛道。本次募集资金投向即是把握新能源汽车发展机遇，为新能源车型提供相关零部件。

3、本次募集资金建设符合汽车轻量化、低碳环保的发展趋势

在全球“碳中和”和“碳达峰”的大背景下，各国已经达成初步共识，通过节能减排的方式减少二氧化碳排放量。汽车行业作为各主要经济国家的支柱产业之一，其产业链长期排放污染较大，已成为排放管理的重点行业之一。根据《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》，我国汽车产业的碳排放将力争在 2028 年前后达峰，到 2035 年全产业的碳排放量将比峰值降低 20%。

汽车轻量化是实现汽车节能减排、提升续航的重要途径。铝的密度远低于钢的密度，属于轻质金属，使用铝合金替代钢材可有效降低汽车的重量，且强度等各项指标满足替代钢材的需求，是汽车轻量化的理想材料，使用铝合金代替钢材以实现汽车轻量化并达到节能化、环保化效果的趋势日益明显。近年来，随着技术进步，铝合金在保险杠、防撞梁、仪表板骨架、电池壳、副车架等方面的应用

逐步深入，公司为满足汽车行业市场需求及发展趋势，规划新建铝挤出型材工厂及铝合金零部件生产线、冲压模具工厂、新能源汽车零部件智造中心，有助于进一步提高产品供给能力和市场竞争力。

4、补充流动资金的可行性

本次使用部分募集资金补充流动资金，符合公司当前实际发展需要，符合法律法规和相关政策，具有可行性。本次发行募集资金到位后，公司净资产和营运资金将有所增加，有利于增强公司资本实力，促进公司在产业链上积极稳妥布局相关业务，提升公司盈利水平及市场竞争力，推动公司业务持续健康发展。

三、前次募集资金使用情况

（一）前次募集资金基本情况

根据中国证券监督管理委员会于 2021 年 1 月 26 日出具的《关于核准长春英利汽车工业股份有限公司首次公开发行股票批复》（证监许可[2021]277 号），公司获准向社会公开发行人民币普通股 A 股 149,425,316 股，每股发行价格为人民币 2.07 元，股款以人民币缴足，募集资金总额计人民币 309,310,404.12 元，扣除发行费用人民币 60,049,730.11 元后，募集股款共计人民币 249,260,674.01 元（以下简称“前次募集资金”），上述资金于 2021 年 4 月 9 日到位，业经普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）予以验证并出具普华永道中天验字（2021）第 0385 号验资报告。

2021 年 6 月 25 日，公司第三届董事会第二十九次会议、第一届监事会第九次会议分别审议通过了《关于使用募集资金置换预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金的议案》，同意公司使用募集资金置换预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金人民币 113,421,336.42 元。2021 年 7 月 14 日，公司使用总额计人民币 54,454,974.01 元的募集资金用于补充流动资金。

截至 2022 年 12 月 31 日，募集资金在专项账户中的余额为人民币 64,099,929.90 元（含利息收入 2,932,279.22 元）。

(二) 前次募集资金管理情况

单位：元

募集资金专户开户行	账号	存款方式	余额
中信银行股份有限公司长春分行	8113601013600252513	活期	270,478.26
渤海银行股份有限公司长春分行	2017304687000230	活期	18,560,578.87
交通银行股份有限公司吉林省分行	221000603013000503892	活期	29,250.63
交通银行股份有限公司吉林省分行	221000603013000503968	活期	65,268.89
交通银行股份有限公司吉林省分行	221000603013000502994	活期	45,156,780.33
中信银行股份有限公司长春分行	8113601013900252514	活期	17,572.92
合计			64,099,929.90

2021年4月12日，公司与保荐机构中信证券股份有限公司以及交通银行股份有限公司吉林省分行、渤海银行股份有限公司长春分行、中信银行股份有限公司长春分行签署了《募集资金专户存储三方监管协议》，公司及子公司长春英利汽车部件有限公司、佛山英利汽车部件有限公司连同保荐机构中信证券股份有限公司于2021年5月7日分别与交通银行股份有限公司吉林省分行、中信银行股份有限公司长春分行签署了《募集资金专户存储四方监管协议》。上述协议明确了各方的权利和义务，与上海证券交易所监管协议范本不存在重大差异，公司在使用募集资金时已经严格遵照履行。

(三) 前次募集资金的实际使用情况

单位：元

募集资金总额（已扣除不含增值税的发行费用）				249,260,674.01		2021年度（含公司自有资金先期投入于2021年置换部分）累计投入募集资金金额				163,147,912.97		
变更用途的募集资金总额				不适用		本年度投入募集资金金额（注1）				24,945,110.36		
变更用途的募集资金总额比例				不适用		已累计投入募集资金总额				188,093,023.33		
承诺投资项目	已变更项目，含部分变更（如有）	募集资金承诺投资总额	调整后投资总额	截至期末承诺投入金额（1）（注2）	本年度投入金额	截至期末累计投入金额（2）	截至期末累计投入金额与承诺投入金额的差额（3）=（2）-（1）	截至期末投入进度（%）（4）=（2）/（1）	项目达到预定可使用状态日期	本年度实现的效益	是否达到预计效益	项目可行性是否发生重大变化
长春英利汽车工业股份有限公司设备（金属项目）升级改造项目	不适用	20,000,000.00	20,000,000.00	20,000,000.00	-	20,000,000.00	-	100.00%	2023年6月	不适用	不适用	否
长春英利汽车零部件有限公司设备（非金属项目）升级改造项目	不适用	74,805,700.00	74,805,700.00	74,805,700.00	9,667,336.40	31,193,332.38	-43,612,367.62	41.70%	2023年12月	不适用	不适用	否
佛山英利汽车零部件有限公司设备升级改造项目	不适用	30,000,000.00	30,000,000.00	30,000,000.00	-	30,000,000.00	-	100.00%	2022年12月	不适用（注3）	不适用	否
长春英利汽车工业股份有限公司研发及检测中心建设项目	不适用	70,000,000.00	70,000,000.00	70,000,000.00	15,277,773.96	52,444,716.94	-17,555,283.06	74.92%	2023年12月	不适用	不适用	否
补充流动资金	不适用	54,454,974.01	54,454,974.01	54,454,974.01	-	54,454,974.01	-	100.00%	不适用	不适用	不适用	否
合计	—	249,260,674.01	249,260,674.01	249,260,674.01	24,945,110.36	188,093,023.33	-61,167,650.68	75.46%	—	—	—	—

未达到计划进度原因（分具体募投项目）	截至 2022 年 12 月 31 日，长春英利汽车工业股份有限公司设备（金属项目）升级改造项目暂未达到预定可使用状态，主要系受宏观环境的影响，该项目建设进度与原定 2022 年 12 月相比有一定延后，该项目预计将于 2023 年 6 月达到预定可使用状态。
项目可行性发生重大变化的情况说明	本年度不存在募集资金投资项目可行性发生重大变化的情况。
募集资金投资项目先期投入及置换情况	本年度不存在募集资金投资项目先期投入及置换的情况。
用闲置募集资金暂时补充流动资金情况	除上述公司已在首次公开发行股票募集资金投资项目及募集资金使用计划中披露的使用募集资金补充流动资金外，本年度没有发生使用闲置募集资金暂时补充流动性的情况。
对闲置募集资金进行现金管理，投资相关产品情况	本年度不存在以闲置募集资金进行现金管理，投资相关产品的情况。
用超募资金永久补充流动资金或归还银行贷款情况	本年度不存在以超募资金永久补充流动资金或归还银行贷款的情况。
募集资金结余的金额及形成原因	本年度募集资金尚在投入过程中，不存在募集资金结余的情况。
募集资金其他使用情况	无。

注 1：“本年度投入募集资金总额”包括募集资金到账后“本年度投入金额”及实际已置换先期投入金额。

注 2：“截至期末承诺投入金额”以最近一次已披露募集资金投资计划为依据确定。

注 3：佛山英利汽车部件有限公司设备升级改造项目于 2022 年 12 月底达到预定可使用状态，无法测算本年度实现的效益。

（四）变更募投项目的资金使用情况

公司募投项目于本年度未发生变更。

（五）募集资金使用及披露中存在的问题

公司已披露的相关信息不存在不及时、真实、准确、完整披露的情况。

（六）会计师事务所对公司年度募集资金存放与使用情况所出具的鉴证报告的结论性意见

普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）出具了《长春英利汽车工业股份有限公司 2022 年度募集资金存放与实际使用情况专项报告及鉴证报告》（普华永道中天特审字(2023)第 0670 号），认为：“上述募集资金存放与实际使用情况专项报告在所有重大方面按照中国证券监督管理委员会公告[2022]15 号《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)》、上海证券交易所颁布的《上海证券交易所上市公司自律监管指引第 1 号——规范运作》及《上海证券交易所上市公司自律监管指南第 1 号 公告格式（2023 年 1 月修订）-第十三号 上市公司募集资金相关公告》编制，并在所有重大方面如实反映了英利汽车 2022 年度募集资金存放与实际使用情况”。

第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行后公司业务与资产整合计划、公司章程修改、预计股东结构、高管人员结构、业务结构的变动情况

（一）业务及整合计划

本次发行募集资金投资项目符合产业发展方向和公司战略布局。本次发行完成后，公司的主营业务保持不变，不涉及对公司现有资产的整合，不会对公司的业务及资产产生重大影响。

本次发行募集资金投资项目均与公司的主营业务相关，该等项目实施后，将增强公司资本实力，进一步提升公司的竞争优势，保证公司的可持续发展，提升公司的盈利能力。

（二）修改公司章程

本次发行完成将使公司股本发生变化，公司需要根据发行结果修改公司章程所记载的注册资本、股份总数等相关条款。

（三）对公司股东结构和高管人员结构的影响

本次发行不会导致公司实际控制权的变化。

随着股本增加，公司股东结构发生一定变化，一方面是增加与发行数量等量的有限售条件流通股份，另一方面是发行前公司原有股东持股比例将有所变化。

公司无因本次发行而需对高管人员及人员结构进行调整的计划。

（四）对业务结构的影响

本次发行募集资金将用于高端汽车模具智造中心建设项目、新能源汽车零部件智造中心建设项目、高性能挤出型材和零部件生产基地建设项目以及补充流动资金项目，与公司目前主营业务结构及未来业务发展战略相适应。本次发行不会对公司主营业务结构产生重大影响。

二、本次发行后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

（一）对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司总资产和净资产均将相应增加，公司资产负债率也将相应下降，公司财务状况将得到一定程度的改善，财务结构趋于合理与优化，有利于增强公司抵御财务风险的能力。

（二）对公司盈利能力的影响

本次发行募集资金投入后，将有助于提升公司未来的盈利水平，进一步提高公司的市场竞争力与市场占有率，实现股东利益的最大化。

本次发行募集资金到位后短期内可能会导致净资产收益率、每股收益等指标出现一定程度的下降。但随着项目实施的逐步推进，未来公司盈利能力、经营业绩将有效提升。

（三）对公司现金流量的影响

本次发行完成后，公司筹资活动产生的现金流入量将大幅度增加。随着募集资金使用和效益的产生，未来经营活动现金流入将有所增加。

三、公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况

本次发行完成后，公司与控股股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、关联交易等方面继续保持独立，并各自承担经营责任和风险。本次发行不会导致公司与实际控制人、控股股东及其关联人之间产生同业竞争或新增关联交易。

四、本次发行完成后，公司是否存在资金、资产被控股股东及其关联人占用的情形，或上市公司为控股股东及其关联人提供担保的情形

本次发行完成后，公司与控股股东及其控制的其他关联人所发生的资金往来均属正常的业务往来，不会存在违规占用资金、资产的情形，亦不会存在公司为控股股东及其关联人提供违规担保的情形。

五、公司负债结构是否合理, 是否存在通过本次发行大量增加负债(包括或有负债)的情况, 是否存在负债比例过低、财务成本不合理的情况

截至 2022 年 12 月 31 日, 公司资产负债率为 47.55%。本次募集资金到位后将降低公司的资产负债率, 增强公司偿债能力, 减少公司财务成本, 财务结构更趋合理, 提高公司抗风险水平。公司不存在通过本次发行大量增加负债(包括或有负债)的情况, 不存在负债比例过低、财务成本不合理的情形。

六、本次发行完成后, 上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的情况

截至本募集说明书签署日, 本次向特定对象发行股票尚未确定发行对象, 本公司与发行对象或发行对象的控股股东、实际控制人从事的业务是否存在同业竞争或潜在同业竞争的情况将在发行结束后公告的《发行情况报告书》中予以披露。

七、本次发行完成后, 上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人可能存在的关联交易的情况

截至本募集说明书签署日, 本次向特定对象发行股票尚未确定发行对象, 本公司与发行对象或发行对象的控股股东、实际控制人之间是否存在关联交易的情况将在发行结束后公告的《发行情况报告书》中予以披露。

第五节 与本次发行相关的风险因素

一、市场风险及政策风险

（一）汽车行业景气程度风险

公司主要产品为车身结构零部件及防撞系统零部件，产品主要应用于乘用车领域，公司业务的发展与我国汽车行业的发展状况息息相关。2017 年我国汽车产销量达到近年来高峰以后，受汽车购置税优惠政策退出、GDP 增速下行、中美贸易摩擦加剧和公共卫生与安全事件冲击等因素的影响，汽车产销量连续三年出现下滑的情况。在国内宏观经济总体平稳并持续恢复的大背景下，2021 年虽然汽车行业出现芯片短缺、原材料价格持续高位等不利因素，但全年产销仍呈现稳中有升的发展态势，展现出强大的发展韧性和发展动力。根据中汽协的数据，2021 年我国汽车产销量分别为 2,608.2 万辆和 2,627.5 万辆，相比于 2020 年分别增长 3.4% 和 3.8%，结束了三年连续下滑的趋势。

总体来说，汽车行业与宏观经济发展周期密切相关，当宏观经济出现回落时，居民汽车消费需求将受到抑制，传导至汽车零部件行业，产品需求也会相应减少。如果汽车行业景气程度下降，汽车主机厂及一级供应商的经营状况下滑，公司的主要客户采购订单减少、主要原材料价格上涨明显，都有可能使公司业绩下滑。此外，“芯片荒”如果再度来袭，也会对汽车产业链产生重大负面影响，从而将对公司的经营业绩产生不利影响。

（二）新能源汽车对传统汽车替代的风险

大气污染越来越成为当今世界关注的问题，为减少传统汽车对汽柴油的大量消耗，缓解其对环境造成的巨大污染压力，世界各主要汽车生产国均大力发展电动汽车为代表的新能源汽车。近年来，我国鼓励清洁能源发展，提高了对新能源汽车的政策扶持力度，新能源汽车产业发展迅速，市场渗透率快速提升；同时世界各国对燃油车纷纷制定退出时间表，新能源汽车逐渐替代传统燃油汽车是全球性趋势。

2020 年 9 月，习近平总书记在联合国大会宣布，中国二氧化碳排放将力争 2030 年前达到峰值，争取 2060 年前实现碳中和。2021 年 10 月，国务院连续发

布《中共中央国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》和《2030年前碳达峰行动方案》等指导政策，明确提出我国碳达峰、碳中和目标，为我国新能源产业的发展提供了有力的顶层设计保障。交通领域作为碳达峰、碳中和的主战场之一，加速实现新能源汽车对燃油车的替代成为其未来发展的重要方向。

如果公司不能实现向新能源汽车零部件供应商的转型升级，将会对公司的生产经营带来不利影响。

（三）境外股东住所地、总部所在国家或地区向中国境内投资的法律、法规发生变化的风险

公司控股股东开曼英利位于开曼群岛，该地区实行自由贸易，对于向中国大陆投资无特殊法律及法规限制。若该地区法律法规在未来发生变化，有可能会对开曼英利对公司的投资产生影响。

尽管目前海峡两岸的经贸合作相对稳定，但两岸政治环境的变化具有一定的不确定性，如果中国台湾对大陆地区投资方面的法律法规发生变化，对在大陆地区投资范围采取较为严格的限制措施，将会对发行人的生产经营产生不利影响。

同时，作为公司控股股东的开曼英利为中国台湾上市公司，需要受到中国台湾相关证券监管机构的监督和管理。由于中国大陆地区与中国台湾地区在证券监督管理及信息披露方面存在一定差异，可能会对公司未来信息披露工作造成一定的不利影响。

（四）公共卫生与安全事件对公司经营业绩影响的风险

2020年以来，公共卫生与安全事件对我国乃至全世界经济发展带来冲击，导致世界经济增速严重下滑并出现负增长。目前，境外公共卫生与安全事件仍在扩散蔓延，我国虽严防境外输入，但国内公共卫生与安全问题至今仍有反复，总体治理形势仍然严峻复杂。2022年度上半年，国内多地陆续出现较大规模的公共卫生与安全问题反复情况，长春、上海等汽车行业重要生产基地为治理相关问题采取较大范围的封闭管理政策，公共卫生与安全事件反复冲击一方面直接导致行业开工效率受到明显冲击，同时汽车产业供应链、货运出现一定程度紊乱，对汽车行业影响尤为明显。

如果未来公共卫生与安全问题未能得到及时控制或出现反弹,造成下游终端市场需求持续低迷,或上游供应商经营困难,则将对公司生产经营造成不利影响。

（五）市场竞争及业务替代风险

汽车由上万个零部件组成,且整车制造涉及众多不同工艺,整车厂商通常将除核心零部件之外的其他零部件外发给配套企业开发制造。在整车厂商成熟的供应体系下,整车厂商与零部件生产企业之间业已形成专业化的分工与协作体系。

公司主要客户的车身结构零部件及防撞系统零部件一级供应商除公司外,还有其他供应商,与公司形成业务竞争关系。如公司产品及服务发生严重质量问题及重大风险,将会削弱公司的市场竞争力并可能会对公司未来获取新订单带来不利影响,公司业务存在被整车厂商的其它零部件供应商替代的风险。

二、经营及管理风险

（一）客户集中度较高的风险

公司的主要客户为国内知名整车制造商。报告期内,公司对前五名客户的销售额占当期销售总额的比例在 80% 以上,客户集中度较高,其主要原因为:

1、汽车零部件行业准入门槛较高,整车制造商甄选供应商是一个严格而又漫长的过程,而正是因为这一过程的复杂性,整车制造商一旦确定其供应商,便形成了相互依赖、长期合作、共同发展的战略格局;

2、整车制造商通常一个零部件只由单一供应商生产供货。上述因素导致了汽车零部件需求方对于与之配套的下级零部件供应商有着较高的规模、资金和技术要求。因此,公司一旦取得订单,便需以有限的生产资源满足客户大批量稳定供货的需求,因而形成了客户集中度较高的局面;

3、公司主要客户均为知名汽车厂商,在国内具有较高市场地位,公司也会持续巩固与大客户的合作关系。

未来如果主要客户由于自身原因或宏观经济环境的重大不利变化减少对公司产品的需求或与公司的合作关系发生不利变化,而公司又不能及时拓展其他新的客户,将会对公司的经营业绩产生负面影响。

（二）主要原材料价格波动风险

报告期内，公司车用钢材、铝材成本占产品总成本比重较高，其价格的波动对主营业务毛利率的影响较大。近年来国际国内钢材价格、铝材价格波动幅度较大，公司面临较大的成本上升压力。公司采用“订单式生产”模式组织生产，且部分客户对原材料价格波动有一定的补偿机制，但如果未来原材料价格持续大幅波动，将会对公司的毛利率水平和盈利能力造成一定的影响。

（三）产品价格年降的风险

公司产品主要为汽车零部件，以上产品均属于非标定制产品。公司根据产品成本情况与客户协商确定产品价格。一般而言，一款汽车在其生命周期内的定价，汽车公司采用前高后低策略，即新款汽车上市时定价较高，以后逐年降低。作为整车企业配套零部件供应商，公司产品价格变动与汽车价格变动的趋势一致。如公司不能及时提高新品开发能力，则将面临产品售价下降风险。

三、财务风险

（一）业绩下滑的风险

2020年、2021年和2022年公司实现归属于母公司所有者的扣除非经常性损益后的净利润分别为15,116.64万元、9,782.25万元和258.65万元。受到公共卫生与安全事件以及原材料价格波动等因素影响，2022年，公司归属于母公司所有者的扣除非经常性损益后的净利润较去年同期下滑97.36%，业绩下降幅度较大。

若未来出现国际政治经济局势变化、全球经济不景气、市场竞争加剧、原材料价格上涨、汽车厂商间价格竞争加剧等不可控因素，公司仍有可能出现业绩大幅下滑甚至亏损的风险。

（二）毛利率下降的风险

2020年、2021年和2022年，公司主营业务毛利率分别为14.66%、14.35%和10.05%，呈下降趋势，主要系：（1）2020年初以来，国内各地区相继爆发公共卫生与安全事件，治理措施升级，以及公司新增产能放量需要一定周期，导致固定成本分摊上涨，相应生产成本提升，毛利率降低。同时因公共卫生与安全问

题出现反复，公司上游供应商及下游客户的生产经营亦受到了不同程度的冲击，对公司的销售端和采购端产生一定影响；（2）公司主要产品成本中材料成本占比较高，原材料市场价格的波动对公司主营业务毛利率产生一定影响；（3）受宏观经济环境变化及阶段性芯片短缺影响，汽车行业回暖受到一定阻碍，汽车零部件厂商的毛利率水平有所下滑。

若未来宏观经济形势及行业景气度发生不利变化、原材料市场价格上涨、汽车厂商间价格竞争加剧等，可能会对公司未来经营情况和盈利水平产生不利影响。

（三）应收账款回收风险

2020年末、2021年末和2022年末，公司应收账款账面价值分别为66,812.01万元、85,869.69万元和115,064.11万元，占当期营业收入的比例分别为13.31%、18.69%和22.59%。如果出现应收账款不能按期收回或无法收回发生坏账的情况，将使公司的资金使用效率和经营业绩受到不利影响。

（四）存货跌价风险

随着公司业务持续发展及应对公共卫生与安全事件带来的原材料供应压力，公司的备货增加，相应存货规模逐步扩大。2020年末、2021年末和2022年末，公司存货账面价值分别为98,174.56万元、120,926.42万元和142,573.58万元，占总资产的比例分别为13.98%、16.95%和17.98%。如果出现市场行情变化、订单量未达预期及公共卫生与安全问题恶化等情况，可能会导致公司存货不能及时实现销售，产生相应跌价风险，同时大规模存货将占用公司的运营资金，使公司的资金使用效率和经营业绩受到不利影响。

（五）商誉减值风险

2020年末、2021年末和2022年末，公司因非同一控制下企业合并事项确认商誉账面价值分别为3,314.44万元、3,314.44万元和5,451.50万元，占总资产的比例分别为0.47%、0.46%和0.69%，主要系收购天津林德英利、宁波茂祥、长春林德英利和长春捷科的股权所产生。若前述子公司未来经营情况未达预期，则相关资产组调整后账面价值将低于其可收回金额，进而产生商誉减值的风险，对公司的财务状况和经营业绩造成不利影响。

四、募集资金投资项目风险

（一）折旧及摊销金额影响经营业绩的风险

本次募集资金投入后，公司固定资产、无形资产规模将有所增加，但由于项目完全达产需要一定时间，而固定资产折旧、无形资产摊销等固定成本支出提前开始，将给公司利润的增长带来一定的影响。若未来募集资金项目无法实现预期收益且公司无法保持盈利水平的增长，则公司存在因固定资产折旧和无形资产摊销增加而导致经营业绩下滑的风险。

（二）募集资金投资项目产能消化的风险

公司募集资金投资项目的可行性分析是基于当前市场环境、现有技术基础、对市场和技術发展趋势的判断等因素作出的。若出现宏观经济、行业政策或竞争格局发生变化或公司市场开拓不力等不利情况，公司将面临新增产能不能完全消化的风险。

（三）募集资金投资项目不能达到预期效益的风险

公司对本次发行股票募集资金投资项目的可行性分析是基于对国家产业政策、行业发展趋势、终端消费需求以及公司经营状况等因素的综合分析，如果出现国家产业政策调整、市场环境突变、行业竞争加剧以及募集资金不能到位等不利情况，公司将面临该等项目收益未能达到预期收益或无法按原计划顺利实施该等募集资金投资项目的风险。

五、每股收益和净资产收益率被摊薄的风险

本次发行完成后，公司净资产规模和股本总额相应增加。由于募投项目建设和产生效益需要一定周期，如果公司营业收入及净利润没有立即实现同步增长，则短期内公司每股收益和净资产收益率将存在下降的风险。长期来看，随着募集资金的运用和相应业务的开展，预计公司每股收益、净资产收益率将逐步提高。

六、股票价格波动风险

公司股票在上海证券交易所上市，公司股票价格除受公司经营状况、财务状况等基本面因素影响外，还会受到政治、宏观经济形势、经济政策或法律变化、资本市场走势、股票供求关系、投资者心理预期以及其他不可预测因素的影响。

针对上述情况，公司将根据《公司法》《证券法》《上市公司信息披露管理办法》等有关法律、法规的要求，真实、准确、完整、及时、公平地向投资者披露有可能影响公司股票价格的重大信息，供投资者做出投资判断。投资者在考虑投资公司股票时，应预计到前述各类因素可能带来的投资风险，并做出审慎判断。

七、审批风险

发行人本次向特定对象发行已获得现阶段必要的授权和批准，相关授权和批准合法、有效。本次发行尚需根据《公司法》《证券法》《注册管理办法》等规定履行相关审核程序。本次向特定对象发行尚需中国证监会做出予以注册决定后方可实施。该等审批事项的结果与时间均存在不确定性。

八、发行风险

由于本次发行只能向不超过 35 名符合条件的特定对象定向发行股票募集资金，且发行结果将受到证券市场整体情况、公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内外部因素的影响。因此，公司本次发行存在发行募集资金不足的风险。

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

林上炜

林上炜

程子建

林启彬

林上琦

王军

孟焰

张宁

长春英利汽车工业股份有限公司



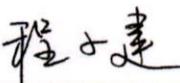
2023年6月13日

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

_____ 林上炜	 _____ 程子建	_____ 林启彬
_____ 林上琦	_____ 王军	_____ 孟焰
_____ 张宁		

长春英利汽车工业股份有限公司



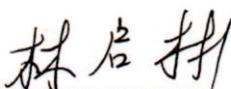
2023年6月13日

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

_____ 林上炜	_____ 程子建	_____  林启彬
_____ 林上琦	_____ 王军	_____ 孟焰
_____ 张宁		

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

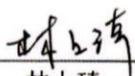
本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

林上炜

程子建

林启彬


林上琦

王军

孟焰

张宁

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

林上炜

程子建

林启彬

林上琦



王军

孟焰

张宁

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年 6月 13日

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

林上伟

程子建

林启彬

林上琦

王军


孟焰

张宁

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

第六节 与本次发行相关的声明

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签名：

林上炜

程子建

林启彬

林上琦

王军

孟焰


张宁

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年 6月 13日

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体监事签名：

侯权昌

侯权昌

李士光

王艺凝

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体监事签名：

李士光

侯权昌

李士光

王艺凝

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

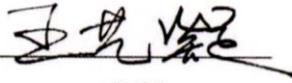
一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体监事签名：

侯权昌

李士光


王艺凝

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体高级管理人员签名：

林上炜

林上炜

林上琦

林臻吟

许安宇

苗雨

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年 6月 13日

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体高级管理人员签名：

林上炜

林上琦

林臻吟

许安宇

苗雨

长春英利汽车工业股份有限公司



2023年6月13日

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体高级管理人员签名：

林上炜

林上琦



林臻吟

许安宇

苗雨

长春英利汽车工业股份有限公司



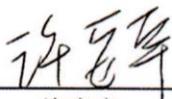
2023年6月13日

一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

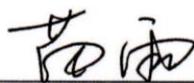
全体高级管理人员签名：

林上炜



许安宇

林上琦



苗雨

林臻吟



长春英利汽车工业股份有限公司

2018年6月13日

二、发行人控股股东、实际控制人声明

本公司或本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

Changchun Engley Industrial Co., Ltd.
长春英利汽车工业股份有限公司

控股股东：开曼英利工业股份有限公司（盖章）

Authorized Signature

控股股东授权代表（签字）：

林上炜

林上炜

实际控制人签名：

林启彬

陈榕媛

林上炜

林上炜

林上琦

林臻吟



长春英利汽车工业股份有限公司

2023年6月13日

二、发行人控股股东、实际控制人声明

本公司或本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

控股股东：开曼英利工业股份有限公司（盖章）

控股股东授权代表（签字）： _____

林上炜

实际控制人签名：

林启彬

林启彬

_____ 陈榕媛

_____ 林上炜

_____ 林上琦

_____ 林臻吟



长春英利汽车工业股份有限公司

2023年6月13日

二、发行人控股股东、实际控制人声明

本公司或本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

控股股东：开曼英利工业股份有限公司（盖章）

控股股东授权代表（签字）： _____

林上炜

实际控制人签名：

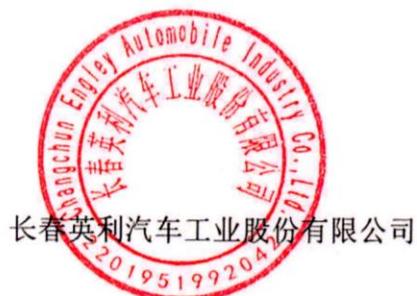
林启彬

陈榕媛

林上炜

林上琦

林臻吟



长春英利汽车工业股份有限公司

2023年6月13日

二、发行人控股股东、实际控制人声明

本公司或本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

控股股东：开曼英利工业股份有限公司（盖章）

控股股东授权代表（签字）： _____

林上炜

实际控制人签名：

林启彬

陈榕媛

林上炜

林上琦

林臻吟

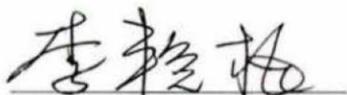



长春英利汽车工业股份有限公司
2023年6月13日

三、保荐机构（主承销商）声明

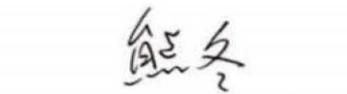
本公司已对《长春英利汽车工业股份有限公司 2022 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》进行了核查，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

保荐代表人：

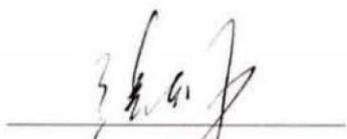

李艳梅


黄新磊

项目协办人：


熊冬

法定代表人：


张佑君



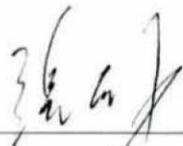
中信证券股份有限公司

2023 年 6 月 13 日

四、保荐机构董事长声明

本人已认真阅读《长春英利汽车工业股份有限公司 2022 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》的全部内容，对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对募集说明书的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长：


张佑君



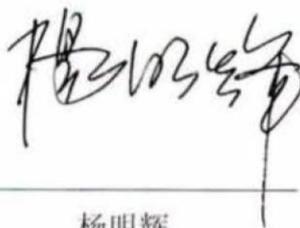
中信证券股份有限公司

2023 年 6 月 13 日

五、保荐机构总经理声明

本人已认真阅读《长春英利汽车工业股份有限公司 2022 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》的全部内容，对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对募集说明书的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

总经理：



杨明辉



中信证券股份有限公司

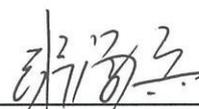
2023 年 6 月 13 日

六、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读募集说明书，确认募集说明书内容与本所出具的法律意见书不存在矛盾。本所及经办律师对发行人在募集说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。



负责人：



张学兵

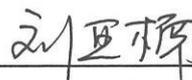
经办律师：



张明



田雅雄



刘亚楠

2023 年 6 月 13 日

关于长春英利汽车工业股份有限公司 向特定对象发行 A 股股票募集说明书的 会计师事务所声明

长春英利汽车工业股份有限公司董事会：

本所及签字注册会计师已阅读《长春英利汽车工业股份有限公司 2022 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》(以下简称“募集说明书”), 确认募集说明书中引用的有关经审计的 2020、2021 及 2022 年度财务报表及经鉴证的截至 2022 年 9 月 30 日止前次募集资金使用情况报告的内容, 与本所出具的上述审计报告及前次募集资金使用情况报告及鉴证报告的内容无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书中引用的上述审计报告及前次募集资金使用情况报告及鉴证报告的内容无异议, 确认募集说明书不致因完整准确地引用上述报告而导致在相应部分出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏, 并对本所出具的上述报告依据有关法律法规的规定承担相应的法律责任。

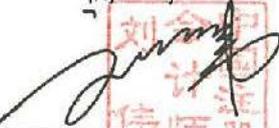
签字注册会计师


高 宇

签字注册会计师


龚以骥

签字注册会计师


刘 伟

签字注册会计师


王韧之

会计师事务所负责人


李 丹

普华永道中天会计师事务所(特殊普通合伙)



2023 年 6 月 14 日

八、发行人董事会声明

（一）本次发行摊薄即期回报的具体措施

本次发行摊薄即期回报的，发行人董事会按照国务院和中国证监会有关规定作出的承诺并兑现填补回报的具体措施如下：

1、提升公司经营管理水平，完善公司治理结构

公司将改进完善业务流程，提高经营效率，加强对研发、采购、销售等各环节的管理，加强销售回款的催收力度，提高公司资产运营效率，提高营运资金周转效率。同时，公司将严格按照《公司法》《证券法》《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的要求，不断完善公司治理结构，确保股东能够充分行使权利，董事会能够按照公司章程的规定行使职权，独立董事能够认真履行职责，监事会能够独立有效地行使对公司董事、高级管理人员及公司财务的监督权和检查权，为公司持续稳定的发展提供科学、有效的治理结构和制度保障。

2、加强募集资金管理，提高资金使用效率

公司将根据《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）》、公司《募集资金管理办法》和公司董事会的决议，将本次发行的募集资金存放于董事会指定的专项账户中，并建立募集资金三方监管制度，由保荐机构、存放募集资金的商业银行、公司共同监管募集资金按照承诺用途和金额使用。同时，本次发行募集资金到账后，公司将根据《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）》、公司《募集资金管理办法》的相关规定，保障募集资金用于承诺的募集资金投向，定期对募集资金进行内部检查，配合保荐机构和存放募集资金的商业银行对募集资金使用的情况进行检查和监督。

3、加速推进募投项目投资建设，尽快实现项目预期效益

公司董事会已对本次发行股票募集资金投资项目的可行性进行了充分论证，相关项目符合国家产业政策、行业发展趋势及公司未来整体战略发展方向，具有较好的市场前景和盈利能力。通过本次发行募集资金投资项目的实施，公司将不断优化业务结构，增强公司核心竞争力以提高盈利能力。本次发行募集资金到位后，公司将加快推进募集资

金投资项目建设，争取募集资金投资项目早日实施并实现预期效益。

4、严格执行分红政策，强化投资者回报机制

为进一步完善公司利润分配政策，增加利润分配决策透明度、更好的回报投资者，维护股东利益，公司已经按照《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》（证监发[2012]37号）和《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》（证监会公告[2022]3号）及其他相关法律、法规和规范性文件的要求在《公司章程》中制定了利润分配相关条款，明确了公司利润分配的具体条件、比例、分配形式和股票股利分配条件等。同时，公司已制定《公司未来三年股东回报规划（2023年-2025年）》，建立了健全有效的股东回报机制。本次发行完成后，公司将严格执行股东回报政策，在符合利润分配条件的情况下，积极落实对股东的利润分配，努力提升股东回报水平。

公司所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做出保证，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，敬请广大投资者注意投资风险。

（二）关于公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

1、公司董事、高级管理人员对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

为保证公司填补回报措施能够得到切实履行，公司董事、高级管理人员做出如下承诺：

“1、本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、本人承诺对本人的职务消费行为进行约束；

3、本人承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动；

4、本人承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、若公司后续实施股权激励计划，本人承诺股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、自本承诺作出之日起至公司本次向特定对象发行股票实施完毕前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会

该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺；

7、本人承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺，若本人违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担对公司或者投资者的补偿责任。”

2、公司控股股东、实际控制人及其一致行动人对公司填补回报措施能够得到切实履行的相关承诺

为确保公司本次向特定对象发行摊薄即期回报的填补措施得到切实执行，维护中小投资者利益，公司控股股东、实际控制人及其一致行动人作出如下承诺：

“1、本公司/本人不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益，切实履行公司填补摊薄即期回报的相关措施；

2、自本承诺作出之日起至公司本次向特定对象发行股票实施完毕前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本公司/本人承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺；

3、作为填补回报措施相关责任主体之一，若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本公司/本人同意按照中国证监会和上海证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本公司/本人作出相关处罚或采取相关管理措施。若本公司/本人违反上述承诺给公司或者投资者造成损失的，本公司/本人愿意依法承担对公司或者投资者的补偿责任。”

长春英利汽车工业股份有限公司董事会



2023年 6 月 13 日