

股票代码：002920

股票简称：德赛西威

德赛西威

创 | 领 | 智 | 行

惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司

Huizhou Desay SV Automotive Co., Ltd.

2024 年度向特定对象发行 A 股股票 募集说明书 (修订稿)

保荐人（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

二〇二五年一月

声 明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并保证所披露信息的真实、准确、完整。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人（会计主管人员）保证本募集说明书中财务会计报告真实、完整。

证券监督管理机构及其他政府部门对本次发行所作的任何决定，均不表明其对发行人所发行证券的价值或投资者的收益作出实质性判断或者保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者应当认真阅读发行人公开披露的信息，自主判断企业的投资价值，自主做出投资决策，若对本募集说明书存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

本公司提请投资者仔细阅读本募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”章节，并特别注意以下风险：

一、募集资金投资项目风险

(一) 募投项目实施不确定或实施效果不及预期的风险

公司本次募集资金投资项目是基于当前产业政策、市场环境、技术发展趋势等因素做出的。公司本次募集资金拟投向德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（一期）、智能汽车电子系统及部件生产项目以及智算中心及舱驾融合平台研发项目，本次募投项目存在建设期。**本次募集资金投资项目**可能因为宏观环境变动、行业发展、政策环境、项目建设进度、设备供应、境外原材料供应或价格波动、**市场需求、产品技术变迁**等方面的变化，**影响募投项目正常进展**、导致项目未能达到预期的实施效果**或技术研发不及预期**，如果上述因素发生不可预见的不利变化，本次募集资金投资项目将面临实施效果不确定的风险。

(二) 募投项目新增产能消化的风险

由于募投项目的实施至产生效益需要一定时间间隔，产品销售的实现存在不确定性。若在募投项目实施过程中，宏观经济、产业政策、市场竞争格局、下游需求等因素发生重大不利变化，可能导致新增产能面临无法消化的风险。

二、公司经营风险

(一) 行业竞争的风险

伴随汽车行业电动化、网联化、智能化、共享化带来的技术迭代和产业升级，市场参与者亦持续加大研发投入和完善产品布局，市场新进者逐步涌现。若公司不能紧紧把握行业发展机遇以及前沿技术变革趋势，持续保持产品质量的稳定性以及核心技术的先进性，公司核心竞争能力将有所减弱。此外，若下游新能源汽车行业因竞争日趋激烈而出现大幅降价，则存在将竞争压力传导至上游供应链的风险。上述行业竞争的风险可能对公司的经营业绩产生不利影响。

(二) 境外原材料采购的风险

公司目前部分电子元器件原材料供应商为境外厂商,报告期内,发行人境外原材料采购金额分别为 354,015.89 万元、585,704.90 万元、788,288.15 万元以及 844,287.93 万元,分别占各期采购金额比例为 49.07%、49.61%、50.02%以及 57.75%。若主要境外原材料出口国的贸易政策或汇率波动发生不利变化情形,则可能影响发行人境外原材料采购,从而对发行人经营业绩产生不利影响。

(三) 存货跌价风险

截至 2021 年末、2022 年末、2023 年末及 2024 年 9 月末,公司存货账面价值分别为 203,473.04 万元、341,615.08 万元、325,994.28 万元和 400,250.76 万元,占总资产的比例分别为 20.04%、24.83%、18.10%和 20.72%,整体存货金额及占比较高。较高的存货金额对公司流动资金占用较大,可能导致一定的存货积压风险,且由于近年来宏观经济存在一定波动且市场竞争有可能加剧,若未来遇到管理不善或者客户需求发生重大变动,公司可能面临存货跌价损失影响整体利润的风险。

(四) 应收账款回收风险

截至 2021 年末、2022 年末、2023 年末及 2024 年 9 月末,公司应收账款账面价值分别为 258,829.21 万元、446,358.83 万元、716,809.19 万元和 863,516.71 万元,占总资产的比例分别为 25.50%、32.45%、39.79%和 44.70%,公司应收账款坏账准备分别为 19,060.83 万元、27,691.83 万元、50,742.91 万元和 59,155.83 万元。随着公司经营规模的扩大,应收账款余额可能进一步增加,较高的应收账款余额会影响公司的资金周转效率、限制公司业务的快速发展。如果客户经营状况发生不利变化,则公司应收账款发生坏账风险的可能性将会增加。

(五) 汽车行业周期性波动的风险

公司所处的汽车零部件及配件制造行业的持续发展和变迁主要依靠下游汽车产业的发展。汽车产业作为国民经济的支柱产业,其发展亦受到宏观经济波动影响。全球宏观经济以及国内宏观经济的周期性波动将对汽车产业的上游原材料以及下游终端客户消费产生影响,从而造成汽车行业存在周期性波动的风险。若

未来受贸易环境变化及全球经济波动等因素的影响,内外部环境发生不利变化,则公司下游客户经营状况可能受到不利影响,从而导致公司面临销售订单减少、库存积压、货款收回困难等风险,对公司正常经营和持续发展产生不利影响。

(六) 公司控制权变更风险

截至报告期末,公司前两大股东德赛集团及惠创投控制公司股份比例分别为 28.31%及 26.49%,其他股东持股比例较低且较为分散,目前公司为无控股股东、无实际控制人状态。根据惠州市国资委、德恒实业、惠创投、德赛集团于 2024 年 1 月 19 日签署的《协议书》,惠创投以及德赛集团均承诺不谋求德赛西威公司董事会控制权,自惠创投及德赛集团以外的德赛西威股东被监管部门认定为德赛西威的控股股东,或惠创投或德赛集团任意一方持股比例低于 10%时,上述承诺自动失效。若未来惠创投或德赛集团减持,或者其他股东被监管部门认定为公司的控股股东等情况发生,可能导致公司控制权发生变更的风险。

三、本次发行相关的风险

(一) 关于本次发行相关的审批风险

本次发行尚须满足多项条件方可完成,包括但不限于经深交所审核通过并经中国证监会同意注册。截至本募集说明书出具日,上述审批事项尚未完成。能否取得审议或审核通过及获准注册,以及获批时间,均存在不确定性,因此,本次发行方案能否最终成功实施存在不确定性。

(二) 关于本次发行摊薄即期回报的风险

本次发行完成后公司总股本增加,募集资金到位后公司净资产规模也将有所提高,但募集资金产生经济效益需要一定的过程和时间。因此,短期内公司的每股收益和净资产收益率可能会出现一定幅度下降。公司特提请广大投资者注意公司即期回报被摊薄的风险,同时公司就即期回报被摊薄制定的填补措施不等于对公司未来利润做出保证。

目 录

声 明.....	1
重大事项提示	2
一、募集资金投资项目风险.....	2
二、公司经营风险.....	2
三、本次发行相关的风险.....	4
目 录.....	5
释 义.....	8
第一节 发行人基本情况	11
一、公司概况.....	11
二、股权结构、控股股东及实际控制人情况.....	11
三、所处行业的主要特点及行业竞争情况.....	13
四、主要业务模式、产品或服务的主要内容.....	32
五、现有业务发展安排及未来发展战略.....	44
六、截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况.....	46
第二节 本次证券发行概要	55
一、本次发行的背景和目的.....	55
二、发行对象及与发行人的关系.....	58
三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期.....	59
四、募集资金金额及投向.....	61
五、本次发行是否构成关联交易.....	62
六、本次发行是否导致公司控制权发生变化.....	62
七、本次发行方案已经取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序.....	62
八、本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”的说明.....	63
第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析	65
一、本次募集资金使用计划.....	65
二、本次募集资金投资项目的的基本情况、必要性及可行性分析.....	65

三、本次募集资金投资项目符合国家产业政策，未投资于产能过剩行业或限制类、淘汰类行业.....	80
四、本次募集资金投资项目新增固定资产及无形资产情况.....	81
五、本次募集资金用于研发投入的情况.....	83
六、发行人的实施能力及资金缺口的解决方式.....	84
七、本次募集资金投资项目与公司现有业务、发展战略及前次募投项目的关系.....	86
八、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响.....	86
九、本次募集资金是否存在用于补充流动资金的情形.....	87
十、可行性分析结论.....	87
第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析	89
一、本次发行后对上市公司业务及资产、公司章程、股东结构、高管人员结构、业务结构的影响.....	89
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.....	90
三、本次发行后公司与控股股东、实际控制人及其关联方之间业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况.....	91
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方占用的情形，或公司为控股股东及其关联人提供担保的情形.....	91
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.....	91
第五节 历次募集资金的运用	92
一、前次募集资金使用情况.....	92
二、发行人无需编制前次募集资金使用情况报告.....	93
第六节 与本次发行相关的风险因素	94
一、公司经营风险.....	94
二、募集资金投资项目风险.....	97
三、管理风险.....	97
四、其他风险.....	98
第七节 与本次发行相关的声明	100
一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明.....	100

二、发行人第一大股东声明.....	105
三、保荐人及其保荐代表人声明.....	106
四、发行人律师声明.....	109
五、会计师事务所声明.....	110
六、发行人董事会声明.....	111

释 义

本募集说明书中，除非文义另有所指，下列简称具有如下含义：

一、基本术语		
发行人、公司、本公司、上市公司、德赛西威	指	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司
保荐人、主承销商、中信证券	指	中信证券股份有限公司
发行人律师	指	北京市嘉源律师事务所
惠州市国资委	指	惠州市人民政府国有资产监督管理委员会
德恒实业	指	惠州市德恒实业有限公司
德赛集团	指	广东德赛集团有限公司
惠创投	指	惠州市创新投资有限公司
德恒汇	指	惠州市德恒汇投资有限公司
德恒勤	指	惠州市德恒勤股权投资合伙企业（有限合伙）
德恒诚	指	惠州市德恒诚股权投资合伙企业（有限合伙）
德恒学	指	惠州市德恒学股权投资合伙企业（有限合伙）
德恒勇	指	惠州市德恒勇股权投资合伙企业（有限合伙）
德恒和	指	惠州市德恒和股权投资合伙企业（有限合伙）
股东大会	指	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司股东大会
董事会	指	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司董事会
监事会	指	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司监事会
大陆集团	指	Continental AG
博世集团	指	Robert Bosch GmbH
安波福	指	APTIV PLC
伟世通	指	Visteon Corporation
成都德赛	指	成都市德赛西威汽车电子有限公司
中西部基地项目	指	德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（一期）
惠南二期项目	指	智能汽车电子系统及部件生产项目
智驾项目	指	智算中心及舱驾融合平台研发项目
舱驾项目	指	惠州德赛西威舱驾融合平台研发项目
智算中心项目	指	成都德赛西威智算中心建设项目
本募集说明书	指	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司 2024 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书（ 修订稿 ）
本次发行、本次向特定对象发行、本次向特定对象发行股票、本次发行股票	指	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司拟向特定对象发行人民币普通股（A 股）的行为

《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》
《证券期货法律适用意见第 18 号》	指	《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所	指	深圳证券交易所
章程、《公司章程》	指	《惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司章程》
股票、A 股股票	指	境内上市的人民币普通股股票
报告期内	指	2021 年、2022 年、2023 年和 2024 年 1-9 月
报告期各期末	指	2021 年末、2022 年末、2023 年末和 2024 年 9 月末
元、万元、亿元	指	人民币元、人民币万元、人民币亿元
国家发改委	指	中华人民共和国国家发展和改革委员会
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
交通部	指	中华人民共和国交通运输部
科技部	指	中华人民共和国科学技术部
住建部	指	中华人民共和国住房和城乡建设部
公安部	指	中华人民共和国公安部
境内	指	中国境内
项目定点	指	新增项目订单
OTA	指	空中下载系统，通过移动通信的空中接口实现对移动终端设备及 SIM 卡数据进行远程管理的技术
EFlops	指	衡量超级计算机性能的指标之一，表示每秒进行百亿亿次浮点运算的能力
ECU	指	电子控制单元
SOC	指	System-on-Chip 的简称，即芯片级系统，是在单个芯片上集成 CPU、GPU 等整个电子系统的产品
CAN-FD	指	CAN With Flexible Data-Rate，数据段波特率可变的控制器局域网络
SMT	指	表面贴装技术（Surface Mount Technology）
OCR/OCA 贴合	指	不同胶剂的贴合工艺
LCM	指	液晶模组
SIP	指	系统级封装
MES	指	制造执行系统
ELM	指	设备生命周期管理

ERP	指	企业资源计划系统
APS	指	高级计划与排程系统

注：(1) 本募集说明书所引用的财务数据和财务指标，如无特殊说明，指合并报表口径的财务数据和根据该类财务数据计算的财务指标。(2) 除特别说明外，本募集说明书若出现部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上存在差异，系四舍五入所致。

第一节 发行人基本情况

一、公司概况

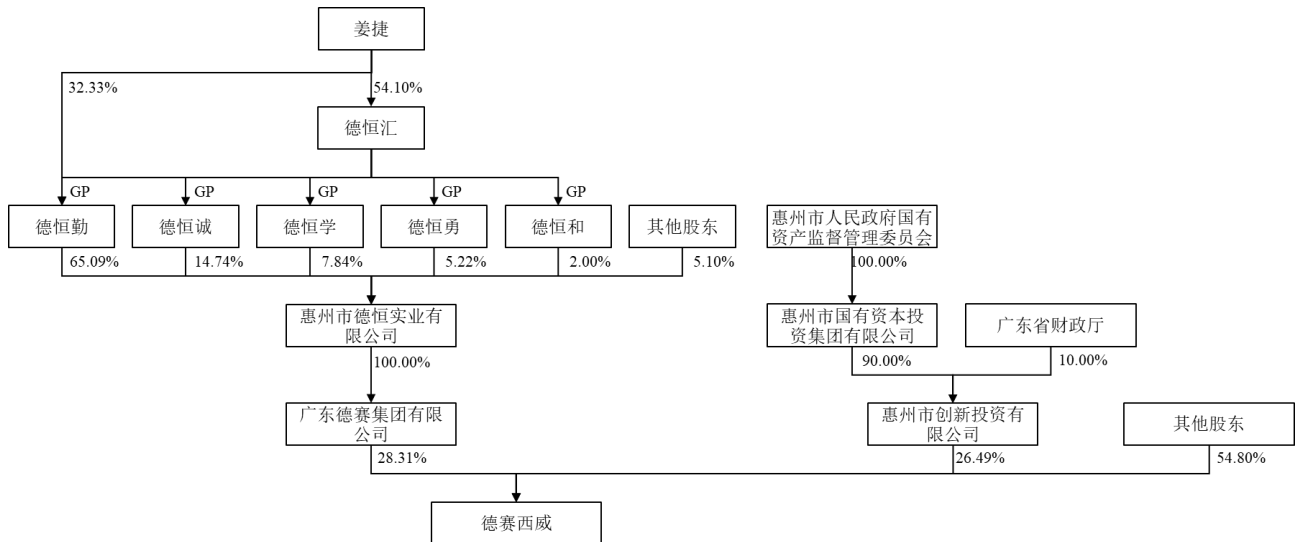
公司名称	惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司
英文名称	Huizhou Desay SV Automotive Co., Ltd.
成立日期	1986年7月24日
上市日期	2017年12月26日
注册资本	55,495.9434 万元人民币
法定代表人	高大鹏
注册地址	惠州仲恺高新区和畅五路西103号
办公地址	广东省惠州市惠南高新科技产业园惠泰北路6号
股票简称	德赛西威
股票代码	002920
股票上市地	深圳证券交易所
董事会秘书	章俊
联系电话	0752-2638669
电子信箱	Securities@desaysv.com
经营范围	技术开发、生产和销售汽车信息和娱乐系统及部件, 空调系统及部件, 仪表系统及部件, 显示系统及部件, 转向系统及部件, 汽车安全系统及部件, 智能驾驶辅助安全系统及部件, 自动驾驶系统及部件, 动力及底盘管理系统及部件, 车身控制系统及部件, 胎压监测系统及部件, 变速箱控制单元及部件, 汽车空气净化器及部件, 汽车内饰面板, 汽车灯饰总成, 车用应急电源, 汽车行驶记录仪, 传感器系列, 车用雷达, 车用摄像头, 车载麦克风, 车用天线, 车载视频行驶记录系统, 流媒体后视镜, 驾驶舱模块, 车辆及驾驶员通讯报警系统, 车载智能通讯系统, 车载智能通讯手机, 车载总线网络系统及部件, 新能源汽车零部件、汽车电子相关零部件、组件、套件、生产模具及设备, 车载应用软件, 汽车电子产品及部件, 智能交通系统, 移动出行服务, 智能网联系统及服务, 互联网技术服务, 基础软件服务, 应用技术服务, 从事货物及技术进出口。(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)

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

(一) 股权结构

1、股权架构图

截至2024年9月30日, 公司股权架构图如下:



2、前十大股东的持股情况

截至 2024 年 9 月 30 日，发行人前十大股东持股情况如下：

单位：股、%

序号	持有人名称	持有人类别	总持有数量	限售股股数	持有比例
1	广东德赛集团有限公司	境内一般法人	157,106,250	-	28.31
2	惠州市创新投资有限公司	国有法人	147,012,350	-	26.49
3	新余市威立德投资咨询合伙企业（有限合伙）	境内一般法人	19,177,494	-	3.46
4	新余市威立杰投资咨询合伙企业（有限合伙）	境内一般法人	15,143,580	-	2.73
5	新余市恒惠威管理咨询有限公司	境内一般法人	9,678,977	-	1.74
6	新余市威立昌投资咨询合伙企业（有限合伙）	境内一般法人	8,963,553	-	1.62
7	香港中央结算有限公司	境外法人	8,761,919	-	1.58
8	深圳市神华投资集团有限公司	境内一般法人	7,980,268	-	1.44
9	新余市威立盛投资咨询合伙企业（有限合伙）	境内一般法人	7,154,029	-	1.29
10	招商银行股份有限公司－兴全合润混合型证券投资基金	基金、理财产品等	5,224,402	-	0.94
合计			386,202,822	-	69.60

（二）控股股东及实际控制人情况

截至本募集说明书出具日，公司为无控股股东、无实际控制人状态。

三、所处行业的主要特点及行业竞争情况

公司主营业务为汽车电子产品的研发设计、生产和销售，核心产品应用领域覆盖下游智能座舱、智能驾驶以及网联服务等汽车产业移动出行变革领域。根据《国民经济行业分类（GB/T4754-2017）》，公司属于汽车制造业下的汽车零部件及配件制造（分类代码 C3670），公司下游应用领域为汽车电子行业。

（一）所处行业的主要特点

1、行业监管体系

（1）行业主要监管部门

国家发展和改革委员会、工业和信息化部是行业宏观管理职能部门，共同负责制定行业的产业政策，拟定行业发展规划，指导调整行业结构，引导行业技术改造，以及审批和管理投资项目。

（2）行业自律组织

行业的自律组织为中国汽车工业协会，主要职责有：调查研究汽车行业经济运行、技术进步、资产重组等方面的情况，为政府制定汽车产业发展政策、技术政策、行业发展规划、法律法规及行业发展方向等提供建议和服务；收集、整理、分析和发布汽车行业技术与经济信息；跟踪了解产品的国内外市场动态和发展趋势，进行市场预测预警，为会员、行业、政府和社会提供信息服务；组织制修订汽车工业的国家标准、行业标准、团体标准和技术规范，组织贯彻执行国家有关标准化工作的政策法规；制定并监督执行行业规范，促进行业自律。

（3）产业政策

伴随汽车智能化和网联化变革，公司主要产品赋能汽车智能化和网联化发展，智能网联汽车亦为国家科技政策和产业政策的重点支持对象。国家发改委2023年12月颁布的《产业结构调整指导目录（2024年本）》亦将智能汽车关键零部件及技术列入鼓励类产业，其中包括了中高级自动驾驶用高精度传感器、车载操作系统和信息控制系统、中央处理器及域控制器、数字化座舱系统，人机共驾技术等细分领域。

近年来，汽车电子行业相关的主要政策如下：

序号	时间	颁布单位	政策名称	主要内容
1	2024年1月	工信部、公安部、自然资源部、住建部、交通部	《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》(工信部联通装〔2023〕268号)	开展智能网联汽车“车路云一体化”系统架构设计和多种场景应用,形成统一的车路协同技术标准与测试评价体系,健全道路交通安全保障能力,促进规模化示范应用和新型商业模式探索,大力推动智能网联汽车产业化发展
2	2024年1月	工信部、教育部、科技部、交通部、文化和旅游部、国务院国有资产监督管理委员会、中国科学院	《工业和信息化部等七部门关于推动未来产业创新发展的实施意见》(工信部联科〔2024〕12号)	突破高级别智能网联汽车、元宇宙入口等具有爆发潜能的超级终端,构筑产业竞争新优势
3	2023年12月	全国人民代表大会	《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》实施中期评估报告	构建新一代信息技术、智能(网联)汽车、新能源、新材料、高端装备、航空航天、生物医药及高端医疗装备、安全应急装备等一批新的增长引擎
4	2023年11月	工信部、公安部、住建部、交通部	《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》(工信部联通装〔2023〕217号)	通过开展试点工作,引导智能网联汽车生产企业和使用主体加强能力建设,在保障安全的前提下,促进智能网联汽车产品的功能、性能提升和产业生态的迭代优化,推动智能网联汽车产业高质量发展
5	2023年8月	工信部、财政部、交通部、商务部、海关总署、金融监管总局、国家能源局	《工业和信息化部等七部门关于印发汽车行业稳增长工作方案(2023—2024年)的通知》(工信部联通装〔2023〕145号)	引导企业加快5G信息通信、车路协同、智能座舱、自动驾驶等新技术的创新应用,开发更多适合消费者的服务功能,持续提升驾乘体验,催生更多购买需求
6	2023年3月	自然资源部	《智能汽车基础地图标准体系建设指南(2023版)》(2023年第10号)	加强智能汽车基础地图标准规范的顶层设计,推动地理信息在自动驾驶产业的安全应用。建立智能汽车基础地图标准体系动态更新工作机制,为推进智能汽车基础地图技术创新应用和智能汽车产业健康发展提供持续有力保障
7	2022年12月	中共中央、国务院	《扩大内需战略规划纲要(2022—2035年)》	释放出行消费潜力。优化城市交通网络布局,大力发展智慧交通。推动汽车消费由购买管理向使用管理转变。推进汽车电动化、网联化、智能化,加强停车场、充电桩、换电站、加氢站等配套设施建设
8	2022年8月	科技部	《科技部关于支持建设新一代人工智能示范应用	针对自动驾驶从特定道路向常规道路进一步拓展需求,运用车端与路端传感器融合的高准确环境感知与超视距信息共享、车路云一

序号	时间	颁布单位	政策名称	主要内容
			场景的通知》	体化的协同决策与控制等关键技术，开展交叉路口、环岛、匝道等复杂行车条件下自动驾驶场景示范应用，推动高速公路无人物流、高级别自动驾驶汽车、智能网联公交车、自主代客泊车等场景发展
9	2022年3月	国家发改委	《“十四五”数字经济发展规划》	实施产业链强链补链行动，加强面向多元化应用场景的技术融合和产品创新，提升产业链关键环节竞争力，完善5G、集成电路、新能源汽车、人工智能、工业互联网等重点产业供应链体系
10	2022年1月	交通部、科技部	《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035年）》（交科技发〔2022〕11号）	推动新能源汽车和智能网联汽车研发，突破高效安全纯电驱动、燃料电池与整车设计、车载智能感知与控制等关键技术及设备
11	2021年12月	工信部	《关于印发“十四五”智能制造发展规划的通知》（工信部联规〔2021〕207号）	面向汽车、工程机械、轨道交通装备、航空航天装备、船舶与海洋工程装备、电力装备、医疗装备、家用电器、集成电路等行业，支持智能制造应用水平高、核心竞争优势突出、资源配置能力强的龙头企业建设供应链协同平台，打造数据互联互通、信息可信交互、生产深度协同、资源柔性配置的供应链
12	2021年12月	交通部	《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》	加强交通运输领域前瞻性、战略性技术储备，加强智能网联汽车、自动驾驶、车路协同、船舶自主航行、船岸协同等领域技术研发，开展高速磁悬浮技术研究论证
13	2021年8月	交通部、科技部	《关于科技创新驱动加快建设交通强国的意见》	加快重点交通装备业发展。加快新一代轨道交通、新能源与智能网联汽车、高技术船舶、航空装备、现代物流装备等自主研发及产业化
14	2021年3月	工信部	《2021年工业和信息化标准工作要点》	根据技术进步和产业快速发展、融合发展的需求，修订智能制造、工业互联网、工业节能与绿色发展、电动汽车、车联网（智能网联汽车）、智慧家庭、云计算、锂离子电池、光伏等标准体系建设指南或路线图
15	2020年11月	国务院办公厅	《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》	以深化供给侧结构性改革为主线，坚持电动化、网联化、智能化发展方向，以融合创新为重点，突破关键核心技术，优化产业发展环境，推动我国新能源汽车产业高质量可持续发展，加快建设汽车强国

汽车智能化和网联化已成为全球新型工业化和现代化产业体系建设的关键环节，系大国竞争的重要科技领域，亦系国家交通领域科技创新战略支持方向。汽车产业链较长，带动效应强，汽车智能化和网联化的发展将带动半导体、通信、云计算、大数据、机器人等产业的进步，形成跨领域和跨行业的融合创新，催生

新质生产力，对产业优化升级和转型具备重要作用，在相关行业法规及产业政策的持续助力下，汽车电子行业迎来了良好的外部政策环境和发展机遇。

2、行业发展情况

作为汽车产业链的重要组成部分，汽车电子行业伴随汽车智能化和网联化的变革逐步突出人机交互体验以及智能驾驶等特征，终端消费者对汽车的价值定位逐步从出行工具向“第三生活空间”转变，行业整体将从一个“硬件为主”的工业产品，演变为“软硬兼备”的智能化终端。

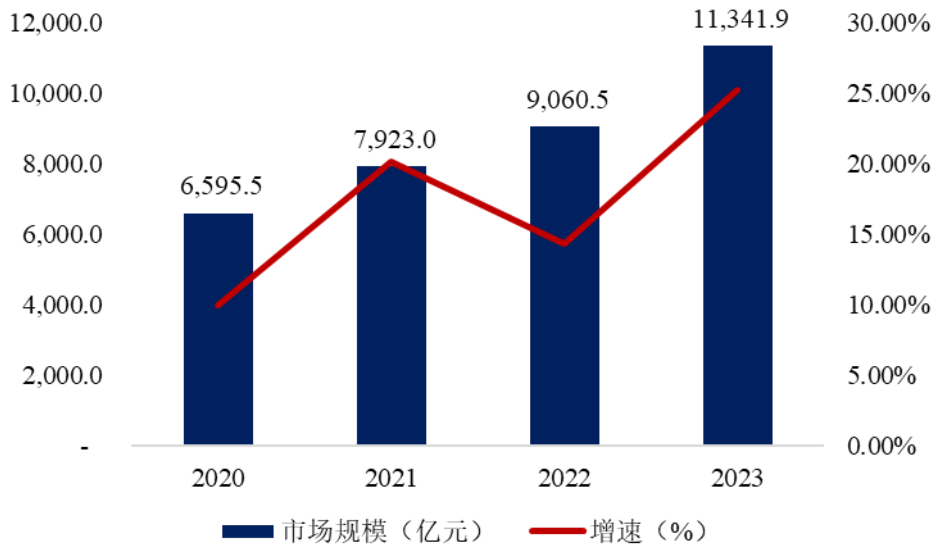
(1) 汽车电子行业发展概况

汽车电子的发展起步于 20 世纪 70 年代和 80 年代，彼时汽车电子系统主要集中在点火系统、燃油喷射系统、车载音响等方面。20 世纪 90 年代，伴随微电子技术的快速发展，汽车电子系统开始引入了电子控制单元（ECU）。电子控制单元（ECU）通过传感器和执行器与汽车各个部件进行数据交换和控制，提高了汽车的性能和安全性。在传统控制系统方面，电子信息技术的持续进步使得电子控制单元（ECU）逐渐取代了传统的机械控制，催生了发动机控制系统和底盘控制系统。在汽车电动化领域，随着新能源汽车市场规模的不断扩大，相应的汽车电子配件也得到了发展和完善，催生了新能源汽车的三电系统，包括电池、电机以及电控系统。

进入 21 世纪，随着计算机技术和通信技术的进一步发展，汽车电子系统开始逐步迎来智能化和网络化的变革。智能座舱、智能驾驶辅助系统、车联网等技术的应用逐渐成为汽车电子的重要方向。在汽车智能驾驶方面，辅助驾驶、自动泊车等功能的普及率不断提高，高级别的自动驾驶功能不断推陈出新，这些功能需要更高精度和更高性能的智能驾驶系统相关电子配件来支持。同时，车联网、人机交互技术的逐步普及也提升了车主对舒适性、娱乐性以及网联性的要求，推动了汽车电子在座舱领域的发展，智能座舱配件逐渐成为多种车型的标配，催化了车载电子系统功能的日趋完善。

根据 Statista 的统计，2022 年全球汽车电子市场规模达 2,949 亿美元。根据赛迪顾问，2020 年-2023 年我国汽车电子行业市场规模由 6,595.5 亿元上升至 11,341.9 亿元，整体市场规模期间年均复合增长率为 19.81%。

图：2020年至2023年中国汽车电子市场规模变化情况



资料来源：赛迪顾问

(2) 智能座舱领域发展现状

智能座舱是具备先进的软硬件系统，具备连接交互，具备网联服务、场景拓展三大能力，能够给驾乘人员提供安全智能、高效愉悦综合体验的移动空间。智能座舱的主要组成部分包括硬件和软件，包括智能座舱域控制器、中控显示屏、仪表、车载信息娱乐系统等，智能座舱最终可实现的人机交互情景主要包括语音识别、人脸识别、触摸识别、手势识别、虹膜识别和生物识别。伴随高算力技术以及人工智能技术的持续迭代，智能座舱感知层精细化程度进一步加强，人机交互智能化程度提升，车内软件与硬件交融程度将大大加强，座舱系统将开展半自主决策，成为消费者第三生活空间。

根据盖世汽车研究院统计，2024年1-3月，智能座舱的装机量攀升至322.1万套，同比2023年1-3月提升37.8%，同时渗透率也实现了稳步跃升，2024年3月智能座舱的新车渗透率达到70.2%，标志着智能化已成为汽车座舱“标配”。

公司智能座舱领域的核心产品包括智能座舱域控制器、车载信息娱乐系统以及中控显示屏和仪表等车载显示领域产品，核心产品细分领域发展情况如下：

1) 智能座舱域控制器发展现状

智能座舱域控制器是指集成了多个控制器和芯片的汽车电子设备，通过连接车内各种设备和系统，进行数据交流和控制，实现智能座舱功能的集成管理，智

能座舱域控制器通过处理器、存储器以及通信接口实现座舱中各模块的集成，通过提高信号传输效率和算力集中处理从而提升汽车智能化水平。

2015 年之前汽车电子所需芯片主要供应商来自瑞萨、恩智浦以及德州仪器等传统汽车芯片厂商，在汽车座舱领域智能化加速发展后，逐步吸引了高通、英伟达、英特尔等消费电子芯片厂商进入市场。其中，高通汽车芯片由智能手机芯片平台改进，性能、迭代速度、移动终端的软硬件生态积累远超传统汽车芯片厂商，快速成为座舱系统级芯片（SoC）的芯片龙头厂商。

因此，近年来，在汽车智能化趋势的引领下，伴随市场参与者的不断加入，座舱系统级芯片性能逐步提升，促进智能座舱域控制器持续升级迭代，高性能智能座舱域控制器能够有效降低整车能量损耗，提高电机系统效率。在汽车整车电子电气架构逐步向域集中式阶段发展的过程中，装载智能座舱域控制器的车型持续放量，智能座舱域控制器市场空间加速增长。根据盖世汽车研究院的统计，2023 年度中国智能座舱域控制器搭载率提升到 16.5%，装载量同比增长 111.95%。

2) 车载信息娱乐系统发展现状

车载信息娱乐系统是采用车载专用中央处理器（CPU），基于车身总线系统和互联网服务，形成的车载综合信息处理系统，包含车载信息系统和车载娱乐系统，主要提供导航系统、车辆控制、音乐和视频播放、娱乐系统、通话功能等。车载信息娱乐系统由硬件底层（以车载专用的中央处理器为核心的硬件平台）、操作系统（包括 QNX、Linux、Android 等）、中间层（包括组件和接口，如蓝牙配置、WIFI、USB 等）、应用层软件以及人机交互通信界面（包括实体按键、触摸、手势控制、语音识别、生物识别）等。

根据佐思汽研统计，2023 年，中国乘用车信息娱乐系统的装配量同比增长 27.0%，装配率高达 79.1%，较 2022 年同期提升 13.2 个百分点。未来，人机交互是车载信息娱乐系统的发展关键环节，车载信息娱乐系统将向多模交互和主动交互方向演变，通过实现触控、手势操作、语音控制及生物识别等多种交互方式的融合发展，为用户带来个性化、情感化、场景化的体验。

3) 车载显示领域产品的发展现状

公司在车载显示领域的主要产品包括中控显示屏以及仪表。

从中控显示屏市场来看,由于中控屏承担了车辆信息传达的窗口职能,同时,也是提升消费者驾驶体验、增强行车安全、实现智能化与网联化功能的关键部件,在显示技术的不断迭代升级以及中控显示屏大屏化的趋势下,中控显示屏市场规模逐步攀升。

从仪表领域来看,主要包括汽车全液晶仪表和组合液晶仪表,其中,汽车全液晶仪表不通过物理指针显示车辆信息,而组合液晶仪表同时装配传统指针仪表以及液晶显示屏。伴随智能座舱的逐步普及,根据盖世汽车研究院统计,2024年上半年,全液晶仪表的渗透率突破75%,相较于2023年同期全液晶仪表的渗透率提高11.2%,全液晶仪表持续取代传统机械仪表。

(3) 智能驾驶领域发展现状

智能驾驶主要包括感知层、决策层以及执行层。其中,感知层主要利用传感器对车辆周边的环境进行实时感知,获取周围物体的精确距离及轮廓信息。决策层主要通过域控制器(DCU)取代电子控制单元(ECU),成为车载计算主体,其集成度更高,能够支撑更复杂的传感器融合算法,实现更高级别的自动驾驶。执行层主要依靠线控底盘进行实现,线控地盘由线控换挡、线控油门、线控悬架、线控转向、线控制动五大环节组成。

根据《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429-2021),智能驾驶共计划分为6个等级,其中L0-L2级属于辅助驾驶范畴(ADAS),目前智能驾驶行业正处于L2向L3过渡阶段,L2++阶段的代表功能城市领航已规模落地,而L3级别自动驾驶正在试点。

从智能驾驶领域来看,公司的核心产品主要包括智能驾驶决策层的域控制器、感知层的车载摄像头、毫米波雷达等。根据盖世汽车研究院,2023年,中国智能驾驶乘用车市场规模约为1,500亿元,中国L2级智能驾驶功能渗透率超过40%。

1) 智能驾驶域控制器领域发展现状

智能驾驶域控制器作为汽车电子架构的重要组成部分,是实现汽车智能功能的基础,也是自动驾驶系统决策的核心。

智能驾驶域控制器经历了从分布式到集中式的演变。分布式架构中,传感器

和控制器分布在汽车的各个部分，各自处理独立的任务，存在算力分散、协调复杂、响应速度较慢等问题，难以满足高级别自动驾驶对高效数据处理和实时决策的需求。为了克服这些挑战，行业逐渐转向集中式架构。集中式架构能够将各类传感器数据汇总至中央控制器进行统一处理，提升了整体系统的响应速度和决策效率，带来更强大的集中计算能力。其次，集中式架构还可以提高系统集成度，从而将多个功能模块整合到一个控制器中，简化车辆的电子架构，减少线束重量，提高系统可靠性。此外，集中式架构还能通过规模效应降低硬件成本，同时减少维护和更新的复杂度，增强了系统的可扩展性。集中式控制器可以更方便地进行硬件和软件的升级，适应未来更高算力和更多功能的需求。

根据高工智能汽车研究院的统计，2023 年度中国乘用车搭载智能驾驶域控制器的车型数量同比增长 62.86%，渗透率达到 9.85%。其中，2023 年搭载中算力平台的车型数量同比增长 60.30%；搭载高算力平台的车型数量同比增长 382.29%。整体来看，中高算力域控制器的需求表现出强劲的增长态势。

2) 传感器领域发展现状

较高级别的自动驾驶系统对多传感器之间的协同工作以及计算平台的算力有着更高的要求。目前感知层设计方案主要形成了两大技术路线：以像素摄像头为核心的“视觉感知”解决方案，以及多雷达协同的“3D 激光雷达感知”解决方案。其中，“视觉感知”解决方案主要依靠摄像头，不包括激光雷达，具有成本适中的优势，适合大规模量产，但缺点在于对深度学习算法的依赖、探测角度和距离的局限性以及定位可靠性相对较低。“3D 激光雷达感知”解决方案则是采用激光雷达并配合摄像头、毫米波雷达、超声波雷达等传感器，能够实现远距离、全方位的高分辨率探测，但缺乏对周围环境颜色和纹理信息捕捉，且由于激光雷达成本较高，在一定程度上制约了方案的推广。

从车载摄像头领域来看，根据佐思产业研究院预测，2023 年全年新车整体摄像头安装量达 6,795 万颗，相较于 2022 年 5,046 万颗同比增长 34.66%。

从毫米波雷达领域来看，根据盖世汽车研究院，2023 年，国内搭载毫米波雷达的车型销量约占整体乘用车销量的 67.5%，其中搭载五颗毫米波雷达的车型，同比增长 38.3%，搭载六颗毫米波雷达的车型，同比增长 559.2%。

(4) 智能网联领域发展现状

公司网联服务业务主要涵盖车载智能网联生态系统（蓝鲸 OS 系统）、OTA 以及智能进入数字钥匙等领域。就车载智能网联生态系统而言，现阶段不仅集成了丰富的信息娱乐服务，还涵盖了驾驶辅助、语音交互、车内物联网等多种应用。OTA 对于用户而言可以提升汽车保值率，为用户减少时间成本，从而增加用户粘性，对于车企而言能够提高全生命周期中的功能迭代效率。根据高工智能汽车研究院统计，2023 年中国市场（不含进出口）乘用车标配 OTA 功能新车交付占比超过 60%，OTA 搭载已成为主流方案。

3、行业发展趋势

(1) 智能座舱领域未来发展趋势

在汽车电动化、智能化、网联化、共享化的背景下，“强化用户体验”和“高度交互性”已成为智能座舱发展的关键增长点。根据 IHS Markit 数据，预计到 2030 年，全球汽车智能座舱市场规模将达到 681 亿美元。

1) 智能座舱域控制器未来发展趋势

从智能座舱域控制器领域来看，随着智能化程度加深，智能座舱对芯片算力的要求也越来越高，因此，智能座舱域控制器的发展依赖于车载系统级芯片（SoC）的加速迭代。目前，车载系统级芯片的迭代周期约为 1-2 年，未来迭代升级方向包括算力提升、图形渲染能力、车规安全标准的 Hypervisor 虚拟化程序开发以适配不同操作平台，以及将 CAN FD 网络、以太网网络、LIN 网络、FlexRay、A2B 等多种网络结合贯穿整个车载 ECU 模块，从而实现多域控制器之间的高速信息交互。整体而言，车载系统及芯片（SoC）的升级迭代、提供极致且差异化的用户体验将推动智能座舱域控制器的持续发展。

2) 车载信息娱乐系统未来发展趋势

从车载信息娱乐系统领域来看，车载信息娱乐系统的芯片是决定车载信息娱乐系统性能的核心硬件，高算力、小型化、低功耗的芯片迭代是未来发展方向。从软件方面来看，目前车载信息娱乐系统主流软件架构由底层操作系统、中间件和功能应用软件构成，未来整车厂将进一步覆盖车载信息娱乐系统的定制化操作系统和软件开发工具包业务，便于后续的 OTA 升级和对涉及用户核心体验的应

用自研。整体来看，目前车载信息娱乐系统基本已成为新车标配，市场将保持稳步增长。

3) 车载显示领域未来发展趋势

从车载显示领域来看，公司主要产品中控显示屏以及仪表将伴随用户消费习惯的迭代而持续增长。中控显示屏是最主要的信息交互窗口，是智能座舱中用户直观感受最强烈的部分，整体朝着大屏化、多屏化、联屏化的方向发展。同时，随着大数据、5G、人机交互等技术的进步和智能座舱的发展，汽车信息的显示系统更加集中化，汽车液晶仪表盘可能将与中控显示屏结合。

(2) 智能驾驶领域未来发展趋势

根据盖世汽车研究院预测，预计到 2030 年整体市场规模将突破 4,500 亿元，L4/L5 自动驾驶等级乘用车渗透率将达到 15%、L3 自动驾驶等级乘用车渗透率将达到 20%，L2 自动驾驶等级乘用车渗透率将达到 52%。

1) 智能驾驶域控制器领域未来发展趋势

随着网络通信技术的发展，智能驾驶域控制器架构将实现跨域功能融合，同时，伴随以太网和时间敏感网络技术的成熟与高性能计算平台的引入，数据传输将更加实时和可靠，从而能够集中处理大量数据和复杂计算任务，推动 L3+ 级别自动驾驶技术的发展，逐步向准中央架构时代与中央架构时代迈进。除此之外，海量数据的计算依赖于智能驾驶域控制器芯片的迭代。根据佐思汽研预测，预计到 2026 年，中国前装市场中 L2++（支持高速 NOA 和行泊一体功能）乘用车销量预计可达 623.6 万辆。未来，高阶自动驾驶对算力的需求呈爆发式增长，稳定、快速迭代、适配性强成为智能驾驶域控制器未来发展的必备要求，智能驾驶域控制器发展空间前景广阔。

2) 传感器领域未来发展趋势

就车载摄像头而言，由于单一类型摄像头感知问题难以解决，未来，多镜头立体视觉与多传感器融合将成主流方案，车载摄像头发展将聚焦高清化、多功能化、智能化、集成化、安全性能提高等方向，为驾驶者提供更准确和全面的道路信息监测、并通过与人工智能技术的相结合提升驾驶过程中的智能化识别、预警以及辅助驾驶功能。根据盖世汽车研究院预测，预计 2025 年车载摄像头装配量

将超过 1 亿颗。

就毫米波雷达而言，短期内 SiGe（硅锗）芯片仍为市场主流，但随着 CMOS（互补金属氧化物半导体）芯片工艺成本的下降，未来，在 CMOS（互补金属氧化物半导体）芯片工艺技术的推动下，车载毫米波雷达将向高分辨率、低成本、小尺寸、低功耗方向发展。

(3) 智能网联领域未来发展趋势

伴随汽车智能化的发展，未来汽车智能化硬件与软件的融合发展将更加充分，熟悉运用智能网联软件系统的汽车电子厂商将在与合作客户的合作中逐步凸显价值并巩固市场地位，智能网联服务的供应模式正逐步向扁平化的“合作”模式转变。随着车企强化智能网联技术的投资强度，部分新势力和新玩家车企已经将 OTA 技术作为旗下车型的标配，且头部车企均开始在除智驾、座舱之外的底盘系统、动力系统、车身电子系统等领域全面布局 FOTA（硬件空中下载）技术。

4、行业进入壁垒

(1) 高度融合的软件硬件开发能力壁垒

汽车电子是技术密集型产业，掌握行业前沿技术是抓住行业发展的关键因素，以人工智能技术、高算力技术、物联网技术、新能源技术等为代表的核心技术领域发展，深刻决定着汽车产业链上下游的未来变革方向。智能汽车相较于传统汽车将依托于全新的电气架构、动力总成以及全面的软件能力进行迭代，汽车智能化要求汽车电子厂商不仅有新的硬件技术，更需要在软件、算法、系统层面做出创新，智能化与电动化相辅相成。在市场竞争不断加剧的背景下，汽车电子行业产品迭代迅速，除了少数专注于核心技术研发、拥有软件硬件开发能力以及具备汽车电子领域丰富的技术研发经验的市场参与者外，新进入者较难符合产品快速迭代背景下行业对新产品开发、产品性能以及产品质量的要求。

(2) 研发能力壁垒

基于市场需求的快速迭代，汽车电子厂商的研发能力需要能够同时满足产研转化高效以及确保产品安全性、稳定性和可靠性良好的特点，因此汽车电子厂商通常要具备成熟的研发组织体系、充足的研发人才资源和持续的研发投入。成熟的研发组织体系能够快速调动研发人员响应业务部门传达的客户及市场需求，亦

能够对行业上下游技术发展模式以及市场领先领域前瞻布局有先导性预判。充足的研发人才资源能够储备大量软件、电子、通信、传感、工业设计、结构设计和工程设计等领域的专业研究开发人才，从而实现全栈产品开发设计的目标，满足不同客户的多元化产品需求。同时，持续的研发投入能够确保市场参与者在日趋激烈的竞争环境下保持对行业下一代技术的研发，实现对现有产品结构的升级完善，形成由前期开发向产品商业化推广的研发成果转化，在激烈的市场竞争环境下保持突出的市场竞争能力。

(3) 行业经验及品牌效应壁垒

汽车电子行业下游应用领域涵盖整车动力系统、座舱系统、驾驶系统、底盘控制系统、车身控制系统等多个领域，需要及时匹配行业技术迭代以及消费者需求升级，满足整车厂商多维度认证体系的要求，行业新进入厂商难以短期内凭借自身的技术积累和实践经验形成完备的解决方案，难以具备产品研发设计的快速响应能力，而行业内领先企业能够凭借多年的行业经验沉淀对消费者需求痛点形成快速和完备的专业判断，赢得整车厂商青睐。

不同于普通消费品，汽车电子单品价值高，往往需要具备较长寿命，车厂或者用户在选择时倾向于质量稳定、可靠性高、厂家信誉好的产品。汽车制造商在选择供应商时，必须结合汽车市场定位并考虑到潜在购买者的需求，审慎选择品牌，从零部件供应链确认环节把控产品质量，一般会优先选择技术实力强、产品质量优、售后服务好、产品附加值高、行业信誉良好的品牌进行合作。因此，良好的品牌效应成为汽车电子行业的进入壁垒。

(4) 客户资源壁垒

汽车产业链中，整车厂商为确保产品的动力性能、安全性能、智能化程度，对汽车零部件配套企业的要求非常严格，供应商认证流程往往复杂而漫长，上游汽车零部件配套企业一般需要通过 ISO/TS16949 质量管理体系认证，才能进入汽车制造商配套体系，具备成为汽车制造商供应商的基本资格。除此之外为达到汽车制造商对企业产品评估和验证的目的，仍需通过车厂组织的一系列严格复杂的认证程序。除此之外，汽车行业经历长期发展，至今已形成一套对前端配套供应商较为严格的资质认证体系，漫长的认证流程不仅增加了供应商的时间成本，还

对供应商资金实力、日常生产经营环节的细致度、规模化生产的产品质量管控体系、快速响应能力以及产品迭代能力提出了很高要求。

因此，汽车电子厂商一旦进入整车厂商的供应体系，将形成稳定的长期合作关系。由于行业内现有的汽车电子企业已与整车厂商建立了稳定的合作关系并形成严密完善的区域响应网络，行业新进入者难以快速融入上述合作模式，因此形成较高的客户资源壁垒。

(5) 规模化生产管理体系的壁垒

下游整车厂商通常视其整车销售情况对上游汽车电子产品采购进行安排，因此上游汽车电子厂商的产品生产交付需要紧贴市场动态。而汽车电子产品的性能参数会因下游整车厂商、规格要求、需求痛点的不同而存在差异，所需的原材料规格类型品类繁多，因此只有具备良好的规模化生产管理体系的市场参与者，才能及时和充分地响应不同客户的产品需求，与客户建立长期稳定的合作关系，同时，具备良好的规模化生产管理体系的厂商能够有效摊薄固定成本，科学合理地安排生产计划，依托规模化采购降低上游原材料采购成本，完善生产要素的使用效率，在产品批量生产和交付过程中，对进度管理、成本控制、质量检测以及产品检修进行有效的动态控制。除此之外，由于上述各环节涉及到部门与部门之间的协调管理，统筹安排，因此，在下游需求迭代迅速以及行业竞争激烈的背景下，只有具备系统化生产管理体系的企业才能够具备市场竞争力，在前景广阔的市场中脱颖而出。

5、公司所处行业的上下游发展状况

(1) 所处行业与上、下游行业之间的关联性

汽车电子行业的上游供应商主要负责提供半导体元器件及零部件的生产，包括芯片、集成电路、通信模块、显示屏模组以及阻容感等硬件。

汽车电子行业的下游主要为整车厂。随着汽车智能化的快速发展，智能汽车技术复杂度快速提升，且伴随激烈的市场竞争，整车厂需要更快实现技术、产品的更新换代，以保持市场竞争力。越来越多整车厂与上游优秀供应商开展更深度、更广泛的协作共创，提升产业资源整合效率，有效推进其技术与产品的快速升级迭代。这一转变使得整车厂商与优质的汽车电子厂商形成更加深度、稳定的合作

关系。

(2) 上游行业发展状况

从上游行业来看，就原材料芯片而言，伴随汽车智能化的发展，车规级芯片对于汽车电子产品的信息处理和决策能力提升起到重要作用。由于车规级芯片国产化率仍在推进，受国际贸易摩擦以及境外主要车规级芯片供应商产能衔接因素的影响，境外采购的稳定性会对国内汽车电子厂商的生产经营的稳定性造成一定影响。另外，由于车规级芯片设计、开发以及生产制造具备较高行业壁垒，因此汽车电子厂商多为价格接受者。目前，虽然车规级车载芯片国产替代进程相对较缓，但仍然存在部分本土芯片供应商逐步突围，并在国内多个车型上实现量产或达成项目定点。

就显示器领域而言，国内显示龙头企业已逐步形成良好市场份额，并在市场中凸显良好竞争力，能够有效缓解国内汽车电子厂商“少屏”的原材料供应风险。

(3) 下游行业发展状况

从下游行业来看，汽车电子厂商的主要下游客户为整车厂商，客户集中度较高，因此汽车电子厂商在与下游整车厂的谈判过程中处于相对弱势的地位。但对于部分在某一细分市场内具有领先优势的汽车电子厂商，其领先的市场地位、软硬件融合开发能力以及研发优势有助于提升议价能力，具备一定的下游议价能力。

汽车电子行业的市场规模发展与国内外整车行业发展和消费市场规模呈现出较强的关联性，从全球汽车行业来看，全球为应对气候变化和优化能源结构，积极推动汽车产业领域的战略规划调整，不断加大汽车领域的科技创新投入。因此，近年来，伴随全球宏观经济的持续复苏以及汽车产业的转型升级，全球汽车年产量持续扩张。根据 OICA 的统计，全球汽车产量自 2020 年起持续稳步增长，于 2023 年全球汽车产量达到 9,355 万辆，较 2020 年 7,762 万辆增长 20.52%。

目前，我国汽车市场的发展模式已经从体量高速增长期转向结构转型升级期，国家“双碳”目标促进能源结构转变，带动中国汽车行业进入发展新阶段，行业整体呈现出良好的增长态势。2022 年，中共中央及国务院印发《扩大内需

战略规划纲要（2022-2035年）》，进一步明确了我国新能源汽车产业在经济发展中的战略性地位，指出要发展壮大新能源产业，推进汽车电动化、网联化、智能化发展。根据中国汽车工业协会的统计，2020-2023年，中国汽车产量由2,523万辆上升至3,016万辆，中国汽车销量由2,531万辆上升至3,009万辆，平均产销率达到100.07%，2020-2023年，汽车出口规模继续攀升，中国汽车出口数量由108.2万辆上升至522.1万辆，年均复合增长率达到68.98%。

未来，我国汽车行业将持续向电动化、智能化、网联化、共享化方向稳步推进，新能源汽车已然成为全球汽车产业电动化、智能化、网联化转型的重要驱动力。

（二）行业竞争情况

1、行业市场竞争格局

由于国外汽车电子产业起步较早，掌握着行业核心技术，产业化优势明显。国际大型汽车电子企业如博世集团、大陆集团、安波福、伟世通等凭借在技术积累和行业经验等方面的优势，在全球汽车电子市场份额中居于领先地位。但随着自主创新和研发能力的增强，部分本土汽车电子企业也逐渐在 market 占有一席之地，在行业内的综合竞争力逐步提升，少数汽车电子厂商已经进入国际品牌汽车厂商主流配置，并且直接向海外前装市场配套。发行人凭借多年的行业经验积累，持续在行业前沿技术领域保持研发创新，积极升级改造产线前瞻性布局产能，在整体汽车智能化的进程中，把握了发展机遇，逐步成为领先的移动出行科技公司。

2、同行业其他公司情况

（1）大陆集团（股票代码：CTTAY.OO）

大陆集团为车辆、机器、交通和运输提供安全、高效、智能的解决方案，是全球领先的汽车零部件供应商之一。大陆集团主要业务部门包括自动驾驶与安全、动力总成、车辆联网和信息、轮胎、ContiTech等部门。大陆集团持续聚焦高于市场平均水平的业务领域，包括互联、辅助和自动驾驶、软件、配备高性能计算单元的新型汽车架构等领域，系统性地加强安全解决方案、显示和控制系统方面的布局。截至2023年末，大陆集团总资产规模为37,752.80百万欧元，总负债为23,627.70百万欧元，2023年度实现营业收入为41,420.50百万欧元。

(2) 博世集团

博世集团是德国一家以工程和电子为首要业务的公司，其动力总成解决方案产品全面涵盖内燃机、燃料电池、半导体产品、传感器、底盘控制系统等。博世集团目前持续追加半导体芯片的投资，聚焦在埃及、印度、墨西哥、美国等市场的业务的扩张。博世集团的主营业务产品包括汽车与智能交通产品、家居产品及工业和贸易产品等。其中，汽车与智能交通技术业务领域包括：内燃机的喷射技术和动力总成外围设备、多样化的动力总成电气化解决方案、车辆安全系统、驾驶辅助和自动化功能、车载信息娱乐技术、车辆与车辆以及车辆与基础设施的通信等。博世集团旗下在印度市场拥有上市公司 BOSCH LIMITED（股票代码：BOSCHLTD.NS）。

(3) 安波福（股票代码：APT.V.N）

安波福是一家全球性的汽车零部件制造商，其总部位于爱尔兰都柏林，制造工厂、技术中心遍布世界各地。安波福公司设计制作车辆部件，并为汽车市场提供电气、电子和安全技术解决方案，包括工程组件产品，连接器以及安全分配系统，同时也提供满足乘客安全舒适需求的车辆操作产品，包括高级驾驶辅助、自动驾驶、车载互联等。截至 2023 年末，安波福总资产规模为 24,427.00 百万美元，总负债为 12,583.00 百万美元，2023 年度实现营业收入为 20,051.00 百万美元。

(4) 伟世通（股票代码：VC.O）

伟世通是美国的一家跨国汽车零部件制造商，为客户提供汽车驾驶舱电子产品，其产品和服务包括仪表组、信息显示、音频和信息娱乐系统、电池管理系统、高压电力电子、远程信息处理解决方案、座舱域控制器和车身域控制器。目前，伟世通在中国拥有多家合资企业，并设立了多个生产基地和技术中心布局中国市场。截至 2023 年末，伟世通总资产规模为 2,727.00 百万美元，总负债为 1,604.00 百万美元，2023 年度实现营业收入为 3,954.00 百万美元。

(5) 宁波均胜电子股份有限公司（股票代码：600699.SH）

宁波均胜电子股份有限公司（以下简称“均胜电子”）注册地为浙江省宁波市。均胜电子是一家全球化的汽车零部件顶级供应商，主要致力于智能驾驶系统、汽车安全系统、新能源汽车动力管理系统以及高端汽车功能件总成等的研发与制

造。

截至 2023 年末，均胜电子总资产规模为 5,688,684.81 万元，归属于母公司所有者权益为 1,357,903.44 万元，2023 年度实现营业收入为 5,572,847.57 万元，实现归母净利润为 108,319.08 万元。其中，2023 年度均胜电子汽车安全系统业务占主营业务收入比例为 69.65%，汽车电子系统业务占主营业务收入比例为 30.35%。

(6) 北京经纬恒润科技股份有限公司（股票代码：688326.SH）

北京经纬恒润科技股份有限公司（以下简称“经纬恒润”），注册地为北京市。经纬恒润主营业务围绕电子系统展开，专注于为汽车、高端装备、无人运输等领域的客户提供电子产品、研发服务及解决方案和高级别智能驾驶整体解决方案。

截至 2023 年末，经纬恒润总资产规模为 932,773.52 万元，归属于母公司所有者权益为 496,178.38 万元，2023 年度实现营业收入为 467,758.02 万元，实现归母净利润为-21,725.66 万元。

3、公司行业地位及竞争优势

(1) 发行人行业地位

就国内市场而言，在智能座舱领域，根据盖世汽车研究院统计，**2024 年 1-9 月**发行人智能座舱域控制器市场占有率为 **15.5%**，位居国内首位；**2024 年 1-9 月**发行人液晶仪表屏市场占有率 **14.7%**，位居国内首位；**2024 年 1-9 月**发行人中控显示屏市场占有率 **21.9%**，位居国内首位。根据智研产业研究院统计，2023 年度公司车载信息娱乐系统市场占有率为 14.9%，位居国内首位。在智能驾驶领域，根据盖世汽车研究院统计，**2024 年 1-9 月**发行人智能驾驶域控制器市场占有率为 **24.7%**，位居国内第一。公司已自主掌握智能座舱、智能驾驶全栈设计等能力，在智能驾驶车载领域对人工智能的应用处于行业先进水平，同时，自动驾驶算法、车载显示屏光学技术、车载网络通信技术、网络安全技术、OTA 等技术都处于国内领先地位。

(2) 发行人竞争优势

1) 公司具备高度融合的软件硬件开发能力和行业领先的研发优势

公司长期深耕汽车电子领域，积累了行业领先的软件硬件融合开发经验和技術能力，具备对成熟产品批量生产和交付，快速响应客户新项目、新产品的开发和迭代。此外，公司积极前瞻性布局行业前沿技术，主动研发下一代技术及其产品应用，形成了研发与业务之间的良性生态循环。

除此之外，公司自设立以来一直将技术研发能力作为提升公司核心竞争力的关键因素，高度重视自主研发与创新能力的培育，并持续优化研发效能。伴随全球汽车智能化进程的推进，为加强与终端厂商的合作与联系，公司在逐步建立全球化的研发体系，以响应主要区域市场产品迭代的需求。2021-2023年度以及2024年1-9月，公司研发投入占营业收入的平均比例达到9.72%，截至2024年9月末，公司的研发人数增加至4,238人，研发人员占公司总人数45.97%，累计申请专利超过3,200项，为全国汽车标准化技术委员会、中国汽车工业协会标准法规工作委员会和全国信息安全标准化技术委员会委员，主导或参与的国内外技术标准发布数累计超80项。

2) 公司具备丰富的行业经验沉淀以及业内卓越的品牌优势

公司核心业务聚焦智能座舱、智能驾驶以及网联服务领域。凭借超过三十年的行业经验积累，公司汽车电子产品研发生产制造与整车开发设计实现良好融合，基于对整车搭载的长期和全面认知，公司产品装机性能良好且稳定，产品矩阵已覆盖智能驾驶、智能座舱领域从高阶到低阶、从硬件到软件的各种市场需求。与此同时，公司依托丰富的行业经验，与产业链相关方开展密切的协同合作，快速响应用户、车厂客户、合作伙伴、科研院校和社区开发者的新理念和需求，以此促进产品升级迭代。

截至本募集说明书出具日，公司连续4年上榜《美国汽车新闻》发布的全球汽车零部件供应商百强榜，连续三年上榜“中国品牌500强”，入选广东省战略性新兴产业集群重点产业链“智能网联汽车产业链”链主企业，入选“工信部2023年度智能制造示范工厂”。

3) 公司具备广泛而深厚的客户资源优势

公司与众多国内外车企已经建立长久、稳定的合作关系。公司客户群体主要包括国内自主品牌客户、合资品牌客户与海外客户。自主品牌客户包括理想汽车、奇瑞汽车、吉利汽车、广汽埃安、长城汽车、小鹏汽车、比亚迪、上汽乘用车、广汽乘用车等，国内合资品牌客户包括一汽-大众、上汽大众、广汽丰田、一汽丰田、上汽通用汽车、长安福特、长安马自达等，海外客户包括 MAZDA（马自达）、DAF（达夫）、VOLKSWAGEN（大众）、CATERPILLAR（卡特彼勒）、TOYOTA（丰田）、SKODA（斯柯达）、STELLANTIS（斯特兰蒂斯）、SUZUKI（铃木）、AUDI（奥迪）、LEXUS（雷克萨斯）等。通过与下游客户的密切合作，公司与客户之间形成了良好的长期互信关系，合作模式成熟且契合度高，基于客户需求协同共创，不断推动汽车电子产品的升级迭代，并持续在新项目中得到商业化应用。

4) 公司具备高效有序的生产管理体系优势

公司拥有国际先进的质量管理体系，是领跑汽车电子行业质量的标杆企业，秉持追求卓越的质量方针，坚守“零缺陷原则、顾客满意、持续改进、以人为本”的四项管理原则，是中国首批获得汽车行业管理体系认证的公司，已获得 IATF16949 和 ISO14001 的最新认证；结合公司智能化、网联化发展规划，陆续导入了 CMMI、ASPICE、ISO26262 等针对设计开发的管理体系。公司为首家荣获“全国质量奖”的中国汽车电子企业，坚持为客户提供高质量的产品与服务，助力公司连续多年获得日系客户（广汽丰田）质量改善标杆及品质闪光人、欧系客户 DAF（达夫）10PPM 卓越供应商、美系客户 CAT（卡特彼勒）铂金质量奖、本土品牌（长城集团）质量经营-零缺陷工程奖一等奖等，以及各大国内车厂基地质量奖项。公司实验室通过中国合格评定国家认可委员会（CNAS）与美国实验室认可协会（A2LA）认可，测试能力和场地规模在行业内一直处于领先地位。测试能力覆盖射频、电气性能，机械、环境可靠性和 EMC 等领域，可满足 90% 以上的汽车电子试验标准测试要求，得到国际客户及国内所有主流汽车厂商的认可。

5) 公司具备领先的生产制造能力优势

公司拥有领先的制造工艺，自主创新建成一系列具有行业领先水平的智能制造装备，并全部搭载信息化系统，实现智能制造。公司全自动 OCR/OCA 贴合线

体, 可实现 7~45 寸单屏、双联屏、三联屏以及弯曲屏的全贴合生产, 拥有高柔性的智能装备线体, 满足智能座舱和智能驾驶全系列产品的组装、测试工艺。同时, 公司拥有全过程实施零返修的 SMT 贴片工艺、LCM 显示模组制造工艺、不同级别的域控制器生产技术、世界领先的车载摄像头模组生产技术、高度自动化 24G/77G 毫米波雷达生产技术等领先制造工艺技术并具备车规级 SIP (系统级封装) 产品生产能力。

除此之外, 公司积极推动数字化转型, 持续推进智能工厂建设, 全面应用 MES、WMS、ELM、ERP、APS 等信息化系统, 联动自主开发的精益化组装与测试平台, 实现从客户订单到原材料采购的全价值链信息化管理, 提供高质量的敏捷交付。同时, 公司通过开展智能化能源管理, 实施高效的节能减排, 向低碳化转型, 同步建设数字化和集成供应链, 主动变革。除此之外, 公司通过优化物流运营组织, 完善需求预测模型, 建立产销协同机制, 精细化的库存管控等措施, 整体运营效率大幅提升。2023 年, 公司入围国家 2022 年度智能制造标准应用试点项目名单, 入围工信部 2023 年度智能制造示范工厂名单。

四、主要业务模式、产品或服务的主要内容

(一) 发行人主营业务

公司深度聚焦于智能座舱、智能驾驶和网联服务三大领域的高效融合, 持续开发高度集成的智能硬件和领先的软件算法, 为全球客户提供安全、舒适、高效的移动出行整体解决方案和服务。

公司核心业务产品布局紧贴出行变革新需求, 积极把握汽车智能化、网联化的发展趋势, 产品矩阵已覆盖智能驾驶、智能座舱领域从高阶到低阶、从硬件到软件的各种市场需求, 并凭借出色的产品和服务表现连续多年领先行业。同时, 伴随汽车电子行业智能网联化的变革, 公司逐步拓展了整车级 OTA、蓝鲸 OS 终端软件、网络安全服务等产品和服务, 通过软件和大数据应用, 协助下游整车厂构建整体的车联网生态能力以及运营服务能力。

(二) 发行人主要产品及用途

发行人主要产品为汽车电子产品, 主要下游应用领域包括智能座舱、智能驾驶、网联服务及其他, 其中智能座舱核心产品包括智能座舱域控制器、车载信息

娱乐系统、中控显示屏以及仪表等，智能驾驶核心产品包括智能驾驶域控制器、车载摄像头、毫米波雷达等，网联服务及其他领域核心产品覆盖车载智能网联生态系统、OTA 以及智能进入数字钥匙等。

1、智能座舱领域主要产品

代表产品	图示	产品功能介绍
智能座舱域控制器		智能座舱域控制器通过以太网/MOST/CAN，实现抬头显示、仪表盘、导航等领域部件融合，从而实现智能驾驶系统和车联网系统融合，优化智能驾驶、车载互联、信息娱乐等功能
车载信息娱乐系统		车载信息娱乐系统采用车载专用中央处理器，基于车身总线系统和互联网技术，形成的车载综合信息处理系统，主要提供导航定位、车辆服务、多媒体、通讯社交等
中控显示屏		中控显示屏是最主要的信息交互窗口，主要提供车辆信息显示，助力座舱电子产品的娱乐功能、导航功能、多媒体、通讯社交的可视化呈现
仪表		组合仪表可以向驾驶者提供可视化的车辆信息显示、报警提示以及其他车辆状况

2、智能驾驶领域主要产品

代表产品	图示	产品功能介绍
智能驾驶域控制器		智能驾驶域控制器是智能驾驶决策环节的重要零部件，主要功能为处理感知信息、进行规划决策等
摄像头		摄像头主要功能是车身周围环境检测，辅助智能驾驶功能实现，包括自适应巡航、车道线偏离预警、行人车辆碰撞预警等
毫米波雷达		毫米波雷达是测量被测物体相对距离、相对速度、相对方位的高精度传感器，毫米波雷达在接收到障碍物的检测信息发给后端的智能驾驶算法模块，结合智能驾驶域控制器发出车辆控制信号

3、网联服务及其他领域主要产品

代表产品	图示	产品功能介绍
智能进入数字钥匙	 智能进入	实现精准、稳定、安全的无感进入、快速响应且误触率低的脚踢感应功能，支持移动设备（智能手机/手表等）连接
车载智能网联生态系统	 蓝鲸OS	基于软硬件整体能力为客户提供极致流畅、安全可靠、便捷高效的座舱级产品解决方案，实现手机和车机跨端融合，支持 Android 以及 IOS 系统
OTA	 整车OTA解决方案	实现车机远程联网，提供远程在线诊断、软件订阅、软件硬件升级功能

（三）公司主要业务模式

1、采购模式

发行人主要采用“以销定产、以产定采”的采购模式，即根据客户未来生产计划预测以及订单安排生产计划，采购进度按照生产所需安排，建立供应链管理中心，统一规划和管理采购各项相关事宜，根据生产计划及物料库存结合交货期制定相应的采购计划并予以实施。公司制定了《采购程序文件》，对新零部件、软件供应商的引入，具体项目零部件、软件供应商的选择，以及资产、服务和辅料的采购流程作出了详细规定。每个月会对供应商在质量、交付、成本、技术和服务五个方面的日常表现进行综合评估、反馈，对于合格供应商原则上每年评审一次，对未达标供应商进行限期整改或最后淘汰。

2、生产模式

公司生产模式为以销定产，自主生产，根据客户订单要求形成生产计划或指令，安排在自有工厂进行生产，同时为了快速响应客户需求，缩短交付周期，公司会依据客户要求保有一定的安全库存。目前，公司已建成一系列具有行业领先水平的智能化生产设备，并全部搭载信息化系统，实现自动化生产制造，从客户订单预测、销售订单下达、物料采购计划、库存收发、排产及发货等各环节实现

信息化管理，形成了高质量敏捷交付的能力，保证产品按质按量交付。

3、销售模式

公司报告期内均为前装业务，按照各家汽车生产企业需求，根据其车型规格，设计出符合汽车生产企业要求的车载电子产品，做到特定车型特别配置。客户定期通过订单系统或以书面形式下达订单，公司按订单安排生产并按要求交货。

(四) 公司主要经营情况

1、公司主要原材料及能源采购情况

公司生产所需的芯片、显示模组、存储器等原材料，均通过市场途径，直接向供应商或通过代理商采购，不存在对供应商依赖之情形。

公司主要能源消耗为电力和水，其中电力主要由广东电网有限责任公司惠州供电局供应，水主要由惠州市供水有限公司供应。公司生产基地产业配套齐全，供应稳定、充足，能够满足公司生产经营需要。

2、公司主要产品销售、产能、产量情况

报告期内，公司汽车电子产品下游应用领域主要包括智能座舱、智能驾驶、网联服务及其他业务。报告期内，公司按下游应用领域划分的主营业务收入情况如下：

单位：万元，%

项目	2024年1-9月		2023年度		2022年度		2021年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
智能座舱	1,271,300.26	70.42	1,580,208.34	74.46	1,175,546.20	81.84	790,746.00	85.04
智能驾驶	480,685.35	26.62	448,522.81	21.13	257,133.39	17.90	138,728.94	14.92
网联服务及其他	53,426.05	2.96	93,506.87	4.41	3,727.97	0.26	403.20	0.04
合计	1,805,411.66	100.00	2,122,238.02	100.00	1,436,407.56	100.00	929,878.14	100.00

公司主要产成品的产能、产量、销量情况如下表：

类别	项目	2024年1-9月	2023年度	2022年度	2021年度
智能座舱	产能（万台）	1,582.44	2,008.45	1,838.09	1,620.62
	产量（万台）	1,357.95	1,836.54	1,575.74	1,222.35
	销量（万台）	1,329.87	1,759.81	1,553.35	1,204.93

类别	项目	2024年1-9月	2023年度	2022年度	2021年度
智能驾驶	产能(万台)	720.58	827.27	644.41	536.57
	产量(万台)	545.11	748.75	616.75	455.66
	销量(万台)	531.03	713.44	578.66	442.43

注:报告期内发行人德国子公司 Desay SV Automotive Europe GmbH 存在少量天线业务,该类业务收入占发行人营业收入比例分别为 0.92%、0.61%、0.53%以及 0.39%,收入占比较低,非发行人主要产品。因此,上述主要产成品产能不含天线产成品。

报告期内,发行人智能座舱及智能驾驶产能持续提升。伴随汽车行业智能化的推进,市场对汽车电子产品的需求旺盛,发行人市场开拓情况良好,报告期内保持了较高的产销率,公司主要产成品各期产销率分别为 98.17%、97.24%、95.67%以及 97.78%。

3、公司核心技术来源

公司高度重视自主研发与创新能力,并持续优化研发效能。公司已在新加坡、德国、日本、中国南京、成都、上海、深圳、广州、北京、台湾同时设有研发分部。公司已自主掌握智能座舱、智能驾驶全栈设计等能力,在智能驾驶车载领域对人工智能的应用处于行业先进水平,同时,车载显示屏光学技术、车载网络通信技术、网络安全技术、OTA 等技术都处于国内领先地位。目前公司核心技术均来自自主研发。

(五) 公司主要资产情况

发行人生产所使用的房屋及建筑物以及相关生产测试设备主要集中于发行人本部。截至 2024 年 9 月 30 日,发行人主要固定资产情况如下:

单位:万元

项目	账面原值	累计折旧	减值准备	账面价值
房屋及建筑物	129,045.88	33,918.52	-	95,127.36
生产测试设备	193,942.51	93,735.61	-	100,206.89
运输工具	1,081.59	553.28	-	528.30
其他设备	33,667.72	18,924.02	-	14,743.70
合计	357,737.70	147,131.45	-	210,606.25

发行人主要生产经营活动集中于母公司,截至 2024 年 9 月 30 日,发行人母公司账面原值 200.00 万元及以上的生产检测设备成新率情况如下:

序号	设备类型	设备数量	综合成新率	使用情况
----	------	------	-------	------

1	贴片机	48	52.42%	正常使用
2	检测设备	35	60.72%	正常使用
3	自动线	23	60.10%	正常使用
4	贴合设备	9	64.00%	正常使用
5	固化炉/隧道炉	6	74.86%	正常使用
6	摄像头 CA 设备	5	78.63%	正常使用
7	点胶设备	5	76.33%	正常使用
8	ICT 设备	4	67.28%	正常使用
9	智能仓储系统	4	69.46%	正常使用
10	烧录设备	3	93.67%	正常使用
11	其他	14	46.79%	正常使用

1、境内自有土地情况

截至 2024 年 9 月 30 日，发行人及其下属子公司在境内共拥有 5 宗、面积约 477,938.09 平方米已取得权属证书的土地使用权，土地权利性质均为出让土地，具体情况如下：

序号	土地证号	土地使用权人	坐落	权利性质	用途	面积 (m ²)	使用期限	权利限制情况
1	惠府国用(2015)第 13020600009 号	德赛西威	惠州市龙丰上排 9 号小区	出让	城镇住宅用地	452.80	至 2081 年 12 月 19 日	无
2	惠府国用(2015)第 13020600008 号	德赛西威	惠州市龙丰上排 9 号小区	出让	城镇住宅用地	538.10	至 2081 年 12 月 19 日	无
3	粤(2024)惠州市不动产权第 5052592 号	德赛西威	惠州仲恺高新区惠南高新科技产业园惠泰北路 6 号	出让	工业用地	221,474.00	至 2066 年 1 月 19 日	无
4	粤(2018)惠州市不动产权第 5002006 号	德赛西威	惠州仲恺高新区和畅五路西 103 号	出让	工业用地	87,835.10	至 2055 年 8 月 2 日	无
5	川(2024)龙泉驿区不动产权第 0025915 号	成都市德赛西威汽车电子有限公司	成都经济技术开发区经开区南一路以南、车城东四路以西	出让	工业用地	167,638.09	至 2074 年 3 月 25 日	无
合计						477,938.09	--	--

发行人及其下属子公司拥有的上述已取得权属证书的土地使用权权属清晰，不存在产权纠纷；发行人及其下属子公司拥有的上述已取得权属证书的土地使用

权不存在抵押、冻结、查封及其他权利受到限制的情形。

2、境内自有房屋建筑物情况

截至 2024 年 9 月 30 日，发行人及其下属子公司在境内共拥有 3 处、建筑面积约 95,865.27 平方米已取得权属证书的房屋所有权，具体情况如下：

序号	权利人	房产证号	房产位置	建筑面积 (m ²)	用途	权利限制情况
1	德赛西威	粤房地权证惠州字第 1100347948 号	惠州市龙丰上排 9 号小区中欧宿舍 D 栋	3,542.74	住宅	无
2	德赛西威	粤房地权证惠州字第 1100347949 号	惠州市龙丰上排 9 号小区中欧宿舍 E 栋	4,024.89	住宅	无
3	德赛西威	粤(2018)惠州市不动产权第 5002006 号	惠州仲恺高新区和畅五路西 103 号	88,297.64	工业用房	无
合计				95,865.27	--	--

注：截至本募集说明书出具日，发行人惠州仲恺高新区惠南工业园一期项目（含测试车场项目）不动产权证书已办理完成，不动产权证号为粤(2024)惠州市不动产权第 5052592 号，房产位置坐落于惠州仲恺高新区惠南高新科技产业园惠泰北路 6 号，建筑面积为 174,591.65m²，用途为工业，无相关权利限制情况。发行人惠南工业园二期项目 3 号厂房和综合楼已完成工程竣工验收，发行人惠南工业园二期项目员工宿舍尚未完成工程竣工验收。

发行人及其下属子公司拥有的上述已取得权属证书的房屋所有权权属清晰，不存在产权纠纷；发行人及其下属子公司拥有的上述已取得权属证书的房屋所有权不存在抵押、冻结、查封及其他权利受到限制的情形。

3、境外自有土地及房屋建筑物情况

截至 2024 年 9 月 30 日，发行人及其下属子公司在境外未拥有房屋建筑物，发行人及其下属子公司在境外拥有的主要土地权属情况如下：

序号	证载权利人	不动产权证书编号	地区	坐落位置	面积 (m ²)	用途
1	Desay SV Automotive Europe GmbH	550/180	德国	Am Boddengraben, Zum Gewerbepark, Legefild, 99428 Weimar and Zusestraße 2, 25524	9,634	工业
2	Desay SV Automotive Europe GmbH	550/82	德国	An den Holzdorfer Wegen, Legefild, 99428 Weimar	2,025	工业

4、土地房屋建筑物租赁情况

(1) 境内租赁土地房产情况

截至 2024 年 9 月 30 日，发行人及其下属子公司在境内共有 1 处租赁土地，土地租赁情况如下：

序号	出租方	承租方	坐落位置	租赁面积(m ²)	租赁期限	主要用途
1	惠州市德赛电池有限公司	广州市德赛西威智慧交通技术有限公司	惠州市德赛电池惠南工业园西南角	6,800.00	2023.09.01-2026.08.31	测试场地

截至 2024 年 9 月 30 日，发行人及其下属子公司在境内向第三方租赁使用的主要房屋建筑物情况如下：

序号	出租方	承租方	坐落位置	租赁面积(m ²)	租赁期限	租赁用途
1	林小敏	德赛西威	广州市番禺区石楼镇智睿大街 4 号 2806 房	82.24	2023.12.21-2024.12.20	居住
2	上海璟居房屋租赁服务有限公司	德赛西威	上海市嘉定区安虹路 299 号 A 栋	25.00	2023.11.05-2024.11.04	住宿
3	郑素云	德赛西威	慈溪市杭州湾新区世纪城赏江苑 2 号楼 2201 室	95.87	2023.12.24-2024.12.23	居住
4	北京幼狮企服科技有限公司	德赛西威	北京市朝阳区广顺南大街 16 号院 2 号楼 23 层整层部分（嘉美中心）电梯楼层 23 层，房间号 2310	258.00	2024.01.10-2026.01.09	办公
5	张立军	广东省威汇智能科技有限公司	汽车开发区西湖大路与腾飞北路交汇车城万达广场 B2、B4 组团 3#楼 1304 号	122.31	2024.05.01-2024.10.31	居住
6	广州中山大学科技园有限公司	广州市德赛西威智慧交通技术有限公司	广州市海珠区新港西路 135 号大院中大蒲园区 628 栋中大科技园 A 座自编号 1205 室	85.12	2024.04.01-2025.03.31	办公
7	广州中山大学科技园有限公司	广州市德赛西威智慧交通技术有限公司	广州市海珠区新港西路 135 号大院中大蒲园区 628 栋中大科技园 A 座自编号 1206 室	99.17	2024.04.01-2025.03.31	办公
8	广州中山大学科技园有限公司	广州市德赛西威智慧交通技术有限公司	广州市海珠区新港西路 135 号大院中大蒲园区 628 栋中大科技园 A 座自编号 1211 室	90.87	2024.04.01-2025.03.31	办公
9	广州中山大学科技园有限公司	广州市德赛西威智慧交通技术有限公司	广州市海珠区新港西路 135 号大院中大蒲园区 628 栋中大科技园 A 座自编号 1208, 1209, 1210 室	272.61	2024.04.01-2025.03.31	办公
10	深圳市招广置业管理有	深圳市德赛西威汽车电子有限公司	深圳市南山区望海路 1166 号招商局广场 4	1,796.40	2022.12.28-2025.12.27	办公

序号	出租方	承租方	坐落位置	租赁面积 (m ²)	租赁期限	租赁用途
	限公司		楼整层			
11	深圳市招广置业管理有限公司	深圳市德赛西威汽车电子有限公司	深圳市南山区望海路1166号招商局广场5楼整层	1,844.32	2022.08.15-2025.08.14	办公
12	富赛汽车电子有限公司	长春惠享投资有限公司	长春市汽车经济技术开发区东风大街7999号富赛实验楼5楼财务管理部会议室	20.00	2021.06.11-2041.06.11	办公
13	富赛汽车电子有限公司	富赛益励汽车电子有限公司	长春市汽车产业开发区东风大街7999号富赛汽车电子科技园厂房1楼、2楼	7,640.66	2021.10.01-2026.09.30	制造、销售汽车电子产品
14	南京紫金资产管理有限公司	南京市德赛西威汽车电子有限公司	南京市江宁区胜利路89号“紫金研发创业中心”3幢4号楼10层1001、1002、1003、1004室房屋	1,926.00	2021.01.21-2025.01.20	办公
15	南京紫金资产管理有限公司	南京市德赛西威汽车电子有限公司	南京市江宁区胜利路89号“紫金研发创业中心”3幢4号楼11层1102房屋	967.66	2022.09.15-2025.01.20	办公
16	上海海汇房地产开发有限公司	上海迅猛龙汽车电子有限公司	上海市普陀区铜川路699弄2号之中海中心A座9层01、02、03、05、06、08、09、10单元	2,266.62	2024.08.01-2030.07.31	办公
17	上海海汇房地产开发有限公司	上海迅猛龙汽车电子有限公司	上海市普陀区铜川路699弄2号之中海中心A座9层07单元	385.76	2027.08.01-2030.07.31	办公
18	上海海升环盛房地产开发有限公司	上海迅猛龙汽车电子有限公司	上海市普陀区静宁路99弄中海海堂国际服务公寓(上海)项目5号1602室	50.00	2024.04.12-2025.04.11	居住
19	刘秉昂	成都市德赛西威汽车电子有限公司	龙泉驿区桃都大道中段888号6栋1单元25层2503号	94.54	2024.03.30-2025.03.29	居住
20	李建康	成都市德赛西威汽车电子有限公司	龙泉驿区龙泉桃都大道中段766号6栋2单元15层1502号	142.55	2023.11.20-2024.11.19	居住
21	成都市易控高科电喷有限责任公司	成都市德赛西威汽车电子有限公司	龙泉驿区成龙大道三段388号的住房23栋3003号房	72.59	2024.07.25-2025.12.31	居住
22	成都高投资产经营管理有限公司	成都市卡蛙科技有限公司	成都市高新区和乐二街171号(高新区人工智能中区创新中心)2栋1-5层	4,306.08	2023.11.16-2024.11.15	科研、办公
合计				22,644.37	-	-

截至本募集说明书出具日，上表序号12项租赁尚未取得权属证书或出租方未提供房屋权属证书。根据长春惠享投资有限公司与富赛汽车电子有限公司签署的租赁合同约定，富赛汽车电子有限公司将位于长春市汽车经济技术开发区东风大街7999号富赛实验楼5楼财务管理部会议室，面积为20平方米的房屋无偿提

供给长春惠享投资有限公司使用。此外，根据发行人提供的说明，长春惠享投资有限公司自承租使用该等房屋至今，能够正常使用该等房屋，未发生过影响相关主体使用该等房屋的权属纠纷；该等房屋可替代性较高，租赁期间如出现该等房屋不能继续使用的情形，长春惠享投资有限公司将尽力在当地迅速找到替代性房源并进行搬迁。该等租赁房屋面积占发行人及下属子公司在境内使用房屋总面积不超过 0.1%，占比较低。因此，该等租赁房屋瑕疵情形不会对发行人及下属子公司正常生产经营造成重大不利影响，不构成本次发行的实质性法律障碍。

截至本募集说明书出具日，上表序号 13 项租赁尚未取得权属证书或出租方未提供房屋权属证书。根据富赛益励汽车电子有限公司与富赛汽车电子有限公司签署的租赁合同约定，租赁期限内，厂房被拆迁或者被征收、征用，出租方应承担因设备拆除、安装和搬迁等所产生的费用，赔偿承租方停产停业损失。在此种情况下，承租方有权解除本合同，并有权要求出租方支付违约金人民币 100 万元。承租方如有对房屋进行装饰装修的，出租方还应当赔偿承租方剩余租赁期内装饰装修残值损失。此外，根据发行人提供的说明，富赛益励汽车电子有限公司自承租使用该等房屋至今，能够正常使用该等房屋，未发生过影响相关主体使用该等房屋的权属纠纷；该等房屋可替代性较高，租赁期间如出现该等房屋不能继续使用的情形，富赛益励汽车电子有限公司将尽力在当地迅速找到替代性房源并进行搬迁。该等租赁房屋面积占发行人及下属子公司在境内使用房屋总面积不超过 2.1%，占比较低。因此，该等租赁房屋瑕疵情形不会对发行人及下属子公司正常生产经营造成重大不利影响，不构成本次发行的实质性法律障碍。

截至本募集说明书出具日，**发行人及下属子公司承租使用上表序号 1-2 以及 22 房屋前期租赁合同已到期，已完成续租。发行人及下属子公司承租使用上表序号 3、5、8 以及 20 房屋已经到期或提前解约**，发行人及下属子公司承租使用上表序号 2、4、10-13、16-17、19、21 房屋所涉租赁合同均未办理租赁合同登记备案手续。根据《中华人民共和国民法典》的规定，租赁合同未办理登记备案手续不影响合同的效力，承租方在该等合同项下的权利仍可获得中国法律的保护。因此，上述租赁未备案事宜存在法律瑕疵，但不构成本次发行的实质性法律障碍。

(2) 境外租赁土地房产情况

截至 2024 年 9 月 30 日, 发行人及其下属子公司在境外向第三方租赁使用的主要土地情况如下:

序号	出租方	承租方	坐落位置	租赁面积 (m ²)	租赁期限	租赁用途
1	ThIV Thüringer Industrievermietung GmbH	Desay SV Automotive Europe GmbH	Legerfeld district, parcel 6, plot 550/154	3,401	2017.07.01-2037.06.30	生产经营
合计				3,401	-	-

截至 2024 年 9 月 30 日, 发行人及其下属子公司在境外向第三方租赁使用的主要房屋建筑物情况如下:

序号	出租方	承租方	坐落位置	租赁面积 (m ²)	租赁期限	租赁用途
1	ThIV Thüringer Industrievermietung GmbH	Desay SV Automotive Europe GmbH	Legerfeld district, parcel 6, plot 550/154	15,955.00	2017.07.01-2037.06.30	生产经营
2	太岳建设股份有限公司	台湾德赛西威有限公司	台北市南港区经贸二路 195 号 4 楼	215.47	2024.04.01-2029.03.31	办公
3	Ascendas (Tuas) Pte Ltd	Desay SV Automotive Singapore Pte Ltd	3A International Business Park, #09-10/12 & 09-13 Icon @IBP, Singapore 609935	1,022.14	2022.06.01-2025.05.31	办公
4	Novum Terra, S.A. de C.V.	DESAY SV DE MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.,	Carretera Miguel Alemán #2455-10, Colonia Apodaca Centro, Apodaca, Nuevo León, Zip Code 66600.	1,800.00	2023.04.20-2028.04.19	仓储
5	Novum Terra, S.A. de C.V.	DESAY SV DE MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.,	Carretera Miguel Alemán #2455-9, Colonia Apodaca Centro, Apodaca, Nuevo León, Zip Code 66600.	1,800.00	2023.07.01-2028.04.19	仓储
6	Wilshire Plaza Michigan Realty, LP	DESAY SV AUTOMOTIVE USA, INC.,	Wilshire Plaza West 1050 Wilshire Drive, Suite 180 Troy, Michigan 48084	2,543.00	2022.09.01-2025.09.30	办公
7	Octagon lab Co., Ltd.	DESAY SV AUTOMOTIVE JAPAN Co., Ltd.	2-11 and 2-27 Mikawacho, Naka-ku Hiroshima-city, Hiroshima, Floor 6, Room A	266.56	2017.02.01-2019.04.30 (自动续期)	广岛办事处
8	Yahagi	DESAY SV	5-10 1 chome	126.45	2022.02.01-20	丰田

序号	出租方	承租方	坐落位置	租赁面积 (m ²)	租赁期限	租赁用途
	Building & Life Co., Ltd.	AUTOMOTIV E JAPAN Co., Ltd.	Kozakahonmachi, Toyota-city, Aichi, Floor 6, Room No.602		24.01.31 (自动续期)	办事处
9	Takayuki Takamatsu	DESAY SV AUTOMOTIV E JAPAN Co., Ltd.	Takashima, Nishi-ku Yokohama-city, Kanagawa, Floor 10, Area A	247.87	2023.10.16-2025.10.31	横滨办事处
合计				23,976.49	-	-

(六) 发行人生产经营资质

截至本募集说明书出具日,发行人及其下属子公司持有经营所需业务资质情况如下:

1、排污许可证及固定污染源排污登记回执

序号	单位名称	证书名称	证书编号	生产经营场所地址	发证日期	有效期至
1	德赛西威	固定污染源排污登记回执	91441300617881792D001X	惠州仲恺高新技术产业开发区和畅五路西103号	2024年4月30日	2029年4月29日
2	德赛西威	固定污染源排污登记回执	91441300617881792D002Z	惠州市惠南高新科技产业园惠泰北路6号	2022年5月5日	2027年5月4日

2、进出口及其他业务资质与备案

序号	公司名称	证书名称/资质类型	证书编号	主管部门	发证/备案日期	有效期至
1	德赛西威	进出口货物收发货人	海关注册编码: 4413360A33	中华人民共和国深惠州关	2010年3月26日	长期
2	广东省威汇智能科技有限公司	报关单位备案证明	海关注册编码: 441336159E	中华人民共和国深惠州关	2023年10月9日	长期
3	富赛益励汽车电子有限公司	海关进出口货物收发货人备案回执	海关注册编码: 2201960A2T	中华人民共和国绿园海关	2021年11月2日	长期

3、增值电信业务经营许可证

序号	公司名称	证书名称	证书编号	业务种类	覆盖范围
1	惠州市德赛西威智能交通技术研究院有限公司	第二类增值电信业务经营许可证	合字 B2-20230366	信息服务业务(不含互联网信息服务); 信息服务业务(仅限互联网信息服务); 在线数据处理与交易处理业务	全国
2	广州市德赛西	第二类增值电	合字	信息服务业务(仅限互联网信	全国

序号	公司名称	证书名称	证书编号	业务种类	覆盖范围
	威智慧交通技术有限公司	信业务许可证	B2-20240264	息服务); 在线数据处理与交易处理业务	

发行人自设立以来一直专业从事汽车电子产品的研发设计、生产和销售，主要产品为车载信息娱乐系统、中控显示屏、仪表、智能座舱域控制器、智能驾驶域控制器等。发行人所处行业及下游终端行业的主管部门对发行人所从事的业务尚无针对性的专项资质、许可或认证要求。

在实际经营过程中，汽车电子行业企业一般只有通过 ISO/TS16949 质量管理体系的企业才能进入汽车制造商配套体系，具备成为汽车制造商供应商的基本资格。发行人是中国首批获得汽车行业管理体系认证的公司，已获得 IATF16949 和 ISO14001 的最新认证，结合公司智能化、网联化发展规划，发行人陆续导入了 CMMI、ASPICE、ISO26262 等针对设计开发的管理体系，发行人为首家荣获“全国质量奖”的中国汽车电子企业。

五、现有业务发展安排及未来发展战略

(一) 现有业务发展安排

1、构建业务发展“三重奏”

公司未来将以智能座舱、智能驾驶和网联服务三大业务群为核心，构建可持续的业务矩阵。通过成熟业务、成长业务和孵化业务这三条发展曲线实现持续发展。

在智能座舱领域，公司持续推出更多差异化智能座舱方案，第三代和第四代高性能智能座舱产品已大规模量产，并持续获得新项目定点。未来公司将持续迭代智能座舱产品，在车载信息娱乐系统、显示系统和液晶仪表等业务上继续开拓更大的市场。在智能驾驶领域，公司将继续推进更多差异化方案的研发，继续保持智能驾驶域控制器产品行业优势，均衡完善产品矩阵，稳固传感器和 T-Box 产品在相关业务市场的领先地位。在网联服务领域，通过软件和大数据应用，协助车厂构建整体的车联网生态能力及运营服务能力，通过加入大模型、3D 沉浸式引擎等前沿技术，持续提升座舱生态的用户体验。未来，公司将持续投入研发舱驾融合产品，整合智能座舱、智能驾驶和网联服务相关技术，持续完善智慧出

行整体解决方案。

2、打造全球研发体系

公司将坚持高水平且聚焦的研发投入，以确保持续的技术领先优势。目前公司已与中山大学、华南理工大学、成都电子科技大学、湖南大学、新加坡南洋理工大学、新加坡国立大学和琶洲实验室等国内外知名院校、研究机构开展产学研合作，将持续推进平台化、数字化、标准化、跨领域、跨区域的研发体系建设，提升研发效率，同时进一步加强研发成果的持续转化与积累，在技术、产品等领域助力形成强大的发展势能，巩固公司在智能座舱、智能驾驶产品领域，在技术、质量、市场、规模等方面的领先地位。

3、客户结构再强化

在国内市场，公司持续推进在核心客户的产品供货品类，同时发力高端品牌，攻坚少数重要白点客户，打造更平衡、更健康的客户结构。公司在国内市场的客户已覆盖理想汽车、奇瑞汽车、吉利汽车、广汽埃安、长城汽车、小鹏汽车、比亚迪、上汽乘用车、广汽乘用车、一汽-大众、上汽大众、广汽丰田、一汽丰田、上汽通用汽车等主流车企。在国际市场方面，公司以总部赋能为基础，搭建全球服务体系，快速打开全球各主要汽车市场。公司的海外客户包括 MAZDA（马自达）、DAF（达夫）、VOLKSWAGEN（大众）、CATERPILLAR（卡特彼勒）、TOYOTA（丰田）、SKODA（斯柯达）、STELLANTIS（斯特兰蒂斯）、SUZUKI（铃木）、AUDI（奥迪）、LEXUS（雷克萨斯）等国际主流品牌。

4、坚定可持续发展道路

在越来越复杂多变的环境里，为保持高质量、可持续发展，公司将持续打造软硬实力兼备、与时俱进的综合能力，形成可以穿越周期的稳固根基。公司将深化组织变革行动，通过体系优化、数字化、智能化和标准化提升管理效能与创新力，构建全球流程体系，打造开放共享、跨领域、深度协同的合作生态，在成都、德国和墨西哥建设工厂以支持各区域快速提升的产能需求。公司通过全方位的自我革新，实现快速进化，为把握智能化、国际化发展机遇打下更坚实的基础，为实现跨越性成长保驾护航。公司还将深度践行 ESG 可持续发展路线，提高 ESG 信息披露透明度，不断提升合规治理水平，保护投资者权益，在雇员发展、社会

公益、碳中和等方面持续发力，履行社会责任。

(二) 未来发展战略

1、加快区域配套布局，提升区域客户服务能力

在市场竞争不断加剧的行业背景下，下游整车厂商需求迭代加快，与上游汽车电子厂商的合作关系愈加密切，集群化产、研融合成为未来产业链主要合作模式。公司将加大区域生产及服务布局，贴近客户产业集群，着力维系区域重点客户资源，提升公司区域客户集群配套服务能力，形成更高效、更优质的客户配套服务体系。

2、坚定国际化战略布局，提升全球市场竞争力

公司将着力推进国际化战略，积极拓展欧洲、东南亚、日本等地区的国际市场业务，提升国际业务占比。并以总部为战略引领，赋能海外，搭建国际化运营体系，提升对全球市场客户的服务水平，从而支撑企业的国际化升级，提升公司在全球市场的核心竞争力。

3、坚持研发创新，打造良性研发体系

公司将持续保持高水平研发投入，加速推动以人工智能、大数据等前沿技术为代表的核心技术演进，强化技术引领。并加强与优秀院校和研究机构的产学研合作，加快科技创新向生产力的转化，推进研发体系的标准化、数字化和平台化建设，提高研发效能，通过研发创新赋能未来项目定点产品的开发和新一代产品的研发，前瞻性布局前沿技术的研发和应用，并建立健全研发管理体系和激励机制，吸引和培养优秀的研发人才，构建一支高水平、高效率的研发团队，从而确保公司产品市场竞争力行业领先，提升研发成果的转化效率，助力业务可持续增长，进一步巩固公司行业地位。

六、截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况

(一) 财务性投资及类金融业务的认定依据

1、财务性投资的认定标准

根据中国证监会于 2023 年 2 月发布的《<上市公司证券发行注册管理办法> 第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关

规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》，财务性投资的类型包括不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营业务无关的股权投资或产业基金、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、渠道为目的的拆借资金、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。

上市公司及其子公司参股类金融公司的，适用本条要求；经营类金融业务的不适用本条，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表。

基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径。

金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的 30%（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）。期限较长指的是，投资期限或预计投资期限超过一年，以及虽未超过一年但长期滚存。

2、类金融业务的认定标准

根据中国证监会于 2023 年 2 月发布的《监管规则适用指引——发行类第 7 号》，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、融资担保、商业保理、典当及小额贷款等业务。与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融业务计算口径。

根据中国证监会于 2023 年 2 月发布的《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表。

(二) 公司实施或拟实施的财务性投资情况

公司于 2024 年 9 月 6 日召开董事会审议本次发行的相关议案，自本次发行的董事会决议日前六个月起至本募集说明书出具日，公司实施或拟实施的可能涉及财务性投资的具体情况如下：

1、广东粤财西威汽车创业投资合伙企业(有限合伙)(以下简称“粤财西威创投”)

为更好地强化既有业务领域的影响力，提高在智能网联汽车产业的发展和布局能力，公司于 2023 年 10 月 24 日召开第三届董事会第二十次会议审议通过了《关于公司全资子公司拟与专业投资机构共同投资设立产业基金暨关联交易的议案》，同意公司的全资子公司深圳市德赛西威产业投资有限公司(以下简称“西威产投”)与广东粤财基金管理有限公司、广东粤财创业投资有限公司、广州白云金科控股集团有限公司、惠州产业投资发展母基金有限公司及惠州市创新投资有限公司共同投资设立粤财西威创投。粤财西威创投主要投向智能网联汽车产业链，包括但不限于汽车智能化、网联化、电动化、共享化、轻量化领域相关项目。公司全资子公司西威产投对粤财西威创投认缴出资 10,000 万元，在本次发行相关董事会召开前 6 个月之前已完成 5,000 万元实缴出资，尚有 5,000 万元出资额未实缴。

2、长江中大西威(杭州)股权投资基金合伙企业(有限合伙)(以下简称“长江中大西威基金”)

2023 年 10 月 24 日，公司召开第三届董事会第二十次会议审议通过了《关于公司全资子公司拟与专业投资机构共同投资设立产业基金的议案》，同意公司的全资子公司西威产投与长江创业投资基金管理有限公司、长江中大西威(杭州)管理咨询合伙企业(有限合伙)(以下简称“长江中大西威咨询”)、浙江城西科制造业股权投资基金合伙企业(有限合伙)、长江创业投资基金有限公司及上海晶华胶粘新材料股份有限公司共同投资设立长江中大西威基金。长江中大西威基金专注智能网联汽车产业链，通过行业垂直细分、产业链深度挖掘，布局直投项目，聚焦光电子、半导体及设备、显示及传感器件、物联网技术、新型材料与装备及智慧物联等领域，重点关注技术先进、研发实力强、具备未来业务持续快

速增长的企业。公司全资子公司西威产投对长江中大西威基金认缴出资 4,950 万元，在本次发行相关董事会召开前 6 个月内实缴出资 4,950 万元。

3、长江中大西威（杭州）管理咨询合伙企业（有限合伙）

长江中大西威咨询为长江中大西威基金的普通合伙人，由上海中大泽申企业管理咨询有限公司、湖北长投长信企业管理咨询合伙企业（有限合伙）和西威产投发起设立。西威产投对长江中大西威咨询认缴出资 166.66 万元，在本次发行相关董事会召开前 6 个月内实缴出资 50 万元，剩余认缴出资的 116.66 万元尚未支付。

上述基金均为公司围绕智能产业链进行的投资布局，公司基于谨慎性原则认定为财务性投资。本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书出具日，公司基于谨慎性原则认定的已投入和拟投入的财务性投资合计 10,116.66 万元。公司在确定本次募集资金规模时已经予以考虑前述财务性投资的影响，并已经在募集资金总额中扣除。

（三）公司最近一期末不存在持有金额较大的财务性投资情形

截至 2024 年 9 月 30 日，公司可能涉及财务性投资的相关会计科目明细情况、公司持有财务性投资（包括类金融业务）的情况如下：

单位：万元

项目	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	纳入财务性投资计算口径金额
货币资金	61,592.26	-
交易性金融资产	1,298.22	-
其他应收款	10,879.86	-
其他流动资产	35,523.12	-
长期应收款	142.15	-
长期股权投资	35,046.72	0.04
其他权益工具投资	26,239.74	-
其他非流动金融资产	20,343.36	-
其他非流动资产	31,614.66	10,394.35
合计	222,680.09	10,394.39
截至 2024 年 9 月 30 日归属于母公司净资产		895,595.80
财务性投资占比		1.16%

1、货币资金

截至 2024 年 9 月 30 日，公司货币资金具体构成情况如下：

单位：万元

项目	账面价值	是否纳入财务性投资计算口径
库存现金	6.89	否
银行存款	54,264.30	否
其他货币资金	7,321.08	否
合计	61,592.26	-

截至 2024 年 9 月 30 日，公司货币资金主要由库存现金、银行存款及其他货币资金构成，其他货币资金主要为银行承兑汇票的保证金，公司货币资金中不存在财务性投资。

2、交易性金融资产

截至 2024 年 9 月 30 日，公司交易性金融资产具体构成情况如下：

单位：万元

项目	账面价值	是否纳入财务性投资计算口径
已上市股权投资	1,298.22	否
合计	1,298.22	-

截至 2024 年 9 月 30 日，公司交易性金融资产为已上市股权投资，已上市股权投资的投资对象为 Ficha Inc.。Ficha Inc.主要从事于图像识别软件的开发，利用计算机视觉（基于计算机的图像技术）和机器学习经验，提供用于车载摄像机和行车记录仪的图像识别软件，Ficha Inc.于 2020 年在日本东京证券交易所挂牌上市。公司对 Ficha Inc.实施投资主要是为了开展智能驾驶系统的合作研发，有利于提高公司主营业务的竞争力，相关投资属于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，符合公司主营业务及战略发展方向，不属于财务性投资。

3、其他应收款

截至 2024 年 9 月 30 日，公司其他应收款账面价值为 10,879.86 万元，主要为业务备用金及押金、代垫款项、单位及个人往来和应收退税款，不存在委托贷款、提供借款等情况，不涉及财务性投资。

4、其他流动资产

截至 2024 年 9 月 30 日，公司其他流动资产账面价值为 35,523.12 万元，主要为待抵扣进项税及预缴税金，不涉及财务性投资。

5、长期应收款

截至 2024 年 9 月 30 日，公司长期应收款账面价值为 142.15 万元，为公司租赁办公场地时所支付的租赁押金，不涉及财务性投资。

6、长期股权投资

截至 2024 年 9 月 30 日，公司长期股权投资账面价值为 35,046.72 万元，其中纳入财务性投资计算口径的金额为 0.04 万元，具体情况如下：

单位：万元

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
1	Nullmax (Cayman) Limited	1,614.96	业务实体为纽励科技（上海）有限公司，主要从事智能驾驶算法的研发，与公司主营业务高度相关，属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
2	富赛汽车电子有限公司	16,418.77	主要从事智能座舱、智能驾驶以及网联服务产品的开发，与公司主营业务高度相关，属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
3	长春智享投资有限公司	0.04	主要利用自有资金对外投资	是
4	广东奥迪威传感科技股份有限公司	7,374.80	主要从事智能传感器和执行器及相关应用的研究、设计、生产和销售，是国内超声波传感器和相关执行器的领先厂商。与公司主营业务高度相关，属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
5	广东弘景光电科技股份有限公司	6,808.14	主要从事高清广角光学镜头的研发与制造，与公司主营业务高度相关，属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
6	浙江炽云科技有限公司	2,830.00	主要从事车载 HUD 智能软硬件技术服务的开发，与公司主	否

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
			营业务高度相关, 属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	
	合计	35,046.72	-	-

7、其他权益工具投资

截至 2024 年 9 月 30 日, 公司其他权益工具投资账面价值为 26,239.74 万元, 具体明细情况如下:

单位: 万元

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
1	彩虹无线(北京)新技术有限公司	1,300.12	主要从事车联网数据运营以及 UBI 车险定价服务, 与公司主营业务高度相关, 属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
2	国汽(北京)智能网联汽车研究院有限公司	8,772.00	主要从事智能网联汽车相关技术的研发与实验, 与公司主营业务高度相关, 属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
3	Momenta Global Limited	16,167.62	主要从事智能驾驶算法和解决方案的研发, 与公司主营业务高度相关, 属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
	合计	26,239.74	-	-

上述投资均属于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, 符合公司主营业务及战略发展方向, 不属于财务性投资。

8、其他非流动金融资产

截至 2024 年 9 月 30 日, 其他非流动金融资产具体构成情况如下:

单位: 万元

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
1	智驾汽车科技(宁波)有限公司	14,020.50	主要提供全工况、多场景、跨平台的辅助驾驶和自动驾驶系统产品及解决方案, 与公司主营业务高度相关, 属于围绕产	否

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
			业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	
2	速腾聚创科技有限公司	3,954.39	主要从事智能激光雷达系统及感知解决方案的开发，与公司主营业务高度相关，属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
3	上海睿赛德电子科技有限公司	2,368.47	主要事物联网操作系统平台的开发及应用，与公司主营业务高度相关，属于围绕产业链上下游以获取技术、拓展客户渠道为目的的战略投资	否
合计		20,343.36	-	-

9、其他非流动资产

截至 2024 年 9 月 30 日，公司其他非流动资产账面价值为 31,614.66 万元，主要为预付模具款、预付设备及软件款和合伙企业投资等，其中，合伙企业投资具体构成情况如下：

单位：万元

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
1	厦门同芯正意管理咨询合伙企业（有限合伙）	418.87	经营范围包括企业管理咨询、财务咨询、信息咨询服务、法律咨询、市场调查和融资咨询服务。截至目前，其对外投资的企业为芯砺智能科技（江苏）有限公司，主要从事智能汽车算力平台芯片的研究与开发	是
2	广东粤财西威汽车创业投资合伙企业（有限合伙）	4,973.96	主要投向智能网联汽车产业链，包括但不限于汽车智能化、网联化、电动化、共享化、轻量化领域相关项目	是
3	长江中大西威（杭州）股权投资基金合伙企业（有限合伙）	4,951.52	主要专注智能网联汽车产业链，通过行业垂直细分、产业链深度挖掘，布局直投项目，聚焦光电子、半导体及设备、显示及传感器件、物联网技术、新型材料与装备及智慧物联等领域，重点关注技术先进、研发实力强、具备未来业务持续快速增长的企业	是
4	长江中大西威（杭州）管理咨询合伙企业（有限合伙）	50.00	经营范围为企业管理咨询，系长江中大西威基金的普通合伙人	是

序号	被投资企业	截至 2024 年 9 月 30 日账面价值	主营业务情况	是否纳入财务性投资计算口径
	合计	10,394.35	-	-

综上所述，截至 2024 年 9 月 30 日，上述纳入财务性投资计算口径的相关投资为 10,394.39 万元，占公司最近一期末合并报表归属于母公司净资产的比例为 1.16%，不属于《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第 18 号》定义的金额较大的财务性投资。截至本募集说明书出具日，公司对上述财务性投资暂无处置计划。本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书出具日，公司基于谨慎性原则认定的已投入和拟投入的财务性投资合计 10,116.66 万元。公司在确定本次募集资金规模时已经予以考虑前述财务性投资的影响，并已经在募集资金总额中扣除。

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 A 股股票的背景

1、产业政策大力支持汽车行业智能化、网联化发展，汽车电子产业再加速

2022 年，交通部以及科技部印发《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035 年）》（交科技发〔2022〕11 号），要求推动新能源汽车和智能网联汽车研发，突破高效安全纯电驱动、燃料电池与整车设计、车载智能感知与控制等关键技术及设备，因此，汽车智能化、网联化已成为国家交通运输科技创新的重要领域。2023 年，《〈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〉实施中期评估报告》明确提出构建新一代信息技术、智能（网联）汽车、新能源等一批新的增长引擎。汽车智能化、网联化已成为国家着力推进新型工业化和现代化产业体系建设的关键环节。2024 年，工信部、公安部、住建部、交通部等四部门开展智能网联汽车准入和上路试点，智能网联汽车准入和上路通行试点再加速。

公司核心产品聚焦智能座舱、智能驾驶以及网联服务领域，是实现汽车智能化、网联化的关键部件，能够有效助推汽车产业转型升级。因此，在产业政策以及国家战略大力支持行业升级的背景下，汽车电子产业将进入新的发展阶段，智能化汽车电子产品市场规模将持续扩容。

2、汽车消费市场扩张及行业技术革命推动汽车电子行业持续扩容

近年来，汽车行业持续处于电动化、网联化、智能化、共享化的变革整合时期，中国汽车产业呈现规模、质量双增的良好发展趋势，助推公司所处的汽车电子行业持续扩容。

从汽车行业来看，根据中国汽车工业协会数据，2023 年中国乘用车产销量均超过 2,600 万辆，同比分别增长 9.6%和 10.6%。根据国家发改委的统计数据，2023 年中国新能源汽车产销量占全球比重超过 60%，连续 9 年位居世界第一位，出口同比增长 77.2%。同时下游汽车产业消费需求的持续迭代加速了汽车电子产品的更替，公司最近三年迎来了高速发展阶段，2021-2023 年度公司营业收入年

均复合增长率达到 51.31%。

从技术变革来看，以人工智能技术、高算力技术、物联网技术、新能源技术等为代表的核心技术领域发展，深刻决定着汽车产业链上下游的未来变革方向。对于智能驾驶领域，伴随智能驾驶渗透率的提升，汽车产业智能驾驶对算力水平的需求呈指数级增长。高级别智能驾驶系统需要满足海量数据处理以及复杂算法模型需求，在算力提升和算法改进的基础上，能够有效提升智能驾驶过程中的人工智能应用水平，逐步实现车辆自主决策以及智能感知。对于智能座舱领域，高算力芯片开发、集中式分布硬件架构硬件升级、车规级操作系统迭代加快了座舱系统智能化的进程，汽车座舱逐步具备了信息娱乐、人机交互、特定场景应用的功能。因此，行业技术的不断升级突破改善着产品使用功能，从而带动消费者需求结构优化，为汽车电子行业带来了增量市场。

3、汽车电子行业竞争格局日趋激烈，持续构筑竞争壁垒、提升全球市场竞争力至关重要

伴随技术变革以及需求迭代的影响，汽车行业产业链持续加大对车规级芯片算力研发、软件性能提升、域控制器集成化、人机交互升级以及高级别智能驾驶迭代等关键核心领域的投入，行业新进入者持续涌现，使得行业处于持续变革、激烈竞争的格局。公司经过三十多年的行业经验积累，虽然已跻身国际领先的移动出行科技公司行列，但伴随公司逐步布局全球市场，为应对国际龙头在市场竞争中的挑战，公司需要进一步巩固市场竞争力以继续保持行业领先地位。公司需要通过产能扩张把握行业增长机遇，夯实市场份额，需要持续投入研发以保持技术领先，布局智能驾驶、智能座舱、汽车网联领域的前沿技术领域，持续构筑竞争壁垒，提升自身在全球范围内的竞争力。

4、加大科技型企业再融资支持，助力企业高质量发展

2024 年 4 月，中华人民共和国国务院印发《国务院关于加强监管防范风险推动资本市场高质量发展的若干意见》，强调资本市场需要突出金融为民的理念；牢牢把握高质量发展的主题，更加有力服务国民经济重点领域和现代化产业体系建设。同月，证监会发布了《资本市场服务科技企业高水平发展的十六项措施》，提及加大科技型企业再融资支持力度。提升再融资的有效性和便利性，引导上市

公司将募集资金投向符合国家经济发展战略和产业导向的相关领域。

公司作为领先的移动出行科技企业，自 2017 年上市以来，在智能座舱、智能驾驶及网联服务等汽车电子产品领域市场份额不断提高，产能利用率快速提升，经营业绩实现了良好的增长；2021-2023 年，公司营业收入年均复合增长率达到 51.31%。此外，公司陆续导入了 CMMI(软件能力成熟度模型集成)、ASPICE（面向汽车行业的流程评估模型）等针对设计开发的管理体系，通过智能制造、严格的质量管理体系、管理模式优化等措施有效保证批量交付，实现了经营效率的提升。目前，公司已积累了良好的客户资源，与全球主流整车厂商达成了深厚且稳定的业务合作关系，已形成阶梯式良性发展的核心业务结构，产品供应和服务水平处于行业领先地位。同时，公司持续保持研发投入，优化研发效能，构筑了良好的市场竞争壁垒。

本次向特定对象发行股票系公司上市后首次在资本市场进行再融资。在汽车智能化、网联化变革发展下，以及国家产业政策战略性方针引领下，汽车电子行业将迎来更快速的发展机遇，市场规模持续扩容。伴随中国汽车出口总量持续提升，以及国际汽车电子厂商全球生产布局渗透，国内汽车电子厂商需要以全球化的格局视野，与全球领先厂商展开竞争。通过本次向特定对象发行股票，有利于公司通过有序的产能扩张提升市场覆盖度，依托研发投入赋能新产品开发并布局前沿技术研发，为持续打造产品核心竞争力提供支撑，以此提升全球市场竞争力，实现高质量发展，加强对公司股东回报能力。

(二) 本次向特定对象发行 A 股股票的目的

1、紧抓汽车智能化发展机遇，扩充产能满足市场需求

公司凭借优质和稳定的客户群体，不断丰富和升级迭代自身核心产品。公司 2023 年度智能座舱业务新项目订单年化销售额突破 150 亿元，并在海外市场持续获得突破性进展，智能驾驶新项目订单年化销售额突破 80 亿元，行业高阶智能驾驶功能规模化商用迎来高速增长契机。同时，伴随汽车电子行业智能网联化的变革，公司逐步拓展了整车级 OTA、蓝鲸 OS 终端软件、网络安全服务等产品和服务。随着汽车智能化进程的加快，公司所处的汽车电子行业增量机遇显现。

本次募集资金投资项目聚焦公司主营业务，符合国家产业导向以及国家战略

性新兴产业发展要求,有利于公司把握汽车电子产业行业发展机遇,在市场需求旺盛时期积极实现产能布局,赋能公司业务发展,推进汽车行业现代化产业体系建设,促进社会经济高质量发展。

2、持续保持研发投入,把握行业技术革新趋势

公司是国际领先移动出行科技公司,2024年1-9月公司研发投入占营业收入比例达到8.42%,截至2024年9月末,公司的研发人数增加至4,238人,研发人员占公司总人数45.97%,主导或参与的国内外技术标准发布累计超80项。目前,公司已自主掌握智能座舱、智能驾驶全栈设计等能力。但伴随汽车行业技术竞争的日趋激烈,人工智能和物联网技术在汽车电子领域的深度应用、具备更高算力要求的舱泊舱驾融合技术以及软硬件融合技术将对行业产生深刻的影响,面对行业技术壁垒的持续提升,公司仍需要持续保持研发投入力度以满足新产品的开发,并紧跟行业前沿技术趋势前瞻性布局下一代产品研发。

本次募集资金投资项目包括智算中心及舱驾融合平台研发项目,通过本次募集资金投资项目的顺利实施,有利于公司把握行业技术革新趋势,助力新产品开发,提前布局行业前沿技术领域研究,保持公司在行业内的研发创新优势,助力公司引领行业技术变革,提升公司在全球市场的竞争力。

3、优化资本结构,提高财务稳健性,加强股东回报能力

通过本次向特定对象发行股票,公司资金实力将得到有效提升,有利于降低资产负债率,优化公司财务结构,提高公司财务稳健性和抗风险能力。同时,伴随后续本次募集资金投资项目的顺利实施,将为公司的持续发展提供有力支持和保障,增强公司市场竞争能力和盈利能力,赋能公司业务发展,进一步加强公司股东回报能力。

二、发行对象及与发行人的关系

本次向特定对象发行股票的对象为不超过35名特定投资者,包括符合法律法规规定的法人、自然人或者其他合法投资组织。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两只以上产品认购的,视为一个发行对象。信托投资公司作为发行对象的,只能以自有资金认购。

最终发行对象将在本次发行申请获得中国证监会同意注册后,由公司董事会根据股东大会授权,按照相关法律法规和规范性文件的规定,根据询价结果与保荐人(主承销商)协商确定。

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。公司将在发行结束后公告的发行情况报告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人民币普通股(A股),每股面值为人民币1.00元。

(二) 发行方式及时间

本次发行的股票采取向特定对象发行的方式,在经深圳证券交易所审核通过并获得中国证监会同意注册的批复有效期内择机发行。

(三) 发行对象及认购方式

本次向特定对象发行股票的对象为不超过35名特定投资者,包括符合法律法规规定的法人、自然人或者其他合法投资组织。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两只以上产品认购的,视为一个发行对象。信托投资公司作为发行对象的,只能以自有资金认购。

最终发行对象将在本次发行申请获得中国证监会同意注册后,由公司董事会根据股东大会授权,按照相关法律法规和规范性文件的规定,根据询价结果与保荐人(主承销商)协商确定。

本次向特定对象发行股票所有发行对象均以现金方式认购本次发行的股票。

(四) 定价基准日、发行价格和定价原则

本次向特定对象发行股票的定价基准日为发行期首日。发行价格不低于定价基准日前20个交易日公司股票交易均价的80%(定价基准日前20个交易日股票

交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日股票交易总量)。

若公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积金转增股本等除权除息事项，本次向特定对象发行股票价格将作相应调整。

调整方式如下：

当仅派发现金股利： $P_1=P_0-D$

当仅送红股或转增股本： $P_1=P_0/(1+N)$

当派发现金股利同时送红股或转增股本： $P_1=(P_0-D)/(1+N)$

其中， P_1 为调整后发行价格， P_0 为调整前发行价格， D 为每股派发现金股利， N 为每股送红股或转增股本数。

最终发行价格将在经深交所审核通过并报中国证监会同意注册后，按照中国证监会、深交所有关规定，根据竞价结果由公司董事会根据股东大会的授权与保荐人（主承销商）协商确定。

（五）发行数量

公司本次向特定对象发行股票数量将按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过公司本次发行前总股本的 30%，即不超过 **166,487,830** 股（含 **166,487,830** 股）。在募集资金总额不超过 **439,880.00** 万元范围内，最终发行数量将在本次发行经深圳证券交易所审核通过并经中国证监会同意注册后，由公司董事会根据公司股东大会的授权及发行时的实际情况，与本次发行的保荐人（主承销商）协商确定。

若公司在本次向特定对象发行股票董事会决议公告日至发行日期间发生送股、资本公积金转增股本等除权事项或者因股份回购、股权激励等事项导致公司总股本发生变化，本次发行股票数量上限将作相应调整。

（六）本次发行股份的限售期

本次向特定对象发行股票完成后，发行对象通过本次发行认购的股票自发行结束之日起六个月内不得转让。法律法规、规范性文件对限售期另有规定的，从其规定。限售期结束后，发行对象减持本次认购的向特定对象发行的股票按中国

证监会及深交所的有关规定执行。若前述限售期与证券监管机构的最新监管意见或监管要求不相符,将根据相关证券监管机构的监管意见或监管要求进行相应调整。

本次向特定对象发行股票完成后至限售期届满之日止,发行对象所认购的股票因公司分配股票股利、资本公积转增等情形所衍生取得的股份亦应遵守上述限售期安排。限售期结束后按中国证监会及深交所的有关规定执行。

(七) 本次发行前滚存未分配利润的安排

本次向特定对象发行股票完成前滚存的未分配利润将由本次发行完成后的新老股东按照发行后的股份比例共享。

(八) 上市地点

本次向特定对象发行的股票将在深圳证券交易所上市交易。

(九) 本次发行决议的有效期限

本次向特定对象发行股票决议的有效期限为公司股东大会审议通过相关议案之日起 12 个月。

四、募集资金金额及投向

本次发行的募集资金总额不超过 **439,880.00** 万元(含本数),扣除发行费用后的募集资金净额将全部用于以下项目:

单位:万元

序号	项目名称	项目预计总投资	调整前拟投入募集资金	调整后拟投入募集资金
1	德赛西威汽车电子中西部基地建设 项目(一期)	196,000.00	180,000.00	169,880.00
2	智能汽车电子系统及部件生产项目	291,200.00	198,000.00	198,000.00
3	智算中心及舱驾融合平台研发项目	87,100.00	72,000.00	72,000.00
合计		574,300.00	450,000.00	439,880.00

本次募集资金到位前,公司可根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入,并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。

若募集资金净额少于上述项目募集资金拟投入额,公司将根据实际募集资金净额,按照项目情况,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本公司以自筹资金解决。

经公司第四届董事会第六次会议审议通过，本次发行募集资金金额调减 10,120.00 万元，超过本次发行董事会（即第四届董事会第三次会议）决议日前六个月公司新投入及拟投入的财务性投资金额 10,116.66 万元。

五、本次发行是否构成关联交易

截至本募集说明书出具日，本次向特定对象发行股票尚未确定具体发行对象，最终是否存在因关联方认购公司本次向特定对象发行股票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、本次发行是否导致公司控制权发生变化

本次发行前，公司无控股股东、实际控制人。截至 2024 年 9 月 30 日，公司前两大股东德赛集团及惠创投控制发行人股份比例分别为 28.31% 及 26.49%。根据惠州市国资委、德恒实业、惠创投、德赛集团于 2024 年 1 月 19 日签署的《协议书》，惠创投以及德赛集团均承诺不谋求德赛西威公司董事会控制权。本次发行不会导致公司控制权发生变化。

七、本次发行方案已经取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

（一）已履行的审批程序

本次向特定对象发行股票的相关事项已经公司第四届董事会第三次会议、第四届监事会第三次会议、第四届董事会第六次会议、第四届监事会第六次会议审议通过，已获得 2024 年第四次临时股东大会审议通过。

（二）尚需履行的批准程序

本次向特定对象发行股票相关事项尚需获得深圳证券交易所审核同意并经中国证监会作出同意注册的决定。在获得中国证监会同意注册的决定后，公司将依法实施本次向特定对象发行股票，并向深交所和中国证券登记结算有限公司申请办理股票发行、登记和上市事宜，履行本次向特定对象发行股票的相关程序。

八、本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”的说明

根据《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——证券期货法律适用意见第18号》第四条规定：

“（一）上市公司申请向特定对象发行股票的，拟发行的股份数量原则上不得超过本次发行前总股本的百分之三十。

（二）上市公司申请增发、配股、向特定对象发行股票的，本次发行董事会决议日距离前次募集资金到位日原则上不得少于十八个月。前次募集资金基本使用完毕或者募集资金投向未发生变更且按计划投入的，相应间隔原则上不得少于六个月。前次募集资金包括首发、增发、配股、向特定对象发行股票，上市公司发行可转债、优先股、发行股份购买资产并配套募集资金和适用简易程序的，不适用上述规定。

（三）实施重大资产重组前上市公司不符合向不特定对象发行证券条件或者本次重组导致上市公司实际控制人发生变化的，申请向不特定对象发行证券时须运行一个完整的会计年度。

（四）上市公司应当披露本次证券发行数量、融资间隔、募集资金金额及投向，并结合前述情况说明本次发行是否‘理性融资，合理确定融资规模’。”

公司本次向特定对象发行股票数量不超过 **166,487,830** 股（含本数），未超过本次发行前总股本的 30%，符合上述第一项的规定。

公司前次募集资金到位时间为 2017 年 12 月 20 日，本次发行的董事会决议日为 2024 年 9 月 6 日，融资间隔超过十八个月，符合上述第二项的规定。

公司本次向特定对象发行股票，不适用上述第三项的规定。

公司已在本募集说明书“第二节 本次证券发行概要”中披露本次证券发行数量、融资间隔、募集资金金额及投向，本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”，符合上述第四项的规定。

综上所述，本次发行符合“理性融资、合理确定融资规模”的依据充分，符合《<上市公司证券发行注册管理办法>第九条、第十条、第十一条、第十三条、

第四十条、第五十七条、第六十条有关规定的适用意见——《证券期货法律适用意见第 18 号》第四条规定。

第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金使用计划

本次发行的募集资金总额不超过 **439,880.00** 万元（含本数），扣除发行费用后的募集资金净额将全部用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目预计总投资	拟投入募集资金
1	德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（一期）	196,000.00	169,880.00
2	智能汽车电子系统及部件生产项目	291,200.00	198,000.00
3	智算中心及舱驾融合平台研发项目	87,100.00	72,000.00
合计		574,300.00	439,880.00

本次募集资金到位前，公司可根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。

若募集资金净额少于上述项目募集资金拟投入额，公司将根据实际募集资金净额，按照项目情况，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本公司以自筹资金解决。

经公司第四届董事会第六次会议审议通过，本次发行募集资金金额调减 10,120.00 万元，超过本次发行董事会（即第四届董事会第三次会议）决议日前六个月公司新投入及拟投入的财务性投资金额 10,116.66 万元。

二、本次募集资金投资项目的的基本情况、必要性及可行性分析

（一）德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（一期）

1、项目基本情况

公司本次发行股票，拟使用募集资金中的 **169,880.00** 万元用于德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（一期），本项目计划在成都进行建设。本项目通过购置土地建设标准化的生产厂房、洁净车间以及仓库等配套设施，引入先进的生产设备及软件，招聘高素质且经验丰富的生产及管理人员，打造一个智能化水平高、空间结构布局合理、清洁环保的汽车电子产品的生产基地，用于生产仪表、中控显示屏、座舱域控平台等智能座舱系列产品，以满足后续的汽车智能化普及

带来的增量需求。项目建设完成后,公司将进一步优化产能布局,与重点客户建立深度合作,持续提升公司的核心竞争力与品牌知名度,为公司的规模化发展奠定良好的基础。

2、项目的必要性

(1) 本项目的实施是公司抓住行业发展机遇,实现快速发展的必要手段

当前我国新能源汽车渗透率呈现快速上升趋势。根据中国汽车工业协会数据,2021年、2022年、2023年我国新能源汽车渗透率分别为13.4%、25.6%、31.6%。根据起点研究院预测,2030年中国新能源汽车渗透率预计提升至近80%。伴随新能源汽车渗透率逐步提升,市场竞争将愈发激烈,未来新能源汽车市场的竞争将聚焦在智能化领域,在此背景下,国内智能汽车市场空间充裕。

智能汽车产业的迅速发展带动了智能座舱需求的提升,根据IHS Markit数据,预计到2030年中国汽车智能座舱市场规模将达到1,663亿元。随着国家政策扶持力度的不断加大、相关技术的日趋成熟,我国智能汽车进入快速发展通道,越来越多的车企对智能座舱重要性的感知度越来越高,智能座舱逐步成为乘用车标配。

通过实施本项目,公司可以提前优化布局产能分配,适应更加丰富的产品体系和更加快速的迭代速度,把握智能汽车高速发展的机遇期。

(2) 加快区域生产基地布局,提升区域客户集群配套服务能力

公司的下游合作伙伴为国内领先的汽车企业,产品供应网络覆盖大湾区、长三角、东北、西南等汽车产业集群地区。在市场竞争不断加剧的行业背景下,下游整车厂商需求迭代加快,与上游汽车电子厂商的合作关系愈加密切,集群化产、研融合成为未来产业链主要合作模式。本次募投项目中西部基地项目实施地点为成都市,公司已取得项目用地,目前正在推进土建工作。公司目前已与中西部区域重点客户建立了长期稳定的合作关系,该项目实施有利于更贴近中西部重点客户产业集群,既有利于维系重点客户资源,也有利于提升公司区域客户集群配套服务能力,从而提高快速响应区域客户需求的能力,降低物流运输以及售后服务的成本。

3、项目可行性分析

(1) 国家产业政策为项目实施提供了良好的政策支持

根据《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》，公司核心产品下游应用领域之一新能源汽车行业属于国家战略性新兴产业。2022 年，中华人民共和国交通运输部以及中华人民共和国科学技术部印发《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035 年）》（交科技发〔2022〕11 号），要求推动新能源汽车和智能网联汽车研发，突破高效安全纯电驱动、燃料电池与整车设计、车载智能感知与控制等关键技术及设备，因此，汽车智能化、网联化系国家交通领域科技创新战略支持方向。2023 年，《〈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〉实施中期评估报告》中明确提出构建新一代信息技术、智能（网联）汽车、新能源等一批新的增长引擎。汽车智能化、网联化已成为国家着力推进新型工业化和现代化产业体系建设的关键环节。

公司主营业务所处行业为汽车电子产业，核心产品赋能汽车行业智能化和网联化发展，符合国家产业政策导向。

(2) 公司良好的客户资源保障了项目新增产能的充分消化

公司客户群体已覆盖国内大部分主流车厂，并加速拓展高端市场、国际市场，公司客户群体主要包括理想汽车、奇瑞汽车、吉利汽车、广汽埃安、长城汽车、小鹏汽车、比亚迪、上汽乘用车、广汽乘用车等自主品牌客户；一汽-大众、上汽大众、广汽丰田、一汽丰田、上汽通用汽车等合资品牌客户；马自达、大众集团、卡特彼勒、丰田汽车、斯特兰蒂斯集团、奥迪等海外客户。

本次中西部基地项目具备良好的区位优势，贴近区域汽车客户产业集群，有利于公司提升对中西部区域重点客户群体的服务效率及需求响应能力。

(3) 公司充足的技术工艺储备提供了项目实施的基础

公司高度重视自主研发与创新能力，并持续优化研发效能，已自主掌握智能座舱、智能驾驶全栈设计等能力。此外，公司拥有领先的制造工艺，拥有全自动 OCR/OCA 贴合线体，可实现不同规格要求的显示屏全贴合生产；拥有高柔性的智能装备线体，满足智能座舱和智能驾驶全系列产品的组装、测试工艺，同时，

公司拥有全过程实施零返修的 SMT 贴片工艺、LCM 显示模组制造工艺、不同级别的域控制器生产技术并具备车规级 SIP（系统级封装）产品生产能力。本项目产能主要为智能座舱类产品，公司已具备成熟的技术工艺和生产经验，为本项目的实施提供了支持。

综上，公司深厚的技术实力可以保障本项目产品的先进性和迭代升级能力，为本项目的顺利实施提供了坚实的技术基础。

4、项目实施主体和投资概算

本项目的实施主体为成都德赛，项目总投资额为 196,000.00 万元，拟使用募集资金投资额为 **169,880.00** 万元，厂房建成后均为自用。具体情况如下：

单位：万元

序号	项目	投资总额	调整前拟使用募集资金金额	调整后拟使用募集资金金额
1	建设投资	166,000.00	151,500.00	151,500.00
1.1	土地购置款	10,000.00	-	-
1.2	场地建设投入金额	62,300.00	59,300.00	59,300.00
1.3	设备投入金额	89,700.00	89,700.00	89,700.00
1.4	工程建设其他费用	4,000.00	2,500.00	2,500.00
2	预备费	1,560.00	1,560.00	1,560.00
3	铺底流动资金	28,440.00	26,940.00	16,820.00
合计		196,000.00	180,000.00	169,880.00

5、项目效益测算

本项目运营期为 10 年，于 2024 年开始建设，预计 T+6 年后达到核定产能。本项目完全达成后年平均新增营业收入 827,553.34 万元，新增净利润 58,951.32 万元，项目毛利率 20.17%。

本项目内部收益率为税后 22.05%，静态回收期（含建设期）为税后 7.30 年，整体呈现较好经济效益。

（1）销量及营业收入测算

本项目产品由仪表显示屏、信息娱乐显示屏、座舱域控等组成，产品售价参考公司历史同类产品平均售价，本项目各年销量、营业收入预测情况如下表：

项目	建设期			
	T+3	T+4	T+5	T+6~T+10
销量(万台)	128.85	322.13	515.40	644.25
达产率	20%	50.00%	80.00%	100.00%
收入规模(万元)	165,510.67	413,776.67	662,042.67	827,553.34

(2) 毛利率及净利润测算

1) 营业成本

本项目营业成本包括生产过程中所需外购原材料费、燃料及动力费、生产技术人员工资及福利费、折旧费与其他制造费用等。

本项目所需外购原材料、燃料及动力等市场供应充足，可以保证公司的生产需求，原材料费、燃料及动力费等系参考历史采购价格的基础上进行测算。

生产技术人员工资及福利费根据项目需要配置的人员，结合公司薪酬水平及薪酬政策进行测算。

折旧费按照直线法计提，依据公司相应的会计政策计提折旧。

其他制造费用系参考公司历史水平并结合项目情况按照占项目产品的料工费比例进行测算。

2) 期间费用

本项目销售费用、管理费用及研发费用在参考公司以前年度期间费用并结合项目情况按销售百分比法进行测算。

3) 相关税费

本项目相关税费按照国家及当地政府规定的税率进行测算，其中增值税按照应纳税销售额乘以适用税率、扣除当期允许抵扣的进项税余额计算，营业税金及附加主要考虑了城建税、教育费附加、地方教育附加，分别按应交流转税的7%、3%和2%计算确定。

4) 毛利率及净利润预测

单位：万元

序号	项目	建设期
----	----	-----

		T+3	T+4	T+5	T+6~T+10
1	营业收入	165,510.67	413,776.67	662,042.67	827,553.34
2	营业成本	134,271.61	335,625.31	531,876.54	660,666.63
3	税金及附加	-	1,028.32	2,355.79	2,944.74
4	销售费用	2,246.16	5,615.40	8,984.64	11,230.79
5	管理费用	3,775.84	9,439.61	15,103.37	18,879.21
6	研发费用	14,976.13	37,440.32	59,904.51	74,880.64
7	利润总额	10,240.92	24,627.71	43,817.83	58,951.32
8	所得税	-	-	-	-
9	净利润	10,240.92	24,627.71	43,817.83	58,951.32
10	毛利率	18.87%	18.89%	19.66%	20.17%

注：本项目财务评价计算期内应纳税所得额为 0，系研发费用加计扣除所致。

6、项目建设周期

本项目建设期为 48 个月。

7、项目土地、备案及审批情况

本项目实施地点位于成都市，公司已取得项目所需用地，不动产权证号为《川（2024）龙泉驿区不动产权第 0025915 号》。

截至本募集说明书出具日，本项目已取得成都市龙泉驿区政务服务管理和行政审批局出具的四川省固定资产投资项目备案表（川投资备【2310-510112-99-01-371457】FGQB-0631 号）；已取得成都市龙泉驿生态环境局出具的《关于成都市德赛西威汽车电子有限公司德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（重新报批）环境影响报告表审查批复》（龙环评审[2024]15 号）。

（二）智能汽车电子系统及部件生产项目

1、项目基本情况

公司本次发行股票，拟使用募集资金中的 198,000.00 万元用于智能汽车电子系统及部件生产项目，本项目在惠州市建设。本项目通过引入先进的生产设备，招聘高素质且经验丰富的生产及管理人员，打造一个自动化水平高、空间结构布局合理的汽车电子系统及部件生产基地。项目实施后，公司将有效扩大智能驾驶、智能座舱等汽车电子产品的产能，提升产品性能稳定性及技术工艺水平，提高生

产效率，满足客户需求，进而提高公司的核心竞争力，为公司在汽车电子行业的业务布局与未来快速发展奠定良好的基础。

2、项目的必要性

当前我国正大力发展智能汽车产业，在政策的支持和相关技术不断发展的推动下，智能驾驶及智能座舱产业将迎来广阔的发展前景。伴随公司逐步布局全球市场，为应对国际龙头在市场竞争中的挑战，公司需要进一步巩固市场竞争力以继续保持行业领先地位。

本项目的建设有利于提高公司智能驾驶、智能座舱及智能网联等汽车电子产品和服务的核心竞争力，紧跟行业发展趋势，抓住汽车电子产业的高速成长期，巩固公司市场份额，提高公司核心竞争力。

3、项目可行性分析

(1) 本项目符合国家产业政策导向，为项目实施奠定基础

国家高度重视智能汽车产业的发展，2020年，国家发改委、工信部、科技部等十一部门联合印发《智能汽车创新发展战略》，明确提出了建设中国标准智能汽车和实现智能汽车强国的战略目标。《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》明确，要加快电动化、网联化、智能化发展。2023年，工信部、公安部、住房城乡建设部、交通运输部联合发布了《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》，组织开展智能网联汽车准入和上路通行试点，推动量产车型产品上路通行和推广应用。2024年，工信部、公安部、住建部、交通部四部门开展智能网联汽车准入和上路试点，智能网联汽车准入和上路通行试点再加速。

综上，国家政策对于智能汽车产业的大力支持，为项目的顺利实施奠定良好基础。

(2) 本项目产品具有良好的市场前景，为项目实施提供支撑

本次项目的主要产品包括智能驾驶、智能座舱等汽车电子产品，在汽车电子产业整体市场需求及下游汽车产业未来市场发展的驱动下，本项目产品具有良好的市场前景。从智能座舱领域来看，随着用户对座舱智能化需求的不断提升，智

能座舱各核心配置渗透率均呈现出上升的态势，根据 IHS Markit 数据，预计到 2030 年中国汽车智能座舱市场规模将达到 1,663 亿元。从智能驾驶领域看，根据盖世汽车研究院统计，2023 年，中国 L2 级智能驾驶功能渗透率超过 40%，预计到 2025 年达到 50%。随着全球汽车产业智能化进程的推进，汽车智能化和网联化的渗透率持续增加。根据盖世汽车研究院统计，中国智能驾驶整体市场规模将于 2030 年突破 4,500 亿元。

综上，本项目产品具有良好的市场前景，可为项目的实施提供市场支撑。

(3) 客户资源的持续积累与新增项目订单稳步增长，为项目实施提供保障

公司多渠道开拓市场，打造更平衡、更健康的客户结构。在国内市场，公司继续增加在核心客户的产品供货品类；同时发力高端品牌、攻坚重要白点客户。在国际市场，公司以总部赋能为基，搭建全球服务体系，快速打开全球各主要汽车市场。公司连续 4 年上榜全球汽车零部件供应商百强榜，连续两年上榜“中国品牌 500 强”，入选广东省战略性新兴产业集群重点产业链“智能网联汽车产业链”链主企业，入选“工信部 2023 年度智能制造示范工厂”，成为行业首家获得智能制造 CMMM 四级认证的企业。

伴随优质客户资源的不断积累，公司业绩呈现良好的增长态势，2021-2023 年度公司营业收入年均复合增长率达到 51.31%。目前，公司持续在智能座舱领域打造产品多元化组合，积极拓展国际市场份额，同时紧密把握高阶智能驾驶规模化商业应用所带来的机遇，有效推动智能座舱、智能驾驶系列产品陆续获得国内外优质品牌客户的新项目订单。

综上，公司近年来通过客户资源的持续积累，不断提升产品质量以及服务体系，推动新增项目订单稳步增长，为项目的实施及产能消化提供了重要保障。

4、项目实施主体和投资概算

本项目的实施主体为发行人，项目总投资额为 291,200.00 万元，拟使用募集资金投资额为 198,000.00 万元，厂房建成后均为自用。具体情况如下：

序号	项目	投资总额（万元）	拟使用募集资金金额（万元）
1	建设投资	236,500.00	171,000.00
1.1	场地建设投入金额	68,600.00	18,600.00

序号	项目	投资总额(万元)	拟使用募集资金金额(万元)
1.2	设备投入金额	164,200.00	150,700.00
1.3	工程建设其他费用	3,700.00	1,700.00
2	预备费	2,365.00	2,365.00
3	铺底流动资金	52,335.00	24,635.00
	合计	291,200.00	198,000.00

5、项目效益测算

本项目运营期为 10 年，本项目已于 2022 年开始建设，预计 T+6 年后达到核定产能。本项目完全达成后年平均新增营业收入 1,477,331.88 万元，新增净利润 59,659.84 万元，项目毛利率 17.04%。

本项目内部收益率为税后 16.25%，静态回收期(含建设期)为税后 9.38 年，整体呈现较好经济效益。

(1) 销量及营业收入测算

本项目产品由车载显示屏、智驾域控、座舱域控、汽车摄像头等组成，产品售价参考公司历史同类产品平均售价，本项目各年销量、营业收入预测情况如下表：

项目	建设期			
	T+3	T+4	T+5	T+6~T+10
销量(万台)	578.45	867.68	1,156.90	1,446.13
达产率	40.00%	60.00%	80.00%	100.00%
收入规模(万元)	590,932.75	886,399.13	1,181,865.50	1,477,331.88

(2) 毛利率及净利润测算

1) 营业成本

本项目营业成本包括生产过程中所需外购原材料费、燃料及动力费、生产技术人员工资及福利费、折旧费与其他制造费用等。

本项目所需外购原材料、燃料及动力等市场供应充足，可以保证公司的生产需求，原材料费、燃料及动力费等系参考历史采购价格的基础上进行测算。

生产技术人员工资及福利费根据项目需要配置的人员，结合公司薪酬水平

及薪酬政策进行测算。

折旧费按照直线法计提，依据公司相应的会计政策计提折旧。

其他制造费用系参考公司历史水平并结合项目情况按照占项目产品的料工费比例进行测算。

2) 期间费用

本项目销售费用、管理费用及研发费用在参考公司以前年度期间费用并结合项目情况按销售百分比法进行测算。

3) 相关税费

本项目相关税费按照国家及当地政府规定的税率进行测算，其中增值税按照应纳税销售额乘以适用税率、扣除当期允许抵扣的进项税余额计算，营业税金及附加主要考虑了城建税、教育费附加、地方教育附加，分别按应交流转税的7%、3%和2%计算确定。

4) 毛利率及净利润预测

单位：万元

序号	项目	建设期			
		T+3	T+4	T+5	T+6~T+10
1	营业收入	590,932.75	886,399.13	1,181,865.50	1,477,331.88
2	营业成本	494,838.84	743,003.73	987,028.44	1,225,583.64
3	税金及附加	245.00	1,880.90	3,728.94	4,661.17
4	销售费用	8,019.60	12,029.40	16,039.19	20,048.99
5	管理费用	13,481.12	20,221.68	26,962.24	33,702.79
6	研发费用	53,470.18	80,205.26	106,940.35	133,675.44
7	利润总额	20,878.02	29,058.15	41,166.35	59,659.84
8	所得税	-	-	-	-
9	净利润	20,878.02	29,058.15	41,166.35	59,659.84
10	毛利率	16.26%	16.18%	16.49%	17.04%

注：本项目财务评价计算期内应纳税所得额为0，系研发费用加计扣除所致。

6、项目建设周期

本项目建设期为60个月。

7、项目土地、备案及审批情况

本项目实施地点位于惠州市，项目用地系德赛西威原有土地，不动产权证号为《粤（2024）惠州市不动产权第 5052592 号》。

截至本募集说明书出具日，本项目已取得惠州仲恺高新区管理委员会经济发展和统计局出具的《广东省企业投资项目备案证》（项目代码：2201-441305-04-01-257143）；已取得惠州市生态环境局出具的《关于智能网联汽车电子系统及部件项目（德赛西威惠南工业园二期项目）环境影响报告表的批复》（惠市环（仲恺）建[2023]60 号）。由于本项目部分内容调整，已履行环评更新审批手续并获取惠州市生态环境局出具的《关于智能汽车电子系统及部件生产项目环境影响报告表的批复》（惠市环（仲恺）建[2024]266 号）。

（三）智算中心及舱驾融合平台研发项目

1、项目基本情况

公司拟使用募集资金中的 72,000.00 万元用于智算中心及舱驾融合平台研发项目的建设实施；本项目计划在惠州市及成都市进行建设，舱驾融合平台研发项目将配置先进的硬件开发设备及软件开发工具，建设一系列高水平的研发实验室，吸引一批高端技术人才，以全面提升公司技术研究及创新能力。智算中心项目将为公司的智能化产品开发及前瞻性技术研发提供算力支持，助力公司探索人机交互、车路协同、自动驾驶模型等前沿领域，在智能驾驶技术上实现突破创新。项目建设完成后，有利于进一步巩固公司在智能驾驶、智能座舱领域的技术优势，从而更好地为客户提供专业、创新、智能、有竞争力的汽车电子产品和服务，提高公司的核心竞争力，为公司的可持续发展奠定良好的基础。

2、项目的必要性

（1）顺应汽车智能化发展趋势，满足公司业务生态发展需求

公司目前已经实现对成熟产品的批量生产和交付，不断推动对客户新项目、新产品的开发和迭代，并通过持续保持研发投入，前瞻性布局行业前沿技术，研发下一代技术及其产品应用的良性业务生态循环。

随着人工智能和物联网技术飞速发展，汽车的功能服务、数据交互更加丰富、

便捷，随着软硬件融合创新的不断深入，更多智能化场景得到开拓和延伸，用户驾乘体验持续进阶。高级别智能驾驶汽车不仅需要处理人机交互指令，还需要与外界环境、云数据中心实现交互反馈。此外，在汽车电子电气架构由分布式向集中式升级过程中，功能集成将愈加丰富，呈现出座舱域控芯片算力提升、舱泊舱驾融合等技术趋势。综上，汽车智能化变革将带来数据的几何式增长，必然要求车端拥有强大的数据分析和处理能力，对汽车电子厂商的产品开发能力提出了更高要求。

通过本项目的建设，公司将紧跟行业技术发展趋势，在现有技术基础上打造一个软硬件设施完善、功能多样、高效运营的智算中心，并围绕智能驾驶及智能座舱的域控平台等方向进行针对性研究与开发。具体而言，智算中心能够为公司目前客户新项目定点订单所涉及的高阶智能化产品开发提供算力支撑，舱驾融合平台研发项目立足于行业智能化趋势下，满足未来产品开发设计所需的软硬件融合、高阶智能化功能集成以及舱行泊一体化技术进行前瞻性布局，为公司保持产品技术领先性提供充实支撑，满足公司业务生态发展需求。项目建设完成后，通过开展前瞻性研究、实验和模型训练，有利于提升公司智能驾驶、智能座舱等汽车电子产品的技术水平，为行业提供更先进、更可靠的移动出行整体解决方案和服务。

(2) 提高技术研发实力，增强未来核心竞争力

目前，汽车智能驾驶和智能座舱技术正处于快速发展阶段，在智能驾驶领域，人工智能在汽车智能驾驶领域的应用将不断增加，传感器的分辨率和灵敏度将不断提高，云计算和边缘计算的应用将提高智能驾驶的计算效率和决策速度。在智能座舱领域，智能座舱和智能驾驶将通过中央计算平台实现跨域融合，座舱功能不断丰富，交互体验不断升级，汽车整体智能化水平不断提高。汽车电子行业在发展中形成了较高的技术壁垒，研发实力的强弱对企业在行业中的竞争地位有着重要影响。公司迫切需要构建算力基础更加强大的智算中心，更加先进的研发平台，开展更多高水平研发项目，进一步增强研发实力，以确保在未来的行业竞争中保持技术先发优势。

通过本项目的建设，公司将强化现有的算力基础设施，提升算力服务能力。本项目新增多个高水平实验室，配备一批先进的研发设备，支持智能座舱、智能

驾驶等领域多个项目的开发,提高公司的研发实力,良好布局前瞻性技术研发储备,提升公司的技术实力,确保公司整体技术的行业领先地位。

(3) 丰富产品结构,实现公司的可持续发展

公司深度聚焦于智能座舱、智能驾驶及网联服务等领域的高效融合,持续开发高度集成的智能硬件和领先的软件算法,为全球客户提供安全、舒适、高效的移动出行整体解决方案和服务。在市场需求不断升级的背景下,企业需要适应未来更为丰富的产品应用场景,满足下游厂商对汽车智能化水平不断提高的要求,才能在未来的行业竞争中保持产品竞争优势。

通过本项目的建设,公司将立足于现有业务,引进一批先进的技术人员,在技术研发与积累中不断发展及丰富未来产品结构,完善产业布局,为公司未来创造新的利润增长点,实现公司的可持续发展。

3、项目的可行性

(1) 国家产业政策的支持为项目实施提供了良好的政策背景

算力中心方面,自2020年开始,我国针对新型数据中心与算力中心出台多项规划通知与指导意见,2021年,工信部印发《新型数据中心发展三年行动计划(2021-2023年)》(工信部通信〔2021〕76号),提出重点布局新型数据中心基础设施建设。2023年,工信部等6部门联合印发《算力基础设施高质量发展行动计划》(工信部联通信〔2023〕180号),提出到2025年,计算力方面,算力规模超过300EFLOPS,智能算力占比达到35%,东西部算力平衡协调发展。以算力平台、智能算力中心为代表的新型基础设施建设受到了极大的关注。智能算力中心作为新基建的重要领域之一,顺应了国家数字经济产业发展的趋势。

公司本次舱驾融合平台研发项目聚焦智能座舱及智能驾驶领域,近年来,汽车智能化进程中受到良好的产业政策支持,智能座舱以及智能驾驶相关产品及技术的创新研发将有效推动汽车行业高质量转型升级。

综上,国家产业政策激励智能汽车产业的研发创新,本项目的实施具有良好的政策背景。

(2) 公司拥有充足的技术积累，为项目实施提供了技术保障

公司在知识产权布局、技术标准制定方面持续发力，公司累计申请专利超过 3,200 项，为全国汽车标准化技术委员会、中国汽车工业协会标准法规工作委员会委员和全国信息安全标准化技术委员会委员，主导或参与的国内外技术标准发布数累计超 80 项。2023 年公司主导发布的技术标准包括《自主代客泊车场地试验方法》《智能座舱标准体系研究报告》等，参与发布的技术标准包括《道路车辆局域互联网络(LIN)》系列标准、《车载无线通信终端》标准等，规范行业和产品发展。

综上，公司拥有坚实的技术积累，并持续进行高强度的研发投入，为本项目的实施提供了重要前提。

(3) 公司具有完善的研发体系和坚实的人才基础，为项目实施提供了保障

截至 2024 年 9 月末，公司的研发人数增加至 4,238 人，研发人员占公司总人数 45.97%，研发能力进一步提升。公司继续推进平台化、数字化、标准化、跨领域、跨区域的研发体系建设，研发效率进一步提升。另外，公司积极与中山大学、华南理工大学、成都电子科技大学、湖南大学、新加坡南洋理工大学、新加坡国立大学、琶洲实验室等国内外知名院校、研究机构开展产学研合作，形成内外合力，加快科技创新转化为生产力，实现创新驱动发展。

综上，公司拥有强大的研发团队和完善的研发体系，为本项目的实施奠定了良好的基础。

(4) 公司行业经验沉淀及市场积累提供了项目实施的业务转化基础

公司凭借多年的行业经验沉淀、优质且稳定的产品质量、快速响应的服务能力以及规模化生产等优势，在汽车电子行业持续多年保持增长趋势，已成为领先移动出行科技公司之一。目前，公司的产品矩阵已覆盖智能驾驶、智能座舱领域从高阶到低阶、从硬件到软件的各种市场需求。公司持续拓展国际化市场布局，在欧洲区域市场获得国际知名品牌汽车厂商的新项目订单并积极推进欧洲工厂筹办，在东南亚和印度区域市场获得当地领先汽车品牌厂商新项目订单，在日本实现核心客户智能驾驶业务项目定点，并在墨西哥地区完成海外工厂建设，提高北美市场产品和服务的快速响应能力。

综上,公司深厚的行业经验沉淀及市场积累可以为本项目提供较强的业务转化基础。

4、项目实施主体与投资概算

智驾项目分为两个子项目,舱驾项目实施主体为发行人,智算中心项目实施主体为发行人全资子公司成都德赛,项目总投资额为 87,100.00 万元,拟使用募集资金投资额为 72,000.00 万元,具体情况如下:

单位:万元

序号	工程或费用名称	投资总额	拟使用募集资金		拟使用募集资金合计
			舱驾研发项目	智算中心项目	
1	建设投资	85,355.00	20,400.00	50,000.00	70,400.00
1.1	中心机房装修	8,600.00	0.00	8,600.00	8,600.00
1.2	新增设备金额	61,555.00	5,500.00	41,100.00	46,600.00
1.3	新增无形资产金额	15,200.00	14,900.00	300.00	15,200.00
2	预备费	849.00	204.00	500.00	704.00
3	人员工资及福利费	896.00	496.00	400.00	896.00
4	项目总投资	87,100.00	21,100.00	50,900.00	72,000.00

5、项目效益测算

本项目不直接产生经济效益,本项目的建设将为公司未来业务的高速发展提升提供强有力的技术及研发支撑。

6、项目建设周期

本项目建设周期 36 个月。

7、项目土地、备案及审批情况

本项目由两个主体分别实施各自部分,各子项目的审批程序也由各主体分别在所在地相关主管部门申请办理。截至本募集说明书出具日,本项目土地、备案及审批情况如下:

序号	项目名称	实施地点	项目备案情况	环评情况	用地情况
1	舱驾项目	惠州市	2407-441305-04-05-257767	不涉及	粤(2024)惠州市不动产权第 5052592 号
2	智算中心项目	成都市	川投资备【2407-510112-9	不涉及	川(2024)龙泉驿区不动产权第

序号	项目名称	实施地点	项目备案情况	环评情况	用地情况
			9-01-610889】 FGQB-0416 号		0025915 号

三、本次募集资金投资项目符合国家产业政策，未投资于产能过剩行业或限制类、淘汰类行业

发行人主营业务为汽车电子产品的研发设计、生产和销售，主要产品为汽车电子产品，主要下游应用领域包括智能座舱、智能驾驶以及网联服务，其中智能座舱核心产品包括智能座舱域控制器、车载信息娱乐系统、中控显示屏以及仪表，智能驾驶核心产品包括智能驾驶域控制器、车载摄像头、毫米波雷达，网联服务核心产品覆盖车载智能网联生态系统、OTA 以及智能进入数字钥匙等领域。本次募集资金投向中，生产建设项目主要生产中控显示屏、智能驾驶域控制器、智能座舱域控制器、车载信息娱乐系统等汽车电子产品，研发类项目赋能智能座舱、智能驾驶等领域的前沿技术研发与新项目开发，均与公司主营业务相关。

根据《国民经济行业分类（GB/T4754-2017）》，公司主营业务及本次募投项目属于汽车制造业下的汽车零部件及配件制造（分类代码 C3670），属于国家发改委颁布的《产业结构调整指导目录（2024 年本）》中的“鼓励类”产业“智能汽车关键零部件及技术”，符合国家产业政策，不存在需要取得主管部门意见的情形。本次发行满足《注册管理办法》第三十条关于符合国家产业政策和板块定位（募集资金主要投向主业）的规定。

根据《国务院关于进一步加强对淘汰落后产能工作的通知》（国发〔2010〕7号）、《关于印发〈淘汰落后产能工作考核实施方案〉的通知》（工信部联产业〔2011〕46号）、《国务院关于化解产能严重过剩矛盾的指导意见》（国发〔2013〕41号）、《2015年各地区淘汰落后和过剩产能目标任务完成情况》（工业和信息化部、国家能源局公告2016年第50号）、《关于做好2018年重点领域化解过剩产能工作的通知》（发改运行〔2018〕554号）、《关于做好2019年重点领域化解过剩产能工作的通知》（发改运行〔2019〕785号）、《关于做好2020年重点领域化解过剩产能工作的通知》（发改运行〔2020〕901号）等，发行人的主营业务及本次发行的募集资金投资项目均不属于上述文件认定的产能过剩、落后类、淘汰类行业范围。

四、本次募集资金投资项目新增固定资产及无形资产情况

公司本次发行计划投资于中西部基地项目、惠南二期项目及智算中心及舱驾融合平台研发项目。本次募投项目建成后，发行人将新增房屋建筑物及机器设备等固定资产原值合计约 462,655.00 万元，新增软件等无形资产原值 25,200.00 万元，具体如下表：

单位：万元

项目名称	具体项目	投资总额
中西部基地项目	土地购置款	10,000.00
	场地建设投入金额	62,300.00
	设备投入金额	89,700.00
	工程建设其他费用	4,000.00
	小计	166,000.00
惠南二期项目	场地建设投入金额	68,600.00
	设备投入金额	164,200.00
	工程建设其他费用	3,700.00
	小计	236,500.00
智驾项目	中心机房装修	8,600.00
	新增设备金额	61,555.00
	新增无形资产金额	15,200.00
	小计	85,355.00
合计		487,855.00

公司本次募投项目新增固定资产和无形资产主要为房屋建筑物、机器设备和土地使用权等，新增固定资产折旧及无形资产的摊销遵照公司现有会计政策中对于固定资产折旧方法、使用年限的规定以及无形资产摊销的规定进行测算。公司采用平均年限法计提折旧与摊销，相关会计政策符合《企业会计准则》的相关规定。

公司的募投项目存在一定的建设期，根据募投项目效益测算，募投项目转固后新增折旧摊销费用占项目达产后新增营业收入和净利润的比例如下：

单位：万元

项目	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8
本次募投	4,612.96	9,293.19	16,979.17	29,082.24	37,166.51	39,956.20	39,956.20

项目	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8
项目折旧摊销总额(a)							
对营业收入的影响							
现有营业收入-不含募投项目(b)	2,190,800.26	2,190,800.26	2,190,800.26	2,190,800.26	2,190,800.26	2,190,800.26	2,190,800.26
新增营业收入(c)	147,733.19	590,932.75	886,399.13	1,347,376.17	1,891,108.55	2,139,374.55	2,304,885.21
预计营业收入-含募投项目(d=b+c)	2,338,533.44	2,781,733.01	3,077,199.38	3,538,176.43	4,081,908.80	4,330,174.80	4,495,685.47
折旧摊销额占预计营业收入的比例(a/d)	0.20%	0.33%	0.55%	0.82%	0.91%	0.92%	0.89%
对净利润的影响							
现有净利润-不含募投项目(e)	154,157.40	154,157.40	154,157.40	154,157.40	154,157.40	154,157.40	154,157.40
新增净利润(f)	1,202.07	20,878.02	29,058.15	51,407.27	84,287.55	103,477.67	118,611.17

项目	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6	T+7	T+8
预计净利润-含募投项目 (g=e+f)	155,359.47	175,035.42	183,215.55	205,564.67	238,444.95	257,635.07	272,768.56
折旧摊销额占预计净利润的比例 (a/g)	2.97%	5.31%	9.27%	14.15%	15.59%	15.51%	14.65%

注：各募投项目建设初始时间不一致，为统一测算，假设最早动工的项目建设期第一年为T年，预计T+8年各募投项目陆续达产，因此测算截至T+8年。

发行人本次募投项目投产后产生的经济效益较好，根据上表测算，折旧摊销占预计营业收入的比例为0.20%-0.92%，折旧摊销占预计净利润的比例为2.97%-15.59%，新增的折旧摊销费用对发行人经营业绩的影响相对较小。

综上所述，本次募投项目新增折旧费用对发行人财务状况和经营成果的影响相对有限，随着公司未来业务的持续快速发展，预计对公司未来经营业绩不构成重大影响。

五、本次募集资金用于研发投入的情况

本次募投项目中，智驾项目存在购置研发设备及无形资产、场地建设费用及投入预备费的情形，具体情况如下：

单位：万元

序号	投资项目	投资总额	占比	拟使用募集资金	占比
1	建设投资	85,355.00	98.00%	70,400.00	97.78%
1.1	中心机房装修	8,600.00	9.87%	8,600.00	11.94%
1.2	新增设备金额	61,555.00	70.67%	46,600.00	64.72%
1.3	新增无形资产金额	15,200.00	17.45%	15,200.00	21.11%
2	预备费	849.00	0.97%	704.00	0.98%
3	人员工资及福利费	896.00	1.03%	896.00	1.24%

4	项目总投资	87,100.00	100.00%	72,000.00	100.00%
---	-------	-----------	---------	-----------	---------

由上表，智驾项目研发投入主要为设备及无形资产购置，上述设备及无形资产用途主要系优化公司研发条件及算力能力，进一步巩固公司技术的领先地位和核心竞争力，暂无明确的研发项目投入计划。智驾项目的可行性、投资预算及时间安排参见本募集说明书本节之“二、本次募集资金投资项目的的基本情况、必要性及可行性分析”之“（三）智算中心及舱驾融合平台研发项目”相关内容。

智驾项目中场地装修、设备购置及软件购置均为资本性支出并形成相关资产，其余研发投入如预备费、人工工资等将全部予以费用化，不存在拟将研发费用资本化的情形，会计处理符合《企业会计准则》的相关规定。

六、发行人的实施能力及资金缺口的解决方式

（一）发行人的实施能力

1、人员储备

公司注重人才团队的搭建和企业文化的建设，目前形成了稳定的多层次的优秀人才团队。截至 2024 年 9 月末，公司的研发人数增加至 4,238 人，研发人员占公司总人数 45.97%。基于业务需求和人才培养，公司成立了学习发展中心，通过培训规划和实施落地，旨在推动落实人才发展战略，为员工提供成长与职业发展最佳平台，始终关注员工的全职业生涯发展，助力公司战略目标达成和业务的可持续发展。公司拥有丰富的人才储备与完善的人才培养机制，能够保证本次募投项目的顺利实施。

2、技术储备

公司高度重视自主研发与创新能力，并持续优化研发效能。公司已在新加坡、德国、日本、北京、上海、深圳、广州、成都、南京等地同时设有研发分部。公司已自主掌握智能座舱、智能驾驶全栈设计等能力。2023 年，公司研发投入 20.29 亿元，占营业收入的比例为 9.26%。

公司在知识产权布局、技术标准制定方面持续发力，累计申请专利超过 3,200 项，为全国汽车标准化技术委员会、中国汽车工业协会标准法规工作委员会和全国信息安全标准化技术委员会委员，主导或参与的国内外技术标准发布数累计超

80 项。2023 年，公司主导发布的技术标准包括《自主代客泊车场地试验方法》《智能座舱标准体系研究报告》等，参与发布的技术标准包括《道路车辆局域互联网络（LIN）》系列标准、《车载无线通信终端》标准等，规范行业和产品发展。

随着数字化转型的深入推行，公司通过应用 PLM（产品生命周期管理）和 ALM（研发应用生命周期管理系统）等项目、产品和软件的全生命周期管理体系，全面实施敏捷开发，陆续获得 ASPICE CL2、CL3（汽车行业软件过程改进和能力评估模型）国际认证，汽车领域的软件开发能力达到国际先进水平。

公司具备丰富的技术储备，能够保证本次募投项目的质量水平，本次募投项目实施具备坚实的技术基础。

3、市场储备

公司基于多年的核心技术积累和丰富的产品组合，结合行业和客户等方面的资源优势，打造上下游相互依存、共同发展的生态圈，与众多国内外车企已经建立长久、稳定的合作关系。公司客户群体主要包括理想汽车、奇瑞汽车、吉利汽车、广汽埃安、长城汽车、小鹏汽车、比亚迪、上汽乘用车、广汽乘用车等自主品牌客户；一汽-大众、上汽大众、广汽丰田、一汽丰田、上汽通用汽车等合资品牌客户；马自达、大众集团、卡特彼勒、丰田汽车、斯特兰蒂斯集团、奥迪等海外客户。公司市场储备可以满足本次募投项目的要求。

综上所述，公司在智能座舱及智能驾驶等领域具有强大的核心竞争力和领先的行业地位，在人员、技术、市场等方面均具有充分的资源储备，能够保证本次募投项目的顺利实施。本次募投项目投产后，公司将进一步提升企业品牌影响力及行业内的知名度，提升企业的综合竞争优势。

（二）资金缺口的解决方式

本次募集资金投资项目总投资额为 574,300.00 万元，拟使用募集资金金额为 **439,880.00** 万元，扣除发行费用后的募集资金净额拟投资于募投项目，剩余缺口资金拟使用公司自有或自筹资金。本次发行的募集资金到位前，公司可以根据募集资金投资项目的实际情况，以自筹资金先行投入，并在募集资金到位后予以置换。

七、本次募集资金投资项目与公司现有业务、发展战略及前次募投项目的关系

发行人前次募投项目与本次募投项目主要产品情况如下：

项目	项目名称	建设内容
前次募投项目	汽车电子智能工厂建设项目	生产车载信息娱乐系统、车载空调控制器、驾驶信息显示系统等汽车电子产品
	汽车电子移动互联技术集成产业化建设项目	
	汽车电子移动互联技术研发中心建设项目	提升公司技术创新体系，紧密围绕公司的主营业务，对具有重要应用前景的科研成果进行系统化、配套化和工程化研究开发，为公司可持续发展提供技术保障
	补充流动资金	不适用
本次募投项目	中西部基地项目	生产显示屏、智驾域控、座舱域控、车载信息娱乐系统等汽车电子产品
	惠南二期项目	
	智驾项目	强化现有的算力基础设施，提升算力服务能力；新增多个高水平实验室，配备一批先进的研发设备，支持智能座舱、智能驾驶等领域多个项目的开发，提高公司的研发实力，良好布局前瞻性技术研发储备，提升公司的技术实力，确保公司整体技术的行业领先地位

德赛西威是领先的移动出行科技公司之一。公司致力于成为未来出行变革引领者，引领汽车行业发展趋势，深度聚焦于智能座舱、智能驾驶和网联服务三大领域的高效融合，持续开发高度集成的智能硬件和领先的软件算法，为全球客户提供安全、舒适、高效的移动出行整体解决方案和服务。本次募集资金投资项目为中西部基地项目、惠南二期项目和智驾项目。

由上表可知，本次向特定对象发行股票的募集资金投资的项目与前次募投项目均围绕公司主营业务开展，聚焦公司现有智能座舱及智能驾驶核心产品，系对公司主营业务的拓展和完善，是公司完善产业布局的重要举措，符合国家有关产业政策以及未来公司整体战略发展方向。通过本次募集资金投资项目的实施，将进一步提升公司的市场竞争力，实现长期可持续发展。

八、本次发行对公司经营管理和财务状况的影响

(一) 对公司经营管理的影响

本次向特定对象发行股票募集资金投资项目符合国家产业政策以及公司整

体发展战略的需要,有利于公司把握市场机遇、聚焦汽车智能化、网联化的发展战略、完善产品结构满足出行变革需求,提升公司整体核心竞争力和持续发展能力,并为实现公司战略发展目标提供资金保障。

本次向特定对象发行股票募集资金投资项目完成后,公司盈利能力和综合竞争力将进一步得到提升,公司资本结构和财务稳健性将进一步改善,符合公司长期发展战略的需要及全体股东的利益。

(二) 对公司财务状况的影响

本次向特定对象发行股票募集资金到位后,一方面,公司资产总额和净资产总额将同时增加,公司资金实力将得到有效提升,有利于降低资产负债率,优化公司财务结构,提高公司财务稳健性和抗风险能力。另一方面,由于本次向特定对象发行股票发行完成后公司的总股本将增加,而募集资金投资项目产生的经营效益在短期内可能无法体现,因此公司的每股收益在短期内存在被摊薄的可能性。后续伴随本次募集资金投资项目的顺利实施,将为公司的持续发展提供有力支持和保障,增强公司市场竞争能力,进一步增强公司经营业绩。

九、本次募集资金是否存在用于补充流动资金的情形

发行人本次募投项目不存在补流项目,拟将募集资金 46,980.00 万元用于其余募投项目中的非资本性支出,占本次发行募集资金总额的 10.68%。其中项目预备费 4,629.00 万元、人员工资及福利 896.00 万元、项目铺底流动资金 41,455.00 万元。该等非资本性支出规模符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的规定。

发行人本次募投项目不存在补流项目,募集资金用于非资本性支出的规模不超过募集资金总额的百分之三十,符合相关政策和法律法规,具有可行性。

十、可行性分析结论

公司本次向特定对象发行股票投资项目符合国家产业政策和法律法规的规定,符合公司所处行业现状和未来发展趋势,符合公司整体发展战略规划。公司始终坚持长期主义,践行“以投资者为本”理念,与投资者共享经营发展成果。本次募集资金投资项目具备良好的市场发展前景和经济效益,募集资金投资项目的实施有利于增强公司的长期盈利能力,有利于改善公司财务结构,充实公司资

金实力，提升公司可持续发展能力，进一步回报投资者。

综上所述，本次向特定对象发行股票募集资金投资项目具备必要性和可行性，符合公司及全体股东的利益。

第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行后对上市公司业务及资产、公司章程、股东结构、高管人员结构、业务结构的影响

(一) 本次发行后对上市公司业务及资产的影响

本次向特定对象发行股票在扣除发行费用后拟用于德赛西威汽车电子中西部基地建设项目（一期）、智能汽车电子系统及部件生产项目以及智算中心及舱驾融合平台研发项目。本次向特定对象发行股票募集资金投资项目均与公司的主营业务相关，公司的主营业务保持不变，不涉及公司业务及资产的整合。本次向特定对象发行股票将进一步提升公司市场竞争能力，充实资本实力，优化资本结构，提高公司财务稳健性，符合公司长远发展目标和全体股东的利益。

若未来存在业务及资产整合计划，公司将按照相关法律法规的要求，依法履行批准程序和信息披露义务，切实保护公司及中小投资者的合法权益。

(二) 本次发行后公司章程的变动情况

本次发行完成后，公司注册资本和股本将相应增加，公司《公司章程》需要根据股本的变化情况等相应的修改，并办理工商变更登记。除此之外，截至本募集说明书出具日，公司尚无其他因本次发行而修改或调整《公司章程》的计划。

(三) 本次发行后公司股东结构变动情况

本次发行前，公司无控股股东、实际控制人。截至 2024 年 9 月 30 日，公司前两大股东德赛集团及惠创投控制发行人股份比例分别为 28.31% 及 26.49%。根据惠州市国资委、德恒实业、惠创投、德赛集团于 2024 年 1 月 19 日签署的《协议书》，惠创投以及德赛集团均承诺不谋求德赛西威公司董事会控制权。本次发行完成后，将使公司股东结构发生一定变化，但不会导致公司无控股股东、无实际控制人的状态发生变化。

(四) 本次发行后公司高级管理人员的变动情况

公司暂无对高级管理人员进行调整的计划，公司不会因本次发行对公司高级

管理人员进行调整。若公司拟调整高级管理人员结构,将根据有关规定,履行必要的法律程序和信息披露义务。

(五) 本次发行后公司业务收入结构的变动情况

本次向特定对象发行股票募集资金投资项目既包括公司现有业务的扩产,也包括智算中心及舱驾融合平台研发项目,本次募集资金投资项目均与公司的主营业务相关,有利于公司现有主营业务的进一步做大做强,有利于公司的可持续发展,本次发行不会导致公司业务收入结构发生重大变化。

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

本次向特定对象发行股票募集资金到位后,公司总资产以及净资产规模均将有所增加,公司资产负债率将有所下降,有助于公司进一步提升资本实力,有利于提高公司财务稳健性,为公司可持续发展提供有力保障。

(二) 对公司盈利能力的影响

本次向特定对象发行股票募集资金到位后,公司总股本和净资产规模均将有所增加,短期内可能导致净资产收益率、每股收益等财务指标出现一定程度的下降。但本次发行完成后,公司资本实力将明显增强,财务稳健性将进一步提高,募集资金投资项目有助于提升公司的市场竞争力,随着募集资金投资项目未来逐步达产并产生效益,公司的市场竞争力、盈利能力以及经营业绩将持续提升。

(三) 对公司现金流量的影响

本次向特定对象发行股票募集资金到位后,公司的筹资活动现金流入将大幅增加。在募集资金开始投入募集资金投资项目后,投资活动现金流出也将逐步增加。随着募投项目的实施和经济效益的产生,募集资金投资项目有助于提升公司的竞争力,公司主营业务的盈利能力将进一步提高,经营活动现金流入将相应增加,公司整体的现金流状况将得到有效提升。

三、本次发行后公司与控股股东、实际控制人及其关联方之间业务关系、管理关系、关联交易及同业竞争等变化情况

本次发行完成前，公司不存在控股股东或实际控制人，公司与主要股东及其关联人之间的业务关系、管理关系、同业竞争情况均不会因本次发行而发生变化。本次向特定对象发行股票募集资金投资项目围绕公司主营业务展开。

因此，本次向特定对象发行股票不会导致公司与主要股东及其关联方之间产生同业竞争或关联交易，亦不会对公司与主要股东及其关联方之间现有的业务关系和管理关系产生影响。

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方占用的情形，或公司为控股股东及其关联人提供担保的情形

截至本募集说明书出具日，公司不存在资金、资产被主要股东及其关联方占用的情况，亦不存在为主要股东及其关联方违规提供担保的情形，公司资金、资产的使用或对外担保严格按照法律法规、规范性文件和公司章程的规定执行。公司不会因本次向特定对象发行股票而产生资金、资产被主要股东及其关联方占用以及为其违规提供担保的情况。

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

本次向特定对象发行股票完成后，公司的总资产和净资产规模将有所提高，公司的资产负债率将相应下降，有利于优化公司资本结构，提高公司财务稳健性。公司负债结构合理，不存在通过本次发行大量增加负债（包括或有负债）的情况，亦不存在负债比例过低、财务成本不合理的情况。

第五节 历次募集资金的运用

一、前次募集资金使用情况

发行人前次募集资金仅为 2017 年首次公开发行股票并上市。

(一) 前次募集资金基本情况

1、前次募集资金到位情况

经中国证监会 2017 年 11 月 29 日签发的证监许可[2017]2166 号文《关于核准惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司首次公开发行股票的批复》核准，公司获准向社会公开发行人民币普通股 10,000.00 万股，每股发行价格为人民币 20.42 元，共计募集资金人民币 2,042,000,000.00 元，扣除承销及保荐费用和其他股票发行费用人民币 70,213,584.91 元后，募集资金净额为人民币 1,971,786,415.09 元。上述募集资金于 2017 年 12 月 20 日缴纳到位，业经瑞华会计师事务所（特殊普通合伙）出具的瑞华验字【2017】48280006 号验资报告验证。

2、前次募集资金存放情况

截至本募集说明书出具日，发行人前次募集资金已使用完毕募集资金专户已全部注销，情况如下：

银行名称	银行账号	余额
中国工商银行股份有限公司惠州分行	2008020129886668868	已注销
中国建设银行股份有限公司惠州市分行	44050171863509998888	已注销
中国工商银行股份有限公司惠州分行	20080201296688888888	已注销
中国银行股份有限公司惠州分行	741946886889	已注销

(二) 前次募投使用情况

1、前次募集资金实际投资项目变更的情况

截至本募集说明书出具日，公司前次募集资金投资项目未发生变更。

2、前次募集资金投资项目延期情况

(1)公司于 2019 年 8 月 19 日召开第二届董事会第九次会议，审议通过《关于公司部分募投项目延期的议案》，决议将“汽车电子智能工厂建设项目”和

“汽车电子移动互联技术研发中心建设项目”的预定完工日期延长至 2021 年 6 月。主要系 2018 年与 2019 年上半年，中国乘用车产销量均出现同比下滑，汽车零部件企业普遍业绩承压，市场环境严峻，因此公司根据市场预期，对募投项目的投资节奏进行适当的调整。同时，公司着力改造、完善现有产线，提升生产效率。

(2) 2021 年 4 月 13 日，公司召开的第二届董事会第十七次会议和第二届监事会第十五次会议，审议通过了《关于募投项目延期及使用部分闲置募集资金暂时补充流动资金的议案》，同意将募投项目“汽车电子移动互联技术集成产业化建设项目”的预定完工日期调整至 2022 年 6 月。公司根据市场预期，计划对汽车电子移动互联技术集成产业化建设项目的投资节奏进行适当的调整，同时，公司着力改造、完善现有生产设备，提升生产效率。

发行人董事会、监事会已审议通过上述延期事项，独立董事已发表同意的意见，时任保荐人国信证券已针对延期事项出具核查意见。

二、发行人无需编制前次募集资金使用情况报告

根据中国证监会《监管规则适用指引——发行类第 7 号》的规定：“前次募集资金使用情况报告对前次募集资金到账时间距今未满五个会计年度的历次募集资金实际使用情况进行说明，一般以年度末作为报告出具基准日，如截止最近一期末募集资金使用发生实质性变化，发行人也可提供截止最近一期末经鉴证的前募报告。……会计师应当以积极方式对前次募集资金使用情况报告是否已经按照相关规定编制，以及是否如实反映了上市公司前次募集资金使用情况发表鉴证意见。”

发行人最近五个会计年度内不存在通过配股、增发、向特定对象发行股票，可转换公司债券等证券品种募集资金，公司前次募集资金到账时间距今已超过五个完整的会计年度，根据前述规定，公司本次向特定对象发行股票无需编制前次募集资金使用情况报告，也无需聘请具有证券、期货相关业务资格的会计师事务所出具前次募集资金使用情况鉴证报告。

第六节 与本次发行相关的风险因素

投资者在评价公司本次向特定对象发行 A 股股票时，除本募集说明书提供的其他各项资料外，应特别认真考虑下述各项风险因素：

一、公司经营风险

(一) 行业竞争的风险

伴随汽车行业电动化、网联化、智能化、共享化带来的技术迭代和产业升级，市场参与者亦持续加大研发投入和完善产品布局，市场新进者逐步涌现。若公司不能紧紧把握行业发展机遇以及前沿技术变革趋势，持续保持产品质量的稳定性以及核心技术的先进性，公司核心竞争能力将有所减弱。此外，若下游新能源汽车行业因竞争日趋激烈而出现大幅降价，则存在将竞争压力传导至上游供应链的风险。上述行业竞争的风险可能对公司的经营业绩产生不利影响。

(二) 境外原材料采购的风险

公司目前部分电子元器件原材料供应商为境外厂商，报告期内，发行人境外原材料采购金额分别为 354,015.89 万元、585,704.90 万元、788,288.15 万元以及 844,287.93 万元，分别占各期采购金额比例为 49.07%、49.61%、50.02% 以及 57.75%。若主要境外原材料出口国的贸易政策或汇率波动发生不利变化情形，则可能影响发行人境外原材料采购，从而对发行人经营业绩产生不利影响。

(三) 产业政策的风险

为促进智能汽车产业的持续健康发展，我国对汽车行业产品的产品准入、质量管控标准以及安全性标准日趋严格。未来若伴随城市交通压力的逐步增加或新能源汽车安全事故异常发生，汽车行业可能因受到限购、限行、面临更加严格的产品准入、质量管控、技术标准而受到不利影响，从而传导至上游汽车零部件及配件制造企业，使得汽车行业上游企业利润空间缩窄，对公司经营业绩产生不利影响。

(四) 国际业务开展的风险

近年来，公司加速国际化市场布局，境外市场拓展逐步拓展，公司境外销售

规模持续增长，2021-2023 年度以及 2024 年 1-9 月，公司境外营业收入分别为 78,043.10 万元、110,981.49 万元、164,366.09 万元以及 124,197.05 万元，占当期营业收入比例分别为 8.16%、7.43%、7.50%以及 6.55%。由于公司的国际业务受人民币汇率波动、国际政治经济形势、贸易保护政策、业务所在国法律法规等诸多因素的影响，公司的海外业务和海外投资仍具有一定程度的不确定性和风险。

(五) 质量管控的风险

公司生产的汽车电子产品具有精密度和可靠性高、使用寿命长的特点。公司汽车电子产品从研发设计、供应商管理、生产制造到产品交付全过程均需要严格的安全控制及检测程序。公司可能因不确定或不可控因素导致出现产品质量问题，从而可能会引发产品召回、经济赔偿或重大产品质量诉讼纠纷的问题，进而对公司的业务拓展和持续经营带来风险。

(六) 研发成果不及预期的风险

目前，汽车行业正在经历电动化、智能化、网联化以及共享化变革，在此行业变革背景下，新兴技术如人工智能技术、高算力技术、物联网技术、新能源技术等在汽车行业的应用更加广泛，智能驾驶相关法规亦在不断完善，汽车电子厂商可能面临产品准入、质量管控、技术标准逐步提升的挑战。因此，对于汽车电子厂商而言，持续性的研发投入和高效的创新能力是维持业务发展以及提高公司核心竞争力的关键要素。由于近年来下游市场需求变化较快，下游整车厂商对汽车电子厂商快速响应能力要求逐步提高，汽车电子产品开发周期逐步缩短，若公司研发成果不及预期，将可能对公司经营业绩产生一定不利影响。

(七) 存货跌价风险

截至 2021 年末、2022 年末、2023 年末及 2024 年 9 月末，公司存货账面价值分别为 203,473.04 万元、341,615.08 万元、325,994.28 万元和 400,250.76 万元，占总资产的比例分别为 20.04%、24.83%、18.10%和 20.72%，整体存货金额及占比较高。较高的存货金额对公司流动资金占用较大，可能导致一定的存货积压风险，且由于近年来宏观经济存在一定波动且市场竞争有可能加剧，若未来遇到管理不善或者客户需求发生重大变动，公司可能面临存货跌价损失影响整体利润的风险。

(八) 经营业绩增速放缓和盈利水平下滑的风险

2021-2023 年度以及 2024 年 1-9 月, 发行人各期实现营业收入分别为 956,943.45 万元、1,493,290.58 万元、2,190,800.26 万元以及 1,897,476.54 万元, 保持较高速增长, 各期分别实现营业利润为 85,667.02 万元、115,839.71 万元、153,672.79 万元以及 147,142.92 万元, 营业利润持续增长。由于发行人经营业绩受到上游核心原材料供应情况、所处汽车电子行业竞争格局、下游汽车行业发展、宏观经济波动、国际贸易摩擦、发行人技术创新能力以及与客户合作模式等内外部因素影响。若未来发行人未能紧跟行业技术迭代、上游原材料供应紧张或价格上涨、下游竞争加剧、合作模式变化以及宏观经济等因素发生重大不利变化, 则可能导致发行人未来经营业绩面临增速放缓、**毛利率水平**下降的风险。若上述风险因素出现极端情况或多种风险因素集中释放, 则发行人经营业绩可能面临下滑的风险。

(九) 应收账款回收风险

截至 2021 年末、2022 年末、2023 年末及 2024 年 9 月末, 公司应收账款账面价值分别为 258,829.21 万元、446,358.83 万元、716,809.19 万元和 863,516.71 万元, 占总资产的比例分别为 25.50%、32.45%、39.79%和 44.70%, 公司应收账款坏账准备分别为 19,060.83 万元、27,691.83 万元、50,742.91 万元和 59,155.83 万元。随着公司经营规模的扩大, 应收账款余额可能进一步增加, 较高的应收账款余额会影响公司的资金周转效率、限制公司业务的快速发展。如果客户经营状况发生不利变化, 则公司应收账款发生坏账风险的可能性将会增加。

(十) 汽车行业周期性波动的风险

公司所处的汽车零部件及配件制造行业的持续发展和变迁主要依靠下游汽车产业的发展。汽车产业作为国民经济的支柱产业, 其发展亦受到宏观经济波动影响。全球宏观经济以及国内宏观经济的周期性波动将对汽车产业的上游原材料以及下游终端客户消费产生影响, 从而造成汽车行业存在周期性波动的风险。若未来受贸易环境变化及全球经济波动等因素的影响, 内外部经济环境发生不利变化, 则公司下游客户经营状况可能受到不利影响, 从而导致公司面临销售订单减

少、库存积压、货款收回困难等风险,对公司正常经营和持续发展产生不利影响。

(十一) 公司控制权变更风险

截至报告期末,公司前两大股东德赛集团及惠创投控制公司股份比例分别为 28.31%及 26.49%,其他股东持股比例较低且较为分散,目前公司为无控股股东、无实际控制人状态。根据惠州市国资委、德恒实业、惠创投、德赛集团于 2024 年 1 月 19 日签署的《协议书》,惠创投以及德赛集团均承诺不谋求德赛西威公司董事会控制权,自惠创投及德赛集团以外的德赛西威股东被监管部门认定为德赛西威的控股股东,或惠创投或德赛集团任意一方持股比例低于 10%时,上述承诺自动失效。若未来惠创投或德赛集团减持,或者其他股东被监管部门认定为公司的控股股东等情况发生,可能导致公司控制权发生变更的风险。

二、募集资金投资项目风险

(一) 募投项目实施不确定或实施效果不及预期的风险

公司本次募集资金投资项目是基于当前产业政策、市场环境、技术发展趋势等因素做出的。公司本次募集资金拟投向德赛西威汽车电子中西部基地建设项目(一期)、智能汽车电子系统及部件生产项目以及智算中心及舱驾融合平台研发项目,本次募投项目存在建设期。本次募集资金投资项目可能因为宏观环境变动、行业发展、政策环境、项目建设进度、设备供应、境外原材料供应或价格波动、市场需求、产品技术变迁等方面的变化,影响募投项目正常进展、导致项目未能达到预期的实施效果或技术研发不及预期,如果上述因素发生不可预见的不利变化,本次募集资金投资项目将面临实施效果不确定的风险。

(二) 募投项目新增产能消化的风险

由于募投项目的实施至产生效益需要一定时间间隔,产品销售的实现存在不确定性。若在募投项目实施过程中,宏观经济、产业政策、市场竞争格局、下游需求等因素发生重大不利变化,可能导致新增产能面临无法消化的风险。

三、管理风险

(一) 核心技术人员流失的风险

汽车电子产品具有科技含量高、技术复杂的特点,产品研发和技术创新是公

司持续、快速、稳定发展重要的基石。公司核心技术人员对公司过往的经营业绩作出了较大的贡献。如果公司未来在发展过程中出现核心技术人员流失,可能对公司正常经营和持续发展造成不利影响。

(二) 核心技术泄密的风险

公司产品的核心技术是公司核心竞争力的重要组成部分,公司在发展过程中,还积累了许多尚未公开的相关数据、技术信息以及生产工艺经验。如果发行人的核心技术泄密,在一定程度上将会对公司技术创新、新产品开发、生产经营产生不利影响。

(三) 经营管理的风险

本次向特定对象发行股票完成后,公司资产规模将进一步增加,这将对公司在市场开拓、资本运作、募集资金投资项目管理等方面提出了更高要求。若公司管理水平未能快速适应公司业务规模的快速扩张以及行业发展趋势,将可能导致公司竞争力降低,对公司发展构成一定的不利影响。

四、其他风险

(一) 股票价格波动风险

本次发行将对公司未来的生产经营和盈利情况产生一定影响,公司基本面的变化将影响股票的价格。另外,股票的价格还受到国家宏观经济状况、行业景气程度、投资者心理预期等多种因素影响,可能出现股价波动在一定程度上背离公司基本面的情况,提请投资者关注相关风险。

(二) 本次发行相关的审批风险

本次发行尚须满足多项条件方可完成,包括但不限于经深交所审核通过并经中国证监会同意注册。截至本募集说明书出具日,上述审批事项尚未完成。能否取得审议或审核通过及获准注册,以及获批时间,均存在不确定性,因此,本次发行方案能否最终成功实施存在不确定性。

(三) 关于本次发行摊薄即期回报的风险

本次发行完成后公司总股本增加,募集资金到位后公司净资产规模也将有所提高,但募集资金产生经济效益需要一定的过程和时间。因此,短期内公司的每

股收益和净资产收益率可能会出现一定幅度下降。公司特提请广大投资者注意公司即期回报被摊薄的风险,同时公司就即期回报被摊薄制定的填补措施不等于对公司未来利润做出保证。

第七节 与本次发行相关的声明

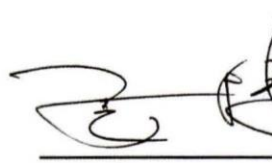
一、发行人及全体董事、监事、高级管理人员声明

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：



高大鹏



姜捷



李兵兵

罗翔



邱耀文



徐建



罗中良



熊明良



徐焕茹


惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司
2025年1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。

全体董事：

高大鹏

姜捷

李兵兵



罗翔

邱耀文

徐建

罗中良

熊明良

徐焕茹


惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司

2025年1月13日



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。

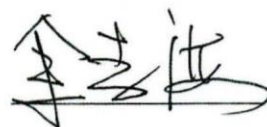
全体监事：



段拥政



夏志武



余孝海

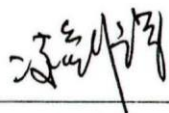


惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司

2025年1月13日

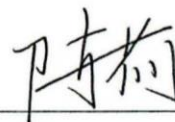
本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体非董事高级管理人员：



凌剑辉

杨勇



陈莉



章俊

惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司



2025年1月13日

二、发行人第一大股东声明

本公司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。

法定代表人：



姜捷

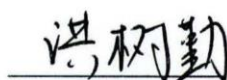


2025年1月13日

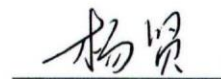
三、保荐人及其保荐代表人声明

本公司已对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:

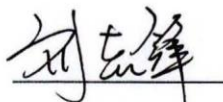


洪树勤



杨贤

项目协办人:



刘志锋

法定代表人:



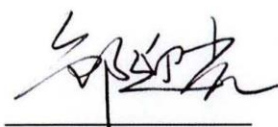
张佑君



保荐人总经理声明

本人已认真阅读募集说明书的全部内容，确认募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，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：



邹迎光



保荐人董事长声明

本人已认真阅读募集说明书的全部内容，确认募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，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

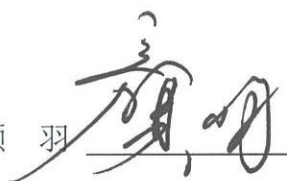


四、发行人律师声明

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。



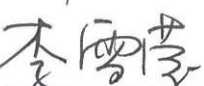
负责人: 颜羽



经办律师: 刘兴



李雪莹



2025年1月13日

五、会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读募集说明书,确认募集说明书内容与本所出具的审计报告等文件不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书中引用的审计报告等文件的内容无异议,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。

签字注册会计师:



欧昌献



郭春林



李华

会计师事务所负责人:



刘维

容诚会计师事务所(特殊普通合伙)



2023年1月13日

六、发行人董事会声明

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110号）《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17号）以及《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告[2015]31号）等法律法规、规范性文件的要求，为保障中小投资者的利益，公司对即期回报摊薄的影响进行了分析并制定了具体的填补回报措施，相关主体对公司填补回报措施能够得到切实履行作出了承诺。具体情况如下：

（一）公司应对本次向特定对象发行股票摊薄即期回报采取的具体措施

1、加强募集资金的管理，保障募集资金合理规范使用

公司将严格按照相关法律法规及《募集资金管理制度》的规定，规范募集资金的存放与使用，防范募集资金使用不当风险。本次募集资金到位后，将存放于董事会指定的募集资金专项账户；在募集资金使用过程中，公司董事会将定期对募集资金使用情况进行全面核查，确保募集资金合理规范使用。

2、加快推进募集资金投资项目建设，尽快实现项目预期效益

本次募集资金投资项目紧密围绕公司主营业务，符合国家产业政策和公司战略发展方向，具有良好的市场发展前景和经济效益。本次募集资金投资项目可有效提高公司主营业务能力、巩固市场地位、提升综合研发能力和创新能力。本次募集资金到位前，为尽快实现募集资金投资项目效益，公司将积极调配资源，力争提前完成募集资金投资项目的前期准备工作。本次募集资金到位后，公司将加快推进募集资金投资项目建设，合理统筹安排项目的投资建设进度，力争早日实现预期效益，降低本次发行导致的即期回报摊薄的风险。

3、不断完善公司治理结构，为公司持续发展提供制度保障

公司将严格按照《公司法》《证券法》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，董事会能够合规履行职权，独立董事能够尽职尽责，监事会能够独立有效行使对公司及董事、高级管理人员的监督权和检查权，保护公司尤其是中小投资者的合法权益，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。

4、严格执行现金分红政策，强化投资者回报机制

公司将根据《关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》和《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红（2023年修订）》的有关要求，严格执行公司章程的利润分配政策，并制定了《惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司未来三年（2024—2026年）股东分红回报规划》，强化投资回报理念，在符合利润分配条件的情况下，积极推动对股东的利润分配，给予投资者持续稳定的合理回报。

（二）相关主体对公司填补回报措施能够得到切实履行作出的承诺

1、公司董事、高级管理人员关于保证发行人填补即期回报措施切实履行的承诺

公司董事、高级管理人员承诺忠实、勤勉地履行职责，维护公司和全体股东的合法权益，并根据中国证监会等证券监管机构相关规定对公司填补即期回报措施能够得到切实履行作出如下承诺：

（1）本人承诺不以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）本人承诺未来公司如实施股权激励，拟公布的公司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）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；

（7）自本承诺函出具日至公司本次发行实施完毕前，若中国证监会等证券监管机构作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不

能满足中国证监会等证券监管机构的该等规定时,本人承诺届时将按照中国证监会等证券监管机构的最新规定出具补充承诺。

2、公司第一大股东及第一大股东实际控制人承诺

截至本承诺出具日,公司无控股股东、实际控制人。为维护公司和全体股东的合法权益,保障公司填补被摊薄即期回报措施能够得到切实履行,公司第一大股东广东德赛集团有限公司及第一大股东实际控制人承诺如下:

(1) 不越权干预公司经营管理活动,不侵占公司利益;

(2) 将切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本承诺,如违反本承诺或拒不履行本承诺给公司或股东造成损失的,同意根据法律法规及证券监管机构的有关规定承担相应法律责任;

(3) 自本承诺函出具日至公司本次发行股票实施完毕前,若中国证监会等证券监管机构作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的,且上述承诺不能满足中国证监会等证券监管机构的该等规定时,承诺届时将按照中国证监会等证券监管机构的最新规定出具补充承诺。

(本页无正文, 为本募集说明书《发行人董事会声明》之盖章页)

惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司董事会



2025 年 1 月 13 日