

中信证券股份有限公司
关于北京经纬恒润科技股份有限公司
2024 年度持续督导跟踪报告

中信证券股份有限公司（以下简称“中信证券”或“保荐人”）作为北京经纬恒润科技股份有限公司（以下简称“经纬恒润”或“公司”或“上市公司”）首次公开发行股票并在科创板上市的保荐人，根据《证券发行上市保荐业务管理办法》《上海证券交易所科创板股票上市规则》等相关规定，中信证券履行持续督导职责，并出具 2024 年度（以下简称“本持续督导期间”或“报告期”）持续督导跟踪报告。

一、持续督导工作概述

1、保荐人制定了持续督导工作制度，制定了相应的工作计划，明确了现场检查的工作要求。

2、保荐人已与公司签订保荐协议，该协议已明确了双方在持续督导期间的权利义务，并报上海证券交易所备案。

3、本持续督导期间，保荐人通过与公司的日常沟通、现场回访等方式开展持续督导工作，并于 2025 年 4 月 28 日-2025 年 4 月 30 日对公司进行了现场检查。

4、本持续督导期间，保荐人根据相关法规和规范性文件的要求履行持续督导职责，具体内容包括：

（1）查阅公司章程、三会议事规则等公司治理制度、三会会议材料；

（2）查阅公司财务管理、会计核算和内部审计等内部控制制度，查阅公司 2024 年度内部控制自我评价报告、2024 年度内部控制审计报告等文件；

（3）查阅公司与控股股东、实际控制人及其关联方的资金往来明细及相关内部审议文件、信息披露文件，查阅会计师出具的 2024 年度审计报告、关于 2024 年度控股股东及其他关联方占用发行人资金情况的专项报告；

（4）查阅公司募集资金管理相关制度、募集资金使用信息披露文件和决策程序文件、募集资金专户银行对账单、募集资金使用明细账、会计师出具的 2024 年度募集资金存放与使用情况鉴证报告；

（5）对公司高级管理人员进行访谈；

（6）对公司及其控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员进行公开信息查询；

（7）查询公司公告的各项承诺并核查承诺履行情况；

（8）通过公开网络检索、舆情监控等方式关注与发行人相关的媒体报道情况。

二、保荐人和保荐代表人发现的问题及整改情况

2024 年度，公司经营业绩有所下滑并出现亏损情形。如相关影响公司业绩的因素改善不达预期，公司可能继续面临业绩下滑或亏损的风险。为此，保荐人提请公司关注未来宏观经济环境变化、所属行业市场变化、下游客户需求变化以及对公司的经营业绩可能带来不利影响的其他因素。建议根据自身实际情况合理调整经营策略，进一步加强经营管理，防范相关经营风险。对于公司未来业绩波动的情况，公司应当及时做好相关信息披露工作，及时、充分地揭示相关风险，切实保护投资者利益。

同时，提请公众投资者注意相关投资风险。

三、重大风险事项

本持续督导期间，公司主要的风险事项如下：

（一）业绩大幅下滑或亏损的风险

公司 2024 年度归属于上市公司股东的净利润为-55,031.82 万元，较去年同期减少 33,306.16 万元。随着汽车智能化、电动化的加速发展，行业技术加速更新迭代，市场竞争愈发激烈，公司为满足客户日益提升的对新架构、新技术、新方案的需求，积极开拓产品与市场。报告期内，公司继续进行战略性研发投入，全年研发费用仍保持在较高水平，主要用于高潜领域技术攻关和技术升级以及高端人才引进。受研发投入费用化处理及市场转化周期影响，当期净利润暂时承压。

如公司未来无法将较高的研发投入成功转化为研发成果并改善毛利率水平，则公司的盈利能力会受到不利影响。

（二）核心竞争力风险

1、技术研发迭代风险

汽车行业的智能化和电动化对汽车电子市场的发展起到了推动作用，汽车电子技术的快速发展加剧了行业竞争程度，对行业参与方的技术研发水平和速度提出了更高的要求。公司提供的产品和服务具有技术水平高、涉及范围较广、研发周期长的特点，覆盖了客户在整车全生命周期内研发、生产和运营等不同场景下的技术需求。然而，公司的产品和技术研发受到诸如国内外政策、市场需求、行业竞争等多方面因素的影响，如公司未来无法持续保持自身技术研发水平的先进性，则有可能会对公司未来发展产生不利影响。

2、核心技术人员流失风险

公司围绕电子系统开展主营业务，技术复杂度较高，同时，随着行业竞争加剧，创新性以及产品和服务的质量也面临着更高要求。公司核心技术人员作为技术创新的坚强支撑，对于公司保持技术领先优势具有重要意义，是公司核心竞争力的关键组成部分。若公司无法持续完善并落实人才管理体系，则可能会导致核心技术人员流失，对公司的经营产生不利影响。

（三）经营风险

1、大客户集中度较高的风险

公司与吉利、一汽集团、北汽集团、江铃集团、上汽集团、东风集团、小米、安通林等国内外知名大型整车厂或一级供应商存在业务关系。报告期内，公司来自前五大客户的营业收入占当期营业收入的比重为 50.02%，客户集中度较高。一般情况下，整车厂在一款车的生命周期内，针对同一零部件会选择相对稳定的汽车电子厂商进行配套生产，如果未来公司的主要客户出现战略方向或布局规划调整、经营业绩波动、订单大量转移等情况，将对公司的业绩产生不利影响。此外，公司在巩固与现有客户合作的同时，在各业务领域积极拓展新客户，但市场开拓的周期、成效受到行业环境、客户规划、市场竞争等多重因素的影响。若公

司客户拓展工作进展低于预期或者客户拓展失败，将可能对公司未来经营业绩产生不利影响。

2、毛利率下滑风险

公司主营业务毛利率水平主要受客户和业务结构变化、产品销售价格变动、原材料采购价格变动、汇率波动、市场竞争程度等因素的影响。未来若上述影响因素发生重大不利变化，公司毛利率可能面临下降的风险，进而对公司盈利能力产生不利影响。

3、存货跌价的风险

报告期末，公司存货账面价值为 148,221.71 万元，占总资产的比例为 15.76%。存货中合同履约成本的账面价值为 65,254.01 万元，占存货的比例为 44.02%，占比较高，主要系汽车电子产品开发服务、研发服务及解决方案与高级别智能驾驶整体解决方案等业务执行及验收周期较长所致。上述业务在对应项目验收完成前，按实际发生的成本计入存货中的合同履约成本，随着公司业务规模的不断扩大，各期末尚未验收的项目持续增多，存货规模也随之上升。未来若因履约方无法按照合同约定支付款项，有可能导致公司存货跌价，对公司经营业绩产生不利影响。

4、应收账款坏账风险

截至报告期末，公司的应收账款净额为 183,044.79 万元，占公司营业收入的 33.03%。随着公司经营规模的扩大，在信用政策不发生改变的情况下，期末应收账款余额仍会保持较大金额且进一步增加。如果欠款客户出现重大经营风险、发生无力支付款项的情况，公司可能面临应收账款无法回收而给公司造成损失的情形。

（四）财务风险

1、税收优惠政策变化的风险

报告期内，公司及部分子公司享受高新技术企业 15%的企业所得税优惠税率，同时，母公司及部分子公司还享受研发费用加计扣除。若国家的税收优惠政策调整，或公司及部分子公司未来不能持续通过高新技术企业认定，将会对公司

的经营业绩造成不利影响。

2、汇率波动的风险

为积极开展海外业务、服务海外客户，公司在美国、欧洲、马来西亚等地设有子公司。公司的部分产品销售以及原材料的采购均以外币作为结算工具，由于人民币汇率与国际政治、经济环境紧密相关，存在一定的不确定性，因此存在受汇率影响的风险。随着公司业务规模的持续扩大，未来若人民币对主要结算货币的汇率产生剧烈波动，可能会产生汇兑损失，进而影响公司的财务状况和经营业绩。

（五）行业风险

公司为综合型的电子系统科技服务商，服务于汽车、无人运输等领域，受下游汽车消费市场影响大。全球经济和国内宏观经济的周期性波动、不可抗力等突发经济扰动都会对我国汽车生产和消费带来影响。如果未来下游汽车消费需求收缩，则可能给公司的生产经营带来较大不利影响。

（六）宏观环境风险

报告期内，受不可抗力、地缘政治冲突等诸多因素的影响，贸易保护主义抬头，全球经济的不确定性显著提高。虽然中国宏观经济的前景向好，但经济的平稳运行仍然面临较多挑战。若因不可抗力、地缘政治冲突等不利因素，导致宏观经济的走势受到较为严重的影响，则公司的经营发展可能会随之受到较大影响。

四、重大违规事项

基于前述保荐人开展的持续督导工作，本持续督导期间，保荐人未发现公司存在重大违规事项。

五、主要财务指标的变动原因及合理性

（一）主要会计数据

单位：元

主要会计数据	2024年	2023年	本期比上年同期增减(%)
营业收入	5,541,122,189.63	4,677,580,155.40	18.46
归属于上市公司股东的净利润	-550,318,210.96	-217,256,574.55	不适用

归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-618,400,739.73	-283,809,420.65	不适用
经营活动产生的现金流量净额	-537,534,363.71	-559,288,381.00	不适用
主要会计数据	2024年末	2023年末	本期末比上年同期末增减(%)
归属于上市公司股东的净资产	4,183,518,680.54	4,961,783,764.76	-15.69
总资产	9,407,025,551.04	9,327,735,166.29	0.85

(二) 主要财务指标

主要财务指标	2024年	2023年	本期比上年同期增减(%)
基本每股收益(元/股)	-4.78	-1.82	不适用
稀释每股收益(元/股)	-4.78	-1.82	不适用
扣除非经常性损益后的基本每股收益(元/股)	-5.37	-2.38	不适用
加权平均净资产收益率(%)	-12.33	-4.21	不适用
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率(%)	-13.86	-5.50	不适用
研发投入占营业收入的比例(%)	22.36	22.88	减少0.52个百分点

1、归属于上市公司股东的净利润变动原因说明：主要系报告期内成本、费用增加所致；

2、加权平均净资产收益率变动原因说明：主要系报告期内净利润下降所致；

3、基本每股收益、稀释每股收益下降原因说明：主要系报告期内净利润下降所致。

六、核心竞争力的变化情况

(一) 公司的核心竞争力

1、三位一体的协同化业务布局

公司通过“电子产品+研发服务及解决方案+高级别智能驾驶整体解决方案”三大业务板块的深度融合，构建了覆盖电子系统全生命周期的闭环能力。各项业务间底层技术复用性强，客户群体与场景高度协同，形成“需求洞察-技术验证-产品迭代-场景落地”的正向循环。基于对整车电子电气架构、网络架构的深刻理解，公司开发了涵盖智能驾驶、智能网联、智能座舱等六大类电子产品，并依

托港口 MaaS 等场景化解决方案实现技术快速验证，加速 SOA 架构、车载 HPC、5G T-BOX、车身域控等前沿领域突破。

2、金字塔型人才结构与组织效能

公司的愿景是成为国际一流的电子系统科技服务商，坚持“价值创新，服务客户”的管理理念，搭建覆盖清华大学、北京航空航天大学、北京理工大学、吉林大学等顶尖院校的多元化人才梯队。截至报告期末，研发及技术人员占比达 77.60%，硕士及以上学历员工占比 55.97%，形成“基础研究-工程转化-量产交付”的完整能力链。通过事业部制管理与定制化职业发展体系，持续激发团队自驱力，有力地支撑技术创新、产品研发和经营管理。

3、全栈式技术开发与验证能力

公司具备开发汽车电子产品的全栈能力，覆盖电子、光学、机械等不同领域。在系统及子系统开发方面（包含结构、硬件、软件等），团队具备需求开发能力，基于可靠性、功能安全、信息安全等需求的方案及详细设计能力，仿真及验证等基于 V 模型的全栈能力；在软件方面，基于 MCU、SoC 等硬件平台的基础软件和应用层软件开发，具有较高的技术成熟度和丰富的开发实践经验；在测试方面，技术及工具可覆盖硬件合格性测试、软件单元测试、软件静态分析、软件集成测试、软件合格性测试、系统集成测试、系统合格性测试等产品级测试需求，同时可提供整车网络、合格性测试等测试咨询服务。以智能辅助驾驶业务为例，公司具有电子产品开发全栈式解决能力，包括硬件（硬件与机械结构）、底层软件（AUTOSAR CP）、操作系统与中间件（QNX 与 AUTOSAR AP）、核心算法等成熟的设计能力，可匹配适用不同算力平台，在感知、预测、规划、控制的核心技术模块拥有自主研发的实力和技术积累。

4、工具链驱动的软件生态壁垒

公司基于十余年的汽车行业软件开发经验积累和对行业技术趋势的深刻理解，为客户提供全自主嵌入式软件平台，包含 AUTOSAR 软件、服务中间件、信息安全软件，并基于复杂控制器，提供系统开发集成服务，未来将推出针对车辆场景的 Vehicle OS。公司积极响应国家自主化方针，不仅全栈自研嵌入式软件

平台，而且率先布局国产芯片生态，近几年累计为多家国产芯片提供嵌入式软件平台解决方案， 公司通过十余年的产品实践经验和针对自动化及测量系统标准协会 ASAM、国际标准化组织 ISO、美国汽车工程师学会 SAE 等主流汽车相关标准的工程化应用，自主研发了十余款汽车电子领域软件产品，包括面向汽车 CAN(FD)/LIN/Ethernet 总线设计分析和仿真的工具软件 V 系列、面向汽车研发生产和售后诊断的工具软件 D 系列、面向汽车测试的工具软件 T 系列产品。同时针对智能网联和软件定义汽车的行业发展趋势，公司也在积极进行智能辅助驾驶研发测试云产品的研发工作，持续为客户提供高效、易用的汽车电子工具软件产品。目前团队在积极拥抱大模型，提高软件易用性，为用户带来更好体验。

5、智能制造与质量管理双体系护航

公司拥有国际领先的质量管理体系，秉承“价值创新，服务客户”的理念，坚持“客户第一”的宗旨，已经获得 IATF16949（质量管理体系—汽车行业生产件与相关服务件的组织实施）和 ISO14001（环境管理体系）的最新认证；结合公司“三位一体”的战略，先后导入了 CMMI（能力成熟度模型集成）、ASPICE、ISO26262（道路车辆功能安全体系标准）、SOTIF（道路车辆预期功能安全）、TISAX（可信信息安全评估交换机制）等认证，为功能安全、信息安全、预期功能安全类产品保驾护航。公司拥有独立的测试团队，可以进行单元、功能、集成、产品和系统级别测试；中心实验室获得中国合格评定国家认可委员会 CNAS 认证，覆盖电性能、环境、耐久和 EMC 等试验验证，保障产品卓越性能。

公司在江苏南通、天津、江西南昌和马来西亚建设有 4 座生产工厂，拥有 27 条 SMT 产线，82 条组装产线，年总体产能超过四千万个控制器。其中，天津新工厂于 2024 年 8 月建成投产，在实现老工厂产线向新工厂转移的同时，布局全新 SMT 产线，补齐复杂工艺制程；布局智能料仓+AGV 运输模式，打造全新的智能仓储循环；新建两条全自动化组装线体，进一步保障生产交付能力。完善的产线布局 and 高度自动化设备及管理有助于全面提升产品质量，保证产品交付的及时性，降低制造成本。

公司在智能制造与质量管理双体系护航下，逐步向世界一流电子系统科技服务商迈进。

（二）核心竞争力变化情况

本持续督导期间，保荐人通过查阅同行业上市公司及市场信息，查阅公司招股说明书、定期报告及其他信息披露文件，对公司高级管理人员进行访谈等，未发现公司的核心竞争力发生重大不利变化。

七、研发支出变化及研发进展

（一）研发支出变化

单位：元

	本年度	上年度	变化幅度（%）
费用化研发投入	1,038,776,372.89	968,084,667.17	7.30
资本化研发投入	200,237,328.92	102,063,514.43	96.19
研发投入合计	1,239,013,701.81	1,070,148,181.60	15.78
研发投入总额占营业收入比例（%）	22.36	22.88	减少 0.52 个百分点
研发投入资本化的比重（%）	16.16	9.54	增加 6.62 个百分点

报告期内，公司继续进行战略性研发投入，全年研发费用仍保持在较高水平，主要用于高潜领域技术攻关和技术升级以及高端人才引进。

（二）研发进展

截至报告期末，公司主要在研项目的情况如下所示：

单位：万元

序号	项目名称	预计总投资规模	本期投入金额	累计投入金额	进展或阶段性成果	拟达到目标	技术水平	具体应用前景
1	先进驾驶员辅助系统开发项目	不适用	13,673.59	46,498.11	该项目针对自动驾驶需求设计，支持摄像头、毫米波雷达、激光雷达、高精地图及驾驶员监控等信息接入，可实现的主要功能包括：驾驶员确认换道 DCLC、高速公路驾驶辅助 HWP、交通拥堵驾驶辅助 TJA 等。	该项目拟开发先进驾驶辅助系统 ADAS 控制器产品，该产品利用安装于车上的各种传感器，收集车内外的环境数据，进行静、动态物体的辨识与追踪等技术处理，进行多传感器信息融合，提高驾驶安全性。	国内先进	L2+ 高速公路、L2 级城市道路辅助驾驶。
2	乘用车车身控制器开发项目	不适用	10,063.79	27,436.17	1.已完成第一代物理区域控制器项目开发，实现车身舒适、新能源动力、空调热管理等领域传感器采集、驱动控制功能集成及区域配电和网关通信功能。 2.正在实施第二代物理区域控制器项目	实现物理区域控制架构的低成本优化，能更容易平台化部署。同时满足关键芯片的自主可	国内先进	可应用于乘用车各种车型。

					开发，力求实现单一控制器集成更多资源、尺寸小型化以及其他设计优化，同时将关键主控芯片和基础软件实现国产化。	控。		
3	远 程 通 讯 控 制 器 开 发 项 目	不适 用	6,269.34	23,310.97	1.针对智能网联发展趋势,公司将 T-BOX 进行了三个等级的产品序列划分。 Entry 系列, 已量产配套多个客户车型, 满足全车规、全国产化、北斗优先、支持 AECS 法规等新特性。 Standard 系列, 5G 装配量持续走高, 扩展支持轻量化 5G, 提供极具性价比的 5G 方案, 2025 年底即将量产。 Premium 系列, 智能网联域控形态, 形成品牌向上的态势, 新增 DSDA、卫星通信功能, 额外提供独立 V2X 的产品方案。 另外在独立式 T-BOX 的三个产品序列之外, 还完成了 T-BOX plugin 新形态规划, 探索其他控制器的多样化集成。 2.产品形态方面, 除传统独立形态外, 新增平板天线形态。	该 项 目 主 要 围 绕 5G 和 C-V2X 新技术进行新产品研发, 助力整车厂客户持续拓展和提升整车智能网联功能及性能, 筑牢和夯实智能网联的功能安全和信息安全两道严密防线, 掌握下一代产品核心技术, 持续提供高性价比产品及服务。	国内 先进	可应用于乘用车、商用车等不同类型的。
4	智 能 辅 助 驾 驶 域 控 制 器 开 发 项 目	不适 用	5,357.59	18,586.80	1.该项目针对 L2.9 设计, 可以实现行泊一体功能。 2.支持 11 个摄像头、5 个毫米波雷达、12 个超声波雷达接入。 3.行车方面, 已经实现高速自主变道	该产品能够实现 L3 级以下的智能辅助驾驶功能, 可以同时接入多种传感器, 实现车规级量	国内 先进	L2+ 高速公路、L2+ 级城市道路导航辅助驾

					ALC、领航辅助 NOA 等功能。 4.泊车方面，已经实现代客泊车、记忆泊车等泊车模式。 5.支持集成第三方感知供应商的算法。	产产品方案，功能安全等级可达到 ASIL-D 标准，在其设计运行条件内能够持续地执行全部动态驾驶任务。		驶。
5	AR-HUD 增强现实产品开发项目	不适用	4,957.69	12,298.26	在当前智能座舱与智能驾驶融合的趋势下，公司以 AR-HUD 作为智驾第一屏，在跨越式技术迭代的自研 ARCreator 加持下，在复杂环境下为用户提供低延迟、高拟真的沉浸式视觉体验，实现“感知+决策+执行+显示”，提升智驾信任度；结合智驾技术和多模态感知，增强在夜间、暴雨、大雾等特殊环境下的感知能力，提高驾驶员对周围环境的洞察力和驾驶安全性；联动自研 Hirain Auto Map 精度导航信息，借助深度强化学习动态优化推荐策略，实现兴趣信息实时精准推送。	1.畸变参数、亮度对比度、体积、视场角 FOV、虚像距离 VID 等关键性能指标参数达到行业先进水平； 2.在杂散光处理、噪声震动和舒适性 NVH 优化、软硬件功能性能、成本控制等多个方面形成明显优势； 3.探索并实现高效的研发流程、先进的性能指标参数、稳定的产品质量。	国内先进	可应用于乘用车、商用车等不同车型。
6	封闭场景高级别自动驾驶方案	不适用	4,878.67	28,859.66	1.已在第三代重载自动驾驶特种载具（HAV）的基础上进行了轻量化和低成本改制设计，并在港口自动驾驶项目部署车辆。	该项目拟研发可量产的高性能、高可靠性、低成本的高级别智能驾驶解决	国内先进	进一步拓展国内港口市场、覆盖更多

	案 开 发 项 目				2.已完成第三代算力平台 HPC 的性能升级，满足功能安全，并提供更大算力。 3.已完成第三代云控平台开发，功能范围从上一代的车队调度管理系统（FMS）扩充到面向车队运营全生命周期管理的运营管理系统（OMS），涵盖车队调度管理、交通管理、全要素故障诊断、维保管理、软件 OTA、数据闭环等主要功能，并在实际项目上线使用。 4.开发了面向集装箱码头的高实时、全要素数字孪生系统，结合业务仿真功能，可提升管理能力和运营效率。 5.围绕水铁联运及铁路货运（陆港）的场景需求，扩充开发自动驾驶、云控调度、数字孪生等相关功能，正在龙拱港自动驾驶三期及淮安新港的水铁联运项目中部署测试。	方案，覆盖车端-场端-云端的完整系统，并实际应用于港口、机场等封闭场景。		的 集 装 箱，争取 散货和件 杂货码头 的无人化 水平运输 业务。
7	电 动 助 力 转 向 控 制 器 开 发 项 目	不适 用	4,600.49	13,371.37	1.已完成 4 款 Powerpack 形态产品的研发，并通过第三方功能安全 ASIL-D 级别审核，目前均已稳定量产供货。 2.产品除具备传统 EPS 所需助力功能及满足高安全级别需求外，还可以根据客户需求，安全可靠地支持自动驾驶的转向功能。 3.线控转向产品已完成产品试验验证，即将完成国家权威机关的安全测试认证。	该项目拟开发能够针对不同车辆级别提供若干助力等级和机械安装方式的 Powerpack 产品，在实现高性能、高安全的助力转向功能以外，还支持人机共驾和高级别自动	国内 先进	可应用于 乘用车、 商用车等 不 同 车 型。

					4.支持重型商用车转向系统的电液/电动循环球控制器已达到量产状态，开始小批量装车。 5.支持低速转向灵活性和高速转向稳定性的后轮转向系统完成产品开发和验证。 6.积极布局各类 48V 转向产品，其中 EPS Powerpack 已完成产品开发、试验验证和实车性能验收。	驾驶场景，支持线控底盘总体方案。		
8	新 能 源 电 子 产 品 开 发 项 目	不 适 用	4,191.48	11,809.27	1.已完成第一代低压 12V BMS 产品的研发，并成功配套多个车型；第二代低压 12V BMS 产品已完成方案设计。 2.已完成第一代 48V BMS 产品开发，并配套于欧洲主流 OEM 车型。 3.已完成了 400V/800V 高压 BMS 研发，并获得第三方功能安全 ASIL-D 认证，产品配套于欧洲主流 OEM 及国内新能源主机厂。 4.第一代 BDMU 即将量产。 5.完成了第二代 BMS 算法平台开发及发布，并经过量产车型验证；自主研发算法辅助开发工具 HiT0 迭代发布 2.0 版本。	该项目主要开发覆盖低压-中压-高压-超高压全电压平台的 BMS 产品，平台产品具备功能安全、信息安全等特点优势，为 OEM 提供低成本的、适配性更强的产品。	国内 先进	
9	汽 车 电 子 系 统 开 发 及 测 试 自	不 适 用	3,971.72	20,261.61	1、该项目虚拟仿真测试解决方案的自主化率持续提升，继续拓展从功能到网络的各环节测试工具的自主研发，进行国产替代。同时，为 SOA 服务接口测试的	该 项 目 计 划 完 成 MIL 模型在环、SIL 软件在环、CIL 云仿真在环、HIL 硬	国内 先进	为国内和国际一线 OEM 提供技术服

	主 工 具 链 开 发 项目				综合测试需求提前做好技术储备。 2、补充 XIL 测试环节工具链，发布虚拟 ECU 测试平台，结合公司嵌入式软件、测试工具链、仿真模型等开发优势，为国内外车企及时提供更易用的解决方案。 3、持续利用 AI 技术赋能工具链，开发基于 AI 大模型的测试用例自动生成、测试序列自动搭建等功能，优化准确度，为测试提质增效。	件在环、TIL 台架在环、VIL 实车在环等全链路仿真测试工具链研发，同时针对总线、诊断、智驾、嵌入式软件等各领域完成专项开发并实现测试工具链自主化。		务。
10	智 能 座 舱 人 机 交 互 产 品	不适 用	3,520.46	11,103.50	1.该项目开发了高沉浸感的智能座舱交互体验系统，打造高还原的人-车-路-环境感知场景,为 AR-HUD、氛围灯、CMS、数字大灯等产品提供接近实际使用场景的人因工程评测和交互体验设计迭代平台，建立覆盖全工况的人因工程评价体系，满足研发结果的可视化呈现、快速灵活的人因校核、设计的快速迭代优化、各类特殊工况的模拟复现等需求。支持 VR、AR、PC、Android 多平台体验； 2.基于座舱交互体验系统，制作了双焦面 HUD、斜投影 HUD、P-HUD、音乐律动氛围灯、CMS 等预研产品功能，将产品设计参数和待开发功能放入数字场景中进行可视化的评估和体验，使产品在设计初期就可以快速迭代，有效缩短研发	1.实现高拟真度、高沉浸感的画面效果，具有良好的流畅度和清晰度； 2.驾驶场景覆盖各种工况，支持特殊工况的快速模拟浮现，支持全工况的人因工程校核评估和交互体验设计迭代； 3.通过产品参数和功能定义，为智能座舱预研产品提供快速可视化拟真服务，在设计初期即	国内 先进	可用于智能座舱产品的人因工程校核、参数功能评估迭代、用户体验优化、售前展示等工作。

					周期； 3.支持预研产品的售前工作，即使产品尚未开发完成也能让主机厂客户直接体验到产品的最终状态，提高客户认可度和满意度。	可看到产品的最终形态。		
合计	/		61,484.80	213,535.71	/	/	/	/

八、新增业务进展是否与前期信息披露一致（如有）

本持续督导期间，保荐人通过查阅公司招股说明书、定期报告及其他信息披露文件，对公司高级管理人员进行访谈，基于前述核查程序，保荐人未发现公司存在新增业务。

九、募集资金的使用情况及是否合规

本持续督导期间，保荐人查阅了公司募集资金管理使用制度、募集资金专户银行对账单和募集资金使用明细账，并对大额募集资金支付进行凭证抽查，查阅募集资金使用信息披露文件和决策程序文件，实地查看募集资金投资项目现场，了解项目建设进度及资金使用进度，取得上市公司出具的募集资金使用情况报告和年审会计师出具的募集资金使用情况鉴证报告，对公司高级管理人员进行访谈。

本持续督导期间及期后，公司募集资金使用情况发生变更情况如下：2024年2月6日，公司召开第二届董事会第六次会议和第二届监事会第五次会议，新增天津市西青区张家窝镇汇祥道南侧、瑞雪路东侧作为募集资金投资项目“经纬恒润天津研发中心建设项目”（以下简称“研发中心募投项目”）的实施地点，调整研发中心募投项目内部投资结构，并将研发中心募投项目预计达到可使用状态日期由原定的2025年2月延长至2027年2月。2024年12月13日，公司召开第二届董事会第十一次会议和第二届监事会第九次会议，同意公司对募投项目“经纬恒润数字化能力提升项目”及“经纬恒润南通汽车电子生产基地项目”达到预定可使用状态的日期分别延期至2025年12月和2027年3月。相关内容公司均已在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）上及时披露。

基于前述核查程序，保荐人认为：本持续督导期间，公司已建立募集资金管理制度并予以执行，募集资金使用已履行了必要的决策程序和信息披露程序，基于前述检查未发现违规使用募集资金的情形。

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

2024 年，公司控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股变化情况如下：

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期	年初持股数	年末持股数	年度内股份增减变动量	增减变动原因
吉英存	董事长、总经理	男	59	2020 年 10 月	2026 年 10 月	29,483,419	29,483,419	0	/
曹旭明	董事	男	58	2020 年 10 月	2026 年 10 月	13,807,449	13,807,449	0	/
齐占宁	董事、副总经理	男	49	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
范成建	董事、副总经理、核心技术人员	男	49	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
王舜琰	董事、副总经理、核心技术人员	男	45	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
张明轩	董事、核心技术人员	男	33	2023 年 3 月	2026 年 10 月	12,000	12,000	0	/
宋健	独立董事	男	67	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
谢德仁	独立董事	男	52	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
吕守升	独立董事	男	53	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
崔文革	监事会主席	男	56	2020 年 10 月	2026 年 10 月	12,627,502	12,627,502	0	/
张伯英	监事	男	51	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
万国强	职工代表监事、核心技术人员	男	39	2023 年 3 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
刘洋	副总经理	男	38	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/

鹿文江	财务总监	男	42	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
郑红菊	董事会秘书	女	41	2020 年 10 月	2026 年 10 月	0	0	0	/
薛俊亮	核心技术人员	男	41	/	/	0	0	0	/
吴临政	核心技术人员	男	43	/	/	0	0	0	/
合计	/	/	/	/	/	55,930,370	55,930,370	0	/

十一、保荐人认为应当发表意见的其他事项

基于前述保荐人开展的持续督导工作，本持续督导期间，保荐人未发现应当发表意见的其他事项。

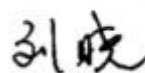
（以下无正文）

(本页无正文, 为《中信证券股份有限公司关于北京经纬恒润科技股份有限公司
2024 年度持续督导跟踪报告》之签署页)

保荐代表人:



宋永新



刘 晓

