
北京德恒律师事务所

关于

北京亿华通科技股份有限公司

首次公开发行股票并在科创板上市的

补充法律意见书（三）



北京德恒律师事务所
DeHeng Law Offices

北京市西城区金融街 19 号富凯大厦 B 座 12 层
电话：010-52682888 传真：010-52682999 邮编：100033

北京德恒律师事务所
关于北京亿华通科技股份有限公司
首次公开发行股票并在科创板上市的
补充法律意见书（三）

德恒 01F20190052-15 号

致：北京亿华通科技股份有限公司

根据北京亿华通科技股份有限公司（以下简称“发行人”或“亿华通”）与北京德恒律师事务所（以下简称“本所”）签订的《法律服务委托协议》，本所接受发行人委托担任其首次公开发行股票并在科创板上市的法律顾问，并已于 2019 年 6 月 30 日出具了“德恒 01F20190052-03 号”《北京德恒律师事务所关于北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的法律意见书》（以下简称“《法律意见书》”）以及“德恒 01F20190052-04 号”

《北京德恒律师事务所关于北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的律师工作报告》（以下简称“《律师工作报告》”），于 2019 年 9 月 30 日出具了《北京德恒律师事务所关于北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的补充法律意见书（一）》（以下简称“《补充法律意见书（一）》”），于 2019 年 12 月 31 日出具了《北京德恒律师事务所关于北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市的补充法律意见书（二）》（以下简称“《补充法律意见书（二）》”），现根据上海证券交易所于 2019 年 10 月 18 日下发的“上证科审（审核）〔2019〕644 号”《关于北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票并在科创板上市申请文件的第二轮审核问询函》（以下简称“《审核问询函二》”）的要求，出具《北京德恒律师事务所关于北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票

并在科创板上市的补充法律意见书（三）》（以下简称“本《补充法律意见书》”）。

目录

第一部分 律师声明事项.....	5
第二部分 上交所反馈意见的回复.....	7
一、问题 1	7
二、问题 2	14
三、问题 3	26
四、问题 4	46
五、问题 5	53
六、问题 6	68
七、问题 7	87
八、问题 8	92
九、问题 10	97
十、问题 11	110
十一、问题 12	115
十二、问题 20	125

第一部分 律师声明事项

一、本所及承办律师依据《中华人民共和国证券法》《律师事务所从事证券法律业务管理办法》《律师事务所证券法律业务执业规则》和《公开发行证券信息披露的编报规则第12号-公开发行证券的法律意见书和律师工作报告》等规定及本《补充法律意见书》出具日以前已经发生或者存在的事实，严格履行了法定职责，遵循了勤勉尽责和诚实信用原则，进行了充分的核查验证，保证本《补充法律意见书》所认定的事实真实、准确、完整，所发表的结论性意见合法、准确，不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并承担相应法律责任。

二、发行人保证已经向本所承办律师提供了为出具本《补充法律意见书》所必需的真实、完整、有效的原始书面材料、副本材料或者口头证言，并无隐瞒、虚假和重大遗漏之处，文件材料为副本或者复印件的，均分别与正本或原件一致和相符。

三、本《补充法律意见书》是对《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书（一）》和《补充法律意见书（二）》的补充并构成《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书（一）》和《补充法律意见书（二）》不可分割的一部分，除本《补充法律意见书》就有关问题所作的修改或补充外，《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书（一）》和《补充法律意见书（二）》的内容仍然有效。对于《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书（一）》和《补充法律意见书（二）》中已披露但至今未发生变化的内容，本《补充法律意见书》不再重复披露。

四、除非文义另有所指，《法律意见书》《律师工作报告》《补充法律意见书（一）》和《补充法律意见书（二）》中的前提、假设、承诺、声明事项、释义适用于本《补充法律意见书》。

五、本《补充法律意见书》仅供发行人本次上市之目的使用，未经本所承办律师书面同意，不得用作任何其他目的。

六、本所持有北京市司法局颁发的律师事务所执业许可证，证号为31110000400000448M，住所为北京市西城区金融街19号富凯大厦B座12层，负责人为王丽。

七、本《补充法律意见书》由张杰军律师、孙士江律师、丘汝律师共同签署，前述承办律师的联系地址为北京市西城区金融街19号富凯大厦B座12层，联系电话：010-52682888，传真：010-52682999。

本所承办律师根据有关法律、法规，在充分核查验证的基础上，出具本《补充法律意见书》。

第二部分 上交所反馈意见的回复

一、问题 1

1. 关于实际控制人

根据首轮问询回复及招股说明书披露，实际控制人张国强目前持股比例为 25.09%，发行人本次拟发行不超过 22,650,523 股新增股份，预计本次发行完成后，张国强持股比例不低于 17.56%。

请发行人说明：（1）实际控制人持股比例仅为 25.09%，能否实质控制发行人，实际控制人与其他股东是否存在一致行动协议或其他利益安排，其他股东是否存在控制发行人的可能性；（2）预计本次发行完成后，张国强持股比例不低于 17.56%，如何维持上市后的实际控制人地位，有无保证上市后控股权稳定的措施；（3）请申报前六个月增资入股的股东按照规则要求出具锁定承诺；请实际控制人及一致行动人、董监高亲属比照本人出具股份锁定承诺。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）发行人公司章程、股东名册、发行人历年年度报告、最近二年内的股东大会会议资料、董事会会议资料、发行人董事会下设专门委员会的工作制度，公司报告期内办公会议纪要，并就发行人最近二年内实施的对外投资、重大研发项目、重大销售及采购等事宜的决策流程访谈发行人高级管理人员；（2）发行人最近 2 年内公司章程、发行人股东大会（股东出席会议情况、表决过程、审议结果、董事提名和任命等）、董事会（重大决策的提议和表决过程等）、监事会及发行人经营管理的实际运作情况；（3）实际控制人及持股 2% 以上股东关于实际控制权的承诺函、发行人其他主要股东关于股份流通限制及关联关系的承诺函、实际控制

人关于不存在特殊利益安排的承诺函，并就发行人及实际控制人涉诉情况进行网络核查。

核查意见：

（一）实际控制人持股比例仅为 25.09%，能否实质控制发行人，实际控制人与其他股东是否存在一致行动协议或其他利益安排，其他股东是否存在控制发行人的可能性

实际控制人张国强当前持股比例为 25.09%，且与其他股东之间不存在一致行动协议或其他利益安排，可以实质控制发行人，其他股东控制发行人的可能性较小，具体如下：

1.实际控制人持股比例相对较低系受行业高速发展需要实施多次外部融资导致持股比例稀释所致，外部投资者以财务投资者为主

实际控制人当前持股比例不超过 30%，系发行人近年来处于产业化发展的高速成长期，其基于研发、建设及营运资金需求实施了多次外部融资，引入了大量投资者导致实际控制人持股比例有所稀释。

股东类型	持有发行人股份情况
实际控制人	25.09%
管理层及员工（除实际控制人外）	9.27%
财务投资者	46.56%
产业投资者	12.53%
其他自然人	6.55%

发行人其他管理层及员工等合计持有发行人 9.27% 的股份，实际控制人张国强引领团队多年，管理层及员工均拥护张国强的实际控制地位；发行人引入外部投资者主要为财务投资者，以获取投资收益为目的，部分下游客户基于长期合作需求投资布局，亦均认可张国强的实际控制人地位。

2.张国强作为发行人创始人，长期担任发行人董事长、总经理、法定代表人，对发行人战略发展方向、重要人事任免、业务开展等重大事项决策均具有决定性影响

实际控制人张国强已在燃料电池汽车领域从业多年，对燃料电池产业具有深刻的理解、丰富的从业经验和高度前瞻的视野，作为创始人引领发行人始终坚持燃料电池发动机技术的研发及产业化。张国强对发行人的控制权贯彻发行人日常运行各个方面：（1）从发展历程来看，始终把握着发行人的发展方向，主导了发行人研发体系与团队构建、收购神力科技、下游市场开拓、挂牌新三板、历次对外融资以及与丰田汽车的合作等历次重大决策，包括为发行人提供担保借款等资金支持，为发行人做出了卓越的贡献；（2）作为发行人第一大股东，参与并主导发行人历次股东大会，并依其可实际支配的表决权对会议决议产生重大影响；（3）发行人5名非独立董事中的4名均由张国强提名，且其作为董事长负责召集、主持董事会会议，对发行人董事会会议决议具有重大影响；（4）张国强作为发行人战略委员会主任委员，主持并召集战略委员会会议，对公司长期发展战略制定具有重大影响；（5）张国强长期担任发行人总经理，主持经营管理工作，负责拟订组织结构设置方案、基本管理制度及具体规章，组织实施年度经营计划和投资方案，并对公司副总经理、财务负责人等高级管理人员享有提名权，并对其他人员任免具有决定权。

3.报告期内张国强执行的决策程序、结果与公司章程、股东大会、董事会等完全一致

发行人在报告期内运行情况来看，张国强对发行人的实际控制权全面且无争议，主要表现为：（1）报告期内，发行人历次股东大会均由董事会召集，张国强以股东身份出席上述全部股东大会、以董事长身份主持了历次会议，且历次股东大会决议均不存在与张国强投票结果相悖的情形；（2）报告期内历次董事会会议均由张国强召集并主持，上述董事会审议的除股东提案外的全部议案均由张国强以董事长或总经理的身份组织起草并提交董事会审议，发行人董事会审议高级管理人员聘用议案过程中，高级管理人员候选人均由张国强依据《公司章程》规定实施提名并获得董事会审议通过，历次董事会决议均不存在与张国强表决结果不一致的情形；（3）张国强作为发行人总经理，对公司日常经营管理、人事任免等具有决定权。

4. 发行人股权结构分散，其他股东未以任何方式谋求控制权，均认可张国强

实际控制地位，控制发行人的可能性较小

（1）发行人股权结构分散，除张国强外的其他股东持股比例较小，结合发行人目前治理结构、股东大会及董事会提案及决议情况、管理层提名及任命情况、日常经营管理决策情况等来看，张国强能够对发行人实施有效控制。

（2）维持发行人控制权稳定有利于保持战略与经营管理的一贯性、保障发行人业绩的持续增长，与发行人全体股东利益诉求一致。截至本补充法律意见书出具之日，发行人主要股东均未曾以任何形式谋求控制发行人；持有发行人 2% 以上股份的股东均已出具承诺，确认其在发行人上市后 60 个月内不会以任何形式谋求发行人控制权或实施可能威胁张国强实际控制人地位的行为。

（3）根据股东出具的声明，除上述承诺事项及已披露的关联关系外，发行人股东之间不存在可能影响发行人实际控制关系的其他协议或安排。

（4）发行人历年年度报告均将张国强认定为实际控制人，发行人其他股东未提出异议，且发行人其他股东未曾以任何形式谋求对发行人的控制权。

综上，根据《上海证券交易所科创板股票发行上市审核问答（二）》第五问中对于实际控制人认定的基本要求，以及除控股股东外的其他持有发行人 2% 以上股东及其一致行动人出具的关于不谋求实际控制权的承诺函，并结合发行人发展历程、公司章程以及股东大会、董事会等治理结构安排等方面，张国强对发行人能够实施有效控制。发行人其他主要股东均未以任何形式谋求发行人控制权，且持股 2% 以上股东均已承诺自发行人上市后 60 个月内，不会以任何形式谋求对发行人的控制权或实施可能威胁张国强实际控制人地位的行为，故预计发行人其他股东控制发行人的可能性较小。

（二）预计本次发行完成后，张国强持股比例不低于 17.56%，如何维持上市后的实际控制人地位，有无保证上市后控股权稳定的措施

按照发行人本次发行规模上限预计，张国强在本次发行完成后直接持股比例为 17.56%，仍将远超过第二大股东及其一致行动人合计持股比例 8.49%。本次发行上市后，发行人股权结构将进一步分散，且考虑到以私募基金为主的财务投资人均存在投资退出的需求，张国强在发行完成后的持股比例相对其他股东仍将具

有较大领先优势，其对发行人股东大会决议仍将具有重要影响力。

为了维持张国强在上市后的实际控制人地位，保证上市后控股权稳定，发行人采取了以下增进措施：

1. 持有发行人股份的高级管理人员及员工（合计持有发行人 9.27%的股份）均已出具关于提名董事的承诺函，具体如下：

“若亿华通董事会换届改选或现任董事会增补董事，本人不会对实际控制人张国强先生提名的董事候选人提出反对意见，亦不会单独或联合其他股东提名其他董事候选人。”

根据发行人上市后的公司章程（草案），单独或者合计持有发行人 3%以上股份的股东具有股东大会提案权，并在董事会/监事会换届改选或增补董事/监事时具有董事及监事提名权。按照本次发行规模上限测算，本次发行完成后，张国强持股比例为 17.56%，可单独行使董事提名权，且其他合计持有发行人 9.27%股份的高级管理人员及员工均承诺不反对张国强提名的董事候选人。除此之外，其他单独持股 3%以上的股东情况如下：

股东名称	本次发行后 持股比例	参与发行人日常经营管理的情况
水木扬帆	3.78%	水木扬帆为财务投资人，其对发行人投资主要目的为获取投资回报，并不直接参与发行人日常经营管理工作
康瑞盈实	3.71%	康瑞盈实为宇通客车的全资子公司、东旭光电为申龙客车母公司。宇通客车、申龙客车均为发行人重要客户，其参股发行人旨在与发行人建立长期稳定的业务合作关系，并非为获取控制权，且其未曾直接参与发行人日常经营管理工作
东旭光电	3.40%	

除以上情况外，本次发行后其他股东均不具有单独提案/提名的权利，且该部分股东主要为财务投资人，其主要目的在于获取投资回报，并非以获取控制权为目的。

2.张国强已承诺不主动放弃其对发行人的实际控制权，不会实施任何可能不利于实际控制权稳定性的行为，具体如下：

“自本承诺函出具之日起至本次发行及上市完成后 60 个月内，本人不主动

放弃针对发行人实际控制权，本人将在符合法律、法规、规章及规范性文件的前提下，通过一切合法手段维持本人对发行人的控制权；自本承诺函出具之日起至本次发行及上市完成后 60 个月内，本人作为发行人控股股东和实际控制人不会主动放弃在发行人董事会的提名权及股东大会的表决权，不会通过委托、协议安排或其他方式变相放弃股东权利；本人不会协助任何第三人谋求发行人控股股东及实际控制人的地位，不会实施其他任何可能威胁本人实际控制人地位的行为。”

3.除张国强外的其他持有发行人 2%以上股份的股东及其一致行动人已承诺不实施威胁张国强实际控制权的行为，具体如下：

“自公司股票上市之日起六十个月内，本企业保证不通过所持有亿华通股份主动谋求亿华通的实际控制权，保证不通过包括但不限于增持亿华通股份（但因上市公司以资本公积金转增股本等被动因素除外）、接受委托、征集投票权、协议安排等任何方式增加在亿华通的表决权以取得亿华通的实际控制权；本企业不会单独或与任何方协作（包括但不限于签署一致行动协议、实际形成一致行动）或促使任何其他方对张国强的实际控制人地位形成任何形式的威胁；如违反上述承诺获得亿华通股份的，应按张国强或亿华通的要求予以减持，减持完成前不得行使所增加股份的表决权。”

（三）请申报前六个月增资入股的股东按照规则要求出具锁定承诺；请实际控制人及一致行动人、董监高亲属比照本人出具股份锁定承诺

1. 根据《上海证券交易所科创板股票发行上市审核问答（二）》，申报前 6 个月内进行增资扩股的，新增股份的持有人应当承诺：新增股份自发行人完成增资扩股工商变更登记手续之日起锁定 3 年。

发行人本次申报前 6 个月内通过增资入股的股东均已按照以上规则出具股份流通限制的承诺，详见《律师工作报告》“六、发行人的发起人、股东及实际控制人（五）发行人股东锁定期安排”之“3.申报前六个月增资入股的股东的股份锁定承诺”。

2. 发行人实际控制人张国强与其他股东不存在一致行动关系；除发行人董事吴勇之胞弟吴懋间接持有发行人股份外，发行人其他董事、监事及高级管理人员的亲属均未直接或间接持有发行人股份。

发行人董事吴勇之胞弟吴懋持有君盛投资管理有限公司 0.93% 的股权，君盛投资管理有限公司系发行人股东深圳君盛源石投资企业（有限合伙）执行事务合伙人君盛资本管理（深圳）有限公司的全资母公司，吴懋已比照董事出具股份锁定承诺如下：

“（1）自发行人股票上市之日起十二个月内，本人不转让或者委托他人管理本人直接和间接持有的发行人首次公开发行股票前已发行的股份，也不由发行人回购该等股份。

（2）本人对上述承诺事项依法承担相应法律责任，有关股份锁定期的承诺在吴勇离职后仍然有效，不因吴勇职务变更、离职等原因而放弃履行。

（3）在本人持股期间，若股份锁定和减持的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求发生变化，则本人实施减持公司股份及信息披露应符合变更后的法律、法规、规范性文件、政策及证券监管机构的要求。

（4）上述股份锁定期届满后，在吴勇担任公司董事、监事、高级管理人员期间，在满足股份锁定承诺的前提下，本人每年直接或间接转让所持的公司股份不超过本人直接或间接所持有公司股份总数的 25%。如吴勇出于任何原因离职，则在其离职后半年内，本人亦不转让或者委托他人管理本人通过直接或间接方式持有的公司的股份。

（5）本人将严格履行上述承诺事项，采取合法措施履行承诺，自愿接受监管机关、社会公众投资者的监督，并依法承担相应责任。因本人未履行上述承诺事项而获得的收益依据相关法律、法规、规章的规定处理；如果因未履行上述承诺事项，致使投资者在证券交易中遭受损失，本人将依法赔偿该等损失。”

综上，本所承办律师认为：（1）张国强能够实质控制发行人，实际控制人与其他股东不存在一致行动协议或其他利益安排，其他股东能够控制发行人的

可能性较小；（2）发行人已切实制定保障上市后控制权稳定的措施，维持上市后实际控制人地位的稳定；（3）申报前六个月增资入股的股东均已按照《上海证券交易所科创板股票发行上市审核问答（二）》等相关规定出具股份锁定的承诺；发行人董事吴勇之胞弟吴懋间接持有发行人股份并已比照本人出具股份锁定承诺，发行人其他董事、监事及高级管理人员的亲属均未直接或间接持有发行人股份。

二、问题 2

2.关于国有股权

根据首轮问询回复，发行人拥有 3 家一级子公司神力科技、亿华通动力、青谷科技（法人独资），1 家二级子公司神融科技，2 家重要参股公司张家口海珀尔、亿氢科技。1998 年 6 月 24 日，上海市国有资产管理办公室审批同意奉浦总公司提交的《企业国有资产产权登记表》，经审定，投资神力科技的国有资产总额为 36.465 万元，占神力科技注册资本的 72.857%。2017 年 8 月 11 日，发行人决定吸收国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）为亿华通动力新股东，并将亿华通动力注册资本增至 10,373.44 万元，新增注册资本由国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）足额缴纳。请发行人：（1）披露神力科技的简要历史沿革，国有企业的改制过程，改制过程中法律依据是否明确，相关评估、备案、审批、确认等程序是否存在瑕疵或与法律法规存在明显冲突，是否取得了有权机关的确认意见，是否存在纠纷或潜在纠纷，是否造成国有资产流失；（2）神力科技对发行人生产经营的作用，发行人是否有资产、人员、业务、技术、知识产权等来自于神力科技；（3）国控张家口创业投资基金中心、安鹏行远、深圳安鹏等国资入股、退股是否履行了必要的评估、备案、审批、确认程序，是否取得主管部门批复，相关过程是否合法合规，是否存在瑕疵，是否存在纠纷或潜在纠纷，是否造成国有资产流失。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）神力科技的营业执照、公司章程及历次工商登记文件；（2）上海市奉贤区国有资产监督管理委员会出具的《关于上海神力科技有限公司国有股权变动说明的复函》（奉国资委[2016]40号）、上海市奉贤区国有资产管理办公室出具的《关于奉浦总公司转让神力公司国有股权的批复》（奉国资办（2002）字第2号）、奉贤县国有资产管理办公室出具的《关于上海市奉浦置业有限公司拟企业改制整体资产评估结果的确认通知》（沪奉评审（2000）G009号）、奉浦总公司《关于上海奉浦置业有限公司资产交易界定的请示》（奉经总（2000）字第002号）；（3）国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）、安鹏行远及深圳安鹏关于投资入股的情况说明；（4）亿华通动力的历次工商登记文件；（5）发行人的历次工商登记文件。

核查意见：

（一）披露神力科技的简要历史沿革，国有企业的改制过程，改制过程中法律依据是否明确，相关评估、备案、审批、确认等程序是否存在瑕疵或与法律法规存在明显冲突，是否取得了有权机关的确认意见，是否存在纠纷或潜在纠纷，是否造成国有资产流失

1. 神力科技的简要历史沿革

神力科技存续历史较长，其成立于1998年并于2015年被发行人收购。总体而言，其发展历程可分为三个阶段：

1) 1998年至2002年，神力科技由国有资本投资设立并于2002年实现国有股权退出。该期间的国有资本投入及退出过程如下：

① 1998年6月，神力科技设立

1998年6月10日，奉浦总公司决定投资22.165万元组建神力科技，奉浦置业决议投资14.3万元组建神力科技。

1998年6月18日，神力科技全体股东共同签署《上海神力科技有限公司章程》。1998年6月23日，上海市奉浦工业区管理委员会出具《关于同意组建上海神力科技有限公司的通知》（奉工委（98）字第017号），同意奉浦总公司及

其所属奉浦置业与李拯等自然人共同投资组建神力科技。根据《企业国有资产产权登记表》审定结果，神力科技的批准设立单位为上海市奉浦工业区管委会，神力科技的国有资产总额为 36.465 万元。

1998 年 6 月 23 日，上海新诚审计事务所出具《出资单位净资产额验证证明》（新审评 142 号），验证神力科技出资单位投入注册资本 50.05 万元。

1998 年 6 月 24 日，奉贤县国有资产管理办公室对神力科技公司章程予以确认。

1998 年 6 月 25 日，奉贤县工商局核准神力科技设立。神力科技设立时股权结构如下：

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
1	奉浦总公司	22.17	44.30%
2	奉浦置业	14.30	28.60%
3	李拯	5.01	10.00%
4	谢月萍	2.86	5.70%
5	徐晓萍	2.86	5.70%
6	周敏	2.86	5.70%
	合计	50.05	100.00

② 1998 年 7 月，神力科技股权转让

1998 年 7 月 8 日，神力科技全体股东签署修订后的公司章程。据此，奉浦总公司、奉浦置业、李拯、谢月萍、徐晓萍及周敏分别将各自所持的 6.65 万元、4.29 万元、1.51 万元、0.86 万元、0.86 万元 0.86 万元出资转让给胡里清。

该次股权转让完成后，神力科技股权结构如下：

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
1	奉浦总公司	15.52	31.00%
2	胡里清	15.02	30.00%
3	奉浦置业	10.01	20.00%
4	李拯	3.50	7.00%

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
5	谢月萍	2.00	4.00%
6	徐晓萍	2.00	4.00%
7	周敏	2.00	4.00%
合计		50.05	100.00%

本次股权转让所涉国资审批程序等资料存在缺失的情况，但神力科技已将该次股权转让的情况报经上海市奉贤区国资监管机构确认。

③ 2002年4月，神力科技股权转让

2001年12月20日，神力科技召开股东会，同意奉浦总公司将其31%股权转让予奉浦置业。

2002年1月11日，上海市奉贤区国有资产管理办公室出具《关于奉浦总公司转让神力公司国有股权的批复》（奉国资办（2002）字第2号），同意奉浦总公司将其所持全部股权转让给奉浦置业。据此，奉浦总公司与奉浦置业于2002年1月18日签订了《股权转让协议》，约定由奉浦置业受让奉浦总公司所持神力科技全部股权。

2002年4月28日，神力科技本次股权转让办理完毕工商变更登记手续。本次股权转让后，神力科技股权结构如下：

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
1	奉浦置业	25.53	51.00%
2	胡里清	15.02	30.00%
3	李拯	3.50	7.00%
4	谢月萍	2.00	4.00%
5	徐晓萍	2.00	4.00%
6	周敏	2.00	4.00%
合计		50.05	100.00%

根据奉贤县国有资产管理办公室于2000年2月24日出具的《关于上海市奉浦置业有限公司拟企业改制整体资产评估结果的确认通知》（沪奉评审（2000）

G009号），确认奉浦置业的净资产为210.96万元。2000年4月26日，奉浦总公司向奉贤县国有资产管理办公室提交《关于上海奉浦置业有限公司资产交易界定的请示》（奉经总（2000）字第002号），提请批准由施云江等自然人整体收购奉浦置业全部股权。经上海市奉贤区国资监管机构确认，奉浦置业于2000年已完成国有企业整体改制，企业性质变更为民营企业。

故奉浦总公司根据奉贤区国有资产管理办公室的批复将其全部股权转让予民营企业奉浦置业后，神力科技的国有股权完全实现退出，即神力科技于本次股权转让完成后已不存在国有股权。

④ 关于神力科技历次国有股权变动的确认情况

鉴于神力科技历史上的国有股东奉浦总公司及其所属的奉浦置业均属奉贤区¹管辖企业，其投资设立神力科技报经上海市奉浦工业区管理委员会批准，神力科技公司章程经由奉贤县国有资产管理办公室确认；奉浦置业改制评估结果及产权交易方案均经奉贤县国资管理机构确认或批准同意；奉浦总公司转让其股权给奉浦置业经奉贤区国资管理机构批复；故由奉浦总公司及奉浦置业合资设立的神力科技同属于奉贤区辖内企业，其国有资本的投入及退出均已经奉贤区国资管理机构确认或批准。

据此，上海市奉贤区国有资产监督管理委员会有权就神力科技历史国有股权变动情况进行确认，其出具的《关于上海神力科技有限公司国有股权变动说明的复函》（奉国资委[2016]40号）合法有效。

根据该函件确认内容，神力科技历史国有股权变动情况如下：“神力科技由奉浦总公司与奉浦置业两家国有企业投资36.465万元与其他自然人合资组建。1998年7月，上海奉浦经济发展实业总公司将其所持神力科技6.6495万元出资额、上海奉浦置业有限公司将其所持神力科技4.2万元出资额转让给胡里清；2000年8月，上海奉浦置业有限公司完成国有企业整体改制，企业性质变更为民营企业；2002年4月，上海奉浦经济发展实业总公司将其所持神力科技的全部股权转让给上海奉浦置业有限公司。至此，国有股权全部退出”，“神力科技

¹ 根据《国务院关于同意上海市撤销奉贤县设立奉贤区的批复》（国函[2001]2号），撤销奉贤县，设立奉贤区。

历次涉及国有股权变动合法合规，不存在国有资产流失的情形。”

2) 2003 年至 2015 年，在国有资本已完全退出的情况下，神力科技先后引入上海伊江投资管理有限公司、上海复星化工医药投资有限公司、上海亘林工贸有限公司、江苏阳光集团有限公司及江苏阳光控股集团有限公司等民间资本，在此期间不存在任何国有资本入股的情形。

截至被发行人收购前，神力科技的股权结构如下：

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
1	江苏阳光控股集团有限公司	1,880.17	51.19%
2	胡里清	929.52	25.31%
3	上海伊江投资管理有限公司	698.08	19.01%
4	上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	4.50%
	合计	3,673.06	100.00%

3) 2015 年 8 月，发行人出于保障供应链安全、拓展产业及促进技术进步等方面的考虑，收购神力科技 50.19% 股权。

2015 年 4 月 20 日，亿华通有限召开股东会，决议同意收购江苏阳光控股集团有限公司持有的神力科技 50.19% 股权。2015 年 6 月 4 日，发行人与江苏阳光控股集团有限公司签订《股权转让合同》。

2015 年 7 月 21 日，神力科技召开股东会，决议同意发行人受让江苏阳光控股集团有限公司持有的神力科技 50.19% 股权。

2015 年 8 月 4 日，神力科技该次股权转让完成工商变更登记。该次收购完成后，神力科技股权结构如下：

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
1	亿华通	1,843.44	50.19%
2	胡里清	929.52	25.31%
3	上海伊江投资管理有限公司	698.08	19.01%
4	上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	4.50%
5	颜祖荫	36.73	1.00%

序号	股东	出资金额（万元）	持股比例
	合计	3,673.06	100.00%

自收购后至今，出于部分股东退出需求以及神力科技融资需求，期间股权变动情况如下：

变更事项	变更后股东名称	出资金额（万元）	持股比例
2017年8月，胡里清将其所持18%股权转让给水木扬帆	亿华通	1,843.44	50.19%
	上海伊江投资管理有限公司	698.08	19.01%
	水木扬帆	661.15	18.00%
	胡里清	268.37	7.31%
	上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	4.50%
	颜祖荫	36.73	1.00%
2017年12月，神颀新能源对神力科技进行增资，注册资本增至4,591.32万元	亿华通	1,843.44	40.15%
	神颀新能源	918.26	20.00%
	上海伊江投资管理有限公司	698.08	15.20%
	水木扬帆	661.15	14.40%
	胡里清	268.37	5.85%
	上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	3.60%
2018年5月，注册资本增至5,241.76万元，其中天津天创盈鑫创业投资管理合伙企业（有限合伙）增资7.65万元、天津天创盈鑫创业投资合伙企业（有限合伙）增资153.04万元、北京海聚助力创业投资中心（有限合伙）增资168.35万	亿华通	1,843.44	35.17%
	神颀新能源	918.26	17.52%
	上海伊江投资管理有限公司	698.08	13.32%
	水木扬帆	661.15	12.61%
	胡里清	268.37	5.12%
	浙江和丰投资有限公司	229.57	4.38%
	北京海聚助力创业投资中心（有限合伙）	168.35	3.21%
	上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	3.15%
	天津天创盈鑫创业投资合伙企业（有限合伙）	153.04	2.92%
	张帆	91.83	1.75%

变更事项	变更后股东名称	出资金额（万元）	持股比例
元、张帆增资 91.83 万元、浙江和丰投资有限公司增资 229.57 万元。	颜祖荫	36.73	0.70%
	天津天创鼎鑫创业投资管理合伙企业（有限合伙）	7.65	0.15%
2019 年 3 月，注册资本增至 5,896.98 万元，其中水木愿景增资 262.09 万元、深圳君盛源石投资企业（有限合伙）增资 131.04 万元、臧小勤增资 131.04 万元、北京海聚助力创业投资中心（有限合伙）增资 131.04 万元。	亿华通	1,843.44	31.26%
	神颀新能源	918.26	15.57%
	上海伊江投资管理有限公司	698.08	11.84%
	水木扬帆	661.15	11.21%
	胡里清	268.37	4.55%
	北京海聚助力创业投资中心（有限合伙）	299.39	5.08%
	水木愿景	262.09	4.44%
	浙江和丰投资有限公司	229.57	3.89%
	上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	2.80%
	天创盈鑫	153.04	2.60%
	深圳君盛源石投资企业（有限合伙）	131.04	2.22%
	臧小勤	131.04	2.22%
	张帆	91.83	1.56%
	颜祖荫	36.73	0.62%
天创鼎鑫	7.65	0.13%	
2019 年 7 月，颜祖荫将其所持 0.62% 股权转让给发行人	亿华通	1,880.17	31.88%
	神颀新能源	918.26	15.57%
	上海伊江投资管理有限公司	698.08	11.84%
	水木扬帆	661.15	11.21%
	胡里清	268.37	4.55%
	北京海聚助力创业投资中心（有限合伙）	299.39	5.08%
	水木愿景	262.09	4.44%
	浙江和丰投资有限公司	229.57	3.89%
上海复星化工医药创业投资有限公司	165.29	2.80%	

变更事项	变更后股东名称	出资金额（万元）	持股比例
	天创盈鑫	153.04	2.60%
	深圳君盛源石投资企业（有限合伙）	131.04	2.22%
	臧小勤	131.04	2.22%
	张帆	91.83	1.56%
	天创鼎鑫	7.65	0.13%

2. 历次国有股权变动已取得有权机关的确认意见，不存在纠纷或潜在纠纷，不存在国有资产流失的情形

鉴于发行人实施收购时，神力科技已不涉及国资成分，且经主管国资监管机关确认，神力科技历次国有股权变动合法合规且不存在国有资产流失的情形。神力科技历次国有股权变动情况不会影响发行人对神力科技的权益，发行人所持神力科技股权不存在纠纷或潜在纠纷。发行人自 2016 年成为非上市公司以来，不存在受到相关国资监管机关追责或行政处罚的情形。综上，神力科技历史沿革不会对本次发行构成实质性障碍。

对于神力科技上述国有股权变动情况，发行人实际控制人已出具承诺函，神力科技历史国有股权变动过程中，如存在违反国资监管法律法规而导致国有资产流失或发行人所持神力科技股权存在相关纠纷，确认其自愿承担由此导致的相应赔偿责任。

（二）神力科技对发行人生产经营的作用，发行人是否有资产、人员、业务、技术、知识产权等来自于神力科技

1. 神力科技对发行人生产经营的作用

发行人主营燃料电池发动机系统，神力科技所生产的燃料电池电堆为燃料电池发动机系统的核心部件，是发行人的电堆技术研发和产业化基地。

2015 年，出于保障供应链安全、促进产品技术进步等目的，发行人收购了神力科技控制权。本次收购完成后，基于发行人燃料电池发动机系统主营业务，神力科技研发目标聚焦于开发车用燃料电池电堆，以下游市场需求为引导，面向实际应用的批量化产品进行开发，实现了国产电堆的批量化生产。电

堆作为发动机系统的核心部件是主要成本构成项目，报告期内，发行人生产的发动机系统配备国产电堆的比例持续上升，有效降低了采购成本。

2. 发行人是否有资产、人员、业务、技术、知识产权等来自于神力科技

发行人与神力科技各自拥有独立完整的生产经营场所，独立拥有与主营业务相关的资产的所有权和使用权。发行人及神力科技对其各自所有资产有控制支配权，发行人不存在资产来自于神力科技的情形。

发行人和神力科技分别建立了劳动、人事和工资管理制度，分别聘请员工。发行人收购神力科技后，向神力科技委派了董事、高级管理人员及研发负责人，并通过对神力科技提供技术支持等方式重新规划并组建了神力科技的现有研发体系及团队，发行人不存在人员来自于神力科技的情形。

发行人和神力科技各自实施业务经营管理，各自承担责任与风险。神力科技国产化电堆与发行人的发动机系统进行匹配，向发行人供应电堆。发行人同时向神力科技和其他供应商采购电堆，用于不同产品。发行人与神力科技业务分工不同，不存在相互混同的情形。

发行人和神力科技各自设立研发中心分别致力于发动机系统和电堆的研发与产业化，其中发行人研发中心下设系统开发、氢系统开发、电气技术等研发小组，神力科技研发中心下设双极板开发、电堆密封、膜电极诊断测试以及电堆组装等研发小组，双方生产、工艺、测试相关部门配合进行研发及量产技术的改良。发行人和神力科技研发的技术方向和具体产品不同。

发行人和神力科技各自对其研发成果申请专利或软件著作权，各自拥有商标、专利、软件著作权等知识产权。神力科技的知识产权主要集中于电堆领域，发行人的知识产权主要集中于发动机系统及其控制等领域，发行人不存在知识产权来自于神力科技的情况。

综上，发行人不存在资产、人员、业务、技术、知识产权等来自于神力科技的情形。

（三）国控张家口创业投资基金中心、安鹏行远、深圳安鹏等国资入股、退股是否履行了必要的评估、备案、审批、确认程序，是否取得主管部门批

复，相关过程是否合法合规，是否存在瑕疵，是否存在纠纷或潜在纠纷，是否造成国有资产流失

1. 国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）的基本信息

公司名称	国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）
统一社会信用代码	91130702MA07RER354
执行事务合伙人	河北国控股权投资基金管理有限公司
公司类型	有限合伙企业
注册资本	10,000 万元
成立日期	2016 年 6 月 6 日
住所	张家口市桥东区河北国控北方硅谷高科新城 11 号楼
主营业务	创业投资

国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）普通合伙人为河北国控股权投资基金管理有限公司，实际控制人为河北省国有资产监督管理委员会。

2. 安鹏行远、深圳安鹏的基本信息

（1）北京安鹏行远新能源产业投资中心（有限合伙）（以下简称“安鹏行远”）的基本信息如下：

名称	北京安鹏行远新能源产业投资中心（有限合伙）	统一社会信用代码	91110302MA01AGEM56
类型	有限合伙企业	成立日期	2018 年 2 月 24 日
执行事务合伙人	北京安鹏行远新能源投资管理有限公司、深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司		
合伙期限	2018 年 2 月 24 日至 2023 年 2 月 23 日		
主要经营场所	北京市北京经济技术开发区荣华中路 10 号 1 幢 1101-1 房间		

（2）深圳安鹏汽车后市场产业基金（有限合伙）（以下简称“深圳安鹏”）的基本信息如下：

名称	深圳安鹏汽车后市场产业基金(有限合伙)	统一社会信用代码	91440300319748352H
----	---------------------	----------	--------------------

类型	有限合伙企业	成立日期	2014年12月12日
执行事务合伙人	深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司		
合伙期限	2014年12月12日至2034年12月12日		
主要经营场所	深圳市前海深港合作区前湾一路1号A栋201室（入驻深圳市前海商务秘书有限公司）		

安鹏行远的普通合伙人为深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司、北京安鹏行远新能源投资管理有限公司。深圳安鹏的普通合伙人为深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司。该两家普通合伙人的基本信息及其实际控制人的基本信息如下：

名称	北京安鹏行远新能源投资管理有限公司	深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司
统一社会信用代码	91110302MA018YWD40	9144030030612409XP
企业类型	其他有限责任公司	有限责任公司（自然人投资或控股的法人独资）
法定代表人	史志山	史志山
主要经营场所	北京市北京经济技术开发区荣华中路10号1幢A座1706	深圳市前海深港合作区前湾一路1号A栋201室（入驻深圳市前海商务秘书有限公司）
成立日期	2017年11月21日	2014年5月14日
合伙期限	2017年11月21日至2027年11月20日	长期

北京安鹏行远新能源投资管理有限公司、深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司均为北京汽车集团产业投资有限公司设立的基金管理平台，北京汽车集团产业投资有限公司的控股股东为北汽集团有限公司，实际控制人为北京市人民政府国有资产监督管理委员会。

3. 是否履行了必要的评估、备案、审批、确认程序，是否取得主管部门批复，相关过程是否合法合规，是否存在瑕疵，是否存在纠纷或潜在纠纷，是否造成国有资产流失

国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）、安鹏行远、深圳安鹏均为国有出资的有限合伙企业，根据《上市公司国有股权监督管理办法》（国务院国有资产监督管理委员会、财政部、中国证券监督管理委员会令第36号）第七十

八条规定：“国有出资的有限合伙企业不作国有股东认定，其所持上市公司股份的监督管理另行规定。”

根据国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）主管单位、安鹏行远和深圳安鹏出具的说明，以上投资主体均为国有出资的有限合伙企业，参照《上市公司国有股权监督管理办法》不认定为国有股东，其所持亿华通股份或亿华通动力股权不属于国有股，且国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）入股亿华通动力、安鹏行远及深圳安鹏入股亿华通，均已经由其内部决策机关审议通过，相关过程合法合规，不存在瑕疵，不存在纠纷或潜在纠纷，不存在造成国有资产流失的情形。

截至本补充法律意见书出具之日，国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）、安鹏行远和深圳安鹏均不存在退股的情况。

综上，本所承办律师认为：（1）神力科技历史上国有股权变动所涉评估备案及审批等资料存在缺失的情况，但经国资监管机构确认，神力科技的历次国有股权变动合法合规，不存在纠纷或潜在纠纷，不存在国有资产流失的情形。发行人实际控制人已出具承诺，神力科技历史国有股权变动过程中，如存在违反国资监管法律法规而导致国有资产流失或发行人所持神力科技股权存在相关纠纷，确认其自愿承担由此导致的相应赔偿责任；（2）发行人不存在资产、人员、业务、技术、知识产权来自于神力科技的情形；（3）根据相关国资监管规定，国控张家口创业投资基金中心（有限合伙）及安鹏行远、深圳安鹏等不作国有股东认定，其对发行人及其下属公司投资已履行必要程序，不存在纠纷或潜在纠纷，未造成国有资产流失。

三、问题 3

3.关于股东与客户、供应商的关联关系

根据首轮问询回复，发行人部分股东与客户（宇通客车、申龙客车、北汽福田、中植汽车等）和供应商存在关联关系。请发行人：（1）说明与发行人的客户、供应商有关联关系的股东的简要情况，入股时间以及入股价格的公允性，与同期其他股东入股价格是否存在差异；（2）发行人客户及供应商间接

持有发行人股份的原因及合理性，是否对发行人的销售和采购产生重大影响；

（2）针对近期多家车企经营困难的情形、2019年9月新能源汽车产销量较上年同期分别下降29.9%和34.2%的情况，详细分析说明对公司及所处行业的影响，充分披露下游行业变化对公司短期和长期经营状况的影响，并充分提示相关风险；（3）说明公司于报告期末的在手订单情况，并结合下游行业和主要客户的市场地位、发展情况、与客户签订的框架合作协议等，说明发行人与主要客户合作的稳定性及业务的可持续性，是否存在重大不确定性风险，是否对单一客户存在依赖；（4）主要客户现阶段对发行人产品的总需求量、发行人产品所占比例，主要客户采购要求与业务发展计划，结合公司产品的竞争优势，说明公司是否具有替代风险。

请保荐机构、发行人律师、申报会计师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）股东关于增资/受让发行人股份及与发行人主要客户、供应商关联关系等的情况说明、发行人关于股东之间关联关系情况的说明；发行人股东及主要客户、供应商工商公示信息，获取股东交易明细及增资相关备案文件；（2）查询燃料电池行业权威研究报告、取得近年我国燃料电池汽车产销数据、分析燃料电池行业发展趋势；（3）通过公开渠道查询发行人主要客户经营情况、在燃料电池领域布局情况，访谈发行人主要客户、确认发行人主要客户采购要求、发行人对其销售占比情况、其对发行人产品及服务的评价、其在燃料电池汽车行业未来发展规划；（4）通过公开渠道查询发行人主要竞争对手同类产品信息。

核查意见：

（一）说明与发行人的客户、供应商有关联关系的股东的简要情况，入股时间以及入股价格的公允性，与同期其他股东入股价格是否存在差异

1. 截至本补充法律意见书出具之日，与发行人客户、供应商存在关联关系的股东及具体关系分别列示如下：

序号	股东名称	持股比例	与发行人主要客户、供应商的关系
关联方			
1	康瑞盈实	5.29%	康瑞盈实为发行人客户郑州宇通客车股份有限公司（以下简称“宇通客车”）的全资子公司
2	东旭光电	4.85%	发行人客户上海申龙客车有限公司（以下简称“申龙客车”）为东旭光电的全资子公司
非关联方			
3	深圳安鹏	0.79%	安鹏行远的执行事务合伙人之一深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司同时担任深圳安鹏的执行事务合伙人； 深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司与发行人客户北汽福田汽车股份有限公司（以下简称“北汽福田”）、北京新能源汽车股份有限公司、北京汽车研究总院有限公司均受北京汽车集团有限公司控制
4	安鹏行远	0.79%	
5	康盛股份	0.81%	发行人客户中植汽车（淳安）有限公司（以下简称“中植汽车”）为康盛股份的下属子公司
6	深圳沣瑞鼎兴股权投资基金合伙企业（有限合伙）	1.29%	东升科技为深圳沣瑞鼎兴股权投资基金合伙企业（有限合伙）的有限合伙人； 东升科技的股东北京东升博展科技发展有限公司为发行人提供办公场所租赁服务
7	东升科技	0.15%	

根据发行人及其股东出具的说明，除以上已列明情况外，发行人股东不存在其他与发行人主要客户、供应商的关联关系。

2. 上述股东简要情况

（1）康瑞盈实

名称	西藏康瑞盈实投资有限公司
统一社会信用代码	91540091321353157G
企业类型	有限责任公司（自然人投资或控股的法人独资）
注册资本	100,000.00 万元
注册地址	拉萨经济技术开发区林琼岗东一路七号西藏西欣商贸有限公司 2 号楼 3 楼 3041 室
法定代表人	曹建伟
成立日期	2015 年 4 月 28 日
经营期限	2015 年 4 月 28 日至 2035 年 4 月 27 日
经营范围	资产运营管理（不含金融资产管理和保险资产管理；不得吸收公众存款、发放贷款，不得经营金融产品，理财产品和相关衍生业务）；企

	业营销管理咨询及策划；财税咨询、经济信息咨询；汽配、建材销售。
--	---------------------------------

(2) 东升科技

名称	北京东升科技企业加速器有限公司
统一社会信用代码	91110108554858041F
企业类型	其他有限责任公司
注册资本	1,200.00 万元
注册地址	北京市海淀区西小口路 66 号 107A 室
法定代表人	施军波
成立日期	2010 年 05 月 11 日
经营期限	2010 年 5 月 11 日至 2030 年 5 月 10 日
经营范围	科技企业孵化；企业管理；企业管理咨询；会议服务；承办展览展示活动；技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务；投资管理；出租办公用房；租赁计算机、通讯设备。（企业依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

(3) 康盛股份

名称	浙江康盛股份有限公司
统一社会信用代码	9133000074507862XQ
企业类型	其他股份有限公司(上市)
注册资本	113,640.00 万元
注册地址	浙江省淳安县千岛湖镇康盛路 268 号
法定代表人	王亚骏
成立日期	2002 年 11 月 26 日
经营期限	长期
经营范围	内螺纹钢管、精密铜管、钢管、铝管、冷轧钢带、铜带、冰箱、冷柜、空调金属管路配件的加工、销售；经营进出口业务。

(4) 东旭光电

名称	东旭光电科技股份有限公司
统一社会信用代码	911301001043959836

企业类型	其他股份有限公司(上市)
注册资本	573,025.01 万元
注册地址	石家庄市高新区黄河大道 9 号
法定代表人	王立鹏
成立日期	1992 年 12 月 26 日
经营期限	1992 年 12 月 26 日至长期
经营范围	电真空玻璃器件及配套的电子元器件、汽车零配件的生产与销售及售后服务；经营本企业自产产品的出口业务和本企业所需的机械设备、零配件、原辅材料的进口业务（国家限定公司经营或禁止进出口的商品及技术除外），平板显示玻璃基板产业投资、建设与运营及相关的技术开发、技术咨询、技术服务、技术转让（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）

(5) 深圳安鹏

名称	深圳安鹏汽车后市场产业基金（有限合伙）
统一社会信用代码	91440300319748352H
企业类型	有限合伙企业
主要经营场所	深圳市前海深港合作区前湾一路 1 号 A 栋 201 室（入驻深圳市前海商务秘书有限公司）
执行事务合伙人	深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司
成立日期	2014 年 12 月 12 日
合伙期限	2014 年 12 月 12 日至 2034 年 12 月 12 日
私募基金备案情况	深圳安鹏属于私募基金，已于 2016 年 3 月 31 日在基金业协会备案，基金编号为 S66677。其管理人深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司已于 2015 年 4 月 2 日在基金业协会办理了私募基金管理人登记，登记编号为 P1010069。

(6) 安鹏行远

名称	北京安鹏行远新能源产业投资中心（有限合伙）
统一社会信用代码	91110302MA01AGEM56
企业类型	有限合伙企业
主要经营场所	北京市北京经济技术开发区荣华中路 10 号 1 幢 1101-1 房间
执行事务合伙人	北京安鹏行远新能源投资管理有限公司、深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司
成立日期	2018 年 02 月 24 日

合伙期限	2018年02月24日至2023年02月23日
私募基金备案情况	安鹏行远属于私募基金，已于2019年5月31日在基金业协会备案，基金编号为SEF485。其管理人深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司已于2015年4月2日在基金业协会办理了私募基金管理人登记，登记编号为P1010069。

(7) 深圳沣瑞鼎兴股权投资基金合伙企业（有限合伙）

名称	深圳沣瑞鼎兴股权投资基金合伙企业（有限合伙）
统一社会信用代码	91440300MA5DATGR4C
企业类型	有限合伙企业
主要经营场所	深圳市前海深港合作区前湾一路1号A栋201室（入驻深圳市前海商务秘书有限公司）
执行事务合伙人	深圳瑞昇股权投资基金合伙企业（有限合伙）
成立日期	2016年04月18日
合伙期限	2016年04月18日至2036年04月14日
私募基金备案情况	深圳沣瑞鼎兴股权投资基金合伙企业（有限合伙）属于私募基金，已于2017年6月1日在基金业协会备案，基金编号为ST5880。其管理人深圳瑞昇股权投资基金合伙企业（有限合伙）已于2017年2月22日在基金业协会办理了私募基金管理人登记，登记编号为P1061497。

3. 上述股东入股时间、入股价格及与同期其他股东入股价格差异情况具体如下：

下：

序号	股东名称	入股方式	入股时间	入股价格（元/股）	与同期其他股东入股价格差异
1	康瑞盈实	增资	2015/10	19.29	无差异
2	东升科技	增资	2016/09	58.46	无差异
3	康盛股份	增资	2016/09	58.46	无差异
4	东旭光电	增资	2017/08	78.00	无差异
5	深圳安鹏	增资	2019/03	96.00	无差异
6	安鹏行远	增资	2019/03	96.00	无差异
7	深圳沣瑞鼎兴股权投资基金合伙企业（有限合伙）	受让	2019/05	96.00	系二级市场协商定价交易形成，与前次定向发行价格无差异

注：发行人于2017年12月28日以资本公积金向全体股东每10股转增10股，上表第5-7项入股已经复权调整。

(1) 上表所列历次增资价格均系在综合考虑以往经营业绩、历史增资价格

及发行人燃料电池发动机产业化发展情况等因案的基础上，经与增资各方及在册股东充分友好协商后确定。发行人作为新三板挂牌企业，历次发行均已根据股转系统相关规定履行备案程序，同期入股的投资者认购价格无差异，其估值持续增长体现了发行人的成长性及投资者对发行人发展潜力的肯定，增资价格公允。

（2）上表所列转让价格系由交易双方参照发行人前次定向发行价格并经协商确定，转让价格公允。

（二）发行人客户及供应商间接持有发行人股份的原因及合理性，是否对发行人的销售和采购产生重大影响

截至本补充法律意见书出具之日，发行人主要供应商不存在持有其股份的情况；发行人主要客户对发行人持股情况及其产业布局情况如下：

主要客户	持有发行人股份情况	在燃料电池产业布局情况（取自 2018 年年度报告）
北汽福田	其关联方深圳安鹏、安鹏行远均为发行人股东，持股均为 0.79%	新能源商用车主流纯电动产品全部匹配到位，燃料电池产品进入示范运营阶段，完成了轻卡燃料电池技术研究，并交付 25 台投入示范运营
宇通客车	其子公司康瑞盈实为发行人股东，持股比例为 5.29%	2018 年，公司燃料电池公交实现了在郑州、张家口等地的批量推广应用，当年累计燃料电池汽车销量 55 辆，实现营业收入 1.77 亿元
中植汽车	其母公司康盛股份为发行人股东，持股比例为 0.81%	中植汽车已销售的 55 台氢燃料客车生产工艺和产品质量得到了行业的认可，进入行业第一梯队。随着国内对氢燃料汽车产业的重视度和热情的不断提高，未来，中植汽车氢燃料客车将积极对接成都、佛山、浙江及其他地区的市场
申龙客车	其母公司东旭光电为发行人股东，持股比例为 4.85%	2018 年，申龙客车氢燃料电池车中标张家口市区公交车采购项目，在 2022 京张冬奥会期间为张家口市民提供绿色出行服务，践行绿色冬奥的理念。氢燃料电池客车已完整覆盖 8 米-12 米主流客车车型，已有 10 米、12 米两款氢燃料电池城市客车成功入选《新能源汽车推广应用推荐车型目录》，并有多款氢燃料城市客车亮相国际大展

鉴于我国燃料电池产业具有良好的发展潜力，部分研发与资金实力雄厚的整车厂商积极拓展燃料电池汽车业务，通过对外投资的方式在核心技术领域进行前瞻性布局。发行人作为我国燃料电池发动机产业的先行者，在承担国家课题及开展燃料电池汽车示范运营推广的过程中与多家头部商用车厂商形成了良好的合作关系，并凭借其在产品技术、研发实力、产业化能力及市场布局方面的创新发

展能力，吸引了宇通客车、中植汽车、申龙客车、北汽福田先后以关联投资平台对其投资。

近年来，在中国传统汽车产业转型升级之际，传统汽车产业集团通过“产融结合”的方式，积极在核心技术领域进行产业布局。知名案例如宇通客车、上海汽车集团股份有限公司、北京汽车集团有限公司均在产业发展初期投资了动力电池龙头企业宁德时代新能源科技股份有限公司。

发行人主要客户基于其对燃料电池产业和发行人发展前景的看好，以及自身在燃料电池核心技术领域的布局需要，对发行人投资具备商业合理性，完成投资后该等战略客户与发行人达成更为长期、稳定的业务合作关系，有利于加强上下游之间在燃料电池领域的战略协同、技术协同、市场协同。

发行人主要客户均为上市公司或其下属公司，建立了严格的供应商管理体系，发行人主要客户持有发行人股份不会导致其放松对发行人的供应商考核、产品质量管控以及采购询价机制，发行人对关联客户的销售同样遵循关联交易的公允定价原则等，因此不会对发行人的销售定价等产生重大影响。

（三）针对近期多家车企经营困难的情形、2019年9月新能源汽车产销量较上年同期分别下降29.9%和34.2%的情况，详细分析说明对公司及所处行业的影响，充分披露下游行业变化对公司短期和长期经营状况的影响，并充分提示相关风险

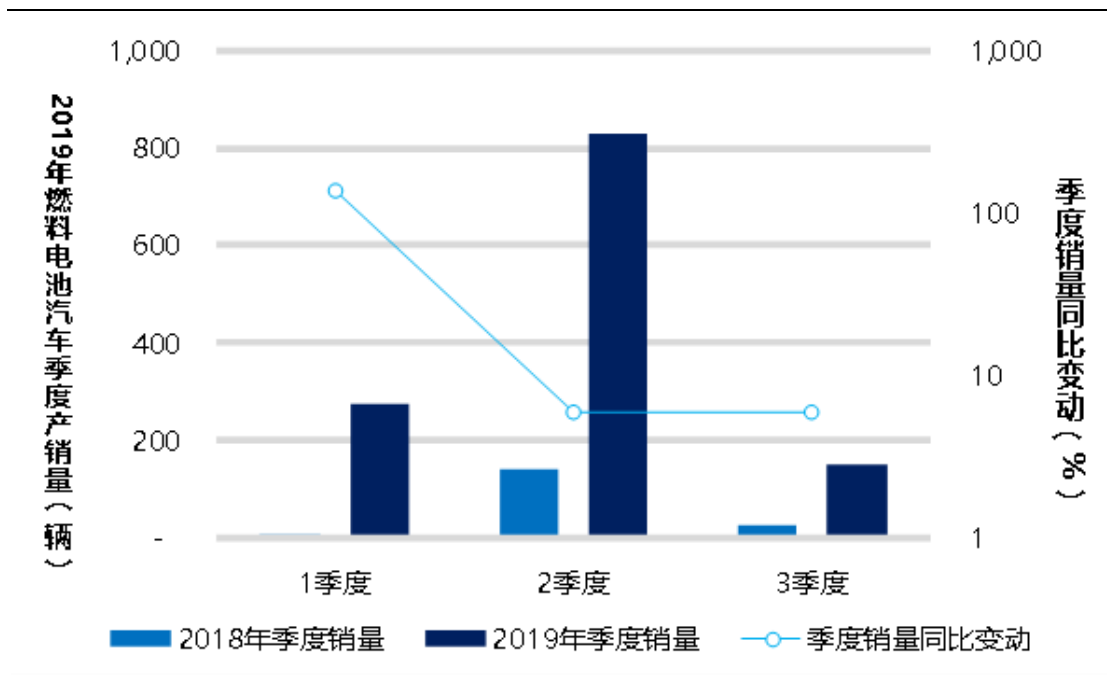
2016年、2017年、2018年和2019年1-9月，中国氢燃料电池汽车销量分别为629辆、1,272辆、1,527辆和1,251辆，而新能源汽车销量分别达到50.7万辆、77.7万辆、125.6万辆和87.2万辆，当前新能源汽车市场仍以纯电动汽车为主，氢燃料电池汽车产业化进程明显要晚于纯电动汽车。氢燃料电池汽车目前处于产业化的初期阶段，保持了较高的成长性，具有广阔的市场前景。

1. 燃料电池汽车产业延续高成长性并加快进入爆发式增长阶段

然而，相较于纯电动汽车行业，燃料电池汽车目前仍处于商业化初期，我国政府为支持促进燃料电池的产业化对于燃料电池汽车的补贴持续稳定，在其他新能源车型不断加快退坡力度的情况下总体维持补贴力度不变。在国家补贴政策持

续支持、技术应用场景拓宽、产业化基础初步成熟的情况下，我国燃料电池汽车下游市场需求自 2019 年以来进一步呈现快速增长趋势，1-9 月燃料电池汽车产销分别完成 1,315 辆和 1,251 辆，比上年同期分别增长 7.7 倍和 7.6 倍。

图：2019 年 1-3 季度我国燃料电池汽车销量及同比变化情况



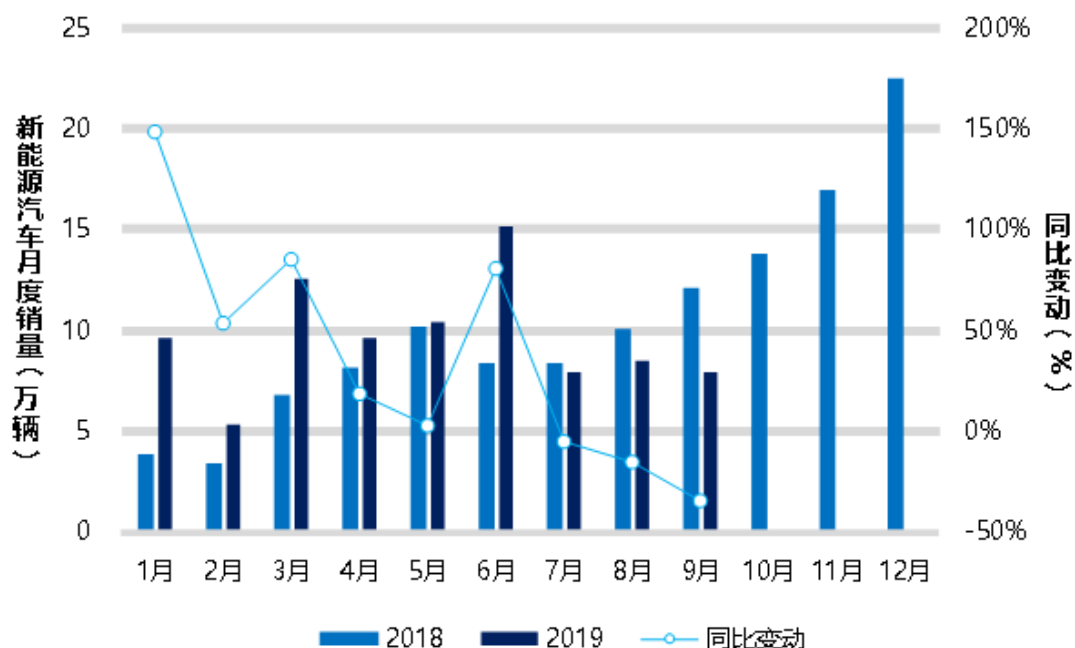
数据来源：中国汽车工业协会

2. 纯电动汽车销量近期下滑系受到补贴退坡短期影响

总体而言，2019 年 1-9 月，我国新能源汽车产销分别完成 88.8 万辆和 87.2 万辆，较上年同期分别增长 20.9% 和 20.8%。目前我国新能源汽车市场以纯电动汽车为主，经过多年的发展后已具备较为完善的产业链体系、商业化推广基础和配套充电基础设施。与此同时，商业化进程加快，国家与地方补贴力度持续下降。根据《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2019]138 号），2019 年纯电动汽车及插电式混合动力汽车补贴较 2018 年整体减少超过 50%，且地方政府不再对新能源汽车（新能源公交车和燃料电池汽车除外）给予购置补贴，上述政策于 2019 年 6 月 25 日开始正式实施。

鉴于补贴政策发生重大变化，新能源汽车销量在上半年过渡期内冲高随后回落，下游市场在短期内受到补贴政策变化所产生的价格冲击影响，因此自 2019 年 6 月以来我国新能源汽车销量较上年同期有一定程度的下降。

图：2018 年度及 2019 年 1-9 月我国新能源汽车销量



数据来源：中国汽车工业协会

3. 下游行业变化对公司短期和长期经营状况的影响

发行人下游客户主要为国内知名商用车生产企业，总体市场竞争格局较为稳定，市场集中度相对较高。同时，燃料电池汽车行业现阶段仍然具有较高的准入壁垒，进入企业普遍拥有较强的研发实力、资金实力及生产能力。发行人主要客户宇通客车、北汽福田、中通客车等企业均为在商用车行业存在长期积累且兼具技术与资金实力的上市公司，经营情况较为稳健。

发行人客户申龙客车系上市公司东旭光电全资子公司，根据东旭光电于 2019 年 11 月 19 日发布的公告，其 2016 年度第一期中期票据由于短期流动性困难未能如期兑付，其生产经营情况一切正常并公告拟引入石家庄市人民政府作为国资战略投资者受让东旭光电 51.46% 的股权，已就战略入股事项形成初步共识，暂未达成书面协议。截至 2019 年 9 月 30 日，发行人对申龙客车应收账款余额为 12,173.80 万元。该等债券违约公告日至本补充法律意见书出具之日，申龙客车与发行人业务合同均正常履约，母公司债券违约未影响申龙客车持续回款，期间累计回款金额达到 3,000 万元。

从短期而言，2019 年 1-9 月，发行人实现主营业务收入 11,957.23 万元，相

比上年同期增长 68.26%。当前燃料电池汽车产业保持高速增长，产业政策支持等具有稳定预期，发行人短期经营业绩不存在下滑的情形。

从长期而言，根据工信部的发展规划，燃料电池汽车技术是新能源汽车的重要技术路线，相比纯电动汽车更适用于长途、大型、商用车等领域，氢燃料电池汽车将与纯电动汽车长期并存互补。根据《节能与新能源汽车产业技术路线图》规划，我国燃料电池汽车到 2030 年将实现大规模商业化，推广规模超过 100 万辆，燃料电池系统产能超过 10 万套/企业，整机性能达到与传统内燃机相当。

综上，燃料电池汽车当前仍处于商业化推广的初期阶段，其下游市场需求保持高速增长趋势，长期发展规划具有明确预期和政策支持，近期汽车行业宏观不利变化情况不会对发行人经营状况产生重大影响，燃料电池汽车行业在延续高成长性基础上加快进入爆发式增长阶段。

4. 充分披露并提示相关风险

如果下游燃料电池汽车产品推广不及预期，发行人经营业绩将受到一定程度的影响。发行人已就相关下游行业变化对发行人可能产生的影响在招股说明书“第四节 风险因素”之“二、经营风险”之“（五）燃料电池汽车推广不及预期的风险”中作出风险提示。

（四）说明公司于报告期末的在手订单情况，并结合下游行业 and 主要客户的市场地位、发展情况、与客户签订的框架协议等，说明发行人与主要客户合作的稳定性及业务的可持续性，是否存在重大不确定性风险，是否对单一客户存在依赖

1. 发行人报告期末在手订单情况

2019 年 1-9 月，发行人实现燃料电池发动机系统收入 9,388.60 万元。2019 年第四季度，发行人执行完毕的主要销售订单如下：

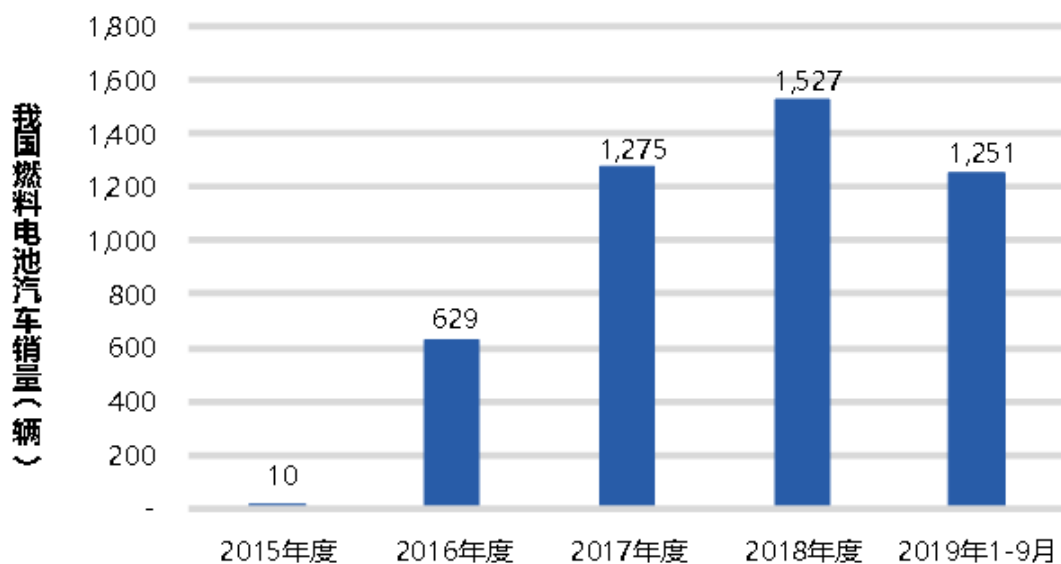
客户	功率	数量（台）	订单状态
客户 A	60kW	47	执行完毕
客户 B	40kW	200	执行完毕
客户 C	60kW	5	执行完毕

客户 D	60kW	50	执行完毕
客户 E	60kW	80	执行完毕
合计		382	-

2. 结合下游行业 and 主要客户的市场地位、发展情况、与客户签订的框架合作协议等，说明发行人与主要客户合作的稳定性及业务的可持续性，是否存在重大不确定性风险

（1）下游市场发展情况

燃料电池最主要的应用场景是燃料电池汽车，发展燃料电池汽车产业是我国降低能源对外依存度、减少城市大气污染、推动汽车产业实现跨越式发展的重要抓手之一。近年来我国燃料电池汽车行业技术持续进步、成本不断降低、加氢基础设施建设逐步完善，在具备产业化基础的背景下燃料电池汽车市场需求相应快速增长，2016年-2018年年均复合增长率达到55.81%，2018年度销量达到1,527辆。2019年度以来，燃料电池汽车步入快速发展时期，产销规模进一步快速拉升。2019年1-9月，燃料电池汽车产销分别完成1,315辆和1,251辆，相较上年同期分别增长7.7倍和7.6倍。



（2）主要客户的市场地位

报告期内发行人主要客户基本情况和市场地位如下：

主要客户	基本情况
宇通客车	宇通客车成立于 1993 年，是一家集客车产品研发、制造与销售为一体的大型整车生产企业，产品覆盖 5-18 米客车车型，具备年产 30,000 台新能源整车的生产能力。2018 年度宇通客车实现 6.09 万台商用车的销售，收入规模达 317.46 亿元。
北汽福田	北汽福田成立于 1996 年，是一家整车与关键零部件服务综合方案提供商，产品覆盖卡车、客车、乘用车及核心零部件发动机，具备年产 123.05 万台整车的生产能力。2018 年度北汽福田实现 49.35 万台商用车的销售，收入规模达 410.54 亿元。
中通客车	中通客车成立于 1998 年，公司主要以客车为主兼顾零部件产品的开发、制造和销售，客车产品涵盖从 5-18 米各类车型。2018 年度中通客车实现 12,891 台客车的销售，收入规模达 60.79 亿元。
申龙客车	申龙客车成立于 2004 年，系主板上市公司东旭光电（000413.SZ）全资子公司，主要从事客车的设计、研发、生产和销售，主要产品为新能源客车和传统客车，为我国 2018 年新能源汽车行业销量排名第八企业。2018 年度申龙客车实现 6,867 台五米以上客车的销售，收入规模达 46.31 亿元。
中植汽车	中植汽车成立于 2006 年，系中小板上市公司康盛股份（002418.SZ）全资子公司，主要从事新能源汽车的研发、生产和销售，产品覆盖 4-5 米纯电动厢式运输车、6-10 米纯电动客车，具备年产 4,000 辆大中型客车的产能。2018 年中植汽车实现 647 辆新能源汽车整车的销售，收入规模达到 2.49 亿元。

发行人主要客户基本均为头部整车企业，且均为上市公司或上市公司下属公司，资本实力总体较强且在新能源和燃料电池汽车领域具备较为深厚的技术积累和较为广泛的市场布局。

（3）主要客户对发行人持股情况及产业布局情况

发行人主要客户宇通客车、北汽福田、申龙客车、中植汽车均以其关联投资平台对发行人进行投资，系看好燃料电池产业及发行人发展前景，并结合自身发展战略在核心技术领域进行布局，从而发行人与主要客户达成更为长期、稳定的业务合作关系，有利于加强上下游资源协同。同时，发行人主要客户积极布局燃料电池汽车领域，在其上市公司年度报告中对燃料电池板块发展情况均有相应披露。具体请参见本题前述“（二）发行人客户及供应商间接持有发行人股份的原因及合理性，是否对发行人的销售和采购产生重大影响”。

（4）与主要客户签订的框架合作协议或合作情况

1) 合作历史及签订框架合作协议情况

发行人是最早与国内领先商用车企业宇通客车、北汽福田等共同开发燃料电

池客车的发动机厂商。发行人于 2013 年即与北汽福田共同承担了国家高技术研究发展计划（863 计划）项目“燃料电池增程式物流车关键技术研发和示范”，于 2015 年起与北汽福田、宇通客车先后合作参与了科技部、联合国开发计划署“促进中国燃料电池汽车商业化发展项目”，建立了深入的合作关系。

随着燃料电池汽车从技术研发、示范运营转向产业化阶段，发行人开始为客户批量供应发动机系统产品。发行人于 2016 年进入北汽福田供应商体系，于 2017 年分别进入宇通客车、申龙客车、中植汽车的供应商体系，于 2018 年进入中通客车的供应商体系。

目前，发行人客户中宇通客车采取框架协议采购方式，分别于 2018 年度及 2019 年度签署了商务条款确认书，预计采购额合计为 20,800 万元（含税），实际采购数量和金额以下达的采购订单为准。

2) 合作配套燃料电池车型情况

燃料电池发动机作为燃料电池汽车的核心部件，其研发、生产、销售需围绕整车厂商特定车型的具体需求进行共同开发，整车厂对供应商的技术研发能力、行业应用积累、产品设计及工艺水平要求较高。燃料电池车型开发从技术对接到实现批量销售需要经过立项、产品设计定型、试制、样件测试、整车测试、国家强制性检测认证、向工信部申请公告目录等阶段，一般进入合格供应商目录且匹配了具体对应的车型后，将建立长期、稳定的供应关系，客户粘性较强。

报告期内，发行人批量供货的整车厂商主要包括宇通客车、北汽福田、中通客车、申龙客车、中植汽车 5 家客户，根据现行有效的截至 2019 年第九批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》，该等整车厂商配套燃料电池发动机供应商及其车型数量情况如下：

项目	北汽福田	申龙客车	宇通客车	中通客车	中植汽车	总计
亿华通	6	8	6	5	4	29
上海重塑	-	-	5	5	-	10
潍柴动力	-	-	-	6	-	6
国鸿氢能	2	1	2	-	-	5
大洋电机	-	-	-	3	-	3

江苏清能	-	2	-	-	1	3
雄韬股份	-	2	-	1	-	3
弗尔赛	-	-	-	2	-	2
武汉雄韬	-	-	-	2	-	2
新源动力	-	-	-	2	-	2
爱德曼	1	-	-	-	-	1
大同新研	-	-	-	1	-	1
明天氢能	-	1	-	-	-	1
氢蓝时代	-	1	-	-	-	1
泰罗斯	-	-	-	-	1	1
武汉众宇	-	1	-	-	-	1
合计	9	16	13	27	6	71

根据纳入推荐目录车型配套情况分析，发行人与主要客户合计配套 29 款燃料电池车型，占主要客户燃料电池车型数量的 40.85%，远超其他厂商。

3) 采购占比情况

同时，根据公开资料及主要客户反馈，除中通客车外，北汽福田、申龙客车批量销售燃料电池汽车均主要配套发行人燃料电池发动机，对其他供应商的采购以样机为主。发行人实际提供的燃料电池发动机占下游客户 2018 年度销售燃料电池汽车的比例情况如下：

客户名称	燃料电池汽车销量	配套发行人燃料电池数量	占比
宇通客车	55	49	89.09%
中植汽车	55	50	90.91%
合计	110	99	90.00%

注：受公开数据和客户资料涉密限制，未能获取其他主要客户燃料电池汽车配套数据。

综上，燃料电池汽车下游市场需求保持高速增长，且发行人主要客户市场地位较高，积极进入燃料电池汽车产业并以投资发行人的方式进行战略布局，发行人与主要客户在燃料电池汽车技术开发、示范运行、商业化推广等多方面存在长期深入的合作历史，具有较强的稳定性，不存在重大不确定性风险。

当前阶段发行人受主要客户的订单需求影响较大，如果发行人主要客户业务拓展不利或者无法继续深入开拓新客户或新市场，将产生业绩波动的风险。发行人已就相关风险在招股说明书“第四节 风险因素”之“二、经营风险”之“（六）客户集中度较高的风险”中作出风险提示。

3. 是否对单一客户存在依赖情况

发行人核心技术产品为燃料电池发动机系统，现阶段目标客户主要为较早进入燃料电池汽车市场的领先商用车生产企业。2018 年度，我国燃料电池汽车销量为 1,527 辆，仍处在商业化的初期阶段，整车厂商尚未普遍开展燃料电池车型的研发与生产，因而导致发行人现阶段客户集中度较高。

自 2016 年以来，发行人不断开发下游市场与客户，其燃料电池发动机系统第一大客户收入占发动机系统总收入比重持续下降，具体如下：

项目	2018 年度		2017 年度		2016 年度	
	客户名称	占比	客户名称	占比	客户名称	占比
第一大客户	申龙客车	31.12%	北汽福田	64.58%	北汽福田	83.26%
第二大客户	中通客车	30.88%	中植汽车	18.87%	广东鸿运	14.25%
第三大客户	宇通客车	20.24%	申龙客车	13.92%	宇通客车	1.40%
第四大客户	北汽福田	7.85%	宇通客车	1.18%	厦门金龙	1.09%
第五大客户	潍柴动力	5.50%	东风特汽	0.61%		
合计	-	95.59%	-	99.16%	-	100.00%

同时，自 2018 年以来，发行人与厦门金旅、安凯客车、苏州金龙、陕汽集团等多个整车企业建立了合作关系并实现了样机销售，合作开发了多款被纳入《新能源汽车推广应用推荐车型目录》的燃料电池车型。

因此，随着燃料电池汽车产业化加快以及发行人积极拓展下游市场，下游客户数量和需求量均持续增加，2018 年对发动机系统第一大客户收入占其收入比重已下降至 31.12%，不存在依赖单一大客户的情况。

（五）主要客户现阶段对发行人产品的总需求量、发行人产品所占比例，主要客户采购要求与业务发展规划，结合公司产品的竞争优劣势，说明公司是否具有替代风险

1.主要客户现阶段对发行人产品的总需求量、发行人产品所占比例，主要客户采购要求与业务发展规划

（1）主要客户现阶段对发行人产品的总需求量

发行人主要客户未对外公开燃料电池汽车销售计划，发行人亦无法预知主要客户对发行人产品的总需求量，但发行人主要客户均为领先企业，在下游商用车市场占有较大的市场份额，其对产品的总需求量将随着燃料汽车的规模化推广不断增长，全国各主要氢能发展地区的推广规划如下：

省/市	规划名称	2020年发展数量 (辆)	2025年发展数量 (辆)
上海	上海市燃料电池汽车发展规划	3,000	30,000
武汉	武汉氢能产业发展规划	2,000-3,000	10,000-30,000
佛山	佛山市氢能源产业发展规划（2018-2030年）	5,500	11,000
河北	河北省推进氢能产业发展实施意见	2,500（2022年）	10,000
张家口	氢能张家口建设规划（2019—2035年）	1,500（2021年）	-
成都	成都市氢能产业发展规划（2019-2023年）	2,000（2023年）	-
浙江	浙江省加快培育氢能产业发展的指导意见	1,000（2022年）	-
苏州	苏州市氢能产业发展指导意见（试行）	800	10,000
山西	山西省氢燃料电池汽车产业发展规划	700	7,500
天津	天津市氢能产业发展行动方案（征求意见稿）	800（2022年）	-
合计		19,800-20,800	83,800-103,800

注：计算 2025 年合计发展数量时，部分未明确规划其 2025 年发展数量的省市以其 2020 年发展数量为准

2019 年度，发行人对主要客户批量销售订单执行情况如下：

客户	功率	数量	订单状态
----	----	----	------

客户 A	60kW	47	执行完毕
客户 B	40kW	200	执行完毕
客户 C	60kW	5	执行完毕
客户 D	60kW	50	执行完毕
客户 D	60kW	30	执行完毕
客户 E	60kW	80	执行完毕
客户 E	30kW	40	执行完毕
客户 F	40kW	20	执行完毕
合计		472	

（2）发行人产品所占比例

根据纳入推荐目录车型配套情况分析，发行人与主要客户合计配套 29 款燃料电池车型，占主要客户燃料电池车型数量的 40.85%。

同时，根据公开资料及主要客户反馈，除中通客车外，北汽福田、申龙客车、宇通客车、中植客车批量销售燃料电池汽车均主要配套发行人燃料电池发动机，对其他供应商的采购以样机为主。

（3）主要客户采购要求与业务发展计划

根据对发行人主要客户宇通客车、北汽福田、中通客车、申龙客车、中植汽车的访谈，其主要采购要求、业务发展计划简要情况如下：

客户名称	采购要求	未来业务发展计划
宇通客车	根据客车用燃料电池供货需求，详细的技术指标包括 37 个大类要求，上百项小类要求	氢燃料电池汽车是未来一个重要的发展方向，是其核心技术路线之一，将投入比较大的人力物力进行市场开发。
北汽福田	与同行业公司的产品进行技术路线、性能进行比较，考察是否与整车匹配。目前阶段，对于技术、质量的关注度和敏感性更高。	氢能作为国家能源战略的重要组成部分，也是北汽福田的重点发展方向之一，未来张家口与北京是重点方向。
中通客车	目前行业尚未进入充分竞争和完全产业化阶段，质量可靠的不多，主要看重质量稳定性，同时关注性能、技术能力、售后服务等。	看重长远发展，认为燃料电池市场值得继续深耕，将继续开展。

申龙 客车	非常注重核心零部件供应商的核心开发能力，保证车型的持续竞争力。	从国家蓝天行动计划等政策支持来看，氢燃料电池汽车更为环保、更能满足未来市场需要，按照目前的国家政策支持，逐步会投入更多的资源参与燃料电池汽车产业。
中植 汽车	提供整车的运营环境、里程需要，包括路面环境、气候环境、尺寸、车型长度、底盘布置的方式等信息，由发行人按照整车厂的要求进行技术匹配	燃料电池汽车目前是各大客车厂的重点拓展方向。

综上，发行人主要客户均将发展燃料电池汽车作为其重要技术路线，基于产品质量、产品性能、开发能力、技术水平、售后服务能力综合考量选择燃料电池发动机供应商。根据推荐目录车型配套情况、公开资料及主要客户的反馈，发行人对其主要客户销售占客户同类产品采购份额较高。

2.结合公司产品的竞争优劣势，说明公司是否具有替代风险

（1）燃料电池技术领先优势

发行人为我国燃料电池产业化的开拓者，经过多年的探索和发展，发行人形成了深厚的技术积累，突破了高功率密度燃料电池系统集成、车载氢系统集成、燃料电池发动机系统低温快速启动、空气流量与压力解耦控制、水含量闭环控制等多项控制等多项技术难点，在我国较早实现了燃料电池发动机系统以及核心电堆的批量化生产，产品关键性能接近国际先进水平并在商业化实践中进行了广泛应用。发行人具有一系列自主核心知识产权，其中包括 138 项燃料电池相关发明专利与 75 项发动机控制相关软件著作权，在申请的专利包括 88 项发明专利以及 6 项实用新型专利等。同时，在科技部、北京市科委、上海市科委等重大专项的支持下，报告期内发行人完成燃料电池相关国家课题 10 项，目前正在实施的国家课题多达 14 项，形成了丰富的科研成果和技术储备。

（2）产品性能领先优势

根据公开可获取数据，发行人燃料电池发动机系统产品与国际领先燃料电池生产商 Hydrogenics、Ballard 及国内先进燃料电池生产商新源动力、上海重塑、弗尔赛和江苏清能的同类产品对比情况如下：

行业参与者	Hydrogenics	Ballard	发行人	新源动力	上海重塑	弗尔赛	江苏清能
-------	-------------	---------	-----	------	------	-----	------

类型		国际领先			可比公司			
产品型号		Celerity	HD-60/85/100	YHTG 30/60/75	HYSYS-36	Caven-3/7	FSFCE-120/300/5001/60kw	VL30/40/45
系统额定功率	kW	60	60/85/100	31.3/65/75	36	32/80	12/30/45/60	30/40/45
系统质量功率密度	kW/kg	0.22	0.25/0.33/0.35	0.23/0.25/0.302	-	0.24/-	0.23/0.27/-/-	-
系统低温启动能力	°C	-10	-25	-30	-10	-15/-30	-10/-10/-/-30	-
系统峰值效率	%	55	-	55/57/58	45	50/60	45/47/47/60	46-52

数据来源：Ballard 产品手册、Hydrogenics 产品手册；新源动力、上海重塑、弗尔赛、江苏清能官方网站

根据对比结果，发行人燃料电池发动机系统产品各项关键指标与我国同行业可比公司相比具备较强竞争力，低温启动能力与系统峰值效率更是达到了国际先进水平，但额定功率与质量功率密度较国际领先厂商仍存在一定差距。

（3）规模化生产、推广建立产品可靠性保障

自 2015 年以来，发行人先后与北汽福田、宇通客车联合参与了北京市科委以及联合国开发计划署牵头的燃料电池汽车重大示范运行项目，积累了丰富的运营经验。截至 2018 年末，搭载发行人发动机系统的燃料电池车辆已在北京、张家口、上海、郑州、苏州等地投入商业化示范运营。其中，张家口公交公司于 2018 年 7 月引进的宇通客车和北汽福田生产的 74 辆燃料电池公交车均配套发行人发动机系统，历经了 2018 年整个冬季低温环境的严苛考验，累计运营里程已经超过 500 万公里，是发行人商业化推广的标杆项目。规模化推广积累了大量的实况运营数据，为发行人的产品迭代开发提供了可靠的数据支撑。

而规模化推广的基础是发行人领先的批量化生产能力。发行人于 2017 年建成投产我国首条具有自主知识产权的半自动化燃料电池发动机生产线，一期工程具备年产 2,000 台的产能。发行人经历了多年的探索和经验积累，完成了一整套燃料电池关键工序的工艺技术和操作规范，建立了严苛的质量控制和测试体系，保障产品的一致性和可靠性。

综上，发行人现阶段产品技术水平具备较强竞争力，且通过与客户的长期合作与其形成了较为稳定的合作关系，建立了良好的市场声誉。同时，发行人已在招股说明书中“第四节 风险因素”之“二、经营风险（二）市场竞争加剧的风险”中提示了因市场竞争加剧可能导致的丧失市场份额的风险。

综上，本所承办律师认为：（1）发行人已说明与发行人的主要客户、主要供应商有关联关系的股东的简要情况及其入股时间，且与同期其他股东入股价格无差异；（2）发行人客户基于其对燃料电池产业和发行人发展前景的看好，以及自身在燃料电池核心技术领域的布局需要，对发行人投资具备商业合理性，完成投资后该等战略客户与发行人达成更为长期、稳定的业务合作关系，有利于加强上下游之间在燃料电池领域的战略协同、技术协同、市场协同，加快发行人产品的销售推广，利好发行人的销售渠道稳定性；（3）燃料电池汽车当前仍处于商业化推广的初期阶段，其下游市场需求保持高速增长趋势，长期发展规划具有明确预期和政策支持，近期行业不利变化不会对发行人经营状况产生重大影响，发行人已充分披露并提示相关风险；（4）发行人与主要客户合作关系稳定、可持续，不存在重大不确定性风险，不存在对单一客户的重大依赖；（5）结合主要客户现阶段对发行人产品的总需求量、发行人产品所占比例，主要客户采购要求与业务发展计划，发行人产品具有核心竞争优势，替代风险总体较小，发行人已充分揭示市场竞争风险。

四、问题 4

4. 关于预计市值

根据首轮问询回复及招股说明书披露，发行人最近一年通过定向发行方式增加 9 名股东，通过股转系统交易方式增加 18 名股东，短时间内入股价格波动加大。2019 年 1 月最近一轮融资市场估值约为 25 亿元，发行人选择的具体上市标准为预计市值不低于 30 亿元。

请发行人说明：（1）相关交易价格的定价依据及合理性，价格是否公允，是否已缴纳了相应的税款；（2）本次发行预计市值和 2019 年 1 月股权增资的估值差异较大的原因及合理性。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）发行人定向发行相关备案资料及股东交易明细，相关股东关于税款缴纳相关情况的承诺；（2）核查并分析发行人所处行业特点、历次增资及估值增长情况，查阅我国燃料电池汽车产业政策性文件及 2019 年以来世界范围内氢能主要发展国以及中国乃至各地政府的氢能规划、2019 年 1-9 月燃料电池汽车产销情况等资料。

核查意见：

（一）相关交易价格的定价依据及合理性，价格是否公允，是否已缴纳了相应的税款

1. 相关交易价格的定价依据及合理性，价格是否公允

（1）发行人最近三年经营业绩及财务状况与增资价格情况如下：

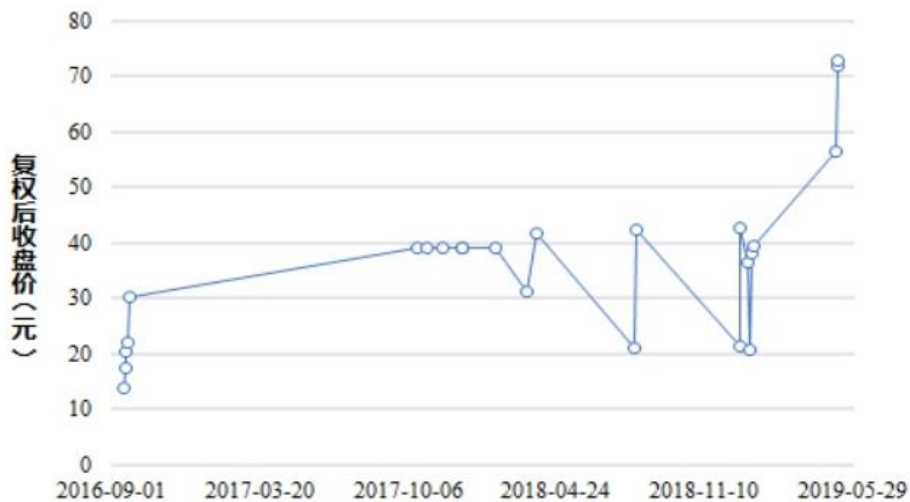
单位：万元

项目	2016.12.31/2016 年度	2017.12.31/2017 年度	2018.12.31/2018 年度
总资产	37,647.69	88,686.85	122,063.88
所有者权益	31,952.87	68,137.02	75,298.68
营业收入	13,765.60	20,122.49	36,847.39
发动机系统销量（台）	76	192	303
增资价格（元/股）	58.46	78.00	96.00

注：上表 2018 年度增资价格为复权后价格。

发行人增资价格系在综合考虑以往经营业绩、历史增资价格及发行人燃料电池发动机产业化发展情况等因素的基础上，经与投资者充分协商沟通后确定的。报告期内，随着发行人技术进步和产品推广，营业收入持续增长，有力地支撑了发行人的估值持续提升，同时也充分体现了投资者对发行人以往经营成果及未来发展潜力的肯定，增资价格公允。

(2) 发行人系新三板挂牌公司，部分投资者通过股转系统二级市场交易成为发行人股东。发行人股票二级市场历史成交价格走势如下：



资料来源：Wind 资讯

新三板市场的总体成交量相对成熟市场较小，影响价格的因素较多，因受宏观经济、板块波动、投资者预期以及交易规则等各项主客观因素的影响，发行人股票的二级市场成交价体现了较大波动性，总体趋势与发行人历次定向发行价格变化情况相一致。二级市场交易价格系由投资者自主交易形成，体现了不同投资者对发行人的价值预期，交易价格公允。

2. 税款缴纳情况

(1) 上述通过增资方式入股发行人的股东，其在获取新增股份后尚未进行转让，且其认购不存在股份支付的情况。故该次增资的股东无需就本次增资缴纳税款。

(2) 根据《财政部、税务总局、证监会关于个人转让全国中小企业股份转让系统挂牌公司股票有关个人所得税政策的通知》（财税[2018]137号），对于个人转让新三板挂牌公司非原始股，暂免征收个人所得税，对于个人转让原始股取得的所得，按照“财产转让所得”，适用20%的比例税率征收个人所得税。此处原始股即指个人在新三板挂牌公司挂牌前取得的股票以及在该公司挂牌前和挂牌后由上述股票孳生的送、转股。

根据上述规定并结合股权交易所得税缴纳相关规定，发行人最近一年内因转

让股权需缴纳税款的情况如下：

序号	转让股东	转让数量（万股）	缴纳情况
1	张国强	90.00	已出具承诺自行承担税收缴纳义务
2	肖震	27.99	已出具承诺自行承担税收缴纳义务
3	国泰君安创投	116.72	已缴纳企业所得税

（二）本次发行预计市值和 2019 年 1 月股权增资的估值差异较大的原因及合理性

预计市值是指股票公开发行后按照总股本乘以发行价格计算出来的发行人股票名义总价值，本次发行预计市值和前次定向发行估值差异较大的原因及合理性如下：

1. 发行人历史估值与本次发行预计市值差异合理

随着氢燃料电池行业从以技术研发为主转向示范运营和产业化推进，发行人经营收入和燃料电池出货量不断快速增长，市场估值也相应呈现出较高的成长性。自 2015 年 5 月至 2019 年 1 月，发行人融资每股价格从 17.15 元增长至 96 元，累计增长 459.77%。

序号	入资时间	每股价格（元）	每股价格增长率	投后估值（万元）	投后估值增长率
1	2015.05	17.15	-	24,000	-
2	2015.10	19.29	12.48%	33,000	37.50%
3	2016.09	58.46	203.06%	111,995	239.38%
4	2017.06	78.00	33.42%	181,572	62.13%
5	2019.01	96.00（复权）	23.08%	253,773	39.76%
本次公开发行	预计2020	105.96（复权）	10.38%	400,096	57.66%

注：每股价格系经资本公积转增股本复权后的价格；本次公开发行价格及预计市值系根据发行方案与募集资金折算的预计值，不代表最终发行结果。

发行人本次拟发行股份不超过 22,650,523 股，拟募集资金为 120,000.00 万元，本次发行后总股本不超过 75,520,000 股，经折算预计每股发行价格约为 105.96 元（复权后），发行预计市值为 400,096 万元。与发行人 2019 年 1 月股权增资价格相较，每股价格增长率为 10.38%。

由此，发行人本次公开发行时点与前次定向发行预计时间间隔 1 年，且 2019 年以来燃料电池汽车步入快速发展时期，产销规模快速拉升。2019 年 1-9 月，发行人实现主营业务收入 11,957.23 万元，相比上年同期增长 68.26%。因此，考虑到发行人经营业绩向好等因素，每股价格增长率与历史估值增长水平相较，不存在增长较快的情形，估值水平具有合理性。

2.本次发行预计市值增长的原因

（1）燃料电池汽车产业政策加快落实

自 2019 年以来，在既往政策支持的基础上，燃料电池汽车产业的发展更进一步受到了我国政府的高度重视。2019 年 3 月，“两会”《政府工作报告》首提推动充电、加氢等设施建设，李克强总理在博鳌论坛中公开表态推动包括氢能源在内的技术进步，加快发展人工智能、自动驾驶、氢能源等新兴产业。

2019 年 4 月，工信部在新闻发布会上进一步明确表示，氢燃料电池汽车是新能源汽车的重要技术路线，相比纯电动汽车更适用于长途、大型、商用车等领域，氢燃料电池汽车将与纯电动汽车长期并存互补，下一步将大力推进我国氢能及燃料电池汽车产业的创新发展。

2019 年 10 月，李克强总理主持召开国家能源委员会会议，提出技术创新和体制机制创新是能源高质量发展的重要推动力，要加快能源开发利用关键技术和重大装备攻关，探索先进储能、氢能等商业化路径。

同时，世界各国对于氢能产业的最新规划也密集落地，韩国、欧盟和日本相继在 2019 年发布了氢能领域的最新规划。1 月，韩国政府发布《氢能经济发展路线图》，计划到 2040 年累计生产 620 万氢燃料电池汽车，使韩国氢燃料电池汽车和燃料电池的国际市场占有率达到世界第一；2 月，《欧洲氢能路线图：欧洲能源转型的可持续发展路径》发布，计划到 2030 年氢燃料电池乘用车达到 370 万辆，轻型商业运输车达到 50 万辆，卡车和公共汽车达到 4.5 万辆；3 月，日本政府在《氢能基本战略》的基础上，更新了《氢能推广应用进度表》，维持了 2020 年 4 万辆、2025 年 20 万辆、2030 年 80 万辆的基本目标，同时将原计划中的 2020 年增加 100 座加氢站调整为 160 座。

综上，从中国乃至世界范围内氢能主要发展国，均进一步明确了发展氢燃料电池汽车的决心和规划，制定了氢燃料技术路线的实施路径以及不同阶段的发展目标，从而将进一步推动和促进技术进步与市场活跃。

（2）燃料电池汽车各地推广运营不断加快

目前，我国已初步形成长三角、珠三角、京津冀等主要氢能产业集群，上海、张家口、佛山、武汉、山东、成都等省市都将氢能产业作为重点予以推进。

其中，2019年以来全国各地争相布局氢能产业，多个省市为抢占氢能产业制高点相继发布了氢能产业发展规划与支持政策，加快应用推广。如浙江省、张家口、成都市、天津市等相继发布《浙江省培育氢能产业发展的若干意见》、《氢能张家口建设规划（2019-2035）》、成都市氢能产业发展规划（2019-2023年）以及天津市氢能产业发展行动方案（征求意见稿）等，加快打造氢能与燃料电池应用示范城市。

据不完全统计，2019年出台氢能产业规划的省市情况如下：

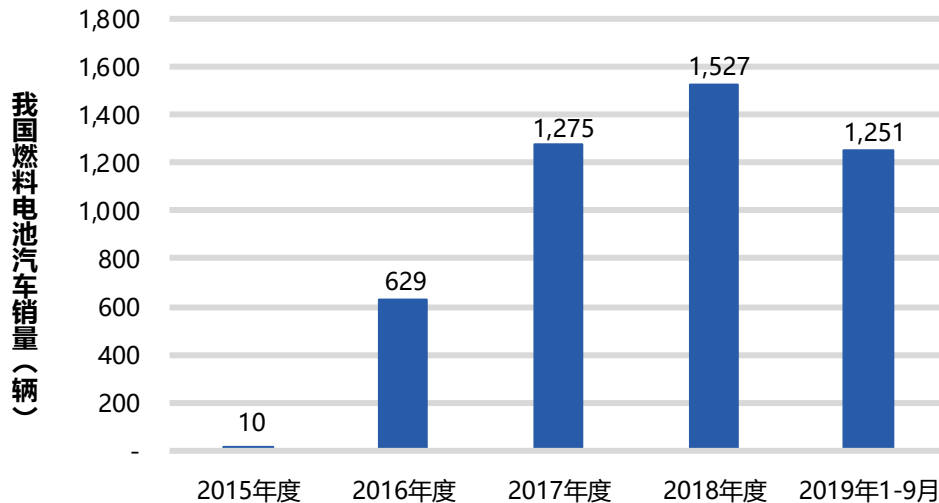
省/市	出台时间	规划名称	主要内容
嘉善	2019.2.1	嘉善县推进氢能产业发展和示范应用实施方案（2019-2022年）	2022年，燃料电池公交车占新能源公交车总保有量的50%
常熟	2019.2.11	常熟市氢燃料电池汽车产业发展规划	2019-2022年，建成一批市场优化运营的公共加氢站，推广示范一批公交、客车、物流配送车、环卫车等应用车辆，积极申报国家试点示范城市，初步形成相对完整的产业链条；2023-2025年，产业规模突破百亿，建成更完善的加氢设施；2026-2030年，形成千亿级产业集群，成为具有区域影响力的氢燃料电池汽车应用城市
宁波	2019.2.20	关于加快氢能产业发展的若干意见	到2022年，建成加氢站10-15座，氢燃料电池汽车运行规模达到600-800辆；到2025年，建成加氢站20-25座，氢燃料电池汽车运行规模突破1,500辆
张家口	2019.6.12	氢能张家口建设规划（2019-2035年）	到2021年，累计推广2,000辆燃料电池汽车，其中公交车累计推广1,000辆，创建公共交通氢能应用示范城市
浙江	2019.6.19	浙江省加快培育氢能产业发展的指导意见	2019年在嘉善开通2条氢燃料电池汽车示范运营公交线，建成3座加氢站，投入运营20辆氢燃料电池汽车。到2022年，嘉

			善氢燃料电池公交车占新增新能源公交车比例不少于 50%；嘉兴全市氢燃料电池车示范运营不少于 200 辆，建成加氢站 8 座；宁波建成加氢站 5 座以上，车辆应用规模达到 100 辆以上 以杭州举办 2022 年亚运会为契机，在场馆、亚运村、景区等区域设立氢燃料电池汽车通勤专线
成都	2019.7.8	成都市氢能产业发展规划（2019-2023 年）	到 2023 年，全市在客车、物流车、环卫车、出租车、公务车、共享汽车等领域推广应用燃料电池汽车 2,000 辆以上；建设燃料电池有轨电车示范线 2 条，示范线路总长 30 公里以上；燃料电池在无人机、分布式能源、船舶、各类电源等领域开展示范应用；建设覆盖全域成都的加氢站 30 座以上
贵州	2019.9.9	六盘水市氢能源产业发展规划（2019-2030 年）	到 2030 年，结合煤炭资源和可再生资源发展，以煤制氢为重点氢能产业链，布局氢燃料电池示范应用和加氢基础设施建设，建成加氢站近 20 座，公交车、物流车、环卫车和乘用车批量投放，形成氢能规模化、商业化应用
天津	2019.10.23	天津市氢能产业发展行动方案（征求意见稿）	到 2022 年，建成 10 座加氢站，在全市范围内打造 3 个推广应用试点示范区，重点在交通领域推广应用，累计推广车辆 800 辆以上，开展 3 条以上公交或通勤线路示范运营；实现其他领域应用突破，建成 1 至 2 个氢燃料电池热电联供示范项目

由此可见，2019 年以来全国各地城市不断利用自身资源禀赋优势，加快氢能及燃料电池产业应用示范，氢燃料电池未来市场空间可观。

（3）燃料电池汽车产销预期不断攀升

2019 年度以来，燃料电池汽车步入快速发展时期，产销规模进一步快速拉升。2019 年 1-9 月，燃料电池汽车累计产销分别完成 1,315 辆和 1,251 辆，比上年同期分别增长 7.7 倍和 7.6 倍。根据中汽协数据，2015 年以来各期燃料电池汽车销量如下：



综上，本所承办律师认为：（1）发行人最近一年增资或转让价格的定价依据合理，价格公允；部分涉及原始股转让的股东已承诺自行承担股权转让所得税缴纳义务；（2）发行人本次发行预计市值与2019年1月增资的估值存在差异，该等差异主要受燃料电池汽车产业政策加快落实、燃料电池推广运营提速及燃料电池汽车产销量预期攀升等客观环境影响而产生，具有其合理性。

五、问题 5

5.关于张家口市公共交通有限责任公司

根据首轮问询回复，2018年12月，张家口市公共交通有限责任公司再次发布张家口市区燃料电池公交车辆采购项目招标公告，并于2019年1月公示中标结果。上述中标燃料电池车辆均配套发行人的燃料电池发动机系统。发行人也将立足张家口市场，不断满足客户产品需求和提升用户体验。

请发行人说明：（1）上述中标燃料电池车辆均配套发行人的燃料电池发动机系统的原因及合理性，是否存在应披露而未披露信息；（2）列明张家口市全部氢气公交车招投标中要求的技术指标，相关技术指标是否合理，结合市场可提供氢气车型情况，按照整车厂逐项说明符合招投标技术的车辆及搭载的氢气发动机供应商情况；是否实质上存在仅有搭载发行人产品的车辆符合要求，是否属于指定采购发行人产品行为，是否存在其他利益安排；（3）披露报告期各期对张家口相关企业最终实现销售的金额，占比，结合对发行人告

期各期业绩、在手订单的影响，未来张家口市氢气车的需求，量化分析对张家口市的依赖情况，发行人对张家口单一市场是否构成重大依赖，发行人是否符合《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》第十二条“具有直接面向市场独立持续经营的能力”的相关规定；（4）按照张家口公交公司的中标订单，逐项说明对于该笔订单项下的发动机，整车厂向公司采购时间，种类，金额，约定的向发行人付款时间，尚未结清的款项；（5）张家口公交车的招投标中要求整车交付时间是否符合生产规律，发行人是否存在帮助整车厂消化前期氢气发动机库存的行为；（6）发行人是否提前知悉相关采购计划，是否存在因生产周期或技术指标的要求进而导致整车厂商需提前备货的情形；

（7）张家口公交公司引进 74 辆公交车，配套 144 辆公交车，后续招标 100 辆之间的逻辑关系；（8）说明与张家口市桥东区人民政府签订的《项目合作协议书》主要条款，与《氢气长管拖车销售三方协议》的关系，是否对后续张家口公交公司等张家口企业的氢气供应有相关约定，结合相关情况进一步说明张家口海珀尔每提供 1 公斤氢气将亏损 50 元，为张家口公交公司承担的加氢费用的商业逻辑；（9）签订相关氢气供应主要的合同条款，双方的权利和义务的约定，违约责任，合同期限，合同签订的时间，若海珀尔停止承担相关氢气差价，对发行人已实现业务和在手订单是否有影响；（10）对于其他客户，发行人是否存在需承担加氢费用；（11）报告期，公司分期确认加氢费用的依据，结合实质说明上述费用是属于销售时附加义务，还是属于期后的逐渐发生的推广成本，未在销售时予以预提的合理性，发行人对于加氢费用的处理是否符合会计准则的要求。

请保荐机构、发行人律师、申报会计师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）张家口公交公司历次燃料电池公交招标公告、招投标技术文件，分析技术指标的合理性，查阅历年新能源汽车推荐目录燃料电池车型资料；查阅媒体公开报道、发行人相关低温启动技术资料、发行人终端公交公司用户情况、张家口地区气候环境资

料；（2）对张家口公交公司进行访谈，就项目招投标情况、应用燃料电池公交情况、是否存在指定发动机供应商情况、加氢情况进行访谈；（3）查阅和分析终端用户为张家口公交公司的订单情况，查阅氢能张家口建设规划，以及全国各大城市出台的氢能发展规划资料，分析发行人对张家口市场的依赖性；

（4）查阅张家口海珀尔与张家口市桥东区人民政府签订的《项目合作协议书》、与张家口公交公司签署的《氢燃料供应合同》以及与氢气供应商等签署的三方协议。

核查意见：

（一）上述中标燃料电池车辆均配套发行人的燃料电池发动机系统的原因及合理性，是否存在应披露而未披露信息

中标燃料电池车辆均配套发行人的燃料电池发动机系统具有合理原因，发行人立足张家口市场需求不断深化产品核心竞争力、加强与各大商用车企业合作、完善售后保障服务体系，不存在应披露而未披露信息。

张家口市氢燃料电池公交均通过公开招标的形式进行采购，由相关整车厂以其纳入推荐目录的燃料电池车型进行投标。发行人作为燃料电池发动机供应商不参与项目投标，且招标文件不存在指定发行人为客车发动机系统供应商的情况。张家口市燃料电池公交均配套发行人产品，主要依靠产品在北方高寒环境出色的低温环境表现、与国内领先燃料电池车企深厚的合作关系、在公交市场领先的市场份额以及发行人完善的售后服务保障体系。配套发行人燃料电池发动机的原因及合理性具体如下：

1. 产品具有领先的低温环境适应性

长期以来，张家口地区冬季严寒漫长的低温环境对公交车辆的运营造成了较大的困扰。蓄电池电容量降低、排气管冻结或是机油流动困难等原因均会造成燃油车启动困难。纯电动公交车由于锂电池低温衰减等问题，在张家口地区低温环境下也难以较好地满足实际使用需求。

张家口地区的年度极端气温可以达到零下 30° C，作为 2022 年冬奥会的举办城市之一，张家口公共交通运输系统未来还将在冬奥会期间服务大量往返冬奥

赛场的需求。发行人产品出色的低温环境性能有效保障了冬季运行的可靠性，也为冬奥会寒区环境运营积累了大量的运营经验。张家口公交公司于 2018 年 7 月引进的 74 辆燃料电池公交车历经了 2018 年整个冬季低温环境，截至 2019 年末累计运营里程已经超过 500 万公里，体现了发行人产品出色的低温性能。

具体而言，发行人在低温启动策略开发方面积累了大量技术经验并形成了自主知识产权，最新一代产品可以实现零下 30° C 低温启动、零下 40° C 低温存储，达到国际领先水平。发行人在燃料电池低温技术领域保持行业领先并持续布局前沿技术，成功通过了“北京市科委-适于低温启动的燃料电池电堆研制”课题验收，正在实施的低温技术课题包括“科技部国家重点研发计划项目-面向寒区环境的燃料电池汽车示范运行整车技术适应性评价研究”、“北京市科学技术委员会项目-面向冬奥环境的燃料电池客车关键技术研发及示范应用”。

2. 与国内领先燃料电池车企深厚的合作关系

北汽福田、宇通客车以及申龙客车以其与发行人适配的成熟车型参与张家口项目投标具有合理性。北汽福田与宇通客车是国内最早进入燃料电池汽车行业并取得相应资质的商用车企业，发行人亦是最早进入北汽福田和宇通客车合格供应商体系的燃料电池发动机供应商，与其开发了首批燃料电池公交车型。随着技术产业化，发行人进一步开发了申龙客车等进入燃料电池汽车领域的新客户。

早在 2016 年发行人与北汽福田即联合承担了北京市科委示范运行项目，在北京市公交系统投放了氢燃料电池公交；在国家科技部与全球环境基金(GEF)、联合国开发计划署(UNDP)的支持下，发行人与宇通客车共同参与了“促进中国燃料电池汽车商业化发展项目”三期项目，在郑州市投放了首批燃料电池客车开展示范运行。因此，发行人在技术与商业合作上与主要燃料电池车企较早建立了良好的合作基础。

根据发行人主要客户的反馈，北汽福田、宇通客车以及申龙客车销售的燃料电池车辆均主要配套发行人燃料电池发动机，对其他供应商的采购以样机为主，发行人的产品广泛受到行业领先商用车生产企业的认可。

3. 发行人凭借产品可靠性在公交市场份额领先

发行人不仅为张家口市公交市场配套燃料电池，在全国燃料电池公交市场亦具有较强的领先优势。公交公司对于燃料电池客车的技术水平、质量可靠性、运行效率以及稳定性等均有严格的要求，以持续稳定地服务市民交通需求，保障安全出行。发行人产品凭借出色的技术性能、运行稳定性与可靠性等，在全国公交市场占据了一定的领先优势，已经进入北京、上海、张家口、郑州、苏州、成都等各大重点城市公交系统，显示出发行人的产品核心竞争力。

近年来，发行人配套的部分燃料电池公交车推广情况如下：

序号	公交公司	上线时间	数量
1	北京公共交通控股（集团）有限公司	2018年	5
2	张家口公交公司	2018年	74
3	张家口公交公司	2019年	100
4	郑州市公共交通总公司	2018年	22
5	张家港市港城公共交通有限公司	2018年	7
6	上海奉贤巴士公共交通有限公司	2019年	2
7	潍坊市公共交通总公司	2019年	30
8	成都市龙泉公交有限公司	2019年	20
合计			260

4. 完善的售后服务保障体系

发行人对下游公交用户完善的售后服务保障及快速响应能力亦是整车厂商选择的重要因素。燃料电池汽车目前仍然处在商业化推广的初期阶段，张家口公交公司上线的 74 辆公交是全国当时最大的燃料电池公交车队，对燃料电池发动机供应商的运营维护和售后服务提出了一定的挑战。发行人在张家口布局了燃料电池发动机生产基地，并立足张家口建立了可靠的售后保障体系及快速响应机制。同时，发行人建立了燃料电池汽车管理系统，通过实时监控和分析车辆运行状况，从而及时反映发动机系统及整车故障发生情况，对发行人售后服务体系进行有效支撑。

（二）列明张家口市全部氢气公交车招投标中要求的技术指标，相关技术指标是否合理，结合市场可提供氢气车型情况，按照整车厂逐项说明符合招投标技

术的车辆及搭载的氢气发动机供应商情况；是否实质上存在仅有搭载发行人产品的车辆符合要求，是否属于指定采购发行人产品行为，是否存在其他利益安排

1. 列明招投标中要求的技术指标

张家口市氢燃料公交车历次招标各标段与燃料电池相关的主要技术要求、投标企业以及中标企业情况如下：

项目	主要燃料电池相关技术要求	投标企业	中标企业
2018 年第一标段	1. 一次加氢续驶里程 $\geq 350\text{km}$ ；纯电续驶里程 $\geq 50\text{km}$ 2. 燃料电池系统的额定功率 $\geq 50\text{kW}$ 3. 必须确保张家口地区环境温度 -30°C 至 40°C 时车辆正常使用	申龙客车、宇通客车、北汽福田、佛山飞驰	宇通客车
2018 年第二标段	1. 一次加氢续驶里程 $\geq 350\text{km}$ ；纯电续驶里程 $\geq 50\text{km}$ 2. 燃料电池系统的额定功率 $\geq 30\text{kW}$ 3. 必须确保张家口地区冬季最低气温 -30°C 至 40°C 时车辆正常使用	申龙客车、宇通客车、北汽福田、佛山飞驰	北汽福田
2019 年第一标段	1. 一次加氢续驶里程 $\geq 350\text{km}$ ；纯电续驶里程 $\geq 50\text{km}$ 2. 燃料电池系统的额定功率 $\geq 60\text{kW}$ 3. 必须确保张家口地区环境温度 -30°C 至 -40°C 时车辆正常使用； -15°C 系统冷启动无冷却路外加热	宇通客车、中通客车、申龙客车、北汽福田	宇通客车
2019 年第二标段		宇通客车、中通客车、申龙客车、北汽福田	北汽福田
2019 年第三标段		宇通客车、中通客车、申龙客车、北汽福田	申龙客车

此外，中标车辆要进行可靠性实验，投标厂家在购买标书后向张家口市公共交通总公司提供与投标车型一致的氢燃料公交版车辆（按所投标段提供）在张家口公交线路上进行试运行至少 10 天，每天运行 200 公里。

2. 相关技术指标的合理性

张家口公交公司招投标技术文件中与燃料电池相关的技术指标主要包括续航里程、系统额定功率以及低温启动性能。

其中，一次加氢续驶里程 $\geq 350\text{km}$ 、纯电续驶里程 $\geq 50\text{km}$ 考虑了公交车满载工况下的实际运营需求，也体现了燃料电池汽车相较纯电动汽车的优势；系统额定功率主要系为满足不同规格车型的动力性需求， 30kW 系统功率主要配套 10

米车型，50-60kW 系统功率主要配套 12 米车型，符合相应车型实际技术配置需要；而低温启动性能主要是张家口公交公司根据自身区域气候和环境特征提出的技术需求，以满足在冬季严寒环境下-30° C 低温启动的需求。

根据河北省张家口地区气象台编制的《河北省张家口地区气候手册》，张家口地区年最低气温坝上在-30° C 以下，以沽源为最低，达-37° C；坝下南部山区和东北部山区也在-30° C 以下；最暖的东南部河谷平川地区为-22° C-24° C。以低于 0° C 的时期作为严寒期，则坝上和赤城、崇礼冬季长达 7-8 个月，有 5 个月处于严寒期，而崇礼区正是 2022 年冬奥会雪上项目的主赛区。

综上，相关技术指标系客户考虑自身使用需求制定，具有合理性。

3. 结合市场可提供氢气车型情况，按照整车厂逐项说明符合招投标技术的车辆及搭载的氢气发动机供应商情况

根据工信部发布的新能源汽车推荐目录，对于燃料电池车型会披露相应的加氢续航里程、系统额定功率和系统生产企业。张家口第一批次 74 辆燃料电池公交车于 2017 年 12 月 28 日正式发布招标公告，据此以 2017 年度纳入新能源汽车推荐目录的燃料电池车型为例，符合第二标段加氢续驶里程 $\geq 350\text{km}$ 、系统额定功率 $\geq 50\text{kW}$ 要求的燃料电池车型如下：

具体型号	燃料电池系统生产企业	续航里程（加氢）	额定功率
福田牌 BJ6123FCEVCH-1 燃料电池城市客车	亿华通	450km	60kW
宇通牌 ZK6125FCEVG5 燃料电池城市客车	亿华通	600 km	60 kW
申龙牌 SLK6129UQFCEVH 燃料电池城市客车	亿华通	433 km	60 kW
飞驰牌 FSQ6110FCEVG1 燃料电池城市客车	广东鸿运氢能科技有限公司	360 km	60 kW
宇通牌 ZK6125FCEVG6 燃料电池城市客车	广东国鸿重塑能源科技有限公司	600 km	50 kW
金龙牌 XMQ6127AGFCEV 燃料电池城市客车	广东国鸿重塑能源科技有限公司	500 km	60 kW

具有符合条件车型的整车企业包括北汽福田、宇通客车、申龙客车、佛山飞

驰、厦门金龙，其燃料电池车型配套系统生产企业包括亿华通、广东鸿运氢能源科技有限公司、国鸿重塑等。

其中，宇通客车未以其配套国鸿重塑系统的车型投标，申龙客车、佛山飞驰在招投标中未最终中标，厦门金龙未参与本次招投标。

4. 是否实质上存在仅有搭载发行人产品的车辆符合要求，是否属于指定采购发行人产品行为，是否存在其他利益安排

新能源汽车推荐目录不对低温启动性能作出技术要求，发行人根据上述车型情况以及已披露的技术指标进行分析，不存在仅有搭载发行人产品的车辆符合要求的情况，如佛山飞驰以其配套其他厂商燃料电池系统的车型参与了投标。

综上，不属于指定采购发行人产品行为，不存在其他利益安排。

（三）披露报告期各期对张家口相关企业最终实现销售的金额，占比，结合对发行人报告期各期业绩、在手订单的影响，未来张家口市氢汽车的需求，量化分析对张家口市的依赖情况，发行人对张家口单一市场是否构成重大依赖，发行人是否符合《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》第十二条“具有直接面向市场独立持续经营的能力”的相关规定

1. 对报告期各期业绩的影响

单位：万元

项目	订单数量	确认收入金额	占当期发动机系统销售收入比
2017 年小计	89	10,132.48	53.98%
2018 年小计	55	7,526.71	22.87%
2019 年 1-9 月小计	30	3,860.18	41.12%
合计	174	21,519.37	35.24%

2017 年、2018 年和 2019 年 1-9 月，发行人发动机系统最终用户为张家口公交公司的订单合计确认收入分别为 10,132.48 万元、7,526.71 万元和 3,860.18 万元，占发动机系统销售收入比例分别为 53.98%、22.87% 以及 41.12%，销售金额及其占比总体有所下降。报告期各期来自于张家口公交公司订单合计 21,519.37 万元，占比 35.24%。

2. 在手订单的影响

截至报告期末，张家口公交公司已实施两批燃料电池车辆招投标。2018年，张家口引进氢燃料电池公交车 74 辆，2019 年新购置氢燃料电池公交车 100 辆，合计为 174 辆，均已实现最终交付。

3. 未来张家口市氢燃料电池汽车的需求

张家口市是全国发展氢能与燃料电池的重点城市，具有得天独厚的自然资源以及有力的政策支持，在全国率先打造了可再生能源制氢示范基地。张家口是发行人最早开拓的商业化推广重点城市之一，74 辆燃料电池公交车的批量应用使得张家口市成为当时全国氢燃料电池公交车保有量最大的城市。

根据《氢能张家口建设规划（2019-2035 年）》，到 2021 年，张家口市计划累计推广各类燃料电池车辆 2,000 辆。张家口公交公司目前运营公交车辆总量在 600-700 辆左右，总体上单一城市公交市场的容量有限。

4. 发行人对张家口单一市场是否构成重大依赖

报告期内，发行人燃料电池发动机产品被应用于下游公交、物流、通勤及研发配套等领域，累计销售 681 台。在各级政府和产业力量的共同努力下，燃料电池汽车正在从技术研发、示范运行进入商业化阶段。

自 2017 年开始，各地政府纷纷加快开展燃料电池车辆运营推广，示范区域不断扩大、示范车型从客车扩大到物流车且示范规模进一步批量化，仅根据上海、河北、苏州、武汉、佛山等重点省市的规划，2020 年燃料电池汽车推广数量即达到 1.9 万辆。发行人配套的燃料电池车辆已经陆续在北京、张家口、郑州、上海、苏州、成都等城市公交系统投放。随着其他重点城市的不断拓展，张家口市场贡献占比还将进一步下降。

据不完全统计，部分氢能示范城市在相关发展规划中明确了未来燃料电池汽车推广的阶段性的目标，具体如下：

省/市	规划名称	2020 年发展数量 (辆)	2025 年发展数量 (辆)
上海	上海市燃料电池汽车发展规划	3,000	30,000

武汉	武汉氢能产业发展规划	2,000-3,000	10,000-30,000
佛山	佛山市氢能源产业发展规划（2018-2030年）	5,500	11,000
河北	河北省推进氢能产业发展实施意见	2,500（2022年）	10,000
张家口	氢能张家口建设规划（2019—2035年）	1,500（2021年）	-
成都	成都市氢能产业发展规划（2019-2023年）	2,000（2023年）	-
浙江	浙江省加快培育氢能产业发展的指导意见	1,000（2022年）	-
苏州	苏州市氢能产业发展指导意见（试行）	800	10,000
山西	山西省氢燃料电池汽车产业发展规划	700	7,500
天津	天津市氢能产业发展行动方案（征求意见稿）	800（2022年）	-
合计		19,800-20,800	83,800-103,800

注：计算 2025 年合计发展数量时，部分未明确规划其 2025 年发展数量的省市以其 2020 年发展数量为准

张家口市是发行人深耕和服务的燃料电池重点布局城市之一，短期内其公交市场对发行人的业绩做出重要贡献。但总体上单一城市的市场空间有限，而发行人的市场销售计划在区域、车型和应用场景上将逐步全面铺开，加快全国重点城市推广布局以及轻型物流、重卡等车型的应用。

综上，结合对报告期业绩的影响、在手订单的影响、未来张家口市氢燃料电池汽车的需求以及发行人市场布局和规划，发行人对张家口单一市场不会构成重大依赖。

5. 发行人是否符合《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》第十二条“具有直接面向市场独立持续经营的能力”的相关规定

发行人业务体系完整，资产独立，销售体系面向全国主要商用车企业，产品广泛应用于宇通客车、北汽福田、中通客车、苏州金龙以及申龙客车等国内知名商业车生产企业，发动机产品终端用户覆盖北京、上海、张家口、苏州、成都等各地公交系统，具有面向市场独立持续经营的能力。

（四）按照张家口公交公司的中标订单，逐项说明对于该笔订单项下的发动机，整车厂向公司采购时间，种类，金额，约定的向发行人付款时间，尚未结清

的款项

单位：万元

序号	客户	交付时间	种类	收入金额 (不含税)	尚未结清 的款项
1	订单 1	2018 年 7 月	60kW	3,906.02	-
2	订单 2	2017 年 12 月	30kW	3,978.63	-
3	订单 3	2019 年 8 月	60kW	3,860.18	-
4	订单 4	2017 年 12 月	60kW	6,153.85	463.31
5	订单 5	2018 年 12 月	60kW	3,620.69	1,617.00

整车厂与发行人在合同中约定的信用期一般为 30-90 天，但实际由于全行业资金周转较慢的原因并未执行。整车厂综合考虑自身的资金情况等陆续付款，平均付款周期在 1-2 年。

（五）张家口公交车的招投标中要求整车交付时间是否符合生产规律，发行人是否存在帮助整车厂消化前期氢气发动机库存的行为

张家口公交公司第一批次招标要求的整车交付时间为 60 个工作日以内；张家口公交公司第二批次燃料电池招标公告要求供货时间在签订合同后 150 个工作日以内。

张家口公交公司燃料电池车辆首次招标要求整车交付时间系根据公交采购惯例制定，未考虑到下游产业链周转周期较长的特点。第二批次招标要求供货时间适度放宽，主要系考虑到其加氢基础设施建设配套时间。公交公司作为终端车辆的采购用户，对整车厂而言市场地位相对强势，整车厂需要保证具备客户招投标要求的供货能力。

发行人根据客户指定车型、指定技术要求生产和配套发动机系统，并根据客户订单需求生产交付。发行人客户均为国内领先商用车企业，是否为张家口公交公司订单进行适度储备系根据其自身综合判断做出的商业决策，公交公司招标系纳入政府采购范畴，发行人不具备影响招投标交付时间要求以及招投标结果的能力，不存在帮助整车厂消化前期氢气发动机库存的行为。

（六）发行人是否提前知悉相关采购计划，是否存在因生产周期或技术指标

的要求进而导致整车厂商需提前备货的情形

张家口市是全国知名的氢能示范城市，其燃料电池公交引进规模在全国市场都具有重大的影响力。张家口市的燃料电池公交采购计划各类公开媒体采访、报道、论坛演讲等均有涉及，例如在第一届中国张家口氢能与可再生能源论坛上张家口市有关介绍燃料电池公交车已有 74 辆，未来将陆续采购 170 辆。而具体的招投标计划需要根据政府部门的采购决策流程等执行。

宇通客车、北汽福田、申龙客车、中通客车等全国知名领先商用车企业均密切跟踪张家口市的燃料电池公交采购计划，在招投标计划正式公告前均会与终端用户保持产品需求交流、技术性能交流、环境适应性验证，进行相应的技术、车型、服务等各项准备工作。

因此，不存在发行人领先市场获知采购计划的情形，亦不存在因生产周期或技术指标要求进而要求整车厂商提前备货的情形，发行人主要客户均系根据自身供应链情况等因素自主决定备货时间。

（七）张家口公交公司引进 74 辆公交车，配套 144 辆公交车，后续招标 100 辆之间的逻辑关系

张家口公交公司先后招标 74 辆、100 辆两批次订单，截至 2019 年 3 月 31 日，第二批次 100 辆订单对应的发动机已交付 70 套，合计配套即为前次披露的 144 辆。截至本补充法律意见书出具之日，相应订单对应剩余 30 套发动机系统已于 2019 年第三季度交付，相关 174 辆公交已经全部交付予张家口公交公司。

（八）说明与张家口市桥东区人民政府签订的《项目合作协议书》主要条款，与《氢气长管拖车销售三方协议》的关系，是否对后续张家口公交公司等张家口企业的氢气供应有相关约定，结合相关情况进一步说明张家口海珀尔每提供 1 公斤氢气将亏损 50 元，为张家口公交公司承担的加氢费用的商业逻辑

1. 项目合作协议书的主要内容

2018 年，张家口市桥东区人民政府与张家口海珀尔签订了《项目合作协议书》（以下简称为“协议书”）。协议书约定了项目建设内容及周期以及双方的权利及义务。

其中，张家口市桥东区人民政府为项目提供各项基础设施配套、建设资金、人才政策、专项奖励等全方位的支持，同时协议书约定鉴于氢能资源生产、贮存及应用环境严苛，基于安全考虑指定张家口海珀尔在望山园区内独家开展制氢、储氢、加氢等氢能产业示范应用。

张家口海珀尔应在合法合规等前提下尽快完成一期项目的全部投资并正式投入生产，在同等条件下优先录用当地劳动力，缓解当地就业压力。

2. 与《氢气长管拖车销售三方协议》的关系

《氢气长管拖车销售三方协议》是张家口海珀尔、张家口公交公司以及供氢方签署的三方协议，与前述协议书不存在直接关系。

3. 是否对后续张家口公交公司等张家口企业的氢气供应有相关约定

张家口海珀尔与张家口公交公司于 2018 年 7 月，即第一批燃料电池公交上线时签署了《氢燃料供应合同》，约定以 30 元/kg 的单价向张家口公交公司供应氢燃料。张家口海珀尔与张家口其他企业不存在相关约定。

鉴于，张家口海珀尔在投产前无法自主供氢，因此与第三方供氢企业、张家口公交公司共同签署了三方协议，在过渡期间由张家口海珀尔承担差价。

4. 为张家口公交公司承担加氢费用的商业逻辑

张家口是全国唯一的国家级可再生能源示范区，具有发展氢能产业得天独厚的资源优势，可以为零碳制氢提供丰富的电力来源。京津冀是我国重要的能源消费重心，氢能将成为构建京津冀绿色能源一体化的重要支撑。

张家口海珀尔是张家口市指定在望山园区独家开展制氢业务的示范项目，为张家口市区独家保障氢燃料供应。张家口市已经将水电解制氢已经纳入“政府+电网+发电企业+用户侧”四方协作机制，可享受优惠电价。四方协作机制是由张家口首创，即由政府牵头，与电网公司合作建立可再生能源电力市场化交易平台，风电企业将最低保障收购小时数之外的发电量通过挂牌和竞价方式在平台开展交易，通过市场化交易，为电供暖用户、电能替代及高新技术企业等提供绿色清洁电力，提高可再生能源本地消纳比例。因此，张家口海珀尔享受可再生能源低

成本制氢的优势，具有可观的盈利空间。而张家口公交公司现阶段运营了张家口地区全部的氢燃料电池车辆，短期内是张家口海珀尔未来最大的客户，与张家口公交公司建立长期、稳定的供应机制符合商业逻辑，当前过渡期间承担的加氢差价可以在未来期间内得到有效弥补。

且相关供应协议签署在张家口大爆炸之前，考虑到项目建设周期可控且承担的氢气差价费用总体有限，符合商业逻辑，后续由于受到张家口大爆炸不可控因素的影响，导致张家口海珀尔承担加氢费用的期间超出既定预期。

（九）签订相关氢气供应主要的合同条款，双方的权利和义务的约定，违约责任，合同期限，合同签订的时间，若海珀尔停止承担相关氢气差价，对发行人已实现业务和在手订单是否有影响

1. 氢气供应的主要合同条款

（1）甲方：张家口海珀尔

乙方：张家口公交公司

（2）主要合同条款：包括氢气质量标准、交接方式

（3）采购价格：30 元/kg

（4）双方的权利和义务：甲乙双方应向对方提供对应检测报告、合格证等，确保各项阀门、管件、长管拖车、操作规范等符合规范、规程、制度和规定等。

（5）合同期限：2018.7.15-2019.7.15（已续签至 2020.7.15）

（6）合同签署时间：2018.7.15

（7）违约责任：任何一方应仅对其未能履行自身承担的义务所造成对另一方的直接损失负责，并且违约一方应对该直接损失进行赔偿。

任何一方均不应对其间接损失或另一方的自主后果性损失负责，包括但不限于利润损失、营业损失、业务中断或合同损失。

2. 若海珀尔停止承担相关氢气差价，对发行人已实现业务和在手订单是否有影响

供氢义务或承担氢气差价义务是张家口海珀尔签署的合同中应当对张家口公交公司承担的义务，是其作为本地独家氢燃料供应商的商业行为，仅局限于张家口地区。发行人业务独立开展，面向全国市场提供氢燃料电池发动机等核心技术产品，与张家口海珀尔业务不存在直接关联。

张家口海珀尔是一家独立的氢能源供应商，且截至本补充法律意见书出具之日已不再是发行人的控股公司。若张家口海珀尔停止承担氢气差价，会导致短期内张家口公交公司用氢成本增加，不会对发行人已实现业务和在手订单产生影响。随着张家口海珀尔预计在 2020 年 1 月试生产，将不再承担相关氢气差价。

（十）对于其他客户，发行人是否存在需承担加氢费用

作为发动机供应商，发行人不存在为客户承担加氢费用的情形。

张家口公交公司作为氢燃料电池汽车的终端用户，是张家口海珀尔氢燃料供应业务的客户，张家口海珀尔在前期未投产前为其承担加氢费用。截至本补充法律意见书出具之日，张家口海珀尔不存在为其他客户承担加氢费用的情形。

综上，本所承办律师认为：（1）张家口市燃料电池公交均配套发行人产品，主要依靠产品在北方高寒环境出色的低温环境表现、与国内领先燃料电池车企深厚的合作关系、在公交市场领先的市场份额以及发行人完善的售后服务保障体系；发行人不存在应披露而未披露信息；（2）相关技术指标具有合理性，系终端用户根据自身需求制定，不存在实质上仅有搭载发行人产品的车辆符合要求，不属于指定采购发行人产品行为，不存在其他利益安排；（3）结合对报告期业绩的影响、在手订单的影响、未来张家口市氢燃料电池汽车的需求以及发行人市场布局和规划，发行人对张家口单一市场不会构成重大依赖，符合《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》第十二条“具有直接面向市场独立持续经营的能力”的规定；（4）发行人已逐项说明中标订单对应发动机的订单信息、约定付款时间以及尚未结清的款项；（5）张家口公交车的招投标中要求整车交付时间系根据其公交采购惯例制定，后续考虑加氢基础设施配套等放款，发行人无法影响招投标时间要求和招投标结果，不存在帮助整车厂消化前期氢气发动机库存的行为；（6）不存在发行人领先市场获知采购计划的情形，亦不存在因生产周期或技术指标要求进而要求整车厂商提前备货的情

形，发行人主要客户均系根据自身供应链情况等因素自主决定备货时间；（7）截至本补充法律意见书出具之日，相应订单对应剩余 30 套发动机已于 2019 年第三季度交付，相关 174 辆公交已经全部交付予张家口公交公司；（8）《项目合作协议书》与《氢气长管拖车销售三方协议》不存在关系，张家口海珀尔约定以 30 元/kg 的单价向张家口公交公司供应氢燃料，与张家口公交公司建立长期、稳定的供应机制符合商业逻辑，当前过渡期间承担的加氢差价可以在未来期间内得到有效弥补；（9）若张家口海珀尔停止承担氢气差价，会导致短期内张家口公交公司用氢成本增加，不会对发行人已实现业务和在手订单产生影响。随着张家口海珀尔预计在 2020 年 1 月试生产，将不再承担相关氢气差价；（10）作为发动机供应商，发行人不存在为客户承担加氢费用的情形。除张家口公交公司外，张家口海珀尔不存在为其他客户承担加氢费用的情形。

六、问题 6

6. 关于募投项目

根据首轮问询回复及招股说明书披露，2017 年末，发行人于张家口建设的发动机系统生产基地一期工程投产，完成年产 2000 台/年的半自动化生产线建设。自 2018 年下半年开始，发行人规划建设发动机系统生产基地二期工程，目前已完成相关环评、土地等前期手续，拟运用本次募集资金投资建设年产 8,000 台/年的生产线，建设期为 36 个月，未来将合计达到 10,000 台/年的产能。2016 年、2017 年及 2018 年，全国燃料电池汽车销量分别为 629、1,275、1,527 辆，发行人分别销售燃料电池发动机系统 76、192、303 套。

请发行人：（1）结合行业前景、市场容量、公司市场占有份额、行业地位、客户产能扩张情况、公司现有及潜在订单、公司已有产能及拟建产能等，说明发行人对新增产能的具体消化措施，市场开拓计划，是否存在过度扩产的情况；（2）说明补充大量流动资金的合理性与必要性。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）国家及地方产业政策规划、历年燃料电池汽车销售资料、发行人配套燃料电池车型目录情况、发行人现有订单及潜在订单和市场机会、发行人现有产能建设资料以及募投项目消化计划等资料；（2）结合行业前景、市场容量、公司占有市场份额、行业地位、客户产能扩张情况、公司现有及潜在订单等，核查发行人制定的产能消化计划；（3）发行人关于流动资金缺口的测算，以及测算所依据的国家及地方产业规划、市场需求数据等资料。

核查意见：

（一）结合行业前景、市场容量、公司市场占有率、行业地位、客户产能扩张情况、公司现有及潜在订单、公司已有产能及拟建产能等，说明发行人对新增产能的具体消化措施，市场开拓计划，是否存在过度扩产的情况

发行人于 2017 年建成一期 2,000 台的产能，计划于 2020 年实现产销量破千，于 2021 年建成二期 8,000 台的产能，计划于 2024 年完成产能消化，符合行业发展规律，其核心依据包括：

国家产业政策高度支持，已具有发展氢能及燃料电池行业的产业化基础，权威机构制定的行业发展目标至 2025 年推广规模超过 5 万辆，燃料电池系统产能超过 1 万套/企业，从而大幅降低系统成本；

二十多个省市相继发布氢能产业规划，仅根据部分省市规划燃料电池汽车应用规模在 2020 年前后将达到 1.9 万辆左右，在 2025 年前将达到 8.3 万辆左右，大幅超过发行人产能规划；

2019 年以来，燃料电池汽车步入快速发展时期，产销规模快速拉升，与锂电池产业早期发展阶段相类似，爆发式增长阶段其年度复合增长率超过 300%，从“破万辆”到“5 万辆”级别仅用 2 年时间，燃料电池汽车产业目前正处于爆发式增长的前期导入阶段；

截至 2019 年第 9 批的现行有效推荐目录中，发行人累计与 9 家车厂合作开发了 36 款燃料电池车型，配套车企数量和车型数量均位居行业第一位，远超其他厂商；

发行人在全国公交市场进入城市数量大幅领先地域性厂商，累计投放数量达到 260 辆，占纳入统计的公交车推广数量的 40% 以上，且回顾锂电池产业发展历程，行业前三大厂商市场份额不断提升至 76%，发行人未来有望凭借全面竞争优势取得更大市场份额。

具体情况如下：

1. 行业前景与市场容量

（1）国家政策层面

我国政府长期以来对新能源汽车技术研发给予了高度重视和大力支持，自 21 世纪初即开始规划氢能与燃料电池汽车产业发展，将燃料电池汽车纳入国家战略性新兴产业规划，并在“十五”、“十一五”、“十二五”与“十三五”计划期间政策支持层层递进，不断推进技术相关技术的研发与产业化。近年来，又相继发布了《国家创新驱动发展战略纲要》、《“十三五”国家科技创新规划》、《能源技术革命创新行动计划（2016—2030 年）》、《汽车产业中长期发展规划》等一系列政策措施，引导并鼓励发展氢能及燃料电池产业，提出 2020 年实现氢燃料电池汽车批量生产和规模化示范应用目标，充分体现了我国加快推进燃料电池汽车技术产业化的坚定决心。

我国已经具备发展了氢能及燃料电池产业的基础。技术积累方面，我国已初步掌握了氢气制备、储运、加注，以及燃料电池电堆与关键材料、动力系统与核心部件、整车集成等核心技术。水电解制氢和天然气重整制氢技术具有一定优势，燃料电池膜电极、双极板、质子交换膜已实现国产化，燃料电池商用车具有较强的研发制造能力。产业基础方面，我国产氢规模全球第一，已建及在建加氢站超过 30 座；已投运燃料电池汽车超过 3,000 辆。

（2）行业发展路线目标

根据中国氢能联盟最新发布的《中国氢能源及燃料电池产业白皮书》（2019 版）²，氢能将成为中国能源体系的重要组成部分，预计到 2050 年全国加氢站达

² “中国氢能联盟”全称为中国氢能源及燃料电池产业创新战略联盟，是由国家能源集团牵头，联合 17 家我国能源生产、装备制造、交通运输、冶金材料等行业的大型企业、知名高校、研究机构共同发起成

到 10000 座以上，交通运输、工业等领域将实现氢能普及应用，燃料电池车产量达到 500 万辆/年，固定式发电装置达到 2 万台套/年，燃料电池系统产能达到 550 万台套/年，分阶段总体目标情况如下：

产业目标	现状（2019）	近期目标 （2020-2025）	中期目标 （2026-2035）	远期目标 （2036-2050）
氢能源比例	2.7%	4%	5.9%	10%
产业产值 （亿元）	3,000	10,000	50,000	120,000
加氢站（座）	23	200	1,500	10,000
燃料电池车产量 （万辆）	0.2	5	130	500
固定式电源/电站 （座）	200	1,000	5,000	20,000
燃料电池系统产 量（万套）	1	6	150	550

同时，根据《节能与新能源汽车产业技术路线图》规划，我国燃料电池汽车到 2025 年将实现较大区域应用，规模超过 5 万辆，燃料电池系统产能超过 1 万套/企业；到 2030 年将实现大规模商业化，规模超过 100 万辆，燃料电池系统产能超过 10 万套/企业，整机性能达到与传统内燃机相当。

规划目标	2020 年	2025 年	2030 年
发展目标	在特定地区的公共服务用车领域小规模示范应用	在城市私人用车、公共服务用车领域实现大批量应用	在私人乘用车、大型商用车领域实现规模化商业推广
燃料电池汽车规模（万辆）	0.5	5	100
加氢站（座）	100	350	1,000
燃料电池系统产能（套/企业）	1,000	10,000	100,000

发行人作为国内燃料电池系统领先企业，立足行业规划、积极响应规划目标导向，发行人计划在 2024 年消化完成合计 10,000 台的产能，完成技术路线图规划的 2025 年燃料电池系统产能目标，从而大幅降低系统成本，满足市场需求。

（3）地方政策层面

立。中国氢能联盟的主要职责是研究中国特色氢能源及燃料电池产业发展模式，定期发布产业白皮书，为国家制定氢能源及燃料电池发展战略和实施方案提供政策建议与智力支撑。

全国各地争相布局氢能产业。为抢占氢能产业制高点，20多个省市发布了氢能产业发展规划与支持政策，加快布局氢能产业。上海、河北、佛山、武汉山东、成都等省市都将氢能产业作为重点予以推进。目前，我国已初步形成长三角、珠三角、京津冀等主要氢能产业集群。

据不完全统计，部分氢能示范城市在相关发展规划中明确了未来燃料电池汽车推广的阶段性目标，摘录如下：

省/市	规划名称	2020年发展数量 (辆)	2025年发展数量 (辆)
上海	上海市燃料电池汽车发展规划	3,000	30,000
武汉	武汉氢能产业发展规划	2,000-3,000	10,000-30,000
佛山	佛山市氢能源产业发展规划（2018-2030年）	5,500	11,000
河北	河北省推进氢能产业发展实施意见	2,500（2022年）	10,000
张家口	氢能张家口建设规划（2019—2035年）	1,500（2021年）	-
成都	成都市氢能产业发展规划（2019-2023年）	2,000（2023年）	-
浙江	浙江省加快培育氢能产业发展的指导意见	1,000（2022年）	-
苏州	苏州市氢能产业发展指导意见（试行）	800	10,000
山西	山西省氢燃料电池汽车产业发展规划	700	7,500
天津	天津市氢能产业发展行动方案（征求意见稿）	800（2022年）	-
合计		19,800-20,800	83,800-103,800

注：计算2025年合计发展数量时，部分未明确规划其2025年发展数量的省市以其2020年发展数量为准

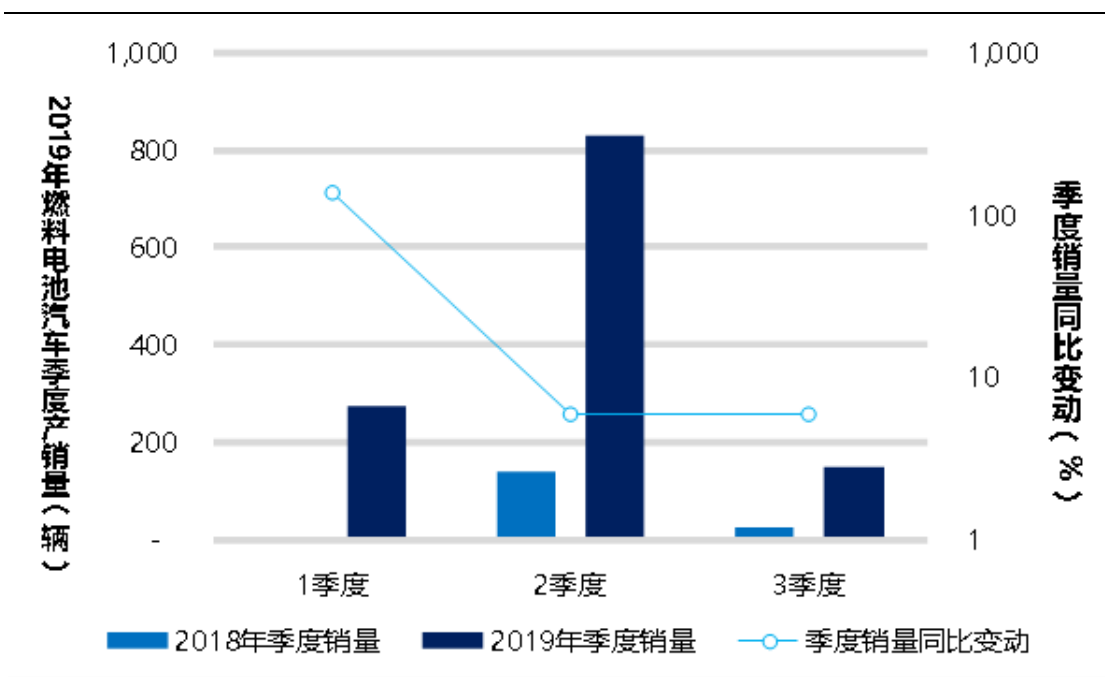
仅根据上述部分省市规划，该等地区氢燃料电池汽车应用规模在2020年前后将达到1.9万辆以上，在2025年前将发展到8.3万辆以上，市场空间可观，大幅超过发行人的产能计划目标。

（4）市场产销数据变化情况

我国燃料电池汽车销量于2016年开始快速起步，最近3年燃料电池汽车销量年复合增长率达到55.81%，2018年度燃料电池汽车销量达到1,527辆，表明我国燃料电池汽车产业已经从政府主导的技术探索、示范运营阶段发展至商业化

初期阶段。

2019年以来，燃料电池汽车步入快速发展时期，产销规模快速拉升。2019年1-9月，发行人实现主营业务收入11,957.23万元，同比增长68.26%。根据中汽协统计数据，2019年1-9月，燃料电池汽车累计产销分别完成1,315辆和1,251辆，比上年同期分别增长7.7倍和7.6倍，各季度销量及同比变动情况如下：



数据来源：中国汽车工业协会

2. 对比纯电动汽车发展历程，燃料电池汽车产业爆发在即

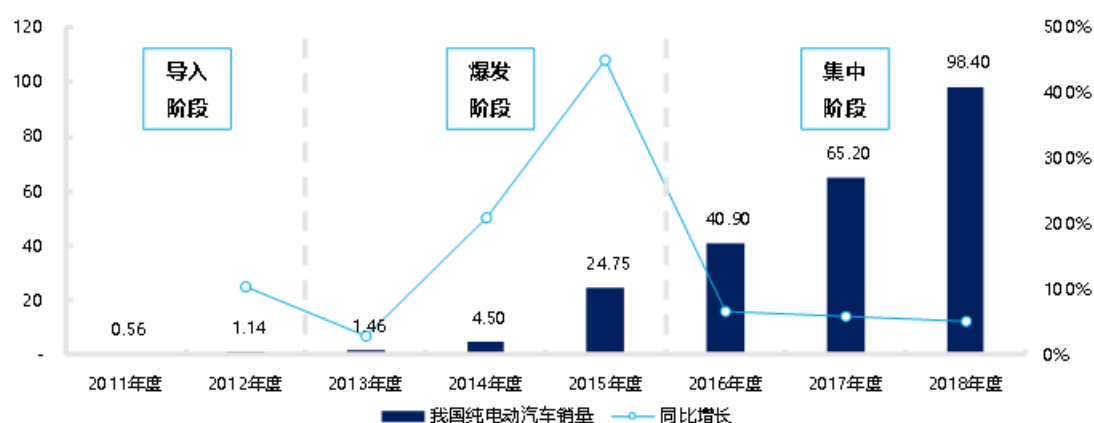
2019年以来，在政策持续支持、产业化基础初步成熟的情况下，我国燃料电池汽车行业发展速度剧增，燃料电池汽车目前发展阶段与十年前我国纯电动汽车发展阶段较为类似：

特点	十年前纯电动汽车产业情况	当前燃料电池汽车产业情况
政策支持情况	新能源汽车作为战略新兴产业首次在全国两会上提出，陆续推出公共服务领域和私人购车补贴政策	氢能与燃料电池产业首次写入政府工作报告，工信部明确技术路线并存互补，补贴政策力度稳定
国内整车企业布局	“十城千辆”试点推广商用车，比亚迪等推出乘用车	布局推广燃料电池汽车，实现商用车批量化示范应用，氢燃料电池汽车“十城千辆”有望推出
下游市场情况	商业化初期，保有量破千，产销量加速放量增长	商业化初期，保有量破千，产销量加速放量增长
产业链上游情况	具备产业化基础，出现较多锂电池与核心零部件供应商，部分具备自主研	具备产业化基础，出现较多燃料电池与核心零部件供应商，部分具备自主研

	发与批量化生产能力	研发与批量化生产能力
配套基础设施建设情况	充电基础设施较少，国家电网等进入充电基础设施建设领域	加氢基础设施较少，中石油、中石化、国家电投等进入氢能领域

2009 年中国新能源汽车产业化的起点-“十城千辆”计划发布，四部委计划用 3 年左右的时间，每年发展 10 个城市，每个城市推出 1,000 辆新能源汽车开展示范运行，自此开启了纯电动汽车近十年来跨越式发展的序幕。根据公开媒体报道，氢燃料电池汽车的“十城千辆”计划有望将于 2019 年内开启，全国数十个重点省市已经发布了氢能与燃料电池发展的战略规划。我国自“十一五”期间即确立了“三纵三横”的新能源汽车发展战略，纯电动汽车经历了长达十年来的政策支持、技术进步和市场导入，取得了瞩目的成绩，现阶段新能源汽车产业化的重点已经逐步向氢燃料电池汽车拓展。

图：我国纯电动汽车销量（万辆）及同比变动情况



数据来源：中国汽车工业协会

自 2011 年至 2018 年，我国纯电动汽车销量呈现了爆发式增长，现阶段我国已经成为全球新能源汽车保有量最大的国家。经历前期导入阶段后，2013 年-2015 年期间纯电动汽车销量年复合增长率达到 311.66%，从销量“破万”到“5 万辆级”仅用了 2 年时间，2014 年销量更增长至 24.75 万辆。自 2016 年以来，随着补贴力度退坡并加强技术指标指引，行业发展的驱动力逐步由政策引导向消费驱动转变，纯电动汽车步入稳定的高增长阶段，2016 年-2018 年纯电动汽车销量年复合增长率达 55.11%，2018 年纯电动汽车销量达到 98.40 万辆。

与此同时，氢燃料电池汽车正处于爆发式增长前的导入阶段，已然具有了大规模产业化的基础，首次被写入政府工作报告并明确将与纯电动技术路线长期并

存互补，其产业化进程与纯电动汽车亦高度相似。因此，发行人于 2017 年建成一期 2,000 台的产能，计划于 2020 年实现产销量破千，于 2021 年建成二期 8,000 台的产能，计划于 2024 年完成产能消化，符合行业发展规律。

2.行业地位与市场占有份额

（1）行业地位以及与下游合作情况

2016 年度、2017 年度及 2018 年度，发行人分别销售燃料电池发动机系统 76、192、303 套，全国燃料电池汽车的销量分别为 629、1,275、1,527 辆。由于国内主要燃料电池生产企业尚无全面的公开资料，因此无法直接比较。以下将纳入新能源汽车推广应用车型推荐目录的整车厂商合作以及车型数量情况作为评价发行人的行业地位与市场份额的重要参考。

根据现行有效的截至 2019 年第 9 批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》，目前被纳入目录的燃料电池商用车型共 155 款，其中发行人累计与 9 家整车厂商合作开发了 36 款燃料电池车型，产品覆盖客车、物流车等，占比为 23.23%，位居行业第一位，具体情况如下：

企业名称	合作厂商数量（家）	配套车型数量（款）	车型数量占比
亿华通	9	36	23.23%
国鸿氢能	8	21	13.55%
上海重塑	5	14	9.03%
潍柴动力	2	8	5.16%
爱德曼	5	7	4.52%
雄韬股份	5	7	4.52%
江苏清能	5	6	3.87%
泰罗斯	4	5	3.23%
新源动力	4	5	3.23%

发行人是全国配套整车企业数量最多、配套车型数量最多的燃料电池发动机供应商，在行业内具有较强的领先优势，远超其他厂商。

（2）下游市场推广及开发情况

得益于燃料电池汽车长续航里程、快速加注、高功率密度等优势，近年来其在商用车领域的应用逐步推开。公交市场是当下燃料电池商用车辆推广应用的重要市场，发行人协同北汽福田、宇通客车、申龙客车等知名客户在北京、张家口、上海、郑州、成都等全国氢能发展重点示范城市累计推广了 260 辆燃料电池公交车，具体如下：

单位：辆

序号	公交公司	上线时间	数量
1	北京公共交通控股（集团）有限公司	2018 年	5
2	张家口市公共交通集团有限公司	2018 年	74
3	张家口市公共交通集团有限公司	2019 年	100
4	郑州市公共交通总公司	2018 年	22
5	张家港市港城公共交通有限公司	2018 年	7
6	上海奉贤巴士公共交通有限公司	2019 年	2
7	潍坊市公共交通总公司	2019 年	30
8	成都市龙泉公交有限公司	2019 年	20
合计			260

根据不完全统计，近年来除前述发行人推广案例外国内主要氢能及燃料电池发展城市在燃料电池公交领域布局情况如下：

单位：辆

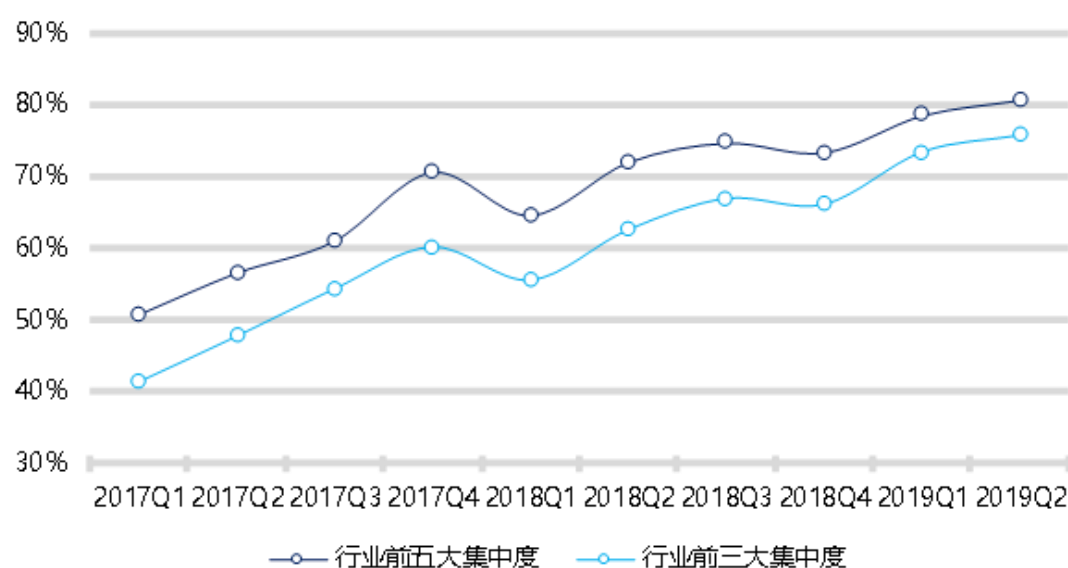
序号	上线地区	上线时间	运行数量	系统厂商
1	上海市（嘉定区）	2018 年	6	上海汽车集团股份有限公司
2	成都市（郫都区）	2018 年	10	中国东方电气集团有限公司
3	佛山市	2018 年	70	国鸿氢能、上海重塑等
4	佛山市	2019 年	190	国鸿氢能、上海重塑等
5	大同市	2018 年	40	大同氢雄云鼎氢能科技有限公司
6	武汉市	2018 年	2	武汉泰歌氢能汽车有限公司
7	武汉市	2019 年	20	武汉雄韬氢雄燃料电池科技有限公司
8	如皋市	2018 年	3	南通百应能源有限公司

9	盐城市	2018年	10	江苏兴邦能源科技有限公司
10	苏州市（张家港）	2018年	8	国鸿重塑
11	嘉善市	2019年	10	爱德曼氢能源装备有限公司
合计			369	-

数据来源：各地政府信息公开信息披露或媒体公开报道

公共交通是持续稳定地服务市民交通需求、保障社会公众安全出行的重要交通运输场景，因此公交车辆对于燃料电池客车整体技术水平、质量可靠性、运行效率以及稳定性等均有严格的要求。目前，发行人在全国燃料电池公交市场进入城市数量大幅领先部分地域性厂商，累计投放数量达到 260 辆，占纳入统计的全中国燃料电池公交车推广数量的 40% 以上。与同行业可比公司相较，发行人在城市布局、推广数量、产品认可度等方面具有相对较强的领先优势。

图：我国锂电池厂商行业市场份额集中度及其变动情况



数据来源：高工锂电

回顾锂电池行业的发展历史，行业领先企业在先发优势和规模效应叠加下，快速降低产品成本并开展技术迭代，在提升核心竞争力的同时持续抢占更大的市场份额。可见，自 2017 年第一季度至 2019 年第二季度，行业前三大厂商市场份额从 41% 增长至 76%，行业竞争所导致的集中趋势显著。结合发行人目前已经取得的技术水平优势、产品性能优势、市场份额优势及领先的产业化能力，发行人有望在我国燃料电池汽车行业快速发展中取得更大的市场份额。

根据发行人的行业地位和市场份额，结合前述全国及各地方氢能应用推广的规划与预测目标，发行人规划在 2025 年前消化新增 8,000 台产能，系切实合理制定的发展目标。

3. 发行人客户产能扩张情况

对于商用车企业的生产而言，其整车制造流程主要分为制件、焊装、涂装和总装四个部分，生产传统燃油车、纯电动车、燃料电池车仅核心动力总成系统总装环节及后续检测、系统调试等环节存在差异。因此，生产纯电动汽车、燃料电池汽车可以在传统车辆生产线的基础上进行部分改造即可，不存在下游客户扩张瓶颈。

2018 年 5 米以上客车全国销量排行情况如下：

排名	企业名称	2018 年度累计销量 (单位：辆)	行业占比
1	宇通客车	60,739	29.30%
2	福田欧辉	20,552	9.91%
3	中通客车	13,484	6.50%
4	比亚迪	12,690	6.12%
5	海格客车	11,697	5.64%
6	厦门金龙	10,096	4.87%
7	厦门金旅	10,040	4.84%
8	银隆客车	7,345	3.54%
9	安凯客车	7,337	3.54%
10	南京金龙	6,970	3.36%
合计		160,950	77.64%

数据来源：中国客车信息网（上表按主机厂排名，对同一控制下的主机厂未合并）

因此，如果未来商用车领域燃料电池汽车销量快速增长，下游客户的产能扩张不构成相应的发展障碍，仅需对原有产能资源进行重新配置。

4. 现有及潜在订单

2019 年 1-9 月，发行人实现燃料电池发动机系统收入 9,388.60 万元。2019

年第四季度，发行人执行完毕的主要销售订单以及潜在订单如下：

客户	功率	数量（台）	订单状态
客户 A	60kW	47	执行完毕
客户 B	40kW	200	执行完毕
客户 C	60kW	5	执行完毕
客户 D	60kW	50	执行完毕
客户 E	60kW	80	执行完毕
合计		382	-

5. 公司已有产能、拟建产能以及产能利用率情况

报告期内，发行人燃料电池发动机系统产能、产量及利用率情况如下：

单位：套

项目	2019年1-9月	2018年度	2017年度	2016年度
产能	1,500	2,000	240	240
产量	181	314	203	76
产能利用率	12.07%	15.70%	84.58%	31.67%

在 2017 年之前，发行人主要从事产品开发及小批量试制，发动机系统由技术人员在专用台架上以手工组装方式完成，因此其产能主要取决于场地和人员配置情况等，这是由燃料电池行业的产业化进程所决定的，主要企业均尚未进入批量化产线投资建设阶段。因此，2016 年度发行人产能利用率较低，2017 年度市场需求增长使得效率较低的手工方式日渐不能满足市场需求。

2017 年末，发行人于张家口建设的发动机系统生产基地一期工程投产，完成年产 2000 台/年的半自动化生产线建设。一方面，产线建设系为满足市场未来增长的预期，另一方面将提升发动机产品的工程化水平和质量稳定性，由此在投产初期阶段产能利用率尚处于较低水平。

2019 年 1-9 月，产能利用率相对较低，系发行人燃料电池系统的生产交付周期存在季节性，主要集中在第四季度，1-9 月产能利用率水平相对较低。

6.对新增产能的消化计划、消化措施以及市场拓展计划

（1）产能消化计划

自 2018 年下半年开始，发行人规划建设发动机系统生产基地二期工程，目前已完成相关环评、土地等前期手续，拟运用本次募集资金投资建设年产 8,000 台/年的生产线，建设期为 36 个月，未来将合计达到 10,000 台/年的产能。

发行人发动机系统生产基地二期工程预计在 2021 年投产，届时发行人产能将增加至 10,000 台/年，预计在建成后三年达产，具体产能消化计划如下：

单位：套

项目	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
产能	6,000	10,000	10,000	10,000
产量	3,000	5,000	8,000	10,000
产能利用率	50%	50%	80%	100%

注：假设年产 8,000 台二期工程于 2021 年 6 月投产，当年产能按半年期测算；上述产能消化计划是发行人综合考虑多项因素预计的，不代表任何盈利承诺和盈利预测。

（2）产能消化措施及市场拓展计划

发行人未来的市场拓展重点计划在于，一是积极深入拓展北京、河北（张家口）、上海、郑州、成都、苏州等氢能重点区域布局，充分利用和发挥各地氢能规划的政策优势；二是以北京和张家口联合举办 2022 年冬奥会为契机，与丰田汽车、北汽福田合作开发面向冬奥的燃料电池大巴，积极争取相应订单并面向世界展示燃料电池技术；三是在维护现有国内领先商用车企业客户的基础上，不断面向全市场其他知名客户推广燃料电池产品；四是立足当前客车、物流车燃料电池车型，积极开发中、重卡等其他商用车型，实现燃料电池商用车的全谱系开发和规模化应用。

1) 重点城市开拓计划

仅根据发行人现阶段布局的重点省市如北京、河北（张家口）、上海、成都、苏州等地的氢能规划，2020 年前后合计将推广应用达到 8,300 辆燃料电池车辆，2025 年前合计将推广应用达到 50,000 辆燃料电池车辆。

省/市	规划名称	2020 年前发展数量（辆）	2025 年前发展数量（辆）
-----	------	----------------	----------------

上海	上海市燃料电池汽车发展规划	3,000	30,000
北京	北京市加快科技创新培育新能源智能汽车产业的指导意见	推进冬奥会和冬残奥会相关区域出行电动化。围绕燃料电池汽车规模化示范应用，在冬奥会和冬残奥会相关区域推进制氢、加氢核心技术应用。	
河北	河北省推进氢能产业发展实施意见	2,500	10,000
成都	成都市氢能产业发展规划（2019-2023年）	2,000（2023年）	-
苏州	苏州市氢能产业发展指导意见（试行）	800	10,000
合计		8,300	50,000

现阶段，发行人燃料电池产品推广策略围绕“点-线”辐射的推广布局。首先，发行人优先选择政府支持力度较强、氢源富集度高、氢燃料产业集聚、加氢基础设施较为完善的区域进行重点布局。随着重点氢能城市燃料电池汽车的大规模应用、大功率燃料电池技术的突破、加氢设施配套进程提速，发行人还将以重点氢能城市为依托拓展直线距离 500 公里内的燃料电池汽车推广城市。

2) 冬奥项目开发情况

丰田汽车作为奥运会及残奥会的全球合作伙伴为赛事提供丰富的移动解决方案。根据外媒公开报道，丰田汽车计划在 2020 年东京奥运会推出 100 辆燃料电池巴士，在 2022 年北京冬奥会上推出 1,000 辆燃料电池巴士。发行人将借此合作契机争取相应的订单机会，更为重要的是借助冬奥会规模化示范应用，加快发掘京张地区的燃料电池市场机会。

根据发行人与北汽福田、丰田汽车签署的备忘录，三方计划以北汽福田提供的大巴车型为基础，搭载亿华通的燃料电池系统产品，该等燃料电池系统采用丰田汽车的燃料电池电堆及其辅助件等，将用于向北京 2022 年冬奥会和冬残奥会组织委员会提供，满足大会各赛区及赛区间移动和人员输送的需求。

作为 2022 年冬奥会的举办城市之一，张家口地区的年度极端气温可以达到零下 30° C，发行人产品出色的低温环境性能有效保障了冬季运行的可靠性，也为冬奥会寒区环境运营积累了大量的运营经验。发行人最新一代产品可以实现零下 30° C 低温启动、零下 40° C 低温存储，达到国际领先水平。发行人在燃料

电池低温技术领域保持行业领先并持续布局前沿技术，成功通过了“北京市科委-适于低温启动的燃料电池电堆研制”课题验收，正在实施的低温技术课题包括“科技部国家重点研发计划项目-面向寒区环境的燃料电池汽车示范运行整车技术适应性评价研究”、“北京市科学技术委员会项目-面向冬奥环境的燃料电池客车关键技术研发及示范应用”。

3) 客户开拓计划

发行人主要客户的行业地位及对发行人投资情况如下：

单位：亿元

客户名称	行业地位	营业收入	总资产	对发行人投资情况
北汽福田 (600166.SH)	北汽福田成立于1996年，是一家整车与关键零部件服务综合方案提供商，产品覆盖卡车、客车、乘用车及核心零部件发动机，具备年产123.05万台整车的生产能力。2018年度北汽福田实现49.35万台商用车的销售，收入规模达410.54亿元。	410.54	589.10	北汽福田关联方深圳安鹏、安鹏行远持股比例均为0.79%
宇通客车 (600066.SH)	宇通客车成立于1993年，是一家集客车产品研发、制造与销售为一体的大型整车生产企业，产品覆盖5-18米客车车型，具备年产30,000台新能源整车的生产能力。2018年度宇通客车实现6.09万台商用车的销售，收入规模达317.46亿元。	317.46	367.99	宇通客车子公司康瑞盈实持股比例为5.29%
中通客车 (000957.SZ)	中通客车成立于1998年，公司主要以客车为主兼顾零部件产品的开发、制造和销售，客车产品涵盖从5-18米各类车型。2018年度中通客车实现12,891台客车的销售，收入规模达60.79亿元。	60.79	122.47	-
申龙客车系东旭光电 (000413.SZ)全资子公司	申龙客车成立于2004年，主板上市公司东旭光电(000413.SZ)全资子公司，主要从事客车的设计、研发、生产和销售，主要产品为新能源客车和传统客车，为我国2018年新能源汽车行业销量排名第八企业。2018年度申龙客车实	46.31	113.19	申龙客车母公司东旭光电持股比例为4.85%

	现 6,867 台五米以上客车的销售，收入规模达 46.31 亿元。			
中植汽车系康盛股份（002418.SZ）全资子公司	中植汽车成立于 2006 年，中小板上市公司康盛股份（002418.SZ）全资子公司，主要从事新能源汽车的研发、生产和销售，产品覆盖 4-5 米纯电动厢式运输车、6-10 米纯电动客车，具备年产 4,000 辆大中型客车的产能。2018 年中植汽车实现 647 辆新能源汽车整车的销售，收入规模达到 2.49 亿元。	2.49	18.24	中植汽车母公司康盛股份持股比例为 0.81%

注：营业收入及总资产取自上市公司 2018 年度报告

发行人主要客户基本均为头部整车企业，且均为上市公司或上市公司下属公司，在行业内占据了领先的市场份额。同时，发行人主要客户中除中通客车控股股份有限公司外均投资了发行人，发行人系其在燃料电池发动机领域唯一投资标的，从而建立了长远、稳定的合作关系。

同时，发行人已向金龙联合汽车工业（苏州）有限公司、安凯客车、东风汽车、吉利四川商用车有限公司、陕汽集团以及中国重汽等在燃料电池汽车产业布局的客户小批量供货或销售样机，从而建立配套关系，发行人是业内配套车型目录数量及整车企业数量最多的燃料电池发动机厂商。

4) 车型拓展开发计划

燃料电池与锂电池等纯电动技术路线长期并存互补，相比纯电动汽车更适用于大型、长途等商用领域已经成为重要共识。根据 2019 年 10 月工信部最新发布的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）（征求意见稿）》，我国新能源汽车的发展愿景之一为纯电动乘用车成为主流，燃料电池商用车实现规模化应用，到 2025 年新能源汽车占当年汽车总销量的 20%，到 2030 年新能源汽车销量占当年汽车总销量的 40%。

目前我国中、重型卡车的新能源化仍处于起步阶段，该种车辆由于对续航里程的要求较高，如果采用动力电池的技术路线，将造成整车重量过大，续航里程不足，而且充电时长也较长，客户痛点突出。而基于燃料电池的特性，相对于传统的燃油车型，其不仅具有排放优势，也具有与燃油车基本等同的续航里程和燃料补充时长，可以有效解决客户对中、重型商用车新能源化的需求。

发行人已布局进行相关技术研发并承担了“北京市科委-燃料电池重型商用车液氢动力系统平台关键技术和系列化车型应用”国家课题项目，其研发目标为针对城市中心、长途货运的 35、49 吨不同级别卡车电动化的需求，研发大功率燃料电池系统、大容量液氢系统、大功率轮毂电机驱动系统和电动化卡车底盘，面向商用车搭建通用型的大功率燃料电池动力系统+电动轮的分布式纯电驱动平台，突破燃料电池重型商用车的长里程、高功率和长寿命等核心关键技术，完成不同系列化样车车型研发测试，引领燃料电池商用车发展。

2018 年，全国商用车产销分别达到 428 万辆和 437.1 万辆。分车型产销情况看，客车产销量分别完成 48.9 万辆和 48.5 万辆；货车产销量分别完成 379.1 万辆和 388.6 万辆，其中重型货车产销分别达到 111.2 万辆和 114.8 万辆。预期在未来 3-5 年，在节能减排、技术进步等各项因素推动下，有关燃料电池中、重型商用车的市场将全面打开，具有十分广阔的应用前景。

综上所述，我国燃料电池产业具有坚定的国家及地方政策支持、产销规模快速拉升且未来规划推广的市场规模可观，结合行业发展规划以及发行人领先的行业地位、市场份额，未来将在优势区域、冬奥项目以及中、重型商用车领域上深入拓展。发行人本次新建产能系根据对行业和企业自身的合理分析和判断做出的决策，对新增产能订立了消化计划，并制定了切实可行的消化措施、市场拓展计划，不存在过度扩产的情形。

（二）说明补充大量流动资金的合理性与必要性

1. 发行人处于高速成长期，资金需求量大，且应收账款和存货快速增长将占用大量流动资金

预计随着国家及地方政策支持不断深入、氢能基础设施建设加快以及规模效益不断显现，发行人的主营业务将进入高速成长期，营业收入将实现快速增长。由于发行人仍处于产业化的初期阶段，且现阶段新能源汽车产业链资金回收周期较长，应收账款和存货将随着发行人的快速扩张而迅速增加，从而在经营过程中产生大量的流动资金需求。因此，为充分应对即将到来的行业高速发展期，维持自身行业领先的地位，发行人亟须补充大量的流动资金以保障公司能够满足市场对燃料电池发动机产品供应的需求，具有合理性与必要性。

2. 流动资金测算过程

基于发行人报告期各年末经营性应收项目（应收款项、预付款项、存货）与应付项目（应付款项、预收款项、应付职工薪酬）等主要科目占营业收入或营业成本的平均比重，以发行人未来经营规划对应的收入水平，预测未来三年发行人流动资金需求较基期增加金额测算如下：

（1）营业收入预测假设

发行人对 2019 年度、2020 年度及 2021 年度营业收入的预测假设如下：

假设项目	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
销量（套）	76	192	303	600	1,300	3,000
平均单价 （万元/套）	93.20	97.76	108.63	89.07	73.04	61.35
发动机系统销 售收入 （万元）	7,083.05	18,769.33	32,914.13	53,444.73	94,953.47	184,063.65

（2）流动资金需求量测算假设

发行人以应收账款、应付账款、存货、预收账款、应付账款、应付职工薪酬等占营业收入的比例测算流动资金需求量，以过去三个会计年度的平均值作为假设参数，具体测算如下：

单位：万元

参数	2016 年	2017 年	2018 年	参数假设	2019 年	2020 年	2021 年
应收款项 占比	50.44%	101.24%	106.65%	86.11%	46,021.27	81,764.46	158,497.27
预付账款 占比	7.30%	8.38%	13.34%	9.67%	5,168.60	9,182.88	17,800.66
存货占比	16.84%	45.76%	52.35%	38.31%	11,262.37	21,828.53	43,724.22
预收账款 占比	3.25%	4.35%	3.21%	3.60%	1,925.01	3,420.10	6,629.74
应付账款 占比	13.23%	30.58%	56.33%	33.38%	9,812.35	19,018.12	38,094.76
应付职工 薪酬	2.98%	3.79%	3.46%	3.41%	1,823.48	3,239.72	6,280.06
扣非净利 率	11.45%	2.55%	4.93%	6.31%	3,373.64	5,993.83	11,618.80

营运资金 需求量	-	-	-	36,382.42 (基期货币资金)	42,201.17	75,211.61	145,976.40
留存收益	-	-	-	70%	2,361.55	4,195.68	8,133.16
外部融资 需求量	-	-	-	-	3,457.20	28,814.76	62,631.63
合计					94,903.59		

3. 敏感性分析

发行人以未来三年流动资金需求量对营业收入的敏感性进行了测算，分别假设未来三年的实际收入较假设值增长/减少 10%、20%、30%：

单位：万元

敏感性分析	外部融资需求量
未来三年实际收入较预测增长 10%	108,032.19
未来三年实际收入较预测增长 20%	121,160.79
未来三年实际收入较预测增长 30%	134,289.40
未来三年实际收入较预测减少 10%	82,301.75
未来三年实际收入较预测减少 20%	70,535.63
未来三年实际收入较预测减少 30%	57,170.87

综上所述，在燃料电池行业产销快速上升的客观环境下，发行人测算预计在未来三年的营运资金需求量较 2018 年将增加 94,903.59 万元，即使在实际实现收入较预测值下滑 30% 的极端情况下，发行人预计未来三年仍需要补充 57,170.87 万元的流动资金，因此本次募投项目拟补充流动资金 50,000 万元合理性及必要性较为充分，有利于在快速发展的市场中占据优势地位。

综上，本所承办律师认为：（1）结合行业前景、市场容量、公司占有市场份额、行业地位、客户产能扩张情况、公司现有及潜在订单等，发行人制定了合理预计消化计划、市场拓展措施等以应对行业快速增长的需求，不存在过度扩产的情形；（2）流动资金缺口的测算系基于国家及地方产业规划、市场需求快速拉升等信息合理制定，补充流动资金金额小于未来三年测算的资金缺口，具有合理性和必要性。

七、问题 7

7.关于房屋和土地

根据首轮问询回复及招股说明书披露，发行人存在租赁房屋所属土地为农村集体建设用地情况。神力科技名下土地使用权系由上海亘林通过房产评估作价入资所得，发行人控股子公司神力科技所有的沪房地奉字（2009）第 000566 号土地系上海亘林工贸有限公司的共有地块。

请发行人说明：（1）是否存在使用或租赁使用集体建设用地、划拨地、农用地、耕地、基本农田及其上建造的房产等情形，是否符合《土地管理法》等法律法规的规定、有关房产是否为合法建筑、是否可能被行政处罚、是否构成重大违法行为；上述房屋对于发行人生产经营的重要性；（2）上海亘林通过房产评估作价入资神力科技的情况，包括但不限于入股时间，入股价格及合理性，入股前后神力科技的股权结构，以共有地块入股是否存在出资瑕疵，是否采取补救措施，是否构成重大违法行为，是否会受到行政处罚；上述土地及地上房屋对于发行人生产经营的重要性，是否对发行人持续经营能力构成重大不利影响。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）发行人及下属公司房屋租赁合同、房屋所涉权证及批建手续、租赁备案文件等，出租方出具的关于房屋产权及合法合规情况的声明，查阅海淀区西北旺镇土地利用总体规划图关于屯佃库房的土地性质，并对出租方进行访谈或走访所租赁房屋；（2）神力科技工商变更登记资料，神力科技及上海亘林工贸有限公司的房地产权证书，上海美联房地产估价有限公司对上海亘林工贸有限公司用于出资的房屋及相应土地使用权的《房地产估价报告》（沪美联估房报字（09）第 A001 号），上海亘林工贸有限公司关于共用土地情况说明及关于共用土地划分的约定等。

核查意见：

（一）是否存在使用或租赁使用集体建设用地、划拨地、农用地、耕地、基本农田及其上建造的房产等情形，是否符合《土地管理法》等法律法规的规定、有关房产是否为合法建筑、是否可能被行政处罚、是否构成重大违法行为；上述房屋对于发行人生产经营的重要性

1. 发行人所租赁使用房屋基本情况如下：

序号	座落	土地性质	合法建筑证明	对于发行人生产经营的作用
1	北京市海淀区西小口路 66 号中关村东升科技园、北领地 B 区 6 号楼 C 座七层 C701 室	集体建设用地	东升镇政府出具证明为合法建筑；已取得《集体建设用地使用证》《建设用地规划许可证》《建筑工程施工许可证》	该 3 处房屋均为发行人办公及研发场所，不涉及生产，且出租方已承诺在租赁期限届满后优先出租给发行人，发行人能够合法持续地租赁使用该等房产，不会对公司持续经营产生影响
2	中关村东升科技园 B-1 号楼 101A\101B\103A\103B\105B 室			
3	中关村东升科技园、北领地 E-1 号楼 1 层 101、102 室			
4	北京市海淀区屯佃北路 46 号院（6 号库房+5 号库 B 区）、小库房 1 间	建设用地	原始出租方为北京市海淀区西北旺镇人民政府屯佃村	该处房屋仅作库房使用，不涉及生产经营。如该库房在租赁合同有效期内被强制拆迁或因其他原因无法继续承租，发行人可以在较短时间内找到其他符合条件的库房，不会对公司持续经营产生重大影响
5	张家口市桥东区机场路北侧河北国控北方硅谷一期项目 2 号楼厂房	国有建设用地	出租方已提供《国有土地使用权证》《房屋所有权证》	该处房屋由出租方河北国控北方硅谷科技有限公司提供亿华通动力无偿使用。且亿华通动力为保障其生产需求，已另行购置土地用于建设新的生产场所，不动产权证号为冀（2019）张家口市不动产权第 0009851 号。如后续无法使用此处房产，亿华通动力可将其现用部分或全部生产及研发功能转移至上述新场地
6	北京市昌平区北七家镇宏翔鸿企业孵化基地 F 座厂房	集体建设用地	该处房产尚未取得土地证及房屋产权证，但当地政府出具证明，确认该处房产不涉及违法用地建设，符合当地规划建设	该处拟用于建设燃料电池发动机试验中心，主要用于办公及研发，不涉及生产。发行人根据租赁协议享有优先承租权，但若后续无法承租，因该等场所替代性较高，可另行租赁同类场所，不会对发行人的持续经营产生影响

7	成都市经济技术开发区龙泉驿区星光中路18号1栋5楼504	国有建设用地	出租方已提供《国有土地使用权证》《房屋所有权证》	该处房屋由成都经济技术开发区管理委员会为推动国氢华通、成都亿华通投资新能源技术推广服务而授权国氢华通、成都亿华通无偿使用，且仅用于办公，不涉及生产，不会对发行人持续经营产生重大影响
---	------------------------------	--------	--------------------------	--

上述第1至3项房屋为发行人主要办公场所，该处房屋位于中关村东升科技园，是中关村区域引进先进科技园创办理念的示范园区，已正式并入中关村科技园。当地政府已出具证明确认上述房屋属于合法建筑，且出租方承诺“如有关部门就上述房产及其土地追责的，均由本企业承担。”故发行人租赁该处房屋不构成重大违法行为，不会对公司持续经营产生重大影响。

对于上述第4项房屋，出租方保证有权出租库房，并同意因权利瑕疵受到的行政处罚由其承担。因该处房屋仅为库房，不涉及生产经营，可替代性强，不会对公司持续经营产生重大影响。

对于上述第5项、第7项房屋，出租方已提供《土地使用权证》《房屋所有权证》，房屋租赁行为合法有效，不会对公司持续经营产生重大影响。

对于上述第6项房屋，北京市昌平区北七家镇人民政府分别于2019年6月5日、2019年10月11日出具关于该处房产的证明确认：该处厂房属于集体建设用地，符合昌平区土地利用整体规划，不涉及违法用地建设的情况，且该处厂房没有被纳入未来十年拆迁计划。该处厂房虽尚未取得土地证及房屋产权证，但发行人不会因租赁该处房屋而受处罚。因此，发行人租赁该处房屋的行为合法有效，不构成重大违法行为，不会对公司持续经营产生重大影响，不会对本次发行上市构成实质性障碍。

（二）上海亘林通过房产评估作价入资神力科技的情况，包括但不限于入股时间，入股价格及合理性，入股前后神力科技的股权结构，以共有地块入股是否存在出资瑕疵，是否采取补救措施，是否构成重大违法行为，是否会受到行政处罚；上述土地及地上房屋对于发行人生产经营的重要性，是否对发行人持续经营能力构成重大不利影响

1. 上海亘林通过房产评估作价入资神力科技的情况

2008年5月30日，神力科技召开股东会，决议同意神力科技注册资本增至3,305.75万元，新增注册资本255.70万元由上海亘林工贸有限公司以实物作价认缴。同日，神力科技全体股东根据上述决议内容修订了章程。

2009年1月6日，上海美联房地产估价有限公司对上海亘林工贸有限公司用于出资的房屋及相应土地使用权进行评估并出具了沪美联估房报字（09）第A001号《房地产估价报告》，经评估，用于出资房屋及相应土地使用权的市场价值为3,124万元。

2009年1月21日，神力科技、上海亘林工贸有限公司办理完成房屋所有权过户手续。神力科技取得《房地产权证》（沪房地奉字（2009）第000566号）。

2009年2月11日，上海华诚会计师事务所出具了沪华会验字（2009）第0147号《验资报告》，经审验，截至2009年1月21日，神力科技已收到上海亘林工贸有限公司缴纳的新增注册资本255.7万元，出资方式为实物（房屋）。

2009年2月25日，神力科技本次增资办理完毕工商变更登记。

上海亘林工贸有限公司入股前后神力科技的股权结构变化如下：

序号	股东	出资方式	入股前		入股后	
			出资金额 (万元)	持股比例	出资金额 (万元)	持股比例
1	上海复星化工医药投资有限公司	货币	1,183.72	38.81%	1,183.72	35.81%
2	胡里清	货币	914.71	29.99%	914.71	27.67%
3	上海伊江投资管理有限公司	货币	687.18	22.53%	687.18	20.78%
4	上海亘林工贸有限公司	实物（房屋）	-	-	255.70	7.74%
5	李拯	货币	71.98	2.36%	71.98	2.18%
6	周敏	货币	71.98	2.36%	71.98	2.18%
7	赵源	货币	47.89	1.57%	47.89	1.45%
8	付明竹	货币	29.28	0.96%	29.28	0.89%

9	谢月萍	货币	24.10	0.79%	24.10	0.73%
10	章波	货币	19.21	0.63%	19.21	0.59%
合计			3,050.05	100.00%	3,305.75	100.00%

根据《城市房地产管理法》相关规定，房地产转让时，房屋所有权及该房屋占用范围内的土地使用权同时转让。上海亘林工贸有限公司作为所出资房产的原所有权人，独立拥有所出资房产及对应的土地使用权，其转让房屋及对应土地使用权的行为无需获得其他方同意，故其仅以部分自有房产作价入股神力科技，其出资行为不构成瑕疵或重大违法行为。

上海亘林工贸有限公司用于出资的房产已履行评估、验资等手续，房产作价出资参照评估价格确定，定价合理，相关房产所有权权属已转移至神力科技，满足当时有效的公司法关于实物出资的相关规定。

故上海亘林工贸有限公司对神力科技的出资行为不构成瑕疵或重大违法行为，上海亘林工贸有限公司未因此受到行政处罚。

2. 上述土地及地上房屋对于发行人生产经营的重要性，是否对发行人持续经营能力构成重大不利影响

上述共用地块上建有3幢房屋，其中2幢房屋所有权属于神力科技，1幢房屋所有权属于上海亘林工贸有限公司。神力科技已就其所有的2幢房屋办理《房地产权证》，上海亘林工贸有限公司已就其所有的1幢房屋办理《房地产权证》，宗地共用并未对双方房产权属及相应土地使用造成不利影响。鉴于各自房产对应的土地使用边界清晰，神力科技与上海亘林工贸有限公司签署了《关于共用土地产权的约定》，双方就上述共用土地相关事宜约定如下：

“① 使用现状：神力科技、上海亘林已在共用土地上建设围墙，目前对共有土地的使用均以现有围墙为界，神力科技拥有的建筑物所在一侧对应的土地由神力科技独立占有、使用，上海亘林拥有的建筑物所在一侧由上海亘林独立占有、使用。以上建筑物权属清晰，不存在纠纷或潜在纠纷；

② 使用权分配：同意对共用土地使用权进行划分，暨以现有围墙为界，围墙以西 12,946 平方米土地由神力科技独立占有、使用；围墙以东 7,280 平方米由上海亘林独立占有、使用；

③ 对共用土地的未来规划：除办理宗地分割手续外，双方维持现状不变；如一方拟实施任何可能导致土地使用权利人变更的事项，则该方应当提前通知另一方，并应在相关协议中明示本约定项下关于土地使用现状及权利义务划分等内容，保证变更后的土地使用权利人遵守本约定项下关于土地使用权分割之相关义务，前述变更事项包括但不限于地上建筑物转让、公司整体转让等情况。”

上述土地及地上房屋系发行人子公司神力科技的生产经营场所，其权属清楚，双方基于以上房屋建筑物明确约定了各自对共用土地的使用边界，不存在纠纷，不会对发行人持续经营能力构成重大不利影响。

综上，本所承办律师认为，（1）发行人部分租赁使用房屋所在地为集体建设用地，除屯佃库房外的租赁房屋均已获取合法权证或经有权机关确认为合法建筑；发行人租赁上述房屋的行为不构成重大违法，且出租方已承诺自愿承担因房产租赁导致的行政处罚；发行人目前租赁使用集体建设用地上房产主要用于日常办公及研发，可替代性较高，不会对发行人持续经营产生重大影响，亦不构成本次发行上市的实质性障碍；（2）上海亘林工贸有限公司系以其自有房产评估作价入资神力科技，其出资行为不构成瑕疵或重大违法行为，且其入股价格参照评估价格确定，具有合理性；上海亘林工贸有限公司以房产出资入股经神力科技股东会及后续投资者确认，入股前后股权结构清晰，不存在出资瑕疵；神力科技与上海亘林工贸有限公司已根据实际使用状况就共用地块的使用达成分割协议，双方就共用土地约定明确，神力科技对其生产经营所用房产拥有完整的所有权及使用权，不存在纠纷，不会对发行人持续经营能力构成重大不利影响。

八、问题 8

8.关于劳务派遣

根据首轮问询回复，发行人劳务派遣存在用工比例超标主要是为了满足国家课题项目用工需求。张家口海珀尔劳务派遣用工超比例系因张家口海珀尔仍处于建设期，临时性用工需求较大，当前用工规模及员工招聘速度无法满足其业务发展需求，故将劳务派遣作为建设过渡期的劳动用工补充形式。

请发行人说明：（1）报告期内劳务派遣用工岗位、工作内容、人员比例、劳务派遣单位资质及劳务派遣人员的社保缴费情况是否合规，是否存在劳务纠纷；（2）既往存在劳务派遣用工总量超过 10%的情况是否构成重大违法违规行，规范整改后是否符合相关规定；（3）张家口海珀尔劳务派遣用工的规范情况，是否符合相关法律法规的规定。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）发行人及其子公司与劳务派遣单位签订的劳务派遣合同、劳务派遣单位营业执照、劳务派遣经营许可证、劳务派遣费用支付凭证、劳务派遣人员名单及岗位说明、劳务派遣单位出具的关于派遣人员社会保险缴纳情况的说明。（2）查阅了劳务派遣相关法律法规，获取主管部门关于张家口海珀尔劳务派遣情况的确认文件，并通过公开信息核查发行人、张家口海珀尔因劳务关系的涉诉情况，获取张家口海珀尔及实际控制人关于劳务派遣用工的承诺函。

核查意见：

（一）报告期内劳务派遣用工岗位、工作内容、人员比例、劳务派遣单位资质及劳务派遣人员的社保缴费情况是否合规，是否存在劳务纠纷

报告期内涉及劳务派遣用工的单位包括亿华通母公司及张家口海珀尔，以上单位劳务派遣用工情况如下：

1. 报告期内亿华通母公司劳务派遣用工岗位、工作内容、人员比例

序号	用工岗位	工作内容	用工比例
----	------	------	------

2018年12月31日			
1	驻场客服	装配发行人氢燃料发动机车辆运营现场的客服人员	派遣工人数 28人与用工 总量的比例为 10.45%
2	司机	根据“典型区域多种燃料电池汽车示范运行研究”课题任务书要求，聘请示范运行车辆驾驶员	
2019年9月30日			
3	驻场客服	装配发行人氢燃料发动机车辆运营现场的客服人员	派遣工人数 19人与用工 总量的比例为 6.62%
4	司机	根据“典型区域多种燃料电池汽车示范运行研究”课题任务书要求，聘请示范运行车辆驾驶员	
5	联络人员	子公司开办前期事务的联络、支持工作	

2. 报告期内张家口海珀尔劳务派遣用工岗位、工作内容、人员比例

序号	用工岗位	工作内容	人员比例
2018年12月31日			
1	操作工	设备操作	派遣工人数 70 人与用工总量 的比例为 72.92%
2	充装工	气体加注	
3	电工	电力维护	
4	库房	库房物料的管理	
5	结算工	气体充装结算	
2019年9月30日			
1	操作工	设备操作	派遣工人数 65 人与用工总量 的比例为 51.59%
2	充装工	气体加注	
3	电工	电力维护	
4	库房	库房物料的管理	
5	结算工	气体充装结算	
6	保洁	卫生打扫	

3. 劳务派遣单位资质情况

编号	用工单位	劳务派遣单位	劳务派遣经营许可有效期限	备注
1	发行人	诚通人力资源有限公司	2016/09/12 至 2019/09/11	劳务派遣经营许可证有效期已于2019年7月22日续展至2022年9月11日

2		北京恩才咨询有限公司	2017/04/20 至 2019/04/05	劳务派遣经营许可证有效期已于 2019 年 5 月 10 日续展至 2022 年 5 月 9 日
3	张家口海珀尔	张家口博远人力资源服务有限公司	2018/03/23 至 2021/03/22	-
4		诚通人力资源有限公司	2016/09/12 至 2019/09/11	劳务派遣经营许可证有效期已于 2019 年 7 月 22 日续展至 2022 年 9 月 11 日

4. 派遣人员缴纳社会保险的情况以及是否存在劳务纠纷

根据《劳务派遣暂行规定》第八条，劳务派遣单位应当对被派遣劳动者履行“按照国家规定和劳务派遣协议约定，依法为被派遣劳动者缴纳社会保险费，并办理社会保险相关手续”的义务。

根据发行人、张家口海珀尔与劳务派遣单位签署的劳务派遣协议，派遣员工的社会保险均由劳务派遣公司予以缴纳。根据诚通人力资源有限公司、北京恩才咨询有限公司及张家口海珀尔博远人力资源咨询服务有限公司出具的说明，以上劳务派遣单位均已依照法律法规的要求为被派遣劳动者缴纳社会保险。被派遣劳动者与劳务派遣单位及发行人之间均无劳务纠纷。

根据发行人说明并经查询公示信息，发行人与其所聘用的被派遣劳动者之间不存在因劳务关系导致的纠纷或诉讼的情况。

（二）既往存在劳务派遣用工总量超过 10% 的情况是否构成重大违法违规行为，规范整改后是否符合相关规定

发行人 2016、2017 年度不存在劳务派遣用工情况。2018 年度发行人存在因课题项目需要导致短期劳务派遣用工比例超过规定比例的情形，已整改完毕。截至 2019 年 9 月 30 日，派遣工人数与用工总量的比例为 6.62%，规范整改后劳务派遣用工已经符合相关法律规定。

根据《中华人民共和国劳动合同法》第九十二条第二款：“劳务派遣单位、用工单位违反本法有关劳务派遣规定的，由劳动行政部门责令限期改正；逾期不改正的，以每人五千元以上一万元以下的标准处以罚款，对劳务派遣单位，吊销其劳务派遣业务经营许可证。用工单位给被派遣劳动者造成损害的，劳务派遣单位与用工单位承担连带赔偿责任。”截至本补充法律意见书出具之

日，发行人未收到劳动行政部门责令限期改正的通知，且发行人已整改完毕，不存在因逾期不改正而被罚款的情形。

因此，发行人既往存在劳务派遣用工总量超过 10% 的情况不构成重大违法违规行为，规范整改后符合相关规定，不会构成本次发行上市的实质性障碍。

（三）张家口海珀尔劳务派遣用工的规范情况，是否符合相关法律法规的规定

1. 报告期内张家口海珀尔劳务派遣用工情况

报告期内，张家口海珀尔劳务派遣用工比例存在超过规定标准 10% 的情况，鉴于张家口海珀尔尚处于建设期，临时用工需求较大，且受 11.28 爆燃事故善后处置及修复等工作影响尚未整改完毕，截至 2019 年 9 月 30 日，张家口海珀尔劳务派遣用工比例仍存在超比例的情况，但其已不再纳入发行人合并范围。

2. 主管部门出具张家口海珀尔劳务派遣用工情况不构成重大违法违规行为的证明

对于张家口海珀尔劳务派遣用工情况，张家口市桥东区人力资源和社会保障局出具《证明》，确认如下：“张家口海珀尔新能源科技有限公司属于我局辖区内企业。由于其仍处于建设期，临时性用工需求较大，当前用工规模及员工招聘速度无法满足其业务发展需求，故将劳务派遣作为建设过渡期的劳动用工补充形式。该公司上述劳动用工行为不构成重大违法违规行为，不存在受到行政处罚的情形。”

3. 张家口海珀尔关于劳务派遣用工的整改及承诺

根据张家口海珀尔的说明，其已对其劳务派遣用工情形进行逐步规范，拟定具体措施包括：（1）将其中表现优秀的派遣员工转为正式员工；（2）加大招聘正式员工力度以满足劳动用工需求。

张家口海珀尔已承诺于 2020 年 3 月 31 日前完成劳务派遣用工整改，将劳务派遣用工比例降至用工总量的 10% 以内。

4. 实际控制人关于张家口海珀尔劳务派遣用工的承诺

发行人实际控制人就上述情况出具承诺函，承诺其将督促张家口海珀尔于2020年3月31日完成劳务派遣用工整改，并承诺对于报告期内张家口海珀尔劳务派遣用工问题所可能导致的损失或费用承担相应责任。

综上，本所承办律师认为，（1）报告期内，发行人劳务派遣用工岗位、工作内容、人员比例、劳务派遣单位资质及劳务派遣人员的社保缴费情况未完全符合相关规定，但已采取相应措施整改规范，截至2019年9月30日已经整改完毕，不存在劳务派遣违规情形，也不存在劳务纠纷；（2）发行人既往存在劳务派遣用工总量超过10%的情况不构成重大违法违规行为，发行人规范整改后符合相关规定；（3）张家口海珀尔劳务派遣用工尚未整改完毕，根据张家口市桥东区人力资源和社会保障局出具证明，张家口海珀尔劳动用工行为不构成重大违法违规的行为，不存在受到行政处罚的情形，且其已不再纳入发行人合并范围。发行人实际控制人已承诺就张家口海珀尔报告期内劳务派遣用工不规范而可能导致的赔偿或损失承担相应的责任。

九、问题 10

10.关于张家口海珀尔

根据问询回复及申报材料，因河北盛华化工有限公司发生爆燃事故，导致张家口海珀尔在建厂区内的建筑物、设备不同程度受损。张家口海珀尔分别于2019年1月25日、2019年6月26日通过张家口市桥东区事故善后处置保障工作室收到前期支付的300万、2,000万预付赔偿款，合计金额为2,300万元，后续赔付待资产评估报告出具后再行支付。发行人根据评估机构提供的构筑物初步评估损失明细表以及对设备损失情况的清查，初步认定事故所造成的构筑物损失及设备损失合计为872.49万元，同时张家口海珀尔已于2019年1月收到张家口市桥东区事故善后处置保障工作室预赔款300万元，因此发行人将该事故评估损失与收到的预赔偿款差额572.49万元计提相应预计负债，并计入营业外支出。报告期内，张家口海珀尔为公司控股子公司，2019年6月28日，张家口海珀尔增资扩股引入新股东滨华氢能。截止目前，滨华氢能持有

张家口海珀尔 40.91%股权，亿华通动力对张家口海珀尔的持股比例从 47.37% 下降至 32.77%，张家口海珀尔成为公司参股公司。此外，发行人表示，张家口海珀尔是张家口市引入的望山化工园区唯一的制氢工程，将为张家口市目前运营以及即将于 2019 年上线的数百辆燃料电池车辆供应氢燃料，其未来经营收益具有较强的确定性，采用收益法估值合理。张家口海珀尔自事故发生后即处于停建状态，预计 2020 年 1 月实现试生产。2019 年 6 月 28 日，张家口海珀尔进行增资入股。增资完成后，亿华通动力对张家口海珀尔的持股比例从 47.37% 下降至 32.77%，张家口海珀尔不在纳入发行人合并报表范围。在张家口海珀尔项目建设过程中，发行人及其子公司亿华通动力均为张家口海珀尔提供了资金和信用支持。

请发行人说明：（1）目前事故有关赔偿的最新进展，预计赔偿的总金额，2,300 万元预付赔偿款的来源及赔付依据，与发行人认定的损失产生 872.49 万元较大差异的原因，2018 年年末计提预计负债是否充分；（2）结合张家口海珀尔业务提供氢燃料尚未盈利，说明认为其未来经营收益具有较强的确定性是否合理，结合张家口大爆炸的情况，进一步分析张家口海珀尔是否存在减值迹象，相关处理是否符合企业会计准则的规定；（3）说明相关爆炸前原先计划实现试生产的时间，预计 2020 年实现试生产后产能、产量，正式生产后的产能、产量，预计何时可以正式生产；（4）结合张家口海珀尔目前的重大事项决策、日常经营管理、利润分配及人员任命，交易对手方对其的控制力及会计处理方式，说明公司未将张家口海珀尔纳入合并报表范围的依据是否充分，合理，是否符合会计准则的要求；（5）丧失对张家口海珀尔控制的时点、其财务数据、公司具体的账务处理方式；（6）提供张家口海珀尔报告期内经审计的财务报表；（7）说明上述事故是否处理完毕，是否存在纠纷或潜在纠纷，发行人是否需要承担连带责任，张家口海珀尔自事故发生后即处于停建状态的原因；（8）说明发行人于 2019 年 6 月末申报材料，2019 年 6 月 28 日，张家口海珀尔召开股东会进行增资入股，引入第一大股东滨华氢能的原因，入股价格及定价依据的合理性，资本实缴情况；其他股东没有增资的原因，是否存在国有股东/集体股东，是否造成国有资产/集体资产流失；发行人是否存在关联方非关联化的情形；滨华氢能和北京海珀尔的简要历史沿革及股

权结构（直至实控人），与发行人是否存在关联关系或其他应披露未披露的关系；（9）说明亿华通委派的执行董事、经理被免职，由滨华氢能和北京海珀尔（持股 4.74%）予以委派的原因和合理性；（10）说明发行人为张家口海珀尔提供资金支持的最新情况，2018 年 6 月 28 日至 2019 年 9 月 17 日，发行人对张家口海珀尔仍提供信用支持的原因及合理性，发行人是否实际承担了担保责任。

请保荐机构、发行人律师、申报会计师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）核查张家口海珀尔爆炸事件发行人对损失进行评估的相关文件，核查事故责任方的背景及赔付能力，核查发行人收到赔偿款的资金流水，并对发行人进行访谈了解赔偿进展。结合实地检查事故损失情况，复核发行人对事故的预估损失以及外部评估机构的评估结果；访谈发行人了解事故处理的后续进展；核查收到的赔偿款流水；（2）查阅张家口市氢能相关产业政策、获取张家口海珀尔与张家口公交公司签订的《氢燃料供应合同》、开元资产评估有限公司出具的关于张家口海珀尔的评估报告，张家口海珀尔关于投产计划相关情况的说明；查阅“11·28”重大爆燃事故调查组公布的事故调查报告，走访张家口事故现场并就事故相关情况访谈张家口海珀尔相关负责人，获取发行人出具的关于爆燃事故损失的说明、受损构筑物及设备统计明细表、评估机构出具的《张家口海珀尔受损建（构）筑物修复费用的评估报告书》及张家口市桥东区事故善后处置保障工作室关于爆燃事故损失及赔偿情况的说明、预付赔偿款支付凭证；（3）查阅发行人与滨华氢能、张家口海珀尔签署的增资协议、上市公司滨化股份及下属公司滨华氢能的公开信息、本次增资后张家口海珀尔执行董事及经理任免安排、滨华氢能出资到位的资金入账凭证、张家口海珀尔经审计财务报表、滨华氢能关于增资完成后张家口海珀尔相关情况的说明、对新任张家口海珀尔执行董事及总经理实际履职情况进行核查。

核查意见：

（一）目前事故有关赔偿的最新进展，预计赔偿的总金额，2,300 万元预付赔偿款的来源及赔付依据，与发行人认定的损失产生 872.49 万元较大差异的原因，2018 年年末计提预计负债是否充分

1. 目前事故有关赔偿的最新进展，预计赔偿的总金额，2,300 万元预付赔偿款的来源及赔付依据

截至本补充法律意见书出具之日，有关事故损失的资产公估工作仍在进行中，事故责任方河北盛华化工有限公司、受损方张家口海珀尔及张家口桥东区事故善后处置保障工作室（以下简称“事故善后处置办公室”）共同委托张家口张垣资产评估有限责任公司、北京君恒保险公估有限责任公司等第三方专业机构就张家口海珀尔事故损失开展受损建（构）筑物修复费用评估及资产公估工作，具体赔偿总金额及赔偿款支付进度将在事故整体评估结束后通过双方协商一致的赔偿协议确定，暂无法进行准确预计。

截至本补充法律意见书出具之日，张家口海珀尔已收到张家口桥东区事故善后处置保障工作室支付的预付赔偿款 2,300 万元。

根据张家口桥东区事故善后处置保障工作室出具的情况说明，张家口海珀尔是张家口市氢能产业发展的支柱企业，其因“11.28 爆燃事故”受到较大经济损失，考虑到责任方河北盛华化工有限公司对事故损失的赔付尚需经司法鉴定、资产评估、资产公估等一系列程序，周期较长。为帮助张家口海珀尔尽快恢复生产，事故善后处置办公室在预估张家口海珀尔建筑物修复费用、误工费用、预期利润损失等费用统计超过 2,300 万元的情况下，先行支付赔偿款 2,300 万元，后续赔付将在资产公估报告出具后实施。

2. 与发行人认定的损失产生 872.49 万元较大差异的原因，2018 年年末计提预计负债是否充分

（1）与发行人认定的损失产生 872.49 万元较大差异的原因

发行人初步认定损失 872.49 万元，仅包含事故所造成的建（构）筑物直接损失 196.41 万元及机器设备直接损失 676.08 万元。

2019 年 6 月 26 日，经向事故善后处置保障工作室申报损失，张家口海

珀尔收到事故善后处置保障工作办公室预付赔偿款 2,300 万元，其中除包括直接损失外，还包含因在建项目延迟供氢而额外承担的氢气差价费用，员工停工工资费用，因延迟生产损失的预估利润，工程总包方误工损失，工程施救费等间接损失合计约 1,850 万元。上述间接损失，除预估利润损失、工程总包方误工损失以外，其他基本均已按实际发生数计入张家口海珀尔财务报表。

（2）于 2018 年末财务报表对预计负债进行初始确认

爆燃事故发生时点，张家口海珀尔土建工程已经基本完成，主要制氢设备基本到位，拟进入设备调试阶段。爆燃事故后的资产清查，基本覆盖张家口海珀尔在建工程——张家口氢能产业化应用示范园建设项目全部资产。由于事故现场状态无法维持正常的秩序，无法保证正常的工作条件，同时应善后处置要求维持事故现场状态以进行后续定损，故张家口海珀尔基于自身可以实施的手段组织资产清查工作，仅能通过初步观察外观，盘点毁损机器设备来预估损失。

基于事故发生后的现场状况以及在 2018 年财务报告出具日前对事故损失所能获取的全部信息，同时经过张家口海珀尔初步对毁损设施的查勘，预计损失为 872.49 万元，包含财务报表内有形资产建筑物预计修复支出 196.41 万元以及机器设备预估损失 676.08 万元。

《企业会计准则第 13 号——或有事项》第四条规定：与或有事项相关的义务同时满足下列条件的，应当确认为预计负债：（一）该义务是企业承担的现时义务；（二）履行该义务很可能导致经济利益流出企业；（三）该义务的金额能够可靠地计量。依据《企业会计准则第 13 号——或有事项》第五条规定：预计负债应当按照履行相关现时义务所需支出的最佳估计数进行初始计量。

基于上述准则规定，并结合已通过张家口市桥东区事故善后处置保障工作办公室收到事故责任方先行支付的 300 万元预付赔偿款，张家口海珀尔计算本次事故于 2018 年末预计负债初始计量的最佳估计数为 572.49 万元。该估计数的作出基于事故发生现场从断水、断电、戒严至临时性恢复秩序下的实际条件，事故善后处置工作刚刚开始，尚无法取得最终评估结果，张家口海珀尔已尽可能采取积极应对措施，对事故损失状况予以真实反映，相关预计负债已充分反映了当时所能获取的相关证据。

（3）于 2019 年 9 月末财务报表对预计负债进行复核并调整

张家口海珀尔在事故发生后，积极推进事故善后处置及损失评估工作。鉴于该次事故性质严重，波及范围较广，善后处置及损失评估协调工作量大，定损工作需系统性安排并逐步推进，导致周期较长。

《企业会计准则第 13 号-或有事项》第十二条规定：企业应当在资产负债表日对预计负债的账面价值进行复核。有确凿证据表明该账面价值不能真实反映当前最佳估计数的，应当按照当前最佳估计数对该账面价值进行调整。

目前建（构）筑物部分损失评估工作已经基本完成，机器设备部分损失评估工作已经进展至设备联合测试和调整阶段。根据上述准则规定，张家口海珀尔依据目前掌握的评估损失最新进展情况，对资产负债表日事故预计损失数重新进行估计，包括有形资产建筑物预计修复支出 246.56 万元以及机器设备预估损失 2,224.82 万元，合计为 2,471.38 万元。该次预估损失范围覆盖前次预估范围。张家口海珀尔将该次预计损失与前次预计损失 872.49 万元差异 1,598.89 万元，进行账务处理，调增预计负债账面价值。

本次复核张家口海珀尔机器设备预估损失数与前次预估数差异较大，主要系事故发生初期，事故现场秩序尚未完全恢复，张家口海珀尔仅能通过初步观察外形，盘点毁损机器设备预估损失，无法利用外部专业机构和设备供应商支持。此次预估考虑了当前借助外部专业评估机构以及设备供应商对财产损失评估的最新进展，在对机器设备清查以及性能测试的过程中发现，部分设备外观虽然完好但设备性能已受到破坏，无法满足技术要求，导致预估损失扩大。

（4）预计获赔情况

事故发生后，国务院安委会办公室、应急管理部高度重视，支援力量指导协助地方全力做好伤员救治、善后处置和事故调查处理等工作。事故责任方上级公司中国化工集团有限公司公开致歉，反思自身安全管理的重大隐患，承诺承担事故后果，做好善后工作。根据目前与事故善后处置保障工作办公室、事故责任方的协商情况，经事故善后处置保障工作办公室主持协调，预计张家口海珀尔因爆燃事故遭受的损失将按照最终评定确认金额获得全额赔偿。

综上，发行人收到的预赔款与初始认定的损失产生较大差异的原因系预赔款赔付内容除包括初始认定直接损失外，还包括氢气差价费用、员工误工费用、预期利润损失等间接损失赔偿。

同时，发行人 2018 年年末计提预计负债已充分反映了当时所能获取的相关证据，后续调整预计负债系根据最新获取的评估进展，符合企业会计准则的规定。

（二）说明相关爆炸前原先计划实现试生产的时间，预计 2020 年实现试生产后产能、产量，正式生产后的产能、产量，预计何时可以正式生产

张家口海珀尔原计划于 2018 年年底前投产运营，截至爆燃事故发生时，厂区内土建施工已基本完工，配套设备设施已进入调试阶段。本次事故导致张家口海珀尔延后至 2020 年 1 月进入试生产阶段，预计将于 2020 年 7 月实现正式生产。

根据《张家口氢能产业化应用示范建设项目可行性研究报告》，该项目设计产能为氢气生产能力 2,000Nm³/h（99.999%，高纯氢），年操作时间 8,000h。

试生产阶段需对生产线运行稳定性进行考核及调试，系根据行业安全管理惯例，是保障人员安全及生产装置正常的规范措施。但该情况不会对项目产能及产量造成重大影响。预计试生产阶段实际产能可达到设计产能，具体产量将根据届时市场需求确定，与正式生产阶段并无重大差异。

（三）说明上述事故是否处理完毕，是否存在纠纷或潜在纠纷，发行人是否需要承担连带责任，张家口海珀尔自事故发生后即处于停建状态的原因

截至本补充法律意见书出具之日，“11.28 爆燃事故”调查工作及事故责任认定工作已结束，但该起事故相关的善后处置工作仍在进行中。

根据事故调查组出具的调查报告，该次事故责任方确定为河北盛华化工有限公司及其相关责任人。对于受损方张家口海珀尔的事故损失，事故责任方、张家口桥东区事故善后处置保障工作办公室及张家口海珀尔共同委托第三方机构予以资产公估。根据张家口桥东区事故善后处置保障工作办公室出具的说明，相关损失赔偿金额根据最终评估结果确定。截至本补充法律意见书出具之日，张家口海珀尔不存在因该起事故导致的纠纷或潜在纠纷。

事故发生后，河北省人民政府专门组建了“河北张家口中国化工集团盛华化工公司‘11·28’重大爆燃事故调查组”（以下简称“事故调查组”）对事故展开全面调查。张家口海珀尔作为本次事故受损方，不存在需对本次事故相关损失承担连带责任的情形。

张家口海珀尔自事故发生后停建主要为了配合当地政府开展事故调查、事故善后处置、受损资产评估及实施现场基础设施修复等工作，但根据当前修复进度及投产计划安排，张家口海珀尔预计可于2020年初实现试生产。

（四）说明发行人于2019年6月末申报材料，2019年6月28日，张家口海珀尔召开股东会进行增资入股，引入第一大股东滨华氢能的原因，入股价格及定价依据的合理性，资本实缴情况；其他股东没有增资的原因，是否存在国有股东/集体股东，是否造成国有资产/集体资产流失；发行人是否存在关联方非关联化的情形；滨华氢能和北京海珀尔的简要历史沿革及股权结构（直至实控人），与发行人是否存在关联关系或其他应披露未披露的关系

1. 说明发行人于2019年6月末申报材料，2019年6月28日，张家口海珀尔召开股东会进行增资入股，引入第一大股东滨华氢能的原因，入股价格及定价依据的合理性，资本实缴情况；其他股东没有增资的原因，是否存在国有股东/集体股东，是否造成国有资产/集体资产流失

（1）引入第一大股东滨华氢能的原因

2019年6月，为集中资源优势专注主营燃料电池发动机系统业务，发行人调整氢能业务布局。发行人自成立以来即专注于发动机的研发及产业化，发行人投资张家口海珀尔系在前期燃料电池技术推广阶段，协同主营业务的发展。鉴于制氢业务属于化工行业，且制氢厂建设工程后续仍需要发生大量资本性支出，因此张家口海珀尔实施增资入股引入滨华氢能作为战略投资者。

一方面，上市公司滨化股份具备丰富的产业资源和较强的资本实力，近年来持续布局氢能源相关业务，其下属公司滨华氢能的主要业务是将离子膜烧碱装置的工业氢气净化后达到氢燃料电池汽车所用氢燃料的质量标准，为加氢站提供合格的动力氢气。张家口海珀尔引入滨华氢能作为其战略投资者，既能够满足其后

续工程建设资金需求，同时又有利于高效整合产业资源，更大程度地发挥资源协同优势，加快其氢能业务发展。

另一方面，张家口海珀尔主营水电解制氢业务，属于化工产业。近年来我国化工行业爆炸事故频发，给社会各界造成了巨大的损失，相关行业的安全管理规范也日益提升，对经营相关业务提出了更高的要求。滨华氢能母公司作为大型上市化工企业，对规范建设、安全管理、合规经营等具有深厚的经验，发行人作为燃料电池行业企业在该等方面缺乏实操积累，引入滨华氢能有利于长远发展。

（2）入股价格及定价依据的合理性

2019年6月27日，开元资产评估有限公司（以下简称“评估机构”）出具《张家口海珀尔新能源科技有限公司拟增资扩股涉及的张家口海珀尔新能源科技有限公司股东全部权益价值》（开元评报字[2019]426号），截至评估基准日，张家口海珀尔股东全部权益的市场价值为11,246.59万元。张家口海珀尔本次增资价格经各方协商同意参照评估价值确定，定价依据具有合理性。

（3）资本实缴情况

参照上述评估结果并经与张家口海珀尔在册股东协商一致后，滨华氢能于2019年6月以3.47元/股价格对张家口海珀尔增资9,000万元，截至2019年9月10日，上述增资款均已实缴到位。

（4）其他股东没有增资的原因，是否存在国有股东/集体股东，是否造成国有资产/集体资产流失

张家口海珀尔制氢工程建设投入需要大量的资金，除亿华通动力及滨华氢能参与该次增资外，张家口海珀尔其余在册股东根据自身实际情况均自愿放弃参与本次增资。张家口海珀尔现有股东中不存在国有或集体股东，本次增资不存在国有或集体资产流失的情形。

2. 发行人是否存在关联方非关联化的情形

报告期内，张家口海珀尔原系发行人合并范围内子公司。2019年6月，张家口海珀尔增资扩股引入滨华氢能成为第一大股东。本次增资完成后，张家口海

珀尔将被作为发行人重要参股公司，仍被认定为发行人的关联方。故发行人不存在关联方非关联化的情形。

报告期内，为支持张家口海珀尔氢能产业示范园项目建设，发行人为张家口海珀尔提供了一定的资金及信用支持。增资完成后，前述发行人已提供的资金支持等均按照关联交易相关原则处理，除此之外，发行人与张家口海珀尔未发生其他新增关联交易。

3.滨华氢能和北京海珀尔的简要历史沿革及股权结构（直至实控人），与发行人是否存在关联关系或其他应披露未披露的关系

（1）滨华氢能简要历史沿革及股权结构

序号	时间	事项	股东名称/姓名	出资数额 (万元)	持股比例
1	2017/09/25	滨华氢能设立，注册资本为5,000万元	滨化股份	4,500.00	90.00%
			亿华通	500.00	10.00%
2	2019/06/19	滨华氢能注册资本增资至20,000万元，新增注册资本15,000万元均由滨化集团股份有限公司认缴	滨化股份	19,500.00	97.50%
			亿华通	500.00	2.50%

上市公司滨化股份为滨华氢能控股股东，根据公开信息显示，其控股股东及实际控制人基本信息如下：

姓名	张忠正、王树华、石秦岭、杜秋敏、初照圣、李德敏、王黎明、金建全、赵红星、刘维群、石静远、公小雨
国籍	中国
是否取得其他国家或地区居留权	否

注：上表摘自《滨化集团股份有限公司2018年年度报告》。

（2）北京海珀尔简要历史沿革及股权结构

序号	时间	事项	股东名称/姓名	出资数额 (万元)	持股比例
1	2017/01/10	北京海珀尔设立，注册资本100万元	曾锰	40.00	40.00%
			吴玲	30.00	30.00%
			深圳勤达行投资管理 中心（有限合伙）	30.00	30.00%

2	2018/4/10	北京海珀尔第一次股权转让：曾锰将其所持 30 万元出资转让给刘英伟	刘英伟	30.00	30.00%
			吴玲	30.00	30.00%
			深圳勤达行投资管理中心（有限合伙）	30.00	30.00%
			曾锰	10.00	10.00%
3	2018/05/28	北京海珀尔增资至 142.86 万元	深圳勤达行投资管理中心（有限合伙）	44.29	31.00%
			刘英伟	44.29	31.00%
			吴玲	30.00	21.00%
			曾锰	10.00	7.00%
			罗炼	3.57	2.50%
			刘光忠	3.57	2.50%
			王一蒙	3.57	2.50%
4	2019/02/13	北京海珀尔第二次股权转让：深圳勤达行投资管理中心（有限合伙）将其所持 44.29 万元股权转让给刘英伟	刘英伟	88.57	62.00%
			吴玲	30.00	21.00%
			曾锰	10.00	7.00%
			罗炼	3.57	2.50%
			刘光忠	3.57	2.50%
			王一蒙	3.57	2.50%
			李建华	3.57	2.50%
5	2019/06/24	北京海珀尔第三次股权转让：刘英伟将其所持 17.86 万元股权转让给国福华清新能源产业投资有限公司；刘英伟将其所持 30 万元股权转让给查志伟。	刘英伟	40.71	28.50%
			吴玲	30.00	21.00%
			查志伟	30.00	21.00%
			国福华清新能源产业投资有限公司	17.86	12.50%
			曾锰	10.00	7.00%
			罗炼	3.57	2.50%
			刘光忠	3.57	2.50%
			王一蒙	3.57	2.50%
李建华	3.57	2.50%			

根据北京海珀尔出具的确认函，查志伟系北京海珀尔实际控制人，吴玲系其一致行动人，查志伟同时担任北京海珀尔董事长、法定代表人。

（3）滨华氢能、北京海珀尔与发行人是否存在关联关系或其他应披露未披露的关系

根据滨华氢能出具的说明，滨华氢能的董事朱德权同时担任北京海珀尔的董事，故北京海珀尔为滨华氢能关联方。

发行人现持有滨华氢能 2.50% 股权；北京海珀尔与亿华通动力合资设立张家口海珀尔；张国强和宋海英所投资的深圳勤达行于本次申报前 12 个月内曾持有北京海珀尔 31% 股权，且张国强曾任北京海珀尔董事。据此，发行人将北京海珀尔认定为关联方。

除以上情况外，滨华氢能、北京海珀尔不存在其他关联关系或其他应披露未披露的关系。

（五）说明亿华通委派的执行董事、经理被免职，由滨华氢能和北京海珀尔（持股 4.74%）予以委派的原因和合理性

滨华氢能主营制氢业务，其本次对张家口海珀尔增资系出于自身战略布局及整合氢能源产业优势资源的需要。

为支持张家口海珀尔氢能项目建设并尽快实现生产，滨华氢能与北京海珀尔在增资后分别委派了总经理、执行董事及常务副总经理等管理人员接收对张家口海珀尔的经营管理工作。鉴于化工行业规范管理要求日益严格，且发行人委派的管理人员缺乏相应化工行业管理经验，同时发行人在行业高速发展期亟需专注于自身主营发动机业务，因此退出张家口海珀尔的日常经营管理，改由滨华氢能与北京海珀尔委派专业团队支持相关氢能业务发展。

现任执行董事查志伟，毕业于浙江大学化学工程专业，已在能源化工领域从业二十余年，曾主导引进的多项国际能源化工技术在中石化、中石油、中海油等大型能源企业得到广泛应用。2010 年至 2017 年，查志伟历任万华烟台工业园工程建设指挥部副总指挥、万华实业集团战略发展部副总经理、万华化学副总工程师，期间全面负责万华化学烟台工业园一期年产 75 万吨丙烷脱氢制丙烯、二期

年产 100 万吨乙烯裂解等百亿级项目的规划建设及产前筹备工作，并在此期间多次主导推动万华化学跨国、跨行业业务合作；2017 年后投身能源化工投资领域，积极拓展能源产业投资，推动国际能源经济合作。

（六）说明发行人为张家口海珀尔提供资金支持的最新情况，2018 年 6 月 28 日至 2019 年 9 月 17 日，发行人对张家口海珀尔仍提供信用支持的原因及合理性，发行人是否实际承担了担保责任

1. 报告期内，张家口海珀尔原系发行人合并范围内子公司，为支持张家口海珀尔氢能产业示范园项目的建设，发行人子公司亿华通动力为张家口海珀尔提供资金支持，各期末余额列示如下：

单位：万元

款项性质	2019 年 9 月末	2019 年 3 月末	2018 年末	2017 年末
往来款	3,272.85	6,568.85	5,536.00	2,550.00

2019 年 9 月 25 日，亿华通动力与张家口海珀尔签订《还款协议》，约定张家口海珀尔应在 2019 年 12 月 31 日前归还剩余借款，且亿华通动力自 2019 年 7 月 1 日起对张家口海珀尔借款按照年利率 6% 收取利息，直至张家口海珀尔清偿全部借款为止。

2. 2019 年 6 月 28 日至 2019 年 9 月 17 日，发行人对张家口海珀尔未提供新增信用支持，发行人原有信用支持在上述期间内仍存续，系由于原有担保义务解除的必要程序需要一定的时间。具体来说，自张家口海珀尔于 2019 年 6 月 28 日引入滨华氢能成为第一大股东后，为解除发行人该等担保义务，张家口海珀尔经与中关村租赁协商一致确定提前解除融资租赁合同。为此，张家口海珀尔需提前清偿上述融资租赁合同项下全部租金及应付款项。

截至 2019 年 9 月 17 日，张家口海珀尔完成上述清偿义务，融资租赁合同义务履行完毕，随附的发行人担保义务也相应解除。融资租赁合同履行期间，未触发应由发行人实际承担担保责任的情形。

本所承办律师认为，（1）有关事故损失的资产公估工作正在进行中；发行人收到预赔款与初始认定的事故损失差异较大主要系预赔款赔付内容除包括初始

认定直接损失外，还包括氢气差价费用、员工误工费用、预期利润损失等间接损失赔偿；同时，发行人 2018 年年末计提预计负债已充分反映了当时所能获取的相关证据，后续调整系根据最新获取的评估进展，符合企业会计准则的规定；（2）发行人已说明相关爆炸前原先计划实现试生产的时间，及实现试生产后的产能、产量，正式生产的时间及其产能、产量；（3）张家口海珀尔事故仍在善后处置中，目前不存在纠纷或潜在纠纷，发行人无需为此承担连带责任，张家口自事故发生后停建主要为了配合当地政府开展事故调查并实施现场基础设施修复等工作；（4）张家口海珀尔于 2019 年 6 月末引入第一大股东系业务发展的需要，该次增资价格为 3.47 元/股，系根据经评估的张家口海珀尔整体价值确定，定价具有合理性。该次增资款均已实缴到位，其他股东均自愿放弃参与本次增资，本次增资不涉及国有/集体股东，未造成国有资产/集体资产流失。本次增资完成后，张家口海珀尔由二级子公司转变为关联方（联营企业），发行人不存在关联方非关联化的情况。发行人已补充说明滨华氢能及北京海珀尔的简要历史沿革及股权结构（直至实控人），除已列明的关系外，该两家公司与发行人之间不存在其他关联关系；（5）为支持张家口海珀尔氢能项目建设并尽快实现生产，滨华氢能及其关联方北京海珀尔在增资后即委派了总经理、执行董事及常务副总经理等管理人员接收对张家口海珀尔的经营管理工作，具有合理性；（6）发行人已说明为张家口海珀尔提供资金支持的最新情况，2019 年 6 月 28 日至 2019 年 9 月 17 日，发行人仍提供信用支持系由于原有担保义务解除的必要程序需要一定的时间。截至融资租赁合同履行完毕，张家口海珀尔均能积极履行合同约定义务，并未触发应由发行人实际承担担保责任的情形。

十、问题 11

11.关于神力科技

根据回复，目前发行人持有神力科技股份比例为 31.26%，并与神颀新能源签署一致行动协议及《表决权委托协议》，神颀新能源将其所持神力科技 15.57% 股权对应的表决权、提名和提案等除收益、分红及处置之外的权利概括地委托给发行人行使，且委托期间不少于 5 年，且在表决权委托期间，如神颀新能源拟转让其股权，则应当转让给发行人。

请发行人说明：（1）公司对神力科技持股比例下降至 50%以下的时点，公司与神颀新能源签署一致行动协议及《表决权委托协议》的时点；（2）公司在重大事项决策中，是否需要实现征求神颀新能源的意见，并相关规则逐项说明，公司是否能够控制神力科技；（3）相关协议期满后的具体计划及安排，是否存在终止一致行动安排或者委托权表决协议的风险；（4）说明神力科技董事会的委派情况，神力科技其他股东之间、其他股东与发行人及发行人子公司之间是否存在应当披露而未披露的信息。

请保荐机构、发行人律师、申报会计师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）神力科技公司章程、历次工商变更登记资料、神力科技公司治理相关文件；（2）神颀新能源与神力科技签署的《表决权委托协议》、神力科技其他股东出具的关于神力科技控制权的承诺函，并就神力科技日常经营管理事项对高管进行访谈。

核查意见：

（一）公司对神力科技持股比例下降至 50%以下的时点，公司与神颀新能源签署一致行动协议及《表决权委托协议》的时点

发行人于 2015 年 8 月收购神力科技 50.19%的股权，收购完成后，发行人进一步通过改选董事会成员、委派关键管理人员等方式全面控制了神力科技日常生产经营活动。2017 年 12 月，神颀新能源对神力科技增资，导致发行人对神力科技持股比例下降至 40.15%。

其后，神力科技出于融资需求，在发行人主持下实施了多次增资，导致发行人对神力科技的持股比例被逐步稀释，但期间发行人仍从公司治理结构、股东会及董事会提案及决议情况，董事、高级管理人员的提名及任免情况、日常经营管理、研发投入支持、产品销售渠道控制等多方面实施对神力科技的有效控制。自对神力科技持股比例降至 50%以下之时起，直至与神颀新能源签署《表决权委托协议》，发行人在此期间仍持续对神力科技实施有效控制。

发行人拟申请首次公开发行并在科创板上市，为进一步巩固对神力科技的控制权，充分稳定投资者对发行人及神力科技的未来发展预期，于 2019 年 3 月与神颀新能源签订《表决权委托协议》。根据该协议，神颀新能源将其所持神力科技 918.26 万元出资（占比 15.57%）对应的表决权、提名和提案等除收益、分红及处置之外的权利概括地、不可撤销地委托给发行人行使。

神颀新能源系发行人为实施对神力科技核心人员的股权激励而设立的员工持股平台，其合伙人均系神力科技现任核心员工。自收购完成后，发行人对神力科技经营管理体系进行了系统性调整，为神力科技提供大量的资金、研发管理和人才支持，充分激发了神力科技的发展潜力。神力科技核心员工均认可和支持神力科技在发行人控制下所取得的经营业绩与发展前景，因此为保障神力科技在现有基础上更加长期、稳定地发展，神颀新能源签署了上述表决权委托协议。

（二）公司在重大事项决策中，是否需要实现征求神颀新能源的意见，并相关规则逐项说明，公司是否能够控制神力科技

1. 根据《表决权委托协议》约定，该项表决权委托为全权委托，发行人可自行行使表决权且无需在具体行使该等表决权时另行取得神颀新能源的授权。故发行人在对神力科技重大事项决策时，无需事先征求神颀新能源的意见。

2. 根据《上海证券交易所科创板股票发行上市审核问答（二）》，在确定公司控制权归属时，应通过对公司章程、协议或其他安排以及发行人股东大会（股东出席会议情况、表决过程、审议结果、董事提名和任命等）、董事会（重大决策的提议和表决过程等）、监事会及发行人经营管理的实际运作情况的核查。

根据上述规则进行核查，并结合神力科技公司章程、表决权委托协议以及其公司治理情况、研发及业务开展情况等方面分析，发行人拥有对神力科技的控制权，具体如下：

（1）发行人直接持有神力科技 31.88% 股权，并根据《表决权委托协议》履行 15.57% 股权所代表的表决权，合计持有的股东会表决权为 47.45%。根据神力科技《公司章程》，其 5 名董事会成员中的 3 名应由发行人予以委派，且董事长（即法定代表人）由发行人委派的董事担任。据此发行人对神力科技董事会控制

权将持续存在。

（2）报告期内神力科技历次股东会提案均由发行人委派董事提交股东会审议，会议结果不存在与发行人表决不一致的情况；

（3）神力科技法定代表人、董事长由发行人董事长张国强担任；神力科技总经理、财务负责人均由亿华通委派，神力科技日常经营决策及研发工作均在发行人控制下；

（4）自收购神力科技以来，除研发资金支持外，发行人还通过委派研发负责人、提供技术支持等方式重塑了神力科技的现有研发体系及团队；

（5）神力科技目前生产的国产化电堆仅与发行人的发动机系统进行匹配，所生产的电堆向发行人独家供应，发行人对神力科技的业务控制力较强。

3. 相关审核问答对于实际控制人的认定，确定了“发行人股权较为分散但存在单一股东控制比例达到 30% 的情形的，若无相反的证据，原则上应将该股东认定为控股股东或实际控制人”的原则。

神力科技股权较为分散，除发行人及神颀新能源外的其他股东共计 12 名，且单一股东持股均不超过 15%，参照适用前述问答控制权标准，发行人对神力科技具有控制权。

综上，根据相关规则逐项分析，发行人能够控制神力科技。

（三）相关协议期满后的具体计划及安排，是否存在终止一致行动安排或者委托权表决协议的风险

根据《表决权委托协议》约定，表决权委托期限自协议生效之日起至双方一致同意解除本协议为止，且该期间不少于 5 年。据此，除发行人主动放弃上述表决权委托安排外，上述表决权委托协议长期有效，暂不存在期满终止的风险。

（四）说明神力科技董事会的委派情况，神力科技其他股东之间、其他股东与发行人及发行人子公司之间是否存在应当披露而未披露的信息

1. 根据神力科技公司章程约定，神力科技董事会成员 5 名，其中发行人委派 3 名，水木扬帆委派 1 名，上海伊江投资管理有限公司委派 1 人，具体情况列

示如下：

序号	姓名	任职情况	委派方
1	张国强	董事长	发行人
2	张禾	董事、总经理	发行人
3	宋海英	董事、财务负责人	发行人
4	吴勇	董事	水木扬帆
5	孙春燕	董事	上海伊江投资管理有限公司

2.神力科技其他股东之间、其他股东与发行人及发行人子公司之间的关系列

示如下：

股东名称	持神力科技股权比例	与其他股东、发行人及发行人子公司的关系
神颀新能源	15.57%	神力科技的员工持股平台
水木扬帆	11.21%	(1) 水木扬帆与水木愿景的执行事务合伙人均为水木创信，执行事务合伙人委派代表均为吴勇，吴勇为神力科技董事； (2) 水木扬帆与水木愿景均为发行人股东，持股比例分别为5.40%、2.75%，两者的执行事务合伙人委派代表吴勇担任发行人董事
水木愿景	4.44%	
天创鼎鑫	0.13%	(1) 天创鼎鑫的合伙人李莉等合计持有天津创业投资管理有限公司77%股权；天津创业投资管理有限公司为天创盈鑫的私募基金管理人 (2) 天创鼎鑫、天创盈鑫均为发行人股东，持股比例分别为0.02%、0.48%股份
天创盈鑫	2.60%	
深圳君盛源石投资企业（有限合伙）	2.22%	为发行人股东，持股比例为0.30%
张帆	1.56%	为水木愿景的有限合伙人，持有合伙份额为1.15%
臧小勤	2.22%	为发行人股东，持股比例为0.67%

根据发行人、神力科技及其股东出具的声明，除上表已列明情况外，神力科技其他股东之间、其他股东与发行人及发行人子公司之间不存在其他关联关系。

综上，本所承办律师认为，（1）发行人对神力科技持股比例下降至50%以下的时点为2017年12月，发行人与神颀新能源签署《表决权委托协议》的时点为2019年3月，期间发行人仍从公司治理结构、股东会及董事会提案及决议情况，董事、高级管理人员的提名及任免情况、日常经营管理、研发投入支持、产

品销售渠道控制等多方面实施对神力科技的有效控制；（2）发行人在重大事项决策中，无需事先征求神颀新能源的意见，发行人能够控制神力科技；（3）根据《表决权委托协议》约定，除发行人主动放弃上述表决权委托安排外，上述表决权委托协议长期有效，暂不存在期满终止的风险；（4）根据神力科技公司章程约定，神力科技董事会成员 5 名，其中发行人委派 3 名；除已披露的情况外，神力科技其他股东之间、其他股东与发行人及发行人子公司之间不存在其他关联关系。

十一、问题 12

12.关于销售

从发行人客户与终端用户签署协议时间来看，申龙客车在与终端用户正式签署协议前与发行人签署协议开始备货，宇通客车在与终端用户签署协议后正式与发行人签署协议并备货。这主要是由于宇通客车市场地位较高，对供应链的即时响应能力要求较高以及对下游终端用户订单的把控能力较强，且宇通客车采取在框架协议内即时下单采购的方式。北汽福田及申龙客户存在终端协议签署时间提前向发行人采购的情况，其中北汽福田累计提前采购金额为 2.52 亿元，申龙客户累计提前采购金额为 1.19 亿元。对于关联销售，发行人表示，销售的实现于关联关系不存在联系。发行人具体销售过程主要包括达成销售意向、样机技术匹配及认证、公告目录以及批量化销售等步骤。一般而言，根据各整车客户的供应商认证流程、开发周期、燃料电池技术水平及标准等不同，发行人从技术对接到最终进入供应商体系的周期有一定的差异，平均周期一般在 6-9 个月左右的时间。2016 年、2017 年的订单从验收至终端交付的时间基本均在 9-12 个月左右，符合行业发展阶段特征。2018 年以来，随着技术水平提升、下游需求活跃等各项因素，总体推广周期明显缩短。

请发行人说明：（1）列表说明报告期整机业务终端销售情况，包括客户名称、订单批次（含数量、采购类别）、合同金额、签订时间、公司产品交付时间、收入确认时点、与终端客户签订协议时间、终端客户名称及最终产品用途、交付终端客户时间、终端客户符合补贴申请资格的时间、公司的应收账款、各期回款金额及时间，并予以必要的分析；（2）结合上述情况，对公司

销售、公司下游整车厂销售之间的关系，公司回款与下游整车厂回款、能源补贴的申请之间的关系予以核实，说明公司销售、回款之间是否存在实质上的前后顺序或者其他应当说明的逻辑关系；（3）发行人是否存在帮助整车厂联系，或者实质上联系终端销售的情况；（4）申龙客车、北汽福田不选择先与终端客户签订协议后再向发行人备货，需要承担相应存货风险是否符合商业逻辑，与汽车行业在发动机等核心零部件方面的管控措施的通用做法是否存在差异；并进一步说明发行人是否存在提前确认收入的情形，是否符合最近一年营业收入 3 亿元；（5）整车厂商提前备货这种形式，是否能够持续，公司上市前后及产业化进程中，相关收入确认及下游整车厂商的采购方式是否存在变化；（6）说明实现销售的过程各个阶段对应的支持文件，相关内部控制是否健全且被有效执行；（7）说明 2018 年订单从验收至终端交付的时间，是否与 2016、2017 年存在显著差异及原因；（8）关于宇通客车 2018 年 23 辆采购订单，验收完成时间早于产品交付时间的商业合理性。

请发行人披露：按照当年实现终端销售、当年未实现终端销售对收入、收入占比、毛利率予以列式，对于当年未实现终端销售需进一步分析原因及期后终端销售情况。

请保荐机构、申报会计师和发行人律师：（1）对上述事项核查并发表意见；（2）对发行人主要客户、供应商及终端客户的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员和经办人员与发行人及其关联方、员工或前员工之间是否存在关联关系、关联交易、资金往来或其他利益安排进行核查并发表明确核查意见；（3）逐条核实并说明发行人收入确认时点是否符合会计准则的要求，是否存在提前确认收入的情形；（4）说明对重要供应商、客户及终端客户的核查手段、核查内容、核查比例、核查结论，对于整机客户未纳入函证的，需说明原因。对于函证差异，说明具体客户、差异金额及原因。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）查验客户公开信息、上市公司信息披露资料、访谈等方式核查主要客户与发行人之间的关联关系、

关联交易以及利益安排情况，查验发行人银行往来记录的核查相关方之间资金往来与利益安排情况。（2）查验供应商公开信息、工商信息、现场访谈等核查主要供应商与发行人之间的关联关系、关联交易以及利益安排情况，查验发行人银行往来记录核查相关方之间资金往来与利益安排情况。（3）查验终端用户的公开信息、工商信息、现场访谈、现场车辆运营情况调查、获取租赁客户信息等方式核查终端用户与发行人之间的关联关系、关联交易以及利益安排情况，查验发行人银行往来记录核查相关方之间资金往来与利益安排情况。

核查意见：

（一）对发行人主要客户、供应商及终端客户的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员和经办人员与发行人及其关联方、员工或前员工之间是否存在关联关系、关联交易、资金往来或其他利益安排进行核查并发表明确核查意见

1. 发行人主要客户情况核查

发行人主要客户均是上市公司或其子公司，具体如下：

客户名称	上市情况	关联关系
宇通客车	600066.SH	发行人股东康瑞盈实为发行人客户宇通客车的全资子公司，持有发行人 5.29% 的股份
北汽福田	600166.SH	发行人股东深圳安鹏与安鹏行远的执行事务合伙人均包括深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司，合计持有发行人 1.58% 的股份；深圳市安鹏股权投资基金管理有限公司与发行人客户北汽福田及其下属公司、北京新能源汽车股份有限公司、北京汽车研究总院有限公司均受北京汽车集团有限公司控制。
中通客车	000957.SZ	-
申龙客车	东旭光电 000413.SZ 全资子公司	发行人客户申龙客车为东旭光电的全资子公司，东旭光电持有发行人 4.85% 的股份
中植汽车	康盛股份 002418.SZ 全资子公司	发行人客户中植汽车为康盛股份的下属子公司，康盛股份持有发行人 0.81% 的股份

经核查确认，除已披露的关联关系及交易以外，发行人主要客户的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员和经办人员与发行人及其关联方、员工或前员工之间不存在关联关系、关联交易、资金往来或其他利益安排。

2. 发行人主要供应商情况核查

发行人主要供应商情况如下：

序号	供应商名称	采购内容	成立时间	注册资本 (万元)	企业情况
1	Hydrogenics	电堆等	2009年	38,791.10 万美元	国际领先企业
2	Ballard	电堆	1979年	23,262.86 万美元	国际领先企业
3	Johnson Matthey	膜电极	1891年	22,100.00 万英镑	国际领先企业
4	武汉理工新能源有限公司	膜电极	2006年	5,000.00	武汉理工大学 下属企业
5	浙江纽能	双极板	2016年	2,000.00	民营企业
6	上海盈沛贸易有限公司	管阀件	2000年	1,000.00	民营企业
7	昆山万洲特种焊接有限公司	壳体、隔板等	2016年	1,250.00	民营企业
8	石家庄金士顿轴承科技有限公司	空压机	2010年	6,100.00	民营企业
9	天海工业	氢气瓶	1992年	6,140.18 万美元	北京市国资委 下属企业
10	科泰克	氢气瓶	2003年	1,394.74	中国航空制造技术研 究院下属企业
11	山东魔方新能源科技有限公司	动力电池	2015年	5,000.00	民营企业
12	中信国安盟固利动力科技有限公司	动力电池	2002年	31,201.00	中国中信集团有限公 司下属企业

经核查确认，除已披露的关联关系及交易以外，发行人主要供应商的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员和经办人员与发行人及其关联方、员工或前员工之间不存在关联关系、关联交易、资金往来或其他利益安排。

3. 发行人主要终端用户情况核查

终端用户名称	背景	主营业务
张家口公交公司	张家口市国有资产监督管理委员会下属公司	城市公共汽车营运
郑州公交公司	郑州市公用事业局下属公司	城市公共汽车营运

苏州（张家港）公交公司	张家港市国有资产管理委员会下属公司	城市公共汽车营运
成都市（龙泉驿区）公交公司	成都市龙泉驿区国有资产和机关事务管理局下属公司	城市公共汽车营运
北京公交公司	北京市人民政府	城市公共汽车营运
上海（奉贤）公交公司	上海市奉贤区国有资产监督管理委员会	城市公共汽车营运
潍坊公交公司	潍坊市国有资产监督管理委员会	城市公共汽车营运
北京水木通达运输有限公司（以下简称“水木通达”）	民营企业	主营燃料电池车辆运营，下游市场主要包括北京地区的园区、高校、企事业单位通勤运营以及市内物流配送车辆运营，是目前北京地区唯一持有燃料电池汽车旅游客运牌照的运营企业
珠海光荣出行科技有限公司（以下简称“光荣出行”）	民营企业	主营燃料电池汽车运营，控股股东为全球奢侈品服务平台寺库品牌的联合创始人陶广全，目前主要运营中山与珠海、佛山、深圳等城际间物流，主要客户为东莞市天下购汽车服务有限公司、顺丰速运与招商局物流集团等企业

（1）水木通达主要情况

1) 基本信息

公司名称	北京水木通达运输有限公司	
统一社会信用代码	91110114MA017TN52W	
法定代表人	吴晓核	
公司类型	有限责任公司（自然人投资或控股）	
注册资本	5,000 万元	
成立日期	2017 年 9 月 20 日	
经营范围	市内包车客运(道路运输经营许可证有效期至 2023 年 03 月 21 日); 国内旅游业务;入境旅游业务;汽车租赁;销售汽车配件;技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务;计算机系统服务;电脑动画设计;设计、制作、代理、发布广告;旅游信息咨询。(企业依法自主选择经营项目,开展经营活动;市内包车客运、国内旅游业务、入境旅游业务以及依法须经批准的项目,经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动;不得从事本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。)	
股东构成	股东	持股比例

	空气化工产品（中国）投资有限公司	33.33%
	吴晓核	30.00%
	南宁水木愿景创业投资中心（有限合伙）	26.67%
	刘鹏	10.00%
	合计	100.00%

吴晓核女士自 2015 年 7 月至 2016 年 7 月任职于发行人，担任董事会秘书职务；2016 年 7 月从发行人离职后任职于北京有行通达运输有限公司，从事纯电动汽车的运营业务；于 2017 年 1 月正式发布离职公告。在北京有行通达运输有限公司从事运营业务逾一年后，吴晓核女士于 2017 年 9 月任职于水木通达，因看好燃料电池产业前景，投资和从事燃料电池汽车的运营业务。

2) 穿透至实际用户情况

水木通达主营燃料电池车辆运营业务，水木通达的主要租赁用户基本均为北京地区的高校、科技园区、企事业单位、航空公司等，其余车辆主要用于经营性短租/日租、重大赛事服务（2019 世界园艺博览会）等。其中，北京京讯递科技有限公司系京东物流体系企业，其实际控制人为刘强东，目前水木通达提供一辆燃料电池物流车用于短期试用，将根据试用情况具体协商批量投入使用合作事宜。具体如下：

序号	租赁客户	租赁用途	租赁数量（辆）
1	北京京讯递科技有限公司 （京东物流体系）	物流	1
2	北京普田物流有限公司 （中国交通运输协会 2018 年度中国百强 物流企业）	物流	30
3	北京城市学院	班车	3
4	北京北斗星通导航技术股份有限公司	班车	3
5	北京东升博展科技发展有限公司科技园	班车	5
6	国家电投集团氢能科技发展有限公司	班车	1
7	恒泰艾普集团股份有限公司	班车	4
8	北京华夏电通科技有限公司	班车	

序号	租赁客户	租赁用途	租赁数量（辆）
9	北京未来科学城汽车租赁有限公司 【ABC线路】	班车	3
10	北京未来科学城汽车租赁有限公司 【D线路】	班车	1
11	北京未来科学城汽车租赁有限公司 【E线路】	班车	1
12	北京未来科学城汽车租赁有限公司 【F线路】	班车	1
13	北京未来科学城汽车租赁有限公司 （中国商飞）	班车	6
14	北京未来科学城汽车租赁有限公司 （国电新能源）	班车	2
15	北京船舶宾馆有限公司	班车	5
16	张家口海珀尔新能源科技有限公司	班车	1
17	河北张家口空港经济开发区管理委员会	班车	1
18	中国矿业大学（北京）	班车	3
19	北京金隅文化科技发展有限公司	班车	4
20	北京师范大学	班车	22
21		摆渡车	2
22	北京科技大学	班车	1
23	北京航空航天大学	班车	7
24	北京首航直升机股份有限公司	班车	10
25	金鹿（北京）公务航空有限公司	班车	20
26	北京首都航空有限公司	班车	18
27	亿华通动力科技有限公司	班车	3
合计			158

3) 主要财务数据

单位：元

项目	2019年9月30日/ 2019年1-9月	2018年12月31日/ 2018年度
总资产	123,477,657.39	71,460,134.42
净资产	9,424,480.36	19,305,372.13
营业收入	16,176,931.45	8,311,771.60

净利润	-9,856,025.70	-3,682,241.37
-----	---------------	---------------

(2) 光荣出行主要情况

1) 基本信息

公司名称	珠海光荣出行科技有限公司	
统一社会信用代码	91440400MA52KMM4XT	
法定代表人	蒋爱颖	
公司类型	有限责任公司（非自然人投资或控股的法人独资）	
注册资本	5,000 万元	
成立日期	2018 年 11 月 30 日	
经营范围	新能源科技、电动汽车技术的研发、技术服务及技术咨询;电子科技领域内的技术咨询、技术服务、技术开发、技术转让;计算机软硬件(除计算机信息系统安全专用产品)、能源汽车、汽车配件的销售。	
股东构成	股东	持股比例
	光荣出行（深圳）科技有限公司	100.00%

光荣出行母公司为光荣出行（深圳）科技有限公司，其成立于 2017 年 10 月，注册资本为 15,000 万元，实际控制人为寺库品牌联合创始人陶广全，主要出资人包括寺库实际控制人李日学以及光荣出行团队成员沈晓龙、蔡斌等，出资结构如下：

公司名称	第一层出资人		第二层出资人	
	股东名称	持股比例	合伙人名称	出资比例
光荣出行 （深圳）科 技有限公司	上海长戟企业管理中心（有 限合伙）	50.00%	陶广全 （执行事务合伙人）	52.00%
			沈晓龙	24.00%
			张博	24.00%
	上海氢达企业管理中心（有 限合伙）	29.00%	陶广全 （执行事务合伙人）	60.00%
			蔡斌	40.00%
	宜春光荣投资管理中心（有 限合伙）	20.00%	陶广全 （执行事务合伙人）	40.00%
李日学			25.00%	
金天			25.00%	

			李育钊	5.00%
			李云霞	5.00%
	王助军	1.00%	-	-

光荣出行核心团队简历如下：

姓名	职务	主要工作经历
陶广全	控股股东、实际控制人、光荣出行（深圳）科技有限公司执行董事	寺库品牌联合创始人，毕业于武汉大学。2012年至2015年担任北京寺库商贸有限公司经理、法定代表人，期间主导建立寺库金融体系及联营体系；2013年至2015年期间，历任香港寺库投资集团总经理、寺库集团国际事业部总经理并兼智能事业部总经理，负责寺库国际化战略，先后建立了寺库香港分公司、香港库会所、欧洲分公司、米兰分所，并主导寺库国际供应链的构建及智能硬件的研发工作；2017年投资设立光荣出行（深圳）科技有限公司，主营车联网技术研发，积极探索燃料电池汽车在供应链物流等领域的运营效能。2017年担任寺库集团IPO小组成员，主导寺库集团美股上市工作。
蔡斌	光荣出行（深圳）科技有限公司总经理	毕业于厦门大学。2001年至2005年任职于农业银行深圳分行，从事个人及公司信贷业务审批工作；2005年至2008年，任深圳科进电讯有限公司副总经理，负责与中国网通3.5GHZ无线宽带合作项目的募资、管理及运营工作；2008年后转型从事投融资业务，先后担任全讯通投资有限公司副总经理、骏联天下（江苏）网络数据有限公司总经理等职务，全面负责投融资相关事务。2018年至今，担任光荣出行（深圳）科技有限公司总经理，负责财务及资金管理等工作。
沈晓龙	光荣出行（深圳）科技有限公司监事	毕业于清华大学电子工程系。2013年至2016年，任北京墨轨迹科技有限公司联合创始人、CTO，主要从事室内定位等方面技术开发及服务性工作，为移动互联网LBS提供更精准的基础工具。任职期间参与总装备部全源导航相关国家重点专项科研项目并领导团队完成全国247家商业地产的定位功能覆盖，成为百度地图及高德地图一级供应商；2017年参与创办光荣出行（深圳）科技有限公司，主导光荣出行自有燃料电池及新能源车辆数据中心、燃料电池用数据模拟仿真分析平台等开发工作。
梁世铭	光荣出行运营总监	毕业于华南师范大学。2002年至2016年，任职于佛山市顺丰速运有限公司，先后担任分公司主管、部门经理、总公司营运部质量管理专员，负责日常运营管理及运输网点标准化作业管理；2016年至2018年期间担任顺丰速运佛山分拨中心车辆管理负责人，负责车辆管理及营运质量管控。

2) 穿透至实际用户情况

光荣出行主营燃料电池车辆运营业务，光荣出行的主要租赁用户包括东莞市天下购汽车服务有限公司、中山顺丰速运有限公司以及招商局物流集团广州物流公司，其中顺丰速运与招商局物流集团目前均处于小批量试用阶段，将根据试用情况具体协商批量投入使用合作事宜。具体如下：

序号	租赁客户	租赁用途	租赁数量（辆）
1	东莞市天下购汽车服务有限公司	物流运输	72（框架协议）
2	中山顺丰速运有限公司	物流运输	5
3	招商局物流集团广州物流有限公司	物流运输	10
合计			87

其中，东莞市天下购汽车服务有限公司基本情况如下：

公司名称	东莞市天下购汽车服务有限公司	
统一社会信用代码	91441900MA51QMD79W	
法定代表人	黄志聪	
公司类型	有限责任公司（自然人独资）	
注册资本	1,000 万元	
成立日期	2018 年 5 月 25 日	
经营范围	销售:汽车、汽车用品;汽车租赁;汽车技术的开发与技术咨询。（依法须经批准的项目,经相关部门批准后方可开展经营活动）	
股东构成	股东	持股比例
	黄志聪	100.00%

根据光荣出行出具的说明，东莞市天下购汽车服务有限公司主要从事东莞及周边地区城际与市内货运服务，根据东莞市 2018 年出台政策，强制要求新增和更新的物流快递领域车辆全部使用新能源车，考虑到燃料电池货运车辆运营路权优势，东莞市天下购汽车服务有限公司选择向光荣出行租赁燃料电池物流车用于货物运输。

3) 主要财务数据

光荣出行（深圳）科技有限公司主要财务数据如下：

单位：元

项目	2019 年 9 月 30 日/2019 年	2018 年 12 月 31 日/2018 年
----	------------------------	-------------------------

	1-9 月	度
总资产	127,717,171.75	133,805,023.00
净资产	74,789,999.59	86,113,763.18
营业收入	12,757,214.85	14,655,172.41
净利润	-11,619,493.59	10,834,322.18

经核查确认，发行人原董事会秘书吴晓核女士，任职于终端客户 A 并持有其 30% 股权，发行人股东水木愿景持有终端客户 A 的 26.67% 股权。发行人其他终端用户的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员和经办人员与发行人及其关联方、员工或前员工之间不存在关联关系、关联交易、资金往来或其他利益安排。

综上，本所承办律师认为，除已披露的情形外，发行人终端用户的控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员和经办人员与发行人及其关联方、员工或前员工之间不存在关联关系、关联交易、资金往来或其他利益安排。

十二、问题 20

20.关于合作备忘录

根据发行人与丰田汽车、北汽福田签署的合作备忘录，为推动燃料电池技术在中国的应用和普及，三方共同合作向北京 2022 年冬奥会和冬残奥会组织委员会提供燃料电池大巴作为大会用车。

请发行人说明合作备忘录的性质，与合同的区别，合作备忘录签订的时间，目前备忘录对发行人业务的影响，备忘录主要条款及实现的可能，选用发行人等成为未来作为冬奥会、冬残奥会组织的供应商的可能性。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

问题回复：

核查程序：

本所承办律师查阅了包括但不限于下述文件及资料：（1）《有关 FC 大巴合作的备忘录》及相关保密协议；（2）和《有关 FC 大巴合作的备忘录》有关的具体采购、销售合作合同；（3）发行人有关部门负责人进行访谈，发行人关于各方合作情况的说明；（4）查阅有关丰田汽车的官方披露信息，获取有关丰田汽车与国际奥委会合作事宜的公开资料。

核查意见：

（一）请发行人说明合作备忘录的性质，与合同的区别，合作备忘录签订的时间，目前备忘录对发行人业务的影响

1. 备忘录的性质，与合同的区别

《最高人民法院关于审理买卖合同纠纷案件适用法律问题的解释》规定：“当事人签订认购书、订购书、预订书、意向书、备忘录等预约合同，约定在将来一定期限内订立买卖合同，一方不履行订立买卖合同的义务，对方请求其承担预约合同违约责任或者要求解除预约合同并主张损害赔偿的，人民法院应予支持。”因此，合作备忘录属于意向书性质。

2. 合作备忘录签订的时间

北汽福田、发行人以及丰田汽车公司三方签署的《有关 FC 大巴合作的备忘录》签订时间为 2019 年 1 月。

3. 备忘录对发行人业务的影响

第 24 届冬季奥林匹克运动会将于 2022 年由北京市和河北省张家口市联合举办。张家口市作为 2022 年冬奥会的举办城市之一，氢能可以为冬奥会提供“绿色能源”、“绿色交通”，冬奥会将成为向世界展示氢能产业发展的窗口。

签署《有关 FC 大巴合作的备忘录》将有利于发行人与丰田汽车、北汽福田等合作伙伴共同推动 2022 年北京冬奥会氢能交通应用示范，进一步加快发行人发动机系统产业化，提升行业影响力。

截至本补充法律意见书出具之日，上述备忘录中约定的相关合作事宜已经启动，发行人已组建了 TS 事业部，专职从事基于丰田汽车金属双极板电堆的大功

率燃料电池商用发动机系统开发。冬奥赛区横跨北京、张家口两地，赛区的高寒环境对燃料电池发动机的环境适应性要求更高，迫切需要提升冬奥会期间交通运输方案的保障能力。依托发行人在燃料电池客车商业化应用领域积累的丰富经验和资源，上述备忘录所述合作事宜将充分发挥丰田汽车在金属板电堆领域以及亿华通在系统集成和控制领域上的技术优势，发行人将完成大功率燃料电池发动机系统集成、控制策略优化、整车工况匹配等一系列技术攻关，在提升发动机系统寿命、低温环境适应性等方面取得突破性进展，最终实现 60kW 与 120kW 燃料电池发动机开发、测试及整车应用的闭环，并计划于 2022 年实现批量推广。

（二）备忘录主要条款及实现的可能

《有关 FC 大巴合作的备忘录》的主要条款为三方计划以北汽福田提供的大巴车型为基础，搭载亿华通的燃料电池系统产品，该等燃料电池系统采用丰田汽车的燃料电池电堆及其辅助件等。有关燃料电池大巴的具体参数和性能指标由相关方协商一致后决定，将用于向北京 2022 年冬奥会和冬残奥会组织委员会提供，满足大会各赛区及赛区间移动和人员输送的需求。

上述《有关 FC 大巴合作的备忘录》签订后，其中约定的发行人与丰田汽车、北汽福田相关合作开发事宜已经启动。发行人已组建了 TS 事业部，专职从事基于丰田汽车金属双极板电堆的大功率燃料电池商用发动机系统开发。相关方围绕合作备忘录确定的主要条款，积极开展面向北京 2022 年冬奥会大会用车需求的研发及相关合作，后续已经签署电堆采购、发动机样机销售、氢系统开发及销售等合同以推进合作事宜。因此，有关备忘录约定合作事宜由各相关方正常履行，不存在纠纷或潜在纠纷，基于研发需求发行人已采购丰田汽车的电堆、为丰田汽车设计、开发和销售 35MPa 氢系统，并向北汽福田销售燃料电池系统。

综上，《有关 FC 大巴合作的备忘录》的合同条款正在履行，相关合作事宜正在陆续推进。

（三）选用发行人等成为未来作为冬奥会、冬残奥会组织的供应商的可能性

根据公开资料查询，丰田汽车是奥林匹克全球合作伙伴，根据与国际奥委会的合作协议，丰田汽车系 2016-2024 年奥运会的顶级赞助商，这其中就包括 2020 年东京奥运会以及北京 2022 年冬奥会，丰田汽车将为奥运会赛事提供道路安全用车、公共交通服务等移动需求解决方案。

丰田汽车与发行人、北汽福田签署合作备忘录，拟向北京 2022 年冬奥会和冬残奥会组织委员会（以下简称“北京冬奥组委”）提供燃料电池大巴作为大会用车。根据外媒公开报道，丰田汽车计划在 2020 年东京奥运会推出 100 辆燃料电池巴士，计划在 2022 年北京冬奥会上推出 1,000 辆燃料电池巴士。

丰田汽车积极推动氢燃料电池技术的商业化，在中国市场加速布局氢燃料电池技术，备忘录有关合作事宜将有利于充分发挥与发行人、北汽福田等本土厂商技术与合作优势，进一步提升燃料电池技术在中国市场的影响力。

鉴于发行人的燃料电池系统产品不能单独作为提供出行服务的产品，因此发行人不会成为冬奥会、冬残奥会组织的直接供应商。但丰田汽车是国际奥委会的全球顶级赞助商，为奥运会赛事提供出行解决方案，且发行人亦是丰田汽车唯一经其官方渠道公开发布的冬奥项目燃料电池系统合作方，且相关产品开发事宜已经实质展开，目前正在有序推进。

就当前获取的信息及进展情况，发行人与丰田汽车、北汽福田合作推出北京 2022 年冬奥会用车的可能性较大，但仍存在一定的不确定性。

综上，本所承办律师认为，（1）合作备忘录签署时间为 2019 年 1 月，属于意向书性质，签署该备忘录将有利于发行人与丰田汽车、北汽福田等合作伙伴共同推动 2022 年北京冬奥会氢能交通应用示范，进一步加快发行人发动机系统产业化；（2）发行人已披露备忘录主要条款，发行人已实际开展与丰田汽车的具体合作事宜；（3）鉴于发行人的燃料电池系统产品不能单独作为提供出行服务的产品，因此发行人不会成为冬奥会、冬残奥会组织的直接供应商；但就当前获取的信息及进展情况，发行人与丰田汽车、北汽福田合作推出北京 2022 年冬奥会用车的可能性较大，但仍存在一定的不确定性。

（本页无正文，为《北京德恒律师事务所关于北京亿华通科技股份有限公司首次
公开发行股票并在科创板上市的补充法律意见书（二）》之签署页）

北京德恒律师事务所



负责人：_____

王 丽

承办律师：_____

张杰军

承办律师：_____

孙士江

承办律师：_____

丘 汝

二〇一九年十二月三十一日