

中信证券股份有限公司
关于北京经纬恒润科技股份有限公司
2023 年度持续督导跟踪报告

中信证券股份有限公司（以下简称“中信证券”或“保荐人”）作为北京经纬恒润科技股份有限公司（以下简称“经纬恒润”或“公司”或“上市公司”）首次公开发行股票并在科创板上市的保荐人，根据《证券发行上市保荐业务管理办法》《上海证券交易所科创板股票上市规则》等相关规定，中信证券履行持续督导职责，并出具 2023 年度（以下简称“本持续督导期间”或“报告期”）持续督导跟踪报告。

一、持续督导工作概述

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

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

3、本持续督导期间，保荐人通过与公司的日常沟通、现场回访等方式开展持续督导工作，并于 2024 年 4 月 16 日-2024 年 4 月 26 日对公司进行了现场检查。

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

（1）查阅公司章程、三会议事规则等公司治理制度、三会会议材料；

（2）查阅公司财务管理、会计核算和内部审计等内部控制制度，查阅公司 2023 年度内部控制自我评价报告、2023 年度内部控制鉴证报告等文件；

（3）查阅公司与控股股东、实际控制人及其关联方的资金往来明细及相关内部审议文件、信息披露文件，查阅会计师出具的 2023 年度审计报告、关于 2023 年度控股股东及其他关联方占用发行人资金情况的专项报告；

(4) 查阅公司募集资金管理相关制度、募集资金使用信息披露文件和决策程序文件、募集资金专户银行对账单、募集资金使用明细账、会计师出具的 2023 年度募集资金存放与使用情况鉴证报告；

(5) 对公司高级管理人员进行访谈；

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

(7) 查询公司公告的各项承诺并核查承诺履行情况；

(8) 通过公开网络检索、舆情监控等方式关注与发行人相关的媒体报道情况。

二、保荐人和保荐代表人发现的问题及整改情况

2023 年度，公司经营业绩有所下滑并出现亏损情形。如相关影响公司业绩的因素改善不达预期，公司可能继续面临业绩下滑或亏损的风险。为此，保荐人提请公司关注未来宏观经济环境变化、所属行业市场变化、下游客户需求变化以及对公司的经营业绩可能带来不利影响的其他因素。建议根据自身实际情况合理调整经营策略，进一步加强经营管理，防范相关经营风险。对于公司未来业绩波动的情况，公司应当及时做好相关信息披露工作，及时、充分地揭示相关风险，切实保护投资者利益。

同时，提请公众投资者注意相关投资风险。

三、重大风险事项

本持续督导期间，公司主要的风险事项如下：

(一) 业绩大幅下滑或亏损的风险

公司 2023 年度归属于上市公司股东的净利润为-21,725.66 万元，较去年同期下降 192.17%。汽车电子行业技术发展持续更新迭代，公司为保持自身技术的先进性并更好地迎合市场需求，持续增加在智能驾驶、车身域控、新能源和动力、底盘域控、自研工具、L4 业务等关键技术领域的研发投入，研发项目数量保持增长；同时，公司注重对高层次人才的储备和培养，报告期内公司人数较去年相比有较大增加，其中研发和技术人员增加一千余人。技术研发投入和人员数量的

快速增长导致公司研发费用金额较去年同期增长超 3 亿元，对报告期内净利润产生了一定影响。如公司未来无法将较高的研发投入成功转化为研发成果并满足市场需求，则公司的营收能力会受到不利影响。

（二）核心竞争力风险

1、技术研发迭代风险

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

2、核心技术人员流失风险

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

（三）经营风险

1、大客户集中度较高的风险

公司与吉利、一汽集团、北汽集团、江铃集团、上汽集团、安通林等国内外知名大型整车厂或一级供应商存在业务关系。报告期内，公司来自前五大客户的营业收入占当期营业收入的比重为 46.88%，客户集中度较高。一般情况下，整车厂在一款车的生命周期内，针对同一零部件会选择相对稳定的汽车电子厂商进行配套生产，如果未来公司的主要客户出现战略方向或布局规划调整、经营业绩波动、订单大量转移等情况，将对公司的业绩产生不利影响。此外，公司在巩固与现有客户合作的同时，在各业务领域也积极拓展新客户，但市场开拓的周期、

成效受到行业环境、客户规划、市场竞争等多重因素的影响。若公司客户拓展工作进展低于预期或者客户拓展失败，将可能对公司未来经营业绩产生不利影响。

2、毛利率下滑风险

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

3、存货跌价的风险

报告期末，公司存货账面价值为 161,990.24 万元，占总资产的比例为 17.37%。存货中合同履约成本的账面价值为 76,366.95 万元，占存货的比例为 47.14%，占比较高，主要系汽车电子产品开发服务、研发服务及解决方案与高级别智能驾驶整体解决方案等业务执行及验收周期较长所致。上述业务在对应项目验收完成前，按实际发生的成本计入存货中的合同履约成本，随着公司业务规模的不断扩大，各期末尚未验收的项目持续增多，存货规模也随之上升。未来若因履约方无法按照合同约定支付款项，有可能导致公司存货跌价，对公司经营业绩产生不利影响。

4、应收账款坏账风险

截至报告期末，公司的应收账款净额为 128,521.69 万元，占公司营业收入的 27.48%。随着公司经营规模的扩大，在信用政策不发生改变的情况下，期末应收账款余额仍会保持较大金额且进一步增加。如果欠款客户出现重大经营风险、发生无力支付款项的情况，公司可能面临应收账款无法回收而给公司造成损失的情形。

（四）财务风险

1、税收优惠政策变化的风险

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

的经营业绩造成不利影响。

2、汇率波动的风险

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

（五）行业风险

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

（六）宏观环境风险

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

四、重大违规事项

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

五、主要财务指标的变动原因及合理性

（一）主要会计数据

单位：万元

| 主要会计数据 | 2023年 | 2022年 | | 本期比上年同期增减 (%) |
|--------|------------|------------|------------|---------------|
| | | 调整后 | 调整前 | |
| 营业收入 | 467,758.02 | 402,197.36 | 402,197.36 | 16.30 |

| | | | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|-----------------|
| 扣除与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入后的营业收入 | 466,334.85 | 401,467.31 | 401,467.31 | 16.16 |
| 归属于上市公司股东的净利润 | -21,725.66 | 23,571.83 | 23,460.18 | -192.17 |
| 归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润 | -28,380.94 | 12,089.99 | 11,978.33 | -334.75 |
| 经营活动产生的现金流量净额 | -55,928.84 | 5,253.76 | 5,253.76 | -1,164.55 |
| 主要会计数据 | 2023 年末 | 2022 年末 | | 本期末比上年同期末增减 (%) |
| | | 调整后 | 调整前 | |
| 归属于上市公司股东的净资产 | 496,178.38 | 530,111.64 | 530,018.64 | -6.40 |
| 总资产 | 932,773.52 | 886,774.09 | 886,681.08 | 5.19 |

(二) 主要财务指标

| 主要财务指标 | 2023 年 | 2022 年 | | 本期比上年同期增减 (%) |
|--------------------------|--------|--------|-------|---------------|
| | | 调整后 | 调整前 | |
| 基本每股收益 (元 / 股) | -1.82 | 2.14 | 2.13 | -185.05 |
| 稀释每股收益 (元 / 股) | -1.82 | 2.14 | 2.13 | -185.05 |
| 扣除非经常性损益后的基本每股收益 (元 / 股) | -2.38 | 1.10 | 1.09 | -316.36 |
| 加权平均净资产收益率 (%) | -4.21 | 5.90 | 5.88 | 减少 10.11 个百分点 |
| 扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率 (%) | -5.50 | 3.03 | 3.00 | 减少 8.53 个百分点 |
| 研发投入占营业收入的比例 (%) | 22.88 | 16.99 | 16.99 | 增加 5.89 个百分点 |

1、归属于上市公司股东的净利润变动原因说明：主要系报告期内研发人员数量大幅增长，相应研发支出大幅增长所致；

2、经营活动产生的现金流量净额变动原因说明：主要系报告期内客户使用票据进行回款的比例增加，同时报告期内支付给供应商的货款、支付给职工的薪

酬及相关费用增加所致；

3、加权平均净资产收益率变动原因说明：主要系报告期内净利润下降所致；

4、基本每股收益、稀释每股收益下降原因说明：主要系报告期内净利润下降所致。

六、核心竞争力的变化情况

（一）公司的核心竞争力

1、三位一体的业务布局

公司的各项业务具有较强的底层逻辑和技术复用性，电子产品、研发服务及解决方案、高级别智能驾驶整体解决方案业务的布局，能够实现电子系统需求全方位覆盖。三类业务在核心技术、应用场景、客户群体等方面相互协同，使公司的综合能力得到不断提升，保持良好的客户粘性，促进公司整体的有机增长。基于对客户的整车电子电气架构、网络架构、硬件方案等更加直接且深刻的理解，公司开发了覆盖智驾、网联、座舱、动力等六大类别的电子产品，同时通过深入终端运营场景，明确下一代智能汽车实际使用过程中的技术需求，实现快速验证和迭代，从而带动自身的技术和产品持续发展。公司深耕智能驾驶业务多年形成了完整的港口 MaaS 解决方案，为后续业务发展贡献了潜在盈利增长点，提升了增长预期，加速了公司在 SOA 架构、车载高性能计算平台 HPC、5G T-BOX、以太网通信、智能驾驶、OTA 等领域的发展。

2、卓越的组织能力和人才优势

公司的愿景是成为国际一流的综合型电子系统科技服务商，坚持“价值创新，服务客户”的理念，践行“民主+科学”的价值观，以团队凝聚力和自驱力为基础、技术前瞻性和创新性为加速器，坚持自主研发，打造一流的人才队伍。公司按事业部进行管理，定期开展各项培训提高员工专业技能和管理能力，搭建良好的职业发展通道，帮助员工发掘潜能和实现自身价值。

截至报告期末，公司员工总人数为 6,450 人，其中研发人员和技术人员共 5,185 人，占员工总人数的 80.39%。按照学历分类，硕士及以上学历员工占比 58.76%，本科学历员工占比 30.79%。公司员工主要毕业于清华大学、北京航

空航天大学、北京理工大学、吉林大学等知名院校，专业覆盖电子工程、车辆工程、自动化、计算机、精密仪器、微电子、系统工程、软件工程等。报告期内，公司通过校园招聘、社会招聘、专项招聘等方式，持续增加优秀人才的储备并注重人才升级，通过近二十年的积累和不断的业务升级迭代，在技术和产品开发、供应链体系、销售和管理方面已经形成了一支成熟的人才队伍，有力地支撑技术创新、产品研发和经营管理。

3、突出的全栈能力和综合实力

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

4、自研软件及算法能力

公司基于十余年的汽车行业软件开发经验积累和对行业技术趋势的深刻理解，为客户提供全自主嵌入式软件平台，包含 AUTOSAR 软件、服务中间件、信息安全软件，并基于复杂控制器，提供系统开发集成服务，未来将推出针对车辆场景的 Vehicle OS。公司积极响应国家自主化方针，不仅全栈自研嵌入式软件平台，而且率先布局国产芯片生态，近几年累计为多家国产芯片提供嵌入式软件平台解决方案，同时，积极参与科技部重大专项，贡献自主力量。INTEWORK 寓意智能与合作，聚焦于汽车工具软件领域。公司通过十余年的产品实践经验和针对 ASAM、ISO、SAE 等主流汽车相关标准的工程化应用，自主研发了十余款

汽车电子领域软件产品，包括面向汽车 CAN(FD)/LIN/Ethernet 总线设计分析和仿真的工具软件 V 系列、面向汽车研发生产和售后诊断的工具软件 D 系列、面向汽车测试的工具软件 T 系列产品。同时针对智能网联和软件定义汽车的行业发展趋势，公司也在积极进行智能驾驶研发测试云产品的研发工作，持续为客户提供高效、易用的汽车电子工具软件产品。目前团队在积极拥抱大模型，提高软件易用性，为用户带来更好体验。

5、先进的质量管理和智能制造硬实力

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

公司在江苏南通、天津和马来西亚建设 3 座生产工厂，拥有 25 条 SMT 产线，70 条组装产线，年总体产能高达 4156 万个控制器。位于江苏南通的生产工厂配置了洁净度最高达到 Class6 级别的无尘组装车间，可满足摄像头、AR-HUD 等产品的高洁净度生产要求；位于马来西亚的生产工厂于 2023 年四季度投入试运行，以满足国外客户日益增长的需求。产线采用柔性布局，可以实现不同品类、不同尺寸和不同生产工艺要求的产品制造，并配备机器人、自动光学检测设备 AOI、3DXray、自研下线检测 EOL 等自动化设备，以及自研的制造执行系统 MES 和仓库管理系统 WMS，实现了物料防错、工艺防呆和零件追踪等技术，具有较高的数字化管理水平。完善的产线布局和高度自动化设备及管理有助于全面提升产品质量，保证产品交付的及时性，降低制造成本。

经过二十余年的发展，经纬恒润以精益求精、可靠务实的实干精神筑造业界技术和人才的聚集地，打造行业高度认可的自主品牌，并逐步向世界一流电子系

统科技服务商迈进。

（二）核心竞争力变化情况

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

七、研发支出变化及研发进展

（一）研发支出变化

单位：万元

| | 本年度 | 上年度 | 变化幅度（%） |
|------------------|------------|-----------|--------------|
| 费用化研发投入 | 96,808.47 | 65,561.39 | 47.66 |
| 资本化研发投入 | 10,206.35 | 2,788.06 | 266.07 |
| 研发投入合计 | 107,014.82 | 68,349.44 | 56.57 |
| 研发投入总额占营业收入比例（%） | 22.88 | 16.99 | 增加 5.89 个百分点 |
| 研发投入资本化的比重（%） | 9.54 | 4.08 | 增加 5.46 个百分点 |

报告期内研发投入大幅增加，主要系公司为了满足产品前瞻性布局、产品更新迭代、技术创新储备及研发人员储备等战略发展需要，进一步加强公司先进技术产业化落地能力，公司研发人员增加所致。

（二）研发进展

截至报告期末，公司主要在研项目的情况如下所示：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 预计总投资规模 | 本期投入金额 | 累计投入金额 | 进展或阶段性成果 | 拟达到目标 | 技术水平 | 具体应用前景 |
|----|---------------|---------|----------|-----------|---|---|------|------------------------|
| 1 | 先进驾驶员辅助系统开发项目 | 不适用 | 8,357.77 | 32,824.52 | 该项目针对自动驾驶需求设计，支持摄像头、毫米波雷达、激光雷达、高精地图及驾驶员监控等信息接入，可实现的主要功能包括：驾驶员确认换道 DCLC、高速公路驾驶辅助 HWP、交通拥堵驾驶辅助 TJA 等。 | 该项目拟开发先进驾驶辅助系统 ADAS 控制器产品，该产品利用安装于车上的各种传感器，收集车内外的环境数据，进行静、动态物体的辨识与追踪等技术处理，进行多传感器信息融合，提高驾驶安全性。 | 国内先进 | L2+ 高速公路、L2 级城市道路辅助驾驶。 |
| 2 | 乘用车车身控制器开发项目 | 不适用 | 7,436.93 | 17,372.38 | 该项目已经将车身的控制逻辑集中在车身控制器产品中，通过硬线开关及总线采集智能传感器信号和控制智能执行器执行命令，集成的功能包括车内外灯光、雨刮洗涤、智能进入以及启动、座椅、电动门、车窗等控制和 OTA，同时通过网络 | 实现 MCU 端的 AB 刷写以及 MPU 端的智能诊断功能。通过持续集成开发及迭代实现功能不断优化。 | 国内先进 | 可应用于乘用车各种车型。 |

| | | | | | | | | |
|---|------------------|-----|----------|-----------|---|--|------|--|
| | | | | | 通信以服务（SOA）的形式对外提供车身传感器和执行器接口。 | | | |
| 3 | 封闭场景高级自动驾驶方案开发项目 | 不适用 | 7,092.20 | 23,981.00 | <p>1.已完成第三代重载自动驾驶特种载具（HAV）的开发、试制，并在港口自动驾驶项目小批量投放。</p> <p>2.正在进行第三代算力平台 HPC 的性能升级，满足功能安全，并提供更大算力。</p> <p>3.已完成第三代云控平台开发，功能范围从上一代的车队调度管理系统（FMS）扩充到面向车队运营全生命周期管理的运营管理系统（OMS），涵盖车队调度管理、交通管理、全要素故障诊断、维保管理、软件 OTA、数据闭环等主要功能，并在实际项目上线使用。</p> <p>4.开发了面向集装箱码头的高实时、全要素数字孪生系统，结合业务仿真功能，可提升管理能力和运营效率。</p> <p>5.无人驾驶车队已在港口环境实现全无人（车上无安全员）的自动化开班、行驶、装卸、收班、故障处理的全场景自动化生产作业能力，并与人工车队混流运行。已运营车队的生产效率达到港口生产节拍的</p> | 该项目拟研发可量产的高性能、高可靠性、低成本的高级别智能驾驶解决方案，覆盖车端-场端-云端的完整系统，并实际应用于港口、机场等封闭场景。 | 国内先进 | 进一步拓展国内港口市场、覆盖更多的集装箱，争取散货和件杂货码头的无人化水平运输业务。 |

| | | | | | | | | |
|---|----------------------|-----|----------|-----------|---|--|------|-----------------------|
| | | | | | 要求。 | | | |
| 4 | 汽车电子系统开发及测试自主工具链开发项目 | 不适用 | 6,627.50 | 16,289.89 | <p>1.该项目虚拟仿真测试解决方案的自主化率较高，主要的软硬件系统均为自主研发，具体包括高性能实时系统、IO 硬件板卡、车辆动力学模型、自动化测试软件等，自主产品同时具有较强的市场竞争力。</p> <p>2.集数据采集、AI 标注、AI 算法训练、场景泛化、动力学仿真、测试管理、大数据分析及可视化于一体，支持完整的基于数据驱动的智能驾驶开发及测试验证的云仿真平台已正式发布。</p> | 该项目计划完成 MIL 模型在环、SIL 软件在环、CIL 云仿真在环、HIL 硬件在环、TIL 台架在环、VIL 实车在环等全链路仿真测试工具链研发，同时针对总线、诊断、智驾、嵌入式软件等各领域完成专项开发并实现测试工具链自主化。 | 国内先进 | 为国内和国际一线 OEM 提供技术服务。 |
| 5 | 智能驾驶域控制器开发项目 | 不适用 | 6,141.99 | 13,229.21 | <p>1.该项目针对 L2.9 设计，可以实现行泊一体功能；</p> <p>2.支持 11 个摄像头、5 个毫米波雷达、12 个超声波雷达接入；</p> <p>3.行车方面，已经实现高速自主变道 ALC、领航辅助 NOA 等功能；</p> <p>4.泊车方面，已经实现代客泊车、记忆泊车等泊车模式；</p> <p>5.支持集成第三方感知供应商的算法。</p> | 该产品能够实现 L3 及以下的自动及辅助驾驶功能，可以同时接入多种传感器，实现车规级量产产品方案，功能安全等级可达到 ASIL-D 标准，在其设计运行条件内能够持续地执行全部动态驾驶任务。 | 国内先进 | L3 高速公路、L2+级城市道路辅助驾驶。 |
| 6 | AR-HUD 增强现实产品 | 不适用 | 5,103.85 | 7,340.57 | 1.该项目实现了大画幅低畸变防眩晕 AR-HUD 光学系统设计与验证，在市场首发 92 英寸大画幅、10m 超 | 1.畸变参数、亮度对比度、体积、视场角 FOV、虚像距离 VID 等关键 | 国内先进 | 可应用于乘用车、商用车等不同车型。 |

| | | | | | | | | |
|---|-------------|-----|----------|-----------|--|--|------|-------------------|
| | | | | | <p>远 VID 的 AR-HUD,采用多目标自动优化方法获得最佳成像质量,通过先进技术防止阳光倒灌,严格控制杂散光、动态畸变和双目视差,提高用户沉浸式体验效果。</p> <p>2.基于 DLP 图像源,加持分辨率倍增算法,实现了 2K 的超高分辨率。</p> <p>3.2023 年已实现 AR-HUD 产品的量产出货。</p> | <p>性能指标参数达到行业先进水平;</p> <p>2.在杂散光处理、噪声震动和舒适性 NVH 优化、软硬件功能性能、成本控制等多个方面形成明显优势;</p> <p>3.探索并实现高效的研发流程、先进的性能指标参数、稳定的产品质量。</p> | | |
| 7 | 远程通讯控制器开发项目 | 不适用 | 4,882.14 | 17,041.64 | <p>1.针对智能网联发展趋势,公司将 T-BOX 进行了三个等级的产品序列划分。</p> <p>Entry 系列,已获客户定点,2024 年内即将量产。</p> <p>Standard 系列,5G 装配量持续走高。</p> <p>Premium 系列,多模组超算平台完成设计,形成品牌向上的态势,新增卫星通信功能。</p> <p>另外在独立式 T-BOX 的三个产品序列之外,还完成了 T-BOX plugin 新形态规划,探索其他控制器的多样化集成。</p> <p>2.产品形态方面,除传统独立形态外,新增平板天线形态。</p> | <p>该项目主要围绕 5G 和 C-V2X 新技术进行新产品研发,助力整车厂客户持续拓展和提升整车智能网联功能及性能,筑牢和夯实智能网联的功能安全和信息安全两道严密防线,掌握下一代产品核心技术,持续提供高性价比产品及服务。</p> | 国内先进 | 可应用于乘用车、商用车等不同车型。 |

| | | | | | | | | |
|----|----------------|-----|----------|-----------|---|--|------|---|
| 8 | 整车电子电气仿真测试解决方案 | 不适用 | 4,661.52 | 14,967.07 | <p>1.持续进行总线板卡的自主研发，包括支持 DDS 协议的以太网板卡、CAN/CANFD 板卡及 LIN 卡、Flexray 板卡等。</p> <p>2.持续更新智能驾驶仿真测试场景库，研发支持 L3 准入及符合海外市场上市要求的测试场景库。</p> <p>3.项目研发产品累计支持上百个智能驾驶进展或阶段性成果。</p> | 该项目针对下一代智能驾驶汽车测试验证需要，开展智能驾驶汽车仿真平台和自动化测试平台的研究，满足行业内不同配置的智能驾驶汽车仿真测试需求。 | 国内先进 | 为国内和国际 OEM 提供技术服务。 |
| 9 | 高压直流电动机控制器开发项目 | 不适用 | 3,925.24 | 12,524.46 | 通用高压直流电动机控制器系列产品应用于某型平台，通过高效率驱动、无传感器控制、快速拆装、国产化设计等关键技术应用，实现包含燃油、环控、空气能源等泵系统通用型驱动控制，降低主机成本的同时，极大地提高了维修保障性。现已进入批产状态。 | 该项目拟开发系列化、标准化高压直流电动机控制器产品，覆盖不同的功率等级，根据需要适配相关的传感器接口，满足平台不同分系统的电机控制需求的泵、阀、门等，可以进一步满足跨平台的使用场景，实现更高层级的通用化统型设计。 | 国内先进 | 可以进一步满足不同功率等级、不同平台的应用场景。目前已经开始开展在新平台上的联调联试工作。 |
| 10 | 电动助力转向控制器开发项目 | 不适用 | 3,727.68 | 8,770.88 | <p>1.已完成 4 款 Powerpack 形态产品的研发，并通过第三方功能安全 ASIL-D 级别审核，目前均实现或达到量产状态。</p> <p>2.产品除具备传统 EPS 所需助力功能及满足高安全级别需求外，还可</p> | 该项目拟开发能够针对不同车辆级别提供若干助力等级和机械安装方式的 Powerpack 产品，在实现高性能、高安全的助力转向功 | 国内先进 | 可应用于乘用车、商用车等不同车型。 |

| | | | | | | | | |
|----|---|--|------------------|-------------------|--|-----------------------------------|---|---|
| | | | | | <p>以根据客户需求，安全可靠地支持自动驾驶的转向功能。</p> <p>3.支持更高底盘控制自由度的线控转向产品已完成产品试验验证，即将开启耐久路试。</p> <p>4.支持重型商用车转向系统的电液/电动循环球控制器已装车验证。</p> | 能以外，还支持人机共驾和高级别自动驾驶场景，支持线控底盘总体方案。 | | |
| 合计 | / | | 57,956.82 | 164,341.62 | / | / | / | / |

八、新增业务进展是否与前期信息披露一致（如有）

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

九、募集资金的使用情况及是否合规

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

本持续督导期间及期后，公司募集资金使用情况发生变更情况如下：2023年3月29日，公司召开第一届董事会第十七次会议和第一届监事会第十次会议，调减原募集资金投资项目“经纬恒润南通汽车电子生产基地项目”使用募集资金投资的金额60,000.00万元，将该等募集资金通过向公司的全资子公司天津经纬恒润科技有限公司（以下简称“天津经纬”）增资及借款的方式投资于新增募集资金投资项目“经纬恒润天津新工厂”；2024年2月6日，公司召开第二届董事会第六次会议和第二届监事会第五次会议，新增天津市西青区张家窝镇汇祥道南侧、瑞雪路东侧作为募集资金投资项目“经纬恒润天津研发中心建设项目”（以下简称“研发中心募投项目”）的实施地点，调整研发中心募投项目内部投资结构，并将研发中心募投项目预计达到可使用状态日期由原定的2025年2月延长至2027年2月。相关内容公司均已在上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）上及时披露。

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

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

2023年，公司控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股、质押、冻结及减持情况如下：

单位：股

| 姓名 | 职务 | 性别 | 年龄 | 任期起始日期 | 任期终止日期 | 年初持股数 | 年末持股数 | 年度内股份增减变动量 | 增减变动原因 |
|-----|----------------|----|----|----------|----------|------------|------------|------------|--------|
| 吉英存 | 董事长、总经理 | 男 | 59 | 2020年10月 | 2026年10月 | 29,479,415 | 29,483,419 | +4,004 | 增持公司股份 |
| 曹旭明 | 董事 | 男 | 58 | 2020年10月 | 2026年10月 | 13,807,449 | 13,807,449 | 0 | / |
| 齐占宁 | 董事、副总经理 | 男 | 49 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 范成建 | 董事、副总经理、核心技术人员 | 男 | 49 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 王舜琰 | 董事、副总经理、核心技术人员 | 男 | 45 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 张明轩 | 董事、核心技术人员 | 男 | 33 | 2023年3月 | 2026年10月 | 0 | 12,000 | +12,000 | 股权激励授予 |
| 宋健 | 独立董事 | 男 | 67 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 谢德仁 | 独立董事 | 男 | 52 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 吕守升 | 独立董事 | 男 | 53 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 崔文革 | 监事会主席 | 男 | 56 | 2020年10月 | 2026年10月 | 13,027,502 | 12,627,502 | -400,000 | 减持公司股份 |
| 张伯英 | 监事 | 男 | 51 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 万国强 | 职工代表监事、核心技术人员 | 男 | 39 | 2023年3月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 刘洋 | 副总经理 | 男 | 38 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 鹿文江 | 财务总监 | 男 | 42 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |

| | | | | | | | | | |
|-----------|---------------------|----------|----------|----------|----------|-------------------|-------------------|-----------------|----------|
| 郑红菊 | 董事会秘书 | 女 | 41 | 2020年10月 | 2026年10月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 薛俊亮 | 核心技术人员 | 男 | 41 | / | / | 0 | 0 | 0 | / |
| 吴临政 | 核心技术人员 | 男 | 43 | / | / | 0 | 0 | 0 | / |
| 张博 | 董事、副总经理、核心技术人员（已离任） | 男 | 46 | 2020年10月 | 2023年3月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 罗喜霜 | 职工代表监事（已离任） | 女 | 48 | 2020年10月 | 2023年3月 | 0 | 0 | 0 | / |
| 李新桥 | 核心技术人员（已离任） | 男 | 45 | / | / | 8,583 | 0 | -8,583 | 减持公司股份 |
| 合计 | / | / | / | / | / | 56,322,949 | 55,930,370 | -392,579 | / |

除上述情况外，公司控股股东、实际控制人、董事、监事及高级管理人员不存在其他质押、冻结及减持情况。

十一、保荐人认为应当发表意见的其他事项

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

（以下无正文）

(本页无正文，为《中信证券股份有限公司关于北京经纬恒润科技股份有限公司
2023 年度持续督导跟踪报告》之签署页)

保荐代表人：



宋永新



刘 晓

中信证券股份有限公司

2024 年 5 月 7 日

