股票简称:亿华通　　股票代码:688339

北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票科创板上市公告书

保荐机构(主承销商):国泰君安证券股份有限公司

特别提示

北京亿华通科技股份有限公司(以下简称"亿华通"、"本公司"、"发行人"或"公司")股票将于2020年8月10日在上海证券交易所上市。本公司提醒投资者应充分了解股票市场风险及本公司披露的风险因素,在新股上市初期切忌盲目跟风"炒新",应当审慎决策、理性投资。

第一节 重要声明与提示

一、重要声明与提示

本公司及全体董事、监事、高级管理人员保证上市公告书所披露信息的真实、准确、完整,承诺上市公告书不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并依法承担法律责任。

上海证券交易所、有关政府机关对本公司股票上市及有关事项的意见,均不表明对本公司的任何保证。

本公司提醒广大投资者认真阅读查阅刊载于上海证券交易所网站(http://www.sse.com.cn)的本公司招股说明书"风险因素"章节的内容,注意风险,审慎决策,理性投资。

本公司提醒广大投资者注意,凡本上市公告书未涉及的有关内容,请投资者查阅本公司招股说明书全文。

二、科创板新股上市初期投资风险特别提示

本公司提醒广大投资者注意首次公开发行股票(以下简称"新股")上市初期的投资风险,广大投资者应充分了解风险、理性参与新股交易。

具体而言,新股上市初期风险包括但不限于以下几种:

(一)涨跌幅限制放宽

上海证券交易所主板、深圳证券交易所主板、中小板、创业板,在企业上市首日涨幅限制比例为44%,上市首日跌幅限制为36%,之后涨跌幅限制比例为10%。科创板企业上市后前5个交易日内,股票交易价格不设涨跌幅限制;上市5个交易日后,涨跌幅限制比例为20%。科创板股票存在股价波动幅度较上海证券交易所主板、深圳证券交易所主板、中小板、创业板更加剧烈的风险。

(二)流通股数量较少

本次公开发行17,630,523股,发行后总股本70,500,000股。其中,无限售条件的流通股为15,298,190股,占本次发行后总股本的比例为21.70%。公司上市初期流通股数量占比较少,存在流动性不足的风险。

(三)发行价格不适用市盈率

发行人所处行业为电气机械和器材制造业(C38),截至2020年7月24日T-3日),中证指数有限公司发布的行业最近一个月平均静态市盈率为28.45倍,由于发行人上市时未盈利,本次发行价格76.65元/股,不适用市盈率标准,本公司提醒投资者注意未来可能存在股价下跌带来损失的风险。

(四)股票上市首日即可作为融资融券标的

科创板股票上市首日即可作为融资融券标的,有可能会产生一定的价格波动风险、市场风险、保证金追加风险和流动性风险。价格波动风险是指,融资融券会加剧标的股票的价格波动;市场风险是指,投资者在将股票作为担保品进行融资时,不仅需要承担原有的股票价格变化带来的风险,还得承担新投资股票价格变化带来的风险,并支付相应的利息;保证金追加风险是指,投资者在交易过程中需要全程监控担保比率水平,以保证其不低于融资融券要求的维持保证金比例;流动性风险是指,标的股票发生剧烈价格波动时,融资购券或卖券还款、融券卖出或买券还券可能会受阻,产生较大的流动性风险。

三、特别风险提示

本公司特别提请投资者注意,在作出投资决策之前,务必仔细阅读本公司招股说明书"第四节 风险因素"一节的全部内容,并应特别关注下列风险因素:

(一)上市时未盈利的风险

受到对个别客户应收账款单项计提信用减值损失的影响,发行人2019年度实现扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润-1,410.99万元,上年同期扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润为1,775.17万元,发行人净利润同比变动幅度为-179.48%,经营业绩由盈转亏,属于上市时未盈利企业,预计首次公开发行股票并上市后,公司短期内无法现金分红,将对股东的投资收益造成一定程度不利影响。

(二)发行人处于产业化初期导致的技术、市场和供应链风险

1、因技术升级导致的产品迭代风险

氢燃料电池发动机系统的各项性能参数,包括能量效率、功率密度、低温启动性能以及关键材料和部件的成本降低和耐久性提升,均是燃料电池系统大规模商业化的必备基础。随着近年来燃料电池领域的新进入者快速增加,各大主机厂和系统生产企业不断加大对燃料电池领域的资源投入,发行人能否继续维持较高的技术壁垒、能否持续对新一代产品的研发提前布局和规划,均存在一定的不确定性。同时,发行人燃料电池发动机系统技术水平与国际领先企业同类产品相比仍存在一定差距,鉴于部分国际领先燃料电池企业目前正在积极开拓中国市场,发行人技术进步能否紧跟或超越国际领先企业,维持或提升其现有竞争力亦存在一定的不确定性。发行人存在因技术升级而导致的产品迭代风险,可能无法持续保持技术领先优势。

2、燃料电池汽车产业化初期市场开拓风险

氢燃料电池汽车目前处于产业化的初期阶段。2017年、2018年和2019年,中国氢燃料电池汽车销量分别为1,272辆、1,527辆和2,737辆,而新能源汽车销量分别达到77.7万辆、125.6万辆和120.6万辆,总体而言氢燃料电池汽车在新能源汽车中的渗透率仍然较低,其产业化进程明显滞后于纯电动汽车。

当前氢燃料电池汽车的推广受到关键技术不成熟、燃料电池成本较高以及氢能基础设施建设不完善等多个方面的影响,特别是加氢站存在建设成本高、氢气成本高、补贴支持政策滞后以及审批管理机制不健全等情况,导致我国加氢站建设推广进度较慢且现阶段多数加氢站处于亏损状态,进而导致现阶段终端用户实际用氢成本较高。燃料电池技术路线的发展情况与锂电池相比仍存在一定的差距,上述内外部不利因素均可能影响行业的发展进程,存在市场开拓与推广不及预期的风险。

3、市场竞争加剧的风险

在我国政策及市场的共同推动下,各方力量纷纷在燃料电池产业链内加快布局,并加大产品研发投入和市场推广力度。头部整车企业不断加快在燃料电池汽车产业的研发投入和市场推广,部分传统发动机或电机生产企业通过技术授权、合资及战略合作、股权投资等方式不断推进和国际领先燃料电池企业的合作,一些新兴发动机系统及电堆厂商也不断在研发、市场和产业链合作等方面发力,发行人面临的市场竞争日趋激烈。

如果发行人在未来不能及时响应燃料电池汽车市场的变化,无法进一步提升在技术创新、产品研发、客户服务和市场拓展方面的竞争能力,将面临因市场竞争加剧导致丧失市场份额的风险。

4、部分关键原材料依赖进口的风险

报告期内,氢燃料电池发动机系统国内市场供应链基础较为薄弱,尚未形成较为成熟的零部件供应体系,发行人燃料电池发动机的部分关键材料和部件主要采用进口产品。报告期内,发行人主要进口部件或材料为电堆、膜电极等,具体进口采购金额及占同类型原材料采购的比例如下:

单位:万元

项目	2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比
电堆	2,934.00	16.39%	5,789.46	48.62%	6,757.39	77.09%
膜电极	3,232.55	45.86%	2,145.10	74.62%	11.78	3.07%

注:报告期内发行人下属公司神力科技实现电堆国产化,进口占比不断下降。

当前国内企业仍需要攻克基础材料、核心技术和关键部件难关,尤其是膜电极等关键部件的产业化。关键部件国产化及其供应链预计在短时期内可能无法取得根本性的改善,如果主要部件出现供应短缺、质量瑕疵或产业化不及预期等问题,将可能导致发行人的部分原材料价格发生波动、产品一致性和可靠性不足以及长期依赖进口等,将对发行人的生产经营构成不利影响。

(三)燃料电池汽车上下游依赖产业政策和补贴政策的风险

1、燃料电池汽车产业补贴政策风险

2019年3月,四部委发布《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),《通知》强调:"本通知从2019年3月26日起实施,2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期。过渡期期间销售上牌的燃料电池汽车按2018年对应标准的0.8倍补贴。燃料电池汽车和新能源公交车补贴政策另行公布。

2020年4月,四部委发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(财建[2020]86号),提出将当前对燃料电池汽车的购置补贴,调整为选择有基础、有积极性、有特色的城市或区域,重点围绕关键零部件的技术攻关和产业化应用开展示范,中央财政将采取"以奖代补"方式对示范城市给予奖励(有关通知另行发布)。争取通过4年左右时间,建立氢能和燃料电池汽车产业链,关键核心技术取得突破,形成布局合理、协同发展的良好局面。

报告期内,发行人的主要业务收入来源于燃料电池发动机系统的销售,现阶段燃料电池汽车产业的发展高度依赖于补贴政策的支持。近期财政部等部门对现行燃料电池汽车的补贴政策做出调整,将采取"以奖代补"方式对示范城市给予奖励。如果发行人现有布局的氢能重点城市未能入选示范城市,或发行人未来在其他示范城市的业务推广不及预期,以及相关奖励标准存在一定的不确定性,将会对发行人的燃料电池发动机系统业务产生不利影响。

2、下游整车厂受国家产业政策、地方政府支持力度的影响较大,进而对发行人生产经营产生较大影响的风险

发行人下游主要客户为国内知名商用车企业,下游客户新能源商用车板块受国家和地方新能源汽车产业支持政策的影响较大,进而发行人生产经营亦会受到较大影响。2019年,我国新能源汽车产销分别完成124.2万辆和120.6万辆,比上年同期分别下降2.3%和4.0%。新能源汽车的补贴政策持续退坡,新能源汽车销量在上半年过渡期内冲高后大幅下降,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。同时,行业内多家车企出现经营困难,如果下游行业的经营状况持续恶化,亦会影响到发行人的经营状况。

国家和地方产业政策对下游整车厂商的销售量、利润空间以及营运资金情况具有较大影响,从而传导至包括发行人在内的上游零部件厂商,提示投资者关注下游整车厂受国家产业政策、地方政府支持力度的影响较大,进而对发行人燃料电池发动机销售及回款等生产经营产生较大影响的风险。

(四)终端客户开发模式、可持续性及集中度风险

1、协同开发终端客户的业务模式风险

整车厂商负责主导燃料电池汽车下游市场的开发,由于燃料电池发动机系统作为动力总成核心部件,对燃料电池汽车是否具备成熟、可靠的性能表现具有重要影响,由此发行人在产业化初期将协同参与对终端市场的开发,这与传统零部件企业的业务模式和所处阶段存在较大的差异。

具体而言,发行人协同各大整车厂商,通过产品展示、技术验证、考察交流以及行业论坛等多种渠道向市场反馈。同时,在产业化初期,燃料电池汽车下游市场的发展具有显著的区域特征,优选政府支持力度较强、氢源富集、氢燃料电池产业集聚以及基础设施完善的区域。因此,发行人通过拓展北京、张家口、上海、郑州、成都、苏州等氢能重点城市,与区域市场领先厂商建立合作。

在该等业务模式下,与传统汽车零部件企业不同,发行人的产品应用存在终端市场开拓不足的风险。现阶段,发行人主要终端客户张家口公交公司、水木通达、光荣出行采购车辆均搭载发行人发动机产品,发行人未来能否持续开拓终端客户、能否建立较高的市场满意度、终端客户能否持续应用发行人产品,均存在一定的不确定性,从而影响发行人的经营业绩。

2、燃料电池汽车下游终端客户成立时间短、终端车辆运营里程低等持续性风险

在产业化的初期阶段,燃料电池汽车产销规模仍然处于较低的水平,燃料电池汽车下游运营也因此呈现出终端客户集中度较高的特征,因此终端客户的可持续性也将影响发行人的业务可持续性。报告期内,发行人发动机主要应用于公交车、商业大巴、物流车等车型,对应销售金额分别为42,797.94万元、21,586.12万元和30,539.13万元。相对于公交车而言,商业大巴、物流车等车型的持续应用更依赖于下游终端客户业务的持续经营和扩张。

除各地公交公司外,发行人主要下游终端客户水木通达、光荣出行均成立于2017年,该等终端运营企业上线的物流车批次截至2019年末尚未批量投入运营,截至2019年末单车日均运营里程不足10km。至2020年4月,当月水木通达和光荣出行的物流车单车日均运营里程均达到80km,运营情况逐步有所改善。发行人股东水木愿景持有水木通达26.67%的股权,水木通达创始人吴晓核曾于2016年任职于发行人董事会秘书。

序号	终端用户	数量	车型	上牌时间	单车平均运营里程(km)	单车日均运营里程(km)	累计运营里程(km)
1	水木通达(含福怀运输)	60	商业大巴	2017.12	22,718	31.12	1,363,092
2		50	商业大巴	2019.01	15,794	47.29	789,700
3		30	商业大巴	2018.12	12,916	35.39	387,472
4		25	物流车	2018.12	3,334	9.13	83,352
5		40	物流车	2019.09	815	8.86	32,619
6	光荣出行	100	物流车	2018.12	1,367	3.75	136,724

注:本表仅包含水木通达和光荣出行截至2019年末已上线的批次车辆。

因此,发行人下游终端运营商存在一定的持续经营风险,尤其是其采购的物流车辆当前尚未充分投入运营,运营里程较低,其未来能否持续采购搭载发行人产品的燃料电池车辆存在不确定性风险,提示投资者关注。

3、客户集中度较高的风险

(1)直接客户集中度

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商用车生产企业。2019年度,我国燃料电池汽车销量为2,737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,发行人的业务规模与成熟汽车零部件产业相比较小,也因而导致发行人现阶段客户数量较少、客户集中度较高。

报告期内,发行人前五大客户包括申龙客车、北汽福田、宇通客车、中通客车、吉利商用车等商用车厂商,累计实现发动机系统销售收入分别为28,861.28万元、27,389.48万元、16,940.30万元、10,257.15万元、6,498.86万元,合计占发行人主营业务收入的比例为80.40%,占发行人发动机系统销售收入的比例为90.13%。

(2)终端客户集中度

在产业化初期,燃料电池汽车下游市场的发展具有显著的区域特征,优选政府支持力度较强、氢源富集、氢燃料电池产业集聚以及基础设施完善的区域。报告期内,发行人的下游终端客户主要集中在北京、张家口等地,其中公交用户主要为张家口公交公司,商业大巴和物流车用户主要为水木通达和光荣出行。

报告期内,张家口公交公司、水木通达、光荣出行对应发动机系统销售金额分别为37,257.17万元、9,862.29万元、32,636.10万元,占发行人主营业务收入的比例分别为33.30%、8.82%和29.17%,占发行人发动机系统销售收入的比例分别为37.33%、9.88%和32.70%。

(3)关联销售可持续性

发行人直接客户中,宇通客车、申龙客车因其关联公司投资发行人达到一定比例,从而成为发行人的关联方;北汽福田、中植汽车也均以其关联投资平台投资发行人,但不构成发行人的关联方。报告期内,该等客户发动机销售收入合计占发行人主营业务收入的比例为69.88%,占发行人发动机系统销售收入的比例为78.34%。

发行人终端客户中,水木通达股东背景与发行人存在密切联系,发行人已比照关联方对其进行披露,报告期内对应发动机系统销售金额合计占发行人主营业务收入的比例为8.82%,占发行人发动机系统销售收入的比例为9.88%。

综上,当前阶段发行人的直接客户、终端客户集中度均较高,受其订单需求影响较大,且部分直接客户与终端客户与发行人存在关联关系或关系密切,如果主要直接客户或终端客户业务拓展不利或者发行人无法继续深入开拓新客户或新市场,以及未来可能存在关联交易价格不公允、关联交易无法持续的情形,均可能会影响发行人的独立持续经营能力。

(五)应收账款回收、现金流持续为负及其引致业绩下降的风险

1、应收账款无法及时回收的风险

(1)应收账款收款的分布、占比及周转率情况

报告期内,随着发行人主营业务收入规模扩大,应收账款金额不断增长,这是由其所处新能源汽车产业链特点所决定的。截至报告期各期末,发行人应收账款金额分别为28,760.16万元、41,855.58万元和63,573.13万元,占营业收入的比例分别为142.93%、113.59%和114.83%,发行人报告期各期的应收账款周转率分别为1.01、1.01和0.96。

自2016年度,发行人主营发动机业务开始起步,主营业务收入进入快速增长期。2017年度、2018年度和2019年度,发行人应收账款回款分别为3,091.98万元、13,061.47万元、32,534.66万元,近三年累计回款金额为48,688.10万元。发行人应收账款占营业收入的比例较高,且应收账款周转率较低,提示投资者关注该等财务风险。

(2)应收账款收款不稳定的风险

为在全国范围内推广新能源汽车的应用,新能源汽车生产企业在销售产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算,中央财政按程序将企业垫付的补助资金再拨付给生产企业。受上述补贴政策的影响,新能源汽车产业链上下游企业普遍呈现出不同程度的资金周转问题。

由于整车厂在汽车产业链中处于相对强势的地位,发行人与整车厂的交易普遍遵循整车厂的结算方式,合同约定信用期一般在30-90天不等,但双方通常并未就逾期结算的违约责任进行明确约定,导致发行人报告期内存在受整车厂资金链影响较大、应收账款回款周期较长的情况,实际的回款周期普遍在1-2年左右。截至报告期末,发行人未严格按照合同约定进行结算的应收账款比重为31.54%,回款延迟的现象普遍存在。

因此,发行人的收款进度普遍取决于发行人客户自身的资金状况,如果发行人客户的经营状况发生恶化,或者新能源汽车产业链的资金环境无法根本改善,发行人收款不稳定的情况将持续存在,可能导致发行人存在应收账款无法及时回收甚至损失的风险。

(3)发行人主要客户的信用风险

2019年11月19日,根据发行人主要客户申龙客车母公司东旭光电发布的公告,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;2020年5月19日,其2015年度发行的面值9.56亿元的"15东旭债"与部分投资者签订展期协议,尚余债券本金3,671.60万元未能展期发生实质性违约。如果东旭光电债券违约风险进一步蔓延,将可能导致申龙客车现金流受到影响,进而影响申龙客车对发行人的正常回款。同时,发行人客户中植汽车之母公司康盛股份已连续亏损两年,自2020年4月30日被深圳证券交易所实施"退市风险警示"特别处理,存在终止上市的风险。发行人对中植汽车部分应收账款的账龄已经达到2-3年,中植汽车因国家补贴资金回流较慢等因素导致财务状况持续未能获得改善,回款较慢使得部分应收账款账龄较长。

基于谨慎性考虑,发行人已于2019年末对申龙客车、中植汽车应收账款单项计提坏账准备。截至2019年末,发行人分别对申龙客车29,753.78万元、中植汽车3,000.00万元的应收账款单项计提,计提坏账准备金额分别为4,684.47万元、1,500.00万元,提醒投资者关注该等应收账款可能无法全额回收的风险。

2、发行人2019年度业绩下滑及经营风险

发行人2019年度实现营业收入55,362.00万元,实现扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润-1,410.99万元,上年同期营业收入为36,847.39万元,扣除非经常性损益后归属于母公司所有者的净利润为1,775.17万元。发行人净利润同比变动幅度为-179.48%,经营业绩由盈转亏,主要系受到对个别客户应收账款单项计提信用减值损失的影响。

发行人分别对申龙客车29,753.78万元、中植汽车3,000.00万元的应收账款单项计提,计提信用减值损失金额分别为4,684.47万元、1,500.00万元,提示投资者关注由此导致的发行人2019年度业绩下滑及经营风险。

3、经营性现金流持续为负的风险

2017年度、2018年度和2019年度,发行人经营活动产生的现金流量净额分别为-16,891.47万元、-7,853.91万元和-16,996.97万元。发行人经营性现金流持续为负,主要是随着发行人营业收入规模的快速扩张,应收账款和存货规模快速增长。截至报告期各期末,发行人应收账款和存货金额合计分别为36,530.25万元、53,001.65万元和84,038.42万元,占用了大量营运资金。发行人目前进入行业快速发展期间,资金需求仍将快速增长,经营性现金流持续为负可能导致发行人营运资金不足。报告期内,发行人由于尚处于研发及产业化初期阶段,债务融资能力较为有限,发行人累计在股转系统完成股权融资约7.88亿元,是发行人营运资金的主要来源。如果未来不能持续拓宽融资渠道,不能有效改善经营性现金流情况,则发行人存在现金流持续为负导致营运资金不足的风险。

(六)其他特别提醒投资者关注的重大风险因素

1、收入集中与业绩季节性波动的风险

发行人燃料电池发动机系统销售主要受国家新能源汽车产业政策制定周期以及燃料电池产业化能力不足等影响,因而呈现出较强的季节性特征。发行人的产品销售主要集中在每年的下半年,系根据惯例新能源汽车补贴政策于每年年初重新核定,发行人上半年主要根据政策要求与各大整车客户进行车型匹配、样车测试、验证和申请公告目录等,完成技术对接与订单确认;下半年主要落实物料准备、订单生产和产品交付。同时,由于燃料电池产业尚处于商业化初期,各环节标准化程度低、供应链体系尚不成熟且产业化能力存在不足,因此发行人最终订单交付时间往往集中在第四季度。鉴于我国燃料电池行业尚处于商业化初期,未来一定时期内仍将持续受到补贴政策制定周期、补贴技术标准提升以及产业发展阶段所影响,预计生产经营活动季节性特征仍将持续。

2017年度、2018年度以及2019年度,发行人当期12月份确认的主营业务收入占全年的比例分别为93.87%、76.71%以及76.24%,收入的集中直接导致了发行人的业绩季节性波动较大,投资者不能仅依据公司季度业绩波动预测全年业绩情况,发行人存在因季节性集中交付确认收入而产生的业绩波动风险。

2、毛利率下滑风险

发行人目前处于商业化初期,产销规模小、议价能力较强,产品定价水平相对较高,未来随着技术成熟度不断提升、市场规模快速扩张、市场主体参与竞争等,毛利率将呈现逐步回落的趋势。

报告期内,发行人毛利率分别为46.30%、50.32%以及45.12%,自2019年开始出现下滑趋势。随着燃料电池技术的不断成熟与产业化,下游需求快速增长,企业产销规模不断扩大,上游供应链不断成熟从而降低零部件成本,以及市场参与者不断竞争,燃料电池的成本和价格都将快速下降,从而实现技术路线图规划的与传统内燃机成本相当的目标。因此,发行人存在产品定价水平与毛利率随着产业化进程持续下滑的风险,发行人预计无法持续保持较高的产品定价和盈利空间。

3、存货跌价准备计提比例上升风险

报告期内,发行人剔除软件后存货跌价计提比例低于锂电池行业中宁德时代与国轩高科相关期间存货跌价准备计提的比例。

公司名称	2019年末	2018年末	2017年末
宁德时代	8.39%	9.76%	6.25%
国轩高科	8.86%	2.76%	3.55%
平均	8.63%	6.26%	4.90%
发行人	2.24%	0.24%	0.22%

形成上述情况是因为发行人产品尚处于商业化初期,实现规模化生产的时间相对较短,历史期间形成的存货较少,在库的存货账龄普遍较短。相反,宁德时代与国轩高科所处锂电池产业已经实现了规模化发展,产品更新迭代和技术标准变化较快,补贴政策的变化导致锂电池的销售价格降幅总体较快,因此存货跌价准备计提的比例高于发行人。随着燃料电池行业发展,发行人业务规模扩大、结存存货库龄增长、补贴政策调整以及产品更新迭代等,发行人存货跌价准备的金额与比例可能会进一步增加,进而影响公司经营业绩。

4、研发费用资本化会计政策相关风险

根据发行人研发活动相关会计政策,发行人报告期内资本化的研发项目,均以课题任务书的签署作为开发阶段的时点。由于燃料电池动力系统系国家科技部等重点培育产业化的新能源汽车技术路线之一,因此发行人的研发活动中承接了数量较多的课题研发任务。研发支出满足资本化条件的时点通常与公司的研发过程、项目类型、评审方式、行业类型等多种因素密切相关,因此不同公司的具体研发资本化时点有所差异,公开市场案例中可见的包括可行性研究报告获主管部门批复、组织会议对是否满足资本化条件进行评审、通过DCP(决策评审点)评审等。

截至2019年末,发行人开发支出中课题项目累计投入4,961.58万元,上述研发项目成果受到行业产业化进程、项目的技术条件及资源、项目设定的技术路线以及在产品中的实际应用情况等多种因素的影响,提醒投资者关注开发支出可能因此存在减值的风险。

5、内部控制规范性不足的风险

发行人存在内部控制规范性不足的风险。报告期内,发行人在备用金管理及费用报销制度方面存在瑕疵,并因此产生了少量代开发票和通过供应商代垫费用的不规范情况,涉及金额分别为294.92万元和225.74万元;此外,报告期内发行人在研发活动工时核算方面,初期经由研发中心下属各部门主管按月申报本部门工时记录,后期已完善个人工时申报相关核算制度。

报告期内,发行人营业收入规模快速扩张,自2017年度的20,122.49万元增长至2019年度的55,362.00万元,员工数量自2017年度的371人增长至2019年度的548人。未来,随着燃料电池汽车销售的快速增长、发行人募投项目逐步实施,发行人产销规模将进一步上升,这对公司的经营管理、内部控制、财务规范等均将提出了更高的要求。如果公司的内部管控水平不能有效满足业务规模扩大对公司各项规范治理的要求,将对公司的日常运营产生不利影响。

(七)审计截止日后的财务信息和主要经营情况

发行人财务报告审计截止日为2019年12月31日。信永中和对发行人2020年3月31日的合并及母公司资产负债表、2020年1-3月的合并及母公司利润表、合并及母公司现金流量表和合并及母公司股东权益变动表以及财务报表附注进行了审阅,并出具了《审阅报告》(XYZH/2020BJA90460)。

截至2020年3月31日,发行人资产总额为167,441.50万元,同比增长14.28%;负债总额为55,027.22万元,同比增长38.07%;归属于母公司所有者权益为103,728.46万元,同比增长6.59%。2020年1-3月,发行人实现营业收入1,750.06万元,同比增长12.41%;归属于母公司股东的净利润为-3,238.32万元,亏损收窄1.53%;扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润为-3,256.62万元,亏损收窄16.42%。具体数据详见招股说明书"第八节 财务会计信息与管理层分析"之"十五、审计截止日后的财务信息和主要经营情况"。

截至2020年3月31日,发行人应收账款净额为60,184.73万元,超过发行人2019年全年营业收入55,362.00万元,同时发行人2020年1-3月经营活动产生的现金流量净额为-5,590.34万元。这是由于发行人的营业收入处于高速成长期,且收入实现主要集中在第四季度,受到新能源补贴拨付机制影响导致全行业回款进度较慢,使得发行人应收账款超过营业收入、经营性现金流持续净流出,提请投资者关注发行人最近一期经审阅财务数据中的上述风险。

财务报告审计截止日后至本上市公告书签署日,发行人主要经营情况正常,经营模式未发生重大变化,发行人的主要原材料采购、技术研发、生产及销售等业务运转正常,不存在将导致公司业绩异常波动的重大不利因素。

(八)新型冠状病毒肺炎疫情对公司生产经营的影响

2020年初,由于我国出现大范围的新型冠状病毒肺炎疫情,全国主要省市为了控制疫情发展,普遍采取了严格的管控措施。因此,发行人的生产经营活动主要在以下几个方面受到本次疫情的影响:

1、由于下游整车厂商的延期复工以及人员流动受限,发行人与客户之间的商务交流无法正常进行,与下游整车厂商间的产品对接受阻,对发行人的销售订单商务进展造成一定的负面影响;

2、由于上游供应厂商延迟复工,发行人研发所需的材料、测试设备和服务等不能及时采购到位,原定的研发活动无法按时推进,预计研发计划将有一定程度的延后。

3、由于物流管控,发行人已向境外供应商订购的部分设备和原材料难以按期接收,影响原定生产经营计划的执行。

尽管发行人的采购、研发及销售活动受到疫情影响均有一定程度滞后,但总体来看,由于发行人的业务活动存在较为明显的季节性,一季度为发行人的销售淡季,经营业绩受疫情影响相对有限。而且,发行人所处的燃料电池汽车产业属于国家重点支持的战略新兴产业,随着疫情影响的消退以及国家相关支持政策的推出,下游需求延续高增长趋势的可能性较大,预计疫情对全年经营业绩不会造成明显影响,也不会对发行人的持续经营能力构成实质性影响。

四、其他说明事项

本次发行不涉及老股转让情形。

如无特别说明,本上市公告书中的简称或名词释义与公司首次公开发行股票并在科创板上市招股说明书中的相同。

本上市公告书"报告期"指:2017年度、2018年度及2019年度。

本上市公告书中数字一般保留两位小数,部分合计数与各数值直接相加之和在尾数上存在差异,系因数字四舍五入所致。

第二节 股票上市情况

一、公司股票发行上市审批情况

(一)中国证券监督管理委员会同意注册的决定及其主要内容

2020年7月13日,中国证券监督管理委员会作出《关于同意北京亿华通科技股份有限公司首次公开发行股票注册的批复》(证监许可[2020]1447号),具体内容如下:

"一、同意你公司首次公开发行股票的注册申请。

二、你公司本次发行股票应严格按照报送上海证券交易所的招股说明书和发行承销方案实施。

三、本批复自同意注册之日起12个月内有效。

四、自同意注册之日起至本次股票发行结束前,你公司如发生重大事项,应及时报告上海证券交易所并按有关规定处理。"

(二)上海证券交易所同意股票上市的决定及其主要内容

本公司A股股票科创板上市已经上海证券交易所"自律监管决定书[2020]243号"批准。公司发行的A股股票在上海证券交易所科创板上市,证券简称为"亿华通",证券代码为"688339"。本次发行后公司总股本为7,050万股(每股面值1.00元),其中15,298,190股股票将于2020年8月10日起上市交易。

二、股票上市相关信息

(一)上市地点:上海证券交易所

(二)上市板块:科创板

(三)上市时间:2020年8月10日

(三)股票简称:亿华通;股票扩位简称:亿华通科技

(四)股票代码:688339

(五)本次发行完成后总股本:70,500,000股

(六)本次A股公开发行的股份数:17,630,523股,均为新股,无老股转让

(七)本次上市的无流通限制及锁定安排的股份:15,298,190股

(八)本次上市的有流通限制及锁定安排的股份:55,201,810股

(九)战略投资者在首次公开发行中获得配售的股票数量:1,484,105股,其中国泰君安证裕投资有限公司(参与跟投的保荐机构依法设立的相关子公司)获配股数为705,221股,约占本次发行总股数的4.00%;发行人高级管理人员及核心员工通过设立专项资产管理计划"国泰君安君享科创板亿华通1号战略配售集合资产管理计划"获配股数为778,884股,约占发行总数量的4.42%。

(十)发行前股东所持股份的流通限制及期限

公司控股股东及实际控制人张国强所持13,264,430股股份自上市之日起36个月内不得交易;申报前六个月增资入股股东的该等新增股份自该次增资的工商变更登记手续完成之日起36个月内不得交易;其余股东限售期限为12个月。

(十一)本次发行前股东对所持股份自愿锁定的承诺

公司本次发行前股东对所持股份自愿锁定的承诺详见本上市公告书"第八节 重要承诺事项"的相关内容。

(十二)本次上市股份的其他限售安排

1、保荐机构相关子公司本次跟投获配股票的限售安排

国泰君安证裕投资有限公司(参与跟投的保荐机构依法设立的相关子公司)所持的705,221股股票的限售期为24个月,自本次公开发行的股票在上交所上市之日起开始计算。

2、发行人的高级管理人员与核心员工为参与本次战略配售设立的专项资产管理计划为国泰君安君享科创板亿华通1号战略配售集合资产管理计划所持的778,884股股票的限售期为12个月,本次公开发行的股票在上交所上市之日起开始计算。

3、本次发行中网下发行部分的限售安排

本次发行中网下发行部分,公募产品、社保基金、养老金、企业年金基金、保险资金和合格境外机构投资者资金等配售对象中,10%的最终获配账户(向上取整计算),将根据摇号抽签结果设置6个月的限售期,自本次公开发行的股票在上交所上市之日起开始计算。根据摇号结果,10%的最终获配账户(向上取整计算)对应的账户数量为331个,这部分账户对应的股份数量为848,228股,占网下发行总量的7.35%,占扣除战略配售数量后本次公开发行股票总量的5.25%,占本次发行总数量的4.81%。

(十三)股票登记机构:中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

(十四)上市保荐机构:国泰君安证券股份有限公司

三、本次发行选择的具体上市标准

本次发行上市申请适用《科创板上市规则》第2.1.2条第(四)项的规定,即预计市值不低于人民币30亿元,且最近一年营业收入不低于人民币3亿元。

本次发行价格确定后发行人上市时市值为54.04亿元,公司2019年度经审计的营业收入为55,362.00万元,满足在招股说明书中明确选择的市值标准与财务指标上市标准,即《上海证券交易所科创板股票上市规则》第2.1.2条第(四)项的标准。

综上,发行人本次发行上市申请适用《上市规则》第2.1.2条第(四)项的规定。即预计市值不低于人民币30亿元,且最近一年营业收入不低于人民币3亿元。

第三节 发行人、实际控制人及股东持股情况

一、发行人基本情况

公司名称	北京亿华通科技股份有限公司
英文名称	Beijing SinoHytec Co.,Ltd.
统一社会信用代码	911101080514468626
本次发行前注册资本	52,869,477元
法定代表人	张国强
有限公司成立日期	2012年07月12日
股份公司设立日期	2015年08月04日
住所	北京市海淀区西小口路66号中关村东升科技园B-6号楼C座七层C701室
邮政编码	100192
电话号码	010-62796417
传真号码	010-62794725
互联网网址	www.sinohytec.cn
电子邮箱	sinohytec@autoht.com
信息披露部门及投资者关系部门	董事会办公室
信息披露部门及投资者关系部门的负责人/董事会秘书	康智
信息披露部门及投资者关系部门联系方式	010-62796417
经营范围	技术开发、技术转让、技术咨询、技术服务;计算机技术培训;基础软件培训;应用软件服务;计算机系统服务;数据处理;组装计算机;销售汽车零配件;会议服务;货物进出口、代理进出口、技术进出口;技术检测;产品设计;新能源汽车零配件生产。(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。)(经营场所:北京市海淀区中关村科技园区永丰高新技术产业基地北京氢能示范园示范车维修车库)
主营业务	公司是一家专注于氢燃料电池发动机系统研发及产业化的高新技术企业,致力于成为国际领先的氢燃料电池发动机供应商。公司具备自主核心知识产权,率先实现了发动机系统及燃料电池电堆的批量国产化,产品目前主要应用于客车、物流车等商用车型。
所属行业	根据《上市公司行业分类指引》(2012年修订)分类,公司属于"C制造业"中的子类"C38 电气机械和器材制造业"。

二、控股股东及实际控制人基本情况

(一)控股股东、实际控制人

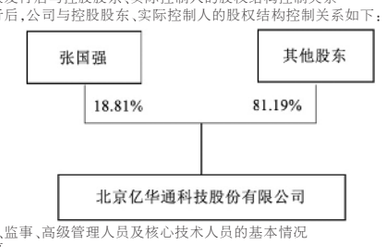
张国强先生直接持有发行人25.09%的股份,是发行人的控股股东、实际控制人。

张国强先生,汉族,1980年生,住所地为北京市西城区,身份证号为1402021980＊＊＊＊＊＊＊,中国国籍,无境外永久居留权。

报告期内,发行人控股股东、实际控制人未发生变更。

(二)本次发行后与控股股东、实际控制人的股权结构控制关系

本次发行后,公司与控股股东、实际控制人的股权结构控制关系如下:



三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的基本情况

(一)董事

公司董事基本情况如下:

序号	姓名	任职情况	提名人	任职期间
1	张国强	董事长、总经理	张国强	2019/04/23至2022/04/22
2	张禾	董事、副总经理、核心技术人员	张国强	
3	宋海英	董事、副总经理、财务负责人	张国强	
4	吴勇	董事	水木扬帆	
5	滕人杰	董事	张国强	
6	方建一	独立董事	第一届董事会	
7	张进华	独立董事	第一届董事会	
8	刘小诗	独立董事	第一届董事会	

(二)监事

公司监事基本情况如下:

| 序号 | 姓名 | 任职情况 | 提名人 | 任职期间 |
|---