公司代码：688326　　公司简称：经纬恒润

北京经纬恒润科技股份有限公司 2024年年度报告摘要

第一节 重要提示

1、本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）网站仔细阅读年度报告全文。

2、重大风险提示

详见本报告“第三节 管理层讨论与分析”之“四、风险因素”相关内容。

3、本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。

4、公司全体董事出席董事会会议。

5、立信会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。

6、公司上市时未盈利且尚未实现盈利

□是　√否

7、董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

根据《上市公司监管指引第3号——上市公司现金分红》《上海证券交易所科创板上市公司自律监管指引第1号——规范运作》及《公司章程》等的相关规定，鉴于公司2024年度归属于上市公司股东的净利润为负，且母公司报表中期末未分配利润为负，公司不满足利润分配条件。充分考虑公司的实际经营情况和战略规划后，经公司第二届董事会第十三次会议决议，公司2024年度拟不进行利润分配，不派发现金红利，不送红股，不以公积金转增股本。

8、是否存在公司治理特殊安排等重要事项

√适用　□不适用

公司治理特殊安排情况：

√本公司存在表决权差异安排

（一）特别表决权设置情况

2020年10月18日，公司召开了北京经纬恒润科技股份有限公司创立大会暨2020年第一次临时股东大会，会议表决通过《关于<北京经纬恒润科技股份有限公司设置特别表决权股份的方案>的议案》，设置特别表决权股份，该表决权差异安排将依据《公司章程》及相关法律法规的规定长期存续和运行。

根据《公司章程》的规定，公司股份分为特别表决权股份（称为“A类股份”）和普通股份（称为“B类股份”），除股东会特定事项的表决中每份A类股份享有的表决权数量应当与每份B类股份的表决权数量相同以外，每份A类股份享有的表决权数量为每份B类股份的表决权数量的六倍，每份A类股份的表决权数量相同。

公司初始设置特别表决权股份的数量为8,526,316股A类股份，均为控股股东、实际控制人、董事长、总经理吉英存先生持有，占公司总股本的比例为7.11%，表决权数量为51,157,896，占公司全部表决权数量的31.46%。扣除A类股份后，公司剩余111,473,684股为B类股份。公司实施股份回购及注销后，特别表决权的比例届时会相应提高。根据《上海证券交易所科创板股票上市规则》《公司章程》的相关规定，公司需将相应数量特别表决权股份转换为普通股份，以保证特别表决权比例不高于原有水平。截至2024年12月31日，公司已在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司完成登记，累计将吉英存先生持有的371,284股A类股份转换为B类股份；转换后吉英存先生持有的特别表决权比例与转换前一致，仍为31.46%。

（二）投资者保护措施

特别表决权的引入系为了保证公司的控股股东、实际控制人对公司整体的控制权，不会因为增发股份减弱实际控制权而对公司的生产经营产生重大不利影响。

在设定特别表决权的同时，《公司章程》也对A类股份及其特别表决权进行了多方面的限制，确保上市后A类股份的表决权数量占公司全部已发行股份表决权数量的比例不会进一步增加，不会进一步摊薄B类股份的投票权比例。此外，股东会在就《公司章程》修改等重大事项投票时，仍采用一股一票的投票制度，由此进一步保护B类股份股东的合法权益。

综上，公司的特别表决权制度在保障控股股东及实际控制人控制权和保护B类股份股东利益方面进行了平衡，兼具稳定实际控制人的控制权、提升公司治理效率与公平原则。

第二节 公司基本情况

1、公司简介

1.1 公司股票简况

√适用　□不适用

公司股票简况					
股票种类	股票上市交易所及板块	股票简称	股票代码	变更前股票简称
人民币普通股A股	上海证券交易所创板	经纬恒润	688326	无

1.2 公司存托凭证简况

□适用　√不适用

1.3 联系人和联系方式

	董事会秘书	证券事务代表
姓名	郑红菊	尚冰
联系地址	北京市朝阳区酒仙桥路14号1幢4层	北京市朝阳区酒仙桥路14号1幢4层
电话	010-82263021	010-82263021
传真	010-82263100	010-82263100
电子信箱	ir@hirain.com	ir@hirain.com

2、报告期公司主要业务简介

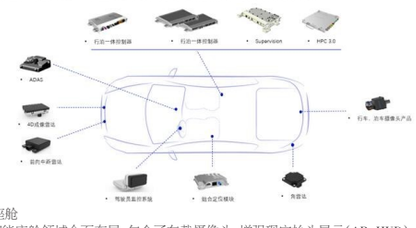
2.1 主要业务、主要产品或服务情况

1) 电子产品业务

公司汽车电子产品业务覆盖智能辅助驾驶、智能座舱、智能网联、车身和舒适域、底盘控制及新能源和动力系统六个产品子方向；产品涉及智能传感器、智能控制器和智能执行器，覆盖整车绝大部分的电控产品。

(1) 智能辅助驾驶电子产品

公司智能辅助驾驶电子产品围绕智能驾驶技术演进路线进行全域自研，包含产品平台、底层软件、中间件、操作系统、核心功能算法和集成开发等；产品覆盖智能传感器、行泊一体和高级别智能辅助驾驶产品，为客户提供配置丰富、层次分明的智能辅助驾驶解决方案。

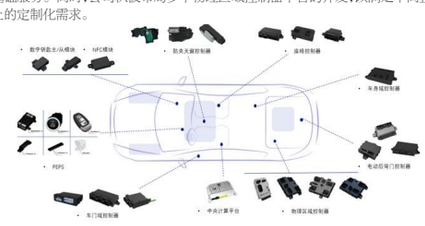


(2) 智能座舱

公司在智能座舱领域全面布局，包含了车载摄像头、增强现实抬头显示（AR-HUD）、音乐律动氛围灯、电子外后视镜、舱内监控后视镜一体机、智能大灯控制系统、增强现实渲染引擎、像素大灯等产品，体现了从感知端到交互端的研发能力，并获得大众、吉利、奇瑞、长安等客户定点项目。

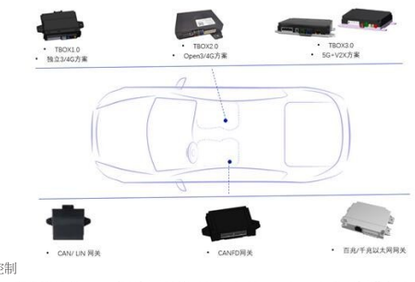
(3) 车身和舒适域

车身和舒适域产品主要在智能传感器和执行器电控产品、中央计算平台和区域控制器两大方向布局。其中，智能传感器和执行器产品系列覆盖了各种不同类型的智能门窗系统、不断迭代升级的智能座椅电控系统，以及多方案、数字化的智能钥匙系统等舒适性产品。另外，公司不断加大中央计算平台和区域控制器等相关产品的研发投入，基于高性能异构SoC算力平台，集成中央网关、车身舒适控制、动力控制、空调热管理、整车能源管理、OTA以及全量数据上传等功能，基于SOA架构为客户提供车控域的基础服务。同时，公司积极布局多个物理区域控制器平台的开发，以满足不同整车厂在车身和舒适域上的定制化需求。



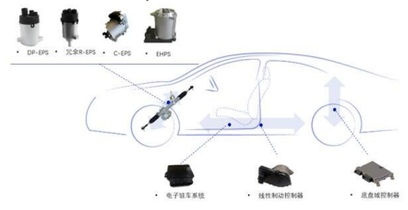
(4) 智能网联

智能网联领域产品包括T-BOX和网关产品。其中，T-BOX有Entry/Standard/Premium三个等级的产品序列。Entry系列，已量产配套多个客户车型，满足全车规、全国产化、北斗优先、支持AECS法规等新特性。Standard系列，5G装配量持续走高，扩展支持轻量化5G，提供极具性价比的5G方案，2025年底即将量产。Premium系列，智能网联域控形态，形成品牌向上的态势，新增DSDA、卫星通信功能，额外提供独立V2X的产品方案。另外在独立式T-BOX的三个产品序列之外，还完成了T-BOX plugin新形态规划，探索其他控制器的多样化集成。网关方面，公司具有丰富的产品矩阵，百兆以太网、千兆以太网，满足ASIL-C并搭载整车数据上传和总线防御功能的智能网关构成了全面布局。



(5) 底盘控制

公司提供的底盘控制产品，围绕车辆运动控制Vehicle Motion Control，集车辆横向、垂向和纵向控制于一体，实现多向联合动态控制及个性化定制，可以更好地满足市场对底盘控制的多样化需求。电动助力转向产品中，C-EPS一体机、DP-EPS一体机、R-EPS一体机和全冗余R-EPS均已成功量产，电液和电动循环球EPS已在商用车转向市场实现量产。公司研发的下一代线控转向Steering by Wire完成国家权威机关的安全测试认证，后轮转向产品研发稳健推进，量产在即。公司的机电刹车系统产品EMB正处于加速研发中；底盘域控制器已经配套于主流品牌车企，具有功能丰富、产品成熟、适合下一代整车电子电气架构的特点，充分发挥整车纵横垂向性能，提升驾乘安全性、舒适性。同时公司在积极布局各类48V底盘产品，其中EPS Powerpack已完成产品开发、试验验证和实车性能验收。

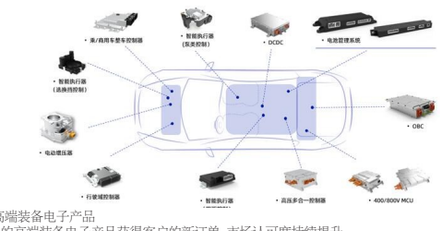


(6) 新能源和动力系统

公司持续投入新能源和动力系统核心技术，搭建覆盖能源管理、动力输出及智能控制的全栈技术平台，构建了覆盖乘用车及商用车两大应用领域、兼容纯电动与混合动力技术路线的全场景解决方案。在新能源和动力系统领域，公司已形成具备行业领先优势的完整产品矩阵。

智能整车控制系统采用基于模型的V型开发流程，实现能量管理、扭矩分配、驾驶模式的深度协同优化。全电压平台电池管理系统支持12V/24V/48V低压平台至400V/800V高压平台的模块化架构，具备多层级热管理策略、热失控诊断及SOX核心算法，支持国标和欧标交直流充电策略。电力电子系统覆盖车载充电机（OBC，11kW/22kW）、双向车载直流电源（DCDC，2.2kW）、高压配电盒及电动涡轮增压系统（eBooster），通过碳化硅与氮化镓复合功率器件提升系统效率。动力域控系统采用高度集成化设计，实现动力控制、热管理、网关通信及底盘控制等多域功能的深度融合。

高压多合一系统创新性集成电机控制器（MCU）、车载充电机、车载直流电源、高压配电盒四大核心模块，通过可扩展架构选配整车控制器、电池管理系统、变速箱控制器、网关、电子油泵及电子限滑差速锁。低压系统采用“单MCU+DSP”异构架构，实现复杂控制算法与驱动功能的深度耦合。高压系统基于自研碳化硅功率模块，通过功率器件复用技术及磁集成设计，实现高功率密度设计。构建ASIL-D级安全架构，电机转矩安全完整性等级达ASIL-D，DCDC供电系统达ASIL-C，车载充电系统达ASIL-B。



(7) 高端装备电子产品

公司的高端装备电子产品获得客户的新订单，市场认可度持续提升。

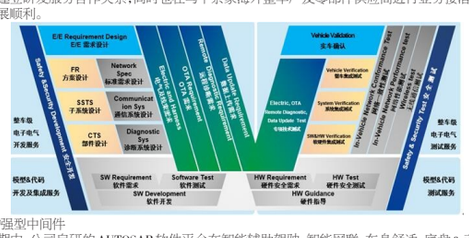
2) 研发服务及解决方案业务

报告期内，公司研发服务及解决方案业务持续进行技术创新，在巩固技术领先性的同时，补足业务链上缺少环节，为客户提供更完整的解决方案。在自主架构设计、整车增强型中间件、基于仿真的软件开发与测试、自主工具研发方面均取得较大进展。

(1) 整车电子电气开发与测试

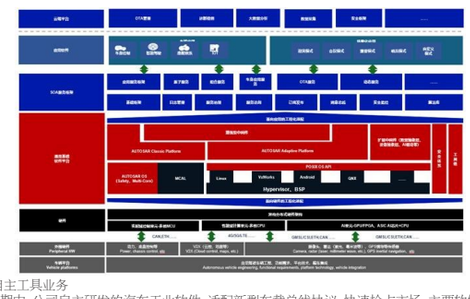
汽车电子技术变化日新月异，报告期内，公司在扩大现有业务客户群体的同时，集中资源在新型车载通信方案（CANXL、光通信）、数据处理与分析、虚拟ECU仿真测试技术等领域进行技术探索。业务上，在协助国内客户出海的同时，也积极开拓海外客户，用中国技术助力海外车企。

公司在继续加深与长安、比亚迪、吉利、红旗等客户的合作同时，与日本马自达、马来西亚宝腾等海外车企建立研发服务合作关系，同时也在与十余家海外整车厂及零部件供应商进行业务接洽中，海外业务拓展顺利。



(2) 增强型中间件

报告期内，公司自研的AUTOSAR软件平台在智能辅助驾驶、智能网联、车身舒适、底盘&动力等领域实现了量产，产品成熟度进一步提高。在AUTOSAR工具链方面，公司结合AI技术启动内研工作，并取得一定进展，已实现如自动配置MCAL、用户手册知识库等功能。在信息安全领域，公司与英飞凌、瑞萨等行业主流芯片公司深度合作，自主研发的硬件安全模块HSM固件驱动，已在IVECO、中国重汽、江铃、吉利、比亚迪等部分车型上完成量产。同时，信息安全软件全链路解决方案获得多家整车厂定点。在国产芯片领域，公司新增适配旗芯微、中兴微、芯驰、紫光芯能等不同IP内核芯片，同时，加入湖北省车规级芯片产业技术创新联合体，帮助合作伙伴缩短国产芯片从流片到上车量产的周期。在客户合作方面，公司AUTOSAR中间件业务与蔚来、赛力斯、小米、上汽、吉利、重汽、宇通、徐工等OEM保持密切合作，通过缩短交付周期、优化产品质量，持续满足客户的量产节点和产品稳定性的要求。



(3) 自主工具业务

报告期内，公司自主研发的汽车工业软件，适配新型车载总线协议，快速抢占市场，主要软件系列产品INTEWORK、ModelBase、OrienLink进一步扩大了客户群。同时，公司加大在高校行业布局，产品已在清华大学、北京航空航天大学、北京理工大学、吉林大学等百余家高校应用，发布了多篇基于ModelBase的研究论文，为汽车工业的发展，培养更多专业人才。

同时，自主工具链全面拥抱AI，开发AI Agent辅助研发平台，结合公司多年的研发服务Know-How，在整车研发V模式的各个环节中，开发Multi-Agent进行业务赋能。目前测试工程师Agent、功能安全工程师Agent已正式发布应用。除了上述专业Agent开发外，在自主工具的使用上，也将发布集成了知识库的版本，便于用户高效使用，同时实现提质增效。

(4) 研发平台与过程咨询业务

报告期内，公司继续基于功能安全、信息安全以及ASPICE软件过程定义，为国内多个客户提供过程咨询与研发平台集成服务。除了继续加深在吉利、极氪、东风、重汽、一汽体系的协同研发赋能外，也帮助部分国内零部件供应商企业，建立符合ASPICE要求的研发流程及工具链，协助通过海外OEM审核。

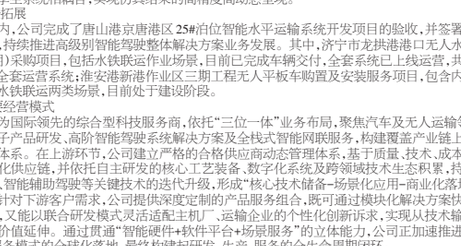
3) 高级别智能驾驶整体解决方案业务

报告期内，公司高级别智能驾驶整体解决方案业务继续坚持全要素自主研发、以商业项目拉动产品研发的方针，对以下关键技术及产品进行了迭代升级：对第三代重载自动驾驶特种载具（HAV）产品进行改款，在轻量化、节能管理、人机交互等方面改进提升，并降低制造成本；将自研4D毫米波雷达和新款计算平台HPC 2.5装车使用，提升自动驾驶硬件平台性能；针对港口场景的感知决策控制算法软件整体升级，无人驾驶的安全性和运营效率显著提高，可应对集装箱码头混流作业场景；进一步完善远程驾驶系统，基于H.265编码降低对5G网络传输带宽的要求，提升了远程接管的效率、可靠性及操作员的舒适度；云端的车队运营管理系统（OMS）功能覆盖整个运输系统的生产调度、过程控制、设备维保、软件维护、数据管理等环节，提供一站式的云端运营管理。在新签署的龙拱港二期和准安新港项目中，都包含“铁水联运”场景。车队运营管理系统和数字孪生系统新增了面向铁路货场的数据接入、任务计划、路线规划、作业控制方面的功能，使得港口智能驾驶系统的业务范围可扩展到各类铁路货场和水铁联运港口。

报告期内，公司开展与“车路云”相关的高级别智能驾驶业务，包括路侧智能感知、车路通信、交通信息平台的软硬件开发。

(1) 主要产品

公司高级别智能驾驶业务涉及的产品涵盖“车-路-网-云-图”及运营多个领域，为高效可靠运营提供全面支撑。



其中，重载自动驾驶特种载具（HAV）是高级别智能驾驶整体解决方案业务的核心产品，是无人运输系统在港口场景的载具平台。公司的第三代HAV产品集成了公司长期积累的多项优势技术及成熟产品，包括：整车电子电气架构、智能网联控制器零部件、嵌入式基础软件、自动驾驶算法、底盘控制算法、电池管理算法等；其承载能力、动力特性、能耗特性、外观效果都较上一代产品有明显提升。第三代HAV所用的大部分智能网联零部件产品（除激光雷达外）均为公司自研车规级产品，在关键零部件的深度定制开发、质量保证、供应保障、成本控制等方面，较其它高级别自动驾驶解决方案公司有明显优势。报告期内，公司对HAV产品做了轻量化改进设计、升级了智驾域控制器的算力、降低了整机制造成本，其市场竞争力明显提升。

公司继续保持云控产品的特色和优势，将上一代的智能车队管理系统（FMS）功能进一步扩充，系统涵盖智能车队的全生命周期管理，包括生产前、中、后期的车辆管理、调度和控制，还包括了非生产阶段的装备维保、软件升级、数据分析、电子档案的全部环节，成为新一代平台级产品“运营管理系统（OMS）”。公司的数字孪生产品功能和性能持续提升，增强了实体模型、机理模型建模能力，可实现集装箱码头、船舶、堆场等作业现场的实时情况呈现并同时提供生产数据BI展示。报告期内，公司针对铁路货场的作业场景，在运营管理系统和数字孪生中，补充开发了相应业务逻辑和管理功能。

公司研发的业务仿真系统可构建集装箱码头各种实体和信息物理系统的仿真模型，可进行集装箱码头生产作业过程的全数字仿真，也支持接入真实的TOS、FMS，对生产任务进行仿真验证，并可实现加速仿真。业务仿真系统具有场景编排功能，用户可采用拖拽方式对三维场景进行编排，通过模拟不同的工艺方案和参数，发掘生产提效手段。场景发布后，可以对新的码头场景进行生产过程仿真，并可与数字孪生系统相耦合，实现仿真结果的高精度高动态呈现。

(2) 市场拓展

报告期内，公司完成了唐山港京唐港区25#泊位智能水平运输系统开发项目的验收，并签署了多个项目合同，持续推进高级别智能驾驶整体解决方案业务发展。其中，济宁市龙拱港港口无人水平运输设备（三期）采购项目，包括水铁联运作业场景，目前已完成车辆交付，全套系统已上线运营，共交付6台HAV及全套运营系统；淮安港新港作业区三期工程无人平板车购置及安装服务项目，包含内河集装箱港口及水铁联运两类场景，目前处于建设阶段。

2.2 主要经营模式

公司作为国际领先的综合型科技服务商，依托“三位一体”业务布局，聚焦汽车及无人运输领域，通过整合电子产品研发、高阶智能驾驶系统解决方案及全栈式智能网联服务，构建覆盖产业链上下游的协同生态体系。在上游环节，公司建立严格的合格供应商动态管理体系，基于质量、技术、成本等多维度评估优化供应链，并依托自主研发的核心工艺装备、数字化系统及跨领域技术生态积累，持续推动智能座舱、智能辅助驾驶等关键技术的迭代升级，形成“核心技术储备-场景化应用-商业化落地”的前瞻布局。针对下游客户需求，公司提供深度定制的产品服务组合，既可通过模块化解决方案快速响应共性需求，又能以联合研发模式灵活适配主机厂、运输企业的个性化创新诉求，实现从技术输出到生态共建的价值延伸。通过贯通“智能硬件+软件平台+场景服务”的立体能力，公司正加速推进智能驾驶MaaS服务模式的全球化落地，最终构建起研发、生产、服务的全生命周期闭环。

2.3 所处行业情况

1) 行业的发展阶段、基本特点、主要技术门槛

(1) 行业发展阶段

根据中国汽车工业协会数据，2024年中国汽车产销分别完成3,128.2万辆和3,143.6万辆，同比分别增长3.7%和4.5%。连续二年突破3,000万辆大关，稳居全球第一大汽车市场。新能源汽车的市场份额持续扩大，市场渗透率超过40%，年产量首次突破1000万台。传统内燃机汽车逐渐处于劣势地位，被迫加快了新车和车载技术的换代速度。各大汽车制造商纷纷推出新款电动汽车，以满足日益严格的环保法规和消费需求。

智能辅助驾驶技术取得重大突破，车联网技术也得到广泛应用，车辆与基础设施、其他车辆之间的通信更加顺畅。共享汽车服务在城市中广泛推广，减少了个人购车的需求，推动了汽车共享经济的发展。随着AI技术的日趋成熟及高速发展，AI技术上车也成为衡量车辆智能化的一个重要标准。

(2) 基本特点

绿色环保：环保法规日益严格，汽车制造商更加注重减少碳排放，电动汽车和氢燃料电池汽车成为主流。

用户体验优先：汽车设计更加注重用户体验，高级别智能辅助驾驶成为汽车新一轮竞争的焦点；智能化座舱、个性化设置和增强现实（AR）显示等技术提升了驾驶和乘坐的舒适性。

全球化与本地化结合：全球汽车市场更加一体化，但制造商也在根据不同地区的需求进行本地化调整，以满足不同市场的特定需求，出现了较为明显的区域需求特征。

(3) 主要技术门槛

智能辅助驾驶算法：高精度地图、传感器融合和人工智能算法的优化是实现高级别智能辅助驾驶的技术难点。确保智能辅助驾驶系统在各种复杂路况下的安全性和可靠性是主要挑战，主要表现为高速NOA和城区NOA高级别功能的可用性。

软件定义汽车SOA：汽车逐渐从硬件主导转向软件定义，软件系统的开发、更新和维护成为核心竞争力，确保软件系统的安全性和稳定性是技术门槛之一。

车联网安全：随着车联网技术的普及，车辆面临更多的网络安全威胁。如何确保车辆通信和数据传输的安全性成为重要技术挑战。电池技术：电池的能量密度、充电速度和寿命仍是电动汽车发展的关键。固态电池技术的研发和商业化应用成为行业关注的焦点。

2) 公司所处的行业地位分析及其变化情况

公司作为国内汽车电子及智能辅助驾驶领域的核心企业，通过“三位一体”业务布局持续巩固行业地位，是少数实现汽车电子全链条覆盖的本土供应商。公司前视系统、车身域控产品、AR-HUD等产品市占率跻身国内前十。在智能辅助驾驶领域，公司自主研发的ADAS系统打破国际垄断，并持续进行迭代更新，全线自研的高速及城市NOA解决方案进一步强化技术壁垒。

面对市场竞争，公司通过高研发投入保持技术领先，域控制器产品已适配英伟达、TI等主流芯片平台，在车身域、动力域和底盘域的技术融合上形成先发优势。新能源领域，多合一产品研发加速推进。当前公司正着力提升智能座舱、底盘控制等增量业务的系统竞争力，通过“提效降本”策略应对行业变革，电子电气架构造配能力在集中式架构转型中展现出独特优势。

3) 报告期内新技术、新产业、新业态、新模式的发展情况和未来发展趋势

汽车EE架构的持续变迁带来了技术的革新和对行业升级的需求，物理区域控制器和SOA架构的深度应用成为新的发展方向；高阶智能辅助驾驶，尤其是高速NOA、城区NOA，成为衡量车辆智能化的标杆产品；新能源汽车的电气化程度进一步加深，电驱动总成、电控系统趋向融合，N合一产品将继续优化与集成，以应对更加严酷的竞争；国产化软件将逐步拓展其发展空间，成为新的增量市场；针对不同市场的控制器解决方案也成为竞争力的综合表现。

3、公司主要会计数据和财务指标

3.1 近3年的主要会计数据和财务指标

单位：元　币种：人民币

	2024年	2023年	本年比上年增减(%)	2022年
总资产	9,407,025,551.04	9,327,735,166.29	0.85	8,867,740,901.32
归属于上市公司股东的净资产	4,183,518,680.54	4,961,783,764.76	-15.69	5,301,116,432.70
营业收入	5,541,122,189.63	4,677,580,155.40	18.46	4,021,973,596.93
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	5,530,594,466.30	4,663,348,472.44		
归属于上市公司股东的净利润	-550,318,210.96	-217,256,574.55	不适用	235,718,347.98
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-618,400,739.73	-283,809,420.65	不适用	120,899,863.83
经营活动产生的现金流量净额	-537,534,363.71	-559,288,381.00	不适用	52,537,555.41
加权平均净资产收益率(%)	-13.22%	-4.21%	不适用	5.90
基本每股收益(元／股)	-4.78	-1.82	不适用	2.14
稀释每股收益(元／股)	-4.78	-1.82	不适用	2.14
研发投入占营业收入的比例(%)	22.36	22.88	减少0.52个百分点	16.99

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元　币种：人民币

	第一季度（1-3月份）	第二季度（4-6月份）	第三季度（7-9月份）	第四季度（10-12月份）
营业收入	889,351,090.14	1,137,650,168.23	1,519,023,265.73	1,995,097,665.53
归属于上市公司股东的净利润	-191,700,101.57	-141,675,849.50	-76,777,896.88	-140,164,363.01
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	-219,909,155.54	-167,303,567.67	-87,605,762.19	-143,582,254.33
经营活动产生的现金流量净额	-472,190,223.51	-254,323,200.76	-148,203,316.57	337,182,377.13

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

□适用　√不适用

4、股东情况

4.1 普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前10名股东情况

单位：股

截至报告期末普通股股东总数(户)					6,216		
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)					7,316		
截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数(户)					不适用		
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数(户)					不适用		
截至报告期末持有特别表决权股份的股东总数(户)					1		
年度报告披露日前上一月末持有特别表决权股份的股东总数(户)					1		
前十名股东持股情况(不含通过转融通出借股份)							
股东名称（全称）	报告期内增减	期末持股数量	比例(%)	持有有限售条件股份数量	质押、标记或冻结情况		股东性质
					股份状态	数量	
吉英存		29,483,419	24.57	29,471,499	无		境内自然人
曹旭明		13,807,449	11.51		无		境内自然人
崔文革		12,627,502	10.53		无		境内自然人
张勇	804,620	3,083,530	2.57		未知		境内自然人
北京方圆九州投资中心(有限合伙)		2,344,161	1.95	2,344,161	无		其他
张秦	-1,575,841	2,144,934	1.79		无		境内自然人
方芳	-668,602	1,962,466	1.64		无		境内自然人
北京天工山正投资中心(有限合伙)		1,935,607	1.61	1,935,607	无		其他
宁波钛铭投资管理有限公司－天津市永钛海河股权投资合伙企业(有限合伙)		1,791,111	1.49		未知		其他
北京天工信立投资中心(有限合伙)		1,772,632	1.48	1,772,632	无		其他
上述股东关联关系或一致行动的说明	吉英存为方圆九州、天工山丘、天工信立的普通合伙人和执行事务合伙人，张秦与张勇为兄弟；除上述关联关系外，公司其余前十名股东之间不存在关联关系或一致行动人关系。公司未知其余前十名无限售条件股东之间是否存在关联关系或一致行动人关系。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

存托凭证持有人情况

□适用　√不适用

截至报告期末表决权数量前十名股东情况表

√适用　□不适用

单位:股

序号	股东名称	持股数量		表决权数量	表决权比例	报告期内表决权增减	表决权受到限制的情况
		普通股	特别表决权股份				
1	吉英存	21,328,387	8,155,032	70,258,579	45.17%	-1,521,390	不适用
2	曹旭明	13,807,449		13,807,449	8.88%		不适用
3	崔文革	12,627,502		12,627,502	8.12%		不适用
4	张勇	3,083,530		3,083,530	1.98%	804,620	不适用
5	北京方圆九州投资中心（有限合伙）	2,344,161		2,344,161	1.51%		不适用
6	张秦	2,144,934		2,144,934	1.38%	-1,575,841	不适用
7	方芳	1,962,466		1,962,466	1.26%	-668,602	不适用
8	北京天工山正投资中心（有限合伙）	1,935,607		1,935,607	1.24%		不适用
9	宁波钛铭投资管理有限公司－天津市永钛海河股权投资合伙企业(有限合伙)	1,791,111		1,791,111	1.15%		不适用
10	北京天工信立投资中心（有限合伙）	1,772,632		1,772,632	1.14%		不适用
合计	/	62,797,779	8,155,032	111,727,971	/	/	/

4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用　□不适用

4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用　□不适用

4.4 报告期末公司优先股股东总数及前10名股东情况

□适用　√不适用

5、公司债券情况

□适用　√不适用

第三节 重要事项

1、公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

详见“第三节管理层讨论与分析”之“一、经营情况的讨论与分析”。

2、公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

□适用　√不适用

证券代码：688326　　证券简称：经纬恒润　　公告编号：2025-021

北京经纬恒润科技股份有限公司 关于第二届监事会第十次会议决议的公告

本公司及监事会全体成员保证公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大