

国泰君安证券股份有限公司

关于北京亿华通科技股份有限公司

2020 年度持续督导跟踪报告

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（2020 年 12 月修订）》等有关法律、法规的规定，国泰君安证券股份有限公司（以下简称“保荐机构”）作为北京亿华通科技股份有限公司（以下简称“亿华通”和“公司”）持续督导工作的保荐机构，负责亿华通上市后的持续督导工作，并出具本持续督导跟踪报告。

一、持续督导工作情况

序号	工作内容	持续督导情况
1	建立健全并有效执行持续督导工作制度，并针对具体的持续督导工作制定相应的工作计划	保荐机构已建立健全并有效执行了持续督导制度，并制定了相应的工作计划
2	根据中国证监会相关规定，在持续督导工作开始前，与上市公司或相关当事人签署持续督导协议，明确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	保荐机构已与亿华通签订相关协议，明确双方在持续督导期间的权利和义务并报上海证券交易所备案
3	通过日常沟通、定期回访、现场检查、尽职调查等方式开展持续督导工作	保荐机构通过日常沟通、不定期回访、现场检查等方式，了解亿华通业务情况，对亿华通开展了持续督导工作
4	持续督导期间，按照有关规定对上市公司违法违规事项公开发表声明的，应于披露前向上海证券交易所报告，并经上海证券交易所审核后在指定媒体上公告	本持续督导期间内，亿华通未发生按有关规定须保荐机构公开发表声明的违法违规情况
5	持续督导期间，上市公司或相关当事人出现违法违规、违背承诺等事项的，应自发现或应当发现之日起五个工作日内向上海证券交易所报告，报告内容包括上市公司或相关当事人出现违法违规、违背承诺等事项的具体情况，保荐人采取的督导措施等	本持续督导期间内，亿华通未发生违法违规或违背承诺等事项
6	督导上市公司及其董事、监事、高级管理人员遵守法律、法规、部门规章和上海证券交易所发布的业	本持续督导期间内，保荐机构督导亿华通及其董事、监事、高级

序号	工作内容	持续督导情况
	务规则及其他规范性文件，并切实履行其所做出的各项承诺	管理人员遵守法律、法规、部门规章和上海证券交易所发布的业务规则及其他规范性文件，切实履行其所做出的各项承诺
7	督导上市公司建立健全并有效执行公司治理制度，包括但不限于股东大会、董事会、监事会议事规则以及董事、监事和高级管理人员的行为规范等	保荐机构督促亿华通依照相关规定健全完善公司治理制度，并严格执行公司治理制度
8	督导上市公司建立健全并有效执行内控制度，包括但不限于财务管理制度、会计核算制度和内部审计制度，以及募集资金使用、关联交易、对外担保、对外投资、衍生品交易、对子公司的控制等重大经营决策的程序与规则等	保荐机构对亿华通的内控制度的设计、实施和有效性进行了核查，亿华通的内控制度符合相关法规要求并得到了有效执行，能够保证公司的规范运行
9	督导上市公司建立健全并有效执行信息披露制度，审阅信息披露文件及其他相关文件，并有充分理由确信上市公司向上海证券交易所提交的文件不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏	保荐机构督促亿华通严格执行信息披露制度，审阅信息披露文件及其他相关文件
10	对上市公司的信息披露文件及向中国证监会、上海证券交易所提交的其他文件进行事前审阅，对存在问题的信息披露文件及时督促公司予以更正或补充，公司不予更正或补充的，应及时向上海证券交易所报告；对上市公司的信息披露文件未进行事前审阅的，应在上市公司履行信息披露义务后五个交易日内，完成对有关文件的审阅工作，对存在问题的信息披露文件应及时督促上市公司更正或补充，上市公司不予更正或补充的，应及时向上海证券交易所报告	本持续督导期间内，保荐机构对亿华通的信息披露文件及相关文件进行了审阅，不存在应及时向上海证券交易所报告的情况
11	关注上市公司或其控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员受到中国证监会行政处罚、上海证券交易所纪律处分或者被上海证券交易所出具监管关注函的情况，并督促其完善内部控制制度，采取措施予以纠正	本持续督导期间内，亿华通及其控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员未发生该等事项
12	持续关注上市公司及控股股东、实际控制人等履行承诺的情况，上市公司及控股股东、实际控制人等未履行承诺事项的，及时向上海证券交易所报告	本持续督导期间内，亿华通及其控股股东、实际控制人不存在未履行承诺的情况
13	关注公共传媒关于上市公司的报道，及时针对市场传闻进行核查。经核查后发现上市公司存在应披露未披露的重大事项或与披露的信息与事实不符的，及时督促上市公司如实披露或予以澄清，上市公司不予披露或澄清的，应及时向上海证券交易所报告	经保荐机构核查，本持续督导期间内，亿华通不存在应及时向上海证券交易所报告的情况

序号	工作内容	持续督导情况
14	发现以下情形之一的，督促上市公司做出说明并限期改正，同时向上海证券交易所报告：（一）涉嫌违反《上市规则》等相关业务规则；（二）证券服务机构及其签名人员出具的专业意见可能存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏等违法违规情形或其他不当情形；（三）公司出现《保荐办法》第七十一条、第七十二条规定的情形；（四）公司不配合持续督导工作；（五）上海证券交易所或保荐人认为需要报告的其他情形	本持续督导期间内，亿华通未发生前述情况
15	制定对上市公司的现场检查工作计划，明确现场检查工作要求，确保现场检查质量。	保荐机构已制定了现场检查的工作计划并明确现场检查工作要求
16	上市公司出现以下情形之一的，保荐人应自知道或应当知道之日起十五日内或上海证券交易所要求的期限内，对上市公司进行专项现场检查：（一）控股股东、实际控制人或其他关联方非经营性占用上市公司资金；（二）违规为他人提供担保；（三）违规使用募集资金；（四）违规进行证券投资、套期保值业务等；（五）关联交易显失公允或未履行审批程序和信息披露义务；（六）业绩出现亏损或营业利润比上年同期下降 50%以上；（七）上海证券交易所要求的其他情形	本持续督导期间内，亿华通不存在需要专项现场检查的情形

二、保荐机构和保荐代表人发现的问题及整改情况

无。

三、重大风险事项

（一）尚未盈利的风险

报告期内公司归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为-4,036.59 万元。如果未来公司在产品开发、市场销售等方面未达预期仍将持续亏损，或将影响公司对外融资渠道，融资受到限制将影响公司日常生产经营所需的现金流，进而对公司业务拓展、研发投入、人才引进等方面造成不利影响。

（二）业绩大幅下滑或亏损的风险

受新冠疫情及燃料电池汽车示范应用政策出台时间较晚的影响，2020 年度国内燃料电池汽车产销量同比均大幅下降，全年燃料电池汽车产销累计完成

1199 辆和 1177 辆，同比分别下降 57.5%和 56.8%。报告期内归属于上市公司股东的净利润为-2,252.36 万元，同比下降 135.24%，本期业绩大幅下降主要系去年同期因丧失原控股公司张家口海珀尔控制权确认了 6,345.82 万元投资收益及本期对申龙客车加大单项计提坏账损失比例所致。面对上述影响公司管理层采取措施积极应对，公司研发、生产及销售等各项业务基本保持了稳定，报告期内公司实现营业收入 57,229.29 万元，与全年同期基本持平。如未来宏观环境转变未达预期导致市场需求持续下滑，或行业竞争进一步加剧，且公司未能采取有效应对措施以保持产品技术领先优势及产品市场份额，将对公司经营业绩产生较大不利影响。

（三）核心竞争力风险

1、技术升级导致的产品迭代风险

随着氢燃料电池行业近年来的快速发展，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，公司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，公司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，公司技术进步能否紧跟或超越国际领先企业，维持或提升现有竞争力亦存在一定的不确定性。公司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、研发失败或产品未能满足客户需求的风险

报告期内公司研发投入 126,032,598.95 元，占营业收入的比例为 22.02%，为满足客户及市场的需求，公司持续投入研发以期形成满足客户需求的产品，公司持续开展的研发活动面临着技术迭代、行业技术路线变化等风险。如果公司的研发活动成果失败或不及预期，公司的产品将无法满足客户需求、获得客户认同，进而对公司的持续经营产生不利影响。

（四）经营风险

1、客户集中度较高的风险

我国燃料电池汽车目前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，公司的业务规模与成熟汽车零部件产业相比较小，导

致公司现阶段客户数量较少、客户集中度较高，公司目前主要客户为北汽福田、吉利等整车厂商。如果目前主要客户业务拓展不利或者公司无法继续深入开拓新客户或新市场，则可能会影响公司的独立持续经营能力。

2、毛利率下滑的风险

公司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。因此公司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，公司预计无法持续保持较高的产品定价和盈利空间。

3、收入集中与业绩季节性波动的风险

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。公司的产品销售主要集中在每年的下半年，前期主要与各大整车客户按照政策要求和市场需求进行车型匹配、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；后期主要落实物料准备、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。

（五）行业风险

1、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，当前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。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，导致当前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。

2、燃料电池汽车产业补贴政策风险

目前公司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。2020 年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。如果公司现有布局的氢能重点城市未能入选示范城市，或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，将会对公司的燃料电池发动机系统业务产生不利影响。

（六）宏观环境风险

2020 年初以来，国内外先后爆发的新型冠状病毒疫情使各行各业均遭受了不同程度的影响，目前国内疫情形势好转，公司生产经营逐步实现正常化。随着疫苗的研制成功，国内的经济形势进一步稳定向好，但全球疫情防控形势仍不容乐观，有常态化防控的趋势，总体来看，新型冠状病毒疫情短期内难以消除，未来一段时间仍将影响全球宏观经济走势及企业经营。如疫情持续扩散，则可能对公司所处的燃料电池汽车行业及公司的经营发展产生一定不利影响。

（七）其他重大风险

1、应收账款无法及时回收的风险

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，导致公司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 年左右或者更长。公司的收款进度普遍取决于客户自身的资金状况，如果公司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，公司收款不稳定的情况将持续存在，可能导致公司存在应收账款无法及时回收甚至损失的风险。

2、客户信用下降导致计提大额坏账损失的风险

2019 年公司客户申龙客车母公司东旭光电发布公告称公司由于短期流动性困难导致发行的中期票据未能如期兑付,若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其对公司的回款,基于谨慎性考虑,公司于 2019 年末对申龙客车的应收款项单独计提了坏账损失。截至报告期末公司对申龙客车应收款项余额为 29,008.06 万元,基于申龙客车回款情况及东旭光电信用债券违约风险事件仍未出现实质性改善,基于谨慎考虑公司 2020 年底提高了对申龙客车的坏账计提比例,报告期末申龙客车应收款项已计提的坏账准备余额为 11,603.22 万元,2020 年对其计提坏账损失 6,918.75 万元。如果东旭光电信用风险未来得不到改善,公司对申龙客车的应收款项可能存在无法全额回收的风险。

3、经营性现金流持续为负的风险

公司经营性现金流持续为负,主要是因为随着公司营业收入规模的快速扩张,应收账款和存货规模快速增长占用了大量营运资金。公司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公司营运资金不足。公司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,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,则公司存在现金流持续为负导致营运资金不足的风险。

四、重大违规事项

2020 年度,公司不存在重大违规事项。

五、主要财务指标的变动及合理性

2020 年度,公司主要会计数据及财务指标如下所示:

(一) 主要会计数据

单位:人民币元

项目	2020 年度	2019 年度	变动幅度
营业收入	572,292,866.35	553,620,001.04	3.37%
归属于上市公司股东的净利润	-22,523,579.28	63,916,457.39	-135.24%

项目	2020 年度	2019 年度	变动幅度
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-40,365,873.39	-14,109,937.49	-
经营活动产生的现金流量净额	-229,504,338.60	-169,969,745.85	-
项目	2020 年末	2019 年末	变动幅度
归属于上市公司股东的净资产	2,274,344,154.84	1,054,923,729.19	115.59%
总资产	3,047,509,571.48	1,683,460,525.12	81.03%

(二) 主要财务指标

项目	2020 年度	2019 年度	变动情况
基本每股收益 (元/股)	-0.38	1.25	-130.40%
稀释每股收益 (元/股)	-0.38	1.25	-130.40%
扣除非经常性损益后的基本每股收益 (元/股)	-0.69	-0.28	-
加权平均净资产收益率	-1.54%	6.74%	减少 8.28 个百分点
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率	-2.76%	-1.49%	减少 1.27 个百分点
研发投入占营业收入的比例	22.02%	23.34%	减少 1.32 个百分点

(三) 主要会计数据和财务指标的说明

1、报告期内归属于上市公司股东的净利润同比减少 135.24%，主要系去年同期因丧失原控股公司张家口海珀尔控制权确认相关投资收益，以及本期对申龙客车应收账款提高坏账损失计提比例所致；

2、报告期末归属于上市公司股东的净资产同比增加 115.59%，总资产同比增加 81.03%，主要系报告期内公司首次公开发行股票募集资金增加；

3、报告期内基本每股收益同比减少 130.40%，加权平均净资产收益率同比减少 8.28 个百分点，主要系净利润同比减少所致。

4、报告期内经营活动产生的现金流量净额为-229,504,338.60 元，同比减少 59,534,592.75 元，主要系受新冠疫情及报告期内燃料电池汽车市场产销量整体下滑的影响，公司部分客户销售回款情况不及预期所致。

六、核心竞争力的变化情况

公司始终将研发与技术创新置于公司可持续发展的重要位置,报告期内公司通过持续加大研发投入、引进研发人才,不断完善研发管理体系等方式保持核心竞争力。

目前公司已形成“电-电混合动力系统匹配与控制技术”、“长寿命燃料电池系统控制技术”、“高可靠燃料电池系统故障诊断及容错控制技术”、“燃料电池低温快速启动技术”、“高功率密度燃料电池系统集成技术”、“高效率燃料电池余热利用技术”、“高安全车载氢系统集成与控制技术”、“高功率密度燃料电池电堆设计及集成技术”、“高可靠燃料电池专用 DC/DC 设计技术”及“测试评价技术”等多项核心技术。

2020 年度,公司核心竞争力未发生不利变化。

七、研发支出变化及研发进展

(一) 研发投入情况表

单位:元

项目	本年度	上年度	变化幅度
费用化研发投入	74,671,233.06	83,901,867.09	-11.00%
资本化研发投入	51,361,365.89	45,334,712.57	13.29%
研发投入合计	126,032,598.95	129,236,579.66	-2.48%
研发投入总额占营业收入比例	22.02%	23.34%	减少 1.32 个百分点
研发投入资本化的比重	40.75%	35.08%	增加 5.67 个百分点

(二) 研发进展

序号	项目	进展或阶段性成果	具体应用前景
1	面向冬奥的燃料电池发动机研发项目	适配冬奥会 9 米大巴的发动机系统已开发完成	2022 年北京/张家口冬奥会燃料电池大巴
2	电堆系列产品开发	已完成匹配 40/60 发动机的电堆产品的优化开发,匹配 50/80 发动机的电堆已完成开发并投入生产	装载于各类发动机系统,主要应用于物流车、大中小各类客车、乘用车等

3	国产系列燃料电池发动机系统研发	已完成 40/60 发动机优化开发,50/80 已完成开发并投入生产	开发适用于不同车型的燃料电池发动机,满足轿车、商用车、物流车等不同应用需求
4	研发国产系列化质子交换膜燃料电池发动机系统智能型测试装备	已完成设计及样机开发,相关知识产权申请已提交,等待结题验收	适合测试 30kW、60kW 燃料电池发动机系统的智能测试设备
5	公路客车大功率燃料电池发动机研发	已完成课题任务大功率电堆及燃料电池发动机系统的开发	大功率燃料电池公路客车(城际高速)
6	面向冬奥-30°C环境下燃料电池系统快速冷启动关键技术研究与应用低温冷启动	已完成产品配置清单及项目开发书,完成相关部件设计及开发	燃料电池客车的开发应用
7	燃料电池重型商用车液氢动力系统平台关键技术研究 and 系列化车型应用	已完成燃料电池系统、大容量液氢系统、大功率轮毂电机驱动系统和底盘研制,目前已装入 35 吨载货级卡车并已开展样车测试	中重型商用车(80kW 燃料电池发动机适用于 35 吨级载货车/160kW 燃料电池发动机适用于高速长程 49 吨级牵引车)
8	长寿命高可靠燃料电池系统开发	已完成燃料电池系统长寿命、高可靠性、环境适应性的研究开发,系统功率、质量功率密度达到任务指标水平	寿命超过 12,000 小时、长度超过 12 米的燃料电池公交车
9	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	目前燃料电池车辆正在进行示范运营,平均运营里程已达 3 万公里	验证燃料电池汽车(包括公交车、团体通勤车、物流车等)的环境适应性、耐久性、经济性、安全性,相关数据和经验将为 2022 冬奥会、京津冀地区燃料电池批量运行奠定基础
10	燃料电池零部件开发	完成温控、水泵及空压机测试台搭建,DC 部件优化第三方验证	燃料电池发动机电堆/系统
11	燃料电池增程轿车动力系统及其控制关键技术研究	完成燃料电池系统,额定功率 50kW,可实现-30°C低温启动;已完成整车布置	燃料电池乘用车
12	公路客车大容量车载氢系统研发和快速加氢技术研究	已完成设计及样机开发,编制完成快速加氢标准	大容量 70MPa 高压车载储氢系统应用于长续航里程燃料电池车辆(如城际客车);快速加氢技术应用于加氢站(70MPa)
13	大功率氢燃料电池客车的研究与应用	已完成系统及关键部件测试	燃料电池客车的开发应用

14	燃料电池专用测试设备开发	已完成测试台控制软件开发，完成5kw燃料电池测试台研制	燃料电池发动机电堆/系统
15	国际与国内先进燃料电池动力系统对比测试及可靠性研究	已完成测试平台搭建，完成低温适应性测试，形成4项知识产权	标准化燃料电池测试体系
16	氢能研究及示范应用	已完成部分数据采集、监控系统架构研究，编制完成生产运营管理方案	制氢厂、加氢站运营
17	自主大功率燃料电池批量化研制	已完成BOP系统关键零部件匹配及选型	公交车、公路客车以及物流车
18	氢燃料电池技术创新中心	已完成长寿命高功率燃料电池系统集成及控制关键技术的研究；完成发动机产品研制，申请知识产权15项，参与制修订标准1项	燃料电池发动机电堆/系统
19	燃料电池电堆及系统一站式分析测试服务平台	已完成CANS资质认可及数据计算分析可视化平台建设	燃料电池发动机电堆

八、新增业务进展是否与前期信息披露一致

不适用。

九、募集资金的使用情况及是否合规

截至2020年12月31日，亿华通募集资金实际使用及结余情况如下：

项目	金额（万元）
募集资金净额	122,466.93
减：本年度募集资金投资项目投入总额	45,771.74
加：本年度利息收入（扣除手续费）	767.62
尚未支付的发行费用	580.28
募集资金专项账户期末结余金额	78,043.09

截至2020年12月31日，亿华通的募集资金专户存储情况如下：

账号主体	银行名称	账号	截止日余额（元）
亿华通动力	招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行	110932602710803	2,105,950.42

	中信银行股份有限公司石家庄分行	8111801012400748337	21,126,536.26
亿华通	广发银行股份有限公司北京东四环支行	9550880056427900396	111,290,074.40
	中国建设银行股份有限公司北京清华园支行	11050163560000002506	134,462.38
	宁波银行股份有限公司北京分行	77010122001178524	94,841,641.01
	招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行	110922482210204	549,838,790.80
成都亿华通动力	招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行	110942835910201	1,093,451.05
	合计		780,430,906.32

截至 2020 年 12 月 31 日，亿华通募集资金的存放与使用情况符合《上市公司监管指引第 2 号—上市公司募集资金管理和使用的监管要求》、《上海证券交易所上市公司募集资金管理办法（2013 年修订）》等规范性文件的要求，公司对募集资金进行专户存储和专项使用并及时履行相关信息披露义务，不存在违规使用募集资金和损害股东利益的情形。

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

（一）直接持股情况

截至 2020 年 12 月 31 日，公司控股股东、实际控制人及董事、监事和高级管理人员直接持股情况如下：

姓名	身份/职务	持股数量（股）	持股比例
张国强	控股股东、实际控制人、董事长、总经理	13,264,430	18.81%
张禾	董事、副总经理	2,000,000	2.84%
宋海英	董事、副总经理、财务负责人	937,444	1.33%
吴勇	董事		
滕人杰	董事		
方建一	独立董事		
张进华	独立董事		
刘小诗	独立董事		

姓名	身份/职务	持股数量（股）	持股比例
戴东哲	监事会主席	144,444	
邱庆	监事		
周鹏飞	监事	1,000,000	1.42%
于民	副总经理	222,222	
Nengyou Jia (贾能铀)	副总经理		
康智	董事会秘书	155,554	
合计		17,724,094	

（二）首次公开发行战略配售情况

公司部分高级管理人员通过设立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（简称“亿华通 1 号资管计划”）参与公司首次公开发行战略配售。截至 2020 年 12 月 31 日，亿华通 1 号资管计划持有公司 778,884 股股份，占公司总股本的 1.10%，公司高级管理人员持有该资管计划份额的情况如下：

姓名	身份/职务	持有份额占比
张国强	控股股东、实际控制人、董事长、总经理	28.67%
张禾	董事、副总经理	
宋海英	董事、副总经理、财务负责人	8.00%
吴勇	董事	
滕人杰	董事	
方建一	独立董事	
张进华	独立董事	
刘小诗	独立董事	
戴东哲	监事会主席	1.67%
邱庆	监事	
周鹏飞	监事	8.33%
于民	副总经理	1.67%
Nengyou Jia（贾能铀）	副总经理	
康智	董事会秘书	1.75%

姓名	身份/职务	持有份额占比
合计		50.18%

（三）质押冻结及减持情况

截至 2020 年 12 月 31 日，公司控股股东、实际控制人和董事、监事和高级管理人员持有的股份均不存在质押、冻结及减持的情形。

十一、上海证券交易所或保荐机构认为应当发表意见的其他事项

无。

（本页无正文，为《国泰君安证券股份有限公司关于北京亿华通科技股份有限公司 2020 年度持续督导跟踪报告》之签字盖章页）

保荐代表人： 
杨志杰


徐 振



国泰君安证券股份有限公司

2021 年 5 月 13 日