

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

2021 年半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，并出具本持续督导半年度跟踪报告。

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《持续督导协议》，该协议明确了双方在持续督导期间的权利和义务
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，持续关注亿华通经营及信息披露情况
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	2021 年上半年，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	2021 年上半年，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	2021 年上半年，亿华通及其董事、监事、高级管理人员不存在违法违规或违背承诺的情况

序号	工作内容	持续督导情况
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	亿华通已建立并严格执行信息披露制度，经核查，其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
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	2021 年上半年，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	2021 年上半年，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	2021 年上半年，亿华通不存在应及时向上海证券交易所报告的情况
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	2021 年上半年，亿华通未发生该等情况

序号	工作内容	持续督导情况
	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	
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，确保现场检查工作质量。	保荐机构已制定了现场检查的工作计划，明确了现场检查的工作要求
16	上市公司出现下列情形之一的，保荐机构、保荐代表人应当自知道或者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）存在重大财务造假嫌疑；（二）控股股东、实际控制人、董事、监事或者高级管理人员涉嫌侵占上市公司利益；（三）可能存在重大违规担保；（四）资金往来或者现金流存在重大异常；（五）本所或者保荐机构认为应当进行现场核查的其他事项。	2021 年上半年，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-1,973.80 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）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 and 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、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究投入和市场推广，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，公司面临的市场竞争日趋激烈。如果公司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。

3、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 79,168,491.71 元，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，公司持续开展的研究活动面临着技术迭代、行业技术路线变化等风险。如果公司的研究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。

（三）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究与生产，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、产品质量和安全风险

产品质量和安全问题是汽车行业面临的重要经营风险之一，汽车行业的产品质量和安全标准主要包括汽车和零部件的技术规范、最低保修要求和汽车召回规定等。近年来国家对汽车行业的产品质量和安全的法规及技术标准日趋严格，尤其是纯电动汽车安全事故频发引起市场关注。

公司主营燃料电池发动机系统被广泛应用于公共交通等领域，且发动机系统作为燃料电池汽车的核心组成部分，关系着整车运行的安全性。由于氢气本身的具有易燃易爆、扩散速度快等物理化学特性，亦使得公众对燃料电池汽车的安全性普遍存在顾虑。氢安全体系包括氢泄露与扩散燃烧、材料与氢的相容性、不同形式的储氢系统以及受限空间内氢监测等领域。标准化是提升燃料电池产品质量的基础，目前我国燃料电池和氢能标准体系正在逐步完善，随着行业的迅速发展还将不断加快更新，从而提升行业管理水平和产品竞争力。

若未来公司不能适应国家质量标准的变化，不能严格控制外购核心零部件的产品质量，或是由于自身的设计、生产和工艺导致出现质量瑕疵甚至引发安全隐患，公司将可能面临行政处罚、诉讼赔偿以及负面舆论影响，对公司的品牌声誉和经营业绩产生不利影响。

4、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。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。

（四）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。

（五）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，公司对申龙客车的应收款项单独计提了坏账损失。如果东旭光电信用风险未来得不到改善，公司将继续加大对其计提坏账损失的比例，且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。

4、质保金计提比例存在调整的风险

燃料电池发动机的构成与传统内燃机相似，是由大量工程化零部件高度集成的发动机系统，其质保责任主要是对其中检测出现故障的部分零部件进行更换。燃料电池产业处于产业化初期，没有成熟的经验比例可以参考，因此公司质保金政策参照传统内燃机的一般计提比例确定，即按照发动机系统及其他为满足客户需求提供质量保证的零部件收入的 1.5% 计提预计负债。

公司 2016 年开始小批量生产和销售，已销售的发动机系统尚未经历完整的质保周期，目前公司质保金的实际支出水平尚不稳定。随着技术水平不断提升，产业化程度加快升级、客户对产品使用逐渐成熟以及零部件供应链逐步成熟，公司将随着可观察维修数据的逐步积累到位，而重新评估质保金的计提比例。因此，预计随着燃料电池技术的不断成熟与产业化，其全生命周期质保支出存在一定的不确定性，公司质保金计提比例存在进一步调整的风险，将可能影响公司未来的经营业绩。

5、研发费用资本化会计政策相关风险

根据公司研发活动相关会计政策，公司报告期内资本化的研发项目，大部分为课题研究任务，公司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，因此公司的研发活动中承接了数量较多的课题研究任务。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2021年6月30日，公司开发支出余额105,903,785.48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，未来公司开发支出可能因此存在减值的风险。

四、重大违规事项

2021年上半年，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

2021年上半年，公司主要财务数据及指标如下所示：

（一）主要财务数据

项目	2021年上半年	上年同期	变动幅度
营业收入（元）	117,773,713.46	25,204,143.34	367.28%
归属于上市公司股东的净利润（元）	-17,453,108.24	-63,507,669.48	-
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润（元）	-19,738,012.39	-64,208,387.90	-
经营活动产生的现金流量净额（元）	-106,972,292.41	-103,831,160.64	-
项目	2021年6月末	上年度末	变动幅度
归属于上市公司股东的净资产（元）	2,249,487,176.32	2,274,344,154.84	-1.09%
总资产（元）	2,990,163,495.78	3,047,509,571.48	-1.88%

（二）主要财务指标

项目	2021年上半年	上年同期	变动情况
基本每股收益（元/股）	-0.25	-1.20	-

项目	2021 年上半年	上年同期	变动情况
稀释每股收益（元/股）	-0.25	-1.20	-
扣除非经常性损益后的基本每股收益（元/股）	-0.28	-1.21	-
加权平均净资产收益率（%）	-0.77	-6.17	增加 5.40 个百分点
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率（%）	-0.87	-6.24	增加 5.37 个百分点
研发投入占营业收入的比例（%）	67.22	144.25	减少 77.03 个百分点

（三）主要会计数据和财务指标的说明

1、报告期内公司营业收入同比增加 367.28%，主要得益于氢燃料电池行业的发展及“以奖代补”政策的影响，报告期内公司实现批量销售订单的交付。

2、归属于上市公司股东的净利润及归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润同比大幅上涨，主要系报告期内营业收入的增长贡献经营利润及去年同期计提了申龙客车的坏账损失。

3、报告期末归属于上市公司股东的净资产同比减少 1.09%，总资产同比减少 1.88%，主要系报告期内公司净利润为负所致。

4、报告期内基本每股收益同比增加 0.95 元/股，加权平均净资产收益率同比增加 5.4 个百分点，主要系净利润同比增加所致。

5、报告期内经营活动产生的现金流量净额与去年同期基本持平，研发投入占营业收入的比例同比减少 77.03 个百分点，主要系报告期内营业收入同比大幅增长导致比例计算基数较大所致，报告期内公司持续加大研发投入，从研发投入金额来看，报告期内公司研发投入 79,168,491.71 元，同比增长 117.75%。

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。

2021 年上半年，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	35,431,046.12	28,231,481.19	25.50%
资本化研发投入	43,737,445.59	8,125,293.61	438.29%
研发投入合计	79,168,491.71	36,356,774.80	117.75%
研发投入总额占营业收入比例	67.22%	144.25%	-77.03%
研发投入资本化的比重	55.25%	22.35%	32.90%

（二）研发进展

序号	项目名称	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，12 米大巴的发动机系统已基本完成测试工作	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	完成匹配 80pro/120 发动机系统电堆的 A 样开发，已基本完成模压板开发	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、重卡、乘用车等
3	国产系列燃料电池发动机系统研发	完成 80pro/120 发动机系统的产品定型，完成 J80 系统 A 样的设计定型	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、重卡等不同应用需求
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	完成设计及样机开发、相关知识产权申请，课题任务指标均已完成，财务、技术验收均已通过	适合测试 30kW、60kW 燃料电池发动机系统的智能测试设备

序号	项目名称	进展或阶段性成果	具体应用前景
5	公路客车大功率燃料电池发动机研发	完成课题任务大功率电堆及燃料电池发动机系统的开发,已完成财务、技术验收	大功率燃料电池公路客车(城际高速)
6	面向冬奥-30℃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	完成发动机系统台架测试,准备进行装车路试	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	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,完成装车和静态调试	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	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,已完成财务、技术验收	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	40 辆燃料电池车辆已完成示范运营工作,相关财务技术验收工作已完成	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、空压机测试台及引射器测试台的搭建,完成引射器及 DC 部件的开发	燃料电池发电机电堆/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	完成燃料电池系统开发及装车,额定功率 50kW,可实现-30℃低温启动;课题任务指标均已达到,已完成财务、技术验收	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	已完成氢系统开发及速加氢标准的编制,课题任务指标均已达到,已完成财务验收	大容量 70MPa 高压车载储氢系统应用于长续驶里程燃料电池车辆(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	完成系统及关键部件的开发,课题任务指标均已达到	燃料电池客车的开发应用
14	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	完成燃料电池性能测试评价方法与体系,完成燃料电池动力系统性能试验技术规范,课题任务指标均已达到,已完成财务验收	标准化燃料电池测试体系

序号	项目名称	进展或阶段性成果	具体应用前景
15	氢能研究及示范应用	完成氢能相关监控、故障诊断和安全保护技术开发;配合项目组完成设备调试和试运营期间运维管理	制氢厂、加氢站运营
16	自主大功率燃料电池批量化研制	完成发动机 BOP 系统关键零部件选型与开发;完成相关子系统等控制算法开发	公交车、公路客车以及物流车
17	氢燃料电池技术创新中心	完成相关发动机系统集成及控制技术的研究及产品研制;完成专业化平台的搭建,相关专利申请及标准修订均已完成,课题任务指标均已达到,已通过科委验收	燃料电池发动机电堆/系统
18	燃料电池电堆及系统一站式分析测试服务平台	完成 CANS 资质认可及数据计算分析可视化平台建设,课题任务指标均已达到,目前正进行财务验收	燃料电池发动机电堆
19	120KW 高性能小型化燃料电池发电系统	完成项目设计开发书、电堆测试及 BOP 系统散测	公交车、公路客车、渣土车以及重卡
20	70MPa 高压车载储氢系统关键技术与产业化示范	完成 70MPa 氢系统工程化设计及项目总体方案论证	搭载 70MPa 氢系统的乘用车、商用车、有轨电动机车以及工业车辆等
21	车用质子交换膜燃料电池堆多尺度模拟方法及测试	完成初版电池堆设计参数及操作参数的提供	燃料电池发动机系统
22	冬奥服务场景下高性能氢燃料客车研发	完成 BOP 系统关键零部件匹配、选型与开发;完成相关子系统等控制算法开发,正在开展站车通讯测试	城际公路客车
23	高性能全氟质子膜在燃料电池中的应用研究	完成质子膜电导率测试工装设计及透气率测试方案设计	燃料电池单电池和短堆
24	供氢系统和燃料电池匹配性测试	完成与液氢储供系统匹配的发动机系统设计开发、相关子系统等控制算法的开发	长途重载商用车
25	空压机、增湿器燃料电池核心零部件关键技术	完成与空压机、增湿器匹配的发动机测试环境搭建	燃料电池发动机系统

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

（一）募集资金使用及结余情况

截至 2021 年 6 月 30 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：募投项目支出	62,814.08
其中：2020 年募投项目支出	45,771.74
2021 年募投项目支出	17,042.34
加：利息收入扣除手续费	1,382.60
其中：2020 年利息收入扣除手续费	767.62
2021 年利息收入扣除手续费	614.98
2021 年 6 月 30 日募集资金余额	61,035.44
其中：2021 年 6 月 30 日现金管理余额	31,214.06

（二）募集资金存储情况

根据上市公司募集资金管理相关法规及公司《募集资金专项存储及使用管理制度》，公司对募集资金实行专户存储，专款专用。公司已与保荐机构国泰君安证券股份有限公司、存放募集资金的商业银行签署了募集资金三方监管协议。

截至 2021 年 6 月 30 日，公司募集资金专户存储情况如下：

单位：元

账户主体	银行名称	账号	账户余额
亿华通	广发银行股份有限公司北京东四环支行	9550880056427900396	27,110,942.06
	中国建设银行股份有限公司北京清华园支行	11050163560000002506	134,895.43
	宁波银行股份有限公司北京分行	77010122001178524	64,079,855.25
	招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行	110922482210204	190,808,700.57
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	4,364.49

账户主体	银行名称	账号	账户余额
	中信银行股份有限公司石家庄分行	8111801012400748337	16,084,592.76
成都亿华通	招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行	110942835910201	10.30
合计			298,223,360.86

注：招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行（账号 110922482210204）专户余额中包含大额存单产生的利息收入 9,525.00 元。

（三）闲置募集资金用于现金管理的情况

亿华通于 2020 年 10 月 16 日分别召开第二届董事会第十六次会议、第二届监事会第九次会议，审议通过关于《使用部分暂时闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司使用额度不超过人民币 100,000 万元的暂时闲置募集资金进行现金管理，在上述额度范围内，资金可以循环滚动使用，使用期限自公司董事会审议通过之日起 12 个月内有效，闲置募集资金现金管理到期后归还至募集资金专户。

截至 2021 年 6 月 30 日，亿华通闲置募集资金用于现金管理的情况如下：

受托方	产品类型	投资金额 (万元)	投资收益 (万元)
宁波银行股份有限公司北京分行	定期存款	30,000.00	213.11
招商银行股份有限公司北京分行世纪城支行	大额存单	1,000.00	0.95
合计		31,000.00	214.06

（四）募集资金投资项目先期投入及置换情况

亿华通于 2021 年 1 月 28 日分别开第二届董事会第十九次会议、第二届监事会第十一次会议，审议通过《关于使用募集资金置换预先投入募投项目的自筹资金及已支付发行费用的议案》，同意使用募集资金人民币 3,818.94 万元置换预先投入募投项目的自筹资金，使用募集资金人民币 580.28 万元置换已支付发行费用的自筹资金。截至 2021 年 6 月 30 日，亿华通已完成对预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金的置换。

（五）闲置募集资金暂时补充流动资金情况

亿华通于 2021 年 4 月 28 日分别召开第二届董事会第二十一次会议、第二届监事会第十二次会议，审议通过《关于使用部分闲置募集资金暂时补充流动资金的议案》，同意公司在确保不影响募集资金投资项目实施及募集资金使用的情况下，使用最高额度不超过人民币 50,000 万元的闲置募集资金暂时补充流动资金，使用期限为自公司董事会审议通过之日起不超过 12 个月。截至 2021 年 6 月 30 日，亿华通尚不存在使用闲置募集资金暂时补充流动资金的情况。

综上，截至 2021 年 6 月 30 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 2021 年 6 月 30 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		
戴东哲	监事会主席	144,444	0.20%
邱庆	监事		

姓名	身份/职务	持股数量（股）	持股比例
周鹏飞	监事	1,000,000	1.42%
于民	副总经理	222,222	0.32%
NengyouJia （贾能铀）	副总经理		
康智	董事会秘书	155,554	0.22%
合计		17,724,094	25.14%

（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，亿华通 1 号资管计划实际获配股数为 778,884 股，占公司总股本的 1.10%。截至 2021 年 6 月 30 日，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%
NengyouJia（贾能铀）	副总经理	
康智	董事会秘书	1.75%
合计		50.18%

（三）质押冻结及减持情况

截至 2021 年 6 月 30 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 2021 年半年度持续督导跟踪报告》之签章页）

保荐代表人： 明亚飞
明亚飞

杨扬
杨 扬



国泰君安证券股份有限公司

2021 年 8 月 30 日