

股票简称：多伦科技

股票代码：603528



**多伦科技股份有限公司  
与  
天风证券股份有限公司  
关于  
公开发行可转换公司债券申请文件  
反馈意见的回复（修订稿）**

**保荐机构（主承销商）**



**二〇二〇年七月**

## 中国证券监督管理委员会：

贵会于 2020 年 6 月 15 日出具的《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》（201071 号）已收悉，多伦科技股份有限公司（以下简称“多伦科技”“发行人”或“申请人”）已会同天风证券股份有限公司（以下简称“天风证券”或“保荐机构”）、北京市隆安律师事务所（以下简称“隆安律师”或“律师”）、天衡会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“天衡会计师”或“会计师”）对反馈意见的有关事项进行了认真核查与落实，现就相关问题做以下回复说明。

### 注：

一、如无特别说明，本回复报告中的简称或名词释义与募集说明书中的相同。

二、本回复报告中的字体代表以下含义：

<b>黑体（加粗）</b>	<b>反馈意见所列的问题</b>
宋体（不加粗）	对反馈意见所列问题的回复
<b>宋体（加粗）</b>	<b>保荐机构核查意见</b>
<b>楷体（加粗）</b>	<b>对募集说明书的修改</b>

# 目 录

问题一.....	3
问题二.....	40
问题三.....	52
问题四.....	63
问题五.....	68
问题六.....	77
问题七.....	86
问题八.....	90

## 问题一

申请人本次发行拟募集资金 6.4 亿元，用于品牌连锁机动车检测站建设项目和“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目。请申请人补充说明：（1）本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程，各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入。（2）本次募投项目的资金使用和项目建设的进度安排，本次募集资金是否包含本次发行相关董事会决议日前已投入资金。（3）品牌连锁机动车检测站建设项目运营模式，公司进入该业务领域的优势与不足，公司是否具备开展相关业务的技术、人员、市场储备等。（4）品牌连锁机动车检测站建设项目选址安排的考虑因素，场地获取方式，是否已明确实施场地并签订协议或意向性协议，若尚未签订的后续场地获取是否存在重大不确定性风险。（5）结合可比项目单位投资金额情况，说明检测站项目投资规模的合理性。（6）结合市场空间、行业竞争情况、可比公司经营情况等，说明新增检测能力规模的合理性，是否存在大规模检测能力闲置的风险。（7）“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目实现的主要功能，结合现有相关业务开展情况说明建设的必要性、合理性。（8）募投项目预计效益测算依据、测算过程，结合公司相关业务毛利率情况说明效益测算的谨慎性、合理性。

请保荐机构发表核查意见。

回复：

**一、本次募投项目具体投资数额安排明细，投资数额的测算依据和测算过程，各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入**

本次发行的可转债募集资金总额不超过 64,000.00 万元（含），扣除发行费用后，募集资金将用于以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目总投资	本次募集资金拟投入金额
1	品牌连锁机动车检测站建设项目	63,994.08	54,000.00
2	“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目	10,000.00	10,000.00

序号	项目名称	项目总投资	本次募集资金拟投入金额
	合计	73,994.08	64,000.00

### (一) 品牌连锁机动车检测站建设项目

#### 1、具体投资数额安排明细

该项目总投资金额为 63,994.08 万元，其中资本性支出 51,192.62 万元，占项目总投资的 80.00%。发行人拟将可转债募集资金 54,000.00 万元投入本项目，用于资本性支出 51,192.62 万元，占比 94.80%，用于铺底流动资金 2,807.38 万元，占比 5.20%。该项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	项目	投资金额	资本性支出金额	拟使用募集资金金额
1	建筑工程费	26,808.15	26,808.15	26,808.15
2	设备购置费	22,866.87	22,866.87	22,866.87
3	安装工程费	1,995.96	-	-
4	工程建设其它费用	3,790.05	1,517.60	1,517.60
5	预备费	2,773.05	-	-
6	铺底流动资金	5,760.00	-	2,807.38
	合计	63,994.08	51,192.62	54,000.00

2、投资数额的测算依据和测算过程，各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入

发行人拟在全国重点城市开展 80 家机动车检测站（以下简称“检测站”）的建设与运营，其中小型机动车检测站（以下简称“小站”）64 家，大型机动车检测站（以下简称“大站”）16 家。小站的站点规模与检测能力较小，可为小型机动车辆提供检测服务；大站的站点规模与检测能力较大，除小型机动车外，大站还可为大中型机动车提供检测服务。

同时，为提升车检业务经营管理效率，使全国各地车检站能够在总部管控下实现品牌化、标准化、规范化、统一化的连锁经营模式，发行人拟建设机动车智慧检测大数据中心，对旗下检测站进行联网管理，实现各个检测站之间的数据共享，推动检测服务的持续改进。

(1) 投资数额的测算依据和测算过程，各项投资是否为资本性支出，是否以募集资金投入

站点类型	序号	支出类别	单站金额(万元)	建站数量	合计金额(万元)	是否属于资本性支出	是否用募集资金投入
小站	1	建筑工程费	272.20	64	17,420.60	是	是
	2	设备购置费					
	2.1	车检设备购置费	146.60	64	9,382.40	是	是
	2.2	全自动检测系统	30.00	64	1,920.00	是	是
	2.3	检测登记收费系统	20.00	64	1,280.00	是	是
	3	安装工程费	14.66	64	938.24	否	否
	4	工程建设其他费用					
	4.1	办公及生活家具费	3.00	64	192.00	是	是
	4.2	职工培训费	4.00	64	256.00	否	否
	4.3	联合试运转费	2.90	64	185.36	否	否
	4.4	建设单位管理费	2.42	64	154.71	否	否
	4.5	项目前期及勘察设计费	5.80	64	371.29	否	否
	4.6	建设单位临时设施费	0.54	64	34.84	否	否
	4.7	工程监理、质监、安监费	2.90	64	185.65	否	否
		<b>小计</b>	<b>505.02</b>	<b>64</b>	<b>32,321.09</b>		
大站	1	建筑工程费	530.15	16	8,482.35	是	是
	2	设备购置费					
	2.1	车检设备购置费	251.30	16	4,020.80	是	是
	2.2	全自动检测系统	30.00	16	480.00	是	是
	2.3	检测登记收费系统	20.00	16	320.00	是	是
	3	安装工程费	25.13	16	402.08	否	否
	4	工程建设其他费用					
	4.1	办公及生活家具费	6.00	16	96.00	是	是
	4.2	职工培训费	8.00	16	128.00	否	否
	4.3	联合试运转费	4.96	16	79.44	否	否
	4.4	建设单位管理费	4.28	16	68.53	否	否
	4.5	项目前期及勘察设	10.28	16	164.46	否	否

站点类型	序号	支出类别	单站金额(万元)	建站数量	合计金额(万元)	是否属于资本性支出	是否用募集资金投入
		计费					
	4.6	建设单位临时设施费	1.06	16	16.96	否	否
	4.7	工程监理、质监、安监费	5.14	16	82.23	否	否
		<b>小计</b>	<b>896.30</b>	<b>16</b>	<b>14,340.85</b>		
大数据中心	1	建筑工程费	905.20	1	905.20	是	是
	2	设备购置费	5,463.67	1	5,463.67	是	是
	3	安装工程费	655.64	1	655.64	否	否
	4	工程建设其他费用					
	4.1	软件开发费	381.60	1	381.60	否	否
	4.2	软件购置费	1,229.60	1	1,229.60	是	是
	4.3	建设单位管理费	35.12	1	35.12	否	否
	4.4	项目前期及勘察设计费	84.29	1	84.29	否	否
	4.5	建设单位临时设施费	1.81	1	1.81	否	否
	4.6	工程监理、质监、安监费	42.15	1	42.15	否	否
		<b>小计</b>	<b>8,799.08</b>	<b>1</b>	<b>8,799.08</b>		
<b>5</b>	<b>预备费</b>				2,773.05	否	否
<b>6</b>	<b>铺底流动资金</b>				5,760.00	否	部分
<b>合计</b>					<b>63,994.08</b>		

注：1、检测站与大数据中心的安装工程费分别按设备购置费的10%与12%计算  
2、办公及生活家具费、职工培训费分别按每人1,500元、2,000元计算  
3、建设单位管理费、项目前期及勘察设计与工程监理、质监、安监费分别按建筑工程费、设备与材料购置费与安装工程费之和的0.5%、1.2%与0.6%计算  
4、建设单位管理费按建筑工程费的0.2%计算  
5、检测站联合试运转费按设备与材料购置费的2%计算  
6、预备费按除铺底流动资金外的投资总额的5%计算  
7、铺底流动资金综合考虑了筹建期预付的土地租金、人员工资等因素

## (2) 主要支出的详细测算依据和测算过程

### ①单个检测站建筑工程费构成

序号	单位工程	工程内容	单位	单价(元)	小站		大站	
					预估量	合价(万元)	预估量	合价(万元)
1	三通一平	为保证站点建设的基本需要,提供水源、电源接入点,以及新建项目的场地平整,完成上述工作后交付施工单位	项	50,000.00	1.00	5.00	1.00	5.00
2	车间控制室	车间需要配置的加工成型的控制室	间	16,000.00	5.00	8.00	8.00	12.80
3	主体土建工程	厂房及办公大厅主体施工,包括土石方工程,基础工程,结构混凝土工程	m <sup>2</sup>	150.00	1,400.00	21.00	2,550.00	38.25
4	主体钢结构	厂房及办公大厅主体钢结构施工	m <sup>2</sup>	590.00	1,400.00	82.60	2,550.00	150.45
5	二次结构工程	为实现功能布局的砖砌体隔墙,彩钢板隔墙等其他类型的隔墙	m <sup>2</sup>	160.00	1,550.00	24.80	3,450.00	55.20
6	大厅室内装修	办公大厅内的地面(含基层)、墙面、顶面的装饰装修、门窗工程,玻璃隔断、栏杆以及其他室内装饰装修设施	m <sup>2</sup>	520.00	450.00	23.40	700.00	36.40
7	厂房内环氧地坪	环氧地坪地面(含基层)	m <sup>2</sup>	210.00	1,400.00	29.40	2,550.00	53.55
8	卷帘门	卷帘门制作安装(含电机)	樘	8,500.00	8.00	6.80	26.00	22.10
9	进门VI	接待大厅门厅装饰及其门厅logo	项	15,868.50	1.00	1.59	1.00	1.59
10	室外工程	室外地面硬化,室外电缆沟、排水沟、室外给排水管道埋设、室外化粪池等其他室外设施	m <sup>2</sup>	110.00	4,000.00	44.00	11,000.00	121.00
11	围墙工程	围墙、围墙大门以及围墙外立面的美化工程	m <sup>2</sup>	200.00	702.00	14.04	932.00	18.64
12	园林绿化工程	室外苗木、灌木移植或栽植,室外草坪等其他绿化设施	m <sup>2</sup>	80.00	720.00	5.76	1,020.00	8.16
13	形象标牌标识	广告宣传牌、引导路牌,宣传标语等的制作安装	项	50,000.00	1.00	5.00	1.00	5.00
14	地面标	地面标识线、导向线、	m	6.00	1,350.00	0.81	3,350.00	2.01



序号	单位工程	工程内容	单位	单价(元)	小站		大站	
					预估量	合价(万元)	预估量	合价(万元)
	识标线	警示线等						
工程总造价						<b>272.20</b>		<b>530.15</b>

②单个检测站车检设备购置费构成

单位：万元

序号	设备名称	小站	大站
1	滚筒安检线	-	31.00
2	平板安检线	16.00	24.00
3	外检线	4.90	4.90
4	安检控制系统	6.70	9.40
5	环检线	37.60	83.00
6	环检控制系统	9.00	13.00
7	环保联网	9.40	11.00
8	公安联网	10.20	14.00
9	其他配套设备	5.80	8.00
10	信息管理设备	32.00	33.00
11	公用工程设备	15.00	20.00
合计		<b>146.60</b>	<b>251.30</b>

③大数据中心建筑工程费

单位：万元

序号	工程内容	合价
1	机房装修部分	
1.1	地面工程	56.12
1.2	天棚工程	19.33
1.3	墙面工程	19.60
1.4	门窗工程	12.28
2	机房配电部分	162.17
3	机房综合布线部分	81.37
4	新排风系统部分	22.03
5	机柜及冷通道部分	114.41
6	机房 UPS 系统部分	162.79

序号	工程内容	合价
7	精密空调系统部分	119.23
8	机房动力环境监控系统部分	60.35
9	气体消防及报警系统部分	39.56
10	KVM 部分	35.96
<b>合计</b>		<b>905.20</b>

④大数据中心设备费构成

序号	设备类别	单位	数量	价格（万元）
<b>1</b>	<b>服务器及控制电脑</b>			
1.1	服务器	台	34	461.04
1.2	视频存储	套	34	461.04
1.3	电脑	台	20	15.35
1.4	KVM 发送端	台	28	20.56
1.5	KVM 接收端	台	22	19.39
1.6	相关配套设备		-	2.28
<b>服务器及控制电脑小计</b>				<b>979.66</b>
<b>2</b>	<b>大屏幕显示系统</b>			
2.1	室内 P1.2 小间距	平方米	37.04	236.46
2.2	相关配套设备		-	98.03
<b>大屏幕显示系统小计</b>				<b>334.49</b>
<b>3</b>	<b>计算机网络系统</b>			
3.1	数据中心核心交换机	台	24	108.48
3.2	SDN 控制器	台	12	42.04
3.3	服务器接入交换机	台	4	22.60
3.4	出口路由器\网点路由器	台	98	147.39
3.5	网点交换机	台	88	47.97
3.6	相关配套设备		-	399.21
<b>计算机网络系统小计</b>				<b>767.69</b>
<b>4</b>	<b>综合布线系统小计</b>			
				<b>13.30</b>
<b>5</b>	<b>安全防范系统</b>			
5.1	视频监控系统	套	85	2,154.12
5.2	门禁系统	套	85	141.81
5.3	报警系统	套	85	51.36

序号	设备类别	单位	数量	价格（万元）
5.4	管材线缆	套	85	177.05
安全防范系统小计				<b>2,524.34</b>
<b>6</b>	<b>多媒体会议系统</b>			
6.1	4KLED 显示系统 P1.2 显示系统	套	1	156.12
6.2	远程视频会议系统（主会场）	套	1	105.77
6.3	高清终端	套	80	357.26
6.4	智能会议系统	套	4	40.57
6.5	触控显示系统	套	4	28.39
6.6	相关配套设备	-		156.06
多媒体会议系统小计				<b>844.17</b>
总计				<b>5,463.67</b>

⑤大数据中心软件购置与开发费构成

序号	软件名称	数量	单价（万元）	合计（万元）
一	<b>软件购置费</b>			
1	视频汇聚平台	1	212.00	212.00
2	云平台	2	37.10	74.20
3	数据湖平台	1	190.80	190.80
4	数据库	8	10.60	84.80
5	应用中间件	16	5.30	84.80
6	应用支撑平台	1	159.00	159.00
7	高级应用组件			
7.1	语音识别	1	63.60	63.60
7.2	商业智能 BI（含基础模块、分布式引擎、数据分析引擎）	1	106.00	106.00
7.3	流程设计组件	1	31.80	31.80
7.4	企业服务总线	1	31.80	31.80
7.5	3D 引擎	1	106.00	106.00
7.6	安全防护	1	84.80	84.80
软件购置费小计				<b>1,229.60</b>
二	<b>应用软件开发</b>			
1	全景展示	1	95.40	95.40

序号	软件名称	数量	单价（万元）	合计（万元）
2	运营监测	1	127.20	127.20
3	辅助决策	1	159.00	159.00
软件开发费小计				<b>381.60</b>
大数据中心软件购置与开发费合计				<b>1,611.20</b>

## （二）“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目

### 1、具体投资数额安排明细

该项目总投资金额为 10,000.00 万元，其中资本性支出 5,793.80 万元，占项目总投资的 57.94%。发行人拟将可转债募集资金 10,000.00 万元投入本项目，用于资本性支出 5,793.80 万元，占比 57.94%，用于非资本性支出 4,206.20 万元，占比 42.06%。该项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	项目	投资金额	资本性支出金额	拟使用募集资金金额
1	工程费用	5,876.61	5,793.80	5,876.61
1.1	建筑工程费	-	-	-
1.2	设备及软件购置费	5,793.80	5,793.80	5,793.80
1.3	安装工程费	82.82	-	82.82
2	工程建设其它费用	2,504.34	-	2,504.34
3	预备费	419.05	-	419.05
4	铺底流动资金	1,200.00	-	1,200.00
合计		<b>10,000.00</b>	<b>5,793.80</b>	<b>10,000.00</b>

2、投资数额的测算依据和测算过程，各项投资构成是否属于资本性支出，是否使用募集资金投入

该项目内容主要为购置与安装雷达、信号机等相关软硬件设备，应用人工智能、自主可控高精度定位、大数据、云计算等新一代信息技术，打造形成“一套标准、两类设备、三个平台”的车路协同完整技术体系，为智慧交通产业升级和智慧城市交通出行提供整体解决方案。

单位：万元

序号	支出项目	数量	单位	单价	总价	是否属于资本性支出	是否用募集资金投入
一	<b>设备及软件购置费</b>						
1	<b>进口设备</b>						
1.1	毫米波雷达	12	个	10.50	126.00	是	是
1.2	4线激光雷达	10	个	17.50	175.00	是	是
1.3	32线三维激光雷达	8	个	24.50	196.00	是	是
1.4	智能前视摄像头	10	个	17.50	175.00	是	是
1.5	GNSS-INS 组合导航	5	个	4.90	24.50	是	是
1.6	税费、运杂费、手续费	-	-	-	121.30	是	是
	小计				817.80		
2	<b>国产设备</b>						
2.1	<b>前端设备设施</b>						
2.1.1	双模路边单元	40	个	18.00	720.00	是	是
2.1.2	车载智能终端	100	个	0.50	50.00	是	是
2.1.3	物联网关	40	个	0.80	32.00	是	是
2.1.4	边缘计算单元	50	个	8.50	425.00	是	是
2.1.5	电源柜	40	套	2.00	80.00	是	是
2.1.6	毫米波雷达	40	个	2.50	100.00	是	是
2.1.7	工业级 GPU 嵌入式平台	20	套	5.00	100.00	是	是
2.1.8	交通气象站	10	套	3.00	30.00	是	是
2.1.9	ADAS 智能前视系统	40	套	1.50	60.00	是	是
2.1.10	800W 全结构化摄像机	160	台	0.90	144.00	是	是
2.1.11	多目标雷达	160	个	2.50	400.00	是	是
2.1.12	智能网联信号机	40	台	5.00	200.00	是	是
2.1.13	LED 情报板	100	个	4.00	400.00	是	是
2.1.14	工业交换机	250	台	0.30	75.00	是	是
2.1.15	路口杆件及施工	40	套	10.00	400.00	是	是
2.1.16	网络通信	1	个	200.00	200.00	是	是
2.2	<b>云控平台</b>						
2.2.1	云计算服务器	15	台	9.60	144.00	是	是

序号	支出项目	数量	单位	单价	总价	是否属于资本性支出	是否用募集资金投入
2.2.2	GPU 服务器	8	台	25.00	200.00	是	是
2.2.3	共享储存	3	个	40.00	120.00	是	是
2.2.4	光纤交换机	6	台	3.50	21.00	是	是
2.2.5	万兆交换机	10	台	2.50	25.00	是	是
2.2.6	核心交换机	2	台	45.00	90.00	是	是
2.2.7	万兆多模光模块	100	个	0.10	10.00	是	是
2.2.8	微模块数据中心	1	个	200.00	200.00	是	是
2.2.9	物联网公有云平台	1	套	300.00	300.00	是	是
3	软件						
3.1	云计算管理软件 FusionSphere	1	套	100.00	100.00	是	是
3.2	自动驾驶高精度地图	1	套	350.00	350.00	是	是
小计					4,976.00		
合计					<b>5,793.80</b>		
二	安装工程费				<b>82.82</b>	否	是
三	工程建设其它费用						
1	建设单位管理费	-	-	-	29.34	否	是
2	研发人员工资	42	人次	25.00	1,050.00	否	是
3	差旅费	-	-	-	60.00	否	是
4	职工培训费	-	-	-	15.00	否	是
5	研发材料费	-	-	-	300.00	否	是
6	出版、知识产权事务等	-	-	-	50.00	否	是
7	测试化验加工费	-	-	-	100.00	否	是
8	委外开发费	-	-	-	300.00	否	是
9	通讯费	-	-	-	50.00	否	是
10	会务及交流费	-	-	-	100.00	否	是
11	专家咨询费	-	-	-	150.00	否	是
12	施工费	-	-	-	300.00	否	是
合计					<b>2,504.34</b>		
四	预备费				<b>419.05</b>	否	是
五	铺底流动资金				<b>1,200.00</b>	否	是

序号	支出项目	数量	单位	单价	总价	是否属于资本性支出	是否用募集资金投入
总计					<b>10,000.00</b>		

注：1、安装工程费按照进口设备采购金额的 1.0%和国产设备采购金额的 1.5%计算

2、铺底流动资金、工程建设其他费用由公司基于以往研发经验，综合考虑项目投入人员情况、行业专家薪酬等因素而估算得出，其中建设单位管理费按照设备及软件购置费与安装工程费之和的 0.5%计算

3、预备费按除铺底流动资金外的投资总额的 5%计算

### (三) 本次募投项目资本性支出与补充流动资金情况

单位：万元

序号	项目名称	本次募集资金拟投入金额	资本性支出部分	补充流动资金部分
1	品牌连锁机动车检测站建设项目	54,000.00	51,192.62	2,807.38
2	“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目	10,000.00	5,793.80	1,619.05
	<b>合计</b>	<b>64,000.00</b>	<b>56,986.42</b>	<b>4,426.43</b>

注：项目预备费与铺底流动资金视为补充流动资金

本次募投项目拟使用募集资金投入 64,000.00 万元，其中资本性支出部分为 56,986.42 万元，占比 89.04%；补充流动资金部分为 4,426.43 万元，占比 6.92%。募集资金中补充流动资金的比例未超过募集资金总额的 30%。

## 二、本次募投项目的资金使用和项目建设的进度安排，本次募集资金是否包含本次发行相关董事会决议日前已投入资金

### (一) 本次募投项目的资金使用和项目建设的进度安排

#### 1、品牌连锁机动车检测站建设项目

##### (1) 项目建设进度安排

该项目包括机动车检测站的建设与车检大数据中心的建设。对于机动车检测站，发行人将采取边建设、边运营的方式，计划建设期为 3 年，其中单个检测站的建设周期约 1 年。发行人将选址于江苏、山东、河北、湖北、四川等地，计划第一年投资建设 32 家，第二年建设投资 32 家，第三年建设投资 16 家，合计 80

家。对于车检大数据中心，发行人计划在建设期第1年内建设完成。

单个检测站的预计建设进度安排如下：

序号	内容	月度进度											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	项目选址及前期工作	*	*										
2	初步设计、施工图设计			*									
3	土建工程（含改装）				*	*	*	*	*	*			
4	设备购置						*	*	*	*			
5	设备安装、调试								*	*	*	*	
6	职工培训										*	*	*
7	试运行											*	*
8	竣工验收												*

车检大数据中心的预计建设进度安排如下：

序号	内容	月度进度											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	平台搭建	*	*	*	*	*	*						
2	运营监测							*	*	*	*	*	*
3	辅助决策							*	*	*	*	*	*

(2) 项目的募集资金使用进度安排

项目	项目建设第一年	项目建设第二年	项目建设第三年	合计
投资额（万元）	29,893.63	22,713.63	11,386.82	63,994.08
投资比例	46.71%	35.49%	17.79%	100.00%
其中：拟使用募集资金（万元）	28,021.17	17,333.13	8,645.70	54,000.00
募集资金投入比例	51.89%	32.10%	16.01%	100.00%

2、“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目

(1) 项目建设进度安排

本项目计划建设期为3年，建设进度计划如下表所示：

序号	内容	季度进度											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



序号	内容	季度进度											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	项目前期工作	*	*										
2	设备购置			*	*	*	*	*	*	*	*		
3	设备安装调试			*	*	*	*	*	*	*	*		
4	技术研发			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
5	方案及产品测试					*	*	*	*	*	*	*	*
6	方案及产品改进									*	*	*	*
7	示范点试运行										*	*	*
8	竣工验收											*	*

## (2) 项目的募集资金使用进度安排

项目	项目建设 第一年	项目建设 第二年	项目建设 第三年	合计
投资额（万元）	3,920.00	3,040.00	3,040.00	10,000.00
投资比例	39.20%	30.40%	30.40%	100.00%
其中：拟使用募集资金（万元）	3,920.00	3,040.00	3,040.00	10,000.00
募集资金投入比例	39.20%	30.40%	30.40%	100.00%

## (二) 本次募集资金是否包含本次发行相关董事会决议日前已投入资金

公司本次募集资金不包含本次发行可转债相关董事会决议日前已投入资金。本次募集资金到位后，公司将按照项目的实际资金需求将募集资金投入上述项目，不足部分由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

## 三、品牌连锁机动车检测站建设项目运营模式，公司进入该业务领域的优势与不足，公司是否具备开展相关业务的技术、人员、市场储备等

### (一) 品牌连锁机动车检测站建设项目运营模式

发行人通过综合考虑当地汽车保有量、检测站覆盖率、土地价格或厂房租金价格、市场化收费价格等因素，在全国主要城市选址建设检测站。发行人下属检测站均采用统一的品牌形象，并利用车检大数据中心，将下属检测站纳入统一的连锁运营管理网络，以满足公司的业务监测及数据分析需求。

在检测站的日常运营中，发行人接受客户委托，根据法律法规的要求，按照

国家和行业标准，运用专业设备仪器和专业技术对送检机动车安全性能、尾气排放指标等进行全面专业的检测和评价，向客户提供具有权威性、标准性的车辆检测评价报告，并根据不同车辆类型按辆向客户收取一定的服务费。

## （二）公司进入该业务领域的优势与不足

### 1、公司进入该业务领域的优势

#### （1）技术优势

公司控股企业山东简蓝信息科技有限公司（以下简称“简蓝信息”）是高新技术企业和双软企业，专业从事机动车检测、尾气遥感检测、尾气检测与治理、大气污染物治理与监测领域的软硬件产品的研发、销售和服务，可根据检测场景和检测内容，对检测设备的结构设计、选材、生产工艺不断升级完善，为下属车检站提供检测设备方面的技术支持。

2019年，公司推出了基于云原生技术的交通信息服务云控平台，采用“云+边+端”一体化架构技术，融合交通管理和出行大数据，为广大交通参与者提供实时在线信息服务，公司在智能交通版块丰富的大数据分析经验与能力将为机动车检测版块大数据中心的建设与运营提供协同技术支持，可通过收集车辆使用、维修、保养等信息，借助针对代表性车型的研发实验成果，形成庞大的数据库，为汽车及汽车核心零部件检测及维修提供数据基础，也为不断研发快速高效的检测技术、故障诊断方法以及创新的维修流程提供实践及理论依据。

#### （2）品牌优势

车检站呈现出零散经营的特点，机动车检测行业的集中度较低，且机动车检测行业社会化经营时间较短，大小检测站规范化程度参差不齐，普遍呈现出车检流程复杂、手续办理时间长、员工服务态度冷漠、经营治理较差等现象，如在2019年山东地区的专项查处中，135家车检机构共发现了689项问题，平均每家达到5-6项，超过75%的机构被责令整改，受到行政处罚的机构超过25%。不同于普通的消费品及服务，车主（消费者）由于专业信息的缺失，对于检测服务的定价及质量没有明确的衡量对比标准，所以消费者在选择检测服务的服务商时较为谨慎，更依赖于检测服务商所展现的品牌形象。

发行人作为为数不多的提供机动车检测服务的上市公司，建立了“多伦车检”的连锁经营品牌，形成了统一、规范、透明的服务流程与收费标准。发行人专注于提升服务品质，并致力于为消费者提供优质的服务体验。发行人公正、规范、专业、高质量的服务水准将充分赢得消费者的信任，并可通过“多伦车检 APP”为消费者提供便捷的预约车检与代驾车检服务，帮助消费者管理车辆的检测信息，持续吸引消费者前往“多伦车检”办理机动车的各类检测业务。发行人良好的市场形象与品牌优势将有助于下属连锁车检站提高获客能力。

### （3）服务经验与资源优势

车检行业受四个政府部门的管辖，分别是公安部门、交通运输部门、环保部门和技术质量监督部门，车检站需提前取得资质许可，方可从事机动车检测业务。公司拥有 20 多年服务于公安、交通等政府监管部门的经验，获得了行业主管部门的高度认可。同时，经营场地是车检行业最重要的瓶颈型资源之一，而公司合作的全国各地驾校客户拥有丰富的场地资源，且公司为各地交通部门提供智慧交通产品服务，因此对各地车检站情况相对均较为熟悉，为公司未来快速获取车检站点资源奠定基础。

### （4）管理团队优势

公司拥有一支专业的、富有创新力和共同价值观的运营管理团队，公司管理人员拥有多年机动车检测行业经营管理经验，既有良好的专业技术理论功底，也有丰富的机动车检测实践经验，对我国机动车检测产业政策及发展规律有着深刻的认识和全面的把握，在车检站运营管理、营销体系建设及营销运营模式等方面具有独到的见解。公司还引入了卓越绩效管理模式，致力于提升车检站的运营管理水平，为公司未来的进一步发展奠定基础。

## 2、公司进入该业务领域的不足

### （1）发行人作为行业新进入者将面临较强市场竞争

机动车检测行业集中度较低，我国各地区市场化程度不一，地方保护主义在一定地区仍存在。公司是行业内的新进入者，在部分地区，公司的市场开拓将会面临较强的市场竞争。

与竞争者相比，发行人拥有多年深耕于驾考驾培与智慧交通领域所带来的汽车行业服务经验，发行人将整合相关业务资源，实现各板块之间的协同效应，并凭借自身的技术优势、品牌优势、服务经验与资源优势，有力面对车检行业内的市场竞争。

(2) 发行人现有检测能力无法满足快速提升的市场需求

随着我国经济持续快速发展，机动车保有量继续保持快速增长态势。据公安部统计，截至 2020 年 6 月末，全国机动车保有量达 3.6 亿辆，同比增长 5.88%，其中汽车 2.7 亿辆，同比增长 8.00%，新能源汽车保有量 417 万辆，同比增长 21.22%。我国汽车保有量持续增长；新能源汽车市场在双积分政策及购置税减免政策的影响下，保有量高速增长；另外，在特种车辆方面，我国建筑业、仓储物流运输业、航空业、采矿业及军工行业的快速发展带动了特种车辆的生产制造。

根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》、《机动车环保检验合格标志管理规定》，我国私家车在 6 年免检期后将要每年开展一次强制检测，而私家车、客车、货车分别在 15 年、5 年、10 年后，强制检测的要求由每年 1 次增加到每年 2 次。机动车保有量的快速增长、新能源车辆的政策推动、受检汽车种类的拓展，带动机动车检测市场需求不断壮大。根据中汽协等机构的调查数据，2019-2021 年我国机动车检测服务市场检测频次分别是 2.1 亿次、2.25 亿次、2.41 亿次，市场规模将达到 630 亿元、676 亿元、723 亿元。

发行人自 2020 年 1 月起正式开展机动车检测服务业务，多伦车检 2020 年上半年预计实现销售收入 1,523.44 万元，实现利润总额 506.06 万元（以公司 2020 年度半年报披露数据为准）。以上述预计市场规模为基础测算，发行人 2020 年上半年机动车检测业务收入约占市场规模的 0.05%，发行人现有检测能力无法满足快速发展的市场需求。

根据上市公司公告，安车检测（300572.SZ）在机动车检测服务市场的拓展情况如下：

时间	拓展情况
2018 年 7 月	安车检测发布公告，将发起设立环保新动能基金，投资机动车检测、遥感监测系统及平台、智能交通大数据等产业项目，基金规模为人民币 3 亿元，

时间	拓展情况
	基金共分二期，每期限额人民币 1.5 亿元。环保新动能基金（一期）总规模为人民币 1.5 亿元。其中，安车检测作为有限合伙人认缴出资额为人民币 3,000.00 万元，占总出资额的 20%
2018 年 9 月	安车检测发布公告，将以 3,500 万元收购兴车检测 70% 的股权，兴车检测拥有 8 家检测站（兴车机动车检测平度检测站、莱西检测站，胶东检测站、宏联检测站、青岛华侨顺通汽车检测站、云溪城机动车检测服务有限公司、海纳机动车检测、海纳机动车尾气检测）
2018 年 10 月	安车检测发布公告，与中检集团汽车检测股份有限公司签署《并购意向书》，拟收购中检集团 75% 的股权。中检汽车检测站主要分布于北京市、深圳市、成都市、长沙市、岳阳市与厦门市等地。2018 年中检集团实现营收 1,487.58 万元，净利润亏损 102.95 万元
2020 年 1 月	安车检测发布公告，与临沂市新旧动能转换基金投资有限公司、正直管理咨询（临沂）中心（有限合伙）等公司就共同投资设立临沂市常盛新动能产业发展基金合伙企业（有限合伙）签订了《临沂新动能常盛产业投资合伙企业（有限合伙）合伙协议》，全体合伙人的认缴出资总额为人民币 50,000 万元，安车检测作为有限合伙人出资人民币 10,000 万元，占总出资额 20%
2020 年 2 月	安车检测发布公告，同其参与设立的临沂新动能与兆方投资、海中投资就收购中检汽车 75% 的股权签订了《并购意向书》，安车检测、临沂新动能拟收购兆方投资持有的中检汽车 50% 股权、海中投资持有的中检汽车 25% 股权，共计 75% 的股权。其中安车检测拟收购标的公司 19.5% 股权，临沂新动能拟收购标的公司 55.5% 股权。经过评估后，中检集团整体估值不高于 2.4 亿元
2020 年 5 月	安车检测发布公告，拟非公开发行股票募集资金 11 亿元，其中 30,240 万元用于收购临沂正直（从事机动车检测、汽车保险及二手车等业务）70% 股权

从上表可以看出，安车检测在机动车检测领域的扩张速度较快。为了抓住机动车检测行业的快速发展机遇，公司迫切需要实现“多伦车检”检测站的连锁经营，以产生规模效应并提升公司机动车检测业务的市场占有率。机动车检测站的单站投资金额较大，小站建设约需要 505.02 万元，大站建设约需要 896.30 万元，连锁车检站的投资建设需要大量资金作为支撑，而发行人作为民营上市公司，融资渠道较为有限，公司目前尚未获得银行授信额度，且目前账面货币资金已有明确使用计划，发行人亟需通过充分利用上市公司优势实现股权融资，储备好货币资金，以快速建设经营连锁车检站并抢占市场先机。

### （三）公司是否具备开展相关业务的技术、人员、市场储备等

#### 1、技术储备

公司控股企业简蓝信息可提供从勘测、设计到运营管理的机动车检测全流程服务和一整套解决方案，自研产品机动车全自动检测系统已获得公安部安全性认证报告，自研的 OBD 监控终端产品通过国家级第三方检测机构的检测，满足国标要求。截至 2019 年末，简蓝信息累计取得 2 件实用新型专利，计算机软件著作权 24 件、软件产品登记证书 6 件。简蓝信息现有的研发团队、研发设备及研发能力，为本项目实施提供了技术储备。

## 2、人员储备

公司拥有一支专业的、富有创新力和共同价值观的运营管理团队，公司管理人员拥有多年机动车检测行业经营管理经历，既有良好的专业技术理论功底，也有丰富的机动车检测实践经验，对我国机动车检测产业政策及发展规律有着深刻的认识和全面的把握，在车检站运营管理、营销体系建设及营销运营模式等方面具有独到的见解。

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人机动车检测业务配备了业务开展必须的技术负责人、质量负责人、报告授权签字人共 97 人，均具备机动车相关专业大专以上学历或者中级以上工程技术职称或者技师以上技术等级，有 3 年以上机动车检验工作经历；检验人员共 185 人，均熟练掌握机动车安全技术标准、检验工作程序和方法、检测仪器的操作规程等；引车员共 79 人，均持有与检测车型相对应的机动车驾驶证，熟练掌握机动车安全技术标准、检验工作程序和方法等。公司的优质人才能够胜任车检业务与募投项目的需要，未来随着公司自筹资金及募集资金的到位，公司将继续壮大现有车检业务团队，不断提升服务能力与服务质量。

## 3、市场储备

汽车检测行业市场需求与汽车保有量及车龄相关。截至 2020 年 6 月末，我国机动车保有量达到 3.6 亿台，同比增长 5.88%；汽车保有量达到 2.7 亿台，同比增长 8.00%，随着我国机动车及汽车保有量的增长，我国机动车的检测需求逐步提升。同时，在用车车龄增长，检测频次增加均将提升在用车检测需求。根据中汽协等机构的调查数据，2021 年我国机动车检测服务市场检测频次将达到 2.41 亿次，市场规模将达到 723 亿元。汽车保有量及车龄的增长为发行人提供了广阔

的市场开发空间。

2018年7月3日，国务院发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，明确了大气污染防治工作的总体思路、基本目标、主要任务和保障措施，提出了时间表和路线图。2019年5月1日起，全国实施两项新的国家标准《汽油车污染物排放限值及测量方法（双怠速法及简易工况法）》（GB18285-2018）、《柴油车污染物排放限值及测量方法（自由加速法及加载减速法）》（GB3847-2018），对环保检测的要求进一步提高。在“打赢蓝天保卫战”的号召下，机动车尾气排放污染治理愈发受到重视，机动车环保检测的要求也随之提升，发行人将利用自身的技术优势、品牌优势、服务经验与资源优势，为消费者提供优质而可靠的环保检测服务，赢得消费者的青睐，获取更大的市场份额。

机动车检测站主要为当地企业及个人车主服务，具有一定的区域性。发行人战略明晰，且拥有优秀的渠道资源整合和落地实施能力，项目获取与开展能力较强。发行人通过区域拓展、地方战略合作以及渠道并购，业务版图已囊括了湖北、安徽、江苏、河北等区域。截至2020年6月30日，多伦车检投资已注册各类机动车检测站18家，其中在建7家，建完待营业3家，已投入运营8家，发行人全面的业务布局也为本次募投项目实施提供了坚实的市场基础。

#### **四、品牌连锁机动车检测站建设项目选址安排的考虑因素，场地获取方式，是否已明确实施场地并签订协议或意向性协议，若尚未签订的后续场地获取是否存在重大不确定性风险**

##### **（一）品牌连锁机动车检测站建设项目选址安排的考虑因素**

###### **1、市场需求与竞争情况**

市场需求是驱动机动车检测站投资建设的主要因素，在车检站的规划选址过程中，首先要对拟建地区的区域需求量，即汽车保有量及其潜在可吸引的服务需求量进行深入调查，才能保证选址的合理性。同时，在选址过程中也应考虑周边竞争者的数量，竞争者过多将影响发行人的市场份额。

###### **2、交通便利情况**

由于车检站每天送检车辆面广量大，为尽量减少车辆送检成本，车检站拟建地点应交通便利，且尽量靠近交通主干道。发行人拟以连锁经营的方式建设机动车检测站，建成后的检测站网络尽量保证市区各地找到就近的检测站，而不需穿过整个市区。

### 3、建站规模与土地租金情况

车检站的建设规模直接影响检测服务能力，若建站规模较小，则无法满足检测服务的市场需求；相反，如果建站规模过大，服务能力超过了市场需求，则会造成人力、物力及财力的浪费。检测站建站规模与土地面积直接相关，由于土地租金属于不可避免的固定性成本，且金额较大，因此在车检站选址中，应综合考虑建站规模与土地租金的情况。

### 4、产业配套情况

由于机动车检测与汽车保养及维修相关性较大，车辆在机动车检测结果中不达标的指标需通过更换相关零部件等方式才能最终达标，因此车检服务站点与汽车保养及维修服务集中点较近便于车辆能够便捷的通过检测。

综上所述，机动车检测站选址需考虑市场需求与竞争情况、交通便利情况、建站规模与土地租金情况与产业配套情况等因素。作为民营上市公司，公司在全国各地快速获取车检站点、确保先发优势的同时严格管控经营风险，公司车检业务经营团队严格按照前述关键性指标进行建模评价盈利能力和经营风险后，最终在各省份、地级市等选定车检站点，并根据已经运营的车检站的经营情况与模型预测情况不断修正车检站点评价模型。公司针对单一城市，会以前述关键性指标为模型参数，一次性规划好该城市的全部站点，并快速洽谈厂房租赁等事项，确保在该城市车检站点的分布及服务半径既能够全面覆盖核心消费者的车检需求，同时各站点之间又尽可能不产生消费者重叠从而形成竞争经营关系。发行人的车检选址分析模型全面考虑了市场需求与竞争情况、交通便利情况、建站规模与土地租金情况与产业配套情况等因素，为发行人顺利实施车检站连锁经营战略奠定了坚实的基础。



**(二) 场地获取方式，是否已明确实施场地并签订协议或意向性协议，若尚未签订的后续场地获取是否存在重大不确定性风险**

本项目主要通过租赁场地的形式在全国主要城市进行机动车检测站的建设运营，并在公司位于南京市江宁区的现有生产经营场所建设机动车智慧检测大数据中心。本项目计划拓展 80 家车检站，项目建设期为 3 年，车检站规划情况如下：

区域	类型	第一年	第二年	第三年	合计
江苏	大站	2	1	1	4
	小站	6	6	4	16
	<b>小计</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>20</b>
山东	大站	2	1	1	4
	小站	6	6	4	16
	<b>小计</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>20</b>
河北	大站	2	1	1	4
	小站	6	7	3	16
	<b>小计</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>20</b>
湖北	大站	1	1	0	2
	小站	4	5	1	10
	<b>小计</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>12</b>
四川	大站	1	1	0	2
	小站	2	3	1	6
	<b>小计</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
<b>合计</b>		<b>32</b>	<b>32</b>	<b>16</b>	<b>80</b>

在第一年计划拓展的 32 家车检站中，已有 21 家车检站已明确具体实施场地并签署租赁协议或意向性协议。对剩余尚未明确具体实施场地并签订协议的 59 家车检站，发行人后续将根据募投项目的建设进度，在充分考虑当地汽车保有量、检测站覆盖率、土地价格或厂房租金价格、市场化收费价格等因素的情况下，对单站的建设可行性进行审慎分析，以明确具体实施场地并按照募投项目规划陆续实施募投项目的土地租赁、建筑安装等环节。

发行人建立了车检站建设的完整标准化制度与流程，在此基础上，发行人将

通过科学、全面的目标市场分析和标准化的门店筹建，实现门店的快速复制。车检站标准化程度较高、可复制性较强的直营连锁门店经营管理、拓展体系，将有效保证本项目的顺利实施。各规划拟建设区域的可选替代建设地点较多，部分车检站未明确具体实施场地并签署协议，不会对项目产生重大不确定性风险。

## 五、结合可比项目单位投资金额情况，说明检测站项目投资规模的合理性

品牌连锁机动车检测站建设项目的单位投资金额构成明细见本回复“反馈意见 1、一、（一）、2、投资数额的测算依据和测算过程”，本募投项目测算的单站投资规模与公司可比项目情况如下：

站点类型	公司可比项目 A	公司可比项目 B	公司可比项目 C	公司可比项目 D	募投项目	
	小站	小站	小站	大站	小站	大站
成熟期每年预计检测量（万辆）	1.20	1.50	2.03	2.82	2.00	3.80
单站投资金额（万元）	297.40	359.38	453.01	732.29	505.02	896.30
每万辆检测量投资金额（万元）	247.83	239.59	223.16	259.68	252.51	235.87
<b>平均每万辆检测量投资金额（万元）</b>	<b>242.57</b>				<b>244.19</b>	

本募投项目将首先立足于江苏、山东、河北、湖北、四川等地区，在上述省份密集建站，充分占领区域市场，形成品牌影响力并逐渐推广至全国。

本募投项目按照标准化的站点配置与检测能力对小站与大站的单站投资额与成熟期检测量进行测算。在实际经营中，拟建检测站的预计检测量受附近的人口密度、汽车保有量等因素的影响，发行人将对每个站点分别进行详细的可行性研究，综合考虑市场需求、建站规模、土地面积、场地租金等因素，对各站点的厂房与设备投资进行细致规划。

上表中公司可比项目的建设地点为安徽萧县、山东枣庄、江苏无锡等地，而募投项目测算的车检站建设地点为车辆保有量更充沛的各省省会或经济较为发达的城市，募投项目测算的单站投资金额高于可比项目的单站投资金额具有合理性。公司可比项目的平均每万辆检测量投资金额为 242.57 万元，募投项目测算的平均每万辆检测量投资金额为 244.19 万元，两者基本一致。综上所述，本募

投项目的单站投资规模较为合理。

## **六、结合市场空间、行业竞争情况、可比公司经营情况等，说明新增检测能力规模的合理性，是否存在大规模检测能力闲置的风险**

### **（一）市场空间分析**

在近十年，中国汽车产业蓬勃发展，产销量迅速攀升。据中国汽车工业协会统计，中国汽车年销量已从 2010 年的 1,806.2 万辆，增长至 2019 年的 2,576.9 万辆。在汽车销售量增长的同时，我国的汽车保有量也在持续上升。据公安部公布数据，我国 2010 年汽车保有量为 0.91 亿辆，2020 年 6 月末已达到 2.7 亿辆。我国汽车高保有量为机动车检测市场的繁荣打下了坚实基础。

根据德勤《2019 中国汽车后市场白皮书》，中国保有车辆平均车龄约 4.9 年，而且存量市场平均车龄还在持续增长。对照国际市场用车经验，车龄超过 5 年后将迎来大型维修保养高峰期。同时随着中国汽车制造业逐渐走向成熟，耐用性和汽车质量的改善也不断延长了车辆平均生命周期，“车龄+保有量”双效驱动汽车后市场高速发展，成为汽车产业的新增长点。

根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》、《机动车环保检验合格标志管理规定》等法律法规，我国私家车在 6 年免检期后将要每年开展一次强制检测，而私家车、客车、货车分别在 15 年、5 年、10 年后，强制检测的要求由每年 1 次增加到每年 2 次。可以预见的是，我国机动车强制检测的市场需求将在庞大机动车保有量的基础上随现有机动车车龄的增长而扩大。

2018 年 7 月 3 日，国务院发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，明确了大气污染防治工作的总体思路、基本目标、主要任务和保障措施，提出了时间表和路线图。2019 年 5 月 1 日起，全国实施两项新的国家标准《汽油车污染物排放限值及测量方法（双怠速法及简易工况法）》（GB18285-2018）、《柴油车污染物排放限值及测量方法（自由加速法及加载减速法）》（GB3847-2018），对环保检测的要求进一步提高。在“打赢蓝天保卫战”的号召下，机动车尾气排放污染治理愈发受到重视，亦将推动机动车检测市场的快速发展。

根据中汽协等机构的调查数据，2021 年我国机动车检测服务市场检测频次

将达到 2.41 亿次，市场规模将达到 723 亿元。以该市场预测为基础进行分析，本募投项目完成后收入预计 57,150.94 万元，占市场规模的 0.79%；年可检测机动车 188.80 万辆次，占市场规模的 0.78%。机动车检测服务市场前景广阔，本项目新增检测能力规模合理，不存在大规模检测能力闲置的风险。

## （二）行业竞争情况分析

据公安部统计，2020 年 6 月末全国机动车保有量达 3.6 亿辆，位居世界前列，但是与发达国家相比，我国机动车检测机构配比相对不足。根据生态环境部发布的《中国移动源环境管理年报（2019）》，截至 2018 年底，全国约有检验机构 6,878 个。据此计算，同期我国每万辆机动车拥有检测机构数量约为 0.2 个，而欧美、日本等地区该数值已超过 2 个，我国机动车检测服务市场供给严重不足。另外，目前我国车检服务行业呈现出零散经营的特点，行业集中度较低，且机动车检测行业社会化经营时间较短，大小检测站规范化程度参差不齐，普遍呈现出车检流程复杂、手续办理时间长、员工服务态度冷漠、经营治理较差等现象，大多数机动车检测站的市场竞争力有限。

机动车检测行业良好的发展前景、机动车检测市场亟需填补的市场缺口、现有机动车检测站有限的竞争力度与机动车检测业务良好的盈利能力，亦会吸引部分国内有实力的机构或者资本加入机动车检测市场，如本公司及安车检测等企业。公司作为参与车检服务行业整合的早期发起者之一，车检站点数量与机动车检测能力的快速提升有助于公司快速建立服务能力和品牌优势，形成较强的经营壁垒。考虑到机动车检测行业的竞争态势与发行人开展机动车连锁经营以抢占市场先机的需求，本项目新增检测能力规模合理，不存在大规模检测能力闲置的风险。

## （三）可比公司经营情况分析

安车检测（300572.SZ）主要从事机动车检测系统的研发、生产与销售，自 2018 年收购兴车机动车检测有限公司 70% 股权切入机动车检测站运营之后，安车检测业务由机动车检测系统供应向机动车检测服务运营延伸。

2019 年，根据公开公告，安车检测拟同其参与设立的临沂市常盛新动能产

业发展基金合伙企业（有限合伙）、其他方（如有）共同向深圳市兆方投资控股股份有限公司、深圳市海中投资顾问有限公司收购其合计持有的中检集团汽车检测股份有限公司（以下简称“中检集团”）75%的股权。中检集团下属有十余家车检站，整体估值不高于 2.4 亿元，其公开披露的 2018 年财务数据情况如下：

单位：万元

项目	金额
资产总额	9,034.15
负债总额	152.27
净资产	8,881.87
营业收入	3,582.04
归属于母公司的净利润	131.67

根据安车检测于 2020 年 6 月披露的《深圳市安车检测股份有限公司重大资产购买报告书（草案）（修订稿）》，安车检测拟以现金支付 30,240.00 万元购买临沂市正直机动车检测有限公司（以下简称“临沂正直”）70%股权，标的公司 100% 股权估值 43,280.25 万元，其机动车检测服务板块 2019 年度财务数据如下：

单位：万元

项目	金额
收入	4,704.50
成本	1,337.05
毛利润	3,367.45

临沂正直及下属公司主要于山东省临沂市提供机动车检测服务，其 2019 年机动车检测量达 31.73 万辆，而本募投项目拟于全国建设 80 家机动车检测站，年可检测机动车 188.80 万辆次，相比而言，本项目检测能力将在全国范围内充分消化，不存在大规模检测能力闲置的风险。另外，考虑到竞争对手在机动车检测服务领域的快速扩张态势，本项目新增检测能力规模较为合理。

综上，本项目新增检测能力规模具有合理性，不存在大规模检测能力闲置的风险。

## 七、“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目实现的主要功能，结合现有相关业务开展情况说明建设的必要性、合理性

### （一）“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目实现的主要功能

“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案是采用先进的无线通信和新一代互联网等技术，实现车与各交通要素的直接交互，综合实现碰撞预警、安全预防及通报、辅助驾驶等多种应用；同时，通过与云端的交互，车辆也能实时获取全局交通网络的状态并作及时反应，从而形成安全、高效、环保的智慧交通有机体系。“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案的主要应用场景如下：

主要场景	功能概述
列队跟驰	头车为有人驾驶车辆或自助式自动驾驶车辆，后车通过 V2X 通信与头车保持实时信息交互，可实现一定车距的多车稳定跟车。列队跟驰可减少运输企业对于司机的需求，降低驾驶员的劳动强度，减小车队行驶中的风阻，并且降低车辆油耗，还可释放更多车道给其他车辆通行，显著改善交通拥堵并提升运输效率，进一步缓解交通压力
道路危险状况提示	主车在前方有施工、桥下有积水、路面有坑、道路湿滑、前方急转弯等情境下路段行驶时，道路单元 RSU 将广播信息，车辆接收后将预警驾驶员，提醒减速或绕行
交叉口通行引导	主车向 V2X 服务器发送车辆行驶信息，V2X 服务器根据车辆行驶信息、目标交叉路口的交通信息、其他车辆上报的行驶信息，为主车生成通过交叉路口的通行调度信息发送给主车，主车通过路侧 RSU 获取相关感知信息、其他车辆信息、V2X 服务器的云端信息等，自身生成调度信息
紧急车辆避让	紧急车辆（RV）与主车（HV）通过 V2V 交互自车位置及运行状态信息，主车 V2X 车载终端接收紧急车辆靠近信息并向主车发出紧急车辆优先通行预警，离开专用道或实现避让
绿波通行	消防车、救护车、公交车等特殊车辆通过交叉路口时，通过 V2I 与交通信号灯互动，根据交通流状况与车辆通行优先级动态调整交通信号灯配时

### （二）结合现有相关业务开展情况说明建设的必要性、合理性

#### 1、现有相关业务开展情况

在城市智能交通管理系统领域，经过十多年的发展，公司产品从早期的信号灯等前端设备往后台的智能交通控制系统延伸，完成了从早期的单纯设备供应商向系统集成供应商的转型，已能够为客户定制开发包括各类子系统在内的综合性智能交通管理应用系统。目前，公司智能交通产品体系涉及拥堵治理、安全管理、

执法执勤、指挥调度、出行服务、决策分析等。2012年，公司的信号设施产品在天安门“长安街”26个路口投入使用，为确保“长安街”交通畅通发挥了重要作用，标志着公司交通信号产品已达到国内领先水平，产生了较强的品牌效应。公司完成的典型项目还有南京市江宁区公交信号优先控制项目、首届中国国际进口博览会智能交通管控项目、唐山市丰南区交通指挥中心建设项目、河北省公安厅交管局北戴河指挥中心项目。2017年、2018年、2019年及2020年1-3月，发行人智能交通领域分别实现营业收入4,056.47万元、2,909.46万元、14,390.35万元与290.33万元。2019年，发行人智能交通类产品实现营业收入14,390.35万元，较上年同期增长394.61%；受疫情影响，发行人2020年第一季度智能交通领域收入较低。

## 2、项目建设的必要性、合理性

### （1）国家政策支持、市场前景广阔

2018年12月28日，工业和信息化部印发了《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》，提出到2020年，实现车联网（智能网联汽车）产业跨行业融合取得突破，具备高级别自动驾驶功能的智能网联汽车实现特定场景规模应用。

2019年7月25日，交通运输部印发《数字交通发展规划纲要》，发展目标是：到2025年，交通运输基础设施和运载装备全要素、全周期的数字化升级迈出新步伐，数字化采集体系和网络化传输体系基本形成。交通运输成为北斗导航的民用主行业，第五代移动通信（5G）等公网和新一代卫星通信系统初步实现行业应用。

2019年9月19日，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，提出到2035年，基本建成交通强国。在大力发展智慧交通方面，将推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合；推进数据资源赋能交通发展，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展，构建先进的交通信息基础设施；构建综合交通大数据中心体系，深化交通公共服务和电子政务发展；推进北斗卫星导航系统应用。加强智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）研发；推广应用交通装备的智能检测监测和运维技

术。

2019年12月9日，交通运输部印发《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020—2025年）》，总体思路是以数据资源赋能交通发展为切入点，实施综合交通运输大数据发展“五大行动”，推动大数据与综合交通运输深度融合，有效构建综合交通大数据中心体系，为加快建设交通强国提供有力支撑。

根据市场调研机构 MarketandMarketets，全球智能交通将从2017年的2,296亿美元成长至2022年的5,948亿美元，复合年增长率达21%；中国智能交通协会理事长吴忠泽预计到2020年中国智能交通领域市场将达到1,820亿元人民币。随着不断的政策支持，我国智能交通产业市场发展空间巨大，为把握行业发展机遇，本项目建设具有必要性、合理性。

## （2）新兴技术推动行业技术升级

随着基础设施建设的不断完善以及新兴技术与行业的加速融合，传统智能交通的信息化产品和解决方案正被新技术、新应用、新方案所取代，在技术加持下的数据交互与碰撞为智慧交通行业的可持续发展带来新的内涵。数据与技术的融合应用带动项目复杂性和综合性持续增长，行业竞争门槛有望得到较大提升，原有市场格局逐渐打破，新的业务需求被挖掘，推动行业开始进入发展变革新阶段。新一代智慧交通解决方案逐渐可以实现对道路上各种交通状态和场景的实时动态感知，并通过大数据、云计算、边缘计算等技术对道路实时状态进行分析并做出对应的决策，而这些新技术与智慧交通行业的融合应用对于交通数据的积淀、新兴技术的持续投入、业务领域的理解等诸多方面提出更高的要求。

本项目研发升级的“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案可利用大数据、人工智能算法等先进技术，对多源交通数据进行人工智能分析，实现交通运行状态的实时监控、交通问题的自动诊断、交通决策的智能化生成，并基于大数据分析结果，实现人性化、智能化的交通精准管理。本项目对新技术的融合应用将突破传统业务的业务范围，可提升企业智能交通领域的核心竞争力，提高产品市场占有率，在行业新常态下实现跨越式发展，为公司打开新的发展空间，本项目建设具有必要性、合理性。



**八、募投项目预计效益测算依据、测算过程，结合公司相关业务毛利率情况说明效益测算的谨慎性、合理性**

**(一) 品牌连锁机动车检测站建设项目**

**1、募投项目预计效益测算依据、测算过程**

经收益测算，本项目全部检测站实现运营后，预计可实现年营业收入 57,150.94 万元，实现利润总额 16,177.43 万元。效益测算依据、测算过程如下：

**(1) 收入**

本项目在综合考虑各地市场竞争、人均收入与汽车保有量等因素的基础上，根据不同的所属区域、站点类型，对各车检站的各种类型收费价格与检测量分别进行假设，测算得出正常年份的收入为 57,150.94 万元，测算情况如下表所示：

序号	代表城市	大站		
		数量(个)	年收入(万元)	小计(万元)
1	山东济南	4	1,292.45	5,169.81
2	河北唐山	4	1,490.57	5,962.26
3	四川成都	2	1,320.76	2,641.51
4	湖北武汉	2	1,216.98	2,433.96
5	江苏南京	4	1,301.89	5,207.55
	小计	16	1,338.44	21,415.09
序号	代表城市	小站		
		数量(个)	年收入(万元)	小计(万元)
1	山东济南	16	509.43	8,150.94
2	河北唐山	16	641.51	10,264.15
3	四川成都	6	528.30	3,169.81
4	湖北武汉	10	509.43	5,094.34
5	江苏南京	16	566.04	9,056.60
	小计	64	558.37	35,735.84
<b>合计</b>		<b>80</b>	<b>714.39</b>	<b>57,150.94</b>

**(2) 成本与费用**

本项目的成本费用主要包括税金及附加、原辅材料、燃料动力费用、员工薪

酬、折旧及摊销费、土地租赁费、修理费、其它管理费用、其它销售费用与大数据中心的运营成本。本项目完成后，年均成本费用为 40,973.51 万元，各类成本费用的构成情况、测算依据与测算过程如下：

### ①税金及附加

机动车检测服务的增值税税率为 6%；原辅材料和动力的增值税税率除自来水为 6%以外，其它原辅材料增值税税率均为 13%计算，项目正常年应缴纳增值税额为 3,057.58 万元。城市维护建设税与教育费附加（含地方教育附加）分别按应缴纳增值税的 7%与 4%计算，故项目正常年税金及附加为 336.33 万元。

### ②原辅材料、燃料动力费用

车检站日常材料消耗按照各车检站当年营业收入的 2%计算；燃料动力费用按照各车检站当年营业收入的 3%计算，故项目正常年原辅材料、燃料动力费用为 2,857.55 万元。

### ③员工薪酬

本项目根据不同的所属区域、站点类型，对各车检站的人员数量结构（包括站长、技术/管理负责人与检验员）与工资水平分别进行假设，“五险一金”按工资的 38.5%计算，正常年份工资及福利费为 15,838.86 万元，测算情况如下表所示：

序号	代表城市	大站		
		数量（个）	年薪酬费用（万元）	小计（万元）
1	山东济南	4	290.85	1,163.40
2	河北唐山	4	291.68	1,166.72
3	四川成都	2	319.10	638.21
4	湖北武汉	2	319.10	638.21
5	江苏南京	4	355.67	1,422.67
	小计	16	314.33	5,029.21
序号	代表城市	小站		
		数量（个）	年薪酬费用（万元）	小计（万元）
1	山东济南	16	157.89	2,526.24

2	河北唐山	16	158.72	2,539.54
3	四川成都	6	169.52	1,017.14
4	湖北武汉	10	169.52	1,695.24
5	江苏南京	16	189.47	3,031.49
	小计	64	168.90	10,809.65
<b>总计</b>		<b>80</b>	<b>197.99</b>	<b>15,838.86</b>

#### ④折旧及摊销费

本项目固定资产折旧按直线法计算，建（构）筑物折旧年限为 20 年，设备折旧（机械设备、电子设备和运输设备）年限为 8 年，残值率均为 5%；其它无形资产按 10 年摊销，其它资产按 5 年摊销。本项目正常年份折旧摊销费为 4,116.62 万元。

#### ⑤土地租赁费

本项目土地和房屋租赁费按照各省代表城市的租赁市场行情分别估算，正常年份年租金约 8,500.00 万元，具体如下：

序号	代表城市	大站		
		数量（个）	年租金（万元）	小计（万元）
1	山东济南	4	160.00	640.00
2	河北唐山	4	120.00	480.00
3	四川成都	2	200.00	400.00
4	湖北武汉	2	180.00	360.00
5	江苏南京	4	240.00	960.00
	小计	16	177.50	2,840.00
序号	代表城市	小站		
		数量（个）	年租金（万元）	小计（万元）
1	山东济南	16	80.00	1,280.00
2	河北唐山	16	60.00	960.00
3	四川成都	6	100.00	600.00
4	湖北武汉	10	90.00	900.00
5	江苏南京	16	120.00	1,920.00
	小计	64	88.44	5,660.00

合计	80	106.25	8,500.00
----	----	--------	----------

⑥修理费按车检站当年营业收入的 1.00% 估算，本项目正常年份修理费为 571.51 万元。

⑦其它管理费用按年营业收入的 5.00% 估算，本项目正常年份其它管理费用为 2,857.55 万元。

⑧其它销售费用按年营业收入的 10.00% 估算，本项目正常年份其它销售费用为 5,715.09 万元。

⑨大数据中心正常年运营成本按 180.00 万元估算。

### (3) 项目效益情况

根据以上测算，本项目完成后年营业收入 57,150.94 万元，年总成本费用为 40,973.51 万元，利润总额为 16,177.43 万元。

## 2、效益测算的谨慎性、合理性

### (1) 募投项目效益测算情况

机动车检测服务的主要成本为检验员薪酬、折旧摊销、土地租金、日常物耗等，本募投项目的毛利率情况如下：

项目	金额（万元）
收入	57,150.94
原辅材料、燃料动力费用	2,857.55
检验员薪酬（不含站长、技术/管理负责人）	11,634.00
折旧摊销	4,116.62
土地租金	8,500.00
毛利润	30,042.77
毛利率	52.57%
单站收入	714.39

### (2) 发行人自身经营情况

发行人自 2020 年 1 月起正式开展机动车检测服务业务，2020 年 1-3 月，发行人机动车检测服务版块的经营情况如下：

项目	金额（万元）
收入	521.98
成本	171.45
毛利润	350.53
毛利率	67.15%

2020年1-6月，公司车检业务预计实现收入1,523.44万元，实现利润总额506.06万元（以公司2020年度半年报披露数据为准）。

### （3）可比公司经营情况

根据安车检测于2020年6月披露的《深圳市安车检测股份有限公司重大资产购买报告书（草案）（修订稿）》，安车检测拟收购标的临沂正直机动车检测服务板块的2019年度经营情况如下：

项目	金额（万元）
收入	4,704.50
成本	1,337.05
毛利润	3,367.45
毛利率	71.58%
单站收入	1,176.13

### （4）效益测算的谨慎性、合理性

#### ①收入测算的谨慎性、合理性

发行人自2020年1月起方才正式开展机动车检测服务业务，尚无完整年度经营数据，同时考虑到“新冠”疫情对发行人2020年1季度车检服务业务的影响，发行人自身车检服务板块的收入情况与募投项目收入测算不具有可比性。

2019年，临沂正直车检板块的车检站（以下简称“可比站点”）的单站平均收入为1,176.13万元，而本项目效益测算的单站年收入为714.39万元，低于可比站点年收入情况，这主要是因为可比站点从事机动车检测业务时间较长，且检测站规模较大，在当地已建立了一定的品牌形象和客户认可度，盈利能力较好，而本项目在检测行业监管趋严、市场竞争加剧的背景下，基于谨慎性的原则，对

项目的收入情况作出合理分析，因此本项目测算的单站收入低于可比站点。

## ②毛利率测算的谨慎性、合理性

发行人自身车检服务板块 2020 年 1 季度的毛利率为 67.15%，可比站点车检服务板块 2019 年度毛利率为 71.58%，而本募投项目测算的毛利率为 52.57%，低于发行人自身与可比站点情况。本募投项目成本费用方面所使用假设均按照公司实际经营情况与市场调研情况作出，考虑了各类职工的薪酬水平与不同区域的租金情况，假设依据谨慎、合理。由于本募投项目的收入预测较为谨慎，而车检站的主要成本为土地租金、机器折旧、人员薪酬等固定性成本，因此本募投项目测算的毛利率水平低于发行人自身与可比站点情况具有合理性。

综上，本次募投项目的效益测算具备合理性和谨慎性。

## （二）“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目

本项目主要以对“车路协同”智慧交通产品的研发升级为目的，以引进科技人才、购置研发设备和软件为主要投入，不直接产生经济效益，但可帮助公司抓住智慧交通行业变革机遇，抢占新常态下的智慧交通竞争领域新高地，也可帮助公司打破技术瓶颈，满足智慧交通领域高阶多场景需求，符合公司未来战略发展方向。

## 九、保荐机构核查意见

保荐机构履行了以下核查程序：

1、查阅了本次公开发行可转换公司债券预案等公告文件、募投项目的可行性研究报告及项目投资效益测算表，复核项目的具体建设明细、收益测算、进度安排等内容；

2、查阅了发行人报告期内审计报告和财务报告，并获取了车检业务的经营数据与规划明细表，了解公司相关业务开展情况；

3、访谈了发行人高级管理人员、业务部门及财务部门相关人员，并就本次募投项目运营模式、公司优势与不足、相关资源储备、选址情况等相关事项进行沟通；

4、查阅了行业研究资料以及同行业上市公司的相关信息。

经核查，保荐机构认为：

1、发行人本次募投项目投资构成主要为建筑工程费、设备购置费等资本性支出。募集资金主要用于募投项目的资本性支出，募集资金中补充流动资金的比例未超过募集资金总额的 30%。募投项目投资数额按照大、小型车检站与大数据中心分别进行测算，测算依据和测算过程谨慎、合理；

2、本次募投项目的资金使用与项目建设的进度安排匹配且合理，本次募集资金不包含本次发行相关董事会决议日前已投入资金；

3、发行人将通过技术优势、品牌优势、服务经验与资源优势与管理团队优势在全国建立车检站的连锁经营体系，发行人具备开展相关业务的技术、人员、市场储备，可保证募投项目的顺利实施；

4、车检站选址时主要需考虑市场需求与竞争情况、交通便利情况、建站规模与土地租金情况与产业配套情况等因素，发行人综合考虑前述因素以确定车检站的建设地点。本项目主要通过租赁场地的形式开展车检站的建设运营，并在江宁区现有生产经营场所建设机动车智慧检测大数据中心，发行人已明确部分车检站的实施场地并签订协议或意向性协议，对于尚未明确实施场地的车检站，发行人后续将利用科学、全面的分析模型快速确定车检站的实施地点并签订租赁协议，因此本项目实施无重大不确定性风险；

5、与公司可比项目单位投资金额相比，检测站项目的投资规模合理；

6、国内现有车检站的检测能力无法满足快速上升的机动车检测服务需求，发行人将通过车检站连锁经营的模式抢占市场高地并形成壁垒，检测站项目新增检测能力规模合理，不存在大规模检测能力闲置的风险；

7、基于智能交通行业巨大的市场发展空间与技术迭代升级的迫切需求等因素，“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目的建设具有必要性与合理性；

8、发行人根据建站地点、站点类型等因素，对车检站募投项目的预计效益

进行了详细测算，测算依据、测算过程具有谨慎性与合理性。



## 问题二

申请人报告期内货币资金余额较高，盈利及现金流状况良好，资产负债率较低。请申请人结合公司货币资金持有及未来使用计划、资产负债情况、银行授信情况、现金流状况等，说明本次发行可转债融资的必要性、合理性。

请保荐机构发表核查意见。

回复：

### 一、货币资金持有情况

截至 2017 年末、2018 年末、2019 年末、2020 年 3 月末与 2020 年 6 月末，公司持有货币资金与理财产品合计额分别为 100,946.49 万元、99,476.33 万元、97,592.05 万元、86,691.51 万元与 76,286.59 万元，随着公司原有智能驾考与智慧交通业务的稳定发展以及新的机动车检测业务的快速推进，公司货币资金与理财产品余额呈快速下降趋势。

### 二、资产负债、银行授信及现金流情况

截至 2017 年末、2018 年末、2019 年末与 2020 年 3 月末，公司资产负债率分别为 32.90%、28.70%、24.22%与 23.06%；2017 年、2018 年、2019 年与 2020 年 1-3 月，公司经营活动现金流量净额分别为 11,243.89 万元、12,562.28 万元、10,250.94 万元及-5,889.34 万元；投资活动现金流量净额分别为-952.22 万元、-39,388.65 万元、1,021.05 万元及-10,055.99 万元。公司资产负债率相对较低，主要系截至本回复出具日，公司尚未获得银行授信，未能获取银行借款，融资渠道相对有限所致。目前，公司在建及拟建项目仅依靠自身经营性现金流积累以及 IPO 募集资金投入建设。在车检业务快速开展以及智慧交通业务增速较快的情况下，单纯依靠自身经营性现金流积累将无法满足公司加速抢占市场、提升品牌竞争力的需要。

### 三、公司货币资金用途明确

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人货币资金及理财产品金额的构成如下：

单位：万元

序号	货币资金及理财产品构成	金额
1	IPO 募集资金	17,318.66
2	其他自有资金	58,967.93
	其中受限资金	401.90

公司 IPO 募集资金中，机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目仍将持续投入 7,350.78 万元，其余 9,967.88 万元募集资金经公司第三届董事会第二十八次会议审议通过，未来将持续投入公司“品牌连锁机动车检站建设项目”。

公司其他自有资金 58,967.93 万元均有明确用途，具体使用计划如下：

#### （一）发行人正常经营对流动资金的需求较大

发行人目前营收占比较大的智能驾考业务与智慧交通类产品主要客户为各地驾培中心以及公安、交通运输等部门，尽管应收账款回收风险较低，但回收时间相对较长，对于公司流动资金占用较大。截至 2017 年末、2018 年末、2019 年末与 2020 年 3 月末，公司应收账款账面价值分别为 33,167.16 万元、27,925.55 万元、32,551.35 万元和 28,347.70 万元，占流动资产的比例分别为 18.89%、16.59%、19.87%和 18.94%。最近三年末公司应收账款账面价值占当期营业收入比例分别为 65.19%、50.76%和 46.64%。因此，基于谨慎性经营策略，公司账面需至少保留维持 6 个月正常经营周转所需的货币资金，以维持日常采购、发放工资、研发投入、税费缴纳等经营活动。公司最近三年每年平均经营活动现金流出金额为 55,252.44 万元，剔除季节性因素，公司需保有 27,626.22 万元现金流维持 6 个月正常经营周转。

#### （二）“新冠”疫情等不利因素对公司现金流影响较大

本次“新冠”疫情突发对于较多民营企业现金流形成重大不利影响，公司亦受到较大影响。2020 年 1-3 月，公司经营性现金流量净额为-5,889.34 万元。由于“新冠”疫情仍未结束甚至可能长期存在，2020 年公司经营性现金流支出压力较大。

作为上市公司，为促进公司健康稳定发展、维护股东利益，公司在日常经营

中加强资金管控、做好远期规划布局，避免如“新冠”疫情等或有因素的出现对于公司长期稳定经营造成不利影响。因此，在日常经营中，公司在维持前述正常经营活动需支付的资金外，仍储备部分资金备用，以确保在不可抗力因素出现时公司仍能正常运转。

### （三）发行人现有在建项目仍需投入部分资金

除前次募集资金投资项目外，公司目前仍在投资建设“研发测试中心”，以对公司城市智慧交通类产品等业务形成技术支持。按照项目建设进度，该项目本年度预计仍需投入 1,225.72 万元，因此公司需保有足额的存款以支付工程及设备购置费用。

### （四）发行人车检业务快速发展对资金需求较大

机动车检测服务行业市场前景广阔，品牌连锁经营是该业务能够快速发展的核心。因此，在以发行人总部所在地为机动车检测服务管控平台的基础上，各地机动车检测站的快速开展尤为重要，对于该业务能够迅速抢占市场、形成品牌效应至关重要。根据公司车检业务近期的发展规划，拟在 2022 年末将多伦车检打造成管理超过 300 家连锁经营车检站的车检服务知名品牌。发行人于 2020 年 1 月正式开始在全国范围内建设多伦车检服务站，“新冠”疫情对发行人 2020 年一季度车检业务拓展进度产生了较大影响，部分车检站建设与收购计划被迫延后。二季度，国内“新冠”疫情防控已取得阶段性成效，公司也逐渐从“新冠”疫情的影响下走出。为降低一季度疫情对公司战略实施的负面影响，公司将加快车检站建设及市场扩张速度。截至 2020 年 6 月末，发行人各地车检站已投入运营 8 家、建成待营业 3 家、在建 7 家。

发行人净资产规模有限，通过可转债融资规模较小，因此，本次募投项目仅可满足 80 家车检站的建设投入，另外超过 220 家车检站需由发行人使用自有资金加快投入。具体规划如下：

项目	2020 年			2021 年			2022 年		
	小站	大站	合计	小站	大站	合计	小站	大站	合计
使用自有资金建站数量	21	27	48	53	65	118	27	27	54
使用本次募集资金建站数量	24	8	32	27	5	32	13	3	16

合计站点数量	45	35	80	80	70	150	40	30	70
--------	----	----	----	----	----	-----	----	----	----

按照小站建设成本 505.02 万元、大站建设成本 896.30 万元测算，扣除募投项目建设先行投入资金外，2020 年及 2021 年上半年，发行人预计仍将使用自有资金投入募投项目外其他车检站建设仍需资金分别为 34,805.52 万元和 42,512.78 万元。目前，公司自有资金远不能满足除募投项目外其他车检站的建设投入需求，发行人亦在与银行积极沟通，本年将进一步采用固定资产抵押/质押借款、担保借款、应收账款质押融资等方式进行融资，以确保获取足额的自筹资金支持车检站的快速建设。

综上，公司未来资金缺口详情如下：

单位：万元

序号	项目名称	金额
1	报告期末自有货币资金（扣除 IPO 募集资金）	58,967.93
2	既定用途支出	106,170.24
3	其中：营运资金需求	27,626.22
4	在建工程拟投入金额（研发中心升级）	1,225.72
5	未来一年以自有资金建设车检站的金额（不含募投项目拟建设车检站资金投入）	77,318.30
6	资金缺口=2-1	47,202.31

由上表可见，除本次募投项目对应的资金需求外，公司仍存在资金缺口 47,202.31 万元，当前自有资金规模无法同时满足公司日常运营、项目建设及未来车检业务快速发展的需要。公司正在与银行积极沟通，本年将尽可能通过银行进行固定资产抵押/质押借款、担保借款、应收账款质押融资等方式自筹足额资金，以确保车检业务能够快速在全国规模化发展。但作为民营上市公司，银行借款融资成本相对较高，较大规模的借款将增加公司利息支出压力、降低盈利能力并提高公司经营风险，未来公司将充分发挥上市公司优势，尽可能通过多渠道相结合的融资方式，既满足公司快速发展所需资金需求又能够有效降低融资成本、控制经营风险。此外，机动车检测行业竞争对手安车检测等上市企业已筹划资本市场融资、设立并购基金等多种方式相结合在全国快速开展车检业务。公司现有货币资金均存在明确用途，如不能迅速筹集长期稳定的外部资金以支持本次募投

项目的建设，发行人将丧失机动车检测业务的市场先机。

#### **四、本次发行可转债融资的必要性、合理性**

##### **（一）必要性**

##### **1、本次募投项目建设有利于公司快速把握机动车检测行业发展契机**

###### **①机动车保有量的持续增长拉动机动车检测市场需求**

随着我国经济持续快速发展，机动车保有量继续保持快速增长态势。据公安部统计，截至 2020 年 6 月末，全国机动车保有量达 3.6 亿辆，同比增长 5.88%，其中汽车 2.7 亿辆，同比增长 8.00%，新能源汽车保有量 417 万辆，同比增长 21.22%。我国汽车保有量持续增长；新能源汽车市场在双积分政策及购置税减免政策的影响下，保有量高速增长；另外，在特种车辆方面，我国建筑业、仓储物流运输业、航空业、采矿业及军工行业的快速发展带动了特种车辆的生产制造。

根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》、《机动车环保检验合格标志管理规定》，我国私家车在 6 年免检期后将要每年开展一次强制检测，而私家车、客车、货车分别在 15 年、5 年、10 年后，强制检测的要求由每年 1 次增加到每年 2 次。机动车保有量的快速增长、新能源车辆的政策推动、受检汽车种类的拓展，带动机动车检测市场需求不断壮大。

###### **②在用车车龄增长、检测频次增加促进机动车检测系统供应市场发展**

《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》、《机动车环保检验合格标志管理规定》等法律法规，对不同类型机动车的检测频次要求作出明确规定，只有经检测合格的车辆方可取得检验合格标志，未取得检验合格标志的车辆不得上路行驶。针对不同类型机动车，安全、环保和综合检测的频次要求均存在区别。但是随着在用车车龄的不断增长，在用车检测频次大幅增加。根据中汽协等机构的调查数据，2019-2021 年我国机动车检测服务市场检测频次分别是 2.1 亿次、2.25 亿次、2.41 亿次，市场规模将达到 630 亿元、676 亿元、723 亿元，检测市场需求快速增长。

###### **③“打赢蓝天保卫战”推进机动车检测市场进一步发展**

2018年7月3日，国务院发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，明确了大气污染防治工作的总体思路、基本目标、主要任务和保障措施，提出了时间表和路线图。2019年5月1日起，全国实施两项新的国家标准《汽油车污染物排放限值及测量方法（双怠速法及简易工况法）》（GB18285-2018）、《柴油车污染物排放限值及测量方法（自由加速法及加载减速法）》（GB3847-2018），对环保检测的要求进一步提高。在“打赢蓝天保卫战”的号召下，机动车尾气排放污染治理愈发受到重视，亦将推动机动车检测市场的快速发展。

④政府简政放权、“三检合一”政策的推行与机动车检测放开市场定价调节推动检测机构建设

2018年7月，公安部出台进一步深化“放管服”改革推进审批服务便民化实施意见，深化机动车检验制度改革。此后，多地机动车检测年审更改为“先发后审”。非运营类机动车经检测站检验合格并由车主签订《承诺书》后先行签注行驶证、核发检验合格标志，车主领取合格标志后即可离开，大幅降低了年检排队时间，检测站的周转率也取得大幅提升。

为推进物流降成本、为企业经营减负，2019年8月12日，国务院发布了《全国深化“放管服”改革优化营商环境电视电话会议重点任务分工方案的通知》，通知中提到了在2019年底前形成货车年审、年检和尾气排放检验“三检合一”实施方案。对单一检测站来说，收费项目的数量增加将提升检测站的盈利能力。

2019年，发改委颁布了《关于进一步清理规范政府定价经营服务性收费的通知》明确提出严格按照“凡是市场能自主调节的就让市场来调节”的原则，放开机动车检测类、气象服务类、地震安全评价类等收费项目，进一步缩减政府定价范围，对已经形成竞争的服务，一律实行市场调节价，随着这一政策在全国各地的推进，机动车检测的盈利能力亦将持续提升。

⑤参照发达国家车检行业现状，我国车检站数量将进一步提升且将迈入整合之路

据公安部统计，2020年6月末全国机动车保有量达3.6亿辆，位居世界前列，但是与发达国家相比，我国机动车检测机构配比相对不足。根据生态环境部发布

的《中国移动源环境管理年报(2019)》，截至 2018 年底，全国约有检验机构 6,878 个。据此计算，同期我国每万辆机动车拥有检测机构数量约为 0.2 个，而欧美、日本等地区该数值已超过 2 个，我国机动车检测服务市场供给严重不足，机动车检测站数量存在进一步提升的空间。

目前，我国车检行业除了检测站数量不足外，还呈现出散而乱的格局，行业集中度较低，尚无明确的行业领导者，而欧美发达国家因汽车产业发展时间较长，已孕育出本国的车检服务行业龙头。例如，DEKRA（德凯）成立于 1926 年，总部位于德国斯图加特，是德国政府认可的汽车安全鉴定检测权威机构，也是全球汽车检测站龙头。在德国，德凯每年车辆检验超过 1,100 万次，市场占有率超过 34%。OPUS（欧普斯）是全球机动车检测龙头之一，拥有约 2,600 名员工，总部位于瑞典哥德堡。OPUS 是瑞典前三大车辆检测商之一，在瑞典的市场占有率约为 25%。

未来随着国家对机动车监管力度的不断提升，以及车主自身对于车辆安全检查重视程度的提升，大部分会倾向于选择具备公信力以及实力较强的检测站进行检测，因此未来我国大部分机动车检测站将面临整合局面。

综上，机动车检测服务行业市场空间广阔，且以刚性需求为主。随着汽车保有量的持续增长、车龄老化比例的持续提升、环保执法等方面的持续严格以及车检服务市场化程度的持续提高，车检服务行业的市场需求以及盈利能力将持续提升，快速进入市场并在品牌、站点数量、服务能力等方面构建经营壁垒尤为重要。参照欧美发达国家的车检行业现状，我国的车检站数量与行业集中度存在较大的提升空间。发行人拟通过连锁经营方式在全国设立 300 家车检站（募投项目建设 80 家、自有资金建设 220 家），紧抓行业发展机遇，致力成为国内机动车检测龙头企业。

## 2、车检服务行业规模化、品牌化、有序化经营需求较高

目前车检服务行业呈现出零散经营的特点，机动车检测行业的集中度较低，且机动车检测行业社会化经营时间较短，大小检测站规范化程度参差不齐，普遍

呈现出车检流程复杂、手续办理时间长、员工服务态度冷漠、经营治理较差等现象，如在 2019 年山东地区的专项查处中，135 家车检机构共发现了 689 项问题，平均每家达到 5-6 项，超过 75% 的机构被责令整改，受到行政处罚的机构超过 25%。不同于普通的消费品及服务，车主（消费者）由于专业信息的缺失，对于检测服务的定价及质量没有明确的衡量对比标准，所以消费者在选择检测服务的服务商时较为谨慎，更依赖于检测服务商所展现的品牌形象。

因此，本次募投项目的建设将帮助公司在全国范围内快速建立车检服务连锁经营品牌，解决当前车检服务行业痛点，为全国车检消费者提供统一化、规范化、标准化、透明化的车检服务，成为国内标杆性车检服务专业机构。

### 3、车检服务快速开展有利于大幅提升公司盈利能力及现金流水平

车检服务整体盈利较强，根据公司目前已在运营的车检站数据统计，平均毛利率超过 60%。且各车检站所需工作人员较少，投入主要为土地或房屋租金成本以及检测设备购置等一次性成本支出，而公司控股的简蓝信息拥有检测设备生产的能力，可进一步降低成本支出。因此，车检业务的快速开展，有利于帮助发行人持续提升盈利能力。

同时，车检业务作为消费者信息数据入口，未来发行人将结合巨大的流量数据进一步考虑增值衍生服务，如车辆保养、车辆保险等服务。车检服务的快速开展，将帮助公司打开互联网+的路径，不断提升公司盈利水平。

此外，公司车检服务主要面向个人消费者及公司或政府机关管理车辆，其中个人消费者占比较大。消费者一般在预约车检服务或者现场检测时需先行支付车检服务费，因此车检业务整体现金流情况较好，相较于公司传统智能驾考、智能交通产品类业务，可以有效改善公司整体现金流情况，提升公司整体盈利质量及抗风险能力。

### 4、车检服务品牌连锁经营对车检站点数量提升的要求较高

尽管车检服务行业目前集中度较低，但良好的盈利能力和现金流水平将持续吸引国内有相应规模的公司或机构参与整合。公司作为参与车检服务行业整合的早期发起者之一，车检站点数量的快速提升有助于公司快速建立服务能力和品牌



优势，形成较强的经营壁垒。若公司不能领先于其他竞争对手快速建立车检站点辐射能力和品牌效应，则未来车检服务开展的平均成本将有所上升。

#### 5、公司现有资金无法满足车检业务快速发展的需求

公司作为民营上市公司，融资渠道相对有限，银行借款难度较大，且成本较高的有息负债融资将大幅降低公司的盈利能力并提升公司经营风险。公司在建及拟建项目主要依赖于公司经营活动现金流积累及 IPO 募集资金，现有货币资金均已有明确用途，而盈利能力较强的车检业务的快速发展需要大量资金持续支持，公司目前货币资金情况难以满足。

综上，本次募投项目建设将帮助公司快速把握车检服务行业发展契机，成为国内标杆性车检服务品牌，增强公司盈利能力并提升现金流水平，同时为公司未来向消费者提供车辆相关的增值服务奠定基础。车检服务品牌连锁经营的快速发展除对公司管理能力和技术水平有较高要求外，车检站点数量的快速提升至关重要，因此对公司的资金实力提出较高要求，而公司现有货币资金情况无法支持车检业务的快速发展，因此公司通过本次可转债募集资金具有必要性。

### （二）合理性

#### 1、公司具备快速开展车检服务品牌连锁经营的能力

##### （1）公司具备一定品牌优势

发行人作为为数不多的提供机动车检测服务的上市公司，建立了“多伦车检”的连锁经营品牌，形成了统一、规范、透明的服务流程与收费标准。发行人专注于提升服务品质，并致力于为消费者提供优质的服务体验。发行人公正、规范、专业、高质量的服务水准将充分赢得消费者的信任，并可通过“多伦车检 APP”为消费者提供便捷的预约车检与代驾车检服务，帮助消费者管理车辆的检测信息，持续吸引消费者前往“多伦车检”办理机动车的各类检测业务。发行人良好的市场形象与品牌优势将有助于各地连锁车检站提高获客能力。

##### （2）公司车检站点快速获取能力较强

公司 2019 年 9 月设立多伦车检，2020 年 1 月正式全面进入机动车检测服务领域。截至 2020 年 6 月 30 日，公司已注册各类机动车检测站 18 家，其中在建 7 家，建完待营业 3 家，已投入运营 8 家。目前，公司在全国各地洽谈的车检站项目较多，较强的车检站点获取能力为本次募投项目快速实施提供有力保障。

### （3）公司支持车检站点高效运营的技术能力较强

公司控股企业简蓝信息是高新技术企业和双软企业，专业从事机动车检测、尾气遥感检测、尾气检测与治理、大气污染物治理与监测领域的软硬件产品的研发、销售和服务，可根据检测场景和检测内容，对检测设备的结构设计、选材、生产工艺不断升级完善，为各地车检站提供检测设备方面的技术支持。

2019 年，公司推出了基于云原生技术的交通信息服务云控平台，采用“云+边+端”一体化架构技术，融合交通管理和出行大数据、为广大交通参与者提供实时在线信息服务，公司在智能交通版块丰富的大数据分析经验与能力将为机动车检测版块大数据中心的建设与运营提供协同技术支持，可通过收集车辆使用、维修、保养等信息，借助针对代表性车型的研发实验成果，形成庞大的数据库，为汽车及汽车核心零部件检测及维修提供数据基础，也为不断研发快速高效的检测技术、故障诊断方法以及创新的维修流程提供实践及理论依据。

### （4）公司拥有车检服务经验丰富的管理团队

公司拥有一支专业的、富有创新力和共同价值观的运营管理团队，公司管理人员拥有多年机动车检测行业经营管理经历，既有良好的专业技术理论功底，也有丰富的机动车检测实践经验，对我国机动车检测产业政策及发展规律有着深刻的认识和全面的把握，在车检站运营管理、营销体系建设及营销运营模式等方面具有独到的见解。公司还引入了卓越绩效管理模式，致力于提升车检站的运营管理水平，为公司未来车检业务的快速发展奠定基础。

2020 年 1-6 月，公司车检业务预计实现收入 1,523.44 万元，实现利润总额 506.06 万元（以公司 2020 年度半年报披露数据为准），公司车检业务运营能力较强，盈利能力较好。

综上，公司具备优秀的车检服务品牌连锁经营能力，为本次可转债募投项目的顺利实施以及实现预期效益提供可靠保障。

## 2、本次可转债融资将有效帮助公司缓解车检业务投入资金压力

公司现有货币资金水平无法满足车检业务的快速发展，且公司为中小型民营上市公司，融资渠道相对较少，高成本的债务融资将大幅降低公司盈利水平且提升经营风险；本次可转债融资可以快速解决公司资金瓶颈，为未来几年公司车检业务的快速发展奠定坚实基础。同时，可转债相较于普通债务融资工具，能够有效降低公司利息成本，若未来债券持有人选择将所持可转债转换为股票，则发行人偿债压力将大幅下降。同时，由于可转债融资审核和发行均有一定周期，发行人在使用自有资金进行车检站点快速布局的同时申请通过可转债募集资金投入该业务，有助于公司在抢占市场先机从而提升公司盈利能力的同时保障后续资金储备，降低经营风险。

综上，公司本次通过可转债募集资金具备合理性。

## 五、保荐机构核查意见

保荐机构履行了以下核查程序：

- 1、查阅了发行人报告期内审计报告和财务报告，了解发行人的资产负债、银行授信、银行借款与现金流等财务状况；
- 2、对发行人高管进行了访谈沟通，了解目前车检业务的经营情况与未来的发展规划；
- 3、获取了发行人目前货币资金的使用计划，并进行了分析测算；
- 4、查询了机动车的保有量等情况，查阅了机动车检测行业研究报告、机动车检测业务相关的法律法规与政策，了解机动车检测行业的发展前景。

经核查，保荐机构认为：发行人资产负债率相对较低，主要系公司尚无银行授信与银行借款，融资渠道相对有限；受“新冠”疫情等不利因素影响，发

行人现金流处于承压状态；报告期内公司货币资金与理财产余额呈快速下降趋势，账面货币资金均已有明确的用途规划，主要用于自身日常经营、在建项目推进及车检站连锁经营战略的实施；基于机动车检测行业未来良好的发展前景、机动车检测站快速拓展并实现规模化经营所带来的竞争优势、公司现有资金状况，本次发行可转债融资具有必要性；基于公司具备快速开展车检服务品牌连锁经营的能力以及可转债将帮助公司缓解车检业务投入资金压力，本次发行可转债融资具有合理性。

### 问题三

申请人 2016 年首发上市，募集资金 4.2 亿元，截止目前尚剩余 1.6 亿元未使用。请申请人补充说明：（1）申报文件显示前募项目达到预定可使用状态日期为 2017 年 5 月、2018 年 5 月，公司尚有较大金额资金未投入使用的情况下即已达到预定可使用状态的合理性。（2）与前募项目相关的在建工程金额较高，说明 2017 年即已达到预定可使用状态的条件下但长期仍未转固定资产的原因及合理性，申请人在建工程转为固定资产的标准，相关会计处理是否符合会计准则的相关规定，预计转为固定资产的时间，是否存在延迟转固情形，折旧摊销对公司业绩的影响。（3）项目目前进展情况，2016 年至今尚剩余较大金额未使用的原因及合理性，项目是否仍有投资的必要性，结合相关项目进度情况及未来使用价值情况，说明在建工程减值准备计提是否充分合理。（4）剩余较大金额资金的未来投资计划，未用于本次募投项目建设的合理性。

请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复：

一、申报文件显示前募项目达到预定可使用状态日期为 2017 年 5 月、2018 年 5 月，公司尚有较大金额资金未投入使用的情况下即已达到预定可使用状态的合理性。

#### （一）前次募集资金的使用情况

根据天衡会计师事务所（特殊普通合伙）2020 年 4 月 8 日出具的《关于多伦科技股份有限公司前次募集资金使用情况的鉴证报告》（天衡专字（2020）00420 号），截至 2020 年 3 月 31 日，公司前次募集资金的使用情况如下：

单位：万元

前次募集资金项目	募集金额	累计投入金额	预定可使用状态日期
研发中心建设项目[注 1]	4,333.50	4,337.28	2017 年 5 月
营销服务网络扩建项目[注 2]	8,958.80	9,045.04	2018 年 5 月
机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目[注 3]	19,496.40	12,576.03	2017 年 5 月
基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研	9,190.40	62.32	2017 年 5 月

前次募集资金项目	募集金额	累计投入金额	预定可使用状态日期
究示范基地建设项目[注 4]			
<b>合计</b>	<b>41,979.10</b>	<b>26,020.67</b>	

注 1：研发中心建设项目承诺投资金额为 4,333.50 万元，截至 2020 年 3 月 31 日，实际投资金额为 4,337.28 万元，实际投资金额高于承诺投资金额 3.78 万元，系募集资金专户的利息收入所致；

注 2：营销服务网络扩建项目承诺投资金额为 8,958.80 万元，截至 2020 年 3 月 31 日，实际投资金额为 9,045.04 万元，实际投资金额高于承诺投资金额 86.24 万元，系账户利息收入扣除手续费净额所致；

注 3：机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目承诺投资金额为 19,496.40 万元，截至 2020 年 3 月 31 日，实际投资金额为 12,576.03 万元。该项目预计于 2017 年 5 月达到预定可使用状态，实际工程进度较原计划滞后，项目正在建设中；

注 4：基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目承诺投资金额为 9,190.40 万元，截至 2020 年 03 月 31 日，实际投资金额为 62.32 万元；该项目未按照进度完成的原因，一方面由于原募投项目设计规划土地预计无法满足目前项目建设的需求，同时受公司业务发展、经营策略、行业发展需求及监管改革趋势影响，公司本着审慎性原则，需对募投项目原设计和实施方案进行调整和优化，从而暂缓了该项目的投资节奏，以充分发挥募集资金的使用效率，更有效的配合公司经营发展和战略布局。

上表中所列预定可使用状态日期为公司首发上市时预测的达到预定可使用状态日期，而非上述前募报告出具日的预定可使用状态日期。截至 2020 年 3 月 31 日，“机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目”仍在建设过程中，“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”实际未开工建设，该等项目均未达到预定可使用状态。

根据公司第三届董事会第二十八次会议决议、2020 年第一次临时股东大会决议，“机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目”达到预定可使用状态日期由 2017 年 5 月延期至 2020 年 12 月；“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”将终止并变更募集资金用途用于“品牌连锁机动车检测站建设项目”。

天衡会计师事务所（特殊普通合伙）于 2020 年 7 月 20 日出具了新的《关于多伦科技股份有限公司前次募集资金使用情况的鉴证报告》（天衡专字（2020）01473 号）：截至 2020 年 6 月 30 日，公司前次募集资金的使用情况、变更情况、募投项目完工情况如下：

单位：万元

序号	承诺投资项目	实际投资项目	变更前拟投入总额	变更后拟投入总额	实际投资金额	实际投资金额与变更后承诺投资金额的差额	项目达到预定可使用状态日期
1	机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目	同承诺投资项目	19,496.40	19,496.40	13,237.69	-6,258.71	2020年12月
2	研发中心建设项目	同承诺投资项目	4,333.50	4,333.50	4,337.28	3.78	2018年5月
3	营销服务网络扩建项目	同承诺投资项目	8,958.80	8,958.80	9,045.04	86.24	2019年9月
4	基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目	同承诺投资项目	9,190.40	62.32	62.32	-	项目已终止实施并变更
5	-	品牌连锁机动车检测站建设项目	-	9,967.88	-	-9,967.88	2023年4月
	<b>合计</b>		<b>41,979.10</b>	<b>42,818.90</b>	<b>26,682.33</b>	<b>-16,136.57</b>	

经公司第三届董事会第二十八次会议、2020年第一次临时股东大会审议，“机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目”预定可使用状态日期由2017年5月更改至2020年12月；“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”已变更为“品牌连锁机动车检测站建设项目”。

(二) 达到预定可使用状态日期尚有大额资金未投入的原因及合理性

“研发中心建设项目”、“营销服务网络扩建项目”现已建设完毕，不存在大额资金未投入的情形。

#### 1、机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目

根据项目可行性研究报告及公司原建设计划，本项目计划投入资金19,496.40万元，并自2016年5月起开始投入建设，建设期为1年，计划于2017年5月达到预定可使用状态。

截至2017年5月（原预定可使用状态日期），因部分工程根据公司业务发展实际需求及生产功能要求进行了建设方案变更，该项目建设未能达到预定可使用状态，实际完工日期延后。经公司第三届董事会第二十八次会议、2020年第一次临时股东大会审议，本项目达到预定可使用状态日期由2017年5月延期至2020年12月，该项目本年仍将持续投入募投资金建设方可达到预定可使用状态，因此目前募集资金专户仍有部分资金尚未投入。

该项目建设进度延期且未达到原计划进度的主要原因如下：

##### （1）项目开工时间晚于原计划时间

本项目要求新建的场地、厂房和未来采购的设备及生产方式高度匹配，导致项目建设前期有大量的准备工作，具体包括：设备选型，工艺流程规划及对场地、厂房的相应调整，设计建筑图纸等。上述因素导致该项目实际开工时间较计划时间相对滞后。

（2）在工程推进过程中，部分工程根据实际需求及生产功能要求进行了建设方案变更。主要包括一号生产厂房墙板设计方案变更为幕墙系统；屋面系统由柔性屋面系统变更为刚性屋面系统，对应屋面通风设备、采光设备也有所变更；厂房地面系统由钢纤维地坪变更为混凝土双向钢筋；办公楼幕墙外立面设计变更等。以上主要变更部分需要重新履行工程设计、评审等手续，工程建设进度相应延后。同时原未变更方案部分建设工程因涉及交叉施工，其进度受部分工程采用新方案的影响相应延迟。

（3）2017年后，公司下游客户对驾考系统的采购需求逐步稳定，公司暂时



减缓了该业务领域的设备投资，并将项目建设重点向智能培训与智能交通业务领域倾斜。公司根据调整后的生产功能对工程建设与生产线布局方案进行了优化，因此本项目建设相应延迟。

截至 2020 年 6 月 30 日，该募投项目仍在建设中，未来还需投入大量募集资金。本项目预计 2020 年底前完成项目建设，并达到预定可使用状态。

2、基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目

根据项目可行性研究报告及公司原建设计划，本项目计划投入资金 9,190.40 万元，项目原计划自 2016 年 5 月起开始投入建设，建设期为 1 年，计划于 2017 年 5 月达到预定可使用状态。

由于本项目设计规划土地无法满足项目建设的需求，同时公司业务发展、经营策略、行业发展需求及监管改革趋势已有新的变化，公司本着审慎性原则，并在有合适新投入方向的项目储备好后进行变更，未直接变更为永久性补充流动资金。

根据公司第三届董事会第二十八次会议决议、2020 年第一次临时股东大会决议，本项目将终止并变更募集资金用途用于“品牌连锁机动车检测站建设项目”。

**二、与前募项目相关的在建工程金额较高，说明 2017 年即已达到预定可使用状态的条件下但长期仍未转固定资产的原因及合理性，申请人在建工程转为固定资产的标准，相关会计处理是否符合会计准则的相关规定，预计转为固定资产的时间，是否存在延迟转固情形，折旧摊销对公司业绩的影响。**

**（一）与前次募集资金相关的在建工程情况及未转固定资产的原因**

因天衡会计师事务所（特殊普通合伙）2020 年 4 月 8 日出具的《关于多伦科技股份有限公司前次募集资金使用情况的鉴证报告》（天衡专字（2020）00420 号）中“项目达到预定可使用状态日期”一列中披露的为 IPO 募投项目可行性研究报告中预计达到可使用状态的日期，且在本次可转债项目申报后，公司 IPO 募投项目发生变更，天衡会计师事务所（特殊普通合伙）于 2020 年 7 月 20 日出

具了截至 2020 年 6 月 30 日《关于多伦科技股份有限公司前次募集资金使用情况的鉴证报告》（天衡专字（2020）01473 号）。发行人“机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目”达到预定可使用状态日期为 2020 年 12 月，因此尚未将在建工程转为固定资产；“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”终止实施并变更为“品牌连锁机动车检测站建设项目”，该项目使用 IPO 募集资金形成的在建工程金额合计 60.50 万元，已全部计提减值，因此不存在需转为固定资产的情况。

## （二）公司在建工程转为固定资产的标准

根据企业会计准则的规定，公司在建工程转为固定资产的标准如下：

房屋及构筑物转入固定资产的时点：（1）实体建造和满足基本使用条件的装修工程已经全部完成或者实质上已经完成，并达到实际可投入使用的状态；（2）已购建的资产与公司的要求一致，能满足公司设计时的生产经营需要；（3）继续发生的支出的金额很少或者几乎不再发生。

机器设备及其他设备转入固定资产的时点：设备进场安装调试完成达到预定可使用状态时转入固定资产。

## （三）机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目尚未达预定可使用状态，未达到转为固定资产的条件，符合会计准则

截至 2020 年 6 月 30 日，该项目正在积极建设中，公司已签订相关项目建设及采购合同金额合计为 16,122.25 万元，已实际累计投入募集资金 13,302.24 万元，截至期末投入进度为 82.51%；根据目前的项目实施进度，公司计划于 2020 年底前完成该项目的建设及工艺设备采购、安装工作。截至目前，该项目分建设进展及未来实施计划具体如下：

序号	主要项目	目前建设进展及未来实施计划
<b>建筑工程部分</b>		
1	土建工程	办公楼和厂房土建工程已完工
2	高压供电、配电工程、给排水工程	已完工
3	消防工程	消防工程已完工
4	厂区道路、绿化工程	现正在施工阶段，预计 2020 年 10 月完工

序号	主要项目	目前建设进展及未来实施计划
5	装修工程	办公楼和厂房的装修工程现正在施工阶段，预计 2020 年末前完工
	机器设备采购、安装	设备采购合同已签订，待厂房装修完毕后设备进场安装调试

根据天衡会计师事务所（特殊普通合伙）于 2020 年 7 月 20 日出具的截至 2020 年 6 月 30 日《关于多伦科技股份有限公司前次募集资金使用情况的鉴证报告》（天衡专字（2020）01473 号），该项目达到预定可使用状态日期为 2020 年 12 月，当前该项目还在建设过程中，因此尚未将在建工程转为固定资产，相关会计处理符合会计准则的相关规定。根据项目建设进度，本项目预计 2020 年底前完成建设，相关在建工程将转为固定资产。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司本项目对应的在建工程账面余额为 11,063.37 万元。根据现有会计政策，公司房屋与建筑折旧年限为 20 年，预计净残值为 10%。假设本项目已于 2017 年 5 月达到预定可使用状态，则 2017 年、2018 年、2019 年和 2020 年 1-6 月对应新增的折旧金额分别为 290.41 万元、497.85 万元、497.85 万元和 248.93 万元，新增折旧金额较小，对公司业绩情况影响较小。

综上，本项目不存在延迟转固情形，不存在由于少计提折旧摊销对公司的业绩产生影响。

#### **（四）“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”项目已终止变更，在建工程已全额减值**

本项目建设地南京市江宁区属经济发达地区，工业土地资源相对紧缺，本项目属于研发基地建设项目，并不能直接产生经济税收效益，因此难以满足当地相关拿地经济指标要求；同时考虑到公司业务发展、经营策略、行业发展需求及监管改革趋势已有新的变化，根据公司第三届董事会第二十八次会议决议、2020 年第一次临时股东大会决议，公司终止了本项目建设并变更为“品牌连锁机动车检测站建设项目”，公司已于 2020 年第二季度对相关在建工程全额计提减值。

**三、项目目前进展情况，2016 年至今尚剩余较大金额未使用的原因及合理性，项目是否仍有投资的必要性，结合相关项目进度情况及未来使用价值情况，说明在建工程减值准备计提是否充分合理。**

### **（一）机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目**

截至 2020 年 6 月 30 日，本项目募集资金监管账户余额 7,350.78 万元（含闲置募集资金购买的短期保本理财产品金额）。剩余较大金额未使用的原因主要系本项目仍在建设过程中。土建工程及其他配套工程建设已基本完成。厂区道路、绿化工程和装修工程仍在进行中，因此未来仍需投入较大金额的资金。

本项目的建设是对公司现有生产线进行的扩建改造，主要满足公司机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统产品生产线技术改造、新型产品的生产能力提升及系统集成向上游延伸的需求，以进一步提升公司的研发、加工、检测和新产品开发能力和产品质量与成本的控制能力。

截至目前，机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统均为公司主要产品。机动车驾考系统需求稳定，技术革新推动了“电子化”考察范围的逐步提升，周期性系统升级换代需求不断显现。智能驾培及智能交通行业的需求提升更为明显。智能驾培行业在自动化监管要求不断提升的情况下，市场不断扩大。在智能交通领域，交通管理部门提升交通管理水平的需求不断增长，系统集成向上游延伸的行业发展趋势未发生变化。

为巩固、提升公司在机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统的影响力，本项目的继续投入存在必要性。本项目已处于建设收尾阶段，预计 2020 年底全部完工并投入使用。公司实施该项目建设的可行性未发生重大变化，本项目相关在建工程不存在减值的情形。

### **（二）基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目**

截至 2020 年 3 月 31 日，本项目累计投入 62.32 万元，对应期末在建工程余额 60.50 万元；根据公司当前经营战略的调整，公司已终止实施该项目，已经发生的在建工程已于 2020 年第二季度全额计提减值。

### **四、剩余较大金额资金的未来投资计划，未用于本次募投项目建设的合理性。**

### （一）机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目

根据本项目建设计划及已签订的项目相关设备采购、建设合同执行情况，本项目尚未支付合同金额如下：

序号	费用名称	预计剩余支付金额（万元）
1	建筑与工程实施	923.10
2	厂房与办公楼装修	1,543.77
3	生产设备采购与安装	134.46
4	办公设备采购与安装	154.66
5	道路及绿化景观建设	64.02
合计		<b>2,820.01</b>

截至 2020 年 6 月 30 日，本项目已签工程建设及设备采购合同尚未支付金额合计 2,820.01 万元。扣除上述拟支付金额后，公司剩余募集资金 4,530.76 万元。公司将审慎地按照实际研发、生产需要，根据工程施工及装修实施进度，使用剩余募集资金采购本项目剩余所需的生产、研发及仓储所需设备。相关采购合同已在协商洽谈中。

### （二）基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目

本项目原计划使用募集资金 9,190.40 万元，原建设完成期为 2017 年 5 月，截至 2020 年 3 月 31 日，公司已投入 62.32 万元，投入比例 0.68%。由于公司无法短时间取得合适的项目建设用地，本项目难以继续实施，如原项目继续投入，不符合公司的发展战略，不能较好的发挥募集资金的使用效率，不利于保护中小股东的权益。

基于整体业务和战略规划考量，并为了全体股东的长远利益，经公司第三届董事会第二十八次会议及 2020 年第一次临时股东大会审议通过，公司决定终止原项目的实施，变更募集资金用途，尚未使用的募集资金 9,902.32 万元（包括理财产品余额、累计收到的理财收益、银行存款利息扣除银行手续费等的净额，具体金额以资金转出当日银行结算余额为准）用于对全资子公司多伦车检进行增资，由其实施“品牌连锁机动车检测站建设项目”。截至本反馈意见回复签署日，

公司已将资金转出当日的银行结算余额 9,967.88 万元全部用于对多伦车检的增资。

## 五、保荐机构核查意见

保荐机构履行了以下核查程序：

1、询问公司管理层募投项目目前的进展情况，以及后续的投资计划和安排，并查阅募集资金项目的可行性研究报告，评估前次募投项目后续投资的必要性和合理性；

2、获取公司前次募集资金的使用台账，核查募集资金的使用情况是否符合《募集资金管理办法》的规定；

3、访谈公司财务总监和基建负责人，了解前次募投项目建设进度，并现场查看募投项目建设情况，以确定公司是否存在延迟结转在建工程的情形；

4、询问公司管理层了解公司前次募集资金项目未按计划执行的原因、募投项目的可行性是否发生重大变化以及后续投入时间安排；

5、获取公司前次募集资金相关的在建工程明细，并进行减值测试，评估在建工程是否发生减值。

经核查，保荐机构认为：2017年5月、2018年5月为公司前次募投项目建设前原计划达到预定可使用状态的日期，而非项目实际完工日期；前次募投项目相关的在建工程金额较高的原因为项目尚未完工，相关会计处理符合会计准则的相关规定，本项目不存在延迟转固情形，不存在由于少计提折旧摊销对公司的业绩产生影响；根据项目的进度，“机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改扩建项目”预计转为固定资产的时间为2020年底；“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”因募投资金用途发生变更，公司已于2020年第二季度全额计提减值；公司不存在延迟转固情形，亦不存在少计提折旧摊销对公司业绩施加影响的情形；公司在建工程减值准备计提合理；公司剩余较大资金余额已确定了未来投资计划并具有合理性，公司将继续投入募集资金完成“机动车驾考、培训系统及城市智能交通系统改

扩建项目”建设，“基于北斗卫星技术智能交通系统、智能驾驶培训和考试系统研究示范基地建设项目”相关募集资金已被改变用途用于实施“品牌连锁机动车检测站建设项目”。

#### 问题四

公司 2020 年 1 季度亏损，请申请人补充说明 1 季度亏损的原因及合理性，结合最新一期业绩情况，说明相关影响因素是否已消除，是否对公司盈利能力及本次发行构成重大不利影响。

请保荐机构及会计师发表核查意见。

回复：

##### 一、2020 年第一季度亏损的原因及合理性

2020 年 1-3 月，公司利润表主要科目与上年同期的对比情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-3 月	2019 年 1-3 月
营业收入	3,455.68	16,139.45
营业成本	1,921.46	6,893.94
营业毛利	1,534.23	9,245.51
销售费用	1,133.55	1,429.84
研发费用	1,028.38	1,156.82
管理费用	2,241.55	1,755.66
归属于母公司股东的净利润	-2,844.10	4,264.35
扣除非经常性损益后归母的净利润	-3,223.55	3,739.90

2020 年 1-3 月，公司扣除非经常性损益前后归属于母公司股东的净利润均为负，其中归属于母公司股东的净利润-2,844.10 万元，较上年同期减少 7,108.45 万元。

公司 2020 年一季度亏损主要系受“新冠疫情”影响，公司在同期较为固定的费用支出下营业收入大幅下降所致。2020 年 1-3 月，公司实现营业收入 3,455.68 万元，较 2019 年同期减少 12,683.77 万元，跌幅达 78.59%；实现营业毛利 1,534.23 万元，较 2019 年同期减少了 7,711.28 万元，跌幅达 83.41%。

2020 年 1-3 月，公司销售收入、成本及毛利分业务类型的变动情况如下：



单位：万元

收入分类	2020年1-3月			2019年1-3月			销售毛利变动
	销售收入	销售成本	销售毛利	销售收入	销售成本	销售毛利	
驾考系统业务	1,125.30	426.91	698.40	11,791.51	4,835.08	6,956.43	-6,258.04
智能交通	290.33	175.74	114.58	2,021.00	1,059.63	961.37	-846.79
驾驶人考训	267.79	363.49	-95.70	643.52	518.49	125.02	-220.72
智能驾培业务	788.72	531.58	257.14	899.58	371.72	527.85	-270.71
检测线业务	124.53	64.63	59.91	-	-	-	59.91
车检业务	521.98	167.33	354.66	-	-	-	354.66
其他	337.02	191.78	145.24	783.85	109.02	674.83	-529.59
<b>合计</b>	<b>3,455.68</b>	<b>1,921.46</b>	<b>1,534.23</b>	<b>16,139.45</b>	<b>6,893.94</b>	<b>9,245.51</b>	<b>-7,711.28</b>

2020年一季度，全国各地爆发“新冠疫情”，对公司各项业务开展造成较大的负面影响。一方面，公司驾考系统业务及智能交通业务下游客户主要为车辆管理所、交警支队和驾驶人培训学校，在疫情期间多处于停工或半停工状态，公司的工程施工人员亦无法到全国各地的工程现场进行设备安装和调试工作，从而导致公司原计划2020年一季度完工的项目无法验收，对应的项目收入无法确认。

另一方面，公司的驾驶人考训、智能驾培服务和机动车检测业务属于服务性行业，在疫情期间属于开工时间较晚的行业，因此公司一季度的服务性收入也相对较低。

## 二、2020年上半年业绩预计情况

受一季度疫情影响，经公司财务部门初步测算，预计公司2020年上半年实现归属于上市公司股东的净利润为1,425.80万元到1,710.96万元，同比减少78.40%到82.00%；预计2020年上半年实现归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为603.36万元到888.52万元，同比减少87.43%到91.46%。

二季度以来，随着各行各业复工复产，公司各项经营活动恢复正常。与上年同期相比，公司二季度预计实现归属于母公司股东的净利润4,269.90万元到4,555.06万元，与一季度相比扭亏为盈；较上年同期增长了613.14万元到898.30万元，增幅达16.77%到24.57%。

综上，公司2020年二季度已从“新冠疫情”的影响下走出，各地项目验收已

恢复正常，二季度盈利能力较去年同期取得了正向增长，相关不利因素已逐步消除。

### **三、造成 2020 年一季度亏损的不利因素正在逐步消除，不会对公司生产经营及盈利能力产生重大不利影响**

#### **（一）积极安排复工复产，驾考系统业务二季度新签订单金额较一季度增长明显**

目前，国内新冠疫情防控已取得阶段性成效，公司下游客户的驾驶人考试和培训业务需求呈现回暖的趋势。公司已于 2020 年 2 月 18 日实现部分复工，于 2020 年 2 月底实现全面复工，并从 2020 年 3 月开始，派驻各地的项目工程人员在确保健康安全的前提下陆续到场提供设备的安装调试工作。截至 2020 年 6 月 30 日，公司各项业务的项目建设与项目验收工作已经全部恢复。

为减轻“新冠疫情”对公司 2020 年全年业绩的影响，公司已于 2020 年二季度加强了全国各地业务的拓展力度，积极了解客户需求，通过产品升级提升市场影响力，开拓新的业务需求。公司 2020 年二季度新增驾考系统业务订单 6,072.84 万元，较一季度增加了 2,383.77 万元，环比增幅达 64.62%，增长明显，影响公司拓展业务的不利因素正在逐步消除。

#### **（二）加快机动车检测业务领域布局，预计 2020 年形成规模性收入**

我国汽车高保有量为机动车检测市场的繁荣打下了坚实基础。根据德勤《2019 中国汽车后市场白皮书》，中国保有车辆平均车龄约 4.9 年并随着进入存量市场平均车龄还在持续增长，对照国际市场用车经验，车龄超过 5 年后将迎来大型维修保养高峰期。同时随着中国汽车制造业逐渐走向成熟，耐用性和汽车质量的改善也不断延长了车辆平均生命周期，“车龄+保有量”双效驱动汽车后市场高速发展，成为汽车产业的新增长点。

汽车检测行业市场需求与汽车保有量及车龄相关，汽车保有量及车龄决定了市场业务量。预计随着我国城镇化进程的不断推进及人均消费能力的不断提高，汽车市场潜在需求持续释放，汽车保有量仍将继续保持增长趋势，预计将进一步拉动汽车检测市场需求。

根据《道路交通安全法实施条例》《机动车环保检验管理规定》，我国私家车在 6 年免检期后将要每年开展一次强制检测，而私家车、客车、货车分别在 15 年、5 年、10 年后，强制检测的要求由每年 1 次增加到每年 2 次。可以预见的是，我国机动车强制检测的市场需求将在庞大机动车保有量的基础上随现有机动车车龄的增长而扩大。根据中汽协等机构的调查数据，2019-2021 年我国机动车检测服务市场检测频次分别是 2.1 亿次、2.25 亿次、2.41 亿次，市场规模将达到 630 亿元、676 亿元、723 亿元。

2019 年公司借助自身的“资源+场地+资本+设备+技术”优势正式进军机动车检测行业，拟通过收购、自建方式来打造“多伦车检”连锁品牌。2019 年 7 月，公司收购了简蓝信息 65% 股权，正式介入了机动车检测设备、尾气遥感监测的软硬件产品的研发、销售和服务。同年 9 月，公司设立了全资子公司多伦车检，全面负责公司车检业务的自建和收购事项。截至 2020 年 6 月 30 日，多伦车检投资已注册各类机动车检测站 18 家，其中在建 7 家，建完待营业 3 家，已投入运营 8 家。

多伦车检 2020 年上半年预计实现销售收入 1,523.44 万元，实现利润总额 506.06 万元（以公司 2020 年度半年报披露数据为准）。公司 2020 年下半年将继续加大机动车检测站投资力度，随着公司各机动车检测站逐步投入运营，公司机动车检测业务收入将逐步释放，并能在驾考系统与智能交通业务逐步恢复的情况下，进一步缓解一季度亏损对公司全年业绩的负面影响。

### （三）最近三个会计年度公司平均加权平均净资产收益率

公司最近三个会计年度加权平均净资产收益率（扣除非经常性损益后的净利润与扣除前的净利润相比，以低者作为加权平均净资产收益率的计算依据，下同）分别为 7.02%、8.71% 和 8.88%，最近三年加权平均净资产收益率为 8.20%，满足《上市公司证券发行管理办法》第十四条第（一）项“最近三个会计年度加权平均净资产收益率平均不低于百分之六”的要求。

公司 2018 年、2019 年合计加权平均净资产收益率为 17.59%，如 2020 年加权平均净资产收益率不低于 0.41%，公司仍满足《上市公司证券发行管理办法》第十四条第（一）项的要求。

公司 2020 年上半年预计实现归属于上市公司股东的净利润 1,425.80 万元到 1,710.96 万元，即使仅以半年度预计经营数据为基础测算，发行人 2020 年度加权平均净资产收益率为 0.89%到 1.06%，仍高于发行条件要求。公司 2020 年二季度已从“新冠疫情”的影响下走出，各地项目验收已恢复正常、新的机动车检测业务快速拓展，相关不利因素已消除，经营业绩较去年同期取得了正向增长，预计 2020 年全年经营业绩稳定，因此发行人 2020 年 1 季度亏损的情况不会导致发行人不满足上市公司公开发行证券的条件。

#### **四、保荐机构核查意见**

保荐机构履行了以下核查程序：

- 1、取得并查阅了公司 2020 年一季度财务报告；
- 2、访谈公司财务总监，并取得公司 2020 年上半年业绩预计情况；
- 3、查询全球新冠疫情相关的报道及行业研究报告，分析新冠肺炎疫情对公司经营环境的影响；
- 4、访谈公司总经理、财务总监，了解 2020 年新冠肺炎疫情对公司生产经营、预计业绩等影响情况以及公司各项业务开展的应对之策；
- 5、获取公司 2020 年上半年的订单签订情况，分析疫情对公司业绩的影响情况；
- 6、与公司财务总监、多伦车检负责人访谈了解公司上半年机动车检测站投资进展及下半年投资计划，分析机动车检测业务对公司上半年及全年业绩的贡献情况。

经核查，保荐机构认为：公司 2020 年一季度亏损主要系“新冠肺炎”影响下，公司无法到项目现场完成项目施工与验收，从而无法及时确认收入所致；2020 年二季度以来，随着公司业务的正常开展，上述不利影响已逐步消除，对公司盈利能力及本次发行不构成影响。

## 问题五

请申请人补充说明自本次发行相关董事会决议日前六个月起至今，公司实施或拟实施的财务性投资（包括类金融投资，下同）情况，是否存在最近一期末持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

回复：

### 一、关于财务性投资及类金融业务的说明

根据中国证监会《关于上市公司监管指引第 2 号有关财务性投资认定的问答》的规定：“上市公司财务性投资包括：持有交易性金融资产和可供出售金融资产、借予他人、委托理财以及上市公司为有限合伙人或其投资身份类似于有限合伙人，不具有该基金（产品）的实际管理权或控制权，且上市公司以获取该基金（产品）或其投资项目的投资收益为主要目的投资。”

根据《关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（2020 年修订）》的规定，“上市公司申请再融资时，除金融类企业外，原则上最近一期末不得存在持有金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人款项、委托理财等财务性投资的情形”。

根据中国证监会《再融资业务若干问题解答》（2020 年 6 月修订）的规定：“（1）财务性投资的类型包括不限于：类金融；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。（2）围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。”

**二、本次发行董事会决议日前六个月至今，公司实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况**

2020年4月9日，公司第三届董事会第二十四次会议决议审议通过了公开发行可转换公司债券方案的议案。自本次发行董事会决议日前六个月至今，公司不存在实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的具体情况。按财务报表相关科目具体分析如下：

### （一）交易性金融资产

公司自2019年1月1日起执行新金融工具准则，报告期内公司交易性金融资产全部为公司购买的各类理财产品。

最近三年及一期末，公司交易性金融资产期末余额如下：

单位：万元

项目	2020/3/31	2019/12/31	2018/12/31	2017/12/31
理财产品	31,000.00	26,500.00	34,800.00	10,000.00

本次发行董事会决议日前六个月至今，公司购买的理财产品情况如下：

单位：万元

资金来源	购买银行或机构	产品收益类型	产品名称	金额	购买日	到期日	尚未到期金额
募集资金	南京银行秦虹路支行	本金100%保证利率挂钩型	利率挂钩型结构性存款	5,000.00	2019-8-27	2019-11-25	
募集资金	南京银行秦虹路支行	本金100%保证利率挂钩型	利率挂钩型结构性存款	5,000.00	2020-3-2	2020-6-1	
募集资金	上海浦东发展银行南京分行营业部	保本浮动收益型	利多多公司JG1002期人民币对公结构性存款	5,000.00	2019-8-26	2019-11-24	
募集资金	上海浦东发展银行南京分行营业部	保本浮动收益型	利多多公司JG1002期人民币对公结构性存款	5,000.00	2019-11-26	2020-2-24	
募集资金	上海浦东发展银行南京分行营业部	保本浮动收益型	公司稳利固定持有期JG6004期结构性存款(90)	5,000.00	2020-2-26	2020-5-26	
募集资金	上海浦东发展银行南京分行营业部	保本浮动收益型	利多多公司稳利固定持有期JG6004期人民币对公结构性存款	5,000.00	2020-6-1	2020-8-30	5,000.00

资金来源	购买银行 或机构	产品收 益类型	产品名称	金额	购买日	到期日	尚未到 期金额
募集资金购买理财产品小计				30,000.00			5,000.00
自有资金	南京银行 秦虹路支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	1,000.00	2019-8-20	2019-11-18	
自有资金	南京银行 江宁科学 园支行	保本浮 动收益 型	结构性存款	4,000.00	2019-8-20	2019-11-18	
自有资金	南京银行 云南路支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	3,000.00	2019-8-20	2019-11-18	
自有资金	南京银行 鸡鸣寺支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	3,000.00	2019-8-20	2019-11-18	
自有资金	民生银行 南京江宁 支行	保证收 益型	结构性存款	4,000.00	2019-8-22	2019-11-22	
自有资金	民生银行 南京雨花 支行	保本浮 动收益 型	结构性存款	3,000.00	2019-8-22	2019-11-22	
自有资金	华夏银行 南京城西 支行	保本浮 动收益 型	慧盈人民币单位 结构性存款	6,500.00	2019-8-29	2019-11-27	
自有资金	上海浦发 银行南京 分行	保本浮 动收益 型	利多多公司 19JG2336 期人民 币对公结构性存 款	5,000.00	2019-9-2	2019-12-2	
自有资金	南京银行 鸡鸣寺支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	3,000.00	2019-11-21	2020-3-13	
自有资金	南京银行 鸡鸣寺支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	2,000.00	2019-12-4	2020-3-4	
自有资金	南京银行 秦虹路支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	1,000.00	2019-12-6	2020-3-6	
自有资金	南京银行 云南路支 行	保本浮 动收益 型	结构性存款	1,000.00	2019-12-6	2020-3-6	
自有资金	民生银行 南京雨花 支行	保证收 益型	聚赢股票-挂钩 中证 500 指数结 构性存款 191949 号	2,000.00	2019-11-26	2020-2-26	
自有资金	民生银行 南京江宁 支行	保证收 益型	聚赢股票-挂钩 中证 500 指数结 构性存款 191949 号	4,000.00	2019-11-26	2020-2-26	

资金来源	购买银行或机构	产品收益类型	产品名称	金额	购买日	到期日	尚未到期金额
自有资金	上海浦发银行南京分行	保本浮动收益型	利多多公司 JG1002 期人民币对公结构性存款	3,000.00	2019-12-3	2020-3-2	
自有资金	华夏银行南京城西支行	保本浮动收益型	慧盈人民币单位结构性存款	4,000.00	2019-12-10	2020-3-9	
自有资金	上海浦发银行南京分行	保本浮动收益型	公司稳利固定持有期 JG6004 期 (90) 天结构性存款	3,000.00	2020-3-4	2020-6-2	
自有资金	南京银行云南路支行	保本浮动收益型	利率挂钩型结构性存款	3,000.00	2020-3-6	2020-6-5	
自有资金	民生银行南京雨花支行	保证收益型	挂钩利率结构性存款	2,000.00	2020-3-3	2020-6-3	
自有资金	南京银行秦虹路支行	保本浮动收益型	结构性存款	1,000.00	2020-3-10	2020-6-9	
自有资金	民生银行南京江宁支行	保证收益型	挂钩利率结构性存款	4,000.00	2020-3-3	2020-6-3	
自有资金	南京银行鸡鸣寺支行	保本浮动收益型	结构性存款	3,000.00	2020-3-17	2020-6-15	
自有资金	华夏银行南京城西支行	保本浮动收益型	慧盈人民币单位结构性存款	4,000.00	2020-3-19	2020-6-17	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第 19262 号	750.00	2019-8-22	2019-11-26	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第 19263 号	750.00	2019-8-26	2019-11-26	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第 19320 号	500.00	2019-9-27	2019-12-25	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证	保证收益型	华泰证券聚益第 19321 号	500.00	2019-9-30	2019-12-25	



资金来源	购买银行或机构	产品收益类型	产品名称	金额	购买日	到期日	尚未到期金额
	券营业部						
自有资金	中国银行江宁科学园支行	保证收益型	中银保本理财-人民币按期开放【CNYAQKF】	900.00	2019-9-25	2019-12-26	
自有资金	中国银行江宁科学园支行	保证收益性	中银保本理财-人民币按期开放【CNYAQKF】	1,000.00	2020-3-3	2020-6-3	
自有资金	中国银行江宁科学园支行	保证收益性	中银保本理财-人民币按期开放【CNYAQKF】	500.00	2020-3-3	2020-6-3	
自有资金	中国银行江宁科学园支行	保证收益型	中银保本理财-人民币按期开放【CNYAQKF】	1,000.00	2020-6-5	2020-9-7	1,000.00
自有资金	南京银行江宁科学园支行	保本保证收益型	“珠联璧合-季稳鑫1号”保本人民币理财产品	500.00	2019-9-25	2019-12-25	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第19282号	500.00	2019-9-4	2019-12-4	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第19283号	500.00	2019-9-5	2019-12-4	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第19285号	250.00	2019-9-11	2019-12-9	
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中华路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第19292号	250.00	2019-9-11	2019-12-10	
自有资金	南京银行江宁科学园支行	本金100%保证利率挂钩型	结构性存款	1,500.00	2020-1-17	2020-4-17	
自有资金	南京银行江宁科学园支行	保本浮动收益型	结构性存款	1,500.00	2020-5-19	2020-8-18	1,500.00
自有资金	南京银行江宁科学园支行	保本保证收益型	“珠联璧合-季稳鑫1号”保本人民币理财产品	500.00	2019-9-25	2019-12-25	
自有资金	南京银行	本金	结构性存款	1,500.00	2020-3-6	2020-6-5	

资金来源	购买银行或机构	产品收益类型	产品名称	金额	购买日	到期日	尚未到期金额
	江宁科学园支行	100%保证利率挂钩型					
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中山北路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第20181号	600.00	2020-5-7	2020-8-3	600.00
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中山北路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第20239号	600.00	2020-6-9	2020-7-14	600.00
自有资金	华泰证券股份有限公司南京中山北路证券营业部	保证收益型	华泰证券聚益第20240号	600.00	2020-6-10	2020-7-14	600.00
自有资金	南京银行江宁科学园支行	本金100%保证利率挂钩型	结构性存款	1,500.00	2019-10-31	2020-2-3	
<b>自有资金购买理财产品小计</b>				<b>85,700.00</b>			<b>4,300.00</b>
<b>合计</b>				<b>115,700.00</b>			<b>9,300.00</b>

注：尚未到期金额截止日期为2020年6月30日。

公司自本次发行董事会决议日前六个月至今合计购买理财产品115,700.00万元。截至2020年6月30日，公司期末交易性金融资产余额为9,300.00万元。

公司购买理财产品主要系公司根据日常经营资金管理需要，为提高自有资金的使用效率，合理利用闲置资金，保护股东利益，在保证资金流动性、安全性和不影响公司正常生产经营的前提下，使用闲置自有资金及首发上市募集资金购买的银行、证券公司等金融机构的短期低风险理财产品，而非收益波动大且风险较高的金融产品，不属于中国证监会《再融资业务若干问题解答》（2020年6月修订）相关规定认定的财务性投资。

## （二）长期股权投资及其他非流动金融资产

最近三年及一期末，公司长期股权投资及其他非流动金融资产期末余额情况

如下：

单位：万元

项目	2020/3/31	2019/12/31	2018/12/31	2017/12/31
可供出售金融资产	-	-	278.32	518.32
其他非流动金融资产	278.32	278.32	-	-
长期股权投资	5,228.48	4,566.60	4,999.15	1,723.41

注：公司自 2019 年 1 月 1 日起执行新金融工具准则，公司对于首次执行该准则的累积影响数调整 2019 年年初留存收益以及财务报表其他相关项目金额，未对 2018 年度的比较财务报表进行调整；将原 2019 年初可供出售金融资产科目 278.32 万元调整至其他非流动金融资产科目。

本次发行董事会决议日前六个月至今，公司长期股权投资变动情况如下：

1、2020 年 4 月，公司与南京吉烁人工智能科技有限公司、南京点烁企业管理中心（有限合伙）合作投资新设了南京山乘智能科技有限公司（以下简称“山乘智能”），公司出资 900 万元，持有该公司 30% 的股权。山乘智能主要从事人工智能、虚拟现实、大数据领域相关产品、技术的研究与开发。公司投资山乘智能主要系为了探索人工智能、虚拟现实、大数据等新一代技术在公司现有考训系统业务、智能交通业务及机动车检测业务的应用。

2、2020 年 6 月，根据股权转让协议，公司将杭州长运多伦交通科技有限公司（以下简称“杭州长运多伦”）49% 的股权以 1,869,269.19 元的价格转让给杭州长运运输集团有限公司。本次转让后，公司不再持有杭州长运多伦交通科技有限公司的股权。杭州长运多伦以及下属的子公司主要从事驾驶人考试培训业务，由于经营情况不达预期，公司与对方股东协商一致后退出。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司长期股权投资及其他非流动金融资产科目明细如下：

单位：万元

会计科目	投资标的名称	主营业务	是否财务性投资	投资时间	账面投资净额	投资目的
长期股权投资	国交信息股份有限公司	交通运输行业的信息化建设，设计开发包括全国驾驶培训数据交换与服务平台、省级驾驶培训监管服务平台、驾驶员培训机构计	否	2017 年 12 月	893.58	产业链延伸

会计科目	投资标的名称	主营业务	是否财务性投资	投资时间	账面投资净额	投资目的
		计算机培训管理系统、汽车租赁监管服务平台等业务				
长期股权投资	昆山市昆通城市智能科技有限公司	道路交通设施设备及系统的设计和施工等业务	否	2018年6月	228.53	区域市场合作需要
长期股权投资	湖南北云科技有限公司	卫星导航定位应用系统及软硬件产品研发和销售	否	2018年8月	2,952.58	公司产品主要部件的供应商
长期股权投资	南京山乘智能科技有限公司	人工智能理论与算法软件开发；人工智能行业应用系统集成服务等业务	否	2020年4月	881.40	主营业务前沿性投资
长期股权投资	河北多伦信息科技有限公司	智慧城市领域、物联网领域	否	2017年12月	668.80	区域市场合作需要
其他非流动金融资产	唐山市路通驾考服务有限公司	机动车驾驶人培训考试服务	否	2011年1月	278.32	产业链延伸

综上，公司以上投资均基于公司主营业务及战略发展方向，以巩固产业链上下游获取前沿技术、稳定的原料供应及拓展区域销售渠道为目的的产业投资，因此不属于中国证监会《再融资业务若干问题解答》（2020年6月修订）相关规定认定的财务性投资。

### （三）其他

除上述科目外，报告期末，公司衍生金融资产、其他权益工具投资余额为零。

### 三、保荐机构核查意见

保荐机构履行了以下核查程序：

1、访谈公司总经理和财务总监，了解公司近期是否存在财务性投资的计划和安排；

2、取得并查阅了公司的三会文件、公司公告、年度报告和季度报告等文件，对公司财务性投资情况进行了核查；

3、对公司财务账面截至目前为止的投资使用情况进行检查，了解公司对外投资的目的，确认公司是否存在财务性投资的情形；

4、查阅发行人购买理财产品的相关协议、银行单据等资料。

经核查，保荐机构认为：本次发行董事会决议日前六个月至今，公司不存在实施或拟实施的财务性投资及类金融业务的情况；截至最近一期末，公司不存在其他金额较大、期限较长的交易性金融资产和可供出售的金融资产、借予他人的款项、委托理财等财务性投资的情形。

## 问题六

申请人应收账款及存货余额较大。请申请人补充说明：（1）结合业务模式、信用政策等说明应收账款期末余额较大、账龄较长的原因，坏账准备计提情况，结合可比公司情况对比分析应收账款水平的合理性及坏账准备计提的充分性。

（2）存货减值准备计提政策，结合同行业可比公司情况，说明并存货跌价准备计提的充分性。

请保荐机构及会计师核查并发表意见。

回复：

一、结合业务模式、信用政策等说明应收账款期末余额较大、账龄较长的原因，坏账准备计提情况，结合可比公司情况对比分析应收账款水平的合理性及坏账准备计提的充分性。

### （一）公司的业务模式及信用政策

公司销售的主要产品为科目二、科目三驾驶考试系统、城市智能交通类产品和智能驾培系统服务等，以直接销售给终端用户的直销模式为主。

根据公司信用政策，公司将客户分为以下两个信用等级并制定了不同的信用政策：

A 级客户：政府单位（交警支队）、资信状况良好的其他客户；该类客户的信用政策受招投标要求的影响，一般情况下，以招投标时的条件为准；

B 级客户：一般客户，以公司驾校为主；该类客户的信用政策为合同签订后发货前收取合同价款的 30%到 50%，项目安装完毕验收合格后收取合同价款的 80%至 90%，剩余 10%到 20%在质保期满以后支付。

### （二）应收账款期末余额较大、账龄较长的原因

报告期内公司应收账款基本情况如下：

单位：万元

项目	2020/3/31	2019/12/31	2018/12/31	2017/12/31
账面余额	40,454.55	43,782.47	38,680.11	41,968.84
坏账准备	12,106.85	11,231.11	10,754.57	8,801.68
<b>账面价值</b>	<b>28,347.70</b>	<b>32,551.35</b>	<b>27,925.55</b>	<b>33,167.16</b>
账面价值/营业收入	-	46.64%	50.76%	65.19%

最近三年及一期末，公司应收账款账面价值分别为 33,167.16 万元、27,925.55 万元、32,551.35 万元和 28,347.70 万元，占流动资产的比例分别为 18.89%、16.59%、19.87%和 18.94%。最近三年末公司应收账款账面价值占当期营业收入比例分别为 65.19%、50.76%和 46.64%。2017 年-2019 年，公司应收账款账面价值占营业收入的比例呈逐渐下降趋势，主要系公司加强了应收账款的催收力度。

公司的主要客户可分为公安交警支队及其下属企事业单位和社会化力量举办考场的驾驶人考训学校（以下简称“驾驶人考训学校”）两大类。

公安交警支队及其下属企事业单位整体信誉较高，货款偿还能力较强。部分客户无法在信用期内回款主要有以下两个方面的原因：一方面是该等客户的支付资金来源于各地方财政收入，其申请财政支付、支付审批及实际支付款项的周期一般较长，且客户通常在产品验收后才开始启动财政资金的申请流程；另一方面，部分客户的原经办人因工作原因发生岗位调动，根据内部审计要求，需重新履行付款流程，导致付款周期变长。报告期内，公司公安交警支队及其下属企事业单位客户回款情况较好，不存在较大坏账风险。

公司驾驶人考训类客户主要为各地知名的驾驶人考训学校，整体资信情况较好。报告期内，公司存在部分驾驶人考训学校客户无法在信用期内回款的情形。这主要系该等客户运营过程中资金紧张，从而未能按合同约定支付款项。为确保相关货款及时收回，公司正在采取积极的收款政策，对大额长账龄应收账款进行密切监控，并安排专门的销售人员进行专项催收。目前公司已与部分客户达成回款协议，客户正在按协议约定付款。

上述原因造成了公司报告期末应收账款期末余额较大、账龄较长的情形。公司将加强客户的信用等级认定与管理，并通过公司覆盖全国范围的营销网络，对各类客户的经营情况进行实时掌握，降低应收账款不能收回的风险。

### (三) 结合可比公司情况对比分析公司应收账款水平的合理性

公司主要收入来自于驾驶人考训系统业务。目前，公众公司中近两年从事该领域业务的同行业可比公司有北京精英智通科技股份有限公司（以下简称“精英智通”，证券代码：430325.OC），公司与精英智通应收账款的账龄分布、周转情况、占当期营业收入的对比情况具体如下：

#### 1、应收账款账龄分布情况对比

截至 2019 年 12 月 31 日，公司与可比公司精英智通账龄分布对比情况如下：

账龄	本公司	精英智通
一年以内	47.64%	22.16%
一至二年	14.89%	37.88%
二至三年	12.84%	13.36%
三至四年	12.00%	10.84%
四至五年	3.55%	9.26%
五年以上	9.09%	6.50%

#### 2、应收账款周转情况对比

截至 2019 年 12 月 31 日，公司与可比公司精英智通应收账款周转情况对比如下：

	本公司	精英智通
应收账款周转率	1.69	0.36
应收账款周转天数	213.02	1,004.77

#### 3、应收账款占营业收入情况对比

最近三年公司与可比公司精英智通期末应收账款余额占营业收入比重对比如下：

	本公司	精英智通
2019/12/31	46.64%	182.23%
2018/12/31	50.76%	112.02%
2017/12/31	65.19%	100.83%

与可比公司相比，公司一年以内应收账款达 47.64%，占比明显高于可比公



司；公司三年以上应收账款为 24.64%，略低于可比公司的 26.60%，应收账款账龄分布更为合理。同时，公司 2019 年应收账款周转率为 1.69，显著高于精英智通的 0.36，应收账款周转速度相对较快。

公司最近三年末应收账款占当期营业收入比重为 65.19%、50.76%、46.64%，呈显著下降趋势；且远低于可比公司精英智通同期水平。与同行业相比，公司的应收账款的回收情况良好，公司的应收账款水平合理。

#### （四）公司的应收账款账龄及坏账准备计提情况

根据公司的坏账计提政策，公司对需要单独评估信用风险的应收款项进行了减值测试，公司不存在计提特别坏账的情形；对于上述单独评估信用风险的应收款项未发现减值的应收账款，公司已经连同其他的应收账款按照确认的信用风险组合按账龄计提了坏账准备。

单位：万元

账龄	2020 年 3 月 31 日	比例
一年以内	14,615.69	36.13%
一至二年	8,037.43	19.87%
二至三年	5,946.14	14.70%
三至四年	5,344.79	13.21%
四至五年	2,111.37	5.22%
五年以上	4,399.13	10.87%
应收账款账面余额	40,454.56	100.00%
坏账准备金额	12,106.85	29.93%
应收账款账面价值	28,347.70	

截至 2020 年 3 月 31 日，期末应收账款余额为 40,454.56 万元，公司已计提坏账准备金额 12,106.85 万元，坏账准备占应收账款余额的比例为 29.93%；3 年以上的应收账款余额 11,855.29 万元，占应收账款余额的比例为 29.30%，全部已计提坏账准备的金额超过三年以上的应收账款的余额，已计提的坏账准备金额充分，能够覆盖应收账款可能发生的坏账。

#### （五）结合可比公司应收账款坏账准备计提充分性分析

##### 1、坏账准备计提政策对比分析

根据新金融工具准则，对于因销售产品或提供劳务而产生的应收款项及租赁应收款，本公司与精英智通均按照相当于整个存续期内的预期信用损失金额计量损失准备。

(1) 单独评估信用风险的应收款项确认的标准

项目	本公司	精英智通
单独评估信用风险	与对方存在争议或涉及诉讼、仲裁的应收款项；已有明显迹象表明债务人很可能无法履行还款义务的应收款项	对于存在客观证据表明存在减值，以及其他适用于单项评估的应收款项，单独进行减值测试，确认预期信用损失，计提单项减值准备

(2) 在信用风险组合基础上计算预期信用损失的依据及计提方法

项目	本公司	精英智通
确认信用风险组合的依据	<p><b>应收账款——关联方货款组合</b> 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，通过违约风险敞口和整个存续期预期信用损失率，计算预期信用损失</p> <p><b>应收账款——一般应收款项</b> 参考历史信用损失经验，结合当前状况以及对未来经济状况的预测，编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失</p>	<p><b>账龄组合</b> 基于历史信用损失经验编制应收账款账龄与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失，相关历史经验根据资产负债表日债务人的特定因素，以及对当前状况和未来经济状况预测的评估进行调整。</p> <p><b>其他组合</b> 以应收账款与交易对象的关系或款项性质为信用风险特征划分组合计算预期信用损失</p>

(3) 账龄组合的计提比例比较

账龄	本公司	精英智通
1年以内	5%	5%
1-2年	10%	10%
2-3年	30%	30%
3-4年	50%	50%
4-5年	80%	80%
5年以上	100%	100%

2、已计提的坏账准备情况对比分析

截至2019年12月31日，公司与可比公司精英智通应收账款坏账计提比例对比如下：

账龄	本公司	精英智通
应收账款余额（万元）	43,782.47	20,247.57
坏账准备金额（万元）	11,231.11	5,759.32
计提比例	25.65%	28.44%

截至2019年末，公司应收账款坏账计提比例为25.65%，略低于精英智通，主要系公司在不同账龄坏账计提比例一致的情况下，三年以上长账龄应收账款比重较低所致。

综上，与同行业可比公司相比，公司采用的应收账款坏账准备计提政策不存在重大差异，各账龄组合的坏账计提比例完全一致；在评估应收账款预期信用损失时，除需要单独评估信用风险损失以外的应收款项，均认为应收账款的预期损失与账龄相关，公司与可比公司采用的按账龄确认的预计损失率一致。公司应收账款坏账准备计提充分。

## 二、存货减值准备计提政策，结合同行业可比公司情况，说明并存货跌价准备计提的充分性

### （一）公司的存货减值准备计提政策

公司按照存货成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备，对于数量繁多、单价较低的库存商品，按库存商品类别计提存货跌价准备。报告期内，公司存货跌价准备计提的方法和测试过程如下表所示：

按照期末存货所处的状态，公司存货可以分为以下几个类别：1）在库的尚未使用的库存原材料、半成品和产成品；2）在建的驾考系统、智能交通工程项目等；3）已发出尚未结算的智能交通和车检系统产品等发出商品。针对上述不同类别的存货，公司的存货跌价准备具体计提方法如下：

分类	存货跌价准备计提的方法和测试过程
在库的尚未使用的库存商品	<p>公司依据使用库存商品的估计售价减去至完工时估计将要发生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额确定，低于账面价值时需要计提存货跌价准备。</p> <p><b>现有产品适用的库存商品计提方法：</b>公司最终产品的毛利较高，对于现有产品适用的库存商品不计提跌价准备；</p> <p><b>售后维保适用或库龄较长、流动性差的库存商品计提方法：</b>对于库龄较长、使用频率较低、近两年来无收发记录的存货，按账面金额的80%计提存货跌价准备；对于可以用于后期维保的存货，出于谨慎性考虑，根据期末账面余额的25%</p>

分类	存货跌价准备计提的方法和测试过程
	计提存货跌价准备。
在建驾考系统、智能交通工程项目	<b>在建驾考系统、智能交通工程项目计提方法：</b> 项目状态正常的在建项目，公司根据订单已发生成本与订单的合同金额相比较，对于合同金额低于已发生成本的，按差额计提存货跌价准备，其他状态正常的订单不计提存货跌价准备； 建设时间较长或处于暂停、拟取消的项目状态异常的在建项目，公司根据订单已发生成本与预收账款相比较，对于预收款金额低于已发生成本的，按差额计提存货跌价准备
发出商品	<b>发出商品计提方法：</b> 结合合同订单状态、合同价格和预收款情况，对于已存在减值迹象的发出商品，计提相应的存货跌价准备

## (二) 存货跌价准备计提情况

### 1、在库的尚未使用的库存商品跌价准备计提情况

截至 2020 年 3 月 31 日，按照库存商品的适用性计提跌价准备的情况如下：

单位：万元

类别	期末账面余额	存货跌价准备金额	计提比例
现有产品适用的库存商品	6,097.15	-	-
售后维保适用或库龄较长、流动性差的库存商品	3,473.52	1,752.21	50.44%
合计	9,570.67	1,752.21	18.31%

### 2、在建驾考系统、智能交通工程项目存货跌价准备计提情况

截至 2020 年 3 月 31 日，根据项目状态计提的存货跌价准备计提情况如下：

单位：万元

类别	合同金额	预收款金额	项目结余金额	存货跌价准备金额	计提比例
项目状态正常	54,234.43	21,129.67	20,260.16	283.11	1.40%
项目状态异常	2,175.07	375.48	874.10	498.62	57.04%
合计	56,409.50	21,505.15	21,134.26	781.73	3.70%

### 3、发出商品存货跌价准备计提情况

截至 2020 年 3 月 31 日，公司账面发出商品余额为 819.51 万元，为发出尚未结算的机动车检测系统，根据合同的执行状态和客户的履约情况，不存在减值的情形。

### （三）与同行业可比公司情况

公司跌价准备计提比例与同行业公众公司相比处于较高水平，具体情况如下：

单位：万元

单位	项目	2019 年末		
		账面余额	跌价准备	计提比例
多伦科技	原材料	4,844.44	1,282.35	26.47%
	在产品	24,658.99	1,200.29	4.87%
	产成品	3,259.11	14.51	0.45%
	合计	<b>32,762.53</b>	<b>2,497.14</b>	<b>7.62%</b>
精英智通	原材料	455.55	77.90	17.10%
	库存商品	1,082.67	20.29	1.87%
	发出商品	2,202.26	-	0.00%
	低值易耗品	45.83	-	0.00%
	间接费用	2,332.72	98.19	4.21%
	合计	<b>6,119.04</b>	<b>196.38</b>	<b>3.21%</b>

综上所述，公司从市场销售情况、产品状态、在手订单等多角度考虑期末存货的可变现净值，并足额计提存货跌价准备，存货跌价计提比例高于同行业可比公司。

### （四）保荐机构核查意见

保荐机构履行了以下核查程序：

- 1、了解公司的业务模式、客户类型和信用政策，分析与公司应收账款账龄较高的原因及合理性；
- 2、获取公司的应收账款的账龄分析表，访谈公司的财务总监和市场部负责人，了解账龄较长应收账款的形成原因及后续的回款计划；
- 3、结合公司近三年来按账龄的应收账款回收情况，评价公司应收账款按账龄的预计损失率的计提比例是否合理；
- 4、与同行业公众公司进行比较，分析公司应收账款账龄较长的合理性；

5、与同行业公众公司进行比较，分析公司应收款项坏账准备计提政策是否与同行业保持一致；

6、了解并评价公司与存货跌价准备计提相关的内部控制，并对内部控制的执行有效性进行测试；

7、获取公司存货跌价准备计提相关的会计政策、存货跌价准备计算表，对公司存货减值准备的计提进行重新测算；

8、取得公司存货收发存明细表，对库龄较长、流动性差的存货进行分析性复核，分析其计提的跌价准备是否充分、合理；

9、获取公司期末未完工验收在建项目的结余情况，向项目管理中心了解项目的状态及完工进度，分析未验收项目跌价准备计提的充分性；

10、查阅公众公司年报等公开披露数据，对比公司存货跌价计提政策以及存货跌价准备计提比例。

经核查，保荐机构认为：公司的应收账款余额较大与公司客户类型相关，与公司的销售模式和信用政策相比配，与同业相比，均优于同行业水平；公司应收账款坏账准备计提充分，应收账款的坏账计提政策与公司的销售模式、客户类型相匹配，与同行业公司不存在重大差异，符合行业特征。公司存货跌价准备计提比例高于同行业可比公司，存货跌价准备计提充分。

## 问题七

请保荐机构和律师核查并披露上市公司行政处罚情况，以及是否属于重大违法行为。

回复：

公司已在募集说明书“第三节 发行人基本情况”之“十八、最近三年一期公司合规经营情况”补充披露如下：

发行人及其下属公司在报告期内受到的行政处罚如下：

序号	主体	处罚决定书文号	处罚内容	行政处罚作出日期
1	湖南分公司	《税务行政处罚决定书(简易)》(长雨国税简罚[2018]3730号)	罚款 900 元	2018-7-16
2	广东分公司	《穗云税一所简罚[2019]156423》	罚款 200 元	2019-6-24
3	正通检测	《行政处罚决定书》(薛市监行处字[2017]5号)	1、责令整改；2、罚款 10,000 元	2017-6-13
4	正通检测	《行政处罚决定书》(枣环罚字[2018]第 14 号)	没收违法所得 560 元、罚款 15 万元	2018-10-8
5	正顺检测	《行政处罚决定书》(山环罚字[2018]第 13 号)	罚款 10,000 元	2018-7-9

### 一、下属分公司税收处罚情况

#### (一) 处罚情况

2018 年 7 月 16 日，多伦科技股份有限公司湖南分公司因未按照规定期限办理纳税申报和报送纳税资料，长沙市雨花区国家税务局向多伦科技湖南分公司作出《税务行政处罚决定书(简易)》(长雨国税简罚[2018]3730号)，处以罚款 900 元。收到该《行政处罚决定书》后，湖南分公司及时缴纳了罚款，并在限期内办理了纳税申报和税务资料报送，完成了改正。

2019 年 6 月 24 日，多伦科技股份有限公司广东分公司未按期申报所属期 2019 年 1 月 1 日至 2019 年 5 月 31 日的个人所得税(工资薪金)，逾期 122 日，收到国家税务总局广州市白云区税务局出具的《税务处罚决定书》《穗云税一所

简罚〔2019〕156423》，并被处以罚款200元。同日，广东分公司及时缴纳了罚款并完成改正。

## （二）是否属于重大违法行为

多伦科技湖南分公司、广东分公司未按期办理纳税申报和报送纳税资料的违法行为轻微、罚款金额较小，其罚款金额不属于该处罚所依据的《中华人民共和国税收征收管理法》第六十二条认定的情节严重之情形，且多伦科技湖南分公司、广东分公司及时缴纳了罚款并在限期内进行了改正。

根据国家税务总局长沙市雨花区税务局2020年7月1日出具的《无欠税证明》（长雨税 无欠税证〔2020〕22号）和国家税务总局广州市白云区税务局2020年6月30日出具的《涉税征信情况》（穗云税 电征信〔2020〕436号），截至证明出具日，多伦科技湖南分公司、广东分公司均无其他欠税记录。

因此，上述行政处罚不属于重大违法行为。

## 二、子公司收购前处罚情况

### （一）处罚情况

2017年6月13日，正通检测因在2017年4月14日检测的六份报告制动数据雷同，涉嫌虚假数据，枣庄市薛城区市场监督管理局对其作出《行政处罚决定书》（薛市监行处字〔2017〕5号）。根据该《行政处罚决定》记载，鉴于正通检测在整改期限内整改完毕，违法行为持续时间较短，根据《山东省质量技术监督行政处罚裁量权使用规则和行政处罚裁量基准》对违法行为的情形界定之规定，应界定其行为为较轻违法行为，建议依法从轻处罚，作出处理如下：1、责令整改；2、罚款10,000元。2017年6月19日，正通检测已缴纳罚款10,000元。

2018年10月8日，正通检测因在汽油检测线环节涉嫌出具虚假检验报告，枣庄市环境保护局作出《行政处罚决定书》（枣环罚字〔2018〕第14号），对其处以没收违法所得560元、罚款15万元。2019年6月5日，正通检测上缴了违法所得并缴纳了罚款共计150,560元。



2018年7月9日，正顺检测因工程建设存在未批先建行为，枣庄市山亭区环境保护局对正顺检测作出《行政处罚决定书》（山环罚字[2018]第13号），对其处以1万元罚款。同日，正顺检测缴纳了前述罚款。

2019年12月29日，多伦科技全资子公司多伦车检与郑健、郑欢等自然人和法人签订了《关于购买枣庄市正通机动车检测有限公司、枣庄市正顺机动车检测有限公司、枣庄市正达机动车检测有限公司、枣庄市正嘉机动车检测有限公司、枣庄市正畅机动车检测有限公司和山东正嘉纺织有限公司股权协议》。

上述处罚均发生在公司对被处罚主体收购以前。公司作为上市公司，历来注重公司及下属公司运营的合法合规性，并建立了完善的合规与内控体系。在制度建设层面，公司制定了《多伦科技股份有限公司子公司管理制度》《多伦科技股份有限公司内部审计制度》等规范化制度，并编制了《多伦科技股份有限公司内控手册》。

公司在前述收购公司的商业洽谈过程中，均在各项收购协议里与标的公司原股东明确了：收购前标的公司如存在违法违规行为，涉及的处罚由标的公司原股东承担；从而切实保障上市公司股东利益。

公司在完成对正通检测、正顺检测收购后，一方面会对标的公司原有职工进行合规与内控培训；另一方面，会向标的公司派驻管理人员及财务人员，并对标的公司的营运与财务管理系统进行联网监管，从而加强对下属公司的规范化管理力度。

## （二）是否属于重大违法行为

上述被处罚主体正通检测、正顺检测均为发行人收购而来，且相关处罚系于发行人收购完成之前作出，且被处罚主体非发行人主营业务收入和净利润的主要来源，其违法行为亦未造成恶劣社会影响。因此，根据中国证监会《再融资业务若干问题解答》（2020年6月修订）等规定，上述行政处罚不视为发行人存在相关情形。

## 三、保荐机构核查意见

保荐机构履行了以下核查程序：

1、查询了国家企业信用信息公示系统、信用中国等公开网站，查询发行人及其子公司在报告期内受到行政处罚的情况；

2、取得公司及其下属公司报告期内各项行政处罚决定书；

3、获取发行人及其下属公司缴纳罚款凭证，访谈公司相关负责人关于所受行政处罚的具体情况、后续整改情况及相应整改措施；

4、查阅发行人报告期内各项股权收购协议，确认协议中是否明确收购前各项处罚的承担主体；

5、取得发行人就报告期内行政处罚事项的书面确认。

经核查，保荐机构认为：报告期内发行人及其下属公司受到的行政处罚违法行为轻微、罚款金额较小；或被处罚主体违法违规事实发生于被发行人收购前，被处罚主体非发行人主营业务收入和净利润的主要来源，其违法行为亦未造成恶劣社会影响。发行人已采取措施及时整改完毕，上述违规行为均不属于重大违法违规行为，符合《上市公司证券发行管理办法》等相关规定。

## 问题八

**关于募投。请发行人说明募投项目“品牌连锁机动车检测站建设项目”的具体内容，南京市江宁区的备案和环保备案是否是针对整个项目，后续单个检测站是否涉及审批，如涉及，请说明情况。请保荐机构和律师核查并发表意见。**

回复：

### **一、品牌连锁机动车检测站建设项目的具体内容**

公司拟在全国重点城市开展机动车检测站的建设与运营，区域开拓将首先立足于江苏、山东、河北、湖北、四川等地区，在上述省份密集建站，充分占领区域市场，构建安全检测、环保检测与综合检测的多层次门店网络，进行连锁品牌运营管理，形成品牌影响力，在已有市场进行深度扩张和品牌渗透，以此取得市场领先优势并提高行业竞争门槛，并逐渐推广至全国，项目合计拟建设 80 家车检站。

同时，为满足国家部委、省市区（县）主管单位对大数据资源管理规范的要求，落实“优质服务、高效运营、风险预控、辅助决策”的企业经营理念，公司拟建设机动车智慧检测大数据中心，逐步引入 5G、人工智能、区块链、边缘计算等新技术支撑能力，强化设计、检测、运维、管理等全流程数字化功能集成，提升公司在车检领域的核心竞争力。

**二、南京市江宁区的备案和环保备案是否是针对整个项目，后续单个检测站是否涉及审批，如涉及，请说明情况。**

#### **（一）实施主体于江宁区总部对下属车检站进行统一管理**

本项目实施主体为多伦车检，是发行人下属专门从事机动车检测站投资、建设和运营管理的主体平台，位于南京市江宁区。多伦车检拟通过本项目在全国拓展 80 家车检站，并在现有生产经营场所建设大数据中心。

本项目建设完成后，多伦车检作为整个项目的建设、运营与管理总部，将利用新建的大数据中心对本项目中拟拓展的 80 家车检站进行统一的连锁运营管理。多伦车检及该大数据中心的拟建设地点均位于南京市江宁区，大数据中心为车检站的连锁经营提供支撑，其建设与车检站的建设为一个有机整体，因此多伦

车检作为运营管理总部将车检站与大数据中心的建设作为整体募投项目于南京市江宁区办理备案与环评手续。

车检站点的选择需要综合考虑当地汽车保有量、检测站覆盖率、土地价格或厂房租金价格、市场化收费价格等因素。作为民营上市公司，公司在全国各地快速获取车检站点、确保先发优势的同时严格管控经营风险，公司车检业务经营团队严格按照前述关键性指标进行建模评价盈利能力和经营风险后，最终在各省份、地级市等选定车检站点，并根据已经运营的车检站的经营情况与模型预测情况不断修正车检站点评价模型。针对单一城市，公司会以前述关键性指标为模型参数，一次性规划好该城市的全部站点，并快速洽谈厂房租赁等事项，确保在该城市车检站点的分布及服务半径既能够全面覆盖核心消费者的车检需求，同时各站点之间又尽可能不产生消费者重叠从而形成竞争经营关系，因此在同一城市车检站点的快速落定至关重要。因此，本次募投项目于车检业务管理总部多伦车检所在地南京市江宁区进行整个项目的备案与环评，便于全国各城市的统一规划部署，实现车检业务在各城市的快速扩张，快速实现品牌和服务优势等经营壁垒。

## （二）后续单个检测站是否涉及审批及相关情况

### 1、单个车检站的主要审批流程

#### （1）建设类相关审批流程

机动车检测站的营运场所主要通过租赁旧厂房的方式或租用土地并自建新棚式厂房的方式解决。相比较于租赁旧厂房，自建新棚式厂房的前置建设审批流程较长且繁琐，无法满足发行人快速扩张机动车检测业务的需求，因此发行人在现有检测站及本次募投项目规划的检测站建设中，主要选择租赁带有厂房的地块，对旧厂房进行功能性调整，并购置、安装机动车检测设备，以快速推动检测站的落地运营，实现规模化、连锁化运营。

因此，公司车检业务涉及的建设类审批较少。本次募投项目拟实现连锁经营80家车检站，截至本回复出具日，21家车检站已明确具体实施地点并签署租赁协议或意向性协议，其余车检站点亦将根据募投项目的投资进度快速确定并签署租赁协议或意向性协议。因车检站点的选取需进行审慎判断，但选定后需迅速与

相关方签署租赁协议并铺设检测服务线，因此必须同步甚至提前储备好资金才可以确保公司及时获取有利位置的车检服务站点，保障募投项目的顺利实施。若公司有个别车检站点无法采用租赁旧厂房方式从而选择自建新棚式厂房，则涉及在当地进行建设备案、建筑许可以及消防验收等审批流程，但即使自建新棚式厂房，因建设施工相对简单，因此相应审批流程较为简单，不会对本次募投项目的按期实施产生影响，公司将在涉及到建设类审批流程时严格按照规定执行。

## （2）车检服务经营类审批流程

### ①检验检测机构资质认定

根据《检验检测机构资质认定管理办法》（总局令第163号），为社会经济出具具有证明作用的数据、结果的检验检测机构应当取得检验检测机构资质认定。申请资质认定的检验检测机构应当符合以下条件：（一）依法成立并能够承担相应法律责任的法人或者其他组织；（二）具有与其从事检验检测活动相适应的检验检测技术人员和管理人员；（三）具有固定的工作场所，工作环境满足检验检测要求；（四）具备从事检验检测活动所必需的检验检测设备设施；（五）具有并有效运行保证其检验检测活动独立、公正、科学、诚信的管理体系；（六）符合有关法律法规或者标准、技术规范规定的特殊要求。

### ②公安、环保信息联网

根据《关于印发〈关于加强和改进机动车检验工作的意见〉的通知》（公交管〔2014〕138号），加快推进系统联网监管，检验机构要按照《机动车安全技术检验业务信息系统及联网规范》（GB/T26765）标准，在各检测工位安装视频、数据监控设施和系统，实现车辆外观、重点检验项目照片、检验过程视频、检验人员姓名等信息的采集、存储和传输，自动核查比对检测结果，要安装使用全国统一的机动车检验监督管理软件，配置检验智能终端（PDA），实现检测数据实时采集、实时上传。根据《关于进一步规范排放检验加强机动车环境监督管理工作的通知》（国环规大气〔2016〕2号），加强排放检验信息联网核查，机动车排放检验周期应与机动车安全技术检验周期一致，免于安全检验上线检测的车辆不进行排放检验，环保部门要加快推进与机动车排放检验机构、公安交管部门信息

联网，建立机动车排放检验信息核查机制。

### ③综合性能检测许可或备案

从事机动车综合性能检测的车检站在营业前，需根据各地的道路运输条例，向设区的市级道路运输管理机构申请许可或进行备案。

综合以上，公司车检业务经营类审批程序主要为：根据《检验检测机构资质认定管理办法》的规定向质量技术监督部门申请资质认定，取得准予许可决定后，机动车检测站再与当地公安部门和生态环境部门进行信息联网管理，涉及机动车综合性能检测的，还需根据当地相关的道路运输条例申请许可或备案，即可开展机动车检测站的运营。

公司对经营合规性一直高度重视，要求业务人员在建设机动车检测站时严格执行上述审批流程。公司拥有 20 多年服务于公安、交通等政府监管部门的经验，获得了行业主管部门的高度认可；在机动车检测领域，公司已具备丰富的技术与人员储备，并在业务拓展过程中积累了丰富的机动车检测站资质申请与开站运营经验。因此，上述审批流程不会对公司机动车检测站业务拓展构成实质性障碍。

### **（三）连锁经营类募投项目于总部所属地履行备案手续有助于项目快速推进实施**

根据大禹节水（300021.SZ）于 2015 年 8 月披露的《非公开发行股票预案（修订稿）》，大禹节水募投项目之“现代农业节水设施连锁经营服务中心建设运营项目”，计划全国建设 800 个连锁门店，其中直营店 500 个，加盟店 300 个，另设酒泉总部。该项目于酒泉市肃州区发展和改革局备案，大禹节水该次非公开发行股票已通过证监会审核。

根据大参林（603233.SH）于 2017 年 7 月披露的《首次公开发行股票招股说明书》，大参林募投项目之“医药连锁营销网络建设项目”，拟在广东、广西、河南、浙江、江西和福建六省扩大直营连锁药店数量。该项目于广东省发展和改革委员会备案，大参林首次公开发行股票已通过证监会审核。

根据亚太药业（002370.SZ）于 2019 年 3 月披露的《公开发行可转换公司债券募集说明书》，亚太药业募投项目之“营销网络建设项目”，拟以绍兴为营销总部，在全国范围内调整设立 29 个销售省区和 70 个销售地区。该项目于绍兴市柯桥区行政审批局备案，亚太药业该次公开发行可转债已通过证监会审核。

综上，公司本次募投项目选择在车检业务管理总部南京市江宁区做整体备案，有助于车检业务的统一筹划布局和未来高效管理，有助于公司在各城市快速获取有利位置的车检服务站点，保障本次募投项目的顺利实施。同时，公司合规的经营文化、专业的管理团队、领先的车检技术水平、成熟的车检服务经验、对车检业务流程主要涉及的各地公安、交通等监管部门多年来丰富的服务经验和良好的市场口碑，将是未来公司各站点车检经营顺利办理各项审批手续的坚实保障。

#### **四、保荐机构核查意见**

保荐机构履行了以下核查程序：

- 1、核查了发行人本次募投项目的可行性研究报告、项目备案和环评文件，并对相关项目负责人进行了访谈；
- 2、查阅了机动车检测站建设与运营审批程序相关的法律法规；
- 3、查阅了相关上市公司公告信息。

经核查，保荐机构认为：品牌连锁机动车检测站建设项目的具体内容主要为建设连锁机动车检测站与车检大数据中心；基于发行人的车检业务运营模式，本次募投项目于车检业务管理总部多伦车检所在地南京市江宁区办理整个项目的备案与环评手续；单个车检站涉及建设类与运营类审批，发行人主要通过租赁旧厂房的方式开展车检业务，因此涉及的建设类审批较少，发行人具有丰富的机动车检测站资质申请与开站运营经验，后续将严格按照规定办理审批手续，相关审批流程不会对公司机动车检测站业务拓展构成实质性障碍。

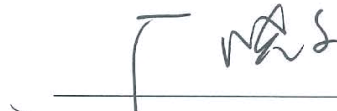
（以下无正文）

(本页无正文，为天风证券股份有限公司关于《多伦科技股份有限公司与天风证券股份有限公司关于公开发行可转换公司债券申请文件反馈意见的回复》之签章页)

保荐代表人：



刘广福



丁晓文




2020年7月27日



## 保荐机构董事长声明

本人已认真阅读多伦科技股份有限公司与天风证券股份有限公司关于公开发行可转换公司债券申请文件反馈意见的回复的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，反馈意见的回复不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长：



余 磊

天风证券股份有限公司



2020年7月27日

(本页无正文，为多伦科技股份有限公司关于《多伦科技股份有限公司与天风证券股份有限公司关于公开发行可转换公司债券申请文件反馈意见的回复》之签章页)



2020年7月27日