

股票代码：301607

股票简称：富特科技

浙江富特科技股份有限公司

Zhejiang EV-Tech Co., Ltd.

EVTECH

（浙江省湖州市安吉县递铺街道文昌路 505 号）

2025 年度向特定对象发行 A 股股票 募集说明书（修订稿）

保荐机构（主承销商）



国泰海通证券股份有限公司
GUOTAI HAITONG SECURITIES CO., LTD.

中国（上海）自由贸易试验区商城路 618 号

二〇二五年十二月

声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书中财务会计资料真实、准确、完整。

中国证监会、深圳证券交易所对本次发行所作的任何决定或意见，均不表明其对申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对发行人的盈利能力、投资价值或者对投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责。投资者自主判断发行人的投资价值，自主作出投资决策，自行承担证券依法发行后因发行人经营与收益变化或者证券价格变动引致的投资风险。

重大事项提示

公司特别提示投资者对下列重大事项或风险因素给予充分关注，并仔细阅读本募集说明书相关章节。

一、公司相关风险

本公司特别提醒投资者注意公司及本次发行的以下事项，并请投资者认真阅读本募集说明书“第六节 本次股票发行相关的风险说明”的全部内容。

（一）下游客户集中度较高导致生产经营活动受影响的风险

公司目前主要客户系国内知名新能源整车生产企业，该等客户在行业中具有显著的市场地位和品牌影响力。报告期内，发行人向前五大客户销售的销售收入占营业收入的比重分别为 95.61%、96.14%、93.99%和 81.79%，客户集中度较高，该情形主要系一是下游新能源整车行业本身呈现出较高的市场集中度，前十大主机厂占据近 80%的市场份额；二是公司现阶段结合自身财务资金状况、研发资源和生产能力，执行重点开发服务优质客户的市场策略所致。报告期内，前五大客户集中度呈现显著下降趋势，尤其是第一大客户销售占比亦由 39.46%下降至 21.76%，公司在优质客户多元化方面取得积极进展。但是未来如果公司主要客户生产经营出现不利变化，或者公司与主要客户的合作关系发生重大不利变化，公司向该等客户销售金额下降，且公司又不能及时开拓其他客户，将对公司经营业绩产生不利影响。公司存在客户集中度较高的风险。

报告期内，公司的前五大客户中对广汽集团的销售占比较高，作为公司战略客户，公司与其签订了长期业务合作协议，其下属基金广祺柒号还参与了发行人首次公开发行阶段的战略配售并签署了《战略合作备忘录》，公司与其在产品购销合作各方面保持紧密联系，积极扩大合作深度、广度，合作关系紧密，故广汽集团采用其他车载电源产品供应商完全替代发行人的风险较低。预计本次募投项目的实施将会使公司拥有增量产能用以交付新拓展客户，从而改善目前客户集中度较高的情况，因此预计募投项目的实施不会导致客户集中度进一步提升。公司已经采取了多种措施降低客户集中度，但若主要客户采购计划发

生变动或生产经营状况发生不利的变化，公司存在生产经营活动受到影响的

风险。

（二）海外市场风险

近年来，国际局势及贸易环境复杂多变，各国家和地区的政治环境、法律法规、贸易政策、产业政策均存在不确定性的风险。报告期内，发行人海外市场收入欧洲客户占比较高，近年来欧盟持续通过出台“双反”政策、《净零工业法案》等一系列贸易保护政策对来自中国的产品进行限制，意在保护其本土制造业，但截至目前主要海外客户所在地尚未针对车载电源产品有明确贸易限制政策。报告期内，公司境外收入分别为 97.68 万元、223.04 万元、13,193.96 万元和 43,769.83 万元，占同期主营业务收入的比例分别为 0.06%、0.12%、6.84%和 17.14%。公司积极把握国际市场机遇，及时洞察行业发展方向和技术趋势，持续进行技术创新和产品优化，已获取多家国际知名车企的项目定点，部分项目已进入量产阶段。在公司全球化业务布局下，海外市场的稳定性对于公司海外业务发展较为关键。如未来公司海外项目开发进展不及预期或者主要海外客户所在国家或地区的法律、政策等发生不利变化，将会对公司全球化业务布局和境外产品销售产生不利影响，使得公司境外收入有所降低。

（三）市场份额波动风险

公司所在的车载高压电源行业的参与者按照类型可划分为第三方供应商、整车厂自有品牌厂商，公司作为第三方供应商中具备较强竞争力的厂商，仍然要面对来自其他第三方供应商以及整车厂自有品牌厂商的竞争。NE 时代发布的 2022 年-2025 年 1-6 月我国乘用车 OBC 装机量排行榜前五名份额情况如下：

| 2025年1-6月 | | | 2024年 | | | 2023年 | | | 2022年 | | |
|-----------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 |
| 1 | 弗迪动力 | 27.60% | 1 | 弗迪动力 | 31.40% | 1 | 弗迪动力 | 33.60% | 1 | 弗迪动力 | 28.70% |
| 2 | 威迈斯 | 17.20% | 2 | 威迈斯 | 19.00% | 2 | 威迈斯 | 18.80% | 2 | 威迈斯 | 20.40% |
| 3 | 欣锐科技 | 9.80% | 3 | 欣锐科技 | 8.20% | 3 | 富特科技 | 8.70% | 3 | 特斯拉 | 8.60% |
| 4 | 富特科技 | 8.30% | 4 | 英搏尔 | 7.00% | 4 | 特斯拉 | 8.60% | 4 | 英搏尔 | 8.60% |
| 5 | 英搏尔 | 7.30% | 5 | 特斯拉 | 6.30% | 5 | 英搏尔 | 6.50% | 5 | 富特 | 8.50% |

| 2025年1-6月 | | | 2024年 | | | 2023年 | | | 2022年 | | |
|-----------|--------|----|-------|--------|----|-------|--------|----|-------|----------|----|
| 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商科技 | 份额 |
| | | | | | | | | | | | |

同期，公司的市场份额分别为 8.50%、8.70%、5.60%、8.30%；根据 NE 时代发布的最新市场数据，2025 年 10 月富特科技的市场份额为 14.40%，排在第二名，仅次于弗迪动力。在激烈的市场竞争环境下，公司仍然保持了较高的竞争力和一定市场份额。

目前车载高压电源行业规模保持较快的增长速度，相关参与者均持续加码投入、扩充产能，产业链内产品和技术创新竞争加剧，因此发行人及行业内参与者各自的市场份额可能存在进一步波动的风险。

（四）产品技术迭代风险

近年来，新能源汽车零部件产业对于产品技术迭代的要求不断增加，随着行业发展车载电源系统的技术水平和工艺持续提升，对于企业技术研发和产品竞争力提出了更高要求。公司的主要产品新能源汽车高压电源系统的转换效率、功率密度、可靠性水平、集成化水平等性能持续改进，其中车载高压电源系统的产品形态从车载充电机、车载 DC/DC 变换器等单一功能产品向车载电源集成产品发展。基于行业特点和业务发展需求公司不断进行研发投入，持续进行产品技术迭代，报告期各期研发投入为 11,326.86 万元、21,120.42 万元、20,008.29 万元和 19,399.48 万元。未来随着行业技术的发展和革新，如果新能源汽车车载电源行业技术发生迭代，而且公司的产品技术未能实现及时突破，匹配技术发展方向和市场需求的变化，将对公司的市场地位和盈利能力产生不利影响。

（五）产能消化的风险

公司本次募集资金投向包括汽车零部件三期项目，将在现有产能的基础上进一步扩大产能。产能扩大后，存在产能消化的风险。公司募集资金投资项目已经过慎重、充分的可行性研究论证，具有良好的技术积累和市场基础，扩产产品下游市场空间较大，预计订单和合同能够匹配产能扩张的节奏，未来新能源整车厂客户的需求大于行业内公司的产能水平，公司募集资金投资项目的可行性分析是基于当前市场需求、技术基础、行业发展趋势和竞争格局等因素综合分析后作出

的。在公司募集资金投资项目实施完成后，如果市场需求、竞争格局等发生不利变化，可能导致新增产能无法充分消化，**相关募投项目投入资金无法全额收回**，可能会对公司业绩产生不利影响。

（六）募集资金投资项目未能实现预期经济效益的风险

公司本次向特定对象发行股份募集资金适用效益测算的项目为汽车零部件三期项目。该项目是公司基于新能源汽车零部件行业产品快速迭代的行业特征、多元化和高标准的业务需求、高性能和集成化的技术发展趋势、公司战略发展需求等因素，经过公司审慎、充分可行性论证分析后做出的投资决策，项目税后内部收益率为 15.29%，税后投资回收期为 8.00 年，项目经济效益良好，效益测算的关键指标确定依据合理，且与公司及同行业上市公司同类业务之间的差异具有合理性。本次募投项目毛利率总体与公司现有产品毛利率水平保持一致，预计计算期第 8 年（T+8）单价稳定年产品毛利率为 19.53%，低于报告期内公司车载电源产品毛利率，充分考虑未来产品降价的可能性对效益测算的影响，测算具有谨慎性。2024 年我国新能源车销量为 1,286.60 万辆，剔除主要配套自有品牌使用的弗迪动力、特斯拉的车载电源市场份额，第三方供应商的市场份额对应的销量高于行业内主要车载电源企业合计的产能，且主要车载电源企业产能水平系考虑到未来市场需求增长而未来进行了一定的产能储备，截至 2030 年我国新能源汽车销量有望持续增长，预计相应的市场份额对应的销量仍然大于主要车载电源企业的预计产能，行业内的产能消化有保证。

若未来因为宏观政策变化导致新能源汽车产业支持力度减少、新能源汽车行业增速放缓导致市场空间不及预期、下游主机厂客户需求波动、市场竞争加剧导致盈利空间承压等，将可能影响项目的实施效果，对募投项目的顺利实施、产能消化造成不利影响，**汽车零部件三期项目投资金额 23,424.79 万元存在无法全额收回的风险**，导致募集资金投资项目的实际效益不及预期，从而影响公司的盈利水平。

（七）募投项目新增折旧摊销将导致业绩下滑的风险

本次募集资金投资项目中车载电源购置项目不新增资产，汽车零部件三期项目、电源研发项目实施后将新增固定资产及无形资产，公司资产结构将发生一定

的变化。公司募投项目新增折旧摊销对于业绩影响情况测算如下：

单位：万元

| 项目 | T+2 | T+3 | T+4 | T+5 | T+6 | T+7 | T+8 至 T+11 | T+12 | T+13 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 本次募投项目新增折旧摊销 | | | | | | | | | |
| 汽车零部件三期项目 | 740.76 | 1,293.33 | 1,806.90 | 1,806.90 | 1,806.90 | 1,781.05 | 1,741.71 | 1,026.81 | 513.57 |
| 电源研发项目 | - | 111.12 | 111.12 | 111.12 | 111.12 | 101.93 | - | - | - |
| 本次募投项目新增折旧摊销合计 (a) | 740.76 | 1,404.45 | 1,918.02 | 1,918.02 | 1,918.02 | 1,882.98 | 1,741.71 | 1,026.81 | 513.57 |
| 对营业收入影响 | | | | | | | | | |
| 现有营业收入 (b) | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 |
| 本次募投项目新增营业收入 (c) | 27,360.00 | 64,980.00 | 123,462.00 | 118,523.52 | 113,782.58 | 110,369.10 | 107,058.03 | 107,058.03 | 107,058.03 |
| 预计营业收入 (d=b+c) | 368,607.44 | 406,227.44 | 464,709.44 | 459,770.96 | 455,030.02 | 451,616.54 | 448,305.47 | 448,305.47 | 448,305.47 |
| 新增折旧摊销占预计营业收入比例 (a/d) | 0.20% | 0.35% | 0.41% | 0.42% | 0.42% | 0.42% | 0.39% | 0.23% | 0.11% |
| 对净利润影响 | | | | | | | | | |
| 现有净利润 (e) | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 |
| 本次募投项目新增净利润 (f) | 1,082.64 | 3,315.87 | 6,644.16 | 5,980.27 | 5,401.93 | 5,007.50 | 4,637.02 | 5,244.69 | 5,680.94 |
| 预计净利润 (g=e+f) | 19,343.92 | 21,577.15 | 24,905.44 | 24,241.55 | 23,663.21 | 23,268.78 | 22,898.30 | 23,505.97 | 23,942.22 |
| 新增折旧摊销占预计净利润比例 (a/g) | 3.83% | 6.51% | 7.70% | 7.91% | 8.11% | 8.09% | 7.61% | 4.37% | 2.15% |

注 1：T+2 表示项目开始建设期第二年，以此类推；

注 2：汽车零部件三期项目、电源研发项目存在工程中暂未明确对应固定资产和无形资产的预备费用，总额分别为 208.61 万元和 36.06 万元，基于谨慎性，假设预备费用形成资产并计入长期待摊费用并按照 5 年进行摊销计算；

注 3：现有营业收入、净利润按照 2025 年 1-9 月公司营业收入、净利润金额*（4/3）后的年化后金额进行测算，并假设未来保持不变；

注 4：上述假设仅为测算本次募投项目新增折旧摊销对公司未来经营业绩的影响，不代表公司对未来年度盈利情况的承诺，也不代表公司对未来年度经营情况及趋势的判断。

根据上表分析,本次募投项目开始建设后的折旧摊销期内每年新增折旧摊销金额约为 513.57 万元至 1,918.02 万元。假设项目建设期和运营期内公司营业收入和净利润水平维持不变,以 2025 年 1-9 月公司营业收入和净利润年化测算,每年新增折旧摊销金额占当年预计营业收入比例为 0.11%-0.42%,占当年预计净利润比例为 2.15%-8.11%,整体影响有限。由于募集资金投资项目完全产生经济效益尚需一定时间,如果未来出现新能源汽车行业增速放缓、下游市场需求波动、市场竞争激烈使产品盈利空间承压等不利变化,导致募集资金投资项目建成投产后的实际盈利水平低于预期,新增折旧摊销将对公司的经营业绩产生不利影响。

(八) 应收账款收回风险

报告期各期末,公司应收账款账面价值分别为 33,807.07 万元、31,608.63 万元、74,667.26 万元和 119,399.58 万元,占资产总额的比例分别为 22.02%、19.27%、32.67%和 34.40%。公司业务规模快速发展,2024 年第四季度、2025 年 1-9 月部分新增客户实现批量销售,使得 2024 年末、2025 年 9 月末应收账款余额规模扩大,应收账款保持较高规模水平。公司重视客户信用管理,定期跟踪回款进度并及时预警风险。报告期内,公司应收账款坏账计提金额分别为 6,485.90 万元、6,136.82 万元、5,023.32 万元和 8,309.35 万元。未来如受市场环境变化、客户经营恶化等因素影响不能及时收回该等客户应收账款或发生坏账,将影响公司的资金周转速度和经营活动的现金流量,对公司生产经营产生不利影响,相应减少公司利润总额。

(九) 存货规模较大风险

报告期各期末,公司存货账面价值分别为 26,752.47 万元、32,243.46 万元、47,602.96 万元和 84,483.79 万元,占期末资产总额的比例分别为 17.43%、19.65%、20.83%和 24.34%。随着新增量产客户持续增加,公司根据客户需求进行生产备货,存货规模持续增加。报告期各期末,公司存货金额较大,形成一定的资金占用。虽然报告期内公司存货周转率总体保持合理水平,公司已经充分按照会计准则进行了跌价准备计提,计提比例分别为 11.24%、13.25%、8.81%和 6.77%,但是如果公司无法提高存货管理水平,加快存货周转,一方面可能因

存货对公司流动资金占用较大产生经营风险,另一方面亦面临由于客户需求和市场价格变化而出现存货跌价减值的风险。

(十) 宏观经济形势及政策风险

公司主要从事新能源汽车高压电源系统研发、生产和销售,公司业务处于新能源汽车产业链重要环节,在一定程度上受到新能源汽车产业发展影响。宏观经济周期和国家政策影响对于新能源汽车行业具有重要影响,我国目前通过推广应用、技术创新、扩大需求、支持出海等政策鼓励新能源汽车产业发展。经过发展,我国新能源汽车产业政策已由补贴和税收退坡,转向为以技术升级为导向的产业扶优政策。如未来国内外宏观经济形势或行业政策发生不利变化,出现市场需求下降、贸易摩擦加剧、政策支持力度减弱等情形,将对公司的经营业绩和长期发展产生不利影响。

(十一) 市场竞争加剧风险

近年来我国新能源汽车产业的快速发展,带动了车载高压电源行业的大幅增长。基于良好的市场前景和旺盛的市场需求,包括第三方供应商、整车厂自有品牌厂商在内的行业企业可能进一步扩充产能,而工业等其他领域电源生产企业或其他汽车零部件生产企业也可能逐步进入该领域,对于行业格局、市场份额和企业盈利空间产生一定影响。虽然本行业具有较高的进入壁垒,相关企业需具备相应的技术研发能力、生产质量管理能力、客户资源以及人才储备方能立足,但是面对市场要求不断提高、市场竞争加剧等状况,如果公司不能持续提升技术水平、增强市场竞争力、拓展海外业务、满足客户产品性能和交付需求,未来可能在市场竞争中处于不利地位,从而对市场地位和盈利能力产生不利影响。

二、本次向特定对象发行 A 股股票情况

(一)本次向特定对象发行股票方案已经第三届董事会第十二次会议、2025年第一次临时股东会审议通过,尚需获得深交所审核通过并经中国证监会同意注册后方可实施。

(二)本次向特定对象发行的定价基准日为发行期首日,发行价格不低于定价基准日前二十个交易日(不含定价基准日当日)公司股票交易均价的百分之八

十（即“发行底价”）。定价基准日前二十个交易日公司股票交易均价=定价基准日前二十个交易日公司股票交易总额/定价基准日前二十个交易日公司股票交易总量。

若国家法律、法规对向特定对象发行股票的定价原则等有最新规定，公司将按最新规定进行调整。若在定价基准日至发行日期间，公司发生派发现金股利、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项，则上述发行价格将作相应调整。

本次发行股票采取竞价发行方式，在上述发行底价的基础上，最终发行价格将在公司本次向特定对象发行通过深交所审核并经中国证监会同意注册后，按照相关法律、法规、规章及规范性文件的规定和监管部门的要求，由公司董事会及其授权人士根据股东大会的授权，与保荐机构（主承销商）根据相关法律、法规和规范性文件的规定及发行对象申购报价的情况，遵照价格优先等原则协商确定。

（三）本次向特定对象发行股票数量按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过本次向特定对象发行前公司总股本的百分之三十。最终发行数量由董事会及其授权人士根据股东大会的授权，在公司取得中国证监会对本次发行予以注册的决定后，与保荐机构（主承销商）按照相关法律、法规和规范性文件的规定协商确定。若按目前公司总股本测算，本次向特定对象发行股票数量不超过46,626,119股（含本数）。

若本次发行首次董事会决议公告日至发行日期间，公司发生因送股、资本公积金转增股本、配股、限制性股票登记、股权激励行权或其他原因导致本次发行前公司总股本发生变化的事项，则本次向特定对象发行股票的数量上限将作相应调整。若国家法律、法规及规范性文件对本次发行的股份数量有新的规定或中国证监会予以注册的决定要求公司调整发行数量的，则本次发行的股票数量届时相应调整。

（四）本次发行的发行对象为不超过35名符合中国证监会、深交所规定条件的投资者，包括符合规定条件的证券投资基金管理公司、证券公司、资产管理公司、信托公司、财务公司、保险机构投资者、合格境外机构投资者以及其他合格的投资者等。证券投资基金管理公司、证券公司、理财公司、保险公司、合格

境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的 2 只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

（五）发行对象认购的本次发行的股票，自本次发行结束之日起六个月内不得转让。法律法规对限售期另有规定的，依其规定。发行对象取得的本次向特定对象发行的股份因公司送股、资本公积金转增等形式所衍生取得的股份，亦应遵守上述限售安排。限售期届满后，该等股份的转让和交易按照届时有效的法律、法规和规范性文件以及中国证监会、深交所的相关规定执行。

（六）本次向特定对象发行 A 股股票的募集资金总额不超过 52,822.22 万元，扣除发行费用后拟用于以下项目：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 投资总额 | 募集资金拟投入金额 |
|----|-------------------------|-----------|-----------|
| 1 | 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期） | 23,424.79 | 23,424.79 |
| 2 | 新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目 | 15,960.26 | 15,500.00 |
| 3 | 新一代车载电源产品研发项目 | 3,642.43 | 3,642.43 |
| 4 | 补充流动资金 | 10,255.00 | 10,255.00 |
| 合计 | | 53,282.47 | 52,822.22 |

本次发行募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况以自有或自筹资金先行投入，待募集资金到位后按照相关法规规定的程序予以置换。若本次发行实际募集资金净额少于上述募集资金拟投入金额，公司将对上述项目的募集资金拟投入金额进行适当调整，募集资金不足部分由公司自有或自筹资金补足。

（七）本次向特定对象发行股票不构成重大资产重组，不会导致公司实际控制人发生变化，不会导致公司的股权分布不符合上市条件。

（八）公司实施积极的利润分配政策，重视对投资者的合理回报，保持利润分配政策的连续性和稳定性，不断回报广大投资者。根据中国证监会《上市公司监管指引第 3 号上市公司现金分红》相关文件要求，公司董事会制定了《浙江富特科技股份有限公司上市后三年股东回报规划》，已经公司第二届董事会第十二次会议和 2021 年度股东会审议通过。

（九）本次向特定对象发行股票后，公司的每股收益短期内存在下降的风险。特此提醒投资者关注本次向特定对象发行股票摊薄股东即期回报的风险，虽然本公司为应对即期回报被摊薄风险而制定了填补回报措施，但所制定的填补回报措施不等于对公司未来利润做出保证。投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任。提请广大投资者注意。

（十）董事会特别提醒投资者仔细阅读本募集说明书“第六节 与本次发行相关的风险因素”之有关内容，注意投资风险。

目录

| | |
|--|----|
| 声明 | 1 |
| 重大事项提示 | 2 |
| 一、公司相关风险 | 2 |
| 二、本次向特定对象发行 A 股股票情况 | 9 |
| 目录 | 13 |
| 释义 | 16 |
| 第一节 发行人基本情况 | 18 |
| 一、股权结构、控股股东及实际控制人情况 | 18 |
| 二、所处行业的主要特点及行业竞争情况 | 20 |
| 三、主要业务模式、产品或服务的主要内容 | 40 |
| 四、现有业务发展安排及未来发展战略 | 59 |
| 五、财务性投资和类金融业务情况 | 61 |
| 六、发行人及董事、高级管理人员等相关主体的合法合规情况 | 65 |
| 七、报告期内交易所对发行人年度报告的问询情况 | 66 |
| 第二节 本次证券发行概要 | 67 |
| 一、本次发行的背景和目的 | 67 |
| 二、发行对象及与发行人的关系 | 70 |
| 三、本次向特定对象发行方案概要 | 71 |
| 四、募集资金金额及投向 | 73 |
| 五、本次发行是否构成关联交易 | 74 |
| 六、本次发行是否将导致公司控制权发生变化 | 74 |
| 七、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序 | 74 |
| 第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析 | 75 |
| 一、本次募集资金使用计划 | 75 |
| 二、本次募集资金投资项目的可行性分析 | 75 |
| 三、本次发行对公司经营管理、财务状况等的影响 | 91 |

| | |
|--|------------|
| 四、本次募集资金用于研发投入的情况 | 92 |
| 五、发行人的实施能力及资金缺口的解决方式 | 94 |
| 六、本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的区别和联系 | 95 |
| 七、本次募投项目是否新增大量固定资产或无形资产的相关说明 | 97 |
| 八、关于“两符合” | 97 |
| 九、可行性分析结论 | 98 |
| 第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析 | 99 |
| 一、本次向特定对象发行股票后公司业务、公司章程、公司股东结构、高管人员结构变动情况..... | 99 |
| 二、本次向特定对象发行股票后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况..... | 100 |
| 三、本次向特定对象发行股票后公司与实际控制人、控股股东及其关联人控制的企业之间的业务和管理关系、关联交易及同业竞争变化情况..... | 101 |
| 四、本次向特定对象发行股票完成后，公司是否存在资金、资产被实际控制人、控股股东及其关联人占用情况或公司为实际控制人、控股股东及其关联人提供担保情况..... | 101 |
| 五、本次向特定对象发行股票对公司负债情况的影响 | 101 |
| 第五节 最近五年内募集资金运用的基本情况 | 102 |
| 一、最近五年内募集资金运用的基本情况 | 102 |
| 二、前次募集资金使用情况 | 103 |
| 截至 2025 年 9 月 30 日，公司首次公开发行股票募集资金实际使用情况对照表如下： | 103 |
| 三、前次募集资金投资项目实现效益情况 | 105 |
| 截至 2025 年 9 月 30 日，公司首次公开发行股票募集资金投资项目实现效益情况如下： | 105 |
| 第六节 与本次发行相关的风险因素 | 108 |
| 一、募集资金投资项目风险 | 108 |
| 二、经营与业务风险 | 112 |
| 三、本次向特定对象发行 A 股股票的相关风险..... | 118 |

| | |
|-------------------------------|------------|
| 第七节 与本次发行相关的声明 | 119 |
| 一、全体董事、审计委员会成员、高级管理人员声明 | 119 |
| 二、控股股东、实际控制人声明 | 124 |
| 三、保荐机构（主承销商）声明 | 125 |
| 四、发行人律师声明 | 127 |
| 五、审计机构声明 | 128 |
| 六、发行人董事会声明 | 129 |

释义

在本募集说明书中，除非文义另有说明，下列词语具有如下特定含义：

| | | |
|----------------------------|---|---|
| 本公司/公司/富特科技/发行人 | 指 | 浙江富特科技股份有限公司 |
| 本次向特定对象发行股票/本次向特定对象发行/本次发行 | 指 | 浙江富特科技股份有限公司 2025 年度向特定对象发行 A 股股票之行为 |
| 定价基准日 | 指 | 本次发行的发行期首日 |
| 中国证监会/证监会 | 指 | 中国证券监督管理委员会 |
| 元、万元、亿元 | 指 | 人民币元、人民币万元、人民币亿元 |
| 《公司法》 | 指 | 《中华人民共和国公司法》 |
| 《证券法》 | 指 | 《中华人民共和国证券法》 |
| 深交所 | 指 | 深圳证券交易所 |
| 报告期 | 指 | 2022 年、2023 年、2024 年、2025 年 1-9 月 |
| 本募集说明书 | 指 | 浙江富特科技股份有限公司 2025 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书（修订稿） |
| 股东会 | 指 | 浙江富特科技股份有限公司股东会 |
| 董事会 | 指 | 浙江富特科技股份有限公司董事会 |
| 监事会 | 指 | 浙江富特科技股份有限公司监事会 |
| 《公司章程》 | 指 | 《浙江富特科技股份有限公司公司章程》 |
| 新能源汽车 | 指 | 采用新型动力系统，完全或者主要依靠新型能源驱动的汽车，包括：纯电动汽车、插电式混合动力汽车（含增程式）、燃料电池汽车。 |
| 新能源汽车高压电源 | 指 | 包括新能源汽车车载高压电源以及配套用于新能源汽车动力电池充电的非车载高压电源。 |
| DC/DC 变换器 | 指 | 将动力电池输出的高压直流电转换为低压直流电的电压转换器，为车载用电设备和各类控制器提供电能。 |
| 车载充电机（OBC） | 指 | On-Board Charger，固定安装在新能源汽车上的充电设备，其功能是通过电池管理系统（BMS）的控制信号，将家用单相交流电（220V）或工业用三相交流电（380V）转换为动力电池可以使用的直流电压，对新能源汽车的动力电池进行充电。 |
| 电源分配单元（PDU） | 指 | Power Distribution Unit，通过母排及线束将高压元器件电连接，为新能源汽车高压系统提供充放电控制、高压部件上电控制、电路过载短路保护、高压采样、低压控制等功能。 |
| 车载电源集成产品 | 指 | 将车载充电机、车载DC/DC变换器、电源分配单元等多个部件，按照整车厂要求进行综合性集成后提供的定制车载电源系统产品，主要包括二合一产品（OBC与DC/DC、DC/DC |

| | | |
|------------|---|---|
| | | 与PDU)、三合一产品(OBC、DC/DC、PDU)乃至更高集成化水平的多合一产品。 |
| V2L | 指 | Vehicle-to-Load, 将动力电池的电给其他负载进行充电, 如电灯、电风扇等。 |
| V2G | 指 | Vehicle-to-Grid, 当电动汽车不使用时, 车载电池的电能输送给电网的系统。 |
| V2V | 指 | Vehicle-to-Vehicle, 利用电池储存的电量对其他电动汽车进行充电。 |
| 中国汽车工业协会 | 指 | 在中国境内从事汽车(摩托车)整车、零部件及汽车相关行业生产经营活动的企事业单位和团体在平等自愿基础上依法组成的自律性、非营利性的社会团体。 |
| 广汽集团 | 指 | 广州汽车集团股份有限公司 |
| 蔚来汽车 | 指 | 上海蔚来汽车有限公司 |
| 小鹏汽车 | 指 | 广州小鹏汽车科技有限公司 |
| 小米汽车 | 指 | 小米汽车有限公司 |
| 长安汽车 | 指 | 重庆长安汽车股份有限公司 |
| 零跑汽车 | 指 | 浙江零跑科技股份有限公司 |
| 雷诺汽车 | 指 | RENAULT SAS |
| Stellantis | 指 | Stellantis N.V. |
| 博世 | 指 | 博世集团(Robert Bosch GmbH) |
| 法雷奥 | 指 | 法雷奥集团(Valeo Group) |
| 科世达 | 指 | 科世达集团(Leopold Kostal GmbH & Co. KG) |
| TDK | 指 | TDK 株式会社 |
| 威迈斯 | 指 | 深圳威迈斯新能源(集团)股份有限公司 |
| 英搏尔 | 指 | 珠海英搏尔电气股份有限公司 |
| 欣锐科技 | 指 | 深圳欣锐科技股份有限公司 |
| 联合动力 | 指 | 苏州汇川联合动力系统股份有限公司 |
| 弗迪动力 | 指 | 弗迪动力有限公司 |
| 台达电子 | 指 | 台达电子工业股份有限公司(Delta Electronics Industrial, INC.) |
| SiC | 指 | 碳化硅, 第三代宽禁带半导体技术材料, 相比硅材料半导体, 具有高耐温特性、高阻断电压、高开关速度和低损耗等特性, 在工业电源、IT 电源、车载电源等诸多领域得到了广泛的应用 |
| GaN | 指 | 氮化镓, 第三代宽禁带半导体技术材料, 具有宽带隙、高饱和漂移速度、高临界击穿电场等突出优点, 是大功率、高温、高频应用场合下比较理想的半导体材料之一 |

注: 本募集说明书中部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上存在差异, 系四舍五入所致。

第一节 发行人基本情况

| | |
|--------|---|
| 公司名称 | 浙江富特科技股份有限公司 |
| 英文名称 | Zhejiang EV-Tech Co.,Ltd. |
| 注册资本 | 15,542.04 万元 |
| 法定代表人 | 李宁川 |
| 成立日期 | 2011 年 8 月 10 日 |
| 股票上市日期 | 2024 年 9 月 4 日 |
| 股票上市地点 | 深交所 |
| 股票简称 | 富特科技 |
| 股票代码 | 301607 |
| 注册地址 | 浙江省湖州市安吉县递铺街道文昌路 505 号 |
| 办公地址 | 浙江省湖州市安吉县递铺街道文昌路 505 号 |
| 董事会秘书 | 李岩 |
| 电话号码 | 0571-85220370 |
| 传真号码 | 0571-89971698 |
| 互联网网址 | http://www.zjevt.com |
| 电子邮箱 | ir@hzevt.com |
| 主营业务 | 车载充电机（OBC）、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品等车载高压电源系统，同时包括液冷超充桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统 |
| 经营范围 | 生产：智能充电机、电池管理系统、电力电子产品。服务：电动汽车充换电站机电系统、储能机电系统、监控系统的技术开发、技术咨询，计算机软硬件、电力设备、机电设备、通讯设备的技术开发、成果转让；批发、零售：计算机软硬件，电力设备，机电设备（除小轿车），通讯设备（除专控）；货物进出口（国家法律、行政法规禁止的项目除外，法律、行政法规限制的项目取得许可证后方可经营）；其它无需报经审批的一切合法项目。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动） |

一、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）股权结构

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人的股本结构如下：

| 股份类别 | 股份数量（股） | 比例 |
|-----------|-------------|---------|
| 有限售条件流通股份 | 43,574,961 | 28.04% |
| 无限售条件流通股份 | 111,845,438 | 71.96% |
| 合计 | 155,420,399 | 100.00% |

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人的前 10 名股东如下：

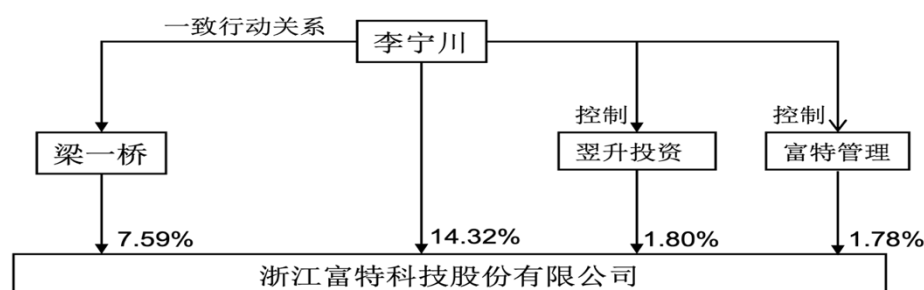
| 序号 | 股东名称 | 股东性质 | 持股比例 | 持股数量（股） | 有限售条件股份数量（股） | 质押或冻结股份数量（股） |
|----|---|---------|--------|------------|--------------|--------------|
| 1 | 李宁川 | 境内自然人 | 14.32% | 22,251,502 | 22,251,502 | 0 |
| 2 | 湖北长江蔚来新能源投资管理有限公司—湖北长江蔚来新能源产业发展基金合伙企业（有限合伙） | 其他 | 10.65% | 16,551,416 | 0 | 0 |
| 3 | 梁一桥 | 境外自然人 | 7.59% | 11,800,610 | 11,800,610 | 0 |
| 4 | 长高电新科技股份有限公司 | 境内非国有法人 | 7.24% | 11,257,683 | 0 | 0 |
| 5 | 湖北小米长江产业投资基金管理有限公司—湖北小米长江产业基金合伙企业（有限合伙） | 其他 | 3.43% | 5,338,595 | 0 | 0 |
| 6 | 宏达高科控股股份有限公司 | 境内非国有法人 | 2.75% | 4,270,876 | 0 | 0 |
| 7 | 上海华强股权投资管理有限公司—宁波华强睿哲创业投资合伙企业（有限合伙） | 其他 | 2.75% | 4,270,876 | 0 | 0 |
| 8 | 嘉兴富微新能源创业投资合伙企业（有限合伙） | 境内非国有法人 | 2.55% | 3,969,064 | 3,969,064 | 0 |
| 9 | 国泰君安证券资管—招商银行—国泰君安君享创业板富特科技1号战略配售集合资产管理计划 | 其他 | 2.50% | 3,885,509 | 0 | 0 |
| 10 | 杭州翌升投资管理合伙企业（有限合伙） | 境内非国有法人 | 1.80% | 2,793,153 | 2,793,153 | 0 |
| 合计 | | | 55.58% | 86,389,284 | 40,814,329 | 0 |

（二）控股股东及实际控制人

1、控股股东、实际控制人的基本情况

截至本募集说明书签署日，李宁川直接持有发行人 14.32% 的股份，其实际控制的翌升投资直接持有发行人 1.80% 的股份，其实际控制的富特管理直接持有发行人 1.78% 的股份，其一致行动人梁一桥直接持有发行人 7.59% 的股份，李宁川实际能够控制发行人合计 25.48% 的股份表决权，且李宁川在最近两年内一直担任发行人的董事长、总经理，系发行人的控股股东、实际控制人。

最近两年，发行人的控股股东、实际控制人未发生变化。发行人的控制结构如下图所示：



李宁川，男，中国国籍，无境外居留权，身份证号为 3301271973****，大学本科学历。1995 年 7 月至 1997 年 2 月，任浙江大学工业自动化公司工程师；1997 年 2 月至 2007 年 12 月，历任杭州百富电子技术有限公司工程师、副总工程师、副总经理、总经理、董事；2008 年 1 月至 2011 年 8 月，任浙江谐平科技股份有限公司董事、副总经理；2011 年 7 月至 2011 年 8 月，任浙江桂容谐平科技有限责任公司董事；2011 年 8 月至今，任发行人董事长、总经理。

2、控股股东、实际控制人及其一致行动人所持股份质押、冻结情况

截至本募集说明书签署日，公司控股股东、实际控制人李宁川及其一致行动人梁一桥持有的股份不存在质押冻结的情况。

二、所处行业的主要特点及行业竞争情况

（一）行业主管部门、管理体制和主要法律法规及政策

截至本募集说明书签署日，公司主要从事车载充电机、车载 DC/DC 变换器、

车载电源集成产品等车载高压电源系统，同时包括液冷超充电桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统的研发、生产和销售业务。

根据《上市公司行业分类指引》（2012 年修订），公司所属行业为 C36 汽车制造业；根据《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017），公司所处行业为 C36 汽车制造业，细分行业为 C3670 汽车零部件及配件制造。

根据国家发展和改革委员会发布的《产业结构调整指导目录(2024 年本)》，公司主营业务属于鼓励类的第十六大类“汽车”中的第 3 小类“新能源汽车关键零部件”。

根据国家统计局发布的《战略性新兴产业分类（2018）》，发行人所处行业为“新能源汽车产业”之“新能源汽车装置、配件制造”。

1、行业主管部门和管理体制

公司所属行业在市场化运行的基础上，由国家发展和改革委员会、工业和信息化部等行业主管部门进行宏观调控，并由中国汽车工业协会、中国电源学会等行业协会进行自律管理，具体情况如下：

| 部门/协会 | 机构职责 |
|------------|--|
| 国家发展和改革委员会 | 主要负责研究和制定产业政策，推进行业发展战略，实施经济体制改革，审批固定资产投资项目等。 |
| 工业和信息化部 | 主要负责拟订并实施工业行业规划和产业政策，指导制订工业行业技术法规和行业标准，监测和引导产业运行，管理技术改造投资等。 |
| 中国汽车工业协会 | 主要负责产业调研和政策研究、信息服务、咨询服务与项目论证、标准制订、市场贸易协调与发展、行业自律、会展服务、行业培训等。 |
| 中国电源学会 | 主要负责贯彻执行国家方针政策，开展行业自律，团结组织电源科技工作者，促进电源科学普及与技术发展，促进产学研相结合等。 |

2、主要法律法规及政策

随着行业快速发展，国务院、发改委、工信部等相关部门出台了一系列政策法规，规范行业发展、引导产业转型升级。近年来，新能源汽车产业的主要法律法规及产业政策情况具体如下：

| 时间 | 部门 | 政策 | 主要内容 |
|-------------|---------------------------------|--|--|
| 2025 年 4 月 | 交通运输部等十部门 | 《关于推动交通运输与能源融合发展的指导意见》 | 加快推广新能源汽车。加快推进公共领域车辆电动化，持续推进新能源车辆在城市公交、出租、邮政快递、城市货运配送、港口、机场等领域应用，推动国四及以下标准营运车辆淘汰更新，因地制宜推动新能源重型货车（卡车）规模化应用，发展零排放货运。 |
| 2024 年 7 月 | 国务院 | 中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见 | 推广低碳交通运输工具。大力推广新能源汽车，推动城市公共服务车辆电动化替代。推动船舶、航空器、非道路移动机械等采用清洁动力，加快淘汰老旧运输工具，推进零排放货运，加强可持续航空燃料研发应用，鼓励净零排放船用燃料研发生产应用。到2030年，营运交通工具单位换算周转量碳排放强度比2020年下降9.5%左右。到2035年，新能源汽车成为新销售车辆的主流。 |
| 2024 年 3 月 | 国务院 | 《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》 | 开展汽车以旧换新。加大政策支持力度，畅通流通堵点，促进汽车梯次消费、更新消费。组织开展全国汽车以旧换新促销活动，鼓励汽车生产企业、销售企业开展促销活动，并引导行业有序竞争。严格执行机动车强制报废标准规定和车辆安全环保检验标准，依法依规淘汰符合强制报废标准的老旧汽车。 |
| 2023 年 8 月 | 工业和信息化部等七部门 | 《汽车行业稳增长工作方案（2023—2024年）》 | 支持扩大新能源汽车消费。落实好现有新能源汽车车船税、车辆购置税等优惠政策，抓好新能源汽车补助资金清算审核工作，积极扩大新能源汽车个人消费比例。 |
| 2022 年 3 月 | 工信部办公厅、农业农村部办公厅、商务部办公厅、国家能源局综合司 | 《关于开展 2022 新能源汽车下乡活动的通知》 | 参与2022年新能源汽车下乡活动的汽车企业及车型包括：广汽埃安新能源汽车有限公司（AION Y、AION S、AION S Plus、AION V Plus）、长城汽车股份有限公司（欧拉好猫、欧拉好猫GT）等。 |
| 2022 年 1 月 | 发改委、国家能源局、工信部等 | 《国家发展改革委等部门关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》 | 新建居住社区要确保固定车位100%建设充电设施或预留安装条件，力争到2025年，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域的高速公路服务区快充站覆盖率不低于80%，其他地区不低于60%。 |
| 2021 年 12 月 | 发改委、工信部 | 《关于振作工业经济运行推动工业高质量发展的实施方案的通知》 | 加快新能源汽车推广应用，加快充电桩、换电站等配套设施建设。完善汽车产业投资管理，统筹优化产业布局，支持新能源汽车加快发展。 |
| 2021 年 12 月 | 财政部、工信部、科技部、发改委 | 《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》 | 为保持新能源汽车产业良好发展势头，综合考虑新能源汽车产业发展规划、市场销售趋势以及企业平稳过渡等因素，2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年12月31日终止。 |

| 时间 | 部门 | 政策 | 主要内容 |
|-------------|-----|--|--|
| 2021 年 10 月 | 国务院 | 《2030 年前碳达峰行动方案》 | 加快绿色交通基础设施建设，有序推进充电桩、配套电网、加注（气）站、加氢站等基础设施建设，提升城市公共交通基础设施水平。加快建设新型电力系统，大力提升电力系统综合调节能力，加快灵活调节电源建设，引导电动汽车充电网络等参与系统调节，建设坚强智能电网，提升电网安全保障水平。 |
| 2021 年 3 月 | 国务院 | 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》 | 立足产业规模优势、配套优势和部分领域先发优势，巩固提升电力装备、新能源等领域全产业链竞争力，从符合未来产业变革方向的整机产品入手打造战略性全局性产业链。聚焦新一代新能源、新材料、高端装备、新能源汽车等战略性新兴产业，加快关键核心技术创新应用，增强要素保障能力，培育壮大产业发展新动能。推动城市公交和物流配送车辆电动化。 |
| 2021 年 3 月 | 工信部 | 《2021 年工业和信息化标准工作要点》 | 加强重点领域标准体系的顶层设计，根据技术进步和产业快速发展、融合发展的需求，修订智能制造、工业互联网、工业节能与绿色发展、电动汽车、车联网（智能网联汽车）等标准体系建设指南或路线图。 |
| 2021 年 2 月 | 国务院 | 《国务院关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》 | 以节能环保、清洁生产、清洁能源等为重点率先突破，做好与农业、制造业、服务业和信息技术的融合发展，全面带动一二三产业和基础设施绿色升级。将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程。加强新能源汽车充换电、加氢等配套基础设施建设。 |
| 2020 年 11 月 | 国务院 | 《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》 | 到2025年，我国新能源汽车市场竞争力明显增强，动力电池、驱动电机、车用操作系统等关键技术取得重大突破，安全水平全面提升。纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0千瓦时/百公里，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用，充换电服务便利性显著提高。力争经过15年的持续努力，我国新能源汽车核心技术达到国际先进水平，质量品牌具备较强国际竞争力。纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，充换电服务网络便捷高效，氢燃料供给体系建设稳步推进，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。 |

(二) 行业发展概况

1、新能源汽车行业概况

(1) 新能源汽车及其核心零部件行业基本情况

新能源汽车是指采用新型动力系统，完全或主要依靠新型能源驱动的汽车。根据驱动方式的差异，新能源汽车可细分为纯电动汽车（BEV）、插电式混合动力汽车（含增程式）（PHEV）、燃料电池汽车（FCV）等。上述不同类型新能源汽车的基本情况如下：

| 类别 | 概述 | 特点 | 技术路径 | 市场现状 |
|-----------------|---|---|--|--|
| 纯电动汽车 | 完全由可充电蓄电池（如铅酸蓄电池、镍镉蓄电池、锂离子电池等）提供动力源的汽车。 | 1、纯电动汽车无废气污染，噪声远小于内燃机； 2、能源效率高，制动能量可回收再利用，适应城市道路工况； 3、电能作为二次能源，来源广泛，减少石油依赖度； 4、蓄电池成本占比高，且续航里程有待提高。 | 由电池提供动力源，以电力驱动控制系统对电动机、电池和辅助系统连接并加以控制。 | 以锂电为代表的电池技术商业化应用推动纯电动汽车发展高峰，纯电动车型长期占据我国新能源汽车市场较大份额。通过集成化、模块化设计，纯电动汽车具有整车轻量化、续航里程不断提高的发展趋势。 |
| 插电式混合动力汽车（含增程式） | 采用常规燃料，同时配以蓄电池、电动机，可用外接电源为蓄电池充电的汽车。此外，兼具地面充电和车载供电的车型又称为增程式电动汽车。 | 1、按平均需用确定发动机最大功率，不足时由蓄电池补充，降低发动机能耗和排放； 2、城市道路拥挤时可关停发动机，仅由蓄电池供能，实现零排放。 | 由发动机、驱动电动机、发电机、蓄电池、功率转换装置和控制装置组成，通过良好匹配和优化控制，发挥内燃机汽车和电动汽车的优势。 | 插电式混合动力汽车是向纯电动汽车过渡的车型，因其兼具内燃机汽车和电动汽车的优点而为消费者所接受，目前市场占比次于纯电动汽车。 |
| 燃料电池汽车 | 以氢气、甲醇等为燃料，通过电化学反应产生电能，依靠电动机驱动的汽车。 | 1、无需热机过程，能量转换效率高； 2、低噪声，绿色环保，氢燃料的反应生成物只有水； 3、电池制造成本高、启动时间长、系统抗振能力等方面有待优化。 | 燃料无需经过燃烧，而是通过电化学反应直接转化为电能来驱动汽车。其动力系统主要包括电驱动系统、动力控制单元、电堆、燃料电池空气系统等。 | 燃料电池汽车尚处于起步阶段，目前以城市客车等商用车为主，销量占比相对最小。随着国家对氢能行业的明确性和扶持，燃料电池汽车行业有望提升景气度。 |

资料来源：公开资料整理

新能源汽车零部件行业作为新能源汽车产业的上游行业，是支撑新能源汽车发展的核心环节，属于该产业的重要组成部分。对于新能源汽车而言，电池、电

机、电控以及车载充电机、车载 DC/DC 变换器、电源分配单元均是新能源汽车的核心零部件。

电池、电机、电控是新能源汽车的核心构成。电池的作用类似于燃油车的油箱，是电动汽车的动力源，也是储能装置，直接决定了纯电动车型的续航里程；电机是新能源汽车行驶过程中的主要执行结构，其具体任务是将蓄电池的电能高效率地转换为车轮的动能驱动汽车，电动机的性能直接影响新能源汽车的运行性能；电控是动力系统的总控中心，其功能是根据档位、油门、刹车等指令，将动力电池所存储的电能转化为驱动电机所需的电能，来控制电动车辆的启动运行、进退速度、爬坡力度等行驶状态。

车载充电机、车载 DC/DC 变换器、电源分配单元亦是新能源汽车不可或缺的核心零部件。车载充电机能够将电网的电能转换为车载储能装置所需要的直流电，并为车载储能装置充电；车载 DC/DC 变换器将新能源汽车上的高压动力电池中的电能转换为低压直流电，以供低压车载电器或设备使用；电源分配单元为新能源汽车高压系统提供充放电控制、高压部件上电控制、电路过载短路保护、高压采样、低压控制等功能。

电池、电机、电控以及车载充电机、车载 DC/DC 变换器、电源分配单元均是新能源汽车的核心零部件，在新能源汽车中具有关键作用。按照上述驱动方式划分，纯电动汽车、插电式混合动力汽车（含增程式）、燃料电池汽车均需要配置车载电源产品，一辆新能源汽车一般标配一套车载电源，其市场规模随着新能源汽车销量的增长而增长。

（2）全球新能源汽车行业概况

近年来，全球主要的汽车生产和消费国家不断推出政策，大力推进本国新能源汽车行业的发展，新能源汽车行业正处于蓬勃发展的时期。

1) 全球各个国家和地区的产业政策

全球主要经济体在碳中和政策框架体系下，纷纷提出将加速交通领域的零排放或低碳化转型。全球主要国家或地区均制定了相关的政策文件，对新能源汽车的销量或占比等方面设定了发展目标。

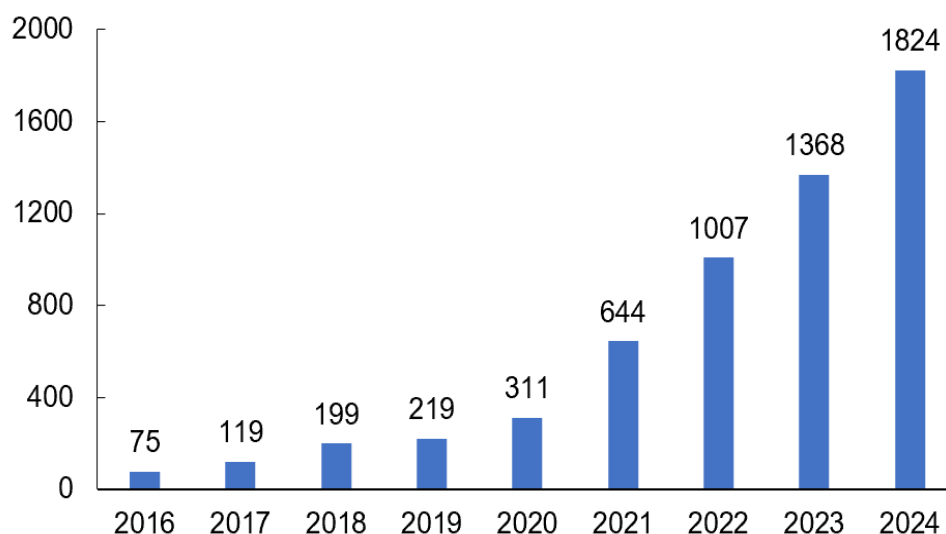
| 国家/地区 | 发展目标 | 目标文件 |
|-------|---|-------------------------------|
| 中国 | 到2030年，营运交通工具单位换算周转量碳排放强度比2020年下降9.5%左右。到2035年，新能源汽车成为新销售车辆的主流 | 《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》 |
| 日本 | 2030 年新车销售中电动汽车占 20%-30% | 《2050 年碳中和的绿色增长战略》 |
| 美国 | 到 2030 年，在美国国内市场所有销售的乘用车和轻型卡车新车的占比中，必须有 50%属于零排放汽车（包括电池电动汽车、插电式混合动力汽车或燃料电池电动汽车） | 《关于加强美国在清洁汽车和卡车领域领导力的行政命令》 |
| 欧盟 | 2035 年全面禁售燃油车 | 《Fit for 55》 |
| 德国 | 2030 年在注册至少 700 万辆电动汽车 | 《2030 年气候规划》 |
| 英国 | 2030 年电动汽车，电动乘用车销量占比达 50%-70% | 《The Road to Zero》 |

多个国家把新能源汽车产业作为经济复苏的动力，加大对新能源汽车及相关基础设施的补贴力度和投资额度。近年来，欧洲主要国家持续大幅提高购置补贴，促进新能源汽车需求侧的增长，同时重视电动化供应链的本土化建设；美国政府出台多种利好政策，强调大规模投资于电动汽车基础设施、推动国内新能源汽车制造产业以及汽车产业向零排放转型等，试图通过强力的产业目标和投资支出计划促进新能源汽车市场的快速发展。

2) 全球新能源汽车市场销量情况

全球多国将发展新能源汽车作为应对气候变化、优化能源结构的重要战略举措，纷纷从战略规划、科技创新、推广应用等方面推动新能源汽车产业发展，全球新能源汽车市场步入高速增长期，市场规模逐年升高。根据同花顺 iFind 及 EV Tank 的数据，全球新能源汽车销量从2016年的 75.1 万辆增长到2024年的 1,824 万辆，复合年增长率达 49.00%，2025 年 1-9 月，全球新能源汽车市场仍然保持强劲发展势头，EV Tank 预计 2025 年全球新能源汽车销量将达到 2,240 万辆，到 2030 年将进一步上升至 4,405 万辆。

全球新能源汽车销量变化（万辆）



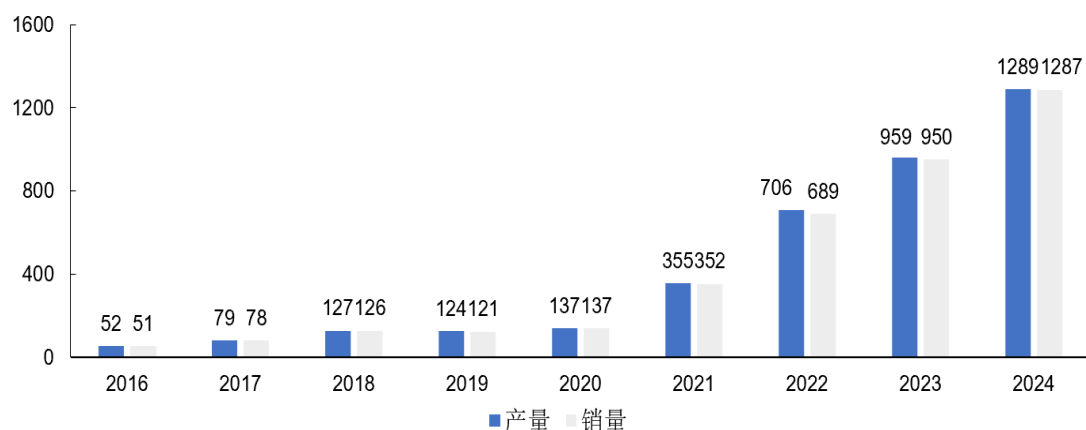
数据来源：同花顺 iFind、EV Tank

全球新能源汽车产业格局方面，中国、欧洲和美国等国家和地区是主要发展力量。根据中国汽车工业协会的数据，2024 年中国新能源汽车销量达 1,286.60 万辆，为全球第一；在加严排放法规、加大新能源汽车财税优惠、加速产业布局等举措下，欧美国家的新能源汽车市场呈现快速增长态势，成为全球新能源汽车增长的重要推动力，在全球新能源汽车市场中占据较高份额。

（3）国内新能源汽车行业概况

2016 至 2024 年，我国新能源汽车产销量迅速增长。根据中国汽车工业协会的数据，2024 年新能源汽车产销量分别达到 1,288.80 万辆和 1,286.60 万辆，较 2023 年分别增长 34.43%和 35.50%，渗透率提高至 40.90%，整个新能源汽车行业快速增长。我国新能源汽车产销量排名全球第一，成为全球汽车产业电动化转型的重要驱动力。2025 年仍然保持较高的增速，2025 年 1-9 月中国新能源汽车的产销量分别为 1,124.30 万辆和 1,122.80 万辆，同比分别增长 35.20%和 34.90%。除国内市场外，我国新能源汽车行业出海的进展也在加快，2025 年 1-9 月，中国新能源汽车出口 175.80 万辆，同比增长 89.40%。

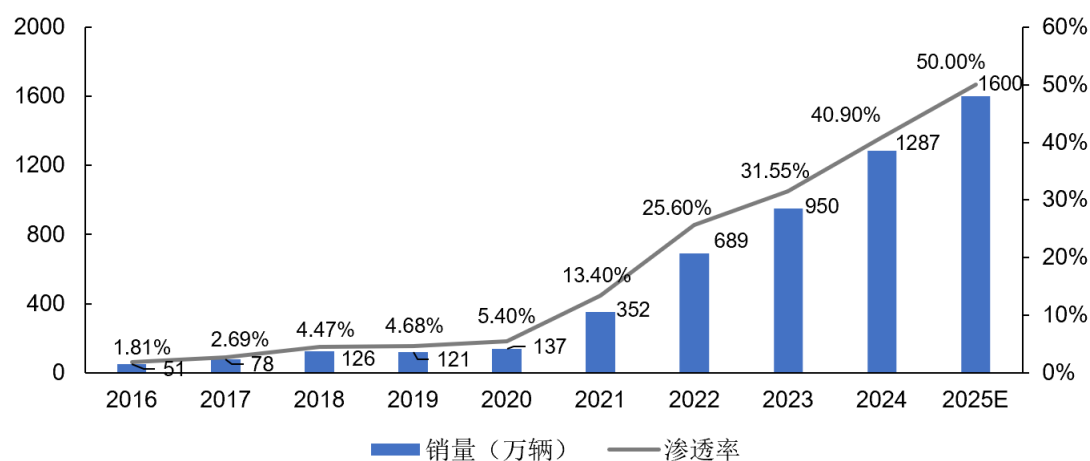
我国新能源汽车产销量情况（万辆）



数据来源：中国汽车工业协会

从渗透率角度来看，目前我国新能源汽车也正处于加速渗透阶段。近年来，中国汽车工业协会数据显示新能源汽车的渗透率从 2016 年的 1.81% 提升至 2024 年的 40.9%。根据其预测，2025 年中国新能源汽车销量将达到 1,600 万辆，渗透率有望超过 50%。根据《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》，到 2035 年新能源汽车成为新销售车辆的主流。

我国新能源汽车销量及渗透率



数据来源：中国汽车工业协会

（4）行业发展空间

近年来，受益于我国对于新能源汽车的大力支持，中国新能源汽车市场发展迅速。基于中国国内良好的产业基础和巨大的消费基数，全球新能源汽车产业布局结构逐渐向以中国为代表的亚洲地区转移。从国内新能源产业长期可持续发展

角度看，环境保护、政策的支持和鼓励、充电设施的不断完善以及汽车的智能化趋势是新能源汽车产业长久发展的持续动力。

新能源汽车作为国家战略性新兴产业。中国新能源汽车产销量蝉联全球第一，成为世界新能源汽车第一大国。在我国大力推进碳达峰、碳中和“双碳”目标的大背景下，新能源汽车行业的发展前景广阔。根据国务院《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》的要求，到 2035 年纯电动汽车将成为新销售车辆的主流。从环境保护的角度来看，社会对于可持续发展的认识不断深化，促进了清洁能源的使用，新能源车作为减少碳排放的重要手段，获得了广泛关注和认可，这也对行业加速渗透提供了良好的社会基础；更为重要的是，行业技术的不断突破为终端消费者提供了更为便利的使用环境，三电技术的快速发展使得新能源汽车的续航里程不断提升、成本逐步降低，吸引更多消费者选择，从而扩大了消费基数。

未来，在政策支持和市场需求共同驱动下，新能源汽车销量将持续增长，我国新能源汽车市场渗透率将进一步提高，新能源汽车零部件行业也将迎来快速发展的黄金期。车载高压电源是新能源汽车不可或缺的核心零部件，充电桩设备是新能源汽车持续发展的关键基础设施，其市场规模均随着新能源汽车销量的增长而增长，下游新能源汽车产业的快速发展也将为新能源汽车高压电源行业提供广阔的发展空间。

2、车载高压电源行业概况

近年来，在国家产业政策的大力推动下，新能源汽车产销量迅速增长，从而为车载高压电源行业的发展提供了良好的机遇，我国车载高压电源产品的市场规模也得到迅速扩张。

（1）车载高压电源行业基本情况

车载高压电源产品主要包括车载充电机、车载 DC/DC 变换器和车载电源集成产品等，其主要功能如下：

| 名称 | 功能 |
|-------|--|
| 车载充电机 | 可分为单向车载充电机和双向车载充电机。单向车载充电机能够将电网的电能转换为车载储能装置所需要的直流电，并为车载储能装 |

| 名称 | 功能 |
|--------------|--|
| | 置充电，同时，能够对车载储能装置的充电过程进行保护与控制，保障安全性。其原理主要是依据电池管理系统（BMS）提供的数据，动态地调节并执行充电电流或电压参数，以此来完成安全、高效的充电过程。双向车载充电机是指正向为车载动力电池充电、反向从车载动力电池取电逆变后给车外设备供电或对电网馈电的电源，是实现 V2G、V2L 和 V2V 功能的关键部件。 |
| 车载 DC/DC 变换器 | 将新能源汽车上的高压动力电池中的电能转换为低压直流电，以供车机系统、仪表盘、灯光、电动转向等低压车载电器或设备使用。 |
| 车载电源集成产品 | 根据下游整车企业的定制化要求，将车载充电机、车载 DC/DC 变换器、电源分配单元等多个部件，按照整车厂要求进行综合性集成后提供的定制车载电源系统产品，可以减少占用空间，简化整车布线设计，降低成本，提升整车开发效率及质量，主要包括二合一产品（OBC 与 DC/DC、DC/DC 与 PDU）、三合一产品（OBC、DC/DC、PDU）乃至更高集成化水平的多合一产品。 |

（2）车载高压电源行业竞争格局

车载高压电源行业全球竞争者较多，整体行业竞争较为激烈。其中，欧美和亚洲的竞争企业数量较多，中国本土品牌厚积薄发，目前已经在行业中形成了一定的竞争优势，为后续的行业发展奠定了良好基础。

从世界范围来看，欧美国家率先进行新能源汽车车载高压电源领域的探索，经过长时间的研发投入，在该领域积累了一定的技术优势。目前，参与车载高压电源行业的海外企业主要包括博世、法雷奥、科世达、TDK 等汽车电子国际巨头，凭借多年来在汽车零部件领域的行业经验以及与下游整车厂良好的合作关系，跨产品进入车载高压电源领域，该类厂商切入汽车零部件行业较早，品牌影响力较强，技术及行业经验积累深厚。

我国车载高压电源产业起步相对较晚。2012 年国务院出台《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020 年）》，对于新能源汽车产业明确了发展目标和产业方向。自此之后，随着我国经济实力的逐步壮大与新能源汽车产业的进步，国内厂商对车载高压电源技术的投入也不断加大，促进了车载高压电源行业的发展壮大。多年以来，在新能源汽车产业政策的支持下，我国新能源汽车实现了产业化和规模化的飞跃式发展，车载高压电源作为其配套产品开始了真正意义上的产业化生产。我国国内的车载高压电源厂商主要分为两类：一是独立的车载高压电源厂商，凭借在相关领域的技术积累和市场经验，进入到车载高压电源领域，该类厂商一般具备较强的自主研发能力和产品规模化优势，包括富特科技、台达

电子、威迈斯、欣锐科技、英搏尔等；二是新能源汽车整车厂孵化产生的厂商，与整车厂配套关系稳定，粘性较强，占据稳定的市场份额，如弗迪动力等。

（3）车载高压电源行业发展趋势

1) 技术高集成化、高转换效率、高可靠性、高压化

随着新能源汽车行业的发展需求不断提高，国内车载高压电源行业更加注重技术研发和产品创新，从而推动车载高压电源行业的发展变革。未来，随着新能源汽车电动化、智能化、网联化的发展趋势，车载高压电源行业总体向着高集成化、高转换效率、高可靠性等方向发展，技术指标进一步提升。

高集成化方面，传统分立的车载充电机（OBC）、DC/DC 变换器、高压配电单元（PDU）不断向“多合一”集成产品演进，通过共用壳体、冷却系统与控制模块，可使产品体积缩减，重量降低，系统效率提升，同时大幅减少整车线束布局复杂度，同时还可以提升车载电源的功率密度。高转换效率方面，随着车辆对能效的要求越来越高，减少能量损耗、提高转换效率也成为了技术演变的方向，电路拓扑结构设计的优化以及新型宽禁带半导体（SiC、GaN 等）元器件的应用均可以实现转换效率的提升。高可靠性方面，车辆运行环境复杂，温度、电压波动、振动等都会影响电源系统的稳定性和寿命，特别是对于 DC/DC 变换器，使用频率和工作时长较 OBC 均更长，响应时间要求更高。高压化方面，在充电功率相同条件下，电压越高则电流越小，由产热量导致的功率损耗也越小，能量转换效率高，安全性也更高，不易产生发热带来的安全问题，因此 800V 高压快充的渗透率正逐渐提升，相较于常规 400V 充电方式，在同等功率的情况下，800V 电压平台可以降低 50% 的电流，显著减少整车重量并提升驱动效率。

同时，随着能源互联网趋势的不断发展，车载高压电源系统亦逐步向双向充放电的方向演进，通过发挥 V2G、V2L 和 V2V 功能，在未来能源互联网建设中发挥重要作用；此外，车载高压电源系统将与电机控制器等其他零部件进一步集成，向深层次集成方向发展。

2) 行业集中度提升

车载高压电源行业集中度逐渐提升，头部企业凭借深厚的技术积累以及大量的产品交付不断提升产品质量与可靠性，从而获取更大的市场份额，未来行业整

合的趋势将越发明显。经过多年的发展，下游新能源汽车整车制造行业集中度在不断提升，车载高压电源头部企业凭借自身优势，积极与世界范围内的大型新能源汽车整车制造商展开深度合作，为其定制化开发适配的平台型产品。随着行业多年发展，竞争格局已相对稳固，头部企业的竞争优势日益突出，车载高压电源行业集中度逐渐提升。随着行业进一步发展，行业内公司的进一步整合和集中度提升成为趋势，带动整个行业走向高质量发展。

3) 主要厂商积极参与国际竞争

根据《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》的要求，我国新能源汽车行业要加快融入全球价值链，引导企业制定国际化发展战略，不断提高国际竞争能力，加大国际市场开拓力度，推动产业合作由生产制造环节向技术研发、市场营销等全链条延伸。车载高压电源行业响应政策的要求，除不断拓展国内市场外，公司还积极参与国际市场竞争，在全球范围内整合研发、生产、营销资源，力求在海外增量市场获取订单，将海外市场当作公司增长的第二极，从而提高公司在国际范围内的竞争力。

（4）行业发展空间

车载高压电源是新能源汽车不可或缺的核心零部件，一辆新能源汽车一般标配一套车载高压电源系统，其市场规模随着新能源汽车销量的增长而增长。结合当前政策目标，预计到 2030 年，中国新能源汽车销量仍有较大的增长空间，根据麦肯锡与中国电动汽车百人会发布的报告，全球新能源汽车正值高速增长阶段，到 2030 年全球乘用车市场规模预计超过 8,000 万台，其中新能源汽车渗透率将达 50%左右。下游新能源汽车产业的快速发展将为新能源汽车车载高压电源行业提供广阔的发展空间。

（三）行业技术水平及特点

车载高压电源系统作为新能源汽车的核心零部件，集成化程度、功率密度、转换效率、可靠性代表行业发展的关键技术指标。公司配套新能源汽车的液冷超充电桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统，转换效率、功率密度、可靠性等技术指标与之类似。

1、高集成化

基于新能源汽车的整车布置空间要求,相关功能的汽车零部件通过集成化设计,能够减少占用空间和产品重量,节约成本。因此,集成化是车载高压电源产品的重要发展方向。

公司运用电力电子集成技术,已经实现了单一功能产品向系统集成产品的代际发展。公司现有的车载电源集成产品,实现了车载充电机、车载 DC/DC 变换器、电源分配单元等功能单元的深度集成化,缩小了产品体积,减轻了产品重量。在此基础上,公司将积极运用电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术等,进一步探索车载高压电源产品与电机控制器的集成化研究,为公司产品往深层次方向集成奠定基础。

2、高功率密度

功率密度指高压电源额定功率与其体积之比。提高功率密度,有利于降低材料成本、减小体积、降低重量,符合汽车零部件的轻量化趋势。先进材料和先进设计技术是提升车载高压电源功率密度的重要因素。

公司通过 SiC、GaN 等第三代功率半导体器件应用、高频软开关技术、抗干扰驱动模块设计技术、磁集成技术、高效能热管理技术、先进制造技术等新材料和新技术的产业化,产品功率密度逐步提升。

3、高转换效率

转换效率是车载高压电源的主要技术指标之一。车载充电机和车载 DC/DC 转换器的转换效率分别代表动力电池充电和电压转换过程中的能耗水平,二者对于车载电源集成产品的整体转换效率具有决定作用。功率半导体器件等关键元件的更新换代以及电力电子拓扑结构设计的不断优化,是提升高压电源产品转换效率的主要方式。

公司顺应行业技术发展趋势,高度重视功率半导体器件的应用研究和电力电子拓扑结构设计的优化开发。首先,公司积极开展 SiC、GaN 等第三代宽禁带半导体器件的应用研究及相应的电力电子拓扑优化,并已实现了 SiC 半导体器件在产品中的量产应用;其次,公司自主承担地方重大科研项目,积极开展功率

半导体集成在车载高压电源领域的技术积累和产业化探索；再次，公司通过与产业链上下游合作的方式，不断优化功率半导体器件集成技术在车载高压电源领域的产品应用。

4、高可靠性

质量是产品的生命线，对于汽车零部件行业尤为如此。由于汽车零部件的运行环境非常复杂，需要满足抗振动、耐高温、耐严寒、耐腐蚀、电磁兼容等严苛要求，同时需具备较长的使用寿命，因此新能源汽车零部件的安全可靠性至关重要。

公司通过先进的产品设计、反复苛刻的试验验证和严格的生产管控，不断提升可靠性性能水平。公司不断加强研发体系、供应链体系、制造体系、质量管理体系建设，对于产品设计、元器件选型样机生产及量产等各个环节，实现全流程的产品质量管理。公司已取得 IATF16949 质量管理体系认证，并且车规级生产管理体系获得国内外客户的高度认可，有效保障了公司产品的可靠性水平。

综合来看，公司通过技术研究和开发探索，不断推动产品的性能提升和更新迭代，使公司产品在集成化水平、功率密度、转换效率、可靠性水平等方面处于业内先进水平，顺应了新能源汽车零部件行业技术发展趋势，满足了客户多样的产品需求。

（四）公司市场地位及行业竞争格局

1、公司市场地位

公司是国内较早从事新能源汽车高压电源产品研发、生产和销售的企业之一，历经多年自主创新的技术积累，公司已积累了丰富的行业经验和优质的客户资源，确立了在新能源汽车高压电源领域的优势地位，具有较高的品牌知名度和较强的市场竞争力。

在车载高压电源领域，公司的客户结构丰富，涵盖国内传统汽车厂商、国内造车新势力厂商以及海外汽车厂商等，是我国少数配套国际一流整车企业和高端品牌新能源汽车的车载高压电源企业，在市场主流新能源汽车品牌中占有重要的市场地位。报告期内，公司在与广汽集团、蔚来汽车、长城汽车等客户保持合作

的基础上,陆续实现了对小鹏汽车、小米汽车、长安汽车、零跑汽车等新客户的配套量产,有力支撑了公司业务不断增长,持续巩固公司先发优势和领先的市场地位;在国际市场开拓方面,公司通过与雷诺汽车及其合资公司的合作,实现对欧洲新能源汽车市场的量产配套,同时配套雷诺汽车、**Stellantis** 以及欧洲某主流豪华汽车品牌等多家国际车企的重要平台性项目亦处于项目开发阶段;公司在海外市场的积极发展,不仅提升了公司的国际市场地位,也有助于提高我国新能源汽车产业链的整体实力,助力我国汽车强国战略的实施。

根据 NE 时代发布的 2025 年 9 月我国乘用车 OBC 装机量排行榜,公司市场份额为 12.40%,排名第三方供应商第二名。

2、公司竞争优势

(1) 客户资源优势

公司持续深耕应用于新能源汽车的车载高压电源产品。公司始终坚持客户需求导向,凭借多年研发创新和技术积累,公司不断积累客户资源、增强客户黏性、拓展客户群体,在新能源汽车高压电源产品领域内取得了先发优势,积累优质客户资源,合作关系不断巩固。

作为较早从事车载电源行业的参与者,公司与行业内知名的新能源汽车品牌建立了良好的合作关系,并通过持续稳定的产品交付不断巩固和深化合作关系,在行业内部建立起了较好的品牌声誉。报告期内,公司在与广汽集团、蔚来汽车、长城汽车等客户保持合作的基础上,陆续实现了对小鹏汽车、小米汽车、长安汽车、零跑汽车等新客户的配套量产,有力支撑了公司业务不断增长,持续巩固先发优势和市场地位。同时,公司积极参与海外市场的竞争,通过与雷诺汽车及其合资公司的合作,实现对欧洲新能源汽车市场的量产配套,同时配套雷诺汽车、**Stellantis** 以及欧洲某主流豪华汽车品牌等多家国际车企的重要平台性项目亦处于项目开发阶段。公司对国际市场的不断开拓,不仅提升了公司的国际竞争力,也有助于增强中国新能源汽车产业链的整体实力,助力国家汽车强国战略的实施。

通过与一流新能源整车厂客户建立合作,不仅提升了公司的行业知名度,产品得到市场广泛认可;同时公司将深度定制开发、合作经验应用到客户新一代平

台产品的开发中，从而在技术迭代中抢占先机，快速响应客户的需求变化，获取更多畅销车型订单机会，巩固现有优质客户资源，并持续开发新客户。

优质的客户资源优势奠定了公司的市场地位，巩固了公司的先发优势，也为公司业务拓展和持续稳定发展打下了坚实的基础。

（2）技术优势

公司高度重视研发能力建设，报告期内公司累计研发投入占营业收入的比例为 9.01%，逐步积累建立了一支优秀的技术研发团队，积累了强大的技术研发优势。公司围绕新能源汽车高压电源系统的产业化应用，自主研发并掌握了电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术等相关核心技术。截至 2025 年 9 月 30 日，公司已获授权专利 115 项，其中发明专利 47 项（含境外），形成了一批知识产权成果。

公司持续投入核心技术研发，通过车载电源集成产品的开发，有效实现了车载电源功能单元的集成化，同时关键技术指标具有较强的行业竞争力；电力电子变换技术领域，公司积极开展 SiC、GaN 等第三代宽禁带半导体器件的应用研究及相应的电力电子拓扑优化，简化电路设计并提高开关频率，显著提升产品的功率密度，同时电路设计优化也减少了元器件数量，从而达到降本和提升产品质量可靠性的目的。

（3）研发人才优势

截至 2025 年 9 月 30 日，公司建立了 982 人的研发团队，占员工总数的比例达 34.87%，其中，硕士及以上学历人数占比达 33.71%。公司主要研发团队长期从事新能源汽车行业工作，整体研发经验丰富，特别是多位技术骨干在汽车行业和电力电子行业积累了资深的开发管理经验，且部分成员拥有国际主流汽车品牌的配套开发履历。公司研发团队兼具国际视野和国内经验，对新能源汽车上下游市场有深刻的认识和理解，能够及时准确地把握新能源汽车领域的技术发展方向。

（4）产品质量优势

公司自成立以来，始终坚持以“0缺陷”作为公司设计、制造、供应的质量目标，在市场竞争中建立了产品质量优势。首先，公司已取得 IATF16949 质量管理体系认证，并且车规级生产管理体系获得国内外客户的高度认可，有效保障了公司产品的可靠性水平；其次，在产品研发环节，公司产品研发均需经过专业的性能测试、可靠性测试、安全测试及整车兼容性测试等，从源头上有效提升产品质量；再次，在采购环节，公司严格执行质量管理标准，通过品质保障能力深度评估、持续年度考核、客户反馈等手段，不断对供应商环节进行优化改善，持续提升元器件可靠性水平；最后，在制造环节，公司通过生产执行系统（MES）开展物料及产品的全程质量追溯，确保过程受控。

通过上述措施，公司逐步形成了产品质量优势，产品质量获得了客户的广泛认可。

（5）可靠性验证优势

汽车零部件产业基于产品研发和生产可靠性需求，相关产品需要经过客户认可的实验机构开展检测认证。公司累计投入大量资金，建立了产品研发验证的一整套高规格实验环境，形成了快速、精密、准确的检测能力，并获得国内外专业机构、客户的认可。公司实验室具备较全面的检测能力，覆盖 EMC 类、电气功能类、气候负荷类、机械负荷类四大领域，研发实验室包括 EMC 电波暗室、EMC 抗扰实验室、ATS 自动测试系统、HIL 半实物化验证系统、复合盐雾试验系统、快速温变试验系统、复合振动试验系统等先进设施，可全面评估产品的性能、可靠性和安全性，确保满足各类客户需求。公司实验室已通过 CNAS 权威认证，并获得蔚来汽车、长城汽车、小米汽车、小鹏汽车、比亚迪和欧洲主流豪华品牌等知名企业的专项认证。实验室不仅能够满足国内外客户在 DV（设计验证）、PV（生产验证）方面的需求，更为产品质量提供了坚实保障，为平台产品设计优化提供了有力支撑。公司的实验检测优势，成为提升客户信赖度、行业认可度，以及有效提高公司自身技术研发实力和质量控制、质量保证的重要手段。

（6）快速响应优势

公司依托深厚的技术积累和丰富的开发经验，能够更加深刻、快速地理解和响应客户的服务要求。在产品开发环节，公司能够根据整车企业的整车设计需求、

产品开发节点等要求，有效调动研发团队，快速响应客户需求，尤其是面对客户定制化的开发需求，公司能够开展研发攻关，及时完成产品开发，精准匹配客户需求。在交付环节，公司以销售环节为依托，充分与客户开展沟通，能够有效协同采购、生产、质量等相关部门，确保客户的生产交付需求以及售后需求。

3、公司竞争劣势

（1）资金劣势

新能源汽车零部件产业具有资金密集型的特点，随着公司产品竞争优势的逐步增强，客户需求快速增长，公司需要尽快增加资金投入，扩建生产线，扩大生产规模，凸显规模化效应，提高市场竞争力和行业地位。因此公司亟需补充公司业务发展所必须的资金。

（2）产能劣势

在新能源汽车产业需求快速增长的背景下，公司主要产品销售规模增长较快，随着下游整车厂客户定点项目的逐步量产以及新客户的不断开拓，公司现有产能可能无法继续满足客户的需求，产能瓶颈在一定程度上制约了公司的进一步发展。

4、行业内主要企业

公司国际同行业企业主要包括博世、法雷奥、科世达、TDK 等，国内同行业企业主要包括威迈斯（688612.SH）、英搏尔（300681.SZ）、欣锐科技（300745.SZ）、联合动力（301656.SZ）、台达电子、弗迪动力等，其基本情况如下所示：

（1）国际同行业主要企业情况

1) 博世

博世总部位于德国，是全球最大的汽车零部件供应商，自 2012 年进军电动车产业，博世强化了其在轻型电动车行业的综合供应，专注于开发、生产和销售整套智能电动车解决方案及驱动控制单元等，其研发总部在苏州，电机生产厂在宁波。

2) 法雷奥

法雷奥总部位于法国，是世界领先的汽车零部件供应商，在汽车热管理系统、动力总成领域拥有独特的经验与技术优势。在动力总成领域，从小型城市汽车到高档轿车，公司能为所有类型的车辆开发综合集成的电动动力总成解决方案，以及使内燃机更清洁的技术。

3) 科世达

科世达集团总部位于德国，是一家成立于 1912 年的独立家族企业。主要从事汽车电气系统、工业电子系统、连接器、测试技术（SOMA）和太阳能电力等业务领域。科世达是汽车电池充电器的领先供应商，也在针对未来汽车电池高压组件的不同集成范围提供解决方案。

4) TDK

TDK 总部位于日本，成立于 1935 年，是一家以磁性技术引领世界的综合电子元件制造商，主要业务涉及被动元件、传感器应用产品、磁性应用产品、能源应用产品等。

（2）国内同行业主要企业情况

1) 威迈斯（688612.SH）

威迈斯成立于 2005 年，致力于电力电子与电力传动产品的研发、生产和销售。威迈斯的产品包括但不限于 OBC、DC/DC、逆变器、齿轮箱、电动汽车通信控制器（EVCC）、电动汽车无线充电系统（WEVC）等。

2) 英搏尔（300681.SZ）

英搏尔成立于 2005 年，是一家专注于新能源汽车动力域研发、生产的领军企业，该公司主营产品为新能源汽车驱动总成及电源总成，公司的产品在电动工程机械、电动专用车等领域也获得广泛应用。

3) 欣锐科技（300745.SZ）

欣锐科技成立于 2005 年，该公司主要生产新能源汽车高压“电控”总成中的车载电源系列产品和氢能与燃料电池专用产品，包括车载充电机、车载 DC/DC 变换器以及以车载充电机、车载 DC/DC 变换器为核心的车载电源集成产品、氢能与燃料电池汽车专用产品 DCF 等。

4) 联合动力 (301656.SZ)

联合动力成立于 2016 年, 主要产品包括电驱系统 (电控、电机、三合一/多合一驱动总成) 和电源系统 (车载充电机、DC/DC 转换器、二合一/三合一电源总成) 等动力系统核心部件。

5) 台达电子

台达电子成立于 1971 年, 注册地位于中国台湾, 为全球提供电源管理与散热解决方案。1992 年进入大陆市场, 主要从事电源及零组件、能源管理以及智能绿色生活三大业务领域, 涉及嵌入式电源供应器、工业自动化、通讯电源系统、可再生能源、新能源汽车、网通系统等众多细分行业。

6) 弗迪动力

弗迪动力原为比亚迪集团第十四事业部及第十七事业部, 自 2003 年起, 致力于汽车动力总成及新能源整体解决方案。2019 年底, 弗迪动力有限公司正式成立, 注册资本 10,000 万元, 为比亚迪股份有限公司的全资子公司。

三、主要业务模式、产品或服务的主要内容

(一) 发行人主要业务模式

截至本募集说明书签署日, 公司拥有一套完善的采购、生产、销售、盈利和研发模式, 以此实现对产品从原材料采购到售后服务各个环节的有效控制。

1、采购模式

公司主要原材料基本采用“以销定采”的采购模式, 根据客户的预测订单确定采购计划。采购活动主要由供应商管理部与采购部共同负责, 其中, 供应商管理部主要负责供应商的选择与考评, 采购部主要负责落实采购订单。

为保证采购渠道通畅、质量稳定, 公司建立了《合格供应商名录》。供应商管理部从产品技术符合性、供应商交付能力、品质保障能力等维度进行评估, 选定目标供应商范围。对于必要的供应商, 最终由质量管理部牵头, 供应商管理部、技术中心协同, 一同对目标供应商进行现场正式审核, 审核通过的供应商正式列入《合格供应商名录》。公司定期组织对供应商的评价考核工作, 不断改善供应

链体系。

2、生产模式

公司主要采用“以销定产”的生产模式，根据客户的预测订单组织生产。新能源汽车车载产品专用性较强，因此公司需要根据客户订单和订单预测安排生产。生产部门依据下游整车厂商定期发出的滚动订单，并综合考虑客户订单数量、交付时间、生产产能、原材料供应状况等因素，制定生产计划。公司建立了完善的车规级生产体系流程，规范公司的生产业务，通过对生产全流程进行管控，确保生产产品质量满足客户需求。

公司主要产品的核心生产环节包括表面贴装（SMT）、插件（DIP）、组装、测试四个环节，可细分为自动上板、镭雕、三维锡膏检测、自动贴片、回流焊、自动光学检测、波峰焊、电路检测、功能检测、三防、点胶、组装、整机测试、老化测试、气密测试、绝缘耐压测试、出厂测试、包装等工序。目前公司的核心工序基本采用自主生产模式，并基于成本上的考量，主要将线束组装等非核心工序实行外协加工。

关于具体的生产组织过程，采购部负责原材料采购，生产部根据生产计划执行生产任务，制造中心质量部对产品生产全过程进行品质管控，设备工程部对生产设备、工装治具进行管理与保养，销售部会将客户评价反馈到生产部门，以优化生产流程。上述分工持续保证产品质量的稳步提升。

3、销售模式

公司的销售模式为直销模式，下游客户主要为新能源汽车整车企业及配套企业。在收到整车企业的报价请求后，公司与其进行产品方案论证、商务谈判，取得项目定点。随后将进一步配合客户进行产品开发，得到客户认可并完成生产线审核后，进入正式量产，随后按客户发布的预测安排生产，按订单进行交付，并依据合同规定，向客户提供售后服务。

公司制定了严格的货款回笼期限，并遵循行业惯例，根据与合作客户的合作年限、实际履约情况及客户行业口碑等，针对不同客户采用不同的信用政策。报告期内，发行人以每月结算为主，客户账期根据商业谈判情况一般从 30 天至 90 天不等。在产品定价方面，公司以原材料、人工等成本为基础，参考产品市场价格状况、

生产工艺难度、总体销售金额等因素进行综合定价，保证公司的盈利水平。

公司的车载产品在销售中对部分客户存在寄售的情形。在寄售模式下，公司将产品运抵寄售仓，客户按需进行领用，并且定期于系统上传结算单等单据，公司根据客户单据相应确认收入。

4、盈利模式

公司主要从事车载充电机、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品等车载高压电源系统，同时包括液冷超充桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统的研发、生产和销售业务。报告期内，发行人的盈利主要来源于以上产品销售。

5、研发模式

公司在长期发展过程中，形成了以市场技术发展趋势和车企客户需求为导向，平台化和定点项目开发相结合的研发模式。公司研发活动包括“技术预研、平台开发、项目开发”三大模块。

技术预研是指对关键技术和前瞻技术进行专项研究，公司会密切关注行业前沿技术动向，重点探索新技术在产品层面应用的可行性和技术方案的验证，利用公司现有技术基础，主动布局，保证底层技术储备和长期技术领先，为未来开发具备核心竞争力的产品提供支撑。

平台开发是指平台化产品的功能开发，包括平台产品的目标设定、技术方案设计和开发，在该活动中，公司研发团队紧密配合，与车企客户进行深度交流，了解技术动态和客户需求，并结合新能源汽车市场和细分领域产品发展趋势，进行平台产品的策划、开发排布。

项目开发是指以商业化应用为目的的定点项目开发，包括平台产品为基础和正向全新开发两种模式。在该活动中，公司依托车规级产品开发体系，遵循统一管理的研发流程，根据整车企业的整车设计需求、产品开发节点等要求进行项目整体策划和开发管理，以平台产品为基础的项目开发可以有效缩减开发周期。具体的研发流程包括项目立项、产品设计开发、产品设计验证、产品过程开发、产品过程验证等环节。

公司的研发模式实现了公司技术的持续创新、快速迭代，保证了公司的产品符合客户需求及行业趋势，实现质量可靠、成本最优、长期技术领先的研发目标。

（二）发行人主营业务

公司作为一家主要从事新能源汽车高压电源系统研发、生产和销售业务的国家级高新技术企业、国家级专精特新“小巨人”企业，主要产品为车载充电机（OBC）、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品等车载高压电源系统，同时包括液冷超充桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统。作为行业知名的新能源汽车高压电源核心零部件供应商，公司坚持独立自主研发，在业内较早自主掌握了电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术等相关核心技术。

作为较早从事车载电源行业的参与者，公司与行业内知名的新能源汽车品牌建立了良好的合作关系，并通过持续稳定的产品交付不断巩固和深化合作关系，在行业内部建立起了较好的品牌声誉。报告期内，公司在与广汽集团、蔚来汽车、长城汽车等客户保持合作的基础上，陆续实现了对小鹏汽车、小米汽车、长安汽车、零跑汽车等新客户的配套量产，有力支撑了公司业务不断增长，持续巩固先发优势和市场地位。同时，公司积极参与海外市场的竞争，通过与雷诺汽车及其合资公司的合作，实现对欧洲新能源汽车市场的量产配套，同时配套雷诺汽车、Stellantis 以及欧洲某主流豪华汽车品牌等多家国际车企的重要平台性项目亦处于项目开发阶段。公司对国际市场的不断开拓，不仅提升了公司的国际竞争力，也有助于增强中国新能源汽车产业链的整体实力，助力国家汽车强国战略的实施。

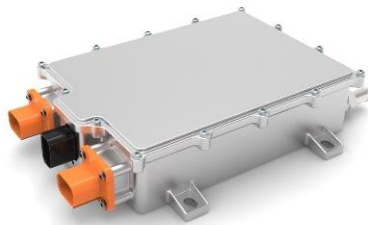

公司产品矩阵丰富，围绕新能源汽车的动力需求，提供车载与非车载的充放电解决方案，致力于解决新能源汽车的充电安全可靠性问题、充电焦虑问题，从而推动新能源汽车产业的发展以及能源互联网的建设具有关键作用。在丰富的产品品类中，公司重点布局车载高压电源系统，通过持续的技术创新、不断优化的车规体系建设以及经验丰富的研发管理团队。公司的新能源汽车高压电源系统在转换效率、功率密度、可靠性水平和集成化水平等关键技术指标方面处于行业内先进水平。随着行业对汽车轻量化和空间布局等指标的要求提升，公司持续推动产品集成化，通过独立车载电源产品进行综合性集成等多合一产品，实现了客户

降本、降重和降体积的要求。

公司的研发创新能力获得多家客户和政府部门认可。近年来，在技术创新方面，公司多次荣获客户颁发的“创新贡献奖”、“科技创新奖”、“技术创新奖”、“技术贡献奖”等奖项，凸显了客户对公司研发实力的认可和信任。公司整体研发实力同样得到政府部门的高度评价，浙江省科学技术厅认定公司为“浙江省新能源汽车电源重点企业研究院”，展示了公司在新能源汽车车载电源领域的技术积累。此外公司作为共建单位与浙江大学杭州国际科创中心联合申报并成功获批“宽禁带功率半导体电源管理技术浙江省工程研究中心”，以在技术创新的关键领域进行更深入的探索研究。

（三）发行人主要产品

报告期内，公司主要从事车载充电机、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品等车载高压电源系统，同时包括液冷超充电桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统的研发、生产和销售业务，公司主要产品情况如下表所示：

| 产品类别 | 产品名称 | 产品照片 | 主要功能 |
|--------------------------|------------|---|---|
| 车 载 高 压 电 源 系 统 | 车载充电机 |  | 车载充电机是指固定安装在新能源汽车上的充电设备，其功能是将电网的交流电转换为动力电池可以使用的直流电，对新能源汽车的动力电池进行充电。 |
| | 车载DC/DC变换器 |  | 车载DC/DC变换器的功能是将动力电池输出的高压直流电转换为低压直流电，以供车机系统、仪表盘、灯光、电动转向等低压车载电器或设备使用。 |

| 产品类别 | 产品名称 | 产品照片 | 主要功能 |
|----------|----------|---|--|
| 车载电源集成产品 | |  | <p>车载电源集成产品包括二合一系统、多合一系统。</p> <p>二合一系统集成产品是指按照整车厂的定制化要求进行综合性集成设计的一体化产品，主要包括两种：车载充电机与车载DC/DC变换器集成、车载DC/DC变换器与电源分配单元集成。二合一系统集成产品通过集成化设计，能够一定程度上减少占用空间，简化整车布线设计，降低成本，提升整车开发效率及质量。</p> |
| | |  | |
| | 车载电源集成产品 |  | <p>多合一系统集成产品是指将车载充电机、车载DC/DC变换器、电源分配单元、通讯控制器等多个功能模块，按照整车厂要求进行综合性集成设计的一体化产品。多合一系统集成产品通过集成化设计，能够减少占用空间，简化整车布线设计，降低成本，提升整车开发效率及质量。</p> |
| | |  | |
| | 深度集成产品 | / | <p>深度集成产品是指将车载电源产品和电控等部件深度集成，可进一步减小空间占用，简化整车布线设计，优化整体性能，提高效率。</p> |

| 产品类别 | 产品名称 | 产品照片 | 主要功能 |
|-----------|-------------|--|---|
| 非车载高压电源系统 | 液冷超充电桩电源模块 |  AC/DC模块  DC/DC模块 | 液冷超充电桩电源模块产品包括AC/DC模块和DC/DC模块，AC/DC模块将交流电转换为高压直流电，为储能式超级充电桩蓄电池充电，实现“缓储”，DC/DC模块将储能式充电桩蓄电池中的电能转换为新能源汽车动力电池所需的电能，为新能源汽车动力电池充电，与AC/DC模块共同实现“快放”。 |
| | 智能直流充电桩电源模块 |  | 智能直流充电桩电源模块用于将电网侧的交流电转换成直流电，通过直流接口给整车电池充电。 |

（四）与业务相关的主要固定资产及无形资产

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人固定资产账面净值为 39,947.05 万元，主要包括房屋建筑物、通用设备、专用设备和运输工具。具体情况如下：

单位：万元

| 固定资产 | 账面原值 | 累计折旧额 | 减值准备 | 账面净值 | 成新率 |
|-------|-----------|-----------|------|-----------|--------|
| 房屋建筑物 | 8,292.01 | 2,018.49 | - | 6,273.52 | 75.66% |
| 通用设备 | 1,319.60 | 715.41 | - | 604.19 | 45.79% |
| 专用设备 | 47,903.80 | 14,899.68 | - | 33,004.12 | 68.90% |
| 运输工具 | 173.13 | 107.92 | - | 65.22 | 37.67% |
| 合计 | 57,688.54 | 17,741.50 | - | 39,947.05 | 69.25% |

1、主要生产设备

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人及其子公司的生产经营设备主要包括自动化生产线、检测设备等，该等设备主要系公司自行购置或通过融资租赁取得使用权。

2、自有房屋及建筑物

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人及其子公司自有房屋及建筑物情况如下：

| 权利人 | 证书编号 | 坐落 | 面积（平方米） | 用途 | 权利性质 出让 / 自建房 | 终止日期 | 他项权利 |
|------|---------------------------|---------|---|-----------|------------------|------------|-------|
| 富特安吉 | 浙（2025）安吉县不动产权第 0001145 号 | 递铺街道银湾村 | 土地使用权面积：20,032.97m ² ；建筑面积：40,412.75m ² | 工业用地 / 工业 | | 2068.02.08 | 最高额抵押 |

3、房屋租赁

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人及其子公司正在承租的用于生产经营的主要土地、房产情形如下：

| 序号 | 出租方 | 承租方 | 坐落 | 面积（m ² ） | 主要用途 | 租赁期限 |
|----|------------------|------|---|---------------------|------|----------------------|
| 1 | 杭州西投绿城产业运营管理有限公司 | 富特科技 | 浙江省杭州市西湖区吉园街春树云筑 1 号楼 9 层 904 室 | 397.67 | 办公 | 2025.9.10-2026.3.9 |
| 2 | 杭州西投绿城产业运营管理有限公司 | 富特智电 | 西湖区吉园街 36 号春树云筑 1 号楼 13-17 层 1301、1401、1501、1601、1701 室 | 5,477.86 | 办公 | 2022.1.1-2026.12.31 |
| 3 | 杭州西投绿城产业运营管理有限公司 | 富特智电 | 浙江省杭州市西湖区吉园街 36 号春树云筑 1 号楼 2 层房屋 | 1,504.31 | 办公 | 2025.2.15-2029.12.31 |
| 4 | 浙江常裕新创科技产业发展有限公司 | 富特智电 | 浙江省杭州市西湖区吉园街 36 号春树云筑 1 号楼 12 层房屋 | 1,105.00 | 办公 | 2023.1.1-2026.12.31 |
| 5 | 浙江常裕新创科技产业发展有限公司 | 富特科技 | 浙江省杭州市西湖区吉园街 36 号春树云筑 1 号楼 4 层房屋 | 1,105.00 | 办公 | 2025.1.1-2029.12.31 |
| 6 | 杭州西投绿城产业运营管理有限公司 | 富特科技 | 浙江省杭州市西湖区吉园街 36 号春树云筑 3 号 | 847.86 | 办公 | 2025.2.15-2029.12.31 |

| 序号 | 出租方 | 承租方 | 坐落 | 面积 (m ²) | 主要用途 | 租赁期限 |
|----|--------------------------------------|------|---|----------------------|-------|----------------------|
| | 有限公司 | | 楼 107、206、207 室、4 号楼 101 室 | | | |
| 7 | 西安环普科技产业发展有限公司 | 富特科技 | 西安高新区天谷八路西安环普国际科技园 G3 幢研发楼 2001 号单元 | 1,608.00 | 研发 | 2023.3.1-2027.2.28 |
| 8 | 浙江安吉经建实业有限公司 | 富特科技 | 安吉县递铺街道天荒坪路西侧、将军路南侧、文昌路东侧 | 82,384.15 | 办公、生产 | 2025.4.25-2028.10.24 |
| 9 | 浙江安吉经建实业有限公司 | 富特科技 | 安吉经济开发区智能制造产业园 3 号宿舍楼 2-4 层 | 3,064.98 | 员工宿舍 | 2025.2.1-2028.1.31 |
| 10 | 浙江安吉经建实业有限公司 | 富特科技 | 孝源街道中德路 1 号椅艺孵化园 15 号楼 | 5,614.34 | 宿舍 | 2025.9.26-2026.2.25 |
| 11 | 浙江安吉经建实业有限公司 | 富特科技 | 康山大道西侧、S306 南侧，康山消防站北侧的康山共富公寓 4 号楼（50 间） | 2,869.88 | 宿舍 | 2025.8.12-2026.1.11 |
| 12 | 浙江安吉经建实业有限公司 | 富特科技 | 康山大道西侧、S306 南侧，康山消防站北侧的康山共富公寓 6 号楼（50 间） | 2,869.88 | 宿舍 | 2025.8.12-2026.1.11 |
| 13 | BBL Asset Management Company Limited | 富特泰国 | AMATA CITY CHONBURI INDUSTRIAL ESTATE FACTORY CODE S1.7/1, PLOT NO.G800/3 | 1,900.00 | 办公、生产 | 2024.8.1-2027.7.31 |
| 14 | BBL Asset Management Company Limited | 富特泰国 | AMATA CITY CHONBURI INDUSTRIAL ESTATE FACTORY CODE S1.7/1, PLOT NO.G800/6 | 1,900.00 | 办公、生产 | 2024.8.1-2027.7.31 |

4、商标

截至 2025 年 9 月 30 日，公司持有商标的具体情况如下：

| 序号 | 商标 | 注册号 | 申请人 | 类别 | 专用期限 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|---|----------|------|----|-----------------------|------|------|
| 1 | HZEVT | 20979037 | 富特科技 | 9 | 2017.10.07-2027.10.06 | 原始取得 | 无 |
| 2 |  | 55172043 | 富特科技 | 9 | 2022.07.07-2032.07.06 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 商标 | 注册号 | 申请人 | 类别 | 专用期限 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|------|----------|------|----|-----------------------|------|------|
| 3 | 富特科技 | 72915657 | 富特科技 | 9 | 2024.06.14-2034.06.13 | 原始取得 | 无 |
| 4 | 富特科技 | 70017344 | 富特科技 | 9 | 2023.12.14-2033.12.13 | 原始取得 | 无 |
| 5 | 富特科技 | 65689870 | 富特科技 | 9 | 2024.02.14-2034.02.13 | 原始取得 | 无 |

5、专利

截至 2025 年 9 月 30 日，公司持有专利的具体情况如下：

(1) 境内专利

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|-----------------------------|------|---------------|------------|------|------|------|
| 1 | 防水透气阀及电器设备 | 实用新型 | 2024230629990 | 2024.12.12 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 2 | DC 主变、DC-DC 变换器及新能源车辆 | 实用新型 | 2024228655569 | 2024.11.22 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 3 | 变压器及新能源车辆 | 实用新型 | 2024228446845 | 2024.11.21 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 4 | 保险丝安装结构及充电机 | 实用新型 | 2024228231720 | 2024.11.18 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 5 | 线束端子及电器设备 | 实用新型 | 2024227175954 | 2024.11.07 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 6 | 绕组机构、变压器及充电机 | 实用新型 | 2024227121278 | 2024.11.07 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 7 | 铜排绝缘固定座及电器设备 | 实用新型 | 2024225627618 | 2024.10.22 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 8 | 铝基板夹紧工装及粘接压紧组合机构 | 实用新型 | 2024223609403 | 2024.09.26 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 9 | 电流检测电路及包括其的开关电源变换器 | 实用新型 | 2024213200128 | 2024.06.11 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 10 | 双向车载充电机的 CP 信号处理电路及包括其的电动汽车 | 发明 | 202410677182X | 2024.05.29 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 11 | 一种插接件安装结构及车载充电机 | 实用新型 | 202420984979X | 2024.05.08 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 12 | 电子装置 | 实用新型 | 2024208319546 | 2024.04.22 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|-------------------------|------|---------------|------------|------|------|------|
| 13 | 一种大功率快充模块 | 实用新型 | 2024206948990 | 2024.04.07 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 14 | 用于开关电源变换器的驱动电路及开关电源变换器 | 实用新型 | 2024205853086 | 2024.03.25 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 15 | 磁集成变压器 | 实用新型 | 2024205469433 | 2024.03.20 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 16 | 一种车载充电机、电源转换器的老化测试设备及装置 | 实用新型 | 2024204510182 | 2024.03.07 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 17 | 一种三相连接结构及电机控制器 | 实用新型 | 2024202484732 | 2024.02.01 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 18 | 一种贴片功率器件的封装结构及贴片功率器件 | 实用新型 | 2024202428291 | 2024.01.31 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 19 | 磁芯、三相变压器及包括其的电源变换装置 | 实用新型 | 2024201532762 | 2024.01.22 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 20 | 一种保压装置 | 实用新型 | 2024200909564 | 2024.01.15 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 21 | 锁付工装及螺栓锁付装置 | 实用新型 | 2024200874936 | 2024.01.15 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 22 | 一种涂胶装置 | 实用新型 | 2024200950249 | 2024.01.15 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 23 | 硬开关隔离 DC/DC 变换装置及电动汽车 | 发明 | 2023118096455 | 2023.12.26 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 24 | 具备功率自由调配功能的车载功率变换系统 | 发明 | 2023118096351 | 2023.12.26 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 25 | 车载直流变换装置 | 实用新型 | 2023235667617 | 2023.12.26 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 26 | 一种车载充电机箱体及车载充电机 | 实用新型 | 2023232507601 | 2023.11.29 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 27 | 一种屏蔽罩和 PCB 板 | 实用新型 | 202323190130X | 2023.11.24 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 28 | 散热结构、包括其的电源变换装置和电动汽车 | 实用新型 | 2023227202548 | 2023.10.11 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 29 | 灌胶装置 | 实用新型 | 2023225792714 | 2023.09.21 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 30 | 继电器的主动散热结构和高压配电箱及快充回路 | 发明 | 2023110216764 | 2023.08.14 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 31 | 电动汽车内的集成模块及包括其的电动汽车 | 实用新型 | 2023215725412 | 2023.06.20 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 32 | 电源变换装置 | 实用新型 | 2023215479282 | 2023.06.16 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 33 | 电源变换装置及包括其的电动汽车 | 实用新型 | 2023215329622 | 2023.06.15 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|--------------------------------|------|---------------|------------|-----------|------|------|
| 34 | 一种 PCBA 模块的散热装置以及车载充电机 | 实用新型 | 2023213875167 | 2023.06.01 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 35 | 一种料架周转车 | 实用新型 | 2023212265436 | 2023.05.18 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 36 | 一种透气阀封堵工装 | 实用新型 | 2023209646485 | 2023.04.21 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 37 | 具有散热结构的电源变换装置 | 实用新型 | 2023204523243 | 2023.03.10 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 38 | BootLoader 程序在线升级方法、控制单元及新能源汽车 | 发明 | 2023102250532 | 2023.03.06 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 39 | 一种立柱式充电桩 | 实用新型 | 2023204388059 | 2023.03.02 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 40 | 一种取料装置及设备 | 实用新型 | 2023203467655 | 2023.02.18 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 41 | 沥干设备 | 实用新型 | 2022232857117 | 2022.12.07 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 42 | 一种点胶稳压装置及点胶设备 | 实用新型 | 2022232848885 | 2022.12.07 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 43 | 电源变换器 | 实用新型 | 2022230410325 | 2022.11.16 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 44 | 电源变换器 | 实用新型 | 2022230410293 | 2022.11.16 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 45 | 电源变换装置 | 实用新型 | 2022229687021 | 2022.11.08 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 46 | 点胶头处理装置及点胶机 | 实用新型 | 2022229623566 | 2022.11.03 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 47 | 电子保险丝结构、包括其的电源装置及其工作方法 | 发明 | 2022112992962 | 2022.10.24 | 富特科技、富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 48 | 电动汽车移动充电桩的 ACDC 模块 | 外观设计 | 2022306797130 | 2022.10.14 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 49 | 电动汽车移动充电桩的 DC 模块 | 外观设计 | 2022306797145 | 2022.10.14 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 50 | 一种充电桩壳体及充电桩 | 实用新型 | 2022226180551 | 2022.09.29 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 51 | 电动汽车充电桩 | 外观设计 | 2022305319470 | 2022.08.15 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 52 | 一种功率管固定结构及控制器 | 发明 | 2022108249394 | 2022.07.13 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 53 | 车载 DC/DC 变换器 | 发明 | 2022106358927 | 2022.06.06 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 54 | 控制单元、电源变换装置及抑制输出电压纹波的 | 发明 | 2022104854782 | 2022.05.06 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|---------------------------|------|---------------|------------|-----------|------|------|
| | 方法 | | | | | | |
| 55 | 直流电极连接器及直流斩波器 | 实用新型 | 2022210050064 | 2022.04.27 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 56 | 一种防止倒扣 PCBA 安装干涉的防干涉结构 | 实用新型 | 2022209730391 | 2022.04.25 | 富特科技、富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 57 | 电源变换装置及系统 | 发明 | 2022103386997 | 2022.04.01 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 58 | 桥式隔离型开关电源中变压器偏磁检测电路 | 实用新型 | 2022205965650 | 2022.03.18 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 59 | 一种分立器件的模块化集成设计结构 | 实用新型 | 2022205197459 | 2022.03.10 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 60 | 一种电感的绕组损耗测量方法及系统 | 发明 | 202210209189X | 2022.03.04 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 61 | 一种复合耦合装置 | 实用新型 | 2022200113391 | 2022.01.05 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 62 | 双向直流变换器及系统 | 发明 | 2022100012836 | 2022.01.04 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 63 | 电源变换装置 | 实用新型 | 2021231632200 | 2021.12.16 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 64 | 一种 PCBA 调试装置 | 实用新型 | 2021224624549 | 2021.10.13 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 65 | 滤波电感、调节差模感量的方法及车载充电机 | 发明 | 2021111690180 | 2021.10.08 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 66 | 一种高压互锁检测电路及应用其检测互锁回路状态的方法 | 发明 | 2021110971416 | 2021.09.18 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 67 | 一种热管散热铸铝壳体装置 | 实用新型 | 2021221016823 | 2021.09.01 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 68 | 一种充电桩系统的泄放模块及其执行主动泄放的方法 | 发明 | 2021109556982 | 2021.08.19 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 69 | 线束组合 | 发明 | 2021109223433 | 2021.08.12 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 70 | 印刷电路板治具及治具总成 | 实用新型 | 2021218896531 | 2021.08.12 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 71 | 一种高功耗器件导热结构 | 实用新型 | 2021216621712 | 2021.07.21 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 72 | 一种基于杠杆原理的 PCBA 组装结构及组装方法 | 发明 | 2021108018728 | 2021.07.15 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 73 | 一种卡扣式固定的车载充电装置 | 实用新型 | 202121530948X | 2021.07.06 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|----------------------------|------|---------------|------------|-----------|------|------|
| 74 | 电源变换装置 | 实用新型 | 2021215129699 | 2021.07.05 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 75 | 一种应用于光伏发电系统的能量变换系统及方法 | 发明 | 202110718442X | 2021.06.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 76 | 一种用于车载电源快速故障保护诊断的方法 | 发明 | 2021107195566 | 2021.06.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 77 | 一种车载 DCDC 变换器防输出侧电池电压丢失的电路 | 发明 | 2021106690833 | 2021.06.17 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 78 | 一种唤醒电路及包括其的电子装置 | 发明 | 2021106691111 | 2021.06.17 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 79 | 一种应用于双向 AC-DC 变换器的电流采样电路 | 发明 | 202110616916X | 2021.06.03 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 80 | 一种基于桥式电路的电流采样电路 | 发明 | 2021106164749 | 2021.06.03 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 81 | 一种交流输入和直流输入兼容的 V2B 应用系统及方法 | 发明 | 202110573041X | 2021.05.25 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 82 | 一种便携式电动汽车充电器 | 发明 | 2021105106765 | 2021.05.11 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 83 | 一种优化同步整流 SR 关断风险的控制方法 | 发明 | 202110463435X | 2021.04.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 84 | 一种基于电动汽车 OBC 的 CP 信号幅值采样方法 | 发明 | 2021103599202 | 2021.04.02 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 85 | 一种变换器装置以及变换器装置的控制方法 | 发明 | 2021102785139 | 2021.03.16 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 86 | 一种高耦合系数耦合电感 | 实用新型 | 2021205214197 | 2021.03.12 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 87 | 一种对称设计的平面变压器塑胶固定结构 | 实用新型 | 2021205246713 | 2021.03.12 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 88 | 一种单相三相兼容型光伏储能电动汽车充电系统 | 实用新型 | 2021205034921 | 2021.03.09 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 89 | 集成磁元件以及基于电力设备的集成磁元件系统 | 发明 | 2021102264729 | 2021.03.01 | 富特科技、浙江大学 | 原始取得 | 无 |
| 90 | 集成磁元件装置以及变换器 | 发明 | 2021102225781 | 2021.03.01 | 富特科技、浙江大学 | 原始取得 | 无 |
| 91 | 一种唤醒电路的控制方法、装置以及电子设备 | 发明 | 2021101005017 | 2021.01.26 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|-----|---------------------------|------|---------------|------------|------|------|------|
| 92 | 抓取机构以及 PCBA 抓取机构 | 发明 | 2021100720962 | 2021.01.19 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 93 | 兼容单相交流电和三相交流电的电源变换器及其控制方法 | 发明 | 2020112152369 | 2020.11.04 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 94 | 一种磁环固定器及磁环定位装置 | 实用新型 | 2020224408032 | 2020.10.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 95 | 电动车充电电路及电动车 | 发明 | 2020108266687 | 2020.08.17 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 96 | 一种电路板焊接工装 | 发明 | 2020106159375 | 2020.06.29 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 97 | 电路板封装结构及封装方法 | 发明 | 2020106157204 | 2020.06.29 | 富特智电 | 原始取得 | 无 |
| 98 | 一种储能电源 | 发明 | 2020106021219 | 2020.06.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 99 | 一种移动电源散热装置及移动电源 | 发明 | 2020106005095 | 2020.06.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 100 | 平面变压器及电源适配器 | 实用新型 | 2020212195656 | 2020.06.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 101 | 一种功率半导体器件组装结构及车载充电机 | 实用新型 | 2020212223641 | 2020.06.28 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 102 | DCDC 变换器、车载充电装置、系统及交通工具 | 发明 | 2020103958342 | 2020.05.11 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 103 | 双向直流直流转换电路、车载充电机、系统及交通工具 | 发明 | 2020103912461 | 2020.05.11 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 104 | 车载充电机装置及汽车 | 发明 | 2018114648520 | 2018.12.03 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 105 | 车载充电机装置及汽车 | 实用新型 | 2018220166037 | 2018.12.03 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 106 | 用于多个发热元器件的导热绝缘结构 | 发明 | 2018113450122 | 2018.11.13 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 107 | 平面变压器 | 发明 | 2018104415863 | 2018.05.09 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 108 | 平面变压器 | 实用新型 | 2018206878530 | 2018.05.09 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 109 | 车载充电装置 | 发明 | 2018100628803 | 2018.01.23 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 110 | 骨架及 LLC 变压器 | 发明 | 2018100168693 | 2018.01.08 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 111 | 车载充电装置及系统 | 实用新型 | 2017217388988 | 2017.12.13 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 112 | 共模电感及电子设备 | 实用新型 | 2017216461153 | 2017.11.30 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |
| 113 | 车载充电系统 | 发明 | 2017104025622 | 2017.06.01 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 权利人 | 取得方式 | 他项权利 |
|-----|-------------------------|------|---------------|------------|------|------|------|
| 114 | 一种电源功率模块及其电路板组合及一种功率转换器 | 实用新型 | 2017202407100 | 2017.03.13 | 富特科技 | 原始取得 | 无 |

上表第 89 项与第 90 项专利系发行人与浙江大学共有，该专利系公司与浙江大学共同合作研发取得，公司有权无偿地、排他地实施或许可使用该等专利，非经双方允许，该等专利不得转让给任何第三方或许可任何第三方实施，但浙江大学可以在学术、科研方面非营利性使用，除此之外，共有专利权的行使不存在其他限制。

(2) 境外专利

| 序号 | 权利人 | 专利名称 | 专利类型 | 申请号 | 申请日 | 授权公告日 | 取得方式 | 注册地 | 他项权利 |
|----|------|---|------|----------|-----------|-----------|------|-----|------|
| 1 | 富特科技 | VEHICLE-MOUNTED CHARGING SYSTEM WITH AC/DC CONVERSION | 发明 | 10658851 | 2018.5.17 | 2020.5.19 | 原始取得 | 美国 | 无 |

6、计算机软件著作权

截至 2025 年 9 月 30 日，公司拥有软件著作权的具体情况如下：

| 序号 | 权利人 | 登记号 | 软件全称 | 登记日期 | 首次发表日期 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|------|---------------|-------------------|------------|------------|------|------|
| 1 | 富特科技 | 2025SR1915900 | 单体OBC车载电源控制软件 | 2025.09.30 | 2025.07.17 | 原始取得 | 无 |
| 2 | 富特科技 | 2025SR1821806 | 6.6kW双向集成电源系统控制软件 | 2025.09.19 | 2025.07.31 | 原始取得 | 无 |
| 3 | 富特科技 | 2025SR1812154 | 6.6kW车载电源补给系统软件 | 2025.09.18 | 2025.07.30 | 原始取得 | 无 |
| 4 | 富特科技 | 2024SR1371859 | 富特全数字一体化集成软件 | 2024.09.13 | 2024.07.24 | 原始取得 | 无 |
| 5 | 富特科技 | 2024SR1418244 | 多合一集成车载电源控制软件 | 2024.09.24 | 2024.05.14 | 原始取得 | 无 |
| 6 | 富特智电 | 2024SR1446520 | 多合一车载充电系统控制软件 | 2024.09.27 | 2023.06.20 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 权利人 | 登记号 | 软件全称 | 登记日期 | 首次发表日期 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|-----------|---------------|------------------------|------------|------------|------|------|
| 7 | 富特智电 | 2023SR0062821 | 全数字AFC_DC20功率转换模块集成软件 | 2023.01.11 | 2022.07.30 | 原始取得 | 无 |
| 8 | 富特智电 | 2023SR0073644 | 全数字AFC_DC60功率转换模块集成软件 | 2023.01.12 | 2022.07.30 | 原始取得 | 无 |
| 9 | 富特科技、富特智电 | 2022SR0922055 | 全数字AFC功率转化模块集成软件 | 2022.07.12 | 2021.12.30 | 原始取得 | 无 |
| 10 | 富特科技 | 2021SR0326853 | 富特全数字单向IPS一体化集成软件 | 2021.03.03 | 2020.9.25 | 原始取得 | 无 |
| 11 | 富特科技 | 2021SR0136767 | 富特全数字单向Fury一体化集成软件 | 2021.01.25 | 2020.9.23 | 原始取得 | 无 |
| 12 | 富特科技 | 2021SR0319258 | 富特全数字双向IPS一体化集成软件 | 2021.03.02 | 2020.9.20 | 原始取得 | 无 |
| 13 | 富特科技 | 2020SR1656064 | 富特全数字出口欧标一体化集成软件 | 2020.11.26 | 2020.9.14 | 原始取得 | 无 |
| 14 | 富特科技 | 2020SR0600169 | 富特AFC ACDC软件 | 2020.06.10 | 2020.4.20 | 原始取得 | 无 |
| 15 | 富特科技 | 2021SR0200203 | 富特基于CANFD通信的OBC一体机集成软件 | 2021.02.04 | 2020.12.20 | 原始取得 | 无 |
| 16 | 富特科技、富特智电 | 2022SR0912993 | 硬件在环测试系统 | 2022.07.08 | 2020.05.20 | 原始取得 | 无 |
| 17 | 富特科技 | 2018SR552177 | 富特全数字车载充电机控制软件 | 2018.07.16 | 2018.5.23 | 原始取得 | 无 |
| 18 | 富特科技 | 2018SR552185 | 富特全数字IPS一体化集成软件 | 2018.07.16 | 2018.5.23 | 原始取得 | 无 |
| 19 | 富特科技 | 2018SR552194 | 富特全数字车载DCDC转换器控制软件 | 2018.07.16 | 2018.5.23 | 原始取得 | 无 |

| 序号 | 权利人 | 登记号 | 软件全称 | 登记日期 | 首次发表日期 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|-----------------|--------------|------------------|------------|------------|------|------|
| 20 | 富特科技 | 2018SR552987 | 富特全数字车载双向充电机控制软件 | 2018.07.16 | 2018.5.23 | 原始取得 | 无 |
| 21 | 富特科技、杭州长江汽车有限公司 | 2016SR173283 | 富特车载智能直流斩波器控制软件 | 2016.07.08 | 2016.4.28 | 原始取得 | 无 |
| 22 | 富特科技、杭州长江汽车有限公司 | 2016SR173337 | 富特智能程式式充电机管理软件 | 2016.07.08 | 2016.4.28 | 原始取得 | 无 |
| 23 | 富特科技 | 2016SR095132 | 富特车载充电机控制软件 | 2016.05.05 | 2016.2.26 | 原始取得 | 无 |
| 24 | 富特科技 | 2016SR095055 | 富特车载DCDC转换器控制软件 | 2016.05.05 | 2016.2.26 | 原始取得 | 无 |
| 25 | 富特科技 | 2014SR148923 | 富特车载DCDC转换器控制软件 | 2014.10.09 | 2014.7.21 | 原始取得 | 无 |
| 26 | 富特科技 | 2014SR024394 | 富特智能均衡大巴充电机控制软件 | 2014.02.28 | 2014.5.10 | 原始取得 | 无 |
| 27 | 富特科技 | 2014SR024377 | 富特均衡充电一体机控制软件 | 2014.02.28 | 2014.4.20 | 原始取得 | 无 |
| 28 | 富特科技 | 2013SR133602 | 富特储能逆变系统软件 | 2013.11.27 | 2014.4.12 | 原始取得 | 无 |
| 29 | 富特科技 | 2015SR022468 | 富特整车充电机控制软件 | 2015.02.03 | 2014.11.10 | 原始取得 | 无 |
| 30 | 富特科技 | 2014SR064970 | 富特车载充电机控制软件 | 2014.05.22 | 2013.8.21 | 原始取得 | 无 |
| 31 | 富特科技 | 2013SR015756 | 富特电池循环测试系统软件 | 2013.02.22 | 2013.4.11 | 原始取得 | 无 |
| 32 | 富特科技 | 2012SR006556 | 富特充电机均衡控制软件 | 2012.02.03 | 2011.10.25 | 原始取得 | 无 |
| 33 | 富特科技 | 2012SR050294 | 富特充电机控制软件 | 2012.06.14 | 2011.10.20 | 原始取得 | 无 |

2024年4月，发行人与宁波信泰机械有限公司（以下简称“宁波信泰”）签署的《知识产权许可合同》，公司以普通许可的方式许可宁波信泰及其关联公司使用“单相单向 6.6kW PFC 技术”相关知识产权，包括相关技术秘密以及“富特全数字单向 IPS 一体化集成软件”软件著作权，即上表第 10 项软件著作权。上述技术许可不影响发行人对上述软件著作权的使用。

7、作品著作权

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人已取得以下作品著作权：

| 序号 | 权利人 | 登记号 | 作品名称 | 首次发表日期 | 登记日期 | 取得方式 | 他项权利 |
|----|-----|------------------------------|------|------------|------------|------|------|
| 1 | 发行人 | 国作登字 -2023-F-0011841 6 | 富小特 | 2022.12.18 | 2023.06.15 | 原始取得 | 无 |

（五）公司拥有的与经营活动相关的资质和许可

截至 2025 年 9 月 30 日，发行人及其子公司拥有的生产经营相关的资质及认证情况如下：

| 序号 | 资质及认证名称 | 公司名称 | 证书编号 | 核发机关 | 有效期 |
|----|-----------------|-----------|------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1 | 高新技术企业证书 | 富特科技 | GR202333007844 | 浙江省科学技术厅、浙江省财政厅、国家税务总局浙江省税务局 | 2023.12.8-2026.12.7 |
| 2 | 高新技术企业证书 | 富特智电 | GR202333000065 | 浙江省科学技术厅、浙江省财政厅、国家税务总局浙江省税务局 | 2023.12.8-2026.12.7 |
| 3 | 海关进出口货物收发货人备案回执 | 富特科技 | 3308960500 | 湖州海关 | 长期 |
| 4 | 海关进出口货物收发货人备案回执 | 富特安吉 | 3305960CJW | 湖州海关 | 长期 |
| 5 | 固定污染源排污登记回执 | 富特科技 | 91330106580258541J003W | - | 2023.12.25-2028.12.24 |
| 6 | 固定污染源排污登记回执 | 富特科技 | 91330106580258541J004W | - | 2025.8.4-2030.8.3 |
| 7 | 固定污染源排污登记回执 | 富特科技杭州分公司 | 91330106MA2KJQ3373001W | - | 2024.12.10-2029.12.9 |

| 序号 | 资质及认证名称 | 公司名称 | 证书编号 | 核发机关 | 有效期 |
|----|---|----------------|---------------------|---------------|-----------------------|
| 8 | 质量管理体系认证证书 IATF 16949:2016 | 富特科技 | 0562552 | NQA | 2025.1.17-2028.1.16 |
| 9 | ISO21434 网络安全体系证书 | 富特科技、富特科技杭州分公司 | V3850001 | SGS | 2024.11.28-2027.11.27 |
| 10 | ISO/IEC 2700:2022 质量管理体系 | 富特科技 | CN23/00005204 | SGS | 2023.9.27-2026.9.26 |
| 11 | 静电防护管理体系认证证书 ANSI/ESD S20.20-2021 | 富特科技 | ESD0188 | NQA | 2024.12.16-2025.10.28 |
| 12 | 职业健康安全管理体系认证证书 GB/T45001-2020/ISO45001:2018 | 富特科技 | 02424S32100172R2M | 深圳市环通认证中心有限公司 | 2018.3.21-2027.1.31 |
| 13 | 职业健康安全管理体系认证证书 GB/T45001-2020/ISO45001:2018 | 富特科技杭州分公司 | 02424S32100172R2M-1 | 深圳市环通认证中心有限公司 | 2018.3.21-2027.1.31 |
| 14 | 环境管理体系认证证书 GB/T24001-2016/ISO14001:2015 | 富特科技 | 02424E32100206R2M | 深圳市环通认证中心有限公司 | 2018.3.21-2027.1.31 |
| 15 | 环境管理体系认证证书 GB/T24001-2016/ISO14001:2015 | 富特科技杭州分公司 | 02424E32100206R2M-1 | 深圳市环通认证中心有限公司 | 2018.3.21-2027.1.31 |

（六）发行人的核心技术来源

公司销售的主要产品涉及的核心技术均系公司自主研发取得。

四、现有业务发展安排及未来发展战略

（一）未来发展战略

公司的使命是“数字能源驱动美好生活”。公司的愿景是“立足数字能源领域，致力于成为推动社会进步的卓越企业”。长期而言，公司将立足于数字能源领域，通过卓越的产品与服务为客户带来价值，推动社会安全、清洁、高效、低碳的能源供给，促进环境和谐，为人类美好生活做出贡献。

在一定时期内，公司将立足于车载电源的主赛道，把握市场机遇，致力于成为国际一流的新能源汽车高压电气零部件供应商。在客户策略方面，公司在保持存量客户市场份额的基础上，将加大对于战略客户的开拓力度，提升市场份额。在产品策略方面，通过保障持续的技术研发投入，开展前瞻性技术布局，追求实现“长期技术领先”，以“技术领先”驱动“做强产品”和“做强平台”，提升核心竞争力。

公司以车载高压电源系统为基础，围绕数字能源领域积极开展业务拓展，充分把握发展机遇，致力于成为数字能源解决方案的重要供应商。公司将对于市场趋势开展充分的研究论证，依托现有车载电源的研究成果，在跟踪服务现有客户的基础上，协同推进其他业务领域。一方面，公司将积极关注新能源汽车动力域的集成化发展动向，开展深度集成产品的研究布局，把握新能源汽车电子电气架构的变革机遇；另一方面，公司将围绕电力电子变换技术不断拓展应用场景，实现与车载电源业务的协同布局。

（二）公司为实现发展目标拟采取的措施及现有业务发展安排

1、市场开发

经过多年发展，公司已经建立了一支高素质的市场营销队伍，并已设立法国子公司服务公司的全球化市场战略。目前，公司已经与广汽集团、蔚来汽车、小米汽车、零跑汽车、小鹏汽车、长安汽车、比亚迪等整车企业建立合作关系。未来在扩大生产产能和增加研发投入的同时，公司将继续依托产品能力，加强市场开发能力建设，完善客户营销服务体系。公司将重点开发车载电源主赛道的战略客户，进一步提升市场份额，积累客户资源，同时布局充电桩等非车载业务，充分把握市场机遇。对于海外业务，公司将在法国子公司的基础之上，进一步布局全球业务，深化与雷诺汽车、Stellantis 等海外客户的合作关系，推动发行人海外业务的发展。

2、生产制造

随着新能源汽车市场的快速增长，公司原有产能已经难以满足下游客户的市场需求。报告期内，公司通过安吉生产基地的建设投产，大力提升生产产线的自动化和智能化水平，提高生产效率和生产能力，满足客户日益增长的产品需求。

结合市场需求和技术趋势，未来发行人将进一步加强生产体系自动化和智能化建设，提高精益生产能力，并积极推动安吉第二生产基地的建设和投产工作。同时，公司将推动供应链体系的优化升级，完善关键原材料的采购渠道，加强供应链对于生产的保障能力。

3、技术研发

经过多年持续研发，公司已形成新能源汽车车载高压电源为核心产品的产品体系。发行人作为国家级高新技术企业，已获多项专利授权，主导或参与多项行业标准的起草工作。在不断研发积累的基础上，公司产品获得全球客户的充分认可，多项技术指标达到行业先进水平。在研发团队方面，公司将通过研发中心建设，进一步吸引集聚专业人才，提升研发实力；在研发体系方面，公司将梳理和优化目前的开发体系，加强开发技术标准化工作，提高开发效率，提升平台化建设能力，实现“做强产品，做强平台”；在研发领域方面，公司将依托现有的技术能力和研究成果，积极开展第三代宽禁带半导体器件的产业化应用、整车动力域深层次集成等前瞻性的技术研发布局，提升公司的综合竞争力。

4、人力资源建设

公司始终将人才作为企业的核心竞争力之一。在多年的发展过程中，公司建立了适应市场变化的薪酬体系与绩效考核制度，目前已形成一支覆盖研发、生产、营销、财务等领域的人才队伍。未来公司仍处于快速发展阶段，人才需求迫切，公司将通过社会招聘、应届生培养等方式，人力资源本身的能力加强，建立系统的人才需求规划、人才梯队和储备、人才留存、人才培养体系。

五、财务性投资和类金融业务情况

（一）关于财务性投资及类金融业务的认定标准

1、财务性投资

《证券期货法律适用意见第 18 号》对财务性投资做出了明确规定：

“（一）财务性投资包括但不限于：投资类金融业务；非金融企业投资金融业务（不包括投资前后持股比例未增加的对集团财务公司的投资）；与公司主营

业务无关的股权投资；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；购买收益波动大且风险较高的金融产品等。

（二）围绕产业链上下游以获取技术、原料或者渠道为目的的产业投资，以收购或者整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的拆借资金、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。

（三）上市公司及其子公司参股类金融公司的，适用本条要求；经营类金融业务的不适用本条，经营类金融业务是指将类金融业务收入纳入合并报表。

（四）基于历史原因，通过发起设立、政策性重组等形成且短期难以清退的财务性投资，不纳入财务性投资计算口径。

（五）金额较大是指，公司已持有和拟持有的财务性投资金额超过公司合并报表归属于母公司净资产的百分之三十（不包括对合并报表范围内的类金融业务的投资金额）。

（六）本次发行董事会决议日前六个月至本次发行前新投入和拟投入的财务性投资金额应当从本次募集资金总额中扣除。投入是指支付投资资金、披露投资意向或者签订投资协议等。”

2、类金融业务

《监管规则适用指引——发行类第7号》对类金融业务做出了明确规定：

“一、除人民银行、银保监会、证监会批准从事金融业务的持牌机构为金融机构外，其他从事金融活动的机构均为类金融机构。类金融业务包括但不限于：融资租赁、融资担保、商业保理、典当及小额贷款等业务。

.....

三、与公司主营业务发展密切相关，符合业态所需、行业发展惯例及产业政策的融资租赁、商业保理及供应链金融，暂不纳入类金融业务计算口径.....”

（二）最近一期末，发行人不存在持有金额较大的财务性投资的情形

截至2025年9月30日，公司可能涉及财务性投资的相关报表科目如下：

单位：万元

| 项目 | 金额 | 其中：财务性投资金额 |
|----------------------|----------|------------|
| 其他应收款 | 693.68 | - |
| 其他流动资产 | 1,683.88 | - |
| 其他非流动资产 | 255.64 | - |
| 其他非流动金融资产 | - | - |
| 合计 | 2,633.20 | - |
| 归属于母公司净资产 | | 113,958.85 |
| 财务性投资余额占归属于母公司净资产的比例 | | - |

1、其他应收款

截至 2025 年 9 月 30 日，公司其他应收款账面价值为 693.68 万元，主要为押金及保证金、备用金，均系日常生产经营活动产生，不涉及委托贷款、拆借资金等情况，不属于财务性投资。

2、其他流动资产

截至 2025 年 9 月 30 日，公司其他流动资产账面价值为 1,683.88 万元，主要为待抵扣增值税进项税额、待摊房租费及物业费等，不属于财务性投资。

3、其他非流动资产

截至 2025 年 9 月 30 日，公司其他非流动资产账面价值为 255.64 万元，系产线预付设备和软件购置款，不属于财务性投资。

4、其他非流动金融资产

截至 2025 年 9 月 30 日，公司持有宁海宁豆电动汽车有限公司（以下简称“宁海宁豆”）1.6881%的股权，其账面原值为 0 万元。知豆电动汽车有限公司（以下简称“知豆汽车”）原系公司客户，后因经营不善实施破产重整，宁海宁豆系其部分资产和债务承接方。公司对知豆汽车部分应收账款债权于 2023 年 10 月由宁海县人民法院裁定批准的《知豆电动汽车有限公司重整计划》被动转换为宁海宁豆用于抵债的股权，并于 2024 年 1 月完成工商变更。该等股权系因主营业务相关交易而被动取得，并非公司主动购买取得，不属于《证券期货法律适用意见第 18 号》规定的“与公司主营业务无关的股权投资”，不属于财务性投资。

（三）公司不存在类金融业务

截至本募集说明书签署日，公司不存在投资开展融资租赁、融资担保、商业保理、典当及小额贷款等类金融业务的情形。

（四）自本次发行相关董事会前六个月至今，公司已实施或拟实施的财务性投资的具体情况

本次发行相关董事会决议日为2025年7月23日，自董事会决议日前六个月至本募集说明书签署日，公司已实施或拟实施的财务性投资及类金融业务具体情况如下：

1、设立或投资产业基金、并购基金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在设立或投资产业基金、并购基金的情形。

2、拆借资金

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在对外拆借资金的情形。

3、委托贷款

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在对外委托贷款的情形。

4、以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资

公司不存在集团财务公司。自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在对集团财务公司出资或增资的情形。

5、购买收益波动大且风险较高的金融产品

公司存在使用闲置自有资金和募集资金进行现金管理的情形，主要购买产品为低风险、短期商业理财产品，预期收益率较低，风险评级较低，旨在不影响公司正常经营和有效控制风险的前提下，提高公司资金的使用效率，增加现金资产收益，持有期限较短，因此上述理财产品不属于收益风险波动大且风险较高的金融产品，购买前所述理财产品不属于财务性投资。

6、非金融企业投资金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在投资金融业务的情形。

7、与公司主营业务无关的股权投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在与公司主营业务无关的股权投资情形。

8、投资类金融业务

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在投资开展融资租赁、融资担保、商业保理、典当和小额贷款业务等类金融业务的情形。

9、拟实施的财务性投资

自本次发行相关董事会决议日前六个月起至本募集说明书签署日，公司不存在拟实施财务性投资的相关安排。

综上，截至 2025 年 9 月 30 日，公司不存在金额较大的财务性投资。公司不存在类金融业务。自本次发行相关董事会前六个月至本募集说明书签署日，公司不存在已实施或拟实施的财务性投资。

六、发行人及董事、高级管理人员等相关主体的合法合规情况

公司现任董事、高级管理人员最近三年不存在受到中国证监会行政处罚，或者最近一年受到证券交易所公开谴责的情形。

公司或者现任董事、高级管理人员不存在因涉嫌犯罪正在被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规正在被中国证监会立案调查的情形。

公司控股股东、实际控制人最近三年不存在严重损害上市公司利益或者投资者合法权益的重大违法行为。

公司最近三年不存在严重损害投资者合法权益或者社会公共利益的重大违法行为。

七、报告期内交易所对发行人年度报告的问询情况

公司于 2025 年 6 月 4 日收到深交所下发的《关于对浙江富特科技股份有限公司的年报问询函》（创业板年报问询函〔2025〕第 325 号），主要关注以下问题：

1、2024 年度，公司收入及净利润变动的原因及合理性；

2、2024 年末，公司应收账款余额变动的原因及合理性，应收账款坏账准备计提是否合理、充分；

3、2024 年末，公司存货余额增长的原因及合理性，存货跌价准备计提是否合理、充分；

4、2024 年末，公司预付款项余额的合理性。

公司同中介机构就上述相关问题进行了逐项落实，完成了 2024 年年报问询函回复。

第二节 本次证券发行概要

一、本次发行的背景和目的

（一）本次发行的背景

1、“绿色转型”目标及“走出去”的背景下，新能源汽车产业迎来广阔发展空间

发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。国家相关部门先后出台一系列产业政策从多个维度对新能源汽车产业进行支持。

《2025 年国务院政府工作报告》中指出，要大力发展智能网联新能源汽车、人工智能手机和电脑、智能机器人等新一代智能终端以及智能制造装备。2024 年 8 月，国务院发布的《中共中央 国务院关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》中强调大力推广新能源汽车，加快淘汰老旧运输工具，推进零排放货运，到 2035 年，新能源汽车成为新销售车辆的主流。2024 年 5 月，国务院发布《2024-2025 年节能降碳行动方案》，强调推进交通运输装备低碳转型，聚焦新能源汽车政策支持体系，加快碳排放强度控制目标的实现。2024 年 2 月，商务部、发改委等九部门发布《关于支持新能源汽车贸易合作健康发展的意见》，支持新能源汽车供应链企业同步出海，形成协同效应。在政策的大力支持下，我国新能源汽车市场保持高速增长。

根据中国汽车工业协会数据，2024 年中国新能源汽车的产销量分别双双超过 1,200 万辆，其中产量 1,288.8 万辆、销量 1,286.6 万辆，同比分别增长 34.4% 和 35.5%，新能源新车销量达到汽车新车总销量的 40.9%，保有量则达到 3,140 万辆，较“十三五”末期增长超过 5 倍；2025 年 1-9 月中国新能源汽车的产销量分别为 1,124.30 万辆和 1,122.80 万辆，同比分别增长 35.2%和 34.9%。

出口方面，根据国际能源署（IEA）数据，全球新能源汽车市场在 2024 年销量超过 1,700 万辆，实现了 25%的年增长率，预计 2025 年全球新能源汽车销量超过 2,000 万辆；中国新能源整车及零部件企业抓住有利时机，海外建厂呈现

规模扩张、技术输出、标准引领的递进式发展态势，政策体系的系统性与灵活性为企业“走出去”提供了坚实保障；2025年1-9月，中国新能源汽车出口175.80万辆，同比增长89.40%。

2、新能源汽车车载电源系统具有稳定且规模庞大的市场

新能源汽车零部件行业作为新能源汽车上游行业，是支撑行业发展的核心环节，属于该行业的重要组成部分，将直接受益于新能源汽车产销规模的增长。对于新能源汽车而言，车载电源是不可或缺的核心零部件，一辆新能源汽车一般标配一套车载高压电源系统，其市场规模随着新能源汽车销量的增长而增长，因此下游新能源汽车产业的快速发展将为车载高压电源行业提供广阔的发展空间。

当前正处在新能源汽车行业发展整合的关键期，在国家战略及产业政策双重利好的行业升级大背景下，零部件产业也将进入新的发展阶段，公司作为车载电源系统行业的参与者，需要把握住市场规模快速发展的机遇，提升核心竞争力，提高市场占有率，为公司的长期发展注入新的动力。

3、技术快速发展是新能源汽车车载电源系统厂商的重要机遇

在车载电源领域，传统分立的车载充电机（OBC）、DC/DC变换器、高压配电单元（PDU）不断向“多合一”集成产品演进，通过共用壳体、冷却系统与控制模块，可使产品体积缩减，重量降低，系统效率提升，同时大幅减少整车线束布局复杂度。随着行业竞争加剧，更高阶的系统集成也成为头部企业角逐的焦点。除集成化外，车载电源产品技术整体还向着高集成化、高转换效率、高可靠性、高压化等方向发展，技术指标进一步提高，满足了新能源汽车对于高效能组件日益增长的需求。这不仅推动了行业内技术创新的步伐，也为相关企业提供了更多参与全球市场竞争的机会。

（二）本次发行的目的

1、紧握新能源汽车行业发展机遇，扩充产能满足市场需求

新能源汽车作为新质生产力的代表，是新一轮科技革命和产业变革的重要载体，当前正处在汽车产业深度转型升级、实现高质量发展的关键期，我国正在紧紧围绕发展新质生产力布局新能源汽车产业链，为产业链上下游参与者创造了良

好的市场机遇。公司凭借优质和稳定的核心产品，具有较强的竞争优势，与多家国内外战略客户达成了稳定的合作关系，客户群体处于不断拓展之中，产品已占据相关客户的主要或重要产品份额，从而带动公司收入不断增长。

公司国内市场根基稳固，在与广汽集团、蔚来汽车、长城汽车等客户保持合作的基础上，陆续实现了对小鹏汽车、小米汽车、长安汽车、零跑汽车等新客户的配套量产，促进了公司国内业务的持续增长，持续巩固先发优势和市场地位。同时，公司积极参与海外市场的竞争，通过与雷诺汽车及其合资公司的合作，实现对欧洲新能源汽车市场的量产配套，同时配套雷诺汽车、Stellantis 以及欧洲某主流豪华汽车品牌等多家国际车企的重要平台性项目亦处于项目开发阶段；2025 年 1-9 月公司直接出口的车载产品营业收入占比约 17.14%，标志着国际市场开拓具备良好的成果，为未来的全球化发展提供了强有力的支撑。公司作为国内车载高压电源行业的领先企业，除已定点的海外品牌项目外，仍在积极接洽其他国际一流车企，积极参加海外市场竞争。

本次募投项目的实施，可以帮助公司在行业高质量发展的关键期更好地把握增长窗口，扩充产能满足全球市场需求，为公司未来可持续发展奠定基础。

2、响应国家新能源汽车战略发展要求，提升产业链国内外市场竞争力

我国高度重视新能源汽车产业发展，多次出台政策强调提升核心零部件自主可控能力，推动产业链供应链安全稳定。《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》明确提出，要突破关键核心技术，提升产业链现代化水平，形成自主可控、安全高效的产业供应链。公司作为新能源汽车核心零部件供应商，积极响应国家战略要求。目前，公司在车载高压电源系统等核心部件领域已具备自主生产能力，面向新能源汽车产业快速增长的市场需求以及国家对核心部件自主化的更高要求，公司拟通过本次向特定对象发行股票募集资金，继续加强车载电源系统生产线的建设、强化新一代车载电源系统产品的研发，进一步提高我国新能源汽车产业链核心部件车载高压电源系统的技术先进性，强化我国产业链在国内外市场的竞争力。

3、提升技术研发能力，推动产品技术升级

公司是国内车载高压电源行业的领先企业，已自主掌握电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术三大方面的核心技术。随着新能源汽车行业技术竞争日趋激烈，车载高压电源行业呈现了高集成化、高转换效率、高可靠性、高压化的趋势，面对行业技术竞争加剧，公司仍需要持续保持对研发的投入力度以保证产品的竞争力，并紧跟行业技术延伸方向，布局下一代产品研发。本次发行的募投项目包括新一代车载电源产品研发项目，通过该项目公司可引进先进的研发设备，营造良好的研发环境，有效提升研发质量、缩短研发周期。该项目有利于公司把握行业技术革新趋势，助力新产品开发，保证公司在行业内的研发创新优势，助力公司引领行业技术变革，提升公司在全球市场的竞争力。

4、优化财务结构，提升抗风险能力

近年来，公司经营规模有所提升，经营规模的扩张导致在生产运营、技术投入等方面的资金需求日益增加，仅通过银行借款和经营活动所产生的资金难以满足公司的资金需要，本次向特定对象发行有利于优化公司资本结构和财务状况、缓解公司资金压力、降低流动性风险、提高公司抵御市场风险的能力、提升公司财务稳健程度。本次发行的募集资金将为公司后续发展提供有力保障，提升公司市场竞争力。

二、发行对象及与发行人的关系

（一）发行对象

公司本次向特定对象发行股票的发行对象不超过 35 名（含本数），包括符合中国证监会规定的证券投资基金管理公司、证券公司、保险机构投资者、信托公司、财务公司、合格境外机构投资者以及其他符合相关法律、法规规定条件的法人、自然人或其他合格的投资者。证券投资基金管理公司、证券公司、理财公司、保险公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象，只能以自有资金认购。

最终发行对象将在本次发行经深交所审核通过并经中国证监会同意注册后，由公司董事会在股东会授权范围内根据竞价结果，与保荐机构（主承销商）按照中国证监会及深交所相关规定协商确定。若发行时法律、法规或规范性文件对发行对象另有规定的，从其规定。

本次发行对象均以人民币现金的方式并以相同的价格认购本次发行的股票。

（二）发行对象与公司的关系

截至本募集说明书签署日，公司本次向特定对象发行股票尚无确定的发行对象，因而无法确定发行对象与公司的关系。公司将在本次向特定对象发行结束后公告的发行情况报告书中披露发行对象与公司的关系。

三、本次向特定对象发行方案概要

（一）发行股票的种类和面值

本次向特定对象发行的股票为境内上市人民币普通股（A股），每股面值为人民币 1.00 元。

（二）发行方式和发行时间

本次发行采取向特定对象发行股票的方式，公司将在通过深交所审核并取得中国证监会同意注册的批复后，在批复的有效期限内择机实施向特定对象发行股票。

（三）定价基准日、发行价格及定价方式

本次向特定对象发行的定价基准日为发行期首日。

本次发行价格不低于定价基准日前二十个交易日（不含定价基准日）公司股票交易均价的百分之八十。定价基准日前二十个交易日股票交易均价=定价基准日前二十个交易日股票交易总额/定价基准日前二十个交易日股票交易总量。

若国家法律、法规对向特定对象发行股票的定价原则等有最新规定，公司将按最新规定进行调整。在本次发行的定价基准日至发行日期间，如公司实施派息、送股、资本公积金转增股本等除权除息事项，则将根据深交所相关规定对发行价格作相应调整。调整公式如下：

假设调整前发行价格为 P_0 ，每股派息为 D ，每股送股或转增股本数为 N ，调整后发行价格为 P_1 ，则：

派息： $P_1 = P_0 - D$

送股或转增股本： $P_1 = P_0 / (1 + N)$

两项同时进行： $P_1 = (P_0 - D) / (1 + N)$

上述计算结果四舍五入并精确至分。

本次发行股票采用竞价发行方式，在上述发行底价基础上，最终发行价格由股东会授权董事会在本次发行申请获得深交所审核通过，并经中国证监会同意注册后，与保荐机构（主承销商）按照中国证监会及深交所的相关规定及发行对象申购报价的情况，根据竞价结果协商确定。

（四）发行数量

本次向特定对象发行股票的数量按照募集资金总额除以发行价格确定，且不超过本次发行前公司总股本的30%。若按目前公司总股本155,420,399股的30%测算，本次发行股票数量不超过46,626,119股（含本数）。最终发行数量将在中国证监会作出同意注册的决定后，由股东会授权董事会根据具体情况与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。

若公司在本次发行首次董事会决议公告日至发行日期间发生派息、送股、资本公积金转增股本等除权、除息事项或因股权激励、股权回购注销等事项引起公司股份变动，本次向特定对象发行的发行数量上限将做相应调整。若本次向特定对象发行股票总数因监管政策变化或根据发行注册文件的要求予以调整的，则本次向特定对象发行股票总数及募集资金总额届时将相应调整。

（五）限售期

本次向特定对象发行股票发行对象认购的股份自发行结束之日起六个月内不得转让。法律、法规及规范性文件对限售期另有规定的，依其规定。发行对象取得的本次向特定对象发行的股份因公司送股、资本公积金转增等形式所衍生取得的股份亦应遵守上述股份锁定安排。限售期届满后，该等股份的转让和交易按照届时有效的法律、法规和规范性文件以及中国证监会、深交所的相关规定执行。

（六）滚存未分配利润的安排

本次发行前的滚存未分配利润，将由本次发行完成后的新老股东按发行后的持股比例共享。

（七）上市地点

本次向特定对象发行的股票将在深交所创业板上市交易。

（八）本次发行决议的有效期限

本次发行相关决议的有效期为自公司董事会审议通过之日起十二个月。公司在上述有效期内取得深交所对本次向特定对象发行 A 股股票的审核同意并在中国证监会完成注册，则上述授权有效期自动延长至本次向特定对象发行 A 股股票实施完成日。

四、募集资金金额及投向

本次向特定对象发行 A 股股票募集资金总额不超过 52,822.22 万元，扣除发行费用后拟用于以下项目：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 投资总额 | 募集资金拟投入金额 |
|----|-------------------------|-----------|-----------|
| 1 | 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期） | 23,424.79 | 23,424.79 |
| 2 | 新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目 | 15,960.26 | 15,500.00 |
| 3 | 新一代车载电源产品研发项目 | 3,642.43 | 3,642.43 |
| 4 | 补充流动资金 | 10,255.00 | 10,255.00 |
| 合计 | | 53,282.47 | 52,822.22 |

在本次发行募集资金到位之前，公司将根据项目进度的实际情况以自有或自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后按照相关法规规定的程序予以置换。若本次发行扣除发行费用后的实际募集资金少于拟投入募集资金总额，在本次发行募集资金投资项目范围内，公司将根据实际募集资金净额，按照具体项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先级及各项的具体投资额，募集资金不足部分由公司通过自有或自筹资金等方式解决。

五、本次发行是否构成关联交易

截至本募集说明书签署日，本次发行尚未确定具体发行对象，最终是否存在因关联方认购公司本次向特定对象发行股票构成关联交易的情形，将在发行结束后公告的发行情况报告书中予以披露。

六、本次发行是否将导致公司控制权发生变化

截至本募集说明书签署日，公司总股本为 155,420,399 股，本公司控股股东、实际控制人李宁川直接和间接控制本公司 25.48% 的股份。

假设本次向特定对象发行股票数量按照发行前总股本的百分之三十（即发行上限）进行测算，本次发行完成后，公司总股本将由发行前的 155,420,399 股增加至 202,046,518 股，实际控制人李宁川及其一致行动人直接和间接控制的本公司股份比例为 19.60%，李宁川依旧可以对公司股东会、董事会决议以及董事和高级管理人员的提名和任免、公司生产经营产生实质影响，系公司的实际控制人。

因此，本次向特定对象发行股票不会导致公司实际控制权发生变化，不会导致公司的股权分布不符合上市条件。

七、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

本次发行分别由 2025 年 7 月 23 日召开的公司第三届董事会第十二次会议和 2025 年 8 月 11 日召开的 2025 年第一次临时股东大会审议通过，尚需深交所审核通过并经中国证监会同意注册后方可实施。

第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金使用计划

本次发行计划募集资金总额不超过 52,822.22 万元，扣除发行费用后的募集资金净额拟全部用于以下项目：

单位：万元

| 序号 | 项目名称 | 投资总额 | 募集资金拟投入金额 |
|----|-------------------------|-----------|-----------|
| 1 | 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期） | 23,424.79 | 23,424.79 |
| 2 | 新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目 | 15,960.26 | 15,500.00 |
| 3 | 新一代车载电源产品研发项目 | 3,642.43 | 3,642.43 |
| 4 | 补充流动资金 | 10,255.00 | 10,255.00 |
| 合计 | | 53,282.47 | 52,822.22 |

在本次向特定对象发行募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自有或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关规定的程序予以置换。若实际募集资金净额少于上述项目投入金额，在最终确定的本次募集资金投资项目范围内，公司将根据实际募集资金数额，按照项目的轻重缓急等情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额，募集资金不足部分由公司自有或自筹资金等方式解决。若本次发行的募集资金总额因监管政策变化或发行注册文件的要求予以调整的，则届时将相应调整。

二、本次募集资金投资项目的可行性分析

（一）新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）

1、项目基本情况

本项目建设期 3 年，计划总投资 23,424.79 万元，拟使用募集资金 23,424.79 万元，实施主体为浙江富特科技股份有限公司。基于行业发展趋势及公司发展阶段，本项目拟利用现有厂房新建车载高压电源系统产线，建设地址为浙江省安吉经济开发区城北工业新城汽配产业园，项目建成达产后，可实现年产 72 万套车

载高压电源系统产品。本项目将购买先进的生产设备，合理布置生产线，进一步提升公司的产能水平，为公司主营业务的持续健康发展提供有力支撑。

2、项目建设必要性

(1) 项目有利于突破产能瓶颈，满足市场需求

根据中国汽车工业协会数据，2024 年中国新能源汽车销量达到 1,286.60 万辆，渗透率已达到 40.9%，2025 年 1-9 月中国新能源汽车的产量为 1,124.30 万辆，同比增长 35.20%，带动车载电源集成产品需求激增，公司产销规模不断扩大，需求量逐年递增。为持续高质量满足市场需求、维系公司业务的长期增长，公司产能亟需扩张。

公司收入水平持续增长，2025 年 1-9 月，公司营业收入 255,935.58 万元，同比增长 116.31%，面临一定的生产交付压力。本项目投资扩建车载电源系统生产线，可提升公司产能水平及产品交付能力，满足客户需求。

(2) 项目有利于提升规模效应和成本优势

汽车零部件行业竞争激烈，头部企业必须通过规模化生产构建成本壁垒。本项目通过扩建产线扩大生产规模，有望提升公司规模效应。一方面，随着采购量的增加，公司在原材料采购方面将拥有更强的议价能力，能够与供应商达成更优惠的采购价格，同时还可以通过批量采购降低单位运输成本和库存成本。另一方面，扩建后的生产线在设备利用率、人力资源配置等方面将更加合理，能够充分发挥生产设备的潜力，提高劳动生产率。同时，生产规模扩大还可以分摊固定成本，如研发成本、管理成本等，进一步降低单位产品的成本与费用支出。

(3) 项目有利于巩固客户关系

在新能源汽车产业链中，主机厂对供应商的产能、供货稳定性以及技术支持等综合能力有着较高的要求。头部车企通常选择具备大规模交付能力和技术协同弹性的供应商。公司已进入多家知名车企的供应链体系，但若产能不足则会限制订单承接能力和客户关系。

本项目实施后能够进一步保障产品按质、按量、按时供应，避免因产能不足导致的订单延迟交付问题，提高客户满意度和粘性。其次，随着生产规模的扩大，

公司可以更好地满足客户对产品定制化、多样化的需求。在激烈的市场竞争中，客户往往需要供应商提供更符合其特定需求的产品解决方案，扩建后的生产线具备更强的生产灵活性和适应性，能够快速响应客户的需求变化，从而增强客户对公司的信心，巩固与客户的合作关系。

3、项目建设可行性

(1) 项目建设与国家政策鼓励方向一致

汽车产业是推动新一轮科技革命和产业变革的重要力量，是建设制造强国的重要支撑，是国民经济的重要支柱。同时，发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措，因此国家出台了多项政策大力支持汽车产业的投资和消费。《“十四五”汽车产业发展建议》要求“全面推动产业低碳发展，努力成为实现碳达峰、碳中和的先行行业。零部件创新能力建设进一步加强，关键技术取得重大突破，部分关键核心技术具备较强国际竞争优势，国际产能合作持续深化，形成一批具有较强综合国际竞争力的中国企业和产业集群”。《浙江省加快新能源汽车产业发展行动方案》则提出要“深化整零协同发展，增强产业链协同配套能力，提高产业链自主可控能力”。本项目致力于汽车电源系统的生产供应，符合各项政策的鼓励方向，因此具有良好的外部环境。

(2) 丰富的技术积累为项目的实施提供了基础

公司自成立以来持续增加研发投入，产品技术不断创新，这既保证了公司产品的先进性与竞争性，也为公司业务的稳定拓展提供了技术支持。目前，公司通过持续的研发投入，在车载充电机、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品等车载高压电源系统，以及液冷超充桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统领域形成了核心技术储备，包括电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术等。这些技术使得公司在新能源汽车电源系统领域形成了良好的竞争优势，产品技术可持续迭代，保障项目的顺利实施。

(3) 优质稳定的客户资源为项目建设提供保障

相比于其他产业，汽车产业对于上游配套供应商的准入门槛更加严格。经过

不断地发展，公司已融入汽车产业的供应链体系，能够根据客户需求开展同步产品开发设计、生产制造，满足客户对于高质量产品的追求，建立了牢固的客户资源优势。除产品认证外，公司的资产规模、管理水平、生产能力和服务保障能力较强，与下游客户建立了稳定的合作关系。报告期内，公司在与广汽集团、蔚来汽车、长城汽车等客户保持合作的基础上，陆续实现了对小鹏汽车、小米汽车、长安汽车、零跑汽车等新客户的配套量产，有力支撑了公司业务不断增长，持续巩固先发优势和市场地位。同时，公司积极参与海外市场的竞争，通过与雷诺汽车及其合资公司的合作，实现对欧洲新能源汽车市场的量产配套，同时配套雷诺汽车、Stellantis 以及欧洲某主流豪华汽车品牌等多家国际车企的重要平台性项目亦处于项目开发阶段，良好的合作关系使客户对公司产品的需求不断提升，为项目的产能消化提供保证。

4、项目投资概算

(1) 具体投资构成

本项目总投资为 23,424.79 万元，用于车载高压电源系统产品生产线的建设。本项目拟使用募集资金 23,424.79 万元。具体情况如下：

单位：万元

| 序号 | 项目 | 投资金额 | 拟使用募集资金金额 |
|-----|----------|-----------|-----------|
| 1 | 建设投资 | 21,069.43 | 21,069.43 |
| 1.1 | 工程费用 | 20,717.24 | 20,717.24 |
| 1.2 | 工程建设其他费用 | 143.59 | 143.59 |
| 1.3 | 预备费 | 208.61 | 208.61 |
| 2 | 铺底流动资金 | 2,355.36 | 2,355.36 |
| 合计 | | 23,424.79 | 23,424.79 |

在本次向特定对象发行募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自有或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关规定的程序予以置换。

(2) 投资金额测算依据和测算过程

A.工程费用

项目工程费用中拟新增设备购置费 20,717.24 万元，包括生产设备、检测设备、公辅设备和办公设备。设备购置费已包含设备安装费，故不重复计算。设备购置费增值税进项税税率为 13%，经计算，项目设备购置进项税额合计为 2,383.40 万元。

B.工程建设其他费用

项目工程建设其他费用合计为 143.59 万元，具体如下：

- （1）项目前期工作费 40.00 万元；
- （2）联合试运转费按照设备购置费的 0.5%估算，计 103.59 万元。

C.预备费

项目预备费包括基本预备费和涨价预备费。基本预备费按照建设投资中工程费用（建筑工程费、设备购置费、安装工程费）和工程建设其他费用之和的 1.0% 估算。因此，本项目基本预备费计 208.61 万元。涨价预备费参照国家计委《关于加强对基本建设大中型项目概算中“价差预备费”管理有关问题的通知》（计投资[1999]1340 号）精神，投资价格指数按零计算。

D.铺底流动资金

结合本项目正常年度流动资金需用额测算，项目的铺底流动资金 2,355.36 万元。

5、项目建设实施进度和方案

本项目建设周期为 3 年。进度计划内容包括前期准备、设备采购与安装调试、人员招聘与培训、投产运营等。具体进度如下表所示：

单位：月

| 序号 | 建设内容 | 月份 | | | | | | | | | | | |
|----|-----------|----|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 3 | 6 | 9 | 12 | 15 | 18 | 21 | 24 | 27 | 30 | 33 | 36 |
| 1 | 前期准备 | * | | | | | | | | | | | |
| 2 | 设备采购与安装调试 | | * | * | * | * | * | * | * | * | * | * | |
| 3 | 人员招聘与培训 | | | | * | * | | * | * | | | * | * |
| 4 | 投产运营 | | | | | * | * | * | * | * | * | * | * |

6、项目与现有业务或发展战略的关系

本次募投项目用于新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）的建设项目，拟建成年产 72 万套车载高压电源系统产品的生产线，与富特科技目前主营业务相同。报告期内，公司来自新能源车载产品的收入分别为 152,163.17 万元、177,902.48 万元、182,297.01 万元和 245,827.19 万元，占公司主营业务比例为 92.35%、97.18%、94.48%和 96.25%，系主要的收入来源。

公司专注于新能源汽车高压电源系统研发、生产和销售业务，主要为市场提供车载充电机（OBC）、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品。公司通过技术研究和开发探索，不断在产品转换效率、功率密度、可靠性水平和集成化水平等关键指标上取得突破，推动产品的性能提升和更新迭代，引领行业发展趋势。本次募投项目紧紧围绕公司主营业务开展，符合国家有关产业政策及公司未来整体战略发展方案，项目将会进一步扩大公司新能源车载高压电源产品的产能，满足下游市场日益增长的需求、提升生产的规模效应，进而提升公司的竞争力。同时公司拥有丰富生产经验及市场资源以实施本次募投项目。

7、项目效益测算的假设条件及主要计算过程

经测算，本项目预计税后内部收益率为 15.29%，税后投资回收期为 8.00 年，项目经济效益良好，预计未来满产年份为公司增加年营业收入 107,058.03 万元（不含税）、净利润 4,637.20 万元。本项目效益测算充分结合公司实际情况、发展趋势等，审慎确定测算参数，预计效益测算过程及结果具备合理性。测算的假设条件及测算过程如下：

（1）营业收入测算

在营业收入测算中，公司按照新增产能及产品的预计价格进行计算，其中各产品的预计价格考虑了公司历史实际经营情况和未来行业发展状况，以谨慎性为原则进行估计。

（2）成本费用测算

项目的总成本费用系指在运营期内为生产产品所发生的全部费用，由生产成本和期间费用两部分构成，生产成本包括生产产品而直接发生的原辅材料、水、

电和燃气、人工、制造费用等。期间费用包括管理费用、销售费用、研发费用。

生产成本具体包括原辅材料及燃料动力费用、折旧和摊销费用、工资及福利费用、修理费用及其他费用等。各类外购原辅材料以及燃料动力的价格，根据国内当前市场近期实际价格和这些价格的变化趋势确定；固定资产折旧按照国家有关规定采用分类直线折旧方法计算；工资及福利费用参照公司目前的人员岗位薪酬水平估算。期间费用结合公司实际运营现状，以占营业收入的比例进行估算。

（3）净利润测算

各项税费的计算以公司历史经验数值为基础、合理考虑未来情况加以确定。

8、项目涉及立项、土地、环保等有关审批、批准或备案事项的进展

（1）项目发改委备案情况

截至本募集说明书签署日，公司已取得安吉县经济和信息化局核发的《浙江省企业投资项目备案(赋码)信息表》(项目代码“2508-330523-07-02-733123”)，已完成“新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）”备案。

（2）项目土地取得情况

本项目建设地点位于浙江省安吉经济开发区城北工业新城汽配产业园，公司将利用现有租赁厂房建设产线，不涉及新增项目用地。

（3）项目环评及节能审查情况

截至本募集说明书签署日，公司已于 2025 年 11 月 20 日完成汽车零部件三期项目的环境影响登记表填报及备案工作，并取得编号为“33052320250094”的备案回执；汽车零部件三期项目已于 2025 年 11 月 21 日取得安吉县发展和改革局出具的编号为“安发改能源〔2025〕16 号”节能审查意见。

（二）新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目

1、项目及标的资产基本情况

本项目拟用于购买由安吉管委会代建的新能源汽车车载电源生产项目第二基地。根据公司与安吉管委会签订的入园企业投资合同及补充协议，公司于当地工业园区建设新能源汽车车载电源生产项目第二生产基地，其中建设用地及生产

厂房由安吉管委会负责购建，公司负责厂房装修、主营产品产线建设及生产经营，2025年上半年部分产线已经投产。该基地位于安吉经济开发区所属工业园区内，具体地址为安吉县递铺街道天荒坪路西侧、将军路南侧、文昌路东侧，房屋建筑面积82,653.61平方米，产权方为安吉两山高新技术产业园区开发有限公司（以下简称“安吉两山”）。

根据安吉两山持有的“浙（2024）安吉县不动产权第0018179号”《不动产权证书》以及相应的《不动产登记信息查询记录》，第二生产基地对应的土地使用权面积28,310.00m²，房屋建筑面积82,653.61m²，目前存在一项以华夏银行股份有限公司湖州安吉绿色支行为抵押权人的抵押登记信息，登记的债权数额为14,202.1412万元，登记的债务履行期限至2026年4月14日止。

根据安吉两山于2025年10月22日出具的《确认函》，第二生产基地的权属清晰且不存在争议；除上述抵押事项外，不存在其他抵押、质押、所有权保留、查封、扣押、冻结、监管等限制转让的情形。如富特科技届时启动第二生产基地的回购程序，安吉两山将会及时协调解除抵押，确保不会对第二生产基地的转让造成实质障碍。

本项目计划总投资15,960.26万元，拟使用募集资金15,500.00万元，实施主体为浙江富特科技股份有限公司。该募投项目实施后，公司将解决主要生产场地依赖租赁方式取得的问题，保障公司生产运营的稳定性。

2、定价及协议签署情况

根据约定，公司享有按约定价格购买项目所有厂房和土地使用权的权利，购买价格主要参考本项目土地出让金和项目工程总审计造价。

根据本项目用地的《国有建设用地使用权出让合同》，项目土地出让金为1,456万元。项目工程造价主要包括土建工程价格及配电房建设价格，根据杭州瑞拓工程咨询有限公司出具的《关于对富特科技新能源汽车核心零部件生产厂房价款结算审核报告》（杭瑞咨询【2025】AJ002号），本项目土建工程决算价格为14,069.65万元；配电房建设招标价格为434.60万元，合计约15,960.26万元。

公司已聘请坤元资产评估有限公司对第二生产基地的整体价值进行专业评估，并出具了《浙江富特科技股份有限公司拟收购单项资产评估项目资产评估报告》（坤元评报〔2025〕989号）。截至本募集说明书签署日，公司尚未正式启动第二生产基地的回购流程；回购程序启动后，届时交易金额将根据前期约定并参考评估结果确定；回购流程将按照安吉县国有企业重大资产出售相关的流程办理；相关程序不存在实质障碍。

本项目尚未签署资产购买协议，最终交易价格需经出让方履行相关审批程序后确定。

3、项目建设的必要性

（1）进一步保障公司生产稳定性

根据公司与安吉管委会签订的入园企业投资合同及补充协议，通过“政府代建-租赁-回购”的方式于当地工业园区建设生产基地，其中建设用地及生产厂房由安吉管委会负责购建，公司负责厂房装修、主营产品产线建设及生产经营，2025年上半年部分产线已经投产。根据约定，生产基地完工后给予公司3年免租金使用政策，在免租期内或免租期结束后，公司享有按约定价格购买项目所有厂房和土地使用权的权利。截至本募集说明书签署日，公司已与浙江安吉经建实业有限公司签署了《房屋租赁合同》，约定免租期为2025年4月25日至2028年10月24日。

该基地作为公司车载电源系统产品的主要生产基地之一，是公司稳定生产的重要保障，对于公司满足市场需求、做大做强具有重要意义，其设计产能达产后在公司总产能中占比较高，预计将超过50%。若持续采用租赁模式，则公司将存在租约到期无法续租、业主单方面终止租赁等搬迁风险，对生产基地的长期稳定性和业务的连续性产生不利影响。公司所处的汽车零部件行业生产线均需要得到客户验证后方可生产，若因生产场所发生变动，需要搬迁产线，需经客户同意并通过客户验证后方可生产，可能导致生产交付无法满足部分客户需求，进而影响合作关系导致公司丢失相关客户后续订单的风险，因此自有生产基地是公司长远发展和竞争力提升的关键资产。

（2）进一步提升公司生产的灵活性和可靠性

随着产品结构的不断丰富及现有产品的持续迭代升级,对于生产线的要求也在不断提高,公司需要结合市场需求持续地对生产线进行改造、升级。如本次募投项目可以顺利实施,通过购置该生产基地,公司可以根据生产工艺的独特需求、技术升级或产能扩张,对厂房和场地进行自主改造、扩建或优化,无需第三方审批,进一步提升生产的灵活性和可靠性,从而能够更好的顺应行业的技术趋势、及时满足客户的最新需求。

(三) 新一代车载电源产品研发项目

1、项目基本情况

本项目拟用于应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品和第 5.5 代新能源车载电源集成产品的研发和研发设备采购,计划总投资 3,642.43 万元,拟使用募集资金 3,642.43 万元,实施主体为浙江富特科技股份有限公司。项目建设地址为浙江省安吉经济开发区城北工业新城汽配产业园,公司将利用现有厂房进行项目建设。本项目针对符合市场和客户要求的集成化车载电源产品进行研发,在原有产品的基础上加大研发力度,进一步提高产品竞争力,满足市场不断增长的对外延指标和低成本等方面的需求,继续保持行业领先地位。

(1) 应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品研发项目

应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品研发项目的研发周期为 18 个月,本项目拟开发全新一代的单级 OBC 方案,将传统的 PFC+DC/DC 两级功率变换功能合二为一,仅通过一级功率变换器就将交流电网电压转换成为直流电压,减少半导体功率器件和主要磁件的数量。与此同时,得益于 GaN 器件应用趋于成熟,本项目首次将 GaN 双向开关应用于单级 OBC 产品,利用 GaN 器件开关损耗极小的优势,将传统 OBC 开关频率提高,大大缩小了无源器件体积和 PCB 面积,从而减小产品体积,降低成本。

(2) 第 5.5 代新能源车载电源集成产品研发项目

第 5.5 代新能源车载电源集成产品研发项目的研发周期为 10 个月,本项目拟开发基于单 MCU 架构的 OBC+DC/DC 集成产品,将 OBC 控制、DC/DC 控制和通讯接口这三个子模块功能集中于一个多核 MCU 中实现,从而取消传统多芯片控制架构的内部通信电路和额外的辅助供电电路等,简化电路设计,并提升

软件开发效率。同时，在不损失性能的前提下，将电解电容和 DC/DC 磁件等无源器件进一步缩小尺寸，从而降低成本。

2、项目建设的必要性

（1）顺应行业技术发展趋势，提高技术创新能力

新能源车载电源系统应用新材料与新工艺方面快速发展，如使用碳化硅功率器件替代传统硅基功率器件、采用新型半导体材料、高导热材料等，进一步提高系统的性能和可靠性；产品的高压化趋势日益明显，以提升充电效率，同时对车载充电系统的耐压性能提出了更高要求；多功能化与智能化发展也是技术发展趋势，车载电源系统不仅实现基本的充电功能，还集成了更多功能，如双向充放电，实现 V2L、V2G、V2V 等功能；此外，系统的集成化程度也在提高，更多组件被集成在一起，集成范围也不断拓展。

在此背景下，公司顺应行业技术发展趋势，加大在新能源车载电源系统技术研发上的投入，开展应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品、第 5.5 代新能源车载电源集成产品等项目，旨在进一步缩小电解电容和 DC/DC 磁件等无源器件的尺寸，从而有效降低成本，同时探索新型材料 GaN 在车载电源系统产品上的应用，有助于提高企业创新能力和核心技术水平，助力国内能源车载电源系统行业的快速发展。

（2）完善研发的硬件基础，提升研发实力

公司自成立以来，始终坚持自主创新，高度重视研发投入。随着新能源汽车产业的蓬勃发展，公司对新技术、新产品的研发需求日益增长，新能源汽车电源产品相关技术也在不断迭代更新。面对公司规模的持续扩大、研发课题的日渐增多以及研发领域的不断拓展，现有的研发设备数量已难以满足公司发展的需要。

本次新一代车载电源产品研发项目，计划购置一批先进的研发设备，打造多合一产品的研发环境。这将有助于提升研发质量、缩短研发周期，加快公司自主研发的进程，并为公司提供充足的新产品技术储备。

（3）持续优化产品性能，提升公司竞争力

产品性能是衡量企业竞争力的关键指标，公司研发中心始终专注于产品性能

的优化与提升。本项目计划开展应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品的研发工作，旨在开发全新一代的单级 OBC 方案。该方案将传统的 PFC（功率因数校正）+DC/DC 两级功率变换功能合二为一，仅通过一级功率变换器即可将交流电网电压转换为直流电压，从而减少半导体功率器件和主要磁件的数量。本项目首次将 GaN 双向开关应用于单级 OBC 产品，利用 GaN 器件开关损耗极小的优势，大幅提高传统 OBC 的开关频率，显著缩小无源器件的体积和 PCB 面积，进而减小产品体积并降低成本。此外，本项目还计划开展第 5.5 代新能源车载电源集成产品的研发工作，旨在将 OBC 控制、DC/DC 控制以及通讯接口这三个子模块的功能集成于一个多核 MCU（微控制单元）中，以简化电路设计并提升软件开发效率。同时，在不牺牲性能的前提下，进一步缩小电解电容和 DC/DC 磁件等无源器件的尺寸，从而有效降低成本。

项目的开展将显著增强公司的技术实力和市场竞争力，助力公司在激烈的市场竞争中赢得更大的优势。

3、项目建设的可行性

（1）本项目与国家政策鼓励发展方向一致

近年来，国家各部委陆续颁布多项政策法规支持新能源汽车行业发展，如国家发改委颁布的《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，将“车载充电机（满载输出工况下效率 $\geq 95\%$ ），双向车载充电机，三相车载充电机（充电功率 $>11\text{kW}$ ）”列为鼓励类；商务部等八部门颁布的《关于做好 2025 年汽车以旧换新工作的通知》，指出 2025 年，对个人消费者报废 2012 年 6 月 30 日（含当日，下同）前注册登记的汽油乘用车、2014 年 6 月 30 日前注册登记的柴油及其他燃料乘用车，或 2018 年 12 月 31 日前注册登记的的新能源乘用车，并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或 2.0 升及以下排量燃油乘用车，给予一次性定额补贴。综上，良好的政策环境为本项目建设提供了政策保障。

（2）扎实的技术积累为项目建设提供了保障

公司的研发投入持续加码，重点在电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术等领域深入探索。在电力电子变换技

术领域，公司积累了基于第三代宽禁带半导体器件的拓扑应用技术、磁性元件集成化和平面化开发技术等 6 项核心技术；在数字化及模块化的软件开发技术领域，公司积累了全数字化的控制技术、基于 AUTOSAR 理念的软件架构等 5 项核心技术；在高效能热管理和结构设计技术领域，公司积累了立体化的水道散热设计、高自动化率设计制造工艺等 5 项核心技术，在高功率密度化、轻量化、高压化等多维度上保持行业领先地位。截至 2025 年 9 月 30 日，公司已获授权专利 115 项，其中发明专利 47 项（含境外），研发投入和核心技术保护双道并行，持续驱动技术创新。综上，公司丰富的技术成果及扎实的技术积累为本项目实施提供了技术保障。

（3）丰富的人才储备和完善的研发体系为项目实施奠定基础

公司始终专注于自主研发，截至 2025 年 9 月 30 日，公司研发团队规模扩充至 982 人，占员工总数比例达 34.87%。公司主要研发团队长期从事新能源汽车行业工作，整体研发经验丰富，多位技术骨干在汽车行业和电力电子行业积累了资深的开发管理经验，且部分成员拥有国际主流汽车品牌的配套开发履历。公司研发团队兼具国际视野和国内经验，对新能源汽车上下游市场有深刻的认识和理解，能够及时准确地把握新能源汽车领域的技术发展方向。

公司的研发工作以产业化应用为主要导向，专注于提升研发技术成果转化能力，整体研发活动遵循“技术预研-平台开发-项目开发”的层级结构，并实施“量产一代、研发一代、预研一代”的产品开发梯队策略。在项目实践中，公司根据外部市场环境、内部技术储备以及下游厂商的定制需求等客观情况适时地调整或优化现有的研发资源配置，与时俱进的开发出新专利、新技术、新产品以满足客户对新能源汽车核心零部件的需求。

综上，公司丰富的人才储备和完善的研发体系为项目顺利实施奠定基础。

4、项目投资概算

（1）具体投资构成

本项目总投资为 3,642.43 万元，用于应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品和第 5.5 代新能源车载电源集成产品的研发项目。本项目拟使用募集资金 3,642.43 万元。具体情况如下：

单位：万元

| 序号 | 项目 | 投资金额 | 拟使用募集资金金额 |
|----|----------|----------|-----------|
| 1 | 建筑工程费 | 50.05 | 50.05 |
| 2 | 设备购置费 | 542.60 | 542.60 |
| 3 | 工程建设其他费用 | 3,013.71 | 3,013.71 |
| 4 | 预备费 | 36.06 | 36.06 |
| 合计 | | 3,642.43 | 3,642.43 |

在本次向特定对象发行募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自有或自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关规定的程序予以置换。

（2）投资金额测算依据和测算过程

A.建筑工程费

本项目拟对现有建筑进行装修改造，建筑面积为 1,430.00 平方米。经测算本项目建筑工程费合计为 50.05 万元。

B.设备购置费

项目硬件设备购置费为 542.60 万元，主要为研发试制设备。设备安装工程费已包含在设备购置费中，故不重复估算。设备购置及安装费的增值税进项税税率分别为 13%、9%。

C.工程建设及其他费用

项目工程建设其他费用合计为 3,013.71 万元，其中包括项目前期工作费 20 万元；联合试运转费 2.71 万元；研发人员工资、实验耗材费、测试物料、工具以及其他费用等研发费用为 2,991 万元。

D.预备费

项目基本预备费为取工程费用和工程建设其他费用之和的 1.0%，共计 36.06 万元。

5、项目涉及备案事项的进展

截至本募集说明书签署日，公司已取得安吉县经济和信息化局核发的《浙江省企业投资项目备案(赋码)信息表》(项目代码“2509-330523-07-03-228931”)，已完成“新一代车载电源产品研发项目”备案。

(四) 补充流动资金

1、项目基本情况

公司综合考虑现有资金情况、资本结构、营运资金缺口及未来发展规划，拟将本次募集资金 10,255 万元用于补充公司流动资金，以满足公司业务发展对营运资金的需求，保障公司主营业务持续稳健发展。

2、补充流动资金的必要性

近年来，公司紧跟国家政策和行业发展趋势制定发展战略，经营规模不断扩大，2022 年-2024 年公司营业收入分别为 165,039.58 万元、183,515.96 万元、193,384.25 万元，2025 年 1-9 月公司营业收入为 255,935.58 万元，同比增长 116.31%，为满足生产经营所需，公司流动资金需求也随之增长。本次募集资金部分用于补充流动资金有利于缓解公司营运资金需求压力，推动公司整体业务的进一步发展和市场份额的提升，同时有利于公司增强资本实力，优化公司财务状况，提高公司抗风险能力，进一步提升公司核心竞争力。

3、补充流动资金的可行性

公司本次发行募集资金用于补充流动资金符合《证券期货法律适用意见第 18 号》等法律法规和规范性文件的相关要求，具有可行性。公司已根据相关规定，形成了规范有效的内部控制环境。在募集资金管理方面，公司按照要求制定了《募集资金管理制度》，对募集资金的存储、使用、变更投向、检查与监督等进行了明确规定。本次发行募集资金到位后将严格按照规定存储在董事会指定的专门账户集中管理，确保本次发行的募集资金得到规范使用。

4、本次补充流动资金规模的合理性

流动资金测算以估算企业的营业收入为基础，按照收入百分比法测算未来收入增长导致的经营性资产和经营性负债的变化，进而预测企业未来期间生产经营

对流动资金的需求。具体过程如下：

A、计算经营性流动资产和经营性流动负债占销售收入的百分比；

B、确定需要营运资金总量：

预计经营性流动资产=预计销售收入额×经营性流动资产占销售百分比

预计经营性流动负债=预计销售收入额×经营性流动负债占销售百分比；

C、预测期流动资金需求：

预计资金占用额=预计经营性流动资产-预计经营性流动负债

预计流动资金需求=预测期流动资金占用额-前一期流动资金占用额。

公司 2025 年 1-9 月营业收入为 255,935.58 万元，假设 2025 年公司营业收入为 2025 年 1-9 月年化后金额 341,247.44 万元，2022 年-2024 年营业收入复合增长率为 8.25%，假设 2026 年、2027 年营业收入以上述复合增长率增长。以 2024 年为基期，依据上述假设测算，具体情况如下：

单位：万元

| 项目 | 2024 年/ 2024 年 12 月 31 日 | 比例 | 2025 年至 2027 年预计经营资产及 经营负债数额 | | |
|---------------|--------------------------------|--------|---------------------------------|------------|------------|
| | | | 2025 年 E | 2026 年 E | 2027 年 E |
| 营业收入 | 193,384.25 | | 341,247.44 | 369,390.65 | 399,854.86 |
| 经营性流动资产： | | | | | |
| 应收账款 | 74,667.26 | 38.61% | 131,758.47 | 142,624.79 | 154,387.28 |
| 应收款项融资 | 8,793.43 | 4.55% | 15,516.96 | 16,796.67 | 18,181.92 |
| 预付款项 | 356.80 | 0.18% | 629.61 | 681.53 | 737.74 |
| 存货 | 47,602.96 | 24.62% | 84,000.58 | 90,928.24 | 98,427.23 |
| 经营性流动资产 小计 | 131,420.46 | 67.96% | 231,905.62 | 251,031.24 | 271,734.17 |
| 经营性流动负债： | | | | | |
| 应付票据 | 21,502.27 | 11.12% | 37,943.08 | 41,072.31 | 44,459.61 |
| 应付账款 | 78,719.21 | 40.71% | 138,908.56 | 150,364.57 | 162,765.36 |
| 预收账款 | 3.79 | 0.00% | 6.68 | 7.24 | 7.83 |
| 合同负债 | 1,885.93 | 0.98% | 3,327.94 | 3,602.40 | 3,899.49 |
| 应付职工薪酬 | 6,146.32 | 3.18% | 10,845.85 | 11,740.32 | 12,708.57 |
| 经营性流动负债 | 108,257.52 | 55.98% | 191,032.11 | 206,786.83 | 223,840.86 |

| 项目 | 2024 年/ 2024 年 12 月 31 日 | 比例 | 2025 年至 2027 年预计经营资产及 经营负债数额 | | |
|-----------------------|--------------------------------|--------|---------------------------------|-----------|-----------|
| | | | 2025 年 E | 2026 年 E | 2027 年 E |
| 小计 | | | | | |
| 流动资金占用额 | 23,162.94 | 11.98% | 40,873.51 | 44,244.41 | 47,893.31 |
| 2025-2027 年营运 资金缺口 | | | | | 24,730.38 |

经测算，公司因营业收入规模增长所导致的补充流动资金需求规模为 24,730.38 万元。本次使用 10,255 万元募集资金用于补充流动资金符合公司实际经营的需要，有利于缓解公司业务规模扩张带来的资金压力，保证公司未来稳定可持续发展，具有必要性与可行性。

根据本次募投项目具体投资构成，补充流动资金的非资本性支出为 15,846.03 万元，具体构成为：

单位：万元

| 项目 | 项目构成 | 金额 |
|-----------------------------|--------|-----------|
| 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目 (三期) | 铺底流动资金 | 2,355.36 |
| | 预备费 | 208.61 |
| 新一代车载电源产品研发项目 | 研发费用 | 2,991.00 |
| | 预备费 | 36.06 |
| 补充流动资金项目 | - | 10,255.00 |
| 合计 | | 15,846.03 |

经计算，本次发行拟投入募集资金金额中非资本性支出款项合计金额占募集资金总额的比例未超过 30%，本次募集资金用于补充流动资金规模符合《证券期货法律适用意见第 18 号》的有关规定。

三、本次发行对公司经营管理、财务状况等的影响

(一) 对公司经营管理的影响

本次发行募集资金的投资项目均紧紧围绕公司主营业务及未来布局开展，符合国家产业政策支持及公司总体发展战略方向，且与公司主营业务密切相关，具有良好的发展前景和经济效益。本次发行募集资金投资的项目顺利实施后，有利

于公司扩大市场份额，巩固公司在车载高压电源系统产品领域的领先地位，符合公司长期发展需求及股东利益。

（二）对公司财务状况的影响

本次募集资金使用将扩大公司的总资产和净资产规模，公司的财务状况和资本结构将得到进一步优化，公司的资金实力、抗风险能力和后续融资能力将得到提升，有利于提升公司的偿债能力，为公司后续发展提供良好保障。

四、本次募集资金用于研发投入的情况

（一）研发投入的主要内容

公司本次募投项目中新一代车载电源产品研发项目中，计划使用 3,642.43 万元用于研发投入，主要用于应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品和第 5.5 代新能源车载电源集成产品两个研发项目的技术研究。本项目拟通过购置研发样机试制设备，并结合公司现有的研发测试平台及主营业务，对新能源车载电源关键技术进行针对性研发。

（二）技术可行性及已取得的成果

本次募投项目的新一代车载电源产品研发课题均围绕公司主营业务开展，是对主营业务产品进行的前瞻性技术迭代开发，有利于公司顺应行业技术潮流，推出更符合市场需求的新一代产品。

公司具备较强的研发项目实施能力，在技术积累、人才累积等方面均具备较为深厚的储备。技术积累方面，公司在车载高压电源系统的研发、生产领域已拥有一定的技术储备，拥有电力电子变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术三项核心技术；人才储备方面，经过多年在新能源车载产品领域的深耕与积累，公司已建立了一支稳定高效、自主创新、拥有成熟完善管理体系的专业团队，涵盖了技术研发、市场销售、生产运营、品质管理、财务管理、制造工艺等各个方面。公司的管理团队拥有丰富的行业从业经验和深刻而独到的战略眼光，具有高度协同力和凝聚力，是一支具备国际化视野的专业管理团队。公司主要技术人员具备扎实的学术背景、专业的技术能力和丰富的研发经验。截至 2025 年 9 月 30 日，公司共有研发技术人员 982 人，占公司总人

数 34.87%，研发资源充足，为本次募集资金投资项目奠定了良好基础。

目前两项研发课题均已展开研究，具体情况如下：

| 项目 | 已取得的成果 |
|-----------------------|---|
| 应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品 | 基于对行业趋势和器件发展的洞察，布局单级式 OBC，已开发基于 GaN 的单级式 OBC 原型机，解决高频串扰，热和抗扰度等关键问题，完成算法验证，最终实现效率指标相比传统两级 OBC 所有提升，同时功率密度大幅提升。 |
| 第 5.5 代新能源车载电源集成产品 | 对磁件设计进行了优化、产品内部线路进行了简化，同时结合未来发展趋势，公司已有多具备量产或平台准量产经验的 100kHz 以上控制频率的多核 MCU 供应商。 |

（三）研发预算及时间安排

本次募投项目的研发投入预算为 3,642.43 万元，应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品研发项目的研发周期为 18 个月，第 5.5 代新能源车载电源集成产品研发项目的研发周期为 10 个月，具体详见本募集说明书“第三节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析”之“二、本次募集资金投资项目的可行性分析”之“（三）新一代车载电源产品研发项目”。

（四）预计取得的研发成果

本次研发募投项目未来拟取得的研发成果具体如下：

| 项目 | 未来拟取得的研发成果 |
|-----------------------|---|
| 应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品 | 将 GaN 双向开关应用于单级 OBC 产品，开发全新一代的单级 OBC 方案，将传统的 PFC（功率因数校正）+DC/DC 两级功率变换功能合二为一，仅通过一级功率变换器即可将交流电网电压转换为直流电压，从而减少半导体功率器件和主要磁件的数量，实现功率密度高于 6kW/L、OBC 平均效率高于 96.5%、DC/DC 500W 效率高于 96%。 |
| 第 5.5 代新能源车载电源集成产品 | 开发基于单 MCU 架构的 OBC+DC/DC 集成产品，将 OBC 控制、DC/DC 控制和通讯接口这三个子模块功能集中于一个多核 MCU 中实现，提升功率密度和充电效率。实现功率密度和 OBC 平均效率提升。 |

（五）研发费用资本化情况

本次募集资金用于研发投入主要包括建筑工程费、软硬件购置及安装以及研发人员工资、实验耗材费、测试物料等研发费用，其中建筑工程费、软硬件购置

及安装为资本性支出，研发费用均计入费用化支出，不存在研发费用资本化的情况，符合《企业会计准则》的相关规定。

五、发行人的实施能力及资金缺口的解决方式

（一）发行人的实施能力

1、人员储备

公司经过多年发展，已形成了一支高素质、高水平的职业化经营管理和技术团队，涵盖车载电源行业的技术研发、生产制造、市场营销及运营管理等核心领域。团队成员由行业内经验丰富的专家及精英人才组成，具备深厚的行业背景、技术专长和前瞻性视野，能够精准把握技术发展趋势和国内外市场需求。公司主要研发团队长期从事新能源汽车行业工作，整体研发经验丰富，特别是多位技术骨干在汽车行业和电力电子行业积累了资深的开发管理经验，且部分成员拥有国际主流汽车品牌的配套开发履历。截至 2025 年 9 月 30 日，公司研发团队规模扩充至 982 人，占员工总数比例达 34.87%。充足的人才储备为本次募投项目的实施提供了坚实保障，确保新一代车载电源产品研发项目的高效推进及预期成果的顺利实现。

2、市场储备

公司经过多年的发展，已融入汽车产业的供应链体系，能够根据客户需求开展同步产品开发设计、生产制造，公司产品与客户的整车设计深度耦合，与客户共同进行适配具体车型或平台的定制化开发，形成了较强的客户黏性，与主机厂客户建立了稳定的合作关系。近年，公司陆续实现了广汽集团、蔚来汽车、小鹏汽车、小米汽车、长安汽车、零跑汽车等多个客户项目的配套量产；国际市场开拓方面，配套雷诺汽车、Stellantis 以及欧洲某主流豪华汽车品牌等多家国际车企的重要平台性项目亦处于项目开发阶段，良好的合作关系使客户对公司产品的需求不断提升，为项目的产能消化提供了保证。

3、技术储备

公司以行业技术发展方向为基础，以客户需求为导向，对行业前沿技术进行研究，并不断实现产品上的技术突破，取得多项技术成果。公司已取得电力电子

变换技术、数字化及模块化的软件开发技术、高效能热管理和结构设计技术等多项核心技术，公司的车载高压电源系统产品在高功率密度化、轻量化、高压化等多维度上保持行业领先地位。截至 2025 年 9 月 30 日，公司已获授权专利 115 项，其中发明专利 47 项（含境外）；报告期内研发费用为 11,326.86 万元、21,120.42 万元、20,008.29 万元、19,399.48 万元，占营业收入的比例为 6.86%、11.51%、10.35%、7.58%，核心技术和研发投入双道并行，持续驱动技术创新。

（二）资金缺口的解决方式

本次募集资金投资项目总投资额为 53,282.47 万元，拟使用募集资金金额为 52,822.22 万元，扣除发行费用后的募集资金净额拟投资于募投项目，剩余缺口资金拟使用公司自有或自筹资金。本次发行的募集资金到位前，公司可以根据募集资金投资项目的实际情况，以自有或自筹资金先行投入，在募集资金到位后予以置换。

六、本次募投项目与公司现有业务、前次募投项目的区别和联系

（一）本次募投项目与现有业务的关系

公司是一家主要从事新能源汽车高压电源系统研发、生产和销售业务的企业，主要产品包括车载充电机（OBC）、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品等车载高压电源系统，同时包括液冷超充电桩电源模块、智能直流充电桩电源模块等非车载高压电源系统。公司深耕车载高压电源领域多年，形成了多项核心技术，掌握了多项核心能力，并取得了较为丰富的知识产权成果。

本次募投项目均围绕公司主营业务展开，是公司顺应产业发展、响应客户需求、提升产品竞争力而做出的重要战略布局，是对公司现有主营业务的拓展和完善。

其中新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）是公司基于现有市场需求、自身发展战略进行产线扩产以及生产升级；新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目主要系提升公司经营稳定性、更好满足市场需求的重要举措；新一代车载电源产品研发项目主要系公司基于现有产品的性能优化和提升需求，同时结合行业发展趋势、市场未来需求，进行前瞻性技术布局，以提升公司在市

场上的竞争力，巩固竞争优势；补充流动资金项目可以满足经营规模持续增长带来的资金需求，改善公司财务结构、降低财务风险。

（二）本次募投项目与前次募投项目的关系

公司前次募投项目为前次IPO募投项目，包括新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目、研发中心建设项目和补充流动资金。其中新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目是针对公司现有车载高压电源产品产能的进一步扩充，研发中心建设项目是围绕车载电源产品高转换效率、高可靠性、高功率密度、高集成化的发展方向，顺应行业发展趋势进行新一代产品技术研发。本次募投项目与前次募投项目的关系具体如下：

1、新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）

本次募投项目中，新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）拟新建车载高压电源系统产线 6 条，实现年产 72 万套车载高压电源系统产品，具体包括车载充电机（OBC）、车载 DC/DC 变换器、车载电源集成产品、深度集成产品等公司现有主要产品。

前次 IPO 募投项目为新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目，该项目拟新建 10 条车载高压电源系统产线，所涉及产品与本次募投项目相同。

本次募投项目及前次 IPO 募投项目均紧紧围绕主营业务展开，相关生产产品均为公司主营产品。

2、新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目

本次募投项目中，新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目系用于收购公司租赁生产基地，该生产基地系公司前次 IPO 募投项目中新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目及本次募投项目中新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）使用的生产场所，对保障公司生产稳定、满足下游市场需求具有重要意义。

3、新一代车载电源产品研发项目

本次募投项目中，新一代车载电源产品研发项目包括应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品和第 5.5 代新能源车载电源集成产品两个研发课题，系对车

载高压电源系统在新的技术发展方向上的进一步研究，是按照业务规模发展情况和技术研发创新的要求对现有产品进行提升。

前次 IPO 募投项目的研发中心建设项目包括新能源车载第五代 6.6kW OBC 3kW DCDC 多合一产品、小三电多合一产品等研发课题。

本次募投项目研发课题与前次 IPO 募投项目的研发课题具体内容不同，但均系对公司主营业务产品新能源车载电源技术主流迭代方向进行的研发探索，有助于公司提升技术实力，深耕车载电源产品行业，提升竞争力。

七、本次募投项目是否新增大量固定资产或无形资产的相关说明

本次募集资金投资项目建成后，公司将新增一定规模固定资产及无形资产，由此带来每年折旧摊销的增长。随着本次募集资金投资项目建成后市场逐步开拓，相关产能实现销售，新增折旧摊销一定程度上增加了公司的费用，但公司本次募投项目具有良好的投资收益，可以覆盖相关费用的增长，不会对公司未来经营业绩构成重大不利影响。

八、关于“两符合”

本次发行满足《注册管理办法》第三十条关于符合国家产业政策和板块定位以及第四十条关于本次募集资金主要投向主业的规定。

（一）发行人符合板块定位及国家产业政策

截至本募集说明书签署日，发行人主营业务为新能源汽车高压电源系统研发、生产和销售业务，根据《上市公司行业分类指引》（2012 年修订），公司所属行业为 C36 汽车制造业；根据《国民经济行业分类》（GB/T4754-2017），公司所处行业为 C36 汽车制造业，细分行业为 C3670 汽车零部件及配件制造。

根据国家发展和改革委员会发布的《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，公司主营业务属于鼓励类的第十六大类“汽车”中的第 3 小类“新能源汽车关键零部件”。

根据国家统计局发布的《战略性新兴产业分类（2018）》，发行人所处行业为“新能源汽车产业”之“新能源汽车装置、配件制造”。

本次募集资金投向新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）、新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目、新一代车载电源产品研发项目以及补充流动资金，均属于新能源汽车相关产业链，不涉及产能过剩行业或限制类、淘汰类行业，符合国家产业政策要求。

（二）本次募集资金投资项目主要投向主业

| 项目 | 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期） | 新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目 | 新一代车载电源产品研发项目 | 补充流动资金 |
|--------------------------------|---|---|--|--------|
| 1 是否属于对现有业务（包括产品、服务、技术等，下同）的扩产 | 是。本项目系车载高压电源系统生产能力的扩产，通过该项目建设，公司将新增 72 万套车载高压电源系统产品 | 是。本项目将购买目前公司租赁的新能源汽车车载电源生产项目第二基地，进一步保障公司生产经营稳定性 | 否 | 不适用 |
| 2 是否属于对现有业务的升级 | 否 | 否 | 是。本项目专注于应用 GaN 器件的新能源车载电源集成产品和第 5.5 代新能源车载电源集成产品的研发，属于围绕公司主营业务和产品开展的技术研发 | 不适用 |
| 3 是否属于基于现有业务在其他应用领域的拓展 | 否 | 否 | 否 | 不适用 |
| 4 是否属于对产业链上下游的（横向/纵向）延伸 | 否 | 否 | 否 | 不适用 |
| 5 是否属于跨主业投资 | 否 | 否 | 否 | 不适用 |
| 6 其他 | 否 | 否 | 否 | 不适用 |

九、可行性分析结论

综上，本次向特定对象发行 A 股股票是公司紧握行业发展机遇、加强产品优势、实现发展目标的重要举措。公司本次向特定对象发行 A 股股票的募集资金投向符合国家产业政策以及公司总体发展战略方向，投资项目具有良好的效益。本次发行有利于进一步促进公司主营业务的发展，优化公司资本结构，从而提升自身的抗风险能力，为公司后续发展提供良好保障，符合公司长期发展需求及股东利益。

第四节 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次向特定对象发行股票后公司业务、公司章程、公司股东结构、高管人员结构变动情况

（一）本次发行对公司业务的影响

本次向特定对象发行股票募集资金拟投资于新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）、新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目、新一代车载电源产品研发项目以及补充流动资金，投资项目均围绕公司主营业务展开。其中新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（三期）是公司基于现有市场需求、自身发展战略进行产线扩产以及生产升级；新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目主要系提升公司经营稳定性、更好满足市场需求的重要举措；新一代车载电源产品研发项目主要系公司基于现有产品的性能优化和提升需求，同时结合行业发展趋势、市场未来需求，进行前瞻性技术布局，以提升公司在市场上的竞争力，巩固竞争优势。

上述募投项目均围绕公司主营业务展开，是公司顺应产业发展、响应客户需求、提升产品竞争力而做出的重要战略布局，有利于提高公司综合实力，加大技术创新力度，促进公司可持续发展。本次募集资金投资项目紧密围绕公司主营业务开展，是对公司现有主营业务的拓展和完善。本次发行完成后，公司的主营业务范围保持不变，本次发行不会对公司的业务产生重大不利变化。

（二）本次发行对公司章程的影响

本次向特定对象发行股票完成后，公司股本总额及股权结构将发生变化，公司将根据本次发行的实际情况对《公司章程》所记载相关条款进行相应的修改，并办理工商变更登记。

（三）本次发行对公司股东结构的影响

本次发行完成后，公司股本将相应增加，公司的股东结构及持股比例也将发生变化，本次发行不会导致公司控制权发生变化。本次发行完成后，公司股权分布仍符合上市条件。

（四）本次发行对高级管理人员结构的影响

截至本募集说明书签署日，公司尚无对高级管理人员结构进行调整的计划，本次发行完成后，公司高级管理人员结构不会因本次发行发生变化。若公司拟调整高级管理人员，将根据相关规定，履行必要的法律程序和信息披露义务。

二、本次向特定对象发行股票后公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

（一）本次发行对公司财务状况的影响

本次发行完成后，公司总资产与净资产规模均相应增加，资金实力将得到显著提升，公司将取得充足的长期资本用于募投项目的实施。本次发行有利于优化公司资产负债结构，改善财务状况，提升抗风险能力，为公司保持长期稳健发展奠定坚实基础。

（二）本次发行对公司盈利能力的影响

本次发行是公司顺应产业发展、丰富产品布局、增强竞争能力的重要战略布局。本次发行完成后，公司总股本及净资产规模将有所增加，由于募集资金投资项目从建设投入到产生经济效益需一定时间，短期内公司每股收益和净资产收益率将相应出现一定程度的摊薄。但从长远来看，随着募集资金投资项目的投产和效益的实现，公司在新能源汽车高压电源系统等领域的生产规模和市场影响力将进一步提高、技术积累将更加雄厚，市场竞争力将不断提升，公司的盈利能力将会进一步增加。

（三）本次发行对公司现金流量的影响

本次发行完成后，募集资金的到位将使得公司筹资活动产生的现金流入金额有所增加，公司资本实力显著增厚，抗风险能力显著增强，为实现可持续发展奠

定基础。未来，随着募投项目的投产和效益产生，经营活动产生的现金流入金额将逐步增加。

三、本次向特定对象发行股票后公司与实际控制人、控股股东及其关联人控制的企业之间的业务和管理关系、关联交易及同业竞争变化情况

公司经营管理体系完善、人员机构配置完整，具有完全自主的独立经营能力。本次发行完成后，公司与实际控制人、控股股东及其关联人之间的业务、管理关系不会发生重大变化。本次发行也不会导致公司与实际控制人、控股股东及其关联人之间新增关联交易或同业竞争。

四、本次向特定对象发行股票完成后，公司是否存在资金、资产被实际控制人、控股股东及其关联人占用情况或公司为实际控制人、控股股东及其关联人提供担保情况

截至本募集说明书签署日，公司不存在资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，也不存在为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形。公司不会因本次发行产生资金、资产被控股股东、实际控制人及其关联人占用的情形，也不会产生为控股股东、实际控制人及其关联人提供担保的情形。

五、本次向特定对象发行股票对公司负债情况的影响

本次发行完成后，公司的资产负债率将有所下降，财务结构将更加稳健，抵御风险能力将进一步增强。本次向特定对象发行股票融资用于项目建设和补充流动资金，公司不存在通过本次发行大量增加负债（包括或有负债）的情况，也不会导致公司出现负债比例过低、财务成本不合理的情况。

第五节 最近五年内募集资金运用的基本情况

一、最近五年内募集资金运用的基本情况

（一）前次募集资金的数额、资金到账时间

根据中国证券监督管理委员会《关于同意浙江富特科技股份有限公司首次公开发行股票注册的批复》（证监许可〔2023〕2390号），公司由主承销商国泰海通证券股份有限公司（原国泰君安证券股份有限公司）采用余额包销方式，向社会公众公开发行人民币普通股（A股）股票 27,753,643 股（其中战略投资者定向配售 4,163,046 股），发行价为每股人民币 14.00 元，共计募集资金 38,855.10 万元，坐扣承销和保荐费用 4,245.28 万元后的募集资金为 34,609.82 万元，已由主承销商国泰海通证券股份有限公司于 2024 年 8 月 30 日汇入公司募集资金监管账户。另减除审计及验资费用、律师费用、发行的信息披露费用等与发行权益性证券直接相关的新增外部费用 4,186.68 万元后，公司本次募集资金净额为 30,423.14 万元。上述募集资金到位情况业经天健会计师事务所（特殊普通合伙）验证，并由其出具《验资报告》（天健验〔2024〕358 号）。

（二）前次募集资金在专项账户中的存放情况

截至 2025 年 9 月 30 日，公司前次募集资金在银行账户的存放情况如下：

单位：万元

| 开户银行 | 银行账号 | 初始存放金额 | 2025 年 9 月 30 日余额 | 备注 |
|--------------------|---------------------|-----------|-------------------|--------|
| 杭州银行股份有限公司科技支行 | 3301041060002263386 | 16,350.20 | 27.96 | 募集资金专户 |
| 平安银行股份有限公司湖州分行营业部 | 15110363100014 | 5,000.00 | - | 募集资金专户 |
| 兴业银行股份有限公司湖州安吉绿色支行 | 352060100168688888 | 4,550.00 | - | 募集资金专户 |
| 招商银行股份有限公司湖州分行营业部 | 571908904210000 | 4,550.00 | - | 募集资金专户 |
| 合 计 | | 30,450.20 | 27.96 | |

注：初始存放金额与前次发行募集资金净额差异为 27.06 万元，系以自有资金支付的发行费用 27.06 万元不再置换

二、前次募集资金使用情况

（一）前次募集资金使用情况对照表

截至 2025 年 9 月 30 日，公司首次公开发行股票募集资金实际使用情况对照表如下：

单位：万元

| 募集资金总额：30,423.14 | | | | | | 已累计使用募集资金总额：30,478.32 | | | | |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------|---|---------------|------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 变更用途的募集资金总额：无 变更用途的募集资金总额比例：无 | | | | | | 各年度使用募集资金总额： 2024 年：22,320.69 2025 年 1-9 月：8,157.63 | | | | |
| 投资项目 | | | 募集资金投资总额 | | | 截止日募集资金累计投资额 | | | | 项目达到预定 可使用状态日 期(或截止日项 目完工程度) |
| 序号 | 承诺投资项目 | 实际投资项 目 | 募集前承 诺投资金 额 | 募集后承 诺投资金 额 | 实际投资金 额 | 募集前承诺 投资金额 | 募集后承诺 投资金额 | 实际投资金 额 | 实际投资金额 与募集后承诺 投资金额的差 额 | |
| 1 | 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目 | 新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目 | 47,198.11 | 16,323.14 | 16,374.92 | 47,198.11 | 16,323.14 | 16,374.92 | 51.78 | 2025 年 12 月 31 日 |
| 2 | 研发中心建设项目 | 研发中心建设项目 | 20,388.22 | 5,000.00 | 5,001.11 | 20,388.22 | 5,000.00 | 5,001.11 | 1.11 | 2025 年 2 月 28 日 |
| 3 | 补充流动资金 | 补充流动资金 | 25,000.00 | 9,100.00 | 9,102.29 | 25,000.00 | 9,100.00 | 9,102.29 | 2.29 | |
| 合 计 | | | 92,586.33 | 30,423.14 | 30,478.32 | 92,586.33 | 30,423.14 | 30,478.32 | 55.19 | |

注：截至 2025 年 9 月 30 日，新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目尚未完全结项，项目仍在持续投入

（二）前次募集资金变更情况

公司不存在变更前次募集资金实际投资项目的情况，仅对部分项目进行了分期建设。为确保新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目的顺利实施，公司在保证项目总投资额不变的情况下，统筹考虑未来战略布局和发展规划，将该项目分为两期项目建设，新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（一期）项目与原募投项目投资计划一致，募集资金将全部用于该项目的投资建设，不足部分由自筹资金投入；新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目（二期）项目，公司拟使用自筹资金 12,553.22 万元投资建设。

（三）前次募集资金投资项目对外转让或置换情况说明

2024 年 10 月 18 日，公司第三届董事会第九次会议和第三届监事会第七次会议分别审议通过了《关于使用募集资金置换预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金的议案》，同意公司使用募集资金置换预先投入募投项目及已支付发行费用的自筹资金，合计金额为 9,454.79 万元，经天健会计师事务所（特殊普通合伙）出具了《关于浙江富特科技股份有限公司以自筹资金预先投入募投项目及支付发行费用的鉴证报告》（天健审〔2024〕9791 号），保荐机构国泰海通证券股份有限公司和公司监事会、独立董事均发表明确同意意见。截至 2024 年 10 月 24 日，公司已完成前述募集资金置换事宜。

三、前次募集资金投资项目实现效益情况

（一）前次募集资金投资项目实现效益情况对照表

截至 2025 年 9 月 30 日，公司首次公开发行股票募集资金投资项目实现效益情况如下：

单位：万元

| 实际投资项目 | | 截止日投资项目 累计产能利用率 | 承诺效益 | 最近三年实际效益 | | | 截止日累计实现 效益 | 是否达到预计 效益 |
|--------|-------------------------|----------------------|----------|----------|--------|--------------|---------------|-------------------|
| 序号 | 项目名称 | | | 2023 年 | 2024 年 | 2025 年 1-9 月 | | |
| 1 | 新能源汽车核心零部件 智能化生产制造项目 | 尚未完全达产 ^{注1} | 2,555.00 | - | - | 3,058.66 | 3,058.66 | 不适用 ^{注2} |
| 2 | 研发中心建设项目 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 |
| 3 | 补充流动资金 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 | 不适用 |

注 1：截至 2025 年 9 月 30 日，新能源汽车核心零部件智能化生产制造项目尚未完全结项，项目仍在持续投入

注 2：本项目 2025 年投产后承诺效益为 2,555.00 万元，2025 年 1-9 月实现效益为 3,058.66 万元

（二）前次募集资金投资项目实现效益情况说明

新能源汽车核心零部件智能化生产制造（一期）项目拟建 6 条产线，2025 年 3 月开始陆续投产，截至 2025 年 9 月 30 日共计 6 条线体投产，2025 年 1-9 月实际效益为 3,058.66 万元，2025 年预计效益为 2,555.00 万元，已实现 2025 年预计效益。

研发中心建设项目资金将用于建设研发中心及配套测试中心，该项目的实施为增强公司体系化研发的优势，提高公司技术创新能力和整体研发实力，提高研发水平与效率。该项目影响公司的整体盈利能力，企业整体盈利能力的变动往往由多个因素导致，故无法单独核算效益。

前次募集资金中 9,100.00 万元用于补充流动资金。截至 2025 年 9 月 30 日，累计补充流动资金 9,100.00 万元，该等补充流动资金无法单独核算效益。

（三）闲置募集资金的使用

2024 年 9 月 21 日，公司召开第三届董事会第八次会议和第三届监事会第六次会议，审议通过了《关于使用部分闲置募集资金进行现金管理的议案》，同意公司在确保不影响募集资金投资项目建设和公司正常经营的情况下，拟使用合计不超过人民币 2.1 亿元（含本数）的闲置募集资金进行现金管理，上述额度自董事会审议通过之日起 12 个月内有效，在前述额度和期限范围内可循环滚动使用。截至 2025 年 9 月 30 日，募集资金投资项目建设已使用 21,376.03 万元。

（四）前次募集资金结余及节余募集资金使用情况

截至 2025 年 9 月 30 日，公司尚未投入使用的前次募集资金余额为 27.96 万元，其中募集资金专户余额 27.96 万元（包含募集资金存款利息扣除手续费等净额）。尚未使用的前次募集资金占前次募集资金总额的比例为 0.09%，系募集资金项目尚在建设中，后续将根据项目的实施进度陆续投入。

第六节 与本次发行相关的风险因素

一、募集资金投资项目风险

（一）募集资金投资项目未能实现预期经济效益的风险

公司本次向特定对象发行股份募集资金适用效益测算的项目为汽车零部件三期项目。该项目是公司基于新能源汽车零部件行业产品快速迭代的行业特征、多元化和高标准的业务需求、高性能和集成化的技术发展趋势、公司战略发展需求等因素，经过公司审慎、充分可行性论证分析后做出的投资决策，项目税后内部收益率为 15.29%，税后投资回收期为 8.00 年，项目经济效益良好，效益测算的关键指标确定依据合理，且与公司及同行业上市公司同类业务之间的差异具有合理性。本次募投项目毛利率总体与公司现有产品毛利率水平保持一致，预计计算期第 8 年（T+8）单价稳定年产品毛利率为 19.53%，低于报告期内公司车载电源产品毛利率，充分考虑未来产品降价的可能性对效益测算的影响，测算具有谨慎性。2024 年我国新能源车销量为 1,286.60 万辆，剔除主要配套自有品牌使用的弗迪动力、特斯拉的车载电源市场份额，第三方供应商的市场份额对应的销量高于行业内主要车载电源企业合计的产能，且主要车载电源企业产能水平系考虑到未来市场需求增长而未来进行了一定的产能储备，截至 2030 年我国新能源汽车销量有望持续增长，预计相应的市场份额对应的销量仍然大于主要车载电源企业的预计产能，行业内的产能消化有保证。

若未来因为宏观政策变化导致新能源汽车产业支持力度减少、新能源汽车行业增速放缓导致市场空间不及预期、下游主机厂客户需求波动、市场竞争加剧导致盈利空间承压等，将可能影响项目的实施效果，对募投项目的顺利实施、产能消化造成不利影响，汽车零部件三期项目投资金额 23,424.79 万元存在无法全额收回的风险，导致募集资金投资项目的实际效益不及预期，从而影响公司的盈利水平。

（二）募投项目新增折旧摊销将导致业绩下滑的风险

本次募集资金投资项目中车载电源购置项目不新增资产，汽车零部件三期项目、电源研发项目实施后将新增固定资产及无形资产，公司资产结构将发生一定

的变化。公司募投项目新增折旧摊销对于业绩影响情况测算如下：

单位：万元

| 项目 | T+2 | T+3 | T+4 | T+5 | T+6 | T+7 | T+8 至 T+11 | T+12 | T+13 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 本次募投项目新增折旧摊销 | | | | | | | | | |
| 汽车零部件三期项目 | 740.76 | 1,293.33 | 1,806.90 | 1,806.90 | 1,806.90 | 1,781.05 | 1,741.71 | 1,026.81 | 513.57 |
| 电源研发项目 | - | 111.12 | 111.12 | 111.12 | 111.12 | 101.93 | - | - | - |
| 本次募投项目新增折旧摊销合计 (a) | 740.76 | 1,404.45 | 1,918.02 | 1,918.02 | 1,918.02 | 1,882.98 | 1,741.71 | 1,026.81 | 513.57 |
| 对营业收入影响 | | | | | | | | | |
| 现有营业收入 (b) | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 | 341,247.44 |
| 本次募投项目新增营业收入 (c) | 27,360.00 | 64,980.00 | 123,462.00 | 118,523.52 | 113,782.58 | 110,369.10 | 107,058.03 | 107,058.03 | 107,058.03 |
| 预计营业收入 (d=b+c) | 368,607.44 | 406,227.44 | 464,709.44 | 459,770.96 | 455,030.02 | 451,616.54 | 448,305.47 | 448,305.47 | 448,305.47 |
| 新增折旧摊销占预计营业收入比例 (a/d) | 0.20% | 0.35% | 0.41% | 0.42% | 0.42% | 0.42% | 0.39% | 0.23% | 0.11% |
| 对净利润影响 | | | | | | | | | |
| 现有净利润 (e) | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 | 18,261.28 |
| 本次募投项目新增净利润 (f) | 1,082.64 | 3,315.87 | 6,644.16 | 5,980.27 | 5,401.93 | 5,007.50 | 4,637.02 | 5,244.69 | 5,680.94 |
| 预计净利润 (g=e+f) | 19,343.92 | 21,577.15 | 24,905.44 | 24,241.55 | 23,663.21 | 23,268.78 | 22,898.30 | 23,505.97 | 23,942.22 |
| 新增折旧摊销占预计净利润比例 (a/g) | 3.83% | 6.51% | 7.70% | 7.91% | 8.11% | 8.09% | 7.61% | 4.37% | 2.15% |

注 1：T+2 表示项目开始建设期第二年，以此类推；

注 2：汽车零部件三期项目、电源研发项目存在工程中暂未明确对应固定资产和无形资产的预备费用，总额分别为 208.61 万元和 36.06 万元，基于谨慎性，假设预备费用形成资产并计入长期待摊费用并按照 5 年进行摊销计算；

注 3：现有营业收入、净利润按照 2025 年 1-9 月公司营业收入、净利润金额*（4/3）后的年化后金额进行测算，并假设未来保持不变；

注 4：上述假设仅为测算本次募投项目新增折旧摊销对公司未来经营业绩的影响，不代表公司对未来年度盈利情况的承诺，也不代表公司对未来年度经营情况及趋势的判断。

根据上表分析,本次募投项目开始建设后的折旧摊销期内每年新增折旧摊销金额约为 513.57 万元至 1,918.02 万元。假设项目建设期和运营期内公司营业收入和净利润水平维持不变,以 2025 年 1-9 月公司营业收入和净利润年化测算,每年新增折旧摊销金额占当年预计营业收入比例为 0.11%-0.42%,占当年预计净利润比例为 2.15%-8.11%,整体影响有限。由于募集资金投资项目完全产生经济效益尚需一定时间,如果未来出现新能源汽车行业增速放缓、下游市场需求波动、市场竞争激烈使产品盈利空间承压等不利变化,导致募集资金投资项目建成投产后的实际盈利水平低于预期,新增折旧摊销将对公司的经营业绩产生不利影响。

(三) 产能消化的风险

公司本次募集资金投向包括汽车零部件三期项目,将在现有产能的基础上进一步扩大产能。产能扩大后,存在产能消化的风险。公司募集资金投资项目已经过慎重、充分的可行性研究论证,具有良好的技术积累和市场基础,扩产产品下游市场空间较大,预计订单和合同能够匹配产能扩张的节奏,未来新能源整车厂客户的需求大于行业内公司的产能水平,公司募集资金投资项目的可行性分析是基于当前市场需求、技术基础、行业发展趋势和竞争格局等因素综合分析后作出的。在公司募集资金投资项目实施完成后,如果市场需求、竞争格局等发生不利变化,可能导致新增产能无法充分消化,相关募投项目投入资金无法全额收回,可能会对公司业绩产生不利影响。

(四) 收购第二生产基地的风险

截至目前,公司尚未启动第二生产基地的回购流程,尚未履行国有产权转让相关审批、评估程序,主要系新能源汽车车载电源生产项目第二基地购置项目的募集资金尚未到位,公司尚待本次募投项目募集资金到位后,方能有足够资金启动相关回购流程。截至本募集说明书签署日,第二生产基地主体已建设完毕并投入生产使用;根据安吉管委会、浙江安吉国控建设发展集团有限公司、浙江国创控股集团有限公司出具的《确认函》,第二生产基地系安吉两山根据《入园协议》《补充协议》为公司专项代建;第二生产基地的交易方案将按照有关法律、法规及规章制度等文件的规定实施;其将积极协调并无条件配合公司完成第

二生产基地回购所涉及的相关程序，公司购买第二生产基地不存在实质障碍。截至目前，公司尚未启动第二生产基地的回购流程，尚未履行国有产权转让相关审批、评估程序，最终完成收购的审批程序及完成时间存在一定不确定性。

（五）市场份额波动风险

公司所在的车载高压电源行业的参与者按照类型可划分为第三方供应商、整车厂自有品牌厂商，公司作为第三方供应商中具备较强竞争力的厂商，仍然要面对来自其他第三方供应商以及整车厂自有品牌厂商的竞争。NE 时代发布的 2022 年-2025 年 1-6 月我国乘用车 OBC 装机量排行榜前五名份额情况如下：

| 2025年1-6月 | | | 2024年 | | | 2023年 | | | 2022年 | | |
|-----------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|
| 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 | 排名 | 车载电源厂商 | 份额 |
| 1 | 弗迪动力 | 27.60% | 1 | 弗迪动力 | 31.40% | 1 | 弗迪动力 | 33.60% | 1 | 弗迪动力 | 28.70% |
| 2 | 威迈斯 | 17.20% | 2 | 威迈斯 | 19.00% | 2 | 威迈斯 | 18.80% | 2 | 威迈斯 | 20.40% |
| 3 | 欣锐科技 | 9.80% | 3 | 欣锐科技 | 8.20% | 3 | 富特科技 | 8.70% | 3 | 特斯拉 | 8.60% |
| 4 | 富特科技 | 8.30% | 4 | 英搏尔 | 7.00% | 4 | 特斯拉 | 8.60% | 4 | 英搏尔 | 8.60% |
| 5 | 英搏尔 | 7.30% | 5 | 特斯拉 | 6.30% | 5 | 英搏尔 | 6.50% | 5 | 富特科技 | 8.50% |

同期，公司的市场份额分别为 8.50%、8.70%、5.60%、8.30%；根据 NE 时代发布的最新市场数据，2025 年 10 月富特科技的市场份额为 14.40%，排在第二名，仅次于弗迪动力。在激烈的市场竞争环境下，公司仍然保持了较高的竞争力和一定市场份额。

目前车载高压电源行业规模保持较快的增长速度，相关参与者均持续加码投入、扩充产能，产业链内产品和技术创新竞争加剧，因此发行人及行业内参与者各自的市场份额可能存在进一步波动的风险。

二、经营与业务风险

（一）宏观经济形势及政策风险

公司主要从事新能源汽车高压电源系统研发、生产和销售，公司业务处于新能源汽车产业链重要环节，在一定程度上受到新能源汽车产业市场发展影响。宏

观经济周期和国家政策影响对于新能源汽车行业具有重要影响，我国目前通过推广应用、技术创新、扩大需求、支持出海等政策鼓励新能源汽车产业发展。经过发展，我国新能源汽车产业政策已由补贴和税收退坡，转向为以技术升级为导向的产业扶优政策。如未来国内外宏观经济形势或行业政策发生不利变化，出现市场需求下降、贸易摩擦加剧、政策支持力度减弱等情形，将对公司的经营业绩和长期发展产生不利影响。

（二）市场竞争加剧风险

近年来我国新能源汽车产业的快速发展，带动了车载高压电源行业的大幅增长。基于良好的市场前景和旺盛的市场需求，包括第三方供应商、整车厂自有品牌厂商在内的行业企业可能进一步扩充产能，而工业等其他领域电源生产企业或其他汽车零部件生产企业也可能逐步进入该领域，对于行业格局、市场份额和企业盈利空间产生一定影响。虽然本行业具有较高的进入壁垒，相关企业需具备相应的技术研发能力、生产质量管理能力、客户资源以及人才储备方能立足，但是面对市场要求不断提高、市场竞争加剧等状况，如果公司不能持续提升技术水平、增强市场竞争力、拓展海外业务、满足客户产品性能和交付需求，未来可能在市场竞争中处于不利地位，从而对市场地位和盈利能力产生不利影响。

（三）产品技术迭代风险

近年来，新能源汽车零部件产业对于产品技术迭代的要求不断增加，随着行业发展车载电源系统的技术水平和工艺持续提升，对于企业技术研发和产品竞争力提出了更高要求。公司的主要产品新能源汽车高压电源系统的转换效率、功率密度、可靠性水平、集成化水平等性能持续改进，其中车载高压电源系统的产品形态从车载充电机、车载 DC/DC 变换器等单一功能产品向车载电源集成产品发展。基于行业特点和业务发展需求公司不断进行研发投入，持续进行产品技术迭代，报告期各期研发投入为 11,326.86 万元、21,120.42 万元、20,008.29 万元和 19,399.48 万元。未来随着行业技术的发展和革新，如果新能源汽车车载电源行业技术发生迭代，而且公司的产品技术未能实现及时突破，匹配技术发展方向和市场需求的变化，将对公司的市场地位和盈利能力产生不利影响。

（四）海外市场风险

近年来，国际局势及贸易环境复杂多变，各国家和地区的政治环境、法律法规、贸易政策、产业政策均存在不确定性的风险。报告期内，发行人海外市场收入欧洲客户占比较高，近年来欧盟持续通过出台“双反”政策、《净零工业法案》等一系列贸易保护政策对来自中国的产品进行限制，意在保护其本土制造业，但截至目前主要海外客户所在地尚未针对车载电源产品有明确贸易限制政策。报告期内，公司境外收入分别为 97.68 万元、223.04 万元、13,193.96 万元和 43,769.83 万元，占同期主营业务收入的比例分别为 0.06%、0.12%、6.84% 和 17.14%。公司积极把握国际市场机遇，及时洞察行业发展方向和技术趋势，持续进行技术创新和产品优化，已获取多家国际知名车企的项目定点，部分项目已进入量产阶段。在公司全球化业务布局下，海外市场的稳定性对于公司海外业务发展较为关键。如未来公司海外项目开发进展不及预期或者主要海外客户所在国家或地区的法律、政策等发生不利变化，将会对公司全球化业务布局和境外产品销售产生不利影响，使得公司境外收入有所降低。

（五）产品价格下降和毛利率波动风险

随着新能源汽车行业的竞争加剧，车企在整车销售定价上通常会采用一定的降价策略。汽车零部件价格与整车销售价格紧密相关，整车销售价格的下降会使车企向上游汽车零部件行业传导成本压力，导致汽车零部件供应商的产品价格亦存在下降趋势。报告期各期，公司主要产品新能源车载产品平均销售单价分别为 2,275.14 元、2,083.19 元、1,944.43 元和 1,893.11 元，一定程度上受到行业降价影响。报告期各期，公司主营业务毛利率为 19.30%、23.40%、22.32% 和 19.51%，除产品价格变化外，产品结构、成本变化亦对毛利率波动存在一定影响。

尽管公司持续通过技术创新、产品迭代等方式提升产品竞争力，但若市场竞争进一步加剧，且公司不能及时改善生产经营、降低生产成本或转嫁成本压力，公司将存在产品价格下降和毛利率波动风险，进而对公司盈利水平产生不利影响。

在产品结构、单位成本等其他条件不变的情况下，若公司主营业务产品销售价格下降 1%、3% 和 5%，公司主营业务毛利率相较 2025 年 1-9 月将下降 0.81

个百分点、2.49 个百分点和 4.24 个百分点。

（六）下游客户集中度较高导致生产经营活动受影响的风险

公司目前主要客户系国内知名新能源整车生产企业，该等客户在行业中具有显著的市场地位和品牌影响力。报告期内，发行人向前五大客户销售的销售收入占营业收入的比重分别为 95.61%、96.14%、93.99%和 81.79%，客户集中度较高，该情形主要系一是下游新能源整车行业本身呈现出较高的市场集中度，前十大主机厂占据近 80%的市场份额；二是公司现阶段结合自身财务资金状况、研发资源和生产能力，执行重点开发服务优质客户的市场策略所致。报告期内，前五大客户集中度呈现显著下降趋势，尤其是第一大客户销售占比亦由 39.46%下降至 21.76%，公司在优质客户多元化方面取得积极进展。但是未来如果公司主要客户生产经营出现不利变化，或者公司与主要客户的合作关系发生重大不利变化，公司向该等客户销售金额下降，且公司又不能及时开拓其他客户，将对公司经营业绩产生不利影响。公司存在客户集中度较高的风险。

报告期内，公司的前五大客户中对广汽集团的销售占比较高，作为公司战略客户，公司与其签订了长期业务合作协议，其下属基金广祺柒号还参与了发行人首次公开发行阶段的战略配售并签署了《战略合作备忘录》，公司与其在产品购销合作各方面保持紧密联系，积极扩大合作深度、广度，合作关系紧密，故广汽集团采用其他车载电源产品供应商完全替代发行人的风险较低。预计本次募投项目的实施将会使公司拥有增量产能用以交付新拓展客户，从而改善目前客户集中度较高的情况，因此预计募投项目的实施不会导致客户集中度进一步提升。公司已经采取了多种措施降低客户集中度，但若主要客户采购计划发生变动或生产经营状况发生不利的变化，公司存在生产经营活动受到影响的危险。

（七）应收账款收回风险

报告期各期末，公司应收账款账面价值分别为 33,807.07 万元、31,608.63 万元、74,667.26 万元和 119,399.58 万元，占资产总额的比例分别为 22.02%、19.27%、32.67%和 34.40%。公司业务规模快速发展，2024 年第四季度、2025 年 1-9 月部分新增客户实现批量销售，使得 2024 年末、2025 年 9 月末应收账款

余额规模扩大，应收账款保持较高规模水平。公司重视客户信用管理，定期跟踪回款进度并及时预警风险。报告期内，公司应收账款坏账计提金额分别为 6,485.90 万元、6,136.82 万元、5,023.32 万元和 8,309.35 万元。未来如受市场环境变化、客户经营恶化等因素影响不能及时收回该等客户应收账款或发生坏账，将影响公司的资金周转速度和经营活动的现金流量，对公司生产经营产生不利影响，相应减少公司利润总额。

（八）存货规模较大风险

报告期各期末，公司存货账面价值分别为 26,752.47 万元、32,243.46 万元、47,602.96 万元和 84,483.79 万元，占期末资产总额的比例分别为 17.43%、19.65%、20.83%和 24.34%。随着新增量产客户持续增加，公司根据客户需求进行生产备货，存货规模持续增加。报告期各期末，公司存货金额较大，形成一定的资金占用。虽然报告期内公司存货周转率总体保持合理水平，公司已经充分按照会计准则进行了跌价准备计提，计提比例分别为 11.24%、13.25%、8.81%和 6.77%，但是如果公司无法提高存货管理水平，加快存货周转，一方面可能因存货对公司流动资金占用较大产生经营风险，另一方面亦面临由于客户需求和市场价格变化而出现存货跌价减值的风险。

（九）经营管理风险

报告期各期，公司收入为 165,039.58 万元、183,515.96 万元、193,384.25 万元和 255,935.58 万元，呈持续增长趋势。相应各期末的员工人数为 1,342 人、1,406 人、1,649 人和 2,816 人，公司经营规模持续扩大。经营规模的扩大对于公司的经营管理能力提出了更高要求。如公司不能及时适应业务发展对于市场开拓、产品研发、供应链管理、生产制造、财务管理等各方面带来的更高要求，公司的市场竞争力将可能有所下降，存在经营管理风险。

（十）研发人才流失风险

报告期各期末，公司研发人员人数分别为 484 人、613 人、813 人和 982 人，研发团队规模持续扩大。车载高压电源行业属于技术密集型行业，涉及电力电子变换、数字化及模块化的软件开发、高效能热管理和结构设计等多领域技术，对于研发人才能力要求较高。研发团队的稳定和壮大已成为公司保持技术优势、

提升整体竞争力的重要基础。随着市场竞争的日趋激烈，高端研发人员已成为企业发展和竞争的关键因素，人才的市场竞争也不断加剧。若未来因人才市场竞争，导致公司出现大量研发人员流失的情况且不能得到有效补充，将影响公司的研发实力和技术优势，从而对市场地位和盈利能力产生不利影响。

（十一）新产品研发失败风险

公司研发投入较大，报告期内研发费用为 11,326.86 万元、21,120.42 万元、20,008.29 万元和 19,399.48 万元，占营业收入的比例为 6.86%、11.51%、10.35% 和 7.58%。公司需要在持续推出新产品的同时预研下一代产品，以确保公司产品的领先性和业务持续发展。具体而言，公司将根据市场需求，与下游客户保持密切沟通，确定新产品的研发方向。在研发过程中研发团队、管理水平、技术路线选择都会影响新技术和新产品研发的成败，如果公司在投入大量研发经费后，无法研发出具有商业价值、符合市场需求的产品或技术或是未来下游市场需求发生重大变化或未能开发出满足客户需求的产品，公司将存在新产品研发失败的风险，前期投入的研发费用可能无法全部收回。

三、本次向特定对象发行 A 股股票的相关风险

（一）审批风险

本次发行方案尚需多项条件满足后方可实施，包括但不限于深圳证券交易所审核通过、并经中国证监会同意注册。本次发行方案能否通过深圳证券交易所审核、并经中国证监会同意注册存在不确定性，公司就上述事项取得相关批准的时间也存在不确定性。

（二）即期回报被摊薄的风险

本次向特定对象发行股票实施完毕后，公司的总股本和净资产将有一定程度的增加，但募集资金短期内可能对公司业绩增长贡献较小，利润增长幅度将可能小于净资产增长幅度，因此，短期内公司的每股收益、净资产收益率等指标存在被摊薄的风险，股东即期回报存在被摊薄的风险。

（三）股票价格波动风险


本次向特定对象发行股票将对公司的生产经营和盈利情况产生较大影响，公司基本面情况的变化将影响股票的价格。另外，国家宏观经济形势、重大政策、国内外政治形势、股票市场的供求变化以及投资者的心理预期都会影响股票的价格，可能出现股价波动在一定程度上背离公司基本面的情况，因此，提请投资者注意相关风险。

第七节 与本次发行相关的声明


一、全体董事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签字：


李宁川


梁一桥


贺 坤


沈建新


钱 辉


骆铭民


倪 斌


李 岩


章纪明



浙江富特科技股份有限公司

2025 年 12 月 24 日

一、全体董事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事签字：

| | | |
|--------------|--------------|---|
| _____ 李宁川 | _____ 梁一桥 |  _____ 贺 坤 |
| _____ 沈建新 | _____ 钱 辉 | _____ 骆铭民 |
| _____ 倪 斌 | _____ 李 岩 | _____ 章纪明 |



浙江富特科技股份有限公司

2025年12月24日

本公司及全体董事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

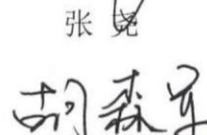
非董事高级管理人员签字：


平定钢，

陈 宇


沈锡全

周日久


张 觉

胡森军



浙江富特科技股份有限公司

2025 年 12 月 24 日

发行人审计委员会成员声明

本公司及全体审计委员会成员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体审计委员会成员签字：


梁一桥

沈建新

骆铭民



浙江富特科技股份有限公司

2025年12月14日

发行人审计委员会成员声明

本公司及全体审计委员会成员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体审计委员会成员签字：

梁一桥

沈建新

骆铭民



浙江富特科技股份有限公司

2025年12月24日

二、控股股东、实际控制人声明

本人承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

控股股东、实际控制人签字：



李宁川



浙江富特科技股份有限公司

2025 年 12 月 14 日

三、保荐机构（主承销商）声明

（一）保荐机构（主承销商）声明

本公司已对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

项目协办人签字：



周冠骅

保荐代表人签字：



张 现



杜惠东

法定代表人（董事长）签字：



朱 健



国泰君安证券股份有限公司

2025 年 12 月 24 日

（二）保荐机构（主承销商）董事长和总经理声明

本人已认真阅读募集说明书的全部内容，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性、及时性承担相应的法律责任。

总经理（总裁）签字：


李俊杰

法定代表人（董事长）签字：


朱 健



国泰海通证券股份有限公司

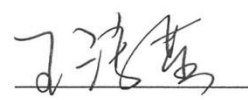
2025 年 12 月 24 日

四、发行人律师声明

本所及经办律师已阅读募集说明书，确认募集说明书内容与本所出具的法律意见书不存在矛盾。本所及经办律师对发行人在募集说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

经办律师：


赵琰


王莹莹

律师事务所负责人：


章靖忠



2025年12月24日



地址：杭州市钱江路 1366 号
邮编：310020
电话：(0571) 8821 6888
传真：(0571) 8821 6999

审计机构声明

本所及签字注册会计师已阅读《浙江富特科技股份有限公司 2025 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书》（以下简称募集说明书），确认募集说明书内容与本所出具的《审计报告》（天健审〔2025〕7218 号、天健审〔2024〕666 号）、《前次募集资金使用情况鉴证报告》（天健审〔2025〕15782 号）不存在矛盾之处。本所及签字注册会计师对浙江富特科技股份有限公司在募集说明书中引用的上述报告的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

签字注册会计师：



陈焱鑫



尉建清



周王飞

天健会计师事务所负责人：



缪志坚



天健会计师事务所（特殊普通合伙）

二〇二五年十二月十四日

六、发行人董事会声明

（一）本次发行摊薄即期回报的风险提示

由于本次向特定对象发行募集资金到位后公司的总股本和净资产规模将会有所增加，而募投项目效益的产生需要一定时间周期，在募投项目产生效益之前，公司的利润实现和股东回报仍主要通过现有业务实现，因此本次向特定对象发行可能会导致公司的即期回报在短期内有所摊薄。

若公司本次向特定对象发行募集资金投资项目未能实现预期效益，进而导致公司未来的业务规模和利润水平未能产生相应增长，则公司的每股收益等财务指标将出现一定幅度的下降。特此提醒投资者关注本次向特定对象发行股票可能摊薄即期回报的风险。

（二）填补被摊薄即期回报的具体措施

为保证本次募集资金有效使用、有效防范股东即期回报被摊薄的风险和提高公司未来的持续回报能力，本次发行股票完成后，公司将进一步加强资源的优化配置，把握发展机遇，加大市场开拓力度，努力提高销售收入，提升公司运行效率，增厚未来收益，以降低本次发行摊薄股东即期回报的影响。公司拟采取的具体措施如下：

1、积极稳妥推进募投项目的建设，提升经营效率和盈利能力

本次募集资金投资项目的实施将使公司提升资金实力、抵御市场竞争风险、提高综合竞争实力。公司将加快实施本次募集资金投资项目，提升经营效率和盈利能力，降低发行后即期回报被摊薄的风险。

2、加强募集资金的管理和运用，加快募投项目投资进度

本次发行募集资金到账后，公司将严格按照《中华人民共和国证券法》《上市公司证券发行注册管理办法》《上市公司募集资金监管规则》《深圳证券交易所创业板股票上市规则》以及《浙江富特科技股份有限公司募集资金管理制度》的有关规定，加强募集资金使用的管理，公司董事会将对募集资金进行专户存储和使用、保障募集资金按照原定用途得到充分有效利用，以保证募集资金合理规

范使用，防范募集资金使用风险，以保证募集资金合理规范使用，防范募集资金使用风险，提高募集资金使用效率。

3、不断完善公司治理，加强经营管理和内部控制

公司已建立、健全了法人治理结构，规范运作，有完善的股东会、董事会和管理层的独立运行机制，设置了与公司生产经营相适应的、能充分独立运行的、高效精干的组织职能机构，并制定了相应的岗位职责，各职能部门之间职责明确、相互制约。公司组织机构设置合理、运行有效，股东会、董事会和管理层之间权责分明、相互制衡、运作良好，形成了一套合理、完整、有效的公司治理与经营管理框架。公司将严格遵守《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》《上市公司治理准则》等法律、法规和规范性文件的规定，不断完善治理结构，确保股东能够充分行使权利；确保董事会能够按照法律、法规和公司章程的规定行使职权，作出科学、迅速和谨慎的决策；确保独立董事能够认真履行职责，维护公司整体利益，尤其是中小股东的合法权益。

4、进一步加强经营管理及内部控制，提升公司运营效率

公司将进一步加强企业经营管理和内部控制，提高公司日常运营效率，完善并强化投资决策程序，合理运用各种融资工具和渠道，控制资金成本，提升资金使用效率，在保证满足公司业务快速发展对流动资金需求的前提下，节省公司的各项费用支出，降低公司运营成本，全面有效地控制公司经营和资金管控风险，提升整体运营效率。

5、进一步完善利润分配制度，强化投资者回报机制

公司一贯重视对股东的合理投资回报，同时兼顾公司的可持续发展，制定了持续、稳定、科学的分红政策。公司将根据《中华人民共和国公司法》《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红》等相关文件要求，按照《浙江富特科技股份有限公司章程》的规定，不断完善利润分配事项的决策机制，重视对投资者的合理回报，积极采取现金分红等方式分配股利，吸引投资者并提升公司投资价值。公司的利润分配政策重视对投资者尤其是中小投资者的合理投资回报，将充分听取投资者和独立董事的意见，切实维护公司股东依法享有投资收益的权利，体现公司积极回报股东的长期发展理念。

未来公司将保持利润分配政策的连续性与稳定性，在本次发行完成后，公司将严格执行分红政策。

6、加强人才队伍建设

公司将建立与公司发展相匹配的人才结构，持续加强研发和销售团队的建设，引进优秀的管理人才，建立更为有效的用人激励和竞争机制以及科学合理和符合实际的人才引进和培训机制，搭建市场化人才运作模式，为公司的可持续发展提供可靠的人才保障。

（三）相关主体出具的承诺

1、公司控股股东、实际控制人对及其一致行动人公司填补回报措施的承诺

公司实际控制人李宁川及其一致行动人梁一桥根据中国证监会相关规定，对公司填补回报措施能够得到切实履行作出如下承诺：

“1、依照相关法律、法规及公司章程的有关规定行使股东权利，本人不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益，切实履行对公司填补摊薄即期回报的相关措施；

2、自本承诺出具日至公司本次向特定对象发行完成前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺；

3、本人承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺，若本人违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担对公司或投资者的补偿责任；

4、若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意由中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关管理措施。”

2、公司董事、高级管理人员对公司填补回报措施的承诺

上市公司全体董事及高级管理人员承诺，在本次向特定对象发行股票发行完成后，保证仍将忠实、勤勉地履行职责，并根据中国证监会相关规定，对公司填补即期回报措施能够得到切实履行做出如下承诺：

“1、本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、本人承诺对本人的职务消费行为进行约束；

3、本人承诺不动用公司资产从事与本人履行职责无关的投资、消费活动；

4、本人承诺由董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、公司未来如有制定股权激励计划的，本人承诺支持公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、自本承诺出具日至公司本次向特定对象发行完成前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺；

7、本人承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺，若本人违反该等承诺并给公司或者投资者造成损失的，本人愿意依法承担对公司或投资者的补偿责任；

8、若违反上述承诺或拒不履行上述承诺，本人同意由中国证监会和深圳证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关管理措施。”

（以下无正文）

（本页无正文，为浙江富特科技股份有限公司 2025 年度向特定对象发行 A 股股票募集说明书《董事会声明》）



浙江富特科技股份有限公司

2025 年 12 月 24 日