

**中信证券股份有限公司**  
**关于北京经纬恒润科技股份有限公司**  
**2025 年度持续督导跟踪报告**

中信证券股份有限公司（以下简称“中信证券”或“保荐人”）作为北京经纬恒润科技股份有限公司（以下简称“经纬恒润”或“公司”或“上市公司”）首次公开发行股票并在科创板上市的保荐人，根据《证券发行上市保荐业务管理办法》《上海证券交易所科创板股票上市规则》等相关规定，中信证券履行持续督导职责，并出具 2025 年度（以下简称“本持续督导期间”或“报告期”）持续督导跟踪报告。

**一、持续督导工作概述**

1、保荐人制定了持续督导工作制度，制定了相应的工作计划，明确了现场检查的工作要求。

2、保荐人已与公司签订保荐协议，该协议已明确了双方在持续督导期间的权利义务，并报上海证券交易所备案。

3、本持续督导期间，保荐人通过与公司的日常沟通、现场回访等方式开展持续督导工作，并于 2026 年 4 月 27 日-2026 年 4 月 30 日对公司进行了现场检查。

4、本持续督导期间，保荐人根据相关法规和规范性文件的要求履行持续督导职责，具体内容包括：

（1）查阅公司章程、三会议事规则等公司治理制度、三会会议材料；

（2）查阅公司财务管理、会计核算和内部审计等内部控制制度，查阅公司 2025 年度内部控制自我评价报告、2025 年度内部控制审计报告等文件；

（3）查阅公司与控股股东、实际控制人及其关联方的资金往来明细及相关内部审议文件、信息披露文件，查阅会计师出具的 2025 年度审计报告、关于 2025 年度非经营性资金占用及其他关联资金往来情况的专项审计报告；

(4) 查阅公司募集资金管理相关制度、募集资金使用信息披露文件和决策程序文件、募集资金专户银行对账单、募集资金使用明细账、会计师出具的 2025 年度募集资金存放、管理与实际使用情况的鉴证报告；

(5) 对公司高级管理人员进行访谈；

(6) 对公司及其控股股东、实际控制人、董事、监事、高级管理人员进行公开信息查询；

(7) 查询公司公告的各项承诺并核查承诺履行情况；

(8) 通过公开网络检索、舆情监控等方式关注与发行人相关的媒体报道情况。

## 二、保荐人和保荐代表人发现的问题及整改情况

基于前述保荐人开展的持续督导工作，本持续督导期间，保荐人和保荐代表人未发现公司存在重大问题。

## 三、重大风险事项

本持续督导期间，公司主要的风险事项如下：

### (一) 核心竞争力风险

#### 1、技术研发迭代风险

汽车行业的智能化和电动化对汽车电子市场的发展起到了推动作用，汽车电子技术的快速发展加剧了行业竞争程度，对行业参与方的技术研发水平和速度提出了更高的要求。公司提供的产品和服务具有技术水平高、涉及范围广、研发周期长的特点，覆盖了客户在整车全生命周期内研发、生产和运营等不同场景下的技术需求。然而，公司的产品和技术研发受到诸如国内外政策、市场需求、行业竞争等多方面因素的影响，如公司未来无法持续保持自身技术研发水平的先进性，则有可能会对公司未来发展产生不利影响。

#### 2、核心技术人员流失风险

公司围绕电子系统开展主营业务，技术复杂度较高，同时，随着行业竞争加剧，创新性以及产品和服务的质量也面临着更高要求。公司核心技术人员作为技

术创新的坚强支撑，对于公司保持技术领先优势具有重要意义，是公司核心竞争力的关键组成部分。若公司无法持续完善并落实人才管理体系，则可能会导致核心技术人员流失，对公司的经营产生不利影响。。

## **(二) 经营风险**

### **1、大客户集中度较高的风险**

公司与吉利、一汽集团、北汽集团、江铃集团、上汽集团、东风集团、小米、小鹏、安通林、博格华纳等国内外知名大型整车厂或一级供应商存在业务关系。报告期内，公司来自前五大客户的营业收入占当期营业收入的比重超 50%，客户集中度较高。一般情况下，整车厂在一款车的生命周期内，针对同一零部件会选择相对稳定的汽车电子厂商进行配套生产，如果未来公司的主要客户出现战略方向或布局规划调整、经营业绩波动、订单大量转移等情况，将对公司的业绩产生不利影响。此外，公司在巩固与现有客户合作的同时，在各业务领域积极拓展新客户，但市场开拓的周期、成效受到行业环境、客户规划、市场竞争等多重因素的影响。若公司客户拓展工作进展低于预期或者客户拓展失败，将可能对公司未来经营业绩产生不利影响。

### **2、毛利率下滑风险**

公司主营业务毛利率水平主要受客户和业务结构变化、产品销售价格变动、原材料采购价格变动、汇率波动、市场竞争程度等因素的影响。未来若上述影响因素发生重大不利变化，公司毛利率可能面临下降的风险，进而对公司盈利能力产生不利影响。

### **3、供应链保障风险**

公司产品生产涉及多类车规级芯片、存储器、通信器件、传感器及功率器件等。若出现供应紧张、交期延长、价格大幅波动、替代料验证周期较长或供应商质量波动，可能影响交付进度与成本控制。

### **4、存货跌价的风险**

报告期末，公司存货账面价值为 168,402.81 万元，占总资产的比例为 16.14%。存货中合同履约成本的账面价值为 76,318.16 万元，占存货的比例为 45.32%，占

比较高，主要系汽车电子产品开发服务、研发服务及解决方案业务执行及验收周期较长所致。上述业务在对应项目验收完成前，按实际发生的成本计入存货中的合同履约成本，随着公司业务规模的不断扩大，各期末尚未验收的项目持续增多，存货规模也随之上升。未来若因履约方无法按照合同约定支付款项，有可能导致公司存货跌价，对公司经营业绩产生不利影响。

## **5、应收账款坏账风险**

截至报告期末，公司的应收账款净额为 212,976.27 万元，占公司营业收入的 31.10%。随着公司经营规模的扩大，在信用政策不发生改变的情况下，期末应收账款余额仍会保持较大金额且进一步增加。如果欠款客户出现重大经营风险、发生无力支付款项的情况，公司可能面临应收账款无法回收而给公司造成损失的情形。

### **(三) 财务风险**

#### **1、税收优惠政策变化的风险**

报告期内，公司及部分子公司享受高新技术企业 15%的企业所得税优惠税率，同时，公司及部分子公司还享受研发费用加计扣除。若国家的税收优惠政策调整，或公司及部分子公司未来不能持续通过高新技术企业认定，将会对公司的经营业绩造成不利影响。

#### **2、汇率波动的风险**

为积极拓展海外业务、服务海外客户，公司在美国、德国、马来西亚等地设有子公司。公司的部分产品销售以及原材料的采购均以外币作为结算工具，由于人民币汇率与国际政治、经济环境紧密相关，存在一定的不确定性，因此存在受汇率影响的风险。随着公司业务规模的持续扩大，未来若人民币对主要结算货币的汇率产生剧烈波动，可能会产生汇兑损失，进而影响公司的财务状况和经营业绩。

### **(四) 行业风险**

#### **1、产业竞争加剧风险**

在汽车电子行业，智能驾驶、智能座舱等赛道参与者众多，行业价格竞争、

技术竞赛与客户降本要求并行。若行业竞争进一步加剧、客户导入门槛提高或竞争对手在成本、交付、性能方面形成优势，公司可能面临市场份额波动或盈利能力承压的风险。

## 2、法规政策、准入与标准变化风险

辅助驾驶、网联与软件更新等领域监管与标准要求持续提升。若相关法律法规、测试认证规则、数据跨境与网络安全要求发生变化，可能导致公司面临合规成本上升、项目周期延长或部分产品或方案需重新验证与认证的风险。

### （五）宏观环境风险

宏观经济、消费与投资波动可能影响整车销量、主机厂车型投放与产销节奏以及供应链采购计划，进而导致公司订单获取、项目交付与回款节奏出现波动。同时，全球贸易摩擦、出口管制、制裁政策或地缘冲突等外部环境变化，可能对关键元器件供给、跨境交付与海外市场拓展造成不利影响，并带来合规成本上升及供应链调整重构压力。此外，自然灾害、公共卫生事件、重大安全事故、网络大范围故障等不可抗力因素亦可能扰动供应链与物流体系，影响公司生产运营稳定性及客户项目实施进度与验收交付。

## 四、重大违规事项

基于前述保荐人开展的持续督导工作，本持续督导期间，保荐人未发现公司存在重大违规事项。

## 五、主要财务指标的变动原因及合理性

### （一）主要会计数据

单位：元

主要会计数据	2025年	2024年	本期比上年同期增减(%)
营业收入	6,848,097,114.29	5,541,122,189.63	23.59
归属于上市公司股东的净利润	100,239,645.81	-550,318,210.96	不适用
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	31,434,877.85	-618,400,739.73	不适用
经营活动产生的现金流量净额	55,483,998.40	-537,534,363.71	不适用
主要会计数据	2025年末	2024年末	本期末比上年同期末增减(%)

归属于上市公司股东的净资产	4,130,717,521.44	4,183,518,680.54	-1.26
总资产	10,433,168,227.66	9,407,025,551.04	10.91

## (二) 主要财务指标

主要财务指标	2025年	2024年	本期比上年同期增减(%)
基本每股收益(元/股)	0.89	-4.78	不适用
稀释每股收益(元/股)	0.89	-4.78	不适用
扣除非经常性损益后的基本每股收益(元/股)	0.28	-5.37	不适用
加权平均净资产收益率(%)	2.44	-12.33	增加14.77个百分点
扣除非经常性损益后的加权平均净资产收益率(%)	0.77	-13.86	增加14.63个百分点
研发投入占营业收入的比例(%)	15.45	22.36	减少6.91个百分点

1、归属于上市公司股东的净利润变动原因说明：主要系报告期内研发成果释放，收入规模扩大以及降本增效措施初显成效；

2、加权平均净资产收益率变动原因说明：主要系报告期内净利润增加所致；

3、基本每股收益、稀释每股收益变动原因说明：主要系报告期内净利润增加所致。

## 六、核心竞争力的变化情况

### (一) 公司的核心竞争力

#### 1、多业务协同布局，构建场景化集成交付优势

公司业务由电子产品、研发服务及解决方案、大总成及特种载具、智能运输、工业智能等板块构成。基于对市场趋势的前瞻性判断和对客户需求的深刻理解，公司持续强化多业务协同机制，形成以研发服务能力支撑平台方法沉淀、以电子产品能力支撑规模化交付、以场景解决方案能力牵引系统集成与运营闭环、以大总成及特种载具补齐关键硬件与工程适配能力的协同格局。在智慧港口等典型场景，公司围绕“车一路一网一云一图”要素开展系统集成与工程落地，推动车辆端、路侧端、云端平台及现场装备的协同交付，并通过模块化设计、标准化接口与分层架构，提升解决方案的可复用性与交付一致性，确立“场景化—集成化—模块化”的交付竞争优势。

## **2、高素质人才集聚，深化 AI 赋能研发范式**

公司坚持“价值创新、服务客户”的管理理念，持续优化人才结构与组织机制。报告期内，公司研发及技术人员占比保持在较高水平，硕士及以上学历员工占比处于行业领先区间，形成覆盖基础研究、工程开发、系统集成、测试验证与量产导入的完整人才梯队。组织管理方面，公司持续完善事业部制与项目制协同机制，通过明确职责边界、强化跨部门联动与关键节点评审，提高多项目并行推进效率；通过定制化职业发展体系与能力认证体系建设，提升团队稳定性与专业化水平，为复杂系统开发、量产交付与持续服务提供组织保障。公司全面引入 AI 数字员工，赋能硬件与结构设计、软件与算法开发、仿真试验、智能测试、质量验证等关键环节，提升研发效率与交付质量，推动 AI 技术深度融入主营业务，构建人-机-AI 协同新工作范式。通过组织变革与 AI 应用双轮驱动，以技术赋能降本增效，持续强化技术创新与快速响应能力，构筑在汽车电子研发领域差异化核心竞争力，为长期发展提供坚实支撑。

## **3、全栈式软硬协同，夯实工程化落地根基**

公司具备面向汽车电子产品的全栈开发能力，覆盖电子、光学、机械等多学科领域，能够提供从需求分析、方案设计、详细设计、系统集成到验证确认的端到端工程化能力。在系统及子系统开发方面，公司持续强化基于可靠性、功能安全、信息安全等约束条件的设计与实现能力，形成以 V 模型为主线的研发流程与工程实践；在软件开发方面，公司围绕 MCU、SoC 等平台持续沉淀基础软件与应用软件开发能力，增强软硬件协同优化与工程适配效率；在系统集成方面，公司围绕车载网络与多控制器协同，持续提升跨域联调、性能调优、故障诊断与稳定性保障能力。以智能驾驶业务为例，公司具有电子产品开发全栈式解决能力，包括硬件（硬件与机械结构）、底层软件（AUTOSAR CP）、操作系统与中间件（QNX 与 AUTOSAR AP）、核心算法等成熟的设计能力，可匹配适用不同算力平台，在感知、预测、规划、控制的核心技术模块拥有自主研发的实力和技术积累。

## **4、自主化工具平台，筑牢软件生态复用壁垒**

公司立足汽车行业软件开发实践与技术演进趋势，持续构建自主嵌入式软件

平台能力，涵盖基于 ARM 或者 RISC-V 架构，AUTOSAR 核心软件、服务中间件、信息安全模块等关键组件，并配套系统开发与集成服务能力。报告期内，公司围绕行业主流标准的工程化应用持续沉淀工具链能力，形成面向总线设计分析与仿真、研发/生产/售后诊断、测试等方向的系列化工具产品，并将工具链能力与项目交付深度融合，以提升研发过程可视化、问题定位效率与交付一致性。同时，公司结合国产芯片生态适配实践，正式推出面向车辆场景的 HIRAIN OS，完善跨平台的软件移植、集成与验证能力，提高对不同硬件平台的工程化支持能力。面向智能网联与软件定义汽车趋势，公司正加速打造智能辅助驾驶研发测试云平台，并结合大模型技术持续提升软件易用性与用户体验。

### **5、系统级测试验证，完善安全合规保障体系**

针对汽车电子及智能化系统对高安全性与高可靠性的要求，报告期内，公司持续完善覆盖硬件合格性测试、软件单元测试、软件静态分析、软件集成测试、软件合格性测试、系统集成测试、系统合格性测试等在内的测试能力体系，并在整车网络、合格性测试等方向保持咨询与工程支撑能力。同时，公司进一步强化过程管理、配置管理与变更控制机制，提升从需求到验证的闭环能力，确保研发活动在安全、质量与交付周期约束下的可控性。依托 CNAS 认可实验室，公司具备电性能、环境可靠性、机械耐久、电磁兼容（EMC）等全维度试验能力，以“可验证、可追溯”的技术手段保障产品安全与可靠交付，为产品量产导入及持续迭代提供体系化验证支撑。

### **6、智能制造与体系管理，支撑规模化高质量交付**

公司持续推进智能制造能力与高韧性质量管理体系建设，强化从研发试制、工艺导入、制造过程控制到交付后的质量追溯与改进闭环。公司在江苏南通、天津、江西南昌和马来西亚建设有 4 座现代化工厂，拥有 47 条 SMT 产线、81 条组装产线。报告期内，南通工厂光伏发电与储能系统正式投入运营，显著提升清洁能源使用比例；天津新工厂采用智能料仓+AGV（自动导航物料运输车）运输模式及全自动化组装线体，荣获“天津市绿色工厂”称号，践行绿色制造理念。体系管理方面，公司统筹质量、功能安全、信息安全、环境健康、数字化成熟度及可持续发展六大维度，全面通过 IATF 16949、ASPICE Level 2、ISO 26262、



ISO/SAE 21434 及 TISAX AL3 等权威认证，系统性打造覆盖“研发-制造-服务-供应链-能源-数据”全要素的高韧性管理体系。在智能制造与体系管理双轨护航下，公司有效支撑多业务板块的产品化交付，提升对客户项目节奏与质量标准的匹配能力。

## （二）核心竞争力变化情况

本持续督导期间，保荐人通过查阅同行业上市公司及市场信息，查阅公司招股说明书、定期报告及其他信息披露文件，对公司高级管理人员进行访谈等，未发现公司的核心竞争力发生重大不利变化。

## 七、研发支出变化及研发进展

### （一）研发支出变化

单位：元

项目	本年度	上年度	变化幅度（%）
费用化研发投入	828,951,069.78	1,038,776,372.89	-20.20
资本化研发投入	229,221,725.63	200,237,328.92	14.48
研发投入合计	1,058,172,795.41	1,239,013,701.81	-14.60
研发投入总额占营业收入比例（%）	15.45	22.36	减少 6.91 个百分点
研发投入资本化的比重（%）	21.66	16.16	增加 5.50 个百分点

报告期内，公司继续进行战略性研发投入，全年研发费用仍保持在较高水平。

## （二）研发进展

截至报告期末，公司主要在研项目的情况如下所示：

单位：万元

序号	项目名称	预计总投资规模	本期投入金额	累计投入金额	进展或阶段性成果	拟达到目标	技术水平	具体应用前景
1	乘用车车身控制器开发项目	不适用	11,119.73	38,555.90	<p>1.第一代物理区域控制器实现多车型量产应用，同时持续进行性能及成本优化。</p> <p>2.第二代物理区域控制器实现了更多资源集成、尺寸小型化以及其他设计优化，已完成开发验证；同步开发关键芯片和基础软件全国产化的物理区域控制器。</p> <p>3.已开展下一代物理区域控制器关键技术研究，包括集成在物理区域控制器内部的 48V-12V DCDC（直流-直流转换器）、48V 配电以及驱动、基于 10M 以太网的 RCP 技术、分布式音频等。</p>	实现物理区域控制架构的低成本优化，能更容易平台化部署，同时满足关键芯片的自主可控。	国内先进	可应用于乘用车各种车型。
2	先进驾驶员辅助系统开发项目	不适用	9,408.39	55,906.50	<p>该项目针对智能驾驶辅助需求设计，支持摄像头、毫米波雷达、高精地图及驾驶员监控等信息接入，可实现的主要功能包括：主动刹车 AEB、驾驶员确认换道 DCLC、高速公路驾驶辅助 HWP、交通拥堵驾驶辅助 TJA 等。目前主要采用 Mobileye EyeQ4 及 EyeQ6 芯片方案，实现上述功能。</p>	该项目拟开发先进驾驶辅助系统 ADAS 控制器产品，该产品利用安装于车上的各种传感器，收集车内外的环境数据，进行静、动态物体的辨识与追踪等技术处理，进行多传感器信息融合，提高驾驶安全性	国内先进	L2+ 高速公路、L2 级城市道路辅助驾驶。

						及舒适性。		
3	远程通讯 控制器开发项目	不适用	4,587.12	27,898.10	<p>1.针对智能网联发展趋势，公司将 T-Box 进行了四个等级的产品序列划分。</p> <p>Entry 系列，已量产配套多个客户车型，满足全车规、全国产化、北斗优先、支持 AECS 法规等新特性，提供极具性价比的 4G 标准货架产品。</p> <p>Standard 系列，轻量化 5G 产品获得多个主流车厂定点；自研轻量化 5G 通信模组完成 AECQ104 车规级认证。</p> <p>Premium 系列，5G-A 产品即将率先落地量产于 L3/无人物流/robotaxi 等行业客户，支持 DSDA、卫星通信、高精度定位等功能，满足高阶智驾对网联服务高可靠性、高速低延迟的要求。</p> <p>Global 系列，满足 NG-Ecall、信息安全等海外法规，形成了标准货架产品，并能支持 DAB 功能集成，可提供海外“云管端”完整解决方案。</p> <p>此外完成了 T-Box plugin 新形态规划，探索其他控制器的多样化集成。</p> <p>2.产品形态方面，除传统独立形态外，小型化平板天线形态日趋成熟，可有效地提升通信性能并系统性降本；5G-A 产品支持 6 天线集成形态，带来极致联网性能提升。</p>	<p>该项目主要围绕 5G 和 C-V2X 新技术进行新产品研发，助力整车厂客户持续拓展和提升整车智能网联功能及性能，筑牢和夯实智能网联的功能安全和信息安全两道严密防线，掌握下一代产品核心技术，持续提供高性价比产品及服务。</p>	国内 先进	可应用于乘用车、商用车等不同车型。
4	高端装备 电子产品 开发项目	不适用	4,327.79	13,400.77	<p>1. 该项目面向机电及航电类电子产品布局及开发，由高端装备的数据传递至执行端驱动控制，实现新一代产品的功能整合及换代升级。</p> <p>2.均已完成原理样机试制。</p>	<p>该项目拟实现高端装备新一代电子产品的功能整合及升级换代。</p>	国内 先进	可应用于高端装备机电及航电系统。
5	新能源电	不适用	3,921.15	15,730.42	1.第一代乘用车用集成 BDMU（电池配电管理单元）产品	该项目主要开发覆盖低	国内	可应用

	子产品开发项目				<p>已经量产出货，成功配套多款车型；第二代 BDMU 产品开发中，首搭车型预计 2026 年量产。</p> <p>2.400V 和 800V BMS 产品已经完成量产，符合功能安全及信息安全要求，并成功出口到欧洲市场。</p> <p>3.第二代商用车高压 800V BMS 已经完成量产，配套国内主流 Pack 厂；1500V 高压 BMS 产品规划开发中。</p> <p>4.第二代全国产化 12V BMS 产品开发中，预计 2026 年量产并配套于国内主流 OEM。</p> <p>5.EIS（电化学阻抗）功能 BMS、固态电池用 BMS、无核 BMS、无线 BMS 等新产品开发中。</p>	压-中压-高压-超高压全电压平台的 BMS 产品，平台产品具备功能安全、信息安全等特点优势，为 OEM 提供低成本的、适配性更强的产品。	先进	于不同电压平台、不同电芯类型的新能源车辆。
6	智能驾驶域控制器开发项目	不适用	3,898.46	22,485.26	<p>1.项目采用自研感知算法和大算力平台，支持 11 个摄像头、5 个毫米波雷达、12 个超声波雷达、1 个激光雷达接入。</p> <p>2.行车端已经实现高速自主变道 ALC、城市领航辅助 NOA 等功能，其中城市领航辅助 NOA 功能支持的典型工作场景包括红绿灯识别和刹停、避障绕行、路口无保护右转和左转、进出右转专用道、环岛通行等。</p> <p>3.泊车端已经实现代客泊车、跨层记忆泊车等泊车功能。</p>	该产品能够实现 L3 以下的智能辅助驾驶功能，可以同时接入多种传感器，实现车规级量产产品方案，功能安全等级可达到 ASIL-D 标准，在其设计运行条件内能够持续地执行全部动态驾驶任务。	国内先进	L2+ 高速公路、L2 级城市道路导航辅助驾驶。
7	电动助力转向控制器开发项目	不适用	3,873.14	17,244.50	<p>1.已完成 4 款 Powerpack 形态产品的研发，并通过第三方功能安全 ASIL-D 级别审核，在多个主流 OEM 的畅销车型稳定量产供货。</p> <p>2.产品除具备传统 EPS 所需助力功能及满足高安全级别需求外，还可以根据客户需求，安全可靠地支持自动驾驶的转向功能，支持出口类的 R10/R79/R155 认证。</p> <p>3.线控转向完成了国家权威机关的安全测试认证，并获得</p>	该项目拟开发能够针对不同车辆级别提供若干助力等级和机械安装方式的 Powerpack 产品，在实现高性能、高安全的助力转向功能以外，还支持人机共驾和高级	国内先进	可应用于乘用车、商用车等不同车型。

					<p>多个主流 OEM 的项目定点。</p> <p>4.支持重型商用车转向系统的电液/电动循环球控制器已量产供货。</p> <p>5.后轮转向产品获得国内多个 OEM 畅销车型定点，目前已处于量产供货阶段。</p> <p>6.积极布局各类 48V 转向产品，其中 EPS Powerpack 已完成产品开发、试验验证和实车性能验收。</p>	<p>别自动驾驶场景，支持线控底盘总体方案。</p>		
8	智能座舱人机交互产品	不适用	3,853.10	14,956.60	<p>1.电子后视镜（CMS）业务商业化落地取得积极进展，已获得国际头部整车集团全球平台定点，相关产品开发及量产筹备工作推进顺利，公司 CMS 产品采用适配全球主流市场法规的平台化架构，可有效支撑下游客户车型全球准入及出海布局需求；依托底层架构优势，已自主突破多摄实时处理、AI-ISP 全场景自适应、视觉传感器超声波清洁、感知端到显示端超低时延等核心技术，技术储备契合下一代 CMS 产品迭代方向，为业务长期增长构建核心壁垒。</p> <p>2.推出主流的 DLP 像素大灯产品方案，包含光机模组、控制器（或 Light-Creator 软件包）、驱动器等全栈产品及解决方案，像素大灯产品已获得多家头部车企定点，首个像素大灯产品即将量产。</p> <p>3.完善智能座舱产品的人因工程评价体系，推动相关技术标准与测试规范的建立，促进智能座舱产品的标准化与高质量发展。</p>	<p>1.研发适应多元场景，多模交互的丰富智能座舱人机交互产品，持续提升产品体验，提高产品质量，优化产品成本，适应日益严峻的竞争环境，满足严苛的客户及市场要求；2.以用户体验为核心导向，针对产品功能和性能指标开展主观评价和质量管控工作，持续优化交互的易用性和可靠性，提升客户的认可度和满意度。</p>	国内先进	可应用于乘用车、商用车等不同车型。
9	动力系统电子产品开发项目	不适用	3,295.01	11,644.50	<p>1.已完成 800V 电压平台基于 SiC（碳化硅）功率器件的高功率密度电机控制器集成低压智能执行器多合一开发，配套国际一流 Tier1。</p> <p>2.已完成 400V 电压平台基于 IGBT 功率器件的增程器控制</p>	<p>该项目主要开发覆盖 400V 及 800V 平台的高压电机控制器产品及功率模块。平台产品具备</p>	国内先进	可应用于不同电压平台、不同

					器样件开发，已交付国际一流 Tier1。 3.已完成 1200V 250kW SiC 自研功率模块开发，并通过 AGQ324 认证。 4.已完成 800V 电压平台基于 SiC 功率器件的空调压缩机控制器样件开发，并交付国际一流 Tier1。	高安全性、高可靠性、高功率密度、高集成度等特点,为 Tier1 及 OEM 提供低成本的、更高安全性的产品。		电机类型的新能源车辆。
10	AR-HUD 增强现实产品	不适用	3,057.62	15,355.87	HUD 赛道整体正处于快速普及的红利期，其中 AR-HUD 凭借虚拟信息与真实物理世界深度融合的沉浸式视觉优势，正加速成为车企高端化竞争的核心差异化配置。公司坚持“纵向扎根、横向破圈”的战略，深挖 AR-HUD 光电技术底层护城河，该项目在本年取得多项阶段性成果： 1.DLP 4620 方案的 AR-HUD 光机平台成功量产上市。 2.项目形成的微纳光学核心技术，创新性用于 PHUD 的高效背光技术，获得国际客户定点。 3.依托项目中 DLP 精密控光底层能力，实现向高精像素大灯领域的横向平移与技术复用，打造车载视觉交互的产品矩阵。	1.畸变参数、亮度对比度、体积、视场角 FOV、虚像距离 VID 等关键性能指标参数达到行业先进水平；2.在杂散光处理、噪声震动和舒适性 NVH 优化、软硬件功能高性能、成本控制等多个方面形成明显优势；3.探索并实现高效的研发流程、先进的性能指标参数、稳定的产品质量。	国内先进	可应用于乘用车、商用车等不同车型。
合计	/		51,341.50	233,178.41	/	/	/	/

## 八、新增业务进展是否与前期信息披露一致（如有）

本持续督导期间，保荐人通过查阅公司招股说明书、定期报告及其他信息披露文件，对公司高级管理人员进行访谈，基于前述核查程序，保荐人未发现公司存在新增业务。

## 九、募集资金的使用情况及是否合规

本持续督导期间，保荐人查阅了公司募集资金管理使用制度、募集资金专户银行对账单和募集资金使用明细账，并对大额募集资金支付进行凭证抽查，查阅募集资金使用信息披露文件和决策程序文件，实地查看募集资金投资项目现场，了解项目建设进度及资金使用进度，取得上市公司出具的募集资金使用情况报告和年审会计师出具的募集资金使用情况鉴证报告，对公司高级管理人员进行访谈。

本持续督导期间，公司募集资金使用情况未发生变更。

基于前述核查程序，保荐人认为：本持续督导期间，公司已建立募集资金管理制度并予以执行，募集资金使用已履行了必要的决策程序和信息披露程序，基于前述检查未发现违规使用募集资金的情形。

## 十、控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股、质押、冻结及减持情况

2025年，公司控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员的持股变化情况如下：

单位：股

姓名	职务	性别	年龄	任期起始日期	任期终止日期	年初持股数	年末持股数	年度内股份增减变动量	增减变动原因
吉英存	董事长、总经理	男	60	2020年10月	2026年10月	29,483,419	29,483,419	0	/
曹旭明	董事	男	59	2020年10月	2026年10月	13,807,449	12,857,449	-950,000	减持股份
齐占宁	董事、副总经理	男	50	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
范成建	董事、副总经理、核心技术人员	男	50	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
王舜琰	董事、副总经理、核心技术人员	男	46	2020年10月	2025年12月	0	0	0	/
	职工代表董事、副总经理、核心技术人员			2025年12月	2026年10月				
张明轩	董事、核心技术人员	男	34	2023年4月	2026年10月	12,000	12,000	0	/
宋健	独立董事	男	68	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
谢德仁	独立董事	男	53	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
吕守升	独立董事	男	54	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
刘洋	副总经理	男	39	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
鹿文江	财务总监	男	43	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
郑红菊	董事会秘书	女	42	2020年10月	2026年10月	0	0	0	/
薛俊亮	核心技术人员	男	42	/	/	0	0	0	/
吴临政	核心技术人员	男	44	/	/	0	0	0	/



合计	/	/	/	/	/	43,302,868	42,352,868	-950,000	/
----	---	---	---	---	---	------------	------------	----------	---

## 十一、上市公司表决权差异安排情况

### （一）持有特别表决权股份的股东是否持续符合要求

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

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

根据《上海证券交易所科创板股票上市规则》，持有特别表决权股份的股东应当为对上市公司发展或者业务增长等作出重大贡献，并且在公司上市前及上市后持续担任公司董事的人员或者该等人员实际控制的持股主体。持有特别表决权股份的股东在上市公司中拥有权益的股份合计应当达到公司全部已发行有表决权股份10%以上。

本持续督导期间，持有特别表决权股份的股东持续符合相关要求。

### （二）特别表决权股份是否出现《上海证券交易所科创板股票上市规则》第4.5.9条规定的情形并及时转换为普通股份

根据《上海证券交易所科创板股票上市规则》第4.5.9条，出现下列情形之一的，特别表决权股份应当按照1:1的比例转换为普通股份：

“（一）持有特别表决权股份的股东不再符合本规则第4.5.3条规定的资格和最低持股要求，或者丧失相应履职能力、离任、死亡；

（二）实际持有特别表决权股份的股东失去对相关持股主体的实际控制；

（三）持有特别表决权股份的股东向他人转让所持有的特别表决权股份，或者将特别表决权股份的表决权委托他人行使；

（四）公司的控制权发生变更。”

本持续督导期间，公司未出现《上海证券交易所科创板股票上市规则》第4.5.9条规定的情形。

### （三）特别表决权比例是否持续符合规则的规定

公司初始设置特别表决权股份的数量为8,526,316股A类股份，均为控股股东、实际控制人、董事长、总经理吉英存先生持有，占公司总股本的比例为7.11%，表决权数量为51,157,896，占公司全部表决权数量的31.46%。扣除A类股份后，公司剩余111,473,684股为B类股份。公司实施股份回购及注销后，特别表决权的比例届时会相应提高。根据《上海证券交易所科创板股票上市规则》《公司章程》的相关规定，公司需将相应数量特别表决权股份转换为普通股份，以保证特别表决权比例不高于原有水平。截至2025年12月31日，公司已在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司完成登记，累计将吉英存先生持有的529,912股A类股份转换为B类股份；转换后吉英存先生持有的特别表决权比例与转换前一致，仍为31.46%，符合规定。

### （四）持有特别表决权股份的股东是否存在滥用特别表决权或者其他损害投资者合法权益的情形

本持续督导期间，持有特别表决权股份的股东不存在滥用特别表决权或者其他损害投资者合法权益的情形。

### （五）公司及持有特别表决权股份的股东遵守其他规定的情况

不适用。

## 十二、保荐人认为应当发表意见的其他事项

基于前述保荐人开展的持续督导工作，本持续督导期间，保荐人未发现应当发表意见的其他事项。

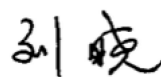
（以下无正文）

(本页无正文, 为《中信证券股份有限公司关于北京经纬恒润科技股份有限公司  
2025 年度持续督导跟踪报告》之签署页)

保荐代表人:



宋永新



刘 晓

