证券代码:600478 证券简称:科力远 公告编号:临2016-062

湖南科力远新能源股份有限公司关于非公开发行A股股票申请文件反馈意见回复修订的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性、完整性承担个别及连带责任。

湖南科力远新能源股份有限公司（以下简称“公司”）于2016年9月13日收到中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）于2016年9月12日出具的《中国证监会行政许可项目审查反馈意见通知书》（162002号）（以下简称“《反馈意见》”）。公司与相关中介机构对《反馈意见》逐项进行了认真核查和落实，并按照《反馈意见》的要求对有关问题作出书面说明和解释，公司于2016年10月10日在上海证券交易所网站披露了《湖南科力远新能源股份有限公司非公开发行A股股票申请文件的反馈意见回复》，并及时向中国证监会报送《反馈意见》回复相关材料。

现根据公司非公开发行A股股票的最新进展及中国证监会审核相关要求，公司及相关中介机构对上述《反馈意见》进行了细化、补充和修订，现将主要修订情况公告如下：

一、“一、重点问题”之“问题1”对募投各项目资本性支出与募集资金投入金额重新进行了对比列示、分析与总结。

二、“一、重点问题”之“问题2”补充披露了报告期内日本湘南收到日本本田订单数量发生变化的原因以及截至2016年9月30日发行人动力电池实际在手订单的情况。

三、“一、重点问题”之“问题3”根据wind资讯等资料修订了2015年国内涉及金属贸易相关业务的上市公司其金属贸易相关业务的平均毛利率情况。

四、“一、重点问题”之“问题6”补充披露了科力远混合动力收到佛山市禅城区绿岛湖产业投资有限公司依照《中国混合动力及传动系统总成技术平台项目迁址佛山（禅城）合作协议书》支付1.25亿元搬迁补助的相关情况。

五、“一、重点问题”之“问题11”根据发行人与吉利、华普最新补充约定，将华普以债转股方式对科力远混合动力增资的安排修订为华普以现金方式对科力远混合动力增资。

具体内容详见公司与本公告同日在上海证券交易所网站披露的《湖南科力远新能源股份有限公司非公开发行A股股票申请文件的反馈意见回复（修订稿）》，公司将按照要求将上述《反馈意见》回复修订相关材料及时报送中国证监会。

公司本次非公开发行A股股票事项尚须获得中国证监会的核准，能否获得核准尚存在不确定性，敬请广大投资者注意投资风险。公司将根据审批进展情况，及时履行信息披露义务。

特此公告。

湖南科力远新能源股份有限公司董事会
2016年10月17日

湖南科力远新能源股份有限公司 非公开发行A股股票 申请文件的反馈意见回复（修订稿）

保荐机构（主承销商）
高盛高华证券有限责任公司
（北京市西城区金融街7号英蓝国际金融中心大厦18层）
签署日期：二零一六年十月

中国证券监督管理委员会：

贵会于2016年9月12日出具的162002号《中国证监会行政许可项目审查反馈意见通知书》（以下简称“反馈意见”）已收悉，湖南科力远新能源股份有限公司（以下简称“科力远”或“公司”或“发行人”）已会同本次非公开发行的保荐机构高盛高华证券有限责任公司（以下简称“高盛高华”或“保荐机构”）就反馈意见逐项进行了认真落实，现针对贵会的反馈意见回复如下，敬请审核。

如无特别说明，本回复中的简称与《关于湖南科力远新能源股份有限公司非公开发行A股股票之尽职调查报告》（以下简称“《尽调报告》”）中的简称具有相同含义。

一、重点问题

1、请申请人列示本次募投各项目的资金投入明细，并请保荐机构核查是否存在非资本性支出。

答复：

一、本次募投项目的资金投入明细、资本性支出与募集资金拟投入金额分析

如发行人公告《非公开发行A股股票预案》所披露，本次非公开发行股票募集资金总额不超过150,000万元（含发行费用），募集资金扣除发行费用后全部投资于以下项目：

单位:万元

序号	项目名称	项目投资额	计划使用募集资金
1	湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目（一期工程）	209,894	100,000
2	常德力元新材料有限责任公司年产600万平方米新能源汽车用泡沫镍产业园项目	80,588	30,000
3	CHS混合动力总成系统研发项目	CHS混合动力总成HT2800平台、HT18000客车平台以及相应电池包BPS系统研发项目、氢燃料电池动汽车用电动混合动力系统平台技术研发项目	26,030	17,000
		科力远CHS日本研究院	3,000	3,000
	合计		319,512	150,000

扣除建设期利息、铺底流动资金等项目投资金额18,100万元后，本次非公开发行股票募投各项目的投资明细、资本性支出、非资本性支出以及募集资金拟投入金额汇总如下表所示：

单位:万元

序号	项目名称		项目投资明细	其中:资本性支出	其中:非资本性支出	募集资金拟投入金额
1	湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目（一期工程）		工程费用	166,204	–	100,000
			固定资产其他费用	–	14,070	–
			其他资产费用	–	4,450	–
			预备费	–	12,178	–
			建设投资合计	166,204	30,698	100,000
2	常德力元新材料有限责任公司年产600万平方米新能源汽车用泡沫镍产业园项目		工程费用	62,417	–	30,000
			固定资产其他费用	–	6,570	–
			其他资产费用	–	1,500	–
			预备费	–	4,993	–
			建设投资合计	62,417	13,063	30,000
3	CHS混合动力总成系统研发项目	CHS混合动力总成HT2800平台及相应电池包BPS系统研发项目	样件费（含外加工和物料领用及关税）	7,200	–	6,800
			零部件开发费	1,258	–	1,258
			试验费	–	1,375	–
			技术服务费	–	2,779	–
			小计	8,458	4,154	8,058
		HT18000客车平台及相应电池包BPS系统研发项目	样机样件费	5,745	–	5,462
			物料领用	140	–	140
			零部件开发费用	1,100	–	1,100
			技术合作开发费	–	500	–
			开发试验费	–	1,937	–
			小计	6,985	2,437	6,702
		氢燃料电池电动汽车用电动混合动力系统平台技术研发项目	开发费	1,634	–	1,634
			模具开发费（风机开发、设计优化模具改进）	606	–	606
			试验费	–	1,756	–
			小计	2,240	1,756	2,240
		上述三子项目合计		17,683	8,347	17,000
		科力远CHS日本研究院	设立所用注册资金	3,000	–	3,000
总计				249,304	52,108	150,000

综上，发行人本次募投各项目计划使用募集资金仅用于资本性支出，其金额均未超过相应募投项目资本性支出金额，资本性支出不足部分与非资本性支出部分由发行人自筹资金解决。

本次非公开发行股票募投各项目的资本性支出金额与募集资金拟投入金额具体比较分析如下：

（一）湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目（一期工程）

本项目资本性支出为166,204万元，扣除建设期利息、铺底流动资金后的非资本性支出为30,698万元。根据本次募集资金的使用计划，湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目（一期工程）计划使用募集资金100,000万元，未超过该项目的资本性支出金额。

本项目建设投资明细情况如下表所示：

单位:万元

序号	项目名称	项目金额	其中:资本性支出	其中:非资本性支出
1	固定资产费用	180,274	166,204	14,070
1.1	工程费用	166,204	166,204	–
1.1.1	主要生产项目	156,714	156,714	–
1.1.1.1	正极生产线	28,298	28,298	–
1.1.1.2	负极生产线	19,676	19,676	–
1.1.1.3	单体电池装配生产线	43,671	43,671	–
1.1.1.4	化成车间	28,452	28,452	–
1.1.1.5	电池模组装配生产线	17,270	17,270	–
1.1.1.6	1号厂房	1,500	1,500	–
1.1.1.7	2号厂房	8,775	8,775	–
1.1.1.8	4号厂房	9,072	9,072	–
1.1.2	辅助生产项目	489	489	–
1.1.3	公用工程项目	6,601	6,601	–
1.1.3.1	空调工程	4,356	4,356	–
1.1.3.2	变配电工程	1,330	1,330	–
1.1.3.3	其他	915	915	–
1.1.4	服务性工程项目	2,400	2,400	–
1.1.4.1	倒班宿舍	2,400	2,400	–
1.2	固定资产其他费用	14,070	–	14,070
1.2.1	技术开发费	8,000	–	8,000
1.2.2	联合试运转费?	5,000	–	5,000
1.2.3	其他	1,070	–	1,070
2	其他资产费用	4,450	–	4,450
3	预备费	12,178	–	12,178
3.1	基本预备费	12,178	–	12,178
合计		196,902	166,204	30,698
所占比例		100.0%	84.4%	15.6%

针对本项目建设投资金额196,902万元，经发行人审慎判断，（1）固定资产费用项下之工程费用（包括主要生产项目、辅助生产项目、公用工程项目、服务性工程项目等）共166,204万元为资本性支出，占建设投资金额的84.4%；（2）固定资产费用项下之固定资产其他费用（包括技术开发费、联合试运转费等）、其他资产费用、预备费等共30,698万元，其资本化与否，需结合项目实际进展与会计准则综合判断，在此暂归类为非资本性支出，占建设投资金额的15.6%。

（二）常德力元新材料有限责任公司年600万平方米新能源汽车用泡沫镍产业园项目

本项目资本性支出为62,417万元，扣除建设期利息、铺底流动资金后的非资本性支出为13,063万元。根据本次募集资金的使用计划，常德力元新材料有限责任公司年600万平方米新能源汽车用泡沫镍产业园项目计划使用募集资金30,000万元，未超过该项目的资本性支出金额。

本项目建设投资明细情况如下表所示：

单位:万元

序号	项目名称	项目金额	其中:资本性支出	其中:非资本性支出
1	固定资产费用	68,987	62,417	6,570
1.1	工程费用	62,417	62,417	–
1.1.1	主要生产项目	60,317	60,317	–
1.1.1.1	PVD生产线	5,802	5,802	–
1.1.1.2	电镀生产线线	25,530	25,530	–
1.1.1.3	烘结生产线	1,206	1,206	–
1.1.1.4	成品包装生产线	1,248	1,248	–
1.1.1.5	检测线	1,794	1,794	–
1.1.1.6	厂房	15,467	15,467	–
1.1.1.7	厂房洁净系统	9,270	9,270	–
1.1.2	公用工程项目	2,100	2,100	–
1.2	固定资产其他费用	6,570	–	6,570
2	其他资产费用	1,500	–	1,500
2.1	生成准备及开办费	1,500	–	1,500
3	预备费	4,993	–	4,993
3.1	基本预备费	4,993	–	4,993
合计		75,480	62,417	13,063
所占比例		100.0%	82.7%	17.3%

针对本项目建设投资金额75,480万元，经发行人审慎判断，（1）固定资产费用项下之工程费用（包括主要生产项目、公用工程项目等）共62,417万元为资本性支出，占建设投资金额的82.7%；（2）固定资产费用项下之固定资产其他费用、预备费等共13,063万元，其资本化与否，需结合项目实际进展与会计准则综合判断，在此暂归类为非资本性支出，占建设投资金额的17.3%。

（三）CHS混合动力总成系统研发项目

本项目资本性支出为20,683万元，非资本性支出为8,347万元。根据本次募集资金的使用计划，CHS混合动力总成系统研发项目计划使用募集资金2亿元，未超过该项目的资本性支出总金额。

其中CHS混合动力总成HT2800平台、HT18000客车平台以及相应电池包BPS系统研发项目、氢燃料电池电动汽车用电混合动力系统平台技术研发项目投资明细情况如下：

单位:万元

项目名称	分类	项目金额	其中:资本性支出	其中:非资本性支出
CHS混合动力总成HT2800平台及相应电池包BPS系统研发项目	样件费（含外加工和物料领用及关税）	7,200	7,200	–
	零部件开发费	1,258	1,258	–
	试验费	1,375	–	1,375
	技术服务费	2,779	–	2,779
	小计	12,612	8,458	4,154
HT18000客车平台及相应电池包BPS系统研发项目	样机样件费	5,745	5,745	–
	物料领用	140	140	–
	零部件开发费用	1,100	1,100	–
	技术合作开发费	500	–	500
	开发试验费	1,937	–	1,937
	小计	9,422	6,985	2,437
氢燃料电池电动汽车用电混合动力系统平台技术研发项目	开发费	1,634	1,634	–
	模具开发费（风机开发、设计优化模具改进）	606	606	–
	试验费	1,756	–	1,756
	小计	3,996	2,240	1,756
上述三子项目合计		26,030	17,683	8,347
所占比例		100.0%	67.9%	32.1%

针对本项目总投资共26,030万元，经发行人审慎判断：

CHS混合动力总成HT2800平台及相应电池包BPS系统研发项目中的（1）样件费（含外加工和物料领用及关税）、零部件开发费等共8,458万元为资本性支出，（2）试验费、技术服务费等共4,154万元，其资本化与否，需结合项目实际进展与会计准则综合判断，在此暂归类为非资本性支出。

HT18000客车平台及相应电池包BPS系统研发项目中的（1）样机样件费、物料领用、零部件开发费用等共6,985万元为资本性支出，（2）技术合作开发费、开发试验费等共2,437万元，其资本化与否，需结合项目实际进展与会计准则综合判断，在此暂归类为非资本性支出。

氢燃料电池电动汽车用电混合动力系统平台技术研发项目中的（1）开发费、模具开发费（风机开发、设计优化模具改进）等共2,240万元为资本性支出，（2）试验费共1,756万元，其资本化与否，需结合项目实际进展与会计准则综合判断，在此暂归类为非资本性支出。

综上，上述项目涉及资本性支出17,683万元，占该项目总投资的67.9%，非资本性支出为8,347万元，占该项目总投资的32.1%。

针对《尽调报告》披露的科力远CHS日本研究院项目，该项目涉及的3,000万元将兑换为日元汇至日本用作设立科力远CHS日本研究院的注册资金，该金额归类为资本性支出。

二、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了发行人本次非公开发行相关募投项目的立项备案文件、环评批文、可行性研究报告等文件，在尽职调查过程中亦现场实地考察了各项目的实施情况，并且与各募集资金投资项目负责人进行了现场访谈。

经核查，保荐机构认为：

工程费用等归类为资本性支出；固定资产其他费用、其他资产费用、基本预备费、价差预备费、建设期利息等，其资本化与否，需结合项目实际进展与会计准则综合判断，经发行人审慎判断，暂归类为非资本性支出；铺底流动资金归类为非资本性支出。结合上述分析，发行人本次非公开发行募投各项目计划使用募集资金金额均未超过相应募投项目资本性支出金额，资本性支出不足部分与非资本性支出部分由发行人自筹资金解决，符合《上市公司证券发行管理办法》第十条第一款“募集资金数额不超过项目需要量”的相关规定。

2、申请人近三年动力电池的产销量、产能利用率持续下降，2015年度动力电池产能利用率16.36%，产销率80.29%。本次拟使用募集资金10亿元投入年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目。

请申请人补充说明动力电池产能利用率持续下滑的原因，请说明新增动力电池产业化项目的必要性，新增产能预期如何进行消化。

请保荐机构核查。

答复：

一、动力电池产能利用率持续下滑的原因

发行人动力电池产品线包括正极片、负极片、动力电池、动力电池能量包等。在进行产能、产量数据统计时，动力电池与动力电池能量包合并统计。发行人动力电池产品线相关产品主要由发行人下属子公司日本湘南及湖南科霸进行生产。如《尽调报告》披露，发行人报告期内动力电池产品线产能及产量情况如下：

报告期内正极片产能产量统计

指标	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万枚）	–	–	1,512.00	1,512.00
产量（万枚）	–	–	785.51	739.82
年化产能利用率	–	–	51.96%	97.96%

注:2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能

报告期内负极片产能产量统计

指标	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万米）	476.50	476.50	595.90	595.90
产量（万米）	451.00	317.98	379.95	245.97
年化产能利用率	94.65%	66.73%	63.76%	82.55%

注：2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能

报告期内动力电池及动力电池能量包产能产量统计

指标	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万支）	997.20	712.10	1,117.80	1,117.80
年化产能（万台套）	8.31	5.93	9.32	9.32
产量（万支）	861.10	387.70	182.92	86.82
年化产能利用率	86.35%	54.44%	16.36%	15.53%

注:动力电池能量包按照120支动力电池为1台套进行折算；2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能；年化产能相当于6,707万安时

（一）日本湘南产能、产量分析

日本湘南的主要产品包括负极片及动力电池，负极片主要供应PEVE，动力电池主要供应日本本田。其报告期主要产品的产能及产量情况如下：

报告期内日本湘南负极片产能产量统计

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万米）	476.50	476.50	476.50	476.50
产量（万米）	451.00	317.98	317.19	187.20
年化产能利用率	94.60%	66.73%	66.57%	78.56%

注：2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能

报告期内日本湘南负极片2013-2015年产能利用率分别为94.60%，66.73%和66.57%，2016年上半年产能利用率为78.56%，总体来看，产能利用率较高。

报告期内日本湘南动力电池及动力电池能量包产能产量统计

	2013年	2014年	2015年	2016年1-6月
年化产能（万支）	997.2	712.1	397.8	397.8
年化产能（万台套）	8.31	5.93	3.32	3.32
产量（万支）	861.1	387.7	126.2	41.7
年化产能利用率	86.35%	54.44%	31.72%	20.97%

注：动力电池能量包按照120支动力电池为1台套进行折算；2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能；年化产能相当于2,387万安时。

报告期内日本湘南动力电池2013-2015年产能利用率分别为86.35%，54.44%和31.72%，2016年上半年产能利用率为20.97%，产能利用率显著下降，主要由于日本本田产品转型导致订单量减少以及发行人针对日本湘南所做战略转型所致。

日本湘南的过往订单中有较大部分来自日本本田，而2013年至2015年来自日本本田的订单量分别为47.7万台套，24.7万台套及0.7万台套。日本本田由于产品转型，新车系列未采用镍氢电池，因而减少了其在日本湘南的采购量。

此外，发行人在收购日本湘南之后，逐步将其技术和生产在日本湘南工厂转至其设于中国的全资子公司湖南科霸。日本湘南未来已明确将实现由“制造工厂”转型为“新产品与技术研究开发基地”，着重于：1.电池材料、电池制造技术与设备技术的引进、开发和应用，吸引行业高端技术人才与资源；2.针对中国工厂的技术支援以及对日本国内业务的协助与服务；3.完成日本丰田等原有客户的业务订单。

（二）湖南科霸产能、产量分析

湖南科霸的主要产品包括正极片、负极片、动力电池及动力电池能量包。正极片、负极片主要供应PEVE，动力电池主要供应CHS系统，动力电池能量包主要供应松正、中车、安凯等客车生产商。其报告期内主要产品的产能及产量情况如下：

报告期内湖南科霸正极片产能产量统计

指标	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万枚）	–	–	1,512.00	1,512.00
产量（万枚）	–	–	785.51	739.82
年化产能利用率	不适用	不适用	51.96%	97.96%

注：2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能

报告期内湖南科霸负极片产能产量统计

指标	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万米）	–	–	119.40	119.40
产量（万米）	–	–	62.76	58.77
年化产能利用率	不适用	不适用	52.56%	98.44%

注：2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能

2015年湖南科霸通过日本丰田量产认证，2015年5月湖南科霸量产的正负极片首次正式为PEVE供货。由于投产初期生产线调试等原因，2015年湖南科霸正极片及负极片的产能利用率相对较低，分别为51.96%及52.56%。2016年上半年，正极片及负极片的产能利用率大幅提升至97.86%和98.44%。

报告期内湖南科霸动力电池及动力电池能量包产能产量统计

指标	2013年度	2014年度	2015年度	2016年1-6月
年化产能（万支）	–	–	720.00	720.00
年化产能（万台套）			6.00	6.00
产量（万支）	–	–	56.72	45.12
年化产能利用率	不适用	不适用	7.88%	12.53%

注：动力电池能量包按照120支动力电池为1台套进行折算；2016年1-6月年化产能数据图为2016年全年产能数据；年化产能利用率=2016年1-6月产量*2/全年产能；年化产能相当于4,320万安时

报告期内湖南科霸动力电池2015年产能利用率为7.88%，2016年上半年为12.53%，产能利用率较低，主要系动力电池能量包订单不稳定导致，2015年湖南科霸生产的动力电池能量包主要供应飞驰订单，2016年上半年湖南科霸生产的动力电池能量包主要供应中车订单；此外，CHS系统仍处于推广期，对动力电池的订单拉动有限。

二、新增动力电池产业化项目的必要性

（一）为应对严峻的环境和能源安全挑战，中国大力发展节能与新能源汽车，汽车产业格局面临重塑，混合动力汽车发展迎来历史机遇

中国正面临着能源短缺、环境污染等巨大挑战。节能、减排、环保已成为中国汽车工业发展所面临的首要课题。中国作为全球节能与新能源汽车推广力度最大的国家之一，近年来已陆续出台一系列新政支持混合动力汽车及混合动力技术的推广发展。

2012年，由国务院颁布的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》中明确提出大力推广普及节能汽车，建立完善的汽车节能管理制度，促进混合动力等各类先进节能技术的研发和应用。2014年12月，工信部推出的乘用车燃料消耗量第四阶段标准已于2016年1月1日开始执行，其中明确指出到2020年我国乘用车产品平均燃料消耗量达到5L/100km的目标。2012年9月，财政部等四部委联合《关于扩大混合动力城市公交客车示范推广范围有关工作的通知》，混合动力公交客车推广范围从25个示范城市扩大到全国所有城市。

2015年5月国务院发布的《中国制造2025》中明确将节能与新能源汽车列入十大重大领域。2015年10月工信部发布的《<中国制造2025>重点领域技术路线图》中明确提出“到2020年，中国节能汽车年销量将达到汽车市场需求总量的30%，2025年销量占比超过40%。商用车新车油耗按近国际先进水平，乘用车新车平均油耗优于5L/100km。至2025年，商用车新车油耗达到世界先进水平，乘用车新车平均油耗优于4L/100km”。

（二）混合动力凭借其节能减排、经济安全的优势，在国际市场具有相当的市场份额，是我国实现节能减排国家战略目标更为现实的选择

混合动力汽车推出至今已近20年，混合动力汽车技术不断完善成熟，性能在国际上获得广泛认可。混合动力汽车凭借诸多优势，成为我国实现节能减排国家战略目标更为现实的选择。

有效降低油耗、节能减排、经济性高：混合动力汽车没有怠速工况，启动和低速时使用电力，在传统汽车的基础上，增加能量回收、智能充电、怠速启停、助力、纯电工况等系统控制技术，因而减排与节能效显著。作为产业化条件最为成熟的节能与新能源汽车，混合动力汽车是减少尾气排放，治理雾霾的现实有效途径。

根据国际汽车制造协会以及节能与新能源汽车网等行业研究，美国市场混合动力汽车占到2015年乘用车整体销量的5.1%，日本市场混合动力汽车达到2015年乘用车整体销量的15.1%，中国目前混合动力汽车的市场占有率仅为0.1%市场扩展空间较大。

（三）随着新能源汽车补贴退坡，混合动力汽车产业的快速崛起，国家推出系列政策鼓励国产混合动力汽车及其核心零部件产业发展

2015年10月工信部发布的《<中国制造2025>重点领域技术路线图》中明确提出“到2020年，形成以市场为推动、企业为主体、产学研用紧密结合的节能汽车产业体系。自主产品市场份额达到40%；国产关键零部件市场份额超过50%。至2025年，形成自主可控完整的节能汽车产业链，自主产品市场份额达到50%；商用车国产关键零部件市场份额超过80%，乘用车国产关键零部件市场份额超过60%”。工信部在2016年5月22日发布的《<中国制造2025>规划系列解读之推动节能与新能源汽车发展》中明确将“配套能力明显增强”作为推动节能与新能源汽车产业发展的战略目标之一，具体内容包括“到2020年，动力电池、驱动电机等关键系统达到国际先进水平，在国内市场占有率超30%；到2025年，动力电池、驱动电机等关键系统实现批量出口”，并提出“加强对关键核心技术和零部件研发和产业化支持”作为推动产业发展的主要路径之一，特别提出“通过税收、补贴等鼓励政策，加强混合动力系统的规模应用”，为推动混合动力汽车核心零部件产业链发展制定了政策保障。

目前我国的国产节能与新能源汽车核心零部件占全国市场份额的比例低，大部分核心零部件依赖进口。作为混合动力汽车“心脏”的动力电池及混合动力总成系统拥有着巨大的市场需求。国内具备高端技术水平和生产能力的厂商拥有广阔的市场前景，将迎来产业发展的黄金期。

（四）日本丰田等国际厂商加大混合动力汽车在中国市场的投放并大力发展其混合动力汽车中国本地化生产规模

日本丰田等国际厂商加大混合动力汽车中国本地化生产规模。根据丰田中国2012年3月公布的“云动计划”，2015年实现搭载国产混合动力总成的混合动力车在一汽丰田、广汽丰田实现批量化国产。

根据日本丰田2015年公布的战略规划，2020年日本丰田全球混合动力汽车年销量将达到150万台，中国市场将占主导。到2020年混合动力车占日本丰田在华汽车销量比例需达到30%。

发行人下属全资子公司湖南科霸凭借其产品品质成功进入了以日本丰田为代表的国际领先车厂的供应链体系，已经成为日本丰田全球除其自身电池厂之外唯一的电池极片供应商，根据日本丰田的排产计划，湖南科霸的动力电池极片订单2017年达到8,50万台套，2018年达到11.28万台套。未来伴随公司与日本丰田合资的动力电池生产企业科力美的投产、日本丰田混合动力汽车中国本地化生产规模的扩大以及湖南科霸新生产线产能增加，未来订单规模有望进一步扩大。

（五）作为混合动力汽车的行业龙头，发行人推出国家级混合动力总成系统平台，并与多家整车企业展开发推出混合动力汽车，作为产业链核心部件的混合动力电池未来市场前景广阔

作为我国领先的动力电池和混合动力总成系统及电池材料领域的龙头，2014年发行人与吉利合资成立了科力远混合动力技术有限公司，致力于CHS混合动力总成系统的研发和制造，为整车企业提供混合动力整体解决方案。CHS混合动力总成系统中的动力电池能量包由湖南科霸生产提供。

2015年11月，吉利公布“蓝色吉利”行动发展战略，提出实现到2020年新能源汽车销量占吉利整体销量90%以上的战略目标；其中，插电式混动与油电混动汽车销量占比达到65%，纯电动汽车销量占比达35%。吉利首款搭载CHS系统的帝豪EC7-HEV车型预计将于2016年内正式上市。除吉利外，发行人已经与长安、海马、北汽银翔等多家国内整车厂全面展开基于CHS系统平台的产品合作和技术研发。

三、新增产能预期如何进行消化

湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目分期实施，其中一期工程为本次募投项目之一，拟批总投资额为209,894万元，设计年总产能2.16亿安时电池以及0.61亿安时极片，主要用于满足日本丰田正、负极片订单以及混合动力大巴以及混合动力乘用车动力电池的需求。

（一）正、负极片存在大量订单需求

目前湖南科霸现有正负极片产能可以供应6.0万台套丰田动力电池能量包所需，相当于0.65亿安时电池。2016年来自日本丰田的正极片订单为5.74万台套，负极片为5.57万台套，目前产能已经基本满负荷运转。2016年湖南科霸获得日本丰田订单及发货完成情况如下：

湖南科霸2016年日本丰田订单及发货完成情况统计

类别	单位	2016年订单	2016年1-6月发货完成情况	
			发货数量	发货百分比
正极片	台套	57,400	27,989	48.76%
负极片	台套	55,700	27,820	49.95%

根据日本丰田的排产计划，湖南科霸的日本丰田动力电池极片订单2017年达到8,50万台套，2018年达到11.28万台套，已超过其现有产能，亟需增加产能，以满足后续逐年增加的订单需求。

（二）国产混合动力汽车对于动力电池存在大量未来需求

伴随着国家对于混合动力客车的大规模示范推广，城市混合动力公交客车市场迎来快速发展期。自2014年开始公司在上海、佛山推广插电式混合动力客车，并与中车、安凯、松正等整车企业签订了采购合同及战略合作协议。

湖南科霸将以混合动力及插电式混合动力客车为目标市场，依托CHS公司开发的CHS混合动力总成系统，拉动混合动力客车用混合动力电池能量包的销售。

截至本反馈回复出具日，发行人已签订的战略框架协议对未来订单及订单规划汇总如下：

客户名称	动力电池能量包框架协议订单规模	折合安时数（万安时）1	框架协议完成时间	截至2016年9月30日已取得订单	截至2016年9月30日已取得订单折合安时数（万安时）2
中车	5,000台套	9,500	2019年前	543台套	1,032
安凯	3,000台套	6,200	2018年前	95台套	197
松正	20万个电池模组	700	2017年前	73台套	13
CHS公司	10,000台套	1,400	2017年前	5,000台套	720
合计		17,800			1,962

注：1.框架协议订单安时数折算方法：中车框架协议订单按照每台套22.80千瓦时，安凯框架协议订单按照每台套24.80千瓦时，每千瓦时对应139支动力电池单体，每支动力电池单体容量为6安时进行折算；松正框架协议订单按照20万个电池模组包含6支动力电池单体，每支动力电池单体为6安时进行折算；CHS每台套按照240支动力电池单体，每支动力电池容量为6安时折算。2.已取得订单安时数折算方法：根据订单的具体产品规格需求不同，不同的动力电池能量包由不同数量的动力电池组成，每根动力电池均由6支动力电池单体组成，每支动力电池容量均为6安时，因此，折合安时数＝动力电池单体数量*6安时。其中：中车订单每台套由528根动力电池对应3,168支动力电池单体组成，安凯订单每台套由576根动力电池对应3,456支动力电池单体组成，松正的在手订单每台套包含48根动力电池，对应288支动力电池单体。CHS公司订单每台套由240支动力电池单体组成。

本次募投项目湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目（一期工程）设计总产能为2.16亿安时动力电池。目前公司已达成框架协议的未来三年内的订单规模已达到1.78亿安时，约占本次募投项目设计的动力电池产能的82.41%，约占本次募投项目设计的动力电池产能以及现有的动力电池产能的62.88%。截至2016年9月30日，发行人已取得实际在手订单折合安时数约为0.2亿安时。

四、保荐机构核查意见

保荐机构查阅了湖南科霸汽车动力电池有限责任公司年产5.18亿安时车用动力电池产业化项目（一期工程）可行性研究报告、发行人的在手订单、日本丰田排产计划以及框架协议等需求信息、发行人提供的产能产量数据资料等，在尽职调查过程中亦现场实地考察了湖南科霸生产线，与发行人动力电池业务板块负责人进行了现场访谈，并且与中国汽车工程研究院股份有限公司行业专家进行了访谈，与湖南科霸总经理、业务及财务负责人进行了访谈，与丰田通商（上海）有限公司业务人员进行了访谈。

经核查，保荐机构认为：

发行人动力电池业务产能利用率持续下滑的原因主要系，日本本田减少了其在日本湘南动力电池的采购量；发行人战略决定将日本湘南由“制造工厂”转型为“新产品与技术研究开发基地”；湖南科霸的动力电池能量包订单不稳定，加之CHS系统仍处于推广期对湖南科霸动力电池的订单拉动有限。

面对环境污染、能源安全以及节能减排等现实挑战，混合动力是我国应对上述挑战的更为现实选择。其他国际市场混合动力汽车的发展经验亦印证混合动力在我国有近一步拓展的空间。日本丰田作为全球混动巨头加大中国市场投放并实现中国本土化生产，将有效外资实发行人正负极片订单需求；吉利等国内汽车厂商发力混合动力市场以及地方拓展城市混合动力公交客车市场，均有利于发行人CHS系统的推广，进而拉动动力电池的需求，因此，发行人新增正负极片、动力电池等产业化项目具有必要性。基于发行人在手订单、日本丰田排产计划以及框架协议等需求信息，如日本丰田在中国市场投放依照其计划顺利实施且发行人CHS系统能够为市场接受并实现增长，新增产能预期能够通过在手订单、日本丰田排产计划、框架协议以及未来新增订单等加以消化。

3、为解决与控股股东存在的同业竞争问题，经董事会审议，自2013年10月起，申请人将全面退出镍板贸易业务。2013年到2015年申请人贸易收入分别为19,445万元、7,838万元、30,057万元，毛利率分别为-2%、1.9%、0%。

请申请人补充说明2015年贸易业务的主要内容、销售对象以及销售价格与市价的对比情况，请说明在退出贸易业务的背景下，2015年贸易收入大幅上升的原因，请说明2015年贸易收入毛利率为0的原因。

请保荐机构核查。

答复：

一、2015年、2016年1-6月贸易业务的主要内容、销售对象以及销售价格与市价的对比情况

（一）发行人2015年、2016年1-6月贸易业务的主要内