（上接A29版）

2、产品的市场前景

在近十年，中国汽车产业蓬勃发展，产销量迅速攀升。据中国汽车工业协会统计，中国汽车年销量已从2010年的1,806.2万辆，增长至2019年的2,576.9万辆。

在汽车销售量增长的同时，我国的汽车保有量也在持续上升。据公安部公布数据，我国2010年汽车保有量为0.91亿辆，2019年已达到2.6亿辆。我国汽车高保有量为机动车检测市场的繁荣打下了坚实基础。

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

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

根据《道路交通安全法实施条例》《机动车环保检验管理规定》，我国私家车在6年免检期后将要每年开展一次强制检测，而私家车、客车、货车分别在15年、5年、10年后，强制检测的要求由每年一次增加到每年2次。可以预见的是，我国机动车强制检测的市场需求将在庞大机动车保有量的基础上随现有机动车车龄的增长而扩大。根据中汽协等机构的调查数据，2019-2021年我国机动车检测服务市场检测频次分别是2.1亿次、2.25亿次、2.41亿次，市场规模将达到630亿元、676亿元、723亿元。公司目前正式开展运营的机动车检测站包括正达检测、正顺检测与正通检测，均位于山东省枣庄市，根据收购前的历史业绩，预计2020年可检测机动车9.79万辆次。本募投项目达产后，公司预计年可检测机动车188.80万辆次，其中乘用车176.00万辆次、商用车12.80万辆次。

本项目所属行业的竞争对手具体参见本次公开发行募集说明书“第三节 发行人基本情况”之“七、发行人在行业中的竞争地位”之“（二）主要竞争对手”之“2、机动车检测行业”。

3、与公司现有业务的联系

目前，公司已在多地开展车检站的建设与运营，本次募投项目的实施，有助于公司通过可靠的检测质量与卓越的服务品质，抢占市场高地，形成全国领先的连锁品牌，打造“多伦车检”的全新服务模式和全新理念，成为全国车检行业的品牌运营公司。公司亦将利用车检大数据中心，对于旗下全国范围内的车检站进行联网管理，更好地为车主服务，为监管机构提供支持。

4、项目实施的必要性

（1）切实保障国民安全出行需要

由于机动车检验直接关系到道路交通安全和环保，与广大人民群众切身利益密切相关，因此国家也以法律、法规和标准等形式对在用机动车的安全、环保以及营运车辆综合性能进行了强制检测要求。根据国家统计局数据，2018年我国共发生交通事故24.49万起，造成直接财产损失13.85亿元，导致25.85万人受伤，6.32万人死亡。机动车检测站利用现代、科学、快速定量和准确的手段，可检测并诊断车辆的安全性能及技术状况，使车辆更好地发挥其动力性、经济性、安全性、可靠性和舒适性等实用功能，其利用现代技术，使用不解体的方法，让车辆快速通过检测设备仪器完成检测和诊断工作。通过对车辆的安全检测，检查机动车存在的技术问题，及时解决技术故障，可以有效降低汽车技术因素操作的事故率，保障居民安全出行。

（2）落实打赢蓝天保卫战的需要

2018年6月，国务院印发了《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，对空气质量提出了严格目标，违规处罚柴油车首当其冲。具体要求到2020年，二氧化硫、氮氧化物排放总量分别比2015年下降15%以上；PM2.5未达标地级及以上城市浓度比2015年下降18%以上，地级及以上城市空气质量优良天数比率达到80%，重度及以上污染天数比率比2015年下降25%以上。打赢蓝天保卫战，是党的十九大作出的重大决策部署，事关满足人民日益增长的美好生活需要，事关全面建成小康社会，事关经济高质量发展和美丽中国建设。打赢蓝天保卫战主要任务是大幅减少主要大气污染物排放总量，改善环境空气质量，明显增强人民的蓝天幸福感。

本项目为机动车检测站建设项目，将严格按照相关部门制定的机动车尾气检测管理办法，执行机动车尾气排放标准，开展机动车尾气检测等工作，助推打赢蓝天保卫战。

（3）填补市场缺口与提升行业服务水准的需要

随着我国机动车数量急剧增加，对于车辆检测的需要日益增加。据公安部统计，2019年全国机动车保有量达3.48亿辆，位居世界前列，但是与发达国家相比，我国机动车检测机构配比相对不足。根据生态环境部发布的《中国机动车环境管理年报（2019）》，截止2018年底，我国大部分地区采用了简易工况法进行在用机动车环保定期检验，全国约有检验机构6,878个。据此计算，同期我国每万辆机动车拥有检测机构数目约为0.2个，而欧美、日本等地区该数值已超过2个，我国机动车检测站的数量缺口较大。机动车检测能力不足导致年检高峰期，全国多地出现排长队检车的情况，导致车检效率低下、检测不合规、把关不严、设备超负荷运转等行业痛点。

本项目为机动车检测站建设项目，通过建设“多伦车检”连锁品牌，有利于填补国内检测站巨大的市场缺口，符合社会发展需求，也可树立统一的服务标准，有利于推动车检行业整体服务水准的提升。

（4）公司可持续发展战略的需要

多伦科技自1995年成立以来即致力于中国驾驶人考训智能化的科技创新与产业化应用，一直顺应电子化考试的发展趋势，不断研发新型智能驾考系统，并在行业内率先推广使用。经过二十多年技术积累和业务拓展，围绕六大核心技术，形成了三大成熟产品体系，成为智能驾考行业的引领者、智慧驾培行业新技术的倡导者、智慧交通行业的推进者。

本次项目为机动车检测站的建设、运营和连锁品牌管理，本项目的实施，有利于推动公司成为国内极少的业务体系完整覆盖“人（驾考/驾培）、车（车辆检测）、路（智慧交通）”领域的高科技公司，优化业务与收入结构，增加服务性收入，提高盈利能力，优化现金流结构，有利于提高公司的综合竞争力以及整体抗风险能力。

5、项目实施的可行性

（1）市场发展前景广阔

本项目主要为提供机动车检测服务，包括外检、安检、环检、综检，广泛服务于私家车、营运车辆等机动车检测。机动车检测，直接关系到道路交通安全和环保，与广大人民群众切身利益密切相关，因此国家以法律、法规和标准等形式对在用机动车的安全性能、环保性能、燃料消耗量等进行了强制检测要求。

公安部交管局公布数据显示，截至2019年底，全国机动车保有量达3.48亿辆，其中汽车2.6亿辆，私家车则突破2亿辆。2019全年净增机动车2,098万辆（扣除报废注销量），新注册登记（上牌）机动车3,214万辆。全国66个城市汽车保有量超过100万辆，30个城市超过200万辆，11个城市超过300万辆，2个城市超过500万辆。广东、山东、河南、江苏4个省份机动车保有量超过2,000万量。截至2019年底，我国机动车驾驶人总量及增量均居世界第一。

我国汽车保有量持续增长、在用车车龄不断增长、尾气排放标准不断提高，新能源汽车销量增长、二手车交易和主动检测需求上升，都对机动车检测业务带来大量需求，为未来本项目的实施奠定了坚实基础。

（2）公司强大的技术背景与研发实力，为项目实施提供技术保障

公司控股企业简蓝信息是高新技术企业和双软企业，专业从事机动车检测、尾气遥感检测、尾气检测与治理、大气污染物治理与监测领域的软硬件产品的研发、销售和服务，可提供从勘测、设计到运营管理的全流程服务和一整套解决方案，目研产品机动车全自动检测系统已获得公安部安全性认证报告，自研的OBD监控终端产品通过国家级第三方检测机构的检测，满足国标要求。截至2019年末，简蓝信息累计取得2件实用新型专利，计算机软件著作权24件、软件产品登记证书6件。简蓝信息现有的研发团队、研发设备及研发能力，使公司实施本项目具备了技术可行性，可为项目实施提供了技术保障。

（3）丰富的行业资源，为项目的实施提供有力支撑

公司拥有20多年服务于公安、交通等政府监管部门的经验。另外，公司也与全国各地驾校也建立了良好的合作关系，公司合作的全国各地驾校客户拥有丰富的场地资源，可提供车检行业重要的地域布局优势。公司丰富的行业资源为本项目的顺利实施提供了有力支撑。

6、项目投资构成

本项目计划投资构成如下：

序号	项目	投资金额（万元）	占比（%）
1	建筑工程费	26,808.16	41.89%
2	设备购置费	22,866.87	35.73%
3	安装工程费	1,995.96	3.12%
4	工程建设其它费用	3,790.05	5.92%
5	预备费	2,773.05	4.33%
6	铺底流动资金	5,760.00	9.00%
合计		63,994.08	100.00%

7、项目进度安排

本项目建设周期为三年，采取边建设、边运营的方式，计划建设期为3年，其中单个检测站的建设周期约1年，选址于江苏、山东、河北、湖北、四川等地，计划第一年投资建设32家，第二年建设投资32家，第三年建设投资16家，合计80家。

本次募集资金投资建设的检测站覆盖区域广，数量多，公司将视具体情况对车检站的具体选址与开设方式（包括建设、投资、收购、托管运营等方式）做出灵活调整，以利于管理和效益最大化。

8、项目实施主体

本项目的实施主体为发行人全资子公司多伦车检，在募集资金到位后，发行人将通过使用募集资金对多伦车检增资，由多伦车检实施募投项目。

9、项目经营模式

本项目的经营模式具体参见本次公开发行募集说明书“第三节 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务具体情况”之“（三）发行人主要经营模式”。

本项目的车检服务流程与公司现有流程一致，具体参见本次公开发行募集说明书“第三节 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务具体情况”之“（二）发行人主要产品的工艺流程图”之“2、机动车检测流程”。

10、项目审批或备案情况

本项目主要通过租赁场地的形式进行建设运营，并在现有场所建设机动车智慧检测大数据中心。

2020年4月，本项目完成南京市江宁区行政审批局的备案登记工作，取得《江苏省投资项目备案证》，备案证号：江宁审批投备（2020）225号，并取得备案号为“202032011500000289”的《建设项目环境影响登记表》。

11、项目经济效益

经可行性论证及项目收益测算，全部检测站实现运营后，可实现年营业收入57,150.94万元，实现利润总额16,177.43万元。本次募集资金投资项目具有良好的经济效益，可增强公司的盈利能力和综合竞争力。

（二）“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目

1、项目基本情况

本项目拟应用人工智能、自主可控高精度定位、大数据、云计算等新一代信息技术，研发“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案，同时围绕车路协同应用通讯协议，联合产业上下游资源共同建立技术标准规范体系，打造形成“一套标准、两类设备、三个平台”车路协同完整技术体系，为智慧交通产业升级和智慧城市交通出行提供整体解决方案。项目在完成研发创新、扩充产能、应用示范工作等目标的同时，可强化公司运营架构和管理体系升级，提升研发环境和生产条件，降低成本开支，增强销售管理能力、提升客户满意度。

“人车路云”协同的一体化智慧交通解决方案，通过人、车、路及云平台之间的全方位连接和高效信息服务，构建协同管控、协同安全和协同服务的新一代智慧交通体系，对提高交通系统效率、节省资源利用、减少环境污染、减少事故发生和改善交通管理等都具有非常重要的意义。

项目主要建设内容包括基于车路协同（车联网）的智慧交通核心关键技术及设备的研发升级、车路协同云控平台的研发和车路协同智慧交通技术验证及应用示范的建设。主要研发方向和内容如下：

（1）基于车路协同的智慧交通关键技术研发主要突破智慧交通综合感知技术、人工智能联网联控技术、交通安全预警及交通安全防控技术、智慧交通公众信息服务技术；

（2）基于车路协同的智慧交通关键设备的研发升级主要包括研发高精度定位智能车载OBU、路口边缘计算及控制智能单元、车路协同路侧单元等关键设备，同时扩充车端、路侧设施设备产线产能，并完善人工智能、智能决策所需私有云、公有云等云基础设施；

（3）基于车路协同的智慧交通云控平台的研发，包括建设车路协同综合数据资源平台、AI智能决策平台、智慧交通云控平台，形成“人车路云”协同的核心技术、标准及产品体系；

（4）车路协同应用示范的建设通过选择交通信息化基础好，公司业务优势覆盖地区，布局建设车路协同应用示范先导区，通过示范区建设，验证和完善车路协同技术、设备和解决方案，探索车路协同背景下智慧交通系统建设和运营的新模式。

该项目计划总投资10,000.00万元，预计使用本次可转债募集资金10,000.00万元。

2、产品的市场前景

（1）高速公路智慧交通领域

高速公路的智慧化建设是新时期高速公路管理和服务的重要内容，也是高速公路管理创新优化的重要方向。近两年，高速公路兴起建设“智慧高速”大热潮。智慧高速是指基于ICT（Information Communications Technology）技术，通过获取“全面、精准、实时”的交通数据，构建“全面感知、综合监测、精准预警、调度指挥、全程服务”的智慧高速管控体系。为实现智慧高速，需要应用云平台、大数据、物联网、车路协同、人工智能等新一代信息技术，具备AR+AI（增强现实+人工智能）的能力、大宽带高可靠的通信能力、高稳定更安全的云平台计算能力、更高效更科学的营运管控能力和全过程高时效的出行服务能力。

高速公路建设过程中，智慧交通系统相关投入与道路建设总投资之间存在一定的比例关系。目前，我国高速公路智慧交通仍处于发展阶段，根据智研咨询发布的《2018-2024年中国智慧交通行业市场专项调查及发展前景预测报告》，我国智慧交通系统投资占整个基建工程投资额比例约为3%，按照我国当前高速公路基建投资平均8,000万元/公里（不含征地拆迁成本），可以估测出每公里高速公路的智慧交通投资约在240万元左右。

我国高速公路通车里程已由2014年初的10.44万公里增长至2019年末的15万公里，平均每年新增高速公路0.76万公里，由此估算我国每年新建高速公路对智慧交通系统的需求约为182.4亿元。

除了新建智慧交通系统建设，对存量高速公路的智慧交通系统运行维护和升级改造也存在巨大的需求空间。一般而言，对智慧交通系统维护的投资约为新建智慧交通系统造价的30%，即每公里高速公路智慧交通维护费用在72万左右。我国高速公路已经进入集中升级改造阶段，每年需要升级改造的道路里程在不断增加，目前每年所需升级改造的高速公路里程已经超过1万公里，按照1万公里估算，每年高速公路改造升级方面对智慧交通系统的需求约为72亿元。

综上，保守估计我国未来几年高速公路领域对智慧交通系统的需求规模每年约为255亿元，考虑到地方政府对智慧交通系统建设的重视程度不断提高，以及我国高速公路单位里程投资额智慧交通系统占3%的占比，相对于与国外10%-15%的比例明显偏低的因素，未来几年高速公路对智慧交通系统的建设将存在巨大的需求。

（2）城市道路智慧交通领域

城市建设，交通先行。交通是城市经济发展的动脉，智慧交通是智慧城市建设的重要构成部分。智慧交通能缓解交通拥堵，改善城市交通状况，发挥最大城市交通效能，建立人、车、路、环境协调运行的新一代综合交通运行协调体系，实现城市交通系统的整体运行效率提高，在道路交通监控、交通信息采集和诱导、综合交通信息平台、智慧公共交通、车联网、被动安全等方面发挥着非常重要的作用。

我国城市智慧交通领域千万元以上项目投资金额由2015年的97.29亿元增长至2019年的218.40亿元，年平均增长率31.1%。

2020年至2025年我国城市智慧交通领域千万元以上项目市场规模将从286.32亿元增长至1,108.84亿元，将千万元以下项目投资额考虑在内的情况下，市场容量将进一步扩大，智慧交通系统在城市交通领域前景极为广阔。

（3）主要竞争对手

本项目所属行业的竞争对手具体参见本次公开发行募集说明书“第三节 发行人基本情况”之“七、发行人在行业中的竞争地位”之“（二）主要竞争对手”之“3、智能交通行业”。

3、与公司现有业务的联系

本次募投项目是公司顺应以人工智能及大数据等新一代信息技术、5G通信技术及车路协同等新技术的发展趋势、国家交通强国战略需要以及智慧交通巨大的市场需求，以5G和车路协同技术为核心，对公司智能交通产品进行的迭代升级和重构，提高公司智慧交通产品的技术水平和市场竞争力，助推公司业绩快速成长，满足社会和经济发展需要。

2019年，公司成立了全资子公司多伦信息技术有限公司，注册资本5,000.00万元，整合了公司所有涉及智慧交通业务的全体人员和把控公司的人员，管理上实行总经理负责制，财务上独立核算，承接以往的客户资源，开拓新的项目，全员工作向市场前端平移，更靠近市场需求，以便更好地服务于客户。

公司围绕“人、车、路、云”一体化交通体系，围绕交通智能化应用领域和出行安全领域，依托科技创新和科技成果转化，积极参与智慧交通综合方案设计与实施，将大数据、人工智能、物联网等新技术运用于智慧交通领域。作为江苏省首批智慧交通重点企业，公司除了传统的信控优化服务之外，创新推出了基于城市路网、干线路网、高速路网智慧交通的全场景系列产品及解决方案。公司还开发出基于大数据、人工智能等新技术的数据磐石平台、数据透镜系统及智慧交通大数据平台。

公司自主研发并上线的基于云原生技术的业务系统“多伦交通信息服务云控平台”，采用“云+边+端”一体化架构技术，融合了互联网出行数据、交通信号控制数据、路网过车数据以及停车数据等多维交通大数据，实时计算与分析城市路网实时路况及交通态势，并通过手机APP、互联网和路面交通诱导屏等多种方式为广大交通参与者提供实时交通路况、交通突发事件通知、绿波车速引导和停车诱导等联机在线实时信息服务。

公司将继续加大在5G、车联网等新技术方面的研发投入力度，为构建新一代的“人车路云”协同的一体化智慧交通新体系提供有力支撑。本项目的实施可加快新旧动能转换，提升企业核心竞争力，在行业新态势下实现跨越式发展，并有助于企业在国家发布交通强国战略及5G全面建设的新背景下，近一步提高产品市场占有率，抓住智慧交通行业变革机遇，抢占新态势下的智慧交通竞争领域新高地。

4、项目实施的必要性

（1）“新基建”加码“智慧交通”，项目实施有助于抢抓行业变革新机遇

2020年初，国家明确了人工智能、大数据、5G等入选“新基建”七大板块，同时公布了大批交通基建项目，智慧交通行业作为新技术落地最大的应用场景成为“新基建”关注焦点，百度、华为、阿里等知名企业，已经从无人驾驶、车路协同、智慧城市等多个角度抢滩布局，新业态、新产品不断涌现。借助信息化技术，打通人、车、路、云的数字闭环，助力政府实现高效的交通出行信息管理，将是智慧交通未来发展的重要方向。

本项目即对智慧交通系统产品及解决方案进行研发，形成模块化封装的标准化产品及解决方案，全面赋能自动驾驶和智慧交通，实现自动驾驶的低延时、高可靠和高速率和人、车、路、云等协同互联。项目实施有助于企业在国家发布交通强国战略及5G全面建设的新背景下，近一步提高产品市场占有率，抓住智慧交通行业变革机遇，抢占新态势下的智慧交通竞争领域新高地。

（2）项目建设是提升企业核心竞争力、实现新态势下跨越式发展的现实需要

智慧交通时代，行业对人工智能、云计算等新兴技术的综合应用有着强烈需求，智慧交通行业的门槛也随之提高；与此同时，众多巨头也在智慧交通领域积极布局，新业态、新产品不断涌现，如腾讯在智慧交通领域业务已覆盖停车场无感支付、共享单车、乘车码等，阿里巴巴宣布升级汽车战略，利用车路协同技术打造全新的“智能高速公路”，华为、百度、京东等也从无人驾驶、车路协同、智慧城市、智慧高速等多个角度抢滩布局智慧交通市场。随着交通基础设施部署的逐渐完善和行业应用的逐步落地，外有智慧交通市场巨头林立，门槛提高的严峻挑战，内有企业自身寻求核心竞争力构建、业务快速增长等方面的变革动力，通过本项目建设，公司可以加快新旧动能转换，提升企业核心竞争力，在行业新态势下实现跨越式发展。

（3）项目实施有利于打破技术瓶颈，满足智慧交通领域高阶多场景需求

交通行业对“智慧化”的期待，体现在通过后者加持，进行顶层设计和全面规划，以大数据、人工智能等技术为核心，建立统一、开放、智能的交通管控系统，获取新层次的管理体系与治理能力。当前智慧交通领域新业务需求被不断发掘，应用场景持续多样化，为项目实施及解决方案构建带来了更大的难度和复杂性。比如新一代智慧交通系统需要对道路上各种交通状态和场景的实时动态感知，并通过大数据、云计算、边缘计算、人工智能等技术对道路实时状态及多源交通数据进行分析并作出对应的决策，实现交通运行状态的实时监控、交通问题的自动诊断、交通决策的智能化生成，这些多场景应用及高阶需求对交通数据的积淀、新兴技术的持续投入、业务领域的理解等诸多方面提出了更高要求。

本项目面对智慧交通系统产品及解决方案进行研发，重点突破智慧交通综合感知、人工智能联网联控、交通安全预警及交通安全防控、智慧交通公众信息服务等关键技术，形成模块化封装的标准化产品及解决方案，全面赋能自动驾驶和智慧交通，实现自动驾驶的低延时、高可靠、高速率和人、车、路、云的协同互联，从而打破行业技术瓶颈，满足智慧交通领域高阶多场景需求，促进行业高质量发展。

5、项目实施的可行性

（1）项目建设符合国家相关产业政策及发展规划

本项目开展智慧交通系统产品与解决方案的研发升级，属于“智能交通”范畴，为《产业结构调整指导目录（2019年本）》鼓励类项目。2019年9月，中共中央、国务院发布了《交通强国建设纲要》，提出到2035年，基本建成交通强国，在智慧交通领域，推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合；2020年2月，国家发展和改革委员会等11个国家部委联合出台《智能汽车创新发展战略》，提出到2025年，智能交通系统和智慧城市相关设施建设取得积极进展，车用无线通信网络（LTE-V2X等）实现区域覆盖，新一代车用无线通信网络（5G-V2X）在部分城市、高速公路逐步开展应用，高精度时空基准服务网络实现全覆盖。本项目基于现有智慧交通解决方案基础框架，对数据采集、存储、计算、传输、控制等设备和系统进行集成与增补、改造，并根据实际应用场景，定制个性化解决方案，有助于推动我国智慧交通领域发展进程，符合国家相关产业政策及发展规划。

（2）公司具备雄厚的研发实力和技术积淀

公司致力于中国驾驶人考训智能化的科技创新与产业化应用，经过二十多年技术积累和业务拓展，围绕大数据、云计算、深度学习、三维虚拟仿真、物联网感知、北斗卫星定位六大核心技术，形成了以智能驾考、智慧驾培和智慧交通为主的三大成熟产品体系。公司系国家高新技术企业、公安部道路交通安全研究中心机动车驾驶人技能考试研究示范基地、江苏省物联网应用示范工程建设单位，拥有江苏省道路驾驶智能培训与考试系统工程技术研究中心、江苏省智能车路协同工程研究中心、江苏省软件企业技术中心，强大的科研实力为公司抢占创新高地和持续快速发展奠定了坚实基础。同时公司集聚了众多系统开发、研发设计等方面的专业技术人才，专注于为项目实施提供平台建设、系统构架设计、系统功能升级和业务层面运营等智慧交通解决方案，在系统优化升级和新技术研发应用等方面具备扎实的技术储备和丰富的实操经验。2019年7月，公司当选为中国道路交通安全协会团体标准化委员会委员，并出任协会《信号机与V2X路测设备间数据通信协议》团体标准的牵头编制单位。截至本募集说明书摘要签署日，发行人及子公司拥有专利权128项（其中外观设计47项，发明专利5项，实用新型专利76项）。雄厚的研发实力和技术积淀为本次募投项目的顺利实施提供了有力支撑。

（3）公司拥有卓越的售后服务能力和较高的行业认知度

公司自1995年成立以来与中国驾驶人培训、考试行业电子化进程同步成长，实现了“人、车、路、云”领域的业务深度拓展和多元化发展。目前，公司已在全国建立15个分公司及办事处、68个售后服务中心，覆盖全国31个省市自治区的264个地级以上城市，形成辐射全国的售后服务体系，具有高效的售后服务快速响应能力。公司于2015年9月取得工信部中国电子工业标准化技术协会颁发的ITSS（信息技术服务运行维护标准）符合性证书，达到成熟度二级，并于2018年6月通过工信部复审，标志着公司已经建立了量化的、流程化的运维服务管理体系，具有较高的运维服务效率。公司一直致力于提供优质可靠的高速公路智能交通系统解决方案，在智能交通这一跨学科跨门类复合型技术领域积累了丰富经验，能够准确的判断客户需求，精准的提供解决方案，丰富的从业经验、雄厚的技术实力、高效的服务体系被业主视为按时优质完成项目的有力保证，在智慧交通领域有着较高的品牌认可度，良好的客户结构和较高的行业认知度为项目后期运营奠定了稳固的市场基础。

（4）公司具备丰富的项目经验和良好的资源整合能力

公司拥有安防工程一级资质、计算机信息集成二级资质、建筑智能化专业承包二级资质，近年相继完成了“基于多维数据融合的人工智能信号优化系统”、“多伦交通信号优先控制系统”、“多伦交通信息服务云控平台”等项目建设，多次获得政府及行业部门嘉奖。公司作为智能驾考行业的引领者和新技术倡导者，是中国道路交通安全协会理事单位以及国家火炬计划重点高新技术企业、江苏省高新技术企业，并入选江苏省“国内一流的企业研发机构培育库”，在技术创新和市场推广方面获得政府大力支持，在产业链上下游拥有大量的行业合作伙伴，并形成了良好的市场资源整合能力。随着业务范围和服务深度的进一步开拓，公司智慧交通服务项目的业务架构将继续优化和补大，依托丰富的数据资源、业务协同以及广泛的合作渠道，公司将形成更加稳固的市场基础，为智慧交通各业务板块的综合解决方案升级赋予新的服务功能及开拓创新的商业模式。丰富的项目经验和良好的资源整合能力为本次募投项目的建设奠定了坚实基础。

6、项目进度安排

本项目计划建设期为3年。

7、项目实施主体

本项目的实施主体为多伦科技。

8、项目经营模式

本项目的经营模式与公司目前经营模式基本一致，具体参见本次公开发行募集说明书“第三节 发行人基本情况”之“八、发行人主营业务具体情况”之“（三）发行人主要经营模式”。

9、项目审批或备案情况

本项目拟利用公司现有经营场所进行研发建设，不涉及新增土地及前置审批。

2020年4月，本项目完成南京市江宁区行政审批局的备案登记工作，取得《江苏省投资项目备案证》，备案证号：江宁审批投备（2020）214号。

根据《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境影响评价分类管理名录》等法律法规的规定，“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案的研发升级项目无需办理环境影响评价手续。

10、项目经济效益

本项目符合公司未来战略发展方向，有利于扩大公司的影响力，一方面可帮助公司抓住智慧交通行业变革机遇，抢占新态势下的智慧交通竞争领域新高地，另一方面也可帮助公司打破技术瓶颈，满足智慧交通领域高阶多场景需求，该项目具有良好的市场发展前景。本项目主要以对“车路协同”智慧交通产品的研发升级为目的，以引进科技人才、购置研发设备和软件为主要投入，不产生直接的经济效益，项目经济效益无法单独评价。

三、本次募投固定资产变化与产能变动的匹配关系以及新增固定资产折旧、研发支出对公司未来经营业绩的影响

（一）本次募投固定资产变化与产能变动的匹配关系

根据本次募集资金投资计划，本次募集资金投资项目建成后将新增固定资产55,922.79万元，项目完成后新增年均营业收入57,150.94万元。本次募集资金投资项目实施后，单位固定资产产出水平将低于现有固定资产产出水平，存在差异的主要原因如下：公司自成立以来，除购买、租赁必备的办公及生产用房产外，把有限的资金用于技术研发和业务扩张，形成了目前轻资产的资产结构，未对固定资产做较大投入。

公司为把握发展契机，进一步完善产业布局，提升公司核心竞争能力，本次募集资金主要投向品牌连锁机动车检测站建设项目与“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目。其中品牌连锁机动车检测站建设项目完成后，新增固定资产50,128.99万元，新增年均营业收入57,150.94万元；“人车路云”协同的智慧交通一体化解决方案研发升级项目完成后，新增固定资产5,793.80万元，并不直接产生营业收入。综上所述，公司固定资产大幅增加，超过营业收入的增长幅度，导致本次募集资金投资项目单位固定资产产出水平低于现有固定资产产出水平。

虽然本次募集资金投资项目单位固定资产产出水平低于现有固定资产产出水平，但本次募集资金投资项目符合公司发展战略，有助于公司可持续发展。本次募集资金投资项目完成后，固定资产投入大幅增加，机动车检测能力大幅提升以满足日益增长的市场需求，相应的降低了新增固定资产的投入产出比。尽管新增固定资产的投入产出比有所下降，但固定资产的增加更适合公司目前的发展战略。本次募集资金投资项目考虑了房产、设备等固定资产投入与产出的适当配比，从而有利于公司的可持续发展。

（二）新增固定资产折旧、研发支出对公司未来经营业绩的影响

1、募集资金投入对发行人固定资产、研发支出的影响

募投项目建成后，发行人将新增固定资产55,922.79万元，无形资产1,611.20万元。

2、募集资金新增固定资产折旧、摊销，采用直线法计算，募集资金投资项目建成后每年新增固定资产折旧4,950.01万元，新增软件无形资产摊销161.12万元，合计5,111.13万元，占本次募投项目新增营业收入的8.94%。

虽然本次项目实施后，公司新增固定资产折旧和研发支出的绝对金额较大，但新增折旧摊销占新增营业收入的合计比例为8.94%，对公司未来的经营成果不构成重大不利影响。随着募集资金投资项目投产后效益的逐步体现，新增固定资产折旧和研发支出对公司经营成果的影响将逐步减小。

公司虽然在项目选择时已进行了充分市场调研及可行性论证评估，项目均具备良好的市场前景和经济效益，但在实际运营过程中，由于市场本身具有的不确定因素，如果未来业务市场需求增长低于预期，或业务市场推广进展与公司预测产生偏差，募投目实施后未达预期，新增资产固定资产的资产折旧、研发支出的摊销将对公司财务状况造成一定不利影响。

证券代码：603528　　证券简称：多伦科技　　公告编号：[]

多伦科技股份有限公司
公开发行可转换公司债券发行公告

保荐机构（主承销商）：天风证券股份有限公司

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、准确性和完整性承担个别及连带责任。

特别提示

多伦科技股份有限公司（以下简称“多伦科技”、“发行人”或“公司”）和天风证券股份有限公司（以下简称“天风证券”或“保荐机构（主承销商）”）根据《中华人民共和国证券法》、《上市公司证券发行管理办法》、《证券发行与承销管理办法》（证监会令【第144号】）、《上海证券交易所可转换公司债券业务实施细则（2018年12月修订）》（以下简称“《实施细则》”）、《上海证券交易所上市公司可转换公司债券发行上市业务办理指南（2018年12月修订）》等相关规定组织实施本次公开发行可转换公司债券（以下简称“可转债”或“多伦转债”）。

本次公开发行的可转换公司债券向发行人在股权登记日（2020年10月12日，T-1日）收市后中国证券登记结算有限责任公司上海分公司（以下简称“中国结算上海分公司”或“登记公司”）登记在册的原股东优先配售，原股东优先配售后余额部分（含原股东放弃优先配售部分）采用网上通过上海证券交易所（以下简称“上交所”）交易系统向社会公众投资者发售的方式进行。参与网上申购的投资者请认真阅读本公告及上交所网站（www.sse.com.cn）公布的《实施细则》。

一、投资者重点关注问题

本次发行在发行流程、申购、缴款和投资者弃购处理等环节的重要提示如下：

1、本次可转债发行原股东优先配售日与网上申购日同为2020年10月13日（T日），网上申购时间为T日9:30-11:30，13:00-15:00。原股东参与优先配售的部分，应当在2020年10月13日（T日）申购时缴付足额资金。原股东及社会公众投资者参与优先配售后余额部分的网上申购时无需缴付申购资金。

2、投资者应结合行业监管要求及相应的资产规模或资金规模，合理确定申购金额。保荐机构（主承销商）发现投资者不遵守行业监管要求，超过相应资产规模或资金规模申购的，则该投资者的申购无效。投资者应自主表达申购意向，不得全权委托证券公司代为申购。

3、投资者参与可转债网上申购只能使用一个证券账户，申购一经确认不得撤销。同一投资者使用多个证券账户参与同一只可转债申购的，或投资者使用同一证券账户多次参与同一只可转债申购的，以该投资者的第一笔申购为有效申购，其余申购均为无效申购。对于参与网上申购的投资者，证券公司在中签认购资金交收日2020年10月16日前（含T+3日），不得为其申报撤销指定交易以及注销相应证券账户。

确认多个证券账户为同一投资者持有的原则为证券账户注册资料中的“账户持有人名称”、“有效身份证明文件号码”均相同。证券账户注册资料以T-1日日终为准。

4、网上投资者申购可转债中签后，应根据《多伦科技股份有限公司公开发行可转换公司债券网上中签结果公告》（以下简称“《网上中签结果公告》”）履行缴款义务，确保其资金账户在2020年10月15日（T+2日）日终有足额的认购资金，投资者款项划付需遵守投资者所在证券公司的相关规定。投资者认购资金不足的，不足部分视为放弃认购，由此产生的后果及相关法律责任，由投资者自行承担。投资者放弃认购的部分由保荐机构（主承销商）包销。

5、当发行人原股东优先认购的可转债数量和网上、网下投资者申购的可转债数量合计不足本次发行数量的70%时；或当发行人原股东优先认购的可转债数量和网上、网下投资者缴款认购的可转债数量合计不足本次发行数量的70%时，发行人及保荐机构（主承销商）将协商是否采取中止发行措施，并及时向中国证监会报告。如果中止发行，公告中止发行原因，择机重启发行。

本次发行认购金额不足640,000,000元的部分由主承销商余额包销，包销基数为640,000,000元。保荐机构（主承销商）根据网上、网下资金到账情况确定最终配售结果和包销金额，保荐机构（主承销商）将包销基于上海证券交易所（以下简称“上交所”）交易系统向社会公众投资者发售的可转债数量合计不足本次发行总额的30%，即原则上最大包销金额为192,000,000元。当包销比例超过本次发行总额的30%时，保荐机构（主承销商）与发行人将协商是否采取中止发行措施；如确定采取中止发行措施，保荐机构（主承销商）和发行人将及时向中国证监会报告，公告中止发行原因，并将征得中国证监会同意后，在批文有效期内择机重启发行。

6、投资者连续12个月内累计出现3次中签但未足额缴款的情形时，自结算参与人最近一次申报其放弃认购的次日起6个月（按180个自然日计算，含次日）内不得参与新股、存托凭证、可转换公司债券及可交换公司债券网上申购。

放弃认购情形以投资者为单位进行判断。放弃认购的次数按照投资者实际放弃认购的新股、存托凭证、可转换公司债券、可交换公司债券累计计算；投资者持有多个证券账户的，其任何一个证券账户发生放弃认购情形的，放弃认购次数累计计算。不合格、注销证券账户所发生过的放弃认购情形也纳入统计次数。

证券公司客户定向资产管理专用账户以及企业年金账户，证券账户注册资料中“账户持有人名称”相同且“有效身份证明文件号码”相同的，按不同投资者进行统计。

7、本次发行的主承销商的自营账户不得参与申购。

8、投资者须充分了解有关可转换公司债券发行的相关法律法规，认真阅读本公告的各项内容，知悉本次发行的发行流程和配售原则，充分了解可转换公司债券投资风险与市场风险，审慎参与本次可转换公司债券申购。投资者一旦参与本次申购，保荐机构（主承销商）视为该投资者承诺：投资者参与本次申购符合法律法规和本公告的规定，由此产生的一切违法违规行为及相应后果由投资者自行承担。

二、本次发行的可转债分为两个部分

1、向发行人在股权登记日（2020年10月12日，T-1日）收市后登记在册的发行人原股东优先配售。其中：

（1）原无限售条件股东的优先认购通过上交所交易系统进行，配售代码“753528”，配售简称为“多伦配债”；原股东可优先配售的可转债数量为其在股权登记日（2020年10月12日，T-1日）收市后登记在册的持有发行人股份数按每股配售1.021元面值可转债的比例计算可配售可转债金额，再按1,000元/手转换成手数，每1手为一个申购单位。

（2）原有限售条件股东的优先认购通过上交所交易系统参加网上认购的方式，在保荐机构（主承销商）处进行。具体要求如下：

①原有限售条件股东若参与本次发行的优先认购，应按本公告的要求，正确填写《网下优先认购表》并准备相关认购文件，在申购日2020年10月13日（T日）9:00-11:30期间，将全套认购文件发送至保荐机构（主承销商）邮箱liusiying@tfzq.com处。具体要求请参考“二、向原股东优先配售4、原有限售