

纳百川新能源股份有限公司

首次公开发行股票并在创业板上市发行公告

特别提示

纳百川新能源股份有限公司(以下简称“纳百川”或“公司”)根据《证券发行与承销管理办法》(证监会令第228号)(以下简称“管理办法”)、首次公开发行股票注册管理办法(证监会令第205号)、《深圳证券交易所首次公开发行证券发行与承销业务实施细则(2025年修订)》(深证上[2025]267号)(以下简称“业务实施细则”)、《深圳市场首次公开发行股票网下发行实施细则(2018年修订)》(深证上[2018]279号)(以下简称“网下发行实施细则”)、《深圳市场首次公开发行股票网下发行实施细则(2025年修订)》(深证上[2025]224号)(以下简称“网下发行实施细则”)、《深圳证券交易所创业板投资者适当性管理实施办法(2020年修订)》(深证上[2020]343号)(以下简称“投资者适当性管理办法”)、《首次公开发行证券承销业务规则》(中证协发[2023]18号)、《首次公开发行证券网下投资者管理规则》(中证协发[2025]57号)(以下简称“首发网下投资者管理规则”)和《首次公开发行证券网下投资者分类评价和管理指引》(中证协发[2024]277号)等相关法律法规、监管规定及自律规则等文件以及深圳证券交易所(以下简称“深交所”)有关股票发行上市规则和最新操作指引等有关规定,组织实施首次公开发行股票并在创业板上市。

本次发行的保荐人(主承销商)为浙商证券股份有限公司(以下简称“浙商证券”或“保荐人”)。

本次发行采用向参与战略配售的投资者定向配售(以下简称“战略配售”)、网下向符合条件的投资者询价配售(以下简称“网下发行”)和网上向持有深圳市场非限售A股股份和非限售存托凭证市值的社会公众投资者定价发行(以下简称“网上发行”)相结合的方式进行。

本次发行的战略配售由主承销商负责组织实施;初步询价和网下发行由主承销商通过深交所网下发行电子平台及中国证券登记结算有限责任公司深圳分公司(以下简称“中国结算深圳分公司”)登记结算系统组织实施;网上发行通过深交所交易系统进行,采用按市值申购定价发行方式进行。

本次发行价格22.63元/股对应的发行人2024年扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润对应的摊薄后市盈率为28.70倍,低于中证指数有限公司2025年12月2日(T-4日)发布的“C36汽车制造业”最近一个月静态平均市盈率28.71倍,低于同行业可比上市公司2024年扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润对应的平均静态市盈率49.24倍,但仍存在未来发行人股价下跌给投资者带来损失的风险。发行人和主承销商提请投资者关注投资风险,审慎研判发行定价的合理性,理性做出投资决策。

敬请投资者重点关注本次发行的发行流程、网下网上申购及缴款、限售期安排、回拨机制及弃购股份处理等方面,具体内容如下:

1、初步询价结束后,发行人和主承销商根据《纳百川新能源股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市初步询价及推介公告》(以下简称“初步询价及推介公告”)中约定的剔除规则,在剔除不符合要求的网下投资者报价后,协商一致将拟申购价格高于23.40元/股(不含23.40元/股)的配售对象全部剔除;将拟申购价格为23.40元/股,且拟申购数量小于690万股(不含690万股)的配售对象全部剔除。以上过程共剔除98个配售对象,对应剔除的拟申购总量为67,540万股,占本次初步询价剔除无效报价后拟申购总量6,700,120万股的1.0080%。剔除部分不得参与网下及网上申购。具体剔除情况见附表:配售对象初步询价报价情况”中被标注为“高价剔除”的部分。

2、发行人和主承销商根据初步询价结果,综合考虑剩余报价及拟申购数量、有效认购倍数、发行人基本面、市场情况、同行业可比上市公司估值水平、募集资金需求及承销风险等因素,协商确定本次发行价格为22.63元/股,网下发行不再进行累计投标询价。

投资者请按此价格在2025年12月8日(T日)进行网上和网下申购,申购时无需缴付申购资金。本次网下发行申购日与网上申购日同为2025年12月8日(T日),其中,网下申购时间为9:30-15:00,网上申购时间为9:15-11:30,13:00-15:00。

3、本次发行价格为22.63元/股,不超过剔除最高报价后网下投资者报价的中位数和加权平均数,剔除最高报价后通过公开募集方式设立的证券投资基金(以下简称“公募基金”)、全国社会保障基金(以下简称“社保基金”)、基本养老保险基金(以下简称“养老金”)、企业年金基金和职业年金基金(以下简称“年金基金”),符合《保险资金运用管理办法》等规定的保险资金(以下简称“保险资金”)和合格境外投资者资金报价中位数和加权平均数孰低值,故保荐人相关子公司无需参与本次战略配售。

根据最终确定的发行价格,本次发行参与战略配售的投资者均为与发行人经营业务具有战略合作关系或者长期合作愿景的大型企业或者其下属企业。参与战略配售的投资者最终战略配售股份数量合计为418,7610万股,占本次发行数量的15.00%。

本次发行初始战略配售数量为558,3480万股,占本次发行数量的20.00%。最终战略配售数量为418,7610万股,占本次发行数量的15.00%。本次发行初始战略配售股数与最终战略配售股数的差额139,5870万股将回拨至网下发行。

4、限售期安排:本次发行的股票中,网上发行的股票无流通限制及限售期安排,自本次公开发行的股票在深交所上市之日起即可流通。

网下发行部分采用比例限售方式,网下投资者应当承诺其获配股票数量的10%向网下申购时,无需为其管理的配售对象填写限售期安排,一旦报价即视为接受本公司所披露的网下限售期安排。

战略配售方面,参与战略配售的投资者获配股票的限售期为12个月,限售期自本次公开发行的股票在深交所上市之日起开始计算。限售期届满后,参与战略配售的投资者对获配股份的减持适用中国证监会和深交所关于股份减持的有关规定。

5、网上投资者应当自主表达申购意向,不得概括委托证券公司进行新股申购。

6、网上、网下申购结束后,发行人和主承销商将根据网上申购情况于2025年12月8日(T日)确定是否启动回拨机制,对网上、网下的发行规模进行调节。回拨机制的启动将根据

保荐人(主承销商):浙商证券股份有限公司

网上投资者初步有效申购倍数确定。

7、网下投资者应根据《纳百川新能源股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市网下发行初步配售结果公告》(以下简称“网下发行初步配售结果公告”),于2025年12月10日(T+2日)16:00前,按最终确定的发行价格与初步配售数量,及时足额缴纳新股认购资金。

认购资金应该在规定时间内足额到账,未在规定时间内或未按要求足额缴纳认购资金的,该配售对象获配新股全部无效。多只新股同日发行时出现前述情形的,该配售对象全部获配股份无效。不同配售对象共用银行账户的,若认购资金不足,共用银行账户的配售对象获配股份全部无效。网下投资者如同日获配多只新股,请按每只新股分别缴款,并按照规范填写备注。

网上投资者申购新股后,应根据《纳百川新能源股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市网上摇号中签结果公告》(以下简称“网上摇号中签结果公告”)履行资金交收义务,确保其资金账户在2025年12月10日(T+2日)终有足额的新股认购资金,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。投资者款项划付需遵守投资者所在证券公司的相关规定。

网下和网上投资者放弃认购部分的股份由主承销商包销。

8、当出现网下和网上投资者缴款认购的股份数量合计不足扣除最终战略配售数量后本次公开发行数量的70%时,发行人和主承销商将中止本次新股发行,并就中止发行的原因和后续安排进行信息披露。

9、本公告中公布的全部有效报价配售对象必须参与网下申购,提供有效报价的网下投资者未参与申购或未足额申购,以及获得初步配售的网下投资者未按时足额缴付认购资金的,将被视为违约并应承担违约责任,主承销商将违约情况报中国证券业协会备案。网下投资者或其管理的配售对象在证券交易所各市场板块相关项目的违规次数合并计算。配售对象被采取不得参与网下询价和配售业务、列入限制名单期间,该配售对象不得参与证券交易所各市场板块相关项目的网下询价和配售业务。网下投资者被采取不得参与网下询价和配售业务、列入限制名单期间,其所管理的配售对象均不得参与证券交易所各市场板块相关项目的网下询价和配售业务。

网上投资者连续十二个月内累计出现三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六个月(按一百八十天自然日计算,含次日)内不得参与新股、存托凭证、可转换公司债券、可交换公司债券网上申购。放弃认购的次数按照投资者实际放弃认购新股、存托凭证、可转换公司债券与可交换公司债券的次数合并计算。

10、发行人和主承销商郑重提示广大投资者注意投资风险,理性投资,认真阅读2025年12月5日(T-1日)披露的《纳百川新能源股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市投资风险特别公告》(以下简称“投资风险特别公告”),充分了解市场风险,审慎参与本次新股发行。

估值及投资风险提示

1、本次发行价格为22.63元/股,请投资者根据以下情况判断本次发行定价的合理性。

(1)根据《国民经济行业分类》(GB/T4754-2017)和《中国上市公司协会上市公司行业统计分类指引》(2023年),纳百川所属行业为“C36汽车制造业”。截至2025年12月2日(T-4日),中证指数有限公司发布的“C36汽车制造业”最近一个月静态平均市盈率为28.71倍,请投资者决策时参考。

截至2025年12月2日(T-4日),可比上市公司估值水平如下:

证券代码	证券简称	T-4日收盘价(元/股)	2024年扣非前EPS(元/股)	2024年扣非后EPS(元/股)	对应的静态市盈率-扣非前(倍)	对应的静态市盈率-扣非后(倍)(2024年)
002050.SZ	三花智控	42.03	0.7365	0.7410	57.07	56.72
002126.SZ	银轮股份	33.79	0.9287	0.8093	36.38	41.75
920662.BJ	方盛股份	25.30	0.3405	0.2950	74.30	85.76
873855.NQ	新富科技	/	2.0747	1.9637	/	/
算术平均值				46.73	49.24	

注:1.数据来源为Wind资讯;

2.市盈率计算如存在尾数差异,系四舍五入造成;

3.2024年扣非后EPS=2024年扣除非经常性损益前后归属于母公司股东的净利润-4/总股本;

4.计算静态市盈率算术平均值时,方盛股份2024年利润规模较小,故剔除;新富科技自2025年6月17日起停牌,故剔除。

本次发行价格22.63元/股对应的发行人2024年扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润对应的摊薄后市盈率为28.70倍,低于中证指数有限公司2025年12月2日(T-4日)发布的“C36汽车制造业”最近一个月静态平均市盈率28.71倍,低于同行业可比上市公司2024年扣除非经常性损益前后孰低的归属于母公司股东的净利润对应的平均静态市盈率49.24倍,但仍存在未来发行人股价下跌给投资者带来损失的风险。

本次发行定价合理性说明如下:

与行业内其他公司相比,纳百川在以下方面存在一定优势:

①技术优势

公司是国家级专精特新“小巨人”企业、浙江省科学技术厅认定的国家高新技术企业、浙江省科技型企业”,浙江省经济和信息化厅认定的“专精特新”中小企业、专利示范企业”,温州市领军工业企业,马鞍山纳百川被认定为安徽省专精特新中小企业,建有汽车热交换系统浙江省省级企业研究院和安徽省企业技术中心。

自成立以来,公司一直秉持恒温电池、绿色续航的发展理念,弘扬持续创新精神,通过技术创新驱动企业发展。公司拥有先进的研发、生产、检测设备,建立了高素质的研发团队,形成了控温技术、轻量化技术、残值评估技术、设备工艺优化、自动化生产、质量控制技术优化等核心技术体系,解决了常规方式下导致的电池模组受热不均匀的问题,使得电池模组最大限度的均匀受热,将仿真技术与实际热分布温度偏差缩小到≤3℃,突破行业内流温偏差水平普遍控制在15%的技术壁垒并稳定在5%以内,对项目前期的形变量、鼓包问题实现100%探测识别,通过对结构重组和结构密度比的重新定义,实现PACK轻量化和增效PACK整体结构强度的突破。公司具备先进的形变探测和热传导分析能力,建立了精准的热仿真和流体仿真计算模型,有效提升了产品的平面度和一致度,能够保持工况环境下产品温差控制在3℃至5℃范围,为动力电池提供恒温工作环境。公司顺应了电池结构创新发展

趋势,能够实现电池液冷板与电池的精准贴合,满足动力电池越来越高的轻量化和高能量密度的发展需求。公司在新材料应用探索、冲压和挤压工艺改良、焊接技术研发和表面处理等环节均掌握了核心技术储备,率先突破3系和6系铝材钎焊技术壁垒,并通过智能信息系统管理实现产品质量管控,保障产品品质的稳定性,应对复杂工况环境下的具体应用。截至报告期末,公司拥有203项专利知识产权。

公司在研发过程中积极探索产品技术的标准化,依托自身技术体系分别制定了热管理应用端客户仿真标准和热管理应用端客户泄漏探测标准,该等标准已成为客户引用的采购技术标准,使公司产品进入客户的采购体系具备先发优势。

同时,公司凭借齐全的产品开发分析软件、高水平的模具开发设计能力、丰富的技术工艺,形成了较强的协同开发设计能力,既能及时响应客户的需求,也能持续升级和提升自身研发能力。公司积极参加客户产品的早期开发设计,与客户进行同步开发,从产品结构和热力分布设计、模具设计制造、精密加工以及装配等全生产环节的工艺性角度提出设计开发、改进建议,优化产品结构,在技术开发方面具有较强的市场竞争力。

②客户资源优势

公司凭借产品质量优势、技术研发能力、优秀的技术水平、健全的客户服务体系,在多年的经营过程中积累了丰富的客户资源。

电池液冷板对新能源汽车的安全性、稳定性具有重要影响,因此动力电池制造商和主机厂对电池液冷板的质量要求较高,对供应商设有严格的准入限制,需要经过“客户评审—新产品立项、可行性评审—产品报价—报价跟踪—获得新产品定点资格—产品立项、设计开发、模具开发及样件生产—通过客户评审—小批量生产—通过客户审核—大批量生产”等多道程序后方可进入主机厂合格供应商体系并批量供货,耗时周期较长。公司新能源汽车电池热管理系统产品的客户网络覆盖了宁德时代、中创新航、蜂巢能源、欣旺达、孚能科技、亿纬锂能等国内主要的动力电池制造商,产品配套供应T公司、蔚来汽车、小鹏汽车、理想汽车、哪吒汽车、零跑汽车、吉利汽车、长安汽车、广汽集团、长城汽车、上汽荣威、东风日产、奔驰、大众、奇瑞汽车、赛力斯等多家汽车品牌,取得了宁德时代等客户给予的优秀供应商评价。

在燃油汽车热管理产品方面,公司的散热器产品供应法雷奥、马勒、NISSENS等汽车热管理零部件龙头企业和NRF、AAP、US Motor Works等大型汽车后市场零配件供应商,建立了稳定的销售体系。

优质的客户资源对于公司发展具有重要意义,为公司提供了长期稳定的订单和现金流,提升了公司的市场开拓能力,有利于公司新产品的开发和销售。公司将进一步深化与核心客户的合作,并不断扩展客户资源,促进业绩持续增长。

③产品质量优势

公司自创立以来,一直以“创新成就自我价值、用质量赢得客户信赖”作为企业发展使命,高度重视产品质量,投入大量资源以保证产品生产环节的标准化和产成品的一致性水平,同时对于生产过程中的材料、能耗等方面做出了非常精细和不断改进的规划。公司建立了完备的质量管理、生产管理和研发管理体系,通过了IATF16949:2016质量管理体系认证、ISO14001:2015环境管理体系认证和GBT 45001-2020-ISO 45001-2018职业健康安全管理体系认证,形成了新产品品控管理、供应商品控管理、生产过程品控管理、出货品控管理、售后品控管理五位一体的品质管控流程,打造了标准化平台化、防错防呆相似件管理的三大质量控制体系,建立了可视化数据管理系统、LLC数据库和QCDS全年质量审核等三大质量提升系统,大批量产品的质量一致性控制能够满足客户的严格要求,最大程度确保产品质量符合标准。

公司的电池液冷板产品具备突出的质量优势。在智能化方面,公司采用集团化私有云,确保企业核心数据安全的前提下配合全链条打通的SAP系统,完善的MES管理系统、丰富的产品FMEA综合数据库,高度集成且安全的数据化管理对每个过程都做到层层监控、环环相扣。在气密性方面,公司采用万倍密封技术,使用氦分子0.178KG/m³的密度对称标线内1.29KG/m³的空气密度,将泄露标准突破并稳定在2*10^-8“pa*m³/s”的泄漏标准。在产品绝缘方面,公司采用安全绝缘涂层技术,对行业标准的膜厚、附着力、干燥时间进行再定义,增强涂层的绝缘性和附着强度。公司对于产品生命周期内质量反馈的追溯可精确到发生当日的0.01秒,确保产品的每个生产步骤都有迹可循,同时在产品平面度、结构强度、耐候性方面具备良好优势,能够满足新能源汽车对于动力电池工作环境的严苛要求,辅以最高8年或80万公里的超长质保,保证产品的经久耐用。截至2025年3月31日,公司已累计供货超1,500万件,经过市场充分的检验。凭借优秀的产品质量控制能力,公司建立了良好的市场声誉及品牌形象,在业内享有较好口碑,自成立以来未发生重大质量问题,未因质量问题与客户发生纠纷。公司优秀的产品质量赢得了客户的一致认可,先后获得宁德时代“质量优秀奖”,蜂巢能源“最佳技术合作奖”、中航锂电“最佳交付奖”、北京普莱德“质量优秀奖”、上汽大众“质量控制目标奖”、孚能科技“优秀供应商”、中创新航“优秀供应商”和零跑汽车“优秀供应商”“优秀伙伴奖”等荣誉。

④配套能力优势

汽车零部件企业的配套能力是企业管理和技术水平的综合体现,要求配套企业具备根据客户的要求快速开发新产品的能力,以及在保证产品品质的前提下不断进行技术改进、提高管理水平,保证配套产品的及时有效供应。

公司在多年的发展中积累了丰富和完整的产品设计开发和制造能力,具备从产品先期设计直至批量生产的全链条开发和供应能力,并提供基于高性价比、轻量化、降温速率、热性能优势,体积利用率、平台化能力、续航能力、快充能力的多样性场景解决方案。公司拥有优秀的技术团队和配套开发工具与实验设备,能够独立完成或协助参与动力电池热管理产品的全流程开发任务。公司具备高效的产品开发效率,在参与奔驰EQ平台电池液冷板产品开发期间,公司仅在7个月的时间周期内完成了88次流体仿真优化、53次热仿真、14次结构优化仿真和60次设计优化,提交了完整的产品装配PACK后的模拟性能分析报告,仅用210天保质、保量、保技术完成了原定340天的艰巨任务,为客户提供缩短终端产品开发做出了重要贡献。为解决终端用户对充电时长的焦虑与大功率充电对电池包热管理安全性的矛盾,公司从液冷板的散热效

率切入,通过大量设计优化和仿真测试,实现了散热性能满足从2C快充到4C、6C快充的产品迭代,并着手研发10C快充电池的解决方案。在动力电池轻量化的发展方向上,公司引入了弯管式口琴管的设计思路并配套开发相应的工艺制程,以实现液冷板制造降本增效的进一步突破。在车辆整体轻量化的发展方向上,公司顺应发展态势,配套开展直冷式冲压液冷板的研发,对冷媒、流道布局、液冷板结构进行针对性的热设计和热仿真、流体仿真,帮助下游客户将动力电池热管理纳入到整车热管理系统中进行统一设计,