

中国国际金融股份有限公司
关于吉利汽车控股有限公司
首次公开发行人民币普通股（A 股）股票
并在科创板上市的上市保荐书

保荐机构（主承销商）



（北京市朝阳区建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27 层及 28 层）

声 明

中国国际金融股份有限公司(以下简称“本保荐机构”、“本保荐人”、“中金公司”)及其保荐代表人已根据《中华人民共和国公司法》(以下简称“《公司法》”)、《中华人民共和国证券法》(以下简称“《证券法》”)等法律法规和中国证券监督管理委员会(以下简称“中国证监会”)及上海证券交易所(以下简称“上交所”)的有关规定,诚实守信,勤勉尽责,严格按照依法制定的业务规则和行业自律规范出具上市保荐书,并保证所出具文件真实、准确、完整。

如无特别说明,本上市保荐书相关用语具有与《吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股(A股)股票并在科创板上市招股说明书(申报稿)》中相同的含义。

一、发行人概况

(一) 发行人基本资料

发行人基本情况			
中文名称	吉利汽车控股有限公司	英文名称	Geely Automobile Holdings Limited
成立日期	1996年6月5日	法定股本总额	240,000,000.00 港元
法定股份总数	12,000,000,000 股普通股	已发行股份总数 ¹	9,812,776,540 股普通股
公司董事	李书福、杨健、李东辉、桂生悦、安聪慧、洪少伦、魏梅、李卓然、杨守雄、安庆衡、汪洋		
注册地址	P.O. Box 309, Uglan House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands	主要营业地点	香港湾仔港湾道23号鹰君中心23楼2301室
控股股东	浙江吉利控股集团有限公司	实际控制人	李书福
联系电话	852-2598 3333	传真号码	852-2598 3399
电子邮箱	general@geelyauto.com.hk	公司网址	http://www.geelyauto.com.hk
行业分类	C36 汽车制造业	在其他交易场所（申请）上市的情况	香港联交所上市
本次发行的有关中介机构			
联席保荐机构（主承销商）	中国国际金融股份有限公司、华泰联合证券有限责任公司	联席主承销商	中国国际金融股份有限公司、华泰联合证券有限责任公司
发行人律师	北京市金杜律师事务所	审计机构	致同会计师事务所（特殊普通合伙）
保荐机构（主承销商）律师	北京市中伦律师事务所	保荐机构（主承销商）会计师	德勤华永会计师事务所（特殊普通合伙）

注1：截至2020年6月30日

(二) 主要财务数据及指标

项目	2020年1-6月 /2020年6月 30日	2019年度 /2019年12月 31日	2018年度 /2018年12月 31日	2017年度 /2017年12月 31日
资产总额（万元）	10,747,512.29	10,767,377.53	9,249,348.64	8,779,764.85
归属于母公司股东权益（万元）	5,981,595.06	5,368,940.26	4,417,254.95	3,383,777.01
资产负债率（合并）	43.82%	49.69%	51.78%	61.07%
营业收入（万元）	3,712,088.65	9,813,863.56	10,733,459.82	9,355,309.64
净利润（万元）	233,014.29	828,549.10	1,258,553.03	1,059,423.58
归属于母公司股东的净利润（万元）	230,136.71	821,474.93	1,246,321.20	1,049,256.15

项目	2020年1-6月 /2020年6月 30日	2019年度 /2019年12月 31日	2018年度 /2018年12月 31日	2017年度 /2017年12月 31日
扣除非经常性损益后归属于母 公司股东的净利润（万元）	124,768.94	632,868.86	1,126,967.95	930,131.83
基本每股收益（元）	0.25	0.90	1.39	1.17
稀释每股收益（元）	0.25	0.89	1.36	1.15
加权平均净资产收益率	4.19%	16.89%	31.09%	35.59%
经营活动产生的现金流量净额 （万元）	-247,533.96	1,668,854.14	1,988,846.71	1,536,459.37
研发投入占营业收入的比例	5.88%	5.55%	5.76%	6.03%

（三）主营业务经营情况

公司是我国自主品牌乘用车领军企业，主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售，自主掌握汽车领域核心技术，广泛布局主流车型市场。公司旗下产品包括吉利、几何两大品牌，覆盖 A0 至 B 级乘用车市场，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月合计销量分别为 124.11 万部、138.04 万部、123.35 万部及 47.57 万部；同时，2017 年 8 月公司推出中高端合营品牌领克汽车，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月领克品牌销量分别为 0.60 万部、12.04 万部、12.81 万部及 5.48 万部。根据中汽协统计，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司含领克品牌合计销量的国内市占率分别为 5.04%、6.34%、6.35% 和 6.76%，连续三年居自主品牌首位，且处于持续提升状态。

公司持续致力于自主研发掌握核心技术，是我国汽车行业自主研发的领先企业。公司通过自主及合作研发，持续推进技术升级和创新，目前已掌握了整车架构、动力总成、节能与新能源汽车、智能驾驶等领域的多项关键核心技术。公司发动机连续 6 年获得“中国心”十佳发动机称号，变速箱连续 2 年获得“世界十佳变速器”称号。同时，公司借助模块化架构的造车方式，显著提升零部件通用化率及新车型开发效率，并可在此基础上实现高度自动化的智能制造。

在汽车行业“新四化”（电动化、智能化、网联化和共享化）变革背景下，公司积极布局前瞻行业技术方向，致力于把握行业转型发展的新机遇，重点进行相关领域的技术研发，率先开展业务转型调整，进一步夯实行业龙头地位。目前，公司在电动化和智能化汽车领域也是行业先行者，率先推动相关业务和技术转型。

2019 年度，公司电气化及新能源车型销量达 11.3 万台，同比增速高达 69%，销量处于行业前列；在智能化方面，公司于 2018 年在自主品牌中率先推出搭载 L2 级别智能驾驶功能的车型，并将于近期推出搭载 L3 级别智能驾驶的车型；2022 年，公司还将在杭州亚运会期间试运营 L4 级别自动驾驶的车辆。

（四）核心技术情况

1、主要核心技术

公司主要业务包括乘用车及核心零部件，公司在主要业务领域均掌握了一系列具有自主知识产权的核心技术，大部分核心技术均为国内领先。上述核心技术已成熟并广泛应用于公司产品的批量生产中。公司主要核心技术情况如下：

序号	技术分类	核心技术贡献	专利在产品中的运用	对业务的作用及贡献	技术来源	专利/软件著作权
1	动力总成	1.0TD/1.0T 高性能发动机	已应用在缤瑞车型	油耗较上一代产品降低 20%，提升产品竞争力	自主研发	2017106029577
						201721432553X
2	动力总成	一种新型发动机燃烧室设计	应用于 DHE 系列发动机	高效燃烧，有效提高发动机热效，提高产品在行业内的竞争力	自主研发	2013103467285
3	动力总成	含 EGR 的汽油机水冷式中冷器 WCAC 下游露点温度计算逻辑	应用于 DHE 系列发动机	高效燃烧，有效提高发动机热效，提高产品在行业内的竞争力	自主研发	2017213685595
						2018101229016
4	动力总成	一种主动降噪高压油泵	应用于 DHE 平台发动机	提升 NVH 性能，带来更好的驾驶体验，提高产品在行业内的竞争力	自主研发	2020201861901
5	动力总成	高效均质超稀薄燃烧发动机研发	应用于在研产品	采用均质超稀薄燃烧技术实现 45%+发动机热效率，提升整车燃油经济型	自主研发	2018213606808
6	动力总成	一种湿式双离合自动变速器	应用于旗下各车型	实现了由产品设计到智能制造的正向开发集成创新能力，并在国内率先实现了大规模产业化应用，产品最高效率达到 97%	自主研发	2013105808509
						2014206282011
7	新能源-48V	48V MHEV 轻混技术	已经应用于吉利博瑞 GE/星越/缤越/ICON 等多款车型	动力提升 30%，油耗改善 10%-15%，提升产品竞争力	自主研发	2018102609173
						2018102747489
						2018102069175
						2018204314798

序号	技术分类	核心技术贡献	专利在产品中的运用	对业务的作用及贡献	技术来源	专利/软件著作权
8	新能源-HEV	下一代高压系统核心技术	将运用于油电混动车型	800V 电压平台在整车动力系统上的应用, 充电时长将大幅度缩短、同时可实现零部件轻量化、并提高整车动力经济性表现	自主研发	2020101248654
						202020220022X
9	新能源汽车核心零部件-电机	永磁同步电机定子结构	将运用于新能源车型	通用性佳, 可适配多种整车需求	自主研发	2011102840556
						2013100443611
10	新能源汽车核心零部件-电控	扭矩控制	将运用于油电混动车型	通过新能源动力系统与智慧互联系统的功能集成, 实现整车油耗在实际行驶工况进一步降低 5%以上	自主研发	2018102748462
						2019102584611
11	新能源汽车核心零部件-电控	能量管理	应用于 GEV 平台车型	合理分配功率, 精准能量计算, 预估续航里程, 能够提升用户的驾驶体验	自主研发	2018103501522
12	新能源汽车核心零部件-电控	能量回收	将运用于新能源车型	保证制动能量回收平顺性的同时最大限度实现电制动能量回收	自主研发	2018102925274
						2018102925594
13	电子电气架构	智能动力整车域控制器平台开发	应用于混合动力车型	算力和安全等级提升, 作为下一代架构的动力域控制器为算力集中、降本、功能开发效率提升等方面做出贡献	自主研发	2020100984720
						2020101038001
						2020101109562
14	智能驾驶	L2 智能驾驶系统核心技术	应用于现有 L2 高级自动驾驶系统的开发中, 及博瑞等车型	L2 级别自动驾驶可以有效降低驾驶员使用负担, 安全碰撞功能有效提升驾驶安全性	自主研发	2017107256328
						2017101390944
15	智能驾驶	L3 高级自动驾驶系统核心技术	应用于现有 L3 高级自动驾驶系统的开发中	L3 级高级自动驾驶系统满足客户对自动驾驶系统的需求, 提高车辆智能化亮点的同时, 专利设计了完整的备份方案, 提高系统的安全性。	自主研发	2019113365196
						2019112472468
16	智能驾驶	智能网联自动驾驶控制系统	应用于高级自动驾驶系统的开发中	利用网联技术提升了自动驾驶的安全等级和行驶效率	自主研发	2019101904453
17	智能驾驶	可控传感器	应用于高级自动驾驶系统的开发中	提出可控传感器的概念	自主研发	201910744516X
						2019107450492
						2019108016960

序号	技术分类	核心技术贡献	专利在产品中的运用	对业务的作用及贡献	技术来源	专利/软件著作权
18	车联网	高精地图的建图与匹配	应用于高级自动驾驶系统的开发中	基于车路协同实现高效的建图和匹配	自主研发	2019104113637
19	车联网	目标检测、跟踪、筛选	应用于高级自动驾驶系统的开发中	利用车路协同感知融合技术，提高了目标检测的准确率	自主研发	2019107445051
						2019113293287
20	车联网	激光雷达	应用于高级自动驾驶系统的开发中	提出一种新的点云融合系统	自主研发	2019101896461
						2019202411482
						2019105396417
21	车联网	边缘计算和智能网联的车路协同系统	应用于高级自动驾驶系统的开发中	定义了车路协同系统的系统架构、通信架构、数据封装格式	自主研发	2019106126951
22	底盘	副车架及具有其的车辆	已应用在帝豪车型	副车架同时具备较好的溃缩性能和较强的刚度，解决本领域一大技术难题	自主研发	2017205802046
						2017205802027
						2017205815741
						2017205808822
						2017205825175
23	轻量化	TRB 不等厚热冲压零部件应用	将运用于新能源车型	保证车型碰撞安全的前提下，尽可能的实现轻量化	自主研发	2020101871645
						2020102843816
						2020200578578
						2020102552952
						2020211015162
24	智能制造	新能源汽车虚拟现实仿真系统研发与推广应用	已运用于公司研发	引入虚拟现实技术，实现早期阶段的虚拟主观评价，提高研发质量	设备国外引进，技术与应用自主研发	2018105808304
						2019112428234
						2020201300964
						软件著作权： 2020SR0745855（吉利汽车虚拟现实评审系统）
25	智能空调舒适座舱	乘员舱空调热舒适性开发与应用	已运用于公司研发	以乘员热舒适感觉为目标，构建全场景下空调智能运行生态，提升乘员空调舒适性	自主研发	非专利技术
26	虚拟开发	虚拟试验场（VPG）动态载荷获取技术	已运用于公司研发	使用虚拟车辆代替物理车辆来仿真整车物理试验的 CAE 仿真技术	自主研发	非专利技术

序号	技术分类	核心技术贡献	专利在产品中的运用	对业务的作用及贡献	技术来源	专利/软件著作权
27	安全性	全方位立体防护座舱结构	已运用于现有多款车型;多项新技术研发中	充分考虑了不同碰撞形式,不同的撞击位置车身结构对乘员的保护效果。	自主研发	2018204976933
						2018103943636
						2018202837090
						2020100059000
28	安全性	多工况碰撞乘员保护技术	已运用于公司研发	制定了不同碰撞工况下对车内不同类型乘员的保护策略,包括成人乘员以及儿童乘员,降低车内乘员在碰撞中的伤害,提升车辆的安全性能。	自主研发	2018106031938
						2018103770105
						2018115447181
						2019104133096
29	安全性	车辆防盗技术	已运用于现有多款车型;多项新技术研发中	使吉利汽车在防非法进入,防非法启动,防非法移动及防盗报警技术上做到行业领先	自主研发	2020100621036
						2019207468843
						2019103856308
						2019100675599
30	安全性	弱势道路使用者(VRU)保护技术	已应用于目前所有车型开发中	促进行业内汽车安全法规的发展,全方位提升吉利汽车VRU保护安全性能,建立VRU保护先进试验能力。	自主研发	2014104483519
						2018102911750
						2016102818288
						2014107555627
						2013107295381
						2011102288147
						2012105630802
201710884821X						
31	安全性	前围板安装传力结构	已应用超越车型	减少了前围板向车内凹陷的量,进而降低了驾驶员或乘客受到的伤害,提高车辆乘员安全	自主研发	2017206042327

(1) 高效的动力总成技术

1) 高效的发动机

公司拥有行业领先的发动机研发、制造能力，提供有 1.0TD、1.5TD、1.4T、1.8L 等发动机产品，拥有多项相关自主知识产权，公司发动机连续 6 年获得“中国心”十佳发动机称号，现有车型产品已经实现了发动机 100% 的自主供货。顶尖的研发技术是支撑公司一流发动机产品的关键，随着发动机的性能要求不断提高，为应对持续攀升的发动机热负荷，公司开发有双循环冷却回路的发动机热管理系统，可实现快速暖机的发动机热管理，并可降低油耗。同时为满足客户对整车舒适性的要求，提高发动机平顺性及 NVH 性能，公司开发有减振传动轮技术。而随着涡轮增压汽油发动机使用的日趋普遍，公司则开发有实用新型的涡轮增压器技术，可显著降低发动机排气背压，改善涡轮增压器效率。

2) 七档双离合变速箱

公司历时逾 10 年建立了完善的七档双离合自动变速箱（7DCT）及其混合动力产品（7DCTH）开发流程、整机研发技术、核心部件制造工艺及智能检测评估等平台与体系，拥有多项自主知识产权，实现了由产品设计到智能制造的正向开发集成创新能力，并在国内率先实现了大规模产业化应用，产品最高效率达到 97%，达到行业领先水平，目前拥有基于 7DCT 湿式双离合变速箱平台开发的 48V 混动双离合变速器、混动专用双离合变速器等系列产品。同时为减少在同一车型上提供混合动力系统和传统动力系统的复杂度和工程量，并考虑到整车发动机动力总成集成布置，7DCT 实现了变速器所有零部件和功能的集成模块化设计，零部件通用化率高达 86%，并推出了混合动力传动套件，为双离合变速器提供一个可扩展的混合动力驱动架构。

(2) 新能源汽车及关键零部件

1) 48VP4 核心技术

48VP4 是一种 48V 架构下的混合动力技术。它的突出优势在于能够在较低成本预算下，实现纯电后驱，混动四驱等高驾驶乐趣的特性，同时还能实现降油耗的经济性诉求。

48VP4 主要由一套电驱动总成（包括 48VP4 驱动电机和专用减速器）和控制软件组成。项目团队在充分考虑动力性/经济性/成本/技术成熟度多维度因素的基础上，研究并制定了电机及减速器功率/扭矩/转速/减速比等核心参数需求，与国内外领先的供应商合作完成了样件的设计及制样工作，同时从系统需求、控制策略、模块开发、底层开发、软件集成等各个方面完全自主开发了控制软件，使这套先进的动力总成能够在整车混动架构下发挥出最大的功效。经过多轮道路及台架测试，持续更新系统策略和参数，积累了大量一手数据和经验。目前系统的驾驶性和经济性均在行业中处于领先地位。

2) 800V 高压高功率系统

目前行业主流三电系统通常采用 400V 左右的电压平台。而随着整车功率需求的日益提升，若维持 400V 电压，系统充放电电流将升至上千安培，对连接器和线束的要求也将随之提升，导致成本压力增大。从控制成本的角度，提升平台电压是解决该问题的唯一途径。

公司自主验证开发的 800V 系统，将下一代宽带半导体碳化硅 SiC 运用于功率器件，整车电压平台提升至 800V，相同功率所传输的电流更小，电控、电机以及线缆的线径和重量因此得以降低，功率密度显著提升，系统损耗显著降低，充电时间也将大幅缩短、同时可实现零部件轻量化、并提高整车动力经济性表现。

3) 插电混动系统

公司自主开发的第二代插电混动系统采用 P1+P4 双电机动力构型，相比传统车节油 20% 以上，同时实现整车四驱功能。目前该系统已应用于旗下多款车型。

电驱方面，采用 P1 电机与发动机高度集成设计，实现发动机启停、发电功能，同时提高发动机响应性能；P4 电机与后轴高度集成，通过模块化设计，实现车辆行车助力、制动能量回收和四轮驱动功能，整车 0-100km/h 加速时间小于 6s。电池方面，整车搭载高能量密度储能电池，WLTC 工况纯电续航里程大于 60km。电控方面，采用与导航信息结合的预测能量管理技术，实现整车实际道路工况油耗进一步降低 5%。

4) 纯电动系统

公司自主开发的第二代纯电动系统技术居行业领先地位。该系统采用三合一

电驱动总成、三合一充电总成和高集成高密度动力电池，多款组合满足不同产品需求，续航里程覆盖 300km-707km 区间，可实现 0-100km/h 加速时间最快 3.9s。

三合一电驱动总成实现了电机、电机控制器和减速器高度集成，软件开发遵循行业主流的 AutoSAR4.2.2 架构标准和 ISO26262 的功能安全标准。两驱可输出 200kW，3,800Nm；适时四驱可输出 400kW，7,600Nm，兼顾澎湃动力性和高效的经济性。

三合一充电总成高度集成了车载充电器（OBC）、直流-直流转换器（DCDC）和高压配电箱（PDU），具备双向充电功能，最大可实现 22kW 的交流（AC）充电功率。

动力电池具备液冷冷热调节功能，可长期工作在最佳温度区间，其寿命得到提升。并围绕热安全对电池包内部结构合理设计，热安全设计指标大幅领先行业标准。

5) 充电领域

-三合一充电总成（ODP）与电池集成，可实现充电域控制。

-车载充电器（OBC）和直流-直流转换器（DCDC）采用模块化、全球化兼容性设计，实现交流慢充最大功率达 22kW，并使用第三代碳化硅器件，提升产品功率密度及充电效率，降低用户充电成本。

6) 动力电池相关领域

在动力电池领域，公司已经掌握了电池包、电池管理系统、电池热管理等相关技术：

一体化电池系统：通过动力电池包结构、模组、液冷、能量管理系统一体化集成设计，实现轻量化、高能量密度、高安全、高可维护性及最优性价比，相关专利技术及产品处于行业领先水平，并将在 PMA 平台相关车型推广应用。

高效液冷集成堆叠式模组及电池包：公司运用独创的侧边液冷及堆叠式模组集成专利技术，显著提升了电池包体积利用率、提高其冷却效率及轻量化效果，电池包能量密度在插电混动车型中居全球前列。

三面液冷结构高效混动电池包：行业内领先的热传导冷却效率模组及成组技

术，达到油电混动系统电池包在高功率密度及高冷却效率的平衡，同时实现技术及产品的最优性价比。

全自主高效电池管理系统:遵循 A-Spice 2 流程，硬件、底层、应用层、算法全自主开发，满足 GEEA2.0 平台 Autosar 架构及 ASIL C 功能安全等级要求，实现 EV1.0/2.0、PHEV1.0/2.0、HEV1.0/2.0 不同动力系统平台的全兼容，行业内领先菊花链通信技术，兼顾成本、检测精度及安全性，可应用于公司全系新能源车型。

一体化电池能量管理系统:集成了电池管理系统、电池系统配电盒、高压配电盒、车载充电器和直流-直流转换器，采用强大的处理器芯片实现运算效率最优，模块体积最小化、轻量化及物料成本最优。

高度集成式动力电池包:实现电芯、模组、液冷、电池包结构、电池管理系统、电池系统配电盒全集成，实现高安全及轻量化。

大数据平台及算法:行业领先的先进神经网络电池高精度健康状态管理（SOH）算法及诊断技术，实现云端大数据处理与车端用户体验的融合，给用户提供贴心的高效用车体验，实现市场车型的全生命周期能量及监测管理，并为后市场储能及梯次利用提供现实的解决方案。

800V 高功率电池包:800V 高电压平台电池包技术，实现 800V 放电、400V 充电自动切换,解决 800V 系统的充电难题,提高电池包的能量效率及功率密度。

（3）新一代电子电气架构平台

公司新一代电子电气架构平台开发是围绕以功能为主导的正向开发方式，与属性开发、功能开发、系统开发、零部件开发进行匹配，实现项目产品平台化的方案落地，搭建国内领先的整车电气架构平台。

平台搭载高度发达的神经网络，支持多种总线传输技术，以 Flexray 作为主干网，保障通信高速安全，其速率是高速 CAN 总线的 20 倍。

整车级别满足最严苛的汽车安全要求，应用 ISO 26262 整车级功能安全流程开发和验证，完成公司全球功能清单中所有功能的危害分析和风险评估，建立统一的功能安全目标数据库，实现从功能到系统再到零部件的功能安全开发和管理的全流程。对照 SAE J3061 标准进行整车功能和信息隐私防护，

搭建完整的整车信息安全方案并完成整车攻防测试，保障车联网服务和产品安全，不被不法分子非法利用、攻击、劫持。

通过车、云一体化架构，无缝对接公司的云服务平台实现智能互联，使整车支持固定件软件刷写，满足未来软件持续更新的需求。该功能可迭代升级功能软件，持续提升客户体验，快速高效升级解决产品软件缺陷问题，并且可减少潜在的召回损失。

搭建高度集成的域架构，包含：安全域控制器实现高度的智能驾驶功能，包含交通拥堵领航，高速公路辅助，自适应巡航，代客泊车，遥控泊车及自动泊车等功能；动态域以先进的车辆动态控制中心作为集成，实现高效制动性能，线控底盘技术，实现更高的抗侧倾、直线稳定性、转向、制动性能和空气悬架功能，并可建立集成化的整车电池、电机、电控管理系统，支撑纯电动、插电混动和油电混动等车型；影音娱乐域开发集成一体式座舱，实现高效的人机交互体验；车身控制器以模块化车身控制单元为中心，实现内外自动灯光控制，电动门，记忆座椅及智能化空调控制等功能。

(4) V2X-BOX

V2X-BOX 技术集成了位置融合算法、碰撞预警算法、历史轨迹采集算法、道路危险预警算法、违反交通规则预警算法及弱势交通预警算法等相关技术开发。公司自主研发了 V2X-BOX 硬件系统，支持安全功能的协议栈，并形成自主研发的软件平台，支持应用算法设计和开发。V2X-BOX 技术合计形成了多项相关专利；通过了中国信息通信研究院 C-V2X 协议栈一致性测试；并加入了 IMT-2020 (5G) 推进组、C-V2X 工作组、中国智能网联汽车产业创新联盟、中国汽车工程学会、上海国际汽车城（集团）有限公司联合组织的四跨互联互通应用示范活动。

(5) 轻量化领域

公司在 TRB (Tailor Rolling Blanks) 不等厚热冲压结构应用上走在国内汽车行业前列，TRB 不等厚热冲压零部件由 TRB 板材热成型制作而成，TRB 为连续变截面薄板技术，通过柔性轧制 (Flexible Rolling) 技术实现，即通过板料的二次成型形成不同位置不同料厚的技术，此技术可根据性能需求进行变料厚设计，

实现车身结构对安全、轻量化、成本控制日益增长的需求。

TRB 不等厚热冲压零部件可运用于多处车身关键位置零部件，应用效果明显。例如，中通道应用可在碰撞冲击强度高位置增加料厚，其余位置降低料厚，此设计可在提升碰撞安全性能的基础上，减轻部件重量，并节省冲压模具和焊点数量。目前公司已在车身多处重点结构位置应用此技术完成了产品设计，形成结构专利技术。

TRB 技术应用技术难点包括，结构设计上要有识别不同位置不同性能的设计能力以实现不同位置不同料厚的设计搭配组合，工艺上要有合理的冲压结构以避免料厚的变化引起零件冲压成型破裂、起皱和回弹等问题，焊接上需要找到合适的焊接窗口来保证不同料厚搭配结构的焊接质量，以上吉利均已完成大量的设计、试验验证，形成了完整的上下游 TRB 技术应用的能力，为实现车身结构减重降本实现突破性的进展。

(6) 虚拟现实仿真技术

虚拟现实(VR)仿真平台是基于虚拟现实技术建立的“准实物-人在环”虚拟评审仿真系统，支持数据阶段各种数据 1:1 沉浸式的体验评审，将人的主观感受引入研发环节，实现汽车研发验证的虚拟化和精致化，是国内汽车行业首个 5 面 4K 激光 CAVE (Cave Automatic Virtual Environment) 虚拟现实系统。

运用虚拟现实技术实时构建 1:1 的三维沉浸式环境，在汽车研发阶段，对整车数据进行身临其境的体验式评审，以第一视角和主观感受，开展基于“人在环”的感知方案选型和质量评审，包括虚拟造型评审、虚拟感观质量、人机工程、虚拟装配、虚拟工厂等主观评价，提高项目前期主观感受和精致化设计，实现车辆研发验证的虚拟化和前期化。同时，结合虚拟现实技术开展多自由度动态驾驶模拟器的集成开发，构建了具有真实驾驶视角和驾驶体验的人机在环仿真环境。

(7) 空调热舒适性开发

智能空调热舒适性开发技术是通过开发与用户交互的空调热舒适性软硬件，提升空调运行的智能化水平，使用户在空调运行情况下感觉到舒适，其具有以下特征：智能化运行的智能电动格栅、可视化人体舒适性分布、匹配用户的空调运行模式、基于多目标分区识别的空调运行模式、具备互动交流的空调运行模式等。

自主开发的舒适度可视化、机器学习、用户行为识别与交互、分区识别与控制等技术，定位于构建高级自动驾驶场景、自由多变空间下空调智能运行生态，以达到操作简化、乘员舒适、节能运行的目的。整体技术水平处于国内领先水平。

(8) 虚拟试验场（VPG）动态载荷获取技术

VPG 技术是使用虚拟车辆代替物理车辆来仿真整车物理试验的 CAE 仿真技术。国际知名主机厂丰田，宝马，沃尔沃等品牌已使用 VPG 技术用于汽车工程开发，吉利于 2014 年开始建立并应用 VPG 技术，开创了自主品牌应用 VPG 技术的先河。当前，VPG 技术已经完全融入到吉利整车研发体系，深入到吉利整车研发各个流程环节，服务于耐久，操稳，NVH 等性能开发。在整车研发早期没有实车阶段，VPG 技术可以完成大量以前只有实车才能完成的工作，将研发工作提前，使整车风险提前暴露，压缩了整车研发周期，同时缩减样车试制和物理试验，节省研发成本。

2、研发模式

公司技术研发遵循行业内领先的新产品开发体系 NPDS (New Product Development System)，包括项目战略阶段、概念阶段、工程阶段、工业化阶段，每个阶段包含了公司及业务层级里程碑、主要时间节点及工作流程，在每个里程碑节点，公司管理层需要对项目状态进行评审，并决策是否进入下一个开发阶段。



(1) 项目战略阶段

该阶段主要针对产品组进行定义，针对产品组的目标、需求、属性和功能等进行确认，确保后续车型项目符合前期定义。

(2) 概念开发阶段

该阶段针对前期已定义的目标进行具体分析和分解，将架构设计的结果在车型开发上进行细化，确定造型单一主题方向，在评估项目经济性符合预期的前提下进行项目内容的批准，开展系统开发选型工作并确定目标。

(3) 工程阶段

所有针对工程设计的细化工作都在这个阶段开始并基本结束，包括造型设计完成，工程设计完成，采购定点工作的完成，及所有相关应同步开展的验证工作开展，相应产品文件完成并归档。

(4) 工业化阶段

当产品设计告一段落，研发流程进入工业化投产阶段，开启相应的验证工作，并确保符合设计要求的产品能够顺利移交到工厂端进行投产。同时，工厂应做好相应的准备工作，包括生产设备的调试，工艺的认可，生产线员工技能的培训等。市场端需要为宣传和后续销售做好准备工作，具体包括前期的市场预热，经销商培训、销售准备工作、确保产品上市，并顺利交付给客户。最后进行项目状态报告及经验教训总结。

基于公司控股股东的总体研发技术方向布局，公司与控股股东控制的企业之间存在少量交叉合作研发需求。因此，公司于 2019 年 11 月与吉利控股、领克投资签订了整体框架的《研发和技术服务协议》，对相互之间研发合作及核算安排进行了明确。根据该框架协议，2019 年至 2021 年各期，发行人可向吉利控股和领克投资提供不超过 7,619.8 万元、53,972.7 万元和 55,093.5 万元的研发服务支持。同时，2019 年至 2021 年各期，吉利控股可向发行人提供不超过 5,240.8 万元、40,814.3 万元和 47,879.3 万元的研发服务支持。相关关联交易已经发行人董事会、股东大会审议通过。

同时，发行人已于 2020 年 7 月对与控股股东之间的研发技术方向布局进一步清晰化，发布了《关于研究总院研发项目、人员、资产公司核算主体划分规则调整的通知》，明确区分了发行人与控股股东之间的研发方向，并对交叉研发情况进行了进一步规范。结合前述与控股股东之间明确的研发服务结算机制，确保了发行人的研发独立性。

3、持续引进优秀的研发人才，加大人才、科研激励

公司为员工提供了广阔的发展前景及良好的事业平台，可以让他们发挥才能、施展抱负的空间。建立了极具竞争力的激励回报机制以及全面的生活配套服务保障。同时，公司建立结果导向制的考核机制，对绩效优秀的员工给予提升、加薪、绩效奖金等。

公司注重对员工的培养,创建吉利领创研发学院,开展卓越工程师人才工程。每位员工每年根据自己的工作需要,编制内部培训计划,选取需要参加的课程,并完成 24 小时-40 小时不等的培训时数。除技术课程外,针对工作和员工需要,公司开设了技术管理等多方面的特色课程,帮助员工提升技术水平,扩展员工的视野。截止目前,培训近 80 场,覆盖 4,263 人,培养了众多汽车领域高端的研发设计及管理人才。除此之外,公司利用全球科技资源,加强与沃尔沃、路特斯的人才交流,为技术人员提供外出培训的机会,不断派送中国员工前往欧洲、美国学习国外先进的技术,现每年达 300 人次,从而增加内生型高端人才的培养,形成完整的人才培养体系。公司开展元动力工程,鼓励员工的主动创新,调动员工的工作积极性,激发技术创新的动力,保证公司内部持续研发创新,不断获取新研发项目的立项来源。公司还布局汽车行业前沿技术及尖端科技人才的积累,例如 5G 智能自动驾驶、新能源汽车、智能互联等研发人才,打造合理的人才梯队,形成吉利汽车国际化的人才模式,将吉利汽车研究总院打造成具有国际竞争力的研发团队。

4、获奖情况

截至 2020 年 6 月 30 日,公司已获得包括国家技术发明奖二等奖、中国汽车工业科学技术进步奖一等奖在内的各类科技奖励 36 项,具体如下:

文件序号	颁发单位	获奖项目名称	奖项名称	奖励等级	获奖时间
1	中华人民共和国国务院	汽车电子嵌入式平台技术及应用	国家技术发明奖二等奖	二等奖	2014 年
2	中国汽车工程学会	乘用车智能驾驶平台自主研发及产业化	中国汽车工业科学技术进步奖	二等奖	2019 年
3	中国汽车工程学会	吉利博越中高级 SUV 研发及产业化	中国汽车工业科学技术进步奖	二等奖	2018 年
4	中国机械制造工艺协会	热成形技术在后扭力梁横梁的应用	中国机械制造工艺科技成果奖	三等奖	2018 年
5	国家知识产权局	ZL201430084662.2	第二十届中国专利奖中国外观设计银奖	银奖	2018 年
6	国家知识产权局	ZL201310174198.0 一种废气涡轮增压器及方法	第十九届中国专利优秀奖	优秀奖	2017 年
7	中国汽车工程学会	吉利博瑞中高级轿车的研发及产业化	中国汽车工业科学技术进步奖	二等奖	2017 年

文件序号	颁发单位	获奖项目名称	奖项名称	奖励等级	获奖时间
8	中国汽车工程学会	基于交通事故深入研究的主被动安全集成技术及应用	中国汽车工业科学技术进步奖	三等奖	2017年
9	国家知识产权局	ZL201420041353.7	中国外观设计优秀奖	优秀奖	2017年
10	国家知识产权局	ZL201430050722.9	中国专利奖外观设计优秀奖	优秀奖	2016年
11	浙江省科技厅、浙江省知识产权局	ZL201430041353.7	浙江省专利奖金奖	金奖	2016年
12	中国机械工业联合会、中国机械工程学会	自主品牌汽车生态设计关键技术研究及应用	中国机械工业科学技术奖二等奖	二等奖	2014年
13	中国机械制造工艺协会	自主品牌汽车生态设计关键技术研究及应用	中国机械制造工艺科技成果奖	一等奖	2014年
14	国家知识产权局	汽车(NL-2) 专利号: ZL200930303818.0	中国专利奖中国外观设计优秀奖	优秀奖	2014年
15	中国机械制造工艺协会	热成形工艺及激光拼焊技术在吉利汽车上的应用	中国机械制造工艺科技成果奖二等奖	二等奖	2013年
16	中国机械工程学会	变速器齿轮齿向倾斜偏差配齿设计与实验	中国机械工程学会优秀论文奖	优秀论文奖	2013年
17	中华全国工商业联合会	吉利轿车安全技术的研发与产业化	中华全国工商业联合会科学技术奖一等奖	一等奖	2013年
18	国家知识产权局	汽车(NL-1) 专利号: ZL200930300294.X	中国专利奖中国外观设计优秀奖	优秀奖	2013年
19	中国汽车工程学会	吉利轿车安全技术的研发与产业化	中国汽车工业科学技术进步奖一等奖	一等奖	2012年
20	中国机械制造工艺协会	吉利经济型轿车腐蚀与老化技术开发	中国机械制造工艺科技成果奖	二等奖	2012年
21	国家知识产权局	一种汽车爆胎控制方法	中国专利优秀奖	优秀奖	2012年
22	浙江省人民政府	汽车电子嵌入式平台研发及产业化	浙江省科学技术奖一等奖	一等奖	2012年
23	浙江省人民政府	吉利帝豪 EC8 中高级轿车研发	浙江省科学技术奖二等奖	二等奖	2012年
24	浙江省机械工业联合会	吉利帝豪 EC7 系列轿车研发	浙江机械工业科学技术奖一等奖	一等奖	2012年
25	中国汽车工程学会	吉利帝豪 EC7 系列中级轿车的研发及产业化	中国汽车工业科学技术进步奖二等奖	一等奖	2011年
26	国家知识产权局	汽车(LC-1A)专利号: ZL200930303817.6	中国专利奖中国外观设计优秀奖	二等奖	2011年
27	浙江省人民政府	乘用车智能驾驶平台自主研发及产业化	浙江省科学技术进步奖二等奖	二等奖	2019年

文件序号	颁发单位	获奖项目名称	奖项名称	奖励等级	获奖时间
28	浙江省人民政府	吉利博瑞中高级轿车的研发及产业化	浙江省科学技术进步奖一等奖	一等奖	2018年
29	浙江省机械工业联合会	吉利博瑞中高级轿车的研发及产业化	浙江机械工业科学技术奖一等奖	一等奖	2017年
30	浙江省机械工业联合会	吉利轿车安全技术的研发与产业化	浙江机械工业科学技术奖一等奖	一等奖	2013年
31	浙江省机械工业联合会	吉利帝豪 EC8 系列中高级轿车研发及产业化	浙江机械工业科学技术奖一等奖	一等奖	2013年
32	浙江省人民政府	吉利帝豪 EC7 系列轿车研发	浙江省科学技术奖一等奖	一等奖	2011年
33	宁波市人民政府	吉利缤瑞汽车 (FE-6)	“和丰奖”工业设计大赛设计对接奖	金奖	2019年
34	宁波市人民政府	吉利博瑞 GE (KC-2)	“和丰奖”工业设计大赛最佳设计对接奖铜奖	铜奖	2018年
35	宁波市人民政府	基于吉利 FE 平台全新纯电动轿车的开发与产业化	宁波市科学技术奖二等奖	二等奖	2018年
36	宁波市人民政府	吉利博越 SUV 车型的研发及产业化	宁波市科学技术进步奖二等奖	二等奖	2019年

5、承担的重大科研项目

截至 2020 年 6 月 30 日，公司已承担 9 项国家级及省部级研发项目，包括 4 项国家科技重大专项，具体情况如下：

序号	项目（课题）名称	公司角色	项目来源
1	超高强度热钢冲压成形技术开发及其在目标车型上集成应用	承担	国家科技支撑计划
2	全新结构IG纯电动轿车设计与技术开发	承担	国家863计划
3	EK-2纯电动轿车研发及产业化	承担	国家863计划
4	缸内直喷汽油机的研发与产业化	承担	国家863计划
5	吉利纯电动汽车动力总成控制系统开发与应用	承担	浙江省重点研发计划
6	乘用车高性能电驱动系统的平台技术和应用研究	承担	国家重点研发计划
7	新能源汽车虚拟现实仿真系统研发与推广应用	承担	浙江省重点研发计划
8	基于中国道路场景的自主智能网联汽车整车研发	承担	浙江省重点研发计划
9	智能混合动力整车域控制器平台开发	承担	宁波科技创新2025重大专项

6、核心技术人员

截至本上市保荐书签署日，公司共有 7 名核心技术人员，具体情况如下：

序号	姓名	职位
1	胡峥楠	研究总院院长
2	李传海	研究总院副院长
3	谢世滨	研究总院副院长
4	丁华	验证中心主任
5	徐云	电动车研究院副院长
6	付朝辉	智能电子软件中心副主任
7	张容波	智能电子软件中心副主任

上述核心技术人员的简历如下：

(1) 胡峥楠

胡峥楠，男，中国国籍，无境外永久居留权，1975 年出生，本科学历。1997 年至 2000 年，担任上海汽车工业技术中心工程师；2000 年至 2010 年，担任上海龙创汽车设计有限公司技术总监；2010 年至 2012 年，担任正道汽车有限公司技术总监；2012 年加入吉利汽车，先后任职于浙江吉利汽车研究院有限公司、吉利汽车研究院（宁波）有限公司，历任总监、副院长；目前担任研究总院院长。

(2) 李传海

李传海，男，中国国籍，无境外永久居留权，1976 年出生，硕士研究生学历，高级工程师。1997 年至 1999 年，担任浙江至喜集团轻型车研究所所长；1999 年至 2002 年，担任北京华联汽车公司总工助理；2002 年至 2004 年，担任青岛鑫泰达汽车有限公司技术总监；2004 年至 2018 年先后任职于浙江吉利汽车有限公司、宁波帝沃汽车工程技术有限公司、宁波吉利汽车研究开发有限公司，历任技术部主任、总经理助理、总经理、副院长、执行副院长；2019 年加入吉利汽车，目前任职于吉利汽车研究院（宁波）有限公司，担任研究总院副院长。

(3) 谢世滨

谢世滨，男，中国国籍，无境外永久居留权，1975 年出生，本科学历，机械工程工程师。1998 年至 2003 年，担任东风专用汽车底盘（湖北）有限公司技

术工程师；2003年至2014年，担任比亚迪汽车工业有限公司副院长；2014年加入吉利汽车，先后任职于浙江吉利汽车研究院有限公司、吉利汽车研究院（宁波）有限公司，历任副院长、执行副院长，目前担任研究总院副院长。

(4) 丁华

丁华，男，中国国籍，无境外永久居留权，1966年出生，本科学历。1989年至1993年，担任安徽维尼龙厂设备管理工程师；1993年至1999年，担任中国扬子集团公司汽车研究所副总工程师；1999年至2003年，担任广东宏远集团东莞中汽宏远汽车有限公司总工程师；2003年至2005年，担任浙江人本集团上海汽车项目筹备办高级技术专家；2005年至2010年，担任浙江吉奥集团汽车研究院副院长；2010年至2011年，担任赛普（杭州）电动汽车有限公司技术总监；2011年加入吉利汽车，先后任职于宁波远景汽车零部件有限公司、浙江吉利汽车研究院有限公司、吉利汽车研究院（宁波）有限公司，历任总工程师、平台副总监、资深总工程师，目前担任验证中心主任。

(5) 徐云

徐云，女，中国国籍，无境外永久居留权，1981年出生，本科学历。2003年至2012年，担任上海龙创汽车设计有限公司销售；2012年加入吉利汽车，2012年至2018年先后任职于浙江吉利汽车研究院有限公司、吉利汽车研究院（宁波）有限公司，历任总监助理、总监，2019年任职于宁波吉利汽车研究开发有限公司，并于2020年内重新加入吉利汽车，任职于吉利汽车研究院（宁波）有限公司，目前担任电动车研究院副院长。

(6) 付朝辉

付朝辉，男，中国国籍，无境外永久居留权，1976年出生，硕士研究生学历，中国汽车工程学会资深工程师。2002年至2011年，任职于浙江吉利汽车有限公司产品技术岗；2011年加入吉利汽车，先后任职于宁波远景汽车零部件有限公司、浙江吉利汽车研究院有限公司、吉利汽车研究院（宁波）有限公司，历任经理、部长、总工程师、资深总工程师，目前担任智能电子软件中心副主任。

(7) 张容波

张容波，男，中国国籍，无境外永久居留权，1977年出生，硕士研究生学

历。2002年至2015年，历任联合汽车电子有限公司工程师、高级经理、总监；2015年加入吉利汽车，先后任职于浙江吉利汽车研究院有限公司、吉利汽车研究院（宁波）有限公司，历任部长、总工程师、资深总工程师，目前担任智能电子软件中心副主任。

7、专利情况

截至2020年6月30日，公司及其控股子公司取得的主要已授权专利共计9,332件，其中境内已授权专利9,241件、境外已授权专利91件，包括境内发明专利2,097件。发行人在乘用车及核心零部件的研发等方面积累了众多核心技术，形成了完善的知识产权体系和独特的技术优势。

（五）发行人存在的主要风险

1、技术风险

（1）车型迭代风险

一款乘用车车型的生命周期通常为5-7年，公司通过车型的持续迭代，维持其产品力。生命周期内，公司还会通过推出年改款、中期改款以适应市场最新趋势。由于车型的开发周期通常为3年左右，车企需要提前对未来市场趋势和消费者偏好进行预判，并进行车型的设计和开发，若新一代车型不能持续获得消费者的认可，公司面临市占率下降的风险。

（2）技术升级迭代风险

在汽车行业“新四化”变革的背景下，为了保持原有竞争地位，传统车企必须加速转型升级，加强相关技术及产品开发能力。另外，未来整车技术的迭代周期大幅缩短，要求企业紧密跟踪市场需求变化，并对未来新技术方向有准确的预判。若公司的技术升级迭代进度和成果未达预期，致使技术水平落后于行业升级换代要求，则将影响公司车型竞争力并错失市场发展机会，对公司未来业务发展造成不利影响。

（3）核心技术流失风险

公司在乘用车底盘架构、动力总成、电气化和新能源汽车以及智能驾驶等领

域掌握关键核心技术，是公司保持竞争优势的有力保障。同时，当前公司多项产品和技术处于研发阶段，核心技术人员稳定及核心技术保密对公司的发展尤为重要。若公司在经营过程中因核心技术信息保管不善、核心技术人员流失等原因导致核心技术流失，将对公司业务经营及竞争优势的保持造成不利影响。

2、经营风险

（1）行业波动风险

目前，国内乘用车行业已经由高速增长期进入稳定发展期，市场销量可能将随经济周期而呈现一定的波动性，并可能面临疫情等突发因素的影响。当行业景气度下行，消费者购车需求不足，将导致整车企业销量下滑，产能利用率处于低位，企业可能面临利润下滑甚至出现亏损的风险。

（2）政策相关风险

汽车行业作为我国国民支柱性行业，当经济处于相对不景气时，政府通常会推出一定的优惠政策，以刺激消费者购车需求。如 2009 年和 2015 年，政府曾两度推出 1.6L 及以下小排量车型购置税减半政策，帮助车市平稳度过低谷，但随着车市的成熟，政策支持力度或将逐渐减弱，通过市场竞争加速行业优胜劣汰，促进国内汽车行业由大变强。

同时，全球各大政府相继宣布燃油车禁售时间表，届时，若公司的新能源车型不能像燃油车一样得到消费者认可，公司将面临市占率下滑的风险。

（3）市场竞争加剧导致市场价格下降、行业利润缩减的风险

国内乘用车行业经历了逾十年的高速增长进入稳定发展阶段，行业内部存量竞争逐步加剧；与此同时，合资车企开始推行产品下沉战略，陆续推出紧凑型及小型 SUV，以抢占自主品牌市场份额。

此外，2018 年，我国将乘用车行业进口关税税率由 25% 降至 15%；与此同时，两部委发布《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018 年版）》，宣布汽车行业将分类型实行过渡期开放，2018 年取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020 年取消商用车外资股比限制；2022 年取消乘用车外资股比限制。汽车行业逐步对外开放，中长期有助于增强自主车企全球竞争力，但短期或将为国

内整车企业带来竞争压力。

行业竞争愈发激烈，或将导致整车企业通过降价、促销等方式抢占市场份额，最终导致企业利润缩减，对企业的生产经营成果造成不利影响。

（4）原材料供应及委外加工风险

汽车制造行业的上游行业为钢铁及汽车零部件生产行业，汽车零部件的原材料主要为有色金属、塑料、橡胶等。对于此类大宗商品，价格具有一定的波动性。尽管整车厂会通过长期采购合同，减少采购价格的波动，但若原材料价格波动过大产生的额外成本，通常需要由整车厂进行承担，将对公司的利润等业绩指标产生不利影响。

（5）产品质量控制风险

质量是公司保持竞争力的基础。公司已经建立并执行了较为完善的质量控制体系，但由于乘用车的高度复杂性，公司无法完全避免产品质量的缺陷。若公司产品质量出现缺陷或未能满足客户对质量的要求，公司可能需承担相应的赔偿责任，并可能对公司的品牌形象、客户关系等造成负面影响，对公司业务经营与发展产生负面影响。

（6）海外经营的风险

公司在俄罗斯、乌拉圭、乌克兰、白俄罗斯设有境外子公司。2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司境外销售收入分别为 59,269.75 万元、169,174.57 万元、476,036.57 万元及 178,920.74 万元，占主营业务收入的比例分别为 0.64%、1.58%、4.88% 及 4.84%。公司海外业务主要通过整车和 CKD 散件出口等形式进行，在全球贸易形势存在不确定性的背景下，若全球贸易摩擦进一步加剧，部分国家可能会推出增加关税或设置非关税壁垒等政策。若出现上述情况，则公司的经营可能会受到不利影响。

（7）新冠肺炎疫情导致业绩下滑风险

2020 年一季度以来，全球爆发新型冠状病毒肺炎疫情，目前国内疫情已得到有效控制，但仍未解除，全球范围的疫情流行亦仍未得到完全遏制。新冠疫情对公司 2020 年 1-6 月的生产经营和财务状况造成一定影响，但影响有限。截至

本上市保荐书签署日，公司已全面复工，日常采购、销售订单和其他重大合同履行不存在障碍，疫情对国际经济环境的影响也未对公司造成重大不利影响。但若未来国内疫情未能持续有效控制，一方面可能影响公司采购、销售相关供应链，进而影响公司产销安排，另一方面可能影响消费者购买力，从而可能导致公司业绩下滑。此外，若国外疫情加剧，亦可能对公司外销收入造成不利影响。

3、管理内控风险

(1) 实际控制人持股比例较低的风险

截至 2020 年 6 月 30 日，公司实际控制人李书福直接持有公司已发行股份总数的 0.24%，并通过其控制的 Proper Glory、Geely Group、吉利控股、浙江吉利、浙江豪情、上海华普及吉利国际（香港）间接控制公司已发行股份总数的 40.96%，合计直接及间接控制公司已发行股份总数的 41.20%。

本次发行后，假设本次发行股数为上限 1,731,666,448 股且超额配售选择权未获行使，李书福直接及间接控制的公司股份占比将被稀释至约 35.02%。如果公司其他股东通过增持股份或其他方式谋求影响甚至控制公司，可能对的公司管理团队和生产经营稳定性产生影响，并可能引起公司经营业绩的波动。

(2) 子公司数量较多带来的管理风险

目前公司子公司数量较多，组织结构和管理体系较为复杂，对公司内部管理、统筹规划、生产组织、技术保障、项目研发和商务支持等方面提出较高要求，如果公司管理层不能持续保持高效的管理水平，保证公司的运作机制有效运行，将可能因管理漏洞和内部控制不力而造成不利影响。

4、财务风险

(1) 折旧和摊销增加的风险

报告期内各期末，公司固定资产及在建工程账面价值合计分别为 1,412,433.14 万元、2,269,983.87 万元、2,626,737.27 万元和 2,574,151.44 万元，占总资产比例分别为 16.09%、24.54%、24.40%和 23.95%，报告期各期计提固定资产折旧金额分别为 71,172.36 万元、93,394.71 万元、129,665.87 万元和 101,078.73 万元。公司无形资产账面价值合计分别为 644,631.45 万元、941,933.94 万元、

1,404,616.05 万元和 1,429,050.26 万元，占总资产比例分别为 7.34%、10.18%、13.05%和 13.30%，报告期各期计提无形资产摊销金额分别为 122,530.07 万元、147,841.32 万元、263,580.64 万元和 159,338.67 万元。

随着公司业务正常推进以及研发投入的持续增加，公司现有在建工程将会陆续转为固定资产，开发支出也将陆续转为无形资产，未来相应固定资产折旧和无形资产摊销金额将会大幅增加。若公司产品订单销量未达到预期值，收入可能会无法达到预期水平，进而影响公司的盈利能力，将对公司的整体财务状况造成不利影响。

（2）毛利率波动的风险

报告期内，公司主营业务毛利率分别为 19.75%、18.79%、15.95%和 15.72%，主要系公司汽车销售业务的毛利率波动较大。受行业周期、新能源补贴退坡等因素的影响，公司 2019 年毛利率下降较多。未来如果行业复苏缓慢，公司不能采取有效措施不断改善产品性能以保持竞争优势，公司毛利率将继续面临下降的风险，因而影响公司的盈利水平。提请投资者关注该风险。

（3）研发支出资本化率较高的风险：

报告期内，公司研发投入金额较大，研发支出资本化率较高。公司已制定研发项目管理相关制度，通过前期预研、立项评审、项目监督等程序对研发项目进行管理，以提高公司研发项目的成功率。但若过往已资本化项目未达预定用途，则已资本化的开发支出可能发生减值，或对公司经营业绩产生不利影响。此外，若公司未来研发投入方向发生调整，可能导致研发资本化时点延后、研发支出资本化率降低，亦可能对公司利润水平造成一定影响。

（4）人民币汇率变动风险

公司的出口销售大部分以美元计值，同时，公司在海外出口市场拥有当地附属公司、联营公司或合营公司。2005 年 7 月我国开始实施有管理的浮动汇率机制，人民币汇率的波动对本公司经营业绩主要产生两方面的影响。一方面，人民币汇率的波动将直接影响到公司出口产品的销售价格，从而影响到公司产品的价格竞争力；另一方面，人民币汇率的波动也可能给本公司造成相应的汇兑损益。报告期内公司汇兑损益情况如下表所示：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
汇兑损益	16,261.03	-6,755.38	32,835.51	-8,997.36
利润总额	265,033.72	965,808.78	1,485,656.81	1,261,679.46
汇兑损益/利润总额	6.14%	-0.70%	2.21%	-0.71%

(5) 本次发行后净资产收益率被摊薄的风险

报告期内，归属于公司普通股股东的加权平均净资产收益率分别为 35.59%、31.09%、16.89% 和 4.19%，归属于公司普通股股东的基本每股收益分别为 1.17 元/股、1.39 元/股、0.90 元/股和 0.25 元/股。本次发行完成后，公司净资产和已发行股份数将会增加，而募集资金投资项目的实施和产生效益需要一定的过程和时间，因此公司面临发行完成后净资产收益率和每股收益在短期内下降的风险。

(6) 依赖境内运营子公司股利分配的风险

公司是一家控股型公司，运营实体主要位于境内，并主要依赖于境内运营子公司的股利分配以满足公司向公司股东支付股利及其他现金分配、支付在中国境外可能发生的任何债务本息，以及支付相关运营成本与费用的资金需求。

根据本公司境内运营子公司适用的中国法律、法规和规范性文件，该等境内子公司仅能以适用的法规和会计准则确定的未分配利润（如有）支付股利。根据中国法律、法规和规范性文件的规定，本公司的境内运营子公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50% 以上的，可以不再提取，且法定公积金不得作为现金股利进行分配；公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损；公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，可以向股东进行分配。

此外，在境内运营子公司根据中国法律、法规和规范性文件规定存在可分配利润的情况下，公司从境内运营子公司获得股利分配可能受到中国外汇相关法律、法规或监管政策的限制，亦有可能受到境内运营子公司相关融资文件的相应限制性条款的约束，从而导致该等境内运营子公司无法向公司分配股利。

5、法律风险

(1) 公司未取得整车制造资质的风险

根据发改委、商务部关于外商投资准入的限制性规定，除专用车、新能源汽车外，汽车整车制造的中方股比不低于 50%。受限于上述整车制造企业外商持股比例的限制，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质。公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给发行人，由发行人进行对外销售。上述业务经营模式致使报告期各期公司与目录公司间存在金额较大的关联交易。

若相关产业政策及监管要求发生变化，可能影响公司及公司上下游的业务经营情况，公司目前业务模式可能发生改变，并可能对公司经营状况带来一定的不确定性。

（2）公司使用的商标来自吉利控股授权的风险

公司及其子公司未取得已注册的商标，其使用的“吉利”品牌等主要商标均来自于控股股东吉利控股的无偿授权。公司已与吉利控股就公司正在使用的境内外商标签订了《商标使用许可协议》，约定：除跑车以外，发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内使用的与发行人车型相关的商标，发行人在其从事汽车业务的过程中使用许可商标的，吉利控股仅许可给发行人使用，未经发行人同意，吉利控股自身不再使用，也不许可给其他方使用；经发行人同意，吉利控股及其控股子公司可以为发行人从事汽车业务提供产品或服务之目的继续使用前述与发行人车型相关的许可商标；就为标识吉利品牌特性、树立集团形象目的的商标，吉利控股以普通许可的方式授权发行人使用。上述授权为无偿授权，但对于前述与发行人车型相关的商标，发行人应承担与该等许可商标的保持及维护直接相关的费用。根据相关上市规则，上述事项构成发行人的关联（连）交易，上述《商标使用许可协议》有效期为三年，协议期限届满前应发行人书面请求，许可协议应续期三年；同时，吉利控股已出具承诺函，在许可商标注册有效期内，承诺长期无偿许可发行人依据《商标使用许可协议》的约定使用许可商标，并同意发行人将许可商标进一步许可给其他第三方使用；如因吉利控股未及时续展许可商标的注册有效期或吉利控股其他原因导致发行人无法使用许可商标的，吉利控股将对发行人由此遭受的经济损失给予赔偿；对于吉利控股未来新增取得的发行人在其从事汽车业务范围内与其车型相关的商标，其承诺发行人可以按照《商

标使用许可协议》中约定的方式使用；上述承诺在吉利控股作为发行人控股股东期间持续有效且不可变更或撤销。

虽然公司已与吉利控股就正在使用的商标的授权事项签署了书面协议并取得了吉利控股出具的承诺函，但若吉利控股未根据已签订的协议和作出的承诺内容对公司所使用的商标进行管理，可能对公司业务开展及品牌声誉造成不利影响。

(3) 公司现行的公司治理结构与适用中国境内法律、法规和规范性文件的上市公司存在差异的风险

公司为一家设立于开曼群岛并在香港联交所上市的红筹企业，现行的公司治理制度主要系基于公司注册地和境外上市地的相关法律法规及规则制定，与目前适用于注册在中国境内的一般 A 股上市公司的公司治理模式相比，在资产收益、参与重大决策以及剩余财产分配等方面，存在一定差异。

为本次发行上市，公司根据《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》（国办发[2018]21 号）《科创板上市规则》等境内法律法规修订及制定了《公司章程（A 股上市后适用稿）》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》等内部治理制度，使得公司在投资者权益保护水平包括资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等权益上，不低于境内法律法规规定的要求，以上制度将在本次发行上市后生效。前述制度生效后，公司在某些公司治理的具体事项安排上，与在中国境内的一般 A 股上市公司相比还存在一定差异，主要包括：公司未设立监事及监事会；公司合并、分立、收购的程序和制度；公司清算、解散的程序和制度；投资者获取资产收益的权利等。上述差异具体参见招股说明书“第七节 公司治理与独立性”之“二、注册地的公司法律制度、《公司章程》与境内《公司法》等法律制度的主要差异”。

(4) A 股公众股东通过诉讼手段寻求保护自己的权利面临一定不确定性的风险

公司的 A 股公众股东可以依据《证券法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法》等法律法规及其相关的司法解释，在中国境内有管辖权的人民法院提起民事诉讼，追究公司及其他相关责任人的法律责任，包括在公司的信息披露内容出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏并致使

A 股公众股东在证券交易中遭受损失时，A 股公众股东可追索赔偿责任。

虽然 A 股公众股东可以依据中国相关法律法规向有管辖权的人民法院提起诉讼、申请执行公司的境内资产，但是公司注册于开曼群岛，受开曼群岛大法院管辖；鉴于中国目前未与开曼群岛订立双边司法协助的协议或安排，若 A 股公众股东向开曼群岛大法院起诉公司寻求保护自己的权利，开曼群岛大法院判决能否在中国获得承认与执行，将存在一定的不确定性。

同时，本次发行后，A 股公众股东持有的公司股票将统一登记、存管在中登公司。如某一 A 股公众股东拟依据开曼群岛法律向公司提起证券诉讼或其他民事诉讼，该名 A 股公众股东须按中国境内相关业务规定取得具有法律效力的证券登记记录，该等程序和限制可能导致境内投资者需承担额外的跨境行使权利或者维护权利的成本和负担。

(5) 公司注册地、上市地和子公司生产经营所涉及的司法辖区相关法律变化的风险

本公司系一家设立于开曼群岛的红筹企业，须遵守开曼群岛相关法律的规定。本公司通过境内控股子公司于中国境内开展经营活动，并在英属维尔京群岛、白俄罗斯、乌拉圭、乌克兰、俄罗斯、中国香港等国家和地区设立有子公司，因此除了遵守中国境内相关法律、法规和规范性文件的规定外，还须遵守生产经营活动所涉及的司法辖区相关法律、法规的规定。

本公司及公司控股子公司注册地及生产经营活动所涉及的司法辖区的立法机关、政府部门或其他监管机构可能不时发布、更新适用于公司或子公司的法律、法规、规范性文件，该等法律、法规、规范性文件可能对公司或子公司产生实质影响。

开曼群岛 2018 年起颁布的《开曼群岛经济实质法》及相关指引要求在开曼群岛注册成立的从事“相关活动”的“相关实体”应当满足有关经济实质的要求。鉴于《开曼群岛经济实质法》及其指引仍在进一步完善过程中，公司可能需要分配额外的资源，并可能对公司的业务进行调整，以符合《开曼群岛经济实质法》的要求。如果公司最终未能满足相关要求，公司可能会受到开曼群岛政府机构的处罚。

此外，本次发行上市后，本公司将成为一家在香港联交所和上交所挂牌上市的公司，需要同时接受两地证券监督管理机构和证券交易所的监管，并同时遵守包括《科创板上市规则》《香港上市规则》等在内的相关法律、法规、规范性文件的规定。如果本公司或控股子公司未能完全遵守相关政府机关、监管机构发布、更新的相关规定，则可能面临相应的处罚，并对公司的生产经营、财务状况造成不利影响。

（6）部分子公司未取得独立排污许可证的风险

公司部分子公司所在的生产基地由位于同一基地内的关联方进行整车及零部件生产基地建设项目相关的立项、环评、建设、验收及申请排污许可证，因此公司的该等子公司虽然于获得排污许可证的生产基地内从事生产经营活动，但其未就其全部生产经营活动取得独立的排污许可证。报告期内公司及其子公司未因上述情形而受到主管部门的行政处罚，但若各地主管部门的监管口径发生变化，公司可能因未取得独立的排污许可证而受到主管部门的处罚。

（7）部分房产未取得房屋所有权证书的风险

截至 2020 年 6 月 30 日，公司尚未取得房屋所有权证书的主要房屋建筑物共有 7 处，合计建筑面积约为 65.20 万平方米，主要系未办理全部建设相关手续、正在办理产权证书等原因所造成；其中，合计建筑面积约为 59.70 万平方米房产相关的不动产登记手续正在办理过程中。其余未办理完毕产权证书的房产总体面积较小，且部分房产处于闲置状态或为非生产性用房。

除上述房屋建筑物外，公司存在自关联方处购买子公司股权并带入相关物业资产的情形。该等模式下，对应物业通常由关联方进行建设后，将物业相关资产转让予新设物业持有主体，并由发行人收购该等新设物业持有主体，相关物业资产亦随之转入发行人。部分项目中，由于关联方尚未办理完成相关物业的所有权登记手续，相关所有权变更登记无法进行，导致发行人及前述新设物业持有主体尚未取得对应物业的所有权，并根据协议约定形成对该等物业的免费占用及使用。公司目前能够正常占有、使用上述房产，但仍存在无法取得相关房产的房屋所有权证书的风险，并可能使公司相关生产经营活动受到一定影响。

6、发行失败风险

根据《上海证券交易所科创板股票发行与承销实施办法》的要求，若本次发行时提供有效报价的投资者或网下申购的投资者数量不足法律规定要求，或者发行时总市值未能达到预计市值上市条件的，本次发行应当中止，若发行人中止发行上市审核程序超过上交所规定的时限或者中止发行注册程序超过 3 个月仍未恢复，或者存在其他影响发行的不利情形，或将会出现发行失败的风险。

7、其他风险

（1）募投项目实施的风险

公司本次募集资金投资项目主要用于新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目及补充流动资金。若项目实施过程中出现产品定位不准确、市场销售不利、技术研发未能取得如期成果，或者未来市场的发展方向偏离公司的预期，使相关产品未得到市场认可，则募集资金投资项目可能无法取得预期的成果，并可能对公司的业绩产生不利影响。

此外，公司是一家注册在开曼群岛的公司，本次发行募集的资金需要遵守中国境内监管机构对于外商投资和外汇管理的限制，可能对募集资金的使用产生一定影响。

（2）证券市场风险

股票价格不仅取决于公司的经营业绩，国内外经济形势、政治环境、政府宏观调控政策、资本市场走势、投资者的投资心理和各类重大突发事件等因素都可能改变投资者的预期并影响证券市场的供求关系，进而影响二级市场股票估值。基于上述不确定性因素的存在，公司股票价格可能会脱离其实际价值而产生波动，存在投资风险。投资者应对股票市场的风险和股票价格的波动有充分的了解和认识。

（3）前瞻性陈述可能不准确的风险

招股说明书刊载有若干前瞻性陈述，涉及行业未来发展趋势、公司未来发展规划、业务发展目标等方面的预期或相关讨论。尽管公司和公司管理层相信，该等预期或讨论所依据的假设是审慎、合理的，但亦提醒投资者注意，该等预期或讨论存在风险及不确定因素。鉴于该等风险及不确定因素的存在，招股说明书所刊载的前瞻性陈述，不应视为本公司的承诺或声明。

二、申请上市股票的发行情况

(一) 本次发行的基本情况			
股票种类	人民币普通股 (A 股)		
每股面值	0.02 港元		
发行股份数	不超过 1,731,666,448 股 (行使超额配售选择权之前)	占发行后股份总数比例 ¹	不超过 15.00%
其中: 发行新股数量	不超过 1,731,666,448 股 (行使超额配售选择权之前)	占发行后股份总数比例 ¹	不超过 15.00%
股东公开发售股份数量	-	占发行后股份总数比例	-
发行后股份总数 ¹	不超过 11,544,442,988 股, 其中: A 股不超过 1,731,666,448 股, 港股 9,812,776,540 股 (行使超额配售选择权之前)		
每股发行价格	【】元		
发行市盈率	【】倍		
发行前每股净资产	【】元/股	发行前每股收益	【】元/股
发行后每股净资产	【】元/股	发行后每股收益	【】元/股
发行市净率	【】倍		
发行方式	采用网下对投资者询价配售和网上向社会公众投资者定价发行相结合的方式或证券监管部门认可的其他方式 (包括但不限于向战略投资者配售股票)。		
发行对象	符合国家法律法规和监管机构规定的询价对象和在上海证券交易所开设人民币普通股 (A 股) 股票账户的合格投资者 (国家法律、法规和规范性文件禁止的认购者除外), 或符合上海证券交易所的市场投资者适当性规定的合格中国境内自然人投资者。		
承销方式	余额包销		
拟公开发售股份股东名称	本次发行不涉及股东公开发售股份		
发行费用的分摊原则	本次发行的承销及保荐费用、审计及验资费用、律师费用、与本次发行相关的信息披露费用、上市相关手续费用等发行相关费用由发行人承担		
募集资金总额	【】		
募集资金净额	【】		
募集资金投资项目	新车型开发项目		
	前瞻技术研发项目		
	产业收购项目		
	补充流动资金		

¹ 本次发行前后股份总数均以审议本次发行上市的董事会召开前一日 (即 2020 年 6 月 23 日) 已发行股份总数与本次初始发行的股份数量为基准计算。

发行费用概算	【】
(二) 本次发行上市的重要日期	
刊登发行公告日期	【】
开始询价推介日期	【】
刊登定价公告日期	【】
申购日期和缴款日期	【】
股票上市日期	【】

注 1：本次发行前后股份总数均以公司 2020 年 6 月 30 日已发行股份总数与本次初始发行的股份数量为基准计算

三、本次证券发行上市的保荐代表人、项目协办人及项目组其他成员情况

(一) 具体负责本次推荐的保荐代表人

谢晶欣：于 2014 年取得保荐代表人资格，曾经担任红星美凯龙家居集团股份有限公司、聚辰半导体股份有限公司、北京神州细胞生物技术集团股份公司首次公开发行 A 股股票并上市项目的保荐代表人，在保荐业务执业过程中严格遵守《证券发行上市保荐业务管理办法》等相关规定，执业记录良好。

幸科：于 2009 年取得保荐代表人资格，曾经担任红星美凯龙家居集团股份有限公司、聚辰半导体股份有限公司、北京华峰测控技术股份有限公司首次公开发行 A 股股票并上市项目以及中联重科、金健米业、康缘药业、中远航运非公开发行 A 股股票项目的保荐代表人，在保荐业务执业过程中严格遵守《证券发行上市保荐业务管理办法》等相关规定，执业记录良好。

(二) 项目协办人及其他项目组成员

项目协办人：罗唯，于 2013 年取得证券从业资格。

项目组其他成员：陈贻亮、吴晓慧、邓玉婷、孙靖譞、王朱彦、陈剑隽、于舒洋、李凌云、唐湑、宣和君、王奕超

四、保荐机构是否存在可能影响其公正履行保荐职责的情形的说明

中金公司作为发行人的上市保荐机构，截至本上市保荐书签署日：

1、经核查，截至 2020 年 8 月 21 日，本机构及下属子公司存在持有发行人股份的情况，具体情况如下：

项目	衍生品自营账户	资管账户	香港子公司	合计持股数量	合计持股比例
持股数量	2,538,000	525	1,271,000	3,809,525	0.04%

注：持股比例计算的股份总数以 2020 年 6 月 30 日为基准计算

中金公司作为本次发行的保荐机构，严格遵守监管机构的各项规章制度，切实执行内部信息隔离制度，充分保障保荐机构的职业操守和独立性。中金公司建立了严格的信息隔离墙机制，包括各业务之间、本公司与下属子公司及子公司之间在机构设置、人员、信息系统、资金帐户、业务运作、经营管理等方面的独立隔离机制及保密信息的管理和控制机制等，以防范内幕交易及避免因利益冲突产生的违法违规行为。

综上，中金公司自营部门、资产管理部及下属子公司持有发行人及其相关关联方股份是依据其自身独立投资研究作出的决策，属于中金公司相关业务部门和机构的日常市场化行为，与本次项目保荐并无关联。

中金公司将安排相关子公司参与本次发行战略配售，具体按照上交所相关规定执行。中金公司及其相关子公司后续将按要求进一步明确参与本次发行战略配售的具体方案，并按规定向上交所提交相关文件。

2、发行人或其控股股东、实际控制人、重要关联方不存在持有中金公司及中金公司下属子公司股份的情况；

3、中金公司的保荐代表人及其配偶，董事、监事、高级管理人员不存在拥有发行人权益、在发行人任职等情况；

4、中金公司第一大股东为中央汇金投资有限责任公司（以下简称“中央汇金”或“上级股东单位”），截至本上市保荐书出具日，中央汇金直接持有中金公司约 44.32% 的股份，同时，中央汇金的下属子公司中国建银投资有限责任公司、建投投资有限责任公司、中国投资咨询有限责任公司各持有中金公司约 0.02% 的股份。中央汇金为中国投资有限责任公司的全资子公司，中央汇金根据国务院授权，对国有重点金融企业进行股权投资，以出资额为限代表国家依法对国有重

点金融企业行使出资人权利和履行出资人义务，实现国有金融资产保值增值。中央汇金不开展其他任何商业性经营活动，不干预其控股的国有重点金融企业的日常经营活动。根据发行人提供的资料及公开信息资料显示，中金公司上级股东单位与发行人控股股东、实际控制人、重要关联方之间不存在相互提供担保或融资的情况。

5、中金公司与发行人之间不存在其他关联关系。

中金公司依据相关法律法规和公司章程，独立公正地履行保荐职责。

五、本保荐机构承诺事项

（一）本保荐机构已按照法律法规和中国证监会及本所的相关规定，对发行人及其主要股东进行了尽职调查、审慎核查，充分了解发行人经营状况及其面临的风险和问题，履行了相应的内部审核程序。

本保荐机构同意推荐吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在上海证券交易所科创板上市，相关结论具备相应的保荐工作底稿支持。

（二）根据《证券发行上市保荐业务管理办法》第二十九条的规定，中金公司作出如下承诺：

1、有充分理由确信发行人符合法律法规及中国证监会有关证券发行上市的相关规定；

2、有充分理由确信发行人申请文件和信息披露资料不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

3、有充分理由确信发行人及其董事在申请文件和信息披露资料中表达意见的依据充分合理；

4、有充分理由确信申请文件和信息披露资料与证券服务机构发表的意见不存在实质性差异；

5、保证所指定的保荐代表人及本保荐机构的相关人员已勤勉尽责，对发行人申请文件和信息披露资料进行了尽职调查、审慎核查；

6、保证保荐书、与履行保荐职责有关的其他文件不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

7、保证对发行人提供的专业服务和出具的专业意见符合法律、行政法规、中国证监会的规定和行业规范；

8、自愿接受中国证监会依照本办法采取的监管措施；

9、中国证监会规定的其他事项。

六、发行人就本次证券发行上市履行的决策程序

经核查，发行人已就本次证券发行履行了规定的决策程序，具体如下：

1、发行人于 2020 年 6 月 24 日召开了董事会会议，批准公司申请首次公开发行人民币普通股（A 股）并在科创板上市、提请股东大会授权董事会全权办理发行人申请首次公开发行人民币普通股（A 股）并在科创板上市相关事宜、首次公开发行人民币普通股（A 股）并在科创板上市募集资金投向等与本次发行上市有关的决议案，并同意将与本次发行上市相关的议案提交股东特别大会审议，符合《注册管理办法》第十四条的规定。

2、发行人于 2020 年 7 月 29 日召开股东特别大会，审议通过了与本次发行上市相关的议案，符合《注册管理办法》第十五条的规定。

根据前述会议决议，本次发行上市方案的主要内容如下：

（1）人民币股份的性质：人民币股份将为普通股股份，由目标认购人（如下文所述）以人民币认购，将于科创板上市及以人民币交易。有关人民币股份将与香港股份形成同一类别普通股。

（2）人民币股份的面值：每股 0.02 港元（与香港股份的面值相同）。

（3）发行的人民币股份数量：在符合上市地最低发行比例等监管规定的前提下，公司本次公开发行的股份数量不超过 1,731,666,448 股，不超过公司审议本次发行上市董事会召开的前一日已发行股份总数及本次将予发行的人民币股份数目之和的 15%（最终发行数量以经中国证监会注册的数量为准）。就不超过该初始发行的人民币普通股股份总数 15%的超额配售权可被授出。本次发行采取

全部发行新股的方式，不涉及现有股份的转换。

若公司在本次发行前发生送股、资本公积金转增股本等事项，则发行数量将做相应调整。最终发行数量将根据市场情况及与监管机构的沟通情况和保荐机构、主承销商协商确定。

(4) 目标认购人：符合中国法律法规和监管机构规定的询价对象和在上海证券交易所开设人民币普通股（A股）股票账户的合格投资者（国家法律、法规和规范性文件禁止的认购者除外），或符合上海证券交易所的市场投资者适当性规定的合格中国境内自然人投资者。

(5) 发行方式：采用网下对投资者询价配售和网上向社会公众投资者定价发行相结合的方式或证券监管部门认可的其他方式（包括但不限于向战略投资者配售股票）。

(6) 定价方式：本次发行的定价将遵循市场化原则，通过向询价对象询价的方式或中国法律法规以及相关证券监管机构核准的其他方式确定，最终发行定价方式将由董事会按照股东大会的授权，根据中国法律法规以及相关证券监管机构的相关规定确定。

为确保发售价符合本公司及股东的整体利益，董事会及公司承销商于确定发售价时会参考以下因素：(i)公司的运营及财务状况；(ii)同行业二级市场的平均市盈率；(iii)香港股份于联交所的买卖价；(iv)境内股市的市场情况；及(v)适用的法律及法规。

若发售价低于香港股份的买卖价，董事会于考虑市场情况、公司届时的实际资金需要及发展策略、可比公司于二级市场的买卖价以及其他相关因素后决定是否继续进行人民币普通股发行。

(7) 联席保荐人及承销商：中国国际金融股份有限公司、华泰联合证券有限责任公司。

(8) 承销主要条款：承销商组织的承销团以余额包销式承销。

(9) 募集资金用途：本次发行的募集资金扣除发行费用后将用于本公司新车型开发、前瞻技术研发、产业收购以及补充流动资金。

若人民币普通股发行募集的实际资金超过上述项目所需的投资总额，公司将按照有关规定履行必要的程序后将超募资金用于公司主营业务。若人民币普通股发行募集的资金不足，公司将通过自筹资金解决资金缺口。

因承销商行使超额配股权而发行的人民币普通股所筹集得的任何募集资金将用于补充流动资金或适用法律、法规及证券监管部门允许的其他用途。

人民币普通股发行的募集资金到位前，公司可以根据有关项目的进展情况使用自筹资金先行投入上述项目，募集资金到位后，公司将使用有关募集资金置换前期投入的资金，然后用于支付项目的剩余投资款项。

(10) 发行前的滚存利润分配计划：完成建议人民币股份发行前，本公司可根据组织章程大纲及章程细则及相关内部制度分配利润。于建议人民币股份发行完成后，本公司于建议人民币股份发行前形成的滚存未分配利润将按全体股东（包括人民币股份持有人及香港股份持有人）的各自持股比例分派予彼等。

(11) 人民币股份上市地点：上海证券交易所科创板。

(12) 决议案的有效期：本议案的有效期为 12 个月，自股东特别大会审议通过本次发行上市的议案之日起算。

经核查，发行人上述董事会和股东大会的召开程序、表决方式和决议内容符合《开曼群岛公司法》及《公司章程》的规定，合法、有效。

七、保荐机构关于发行人符合科创板定位要求的核查意见

(一) 发行人符合科创板行业领域的核查情况

根据《上海证券交易所科创板企业发行上市申报及推荐暂行规定》（以下简称“《暂行规定》”），申报科创板发行上市的发行人，应当属于新一代信息技术、高端装备、新材料、新能源、节能环保以及生物医药等六大高新技术产业和战略性新兴产业，以及符合科创板定的其他领域。吉利汽车作为中国自主品牌乘用车龙头企业，已形成“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线，相关成熟技术全面应用于旗下车型，此外公司在相关前沿技术领域持续布局，具备科创属性，符合科创板“节能环保”行业定位。

1、通过高效燃油动力技术促进车型节能减排

根据工信部、发改委、财政部《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6升及以下乘用车）推广专项核查办法》的相关规定，节能汽车为排量在1.6升及以下的乘用车。依据此标准，2019年度，公司1.6L排量及以下燃油车及电气化新能源的合计销量（不含公司合营品牌领克）占公司总销量超过70%。根据中汽协统计，公司节能车型销售规模居自主品牌之首。公司2019年在售车型平均油耗低于行业平均水平，节能减排成效明显。

公司长期致力于节能减排技术研发，先后开发的1.0TD和1.5TD三缸发动机性能突出：其中1.0TD发动机是目前行业内升功率最高的发动机之一，在动力性与节能减排之间实现了优异的平衡效果，同时公司运用平衡轴技术，解决了三缸发动机的抖动问题，实现了小排量、小尺寸与动力性、平顺性的综合平衡。此外，公司正在开发满足国七排放标准的发动机，其热效率将达到38-39%，实现更高的节能减排效果。在动力总成控制系统方面，公司已成功开发动力总成控制系统并获得自主知识产权。

同时，公司耗时5年打造的7DCT/H变速箱，传动效率达到97.2%，进一步降低传动环节的能量损耗，提升车型综合节能效果。

上述相关动力总成产品也获得了专业机构的高度认可：发动机连续6年获得“中国心”十佳发动机称号，变速箱连续2年获得“世界十佳变速器”称号。

2、吉利汽车覆盖了电气化及新能源领域的主流技术路线

公司积极布局电气化及新能源技术，对相关领域的主流技术路线均实现了覆盖。在核心的电控软硬件系统方面，公司已拥有48V、高压混动、纯电动、车身控制、高压电机控制及燃料电池系统控制及软件的开发能力，掌握了新能源VCU、IPU、BMS等核心零部件技术，并均已实现量产应用。

公司电气化及新能源技术的具体情况如下：

（1）48V轻混技术

现有产品方面，2018年，吉利博瑞GE车型上市，全系标配自主研发的48V轻混控制系统，百公里油耗降低1.0L，节油率14.7%，达到行业领先水平。其控

制系统均由公司独立自主研发完成，形成自主知识产权 25 项，其中授权发明专利 13 项，打破了国际 OEM 和系统供应商的垄断。

未来研发布局方面，目前公司正在研发第二代 48V 轻混系统，预计节油率可达 23-25%。相关车型产品将于 2021 年底上市。

(2) 高电压油电混动技术 (HEV 及 PHEV)

现有产品方面，目前公司已经上市的相关车型配置的自主研发第一代单电机系统，节油率可达 30-32% 左右。公司在混动技术方面实现的主要技术创新包括：单电机混动系统能量管理与节油技术，发动机启停驾驶性与 NVH 性能优化，智能双动力源备份系统，DCT 换挡控制优化，Charge-D 单电机串联发电技术，智能地图能量管理，UDC 模式等。

未来研发布局方面，目前公司正在研发的第二代系统，采用专用发动机、专用双电机和变速箱的组合，目标节油率将达 45%，能够比肩国际领先水平，相应的车型产品将于 2022 年推出。

(3) 纯电动技术

现有产品方面，公司车型产品应用自主掌握的三合一驱动系统(电机、电控、减速器)，实现机械效率达 87%，达到行业领先水平，并实现了更低的综合生产成本。同时在电池成组 (Pack) 方面，公司已掌握国际领先的 Pack 集成开发/平台化开发、BMS 软硬件自主设计开发、仿真分析与测试技术，已应用于多个车型的配套开发和量产。

未来布局方面，公司在电芯领域与全球头部电池供应商 LG、宁德时代分别成立合资公司，从事软包及硬包电池的开发生产，掌握关键的电池产能供应。

(4) 燃料电池及甲醇燃料等技术

燃料电池技术方面，公司已经掌握了电堆控制系统和软件、整车集成等技术，即将开展小批量试产。

甲醇燃料技术方面，目前公司已经攻克甲醇的腐蚀性及排放控制等技术难题，拥有多项相关专利，是全球首家拥有甲醇燃料量产车型的公司，相关产品已在贵州等地运营。

（二）发行人符合科创属性要求的核查情况

1. 公司最近三年（2017-2019 年度）累计研发投入占最近三年累计营业收入比例为 5.78%；公司最近三年累计研发投入金额为 172.76 亿元，符合《暂行规定》中第四条（二）关于研发投入的科创属性指标。本保荐机构已就报告期内发行人的研发投入归集、营业收入确认等进行审慎核查，认为发行人最近三年累计研发投入及占最近三年累计营业收入的比例真实、准确。

2. 截至 2020 年 6 月 30 日，公司及其控股子公司取得的主要已授权专利共计 9,332 件，其中境内已授权专利 9,241 件、境外已授权专利 91 件，包括境内发明专利 2,097 件。符合《暂行规定》中第四条（二）关于发明专利的科创属性指标。本保荐机构已就发行人列报的发明专利权利归属、有效期限、有无权利受限或诉讼纠纷以及在主营业务中的应用情况等进行了审慎核查，认为发行人形成主营业务收入的发明专利数量真实、准确。

3. 发行人最近一年（2019 年度）营业收入为 981.39 亿元，符合《暂行规定》中第四条（三）关于营业收入的科创属性指标。本保荐机构已就公司营业收入的真实性和增长情况进行了审慎核查，认为公司营业收入金额真实、准确。

（三）核查意见

经充分核查，本保荐机构认为发行人具有科创属性，符合科创板定位，推荐其到科创板发行上市。

八、保荐机构对发行人是否符合上市条件的说明

1、根据《中国国际金融股份有限公司关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市的发行保荐书》第三部分“本机构对本次证券发行的推荐意见”中“（三）、本次证券发行符合《证券法》规定的发行条件”和“（四）、本次证券发行符合《注册管理办法》规定的发行条件”，发行人符合《证券法》、《注册管理办法》规定的公开发行股票的条件，符合中国证监会规定的发行条件，符合《科创板上市规则》第 2.1.1 条第（一）项的规定。

2、根据《公司章程》《开曼群岛法律意见》和《审计报告》，发行人目前已发行的股份总数为9,812,776,540股普通股，不低于3,000万股，符合《科创板上市规则》第2.1.1条第（二）项的规定。

3、根据发行人本次发行前的股份发行情况、本次发行上市的相关方案并经核查，发行人公开发行的股份达到公司股份总数的10%以上，符合《科创板上市规则》第2.1.1条第（三）项的规定。

4、发行人为符合《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》（国办发〔2018〕21号）相关规定的红筹企业。截至本上市保荐书出具之日，发行人前120个交易日平均市值为200亿元人民币以上，且拥有自主研发、国际领先技术，科技创新能力较强，同行业竞争中处于相对优势地位，符合《关于创新试点红筹企业在境内上市相关安排的公告》中已境外上市红筹企业的市值要求标准（二）的相关规定。发行人符合《科创板上市规则》第2.1.3条的规定。

5、发行人的投资者权益保护水平，包括资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等权益差异情况如下：

（1）投资者获取资产收益的权利

《公司章程（A股上市后适用稿）》和境内要求在资产收益方面没有实质差异。根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，公司可以使用股份溢价进行股息分派，这一点相较于一般境内A股上市公司更加灵活。公司股东大会已经批准了《关于审议〈吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票（A股）并在科创板上市后三年股东分红回报规划〉的议案》，本次发行后的股利分配政策，对股利分配形式、股利分配的期间间隔、股利分配的条件、股利分配的决策程序与机制等事项进行了明确规定，前述计划有利于保障公司全体股东的资产收益权。

（2）投资者参与重大决策的权利

根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，发行公司债券（需要股东大会批准的可转股债券除外）、变更公司募集资金用途（受限于适用法律及上市规则允许的范围内）等事项将由董事会决定，而根据境内要求前述事项A股上市公司一般需提交股东大会审议。

虽然存在上述差异，但是根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，关于公司的利润分配方案和弥补亏损方案、公司授权发行股份总数的变动及增加发行在外股份数、公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式、修改章程等公司重大事项的审议权限仍归属于股东大会；此外，公司董事由股东大会任命和罢免（在章程细则中允许董事会任命或罢免的情况除外），其在对公司经营管理事项进行审议时，根据《香港上市规则》和《科创板上市规则》均负有忠实和勤勉义务，并应维护公司和全体股东的利益。因此，《公司章程（A股上市后适用稿）》中关于股东大会和董事会的职权划分并未损害股东参与公司重大决策的权利。

（3）投资者获取剩余财产分配的权利

《公司章程（A股上市后适用稿）》和境内要求在剩余财产分配方面没有实质差异。

综上所述，公司本次上市后适用的内控制度对境内投资者权益的保护总体上不低于境内法律、行政法规及中国证监会的要求。

综上所述，本保荐机构认为，发行人本次发行上市符合《证券法》《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》《上海证券交易所科创板股票上市规则》等法律、法规和规范性文件规定的发行、上市条件。

九、保荐机构对发行人持续督导工作的安排

事项	安排
（一）持续督导事项	在本次发行结束当年的剩余时间以及以后3个完整会计年度内对发行人进行持续督导。
1、督导发行人有效执行并完善防止控股股东、实际控制人、其他关联方违规占用发行人资源的制度	1、督导发行人有效执行并进一步完善已有的防止关联方违规占用发行人资源的制度； 2、与发行人建立经常性沟通机制，持续关注发行人上述制度的执行情况及履行信息披露义务的情况。
2、督导发行人有效执行并完善防止其董事、监事、高级管理人员利用职务之便损害发行人利益的内控制度	1、督导发行人有效执行并进一步完善已有的防止董事、监事（如有）、高级管理人员利用职务之便损害发行人利益的内控制度； 2、与发行人建立经常性沟通机制，持续关注发行人上述制度的执行情况及履行信息披露义务的情况。
3、督导发行人有效执行并完善保障关联交易公允性和合规性的制度，并对关联交易发表意见	1、督导发行人有效执行并进一步完善《公司章程》《关联交易决策制度》等保障关联交易公允性和合规性的制度，履行有关关联交易的信息披露制度； 2、督导发行人及时向保荐机构通报将进行的重大关联交易

事项	安排
	情况，并对关联交易发表意见。
4、督导发行人履行信息披露的义务，审阅信息披露文件及向中国证监会、证券交易所提交的其他文件	1、督导发行人严格按照《证券法》《上市规则》等有关法律、法规及规范性文件的要求，履行信息披露义务； 2、在发行人发生须进行信息披露的事件后，审阅信息披露文件及向中国证监会、证券交易所提交的其他文件。
5、持续关注发行人募集资金的专户存储、投资项目的实施等承诺事项	1、督导发行人执行已制定的《募集资金管理办法》等制度，保证募集资金的安全性和专用性； 2、持续关注发行人募集资金的专户储存、投资项目的实施等承诺事项； 3、如发行人拟变更募集资金及投资项目等承诺事项，保荐机构要求发行人通知或咨询保荐机构，并督导其履行相关信息披露义务。
6、持续关注发行人为他人提供担保等事项，并发表意见	1、督导发行人执行已制定的《对外担保管理制度》等制度，规范对外担保行为； 2、持续关注发行人为他人提供担保等事项； 3、如发行人拟为他人提供担保，保荐机构要求发行人通知或咨询保荐机构，并督导其履行相关信息披露义务。
（二）保荐协议对保荐机构的权利、履行持续督导职责的其他主要约定	1、指派保荐代表人或其他保荐机构工作人员或保荐机构聘请的第三方机构列席发行人的股东大会和董事会会议，对上述会议的召开议程或会议议题发表独立的专业意见； 2、指派保荐代表人或保荐机构其他工作人员或聘请的第三方机构定期对发行人进行实地专项核查。
（三）发行人和其他中介机构配合保荐机构履行保荐职责的相关约定	1、发行人已在保荐协议中承诺全力支持、配合保荐机构做好持续督导工作，及时、全面提供保荐机构开展保荐工作、发表独立意见所需的文件和资料； 2、发行人应聘请律师事务所和其他证券服务机构并督促其协助保荐机构在持续督导期间做好保荐工作。
（四）其他安排	无

十、保荐机构和相关保荐代表人的联系地址、电话和其他通讯方式

保荐机构（主承销商）：中国国际金融股份有限公司

法定代表人：沈如军

保荐代表人：谢晶欣、幸科

联系地址：北京市朝阳区建国门外大街1号国贸大厦2座27层及28层

邮编：100004

电话：（010）6505 1166

传真：（010）6505 1156

十一、保荐机构认为应当说明的其他事项

无其他应当说明的事项。

十二、保荐机构对本次股票上市的推荐结论

保荐机构中国国际金融股份有限公司认为，发行人吉利汽车控股有限公司申请其股票上市符合《中华人民共和国证券法》及《上海证券交易所科创板股票上市规则》等法律、法规的规定，发行人股票具备在上海证券交易所科创板上市的条件，同意推荐发行人在上海证券交易所科创板上市。

保荐机构中国国际金融股份有限公司认为，发行人的董事了解法律、法规、上海证券交易所科创板股票上市规则及股票上市协议规定的董事的义务与责任，并协助发行人健全了法人治理结构、协助发行人制定了严格的信息披露制度与保密制度。本保荐机构已对上市文件所载的资料进行了核实，确信上市文件真实、准确、完整，符合规定要求。本保荐机构确信发行人的上市申请材料、上市公告书没有虚假、严重误导性陈述或者重大遗漏，并保证对其承担连带责任，并保证不利用在上市过程中获得的内幕信息进行内幕交易，为自己或他人谋取利益。

鉴于上述内容，保荐机构中国国际金融股份有限公司推荐发行人吉利汽车控股有限公司的股票在贵所上市交易，请予批准！

(本页无正文,为《中国国际金融股份有限公司关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股(A股)股票并在科创板上市的上市保荐书》之签署页)

法定代表人、董事长签名


沈如军

2020年8月28日

首席执行官签名


黄朝晖

2020年8月28日

保荐业务负责人签名


孙雷

2020年8月28日

保荐业务部门负责人签名


赵沛霖

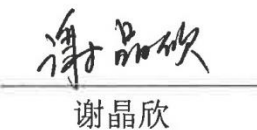
2020年8月28日

内核负责人签名


杜祎清

2020年8月28日

保荐代表人签名


谢晶欣


幸科

2020年8月28日

项目协办人签名


姚唯

2020年8月28日

保荐机构公章

中国国际金融股份有限公司



2020年8月28日

华泰联合证券有限责任公司
关于吉利汽车控股有限公司
首次公开发行人民币普通股（A股）股票
并在科创板上市的

上市保荐书

保荐机构（主承销商）



（深圳市前海深港合作区南山街道桂湾五路128号前海深港基金小镇B7栋401）

华泰联合证券有限责任公司

关于吉利汽车控股有限公司

首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市的

上市保荐书

上海证券交易所：

作为吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市的保荐机构，华泰联合证券有限责任公司及其保荐代表人已根据《中华人民共和国公司法》《中华人民共和国证券法》（以下简称“证券法”）《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》（以下简称“管理办法”）《上海证券交易所科创板股票上市规则》（以下简称“科创板上市规则”）等法律法规和中国证监会及上海证券交易所的有关规定，诚实守信，勤勉尽责，严格按照依法制定的业务规则和行业自律规范出具上市保荐书，并保证所出具文件真实、准确、完整。

除非另有说明，本上市保荐书中所使用的简称与《吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市招股说明书》中的简称具有相同含义。

现将有关情况报告如下：

一、发行人基本情况

（一）发行人概况

中文名称	吉利汽车控股有限公司
英文名称	Geely Automobile Holdings Limited
法定股本总额	240,000,000.00 港元
法定股份总数	12,000,000,000 股普通股
已发行股份总数（截至 2020 年 6 月 30 日）	9,812,776,540 股普通股
成立日期	1996 年 6 月 5 日
注册地址	P.O. Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands

主要营业地点	香港湾仔港湾道 23 号鹰君中心 23 楼 2301 室
控股股东	浙江吉利控股集团有限公司
实际控制人	李书福
联系电话	852-2598 3333
传真号码	852-2598 3399
电子邮箱	general@geelyauto.com.hk
公司网址	http://www.geelyauto.com.hk
主营业务	乘用车及核心零部件的研发、生产和销售
行业分类	C36 汽车制造业
在其他交易场所（申请）挂牌或上市的情况	香港联交所上市（股票代码：175）
信息披露和投资者关系负责部门	董事会办公室
信息披露和投资者关系负责部门负责人	张颂仁
信息披露和投资者关系负责部门联系电话	（0571）2809-6201

（二）发行人的主营业务、核心技术和研发水平

1、发行人主营业务经营情况

公司是我国自主品牌乘用车领军企业，主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售，自主掌握汽车领域核心技术，广泛布局主流车型市场。公司旗下产品包括吉利、几何两大品牌，覆盖 A0 至 B 级乘用车市场，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月合计销量分别为 124.11 万部、138.04 万部、123.35 万部及 47.57 万部；同时，2017 年 8 月公司推出中高端合营品牌领克汽车，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月领克品牌销量分别为 0.60 万部、12.04 万部、12.81 万部及 5.48 万部。根据中汽协统计，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司含领克品牌合计销量的国内市占率分别为 5.04%、6.34%、6.35% 和 6.76%，连续三年居自主品牌首位，且处于持续提升状态。

公司重视自主研发能力，已经掌握以底盘、发动机、变速箱为主的关键造车技术，并持续加强新四化相关的核心研发能力，不断夯实行业龙头地位。

2、发行人核心技术和研发水平

作为国内龙头自主品牌乘用车企业，公司通过自主及合作研发，持续推进技术升级和创新，目前已掌握了底盘、动力总成、节能与新能源汽车、智能驾驶等领域的多项关键核心技术。公司发动机连续 6 年获得“中国心”十佳发动机称号，变速箱连续 2 年获得“世界十佳变速器”称号。同时，公司借助模块化架构的造车方式，显著提升零部件通用化率及新车型开发效率，并可在此基础上实现高度自动化的智能制造。

在汽车行业“新四化”（电动化、智能化、网联化和共享化）变革背景下，公司积极布局前瞻行业技术方向，致力于把握行业转型发展的新机遇，重点进行相关领域的技术研发，率先开展业务转型调整，进一步夯实行业龙头地位。目前，公司在电动化和智能化汽车领域也是行业先行者。2019 年度，公司新能源车型销量达 11.3 万部，同比增速高达 69%，销量处于行业前列。在智能化方面，公司于 2018 年在自主品牌中率先推出搭载 L2 级别智能驾驶功能的车型，并将于近期推出搭载 L3 级别智能驾驶的车型；2022 年，公司还将在杭州亚运会期间试运营 L4 级别自动驾驶的车辆。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司共承担多项国家级、浙江省级及宁波市级研发计划。截至 2020 年 6 月 30 日，公司及其控股子公司获得多项国家级、省级科技进步奖；拥有境内已授权专利约 9,240 件，境外已授权专利约 90 件。

（三）发行人主要经营和财务数据及指标

项目	2020.06.30/ 2020 年 1-6 月	2019.12.31/ 2019 年度	2018.12.31/ 2018 年度	2017.12.31/ 2017 年度
资产总额（万元）	10,747,512.29	10,767,377.53	9,249,348.64	8,779,764.85
归属于母公司股东权益（万元）	5,981,595.06	5,368,940.26	4,417,254.95	3,383,777.01
资产负债率（合并）	43.82%	49.69%	51.78%	61.07%
营业收入（万元）	3,712,088.65	9,813,863.56	10,733,459.82	9,355,309.64
净利润（万元）	233,014.29	828,549.10	1,258,553.03	1,059,423.58
归属于母公司股东的净利润（万元）	230,136.71	821,474.93	1,246,321.20	1,049,256.15
扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润（万元）	124,768.94	632,868.86	1,126,967.95	930,131.83

项目	2020.06.30/ 2020年1-6月	2019.12.31/ 2019年度	2018.12.31/ 2018年度	2017.12.31/ 2017年度
基本每股收益(元)	0.25	0.90	1.39	1.17
稀释每股收益(元)	0.25	0.89	1.36	1.15
加权平均净资产收益率(%)	4.19	16.89	31.09	35.59
经营活动产生的现金流量净额(万元)	-247,533.96	1,668,854.14	1,988,846.71	1,536,459.37
研发投入占营业收入的比例(%)	5.88	5.55	5.76	6.03

(四) 发行人存在的主要风险

1、技术风险

(1) 车型迭代风险

一款乘用车车型的生命周期通常为 5-7 年，公司通过车型的持续迭代，维持其产品力。生命周期内，公司还会通过推出年改款、中期改款以适应市场最新趋势。由于车型的开发周期通常为 3 年左右，车企需要提前对未来市场趋势和消费者偏好进行预判，并进行车型的设计和开发，若新一代车型不能持续获得消费者的认可，公司面临市占率下降的风险。

(2) 技术升级迭代风险

在汽车行业“新四化”变革的背景下，为了保持原有竞争地位，传统车企必须加速转型升级，加强相关技术及车型开发能力。同时，随着未来整车技术的迭代周期不断缩短，企业需紧密跟踪市场需求变化，并对未来新技术方向有准确的预判。若公司的技术升级迭代进度和成果未达预期，致使技术水平落后于行业升级换代要求，将影响公司车型竞争力并错失市场发展机会，对公司未来业务发展造成不利影响。

(3) 核心技术流失风险

公司在乘用车底盘、动力总成、新能源和电气化汽车以及智能驾驶等领域掌握了关键核心技术，上述核心技术是公司保持竞争优势的有力保障。同时，公司多项产品和技术尚处于在研阶段，核心技术人员的稳定及核心技术的保密对公司

的发展尤为重要。若公司在经营过程中因核心技术信息保管不善、核心技术人员流失等原因导致核心技术流失,将对公司业务经营及竞争优势的保持造成不利影响。

2、经营风险

(1) 行业波动风险

目前,国内乘用车行业已经由高速增长期进入稳定发展期,市场销量将随经济周期呈现一定的波动性,并可能面临疫情等突发事件的影响。当行业景气度下行,消费者购车需求不足,将导致整车企业销量下滑,产能利用率处于低位,企业可能面临利润下滑甚至出现亏损情形。

(2) 政策相关风险

汽车行业作为我国国民支柱性行业,当经济处于相对不景气时,政府通常会推出相应的优惠政策,以刺激消费者购车需求。如 2009 年和 2015 年,政府曾两度推出 1.6L 及以下小排量车型购置税减半政策,帮助车市平稳度过低谷,但随着车市的成熟,政策支持力度或将逐渐减弱,相关优惠政策的逐步取消,将加剧企业面临的市场竞争,可能对公司业绩增长产生不利影响。

同时,全球各大政府相继宣布燃油车禁售时间表,届时,若公司的新能源车型无法获得燃油车同等程度的市场认可,公司将面临市占率下滑的风险。

(3) 市场竞争加剧导致市场价格下降、行业利润缩减的风险

国内乘用车行业经历了逾十年的高速增长进入稳定发展阶段,行业内部存量竞争逐步加剧:一方面,合资车企开始推行产品下沉战略,陆续推出紧凑型及小型 SUV,以抢占自主品牌市场份额。另一方面,以特斯拉为代表的新势力电动车企业相继进入行业,新势力车企通过搭载更加激进的自动驾驶功能,提升了整体产品竞争力,在纯电动市场形成了一定的影响力。公司作为自主品牌传统车企,面临多方面的竞争压力,若公司不能持续推出具备较强竞争力的产品,则面临市场份额被挤压的风险。

2018 年,我国将乘用车行业进口关税税率由 25% 降至 15%;与此同时,两

部委发布《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》，宣布汽车行业将分类型实行过渡期开放，2018年取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020年取消商用车外资股比限制；2022年取消乘用车外资股比限制。汽车行业逐步对外开放，中长期有助于增强自主车企全球竞争力，但短期或将导致整车企业通过降价、促销等方式抢占市场份额，最终导致企业利润缩减，对企业的生产经营成果造成不利影响。

（4）原材料价格波动风险

汽车制造行业的上游行业为钢铁及汽车零部件生产行业，汽车零部件的原材料主要为有色金属、塑料、橡胶等。此类大宗商品价格具有一定的波动性。尽管整车厂会通过长期采购合同，减少采购价格的波动，但若原材料价格波动过大产生的额外成本，通常需要由车企进行承担，将对公司的利润等业绩指标产生不利影响。

（5）产品质量控制风险

质量是公司保持竞争力的基础。公司已经建立并执行了较为完善的质量控制体系，但由于乘用车的高度复杂性，公司无法完全避免产品质量的缺陷。若公司产品质量出现缺陷或未能满足客户对质量的要求，公司可能需承担相应的赔偿责任，并可能对公司的品牌形象、客户关系等造成负面影响，对公司业务经营与发展产生负面影响。

（6）海外经营的风险

公司在俄罗斯、乌拉圭、乌克兰、白俄罗斯设有境外子公司。2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，公司境外销售收入分别为59,269.75万元、169,174.57万元、476,036.57万元及178,920.74万元，占主营业务收入的比例分别为0.64%、1.58%、4.88%及4.84%。公司海外业务主要通过整车和散件出口等形式进行，在全球贸易形势存在不确定性的背景下，若全球贸易摩擦进一步加剧，部分国家可能会推出增加关税或设置非关税壁垒等政策。若出现上述情况，则公司的经营可能会受到不利影响。

（7）新冠肺炎疫情导致业绩下滑风险

2020 年一季度以来，全球爆发新型冠状病毒肺炎疫情，目前国内疫情已得到有效控制，但仍未解除，全球范围的疫情流行亦仍未得到完全遏制。新冠疫情对公司 2020 年 1-6 月的生产经营和财务状况造成一定影响，但影响有限。截至本招股说明书签署日，公司已全面复工，日常采购、销售订单和其他重大合同履行不存在障碍，疫情对国际经济环境的影响也未对公司造成重大不利影响。但若未来国内疫情未能持续有效控制，一方面可能影响公司采购、销售相关供应链，进而影响公司产销安排，另一方面可能影响消费者购买力，从而可能导致公司业绩下滑。此外，若国外疫情加剧，亦可能对公司外销收入造成不利影响。

3、管理及内控风险

(1) 实际控制人持股比例较低的风险

截至 2020 年 6 月 30 日，公司实际控制人李书福直接持有公司已发行股份总数的 0.24%，并通过其控制的 Proper Glory、Geely Group、吉利控股、浙江吉利、浙江豪情、上海华普及吉利国际（香港）间接控制公司已发行股份总数的 40.96%，合计直接及间接控制公司已发行股份总数的 41.20%。

本次发行后，假设本次发行股数为上限 1,731,666,448 股且超额配售选择权未获行使，李书福直接及间接控制的公司股份占比将被稀释至约 35.02%。如果公司其他股东通过增持股份或其他方式谋求影响甚至控制公司，可能对的公司管理团队和生产经营稳定性产生影响，并可能引起公司经营业绩的波动。

(2) 子公司数量较多带来的管理风险

目前公司子公司数量较多，组织结构和管理体系较为复杂，对公司内部管理、统筹规划、生产组织、技术保障、项目研发和商务支持等方面提出较高要求，如果公司管理层不能持续保持高效的管理水平，保证公司的运作机制有效运行，将可能因管理漏洞和内部控制不力而造成不利影响。

4、财务风险

(1) 折旧和摊销增加的风险

报告期内各期末，公司固定资产及在建工程账面价值合计分别为

1,412,433.14 万元、2,269,983.87 万元、2,626,737.27 万元和 2,574,151.44 万元，占总资产比例分别为 16.09%、24.54%、24.40%和 23.95%，报告期各期计提固定资产折旧金额分别为 71,172.36 万元、93,394.71 万元、129,665.87 万元和 101,078.73 万元。公司无形资产账面价值合计分别为 644,631.45 万元、941,933.94 万元、1,404,616.05 万元和 1,429,050.26 万元，占总资产比例分别为 7.34%、10.18%、13.05%和 13.30%，报告期各期计提无形资产摊销金额分别为 122,530.07 万元、147,841.32 万元、263,580.64 万元和 159,338.67 万元。

随着公司业务正常推进以及研发投入的持续增加，公司现有在建工程将会陆续转为固定资产，开发支出也将陆续转为无形资产，未来相应固定资产折旧和无形资产摊销金额将会大幅增加。若公司产品订单销量未达到预期值，收入可能会无法达到预期水平，进而影响公司的盈利能力，将对公司的整体财务状况造成不利影响。

(2) 毛利率波动的风险

报告期内，公司主营业务毛利率分别为 19.71%、18.77%、15.80%和 15.68%，主要系公司汽车销售业务的毛利率波动较大。受行业周期、新能源补贴退坡等因素的影响，公司 2019 年毛利率下降较多。未来如果行业复苏缓慢，公司不能采取有效措施不断改善产品性能以保持竞争优势，公司毛利率将继续面临下降的风险，因而影响公司的盈利水平。提请投资者关注该风险。

(3) 研发支出资本化率较高的风险

报告期内，公司研发投入金额较大，研发支出资本化率较高。公司已制定研发项目管理相关制度，通过前期预研、立项评审、项目监督等程序对研发项目进行管理，以提高公司研发项目的成功率。但若过往已资本化项目未达预定用途，则已资本化的开发支出可能发生减值，或对公司经营业绩产生不利影响。此外，若公司未来研发投入方向发生调整，可能导致研发资本化时点延后、研发支出资本化率降低，亦可能对公司利润水平造成一定影响。

(4) 人民币汇率变动风险

公司的出口销售大部分以美元计值，同时，公司在海外出口市场拥有当地附

属公司、联营公司或合营公司。2005年7月我国开始实施有管理的浮动汇率机制，人民币汇率的波动对本公司经营业绩主要产生两方面的影响。一方面，人民币汇率的波动将直接影响到公司出口产品的销售价格，从而影响到公司产品的价格竞争力；另一方面，人民币汇率的波动也可能给本公司造成相应的汇兑损益。报告期内公司汇兑损益情况如下表所示：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年	2018年	2017年
汇兑损益	16,261.03	-6,755.38	32,835.51	-8,997.36
利润总额	265,033.72	965,808.78	1,485,656.81	1,261,679.46
汇兑损益/利润总额	6.14%	-0.70%	2.21%	-0.71%

(5) 本次发行后净资产收益率被摊薄的风险

报告期内，归属于公司普通股股东的加权平均净资产收益率分别为 35.59%、31.09%、16.89%和 4.19%，归属于公司普通股股东的基本每股收益分别为 1.17 元/股、1.39 元/股、0.90 元/股和 0.25 元/股。本次发行完成后，公司净资产和已发行股份数将会增加，而募集资金投资项目的实施和产生效益需要一定的过程和时间，因此公司面临发行完成后净资产收益率和每股收益在短期内下降的风险。

(6) 依赖境内运营子公司股利分配的风险

公司是一家控股型公司，运营实体主要位于境内，并主要依赖于境内运营子公司的股利分配以满足公司向公司股东支付股利及其他现金分配、支付在中国境外可能发生的任何债务本息，以及支付相关运营成本与费用的资金需求。

根据本公司境内运营子公司适用的中国法律、法规和规范性文件，该等境内子公司仅能以适用的法规和会计准则确定的未分配利润（如有）支付股利。根据中国法律、法规和规范性文件的规定，本公司的境内运营子公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入法定公积金。公司法定公积金累计额为公司注册资本的 50% 以上的，可以不再提取，且法定公积金不得作为现金股利进行分配；公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损；公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，可以向股东

进行分配。

此外，在境内运营子公司根据中国法律、法规和规范性文件规定存在可分配利润的情况下，公司从境内运营子公司获得股利分配可能受到中国外汇相关法律、法规或监管政策的限制，亦有可能受到境内运营子公司相关融资文件的相应限制性条款的约束，从而导致该等境内运营子公司无法向公司分配股利。

5、法律风险

(1) 公司未取得整车制造资质的风险

根据发改委、商务部关于外商投资准入的限制性规定，除专用车、新能源汽车外，汽车整车制造的中方股比不低于 50%。受限于上述整车制造企业外商持股比例的限制，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质。公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给发行人，由发行人进行对外销售。上述业务经营模式致使报告期各期公司与目录公司间存在金额较大的关联交易。

若相关产业政策及监管要求发生变化，可能影响公司及公司上下游的业务经营情况，公司目前业务模式可能发生改变，并可能对公司经营状况带来一定的不确定性。

(2) 公司使用的商标来自吉利控股授权的风险

公司及其子公司未取得已注册的商标，其使用的“吉利”品牌等主要商标均来自于控股股东吉利控股的无偿授权。公司已与吉利控股就公司正在使用的境内外商标签订了《商标使用许可协议》，约定：除跑车以外，发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内使用的与发行人车型相关的商标，发行人在其从事汽车业务的过程中使用许可商标的，吉利控股仅许可给发行人使用，未经发行人同意，吉利控股自身不再使用，也不许可给其他方使用；经发行人同意，吉利控股及其控股子公司可以为发行人从事汽车业务提供产品或服务之目的继续使用前述与发行人车型相关的许可商标；就为标识吉利品牌特性、树立集团形象目的的商标，吉利控股以普通许可的方式授权发行人使用。上述授权为无偿授权，

但对于前述与发行人车型相关的商标，发行人应承担与该等许可商标的保持及维护直接相关的费用。根据相关上市规则，上述事项构成发行人的关联（连）交易，上述《商标使用许可协议》有效期为三年，协议期限届满前应发行人书面请求，许可协议应续期三年；同时，吉利控股已出具承诺函，在许可商标注册有效期内，承诺长期无偿许可发行人依据《商标使用许可协议》的约定使用许可商标，并同意发行人将许可商标进一步许可给其他第三方使用；如因吉利控股未及时续展许可商标的注册有效期或吉利控股其他原因导致发行人无法使用许可商标的，吉利控股将对发行人由此遭受的经济损失给予赔偿；对于吉利控股未来新增取得的发行人在其从事汽车业务范围内与其车型相关的商标，其承诺发行人可以按照《商标使用许可协议》中约定的方式使用；上述承诺在吉利控股作为发行人控股股东期间持续有效且不可变更或撤销。

虽然公司已与吉利控股就正在使用的商标的授权事项签署了书面协议并取得了吉利控股出具的承诺函，但若吉利控股未根据已签订的协议和作出的承诺内容对公司所使用的商标进行管理，可能对公司业务开展及品牌声誉造成不利影响。

(3) 公司现行的公司治理结构与适用中国境内法律、法规和规范性文件的上市公司存在差异的风险

公司为一家设立于开曼群岛并在香港联交所上市的红筹企业，现行的公司治理制度主要系基于公司注册地和境外上市地的相关法律法规及规则制定，与目前适用于注册在中国境内的一般 A 股上市公司的公司治理模式相比，在资产收益、参与重大决策以及剩余财产分配等方面，存在一定差异。

为本次发行上市，公司根据《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》（国办发[2018]21 号）《科创板上市规则》等境内法律法规修订及制定了《公司章程（A 股上市后适用稿）》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》等内部治理制度，使得公司在投资者权益保护水平包括资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等权益上，不低于境内法律法规规定的要求，以上制度将在本次发行上市后生效。前述制度生效后，公司在某些公司治理的具体事项安排上，与在中国境内的一般 A 股上市公司相比还存在一定差异，主要包括：公司未设立监事及监事会；公司合并、分立、收购的程序

和制度；公司清算、解散的程序和制度；投资者获取资产收益的权利等。

(4) A 股公众股东通过诉讼手段寻求保护自己的权利面临一定不确定性的风险

公司的 A 股公众股东可以依据《证券法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法》等法律法规及其相关的司法解释，在中国境内有管辖权的人民法院提起民事诉讼，追究公司及其他相关责任人的法律责任，包括在公司的信息披露内容出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏并致使 A 股公众股东在证券交易中遭受损失时，A 股公众股东可追索赔偿责任。

虽然 A 股公众股东可以依据中国相关法律法规向有管辖权的人民法院提起诉讼、申请执行公司的境内资产，但是公司注册于开曼群岛，受开曼群岛大法院管辖；鉴于中国目前未与开曼群岛订立双边司法协助的协议或安排，若 A 股公众股东向开曼群岛大法院起诉公司寻求保护自己的权利，开曼群岛大法院判决能否在中国获得承认与执行，将存在一定的不确定性。

同时，本次发行后，A 股公众股东持有的公司股票将统一登记、存管在中登公司。如某一 A 股公众股东拟依据开曼群岛法律向公司提起证券诉讼或其他民事诉讼，该名 A 股公众股东须按中国境内相关业务规定取得具有法律效力的证券登记记录，该等程序和限制可能导致境内投资者需承担额外的跨境行使权利或者维护权利的成本和负担。

(5) 公司注册地、上市地和子公司生产经营所涉及的司法辖区相关法律变化的风险

本公司系一家设立于开曼群岛的红筹企业，须遵守开曼群岛相关法律的规定。本公司通过境内控股子公司于中国境内开展经营活动，并在英属维尔京群岛、白俄罗斯、乌拉圭、乌克兰、俄罗斯、中国香港等国家和地区设立有子公司，因此除了遵守中国境内相关法律、法规和规范性文件的规定外，还须遵守生产经营活动所涉及的司法辖区相关法律、法规的规定。

本公司及公司控股子公司注册地及生产经营活动所涉及的司法辖区的立法机关、政府部门或其他监管机构可能不时发布、更新适用于公司或子公司的法律、

法规、规范性文件，该等法律、法规、规范性文件可能对公司或子公司产生实质影响。

开曼群岛 2018 年起颁布的《开曼群岛经济实质法》及相关指引要求在开曼群岛注册成立的从事“相关活动”的“相关实体”应当满足有关经济实质的要求。鉴于《开曼群岛经济实质法》及其指引仍在进一步完善过程中，公司可能需要分配额外的资源，并可能对公司的业务进行调整，以符合《开曼群岛经济实质法》的要求。如果公司最终未能满足相关要求，公司可能会受到开曼群岛政府机构的处罚。

此外，本次发行上市后，本公司将成为一家在香港联交所和上交所挂牌上市的公司，需要同时接受两地证券监督管理机构和证券交易所的监管，并同时遵守包括《科创板上市规则》《香港上市规则》等在内的相关法律、法规、规范性文件的规定。如果本公司或控股子公司未能完全遵守相关政府机关、监管机构发布、更新的相关规定，则可能面临相应的处罚，并对公司的生产经营、财务状况造成不利影响。

(6) 子公司未取得独立排污许可证的风险

公司部分子公司所在的生产基地由位于同一基地内的关联方进行整车及零部件生产基地建设项目相关的立项、环评、建设、验收及申请排污许可证，因此公司的该等子公司虽然于获得排污许可证的生产基地内从事生产经营活动，但其未就其全部生产经营活动取得独立的排污许可证。报告期内公司及其子公司未因上述情形而受到主管部门的行政处罚，但若各地主管部门的监管口径发生变化，公司可能因未取得独立的排污许可证而受到主管部门的处罚。

(7) 部分房产未取得房屋所有权证书的风险

截至 2020 年 6 月 30 日，公司尚未取得房屋所有权证书的房产共有 7 处，合计建筑面积约为 65.20 万平方米，主要系未办理全部建设相关手续、正在办理产权证书等原因所造成；其中，合计建筑面积约为 59.70 万平方米房产相关的不动产登记手续正在办理过程中。其余未办理完毕产权证书的房产总体面积较小，且部分房产处于闲置状态或为非生产性用房。

除上述房屋建筑物外，公司存在自关联方处购买子公司股权并带入相关物业资产的情形。该等模式下，对应物业通常由关联方进行建设后，将物业相关资产转让予新设物业持有主体，并由发行人收购该等新设物业持有主体，相关物业资产亦随之转入发行人。部分项目中，由于关联方尚未办理完成相关物业的所有权登记手续，相关所有权变更登记无法进行，导致发行人及前述新设物业持有主体尚未取得对应物业的所有权，并根据协议约定形成对该等物业的免费占用及使用。公司目前能够正常占有、使用上述房产，但仍存在无法取得相关房产的房屋所有权证书的风险，并可能使公司相关生产经营活动受到一定影响。

6、发行失败风险

根据《上海证券交易所科创板股票发行与承销实施办法》的要求，若本次发行时提供有效报价的投资者或网下申购的投资者数量不足法律规定要求，或者发行时总市值未能达到预计市值上市条件的，本次发行应当中止，若发行人中止发行上市审核程序超过上交所规定的时限或者中止发行注册程序超过 3 个月仍未恢复，或者存在其他影响发行的不利情形，或将会出现发行失败的风险。

7、其他风险

（1）募投项目不及预期的风险

公司本次募集资金投资项目主要用于新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目及补充流动资金。若项目实施过程中出现产品定位不准确、市场销售不利、技术研发未能取得如期成果，或者未来市场的发展方向偏离公司的预期，使相关产品未得到市场认可，则募集资金投资项目可能无法取得预期的成果，并可能对公司的业绩产生不利影响。

此外，公司是一家注册在开曼群岛的公司，本次发行募集的资金需要遵守中国境内监管机构对于外商投资和外汇管理的限制，可能对募集资金的使用产生一定影响。

（2）证券市场风险

股票价格不仅取决于公司的经营业绩，国内外经济形势、政治环境、政府宏观调控政策、资本市场走势、投资者的投资心理和各类重大突发事件等因素都可

能改变投资者的预期并影响证券市场的供求关系，进而影响二级市场股票估值。基于上述不确定性因素的存在，公司股票价格可能会脱离其实际价值而产生波动，存在投资风险。投资者应对股票市场的风险和股票价格的波动有充分的了解和认识。

(3) 前瞻性陈述可能不准确的风险

本保荐书刊载有若干前瞻性陈述，涉及行业未来发展趋势、公司未来发展规划、业务发展目标等方面的预期或相关讨论。尽管公司和公司管理层相信，该等预期或讨论所依据的假设是审慎、合理的，但亦提醒投资者注意，该等预期或讨论存在风险及不确定因素。鉴于该等风险及不确定因素的存在，本保荐书所刊载的前瞻性陈述，不应视为本公司的承诺或声明。

二、申请上市股票的发行情况

(一) 本次发行的基本情况			
股票种类	人民币普通股 (A 股)		
每股面值	0.02 港元		
发行股份数	不超过 1,731,666,448 股 (行使超额配售选择权之前)	占发行后股份总数比例	不超过 15.00%
其中：发行新股数量	不超过 1,731,666,448 股 (行使超额配售选择权之前)	占发行后股份总数比例	不超过 15.00%
股东公开发售股份数量	-	占发行后股份总数比例	-
发行后股份总数 ²	不超过 11,544,442,988 股，其中：A 股不超过 1,731,666,448 股，港股 9,812,776,540 股 (行使超额配售选择权之前)		
每股发行价格	【】 元		
发行市盈率	【】 倍		
发行前每股净资产	【】 元/股	发行前每股收益	【】 元/股
发行后每股净资产	【】 元/股	发行后每股收益	【】 元/股
发行市净率	【】 倍		
发行方式	采用网下对投资者询价配售和网上向社会公众投资者定价发行相结合的方式或证券监管部门认可的其他方式 (包括但不限于向战略投资者配售股票)。		

² 本次发行前后股份总数均以公司 2020 年 6 月 30 日已发行股份总数与本次初始发行的股份数量为基准计算。

发行对象	符合国家法律法规和监管机构规定的询价对象和在上海证券交易所开设人民币普通股（A股）股票账户的合格投资者（国家法律、法规和规范性文件禁止的认购者除外），或符合上海证券交易所的市场投资者适当性规定的合格中国境内自然人投资者。
承销方式	余额包销
拟公开发售股份股东名称	本次发行不涉及股东公开发售股份
发行费用的分摊原则	本次发行的承销及保荐费用、审计及验资费用、律师费用、与本次发行相关的信息披露费用、上市相关手续费用等发行相关费用由发行人承担
募集资金总额	【】
募集资金净额	【】
募集资金投资项目	新车型开发项目
	前瞻技术研发项目
	产业收购项目
	补充流动资金
发行费用概算	共计【】万元，其中承销及保荐费用【】万元，审计及验资费用【】万元，律师费用【】万元，与本次发行相关的信息披露费用【】万元，上市相关手续费用【】万元
（二）本次发行上市的重要日期	
刊登发行公告日期	【】
开始询价推介日期	【】
刊登定价公告日期	【】
申购日期和缴款日期	【】
股票上市日期	【】

三、保荐机构工作人员及其保荐业务执业情况

1、保荐代表人

本次具体负责推荐的保荐代表人为彭松林和汪怡。其保荐业务执业情况如下：

彭松林，保荐代表人，注册会计师（非执业），获武汉大学硕士学位，拥有四年安永会计师事务所审计工作经验和九年投资银行工作经验。曾主持或参与分众传媒借壳上市、鹏鼎控股 IPO、虹软科技 IPO、药明康德 IPO、润和软件非公开、鸿达兴业非公开、长高集团非公开等多个 IPO、重组、再融资项目，具有丰富的项目管理经验。

汪怡，保荐代表人，注册会计师（非执业），经济学学士。具有十余年投资银行从业经验，先后参与了大华股份（002236）、久立特材（002318）、尤夫股份（002427）、中威电子（300270）、思美传媒（002712）、杭叉股份（603298）、珀莱雅（603605）等 IPO 项目的保荐工作，及大华股份（002236）、天马股份（002122）、新澳股份（603889）、桐昆股份（601233）等上市公司再融资项目的保荐工作，思美传媒（002712）2016 年重大资产重组项目的财务顾问工作。

本次吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票项目的协办人为金华东，其保荐业务执业情况如下：

金华东，准保荐代表人，复旦大学经济学硕士，注册会计师（非执业），2014 年开始从事投资银行工作，曾参与永茂泰 IPO、华兰股份 IPO、友邦吊顶非公开发行、哈投股份重大资产重组、新大陆非公开等项目，并参与了多家拟上市企业的改制、辅导等工作。

3、其他项目组成员

其他参与本次吉利汽车首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市保荐工作的项目组成员还包括：张东、覃文婷、项晨、姜海洋、孙帆、柳柏桦、叶乃馨、王郁峰、焦皓坤、杜岩松、石铠。

四、保荐机构是否存在可能影响其公正履行职责情形的说明

华泰联合证券作为发行人的上市保荐机构，截至本上市保荐书签署日：

（一）保荐机构或其控股股东、实际控制人、重要关联方持有或者通过参与本次发行战略配售持有发行人或其控股股东、实际控制人、重要关联方股份的情况：

保荐机构将安排依法设立的另类投资子公司或实际控制本保荐机构的证券公司依法设立的另类投资子公司（以下简称“相关子公司”）参与本次发行战略配售，具体按照上海证券交易所相关规定执行。若相关子公司参与本次发行战略配售，相关子公司不参与询价过程并接受询价的最终结果，因此上述事项对本保荐机构及保荐代表人公正履行保荐职责不存在影响。

除此之外，保荐机构或其控股股东、实际控制人、重要关联方不存在持有发行人或其控股股东、实际控制人、重要关联方股份的情况。

(二) 发行人或其控股股东、实际控制人、重要关联方不存在持有保荐机构或其控股股东、实际控制人、重要关联方股份的情况。

(三) 保荐机构的保荐代表人及其配偶，董事、监事、高级管理人员，不存在持有发行人或其控股股东、实际控制人及重要关联方股份，以及在发行人或其控股股东、实际控制人及重要关联方任职的情况；

(四) 保荐机构的控股股东、实际控制人、重要关联方与发行人控股股东、实际控制人、重要关联方不存在相互提供担保或者融资等情况；

(五) 截至 2020 年 8 月 21 日，保荐机构（主承销商）华泰联合与发行人不存在直接或间接的股权关系和其他权益关系。

五、保荐机构承诺事项

(一) 保荐机构承诺已按照法律法规和中国证监会及上海证券交易所的相关规定，对发行人及其控股股东、实际控制人进行了尽职调查、审慎核查，充分了解发行人经营状况及其面临的风险和问题，履行了相应的内部审核程序。

(二) 保荐机构同意推荐吉利汽车控股有限公司在上海证券交易所科创板上市，相关结论具备相应的保荐工作底稿支持。

(三) 保荐机构自愿按照《证券发行上市保荐业务管理办法》第二十六条所列相关事项，在上市保荐书中做出如下承诺：

1、有充分理由确信发行人符合法律法规及中国证监会、上海证券交易所有关证券发行上市的相关规定；

2、有充分理由确信发行人申请文件和信息披露资料不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

3、有充分理由确信发行人及其董事在申请文件和信息披露资料中表达意见的依据充分合理；

4、有充分理由确信申请文件和信息披露资料与证券服务机构发表的意见不存在实质性差异；

5、保证所指定的保荐代表人及本保荐机构的相关人员已勤勉尽责，对发行人申请文件和信息披露资料进行了尽职调查、审慎核查；

6、保证保荐书、与履行保荐职责有关的其他文件不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏；

7、保证对发行人提供的专业服务和出具的专业意见符合法律、行政法规、中国证监会的规定和行业规范；

8、自愿接受中国证监会依照《证券发行上市保荐业务管理办法》采取的监管措施。

保荐机构承诺，将遵守法律、行政法规和中国证监会、上海证券交易所对推荐证券上市的规定，接受上海证券交易所的自律管理。

六、保荐机构关于发行人是否已就本次证券发行上市履行了《公司法》《证券法》和中国证监会及上海证券交易所规定的决策程序的说明

发行人就本次证券发行履行的内部决策程序如下：

（一）发行人董事会对本次证券发行上市的批准

2020年6月24日，发行人召开董事会会议，审议通过了《关于公司申请首次公开发行股票（A股）并在科创板上市的议案》《关于提请股东大会授权公司董事会全权办理公司首次公开发行股票（A股）并在科创板上市有关事宜的议案》《关于审议公司首次公开发行股票（A股）募集资金投向的议案》等与本次发行上市有关的决议案，并同意将与本次发行上市相关的议案提交股东特别大会审议。

（二）发行人股东特别大会对本次证券发行上市的批准

2020年7月29日，发行人召开股东特别大会，审议通过了与本次发行上市有关的议案。

经核查，发行人上述董事会和股东大会的召开程序、表决方式和决议内容符合《开曼群岛公司法》及《公司章程》的规定，决议程序及内容合法、有效。

七、保荐机构针对发行人是否符合科创板定位所作出的专业判断以及相应理由和依据，及保荐机构的核查内容和核查过程的说明

保荐机构根据中国证监会颁布的《关于在上海证券交易所设立科创板并试点注册制的实施意见》、《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》、《科创属性评价指引（试行）》以及上交所颁布的《上海证券交易所科创板股票发行上市审核规则》（简称“《科创板上市规则》”）、《上海证券交易所科创板企业发行上市申报及推荐暂行规定》等有关规定对发行人是否符合科创板的定位要求进行核查分析。经核查分析，本保荐机构认为，发行人符合科创板的定位要求，具体情况如下：

（一）核查过程和依据

（1）针对发行人收入确认，查阅公司大额销售合同、订单、出库单、记账凭证等销售单据；执行函证程序；对重要客户进行访谈；对经销商销售穿透核查终端销售。针对研发投入情况，对研发投入进行内部控制制度核查、人员访谈以及进行相应穿行测试。

（2）针对发行人发明专利，取得发行人专利等证书，取得控股股东对共有专利的确认函，确认相关知识产权的权属归属及剩余期限；对于有无权利受限或重大诉讼纠纷进行核查；与公司相关人员访谈，了解生产流程中发明专利相关核心技术的运用，评价发明专利与主营业务收入的相关性。

（3）针对发行人营业收入的金额情况，取得发行人财务报表，查阅公司销售合同、订单，与公司相关人员访谈，核查营业收入的真实性和合理性。

（二）核查意见

经上述核查，保荐机构认为：

（1）2017年、2018年和2019年，发行人研发投入分别为567,733.40万元、620,746.96万元和573,436.96万元，最近三年累计研发投入为1,761,917.32万元，合计超过6,000万元。发行人最近三年累计研发投入占最近三年累计营业收入的

比例为 5.89%，超过 5%。发行人符合科创属性评价标准一第一条规定。

(2) 截至 2020 年 6 月 30 日，发行人及其控股子公司拥有约 2,100 项境内已授权发明专利，用于整车及核心零部件等产品，形成公司主营业务收入的发明专利大于 5 项。发行人符合科创属性评价标准一第二条规定。

(3) 发行人最近三年取得的营业收入分别为 9,355,309.64 万元、10,733,459.82 万元和 9,813,863.56 万元。最近一年营业收入金额超过 3 亿元。发行人符合科创属性评价标准一第三条规定。

根据上述分析，保荐机构认为发行人符合科创板定位要求。

八、保荐机构关于发行人是否符合《上海证券交易所科创板股票上市规则》规定的上市条件的说明

1、发行人申请在上海证券交易所科创板上市，应当符合下列条件：

- (1) 符合中国证监会规定的发行条件；
- (2) 发行后股本总额不低于人民币 3,000 万元；
- (3) 公开发行的股份达到公司股份总数的 25% 以上；公司股本总额超过人民币 4 亿元的，公开发行股份的比例为 10% 以上；
- (4) 市值及财务指标符合《科创板上市规则》规定的标准；
- (5) 上海证券交易所规定的其他上市条件。

查证过程及事实依据如下：

(1) 如《华泰联合证券有限责任公司关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行 A 股股票并在科创板上市的发行保荐书》所述，发行人已符合中国证监会规定的发行条件，符合《科创板上市规则》第 2.1.1 条第一款第（一）项的规定。

(2) 发行人截至 2020 年 6 月 30 日已发行股份总数为 9,812,776,540 股普通股，不少于 3,000 万股，符合《科创板上市规则》第 2.1.1 条第一款第（二）项的规定。

(3) 根据发行人本次发行上市的相关方案并经核查，发行人截至 2020 年 6 月 30 日已发行股份总数为 9,812,776,540 股普通股，已发行股份总数超过 4 亿股。发行人本次拟公开发行的股份数量为不超过 1,731,666,448 股股份（行使超额配售选择权之前）且发行人已在香港联交所上市，本次发行完成后，发行人公开发行股份的比例超过 10%，符合《科创板上市规则》第 2.1.1 条第一款第（三）项的规定及《关于红筹企业申报科创板发行上市有关事项的通知》（上证发〔2020〕44 号）的规定。

(4) 根据《科创板上市规则》《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》（国办发〔2018〕21 号）及《关于创新试点红筹企业在境内上市相关安排的公告》（中国证券监督管理委员会公告〔2020〕26 号），发行人作为已在境外上市的红筹企业选择的具体上市标准为：“市值 200 亿元人民币以上，且拥有自主研发、国际领先技术，科技创新能力较强，同行业竞争中处于相对优势地位。”

按 2020 年 8 月 25 日的港元对人民币汇率中间价折算。公司申报前 120 个交易日内平均市值为 1,141.41 亿元人民币，符合市值及财务指标的相关规定。

发行人的主营业务为乘用车及核心零部件的研发、生产和销售。发行人系符合国家战略、科技创新能力突出并掌握核心技术、市场认可度高，属于汽车行业的高新技术产业和战略性新兴产业，达到相当规模，社会形象良好，具有稳定的商业模式和盈利模式，对经济社会发展有突出贡献，是能够引领实体经济转型升级的创新企业。因此，发行人符合拥有自主研发、国际领先技术，科技创新能力较强，同行业竞争中处于相对优势地位的条件。

(5) 红筹企业在境内发行股票并在本所科创板上市，股权结构、公司治理、运行规范等事项适用境外注册地公司法等法律法规的，其投资者权益保护水平，包括资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等权益，总体上应不低于境内法律法规规定的要求。

发行人为红筹企业，发行人的投资者权益保护水平，包括资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等权益差异情况如下：

1) 投资者获取资产收益的权利

《公司章程（A 股上市后适用稿）》和境内要求在资产收益方面没有实质差异。根据《公司章程（A 股上市后适用稿）》，公司可以使用股份溢价进行股息分派，这一点相较于一般境内 A 股上市公司更加灵活。公司股东大会已经批准了《关于审议〈吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票（A 股）并在科创板上市后三年股东分红回报规划〉的议案》，本次发行后的股利分配政策，对股利分配形式、股利分配的期间间隔、股利分配的条件、股利分配的决策程序与机制等事项进行了明确规定。此外，公司针对本次 A 股发行的募集资金投向已有明确的规定，将按照招股说明书所列用途使用，公司不会利用本次及后续 A 股发行形成的股本溢价进行股利分配。综上，前述计划及承诺有利于保障公司全体股东的资产收益权。

2) 投资者参与重大决策的权利

根据《公司章程（A 股上市后适用稿）》，发行公司债券（需要股东大会批准的可转股债券除外）、变更公司募集资金用途（受限于适用法律及上市规则允许的范围内）等事项将由董事会决定，而根据境内要求前述事项 A 股上市公司一般需提交股东大会审议。

虽然存在上述差异，但是根据《公司章程（A 股上市后适用稿）》，关于公司的利润分配方案和弥补亏损方案、公司授权发行股份总数的变动及增加发行在外股份数、公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式、修改章程等公司重大事项的审议权限仍归属于股东大会；此外，公司董事由股东大会任命和罢免（在章程细则中允许董事会任命或罢免的情况除外），其在对公司经营管理事项进行审议时，根据《香港上市规则》和《科创板上市规则》均负有忠实和勤勉义务，并应维护公司和全体股东的利益。因此，《公司章程（A 股上市后适用稿）》中关于股东大会和董事会的职权划分并未损害股东参与公司重大决策的权利。

3) 投资者获取剩余财产分配的权利

《公司章程（A 股上市后适用稿）》和境内要求在剩余财产分配方面没有实质差异。

综上，发行人的投资者权益保护水平总体上不低于境内法律法规规定的要求，符合《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》关于试点企业在境内发行股票涉及投资者权益保护的条件、《试点创新企业境内发行股票或存托凭证并上市监管工作实施办法》第十三条以及《科创板上市规则》第 11.1.3 款的规定。

综上所述，本保荐机构认为，发行人本次发行上市符合《科创板上市规则》《关于创新试点红筹企业在境内上市相关安排的公告》等法律、法规和规范性文件规定的上市条件。

九、保荐机构关于发行人证券上市后持续督导工作的具体安排

发行人证券上市后，本保荐机构将严格按照《证券法》《证券发行上市保荐业务管理办法》《科创板上市规则》等法律法规的要求对发行人实施持续督导。持续督导期间为发行人股票上市当年剩余时间以及其后三个完整会计年度。持续督导期届满，如有尚未完结的保荐工作，本保荐机构将继续持续督导至相关工作完成。

持续督导事项	具体安排
1、督促上市公司建立和执行信息披露、规范运作、承诺履行、分红回报等制度	1、协助和督促上市公司建立相应的内部制度、决策程序及内控机制，以符合法律法规和上市规则的要求； 2、确保上市公司及其控股股东、实际控制人、董事、监事和高级管理人员、核心技术人员知晓其各项义务； 3、督促上市公司积极回报投资者，建立健全并有效执行符合公司发展阶段的现金分红和股份回购制度； 4、持续关注上市公司对信息披露、规范运作、承诺履行、分红回报等制度的执行情况。
2、识别并督促上市公司披露对公司持续经营能力、核心竞争力或者控制权稳定有重大不利影响的风险或者负面事项，并发表意见	1、持续关注上市公司运作，对上市公司及其业务充分了解； 2、关注主要原材料供应或者产品销售是否出现重大不利变化；关注核心技术人员稳定性；关注核心知识产权、特许经营权或者核心技术许可情况；关注主要产品研发进展；关注核心竞争力的保持情况及其他竞争者的竞争情况； 3、关注控股股东、实际控制人及其一致行动人所持上市公司股权被质押、冻结情况； 4、核实上市公司重大风险披露是否真实、准确、完整。
3、关注上市公司股票交易异常波动情况，督促上市	1、通过日常沟通、定期回访、调阅资料、列席股东大会等方式，关注上市公司日常经营和股票交易情况，有效识别并督

持续督导事项	具体安排
公司按照上市规则规定履行核查、信息披露等义务	促上市公司披露重大风险或者重大负面事项； 2、关注上市公司股票交易情况，若存在异常波动情况，督促上市公司按照交易所规定履行核查、信息披露等义务。
4、对上市公司存在的可能严重影响公司或者投资者合法权益的事项开展专项核查，并出具现场核查报告	1、上市公司出现下列情形之一的，自知道或者应当知道之日起 15 日内进行专项现场核查：（一）存在重大财务造假嫌疑；（二）控股股东、实际控制人、董事、监事或者高级管理人员涉嫌侵占上市公司利益；（三）可能存在重大违规担保；（四）资金往来或者现金流存在重大异常；（五）交易所或者保荐机构认为应当进行现场核查的其他事项； 2、就核查情况、提请上市公司及投资者关注的问题、本次现场核查结论等事项出具现场核查报告，并在现场核查结束后 15 个交易日内披露。
5、定期出具并披露持续督导跟踪报告	1、在上市公司年度报告、半年度报告披露之日起 15 个交易日内，披露持续督导跟踪报告； 2、上市公司未实现盈利、业绩由盈转亏、营业收入与上年同期相比下降 50%以上或者其他主要财务指标异常的，在持续督导跟踪报告显著位置就上市公司是否存在重大风险发表结论性意见。
6、持续督导期限	在本次发行结束当年的剩余时间以及以后 3 个完整会计年度内对发行人进行持续督导。

十、其他说明事项

无其他应当说明的事项。

十一、保荐机构对发行人本次股票上市的保荐结论

保荐机构华泰联合认为吉利汽车控股有限公司申请其股票上市符合《公司法》、《证券法》及《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》、《上海证券交易所科创板股票上市规则》等法律、法规及规范性文件的有关规定，发行人股票具备在上海证券交易所科创板上市的条件。华泰联合愿意保荐发行人的股票上市交易，并承担相关保荐责任。

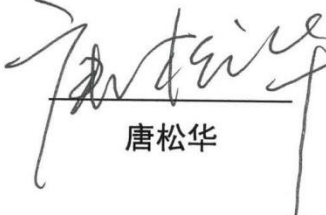
（以下无正文）


(本页无正文,为华泰联合证券有限责任公司关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股(A股)股票并在科创板上市的上市保荐书之签章页)

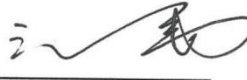
项目协办人: 
金华东

保荐代表人:  
彭松林 汪怡

内核负责人: 
邵年

保荐业务负责人: 
唐松华

保荐机构总经理: 
马骁

保荐机构董事长、法定
代表人(或授权代表): 
江禹

保荐机构:

华泰联合证券有限责任公司
2020年8月28日

