

浙江方正电机股份有限公司

(浙江省丽水市莲都区水阁工业区石牛路 73 号)

关于非公开发行股票申请文件 发审委审核意见之回复报告

保荐机构、主承销商



(广东省深圳市福田区中心三路 8 号卓越时代广场 (二期) 北座)

浙江方正电机股份有限公司
关于非公开发行股票申请文件发审委审核意见
之回复报告

中国证券监督管理委员会：

贵会于 2018 年 5 月 24 日出具了《关于第十七届发审委对浙江方正电机股份有限公司非公开发行股票申请文件审核意见的函》（以下简称“审核意见的函”），中信证券股份有限公司作为保荐机构，与申请人对审核意见的函所列问题认真进行了逐项落实，现回复如下，请予审核。

请发行人结合国家新能源汽车补贴政策变化、整车企业近期业绩波动、前次募投项目运营情况、本次募资项目产品优势、下游客户开拓进展，说明可行性分析关于募资项目未来发展前景的合理性，并在募集资金说明书中充分披露相关风险。

回复：

一、事实情况说明

《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》明确提出，大幅提升新能源汽车和新能源的应用比例，全面推进高效节能、先进环保和资源循环利用产业体系建设，推动新能源汽车、新能源和节能环保等绿色低碳产业成为支柱产业，到2020年，产值规模达到10万亿元以上。

作为新能源驱动电机行业第一梯队，公司积极响应国家战略性新兴产业发展规划，将“年产35万台新能源汽车电机及电驱动集成系统项目”以及“新能源汽车电驱动系统与节能电机研究院项目”作为本次募投项目。其中：前者的最终产品为扁线电机及电驱动集成系统，项目完全达产后，预期年营业收入将达到82,600.00万元，年净利润将达到8,645.96万元；后者将进一步整合公司现有的研发资源，形成一支专业的新能源汽车驱动系统研发团队，促进新能源驱动电机新技术、新工艺在生产中的应用，使科研成果在最短的时间内以最快的速度实现产业化，充分发挥科技在产业发展中的作用。

公司本次募投项目未来发展前景良好，可行性分析合理谨慎，具体原因如下：

（一）新能源汽车补贴政策变化

1、补贴政策的变化

新能源汽车补贴政策的变化主要体现在以下两个方面：

（1）补贴政策不断细化及优化

2012年7月，《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》经国务院批准通过，制定了2020年中国新能源汽车达到生产能力200万辆、累计产销量超过500万辆的中长期目标。在该发展规划的指引下，2013年，财政部等四

部委联合发布《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》，相对于 2009 年的补贴政策，新的补贴政策在推广区域、补贴范围、补贴对象、补贴方式和补贴标准等方面均进行了明确规定。

在上述补贴政策的刺激下，中国新能源汽车行业迎来了大发展，但同时，也滋生了行业的骗补乱象。基于此，财政部 2016 年开始了全行业的新能源汽车骗补核查，当年 9 月 8 日，财政部通报新能源汽车骗补核查结果。核查针对 90 家主要新能源汽车生产企业，共涉及 2013-2015 年新能源汽车 40.1 万辆，抽查 13.3 万辆的运营状态。

骗补核查落地之后，2016 年 12 月 30 日，四部委才发布《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，一定程度上影响了当年新能源汽车的发展势头。但从整体来看，新的补贴政策更为细化和优化，具体表现在以下方面：1) 重新设置补贴的技术标准。重点从整车能耗、续航里程、电池性能、安全保障等方面提高了技术门槛，并强化了对推广产品的抽检和监管措施；2) 电池性能要求大幅强化，提高了动力电池安全性、循环寿命、充放电性能等指标要求，并设置了动力电池能量密度门槛；3) 安全方面，通知提出对由于产品质量引发安全事故的车型，视事故性质和严重程度扣减补贴资金和暂停补贴资格。

(2) 补贴政策总体逐步退坡，有利于新能源汽车的长期发展

补贴标准退坡是我们新能源汽车行业补贴政策一以贯之的思路。财政部 2013 年 9 月发布的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》：2014 年、2015 年纯电动乘用车、插电式混合动力（含增程式）乘用车、纯电动专用车、燃料电池汽车补助标准在 2013 年标准基础上分别下降 10% 和 20%；财政部 2015 年发布的《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》：2017—2020 年除燃料电池汽车外其他车型补助标准适当退坡，其中：2017—2018 年补助标准在 2016 年基础上下降 20%，2019—2020 年补助标准在 2016 年基础上下降 40%。

新能源汽车产业的补贴政策采取渐进式退坡的方式，一方面有利于先期培育产业快速发展，另一方面促进企业不断技术进步及自主创新，有利于优势企业的脱颖而出，有利于整个新能源汽车产业的长期健康发展。

2、补贴政策变化的实际影响

补贴政策变化的影响主要有以下两个方面：

(1) 肃清行业乱象，新能源汽车产业持续发展

中国汽车工业协会数据显示，2013 年全国新能源汽车产量仅为 1.8 万辆，而 2017 年产量已接近 80 万辆，复合增长率高达 157.71%，具体如下表所示：

单位：万辆

年份	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
新能源汽车产量	1.8	7.8	34.0	51.7	79.4

数据来源：中国汽车工业协会。

而同时，2017 年全国汽车销售量为 2,887.9 万辆，新能源汽车的渗透率仅为 2.69%，渗透率较低，未来发展空间巨大。作为新能源汽车的核心零部件，新能源驱动电机的市场空间亦必然伴随着新能源汽车产量的增长而迅速扩大。

(2) 行业集中度提升

上述政策变化有利于提升行业集中度，主要原因系：1) 补贴从“普惠制”转向集中鼓励有竞争力的企业，优质的龙头企业将受益；2) 在补贴退坡的大环境下，新能源汽车生产企业成本压力将日益显现，小型车企将因为规模不经济退出市场。下游行业集中度的提升也将传到至上游供应商，方正电机作为新能源驱动电机供应商第一梯队，将充分受益于下游头部企业的日益壮大。

综上，近年来新能源补贴政策的波动调整主要表现为政策的不断优化以及补贴标准的退坡，上述调整一方面使得补贴门槛提高，肃清了行业的补贴乱象，另一方面也提升了行业的集中度，有利于优质企业的发展。公司作为新能源驱动电机的主要供应商之一，将充分受益于上述政策调整以及市场环境的优化。

(二) 整车厂业绩波动情况

2017 年，伴随着我国宏观经济超预期稳中向好以及新能源汽车行业的迅速发展，整车厂整体经营稳健，营业收入和销售量同比均稳步增长，新能源板块发展迅速，为公司项目的顺利实施提高了较高的市场环境。整车厂具体业绩情况如下所示：

1、营业收入持续增长

2017 年度，上市乘用车整车厂，营业收入同比增长超过 10%。其中，新能源板块较为突出的整车厂，包括上汽集团、比亚迪、长城汽车、广汽集团等营业收入同比增长 13.83%，具体如下表所示：

单位：亿元

上市公司	2017 年营业收入	2016 年营业收入	同比增长率 (%)
上汽集团 (600104.SH)	8,579.78	7,462.37	14.97%
比亚迪 (002594.SZ)	1,059.15	1,034.70	2.36%
长城汽车 (601633.SH)	1,004.92	984.44	2.08%
长安汽车 (000625.SZ)	800.12	785.42	1.87%
广汽集团 (601238.SH)	711.44	494.18	43.96%
江淮汽车 (600418.SH)	491.46	524.91	-6.37%
一汽轿车 (000800.SZ)	279.02	227.10	22.86%
小康股份 (601127.SH)	219.34	161.92	35.46%
力帆股份 (601777.SH)	126.00	110.47	14.07%
海马汽车 (000572.SZ)	96.83	138.90	-30.29%
一汽夏利 (000927.SZ)	14.51	20.25	-28.34%
合计	13,382.57	11,944.66	12.04%

数据来源：各公司 2017 年年报。

2、销售量保持稳定

从整车销量来看，2017 年，上述上市整车企业汽车销量与 2016 年保持稳定，其中，新能源汽车销量同比增长了 50.28%，增长迅速。

单位：辆

上市公司	2017 年销量	同比增长	新能源汽车销量	同比增长
上汽集团 (600104.SH)	6,930,123	6.80%	64,456	156.24%
比亚迪 (002594.SZ)	245,000	-24.62%	110,000	15.00%
长城汽车 (601633.SH)	1,061,007	-0.79%	2,718	100.00%
长安汽车 (000625.SZ)	2,872,456	-6.23%	-	-
广汽集团 (601238.SH)	2,001,036	21.27%	5,246	43.14%
江淮汽车 (600418.SH)	510,892	-20.58%	28,263	53.86%
一汽轿车 (000800.SZ)	239,525	23.77%	-	-
小康股份 (601127.SH)	404,152	6.57%	9,677	198.77%
力帆股份 (601777.SH)	132,821	16.87%	7,762	78.27%
海马汽车 (000572.SZ)	140,432	-35.13%	-	-
一汽夏利 (000927.SZ)	27,074	-26.40%	-	-
合计	14,564,518	2.71%	228,122	50.28%

数据来源：各公司 2017 年年报。

(三) 前次募投项目运营情况

公司前次募投项目“年产 10 万台纯电动汽车驱动系统项目”以及“年产 1 万台新能源商用车驱动电机项目”符合国家新能源战略发展的要求和市场运行趋势，近几年产销量稳步增长，积累了众多优质客户，已经使得公司成功跻身新能源驱动电机龙头供应商之一。上述项目的具体运营情况如下：

1、年产 10 万台纯电动汽车驱动系统项目

截至本报告出具之日，公司年产 10 万台纯电动汽车驱动系统项目在售产品包括 27kW 主驱电机、30kW 主驱电机、40kW 主驱电机、60kW 主驱电机、120kW 主驱电机。相关产品已经取得众泰汽车、上汽通用五菱、吉利汽车、昌河汽车在内的众多主流新能源车企的认证。2015-2017 年，该项目销量、销售金额如下表所示：

	2018 年 1-3 月	2017 年	2016 年	2015 年
销量（台）	10,914	43,859	21,451	15,749
销售收入（万元）	2,762	20,303	9,107	3,375

注：2018 年 1-3 月为未审数据。

2015 年-2017 年，年产 10 万台纯电动汽车驱动系统项目销量和销售金额均保持持续增长，其中，销量的复合增长率为 66.88%，销售收入的复合增长率为 145.27%。

该项目未达到预期收益主要原因如下：

（1）募集资金到账较晚。公司募集资金于 2013 年 8 月到账，募集资金到账时间晚于预期，影响了公司投资进度；

（2）客户开拓策略调整。在项目实施初期，锂电技术发展尚未完善，因此公司将主要目标客户设定为低速电动车。但随着国家对主流新能源乘用车的不断支持及锂电、驱动电机等新能源汽车技术的不断进步，国内符合国家政策补贴条件的主流新能源乘用车迅速发展，因此公司决定全面切入主流新能源乘用车生产企业。但目标客户的调整又涉及较长的整车测试和认证周期，同时还需要优化相应的生产工艺，从而延缓了公司该项目批量产业化的时间，导致该项目未达到预期收益；

(3) 补贴政策变动。由于 2016 年贯穿全年的骗补核查，新政策的实施大幅晚于预期，进一步导致公司作为供应商需要面临更长的产业化周期，从而影响项目效益。

预期未来该项目收益情况良好，主要原因如下：

(1) 伴随着补贴政策的逐渐稳定，上述导致项目收益未达预期的原因已经消失；

(2) 公司目前拥有众多优质的新能源乘用车客户，包括众泰以及上汽通用五菱等，其中，公司独家供货的上汽通用五菱 E100 在 2018 年将从柳州市场扩展到全国，预计全年销量将大幅提升，将直接促进公司电机业务的增长；

(3) 公司 120kW 主驱电机在 2017 年底获得吉利汽车认证，标志着公司进入吉利汽车的供应商体系。根据吉利目前的规划，其未来还将开发多款纯电动车型、混动车型和插混车型，其中在纯电动车型方面，除了目前销售火爆的帝豪 EV 之外，吉利还将推出紧凑型 SUV 以及紧凑型轿车的纯电动版本。预期公司将深度受益于优质客户的成长；

(4) 预计未来新能源物流车将迎来爆发式增长，主要理由如下：1) 2017 年 9 月 20 日，交通运输部、发改委、工信部、财政部等 14 个部委联合印发了《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020 年）》，提出淘汰落后运能、鼓励新能源车型等政策意见，配合各地对燃油货车进城限制的路权政策，从政策层面利好新能源物流车的推广；2) 2017 年多家车企和互联网企业开始布局新能源物流车市场，包括东风汽车、湖北新楚风、陕西通家、重庆瑞驰、上汽大通等，传化与吉利亦对外宣布达成战略合作意向，将在新能源物流车领域开展长期合作。同时，阿里发布“ACE”计划，计划在 5 年内向市场投放百万辆新能源智慧物流车；3) 根据电动汽车资源网 (<http://www.evpartner.com>) 数据，2017 年，新能源专用车共计销售 15.2 万台，同比增长 279.39%，其中电动物流车销售 14.8 万台，增长率远高于新能源汽车总体销量增长率。

2、年产 1 万台新能源商用车驱动电机项目

2017年,公司年产1万台新能源商用车驱动电机项目中的150kW主驱电机、200kW主驱电机以及60kW混动电机获得玉柴集团认证,并于2017年12月开始向该客户供货。2017年累计发货130台,实现营业收入156万元。

该项目未达预期收益的主要原因如下:2016年国家开展了新能源汽车应用补贴资金的专项检查,导致2016年12月30日才由财政部、科技部、工信部、发改委联合出台新能源汽车补贴政策。基于此,大量新能源商用车客户均在2017年上半年才根据新的补贴政策制定车型方案并匹配相应的供应商,驱动电机作为整车厂的核心零部件之一,需要较长的共同开发与验证周期,导致该项目实现客户开发及批量产业化的整体周期较长。

预期该项目未来销售量、销售收入将逐步提升,主要基于如下理由:

(1)受到2016年度骗补核查的影响,导致地方政府公交招标延迟。伴随着骗补核查的结束,2017年3季度开始地方政府公交招标陆续启动,新能源客车月度销量回升明显;

(2)2017年,玉柴集团首批新能源客车正式投放市场,公司相关产品也于2017年取得玉柴认证并逐步向其供货。根据玉柴集团规划,其下一步将与合作伙伴成都雅骏深化合作,加大研发投入和产能建设,并在“十三五”末达到年产销5万台的能力。

3、前次募投项目实施对本次募投项目的影

前次募投项目的顺利实施为本次募投项目提供了宝贵的经验和技術积累,为项目的成功实施奠定了良好的基础,具体如下:

(1)经验积累。公司前期已经实施了年产1万台新能源商用车驱动电机项目以及年产10万台纯电动汽车驱动系统项目,在驱动电机以及电驱动系统研发和生产方面积累了大量的经验;

(2)客户积累。一方面,经过在新能源汽车领域多年的打磨,公司已经成功积累了大量优质客户,包括五菱、吉利、众泰、东风、玉柴、宇通、御捷等;另一方面,扁线电机是根据上汽的要求进行开发,而电驱动集成系统则是依据上

汽通用五菱的标准进行研发，因此未来研发成功后向上述两家客户供货的可能性较大；

(3) 品牌积累。公司依靠其过硬的产品质量和领先的技术水平已经成为国内乘用车新能源驱动电机供应商第一梯队，在业内享有较高的声誉，更有利于后续业务的推广。

(四) 本次募投项目产品优势

本次募投项目的主要产品为扁线电机和电驱动集成系统，相对于圆线电机以及非集成的电机、减速箱，扁线电机及电驱动集成系统具有明显优势，符合国家新能源战略发展要求，是未来新能源汽车驱动系统不可替代的技术路径。具体如下：

1、扁线电机

相对于圆线电机，扁线电机指的是定子绕组所用的导线形态发生变化，从多根细的圆线转变为几根粗的矩形导线（扁线）的新能源驱动电机。其主要的优势如下：

(1) 功率密度提升。绕组由圆线变成扁线，在空间不变的前提下，填充的铜可以增加 20-30%，也即可增加 20-30% 的功率。科技部《“新能源汽车”试点专项 2017 年度项目申报指南》第 2 部分明确：乘用车电机峰值功率 $\geq 4\text{KW/kg}$ （ ≥ 30 秒），连续功率密度 $\geq 2.5\text{kW/kg}$ ，电机最高效率 $\geq 96\%$ ，装车应用不低于 25000 台；商用车电机峰值转矩密度 $\geq 20\text{Nm/kg}$ （ ≥ 60 秒），连续转矩密度 $\geq 11\text{Nm/kg}$ ，电机最高效率 $\geq 96\%$ ，装车应用不低于 5000 台。目前主流产品级电机峰值功率在 3.2-3.3 KW/kg 左右，而要实现 30% 左右峰值功率的提升，扁线电机是无法绕开的技术路线，是未来驱动电机发展的大趋势。

(2) 温度性能提升。相对于圆线，扁线与扁线之间、绕组和铁心槽之间的接触面积均变大，从而导致散热和热传导性更好，而电机的散热性和整体性能息息相关；

(3) 电磁噪音更低。一方面，扁线绕组使得电枢具备更好的刚度，对电枢噪音具有抑制作用；同时，扁线电机可以取相对较小的槽口尺寸，有效降低齿槽力矩，从而进一步降低电磁噪音；

(4) 端部短，节省铜材。圆线电机端部对电机做功无贡献但又不可缺少，由于工艺问题，端部一般留的比较长，而扁线电机可在加工时缩短端部，从而节省铜材。

2、电驱动集成系统

电驱动集成系统指的是新型的电机与减速箱的一体化集成，取消了电机轴与减速箱轴之间的花键。通过节约电机减速箱连接的花键、轴承、密封圈等部件实现可观的成本降低。

同时，花键连接作为电机与减速机构常见的连接，其噪声问题在已有的项目经验中一直作为 NVH（即噪声、振动与声振粗糙度）改善的难点存在，其解决方案（包括提高对心度、增加花键预紧力、增加摩擦对等）的收效与成本一直无法令人满意。故取消花键的设计将直接解决该问题，大幅度提高动力总成噪声水平、减轻动力总成 NVH 方面的工作负荷。

（五）下游客户开拓进展

1、扁线电机

2016 年，公司基于上汽 EDU 平台开始扁线电机的研发，并与上汽在技术层面进行了多次沟通，形成了项目具体的技术、设计方案；2017 年，上汽集团与公司签署了样件采购合同，公司按期向上汽集团提供了扁线电机样件（A 样），用于基本性能的测试。由于扁线电机技术工艺复杂，结构精密，开发和验证周期较长，目前，上汽的相关测试与验证工作均在顺利推进中。

目前，上汽新能源乘用车主要由旗下子品牌——荣威承载，而公司与上汽合作开发的车型几乎涵盖了目前荣威所有的新能源乘用车产品，包括荣威 e950、荣威 e550、荣威 eRX5、荣威 ei6 等。根据乘联会的数据，2017 年，上汽新能源乘用车累计销售 44,236 辆，同比增长 121%，增长率远高于全国新能源汽车销量同比增长率。同时，2017 年，全国新能源乘用车累计销量约为 46.8 万辆，上汽

新能源乘用车市占率约为 9.5%左右，未来发展势头强劲。扁线电机具体的达产安排与上汽 EDU 平台产能释放进度保持了较好的一致性，具体如下表所示：

序号	产品	产量（万台/年）		
		2019 年	2020 年	2021 年
1	扁线电机产能	10	16	20
2	上汽 EDU 平台预期产能	6	10	15

注：假设项目 2019 年正式量产，2021 年完全达产，下同。

同时，公司将依托于现有的客户资源，继续拓展吉利、长城等国内主流乘用车生产企业。由于国内目前掌握扁线电机核心技术的企业较少，扁线电机相对于圆线电机的优势又较为明显，且丰田普锐斯也已经证明了扁线电机的适用性，因此预期扁线电机在国内市场的渗透率将持续提高，市场空间较大。

2、电驱动集成系统

电驱动集成系统主要与上汽通用五菱合作研发，应用于其宝骏 E100 及 E200 车型。目前，电驱动集成系统产品已经通过公司实验中心防护等级、湿热以及噪音等各方面测试，上汽通用五菱分别于 2018 年 2 月及 3 月向公司出具项目物料供货通知单，公司按期向其提供电驱动集成系统 OTS（Off Tooling Sample）样件。OTS 样件指的是全工装状态（使用量产工装进行生产）非节拍生产条件下制造的样件，其外观、性能等各方面与量产件基本一致。OTS 验证后即可开始试生产，进而进行量产。目前产品性能等各方面均已符合上汽通用五菱要求，待正式供货合同部分商务条款双方协商一致后即可向其供货。

2017 年 7 月 21 日，宝骏 E100 正式上市，市场反应热烈，当年即销售 1.14 万辆，而新一款车型宝骏 E200 研发与测试也正在推进过程中。电驱动集成系统具体的达产安排与宝骏 E100 及 E200 车型的产能释放保持了较好的一致性，具体如下表所示：

序号	产品	产量（万台/年）		
		2019 年	2020 年	2021 年
1	电驱动系统集成系统	3	10	15
2	宝骏 E100、E200 二期预期产能	6	10	20

同时，由于公司前期在 A0、A00 级市场上拥有较高的渗透率和广泛的客户积累，未来将继续在此领域进行电驱动集成系统的拓展，其他的目标客户包括奇瑞、知豆以及长安汽车等。

（六）效益分析及合理性

基于上述分析，预期“年产 35 万台新能源汽车电机及电驱动集成系统项目”的 2019-2021 年的营业收入如下表所示：

项目	2019 年			2020 年			2021 年		
	单价 (元)	销售量 (台)	金额 (万元)	单价 (元)	销售量 (台)	金额 (万元)	单价 (元)	销售量 (台)	金额 (万元)
扁线电机	2,300	100,000	23,000	2,300	160,000	36,800	2,300	200,000	46,000
电驱动集成系统	2,440	30,000	7,320	2,440	100,000	24,400	2,440	150,000	36,600
合计		130,000	30,320		260,000	61,200		350,000	82,600

公司扁线电机、电驱动集成系统上述单价确认依据如下：

1、公司产品体系中与募投项目功率相似的新能源驱动电机不含税价格为 3,400 元/台左右，综合考虑扁线电机成本节约、后续规模效应以及市场降价等因素，从谨慎角度确定扁线电机的售价为 2,300 元/台（不含税）；

2、电驱动集成系统包括驱动电机和减速器，其中，驱动电机均为小功率电机，价格为 1,500 元/台左右（不含税），减速器的市场价格为 1000/台左右（不含税），从谨慎角度确定电驱动集成系统的售价为 2,440 元/台（不含税）。

综合考虑其他成本及费用后，预计项目正常年的利润总额为 10,171.72 万元，所得税后利润为 8,645.96 万元。所得税按利润总额的 15% 计取，盈余公积金按税后利润的 10% 计取 864.60 万元。由此，项目完全达产后效益预测情况如下：

营业收入	82,600.00 万元
净利润	8,645.96 万元
投资回收期（税后、含建设期）	5.20 年
内部收益率（税后）	23.06%

由上表可知，项目达产后净利润率为 10.46%，申银万国行业分类“SW 汽车”之“SW 汽车零部件”中 123 家 A 股上市公司 2017 年的平均净利润率为 9.64%，与公司该项目的净利润率基本保持一致。

综上，在国家新能源汽车产业政策逐步优化及细化的前提下，我国新能源汽车产业将获得长足的快速发展，下游主流整车企业经营形势向好，公司作为核心驱动电机供应商也将显著受益，公司通过前募获得了市场、客户、品牌、技术及经验的多重积累，本次募投项目是在前募基础上，顺应市场发展趋势开发的新产品，符合国家产业政策，具备比较优势，且已与上汽集团、上汽通用五菱等进行联合开发认证，同时也将利用积累的客户驱动充分消化新产品，因此，本募的项目可行性分析具备合理性。

二、补充披露情形

公司已经在《浙江方正电机股份有限公司 2017 年非公开发行 A 股股票预案（修订稿）》中对募集资金投资项目实施的风险进行披露，具体如下：

本次非公开发行股票募集资金拟用于“年产 35 万台新能源汽车电机及电驱动集成系统项目”和“新能源汽车电驱动系统与节能电机研究院项目”。公司在确定项目之前进行了科学严格的论证，募集资金投资项目符合国家产业政策和行业发展趋势，具备良好的发展前景。但若未来新能源汽车补贴政策发生重大不利变化，下游整车厂商新能源汽车产量萎缩，公司募投项目产品竞争力下滑或下游客户开拓进展迟缓等，可能会对项目的实施进度和实现效益情况产生不利影响。因此，本次募投项目存在实施效益不及预期的风险。

（以下无正文）

（本页无正文，为《浙江方正电机股份有限公司关于非公开发行股票申请文件发
审委审核意见之回复报告》之盖章页）

浙江方正电机股份有限公司

2018年5月31日

保荐机构董事长声明

本人已认真阅读浙江方正电机股份有限公司本次回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

董事长：

张佑君

中信证券股份有限公司

2018年5月31日

（本页无正文，为《浙江方正电机股份有限公司关于非公开发行股票申请文件发
审委审核意见之回复报告》之签章页）

保荐代表人：

庄玲峰

肖云都

中信证券股份有限公司

2018年5月31日