



(江苏省苏州市吴江经济技术开发区白龙路西侧)

关于苏州绿控传动科技股份有限公司
首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的
审核中心落实意见函回复报告

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)

2026年5月

深圳证券交易所：

贵所于 2026 年 4 月 29 日出具的《关于苏州绿控传动科技股份有限公司申请首次公开发行股票并在创业板上市的审核中心意见落实函》（审核函〔2026〕010054 号）（以下简称“落实函”）已收悉。苏州绿控传动科技股份有限公司（以下简称“绿控传动”、“公司”、“发行人”）已会同保荐机构中国国际金融股份有限公司（以下简称“保荐机构”、“保荐人”）、发行人律师北京德恒律师事务所（以下简称“发行人律师”）和发行人会计师容诚会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“申报会计师”）等相关各方对落实函所列问题认真进行了逐项落实、核查，现回复如下，请予审核。

除另有说明外，本回复中的简称或名词的释义与《苏州绿控传动科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市招股说明书（上会稿）》中的含义相同。本问询函回复中若出现合计数值与各分项数值之和尾数不符的情况，均为四舍五入原因造成。

本问询函回复中的字体：

审核中心意见落实函所列问题	黑体（加粗）
对问题的回答	宋体（不加粗）
对招股说明书的修改	楷体（加粗）

目录

问题 1：关于市场空间	3
-------------------	---

问题 1：关于市场空间

申报材料显示：

近年来，新能源重卡市场增速较快，重卡电驱生产商以第三方供应商为主。报告期内，新能源商用车领域存在补贴政策。报告期末，发行人存在累计未弥补亏损。

请发行人披露：

(1) 结合行业技术发展趋势、下游应用领域、新能源商用车支持政策变化等情况，分析新能源重卡市场空间高速增长的背景及可持续性。

(2) 按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》第三节风险因素相关规定，结合问题（1）的分析情况，针对性完善招股说明书“新能源电驱动系统行业竞争的风险”；按照《监管规则适用指引——发行类第 5 号》5-16 要求，量化分析累计未弥补亏损形成原因，进一步完善相关风险提示。

请保荐人、申报会计师说明核查依据、过程，并发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

(一) 结合行业技术发展趋势、下游应用领域、新能源商用车支持政策变化等情况，分析新能源重卡市场空间高速增长的背景及可持续性

1、行业技术发展趋势：攻克“续航里程”与“补能效率”痛点，实现运营效率提高

新能源重卡技术的演进，核心在于解决了“单次作业半径”与“全天候周转效率”的痛点，从而在全生命周期综合成本（TCO）及核心营运指标上，构筑起对传统燃油重卡的实质性替代优势。其核心技术发展趋势具体体现如下：

(1) 动力电池技术突破：能量密度与轻量化并举，决定单次运输作业半径上限

动力电池系新能源重卡的底层动力源泉，其技术进步直接决定了车辆的单次极限续航里程与有效载货能力。

高能量密度化：随着高镍三元锂、磷酸锰铁锂以及半固态电池等新型高能量密度储能技术的逐步装车应用，单体电芯及系统级能量密度有所提高，使得车辆在不额外

增加体积的前提下能够搭载更大容量的电池组，拓宽了单次充电后的作业半径，满足中长途运输需求。

物理结构集成与轻量化（CTP/CTC）：通过引入“无模组电池包（CTP）”或“底盘电池一体化（CTC）”等高集成度轻量化技术，降低了电池系统的结构件重量，有效对冲了三电系统自重对车辆合规载荷的挤占，在同等电量条件下减轻了整车重量，提高了单趟有效载货量并提升了运输经济效益。

（2）补能与充电技术：高压快充与换电模式协同，决定车队高效运营节奏

补能效率是衡量新能源重卡能否适用于高频次、长距离干线运输场景的关键指标。当前行业主要沿以下两大技术路径协同推进：

高压快充与降损技术：800V 及以上高压充电平台配合碳化硅（SiC）功率模块的深度应用，叠加兆瓦级（MW）干线超充网络的规模化铺设，缩短了充电等待时间，并降低了大电流充电工况下的热损耗。

换电模式商业化赋能：针对港口、矿区等封闭作业场景及固定路线的干线运输，换电技术可实现极速补能，使新能源重卡具备接近传统燃油车“即加即走”的运营能力。上述高效补能体系大幅提升车辆全天有效运行时长，支撑车队实现“人休车不休”的高效周转节奏。

（3）电驱动技术：向大功率、高效率与轻量化方向持续演进，以满足商用车复杂工况与高强度持续运营需求

1) 动力架构向大功率、大扭矩演进，满足复杂恶劣工况与高负荷作业需求

针对早期纯电动商用车在重载起步或大坡度作业时动力输出受限的物理局限，电驱动系统在构型设计上持续向大功率、大扭矩方向升级。通过系统性提升动力总成的绝对动力储备与瞬态峰值扭矩输出能力，电驱动系统能够有效满足矿区、港口及重载干线物流等严苛场景下的高负荷作业需求，进而显著提升整车在复杂工况下的适应能力与运营效率。

2) 依托“扁线油冷架构+多挡控制优化”深度协同，提升系统综合能效

为满足商用车持续高强度运营及长续航里程的严苛要求，电驱动系统在软硬件协同层面进行了技术革新。在底层硬件维度，行业引入宽高效区扁线电机与高效油冷技

术，并叠加新型材料及先进制造工艺的应用，提升了电机的极限运转效率与系统整体的物理耐久可靠性；在系统控制维度，基于对大量实际营运路谱数据的深度解析，实现了多挡位机械速比的精准优化与动态换挡控制算法的最佳工况匹配。上述软硬件新技术的应用与工况深度自适应，使得驱动系统综合运转效率提高，从而降低了整车能耗成本，有效延长了单次满电续航里程，为终端用户创造了更高的运营经济收益。

3) 电驱动系统向集成化与轻量化发展，显著提升整车合规有效载荷与营运经济性

商用车具备将载货空间直接转化为运营收益的商业属性，对车辆的合规有效载荷极度敏感。为此，电驱动系统加速向高度集成化与轻量化方向演进。

在具体技术路径上，一方面，行业内应用高功率密度驱动电机、共用物理壳体结构以及精简内部高低压线束等集成技术；另一方面，通过将驱动电机、自动变速箱与车桥总成进行深度融合，形成“电驱动桥”架构。该等高度集成的技术架构实质性地取消了传统中央驱动模式下的长传动轴等机械中间件，从而大幅缩减了动力总成的物理体积与系统绝对自重。

上述高集成与轻量化技术的持续迭代，优化了整车底盘的空间布置结构，更降低了车辆的整备质量。在充分保障动力系统长期运行可靠性的前提下，直接提升了单车单趟的合规有效载荷上限，进而最大化地赋能终端物流客户的高频营运经济性。

(4) 热管理技术：构筑全天候作业能力，保障核心系统高负荷运转的稳定性

整车一体化热管理系统系保障新能源重卡适应极端环境的关键。重卡热管理系统深度耦合了电池液冷/液热及电机油水复合冷却技术。在严寒气候下，该系统可迅速唤醒并加热电池至最佳热力学工作温度；在面临重载长下坡、持续高转速等高负荷工况时，其高效的综合散热能力能够有效防止核心电机与电池包的热衰减，从而保障了整车全天候、全工况作业的系统级稳定性与安全性。

2、下游应用领域：从中短途“封闭场区”向长途“干线物流”场景渗透

(1) 中短途及封闭/半封闭场景：经济性优势确立与配套条件相对完善，系当前电动化渗透率快速提升的核心驱动力

目前，新能源重卡渗透率的爆发式增长主要集中在中短途及封闭/半封闭场景。在此类场景中，现有电池的续航里程已能够满足运营需求，且充换电补能较为便捷，经

济性优势凸显，终端用户的核心驱动力已由前期的“环保政策引导”逐步转变为“内生经济效益驱动”：

1) 市政工程与城建物流（自卸车、搅拌车）：客群以地方政府、地产基建承包商为主，单次运营里程短，对电池续航要求较低。得益于较低的边际用电成本，其经济性优势凸显。根据科瑞咨询统计，2025年搅拌车与自卸车的销量渗透率领先于新能源重卡行业整体渗透率水平。

2) 短倒运输与封闭园区（部分牵引车）：在港口、矿区以及钢铁厂、煤炭厂等大型企业内，运输路线相对固定，重卡专用充换电等基础设施建设较为完善。纯电动重卡在此类中短途、高频次作业场景下经济优势显著。

(2) 中长途及长途干线场景：长途场景凸显边际成本优势，底层技术进步与配套设施完善共促，系未来广阔的增量发展空间

根据《中国公路货运运行大数据分析报告（2023）》显示，我国公路货运各车型比重相对稳定，其中牵引车占比达 49.53%，系长途、大宗货物运输的核心主力运力。根据广发证券等机构研究表明，总质量 20-30 吨牵引车的电动化，系当前拉动国内重卡行业电动化渗透率提升的核心变量。根据科瑞咨询统计，2023-2025 年，新能源牵引车的销量渗透率分别为 5.9%、17.5%和 38.5%，牵引车电动化渗透率的加速提升，充分印证了新能源重卡在技术可靠性与经济性层面已突破了早期单一封闭场区倒短的局限，正加速向中长途干线物流场景拓展。

长途场景凸显边际成本优势，构筑核心商业逻辑：长途干线运输场景具有车辆年运营里程较长、出勤率要求较高的典型特征。相较于传统燃油重卡，纯电动重卡凭借其较低的单位里程用电成本及维保成本，呈现出随着运营里程增加而边际效益递增的显著经济性特征。在行业发展初期，受制于整车单次续航里程的上限及沿途补能效率的局限，上述经济性优势在跨区域中长途运输场景中尚未能实现有效转化。

底层技术与基础设施双重共振，有效缓解物理制约：近年来，底层技术的持续突破与补能基础设施网络的日趋完善有效缓解了上述制约因素。在技术层面，动力电池能量密度的提升与轻量化技术的应用，不仅有效延长了单次极限续航里程，亦释放了更多有效载货空间；同时，高压快充及换电技术的演进大幅提升了车辆补能效率与车队运营节奏。在基础设施层面，高速公路大功率充电网络与配套储能设施的加密布局，

打破了跨区域通行的瓶颈。随着核心制约因素的逐步缓解，新能源重卡在整车运营层面的经济性驱动力得以释放。

多方协同发力，长途干线商业化闭环验证已初步形成：目前，头部整车厂联合核心三电供应商及干线物流巨头，已开始在中途干线场景开展商业化闭环验证。例如，根据“电车资源”相关报道，针对顺丰速运“武汉—惠州”的长途干线运输需求，华为数字能源的兆瓦超充方案协同徐工汽车的 3.5C 高倍率电动重卡，成功实现了满足高时效、低成本、绿色低碳等严苛运营要求的千公里级跨省长途干线试运行。此外，根据“第一锂电网”相关报道，针对快递行业干线运输中燃油成本长期占据大头、严重制约行业绿色转型的关键痛点，宁德时代联合主流整车厂深入申通快递的实际运营场景，从电池电量配置、布局方式到整车自重控制等关键维度开展定制化开发，精准匹配快递干线运输需求。以上海至宁波 400 公里干线线路为例，定制化新能源重卡相较传统燃油标吨车可实现 0.8 元/公里的能耗效益，即便计入车辆折旧成本，仍能实现单公里 0.3-0.5 元的成本节降，为快递企业降本增效提供切实路径。

3、新能源商用车支持政策变化

(1) 宏观背景与产业减碳的紧迫性

能源绿色低碳转型已成为全球发展共识。根据清华大学发布的《2025 全球碳中和年度进展报告》，全球已有 165 个国家提出碳中和目标。自我国确立“2030 年前实现碳达峰、2060 年前实现碳中和”的战略目标以来，国务院及相关部门先后印发《“十四五”规划和 2035 年远景目标纲要》《2030 年前碳达峰行动方案》《关于全面推进美丽中国建设的意见》《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》及《关于更高水平更高质量做好节能降碳工作的意见》等顶层规划，明确要求加快形成绿色低碳运输方式，大力推广新能源汽车。

商用车作为现代社会的核心物流及生产工具，其面临的减碳压力与紧迫性尤为突出。据中国汽车工程学会《商用车碳中和技术路线图 1.0》，我国汽车运行产生的碳排放超过 9 亿吨，在交通领域碳排放中占比超 85%；其中，商用车保有量虽仅占汽车总量的 12%，但碳排放量占比却高达 55%以上。因此，推动商用车向新能源加速转型，对我国实现整体节能减排与“双碳”目标至关重要。

(2) 多维支持政策体系的全面部署与落地

在此背景下，中央及地方政府从财税补贴、环保倒逼、路权激励、基建配套等多个维度进行了部署，持续加力推动新能源商用车的普及与老旧高排放车辆的淘汰出清。主要政策措施可归纳为以下方面：

1) 财税政策发力，实质性降低购车门槛与运营成本

报废更新补贴加码扩围，提振置换需求：国家发改委、财政部、交通运输部等多部门接连印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施的通知》《关于 2025 年加力扩围实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》以及《关于实施老旧营运货车报废更新的通知》。系列专项政策明确，将老旧营运货车报废更新补贴范围扩至国四及以下排放标准营运车辆，对提前报废老旧货车并置换新能源货车的用户实施差别化高额补贴，有效降低终端用户置换改造成本，撬动存量老旧车辆加速退出市场。

购置税优惠稳定市场预期：财政部、税务总局、工信部联合发布《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》，明确购置日期在 2024 年至 2025 年期间的新能源汽车全额免征车辆购置税，2026 年至 2027 年期间减半征收车辆购置税，稳定终端市场采购预期，有效降低新能源商用车用户初始购置成本。

2) 环保标准升级与路权管理协同

自 2023 年 7 月起，依据生态环境部等五部门《关于实施汽车国六排放标准有关事宜的公告》，全国全面落地实施“国六 b”排放标准，从源头加速高排放老旧车型出清，倒逼新能源商用车替代提速。同时，生态环境部印发《空气质量持续改善行动计划》，工信部等八部门联合印发《关于组织开展公共领域车辆全面电动化先行区试点工作的通知》，明确要求重点区域及公共领域试点范围内，新增或更新的公交、出租、城市物流配送车辆中，新能源汽车占比力争达到 80%；各地同步配套差异化路权政策，给予新能源货车专属通行权限，进一步提升新能源商用车运营便捷性。

3) 重点行业强制替代

针对水泥、焦化等高排放、高物流量的重点行业，生态环境部等部门联合印发了《关于推进实施水泥行业超低排放的意见》及《关于推进实施焦化行业超低排放的意见》，严格设定了“进出企业的清洁方式运输比例不低于 80%”的底线要求。政策规定达不到的企业，汽车运输部分全部采用新能源或国六排放标准车辆，并明确厂内需

全面使用新能源运输车辆。

4) 完善基建配套，破除中长途运营瓶颈

交通运输部、国家发改委联合印发《交通物流降本提质增效行动计划》，明确提出大力提升技术装备绿色化水平，要求因地制宜推广应用新能源中重型货车，重点布局建设专用换电站，并持续完善公路服务区充电桩、换电站与充电停车位建设。

针对重载车辆大容量电池的快速补能痛点，国家发改委等部门发布《关于促进大功率充电设施科学规划建设的通知》，明确提出至 2027 年底全国大功率充电设施规模力争突破 10 万台，面向电动重卡、电动船舶、电动飞机等大容量、高倍率动力电池应用场景，开展单枪兆瓦级充电技术与试点应用。

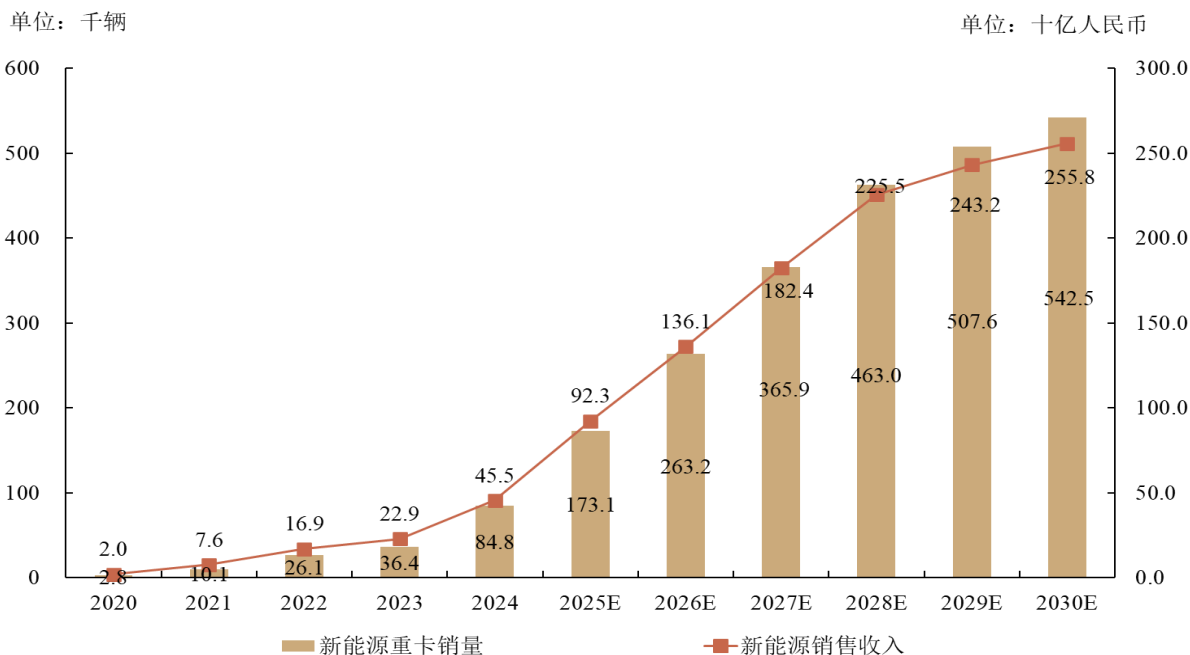
此外，根据国家发改委等部门联合出台的《电动汽车充电设施服务能力“三年倍增”行动方案（2025—2027 年）》，规划至 2027 年底全国将累计建成各类充电设施约 2,800 万个，并重点强调加快高速公路服务区等关键物流节点的充换电设施更新与升级改造。上述国家级基建规划的加速落地，将有效打破新能源商用车跨区域、长距离干线运输的物理瓶颈。

综上所述，我国现已构建起“财政补贴+税收优惠+环保倒逼+路权激励+行业强制与基建配套”的综合性政策支撑体系。该体系有效降低了终端用户的初始购置与全生命周期运营成本，加速了老旧燃油车辆的出清，从供需两端激发了市场活力，为新能源商用车市场的持续、高速、高质量增长提供了强有力的政策保障。

4、下游行业收入规模、市场空间

根据灼识咨询数据，2024 年中国新能源重卡销量为 8.48 万辆，收入为 455 亿元人民币，预计 2030 年新能源重卡销量可达 54.25 万辆，收入可达 2,558 亿元人民币，2024 年—2030 年销量年均复合增长率为 36.3%，2024 年—2030 年收入年均复合增长率为 33.3%，具体如下：

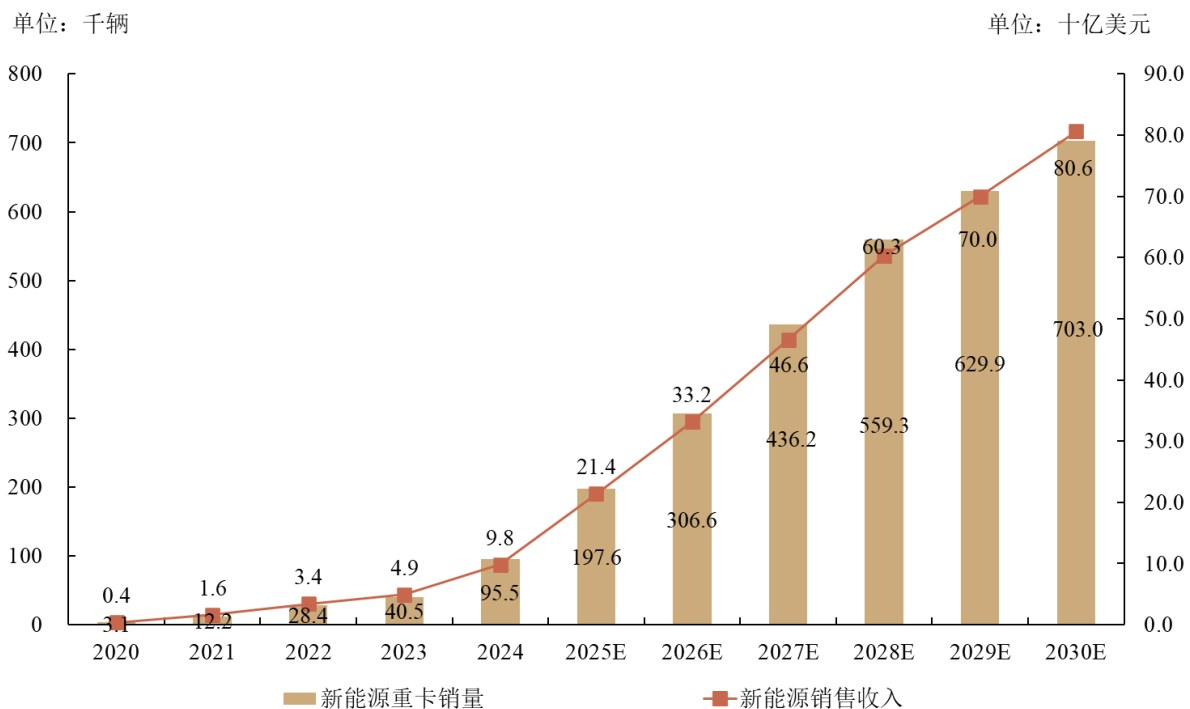
图：中国新能源重卡销量与收入，2020年-2030年（预计）



数据来源：新闻，行业刊物，专家访谈，灼识咨询，深向科技港股招股说明书。

根据灼识咨询数据，2024年全球新能源重卡销量为9.55万辆，收入为98亿美元，预计2030年新能源重卡销量可达70.30万辆，收入可达806亿美元，2024-2030销量年均复合增长率为39.5%，2024-2030收入年均复合增长率42.1%，具体如下：

图：全球新能源重卡销量与收入，2020年-2030年（预计）



数据来源：新闻，行业刊物，专家访谈，灼识咨询，深向科技港股招股说明书。

综上所述，在国家“双碳”战略目标指引及环保法规趋严的宏观背景下，受技术、市场、政策三重驱动，新能源商用车正迎来快速发展阶段。

就国内市场而言，一方面，随着传统燃油车排放标准提高、重点行业“清洁运输目标”等刚性约束及“以旧换新”政策推动下高排放老旧车型淘汰进程加快，存量置换需求集中释放；另一方面，受益于“三电”技术持续突破、补能基础设施日益完善以及电池成本下行，新能源货车的全生命周期成本（TCO）经济性显著提升，市场驱动力由外在政策推动向内在经济性优势转变，新能源商用车的应用场景亦不断向长途干线等场景拓展。

与此同时，相较于国内市场，当前海外新能源商用车的电动化渗透率依然较低，依托国内成熟的产业生态，中国企业凭借完备的底层供应链体系、高性价比、丰富的产品谱系以及不断提高的研发能力，产品竞争力日益凸显，未来海外市场仍有较大增量空间。

总体而言，在国内外市场需求双轮驱动，以及底层技术演进与配套设施生态完善的综合作用下，新能源商用车的应用场景有望进一步拓宽，整体市场渗透率仍具备较大的提升空间，行业有望迈入规模化、高质量的内生性增长阶段。

（二）按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》第三节风险因素相关规定，结合问题（1）的分析情况，针对性完善招股说明书“新能源电驱动系统行业竞争的风险”；按照《监管规则适用指引——发行类第 5 号》5-16 要求，量化分析累计未弥补亏损形成原因，进一步完善相关风险提示

1、按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 57 号——招股说明书》第三节风险因素相关规定，结合问题（1）的分析情况，针对性完善招股说明书“新能源电驱动系统行业竞争的风险”

公司已在招股说明书“第二节 概览”之“一、重大事项提示”之“（一）特别风险提示”之“2、新能源电驱动系统行业竞争的风险”和招股说明书“第三节 风险因素”之“二、与行业相关的风险”之“（二）新能源电驱动系统行业竞争的风险”进行披露：

“近年来，新能源汽车整车需求不断增加，带动产业链快速发展，新能源电驱动

系统作为新能源汽车的核心部件之一，具有良好的发展态势和行业前景，国内外新能源电驱动系统厂商正加快相关产品开发布局，增加技术研发投入力度，新能源电驱动系统行业内企业竞争日趋激烈。

当前，部分整车厂正依托其在变速箱领域的产业基础，向新能源商用车电驱动系统领域延伸布局。若上述整车厂未来进一步提高自研电驱动系统的内部配套比例，或在其主要车型上实现大规模自制替代，公司将面临部分客户订单减少的风险。与此同时，部分新能源乘用车电驱动系统厂商凭借底层技术的同源性与供应链的规模效应，正逐步向轻型商用车等领域跨界拓展，亦可能加剧细分市场的竞争激烈程度。

未来，若公司不能持续保持在技术创新、产品迭代及客户响应等方面的核心竞争优势，无法有效应对上述来自整车厂纵向延伸及跨界竞争者横向拓展的双重挑战，将可能面临部分客户订单减少的风险，进而对公司的经营业绩产生不利影响。”

2、按照《监管规则适用指引——发行类第 5 号》5-16 要求，量化分析累计未弥补亏损形成原因，进一步完善相关风险提示

报告期各期，公司归属于母公司所有者的净利润分别为-1,233.38 万元、4,804.27 万元和 15,316.17 万元，扣除非经常性损益后的归属于母公司所有者的净利润分别为-3,956.30 万元、4,045.58 万元和 14,049.85 万元。截至 2025 年 12 月 31 日，公司合并口径累计未分配利润为-11,824.84 万元，公司最近一期末存在累计未弥补亏损。

(1) 原因分析

发行人存在未弥补亏损的主要原因为公司 2023 年度及之前处于亏损状态，此前亏损的原因包括：

1) 届时商用车新能源化处于起步阶段，市场渗透率处在较低水平

由于技术发展以及成本等因素限制，商用车新能源化进程相对滞后于乘用车，尽管从 2021 年起，新能源商用车市场需求开始快速增长，但渗透率较低，2021 年至 2023 年，新能源商用车的渗透率分别为 3.87%、11.31%和 11.27%，处于较低水平。公司主要产品电驱动系统主要应用于新能源商用车等领域，受到市场规模绝对值的限制，公司产销量规模较小，造成公司单位产品的成本和期间费用率较高，尚未完全实现规模效应。

2) 届时公司部分产品尚处于研发或者市场开发阶段，期间费用率较大

与新能源乘用车主要具备的消费功能不同，商用车主要作为生产资料，其应用场景和功能更具差异化，导致新能源电驱动系统应用种类与适用功能更为丰富。为尽可能适应市场需求，争取在市场规模扩大时取得更大市场份额，公司同时进行多种产品的研究与开发，造成公司研发投入较大。2022年至2023年，公司研发费用金额分别为5,534.63万元和4,767.46万元，在收入规模较小的情况下，研发投入占营业收入的比例分别为7.77%和6.19%，占比相对较高。

新能源商用车处在渗透率低、但快速增长阶段，为取得更大市场份额，公司需要加大市场投入，因此早期公司销售费用率较高。2022年，公司销售费用为4,610.60万元，占当年收入比例为6.47%，收入规模较小的情况下，销售费用占比相对较高。

综上，2023年及以前，商用车新能源化处于起步阶段，公司部分产品尚处于研发或者市场开发阶段，整体经营规模较小，尚未完全实现规模效应，因此处于亏损状态，存在累计未弥补亏损。

同行业可比上市公司精进电动截至2025年末的未分配利润为-248,397.46万元，方正电机截至2025年12月31日的未分配利润为-96,833.38万元，公司在发展初期阶段存在累计未弥补亏损符合行业情况。

(2) 趋势分析

依托下游新能源商用车销量整体大幅增长、销量渗透率快速提升以及公司在技术、产品、客户等方面的综合优势，2024年扭亏为盈，实现净利润4,804.27万元，2025年净利润快速增长至15,316.17万元。报告期各期末，公司累计未分配利润分别为-31,945.29万元、-27,141.01万元和-11,824.84万元，累计未弥补亏损不断缩小。根据容诚会计师的《审阅报告》（容诚阅字[2026]518Z0017号），2026年1-3月，公司实现净利润5,866.40万元，截至2026年3月31日，公司未分配利润-5,958.44万元，累计未弥补亏损进一步收窄。随公司盈利能力不断增强，预计未来未分配利润将实现转正。

(3) 影响分析

公司2025年12月31日的累计未弥补亏损未对公司的现金流、业务拓展、研发投入、人才吸引、团队稳定性、战略性投入和生产经营可持续性等方面产生重大不利影响，具体分析如下：

1) 公司账面资金相对充沛

截至 2025 年 12 月 31 日，公司合并层面货币资金 27,578.42 万元，公司 2025 年 12 月 31 日存在累计未弥补亏损未对公司现金流产生重大不利影响，公司账面资金相对充沛，能够有力支持公司在未来一段时间内的业务发展。

2) 公司业务拓展能力持续提升

基于发行人研发能力与技术经验，以及商用车及非道路移动机械新能源化的加速，公司营业规模快速增长。报告期各期，公司营业收入分别为 77,048.86 万元、132,774.66 万元和 335,368.19 万元。随着新能源商用车及非道路移动机械渗透率的迅速提升，及公司技术的商业化落地，公司产品销售规模迅速提高，业务拓展能力持续提升。

3) 公司具备持续研发投入能力

报告期内，公司不断加大对电驱系统及相关技术的研发投入，提升整体技术实力及产品力。报告期各期，公司研发费用分别为 4,767.46 万元、7,685.33 万元和 12,045.42 万元，整体呈现上升趋势，各期研发费用占营业收入的比例分别为 6.19%、5.79%和 3.59%。经过多年研发投入，公司在商用车纯电动和混合动力驱动系统领域攻克了多个技术难关，形成了一系列核心技术积累。基于长期深度研发及大量产业化迭代经验，公司能够将自身积累的技术成果转化为经营成果，并持续投入进行技术研发，为公司规模扩大和盈利能力的提升奠定基础。

4) 公司人员及核心团队稳定

公司始终重视人才队伍的扩展、培养和建设，通过内部培养和外部引进的方式不断补充人才团队。公司管理层团队大多在公司任职多年，核心团队稳定。公司已逐步建立科学的薪酬管理制度和多层次的激励机制，包括直接物质奖励、长期股权激励等，促进员工工作效率的提升，不断吸引外部优秀人才加入，充分调动员工的积极性、创造性，保障核心团队的稳定性和对人才的吸引力，为公司实现发展规划储备了丰富的人才。

综上所述，公司 2025 年 12 月 31 日存在累计未弥补亏损未对公司的现金流、业务拓展、研发投入、团队稳定性等方面产生重大不利影响，不影响公司持续进行战略投入与可持续经营。

（4）风险因素

公司已在招股说明书“第二节 概览”之“一、重大事项提示”之“（一）特别风险提示”之“7、存在累计未弥补亏损的风险”进行披露：

“最近三个会计年度，因发行人未分配利润持续为负，故均未进行现金分红或其他利润分配。截至 2025 年末，发行人未分配利润为-11,824.84 万元，**主要系历史上的业绩亏损所导致**。预计发行人未分配利润转正时间存在不确定性，导致发行人存在一定时间内无法进行现金分红或其他利润分配的风险，**业务拓展等各项经营也可能受到不利影响。**”

（5）投资者保护措施及承诺

公司已在招股说明书“第九节 投资者保护”之“一、股利分配政策和决策程序”之“（三）本次发行完成前滚存利润的分配安排”中披露本次发行前累计未弥补亏损由新老股东按照发行后的持股比例共同承担以及已履行的决策程序，并在招股说明书“第九节 投资者保护”之“二、存在尚未盈利及存在累计未弥补亏损情况的保护投资者措施”中披露依法落实保护投资者合法权益规定的各项措施。

二、请保荐人、申报会计师说明核查过程，并发表明确意见

（一）核查程序

针对上述事项，保荐人、申报会计师主要实施了以下核查程序：

1、查阅新能源商用车行业研究报告，了解新能源商用车的行业技术发展趋势、下游应用领域、产业政策及其变化情况；

2、结合发行人财务报表，分析发行人收入、成本及毛利率，以及各项财务比率，分析期间费用的构成及金额波动，分析发行人存在未弥补亏损的主要原因；

3、获取同行业可比上市公司可公开获取的经营数据，了解发行人可比公司的经营情况，分析发行人存在未弥补亏损的合理性；

4、通过公开市场数据、行业研究报告等，对发行人所处行业的发展现状、未来发展趋势、行业政策等进行核查，分析发行人所处行业现状与未来发展趋势，分析所处行业是否存在重大不利因素；

5、对发行人主要客户进行公开市场信息核查，分析发行人主要客户的市场地位、

发展前景；通过访谈了解发行人主要客户对市场的未来预期、发行人的竞争优势以及未来与发行人的合作预期情况；

6、核查发行人为保护投资者权益所制定的各项措施，核查本次发行前累计未弥补亏损是否由新老股东共同承担以及已履行的决策程序；核查控股股东、实际控制人和董事、取消监事会前在任监事、高级管理人员、核心技术人员按照相关规定作出的关于减持股份的特殊安排或承诺。

（二）核查结论

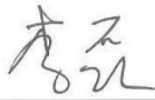
经核查，保荐人、申报会计师认为：

1、在国家“双碳”战略目标指引及环保法规趋严的宏观背景下，受技术、市场、政策三重驱动，新能源商用车正迎来快速发展阶段，随着底层技术进步与配套设施完善，新能源商用车的应用场景有望进一步拓宽，整体市场渗透率仍具备较大的提升空间，行业有望将迈入规模化、高质量的内生性增长阶段；

2、公司已在招股说明书中针对性完善“新能源电驱动系统行业竞争的风险”相关风险提示；截至 2025 年末，发行人未分配利润为-11,824.84 万元，主要系历史上的业绩亏损所导致。随着新能源商用车渗透率的迅速提升，及公司技术的商业化落地，公司产品销售规模迅速提高，盈利能力不断增强并已连续两年实现盈利，2025 年 12 月 31 日存在累计未弥补亏损未对公司的现金流、业务拓展、研发投入、团队稳定性等方面产生重大不利影响，不影响公司持续进行战略投入与可持续经营。公司已在招股说明书中进行相关风险提示。

（本页无正文，为苏州绿控传动科技股份有限公司《关于苏州绿控传动科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的审核中心落实意见函回复报告》之签章页）

董事长、法定代表人：_____



李 磊

苏州绿控传动科技股份有限公司

2026年5月6日



发行人董事长声明

本人已认真阅读《关于苏州绿控传动科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的审核中心落实意见函回复报告》的全部内容，确认本次审核中心意见落实函的回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，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： 李磊

李磊

苏州绿控传动科技股份有限公司
2026年5月6日



（本页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于苏州绿控传动科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的审核中心落实意见函回复报告》之签章页）

保荐代表人：



卜权政



赵欢



保荐人法定代表人声明

本人已认真阅读苏州绿控传动科技股份有限公司本次审核中心落实意见函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，审核中心落实意见函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，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。

法定代表人：_____



陈 亮

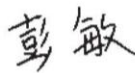



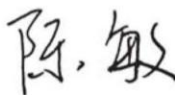

(本页无正文,为《关于苏州绿控传动科技股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市申请文件的审核中心落实意见函回复报告》之签章页)



中国·北京

中国注册会计师:  
欧昌献

中国注册会计师:  
彭敏

中国注册会计师:  
陈敏

2026年5月6日