关于东风汽车集团股份有限公司

首次公开发行股票并在创业板上市的

发行保荐书

保荐机构

（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）

关于东风汽车集团股份有限公司
首次公开发行股票并在创业板上市的发行保荐书

深圳证券交易所：

东风汽车集团股份有限公司（以下简称“东风集团”“公司”或“发行人”）拟申请首次公开发行股票并在创业板上市（以下简称“本次证券发行”、“本次发行”或“本次发行上市”），并已聘请中国国际金融股份有限公司（以下简称“中金公司”）作为本次发行的保荐机构（以下简称“保荐机构”或“本机构”）。

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》”）《创业板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》（以下简称“《注册管理办法》”）《深圳证券交易所创业板股票上市规则（2020 年修订）》《证券发行上市保荐业务管理办法》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”）以及深圳证券交易所（以下简称“深交所”）的有关规定，中金公司及其保荐代表人诚实守信，勤勉尽责，严格按照依法制订的业务规则、行业执业规范和道德准则出具本发行保荐书，并保证本发行保荐书的真实性、准确性、完整性和及时性。

本发行保荐书中如无特别说明，相关用语具有与《东风汽车集团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》（以下简称“《招股说明书》”）中相同的含义。

一、本次证券发行的基本情况

（一）保荐机构名称

中国国际金融股份有限公司

（二）具体负责本次推荐的保荐代表人

周韶龙：于 2015 年 9 月取得证券从业资格，于 2020 年取得保荐代表人资格，曾经参与重庆建工集团股份有限公司 A 股 IPO 项目、长飞光纤光缆股份有限公司 A 股 IPO 项目、中国邮政储蓄银行股份有限公司 A 股 IPO 项目、中国农业银行股份有限公司 2018

年非公开发行 A 股股票项目、**中国核能电力股份有限公司 2021 年非公开发行 A 股股票项目、中国邮政储蓄银行股份有限公司 2021 年非公开发行 A 股股票项目、**中房地产 2015 年 20 亿公开公司债项目、中房地产 2016 年 10 年非公开公司债项目、平高电气 2014 年 10 亿公司债项目、中国华融 2015 年 200 亿金融债项目。

杨艳玲：于 2017 年取得保荐代表人资格，曾经参与湖南泰嘉新材料科技股份有限公司 A 股 IPO 项目，2010 年 5 月-2018 年 7 月在国信证券投资银行事业部从事内核工作，2018 年 8 月至今在中金公司投资银行部从事质控工作，累计负责了数十家 A 股 IPO 项目及上市公司重大资产重组项目的质量控制及内部审核工作。

（三）项目协办人及其他项目组成员

项目协办人：史辰，于 2017 年 11 月取得证券从业资格，曾经参与中国邮政储蓄银行股份有限公司 A 股 IPO 项目、**中国邮政储蓄银行股份有限公司 2021 年非公开发行 A 股股票项目、**中国邮政集团公司 2019 年 200 亿元公开公司债项目、东风汽车财务有限公司 2019 年和衷个人汽车贷款资产支持证券项目。

项目组其他成员：王鑫、陈雪、余靖、杨旭、朱晗、吕昕羿、孙睿、张泽明、王子路

（四）发行人基本情况

公司名称：	东风汽车集团股份有限公司
注册地址：	湖北省武汉市武汉经济技术开发区东风大道特 1 号
法定代表人：	竺延风
成立时间：	2004 年 10 月 12 日
注册资本：	861,612.00 万元
住所：	湖北省武汉市武汉经济技术开发区东风大道特 1 号
联系方式：	027-8428 5274
业务范围：	汽车工业投资；汽车、汽车零部件、金属机械、铸锻件、起动电机、粉末冶金、工具和模具的开发、设计、制造和销售；与发行人经营项目有关的技术咨询、技术服务、信息服务和售后服务；进出口业务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）
本次证券发行类型：	首次公开发行股票并上市

（五）发行人与本机构之间的关联关系

1、截至 **2020 年 12 月 31 日**，本机构持有东风集团 H 股股票 **6,080,000** 股，占其总股本 **0.0071%**；持有东风汽车股份有限公司 **157,390** 股，占其总股本 **0.008%；持有重庆小康工业集团股份有限公司 38,000 股，占其总股本 0.003%**。除此之外，本机构及下属机构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；

2、截至 **2020 年 12 月 31 日**，发行人或其控股股东、实际控制人、重要关联方不存在持有本机构或本机构下属企业股份的情况；

3、截至 **2020 年 12 月 31 日**，本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拥有发行人权益、在发行人任职等情况；

4、本机构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 **2020 年 12 月 31 日**，中央汇金直接持有本机构约 **40.11%**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共持有本机构约 0.06%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，本机构上级股东单位与发行人或其控股股东、实际控制人、重要关联方之间不存在相互持股的情况，本机构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、截至 **2020 年 12 月 31 日**，本机构与发行人之间不存在其他影响保荐机构独立性的关联关系。

本机构依据相关法律法规和公司章程，独立公正地履行保荐职责。

（六）本机构的内部审核程序与内核意见

1、内部审核程序

根据《证券发行上市保荐业务管理办法》及中金公司质控和内核制度，本机构自项目立项后即由项目执行与质量控制委员会组建对应的质控小组，质控小组对项目风险实

施过程管理和控制；内核部组建内核工作小组，与内核委员会共同负责实施内核工作，通过公司层面审核的形式对项目进行出口管理和终端风险控制，履行以公司名义对外提交、报送、出具或披露材料和文件的最终审批决策职责。

本机构内核程序如下：

（1）立项审核

项目组在申请项目立项时，项目执行与质量控制委员会就立项申请从项目执行风险角度提供立项审核意见，内核部从项目关键风险角度提供立项审核意见。

（2）辅导阶段的审核

辅导期间，项目组需向质控小组和内核工作小组汇报辅导进展情况，项目组向中国证监会派出机构报送的辅导备案申请、辅导报告、辅导验收申请等文件需提交质控小组和内核工作小组，经质控小组审核通过并获得内核工作小组确认后方可对外报送。项目组在重点核查工作实施之前，应就具体核查计划与质控小组进行讨论并获得质控小组的确认；后续实际核查过程中如有重大事项导致核查计划的重大调整，也应及时与质控小组进行沟通。如有需重点讨论事项，可由项目组与质控小组、内核工作小组召开专题会议进行讨论。

（3）申报阶段的审核

项目组按照相关规定，将申报材料提交质控小组和内核工作小组，质控小组对申报材料、尽职调查情况及工作底稿进行全面审核，针对审核中的重点问题及工作底稿开展现场核查，对项目组的尽职调查工作底稿进行验收并出具验收意见。质控小组审核完毕后，由项目执行与质量控制委员会组织召开初审会审议并进行问核。初审会后，质控小组出具项目质量控制报告，并在内核委员会会议（以下简称“内核会议”）上就审核情况进行汇报。内核部组织召开内核会议就项目进行充分讨论，就是否同意推荐申报进行表决并出具内核意见。

（4）申报后的审核

项目组将申报材料提交证券监管机构后，项目组须将证券监管机构的历次反馈意见答复及向证券监管机构出具的文件提交质控小组和内核工作小组，经质控小组和内核工作小组审核通过后方可对外报送。

（5）发行上市阶段审核

项目获得核准批文后，项目组须将发行上市期间所有由保荐机构出具的文件提交质控小组和内核工作小组，经质控小组和内核工作小组审核通过后方可对外报送。

（6）持续督导期间的内核

项目组须将持续督导期间以中金公司名义出具的文件提交质控小组和内核工作小组，经质控小组和内核工作小组审核通过后方可对外报送。

2、内核意见

经按内部审核程序对东风集团本次证券发行的申请文件进行严格审核，本机构对本次发行申请的内核意见如下：

东风集团符合首次公开发行股票并在创业板上市的基本条件，申报文件真实、准确、完整，同意上报深交所审核。

二、保荐机构承诺事项

（一）本机构已按照法律、行政法规和中国证监会、深交所的规定，对发行人及其发起人、控股股东、实际控制人进行了尽职调查和审慎核查，同意推荐发行人证券发行上市，并据此出具本发行保荐书。

（二）作为东风集团本次发行的保荐机构，本机构：

1、有充分理由确信发行人符合法律法规、中国证监会以及深交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、保证本发行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、深交所的规定和行业规范；

8、自愿接受中国证监会、深交所依照《证券发行上市保荐业务管理办法》采取的监管措施；

9、中国证监会、深交所规定的其他事项。

三、本机构对本次证券发行的推荐意见

（一）本机构对本次证券发行的推荐结论

本机构作为东风集团本次发行的保荐机构，按照《公司法》《证券法》《注册管理办法》《深圳证券交易所创业板股票上市规则（2020 年修订）》《证券发行上市保荐业务管理办法》《保荐人尽职调查工作准则》等法律法规和中国证监会的有关规定，通过尽职调查和对申请文件的审慎核查，并与发行人、发行人律师及发行人审计师经过充分沟通后，认为东风集团具备本次发行的基本条件。因此，本机构同意保荐东风集团本次发行。

（二）发行人就本次证券发行履行的决策程序

经核查，发行人已就本次证券发行履行了《公司法》《证券法》及中国证监会规定的决策程序，具体如下：

1、发行人于 2020 年 7 月 27 日召开第四届董事会第五十四次会议，审议通过了《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市方案的议案》《关于提请临时股东大会及类别股东大会授权董事会及董事会授权人士全权处理首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市相关事宜的议案》等议案。

发行人于 2020 年 8 月 28 日召开第四届董事会第五十六次会议，审议通过了《关于首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并上市募集资金用途及可行性分析报告的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板

上市前滚存利润分配方案的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市后三年股东分红回报规划的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市摊薄即期回报及填补措施的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市后三年内稳定公司 A 股股价预案的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市有关承诺事项的议案》等议案。

2、发行人于 2020 年 9 月 25 日召开 2020 年临时股东大会、内资股类别股东大会和 H 股类别股东大会，审议通过了《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市方案的议案》《关于提请临时股东大会及类别股东大会授权董事会及董事会授权人士全权处理首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市相关事宜的议案》《关于首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并上市募集资金用途及可行性分析报告的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市前滚存利润分配方案的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市后三年股东分红回报规划的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市摊薄即期回报及填补措施的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市后三年内稳定公司 A 股股价预案的议案》《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市有关承诺事项的议案》等与本次发行上市相关的议案。

发行人关于本次发行上市方案的主要内容为：

（1）发行股票的种类与每股面值

本次发行的股票种类为境内上市人民币普通股（A 股），每股面值为人民币 1.00 元。

（2）发行数量

在符合上市地最低发行比例等监管规定的前提下，本次发行的发行数量为不超过 957,346,666 股人民币普通股（A 股），即不超过本次发行完成后发行人总股本的 10%，且不包括根据超额配售权可能发行的任何股份。在符合法律法规及监管要求的前提下，

发行人可授权主承销商按同一发行价格超额发售不超过包销数额 15%的股份。

如发行人在本次发行前发生送股、资本公积转增股本等除权事项，则本次发行的 A 股数量将做相应调整。本次发行仅限于发行新股，不存在发行人现有股东向投资者转让其所持有的发行人股份（老股）的情形。最终发行数量、超额配售事宜及配售比例将根据发行人资金需求以及监管机构的沟通情况，由股东大会授权董事会根据发行时市场状况与保荐机构（主承销商）协商确定。

（3）定价方式

本次发行将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，最终定价方式将由发行人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。

（4）发行对象

本次发行对象为符合法律法规和监管机构规定条件的询价对象及已在深圳证券交易所创业板开立证券账户的自然人、法人及其他机构投资者（中国法律、行政法规、部门规章、规范性文件及公司需遵守的其他监管要求所禁止者除外）。

如任何上述 A 股发行对象为公司的关联/关连人士，公司将采取一切合理措施以遵守中国证监会等监管机构和上市地上市规则的有关要求。

（5）战略配售

在符合法律法规及监管要求的前提下，根据发行人业务合作和融资规模的需要，可在本次发行时实施战略配售，将部分股票配售给符合法律法规要求并符合发行人发展战略要求的投资者。具体配售比例由发行人股东大会授权董事会根据届时法律法规要求及市场状况决定。

（6）发行方式

本次发行将采用网下向询价对象配售和网上按市值申购相结合的方式或根据监管机构规定确定的其他方式。

（7）上市地点

深交所。

（8）募集资金用途

本次发行上市所募集资金扣除发行费用后，拟用于：①全新品牌高端新能源乘用车项目；②新一代汽车和前瞻技术开发项目；③补充营运资金。

若实际募集资金金额（扣除发行费用后）超过上述拟定用途所需的实际资金，则超过部分将用于补充发行人的营运资金或相关监管机构规定的用途。若实际募集资金金额（扣除发行费用后）不足以满足前述拟定用途所需的实际资金，则发行人将通过自筹资金解决资金缺口。

本次发行上市募集资金到位前，发行人可以根据有关项目的实际进展情况使用自筹资金先行投入上述相关项目。募集资金到位后，发行人将使用募集资金置换预先已投入的资金。

（9）本次发行上市方案决议的有效期

本次发行上市的有关决议的有效期为自临时股东大会、内资股类别股东大会和 H 股类别股东大会审议通过之日起十二个月内有效。

（三）本次证券发行符合《证券法》规定的发行条件

本机构对本次证券发行是否符合《证券法》规定的发行条件进行了尽职调查和审慎核查，经本机构核查并根据有关政府部门出具的证明文件和发行人做出的书面确认，核查结论如下：

1、发行人具备健全且运行良好的组织机构，符合《证券法》第十二条第一款第（一）款之规定；

2、发行人具有持续经营能力，符合《证券法》第十二条第一款第（二）项之规定；

3、发行人最近三年财务会计报告被出具无保留意见审计报告，符合《证券法》第十二条第一款第（三）项之规定；

4、发行人及其控股股东最近三年不存在贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序的刑事犯罪，符合《证券法》第十二条第一款第（四）项之规定；

5、发行人符合中国证监会规定的其他条件，符合《证券法》第十二条第一款第（五）项之规定：中国证监会发布的《注册管理办法》对于首次公开发行股票并在创业板上市

规定了相关具体发行条件，本机构对发行人符合该等发行条件的意见请见下文第（四）部分。

（四）本次证券发行符合《注册管理办法》规定的发行条件

1. 保荐机构尽职调查情况

本机构按照《保荐人尽职调查工作准则》《关于进一步提高首次公开发行股票公司财务信息披露质量有关问题的意见》（证监会公告[2012]14 号）《关于做好首次公开发行股票公司 2012 年度财务报告专项检查工作的通知》（发行监管函[2012]551 号）《关于首次公开发行股票并上市公司招股说明书中与盈利能力相关的信息披露指引》（证监会公告[2013]46 号）等法规的要求对发行人的主体资格、规范运行、财务会计等方面进行了尽职调查，查证过程包括但不限于：

（1）本机构按照《保荐人尽职调查工作准则》的要求对发行人的主体资格进行了尽职调查，查证过程包括但不限于：核查了发行人设立至今相关的政府批准文件、营业执照、公司章程、创立大会文件、审计报告、验资报告、工商设立及变更登记文件、主要资产权属证明、相关三会决议文件、发起人的营业执照、发行人开展生产经营所需的业务许可证照或批准等文件资料；对发行人、控股股东和有关政府行政部门进行了访谈，并向发行人律师和审计师进行了专项咨询和会议讨论。

（2）本机构按照《保荐人尽职调查工作准则》的要求对发行人的规范运行进行了尽职调查，查证过程包括但不限于：查阅了发行人的公司章程、三会议事规则和相关会议文件资料、董事会专门委员会议事规则；取得了发行人的书面声明和相关政府部门出具的证明，并走访了相关政府部门；查阅了发行人与内部审计和内部控制相关的内部规章制度；核查了发行人管理层对内控制度的自我评估意见和会计师的鉴证意见；向董事、监事、董事会秘书、其他高级管理人员等进行了访谈；向发行人律师、审计师进行了专项咨询和会议讨论。

（3）本机构按照《保荐人尽职调查工作准则》《关于进一步提高首次公开发行股票公司财务信息披露质量有关问题的意见》（证监会公告[2012]14 号）《关于做好首次公开发行股票公司 2012 年度财务报告专项检查工作的通知》（发行监管函[2012]551 号）《关于首次公开发行股票并上市公司招股说明书中与盈利能力相关的信息披露指引》（证监会公告[2013]46 号）等法规的要求对发行人的财务会计进行了尽职调查，查证过程包括

但不限于：对经审计的财务报告及经审核的内部控制鉴证报告以及其他相关财务资料进行了审慎核查；就发行人报告期内收入构成变动、主要产品价格变动和销量变化、财务指标和比率变化，与同期相关行业、市场和可比公司情况进行了对比分析；查阅了报告期内重大购销合同、主要银行借款资料、股权投资相关资料、对外担保的相关资料、仲裁、诉讼相关资料、主要税种纳税资料以及税收优惠或财政补贴资料，并走访了银行、税务、海关等部门；就发行人财务会计问题，本机构与发行人财务人员和审计师进行密切沟通，并召开了多次专题会议。

针对发行人持续经营能力，本机构通过查阅行业研究资料和统计资料、咨询行业分析师和行业专家意见、了解发行人竞争对手情况等途径进行了审慎的调查分析和独立判断，并就重点关注的问题和风险向发行人管理层、核心技术人员和业务骨干、主要客户和供应商进行了访谈。

2. 保荐机构的核查结论

经对发行人的尽职调查和审慎核查，核查结论如下：

（1）经原国家经济贸易委员会于 2000 年 11 月 14 日作出的《关于同意攀枝花钢铁集团公司等 242 户企业实施债转股的批复》（国经贸产业〔2000〕1086 号）批准，由东风公司、中国华融资产管理公司、中国信达资产管理公司、中国东方资产管理公司、国家开发银行和中国长城资产管理公司共同设立原东风汽车有限公司，即东风集团前身。

2001 年 4 月 6 日，湖北精信有限责任会计师事务所出具《验资报告》（鄂精会验字（2001）6 号），截至 1999 年 12 月 31 日，原东风汽车有限公司已收到股东投入的资本 10,763,105,255 元，其中实收资本 10,763,105,255 元。

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）对前述股东出资及实收资本的验资进行了复核，并于 2020 年 9 月 11 日出具了《关于东风汽车集团股份有限公司验资报告的专项复核报告》（天职业字[2020]35521 号）。

2001 年 5 月 18 日，原东风汽车有限公司取得了十堰市工商行政管理局核发的《企业法人营业执照》（注册号：4203001002688），经登记的注册资本为 1,076,310.00 万元。

原东风汽车有限公司设立时的股权结构如下：

序号	股东名称	出资额（万元）	出资比例
1	东风公司	614,960.69	57.14%

序号	股东名称	出资额（万元）	出资比例
2	中国华融资产管理公司	216,554.84	20.12%
3	中国信达资产管理公司	98,965.00	9.19%
4	中国东方资产管理公司	82,800.00	7.69%
5	国家开发银行	55,000.00	5.11%
6	中国长城资产管理公司	8,030.00	0.75%
合计		**1,076,310.53**	**100.00%**

2002 年 10 月 29 日，原东风汽车有限公司股东会会议审议通过公司更名的决议，**决定更名为东风汽车工业投资有限公司**。根据上述决议，原东风汽车有限公司在十堰市工商行政管理局办理了名称变更工商登记手续，2003 年 3 月 26 日，正式更名为东风汽车工业投资有限公司，并获得了更名后的《企业法人营业执照》（注册号：4203001002688）。

2004 年 6 月 12 日，东风汽车投资股东会会议**审议通过**回购除东风公司以外的其他股东持有的东风汽车投资 42.86%的股权、将辅业资产与**非营利性等有关资产**划转给东风公司和相应减少东风汽车投资注册资本并变更为国有独资有限责任公司的决议。2004 年 7 月 20 日，国务院国资委下发《东风汽车公司重组设立股份有限公司方案的批复》（国资改革〔2004〕683 号），同意东风汽车投资上述股权回购、资产划转和减少注册资本的方案，并同意东风汽车投资按照报送的《东风汽车公司重组改制整体上市方案》中的时间安排，实施减资、整体变更和转为境外募集公司等重组程序。

2004 年 9 月 6 日，安永华明会计师事务所出具《验资报告》，截至 2004 年 9 月 6 日，东风汽车投资减少实收资本 7,660,632,642 元，变更后的实收资本为 3,102,472,613 元。

2004 年 9 月 6 日，东风汽车投资取得了武汉市工商行政管理局核发的变更后的《企业法人营业执照》（注册号：4201141160252），上述股权回购和资产划转完成后，东风汽车投资经登记的注册资本减少为 310,247.00 万元。

本次变更后东风汽车投资的股权结构如下：

序号	股东名称	注册资本（万元）	持股比例
1	东风公司	310,247.26	100.00%

序号	股东名称	注册资本（万元）	持股比例
合计		**310,247.26**	**100.00%**

2004 年 9 月 7 日，东风公司作出《关于东风汽车工业投资有限公司变更为东风汽车集团股份有限公司的决定》（东风司发〔2004〕72 号），决定作为独家发起人以发起方式将东风汽车投资变更为股份有限公司，东风汽车投资改制为股份公司后的名称为东风汽车集团股份有限公司。

2004 年 9 月 27 日，国务院国资委作出《关于东风汽车集团股份有限公司（筹）国有股权管理有关问题的批复》（国资产权〔2004〕912 号），批准东风汽车投资经审计后的净资产 602,000.00 万元按 1:1 的比例折为东风集团（筹）的股本，计 602,000.00 万股，全部由东风公司持有，股份性质为国有法人股。

2004 年 10 月 8 日，国务院国资委作出《关于设立东风汽车集团股份有限公司的批复》（国资改革〔2004〕925 号），批准东风公司作为发起人以发起方式设立东风集团，东风集团股本总额为 602,000.00 万元（每股面值 1 元），全部由东风公司持有。

2004 年 9 月 21 日，湖北精信有限责任会计师事务所出具《验资报告》（**鄂精会验字[2004]10 号**），截至 2004 年 9 月 20 日，东风集团（筹）变更后的注册资本实收金额为 6,020,000,000 元。

天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）对前述净资产折股的验资进行了复核，并于 2020 年 9 月 11 日出具了《关于东风汽车集团股份有限公司验资报告的专项复核报告》（天职业字[2020]35521 号）。

2004 年 10 月 9 日，东风集团（筹）召开了创立大会，审议通过了于东风集团设立之日起正式生效的《公司章程》，并选举了东风集团的董事会和监事会成员。

2004 年 10 月 12 日，东风集团取得了工商总局核发的《企业法人营业执照》（注册号：1000001003922）。

东风集团设立时的股权结构如下：

序号	股东名称	持股数量（万股）	持股比例
1	东风公司	602,000.00	100.00%
合计		**602,000.00**	**100.00%**

综上，发行人为依法设立并有效存续的股份有限公司，由发行人前身原东风汽车有限公司整体变更设立，发行人持续经营三年以上。发行人具备健全且运行良好的组织机构，相关机构和人员能够依法履行职责，符合《注册管理办法》第十条的规定。

（2）发行人会计基础工作规范，财务报表的编制和披露符合企业会计准则和相关信息披露规则的规定，在所有重大方面公允地反映了发行人的财务状况、经营成果和现金流量，并由注册会计师出具了无保留意见的《审计报告》。根据《内部控制审核报告》及《招股说明书》，发行人的内部控制制度健全且被有效执行，能够合理保证公司运行效率、合法合规和财务报告的可靠性。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十一条的规定。

（3）发行人业务完整，具有直接面向市场独立持续经营的能力。发行人资产完整，业务及人员、财务、机构独立，与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争，不存在严重影响独立性或者显失公平的关联交易。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十二条第（一）款的规定。

（4）发行人的主营业务、控制权和管理团队稳定，最近两年内主营业务和董事、高级管理人员均没有发生重大不利变化；发行人控股股东和受控股股东支配的股东所持发行人的股份权属清晰，最近两年控股股东、实际控制人没有发生变更，不存在导致控制权可能变更的重大权属纠纷。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十二条第（二）款的规定。

（5）发行人的主要资产、核心技术、商标不存在重大权属纠纷；发行人不存在重大偿债风险，不存在影响持续经营的重大担保、诉讼以及仲裁等或有事项；截至本发行保荐书出具之日，不存在经营环境已经或者将要发生的重大变化等对发行人持续经营有重大不利影响的事项。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十二条第（三）款的规定。

（6）发行人主要从事汽车及汽车零部件的生产和销售业务、汽车金融业务以及与汽车相关的其他业务。根据《产业结构调整指导目录（2019 年本）》，发行人的主营业

务不属于国家限制类、淘汰类产业项目，发行人业务符合国家产业政策。发行人的生产经营活动符合法律法规的规定，符合国家产业政策。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十三条第一款的规定。

（7）发行人及其控股股东、实际控制人最近三年内不存在贪污、贿赂、侵占财产、挪用财产或者破坏社会主义市场经济秩序的刑事犯罪，不存在欺诈发行、重大信息披露违法或者其他涉及国家安全、公共安全、生态安全、生产安全、公众健康安全等领域的重大违法行为。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十三条第二款的规定。

（8）发行人董事、监事和高级管理人员不存在最近三年内受到中国证监会行政处罚，或者因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查，尚未有明确结论意见等情形。

据此，本次发行及上市符合《注册管理办法》第十三条第三款的规定。

综上所述，保荐机构认为，发行人本次证券发行符合《注册管理办法》规定的发行条件。

（五）关于发行人及其控股股东等责任主体做出的承诺及约束措施事项的核查意见

根据中国证监会于 2013 年 11 月 30 日发布的《关于进一步推进新股发行体制改革的意见》（证监会公告[2013]42 号，以下简称“《意见》”）等相关文件的要求，发行人、控股股东、全体董事、监事、高级管理人员做出的公开承诺内容合法、合理，失信补救措施及时有效，符合《意见》等法规的规定。

（六）关于发行人落实《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》有关事项的核查意见

根据《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告〔2015〕31 号）的要求，发行人已召开第四届董事会第五十六次会议以及 2020 年临时股东大会、内资股类别股东大会及 H 股类别股东大会，审议通过了《东风汽车集团股份有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在创业板上市摊薄即期回报及填补措施的议案》。

发行人全体董事、高级管理人员已出具如下承诺：

“1、承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益。

2、承诺对本人的职务消费行为进行约束。

3、承诺不动用发行人资产从事与履行职责无关的投资、消费活动。

4、承诺将支持由发行人董事会或薪酬委员会制定或修订的薪酬制度与发行人填补回报措施的执行情况相挂钩。

5、若发行人未来实施股权激励计划，承诺将拟公布的股权激励方案的行权条件等安排与发行人填补回报措施的执行情况相挂钩。

6、在本次发行上市前，若中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且本人的上述承诺不能满足中国证监会该等规定时，本人承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺。

本人承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任何有关填补回报措施的承诺，若本人违反该等承诺并给发行人或者投资者造成损失的，本人愿意在股东大会及中国证监会指定报刊公开作出解释并道歉，愿意依法承担对发行人或者投资者的补偿责任，同意按照中国证监会和深交所等证券监管机构制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关管理措施。”

经核查，保荐机构认为，发行人所预计的即期回报摊薄情况合理，填补即期回报措施及相关承诺主体的承诺事项符合《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》的相关规定，亦符合《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作意见》中关于保护中小投资者合法权益的精神。

（七）关于发行人私募投资基金股东登记备案情况的核查意见

截至本发行保荐书出具之日，发行人的股权结构如下图所示：

序号	股东名称	股权性质	持股数量（股）	持股比例
1	东风公司（SS）	内资股	5,760,388,000	66.86%
2	H 股股东	H 股	2,855,732,000	33.14%
合计			**8,616,120,000**	**100.00%**

注：“SS”表示国有股东，为 State-owned Shareholder 的缩写

经核查，本机构认为，发行人的内资股股东不属于《证券投资基金法》《私募投资基金监督管理暂行办法》《私募投资基金管理人登记和基金备案办法（试行）》规范的私募投资基金或私募投资基金管理人，无需按规定履行相关登记及备案程序。

（八）关于保荐机构和发行人为本次证券发行有偿聘请第三方行为的核查意见

根据《关于加强证券公司在投资银行类业务中聘请第三方等廉洁从业风险防控的意见》（[2018]22 号）的规定，本保荐机构对保荐机构和发行人为本次证券发行有偿聘请第三方机构或个人（以下简称“第三方”）的行为进行了核查。

1、本保荐机构有偿聘请第三方行为的核查

为控制项目法律风险，加强对项目法律事项开展的尽职调查工作，本机构已聘请北京市海问律师事务所（以下简称“海问”）担任本次证券发行的保荐机构律师。保荐机构律师持有编号为 31110000E00017525U 的《律师事务所执业许可证》，且具备从事证券法律业务资格。海问同意接受本机构之委托，在本次项目中向本机构提供法律服务，服务内容主要包括：协助本机构完成本次项目的法律尽职调查工作，起草、修改、审核本机构就本次项目起草或出具的相关法律文件，协助本机构收集、编制本次项目相关的工作底稿等。律师费用由双方协商确定，并由中金公司以自有资金支付给券商律师。截至本发行保荐书出具之日，中金公司尚未实际支付法律服务费用。

为控制项目执行风险，提高申报文件质量，本机构聘请了天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）作为本项目执行过程中的保荐机构会计师。保荐机构会计师持有证号为京财会许可[2011]0105 号的《会计师事务所执业证书》和证书号为 08 的《会计师事务所证券、期货相关业务许可证》。保荐机构会计师同意接受保荐机构之委托，在本项目中向保荐机构提供会计、财务咨询服务，服务内容主要包括：协助保荐机构完成本项目的财务尽职调查工作，配合保荐机构完成监管部门要求的与财务专项核查相关工作，协助保荐机构收集、整理、编制本项目相关的工作底稿等。本项目聘请保荐机构会计师的费用由双方协商确定，并由中金公司以自有资金支付给保荐机构会计师。截至本发行保荐书出具之日，中金公司尚未实际支付会计、财务咨询服务费用。

2、发行人有偿聘请第三方行为的核查

在本项目中，发行人聘请中金公司担任本次项目的保荐机构及主承销商外，聘请了

北京市通商律师事务所担任本次发行上市的发行人律师，聘请了东风汽车财务有限公司担任本次发行上市的独家财务顾问，聘请了普华永道中天会计师事务所（特殊普通合伙）担任本次发行上市的会计师事务所，聘请了天职国际会计师事务所（特殊普通合伙）担任本次发行上市的验资复核机构。

经核查发行人提供的相关聘用协议，本保荐机构认为上述聘请第三方的行为合法合规。

（九）发行人存在的主要风险

1. 创新风险

（1）持续研发创新风险

公司目前形成了以公司技术中心为核心，各子公司、合联营企业研发机构协同运作的复合开发体系，拥有行业领先的科技创新能力。**2018 年、2019 年及 2020 年，公司研发投入占营业总收入比重分别为 4.32%、5.29%及 5.20%，2019 年较 2018 年有所上升，2020 年保持稳定。**公司的研发能力直接影响公司产品的市场竞争力。若公司未来研发投入不足或创新机制不灵活，研发及创新无法持续满足下游市场需求，已投入研发创新成本无法实现预期收益，则公司将面临产品市场认可度下降的风险，将对公司的发展前景和经营业绩造成不利影响。

（2）科技创新成果与产业融合度降低的风险

公司不断提升轻量化、电动化、智能化、网联化、共享化的“五化”核心能力，推动新旧动能转化，已取得各领域关键核心技术 140 项；同时，公司新能源三电等新技术加快布局实施，自动驾驶、智能网联等核心能力取得重要进展，**并基于新技术成果成功开发了包括基于限定区域的 L4 级别无人微公交示范运行车型 Sharing VAN、L4 级无人驾驶网联出租车示范运行车型 Robotaxi 及无人驾驶集装箱卡车在内的多款车型，**具备较强的自主研发、设计、生产制造能力，科技创新成果与产业融合度较高。由于创新的业务模式及产品具有一定的前瞻性和市场不确定性，受行业政策法规、消费者理念、技术水平限制等因素影响，若公司创新的理念及产品未来得不到市场持续的认同或客户对产品的需求发生改变，公司的创新成果无法有效满足客户需求，或者受到行业其他新的商业模式创新的冲击，则存在科技创新成果与产业融合度降低的风险。

（3）研发失败风险

为保持市场领先优势、提升技术实力和核心竞争力，公司不断进行新技术创新和新产品研发，不断改进产品性能、丰富产品功能以迎合客户多元化的使用需求。由于整车产品研发周期长、投入大、受诸多外部因素影响，如客户需求、产业政策、监管法规等，发展趋势存在一定不确定性，若公司技术与产品的研发投入未能获得预期成果，或者相关技术与产品未能实现商业化，则公司可能面临新产品研发失败的风险，从而给公司的经营业绩和市场地位带来不利影响。

2. 技术风险

（1）核心生产工艺更新与产品更迭风险

公司拥有冲压、焊接、涂装、总装和质检等完整的整车生产工艺流程，通过建立科学完善的新产品开发流程体系，从市场客户需求到产品规划、产品定义、方案设计、工程设计、试制验证、试验验证，各个环节确保产品最终满足市场发展趋势及客户需求。但如果公司在后期新产品开发过程中因较长的开发周期导致产品无法满足未来客户的需求，或产品更迭未能与最新的国家、行业法规政策或地方交通运输管制相适应，公司将面临产品技术更迭带来的经营风险。

（2）知识产权被侵权或者被宣告无效的风险

近年来，我国科技创新环境持续改善，知识产权保护力度不断提升，有关部门加大了对专利侵权违法行为的打击力度，但市场上仍然存在专利侵权行为。如果未来其他公司侵犯公司的专利权，或者公司所拥有的专利权被宣告无效，或者有权机关认定公司存在专利侵权行为，或者其他公司提出针对公司的知识产权诉讼，可能会影响公司相关产品的销售，并对公司的经营业绩产生不利影响。

（3）技术人员流失风险

技术人员是公司核心竞争力的重要组成部分，也是公司赖以生存和发展的基础和关键。公司维持核心技术人员队伍的稳定，并不断吸引优秀技术人员加盟，关系到公司在研发和生产方面的稳定性和持久性，并将决定公司未来继续保持在行业内的技术领先优势。若公司薪酬水平与同行业竞争对手相比丧失竞争优势，或者公司对核心技术人员的激励机制和内部晋升制度不能落实，将可能导致公司核心技术人员流失，从而对公司的经营业绩稳定性造成不利影响。

3. 经营风险

（1）宏观经济周期性波动风险

公司所处行业为汽车制造业，是我国产品品类布局最全、综合实力领先的汽车产业集团，销量稳居全国前三名。公司业务布局广泛，涵盖全系列商用车与乘用车的整车及零部件业务、汽车金融业务以及与汽车相关的其他业务，产品谱系完整。受到全球宏观经济的波动、行业景气度等因素影响，公司所处行业存在一定的周期性。

汽车行业受宏观经济周期性波动的影响较大，经济增长水平将刺激或抑制汽车消费：当宏观经济整体向好时，企业和个人等微观经济主体的经济行为趋向扩张，消费者的购买力以及对汽车消费品的需求将会增强，反之则会减少。因此，如果未来宏观经济发展态势不及预期，将对整个汽车行业的景气度带来不确定性，进而可能对公司的销售规模、经营业绩和财务状况带来一定程度的不利影响。

（2）行业政策及标准重大变动风险

近年来，相关部门陆续出台多项汽车产业政策、行业标准、汽车消费政策及环境保护政策，对行业发展产生了深刻的影响。公司始终密切跟踪监管动态，适时调整自身经营策略，深入研究经营所在地行业标准并不断完善自身产品，但若国家相关产业政策进行变化或调整，尤其是道路运输法规、排放标准及新能源汽车行业方面的调整，可能直接影响公司所在行业的市场格局，并对公司经营业绩造成不利影响。

在道路运输法规方面，交通运输部、工信部、公安部、工商总局、质检总局于 2016 年 7 月 12 日发布的《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》（交公路发〔2016〕124 号）提出“基本杜绝货车非法改装现象，基本消除高速公路和国省干线公路超限超载，农村公路超限超载得到有效遏制，初步建立法规完备、权责清晰、运行顺畅、执行有力、科学长效的治超工作体系”的治超工作目标；交通运输部等 13 部委于 2019 年 4 月 21 日发布的《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展的意见》中提出加强货车超限超载治理，严格执行全国统一的超限超载认定标准和超限检测站联合执法工作流程；在治超治限方面，道路运输法规监管力度总体趋严。如果未来国家对道路运输法规做出对公司不利的变化和调整，可能影响公司所在行业的市场需求，并对公司的经营业绩造成不利影响。

在排放标准方面，随着近年来我国环境污染问题的突显，国家制定的环境保护政策日趋严厉，对汽车的排放标准也逐渐提高。国务院于 2018 年 7 月发布的《打赢蓝天保

卫战三年行动计划》（国发〔2018〕22 号）规定，自 2019 年 7 月 1 日起，重点区域、珠三角地区、成渝地区提前实施国六排放标准，重点区域新增物流车辆新能源比例达到 80%以上，加快推进国三及以下老旧车辆淘汰；生态环境部于 2019 年 7 月发布《重型柴油车污染物排放限值及测量方法（中国第六阶段）》（生态环境部公告 2018 年第 14 号），规定重型车国六标准将分阶段施行；生态环境部等四部委于 2020 年 7 月发布的《关于调整轻型汽车国六排放标准实施有关要求的公告》（生态环境部公告 2020 年第 28 号）规定禁止生产国五排放标准轻型汽车，进口轻型汽车应符合国六排放标准。如果未来国家持续提高排放标准要求，可能导致公司出现部分车型排放标准不达标的情形，将会对公司短期经营业绩造成不利影响。

在新能源汽车行业方面，新能源汽车补贴存在退坡的趋势。根据《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》，除了燃料电池汽车外，其他车型的补贴将适当退坡。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%。2019 年 3 月 26 日，财政部等四部委联合正式发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2019〕138 号），自 2019 年 6 月 26 日起，新能源汽车补贴新标准正式实施且地方补贴同时取消。此后，财政部等四部委于 2020 年 4 月 23 日发布的《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2020〕86 号）提出将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至 2022 年底。**2020 年 12 月 31 日，四部委进一步出台《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2020〕593 号），明确 2021 年补贴标准在 2020 年基础上，非公共领域退坡 20%，公共领域退坡 10%。**若未来政府对新能源汽车销售补贴政策做出调整，而公司不能及时有效应对，将会对公司的经营业绩与盈利能力造成不利影响。

（3）行业竞争加剧的风险

2009 年以来，中国汽车产销量连续 12 年位居全球第一。同时，中国作为世界人口第一大国，居民人均可支配收入稳步提高，城镇化建设逐步推进，千人汽车保有量正在逐步向发达国家靠拢。随着大量外资汽车企业纷纷进入中国市场，与中国本土企业合资设立整车生产企业；近年来国内造车新势力及其它行业企业纷纷布局新能源汽车领域，进一步加剧了汽车行业的竞争。

汽车行业中合资企业与本土企业、国外品牌与自主品牌、相近排量以及新老车型之

间均存在较为激烈的竞争。激烈的行业竞争将迫使公司采取产品降价、加大市场推广和经销商返利力度等手段争夺市场份额；此外，日益加剧的行业竞争可能使得公司流失部分既有客户，品牌认可度亦有可能出现下滑，影响到公司行业地位与市场占有率，进而影响公司的盈利水平。

（4）自主品牌建设的风险

根据国家汽车产业发展政策和公司的自主品牌发展战略，公司着力推进自主品牌产品的开发与建设，推出了一系列受到消费者欢迎的自主品牌汽车产品，例如东风风神AX7、奕炫、奕炫 GS、启辰星车型。但是，目前公司自主品牌产品的开发和生产、销售以及品牌建设还处于发展阶段。近年来外资品牌与合资品牌整车产品也逐步向中低端市场渗透，如果公司后续推出的自主品牌整车产品不能达到一定市场份额，形成规模效应，公司前期研发、生产、渠道建设等方面的投入无法取得预期收益，则将对公司的经营业绩和财务表现产生不利影响。

（5）经销模式的风险

公司目前主要的销售模式为经销模式，在指定的销售区域内，公司与各地经销商签订区域代理合同，授权汽车经销商在签约区域内对公司指定产品进行销售的模式，同时在合同中对每家经销商的权利与义务进行明确。公司借助经销商的销售渠道，可以有效提高销售效率及以较为快速的方式扩大销售区域并提升市场占有率。尽管公司十分注重对经销商在销售价格、销售产品类型、产品质量以及回款等多方面进行综合管理，并通过较为科学的销售管理体系不断深化销售网络管理。但若个别经销商在经营活动中未能遵守合同约定或者未能有效执行，则有可能导致公司声誉间接受损或产品销售发生区域性下滑，从而对公司的经营业绩造成不利影响。

（6）主要原材料供应的风险

公司主要采购四大类产品：（1）各种类型和规格的钢材、钢板和有色金属；（2）消耗品，如油漆、润滑剂、燃油、稀释剂、化学制品和粘合剂等；（3）零部件，如轮胎、电池、电子电器和塑料零件等；（4）已模块化装配的零部件和系统，如发动机、车桥、变速箱等。按时、足额的供应是公司正常生产的重要保障。

其中，车载芯片是ESP（电子稳定程序系统）和ECU（电子控制单元）等汽车电子系统的核心部件。目前，汽车行业核心电子件的国产化率不高，主要依赖国外进口。

在2020年全球新冠疫情的影响下，车载芯片等核心电子件出现短缺现象，进而对部分车企的整车产量和采购成本造成不利影响。目前公司车载芯片及相关零部件库存充足，能够满足日常生产经营的需求。

为确保原材料供应的稳定性，公司及各成员整车生产企业与主要供应商建立起了长期合作关系。同时，公司积极培育汽车制造关键零部件、关键材料的自主创新和研发体系；并通过与相关领域内拥有雄厚实力、掌握先进技术的企业开展合作，先后控股和参股了一批关键汽车零部件配套生产企业。**目前，公司控股子公司智新科技参股的智新半导体有限公司已经具备年产30万套车规级IGBT芯片模块的产能，将于2021年内投产，实现车规级芯片模块的国产化替代。**

但如果公司主要原材料供应出现严重短缺甚至中断，或者其价格出现大幅上涨，或者其供货周期明显延长，虽然公司可以通过诸如推出新品重新定价、优化工艺、减少损耗等措施予以一定程度缓解，但是公司生产能力仍可能受到不利影响，进而影响到公司的经营业绩。

（7）关联交易的风险

公司目前存在的关联交易主要包括与东风公司及其子公司（发行人除外）、合营公司，以及与合联营公司间发生的关联交易。具体交易类型包括关联销售、关联采购、提供和接受劳务、支付技术支援费等。

公司一贯坚持从实际需要出发，在进行关联交易时，坚持平等、自愿、等价、有偿的原则，并以市场公允价格为基础，以保证交易的公平、合理；同时，公司通过与关联方签订关联交易合同，明确相关关联交易的标的、定价原则、交易额以及双方应遵循的权利和义务，以规范双方之间的交易。尽管公司已采取多项措施以规范关联交易，但如出现关联交易定价不公允等情形，则可能会对公司的生产经营产生不利影响。

（8）合联营公司管理的风险

公司主要通过东风有限、东风本田汽车、神龙汽车等合联营企业开展整车、发动机、零部件的制造与销售业务，通过合营公司东风标致雪铁龙金融和联营企业东风日产金融开展汽车金融业务。发行人对相关合联营公司并不具备绝对控制权，而由公司与合作方按持股比例向董事会委任董事。该等合联营公司的重大经营决策，包括但不限导入车型选择、产量、产能扩张计划等通常需要获得董事会的一致同意。因此，公司根据自身发

展需要，在相关合联营公司董事会中就其经营战略、发展目标等提出的动议亦可能无法获得合作方支持，进而影响到公司发展目标的按计划实施。此外，如果发行人与合作方就合联营公司重大经营决策、未来发展战略等内容出现重大分歧，可能导致僵局，进而影响合营公司运作效率。

（9）产量下降及产能利用率波动的风险

由于主动管控新能源风险，2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年东风特商产量分别为 52,938 辆、28,447 辆、21,315 辆及 26,684 辆，产能利用率分别为 70.58%、37.93%、30.45%及 88.95%。受国内整体乘用车市场增速下滑等因素的影响，2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年东风柳汽产量分别为 287,704 辆、188,146 辆、171,102 辆及 180,400 辆，产能利用率分别为 73.77%、48.24%、43.87%及 76.77%；2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年东风乘用车公司产量分别为 126,350 辆、85,373 辆、76,598 辆及 67,274 辆，产能利用率分别为 58.77%、39.71%、63.83%及 56.06%。2017 年至 2020 年，东风特商、东风柳汽产能利用率出现先下降后上升，主要原因是公司于 2020 年根据市场需求的变化，为提供经营效率、降低成本，主动关停了生产效率较低的东风特商总装 1 号线、东风柳汽乘用车涂装 1 号线，缩减低效产能，东风特商、东风柳汽产能分别从 2019 年的 7 万辆、39 万辆下降至 3.0 万辆、23.5 万辆；东风乘用车公司产能利用率出现波动。虽然公司已通过新品投放、渠道建设、技术提升等方式进行主动调整，但如果主动调整措施效果不显著、相关车型销量表现不及预期、导致公司需要相应调整产量，将导致公司产能利用率下降、对经营业绩产生不利影响。

4. 内控风险

公司不断加大研发投入，科技创新能力稳步提升，对公司的内控水平也提出了更高的要求。虽然公司已经建立起一系列完善的企业内控制度，但随着公司不断拓宽业务边界，创新产品与服务拓展新业态、新模式，如果内控制度不能及时完善，将可能引发相应的内控风险，进而对公司整体经营产生不利影响。

5. 财务风险

（1）应收账款不能及时收回的风险

公司所处的汽车制造行业属于资本密集型行业，较大的业务规模不仅需要大量的营运资金支撑，也相应形成了一定规模的应收账款。截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12

月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 **2020 年 12 月 31 日**，公司应收账款账面价值分别为 709,554.65 万元、799,798.60 万元、1,120,697.85 万元及 **1,048,243.58 万元**，占流动资产的比例分别为 6.11%、6.94%、**8.06%**及 **6.09%**，占营业总收入的比例分别为 5.29%、7.27%、10.71%及 **9.44%**。目前公司的主要客户信用资质良好，款项收回有较高保障，但随着销售规模的进一步扩大，公司应收账款规模可能持续增加，发生坏账损失的风险可能增大。若部分客户推延付款，货款收回不及预期则可能对公司财务状况和经营成果产生不利影响。

（2）存货跌价的风险

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 **2020 年 12 月 31 日**，公司存货账面价值分别为 1,065,939.08 万元、1,071,075.70 万元、1,219,057.12 万元及 **1,252,357.18 万元**，占资产总额的比重分别为 4.98%、4.72%、4.48%及 **3.95%**。2017 年、2018 年、2019 年及 **2020 年**，公司存货周转率分别为 11.46、8.44、7.43 及 **7.14**，整体**略呈**下降趋势并略低于同行业可比公司。为及时响应市场需求变化，公司需要保持一定规模的存货，但是较大规模的存货不仅占用了公司资金，而且积压时间较长的车型未来销售难度可能进一步加大。虽然公司已按照相关会计政策充分计提了存货跌价准备，但是仍可能面临存货跌价对经营业绩带来的不利影响以及较大规模存货带来的流动性风险。

（3）公司金融业务快速增长，表内外信贷资产余额增长，可能存在一定信用风险和短期流动性风险

截至 2017 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 **2020 年 12 月 31 日**，公司发放贷款及垫款总额[1]分别为 3,417,436.48 万元、4,904,577.94 万元、7,572,396.01 万元及 **9,129,070.54 万元**，公司的不良贷款余额分别 21,529.85 万元、31,879.75 万元、43,162.66 万元及 **105,120.71 万元**，不良贷款率分别为 0.63%、0.65%、0.57%及 **1.15%**，拨备覆盖率分别为 159.61%、287.85%、377.14%和 **191.53%**。此外，公司存在一定的表外业务，主要包括承兑汇票及贷款承诺。报告期内，随着公司汽车金融业务高速发展，表内发放贷款及垫款金额总体增加，不良贷款余额随之增长，**其中 2020 年受新冠疫情影响不良贷款余额及不良贷款率明显上升、拨备覆盖率下降；**同时

[1] 除计入发放贷款及垫款科目的金额外，发放贷款及垫款总额还包括在一年内到期的非流动资产、其他流动资产中核算的发放贷款总额

表外业务规模也有所增长。目前，我国经济发展在高基数上总体平稳、稳中有进，但也存在周期性、结构性的困难和矛盾，国际经济金融形势错综复杂，外部经济环境总体趋紧。我国或世界其他主要经济体的经济变化以及自然灾害等因素可能对公司借款人的流动性状况或偿债能力产生不利影响，使得表内外信贷资产质量下降，存在一定的信用风险和短期流动性风险。此外，如果公司的信用风险相关政策、流程、体系未能有效运作，公司表内外信贷资产的质量可能下降，从而对公司的资产质量、财务状况和经营业绩产生不利影响。

（4）盈利能力依赖于合营、联营企业及其分红风险

公司基于合资经营模式，与合资方共同设立合营、联营企业开展业务。截至本发行保荐书出具之日，**公司重要合联营企业包括合营企业东风有限、东风本田汽车、神龙汽车及联营企业东风日产金融。**基于汽车行业合资模式惯例，公司与合作伙伴建立了完善的合资管理体系，通过董事、高管派驻等方式，参与合联营企业日常经营，协调公司资源，确保公司对合联营企业的可控性与判断力，未来合作预期稳定。在利润核算上，公司通过权益法核算确认对合营、联营企业的长期股权投资收益。**2018 年、2019 年及 2020 年，公司分别确认投资收益 1,577,027.53 万元、1,577,286.90 万元及 1,499,237.15 万元，占当期营业利润的比值分别为 110.12%、107.88%及 113.51%，公司投资收益占比较高，投资收益主要来自权益法核算的长期股权投资收益，2018 年、2019 年及 2020 年，其对公司投资收益的贡献分别为 98.05%、98.56%及 83.08%，占比较高。**

公司对合营、联营企业的投资收益是其营业利润的重要来源，盈利能力对合营、联营企业的依赖度较高，存在依赖风险。若合营、联营企业因其各自细分行业内的市场需求下降、竞争形势变化或自身经营状况恶化，或公司与合联营企业的战略合作关系出现重大不利变化或终止导致合联营企业的经营稳定性或持续性面临风险，则公司的盈利水平将可能受到不利影响。

此外，公司用于分配现金股利的资金也主要来源于合营、联营企业以及控股子公司的现金分红。若合营、联营企业以及控股子公司无法及时、充足地向公司以现金方式分配利润，将可能会影响公司向股东分配现金股利的能力。

（5）持有 Stellantis 股份进一步减值的风险

2019 年 12 月 18 日，公司与 PSA 签署股票回购协议，**双方同意将公司持有的 3,070 万股 PSA 股票出售给 PSA 或第三方**。2020 年 9 月 23 日，公司根据股份回购协议以每股 16.385 欧元的价格向 PSA 出售了 1,000 万股 PSA 股票。2020 年 9 月 25 日，公司和 PSA 基于目前经济背景、市场环境和未来经营展望，签订修订后的股票回购协议，延长公司出售其余未售出股份的期限。根据修订，公司不再承担于 2020 年 12 月 31 日之前将未售出的 PSA 股份出售给 PSA 的义务。除此之外，修订规定，公司需于 2022 年 12 月 31 日或之前，将未售出的股份（包括未售出的 2,070 万股 PSA 股份，**以及**于 PSA 和 **FCA** 合并交易完成后，根据相关协议安排由东风集团持有的 **3,605.94 万股 Stellantis 股份**）通过一项或多项交易出售给一个或多个第三方。**2021 年 1 月 16 日，PSA 及 FCA 的合并交易正式完成，Stellantis N.V. 成立。交易完成后，公司原持有的合计 10,062.22 万股 PSA 股份已经转换为 17,528.39 万股 Stellantis 股份。**

基于上述**协议和股权安排**，若未来全球疫情恶化、资本市场下行，或由于 PSA 和 **FCA 合并后的协同效应**不及预期等因素，导致 **Stellantis** 经营业绩受到进一步冲击、股价下跌，则公司未来出售上述股份时将面临需要进一步确认损失的风险，可能对公司**财务**状况造成不利影响。

（6）商誉减值的风险

截至 2018 年 12 月 31 日、2019 年 12 月 31 日及 **2020 年 12 月 31 日**，公司商誉的账面价值分别为 181,635.60 万元、174,886.98 万元及 **173,291.12 万元**。在财务报表中单独列示的商誉，无论是否存在减值迹象，公司将至少每年进行减值测试。测试结果表明包含分摊的商誉的资产组或资产组组合的可收回金额低于其账面价值的，应确认相应的减值损失。如果被收购的公司经营状况不达预期，则存在商誉减值的风险，从而对公司的经营业绩产生不利影响。

6. 法律风险

（1）公司使用的部分专利由东风公司统一管理的风险

截至本发行保荐书出具之日，公司及其境内控股子公司合法拥有或可合法使用的境内专利合计 **6,012** 项。控股股东东风公司对公司及其部分控股子公司研发形成的知识产权实行统一管理，因此，公司及其部分控股子公司日常业务运营中使用的部分专利登记在东风公司名下。

为了明确公司和东风公司双方的权利义务关系，**就东风公司统一管理的知识产权**，公司已与东风公司签订《关于知识产权相关安排的协议》，约定：（1）公司及其控股子公司享有在全球范围内不受东风公司限制、持续、无偿、独占使用汽车及零部件知识产权的权利；（2）东风公司将根据公司及其控股子公司的要求，积极配合公司及其控股子公司对汽车及零部件知识产权进行专利维护，实际发生的统一管理费用由公司承担，由此产生的相关责任由公司及其控股子公司承担；（3）公司及其控股子公司有权许可任何第三方使用汽车及零部件知识产权并收取许可费，或以汽车及零部件知识产权与第三方进行任何形式的合作或以其他方式自行处置汽车及零部件知识产权，许可和处置的条件由公司及其控股子公司自行决定，由此形成的权益由公司及其控股子公司独享，东风公司应当积极配合公司及其控股子公司对汽车及零部件知识产权的许可和处置；（4）除非发生不可抗力情况，东风公司无权终止本协议。

若上述协议未能有效执行或被终止，将给公司业务开展带来不利影响。

（2）公司及其控股子公司使用东风公司产品公告的风险

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》，国家对从事道路机动车辆生产的企业及其生产的在境内使用的道路机动车辆产品实行分类准入管理。**截至本发行保荐书出具之日，公司及其控股子公司中，共有 9 家子公司取得了道路机动车辆生产企业资质，共拥有汽车产品公告目录（截至第 340 批产品公告批次）共计 2,287 项。此外，公司还有 3 家子公司及 1 个分支机构共 4 家主体存在借用东风公司道路机动车辆生产企业资质的情况，其使用的 623 项汽车产品公告目录系以东风公司名义向工信部申请并统一管理。**公司及其控股子公司部分汽车产品使用东风公司产品公告目录的现状与上述监管规定存在一定差异。

对于因历史原因和集团化管理形成的上述产品公告目录安排，东风公司出具承诺函，承诺东风公司将根据公司及其控股子公司实际需要继续维持集团化管理，公司及其控股子公司可继续保持现有车型公告不变；东风公司不会妨碍公司及其控股子公司持续使用现有车型公告，并将配合公司及其控股子公司保持相关资质的有效性；公司及其控股子公司有权独占性使用相关产品公告目录，东风公司不会使用、亦不会许可任何其他第三方使用相关产品公告目录；如监管部门允许，东风公司将根据公司及其控股子公司的需要无条件配合并协助其办理相关产品公告目录。

未来若主管部门不认可公司目前的汽车产品公告目录使用现状，要求公司进行整改，可能会给公司业务开展带来不利影响。

（3）公司使用的部分商标来自东风公司授权的风险

公司及其控股子公司目前使用的“东风”品牌等商标来自东风公司的授权。

公司已与东风公司签署了《商标使用许可合同》，双方约定：自公司的 H 股股票在香港联交所开始买卖之日起，东风公司许可公司自行无偿使用上述商标，商标使用期为自合同生效之日起 10 年，除非双方另有约定，合同到期后有效期自动延长 10 年；并且如果东风公司在中国注册了其他商标，则立即通知公司并按照《商标使用许可合同》约定的条款和条件许可公司使用。同时，东风公司同意向公司下属公司授予许可商标的使用权，具体使用条件由东风公司和公司下属公司另行签署许可合同约定。

此外，东风公司已就上述事项出具承诺函，承诺：（1）东风公司与公司签署的《商标许可使用合同》一经到期即自动延长 10 年，直至东风公司不再通过直接或间接方式控制公司之日终止；（2）东风公司与公司控股子公司另行签署的商标许可合同一经到期，东风公司将按照公司的商标使用政策与公司控股子公司续签商标许可合同，直至东风公司不再通过直接或间接方式控制公司之日；（3）在《商标使用许可协议合同》有效期内，东风公司将依法合理持续拥有上述注册商标，以保障公司及其控股子公司长期有效使用上述商标。

未来若上述协议和承诺未能有效执行、被取消或未能续期，将给公司业务开展带来不利影响。

（4）土地房屋瑕疵的风险

公司利用自有房产和租赁房产开展生产经营活动。公司及其控股子公司存在部分自有房产及其占用范围内土地使用权和租赁房产的权属或手续尚未完善的情况，具体情况请参见招股说明书“第六节 业务与技术/六、与发行人经营相关的主要固定资产及无形资产”。

就上述权属证书或手续尚未完善的自有及租赁房屋及土地使用权，公司及其控股子公司可能存在被主管部门处罚或被追缴相关费用的风险，亦可能存在无法继续使用相关土地房产导致需要重新选择营业场所并产生额外搬迁费用等问题，进而可能对公司的业务经营造成不利影响。

公司的控股股东东风公司已出具承诺函，承诺：（1）如公司及其控股子公司因本次发行完成前持有的房产、土地存在产权瑕疵致使公司及其控股子公司与任何第三方发生权属争议、受到相关主管部门的处罚、无法继续使用该等房屋、土地导致生产经营受损，东风公司将协助公司及其控股子公司解决由此发生的纠纷，并承担公司由此所产生的所有费用、开支及其他实际损失，且在承担前述费用、开支及其他实际损失后不向公司追偿；（2）如果公司及其控股子公司因租赁土地房产瑕疵致使相关房产拆迁或其他原因，致使公司及其控股子公司受到相关主管部门的处罚、无法继续承租、使用上述房产导致生产经营受损，东风公司承诺将承担公司由此所产生的所有费用、开支及其他实际损失，且在承担前述费用、开支及其他实际损失后不向公司追偿；（3）保证按照土地租赁合同向公司及其控股子公司提供土地，如果公司及其控股子公司需要办理不动产权证且符合政府部门相关政策规定的，东风公司将积极予以协助；如果因为土地房产存在瑕疵，需要在东风公司自有房产范围内调整土地、房产，东风公司承诺将尽最大可能协调资源帮助公司及其控股子公司寻找替代方案。

（5）经营合规的风险

公司及其控股子公司在生产经营过程中已采取多种措施确保公司及其控股子公司在安全生产、质量控制、环境保护等方面的合法合规性，但仍存在因监管环境变化、工作人员疏忽、供应商产品存在瑕疵等原因导致公司及其控股子公司未能符合最新的监管要求而受到监管部门行政处罚的风险。报告期内，公司及其控股子公司因安全生产和环境保护事宜受到行政处罚的具体情况请参见招股说明书“第七节 公司治理与独立性/五、公司违法违规行为情况”。

（6）劳务派遣用工不合规的风险

报告期内，公司部分子公司使用劳务派遣用工的比例超过《劳务派遣暂行规定》规定的 10%上限，可能被劳动行政部门责令限期改正；如逾期未能改正，该等子公司存在受到劳动主管部门处罚的风险。公司已承诺对劳务派遣不合规的情形进行整改，并制定了相应整改方案，截至本发行保荐书出具之日尚未整改完成。

7. 募集资金投资项目未能有效实施的风险

本次募集资金主要用于全新品牌高端新能源乘用车项目、新一代汽车和前瞻技术开发项目及补充营运资金方面。公司在考虑上述投资项目时已经较为充分的考虑了项目的

市场前景、资金和技术、人力资源等各种因素并经过了严谨、充分的可行性研究论证，但鉴于项目实施过程中宏观经济环境、行业景气度、产业政策等因素可能发生不利变化，以及技术发展的多样性，公司能否按照预定计划完成相关投资存在一定的不确定性。此外，募集资金的运用对于公司的组织和管理能力提出了较高要求，公司的资产及业务规模将进一步扩大，研发、运营和管理团队将相应增加，公司在财务、法律、人力资源等方面的管理能力可能无法匹配相应的需要，导致募集资金运用无法有效实施。如果本次募集资金的使用与公司的计划出现差异，或募集资金使用的效果与公司的预期产生偏差，公司将会面临募集资金投资项目未能有效实施从而导致经营成果受到不利影响的风险。

8. 其他风险

（1）发行失败的风险

本次发行的发行结果将受到证券市场整体情况、公司业绩、公司发展前景及投资者对本次发行的认可程度等多种内外部因素影响。公司存在发行认购不足情形而导致发行失败的风险。

（2）公司同时在 A 股市场和 H 股市场挂牌上市的特殊风险

本次公开发行股票上市后，公司股票将同时在深交所和香港联交所挂牌上市，由于中国大陆和香港两地监管规则的差异，公司在治理结构、规范运作、信息披露、内部控制、投资者保护等方面所需遵守的相关法律法规存在一定程度的差异，公司需同时符合两地监管机构的上市监管规则，这对发行人合规运行和投资者关系管理提出更大挑战。

本次发行的 A 股股票上市后，A 股投资者和 H 股投资者分属不同的类别股东，并将根据相关规定对需履行类别股东分别表决的特定事项（如增加或者减少该类别股份的数量，取消或减少该类别股份所具有的权利等）进行分类表决。H 股类别股东大会的召集、召开及表决结果，可能对 A 股类别股东产生一定影响。

公司于香港联交所 H 股和深交所 A 股同时挂牌上市后，将同时受到香港和中国境内两地市场联动的影响。H 股和 A 股投资者对公司的理解和评估可能存在不同，公司于两个市场的股票价格可能存在差异，股价受到影响的因素和对影响因素的敏感程度也存在不同，境外资本市场的系统风险、公司 H 股股价的波动可能对 A 股投资者产生不利影响。

（3）股票价格波动的风险

本次发行的股票拟在深圳证券交易所上市。除公司的经营和财务状况之外，公司股票价格还受到国家政治、宏观政策、经济形势、资本市场走势、投资心理和各类重大突发事件等多种因素的影响。投资者在购买公司股票前应对股票市场价格的波动及股票市场投资的风险有充分的了解，并作出审慎判断。

（4）新型冠状病毒肺炎疫情引致的风险

2020 年 1 月，中国爆发了新型冠状病毒肺炎疫情，为及时阻断疫情，国内实施了一系列严格的防疫管控措施，中国汽车企业特别是处于疫情爆发地湖北省的汽车企业未能及时复工，东风集团作为一家总部处于湖北省的企业，生产经营活动受到较大的影响，使得公司**2020 年**业绩**较上年**出现一定幅度的下降。

目前新冠疫情在中国已经得到较好的控制，**新冠病毒疫苗接种人群覆盖率稳步提高，各地疫情防控措施进入常态化，公司已经实现全面复工复产，预计新冠疫情对发行人未来业绩的影响可控。**但若疫情发生二次爆发或防疫措施再次升级，导致出现发行人停工或项目暂缓实施、供应商停工停产、市场需求下降等情况，**将对发行人后续业绩继续造成不利影响。**

（十）对发行人发展前景的简要评价

公司主要经营业务涵盖全系列商用车与乘用车的整车及零部件业务、汽车金融业务以及与汽车相关的其他业务。随着我国宏观经济的健康发展，居民人均可支配收入稳步提高以及城镇化建设逐步推进，我国汽车行业仍具有较大发展空间。未来，汽车消费需求将受到宏观经济政策、产业结构调整和国际环境等因素的影响。

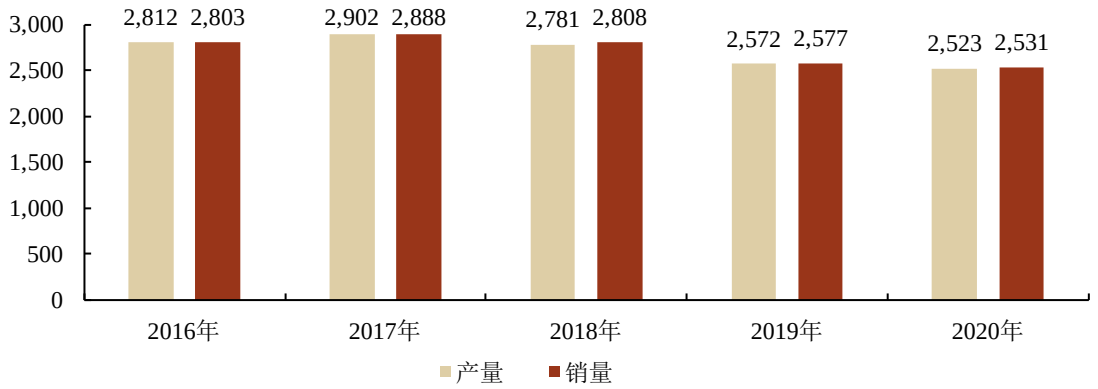
1. 行业市场分析

（1）整体市场分析

汽车产业是国民经济支柱性产业，行业链条长，与其他行业联系紧密，对社会经济发展具有重要意义。**2020 年全国汽车类零售额达 3.94 万亿元，占全国社会消费品零售总额的 10.06%；汽车制造业营收 8.16 万亿元，占规模以上工业企业营收总额的 7.7%。**我国汽车产业在国民经济中的地位不断增强，已成为支撑经济持续快速增长的主要产业之一。

我国汽车产业从上世纪五十年代起步，2000 年后进入快速增长阶段，2009 年，中国汽车产销量超过美国，跃居世界首位，此后蝉联全球第一。在经济长期稳定增长、汽车消费需求旺盛等因素的支撑下，中国汽车行业经历了逾十年的快速发展阶段。2017 年我国汽车产销量延续了前期增长态势，创历史新高；2018 年，在宏观经济增速趋缓及汽车行业优惠政策逐步退出等因素影响下，消费者购买力和购买意愿受到影响，我国汽车产销量出现了负增长；2019 年我国汽车产销量进一步下降，**2020 年我国汽车产销量虽受新冠疫情影响进一步下降，但降幅较 2019 年有所收窄**。我国最近五年整车产销情况如下：

单位：万辆

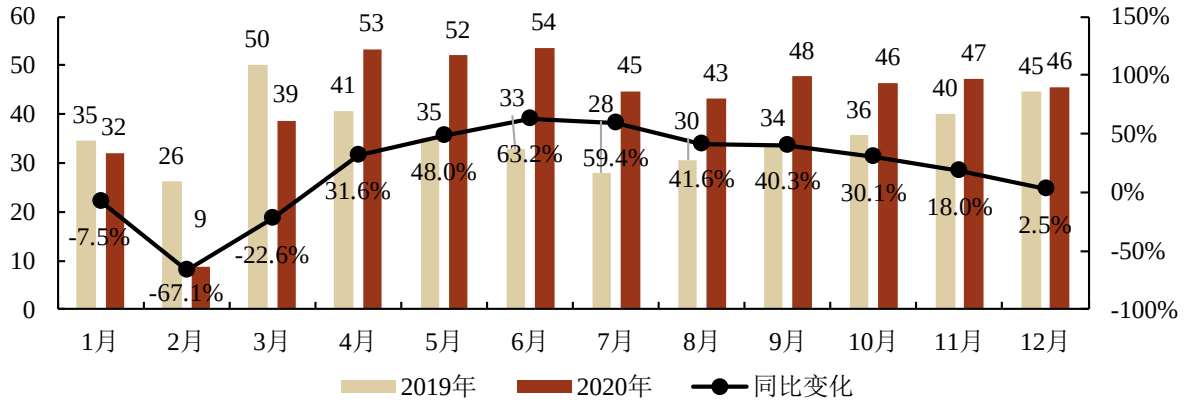


数据来源：中国汽车工业协会

我国汽车行业经历了近两年的调整，结构不断优化，并于 2020 年 4 月结束了长达 21 个月的汽车销量同比负增长。随着新型冠状肺炎疫情趋缓并受消费释放及利好政策刺激，我国汽车市场正在加速恢复。**从 2020 年月度产销情况看，我国汽车产销状况正在逐步趋于好转。伴随行业整体趋势调整，我国汽车行业的内部结构也在发生变化，报告期内商用车市场需求整体好于乘用车市场。商用车方面，全品类销量均明显提升，全年销量首超 500 万辆，创历史新高；乘用车方面，销售情况继续呈现好转趋势。**

2020 年，我国商用车逐月销量与同比变化情况如下：

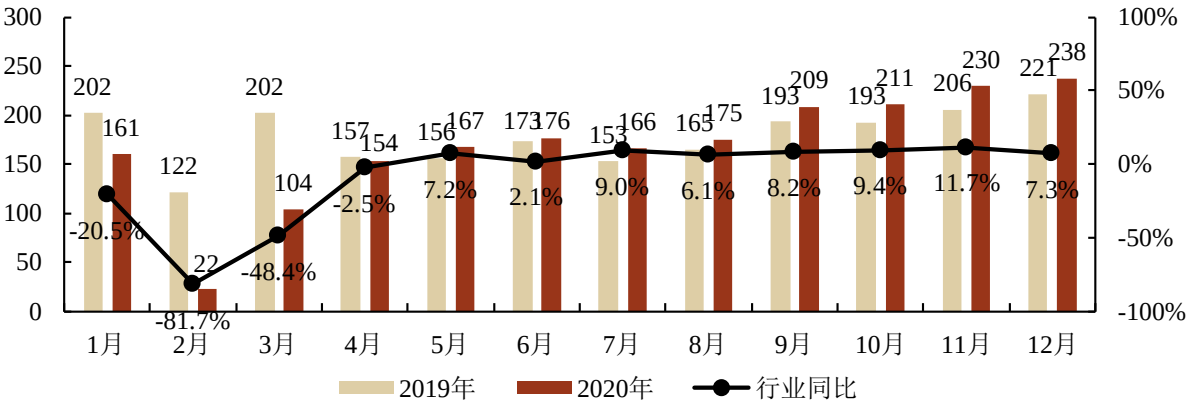
单位：万辆



数据来源：中国汽车工业协会

2020 年，我国乘用车逐月销量与同比变化情况如下：

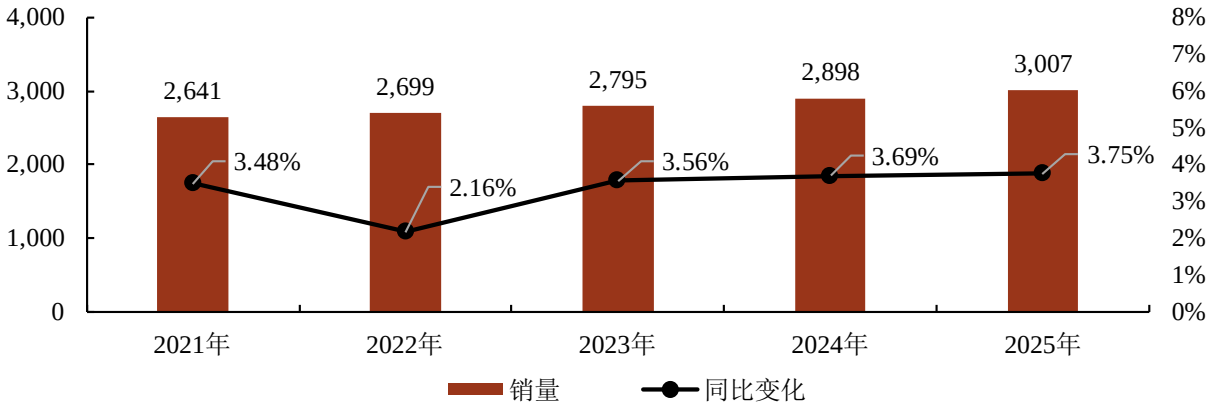
单位：万辆



数据来源：中国汽车工业协会

十四五期间，随着经济逐步复苏、收入增长，市场将温和回升，预计 2021 年汽车市场在低基数下将恢复正增长，并达到增速峰值，后续增幅逐步放缓并将趋于平稳。据 IHS Markit 预测，2025 年我国汽车市场销量规模将达到 2,900 万辆以上，超过 2017 年的峰值。2021 年至 2025 年我国汽车销量预测情况具体如下：

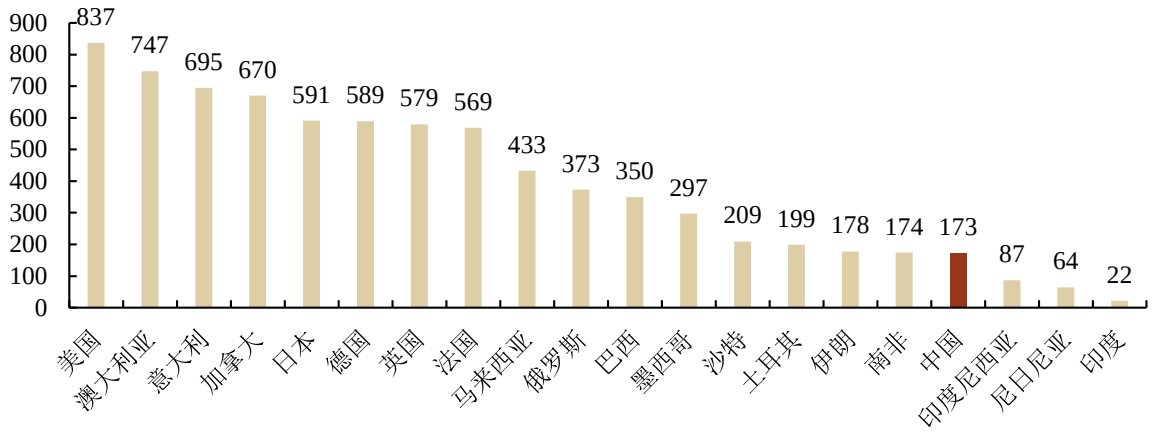
单位：万辆



数据来源：IHS Markit

从未来发展空间角度看，我国汽车保有量仍存在较大增长潜力。**根据公安部公布的统计数据，2020 年全国机动车保有量达 3.72 亿辆，其中汽车 2.81 亿辆。**根据世界银行于 2019 年发布的数据，我国千人汽车保有量为 173 辆/千人，排名仅位于第 17 位。我国千人汽车保有量相比欧美、日本、韩国等发达市场均有较大差距，特别是我国三四线城市和农村地区，仍有很大的增长空间。2019 年我国与世界部分国家千人汽车保有量情况具体如下：

单位：辆/千人



数据来源：世界银行

当前中国汽车行业机遇与挑战并存，总体来看，中国汽车产业长期稳定向好的态势没有改变，汽车行业也通过积极推进转型升级、深化创新，中国汽车正向行业高质量发展方向稳步迈进，中国正由汽车大国迈向汽车强国。

（2）商用车

商用车分为货车和客车两大类，其中货车可以按车辆总重进一步细分为微型货车、轻型货车、中型货车和重型货车。

2018 年，在《超限运输车辆行驶公路管理规定》（921 新规）、国务院《打赢蓝天保卫战三年行动计划》实施、车辆更新换代及基础设施建设等因素的共同作用下，我国商用车整体表现较好。全年实现商用车销量 437.1 万辆，同比增长 5.1%。货车销售 388.5 万辆，同比增长 6.9%，其中：重型货车销售 114.8 万辆，同比增长 2.8%；中型货车销售 17.7%，同比下降 22.7%；轻型货车销售 189.5 万辆，同比增长 10.2%；微型货车销售 66.6 万辆，同比增长 17.1%。客车销售 46.4 万辆，同比下降 8.3%。

2019 年，在基建投资回升、国三汽车淘汰、新能源物流车快速发展、**治超趋严等利好因素促进下**，商用车市场总体降幅较小，需求情况好于乘用车市场。全年实现商用车销量 432.4 万辆，同比下降 1.1%。货车销售 385.0 万辆，同比下降 0.9%，其中：重型货车销售 117.4 万辆，同比增长 2.3%；中型货车销售 13.9 万辆，同比下降 21.4%；轻型卡车销售 188.3 万辆，同比下降 0.6%；微型载货车销售 65.3 万辆，同比下降 1.8%；客车销售 45.5 万辆，同比下降 1.9%。

2020 年，在国三汽车淘汰、治超趋严、基建投资拉动、按轴收费等利好因素促进下，商用车整体表现较好。全年实现商用车销量 513.3 万辆，同比增长 18.7%。货车销售 468.5 万辆，同比增长 21.7%，其中：重型货车销售 161.9 万辆，同比增长 37.9%；中型货车销售 15.9 万辆，同比增长 14.2%；轻型货车销售 219.9 万辆，同比增长 16.8%；微型载货车销售 70.8 万辆，同比增长 8.4%；客车销售 44.8 万辆，同比下降 5.6%。

（3）乘用车

乘用车分为轿车、SUV、MPV 和交叉型乘用车。

2018 年，我国乘用车销售 2,371.0 万辆，同比下降 4.1%。其中，轿车销售 1,152.8 万辆，同比下降 2.7%；SUV 销售 999.5 万辆，同比下降 2.5%；MPV 销售 173.5 万辆，同比下降 16.2%；交叉型乘用车销售 45.3 万辆，同比下降 17.3%。内部结构方面，轿车、SUV 占比提高，MPV、交叉型乘用车占比继续下降。

2019 年，乘用车销售 2,144.4 万辆，同比下降 9.6%。其中，轿车销售 1,030.8 万辆，同比下降 10.7%；SUV 销售 935.3 万辆，同比下降 6.3%；MPV 销售 138.4 万辆，同比

下降 20.2%；交叉型乘用车销售 40.0 万辆，同比下降 11.7%。内部结构方面，2019 年 SUV 销量再度出现下滑，但占比继续提高；轿车占比下降，但目前仍是需求最大的细分市场；MPV、交叉型乘用车占比均进一步下滑。

2020 年，乘用车销售 2,017.8 万辆，同比下降 6.0%。其中，轿车销售 927.5 万辆，同比下降 9.9%；SUV 销售 946.1 万辆，同比增长 0.7%；MPV 销售 105.4 万辆，同比下降 23.8%；交叉型乘用车销售 38.8 万辆，同比下降 2.88%。内部结构方面，2020 年 SUV 销量与占比均上涨，成为需求最大的细分市场；此外，交叉型乘用车占比上升，轿车、MPV 占比均下滑。

（4）新能源汽车

2018 年，我国新能源汽车销售 125.6 万辆，同比增长 61.7%，占汽车总销量的 4.5%。其中，纯电动汽车销售 98.4 万辆，同比增长 50.8%；插电式混合动力汽车销售 27.1 万辆，同比增长 118.0%；燃料电池汽车销量达 1,527 辆。整体来看，随着国家政策导向和市场需求变化，插电式混合动力汽车需求上升明显，燃料电池汽车仍处于起步阶段。

2019 年，中国新能源汽车市场受补贴退坡政策影响，出现了首次下滑，全年累计销售 120.6 万辆，同比下降 4.0%，占汽车总销量的 4.7%，占比持续提升。其中，纯电动汽车销售 97.2 万辆，同比下降 1.2%；插电式混合动力汽车销售 **23.2** 万辆，同比**下降 14.5%**。尽管受补贴退坡等因素影响，2019 年新能源汽车出现了十年来首次销量下滑，但市场渗透率不断提高，其作为国家汽车强国战略的关键支撑，长期向好的发展态势没有改变，未来将保持稳定发展。

2020 年，新能源汽车销量为 136.7 万辆，同比增长 10.9%，增速较上年实现了由负转正，占汽车总销量的 5.4%。其中纯电动汽车销售 111.5 万辆，同比增长 11.6%；插电式混合动力汽车销售 25.1 万辆，同比增长 8.4%。

（5）汽车金融市场分析

汽车金融业务与汽车行业发展密切相关，汽车销量将直接对汽车金融公司的业绩产生重要影响。汽车金融作为汽车行业中不可或缺的一个产业链条，在汽车销售中发挥着越来越重要的作用。全球各大汽车集团旗下都拥有汽车金融公司，其汽车金融业务已经成为整个汽车集团的重要利润来源之一。与发达国家相比，我国的汽车金融服务行业起步较晚，资金来源相对不足，整体盈利能力有待提高，汽车贷款渗透率与发达国家仍有

差距，我国汽车金融业还有很大的发展空间。

受政策、宏观经济、消费观念、技术等多方面利好因素驱动，我国汽车金融行业快速增长。政策方面，包括《中共中央、国务院关于完善促进消费体制机制进一步激发居民消费潜力的若干意见》（中发〔2018〕32 号）和《国务院办公厅关于印发完善促进消费体制机制实施方案（2018—2020 年）的通知》（国办发〔2018〕93 号）在内的多部法律法规鼓励汽车流通和消费升级的政策陆续出台，促进汽车金融服务行业快速发展。宏观经济方面，国内生产总值与居民可支配收入稳健增长，消费水平持续提高，促进了信贷规模高速增长。消费观念方面，消费者对汽车金融等消费信贷的接受程度越来越高，渗透率不断提升。技术方面，人工智能和大数据等技术提高了汽车金融的效率和风控能力，利好汽车金融行业的稳健发展。

2. 发行人竞争优势强、潜力巨大

（1）商用车业务稳居行业前列，重中卡业务优势凸显，全产业链布局助力公司自主能力持续提升

①商用车布局完善，品牌竞争力总体领先

公司是行业领先的商用车制造企业，拥有完整的商用车产品体系、优异的产品特性和全产业链布局。公司旗下拥有“天龙”“乘龙”“天锦”“华神”重中卡车型系列，“凯普特”“多利卡”等轻卡车型系列，“纳瓦拉”“锐骐”皮卡车型系列以及“御风”“天翼”客车车型系列；**同时，公司还是中国客车底盘领跑者，在客车底盘市场占有率连续 11 年位居行业第一。**公司商用车产品全面覆盖高端型、品质型和价值型等不同客户需求，多年来依靠优异的产品性能与产品质量树立了良好的市场口碑。公司通过东风天龙旗舰 D760、东风天龙 D320、东风天锦 D560、凯普特星云等高端车型实现产品层次化，提升公司在高端商用车领域的竞争优势。

②重中卡业务优势凸显，具备业内一流的产品特性与生产制造能力

重中卡板块为公司商用车优势业务，市占率稳居国内市场第二名。产品方面，公司重中卡产品在动力性、经济性、制动能力、NVH 和自重方面都处于国内领先水平。产品结构方面，公司通过广泛采用新材料、应用先进制造工艺实现了产品结构优化。排放标准方面，公司推出了多款符合国六排放标准的重中卡车型，在“国六时代”下竞争优势显著。2019 年，东风天龙旗舰 D760 车型已实现在欧洲市场投放，实现了中国重中卡

自主品牌首次进入欧盟市场的突破。生产制造方面，公司拥有国内一流的商用车生产基地，以先进制造技术为核心的精益制造系统，赋能高效生产；公司商用车生产基地具备开卷、冲压、点焊、涂装等自动化生产线，提升了公司的关键工序自动化率水平。

③商用车动力总成能力持续提升，自制率水平不断提高

凭借多年来的技术储备和事业布局，公司在商用车动力总成方面优势越发凸显，自制率不断提高。东风康明斯在商用车发动机领域具有显著优势，产品广泛应用于轻型卡车、重中型卡车、中高级城际客车、大中型公交客车、工程机械等领域，产品具有良好的燃油经济性、动力性、可靠性和耐久性。东风商用车于 2019 年发布了自主动力总成品牌“龙擎”，成功打破技术垄断，实现了动力总成关键部件自制，打造拥有完全自主知识产权以及核心技术的“发动机+变速箱+桥”黄金动力链。“龙擎”旗下涵盖 4 款发动机与 2 款变速箱产品，是行业内率先推出的全系列自主国六动力总成品牌，其中 DDi13 发动机为全面自主、正向开发的产品，DA14 自动变速箱为自主研发的第一款重型十四挡手自一体变速箱。在商用车动力总成方面，公司坚持市场化运营，自制率水平不断提高，自主动力总成形成系列化布局，全产业链布局进一步深化。

（2）乘用车产品线谱系完整，合资品牌盈利稳定，自主品牌发展基础牢固

①公司乘用车产品线谱系完整，稳居国内乘用车第一梯队

公司乘用车产品线谱系完整，涵盖轿车、SUV、MPV，并提供高级、中高级、中级、经济型多个级别的车型供消费者选择。公司长期处于国内乘用车领域第一梯队，拥有广泛的市场影响力和品牌知名度。在合资品牌领域，公司长期以来与日产汽车公司、本田汽车公司、PSA 等国际知名、实力雄厚的汽车企业间建立了稳固的战略合作关系，公司旗下的“东风日产”“东风本田”品牌居合资品牌领先地位；在自主品牌领域，长期以来，公司高度重视自主品牌发展，一方面完成了全品系乘用车的自主品牌布局，着力打造具有竞争力的东风乘用车品牌，另一方面注重技术积累，在乘用车研发、生产的关键技术领域取得了较大突破，积累了一批乘用车自主核心技术。

②合资品牌优势显著，多款销量长青“千里马”稳固公司乘用车领先地位

公司与日产的合资品牌“东风日产”作为国内汽车市场日系车的代表，2015 至 2019 年连续五年实现超过 100 万辆的年销量，稳居国内市场日系车第一名。**东风日产轩逸自 2006 年进入中国市场以来累计销量已突破 350 万辆。2018 年至 2020 年，在我国乘用**

车市场调整背景下，东风日产轩逸销量始终保持我国轿车销量排名前三。

公司与本田的合资品牌“东风本田”近年来增长势头迅猛，2020 年度克服新冠疫情影响，凭借思域、CR-V、XR-V 等畅销车型，逆市实现 6.3%的销量增长，销量首次突破 85 万辆，连续两年成为仅次于东风日产的日系品牌。在轿车领域，思域成为东风本田首款年销量突破 20 万辆的车型，2018 年至 2020 年，思域的年销量保持了高速增长；在 SUV 领域，东风本田 CR-V 是国内最畅销的合资 SUV 车型，自 2004 年于国内正式上市以来，CR-V 国内累计销量已突破两百万辆；2018 年至 2020 年，CR-V 年销量实现了超过 10%的年均复合增长率，增长势头迅猛。

③自主品牌乘用车事业扎实推进，具有完备的自主品牌战略布局

长期以来，公司坚持发展自主品牌，目前已经形成东风风神、东风风行、东风启辰等多个子品牌齐头并进、协同发展的格局，产品涵盖轿车、SUV、MPV 等各类车型。在轿车方面，公司推出了奕炫、A60、D60、S50 等多款差异化产品，实现了全面覆盖各级轿车市场的产品布局；在 SUV 方面，公司推出了 AX 系列、奕炫 GS、T5、启辰星等多款 SUV，赢得了市场的认可，其中 AX7 上市一年即成为月销过万的明星车型，并荣获 2015 年“最具影响力自主中级 SUV”、2018 年“第六届轩辕奖 AI 实践奖”等多项重量级奖项；**在 MPV 方面，公司推出了菱智系列车型，菱智累计销售超过 90 万辆。**同时，公司着力通过技术研发加强自主品牌乘用车领域的开发及制造能力储备；在乘用车动力总成领域，公司自主研发的东风风神 C15TDR 发动机拥有深度降摩擦、高效清洁燃烧系统及智能高效热管理 3 大技术集群、15 项核心技术优势，应用 350bar 高压喷射系统，大幅降低颗粒物的排放，全面达成国六 B 的排放标准，并具备国七潜力；经国家质检中心、中汽研认证，C15TDR 发动机高效版热效率突破 41.07%，产品性能处于国内领先水平，比肩国际一流厂商。

（3）拥有完备的新能源核心资源布局，新能源业务持续开疆拓土，向上突破高端新能源乘用车市场

①新能源“三电”核心资源布局完备

公司已基本完成了新能源汽车核心资源布局。自主整车控制器、电驱动总成和电池系统已形成系列化产品并装车应用，具备年产电子控制器 20 万套、电池系统 10 万套、纯电驱动总成 12 万套、混合动力总成 16 万套、扁线电机定转子 6 万套、燃料电池动力

总成 1,000 套的产能。公司基本建成燃料电池试验室，覆盖材料、部件、电堆和系统试验要求，正在建设加氢站和整车试验室。2020 年 5 月，公司自主开发的燃料电池中功率级电堆实现在零下 20℃无辅助热源条件下成功启动，标志着公司自主掌握了燃料电池电堆冷启动设计和启动策略，为燃料电池商业化应用奠定了基础。

②积累了丰富的新能源汽车商业化应用成功经验

商用车方面，公司根据短、中、长不同运距的应用场景特点，采用纯电、混动、燃料电池等技术路线应对，不断通过技术升级降低电耗，提升全生命周期价值。纯电方面，公司聚焦城配物流、环卫专用车等应用场景，通过迭代演进，打造高效、安全、节能、环保的纯电动产品。其中，公司纯电动专用车定位于城市环卫细分市场，产品布局全面；公司纯电动专用车采用自主整车控制系统、全面的新能源高压安全防护技术以及达到国际先进水平的制动能量回收系统；**2020 年，公司纯电动中型环卫车销量 539 台，根据中国汽车技术研究中心有限公司统计的机动车交强险上险量数据，公司在该细分市场市占率 35%，位列行业第一**。混动方面，公司推出定位于干线物流市场的 D320 混合动力牵引车，该车型在 DCi11 自主发动机基础上，采用先进的自主混合动力系统，并基于路况的制动能量和工况点优化的能量分配，进一步提高发动机效率和整车节油性能；该款产品为国内首款混合动力重卡商品，并率先在西部市场投入应用，具有良好的经济性。燃料电池方面，公司积极抢占技术制高点，重点推进燃料电池的研发工作并已经推出多款燃料电池商用车，其中公司于 2020 年推出的乘龙 L3 氢燃料车，在等速状态下续航里程可达 450 公里，满足了城市物流需求。

乘用车方面，公司以纯电动和混合动力为重点突破方向，同时在燃料电池方面已开始布局，不断推动系列电驱动产品自主研发，加强对核心电驱动总成技术与资源的掌控。纯电方面，2018 年东风风神周年版获得中汽研 EV-TEST 五星评价；2019 年新一代东风风神 E70 实现总续航里程超过 500 公里，百公里能耗低至 12.8 千瓦时，产品性能达到国内先进水平。混动方面，公司插电式混合动力样车顺利通过国家“863”项目验收，东风风神 AX7 搭载的混电模块搭载了铝合金一体化冷却系统和低成本的电池箱体，具有高可靠性、高强度、高功率及高能量密度等优点，大幅提升了综合工况节油性能。

③积极布局高端新能源乘用车市场

2020 年 7 月，公司正式推出全新高端新能源乘用车品牌“岚图”。岚图是首个央

企打造的高端新能源乘用车品牌，将在新能源、智能化、网联化、高舒适性、高性能等方面重点打造独特的高端新能源乘用车品牌标签，积极对标国际领先企业。**截至本发行保荐书出具之日，岚图品牌已完成首期 7 款新能源汽车产品规划，并已推出首款高端新能源 SUV 车型 FREE。**

（4）技术实力与应用实践处于行业领先地位，客户体验不断完善

①公司拥有领先的前沿技术和应用实践

公司目前已完成基于限定区域的 L4 级无人微公交车型 Sharing VAN、满足 L4 级自动驾驶环境感知要求的出租车车型 Robotaxi 和无人驾驶集装箱卡车的研发，其中 Sharing VAN 是国内首款完全自主研发的限定区域 L4 级 5G 自动驾驶汽车，已获得实际采购订单，开始商业化交付；Robotaxi 应用深度学习算法，处于行业先进水平，该车型是获得武汉市第一张自动驾驶汽车路测牌照的 L4 级自动驾驶车型，并已正式投入示范运行。此外，东风商用车无人驾驶集装箱卡车已在中远海运厦门码头实现编组运行，为智慧港口的建设提供了解决方案。

公司通过广泛采用新材料、应用先进制造工艺及产品结构优化设计的总体路径，大幅提升轻量化设计能力。其中，公司在商用车领域通过超高强度车架、高强度轻量化车轮、超高强度前下防护、铝合金 EGP 支架、铝合金横梁、铝合金传动轴、分体式平衡悬架，材料替代、结构优化等技术，带来节油和 NVH 等特性的提升，使整车产品在煤炭、绿通、危化品运输等细分市场具有领先优势。

此外，公司搭建了全价值链业务的大数据平台架构，为公司精准营销、设计改善、智能决策提供数据支撑，不断提升公司产品竞争力及客户满意度。

②践行“汽车+服务”模式，提供全生命周期服务，致力于不断完善客户体验

公司致力于为用户提供“汽车+服务”的解决方案，已经初步实现了智慧生态圈建设，并将致力于不断完善客户体验。

在商用车领域，公司建立了商用车完好率中心，基于车联网技术，从单纯提供商品、到提供从商品到服务的全方位解决方案，以车联网平台为基础，利用互联互通手段，建设起车况及运营信息、故障及救援信息、配件及维修服务信息等三条信息高速公路，具备载重分析、主动安全服务、故障预警等功能，实现客户、经销商、商用车产品、主机厂的互联互通，通过“以养代修”，为客户提供 100%车辆完好率服务，帮助客户持续降

低综合运营成本，保障人车安全；2019 年，东风商用车推出“东风车管家”APP，为客户提供了货车导航、行程分析、车辆体检、行车管家及货源信息等服务，进一步改善了客户体验。**2020 年，东风商用车拥有实现网联车辆 27 万台，实现主动服务车辆 1 万多台，主动服务次数达 2 千余次。在提升车辆完好率的基础上，由完好率向客户关注的生产效率、燃油经济性、安全性、驾驶员效率延伸，为客户提供全生命周期的整体解决服务方案。**

在乘用车领域，公司聚焦生态应用，交互体验，数字服务三大核心领域，通过软硬件快速升级、车载终端平台和云平台持续演变，打造行业领先的智能车机系统 WindLink，2018 年新一代东风风神 AX7 凭借其搭载的公司自主开发的 WindLink 3.0 人工智能车机系统荣获第六届“轩辕奖 AI 实践奖”。

（5）研发体系优异，研发成果显著

研发体系方面，公司建立了以公司技术中心和东风商用车技术中心为核心，各子公司研发机构协同运作的研发体系，同时与合作伙伴、科研院所、外部企业等机构开展协同创新。**公司技术中心和东风商用车技术中心都是国家认定企业技术中心，截至 2020 年 12 月 31 日，公司共拥有享有国务院政府特殊津贴专家 19 人，海外高端人才 7 人，高级工程师以上职称 950 人，硕博士 1,316 人。**公司技术中心为国家一类科研院所，在研发体系方面形成了武汉、襄阳、上海、瑞典四地的研发布局，曾获得“工信部国家级工业设计中心”“十佳企业设计中心”“中国数据仿真应用卓越企业”等称号；东风商用车技术中心曾获得“2019 中国汽车企业创新‘AII 安亭指数’中国汽车（商用车）企业创新排行榜十强 TOP10”“2019 中国汽车企业创新‘AII 安亭指数’中国汽车（商用车）企业创新排行榜卡车企业五强 TOP5”等称号。

截至发行保荐书出具之日，公司共拥有或合法使用 6,012 件专利，参与制定了 80 项国家标准、31 项行业标准及 3 项团体标准，拥有 140 项核心技术、73 项主要在研项目。截至 2020 年 12 月 31 日，公司有研发及技术人员 8,985 人。报告期内，公司共获得了 22 项省级及以上政府与全国性行业协会颁发的重要奖项及荣誉，完成及正在承担 23 项省级及以上重大科研项目。

公司为技术研发人员设立了独立的晋升途径，有利于公司吸引人才，留住人才，形成鼓励创新、良性竞争的创新环境，不断推动公司自主创新能力提升。

（6）高效的供应链体系、分布广泛的销售网络和独具特色的汽车金融业务

公司拥有高效的供应链体系，分布广泛的销售网络，在此基础上，公司通过汽车金融对公司采购、销售环节进行效率优化，最终实现了稳定高效的业务经营模式。

供应链体系方面，公司整车制造主要布局在武汉、十堰、襄阳、广州等地，上述城市均为我国重要的工业集聚城市，制造业发展基础较好，门类齐全，人才储备充足，物流快捷便利，并且已形成包括整车、发动机、变速器、零部件、销售服务在内的完整产业链，该区位优势有助于公司控制成本。另一方面，公司现有零部件及材料供应商形成了日系、欧美系、国产系相互竞争的稳定供应链体系，从而保证公司可以较为稳定的货源与价格完成采购。

销售网络方面，为最大程度地贴近目标市场和销售人群，公司不断积极开拓新渠道和强化销售网络。**国内市场方面，截至 2020 年 12 月 31 日，公司在全国范围共有经销商网点达 4,574 个。海外市场方面，公司产品近三年来分别销往中东、中南美、欧盟、东欧中亚、东南亚、非洲 100 多个国家和地区，并在俄罗斯拥有全资的销售公司，其拥有 38 个稳定的二级网络。总**体来看，公司不断按照区域营销的方式加强对区域市场前端的整合营销，推进区域运营中心的建设，推进东风自主品牌影响力的提升，在此基础上不断提升公司销售及后市场服务能力。

汽车金融方面，近年来发展势头良好，公司高度重视金融科技与业务经营相结合，积极推广金融科技的应用，已实现零售贷款业务全流程线上化，结合大数据风控、人工智能算法等技术，大大提高了业务效率，对整车业务的支撑作用日益增强。**2018 年至 2020 年，公司汽车金融业务贡献的收入年均复合增长率达 40.16%，增长迅猛。**公司凭借自建的乘用车汽车金融系统、商用车汽车金融系统、供应链金融系统和成员单位业务线上审批系统，实现了业务全流程线上化、智能化，并持续地迭代升级金融业务风控模型，降低操作风险，提升业务自动审批比例，大幅提高了业务申请、审核和放款效率。

（7）公司的央企背景及多元化业务布局，为公司的抗风险能力提供保障

公司控股股东东风公司是国务院国资委直接管理的特大型汽车企业，资金实力雄厚、综合实力强大，位列 2020 年“财富世界 500 强”排名 100 位。强大的股东背景为公司的长期健康发展提供了有力保障，有效增强了公司抵御风险的能力。长期以来，公司积极响应国家战略号召，主动承担社会责任，已经发展成为了支撑国民经济发展的重

要力量，树立了良好的市场口碑和信誉，获得了广大客户、供应商及合作伙伴的信任。

公司在中国汽车市场各细分领域都有充分且均衡的布局，在商用车、乘用车的多个细分领域取得了行业前列的市场地位。在当前汽车市场增速趋缓，需求波动加剧的背景下，全面、均衡的业务布局为公司在市场不确定情况下的经营安全提供了有效保障，从而保证了公司盈利能力的可持续性及稳定性，保障了公司化解潜在区域市场及细分市场需求波动风险的能力。

（8）经验丰富、锐意进取的管理团队

经过多年经营发展，公司已经建立起一支经验丰富、素养专业、结构合理的管理团队，对公司保持市场领先地位做出了重大贡献。

公司核心管理团队具有多年汽车行业经验，对行业趋势具有深入准确的观察，能准确把握行业和公司的发展方向并制定合适的战略决策。公司董事长竺延风先生企业经营管理经验丰富，对汽车行业的认识及见解深刻，具有战略眼光和改革创新意识。同时，李绍烛、乔阳、尤峥及冯长军等高级管理人员团队在战略规划、产品规划、项目管理等方面经验丰富，有利于公司健康发展。在当前汽车行业的转型变革期，公司核心管理团队已经做好了迎接产业变化、变革的准备，将制定并采取一系列变革举措，全面提升公司实力和公司形象。

公司已经实施了中层管理人员的任期制、契约化管理模式，引导中层管理人员以业绩为导向，推进全员绩效考核，发挥业绩考核机制激励作用并充分调动中层管理人员的积极性。公司为中层管理人员设立了独立的晋升途径，为其打造了实现职业理想的机会和平台，通过公平公开的晋升机制和选贤任能的用人文化，有效地选拔晋升表现出色、具有发展潜力的员工。

（此页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市的发行保荐书》之签字盖章页）

法定代表人：

沈如军　　2021 年 3 月 30 日

首席执行官：

黄朝晖　　2021 年 3 月 30 日

保荐业务负责人：

孙雷　　2021 年 3 月 30 日

内核负责人：

杜祎清　　2021 年 3 月 30 日

保荐业务部门负责人：

赵沛霖　　2021 年 3 月 30 日

保荐代表人：

周韶龙　　杨艳玲　　2021 年 3 月 30 日

项目协办人：

史辰　　2021 年 3 月 30 日

保荐机构

中国国际金融股份有限公司　　2021 年 3 月 30 日

关于东风汽车集团股份有限公司
首次公开发行股票并在创业板上市的
保荐代表人专项授权书

根据中国证监会《证券发行上市保荐业务管理办法》等相关规定，兹授权我公司周韶龙和作为保荐代表人，按照有关法律、法规、规章的要求具体负责东风汽车集团股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市项目的保荐工作。

截至本授权书出具日：

（一）上述两名保荐代表人最近 3 年内不存在被中国证券监督管理委员会采取过监管措施、受到过证券交易所公开谴责或中国证券业协会自律处分的违规记录情况；

（二）周韶龙最近三年未担任保荐项目的保荐代表人；杨艳玲最近三年未担任保荐项目的保荐代表人；

（三）除本项目之外，周韶龙、杨艳玲目前未担任申报在审的主板（含中小企业板）、创业板、科创板首次公开发行 A 股、再融资项目签字保荐代表人的情况。

综上，上述两名保荐代表人作为本项目的签字保荐代表人符合《关于进一步加强保荐业务监管有关问题的意见》中关于“双人双签”的相关规定，我公司法定代表人和本项目签字保荐代表人承诺上述事项真实、准确、完整，并承担相应的责任。

（全文结束）

（此页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于东风汽车集团股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市的保荐代表人专项授权书》之签字盖章页）

法定代表人、董事长：沈如军

沈如军

保荐代表人：周韶龙　　杨艳玲

周韶龙　　杨艳玲

中国国际金融股份有限公司

2021 年 3 月 30 日