

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



Zhejiang Shibao Company Limited\*

浙江世寶股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限責任公司)

(股份代號：1057)

## 海外監管公告

此海外監管公告是根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第 13.10B 條發出。以下為浙江世寶股份有限公司於深圳證券交易所網站所刊發之「浙江世寶股份有限公司關於《關於請做好相關項目發審委會議準備工作的函》相關問題的回覆說明」。

承董事會命  
浙江世寶股份有限公司  
董事長兼總經理  
張世權

中國•浙江•杭州

二零一七年十一月二十一日

於本公告刊發日期，本公司董事會包括執行董事張世權先生、張寶義先生、湯浩瀚先生及張蘭君女士，非執行董事張世忠先生及朱頡榕先生，及獨立非執行董事張洪智先生、郭孔輝先生及沈成基先生。

\* 僅供識別

**浙江世宝股份有限公司关于  
《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》相关问题  
的回复说明**

**中国证券监督管理委员会：**

根据贵会下发的《关于请做好相关项目发审委会议准备工作的函》（以下简称“告知函”）的要求，浙江世宝股份有限公司（以下简称“浙江世宝”、“公司”、“申请人”或“发行人”）会同瑞信方正证券有限责任公司（以下简称“瑞信方正”或“保荐机构”）就所提问题进行了认真核查，落实相关问题。现将告知函有关问题的落实情况回复如下（本回复说明中，除非另有特别说明，所引用“简称”与《关于浙江世宝股份有限公司非公开发行 A 股股票之尽职调查报告》一致；本回复说明中，部分合计数与各加数直接相加之和在尾数上有差异，这些差异系由四舍五入造成）：

本回复说明的字体：

|                |           |
|----------------|-----------|
| <b>告知函所列问题</b> | <b>黑体</b> |
| 对问题的答复         | 宋体        |

**问题：**

2014 年非公开发行募投项目中，因中国汽车市场增速放缓、商用汽车整车市场不景气以及我国自主品牌电动助力转向系统市场占有率低等原因，将其中拟投 5.4 亿元的 2 个项目的达到预定可使用状态日期从 2016 年 12 月 31 日延长至 2018 年 12 月 31 日。报告期，公司综合毛利率由 2015 年度的 25.92% 下降到 2016 年度的 22.68%，下降 3.24%，2017 年 1-9 月主营业务毛利率由去年同期的 22.04% 下降到 18.93%，下降 3.11%；且 2017 年 1-9 月经营活动产生的净现金流量净额为-2779.36 万元。

1、请申请人结合经营状况进一步论证本次募投项目的可行性。2、请申请人就汽车智能转向项目相关的技术、在汽车智能化中的作用作进一步准确、形象化地说明。3、请申请人说明本次募投项目的产品对前次年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品是否具有替代性。请保荐机构说明核查方法、过程和核查结论。

**申请人答复：**

1、请申请人结合经营状况进一步论证本次募投项目的可行性

公司专注于汽车转向研发及制造超过三十年，积累了丰富的汽车厂一级配套经验。转向与发动机、变速器同属于汽车关键总成系统，市场进入壁垒较高。在外资占主导的市场格局下，公司率先在日本马自达 M6 系列车型的转向器上实现了对原日本转向器供应商的进口替代，是国内汽车关键零部件首台套项目；公司成功取得戴姆勒集团商用车转向器全球供应商资格并实现向德国批量供货，开创了自主品牌转向产品进入全球高端载重车供应链的先河，提高了中国零部件品牌在全球高端市场的认可度。作为中国汽车工业协会理事单位及中国汽车转向行业龙头企业之一，公司在汽车转向新技术研发上保持着国内领先地位。公司是国内率先完成液压转向器及电动助力转向系统技术、产品研发并实现产业化的自主品牌转向供应商。在全球汽车产业朝着智能化快速推进的当下，公司也率先在汽车智能转向方面进行了研发及储备，目前已经与多个客户开展了开发合作，一些项目通过了客户的整车联调，进展到了后期路试阶段，产品技术性能在国内拥有一定的先进性和先发优势。本次募投项目的实施将使公司实现智能转向系统的产业

化，并有利于进一步提高公司智能驾驶相关技术的研发能力，有利于缩小国内外汽车转向行业的发展差距。

### (1) 2016 年经营业绩变动分析

公司 2016 年主营业务毛利率较 2015 年下降 3.43 个百分点，主要是液压助力齿轮齿条转向器、液压助力循环球转向器、转向节及其他精密铸件的毛利率下降所致。具体如下：

单位：万元；%

| 项目            | 2016 年            |                  |              | 2015 年           |                  |              | 毛利率变动             |
|---------------|-------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|--------------|-------------------|
|               | 收入                | 成本               | 毛利率          | 收入               | 成本               | 毛利率          |                   |
| 液压助力齿轮齿条转向器   | 54,013.95         | 38,445.94        | 28.82        | 42,389.72        | 28,710.81        | 32.27        | -3.45 个百分点        |
| 液压助力循环球转向器及部件 | 25,317.87         | 21,120.76        | 16.58        | 19,580.20        | 16,108.61        | 17.73        | -1.15 个百分点        |
| 电动助力转向系统      | 23,765.08         | 19,826.84        | 16.57        | 8,246.33         | 7,475.92         | 9.34         | 7.23 个百分点         |
| 转向节及其他精密铸件    | 4,426.16          | 4,201.09         | 5.08         | 7,187.64         | 4,852.37         | 32.49        | -27.41 个百分点       |
| 散件配件及其他       | 4,838.57          | 3,712.89         | 23.26        | 5,610.73         | 4,505.02         | 19.71        | 3.55 个百分点         |
| <b>合计</b>     | <b>112,361.63</b> | <b>87,307.52</b> | <b>22.30</b> | <b>83,014.62</b> | <b>61,652.73</b> | <b>25.73</b> | <b>-3.43 个百分点</b> |

2015 年及 2016 年，公司液压助力齿轮齿条转向器、液压助力循环球转向器及转向节的平均售价、平均成本及毛利率情况如下表所示：

单位：元；%

| 项目          | 2016 年 |        |       | 2015 年 |        |       |
|-------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|
|             | 平均售价   | 平均成本   | 毛利率   | 平均售价   | 平均成本   | 毛利率   |
| 液压助力齿轮齿条转向器 | 389.87 | 277.50 | 28.82 | 432.07 | 292.64 | 32.27 |
| 液压助力循环球转向器  | 705.81 | 589.35 | 16.50 | 737.17 | 602.24 | 18.30 |
| 转向节         | 135.10 | 139.40 | -3.18 | 160.78 | 106.51 | 33.75 |

由上表可见，2016 年液压助力齿轮齿条转向器及液压助力循环球转向器的毛利率下降的主要原因系产品的平均售价下降所致，而平均售价下降主要系由于整车售价总体呈下降趋势，客户将整车售价下降的压力部分转移至公司，同时，当

新产品供应价格保护期过后，整车厂商一般会要求公司在价格上做一定的让步；2016 年公司转向节产品的毛利率为负，主要原因系受公司转向节订单情况和一汽轿车 2016 年整车产销量下滑的影响，公司转向节产品的产销量下滑，产能利用率由 2015 年的 52.38% 下降到 19.79%，增加了单位固定成本。

## (2) 2017 年 1-9 月经营业绩变动分析

### ① 毛利率下降原因分析

公司 2017 年 1-9 月主营业务毛利率较 2016 年 1-9 月下降 3.11 个百分点，主要是液压助力齿轮齿条转向器的毛利率同比下降 9.56 个百分点所致。具体如下：

单位：万元；%

| 项目            | 2017 年 1-9 月     |                  |              | 2016 年 1-9 月     |                  |              | 毛利率变动             |
|---------------|------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|--------------|-------------------|
|               | 收入               | 成本               | 毛利率          | 收入               | 成本               | 毛利率          |                   |
| 液压助力齿轮齿条转向器   | 32,234.98        | 25,976.41        | 19.42        | 36,829.47        | 26,156.61        | 28.98        | -9.56 个百分点        |
| 液压助力循环球转向器及部件 | 23,127.14        | 18,093.91        | 21.76        | 18,130.27        | 15,471.54        | 14.66        | 7.10 个百分点         |
| 电动助力转向系统      | 14,758.87        | 12,558.91        | 14.91        | 15,617.22        | 12,971.41        | 16.94        | -2.03 个百分点        |
| 转向节及其他精密铸件    | 3,422.69         | 3,075.02         | 10.16        | 2,922.53         | 2,756.69         | 5.67         | 4.49 个百分点         |
| 散件配件及其他       | 4,113.23         | 3,254.54         | 20.88        | 3,367.69         | 2,572.70         | 23.61        | -2.73 个百分点        |
| <b>合计</b>     | <b>77,656.91</b> | <b>62,958.80</b> | <b>18.93</b> | <b>76,867.18</b> | <b>59,928.95</b> | <b>22.04</b> | <b>-3.11 个百分点</b> |

由上表可见，公司主营业务中，液压助力齿轮齿条转向器的销售收入规模最大，2017 年 1-9 月该产品毛利率同比下降 9.56 个百分点，这是导致主营业务毛利率同比下降的主要原因。

公司 2017 年 1-9 月液压助力齿轮齿条转向器毛利率大幅下降的主要原因为：  
A、公司向赛帕汽车销售的液压助力齿轮齿条转向器的毛利率较高，2017 年 1-9 月及 2016 年 1-9 月，公司向赛帕汽车销售液压助力齿轮齿条转向器的收入分别为 4,616.64 万元及 11,032.76 万元，下降 6,416.12 万元，降幅为 58.16%，该高毛利率业务的大幅缩减较大程度地降低了公司该类产品的整体毛利率水平；B、如前所述，由于乘用车整车售价总体呈下降趋势，客户将整车售价下降的压力部分

转移至公司，同时，当新产品供应价格保护期过后，整车厂商一般会要求公司在价格上做一定的让步，这也是导致该类产品毛利率下降的主要原因。

## ②经营活动产生的现金流量净额变化分析

公司 2017 年 1-9 月及 2016 年 1-9 月经营活动产生的现金流量情况如下：

单位：万元；%

| 项目                   | 2017 年 1-9 月     | 2016 年 1-9 月     | 变动金额             | 变动幅度           |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| 销售商品、提供劳务收到的现金       | 37,778.89        | 39,773.98        | -1,995.08        | -5.02          |
| 收到的税费返还              | 697.56           | 133.96           | 563.60           | 420.72         |
| 收到其他与经营活动有关的现金       | 3,330.12         | 2,197.60         | 1,132.52         | 51.53          |
| <b>经营活动现金流入小计</b>    | <b>41,806.57</b> | <b>42,105.54</b> | <b>-298.97</b>   | <b>-0.71</b>   |
| 购买商品、接受劳务支付的现金       | 19,087.09        | 17,798.19        | 1,288.90         | 7.24           |
| 支付给职工以及为职工支付的现金      | 11,944.56        | 10,613.03        | 1,331.53         | 12.55          |
| 支付的各项税费              | 3,643.59         | 3,363.78         | 279.81           | 8.32           |
| 支付其他与经营活动有关的现金       | 9,910.69         | 4,941.61         | 4,969.08         | 100.56         |
| <b>经营活动现金流出小计</b>    | <b>44,585.93</b> | <b>36,716.62</b> | <b>7,869.31</b>  | <b>21.43</b>   |
| <b>经营活动产生的现金流量净额</b> | <b>-2,779.36</b> | <b>5,388.92</b>  | <b>-8,168.28</b> | <b>-151.58</b> |

由上表可以看出，2017 年 1-9 月，发行人经营活动产生的现金流量净额较去年同期减少 8,168.28 万元，降幅为 151.58%，这是经营活动现金流入减少及经营活动现金流出增加双重作用所致。经营活动现金流入减少主要是销售商品收到的现金流入减少所致，其原因主要为公司对赛帕汽车的销售收入均以现金结算，而 2017 年 1-9 月公司对赛帕汽车的销售收入规模大幅减少。经营活动现金流出增加主要是支付其他与经营活动有关的现金、采购材料及支付给职工的现金支出增加所致，其中，支付其他与经营活动有关的现金减少主要是公司结合资金情况，开具银行承兑汇票规模增加导致所需保证金增加所致。

## (3) 本次募投项目的可行性分析

①公司 2016 年、2017 年 1-9 月经营业绩情况不会对本次募投项目的可行性产生直接影响

如上所述，公司 2016 年毛利率下滑主要系液压助力齿轮齿条转向器、液压助力循环球转向器、转向节及其他精密铸件的毛利率下降所致；2017 年 1-9 月毛

利率同比下滑主要系公司液压助力齿轮齿条转向器的毛利率下降所致；2017年1-9月，公司经营活动产生的现金流量净额较去年同期减少主要系销售商品收到的现金流入减少，支付其他与经营活动有关的现金、采购材料及支付给职工的现金支出增加等综合因素所致。

本次发行募集资金投资项目所生产的产品均为智能驾驶相关的转向产品。即，公司本次募投项目拟建设的产能中均不包括液压助力齿轮齿条转向器、液压助力循环球转向器、转向节及其他精密铸件的产能。公司2016年及2017年1-9月毛利率下滑、公司2017年1-9月经营活动产生的现金流量净额较去年同期减少等经营业绩情况不会对本次募投项目的可行性产生直接影响。

②报告期内公司国内市场占有率逐年上升，有利于公司本次募投项目的产能消化

经结合中国汽车工业协会提供的相关数据进行测算，2014年、2015年、2016年及2017年1-9月，公司转向总成产品的国内市场销量及国内市场占有率情况如下：

| 项目          | 2017年1-9月 | 2016年  | 2015年  | 2014年 |
|-------------|-----------|--------|--------|-------|
| 国内市场销量（万台套） | 116.56    | 152.97 | 107.00 | 91.99 |
| 国内市场占有率     | 5.76%     | 5.46%  | 4.35%  | 3.92% |

由上表可见，报告期内，公司转向总成产品的国内市场销量及国内市场占有率逐年上升。在客户现有配套体系中，公司以良好的产品质量和市场服务获得客户的好评，公司将进一步挖掘现有客户和潜在客户的需求，保证本次募投项目产品的产能消化。

③本次募投项目拥有广阔的市场空间

2015年以来，中国相关政府部门及组织机构相继发布的《中国制造2025》、《〈中国制造2025〉重点领域技术路线图》、《“十三五”汽车工业发展规划意见》及《节能与新能源汽车技术路线图》等文件明确了智能网联汽车的发展战略和具体路线图，对中国未来15年的智能网联汽车的市场需求及目标作了明确规划。根据上述规划，预计2020年我国汽车产业规模将达到3,000万辆，2025年将达到

3,500万辆，2030年将达到3,800万辆；其中，2020年中国有条件自动驾驶及以下级驾驶辅助（DA）、部分自动驾驶（PA）、半自动驾驶（CA）新车装备率将达到50%，2030年中国DA、PA、CA、高度自动驾驶（HA）及完全自动驾驶（FA）的新车装备率将达到80%。本次募投项目所生产的产品可以结合上层控制为汽车的辅助驾驶到完全自动驾驶实现智能转向执行功能，可以提高转向系统的执行效率，对汽车整车降低能耗起到良好的作用。上述发展规划、具体路线图对本次募投项目的各类产品提供了广阔的市场空间。

根据中国汽车工业协会提供的数据，2016年，我国汽车产销总量再创历史新高，汽车产销分别完成2,811.9万辆和2,802.8万辆，比上年同期分别增长14.5%和13.7%；2017年1-9月，我国汽车产销分别完成2,034.92万辆和2,022.45万辆，同比增长4.77%和4.46%；行业整体表现稳中有升。下游市场需求的继续扩大有利于本次募集资金投资项目的顺利实施。

#### ④本次募投项目有利于进一步提升公司的盈利能力

目前，汽车行业正处于转型升级阶段，传统液压助力转向产品将逐步向电子化、智能化的转向产品转型。传统液压助力转向产品由于技术成熟、市场饱和，整体毛利率呈现逐年下降趋势。而公司本次募投项目投资建设的智能转向产品，符合汽车智能化发展大趋势，具备技术先进性。因此，公司有必要及时建设本次募投项目，以使公司的产品结构与行业转型相匹配，从而进一步提升公司的盈利能力，使企业持续保持竞争优势。

## 2、请申请人就汽车智能转向项目相关的技术、在汽车智能化中的作用作进一步准确、形象化地说明。

在汽车智能转向项目相关技术方面，经公司研发团队的长期努力，公司已积累了一定技术成果，包括1项发明专利“循环球式电动助力转向器”、1项申请中的发明专利“一种智能电液转向系统”及一系列非专利技术；非专利技术主要包括“自动转向系统开发技术”、“自动转向系统匹配技术”、“线控转向系统控制技术”等。

上述汽车智能转向的技术应用可简要概括为：1、信号采集：转向电控单元从转向系统自带传感器采集车速信号、转向扭矩和角度信号等，并同时采集整车



其他传感器和摄像头等相关信号；2、分析及决策：转向电控单元对前述所采集的信号进行处理分析，并根据相应的控制策略形成转向操纵控制目标；3、执行指令：转向电控单元依据转向操纵控制目标，控制转向执行机构完成转向操作，从而使车辆实现转向。

基于上述技术应用，本次募投项目产品将实现自动转向、主动回正等主动安全功能，并能与汽车的其他零部件共同实现遥控驾驶、车道保持、自动泊车等功能。这些功能的具体作用如下：

| 序号 | 智能转向功能名称 | 智能转向功能描述  |
|----|----------|---|
| 1  | 主动回正     | 借助于转角传感器采集到的转角信号，提供主动的电机执行力来帮助方向盘回正。比如由于颠簸造成转向偏离时，主动帮助方向盘回正，保持汽车直行                                  |
| 2  | 自动转向     | 根据车辆控制器发出的方向盘转角和转速信号，对转向系统执行转向动作。自动转向功能是自动变道、自动泊车、辅助驾驶乃至自动驾驶不可或缺的基本功能                               |
| 3  | 遥控驾驶     | 在人与车辆有一定距离的情况下，实现对车辆的操控。比如停车场取车时，遥控指挥汽车从停车位驶出到人跟前   |
| 4  | 车道保持     | 在系统被激活的状况下，如果车辆接近或越过一条路边标线，在没有开启相应方向的转向灯的情况下，发出车道偏离警告，当驾驶员没有采取任何转向修正动作时，会对转向系统下达修正方向的指令，使车辆保持在当前的车道 |
| 5  | 自动泊车     | 指汽车自动泊车入位不需要人工控制。驾驶员只要按下自动泊车的按钮，双手离开方向盘，车头两侧的雷达就会自动扫描停车位，如果距离合适的话，车辆自动倒入停车位                         |

### 3、请申请人说明本次募投项目的产品对前次年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品是否具有替代性。

本次募投项目拟生产的最终产品为“新增年产 120 万台套汽车智能转向总成技术改造项目”及“年产 10 万套中重型商用车智能转向产业化建设项目”拟生产的乘用车智能电动转向总成、轻型商用车智能电动转向总成和中重型商用车智能电液转向总成；该三类产品均属于智能转向产品。

年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品产业化投资建设项目拟生产的产品为 190 万件电动助力转向系统的组件及 20 万套管柱式电动转向系统总成，即该项目中仅有 20 万套转向总成产品。该 20 万套管柱式电动转向系统总成属于电动助力转向产品，不属于智能化产品。

## （1）电动助力转向与智能转向均为先进技术产品，将长期共存

汽车转向系统是汽车核心零部件之一，目前市场上的产品主要分为液压助力转向、电动助力转向及智能转向，此外，还存在少量机械转向。前述各类转向产品是转向技术不断升级演变的结果，技术的不同导致各类转向产品在功能、操控性、节能环保、生产成本等各方面存在较大区别。但是，由于细分市场的发展阶段、消费需求存在较大差异，如发达国家或地区的发展速度整体上快于其他国家或区域、高端车领域的技术要求高于其他领域、普通车辆和专用车辆对转向技术要求存在不同等，这些产品在汽车市场上处于长期共存状态。回顾汽车工业发展历史，汽车转向从机械、液压助力到电动助力，均存在多种技术、产品在市场上共同发展的现象。目前各主要国家正在积极推进智能驾驶，这有利于汽车智能转向的推广，但因细分市场的发展阶段、消费需求等存在差异的原因，智能转向不会在短时间内全面覆盖整个汽车市场。电动助力作为技术先进性方面仅次于智能转向的转向产品，在相当时间内将继续存在市场需求。

液压助力转向产品是目前国内市场占有率最高、最为主流的产品，但由于液压助力转向在工作时需要借助发动机提供动力源，会导致汽车的能耗相对较高，不符合汽车行业节能环保的发展趋势，此外，液压助力在操控性上也存在一定局限性，因此，随着电动助力转向和智能转向技术的出现和普及，液压助力转向产品面临较大的市场竞争压力，产品利润率不断降低，可预见的未来存在被替代的风险。

电动助力转向虽然与智能转向相比在智能化方面存在缺失，但由于电动助力转向在节能减排、操控性能、安全性等方面优于液压助力转向产品，既能够满足当前传统燃油汽车节能与环保的要求，又是新能源汽车的标配转向产品；同时，在生产成本及技术成熟度等方面优于智能转向。因此，在未来相当时间内，电动助力转向产品在某些细分市场中仍然存在较强的竞争力。从公司目前与客户的产品开发合作情况来看，多个国内大型整车厂客户正与公司在电动助力转向和智能转向两类产品上同时开展合作开发，由此可以看出整车厂商对电动助力转向和智能转向均存在需求。

## （2）电动助力转向有助于降低整车油耗，仍存在较大的市场空间

在日本、欧美等发达市场，传统燃油汽车改用电动助力转向系统已较为普及，我国电动助力转向系统的市场普及相对较慢。在发达市场、高端市场对汽车智能转向需求日益明确和增长的当下，非发达市场、中低端市场对技术更为成熟、使用成本更为经济的电动助力转向存在长期的需求。

此外，近年来，我国相继推出一系列政策大力推动和支持汽车产业的转型升级，这为电动助力转向系统在内的核心汽车零部件的发展提供了良好的政策推动。其中，根据工信部、中国汽车工程学会等 2016 年发布的《节能与新能源汽车技术路线图》中设定的目标，2020 年，乘用车新车平均油耗为 5.0L/100km，商用车平均油耗相比 2015 年降低 10%，节能汽车市场占有率达到 30%；2025 年，乘用车新车平均油耗为 4.0L/100km，商用车平均油耗相比 2015 年降低 15%，节能汽车市场占有率达到 40%；2030 年，乘用车新车平均油耗为 3.2L/100km，商用车平均油耗相比 2015 年降低 20%，节能汽车市场占有率达到 50%。

在全球汽车市场发展阶段存在一定差异及我国大力推进节能环保政策的大背景下，预计电动助力转向系统在未来仍存在较大的市场空间。

### （3）公司正同步推进电动助力转向及智能转向业务的发展

电动助力转向作为公司的成熟产品，近年来，公司一直着重于该产品的市场营销工作，并取得了显著成果。2014 年、2015 年及 2016 年，公司电动转向的销量较上一年度的增幅分别为 58.75%、54.32% 及 145.84%，电动转向的销售收入较上一年度的增幅分别为 49.16%、78.96% 及 188.19%。截至 2017 年 10 月末，公司有 24 个电动助力转向的量产项目，其中 2017 年 9 月及 10 月，公司共有 4 个开发项目进入了量产阶段。前述量产项目将为公司带来持续的电动助力转向产品的订单。截至 2017 年 10 月末，公司共有 17 个电动助力转向开发项目，这些开发项目已规划了具体的量产时间，有望在 1 年内转化为量产项目。此外，公司不仅在国内推进电动助力转向的市场开拓，还在努力开拓该产品的海外市场，目前已与赛帕汽车达成电动助力转向的开发合作并正在积极推进中。未来，公司仍将继续在国内外市场中同步推进电动助力转向产品的营销。

在智能转向业务的推进方面，如前文所述，在全球汽车产业朝着智能化快速推进的当下，公司率先在汽车智能转向方面进行了研发，并取得了一定技术成果，

目前已经与多个客户开展了开发合作，截至 2017 年 10 月末，公司与汽车整车厂商共有 20 个智能转向开发项目正在推进，一些项目已通过客户的整车联调，进展到了后期路试阶段，产品技术性能在国内拥有一定的先进性和先发优势。公司有望凭借目前在智能转向方面的技术先进性和先发优势，以及多年来积累的丰富客户资源，在国内智能转向的市场竞争中保持优势地位。

公司未来将根据电动助力转向产品及智能转向产品自身的优势，并结合目前汽车行业的发展趋势、各细分市场的发展阶段及市场需求等情况，同步推进电动助力转向业务及智能转向业务的开展，以使公司在成熟产品领域保持稳定增长的同时，在新兴产品领域占据竞争优势地位，从而确保公司的长期持续发展。

综上所述，本次募投项目的产品与前次年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品将长期在市场上共存，在未来相当时间内不存在替代性。公司同步推进电动助力转向及智能转向业务的发展战略，有利于公司的长期可持续发展。

#### **保荐机构核查意见：**

1、保荐机构取得了发行人《2015 年年度报告》、《2016 年年度报告》、《2017 年第三季度报告》、《2016 年第三季度报告》、2015 年及 2016 年的审计报告、2016 年 1-9 月及 2017 年 1-9 月分产品构成的收入成本明细数据等财务资料，对发行人 2015 年、2016 年及 2017 年 1-9 月的经营业绩情况进行了具体分析；取得了本次募集资金项目的可行性研究报告、政府部门及相关组织机构对智能汽车的相关发展规划、中国汽车工业协会提供的全国汽车产销数据、发行人报告期内的产品产销数据、发行人与客户进行智能汽车零部件的合作开发进展相关资料，与发行人高级管理人员进行访谈，并结合发行人经营情况等对本次募投项目的可行性进行了分析。

经核查，保荐机构认为：公司 2016 年及 2017 年 1-9 月毛利率下滑、公司 2017 年 1-9 月经营活动产生的现金流量净额较去年同期减少等经营业绩情况不会对本次募投项目的可行性产生直接影响；报告期内公司国内市场占有率逐年上升，有利于公司本次募投项目的产能消化；本次募投项目拥有广阔的市场空间；本次募

投资项目有利于进一步提升公司的盈利能力。本次募投资项目具有可行性。

2、保荐机构取得了发行人与本次募投资项目产品相关的专利与非专利技术资料，结合发行人与汽车整车厂商之间签署的合作开发合同及进展情况相关资料，并通过访谈发行人高级管理人员、核心技术开发人员等方式，对发行人就汽车智能转向项目相关的技术、在汽车智能化中的作用的说明情况进行了核查。

经核查，保荐机构认为：在汽车智能转向项目相关技术方面，经公司研发团队的长期努力，公司已积累了一定技术成果。基于上述技术应用，本次募投资项目产品将实现自动转向、主动回正等主动安全功能，并能与汽车的其他零部件共同实现遥控驾驶、车道保持、自动泊车等功能。发行人已就汽车智能转向项目相关的技术、在汽车智能化中的作用作出了进一步准确、形象化地说明。

3、保荐机构取得了“年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品产业化投资建设项目”的可行性研究报告、本次募投资项目可行性研究报告、本次募投资项目产品及前次募集资金投资项目产品的相关介绍资料、汽车行业相关政策文件、公司报告期内的主要产品产销量和收入明细、公司报告期内的量产项目及开发项目清单等，并通过访谈发行人高级管理人员了解本次募投资项目产品与前次募集资金投资项目产品之间的异同等方式对本次募投资项目的产品对前次年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品是否具有替代性进行了核查。

经核查，保荐机构认为：本次募投资项目的产品与前次年产 210 万件（套）汽车转向（电动 EPS）组件等系列产品将长期在市场上共存，在未来相当时间内不存在替代性。公司同步推进电动助力转向及智能转向业务的发展战略，有利于公司的长期可持续发展。

（此页无正文，为《浙江世宝股份有限公司关于〈关于请做好相关项目发审委员会准备工作的函〉相关问题的回复说明》之签章页）

浙江世宝股份有限公司

法定代表人：\_\_\_\_\_

张世权

2017年11月20日