

# 诉讼风险待解 欣旺达赴港上市添悬念

中经记者 庄灵辉 赵毅 深圳报道

超23亿元诉讼索赔事项尚未完全平息,欣旺达(300207.SZ)日前重新提交了H股发行申请。

2025年7月,欣旺达提出,公司拟发行境外上市外资股(H股)股票,并申请在香港联交所主板挂牌上市。首次递交失败后,欣旺达向香港联交所更新了发行申请及部分公司信息和财务数据等,并

## 重大诉讼风险待解

欣旺达就应收威睿技术款项总额11.94亿元计提1.09亿元的减值准备。

2025年年底,欣旺达曾披露称,子公司欣旺达动力科技股份有限公司(以下简称“欣旺达动力”)因买卖合同纠纷被起诉,原告方为威睿电动汽车技术(宁波)有限公司(以下简称“威睿技术”)。

根据彼时披露信息,威睿技术诉欣旺达动力履行支付赔偿金及利息等款项的义务,涉案赔偿金约23.14亿元,已与欣旺达近一年半的归母净利润总和相当。

欣旺达并未在上述公告中披露相应诉讼事项具体影响,而是以诉讼尚未开庭审理及判决结果存在不确定性为由,提出暂时无法评估相应事项对公司本期利润或期后利润的影响。

不过,在最近更新的招股书中,欣旺达方面披露了相应事项的更多细节。

其中,欣旺达方面明确,截至2025年12月31日,公司就相应销售合约确认减值准备约2.75亿元。相应减值准备金额涉及多方面,包括据过往保修索赔及经验计提约5470万元,指定更换电池包成本约2.20亿元。

此外,欣旺达就应收威睿技术款项总额11.94亿元计提1.09亿元的减值准备。

“我们的董事认为,威睿技术的索赔缺乏充分的证据支持,且现阶段无法计量可靠的诉讼请求估计。”欣旺达方面在招股书中表示,除确认上述约2.75亿元减值准备外,目前未就相应销售合约计提其他减值准备。

在香港联交所网站刊登了相关更新文件。

2025年12月,欣旺达因电芯疑存“质量问题”遭吉利控股旗下的威睿电动汽车技术公司起诉。然而,一波未平一波又起,沃尔沃EX30车型电池召回事件直指其电芯,近日欣旺达又因专利纠纷在韩国被提起诉讼,这家锂电企业正面临内外夹击。关于电池质量、专利侵权、海外召回等系列风险被推至台前。

欣旺达动力上述事项争议焦点主要在其交付的电芯是否存在质量问题。威睿技术方面指控,欣旺达动力于2021年6月至2023年12月,向威睿技术交付的电芯存在质量问题,并给威睿技术造成损失。

另据招股书披露的信息,欣旺达动力于相应期间向威睿技术供应246Ah及173Ah动力电芯,威睿技术将相关产品组装成动力类电池包。威睿技术方面指控相应产品未能符合约定的技术规格及验收标准,据称导致部分终端用户更换电池包,并导致威睿技术蒙受损失。

欣旺达在招股书中表示,就相应事项,双方已进行了多轮磋商,但双方未能就根本原因及成本分摊安排等达成共识。

对相应事项,欣旺达方面还在招股书中披露了董事意见。欣旺达董事认为,相应索赔不会对公司的业务、经营业绩或财务状况造成重大不良影响,即使在最坏的情况下,对公司的潜在影响预计仍然有限。

对于上述董事意见,欣旺达方面给出的解释是,公司来自威睿技术的收入占比不高,2024年的销售额约为1.65亿元,约占同年收入的0.3%;此次索赔金额约占2024年总收入的4.1%。

不过,欣旺达方面也提示称,若未能成功就相应事项进行抗辩,则可能面临金钱损失及相关成本、潜在的产品更换付款,并可能对业务、经营业绩、财务状况及声誉造成不利影响。

## 海外收入占比连降

不久前,由韩国LG新能源与日本松下能源联合成立的专利联盟“郁金香创新”在韩国对欣旺达发起了专利侵权诉讼。

对于此次赴港上市的目的,欣旺达方面已明确是为深入推进公司全球化战略,打造国际化资本运作平台。

近年来,欣旺达也将全球化视为一项重要战略,持续推进全球化基地布局。不久前,欣旺达方面回复投资者提问时表示,公司在印度、越南、泰国、摩洛哥、匈牙利等地有生产基地。

近年来,欣旺达海外收入整体有所增长,但2023年度有所波动,且海外收入占比近年呈下降态势。

Wind数据显示,2020年度,欣旺达海外收入占比一度接近50%,为48.87%。此后数年,欣旺达海外收入占比持续下降。2021至2024年度及2025年半年度,欣旺达海外收入占比分别为47.09%、43.30%、42.74%、41.83%、39.58%。

此外,欣旺达海外布局合规风险也引发关注。

不久前,由韩国LG新能源与日本松下能源联合成立的专利联盟“郁金香创新”在韩国对欣旺达发起了专利侵权诉讼。对此,欣旺达方面回应称,此次诉讼的对象为山东吉利欣旺达合资公司,公司未接到诉讼,同时这一诉讼不会影响到欣旺达在

## 电池毛利率低于同行

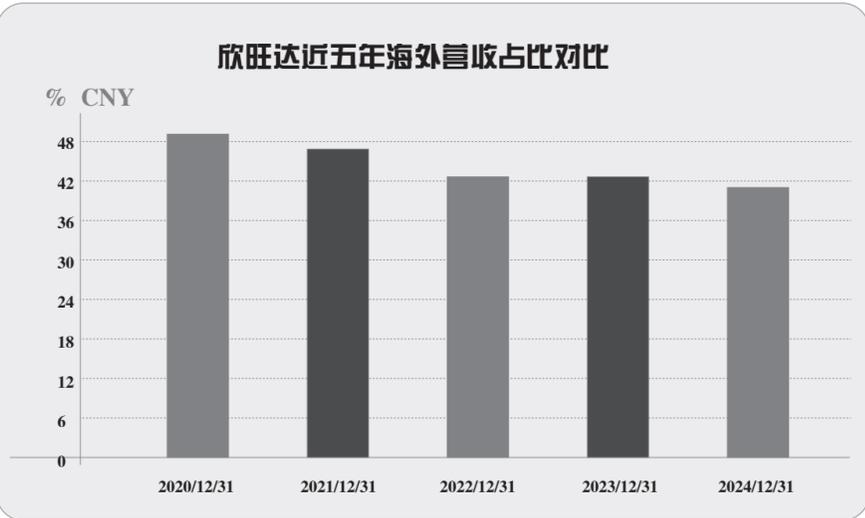
尽管价格颓势显现,欣旺达还是多次在提示市场竞争风险前表示,公司在消费类锂电池以及动力电池领域具有竞争优势。

除海外布局合规风险外,欣旺达较低的电动汽车电池毛利率也引发市场对其施行低价策略的质疑。

动力电池业务正是欣旺达持续推进国际化拓展的一项重要依托,欣旺达曾表示,动力电池将会持续进行国际化拓展,加强海外市场 and 客户的开拓,为公司全球化布局奠定坚实基础。

记者梳理发现,2024年度,欣旺达电动汽车类电池毛利率为8.80%,同比下降0.37%;2025年上半年为9.77%,同比下降1.89%。

对比来看,欣旺达的动力电



图片来源:Wind

海外的布局。

实际上,记者梳理发现,至少在2024年半年报中,欣旺达已披露与相应海外机构诉讼事项。

在2024年半年报中,欣旺达在其他诉讼事项中披露称,公司已收到诉讼状,与郁金香创新的诉讼正在进行中,公司已向法院提交延期答复申请,涉案金额为2345.7万元。

此后于2025年半年报中,欣旺达披露称,上述与郁金香创新公司的诉讼一审已判决,公司准备提起上诉。不过,在2024年半年报及2025年半年报中,欣旺达均未披露相应诉讼事项具体情况及一审判决结果。

值得注意的是,早在2025年8月15日,就有投资者向欣旺达方面提问称:“公司与LG能源之

间关于专利诉讼,对于公司业务拓展与营收是否有影响,公司是否有相应的应对方案?”

对此,欣旺达方面彼时并未正面回复,仅表示公司会严格按照相关法律法规的规定,对公司业务及经营有重大影响的事项履行信息披露义务,具体的信息可以参考后续的相关公告(如有)。

# 低空经济发展提速 粤港澳大湾区先行先试

中经记者 陈靖斌 广州报道

随着低空经济被明确纳入国家战略性新兴产业集群,相关产业正加速从概念培育阶段,迈入政策密集落地与应用场景集中释放的新周期。在这一背景下,粤港澳大湾区被持续置于聚光灯之下:一方面,这里拥有全国最为完整的无人机产业链条;另一方面,在空域管理、跨境协同与应用示范等制度探索层面,大湾区亦承担着“先行先试”的角色。多重时间节点与政策信号的叠加,使该区域的低空经济呈现出明显的提速特征。

与早期以技术展示、单点试飞为主的推进模式不同,当前大湾区低空经济的发展路径正在发生实质性转变。一方面,产业规模、产品形态与应用边界持续外扩,应用场景从消费级无人机,延伸至物流配送、应急救援、城市治理,乃至载人航天等更高复杂度领域;另一方面,地方政府开始围绕产业长期运行的“底座”进行系统性补位,涵盖规划体系、安全标准、金融支持与基础设施建设等关键环节,政策工具也由以往的鼓励性导向,逐步升级为覆盖全产业链的制度化安排。

加速推进之下,新的张力亦随之显现。当低空经济从“示范应用”走向“常态化运行”,其增长动能是否仍能持续依赖既有的政策红利与场景优势,成为绕不开的问题。多位接受《中国经营报》记者采访的专家指出,在产业快速起势的同时,制度供给节奏、跨区域规则衔接以及商业化落地约束之间的结构性矛盾,正在逐步浮出水面,并可能成为下一阶段发展的关键变量。

## 湾区低空产业体系成型

从产业基础看,粤港澳大湾区在全国低空经济版图中的位置已较为清晰。广东省发展改革委数据显示,广东集聚了全国30%以上的低空产业链企业,总量约1.5万家。在制造端,2024年广东民用无人机产量达694万架,位居全国第一,其中消费级无人机市场份额占全国95%,工业级无人机市场份额占全国54%。这一结构性优势,使大湾区成为低空装备研发、生产与应用的核心区域。

产业集聚并未止步于制造环节,而是向应用侧快速延

## 政策治理转入深水区

产业和场景的快速扩展,正在倒逼制度体系加速补位。2025年10月,广东省政府办公厅印发《广东省支持低空经济高质量发展若干措施》,围绕安全规划、技术攻关、平台建设、适航审定、金融支持、基础设施、应用推广等十六个方面,构建起较为完整的政策框架。这一文件的显著特征,在于从“鼓励发展”转向“系统治理”,试图为低空经济的常态化运行提供制度托底。

在空域管理与安全层面,文件提出加快空域资源释放与安全高效利用,推进省级低空空域管理改革,建设省综合飞行服务平台及多地飞行服务站,并将无人机安全应急管理纳入地方政府突

展。在广州举行的相关大会上,各类飞行器集中亮相,覆盖物流、医疗、消防、农业和城市出行等多个领域。顺丰的丰翼方舟40无人机已应用于海岛风电场运维补给;AW119医疗直升机承担起连接急救现场与医院的空中转运任务;山河星航推出的无人机消防一体机可在200米高度长时间稳定作业;亿航智能的EH216-S载人航空器则勾勒出城市空中交通的现实轮廓。

应用场景的拓展背后,是配套平台与系统的同步铺展。大疆

发事件应急体系。这一系列安排,直指低空飞行安全与空域协同这一基础性约束。

在产业支撑方面,政策强调关键核心技术攻关,中试平台和工程技术研究中心建设,同时强化适航审定能力,推动省市共建审定技术服务机构,以提升航空器取证效率。金融工具也被系统纳入,通过产业投资基金、信贷贴息、保险产品 and 上市培育等方式,覆盖企业全生命周期。

不过,在政策密集出台的同时,制度性瓶颈并未完全消解。国研新经济研究院副院长、湾区低空经济研究院院长朱克力向记者指出,当前制约大湾区低空经济规模化、商业化的核心问题,

农业无人机与重型物流平台协同运行,极飞科技的智能农场机器人矩阵与智飞协同的无人值守消防平台,构成覆盖农业、运输与安防的立体作业网络。低空经济不再仅以单一飞行器为展示对象,而是逐步呈现出“系统化运行”的特征。

在城市层面,多点布局正在形成合力。作为低空经济核心城市之一,广州已构建从40公斤级无人机到19座载人航空器的全产品矩阵。在基础设施方面,广州规划到2030年建成10个低空起降基地、100个起降场和

仍集中在制度层面。空域管理仍以审批管控为主,常态化、精细化、可预期的空域使用机制尚未全面建立,企业难以形成稳定运营预期。跨区域、跨部门协同不畅,也在空域使用、飞行申报、安全监管和应急处置等环节增加了运行成本。

在从试点走向商业化的过程中,制度确定性不足尤为突出。朱克力向记者分析,试点阶段往往享有专项支持和简化流程,但进入常态化运营后,必须面对统一监管、合规成本、责任界定、保险体系和数据安全等普遍性制度安排。企业在试点中形成的成本结构和盈利模型,往往难以直接适配全面合

1000个起降点,并在番禺设立飞行营地总部,在增城、黄埔、南沙增设营地。在政策支持上,广州计划推出200亿元政府性引导基金,引导低空文旅及上下游产业集聚。

港澳地区的动作同样密集。香港特区行政长官李家超在2024年施政报告中提出成立发展低空经济工作组,统筹发展策略与跨部门行动计划,并同步推进法规与体系建设。2025年3月,香港启动低空经济“监管沙盒”,公布首批试点项目名单,允许相关参与方在指定航线内测

规后的环境,导致“试点好看、商业化难走通”。

北京社科院副研究员王鹏也向记者指出,空域资源分配的精细化程度与飞行审批效率,仍是被反复提及却尚未根本解决的问题。此外,地面配套设施的用地审批和标准化管理,是商业化过程中最容易被低估的约束。无人机起降点、充电桩和补给站的选址涉及城市规划、土地性质和消防安全等多重审批,若缺乏跨部门协调机制,基建成本和合规周期将直接压缩盈利空间。

跨境协同则构成另一重结构性约束。朱克力指出,粤港澳三地在空域管理体制、飞行许可程

序、航空器认证、操作人员资质互认以及数据治理等方面存在制度分野,短期内难以全面互通。王鹏认为,跨境低空合作在安全监管和数据流动方面,短期内仍将以“一事一议”的特许模式为主,难以快速复制扩展。

奥优国际董事长张明向记者表示,当前大湾区低空经济已进入“全面起势”阶段,但从试点应用走向可持续商业模式,最具挑战性的并非产业对接,而是规则体系的协调与责任机制的明确。低空飞行与城市公共安全、隐私保护、数据跨境流动之间的边界问题,若缺乏系统化治理框架,可能成为商业化落地的隐性障碍。