

浙江方正电机股份有限公司

2018 年度董事会工作报告

浙江方正电机股份有限公司（以下简称“公司”）董事会在 2018 年期间，认真履行《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》”）以及《公司章程》、《董事会议事规则》等相关法律法规赋予的职责，严格执行董事会和股东大会决议。坚持以“成为节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商，实现技术、产品及客户升级，有能力、有技术服务世界一流客户，未来靠专利、标准占领市场”的战略目标，积极利用外部和内部资源，拓展新能源汽车用驱动电机和汽车电机市场，完成了公司向节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商的转变；同时坚持以“技术先行”的发展理念，公司积极通过提升技术研发能力、加大自动化设备改造、整合公司供应链等主要举措，较好的完成了年度工作。报告期内，各位董事恪尽职守，尽职尽责，为公司的发展发挥了应有的作用。现将公司董事会 2018 年度开展的各项工作汇报如下，请予以审议：

一、公司报告期内经营情况回顾

2018 年是全面贯彻党的十九大精神的开局之年，我国经济发展坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，凝心聚力，攻坚克难，经济发展的主要预期目标较好完成，三大攻坚战开局良好，供给侧结构性改革深入推进，改革开放力度加大，人民生活持续改善，国民经济运行保持在合理区间，工业生产平稳增长，尤其是新产业增长较快。在去产能的大背景下，企业面临着更为复杂的市场竞争，尤其是中美贸易摩擦，更加加剧了企业竞争的不确定性。面对较为复杂的市场环境中，在公司董事会的统一部署下，公司坚持以“成为节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商，实现技术、产品及客户升级，有能力、有技术服务世界一流客户，未来靠专利、标准占领市场”的战略目标，公司全体员工坚决贯彻落实公司董事会制定的年度经营计划和发展目标，公司积极通过提升技术研发能力、加大自动化设备改造、整合公司供应链等主要举措，较好地完成了公司董事会制定的各项工作目标。

现就公司 2018 年度经营业绩和主要工作报告如下：

1、2018 年度公司经营情况说明

经天健会计师事务所（特殊普通合伙）审计：公司 2018 年度实现营业收入

1,363,618,252.47元，比上年同期增加3.45%；实现净利润总额-444,657,132.03元，比上年同期减少436.63%；实现归属于上市公司股东的净利润-444,371,351.39元，比上年同期减少435.89%。

2、公司主营业务产品

（1）家用缝纫机电机

2018年度，公司家用缝纫机电机产品全部转移到方正电机（越南）有限责任公司（以下简称“越南方正”）生产，核心零部件均实现了越南本地化采购，借助越南制造成本低的优势，提升了公司在该业务平台上产品的盈利能力，为公司劳动密集型产品的后续产业转移提供了新的产品盈利模式。报告期内，越南方正在家用缝纫机电机业务上保持了稳中有增的发展趋势，产品盈利能力进一步提升。家用缝纫机无刷电机产品也得到了客户的初步认可，公司将在该业务领域占据市场主导地位。

（2）汽车电机（含新能源汽车驱动电机）

报告期内，公司在路虎捷豹豪华车型平台上的汽车座椅水平电机项目产品正式进入路虎捷豹车型供应链，这是公司首次为国际知名高端豪华车型同步开发座椅电机产品，也表明公司在汽车座椅电机方面的技术研发创新能力具备了与行业知名企业同等竞争的能力，产品主要客户包含丰田、宝马、奔驰、沃尔沃、福特、荣威等中高端整车企业；2018年汽车座椅电机业务增长明显。2018年底，公司利用该业务平台和延峰安道拓成立了合资公司，向其他乘用车用微电机转型，合资公司的成立将具备更大的市场平台，未来该业务会呈现快速发展的趋势。公司子公司浙江方正（湖北）汽车零部件有限公司（以下简称“湖北方正”）的汽车雨刮器电机产品，在2018年重卡市场行情向好的背景下，销售规模和盈利均实现较大突破。

新能源驱动电机系列产品已与上汽集团、玉柴集团、吉利汽车、众泰汽车、上汽通用五菱等国内新能源整车企业建立配套合作关系。公司自主研发的新能源系统驱动集成项目已经实现批量化生产，成为五菱E200汽车平台唯一驱动集成系统供应商。新能源汽车是我国重点培育的行业之一，未来发展趋势将呈现快速发展的态势。

（3）汽车电子

公司子公司上海海能的汽车发动机控制系统包括AMT及其控制、柴油机控制器ECU、气体机控制器GCU、后处理器控制器DCU等系列产品。2018年由于排放“国四”到“国五”切换、天然气价格上调及去年末“气荒”影响，公司气体机产品销售有所下滑。公司已研发出符合“国六”排放的气体机控制器产品，同时，公司正积极开拓其他客户和新产品，努力

保持未来业务的稳定增长。

(4) 智能控制器

报告期内,公司子公司深圳高科润公司管理层克服了进口电子元器件涨价、交货期拉长、中美贸易战等诸多不利因素影响,积极调整客户和产品结构,优化管理架构和模式,实现了营业收入新增长。

3、技术先进推动公司整体管理和产品升级

报告期内,在2017年公司组织框架调整的基础上,强化各部门的独立性和财务考核机制,以业务单元为主体,职能部门全面协同。定期召开公司决策管理委员会议,及时调整各业务单元的发展目标和战略方向,协同公司现有资源确保公司整体运营的安全性和有效性;深圳基地完成SAP系统的整体上线公司,实现了从采购、生产、销售等过程的实时数据的快速呈现,为公司总部管理在内部经营业绩KPI、工艺改进和技术改进等方面的快速决策提供了财务依据,为进一步实现财务集团化统一管理打下了夯实的基础;公司通过自动化生产线技术改造项目的实施,实现了生产线数据、产品性能参数的大数据采集,为提升产品方案改善提供了基础数据和改善方向,同时提升了产品的可追溯性,技改项目实施赢得了客户的认可。公司IATF16949:2016体系和公司管控制度均持续有效运行,通过对过程的有效性和效率进行监视和测量,获得了客户更高的满意度。同时继续深耕“两纵两横”管理体系,实现公司经营风险可控、市场及时预警、内部及时纠错和信息共享,为公司持续快速发展奠定基础。

公司继续加大方正研究院的基础测试设施和人才队伍建设,“完善正向研发体系和流程,发展拥有自主知识产权的电驱动系统,夯实技术竞争力;增加设备投入,打造行业一流的实验室”的总体发展目标,研究院的成立对于公司引进高层次可研人才,逐步奠定公司在电机、电控和电驱动系统的技术优势地位。报告期内,公司自主研发的路虎捷豹汽车平台用座椅电机顺利实现量产,并正式进入路虎捷豹汽车供应链,这是公司首次进入国际豪华车品牌,也表明公司在汽车座椅电机方面的技术研发创新能力具备了与行业知名企业同等竞争的能力;新能源汽车驱动电机及电驱动集成系统产品相关技术参数达到了行业内国际先进水平。公司自主研发的新能源汽车驱动电机及电驱动集成系统产品完成产品设计,该项目产品符合国家技术改造专项重点方向中的“二、高端装备及相关基础能力提升工程——10、智能网联汽车与新能源汽车工程——6. 新型动力驱动系统”要求。报告期内,公司通过引进和内部培养技术研发人员、技术设计平台和验证实验室的提升,公司技术研发能力得到了较大程度的提升;公司子公司上海海能2018年联合玉柴集团已研发出符合“国六”排放的气体机控制器产品,在同行业竞争中处于优势地位。

二、行业发展趋势和前景

公司坚持以“成为节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商，实现技术、产品及客户升级。有能力、有技术服务世界一流客户，未来靠专利、标准占领市场”的战略目标，形成了以汽车用电机(含新能源汽车驱动电机及控制系统)、多功能家用缝纫机电机、发动机控制和智能控制器为主的四大主营业务产品。

(一) 汽车行业的发展趋势及前景

(1) 汽车行业发展趋势及前景

① 节能与新能源汽车是我国未来汽车发展方向

2015年5月，中国提出了顺应时代发展的《中国制造2025》，部署全面推进实施制造强国战略，提出利用3个十年分“三步走”战略将中国建成制造强国的行动纲领。《中国制造2025》完整描述了未来汽车技术四大发展方向，国家对智能汽车、节能与新能源汽车的支持力度在不断加大，汽车行业将迎来极佳发展机遇期，大力发展及推广汽车节能减排技术，实现汽车产业的节能减排是我国打造绿色循环经济、构筑和谐生态文明的关键突破口，也是汽车行业发展的必然趋势。

我国政府大力支持新能源汽车产业的发展，出台了一系列支持性政策与法律法规。2016年10月，科技部发布《“新能源汽车”试点专项2017年度项目申报指南》，指南明确了我国新能源汽车行业发展的总体目标。2016年11月，国务院印发《国务院关于印发“十三五”国家战略性新兴产业发展规划的通知》，规划指出：强化技术创新，完善产业链，优化配套环境，落实和完善扶持政策，提升纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化水平，推进燃料电池汽车产业化。到2020年，实现当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。2017年6月，《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法(征求意见稿)》发布，指出自2018年起新能源汽车积分可以交易。2019年3月26日，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布《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》(以下见车《通知》)决定：2019年新能源汽车补贴标准在2018年的基础上退坡超过50%，并取消“地补”，改为补贴充电基础设施。2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期，6月26日新的补贴政策开始实施。

② 汽车产销量下降，商用车增速下降

2018年，我国汽车产业面临较大的压力，产销增速低于年初预计，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。一方面由于购置税优惠政策全面退出造成的影响；另一方面受宏观经济增速回落、中美贸易战，以及消费信心等因素的影响，短期内仍面临较大的压力。目前，我国汽车产业仍处于普及期，有较大的增长空间。汽车产业已经迈入品牌向上，高质量发展的增长阶段。2018年，汽车产销分别完成2780.9万辆和2808.1万辆，产销量比上年同期分别下降4.2%和2.8%。2018年，乘用车产销分别完成2352.9万辆和2371万辆，比上年同期分别下降5.2%和4.1%，占汽车产销比重分别达到84.6%和84.4%，分别低于上年0.9和1.2个百分点。与上年同期相比，上半年增速明显高于下半年增速。

乘用车四类车型产销情况看，乘用车四类车型均出现负增长，交叉型市场继续萎缩。其中：轿车产销比上年同期分别下降4%和2.7%；SUV产销比上年同期分别下降3.2%和2.5%；MPV产销比上年同期分别下降为17.9%和16.2%；交叉型乘用车产销比上年同期分别下降20.8%和17.3%。

2018年，商用车产销同比继续呈现增长，增速明显回落。受货车市场增长拉动，商用车销量创历史新高。商用车产销分别达到428万辆和437.1万辆，比上年同期分别增长1.7%和5.1%，增速分别回落12.1个百分点和8.9个百分点。商用车月度销量除2月、9月、10月外，其余月份均高于上年同期。

分车型产销情况看，客车产销量分别完成48.9万辆和48.5万辆，比上年同期分别下降7%和8%；货车产销量分别完成379.1万辆和388.6万辆，比上年同期分别增长2.9%和6.9%，其中重型货车产销分别达到111.2万辆和114.8万辆，销售再创历史新高。半挂牵引车产销比上年同期分别下降19.6%和17.2%。

(2) 新能源汽车行业发展趋势和背景

① 新能源汽车行业发展趋势和背景

2016年10月，科技部发布《“新能源汽车”试点专项2017年度项目申报指南》，指南明确了我国新能源汽车行业发展总体目标为：继续深化实施新能源汽车“纯电驱动”技术转型战略；升级新能源汽车动力系统技术平台；抓住行能源、新材料、信息化等科技带来的新能源汽车新一轮技术变更机遇，超前部署研发下一代技术；到2020年，建立起完善的新能源汽车科技创新体系，支撑大规模产业化发展。纯电动和混合动力汽车、燃料电池汽车、智能网联汽车和汽车制造、动力电池、轻量化技术是我国未来新能源汽车技术发展的六大趋势。

2016年11月，国务院印发《国务院关于印发“十三五”国家战略性新兴产业发展规划

的通知》，规划指出：强化技术创新，完善产业链，优化配套环境，落实和完善扶持政策，提升纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化水平，推进燃料电池汽车产业化。到 2020 年，实现当年产销 200 万辆以上，累计产销超过 500 万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。全面提升电动汽车整车品质与性能。加快推进电动汽车系统集成技术创新与应用，重点开展整车安全性、可靠性研究和结构轻量化设计。提升关键零部件技术水平、配套能力与整车性能。加快电动汽车安全标准制定和应用。加速电动汽车智能化技术应用创新，发展智能自动驾驶汽车。完善电动汽车生产准入政策，研究实施新能源汽车积分管理制度。到 2020 年，电动汽车力争具备商业化推广的市场竞争力。

2017 年 1 月，国务院印发《国务院关于印发“十三五”节能减排综合工作方案的通知》，通知明确要求：加快发展壮大新能源汽车等战略性新兴产业，使新能源汽车成为中国的支柱产业。政府部门公务用车中新能源车辆必须过半。

2017 年 9 月，《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020 年）》，行动计划指出：加强城市配送车辆技术管理，对于符合标准的新能源配送车辆给予通行便利；组织开展城市绿色货运配送试点；鼓励各地创新政策措施，推广标准化、厢式化、轻量化、清洁能源货运车辆。

2019 年 3 月 26 日，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布《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》（以下见车《通知》）决定：2019 年新能源汽车补贴标准在 2018 年的基础上退坡超过 50%，并取消“地补”，改为补贴充电基础设施。2019 年 3 月 26 日至 2019 年 6 月 25 日为过渡期，6 月 26 日新的补贴政策开始实施。

2018 年新能源汽车销量 125.6 万辆，同比增长 61.7% 略超预期。根据中汽协数据，2018 年国内新能源汽车产销分别为 127 万辆和 125.6 万辆，比上年同期分别增长 59.9% 和 61.7%。新能源乘用车 2018 年产销分别为 107 万辆和 105.3 万辆，同比增长 80.5% 和 82%。新能源商用车 2018 年产量为 20.1 万，同比小幅下滑 0.4%，销量为 20.3 万辆，同比增长 2.6%。

新能源乘用车高端车型占比不断提升。根据乘联会数据，纯电动乘用车 2018 年销售 75.98 万辆，同比增长 69%，A00、A0、A 级车占纯电动乘用车比例分别为 49%、16%、33%，高端车型占比显著提升。插电混动乘用车 2018 年销售 25.62 万辆，同比增长 138%。A 级、B 级、C 级车在插电混动中占比分别为 70.5%、23.2%、6.3%，B 级和 C 级车占比亦有极大提升。随着国内主要汽车制造商的加入和不断提速，新能源汽车未来的发展走向日渐清晰。

2016 到 2020 年这五年是关键时期，导入期和培育期的关键时期，2020~2025 年，我国的新能源汽车市场将进入快速发展期。

② 新能源产业发展政策。

我国政府大力支持新能源汽车产业的发展，主要支持政策或法律法规如下：

时间	政策名称	主要内容
2019 年 3 月	《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》	2019年新能源汽车补贴标准在2018年的基础上退坡超过50%，并取消“地补”，改为补贴充电基础设施。2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期，6月26日新的补贴政策开始实施。
2017 年 9 月	《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划（2017-2020年）》	加强城市配送车辆技术管理，对于符合标准的新能源配送车辆给予通行便利；组织开展城市绿色货运配送试点；鼓励各地创新政策措施，推广标准化、厢式化、轻量化、清洁能源货运车辆。
2017 年 6 月	《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法（征求意见稿）》	办法显示，积分政策将从2018年开始实行，油耗积分按CAFC法规核算，新能源汽车积分比例则要求2018—2020年车企分别要达到8%、10%、12%。其中，油耗积分可以结转，新能源汽车积分可以交易。结转或交易后积分仍未负的企业将面临暂停受理不达标新车的申报、暂停生产高油耗车型等处罚。
2017 年 6 月	《关于完善汽车投资项目管理的意见》	严格控制新增传统燃油汽车产能；规范新能源汽车企业投资项目条件
2017 年 1 月	《国务院关于印发“十三五”节能减排综合工作方案的通知》	加快发展壮大新能源汽车等战略性新兴产业，使新能源汽车成为中国的支柱产业。政府部门公务用车中新能源汽车必须过半。
2017 年 1 月	《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》	对新能源汽车的定义、资质考核要求、监管要求、不合格惩罚措施等进行了详细规定
2016 年 12 月	《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	除燃料电池汽车外，其余车型补贴金额全面下调，快充类纯电动客车下调幅度高达60%，并且进一步提升了各类车型获得补贴资格的技术条件。
2016 年 12 月	《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》	强化技术创新，完善产业链，优化配套环境，落实和完善扶持政策，提升纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化水平，推进燃料电池汽车产业化。到2020年，实现当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆，整体技术水平保持与国际同步，形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。全面提升电动汽车整车品质与性能。加快推进电动汽车系统集成技术创新与应用，重点开展整车安全性、可靠性研究和结构轻量化设计。提升关键零部件技术水平、配套能力与整车性能。加快电动汽车安全标准制定和应用。加速电动汽车智能化技术应用创新，发展智能自动驾驶汽车。完善电动汽车生产准入政策，研究实施新能源汽车积分管理制度。到2020年，电动汽车力争具备商业化推广的市场竞争力。

2015年5月	《中国制造2025》	围绕实现制造强国的战略目标，《中国制造2025》明确了9项战略任务和重点，其中包括全面推行绿色制造及大力推动十大重点领域突破发展，节能与新能源汽车是十大重点领域之一。《中国制造2025》提出继续支持电动汽车、燃料电池汽车发展，掌握汽车低碳化、信息化、智能化核心技术，提升动力电池、驱动电机、高效内燃机、先进变速器、轻量化材料、智能控制等核心技术的工程化和产业化能力，形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系，推动自主品牌节能与新能源汽车同国际先进水平接轨。
2015年5月	《关于完善城市公交车成品油价格补助政策加快新能源汽车推广应用的通知》	通过完善城市公交车成品油价格补助政策，进一步理顺补助对象和环节，加快新能源公交车替代燃油公交车步伐。一方面还原燃油公交车的真实使用成本，遏制燃油公交车数量增加势头，另一方面调动企业购买和使用新能源公交车的积极性，鼓励在新增和更新城市公交车时优先选择新能源公交车，推动新能源公交车规模化推广应用，促进公交行业节能减排。具体政策包括调整现行城市公交车成品油价格补助政策、涨价补助数额与新能源公交车推广数量挂钩、调整后的城市公交车成品油价格补助资金由地方统筹使用及中央财政对完成新能源公交车推广目标的地区给予新能源公交车运营补助等
2015年4月	《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》	明确新能源汽车补助对象是消费者，中央财政补助的产品是纳入“新能源汽车推广应用工程推荐车型目录”的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车，补助标准主要依据节能减排效果，并综合考虑生产成本、规模效应、技术进步等因素逐步退坡。明确了2016年各类新能源汽车补助标准，2017至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至2018年补助标准在2016年基础上下降20%，2019至2020年补助标准在2016年基础上下降40%。通知进一步对企业及产品的要求、资金申报及下达等进行了规定
2015年3月	《关于加快推进新能源汽车在交通运输行业推广应用的实施意见》	明确至2020年，新能源汽车在交通运输行业的应用初具规模，在城市公交、出租汽车和城市物流配送等领域总量达到30万辆
2015年3月	《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理规定（征求意见稿）》	对新建独立法人纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理做出详细说明
2015年3月	《汽车动力蓄电池行业规范条件》	从企业基本要求、生产条件要求、技术能力要求、产品要求、质量保证能力要求、销售和售后服务、规范管理等七个方面对汽车动力蓄电池行业给出规范意见
2015年1月	《关于电动汽车用价格政策有关问题的通知》	确定对电动汽车充换电设施用电实行扶持性电价政策
2015年1月	《关于对电池涂料征收消费税的通	明确了锂离子蓄电池、燃料电池等免征消费税

	知》	
2014年11月	《能源发展战略行动计划(2014-2020年)》	明确了2020年我国能源发展的总体目标、战略方针和重点任务,要求加快发展纯电动汽车、混合动力汽车和船舶、天然气汽车和船舶,扩大交通燃油替代规模
2014年11月	《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》	拟安排资金对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励,要求京津冀、“长三角”和“珠三角”等大气污染治理重点区域中的城市或城市群,2013年度新能源汽车推广数量不低于2,500辆,2014年度不低于5,000辆,2015年度不低于10,000辆;其他地区的城市或城市群,2013年度推广数量不低于1,500辆,2014年度不低于3,000辆,2015年度不低于5,000辆。推广数量以纯电动乘用车为标准进行计算,其他类型新能源汽车按照相应比例进行折算
2014年10月	《加强“车、油、路”统筹,加快推进机动车污染综合防治方案》	大力推广新能源汽车,针对新能源汽车研究制定减免过路过桥费、免费停车等政策
2014年8月	《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》	从2014年9月1日起到2017年12月31日,对购置的新能源汽车免征车辆购置税。对免征车辆购置税的新能源汽车,由工信部、国家税务总局通过发布《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》实施管理
2014年7月	《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》	强调“以市场主导和政府扶持相结合”,各地不得自行制定、出台地方性的新能源汽车和充电设施标准,要执行国家统一的新能源汽车推广目录
2014年7月	《关于电动汽车用电价格政策有关问题的通知》	对经营性集中式充换电设施用电实行价格优惠,执行大工业电价,2020年前免收基本电费。电动汽车充换电设施用电执行峰谷分时电价政策,鼓励用户降低充电成本
2014年6月	《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》	明确政府机关及公共机构购买机动车辆应当优先选用新能源汽车;用于机要通信、相对固定路线执法执勤、通勤等车辆配备更新时应当使用新能源汽车。鼓励在环卫、邮政、旅游、公交等更多领域和更广泛用途购买使用新能源汽车
2014年1月	《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》	减小新能源汽车2014年和2015年的补贴退坡幅度:2014年在2013年标准基础上下降5%,2015年在2013年标准基础上下降10%
2013年11月	《四部委确定第一批新能源汽车推广应用城市或区域名单》	财政部、科技部、工信部、发展改革委组织专家对各地申报的新能源汽车推广应用实施方案进行了审核评估,确认了28个城市(区域)为第一批新能源汽车推广应用城市
2013年9月	《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》	将新能源汽车细分为四种。申报城市的政府机关、公共机构等领域车辆采购要向新能源汽车倾斜,新增或更新的公交、公务、物流、环卫车辆中新能源汽车比例不低于30%
2013年8月	《国务院关于加快发展节能环保产业的意见》	扩大公共服务领域新能源汽车示范推广范围,每年新增或更新的公交车中新能源汽车的比例达60%以上,政府普通公务用车优先采购1.8升(含)以下燃油经济性达到要求的

		小排量汽车和新能源汽车，择优选用纯电动汽车
2013年5月	《产业结构调整指导目录（2011年本）》（修正）	鼓励类项目包括： 新能源汽车关键零部件：电机管理系统，电动汽车电控集成；电动汽车驱动电机（峰值功率密度 ≥ 2 杆5kW/kg，高效区：65%工作区效率 $\geq 80\%$ ）等；插电式混合动力机电耦合驱动系统等
2013年1月	《能源发展“十二五”规划》	明确要求建设新能源汽车供能设施，到2015年形成50万辆电动车的充电设施。同时，继续推广节能和新能源交通工具
2012年4月	《节能与新能源汽车产业发展规划（2012～2020年）》	到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车的累计产销量争取达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车的生产能力达到200万辆，累计产销量超过500万辆
2011年9月	《关于促进战略性新兴产业国际化发展的指导意见》	推动传统汽车制造企业向新能源汽车领域发展，培育本土龙头企业和新能源汽车跨国公司等
2011年8月	《关于加强节能与新能源汽车示范推广安全管理工作的函》	提出了加强节能与新能源汽车示范运行安全管理的具体措施
2011年3月	《十二五规划》	把新能源汽车列为战略性新兴产业之一，提出要重点发展插电式混合动力汽车、纯电动汽车和燃料电池汽车技术以及示范工程，推进产业化应用

（3）汽车电子行业发展前景和趋势

汽车电子是汽车零部件的核心细分行业之一，具有技术含量高、附加值大、开发难度高、投入成本多等特点，主导着汽车技术进步的方向和步伐。近10年来汽车产业70%的创新来源于汽车电子技术及其产品的开发应用，汽车电子技术是推动汽车产业发展的核心动力之一。随着人们对汽车安全性、舒适性、智能性等方面的需求日益提升，电子化、信息化、网络化和智能化已经成为汽车技术的发展方向。如今，汽车电子化程度的高低，已成为衡量汽车综合性能和技术水平的重要标志。

2012-2018年复合增长率达到9.8%。从汽车电子各细分行业的增长性来看，安全控制和通讯娱乐系统仍有较高速增长，分别为10.2%和10.8%，高于行业平均复合增长率9.8%。

汽车电子的市场规模与汽车的产销规模密切相关。未来6年内在全球经济缓步复苏的情况下，汽车的产销规模将会平稳增长。前瞻产业研究院预测，到2023年市场规模将达到3550亿美元。



图表：2018-2023 年全球汽车电子市场规模预测（单位：亿美元）

上海海能的主要产品中，柴油发动机控制类产品、气体发动机控制类产品等属于汽车动力控制系统中的核心环节电子控制喷油装置控制系统；自动变速箱类产品属于底盘控制与安全系统中的核心环节电控自动变速器系统；新能源汽车控制类产品覆盖整车控制、弱电控制系统等。我国汽车工业规模快速增长，ECU 和 DCU 是符合排放标准柴油机的一般配置，理论上—台柴油发动机需要配置一套 ECU 及 DCU。通过 ECU 对柴油机进行喷射的合理控制及 DCU 对柴油机进行尾气后处理是实现柴油机减少上述有害物质排放、满足国家标准的重要措施。公司子公司上海海能的汽车发动机控制系统包括 AMT 及其控制、柴油机控制器 ECU、气体机控制器 GCU、后处理器控制器 DCU 等系列产品。2018 年上半年由于排放“国四”到“国五”切换、天然气价格上调及去年末“气荒”影响，公司气体机产品销售有所下滑。公司已研发出符合“国六”排放的气体机控制器产品，同时，公司正积极开拓其他客户和新产品，努力保持未来业务的稳定增长。

（二）缝制机械制造业 发展趋势及前景

2018 年 1-11 月，中国缝制机械协会统计的行业百家整机企业累计完成工业总产值 191.62 亿元，同比增长 21.20%，累计生产缝制机械整机产品 690.61 万台，同比增长 17.23%。其中，工业缝纫机累计产量 498.49 万台，同比增长 24.37%。据缝制行业统计：2018 年 1-11 月行业百家整机企业累计完成主营业务收入 196.15 亿元，同比增长 15.52%，累计销售缝制机械整机产品 655.59 万台，同比增长 12.42%，产销率 94.93%。其中，工业缝纫机累计销量 467.01 万台，同比增长 18.13%，产销率 93.68%。据海关最新数据显示，1-11 月我国缝制机械行业累计出口 22.44 亿美元，同比增长 6.72%。其中工业缝纫机出口量 374.43 万台，

出口额 11.09 亿美元，同比分别增长 11.31%和 20.18%;家用缝纫机出口量 637.01 万台(其中含手动缝纫器 261.88 万台)，同比下降 2.07%，出口额 2.09 亿美元，同比增长 0.27%;缝前缝后设备出口量 94.06 万台，出口额 2.96 亿美元，同比分别增长 6.22%和 16.99%;零部件出口额 3.37 亿美元，同比下降 6.68%;刺绣机出口量 3.29 万台，出口额 2.92 亿美元，同比分别下降 24.62%和 18.03%。

三、公司发展战略

2019 年，公司坚决执行以“驱动世界不断向前，致力于成为电驱动领域卓越并且受人尊重的世界级企业。以创新的系统性方案和可靠的质量，为我们的业务伙伴，员工和股东创造共同的价值。到 2030 年，每个家庭中都能找到我们的产品”的企业愿景和使命。围绕既定“成为节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商，实现技术、产品及客户升级，有能力、有技术服务世界一流客户，未来靠专利、标准占领市场”的战略目标，主要通过公司技术研究院的建设，吸引高层次人才进行公司技术创新能力提升，重点围绕节能与新能源领域开发具有市场先进性的技术产品，积极对接和开拓节能与新能源汽车市场，并重点进行产品制造自动化设备的技术改造，提升公司产品的市场综合竞争力，推行技术先行，提升客户和市场满意度，以满足公司精细化管理和快速发展管理需求。

四、公司 2019 年度经营计划

2019 年，公司将继续以“驱动世界不断向前，致力于成为电驱动领域卓越并且受人尊重的世界级企业。以创新的系统性方案和可靠的质量，为我们的业务伙伴，员工和股东创造共同的价值。到 2030 年，每个家庭中都能找到我们的产品”的企业愿景和使命。围绕既定“成为节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商，实现技术、产品及客户升级，有能力、有技术服务世界一流客户，未来靠专利、标准占领市场”的战略目标。在 2019 年将以此公司战略目标为主开展以下工作：

1、进一步完善培训，推广开发流程：通过技术培训等方式，建立正向研发系统评审机制，从项目立项、产业优化、产前准备和产能爬升等阶段进行专业评审，建立标准的技术开发流程；重点推进上海研究院的基础设施和研发团队建设，年研发费用投入不低于 4%，以电驱动集成系统产品（低压三合一电驱动系统）和高密度驱动电机为主，2019 年全部实现产业化。

2、积极推进公司募集资金项目建设：经中国证监会核准，公司已完成非公开发行股份 3000 万股，共募集资金 13,554.72 万元，用于年产 35 万台新能源驱动电机及电驱动集成项目、新能源驱动电驱动系统与节能电机研究院项目。以上两个项目的实施对公司具有重要的

意义。一是新能源驱动电驱动系统项目产品属于国内领先的技术产品，有利于公司引导客户完成新能源汽车电驱动集成化技术方向的突破，减少公司技术研发的项目的种类，更为集中公司资源进行前瞻性的技术产品研发和产品升级；二是公司上海新能源驱动电驱动系统与节能电机研究院的建立，更能吸引高层次技术人才的加盟，突破丽水引进人才困难的局面。为公司实现“成为节能与新能源汽车领域一流的核心零部件供应商，实现技术、产品及客户升级，有能力、有技术服务世界一流客户，未来靠专利、标准占领市场”的战略目标具有重大的意义。

3、推动各生产基地产能的再提升：随着中美贸易摩擦不确定的逐步增加，公司越南基地的产能需求进一步加大，2019年通过产能的再提升，以家用缝纫机电机为主，实现其他电机产品的突破；湖北基地完成新厂区土建工程，为公司开展雨刮器总成产能提升奠定基础条件；丽水基地在推进募集资金项目建设的基础上，重点推进高速吸尘器电机的批量化生产技术改造，培育新的赢利产品项目。

4、以上汽、吉利和上汽通用五菱等大型主机厂客户为主开展新能源驱动电机产品市场推广工作，推进合作项目尽快实现产业化。

5、2019年通过职业健康及安全管理体系-OHSAS18001体系认证工作。保持公司各项体系和管控制度持续有效运行。

6、加大公司企业文化宣传力度，通过组织开展员工活动，树立起“诚信、卓越、关爱、共赢”的价值观，注重加强员工和管理者之间的沟通与交流、增强员工的荣誉感和凝聚力。

五、经营风险

我国制造业随着经济发展从工业化初期的高速发展阶段逐步向工业化中后期的中高速发展迈进，企业也进入提质增效的发展阶段，市场经济环境更为复杂。公司战略发展重点行业新能源汽车行业虽然未来行业空间及增速巨大，但同时面临着补贴退坡、原材料价格上涨等不利因素。因此，公司2019年度经营面临巨大挑战和困难。

1、政策风险

2019年3月26日，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布《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》(以下简称《通知》)决定：2019年新能源汽车补贴标准在2018年的基础上退坡超过50%，并取消“地补”，改为补贴充电基础设施。2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期，6月26日新的补贴政策开始实施。新能源汽车补贴政策的调整，可能对公司新能源汽车配件业务带来一定的政策风险。

2、原材料价格波动风险

公司主要新能源驱动电机和微特电机主要原材料为矽钢片、漆包线、冷轧钢、铝、稀土永磁材料，该部分材料约占电机总材料成本的 40-60%，原材料价格的波动将直接影响制造成本和产品销售利润。公司将通过强化预决算控制，改善供应链，建立价格评估体系和价格波动应对体系；建立起套期保值体系，应对大宗商品的波动；加大技术开发力度，应用新材料、新工艺及正向设计对产品进行用料优化等措施，进一步规避原材料价格波动对公司经营的影响。

3、技术风险

目前，公司在新能源驱动电机、智能控制器、内燃机尤其是柴油机电子控制领域及新能源汽车动力及整车控制领域具有显著的竞争优势，系统设计和集成能力较为突出、自主创新能力较强，在我国自主品牌中 ECU 与 GCU 市场占有率最大、国内极少数实现 AMT 自动变速箱产业化及国内新能源汽车动力总成与整车控制系统市场份额领先的企业。公司拥有稳定、高素质的研发人才队伍，能满足目前市场需求产品的研发能力。目前，节能与新能源汽车行业竞争激励，如公司不能继续有效维持核心技术研发的激励机制和良好的企业氛围，将会到核心人员的积极性、创造性的发挥，甚至造成核心人员的流失，将影响公司在持续创新能力、精准把握技术、产品和市场发展趋势，将削弱已有的竞争优势，从而对公司产品的市场份额、经济效益及发展前景造成不利影响，存在业绩下滑的风险。

4、市场客户端风险

公司主营业务收入客户较集中，如未来主要客户因市场增速放缓、产品升级等因素而减少对产品的需求，或者因其他竞争对手的成本优势、技术优势等考虑而转向其他供应商，则公司可能面临盈利增长放缓甚至大幅下滑的风险。公司将加大技术开发力度和日常改善，通过自身技术改进并逐步推动客户提升技术产品附加值，加强客户联络，提升客户满意度、积极开拓新的优质客户，以降低公司客户端经营风险。

5、管理风险

目前，公司下属共计五家全资子公司，公司的资产规模和经营规模实现突发式增长，从而对公司的管理能力、人才资源、组织架构提出更高的要求，一定程度上增加了公司的管理与运营难度。如公司管理人员和制度不能适应公司经营规模迅速扩张的需要，以及公司组织模式和管理制度未能随着公司经营规模的扩大而及时调整与完善；同时监管部门对公司的规范要求进一步提高，公司将更一步完善和优化公司管理制度和管理模式，降低因公司管理带来的管理风险。

6、财务风险

2018年公司的资产规模和经营规模快速增长，加上公司技术研发、技改项目投资的不断加大，对流动资金的需求也大，且公司优质客户较为集中，从而造成各期末应付票据余额较大；虽然公司为应对公司经营风险，针对公司应收账款等重要财务指标了重点控制，并建立了风险预警机制，但如公司的主要客户因经营发生困难而不能及时支付货款，或者公司的主要供应商改变付款结算方式，都有可能造成公司流动资金的暂时短缺，可能出现应付票据到期不能兑付的风险。

报告期内，公司应收账款客户信誉良好，应收客户款项均在公司给予的信用期内，应收账款回收风险较低。但随着公司经营规模的扩大，在信用政策不发生改变的情况下应收账款余额仍会进一步增加。虽然公司已经按照会计准则的要求和公司的实际情况制定了相应的坏账准备计提政策，若公司主要客户的经营状况发生不利变化，则可能导致该等应收账款不能按期或无法收回而发生坏账的风险，将对公司的生产经营和业绩产生不利影响。

7、商誉减值准备计提的风险

为加快完成公司在节能与新能源汽车行业的布局，完成公司整体产业结构升级，公司收购了深圳高科润、上海海能和杭州德沃仕，形成了较大金额的商誉。如果未来节能与新能源汽车宏观经济、市场环境、监管政策变化或者其他因素导致该等并购资产未来经营状况未达预期，公司将存在商誉减值的风险，对公司的当期损益将造成不利影响。

浙江方正电机股份有限公司董事会

2019年4月29日