

浙江方正电机股份有限公司

2019 年度董事会工作报告

各位董事：

浙江方正电机股份有限公司（以下简称“公司”）董事会在 2019 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。报告期内，经原实际控制人张敏先生部分股份协议转让并委托投票表决权给卓越汽车，中车城市交通通过卓越汽车成为公司新的控股股东。同时为进一步提升公司核心领导力的建设，报告期内公司完成了新一届董事会的换届工作。新一届董事会成立后，确认了公司既定的战略发展目标不变，同时将通过与中车城市交通现有的研发资源、品牌资源、客户资源进行共享，进一步夯实公司成为“节能与新能源汽车核心零部件供应商”的产业基础。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 2019 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

2019 年是全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标的关键之年。我国总体经济在以习近平新时代中国特色社会主义思想的指导下，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，坚持深化市场化改革、扩大高水平开放，加快建设现代化经济体系，继续打好三大攻坚战，保持经济运行在合理区间，进一步稳就业、稳金融、稳外贸、稳外资、稳投资、稳预期，提振市场信心，增强人民群众获得感、幸福感、安全感，保持经济持续健康发展和社会大局稳定。工业生产平稳增长，尤其是战略性新兴产业发展较快。

报告期内，在全球整体经济放缓的大背景下，公司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，同时

继续加大公司技术研发投入，以新能源集成驱动系统为总方向、继续践行“技术先行”的发展理念，公司积极通过上海研究院的建设，提升技术研发能力和产品技术领先优势；同时进一步加大自动化设备改造等举措，较好的完成了年度工作。

现就公司 2019 年度经营业绩和主要工作报告如下：

1、2019 年度公司经营情况说明

经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计：公司 2019 年度实现营业收入 1,114,651,407.04 元，比上年同期下降 18.26%；实现净利润总额 18,661,718.31 元，比上年同期上升 104.37%；实现归属于上市公司股东的净利润 16,868,844.21 元，比上年同期减少 103.80%。

2、公司主营业务产品

（1）家用缝纫机电机

2019 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和较好的税收优惠政策等优势，该产业盈利能力得到了进一步的提升，同时规避了部分国际贸易摩擦风险。

报告期内，公司全资子公司上海海能汽车电子有限公司（以下简称“上海海能”）在越南设立子公司越南方德科技有限公司（以下简称“越南方德”），新公司将重点进行电动工具用驱动系统的生产和销售，该公司的成立将进一步提升公司的微电机领域的市场占有率，将成为公司微特电机业务新的业绩增长点。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，公司在该业务领域继续占据市场主导地位。

（2）汽车电机（含新能源汽车驱动电机及集成系统）

报告期内，公司全资子公司浙江方正（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 2019 年业绩表现良好，较好地实现了年初预定的业绩指标。同时，湖北方正正在荆州市石首取得一块工业用地，开始建设公司自有厂房，并以合资公司延锋安道拓方德机电有限公司生产技术路线为参考，通过自动化生产线技术改造项目的实施，提升该产品制造能力和盈利能力。

公司于 2018 年底参股合资公司延锋安道拓方德机电有限公司，并将汽车座椅电机业务转移到该公司。借助延锋安道拓市场和技术平台，该合资公司业务实现了较快增长；在原有自动化技术改造的基础上，通过持续优化制造过程，该业务产品基本实现了产线的无人化制造和产品信息的自动化收集及储存；产品覆盖了丰田、宝马、奔驰、特斯拉、沃尔沃、福特、

荣威等中高端整车企业；合资公司具备了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，未来该业务会呈现快速发展的趋势。

新能源驱动电机系列产品已与上海汽车、玉柴集团、吉利汽车、上汽通用五菱等国内新能源整车企业建立配套合作关系。2019年公司新能源乘用车驱动电机出货量六万多台，按出货量计算排名国内第四。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，成为上汽通用五菱宝骏 E200 车型平台唯一驱动集成系统供应商。扁线电机的产线建设也在稳步实施，并与多家国内知名主机厂进行了技术交流，向部分厂家提供了扁线电机样机。新能源汽车驱动电机业务的其他产品的技术研发也在顺利实施。新能源汽车是我国重点培育的战略新兴行业之一，公司作为核心零部件的第一梯队供应商，未来将随着国内新能源汽车的进一步普及替换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。公司自主研发的“国六”排放的气体机控制器产品已经完成产品验证，符合国家标准要求。该产品研发的成功，奠定了公司在该项目产品上的技术领先地位。

报告期内，上海海能与上海电装达成战略合作协议，开发“国六”排放的发动机控制器。同时，公司正在积极开拓工程机械和农用机械等其他非道路用变速箱及控制器客户，进一步发挥公司技术和产品优势，提升公司产品市场占有率。作为国内自主品牌和拥有自主知识产权的汽车电子企业，上海海能将为国家的汽车行业关键零部件进口替代发挥巨大的作用。

(4) 智能控制器

报告期内，公司全资子公司深圳高科润受到中美贸易摩擦的影响，面临了进口电子元器件价格上涨等诸多不利因素的影响，公司经营受到了较大的冲击。公司积极通过制造过程优化、产品技术方案的改进和新项目产品的研发及产业化等诸多措施，较好地完成了既定目标。在公司全体员工的努力下，深圳高科润公司成为2019年伊莱克斯中国区供应商中唯一一家获得“最大供应商奖”、“最佳产品奖”两项大奖的企业，这也是对公司产品和服务的高度认可。2019年深圳高科润重点推进高速吸尘器电机及控制器的项目落地，已开始给客户进行小批量供货，随着未来家用小电器及电动工具的“智能化、无绳化、锂电化、高速化”趋势的发展，需要搭载更高级别的控制器和高速电机，该项目将成为高科润新的业务和利润增长点。

3、技术先进推动公司整体管理和产品升级

报告期内，公司继续强化各子公司的独立性和财务考核机制。定期召开公司决策管理委员和管理会议，及时掌控市场信息和客户端的变化、适时调整各子公司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；实现了下属子公司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坚实的基础。

公司的管理体系建设也更加完善，目前已拥有IATF16949:2016、ISO9001:2015、ISO14001:2015和ISO45001:2018四大体系的认证。公司于2019年10月正式通过《ISO45001:2018职业健康安全管理体系》的认证，这代表我司已获得国际职业安全健康管理水平的认可。建立与实施《职业健康安全管理体系》，能有效提高公司安全生产管理水平，对潜在事故或紧急情况做出响应，建立预防为主、持续改进的安全管理模式，强调危害辨识、危险评价和控制，实现对事故的预防和过程的控制，使安全管理更加规范化和标准化，贯彻执行相关职业健康安全法律法规，切实保护员工的安全与健康，从而保障公司稳定健康地运行、可持续发展。

公司持续加大研发投入，通过高端人才引进、博士研究工作站吸收进站等方式，在产品研发、设计、检测等方面的自主创新能力不断提高。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。公司2019年研发支出总计1.1亿元，占收入比例10.25%，虽然极大的影响了公司2019年业绩表现，但是为公司长远发展和战略目标实现奠定了良好的技术储备和产品基础。2019年公司新增自主知识产权61项，其中发明专利2项。公司技术创新能力得到了较大提升。公司将持续关注客户和市场变化，将不断推陈出新，开发出适合国内外车企的性价比最优的产品。公司持续推进新能源驱动集成系统的产业化技术改造项目的实施，公司自主研发的二合一电驱动桥已经实现批量生产，在国内同行业中取得了技术领先地位。

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。公司主营业务为缝纫机应用类产品、汽车应用类产品（包括新能源汽车驱动电机、配套电机以及动力总成控制类产品）以及智能控制器的研发、生产与销售。

（一）新能源汽车行业的发展趋势及前景

（1）新能源汽车行业发展趋势及前景

①国家政策大力支持，新能源汽车长期趋势向好

在气候变暖及能源危机的背景下，发展新能源汽车产业已成为世界各国的共识，各国政策出台政策给予支持和鼓励，全球新能源汽车市场进入快速发展期，在新能源汽车产业规划方面，挪威、芬兰、德国、英国、法国分别宣布在 2025 年、2025 年、2030 年、2040 年、2040 年开始全面禁售燃油车。同时，我国也宣布 2035 年将停售燃油车，到 2050 年将全面停止使用燃油车。

2019 年 12 月 3 日，工信部对《新能源汽车产业发展规划(2021-2035 年)》(征求意见稿)公开征求意见。征求意见稿指出我国下一阶段新能源汽车的发展愿景：力争经过十五年持续努力，我国新能源汽车核心技术达到国际领先水平，质量、品牌具备较强国际竞争力，我国进入世界汽车强国行列。预计到 2035 年，我国纯电动汽车将成为主流，燃料电池汽车实现商业化应用，公共领域用车全面电动化，高度自动驾驶智能网联汽车趋于普及。

规划指出：到 2025 年，预计我国新能源汽车市场竞争力明显提高，动力电池、驱动电机、车载操作系统等关键技术取得重大突破。新能源汽车新车销量占比达 25%左右，智能网联汽车新车销量占比达到 30%，高度自动驾驶智能网联汽车可实现在限定区域和特定场景下的商业化应用。在鼓励技术创新，将继续以纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车为“三纵”，布局整车技术创新链;以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”，构建关键零部件技术供给体系。与此同时，我国还将加强新能源汽车与电网(V2G)能量互动，鼓励地方开展 V2G 示范应用，统筹新能源汽车充放电、电力调度需求，综合运用政策及经济性手段，实现新能源汽车与电网能量高效互动，降低新能源汽车用电成本，提高电网调峰、调频和安全应急等响应能力。

2019 年受宏观经济压力较大、国五排放车型降价销售、财政补贴退坡等多重因素叠加影响，我国新能源汽车产销首次出现下滑。但国家对新能源汽车行业的政策支持力度一直未变，新能源汽车仍然是我国汽车行业发展的主要趋势和方向。

② 汽车行业加速洗牌，汽车产销量下降幅度进一步扩大

我国汽车市场在经历了十年的快速发展，汽车保有量已达到两亿多辆，乘用车需求量也逐渐趋于饱和状态，自 2018 年开始“遇冷”后，消费主力减少，以及近年来我国城市公共交通的完善、高铁线路网的扩散、城市限行等影响从而造成了汽车销量低迷的状态。2019 年 7 月 1 日后，根据环境保护部与原国家质检总局发布的《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》的要求，为积极响应国家助力打赢“蓝天保卫战”的号召，全国 21 省市发文将要宣布提前实施国六排放标准，但也加速了汽车产业的洗牌。

作为全球最大的汽车生产消费市场，据中国汽车工业协会统计数据显示，2019 年，我国

汽车累计产销量分别完成 2572.1 万辆和 2576.9 万辆，同比分别下滑 7.5% 和 8.2%，下降幅度进一步扩大。

2012-2019年中国汽车产量统计及增长情况



资料来源：前瞻产业研究院整理

©前瞻经济学人APP

2012-2019年中国汽车销量统计及增长情况



资料来源：前瞻产业研究院整理

©前瞻经济学人APP

从我国汽车需求情况来看，目前，我国乘用车仍占据市场主导地位。但是近年来，受乘用车销售下滑过快影响，乘用车销量占比持续下滑，据中汽协统计数据显示，2019年，我国乘用车销量为2144.4万辆，同比下降9.6%，占汽车总销量的83.2%；商用车销量为432.4万辆，同比下降1.1%，占汽车总销量的16.8%。

2013-2019年中国乘用车、商用车销量占汽车总销量比重变化情况



资料来源：前瞻产业研究院整理

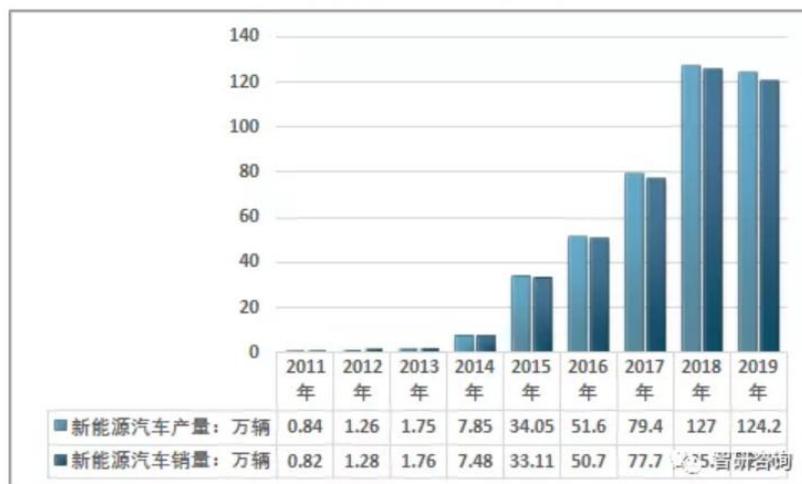
@前瞻经济学人APP

③、新能源汽车产销量首次出现下降

在能源结构调整以及行业发展的大趋势下，中国政府也积极的推动了新能源汽车产业的发展，出台了大量扶持政策，并给予了车企与消费者大量购置补贴、税收减免与财政补贴等优惠政策，在很大程度上促进了新能源汽车的市场的快速发展。

2013 与 2014 年中国的新能源汽车产销量出现爆发式增长，2016-2018 年保持着高速稳定的增长，到 2018 年，中国的新能源汽车产销量分别达到了 127，125.6 万辆，成为全球最大的新能源汽车市场，并培育了极为完善的新能源汽车产业链，部分相关行业的竞争力全球领先。据统计，2019 年 1—12 月，新能源汽车产销分别完成 124.2 万辆和 120.6 万辆，产销量分别同比下降 2.3% 和 4%。

2011-2019年中国新能源汽车产销量统计



资料来源：汽车工业协会、智研咨询整理

但从细分市场来看，不同类型产品表现具有较大的不同，总体而言，纯电动车市场显著好于插电式混合动力汽车；乘用车市场显著好于商用车市场。从统计数据上来看，2019年中国纯电动汽车产销分别完成102万辆和97.2万辆，产量同比增长3.4%，销量同比下降1.2%；产销量同比数据均好于同期整个新能源汽车市场，而插电式混合动力汽车产销量同比分别下降22.5%和14.5%，至22万辆和23.2万辆，市场遭受到较大的冲击。虽然2019年新能源汽车产销量首次出现下滑，但综合实际情况，未来新能源汽车产业仍将是中国乃至全球汽车产业发展的重点，且仍将具有广阔的发展前景。

④ 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12月	《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》（征求意见稿）	到2025年，预计我国新能源汽车市场竞争力明显提高，动力电池、驱动电机、车载操作系统等关键技术取得重大突破。新能源汽车新车销量占比达25%左右，智能网联汽车新车销量占比达到30%，高度自动驾驶智能网联汽车可实现在限定区域和特定场景下的商业化应用。
2019年11月	《新能源汽车动力蓄电池回收服务网点建设和运营指南》	要求新能源汽车生产及梯次利用等企业应按照国家有关管理要求通过自建、共建、授权等方式建立回收服务网点，新能源汽车生产、动力蓄电池生产、报废机动车回收拆解、综合利用等企业可合作共用回收服务网点。
2019年7月	《关于继续执行的车辆购置税优惠政策》	自2018年1月1日至2020年12月31日，对购置新能源汽车免征车辆购置税，本公告自2019年7月1日起施行。
2019年4月	《产业结构调整指	电池管理系统，电机控制器，电动汽车电控集成；电动汽车

月	导目录(2019年本, 征求意见稿)》	驱动电机系统(高效区: 85%工作区效率 \geq 80%), 车用DC/DC(输入电压100V~400V); 一体化电驱动总成(功率密度 \geq 2.5kW/kg); 高速减速器(最高输入转速 \geq 12000rpm, 噪声低于75dB)。
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车辆必须过半。
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知》	明确了锂离子蓄电池、燃料电池等免征消费税
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”等大气污染防治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	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

	本)》(修正)	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

(2) 汽车电子行业发展前景和趋势

近年来,国家层面关于汽车电子顶层设计政策密集出台,对车联网产业、智能汽车产业提出了行动计划和发展战略,其中2018年底出台的《车联网(智能网联汽车)产业发展行动计划》明确指出到2020年车联网用户渗透率达到30%以上,新车驾驶辅助系统(L2)搭载率达到30%以上、网联车载信息服务终端的新增装配率达到60%以上的一能用服务层面的行动目标

2019年在汽车电动化、智能化、网联化趋势推动下,汽车电子愈发重要。随着新能源汽车列入国家加快培育和发展的七大战略性新兴产业,预计汽车电子行业的增长潜力还将得到进一步释放。显然,汽车电子已成为电子制造业新的增长点,为我国电子制造专用设备厂商提供新的发展机遇。中国作为目前全球最大的汽车生产和消费大国,随着我国汽车产业进入平稳发展阶段,汽车电子市场的发展也会逐渐变缓。另外,国内汽车电子市场目前还主要依赖于前装市场,随着国内汽车保有量的不断提升,车载汽车电子用品的发展空间还很大。

前瞻预计,未来中国汽车电子市场规模将保持较快发展,到2025年,中国汽车电子市场规模有望突破8800亿元,向9000亿元逼近。

图表6：2019-2025年中国汽车电子市场规模预测(单位：亿元)



时间	政策名称	主要内容
2019年6月	《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案(2019-2020年)》	2019年6月,国家发改委印发提出,严禁各地出台新的汽车限购政策,同时,加快发展使用便利的新能源汽车,推动智能汽车创新发展。
2019年1月	《道路车辆先进驾驶辅助系统(ADAS)术语及定义》	对ADAS系统的覆盖范围应全面而完整,取定期范畴不涉及自动驾驶系统,明确了边界。
2018年4月	《智能网联汽车道路测试管理规范(试行)》	规范中明确了测试主体、测试驾驶人及测试车辆应具备的条件、以及测试申请及审核、测试管理,交通违法和事故处理等内容
2018年1月	《智能汽车创新发展战略》(征求意见稿)	到2020年,中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、路网设施、法规标准、产品监督和信息安全体系框架基本完成;到2025年体系框架全面建成;到2035年,中国标准智能汽车享誉全球。
2017年12月	《促进新一代智能产业发展三年行到规划(2018-2020年)》	支持车载智能芯片、自动驾驶操作系统、车辆智能算法等关键技术和产品研发,到2020年,建立可靠、安全、实施性强的智能网联汽车智能化平台,支撑高度自动驾驶(HA级)
2015年	电动汽车充电接口及通信协议5项新国标发布	新标准于2016年1月1日起实施。其中,电动汽车充电接口及通信协议作为实现电动汽车传导充电的基本要素,起技术内容和统一和规范,是表征电动汽车与充电基础设施互联互通的技术基础。此次5项表征修订全面提升了充电的安全性和兼容性。
2015年	《关于组织开展电器电子产品生产者	试点工作的总体思路是以电器电子产品生产者为主体,以废旧产品回收和资源化利用为重点,安装产品全生命周期

	责任延伸试点的通知》	管理理念，探讨适合不用电器电子产品特点的生产者责任延伸制度实施方式，完善相关标准规范，为建立完善生产责任制度奠定基础。
2012年	《电子信息制造业“十二五”发展规划》	重点支持契合电子电气专用元器件、车用芯片、车载信息平台和网络、动力电池和管理控制系统、动力总成控制系统、驱动电机控制、底盘控制、车身控制、车载电子、汽车安全等关键技术和产品的研发与规模化应用。

（二）缝制机械制造行业发展趋势及前景

2019年受全球经济增速放缓、中美贸易争端升级、产业周期性调整等综合影响，我国缝制机械产销呈现下行，发展压力加大。据中国缝制机械协会统计数据显示：2019年国内103家整机企业实现工业总产值180.7亿元，同比下降14.44%；实现销售收入197.9亿元，同比下降9.35%。全年累计生产缝制机械整机产品614.67万台，同比下降17.68%，其中家用缝纫机累计产量149.79万台，同比下降9.04%；工业缝纫机累计产品417.08万台，同比下降22.20%；全年累计销售缝制机械整机产品619.79万台，同比下降12.27%，其中累计销售家用缝纫机148.95万台，同比下降8.01%；累计销售工业缝纫机422.5万台，同比下降15.19%。缝制行业发展面临较大的瓶颈，未来缝制机械行业将保持低速增长的发展态势。

三、公司发展战略

2020年，公司继续确定以“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”作为企业愿景和使命。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2020年度经营计划

2020年，公司将围绕战略目标主要开展以下工作：

1、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。公司将加快实施智能制造、机器换人战略，通过合理产线布局、优化人员组织、提升设备自动化率等手段，保持企业成本竞争力，逐步形成覆盖主要核心业务的高效生产制造体系，全面提升生产经营效率和市场响应速度，不断减少原材料的损耗和用工成本，提升公司利润水平。

2、以自主研发的高功率密度电机、二合一集成式电驱动桥和三合一集成式电驱动桥为主，重点开展与国内主流车企及国外 Tier1 供应商的合作，推进开发项目尽快实现量产。

3、利用公司控股股东中车城市交通的研发资源，持续加大研发投入，通过建立院士工作站、高端人才引进、博士研究工作站吸收进站等方式，在产品研发、设计、检测等方面的自主创新能力不断提高。

4、加快越南电动工具马达生产基地的建设，以 TTI 等电动工具巨头为切入点，积极推动 TTI 项目产品的批量化生产建设，按客户进度计划实现量产，实现微特电机业务的新的增长。同时推进湖北方正新厂房的建设，2020 年 5 月份前完成土建施工，6 月份完成整体搬迁；以三一重工、徐工汽车、济宁商用车为突破口，实现生产制造转型，实现销售及利润的双增长。

5、公司将建立适应新形势下新业务板块发展的组织架构，继续完善企业文化、各项内部管理制度、人力资源管理体系，完善岗位职责、考核激励、培训教育等体系建设，形成良性竞争机制，营造和谐的用人环境，激发员工创造力。

五、经营风险

随着新冠病毒在全球的不断蔓延，2020 年我国制造业面临更为复杂的经济环境，公司经营面临着更为艰巨的挑战和困难。

1、全球经济下行风险

自 2019 年底新冠病毒爆发以来，已经蔓延至全球主要经济发达国家，且国外疫情尚未得到有效控制，全球经济面临巨大威胁，疫情在全球不断蔓延之下，各国的总需求都受到了巨大的负面影响。封城、社会隔离等措施使得居民消费大幅下滑，这也导致企业对上游产品和原材料的需求大幅下降；同时社会隔离等措施导致劳动力短缺，各行各业生产停滞和无法复工导致各国供应链中断。疫情对服务业、产业链较为全球化的行业、进出口贸易的相关行业和强顺周期行业，带来较大的负面影响。疫情的不断蔓延对公司经营带来不确定性的影响。

2、政策风险

2019 年 12 月 3 日，工信部对《新能源汽车产业发展规划(2021-2035 年)》(征求意见稿)

公开征求意见。征求意见稿指出我国下一阶段新能源汽车的发展愿景：力争经过十五年持续努力，我国新能源汽车核心技术达到国际领先水平，质量、品牌具备较强国际竞争力，我国进入世界汽车强国行列。预计到 2035 年，我国纯电动汽车将成为主流，燃料电池汽车实现商业化应用，公共领域用车全面电动化，高度自动驾驶智能网联汽车趋于普及。

2019 年受宏观经济压力较大、国五排放车型降价销售、财政补贴退坡等多重因素叠加影响，我国新能源汽车产销首次出现下滑。但国家对新能源汽车行业的政策支持力度一直未变，新能源汽车仍然是我国汽车行业发展的主要趋势和方向。如果国家调整产业政策，可能对公司新能源汽车配件业务带来一定的政策风险。

3、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%，在加上新冠病毒疫情的爆发，原材料价格波动的不确定性增加，原材料价格的波动将直接影响制造成本和产品销售利润。公司将通过建立起套期保值体系，应对大宗商品的波动；同时加大技术开发力度，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。

4、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烈，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。

5、管理风险

随着公司的资产规模和经营规模不断增长增长，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，公司将更进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

随着公司在技术研发和自动化技术改造投入的不断增加，对公司流动资金的需求也不断增加，且随着我国汽车行业整体下行的影响，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

2020 年 4 月 27 日