

证券代码：300681

证券简称：英搏尔

公告编号：2020-020

# 珠海英搏尔电气股份有限公司 2019 年年度报告摘要

## 一、重要提示

本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读年度报告全文。

董事、监事、高级管理人员异议声明

姓名	职务	无法保证本报告内容真实、准确、完整的原因
----	----	----------------------

声明

除下列董事外，其他董事亲自出席了审议本次年报的董事会会议

未亲自出席董事姓名	未亲自出席董事职务	未亲自出席会议原因	被委托人姓名
-----------	-----------	-----------	--------

立信会计师事务所(特殊普通合伙)对本年度公司财务报告的审计意见为：标准的无保留意见。

本报告期会计师事务所变更情况：公司本年度会计师事务所由立信会计师事务所(特殊普通合伙)变更为立信会计师事务所(特殊普通合伙)。

非标准审计意见提示

适用  不适用

董事会审议的报告期普通股利润分配预案或公积金转增股本预案

适用  不适用

公司计划不派发现金红利，不送红股，不以公积金转增股本。

董事会决议通过的本报告期优先股利润分配预案

适用  不适用

## 二、公司基本情况

### 1、公司简介

股票简称	英搏尔	股票代码	300681
股票上市交易所	深圳证券交易所		
变更前的股票简称（如有）	无		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	邓柳明	邓柳明	
办公地址	珠海市高新区科技六路 7 号	珠海市高新区科技六路 7 号	
传真	0756-6860881	0756-6860881	
电话	0756-6860880	0756-6860880	
电子信箱	enpower@vip.163.com	enpower@vip.163.com	

### 2、报告期主要业务或产品简介

#### (1) 公司从事的主要业务

英搏尔是一家专注于电动车辆电机控制系统技术自主创新与产品研发的高新技术企业，主营业务系以电机控制器为主，电机、车载充电机、DC-DC转换器、电子油门踏板等为辅的电动车辆关键零部件的研发、生产与销售。公司产品广泛运用于新能源汽车、中低速电动车、场地电动车等领域。

## 公司的主要产品及用途:

主要产品	产品示例	功能介绍	被认定为广东省高新技术产品
电机控制器		电机控制器是通过集成电路的主动工作来控制电机按照设定的方向、速度、角度、响应时间进行工作。在电动车辆中,电机控制器的功能是根据档位、油门、刹车等指令,将动力电池所存储的电能转化为驱动电机所需的电能,来控制电动车辆的启动运行、进退速度、爬坡力度等行驶状态,或者将帮助电动车辆刹车,并将部分刹车能量存储到动力电池中。	电动汽车用电机控制器
车载充电机		车载充电机是指固定安装在电动汽车上的充电机,为电动汽车动力电池进行充电。车载充电机依据电池管理系统提供的数据,将220V民用电网的电能充到动力电池中,完成充电过程。	电动汽车用智能充电机
DC-DC转换器		DC-DC转换器的功能是将电动车辆的动力电池组的电压转换为12V或24V,为仪表、车灯、雨刮等电器提供电能。	电动汽车用高效直流转换器
电子油门踏板		电子油门踏板是将油门踏板的深浅转化为电子信号,并传递给电机控制器,使得驱动电机提供与之匹配的动力。	电动汽车用加速器
电量表		电量表是对动力电池电压的“实时”显示,它是通过一组电容或者电阻获得不同电流,然后显示在发光二极管上,从而让你直观的看到电压变化。	电动汽车用电量表
电机		电机是指依据电磁感应定律实现电能转换或传递的一种电磁装置。它的主要作用是产生驱动转矩,作为电动车辆的动力源。	电动汽车用电动机
驱动总成		驱动总成指的是车辆上产生动力,并将动力进行传递的一系列零部件组件。一般是指电机控制器、电机、变速箱“三合一”的集成产品。	电动汽车用动力总成
电源总成		电源总成是指对车辆上的电能进行转换、分配的一系列零部件组件。一般是指车载充电机、DC-DC转换器、高压配电箱“三合一”的集成产品。	电动汽车用电源总成

## (2) 经营模式

## ①采购模式

公司产品原材料主要由电子元器件、结构件、线束连接件以及辅助材料构成。电子元器件占成本比重最高,主要包括各种绝缘栅场效应管、芯片、电容器等,辅助材料则由包装材料等构成。

## ②生产模式

公司采用订单式生产模式组织生产。公司根据客户下达的订单要求组织设计、生产、检验与销售,完成整个产品生产流程,实现对外销售。公司内部生产的具体流程:公司研发中心根据客户的车辆性能参数要求研发设计产品,并和客户共同完成检测和小批量试产试销过程,确认批产技术标准,并最终定型;销售中心根据客户订单需求制定《生产计划排程表》;公司制造中心根据《生产计划排程表》以及BOM进行投料生产;质量中心对产品品质进行全面管控。

## ③销售模式

公司产品销售采取直销模式,客户主要为电动车辆整车厂商与电动车辆整车厂集成供应商。公司对主要大客户派遣常驻

销售专员进行现场服务。常驻销售专员跟踪产品使用，及时向公司研发中心反馈产品问题并迅速解决产品问题。常驻销售专员还负责统计客户的产量、计划以及财务对账结算等事项，有利于公司第一时间掌握市场数据，快速准确把握市场走向。

产品交付客户后，客户初步验收并向公司出具暂存凭条或签收单。公司给予中低速电动车厂商信用期为1至2个月，纯电动乘用车厂商信用期一般为3个月左右，部分客户现款现货。

#### ④研究与开发模式

公司根据国际上电动车辆的发展趋势，并结合国内配套体系的现行条件，进行驱动总成、电源总成产品及其核心模块(OBC、DC-DC、PDU、MCU、E-Motor)产品的研发。公司实施产品开发主要经历以下几个阶段：新产品概念的提出与批准、新产品开发项目的策划、新技术与新工艺的预研、产品的设计开发与验证、过程的设计开发与验证、产品与过程的确认与批准、产品的量产与持续改进。为此，公司研发中心设立产品开发部、结构设计部、软件开发部、PCB设计部、工艺工程部、技术服务部、测试部以及研发管理部等部门，负责产品软硬件及结构的开发、工艺流程及工装设备的设计、生产跟踪以及售后过程中对客户的技术支持。公司坚持自主研发道路，根据客户动态多样性需求，进行产品升级和工艺革新，形成多项业内领先核心技术，推动了新能源汽车产业发展。

#### (3) 驱动业绩的主要因素

报告期内，公司实现营业收入31,847.95万元，同比下降51.35%；实现归属于上市公司股东的净利润-7,934.25万元，同比下滑249.49%。影响公司业绩的因素主要有：

##### ①产业政策影响

##### a.新能源汽车产业政策的影响

新能源汽车行业的发展和国家产业补贴政策紧密相关，2016年12月，国务院批复与公布了《十三五国家战略性新兴产业发展规划》，明确提出到2020年，我国新能源汽车实现当年产销200万辆以上，累计产销超过500万辆。2017年9月，工信部、财政部、商务部、海关总署、质检总局联合公布了《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》，正式发布“双积分”政策，自2019年起同时考核车企的油耗积分和新能源积分。通过政策倒逼同时配合补贴的滑坡，促使传统车企加快发展新能源汽车的步伐。

2018年以来，新能源汽车行业的补贴进一步下降，补贴往高续航里程、高功率密度的车型倾斜。一方面，促进新能源汽车的性价比快速向燃油车靠拢，加快新能源汽车的普及速度。另一方面也使得行业的竞争加剧，产业链上下游企业的利润受到挤压。

报告期内，公司的新能源汽车业务收入占比为42.29%，公司生产的电机控制器、电机、车载充电机、DC-DC转换器，以及驱动总成、电源总成等产品销售情况与新能源汽车行业的销量紧密相关。

##### b.中低速电动车产业政策的影响

2018年11月，国家发布的《六部委关于加强低速电动车管理的通知》（工信部联装[2018]227号），要求对低速电动车生产销售企业清理整顿，“引导有条件的低速电动车生产企业通过转型升级或与现有机动车生产企业整合重组，生产符合相关标准的道路机动车辆产品”，强调“确保低速电动车产能不增长，待国家出台规范管理政策及规定后再按照相关要求进行管理”。

该政策的实施规范了中低速电动车产业，长期来看有利于中低速电动车行业的发展，但对2019年中低速电动车行业的产销量产生了消极影响，从而使公司产品在中低速电动车领域的销售出现下滑。

##### ②把握自身竞争优势

报告期内，公司凭借在新能源汽车行业的多年技术积累，继续发扬主动服务客户的市场开拓精神，牢牢把握新能源汽车产业快速发展的契机。同时，通过进一步加强研发投入和设备投入，努力提高产品质量。同时采取扩大产能，优化资源配置等方式，提高公司日常运营的效率。

报告期内，公司的新能源汽车电机控制器产品共实现销售5.86万套，新能源汽车电机产品销售1.00万套。

##### ③积极推出新的产品

报告期内，公司在研发上重点投入，车载充电机产品推出了双向3.3KW和双向6.6KW两大平台，DC-DC模块的性能进一步提升成功拓展进入高速车领域，同时新能源电机成功完成PSSM 180、PSSM220和ACIM220三大平台的搭建。在电机控制器产品方面，公司成功推出MC39系列，将产品的功率密度进一步提升。同时公司的动力总成和电源总成产品也研发成功并开始批量供货。这些新产品的推出为公司未来的业绩提供了新的增长点。

#### (4)报告期内公司所属行业发展阶段及公司所处行业地位

##### ①公司所属行业发展情况

公司产品所属行业主要系新能源汽车行业和中低速电动车行业。

2019年新能源汽车补贴政策于2019年3月正式出台，对纯电动、插电式混动等车型的补贴标准提出更高的要求。受此影响，2019年度，中国新能源汽车销量同比下降4%，为近十年来首次同比下降。车企和零部件企业的盈利能力面临挑战，行业的竞争加剧。随着补贴金额的下滑以及补贴门槛的提高，车企对包括电机控制器在内的零部件供应商提出了更高的产品质量和性价比要求。对于电机控制器企业而言，则需要进一步加大对产品成本的控制，同时提升产品质量，并且加快这一进程。

2019年12月3日，工信部发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》征求意见稿，至2025年新能源汽车销量占比将达到25%。新能源汽车当下遇冷，只是碰到了中国汽车工业的调整期和“疫情”双重影响，在利好政策的推动下，预计2020年新能源汽车在纯电动乘用车市场规模将恢复增长态势。

中低速电动车行业经过2019年的清理整顿，随着中低速电动车行业逐步规范化，预计中低速电动车的销量将稳中有升。

##### ②公司行业地位

报告期内，公司的电机控制器产品在国家新能源汽车之纯电动乘用车领域共销售了5.86万套，公司的新能源汽车电机产品销售1.00万套；公司的电机控制器产品在中低速及场地车领域的应用共销售了27.69万套，在此领域始终保持了领先的市场占有率和引领行业发展的市场地位。公司的电机电控产品在行业处于一线品牌地位。

### 3、主要会计数据和财务指标

#### (1) 近三年主要会计数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是  否

单位：元

	2019 年	2018 年	本年比上年增减	2017 年
营业收入	318,479,504.60	654,683,392.95	-51.35%	536,230,469.57
归属于上市公司股东的净利润	-79,342,518.05	53,076,063.80	-249.49%	84,295,415.03
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-95,966,767.18	42,731,410.02	-324.58%	79,666,974.87
经营活动产生的现金流量净额	199,717,524.75	23,311,663.59	756.73%	-83,108,661.32
基本每股收益（元/股）	-1.05	0.70	-250.00%	1.31
稀释每股收益（元/股）	-1.05	0.70	-250.00%	1.31
加权平均净资产收益率	-13.07%	8.26%	-21.33%	27.27%
	2019 年末	2018 年末	本年末比上年末增减	2017 年末
资产总额	944,960,739.67	1,226,294,004.74	-22.94%	905,784,638.97
归属于上市公司股东的净资产	563,477,293.51	650,379,811.56	-13.36%	642,663,747.76

#### (2) 分季度主要会计数据

单位：元

	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
营业收入	65,726,511.30	83,416,000.98	73,618,591.87	95,718,400.45
归属于上市公司股东的净利润	-16,452,881.85	-16,691,367.30	-17,842,352.10	-28,355,916.80
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	-18,276,275.42	-19,696,966.36	-21,180,489.68	-36,813,035.72
经营活动产生的现金流量净额	75,457,674.79	52,054,009.05	4,576,750.38	67,629,090.53

上述财务指标或其加总数是否与公司已披露季度报告、半年度报告相关财务指标存在重大差异

是  否

### 4、股本及股东情况

#### (1) 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

报告期末普通股股东总数	4,662	年度报告披露日前一个月末普通股股东总数	3,871	报告期末表决权恢复的优先股股东总数	0	年度报告披露日前一个月末表决权恢复的优先股股东总数	0
前 10 名股东持股情况							
股东名称	股东性质	持股比例	持股数量	持有有限售条件的股份数量	质押或冻结情况		
					股份状态	数量	
姜桂宾	境内自然人	41.67%	31,500,000	31,500,000	质押	10,280,000	
李红雨	境内自然人	11.90%	9,000,000	9,000,000	质押	1,499,996	

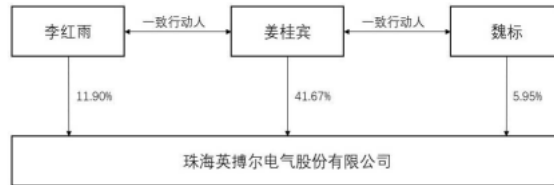
魏标	境内自然人	5.95%	4,500,000	4,500,000	质押	800,000
株洲天桥起重 股份有限公司	境内非国有 法人	4.46%	3,375,000	3,375,000		
刘安国	境内自然人	2.08%	1,575,000	1,575,000	质押	1,574,996
阮斌	境内自然人	1.79%	1,350,000	1,350,000		
珠海领先互联 高新技术产业 投资中心(有限 合伙)	境内非国有 法人	1.79%	1,350,000	1,350,000		
成固平	境内自然人	1.49%	1,125,000	1,125,000		
王连永	境内自然人	1.45%	1,099,700			
万珑资产管理 (北京)有限公 司一万珑资产 新时代 6 号私 募证券投资基金	境内非国有 法人	1.30%	982,000			
上述股东关联关系或一致行 动的说明	姜桂宾、李红雨、魏标为一致行动人；成固平持有天桥起重 2.24% 的股份。					

(2) 公司优先股股东总数及前 10 名优先股股东持股情况表

□ 适用 √ 不适用

公司报告期无优先股股东持股情况。

(3) 以方框图形式披露公司与实际控制人之间的产权及控制关系



5、公司债券情况

公司是否存在公开发行并在证券交易所上市，且在年度报告批准报出日未到期或到期未能全额兑付的公司债券  
否

三、经营情况讨论与分析

1、报告期经营情况简介

2019年度，公司实现营业总收入31,847.95万元，较上年同期下降51.35%；实现营业利润-9,846.47万元，较上年同期下降-274.11%；实现归属于上市公司股东的净利润-7,934.25万元，较上年同期下降-249.49%。公司基本每股收益为-1.05元。

新能源汽车行业发展很快，但竞争日趋激烈，加上国家补贴政策今明两年将全面退坡，对公司的盈利能力造成了一定的负面影响，但公司经过多年的发展，在新能源汽车领域已具备市场及客户优势、较为完善的平台化产品体系优势、成熟的研发团队及技术优势，一直致力于电动车辆电机控制系统研究设计、生产以及销售，保持成为国内一流大型汽车集团和国外知名汽车厂商配套的战略不变，在行业周期调整过程中积极应对并加大研发投入实现驱动系统、电源系统的升级整合，同时随

着募集资金的投入并实现产能、效率、品质等方面的提升，进一步提高公司产品竞争能力以及盈利能力。

### (1) 公司新能源业务的竞争优势

公司在新能源汽车应用领域的竞争优势主要有市场及客户优势、较为完善的平台化产品体系优势、成熟的研发团队及技术优势。

#### ① 市场及客户优势

公司直致力于电动车辆电机控制系统研究设计、生产以及销售，依靠突出的产品高性价比、高可靠性和常年与整车厂商深度合作的基础，公司在新能源汽车领域积累了一批优质客户，如北汽新能源、江淮汽车、上汽通用五菱、长安汽车、枫盛汽车等，具有较为突出的市场及客户优势。

电机控制系统系电动车辆的核心零部件，电动车辆整车厂商对电机控制系统供应商认证过程极为严格，不仅考虑到电机控制系统产品生产厂商的资金实力、生产能力，而且更看重电机控制系统产品生产厂商的技术水平、品质水平、品牌实力、市场占有率以及客户满意度。整车厂商将对有意向合作的电机控制系统产品生产厂商展开进一步评审，通常根据将研发的车型对电机控制系统产品提出要求，并对电机控制系统产品生产厂商研发的产品单独审核，通过审核后成为合格供应商，上述审核周期一般需要两年以上。由于整车厂商对电机控制系统产品供应商认证过程较长，双方投入均较大，形成稳定供求关系后，双方合作关系通常不会发生变化，因此，电动车辆电机控制系统配套供应商门槛较高，电机控制系统供应商可替代难度较高。

公司新能源汽车领域产品销售占比稳步提升。公司从创立至今，十几年来，一直专注于电动车辆电机控制系统的研发、生产和销售，有坚实的行业市场基础，实现了从以中低速电动车配套为主向以新能源汽车配套为主的业务转型。2016年度至2019年度新能源汽车配套产品的销售收入占比稳步提升，由18.24%提升至42.29%，预计以后期间，公司新能源汽车配套产品收入占比将继续提升。

公司小型纯电动乘用车销量规模较大，具有一定的市场规模。2013年以来，国内新能源汽车市场逐步启动并快速增长，公司的小型纯电动乘用车电机控制器配套起步早、发展快，到2017年高峰期配套了11.09万辆车，在汽车销售整体占比达14.27%；2018年以后的销量虽然有所下滑，但仍占据了较高的市场份额。

#### ② 较为完善的平台化产品体系优势

##### a. 细分市场的产品升级配套

公司不断加大研发投入力度，产品升级配套顺利，已在小型纯电动乘用车领域建立较强的竞争优势。2018年底，小型纯电动乘用车补贴大幅度减少，2019年已没有补贴。受此影响，小型纯电动乘用车的销量有较大幅度下降。但是，售价在4-6万元的小型纯电动乘用车符合国情，有巨大的市场需求。整车厂正在抓紧整改车型，大幅降低成本，新一代小型纯电动乘用车在无补贴状态下，可以做到在不大幅提高售价的情况下，保持一定的盈利。公司为此投入了大量的资源研发新产品，做到再性能质量进一步提升的同时，成本大幅降低。在新能源汽车无补贴时代，公司产品有很强的竞争优势。公司的新产品从2019年初开始批量为通用五菱、北汽新能源、江淮的产品进行配套。

##### b. 电机、电控产品全面升级

公司已实现了电机、电控产品全面升级，并获得了多家新能源汽车生产厂商的认可。公司为实现电机、电控一体化发展的目标，从2017年起公司加强了高速新能源汽车高效交流异步电机、永磁同步电机的研发生产，2018年实现产销5.32万台，2019年年度实现销量1.00万台。同时，公司在电机控制器、充电机、DC-DC转换器、高压配电箱产品上进行了技术升级和系列化产品的开发。至2018年底，公司陆续开发了适用于中大型纯电动乘用车的高压电机控制器、高效电机、大功率充电机、DC-DC转换器产品，以及驱动“3合1”、电源“3合1”等系统集成产品。新产品的性价比有明显的竞争力，目前已获得长安、北汽新能源、江淮、枫盛汽车的产品定点和配套公告，这些产品将陆续批产。以上单个产品和驱动总成、电源总成的电压、电流、功率、速度已覆盖了新能源汽车从小型纯电动至大型SUV全部车型的配套需求。

##### c. 成熟的研发团队及技术优势

公司深耕行业十余年，通过多年的项目研发与历练，培养了一批电动车辆电机控制系统领域的优秀人才，聚集了一支经验丰富、熟悉电动车辆最终消费需求以及敢于吃苦、勇于拼搏的高素质研发服务队伍。作为公司技术带头人的姜桂宾博士、李红雨博士以及魏标硕士均毕业于西安交通大学电气工程专业，集深厚专业理论知识与丰富产品实践开发经验于一体，系国内电机控制器领域为数不多的高端复合型人才。

公司一直把技术创新、工艺创新作为主要发展驱动力，在新能源汽车驱动系统、电源系统的研发、生产方面具有较强的专利技术实力和核心工艺能力。IGBT单管并联技术工艺处于行业领先地位，性能和成本具有较大的竞争优势。公司的永磁同步电机、高效铜转子交流异步电机性价比已达到国际水平；驱动、电源多合1系统集成产品，在软件设计、硬件集成、结构工艺上取得了多项国内外领先成果。新产品得到国内主流整车厂的认证定点，产品优势逐步被行业认识和接受。

### (2) 公司新能源业务的发展战略

公司将牢牢把握国家对电动车辆大力支持的机遇，继续致力于电动车辆电机控制系统研究设计、生产以及销售。充分发挥公司在行业内的竞争优势，通过在人才、技术、产品、管理以及服务等方面的持续投入，推动产品优化升级，带动公司规模化和高端化快速发展。公司将不断加强研发投入，做出性价比高、质量可靠的纯电动乘用车电驱动总成系统，给国内一流大型汽车集团和国外知名汽车厂商配套，为制造出大众能消费得起、高品质的电动汽车做出贡献。

#### ① 专注于做新能源汽车配套产品

新能源汽车的发展要有核心技术和关键零部件。除了车身和电池外，核心技术和关键零部件主要集中在电机控制器、电机、减速器三个部件构成的驱动系统，以及高压配电箱、车载充电机、DC-DC转换器三个部件构成的电源系统。公司专注于做电机控制器、电机、高压配电箱、车载充电机、DC-DC转换器这5个部件，并且在驱动“3合1”、电源“3合1”，甚至驱动加电源“6合1”等总成集成产品上形成多品种、多规格的货架式产品矩阵，可覆盖新能源汽车整车厂的各种车型配套。

#### ② 致力于生产最优性价比的产品

新能源汽车行业终将在无政府补贴的环境下按纯市场机制运行，汽车终端产品的性能及价格决定了其核心竞争力所在。

未来3-5年，公司将聚焦于做好新能源汽车配套产品，核心任务就是为整车厂配套性价比最优的关键零部件。

### (3) 公司新能源汽车业务领域面临的风险

公司新能源汽车业务领域面临的风险主要有行业及政策变动风险、产品研发风险和原材料供应风险。

#### ①政策变动风险

公司目前面临的主要风险来自于新能源汽车行业的快速发展和补贴政策退坡引起的新能源汽车整车厂的车型和配置的快速变化，以及产业链毛利率的快速下降。公司一方面要加大投入，满足整车厂新产品更新换代的要求，另一方面又要承受在产品毛利率下降和众多新产品初产期毛利率不稳定的负担。

#### ②产品研发风险

公司所处电动车辆电机控制器制造行业为技术密集型，新产品、新技术的开发能力、技术研发是否符合市场需求尤为重要。如若公司不及时准确把握行业发展趋势，进行持续的新技术、新产品研发，公司现有竞争优势将被削弱。

#### ③原材料供应风险

公司核心电子原器件主要依赖于国外进口，存在原材料供货不及时导致无法完成生产订单的风险，原材料价格以及汇率短期大幅波动风险将影响公司的盈利能力。

### (4) 拟采取的应对措施

针对公司新能源业务面临的风险，将继续专注主业，致力于电动车辆电机控制系统的研发、生产和销售；加大研发投入力度，研发更多高性价比产品；增加原材料的战略储备。

#### ①专注主业，致力于电动车辆电机控制系统的研发、生产和销售

国家大力发展新能源汽车的政策不会改变，新能源汽车快速增长的势头不会减缓，行业面临的变革和公司面临的困难都是暂时的。只要公司能保持战略定力，专注做好主业，在竞争中生存和发展起来，争取到尽可能大的市场份额，老产品的产销量和毛利率会保持稳定，新产品的产销量会快速增长，毛利率也会同步提升。

#### ②加大研发投入力度，丰富完善公司产品矩阵

公司坚持以市场需求为导向，坚持自主研发，同时大力引进行业内顶尖技术专家、招聘国内重点高校的优异毕业生，增强公司研发实力，结合企业发展规划及国内外电动车辆最新技术发展趋势，从产品的集成、EMC特性、ISO26262体系、AUTOSAR架构以及车载充电机产品的双向特性等方面研究电动车辆的驱动系统和电源系统等关键零部件。

根据市场需求及国内外技术发展趋势，从“三高一低”即高密度、高性能、高可靠及低成本设计方向发展，公司研发团队通过持续深入研究电控MOSFET或IGBT并联的动静态均流技术和大电流层叠功率母排技术、永磁电机设计与制造技术、动力总成设计与制造技术、电源总成设计与制造等关键技术，不断提升公司产品性能，优化产品结构，提高可靠性和抗干扰能力，丰富完善公司产品矩阵，面对新能源汽车行业的快速发展，保证公司产品的竞争力和不断满足市场需求的能力，为公司未来的持续增长奠定基础。

#### ③增加原材料的战略储备

公司通过增加原材料的战略储备应对原材料供货周期延长等相关不确定性的影响，把相关不利因素影响降低至公司能够控制的水平。此外，通过较高的原材料存货储备一定程度化解了近期汇率波动对公司盈利能力的影响。

## 2、报告期内主营业务是否存在重大变化

是  否

## 3、占公司主营业务收入或主营业务利润 10%以上的产品情况

适用  不适用

单位：元

产品名称	营业收入	营业利润	毛利率	营业收入比上年同期增减	营业利润比上年同期增减	毛利率比上年同期增减
电机控制器	221,364,541.05	188,931,912.07	14.65%	-45.02%	-30.87%	-17.47%
DC-DC 转换器	35,002,859.79	35,227,458.73	-0.64%	-36.92%	-27.19%	-13.44%

## 4、是否存在需要特别关注的经营季节性或周期性特征

是  否

按业务年度口径汇总的主营业务数据

适用  不适用

## 5、报告期内营业收入、营业成本、归属于上市公司普通股股东的净利润总额或者构成较前一报告期发生重大变化的说明

√ 适用 □ 不适用

报告期内，公司营业收入、营业成本、归属于上市公司普通股股东的净利润下降的主要原因是：

- (1) 报告期内，A0级车型受补贴政策退坡等因素的影响，产销量下降幅度较大，报告期内公司相应的收入下降较多。
- (2) 报告期内，中低速电动车受行业规范影响，产销量下降，同时公司为了控制应收款风险，采取了主动收缩的市场政策，导致公司相关收入下降较多。
- (3) 报告期内，为了开发A级及以上车型用大功率驱动总成和电源总成产品，同时为后补贴时期开发A0级“多合1”总成系统，公司的相关费用增加较多。
- (4) 报告期内，前期投入的固定资产逐渐开始计提折旧，而公司产能及规模优势未能及时得到充分发挥，人力成本、折旧分摊增加。

## 6、面临暂停上市和终止上市情况

□ 适用 √ 不适用

## 7、涉及财务报告的相关事项

### (1) 与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况说明

√ 适用 □ 不适用

#### ①重要会计政策变更

a. 执行《财政部关于修订印发2019年度一般企业财务报表格式的通知》和《关于修订印发合并财务报表格式（2019版）的通知》

财政部分别于2019年4月30日和2019年9月19日发布了《关于修订印发2019年度一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2019〕6号）和《关于修订印发合并财务报表格式（2019版）的通知》（财会〔2019〕16号），对一般企业财务报表格式进行了修订。本公司执行上述规定的主要影响如下：

会计政策变更的内容和原因	审批程序	受影响的报表项目名称和金额	
		合并	母公司
(1) 资产负债表中“应收票据及应收账款”拆分为“应收票据”和“应收账款”列示；“应付票据及应付账款”拆分为“应付票据”和“应付账款”列示；比较数据相应调整。	董事会	“应收票据及应收账款”拆分为“应收票据”和“应收账款”，“应收票据”上年年末余额148,456,364.89元，“应收账款”上年年末余额253,728,854.36元； “应付票据及应付账款”拆分为“应付票据”和“应付账款”，“应付票据”上年年末余额36,744,961.38元，“应付账款”上年年末余额179,254,797.95元。	“应收票据及应收账款”拆分为“应收票据”和“应收账款”，“应收票据”上年年末余额148,456,364.89元，“应收账款”上年年末余额253,728,854.36元； “应付票据及应付账款”拆分为“应付票据”和“应付账款”，“应付票据”上年年末余额36,744,961.38元，“应付账款”上年年末余额179,254,797.95元。

b. 执行《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》、《企业会计准则第23号——金融资产转移》、《企业会计准则第24号——套期会计》和《企业会计准则第37号——金融工具列报》（2017年修订）

财政部于2017年度修订了《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》、《企业会计准则第23号——金融资产转移》、《企业会计准则第24号——套期会计》和《企业会计准则第37号——金融工具列报》。修订后的准则规定，对于首次执行日尚未终止确认的金融工具，之前的确认和计量与修订后的准则要求不一致的，应当追溯调整。涉及前期比较财务报表数据与修订后的准则要求不一致的，无需调整。本公司将因追溯调整产生的累积影响数调整当年年初留存收益和其他综合收益。

以按照财会〔2019〕6号和财会〔2019〕16号的规定调整后的上年年末余额为基础，执行上述新金融工具准则的主要影响如下：

会计政策变更的内容和原因	审批程序	受影响的报表项目名称和金额	
		合并	母公司
对“以摊余成本计量的金融资产”和“以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产（债务工具）”计提预期信用损失准备。	董事会	应收票据：减少148,456,364.89元； 应收款项融资：增加148,456,364.89元。	应收票据：减少148,456,364.89元； 应收款项融资：增加148,456,364.89元。

以按照财会〔2019〕6号和财会〔2019〕16号的规定调整后的上年年末余额为基础，各项金融资产和金融负债按照修订前后金融工具确认计量准则的规定进行分类和计量结果对比如下：

## 合并

原金融工具准则			新金融工具准则		
列报项目	计量类别	账面价值	列报项目	计量类别	账面价值
货币资金	摊余成本	295,156,113.82	货币资金	摊余成本	295,156,113.82
应收票据	摊余成本	148,456,364.89	应收票据	摊余成本	
			应收款项融资	以公允价值计量且其变动计入其他综合收益	148,456,364.89
应收账款	摊余成本	253,728,854.36	应收账款	摊余成本	253,728,854.36
			应收款项融资	以公允价值计量且其变动计入其他综合收益	
其他应收款	摊余成本	5,182,725.44	其他应收款	摊余成本	5,182,725.44

## 母公司

原金融工具准则			新金融工具准则		
列报项目	计量类别	账面价值	列报项目	计量类别	账面价值
货币资金	摊余成本	277,593,887.00	货币资金	摊余成本	277,593,887.00
应收票据	摊余成本	148,456,364.89	应收票据	摊余成本	
			应收款项融资	以公允价值计量且其变动计入其他综合收益	148,456,364.89
应收账款	摊余成本	253,728,854.36	应收账款	摊余成本	253,728,854.36
			应收款项融资	以公允价值计量且其变动计入其他综合收益	
其他应收款	摊余成本	5,182,725.44	其他应收款	摊余成本	5,182,725.44

## c. 执行《企业会计准则第7号——非货币性资产交换》（2019修订）

财政部于2019年5月9日发布了《企业会计准则第7号——非货币性资产交换》（2019修订）（财会〔2019〕8号），修订后的准则自2019年6月10日起施行，对2019年1月1日至本准则施行日之间发生的非货币性资产交换，应根据本准则进行调整。对2019年1月1日之前发生的非货币性资产交换，不需要按照本准则的规定进行追溯调整。本公司执行上述准则在本报告期内无重大影响。

## d. 执行《企业会计准则第12号——债务重组》（2019修订）

财政部于2019年5月16日发布了《企业会计准则第12号——债务重组》（2019修订）（财会〔2019〕9号），修订后的准则自2019年6月17日起施行，对2019年1月1日至本准则施行日之间发生的债务重组，应根据本准则进行调整。对2019年1月1日之前发生的债务重组，不需要按照本准则的规定进行追溯调整。本公司执行上述准则在本报告期内无重大影响。

## ②重要会计估计变更

无

## (2) 报告期内发生重大会计差错更正需追溯重述的情况说明

适用  不适用

公司报告期无重大会计差错更正需追溯重述的情况。

## (3) 与上年度财务报告相比，合并报表范围发生变化的情况说明

适用  不适用

公司报告期无合并报表范围发生变化的情况。