（上接B19版）

序号	专利名称	专利类型	专利号	专利权人	专利申请日	授权公告日	取得方式
1	磁钢内嵌式转子的外表面结构	发明	ZL200910054653.7	上海电驱动	2009-07-10	2012-09-05	申请取得
2	一种变电压节能型永磁电机调功系统	发明	ZL201110157972.8	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2011-06-13	2014-12-10	申请取得
3	电动汽车电机控制器母线极板	实用新型	ZL200520145577.8	上海电驱动	2007-01-26	2007-09-19	股东投入
4	混合动力轿车用交流电机控制器	实用新型	ZL200520145576.3	上海电驱动	2007-01-26	2007-07-18	股东投入
5	电动汽车控制器电解电容固定装置	实用新型	ZL200520145578.2	上海电驱动	2007-01-26	2007-07-18	股东投入
6	贴片霍尔式轮毂电机	实用新型	ZL200920210155.2	上海电驱动	2009-09-25	2010-08-18	申请取得
7	混合动力客车交流电机控制器	实用新型	ZL201020673923.0	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2010-12-20	2011-10-12	申请取得
8	一种扭力扳手校验装置	实用新型	ZL201120198012.1	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2011-06-13	2012-01-25	申请取得
9	永磁电机定子转子合装用工装	实用新型	ZL201120193195.8	上海电驱动、汽车电驱动	2011-06-09	2012-01-25	申请取得
10	电动汽车驱动控制器的水压试验装置	实用新型	ZL201120382247.6	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2011-10-10	2012-06-13	申请取得
11	功率半桥式纯电驱动电动汽车的动力系统	实用新型	ZL201320143294.4	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2013-03-26	2013-09-18	申请取得
12	并联MOS电机控制器	实用新型	ZL201320279959.4	北京锋锐、上海电驱动	2013-5-21	2013-11-13	申请取得
13	内嵌式永磁电机的虚槽转子	实用新型	ZL201420265792.0	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2014-05-22	2014-11-05	申请取得
14	外转子电动机的定子支架	实用新型	ZL201420489459.8	北京锋锐、上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2014-08-27	2015-01-14	申请取得
15	水冷电机壳体	实用新型	ZL201420621592.4	上海电驱动、汽车电驱动、工程中心	2014-10-24	2015-02-25	申请取得

上述专利目前均合法有效，并在正常使用中，其中发明专利有效期20年，自申请日起算；实用新型专利有效期10年，自申请日起算。

（4）特许经营权情况

截至本预案签署日，上海电驱动不存在特许经营权。

3、主要负债情况

根据未经审计的合并财务报表，上海电驱动的主要负债情况如下：

单位：万元

项目	2015年3月31日		2014年12月31日		2013年12月31日	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例
流动负债	24,120.59	55.80%	27,123.64	62.32%	17,268.58	72.42%
非流动负债	19,109.42	44.20%	16,397.52	37.68%	6,577.18	27.58%
负债合计	43,230.01	100.00%	43,521.17	100.00%	23,845.76	100.00%

2013年末、2014年末和2015年3月末，上海电驱动未经审计的流动负债占负债总额的比例分别为72.42%、62.32%和55.80%，流动负债占比逐年下降，主要原因为报告期内上海电驱动逐年增加长期借款以满足募定厂区建设对长期资金的需求。上海电驱动负债结构以流动负债为主，这与以流动资产为主的资产结构相匹配。

4、资产抵押及对外担保情况

（1）资产抵押情况

根据2013年9月汽车电驱动与中国建设银行股份有限公司闵行支行签订的《固定资产贷款合同》和《抵押合同》，汽车电驱动以在建工程（《在建工程竣工验收证明书》编号：建2013PA301142013410②）以及位于上海市嘉定区外冈镇10002街坊35/5左的土地（土地使用权证号为沪房地嘉字第004104号）作抵押向中国建设银行股份有限公司闵行支行借款，截至2015年3月31日，用于抵押的在建工程已建成转为固定资产，账面原值（未经审计）为13,607.94万元。

（2）资产对外担保情况

截至本预案签署日，上海电驱动及其子公司不存在对外担保的情况。

（六）最近两年及一期的主要财务数据

上海电驱动最近两年及一期的未经审计的合并报表数据如下：

1、资产负债表主要数据

单位：万元

项目	2015年3月31日	2014年12月31日	2013年12月31日
资产总额	73,647.32	74,328.55	47,988.48
负债总额	43,230.01	43,521.17	23,845.76
净资产	30,417.31	30,807.38	24,142.72
归属于母公司所有者的净资产	30,247.45	30,649.79	24,079.58

2、利润表主要数据

单位：万元

项目	2015年1-3月	2014年度	2013年度
营业收入	9,851.82	60,160.77	20,533.64
营业利润	-762.15	3,441.47	-1,855.09
利润总额	-295.11	7,803.99	593.56
净利润	-390.08	6,664.66	451.54
归属于母公司所有者的净利润	-402.34	6,570.22	433.76

3、现金流量表主要数据

单位：万元

项目	2015年1-3月	2014年度	2013年度
经营活动产生的现金流量净额	-5,556.72	5,645.17	-80.44
投资活动产生的现金流净量额	-3,668.40	-3,938.84	-4,612.28
筹资活动产生的现金流净量额	4,809.92	4,568.01	6,333.16
现金及现金等价物净增加额	-4,415.20	6,274.34	1,640.44

（七）出资及合法存续的情况

根据全国工商信息查询公示系统网站（http://gsxt.saic.gov.cn/）查询信息以及上海电驱动所有股东提供的资料和相关承诺，上海电驱动出资及存续情况如下：

1、上海电驱动依法设立并有效存续，其注册资本已全部缴足；上海电驱动及其主要资产、主营业务不存在尚未了结或可预见的重大诉讼、仲裁事项，上海电驱动最近三年也不存在指责投资者合法权益和社会公共利益的重大违法行为；不存在因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查的情形，也不存在受到重大行政处罚或者刑事处罚的情形；

2、上海电驱动所有股东已依法履行法定出资义务，不存在任何虚假出资、延期出资、抽逃出资等违反其作为股东所应当承担的义务及责任的行为；

3、上海电驱动所有股东对上海电驱动拥有合法、完整的所有权，并真实持有该股权，不存在委托、信托等替他人持有或为他人利益而持有的情形；作为标的资产的所有者，上海电驱动所有股东有权将标的资产转让给大洋电机；

4、上海电驱动所有股东持有的上海电驱动股份不存在任何质押、担保、未被司法冻结、查封或设置任何权利限制，不存在法律法规所禁止或限制转让或受让的情形，也不存在可能引致协议或可能引致潜在纠纷的其他情形；

5、上海电驱动所有股东承诺，在与大洋电机签署的相关交易协议生效并执行完毕之前，保证不就其所持上海电驱动的股份设置抵押、质押等任何第三人权利，保证上海电驱动正常、有序、合法经营，保证上海电驱动不进行与正常生产经营无关的资产处置、对外担保、利润分配或增加重大债务之行为，保证上海电驱动不进行非法转移、隐匿标的资产行为。

（八）交易完成后上市公司对交易标的控制权情况

本次交易完成后，大洋电机将持有上海电驱动100%股权，从而对上海电驱动形成控制。

（九）最近三年的增资及改制情况

1、2012年8月购次增资情况

2012年6月，电驱动有限召开股东会，同意将注册资本由6,000万元增加至6,300万元，新增300万元注册资本由原股东上海升安能驱动科技有限公司认缴，实际缴纳货币资金2,214万元，增资价格为7.38元每一元出资额，超出注册资本的部分计入资本公积。2012年8月6日，天健会计师事务所出具了天健验（2012）247号《验资报告》，确认截至2012年8月3日，电驱动有限收到升安能驱动缴纳的新增注册资本300万元，计入资本公积1,914万元。2012年8月10日，电驱动有限就上述增资事宜完成工商变更登记手续。上述增资行为已履行了必要的审议和法定程序，符合相关法律法规及公司章程的规定。

2012年7月，电驱动有限召开股东会，决议将注册资本由6,300万元增至6,615万元，新增315万元注册资本由新联东西藏天盈投资有限公司和新联东上海盛实源投资中心（有限合伙）分别认缴200万元和115万元，实际缴纳货币资金分别为1,670万元和960.25万元，增资价格为8.35元每一元出资额，超出注册资本部分计入资本公积。2012年8月17日，天健会计师事务所出具了天健验（2012）266号《验资报告》，确认截至2012年8月16日，电驱动有限收到新联东投资合计人民币2,630.25万元，其中315万元为注册资本，计入资本公积2,315.25万元。2012年8月24日，电驱动有限就上述增资事宜完成工商变更登记手续。上述增资行为已履行了必要的审议和批准程序，符合相关法律法规及公司章程的规定。

2012年8月增资价格是投资人在考虑电驱动有限历史业绩、未来发展以及前期增资价格等一系列因素后与电驱动有限协商一致的结果。由于当时电驱动有限的企业规模、客户资源、技术水平等都相对较弱，市场环境及市场竞争格局尚不明朗，且增资未导致电驱动有限控股权变更，因此2012年8月增资价格相对较低。

2、改制情况

2012年10月，电驱动有限召开股东会，决议将电驱动有限整体变更为股份公司。为确定电驱动有限股份制改造的净资产，2012年10月24日，坤元资产评估有限公司出具坤元评报（2012）420号《资产评估报告》，截至2012年9月30日，电驱动有限净资产账面价值为21,736.09万元，评估价值为23,077.88万元，评估增值1,341.79万元，增值率为6.17%。

而本次交易中，东洲评估以2015年3月31日为评估基准日对上海电驱动100%股权进行了预估，截至评估基准日，上海电驱动的预估值为350,000万元，较未经审计的归属于母公司股东权益账面价值30,247.45万元，增值319,752.55万元，增值率为1,057.12%。本次评估与前次评估结论存在一定差异，本次评估增值率较高。

本次评估的预估值与前次评估结果产生差异的主要原因如下：

（1）两次评估的目的和使用方法不同

前次评估的主要目的是为电驱动有限进行改制确定净资产价值提供参考依据，在此种评估目的下，资产基础法能较为准确地体现企业整体价值。资产基础法是以在评估基准日重新建造一个与评估对象相同的企业或独立获利实体所需的投资额作为判断资产整体价值的依据，而在使用收益法对企业价值进行评估时，由于评估值中包含了不可辨认的商誉，根据《中华人民共和国公司登记管理条例》的规定，股东不得以商誉作价出资，因此在为改制确定净资产价值的评估目的下不适合采用收益法对资产进行评估。

本次评估的主要目的是反映上海电驱动现东金源权益的市场价值，为上市公司股权收购提供价值参考依据，在此种评估目的下，收益法能完整体现企业的整体价值、收益法是从企业未来收益预期的角度反映企业价值，通过调查企业未来盈利能力来评估企业整体价值，而资产基础法无法体现一个持续经营企业的整体性，很难把握各个单项资产对企业的贡献以及各个单项资产间的组合可能产生出的整合效益。

综上，两次评估的目的及方法的不同是导致两次评估结果出现差异的主要原因。

（2）上海电驱动所处的市场环境发生较大有利变化

近年来，国家已陆续出台了一系列与新能源汽车相关的扶持政策，鼓励新能源汽车的生产与消费，根据中国汽车工业协会发布的数据，2014年我国新能源汽车产销大幅增长，较前一年增长率超过300%。我国政府已将发展新能源汽车作为缓解能源紧缺、改善大气污染、实现汽车工业升级转型的战略新兴产业，可见，目前我国新能源汽车正处于高速发展阶段，与前次评估相比，现阶段上海电驱动所处的市场环境已发生了较大的有利变化，产品市场前景更加广阔，盈利能力大幅提高。

（3）上海电驱动的净资产规模有所增加

前次评估以2012年9月30日为基准日，与本次评估基准日2015年3月31日间隔30个月，在此期间，上海电驱动通过经营积累，已形成了一定的留存收益，账面净资产从21,736.09万元增加到30,247.45万元（未经审计），因此，评估时象净资产规模的增长也是导致两次评估结论出现差异的原因之一。

二、交易标的涉及立项、环保、行业准入、用地、规划、建设许可等有关报批事项

截至本预案签署日，交易标的不涉及立项、环保、行业准入、用地、规划、建设许可等有关报批事项。

三、交易标的主要业务情况

上海电驱动是我国新能源汽车驱动电机系统领域起步较早、具有较强研发设计、产品制造和集成能力的领军企业之一，自2008年7月成立以来其一直从事新能源汽车驱动电机系统的研发、生产、销售及技术开发服务，通过提供整车、集成化的产品以及专业化、精细化的技术开发服务，为整车厂提供完善的永磁同步驱动电机系统解决方案，此外，作为国家863计划节能与新能源汽车重大专项总体专家组成员单位、国家十二五电动汽车重点技术专家组成员单位、国家新能源汽车电人专家委员会委员单位、国家新能源汽车技术专家委员会委员单位和电动车辆国家工程实验室技术委员会委员单位，上海电驱多次承担了国家863计划电动汽车重大专项、新能源汽车产业技术创新工程项目、国家科技支撑计划项目、上海市重大科技攻关项目、国家科技支撑计划项目、"GB/T18488.1电动汽车用驱动电机系统第1部分：技术条件"、"GB/T18488.2电动汽车用驱动电机系统第2部分：试验方法"、"GB/T29307—2012电动汽车用驱动电机系统可靠性试验方法"、"QC/T896—2011电动汽车用驱动电机系统接口"、"电动汽车用永磁同步电机技术条件"等多个国家、行业标准的制订和修订工作。

（一）主要产品所处行业的主管部门、监管体制、主要法律法规及政策

1、行业主管部门与行业监管体制

驱动电机系统作为新能源汽车的关键零部件，是国家当前重点支持的行业，新能源汽车及其零部件制造的行业主管部门是国家发展和改革委员会、工业和信息化部及科学技术部；行业目律管理机构是中国汽车工业协会。

2、行业主要法律法规及政策

上海电驱动所处的驱动电机系统行业作为新能源汽车关键零部件产业，受到国家政策的大力支持。我国对新能源汽车及其零部件的主要推广政策如下：

法律法规及政策名称	主要内容
《中华人民共和国车船税法实施条例》2011年12月	节约能源、使用新能源的车船可以免征或者减半征收车船税
《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》2012年6月	到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆，累计产销量超过50万辆；到2015年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里以下；到2020年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至5.0升/百公里以下，并力争实现纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产、销售的规模化生产
《财务税关于加快发展节能环保产业的意见》2013年8月7日	加强财政扶持及核心材料、电控等关键零部件研发和产业化；在北京、上海、广州等城市每年新增或更新的公交车中新能源汽车的比例不低于60%以上
《财务税关于印发大气污染防治行动计划的通知》2013年9月1	公交、环卫等行业和政府机关要率先使用新能源汽车；采取直接上牌、财政补贴等措施鼓励个人购买；北京、上海、广州等城市每年新增或更新的公交车中新能源和清洁燃料车的比例达到60%以上
《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》2013年9月1	推广目标：依托39个城市或城市群推广新能源汽车；2013-2015年，特大城市和重点区域累计推广不低于10,000辆，其他城市和区域不低于5,000辆，外地品牌占比不低于30%；公共服务领域新增或更新的公交、公务、物流、环卫车辆中新能源汽车比例不低于30%
《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》2014年1月1	补贴政策至2015年12月31日到期后，中央财政将继续实施补贴政策；纯电动乘用车、插电式混合动力轿车、燃料电池乘用车、纯电动专用车、燃料电池汽车2014年和2015年的补助标准从原来的在2013年标准基础上下降10%和20%调整为下降5%和10%
《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》2014年7月1	以纯电驱动为新能源汽车发展的主要战略取向，重点发展纯电动汽车、插电式 混合动力汽车和燃料电池汽车，以市场主导和政府扶持相结合，建立长期稳定的新能源汽车发展政策体系
《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》2014年7月1	2014-2016年，中央国家机关以及新能源汽车推广应用城市的政府机关及公共机构购买的新能源汽车占当年配备更新公量的比例不低于30%，以后逐年提高
《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》2014年8月1	从2014年9月1日至2017年12月31日，对购置上工信部、国家税务总局发布的《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源汽车免征车辆购置税
《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》2015年4月1	明确了新能源汽车2016年补贴标准及2017-2020年的补贴退坡机制

（二）主要产品的用途及报告期的销售情况

上海电驱动的主要产品为新能源汽车驱动电机系统，一般由电机及电机控制器构成。为更好地满足客户需求，提高产品集成化程度及匹配性，上海电驱动将电机、电机控制器、变速箱及电池包（可选）等零部件进一步组装为商用车动力集成系统后对外销售。驱动电机系统是新能源汽车核心、上游产业链中技术含量较高、附加值较大、市场空间较大的关键零部件，驱动电机系统通常安装在汽车的动力舱内和车厢内，需要色彩美观、结构紧凑、噪音小、工况适应性强、能量密度高、可靠性高、易维护等要求，这使得驱动电机系统的研究开发及生产制造的门槛较高，因此，能力突破驱动电机系统领域的关键核心技术，推进新能源汽车的推广应用和产业化，是我国目前发展的重点方向和主要任务。

经过多年的技术积累，上海电驱动已具备电驱动及其总成系统的整体研发实力，通过对电机及其控制器进行一体化设计开发，更好地实现了驱动电机系统的整体优化，提高了产品的功率密度，此外，上海电驱动在电机定转子设计、电机转子初始位置的检测与调整、电机低速转矩输出能力、电机控制器功率模块的选型、电机系统噪音控制等关键技术领域拥有自主核心技术优势，上海电驱动驱动电机系统产品技术水平快速提升，产品的稳定性、可靠性等关键性能逐步接近国际先进水平。

上海电驱动销售的驱动电机系统各部件主要功能如下：

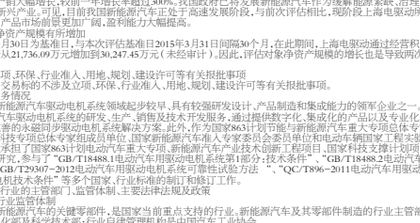
部件	主要功能
电机	依据电磁感应定律实现电能转换的电气装置，电机是新能源汽车的动力来源，可将电能转换成机械能，驱动车辆行驶。
电机控制器	控制电源与电机之间能量传输的装置，电机控制器可调节电机运行状态，使其满足整车不同的行驶要求。
变速箱	改变输出轴和输入轴传动比的齿轮传动装置，变速器通过调整电机转矩和转速，完成起步、上坡、倒车或高速行驶等驾驶需要。
电池包	新能源汽车的能量来源。

报告期内，上海电驱动主要产品为新能源汽车驱动电机系统，未发生变化。

（三）主要产品的工艺流程图

上海电驱动主要产品工艺流程图如下：

1、电机工艺流程图



2、电机控制器工艺流程图

（四）主要盈利模式、经营模式和结算模式

上海电驱动主要业务可分为驱动电机系统销售业务和驱动电机系统技术开发及技术服务业务，两类业务主要模式如下：

1、产品销售业务

（1）采购模式

上海电驱动采购部负责原材料的采购，采购部联合产品工程部、生产部、质量部等人员对备选供应商进行初步评估，综合考量供应商的资质、信誉、供货价格、供货质量、供货周期等因素，确定年度合格供应商名单。

生产部每月根据客户订单量及市场需求预测制定生产计划，采购部根据生产计划形成请购单，然后从合格供应商名单中选出符合条件的备选供应商，并综合考虑价格、质量、交货周期等因素最终确定供应商。供应商交货后，由仓库负责清点采料数量，并通知质量部进行质检，检验合格后再办理入库手续。

（2）生产模式

上海电驱动主要采用"以销定产"的生产模式，根据客户的订单情况组织生产。但对于一些相对成熟的批量产品，上海电驱动会结合市场状况、生产一定数量的成品进行备货，以及时满足客户的临时采购需求。

在生产加工环节上，上海电驱动采用关键环节自主生产与部分低难度环节外协加工相结合的模式，外协加工的生产工序主要为质量控制简单的机加工和定子下线，此种模式可以最大限度提高生产加工能力，上海电驱动按照合格供应商的要求对外协加工厂商建立了评价、淘选和考核体系，以确保产品质量符合要求。2013年、2014年及2015年1-3月，上海电驱动未经审计的外协加工费用分别为229.61万元、418.61万元和116.99万元，占同期营业成本的比例分别为1.44%、0.91%和1.52%。上海电驱动外协加工费用占营业成本的比例较低，同时，由于一般的机加工及定子下线技术已相对成熟，技术含量较低，供应厂商较多，且外协加工的工艺参数、设计模板、工艺制作单及原材料均由上海电驱动提供，因此外协加工生产环节不会对上海电驱动的生产经营和业务完整性构成不利影响。

（3）销售模式

上海电驱动产品销售主要采取直销模式，主要客户为新能源汽车整车制造企业及商用车动力集成系统生产商。对于商用车整车制造企业，上海电驱动主要向该类客户直接销售已成熟的商用车动力集成系统产品；对于乘用车整车制造企业及商用车动力集成系统生产商，上海电驱动进行对每个客户的需求特点进行定制的产品开发与生产，从而实现产品销售。

（4）结算模式

上海电驱动的客户主要为新能源汽车整车制造企业及商用车动力集成系统生产商，具有较好的资金偿付实力及信誉度。上海电驱动一般依据客户的订单量、资金实力、市场声誉、历史合作情况等因素约定不同的预收款比例及信用账期。

根据上海电驱动与供应商签订的订单，供应商一般会给予上海电驱动1-3个月的信用结算期。

2、技术开发及技术服务业务

上海电驱动技术开发及技术服务业务的主要客户为新能源乘用车整车制造企业，由技术部根据客户的不同需求进行样机开发或技术开发、技术部根据开发需求向采购部下达采购申请单，并由采购部按产品销售采购流程完成采购。对于该类业务，上海电驱动一般按照合同约定收款项目进度账。

（五）标的公司销售与采购情况

上海电驱动主要生产商用车和乘用车驱动电机系统，由电机及电机控制器构成。

1、标的公司主要产品销量情况

报告期内，上海电驱动主要产品销量情况如下：

单位：套

项目	2015年1-3月	2014年	2013年
商用车驱动电机系统	774	5,431	2,142
乘用车驱动电机系统	2,925	11,317	6,748

2、标的公司前五大客户情况

报告期内，上海电驱动前五大客户情况如下：

单位：万元

2015年1-3月前五大客户			
序号	客户名称	销售金额	占营业收入比例
1	北汽福田汽车股份有限公司	1,815.80	18.43%
2	奇瑞汽车股份有限公司	1,702.31	17.28%
3	上海万象汽车制造有限公司	1,262.65	12.82%
4	苏州绿控传动科技有限公司	969.26	9.84%
5	南京越博汽车电子有限公司	548.47	5.57%
	合计	6,298.49	63.93%
2014年前五大客户			
序号	客户名称	销售金额	占营业收入比例
1	上海申沃客车有限公司	14,737.88	24.50%
2	上海万象汽车制造有限公司	6,161.03	10.24%
3	北汽福田汽车股份有限公司	6,123.82	10.18%
4	奇瑞汽车股份有限公司	6,118.35	10.17%
5	苏州绿控传动科技有限公司	5,616.34	9.34%
	合计	38,757.41	64.42%
2013年前五大客户			
序号	客户名称	销售金额	占营业收入比例
1	中通客车控股股份有限公司	5,446.14	26.52%
2	奇瑞汽车股份有限公司	4,628.10	22.54%
3	苏州绿控传动科技有限公司	3,163.02	15.40%
4	中国第一汽车集团公司	1,547.29	7.54%
5	万丰卡达克新动力有限公司	1,267.18	6.17%
	合计	16,051.72	78.17%

注：表中同一控制下的客户销售金额已合并计算，其中：（1）对中国第一汽车集团公司的销售额中包括对中国第一汽车集团公司新能源汽车分公司、中国第一汽车股份有限公司技术中心、一汽大众汽车有限公司、一汽解放汽车有限公司无锡柴油机厂、一汽客车有限公司的销售额；（2）对苏州绿控传动科技有限公司的销售额中包括对苏州绿控传动科技有限公司、南京绿控传动科技有限公司的销售额；（3）对奇瑞汽车股份有限公司的销售额中包括对奇瑞汽车股份有限公司、奇瑞新能源汽车技术有限公司的销售额。3、标的公司前五大供应商情况

报告期内，上海电驱动所发生的前五大供应商情况如下：

单位：万元

2015年1-3月前五大供应商			
序号	供应商名称	采购金额	占采购总额比例
1	Eaton Corporation	2,130.11	23.34%
2	中信国安盟固利动力科技有限公司	597.91	6.55%
3	北京晶川电子技术发展有限责任公司	596.80	6.54%
4	上海华擎电器厂	424.12	4.65%
5	上海安沛动力科技有限公司	310.13	3.40%
	合计	4,059.06	44.48%
2014年前五大供应商			
序号	供应商名称	采购金额	占采购总额比例
1	Eaton Corporation	15,182.89	32.20%
2	中信国安盟固利动力科技有限公司	6,755.72	14.33%
3	北京晶川电子技术发展有限责任公司	2,766.75	5.87%
4	上海华擎电器厂	1,596.67	3.39%
5	无锡盛仕达机械制造有限公司	1,042.96	2.21%
	合计	27,344.99	57.99%
2013年前五大供应商			
序号	供应商名称	采购金额	占采购总额比例
1	Eaton Corporation	5,720.42	29.78%
2	北京晶川电子技术发展有限责任公司	1,205.15	6.27%
3	上海华擎电器厂	872.06	4.54%
4	常州美莱克特机电有限公司	515.06	2.68%
5	上海赢双电机有限公司	499.50	2.60%
	合计	8,812.21	45.88%

注：表中同一控制下的供应商采购金额已合并计算，其中对Eaton Corporation的采购额包括了对Eaton Corporation和伊顿工业（无锡）有限公司的采购额。

（六）我国新能源汽车驱动电机系统行业前景

1、新能源汽车的界定

根据《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》中的界定：新能源汽车是指采用新型动力系统，完全或主要依靠新型能源驱动的汽车。主要包括插电式混合动力汽车、纯电动汽车及燃料电池汽车。

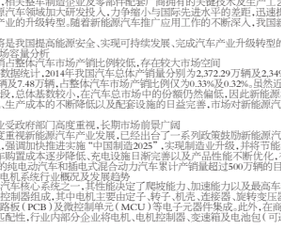
车型	驱动方式	工作原理	环保程度
插电式混合动力汽车（PHEV）	电机+内燃机	以电能为主，燃油为辅，依靠外接电源为电池充电；电能充足时，电机单独驱动汽车行驶；电能耗尽时，以内燃机为主驱动汽车行驶	油耗比传统汽车降低50%-80%
纯电动汽车（EV）	电机	仅依靠自身携带的储能电池作为力来源，储能电池依靠外接电源充电	零油耗
燃料电池车（FCV）	电机	以氢为燃料，通过与氧气发生氧化还原反应产生电能，并通过电机驱动汽车行驶	零油耗

2、我国新能源汽车行业发展概况及发展趋势

（1）我国新能源汽车发展现状

① 2011-2014年我国新能源汽车发展趋势

根据中国汽车工业协会发布的数据，近年来我国新能源汽车产销数量快速上升，新能源汽车的推广应用范围不断扩大，根据2012年国务院印发的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》，到2015年和2020年我国新能源汽车累计产销达50万辆及500万辆的发展目标，受此政策影响，2012年下半年起我国新能源汽车产销量快速上升，年增长率超过50%。2013年，我国新能源汽车行业经历了9个月的政策空档期，导致全年新能源汽车产销量增速有所放缓。2013年9月，随着国务院颁布印发《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》，我国新能源汽车进一步的投入了应用工作正式启动，2014年起相关补贴政策逐步降幅，补贴力度及范围有了显著提升与扩大，受此影响，2014年我国新能源汽车需求大幅增加，年产销增长率超300%。



数据来源：中国汽车工业协会(说明：2011、2012年产销数据包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车及普通混合动力汽车；2013、2014年产销数据仅包括纯电动汽车及插电式混合动力汽车)

② 我国新能源汽车市场现状

从销售的车型来看，我国销售的新能源汽车具体情况如下：

项目	2014年		2013年	
	销量（辆）	占比	销量（辆）	占比
新能源乘用车	53,082	71.00%	12,230	69.32%
新能源商用车	20,186	27.00%	3,806	21.57%
新能源其他车型	1,495	2.00%	1,606	9.11%
合计	74,763	100%	17,642	100%

数据来源：第1电动网http://www.d1ev.com/36859.html

数据来源：《中国新能源汽车产业发展报告（2014）》

由于我国是客车的生产、消费大国，因此，我国的新能源汽车市场中，商用车在我国新能源汽车市场中所占份额较高；同时，受我国政府对发展新能源商用车的大力支持，其销量呈稳步增长态势，而乘用车始终是新能源汽车市场的主要车型，其销量占新能源汽车总销量的70%左右。

从乘用车销售的品牌来看，2014年我国销售的新能源乘用车主要品牌如下：

序号	整车生产企业	重点车型
1	比亚迪股份有限公司	秦、E6、腾势
2	奇瑞汽车股份有限公司	eQ电动车、瑞麒M1
3	湖南江淮汽车制造有限公司	众泰E20、云100、众泰2008
4	浙江吉利控股集团有限公司	康迪熊猫
5	北京新能源汽车股份有限公司	北汽E150、绅宝
6	上海汽车集团股份有限公司	荣威E50、荣威550
7	安徽江淮汽车股份有限公司	同悦

数据来源：全国乘用车市场信息联席会 http://www.cpca1.org/

目前在我国市场上推广的新能源乘用车主要车型仅数十款，产品销售集中度较高。而上述七大新能源乘用车生产企业市场占有率已达90%以上。因此，未来我国新能源乘用车市场在新车型推广应用上还存在很大的发展空间。

（2）我国发展新能源汽车的原因和意义

发展新能源汽车是缓解我国能源压力、环境污染严重等问题的有效手段之一，同时也是我国实现汽车产业转型升级，从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。

① 发展新能源汽车是缓解我国能源紧张和环境污染的有效途径之一

随着发达国家对能源资源和环境政策的逐渐调整，步伐不一致，使得我国能源安全问题日益突出。根据《能源发展"十二五"规划》，我国油气人均剩余可采储量仅为世界平均水平的9%左右，石油年产量仅能维持在2亿吨左右，石油对外依存度已从本世纪初的26%上升至2013年的58.1%，因此提高能源独立性、减少对化石能源的依赖是我国未来工业发展的主要方向。新能源汽车作为低油耗汽车，可有效缓解我国石油资源紧张问题。根据《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》，到2015年，当年生产车乘用车平均燃料消耗量应降至6.9升/百公里以下，到2020年，当年生产乘用车平均燃料消耗量应降至5.0升/百公里以下。发展新能源汽车将作为降低我国对石化能源资源依赖度的主要手段之一。

② 发展新能源汽车是缓解我国大气污染问题的有效途径之一

近年来，我国大气污染形势严峻，以可吸入颗粒物（PM10）、细颗粒物（PM2.5）为特征的大气环境问题日益突出，据统计，2014年北京PM2.5年均浓度为85.9微克/立方米，远高于年均35微克/立方米的国家标准。此外，2014年京津冀地区约26%-35%细颗粒物来自汽车尾气，根据国务院《大气污染防治行动计划》，2013年起，京津冀地区及以上城市可吸入颗粒物浓度比2012年下降10%以上；京津冀、长三角、珠三角等地区细颗粒物浓度应分别下降25%、20%、15%。治理大气污染问题将成为我国首要任务之一，新能源汽车作为低排放的节能环保车型，是解决该问题的重要手段之一，是未来我国汽车产业发展的主要趋势。

（3）我国新能源汽车发展趋势

根据中国汽车工业协会发布的数据，近年来我国新能源汽车产销数量快速上升，新能源汽车的推广应用范围不断扩大，根据2012年国务院印发的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》，到2015年和2020年我国新能源汽车累计产销达50万辆及500万辆的发展目标，受此政策影响，2012年下半年起我国新能源汽车产销量快速上升，年增长率超过50%。2013年，我国新能源汽车行业经历了9个月的政策空档期，导致全年新能源汽车产销量增速有所放缓。2013年9月，随着国务院颁布印发《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》，我国新能源汽车进一步的投入了应用工作正式启动，2014年起相关补贴政策逐步降幅，补贴力度及范围有了显著提升与扩大，受此影响，2014年我国新能源汽车需求大幅增加，年产销增长率超300%。

（七）新能源汽车驱动电机系统行业竞争状况及标的公司的行业地位

1、新能源汽车驱动电机系统行业竞争格局

（1）国内主要生产企业

目前国内从事新能源汽车驱动电机系统的生产企业主要可分为以下三类：

序号	类型	代表企业
1	具有传统整车及其零部件生产经验的企业	比亚迪、南车时代、上汽集团
2	专门针对新能源汽车成立的专业电机企业	上海电驱动、上海大郡、精进电动
3	具有其他领域电机生产经验的企业	大洋电机、汇川技术

（2）国外主要生产企业

目前，国外生产新能源车用驱动电机系统的企业主要有博世、大陆、东芝、日立、三菱等，但由于这些国际企业产品设计开发费用过高，且未在中国设立加工工厂，产品主要以进口为主，本土产品服务能力较弱，因此这类企业目前在我国的市场竞争力较弱。

2、新能源汽车驱动电机系统行业的其他主要企业

（1）上海大郡动力控制技术有限公司

上海大郡动力控制技术有限公司成立于2005年11月，专注于新能源汽车电机驱动系统的研发、生产和销售，目前，上海大郡动力控制技术有限公司已实现了汽车集成起动发电机系统（ISG）、增程器系统（APU）、纯电动驱动系统（ISG/APU+TM）等多个系列产品的产业化。

2015年3月，烟台正海磁性材料股份有限公司发行股份及支付现金购买上海大郡81.5321%股权，交易作价39,220.57万元，根据正海磁材