

上海北特科技股份有限公司

公司代码:603009 公司简称:北特科技 公司编号:2016-014

2015 年度报告摘要

四 2015年分季度的主要财务指标

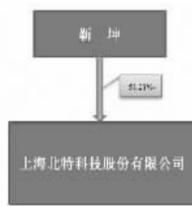
Table with 5 columns: 本报告期, 上年同期, 本报告期比上年同期增减, 本报告期末, 本报告期初. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

五 股本及股东情况

5.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前10名普通股股东持股情况

Table with 5 columns: 股东名称, 期末持股数量, 持股比例, 持有有限售条件的股份数量, 质押或冻结情况. Includes 机构投资者, 自然人, etc.

5.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图



公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图



上海北特科技股份有限公司

2016 第一季度报告

公司代码:603009 公司简称:北特科技 公告编号:2016-015

一、重要提示
1.1 公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证季度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。
1.2 公司全体董事出席董事会会议。
1.3 公司负责人李坤、主管会计工作负责人徐鸿飞及会计机构负责人(会计主管人员)郁露青保证季度报告中财务报告的真实性、准确性和完整性。
1.4 本报告期、第一季度报告未经审计。
1.5 公司主要财务数据和股东变化

2.1 主要财务数据

Table with 5 columns: 项目, 本报告期末, 上年同期末, 本报告期末比上年同期增减, 变动原因. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

非经常性损益项目和金额

√适用 □不适用

Table with 3 columns: 项目, 本报告期, 说明. Rows include 非流动资产处置损益, 计入当期损益的政府补助, etc.

2.2 截止报告期末的股东总数、前十名股东、前十名流通股股东(或无限售条件股东)持股情况

Table with 5 columns: 股东名称(全称), 期末持股数量, 持股比例, 持有有限售条件的股份数量, 质押或冻结情况. Includes 机构投资者, 自然人, etc.

2.3 截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东、前十名优先股无限售条件股东持股情况

□适用 √不适用

三 重要事项

3.1 公司主要会计报表项目、财务指标重大变动的情况及原因

Table with 5 columns: 项目, 期初余额, 期末余额, 增减变动%, 变动原因. Rows include 营业收入, 营业利润, etc.

3.2 截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东、前十名优先股无限售条件股东持股情况

□适用 √不适用

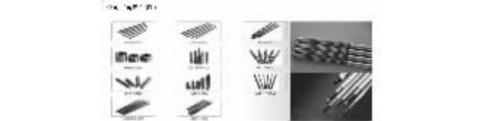
3.3 会计数据和财务指标摘要

Table with 5 columns: 项目, 2015, 2014, 本年比上年增减(%) 变动原因. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

一 重要提示
1.1 为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到上海证券交易网站等中国证监会指定网站仔细阅读年度报告全文。
1.2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。
1.3 公司全体董事出席董事会会议。
1.4 天职国际会计师事务所(特殊普通合伙)为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
1.5 公司简介

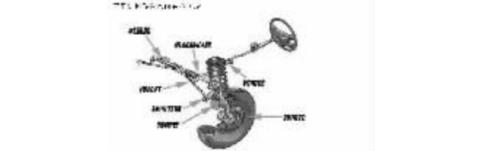
Table with 5 columns: 投资者名称, 股票上市交易所, 股票简称, 股票代码, 实际控制人名称. Rows include 机构投资者, 自然人, etc.

1.6 第二届董事会第二十五次会议暨2015年年度董事会二 报告期主要业务或产品简介
一 公司主营业务
公司主营产品为转向器齿条、减震器活络杆、齿轮齿条和半成品以及阀套、输入轴半成品,其中转向器齿条、减震器活络杆为汽车安全核心零部件,而转向系统和减震器直接影响到汽车的安全性、专业性以及舒适性。



资料来源:公司官网
1.1 转向系统至今经历了机械式转向系统(MS)、液助力转向系统(HPS)、电控液助力转向系统(EHPS)和电子助力转向系统(EPS)等四个主要发展阶段。

(1)机械转向系统(MS),由转向操纵机构、转向器、转向传动机构组成;其中,转向器是整个转向系统中的核心部件,作用是改变驾驶员力的大小和传递方向,常有齿轮齿条式、循环球式、蜗杆曲柄指销式等形式。这类系统结构简单,但对驾驶员而言使用费力,稳定性、精确性、安全性无法保证。



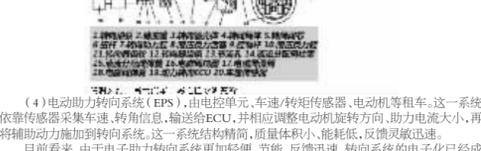
资料来源:盖世汽车,海通证券研究所
(2)机械液助力转向系统(HPS),由液泵、油管、压力流体控制阀、传动皮带、储油罐等部件组成。该系统通过将部分发动机动力输出转化成液泵压力,对转向系统施加辅助作用力,从而使转向轻便;但仍需机械转向器这一核心部件。这一系统中,方向盘和转向轮之间全由机械部件连接,操控感强;液泵由发动机驱动,转向动力充沛,适用于各型号车辆;总体而言,技术成熟可靠,平均制造成本低;但液压、油路系统管线复杂,部件繁多,后期维保成本较高。



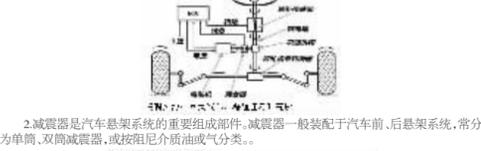
(3)电子液助力转向系统(EHPS),其特点是以电动机替代发动机进行驱动,并在液助力转向系统上增加了电控系统(车速传感器、电磁阀、转向ECU等),能够检测车速,调整转向助力。这一系统能耗更低,反应更灵敏,但由于电子单元较多,稳定性稍较机械式略低,制造维保成本相应较高,但随着汽车电子的发展,电子液助力已逐渐成为主流,配备在大量乘用车车型上。



(4)电动助力转向系统(EPS),由电控单元、车速/转矩传感器、电动机等组成。这一系统依靠传感器采集车速、转向信息,输送给ECU,并相应调整电动机转向方向、助力电流大小,再将辅助动力施加到转向系统,这一系统结构简单,质量体积小、能耗低,反应灵敏,已经成为未来发展趋势。



目前来看,由于电子助力转向系统更加轻便、节能、反馈迅速,转向系统的电子化已经成为未来发展趋势。



汽车行驶中,悬架系统由于弹性元件冲击而产生摆动,使得车身发生行驶不稳、转弯失控、刹车点头等现象,减震系统能够抑制悬架反弹震荡,增强平顺性,提高行车体验。



按阻尼分,液压减震器和空气减震器,是目前较常见的2类减震器品种,传统液压成型成本低,通过减震器活络杆,驱动油液在限流孔内流动产生摩擦阻尼,抵消外力冲击;常用于中低端乘用车,空气减震器技术更先进,一般以压缩性和弹性更强的氮气为媒介,性能更佳,常用于中高端车型;并能通过气压调节汽车底盘高度,已在部分中高端SUV上使用。



二 公司主要经营模式
公司处于国内主流车厂的零部件供应链中,为国内汽车行业一级供应商。在转向器领域,公司为多一家一线转向器、减震器企业供货,包括国内规模最大的转向器总成厂商博世、蒂森克虏伯、前世特、一汽汽、柳州恒隆、浙江万达等,以及国内减震器总成头部企业,上海汇川萨克斯、一汽东机工、天纳克等,这些企业也都是国内主流车厂的一级供应商,直接为整车厂供应核心零部件;公司为一级供应商提供总成内部的高精度零部件,成为二级供应商,形成多层次的供应链体系。

三 公司所处的行业
根据于世界汽车组织(OICA)、中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)数据,全球汽车产量由2010年的1,758.35万辆增长至2014年的18,973.42万辆,复合增长率为3.7%,中国汽车产量由2010年的1,826.47万辆增长至2015年的2,450.33万辆,复合增长率为6.1%,中国汽车销量连续七年蝉联全球第一,预计未来我国汽车产业发展速度开始逐步放缓,进入了相对平稳发展的新阶段。

目前我国千人汽车保有量水平与全球每千人汽车保有量水平仍有差距,我国汽车工业未来的市场成长空间依然巨大,市场前景依然看好。随着中国工业从速度发展进入质量发展阶段,从中长期来看,由于汽车普及率还比较低,随着中国经济的发展,扩大内需政策的出台,国内收入的增长,消费能力的提升,以及新能源汽车的推广和应用,中国汽车工业及汽车工业提供服务的汽车行业还有较大的发展空间。根据市场研究机构IHS的预测,中国的汽车销量(不包括公共汽车和卡车)在2025年将达到3,068万辆,接近美国2020年预测数1,676万辆的两倍。

从长远看,预计未来汽车行业整体还有一定的发展空间,因此为整车行业配套的汽车零部件行业具有稳定的发展前景。公司又处于汽车零部件行业内转向器子系统市场、减震器子系统市场以及更加细分的转向器齿条、减震器活络杆市场。

根据水清汽车研究中心统计,2014年,全球汽车转向系统市场规模超9000万台,销售额达311亿美元;其中,中国汽车市场规模2389万台,其中乘用车占比83%,由于电子助力转向系统EPS能够独立于发动机工作,并节能减耗5-8%,其性能比传统液助力产品更加优越,符合尾气排放绿色环保要求,带动覆盖率不断上升,2014年全球转向系统出货量中,EPS覆盖率(按销量占比)已达45%以上,从全球转向系统产品格局看,电子助力转向系统(EPS)正在成为主流,带动千亿级市值空间。

Table with 5 columns: 项目, 2015, 2014, 本年比上年增减(%) 变动原因. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

资料来源:中国产业信息网,海通证券研究所
据盖世汽车统计,2014年,欧美发达国家的EPS配置已过半,日本已近90%;但国内乘用车HPS、EPS覆盖率分别只达63%、35%,其中自主品牌EPS覆盖率仅20%,存在巨大的产品升级

上海北特科技股份有限公司

Table with 5 columns: 本报告期, 上年同期, 本报告期比上年同期增减, 本报告期末, 本报告期初. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

一、重要提示
1.1 公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证季度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。
1.2 公司全体董事出席董事会会议。
1.3 公司负责人李坤、主管会计工作负责人徐鸿飞及会计机构负责人(会计主管人员)郁露青保证季度报告中财务报告的真实性、准确性和完整性。
1.4 本报告期、第一季度报告未经审计。
1.5 公司主要财务数据和股东变化

2.1 主要财务数据

Table with 5 columns: 项目, 本报告期末, 上年同期末, 本报告期末比上年同期增减, 变动原因. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

非经常性损益项目和金额

√适用 □不适用

Table with 3 columns: 项目, 本报告期, 说明. Rows include 非流动资产处置损益, 计入当期损益的政府补助, etc.

2.2 截止报告期末的股东总数、前十名股东、前十名流通股股东(或无限售条件股东)持股情况

Table with 5 columns: 股东名称(全称), 期末持股数量, 持股比例, 持有有限售条件的股份数量, 质押或冻结情况. Includes 机构投资者, 自然人, etc.

2.3 截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东、前十名优先股无限售条件股东持股情况

□适用 √不适用

三 重要事项

3.1 公司主要会计报表项目、财务指标重大变动的情况及原因

Table with 5 columns: 项目, 期初余额, 期末余额, 增减变动%, 变动原因. Rows include 营业收入, 营业利润, etc.

3.2 截止报告期末的优先股股东总数、前十名优先股股东、前十名优先股无限售条件股东持股情况

□适用 √不适用

3.3 会计数据和财务指标摘要

Table with 5 columns: 项目, 2015, 2014, 本年比上年增减(%) 变动原因. Rows include 营业收入, 归属于上市公司股东的净利润, etc.

资料来源:公司官网
1.1 转向系统至今经历了机械式转向系统(MS)、液助力转向系统(HPS)、电控液助力转向系统(EHPS)和电子助力转向系统(EPS)等四个主要发展阶段。

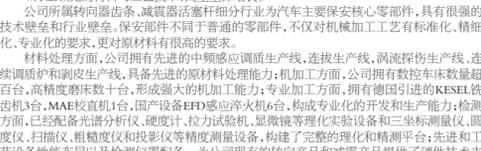
(1)机械转向系统(MS),由转向操纵机构、转向器、转向传动机构组成;其中,转向器是整个转向系统中的核心部件,作用是改变驾驶员力的大小和传递方向,常有齿轮齿条式、循环球式、蜗杆曲柄指销式等形式。这类系统结构简单,但对驾驶员而言使用费力,稳定性、精确性、安全性无法保证。



资料来源:盖世汽车,海通证券研究所
(2)机械液助力转向系统(HPS),由液泵、油管、压力流体控制阀、传动皮带、储油罐等部件组成。该系统通过将部分发动机动力输出转化成液泵压力,对转向系统施加辅助作用力,从而使转向轻便;但仍需机械转向器这一核心部件。这一系统中,方向盘和转向轮之间全由机械部件连接,操控感强;液泵由发动机驱动,转向动力充沛,适用于各型号车辆;总体而言,技术成熟可靠,平均制造成本低;但液压、油路系统管线复杂,部件繁多,后期维保成本较高。



(3)电子液助力转向系统(EHPS),其特点是以电动机替代发动机进行驱动,并在液助力转向系统上增加了电控系统(车速传感器、电磁阀、转向ECU等),能够检测车速,调整转向助力。这一系统能耗更低,反应更灵敏,但由于电子单元较多,稳定性稍较机械式略低,制造维保成本相应较高,但随着汽车电子的发展,电子液助力已逐渐成为主流,配备在大量乘用车车型上。



(4)电动助力转向系统(EPS),由电控单元、车速/转矩传感器、电动机等组成。这一系统依靠传感器采集车速、转向信息,输送给ECU,并相应调整电动机转向方向、助力电流大小,再将辅助动力施加到转向系统,这一系统结构简单,质量体积小、能耗低,反应灵敏,已经成为未来发展趋势。

目前来看,由于电子助力转向系统更加轻便、节能、反馈迅速,转向系统的电子化已经成为未来发展趋势。



汽车行驶中,悬架系统由于弹性元件冲击而产生摆动,使得车身发生行驶不稳、转弯失控、刹车点头等现象,减震系统能够抑制悬架反弹震荡,增强平顺性,提高行车体验。



按阻尼分,液压减震器和空气减震器,是目前较常见的2类减震器品种,传统液压成型成本低,通过减震器活络杆,驱动油液在限流孔内流动产生摩擦阻尼,抵消外力冲击;常用于中低端乘用车,空气减震器技术更先进,一般以压缩性和弹性更强的氮气为媒介,性能更佳,常用于中高端车型;并能通过气压调节汽车底盘高度,已在部分中高端SUV上使用。

二 公司主要经营模式
公司处于国内主流车厂的零部件供应链中,为国内汽车行业一级供应商。在转向器领域,公司为多一家一线转向器、减震器企业供货,包括国内规模最大的转向器总成厂商博世、蒂森克虏伯、前世特、一汽汽、柳州恒隆、浙江万达等,以及国内减震器总成头部企业,上海汇川萨克斯、一汽东机工、天纳克等,这些企业也都是国内主流车厂的一级供应商,直接为整车厂供应核心零部件;公司为一级供应商提供总成内部的高精度零部件,成为二级供应商,形成多层次的供应链体系。

三 公司所处的行业
根据于世界汽车组织(OICA)、中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)数据,全球汽车产量由2010年的1,758.35万辆增长至2014年的18,973.42万辆,复合增长率为3.7%,中国汽车产量由2010年的1,826.47万辆增长至2015年的2,450.33万辆,复合增长率为6.1%,中国汽车销量连续七年蝉联全球第一,预计未来我国汽车产业发展速度开始逐步放缓,进入了相对平稳发展的新阶段。