

证券代码:603787 证券简称:新日股份 公告编号:2019-031

江苏新日电动车股份有限公司 关于拟投资无锡制造中心智能化工厂改扩建项目及 变更部分募投项目相关事项的补充公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

江苏新日电动车股份有限公司(以下简称“公司”)于2019年6月13日披露《关于拟投资建设无锡制造中心智能化工厂项目的公告》(公告编号:2019-027)和《关于变更部分募投项目的公告》(公告编号:2019-028)，为帮助投资者进一步了解，现将相关信息补充披露如下：

1. 关于无锡制造中心的现有产能瓶颈

公司电动两轮车的现有产能为200万辆/年，其中无锡制造中心的产能为80万辆/年，产能占比为40%；2018年公司电动两轮车的产量为1,722,483辆，产能利用率达到86.12%，其中无锡制造中心的产量为517,418辆，产能利用率为64.68%。

近年来，公司产量呈现逐年稳步增长态势。其中，2017年电动两轮车的产量较2016年增长26.46%，2018年电动两轮车的产量较2017年增长25.82%。若按照最近一期的增长率测算，2019年公司电动两轮车的产能利用率将达到108.36%；同时，即使不调整公司现有各工厂的各型产品的生产布局结构，无锡制造中心的产能利用率也将达到81.38%。若不提前布局，进行无锡制造中心智能化工厂改扩建项目的建设，到2020年即面临产能瓶颈。

2. 新增产能及消化情况

(1) 新增产能情况

无锡制造中心智能化工厂改扩建项目拟于2020年底完成第一期建设，并根据建设规划，公司将关闭无锡制造中心原有80万辆的生产线，即到2021年开始启用第一期后，可达到100万辆电动两轮车的产能，较原有产能新增20万辆/年；在2021年完成第二期建设，2022年可达到200万辆电动两轮车的产能，较原有产能新增120万辆/年。

另一方面，无锡制造中心现有生产设备较为陈旧，客观上限制了生产效率的提升。根据《中国自行车行业“十三五”规划》的相关要求，引导行业由规模速度粗放向质量效益集约型转变，由劳动密集型技术、管理、人力资源质量型转变，由低端比较优势向复合比较优势转变，由传统的大规模批量化生产向大规模个性化生产转变，由传统的生产型企业向生产和服务并重转变。大力提升行业装备自动化水平，引入高档数控机床和机器人，缩短与国际先进装备的差距，改善行业装备技术水平不平衡的局面，逐步实现数字化、网络化、集成化生产，向智能制造迈进。另外，根据《关于电动摩托车生产企业及产品准入管理有关事项的通知》以及《关于进一步完善摩托车准入管理事项的通知》等相关规定，获得摩托车牌照的企业项目总投资不得低于2亿元人民币，固定资产投资不得低于8,000万元。因此，公司也迫切需要通过无锡制造中心智能化工厂改扩建项目的建设，快速提高生产设备自动化、信息化、智能化水平，丰富电动两轮车产品的生产类型，提高电动两轮车产品的生产效率，降低运营成本。

(2) 新增产能的消化情况

一方面，从公司自身情况来看：近年来，公司通过加快优化经销商渠道结构、努力巩固原有直销渠道优势、不断推出适销对路的新产品，及时建立以业绩为中心的考核与激励机制，实现了业务规模的良性增长。最近三年公司电动两轮车产品的销售呈现稳步增长态势，具体情况如下：

| 年份 | 销售量(单位:辆) | 本期与上年同期增减(%) |
|-------|-----------|--------------|
| 2016年 | 1,080,145 | - |
| 2017年 | 1,363,505 | 25.20 |
| 2018年 | 1,640,733 | 20.31 |

另一方面，从外部条件来看：

一是行业的稳定发展为公司产品销售提供了良好的外部环境。根据中国自行车协会《2018年1-11月份行业运行情况》，2018年1-11月，电动自行车规模以上企业产量2,131.2万辆，同比增长5.7%，规模以上电动自行车企业累计主营业务收入593.8亿元，同比增长4.7%。根据中国自行车协会《2019年一季度行业运行情况》，2019年1-3月份，电动自行车规模以上企业产量572.3万辆，同比增长21.3%。规模以上电动自行车企业累计主营业务收入160.7亿元，同比增长9.7%；实现利润7.3亿元，同比增长28.7%。从主要经济指标来看，一季度行业运行基本符合预期。电动自行车行业延续了去年以来的增长势头，一季度产量有较大增长。

二是新国标的执行为公司抢抓机遇拓展市场提供了强大助力。2019年正式实施的电动自行车新国标对整个行业格局变化带来影响：一方面，依据一系列法规和标准，电动两轮车将分为电动自行车、电动轻便摩托车、电动摩托车三大细分品类，将进一步影响到行业竞争格局。原来数量众多的生产企业，若需继续进行生产，必须进行资质条件更为严格的电动摩托车生产一致性能力准入审查。实力较弱的行业内的中小企业由于难以达到准入要求，将被迫退出市场竞争，产业集中度将进一步上升，行业竞争将逐步集中到行业内的现有大型企业之间。同时，亦有可能出现新的进入者参与本行业的市场竞争。另一方面，竞争形势的产品质量过硬的企业将获得更广阔的发展空间，市场份额将逐渐向这些优势企业集中。

三是出口市场前景较好。《中国自行车行业“十三五”规划》明确提出，“十三五”时期，全行业规模以上企业主营业务收入年均增长6%，到2020年突破2,000亿元。自行车及零部件出口基本稳定，电动自行车出口大幅增长。”

“营销网络升级项目”募投项目实施进度较慢，其主要原因是：

- 一方面是电动自行车行业传统终端销售主要采取在各城市“电动车一条街”、车辆交易市场等相关部门商圈开设店面的模式，而相关城市的店面资源具有一定的稀缺性，选址工作较为困难。
- 另一方面，自2018年以来，随着电动两轮车行业市场营销的形势变化，和公司销售渠道的发展，公司对销售渠道进行了结构调整。结构调整的主要着力点有以下两点：第一，是为了快速提升渠道下沉能力、促进原有经销商体系提高批发业务能力，着力引进了一批区域性规模客户，整合了部分区域的小型经销商资源。这些规模客户具有以下特点：一是相较于原有县级经销商，其资金实力较为雄厚、单次提货能力较强；二是相对于三四线城市、县城市场的渠道建设而言，公司在特大城市、省会城市以及区域中心城市的经销渠道建设比较薄弱。因此，公司需要通过组建区域营销中心，提升公司的市场反应速度，提高对经销商的营销管理能力和营销服务能力；通过建立仓储物流中心，缩短经销商提货半径、提升对经销商的物流配送能力、提高经销商有限资金的使用和周转效率；通过开设旗舰店，拓展公司在特大城市、省会城市以及区域中心城市的经销渠道，提高在上述中心城市的销售服务能力并提升新日品牌形象。

在此情况下，相较于公司自行建设运营，若由区域性规模客户进行旗舰店店面的建设运营，其资金使用效率、运营效率更高，且有利于公司节约资金资源和管理资源。因此，为了避免资源的重复投入，拟不再对原“营销网络升级项目”进行投入，并变更对“无锡制造中心智能化工厂改扩建项目”的投入。

特此公告。

江苏新日电动车股份有限公司董事会
2019年6月14日

长盛中证申万一带一路主题指数分级证券投资基金B类份额 交易价格波动提示公告

近期，长盛基金管理有限公司(以下简称“本基金管理人”)旗下长盛中证申万一带一路主题指数分级证券投资基金B类份额(场内简称:“一带一路B”，交易代码:502015)二级市场价格连续波动。2019年6月12日，长盛中证申万一带一路主题指数分级证券投资基金的收盘价为1.53元，相对于当日1.213元的基金份额参考净值，溢价幅度达到26.13%。截止2019年6月13日，长盛中证申万一带一路主题指数分级证券投资基金的收盘价为1.54元，明显高于基金份额参考净值，投资者如果盲目投资，可能遭受重大损失。

为此，本基金管理人提示如下：

1. 根据《关于规范金融机构资产管理业务的指导意见》(以下简称“资管新规”)要求，公募产品不得进行分级设计，应在《资管新规》规定的过渡期结束前进行整改规范，请投资者关注相关风险，如溢价买入可能造成较大损失等。

2. 长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额表现为高风险、高收益的特征。由于长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额内含杠杆机制的设计，长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额参考净值的变动幅度大于长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额(场内简称:“一带一路A，场内代码:502013)参考净值和长盛中证申万一带一路A份额(场内简称:“一带一路A，场内代码:502014)参考净值的变动幅度，即长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额的波动性要高于其他两类份额，其承担的风险也较高。长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额的持有人会因杠杆倍数的变化而承担不同程度的投资风险。

3. 长盛中证申万一带一路主题指数分级基础份额、长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额

的交易价格，除了有份额参考净值变化的风险外，还会受到市场的系统性风险、流动性风险等其他风险影响，可能使投资人面临损失。

4. 截至本公告披露日，长盛中证申万一带一路主题指数分级证券投资基金运作正常。本基金管理人仍将严格按照法律法规及基金合同进行投资运作。

5. 截至本公告披露日，长盛中证申万一带一路主题指数分级证券投资基金无其他应披露而未披露的重大信息。本基金管理人仍将严格按照有关规定和要求，及时做好信息披露工作。

6. 基金管理人承诺以诚实信用、勤勉尽责的原则管理和运用基金资产，但不保证基金一定盈利，也不保证最低收益。销售机构根据法规要求对投资者类别、风险承受能力和基金的风险等级进行划分，并提出适当性匹配意见。投资者在投资基金前应认真阅读《基金合同》和《招募说明书》等基金法律文件，全面认识基金产品的风险收益特征，在了解产品情况及听取销售机构适当性意见的基础上，根据自身的风险承受能力、投资期限和投资目标，对基金投资作出独立决策，选择合适的基金产品。基金管理人提醒投资者基金投资的“买者自负”原则，在投资者作出投资决策后，基金运营状况与基金净值变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

7. 长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额表现为高风险、高收益的特征。由于长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额内含杠杆机制的设计，长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额参考净值的变动幅度大于长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额(场内简称:“一带一路A，场内代码:502013)参考净值和长盛中证申万一带一路A份额(场内简称:“一带一路A，场内代码:502014)参考净值的变动幅度，即长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额的波动性要高于其他两类份额，其承担的风险也较高。长盛中证申万一带一路主题指数分级B类份额的持有人会因杠杆倍数的变化而承担不同程度的投资风险。

特此公告。

长盛基金管理有限公司

2019年6月14日

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

深圳市奇信建设集团股份有限公司(以下简称“公司”)近日接到公司控股股东深圳市智大投资控股有限公司(以下简称“智大控股”)的通知，智大控股所持公司的部分股份被质押，具体事项如下：

一、本次股东部分股份被质押的基本情况

1. 智大控股股份被质押的基本情况

公司控股股东智大控股持有公司股份数为95,176,448股，占公司总股本的42.30%；其所持公司股份累计被质押78,214,900股，占其所持公司股份的82.18%，占公司总股本的34.76%。

截至本公告日，公司实际控制人叶家豪先生直接持有公司股份数为20,940,839股，占公司总股本的9.31%。叶家豪先生直接持有公司股份累计被质押17,527,500股，占其所持公司股份的83.70%，占公司总股本的7.79%。公司实际控制人之配偶叶秀冬女士持有公司股份数为10,800,000股，占公司总股本的4.80%；其所持公司股份累计被质押10,800,000股，占其所持公

司股份的100.00%，占公司总股本的4.80%。公司控股股东智大控股、实际控制人叶家豪先生及其关联人叶秀冬女士、叶洪孝先生合计持有公司股份数为128,299,152股，占公司总股本的57.02%。本次质押后，公司控股股东智大控股、实际控制人叶家豪先生及其关联人叶秀冬女士、叶洪孝先生合计累计质押公司股份数106,542,400股，占持有公司股份总数的83.04%，占公司总股本的47.35%。

3. 押股股东、实际控制人质押的股份是否会出现平仓的风险

公司控股股东、实际控制人质押的股份目前不存在平仓风险，也不会导致其实际控制权发生变更。若出现平仓风险，控股股东、实际控制人将积极采取应对措施，包括但不限于补充质押、追加保证金、提前购回等。公司控股股东、实际控制人未来股份变动如达到《证券法》、《上市公司收购管理办法》等规定的相关情形的，将严格遵守权益披露的相关规定，及时履行信息披露义务。

4. 备查文件

1.《股票质押式回购交易协议书》

2.《中国证券登记结算有限责任公司〈持股5%以上股东每日持股变化明细〉

深圳市奇信建设集团股份有限公司

董事会

2019年6月13日

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

本公司及董事会全体成员保证信息披露的内容真实、准确、完整，没有虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。