

公司代码：603009

公司简称：北特科技

公告编号：2017-004

上海北特科技股份有限公司 2016 年年度报告摘要

一 重要提示

- 1 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，投资者应当到上海证券交易所网站等中国证监会指定媒体上仔细阅读年度报告全文。
- 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。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 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。
- 5 经董事会审议的报告期利润分配预案或公积金转增股本预案
以公司 2016 年年报经审计的总股本为基数，以资本公积转增股本的方式向全体股东每 10 股转增股本 15 股，不进行现金股利分配。

二 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	北特科技	603009	

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	徐鸿飞	甄一男
办公地址	上海市嘉定区华亭镇高石路2488号	上海市嘉定区华亭镇高石路2488号
电话	021-39900388	021-39900388
电子信箱	zhengquanbu@sh-beite.com	zhengquanbu@sh-beite.com

2 报告期公司主要业务简介

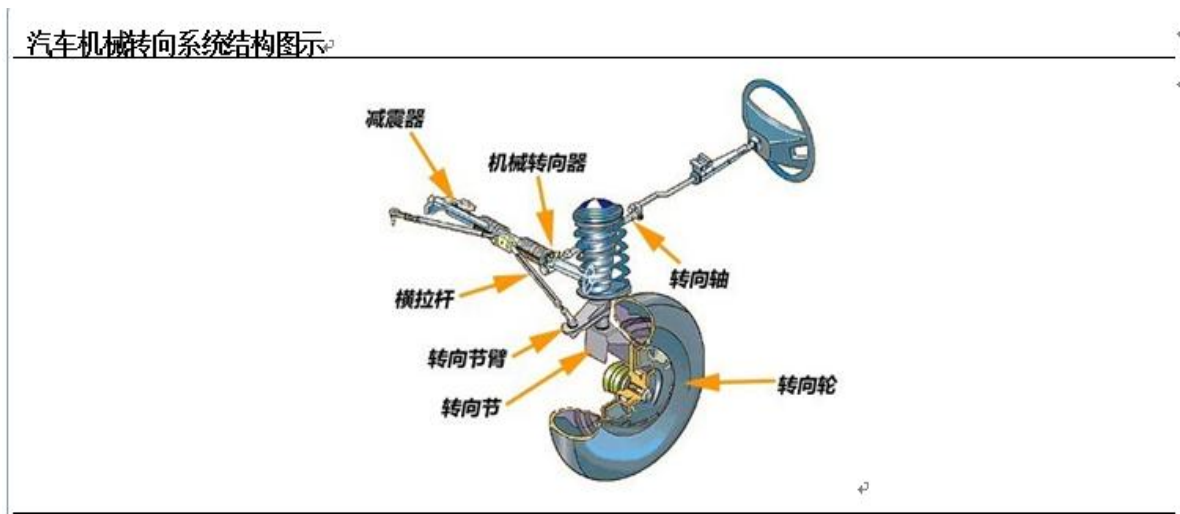
（一）公司主要产品及其应用

公司主营产品为转向器齿条、减震器活塞杆、齿轮成品和半成品以及阀套、输入轴半成品，其中转向器齿条、减震器活塞杆为汽车保安核心零部件，而转向系统和减震系统直接影响到汽车的安全性、专业性以及舒适性。



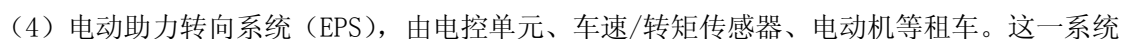
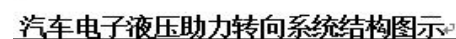
1. 转向系统至今经历了机械式转向系统（MS）、液压助力转向系统（HPS）、电控液压助力转向系统（EHPS）和电子助力转向系统（EPS）等四个主流发展阶段，公司的产品在以下四类转向系统内都有应用。

（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，作用是改变驾驶者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。这类系统结构简单可靠，但对驾驶者而言使用费力，稳定性、精确性、安全性无法保证。



（2）机械液压助力转向系统（HPS），由液压泵、油管、压力流体控制阀、传动皮带、储油罐

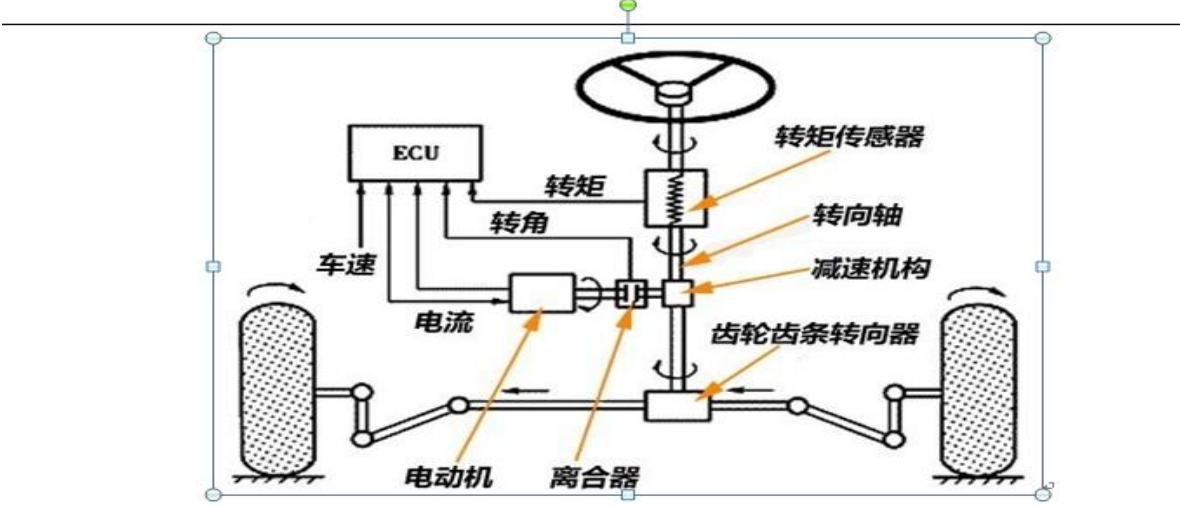
汽车机械液压转向系统结构示意图



依靠传感器采集车速、转角信息，输送给 ECU，并相应调整电动机旋转方向、助力电流大小，再将辅助动力施加到转向系统。这一系统结构精简，质量体积小、能耗低，反馈灵敏迅速。

目前看来，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。

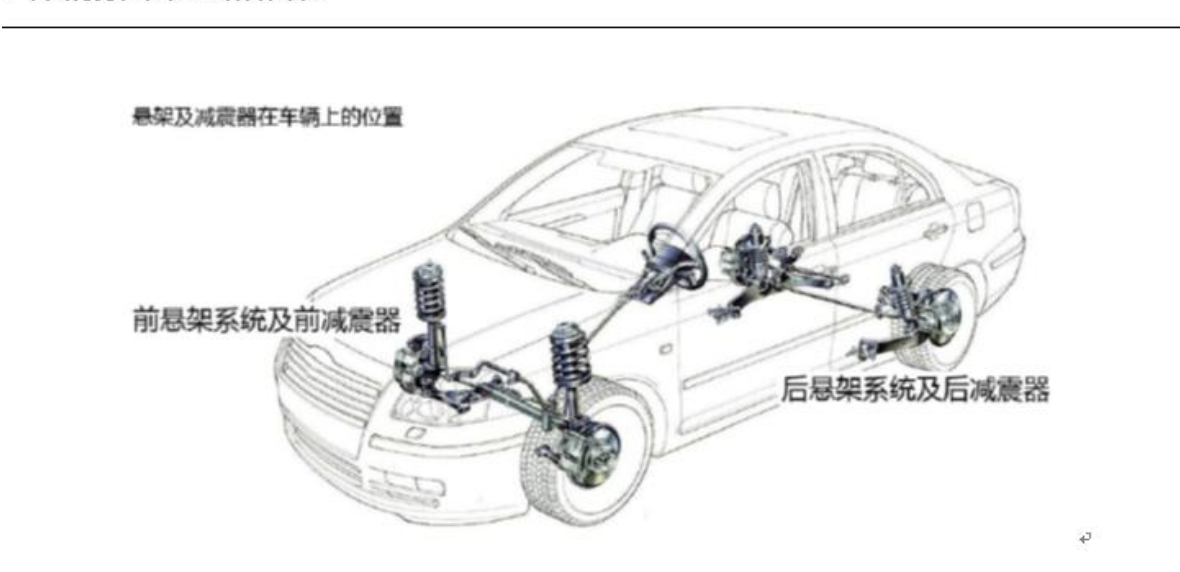
汽车电动助力转向系统结构图示



2. 减震器是汽车悬架系统的重要组成部件。减震器一般装配于汽车前、后悬架系统，常分为单筒、双筒减震器，或按阻尼介质油或气分类。

汽车减震系统位置结构图示

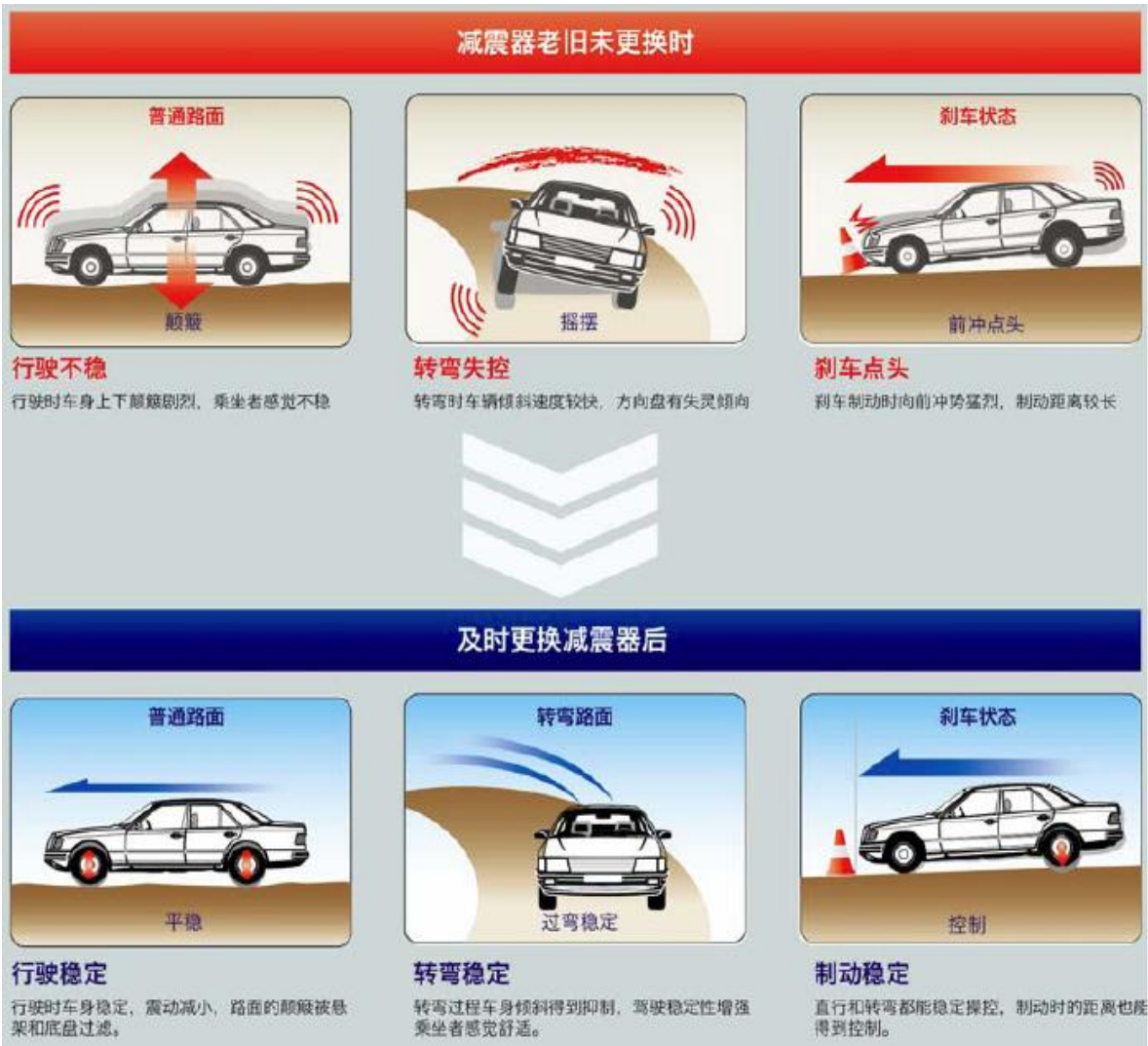
汽车减震系统位置结构图示



汽车行驶中，悬架系统会由于弹性元件受冲击而产生振动，使得车身发生行驶不稳、转弯失

控、刹车点头等情况。减震系统能够抑制悬架弹簧反弹震荡，增强平顺性，提高行车体验。

汽车减震系统能够显著减少车身颠簸、失控情况图示：



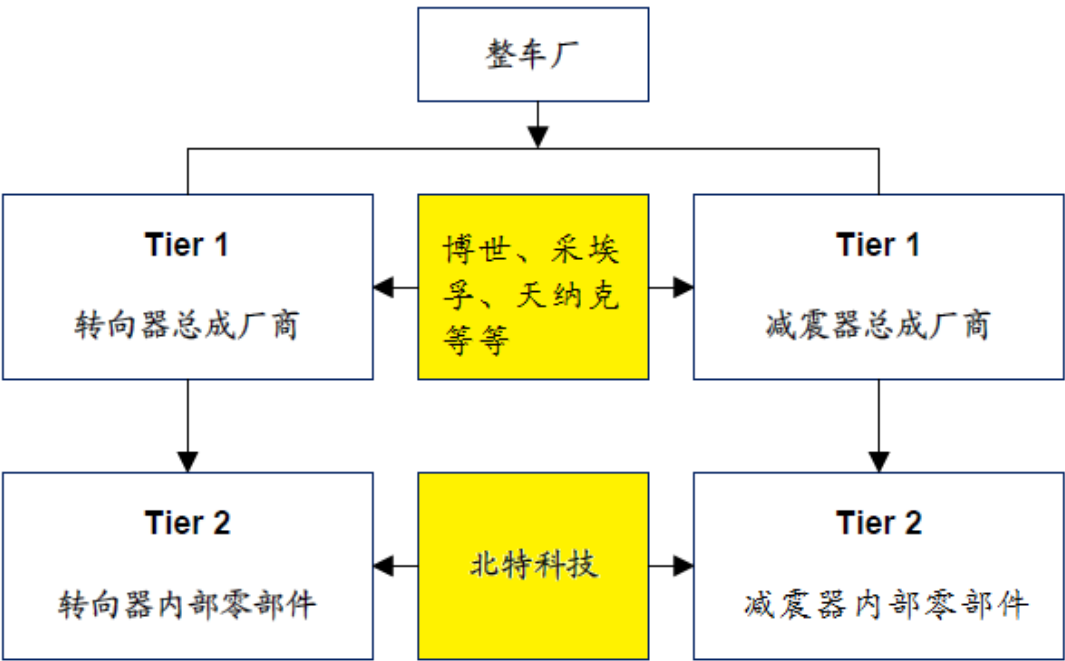
按阻尼分，液压减震器和空气减震器，是目前较常见的 2 类减震器品种。传统液压型成本低廉，通过减震器活塞移动，驱动油液在限流孔内流动产生摩擦阻尼、抵消外部冲击力；常用于中低端乘用车。空气减震器技术更先进，一般以压缩性和弹性更强的氮气为媒介，性能更佳，常用于中高端车型；并能通过充气泵等调节汽车底盘高度，已在部分中高端 SUV 上使用。

（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，为国内汽车行业二级供应商。在转向器领域，公司为多家一线转向器、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、耐世特、一汽光洋、荆州恒隆、浙江万达等，以及国内减震器总成龙头万都、上海汇众萨克斯、一汽东机工、天纳克等。这些一线总成企业都是国内外主流整车厂的一级供应商，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。

公司属于汽车行业二级供应商：



（三）公司所处的行业

狭义上公司处于汽车零部件行业内转向系统子市场、减震系统子市场以及更加细分的转向器齿条、减震器活塞杆市场。

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，带动千亿产值空间。据盖世汽车统计，目前欧美发达国家的 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 EPS、及进口替代空间。同时，由于电子助力转向系统（EPS）的产品均价可达 350 美元/套，显著高于传统的机械式（MS）或液压助力转向系统（HPS），行业电子化渗透间直接带动产值空间快速增长；

目前世界主流减震器厂商仍是国际大型汽车零部件企业，包括加百利、天纳克、德尔福、AC 德科、日本 KYB、采埃孚等多年深耕、技术领先，长期配套海外中高端车企。相比之下，国内自主品牌减震器厂商，与上述海外龙头仍有技术、规模等方面差距。但是，近年来，多数国际主流减震器厂商已逐步从单纯的一级、二级供应商，向模块化配套、高端车型等转变，部分后装 AM 甚至低端 OEM 产品被外包生产，从而向中国等制造大国转移，为国内自主品牌减震器厂商提供了非常广阔的发展空间，未来有望快速提升技术、扩大市占率和业务规模。

由于公司在细分市场拥有巨大的优势，因此和整车行业的发展息息相关，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 7,758.35

万辆增长至 2014 年的 8,973.42 万辆,复合年增长率为 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,复合年增长率为 6.1%,中国汽车产销数量连续七年蝉联全球冠军,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,市场持续成长的发展前景依然看好。中国汽车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,随中国经济的发展,扩大内需政策的出台,居民收入的增长,消费能力的提升,以及新能源技术的成熟和应用,中国汽车工业及为汽车工业提供配套的本行业还有较大的发展空间,根据市场研究机构 IHS 公开的预测,中国的汽车销量(不包括公共汽车和卡车)在 2020 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空间。

3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位:元 币种:人民币

	2016年	2015年	本年比上年 增减(%)	2014年
总资产	1,767,044,413.78	1,101,287,646.77	60.45	926,460,558.63
营业收入	800,512,601.38	706,624,840.99	13.29	634,446,370.19
归属于上市公司股东的净利润	55,766,244.71	46,434,289.63	20.10	44,091,615.89
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	55,686,161.26	44,110,416.88	26.24	41,496,036.06
归属于上市公司股东的净资产	1,269,700,745.11	517,712,604.39	145.25	443,618,614.76
经营活动产生的现金流量净额	28,810,904.45	67,897,893.97	-57.57	157,949,428.07
基本每股收益(元/股)	0.46	0.43	6.97	0.48
稀释每股收益(元/股)	0.46	0.43	6.97	0.48
加权平均净资产收益率(%)	6.16	10.27	减少4.11个百分点	13.20

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3 月份)	第二季度 (4-6 月份)	第三季度 (7-9 月份)	第四季度 (10-12 月份)
营业收入	192,956,429.56	197,106,617.94	190,217,953.23	220,231,600.65
归属于上市公司股东的净利润	15,271,431.94	10,490,097.61	12,398,372.68	17,606,342.48
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	13,990,804.07	10,893,911.14	12,077,709.53	15,957,535.45
经营活动产生的现金流量净额	-4,255,733.39	-11,256,267.36	22,405,913.52	21,916,991.68

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

☐适用 ☒不适用

4 股本及股东情况

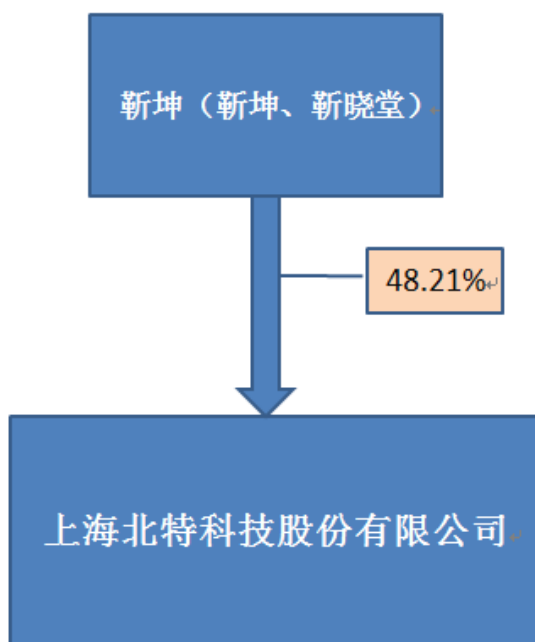
4.1 普通股股东和表决权恢复的优先股股东数量及前 10 名股东持股情况表

单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）				11,384			
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）				11,909			
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）				0			
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）				0			
前 10 名股东持股情况							
股东名称 （全称）	报告期内增减	期末持股数 量	比例 (%)	持有有限售条件的 股份数量	质押或冻结情况		股东 性质
					股份状态	数量	
靳坤		56,346,160	42.91	56,346,160	质押	30,870,000	境内自然人
谢云臣		11,996,720	9.14	11,996,720	未知		境内自然人
靳晓堂	2,855,511	6,952,471	5.29	6,702,471	质押	5,590,000	境内自然人
第一创业证券—国信证券—共盈大岩量化 定增集合资产管理计划	2,284,408	2,284,408	1.74	2,284,408	未知		未知
深圳市创新投资集团有限公司	2,141,633	2,141,633	1.63	2,141,633	未知		未知
中国工商银行股份有限公司—华泰柏瑞惠 利灵活配置混合型证券投资基金	2,141,633	2,141,633	1.63	2,141,633	未知		未知
曹宪彬	-619,400	1,930,840	1.47		未知		境内自然人
陶万垠	-600,000	1,914,320	1.46		未知		境内自然人
齐东胜	-600,120	1,914,200	1.46		未知		境内自然人
申万菱信资产—工商银行—华融信托—华 融·远策定增优势组合单一资金信托	1,200,744	1,200,744	0.91	1,200,744	未知		未知
上述股东关联关系或一致行动的说明		上述股东中，靳坤先生和靳晓堂先生为父子关系，公司未知其他股东之间是否存在关联关系，也未知其他股东之间是否属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人。					
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明		不适用					

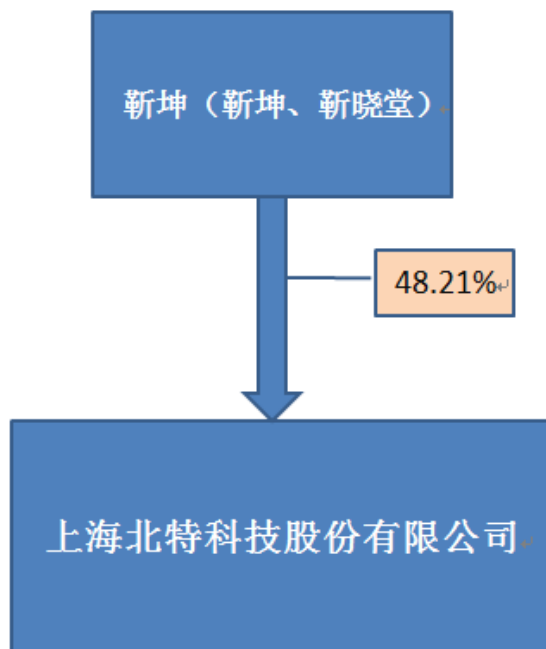
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



5 公司债券情况

不适用

三 经营情况讨论与分析

1 报告期内主要经营情况

报告期内，公司 2016 度实现营业收入 8.005 亿元，与上年同期相比增加 0.94 亿元，增幅为 13.29%，其中主要为转向类产品销售增长 24%；实现利润总额 0.66 亿元，与上年同期相比增加 0.07 亿元，增幅为 12.28%；实现归属于上市公司股东的净利润 0.56 亿元，与上年同期增加 0.09 亿元，增幅为 20.10%。总体来说，2016 年公司业绩依托于较好的整车市场发展趋势和自身坚持不懈的精益成本管理，销售收入和利润水平均超过年初预期。

2 导致暂停上市的原因

☐适用 ☒不适用

3 面临终止上市的情况和原因

☐适用 ☒不适用

4 公司对会计政策、会计估计变更原因及影响的分析说明

☐适用 ☒不适用

5 公司对重大会计差错更正原因及影响的分析说明

☐适用 ☒不适用

6 与上年度财务报告相比，对财务报表合并范围发生变化的，公司应当作出具体说明。

☒适用 ☐不适用

合并范围为上海北特科技股份有限公司，上海北特汽车零部件有限公司，长春北特汽车零部件有限公司，天津北特汽车零部件有限公司，重庆北特科技有限公司，上海北特供应链管理有限公司。