

证券代码: 002869

证券简称: 金溢科技

公告编号: 2021-063

# 深圳市金溢科技股份有限公司 2021 年半年度报告摘要

## 一、重要提示

本半年度报告摘要来自半年度报告全文,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半年度报告全文。

所有董事亲自出席了审议本次半年报的董事会会议

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	金溢科技	股票代码	002869
股票上市交易所	深圳证券交易所		
变更前的股票简称(如有)	无变更		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	罗瑞发(董事长代行)		
办公地址	深圳市南山区粤海街道科技南路16号深圳湾科技生态园11栋A座18-20层01-08号		
电话	0755-26624127		
电子信箱	ir@genvict.com		

### 2、主要财务数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

是  否

	本报告期	上年同期	本报告期比上年同期增减
营业收入(元)	130,653,823.15	796,356,099.75	-83.59%
归属于上市公司股东的净利润(元)	-29,893,665.35	363,017,113.13	-108.23%
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润(元)	-37,354,383.93	354,066,522.84	-110.55%
经营活动产生的现金流量净额(元)	-74,925,165.77	12,962,340.77	-678.02%
基本每股收益(元/股)	-0.17	2.05	-108.29%

稀释每股收益（元/股）	-0.17	2.05	-108.29%
加权平均净资产收益率	-1.27%	17.61%	-18.88%
	本报告期末	上年度末	本报告期末比上年度末增 减
总资产（元）	2,734,942,039.55	2,896,549,718.88	-5.58%
归属于上市公司股东的净资产（元）	2,157,383,046.88	2,370,538,863.60	-8.99%

### 3、公司股东数量及持股情况

单位：股

报告期末普通股股东总数	43,335		报告期末表决权恢复的优先股 股东总数（如有）	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、标记或冻结情况	
					股份状态	数量
深圳市敏行电 子有限公司	境内非国有法 人	16.95%	30,615,600			
刘咏平	境内自然人	6.97%	12,596,800	9,447,600		
罗瑞发	境内自然人	4.52%	8,158,450	6,118,837	质押	5,780,000
王丽娟	境内自然人	4.28%	7,724,650			
杨成	境内自然人	4.15%	7,499,634	6,979,462		
王明宽	境内自然人	3.73%	6,730,000		质押	4,000,000
李娜	境内自然人	3.06%	5,520,000		质押	4,710,000
蔡福春	境内自然人	1.32%	2,375,700	1,781,775		
钟勇	境内自然人	0.55%	1,000,000			
张洪华	境内自然人	0.46%	824,924			
上述股东关联关系或一致行动的 说明	股东罗瑞发为股东深圳市敏行电子有限公司的控股股东、法定代表人，持有深圳市敏行电 子有限公司 94% 的股份，两者构成一致行动关系。 股东王明宽与李娜系夫妻，属于一致行动人。					
参与融资融券业务股东情况说 明（如有）	无					

### 4、控股股东或实际控制人变更情况

控股股东报告期内变更

适用  不适用

公司报告期控股股东未发生变更。

实际控制人报告期内变更

适用  不适用

公司报告期实际控制人未发生变更。

### 5、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。

## 6、在半年度报告批准报出日存续的债券情况

□ 适用 √ 不适用

## 三、重要事项

2021年上半年高速公路ETC行业发展逐渐进入常态，用户需求主要来源于新增汽车初装和老旧设备替换，受疫情反复等外部不利因素影响，这部分需求数量未达预期；同时，公司城市ETC、V2X、ETC前装等业务的市场需求释放有所滞后。报告期内，公司实现营业收入13,065.38万元，较上年同期下降83.59%，实现归属于上市公司股东的净利润-2,989.37万元，较上年同期下降108.23%。

### （一）2021年上半年市场、业务总结及下半年展望

#### 1、路域

2021年上半年高速公路ETC路侧设备需求趋于稳定，主要是新建高速公路、旧设备和低性能设备更换需求。同时，为了进一步提高ETC通行效率和成功率，公司开展了ETC收费产品的创新应用并在各省市进行市场推广，包括ETC小天线补充交易、手持机应急收费、ETC扫描枪应急收费、匝道自由流预交易等，带来了ETC的增量市场，改善了未能准确识别而需要人工稽查影响运营效率及客户体验的问题。随着大量ETC天线的布设，对设备运行状态的检测和监控显得非常重要，能否及时发现和处理可能存在异常的设备，将影响ETC收费系统的正常运行，因此ETC天线检测设备成为新的需求。公司率先推出了高速公路门架智能监测设备，并在江苏、广东、浙江等省份应用。下半年，高速ETC设备的需求仍将持续，ETC收费系统也将不断完善。

智慧高速项目，目前处于摸索试点阶段。在下一个发展阶段，智慧高速的建设将更关注投入产出和应用效果，以提升高速公路的安全性和通行效率为目标。2020年8月交通运输部印发《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》(以下简称《指导意见》)，明确要求进一步深化高速公路电子不停车收费系统(ETC)门架应用，为ETC的拓展应用提供了有力的政策支持，公司也据此推出《ETC和C-V2X融合的车路协同智慧高速解决方案》。ETC系统是目前全球单一标准用户数最多、覆盖里程最长、技术成熟度最高的智慧交通系统。ETC基于RSU和OBU的车路通信，构建了全球规模最大的车路协同基础设施雏形，具备落地车路协同应用的基础条件和显著优势。依托ETC系统并结合C-V2X打造融合型车路协同通信网络，是立足当下、面向未来的应时应势应需之举，公司ETC和C-V2X融合的车路协同智慧高速解决方案在市场推广中，也得到了各省市业主的认可。公司积极参与智慧高速公路的相关标准制定，主导基于ETC的车路协同标准制定工作，广泛为国内的智慧公路试点示范项目提供整体方案和技术支持。下半年，公司将依托在C-V2X和ETC等领域的深厚积累，积极参与各地智慧高速的建设。

#### 2、车域

2021年上半年，ETC标签后装市场需求进入常态化，需求主要来源于新增汽车初装和老旧设备替换，经过2019年取消省界收费站政策大力推行ETC上车之后，ETC设备在高速公路及车端得到全面推行及应用，ETC已成为重要的交通物联支付方式，在高速通行优化、城市ETC计费应用、后装车端应用等多个领域迎来新的应用拓展机遇。公司基于行业发展积极开展ETC+功能、+应用、+服务等发展方向的相关布局，在上半年凭借自身品牌及质量优势在后装市场依然保持行业领先地位。

2021年6月，由交通运输部、国家发改委、财政部联合印发《全面推广高速公路差异化收费实施方案》，文中提出“分支付方式差异化收费”，通过进一步完善ETC电子支付优惠模式，加大ETC电子支付优惠力度，鼓励引导车辆安装使用ETC不停车快捷通行高速公路，从而提高路网通行效率，促进物流提质增效。这无疑将带来更高的ETC装车率，给ETC产品销售带来更多市场机会，对ETC车路信息交互服务以及城市ETC拓展应用等都起到促进作用。下半年公司将依靠政策支持及原有的市场优势积极争取后装市场订单。

2021年上半年，ETC前装作为汽车选装配置，通过新上市车型逐步进入商用阶段。自2021年1月1日起，汽车主机厂新申请产品准入的车型应选装采用直接供电的ETC车载装置。ETC车载装置产品应符合《收费公路联网电子不停车收费技术要求》(交通部第13号公告)、《电子收费 专用短程通信》(GB/T 20851-2019)和《不停车收费系统 车载电子单元》(GB/T 38444 2019)的要求。为此，有新车型上市计划的汽车主机厂均已按期完成ETC选装配置的产品开发和公告申报，以确保新车型能按期上市。为支撑ETC前装商业模式成型，2021年3月，交通运输部路网监测与应急处置中心发布《关于选装ETC车载装置发行服务合作方案》，明确对汽车选装ETC车载装置的成本及服务提供一定费用补贴，鼓励汽车主机厂将选装的ETC产品与CAN总线相连接并实现车辆数据交互，进一步降低了汽车主机厂的ETC前装产品采购成本压力和激发ETC前装市场推广发行的积极性。2021年下半年，ETC前装商业模式初步成型，各主要银行对汽车主机厂的补贴支撑和终端用户的服务体验将进一步提高，这有利于促进ETC前装选装率的提高。下半年，随着汽车行业全球“缺芯”状态逐步得到缓解，国内汽车市场销量将逐步提高，也有助于扩大ETC前装产品的上车规模。为确保汽车品牌地位和市场口碑，汽车主机厂对于新产品，如前装ETC产品，均有一定的市场验证周期，ETC前装市场大规模商用还需要一定的市场培育期。

2021年上半年，公司主要以构建前装全链条核心能力为主，持续引进汽车前装行业人才和大力推进人才培养和发展计划。在ETC前装市场导入期，重点是确保产品利润率和质量表现，为后续大规模上量、延续ETC行业领先地位和市场占有率奠定基础。截至2021年上半年，公司已完成产品出货上万台，出货量位居行业前列，并在汽车主机厂和终端用户满意度调查中得到高度评价。另外公司联合福耀玻璃、云砥等公司打造的集ETC生产、安装、发行及售后服务为一体的一站式整体解决方案得到了国内各大主机厂的认可，其中福耀玻璃定制的产品已经通过交通部及工信部的相关认证，达到可上市的状态。2021年下半年，公司将继续推进已定点合作的30多家汽车主机厂的ETC前装产品进入量产，并按照汽车主机厂的产品策划要求持

续迭代与后续上市新车型相匹配的ETC前装产品，例如融合式ETC产品、可连接CAN总线的ETC产品等，形成可持续的盈利模式。

C-V2X前装产品在部分品牌车型上，作为汽车智能选装部件实现了上市，但未大规模商用。车路协同第一阶段（DAY1）的17个典型用例已经实现，第二阶段（DAY2）典型用例正在推标，预计2021年会逐步开发和商用。现阶段主要依赖4G LTE-V2X（R14，R15）技术实现基本的安全功能，通过LET-V2X提高交通效率和辅助驾驶安全，后续将逐步支持电子刹车升级、左转辅助、停车场自动代客泊车（AVP），远程遥控驾驶等功能。C-V2X车载设备现阶段多数核心芯片需依赖于进口，鉴于2021年全球“缺芯”状态，2021年上半年全行业C-V2X进一步技术迭代和标准演进工作受到不同程度的影响，商用热度也被迫降低，预计“缺芯”状态将持续至2021年年底。

2021年上半年，公司作为30多家汽车主机厂合格供应商，借助ETC前装量产导入的良好机会参与汽车主机厂的车路协同项目规划和开发工作。在C-V2X车载设备方面，公司基于LTE-V的车载终端经过多年的测试验证和技术迭代，已经较为成熟，目前正加快推进5G C-V2X车载设备的研发，其中5G C-V2X车载设备主要用于技术预研项目，现已与多家汽车主机厂、一级供应商、科研机构、高等院校展开项目合作。此外，为了推进C-V2X前装批量化商用，2021年年初，公司正式立项启动Tbox+V2X+ETC全功能C-V2X车载设备项目，截至2021年上半年，已完成两轮样件的试制工作。下半年将持续推进产品研发和市场推广。

### 3、场域

2021年上半年，ETC在城市停车、加油、洗车、充电、租赁车辆营运管理、园区货车管理等应用场景中得到一定程度的普及，并已形成了相对成熟的技术和商业模式，具备了批量复制的条件，但是市场竞争也更趋激烈。交通部在2021年1月份发出《交通运输部办公厅关于开展ETC智慧停车城市建设试点工作的通知》提到加快拓展ETC服务功能，推动ETC停车场应用，选定北京等27个城市作为试点城市、江苏省作为省级示范区，先期开展ETC智慧停车试点工作。政策的推出将加快ETC拓展应用的发展趋势。另外《交通运输部路网监测与应急处置中心关于推动完善ETC账户在拓展场景应用相关协议的函》要求和指导各省ETC运营商加快解决ETC账户不能支付拓展应用场景中费用的问题，开始着手破除其中涉及的技术、法律和业务障碍。2021年上半年，一些城市相继落地了一些城市级ETC停车项目，这些项目以试点性质居多，主要目的是试探ETC技术在车主层面的接受程度，并观测ETC停车对运营绩效的改善程度。随着ETC在城市拓展应用中普及，更多参与者持续涌入，市场竞争愈发激烈，但同时也说明市场总体态势趋于利好。下半年，随着试点效果的呈现和影响ETC拓展应用推广问题得到逐步解决，城市级ETC停车项目的数量会明显增多，其它类型的ETC拓展应用项目在经过前期探索后也会进入批量复制阶段，有望带来ETC设备销售数量的快速增长。相应的，单一ETC设备的竞争会愈发激烈。

上半年公司响应国家开展ETC智慧停车27个城市试点建设政策，承担了深圳市试点建设。另外，公司探索了联合ETC运营商开展“ETC车辆识别+绑定银联无感支付+银行买单”的商业模式创新。公司也对原有的销售政策进行调整，对ETC设备的销售模式也进行了有益探索。下半年公司将通过提供“投资+建设+运营”的一揽子解决方案，建立持续获得现金流收益的盈利模式，并借助必要的金融手段实现收益最大化，进一步提高产品销售量。

### 4、城域

2021年上半年，车路协同市场发展与去年同期相比，项目总量增长趋于平缓，行业态度乐观中带着理性，各级政府对于车路协同项目建设的投入更侧重应用建设。车联网先导区/示范区建设已从最初的“先行先试、技术验证”向“跨行业融合、商业化应用”过渡。据不完全统计，全国已经拥有16个国家级智能网联示范区、近50个地区级示范区，几乎覆盖全国主要发达省区。

2021年，政府陆续发布了《国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，提出未来15年将实现北斗时空信息服务、交通运输感知全覆盖，使我国智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）达到世界先进水平，再次明确我国“车路协同+自动驾驶”的技术路线。根据2019年发布的《C-V2X产业化路径及时间表研究》显示，V2X的发展有三个阶段，其中2019-2021年为C-V2X产业化部署导入期。在这一阶段，C-V2X通信设备、安全保障、数据平台、测试认证方面可基本满足C-V2X产业化初期部署需求，同时，在各示范区、先导区及部分特定园区部署路侧设施，形成示范应用。车企逐步在新车前装C-V2X设备，鼓励后装C-V2X设备，车、路部署相辅相成，形成良性循环，逐步建立C-V2X生态环境，探索商业化运营模式。

虽然C-V2X发展前景广阔，但目前仍然处于建设初期，还有大量难题需要攻克。首先，NR-V2X标准化进展延迟。尽管5GR16标准于去年年中冻结，但还有一些遗留的问题没有达成一致，需要进一步讨论研究形成最终的结论。其次，相比起R14和R15，NR-V2X的标准设计非常复杂，标准化工作推进难度较大。再次，V2X传输信道的可靠性难以保证。尽管5G能为V2X提供大带宽、超高可靠性、低时延、广连接的通信环境，但无线信道质量往往受遮挡、散射、多径衰落等因素的影响较大，导致时延、丢包率等掣肘路侧消息传输可靠性的指标难以保证。目前基础设施建设不完善，道路系统能否随5G标准落地、实现硬件对自动驾驶的支持尚不明确。此外，用户对于车路协同认知不足，需求不强烈，还未形成消费端、政府端、商用端之间的正向良性闭环，这也是制约V2X行业发展的重要因素之一。最后，车路协同的商业模式阻碍了其规模化应用。企业虽在短期内可依靠软硬件、解决方案盈利，但长期盈利模式仍不清晰，将影响技术产品的大规模推广落地。

ETC的应用普及为实现车路协同提供了一种可行性很高的技术路径。2021年上半年，公司首先提出基于ETC技术实现车路协同应用，并主导研发基于ETC的车路协同标准，加快推进相关示范应用。首先，可以充分利用现有的ETC门架天线、车载OBU的蜂鸣功能以及情报板实现I2V功能；其次，2021年ETC前装已作为汽车选装配置上车，初期ETC前装主要解决OBU供电问题，后期ETC将与整车CAN总线相连，通过信息传输和车辆计算平台的处理分析，可支持视距外的交通信息服务。下半年，公司将在成熟的LET-V2X产品基础上开展汽车技术预研和车路协同示范区/先导区项目。同时，5G C-V2X车载设备将作为LET-V2X的迭代产品进入市场。作为车路协同前装大规模商用的主力产品，5G C-V2X全功能产品预计下半年完成内部试验验证并进行市场推广。此外，公司的ETC车路协同产品将在2021年下半年扩大示范应用范围和启动前装市场推广。

2021年上半年,在汽车电子标识领域,随着交管电子证照资源库的建立及运行、全国全面推广机动车检验标志电子化、汽车电子标识社会化发行和商业运营模式不断探索,汽车电子标识在交通管理、执法管理、保险、商业服务中的应用日趋成熟和深化。2021年3月公安部起草了《道路交通安全法(修订建议稿)》,并向社会公开征求意见,首次建议机动车需要安装汽车电子标识——准予登记的机动车应当符合机动车国家安全技术标准,并按规定安装电子标识。2021年6月21日,公安部交通管理局下发了《关于进一步加强电动自行车交通安全综合治理工作的通知》,鼓励有条件的地方学习借鉴杭州、深圳等地经验做法,使用内嵌芯片、外印二维码的新型数字化号牌,便于监控识别和通过移动终端查询信息,实现溯源核查及非现场取证管理;鼓励对外卖等行业用车进行分类登记备案,发放专用号牌,为深化社会共治创造条件;要求加强重点路口、路段电动自行车交通违法行为技术监控设施建设,提高对电动自行车闯红灯等严重交通违法的发现取证能力。为指导各地有效开展电动自行车数字化管理,公安部交通管理科学研究所于2021年7月份发布了《电动自行车数字号牌相关产品技术测试和质量送检企业名单》,为各地交管部门在思路、方式方法、管理服务上进行创新实践提供了可落地的技术解决方案和治理机制。预计2021年下半年电子标识在电动自行车综合治理领域的应用将会有广阔的市场。

2021上半年公司在公安部交管局和公安部交通管理科学研究所的指导以及各地客户的支持下,参与了多项汽车电子标识应用项目,持续推进汽车电子标识在智慧交通、重点车辆管理、车辆信号优先、危化品监管、尾气遥感监测等领域的应用,同时重点参与了深圳多个区的电动两轮车RFID非现场执法路口建设试点项目,取得良好的效果。公司射频和视频一体化车辆识别设备已通过公安部交通管理科学研究所技术测试和质量检测,并被列入《电动自行车数字号牌相关产品技术测试和质量送检企业名单》。下半年,公司将加大产品研发投入,基于行业应用场景开发多种产品形态的硬件设备,继续探索汽车电子标识社会化发行应用和商业运营模式,不断完善电动自行车综合治理科技信息化技术体系,优化整体解决方案和产品,加大销售力量开拓市场,通过参与一些行业性应用、城市级应用项目实现销售收入。

## (二) 2021年上半年主要经营管理及研发工作总结

在资本投资方面,公司围绕发展战略,积极寻求产业链内企业协作,充分利用资本市场,以资本助力业务发展,结合市场环境、发展节奏等因素,通过引入战略投资者、进行产业投资、开展并购等方式,进行产业布局,推动业务发展,进一步优化和丰富业务结构、市场结构和客户结构,不断扩大业务规模,提升核心竞争力,强化公司的持续盈利能力和抗风险能力。上半年公司通过增资入股深圳镓华微电子有限公司(以下简称“深圳镓华”),将借助深圳镓华在第三代半导体氮化镓(GaN)功率器件领域的技术优势,同时发挥公司在车联网领域积累的技术和资源优势,双方共同开拓氮化镓在车联网领域的应用,助力公司打开未来更广阔的发展空间。

在产品研发方面,2021年上半年,在ETC前装项目领域,公司继续扩大和深化主机厂的前装ETC开发项目,按照主机厂时间进度和质量要求快速推进前装产品的开发,陆续获得主机厂的SOP,并已经在长城、蔚来、上汽大众等主机厂批量出货应用,同时联合部分主流主机厂(如沃尔沃和奥迪)稳步推进2.0升级版开发;在高速ETC领域,公司完成路侧小天线、改进版CPC卡、有线扫码读取设备、改进版双片式OBU等产品的开发,从产品功能、产品性能等全方位进行优化升级,更好满足客户需求,提升客户满意度,夯实公司在ETC领域的领先地位;在智慧高速领域,启动了边缘计算单元、车路协同全息信息管理系统等产品的开发;在城市智慧交通领域,完成ETC支付网关改进版等产品开发,进一步优化ETC产品在加油、充电等场景下的扩展性和适应性,促进了ETC路内外停车、加油、充电、洗车、维保等支付解决方案在城市内的广泛应用;在城市管理领域,基于全国电动自行车上牌备案及信息化管理的应用需求,开发基于射频与视频一体化车辆识别产品,此类产品未来将广泛应用于城市道路中的非机动车违章管理和远程非现场执法取证。

在公司治理方面,公司把2021年定位为“能力提升年”,重点开展组织强能、管理强能、质量强能、能力强能和文化强能等各项“强能降本”工作,通过流程再造和制度建设,促进降本增效,最终提升整体运营效率、平台管理水平和客户服务能力。公司以“631数字化项目”作为牵引,一方面保障流程制度有效落地实施以及持续优化,另一方面则通过ERP、PLM、MES、OA、HR、CRM等6大系统的建设实施保证企业的数据安全、网络安全和系统安全,实现企业数字化运营,保障公司战略达成。截至上半年,项目各系统已经完成蓝图规划和方案确认,进入系统实施和开发配置阶段,其中PLM系统已完成项目管理模块上线,HR系统完成核心人事和考勤模块上线。按计划所有系统将在下半年完成上线,并初步实现各个业务系统的互联互通。

## (三) 重要事项

详见公司2021年半年度报告全文。