（上接A19版）

如遇到战争、自然灾害等不可抗力事件，或者公司外部经营环境变化并已经或即将对公司生产经营造成重大影响，或者公司自身经营状况发生较大变化时，公司可对利润分配政策进行调整。调整后的利润分配政策不得违反中国证监会和上海证券交易所的有关规定。

公司调整利润分配政策应由董事会做出专题论述，详细论证调整理由，形成书面论证报告并经独立董事审议后提交股东大会以特别决议通过。审议利润分配政策变更事项时，公司为股东提供网络投票方式。

5、发行人上市后分红回报规划

2016年10月27日，公司召开了2016年第五次临时股东大会，审议通过了《关于公司上市后三年股东分红回报规划的议案》。本次发行后的股东分红回报规划的主要内容如下：

①股东分红回报规划的制定原则

公司应积极实施连续、稳定的股利分配政策，公司股利分配应重视对投资者的合理投资回报，并兼顾公司的可持续发展。公司董事会应遵守有关法律、法规及《公司章程》的规定，在制订利润分配方案尤其是现金分红方案时应当听取各方的意见，尤其是应当充分听取独立董事和中小股东的意见。在保证公司正常经营业务发展的前提下，坚持以现金分红为主的基本原则。

②制定股东分红回报规划的考虑因素

公司将着眼于长远和可持续发展，在综合分析公司经营发展实际情况、社会资金成本、外部融资环境等因素的基础上，充分听取独立董事、外部监事和中小股东的要求和意愿，并结合公司目前及未来盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段、项目投资资金需求、银行信贷及债权融资环境等情况，建立对投资者持续、稳定、科学、积极的回报规划与机制，从而对利润分配作出制度性安排，以保证利润分配政策的连续性和稳定性。

③利润分配方案的决策和监督程序

①利润分配方案的制订

公司董事会应结合公司盈利情况、资金需求和股东回报规划制订合理的利润分配方案并经董事会审议通过后提请股东大会审议，独立董事及监事会应对提请股东大会审议的利润分配方案进行审核并出具书面意见。董事会在审议利润分配方案时，须经全体董事过半数表决同意，且经公司二分之一以上独立董事表决同意并发表明确的独立意见；监事会在审议利润分配预案时，须经全体监事过半数表决同意。股东大会在审议利润分配方案时，须经出席股东大会的股东所持表决权的二分之一以上通过。

股东大会对利润分配具体方案进行审议前，公司应当通过电话、传真、邮件或者投资者交流平台等多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流，充分听取中小股东的意见和诉求，并及时答复中小股东关心的问题。公司在将利润分配方案提交股东大会审议时，应当为投资者提供网络投票便利条件。公司董事会、独立董事、符合相关规定条件的股东可在审议利润分配方案的股东大会召开前向公司社会公众股股东征集其在股东大会上的投票权，其中，独立董事行使上述职权应当取得全体独立董事的二分之一以上同意。

公司在制定现金分红具体方案时，董事会应当认真研究和论证公司现金分红的时机、条件和最低比例、进行调整的条件及其决策程序要求等事宜，独立董事应当发表明确意见。独立董事可以征求中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议。监事会对董事会执行现金分红政策和股东回报规划的情况以及是否履行相应决策程序和信息披露情况进行监督。

公司应当严格执行有关法律、法规、规范性文件及公司章程确定的现金分红政策以及股东大会审议批准的现金分红具体方案。

②既定利润分配政策的调整

如遇到战争、自然灾害等不可抗力事件，或者公司外部经营环境变化并已经或即将对公司生产经营造成重大影响，或者公司自身经营状况发生较大变化时，公司经详细论证后可以对既定利润分配政策作出调整。

公司对既定利润分配政策（尤其是现金分红政策）作出调整时，应详细论证调整利润分配政策的必要性、可行性，充分听取独立董事意见，并通过多种渠道主动与股东特别是中小股东进行沟通和交流。调整后的利润分配政策应符合有关法律、法规的规定，经董事会审议通过后需经出席股东大会的股东所持表决权的三分之二以上通过。

公司在有关法律、法规、规范性文件允许或公司章程规定的特殊情况下无法按照既定的现金分红政策或最低现金分红比例确定当年利润分配方案的，应当在年度报告中披露具体原因以及独立董事的明确意见，公司当年的利润分配方案应当经出席股东大会的股东所持表决权的三分之二以上通过。

④上市后三年的具体股东回报规划

在公司首次公开发行人民币普通股并上市的当年及随后三年期间（以下简称“上市后三年”），每年以现金方式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的10%，且最近三年以现金方式累计分配的利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的30%。

综合考虑公司所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平、重大资金支出安排以及预计上市时间等因素，公司在上市后三年仍将处于成长期且有重大资金支出安排，在上述期间进行利润分配时，现金分红在每次利润分配中所占比例最低应达到20%。

⑤股东分红回报中长期规划

①公司至少每三年重新审阅一次股东分红回报规划，在符合《公司章程》的前提下，根据独立董事、监事会和中小股东的意见，由公司董事会结合具体经营数据，充分考虑公司盈利规模、现金流量状况、发展所处阶段及资金需求，对公司正在实施的利润分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东分红回报规划。

②在保证正常经营业务发展的前提下，公司坚持以现金分红为主、多种方式的利润分配。公司董事会应当综合考虑公司所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形提出差异化的现金分红政策：（1）公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到80%；（2）公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到40%；（3）公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到20%；（4）公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照第（3）项规定处理。

如分红回报规划与有关法律法规规定或者中国证监会、证券交易所等监管机构的相关要求不一致的，公司应及时按照有关法律法规的规定或监管机构的要求对本分红回报规划予以修订，并提交董事会、股东大会审议。

（六）发行人的全资及控股子公司情况

1、伯特利电子

①基本情况

名称	芜湖伯特利电子控制系统有限公司
法定代表人	陈忠喜
注册资本	1,650万元
住所	安徽省芜湖市经济技术开发区泰山路19号
公司类型	有限责任公司（外商投资企业法人独资）
统一社会信用代码	91340200799816405A
经营范围	研发、制造和销售各类汽车电子及各类控制系统零部件、软硬件及总成，并从事相关的咨询和服务业务。
成立日期	2007年3月30日
营业期限	2007年3月30日至2057年3月29日

②最近一年主要财务数据

单位：万元

项目	2017.12.31
总资产	9,174.19
净资产	3,945.45
项目	2017年度
净利润	1,706.46

注：以上数据经华普天健审计。

2、唐山伯特利

①基本情况

名称	唐山伯特利汽车安全系统有限公司
法定代表人	杨卫东
注册资本	1,875万元
住所	滦南县西环路经济技术开发区
公司类型	有限责任公司
统一社会信用代码	91130224785744068M
经营范围	研发、制造和销售各类汽车安全系统零部件及相关技术咨询服务，普通货运。
成立日期	2006年3月22日
营业期限	2006年3月22日至2056年3月22日

②最近一年主要财务数据

单位：万元

项目	2017.12.31
总资产	4,837.25
净资产	1,954.94
项目	2017年度
净利润	57.83

注：以上数据经华普天健审计

3、迪亚拉

①基本情况

名称	安徽迪亚拉汽车部件有限公司
法定代表人	闵海金
注册资本	1,000万元
住所	安徽省芜湖市繁昌县经济开发区繁昌县经济开发区
公司类型	有限责任公司（自然人投资或控股的法人独资）
统一社会信用代码	91340222553296091N
经营范围	制造、销售各类汽车底盘系统相关的零部件及相关技术咨询服务
成立日期	2010年4月21日
营业期限	长期

②最近一年主要财务数据

单位：万元

项目	2017.12.31
总资产	3,177.46
净资产	837.33
项目	2017年度
净利润	-266.76

注：以上数据经华普天健审计

4、威海伯特利

①基本情况

名称	威海伯特利萨克迪汽车安全系统有限公司
法定代表人	袁永彬
注册资本	8,500万元
住所	山东省威海市乳山市经济开发区开拓三路2号
公司类型	有限责任公司（中外合资）
统一社会信用代码	91371083059039866Q
经营范围	从事汽车零部件的铸造、加工、研发、销售业务。
成立日期	2012年12月22日
营业期限	2012年12月22日至2042年12月21日

②最近一年主要财务数据

单位：万元

项目	2017.12.31
总资产	48,290.91
净资产	24,173.90
项目	2017年度
净利润	9,450.72

注：以上数据经华普天健审计。

5、遂宁伯特利

①基本情况

名称	遂宁伯特利汽车安全系统有限公司
法定代表人	章海生
注册资本	1,000.00万元
住所	遂宁市安居区工业集中发展区安东大道
公司类型	有限责任公司（外商投资企业法人独资）
统一社会信用代码	91510900MA626A0Q2T
经营范围	研发、制造和销售各类汽车安全系统零部件，相关技术及管理咨询服务。
成立日期	2016年12月27日
营业期限	2016年12月27日至2046年12月26日

②最近一年主要财务数据

单位：万元

名称	2017.12.31
总资产	1,806.77
净资产	136.66
项目	2017年度
净利润	-163.34

注：以上数据经华普天健审计

6、成都伯特利

①基本情况

名称	成都伯特利中汽汽车安全系统有限公司
法定代表人	章海生
注册资本	1,000.00万元
住所	四川省成都经济技术开发区（龙泉驿区）星光中路18号1栋5楼
公司类型	其他有限责任公司
统一社会信用代码	91510112MA62P1R277
经营范围	汽车零部件、摩托车电子产品零部件以及工业自动化设备的加工、研发、销售；相关技术应用及咨询服务。
成立日期	2016年12月27日
营业期限	2016年12月27日至2046年12月26日

②最近一年主要财务数据

成都伯特利于2016年12月27日成立，目前处于筹建中，尚未开展经营业务。

第四节 募集资金运用

一、募集资金运用计划

经公司第一届董事会第九次会议和2016年度第五次临时股东大会审议通过，公司本次拟向社会公众公开发行人民币普通股不超过4,086.00万股，发行价格及具体募集资金数额将根据询价结果和市场情况确定。根据公司发展战略，本次募集资金在扣除发行费用后，将按轻重缓急投资于以下项目：

序号	项目名称	项目总投资（万元）	拟使用募集资金（万元）	项目备案核准情况	
				备案项目编号	环评批复
1	年产60万套EPB（电子驻车制动系统）、15万套气压ABS（制动防抱死系统）建设项目	20,000.00	15,500.00	开备（2016）82号	环内审（2016）354号
2	年产200万套汽车盘式制动器总成建设项目	25,890.00	25,832.90	开备（2016）83号	环内审（2016）353号
3	年产20万套液压ABS（制动防抱死系统）、10万套液压ESC（电子稳定控制系统）建设项目	10,370.00	9,170.00	开备（2016）80号	环内审（2016）351号
4	年产180万套制动系统零部件建设项目	5,740.00	5,740.00	开备（2016）81号	环内审（2016）352号
合 计		62,000.00	56,242.90	--	

如本次募集资金到位时间与项目进度要求不一致，公司将根据项目实际情况以自筹资金先行投入，待募集资金到位后予以置换。募集资金到位后，若实际募集资金（扣除发行费用后）不足以满足以上项目的投资需求，不足部分公司将自筹资金予以解决。若实际募集资金超过项目投资需求，则超出部分将根据中国证监会及上交所的有关规定处理。

二、募集资金投资项目发展前景

1、年产60万套EPB（电子驻车制动系统）、15万套气压ABS（制动防抱死系统）建设项目

随着电子技术的不断进步，汽车制动系统的供能装置、控制装置、传动装置和制动器等组成部分均已不同程度地应用了电子技术，汽车制动系统电子化不仅提升了制动性能，而且改善了行车安全。因此，汽车制动产品中，结合机械制动产品的电控制动产品得到了越来越广泛的应用。行车制动方面，配置了制动防抱死系统电子稳定控制系统的制动系统依托于盘式制动器等机械制动部件，融入检测各类行车信息的传感器及执行各类控制决策的电控单元。驻车制动方面，由最初的鼓式制动器逐步发展到盘中鼓制动器（DIH）、综合驻车盘式制动器（CPB），以及正在普及的电子驻车制动系统（EPB）。

由于电控制动产品在技术上涉及了微电子、机械、软件等多个领域，其设计原理和工艺与机械制动产品有较大差异，技术门槛比较高。国内大多数制动系统行业自主品牌企业在电控制动产品的自主研发方面还处于起步阶段，只有包括公司在内的少数企业已研发出拥有自主知识产权的电控制动产品。

①电子驻车制动系统的发展趋势

近年来，随着消费者对汽车性能智能化要求的与日俱增，许多中高档乘用车将传统的机械式驻车制动系统升级成为由电子控制单元控制的电控驻车系统。电子驻车制动系统是将行车过程中的紧急制动和停车后的长时性驻车功能整合在一起，并且由电子控制方式实现驻车制动，使车辆的驻车控制更加的便捷与安全，同时可以与车辆上的其他电控制动系统协同工作，使得汽车更加智能化。目前，国外公司研发的电子驻车制动系统已成功地应用到了宝马、奔驰、大众等品牌汽车上。我国自主品牌汽车中，电子驻车制动系统已经进入普及阶段，市场空间广阔。

2016年度，在我国乘用车细分市场销量前十名的品牌（车型）中，驻车制动系统的配置情况如下表：

排名	轿车（万辆）		驻车制动类型	SUV（万辆）		驻车制动类型	MPV（万辆）		驻车制动类型
	品牌	销量		品牌	销量		品牌	销量	
1	朗逸	47.89	手刹	哈弗H6	58.07	手刹/电子	五菱宏光	65.00	鼓式
2	英朗	37.04	手刹	传祺GS4	32.70	手刹/电子	宝骏730	37.02	手刹/电子
3	轩逸	36.80	手刹	宝骏560	32.16	手刹/电子	欧诺	15.26	手刹
4	捷达	34.84	手刹	昂科威	27.54	电子	威旺	12.09	手刹/鼓式
5	速腾	34.13	手刹	途观	24.05	电子	欧尚	11.82	手刹
6	桑塔纳	31.83	手刹	CS75	20.94	电子	幻速H3	10.66	手刹
7	卡罗拉	30.65	手刹	瑞风S3	19.79	手刹	风光330	9.80	手刹
8	福睿斯	29.69	手刹	哈弗H2	19.69	手刹/电子	菱智	9.07	手刹
9	朗动	25.38	手刹	本田CRV	18.03	脚刹	别克GL8	7.96	脚刹/电子
10	帝豪	24.10	手刹/电子	奇骏	18.02	手刹/脚刹	风行S500	7.17	手刹
合 计		332.35	--		270.99	--		185.85	--

资料来源：中国汽车工业协会；汽车之家网站：http://www.autohome.com.cn/

在上表的30个乘用车品牌中，全部车款均配置电子驻车制动系统的车型有上汽通用的别克昂科威、一汽大众的途观以及长安汽车的CS75，上述三个车型销量合计为72.54万辆，占前十名销售总量789.19万辆的9.19%。同时，吉利汽车的帝豪等七个车型有部分车款配置电子驻车制动系统，销量合计为211.70万辆，占前十名销售总量789.19万辆的26.82%。上述情况表明电子驻车制动系统在我国汽车中的整体配置虽然处于较低的水平，但在合资品牌及自主品牌车型中均已开始普及。未来随着汽车智能化发展的趋势，电子驻车制动系统的配置比例将逐步提高。

以全部车款均配置电子驻车制动系统的自主品牌CS75车型的销量加上公司电子驻车制动系统的销量（配套车型为吉利汽车的新帝豪车型及北汽银翔的幻速S6车型）测算，2016年度我国自主品牌中配置电子驻车制动系统的车型销量最低为30.98万辆，占我国自主品牌乘用车全部销量的比例为3%。如自主品牌中销量排名前列的帝豪、哈弗H6等车型的全部车款逐步配置电子驻车制动系统，则以2016年度各车型的销量测算，我国自主品牌乘用车中电子驻车制动系统的配置比例将达到15%。

②气压制动防抱死系统的发展趋势

汽车防抱死制动系统是我国发展比较迅速的电控制动产品之一，分为气压制动防抱死系统和液压制动防抱死系统两种。气压制动防抱死系统主要用于商用车，液压制动防抱死系统主要用于乘用车。2003年至2013年，我国商用车销量随着我国经济的发展而不断增长，从2003年的156.78万辆增加到2013年的406.57万辆。受我国经济增长速度放缓的影响，商用车销量在2014年度、2015年度表现低迷之后，2016年开始回暖。2016年，我国商用车销量为365.13万辆，同比增长5.80%。随着我国货运及客运业务的迅猛发展以及气压制动防抱死系统技术的不断成熟，气压制动防抱死系统在我国商用车中的应用逐渐增多，呈现出加速普及的发展趋势。

近年来，我国陆续出台了《机动车安全运行技术条件》（GB7258）、《关于实施GB7258<机动车安全运行技术条件>中新增强制性项目的通知》、《气车制动系统结构、性能和试验方法》（GB12676）及《商用车辆和挂车制动系统技术要求及试验方法》（GB12676-2014）等强制性安装制动防抱死系统的国家标准，势必加速提高制动防抱死系统在商用车领域的安装率。

③电子驻车制动系统、气压制动防抱死系统的市场容量

假设：①预计我国汽车整体的销量在2017-2020年间每年均以80万辆的速度保持增长，即销量增长数量为最近五年（2012-2016年）中销量增长最低的2012年的增长量；②2017-2020年间，我国乘用车销量占汽车整体销量的比例保持不变，为2016年的87%；③自主品牌乘用车销量每年保持同样的增长比例，市场份额由2016年的43.2%提高到2020年的50%；④电子驻车制动系统在自主品牌乘用车中的配置比例由目前的3%逐渐提高，到2020年达到15%。

乘用车与电子驻车制动系统的配套比例以及商用车与气压制动防抱死系统的配套比例均为1:1，则由上述假设测算公司电子驻车制动系统及气压制动防抱死系统的未来市场容量如下表：

年份	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
我国汽车销量（万辆）	2,802.82	2,882.82	2,962.82	3,042.82	3,122.82
乘用车销量（万辆）	2,437.69	2,508.05	2,577.65	2,647.25	2,716.85
商用车销量（万辆）	365.13	374.77	385.17	395.57	405.97
自主品牌乘用车销量（万辆）	1,053.08	1,126.11	1,201.19	1,278.62	1,358.43
我国电子驻车制动系统配置比例	3%	6%	9%	12%	15%
电子驻车制动系统需求量（万套）	31.59	67.57	108.11	153.43	203.76
气压制动防抱死系统需求量（万套）	365.13	374.77	385.17	395.57	405.97

注：2017年度，我国汽车实际销量为2,887.9万辆，乘用车实际销量为2,471.8万辆，与本表格预测数量基本一致。

在募集资金投资项目开工建设及逐步投产后，仅国内自主品牌乘用车市场每年对电子驻车制动系统的需求将在108.11万套以上，并逐年增长，超过公司原有电子驻车制动系统的年产能（60万套）和募投项目新增产能（60万套）的总和。对气压制动防抱死系统而言，国内商用车市场每年对其的需求量都在365万套以上，远远大于公司现有气压制动防抱死系统的年产能（10万套）及募投项目新增产能（15万套）的总和。如果进一步考虑国内的合资品牌汽车市场，则公司产品的市场容量将更为可观。

2、年产200万套汽车盘式制动器总成建设项目

①盘式制动器的发展趋势

盘式制动器主要用于乘用车，其发展趋势与乘用车市场的发展前景密切相关。

① 我国乘用车市场仍具有强劲的消费需求

一国的汽车消费规模由该国具备购车能力的潜在消费群体规模决定，受到国民收入水平以及车辆购置、使用费用的双重影响。收入水平最高、车辆购置与使用费用越低，潜在购车群体的规模越大。虽然国内经济目前处于中低速增长的新常态，面临“转方式、调结构、去产能”的阶段，但工业化和城市化均尚未完成，人均GDP仍处在中等收入国家水平，国民收入还有很大的增长空间。未来较长的一段时间内，我国经济在工业化与城市化的双重驱动下，仍将保持一定的增长速度，国民收入水平也将进一步得到提升。同时，随着我国汽车工业的快速发展，未来车价仍有进一步下移的空间。因此，国民收入水平的不断提升以及车价的逐渐下移，将为我国乘用车市场需求的不断增长提供强劲的购买力支撑。

② 我国乘用车市场还有进一步发展的空间

2015年，我国人均GDP达到8,000美元，已步入中等收入国家行列；每千人私人汽车保有量为102.57辆，进入了汽车消费的成熟期。但我国城乡之间、地区之间的经济发展存在着较大的不平衡，不同地区所处发展阶段的差异使得我国乘用车市场的区域特征十分明显，二、三、四线城市的汽车保有量与一线城市仍有较大的差距，这将为乘用车消费市场的持续增长提供保障。而在一线城市，伴随消费升级，乘用车市场空间依然存在。以北京为例，截至2016年末，普通小客车摇号人数已经突破274万，中签率降为0.1277%，从一个侧面折射出市场发展空间巨大。

②盘式制动器的市场容量

假设：①预计我国汽车整体的销量在2017-2020年间均以80万辆的速度保持增长，即销量增长数量为最近五年（2012-2016年）中销量增长最低的2012年的增长量；②2017-2020年间，我国乘用车销量占汽车整体销量的比例保持不变，为2016年的87%；③自主品牌乘用车销量每年保持同样的增长比例，市场份额由2016年的43.2%提高到2020年的50%；④每辆乘用车的前制动器是一套盘式制动器，后制动器是一套电子驻车制动系统或一套盘式制动器。

由上述假设测算盘式制动器未来市场空间情况如下表：

年份		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
我国汽车销量（万辆）		2,802.82	2,882.82	2,962.82	3,042.82	3,122.82
乘用车销量（万辆）		2,437.69	2,508.05	2,577.65	2,647.25	2,716.85
自主品牌乘用车销量（万辆）		1,053.08	1,126.11	1,201.19	1,278.62	1,358.43
前制动器	盘式制动器需求量（万套）	1,053.08	1,126.11	1,201.19	1,278.62	1,358.43
后制动器	电子驻车制动系统需求量（万套）	31.59	67.57	108.11	153.43	203.76
	盘式制动器需求量（万套）	1,021.49	1,058.55	1,093.08	1,125.19	1,154.66
盘式制动器需求量合计（万套）		2,074.57	2,184.66	2,294.26	2,403.81	2,513.09

仅考虑国内自主品牌乘用车市场，每年对盘式制动器的需求量一般在2,000万套以上，并且逐年增长，远大于公司截至2016年12月31日的年产能（30万套）及募投项目新增产能（200万套）的总和，未来市场容量巨大。

3、年产20万套液压ABS（制动防抱死系统）、10万套液压ESC（电子稳定控制系统）建设项目

①液压制动防抱死系统电子稳定控制系统的发展趋势

①制动防抱死系统的发展趋势

汽车零部件的发展趋势是机电一体化，并逐渐融入了计算机实时数字控制；而制动系统事关车辆安全，使用现代高科技改造和完善传统制动系统产品是大势所趋。在欧美等发达国家，汽车制动领域电子技术发展较快，除制动防抱死系统外，还有驱动防滑控制系统、电子控制制动系统、电子稳定控制系统及电子控制空气悬挂系统等，每个系统产品的问世，都对汽车的安全性、舒适性和可靠性产生了巨大的影响。因此该项目的建设，不仅适应汽车智能化发展趋势，而且将带动相关汽车电子技术、产业的发展，推动我国汽车零部件产业的提升。

在液压制动防抱死系统方面，随着我国汽车工业的不断发展，人们对汽车安全系数的要求越来越高，从而大大刺激了我国乘用车液压制动防抱死系统的需求。近几年来，我国液压制动防抱死系统产品已逐渐从中高端车型向低端车型普及发展，可以预计，未来几年液压制动防抱死系统在乘用车上的配置率将进一步提高。由于我国在液压制动防抱死系统领域的技术积累还较为薄弱，当前该市场基本上还处于被国际品牌企业垄断的局面。但包括公司在内的少数自主品牌企业已经研发出液压制动防抱死系统产品，并已投入批量生产阶段。

②电子稳定控制系统的发展趋势

电子稳定控制系统在防抱死系统和牵引力控制系统基础上增加车辆转向行驶时横摆率传感器、方向盘转角传感器和侧向加速度传感器，通过电子控制单元控制前后左右车轮的驱动力和制动力，确保车辆行驶的侧向稳定性。电子稳定控制系统不仅是制动防抱死系统的升级，也是高级驾驶辅助系统最重要的执行模块。

由于电子稳定控制系统能够有效减少因车辆失控造成的交通事故，国家正积极探索制定法规，以推动安装这套主动安全系统。2016年11月11日，交通运输部科技司发布了《关于征求行业标准<营运客车安全技术条件（征求意见稿）>意见的通知》通知，关于营运客车的整车技术装备电子稳定控制系统方面提出“车高大于3.7米的营运客车应装备电子稳定性控制系统”、“车长小于等于6米的营运客车应装备符合GB/T3067要求的电子稳定控制系统”等要求。随着汽车智能化的发展、消费者对汽车安全性的重视以及国家相关政策的推出，电子稳定控制系统产品的配置比例将不断提高。

③我国乘用车市场液压制动防抱死系统、电子稳定控制系统产品配置情况

2016年，我国乘用车细分市场销量前十名的品牌（车型）中，配置制动防抱死系统、车身稳定控制功能的情况如下表：

排名	轿车（万辆）		制动防抱死功能	车身稳定控制功能	SUV（万辆）		制动防抱死功能	车身稳定控制功能	MPV（万辆）		制动防抱死功能	车身稳定控制功能
	品牌	销量			品牌	销量			品牌	销量		
1	朗逸	47.89	●	●	哈弗H6	58.07	●	●	五菱宏光	65.00	●	--
2	英朗	37.04	●	●	传祺GS4	32.70	●	●	宝骏730	37.02	●	●
3	轩逸	36.80	●	--	宝骏560	32.16	●	●	欧诺	15.26	●	--
4	捷达	34.84	●	--	昂科威	27.54	●	●	威旺	12.09	●	--
5	速腾	34.13	●	●	途观	24.05	●	●	欧尚	11.82	●	--
6	桑塔纳	31.83	●	--	CS75	20.94	●	●	幻速H3	10.66	●	--
7	卡罗拉	30.65	●	●	瑞风S3	19.79	●	●	风光330	9.80	--	--
8	福睿斯	29.69	●	--	哈弗H2	19.69	●	●	菱智	9.07	●	--
9	朗动	25.38	●	--	本田CRV	18.03	●	●	别克GL8	7.96	●	●
10	帝豪	24.10	●	●	奇骏	18.02	●	●	S500	7.17	●	●
合 计		332.35	--			270.99	--			185.85	--	

资料来源：中国汽车工业协会；汽车之家网站：http://www.autohome.com.cn/

在国内轿车、SUV和MPV销量前十名乘用车品牌中，除MPV中的风光330车型外，其他29个车型均配置了制动防抱死功能，其中有18个车型同时具备制动防抱死功能和车身稳定控制功能（即配置了电子稳定控制系统），该18个车型的销量合计占销售总量的59.92%（注：计算时未考虑同一品牌（车型）的不同车款在配置上可能存在差异的情况）。由上述配置情况可见，制动防抱死功能基本成为乘用车的标配，而车身稳定控制功能的普及程度也较高。未来随着高级驾驶辅助系统的发展，电子稳定控制系统的配置比例将进一步提高。

④液压制动防抱死系统、电子稳定控制系统市场容量

假设：①预计我国汽车整体的销量在2017-2020年间均以80万辆的速度保持增长，即销量增长数量为最近五年（2012-2016年）中销量增长最低的2012年的增长量；②2017-2020年间，我国乘用车销量占汽车整体销量的比例保持不变，为2016年的87%；③自主品牌乘用车销量每年保持同样的增长比例，市场份额由2016年的43.2%提高到2020年的50%。

每辆乘用车通过配置液压制动防抱死系统或电子稳定控制系统实现制动防抱死功能，则由前述假设测算液压制动防抱死系统、电子稳定控制系统的未来市场容量如下表：

年份	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
我国汽车销量（万辆）	2,802.82	2,882.82	2,962.82	3,042.82	3,122.82
乘用车销量（万辆）	2,437.69	2,508.05	2,577.65	2,647.25	2,716.85
自主品牌乘用车销量（万辆）	1,053.08	1,126.11	1,201.19	1,278.62	1,358.43
液压制动防抱死系统、电子稳定控制系统合计需求量（万套）	1,053.08	1,126.11	1,201.19	1,278.62	1,358.43

仅考虑国内自主品牌乘用车市场，每年对制动防抱死系统、电子稳定控制系统的需求量在1,000万套以上，并且逐年增长，远大于公司截至2017年12月31日的年产能（20万套）及募投项目新增产能（60万套）的总和，具有广阔的市场容量。

4、年产180万套制动系统零部件建设项目

本项目产品用于公司盘式制动器总成产品生产的配套，包括公司现有的盘式制动器生产线及本次发行募集资金投资项目新增的生产线，不对外销售。因此，本项目的市场前景与公司盘式制动器产品的市场前景一致。

第五节 风险因素和其他重要事项

一、风险因素

（一）行业与市场风险

1、市场竞争加剧的风险

我国汽车制动系统行业内的企业众多，以中小企业为主，客户主要为国内自主品牌整车厂商，且受到技术上的限制，在机械制动系统产品领域激烈竞争。自2005年以来，博世公司、德国大陆集团、采埃孚天合汽车集团等国际汽车制动系统巨头纷纷进入我国汽车制动系统市场，加剧了国内制动系统行业的竞争。目前汽车制动系统行业已发展成为我国对外开放和市场化程度较高的市场，行业竞争方式也逐渐从价格竞争向技术竞争、品牌竞争转变。

如果公司不能利用已经在机械制动系统产品、电控制动系统产品方面积累的技术优势及质量优势，进一步提高自主研发能力和创新能力并优化产品结构，则可能面临越来越大的市场竞争风险。

二、经营风险

1、关联交易金额占比较大的风险

报告期内，公司对奇瑞汽车及其关联方发生的关联销售金额为55,447.56万元、72,247.09万元及58,625.82万元，分别占当期营业收入的37.70%、32.66%及24.23%。公司与奇瑞汽车及其关联方发生的关联交易是因公司正常生产经营需要而发生，交易条件合理，交易价格公允，不存在损害公司及股东利益的情形。由于近年来公司已成功开拓一批新的客户，如长安汽车、上汽通用、北京汽车、吉利汽车、北汽银翔等国内知名整车厂商，公司与奇瑞汽车及其关联方的关联交易占营业收入的比例呈现逐年下降的趋势。未来随着公司进一步开拓市场和引入新的客户，单个客户的销售收入占比将进一步下降，公司的客户结构也将更趋合理。但作为公司主要客户之一，如奇瑞汽车及其关联方开发、引进了新款车型、增加了整车销售量，不排除公司对其产品销售量和销售收入也会相应增加，从而对奇瑞汽车及其关联方的交易金额仍将保持一定的规模。

2、主要产品相对集中的风险

公司主要产品为盘式制动器。报告期内，盘式制动器销售额分别为119,022.77万元、152,332.62万元及140,482.88万元，占当期主营业务收入的比例分别为82.30%、70.20%及59.40%，盘式制动器销售占比较高。虽然公司为顺应汽车行业轻量化、智能化的发展趋势，积极开拓轻量化制动零部件及电控制动系统产品市场，但在短期内，盘式制动器产品的比重仍将较高。一旦受到竞争对手的冲击或客观经营环境发生变化，受制于主要产品相对集中的现状，公司盈利能力将会受到不利影响。

3、产品降价的压力不能及时传递或自行消化的风险

汽车零部件产品价格与配套车型销售价格密切相关。通常，新车型销售价格较高，随着销售规模扩大和竞争车型的更新换代，销售价格逐年下降。由于主机厂商处于汽车产业链顶端，对于汽车零部件供应商具有较强的议价能力，因此会将部分降价传导至上游一级零部件供应商，导致与其配套的汽车零部件价格也会随之下降。相应地，一级零部件供应商也会将部分降价传递至二级供应商。公司作为汽车制动产品的一级供应商，在主机厂商要求对公司产品进行降价时，如果公司未能及时将降价压力传递至上游二级供应商，或者自身采取措施将降价压力及时予以消化，将对公司盈利产生不利影响。

4、存货管理的风险

最近三年，公司的存货周转率分别为7.38次、8.49次及7.53次，一直保持较高水平。2016年末及2017年末，公司存货分别较上期末增加697.03万元和8,849.75万元，同比增长3.70%和34.51%。报告期内，存货占流动资产比例较大，分别为17.87%、11.62%及14.04%。作为汽车制动系统生产企业，公司针对不同整车厂商、不同车型、不同产品所需的零配件不尽相同，从而导致公司的存货品种较多、数量较大。加之公司采用精益生产方式（TPS），以准时化（JIT）方式组织生产，这就对公司的存货管理水平提出了更高的要求。如果公司未能维持精细化的管理，导致存货积压，存货周转率下降，甚至出现存货管理失序的情况，则公司的资金利用效率及运营效率均会遭受不利影响。

5、威海伯特利合资方美国萨克迪与其客户业务合作出现不利变化的风险

报告期内，公司控股子公司威海伯特利对美国萨克迪及其关联方威海萨伯的销售收入分别为4,430.76万元、17,103.23万元及24,948.50万元，占营业收入的比例分别为3.01%、7.73%及10.31%，呈上升趋势。美国萨克迪为非主机厂客户，威海伯特利对其销售的铸铝转向节、铸铝支架等产品为毛坯件，由其进行机加工后最终销售给通用汽车公司和福特汽车公司等国外主机厂客户。同时，威海伯特利也向通用汽车全球体系内的上汽通用、韩国通用等主机厂客户直接供货。未来，如果