

公司代码：603013

公司简称：亚普股份

亚普汽车部件股份有限公司
2019 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

公司经第三届董事会第二十四次会议审议通过了《2019 年度利润分配预案》，2019 年度利润分配预案如下：

1. 截至 2019 年 12 月 31 日，公司可供分配利润 1,694,697,144.95 元（母公司），其中 2019 年度实现可供分配利润额为 282,354,070.35 元。公司拟以实施权益分派登记日登记的总股本为基数分配利润，具体登记日在后期权益分派实施公告中确认；
2. 公司拟向全体股东每 10 股派发现金红利 5 元（含税）。截至 2020 年 3 月 23 日，公司总股本 514,230,500 股，以此计算合计拟派发现金红利 257,115,250.00 元（含税），占母公司 2019 年实现可供分配利润额的 91.06%，占 2019 年合并报表归属于上市公司股东的净利润的 66.95%；
3. 本次不进行公积金转增；
4. 本预案披露之日起至实施权益分派股权登记日期间，因可转债转股/回购股份/股权激励授予股份回购注销/重大资产重组股份回购注销等致使公司总股本发生变动的，公司拟维持每股分配比例不变，相应调整分配总额。如后续总股份发生变化，将另行汇报具体调整情况。

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	亚普股份	603013	无

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	朱磊	殷实
办公地址	江苏省扬州市扬子江南路508号	江苏省扬州市扬子江南路508号
电话	0514-87777181	0514-87777181
电子信箱	stock@yapp.com	stock@yapp.com

2 报告期公司主要业务简介

（一）公司主要业务

公司专注于汽车燃料系统等储能产品的研发、制造、销售和服务，主要产品为传统能源和新能源乘用车塑料燃油箱总成及加油管总成等。报告期内，公司主要业务未发生变化。

（二）公司经营模式

公司专注于燃料系统，拥有覆盖全产业链的研发、采购、制造和销售体系，实施全球化经营。报告期内，公司主要经营模式未发生变化。

（三）公司业绩驱动因素

1. 外部驱动因素

（1）宏观经济稳定增长

2019年，世界经济在缓慢减速中度过了不平凡的一年。面对复杂的国内外环境，我国经济保持了平稳运行的态势。国家统计局2020年1月17日发布数据显示，2019年全年国内生产总值按可比价格计算，比上年增长6.1%。同日，国新办新闻发布会上公布，2019年我国国内生产总值接近100万亿元人民币，稳居世界第二大经济体。人均国内生产总值折合美元突破1万美元大关，实现新的跨越。

（2）产业政策推动

2019年，产业政策的一系列变化给公司业务发展带来利好消息：

4月，《2019年新能源汽车蓝皮书编写启动会暨传统内燃机汽车与新能源汽车协同发展研讨会》提出，未来燃油车与新能源汽车协同发展、优势互补；汽车产业技术创新不以纯电动为主要技术方向，氢燃料电池、天然气、甲醇汽车等多种技术路线并行发展，交给市场来选择。

7月，工信部发布《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》修正案（征求意见稿），重新定义了传统能源乘用车的范围，将醇醚燃料纳入传统燃油车积分范围，同时更加鼓励节能汽车的发展；从过去“全面新能源”转向认可多种节能路线。

9月，中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上，工信部表示，未来新能源汽车的发展要从降低资源消耗强度、改善生态环境等方面着手，明确战略导向、兼容多种技术路线的发展；交通运输部也号召发展新能源汽车要理性，认为新能源汽车产业发展还存在一定问题，希望汽车行业能引起足够的重视，必须客观、理性对待我国新能源汽车的发展，必须因地制宜开展新能源汽车的推广。

12月，国家工信部发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（征求意见稿）。

2.内部驱动因素

（1）科技创新持续发力。公司一贯重视新技术研究投入，提升自主创新能力，契合汽车动力发展技术路线的燃料系统前瞻性技术每年梯度进入市场推广阶段，并形成大量专利。以 YNTF®技术和压力燃料系统技术为代表的新技术经济效益逐步显现。

（2）市场开拓和产品开发成效显著。2019年，面对经济下行和行业下滑趋势，公司攻坚克难，抓住部分区域“国六”标准提前实施的机遇，巩固现有客户和市场，确保“国六”产品按计划投产，逆势跑赢“大盘”。

（3）精细管理全面实施。本着“寻突破、强能力、控成本”的思路，公司在集团范围内全面实施精细管理，有序推进各项管理体系建立和施行，稳步推进智能化制造，持续提升企业运营管理水平。

（四）行业情况说明

1.国内外市场销售情况

2019年，中国汽车产销分别为2572.1万辆和2576.9万辆，同比分别降低7.5%和8.2%，其中乘用车产销分别为2136万辆和2144.4万辆，同比分别下降9.2%和9.6%，中国汽车产业连续第二年出现下滑。2019年乘用车市场呈现三大特征：SUV表现好于其它车型；高端品牌份额上升提速；日德系车销量依旧强劲。

据LMC数据统计，2019年全球汽车销量减少至9030万辆，同比下降4.3%。中国市场汽车销量虽然继续同比下降，但仍以遥遥领先的态势位列世界第一。美国和日本分别位为第二和第三，同比均降低1.4%左右；金砖国家中巴西同比增长8.6%，俄罗斯同比小幅下降2.3%，而印度同比较大下降13.3%。整体而言，全球经济经历了自金融危机以来最疲软的表现，整体发展态势不乐观。

2.区域特点

据IHS Markit预测，2020年世界GDP增长率有望保持在2.6%，而后在2021年和2022年升至2.7%，其中，发达国家增长放缓将被新兴国家和发展中国家的强劲增长所抵消。2020年世界经济有望整

体呈现温和反弹态势，从 2021 年开始及以后，经济将向更加稳健的增长过渡。

2020 年汽车产业发展依然面临较大下行压力。IHS 最新发布的全球轻型车产量预测显示，受新冠肺炎疫情、“新四化”下的产业结构调整 and 消费增速下滑等影响，2020 年全球轻型车产量将继续呈现下降趋势，其中中国将下降 8%左右。但此后随着宏观经济的稳健增长，汽车产业仍将延续恢复向好、持续调整、总体稳定的发展态势，2020 年至 2028 年全球轻型车将以 2.5%的复合增长率稳步增加，2028 年年产量将达 1.06 亿辆，而中国将是全球车市增长的支撑力量，2028 年年产量将达 3260 千万辆。

随着全球气候变暖、环境恶化和能源安全等现象愈发严重，促使全球主要汽车市场国家关注并推动汽车产业节能和新能源的发展，并相继发布了更为严格的环保要求、排放限值要求和燃料消耗限值要求等方面政策法规，全球主流汽车厂商为了积极应对相关政策法规，大部分制定了短期内以混合动力为主，长期以插电式混合动力（含增程式）、纯电动和燃料电池等技术路线并行的发展战略。

3、未来行业发展趋势

以工程塑料为主体的燃料系统凭借其安全性、重量轻、耐腐蚀和能充分利用汽车空间的优点，其在传统能源和新能源乘用车领域的市场占有率持续扩大到 95%左右。全行业有近二十家同业者，但前七家公司的全球市场占有率超过 85%，而第一阵营的三家公司的市场占有率近 50%。按照美国贝恩对市场结构分类，燃料系统行业属于寡占 II 型。随着全球汽车制造商新一轮的战略调整和“产品平台化和架构化”的策略引导下，燃料系统行业为了应对技术升级和经营成本压力的迭代影响，未来行业集中度将有望进一步提升。

从汽车零部件厂商的商业模式而言，存在独立经营和依附整车厂经营两种模式。并且前者中的头部公司在全球主要汽车市场建立了生产基地和研发中心，实现了客户多元化、市场全覆盖的全球化经营。在未来发展中市场和新兴市场的竞争中，这些公司将借助其客户资源、领先的技术、成熟的管理体系等快速完善全球布局，进一步巩固和提升市场地位。

从技术开发而言，汽车产业的发展下行趋势倒逼燃料系统行业必须主动降本增效。对于传统燃料系统，保证产品质量基础上开发低成本方案，降低研发费用，提高研发效率已成主趋势。同时，为了迎合新能源汽车的发展，各企业积极布局和推广插电式混合动力（含增程式）汽车燃料系统，并同步研发新方案，逐步降低成本和提高市场占有率。部分领先企业凭借技术优势，战略规划燃料电池汽车 IV 型储氢瓶技术研发。

4、亚普应对举措

公司作为全球燃料系统行业领先企业，连续多年位列行业第一阵营。公司一直重视科技创新工作，完善全球研发体系，强化协同开发能力，依托雄厚的研发团队，丰富了储能系统产品型谱，制定了“精作传统燃油系统，深耕可替代燃料存储系统和插电式（增程式）混合动力燃料系统，加快燃料电池储氢系统”的技术路线图。

报告期内，YNTF®技术在“国六”燃料系统上逐步取得明显的市场、经济效益，承受中低压力的混合动力燃料系统，采用Y-EMTS耐高压技术方案的燃料系统在插电式（增程式）混合动力车上得到商业化应用，投放中国、欧洲和美国市场。

从能源本身而言，能源中碳分子含量沿着“低碳化”的方向，直至“脱碳化”的发展趋势，将成为调整能源结构的技术路线图。根据“低碳化”的能源结构调整技术路线图，近年来，甲醇作为清洁的可再生能源，被视为理想的可替代燃料之一，得到政府鼓励和支持。氢以其燃烧产物洁净、燃烧效率高、可再生等优势成为能源多元化中主要的无碳的二次能源之一。同时，以氢为动力的燃料电池汽还具有与传统燃料汽车更相近的使用环境，被汽车行业誉为汽车技术发展终极目标。

从能源利用而言，提高能源使用效率，减少对气候的影响，降低能源蒸发排放和燃烧排放迫在眉睫，搭载内燃车型自身节能减排也是大势所趋。

重点研发氢燃料存储供给系统

目前众多国家和车企选择氢燃料电池技术作为产业升级的重要突破口，以日本丰田、韩国现代和德国奔驰汽车为代表的先行者已进入市场推广阶段。我国从“十二五”开始也将氢燃料电池汽车列为重点发展的新能源汽车，现已进入商业化示范运用阶段。

氢的储运是燃料电池车发展面临的主要技术障碍之一，车载氢气的存储和供应系统是燃料电池车急需研发的三大核心系统之一。现阶段，日本丰田汽车公司自主研发的IV型70MPa复合材料储氢系统已经进入小批量生产阶段，欧洲、美国、加拿大、日本和韩国等部分企业也积极投入到以HDPE及PA为内衬的IV型70MPa储氢气瓶的研发中，力争在汽车燃料电池领域占据主导地位。

我国于“十五”期间开始研究储氢瓶，在“十一五”863计划中提出“新能源汽车专用装置与加注站成套设备开发”的研究，开展了35MPa压缩氢气金属内胆复合材料储氢气瓶的研究探索，奠定国产高压储氢气瓶的研究基础。目前，国内少部分气瓶企业已具有车载高压储氢气瓶（35Mpa和70 Mpa III型瓶）设计和制造能力，已经商业化III型储氢气瓶的工作压力多为35Mpa，均以铝合金为内衬的碳纤维全缠绕式气瓶。70MPa工作压力是国际上商业化车载储氢气瓶的最高压力，意味着技术含量更高，技术难度更大，且国内尚无相关标准发布，极大的限制了IV型70MPa复合材料储氢瓶的应用。

为突破技术壁垒，助力国内燃料电池汽车商业化，公司作为全球第一阵营的塑料燃料系统集成供应商，在乘用车塑料储能领域内积累了丰富的研发经验。公司正在研发中的 IV 型 70MPa 储氢气瓶已取得了阶段性进展，有以下技术优势：

- 1) 容量大：存储氢气压力达 70MPa，且内胆壁厚相对更薄，因此相同外径下存储容量更大；
- 2) 重量轻：内胆材料高分子聚合物，重量更轻，具有更高的储氢质量比；
- 3) 耐疲劳：内胆材料为高聚物，耐温度和压力交变性能更好，因此具有长寿命的优势；
- 4) 更安全：即使爆破也无碎片飞出，减轻事故伤害能力、无氢脆问题，维检简便；
- 5) 耐腐蚀：IV 型瓶对于环境腐蚀的敏感度更低。

重点研发甲醇存储供给系统

我国的能源资源结构是“缺油、少气、相对富煤”，因此，甲醇作为汽车的替代燃料更具有社会意义、经济价值和可操作性。

2019 年，工信部、科技部等国家八部委联合印发《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》，重点在山西、陕西、贵州、甘肃等资源禀赋条件较好且具有甲醇汽车运行经验的地区，加快 M100 甲醇汽车的应用；工信部发布了<乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法>修订版，将甲醇汽车等醇醚燃料乘用车将被纳入“双积分”考核范畴。在多项利好政策的推动下，甲醇汽车正在驶入“快车道”。

目前，公司已制订了甲醇存储供给系统的研发规划，相关工作已按计划开展。

重点研发电控燃油系统

在汽车“四化”驱动之下，为提升燃料系统在安全、节能、减排方面的协同价值，同时为了满足客户开发周期短、开发成本低和应对消费者舒适性与便捷性的基本要求。

2019 年，公司已启动电控燃油系统研究项目，该技术具有加注时间短、补加次数少、液位显示精准等高质量的顾客加注体验。

重点研发温控燃油系统

插电式混合动力（含增程式）汽车作为新能源汽车，除政府相关政策法规的积极推动，其凭借自身续航里程高，适合多环境行驶，能源补给便捷性等更加受到消费者青睐，也成为各大汽车商中长期的战略产品。

公司早期研发的应用于插电式混合动力（含增程式）汽车的高压燃料系统已经量产，并投放市场。为了提升燃料系统在汽车节能、减排、气候方面的协同价值，应对日趋严格的汽车法规，公司于 2019 年启动了温控燃油系统研究，该技术能有效降低外界环境温度变化对燃油和燃油系统的影

响，从根源上减少了燃油蒸汽污染物产生和降低燃料系统内部压力。该项目的实施将使公司满足插电式混合动力（含增程式）新能源汽车的燃料系统技术系列化，具有更宽泛的适用性。

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

	2019年	2018年	本年比上年 增减(%)	2017年
总资产	6,809,287,435.24	6,159,916,472.56	10.54	5,505,597,094.96
营业收入	9,137,817,073.77	7,849,144,400.65	16.42	7,075,434,108.33
归属于上市公司股东的净利润	384,037,522.29	333,524,316.99	15.15	334,765,410.81
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	361,416,134.42	297,009,927.96	21.68	330,651,112.71
归属于上市公司股东的净资产	3,243,245,637.88	3,034,436,212.63	6.88	2,111,456,057.42
经营活动产生的现金流量净额	810,730,700.38	482,628,858.13	67.98	685,148,675.05
基本每股收益（元/股）	0.75	0.69	8.70	0.74
稀释每股收益（元/股）	0.75	0.69	8.70	0.74
加权平均净资产收益率（%）	12.30	12.71	减少0.41个百分点	16.54

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	1,753,424,508.41	2,080,914,445.67	2,335,636,725.53	2,967,841,394.16
归属于上市公司股东的净利润	63,023,542.38	101,414,290.44	125,864,726.30	93,734,963.17

归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	59,265,513.39	97,945,206.21	122,908,415.39	81,296,999.43
经营活动产生的现金流量净额	108,436,326.86	365,524,494.59	141,885,415.81	194,884,463.12

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

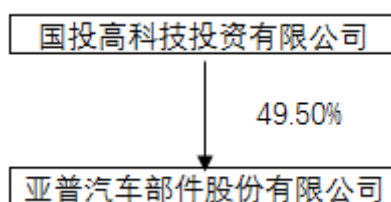
单位：股

截止报告期末普通股股东总数（户）		21,075					
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数（户）		19,850					
截止报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）							
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）							
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	
国投高科技投资有限公司	0	252,450,000	49.50	252,450,000	无	0	国有法人
华域汽车系统股份有限公司	0	152,550,000	29.91	152,550,000	无	0	国有法人
国投创新（北京）投资基金有限公司	0	22,500,000	4.41	22,500,000	无	0	其他
北京国投协力股权投资基金（有限合伙）	0	22,500,000	4.41	22,500,000	无	0	其他
创金合信基金—工商银行—外贸信托—外贸信托·稳富 FOF 单一资金信托	780,200	780,200	0.15	0	无	0	其他
石新华	364,400	364,400	0.07	0	无	0	境内自然人
浙江广孚联合控股有限公司	356,000	356,000	0.07	0	无	0	境内非国有法人
华泰证券股份有限公司	340,829	340,829	0.07	0	无	0	国有法人
创金合信基金—工商银行—创金合信泰利 15 号资产管理计划	317,900	317,900	0.06	0	无	0	其他

高维庆	234,473	234,473	0.05	0	无	0	境内自然人
上述股东关联关系或一致行动的说明	1、国投创新（北京）投资基金有限公司和北京国投协力股权投资基金（有限合伙）为一致行动人；2、公司未知前十名无限售条件股东之间是否存在其他关联关系或一致行动人情况。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

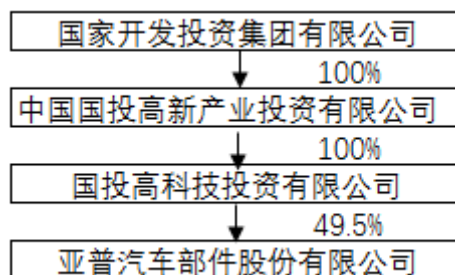
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

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



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5 公司债券情况

适用 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，公司生产经营情况良好，实现营业收入 913,781.71 万元，较上期增长 16.42%，实现净利润 41,810.00 万元，较上期增长 17.11%，同时，公司资产规模进一步提升，截至报告期末，公司总资产 680,928.74 万元，较期初增长 10.54%，归属于上市公司股东的净资产 324,324.56 万元，较期初增长 6.88%。

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

详见第十一节财务报告附注五 重要会计政策和会计估计的变更。

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

本公司合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，包括本公司及全部子公司的财务报表。子公司，是指被本公司控制的企业或主体。

本公司本期纳入合并范围的主体情况如下：

序号	企业名称	注册地	控制的性质
1	亚普燃油系统（宁波杭州湾新区）有限公司（以下简称“亚普宁波”）	宁波市	全资子公司
2	亚普汽车部件（佛山）有限公司（以下简称“亚普佛山”）	佛山市	全资子公司
3	重庆大江亚普汽车部件有限公司（以下简称“大江亚普”）	重庆市	控股子公司
4	芜湖亚奇汽车部件有限公司（以下简称“芜湖亚奇”）	芜湖市	控股子公司
5	亚普汽车部件（开封）有限公司（以下简称“亚普开封”）	开封市	控股子公司
6	亚普印度汽车系统私人有限公司（以下简称“亚普印度”）	印度	全资子公司
7	亚普俄罗斯汽车系统有限公司（以下简称“亚普俄罗斯”）	俄罗斯	全资子公司
8	亚普捷克汽车系统有限公司（以下简称“亚普捷克”）	捷克	全资子公司
9	亚普澳大利亚汽车系统有限公司（以下简称“亚普澳大利亚”）	澳大利亚	全资子公司
10	亚普德国汽车系统有限公司（以下简称“亚普德国”）	德国	全资子公司
11	亚普美国控股有限公司（以下简称“亚普美国控股”）	美国	全资子公司
12	亚普墨西哥汽车系统有限公司（以下简称“亚普墨西哥”）	墨西哥	全资子公司
13	亚普巴西汽车系统有限公司（以下简称“亚普巴西”）	巴西	全资子公司
14	YAPP USA Automotiv eSystems,Inc.（以下简称“亚普美国”）	美国	全资子公司之全资子公司

子公司具体情况详见本附注“八、在其他主体中的权益”。