2019年
年度报告摘要

证券代码：002434　　证券简称：万里扬　　公告编号：2020-023

浙江万里扬股份有限公司

一、重要提示

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，投资者应当到证监会指定媒体仔细阅读年度报告全文。

董事、监事、高级管理人员异议声明

姓名	职务	内容和原因

声明

除下列董事外，其他董事亲自出席了审议本次年报的董事会会议

未亲自出席董事姓名	未亲自出席董事职务	未亲自出席会议原因	被委托人姓名

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

是否以公积金转增股本

□ 是 √ 否

公司经本次董事会审议通过的普通股利润分配预案为：以截至 2019 年 12 月 31 日的总股本 1,312,600,000 股（已扣除存放于股票回购专用证券账户的 2740 万股）为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 1 元（含税），送红股 0 股（含税），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	万里扬	股票代码	002434
股票上市交易所	深圳证券交易所		
联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表	
姓名	张雷刚	蒋昊	
办公地址	浙江省金华市宾虹西路 3999 号	浙江省金华市宾虹西路 3999 号	
电话	0579-82216776	0579-82216776	
电子信箱	zlg@zjwly.com	scu_jh@163.com	

2、报告期主要业务或产品简介

（一）报告期内，公司从事的主要业务为汽车零部件业务。

汽车零部件业务主要为研发、生产、销售汽车变速器和新能源汽车传 / 驱动系统产品。

汽车变速器产品包括乘用车变速器和商用车变速器，应用于轿车、SUV、MPV、微卡、轻卡、中卡、重卡、客车等不同车型。乘用车变速器主要为奇瑞汽车、吉利汽车、比亚迪汽车、长城汽车、观致汽车、一汽集团等汽车厂的相关车型提供配套；商用车变速器主要为北汽福田、中国重汽、东风汽车、一汽解放、江铃汽车、江淮汽车、现代汽车以及印度市场、巴西市场等汽车厂的相关车型提供配套。

商用车变速器包括手动挡变速器（5MT、6MT、7MT、9MT）和 AMT、ECMT。乘用车变速器包括手动挡变速器（5MT、6MT）和自动挡变速器（CVT、AT）。新能源汽车传 / 驱动系统包括 EV 减速器、ED“二合一”电驱动系统、EDS“三合一”电驱动系统、ECVT 电驱动系统以及基于 AT 和 CVT 的 HEV、PHEV 混合动力变速器及驱动总成等。

汽车零部件业务的主要经营模式为：通过产品设计开发、样品试制、工装样品、小批量供货，获得汽车整车厂的审核认证，与汽车整车厂确定配套供货关系，进行产品生产工艺设计、试验、定型，然后批量生产、销售，并提供售后服务。公司作为独立供应商，通过与汽车整车厂建立长期稳定的战略合作关系，实现业务的持续发展。

1、采购模式：公司总部设立采购公司，负责供应商资源建设和集中采购管理，包括供应商定点、核价、商务谈判以及供应链平台管理等，在各业务板块设立采购部，负责采购计划编制、采购商品验收入库等。公司在采购环节建立了严格、完善的管理体系和质量保证体系，生产所需原材料、特种原材料、毛坯件、通用零配件及非标准零配件、机物料等均由采购公司统一负责对外采购。

2、生产模式：公司商用车变速器生产基地位于浙江金华和安徽芜湖。

公司商用车变速器产品的主要零部件齿轮、轴、同步器和壳体等均由公司自制，部分零配件和标准件对外采购；乘用车变速器产品的 CVT 钢带、液力变矩器、传感器、油泵等部件依靠对外采购，公司大力提高乘用车变速器的齿轮、轴、壳体、同步器等部件的生产制造能力，以有效保障生产稳定性和成本控制。变速器产品的加工工艺比较复杂，工序繁多，对于工艺简单、加工难度较低的部分工序通过委托第三方加工完成，对于工艺复杂、精细化程度较高和技术含量较高的关键加工工序如滚齿、剃齿、磨齿、热处理、精磨、总成装配、测试等由公司自主完成。公司成立零部件事业部，统筹自制零部件的生产，通过整合协调内外部资源，从而有效提高生产效率，降低成本并保证产品质量。

3、销售模式：公司全面打造售前、售中、售后服务体系，各事业部设立独立的销售公司，下设市场营销部、客户服务部和营销管理部；市场营销部负责市场调研和开发、产品配套管理、新产品推广等；客户服务部负责售后服务网络及配件网络的建设和管理；营销管理部负责销售订单、仓储、物流的管理，负责销售管理制度的建设及执行效果的检查以及销售人员的培训；实现市场开发、市场管理、服务无缝衔接，新市场开发与新产品推动相配合，以项目管理为主要推动手段，有效管理激励制度实现高效市场管理，打造和深化与客户的战略合作关系。

公司汽车零部件产品的主要客户为汽车整车厂，以直销为主。公司每年与客户签订一个框架合同，就供销的主要条款进行约定，在后续月度操作中，客户再以电子邮件、传真或在其 ERP 系统中公示等方式定期提出下一阶段需求的具体计划，以销定产，并适当做一定的安全库存。

公司营业收入和利润主要来源于汽车变速器业务。在商用车变速器市场，根据行业发展趋势以及客户需求，持续开展技术和产品升级，保持并不断提高公司的市场领先地位。公司紧抓国六排放标准正式切换带来的市场机遇，特别是国家大力治理商用车“大吨小标”，有力推动了轻卡行业的产品升级和需求升级，重点推广 G 系列高端轻微型变速器，该产品采用小中心距、铝合金壳体及细高齿等技术设计，有效实现轻量化。凭借高效、轻便、可靠和轻量化等特点，获得了国内各大汽车厂的高度认可，配套车型和市场份额不断增加，已成为国内主流汽车厂国六车型标配变速器产品，目前 G 系列高端变速器销量已占公司商用车变速器总销量的 30%以上，并且占比在不断提高中。同时，公司对标国际先进技术，大力开发和推广中重型汽车变速器产品以及皮卡车变速器产品，进一步丰富了产品结构，积极开拓新的产品市场，为公司带来新的业务增量，从而有力推动公司商用车变速器业务规模和盈利能力的不断提升。

随着商用车自动挡趋势发展和需求的提升以及产品技术升级，公司重点布局了商用车自动挡变速器产品和电子离合变速器产品，以大力提升公司商用车变速器产品的市场竞争力和持续发展能力，创造更多的业务和利润增长点。其中，公司自主研发的轻卡 AMT 自动变速器已批量投放市场，目前已完成多个客户的 7 个车型匹配，正在开发 10 个车型，后续更多车型将陆续上市销售。该产品具有手 / 自一体、坡道辅助起步、响应定速巡航、响应排气制动以及多种驾驶模式切换等功能，技术先进，可应用于轻卡、轻客和工程机械领域，并可扩展应用于新能源汽车。2020 年 3 月，公司首款 ECMT（电子离合变速器）产品搭载中国重汽悍将、豪曼智能 V7 上市销售，搭载 ECMT 的汽车行驶过程中需要换挡时只需手动挂挡而无需踩离合器就能完成换挡，彻底解放了驾驶员的左脚，大大减轻了驾驶员驾驶强度并降低了对驾驶技术的要求，车辆驾驶更加平稳舒适，同时，ECMT 具有更加省油、动力性更好等特点，还可以延长离合器寿命，有效保护传动系统，具备较强的市场竞争力，应用领域广泛。目前，除前述已量产上市的车型之外，公司 ECMT 产品在多个汽车厂的相关车型上开展标定试验，后续将陆续搭载上市销售。

在乘用车变速器市场，依托已有成熟的自动变速器产品技术研发、生产、供应链等资源，不断加强技术研发，完善产品体系，有效满足市场客户的不同需求，借助公司独立第三方变速器供应商的身份以及成本管控、优质服务和市场资源等优势，快速开拓客户市场，扩大产品市场份额。

公司 CVT 产品包括 CVT18、CVT19、CVT25、CVT28、CVT38（混动）等系列，适用于不同动力的各种车型。公司自主研发的全新一代智能变速器 CVT25 自 2018 年 6 月成功下线，于 2018 年 10 月首次搭载奇瑞汽车的艾瑞泽 GX 上市销售。2019 年 5 月，CVT25 搭载吉利汽车的远景 SUV、帝豪 GS、帝豪 GL 和奇瑞汽车的艾瑞泽 GX 等国六车型正式量产。2019 年 6 月，CVT25 搭载吉利汽车远景 S1 的国六车型以及 CVT18 搭载吉利汽车远景 X3 的国六车型正式量产。2019 年下半年，CVT18 搭载比亚迪汽车的小秦和 F3 的国六车型正式量产。此外，公司 CVT 产品获准进入一汽集团的供应商体系，将为一汽奔腾全系车型提供配套。随着公司 CVT 产品配套车型的不断量产上市，产品品质得到了客户和市场的充分认可，产销量和市场份额均在快速提升。后续公司将继续大力推动 CVT 产品配套国内各大汽车厂的更多车型上市销售，并持续加大新客户市场开拓力度，有效提高 CVT 产品市场占有率，推动公司自动变速器业务规模和盈利能力的快速提升。此外，公司 6MT 产品进入长城汽车的配套体系，于 8 月份开始批量供应，作为替代外资品牌的首选手动变速器，有力提升了公司乘用车 MT 产品的品牌知名度和市场竞争力。同时，公司 6MT 产品已经先后配套奇瑞汽车、吉利汽车的相关车型上市销售，并加大力度开拓新客户和新车型，推动公司 MT 业务规模的不断扩大，进而为公司持续贡献业绩。

2019 年，公司新能源汽车传 / 驱动系统产品取得重大突破，EV 减速器从 2019 年下半年开始量产，成功配套一汽奔腾等品牌纯电动车。ECVT 电驱动系统在上海车展进行了新产品发布，并在汽车厂的相关车型上开展装车试验工作。

（二）公司所处的发展情况

汽车行业与国民经济发展密切相关，近年来，国内经济增速放缓，汽车行业在转型升级过程中面临较大的压力。自 2016 年以来，我国汽车销量增速持续下滑，特别是 2018 年首次出现了负增长。2019 年，受经贸摩擦、新能源汽车补贴退坡、环保标准切换、严格治理“大吨小标”、消费者收入预期和消费信心不稳等因素的影响，年产销量依旧出现了负增长。

根据中国汽车工业协会统计数据，2019 年，我国汽车产销分别完成 2572.1 万辆和 2576.9 万辆，同比分别下降 7.5%和 8.2%，较 2018 年降幅进一步扩大，但产销量依然蝉联全球第一。其中，乘用车产销分别完成 2136 万辆和 2144.4 万辆，同比分别下降 9.2%和 9.6%；中国品牌乘用车销售 840.7 万辆，同比下降 15.8%，占乘用车销售总量的 39.2%，占比下降 2.9%。商用车产销分别完成 436 万辆和 432.4 万辆，同比分别增长 1.9%和下降 1.1%；其中，轻型货车销售 188.3 万辆，同比下降 0.6%；中型货车销售 13.9 万辆，同比下降 21.5%；重型货车销售 117.4 万辆，同比增长 2.3%；微型货车销售 65.3 万辆，同比下降 2%；客车销售 47.4 万辆，同比下降 2.3%。

2019 年下半年以来，新能源汽车呈现下降态势，市场步入补贴政策退坡后的持续调整期，限购城市新能源需求放缓且低线级市场新车需求相对低迷，叠加二手新能源车的低价冲击，未来新能源汽车市场依旧承压。2019 年，我国新能源汽车产销分别完成 124.2 万辆和 120.6 万辆，同比分别下降 2.3%和 4.0%；其中，纯电动汽车产销分别完成 102 万辆和 97.2 万辆，同比分别增长 3.4%和下降 1.2%；插电式混合动力汽车产销分别完成 22 万辆和 23.2 万辆，同比分别下降 22.5%和 14.5%；燃料电池汽车产销分别完成 2833 辆 2737 辆，同比分别增长 85.5%和 79.2%。

面对汽车行业持续的下行压力，国家相关部门先后发布了《进一步优化供给推动消费平稳增长，促进形成强大国内市场的实施方案（2019 年）》、《推动重点消费品更新升级，畅通资源循环利用实施方案（2019-2020 年）》、《汽车产业中长期发展规划》、《关于做好道路货物运输及站场管理规定实施工作》、《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》和《智能汽车创新发展战略》，推动促进汽车行业的高质量发展。特别是受疫情影响，2020 年 2 月份以来的我国汽车产销量出现大幅下滑，国家相关部门陆续发布了《关于有序推动工业通讯业企业复工复产的指导意见》、《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》、《关于加快建立绿色生产和消费法规政策体系的意见》以及各地方政府陆续出台的系列鼓励汽车消费的政策，通过有效刺激汽车消费的复苏，大力支持汽车行业的发展。

乘用车市场，经济增速放缓、工业企业利润增速下滑、收入预期不稳等因素限制了汽车消费高增长的新购入群需求和低线城市需求释放，也一定程度延缓了换车群体的更新需求节奏。2019 年乘用车产销量降幅大于汽车总体产销量的降幅，乘用车 4 类车型轿车、SUV、MPV、交叉型乘用车均出现负增长。但从长期看，目前我国千人汽车保有量约 180 辆，与发达国家千人保有量总体在 500 至 800 辆的水平相比仍处于较低水平，随着国内居民收入不断提高，消费不断升级，城市化逐步推进，充分释放国内三线及三线以下城市汽车消费潜力，汽车消费仍处于快速普及期。加上中国汽车保有量巨大，以旧换新需求不断增加，中国汽车市场仍具有较大的增长动力和发展空间。

商用车市场，在基建投资回升、国三汽车淘汰、新能源物流车快速发展、治超加严等利好因素促进下，2019 年商用车产销量好于乘用车，特别是在 4 季度回暖明显。其中，基于超载治理、燃气国六排放标准实施、国三汽车淘汰、按轴收费等诸多因素影响，重卡销量 2019 年实现小幅增长。2019 年 5 月的“大吨小标”事件对轻卡市场冲击较大，导致 5 月份以后几个月轻卡销量下滑。但随着企业合规车型的陆续发布上市以及汽车零部件轻量化技术和产品的升级应用，销量已逐步恢复，2019 年小幅下降。从中长期看，老旧汽车报废更新、产品技术持续升级、标准化车型对于运载力需求的提升等因素，将推动轻卡市场销量的持续增长。

新能源汽车市场，2019 年销量“先扬后抑”上半年同比大幅增长，但受新能源补贴政策退坡，多地提前实施国六排放标准迫使企业低价推销国五车、限购城市受上牌期限影响提前释放消费需求、共享出行市场相对饱和等因素影响，下半年则出现史无前例的“六连降”，导致我国新能源汽车在前几年实现高速增长后，2019 年全年出现了同比下降。全年销量中，纯电动汽车占 80.7%，插电式混合动力汽车占 19.3%。

对于新能源汽车而言，目前新品种快速发展，MHEV、PHEV、HEV 等百花齐放，同时多地正在大力发展氢燃料电池和加氢施设等建设，关键零部件除了重点研究发展电池、电机、电控等关键零部件之外，还需高度关注网联化、智能化的发展，进入智能化的时代。从驱动总成分析，从前几年直驱动逐步向减速器、二挡 AT/DCT 或 ECVT 变速器总成发展，对采用传统减速器的电机最高转速从以前的 12000rpm 向 16000-18000rpm 发展，总成 NVH 和对减速器的要求有了大幅的提高。而采用二挡 AT/DCT 或 ECVT 变速器的电机转速可以降低至 8000rpm 及以下。同时，从整车角度来看，原来的大多新能源车型是在传统汽车基础上的再开发，没能根据新能源汽车的技术和应用要求，从车辆平台进行完整的优化开发，车辆控制和能效管理等核心技术缺失。如果说，在新能源汽车产品的 1.0 时代，“油改电”是普遍规律，走量的低端产品占据了市场的主导地位，里程焦虑、低质低价是产业发展的鲜明特点；那么在 2.0 时代，随着产品体系的逐渐成熟，我国新能源汽车已经向高质量发展转型，将由正向研发取代过去的逆向研发。随着国家和地方政策的进一步完善，全国大部分一线城市或部分二线城市出台了新能源汽车支持政策，特别是对新能源乘用车的牌照发放、轻型物流车的路权优先方面，更加吸引消费者的购买意愿，带动汽车的升级换代和新型汽车的大量消费。

3、主要会计数据和财务指标

（1）近三年主要会计数据和财务指标

公司是否需追溯调整或重述以前年度会计数据

□ 是 √ 否

单位：元

	2019 年	2018 年	本年比上年增减	2017 年
营业收入	5,099,834,596.40	4,370,751,411.67	16.68%	5,030,196,550.82
归属于上市公司股东的净利润	400,330,892.65	351,609,358.33	13.86%	643,095,234.02
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	182,618,674.70	248,312,532.99	−26.46%	466,598,900.60
经营活动产生的现金流量净额	784,753,025.86	550,626,221.33	42.52%	242,791,258.71
基本每股收益（元 / 股）	0.30	0.26	15.38%	0.48
稀释每股收益（元 / 股）	0.30	0.26	15.38%	0.48
加权平均净资产收益率	6.62%	5.77%	0.85%	11.04%
	2019 年末	2018 年末	本年末比上年末增减	2017 年末
资产总额	10,901,727,096.08	9,844,723,691.54	10.74%	9,115,863,432.35
归属于上市公司股东的净资产	6,164,728,073.92	6,001,616,592.21	2.72%	6,092,202,433.85

（2）分季度主要会计数据

单位：元

	第一季度	第二季度	第三季度	第四季度
营业收入	968,435,920.23	1,115,029,840.99	1,207,047,817.43	1,809,321,017.75
归属于上市公司股东的净利润	115,527,195.66	116,436,113.05	116,166,128.14	52,201,455.80
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	74,515,910.54	56,184,252.96	95,016,856.70	−43,098,345.50
经营活动产生的现金流量净额	408,988,010.99	366,484,857.81	52,494,945.19	−43,214,788.13

上述财务指标或其加总数是否与公司已披露季度报告、半年度报告相关财务指标存在重大差异

□ 是 √ 否

4、股本及股东情况

（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

报告期末普通股股东总数	18,139	年度报告披露日前一个月末普通股股东总数	18,150	报告期末表决权恢复的优先股股东总数	0	年度报告披露日前一个月末表决权恢复的优先股股东总数	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	质押或冻结情况		
					股份状态	数量	
万里扬集团有限公司	境内非国有法人	28.66%	384,075,744	0	质押	231,000,000	
香港利邦实业有限公司	境外法人	14.64%	196,165,000	0			
奇瑞汽车股份有限公司	国有法人	12.34%	165,289,256	165,289,256			
金华市众成投资有限公司	境内非国有法人	3.94%	52,785,000	0	质押	52,785,000	
浙江万里扬股份有限公司－第一期员工持股计划	其他	2.24%	30,000,000	0			
浙江万里扬股份有限公司回购专用证券账户	其他	2.04%	27,400,000	0			
盛春林	境内自然人	1.94%	26,008,600	0	质押	26,000,000	
蔡锦波	境内自然人	1.79%	24,000,000	0	质押	24,000,000	
中国人民财产保险股份有限公司－传统－普通保险产品	其他	1.53%	20,485,135	0			
张正明	境内自然人	1.49%	20,000,000	0	质押	18,470,000	
上述股东关联关系或一致行动的说明	实际控制人黄河清持有万里扬集团有限公司 51%股权，持有金华市众成投资有限公司 83.19%股权，两个股东之间存在关联关系；其他股东之间未知是否存在关联关系或属于一致行动人。						
参与融资融券业务股东情况说明（如有）	无						

（2）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。

（3）以方框图形式披露公司与实际控制人之间的产权及控制关系

5、公司债券情况

公司是否存在公开发行并在证券交易所上市，且在年度报告批准报出日未到期或到期未能全额兑付的公司债券

否

三、经营情况讨论与分析

1、报告期经营情况简介

2019 年，国内外经济形势依旧复杂多变，国内经济面临的下行压力较大。国家通过深入推进供给侧结构性改革，采取一系列稳增长、优化经济结构等各种措施，有效提升了我国经济增长的质量，进一步推动我国经济平稳健康发展。受国内外宏观经济形势、严峻的贸易环境、环保标准切换、新能源汽车补贴退坡等因素影响，2019 年中国汽车产销量和 2018 年一样，同比依旧负增长，汽车产业和车企仍然面临着较大的压力。

面对持续低迷的汽车市场，公司坚持以乘用车变速器特别是 CVT 自动变速器和商用车变速器业务为核心不动摇，一方面，公司加强经营管理，深入开展降本增效工作，加强内外部资源整合，大力提升制造能力，为提高产品质量、降低产品成本、有效满足市场需求提供了强有力的支持。同时，根据市场需求和行业发展趋势，加大技术研发力度，着力于现有产品的技术升级和新产品的创新研发，为市场开拓以及抢占未来市场提供有力支撑。另一方面，大力开拓客户市场，紧抓国六排放标准正式切换带来的市场机遇，推动公司变速器产品配套各大汽车厂的国六车型量产上市。自 2019 年 5 月开始，公司自主研发的全新一代智能变速器 CVT25 和 CVT18 先后搭载吉利汽车的远景 SUV、帝豪 GS、帝豪 GL、远景 X3、远景 S1 和奇瑞汽车的艾瑞泽 GX、瑞虎 3X、瑞虎 7、瑞虎 8 以及比亚迪汽车的小秦和 F3 等国六车型上市销售，产品品质得到了客户和市场的充分认可，CVT 的产销量不断增加。同时，公司 6MT 产品于 2019 年 8 月开始先后配套长城汽车、奇瑞汽车、吉利汽车的相关车型上市，带动了 MT 产品升级和产销量的增长，进而有力推动了公司乘用车变速器收入规模的快速增长。此外，受国家治理“大吨小标”力度加大的影响，国内轻卡销量同比出现下降。从中长期看，“大吨小标”的严格治理，有助于推动轻卡行业的产品升级和需求升级，实现高质量发展。公司重点推广的面向国六车型的 G 系列高端轻微型变速器凭借高效、轻便、可靠和轻量化等特点，加上在轻卡市场的领先地位和产品布局，在轻卡市场下滑的背景下，销量和市场份额实现了快速增长，在公司商用车变速器销量中的占比也在不断提高，可以有效提高公司商用车变速器的收入规模和盈利能力。同时，公司新开发的中重卡变速器和皮卡变速器已在多家车企的多个车型中开展匹配试验，相关产品将陆续量产上市，有助于公司开拓中重卡和皮卡市场，为公司带来新的业务增量。此外，公司汽车内饰业务经过几年的经营，未达到预期目标，且出现连续亏损，严重拖累了公司的整体经营业务。因此，公司于 2019 年 12 月对外转让了金兴内饰的 100%股权，剥离了汽车内饰业务，进一步清晰公司的产业结构，集中精力专注于汽车传动系统主业的经营发展。

与此同时，为积极应对新能源汽车市场快速发展的大趋势，进一步提升公司的持续发展能力，公司重点布局了新能源汽车传 / 驱动系统业务，产品包括 EV 减速器、ED“二合一”电驱动系统、EDS“三合一”电驱动系统、ECVT 电驱动系统以及基于 AT 和 CVT 的 HEV、PHEV 混合动力变速器等。其中，EV 减速器已于 2019 年成功配套汽车厂的车型量产上市，产销规模不断增加。ED“二合一”电驱动系统、EDS“三合一”电驱动系统等产品也在积极开展装车试验，并尽快推动配套车型量产上市。公司已于 2019 年成功开发了应用于纯电动汽车的首款无级变速器产品（ECVT），并在汽车厂的相关车型中开展装车试验，客户试驾得到了肯定的评价。ECVT 在新能源汽车中具备更好的动力性能、更佳的 NVH 表现以及更低的电能消耗，同时，匹配 ECVT 的电机可以大幅降低转速和扭矩需求进而有效降低电机和控制器的成本。

2020 年 1 月 15 日，公司与博世公司签署了《战略合作协议》，双方就应用于电动和混合动力汽车的无级变速器技术和产品等领域开展深入合作，通过充分发挥各自的技术优势和品牌优势，不断提升公司 ECVT 和混合动力变速器的技术水平和产品开发，同时，结合公司自身拥有的成熟的 CVT 研发、试制试验和生产制造能力，大力推动公司无级变速器产品在电动和混合动力汽车等新能源汽车中的应用并有效满足不同客户的配套需求，为公司在新能源汽车快速发展中创造新的业务领域和利润增长点。

随着公司产销量和业务规模的不断增长，可以有效带动规模化效益的持续提升，进一步降低制造成本和采购成本，并通过不断加强产品升级和新产品研发，提高技术对市场开拓的支持能力，公司的市场竞争力和盈利能力将得到持续提升，从而形成良性循环的持续发展能力。

2019 年，公司实现营业收入 509,983.46 万元，较上年同期增长 16.68%；实现营业利润 41,712.36 万元，较上年同期下降 1.75%；利润总额 41,131.96 万元，较上年同期下降 2.92%；归属于上市公司股东的净利润 40,033.09 万元，较上年同期增长 13.86%。

2019 年，公司汽车变速器合计销售 130.6 万台，同比增长 7.1%；其中，商用车变速器 68.4 万台，同比增长 2.5%；乘用车变速器 62.2 万台，同比增长 12.7%，其中，CVT 23.8 万台，同比增长 176.7%。此外，公司新能源汽车 EV 减速器实现 0 的突破，2019 年下半年开始量产，全年销售 1.8 万台。

2019 年，公司重点开展了以下工作：

1、聚焦市场开拓，优化客户结构。公司抓住客户产品升级契机，在乘用车变速器市场，聚焦国六动力车型的开发，以 CVT 系列产品推广为主要着力点，以奇瑞汽车、吉利汽车两大核心客户为依托，积极开拓外部市场，成功进入比亚迪汽车、一汽奔腾和宝腾汽车 3 家客户供应商体系。同时，公司新开发的先进高效 6MT 变速器，可以有效替代外资品牌的手动变速器，已成功在长城汽车、奇瑞汽车、吉利汽车等主流品牌上批量装车，后续将陆续在其他国内主流汽车品牌的各种车型上匹配应用。在商用车变速器市场，G 系列高端轻微型变速器快速上量，市场占有率得到大幅提升，部分主流轻卡市场占有率超过 90%。同时，公司重点开发的轻卡 AMT 自动变速器产品，在北汽福田高端车型投放市场后，获得高度好评，目前已完成多个客户的 7 个车型匹配，正在开发 10 个车型，将陆续上市销售。此外，成功开拓了中重卡和皮卡市场，多个客户的相关车型已完成匹配开发，将陆续量产上市。在新能源汽车零部件市场，首款 EV 减速器产品已为一家客户提供批量配套，多家客户已完成或正在开展 EV 减速器、ED“二合一”和 EDS“三合一”电驱动系统产品的各种试验验证工作，将积极推动相关产品早日量产上市。

2、聚力新产品研发，实现产品升级。公司积极响应市场需求，不断优化产品结构。乘用车变速器方面，CVT 自动变速器已完成系列化开发，可满足 300N.m 以内黄金动力段的各种发动机匹配需求，并布局更高扭矩段的产品开发。新能源汽车传 / 驱动系统产品方面，公司联合博世公司，在 CVT 变速器基础上，开发出了具有世界先进水平的 ECVT 产品，并在上海车展进行了新产品发布。通过在汽车厂客户中的装车验证工作，各项性能指标表现优异，获得客户充分认可，公司将联合博世公司积极推动 ECVT 产品的技术提升和产业化应用。此外，公司正积极联合汽车厂，开发基于 CVT 和 AT 的新型混合动力变速器产品。商用车变速器方面，一方面对原有轻卡和微卡产品进行整合升级，产品平台减少 40%，可以大幅减少变速器总成和零部件的品种，减少库存，并可提高单件采购数量，有助于降低采购和制造成本。大力推广 G 系列高端轻微型变速器，产销量和占比快速增长。另一方面，产品开发向两头延伸，成功开发了应用于高端皮卡、轻客的新型变速器产品和对应的 AMT 产品以及应用于中重卡的变速器产品，相关产品已顺利推向市场，有效完善了产品结构。

3、强化质量管理，提升产品品质。紧紧围绕体系管理、新品管理、供应商管理、质量控制及售后改进五个维度开展工作。积极对标学习国际知名品牌的行业标杆，强化质量指标要求。乘用车变速器的 3MIS 和 12MIS 已达到外资品牌水平，芜湖万里扬试验中心获得国家 CNAS 实验室权威认可，通过应用国际一流的试验设备，进一步增强了汽车变速器的研发和验证能力，有效提高了汽车变速器的质量和性能水平。商用车变速器事业部紧紧围绕 TOP3 的换挡、漏油和分离系统故障开展工作，制定改进提升措施，报告期内零公里故障率、三包期故障率、试车不合格率等指标有效下降。公司整体产品品质进一步得到提升。

4、推进产能建设，优化生产布局。随着客户车型的不断量产上市，市场供应保障能力尤为重要。5 月份，公司全新打造的年产 30 万台 CVT18 自动变速器生产线顺利投产，有效满足了 CVT18 快速上量的需求；8 月份，年产 30 万台 6MT 生产线建成投产，有效满足了 6MT 产品在长城汽车、奇瑞汽车和吉利汽车快速上量的需求；新能源汽车 EV 减速器年产 10 万台的生产线和年产 30 万台 CVT25 自动变速器生产线也于 2019 年下半年投产；同时，对原有生产线根据生产需求进行优化整合升级。同时，公司加强了相关零部件自制件产能的建设，以有效保障产品品质并降低生产成本。通过上述产能的顺利投产，有效满足了市场客户的配套需求，为进一步开拓客户市场提供了支持。

5、持续加强管控能力，着力提升管理效率；公司积极应用适应公司业务发展新阶段的管理模式，持续优化完善管理架构，进一步优化了公司年度经营计划、财务预算和经营目标责任状三位一体的目标管理体系，在健全制度体系的基础上，通过经营管理分析会、项目会、质量会等会议，对公司的重点工作、项目和任务进行跟踪落实，确保公司的战略目标、重点项目按计划实施。同时，大力推进信息化建设，根据项目计划对公司 ERP 系统进行优化和升级，并对数据服务器等硬件设施进行分离，提升信息化系统的运行效率和质量。

公司正在大力开展 5G+ 工业互联网项目，通过 5G 网络实现机器设备的互联，促进工厂自动化向数字化、智能化转变。通过对机器设备的数据采集，实现对设备运行状态、运行效能、生产效率、产品质量等进行分析，为生产管理提供有效建议。同时，通过 5G 应用，可以增加工业安全管理能力，通过集成平台应用能大幅提升运营效率，实现生产制造全过程的自主调度、自主管理和自主决策。

6、着力公司品牌知名度，树立良好的品牌形象；公司不断加强与同行业以及客户的交流，精心组织旗下多款全新研发的乘用车变速器、商用车变速器、新能源汽车传 / 驱动系统等先进产品参加了 2019 年第 18 届上海国际汽车工业展览会（2019 上海车展），向社会全方位展示了公司的创新能力和科研成果，树立了良好的企业形象。同时，持续推进公司产品推广和对外媒体宣传工作，公司品牌美誉度与知名度持续提升，并进一步完善了公司的 VI 识别系统。

2、报告期内主营业务是否存在重大变化

□ 是 √ 否

3、占公司主营业务收入或主营业务利润 10%以上的产品情况

√ 适用 □ 不适用

单位：元

产品名称	营业收入	营业利润	毛利率	营业收入比上年同期增减	营业利润比上年同期增减	毛利率比上年同期增减
乘用车变速器	2,751,769,956.80	225,071,652.22	19.75%	51.59%	27.64%	−2.66%
商用车变速器	1,605,278,407.71	131,298,280.44	23.20%	0.35%	−15.50%	−2.59%

4、是否存在需要特别关注的经营季节性或周期性特征

□ 是 √ 否

5、报告期内营业收入、营业成本、归属于上市公司普通股股东的净利润总额或者构成较前一报告期发生重大变化的说明

□ 适用 √ 不适用

6、面临暂停上市和终止上市情况

□ 适用 √ 不适用

7、涉及财务报告的相关事项

（1）与上年度财务报告相比，会计政策、会计估计和核算方法发生变化的情况说明

√ 适用 □ 不适用

1. 本公司根据财政部《关于修订印发 2019 年度一般企业财务报表格式的通知》（财会〔2019〕6 号）、《关于修订印发合并财务报表格式（2019 版）的通知》（财会〔2019〕16 号）和企业会计准则的要求编制 2019 年度财务报表，此项会计政策变更采用追溯调整法。2018 年度财务报表受重要影响的报表项目和金额如下：

原列报报表项目及金额		新列报报表项目及金额	
应收票据及应收账款	2,142,241,972.31	应收票据	1,159,878,193.53
		应收账款	982,363,778.78
应付票据及应付账款	1,774,680,236.76	应付票据	637,539,347.24
		应付账款	1,137,140,889.52

2. 本公司自 2019 年 1 月 1 日起执行财政部修订后的《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》《企业会计准则第 24 号——套期保值》以及《企业会计准则第 37 号——金融工具列报》（以下简称新金融工具准则）。根据相关新旧准则衔接规定，对可比期间信息不予调整，首次执行日执行新准则与原准则的差异追溯调整本报告期期初留存收益或其他综合收益。

新金融工具准则改变了金融资产的分类和计量方式，确定了三个计量类别：摊余成本；以公允价值计量且其变动计入其他综合收益；以公允价值计量且其变动计入当期损益。公司考虑自身业务模式，以及金融资产的合同现金流特征进行上述分类。权益类投资需按公允价值计量且其变动计入当期损益，但非交易性权益类投资在初始确认时可选择按公允价值计量且其变动计入其他综合收益（处置时的利得或损失不能回转到损益，但股利收入计入当期损益），且该选择不可撤销。

新金融工具准则要求金融资产减值计量由“已发生损失模型”改为“预期信用损失模型”，适用于以摊余成本计量的金融资产、以公允价值计量且其变动计入其他综合收益的金融资产、租赁应收款。

（1）执行新金融工具准则对公司 2019 年 1 月 1 日财务报表的主要影响如下：

项 目	资产负债表		
	2018 年 12 月 31 日	新金融工具准则调整影响	2019 年 1 月 1 日
应收票据	1,159,878,193.53	−691,879,051.27	467,999,142.26
应收款项融资		691,879,051.27	691,879,051.27
可供出售金融资产	30,000,000.00	−30,000,000.00	
其他权益工具投资		30,000,000.00	30,000,000.00
短期借款	990,275,000.00	1,647,747.64	991,922,747.64
其他应付款	44,842,290.68	−21,072,747.64	23,769,543.04
一年内到期的非流动负债	762,458,965.99	19,425,000.00	781,883,965.99

（2）2019 年 1 月 1 日，公司金融资产和金融负债按照新金融工具准则和按原金融工具准则的规定进行分类和计量结果对比如下表：

项 目	原金融工具准则		新金融工具准则	
	计量类别	账面价值	计量类别	账面价值
货币资金	贷款和应收款项	660,197,687.32	以摊余成本计量的金融资产	660,197,687.32
应收票据	贷款和应收款项	1,159,878,193.53	以摊余成本计量的金融资产	467,999,142.26
应收账款	贷款和应收款项	982,363,778.78