

首创证券有限责任公司文件

首证字（2015）36号

关于绵阳富临精工机械股份有限公司 首次公开发行股票并在创业板上市之 发行保荐书

中国证券监督管理委员会：

本保荐机构及所指定的两名保荐代表人根据《中华人民共和国公司法》、《中华人民共和国证券法》等有关法律、法规和中国证券监督管理委员会的有关规定，诚实守信，勤勉尽责，严格按照依法制订的业务规则、行业执业规范和道德准则出具本发行保荐书，并保证所出具的文件真实、准确、完整、及时。



首创证券有限责任公司

2015年2月6日

第一节 释义

在本发行保荐书中，除非文意另有所指，下列简称具有如下特定意义：

发行人、富临精工、股份公司、本公司、公司	指	绵阳富临精工机械股份有限公司
精工有限	指	公司前身绵阳富临精工机械有限公司
万瑞尔	指	公司子公司绵阳万瑞尔汽车零部件有限公司
富临集团	指	公司控股股东四川富临实业集团有限公司
绵阳力安	指	绵阳力安热处理有限责任公司
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
深交所	指	深圳证券交易所
保荐机构、保荐人（主承销商）、首创证券、本保荐机构	指	首创证券有限责任公司
内核小组	指	首创证券的证券发行内核小组
发行人律师、康达所	指	北京市康达律师事务所
发行人会计师、立信所	指	立信会计师事务所有限公司，2011年1月24日已经改制为立信会计师事务所（特殊普通合伙）

第二节 本次证券发行基本情况

一、保荐机构名称

首创证券有限责任公司。

二、项目保荐代表人、协办人及其他项目组成员情况

首创证券指定陈晓荃、周木红二人作为富临精工首次公开发行 A 股股票并在创业板上市的保荐代表人；指定于莉作为本次发行的项目协办人；指定黄凯、张琬石、刘智博、汤怀德、陈跃杰、甘霖为项目组成员。

（一）项目保荐代表人主要保荐业务执业情况

陈晓荃先生，首批注册保荐代表人，经济师，现任首创证券投资银行事业部董事总经理。具有 20 年证券投资银行从业经验，主要参与或负责完成了新亚股份、上海汽车、沪东重机、三力士和伟星新材等首次公开发行新股项目和南京新百、浦东不锈、隧道股份配股等再融资项目，完成鼎盛天工股改保荐项目；主要

负责东方钽业配股、腾达建设公司债申报和万丰奥威公司债等多家再融资工作；主要负责阿丽贝、意帝皮毛、上海广拓信息、浙江跃岭、嘉华电子、浙江永和等多家公司的改制和辅导工作等；主持鼎盛天工股改、万丰奥威首发、三力士首发、伟星新材首发和腾达建设增发的持续督导工作；参与申通地铁、万丰奥威资产重组方案设计等；具有丰富的上市项目融资经验。

周木红先生，保荐代表人，中国注册会计师非执业会员。从事投资银行工作至今，主要从事企业改制与辅导、股票发行与承销、再融资、公司收购兼并及资产重组等投资银行业务，曾先后参与了永高股份、富临运业、科新机电等公司的IPO工作。

（二）项目协办人主要保荐业务执业情况

于莉女士，硕士研究生学历，已通过保荐代表人从业资格考试。自2005年7月起任职于首创证券投资银行事业部投资银行业务一部，主要从事企业改制与辅导、股票发行与承销、再融资、公司收购兼并及资产重组等投资银行业务。全程参与了富临精工辅导及首发文件的制作与申报，曾参与凌云股份、浪潮软件等公司股权分置改革项目，永高股份、大同煤业、湘潭电化等公司IPO项目，具有较丰富的金融证券理论知识及投资银行业务操作经验。

（三）项目组其他成员

黄凯、张琇石、刘智博、汤怀德、陈跃杰、甘霖。

三、发行人情况

注册中文名称	绵阳富临精工机械股份有限公司
注册英文名称	MIANYANG FULIN PRECISION MACHINING CO.,LTD.
注册资本	9,000 万元
法定代表人	谭建伟
成立日期	1997 年 11 月 10 日
整体变更设立日期	2010 年 8 月 18 日
住所	绵阳市经开区板桥街 268 号
邮政编码	621000
电话	0816-6800673
传真	0816-6800655

经营范围	研发、制造、销售汽车零部件、机电产品（不含汽车），从事货物及技术的进出口业务（涉及行政许可事项的需取得许可证后方可经营）。
本次证券发行类型	首次公开发行 A 股股票并在创业板上市

四、保荐机构与发行人存在的关联关系

（一）本保荐机构及本保荐机构之控股股东、实际控制人、重要关联方不存在持有发行人及其控股股东、重要关联方股份的情况；

（二）发行人及其控股股东、重要关联方不存在持有本保荐机构及本保荐机构控股股东、实际控制人、重要关联方股份的情况；

（三）本保荐机构的保荐代表人及其配偶、董事、监事、高级管理人员不存在拥有发行人权益、在发行人处任职等情况；

（四）本保荐机构的控股股东、实际控制人、重要关联方不存在与发行人控股股东、实际控制人、重要关联方相互提供担保或者融资等情况；

（五）本保荐机构与发行人之间不存在其他关联关系。

五、保荐机构内部审核程序和内核意见

（一）内部审核程序

首创证券根据《证券法》、《证券发行上市保荐业务管理办法》等法律法规的相关要求，成立了独立于投资银行业务部门的证券发行内核小组（以下简称“内核小组”），专门负责投资银行证券发行保荐项目的内部审核工作。内核小组对 IPO 项目的具体审核程序如下：

1. 项目组完成申报材料后，项目组成员及所在业务部门负责人必须书面承诺内核申请材料的真实性、准确性和完整性，不存在任何虚假、隐瞒、误导和重大遗漏。

2. 申报材料首先报质控综合部进行初审，对不符合要求的，质控综合部将通知项目组取回申报材料进行修改，修改后再重新报。符合要求的，质控综合部形成初审报告后，安排召开内核小组会议。在内核小组会议召开前至少 5 日，将会议通知和有关材料送达内核小组成员。

3. 内核小组不能达成一致意见的，内核小组成员可以进行记名投票表决，

投票表决的项目必须经参加讨论的 2/3 以上（含 2/3）成员同意方可通过。通过后，视为达成一致意见。投票表决的项目经表决未获通过，申报材料退回项目组。项目组根据内核小组意见补充相关材料，允许再行申报一次，仍未通过的，12 个月以内不允许再次申报。

4. 会议结束后，项目组按内核小组审核意见修改、完善材料，完成后报质控综合部验收。质控综合部确认验收合格后，提交公司分管领导及法定代表人签字，公司出具推荐函。验收不合格的，材料退回项目组重新修改、完善。

（二）内核意见

首创证券内核小组按照《首创证券有限责任公司证券发行内核小组工作规则》的有关规定，于 2012 年 2 月 10 日在北京市西城区德胜门外大街 115 号德胜尚城 E 座三层会议室召开了“富临精工 IPO 项目内核会”。内核会议在认真核查富临精工 IPO 申请文件，并对申请文件进行严格质量控制的基础上，经全体参会内核委员投票表决，认为富临精工具备首次公开发行人民币普通股 A 股的实质条件，具有良好的发展前景，同意将绵阳富临精工机械股份有限公司 IPO 申请文件上报中国证监会审核。

第三节 保荐机构承诺事项

一、保荐机构及保荐代表人承诺

本保荐机构及保荐代表人已按照法律、行政法规和中国证监会的规定，对发行人及其控股股东、实际控制人进行了尽职调查、审慎核查，同意推荐发行人证券发行上市，并据此出具本发行保荐书。

二、保荐机构依据《证券发行上市保荐业务管理办法》作出承诺

1. 本保荐机构有充分理由确信发行人符合法律法规及中国证监会有关证券发行上市的相关规定。

2. 本保荐机构有充分理由确信发行人申请文件和信息披露资料不存在虚假

记载、误导性陈述或者重大遗漏。

3. 本保荐机构有充分理由确信发行人及其董事在申请文件和信息披露资料中表达意见的依据充分合理。

4. 本保荐机构有充分理由确信申请文件和信息披露资料与证券服务机构发表的意见不存在实质性差异。

5. 本保荐机构保证所指定的保荐代表人及本保荐机构的相关人员已勤勉尽责，对发行人申请文件和信息披露资料进行了尽职调查、审慎核查。

6. 本保荐机构保证保荐书与履行保荐职责有关的其他文件不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。

7. 本保荐机构保证对发行人提供的专业服务和出具的专业意见符合法律、行政法规、中国证监会的规定和行业规范。

8. 本保荐机构自愿接受中国证监会依照《证券发行上市保荐业务管理办法》采取的监管措施。

9. 中国证监会规定的其他事项。

第四节 对本次证券发行的推荐意见

作为富临精工首次公开发行 A 股股票的保荐机构，首创证券根据《证券法》、《证券发行上市保荐业务管理办法》、《首次公开发行股票并在创业板上市管理办法》(以下简称“管理办法”)《保荐人尽职调查工作准则》等的规定，由项目组对发行人进行了充分的尽职调查，由内核小组进行了集体评审，并与发行人、发行人律师及发行人会计师经过了充分沟通后，认为富临精工具备了《证券法》、《管理办法》等法律法规规定的首次公开发行 A 股股票并在创业板上市的条件。本次发行募集资金到位后，将进一步充实资本金，募集资金投向符合国家产业政策，符合公司经营发展战略，有利于促进公司持续发展。因此，首创证券同意保荐绵阳富临精工机械股份有限公司首次公开发行 A 股股票。保荐机构对发行人发行股票的具体意见说明如下：

一、本次证券发行履行了内部决策程序

(一) 董事会审议通过

2012年1月5日，富临精工召开第一届董事会第十四次会议，审议通过了《关于申请首次公开发行1,500万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案》、《关于首次公开发行股票募集资金投资项目的议案》、《关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案》、《关于公司公开发行股票前滚存利润归属的议案》、《公司章程（草案）》以及《关于召开2012年第一次临时股东大会的议案》等。

2013年1月2日，富临精工召开第一届董事会第二十一次会议，审议通过了《关于延长申请首次公开发行1,500万股人民币普通股股票并在创业板上市股东大会决议有效期的议案》和《关于提请股东大会延长授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜授权期限的议案》，决议将发行人本次发行上市的相关事宜决议有效期在原有期限基础上延长12个月。

2014年2月12日，富临精工召开第二届董事会第四次会议，审议通过了《关于调整<关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案>的议案》和提请股东大会审议的《关于调整<关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案>的议案》，决议将发行人本次发行上市的相关事宜决议有效期在原有基础上延长至2015年2月28日。

2014年4月5日，绵阳富临精工机械股份有限公司召开第二届董事会第八次会议，审议通过了《关于申请首次公开发行不超过3,000万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案》、《关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案》、《关于公司公开发行股票前滚存利润分配的议案》、《关于修改<关于公司股票正式挂牌上市之日起3年内稳定股价的预案>的议案》、《关于提请召开公司2014年第三次临时股东大会的议案》，对发行人本次股票发行的发行数量和发行方案等进行了调整，并决议将发行人本次发行上市的相关事宜决议有效期在原有基础上延长至2015年10月20日。

（二）股东大会审议通过

2012年2月6日，富临精工召开了2012年第一次临时股东大会，审议通过了《关于申请首次公开发行1,500万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案》、《关于首次公开发行股票募集资金投资项目的议案》、《关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案》、《关于公司公开发行股票前滚存利润分配的议案》和《关于制定〈公司章程（草案）〉的议案》。

2013年1月18日，富临精工召开2013年第一次临时股东大会，审议通过了《关于延长申请首次公开发行1,500万股人民币普通股股票并在创业板上市股东大会决议有效期的议案》和《关于提请股东大会延长授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜授权期限的议案》，决议将发行人本次发行上市的相关事宜决议有效期在原有期限基础上延长12个月。

2014年2月28日，富临精工召开2014年第一次临时股东大会，审议通过了《关于调整〈关于申请首次公开发行1,500万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案〉的议案》、《关于调整〈关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案〉的议案》、《关于修改〈公司章程〉(草案)的议案》、《关于〈关于公司股票正式挂牌上市之日起3年内稳定股价的预案〉的议案》、《关于修改〈绵阳富临精工机械股份有限公司股东未来分红回报规划〉的议案》和《关于公司进行公开承诺并接受约束的议案》等议案。决议将发行人本次发行上市的相关事宜决议有效期在原有期限基础上延长至2015年2月28日。

2014年4月21日，富临精工召开2014年第三次临时股东大会，审议通过了《关于申请首次公开发行不超过3,000万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案》、《关于授权董事会办理首次公开发行股票并在创业板上市具体事宜的议案》、《关于公司公开发行股票前滚存利润分配的议案》、《关于修改〈关于公司股票正式挂牌上市之日起3年内稳定股价的预案〉的议案》，对发行人本次股票发行的发行数量和发行方案等进行了决议，并决议将发行人本次发行上市的相关事宜决议有效期在原有基础上延长至2015年10月20日。

二、符合《证券法》规定的相关条件

本保荐机构依据《证券法》相关规定，对发行人是否符合首次公开发行股票的条件进行了逐项核查，认为：

1. 发行人具备健全且运行良好的组织机构；
2. 发行人具有持续盈利能力，财务状况良好；
3. 发行人最近三年财务会计文件无虚假记载，无其他重大违法行为；
4. 发行人符合经国务院批准的国务院证券监督管理机构规定的其他条件。

综上所述，发行人符合《证券法》规定的发行条件。

三、符合《首次公开发行股票并在创业板上市管理办法》规定的相关条件

1. 经本保荐机构核查，根据查询发行人的工商资料，确认发行人为成立于1997年11月的有限公司，并于2010年8月按原账面净资产值折股变更为股份有限公司，且目前依法存续。因此，发行人是依法设立且持续经营三年以上的股份有限公司，符合《管理办法》第十一条第（一）款的规定。

2. 根据立信所出具的信会师报字[2015]第110159号《审计报告》(以下简称“《审计报告》”)，发行人2012年度、2013年度和2014年度实现的净利润分别为5,714.25万元、9,346.80万元和13,677.62万元，扣除非经常性损益后归属母公司的净利润分别为5,557.41万元、9,195.83万元和13,035.29万元。因此，富临精工最近两年持续盈利，净利润（以扣除非经常性损益前后孰低为计算依据）累计不少于1,000万元，符合《管理办法》第十一条第（二）款的规定。

3. 根据《审计报告》，发行人2014年12月31日归属于母公司所有者权益为39,850.62万元，不少于两千万元；未分配利润为25,709.93万元，不存在未弥补亏损，符合《管理办法》第十一条第（三）款的规定。

4. 根据发行人2012年第一次临时股东大会、2013年第一次临时股东大会、2014年第一次临时股东大会及2014年第三次临时股东大会通过的《关于申请首次公开发行1,500万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案》、《关于延长申请首次公开发行1500万股人民币普通股股票并在创业板上市股东大会决议有效

期的议案》、《关于调整<关于申请首次公开发行 1,500 万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案>的议案》和《关于申请首次公开发行不超过 3,000 万股人民币普通股股票并在创业板上市的议案》，公司发行前总股本 9,000 万元，本次拟发行不超过 3,000 万股人民币普通股股票，发行后股本总额不少于三千万元，符合《管理办法》第十一条第（四）款的规定。

5. 根据本保荐机构核查，发行人的注册资本已足额缴纳，发起人或者股东用作出资的资产的财产权转移手续已办理完毕。发行人的主要资产不存在重大权属纠纷。因此，符合《管理办法》第十二条的规定。

6. 根据本保荐机构核查，发行人所属行业为汽车零部件及配件制造行业，其生产经营活动符合法律、行政法规和公司章程的规定，符合国家产业政策及环境保护政策。因此，符合《管理办法》第十三条的规定。

7. 根据本保荐机构核查，发行人设立以来主营业务始终为汽车发动机精密零部件的研发、生产与销售，最近两年未发生变更；发行人管理团队稳定，最近两年董事、高级管理人员均没有发生重大变化。公司股东安治富先生自公司成立以来为公司实际控制人，未发生变化。因此，符合《管理办法》第十四条的规定。

8. 本保荐机构通过查询发行人工商登记资料、取得控股股东、实际控制人的声明文件、访谈发行人股东及高级管理人员等方式，确认发行人的股权清晰，控股股东和受控股股东、实际控制人支配的股东所持发行人的股份不存在重大权属纠纷。因此，符合《管理办法》第十五条的规定。

9. 通过核查发行人主要资产的权属证明，实地考察公司的生产经营运行情况及办公场所，访谈相关生产管理人员，确认发行人资产完整，具有完整的业务体系和直接面向市场独立经营的能力。通过对发行人董事、监事及高级管理人员兼职情况和领薪情况的调查，确认发行人人员独立，不存在发行人的高级管理人员在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中担任除董事、监事以外的其他职务或领薪的情况，不存在发行人的财务人员在控股股东、实际控制人及其控制的其他企业中兼职的情况，上述人员的任命程序符合公司章程和相关法律法规规定。通过查阅公司财务制度，检查内部控制制度的执行情况，查询公司银行账户、印章管理情况，确认发行人财务独立，不存在同控股股东、实际控制人共用银行账户和占款的情况。通过调查发行人的组织结构和运行情况，查阅公司股东（大）

会、董事会、监事会及总经理办公会会议记录，实地走访上述机构办公场所，确认发行人各项公司治理制度运行有效，各机构决策独立，不存在与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业共用办公场所，混设机构的情形。通过查阅发行人公司章程、关联交易相关制度、关联交易决策程序文件，与实际控制人及高级管理人员进行访谈，并取得控股股东及实际控制人关于与发行人避免同业竞争的承诺函，确认发行人与控股股东、实际控制人及其控制的其他企业不存在同业竞争，以及严重影响公司独立性或者显失公允的关联交易。因此，符合《管理办法》第十六条的规定。

10. 本保荐机构通过查阅发行人历次股东（大）会、董事会、监事会决议，核查公司《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》、《独立董事工作制度》、《总经理工作细则》、《董事会秘书工作细则》、《董事会审计委员会实施细则》、《独立董事年报工作规程》及《审计委员会年报工作规程》等制度，确认发行人具有完善的公司治理结构，依法建立健全股东大会、董事会、监事会以及独立董事、董事会秘书、审计委员会制度，相关机构和人员能够依法履行职责；确认发行人已建立健全股东投票计票制度，已建立了发行人与股东之间的多元化纠纷解决机制，能切实保障投资者依法行使收益权、知情权、参与权、监督权、求偿权等股东权利。因此，符合《管理办法》第十七条的规定。

11. 本保荐机构通过核查发行人财务会计制度及财务核算体系的运行情况和立信所出具的《审计报告》，确认发行人会计基础工作规范，财务报表的编制符合企业会计准则和相关信息披露规则的规定，在所有重大方面公允地反映了发行人的财务状况、经营成果和现金流量，并由注册会计师出具了无保留意见的审计报告。因此，符合《管理办法》第十八条的规定。

12. 本保荐机构通过调查发行人的内部控制制度及相关运行情况，对公司财务部门、内部审计部门、生产部门及管理部门人员进行访谈，并取得立信所出具的信会师报字[2015]第 110160 号《内部控制鉴证报告》，确认公司按照财政部等五部委颁发的《企业内部控制基本规范》及相关规定于 2015 年 12 月 31 日在所有重大方面保持了与财务报表相关的有效的内部控制，并由注册会计师出具了无保留意见的内部控制鉴证报告。因此，符合《管理办法》第十九条的规定。

13. 本保荐机构通过对发行人董事、监事和高级管理人员的核查、访谈，查

阅证监会及交易所的相关公告，确认发行人的董事、监事和高级管理人员忠实、勤勉，具备法律、行政法规和规章规定的资格，且不存在下列情形：

(1) 被中国证监会采取证券市场禁入措施尚在禁入期的；

(2) 最近三年内受到中国证监会行政处罚，或者最近一年内受到证券交易所公开谴责的；

(3) 因涉嫌犯罪被司法机关立案侦查或者涉嫌违法违规被中国证监会立案调查，尚未有明确结论意见的。

因此，符合《管理办法》第二十条的规定。

14. 本保荐机构通过取得政府职能部门出具的证明文件，对相关人员进行访谈，确认发行人及其控股股东、实际控制人最近三年内不存在损害投资者合法权益和社会公共利益的重大违法行为。发行人及其控股股东、实际控制人最近三年内不存在未经法定机关核准，擅自公开或者变相公开发行证券，或者有关违法行为虽然发生在三年前，但目前仍处于持续状态的情形。因此，符合《管理办法》第二十一条的规定。

15. 发行人 2012 年第一次临时股东大会通过的《关于首次公开发行股票募集资金投资项目的议案》、2013 年第一次临时股东大会通过的《关于延长申请首次公开发行 1500 万股人民币普通股股票并在创业板上市股东大会决议有效期的议案》，确定发行人本次募集资金投入项目为年产 1,500 万支液压挺柱项目、年产 80 万套可变气门项目和新建发动机精密零部件研发中心项目。2014 年第三次临时股东大会通过了《关于增加首次公开发行股票募集资金投资项目的议案》，新增年产 200 万只汽车动力总成精密零部件项目和年产 100 万套可变气门系统项目（二期）两个募投项目，属于公司的主营业务。通过分析公司财务和生产经营状况，查阅本次募集资金投入项目的可行性研究报告，本保荐机构确认发行人募集资金数额和投资项目与发行人现有生产经营规模、财务状况、技术水平和管理能力及未来资本支出规划等相适应。因此，符合《管理办法》第二十二条的规定。

综上所述，本保荐机构认为发行人符合《管理办法》规定的发行条件。

四、不存在重大异常情况

保荐机构按照《关于进一步提高首次公开发行股票公司财务信息披露质量有

关问题的意见》（证监会公告[2012]14号）和《关于做好首次公开发行股票公司2012年度财务报告专项检查工作的通知》（发行监管函[2012]551号）的要求，重点关注了可能造成粉饰业绩或财务造假的12个重点事项，同时采取切实有效的手段核查了主要财务指标是否存在重大异常，并独立走访了相关政府部门、银行、重要客户及供应商，以印证发行人财务信息的真实性。经核查，保荐机构认为报告期发行人不存在粉饰业绩或财务造假的情形：

（1）不存在以自我交易的方式实现收入、利润的虚假增长；

（2）不存在与其客户或供应商以私下利益交换等方法进行恶意串通以实现收入、盈利的虚假增长；

（3）不存在关联方或其他利益相关方代发行人支付成本、费用或者采用无偿或不公允的交易价格向发行人提供经济资源；

（4）不存在保荐机构及其关联方、PE投资机构及其关联方、PE投资机构的股东或实际控制人控制或投资的其他企业在申报期内最后一年与发行人发生大额交易从而导致发行人在申报期内最后一年收入、利润出现较大幅度增长；

（5）不存在利用体外资金支付货款，少计原材料采购数量及金额，虚减当期成本，虚构利润；

（6）不存在采用技术手段或其他方法指使关联方或其他法人、自然人冒充互联网或移动互联网客户与发行人（即互联网或移动互联网服务企业）进行交易以实现收入、盈利的虚假增长等；

（7）不存在将本应计入当期成本、费用的支出混入存货、在建工程等资产项目的归集和分配过程以达到少计当期成本费用的目的；

（8）不存在压低员工薪金，阶段性降低人工成本粉饰业绩；

（9）不存在推迟正常经营管理所需费用开支，通过延迟成本费用发生期间，增加利润，粉饰报表；

（10）不存在期末对欠款坏账、存货跌价等资产减值可能估计不足；

（11）不存在推迟在建工程转固时间或外购固定资产达到预定使用状态时间等，延迟固定资产开始计提折旧时间。

（12）不存在其他可能导致公司财务信息披露失真、粉饰业绩或财务造假的情况。

五、发行人存在的主要风险

对公司持续经营能力产生重大不利影响的因素包括但不限于：宏观经济周期波动的风险、国内汽车消费政策和产业政策变化的风险、公司后续新产品研发不力的风险、公司无法有效应对产品价格下降的风险、公司主要客户相对集中风险、公司原材料外协比例较高风险、税收优惠政策变化的风险、新能源汽车技术发展带来的风险、汽车市场竞争加剧的风险、汽车市场开拓的风险、募集资金项目投产后的产量扩张导致的产品销售风险、募集资金项目投产后新增固定资产折旧风险、公司短期内净资产收益率下降风险、募集资金投资项目的组织实施风险、公司管理能力无法适应未来经营发展变化的风险、公司技术人才建设及流失风险、产品质量索赔风险、公司存货盘亏或跌价风险、出口业务风险、公司短期偿债风险、自然灾害风险等，公司已在招股说明书“第四节 风险因素”中进行了分析并完整披露。

七、对本次证券发行上市的推荐结论

本保荐机构认为，绵阳富临精工机械股份有限公司符合《公司法》、《证券法》及证监会规定的首次公开发行股票并在创业板上市的基本条件，募集资金投向符合国家产业政策要求。首创证券有限责任公司同意向中国证监会保荐绵阳富临精工机械股份有限公司申请首次公开发行股票并在创业板上市。

附件：

1. 《保荐代表人专项授权书》；
2. 《首创证券有限责任公司关于绵阳富临精工机械股份有限公司之首次公开发行股票并在创业板上市成长性专项意见》

(此页无正文,为首创证券有限责任公司关于绵阳富临精工机械股份有限公司首次公开发行A股股票并在创业板上市发行保荐书之签章页。)

保荐代表人: 陈晓荃
陈晓荃 2015年2月6日

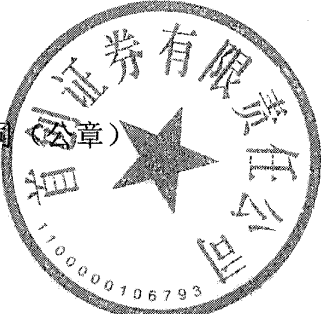
周木红
周木红 2015年2月6日

项目协办人: 于莉
于莉 2015年2月6日

内核负责人: 毕劲松
毕劲松 2015年2月6日

保荐业务负责人: 刘侃巍
刘侃巍 2015年2月6日

法定代表人: 吴涛
吴涛 2015年2月6日

首创证券有限责任公司(公章)  2015年2月6日

首创证券有限责任公司
关于绵阳富临精工机械股份有限公司
之
首次公开发行股票并在创业板上市
成长性专项意见

绵阳富临精工机械股份有限公司（以下简称“富临精工”、“发行人”或“公司”）拟首次公开发行 A 股股票并在创业板上市。首创证券有限责任公司（以下简称“首创证券”或“本保荐机构”）作为发行人本次发行的保荐机构（主承销商），现根据《公司法》、《证券法》、《首次公开发行股票并在创业板上市管理办法》（以下简称“管理办法”）、《保荐人尽职调查工作准则》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 28 号—创业板公司招股说明书（2014 年修订）》、《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 29 号—首次公开发行股票并在创业板上市申请文件（2014 年修订）》等相关法律、法规和规章的规定，本着勤勉尽责、诚实信用的原则，对发行人的成长性和自主创新能力进行了专项核查，并出具了本专项核查意见。

重要声明

本专项核查意见系本保荐机构以充分尽职调查为基础、对发行人的成长性和自主创新能力作出的独立判断，其结论并非为发行人股票的价值或投资者的收益作出实质性判断或保证。

本保荐机构特别提醒投资者注意：在作出投资决策之前，务必仔细阅读本次发行披露的招股说明书、发行保荐书、发行保荐工作报告、法律意见书、律师工作报告、财务报告和审计报告等全部有关文件，并对招股说明书中披露的重大事项提示和风险因素予以重点关注。

发行人股票依法发行并上市后，因发行人经营与收益的变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

第一节 本保荐机构核查工作过程及方法简述

为出具本核查意见，本保荐机构及其指定的签字保荐代表人按照中国有关法律、行政法规、部门规章、规范性文件的规定及要求，本着勤勉尽责、诚实信用的原则，对出具本核查意见所涉及的相关事实进行了全面详尽的持续性尽职调查，包括：

查询行业期刊、报纸等资料；查阅行业协会网站；咨询行业协会专家；查阅《中国汽车工业年鉴》等权威资料及相关机构研究报告；访谈发行人的相关核心技术人员以及采购、生产、销售、财务相关高管人员；实地考察发行人生产经营场所，了解发行人生产经营情况；走访公司主要客户和供应商，查阅发行人内控制度体系；查阅报告期内签订的重大采购和销售合同、报告期内审计报告等。

一、调查计划制定与下达

项目组向发行人下发了详尽的尽职调查清单，并就尽职调查事宜与发行人召开多次现场协调会，与发行人就尽职调查事宜的分工及时间安排达成一致意见。

二、召开讨论会

项目组通过组织中介机构协调会和发行人内部的讨论会，对发行人的创新能力和成长性进行了深入探讨，与其他中介机构从不同方面详细剖析了发行人的核心竞争力和成长性并达成一致意见。

三、查阅相关资料

项目组查阅了发行人的采购、生产、销售、研发等部门的规章制度、流程文件、相关合同及协议等；核查了发行人的专利证书、专利申请文件、研发成果文件、荣誉证书等；查阅了与生产经营相关的主要制度；核查了发行人研发管理制度和核心技术人员简历；查阅了募集资金投资项目的可行性研究报告；查阅了发行人的三会资料；了解了发行人的发展战略和目标规划，就发行人的发展规划、持续创新机制、募投项目对发行人未来成长性的贡献进行了核查。

四、实地考察发行人生产经营情况

项目组实地走访了发行人的生产车间和研发机构，了解了发行人的生产流程、设备使用情况以及技术研发情况等，对发行人的生产经营情况有了较为详尽的了解。

五、对发行人董监高及核心技术人员进行访谈

项目组对发行人董事长、董事、总经理、副总经理、董事会秘书、财务总监、总工程师等内部相关人员多次进行访谈，系统地了解了发行人的发展历程、所处行业和市场的状况、行业技术水平、核心竞争优势等情况。此外，项目组还多次访谈了发行人财务部、商务部、技术中心、采购部、事业部等各个职能部门的负责人，从各个方面了解了发行人的实际经营状况，印证了发行人业绩的成长性以及创新能力。

六、走访公司主要客户和供应商

项目组对发行人客户、供应商进行了实地考察，对相关人员进行了当面访谈，获取了发行人客户、供应商的访谈问卷，了解客户对公司产品和服务认可度，对于公司在产品同步开发能力的评价，公司在同行业企业中的市场竞争力，公司对于采购成本控制情况。

七、核查发行人关联方

项目组对发行人关联方，包括发行人股东、董监高及密切家庭成员、实际控制人、控股股东和子公司及其董监高、密切家庭成员、关联自然人控制的企业等进行访谈、问卷调查，了解发行人与关联方的关联关系及关联交易情况；也访谈了解控股股东的主要经营情况；通过上述核查明确发行人的独立性和实际经营能力。

第二节 发行人的基本情况

绵阳富临精工机械股份有限公司（以下简称“富临精工”、“发行人”或“公司”）专业从事汽车发动机精密零部件的研发、生产和销售。自 1997 年成立以来，采取“紧随并前瞻性预测汽车发动机市场及技术变化趋势，围绕机电液偶件副核心技术扩展并深入研发，做强、做精、做深精密制造，立足于从自主品牌到合资品牌及国际知名品牌整车配套市场逐步开拓”的策略，已成为国内具有较高影响力的主要汽车发动机精密零部件供应商之一。

公司目前已在发动机精密零部件领域拥有以液压挺柱、机械挺柱、液压张紧器和摇臂为主的四大类成熟产品，并陆续开发了喷嘴、发动机可变气门系统（VVT、VVL 电磁阀）、缸内直喷系统用高压油泵挺柱及泵壳、自动变速器及燃油喷射器精密零部件等五类新产品系列。

目前，公司已经成为我国汽车发动机精密零部件制造企业中生产规模较大、产品规格型号较多的厂家之一，具备了较为强劲的市场竞争力。公司产销量较大的几个主要产品液压挺柱、机械挺柱、液压张紧器和可变气门系统等产品市场占有率在国内市场排名前列，具有较高的市场知名度。在发展过程中，公司始终视技术研发为第一要务，逐年加大研发投入。发行人近年来完成各项科技项目 100 余项，在各个阶段推出的新产品均为替代进口，公司及其子公司万瑞尔现有 102 项专利（其中发明 8 项、实用新型 64 项、外观设计 30 项）、两项国家重点新产品（液压挺柱、液压张紧器）和两个科技部创新基金支持项目（可变气门正时系统产品、电控系统执行机构电磁阀）。汽车电控系统执行机构电磁阀、高精度全智能控制可变气门正时系统（VVT）、液压自动张紧器三项产品获得四川省科学技术厅科技成果鉴定。2010 年 12 月，公司被四川省科技厅、财政厅和四川省国家税务局、地方税务局联合认定为高新技术企业。2011 年，公司技术中心被四川省科学技术厅认定为四川省企业技术中心。

公司为中国内燃机工业协会理事单位和中国汽车工业协会车用发动机分会会员单位，参与起草了工信部发布的《内燃机气门挺柱技术标准第 1 部分：机械式挺柱》和《内燃机气门摇臂和摇臂轴技术条件第 1 部分：气门摇臂》两项行业标准，是目前正在制定的《内燃机气门挺柱技术标准第二部分：液压式挺柱》标

准的主起草人；同时，公司也是全国内燃机标准化技术委员会中小功率内燃机分技术委员会委员单位和《内燃机工程》杂志特邀编委单位。

公司自主研发的低摩擦高耐磨机械挺柱及液压挺柱、可变气门系统（VVT、VVL 产品）、汽油缸内直喷用高压油泵泵壳、部分张紧器壳体及棘爪等粉末冶金四类产品分别属于《中国内燃机工业“十二五”发展规划》中明确的“十二五”重点发展技术之“低摩擦技术”产品、“内燃机可变进气系统技术”产品、“汽油机燃油缸内直接喷射技术”产品和“内燃机基础零部件新结构、新材料、新工艺技术”产品。

公司 VVT 及 VVL 电磁阀、自动变速器及燃油喷射器精密零部件、部分张紧器壳体及棘爪等粉末冶金四类产品分别属于《产业结构调整指导目录（2011 年本）（2013 年修正版）》中第十六类汽车之“电控系统执行机构用电磁阀”、“双离合变速器（DCT）、电控机械变速器（AMT）”、“电控高压共轨喷射系统”、“粉末冶金等轻量化材料的应用”等鼓励类项目。

公司低摩擦高耐磨机械挺柱及液压挺柱、可变气门系统、汽油缸内直喷用高压油泵挺柱及泵壳、自动变速器精密零部件和电磁阀四类产品分别属于《节能与新能源汽车产业发展规划》中明确鼓励发展技术之“低阻零部件”产品、“高效控制氮氧化物等污染排放技术”和“汽油机缸内直喷”技术产品。


公司汽油缸内直喷用高压油泵挺柱及泵壳、自动变速器精密零部件和电磁阀两类产品分别属于《“十二五”节能环保产业发展规划》中节能产业关键技术之“汽油机缸内直喷等先进发动机节能技术”和“双离合式自动变速器（DCT）等多档化高效自动变速器等节能减排技术”产品。

公司低摩擦高耐磨机械挺柱及液压挺柱、可变气门系统（VVT、VVL 产品）、汽油缸内直喷用高压油泵挺柱及泵壳三类产品分别属于《“十二五”国家自主创新能力建设规划》中制造业创新能力建设重点项目之“材料与结构轻量化”、“汽车节能技术”、“高效内燃机”及战略性新兴产业创新能力建设重点项目之“高效节能、低耗零排”产品。

公司汽油缸内直喷用高压油泵挺柱及泵壳、燃油喷射器精密零部件两类产品分别属于《关于加强内燃机工业节能减排的意见》中乘用车用发动机重点领域和任务之“增压直喷技术”及“高压燃油喷射系统”产品。

在重视技术研发的同时，公司也十分重视市场的拓展和客户的培育，客户群体逐年壮大。目前，公司已经形成主机市场为主、售后市场为辅，国内市场为主、国外市场逐步突破市场格局。公司现有主机市场客户 50 余家，其中国内市场客户涵盖了奇瑞、长城、比亚迪、江淮汽车、南京汽车（上汽集团旗下）、广汽乘用车、东风汽车、新晨动力、长安汽车和北汽福田等 30 家国内主流品牌，及神龙汽车、上海通用（东岳动力等）、上汽通用五菱、航天三菱、东风商用车、东安汽发、昌河铃木等 14 家合资品牌主机厂，境外主机市场客户包括思达耐、科勒、北美通用、台湾中华等 6 家主机客户；另公司境外售后市场客户包括 TOPLINE、福兰克、盖茨、辉门和 AC 德科等全球主流品牌。公司通过自身的努力，已在多家自主品牌和合资品牌主机厂同类产品中占有较高的采购比重，强有力的市场拓展和客户培育为发行人带来了一定的市场份额。

优秀的研发能力和良好的客户保障使公司实现了快速增长。2012 年度至 2014 年度，公司营业收入和归属于公司普通股股东的净利润的复合增长率分别达到 37.82%和 54.72%。

较强的综合实力极大优化了品牌形象，公司被盖世汽车网评为中国汽车零部件百强供应商，被中国内燃机工业协会评为零部件排头兵企业，2011 年度公司商标“”被评为四川省著名商标。

未来，公司将紧抓我国汽车工业快速发展的历史机遇、紧跟全球汽车节能减排新技术的发展趋势，继续以机电液偶件副核心技术为基础，不断拓宽汽车精密零部件产品系列，逐步向模块化、系统化集成供应商转变，力争成为中国自主的具有国际竞争力的汽车动力总成精密零部件知名供应商。

第三节 本保荐机构对发行人成长性的意见

一、报告期内，发行人快速成长

报告期内，公司把握住汽车市场迅猛发展的有利契机，在企业规模、管理能力、生产工艺、行业地位等方面均呈现了良好的成长态势，已发展成为在国内具有较高影响力的主要汽车发动机精密零部件供应商之一。

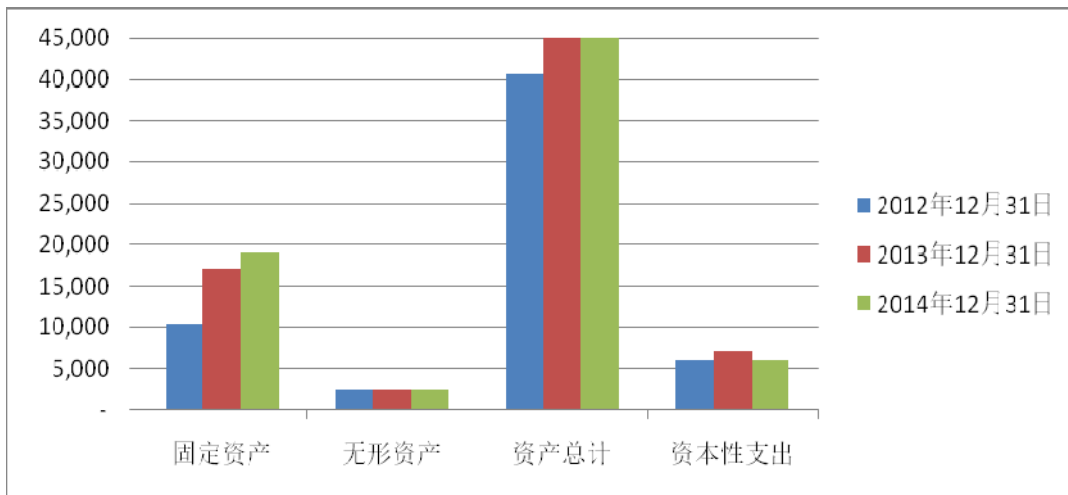
报告期内，公司的成长性主要体现在规模增长、客户群体扩大、行业地位提升、管理能力提升和生产工艺水平提升等方面。

（一）规模逐步扩大

报告期内，公司规模扩大主要体现为资产规模、生产规模和盈利规模的逐步扩大。

1. 资产规模呈上升态势

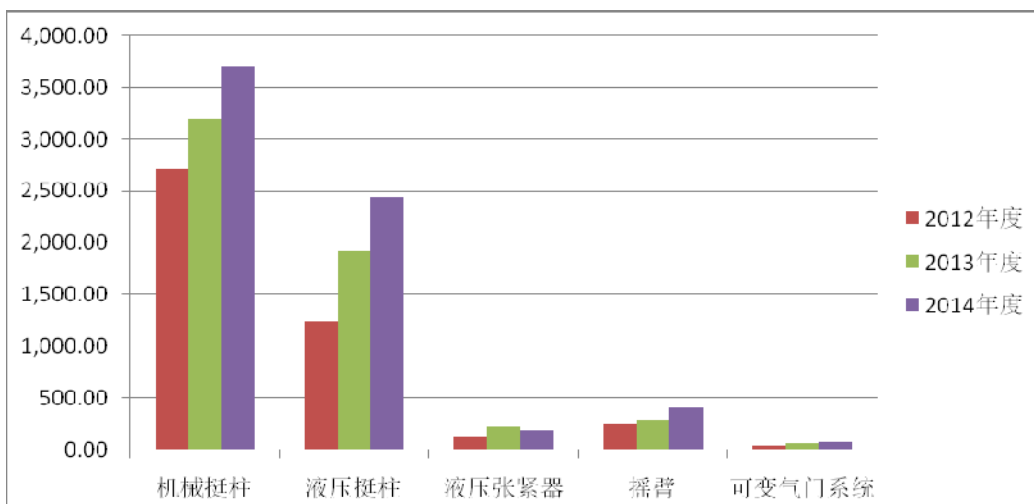
报告期内，公司资产规模情况如下图（单位：万元）：



通过上图可以看出，公司在报告期内各年度均进行了一定的资本性支出，固定资产账面价值逐年增加，资产规模呈扩大趋势。公司资产规模的扩张主要来源于报告期公司的生产经营积累，为公司的未来成长奠定基础。

2. 生产规模逐年扩大

随着资产规模的逐渐扩大，公司各类主要产品的生产规模逐年提高，具体情况见下图（单位：万支）：

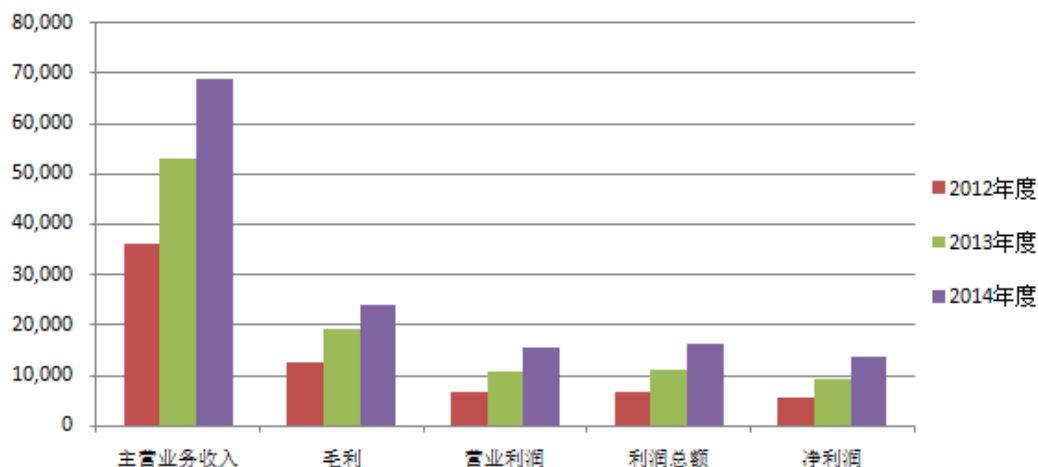


通过上表可以看出，为满足市场需求，报告期内公司逐年扩大了自身的生产规模，机械挺柱、液压挺柱、张紧器、可变气门系统等主要产品的产量 2012 年至 2014 年复合增长率达到 24.74%。

3. 盈利规模逐年扩大

(1) 盈利能力逐年增强

报告期内，公司业绩保持了持续增长，主营业务收入、毛利、营业利润、利润总额和净利润增长情况如下（单位：万元）：



可以看出，报告期内，主营业务收入、营业毛利、营业利润、利润总额和净利润均呈逐年上升的态势，2012 年至 2014 年复合增长率分别为 38.26%、38.40%、53.05%、54.61%和 54.71%，公司盈利规模实现了逐年扩大。

(2) 核心技术产品收入逐年增加

营业收入中核心技术产品带来的收入情况如下：

单位：万元

项目	2014 年度	2013 年度	2012 年度
核心技术产品销售收入	69,082.43	53,001.43	36,136.86
营业收入	69,957.16	53,605.75	36,832.40
占比	98.75%	98.87%	98.11%

公司应用核心技术生产的产品所取得的销售收入比例较大，2012 年度、2013 年度和 2014 年度，分别为 98.11%、98.87%和 98.75%。

（3）新产品收入增幅较大

公司坚持走自主创新的道路，通过提升自身的研发能力，根据客户的需求变化不断进行新品研发。报告期内，公司新推出并已形成批量供货规模的产品主要有可变气门系统、高压油泵挺柱、高压油泵泵壳、燃油喷射器零部件及其他精密零部件，上述产品报告期内的收入情况如下：

单位：万元

产品类别	2014 年度	2013 年度	2012 年度
可变气门系统	13,223.91	10,561.18	7,236.00
高压油泵挺柱	99.61	130.58	161.19
高压油泵泵壳	4,390.60	2,052.72	-
燃油喷射器零部件及其他	947.90	157.29	33.88
合计	18,662.02	12,901.77	7,431.07

2012年、2013年和2014年，公司可变气门系统、高压油泵挺柱、高压油泵壳体及其他产品这三大类新产品收入占主营业务收入的比重分别为20.56%、24.34%和27.01%，该三大类新产品收入分别较上年同比增长311.55%、73.62%和44.65%，成为公司利润增长的重要来源。

（二）公司产品种类逐渐丰富

经过多年发展，公司依靠自身良好的自主创新能力不断满足客户的多样需求，产品种类逐渐丰富。目前，公司已发展成为国内规模较大、规格型号较多的汽车发动机零部件生产厂家之一，已拥有液压挺柱、机械挺柱、液压张紧器、摇臂、可变气门系统（VVT、VVL 电磁阀）、喷嘴及单向阀、缸内直喷（GDI）高压油泵挺柱及泵壳、燃油喷射器精密零部件和自动变速器精密零部件等产品。

公司成立之初，主要生产机械挺柱及液压挺柱产品；通过自身技术水平的不断提升及与主机厂合作研发的不断深入，2003 年，公司推出新产品液压张紧器和摇臂；2007 年，推出机油喷嘴产品；2009 年，推出 VVT 产品；2011 年，推出缸内直喷（GDI）高压油泵挺柱产品；2012 年，推出缸内直喷（GDI）高压油

泵壳产品、燃油喷射器精密零部件（护圈座、控制阀卡圈、喷嘴保持架、电磁阀壳体）及自动变速器精密零部件产品（阀芯、活塞缸、换挡轴等）；2013年，推出 VVL 电磁阀产品，并成功进入了上海通用、上汽通用五菱、大众、（北美）通用、航天三菱、东安三菱（东安汽发）、比亚迪、昌河铃木、广汽菲亚特、一汽、奇瑞、长安、广汽、北汽、江淮、吉利、长安标致雪铁龙等国内外知名主机厂客户的配套体系。

（三）公司客户群体逐渐扩大

经过多年的业务扩展，公司已同国内外众多主机厂建立了长期深层次的合作关系，公司产品质量、价格、交货期、同步研发、生产管理等方面得到了客户的广泛认可。

目前，公司已经形成主机市场为主、售后市场为辅，国内市场为主、国外市场逐步突破的市场格局。公司现有主机市场客户 50 余家，其国内市场客户涵盖了奇瑞、长城、比亚迪、江淮汽车、南京汽车（上汽集团旗下）、广汽乘用车、东风汽车、新晨动力、长安汽车和北汽福田等 30 家国内主流品牌，及神龙汽车、上海通用（东岳动力等）、上汽通用五菱、航天三菱、东风商用车、东安汽发、昌河铃木等 14 家合资品牌主机厂，境外主机市场客户包括思达耐、科勒、北美通用、台湾中华等 6 家主机客户；另公司境外售后市场客户包括 TOPLINE、福兰克、盖茨、辉门和 AC 德科等全球主流品牌。

（四）公司行业地位不断提升

公司发展至今，持续以市场为导向，依托自身技术研发实力和精密加工水平与国内多家主机厂形成同步开发、稳定供货的合作关系，报告期内机械挺柱、液压挺柱、液压张紧器、摇臂等产品显示了强劲的发展势头；新产品可变气门系统的市场需求空间较大，呈强劲增长态势。公司通过自身的努力，已在多家自主品牌和合资品牌主机厂中占据同类采购产品的较高比重。

（五）管理能力逐步提升

1. 公司治理水平提升

报告期内，公司进一步完善了股东大会、董事会和监事会等机构的设置，建立并实施了《股东大会议事规则》、《董事会议事规则》、《监事会议事规则》等各

项公司治理相关制度，股东大会、董事会、监事会等能依法独立运作，相关人员能切实履行权利、义务与职责，切实保护了公司及全体股东的利益。同时，公司也制订了《关联交易管理制度》等并能依照各制度履行相关决策程序，公司内部控制水平得到大幅提升。

2. 生产管理水平提升

(1) 生产管理制度逐步完善

报告期内，公司不断学习同行业公司的先进管理理念和方法，结合自身特点制定了 40 多项生产管理制度，包括生产计划管理、投入产出管理、在制品管理、辅料管理、统计信息管理等生产过程管理相关制度；库房管理、设备管理、工装管理、现场管理、突发应急计划等生产现场管理制度；车间班组绩效管理办法、车间生产考核规定等车间管理制度。报告期内，这些制度得到了有效的实施和执行，公司生产管理水平不断提高。

(2) 生产精益化管理水平逐步提升

报告期内，公司对生产流程进行的推演和生产节拍进行的精确测算，确定了最佳物料流程和合理的生产操作规程，实现了产品生产的流程缩短、连续流转和单件生产节拍加快的最佳生产方案。通过上述方法，在生产过程中有效降低了生产线上的在制品存量，有效降低了员工的劳动强度并使生产效率提高；公司制订了各工序辅料消耗定额，实现定额领用，辅料消耗有了较大程度的节约。通过上述措施，公司生产精益化水平得到极大提高。

(3) 生产效率逐步提升

报告期内，公司对设备进行了更为合理的布局，实现了一人多机的操作模式，提升了生产效率并降低了生产成本；安装了自动上下料装置和产品自动传输线，提升了生产过程的自动化水平，有效提高了生产效率；在气门挺柱和可变气门系统产品装配环节通过联合研发专用自动化装配设备实现装配自动化，提升了装配效率；对瓶颈工序及关键工序的设备和工装进行了改造，使液压挺柱单条生产线节拍由原来的 45 秒减少为 8 秒、机械挺柱装配生产线节拍由原来的 5 秒减少为 3 秒、VVT 生产线由原来的分序加工调整为集中加工从而使生产线节拍由原来的 300 秒减少到 180 秒，极大提升了生产效率。

(4) 生产精度逐步提升

报告期内，公司通过购置高价值、高精度、高效率的国际先进生产设备，对液压挺柱生产线内外圆磨削设备进行了升级，使加工制造精度尺寸公差带由原来的 0.01mm 减少到 0.005mm，圆柱度稳定的控制在 0.002mm 以内，关键工序的过程能力 CPK 由原来的 1.33 提升到 1.67；VVT 机加由原来的分序加工改为集中加工，减少了重复定位误差，提升了产品的形位公差保证能力，有效的保证了产品精度。

（5）产品质量稳定性大幅提升

报告期内，公司通过 FMEA 分析及工序能力指数调查，对液压挺柱的加工线和装配线作了多项防错处理，极大降低了不合格品率（PPM），如供应某客户的液压挺柱 PPM 值（每一百万单位产品中不合格品单位数量）报告期内由 100 下降到 50；对机械挺柱装配线作了裂纹、外圆、热处理指标、分组等防错措施，使机械挺柱产品的 PPM 值报告期由 50 下降到 20 以下。通过上述措施，报告期内公司主要收入产品的质量稳定性得到了较大幅度提升。

3. 质量管理水平提升

报告期内，公司始终以“顾客满意”为宗旨，以追求产品质量“零缺陷”为目标，形成了“过程受控、系统稳定”的理念，依托于内部质量管理过程的制度化和标准化，实现了产品从设计到成品输出整个过程的系统稳定性和可控性；依托于“快速响应、精确控制”的理念，对客户提出的要求及反馈的问题以最快的速度进行了处理和解决，从而保证了客户的满意度，质量管理水平有了较大提升。

二、发行人成长动因分析

（一）外部因素

1. 政策支持促进行业快速发展

中国汽车产业经过几十年的发展，已成为国民经济的重要支柱产业，而汽车零部件工业是汽车工业发展的基础，是支撑汽车工业持续健康发展的重要因素。近年来，国家出台了一系列激励政策。

（1）汽车产业相关政策

序号	相关政策及法规	主要相关内容
1	2012 年 6 月国务院发布《节能与新能源汽车产业发展规	《规划》提出，目标到 2015 年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至 6.9 升/百公里，节能型乘用车燃料消耗量降至 5.9 升/百公里以下；到 2020 年，当年生产的乘用车平均燃料消

	划(2012—2020年)的通知》	<p>耗量降至5.0升/百公里,节能型乘用车燃料消耗量降至4.5升/百公里以下;商用车新车燃料消耗量接近国际先进水平。关键零部件技术整体上达到国际先进水平,掌握混合动力、先进内燃机、高效变速器和轻量化材料等汽车节能关键核心技术,形成一批具有较强竞争力的节能与新能源汽车企业。</p> <p>积极推进汽车节能技术集成创新和引进消化吸收再创新。重点开展混合动力技术研究,开发混合动力专用发动机和机电耦合装置,支持开展汽油机缸内直喷、均质燃烧以及涡轮增压等高效内燃机技术和先进电子控制技术的研发;支持研制六档及以上机械变速器、双离合式自动变速器;突破低阻零部件、轻量化材料与激光拼焊成型技术,大幅提高小排量发动机的技术水平。</p> <p>节能汽车及其关键零部件企业,经认定取得高新技术企业所得税优惠资格的,可以享受相关优惠政策;从事技术开发、转让及相关咨询、服务业务所取得的收入,可按规定享受营业税免税政策。</p> <p>支持符合条件的节能汽车及关键零部件企业在境内外上市、发行债务融资工具;支持符合条件的上市公司进行再融资。</p>
2	2012年6月国务院发布《“十二五”节能环保产业发展规划的通知》	<p>《规划》提出,到2015年要形成一批拥有自主知识产权和国际品牌,部分关键共性技术达到国际先进水平,高效节能产品市场占有率由目前的10%左右提高到30%以上。</p> <p>在节能汽车领域,鼓励加快研发和示范具有自主知识产权的汽油直喷、涡轮增压等先进发动机节能技术,以及双离合式自动变速器(DCT)等多档化高效自动变速器等节能减排技术;推广采用各类节能技术实现的节能汽车。将汽油直喷技术;启动-停车混合动力汽车技术列为节能产业关键技术。</p> <p>在政策方面,加大对节能环保产业的支持力度,支持符合条件的节能环保企业上市融资。</p>
3	2012年4月中国汽车工业协会发布《“十二五”汽车产业发展规划意见》	<p>根据《发展意见》,“十二五”时期,我国汽车产量将达到2800万~3000万辆,自主品牌乘用车市场占有率达到50%。</p> <p>《发展意见》明确了循环经济目标,即2015年节能型乘用车新车油耗水平达到5.9L/百公里,所有国产及进口汽车综合回收利用率达到90%以上;发展汽车零部件再制造,形成一定产业规模,产值达到100亿元以上。提高自主创新能力,大力发展自主品牌,加快培育和发展节能与新能源汽车产业,掌握关键零部件核心技术,加快零部件产业发展,做大做强企业集团,提高行业集中度。</p>
4	2011年8月国务院发布《国务院关于印发“十二五”节能减排综合性工作方案的通知》	<p>《通知》要求大幅度提高能源利用效率,显著减少污染物排放;确保实现“十二五”节能减排约束性目标,加快建设资源节约型、环境友好型社会。</p> <p>加速淘汰老旧汽车、机车、船舶,基本淘汰2005年以前注册运营的“黄标车”,加快提升车用燃油品质。实施第四阶段机动车排放标准,在有条件的重点城市和地区逐步实施第五阶段排放标准。全面推行机动车环保标志管理,探索城市调控机动车保有总量,积极推广节能与新能源汽车。</p>
5	2011年3月中共中央颁布《中华人民共和国国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》	<p>《纲要》提出汽车行业要强化整车研发能力,实现关键零部件技术自主化,提高节能、环保和安全技术水平。</p> <p>鼓励消费者购买使用节能节水产品、节能环保型汽车和节能省地型住宅,减少使用一次性用品,限制过度包装,抑制不合理消费。</p>
6	2009年8月工信部和国家发改委颁布《汽车产业发展政策》(2009年修订)	<p>《政策》提出要培育一批有比较优势的零部件企业实现规模生产并进入国际汽车零部件采购体系,积极参与国际竞争。</p> <p>国家引导和鼓励发展节能环保型小排量汽车。汽车产业及相关产业要注重发展和应用新技术,提高汽车的燃油经济性。2010年前,乘用车新车平均油耗比2003年降低15%以上。</p> <p>在关键汽车零部件领域要逐步形成系统开发能力,在一般汽车零部件领域要形成先进的产品开发和制造能力,满足国内</p>

		外市场的需要,努力进入国际汽车零部件采购体系。引导社会资金投向汽车零部件生产领域,促使有比较优势的零部件企业形成专业化、大批量生产和模块化供货能力。对能为多个独立的汽车整车生产企业配套和进入国际汽车零部件采购体系的零部件生产企业,国家在技术引进、技术改造、融资以及兼并重组等方面予以优先扶持。
7	2009年5月国务院办公厅发布《装备制造业调整和振兴规划》	《规划》提出结合实施汽车产业调整和振兴规划,重点提高汽车冲压、装焊、涂装、总装四大工艺装备水平,实现发动机、变速器、新能源汽车动力模块等关键零部件制造所需装备的自主化。
8	2009年10月商务部、发展改革委、工业和信息化部、财政部、海关总署、质检总局联合发布《关于促进我国汽车产品出口持续健康发展的意见》	《意见》提出汽车及零部件出口到2015年,汽车和零部件出口达到850亿美元,年均增长约20%;到2020年实现我国汽车及零部件出口额占世界汽车产品贸易总额10%的战略目标。 “十一五”后期和“十二五”期间,继续巩固传统发展中国家整车中低端市场,拓展汽车零部件国外配套市场和发展中国家的中高端市场,稳步进入发达国家整车中低端市场。着力培育我国具有较强科技创新能力和自主核心技术的跨国汽车和零部件企业集团。大力支持自主品牌汽车产品出口。

2012年以来,我国陆续推出了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》、《“十二五”节能环保产业发展规划》和《“十二五”汽车工业发展规划》(以下简称《规划》),为汽车行业的未来发展指引了方向。《规划》预计,到2015年,我国汽车产量将达到2,800万-3,000万辆,自主品牌乘用车市场占有率达到50%;目标当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里,节能型乘用车燃料消耗量降至5.9升/百公里以下;到2020年,当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至5.0升/百公里;提出重点开展汽油机缸内直喷、均质燃烧、柴油机高压共轨等高效内燃机技术和先进电子控制技术的研发;支持研制自动变速器,突破低阻零部件、轻量化材料,大幅提高小排量发动机的技术水平;开展高效控制氮氧化物等污染物排放技术研究;鼓励积极推进汽车节能技术集成创新和引进消化吸收再创新。

同时,《规划》将提高自主创新能力,大力发展自主品牌,加快培育和发展节能与新能源汽车产业,加快国际化发展步伐,掌握关键零部件核心技术,加快零部件产业发展,做大做强企业集团,提高行业集中度作为“十二五”时期汽车行业的重点任务;《规划》还特别提出强化金融服务方面的支撑,支持符合条件的节能与新能源汽车及关键零部件企业在境内外上市、发行债务融资工具;支持符合条件的上市公司进行再融资。

(2) 内燃机(汽车发动机)行业规划

序号	相关政策及法规	主要相关内容
1	2013年10月工信部发布《内燃机再制	计划预计“十二五”期间内燃机产量将超过4亿台。随着内燃机产量和保有量快速增长,推进内燃机再制造具备基础和条件,

	造推进计划》	是内燃机行业绿色循环发展方向。加快发展内燃机再制造产业，将“大量生产、大量消费、大量废弃”的单向型直线生产模式向“资源—产品—失效—再制造”的循环型产业模式转变。主要目标为，到“十二五”末，内燃机工业再制造生产能力、企业规模、技术装备水平显著提升。全行业形成35万台各类内燃机整机再制造生产能力，3万台以上规模的整机再制造企业6-8家，3万台以下规模的整机再制造企业6家以上，起动机、机油泵、燃油泵等关键零部件规模化配套企业30家以上。
2	2013年2月国务院发布《关于加强内燃机工业节能减排的意见》	《意见》提出内燃机工业发展以降低能源资源消耗、减少污染物和二氧化碳排放为目标，不断加快内燃机节能减排新技术的研发、应用和产业化，推进内燃机替代能源多元化应用，推动再制造产业发展，降低内燃机燃油消耗率，提高我国内燃机产品的节能减排水平和内燃机工业的国际竞争力。到2015年，节能型内燃机产品占全社会内燃机产品保有量的60%，与2010年相比，内燃机燃油消耗率降低6%—10%，实现节约商品燃油2000万吨，减少二氧化碳排放6200万吨，减少氮氧化物排放10%，采用替代燃料节约商品燃油1500万吨；培育一批汽车、工程机械用发动机等再制造重点企业；实现高效节能环保型内燃机主机及其零部件生产制造装备的国产化、大型化；建立内燃机产品节能减排政策法规和标准体系。重点领域和任务中，对于乘用车发动机领域。汽油机方面，重点推广应用增压直喷技术，掌握燃烧和电子控制等核心技术，开发直喷燃油系统、增压器等关键零部件，鼓励2.0升以下排量特别是1.6升以下小排量汽油机采用增压和直喷技术，推广轻量化技术。柴油机方面，重点推动提高整机热效率，推广应用电控高压燃油喷射系统、高效增压中冷系统、排气后处理系统以及电子控制技术，鼓励发展乘用车用柴油机电控高压燃油喷射系统、高效增压中冷及排气后处理系统。对于内燃机制造过程节能。重点推广薄壁铸造、精密铸锻、热处理及表面加工等绿色制造工艺，实现内燃机生产过程节能节材。鼓励企业在新产品开发和出厂试验环节使用具有高效能量回收功能的交流电力测功器，回收利用内燃机测试过程中产生的余热和电能。
3	2011年7月工信部发布《中国内燃机工业“十二五”发展规划》	《规划》提出内燃机行业“十二五”期间将以节能、高效率、排放控制和高效清洁地利用替代燃料为发展主题，并预计“十二五”期间全行业工业总产值年均增长预计在8~10%，经济效益年均增长预计在10~15%，车用内燃机产量按配套使用用途预计将达到每年3,000万台。该规划同时提出，大力发展低耗能、低排放的乘用车和商用车发动机以及各种代用燃料发动机；将汽油机燃油缸内直接喷射技术和增压技术、内燃机可变进气系统技术、低摩擦技术、内燃机基础零部件新结构、新材料、新工艺技术、设计及关键零部件参数数据库、内燃机测试研发技术等作为十二五重点发展技术。

(3) 汽车零部件行业重点发展技术支持政策

序号	相关政策及法规	主要相关内容
1	2013年1月国家国务院发布《“十二五”国家自主创新能力建设规划》	《规划》提出在十二五期间要增强重点产业持续创新能力，加强制造业共性技术创新平台建设，以制造业结构调整和优化升级必需的基础工艺、关键零部件等为重点，搭建一批关键共性技术研发和工程化平台，为提升制造业新技术和新产品开发能力提供有力支撑；提高重大成套技术装备开发能力。围绕节能减排、资源综合利用和循环经济等关键技术开发，完善和提升产业技术创新。其中，制造业创新能力建设重点之汽车专栏中包括了高效内燃机、高效传动与驱动、材料与结构轻量化、整车优化、普通混合动力、汽车节能技术等研发试验平台。规划同时提出，要加强战略性新兴产业创新平台和标准化建设。完善一批产业关键核心技术创新平台。强化战略性新兴产业知识

		产权布局,支持以企业为核心的专利战略联盟建设,掌握一批主导产业发展的知识产权和有国际影响力的技术标准,抢占战略性新兴产业技术发展制高点。其中,高效节能、低耗零排、环境安全、资源循环利用为节能环保产业创新能力建设重点。
2	2011年4月国家发改委发布《产业结构调整指导目录(2011年本)(2013年修正版)》	《目录》在鼓励类项目汽车类(第十六类)中,增加了电控系统执行机构用电磁阀等汽车关键零部件;高强度钢、铝镁合金、粉末冶金等轻量化材料的应用;内高压成形等先进成形技术的应用及发动机控制系统(ECU)、变速箱控制等汽车电子控制系统的应用。
3	2010年3月工信部发布《加强汽车产品质量建设促进汽车产业健康发展的指导意见》	《意见》提出汽车生产企业要加大技术升级和新技术研发力度,加强信息化建设,以信息化手段提升产品质量。积极采用新技术、新工艺、新设备、新材料,不断改善品种、提高质量,防止盲目扩大生产能力。要提高汽车产品和关键零部件的检测能力,结合生产线改造,增加在线检测设备。
4	2009年3月国务院发布《汽车产业调整和振兴规划》	《规划》提出整车研发水平大幅提高。自主研发整车产品尤其是小排量轿车的节能、环保和安全指标力争达到国际先进水平。关键零部件技术实现自主化。发动机、变速器、转向系统、制动系统、传动系统、悬挂系统、汽车总线控制系统中的关键零部件技术实现自主化,新能源汽车专用零部件技术达到国际先进水平。

(4) 汽车消费支持政策

序号	法规政策通知	主要相关内容
1	2012年2月工信部发布《2012年度党政机关公务用车选用车型目录(征求意见稿)》	该意见稿涉及安徽江淮汽车股份有限公司、比亚迪汽车有限公司、东风汽车公司等25家企业。全部412个款车型中轿车车型265个,越野车车型64个,多功能乘用车78个,新能源轿车车型5个。吉利入选79款车型,全部为轿车型,占比19%;长城入选47款车型,占比11%,其中主要是SUV车型。公务用车选用车型明确轿车车型排量小于等于1800毫升,越野车车型排量小于等于2500毫升,多功能乘用车小于等于2400毫升。
2	2011年9月财政部、国家发改委、工信部联合发布《关于调整节能汽车推广补贴政策的通知》	《通知》提出针对2010年6月启动节能汽车推广工作,对节能汽车推广补贴政策进行调整。节能汽车推广车辆要达到产品综合燃料消耗量标准,具体限值包括整车装备质量等。通知还明确,推广补贴标准不变,即对消费者购买节能汽车继续给予一次性3000元定额补助,由生产企业在销售时兑付给购买者。
3	2012年3月财政部、国税局、工信部联合发布《关于节约能源使用新能源车船车船税政策的通知》	《通知》规定,自2012年1月1日起,对节约能源的车船,减半征收车船税;对使用新能源的车船,免征车船税。 首批目录公布了近50款节能车辆减半征收车船税,170余款电动车辆免征车船税。一汽大众、东风日产、上海通用、吉利、长安、奇瑞、比亚迪等十家合资和自主品牌的近50款车型均位列其中,排量均在1.6L以下。
4	2011年12月国务院公布《中华人民共和国车船税法实施条例》	《条例》对征税范围、税率税额具体适用、减免税、税收征管等方面进行了具体规定:降低排气量在2.0升及以下乘用车的税额,将乘用车按排气量划分为七档,将2.0升及以下的税额幅度降低,具体是:1.0升(含)以下的年基准税额保持不变,仍为60元至360元;1.0升以上至1.6升(含)的年基准税额由360元至660元降为300元至540元;1.6升以上至2.0升(含)的年基准税额由660元至960元降为360元至660元。该条例自2012年1月1日起与《中华人民共和国车船税法》同步施行。

上述政策对我国汽车、发动机、零部件行业的发展指明了方向,并提出了具

体发展目标，既推动了国内汽车及零部件市场近年来的繁荣发展，也为行业的未来发展奠定了积极的政策基调。

2. 市场需求持续增长支撑行业快速发展

(1) 汽车市场快速增长

以下为 2001 年到 2014 年我国汽车销量增长情况：

单位：万辆

车型	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
乘用车	120	175	262	304	397	515	630	675	1,032	1,375	1,447	1,550	1,793	1,970
商用车	117	150	177	203	178	207	249	263	333	431	403	381	406	379
总销量	236	325	439	507	576	722	879	938	1,364	1,806	1,850	1,931	2,198	2,349

注：数据来源于中国汽车工业年鉴及中国汽车工业协会资料。

近十年来，随着全球产业结构调整和生产重心的转移，我国汽车产业高速发展，形成了多品种、全系列各类整车和零部件生产及配套体系，产业集中度不断提高，产品技术水平明显提升。我国汽车年销量已从 2001 年的 236.37 万辆增加至 2014 年的 2,349.19 万辆，年均复合增长率达到 19.32%；在 2008 年和 2009 年世界汽车销量持续下滑的情况下，我国汽车销量却保持了强劲的增长；2009 年我国汽车市场产量达到 1,379.10 万辆、销量达到 1,364.48 万辆，产销量超过美国成为世界第一汽车生产大国和消费大国。在经历了 2009 年和 2010 年的高速增长后，2011 年我国汽车销量增速明显放缓，较上年仅增长 2.44%；2012 年，在家庭消费市场的大力推动下，我国汽车产销实现双双增长，总体呈现企稳回升态势，特别是以家庭消费为主导的乘用车市场销量同比增长达 7.12%；2013 年汽车销售市场突破 2,000 万辆大关，合计销售 2,198.41 万辆，同比增长 13.87%，增速高于预期；2014 年，汽车销量为 2,349.19 万辆，同比增长为 6.86%。

汽车市场的繁荣发展成为公司所属汽车零部件行业快速发展的直接推动力。

(2) 汽车零部件市场快速增长

汽车行业的快速增长成为推动汽车零部件行业快速发展的直接力量。“十一五”期间，我国汽车零部件工业取得了巨大成就，行业综合竞争力大幅提升，逐步形成产业集群，出口也不断提高。2011 年我国汽车零部件制造业工业总产值达 2.05 万亿元，同比增长 24.85%，快于整车增长速度。2011 年我国汽车零部件进口金额为 301.23 亿美元、同比增长 19.14%；汽车零部件出口金额为 521.93 亿美元、同比增长 25.14%，零部件出口金额高于进口。2012 年，我国汽车零部件进口金额为 306.33 亿美元；汽车零部件出口金额为 553.22 亿美元。2013 年，

我国汽车零部件进口金额 334.93 亿美元，汽车零部件出口金额 598.21 亿美元，同比增长分别为 9.34%和 8.13%；2014 年 1-11 月，我国汽车零部件进口金额 342.45 亿美元，汽车零部件出口金额 588.69 亿美元，同比增长分别为 12.67%和 8.39%。

（二）内部因素

1. 强大的自主创新能力

公司一直致力于自主创新能力的提升，通过设立技术中心、组建专业化的技术研发团队、不断加大研发投入、建立有效的技术创新机制等，为公司业绩的持续增长打下了坚实的技术基础。公司近年来完成各项科技项目 100 余项，在各个阶段推出的新产品均为替代进口，公司现有 102 项专利（其中发明 8 项、实用新型 64 项、外观设计 30 项）、两项国家重点新产品（液压挺柱、液压张紧器）和两个科技部创新基金支持项目（可变气门正时系统产品、电控系统执行机构电磁阀）、4 类产品符合《中国内燃机工业“十二五”发展规划》、3 类产品符合《产业结构调整指导目录（2011 年本）》、4 类产品符合《节能与新能源汽车产业发展规划》、2 类产品符合《“十二五”节能环保产业发展规划》、3 类产品符合《“十二五”国家自主创新能力建设规划》、2 类产品符合《关于加强内燃机工业节能减排的意见》、3 项产品获得四川省科学技术厅科技成果鉴定。公司还参与起草了 2 项行业标准。2010 年 12 月，公司被四川省科技厅、财政厅和四川省国家税务局、地方税务局联合认定为高新技术企业。

2. 与主机厂同步研发及技术共享带来市场领先优势

自公司自主研发的“国家重点新产品”液压挺柱进入主机配套体系以来，公司一直与各主机厂保持着密切的同步研发，并以开放的心态与主机厂共享产品的设计及加工中的工艺和技术，为主机厂的产品更新和技术进步提供支持，这也是公司在外资占据主导地位的发动机零部件市场夺得一席之地的重要原因。同样，与主机厂同步研发及为主机厂提供研发服务，也确保了公司在产品设计、生产工艺及技术上的领先地位。

3. 全面成本控制带来成本控制优势

通过提高产品设计精度、工艺技术进步和革新、提高自动化水平、实施平台生产、推行全员质量成本控制和精益生产等方式，公司确保了对成本的精确控制，实现了不断地降低产品成本，确保了公司主导产品在与外资企业竞争时具有成本

优势，特别是针对主机厂的中小批量产品（或有个性化要求改进的产品），相对于外资零部件厂商（通常偏好追求绝对规模效益）公司具有更强的成本优势。

4. 精密制造与敏捷制造相结合，使公司能够及时满足客户需求

公司采取了精益生产与敏捷制造相结合的生产模式，将生产中非核心的毛坯成型、粗加工等工序依托社会化生产协作，公司则集中生产资源做大做强精密制造业务能力，在现有设备、场地条件下最大限度的提升了公司的精密制造能力和公司整体产能，实现了精密制造与敏捷制造的有机结合。

5. 产品品质优良

公司依靠近十五年的发动机精密零部件的生产经验、高素质的发动机零部件设计与研发专业人员、熟练的生产工人和经验丰富的管理人员，采用先进的设备、优质的材料、精益生产管理模式的以及先进的产品检验检测方法，严格按照标准组织生产，从技术上、生产上和管理上确保了产品的质量。目前，公司通过了 ISO/TS16949 质量管理体系认证和 ISO14001 环境管理体系认证；在质量管理方面成功推行“8D 方法”、“5W2H 方法”、“全面质量管理”、“TPM”、“QC 小组”，有效的促进质量水平的提升。

6. 广泛的客户资源

公司产品主要用于汽车发动机，目前公司共有主机客户 50 余家，涵盖了国内自主品牌主机厂 30 家、合资品牌主机厂 14 家、境外主机厂 6 家，广泛的客户资源提供了公司多品种发展的市场基础，具体如下：

产品	品牌	占 2014 年销售比例
国内自主品牌主机厂	奇瑞汽车、比亚迪、广汽乘用车、保定长城、上汽集团、江淮汽车、东风乘用车、东风轻型车、南京汽车、长安汽车、一汽轿车、北汽股份、北汽福田、海马汽车、新晨动力、东安动力、吉利汽车、重庆渝安、沈阳新光、华泰汽车、东风朝柴动力、青年汽车、锐展铜陵、江铃汽车、玉柴、云内动力、力帆汽车、银翔等 30 家	31.17%
国内合资品牌主机厂	神龙汽车、航天三菱、东岳动力、上海通用、上汽通用五菱、东风商用车、东安汽发、昌河铃木、广汽菲亚特、长安铃木、长安标致雪铁龙、一汽大众、上海大众等 14 家	48.41%
境外主机及售后市场	科勒、北美通用、台湾中华、思达耐等 6 家主机客户，TOPLINE、福兰克、盖茨、辉门和 AC 德科等 10 家售后客户	17.02%

三、发行人未来成长性分析

（一）行业发展前景广阔

1. 行业政策支持

（1）节能、环保成为未来汽车行业发展政策的主基调，增强了公司未来的

成长性

近年来，我国汽车保有量大幅上升，对资源的需求急剧增加，同时造成的空气污染也日益严重。2012 年以来，我国陆续推出了《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》、《“十二五”节能环保产业发展规划》和《“十二五”汽车工业发展规划》，提出积极推广节能与新能源汽车，鼓励购买节能环保型汽车的要求；2011 年 9 月，财政部、国家发展改革委、工业和信息化部联合发布《关于调整节能汽车推广补贴政策的通知》提出对节能汽车推广补贴政策进行调整。

在现有产业结构、能源结构的背景下，鼓励低能耗、小排量汽车的生产 and 消费已成为汽车工业节能减排的有效途径。目前，公司的液压挺柱和可变气门系统（VVT、VVL）产品具有节能减排功效，而机械挺柱也主要供应给小排量车型，汽油缸内直喷用高压油泵泵壳和燃油喷射器精密零部件也汽车节能产品配件。因此，公司业务符合国家产业政策及汽车行业发展趋势，未来市场空间巨大，将成为公司未来持续成长的重要推动力之一。

（2）自主品牌的发展将推动本土零部件企业的壮大

近年来，我国汽车行业自主品牌的建设取得明显成效，自主品牌不仅继续保持着在商用车领域的市场主导地位，在乘用车领域也取得了明显进展，2014 年度自主品牌乘用车占乘用车销售市场的比例已经约为 38.4%，自主品牌已基本具备商用车自主开发能力和中低档乘用车自主开发能力。随着国家政策对自主品牌的大力支持，城市、农村出口市场需求增加，自主品牌汽车的产销量市场占比和品质将进一步提升，必然会拉动我国本土品牌零部件包括发动机零部件产业的发展。

2. 汽车及汽车零部件市场未来发展空间巨大

（1）汽车行业发展前景广阔

①汽车消费将进一步升级

未来十年，我国仍将处于工业化和城镇化同步加速的发展阶段，国民经济还将保持持续较快发展，对汽车的消费将进一步升级；2011 年我国平均每千人汽车拥有量达到 83 辆，仅达到世界平均水平 2009 年 141.4 辆的 58%，与发达国家差距则更大，未来我国汽车消费市场将进一步扩大。

根据中国汽车技术研究中心发布的《中国汽车发动机及变速器零部件行业调

查研究报告》对 2012~2015 年中国汽车产量和保有量进行预测，预计到 2015 年我国汽车产销量将突破 2,500 万辆，保有量将达到 1.5 亿辆。

我国汽车产量及保有量预测

单位：万辆

项目	2009	2010	2011	2012	2013	2014	F2015
汽车产量	1,379	1,826	1,842	1,927	2,212	2,372	2,500
其中：乘用车	1,038	1,390	1,449	1,552	1,809	1,992	2,000
其中：商用车	341	436	393	375	403	380	500
全国保有量	6,281	7,802	9,220	10,944	12,683	13,655	15,170

注：2014 年全国保有量为预计数

②二、三线市场将成为另一个发展重点

目前，中国汽车市场正由一线城市向二、三线城市、农村转移。由于二、三线城市人口众多，汽车保有量相对偏低，随着经济的较快发展，使得二、三线城市的汽车需求将不断增多，市场份额将是逐年攀升态势。

③汽车产业出口还将进一步扩大

随着我国汽车整车产品质量的提高和出口渠道的多元化，未来我国汽车出口将大幅增长，整车出口将成为自主品牌企业新的增长点；同时随着全球产业的转移，未来我国将成为跨国汽车企业重要的零部件采购基地，零部件产品出口将进一步扩大。

④节能环保、新能源汽车成为我国汽车发展方向

在现有产业结构、能源结构的背景下，鼓励低能耗、小排量汽车的生产 and 消费已成为汽车工业节能减排的有效途径。据工信部汽车工业经济运行情况统计，在节能汽车推广政策的作用下，近几年小排量乘用车销量发展十分迅速。2014 年该类型车型销售达到 1,314.60 万辆，同比增长 10.25%；占乘用车销售市场的 66.73%。

2011 年 10 月，节能汽车推广政策调整，将节能汽车推广标准提高了 8%，推广车型综合工况燃料消耗量从百公里平均 6.9 升调整为 6.3 升。2012 年我国颁布的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》预计，到 2015 年，节能型乘用车燃料消耗量降至 5.9 升/百公里以下；到 2020 年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至 5.0 升/百公里。节能汽车推广政策对节能技术的持续进步发挥了积极的推动作用，汽车产品升级换代提速，低能耗、小排量汽车成为行业发展趋势之一。

综上,下游行业的巨大发展空间将为上游汽车零部件行业带来巨大的发展机遇。公司目前产品及未来发展思路皆顺应行业发展趋势,未来发展空间较大,成长性较好。

(2) 汽车零部件行业发展前景广阔

依据《中国汽车工业年鉴(2011年)》资料统计,2010年我国汽车零部件工业总产值为整车总产值的64.1%,远低于汽车成熟市场的170%;综合考虑我国城市化水平、新增汽车保有量、自主品牌整车厂的发展趋势以及全球产业链转移趋势等因素,预计未来二十年我国汽车零部件市场前景广阔。

①我国汽车零部件行业高速增长期仍将持续

由于国内零部件行业固定资产投资及产值等均落后于整车行业,加上每年新增车辆保有量的大幅增加带来的售后市场的高增长,因此未来五年我国汽车零部件行业仍然是国内最有前景的行业之一,并仍将保持高速增长。

②我国自主品牌整车的发展将带动我国本土零部件企业的发展

随着国内一汽、东风、上汽、长安等具有一定规模的自主品牌整车企业对打造供应链的重视和与零部件企业长期战略合作关系的建立,我国自主品牌整车的发展也必将进一步带动国内本土汽车零部件企业的发展。

③公司所属细分市场的未来发展前景广阔

发行人2014年主要产品销量为液压挺柱2,449.59万只、机械挺柱3,697.84万只、可变气门系统61.74万套、摇臂373.34万只、液压张紧器179.75万只、喷嘴215.27万只。预计到2015年,上述产品的市场容量空间广阔,具体情况如下:

公司主要产品未来市场容量预计

单位:万台/万只/万套

年份	2010	2011	2012	2013	2014	F2015	
汽车产量	1,826	1,842	1,927	2,212	2,372	2,500	
其中:乘用车	1,390	1,449	1,552	1,809	1,192	2,000	
商用车	436	393	375	403	380	500	
全国保有量	7,802	9,220	10,944	12,683	13,655	15,170	
产品需求	液压挺柱	8,658	9,670	11,333	14,033	18,511	20,270
	机械挺柱	15,196	16,312	17,193	18,734	17,440	19,449
	可变气门正时(VVT)	1,126	1,420	1,676	2,017	2,288	2,600
	摇臂	12,832	12,799	14,372	17,748	20,072	23,180
	液压张紧器	1,397	1,456	1,560	1,818	1,840	2,010

喷嘴	4,705	4,761	4,990	5,809	6,383	6,880
----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

注：因公司目前可变气门升程 VVL 系统、GDI 高压油泵精密零部件和燃油喷射器精密零部件和自动变速器零部件产品尚未实现大批量生产，故上表未列示这几类产品未来市场需求情况。2014 年全国保有量为预计数。

资料来源：《中国汽车发动机及变速器零部件行业调查研究报告》

按公司 2014 年产品平均销售单价计算，到 2015 年，我国上述六类产品的市场容量合计约为 124.53 亿元，其中液压挺柱 19.84 亿元、机械挺柱 7.16 亿元、VVT 产品 55.69 亿元、摇臂 30.46 亿元、液压张紧器 7.52 亿元、喷嘴 3.88 亿元。

（二）募集资金投资项目的实施将进一步提升发行人的成长性

公司本次募集资金投资项目包括年产 1,500 万支液压挺柱项目、年产 180 万套可变气门系统项目（一期和二期）、发动机精密零部件研发中心项目和年产 200 万只汽车动力总成精密零部件项目，这些项目的建设将大大提升公司的生产能力，增强了发行人未来的成长性。

1. 募集资金使用将扩大公司资产规模和生产规模

若本次募集资金顺利到位，公司资产总额和净资产规模将大幅增加，公司主要产品的产能、产量都将大幅提升，其中液压挺柱产能将从 1,100 万支/年提升到 2,600 万支/年，增长率达到 136.36%；可变气门系统产能从 20 万套提升到 200 万套，增长率达到 900%，汽车动力总成精密零部件从 100 万只提升到 300 万只，增长率达到 200%，将使公司更好地满足市场需求的增长。

2. 募集资金使用将提升公司的盈利能力

募集资金项目顺利实施后，公司液压挺柱产能达产后可比项目实施前新增销售收入约 1.35 亿元，新增净利润约 2,000 万元；可变气门系统达产后可新增销售收入约 3.6 亿元，新增净利润约 5,900 万元。汽车动力总成精密零部件达产后可新增销售收入约 1.2 亿元，新增净利润约 1,600 万元。因此，若该两项募集资金项目顺利达产，每年将为公司新增营业收入约 6 亿元，新增净利润约 9,500 万元。考虑到研发中心项目投入每年会相应增加折旧支出约 200 万元，因此募集资金项目顺利实施后公司将比项目实施前年新增净利润 9,300 万元左右（尚需扣除前期投入形成的利润），有力推动公司盈利能力持续成长。

3. 募集资金使用将提高公司的技术实力，提升自主创新能力，保证公司的未来成长性

募集资金项目顺利实施后，公司资金实力得到增强，将有更多的资源投入公司现有产品的技术升级及新产品和新技术的研发中，如对可变气门系统产品进行技术升级，加大对自动变速箱电控系统执行机构用电磁阀及精密阀芯、发动机燃油喷射系统精密孔轴类及高压油泵壳体等对发动机实现“节能减排”的关键零部件开发。

（三）明晰的发展规划为公司募集资金顺利实施以及未来成长性奠定基础

根据公司的长期发展战略，公司将通过提高研发能力、强化内部管理、加强人员队伍建设、拓展销售网络和丰富融资渠道等手段保证公司募集资金目标的实现，以保证公司的持续成长。

1. 进一步提高研发能力，持续推出新产品系列

（1）搭建完善的研发平台，进一步提高研发能力

公司本次使用募集资金建设的发动机精密零部件研发中心主要研发方向包括 VVT、VVL、GDI、自动变速箱控制总成等动力总成前沿技术，这些研发方向代表了公司未来的产品和技术发展重点以及收入利润增长点。为此，公司将从以下几方面加强公司研发平台的建设力度：

第一，进一步完善技术研发中心平台建设，设立异地研发机构，加大研发设备投入，建立具有国际水平的试制加工中心、检测分析中心和产品实验中心，提高公司在产品设计、试制、检测及验证方面的专业能力。

第二，加大技术中心的软件投入。在现有 PDM、CAD、CAE、CAM 等管理和设计软件的基础上进行配气机构、液压流体和电磁等专业仿真软件的投入。

第三，加强与国内科研院所、大学实验室、主机厂研发中心以及国外知名研究机构在低摩擦技术、可变气门升程技术、精密电磁阀技术和汽油缸内直喷技术等方面的合作与研发，并力争建立三个以上的专业联合实验室。

第四，公司将继续采用外部引进、内部培养等方式扩充研发队伍。在外部引进方面，聘请行业内具有一定影响力的专家、高薪招聘国内外行业顶尖人才是主要方向；在内部培养方面，通过吸收相关专业的大学及以上学历专业学生进行长期培养，定期外派现有技术人员深造学习。公司力争在三年内构筑 150 人左右的研发队伍，其中行业专家级人才 10 人，专业级人才 50 人。同时，公司将通过薪酬激励等各种措施更好的激发研发团队的工作热情，充分发挥个人创新能力和积

极性，创造鼓励创新的研发氛围。

通过上述措施，公司力争在 3 到 5 年内成为国家级企业技术中心，为公司的持续发展奠定坚实基础。

(2) 推进成熟产品技术升级，加大新产品开发力度

①推进成熟产品技术升级

目前，公司在气门挺柱、张紧器、摇臂、机油喷嘴等传统成熟产品方面已经积累了强大的技术基础。未来三年，公司将在此基础上不断深挖技术改造空间，在质量维持和成本控制方面下大力气，使公司产品在未来涵盖国内和国外、主机和售后市场的更多机型，丰富各个层面的需求。同时，公司自主研发成功的可变气门系统产品也已经实现量产。公司将抓住该类产品国内自主品牌市场发展的空白时期，充分利用公司的先行优势，借助本次募集资金上市的大好时机，快速开发多个机型产品，与更多主机厂建立批量供货关系，迅速抢占市场。

②加大新产品开发力度

未来三年，公司将集中在以下方向进行研发投入：

第一，通过提升响应速度及相位稳定性，打造高性能、高精度的 VVT 产品；

第二，两级可变式 VVL 和连续可变式 VVL 深入研发；

第三，低摩擦挺柱及摇臂深入开发；

第四，对高压油泵挺柱和高压油泵壳体进行深入研发，并逐渐过渡到高压油泵总成；

第五，汽车电控系统执行机构用高精度电磁阀及其模块化产品开发；

第六，对自动变速箱精密零部件深入研发，逐步过渡到电液控制系统；

第七，对燃油喷射系统精密零部件深入研发。

上述研发方向预期会为公司带来 3 到 5 个产品系列，为实现公司的可持续成长奠定产品基础。

2. 进一步促进工艺变革及关键工序能力突破，持续提升产品质量和成本竞争力

未来三年公司将进一步对高效精密磨削、异型件精密机加、复杂精密件去毛刺、偶件副自动装配合格率提升、无屑加工和一次复合成型等关键工艺工序进行重点开发和突破，从而实现产品成本逐步降低，质量持续提升。

3. 进一步拓展销售网络，逐步实现主流客户的大规模覆盖

未来三年，公司将通过逐步完善营销模式、拓展销售网络、加大品牌形象建设力度等逐步实现主流客户的大规模覆盖。

(1) 建立全过程营销模式

公司将逐步建立全过程营销模式，通过前期的信息收集、企业展示和与客户对接洽谈等，提高项目市场开发的成功率；通过加强项目进度跟踪和沟通协调的流程化，提高项目过程开发的客户满意度；通过提升项目技术满足度、质量满意度、交付及时性、跟踪整理的标准化，提升客户整体满意度。

(2) 拓展销售网络

公司将逐步健全大客户部、基础业务部、国际业务部和售后市场部的营销机构设置。通过加强大客户部的建制，以支持大客户越来越成为公司重要收入增长点和新产品突破点的业务发展趋势；通过进一步培养和引进国际贸易及技术复合人才，提高国际业务部的整体实力，做大做强出口市场业务；通过加强售后市场营销体系和网点建设，逐步提升售后市场份额。

(3) 加大品牌形象建设力度

未来，公司将通过积极参与行业学术交流和专业技术论坛，提升企业专业形象；通过积极参加各种国际国内展览会，提升企业品牌知名度；通过各种专业杂志和网络进行企业推广，提升公司市场认知度。

4. 进一步强化内部管理，全面提升公司的核心竞争力

在公司规模持续扩大的情形下，公司将遵循“过程受控、系统稳定”的理念，不断推进管理模式的革新和管理队伍的建设，持续推进内部管理的系统化、流程化和高效化，进一步提升公司的管理水平，全面提升公司的核心竞争力。

(1) 成本管理

公司将进一步完善目标成本管理控制体系，从项目立项、产品研发、外协采购、生产制造等阶段实施全面成本控制，从而降低产品成本。

项目立项阶段：第一，商务部门进行市场信息搜集，预判市场价格，获得成本基础；第二，由项目组长召集设计、工艺、财务、采购等部门进行分项成本分析，并汇总成目标成本价格；第三，由商务部门对目标价格和市场价格做对比后报公司最终确定采用何种价格。

产品研发阶段：通过研发过程平台化和标准化，共享成熟产品经验，降低研发成本；依托与成熟产品的配件共用，通过配件批量优势降低整体成本。

外协采购阶段：通过引入更为有力的竞争机制促进供应商进行工艺改进和革新，降低其生产成本。

生产制造阶段：第一，继续完善生产计划、投入产出、库存管理等过程管理制度建设，在生产管理制度上保证成本控制目标的实现；第二，进一步优化 ERP 系统功能、优化产供销链条管理从而缩短物流周转周期，在生产管理工具上保证成本控制目标的实现；第三，通过继续优化生产线布局减少生产物料周转时间；通过加大自动上下料装置的使用面提高生产过程自动化水平，引进或研发专用自动化装配设备继续提升装配环节自动化水平，提升关键工序的过程能力从而提升生产效率，通过对工艺细节的研究和工业工程的运用减少人工成本，在生产工艺和工序创新突破上保证成本控制目标的实现。

(2) 质量管理

质量是价值与尊严的起点，公司始终以“顾客满意”为宗旨，以追求产品质量“零缺陷”为目标，本着“过程受控、系统稳定”的理念，依托于内部质量管理过程的制度化和标准化，实现产品从设计到成品输出整个过程的系统稳定性和可控性；依托于“快速响应、精确控制”的作风，对客户提出的要求及反馈的问题以最快的速度进行处理和解决，从而保证客户的满意度。

为保证公司发展战略目标的实现，公司将持续深入贯彻 TS16949 质量管理体系标准，导入全面质量管理模式：

①继续加强质量管理团队建设，逐步提高团队的质量分析能力、系统思维能力，不断丰富其过程审核经验及质量管控体系知识；

②继续完善企业设计标准、实验标准、计量管理标准、检测标准及特殊标准等各种标准体系；

③采取分层培训、质量知识竞赛活动、QC 小组改善活动、技能比武活动、TPM、开放式问题清单、合理化建议及改善提案等措施，提升全员质量意识。

(3) 人力资源管理

人力资源是保证公司持续发展的基础，公司始终坚持“以人为本”的宗旨，通过内部培养与外部引进，系统地用好和留住人才，努力创造一流的工作环境和良

好的工作氛围。未来三年内，公司将在人才建设方面采取以下措施：

①建立学习型组织，强化人力资源开发和管理，建立职业提升通道，为员工能力提升和个人发展提供良好的平台，为优秀人才创造更多展现才能的机会。

②制定科学完善的绩效考核机制，充分调动管理人员、技术研发人员、操作人员的工作积极性；

③加大对高级管理人才和专业技术人才的引进力度，未来三年内计划外部招聘 3 到 5 名国际或国内行业知名专家，内部培养技术专业人才 30 名，管理专业人才 10 名；借助与高校的科研合作定向培养所需要的专业人才，形成合理的人才梯队；建立合理的人才培训机制及覆盖管理、技术和基层生产员工的详尽培训方案，利用与战略客户、国内著名科研院所、合作院校的联动关系定期开展各种培训，使每位员工变成各自岗位的专家，建立一支素质过硬、技术一流的人才队伍。

(4) 企业文化建设

企业文化是企业发展的精髓，是企业凝聚力、思想力、创新力、执行力的体现。在未来，公司将本着求真务实的态度，继续坚持艰苦创业、刻苦钻研的作风，保持创新和革新的情感和敢于拼搏的精神，坚持积极奋斗、团结协作的优良传统。在行为习惯方面，思考问题讲逻辑，做事讲方法，执行讲工具。使全体员工归属感、认同感、凝聚力得到进一步提升，成为有目标、有思维、有执行力的团队，形成有特色的文化氛围,确保公司的可持续发展。

5. 进一步丰富融资渠道，为公司持续发展提供资本支持

公司作为一家正处于快速发展时期的高新技术企业，为巩固市场占有率及提高市场份额而扩充产能、提升技术研发力度、引进和培养先进人才、销售网络扩张等都需要不断投入大量资金。目前，公司仅有向商业银行进行债务融资唯一的融资渠道。若本次发行上市成功，公司的融资渠道将得到丰富。

未来三年，公司将坚持以股东利益最大化为原则，根据经营规划、业务发展及项目的建设需要，在考虑资金成本、资本结构的前提下，合理选择股权融资、银行贷款等方式融入资金，推动公司业务持续、快速、健康发展。

四、发行人自主创新能力分析

公司自成立以来，一直致力于汽车发动机精密零部件的研发、生产和销售，

自主创新是公司发展的重中之重。公司成立了专门的技术中心，并不断加大研发投入，大力建设研发团队，并建立了完善的技术创新机制，在长期的生产实践中逐渐积累起自身的多项核心技术，并已广泛应用于实际生产，公司的自主创新能力逐年巩固和提升，是促进公司持续成长的重要因素。

（一）技术中心建设情况

公司技术中心建立了完善的组织机构，由专家委员会、技术研发科、产品开发科、产品实验科、项目管理科和自动化科等组成。在研发软件方面，公司先后投入西门子PDM-TEAMCENTER产品数据管理软件、西门子UG-NX(包括CAD、CAE、CAM)系列设计开发软件。在技术中心硬件建设方面，公司建立了含性能试验、耐久试验、环境试验等在内的国内领先综合试验室。技术中心拥有包括TRIMOS、徕卡、Elektro-Physik、三丰、岛津等国际品牌的先进精密检测设备。经过多年的建设与发展，2004年被认定为绵阳市企业技术中心，2011年被认定为四川省企业技术中心。

（二）研发团队建设情况

公司技术中心组建了一支具有丰富经验的技术研发队伍，截至2014年末，发行人共有技术及研发人员149人，其中谭建伟、阳宇、王军、向明朗、李严帅、张金伟、廖建洪、任彦平为公司的核心技术人员，部分技术人员进入公司前曾在相关行业公司积累了丰富的实践经验。进入公司后，大多数从事技术工作已超过10年，为公司业务技术的研发、积累、创新作出重大贡献，提升了公司的自主创新能力。

（三）研发投入情况

公司建立了完善的研发投入核算体系。报告期内，公司的研发投入情况如下：

单位：万元

项目	2014年度	2013年度	2012年度
研发投入	2,243.71	2,319.80	1,644.32
占营业收入的比例(%)	3.21%	4.33%	4.46%

报告期公司研发投入逐年加大，主要是公司在加大新产品研发投入、成熟产品技术升级的同时也加大了对预研项目的投入。

（四）科研合作情况

报告期内，公司与一些科研机构建立了紧密的合作研发关系，如与上海交大汽车电子控制技术国家工程试验室建立“联合产业化基地”战略合作关系、与天津大学联合研发了 VVT 台架测试技术、与中国工程物理研究院联合研发了 VVT 在线检测技术、与机械科学研究总院下属单位合作研发自动化装配设备。同时公司还与泛亚汽车技术中心、上汽集团股份公司技术中心、神龙汽车技术中心、长安汽车工程研究院、一汽汽研院、广汽汽研院、东安汽车发动机技术中心、航天三菱发动机技术中心、奇瑞汽车工程研究院、江淮汽车技术研究院、法国梯爱司（HEF）、美国思达耐（STANADYNE）等 20 余家国内外主机客户的研发机构形成了长期的技术合作开发关系和产品合作研发关系。

（五）技术储备情况

公司汽车零部件精密加工核心技术可分为三大类，即产品开发及实验验证核心技术、生产工艺核心技术、检测及质量控制核心技术，具体情况如下：

1. 产品开发及实验验证核心技术

技术名称	技术来源	技术特点	技术先进程度	采用该技术的 产品
①超低摩擦、超高耐磨挺柱技术	联合研制	该项技术通过离子物理气象沉积和加强化学气象沉积技术，在挺柱工作面上增加超薄（厚度小于 5 微米）、超硬（硬度大于 2000HV）、超低摩擦系数的复合涂层，可降低配气机构的摩擦功损耗 25-45%，挺柱使用寿命提高约 10 倍，有效降低了发动机的燃油消耗，减少了排放。	国际先进	液压挺柱、机械挺柱
②液压挺柱结构优化设计技术	自有技术	该项技术通过对传统液压挺柱的结构进行优化设计，改善了产品内部液压油的循环路线，使产品在冷启动性能、耐无供油性能、耐空气性能方面远优于传统产品，降低了发动机低速时噪音，保证了发动机的性能。	国内领先	液压挺柱
③机械挺柱结构优化设计技术	自有技术	该项技术通过在挺柱体及垫片上开设油孔改善了挺柱的润滑条件，在挺柱体上设置特殊结构的合金片延长了挺柱的使用寿命，使用新材料制作挺柱体降低了挺柱的重量，使产品技术领先同类产品。	国内领先	机械挺柱
④挺柱设计开发实验验证技术	自有技术	该项技术通过对多年技术经验的总结，建立了对挺柱设计开发系统的实验验证的企业标准，并研制了多种专业实验台，开发了多种测控软件，能对新开发挺柱进行系统的、完整的实验验证，包括各项性能测试和可靠性实验，有效保证了挺柱新产品开发的质量和进度。	国内领先	液压挺柱、机械挺柱
⑤张紧器高可靠性结构设计技术	自有技术	该项技术通过单向自锁螺旋式柱塞结构设计，使发动机在冷启动和低油压工况下，链条能可靠张紧，使正时传动精准，保证了发动机的性能稳定，并降低了发动机噪音。	国内领先	链条液压张紧器
⑥张紧器高寿命、高弹性储油囊结构设计技术	自有技术	该项技术通过特殊的结构设计，优化了储油囊的强度和弹性，其可靠性冲击试验寿命远超过技术标准要求的 30 万循环，达到 60 万循环以上，有效保证了张紧器总成的可靠性。	国内领先	皮带式液压张紧器
⑦大温差条件下沉降稳定性设计技术	自有技术	该项技术通过利用不同线膨胀系数的材料，调整不同温度条件下张紧器柱塞与壳体的配合间隙，自动补偿液压油粘度随温度变化时导致的沉降特性变化，并结合实践经验，选定常温下配合控制间隙范围，使张紧器在不同温度下沉	国内领先	皮带式液压张紧器

		降性能稳定，保证了发动机性能，减小了震动和噪音。		
⑧VVT 相位器结构优化设计技术	自有技术	该项技术通过整体式带轮、特殊结构的弹簧及固定方式、特殊结构形式的油道、特殊的相位器连接方式等多项结构优化设计技术，对产品结构优化设计，达到结构简单、空间尺寸紧凑、可靠性高、成本低的目的，使产品技术水平保持同行领先。	国内领先	VVT 相位器
⑨低摩擦 VVT 相位器技术	自有技术	该项技术采用高耐磨，低摩擦系数的高分子复合材料制作动密封条，采用高弹性材料的特殊结构设计的簧片对密封条进行弹性加压，并对簧片的弹性进行匹配设计，使相位器内部摩擦阻力矩小于 0.6 牛米，提高了产品的输出扭矩和响应速度。	国内领先	主流 VVT 相位器
⑩低泄漏 VVT 相位器技术	自有技术	该项技术通过相位器转子及壳体的运动密封部位直接精密配合，通过控制精密配合间隙来控制泄漏量，可达到 300ml/min 以内，提高了产品的输出扭矩和响应速度，并保证了发动机主油道压力的稳定，产品零件数量大幅减少，结构更简单，可靠性更高。	国际先进	新一代 VVT 相位器
⑪相位器防撞设计技术	自有技术	该项技术通过在相位器转子和壳体上的特殊结构设计，使转子在靠近壳体瞬间，在转子与壳体间形成液压缓冲区，减缓转子接近壳体的速度，防止转子与壳体产生碰撞磨损失效并消除了该工况下的相位器噪音，使相位的可靠性更高。	国际先进	新一代 VVT 相位器
⑫相位器离心快速解锁技术	自有技术	该项技术通过特殊结构设计的锁销机构及解锁油路，利用相位器旋转时内部储油的离心力辅助解锁，使相位器从锁止位置启动时，能快速解锁，有效保证了相位器启动响应速度，可达到 CA200°/s 以上。	国内先进	VVT 相位器
⑬VVT 设计验证实验技术	自有技术	该项技术通过对国外相关产品多个标准的分析、消化，并结合公司开发实践经验，建立了对 VVT 设计开发系统的实验验证的企业技术标准，并研制了多种专业实验台，开发了多种测控软件，能对新开发的 VVT 产品进行系统的、完整的实验验证，包括各项性能测试和可靠性实验，实验项次超过 45 项，有效保证了 VVT 新产品开发的质量和进度。	国内领先	VVT 相位器、VVT 电磁阀
⑭电磁阀结构优化设计技术	自有技术	该项技术通过特殊结构的阀芯设计、低摩擦磁芯支撑设计、特殊结构滤网设计等多项结构优化设计技术，使电磁阀在响应速度、比例特性、滞环特性、抗杂质能力、控制稳定性等方面技术领先，使用该技术的 VVT 电磁阀对 VVT 系统控制精度可达到 CA±0.5°以内，自动变速器电磁阀响应速度可达到 5ms 以内。	国内领先	VVT 电磁阀、VVL 电磁阀、自动变速器电磁阀
⑮电磁阀比例特性匹配标定技术	自有技术	该技术通过对电磁阀“电流-气隙-力”、“磁滞滞环”、“摩擦滞环”等多项特性曲线的精密测试和分析，对电磁铁结构、材料、滑阀结构及精度、弹簧等机构进行匹配标定，使电磁阀具有良好的比例特性，保证了产品的性能稳定。	国内领先	VVT 电磁阀、VVL 电磁阀、自动变速器电磁阀
⑯高性能 VVT 电磁阀技术	自有技术	该项技术通过在 VVT 电磁阀内部进油口设置特殊结构设计的单向阀机构，使 VVT 系统在高油温、低转速、低油压恶劣工作条件下，能高响应速度和高的控制精度，从而保证发动机功率、扭矩关键指标稳定。	国际先进	新一代 VVT 电磁阀
⑰配气机构动力学实验技术	自有技术	该项技术通过研制专用实验台，开发专用测试软件，实现各种转速条件下凸轮驱动转矩、摩擦转矩、气门升程、气门加速度、液压挺杆动态动作等项目的高精度测试。	国内领先	挺柱、VVT、VVL
⑱产品数字化设计及评估技术	自有技术	该项技术通过国际领先的西门子 UG-NX 三维设计、仿真软件平台，Teamcenter 产品数据管理平台，实现对产品进行快速设计和优化，产品数据管理，并结合公司多年开发经验，自主开发多款产品设计计算专用软件程序，可快速对设计进行设计、验算、分析评估，有效提升了新产品设计效率，缩短了新产品开发周期，并保证了设计的高质量。	国际先进	公司各类产品
⑲可变气门升程 VVL 产品结构	自有技术	该项技术通过将气门摇臂设计成分体组合式、气门挺柱设计成双层油路等结构设计，实现气门升程的可变，能更好	国内领先	VVL

构设计技术		地优化发动机燃烧,提升发动机功率扭矩,降低燃油消耗。	
-------	--	----------------------------	--

上述产品开发及实验验证核心技术应用于公司产品开发的前期,是公司产品研发设计的基础技术。

2. 生产工艺核心技术

技术名称	技术来源	技术特点	技术先进程度	采用该技术的 产品
① 深长盲孔精密磨削加工技术	自有技术	该项技术通过研制专用有尺寸主动测量、闭环控制的高精度数控磨床,采用液压薄膜夹具技术、自定心高耐磨胎具技术,实现了液压挺柱柱体深长盲孔的大批量、高效率、低成本的精密磨削加工,精度可达到:圆柱度小于0.002mm,圆度小于0.001mm,粗糙度Ra小于0.2。	国内领先	液压气门挺柱
② 液压挺柱装配自动精密分组配对技术	自有技术	该项技术通过研制专用高精度自动分组配对设备,实现了对液压挺柱柱塞与柱体偶件的自动检测、分组及配对装配,保证了产品的质量,提高了生产效率。	国内领先	液压气门挺柱
③ 机械挺柱自动精密检测、精密分组、标刻技术	自有技术	该项技术通过研制全自动专用装配线,实现了杯型机械挺柱在线自动无损探伤、自动无损硬度检测、自动外径精密检测、自动厚度分组、自动激光打标、自动防锈处理、自动剔除不合格品,有效保证了批量生产产品的质量,提高了生产效率,降低了成本。	国内领先	杯型机械挺柱
④ 机械挺柱球端面、内孔凸台端面精密磨削自动连线技术	自有技术	通过自动化控制技术,将球端面磨削设备和内孔凸台端面磨削设备连线,实现了大批量的自动化磨削生产,降低了人工成本,提高了生产效率,保证了批量产品的质量稳定。	国内领先	杯型机械挺柱
⑤ 单向阀精密加工及性能检测技术	自有技术	自主研发精密冲压、精密车削工艺,专用模具和专用设备,实现了精密单向阀阀座的的高精度、大批量、高效率、低成本加工,其精度可达到圆度小于0.001mm,并研制了单向阀密封性快速、自动检测设备,对单向阀进行100%检测,有效保证了总成件的关键性能指标,提升了产品的技术质量水平。	国内领先	液压气门挺柱单向阀机构、液压张紧器单向阀机构
⑥ 张紧器真空注油装配技术	自有技术	该项技术通过微小间隙真空吸油结合压力加注技术,自主研发了用于张紧器装配关键工序的专用设备—自动真空注油机,实现了通过微小间隙向张紧器内部快速、定量注入高粘度液压油,并通过自动化控制技术,实现了多件产品同时注油,有效保证了产品质量,提高了生产效率。	国内领先	皮带式液压张紧器
⑦ 相位器集中加工技术	自有技术	该项技术是通过设计开发专用夹具、专用刀具,实现对相位器壳体、转子、链轮等复杂结构零件的集中加工,在一台设备上一次装夹,完成多工步加工,有效保证了位置尺寸的精度,节省了多次装夹的时间,减少了操作人员,提高了生产效率,降低了成本。	国内先进	VVT 相位器壳体、转子、链轮等异型精密零件
⑧ 高速连续精密冲压成型技术	自有技术	该项技术通过对气门摇臂体的特殊结构设计,并研发专用连续模具,实现气门摇臂体高速、连续、全自动精密冲压成型,生产节拍小于3s/件,成本低、质量可靠。	国内先进	气门摇臂
⑨ VVT 相位器全自动装配技术	自有技术	该项技术通过解决转子壳体精密装配、锁销间隙自动调节、性能全自动气检测等多项关键工艺技术难题,订制专用设备,实现VVT相位器全自动装配、全自动检测、在线自动防错,在高效率、大批量生产的同时,有效保证了产品质量。	国际先进	VVT 相位器
⑩ VVT 电磁阀全自动装配技术	自有技术	该项技术通过解决滤网自动成型焊接、阀芯精密装配、中心点电流自动标定匹配、性能全自动空气检测等多项关键工艺技术难题,订制专用设备,实现电磁阀的全自动装配、全自动检测、在线自动防错,在高效率、大批	国际先进	VVT 电磁阀

	量生产的同时，有效保证了产品质量。	
--	-------------------	--

上述生产工艺核心技术应用于产品制造阶段，是公司生产制造中的核心工艺技术，是确保产品加工制造精度的重要保障。

3. 检测及质量控制核心技术

技术名称	技术来源	技术特点	技术先进程度	采用该技术的 产品
① 液压挺柱动态性能测控实验技术	自有技术	该项技术通过研发专用发动机模拟实验台、专用测控软件，实现了对液压挺柱在发动机上工作的实际工况的动态模拟，对工作过程中的关键技术指标进行测试、分析，能快速、准确、专业地评估产品的动态性能和质量水平。	国内领先	液压气门挺柱
② 液压挺柱在线综合性能自动检测技术	自有技术	自主开发了液压挺柱专用自动检测线，通过自动化控制技术和精密检测技术，实现了液压挺柱在线自动注油、沉降特性自动测试、柱体连接强度自动检测、挺柱重量自动检测、不合格件自动剔除功能，生产效率高、成本低，并有效保证了产品质量。	国内领先	液压气门挺柱
③ 液压挺柱沉降特性快速自动测试技术	自有技术	该项技术通过总结公司多年对液压挺柱沉降特性测试实践和测试装置的设计经验，研制了有多通道、自动上下料、快速测试、自动剔除不合格件功能的全自动沉降特性测试台，单件测试时间小于 5 秒，提高了产品在线检测的效率，有效保证了产品质量。	国内领先	液压气门挺柱
④ 张紧器储油囊可靠性快速实验验证技术	自有技术	该项技术通过研制储油囊可靠性试验的专用实验设备，利用可控高温气体快速正反向冲击储油囊，可对储油囊耐老化、弹性、寿命进行快速实验验证，并能自动判定储油囊失效时的实验循环次数，有效保证了张紧器总成的质量。	国内领先	皮带式液压张紧器
⑤ 张紧器动态承载特性测试评估技术	自有技术	动态承载特性是对张紧器性能的综合评价指标，该项技术通过研制专用测试台和开发专用测控软件，实现对张紧器在不同频率、不同震幅下的动态承载特性的精确测试和评估，有效保证了张紧器的质量。	国内领先	各型自动张紧器
⑥ VVT 动态性能测评技术	自有技术	该项技术研制了 VVT 系统测试实验台，模拟 VVT 在发动机上工作的实际工况，开发专用测控软件、专用评估分析软件，测评 VVT 系统动态工作时的各项性能指标，可编制程序控制 VVT 进行各项可靠性实验，测控系统还可方便连接在汽车上，对 VVT 系统工作情况实时监控。该项技术的应用，保证了产品设计开发的高质量和高效率。	国内领先	VVT 相位器、VVT 电磁阀
⑦ 相位器密封机构装配防错技术	自有技术	通过自动化测控技术，在线对相位器多个密封机构装配时漏装、错装进行自动检测和判定，并自动剔除不合格件，防止漏装和错装，有效保证了产品的高质量。	国内领先	VVT 相位器
⑧ 相位器综合性能自动测试技术	自有技术	该项技术是通过研发专用测试设备，在线对相位器密封性、锁销解锁、摩擦转矩、输出扭矩、工作角度等多项性能在线进行快速、精确测试，自动判断是否合格，有效保证了产品的高质量。	国内领先	VVT 相位器
⑨ 电磁阀综合性能自动快速测试技术	自有技术	该项技术是通过联合研发专用测试设备，在线对电磁阀流量特性、压力特性、滞环特性、响应速度等多项性能指标在线进行快速、精确测试，自动判断是否合格，有效保证了产品的高质量。	国内领先	VVT 电磁阀、VVL 电磁阀、自动变速器电磁阀
⑩ 机油喷嘴综合性能自动检测技术	自有技术	该项技术研制了活塞冷却机油喷嘴在线专用性能测试台，开发了专用测控软件，实现了在线对喷嘴开启压力、流量、喷射位置等性能指标的快速、精确测试，并自动剔除不合格件，有效保证了产品的质量。	国内先进	机油喷嘴

上述检测及质量控制核心技术应用于产品检测阶段，是公司产品性能检测中

的核心工艺技术，对确保产品质量和精度具有重要作用。

公司上述核心技术所获得的专利具体情况如下：

技术名称	专利类型	专利名称	专利号/申请号
VVT 相位器结构原理设计技术	发明专利	发动机可变气门正时系统凸轮轴智能调相器	ZL201010212448.1
	发明专利	智能可变气门调节装置带轮及其制备方法	ZL200810236380.3
	发明专利	一种凸轮相位器用复位弹簧固定装置	ZL201210163827.5
	发明专利	一种凸轮相位器	ZL201210171339.9
	实用新型	一种发动机气门双升程摇臂	ZL201320879392.4
	实用新型	相位器直锁止装置	ZL201120109511.9
	实用新型	一种相位器弹簧前端固定装置	ZL201120109499.1
	实用新型	一种 VVT 高速锁销装置	ZL201320347139.4
	实用新型	一种中置式 VVT 系统	ZL201320598850.7
	实用新型	一种中置式 VVT 机油分离套	ZL201320599290.7
	实用新型	一种带有新型复位扭簧的 VVT 系统	ZL201420347288.5
超低摩擦、超高耐磨挺柱技术	实用新型	一种低摩擦高寿命挺柱	ZL201220012714.0
	实用新型	一种合金气门挺杆	ZL201120109489.8
电磁阀结构原理设计技术	发明专利	一种汽车电控系统执行机构电磁阀用电磁铁	ZL201210171340.1
	发明专利	一种汽车电控系统执行机构用电磁阀的弹簧固定装置	ZL201210163827.5
	实用新型	发动机可变气门正时系统机油控制阀	ZL200920081245.6
	实用新型	发动机可变气门正时系统机油控制阀	ZL200920081264.9
	实用新型	发动机可变气门正时系统机油控制阀	ZL201020242854.8
	实用新型	汽车变速器用电磁阀驱动电路	ZL201120141354.X
	实用新型	一种用于机油控制阀的单向阀	ZL201320831577.8
	实用新型	一种带有单向阀的机油控制阀	ZL201120431560.4
	实用新型	可变气门升程用机油控制阀	ZL201120431552.X
	实用新型	一种汽车电控系统用电磁阀	ZL201320799186.2
	实用新型	一种钢片式滤网	ZL201220151912.5
	实用新型	一种中置式 VVT 的电磁阀机构	ZL201320598934.0
	实用新型	一种中置式 VVT 中央阀体机构	ZL201320599059.8
	实用新型	汽车电控系统执行机构电磁阀	ZL201220154626.4
	实用新型	汽车电控系统执行机构用电磁阀	ZL201220164243.5
	实用新型	一种汽车电控系统执行机构电磁阀用集成单向阀装置	ZL201220236488.4
	实用新型	可变气门升程用机油控制阀	ZL201220740588.0
实用新型	一种勾槽式滤网	ZL201320222294.3	
机械挺柱结构设计优化技术	实用新型	发动机气门调整挺杆及其调整垫片	ZL200920081243.7
	实用新型	一种发动机燃油油泵滚轮挺柱	ZL201320799422.0
机油喷嘴制造技术	实用新型	发动机油管模具成型装置	ZL201220151911.0
	实用新型	一种活塞冷却喷嘴	ZL201320458399.9
	实用新型	一种用于活塞的冷却喷嘴	ZL201420347264.X
设计验证试验技术	发明专利	发动机可变气门正时系统性能测试台	ZL201010213919.0
	实用新型	发动机可变气门正时系统性能测试台	ZL201020242876.4
	实用新型	一种橡胶油囊的寿命试验台	ZL201220151937.5
	实用新型	汽车电控系统执行机构电磁阀综合性能测试台	ZL201220151932.2
	实用新型	一种发动机正时系统相位器锁销间隙检测台	ZL201320454770.4
	实用新型	一种内燃机液压张紧器弹出力测试台	ZL201320465179.9
	实用新型	一种凸轮轴疲劳耐久试验台	ZL201320832659.4
	实用新型	一种发动机缸盖试验台	ZL201320833354.5
实用新型	一种内燃机液压张紧器静态承载阻力测试及	ZL201320878009.3	

		弹簧力测试台	
	实用新型	一种可变气门压杆	ZL201420520104.0
张紧器结构原理设计技术	实用新型	自动链条张紧器	ZL200920081244.1
	实用新型	一种相位器弹簧后端固定装置	ZL201120109480.7
	实用新型	一种内燃机液压张紧器机油过滤装置	ZL201320458401.2
	实用新型	一种内燃机液压张紧器防弹出装置	ZL201320514708.X
	实用新型	一种张紧器圆弧止轴装置	ZL201120145242.1
	实用新型	一种带油囊膜片的正时皮带张紧器	ZL201420347475.3
	实用新型	一种加压柱塞式正时皮带张紧器	ZL201420347796.3
	实用新型	一种内燃机用卡圈止回链条张紧器	ZL201420347962.X
	实用新型	一种发动机附件皮带液压张紧器	ZL201420521718.0
工艺及制造技术	发明专利	一种液压自动张紧器用真空注油机	ZL201210105564.2
	实用新型	一种直径及倒角可调式套刀头	ZL201320454731.4
	实用新型	一种凸轮轴疲劳耐久试验台	ZL201320832659.4
	实用新型	一种加工气门摇臂销孔的复合模	ZL201420347263.5
可变气门升程 VVL 结构设计技术	实用新型	一种发动机可变升程系统	ZL201320825437.X
	实用新型	一种两级可变升程气门用摇臂	ZL201320799185.8
	实用新型	一种两级可变挺柱	ZL201320878694.X
	实用新型	一种发动机气门摇臂	ZL201320879408.1
	实用新型	一种发动机气门双升程摇臂	ZL201320879392.4
	实用新型	一种发动机气门升程两级可变调节压杆总成	ZL201420354723.7
	实用新型	一种气门升程控制压杆	ZL201420521611.6
其它产品结构设计	实用新型	一种变速箱高压保护阀	ZL201320831521.2
	实用新型	一种电控液压自动转向系统	ZL201320824741.2
	实用新型	一种活塞冷却喷嘴	ZL201320831863.4
	实用新型	发动机机油控制阀止回油装置	ZL201220151931.8
	实用新型	一种新型油道单向阀	ZL201420347289.X
	实用新型	一种气门摇臂卡扣	ZL201420347915.5

(六) 研发项目及进展情况

目前，公司在现有技术积累及未来市场需求的基础上，以精密偶件副为核心技术基础，确定了以下研发重点：

序号	在研发项目	研发目标	进展情况	技术来源
1	低摩擦高耐磨气门挺柱项目	替代进口，为主机配套	批量生产阶段	引进消化再创新
2	可变气门升程（VVL）项目	与国内主机联合研发，实现批量配套	小批量试产阶段	联合研发，自主创新
3	汽油机缸内直喷（GDI）系统零部件项目	国外主机配套	小批量生产阶段	与国外研发机构联合研发
4	自动变速器控制系统精密阀芯项目	与国内主机联合研发，实现批量配套	小批量试产阶段	引进消化再创新
5	自动变速器精密轴类件项目	与国内主机联合研发，实现批量配套	小批量试产阶段	引进消化再创新
6	新一代VVT升级技术	现有VVT系统技术升级，提高综合性能。	样件试验阶段	自主创新
7	电控系统执行机构用电磁阀项目	替代进口，为主机配套	样件试验阶段	引进消化再创新

这些研发重点代表了公司未来几年的发展方向，是公司未来的利润增长点。

（七）先进的技术创新机制

为了不断地向客户提供高精度、高可靠性、高技术含量的精密汽车零部件，保持并提高在市场中的竞争力，公司制定了“造一流产品，建一流企业”的战略规划。

1. 研发创新管理机制

公司非常重视技术创新机制决策的有效施行，由技术专家委员会参与技术创新重大事项的决策，负责新产品研发方向和选型的确定，定期对公司技术创新项目进行评估和审核，对培育的技术创新项目给予资金、人员和设备上的及时支持。研发工作由项目管理室严格按照项目调研、可行性评审、立项、产品设计开发、过程设计开发、产品和过程认可、持续改进的流程组织安排，各阶段进行严格的评审，并按阶段给予相应的项目激励。

2. 研发方向定位机制

依托于对精密机械加工领域的技术积累和理解，公司研发创新方向不仅定位于现有汽车发动机系统精密零部件的新产品开发，在自动变速箱系统、燃油喷射系统等方向也将坚持主动的研发创新机制，以“高、精”及节能减排新技术为研发方向，逐步缩小与工业发达国家的技术差距，建成国内一流的汽车关键精密零部件研发中心。

3. 创新激励机制

公司从以下几个方面对技术中心的激励机制进行了创新：第一，建立了完善的激励制度体系，以持续鼓励员工的科技创新积极性；第二，建立了特殊的培训深造激励制度，实行特殊津贴和特殊福利；第三，鼓励并在资金上支持员工在职参加高校进修，参加行业专业技术研讨、学术交流、培训、论坛，参加国外的国际性技术展览会和进行技术考察；第四，每年对技术创新突出的人员设立“技术创新奖”、“突出贡献奖”等给予不定时奖励，同时个人职务升迁，培训等均可享受特别优先条件，充分激发技术人员的企业自豪感、荣誉感和创造力。

4. 创新风险防范机制

公司重视建立对创新风险防范措施。第一，新项目在立项前，由商务、技术相关人员作充分的市场及技术调研，正式立项由项目专家、设计工程师、工艺工程师、操作人员、设备工程师、质量工程师等组成专题小组，对新技术设计和

实施过程中潜在可能的各种失效的模式、失效起因、风险进行分析、评估和论证，在实施前就制订好应对和验证措施。第二，新项目研发进程严格按公司项目管理流程的7个阶段进行，每个阶段后都要进行阶段工作的评审，评审通过后方可进入下一阶段；第三，新项目研发过程中涉及到的关键技术，均需委托省级以上的专业查新机构进行技术查新，对于创新技术，会立即申请知识产权的保护，对于已有知识产权的相关技术，则在研发过程中采取技术回避措施，避免知识产权可能导致纠纷的风险。

五、发行人未来成长过程中的风险因素

（一）成长性风险

2012年度、2013年度和2014年度，公司营业收入分别为36,832.40万元、53,605.75万元和69,957.16万元，扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润分别为5,557.41万元、9,195.83万元和13,035.29万元，年复合增长率分别达到37.82%和53.15%。未来公司的成长性是否能继续保持，受到宏观经济形势、行业发展趋势、技术更新速度、市场竞争格局、采购成本变动、产品价格变动等多种因素的影响。若未来出现不利于公司业绩增长的情况，将导致公司目前的高成长性难以维持。

（二）宏观经济周期波动的风险

公司主营业务为汽车发动机精密零部件的研发、生产与销售，属于汽车零部件制造行业，与汽车行业发展状况和行业景气度密切相关。

汽车行业作为国民经济的支柱产业之一，与宏观经济相关性明显。国际国内宏观经济周期性波动引起市场需求的变动，将对汽车生产和销售带来较大影响。通常当宏观经济处于上升阶段时，市场对商用车、乘用车的需求会增加；相应的当宏观经济处于下行阶段时，市场需求减少，整个汽车行业发展速度会放缓。

受国际金融危机的影响，2009年全球汽车销量较危机发生前的2007年下滑达10%，但以中国为代表的新兴市场销量却大幅增加，我国2009年、2010年汽车销量环比增长分别达45.46%和32.37%。在经历了2009年和2010年的高速增长后，2011年我国汽车销量增速明显放缓，较上年仅增长2.44%；2012年，在家庭消费市场的大力推动下，我国汽车产销实现双增长，总体呈现企稳回升态势，特别是

以家庭消费为主导的乘用车市场销量同比增长达7.07%；2013年度，我国汽车销量达2,198.41万辆，同比增长13.87%，增速高于预期。2014年度，我国汽车销量达2,349.19万辆，同比增长6.86%，保持稳步增长。

虽然目前我国经济平稳增长态势没有出现较大的逆转，人均收入的增长和家庭消费能力的提升将会继续推动汽车特别是乘用车消费市场的繁荣。但如果我国宏观经济环境出现短期剧烈波动并导致汽车产业出现萎缩，公司的经营将受到一定程度的不利影响。

（三）国内汽车消费政策和产业政策变化的风险

2008年国际金融危机以来，国家陆续推出减征购置税、汽车下乡和汽车以旧换新等多项汽车消费刺激政策。2009年，中国汽车销量达1,364万辆，同比增幅超过45%，一举超过美国，成为全球最大汽车销售市场。2010年，国内车辆销售继续增长32%，销量超过1,800万辆，有利地促进了我国经济的发展。但随着汽车保有量的快速增长，机动车尾气排放对城市环境污染影响加剧，交通出行状况不断恶化，能源消耗加大等问题逐步凸显，因此从2011年开始国家汽车消费和产业政策出现转向，一些刺激汽车消费的政策开始逐步淡出，部分一、二线城市，如上海、北京、贵阳、广州、天津、杭州等相继施行限购，同步配套一些车辆限行措施。受上述政策影响，我国汽车消费市场增速有所减缓，特别是一线城市汽车销量出现下降。与此同时，国家也出台了一系列的推动汽车节能减排、产业升级、鼓励自主品牌及新能源汽车发展的政策，为我国汽车行业健康发展指明了方向。

总体来看，我国汽车消费市场虽然面临着短期内消费政策趋紧的局面，但长期依然被看好。但如果公司不能有效应对汽车消费政策带来的市场变化，或无法适应汽车产业转型升级的发展趋势，公司的生产经营将会受到一定程度的不利影响。

（四）公司后续新产品研发不力的风险

随着全球经济一体化、消费多样化以及市场竞争的加剧，汽车整车制造厂商已逐步向精简机构、降低零部件自制率、打造供应链的方向转变，因此对其配套零部件供应商的依赖逐步加强。

进入产业链供应体系的零部件企业存在先发优势，随着双方同步开发和合作开发的进行，零部件企业在主机厂推出新机型之前就已介入配套零部件的开发，

若开发成功，一旦新机型推出，就优先成为该零部件的指定供应商。而且，汽车发动机精密零部件作为发动机的核心部件，主机厂与其配套商在批量供货之前需要经过长期且费用高昂的产品开发阶段，开发过程具有难度大、投入大、风险大的特点。配套商成功进入主机厂配套体系后，两者将形成较为紧密的配套关系，出于时间成本和机会成本的考虑，在发动机的生命周期内便不会轻易更换。

因此，公司零部件新产品的超前开发和同步开发能力、开发成功与否，将在很大程度上决定公司未来的业务发展，是影响公司经营业绩与持续竞争力的关键因素。若未来公司已签订技术开发协议的新品研发项目不能及时开发成功，或没有储备足够的先进技术，或前瞻性预研项目研发方向偏离行业发展方向，则公司的未来经营将会受到较大的影响。

（五）公司无法有效应对产品价格下降的风险

作为汽车产业价值链上重要环节的汽车精密零部件制造业企业，其产品价格与下游整车市场价格具有较强的关联性。一般配套新车型和改款車型上市初期，汽车售价较高，汽车零部件利润水平也相应较高；随着替代车型上市，原有车型会逐步降价，整车厂为了保证其利润水平，会要求一级配套商相应产品每年有一定比例的降价，通常为 3%至 5%不等，而一级配套商也会将该降价诉求传导至二级配套商，并依次传导。

作为汽车发动机精密零部件行业企业，虽然主机厂在选择供应商时首要考虑的因素是质量和技术而非价格，但汽车产品价格走势特点决定了在单个项目产品批量供应后主机厂凭借其在产业链上的强势地位仍有一定降价诉求。

如果公司客户未来大幅度压低采购价格或者公司应对销售价格下降的措施失效，销售价格大幅下降仍将会对公司经营业绩带来一定的不利影响。

（六）公司主要客户相对集中风险

2012 年度、2013 年度和 2014 年度，公司向前五大客户（合并口径）累计销售实现收入占公司主营业务收入比重分别为 64.77%、57.88%和 61.32%，客户集中度较高。这种状况主要是由汽车行业整车厂（含主机厂）集中度较高的行业特性和主机厂一般对单个零部件采取相对集中的采购政策决定的。2014 年，我国汽车销量排名前十位的汽车集团共销售 2,107.65 万辆，占汽车销售总量的 89.7%；同时，公司早期产能不足也在一定程度上制约了公司主机客户数量的增长。报告

期，公司通过加大研发投入和扩大生产规模，积极开拓主机市场，目前已有主机客户 50 余家，其中国内自主品牌主机厂 30 家、合资品牌主机厂 14 家、境外主机厂 6 家。公司主要客户包括上汽通用五菱、东岳动力、航天三菱、奇瑞汽车、神龙汽车、东风商用车、长城汽车、东安汽发、江淮汽车、比亚迪、昌河铃木、新晨动力等，客户结构较为稳定，均为国内知名汽车发动机生产厂商，规模较大、实力雄厚、信用状况良好，报告期内上述客户都不存在严重经营问题，也未出现上述多家客户同时产生大的经营问题的情况。

如果公司上述主要客户未来发生较大经营风险，而公司在短期内又无法开拓新客户，则将对公司生产经营造成一定影响。

（七）公司原材料外协比例较高的风险

根据汽车及零部件行业生产模式的特点，公司采取了“紧抓市场和研发、做强精密制造”的经营策略，即以市场为导向，重点抓住技术研发、精密加工、装配、检测等具有高附加值和核心技术的关键环节，而对非核心工序等普通生产环节则依托社会化生产协作，以充分利用绵阳科技城及国内成熟的毛坯成型和机加工资源，突破公司在资金、设备、厂房和人力等方面的限制，集中资源进行新产品研发、工艺革新和扩大公司整体产能，以形成公司整体最大规模效应。报告期内公司建立了一整套的包括供应方筛选、招标、定价、供货、质量控制、结算、考核、淘汰及保密等的外协管理制度，并且一直对外协供应商进行严格的筛选和管理，各外协供应商也一直供货及时、质量稳定。2012 年度、2013 年度和 2014 年度，公司以采购毛坯件或购买外协加工服务等形式累计向外协供应商采购的金额分别达同期生产成本的 57.01%、57.90%和 55.23%。

如果未来生产经营过程中外协采购的质量、价格以及供货及时性等发生较大变化，而公司在短期内又无法寻找到合适的替代供应商或通过自身投入亦不能按期达成相应生产能力，则将对公司生产经营造成一定影响。

（八）税收优惠政策变化的风险

2011 年 7 月 27 日，财政部、海关总署和国家税务总局联合下发了《关于深入实施西部大开发战略有关税收政策问题的通知》（财税【2011】58 号），规定自 2011 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日，对设在西部地区的鼓励类产业企业减按 15%的税率征收企业所得税。上述鼓励类产业企业是指以《西部地区鼓励类产

业目录》中规定的产业项目为主营业务，且其主营业务收入占企业收入总额 70% 以上的企业。2014 年 8 月 20 日，国家发展和改革委员会发布了《西部地区鼓励类产业目录》（国家发展和改革委员会令 2014 年第 15 号），公司及子公司万瑞尔主营业务符合西部地区的鼓励类产业目录。

依据 2011 年 8 月四川省经济和信息化委员会出具的《关于印发〈国家鼓励类产业政策确认暂行办法〉的通知》（川经信产业【2011】416 号），“对通过审查核实后，确认符合产业政策的企业，省经信委出具“川经信产业函”文号的确认函，作为企业申请办理享受西部大开发优惠政策手续的依据”。

2012 年，四川省经济和信息化委员会下发了《四川省经济和信息化委员会关于确认四川九州特种润滑油有限责任公司等 18 户企业主营业务为国家鼓励类产业项目的批复》（川经信产业函【2012】574 号）及《四川省经济和信息化委员会关于确认中铁二局集团勘测设计员有限责任公司等 19 户企业主营业务为国家鼓励类产业项目的批复》（川经信产业函【2012】531 号），认定公司及子公司万瑞尔主营业务为《产业结构调整指导目录（2011 年本）》中的鼓励类产业项目。

依据 2012 年 5 月四川省国家税务局出具的《关于认真落实西部大开发战略有关企业所得税优惠政策的公告》（2012 年第 7 号），“对符合总局公告规定要求，申请享受西部大开发税收优惠政策缴纳企业所得税的企业，第一年报经县（市、区）国税局审核确认，第二年及以后年度报经县（市、区）国税局备案后，可减按 15% 税率缴纳企业所得税”，“在《西部地区鼓励类产业目录》公布前，企业符合《产业结构调整指导目录（2005 年版）》、《产业结构调整指导目录（2011 年版）》、《外商投资产业指导目录（2007 年修订）》和《中西部地区优势产业目录（2008 年修订）》范围的（除产业结构调整指导目录（2011 年本）第二类限制类和第三类淘汰类），已报经主管国税机关审批确认的，暂继续执行；未报经主管国税机关审批确认的，由企业在汇算清缴结束前提出申请，经主管国税机关审核确认，其企业所得税可按照 15% 税率缴纳”，发行人及子公司万瑞尔均按西部大开发的优惠税率进行了 2011 年度及 2012 年度及 2013 年度的所得税汇算清缴工作，且四川省绵阳市涪城区地方税务局已批准发行人 2011 年度及 2012 年度及 2013 年度执行 15% 的企业所得税税率；子公司万瑞尔系首次申报西部大开发税收优惠政策，依据国家税务总局《关于深入实施西部大开发战略有关企业所得税问题的公

告》(2012 年第 12 号),“第一年须报主管税务机关审核确认,第二年及以后年度实行备案管理”的规定,万瑞尔于 2012 年 5 月 15 日获得了四川省绵阳市涪城区国家税务局出具的企业所得税优惠申请审批表,同意其自 2011 年开始执行 15%的企业所得税税率;后分别于 2013 年 5 月 14 日及 2014 年 4 月 9 日获得了四川省绵阳市涪城区国家税务局出具的企业所得税优惠备案登记(年审)表,同意其 2012 年度及 2013 年度继续执行 15%的企业所得税税率。

虽然发行人及子公司万瑞尔符合《产业结构调整指导目录(2011 年本)》及《西部地区鼓励类产业目录》(发改委令第 15 号)并且亦据此按 15%的税率进行了所得税汇算清缴,但倘若未来发行人及子公司万瑞尔不符合《西部地区鼓励类产业目录》中所规定产业或不能被有权税务机关审核确认或西部大开发税收优惠政策到期后不再执行,则仍需按照 25%税率缴纳企业所得税,进而对公司经营业绩造成一定影响。

(九) 新能源汽车技术发展带来的风险

公司产品主要为汽车发动机等内燃机配套的精密零部件。目前,无论国际上还是国内,新能源汽车已开始逐步兴起,并有蓬勃发展之势,且受到各国政策的大力支持。与传统以石油为动力的内燃机汽车不同,新能源汽车,尤其是以蓄电池作为动力的纯电动车,无需配置目前传统的汽车发动机。虽然新能源汽车在节能、环保、安全、经济适用等各方面还有很多问题有待克服,但随着技术的发展,未来五至十年新能源汽车很有可能会在汽车市场占有重要的一席,其中纯电动汽车也很可能逐步成为汽车市场主流车型之一,这将会给发动机及发动机零部件行业格局带来深远的影响。我国正积极推动新能源汽车的发展。2013 年 9 月,财政部等四部委联合发布《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》,对消费者购买新能源汽车(符合要求的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车)给予补贴,重点加大政府机关、公共机构、公交等领域新能源汽车推广力度。未来倘若公司不能及时开发出适应市场发展的汽车精密零部件新产品,则将会给公司生产经营带来不利影响。

(十) 汽车市场竞争加剧风险

现阶段我国汽车零部件行业竞争较为激烈。随着我国汽车行业的快速发展,国际各大知名汽车零部件及配件制造厂商均瞄准了我国汽车市场的巨大容量,纷

纷在我国境内建立生产基地并开展销售，试图以其研发能力、技术实力、生产规模和品牌影响等获取我国汽车零部件及配件市场份额，目前外资已控制了国内高达 70% 以上的关键汽车零部件的主要市场份额，给本土汽车零部件厂商带来了巨大的挑战。公司竞争对手主要是制造发动机精密零部件的德资、美资和日资零部件企业，目前在行业内占有市场主要份额。

若未来汽车市场容量出现饱和，市场竞争进一步加剧，而公司又不能采取有效措施巩固现有竞争优势，提高市场占有率，则将对公司未来生产经营产生影响。

（十一）汽车市场开拓的风险

公司产品主要用于汽车发动机，产品质量对汽车整体性能影响较大，因此汽车整车厂商和发动机制造商在选择供应商时，一般采取严格的采购认证制度，供应商一旦通过该采购认证，通常能够与客户建立长期、稳定的合作关系。目前，公司已经与国内外 50 余家主机厂建立了长期、稳定的合作关系。

但是，随着我国汽车产业快速升级，主机厂将对零部件产品技术性能要求越来越高。如果公司在研发、设计、制造、质量、产能及供货及时性等方面又不能达到主机厂的要求，则可能存在公司产品无法进入客户采购体系、无法顺利开拓新市场的风险，进而对公司的经营造成一定程度的不利影响。

（十二）募集资金项目投产后的产量扩张导致的产品销售风险

根据国内外市场的需求情况，公司本次募集资金投向包括年产 1,500 万支液压挺柱项目、年产 180 万套发动机可变气门系统项目以及年产 200 万只汽车动力总成精密零部件项目。本次募集资金投资项目与公司的整体发展战略相一致，符合国家产业政策，符合节能减排的汽车产业政策导向，有良好的市场发展前景。上述项目的产品产能与公司目前产能相比，都较大幅度的增加。

如果未来公司对现有客户销售乏力或新客户拓展不力，将导致募集资金投资项目投产后产生产品销售风险，进而对公司业绩造成不利影响。

（十三）募集资金项目投产后新增固定资产折旧风险

本次募集资金到位并且项目施工全部完成后，预计将新增固定资产 31,160 万元。以现行固定资产折旧政策，项目建成后年折旧预计将增加 2,424 万元。根据测算，募集资金项目达产后新增销售收入及利润总额预计可以抵消募投项目新

增的折旧费用，但若市场环境发生重大不利变化，公司将面临现有业务及募投项目产生的收入及利润水平无法消化固定资产折旧和无形资产摊销的风险，进而对公司业绩造成不利影响。

（十四）公司短期内净资产收益率下降风险

截至 2014 年末，本公司归属于母公司所有者权益为 39,850.62 万元。本次发行完成后，公司净资产规模将有较大幅度增长，而募集资金投资项目全部建成投产并产生效益需要一定时间，因此，预计本次发行后，短期内本公司存在因净资产增长较快而导致净资产收益率下降的风险。

（十五）募集资金投资项目的组织实施风险

在募集资金项目的实施过程中，可能会遇到诸如国家宏观政策、市场、技术、财务变化以及资金投入延迟等因素导致各项目实施的条件发生变化，同时也会受企业自身管理水平和技术力量等内在因素的影响，导致项目不能如期完成或不能实现预期收益，从而影响公司的经营业绩。

（十六）公司管理能力无法适应未来经营发展变化的风险

公司通过多年健康发展已经建立了较为完善的组织运行模式和管理制度体系，并且培养了一批经验丰富的经营管理人才；同时也不断提高公司治理水平，积极发挥专门委员会、监事会和独立董事的作用。但是随着未来市场环境的变化和公司的经营发展变化，尤其是本次发行完成之后，公司资产规模将得到一定幅度的增加，这对公司的经营管理能力提出了更高的要求。公司未来面临着管理能力无法适应未来经营发展变化的风险。

（十七）公司技术人才建设及流失风险

作为汽车发动机精密机械零部件的制造和销售企业，高素质的技术人才对公司的未来发展举足轻重。公司为大力推进创新和技术进步，需要加速形成具有企业特色的科技研发体系和核心技术团队。

目前，公司的研发基础在于拥有一支技术过硬、敢于创新的研发团队及较为先进的研发体制，公司的核心技术均来源于研发团队的整体努力，不存在依赖个别核心技术人员的情况。随着技术更新加快和市场竞争加剧，技术人才竞争也日趋激烈，公司已建立了一系列吸引和稳定核心技术人员的技术创新管理机制，包

括提高技术人员福利待遇、建立技术项目奖励制度、增加培训机会、签署保密协议、创造良好的工作和文化氛围等，也在积极探索外部引入专家型人才和内部培养人才相结合的方式，不断完善技术人才队伍，建立健全人才管理使用机制。

但如果公司未来在人才引进和管理方面不能跟上形势发展需要，将可能导致研发水平停滞不前，人员素质无法得到有效提高或出现人才流失情形，从而对公司的生产经营造成一定影响。

（十八）产品质量索赔的风险

公司自创立以来，始终坚持以“顾客最终满意”为宗旨，以“过程受控，系统稳定”为质量管理理念，建立了全员参与的全过程质量管理体系，制定了一系列质量管理规章制度。公司先后通过了 ISO9002 质量体系认证、ISO/TS16949 质量体系认证以及 ISO14001 环境体系认证，产品合格率达到 99%以上。但随着公司规模扩大，产品线进一步丰富，新产品逐步量产，可能面临更多的质量索赔的风险。

此外，为了保护家用汽车产品消费者的合法权益，明确家用汽车产品修理、更换、退货（以下简称三包）责任，国家颁布了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》，自 2013 年 10 月 1 日起施行。规定三包责任由销售者依法承担；销售者依照规定承担三包责任后，属于生产者的责任或者属于其他经营者的责任的，销售者有权向生产者、其他经营者追偿。虽然公司作为汽车零部件企业，产品主要为整车配套，不直接销售给销售者；且整车企业有着严格的产品检验体系，汽车零部件只有在装机合格后，整车企业才会与公司进行财务结算，实现销售，产品质量出现重大问题的概率较小。但根据整车企业与零部件企业通常的质量保证条款，公司要承担在三包期内由于公司产品质量问题造成的退货、换货或保修的各项费用；对于重大产品质量问题引起整车召回等情况，赔偿还受是否在三包期内的限制。尽管公司在报告期内未发生重大产品质量索赔事件，但仍不能排除由于公司管理或产品本身的设计问题造成产品质量问题而导致的产品质量索赔的风险。

（十九）公司存货盘亏或跌价的风险

根据行业惯例，主机厂为实施其“零库存”供应链管理模式，要求供应商将大量产品存储于其生产基地附近的第三方物流公司场地以满足其生产需求，待产品

被领用并装机后再行与供应商进行结算。受此影响，2012 年末、2013 年末和 2014 年末，公司存货账面价值分别为 6,001.41 万元、8,273.24 万元和 9,187.02 万元，占当期末流动资产比例分别为 23.34%、21.87%和 18.31%，金额较高。截至 2014 年末，公司对存在减值迹象的零部件等产品计提了 201.31 万元的存货跌价准备。

如果未来公司对存货管理不善、存货发生风险后第三方物流公司赔偿不足或汽车零部件及配件市场价格巨幅波动，仍将发生存货盘亏或跌价的风险，从而影响公司未来的经营业绩。

（二十）出口业务风险

2012 年度、2013 年度和 2014 年度，发行人出口收入分别为 2,101.56 万元、5,328.77 万元和 11,757.35 万元，占同期主营业务收入比例为 5.82%、10.05%和 17.02%，呈上升趋势。报告期内，公司出口收入逐步增长的主要原因系随着综合竞争实力的提高，公司凭借产品质量优异，价格适中合理等优势，在国内合资品牌的配套范围和数量不断增加，影响力不断加强，逐步带动了跨国采购，境外主机和售后市场开始逐步加大向公司采购规模。由于出口国的政治经济环境、法律制度、行业变化和汇率变动等因素与国内存在较大差异，如果出现不利因素，公司又不能有效应对，则公司出口业务将受到相应不利影响。

（二十一）公司短期偿债风险

由于公司资本规模较小，生产经营所需资金主要依靠短期借款、自身积累以及商业信用，而公司流动比率和速动比率相对较低，2014 年末，公司流动比率和速动比率分别为 1.45 倍和 1.15 倍。如果公司的资产流动性下降或销售货款不能按期回收，公司将面临一定的短期偿债风险。

（二十二）自然灾害风险

2008 年 5 月 12 日，四川省汶川县发生了里氏 8.0 级地震，四川区域不同程度受灾，公司所处绵阳市遭受重大损失，也对公司运营产生了一定影响。公司在未来经营过程中，也面临着地震及其他自然灾害可能造成的影响。一旦发生重大自然灾害，将直接影响公司正常生产经营。

六、保荐机构关于发行人成长性的结论性意见

在进行了充分尽职调查和审慎核查后，本保荐机构认为：发行人在报告期内资产规模迅速扩大，盈利能力不断提高，主营业务突出，核心产品质量优良，市场地位显著，市场占有率逐步提升，成长性良好；公司具有高效的技术创新机制和稳定的技术研发团队，具备自主创新能力，保证了公司的持续成长；公司制定了清晰的发展战略和切实可行的发展规划，保证了公司的持续成长；同时，通过本次发行募集资金运用将进一步促进发行人的持续成长，提升发行人的自主创新能力、盈利能力和综合竞争力。本保荐机构认为发行人具备较好的成长性且具有自主创新能力，同意保荐发行人申请首次公开发行股票并在创业板上市。

(此页无正文,为《关于绵阳富临精工机械股份有限公司首次公开发行股票并在创业板上市成长性专项意见》之签章页。)

保荐代表人: 陈晓荃
陈晓荃 2015年2月6日

周木红
周木红 2015年2月6日

项目协办人: 于莉
于莉 2015年2月6日

内核负责人: 毕劲松
毕劲松 2015年2月6日

保荐业务负责人: 刘侃巍
刘侃巍 2015年2月6日

法定代表人: 吴涛
吴涛 2015年2月6日

首创证券有限责任公司(公章)

2015年2月6日

