

哈尔滨威帝电子股份有限公司

关于公司公开发行可转换公司债券摊薄即期回报及填补措施的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

重大事项提示：

- 以下关于哈尔滨威帝电子股份有限公司（以下简称“公司”）公开发行可转换公司债券后其主要财务指标的分析、描述均不构成公司的盈利预测，投资者不应仅依据该等分析、描述进行投资决策，如投资者据此进行投资决策而造成任何损失的，公司不承担任何责任。本公司提示投资者，制定填补回报措施不等于对公司未来利润做出保证。
- 公司本次公开发行可转换公司债券相关事项已经 2017 年 9 月 11 日召开的第三届董事会第十六次会议审议通过，并提交公司 2017 年第二次临时股东大会审议。

根据《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发[2014]17 号）、《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发[2013]110 号）以及《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告[2015]31 号），公司就本次公开发行可转换公司债券对摊薄即期收益的影响进行了分析，制定了填补回报的措施，公司董事、高级管理人员等作出了相关承诺，具体情况如下：

一、本次公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标影响

（一）假设条件及前提

1、宏观经济环境、产业政策、公司所处行业的市场情况没有发生重大不利变化。

2、本次公开发行方案于 2017 年 12 月底实施完毕，该完成时间仅为估计，最终以中国证监会核准本次发行后的实际完成时间为准。

3、本次公开发行募集资金总额为 20,000 万元，不考虑发行费用的影响。本次可转债发行实际到账的募集资金规模将根据监管部门核准、发行认购情况以及发行费用等情况最终确定；不考虑本次发行募集资金到位后对公司生产经营、财务状况（如营业收入、财务费用、投资收益）等方面的影响。

4、假设本次可转债的转股价格为 10.43 元/股。（该价格为公司股票于第三届董事会第十六次会议召开日（2017 年 9 月 11 日）前二十个交易日交易均价与前一个交易日交易均价较高者），该转股价格仅用于计算本次可转换公司债券发行摊薄即期回报对主要财务指标的影响，并不构成对实际转股价格的数值预测。

5、公司业绩受到产业政策、宏观经济、行业周期以及业务发展状况等因素影响较难预测，因此假设 2017 年扣除非经常性损益前后归属于母公司所有者的净利润与 2016 年持平，2018 年扣除非经常性损益前后归属于母公司所有者的净利润分别按与 2017 年持平、较 2017 年增长 10%和增长 20%等不同情形测算。盈利水平假设仅为测算本次公开发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，不代表公司对 2017 年及 2018 年经营情况及趋势的判断，亦不构成本公司盈利预测。

6、2017 年，公司以 2016 年度利润分配实施方案确定的股权登记日的总股本为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 1.00 元（含税），实际派发现金股利 3,600.00 万元。现金分红于 2017 年 6 月 22 日实施完毕，假设 2018 年现金分红金额与 2017 年相同，且于 2018 年 6 月底之前实施完毕；不进行资本公积转增股本。2018 年派发现金股利金额仅为预计数，不构成对派发现金股利的承诺。

7、2017 年 12 月 31 日归属母公司所有者权益=2017 年期初归属于母公司所有者权益+2017 年归属于母公司的净利润-本期现金分红金额。

2018 年 12 月 31 日归属母公司所有者权益=2018 年期初归属于母公司所有者

权益+2018 年归属于母公司的净利润-本期现金分红金额+转股增加的所有者权益。

8、本次可转债在发行完成后全部以负债项目在财务报表中列示。该假设仅为模拟测算财务指标使用，具体情况以发行完成后的实际会计处理为准。

9、不考虑募集资金未利用前产生的银行利息以及可转债利息费用的影响。

上述假设仅为测算本次发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，不代表公司对 2017 年、2018 年经营情况及趋势的判断，亦不构成对公司 2017 年、2018 年的业绩预测，投资者不应据此进行投资决策，投资者据此进行投资决策造成损失的，公司不承担赔偿责任，盈利情况及所有者权益数据最终以会计师事务所审计的金额为准。

（二）对公司主要财务指标的影响

单位：元

项目	2017 年度 /2017.12.31	2018 年度/2018.12.31	
		转股前	转股后
总股本（股）	360,000,000	360,000,000	379,175,455
假设情形 1：2017 年、2018 年净利润与 2016 年净利润一致			
归属于母公司股东的净利润	90,683,789.82	90,683,789.82	90,683,789.82
归属于母公司股东的净利润（扣非后）	74,942,082.15	74,942,082.15	74,942,082.15
期末归属于母公司所有者权益	584,405,380.03	639,089,169.85	839,089,169.85
基本每股收益	0.2519	0.2519	0.2454
基本每股收益（扣非后）	0.2082	0.2082	0.2028
加权平均净资产收益率	16.28%	14.82%	12.74%
加权平均净资产收益率（扣非后）	13.45%	12.25%	10.53%
假设情形 2：2017 年净利润与 2016 年一致，2018 年净利润较 2017 年增长 10%			
归属于母公司股东的净利润	90,683,789.82	99,752,168.80	99,752,168.80
归属于母公司股东的净利润（扣非后）	74,942,082.15	82,436,290.37	82,436,290.37
期末归属于母公司所有者权益	584,405,380.03	648,157,548.83	848,157,548.83
基本每股收益	0.2519	0.2771	0.2699
基本每股收益（扣非后）	0.2082	0.2290	0.2230
加权平均净资产收益率	16.28%	16.19%	13.93%
加权平均净资产收益率（扣非后）	13.45%	13.38%	11.51%
假设情形 3：2017 年净利润与 2016 年一致，2018 年净利润较 2017 年增长 20%			
归属于母公司股东的净利润	90,683,789.82	108,820,547.78	108,820,547.78
归属于母公司股东的净利润（扣非后）	74,942,082.15	89,930,498.58	89,930,498.58
期末归属于母公司所有者权益	584,405,380.03	657,225,927.81	857,225,927.81

基本每股收益	0.2519	0.3023	0.2944
基本每股收益（扣非后）	0.2082	0.2498	0.2433
加权平均净资产收益率	16.28%	17.53%	15.10%
加权平均净资产收益率（扣非后）	13.45%	14.49%	12.48%

注 1：对基本每股收益和加权平均净资产收益率的计算按照中国证券监督管理委员会制定的《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》中的要求，根据《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 9 号—净资产收益率和每股收益的计算及披露》中的规定进行计算。

注 2：上述假设仅为测算本次发行摊薄即期回报对公司主要财务指标的影响，不代表公司对盈利情况的观点或对经营情况及趋势的判断。

二、本次发行摊薄即期回报的特别风险提示

本次可转债公开发行完成后、转股前，公司需按照预先约定的票面利率对未转股的可转债支付利息，由于可转债票面利率一般较低，正常情况下公司对可转债募集资金运用带来的盈利增长会超过可转债需支付的债券利息，不会摊薄基本每股收益，极端情况下如果公司对可转债募集资金运用带来的盈利增长无法覆盖可转债需支付的债券利息，则将使公司的税后利润面临下降的风险，将摊薄公司普通股股东即期回报。

投资者持有的本次公开发行可转债部分或全部转股后，公司股本总额将相应增加，对公司原有股东持股比例、公司净资产收益率及公司每股收益产生一定的摊薄作用。另外，本次公开发行的可转换公司债券设有转股价格向下修正条款，在该条款被触发时，公司可能申请向下修正转股价格，导致因本次可转换公司债券转股而新增的股本总额增加，从而扩大本次公开发行的可转换公司债券转股对公司原普通股股东潜在摊薄作用。敬请广大投资者理性投资，并注意投资风险。

三、本次发行的必要性和合理性

本次公开发行可转换公司债券募集资金总额不超过 20,000 万元（含本数），扣除发行费用后拟用于以下项目：

单位：万元

序号	募集资金投资项目	总投资额	拟投入募集资金
1	威帝云总线车联网服务平台项目	20,000.00	20,000.00
合计		20,000.00	20,000.00

（一）未来城市公共交通发展的客观需求

城市公共交通是城市的命脉，是国家经济发展的重要基础。作为城市综合交通体系的重要子系统，公共交通系统的科学构架与良性发展，对于协调体系内其他子系统，以及促进城市绿色、可持续发展具有重要作用。而公共交通最终是否能在城市交通中发挥作用，最重要的是以需求为导向，因地制宜的发展城市公共交通。经济社会的快速发展和物质文化需求的日益增长对交通运输发展提出了新的要求和新期待，广大乘客对交通出行的要求已经由“走得了”向“走得好、走得舒适、走得安全”转变。智研咨询发布的《2016-2022 年中国车联网行业分析及未来前景预测报告》，由于交通拥堵与交通事故已经成为各种城市病中最急需解决的问题，人们在出行时最关心的就是如何在城市密集的交通网络中高效快速地抵达目的地，如何以智能方式实现城市交通零事故、无拥堵等。作为继手机产业之后的第二大移动互联网入口，车联网的巨大发展潜力为业界人士普遍看好，其中，公共交通车联网更是上升到国家政策战略上面，尤其是最关心的公共客车安全问题。

2017 年 2 月国务院印发了《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，提出到 2020 年基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系。规划在基础设施、运输服务、智能交通、绿色安全四个方面，设置了 24 项主要指标，核心思想就是提升客运服务安全便捷水平，提升交通发展智能化水平，促进交通产业智能化变革，促进交通运输绿色发展，强化生态保护和污染防治，加强安全应急保障体系建设，加强安全生产管理。车联网云平台提供的车辆运行时的准确数据是各种服用应用的基础，是公共交通市场应用的客观需求。

（二）政策规范不断出台，大力推进智能网联汽车发展

国家已提出智能网联汽车发展愿景，《中国制造 2025》中智能化是八大任务中的首要任务，汽车产业列入重点领域，为战略必争产业。新能源汽车正处于产业发展初期和关键时期，新能源汽车推广应用的安全问题既涉及到人民群众的生命财产安全，也关系到新能源汽车产业持续健康发展大局。国务院对新能源汽车安全问题高度重视，要求各地方政府新能源汽车工作联席会议制度牵头部门、各有关生产企业要根据 2016 年 2 月 24 日国务院常务会议和 2016 年 7 月 6 日新能

源汽车产业发展座谈会议精神，以及《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35号）有关要求，高度重视新能源汽车全产业链、全生命周期的安全问题，把保障安全放在工作首位，把握关键环节，加快建立健全安全保障体系，推进新能源汽车产业健康可持续发展。

2016年11月15日，工信部官方网站发布了《关于进一步做好新能源汽车推广应用安全监管工作的通知》，通知指出自2017年1月1日起，新生产的全部新能源汽车安装车载终端，通过企业监测平台对整车及动力电池等关键系统运行安全状态进行监测和管理，按照《电动汽车远程服务与管理系统技术规范》（GB/T 32960）国家标准要求，将公共服务领域车辆相关安全状态信息上传至地方监测平台。对于已销售的新能源汽车产品，整车企业要按照国家标准要求免费提供车载终端、通讯协议等相关监测系统的升级改造服务，及时通知用户说明远程安全监测的必要性，争取逐步纳入监测平台。

2016年12月30日，交通运输部发布了《营运客车安全技术条件》（JT/T 1094-2016），其中第4.1.5条明确规定：9M以上的营运客车要求加装车道偏离预警系统（LDWS）以及符合标准的前碰撞预警（FCW）功能；第4.1.6条明确规定：营运客车出厂时应装备具有存储和上传功能的车内外视频监控系统，以及具有行驶记录功能的卫星定位系统车载终端；第4.5.2明确规定：营运客车安装单胎的车轮应安装胎压监测系统或胎压报警装置，并能通过仪表台向驾驶员显示信息；并在第5条标准实施的过渡期要求里明确规定了视频监控系统要求7个月内完成过渡，其余要求在13个月内完成过渡。对于已公告车型，要满足JT/T 1094标准；对于2017年4月1日前已经取得新产品公告的客车车型，自2017年10月1日起执行JT/T 1094标准；2017年4月1日前已经完成汽车强制性项目检验但尚未提交新产品公告申报的客车车型、已经提交新产品公告申报但尚未公告的客车车型，自2018年1月1日起执行JT/T 1094标准。

2017年5月工业和信息化部、国家发展改革委及科技部关于印发《汽车产业中长期发展规划》的通知，工信部联装[2017]53号，三部委发布汽车产业中长期发展规划，对新能源汽车、智能网联汽车、节能汽车提出重点发展任务，规划中指出，随着能源革命和新材料、新一代信息技术的不断突破，汽车产品加快向新能源、轻量化、智能和网联的方向发展，汽车正从交通工具转变为大型移动

智能终端、储能单元和数字空间，乘员、车辆、货物、运营平台与基础设施等实现智能互联和数据共享。

同时，为贯彻落实《中国制造 2025》战略部署，加快推动我国智能网联汽车产业发展，发挥技术标准的引导和规范作用，2017 年 6 月 12 日，工业和信息化部、国家标准化管理委员会组织开展智能网联汽车标准体系建设工作，形成了《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)(2017 年)》(征求意见稿)。到 2020 年，初步建立能够支撑驾驶辅助及低级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系。制定 30 项以上智能网联汽车重点标准，涵盖功能安全、信息安全、人机界面等通用技术以及信息感知与交互、决策预警、辅助控制等核心功能相关的技术要求和试验方法，促进智能化产品的全面普及与网联化技术的逐步应用。

国家在智能网联汽车方面的政策规范不断出台，推动产业快速、规范化发展，企业只有及时进行产品、服务升级才能顺应行业的发展。

(三) 公司转型升级的迫切需要

当前车联网系统发展主要通过传感器技术、无线传输技术、海量数据处理技术、数据整合技术相辅相成配合实现。BAT 等大型互联网公司、普通软件服务提供商及 ODB 设备制造商、整车厂制造商、CAN 设备制造商等智慧交通相关产业链企业已陆续凭借各自优势积极参与车联网系统建设布局。公司自成立以来，一直致力于客车 CAN 总线控制系统等产品的生产与销售，在现有产品的基础上进行升级扩展势在必行。

通过本项目的建设，公司可围绕车联网产业更好地服务于公交公司、政府、整车厂、乘客及互联网+智慧交通生态圈，为城市交通提供智能化的车联网解决方案，有效整合公司现有产品及研发资源、优化公司管理效能、扩展公司业务，从而提高公司在汽车电子产品领域及车联网领域的市场竞争力和盈利能力，使公司保持持续健康发展的势头，扩大市场份额，满足公司长期发展需要。

四、本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系，公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

（一）本次募集资金投资项目与公司现有业务的关系

传统行业通过与互联网结合促进了更多的融合创新、孕育了更多的业态、形成传统行业新的增长点。本次公开发行可转债募集资金扣除相关发行费用后将用于“威帝云总线车联网服务平台项目”，是公司现有业务和产品在产业链条上的延伸和提升。

本项目以 CAN 总线技术、车载智能终端、大数据分析 & 处理等关键技术为基础,以智慧公交作为切入点，建设以车辆调度、车辆安全监控、驾驶评价体系为核心的威帝云总线车联网服务平台，提供完整的车身安全数据、精准的统计分析、实时的车辆监控等一体化解决方案，并以此扩大智能硬件、软件产品市场，逐步形成完整的客车车身电子控制产品线，打造“智能硬件产品——线上公共数据资源建设——大数据应用与服务”完整闭环的成熟商业模式，实现由客车车身电子控制产品提供商转变为客车车身电子整体解决方案及车联网云平台服务的提供商，服务于政府、公交公司、整车厂、广大乘客及互联网+智慧交通生态圈，推动公司长期战略发展，提升竞争优势，增强盈利能力。

（二）公司从事募投项目在人员、技术、市场等方面的储备情况

1、人员方面

公司经过多年发展，已拥有一支稳定的、具有专业技术水平、经验丰富的技术研发队伍，取得了诸多专利及软件著作权，公司将继续加大对优秀人才的吸引力，加强人才制度建设，完善技术管理模式和激励制度，进一步完善和丰富公司人才结构，扩充研发团队，坚持自主研发为主的同时，与高校开展横向技术联合，走产学研合作道路，为项目的顺利实施和公司的持续发展提供更多支持和保障。

2、技术方面

公司以技术创新作为企业持续发展的动力，不断进行技术升级、完善技术创新体系、提升自主创新能力是公司保持竞争力的根本保障。目前公司已经初步完

成车载智能终端产品及威帝云总线车联网服务平台基础框架，支持万辆车同时以每秒的频度实时上传数据，同时，开发完成面向 WEB、桌面及移动平台的威帝云总线软件系统，实现了对运营客车的车辆报警、安全监控、仪表盘实时数据展示、驾驶员评价分析、里程统计、能耗统计、考勤管理、机务管理等功能，申请了多项相关发明专利及软件著作权。

公司前期的技术业务积累为本项目的建设奠定了扎实的技术基础，项目所建设的基于 CAN 总线的智能车载终端及以车辆调度、车辆安全监控、驾驶评价体系为核心的威帝云总线车联网服务平台将填补市场没有解决公交公司完整需求的一体化方案的空白，降低公交公司运营的成本；私有云解决方案将有助于智慧公交的进一步推广和应用，扩展公司产品领域；社会化服务的建设，将提高公司声誉，真正形成“智能硬件产品——线上公共数据资源建设——大数据应用与服务”完整闭环的成熟商业模式。

3、市场方面

汽车的不断智能化终将会赢来全新的车联网时代。运用车联网技术，能够最大限度地降低交通拥堵、交通事故等带来的损失，提升通行效率。从国外近两年采用智能技术提高道路管理水平经验来看，每年交通事故发生率下降 20%以上，且能提高交通工具的使用效率 40%以上。据智研咨询《2017-2022 年中国车联网行业发展前景预测研究报告》，2017 年全球车联网市场规模将达 525 亿美元，至 2022 年，该数字将达到 1,559 亿美元。埃森哲咨询公司预测，2025 年全球新车市场车联网渗透率将从 2015 年的 35%增至 100%。中投顾问在《2016-2020 年中国车联网行业深度调研及投资前景预测报告》中预测，2017 年我国车联网市场将达到 250.9 亿元，2013-2017 年的年均复合增长率为 31.5%。目前，我国车联网市场规模在全球占比仅约 10%，作为汽车生产第一大国，未来几年，我国车联网市场将以更快的速度增长，据埃森哲预测，2025 年这一比例将增至 26%。因此，我国车联网市场具有广阔的发展空间。

最近 10 多年来，公交客车的发展轨迹十分清晰，从大型化、燃气化正在迅速向新能源化过渡，按此速度发展，预计至 2020 年，公交客车将基本实现“新能源化”。虽然新能源客车市场规模快速增长，但是安全事故不断出现，事故频率明显提高。随着保有量的持续增长、老旧车辆不断增多，安全形势不容乐观，

按照《电动汽车远程服务与管理系统技术规范》（GB/T 32960）国家标准要求，需将公共服务领域车辆相关安全状态信息上传至地方监测平台，对于已销售的新能源汽车产品也需要逐步进行升级改造。新能源客车 CAN 总线配置比例显著高于传统客车，新能源客车的 CAN 总线的配置比例接近 100%，基于 CAN 总线的以车辆安全监控为基础的车联网云平台服务的市场需求规模将迅速增加。

公司是国内领先的客车车身电子控制产品提供商，客车 CAN 总线产品的国内市场占有率约 40%。将 CAN 总线作为数据来源的车载智能终端，具备较高的行业进入门槛，而公司作为客车行业龙头企业“三龙一通”的主要配套商，稳定的客户基础及合作记录为威帝云总线车联网服务平台项目的推广应用提供了极大便利，市场渠道占优。

五、公司现有业务运营情况及应对本次发行摊薄即期回报采取的填补措施

（一）现有业务运营状况、发展态势、面临的主要风险及改进措施

公司是国内领先的客车车身电子控制产品提供商，自成立以来一直致力于汽车电子产品的研发、设计、制造与销售，公司主要产品包括 CAN 总线产品、控制器（ECU 控制单元）、仪表、传感器等系列产品。公司基于柔性配置的汽车 CAN 总线控制系统、汽车轮胎压力温度无线监测系统产品达到国际先进水平，彩色液晶仪表产品达到国内领先水平。公司自主开发的客车用中央处理器在国内率先实现客车电器智能化控制。公司自主开发的具有数据处理、存储、记录和管理功能的汽车行驶记录仪，率先在国内产业化推广，使我国汽车拥有了自己的“黑匣子”。公司是宇通客车、厦门金龙、苏州金龙、厦门金旅等国内主要客车生产企业客车车身电子产品的主要配套商。

2014 年度、2015 年度、2016 年度和 2017 年 1-6 月，公司营业收入分别为 20,262.20 万元、20,316.30 万元、21,133.45 万元和 5,810.32 万元，净利润分别为 8,450.33 万元、7,998.03 万元、9,068.38 万元和 2,134.21 万元。最近三年公司收入保持稳定，具有较强的竞争力。近年来，汽车电子行业呈现快速发展趋势，竞争日趋激烈。虽然我国汽车工业整体仍处在快速发展阶段，但未来随着国家对新能源汽车政策的调整，将促进新能源汽车行业的规范发展和整个汽车行业的结构调整和产业升级，这都会对公司所处的汽车电子行业产生重大且深远的

影响。

公司面临的主要风险为产业政策变化引起的客车车身电子行业市场变化以及由此带来的企业转型升级挑战。国家对汽车电子行业整体发展战略及相关法律、法规的制定和调整对公司的生产经营将产生较大影响，政府在汽车电子行业方面政策支持力度的变动也将直接影响公司的业务发展和盈利水平。如果未来国家产业政策发生不利变化，或政府在汽车电子行业方面政策支持力度降低，将对公司的生产经营产生不利影响。公司将密切关注国家汽车电子行业产业政策及其变化，跟踪行业信息，并反馈到产品的研发中，不断更新完善产品性能，提高产品的市场竞争力，提前做好准备以应对产业政策变化的风险。同时，公司募投项目的实施以及核心竞争实力的不断加强，公司的抗风险能力和持续盈利能力将不断加强。

（二）提高运营效率，降低运营成本，提升公司经营业绩的具体措施

1、规范管理募集资金，加快募投项目建设进度

为规范募集资金的管理和使用，提高资金使用效率，公司已经根据《公司法》、《证券法》和《上海证券交易所股票上市规则》等法律、法规的规定和要求，结合公司实际情况，制定并完善了公司的募集资金管理制度，明确规定公司对募集资金采用专户专储、专款专用的制度，以便于募集资金的管理和使用以及对其使用情况加以监督。公司董事会将严格按照相关法律法规及公司募集资金管理制度的要求规范管理募集资金，确保资金安全使用。同时，公司将加强对募投项目的建设和管理，争取成本最小化、效益最大化，提升募集资金的投资效益，尽可能减轻对股东即期回报的摊薄程度。本次发行募集资金到账后，公司将调配内部各项资源，加快推进募投项目建设，提高募集资金使用效率，争取募投项目尽快实现预期效益。

2、加大人才引进，完善公司治理

公司管理团队具有丰富的客车车身电子行业从业经验，深谙精细化管理，能够及时把握行业趋势，抓住市场机遇。同时，公司在延伸客车车身电子产业链，实现公司经营模式和销售模式的创新升级方面，已经储备了较为充分的人才和技术资源，并通过组建专业团队，对相关市场进行深入调研，收集客户反馈，对资

源进行整合，集中各方优势形成合力，努力扩大市场份额。公司将不断加大人才引进力度，完善激励机制，为公司的长足发展持续培养优秀人才。完善的公司治理和人才发展战略为公司提供了良好的发展基础。

3、积极应对宏观经济以及行业政策的变化，提升公司整体竞争力

公司将顺应宏观经济形势的发展，紧跟国家和行业政策，以高品质的产品和服务及时的服务获取市场的信任 and 良好口碑；同时积极应对宏观经济及市场发展的变化与挑战，持续贯彻公司的经营理念，推进战略实施，加强风险把控，提升公司整体竞争力。

4、保持公司主营业务平稳发展，提高公司持续盈利能力

公司专注于从事汽车电子行业 CAN 总线产品、控制器（ECU 控制单元）、仪表、传感器等系列产品的设计、生产与销售，以客车车身电子为核心业务，并通过本次募集资金投资项目进入车联网领域，扩展延伸公司的产品结构。公司将不断致力于提升品质、提高效益、改善环境，进一步加强公司在市场上的竞争能力。

一方面，公司通过技术升级、工艺改造、产学研合作等方式使整体技术水平得到了较快发展，在优化产品结构的同时，强化工艺技术创新，提高研发能力。另一方面，公司将积极开拓产品销售渠道，加大市场开发力度，在保持并加强现有客户关系的基础上，将不断拓展现有客户产品的宽度和深度，提升产品的附加值，提高产品质量和服务质量，满足客户的需求。同时，公司不断调整经营思路，综合分析并把握国内市场发展形势和机遇，在现有业务基础上积极寻找新的利润增长点。

5、严格执行现金分红，保障投资者利益

根据《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》、《上市公司监管指引第 3 号—上市公司现金分红》、《上海证券交易所上市公司现金分红指引》等规定，公司制定和完善了公司章程中有关利润分配的相关条款，明确了公司利润分配尤其是现金分红的具体条件、比例、分配形式和股票股利分配条件等，完善了公司利润分配的决策程序和机制以及利润分配政策的调整原则，强化了中小投资者权益保障机制。本次可转债发行后，公司将依据相关法律法规的规定，严格执行公司章程并落实现金分红的相关制度，保障投资者的利益。

六、相关主体出具的承诺

为使公司填补回报措施能够得到切实履行，公司董事、高级管理人员承诺如下：

“1、不得无偿或以不公平条件向其他单位或者个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、对董事和高级管理人员的职务消费行为进行约束；

3、不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

4、由董事会或薪酬委员会制订的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、未来拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩。”

公司控股股东、实际控制人陈振华承诺：“不越权干预哈尔滨威帝电子股份有限公司经营管理活动，不侵占哈尔滨威帝电子股份有限公司利益”。

七、本次发行摊薄即期回报的填补措施及承诺事项的审议程序

公司第三届董事会第十六次会议审议通过了《关于公开发行可转换公司债券摊薄即期回报及填补措施和相关主体承诺的议案》，并已提交 2017 年第二次临时股东大会审议。公司将在定期报告中持续披露填补即期回报措施的完成情况及相关承诺主体承诺事项的履行情况。

特此公告。

哈尔滨威帝电子股份有限公司董事会

2017年9月11日