证券代码：688187 证券简称：时代电气

**株洲中车时代电气股份有限公司投资者关系活动记录表**

编号：2024001

|  |  |
| --- | --- |
| 投资者关系活动类别 | □特定对象调研 ☑分析师会议  □媒体采访 □业绩说明会  □新闻发布会 □路演活动  □现场参观  □其他 （请文字说明其他活动内容） |
| 参与单位名称及人员姓名 | 长江证券、中信证券、广发证券、中泰证券、民生证券、光大证券、申万宏源证券、天风证券、中信里昂、中邮证券、德邦证券、国信证券、财信证券、英大证券、JP Morgan Asset Management、UBS Asset Management、Point72、中银基金、嘉实基金、博时基金、鹏华基金、广发基金、汇添富基金、富国基金、民生加银基金、安信基金、国泰基金、南方基金、农银汇理基金、东方基金等370多名投资者。 |
| 时间 | 2024年3月28日17:10-18:10 |
| 地点 | 电话会议 |
| 上市公司接待人员姓名 | 执行董事兼总经理尚敬先生，副总经理兼财务总监孙珊女士，董事会秘书龙芙蓉女士。 |
| 投资者关系活动主要内容介绍 | 问答环节主要内容：  问题1：今年国家有关设备更新的相关政策在持续落地，涉及老旧内燃机车淘汰、动车组的维修等，公司的技术储备、产能储备和收入订单展望如何？  回答：技术储备方面，公司一直在推进。铁路设备更新具体的方案我们要看国铁集团在这方面需求的更新。产能方面不用太担心，公司的调配力度是不错的。  问题2：动车维修业务情况如何？对客运量需求的展望如何？  回答：公司轨道交通维修业务收入2023年相对2022年增幅超过50%，在维修装备方面，我们市占率约50%。2024年展望方面，铁总的第一次招标还没出来，2023年最后一次招标55列，我们做了不错的交付。2024年相对2023年，动车业务整体稳中有升。  问题3：去年55列的动车订单什么时候确认收入？  回答：55列是一整个招标的数量，还需考虑市占率，我们分别在2023年第四季度和2024年第一季度交付了。  问题4：半导体业务方面是否有产能瓶颈？  回答：半导体业务方面，宜兴、株洲两地产线（IGBT三期）建设在推进，宜兴产线今年下半年开始试生产，株洲原有产线（IGBT一期、IGBT二期）在提升产品良率、芯片产出率，整个半导体业务依然会保持快速增长的态势。  问题5：2023年功率半导体收入是否可以进行拆分？汽车、光伏、电网用的IGBT价格趋势如何？  回答：2023年半导体子公司收入36.37亿，双极器件3.9亿左右，IGBT产品32.42亿左右，其中高压产品6.13亿，中低压产品26.29亿元。2023年IGBT产品全年价格比较平稳，2024年价格方面接受市场的挑战，公司不惧怕这方面的竞争。  问题6：机车业务2024年展望？  回答：需要看到国铁集团更明确的需求。  问题7：IGBT中低压收入可否进一步拆分？  回答：无法进一步拆分，公司2023年IGBT装车100多万辆。  问题8：维修2023年占比多少？按产品如何拆分？维修业务未来展望如何？  回答：2023年维修收入约18亿，城轨相对少一点，剩余的，机车与动车各一半左右。维修业务近两年机车、动车的增速会更明显，但对城轨未来也抱有信心。  问题9：城轨车辆维修情况如何？  回答：这不是一个统一标准的市场，各地不一。公司有去积极争取，也希望拿到整线维修的订单。北上广深一些线路的车辆进入生命周期中后段，故障率逐步攀升。  问题10：新兴业务板块的盈利水平？  回答：新兴装备业务毛利率28%左右，同比有增。半导体子公司2023年盈利10亿左右，其余业务（工业变流、新能源汽车电驱、传感器件、海工装备）有盈有亏，加起来亏损2亿左右。  问题11：半导体领域如何看待产能过剩带来的不确定性？  回答：面对市场的竞争，我们有信心去做到更好的表现。IDM公司可控环节会更多，我们也会做提升。也会希望在某一些行业获得更多订单，今年有增长的领域如电网等，我们希望会有较好的收获。  问题12：株洲碳化硅产线目前情况？  回答：目前升级6寸线，年产2.5万片。  问题13：碳化硅会做8寸线吗？  回答：过去两年，碳化硅芯片性能与行业头部公司相比还有些差距，目前达到了平行的状态。未来会积极研究新产线的建设。6寸、8寸的碳化硅产线和IGBT产线，有差异的设备很少，大部分是兼容的。产线的建设对我们来说，不是很难的问题，还是关心碳化硅芯片产品的性能提升。  问题14：公司在未来更注重IGBT还是碳化硅？  回答：我们判断碳化硅和IGBT在未来很长的时间内共存。包括像特斯拉的一些新技术路线，我们也会和国内的车厂做碳化硅和IGBT的并行方案。  问题15：有没有车主驱客户？价格如何？  回答：有定点的客户，价格不方便透露。  问题16：动车四级修和五级修的价值量？多久修一次？  回答：不同订单价值量有差异。检修按A3 450万公里，A5 600万公里来。  问题17：轨道交通板块的净利润？  回答：利润水平与历史数据类似。  问题18：今年功率半导体还有扩产计划吗？  回答：宜兴产线2024年会完成设备安装，然后试生产，满产年产能为36万片8英寸中低压组件基材。同时2023年底完成了6寸2.5万片碳化硅产线升级。今年半导体业务的主要营收还是来自双极器件和IGBT。  问题19：宜兴产线年底能贡献多少产能？  回答：希望产能拉升过程比IGBT一期、二期更快一点，具体数量无法预计。  问题20：车配套的功率半导体是在主驱还是OBC？  回答：主要聚焦主驱。  问题21：轨道交通装备业务拆分？  回答：轨道交通电气装备业务方面，城轨与大铁大约各占一半，大铁里，动车与机车大约各占一半。  问题22：半导体业务方面利润高是因为提价还是稼动率提升？会考虑外购芯片吗？  回答：2023年产能利用率提升、良率提升、降本增效、工艺提升等都有促进利润。目前没有外购芯片进行封装的计划。  问题23：轨道交通装备业务拆分？  回答：轨交业务方面，城轨与大铁大约各占一半，大铁里，动车与机车大约各占一半。  问题24：矿卡业务情况？  回答：我们一直关注矿山领域，从事矿卡电驱动很多年了，是国内主流玩家。无人驾驶方面，也在积极拓展项目。  问题25：传感器的胎压轮速等产品研发是否完成？收入增量是多少？  回答：交付以电量传感器为主，去年千万级别的交付给我们团队压力很大，主要精力还是投入在这方面。  问题26：刚刚提到的亏损业务是哪些业务？  回答：主要是新能源汽车电驱业务，传感器件、深海机器人等盈利都还不错。  问题27：五级修、四级修和新车的价值量差不多？  回答：不是价值量差不多，是利润率差不多。  问题28：大修的时候是否要更换牵引系统？  回答：我们一直关注大修市场，地铁一些线路上之前是用国外的系统，十几年后，就要做整体更换了，有些业主就干脆整体换新了，我们也有这样的几个项目。机车、动车在未来2-3年是高级修的高峰期。我们也在和国铁集团探讨修程修制，目前还没有明确的结论。  问题29：新造、五级修上面我们的价值量？  回答：新造的话，动车千万级、机车百万级，维修的方式太多了，没办法阐述。  问题30：矿卡的收入水平？  回答：2023年全年收入水平在千万级。  问题31：矿卡给徐工或三一的产品大概价值量？  回答：这个是看产品车型吨位，几十吨到几百吨都有，价值量差很多。 |
| 附件清单（如有） |  |
| 日期 | 2024年3月29日 |