证券代码：300276 证券简称：三丰智能

**湖北三丰智能输送装备股份有限公司**

**投资者关系活动记录表**

编号：2019-002

|  |  |
| --- | --- |
| 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 |
| 参与单位名称及人员姓名 | **广发证券发展研究中心机械分析师孙柏阳****招商证券研究发展中心机械行业分析师时文博****国金证券新兴产业中心机械行业分析师韦俊龙****中信建投证券 叶天明** |
| 时间 | **2019年7月3日 10:00-12:08** |
| 地点 | **上海鑫燕隆汽车装备制造有限公司** |
| 上市公司接待人员姓名 | **董秘张蓉女士 鑫燕隆常务副总谭秀阳先生** |
| 投资者关系活动主要内容介绍 | 1. **会谈(10:00—11:40)**
2. **面对开放、互联的工业物联网时代，前期三丰智能与西门子深度战略合作，目前的进展情况能简要介绍一下吗?**

答：公司基于智能装备行业物联网生态与西门子进行战略合作，利用西门子工业云平台MindSphere帮助客户完成数据的采集、传输、存储、分析及应用。目前基于系统设备数据采集与分析的研究，数据平台的搭建前期阶段，计划2020年向汽车行业推广设备智能监控与维护的业务服务模型。另外，三丰机器人围绕新一代控制系统与西门子展开深度合作，从AGV控制系统的集成化、标准化和通用化三个方面深入研究，结合软硬件开发，已经实现了第一台样机进入测试阶段，广汽宜昌与国能新能源项目AGV采用工业云数据采集目前正在展开中。凭借在汽车工业自动化领域的深厚积累，三丰智能将依托西门子**MindSphere**平台为汽车行业客户提供具有附加价值且安全的数字化服务，开发并运营基于该平台的数字化工业应用，帮助汽车行业客户充分挖掘数据价值，持续推动汽车行业客户的数字化转型发展。**三、平台化开发已经是各大整车企业降低研发成本，缩短开发周期的重要手段之一，目前一线车企运用的全新模块化平台，将成为未来汽车生产发展的方向。请问上海鑫燕隆作为国内白车身焊装自动化龙头企业，如何看待新平台对汽车行业的影响，公司是否有对应业务切入？**答：目前各大车企把重点放在平台内模块的共享和全球柔性生产，模块化平台将有效减少汽车部件成本与固定投资，缩短工程时间，并支持更多车型。翻开销量数据，当车企站在年销百万台这个高度上以后，模块化架构将成为车企冲击更高销量目标的重要依托，以及跻身世界领先汽车企业的重要标志。消费者较为熟知的就有丰田TNGA、大众MQB/MLB、宝马UKL/CLAR、通用Epsilon平台、奔驰MFA平台、雷诺-日产CMF等架构、沃尔沃CMA、SPA平台。应该说，模块化架构是国际化车企术研发能力、生产管理水平、企业资金实力与供应链整合等综合能力的重要体现。而拥有了平台，就相当于掌握一套涉及传动、动力输出、底盘架构的研发制造闭环，拥有平台将掌握更多产品研发的主动权。所以模块化平台技术犹如华为的麒麟芯片，未来没有这项技术的车企面临的是一种无芯状态，缺乏核心竞争能力。整体而言，新一代模块化平台具备以下游竞争加剧导致整车厂需要持续推出新车型维系销量，而消费升级也使得消费者对汽车的个性化需求日益提升。模块化平台对于整车厂而言兼具推出周期缩短以及样式多样化提升的优点，因此已经成为国际主流车企的共识，后期将持续成为整车厂研发能力、成本、市场竞争的焦点所在。目前国内合资企业平台优势更加突出，吉利、广汽等自主品牌相对出众，平台建设得比较好的整车厂有一汽大众、上汽大众、上汽通用、一汽丰田、广汽丰田、东风日产、吉利汽车、广汽传祺等；其次为广汽本田、东风本田、北京现代、东风悦达起亚、长安福特、上汽通用五菱、比亚迪、长城、上汽自主、北汽自主等；平台化能力较弱的有一汽马自达、长安马自达、长安自主、奇瑞等。鑫燕隆焊装自动化业务早已在通用汽车、大众汽车和自主一线品牌等车企中得到高效运用，在今年大众集团最先进的电动汽车平台MEB首家工厂上海安亭的新能源汽车工厂，结合工业4.0的理念，采用最新的生产和自动化技术，鑫燕隆的焊装自动化产线占比已超过60%，另外近期基于宝马汽车高端新平台焊装业务也在有序推进中。合资品牌整车厂的平台技术领先于自主品牌。自主品牌由于起步较晚，国内整车厂的发展水平和研发实力整体上落后于国际主流车企。但合资品牌凭借合资外企的技术和经验输入，在整车平台的竞争上占取先机，基本上完全继承了国外的先进平台技术。自主品牌由于发展慢，体量小，车型销售盈利无法在短时间内消化大额的平台研发支出，因此在整车平台的竞争中处于相对劣势，但近年来自主品牌也开始加强模块化平台的建设，也逐步建成了较完善的技术体系。**四、请问鑫燕隆作为国内仅有的几家具备汽车行业焊装自动化项目总包技术实力的公司，如何看待汽车行业焊装自动化系统集成的技术门槛？**答：目前，全球范围内具备整车的智能制造装备平台开发和实施能力的也仅有德国、日本、意大利、中国等少数国家，国内汽车智能焊装企业目前在国际市场上已具备一定竞争力。我国汽车智能焊装行业的市场化程度较高，竞争格局分为三个层次：一是具备汽车智能制造装备整厂工程设计、总包能力的国际知名企业，如ABB、艾森曼、日本帕卡等；二是具备较强的汽车智能制造装备系统研发设计能力，且生产、安装调试及售后服务综合能力较强的国内优势企业，如鑫燕隆、奥托、三丰、天奇等；三是不具备系统设计能力，或研发设计能力不强的众多工艺单元供应企业。前两类企业占据全行业较大的市场份额，各优势企业均有长期合作的业务伙伴和擅长的业务领域。虽然焊装系统集成可以大量采用上游企业成熟、先进的技术成果，但并不意味着从事系统集成就没有技术含量，系统中如何将不同厂家之间的产品、软件和硬件实现兼容并且调校出最大效能，也是一件难度极大的系统工程。目前全球光刻机寡头企业荷兰ASML公司就是一家从事集成的公司，其镜头和光源都是从美国或者德国采购，但这并不意味着中国企业就能造出与ASML竞争的光刻机，国产数控机床所也大量采用的国外一流零部件，但是在市场认可上远不如国外品牌，这些都足以看出系统集成，尤其是汽车等先进制造装备的系统集成难度。车企焊接生产线较为复杂，仅控制方面，需要伺服、网络、机器人等技术的支持，且还包括视觉应用。基本上，整个自动化控制领域，先进技术都会在这一生产线的控制层面中体现。五、**参观鑫燕隆生产制造现场(11:40—12:08)** |
| 附件清单（如有） | 机构投资者承诺书 |
| 日期 | 2019-07-03 |