

证券代码：002283

证券简称：天润工业

天润工业技术股份有限公司投资者关系活动记录表

编号：2021-007

投资者关系活动类别	<input type="checkbox"/> 特定对象调研 <input type="checkbox"/> 分析师会议 <input type="checkbox"/> 媒体采访 <input type="checkbox"/> 业绩说明会 <input type="checkbox"/> 新闻发布会 <input type="checkbox"/> 路演活动 <input type="checkbox"/> 现场参观 <input checked="" type="checkbox"/> 其他 <u>（电话会议）</u>
参与单位名称及人员姓名	长江证券：高登、袁子杰 人保养老：黄一凡 华安财保资产管理有限责任公司：李亚鑫 青骊投资管理（上海）有限公司：徐成尚 德邦基金：吴东昊 兴业证券自营部：王俊 中金资管：王琛 国海证券股份有限公司：孙旭晖 农银人寿保险股份有限公司：王鹏 东吴基金：黄浦 华夏基金：汤一听 泰达宏利基金管理有限公司：赖庆鑫 广发证券资产管理部：于洋 东方证券资产管理有限公司：蒋蛟龙 长盛：赵楠 工银瑞信基金管理有限公司：郭照阳 中科沃土基金管理有限公司：郝家宏 中再资产：赵勇 诺安基金管理有限公司：曲泉儒 平安养老保险股份有限公司：顾益辉 汇安基金：沈锦婷 海通证券资产管理有限公司：于志浩 浦银安盛：罗雯
时间	2021年12月30日（星期四） 15:00-16:30

地点	天润工业技术股份有限公司会议室
上市公司接待人员姓名	董事、董秘、副总经理、财务总监：刘立 证券办公室部长：冯春 证券事务代表：金佳慧子
投资者关系活动主要内容介绍	<p>一、公司简介： 公司董事会秘书刘立女士就公司发展情况、经营情况及其他情况进行简要介绍。</p> <p>二、双方沟通交流： 问：请问公司在空气悬架方面整体的战略布局以及发展思路具体是怎样的，可以简单谈一下吗？ 答：空气悬架方面，我们是去年成立子公司开始进入的，时间还比较短，但这是公司认真选定的第二主业。我们主要的思路是立足于商用车的整体市场开发，快速切入商用车空气悬架市场，同时开发乘用车市场，两条腿走路。 因为国内乘用车空气悬架市场起步相对较晚，势必需要经历进口替代和从无到有的一个过程，所以我们认为乘用车方面要实现批量的车型上市，以及形成销售收入，可能还至少需要一两年的时间。 对比来看，在市场开发前期导入和整体支撑方面，商用车会快一些，一是因为商用车存在政策强推的情况，有刚性需求；二是我们的主业都是商用车体系中的，在客户资源上和技术资源上有一些优势，因此我们现阶段在商用车上投入会更大。 总体来说，空气悬架业务的整体战略就是商用车快速占领市场，乘用车的技术开发同步进行。</p> <p>问：刚刚提到公司现阶段在商用车方面投入较大，那么请问商用车空气悬架目前的产品价值量和渗透率如何？ 答：目前，商用车部分可以大致分为驾驶室空气悬架，底盘空气悬架和半挂车空气悬架这几种。驾驶室空气悬架的这一部分，目前基本所有的重卡都会出厂加装，渗透率达到 80%-90%，价值量一般在 2000-3000 元左右；牵引车部分及所谓的底盘空气悬架目前国内渗透率还比较低，仅为 6%-8%，其价值量一般在 12000-15000</p>

元之间；半挂车空气悬架这一部分，包含国家政策强制要求的种类，依据规定未来应该会有 40%左右是必须加装的，但是因为现在政策刚刚推行，所以执行的渗透率还没有那么高，大约达到 20%-30%，价值量 45000-50000 元之间。

当然，还有一种车，比如起重机、渣土车等装载车，一般是加载橡胶悬架的，橡胶悬架在市场上也比较成熟，在起重机上有 80%-90%的渗透率，其他渗透率还比较低，一年基本上有 25 万辆左右的需求，整体的也有 20-30 个亿的市场规模。

以上是目前整体的商用车空气悬架大致市场情况。

问：根据您刚刚的解答我们了解到加装空气悬架成本上会有明显的提升，而商用车是比较喜欢算账的，我想知道加装到底划不划算？

答：这个账是可以算的，从拉货的角度来说，首先，使用空气悬架同传统板簧相比是减重的，单台车能减重 200-500 公斤，这样就可以增加相应的载货量，体现运力上的优势。同时，搭载空气悬架还可以节油，并且减少轮胎的损耗，这些都是省钱的点。综合考虑这些因素，我们做过测算，如果只加装底盘空气悬架，应该大半年左右就能收回成本。

问：请问关于空气悬架的技术方面，公司认为自身有何优势？

答：这一块主要可以关注我们子公司的技术股东张广世博士，张博士的技术团队拥有丰富的理论和实践经验，在行业中已经从业并研究超过 20 年，是国内最早提出用有限元分析空气悬架的专家，专业能力精湛，技术非常扎实，像目前在行业内已经非常普及的橡胶悬架就是张博士团队研发的。如今，张博士参与了商用车空气悬架行业的标准制定，元旦之后，国家会在天津汽车研究所成立一个乘用车智能空气悬架标准制定的部门，我们天润工业由张博士带队参与且作为主要牵头单位，这本身也比较能说明我们在技术方面的优势。

问：感觉商用车空气悬架方面，大家对于政策似乎都有比较强的预期，请问这是为什么？另外，所谓的政策

强推又是怎样落实实现的呢？

答：目前业内关于政策的主要预期其实是来源于空气悬架的自身特性，因为空气悬架可以通过气囊测量整车重量，从而实现对于减重的严格把控，有望运用于超载治理。

因为加装空气悬架之后，一旦超载，整个空气悬架系统会自动放气，从而使车辆无法启动行驶，并且能够将相关数据上传行政监管部门网络端，方便有关部门对于超载情况进行排查治理。这样的方式较目前的地下测重设施测重在投资上会有降低，而且也有利于路面桥面的保护，可以提升整体的社会效益。

关于政策落实的方式，一般来说，会体现在出厂验证上，参考国五国六切换来说，就是如果相关配置达不到国家标准，出厂的时候会不予注册，以此来实现把控。

问：还想请教一下空气悬架方面，商用车和乘用车在技术上有何不同？

答：这个还是比较专业的，我大致给大家解答一下。商用车的空气悬架除了减震系统，比如 CDC 减震器、空气弹簧，一些控制器，电控系统等，还有将近 60%左右的价值是机械件，包括均衡梁、支架、推力杆这些。而乘用车就没有那么多机械件，只是 CDC 减震器，空气弹簧，传感器、控制器、执行器等，所以说在整体价值量上乘用车比较低，而商用车由于硬件部分占比较大，负担了承重的功能所以价值量特别高。

但是从技术含量和减震的性能上看，乘用车的技术性能要求会远远高于商用车，因为商用车相对来说没有那么精细，而乘用车空气悬架则要求更高的舒适性和安全性，大体上是这样的。

问：还想请教一下，重卡的空气悬架使用寿命一般有多久？

答：重卡的悬架因为机械件比较多，所以使用寿命和整车的寿命基本是同步的，正常情况下是不太需要更换部件的，目前重卡整个的生命周期差不多在 5 年左右，那么它的悬架系统也基本上就是这样的水平。

问：请问公司空气悬架相关产品的产线建设，产能

	<p>布局是怎样的？</p> <p>答：首先是商用车，商用车这边目前已有一条空气弹簧的组装线，还有一条正在投建；驾驶室悬架的前后置生产线已经建成，同时橡胶悬架的生产线加工线也完成了，橡胶悬架装配线正在建设中。2022年，计划再投建一条半挂车的车桥生产线，一条半挂车悬架的组装线，其它一些机械加工线我们也在陆陆续续做扩产的布局。</p> <p>乘用车空气悬架方面，现在我们已经有了减震器和空气弹簧的组装线和阀的装配线，后面我们还会根据订单情况，在2022年进行整体的再投资，进行扩产，比如我们已有一条CDC阀体的生产线，未来还打算扩建一条CDC的自动阀的全自动的装配线，一条减震器的生产线，一条电动气泵的生产线，这就是我们的产能情况和未来的布局情况。</p> <p>另外，商用车的实验室我们已经投资了4000万建设了专门的实验室，现在已经开始招标乘用车的实验室，预算在6000-8000万左右。因为我们是想做整体的，综合商用车和乘用车的，包括所有部件及系统运行检测的实验室，方便我们全面的项目开发。</p> <p>整体看来，天润工业有着先进的自动化生产能力和丰富的制造经验，再加上整个商用车和乘用车原有的客户资源，底盘业务开发在商用车市场会快速推进，快速形成销售收入。同时，以成熟的乘用车空气悬架各组件生产能力及技术能力，加之成熟的ECAS系统、ECS系统、控制策略设计能力来形成商用车及乘用车核心部件自主生产，搭载自主ECAS系统、ECS系统，为客户提供整体的空气悬架集成产品。</p> <p>三、其他事项</p> <p>无</p>
附件清单(如有)	无
日期	2021年12月30日