

证券代码：002015

证券简称：协鑫能科

协鑫能源科技股份有限公司投资者关系活动记录表

编号：2022-001

投资者关系活动类别	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> 现场参观 <input type="checkbox"/> 其他（请文字说明其他活动内容）
参与单位名称及人员姓名	兴银理财：郝彪 睿柏资本：李一山 上海希瓦：卓亚 宝盈基金：贾昌浩 铭基博远：祝泉 华安基金：周丹 旌安投资：李泽恺 旌安投资：丁晨威 博道基金：吴子卓 华夏基金：戴方哲 胤胜投资：杨潇 凯恩资本：熊晓峰 锐天投资：栾宇 融通基金：吴丹 华安基金：胥本涛 东吴自营：彭翔远 健顺投资：汪湛帆

	<p>东吴基金：黄浦</p> <p>中银基金：张欣仪</p> <p>南土资产：赵炙阳</p> <p>申万菱信：常洪雨</p> <p>兴银基金：翁公羽</p> <p>富安达基金：路旭</p> <p>金鹰基金：吴海峰</p> <p>融通基金：张鹏</p> <p>华泰柏瑞：刘芷冰</p> <p>申万菱信：熊哲颖</p> <p>东海基金：杨红</p> <p>嘉实基金：刘帅</p> <p>东吴证券：周尔双</p> <p>东吴证券：刘晓旭</p> <p>彤源投资：郭磊</p>
时间	2022年1月21日
地点	现场地址：苏州市工业园区新庆路28号协鑫能源中心总部楼会议室
上市公司接待人员姓名	公司董事总经理费智、副总经理董事会秘书沈强以及移动能源事业部、清洁能源事业部相关职能部门负责人
投资者关系活动主要内容介绍	<p>一、公司参会高管对出席本次调研会议的投资者表示欢迎。公司副总经理董事会秘书沈强就公司经营情况及移动能源业务的最新进展做了简要介绍，高管团队就公司战略规划、移动能源业务等方面进行了互动交流。</p> <p>二、投资者互动主要内容</p>

1、协鑫能科做换电业务，相比其他公司的优势主要体现在哪些方面？

答复：

一是团队领先：移动能源业务团队行业领先，团队来自于国内头部车企，换电运营商及汽车金融服务商，拥有丰富行业经验。管理扁平机制高效，快速应对市场变化。公司作为民营企业经营机制灵活，管理和运作效率高，时刻关注市场环境的变化并及时作出调整，优化资源配置。

二是技术领先：对标市场已运营的换电站，协鑫能科换电站将拥有多车型兼容、高智能化控制及软硬件无缝升级三大技术优势。

三是第三方优势：公司具备良好的产业基础及合作资源，作为第三方换电服务商，已与多家知名主机厂推进相关换电车型及电池包合作开发。

四是协同优势：公司清洁能源业务为换电网提供低价电力，通过充换分离（即“集中充电、分布换电”）实现清洁能源网络与换电站网络的高效匹配；换电站本身自带储能属性，洁能源网、换电网及储能网可共建“源网荷储”新生态；此外退役电池梯次利用作为风电项目配套储能设施，可助力清洁能源消纳。

2、现多家车企及宁德时代开始进军换电业务，请谈谈对市场格局的现状和展望，协鑫能科作为第三方换电服务商，市场竞争能力如何评价？

答复：

截至目前，全国大约只有 1000 个换电站，而各大权威机构预测 2025 年市场需求基本都在 2 万个以上，随着新能源车保有量的持续上升，市场存在极大换电需求。

换电运营主体目前主要分为几类：第一类是车企自建站，比如北汽、东风等，车企做换电站，主要目的是为了配套销售换电车型的车；第二类是换电设备商，以上海玖行能源科技有限公司为代表；第三类

是第三方换电运营商，第三方换电运营商目前规模比较大的是奥动新能源，自 2015 年开始推广换电业务，是市场中较早进入的初创企业；第四类是以宁德时代为代表的电池厂商，第五类是造车新势力。蔚来换电站目前有 600 多个，主要是提供给蔚来私家车主的售后服务。协鑫能科作为第三方换电运营商，具有良好的品牌、产业、技术、人才和资金优势，在全国范围内具有快速布局的能力，目前专门做全国范围内第三方换电业务（车电分离赛道）的仅协鑫能科一家上市公司。

3、请介绍一下公司换电业务具体进展情况？

答复：

公司围绕重卡、出租车、网约车换电业务，重点布局长三角、大湾区、京津冀、成渝、西北等七大区域，换电项目取得持续进展。在合作伙伴的大力支持下，协鑫能科与吉利集团、一汽解放、东风汽车、三一重工等头部车企、轻橙时代等造车新势力以及地上铁、快成物流等多家生态圈重要企业达成合作，围绕苏州、南京、无锡、成都等首批10余座城市乘用车换电站及重卡换电站项目陆续实施。自10月起，协鑫电港品牌换电站持续投入运营，在建换电站根据项目进度按计划快速推进。按公司战略规划，2022年建成投运将服务3—5万辆电动汽车。到2025年，公司运营的换电站将服务超过50万辆电动汽车，加速推动能源与汽车、交通、信息通信等领域深度融合。

4、在市场实现电池包设计标准统一，公司拟先按兼容思路发展，一个换电站包括 2-3 种车型的电池。请问目前准备纳入哪些车型的电池。

答复：

乘用车：公司自主研发的换电站可以兼容两款以上换电车型，兼容了目前市场上主流换电车型，全面支持车辆智能调度管理、换电站无人化运营以及电池全生命周期管理等。通过 APP、小程序、车载终端等任一方式，用户皆可轻松触达换电服务。为不增加运营的复杂度，在换电电池包没有标准化之前，通常一个换电站可以服务两款不同车

型，通过更换 RGV（换电机器人）、电池存储仓，可以实现换电站无损升级，服务更多换电车型；公司正在开发标准电池包和全新一代锁止机构，换电站将服务于所有采用标准电池包的换电车型。

商用车：公司自主研发的商用车换电站，目前可以兼容福田、吉利、三一主机厂的换电车辆，匹配车型为牵引车、渣土车、矿卡等车型，主要使用范围包括港口、矿山、城市物流车辆场站等换电重卡主要服务区域。

5、换电模式与快充的竞争优势体现在哪些方面？

答复：

一是时间优势：目前乘用车换电通常只需要 40 余秒，商用车换电需要 2 分多钟，相较于充电时间都比较短，节省 40-50 分钟的充电时间。

二是客户经济效益优势：车辆运营方、车队等主要考虑的是经济效益。公司目前测算的结果是只要每辆出租车一天跑 400 公里以上，那么换电就会比充电有显著更高的经济效益，因为充电消耗的时间太长，换电只要几分钟就可以让出租车继续跑业务。因此即使地方政府没有强制或者没有政策支持，车队只要算好了经济账，会主动前来要求合作换电业务。

三是运营模式优势：换电站和充电桩最大的不同点在于充电桩是“守株待兔”，随到随充，而公司推行的换电模式是和车辆运营方进行强捆绑的模式，车辆运营方必须提供运力数据，保证一个时间段充多少电，公司才会根据这个运力数据去进行电站的配套，比如运营方有 100 辆车，公司会配一个换电站，有 200 辆就配 2 个换电站。因此不像充电桩利用率有随机性，公司的换电模式可以说是和车辆运营方签了“对赌”的，是强捆绑的模式，整体运营效率比充电模式更高。

6、如果想要达到很好的换电体验，公司可能需要在每个城市里布局很多换电站，会造成比较多的投入。公司在这方面如何考量？

答复：

	<p>公司换电站的建设及选址，都会把握一个“车站匹配”的原则，平时情况下，我们手中会储备合理的土地资源，随着车辆的增加，一旦发现当前换电站换电负荷较大，那么我们就开立即启动新站的建设，保证满足车辆的换电需求。原则上乘用车换电站按照一座站服务100-120台车规划，商用车换电站按照一座站服务30-60台车规划。</p> <p>7、进入换电运营行业有哪些壁垒？换电服务是否有较高的技术壁垒？</p> <p>答复：</p> <p>换电电池标准化、换电站兼容性、换电电池安全性及换电站智能化是换电服务主要的难点与技术壁垒。与充电桩已基本实现标准化不同，换电解锁方式、电池尺寸、电池容量等因素决定换电站只能服务特定少数几种车型。换电服务商需要与车企开发、定制，提高换电站的兼容性，进而提高换电站的利用率，减少重复投资。</p>
附件清单 (如有)	无
日期	2022年1月21日