

机构调研纪要

会议目的	机构投资者及行业分析师关于公司 2021 年及 2022 年第 1 季度业绩交流。		
参加人	交流机构	东吴证券、中信建投证券、华创证券、华安证券、招商证券 民生证券、天风证券、安信证券、申万宏源证券、国信证券 建信基金、平安基金、高瓴资本、华安基金、工银瑞信基金 建投资管、南方基金、嘉实基金、招银理财、农银汇理基金 南华基金、广发基金、上投摩根、长城基金、光大保德信基金 首钢基金、湘财基金、中银基金、凯丰投资、国投瑞银基金	
	英搏尔	董事长： 姜桂宾 副总经理兼董事会秘书： 邓柳明 财务总监： 李雪花 投资者关系总监： 卢平	
会议地点	线上交流	日期	2022-04-22
讨论纪要			
说明： 本次会议就公司 2021 年及 2022 年第 1 季度业绩情况等与投资者进行了交流，在此将会上的问答环节做如下记录。 Q & A ■ Q: 请简单做一下公司介绍，并回顾公司 2021 年及 2022 年第 1 季度业绩情况。 ■ A: 英搏尔是一家专注于新能源汽车动力系统研发、生产的行业领先企业。公司主要产品为新能源汽车驱动总成及电源总成，同时能为车企提供电机、电控核心单体及含电源系统的六合一驱动总成。公司创新的“集成芯”技术，使产品具有高效能、轻量化、低成本等优势，并达成与国内（外）知名车企的长期合作。同时，公司的产品在电动工程机械、电动专用车等领域也获得广泛应用。 公司 2021 年实现创历史新高的 9.76 亿元营业收入，同比增长 131.80%；实现净利润 4,684 万元，同比增长 256%；第 4 季度实现营业收入 5.2 亿元，驱动总成和电源总成产品快速贡献营收。2022 年第 1 季度实现营业收入 3.52 亿元，同比增长 363.5%；实现净利润 1,844.6 万元，同比增长 774.47%。拟每 10 股派发现金红利 0.6 元（含税）、不送红股、以资本公积金向全体股东每 10 股转增 9 股。 ■ Q: 公司 2022 年 1 季度毛利率不高，主要原因是什么？请问公司有什么应对措施？ ■ A: 公司 1 季度毛利率不高的主要原因有两点：一是大宗商品价格上涨，受疫情影响，和车企沟通新的技术方案有一定的时滞，对公司毛利率有负面影响；二是公司总成产品的规模化效应还未体现。 公司的应对措施主要有：一方面和客户积极协商新的技术方案，进行用料优化和国产化替代等。另一方面，公司建立战略供应商体系和对公司有利的远期采购协议，降低原材料价格波动带来的经营风险。其次，公司在快速推进“集成芯”总成产品的产线建设和客户拓展进度，并且会将“集成芯”技术应用到更多产品场景，有助于进一步增强公司的产品竞争力和提升公司利润水平。 ■ Q: 公司 2022 年受疫情影响有多少？公司有什么具体的措施应对？ ■ A: 公司总体受到疫情的影响不大，疫情在三月下旬开始，一季度影响略小。进入 4 月份，新能源汽车行业与上海的汽车产业都受一定的影响。公司影响整体小于行业。主要原因是：1、公司的产品应用领域包含乘用车、商用车、专用车、微型车等，客户应用比较多元化。2、公司所处的珠三角地区防控较好，公司的供应链正常运行，车企缺件下线的情况下，仍搭载公司的动力系统。3、和车企有协调入库结算。另外上海主要企业在复工复产，希望早日实现动态清零。 ■ Q: 公司的驱动总成、电源总成产品目标定位是什么级别车型？价格区间是怎样？“集成芯”驱动总成客户拓展情况怎么样？ ■ A: 公司目前能为 A00 级、A0 级、A 级、B 级、SUV 及商用车、工程机械、专用车等车型提供配套产品。公司目前供应的驱动总成产品主要是 100kW 及以上，配套应用于 A 级车市场。驱动总成根据其功率及应用场景的不同，价格在 5000 元-8000 元不等，电源总成产品单价相对低一些。“集成芯”驱动总成客户拓展			

情况符合预期，公司争取 2022 年定点多个车型，具体可见 2021 年年度定期报告。

■ Q: 新能源汽车市场，A00 级市场公司是处于龙头地位，请问公司在 A 级车和 B 级车市场是怎样规划？

■ A: A 级车和 B 级车驱动总成集成化程度和性能要求的提高，对企业的全工艺生产能力，NVH\EMC 问题解决能力，体积和成本控制能力等提出了更高的要求，公司基于市场需求，推出“集成芯”驱动总成，公司一方面能实现在硬件层面提供平台化解决方案，另一方面，在软件方面，能够基于车企的需求，做定制化的开发，具有很强的产品竞争力，目前正在大力拓展 A 级车和 B 级车市场。

■ Q: 公司讲到单管并联技术路线在产品的设计、成本和体积方面有明显优势？公司在 A 级和 B 级车的电机控制器都用单管并联技术实现吗？

■ A: 新能源汽车核心零部件降低成本、提高功率密度对于推动新能源汽车产业快速发展具有重要意义。公司自成立以来，即针对电动汽车电机控制器进行正向开发，产品成熟应用 IGBT 单管并联技术，主要基于动静态均流技术、层叠功率母排技术和电容阵列技术等。公司独立的电路设计、软件算法等能力，在产品成本上建立了较大的优势。目前公司已经在 A 级和 B 级车功率段实现驱动总成量产交付。

第三代功率半导体 SiC 的应用因其对产品稳定性的要求更高，SiC 模组封装的难度加大，运用单管并联技术工艺更灵活，且能发挥其导通电阻小、开关速度快的最优特性，公司先发优势愈发明显。公司“集成芯”驱动总成 2.0 版本产品兼容碳化硅(SiC)单管的设计方案，能进一步提升电机控制器功率密度和效率。

■ Q: 请问一下公司的产能储备情况如何？

■ A: 为顺应新能源汽车行业快速发展的市场需求和智能化工厂生产的要求，公司从欧洲、美国、日本等国家引进先进的自动化设备，2021 年 2 月，公司 6.5 万 m² 的动力总成一体化高标准厂房建成投产，珠海本部已初步形成了年产 50 万台套总成的生产能力。2021 年 4 月，公司为更好的贴近客户生产基地和实现不同品类产品的平台化生产管理，公司在山东省菏泽市建设年产 50 万台套轻型电动车辆驱动系统和电源系统的北方基地，目前第一期 20 万台套的轻型电动车动力域核心模块产品线已经投产，第二期建设已经开工，菏泽北方基地的投产，将进一步巩固公司的产能优势和行业地位。

公司紧跟新能源汽车市场需求，推动产品快速创新、优化升级，做出质量可靠、成本可控的动力域产品，得到众多整车厂商的认可，获得了良好的行业口碑。

■ Q: 请问公司未来 5 年的发展目标是什么，公司还需要做哪些准备工作？

■ A: 公司持续专注于新能源汽车动力系统的研发、生产，为整车企业提供高性能、低成本的汽车核心零部件。公司希望通过 5 年的持续努力，获得国际知名车企的产品配套，成为国际一流的新能源汽车动力系统供应商。

为了实现未来 5 年的发展目标，公司认为有如下几点需要持续努力，首先，在优势明显的“集成芯”动力总成技术基础上，实现新能源汽车动力总成产品的平台化、模块化生产。其次，需要大力引进优秀的管理人才，加强在产品质量、流程等方面的管理，提升产线的自动化程度。第三是为了实现国际一流企业的远景目标，公司需要开拓视野，积极引进国际一线车企人才，加强在软件方面的持续投入，公司已设立上海英搏尔技术有限公司。