

富奥汽车零部件股份有限公司

投资者关系活动记录表

编号：2024-02

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）
活动参与人员	国寿资产、前海联合、高毅资产、中金资管、博时基金、华创汽车
时间	2024年1月26日
地点	一汽东机工减振器有限公司 富奥汽车零部件股份有限公司轻金属科技分公司
形式	座谈、现场参观
上市公司接待人员姓名	富奥汽车零部件股份有限公司： 董事会秘书：李志勇、证券事务代表：刘岩 一汽东机工减振器有限公司： 营销部长：郭梦莹、技术部长：于威、长春工厂厂长：王进忠 富奥汽车零部件股份有限公司轻金属科技分公司： 总经理：宋晓春
交流内容及具体问答记录	<p style="text-align: center;">1、问：轻量化底盘和传统底盘的区别、优劣势？</p> <p>答：主要区别是轻量化底盘多为低压铸造铝制副车架，传统底盘是钢制副车架。轻量化底盘的优势是在保证汽车强度和安全性性能的前提下，尽可能地降低汽车的整备质量，从而提高汽车的动力性，减少燃料消耗，降低排气污染。由于环保和节能的需要，轻量化已经成为汽车发展的趋势。轻量化设计，重量较同类型钢制件减重 30%-40%；提高底盘强度，铝件相比钢件，仅需一半的重量即可达到同等强度；具有优秀的耐腐蚀性。节约的重量可以用于整车汽车部位的重量分摊和成本平衡，比如现在的新能源轿车电池重量比较重，需要其他零部件减重来平衡重量。轻量化底盘劣势是铝的价格波动对铝制副车架的成本影响较大，主机厂需要从整车重量和成本控制角度平衡来决定采用钢制底盘还是铝制底盘。</p> <p style="text-align: center;">2、问：轻量化底盘的制造流程？</p>

答：副车架的制造流程为：原材料—熔化—铸造—后处理—激光打标—X光检查—热处理固溶—矫形—T6 热处理—FPI 荧光检测—机加—（焊接）—装配—交付。

3、问：轻量化底盘的研发、制造、配套难点？

答：研发难点在于设计能力，设计能力决定了设计深度和关键特殊特性的识别和预判。铸造制造过程难点主要集中在能否识别和消除影响产品批量生产的问题和要求，诸如模具问题、生产过程问题（温度控制和冷却参数控制等）。

4、问：轻量化底盘当前的渗透率情况，未来渗透率和市场容量大小判断？

答：随着一系列政策发布，国内汽车产业节能减排发展趋势愈加显著，对汽车轻量化提出了更高要求。特别是在新能源汽车竞争愈发激烈的情况下，轻量化成为汽车产业发展的重要方向。汽车轻量化是改善燃料经济性，提高性能、舒适性、安全性的重要途径之一，电动汽车快速兴起和增加续航里程等方面的要求，也进一步推动汽车向轻量化发展。主机厂采用铝制底盘对配套的零部件企业提出了更高的要求，在此背景下，富奥底盘铸铝轻量化资源建设项目的实施正是培养提升企业铝底盘部件生产能力，实现市场开拓的有效途径。

5、问：压铸铝零部件供应商切入该行业的难度或壁垒如何？

答：低压铸造人才和经验，且属于重投资项目。

6、问：轻量化底盘业务后续的业务延展性如何？

答：根据产品机械性能范围，可以生产副车架，控制臂，电池壳体和其他一体化铸铝产品。

7、问：CDC 所适用的产品类型，和传统减振器对比的优缺点？

答：CDC 减振器与传统减振器相比，优点是通过传感器，根据路况变化，在车辆加速、减速、转向等位置通过 ECU 输入指令到电磁阀，改变电流，改变阻尼力，控制整车姿态（俯仰，侧倾、横摆等），提高操作稳定性和舒适性；缺点是成本高，开发周期长，工艺复杂程度高。

	<p>8、问：产品生产制造的主要难点、技术壁垒？</p> <p>答：CDC 减振器与传统减振器相比，产品清洁度的要求及电磁阀装配后性能的要求更加严格。</p> <p>9、问：CDC 未来应用前景和市场空间？</p> <p>答：未来各大主机厂将会聚焦配置升级，提高用户体验感。CDC 减振器作为驾乘体验感的新兴卖点已经受到客户的认可，未来发展前景较好。</p>
关于本次活动是否涉及应披露重大信息的说明	否
活动过程中所使用的演示文稿、提供的文档等附件（如有，可作为附件）	无