

证券代码： 301170

证券简称：锡南科技

无锡锡南科技股份有限公司

投资者关系活动记录表

编号：2023-001

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	机构投资者 东方财富证券 刘斌 东方财富证券 周晶 东方财富证券 徐飞 金泰资本管理有限公司 殷殿坊 毅行资本 褚嘉斌 东方财富证券 马元 东方财富证券 熊潇
时间	2023年7月3日
地点	公司办公楼三楼会议室
上市公司接待人员姓名	副总经理：顾登峰先生 董事会秘书：沈国林先生 证券事务代表：堵伟刚先生 管理部总监：肖英女士
投资者关系 活动主要内容介绍	一、公司情况介绍 锡南科技设立于2005年，三大厂区均坐落于无锡经济开发区，公司占地8万多平方米，生产面积近10万平方米，公司深耕汽车轻

量化零部件行业 20 余年，主导业务为铝合金汽车零部件，涡轮增压器压气机壳体为核心产品，全球市占率多年超 15%，近年来公司着力于氢燃料电池，纯电动，混动等新能源汽车关键零部件的研发与生产。

二、互动交流

1、压壳产能利用率现在是多少，未来是否考虑扩建压壳产能？

答：锡南科技产品主要为精密压气机壳组件，截至 2022 年底，相关产能利用率为 85.34%。未来，公司将结合行业发展、下游需求以及自身发展战略等，进行合理的产品产线规划，如有相关动态，届时公司将及时履行信息披露义务进行公告。

2、今年以来产销量情况？境内境外分别是多少？驱动原因是？

答：今年以来，随着宏观经济环境的复苏、铝价的回落企稳以及下游需求的恢复使得公司产销量有所增长。目前销售分布基本维持了境内境外各 50%的市场格局，这个主要是根据客户端项目的量产地来确定的，后续随着项目的更新换代，比例也会有所变化，并不是一成不变的。

3、客户有要求我们去国外建厂吗？

答：目前客户端暂无要求。

4、价格战冲击，客户是否有要求降价？

答：根据汽车及汽车零部件行业定价特征，公司主营产品中存在与部分客户约定年降条款。未来，将继续依据市场行情、自身经营战略及策略做出合理、适当的价格定位。公司内部也努力实现降本增效，提高自身市场竞争力。

5、在涡轮增压领域国内厂商的总体份额是否上升？

答：随着国内汽车市场竞争的加剧，合资整车厂商基于市场份额、控制成本等多重需求下，开始推出更多适应本土化市场需求的车型，为保持利润，将成本相对较低的本土配套企业纳入供货体系凭借高性价比的产品和良好的服务；同时通过专注于汽车配套细分领域，由点及面，部分优质本土零部件厂商开始逐步突破壁垒，形成与国际零部件厂商共同竞争的局面。目前，国内涡轮增压器压气机壳零部件供应商相对集中，主要生产商包括锡南科技、鑫湖股份、远轻铝业等，占据了主要的市场份额。

根据头豹研究院研究数据显示，2025 年中国新增汽车有望达 3,057.1 万辆，其中具备潜在涡轮增压器需求的新车为 2,712.7 万辆，中国涡轮增压器的市场渗透率占比将从 2020 年的约 50%增长至

超 88.7%。未来涡轮增压器仍将有较大的市场需求空间，在此机遇下，国内涡轮增压器核心部件供应商也有望持续扩大涡轮增压器零部件业务市场规模，进而实现业务快速稳健增长。

6、公司如何看待涡轮增压器行业后续发展趋势？

答：涡轮增压器是现有技术下唯一能使发动机在“工作效率不变”的情况下增加“输出功率”的机械装置。

随着节能减排标准的日趋严格，涡轮增压器零部件行业受此影响快速发展。全球各大整车制造商及涡轮增压器制造商为了迎合对汽车排放限制和环保的要求，不断推进涡轮增压技术的发展和进步。同时，按照国务院颁布的《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》规化，到 2025 年我国年销售 2500 万辆乘用车，所有燃油车必须使用涡轮增压器以达到节能目标。因此，2025 年，我国每年新增新能源车预计为 500 万辆，而使用涡轮增压器的节能车(纯燃油+油电混动)接近 2000 万辆即占到我国乘用车总销量的 80%。由此可见，我国涡轮增压器行业未来增长环境良好，这也意味着相关企业发展迎来较好的机遇期。

7、新能源业务的主要产品？主要客户？

答：2020 年以来，锡南科技在已有业务发展势能的基础上，同步开拓了新能源行业电机壳、变速箱壳体为代表的汽车轻量化新产品，并努力开拓优质新客户，多方位布局新能源汽车领域。

目前，公司已落地一系列新能源汽车零部件及非压壳类新产品相关项目，包括：与伊顿康明斯合作 AMT 变速箱壳体项目、与伊顿工业集团合作电动车变速箱（减速器）部件项目、与博世合作氢燃料电池零部件项目、与盖瑞特合作氢燃料电池电机壳体项目、与势加透博合作氢燃料电池电机壳体项目等。

8、此次募资的技改项目主要是建设自动化产线？

答：本次募资主要包括一厂涡轮增压器核心部件产线升级扩产技改项目、二厂涡轮增压器核心部件产线升级技改项目、新能源汽车驱动电机壳体等关键部件制造建设项目等。其中技改项目主要是通过购置先进的自动化设备，提升公司生产过程的自动化水平，减少人工依赖，提高产品质量控制，顺应行业产品高标准的发展趋势，增强公司的核心竞争力，推进公司的稳定持续发展，保持公司行业领先优势。

9、新能源汽车驱动电机壳体等关键部件制造建设项目建设周期？预计增加的产能和营收？

答：该项目从方案设计到投产运营的建设周期预计为 3 年。建设完成后预计能形成 200 万台套新能源汽车壳体类铝合金零部件产

	<p>能，实现销售超3亿元。</p> <p>10、新能源业务目前的产能扩张是否已经有相对应的在手订单？</p> <p>答：锡南科技紧跟新能源汽车发展趋势，开发了一系列用于新能源汽车的零部件产品及非压壳类新产品，不断扩大在新能源汽车领域及非压壳类新产品领域的应用。根据项目定点信中产品单价以及未来需求量测算，截止2022年12月底，公司新能源车业务领域的在手定点信金额超过12亿元。</p> <p>11、新能源零部件的毛利率和压壳毛利率的比较？</p> <p>毛利率影响因素较多，例如行业价格水平，市场竞争状况以及公司内部成本控制等，公司聚焦铝合金壳体类零件的研发与生产多年，积累了丰富的制程经验，具有较强的成本控制能力。部分新能源零部件由于设计复杂，制造难度高等原因毛利率会高于压壳，但目前暂无具体的比较数据。</p> <p>12、对2023年营收和净利润的预期？</p> <p>答：伴随铝价的回落企稳以及下游需求的恢复使得产销量有所增长，同时根据在手订单情况、预计未来可实现收入及利润情况、预计将发生的费用率情况，公司2023年1-6月预计经营业绩相较于去年同期有所增长。当前，公司已于创业板成功上市，借助资本平台的力量，以及下游需求扩张，我们对公司经营发展比较有信心。</p>
附件清单 (如有)	无
日期	2023年7月3日