

证券代码：301600

证券简称：慧翰股份

慧翰微电子股份有限公司

2024年11月28日投资者关系活动记录表

编号：2024-010

投资者关系活动类别	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 现场参观 <input type="checkbox"/> 其他（电话会议）
参与单位	兴业证券、前海开源基金
时间	2024年11月28日 10:00-11:30
地点	1#楼5层 会议室（一）
上市公司接待人员	隋榕华先生、冯静女士、金少明先生
投资者关系活动主要内容	<p>1、即将出台的国标《车载事故紧急呼叫系统（AECS）》将会对公司有什么影响？该标准今后是否将强制安装 eCall 系统？</p> <p>答：肯定是积极影响！《车载事故紧急呼叫系统（AECS）》已经进入报批阶段，该政策一旦批准，每一辆在国内销售车辆均需装配 eCall 系统或类似终端设备。2023 年，中国汽车销量约 3,009 万辆，可见其中的国内市场也是很大的。</p> <p>2、eCall 系统的触发原理是什么样的？救援流程大概是什么样？</p> <p>答：eCall 紧急呼叫系统是一个由车载 eCall 终端、移动通讯网络和 PSAP 呼叫中心组成的系统，可以有效提升交通事故救援及时性，降低事故伤亡率。它属于车规级产品，在车辆遇到激烈碰撞之后仍然可以正常工作。即使 eCall 系统因事故而发生故障，一旦检测到满足自动触发条件，eCall 系统也会最大限度的尝试呼出紧急通话，上报最小数据信息并建立双向语音通话。</p> <p>eCall 系统的触发方式包括自动触发和手动触发，手动触发则可以通过车内 eCall 的按钮或语音呼叫等来启动，自动触发则是车内传感器在检测到车辆发生碰撞导致安全气囊弹出时自动启动，通过车载通信模块拨打紧急电话，eCall 系统结合了全球定位系统（GPS 或北斗），能够准确获取车辆的位置信息，并将该信息传输给就近区域的紧急救援中心报送事故的相关信息，如位置、时间、车辆信息等，以便开展救援活动。目前，国内乘用车安装的 eCaLL 系统，对应的救援平台是仍是由车企自身建设的服务中心或是第三方紧急救援服务公司提供。</p>

3、近些年，公司的营收业绩很好是什么原因？

答：2021年至2023年，公司净利润复合增长率为46.80%；可以看到公司过去几年增长的趋势；增量部分，增量部分截止2024年2月底，公司已获定点且在2023年12月31日尚未批量供货的量纲796万个。同时，在与车厂合作车型的定点项目中，公司会与车企签订项目开发协议并预先获取一定的研发费用。截止2024年2月底，公司手握61个技术开发合同，总金额接近6000万元。

公司拥有稳定、广泛的优质客户群，包括上汽集团、比亚迪、奇瑞汽车、吉利汽车、长城汽车、广汽集团、理想汽车、蔚来汽车、宁德时代、德赛西威等大型自主品牌整车厂商和产业链龙头企业。公司的智能模组还搭载在大众汽车、丰田汽车、通用汽车等国内外知名品牌的车型上。公司规模增加，边际成本降低；国内主机厂整车出口迅速增长，欧盟、英国等国家和地区均有eCall强制认证要求，促使公司eCall终端在国产自主品牌汽车的搭载量上升等等都因素促使了公司的增长。

4、公司TBOX是否有技术门槛？未来行业发展趋势？

答：车联网智能终端产品是汽车电子技术和信息通信技术融合的产物，需要同时具备汽车行业和通信行业的深厚积累；车联网智能终端产品一般通过前装方式安装在整车中，需要在汽车架构设计、零部件生产制造等方面拥有深刻行业理解和技术积累，形成了行业较高的准入壁垒、技术壁垒和品牌壁垒。

车联网TBOX是一种用于车载信息交互的核心控制器，具有较强的通信连接、安全认证和计算控制能力，属于智能网联汽车的关键零部件。对车内，通过CAN、LIN、车载以太网等汽车通信总线接入车内网络，与车身控制器、电池管理系统、气囊控制器、发动机控制器、智能座舱控制器等其他电控单元连接，实现与各个控制器的监测、诊断、数据通信、固件更新等功能。对外，内置4G/5G蜂窝模组，将汽车接入数据通讯网络，结合云端TSP系统形成标准的车联网架构，让用户体验远程启动、预约充电、远程控车、远程诊断等车联网智能化服务，为智能座舱各项功能提供网络连接支持。同时，也支持扩展蓝牙、WiFi等短距离无线通信，为用户以及车内其他电子单元提供短距离无线网络连接。此外，内置支持北斗、GPS等多频多星座定位模组，可接入高精度定位服务网络，实现米级、亚米级定位服务。

智能化、网联化和电动化的发展推动汽车功能和属性发生改变，导致其电子电气架构也随之改变，将向域集中电子电气架构转变，域控制器集成了多个电子控制单元功能，减少了车辆线束，有利于降低整车成本和开发难度，缩短整车

	<p>集成验证周期。随着各功能域的深度融合，域控制器将演变为跨域中心控制器，最后发展成为以车载中央计算机和区域导向架构为基础的车辆集中电子电气架构。目前，不同整车厂及一级供应商对域的划分存在差异，较为常见的方式是按照功能进行域的划分。由于车联网智能终端具备通信功能，是实现汽车内外通信、交互控制的重要零部件，因此，未来智能网联汽车电子架构中可能发展出以车联网智能终端为核心的信息通信域，成为必不可少的数据通讯中心和通信安全中心。</p> <p>随着汽车电子电气架构的演进，软硬件相关算力和算法的提升，未来以车联网智能终端为载体的信息通信域控制器有望发展成为新的车载通信计算平台，这将进一步提升产品的单车价值。目前，我们也有供与座舱相关的产品，在技术上是没问题的。为应对的技术革新，确保产品的前瞻性和可扩展，公司将不断进行技术投入，加强研发力度，提前布局市场。因此，无论汽车电子电气架构如何演进，对于公司都是正向的影响。</p> <p>5、公司是怎么样安排产能的？是否有外协厂？</p> <p>答：公司采取自有工厂和委外加工相结合的模式，外协厂方面，主要是非核心零部件进行委外加工，按照汽车级要求对外协产线进行规划与设计、确定生产工艺流程，并制定具体质量检验的标准和要求、提供公司自产的核心模块部件、测试方案及相关的工具、治具等。生产过程中，公司会负责对外协厂的质量监督、物料抽检、合理排产以及模块化推广等管理。</p> <p>公司有自己的产线与中试线，主要负责产品的研发设计、核心产品零部件的生产以及验证和优化生产工艺流程，确保研发技术在实际生产中可行，它兼具试验和规模生产的功能，帮助发现和解决设计和工艺中的问题；同时，也是应急备份线，能够在外协厂线在突发意外情况无法排产时及时切换生产产线，确保公司的产能不受影响。公司的中试线加上目前合作的外协厂，可以实现动态平衡与调整，产能可匹配订单的增长，随时满足客户的需求。未来公司也将进一步扩大自有工厂的产能利用率。</p> <p>6、请问公司和鸿泉物联是竞争关系吗？</p> <p>答：在市场比较少碰到。公司自主开发了车联网 TBOX、eCall 终端、智能模组等汽车电子控制单元核心产品，以车规为主，既用在乘用车上也搭载在商务车上。</p> <p>鸿泉物联主营产品是搭载在商用车上的 TBOX。</p>
附件清单（如	无

有)	
----	--

日期：2024 年 11 月 28 日