

证券代码：300552

证券简称：万集科技

北京万集科技股份有限公司投资者关系活动记录表

编号：2019-001

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 type="checkbox"/> 现场参观 <input type="checkbox"/> 其他 _____
参与单位名称	渤海证券、首创证券、长城证券、华创证券、民生证券、东方证券、东兴证券、中银国际证券、财富证券、新时代证券、中金公司、新华基金、同盛资本、博永投资、谱成资产、冠丰资产、沃蓝资本、宝盈基金、务聚投资、征金资本、平安银行、国美金融、清控道口资本、融通基金、首善财富、中邮基金、国融方舟、海科金集团等
时 间	2019年04月25日 9:30-11:30
地 点	北京市海淀区中关村软件园12号楼万集科技一层报告厅
上市公司接待人员姓名	董事长兼总经理翟军先生，副总经理兼董秘练源先生，财务负责人刘明先生
投资者关系活动主要内容介绍	<p>一、公司情况介绍</p> <p>公司董事会秘书练源先生介绍公司2018年度主要经营情况。</p> <p>二、提问环节</p> <p>1、万集科技做激光、V2X相对于竞争对手的优势是什么？以及后期的展望和节点怎样？</p> <p>答：智能网联对未来智慧交通至关重要，公司做激光、V2X竞争对手包括本行业其他公司和一些大的企业，比如去年阿里宣布智慧城市、智慧网联战略，今年华为在上海车展也宣布智</p>

能网联战略。我们的优势主要有三个方面，一是公司成立 25 周年一直在做智能交通，在历史的积淀、行业资源的认可、品牌的认知方面都有比较深的积累。二是在技术上，公司对技术的把握和理解、客户的需求更加深刻，智能网联不仅仅是资本的投入，也是知识、技术的持续投入，我们在系统方案设计、产品应用方面相较于竞争对手有优势。三是相对同行业，我们的产品布局、规划落地非常全面，市场拓展方面，公司获得的行业认可非常高，与长安大学合作测试场地、测试方案，与齐鲁集团共同发布国内首条智慧高速方案。

公司 2016 年上市后做了十年规划，重要的一点就是智能网联、智慧城市及 V2X，公司对未来自动驾驶的核心部件激光雷达从 2012 年开始持续投入，去年 8 线激光雷达率先在国内通过了车规级测试，难度还是比较高的。智能网联通过 2018 至 2020 三年的市场培育期，有望在 2021 年开始整体的市场爆发。

2、高速公路省界收费站取消后 CPC 卡、ETC 卡将大规模推进，现阶段的推进情况如何？CPC 卡山东省有，其他省份有无？在这样的市场变革下，万集科技未来五年的规划怎样？

答：CPC 卡 2018 年年底在四川到重庆、江苏到山东的省界高速公路收费站试运行，ETC 方面，李克强总理在 2019 年《政府工作报告》中提出的两年内基本取消全国高速公路省界收费站，交通部也要求在 2019 年实现 ETC 车载设备免费安装全覆盖，公司预计 OBU 标签的装配率会有一个较大的增量。2018 年 OBU 标签大致安装了 1400 万片，今年 OBU 市场容量将会扩大。取消高速公路省界收费站，并不意味着要取消收费，要建设模拟收费站，由我们这些公司进行系统性的 RSU 天线的施工，所以预计 RSU 比 2018 年会有很大增长。

公司战略定义为全球领先的智能交通方案的解决商，第一阶段 2016-2020 年按照规划去实施，在 2017 年成立了海外事业

部，从单纯的国内市场向海外市场扩张，走向全球。第二阶段公司建立了两个生态，即路的生态和车的生态，整体布局未来的系统和产品，按照智慧高速布局产品和团队，全力进军车企建立车的生态，V2X的重要环节就是车载单元，链接路、车、人的通信通道，这方面公司已经和车企在进行产品测试。车载激光雷达不断在车端进行反复测试，来验证我们的产品能够满足未来自动驾驶数据采集方面的应用。相信随着技术的发展和市场的成熟，公司会站在一个更高的台阶对世界交通做出应有的贡献。

3、目前ETC市场竞争格局怎样？公司OBU未来在系统收费中是不是只做硬件售卖工作？

答：ETC从2007年开始试点，从最初的技术探索到三年前的全国联网，到现在已发展了12年的时间。目前市场上的金溢、万集、聚利三家公司合计占市场份额大概80%，未来行业还有进一步整合的空间。

OBU方面，我们是做硬件，后台系统有其他企业在做，自由流的收费系统需要上下游企业的共同努力。

4、V2X车联网在高速公路端的商用，从规划到落地有何变化？现在看高速公路主管部门是工信部，在城市道路规划是不是会慢一些，有何变化？

答：V2X在高速公路应用于车车通信相对于城市道路简单些，技术难度要低一些。随着高速公路里程建设的高峰期已过，管理者重在提升高速公路的运营水平和效率。从交通部积极推动智慧高速，去年公布的8个省份试点智慧高速，交通部和各省厅对于投资智慧高速建设的积极性和热情还是非常高的。

未来随着智慧高速的建设，我们在智能网联的发展会更加迅速，智能网联的应用预计在今年、明年会实现。城市道路、

智慧城市的建设也会积极的应用推进。

5、V2X 目前交通部是否已经有了规格？是采用 LTE-V 还是 5.8G 专用短程通信 DSRC 技术，行业的具体发展形式是什么？

答：工信部发布了体系建设标准明确采用 LTE-V 技术，今年要建设完毕 LTE-V 技术标准。国家大力推广 5G，也是要用 LTE-V 技术。

6、ETC 这次推广的价格怎样，参与商会不会打价格战？

答：交通部正在积极制定整个方案的实施，未来可能推广以现在 OBU 双片式逐步过渡到单片式的新方案。目前各个厂家都在积极扩张产能，预计今年不会有那么残酷的竞争，但是随着市场高峰过去，明后年也许会有价格战。

7、激光雷达市场国内格局怎样？现在及未来公司能占到多少市场份额？未来价格走势能否适应普通车型的应用？

答：现在国内有七八个厂家在做激光雷达，大多是初创公司，目前市场属于最初期的阶段，还需要三至五年的技术发展、产品演进才能形成市场竞争的阶段，现在是技术和产品的实现阶段，未来经过客户的实践验证才能有企业发展的可能性。所以还要靠企业不断的技术演进、迭代生产的投入，才能确定谁主导这个市场。

激光雷达价格现在比较贵，一个 32 线激光头卖到 15 万元左右，相信一个产品十几万的价格不可能满足车企工业化的要求，所以通过技术、产业化的成熟，未来满足所有车辆对于价格的需要，我们预估还需要三至五年时间。真正的自动驾驶时代来临，需要通过上下游从业者共同努力来实现。

8、激光雷达 8 线和 16 线在功能上有哪些区别，使用场景怎样？公司研发投入状况，16 线激光雷达什么时候出来？

答：8 线激光雷达发出 8 根激光线束，16 线激光雷达是 16 根，点云密度不一样，线束越多精度越高，成本也越高。现在市场上有 8 线、16 线、32 线、64 线、128 线不同型号，车厂在选择时候并不是会选择精度越高的，一辆车采用什么形式的激光雷达、放几个在什么位置是由车厂决定的。8 线激光雷达已经可以实现防撞、报警、识别等功能，能够满足车厂的要求，车厂考虑实现功能的同时还要考虑成本。现在量产的是 4 线激光雷达，在奥迪 A8、A7 上安了一个，奥迪 A8 售价 100 多万人民币。无论是 8 线、16 线、32 线公司都可以开发，基本原理我们已经很清楚，可以根据车厂需求去设计。

激光研发投入去年 2000 万元左右，现在多线激光团队有 30 多人。根据车厂要求会做一些定制化的开发，公司 32 线激光雷达路测已经超过 1 万公里，16 线激光雷达对我们来说并不是一个很大的挑战。

9、为什么 ETC 过去安装率不高，过去普及度不高的原因是什么？

答：ETC 发行环节、维护环节的不方便，导致在国内渗透率不高，今后如果实施互联网发行，会加快发行速度。明年如果全部实施 ETC，没有装 OBU 的车主会越来越不方便，高速公路入口只有一个人工收费口，排队会更长，所以车主也有安装 OBU 的动机。

10、公司 2018 年 ETC 营业收入 3 个亿，OBU 和 RSU 各占多大比例？有些车厂也在做激光雷达，我们的优势有哪些？未来看竞争格局会有什么变化？

答：2018 年公司 OBU 占 ETC 收入约 80%多，RSU 占比 10%

左右。

激光雷达的产品周期，测试时间需要二至三年，达到车规级又二至三年时间，现在很多创业公司很早出了样机，但是还没达到车规级，国内 8 线激光雷达达到车规级的就我们一家公司，我们是和国外企业对标，并不和国内企业竞争，我们有技术优势、工艺制造优势、管理优势，综合能力较强。未来技术迭代的速度会越来越快，如果 ETC 前装，上车之后围绕客户的需求公司再做产品的迭代，到时候公司会和友商拉开距离，未来竞争优势会更加明显。

11、V2X 路侧单元大规模推广在什么时候，推广前需要什么政策落地？

答：过去自动驾驶以车为核心，日本、韩国做的比较早，但是美国发布了未来发展路线，提出了路车整体解决方案。随着技术的发展，5G 技术落地的渐行渐近，工信部、交通部的规划实施试点，在路端的基础建设明后年会逐步兴起。今年可能有更多的省份会做智慧高速的试点，预计明后年大规模开始。

12、称重业务占公司整体收入比较大，如果称重按照车型收费，称重未来变化的增长点在哪？

答：国家撤销高速公路省界收费站和可能取消计重收费，如果超限超载不加以控制管理，对于道路的破坏会更加严重。如果未来收费形式发生变化，改为入口按照车型收费，交通部门会加强对超限超载的管理，减少超载车辆对道路的破坏，也降低交通事故的发生率。公司在治超和计重的结构上可能会发生变化，公司的治超收入增速可能会高于计重收入增速。

接待过程中，与投资者进行了充分的交流与沟通，严格按照《信息披露事务管理制度》等规定，保证信息披露的真实、准

	确、完整、及时、公平，没有出现未公开重大信息泄露等情况。
附件清单（如有）	无
日期	2019年04月25日