

北京千方科技股份有限公司

投资者关系活动记录表

编号：CTFO20260108

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（请文字说明其他活动内容）	
活动参与人员	<div> <div>中金公司</div> <div>华泰证券</div> <div>国金证券</div> <div>中信证券</div> <div>创金合信基金管理有限公司</div> <div>银华基金</div> <div>国联民生证券</div> <div>瑞银证券</div> <div>弘康人寿</div> <div>国联基金</div> <div>东吴证券</div> <div>国新证券</div> <div>中汇基金</div> <div>兴证证券资产管理有限公司</div> <div>博时基金管理有限公司</div> <div>保银投资</div> <div>国盛证券</div> <div>安信基金</div> <div>中兵财富</div> <div>中信建投</div> <div>天风证券</div> </div> <div> <div>上海砥俊资产</div> <div>碧云资本</div> <div>世诚投资</div> <div>鹏盈基金</div> <div>宽格投资</div> <div>喜世润投资</div> <div>贤盛投资</div> <div>尚正基金管理有限公司</div> <div>远信（珠海）私募基金管理有限公司</div> <div>广东正圆私募基金管理有限公司</div> <div>泰铼投资</div> <div>宁波彩霞湾投资管理合伙企业（有限合伙）</div> <div>深圳前海旭鑫资产管理有限公司</div> <div>港丽投资</div> <div>AlphahillCapital</div> <div>上海大威德投资</div> <div>北京神农投资管理股份有限公司</div> <div>杭州昊晟投资管理有限公司</div> <div>上海鑫垣私募基金管理有限公司</div> <div>博普资产</div> </div>	
时间	2026 年 1 月 8 日 15:30-16:30	
地点	公司会议室	
形式	线上+线下会议	
上市公司接待人员姓名	<div>董事长、总经理</div> 夏曙东 <div>研究院院长</div> 孙亚夫 <div>董事会秘书</div> 孔祥熙	
交流内容及具体问答	一．战略升级介绍 董事长结合公司的新战略,介绍了千方科技进军无人物流的核心优	

记录	<p>势以及公司的实施路径。</p> <p>（一）千曙科技：千方科技在自动驾驶物流领域的战略落子</p> <p>结合行业和技术发展形势，千方从“智能交通专家”升级成为“AI+交通”引领者，以 AI 重构交通价值，综合利用千方和生态企业在人工智能、车路协同、智慧交通等方面的技术积累、物流大数据和运营服务资源，进军自动驾驶物流领域，正是实现上市公司成为“AI+交通”引领者的重要战略布局。</p> <p>为此，我们成立了千曙科技，定位为国内领先的干线物流自动驾驶运力服务商。从股权结构来看，千方科技控股千曙科技，其他股权全部由核心团队持有。</p> <p>千曙科技将重点攻坚 L4 级无人重卡在高速复杂环境下的感知、决策等关键技术，研制前装量产解决方案，并搭建无人运输路网与智能调度平台。项目建设期 3 年，我们将采取“实验局”模式，在真实场景中快速迭代技术和商业模式，深度参与现代物流体系的重构。</p> <p>（二）为什么是现在？——市场、政策与技术的三重共振</p> <p>我们判断当前，物流无人化正迎来历史性窗口期，主要体现在三个方面：</p> <p>第一，市场需求迫切。 公路货运是我国物流的主动脉，年货运量超 400 亿吨，市场规模约 7 万亿，其中干线物流市场运输收入规模约 4 万亿。但这个行业长期面临“司机荒”、人力成本攀升、安全事故频发、行业集约化程度低等痛点。无人化运输，正是破解这些难题的关键路径。</p> <p>第二，政策强力驱动。 国家近年来连续出台包括《交通强国建设纲要》《有效降低全社会物流成本行动方案》《智能网联汽车准入和上路通行试点工作通知》等政策，明确鼓励自动驾驶在物流领域的应用，为商业化运营铺平了道路。</p> <p>第三，技术拐点已至。 随着 AI 大模型、车规级芯片、激光雷达等技术的突破，L4 级自动驾驶已从实验室走向特定场景的规模化验证。干线物流因其路线相对固定、运输需求稳定，正成为无人驾驶技术规模化落地的最佳场景之一。</p> <p>我们判断，行业正从“试点示范”迈向“规模化商用”的关键阶段。当前正是布局干线物流自动驾驶的黄金窗口期。</p> <p>（三）千方科技为何能做成？</p> <p>这是大家最关心的问题。我们认为，千曙科技的成功不依赖于单点技术，而依赖于“技术+场景+资源”的闭环体系。这正是千方科技和生态企业赋能千曙的三大核心优势：</p> <p>第一大优势：深厚且独特的“车路云一体化”全栈技术积累和软硬一体的强落地能力、兼具学术深度、工程实力、丰富自动驾驶经验的团队。</p>
----	---

	<p>与其他单纯研发“单车智能”的公司不同，千方科技从 2015 年就牵头国家级车路协同示范项目，是中国车路协同（V2X）路线的核心倡导者和标准制定者；助力北京市及北京市高级别自动驾驶示范区的自动驾驶相关产品、技术与商业模式的测试、示范和验证；协助北京市制定了全国第一套自动驾驶上路测试政策、标准并建设了全国首个自动驾驶 T5 级封闭测试场。我们构建了从智能路侧设备、边缘计算、云控平台到车端通信的全栈产品体系。同时，我们自 2016 年起积累了 6 大类 900 多项 AI 算法，并研发了“梧桐”、“鲲鹏”等行业大模型。这种“强场景、软硬一体”的强落地 AI 能力，与“车路云”协同的技术路线结合，能更快实现系统可靠性和安全性提升。</p> <p>千曙科技搭建了高壁垒人才梯队，兼具学术深度与工程实力：团队构建了“顶尖专家+核心骨干+青年人才”的三级人才梯队，核心研发骨干平均从业年限 8 年以上。核心团队中，80%为 C9 高校研究生，40%为 ACM 或 ICPC 区域/全国金牌得主，80%以上有 5 年以上从业经验；技术负责人为国内外领先的自动驾驶公司的早期员工；校招人才中，均为硕士和博士，来自北京大学、清华大学、上海交通大学、中科院、新加坡国立大学等高校及科研机构。团队既具备前沿学术研究能力，在算法框架、多传感器融合等领域持续突破，又拥有强大的工程化落地能力，能够快速将技术成果转化为符合车规级要求的量产产品，规避了纯学术团队“技术落地难”和纯工程团队“创新突破弱”的双重短板。</p> <p>第二大优势：独占性的“路、货、数据”生态资源。</p> <p>这是千曙科技最独特的护城河。</p> <ul style="list-style-type: none"> • “路”：我们与全国超过 30 个省级交投集团、高速管理部门有长期深度合作，为获取测试牌照、示范运营许可、探索专用车道等创新模式提供了极大便利。 • “货”：我们的生态企业运营着连接超 1000 万司机与货主的平台，已服务 5 万多家企业用户，累计运单超 150 万。这意味着千曙的自动驾驶卡车一上路，就能接入真实的货源池，实现“技术到订单”的最短路径转化。 • “大数据”：我们触达全国路网和车辆的实时运行数据，能持续反哺模型训练，提升自动驾驶系统的场景适应能力和安全性。 <p>第三大优势：成熟可复用的物流运营体系。</p> <p>我们的生态企业已经搭建了全国领先的物流运营平台，拥有超 200 万运力资源，并建立了覆盖金融、保险、加油充电、维修的全链条车后服务体系。这套体系可以完全复用于千曙的无人车队，通过集团集采降低单车运营成本，通过智能调度平台提升车队效率，让千曙在运营上具备成本和效率优势。</p> <p>这三大优势形成了一个完整的闭环，使得千曙科技能够有效规避行</p>
--	---

	<p>业常见的“有技术无场景、有车辆无订单、有试点难复制”的困境，具备快速实现技术验证与商业化示范的独特条件。</p> <p>（四）资金保障：变更募投项目，聚焦无人物流</p> <p>为了全力支持这一战略落地，公司董事会经过审慎研究，决定将2020年非公开发行股票募集资金中尚未使用的约9.56亿元，用于“物流无人化关键技术研发及产业化项目”，由千曙科技作为实施主体。</p> <p>（五）商业前景与规划：从示范运营到全国网络</p> <p>我们的商业化路径是清晰且多元的，包括核心的运输服务收入、高毛利的虚拟司机 SaaS 订阅费、自动驾驶硬件销售收入等。</p> <p>在实施路径上，我们将坚持“由点及面、循序渐进”：</p> <ul style="list-style-type: none">• 从场景切入： 优先在与我们有深度合作的路网公司管辖的特定高速路段开展试点，已在成渝、广州-无锡（华东-华南）两条示范线路推进准备工作。• 从模式过渡： 从“有人监督的编队运输”开始，逐步向“完全无人化”演进。• 从区域拓展： 成功验证后，快速复制到全国主要干线网络。 <p>我们的目标不仅仅是卖技术或卖车辆，而是成为无人化运力服务的提供者和智慧物流生态的组织者。</p> <p>（六）总结与展望</p> <p>千方科技入局干线物流自动驾驶，是“天时、地利、人和”的汇聚。</p> <ul style="list-style-type: none">• 天时， 在于国家战略推动与 AI 技术、自动驾驶技术爆发；• 地利， 在于我们深耕多年的产业生态与真实的物流场景；• 人和， 在于我们凝聚了顶尖的技术团队和成熟的运营体系。 <p>通过“技术+场景+资源”的闭环赋能，千曙科技不仅能够率先实现干线物流自动驾驶的商业化，而且能为公司进入万亿市场规模，开辟第二增长曲线，为投资者带来长期回报。</p> <p>二. 投资者互动交流</p> <p>1. 政策推进与行业竞争格局影响</p> <p>政策推进重点：</p> <p>路权开放：2025年9月，交通运输部联合发改委等七部门发布《人工智能+交通运输的实施意见》，支持京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等地区推进智能辅助驾驶示范应用，围绕大通道货车智能驾驶场景推动测试创新。</p> <p>安全规范：加快智能驾驶领域标准规范制定，建立安全分级分类管理制度。</p> <p>行业趋势：自动驾驶技术从低速封闭场景向中高速开放场景转变，</p>
--	---

	<p>从封闭路段空车测试向开放道路载货测试转变,从试点示范向商业化探索转变。</p> <p>竞争格局影响: 未来竞争从单点技术竞争转向技术+场景+生态的全面竞争,能提供满足客户安全、降本、增效核心需求的综合解决方案的企业将占据有利地位。</p> <p>2. 干线物流场景选择考量</p> <p>市场需求: 干线运输占公路运输的 70%, 市场规模超 4 万亿元, 行业核心痛点为安全、成本、效率; 自动驾驶结合车路协同等技术, 可有效改善安全问题, 降低综合成本, 提升运输效率。根据相关报告, 在不考虑虚拟司机订阅付费情况下, 2030 年自动驾驶卡车系统前装与运力服务市场规模超 4000 亿元, 其中自动驾驶卡车系统前装规模约 340 亿元, 运力服务市场规模约 3720 亿元。</p> <p>公司自身优势: 技术上有交通 AI、大模型、车路一体化积累及优秀技术团队; 生态资源上有高速公路、交投公司合作优势, 货源与物流运营能力积累; 数据上有物流大数据、车联网数据、路网数据支撑。</p> <p>3. 行业格局与市场空间展望</p> <p>市场空间: 如前“市场需求”所述, 干线物流自动驾驶领域市场空间巨大。</p> <p>格局判断: 无人驾驶技术将推动行业从“小散乱”向大规模平台集中, 预计将有数家左右有规模、有实力的平台型企业运营。商用车物流无人驾驶与乘用车、Robotaxi 存在差异, 核心竞争力是包括技术、生态资源、物流运营等在内的综合能力, 其中最关键的是物流运营能力, 这是千方科技及生态企业的独特核心优势。</p> <p>千曙科技定位: 进入行业第一梯队, 抢占可观市场份额, 成为国内领先的干线物流自动驾驶运力服务商。</p> <p>4. 商业模式规划</p> <p>主要模式: 现阶段以运力服务商角色介入, 重点验证无人化运力服务模式; 生态成熟、运营范围扩大后, 逐步拓展 SaaS 订阅费、硬件销售收入等模式。</p> <p>初期运营: 以新能源方式介入, 先采用有人监督或编队运输模式, 保障业务盈亏平衡, 同时获取测试数据, 为后续纯无人化调度平台演进铺垫; 可根据客户类型, 考虑与物流公司成立合资公司等市场策略。</p> <p>5. 现有优势落地支持、进展与收入预期</p> <p>优势落地: 如前所述, 千方科技具备技术与人才优势、路、货、数</p>
--	--

	<p>据生态资源优势 and 成熟复用的物流运营体系优势。</p> <p>测试与合作：已在成渝、华南部分区域特定路段开展测试，正为德邦、顺丰等物流企业提供试点服务。</p> <p>2026 年核心任务：验证无人化运力商业模式；参与国家示范项目；参与技术/运营相关验证或竞赛，目标进入前三；推动从电动化、生态资源与客户基础向无人化调度平台转化。</p> <p>收入预期：根据研发和商业化进展等情况，我们初步制定目标是 2026 年力争实现收入约 3 亿元，未来三年复合增长率不低于 150%。该数据不代表业绩承诺或保证。</p> <p>6. 干线物流场景技术路线选择</p> <p>技术路线：单车智能为主，车路协同为辅。</p> <p>逻辑：单车自动驾驶能力是基础，无路段信息也可自动驾驶；车路协同可提供超视距感知，提升高速无人化运输的安全性 with 效率，助力调度系统精准调度、确定价格、预测到达时间，在通行困难或其他车辆无法运行时，可低速继续执行运输任务。</p> <p>优势：千方科技自身车辆可实现完全自动驾驶，且具备多年车路协同经验，能进一步提升运营效率与安全性。</p> <p>7. 核心技术难点应对与有人监督常态化运营时间</p> <p>自车传感器：采用多传感器融合方案，增加长距激光雷达和毫米波雷达，增强感知距离与恶劣天气抗干扰能力。</p> <p>车路协同：利用多年车路协同能力与资源，接入运营线路现有感知设备，提前获取交通信息，保障对前方交通变化的预判。</p> <p>运营时间：技术推进超预期，预计 2026 年下半年实现有人监督的常态化商业运营。</p> <p>8. 牌照申请相关</p> <p>所需牌照：技术测试牌照、商业化运营测试牌照。</p> <p>申请进展：已与部分省市交通运输主管部门或指定管理部门沟通，预计 2026 年完成部分测试牌照申请。</p> <p>9. 竞争格局与商业模式类比</p> <p>竞争优势：行业已进入技术测试验证向运营及商业化探索转型阶段，竞争核心是满足客户安全、成本、效率需求的综合能力；千方科技的优势在于整合多方面资源，提供综合解决方案。</p> <p>商业模式类比：与 Robotaxi 模式类似，即 Robotruck 模式，以技术为核心，提供智能化、无人化运力，定位为运力运营商。</p>
--	---

	<p>10. 干线物流长途/短途选择与牌照区域限制问题</p> <p>场景选择：聚焦长途干线物流，已考虑跨区域牌照协调问题；大宗固定线路、国家大通道等示范场景较多，跨区域牌照限制不构成 2026 年主要障碍。</p> <p>11. 技术自研与合作规划</p> <p>技术路线：自研，核心原因包括物流场景、业务类型对系统要求不同，难以标准化；无人驾驶技术需持续优化，商用车无人驾驶核心诉求是安全与成本，未来车辆形态可能向专业运输机器人演进，无法依赖外部现成系统。</p> <p>团队保障：核心团队来自国内外自动驾驶领先企业，同时吸引北大、清华等高校优秀学生，团队实力雄厚。</p> <p>12. 车路云模式下路端和云端投资承担</p> <p>路端投资：无需大量新增投入，可利用高速公路现有高杆摄像头、门架感知设备，接入现有感知资源，投入部分算力资源；该投入是高速公路数字化提升的必然需求，千曙科技仅在试点示范项目先期做少量投入。</p> <p>云端投资：由千方科技自行投入，主要用于云计算、AI 大模型的算力支持、物流调度平台、物流运营平台建设等。</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