证券代码：000738 证券简称：航发控制

**中国航发动力控制股份有限公司投资者关系活动记录表**

编号：2020-03

|  |  |
| --- | --- |
| 投资者关系活动  类别 | √特定对象调研 □分析师会议  □媒体采访 □业绩说明会  □新闻发布会 □路演活动  □现场参观 □ 一对一沟通  □其他 |
| 参与单位名称及  人员姓名 | 参会人员名单见附件 |
| 时间 | 2020年6月10日下午13:30 |
| 地点 | 无锡山水丽景酒店 |
| 上市公司接待人员 | 董事长 缪仲明；总会计师 权森虎；证券事务代表 王先定。 |
| 投资者关系活动  主要内容介绍 | **1.根据航空发动机控制系统技术发展趋势，在机械液压向电子控制过渡中，公司如何享受技术发展的红利？**  从航空发动机控制技术发展看，最初都是机械液压式。随着技术进步，演变为机械液压控制加数字电子控制，再到全权限数字电子控制，对于公司而言，随着航空发动机控制系统技术进步改变的只是具体分工不同，全权限数字电子控制系统通过软件和电子硬件发出控制指令信号，但要实现发动机控制离不开液压机械、传感器等感知和执行机构，因此电子控制与机械液压控制是相辅相成、密不可分的关系。随着控制技术的发展对于控制软件、电子硬件、机械液压控制执行机构的可靠性、控制的精度、重量、体积等要求会越来越高，二者只会越来越融合，将来会完全融合在一起。举例形容，数字电子控制系统的电子软件与机械液压分别相当于人的大脑与肢体，二者紧密联系、缺一不可。  **2.近两年大股东连续减持的原因是?**  中国航发集团作为实际控制人，对大股东减持是严格控制和审批的，且减持资金原则上必须专款专用。近期大股东减持的主要原因是国家对中央企业关于移交“三供一业”、退休人员移交社会管理等有要求，移交需要资金，作为军工企业收入主要来源于科研生产项目，因此需要减持部分股份来获取资金。  **3.随着控制系统技术升级，机械液压与电子加软件在价值链上的价值分布如何？**  机械液压与电子、软件在航空发动机控制系统中的价值这个没有绝对比例，在最开始发展阶段都是机械液压式控制系统，机械液压产品的价值占100%，随着技术发展，数字电子控制系统对机械液压执行机构的可靠性、控制精度、寿命等要求会越来越高，机械液压执行机构与电子、软件是相辅相成的，无具体比例；此外，目前军品定价执行国家指导价，具体定价还要看研制成本，因此机械液压执行机构与电子、软件在价值链上的价值分布没有具体比例。  **4.发动机升级，控制系统价值也会提升么？**  肯定的，随着发动机升级，控制系统复杂性、质量、可靠性、寿命等将同步提升，控制系统的价值也将提升。  **5. 大股东后续是否还有减持?**  公司目前未收到大股东后续减持计划，后续如收到大股东减持计划，公司将按规定及时披露。  **6.公司本次定增是否是为了解决技术提升，为未来发展做准备，是否预示未来业绩增长、技术有大改变？**  本次定增主要有三个目的，一是满足生产产能、规模扩大需要；二是满足新品科研投入需要，因为新品科研投入不全是国家拨付，部分资金需要企业自己解决，公司希望通过定增募资补充该自筹部分；三是随着发动机对控制系统安全性、可靠性、寿命要求不断提高，试验验证要求大大提高导致需要增加测试与试验验证能力条件建设。虽然国家对航空发动机有两机专项资金支持，但该专项从2017年（十三五）才正式开始，十二五期间主要是论证，投入较少，此外两机专项资金支持并非包含一切，该资金针对特定型号、任务，其他的型号、任务不能全面涵盖。公司本次定增聚焦用于航空发动机控制系统主业，提升关键核心能力。  **7.航空发动机控制系统技术不断提升，替代率快于发动机，是否意味着控制系统业务增长率高于发动机？**  不能简单说一代发动机需要几代控制系统，控制系统是随着发动机升级换代而更新换代。通常所说的控制系统匹配一型发动机可能需要几次更新换代是因为一型发动机并非一成不变，一型发动机根据需要适当的改进衍生，性能指标不断提高，所以控制系统与发动机是同步的不断升级。  **8.公司航空发动机控制系统的修理业务是备件卖给军方修理厂模式么？**  目前航空发动机控制系统修理主要还是公司承担，军方虽有自己的修理厂，希望通过工业部门帮助提升修理能力，联合公司共同修理。但因此修理深度方面，公司与军方修理厂不同，因产品由公司研发制造，所以公司修理深度更深一些度。同时公司也希望通过军方修理厂，解决我们人力资源、响应速度等问题。  **9.目前，维修业务占公司航空发动机控制系统业务多大比例？**  当前公司的维修业务约占航空发动机控制系统业务收入的12%。  **10.随着飞机列装增加，维修业务也会增加？其中燃烧室维修占比是不是较大？**  随着飞机列装增加，维修业务会随着增加。实际上，从维修难度来讲，主要集中在研制过程中的瓶颈方面，比如盘轴、叶片、航空轴承，当然控制系统也会出现例如密封性问题等故障需要维修。  **11.发动机燃油控制系统是否包括燃烧室、喷嘴？外部控制阀是否由公司生产？**  发动机燃油控制系统不包括燃烧室、喷嘴。  外部控制阀是公司生产的。通俗而言，公司的控制系统产品主要是对燃油相关的机械液压控制，不是对发动机燃烧室也不是对飞机控制。  **12.公司的航空发动机控制系统产品是直接交给主机厂还是做成分系统？**  公司的航空发动机控制系统产品绝大部分是交给主机厂，也有部分会交给用户作为备品备件。  **13.主机厂定价和军方定价是否有区别？**  公司和主机厂交付的产品都是执行国家指导价，统一定价。  **14.当前高端装备越来越智能化，对“航发的大脑”有何影响？**  智能化技术发展会促进控制系统功能、精度、响应速度、可靠性等不断提高。  **15.公司在国产大飞机方面参与度如何？**  目前公司按照国家要求，积极参与国产大飞机相关研制工作。随着大飞机动力国产化推进，预计将对公司业绩产生积极影响。  **16.未来几年发动机产业景气度，增速怎样，控制系统增速怎样？**  从目前看，发动机行业增速保持相对稳定，未来增速应该与两个方面有关，一是发动机更新换代需要资金与国家财力有关，二是与产品成熟度有关。产品成熟度越高，批量生产装备的条件越完备。未来随着发动机产业的增长，控制系统业务将保持同步增长。  **17.公司管理费用占营收比例较大，未来有什么计划？**  管理费用主要是人工成本，公司近年来持续开展降本增效活动，压降管理费用，向管理要效益，管理费用占销售收入比重持续下降，2016年至2019年间公司管理费用占销售收入比重从12.6%降至10.10%。 公司会继续积极采取成本压降措施，从财务降费到业务降本转变，未来存在一定下降空间。  **18.公司增发会导致每股收益大幅下降么？**  静态看，短时间内每股收益随着股本增加会有呈现暂时下降。但从动态发展角度看，公司的收入、毛利将随着定增带来的能力提升而显著提升，产业结构更加优化，每股收益将因此改善。  **19.公司是否有股权激励计划？**  股权激励是当下国资委和国企改革重点关注内容之一，公司有开展相关课题、政策研究，后续如有股权激励实施方案，将按监管规定及时披露。  **20.未来中国航发动控所是否有注入上市公司的计划？**  614所当前正在按国家要求进行改制相关准备工作，关于是否有资产注入，公司暂未接到上级机关通知，后续如有注入计划，公司将按监管规定及时披露。  **21.近期公司互动易回复频繁，是否有维护股价的原因？**  互动易平台是公司与投资者沟通的重要渠道，及时回复投资者是公司投资者关系管理的基本要求，因为近期投资者咨询较多，所以互动易页面显示公司回复较多。 |
| 附件清单 | 参会人员名单 |
| 日期 | 2020年6月10日 |

**附件：参会人员名单**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **序号** | **单位名称** | **姓名** |
| 1 | 航发资产 | 蒋富国 |
| 2 | 航发基金 | 刘 颖 |
| 3 | 徐向阳 |
| 4 | 刘贵冰 |
| 5 | 王翰泽 |
| 6 | 宋晨阳 |
| 7 | 中俄合作发展基金 | 夏 宇 |
| 8 | 国创基金 | 于 洋 |
| 9 | 李 鹏 |
| 10 | 张少博 |
| 11 | 中核凯利 | 杨 戈 |
| 12 | 长江证券 | 韦洪波 |
| 13 | 王贺嘉 |
| 14 | 安信证券 | 徐荣健 |
| 15 | 邬海波 |
| 16 | 张 鹏 |
| 17 | 黄鹤友 |
| 18 | 熊 茜 |
| 19 | 招商证券 | 王宏远 |
| 20 | 兴业证券 | 吴益军 |
| 21 | 郑敬仁 |
| 22 | 太平洋证券 | 马 捷 |
| 23 | 国联证券 | 陈洪赟 |
| 24 | 文多资产 | 范虎城 |
| 25 | 广和投资 | 倪建华 |
| 26 | 浙商证券 | 储耀峰 |
| 27 | 中信银行 | 蔡映霞 |
| 28 | 钱娅琦 |
| 29 | 张炜斌 |
| 30 | 后 盾 |
| 31 | 查 娴 |
| 32 | 宗学军 |
| 33 | 招商银行 | 章 泓 |
| 34 | 孙 鹏 |
| 35 | 黄益宸 |
| 36 | 建设银行 | 杭卫群 |
| 37 | 徐锡澄 |
| 38 | 平安银行 | 宋沛辰 |
| 39 | 许晓峰 |
| 40 | 无锡国联 | 王国东 |
| 41 | 毅达资本 | 沈志国 |
| 42 | 惠华基金 | 孙 沛 |
| 43 | 中国基金报 | 乔 良 |
| 44 | 范莉莉 |