

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：2021-02

投资者关系活动类别	<input 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"/> 一对一沟通 <input checked="" type="checkbox"/> 其他（线上机构交流会）
参与单位名称及人员姓名	华安基金陈淳、中邮基金郑玲、长城基金储雯玉、人寿资产邓倩磊、工银基金李邵钊、国泰基金程洲；华西证券陆洲、李英文、朱雨时
时间	2021年3月30日
地点	腾讯会议（在线交流）
上市公司接待人员	董秘、总会计师 权森虎；证券事务代表 王先定；财务部负责人 闫聪敏。
投资者关系活动主要内容介绍	<p>Q1:请介绍一下公司航发控制系统主业情况，以及四家子公司的具体经营情况？</p> <p>A: 公司整体经营方面：2020年，公司全力推动资源、精力向重点任务、重点项目聚焦，坚持疫情防控与科研生产两手抓、两不误，取得了疫情防控和科研生产双胜利。公司经营质量持续提升，国有资产保值增值持续向好。2020年公司实现营业收入349,872万元，完成预算目标310,000万元的112.86%，同比增加13.14%；实现利润总额43,999万元，同比增加41.67%；实现归母净利润36,758万元，同比增加30.68%。截止2020年末，归母净资产为600,259万元，同比增加6.58%。其中：</p> <p>航空发动机控制系统及衍生产品：全年实现营业收入297,506万元，同比增长17.31%，约占公司年度营业收入的85.03%。科研型号进展顺利、批产能力持续提升、服务保障客户满意，军用动力控制系统产品任务顺利交付；民用航空发动机及衍生业务取得积极进展。</p> <p>国际合作业务：全年实现收入21,559万元，同比减少42.6%。2020年，受全球新冠肺炎疫情影响，国际合作订单部分取消或延后。公司利用专业技术特长，持续加大开发新品力度，提升产能利用率。</p> <p>非航空产品及衍生业务：全年实现营业收入30,807万元，同比增长70.35%。公司持续优化产品结构，着力抓好无级驱动（导弹、战车、坦克）、车用自动变速执行机构、电磁阀、传感器等产品系列化发展，形成新的经济增长点。</p>

子公司经营方面：

西控科技收入 14.34 亿元，同比增长 8.76%；净利润 1.66 亿元，同比增长 13.94%。

贵州红林收入 11.85 亿元，同比增长 21.49%；净利润 1.44 亿元，同比增长 29.94%。

北京航科收入 5.47 亿元，受疫情影响国际转包所致同比略微下降（降幅 8.40%）；净利润 0.59 亿元，同比基本持平（增长 0.96%）。

长春控制收入 2.65 亿元，同比增长 15.41%；净利润 860 万元，同比增长 19.77%。

Q2：2020 年报中披露了离退休费用、减值准备等，而且第四季度收入增长但利润减少，是否涉及盈余管理考量？

A：不存在盈余管理问题。一、关于第四季度收入增而利润降，源于行业和公司决算特征所致，根据《企业会计准则》规定，为真实反映公司财务状况及经营成果，公司会对相关资产进行减值迹象梳理和分析，进行减值测试，对可能发生减值损失的资产计提减值准备。二、2020 年一次性计提离退休人员统筹外费用 7,055 万元致薪酬费用增加 6,988 万元，主要是中国航发西控科技、中国航发红林依据国家有关政策提取离退休人员费用所致。

Q3：请介绍一下国际转包生产业务具体情况，如何看待后续国际业务的恢复情况？

公司的国际合作业务主要是为 GE、霍尼韦尔、罗罗、赛峰、汉胜公司等多家国际著名企业提供民用航空精密零部件的转包生产，如航空发动机摇臂、飞控系统 and 燃油系统滑阀偶件、发动机泵壳体组件及其他精密零件的制造。国际航空巨头在供应商选择方面有一套严苛的标准流程，公司在精密加工领域拥有多项通过国际认证的特种工艺和成本管控能力，作为国际知名航空企业长期合作并难以替代的重要供应商，具有相对难以替代的竞争优势。

2020 年，受全球新冠肺炎疫情影响，国际合作订单部分取消或延后等导致国际合作业务收入同比下降 42.6%。同时积极利用专业技术特长加大力度开发新品，争取国内市场订单，降低疫情等影响。

随着疫苗上市和疫情影响逐渐减弱，国际民用航空转包业务或有望逐渐复苏。未来，公司计划进一步细化精深复杂壳体、滑阀类、摇臂、航空精密零部件等优势产业发展，不断积累技术优势和管理经验，持续提高合作层次，参与部件、单元体乃至整机出口和服务领域的国际市场竞争，力争成为国际一流民用航空企业的首选供应商。

Q4：请介绍一下国产民用飞机发动机的参研情况，什么时候能贡献收入？

A: 公司为在役的各类国产航空发动机配套控制系统相关产品, 深度参与国家重点项目的军、民用航空发动机控制系统的研制。与军机不同, 民用航空发动机对安全性、可靠性、经济性等有特别要求, 从核心机、验证机到定型等需要一系列试验、验证并适航取证等环节, 时间周期相对较长。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和投产放量, 预计将对公司业绩产生积极影响。

Q5: 下游高景气需求带来的规模效应, 会不会对公司产品毛利率带来明显改善?

A: 根据十四五规划对航空发动机及控制系统研发投入的加大和练兵备战、技术升级等情况, 未来需求是明确的。随着公司部分产品科研转批产、产能提升带来的规模效应、成本工程持续推进、AEOS 运营管理体系与科研生产进一步深化融合等, 预计将进一步利好公司毛利率的改善。

Q6: 请介绍一下 614 所的经营情况, 航空发动机电控系统的应用推广情况, 研究所生产类资产的经营情况?

A: 公司与 614 所都是中国航发集团直属单位, 公司与 614 所具体分工不同, 614 所主要从事航空发动机发动机控制系统中的软件、电子等研制生产工作, 公司主要从事发动机控制系统中关键的机械液压执行机构的研制生产工作, 双方产品共同构成一个完整的控制系统, 双方是相辅相成、密不可分的。

根据航空发动机控制系统技术发展历程, 过去是以机械计算为主, 随着技术进步, 电子化的计算控制因效率更高、质量体积轻量化等应用不断深化, 从三代机开始电控系统 (FADEC 系统) 应用不断成熟。在 FADEC 系统中电子软件与机械液压两者相辅相成, 并不是非此即彼的关系。

目前 614 所跟公司不是一个单位, 所以其资产、经营数据公司不清楚。

Q7: 公司增发进度如何? 预计完成时间?

A: 公司 2021 年 3 月 23 日公司收到证监会受理通知, 详情可以参见公告。后续, 公司将加强与证监会的沟通, 积极高效反馈证监会的审核问询, 争取早日获得核准文件。

Q8: 公司有没有激励计划? 预计什么时候执行?

A: 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。

Q9: 近几年国企一直在提精简人员, 公司未来是否有此计划?

公司根据国资委“瘦身健体、提质增效”要求, 随着管理效率和设备自动化水平提升, 有序推进减员增效, 但减员增效并非绝对的一次性到位、仅仅减少人员数量, 而是渐进式推进, 更主要的是根据聚焦主业导向, 剥离非核心业务和加

	强科研生产效率，减少不必要的人工、引进高端人才，优化人员结构，提升人才队伍的质量。
附件清单	无
日期	2021年3月30日