

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：2022-05

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 checked="" type="checkbox"/> 其他（机构投资者电话会议）
参与单位名称及人员姓名	长江证券王贺嘉、中信证券刘意、天风证券张明磊、东吴证券钱佳兴、兴业证券石康、国投瑞银朱益青、万家基金李文宾、银华基金梅思寒、华夏基金常亚桥、国华人寿高晗、华商基金管俊玮、高毅资产庞韬、易方达张一哲、鹏华基金李韵怡、工银瑞信母亚乾、中金资管董俊业、景顺长城董晗、东方阿尔法高丰臣、华泰资产刘朔、上投摩根翟旭、上海人寿刘俊、天弘基金杜田野、国泰基金艾小军、泰康资产唐奕波等，合计约 330 人
时间	2022 年 4 月 28 日、4 月 29 日
地点	电话会议
上市公司接待人员姓名	董事、总经理 朱静波；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>1. 营收一季度实现 30%左右的同比增速，各个子公司和业务板块情况？</p> <p>一季度公司营收整体上保持高速增长，各子公司均保持较高增长，贡献结构上与公司年报基本一致，收入增幅相对较大的是中国航发长春控制。各板块的业务收入呈现齐头并进态势，收入结构大致保持与年报相近。</p> <p>2. 公司收入中科研和批产占比？</p> <p>公司收入来源中既有科研，也有批产，目前主要来源于批产产品。</p> <p>3. 公司毛利率一季度较高，四季度略低，呈前高后低波动的原因？</p> <p>公司毛利率总体呈现稳定向上态势，因成本费用归集等原因导致季度毛利率趋势呈现一二季度偏高，三四季度有所下降情况，后续将</p>

逐渐改善趋于均衡。季度毛利率波动主要受以下因素影响：

(1) 公司每年年末进行财务决算，统筹考虑成本费用核算的完整性、准确性，存在补足费用情况；

(2) 公司费用预算控制前期相对较紧，其次存在结算时间差异，外协加工等业务上半年已经发生，在下半年集中结算；

(3) 产品结算暂定价与最终定价存在差异，2021 年度四季度价格差异对公司产生一定影响。

4. 原材料价格上涨对公司生产经营的影响？

公司直接采购原材料占营业成本约 10%，因此直接原材料涨价对公司生产经营有一定影响，但因短期内产品交付都是提前下订单，因此短期内公司能够通过批量采购、成本工程解决，如果疫情持续时间较长将可能对科研生产所需原料的供应与采购产生更加显性的影响。

5. 去年年报国际业务增速放缓，毛利率下滑，今年一季度国际业务的情况如何以及后续国际业务的展望？

从一季度看国际业务营收在持续回升，但是国际不同于国内，受国际大环境的影响，国际业务增长态势不如其他两大业务。公司国际业务方面，去年和今年比 2020 年有所改善，但要恢复到 2019 年的状态还需要一段时间，国际航空运输业受疫情影响很大，订单放量需要时间。公司国际业务产品属于高端机械产品，与国际知名航空客户长期合作密切，拥有同类供应商相对难以替代的优势，随着疫情形势好转，国际合作业务会恢复增长，但该部分业务整体占比不大。

6. 合同负债依然维持高位，公司合同负债的主要来源是什么，后续新型号批产会不会带来追加大额合同？

合同负债主要是客户针对十四五期间相关重点关注型号支付的预付账款。客户关注内容是多维度的，包括交付及时性、产品质量、生产成本等方面。客户通过合同负债加大企业的前期投入，合理布局生产，鼓励企业与之达到比较高的契合度，未来合同负债可能还会有，但具体规模要看客户订单需求情况。

7. 公司募投项目当前进展情况？

公司 2021 年定增项目是根据公司“十四五”及未来更长一段时间

内科研生产需求，围绕核心能力建设出发的，主要用途有三个方向：**一是**服务主业发展，提升核心研发能力，包括设计平台建设与开发工具，如设计软件、仿真软件与设备等；**二是**解决生产能力中的瓶颈和短板，重点围绕关键工艺、测试与试验验证、国产化替代等，确保均衡生产与按时足额交付；**三是**按技术同源、产品同根的原则，支持控制技术衍生产业发展，开拓新的经济增长点，进一步提升公司发展的质量和效益。按急用先行原则精准投入关键核心能力建设，其中生产能力建设类项目都是边建设边投入使用，因此随着资金投入，就会对公司的能力建设产生积极作用；研发能力类项目是用于提升设计、测试和试验等关键核心能力，都是为批生产或者科研服务的。公司在审议定增预案的第一次董事会后即着手投入，目前各项目按计划推进中。

8. 2021 年定增股东的减持计划？

2021 年参与公司定增的股东主要为产业投资者、国有投资机构，目前公司未收到其减持计划。

9. 公司员工人数呈下降趋势的原因？未来是否还会下降？

公司近年收入持续增长的同时员工人数从 8 千人左右降至 7 千人左右，主要原因是公司坚持“小核心、大协作、专业化、开放型”的科研生产体系，持续落实“控总量、调结构”的用工管理要求，利用举国体制，加大非核心业务、部件的外包外协，减少管理人员、生产辅助人员，增加技术、研发等优秀人才的引进，加大青年后备人才和关键岗位人才储备，人才队伍结构明显优化，专业技术人员占比提升至 33%，不仅实现了发展提质增效，同时带动了社会效益。后续在人力资源建设方面，公司将继续坚持人才驱动战略，更加强调员工素质提升，进一步提高生产管理的自动化、智能化，优化人员结构，提高技术人员占比，提高单位人工产值。

10. 公司产品交付周期一般多久？

不同产品、任务交付周期不同。对于批生产的量产产品，一般按年度，根据上级和客户需求，交付周期为 6-9 个月。

11. 今年一季度销售费用同比增加较大，销售服务费的概念是什

么？增幅较大原因是什么？

公司销售服务费是指售后保障领用材料等费用。增加的原因：一是疫情爆发，物流不畅，用户增加了部分储备；二是公司对内部业务核算统一核算项目，对个别子公司原在生产成本—外场保障成本中核算业务统一销售费用售后服务费核算。

12. 一季度研发费用率同比下降的原因是什么？展望全年整体的研发投入方向是什么，研发投入强度的展望？

今年一季度研发费同比下降主要是核销部分项目的科研垫支所致。

公司坚持聚焦原始创新和自主创新，不断加大研发投入强度，除自有资金投入外，公司还接受主机厂所客户委托研发，2021 年研发投入总额为 7.24 亿元，占营业收入的 17.42%，近三年累计投入研发费用约 18 亿元，约占营业收入 16.7%。

公司的研发投向主要是用于公司研发支出主要用于优化航空发动机控制系统工艺设计、提升测试、试验、验证等生产研发体系核心能力建设。预计“十四五”期间，公司将持续加强研发投入，随着募投项目建设，公司的核心能力将持续得到提升。

13. 公司怎么看待外协加工？是否会进一步纵向整合产业链？

公司持续强化产业链管控，对内坚持精准投资，重点建设关键工序加工、总装、试验等核心能力；对外按照“两头在内、中间在外、核心在手”的原则，坚持“小核心、大协作、专业化、开放型”，培育战略供应商、结成利益共同体，外协外委业务量逐年提升，占比超过 30%，后续视需要占比可能进一步提高。

14. 控制系统占发动机的价值量的比重多少，公司产品与 614 所产品价值的比例？随着技术发展，控制系统价值占比有没有可能上升？公司如何看待与 614 所未来整合的可能性？

因发动机型号不同、军用民用不同，其功能结构、制造难度不一样，价值占比也不同，没有固定的比例。通常按照国际惯例，航空发动机控制系统的研发投入约占发动机研发投入的 15%左右。

公司与中国航发动控所都是中国航发集团直属单位，中国航发动控所是控制系统总体所，主要从事发动机控制系统中的软件、电子控制器等产品研制生产工作，公司主要从事航空发动机控制系统中关键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，是相辅相成、密不可分的。根据公司了解进行估算，公司与中国航发动控所的产品在控制系统中的价值量占比大概是 2:1。

随着航空发动机技术发展，控制系统技术也同步发展，预计控制系统价值占比将保持该相对稳定态势。

从目前分工看，公司与中国航发动控所在业务分工方面具有高度紧密的联系，共同构成航空发动机控制系统产业链重要的一环，两家单位分工明确，目前没有业务整合的信息。如果条件成熟，有资产整合的可行性。

15. 2022 年是国企改革“三年行动计划”收官之年，公司改革成果及股权激励方面的部署展望？目前航发集团对下属上市公司开展股权激励态度怎样？

（一）公司改革成果：

1. 完善中国特色现代企业制度方面，修订70条重大事项及其决策机制，明确了党委、公司三会、经理层决策界面，权责更清晰、作更明确。

2. 结构调整方面，大力实施了“两非”剥离（非主业、非优质资产），深化主业聚焦和提质增效，近几年压减三级子企业4户；消灭了亏损公司，轻装上阵。启动了非核心业务对外转移三年计划，优化资产配置，推动社会化大协作，提升了核心能力和产能，保证军品交付。近几年的外协外委业务量持续增加，超过30%。

3. 提升创新能力方面，聚焦原始创新和自主创新，不断加大研发投入强度，近三年累计投入研发费用约18亿元，约占营业收入16.7%。

4. 在经理层成员任期制和契约化管理方面，2021年实施了经营层成员岗位聘任协议上经营业绩责任书签订，明确任期目标与责任，并以此基础开展年度经营业绩考核，强化对公司高管的契约化管理。

5. 实施了多种形式的人才激励政策：薪酬激励、型号任务研制专项奖励、人才成长奖励及特殊人才引进激励等。

（二）股权激励方面

股权激励的内在利益分配机制决定了整个激励计划的实施将对上市公司持续经营能力和股东权益带来持续的正面影响。从上级主管部门层面考虑，如何统筹主机、控制系统及成附件不同板块在研发、生产、管理等方面的骨干人才激励机制，需考虑在保证队伍稳定、科研与生产任务协同推进的前提下，抓住重点和主要矛盾，循序渐进。

2022 年国企改革后续主要聚焦如何推进股权激励及董事会授权管理、经营层指标优化确定等中长期激励和高质量运营方面的工作。目前公司通过调研交流，正在优化完善股权激励计划，争取早日获得国资委和中国航发集团批复。

中国航发集团积极响应国家政策，响应国企改革要求，支持有条件的企业试行股权激励，截止目前中国航发集团下属的部分非上市公司已经开启了股权激励计划。

16. 公司的军品定价模式？ 阶梯降价对公司的影响？

现阶段军品定价模式仍然为成本加成模式。公司军用航空发动机控制系统产品属于多品种、小批量，定价由军方按照成本加成模式确定。目前客户在个别批产型号方面试行了阶梯降价，但对公司而言，阶梯降价意味着采购批量增加，对于公司降低单位运营成本、提升管理效益是更有利的，此外公司主动采取多种应对措施，实施正向成本管理，按全产业链要素降本，持续深化成本工程，保障公司收入和利润稳健增长。一是推行低成本设计。二是强化质量降本，将“一次成功”纳入公司发展规划，推动设计一次到位、试制一次做对、试验一次成功。三是对批产产品开展全价值链成本管控，提升成本管理水平。四是在管理上通过压减人员、管理费用等推动降本增效。五是强化产业链管控，对外按照“两头在内、中间在外、核心在手”的原则，坚持“小核心、大协作、专业化、开放型”，培育战略供应商、结成利益共同体，外协外委业务量逐年提升，占比超过 30%，后续视需要占比可

能进一步提高；对内坚持精准投资，重点建设关键工序加工、总装、试验等核心能力。

17. 疫情对公司交付的情况？

2022 年一季度疫情爆发对子公司所在地产生了一定影响，如年初西安疫情和 3 月初长春疫情爆发，城市相对封闭、交通管制，但公司在遵守属地疫情防控政策的情况下，克服困难积极采取多种措施进行应对，如主要领导驻厂协调部署，关键工序人员驻车间三班倒，辅助及后勤部门协调保障生产、生活物质供应等，确保重点型号科研生产不断线、不掉速、不降量，有效保障了科研生产交付。

18. 公司 2022 年三个业务板块的增长展望？

公司预计三个业务板块的增长将保持与上年相对稳定的态势。具体到每个业务板块：

国际合作业务：受国外民机产业复工复产影响有一定的不确定性，但总体占比较小。

非航空产品及其他业务方面：在保障航空发动机控制系统科研生产任务的情况下，进一步强化非航能力建设，进一步拓展有竞争优势的控制系统技术衍生产品产业（如地面战车类高端电液作动装置、弹用及无人机动力控制系统关键零部件等），推动收入规模有序增长。

航空发动机控制系统及衍生产品业务：随着国防和军队现代化进程，在需求牵引和新型号技术推动的双轮驱动下，预计将保持“十三五”末的增速，大体增速与主机厂保持相当。

19. 从资产负债表端，公司存货主要是？

公司存货主要是原材料、发出商品和产成品，存货结构相对稳定。

20. 公司定增后货币资金较多，后续资本开支计划？

公司目前开支计划主要是利用本次募集资金规范高效实施募投项目，切实提升公司研发能力包括正向设计为主的研发体系建设，解决生产能力中的瓶颈和短板，以及与产品相关的测试和试验验证设备等，保障公司科研生产更高质量交付，实现公司收入和效益持续提升。

21. 公司 2022 年关联交易预计额来看，2022 年体系内预计销售 43

亿，同比增长将近 40%，是否可以据此预计今年的业绩增长？

公司关联交易预测主要采取谨慎性原则，根据监管规定关联交易超预算需上会审议，因此结合惯性原则，适当放宽关联交易额度。但公司在设定年度经营目标时，通常是按照在手订单及交付任务情况确定，公司将采取多种措施克服疫情带来的不利影响，争取高质量完成年度目标。

22. 公司维修业务占比及展望？

航空发动机控制系统寿命与发动机保持一致，这是设计要求，控制系统应当在发动机全生命周期内持续可靠有效。公司研制的控制系统机械液压执行机构等产品的维修频次与发动机基本保持一致，达到一定工作时数后需要修理或大修、更换部件。

目前维修业务约占公司航空发动机控制系统收入的10%。维修费用由国家定价。虽然航空发动机产量持续增加，但随着航空发动机技术成熟度提升，其质量、性能、可靠性持续提升，因此预计未来修理业务增速将维持相对稳定发展态势。

23. 2021 年公司非航产品实现营收 3.78 亿元，同比增长 16.54%；非航产品用途及收入构成？ 未来展望？

(1) 公司非航业务即控制系统技术衍生产品业务主要包括地面战车类高端电液作动装置、弹用动力控制系统关键零部件、汽车自动变速执行机构等产品，与公司航空发动机控制系统业务技术同源、产业同根。收入方面占比较大的是地面战车、弹用动力控制系统关键零部件业务，尤其是无级驱动产品 2021 年实现收入约 1.2 亿元，首次突破亿元大关，同比增长 40%；机电液业务电磁阀、传感器等产品实现系列化发展，电液伺服阀应用研究加快，完成多型线位移传感器、节流阀产品开发和突破；公司承研的多型空间站产品运行良好，得到了客户的充分肯定。

(2) 公司本次定增其中一个项目“航空发动机控制技术衍生新产业生产能力建设项目”就是为了补充地面战车类技术衍生品的生产能力缺口，开拓公司新产品市场增长点。随着非航能力建设进一步强化，

	<p>该部分业务预计将持续增长。</p> <p>24. 从过去几年情况看，长春控制的业务增长低于其他几家子公司，主要是什么原因？未来是否有望提升？</p> <p>中国航发长春控制前期收入主要来源于二代机，随着二代机装备更新换代，目前处在产品结构调整转型期，一些新品如电液伺服阀、燃油控制等产品正在研发，收入规模略小一些，但收入利润保持持续增长, 2021 年实现收入 3.00 亿元，同比增长 13.43%；净利润 1233 万元，同比增长 39.53%。从后续规划看，其主要定位于为飞机和发动机配套各类作动器、阀等，同时也参与部分项目的燃油控制类产品研制，公司对其近几年在科研和能力建设投入方面已持续开展相关工作，此外本次募投项目中“四个专业核心产品能力提升建设项目”将进一步提升其主业核心能力，预计中国航发长春控制后续发展将持续向好。</p> <p>25. 公司发动机控制系统产品主业收入增速跟下游主机的增速是否具有匹配关系？</p> <p>是。公司产品主要交付给主机厂，因此公司收入增速跟下游主机的增速具有匹配关系。</p> <p>26. 一季报显示税务退税致增值税留抵税款减少 1100 万元，主要原因是？其他应付款增加 2600 万元，预提相关费用具体指什么费用？信用减值损失-0.19 亿元，背景是？</p> <p>(1) 税务机关根据《财政部、国家税务总局关于进一步加大增值税期末留抵退税政策实施力度的公告》等政策对企业留抵退税款实施的退税行为。</p> <p>(2) 预提费用主要是指房屋租赁费、外协加工费等。</p> <p>(3) 信用损失减值增加是依据客户应收账款期末余额，综合考虑当前客户信用状况、账龄、历史回款情况、考虑前瞻性等因素确定预期信用损失率，正常计提的坏账准备。</p>
附件清单（如有）	无
日期	2022 年 4 月 28 日至 29 日