

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：2022-06

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（机构投资者线上会议）
参与单位名称及人员姓名	兴业证券石康、嘉实基金何昊、国新投资王博文、浙商证券邱世梁、王华君、长江证券吴爽、中欧基金余科苗、新华基金杨洁、银河基金张沛、华夏基金胡斌、嘉实基金潘思迈、富国基金徐鸿博、景顺长城江磊、太平资产刘阳、鹏华基金陈扬扬、中航信托张清清、申万宏源邓湘伟、国金基金边广洁、广发基金黎水龙、安信证券朱文杰、国投瑞银朱益青、东方阿尔法曹永毅、银河证券李泉、华泰证券李聪、上海正心谷李安宁、兴证全球虞淼、华商基金管俊玮、民生加银芮定坤、工银瑞信张力涛、温氏投资黎明、华安基金花超、中国人民养老保险孙楠、万家基金张希晨、天弘基金杜田野、新华资产惠宇翔、平安基金安佟亮、国华人寿高晗、前海开源张宇翔、交银基金邱华、湘财基金房天浩、中金基金杜超禹、中信证券刘意、博时基金吴鹏、长信基金刘曦明、南方基金邹承原、东吴证券钱佳兴、南方天辰魏子钦、汇添富石玉山、中海基金左剑、国寿安保基金闫阳、上银基金楼昕宇、红土创新陈若劲、上投摩根翟旭等
时间	2022年8月25日、8月26日
地点	线上（电话会议、腾讯会议）
上市公司接待人员姓名	董事长 缪仲明；董事、总经理 朱静波； 董事会秘书 崔莉；财务负责人 闫聪敏；证券事务代表 王先定。
投资者关系活动主要内容介绍	<p><b>1. 请公司简要介绍一下 2022 年上半年经营情况和后续工作重点？</b></p> <p>总体上，今年上半年公司生产任务、收入利润指标完成情况符合年度预期目标。特别是克服疫情影响，完成产品及时交付，并在型号研制上取得了较好成绩。上半年营业收入同比增长 25.7%，归母净利润同比增长 37.3%。根据上级主管部门和用户对公司提出的期望，今后一个阶段，公司还将继续聚焦主业，实现两个加快：加快新型号产品的研制进度；加快批产产品成熟度的提升。</p> <p>后续围绕主业，一是持续的加大研发投入，加快核心技术能力建</p>

设，同时针对重点型号要创新管理，特别是加快推进以自主研发体系建设为核心的运营管理体系建设。二是**保交付、稳增长**。克服疫情影响，供应链管理方面保链、稳链，确保公司能够高效及时保障用户需要，让用户能够买得起、用得起、打得起。三是进一步开拓新的经济增长点，包括民用燃机；与主业相关的技术衍生产业，如弹用动力控制的一些关键部件，地面战车相关的高端动力控制装置等；同时服务好国际市场和对外出口等，包括民用飞机的转包生产和国际合作。

## 2. 整个上半年公司营收和利润保持逐步提速的趋势，展望 2022 全年和十四五，整个营收利润和增速是不是还能保持向上的趋势？

从现有订单、科研生产转批计划等预测，公司认为收入利润规模保持向上的态势直到十四五末是有希望的（仅为预测，并非对投资者的业绩承诺）。从当前政策和行业发展形势看，目前及今后一段时间内整个行业需求增长是相对确定的。从公司层面上看：

一是批产产品，目前三代机基本实现了自主保障基础上，装备量持续稳定，部分新研型号也进展顺利。预计十四五期间，对于成熟的批产产品需求持续增加；部分在研转批产也在持续放量。

二是科研产品，特别是相关急需的重点型号，如通用直升机、新一代舰载机、无人机等，用户需求急迫，公司将在科研方面加速再加速。

三是开拓新市场、新经济增长点。**国际业务方面**不仅有国外转包、合作，同时随着中高端航空产品出口，控制系统、发动机随着飞机也在逐步走向国际市场，未来增长也是可期的。**国内民机方面**，公司作为发动机控制系统唯一的机械液压关键执行机构供应商，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。**通航动力方面**，中国航发积极布局，前段时间直-15 取得了设计、生产许可证，即将进入市场，接下来 AES100 民用 1000kW 级别直升机动力，在十四五期间也会逐步正式走向民用市场。**燃机方面**，岸基和海洋发电等需求也不断增加。

## 3. 上半年航空发动机和燃气轮机控制系统毛利率 33.47%，同比略

## 降的原因？公司对未来毛利率的展望？

(1) 毛利率主要取决于现在的定价机制。在军品定价按单一成本加成前提下，产品毛利率基本稳定，不会有太大的波动空间。

(2) 这次毛利率小幅下降主要原因：**一是**去年定增时收购了母公司的资产后折旧带来的影响。**二是**为提升产能，增加了外协外委业务量，费用有所增加。**三是**一些新研转批的产品，收入增加的同时因刚转批工艺成熟度、工人熟练程度、外协外委零部件加工适应性问题等原因，导致成本因产品数量未达规模而无法形成规模效应进行有效摊薄。此外毛利率季节性波动还受预算执行情况、费用结算归集等影响，因此毛利率从全年情况看反映才相对更为全面。

当前军工央企应以做大蛋糕为目的，追求保用户交付带来的收入增加和利润总额的增加。没有销售量的提升，单一强调毛利率实际意义不大。

## 4. 公司合同负债依然维持高位，合同负债的主要来源是什么，后续是否有新增方向的合同负债陆续拨入？

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，是客户为保障公司产品及时交付实行的一种支持政策。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。

## 5. 从公司主要子公司层面看，西控科技和红林利润增长存在差异的原因，是否与产品相关？

中国航发西控科技与中国航发红林利润增长存在差异的主要原因是中国航发西控科技有新转批的产品，当前数量尚未放量暂不具备成本摊薄的规模效应，导致其收入增长高于利润增长；此外，中国航发西控科技报告期内吸收合并航空苑后统一会计估计导致固定资产折旧费用有一定增幅。中国航发红林毛利率高的军品订单交付和维修备件收入保持增长，毛利率低的非航产品产量下降，以及期间费用同比减

少等，所以两家子公司利润增长存在差异，总体上看当前阶段内属于正常现象。

**6. 公司 3 大业务板块中，军民品比例，除国际合作以民品为主，其他主要都是军品？**

是的，公司当前业务中主要是军品，占比 90%以上。

**7. 控制系统维修频率，定价方式？公司控制系统维修业务收入占比，毛利率情况？**

航空发动机控制系统寿命与发动机保持一致，设计要求发动机全生命周期内，控制系统应当持续可靠有效。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营业收入的 8%-10%左右。维修费用由用户定价，毛利率与航空发动机控制系统产品大致相当。虽然航空发动机产量增加，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。

**8. 公司上半年研发投入同比下滑的原因及全年的研发费用展望？**

公司的研发费用包括自筹和上级下达（含主机厂所委托）两部分，合计占营业收入比例约 15%。随着科研批产任务增加，为保障产品交付和研制需要，上级下达部分经费相应增加，公司上半年自筹研发投入减少，但合计研发投入同比增长超过 10%，展望全年公司研发投入合计应该会持续增加。

**9. 存货有原材料账面价值在上半年时候交年初增长 42%，是原材料价格上涨，还是结合未来需求放量提前备采备货？**

主要还是科研生产任务增加，提前采购备料所致。从目前看原材料涨价幅度远低于收入增幅，公司当前的备料处于合理范围。

**10. 国际合作业务，此前整个商用航空受疫情和 B737MAX 停飞影响，部分合同延缓了，后续随着逐步恢复，往后国际业务是否会获得更快的增长？国际业务合作，承担主体是哪个子公司，占比是多少？**

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，今年上半年国际合作业务同比增长约 17%。后续随着疫情管控趋好和国际知名航空企业的恢复生产，加上民航产业的恢复，预计会持续改善。

国际合作业务方面，中国航发西控科技下属的西控国际、中国航发红林外贸事业部、中国航发北京航科下属力威尔均有涉及，从收入规模上中国航发红林占比略多一些。

#### **11. 614 改制进展及后续资产整合进入公司的可行性？**

中国航发动控所被列入首批改革试点单位，其改制工作正按上级相关要求有序推进，当前面临的主要问题是国家相关部委有关科研院所改制的实施细则尚未出台。

后续整合方面，从目前分工看，公司与中国航发动控所在产品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，两家业务分工明确，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，具体以上级政策和公司公告为准。

#### **12. 公司股权激励进展，是否存在障碍？**

国资委、证监会在国有企业股权激励方面明确了政策支持，公司不存在《上市公司股权激励管理办法》规定的不能实行股权激励计划的情形。

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。从整个集团层面考虑，如何统筹主机、控制系统及成附件在研发、生产、管理等方面的骨干人才激励机制，需在保证队伍稳定、科研与生产协同推进的前提下，抓住重点和主要矛盾，循序渐进。

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集团公司批复，具体时间节点尚待主管机关通知，公司也在热切期盼中。

#### **13. 公司募投项目进展？**

为进一步加强募投项目投资聚焦主业和核心能力提升，公司对军

工固定资产投资方案进行了再细化完善，按照军工固定资产投资监管要求与上级主管部门进行了多次沟通、报告，此外合同签订、基建和设备招投标等活动一定程度上受到疫情影响，因此上半年从财务数据看进展不明显，但是进度都是按照计划进行的，公司将在后续加快推进。

**14. 目前在改革进展中人员精简的进程，是否还有进一步压缩的空间？**

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等推动人才队伍结构明显优化。后续人员总量压减空间或有限，但公司将坚持人才驱动战略，更加强调员工素质提升，进一步优化人员结构，提高单位人工产值。

**15. 公司作为国有企业，三年改革进展情况如何？**

总的来讲，公司按照国资委等上级机关要求，在三年改革方面提前完成了总体目标。通过三年改革公司在完善现代企业治理制度，深化主业聚焦和提质增效，优化国有资产布局等方面取得了一些列比较显著的成效。

一是完善中国特色现代企业制度方面，修订重大事项及其决策机制、清单，进一步明确了党委、三会、经理层决策界面，权责更清晰、操作更明确。

二是结构调整方面，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，利用举国体制，推动社会化大协作，外协外委量显著提升，有效提升了核心能力和产能，保证了交付。

三是提升自主创新能力方面，聚焦原始创新和自主创新，不断加大研发投入强度，累计研发投入约占营业收入15%。

四是在经理层成员任期制和契约化管理方面，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，实现对公司高管的契约化管理

**五是**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、特殊人才引进激励等。其中股权激励方面，开展了系列调研工作，拟定了一次统筹规划、多次滚动受理的中长期的激励模式，结合央企的考核指标体系，就对标企业和考核指标等进行了研究，目前正在与上级主管部门进行积极沟通，争取能早日落地实施。

#### **16. 公司收入中科研和批产占比？阶梯降价对公司的影响？**

(1) 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。

(2) 阶梯降价意味着采购批量增加，随着批产增加，工艺成熟度、工人熟练度、质量可靠性、供应链稳定性、生产管理水平等均显著提升，对于整个行业高质量发展是有利的。阶梯降价体现了共享发展理念，在军队实现买得起，用得起，打得起的总体目标下，阶梯降价也是尊重经济规律，促进精益管理，促进产业链形成战略同盟，实现全价值链成本降低，实现共赢发展的必然手段。

公司军用航空发动机控制系统产品属于多品种、小批量，定价大多数情况下由用户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，总体来看，阶梯降价对公司运营质量影响不大。因为对公司而言，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、提升管理效益是有利的，为了在阶梯降价过程取得应有利益，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，推进降本增效。**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。

**17. 从生产节奏上看，基于目前不确定因素如疫情等影响，Q3、Q4 季度有什么样的规划？**

目前公司生产交付还是比较有序的，按照均衡生产、交付计划，各季度基本都是保持在22%-28%这个比例，目前来看生产交付保持既定状态，没有出现重要异常干扰因素。

**18. 公司订单的方式是怎么样的？是军方直接来订还是从主机厂这边下达？**

每年秋季会有一个订货会，由飞机和发动机厂商联合组织，订货会把飞机需要配套的发动机的量以及控制系统、其他配件的量基本定下来。然后在来年的三月份左右，视需要有一个补充订货，量相对较少，基本是一些零星的备件和追加的个别任务。

**19. 同型号发动机的控制系统之间的差别大吗？主要体现在哪些方面？**

具体要看本身系列化的产品相应的具体变化，不能一概而论。同型号的发动机，从型号、主机、控制系统来说，发展存在继承性。如果产品控制规律发生变化，则控制系统同步发生变化的可能性就比较大。不同型号的发动机，如涡轴、涡桨、涡扇产品结构不一样，使用环境也有较大差别，则相对应的控制系统的变化也就很大。

**20. 中报业绩符合市场预期，随着后期量的增加，公司产能目前是处于一个什么样的情况？后期有没有这种扩产的计划？**

公司当前基本处于满产状态，关于后期产能的问题，实际上在去年再融资里面，已经把十四五期间以及后面一段时间科研生产进行了统筹策划，后续会实时根据客户交付需求和上级主管部门指导等，进行针对性的对接、调整、实施，确保主业科研生产任务全面完成。

**21. 如果主机厂一些产品或者涉及到某个新品良品率存在问题，则导致的售后成本是主机还是公司承担？**

具体依照责任界定进行承担。



**22. 当前“两机”专项资金的拨付是按照年度还是任务？**

“两机”专项由国家主管部门按照计划结点进行推进、考核，专项资金的拨付严格按照规定执行，承接单位完成了结点任务才会拨付，没完成则不拨付。

**23. 航发控制的芯片主要用于哪些公司？国产化率大概是多少？**

从航空发动机整个控制系统分工来看，上市公司不涉及芯片业务，但是对于整个控制系统而言，有的地方需要用芯片，据了解目前该方面芯片国产化率基本能够保障，不存在受制于人的情况。

**24. 公司报表显示的二季度减值同比较大主要原因是什么？**

公司计提的减值主要分为两个部分，一是应收票据和应收账款，根据会计准则，其绝对额增加，需要根据历年的预计信用损失率计提的减值也相应增加，后期随着货款回收就会自然降下来，公司主要客户为主机厂所，资信情况有保障，未发现存在坏账风险。

二是存货减值，同样是根据会计准则，例行计提的，随着销售该转销的时候同步进行转销。因此从整体上看，公司都是依据会计准则进行的必要计提，不会对公司正常经营带来实质损害。

**25. 增值税政策调整如何处理，对公司的影响？**

公司今年执行上年的合同继续免税。后续新签订合同将按含税价格处理。军品含税采购政策调整总体评估对公司的影响不大，原因：一是新的军品合同将开展含税审价，销售价格中会增加这部分增量；二是以前非含税销售时，军品生产成本中不能进项抵扣，现在可以，适当降低了成本；三是可能额外增加一些税收负担，如以增值税为基数的城建税、教育费附加等，但数额不大。

**26. 上半年售后服务费同比增长的原因？**

售后服务费主要针对用户外场需要发生的相关费用，一是受疫情影响，物流不畅，用户增加了部分储备，原材料集中结算增加；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。

**27. 疫情和原材料价格上涨对公司生产经营的影响？**

	<p>2022 年上半年尤其是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 月至 4 月长春疫情，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。</p> <p>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、成本工程等解决，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。</p> <p><b>28. 控制系统占发动机的价值量的比重多少？公司与 614 所分工关系？随着技术发展，控制系统价值占比有没有可能上升？</b></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
附件清单（如有）	无
日期	2022 年 8 月 25 日至 26 日