

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：2023-01

| | |
|---------------|--|
| 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 checked="" 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（机构投资者线上会议） |
| 参与单位名称及人员姓名 | 国家军民融合基金杨惠天，国新投资张亚滨，华夏基金万方方、胡斌，富国基金董治国、徐鸿博，易方达张一哲，嘉实基金梁铭超，国投瑞银李轩，国华基金李真，国泰基金艾小军，兴业证券石康，国盛证券余平，长江证券王贺嘉，天风证券李鲁靖，广发证券孟祥杰，民生证券尹会伟，浙商证券王华君，中信建投朱涵林，中金公司刘中玉，南方天辰魏子钦，高毅资产孙庆瑞，国金基金陈恬，中国人寿崔帅，平安资管贝永飞，东方阿尔法基金刘明，汇泉基金曾万平等 |
| 时间 | 2023年4月13日 |
| 地点 | 网络与现场相结合。其中现场地点为上海凯宾斯基大酒店（上海市浦东新区陆家嘴环路1288号），网络渠道为进门财经网站（网址： www.comein.cn ）。 |
| 上市公司接待人员姓名 | 董事长 缪仲明；董事、总经理 朱静波；独立董事 蔡永民； 董事会秘书 崔莉；财务总监 闫聪敏。 |
| 投资者关系活动主要内容介绍 | <p>1. 怎样看公司“十四五”和“十五五”主业展望及增长驱动差异？</p> <p>公司“十四五”和“十五五”重点任务包括：一是瞄准建军百年奋斗目标，坚决打好重点型号攻坚战和强化内功持久战，全力以赴完成科研生产任务，助力实现三代机动力的自主保障和性能提升，加速推进四代机动力研制步入新阶段以及五代机的关键技术攻关；二是积极参与民用航空发动机和燃气轮机控制系统的产品研发，加强重点型号核心能力建设的资源投入，为将来批量生产在产能、配套和服务保障等方面做好充分准备。三是在做强做大主业基础上，以产品相关、技术同源为原则，拓展有竞争优势的控制系统技术衍生产品（如地面</p> |

战车用高端液压部件、弹用及无人机动力控制系统部件等)；**四是**持续开拓国际合作市场，在高端零部件制造方面与现有客户保持稳定的战略合作关系，争取更多订单，深化合作层次，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。**五是**苦练内功，在提升产品质量、深化体制机制改革、推动管理效能提升、持续抓好成本工程、培育高水平人才队伍等深层次问题上持续改进完善。

“十五五”跟“十四五”的增长驱动差异因素，公司认为主要在于民用航空动力和燃机业务。**一是** C919 动力目前正在研制，进展顺利。后续会进入鉴定、试航取证及批产阶段。**二是**通航方面，航空工业和航发集团目前正在积极布局，部分型号正在取证，预计“十四五”未到“十五五”期间，随着国家低空空域改革、通航基础设施建设步伐加快，通航动力可能形成新的经济增长点，公司控制系统会跟随主机同步迎来较大的发展机遇。**三是**军民用燃机目前属于研制和市场开拓阶段，民用燃机方面，航发燃机在国家能源局燃机示范试点累计已经运行上万小时，下一步将拓展至海基、陆基发电等；军用燃机方面，随着舰船动力自主保障，燃机业务会有明显增长。

2. 公司 2023 年经营计划实现营收 54.5 亿元，同比增长 10.28%，这个增速相较于航空发动机行业增速是否偏低？请问是考虑了哪些因素？

2023 年度营收预计 54.5 亿，增幅 10.28%，近两年平均增速基本上与主机厂保持一致。公司基于谨慎原则开展营收预计，主要考虑因素包括主机厂所和客户订单需求、产品市场拓展及含税采购政策推进实施等情况。总体而言，公司现有订单任务饱满，公司有信心通过加强科研生产组织管理、加速产品成熟度提升、推进产能建设项目实施等措施，确保完成年度各项科研生产交付任务。

3. 公司的控制系统业务随着军民协同发展，收入占比是否会发生大幅变化？

从公司战略而言，公司坚持聚焦主业，目前两机业务收入占比 86%左右，国际合作占比 5%左右，控制系统衍生产品占比 9%左右。展望后

续，随着总体收入规模的持续增长，军机、民机、燃机动力控制产品的业务协同发展，各业务板块结构占比保持相对稳定。

4. 国际合作营收同比基本持平，哪个子公司影响最大？2022 年国际合作业务毛利率同比增长 3.54 个 pct 的原因？未来展望如何？

公司的国际合作业务目前主要是为国际知名航空企业提供以民用航空发动机零部件为主的转包生产，中国航发北京航科、中国航发西控科技、中国航发红林均涉及该业务，凭借先进的技术工艺水平和稳定的质量，三家子公司均获得了良好的客户口碑和较高的市场地位。

从国际市场看，主要客户的订单出现复苏势头，2022 年国际合作业务收入同比基本持平。国际合作业务毛利率基本维持稳定，2022 年毛利率略高的原因主要是承接军品任务后分摊了相应的固定成本。未来随着民航运输业的复苏，国际合作业务仍有新的发展空间。

5. 2022 年长春控制净利润同比增长 52.84% 的原因？2022 年红林增速比西控略低 5%-6%，是否因为发动机控制技术衍生品及国际转包造成的营收差异？

2022 年中国航发长春控制净利润同比增长 52.84%，主要原因是其营业收入增幅 17.1% 带来毛利润增长，但期间费用增幅 4.1% 低于收入增幅，最终驱动净利润增长。

2022 年，中国航发西控科技增速略高于中国航发红林，主要原因为航天弹用控制系统和地面无级驱动产品增幅较大。

6. 2022 年，公司国拨和自筹合计研发费占比？2023 年的预计投入？

2022 年，公司研发投入主要包括主机厂所及上级单位委托研发的专项资金约 4.33 亿元（占收入的 8.8%）和自筹资金 1.85 亿元（占收入的 3.7%），合计研发投入约占公司营业收入的 12.5%。

航空动力控制系统作为跨专业、多学科耦合的高科技产业，公司高度重视并积极投入研发资金，多措并举推动技术创新，总体研发费用率预计相对保持稳定。

7. 这两年部分产品的规模效应推动了公司降本增效，未来是否还

有提升空间？主要来自于哪些方面？

2022 年扣除非经常性损益后的净利润增幅约 29.14%。随着国家价管改革推行，深化成本工程，进一步深度挖潜降本增效，是公司永恒的主题，也是国资委对央企高质量发展的基本要求。公司主动采取多种应对措施，持续深化成本工程，推进降本增效。一是推行低成本设计、限价设计，从设计源头降本。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。开展重点型号专项降本，如针对阶梯降价，进行大批量生产优化工艺，精益生产、智能生产等。四是开展全员成本改善行动，“降用工总量，控人工成本”通过在管理上压减人员、压降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”科研生产组织模式，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；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。

8. 2022 年业绩中财务费用下降和投资收益增加，合计贡献利润可能有 8000-9000 万，2023 年该两部分的展望怎样？

2022 年非经常损益 0.87 亿元中有 0.56 亿元是募集资金投资收益。募投项目的建设不是一蹴而就，建设过程中在保障项目阶段性投入需要的情况下，为提高暂时闲置募集资金的使用效益，公司开展了一定的现金管理，但该部分非经常性损益，将随着公司募投项目的加快推进而逐步减少。

9. 请问航发控制产品定价模式和发动机数量有没有什么关系？

目前航空发动机和控制系统的定价主要采用成本加成模式。产品定价后，一定批量内价格相对稳定；生产交付的发动机超过一定批量后，可能面临阶梯降价。公司的产品特征是多品种、小批量，阶梯降价意味着订货批量的显著增加，因此随着规模经济效应和提质增效措施的实施，总体上对公司利润没有显著影响。

10. 2021 年公司募集 30 多亿现金，目前这个资金的使用情况和产

能投产的情况怎样？预计何时能将产能的释放转成营收？

截止报告期末，公司累计使用募集资金 12.6 亿，占募集资金承诺投资总额 33.7 亿元的 37.5%。公司募集资金投资建设的 5 个项目，不是传统意义上的新建生产线，而是瞄准“十四五”、“十五五”初期的整体科研型号任务和技术发展需求，以“补短板、强基础、促创新、利长远”为方向，提升动力控制系统产品核心技术能力和关键重要零部件研制生产能力的平台能力建设。主要用途包括三个方向：一是提升核心研发能力，二是解决生产能力中的关键瓶颈和短板，三是提升与产品相关的测试和试验验证能力等。其中产能建设类项目是边建设边投入使用的方式，过程中即可对公司的科研生产交付产生积极作用；研发和部分试验验证用的部分非标试验验证设备研发缺乏参考，研制存在一定难度，交付时间略长。根据精准投资需要，募投项目分批实施，目前第一批建设已基本接近尾声，第二批建设正在按计划推进中。

11. 随着这两年订单增长，公司外购外协增加，未来 3-5 年公司在“小核心，大协作”方面有什么规划布局？22 年公司外协加工费同比大幅，未来 3-5 年是否会按此速度增长？

供应链管理在整个航空发动机产业链里是非常重要的，国家层面围绕考核投入产出效能引导推动央企高质量发展，鼓励国有企业根据实际，最大限度科学的发挥社会资本、社会资源的作用，即注重强化供应链稳链保链管理。

从公司军品业务看，随着产品批量交付任务的的增长，原有的“小而全、大而全”的生产组织模式已无法满足武器装备科研生产新形势新需求。建设“小核心、大协作、专业化、开放型”科研生产体系，利用和集成全社会技术、能力和人才等资源，形成全要素、多领域、高效益的发展格局是强化核心能力，保障产品交付，推动高质量发展的重要举措。在生产风险可控前提下，公司计划用三年左右时间，扶持、培养长期稳定的战略供应商开展航发产业链上非关键重要零组件研制生产，完成非核心业务对外转移。公司近三年外委外协费增幅相对较快，随着外协外委零部件的逐步转移，未来增幅会逐步与收入增

幅相当。因此公司与供应商是利益共同体，合作共赢。

12. 国资委一直在要求央企上市公司要提质增效,公司在这方面有哪些规划和相关的举措?

国资委对央企控股上市公司提出高质量发展要求,公司在践行高质量发展方面开展了系统性工程,包含内容涉及很多方面,重点有:
一是强化上市公司内生增长和创新发展,如对标世界一流企业提升盈利能力和经营效率;持续加大技术创新、加快型号研制、获取关键技术、提升自主研发和生产制造能力,服务支撑主业发展;加强领军人才培育,健全人才激励约束机制,充分调动核心骨干人员的积极性和创造性;二是增进上市公司市场认同和价值实现,如强化投资者关系管理,促进公司价值实现等;三是增进上市公司完善治理和规范运作,如完善治理机制,调整优化治理结构等工作。

13. 关于614所资产整合注入上市公司,目前如何展望? 公司认为,如果整合,可能的难点在哪里?

国资委高度重视国企全面深化改革和央企控股上市公司高质量发展,在推进国有经济布局优化和结构调整方面,提出要聚焦提升核心竞争力,推进企业内部深度整合融合,鼓励优质资产注入上市公司。从目前业务分工看,公司与中国航发动控所(614所)在产品分工方面具有高度紧密的联系,两家业务分工明确,共同构成航空发动机控制系统产业链重要的一环。根据公司对科研院所改制的有限了解,614所改制注入可能存在的难点主要在于研究所是事业单位性质,在资产转性和员工身份转变等方面涉及财政、税务、人社等多个部门,目前公司尚未接到上级关于614所资产整合注入的有关通知。

14. 公司股权激励进展情况,是否有障碍?

国资委、证监会在国有企业股权激励方面明确了政策鼓励支持,2022年5月,国资委下发了《提高央企控股上市公司质量工作方案》,支持符合条件的上市公司科学高效规范地开展中长期激励,建立健全覆盖经营管理骨干和核心科研技术人员的激励机制,所以公司不存在政策限定的情形。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。航发集团也下发了《提高控股上市公司质量工作方案》，积极探索上市公司开展中长期激励。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。

15. 在目前相关新型号中，控制系统产品价值量占发动机比例是什么情况？未来随着变循环和矢量推进，是不是会对控制系统要求更高一些，产品价值占比是否发生变化？

产品价值由最终用户按照成本加成定价，理论上不同产品不存在固定的价值占比。根据长期对国外发动机研制方面的投入统计研究（可能在信息延迟），控制系统的投入占整个发动机研制投入大概在 10%—20%，不同型号的价值占比不同。

随着航空发动机性能提升，控制系统承担的功能会越来越多，如故障诊断、健康管理、发控和飞控等，控制系统在技术方面将朝着主动控制、智能控制、分布式控制、综合控制等方向发展。随着技术发展，对控制系统执行机构可靠性、长寿命、轻重量、智能化、小型化等要求越来越高，因此控制系统价值量占比将保持相对稳定。

16. 研究阶段是放在研究所还是上市公司？研发的型号特别多，研发资金能够覆盖掉研发成本，还是说公司需要大量投入这些型号的研发？

614 所作为控制系统的总体所，负责总体架构设计、方案设计，提出产品性能参数指标，以及电子控制器和软件的研制。在型号研制阶段，公司 4 个子公司根据型号分工完成燃油控制领域的关键机械液压执行机构设计研制并交付 614 所，而后跟随其电子控制器共同进行系统集成试验。批产产品则各自向主机交付。

研发资金拨付方面，不同型号情况不一样，正式立项的型号由国家、上级拨付科研费；没有立项的产品，公司会基于前瞻性需求，进行自筹投入；部分型号根据实际需要是国拨和自筹配套进行。

| | |
|----------|---|
| | <p>17. 公司是否全程参与长江系列发动机控制系统的研发？</p> <p>计划配装于国产大飞机 C919/CRJ929 的长江系列发动机，是对标国际第五代民用航空发动机水平研制的，代表了民用航空发动机国际先进水平，公司正积极参与国产大飞机动力控制系统的研制。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、原型机到工程研制定型等需要一系列测试、试飞验证、适航取证等环节，因此研制周期相对较长。目前国产大飞机的发动机正在研制，尚未批量装备，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，当前研制进展顺利。</p> <p>网络渠道的业绩交流回放请查阅进门财经网站（网址：www.comein.cn）。</p> |
| 附件清单（如有） | 无 |
| 日期 | 2023 年 4 月 13 日 |