

证券代码：300424

证券简称：航新科技

广州航新航空科技股份有限公司  
投资者关系活动记录表

编号：2020-03

投资者关系活 动类别	<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 <u>电话会议</u>
参与单位名称 及人员姓名	国泰君安证券杨宇主持 RPOWER CAPITAL CHINA-RELATED ABSOLUTE RETURN FUND LIMITED - 劳逸华 上海汐泰投资管理有限公司 - 钟成 华夏基金管理有限公司 - 代瑞亮 大家资产管理有限责任公司 - 张浩 富兰克林华美证券投资信托股份有限公司 - 颜笠筠 新华基金管理股份有限公司 - 周晓东 昆明雪兰牛奶有限责任公司 - 岳春生 深圳悟空投资管理有限公司 - 圣亚军 深圳正圆投资有限公司 - 华通 诺德基金管理有限公司 - 朱红 金鹰基金管理有限公司 - 杜昊
时间	2020-3-10 10:10-11:10
地点	电话交流
上市公司接待 人员姓名	公司董秘：胡珺女士
投资者关系活	本次活动为电话会议，主要采取电话交流的形式，具体会谈纪要

<p>动主要内容介绍</p>	<p>如下：</p> <p>航新科技自 1994 年成立以来持续聚焦航空领域、围绕航空后市场，提供飞机安全和保障性的产品及服务。2017 年开始公司布局航空资产管理领域，目前已经形成了境内外联动的以“综合评估、优质维保及渠道资源”为核心竞争力的航空资产管理业务。公司于 2020 年 2 月 17 日公告了 2019 年度业绩快报，从 2019 年半年报以来收入和利润持续同比、环比上升、年度业绩表现尤为明显，营业收入较上年同期增长 98.7%达到了 14.99 亿元，净利润同比增长 50.68%达到了 7,579 万元。其中除去公司并购的爱沙尼亚全资子公司 MMRO 在 2019 年首次进行全年并表贡献以外，公司内生增长表现明显，设备研制和保障领域的业绩创上市以来新高，未来得益于公司机载设备装机的新型通用中型直升机的批量列装，以及自动测试设备新客户的开拓，公司设备研制和保障业务将持续提升。2019 年我们对境外子公司 MMRO 进行了进一步的产业链整合和 CAAC 取证工作及新业务投资布局的完成，使得海外并购与公司整体业务协同及互补效应越发趋好，预计未来年度将更加有利增厚公司整体业绩。</p> <p>公司目前业务已基本覆盖国内航空各个不同领域，设备研制和保障业务具体包含机载设备研制、自动检测设备研制、飞机加改装；公司研制生产的机载设备均为自主研发、首家填补国内空白实现该领域自主可控的重大突破产品。产品具体表现：</p> <p>1、自动测试设备是用于飞机航电系统检测的重要设备（简称 ATE），公司是国内最早且唯一一家具备大规模科研生产的公司，在该领域具有明显的先发优势。值得一提的是 2019 年我们完成了新客户的 ATE 首批交付，打开了广阔的市场空间。2019 年上海飞机制造公司为国产大飞机 C919 的自动测试平台进行全球招标，公司凭借在航空自动测试系统研制领域和民航维修领域的多年积淀，打破了国外厂家在民航机载设备自动测试系统领域的垄断，成功以第一名的成绩中标，使公司的 ATE 应用进一步延伸，未来随着 C919 的交付公司 ATE 业务将呈现更积极的发展态势。</p>
----------------	--

2、飞行参数记录系统方面，从完成研制装机至今 10 余年，持续为公司贡献业绩，具备极长的生命周期，这是自主研发产品的特色所在。在飞参技术路径基础上我们持续研制出了应用于新机型的综合数据采集系统和新型号通用中型直升机健康管理系统（简称 HUMS）。2019 年随着该新机型的投产公司机载设备业绩开始提升，未来随着该机型的大量批产列装，公司该业务有望伴随放量。

3、飞机加改装业务主要由公司的全资子公司哈尔滨航卫执行，哈航卫具备加改装设计和现场加改装的能力，可以进行飞行参数记录系统、数据链、TCAS（空中交通防撞系统）、EGPWS（增强型近地告警系统）、应答机系统等产品的加装。未来将主要承载公司的机载设备 HUMS 在老机型的加改装工作。

航空维修及服务方面我们从国内市场的部附件维修延伸至全球市场基地维修，航线维护、航空资产管理等。

1、境内领域公司从事民航部附件维修，包括电子部附件和机械部附件两大类，公司是国内最早的一家同时取得中国民航局 CAAC、美联邦航空管理局 FAA、欧洲航空安全局 EASA 认证的大型第三方 MRO 之一，维修能力涵盖 40 多种民航、30 多种通航飞机，具备包括近 3,800 多项机载部附件共 31,000 多个件号的维修能力，维修领域涵盖航空不同需求领域，客户包括国内外航空公司、通用航空运营单位以及飞机用户，是公司的传统业务。2019 年在国内复杂的和激烈的竞争环境里保持了该业务的稳定增长，体现了公司强大的技术实力和客户渠道资源。

2、境外市场主要从事基地维修、航线维护和航空资产管理。该业务主要依托爱沙尼亚子公司 MMRO 开展，基地维修业务位于爱沙尼亚塔林机场，通常情况下由 4 个机位提供窄体机维修服务。基地维修属于卖方业务，飞机需要提前进行预约维修，2019 年 MMRO 通过和重点客户奥地利航 60 架次和北欧航 56 架次合同续约，业务已经排至 2023 年。

航线维修业务，指在飞机执行任务前、过站短停时对总体情况进

行的例行检查和维护，对相关故障和缺陷进行处理，保障飞机正常飞行，通常称为外场维修。MMRO 航线维护站点分布于欧洲波罗的海地区，包括爱沙尼亚、立陶宛、瑞典、丹麦、波兰等国家具备窄体机航线维护能力。2019 年 2 月，公司通过 MMRO 公司收购 DMH B.V. 公司，拓展了公司在欧洲及非洲地区的航线维护站点及宽体机航线维护能力，进一步加强了公司航线维修业务的海外市场覆盖范围。2019 年公司完成收购后为服务境内航空公司又陆续开拓了杜塞尔多夫和汉堡等站点。MMRO 于 2019 年 12 月 26 日通过了中国民航局审核认证，日后将进一步拓展在中国及亚洲的服务范围。

航空资产管理业务主要包括老旧飞机拆解及二手航材备件贸易，是循环经济的重要组成部分。根据相关预测全球二手航材市场规模 2026 年的 77 亿美元。公司在境内、境外从 2017 年起开始布局该业务。

公司资本运作方面为去年开展的可转债项目，总募集资金额度为 2.5 亿元，募投项目延续公司的研发优势，历年来研发投入占营收的 15% 左右。继续在自主可控国产替代领域投入，一个是发动机健康管理系系统 EHM，另一个是我们研发平台的持续投入建设。

**以下是提问环节：**

**投资者：请谈一下疫情对公司生产经营的影响？展望一季度业绩是否会受到冲击？**

答：目前处于一季度上旬，公司尚未对整体一季度业绩作出具体预测，但是从目前订单执行情况和我们所处的行业特色以及公司针对防疫采取的有利措施来看我们对一季度业绩有信心。

从业务方面看机载设备、检测设备的最终客户主要为飞机用户及相关企业，其订单、结算、交付主要和客户采购管理制度、预算管理制度、资金结算审批流程等及产品自身的研制生产流程相关，飞机用户及相关企业一般要求在下半年结算和交付，使得公司机载设备的批量生产、检测设备的平台搭建集中在下半年。民航维修方面前期积累的送修业务正在一二月份完成，春节期间航班量减少短期受到一定影响，但是随着疫情逐步得到控制、生产复工全面恢复受到影响的业务

有望得到修复，根据目前情况整体评估下来影响不大。公司高度重视防控工作，全面部署、督促、检查、落实各项防止疫情措施，保障各项防控工作有序开展。公司通过采取远程办公、错峰出行等措施有序、精准推进复工，克服疫情带来的影响。

**投资者：请阐述一下 ATE 的具体用途和工作原理？**

答：自动测试设备(Automatic Test Equipment, 简称 ATE)是用于电子设备检测的自动化测试仪器。通过采用计算机控制，能实现自动化测试的设备。自动测试设备有时也称自动测试系统，因为它包含了自动测试设备 ATE 和配套的测试程序集 TPS (Test program Set)。它能对被测对象进行自动测量、故障诊断、数据处理，并以适当方式显示或输出测试结果。自动检测设备出现之前，传统检测方案以手工检测和半自动检测为主，检测设备基本为独立的仪器、仪表。而 ATE 具有速度快、精度高、功能全面、测量范围广等众多优点，解决了人工检测方案成本高、精度低的弊端。在装备检修过程中，将 ATE 设备与待测装备系统通过接口连接起来，对装备状态进行检测，相关状态参量输出到人机界面，根据输出结果，判断装备状态。若装备处于故障状态，ATE 可通过人工智能等算法，对故障进行精确定位并给出维修建议。

**投资者：请问未来 ATE 的具体增量来自哪些客户？**

答：公司是国内最早且唯一一家具备大规模科研生产的公司，在该领域具有明显的先发优势。自 2017 年成功以第一名成绩中标某新客户，公司已经实现在主要飞机用户的高份额市场占有率，随着 2019 年新客户的首批订单顺利交付为公司在打开广阔的市场空间。同时随着 2019 年公司成功以第一名成绩中标上海飞机制造有限公司为 C919 全球招标的自动测试平台，未来公司 ATE 将在各个不同领域推广。

**投资者：请问国际上主要的飞机生产商比如波音和空客他们的自动测试设备主要来自哪里？**

答：既有 OEM 厂商提供的维修设备也有专业生产民航测试设备的厂商提供的民用测试平台。

**投资者：对应多少架民用飞机需要一台测试设备？**

答：以我们公司为例，公司民机维修的年销售收入在 3 亿元左右，公司为此配置了 6 台套的 ATE，具体将根据机队规模的大小决定使用台套数。后续软件升级服务还将收取服务费。

**投资者：请问公司大股东减持的动机？**

答：航空机载设备研发周期长，投入成本高，需要持续的投入孵化，公司的大股东投身航空业 20 余年持续为公司发展壮大而努力，在公司体外孵化了一些产业链相关标的，需要资金的持续投入。

**投资者：请问境内的民机维修毛利和境外民机维修毛利为何差距如此大？**

答：公司境内民机维修主要从事部附件维修，包括电子部附件和机械部附件，公司境外的民机维修包括基地维修和航线维护等，属于民航维修产业链上的不同领域，因为工作原理和技术水平不同具有毛利水平差异。部附件维修一般能达到 40% 以上，基地维修和航线维护则为 20% 左右。

**投资者：公司的航空资产管理业务主要由哪些主体开展？**

答：公司在境内、境外从 2017 年起开始布局该业务。境内主要由公司的合营公司天弘航空从事，天弘航空于 2019 年 3 月 26 日成功中标由南航国际融资租赁有限公司招标的 4 架 A320 飞机资产包项目。该资产包为天弘航空继 2018 年成功完成国外 757-200 飞机引进拆解后，首次针对国内航司老旧飞机资产进行再处置业务。天弘航空已实现盈利，为公司贡献利润。境外该业务主要由 MMRO 和其合营公司 MPTL 从事，占 MMRO 收入 50% 左右。

**投资者：谈一下航空资产管理在境内的竞争格局？**

答：中国商飞在北京航展上发布《中国商飞公司 2017-2036 年民用飞机市场预测年报》，对未来二十年中国的民用飞机市场做出分析预测：到 2035 年中国机队规模将达到 8,684 架。根据 ICF 的预测，全球二手可用航材市场规模将从 2016 年的 45 亿美元增长至 2026 年的 77 亿美元。全球飞机拆解行业的参与方主要有专业飞机拆解公司、

	<p>MRO 企业以及飞机制造商。我国飞机拆解行业处于起步阶段，国内主要参与者有北京集安、天津海特、南通华夏和中龙飞机等，拆解机源基本为国内飞机。公司的优势是境内外资源联动和渠道共享，并且享有先发优势。</p> <p>航新科技：谢谢各位投资者，谢谢国泰君安证券组织！</p>
附件清单	无
日期	2020 年 3 月 10 日